

B.K.(m)

**Αριθμός 154/2022**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο Σ Υ Ν Ε Δ Ρ Ι Α Σ Ε Ω Σ  
Κ Α Ι Γ Ν Ω Μ Ο Δ Ο Τ Η Σ Η  
Τ Ο Υ Σ Υ Μ Β Ο Υ Λ Ι Ο Υ Τ Η Σ Ε Π Ι Κ Ρ Α Τ Ε Ι Α Σ  
Τ Μ Η Μ Α Ε ΄**

**Μ Ε Λ Η**

Μ. Γκορτζολίδου, Αντιπρόεδρος,  
Πρόεδρος του Ε΄ Τμήματος,  
Χρ. Ντουχάνης, Σύμβουλος,  
Μ. Σωτηροπούλου, Σύμβουλος,  
Δ. Βασιλειάδης, Σύμβουλος,  
Χρ. Παπανικολάου, Πάρεδρος.

**Α Ν Τ Ι Κ Ε Ι Μ Ε Ν Ο**

**Επεξεργασία σχεδίου  
προεδρικού διατάγματος**  
«Έγκριση Αναπτυξιακού  
Προγράμματος και Μελέτης  
Διαχείρισης (Master Plan) λιμένα  
Πειραιά».

Εισηγητής, ο Πάρεδρος  
Χρ. Παπανικολάου.

**Π ρ α κ τ ι κ ό Σ υ ν ε δ ρ ι ά σ ε ω ς**

Ι. Το Τμήμα συνήλθε με την ανωτέρω σύνθεση στις 11 Οκτωβρίου 2022, με την παρουσία και της Γραμματέως του Ε΄ Τμήματος Δ. Τετράδη, για να επεξεργασθεί το ανωτέρω σχέδιο προεδρικού διατάγματος, το οποίο διαβιβάσθηκε στο Συμβούλιο της Επικρατείας από τη Γενική Γραμματεία Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων με το 358/22.8.2022 έγγραφό της, που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν.

Στη συνεδρίαση παραστάθηκαν ως εκπρόσωποι οι: 1. Ευάγγελος Κυριαζόπουλος, Γενικός Γραμματέας Λιμένων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, 2. Έλενα Ντανίκα, Περιβαλλοντολόγος του ΤΑΙΠΕΔ, 3. Γεώργιος Παπαχρήστου, Νομικός Σύμβουλος του ΤΑΙΠΕΔ, 4. Γεωργία Γιαννακούρου, Εξωτερική Νομική Σύμβουλος του ΤΑΙΠΕΔ, 5. Βασιλική Τζανετάτου, Εξωτερική Τεχνική Σύμβουλος του ΤΑΙΠΕΔ, 6.  
./.

Χρήστος Γερακαράκης, Διευθυντής Έργων του ΟΛΠ ΑΕ, 7. Γεώργιος Δελλής, Εξωτερικός Νομικός Σύμβουλος του ΟΛΠ ΑΕ και 8 Άγγελος Χασαπόπουλος, Εξωτερικός Νομικός Σύμβουλος του ΟΛΠ ΑΕ.

Κατά τη συνεδρίαση έλαβε τον λόγο ο εισηγητής, ο οποίος αναφέρθηκε στο περιεχόμενο του υπό επεξεργασία σχεδίου προεδρικού διατάγματος και ανέπτυξε τη γνώμη του για τα ζητήματα που προκύπτουν.

Οι εκπρόσωποι έδωσαν τις διευκρινίσεις που ζητήθηκαν από τα μέλη, εξέθεσαν γενικότερα τις απόψεις τους για το περιεχόμενο του σχεδίου και στη συνέχεια αποχώρησαν από τη συνεδρίαση.

Ακολούθησε συζήτηση μεταξύ των μελών και το Τμήμα αποφάσισε να συνεχίσει την επεξεργασία του σχεδίου σε επόμενη συνεδρίαση.

II. Το Τμήμα συνήλθε με την ανωτέρω σύνθεση στις 12 Οκτωβρίου 2022, με την παρουσία και της Γραμματέως του Ε΄ Τμήματος Δ. Τετράδη, για να συνεχίσει την επεξεργασία του ανωτέρω σχεδίου προεδρικού διατάγματος.

Κατά τη συνεδρίαση, ο εισηγητής και τα λοιπά μέλη ανέπτυξαν τη γνώμη τους για τα ζητήματα που προκύπτουν και ύστερα από σχετική συζήτηση το Τμήμα γνωμοδότησε ως εξής:

### **Γ ν ω μ ο δ ό τ η σ η**

1. Με το υπό επεξεργασία σχέδιο προεδρικού διατάγματος επιχειρείται, κατ' επίκληση, πλην άλλων, της παρ. 9 του άρθρου δέκατου ένατου του ν. 2932/2001 (Α΄ 145), όπως η παράγραφος αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο 156 του ν. 4938/2022 (Α΄ 109), η έγκριση του Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα Πειραιά, αφενός από την άποψη της χωρικής οργάνωσης (κεφάλαιο Α΄), με τον καθορισμό των μέγιστων επιτρεπόμενων ορίων της ζώνης λιμένα, των χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στη χερσαία ζώνη του λιμένα, των επιτρεπόμενων προσχώσεων και των γενικών χαρακτηριστικών των προγραμματιζόμενων έργων, καθώς και της κυκλοφοριακής οργάνωσης του λιμένα, και αφετέρου από περιβαλλοντική άποψη (κεφάλαιο Β΄), με τον καθορισμό όρων, κατευθύνσεων και μέτρων  
./.

για την προστασία του περιβάλλοντος και συστήματος περιβαλλοντικής παρακολούθησης, καθώς και με τον καθορισμό όρων για την προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς.

2. Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς συστάθηκε ως ν.π.δ.δ., δυνάμει του ν. 4748/1930 (Α' 166), όπως αναμορφώθηκε με τον α.ν. 1559/1950 (Α' 252) και κυρώθηκε με τον ν. 1630/1951 (Α' 8), και ανέλαβε τη διοίκηση και λειτουργία του Λιμένα Πειραιά. Με το άρθρο πρώτο του ν. 2688/1999 (Α' 40) το ως άνω ν.π.δ.δ. μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρία κοινής ωφέλειας με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Ανώνυμη Εταιρία» (ΟΛΠ ΑΕ). Με τις διατάξεις του άρθρου τριακοστού πέμπτου του ν. 2932/2001 (Α' 145) ορίσθηκε ότι με σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ο.Λ.Π. Α.Ε., παραχωρείται στη δεύτερη το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Πειραιώς, υπό τους αναφερόμενους στο άρθρο αυτό όρους. Περαιτέρω, με το άρθρο πρώτο του ν. 3654/2008 (Α' 57) κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ νόμου η από 13 Φεβρουαρίου 2002 Σύμβαση Παραχώρησης του δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Πειραιώς, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ ΑΕ, η αρχική δε διάρκεια της Σύμβασης ορίσθηκε σε πενήντα (50) έτη, αρχόμενη την 13.2.2002 (ημερομηνία αρχικής υπογραφής της) και λήγουσα την αντίστοιχη ημερομηνία του έτους 2052 (βλ. άρθρο 4.1 της Σύμβασης, όπως αντικαταστάθηκε με την Υ.Α. 8322.03/12/08 (ΦΕΚ Β' 2372/21.11.2008). Με το άρθρο πρώτο του ν. 3755/2009 (Α' 52) κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ νόμου η Σύμβαση παραχώρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων των προβλητών II και III του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της ΟΛΠ ΑΕ, που υπογράφηκε στις 25 Νοεμβρίου 2008 μεταξύ της ΟΛΠ ΑΕ και της Ανώνυμης Εταιρείας Αποκλειστικού Σκοπού (ΑΕΑΣ) με την επωνυμία «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε.» και της εκ τρίτου συμβαλλόμενης εταιρείας με την επωνυμία «COSCO Pacific Limited», τροποποιήσεις δε της Σύμβασης αυτής

κυρώθηκαν, στη συνέχεια, με τα άρθρα 327 του ν. 4072/2012 (Α' 86) και 18 του ν. 4315/2014 (Α' 269).

3. Με το άρθρο δέκατο έβδομο του ν. 2932/2001 (Α' 145) συνεστήθη στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛΛΠ), υπαγόμενη απευθείας στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, με σκοπό «το συνολικό σχεδιασμό και τη χάραξη της εθνικής λιμενικής πολιτικής για την ανάπτυξη λιμένων με σύγχρονη υποδομή ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες και απαιτήσεις για την εξυπηρέτηση των επιβατών, των πλοίων και των φορτίων». Σύμφωνα με το άρθρο δέκατο όγδοο του αυτού ν. 2932/2001: «Στις αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ανήκουν: 1. ... 4. Η διαμόρφωση των θέσεων λιμενικής πολιτικής της χώρας, η συμμετοχή και ο συντονισμός των ενεργειών υποστήριξης τους στους διεθνείς οργανισμούς και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και η προώθηση των αναγκαίων μέτρων για την εναρμόνιση [του] εθνικού δικαίου στο κοινοτικό. 5. ... 6. Η εποπτεία και ο έλεγχος της εφαρμογής των Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών Διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων που ενέκρινε η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων. 7 (όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο τρίτο παρ. 4 του ν. 3654/2008). Η εποπτεία της εφαρμογής και, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, η περαιτέρω διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου που αφορά στην παραχώρηση της εκμετάλλευσης χώρων λιμένων σε ιδιώτες, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, έναντι συμμετοχής του ιδιωτικού κεφαλαίου στην κατασκευή έργων λιμενικής υποδομής και στη λιμενική λειτουργία στο πλαίσιο της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής και ο έλεγχος των σχετικών συμβάσεων παραχώρησης. 8. Η διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου αξιοποίησης των υφιστάμενων ή προβλεπόμενων να κατασκευασθούν εγκαταστάσεων, καθώς και η μέριμνα για την εναρμόνιση των συνθηκών οργάνωσης και λειτουργίας των λιμένων με τις απαιτήσεις της συνολικής λιμενικής πολιτικής. 9. ...». Περαιτέρω, στο άρθρο δέκατο ένατο παρ. 1 του ιδίου ν. 2932/2001, όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις των άρθρων 44 του ν. 4150/2013 (Α' 102) και 95 του ν. 4504/2017 (Α' 184),

προβλέφθηκε η σύσταση και συγκρότηση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.), στη δε παρ. 4 του ανωτέρω άρθρου ορίσθηκαν τα ακόλουθα: «1. ... . 4. Έργο της Επιτροπής είναι: α) Ο γενικός σχεδιασμός των προγραμμάτων, των μελετών και των έργων για τη δημιουργία, βελτίωση και αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής και ο καθορισμός των προτεραιοτήτων ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του θεσμοθετημένου εθνικού και περιφερειακού χωρικού σχεδιασμού. β) Η ιεράρχηση των εκτελεστέων έργων και η κατανομή πιστώσεων μεταξύ αυτών. γ) Ο καθορισμός των προδιαγραφών εκτέλεσης λιμενικών έργων, με στόχο την προσαρμογή της λιμενικής υποδομής στη νέα τεχνολογία ναυπήγησης πλοίων και στις νέες συνθήκες που δημιουργεί η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας. δ) Η παρακολούθηση εκτέλεσης των λιμενικών έργων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, από τους αρμόδιους κατά περίπτωση φορείς. ε) Η έγκριση, αναθεώρηση και επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων, με τα οποία καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα. ... Η αρμοδιότητα αυτή ασκείται υποχρεωτικά για τους λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος, εθνικής σημασίας και μείζονος ενδιαφέροντος, προαιρετικά δε για τους λιμένες τοπικής σημασίας, ... Δεν απαιτείται αξιολόγηση και έγκριση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του αναπτυξιακού προγράμματος και της μελέτης διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα, εφόσον, μετά την έγκριση του, ακολουθείται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης του Κεφαλαίου Α΄ του ν. 4014/2011 (Α΄ 209), όπως ισχύει, για το σύνολο του λιμένος, σε συνδυασμό με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 46 του παρόντος. στ) Ο καθορισμός των χρήσεων γης και των όρων δόμησης, μετά από πρόταση του οικείου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένος, ο οποίος αφορά στη συνολική έκταση της χερσαίας ζώνης του λιμένα, για όλους τους λιμένες, εάν δεν έχουν

συνταχθεί αναπτυξιακά προγράμματα και μελέτες διαχείρισης (Master Plan). Στις χρήσεις γης περιλαμβάνεται και η χωροθέτηση χώρων στάθμευσης, έκτασης άνω των εκατόν πενήντα (150) τετραγωνικών μέτρων. 5.α. Αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. σχετικά με τα ζητήματα αρμοδιότητας του στοιχείου στ' της προηγούμενης παραγράφου, οι οποίες έχουν ληφθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, θεωρούνται νόμιμες από το χρόνο εκδόσεως τους. β. Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων διεθνούς ενδιαφέροντος, εθνικής σημασίας και μείζονος ενδιαφέροντος υποχρεούνται εντός είκοσι τεσσάρων (24) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου να προβούν στη σύνταξη, την ολοκλήρωση ή την επικαιροποίηση του Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) για τους λιμένες ευθύνης τους. Ειδικότερα, το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και η Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan) των Οργανισμών Λιμένων με τη μορφή ανώνυμης εταιρίας πρέπει να έχει ολοκληρωθεί εντός δώδεκα (12) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου. γ. Από την υποχρέωση του ως άνω υπό β' στοιχείου εξαιρούνται οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων, των οποίων το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και η Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan) κυρώθηκε με το άρθρο 15 του ν. 4081/2012 (Α' 184). 6. ... 7. Για την αποδοχή του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (Π.Π.Π.Α.) ή της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) για την αδειοδότηση όλων των λιμενικών έργων, κατηγορίας Α1 και Α2, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 και στην παράγραφο 3 του άρθρου 4 του ν. 4014/2011, όπως ισχύουν, απαιτείται η προηγούμενη θετική γνωμοδότηση της Ε.Σ.Α.Λ.. Η ως άνω γνωμοδότηση δεν απαιτείται στο πλαίσιο της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης για τη νομιμοποίηση υφιστάμενων έργων, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 27 του ν. 2971/2001, όπως ισχύει. 8. Η γνωμοδότηση αυτή υποκαθιστά τις γνωμοδοτήσεις των συναρμόδιων υπηρεσιών που προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 14 του ν. 2971/2001 και στα άρθρα 3 και 4 του ν. 4014/2011, όπως ισχύουν, για τη συλλογή γνωμοδοτήσεων των αρμόδιων υπηρεσιών και φορέων διοίκησης

κατά τη διαδικασία του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων ή της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αντιστοίχως. 9. Οι κανονιστικές αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. υπόκεινται στον έλεγχο νομιμότητας του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως με απόφασή του».

4. Με τις αποφάσεις 716 και 717/2015 του Συμβουλίου της Επικρατείας κρίθηκε ότι η περίπτωση ε) της παρ. 2 του άρθρου δεκάτου ενάτου του ν. 2932/2001, όπως ίσχυε αρχικώς, κατά το μέρος που όριζε ότι ο καθορισμός χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δομήσεως, δηλαδή ρυθμίσεων πολεοδομικού χαρακτήρα, εντός οριοθετημένων χερσαίων ζωνών λιμένων μπορεί να γίνεται με απόφαση της ΕΣΑΛ και όχι με προεδρικό διάταγμα, αντίκειται στα άρθρα 24 παρ. 2 και 43 παρ. 2 του Συντάγματος.

5. Σε συμμόρφωση προς τα κριθέντα από το Συμβούλιο της Επικρατείας, θεσπίσθηκε νέα ρύθμιση με το άρθρο 31 του ν. 4368/2016 (Α' 21), με την οποία: 1. Αντικαταστάθηκαν τα δύο πρώτα εδάφια της περ. ε της παρ. 4 του άρθρου 19ου του ν. 2932/2001 και ορίσθηκε ότι αποτελεί αρμοδιότητα της ΕΣΑΛ: «ε) Η έγκριση, αναθεώρηση και επικαιροποίηση των Γενικών Προγραμματικών Σχεδίων (Master Plan) ή Προγράμματος Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.), κατά το μέρος που με αυτά καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα και η παροχή σύμφωνης γνώμης, κατά το μέρος που με αυτά προτείνονται χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης, προκειμένου να εκδοθεί προεδρικό διάταγμα σύμφωνα με την παράγραφο 9» και ότι «Η αρμοδιότητα σύνταξης Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) ασκείται υποχρεωτικά για λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος και εθνικής σημασίας, καθώς και σύνταξης Προγράμματος Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.) για λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος και προαιρετικά για τους λιμένες τοπικής σημασίας, ...» [κατά τα λοιπά δε, επαναλήφθηκε η ρύθμιση κατά την οποία «Δεν απαιτείται αξιολόγηση και

./.

έγκριση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του αναπτυξιακού προγράμματος και της μελέτης διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα, εφόσον, μετά την έγκρισή του, ακολουθείται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης του Κεφαλαίου Α΄ του ν. 4014/ 2011 (Α΄ 209), όπως ισχύει, για το σύνολο του λιμένος, σε συνδυασμό με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 46 του παρόντος»]. 2. Αντικαταστάθηκε η περ. στ της παρ. 4 του άρθρου 19ου του ν. 2932/2001 και ορίσθηκε ότι αποτελεί αρμοδιότητα της ΕΣΑΛ: «στ) Η παροχή σύμφωνης γνώμης για τον καθορισμό των χρήσεων γης και των όρων δόμησης, μετά από πρόταση του οικείου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένος, ο οποίος αφορά στη συνολική έκταση της χερσαίας ζώνης του λιμένα, για όλους τους λιμένες, εάν δεν έχει συνταχθεί Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) ή Πρόγραμμα Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.) προκειμένου να εκδοθεί προεδρικό διάταγμα σύμφωνα με την παράγραφο 9». 3. Αντικαταστάθηκε η παρ. 9 του άρθρου 19ου του ν. 2932/2001 ως εξής: «9. α) Οι κανονιστικές αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως κατόπιν παραγγελίας του Προέδρου της. β) Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από σύμφωνη γνώμη της Ε.Σ.Α.Λ., καθορίζονται οι χρήσεις γης και οι όροι και περιορισμοί δόμησης των λιμένων της χώρας, καθώς και οι αναγκαίες προσχώσεις, όταν αυτές επιδρούν στο χωροταξικό σχεδιασμό του λιμένα. γ) Αποφάσεις της Ε.Σ.Α.Λ. που έχουν εκδοθεί πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος, με τις οποίες εγκρίνονται χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης λιμένων, επέχουν θέση σύμφωνης γνώμης για τη ρύθμιση των ζητημάτων αυτών με προεδρικό διάταγμα, εκτός αν στο μεταξύ υποβληθεί νέο αναπτυξιακό πρόγραμμα προς έλεγχο ή ζητείται η επικαιροποίηση του ισχύοντος». Ακολουθώντας, η περ. β΄ της παρ. 9 του άρθρου 19ου του ν. 2932/2001 αντικαταστάθηκε με το άρθρο 140 παρ. 1 του ν. 4504/2017 (Α΄ 184) ως εξής: «β) Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από σύμφωνη γνώμη της Ε.Σ.Α.Λ., καθορίζονται οι χρήσεις γης και οι όροι και περιορισμοί



δόμησης εντός χερσαίας ζώνης των λιμένων της χώρας, που έχουν χαρακτηριστεί ως Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος, Εθνικής Σημασίας και Μείζονος Ενδιαφέροντος, με την κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής 8315.2.2./2007 "Κατάταξη Λιμένων" (Β΄ 202) ...». Τέλος, βάσει της εν λόγω ΚΥΑ, ο Λιμένας του Πειραιά έχει χαρακτηριστεί ως Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος.

6. Όπως προκύπτει από τις διατάξεις των παρ. 5β και 5γ του άρθρου 19ου του ν. 2932/2001, όπως είχαν τροποποιηθεί με το άρθρο 44 του ν. 4150/2013, η σύνταξη Γενικών Προγραμματικών Σχεδίων (Master Plan) ήταν υποχρεωτική για λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος, όπως είναι ο Λιμένας του Πειραιά, είχε δε ταχθεί προθεσμία (12 ή 24 μηνών) από τη δημοσίευση του ν. 4150/2013 για τη σύνταξή τους, όμως, από την υποχρέωση αυτή εξαιρέθηκαν οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων, των οποίων το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και η Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan) κυρώθηκαν με το άρθρο 15 του ν. 4081/2012 (Α΄ 184). Με την τελευταία αυτή διάταξη κυρώθηκαν και απέκτησαν «ισχύ τυπικού νόμου, από το χρόνο της εκδόσεως τους, οι κανονιστικού περιεχομένου αποφάσεις της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.), με τις τροποποιήσεις τους, οι οποίες παρατίθενται στο Παράρτημα, που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 152/3.5.2012 Τ.Α.Α.Π., αντίγραφο του οποίου δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως με τον παρόντα νόμο» [στο ΦΕΚ δε αυτό είχε δημοσιευθεί η απόφαση 8216.04/04/12/3.5.2012 του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, με την οποία κυρώθηκαν οι εν λόγω αποφάσεις της ΕΣΑΛ, κατ' επίκληση του άρθρου 207 παρ. 3 του ν. 4072/2012 (Α΄ 86)]. Ειδικότερα, κυρώθηκαν, μεταξύ άλλων, αποφάσεις της ΕΣΑΛ που ενέκριναν διάφορες ρυθμίσεις του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της ΟΛΠ ΑΕ και καθορισμό χρήσεων γης και όρων δόμησης στο λιμάνι του Πειραιά [αποφάσεις 1/2002 (συνεδρίαση 2η, θέμα 1ο), 4/2003 (συνεδρ.

5η, θέμα 4ο), 5/2003 (συνεδρ. 5η, θέμα 5ο), 2/2003 (συνεδρ. 7η, θέμα 2ο), 3/2003 (συνεδρ. 7η, θέμα 3ο), 8/2006 (συνεδρ. 26η, θέμα 8ο), 1/2006 (συνεδρ. 30ή, θέμα 1ο), 13/2009 (συνεδρ. 39η, θέμα 13ο) και 3/2009 (συνεδρ. 45η, θέμα 3ο)] (βλ. σελ. 4548 έως 4565 του ΦΕΚ δημοσίευσης του ν. 4081/2012). Ακολούθως, κατ' επίκληση, μεταξύ άλλων, του τελευταίου εδαφίου του άρθρου 15 του ν. 4081/2012 [περί δυνατότητας τροποποίησης με υπουργική απόφαση των, κυρωθεισών με το νόμο, αποφάσεων της ΕΣΑΛ], εκδόθηκε η απόφαση 8216/38/13/14.2.2013 του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου (ΤΑΑΠ 68/8.3.2013), με την οποία τροποποιήθηκε η απόφαση 4/18.3.2003 της ΕΣΑΛ ως προς τους όρους δόμησης και χρήσεις γης στην περιοχή του Ναυπηγοεπισκευαστικού λιμένα Πειραιά.

7. Περαιτέρω, σχετικώς με την αδειοδότηση και εκτέλεση έργων Οργανισμών Λιμένων, το άρθρο 46 του ως άνω ν. 4150/2013 (Α' 102/29.4.2013), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 41 παρ. 4 του ν. 4256/2014 (Α' 92), ορίζει τα εξής: «1. α. Η εκτέλεση έργων εντός θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης Οργανισμού Λιμένος ανώνυμης εταιρίας ρυθμίζεται αποκλειστικά από τις ακόλουθες διατάξεις, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης ρύθμισης. β. Η εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου δεν αίρει την υποχρέωση έκδοσης άδειας δόμησης όπου αυτή απαιτείται κατά την οικεία νομοθεσία. 2. Τα έργα της λιμενικής υποδομής και ανωδομής διακρίνονται σε: α) κύρια λιμενικά έργα, τα οποία αποτελούν τα έργα που εκτελούνται εντός της θαλάσσιας ζώνης και στη χερσαία ζώνη και έχουν ως αποκλειστικό σκοπό την εξυπηρέτηση των λιμενικών υπηρεσιών που παρέχει ο συγκεκριμένος λιμένας, όπως έργα επέκτασης / βελτίωσης / προστασίας, προσχώσεις, εγκατάσταση μηχανημάτων και κάθε ανωδομή που εξυπηρετεί άμεσα τις λιμενικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών δραστηριοτήτων εκφόρτωσης και εμπορίας, β) βοηθητικά λιμενικά έργα, που έχουν ως σκοπό την εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένα και συνδέονται έμμεσα με τις λιμενικές λειτουργίες, όπως χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, χώροι αναψυχής και εστίασης, ξενοδοχεία, επιβατικοί σταθμοί, εγκαταστάσεις μεταφοράς επιβατών, γραφεία,

καταστήματα. ... 3. Για την εκτέλεση των έργων απαιτείται: α) Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης. β) Έλεγχος συμβατότητας των τεχνικών μελετών με το εγκεκριμένο από την Ε.Σ.Α.Λ. αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης (Master Plan). Η διαδικασία αδειοδότησης δεν κωλύεται από τη μη ολοκλήρωση - επικαιροποίηση του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα μέχρι τη λήξη της προθεσμίας της παραγράφου 5β του άρθρου 44 του παρόντος νόμου. Σε κάθε περίπτωση τα κατασκευασθέντα εντός της προαναφερθείσας προθεσμίας έργα θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης του λιμένα (Master Plan). γ) Απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ν. 4014/2011 (Α' 209), όπως ισχύει. Αν το έργο ανήκει στην υποκατηγορία Α1 του άρθρου 3 του ν. 4014/2011, οι προθεσμίες που προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4014/2011 και οι οποίες είναι άνω των πέντε (5) εργάσιμων ημερών έως και δεκαπέντε (15) εργάσιμες ημέρες, μειώνονται κατά πέντε (5) εργάσιμες ημέρες, ενώ όλες οι υπόλοιπες μειώνονται κατά δέκα (10) εργάσιμες ημέρες. δ) Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, η οποία επέχει θέση άδειας κατασκευής του έργου. Η απόφαση αυτή εκδίδεται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την υποβολή του σχετικού αιτήματος από τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης, συνοδευόμενο από τα ανωτέρω υπό α' και γ' στοιχεία. ε) Για την έναρξη εργασιών, απαιτείται κοινοποίηση της άδειας του προηγούμενου υπό δ' στοιχείου στην κατά τόπο αρμόδια Λιμενική Αρχή. 4. α. Η συντήρηση και η επισκευή των εγκαταστάσεων των εκτελεσθέντων έργων λιμενικών υποδομών και ανωδομών εκτελούνται κατά τη διαδικασία του άρθρου δεύτερου του ν. 2688/1999 (Α' 40), όπως αυτή τροποποιήθηκε με το άρθρο 208 του ν. 4072/ 2012 (Α' 86) και ισχύει, εφόσον ο προϋπολογισμός δαπάνης δημοπράτησης τους δεν υπερβαίνει το ποσό των πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) ευρώ (μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ). Η ανωτέρω απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου κοινοποιείται πριν την εκτέλεση του έργου και στην οικεία Λιμενική Αρχή. β. Σε περίπτωση που ο προϋπολογισμός της δαπάνης

δημοπράτησης των ανωτέρω έργων υπερβαίνει το ποσό των πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) (μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ), ακολουθείται η διαδικασία της παρ. 3 του άρθρου 46 του ν. 4150/2013, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει [σημ.: το ποσόν των 500.000 ευρώ προβλέφθηκε στο άρθρο 94 παρ. 15 του ν. 4504/2017, Α' 184]. 5. Για έργα που εκτελούνται με παραχώρηση, ο παραχωρησιούχος, εφόσον τούτο προβλέπεται στη σχετική σύμβαση, νομιμοποιείται να υποβάλει ο ίδιος την αίτηση έκδοσης της άδειας εκτέλεσης του έργου στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, υποκαθιστώντας τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης, έναντι των αρμόδιων Αρχών. 6. Τα έργα που εκτελούνται σε Οργανισμούς Λιμένος Α.Ε., και στην περίπτωση κατά την οποία σύμφωνα με τη σχετική σύμβαση την επίβλεψη και εποπτεία εκτέλεσης τους δεν ασκεί ο κατά περίπτωση αρμόδιος Οργανισμός Λιμένος, εποπτεύονται από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η εποπτεία ασκείται είτε ευθέως από τις αρμόδιες υπηρεσίες της ανωτέρω Γενικής Γραμματείας είτε από την ίδια μέσω της πρόσληψης ανεξάρτητων εταιριών, με τη διαδικασία που προβλέπεται στην αντίστοιχη σύμβαση». Επίσης, στο άρθρο 86 παρ. 8 του ν. 4504/2017 (Α' 184), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 59 παρ. 1 του ν. 4676/2020 (Α' 184) και εν συνεχεία με το άρθρο 86 του ν. 4876/2021 (Α' 251), ορίζεται ότι: «Οι φορείς διαχείρισης λιμένων που έχουν την υποχρέωση σύνταξης αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης (Master Plan), οφείλουν να έχουν ολοκληρώσει τη σύνταξή τους έως την 31η.12.2023. Μετά την παρέλευση άπρακτης της ανωτέρω προθεσμίας και μέχρι τη σύνταξη αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης (Master Plan), δεν είναι δυνατή η υλοποίηση έργων στις περιοχές αρμοδιότητάς τους».

8. Με τον ν. 4277/2014 «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής και άλλες διατάξεις» (Α' 156) ορίσθηκε «το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων» που προβλέπονται για τη χωροταξική, πολεοδομική και

οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης (άρθρο 1). Σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν. 4277/2014, «1. Η ενδυνάμωση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας συναρτάται στρατηγικά με την οικονομική ανάπτυξη. Ο διεθνής ρόλος συναρτάται και ολοκληρώνεται με το ρόλο της Αττικής ως πόλου ενίσχυσης της αναπτυξιακής δυναμικής της χώρας, καθώς και με την προώθηση και βελτίωση δικτυώσεων με τα άλλα αστικά κέντρα και τις όμορες Περιφέρειες. 2. Η έμφαση στις διεθνείς δικτυώσεις επιδιώκεται για την ανάπτυξη κοινών δράσεων και συνεργασιών ως εξής: α) ... γ) με αξιοποίηση της υπερτοπικής προσπελασιμότητας της Περιφέρειας και λειτουργική ένταξή της στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, για την ενίσχυση του ρόλου της ως διεθνούς κόμβου μεταφορών. ... 4. Η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας-Αττικής και η χωρικά στοχευμένη εξειδίκευση σε σχέση με τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα επιδιώκεται με τους παρακάτω τρόπους: α) ... ε) αύξηση της ελκυστικότητας της Αθήνας-Αττικής ως τουριστικού προορισμού με διεθνή ακτινοβολία, με: αα) ενίσχυση της τουριστικής υποδομής, διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος, επέκταση της τουριστικής περιόδου και ββ) δικτύωση των πολιτιστικών πόλων και του φυσικού περιβάλλοντος, στ) υποστήριξη του χονδρεμπορίου και του διαμετακομιστικού εμπορίου, με προώθηση συνδυασμένων μεταφορών και οργάνωση εμπορευματικών πάρκων παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής διαχείρισης (logistics), ...». Στο άρθρο 9 του αυτού ν. 4277/2014 ορίζονται τα ακόλουθα: «Για τη χωρική οργάνωση της Περιφέρειας Αττικής συγκροτούνται οι Χωρικές Ενότητες, ... για τις οποίες δίδονται οι παρακάτω κατευθύνσεις: 1. Χωρική Ενότητα Αθήνας – Πειραιά: ... 1.2. Χωρική Υποενότητα Πειραιά: α) η Μητροπολιτική περιοχή Πειραιά συνιστά τη νότια πύλη του Πολεοδομικού Συγκροτήματος του λεκανοπεδίου, με δραστηριότητες διεθνούς εμβέλειας και σημασίας για την οικονομία της χώρας, που συνδέονται με τη ναυτιλία και τη διαμετακόμιση. Κεντρικός στόχος είναι η ενίσχυση του ρόλου της ως διαμετακομιστικού κέντρου στη μεσογειακή λεκάνη με την παράλληλη αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών και τη

βελτίωση του περιβάλλοντος αστικού ιστού του Δήμου, εξασφαλίζοντας καλύτερη λειτουργική διασύνδεση μεταξύ τους. Στο πλαίσιο αυτό, επιδιώκεται η ανασυγκρότηση του παραγωγικού ιστού της πόλης, η διάσωση της παραδοσιακής αγοράς και του λιανικού εμπορίου, της βιοτεχνίας και της μεταποίησης. β) Στη Χωρική Υποενοότητα Πειραιά υπάρχει παραδοσιακά σημαντική δυναμική, η οποία, με την επανενεργοποίησή της, παράλληλα με την εφαρμογή βέλτιστων περιβαλλοντικών πρακτικών, μπορεί να δράσει καταλυτικά στην ανάπτυξη της Περιφέρειας και της χώρας. Η δυναμική αυτή εντοπίζεται στην παράκτια ζώνη και στις χωροθετημένες δραστηριότητες του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα. γ) ...». Περαιτέρω, στο άρθρο 10 του ίδιου νόμου ορίζονται τα εξής: «1. ... 3. Το Οικιστικό Δίκτυο, το οποίο διαμορφώνεται στη βάση των αρχών της ισόρροπης ανάπτυξης και συμπληρωματικότητας, οργανώνεται σε τρία ιεραρχικά επίπεδα: Μητροπολιτικά Κέντρα, Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας, Δημοτικά Κέντρα. 3.1. Μητροπολιτικά Κέντρα Αθήνας – Πειραιά. ... β) Για το Μητροπολιτικό Κέντρο Πειραιά, επιδιώκεται: αα) Η αναβάθμισή του ως κεντρικού Λιμένα και κόμβου συνδυασμένων μεταφορών, με αποτελεσματική διασύνδεση μεσογειακού, διευρωπαϊκού και διεθνούς επιπέδου. ββ) Η περιβαλλοντική αναβάθμιση του Λιμένα του Πειραιά με τη δημιουργία σύγχρονων υποδομών βάσει των προτύπων της ελληνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τη διαχείριση των υγρών αποβλήτων των πλοίων, πέριξ και εγγύς της θεσμοθετημένης λιμενικής ζώνης. γγ) Η ισχυροποίησή του ως κέντρου πολυλειτουργικού χαρακτήρα, με ταυτόχρονη διατήρηση της κατοικίας και ανάδειξη της πολιτιστικής του κληρονομιάς. δδ) Η ενίσχυση και ανασυγκρότηση της παραγωγικής και οικονομικής βάσης, σε κατεύθυνση σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. εε) Η λειτουργική διασύνδεση των λιμενικών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό. στστ) Η βελτίωση του αστικού ιστού και των υποδομών με ταυτόχρονη διαφύλαξη του κοινόχρηστου χαρακτήρα του Θαλάσσιου Μετώπου». Σύμφωνα με το άρθρο 11 του νόμου, υπό τον τίτλο «Οργάνωση αξόνων και πόλων ανάπτυξης», «1.

Συγκροτείται και ενισχύεται πλέγμα αναπτυξιακών αξόνων και πόλων με στρατηγικό χαρακτήρα που εκτείνεται σε όλες τις Χωρικές Ενότητες, το οποίο αποτελεί το βασικό σκελετό για τη χωρική διάρθρωση των οικονομικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων και επιδιώκεται να λειτουργήσει ως κινητήρια δύναμη για την ολοκληρωμένη χωρική και οικονομική ανάπτυξη της Περιφέρειας Αττικής. 2. Το πλέγμα των αναπτυξιακών αξόνων διαρθρώνεται ως εξής: 2.1. Αναπτυξιακοί Άξονες διεθνούς και εθνικής εμβέλειας α) Κεντρικός Άξονας του Πολεοδομικού Συγκροτήματος: Αρχίζει από την περιοχή του Επιβατικού Λιμένα και την κεντρική περιοχή του Πειραιά, διέρχεται από την περιοχή του Γηπέδου Καραϊσκάκη, τις περιοχές περί τον Φαληρικό Όρμο με το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας και τις λοιπές Ολυμπιακές εγκαταστάσεις, την περιοχή του πρώην Ιπποδρόμου, και στη συνέχεια αναπτύσσεται με βορειοανατολική κατεύθυνση, ακολουθώντας τον άξονα της Λ. Συγγρού, διασχίζει το βασικό πόλο του κέντρου της Αθήνας, συνεχίζει κατά μήκος του άξονα τριτογενών δραστηριοτήτων της Λ. Κηφισίας και καταλήγει στον αναπτυξιακό πόλο του Αμαρουσίου, όπου συναντάται με τον αναπτυξιακό άξονα Ανατολής – Δύσης. Κατά μήκος αυτού του άξονα αναπτύσσονται πλέγματα λειτουργιών μητροπολιτικής και διεθνούς εμβέλειας, με κύριο χαρακτήρα τις τριτογενείς επιχειρηματικές δραστηριότητες, και ιδιαίτερα τους γραφειακούς χώρους και τις έδρες επιχειρήσεων, τις τουριστικές υπηρεσίες, τις πολιτιστικές λειτουργίες, τις υπηρεσίες υγείας και τον αθλητισμό. ... 3. Βασικοί Πόλοι Ανάπτυξης. Οι πόλοι ανάπτυξης συντίθενται με τους άξονες ανάπτυξης, περιλαμβάνουν πλέγματα υπερτοπικών δραστηριοτήτων είτε σύνθετα και πολυδιάστατα είτε με εξειδικευμένο προσανατολισμό, και διαρθρώνονται στις παρακάτω κατηγορίες: 3.1. Πόλοι διεθνούς και εθνικής εμβέλειας. α) Πόλος Αθήνας Πειραιά, δυναμικά συστατικά στοιχεία του οποίου αποτελούν: αα) Το Μητροπολιτικό Κέντρο Αθήνας - Μητροπολιτικό Κέντρο Πειραιά. ... ββ) Η Περιοχή Επιβατικού Λιμένα Πειραιά, σε συνδυασμό με τον Εμπορευματικό Λιμένα Ικονίου - Κερατσινίου. Αποτελεί τη Νότια Πύλη της Περιφέρειας και τη σημαντικότερη θαλάσσια πύλη της χώρας. Επιδιώκεται η ενίσχυση του

ως ναυτιλιακού κέντρου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 9 παράγραφος 1.2β και 10 παράγραφος 3.1β περίπτωση ββ', και κόμβου συνδυασμένων μεταφορών και υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιασμού, όπως είναι η ακτοπλοΐα και οι εξυπηρετήσεις κρουαζιερόπλοιων, ο τουρισμός και ο πολιτισμός. γγ) Ελαιώνας. ...». Επίσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 12 του νόμου υπό τον τίτλο «Οικιστική Ανάπτυξη και Πολεοδομική Οργάνωση», και ειδικότερα, στην παρ. 4 περ. ε αυτού, «Για το κέντρο του Πειραιά προβλέπονται τα εξής: αα) Τόνωση των διασυνδέσεων και θετικών επιδράσεων της λιμενικής δραστηριότητας με τις άλλες οικονομικές λειτουργίες της πόλης. Βελτίωση της λειτουργίας του λιμένα με παράλληλη μέριμνα για ορθολογική διαχείριση των οδικών μετακινήσεων αιχμής, με σύνδεση των λιμενικών επιβατικών σταθμών με το δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς και περιορισμό της όχλησης προς τον παρακείμενο αστικό ιστό. ββ) Ενίσχυση των κεντρικών χρήσεων των λιμενικών και ναυτιλιακών υπηρεσιών. Ανάδειξη του ρόλου ως Νότιας Πύλης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος και λειτουργική σύνδεση του κέντρου του Πειραιά με αυτό της Αθήνας. γγ) Λειτουργική ανασύνταξη και εξειδίκευση των χρήσεων στο κεντρικό τμήμα του λιμένα με έμφαση στις υπηρεσίες, στην αναψυχή και στον πολιτισμό (πολιτιστική ακτή), προστασία της παραδοσιακής αγοράς, αναζωογόνηση των περιοχών κατοικίας και συνολική αναβάθμιση του παράκτιου χώρου, σε συνδυασμό με ολοκληρωμένη πολιτική στάθμευσης. δδ) Επέκταση του δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς για τη σύνδεση του κέντρου με τις παραδοσιακές περιοχές κατοικίας του ευρύτερου Πειραιά και των δυτικών δήμων μέχρι το Πέραμα. εε) Ενεργοποίηση ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας τουριστικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος για την ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων και της μοναδικής ιστορικής σημασίας των ακτών του Αργοσαρωνικού, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και η παράκτια ζώνη από Πειραιά προς Σαλαμίνα - Κυνοσούρα, Ελευσίνα, Κακιά Σκάλα, Αφαία. στστ) Ανάπλαση της παραλιακής και της αρχαιολογικής ζώνης και προώθηση των εξής δύο σημαντικών παρεμβάσεων σε περιοχές του ευρύτερου κέντρου του Πειραιά: της ονομαζόμενης “Νότιας Πύλης” που περιλαμβάνει την περιοχή από το Γήπεδο Καραϊσκάκη μέχρι



τον Άγιο Διονύσιο και της “Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας – Κερατσινίου”. ζζ) Ολοκληρωμένος κυκλοφοριακός σχεδιασμός με έμφαση στη σύνδεση των συνδυασμένων μεταφορών και της τοπικής συγκοινωνίας». Κατά το άρθρο 22 του νόμου, τιτλοφορούμενο «Αττικό Τοπίο», «... 5. Αναγνωρίζονται, ενδεικτικά, τοπία προτεραιότητας, εκτός των ήδη θεσμοθετημένων και προστατευόμενων τοπίων, τα οποία αναφέρονται στο Παράρτημα ΧΙ», μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται η Πειραιϊκή Χερσόνησος και το τμήμα Άγιος Διονύσιος – Ηετιώνεια Ακτή. Στο άρθρο 24 παρ. 3 του ιδίου νόμου αναφέρεται ότι «Ενδυναμώνεται ο ρόλος της Αττικής ως τόπου συγκέντρωσης σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων διεθνούς εμβέλειας, όπως είναι ... και η ναυτιλία. Η Αττική αναδεικνύεται σε διεθνή κόμβο μεταφορών και διαμετακομιστικού εμπορίου, σε κέντρο έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, σε πολιτιστική μητρόπολη, σε κέντρο παροχής υπηρεσιών υγείας, σε προορισμό μεγάλων αθλητικών εκδηλώσεων, σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας με πολυσχιδή ταυτότητα, με έμφαση στον πολιτιστικό και συνεδριακό τουρισμό, καθώς και με δυνατότητες παραθεριστικού τουρισμού σε παράλιες περιοχές της Αττικής και στα πλησίον αυτής νησιά». Το άρθρο 26 «Οργάνωση Δραστηριοτήτων Χονδρικού Εμπορίου και Εφοδιαστικής Αλυσίδας» προβλέπει ότι «Για την ορθολογική οργάνωση των εμπορευματικών δραστηριοτήτων της Περιφέρειας συγκροτείται σύστημα Επιχειρηματικών Πάρκων, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3982/2011, με προτεραιότητα στην εγκατάσταση επιχειρήσεων εφοδιαστικής, αποθήκευσης και εμπορίου. Το σύστημα αυτό ... εντάσσεται στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου συστήματος συνδυασμένων μεταφορών, με το οποίο επιδιώκεται η αποφόρτιση του οδικού δικτύου από την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων. 2. Η χωροθέτηση των ως άνω Επιχειρηματικών Πάρκων αναζητείται κατά προτεραιότητα σε περιοχές με τα εξής χαρακτηριστικά: α) Στις πύλες εισόδου της Περιφέρειας, κοντά στους κόμβους συνδυασμένων μεταφορών: ... στον Εμπορευματικό Λιμένα Ικονίου – Κερατσινίου και στην περιοχή του Διεθνούς Αερολιμένα, κυρίως για τις υπηρεσίες εμπορευματικών αερομεταφορών. Κομβικό ρόλο στο

σύστημα Επιχειρηματικών Πάρκων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου αναλαμβάνει το Εμπορευματικό Κέντρο του Θριασίου, σε άμεση διασύνδεση με τον Εμπορικό Λιμένα Ικονίου, το οποίο ενισχύεται με προοπτική την ανάδειξή του σε διαμετακομιστικό σταθμό ισχυρής διεθνούς εμβέλειας. Η οργάνωση των ως άνω επιχειρηματικών πάρκων αποβλέπει στη λειτουργική διασύνδεση και στην ανάπτυξη συνεργιών μεταξύ των εγκατεστημένων επιχειρήσεων ...». Κατά το άρθρο 28 του νόμου, «1. ... Βασικοί στόχοι για την ανάπτυξη του τομέα τουρισμού είναι οι εξής: α) Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας της Αθήνας-Αττικής ως ευρωπαϊκού μητροπολιτικού τουριστικού προορισμού με διεθνή και εθνική ακτινοβολία. β) Εδραίωση του ρόλου της Αθήνας - Αττικής ως “Πόλης – Πύλης” σε επίπεδο χώρας για τον τουρισμό και συγκράτηση κατά το δυνατόν της τουριστικής κίνησης με συγκρότηση αναγνωρίσιμης τουριστικής ταυτότητας. γ) Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη με στόχους την οικονομική ευημερία, την κοινωνική και ενδοπεριφερειακή συνοχή και την περιβαλλοντική προστασία. 2. Επί μέρους στόχοι για την ανάπτυξη του τομέα τουρισμού είναι οι εξής: α) ... θ) Η διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας εγκαταστάσεων ελλιμενισμού κρουαζιεροπλοίων και εξυπηρέτησης των επιβατών τους, με σκοπό τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Αττική, καθώς επίσης και η αντιμετώπιση πιθανών επιπτώσεων στους τόπους προορισμού και επισκέψεων. Κατευθύνσεις δίνονται στο Παράρτημα XIII. ... 4. Η ελκυστικότητα της Αθήνας ως παγκόσμιου τουριστικού προορισμού επιδιώκεται και μέσω παρεμβάσεων που αφορούν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τη δικτύωση της περιφέρειας, όπως: α) ... η) Η διαμόρφωση του συγκοινωνιακού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού με τρόπο που να εξυπηρετεί και τις ανάγκες της τουριστικής δραστηριότητας. Προκειμένου η Αττική να καταστεί ελκυστικός προορισμός city break και κρουαζιέρας και λόγω των συγκεκριμένων απαιτήσεων των ως άνω μορφών τουρισμού, προβλέπεται η κατάρτιση ειδικού σχεδίου με κατευθύνσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης και πολεοδομικών παρεμβάσεων προς ενσωμάτωση στον υποκείμενο σχεδιασμό». Κατά το άρθρο 29

«Μεταφορές, μετακινήσεις», «1. ... 2. Οι ειδικότεροι στόχοι της πολιτικής μεταφορών είναι: α) ... στ) Η ανάδειξη του ρόλου της Αθήνας ως ευρωπαϊκής μητρόπολης διεθνούς εμβέλειας, μέσω της ανάδειξης της ως εθνικού και διεθνούς κόμβου μεταφορών και, ειδικότερα, κόμβου συνδυασμένων μεταφορών». Στο άρθρο 30 «Οργάνωση Συστήματος Μεταφορών» παρ. 1 υπό στοιχείο β), ορίζεται ότι «Κύριοι επιβατικοί λιμένες είναι ο κεντρικός επιβατικός λιμένας Πειραιά και συμπληρωματικά οι επιβατικοί λιμένες Λαυρίου και Ραφήνας. Κύριος εμπορευματικός λιμένας είναι ο λιμένας Ικονίου – Κερατσινίου – Περάματος, ενώ συμπληρωματική λειτουργία παρέχουν οι λιμένες Ελευσίνας και Λαυρίου. Η εξειδίκευση του ρόλου τους περιλαμβάνεται στο Παράρτημα XIV». Τέλος, όπως ορίζεται στο άρθρο 38 παρ. 21 και 22 του αυτού νόμου «21. Οι δράσεις που αφορούν στην υλοποίηση λιμενικών υποδομών εντάσσονται αρμονικά στο περιβάλλον, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης. 22. Εξετάζεται, στο πλαίσιο της λειτουργικής εξειδίκευσης του έργου των επιβατικών λιμένων της Αττικής, η δυνατότητα σταδιακής μεταφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από το λιμάνι του Πειραιά σε εκείνο του Λαυρίου, σε άμεση συνάφεια με την επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου, καθώς και η απόδοση ειδικού ρόλου στο λιμάνι της Ραφήνας». Πέραν αυτών, σύμφωνα με το Παράρτημα XIII του νόμου, «1. Πρωθούνται υποδομές, κατά προτεραιότητα, για την ανάπτυξη των εξής μορφών τουρισμού: ... συνεδριακός, εκθεσιακός, επιχειρηματικός, θαλάσσιος (σκαφών αναψυχής και κρουαζιέρας), ... 2. ... Αναλυτικότερα: γ) Θαλάσσιος τουρισμός και αναψυχή. ... Δίδεται έμφαση στις κρουαζιέρες και αναβαθμίζεται σχετικά ο ρόλος των Επιβατικών Λιμένων Πειραιά και Λαυρίου, όπως αναφέρεται στην παρ. 1β του άρθρου 30. ... 3. Για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας και τη μεγιστοποίηση των ωφελειών που προκύπτουν από αυτή, συνυπολογίζονται στα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού οι απαιτήσεις και επιπτώσεις στους τόπους προορισμού και επισκέψεων. Ειδικότερα για τις περιπτώσεις που επιδιώκεται η δημιουργία κόμβου αφετηρίας – επιβίβασης και αποβίβασης, η οποία πρόκειται να έχει πολλαπλασιαστικά

οφέλη ανά επισκέπτη σε σχέση με την απλή επίσκεψη, πρέπει να διαμορφωθεί ελκυστικό περιβάλλον και εναλλακτικοί προορισμοί με σκοπό τη διάχυση στην Αττική των θετικών επιπτώσεων των επισκέψεων και την άμβλυνση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης, αλλά και άλλων πιέσεων που δημιουργούνται όταν οι προορισμοί είναι περιορισμένοι. Για το λόγο αυτόν, προτείνεται η δυνατότητα κατάρτισης ειδικών σχεδίων εμπλουτισμού και διαχείρισης προορισμών, τα οποία θα περιλαμβάνουν την ανάπτυξη στρατηγικών και προτάσεων για την ενσωμάτωσή τους στα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού, αλλά και για την κατάρτιση προγράμματος δράσης δεσμευτικού προς τους εμπλεκόμενους φορείς». Τέλος, στο Παράρτημα XIV του αυτού νόμου προβλέπονται τα ακόλουθα: «Βασικοί Λιμένες Αττικής: α) Κύριοι Επιβατικοί Λιμένες: - Κεντρικός Επιβατικός Λιμένας Πειραιά: Γραμμές Αιγαίου / Κυκλάδων, Σαρωνικού, κρουαζιερόπλοια. - Επιβατικός Λιμένας Ραφήνας ... - Επιβατικός Λιμένας Λαυρίου ... . Για τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από την κρουαζιέρα, είναι δυνατόν να διερευνηθεί η δημιουργία επιπλέον θέσεων ελλιμενισμού για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας. β) Κύριοι Εμπορευματικοί Λιμένες: – Λιμένας Ικονίου – Κερατσινίου – Περάματος (εξυπηρέτηση εμπορευματοκιβωτίων, μεταφοράς αυτοκινήτων, χύδην και ξηρού φορτίου) ...».

9. Με τον ν. 4404/2016 (Α' 126) κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ τυπικού νόμου, από κοινού με τα προσαρτήματα αυτής, η από 24 Ιουνίου 2016 «Σύμβαση Παραχώρησης σχετικά με τη Χρήση και την Εκμετάλλευση Ορισμένων Χώρων και Περιουσιακών Στοιχείων εντός του Λιμένος Πειραιώς», η οποία συνήφθη μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ ΑΕ (άρθρο 1 του νόμου). Η εν λόγω σύμβαση προβλέπει, στο άρθρο 4, τα ακόλουθα: «4.1. Με την παρούσα, το Ελληνικό Δημόσιο χορηγεί στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής, χρήσης, διαχείρισης, συντήρησης, βελτίωσης και εκμετάλλευσης των Στοιχείων Παραχώρησης (το Δικαίωμα καθ' όλη τη Διάρκεια Παραχώρησης (όπως ορίζεται στο Άρθρο 4.5), με την επιφύλαξη των όρων και προϋποθέσεων που τίθενται στην παρούσα Σύμβαση (η Σύμβαση). 4.2 Το Δικαίωμα συνίσταται στο δικαίωμα του

ΟΛΠ, καθ' όλη τη Διάρκεια Παραχώρησης, να κατέχει, να χρησιμοποιεί και να εκμεταλλεύεται τα Στοιχεία Παραχώρησης, με την επιφύλαξη των όρων και των περιορισμών της παρούσας Σύμβασης. Ειδικότερα, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των Άρθρων 4.3, 4.4, 9 και 10), το Δικαίωμα θα επιτρέπει, ενδεικτικά, στον ΟΛΠ: (α) ... (δ) να χρησιμοποιεί τα Στοιχεία Παραχώρησης για τις δραστηριότητες του ΟΛΠ και την επέκταση των δραστηριοτήτων και λειτουργιών του ΟΛΠ που συνίστανται στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εγκαταστάσεων· (ε) να κατεδαφίζει υφιστάμενες υποδομές, ανωδομές και κτίρια ή άλλως πως να τα διαθέτει, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ενέργειες διενεργούνται σύμφωνα με απαιτούμενες διοικητικές άδειες και διεξάγονται κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών του ΟΛΠ ή έχουν προσδιοριστεί σε Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα· (στ) να υλοποιεί κεφαλαιουχικές επενδύσεις σε υποδομές και ανωδομές για την υποστήριξη νέων δραστηριοτήτων και λειτουργιών του ΟΛΠ ή την επέκταση ή συνέχιση αυτών· ... (η) με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και των εφαρμοστέων νόμων (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, αναφορικά με το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης, οποιωνδήποτε περιβαλλοντικών εγκρίσεων και υποχρεώσεων λήψης κατάλληλων πολεοδομικών αδειών και αδειών ασφάλειας και κατασκευής), να κατασκευάζει λιμενικές υποδομές και ανωδομές (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, πλωτών δεξαμενών) σε κατάλληλες θέσεις εντός των ορίων της Θαλάσσιας Λιμενικής Ζώνης, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τη θαλάσσια ασφάλεια και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας· ... 4.4 Με την επιφύλαξη οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Σύμβασης, το Δικαίωμα θα υπόκειται πάντοτε στους ακόλουθους περιορισμούς: (α) ... (γ) το Δικαίωμα δεν παρέχει στον ΟΛΠ οποιεσδήποτε Ρυθμιστικές Εξουσίες, δεν καθιστά τον ΟΛΠ Λιμενική Αρχή, ούτε παρέχει οποιεσδήποτε εξουσίες, αρμοδιότητες, δικαιώματα, καθήκοντα, λειτουργίες ή προνόμια, παρόμοια ή ισοδύναμα με οποιαδήποτε από τα προαναφερθέντα, με την επιφύλαξη των εσωτερικών κανόνων και κανονισμών, που ο ΟΛΠ μπορεί να υιοθετεί κατά καιρούς και

που τυχόν θεωρεί αναγκαίους αναφορικά με τη χρήση, συντήρηση και λειτουργία του Λιμένα Πειραιά, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω κανόνες και κανονισμοί θα συνάδουν πάντοτε με τις διατάξεις των εφαρμοστέων νόμων και της παρούσας Σύμβασης και θα υπόκεινται σε αυτούς· (δ) το Δικαίωμα δεν περιλαμβάνει κανένα δικαίωμα εκμετάλλευσης του Χώρου του Λιμένα για σκοπούς ή με μέσα που δεν συνιστούν σχετική με τον λιμένα δραστηριότητα, όπως (ενδεικτικά) την αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας, που δεν έχουν σχέση με λιμένες, βιομηχανική ή εμπορική αξιοποίηση, αξιοποίηση για δραστηριότητες πολιτισμού ή γενικού τουρισμού (Λοιπές Χρήσεις), με εξαίρεση μόνο στον περιορισμένο βαθμό που οι εν λόγω Λοιπές Χρήσεις: (i) είναι συμπληρωματικές και παρεπόμενες των βασικών λιμενικών δραστηριοτήτων του ΟΛΠ· (ii) συνάδουν με τη φύση της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης και δικαιολογούνται παρά τη στενότητα χερσαίων πόρων εντός της Περιμέτρου της Ζώνης Παραχώρησης· (iii) έχουν ειδικά επιτραπεί ως μέρος Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης νομίμως εγκεκριμένου σύμφωνα με το Άρθρο 6· και (iv) δεν παραβαίνουν τις αρχές που παρατίθενται στο Άρθρο 9.1. (ε) ... 4.5 Το Δικαίωμα θα εκπνεύσει στις 13 Φεβρουαρίου 2052 ...». Περαιτέρω, στο άρθρο 6 της Σύμβασης ορίζονται τα εξής: «6. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ. 6.1 Κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του που απορρέουν από την παρούσα Σύμβαση, ο ΟΛΠ θα συμμορφώνεται ανά πάσα στιγμή και από κάθε ουσιώδη άποψη με: (α) το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης, επικαιροποιημένο και εγκεκριμένο σύμφωνα με το Άρθρο 6.2· και (β) το Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα, καταρτισμένο, επικαιροποιημένο και εγκεκριμένο σύμφωνα με το Άρθρο 6.3, όπως το καθένα είναι εκάστοτε σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης. Οι κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης και το Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα καθώς και η συσχέτιση μεταξύ αυτών παρατίθενται λεπτομερέστερα στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (β) και ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.3 (β). 6.2 Για το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης θα ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες και διαδικασίες: (α)

Ο ΟΛΠ θα καταρτίσει, θα επικαιροποιήσει και θα υποβάλει προς έγκριση σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 6.2: (i) ένα αρχικό αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης αναφορικά με τον Χώρο του Λιμένα για το διάστημα τουλάχιστον έως τις 31 Δεκεμβρίου 2035, σύμφωνα με τις ακόλουθες παραγράφους του παρόντος Άρθρου 6.2 (Το Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης), εντός δεκαοκτώ (18) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος (η Ημερομηνία Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης)· και (ii) εφόσον είναι απαραίτητο, ένα κατάλληλα αναθεωρημένο, επικαιροποιημένο ή/και αναμορφωμένο αναπτυξιακό πρόγραμμα ... στην αρχή της δεύτερης Επενδυτικής Περιόδου ... και εφεξής στην αρχή κάθε μεταγενέστερης Επενδυτικής Περιόδου. (β) Ο ΟΛΠ θα διασφαλίζει ότι το Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης και κάθε Επικαιροποιημένο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης θα συμμορφώνονται, από κάθε ουσιώδη άποψη: (i) με όλους τους νόμους και κανονισμούς γενικής εφαρμογής, καθώς και όλους τους ισχύοντες Ρυθμιστικούς Κανόνες· (ii) με τη μεθοδολογία και τις προδιαγραφές που παρατίθενται στο έγγραφο με τίτλο "Προδιαγραφές Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης Λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος", το οποίο χρονολογείται τον Μάρτιο 2013 και δημοσιεύτηκε από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (οι Προδιαγραφές Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης), ή τις διαδοχικές κατευθυντήριες γραμμές που ενδέχεται να δημοσιευτούν κατά καιρούς από τον υπεύθυνο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ [εννοείται: Ελληνικού Δημοσίου]· και (iii) με τους κανόνες και τις κατευθυντήριες γραμμές για την κατάρτιση προγραμματικών σχεδίων, όπως παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (β). (γ) Τα Μέρη αναγνωρίζουν και επισημαίνουν ότι ο ΟΛΠ δεν διαθέτει Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης, που πληροί τις απαιτήσεις της ανωτέρω παραγράφου (β) κατά την ημερομηνία της παρούσας Σύμβασης αλλά, αντ' αυτού, έχει λάβει μόνο τις ακόλουθες εγκρίσεις: (i) τις αποφάσεις της ΕΣΑΛ υπ' αριθ. 01/15-07-2002 (2η Συνεδρίαση), 04/18-03-

2003 (5η Συνεδρίαση), 05/18-03-2003 (5η Συνεδρίαση), 02/11-09-2003 (7η Συνεδρίαση), 03/11-09-2003 (7η Συνεδρίαση), 08/16-06-2006 (26η Συνεδρίαση), 01/24-11-2006 (30η Συνεδρίαση), 13/19-02-2009 (39η Συνεδρίαση), 03/10-09-2009 (45η Συνεδρίαση), που έχουν επικυρωθεί από τον Νόμο 4081/2012 που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 184/27-09-2012 (Τεύχος Α) και την απόφαση της ΕΣΑΛ υπ' αριθ. 17/11-12-2012 (55η Συνεδρίαση) που έχει δημοσιευθεί στο ΦΕΚ 68/08-03-2013 (Τεύχος Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων)· και (ii) τις περιβαλλοντικές εγκρίσεις, όπως παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (γ)· (δ) Ο ΟΛΠ δεσμεύεται να συμμορφώνεται, από κάθε ουσιώδη άποψη, με τις υφιστάμενες εγκρίσεις που απαριθμούνται στο Άρθρο 6.2 (γ) και συμφωνεί να μην υπερβαίνει τους αντίστοιχους περιορισμούς τους, έως ότου καταρτιστεί και εγκριθεί δεόντως το Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση. (ε) Ο ΟΛΠ θα υποβάλει στον υπεύθυνο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ ολοκληρωμένο προσχέδιο του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης, καθώς και ολοκληρωμένο προσχέδιο κάθε επικαιροποιημένου Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης έξι (6) μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία κατά την οποία πρέπει έκαστο να υποβληθεί και η οποία προσδιορίζεται στο Άρθρο 6.2 (α). ... 6.3 ... 6.4 Για τους σκοπούς του παρόντος Άρθρου 6, κατά την εξέταση και αναθεώρηση κάθε προσχεδίου ... ή/και προσχεδίου του Σχεδίου Ανάπτυξης Λιμένα, ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας του ΕΔ θα επιδιώκει να τα εναρμονίσει με τις απαιτήσεις και τα κριτήρια που προβλέπονται στο εφαρμοστέο δίκαιο και την παρούσα Σύμβαση, αλλά δεν θα δικαιούται να προβαίνει σε επαναξιολόγηση της υποκείμενης βασικής εμπορικής σκοπιμότητας ή των υποκείμενων επιχειρηματικών πλεονεκτημάτων αυτών. 6.5 Προς αποφυγή αμφιβολίας, συμφωνείται ότι: (α) η κατάρτιση, υποβολή και έγκριση του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης ή/και του Αρχικού ΣΑΛ δεν θα αποτελεί προϋπόθεση για τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη συντήρηση ή την υλοποίηση οποιωνδήποτε έργων, είτε αυτά υφίστανται τώρα είτε όχι και είτε



αναλαμβάνονται από τον ΟΛΠ είτε όχι, με σκοπό τη συμμόρφωση του ΟΛΠ με τις υποχρεώσεις του βάσει του Άρθρου 7 ή/και 8 ή άλλως (σε κάθε περίπτωση, συνολικά αποκαλούνται τα Αρχικά Έργα), αλλά μόνο στο βαθμό που τα εν λόγω Αρχικά Έργα: (i) συνάδουν και μπορούν να εναρμονιστούν με τις υφιστάμενες ΕΣΑΛ και τις περιβαλλοντικές εγκρίσεις που απαριθμούνται στο Άρθρο 6.2 (γ) (οι Υφιστάμενες Εγκρίσεις)· (ii) δεν κατασκευάζονται σε συνθήκες που θα αναιρούσαν τις απαγορεύσεις που παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (β)· (iii) στον βαθμό που συνιστούν Υποχρεωτικές Επενδύσεις, έχουν συμμορφωθεί με τις διαδικασίες που παρατίθενται στο Άρθρο 7· και (iv) έχουν λάβει, κατά τα άλλα, όλες τις άδειες και εγκρίσεις που απαιτούν οι ισχύοντες νόμοι· (β) η ανωτέρω παράγραφος (α), σε καμία περίπτωση δεν θα αποτελεί πρόσχημα για τη μη συμμόρφωση του ΟΛΠ ή την καθυστέρηση συμμόρφωσής του με τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από το παρόν Άρθρο 6· (γ) το παρόν Άρθρο 6.5 θα παύσει να εφαρμόζεται: (i) με την επιφύλαξη ότι ο ΟΛΠ θα έχει συμμορφωθεί εγκαίρως με τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το Άρθρο 6.2(i), την ημερομηνία κατά την οποία το Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης θα εγκριθεί οριστικά σύμφωνα με το Άρθρο 6.2· ή (ii) εάν ο ΟΛΠ δεν συμμορφωθεί εγκαίρως με τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το Άρθρο 6.2(i), αναφορικά με την Ημερομηνία Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης· και (δ) προς αποφυγή αμφιβολίας, όσο το παρόν Άρθρο 6.5 συνεχίζει να εφαρμόζεται σύμφωνα με την ως άνω παράγραφο (γ), αναφορές στο Άρθρο 7 και σε άλλα σημεία στο Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης θα εννοούνται ως αναφορές στις Υφιστάμενες Εγκρίσεις, εκτός αν ... ορίζεται διαφορετικά από τα συμφραζόμενα. 6.6 Ο ΟΛΠ θα διαβουλευτεί με τον Δήμο Πειραιά πριν από την κατασκευή έργων (πέραν των Υποχρεωτικών Επενδύσεων) στον Κεντρικό Λιμένα (δηλαδή στους Χώρους των Τερματικών Σταθμών που σημειώνονται με κόκκινο και πράσινο στο διάγραμμα του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 3.3), που σχετίζονται με την υποδοχή κρουαζιεροπλοίων και των επιβατών αυτών, καθώς και με τις σχετικές

υποδομές, στον βαθμό που τα εν λόγω έργα αναμένεται να επηρεάσουν ουσιαδώς τη διασύνδεση λιμένα - πόλης. Το αντικείμενο των εν λόγω διαβουλεύσεων θα εστιάζεται πρωταρχικά στην επίλυση ζητημάτων μεταφορών, ρύθμισης της κυκλοφορίας και περιβαλλοντικών ζητημάτων, τα οποία σχετίζονται με τα εν λόγω έργα. Η ανάγκη διαβούλευσης σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 6.6 δεν θα επηρεάσει επ' ουδενί, ούτε θα καθυστερήσει ... οποιοδήποτε έργο, για το οποίο ο ΟΛΠ έχει λάβει τις απαιτούμενες άδειες και εγκρίσεις σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και τους ισχύοντες νόμους. ...». Περαιτέρω, στο Παράρτημα 7.2 της, κυρωθείσης με τον προαναφερθέντα ν. 4404/2016, Σύμβασης Παραχώρησης αναφέρονται οι εξής Επενδύσεις τις οποίες η παρεμβαίνουσα ΟΛΠ ΑΕ ανέλαβε την υποχρέωση να πραγματοποιήσει εντός της πρώτης επενδυτικής περιόδου (Υποχρεωτικές Επενδύσεις): 1) Επέκταση Επιβατικού Λιμένα, 2) Επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβάσις (RMG cranes) Προβλήτα Ι Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, 3) Μετατροπή της Πενταγωνικής Αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας, 4) Υπόγεια Οδική Σύνδεση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ, 5) Βελτίωση και Συντήρηση Υποδομών Λιμένα, 6) Προμήθεια Εξοπλισμού, 7) Βυθοκόρηση Κεντρικού Λιμένα, 8) Μελέτες, 9) Κατασκευή Νέου Προβλήτα Πετρελαιοειδών, 10) Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους) και 11) Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης [NEZ] (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών). Από αυτές, οι επενδύσεις υπ' αρ. 1, 2, 7, 9 και 11 ορίζονται ως Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας Ι, ενώ οι λοιπές ως Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας ΙΙ. Εξάλλου, στο Παράρτημα 6.2.γ της Σύμβασης Παραχώρησης αναφέρονται οι περιβαλλοντικές εγκρίσεις που έχει λάβει η παρεμβαίνουσα ΟΛΠ ΑΕ, μεταξύ των οποίων και η έγκριση περιβαλλοντικών όρων που αφορά τη νότια επέκταση του επιβατικού λιμένα για την πρόσδεση κρουαζιερόπλοιων (απόφαση 170400/11.9.2013 του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής). Περαιτέρω, στο Παράρτημα 6.2.β της Σύμβασης προβλέπονται "Κανόνες

και Κατευθυντήριες Γραμμές Κατάρτισης Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης” και ορίζεται ότι αυτά (i) πρέπει να «εξυπηρετήσ[ουν] ... (Α) τη διάρθρωση της μεσοπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης λιμενικής προοπτικής ... (Β) ... (Γ) την αρωγή στη διαχείριση της όλης εφοδιαστικής αλυσίδας δια της ένταξης του λιμένα σε μία αξιολόγηση ευρύτερου δικτύου ..., τη διασφάλιση της παροχής ζωτικής σημασίας υποδομής για τον λιμένα (και την αλυσίδα διαμετακόμισης), ... (Δ) ..., (Ε) την παροχή αυξημένης περιβαλλοντικής προστασίας δια του εντοπισμού βασικών περιβαλλοντικών αξιών από τα αρχικά στάδια της διαδικασίας σχεδιασμού» και (ii) πρέπει «να συμμορφών[ον]ται με» τις «Προδιαγραφές Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών Διαχείρισης Λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος» που εκδόθηκαν το 2013 από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων. Στη συνέχεια, το ίδιο Παράρτημα ορίζει τα ακόλουθα: «(iii). Με την επιφύλαξη των ανωτέρω, να περιλαμβάνει» (το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα – Master Plan) «την ακόλουθη ελάχιστη πληροφόρηση: ... (Α) δήλωση πρόθεσης του ΟΛΠ για τη συνολική αναπτυξιακή στρατηγική και φιλοσοφία σχετικά με το Λιμένα Πειραιώς (Β) λεπτομερή στοιχεία των σχεδίων ανάπτυξης για κάθε ευρύ πεδίο λιμενικών υπηρεσιών και ανά τμήμα, συμπεριλαμβανομένης εμπορικής ανάπτυξης υποδομών, υπερδομών και βελτίωσης εξοπλισμού, τεχνικής συντήρησης και παρεπόμενης τεχνικής υποστήριξης... (Γ) λεπτομερείς προβλέψεις δραστηριότητας ανά τμήμα ... (Δ) προβλέψεις διακίνησης για όλες τις δραστηριότητες και εξελίξεις που συνδέονται με την αύξηση της κίνησης ... (Ε) λεπτομερ[ή] έκθεση δαπανών όλων των έργων και επενδύσεων ... ώστε να καταδεικνύεται η δυνατότητα χρηματοδότησης των Έργων Ανάπτυξης (ΣΤ) Πρόγραμμα Ανάπτυξης ... (Η) Προγραμματικές προθέσεις του ΟΛΠ για το πώς ο Λιμένας Πειραιώς θα εξελιχθεί στο τέλος της περιόδου παραχώρησης και σε κρίσιμα ενδιάμεσα στάδια ... Επισκόπηση και επικαιροποίηση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, ... (ΙΑ) χωρίς να θίγεται το άρθρο 6.5, σχετικά με το Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan) λεπτομερή σχέδια ανάπτυξης αναφορικά με τις Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις ...».

Εξάλλου, οι προδιαγραφές Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών Διαχείρισης Λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος, στις οποίες παραπέμπει η Σύμβαση Παραχώρησης [και αποτελούν, βάσει αυτής, το πρότυπο σύνταξης του Master Plan], αποτελούνται από το Α΄ ΤΜΗΜΑ, “MASTER PLAN”, και το Β΄ ΤΜΗΜΑ, “ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ [Σ.Μ.Π.Ε.]”. Η σχέση μεταξύ των δύο τμημάτων των προδιαγραφών αποτυπώνεται σε διάγραμμα, σύμφωνα με το οποίο οι δύο διαδικασίες βαίνουν εν μέρει παραλλήλως, αλλά η έγκριση της ΣΜΠΕ προηγείται, σε κάθε περίπτωση, της έγκρισης του Master Plan. Στο Α΄ Τμήμα (Master Plan) των Προδιαγραφών ορίζονται, ειδικότερα, τα εξής: “Α ΣΤΑΔΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ... 4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ 4.1. Λιμενική Δραστηριότητα τελευταίας 10ετίας 4.1.1 Καταγραφή στοιχείων φόρτου (Εμπορικής (ανά είδος εμπορεύματος), Ακτοπλοϊκής, Τουριστικής κίνησης κ.λπ.) 4.1.2 Στοιχεία και Κινήσεις πλοίων (μεγέθη και συχνότητα) 4.1.3 Συγκριτική αξιολόγηση μεταφορικού έργου ... 4.1.4 Τάσεις της διεθνούς αγοράς σε θέματα λιμενικών υποδομών/πλοίων/δραστηριοτήτων - Τεχνολογική εξέλιξη των εμπορικών πλοίων ..., κρουαζιεροπλοίων, πλοίων ακτοπλοΐας και λοιπών σκαφών που αναμένεται να φιλοξενήσει ο λιμένας 4.2 Υφιστάμενες εγκαταστάσεις 4.2.1 Λιμενικές Υποδομές ... 4.2.4 Χερσαίες υποδομές ... 4.3 Πολεοδομική - Χωροταξική Οργάνωση εντός και εκτός ζώνης λιμένα 4.3.1 Πολεοδομική οργάνωση ... 4.3.2 Χωροταξική οργάνωση ... 4.5 Υφισταμένη κατάσταση φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος ... 4.6 Οικονομική αποτίμηση λιμένος 4.6.1 Οικονομικά στοιχεία ενεργητικού τελευταίας 5ετίας ... 5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ... 5.3 Εθνική και Ευρωπαϊκή πολιτική θαλάσσιων μεταφορών ... 5.5 Σύστημα θαλάσσιων μεταφορών της ευρύτερης περιοχής - Σχέση του λιμένα με άλλους λιμένες ... 5.6 Αξιολόγηση του ανταγωνισμού 5.7 Προβλέψεις ροών για την επόμενη 25ετία ... 5.8 Αξιολόγηση οικονομικών συνθηκών & Επισφαλειών 5.9 Αξιολόγηση υποδομών (λιμενικών, συγκοινωνιακών, κτιριακών κ.λπ.) και εξοπλισμού σε σχέση με τις προβλέψεις - Δυναμικότητα υφιστάμενου λιμένα - Δυνατότητα συμπληρωματικής

λειτουργίας λιμένα με άλλους λιμένες (π.χ. σύστημα λιμένων Αττικής) ... 6. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΑ 6.1 Διατύπωση Στρατηγικών Στόχων - Συμπληρωματική λειτουργία λιμένα με άλλους λιμένες 6.2 Επιλογή Στρατηγικής 6.3 Στρατηγικό Πλαίσιο Λειτουργίας του Λιμένα 6.4 Στρατηγικοί Άξονες 6.5 Ποσοτικοποίηση Στρατηγικών Επιλογών 6.6 Τα σχέδια δράσης για την εφαρμογή της στρατηγικής ... Β ΣΤΑΔΙΟ 7. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ Ο σχεδιασμός των λιμενικών υποδομών στο Master Plan γίνεται σε προκαταρκτικό επίπεδο και οριστικοποιείται με τον τελικό σχεδιασμό των λιμενικών έργων σε μεταγενέστερο χρόνο. 7.1 Αρχές σχεδιασμού ανάλογα με την χρήση σε κάθε τμήμα λιμένα [Εμπορικός-Ακτοπλοϊκός-Τουριστικός-Αλιευτικός κλπ.] 7.2 Πλοία σχεδιασμού ... 7.3 Παράμετροι σχεδιασμού και παραδοχές μελλοντικής εξέλιξης κίνησης 7.4 Τεκμηρίωση του «τύπου» των έργων με συγκριτική αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων. 7.5 Διερεύνηση της διαθεσιμότητας των υλικών στην περιοχή του έργου 7.6 Διερεύνηση για τους περιορισμούς που έχουν τεθεί από τυχόν υπάρχουσες περιβαλλοντικές, αρχαιολογικές και θεσμικές δεσμεύσεις για την περιοχή των έργων 7.7 Αναφορά σε κώδικες, κανονισμούς και συστάσεις .... 7.8 Αναφορά σε παραμέτρους σχεδιασμού ... 7.9 Αναφορά σε ενδεχομένως προαπαιτούμενα έργα/παρεμβάσεις για την υλοποίηση του Masterplan (πχ κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής, αυτοκινητόδρομου, logistics, κέντρο υποστηρικτικών υπηρεσιών κλπ.) 7.10 Διερεύνηση μηδενικής λύσης και πιθανής αναδιάταξης χρήσεων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού με ενδεχόμενες τροποποιήσεις ή και προσθήκες, επισκευές κλπ. με στόχο τη μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση - Λόγοι απόρριψης 7.11 Εναλλακτικές λύσεις ... 7.12. Ανάλυση SWOT ... 7.14 Η/Μ εξοπλισμός και εγκαταστάσεις λιμενικών έργων ... 7.14.5 Προτεινόμενη λύση ... 8. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ και ελεύθερων χώρων - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ Ο σχεδιασμός των χερσαίων υποδομών στο Master Plan γίνεται σε προκαταρκτικό επίπεδο και οριστικοποιείται με τον τελικό σχεδιασμό των έργων της χερσαίας ζώνης του λιμένα σε μεταγενέστερο χρόνο. Στο Master Plan θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται μόνο οι

αναγκαίοι χερσαίοι χώροι για την υλοποίηση δραστηριοτήτων που έχουν αμιγώς σχέση με την εξυπηρέτηση των κάθε τύπου εξυπηρετούμενων πλοίων. ... 8.1 Κυκλοφοριακή οργάνωση 8.1.1 Συνδετήριες οδοί λιμένα 8.1.2 Εσωτερική οδοποιΐα - Καθορισμός διαδρόμων κίνησης 8.1.3 Χώροι στάθμευσης 8.1.4 Εξέταση εναλλακτικών λύσεων 8.1.5 Προτεινόμενη λύση ... 8.2 Κτίρια ... 8.2.2. Διερεύνηση της δυνατότητας εντάξεως των υφιστάμενων κτιρίων και αξιοποίησής τους, λαμβάνοντας υπόψη ενδεχόμενη αλλαγή χρήσεων και το οικονομικό κόστος της διατήρησης ... 8.2.3. Τεκμηρίωση και σύνταξη λειτουργικών διαγραμμάτων των προτεινόμενων κτιρίων (νέα – υφιστάμενα) 8.2.4 Εξέταση εναλλακτικών λύσεων 8.2.5 Προτεινόμενη λύση ... 8.3 Λοιποί ελεύθεροι χώροι ... 8.4 Η/Μ εγκαταστάσεις ... 8.5 Πολεοδομική Οργάνωση χερσαίου χώρου 8.5.1 Όρια χερσαίας ζώνης – προσχώσεις ... 8.5.4 Επιτρεπόμενες χρήσεις 8.5.5 Ποσοστά κάλυψης 8.5.6 Συντελεστές δόμησης 8.5.7 Ύψη 8.5.8 Αποστάσεις ... 9. ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ 9.1 Υφιστάμενες και νέες αναπτυσσόμενες χρήσεις και δραστηριότητες 9.1.1 Υφιστάμενες και νέες αναπτυσσόμενες χρήσεις και δραστηριότητες, στην περιοχή του λιμένα. 9.2.2 Υφιστάμενες και νέες αναπτυσσόμενες χρήσεις και δραστηριότητες, στην ευρύτερη περιοχή επιρροής του λιμένα. ... 10. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ 10.1 Συγκριτική Αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων ... 10.6 Τεκμηρίωση της κάλυψης των στόχων από το προτεινόμενο Μ.Ρ. 10.7 Προτάσεις αξιοποίησης ακίνητης περιουσίας 10.7.1 Κατάλογος Προτεινόμενων Χερσαίων Χώρων προς εκμετάλλευση με σύναψη Προγραμματικών Συμβάσεων 10.7.2 Συγκριτική Αξιολόγηση προτάσεων 10.7.3 Συμπεράσματα 11. ΟΙΚΟΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ... 12. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ (BUSINESS PLAN) 12.1 Πενταετής προγραμματισμός δράσεων ... 12.2 Οικονομικός προγραμματισμός ...». Εξάλλου, στο Β΄ Τμήμα (Σ.Μ.Π.Ε.) των εν λόγω Προδιαγραφών Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών Διαχείρισης Λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος ορίζονται τα εξής: «1. ΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΜΕΛΕΤΗΣ 1.1 Εισαγωγικά στοιχεία 1.2 Σκοπιμότητα και στόχος υλοποίησης του αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης

διαχείρισης (Master plan) λιμένα 1.3 Περιβαλλοντικοί στόχοι του Master plan 1.4 Περιγραφή του Master plan 1.5 Υφιστάμενη κατάσταση του περιβάλλοντος 1.6 Εκτίμηση και αξιολόγηση επιπτώσεων – Μέτρα αντιμετώπισης 1.7 Στοιχεία κανονιστικής πράξης – Προγράμματος παρακολούθησης ... 2. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ... 3. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ MASTER PLAN ... 3.3 Περιβαλλοντικά ζητήματα που έχουν ληφθεί υπόψη στο σχεδιασμό του Master plan ... 3.4.2 Θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο λιμένων. 3.5 Συσχέτιση με άλλα σχέδια ή προγράμματα (π.χ. Χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό) ως προς την υφιστάμενη κατάσταση 3.6 Περιβαλλοντικοί στόχοι του Master plan 4. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ... 5. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ MASTER PLAN Εκτεταμένη περίληψη από τα αντίστοιχα κεφάλαια του Τμήματος “Α”, περιλαμβάνουσα: 5.1 Εισαγωγικά στοιχεία 5.2 Απαιτήσεις Master plan 5.3 Πολεοδομικ[ό] και χωροταξικ[ό] σχεδιασμ[ό] 5.4 Γενική διάταξη έργων 5.5 Περιγραφή προτεινομένων έργων ... 5.7 Στοιχεία υφιστάμενης και προβλεπόμενης διακίνησης εμπορευμάτων-επιβατών-οχημάτων 5.8 Σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων πλοίων 5.9 Σχέδιο έκτακτης ανάγκης αντιμετώπισης περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης 6. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ... 7. ΕΚΤΙΜΗΣΗ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ 7.1 Εισαγωγικά στοιχεία 7.1.1 Καθορισμός των σχετικών με το MASTER PLAN περιβαλλοντικών στόχων 7.1.2 Μεθοδολογικά ζητήματα 7.2 Έδαφος – Θαλάσσιο περιβάλλον ... Στο χερσαίο χώρο, τα έργα τα οποία δυνητικά μπορούν να προκαλέσουν επιπτώσεις στο έδαφος είναι η κατασκευή κτιριακών εγκαταστάσεων, η καθαίρεση υφιστάμενων, η κατασκευή οδών, κοινόχρηστων χώρων κ.λπ. Στο θαλάσσιο χώρο, τα έργα τα οποία δυνητικά μπορούν να προκαλέσουν επιπτώσεις στον θαλάσσιο πυθμένα είναι οι εργασίες βυθοκόρησης, οι εργασίες επίχωσης και κρηπίδωσης, οι καθαιρέσεις ύφαλων και εξάλων κ.λπ. Θα πρέπει να γίνει κατ’ αρχήν θεώρηση και εκτίμηση των ποσοτήτων των εκσκαφών - βυθοκορήσεων και των υλικών που θα απαιτηθούν κατά την κατασκευή και σε περίπτωση ανάγκης λήψης μεγάλων ποσοτήτων υλικών να διερευνηθούν οι πιθανοί

δανειοθάλαμοι (χερσαίοι ή/και θαλάσσιοι). Τέλος, θα πρέπει να γίνει διερεύνηση και εκτίμηση τυχόν ακτομηχανικών επιπτώσεων από την υλοποίηση του MASTER PLAN και να προταθεί σε περίπτωση που κριθεί αναγκαία η εκπόνηση ακτομηχανικής μελέτης κατά το στάδιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης των επιμέρους έργων που προβλέπονται στο MASTER PLAN.

7.3 Υδατικοί πόροι Θα πρέπει να εξετασθεί σε κατ' αρχήν επίπεδο η επιβάρυνση στα παράκτια επιφανειακά ύδατα από την υλοποίηση του MASTER PLAN, η οποία επιβάρυνση αφορά την αναμόχλευση του βυθού και την αύξηση της θολερότητας της υδάτινης στήλης που αναμένεται να προκύψει από την υλοποίηση των επιμέρους έργων. ...

7.4 Χρήσεις γης – Οικιστικό περιβάλλον – Δημογραφία – Πληθυσμός Θα πρέπει να ελεγχθεί εάν το MASTER PLAN και οι δραστηριότητες που περιλαμβάνει εναρμονίζεται πλήρως με το υφιστάμενο πλαίσιο χρήσεων και λοιπών πολεοδομικών ρυθμίσεων που ισχύουν στην περιοχή, ... Σημαντική επίσης θεωρείται και η εκτίμηση και αξιολόγηση των αλλαγών που πρόκειται να επέλθουν στην κυκλοφοριακή και γενικότερη λειτουργία της πόλης τόσο σε επίπεδο άμεσης περιοχής μελέτης (κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και αλλαγές στην περιοχή πέριξ του λιμανιού) όσο και σε επίπεδο ευρύτερης περιοχής μελέτης σε επίπεδο πόλης και να δοθούν κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθηθούν τόσο στις Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων των επιμέρους έργων του MASTER PLAN όσο και στις αντίστοιχες Μελέτες Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων. Θα πρέπει να αναλυθεί η υφιστάμενη κυκλοφοριακή κατάσταση της άμεσης και έμμεσης περιοχής εμβλείας του και να εκτιμηθεί η μελλοντική κατάσταση με την μερική αλλά και πλήρη ανάπτυξη και λειτουργία του λιμένα.

7.5 Κοινωνικό – Οικονομικό περιβάλλον ...

7.6 Τεχνικές υποδομές ...

7.7 Ιστορικό και Πολιτιστικό περιβάλλον ...

7.8 Οικοσυστήματα – Χλωρίδα – Πανίδα – Προστατευόμενες περιοχές ...

7.9 Ατμοσφαιρικό περιβάλλον Θα πρέπει να γίνει κατ' αρχήν αξιολόγηση των επιπτώσεων στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον από την υλοποίηση του MASTER PLAN (κατασκευαστικές δραστηριότητες, από την κυκλοφορία των οχημάτων στο οδικό δίκτυο της άμεσης και ευρύτερης περιοχής για



την πρόσβαση στο λιμένα σύμφωνα με το προτεινόμενο από το MASTER PLAN σχεδιασμό καθώς και από τις δραστηριότητες που θα λαμβάνουν χώρα στη θαλάσσια και χερσαία ζώνη του λιμένα). Θα πρέπει να προταθούν κατευθύνσεις οι οποίες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στις ΜΠΕ των επιμέρους έργων όσον αφορά στην εκτίμηση της επιβάρυνσης του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος ... 7.10 Ακουστικό περιβάλλον ... 7.11. ... 8. ... 10. ΒΑΣΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ ...».

10. Με την 547/2022 απόφαση της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας έγιναν δεκτά, μεταξύ άλλων, τα εξής: Η ΟΛΠ ΑΕ υπέβαλε στη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας, τον Αύγουστο του 2017, Μελέτη Προγραμματικού Σχεδίου, η οποία απερρίφθη με την απόφαση 70/23.10.2017 της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων [ΕΣΑΛ], με την αιτιολογία ότι ο υποβληθείς φάκελος δεν ήταν πλήρης. Ακολούθως, στις 9.2.2018 η ΟΛΠ ΑΕ υπέβαλε το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο του Λιμένα Πειραιά (Master Plan) στην ΕΣΑΛ, η οποία, με την απόφαση 73/20.2.2018, ζήτησε να υποβληθεί, βάσει των προβλέψεων της Σύμβασης Παραχώρησης, «στους φορείς διαβούλευσης, προκειμένου να δύνανται να λάβουν θέση». Η ΟΛΠ ΑΕ επανυπέβαλε στις 14.3.2018 το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο, επικαιροποιημένο μετά την ενσωμάτωση των παρατηρήσεων που προέκυψαν κατά τη διαβούλευση, και στις 16.3.2018 υπέβαλε Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), η οποία υπεβλήθη προς έγκριση στη Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, τον Απρίλιο του 2018, εκ μέρους της Διεύθυνσης Λιμενικών και Κτηριακών Υποδομών του Υπουργείου Ναυτιλίας. Η ΕΣΑΛ, με την απόφασή της 74/7.5.2018, διαπίστωσε «ουσιώδεις παραλείψεις» του Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan - MP), λόγω του ότι α) ο χρονικός του ορίζοντας δεν έφθανε έως το 2035, όπως απαιτούσε η Σύμβαση Παραχώρησης, και β) δεν γινόταν αναφορά σε βασικά στοιχεία του απαιτούμενου οικονομικού προγραμματισμού για την υλοποίηση των προτεινόμενων έργων. Η ΟΛΠ ΑΕ επανήλθε με νέα στοιχεία επί του Προγραμματικού Σχεδίου, που

υποβλήθηκαν στις 4.6.2018, 24.8.2018 και 19.11.2018, και επανυπέβαλε επικαιροποιημένη ΣΜΠΕ τον Ιανουάριο του 2019, η οποία επεστράφη χωρίς να εγκριθεί, με το έγγραφο ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/2632/202/27.2.2019, προκειμένου να υποβληθεί από την «Αρχή Σχεδιασμού» του Προγραμματικού Σχεδίου. Επί του υποβληθέντος Σχεδίου με το προπεριγραφέν περιεχόμενο, η ΕΣΑΛ εξέδωσε την απόφαση 78/19.2.2019, τιτλοφορούμενη «Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Master Plan Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς», με την οποία εγκρίθηκαν οι ένδεκα υποχρεωτικές επενδύσεις (ΥΕ) της ΟΛΠ ΑΕ, που αναφέρονται στο Παράρτημα 7.2 της, κυρωθείσης με το ν. 4404/2016, Σύμβασης Παραχώρησης, ήτοι: 1) η ΥΕ 01 Επέκταση Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α), με σκοπό τη δημιουργία δύο θέσεων πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων μήκους έως 350 μ., με την προϋπόθεση τήρησης της ΥΑ ΥΠΠΟΑ ... «Ανάδειξη του Κονώνειου Τείχους και του Ταφικού Μνημείου Θεμιστοκλή ...», 2) η επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβάσας (RMG cranes) του Προβλήτα Ι Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, που αφορά λειτουργικές προσαρμογές του Προβλήτα Ι για την αναβάθμισή του, με σκοπό την αξιοποίηση της μέγιστης δυναμικότητάς του [ΥΕ 02], 3) η μετατροπή της Πενταγωνικής Αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας, που βρίσκεται στην οδό Μιαούλη (και) αφορά στη δημιουργία νέου επιβατικού σταθμού υποδοχής για την εξυπηρέτηση επιβατών κρουαζιέρας της νέας θέσης Αγ. Νικολάου, με την προϋπόθεση τήρησης των όρων των εγκρίσεων του Υπουργείου Πολιτισμού, λόγω γειτνίασης με νεότερο μνημείο [ΥΕ 03], 4) η Υπόγεια Οδική Σύνδεση του Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με τον πρώην χώρο του ΟΔΔΥ, με σκοπό την ομαλή επιχειρησιακή λειτουργία των κέντρων αποθήκευσης και διανομής [ΥΕ 04], 5) η βελτίωση και συντήρηση Υποδομών του Λιμένα, όπως εγκατάσταση προσκρουστήρων, κατασκευή αγωγών ομβρίων κ.ο.κ. [ΥΕ 05], 6) η προμήθεια εξοπλισμού του Λιμένα [ΥΕ 06], 7) η βυθοκόρηση του κεντρικού Λιμένα, προκειμένου να αποκατασταθούν τα λειτουργικά βάθη του [ΥΕ 07], 8) διάφορες μελέτες [ΥΕ 08], 9) η κατασκευή Νέου Προβλήτα Πετρελαιοειδών [ΥΕ 09], 10) η

επέκταση του Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (στο Λιμένα Ηρακλέους), με κατασκευή κρηπιδοτόιχου μήκους 175 μ., με σκοπό να αυξηθεί ο χερσαίος χώρος του Car Terminal και να αποκτήσει χωρητικότητα 5.320 θέσεων αυτοκινήτων [ΥΕ 10] και 11) η βελτίωση Υποδομών της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών [ΥΕ 11, εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων δεξαμενών ΠΕΙΡΑΙΑΣ I και II, μετακίνηση της μίας και εγκατάσταση νέας πλωτής δεξαμενής]. Όπως ρητώς αναφέρεται στην απόφαση αυτή, «οι παραπάνω εγκρίσεις της ΕΣΑΛ δίνονται με την προϋπόθεση της έγκρισής τους από το Υπουργείο Πολιτισμού, μετά από γνωμοδότηση των αρμοδίων Κεντρικών Συμβουλίων και (υπό) τον όρο ότι κατά την υλοποίηση των έργων θα ληφθούν όλες οι απαιτούμενες άδειες και εγκρίσεις που απαιτούνται από την ισχύουσα νομοθεσία». Κατά την αυτή συνεδρίαση της ΕΣΑΛ, πέραν των υποχρεωτικών επενδύσεων, συζητήθηκαν οι πρόσθετες / προαιρετικές επενδύσεις (ΠΕ) που είχαν προταθεί από την ΟΛΠ ΑΕ και εγκρίθηκαν δύο, ήτοι η προμήθεια οικολογικών λεωφορείων (με την επισήμανση ότι «θέματα προμηθειών δεν αποτελούν αντικείμενο του Master Plan, ωστόσο η ΕΣΑΛ συμφωνεί με την υποβληθείσα πρόταση») [ΠΕ 03] και η μετατροπή της πέτρινης αποθήκης στην Ακτή Βασιλειάδη σε μουσείο, σε χώρο παρακείμενο του Υπουργείου Ναυτιλίας (ΠΕ 07), ενώ απερρίφθησαν άλλες δύο πρόσθετες επενδύσεις (ΠΕ). Στην απόφαση αυτή (78/19.2.2019) της ΕΣΑΛ ετέθη ως «Γενική Παρατήρηση» (σελ. 13) ότι «όλα τα παραπάνω, αναφορικά με τις Υποχρεωτικές και τις Πρόσθετες επενδύσεις τίθενται υπό την προϋπόθεση (α) υποβολής Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) και έγκρισης αυτής, σύμφωνα με την περιβαλλοντική νομοθεσία και (β) της έγκρισής τους από το Υπουργείο Πολιτισμού, μετά από γνωμοδότηση των αρμοδίων Κεντρικών Συμβουλίων». Κατ' επίκληση της απόφασης αυτής της ΕΣΑΛ εκδόθηκε η απόφαση 3122.1-Τ11/22673/2019/28.3.2019 του Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την οποία εγκρίθηκε, «στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 7.8 παρ. δ [της Σύμβασης

Παραχώρησης, που κυρώθηκε με το άρθρο 1] του ν. 4404/2016», η εκτέλεση του έργου της επέκτασης του επιβατικού λιμένα στη νότια πλευρά (α΄ φάση), δηλαδή της υποχρεωτικής επένδυσης ΥΕ 01. Στη συνέχεια, η ΕΣΑΛ επανήλθε και εξέδωσε την απόφαση 79/1.7.2019, υπό τον τίτλο «Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Master Plan Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς», στην οποία αναφέρεται ότι «η ΕΣΑΛ έχει εγκρίνει ήδη το σύνολο των Υποχρεωτικών Επενδύσεων στην 78η συνεδρίαση. Επί πλέον και αναφορικά με την ΥΕ 01 Επέκταση Επιβατικού Λιμένα πρέπει να τηρηθούν οι σχετικοί όροι και προϋποθέσεις της απόφασης του Υπουργείου Πολιτισμού ... από 24.5.2019», με την οποία εξετάσθηκαν, από πλευράς αρχαιολογικού νόμου και κατόπιν γνωμοδοτήσεων του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου και του Κεντρικού Συμβουλίου Νεωτέρων Μνημείων, οι επενδύσεις ΥΕ 01, ΠΕ 04, ΠΕ 06 και ΠΕ 09 και ετέθησαν όροι και περιορισμοί για την υλοποίησή τους. Κατά την αυτή συνεδρίαση 79/2019, η ΕΣΑΛ ενέκρινε τις ακόλουθες πρόσθετες επενδύσεις της ΟΛΠ ΑΕ (ορισμένες από τις οποίες είχαν απορριφθεί στην προηγούμενη συνεδρίαση 78/2019): 1. Τη νέα αποθήκη (κέντρο αποθήκευσης και διανομής) στην περιοχή «πρώην ΟΔΔΥ» της Χερσαίας Ζώνης Λιμένος, επένδυση που αφορά την κατασκευή συγκροτήματος κτηρίων ως εφοδιαστικών αποθηκών σε έκταση περίπου 80 στρ., με στόχο την καλύτερη διαχείριση, κωδικοποίηση, αυτόματη αναγνώριση και διακίνηση των θαλασσίως εισερχομένων εμπορευμάτων, με χρήση του καθεστώτος της τελωνειακά ελεγχόμενης Ελεύθερης Ζώνης (transit), και την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών προϊόντων μέσω του Πειραιά (ΠΕ 01): η έγκριση της επένδυσης αυτής από την ΕΣΑΛ παρεσχέθη κατόπιν του από 18.4.2019 εγγράφου της ΟΛΠ ΑΕ [στο οποίο τονιζόταν α. η αναγκαιότητα ύπαρξης αποθηκών εντός της Χερσαίας Ζώνης Λιμένος, σε γειτνίαση με το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ., container terminal), όπως συμβαίνει σε όλα τα ανεπτυγμένα εμπορικά λιμάνια, β. η μη ανταγωνιστική λειτουργία του προς το υφιστάμενο εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου και γ. ότι δεν θα υφίστατο λόγος κατασκευής της ΥΕ 04 (υπόγειας οδικής σύνδεσης σταθμού

διακίνησης αυτοκινήτων με πρώην χώρο ΟΔΔΥ), αν ο χώρος αυτός παραμείνει στην παρούσα, μη λειτουργική κατάσταση, χωρίς την ανάπτυξη σύγχρονων αποθηκών] και κατόπιν νεώτερου εγγράφου από 27.6.2019 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που αντιμετώπιζε θετικά την επένδυση. 2. Το πενταώροφο κτήριο στάθμευσης αυτοκινήτων στην περιοχή Γ2 του λιμένα (ΠΕ 02). 3. Την κατασκευή επιβατικού σταθμού κρουαζιέρας (ΠΕ 04), εμβαδού 22.000 τ.μ., για την εξυπηρέτηση των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων που θα ελλιμενίζονται στο νέο λιμένα κρουαζιερόπλοιων, σύμφωνα με τους όρους της από 24.5.2019 απόφασης του Υπουργείου Πολιτισμού, επαναλαμβάνοντας ότι η χρήση εμπορικού κέντρου – Mall στον επιβατικό αυτό σταθμό έχει απορριφθεί κατά την προηγούμενη συνεδρίασή της (78/2019). 4. Τη μετατροπή του κτηρίου της «Παγόδας» του ΟΛΠ (στην περιοχή Αγίου Νικολάου), ως εξαιρετικού αρχιτεκτονικού τοποσήμου, σε ξενοδοχείο 5\* και συνεδριακό κέντρο (ΠΕ 05). 5. Τη μετατροπή των 2 μεγάλων αποθηκών της Ηετιώνειας Ακτής σε ξενοδοχεία 4 και 5\* (ΠΕ 06) και 6. την κατασκευή ξενοδοχείου 5\* στο Πόρτο Λεόνε (ΠΕ 09). Στο τέλος της απόφασης 79/2019 -και αφού η ΕΣΑΛ διατύπωσε αρνητική σύμφωνη γνώμη επί ορισμένων προταθεισών από την ΟΛΠ ΑΕ τροποποιήσεων χρήσεων γης- αναφέρονται τα ακόλουθα: «Γενική Παρατήρηση: Διαπιστώνεται ότι το υπ' αρ. 17224/18.4.2019 έγγραφο της ΟΛΠ ΑΕ με τα συνημμένα σε αυτό σχέδια (α) Χρήσεων Γης και Όρων Δόμησης (6 σχέδια), (β) Περιοχών Αρχαιολογικού Ενδιαφέροντος και χαρακτηρισμένων Μνημείων (3 σχέδια) και (γ) Χώρων Στάθμευσης (1 σχέδιο) δεν αποτελούν νέα υποβολή. Ως εκ τούτου, για να είναι δυνατή θεσμικά η τελική έγκριση του Master Plan συνολικά πρέπει, σύμφωνα με τα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης, να υποβληθεί εκ νέου αναθεωρημένη μελέτη Master Plan (τεύχη και σχέδια), με συμπληρωμένα και τροποποιημένα όλα τα στοιχεία που απαιτούνται σύμφωνα με τις παραπάνω παρατηρήσεις, τις αποφάσεις της ΕΣΑΛ και τις υπουργικές αποφάσεις του ΥΠΠΟΑ». Στις 3.7.2019 δημοσιεύθηκε στο φύλλο Δ' 382 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως η απόφαση 3121.6/47642/25.6.2019 του Προέδρου της Επιτροπής Σχεδιασμού και

Ανάπτυξης Λιμένων, που περιέλαβε κατά περιεχόμενο, μεταξύ άλλων, την απόφαση 78/2019 της ΕΣΑΛ, ως προς την έγκριση των 11 υποχρεωτικών επενδύσεων, και εν μέρει την 79/2019, ήτοι μόνον ως προς το τμήμα της που αφορούσε την τήρηση της απόφασης από 24.5.2019 του Υπουργείου Πολιτισμού, ως όρου έγκρισης της πρώτης υποχρεωτικής επένδυσης, περί νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα για τη δημιουργία 2 θέσεων πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων. Κατόπιν των πράξεων 78 και 79/2019, η ΕΣΑΛ επανήλθε και εξέδωσε την απόφαση 80/25.9.2019, υπό τον αυτό τίτλο «Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο [Master Plan] Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς», με την οποία αποφάσισε τα ακόλουθα: «Α. Υποχρεωτικές Επενδύσεις. Αναφορικά με τις Υποχρεωτικές Επενδύσεις, η υπ' αρ. 78/01/20.2.2019 (αριθμ. 3121.6/47642 Απόφαση του Προέδρου της ΕΣΑΛ ΦΕΚ 382Δ/03-07-2019) απόφαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, με την οποία έχουν ήδη εγκριθεί, συμπληρώνεται ως εξής: Ως προς την επένδυση ΥΕ 01 «Νότια Επέκταση Λιμένα Κρουαζιέρας (Α' φάση)» ισχύουν από πλευράς ΥΠ.ΠΟ.Α. τα κάτωθι: Α. Να τηρηθούν τα προβλεπόμενα στις Υπουργικές αποφάσεις (σχετ. 1, 2, 3) του ΥΠΠΟ, Β. το έργο της ανάδειξης του Κονώνειου Τείχους και του ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή να συγχρονιστεί με το λιμενικό έργο της επέκτασης της Κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών απαιτούμενων ανασκαφικών εργασιών, C. Κατά την εκπόνηση της οριστικής μελέτης ανάδειξης του Κονώνειου Τείχους και του ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή και την υλοποίηση του εν λόγω έργου να ληφθούν υπόψη τα ανωτέρω και τα προβλεπόμενα στην υπουργική απόφαση σχετ. 3» (ήτοι την απόφαση από 12.10.2018 του Υπουργείου Πολιτισμού, περί έγκρισης προμελέτης για την ανάδειξη του Κονώνειου Τείχους και του Ταφικού Μνημείου του Θεμιστοκλή στο πλαίσιο του έργου επέκτασης επιβατικού λιμένα Πειραιά). «Ως προς την επένδυση ΥΕ 03 "Μετατροπή της 5-γωνικής αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό", η οριστική μελέτη του έργου να υποβληθεί προς έγκριση στις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ. Ως προς την επένδυση ΥΕ 11 "Βελτίωση Υποδομών ΝΕΖ" ισχύει ο όρος "το σύνολο των εργασιών ... να γίνουν κατόπιν συνεννόησης με την Ε.Ε.Α. [Εφορεία

Εναλίων Αρχαιοτήτων] και κατά περίπτωση υπό την εποπτεία καταδύομενων αρχαιολόγων...». Περαιτέρω, σε σχέση με τις Πρόσθετες Επενδύσεις, όπως αναφέρεται στην ίδια απόφαση 80/2019, «Η Ε.Σ.Α.Λ. εγκρίνει τις Πρόσθετες Επενδύσεις, όπως αυτές παρουσιάζονται στο σχέδιο ... κλίμακας 1:5000 της ... Engineers: 1. #Π.Ε.01 - Νέα Αποθήκη στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ» (επένδυση, δηλαδή, εγκριθείσα κατά τη συνεδρίαση 79/2019) «2. #Π.Ε.02 Πενταώροφο κτίριο στάθμευσης αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους ή εναλλακτικά στην Περιοχή Γ1. Ως προς την επένδυση αυτή: Στον 5ο όροφο (πλάκα οροφής) του πενταώροφου κτιρίου στάθμευσης αυτοκινήτων (Π.Ε.02) να διαμορφωθεί χώρος πρασίνου. 3. #Π.Ε.03 - Οικολογικά Λεωφορεία (Ecobuses) έχει ήδη εγκριθεί. 4. #Π.Ε.04 - Κατασκευή Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας στην περιοχή της Νότιας Ζώνης του Λιμένα. Ως προς την επένδυση αυτή: Α) Σε σχέση με την προστασία των εγκείμενων αρχαιοτήτων, το μέγεθος των νέων κατασκευών για τον Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας στην Περιοχή της Νότιας Ζώνης του Λιμένα να περιοριστεί στο απολύτως αναγκαίο για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά της χρήσης της κρουαζιέρας (άφιξη, αναχώρηση και συνοδές ανάγκες), σύμφωνα και με τη γνώμη της Ε.Σ.Α.Λ., όπως διατυπώθηκε αναλυτικά στα πρακτικά της 19-2-2019 συνεδρίασής της (Θέμα 1ο 78ης ημερήσιας διάταξης). Β) Η χωροθέτηση και ο εν γένει σχεδιασμός των εν λόγω κτιριακών εγκαταστάσεων να εξασφαλίσουν τη θέση του χώρου της ναυμαχίας της Σαλαμίνας και την αμφίδρομη θέαση του εν λόγω χώρου και του ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή. Γ) Να προβλεφθεί διάσπαση των όγκων του Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας στην Περιοχή της Νότιας Ζώνης του Λιμένα και να μειωθεί κατά το δυνατόν το ύψος του κτιρίου για λόγους προστασίας και ανάδειξης του Κονώνειου τείχους και του ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή σε αυτό το τμήμα. Η σχετική μελέτη να υποβληθεί στις συναρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠ.ΠΟ.Α. προς έγκριση κατόπιν γνώμης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου. 5. #Π.Ε. 05 - Παγόδα - Ξενοδοχείο 5\*. Το έργο αφορά στην ανακατασκευή του κτιρίου της Παγόδας και τη μετατροπή του σε Ξενοδοχείο 5\*. Ως προς την επένδυση αυτή: Επισημαίνεται ότι η οριστική μελέτη του Έργου θα

υποβληθεί προς έγκριση στις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ.Α. Να απαλειφθεί ο όρος ανακατασκευή δεδομένου ότι πρόκειται περί μνημείου και επιτρέπεται μόνο η επισκευή, συντήρηση, αποκατάσταση και μετατροπή της χρήσης μετά από έγκριση των αρμοδίων Υπηρεσιών του ΥΠ.ΠΟ.Α. 6. #Π.Ε.06 - Μετατροπή αποθηκών σε ξενοδοχείο 4\* και 5\*. Ως προς την επένδυση αυτή: Να διατηρηθούν και να μην κατεδαφιστούν οι εν λόγω αποθήκες για λόγους προστασίας του παρακείμενου αρχαιολογικού χώρου της Ηετιώνειας Πύλης (ΦΕΚ 527/Β'/1967 και 217/Δ'/2019). Σημειώνεται ότι σε περίπτωση κατάρρευσης από φυσικά αίτια των δύο υφιστάμενων κτιρίων αποθηκών και του κτιρίου «Silos», δύνανται να αποκαθίστανται ως είχαν. 8. #Π.Ε.07 Μετατροπή της πέτρινης αποθήκης σε μουσείο στην Ακτή Βασιλειάδη. Ως προς την επένδυση αυτή επισημαίνεται ότι ισχύουν οι κάτωθι γενικοί όροι: Προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση και η επικοινωνία του κοινού με τα μνημεία (στην περιοχή του Κονώνειου τείχους και του ονομαζόμενου ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή) και η σύνδεση εν γένει του αστικού ιστού της πόλης του Πειραιά με τις αρχαιότητες, μέσω κατάλληλων διαμορφώσεων (περιπάτου, αστικού πρασίνου κ.λπ.), να υποβληθεί προς έγκριση σχετική μελέτη εν είδει λειτουργικού διαγράμματος για όλη την περιοχή (Ακτή Ξαβερίου, Παλατάκι, Μώλος Θεμιστοκλέους), όπου θα παρουσιάζεται με σαφήνεια η οργάνωση της ζώνης, οι χώροι προς δόμηση, τα προβλεπόμενα κτίρια, οι διαδρομές πεζών και οχημάτων, οι χώροι πρασίνου κ.λπ. - Για την επίτευξη των στόχων της Πολιτιστικής Ακτής (άρθρο 12 παρ. 4 εδάφιο ε-γγ του ν. 4277/2014, ΦΕΚ 156 Α'), της οποίας επιβεβαιώνεται η ανάγκη δημιουργίας, κρίνεται απαραίτητο: α) να εξασφαλιστεί η λειτουργία του Δημόσιου Μουσείου Εναλίων Αρχαιοτήτων στο κτίριο του SILO ... και β) να ενταχθούν στα όρια της Πολιτιστικής Ακτής -πέραν του αρχαιολογικού χώρου της Ηετιώνειας Πύλης και του Κονώνειου τείχους- οι δεξαμενές Βασιλειάδη, ο ταινιόδρομος και η Πέτρινη Αποθήκη, σύμφωνα τους οποίους η Πέτρινη Αποθήκη εντάσσεται στα όρια της Πολιτιστικής Ακτής. Για την ΠΕ 07 ισχύει επιπρόσθετα ο κάτωθι όρος: - Να εκπονηθεί μελέτη, εν είδει λειτουργικού διαγράμματος, και αυτή να



υποβληθεί προς έγκριση στις συναρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ.Α., με στόχο την ενοποίηση του αρχαιολογικού χώρου της Ηετιώνειας Πύλης με τους λοιπούς χώρους της Πολιτιστικής Ακτής και τη σύνδεση του περιβάλλοντος αστικού ιστού με την Πολιτιστική Ακτή, όπου θα παρουσιάζεται με σαφήνεια η οργάνωση της ζώνης, οι χώροι προς δόμηση, τα προβλεπόμενα κτίρια, οι διαδρομές πεζών και οχημάτων, οι χώροι πρασίνου κ.λπ. Επισημαίνεται ότι η οριστική μελέτη του εν λόγω έργου θα υποβληθεί προς έγκριση στις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ.Α.

8. #Π.Ε.08 - Κατασκευή 5\* ξενοδοχείου στο Πόρτο Λεόνε. Ως προς την επένδυση αυτή: Οι κατευθυντήριες οδηγίες θα ληφθούν υπόψη στο σχεδιασμό και εκπόνηση της Οριστικής Μελέτης του Έργου, η οποία θα τεθεί υπόψη του ΥΠ.ΠΟ.Α. προς έγκριση: Α. Να γίνει μείωση του όγκου και του ύψους της προτεινόμενης κατασκευής, για λόγους προστασίας του Κονώνειου τείχους και η χωροθέτηση αυτού να γίνει εις τρόπον ώστε να εγγράφεται αρμονικά στο περιβάλλον του μνημείου. Β. Η σχετική μελέτη να υποβληθεί στις συναρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠ.ΠΟ.Α. προς έγκριση κατόπιν γνώμης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου. C. Να μετακινηθεί η προβλεπόμενη από την υποβληθείσα μελέτη γραμμή ISPS παρά το όριο της προβλεπόμενης ζώνης πρασίνου που περιβάλλει το ως άνω μνημείο ... D. Να διαμορφωθεί ανοικτός χώρος αστικού πρασίνου στην εν λόγω περιοχή που οριοθετείται από το Κονώνειο τείχος στα ΒΔ και την οδό πρόσβασης στον χώρο της κρουαζιέρας στα ΝΑ, ο οποίος να αποδοθεί στην πόλη. 9. ...». Κατόπιν αυτών, στη σελ. 19 της απόφασης 80/25.9.2019 της ΕΣΑΛ αναφέρεται και πάλι ότι: «Για το σύνολο των έργων που περιλαμβάνονται στο παρόν ΜΡ ισχύουν οι κάτωθι γενικοί όροι: - η σχετική ΣΜΠΕ να υποβληθεί στις συναρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠΠΟΑ προς έγκριση κατόπιν γνώμης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου, - Πέραν της μελέτης κυκλοφοριακών επιπτώσεων να δρομολογηθεί ... κυκλοφοριακή μελέτη με βάση τους αναμενόμενους φόρτους επισκεπτών, ...». Επίσης στην αυτή απόφαση διατυπώθησαν παρατηρήσεις της ΕΣΑΛ επί των προταθειών από την ΟΛΠ ΑΕ χρήσεων γης και όρων δόμησης της περιοχής, επί των οποίων η ΕΣΑΛ διατυπώνει

σύμφωνη γνώμη, κατά νόμον, προκειμένου να εκδοθεί προεδρικό διάταγμα. Ακολούθως, η ΕΣΑΛ συνήλθε σε νέα συνεδρίαση στις 9.10.2019 (αριθμ. συνεδρίασης 81/9.10.2019), κατά την οποία συμπλήρωσε και τροποποίησε την απόφαση της 80ής συνεδρίασης, ως προς μεν την πρόσθετη επένδυση ΠΕ 02 (“πενταώροφο κτήριο στάθμευσης αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους ή/και εναλλακτικά στην Περιοχή Γ1”), ορίζοντας ότι το κτήριο αυτό θα κατασκευασθεί στον Προβλήτα Ηρακλέους (αποκλείοντας, δηλ., την εναλλακτική θέση Γ1), ως προς δε την ΠΕ 04 για την κατασκευή Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας, αντικαθιστώντας την παρ. Α ως εξής: «Α. Σε σχέση με την προστασία των εγκείμενων αρχαιοτήτων, το μέγεθος των νέων κατασκευών για τον Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας στην Περιοχή της Νότιας Ζώνης του Λιμένα να περιοριστεί στο απολύτως αναγκαίο για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά της χρήσης της κρουαζιέρας (άφιξη, αναχώρηση και συνοδές ανάγκες), σύμφωνα και με τη γνώμη της Ε.Σ.Α.Λ., όπως διατυπώθηκε αναλυτικά στα πρακτικά της 01-07-2019 συνεδρίασης της (Θέμα 1ο 79ης Ημερήσιας Διάταξης). Συγκεκριμένα η συνολική επιφάνεια δόμησης του κτιρίου δε θα ξεπερνά τα 22.000 τ.μ. Η επιφάνεια δόμησης του επιβατικού σταθμού θα δύναται να φτάνει τα 17.000 τ.μ., ενώ τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών θα έχουν επιφάνεια δόμησης έως 5.000 τ.μ. Κατά την εκπόνηση της μελέτης του εν λόγω κτιρίου θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα αναφερόμενα στην ΥΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΠΚΑΧΜΑΕ/53958/36754/996/412/24-05-2019 Υπουργική Απόφαση. Η σχετική μελέτη να υποβληθεί στις συναρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠ.ΠΟ.Α. προς έγκριση κατόπιν της γνώμης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου». Πέραν αυτών, η ΕΣΑΛ διατύπωσε γνώμη επί χρήσεων γης και όρων δόμησης της περιοχής. Στο τέλος της απόφασης αυτής [81/9.10.2019] της ΕΣΑΛ αναφέρεται ότι: «Βάσει των παρατηρήσεων της παρούσας απόφασης της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, η ΟΛΠ ΑΕ καλείται να υποβάλει στη Γενική Γραμματεία Λιμένων ενημερωμένο Master Plan προκειμένου να εκδοθεί η προβλεπόμενη απόφαση έγκρισης του Master Plan, η οποία θα δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης κατόπιν

παραγγελίας του Προέδρου της βάσει της παρ. 9α του άρθρου 19ου του ν. 2032/2001 (τροποποίηση με την παρ. 3 του άρθρου 31 του ν 4368/2016). Ο καθορισμός των χρήσεων γης και όρων δόμησης πραγματοποιείται με έκδοση προεδρικού διατάγματος, βάσει του άρθρου 140, παρ. 1 του ν. 4504/2017 βάσει των θετικών γνωμοδοτήσεων της ΕΣΑΛ των πρακτικών των 80ής/25.9.2019 και 81ης/9.0.2019 Συνεδριάσεων». Τέλος, στις 29.1.2020 δημοσιεύθηκε στο φύλλο Δ΄ 21 της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως η απόφαση 3121.6/717/7.1.2020 του Προέδρου της ΕΣΑΛ, υπό τον τίτλο “Συμπλήρωση και τροποποίηση του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) Α.Ε.”, στην οποία περιελήφθησαν η συμπλήρωση της έγκρισης των ΥΕ 01 (περί νότιας επέκτασης), 03 (μετατροπή πενταγωνικής αποθήκης σε επιβατικό σταθμό) και 11 (βελτίωση υποδομών ΝΕΖ), βάσει των αποφασισθέντων στη συνεδρίαση 80/2019 της ΕΣΑΛ, καθώς και η έγκριση των προσθέτων επενδύσεων ΠΕ 01, ΠΕ 02, ΠΕ 03, ΠΕ 04, ΠΕ 05, ΠΕ 06, ΠΕ 07, βάσει των αποφάσεων που ελήφθησαν στις συνεδριάσεις 79, 80 και 81/2019 της ΕΣΑΛ. Στο ίδιο δε φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως συνδημοσιεύθηκαν εκ νέου σχέδια υπό τον τίτλο “Γενική Διάταξη μελλοντικής κατάστασης λιμένα Πειραιά”, τα οποία αποτυπώνουν τόσο τις υποχρεωτικές, όσο και πρόσθετες επενδύσεις της ΟΛΠ ΑΕ. Μετά την έκδοση των ως άνω πράξεων της ΕΣΑΛ, η ΣΜΠΕ επανυπεβλήθη προσαρμοσμένη, με το έγγραφο 44252/15.5.2020 του -αρμοδίου, βάσει του άρθρου 159 του ν. 4635/2019, Α΄ 167- ΤΑΙΠΕΔ, αλλά επεστράφη εκ νέου, στις 7.1.2021, από τη Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του ΥΠΕΝ, χωρίς να τεθεί σε δημόσια διαβούλευση, και ζητήθηκε να επικαιροποιηθεί, αφού ληφθούν υπόψη οι περιβαλλοντικοί όροι που ετέθησαν με την ΑΕΠΟ 94701/5991/11.12.2020. Με την τελευταία αυτή απόφαση εγκρίθηκαν περιβαλλοντικοί όροι i. για τις υφιστάμενες δραστηριότητες του Λιμένα (υπηρεσίες ελλιμενισμού πλοίων, αποθήκευση εμπορευμάτων, διαχείριση και αποθήκευση έμφορτων και κενών εμπορευματοκιβωτίων – container terminal – , διαχείριση / διακίνηση αυτοκινήτων – car terminal – , υπηρεσίες δεξαμενισμού πλοίων, διαχείριση

NEZ κ.λπ.), ii. για περιβαλλοντικά αδειοδοτημένα έργα σε διάφορες φάσεις υλοποίησης (νότια επέκταση, η α΄ φάση της οποίας αποτελεί την υποχρεωτική επένδυση ΥΕ 01 της Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώθηκε με το ν. 4404/2016, βελτίωση υποδομών NEZ: ΥΕ 11, βυθοκόρηση κεντρικού λιμένα: ΥΕ 7, ολοκλήρωση ΒΔ τμήματος του Προβλήτα III, αποκατάσταση λειτουργικών βαθών του Προβλήτα Γ2 κ.α.) και iii. για τέσσερα νέα έργα (επέκταση Προβλήτα I Λιμένα Ηρακλέους: ΥΕ 10, Υπόγεια Οδική Σύνδεση: ΥΕ 4, μετατροπή πενταγωνικής αποθήκης σε επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας: ΥΕ 3, κατασκευή και λειτουργία υποσταθμού υψηλής / μέσης τάσης).

11. Με την ως άνω 547/2022 απόφαση της Ολομέλειας του Δικαστηρίου ακυρώθηκαν οι προαναφερθείσες αποφάσεις 78, 79, 80 και 81/2019 της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, με το σκεπτικό ότι πριν από τις εν λόγω πράξεις της ΕΣΑΛ έπρεπε να είχε προηγηθεί στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση, προκειμένου να ερευνηθούν, όπως απαιτεί η οδηγία 2001/42/ΕΚ, “όσο το δυνατόν νωρίτερα” και κατόπιν τήρησης της δέουσας διαδικασίας διαβούλευσης (βάσει της ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 107017/28.8.2006), οι επιπτώσεις στο περιβάλλον του σύνθετου αυτού σχεδίου, το οποίο συνεπάγεται επέκταση και μεγέθυνση του λιμένα σε πολλαπλά πεδία δραστηριοτήτων. Ειδικότερα, με την ανωτέρω απόφαση κρίθηκαν τα εξής: Η επίδικη νότια επέκταση του επιβατικού λιμένα του Πειραιά απαιτεί επίχωση 140 περίπου στρεμμάτων θάλασσας με αδρανή υλικά, εκβάθυνση του λιμένα σε βάθη από -19 έως -29,5 μ., στην α΄ φάση, και δημιουργία κρηπιδότοιχου μήκους 1,5 χλμ., εξυπηρετεί την επιδιωκόμενη αναβάθμιση του Πειραιά σε “home port” (κύριο λιμένα έναρξης και λήξης της κρουαζιέρας) και αναμένεται ότι θα προκαλέσει κατακόρυφη αύξηση του αριθμού των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων που θα επισκέπτονται τον Πειραιά (από 1.302.000 σε 2.282.000 τουρίστες, όπως αναφέρεται στην παρέμβαση της ΟΛΠ ΑΕ). Η λειτουργία της υποχρεωτικής αυτής επένδυσης προϋποθέτει την πρόσθετη επένδυση της αναγκαίας κατασκευής νέου (χερσαίου) επιβατικού σταθμού, ο οποίος, όπως εγκρίθηκε από την ΕΣΑΛ, θα εξυπηρετεί μόνον τις

αφίξεις / αναχωρήσεις των επιβατών και τις συνοδές ανάγκες, με συνολική επιφάνεια δόμησης έως 22.000 τ.μ. (17.000 για τον κυρίως επιβατικό σταθμό και 5.000 για τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών), χωρίς να περιλαμβάνει τους, απορριφθέντες από την ΕΣΑΛ, επιπλέον χώρους αναψυχής / εμπορικού κέντρου (με κινηματογράφους, καταστήματα, εστιατόρια). Εκτός από το νέο επιβατικό σταθμό, η ΕΣΑΛ ενέκρινε τη δημιουργία άλλου ενός, που χωροθετείται σε υφιστάμενη αποθήκη του ΟΛΠ, με σκοπό να εξυπηρετήσει κρουαζιερόπλοιο 1.300 επιβατών και 520 ατόμων πληρώματος σε περίοδο αιχμής, την κατασκευή Μουσείου και τεσσάρων νέων ξενοδοχειακών συγκροτημάτων, ως προσθέτων έργων για τη “συνολική ανάπτυξη των χρήσεων και εκμεταλλεύσεων του λιμένα και ιδιαίτερα για την κρουαζιέρα”, εκ των οποίων, όπως προκύπτει από τα τεύχη του Master Plan, α/ το υφιστάμενο κτήριο της “παγόδας” θα μετατραπεί σε ξενοδοχείο 5\*, δυναμικότητας 800 κλινών, β/ τα δύο νέα ξενοδοχεία στην Ηετιώνεια Ακτή, 4 και 5\*, χωροθετούνται στα νυν εγκαταλελειμμένα κτίσματα – αποθήκες της περιοχής και θα μετατραπούν σε ξενοδοχεία δυναμικότητας, αντιστοίχως, 300 και 360 κλινών, και γ/ το έτερο νέο ξενοδοχείο 5\* χωροθετείται στο Πόρτο Λεόνε, με δυναμικότητα 240 κλινών. Πέραν αυτών, η ΕΣΑΛ ενέκρινε την επέκταση του Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων στον εμπορικό Λιμένα Ηρακλέους (με σκοπό να αποκτήσει χωρητικότητα 5.320 θέσεων αυτοκινήτων), εγκαταστάσεις πλωτών δεξαμενών στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και την κατασκευή νέου προβλήτα πετρελαιοειδών, πενταώροφου κτηρίου στάθμευσης αυτοκινήτων (για τη δημιουργία περισσότερων από 5.000 νέων θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων) και νέων αποθηκών σε χώρο 80 στρεμμάτων (“πρώην ΟΔΔΥ”), καθώς και νέα Υπόγεια Οδική Σύνδεση. Με τα έργα αυτά επιχειρείται η βελτίωση της λειτουργικότητας του λιμένα και στις τρεις υποπεριοχές (επιβατικό, εμπορικό και ναυπηγοεπισκευαστικό λιμένα) και, κατ’ ουσίαν, η μεγέθυνσή του, προς επίτευξη των ως άνω προγραμματικών στόχων της ΟΛΠ ΑΕ για την κρουαζιέρα, τον τουρισμό, τη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων και των οχηματαγωγών και τη ναυπηγοεπισκευή, με συνέπειες που επηρεάζουν ολόκληρο το

πολεοδομικό συγκρότημα του Πειραιά και της Αττικής. Υπό τα δεδομένα αυτά, οι πράξεις της ΕΣΑΛ, συνοδευόμενες από διαγράμματα που αποτυπώνουν, σε “γενική διάταξη”, τη μελλοντική κατάσταση του λιμένα και τις θέσεις της νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα και των λοιπών προαναφερθεισών επενδύσεων (ξενοδοχείων, Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων, νέου προβλήτα πετρελαιοειδών, πενταώροφου κτηρίου στάθμευσης αυτοκινήτων, νέων αποθηκών κ.λπ.) της ΟΛΠ ΑΕ στο χώρο, και καθορίζοντας τα γενικά χαρακτηριστικά και τους όρους υλοποίησης αυτών, δεν εξαντλούνται σε έγκριση επενδύσεων, αλλά εγκρίνουν τον νέο σχεδιασμό του λιμένα, ο οποίος ενδέχεται να προκαλέσει, λόγω της έκτασης και του μεγέθους των παρεμβάσεων, σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, και συνιστούν το πλαίσιο εντός του οποίου θα επιτραπεί η μελλοντική εκτέλεση έργων και δραστηριοτήτων της Α΄ ή Β΄ κατηγορίας της ΥΑ 1958/2012. Το συμπέρασμα δε αυτό δεν αναιρείται εκ του ότι κάποια από τα έργα που εντάχθηκαν στο Προγραμματικό Σχέδιο της ΟΛΠ ΑΕ παρίστανται όντως επουσιώδη ή αναγκαία και θα μπορούσαν να υλοποιηθούν κατόπιν [απλής] έγκρισης περιβαλλοντικών όρων. Περαιτέρω, σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις του ν. 2932/2001, η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων είναι αρμόδια για την έγκριση των Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών Διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων, “κατά το μέρος που με αυτά καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα” (βλ. παρ. 4 περ. ε΄ του άρθρου δεκάτου ενάτου του νόμου αυτού)· ανεξαρτήτως της εννοίας και της έκτασης εφαρμογής των διατάξεων των μεταγενέστερων ν. 4150/2013, 4256/2014 και 4504/2017, που προέβλεψαν ότι μπορούν να κατασκευασθούν λιμενικά έργα χωρίς την έγκριση του σχετικού Αναπτυξιακού Σχεδίου – Master Plan από την ΕΣΑΛ, πάντως, η νομοθεσία προβλέπει την έγκριση τέτοιων σχεδίων από ειδικό διοικητικό όργανο, την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, και, συνεπώς, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η έγκριση του σχεδίου από την ΕΣΑΛ

“απαιτείται”, κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων της οδηγίας 2001/42/ΕΚ, πολλώ δε μάλλον με δεδομένο ότι, όπως συνομολογείται και στη Σύμβαση Παραχώρησης (άρθρο 6.2.γ), η ΟΛΠ ΑΕ δεν διαθέτει Αναπτυξιακό Σχέδιο και ότι από 31.12.2021 η εκτέλεση τέτοιων έργων προϋποθέτει ότι αυτά έχουν συμπεριληφθεί σε Master Plan. Κατά συνέπεια, πριν από τις προσβληθείσες πράξεις της ΕΣΑΛ έπρεπε να είχε προηγηθεί στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση, προκειμένου να ερευνηθούν, όπως απαιτεί η οδηγία, “όσο το δυνατόν νωρίτερα” και κατόπιν τήρησης της δέουσας διαδικασίας διαβούλευσης (βάσει της ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 107017/28.8.2006), οι επιπτώσεις στο περιβάλλον του σύνθετου αυτού σχεδίου, το οποίο συνεπάγεται επέκταση και μεγέθυνση του λιμένα σε πολλαπλά πεδία δραστηριοτήτων. Με την ίδια απόφαση απορρίφθηκε το επιχείρημα του Δημοσίου και των παρεμβαινουσών, σύμφωνα με το οποίο η ΕΣΑΛ προέβη στην κατ’ αρχήν έγκριση των επενδύσεων, η οποία θα οριστικοποιηθεί μετά την έκδοση του π.δ. καθορισμού των χρήσεων γης και όρων δόμησης, που αποτελεί και την “τελική έγκριση” του σχεδίου. Και τούτο, αφενός, διότι, όπως προκύπτει από τα σχεδιαγράμματα της μελλοντικής κατάστασης του λιμένα που συνοδεύουν τις πράξεις, η ΕΣΑΛ, που αποτελεί ταυτοχρόνως και όργανο που γνωμοδοτεί συμφώνως για τη θέσπιση (με π.δ.) νέων χρήσεων γης και όρων δόμησης στη Χερσαία Ζώνη Λιμένος, ενέκρινε, έστω σε πρώτη φάση και με “έναν ορισμένο βαθμό αφαιρετικότητας”, τον νέο σχεδιασμό, από της απόψεως της “χρήσης του εδάφους”, προκαταλαμβάνοντας μάλιστα τον καθορισμό χρήσεων γης και όρων δόμησης (βλ. π.χ. την πρόβλεψη εγκατάστασης ξενοδοχείων, που προϋποθέτει τη θέσπιση χρήσης τουρισμού στη Χερσαία Ζώνη Λιμένα, με το εκδοθησόμενο π.δ., και την πρόβλεψη νέας αποθήκης στο χώρο “πρώην ΟΔΔΥ” με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, που προϋποθέτει την πρόβλεψη αυξημένης κάλυψης και δόμησης), και, αφετέρου, διότι οι αποφάσεις της ΕΣΑΛ με τα συνοδευτικά τους διαγράμματα δημοσιεύθηκαν, έστω οικειοθελώς, στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σηματοδοτώντας την οριστικότητα και δεσμευτικότητά τους. Ούτε,

άλλωστε, υπάρχει κίνδυνος εκπόνησης πολλαπλών στρατηγικών μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων και διενέργειας παραλλήλων διαδικασιών διαβούλευσης, εφόσον, προς αποτροπή κατακερματισμού της αξιολόγησης, η άπαξ διενεργούμενη στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση θα ερευνά ενιαίως όλα τα ζητήματα, τόσο από πλευράς σχεδιασμού, όσο και από πλευράς χρήσεων γης / όρων δόμησης, ζητήματα τα οποία αποτελούν ένα αδιάσπαστο συνεκτικό σύνολο και για τα οποία η ΕΣΑΛ είναι αρμόδια, είτε μέσω της έγκρισης των Προγραμματικών Σχεδίων είτε μέσω της παροχής σύμφωνης γνώμης για να εκδοθεί π.δ. Εξάλλου, το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας [ΡΣΑ] αρκείται σε κατευθύνσεις περί ενίσχυσης, προώθησης, υποστήριξης κλπ διαφόρων δραστηριοτήτων και περί αναβάθμισης του ρόλου του Επιβατικού Λιμένα Πειραιά, με τη “διερεύνηση” της δημιουργίας επιπλέον θέσεων ελλιμενισμού πλοίων κρουαζιέρας, και μάλιστα σε συνδυασμό με τους, επίσης εξαγγελμένους, σκοπούς της βελτίωσης του περιβάλλοντος του Δήμου Πειραιά και της λειτουργικής διασύνδεσης των λιμενικών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό, μέσω ολοκληρωμένου κυκλοφοριακού σχεδιασμού, κατόπιν κατάρτισης ειδικού σχεδίου με κατευθύνσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης και πολεοδομικών παρεμβάσεων προς ενσωμάτωση “στον υποκείμενο σχεδιασμό” (πρβλ. και την απαίτηση, στην απόφαση 80/2019, “Πέραν της μελέτης κυκλοφοριακών επιπτώσεων να δρομολογηθεί ... κυκλοφοριακή μελέτη με βάση τους αναμενόμενους φόρτους επισκεπτών”). Ειδικότερα, το νέο ΡΣΑ προβλέπει γενικώς, στο άρθρο 11, για το λιμένα του Πειραιά, την “ενίσχυσή του ως ... κόμβου συνδυασμένων μεταφορών και υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιασμού, όπως είναι η ακτοπλοΐα και οι εξυπηρετήσεις κρουαζιερόπλοιων, ο τουρισμός και ο πολιτισμός”, αλλά ορίζει, στο άρθρο 28, ότι “...βασικοί στόχοι για την ανάπτυξη του τομέα τουρισμού είναι ... θ) η διερεύνηση της δυνατότητας της δημιουργίας εγκαταστάσεων ελλιμενισμού κρουαζιεροπλοίων ... με σκοπό τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Αττική ...” και προβλέπει, στο Παράρτημα XIV [με το οποίο επιχειρείται η “εξειδίκευση του ρόλου” των λιμένων της Αττικής, σύμφωνα με το άρθρο



30 του νέου ΡΣΑ], καθ' όσον αφορά τον κεντρικό επιβατικό λιμένα του Πειραιά, ότι "Για τη μεγιστοποίηση των ωφελειών από την κρουαζιέρα, είναι δυνατόν να διερευνηθεί η δημιουργία επιπλέον θέσεων ελλιμενισμού για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας". Από τις διατάξεις αυτές του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας [ΡΣΑ] προκύπτει ότι δεν έχει γίνει επιλογή της επέκτασης του επιβατικού λιμένα, αλλά το ζήτημα αυτό έχει αφεθεί προς διερεύνηση σε επόμενο στάδιο σχεδιασμού, που θα εκτιμήσει και τις επιπτώσεις (κυκλοφοριακές και λοιπές) του σχεδίου στο περιβάλλον, τούτο δε παρά το ότι η προμελέτη και η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων της νότιας επέκτασης, ως έργου, είχαν εγκριθεί, αντιστοίχως, με τις -προγενέστερες σε σχέση προς τον ως άνω νόμο- πράξεις 2/2011 της ΕΣΑΛ και 170400/2013 του Υπουργείου Περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου, εφόσον το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας δεν λαμβάνει θέση επί του ζητήματος της νότιας επέκτασης του λιμένα και εφόσον, κατά λογική ακολουθία, δεν έχουν εκτιμηθεί (από τη ΣΜΠΕ που το συνοδεύει) -έστω σε γενικές γραμμές, ανάλογες της γενικότητας του σχεδίου- οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις υπερκείμενου σχεδιασμού τέτοιας εμβέλειας, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι καλύπτονται οι απαιτήσεις της οδηγίας 2001/42/ΕΚ και ότι δεν απαιτείται (νέα) στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση στο επίπεδο των πράξεων της ΕΣΑΛ. Περαιτέρω, με την ίδια απόφαση απορρίφθηκαν ισχυρισμοί των καθ' ων η αίτηση ακυρώσεως, σύμφωνα με τους οποίους η εθνική νομοθεσία επιτρέπει, κατά τρόπο μη αντιβαίνοντα στην οδηγία 2001/42/ΕΚ, την παράλειψη εκπόνησης ΣΜΠΕ, εάν μετά την έγκριση του Master Plan επακολουθήσει περιβαλλοντική αδειοδότηση του συνόλου των έργων του λιμένος, όπως συνέβη εν προκειμένω με την ΑΕΠΟ 94701/5991/11.12.2020. Και τούτο διότι: - πρώτον, η οδηγία 2001/42/ΕΚ δεν προβλέπει τη δυνατότητα εξαίρεσης από τη στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση σχεδίων και προγραμμάτων που υπόκεινται αυτοδικαίως, τα ίδια, σε εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων και, επομένως, η ανωτέρω ρύθμιση του νόμου αντίκειται στην ως άνω οδηγία, τούτο δε ανεξαρτήτως αν η μεταγενέστερη ΑΕΠΟ 94701/5991/11.12.2020 καλύπτει το σύνολο του

λιμένα, - δεύτερον, η πλημμύεια αυτή δεν θεραπεύεται από την πρόβλεψη, ως αντιστάθμισμα ή υποκατάστατο της περιβαλλοντικής εκτίμησης του σχεδίου, της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης έργων και δραστηριοτήτων του ν. 4014/2011 για το σύνολο των δραστηριοτήτων του λιμένα, σε συνδυασμό με την έγκριση περιβαλλοντικών όρων για κάθε επιμέρους έργο, προεχόντως διότι οι εν λόγω διαδικασίες αξιολόγησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων έπονται, κατά ρητή πρόβλεψη του νόμου, της έγκρισης του σχεδιασμού, που πραγματοποιήθηκε με τις πράξεις της ΕΣΑΛ, με αποτέλεσμα να προσβάλλουν τον πυρήνα των ρυθμίσεων της οδηγίας, σύμφωνα με τον οποίον η περιβαλλοντική εκτίμηση τότε μόνον είναι επίκαιρη και αποτελεσματική, όταν λαμβάνει χώρα κατά την εκπόνηση και, πάντως, πριν από την έγκριση του οικείου σχεδίου, - τρίτον, αν και δεν δημιουργείται το πρώτον νέος λιμένας, ούτε αναπτύσσονται, εκ του μηδενός, δραστηριότητες στο λιμένα του Πειραιά, ωστόσο, η έγκριση του νέου σχεδιασμού ενέχει επέκταση του λιμένα, πρόβλεψη νέων δραστηριοτήτων και επιβάρυνση και στις τρεις λιμενικές υποπεριοχές και, κατά συνέπεια, η τροποποίηση αυτή του σχεδιασμού εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, χωρίς να μπορεί να θεωρηθεί “ήσων” κατά το άρθρο 3 παρ. 3 αυτής, και - τέταρτον, η εν λόγω παραβίαση των θεμελιωδών ρυθμίσεων της οδηγίας δεν θεραπεύεται από την, εκ των υστέρων, υποβολή ΣΜΠΕ στο στάδιο προ του π.δ. τροποποίησης των χρήσεων γης και όρων δόμησης, εφόσον η, ομοίως ανεπίκαιρη, διαδικασία στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης θα πραγματοποιηθεί βάσει τετελεσμένων καταστάσεων -ήτοι σχεδιασθέντων, εγκριθέντων και κατ’ αρχήν χωροθετηθέντων έργων-, οι οποίες έχουν δημιουργηθεί με τις προσβληθείσες πράξεις της ΕΣΑΛ, άρα δεν μπορεί η μεταγενέστερη αυτή στρατηγική εκτίμηση να εκληφθεί ως “συντονισμένη ή κοινή διαδικασία”, συνάδουσα προς την οδηγία. Εφόσον δε το επίμαχο σχέδιο πληροί τα εννοιολογικά χαρακτηριστικά του “σχεδίου” της οδηγίας 2001/42/ΕΚ, είναι αδιάφορο το ότι η ΚΥΑ μεταφοράς της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη, παρέθεσε ενδεικτικώς, στο Παράρτημα Ι, μόνον το “Πρόγραμμα

Ανάπτυξης Τουριστικών Λιμένων” ως εμπύπτον στις ρυθμίσεις της. Τέλος, η παράλειψη έγκρισης ΣΜΠΕ πριν από την έκδοση των προσβαλλομένων διοικητικών πράξεων αποτελεί πλημμέλεια αυτών, ασχέτως υπαιτιότητας της ΟΛΠ ΑΕ, άρα δεν ασκεί επιρροή το γεγονός ότι η ΣΜΠΕ είχε εκπονηθεί και υποβληθεί πριν από την έκδοση των αποφάσεων της ΕΣΑΛ. Περαιτέρω, καθ’ όσον αφορά τις πρόσθετες επενδύσεις της ΟΛΠ ΑΕ σχετικώς με την εγκατάσταση ξενοδοχείων, είτε κατόπιν χωροθέτησης αυτών σε νέα θέση εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα, είτε κατόπιν μετατροπής υφισταμένων εγκαταστάσεων σε ξενοδοχεία, η νομοθετικώς κυρωθείσα Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει, στο άρθρο 4.4.δ, ότι η αξιοποίηση του λιμένα για δραστηριότητες γενικού τουρισμού δεν επιτρέπεται, παρά μόνον εάν, μεταξύ άλλων, αυτή έχει ειδικά επιτραπεί ως μέρος Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης, νομίμως εγκεκριμένων. Και καθ’ όσον, όμως, αφορά τις υποχρεωτικές επενδύσεις, οι οποίες είχαν περιληφθεί στην κυρωθείσα με νόμο Σύμβαση Παραχώρησης, οι προσβληθείσες πράξεις της ΕΣΑΛ αποτελούσαν την πρώτη διοικητική πράξη που συνεπάγεται την κατ’ αρχήν αποδοχή του μελλοντικού σχεδίου ανάπτυξης του λιμένα υπό τη νέα μορφή, όπως διαμορφώνεται μετά το σύνολο των έργων, υποχρεωτικών και προσθέτων, το σημαντικότερο των οποίων είναι η προσθήκη νέου λιμένα κρουαζιερόπλοιων. Εφόσον δε και αυτές (οι υποχρεωτικές επενδύσεις) περιελήφθησαν στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα της ΟΛΠ ΑΕ και εγκρίθηκαν από την ΕΣΑΛ, αποτελούν μέρος του Σχεδίου – Προγράμματος και πρέπει να υπαχθούν σε στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση, σε συνδυασμό με όλα τα λοιπά μέρη του σχεδίου, ασχέτως των προβλέψεων της Σύμβασης Παραχώρησης, η οποία δεν μπορεί να υπερισχύσει του ενωσιακού δικαίου και της οδηγίας 2001/42/ΕΚ. Σε κάθε περίπτωση, ειδικώς ως προς το έργο της νότιας επέκτασης του λιμένα, η περιβαλλοντική του αδειοδότηση (ΑΕΠΟ 170400/11.9.2013) δεν μπορεί να υποκαταστήσει την εκτίμησή του ως μέρους του Αναπτυξιακού Σχεδίου της ΟΛΠ ΑΕ, διότι η αξιολόγηση αυτή διεξήχθη στο παρελθόν για το συγκεκριμένο έργο, ενώ η ΣΜΠΕ έχει ως αντικείμενο το συνολικό νέο σχεδιασμό του λιμένα, ο οποίος δεν

εξαντλείται στο μεμονωμένο αυτό έργο, αλλά περιλαμβάνει πλήθος νέων έργων, που προκαλούν, συνολικώς, αύξηση της δραστηριότητας του λιμένα και των επιπτώσεων στο περιβάλλον και συγκροτούν ένα νέο πλέον σχέδιο. Είναι δε χαρακτηριστικό, από της απόψεως αυτής, ότι η πράξη της ΕΣΑΛ 2/2011, με την οποία εγκρίθηκε η προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων της νότιας επέκτασης (βάσει του άρθρου 19ου παρ. 7 του ν. 2932/2001), ως αυτοτελούς έργου, δεν μνημονεύεται στη Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ των εκδοθεισών εγκρίσεων της ΕΣΑΛ.

12. Εν τω μεταξύ, μετά τη συζήτηση της ανωτέρω υπόθεσης ενώπιον της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας και πριν από την έκδοση της απόφασης, υπεγράφη η από 22.9.2021 Συμφωνία Τροποποίησης της από 24.6.2016 Σύμβασης Παραχώρησης, η Συμφωνία δε αυτή κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4838/2021 (Α' 180/1.10.2021). Όπως αναφέρεται στο κείμενο της συμφωνίας, κρίθηκε αναγκαία η διευθέτηση ζητημάτων που ανέκυψαν κατά την εκτέλεση της Σύμβασης, ιδίως σε σχέση με τις καθυστερήσεις στην εκτέλεση των Πρώτων Υποχρεωτικών Επενδύσεων για λόγους που "κείνται εκτός του ευλόγου ελέγχου του ΟΛΠ". Στο πλαίσιο αυτό επέρχονται τροποποιήσεις στο προοίμιο και στα άρθρα 7, 8, 16, 18 και 27 της Σύμβασης.

13. Στη συνέχεια, με τη διάταξη του άρθρου 156 του ν. 4938/2022 (Α' 109/6.6.2022), η οποία θεσπίσθηκε σε συμμόρφωση προς την ανωτέρω ακυρωτική απόφαση (βλ. αιτιολογική έκθεση του νόμου), αντικαταστάθηκε, μεταξύ άλλων, η παράγραφος 9 του άρθρου δέκατου ένατου του ν. 2932/2001 (Α' 145) ως εξής: «α) Με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από γνώμη της Ε.Σ.Α.Λ., εγκρίνονται τα Αναπτυξιακά Προγράμματα και Μελέτες Διαχείρισης Λιμένα (Master Plan) των λιμένων της χώρας που έχουν χαρακτηριστεί ως διεθνούς ενδιαφέροντος ή εθνικής σημασίας. Με τα σχέδια αυτά καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της ζώνης λιμένα, οι χρήσεις γης και οι όροι και περιορισμοί δόμησης στη χερσαία ζώνη του λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις και τα γενικά χαρακτηριστικά των  
./.

προγραμματιζόμενων έργων που εξυπηρετούν την εμπορική, επιβατική, ναυτιλιακή, τουριστική, βιομηχανική και αλιευτική κίνηση, καθώς και την επισκευή και τον δεξαμενισμό πλοίων, η κυκλοφοριακή οργάνωση και κάθε άλλο αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα. Με τα ίδια προεδρικά διατάγματα γίνεται και η περιβαλλοντική έγκριση των πιο πάνω σχεδίων, ύστερα από τήρηση της διαδικασίας στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης κατά τις οικείες διατάξεις, με εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και υποβολή στη Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, διαβούλευση με το κοινό και τις αρμόδιες αρχές, αξιολόγηση της μελέτης και των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης, καθώς και έκδοση εισήγησης, οι όροι της οποίας ενσωματώνονται στο διάταγμα. Εφόσον στη χερσαία ή θαλάσσια ζώνη του λιμένα υπάρχουν μνημεία, αρχαιολογικοί χώροι, ιστορικοί τόποι ή άλλα πολιτιστικά στοιχεία και σύνολα, τα προεδρικά διατάγματα του πρώτου εδαφίου προτείνονται και από τον Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού».

14. Το υπό επεξεργασία σχέδιο συνοδεύεται από το «Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan)» (παραδοτέο σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης του ν. 4404/2016), το οποίο αποτελείται από δύο βασικά τεύχη (Στάδιο Α΄ και Στάδιο Β΄) και σειρά παραρτημάτων. Στο Στάδιο Α΄ εκτίθεται το Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) του Λιμένα Πειραιώς (Κεφάλαιο 1), η σκοπιμότητα της εκπόνησής του (Κεφάλαιο 3), η ανάλυση (Κεφάλαιο 4) και αξιολόγηση (Κεφάλαιο 5) της υφιστάμενης κατάστασης του λιμένα και το Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένα, με την επιλογή στρατηγικής, τη διατύπωση των στρατηγικών αξόνων και στόχων, τη συσχέτιση με άλλους λιμένες, το στρατηγικό πλαίσιο του λιμένα και τα επιμέρους σχέδια δράσης (Κεφάλαιο 6). Μεταξύ άλλων, οι στρατηγικοί στόχοι του ΟΛΠ διαμορφώνονται σε τέσσερις άξονες: «1. Ηγετική θέση για την homeport κρουαζιέρα στη Μεσόγειο: Προσέλκυση πρόσθετων 580,000 επιβατών της homeport κρουαζιέρας (ως λιμάνι εκκίνησης) από τους οποίους στόχος είναι οι 100,000 να προέρχονται από την Κίνα, με σκοπό να δημιουργηθεί

σημαντικό όφελος στην τοπική οικονομία. Θα γίνουν οι απαραίτητες υποστηρικτικές επενδύσεις που θα αφορούν στην αναβάθμιση της ξενοδοχειακής υποδομής, σε εμπορικές και άλλες δραστηριότητες. 2. Κόμβος ναυπηγοεπισκευής στην Ανατολική Μεσόγειο: Εγκατάσταση νέου floating dock και αναβίωση της δραστηριότητας της Ναυπηγοεπισκευής μέσω της προσέλκυσης 350-450 πλοίων ανά έτος μέσω καλύτερης τιμολόγησης των υπηρεσιών, αυξημένης αξιοπιστίας και γρήγορης εξυπηρέτησης. 3. Νότια πύλη για το Σινο-Ευρωπαϊκό εμπόριο: Επέκταση των δραστηριοτήτων του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων μέσω της χερσαίας διασύνδεσής του με διαμετακομιστικά κέντρα (με τρένα), προσέλκυση νέων πελατών για τον κλάδο των οχηματαγωγών (Ro-Ro) και επέκταση των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας με την κατασκευή νέων σύγχρονων αποθηκευτικών χώρων. 4. Πύλη για την μεταφορά επιβατών σε όλη την Ελλάδα: Διατήρηση του υπάρχοντος επιπέδου δραστηριότητας και αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, μέσω στοχευμένων επενδύσεων μικρής κλίμακας (π.χ. πάρκινγκ, εκβάθυνση λιμένα, ανάπτυξη εμπορικής δραστηριότητας)». Στο Στάδιο Β' περιλαμβάνεται ο σχεδιασμός της λιμενικής υποδομής (Κεφάλαιο 7) και των χερσαίων υποδομών και ελεύθερων χώρων, περιλαμβανομένης τόσο της κυκλοφοριακής όσο και της πολεοδομικής οργάνωσης (Κεφάλαιο 8), η παράθεση των υφιστάμενων και νέων χρήσεων στην περιοχή του λιμένα και ο έλεγχος της συμβατότητας με τη χωροταξική πολιτική (Κεφάλαιο 9), η περιγραφή των αναπτυξιακών προτάσεων και των εναλλακτικών λύσεων (Κεφάλαιο 10), η οικονομοτεχνική διερεύνηση (ανάλυση κόστους-οφέλους, πηγές χρηματοδότησης κ.λπ.) (Κεφάλαιο 11) και ο επιχειρησιακός σχεδιασμός του λιμένα (Business Plan) (Κεφάλαιο 12).

15. Επιπλέον, το υπό επεξεργασία σχέδιο συνοδεύεται από Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, Απριλίου 2021, καθώς και το συμπληρωματικό αυτής τεύχος, Απριλίου 2022, με τίτλο «Υπόμνημα σε συνέχεια των αποφάσεων 547/2022, 548/2022 και 549/2022 του Συμβουλίου της Επικρατείας».

16. Στο Κεφάλαιο 1 («Μη τεχνική περίληψη») της ΣΜΠΕ εκτίθενται, ./.

μεταξύ άλλων, τα εξής: Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 της Σύμβασης [που κυρώθηκε με τον ν. 4404/2016], ο ΟΛΠ έχει αναλάβει το σύνολο των έργων και των επενδύσεων, που απαιτούνται για την απρόσκοπτη λειτουργία του Λιμένα Πειραιά. Για τον σκοπό αυτό, ο ΟΛΠ υποχρεούται να καταρτίσει και να εφαρμόσει 5ετές υποχρεωτικό σχέδιο επενδυτικής περιόδου (το Σχέδιο της Επενδυτικής Περιόδου) για κάθε Επενδυτική Περίοδο, παραθέτοντας λεπτομερώς δεσμευτικές επενδύσεις προτεραιότητας (Υποχρεωτικές Επενδύσεις), καθώς και αντίστοιχες εκτιμήσεις επενδυτικών ποσών για την εν λόγω περίοδο. Το υπό μελέτη Αναπτυξιακό Πρόγραμμα πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο το Σχέδιο καθορισμού χρήσεων γης όρων και περιορισμών δόμησης της λιμενικής ζώνης καθώς και σειρά από προγραμματιζόμενα έργα (Υποχρεωτικές και Πρόσθετες επενδύσεις) στην περιοχή εντός του λιμένα Πειραιά. Απώτερος στόχος είναι το λιμάνι του Πειραιά να αποτελέσει κόμβο του παγκοσμίου συστήματος μεταφορών και να σηματοδοτήσει την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας γενικότερα [οι στρατηγικοί στόχοι του ΟΛΠ παρατίθενται αναλυτικότερα στο Κεφάλαιο 2.7, ενώ οι στόχοι του Σχεδίου στο κεφάλαιο 3.1]. Με την ως άνω ΣΜΠΕ εξετάζονται οι επιπτώσεις από το προτεινόμενο Master Plan στους ακόλουθους τομείς: - Βιοποικιλότητα, χλωρίδα, πανίδα, - Ανθρώπινος πληθυσμός, ποιότητα ζωής, ανάπτυξη, τουρισμός, χρήση υδάτων για σκοπούς αναψυχής, - Ανθρώπινη υγεία, - Έδαφος, - Ύδατα περιλαμβανομένων των παράκτιων ως επίσης και υποτομείς όπως πλημμύρες κλπ., - Εκλύσεις θερμοκηπιακών αερίων και κλιματικές αλλαγές, - Φυσικό και ανθρωπογενές τοπίο και πολιτιστική κληρονομιά. Σημειώνεται επίσης ότι η μελέτη συνοδεύεται από ανάλυση της χωροταξικής και πολεοδομικής οργάνωσης εντός και εκτός ζώνης λιμένα και αξιολόγηση και τεκμηρίωση υφιστάμενης χωρικής οργάνωσης και χωρικής ανάπτυξης του λιμένα (Παράρτημα ΙΙΙ). Σύμφωνα με το Προγραμματικό Σχέδιο του ΟΛΠ, η χωροταξική κατανομή των λιμενικών δραστηριοτήτων εκτείνεται σε τέσσερις (4) λιμενικές περιοχές, ως εξής: Α. Ζώνη Επιβατικού Λιμένα (περιοχή κεντρικού λιμένα) που περιλαμβάνει και τα έργα αρχαιολογικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Β. Ζώνη

Εμπορικού Λιμένα (λιμενικές περιοχές Δραπετσώνας, Κερασινίου, Ν. Ικονίου). Γ. Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη (λιμενική περιοχή Περάματος). Δ. Περιοχή Σαλαμίνας – Αρχαιολογικός Χώρος. Για τις τέσσερις αυτές λιμενικές περιοχές στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα λιμένα γίνεται πρόταση καθορισμού χρήσεων γης όρων και περιορισμών δόμησης (αποτύπωση των προτάσεων της διοίκησης της ΟΛΠ Α.Ε.). Οι ως άνω τέσσερις βασικές ζώνες υποδιαιρούνται σε υποζώνες. Στο πλαίσιο του Αναπτυξιακού Προγράμματος προτείνεται και η υλοποίηση έντεκα (11) Υποχρεωτικών (Υ.Ε.) και οκτώ (8) Πρόσθετων Επενδύσεων (Π.Ε.), ενώ προβλέπονται επίσης τρεις (3) πρόσθετες δραστηριότητες που αφορούν μόνο στη λειτουργία και όχι στην κατασκευή έργων. Οι Υ.Ε. αποτελούν έργα της Σύμβασης του 2016, με στόχο την υλοποίησή τους κατά την πρώτη επενδυτική περίοδο (2016-2021), ενώ οι Π.Ε. θα υλοποιηθούν μέχρι το 2035. Εξάλλου, στο πλαίσιο της ΣΜΠΕ εξετάστηκαν συνολικά τέσσερα εναλλακτικά σενάρια και ένα υποσενάριο (που εκτίθενται αναλυτικά στο Κεφάλαιο 5). Περαιτέρω, στο κεφάλαιο 1.5 εκτίθενται συνοπτικά τα συμπεράσματα της περιβαλλοντικής αποτίμησης του προτεινόμενου Προγράμματος (όπως επισημαίνεται, η αξιολόγηση είναι συνοπτική και μη εξαντλητική, αφορά μόνο τις γενικές κατηγορίες περιβαλλοντικών παραμέτρων και έχει ως στόχο την κατ' αρχήν και σε στρατηγικό επίπεδο αναφορά στις αναμενόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ενώ δεν υποκαθιστά τις επιμέρους αναλυτικές μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων που θα πρέπει να εκπονηθούν): α) Στο σύνολο των εξεταζόμενων παραμέτρων που αναμένονται επιπτώσεις στρατηγικού χαρακτήρα από την εφαρμογή του προτεινόμενου Προγράμματος, αυτές θα είναι προς τη θετική κατεύθυνση (χρήσεις γης, τομέας μεταφορών, πολιτιστική κληρονομιά κ.ά.), ενώ μέσω του Προγράμματος εκτιμήθηκαν και θετικές επιπτώσεις μη στρατηγικού χαρακτήρα, β) Το σύνολο των αρνητικών επιπτώσεων, που όμως δεν είναι στρατηγικού χαρακτήρα, σχετίζεται με τα θαλάσσια οικοσυστήματα, την ποιότητα των παράκτιων υδάτων, το έδαφος (πολύ μικρές δευτερογενείς επιπτώσεις) και την αύξηση της κατανάλωσης νερού και ενέργειας, ενώ τοπικού χαρακτήρα



ασθενείς αρνητικές επιπτώσεις αναμένονται και στα τοπικά δίκτυα μεταφορών, και γ) Η ρύθμιση και η οργάνωση των χρήσεων γης της περιοχής του λιμένα Πειραιά που θα οδηγήσει στην υλοποίηση των επενδύσεων του ΟΛΠ εντός του λιμένα θα επιφέρει σημαντική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής –η οποία σε μεγάλο βαθμό είναι συνυφασμένη με την λειτουργία του λιμένα– με αποτελέσματα υπερτοπικού χαρακτήρα. Με βάση τις παραπάνω διαπιστώσεις, αποτιμάται ότι η συνολική συμβολή του προτεινόμενου Προγράμματος αναμένεται θετική και με μεγάλη ένταση στο σύνολο των περιβαλλοντικών παραμέτρων, όπου αναμένονται επιπτώσεις στρατηγικού χαρακτήρα. Οι επιπτώσεις αρνητικού χαρακτήρα είναι κατά κανόνα ασθενείς, μη στρατηγικού χαρακτήρα που μπορούν να αντιμετωπιστούν στα πλαίσια των Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που θα εκπονηθούν για κάθε μεμονωμένο έργο του παρόντος αναπτυξιακού προγράμματος (βλ. ιδίως κεφάλαιο 1.6). Ιδιαίτερως έχουν εφαρμογή οι όροι της απόφασης ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/94701/5991/11-12-2020, με την οποία ανανεώθηκαν και τροποποιήθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για το συνολικό έργο του ΟΛΠ (λειτουργία λιμένα Πειραιά και κατασκευή και λειτουργία έργων βελτίωσης και επέκτασής του), ενώ δίδονται και ορισμένες κατευθύνσεις οι οποίες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την περιβαλλοντική αδειοδότηση τυχόν νέων έργων που θα προκύψουν σε μεταγενέστερη φάση και τα οποία δεν συμπεριλαμβάνονται στην ως άνω ΑΕΠΟ. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι, το κατά κύριο λόγο αντικείμενο της παρούσας ΣΜΠΕ, που είναι η οργάνωση των χρήσεων γης και των όρων δόμησης της περιοχής του λιμένα, αναμένεται να έχει σημαντικές στρατηγικού χαρακτήρα θετικές επιπτώσεις, στην άμεση και την ευρύτερη περιοχή. Εξάλλου, στο κεφάλαιο 1.7 υπογραμμίζεται η σημασία της υλοποίησης του Προγράμματος Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης. Τέλος, στο Κεφάλαιο 2.8 αναφέρεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 159 παρ. β του ν. 4635/2019 (Α' 167), Αρχή Σχεδιασμού του Προγράμματος είναι το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ).

17. Στο Κεφάλαιο 3.1 της ΣΜΠΕ προσδιορίζονται η σκοπιμότητα και οι στόχοι του σχεδίου ως εξής: Η ταυτότητα του Λιμένα Πειραιώς είναι

άρρηκτα συνδεδεμένη με την εδαφική συνοχή και την ευημερία των νησιωτικών και ηπειρωτικών περιοχών της Ελληνικής Δημοκρατίας, την προώθηση της θαλάσσιας αριστείας και την αειφόρο ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας, όπως τα παραπάνω εντάσσονται στο πλαίσιο ισορροπημένης αλληλεπίδρασης μεταξύ των κοινοτήτων, της θάλασσας και της ξηράς. Σκοπός εκπόνησης του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) είναι η σύνταξη σχεδίου για την ανάπτυξη και λειτουργία του Λιμένα Πειραιά, όπως προβλέπεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (I) της Σύμβασης του 2016, στο οποίο ο ΟΛΠ αναγνωρίζει και αποδέχεται ότι οι Προγραμματικοί Στόχοι εμπεριέχουν τους βασικούς στόχους πολιτικής, που εκφράζουν τις εύλογες προσδοκίες του Ελληνικού Δημοσίου για την υγιή ανάπτυξη του Λιμένα Πειραιά και την ικανότητα των κοινοτήτων που εξυπηρετούνται από αυτόν να ευημερήσουν, επωφελούμενες από τη διαθεσιμότητα, την προβλεψιμότητα, την ποιότητα και την αποτελεσματικότητα των λειτουργιών του. Το υπό μελέτη σχέδιο έχει ως στόχο ακόμη την ικανοποίηση των ακόλουθων παραμέτρων: • Βιώσιμη ανάπτυξη • ένταξη του λιμένα στο τοπικό περιβάλλον και λειτουργική σύνδεση αυτού με τον αστικό ιστό (π.χ. κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, κατανομή χρήσεων και δόμησης, πρόσβαση κοινού, αναβάθμιση υφιστάμενης αισθητικής ΧΛΖ κλπ.) • ενίσχυση του ρόλου του Πειραιά ως διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου • ανάδειξη του Πειραιά σε κόμβο του παγκόσμιου συστήματος μεταφορών • εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη του λιμένα σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα • συνδρομή στην τοπική και την Ελληνική Οικονομία • πλήρωση των στόχων του υπερκείμενου χωροταξικού σχεδιασμού (ως προς τον ρόλο του λιμένα Πειραιά, την κρουαζιέρα κ.λπ.). Ο Λιμένας Πειραιώς σκοπεύεται να εξελιχθεί σε υπόδειγμα ολοκληρωμένου λιμένα, που θα προσφέρει μία πλήρη σειρά υπηρεσιών παγκοσμίου επιπέδου σε επιβάτες, φορτία και πλοία, καθώς και σε κορυφαίο διηπειρωτικό κόμβο, που θα προσελκύει και θα διευκολύνει την ομαλή δρομολόγηση εμπορικών ροών προς, από και εντός της Ευρώπης. Σύμφωνα με τα καταγεγραμμένα στοιχεία της EUROSTAT, ο Πειραιάς

παραμένει διαχρονικά στα 20 κορυφαία λιμάνια με τις περισσότερες μετακινήσεις επιβατών, καθώς και στα 20 κορυφαία λιμάνια και όσον αφορά τον εμπορικό λιμένα.

18. Ακολούθως, στο Κεφάλαιο 3.2 ελέγχεται η σχέση του σχεδίου με άλλα σχέδια και προγράμματα, όπως, μεταξύ άλλων, με: α) την Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή (ΕΣΠΚΑ): ο εκσυγχρονισμός της λιμενικής υποδομής του ΟΛΠ θα μειώσει την τρωτότητα του μεγαλύτερου λιμανιού της Χώρας ενώ ορισμένα από τα μέτρα συνιστούν μέτρα προσαρμογής για τη μείωση του κινδύνου (π.χ. συντήρηση λιμενικών υποδομών, συντήρηση λειτουργικών βαθών) σε ανεκτά επίπεδα, β) την Εθνική στρατηγική Λιμένων 2013-2018: το προτεινόμενο Σχέδιο ενισχύει τις ευκαιρίες και τα δυνατά σημεία που προσφέρει το λιμάνι του Πειραιά στην εθνική οικονομία, γ) το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α., Α' 128/3.7.2008): το παρόν σχέδιο είναι συμβατό με τις προβλέψεις του Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. και ειδικότερα με τις επιμέρους πρόνοιες ως προς τους βασικούς στόχους (άρθρο 2) και τις μεταφορές (άρθρο 6), ενώ στο ίδιο το Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. τονίζεται η σημασία του λιμανιού του Πειραιά για την ανάπτυξη της Χώρας, δ) τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό (ν. 4546/2018, Α' 101): η συμβατότητα του παρόντος σχεδίου με τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό δεν μπορεί να αξιολογηθεί πλήρως στο παρόν στάδιο, εκτιμάται πάντως ότι τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια, όταν ολοκληρωθούν θα λάβουν υπόψη την ύπαρξη και λειτουργία του λιμανιού, ε) το Εθνικό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων (ΕΣΔΑ), που εγκρίθηκε, με Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου στις 31.8.2020 (Π.Υ.Σ. 39, Α' 185/2020), για την περίοδο 2020-2030. Περαιτέρω, αναφέρεται ότι το Master Plan είναι συμβατό με τις προβλέψεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ν. 4277/2014, Α' 156) (βλ. παράγραφο 6.10.1 της ΣΜΠΕ καθώς και Παράρτημα ΙΙΙ). Ακόμα το Master Plan είναι συμβατό με τις προβλέψεις του ΡΣΑ για την Πολιτιστική Ακτή. Σε ό,τι αφορά τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των παρακείμενων του έργου πολεοδομικών συγκροτημάτων επισημαίνεται ότι, κατά την εκπόνηση των σχεδίων αυτών, έχει ληφθεί

υπόψη η λειτουργία του λιμένα Πειραιά και, σε κάθε περίπτωση, ότι είναι συμβατά με την υλοποίηση του υπό μελέτη Master Plan (παρ. 6.10.2 της ΣΜΠΕ). Εξάλλου, γίνεται αναφορά στο Περιφερειακό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων (ΠΕΣΔΑ) Περιφέρειας Αττικής (2η Αναθεώρηση), που εγκρίθηκε με την Κ.Υ.Α. οικ. 61490/5302 (Β' 4175/23.12.2016), στο Σχέδιο Διαχείρισης Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής (903/21.12.2017 Απόφαση Προέδρου της Εθνικής Επιτροπής Υδάτων, Β' 4672) και στο Σχέδιο Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής. Ως προς τα Προγράμματα μέτρων για την επίτευξη ή τη διατήρηση της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης στα θαλάσσια ύδατα, σύμφωνα με την παράγραφο 9 του άρθρου 12 του ν. 3983/2011 (Α' 144), σημειώνεται ότι το υπό μελέτη σχέδιο βρίσκεται σε συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις και ότι ο ΟΛΠ έχει καταρτίσει και εφαρμόζει Σχέδια Αντιμετώπισης Ρύπανσης και Σχέδια Διαχείρισης Αποβλήτων. Τέλος, γίνεται αναφορά σε άλλα έργα μεταφορών (αναβάθμιση/επέκταση γραμμών μετρό και ΗΣΑΠ, δυτική επέκταση τραμ στον Πειραιά, αναβάθμιση σιδηροδρομικού δικτύου ΟΣΕ κ.λπ.).

19. Στο Κεφάλαιο 4 της ΣΜΠΕ παρατίθεται μια γενική περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και των τάσεων εξέλιξης στους κλάδους των εμπορευματοκιβωτίων, των οχηματαγωγών, της κρουαζιέρας, των επιβατηγών και της ναυπηγοεπισκευής. Περαιτέρω, στο Κεφάλαιο 4.2 χωρεί αναλυτική περιγραφή του Νέου Αναπτυξιακού Προγράμματος (Master Plan) και της Μελέτης Διαχείρισης Λιμένος Πειραιώς και του Σχεδιασμού Λιμενικής Υποδομής, με την εξέταση -ανά τομέα (Τομέας I, II, III, IV)- των έργων, των προτεινόμενων χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης (που αντιστοιχούν στα αναφερόμενα στις ρυθμίσεις του σχεδίου προεδρικού διατάγματος). Εξάλλου, στα Κεφάλαια 4.3 και 4.4 παρατίθενται τα ισχύοντα και εφαρμοζόμενα Σχέδια Αντιμετώπισης Ρύπανσης και Σχέδια Διαχείρισης Αποβλήτων, αντιστοίχως. Στο Κεφάλαιο 4.5 περιγράφεται ο Σχεδιασμός Χερσαίων Υποδομών και Ελεύθερων Χώρων καθώς και η Κυκλοφοριακή Οργάνωση, σε συνδυασμό με τις «Μελέτες Τεκμηρίωσης της Πρόσθετης

Κυκλοφοριακής Φόρτισης από τα Νέα Έργα του Master Plan» (Παράρτημα V).

20. Στο Κεφάλαιο 5 της ΣΜΠΕ εκτίθενται οι εναλλακτικές δυνατότητες που εξετάστηκαν. Ειδικότερα, στο πλαίσιο της ΣΜΠΕ εξετάστηκαν συνολικά τέσσερα εναλλακτικά σενάρια και ένα υποσενάριο: Σενάριο Α: Μηδενική Λύση, κατά την οποία ο λιμένας θα λειτουργεί υπό τις παρούσες συνθήκες και υποδομές χωρίς όμως να μπορούν γίνουν οι απαραίτητες επενδύσεις που είναι κρίσιμες για το μέλλον και την αναπτυξιακή πορεία του λιμένα αλλά και αποτελούν συμβατική υποχρέωση με το ν. 4404/2016. Ως προς τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης διατηρούνται οι χρήσεις γης και οι όροι δόμησης, με βάση την αρχική διάκριση επιβατικός, εμπορικός λιμένας και ναυπηγοεπισκευή βάσει των αποφάσεων της 2ης Συνεδρίασης της ΕΣΑΛ (1/15.07.2002) και της 55ης Συνεδρίασης της ΕΣΑΛ (17/11.12.2012). Σενάριο Β: Εφαρμογή των προνοιών του Master Plan στο σύνολό τους, δηλαδή τόσο ως προς τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης, όσο και ως προς τα προτεινόμενα έργα σε σχέση με το μέγεθος και τη γενική τους χωροθέτηση εντός των αναφερόμενων στο σχέδιο του Master Plan γενικών περιτυπωμάτων. Υπο-Σενάριο Β1: Εφαρμογή των προνοιών του Master Plan ως προς τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης. Επί πλέον το σενάριο αυτό περιλαμβάνει επί μέρους ανά έργο εξέταση εναλλακτικών λύσεων για τα έργα που συμπεριλαμβάνονται στο Master Plan. Οι εναλλακτικές αυτές λύσεις αφορούν στη γεωγραφική θέση χωροθέτησης των έργων του Master Plan ή και το μέγεθός τους. Σενάριο Γ: Υιοθέτηση ενιαίων χρήσεων γης και όρων δόμησης στο σύνολο του λιμένος. Άντληση των σχετικών συντελεστών από τις παρακείμενες πολεοδομικές ενότητες. Κατασκευή όλων, χωρίς περιορισμούς, των έργων που απαιτούνται στο πλαίσιο της επιχειρησιακής λειτουργίας του λιμένα (unplanned growth). Σενάριο Δ: Δεν προτείνεται ένα νέο Master Plan, αλλά η περιοχή λαμβάνει υπόψιν και εξαντλεί τις πολεοδομικές ρυθμίσεις που ισχύουν σήμερα σύμφωνα με το ισχύον Master Plan και τις σχετικές Αποφάσεις ΕΣΑΛ. Η υλοποίηση του Σεναρίου Α θα έχει ως αποτέλεσμα τη μη υλοποίηση του Αναπτυξιακού

Προγράμματος, γεγονός το οποίο συνιστά ένα έντονα απευκταίο, αντιπεριβαλλοντικό σενάριο. Ο συνολικός αντίκτυπος της μηδενικής λύσης θα είναι η αναπτυξιακή υστέρηση, η οποία, λόγω της σύγχρονης σύνδεσης ανάπτυξης – περιβάλλοντος θα συνοδεύεται από τάσεις περιβαλλοντικής υποβάθμισης, ενώ θα χαθεί η δυνατότητα υλοποίησης επενδύσεων ανάπτυξης και ανάδειξης της περιοχής και του λιμένα ως παγκόσμιου κόμβου μεταφορών και αθέτηση συμβατικών υποχρεώσεων με βάση το ν. 4044/2016. Ως προς το Σενάριο Β, η υλοποίηση και προώθηση του Αναπτυξιακού Προγράμματος συνιστά συμβατική υποχρέωση του ΟΛΠ Α.Ε. και καθίσταται μονόδρομος για την ανάπτυξη και ανάδειξη της περιοχής. Τα οφέλη από την προώθηση και υλοποίηση του Master Plan, είναι πλείστα και αφορούν σε περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις για την άμεση περιοχή (Δήμους άμεσης περιοχής), την ευρύτερη περιοχή (Αττική) αλλά και ολόκληρη τη Χώρα. Στο σενάριο Β1 εξετάστηκαν διακριτές εναλλακτικές λύσεις για τα επί μέρους έργα. Σε όλες τις περιπτώσεις επιλέχθηκε η εναλλακτική λύση που έχει τη βέλτιστη, από περιβαλλοντικής άποψης, επίδοση. Συνεπώς και ο τελικός συνδυασμός των λύσεων που επιλέχθηκαν είναι ο βέλτιστος από περιβαλλοντικής άποψης. Από τα αποτελέσματα της ανάλυσης του Σεναρίου Γ προκύπτει ότι η δόμηση με βάση το πολεοδομικό καθεστώς των παρακείμενων περιοχών θα οδηγούσε σε πολλαπλάσια συνολική δόμηση και πολλαπλάσια συνολική κάλυψη. Επιπλέον δε, η κατασκευή όλων, χωρίς περιορισμούς, απαραίτητων έργων που σχετίζονται με την επιχειρησιακή λειτουργία του λιμένα (unplanned growth) θα οδηγούσε σε σημαντικά μεγαλύτερες επιπτώσεις σε σχέση με την σχεδιαζόμενη προγραμματισμένη ανάπτυξή του. Κατά τα διαλαμβανόμενα στη ΣΜΠΕ, είναι προφανές ότι το σενάριο Γ είναι δυσμενέστερο από περιβαλλοντικής απόψεως. Ακόμα και για το σενάριο Δ, προκύπτει ότι η συνολική δόμηση με βάση το πολεοδομικό καθεστώς του ισχύοντος Master Plan και των σχετικών Αποφάσεων ΕΣΑΛ θα οδηγούσε σε αυξημένη συνολική δόμηση και κάλυψη. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η ΣΜΠΕ καταλήγει στα εξής συμπεράσματα: Η δόμηση με βάση το πολεοδομικό καθεστώς του

ισχύοντος Master Plan και των σχετικών Αποφάσεων ΕΣΑΛ θα οδηγούσε σε πολλαπλάσια συνολική δόμηση (+70% περίπου) και πολλαπλάσια συνολική κάλυψη (+60% περίπου). Επιπλέον, με το προτεινόμενο Master Plan θα οργανωθούν καλύτερα οι χρήσεις εντός του λιμένα δεδομένου και του καθορισμού «οριοθετημένων περιοχών δόμησης». Με τον τρόπο αυτό η δόμηση εντός του λιμένα θα αφορά σε σαφώς καθορισμένες περιοχές και όχι το σύνολο της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης. Κατόπιν τούτων, το εξεταζόμενο σενάριο Β σε συνδυασμό με τις βέλτιστες ανά έργο, προταθείσες εναλλακτικές λύσεις, είναι το βέλτιστο από τα εξεταζόμενα σενάρια.

21. Ακολουθεί το Κεφάλαιο 6 της ΣΜΠΕ με τίτλο «Περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης του περιβάλλοντος», ενώ στο Κεφάλαιο 6.2 επισημαίνεται ότι: Σε περίπτωση επιλογής μη εφαρμογής του προτεινόμενου Σχεδίου, η υφιστάμενη σήμερα κατάσταση σε σχέση με την οργάνωση και λειτουργία του λιμένα Πειραιά θα μείνει ως έχει, ενώ οι τάσεις εξέλιξης των διαφόρων παραμέτρων του περιβάλλοντος που περιγράφονται στο Κεφάλαιο 6.1, θα παραμείνουν αμετάβλητες. Συγκεκριμένα: • Θα αυξάνονται, οι συγκρούσεις όσον αφορά το καθεστώς των χρήσεων γης στην περιοχή του λιμένα. • Θα χαθεί η ευκαιρία υλοποίησης των επενδύσεων που θα έχει άμεσα και έμμεσα αποτελέσματα στο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής. • Θα διατηρηθούν οι υφιστάμενες υποδομές, πολλές από τις οποίες λόγω παλαιότητας, κακής συντήρησης ή εγκατάλειψης αποτελούν μέσο πίεσης στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον την περιοχή • Θα χαθεί η ευκαιρία ανάδειξης του λιμένα και διαμόρφωσης ενός κόμβου του παγκοσμίου συστήματος μεταφορών ο οποίος δεδομένης της δύναμης της Χώρας στον τομέα του τουρισμού και της Ναυτιλίας θα σηματοδοτήσει την ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας γενικότερα. Η υλοποίηση και προώθηση του Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης Λιμένα συνιστά Συμβατική υποχρέωση του ΟΛΠ Α.Ε. και καθίσταται μονόδρομος για την ανάπτυξη και ανάδειξη της περιοχής. Τα οφέλη από την προώθηση και υλοποίηση του Master Plan, είναι πλείστα και αφορούν

σε περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις για την άμεση περιοχή (Δήμους άμεσης περιοχής), την ευρύτερη περιοχή (Αττική) αλλά και ολόκληρη τη Χώρα.

22. Στο Κεφάλαιο 7 της ΣΜΠΕ, με τίτλο «Εκτίμηση, αξιολόγηση και περιβαλλοντικών επιπτώσεων», προσδιορίζονται, εκτιμώνται και αξιολογούνται οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις από την εφαρμογή του προτεινόμενου σχεδίου στο περιβάλλον. Ειδικότερα: Α) Τομέας Ι-Επιβατικός Λιμένας. Για τον Τομέα αυτόν οι υφιστάμενοι μέσοι συντελεστές κάλυψης και δόμησης δεν μεταβάλλονται (Μέσος Σ.Κ.: 0,25, Μέσος Σ.Δ.: 0,50). Στην περιοχή του επιβατικού λιμένα εισάγονται νέες χρήσεις όπως τουρισμός και πολιτιστικές χρήσεις, οι οποίες είναι συμβατές με τη λειτουργία του λιμένα και θα επιφέρουν ανάπτυξη και κοινωνικοοικονομικά οφέλη υπερτοπικού χαρακτήρα. Γενικά, το προτεινόμενο Σχέδιο χρήσεων γης δεν μεταβάλλει με ουσιαστικό τρόπο τις υφιστάμενες χρήσεις γης στην περιοχή του Επιβατικού Λιμένα, αλλά, αντιθέτως, συμβάλλει στην καλύτερη οργάνωση των χρήσεων στη εν λόγω περιοχή. Επιπρόσθετα η εισαγωγή νέων χρήσεων, συμβατών με την επιβατική χρήση του λιμένα, θα συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη του επιβατικού λιμένα με την προσέλκυση επισκεπτών αλλά και τουριστών. Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος και ο μέγιστος αριθμός ορόφων δεν μεταβάλλονται (Μέγιστο ύψος: 22,00μ., Μέγιστος Αριθμός ορόφων: 6). Εξαίρεση αποτελούν στην υποζώνη Α τα υφιστάμενα κτίρια και εγκαταστάσεις και τα χαρακτηρισμένα μνημεία. Επίσης στην υποζώνη Γ σημειώνεται ότι, σε περίπτωση κατάρρευσης από φυσικά αίτια, τα δύο υφιστάμενα κτίρια αποθηκών και το κτίριο SILO δύνανται να αποκατασταθούν ως είχαν. Επισημαίνεται ότι εκτός των οριοθετημένων περιοχών δόμησης επιτρέπεται η δόμηση, για βοηθητικές εγκαταστάσεις συνοδές και απαραίτητες ως προς την κύρια χρήση. Επίσης, μικρή μετατόπιση της θέσης των οριοθετημένων περιοχών δόμησης, σε κάθε Υποζώνη, δύναται να πραγματοποιείται με σχετική απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατόπιν θετικής γνωμοδότησης της ΕΣΑΛ (απόφαση ΕΣΑΛ 83/26.02.2020). Η υλοποίηση



των προβλέψεων του Αναπτυξιακού Προγράμματος του ΟΛΠ με την πρόταση καθορισμού χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης και τις προτεινόμενες επενδύσεις θα οδηγήσει στην ανάπτυξη και οργάνωση του επιβατικού λιμένα με αναπτυξιακά οφέλη για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Ειδικότερα ο ΟΛΠ στοχεύει στο να κατακτήσει ο λιμένας Πειραιά ηγετική θέση για την homeport κρουαζιέρα στη Μεσόγειο. Αναμένεται προσέλκυση πρόσθετων 580.000 επιβατών της homeport κρουαζιέρας (ως λιμάνι εκκίνησης), από τους οποίους στόχος είναι οι 100.000 να προέρχονται από την Κίνα, με σκοπό να δημιουργηθεί σημαντικό όφελος στην τοπική και εθνική οικονομία. Η προσέλκυση των επιβατών θα επιφέρει οφέλη για την ξενοδοχειακή υποδομή, ψυχαγωγικές, πολιτιστικές και άλλες υποδομές της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά. Ο ΟΛΠ επενδύοντας στις τεράστιες δυνατότητες που έχει το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας καθώς επίσης και στη δυναμική ανάπτυξη που παρατηρείται στον τομέα της κρουαζιέρας δρομολογεί μέσω του καθορισμού των χρήσεων γης της περιοχής σειρά επενδύσεων στον επιβατικό λιμένα, οργάνωση και αναβάθμιση των υποδομών του και βελτίωση των συνθηκών ναυσιπλοΐας και ελλιμενισμού των πλοίων. Το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα έχει λάβει υπόψη το μνημειακό πλούτο, που σηματοδοτεί την ιστορία του τόπου, και έχει μεριμνήσει ώστε οι αρχαιολογικοί χώροι και τα μνημεία που βρίσκονται εντός της περιοχής του, να ενταχθούν σε πρόγραμμα συντήρησης, ανάδειξης και προβολής, με έμφαση στα μνημεία και τους μουσειακούς και πολιτιστικούς χώρους της Πολιτιστικής Ακτής. Εκτός από την πολιτιστική, παιδευτική και πνευματική διάσταση του εγχειρήματος, θα δημιουργηθεί και ένας σοβαρός πόλος τουριστικής ζήτησης, τόσο εντός της περιοχής του Σχεδίου, όσο και στο ευρύτερο αστικό περιβάλλον, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Ως συνάγεται από τα ανωτέρω οι νέες χρήσεις πολιτισμού και τουρισμού που προτείνονται με το υπό μελέτη Αναπτυξιακό Πρόγραμμα θα συνεισφέρουν σημαντικά οφέλη τοπικού και υπερτοπικού χαρακτήρα. Αν και η ναυτιλιακή και λιμενική δραστηριότητα επιβαρύνει το φυσικό περιβάλλον -στην παρούσα περίπτωση βέβαια η λειτουργία του λιμένα είναι υφιστάμενη και συνυφασμένη με την περιοχή του Πειραιά και

τις λειτουργίες του- ο προβλεπόμενος από το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα εκσυγχρονισμός και οργάνωση του λιμένα (αερίελευση, οριοθέτηση περιοχών δόμησης, εξυπηρέτηση σύγχρονων πλοίων φιλικότερης προς το περιβάλλον τεχνολογίας, αυστηρή εφαρμογή σχεδίου παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, νέοι χώροι πρασίνου κλπ.) θα συμβάλει σε ένα βαθμό στον περιορισμό των υφιστάμενων αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό περιβάλλον, την ποιότητα των θαλάσσιων υδάτων κλπ. Η θετική μάλιστα αυτή συνδρομή του σχεδίου αντισταθμίζει τις επιπτώσεις από την προβλεπόμενη από το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα αύξηση της δυναμικότητας του λιμένα (μόνο ως προς την κρουαζιέρα) και την σχετική με αυτή αύξηση της οδικής κυκλοφορίας. Οι επιπτώσεις των προτεινόμενων επενδύσεων (υποχρεωτικές και πρόσθετες) αφορούν κατά κύριο λόγο σε επιπτώσεις τοπικού χαρακτήρα που θα αντιμετωπισθούν ή αντιμετωπίζονται στο πλαίσιο των αντίστοιχων ΜΠΕ για έκδοση ΑΕΠΟ του κάθε έργου. Στο ευρύτερο πλαίσιο εφαρμογής του Αναπτυξιακού προγράμματος και των αναμενόμενων θετικών επιπτώσεων στρατηγικού χαρακτήρα από την εφαρμογή του, οι επιπτώσεις των προτεινόμενων επενδύσεων δεν εκτιμώνται ως σημαντικές σε στρατηγικό επίπεδο. Στον τομέα των μεταφορών η εφαρμογή των προτάσεων καθορισμού χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης σε συνδυασμό με τις προτεινόμενες επενδύσεις θα έχουν στρατηγικά θετικό χαρακτήρα αφού ενισχύουν το ρόλο της Χώρας στην Κρουαζιέρα, με την προσφορά καλύτερων υποδομών και επιπέδου εξυπηρέτησης, και έχουν ως στόχο ο Πειραιάς να καταστεί το κυριότερο λιμάνι κρουαζιέρας στην Αν. Μεσόγειο. Η επέκταση του επιβατικού λιμένα και η βυθοκόρηση του κεντρικού λιμένα θα έχουν θετική επίπτωση στρατηγικού χαρακτήρα στη ναυσιπλοΐα και στην οικονομία. Με την επέκταση του επιβατικού λιμένα, θα εξυπηρετούνται τα νέας γενιάς μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια ενώ όπως προαναφέρθηκε αναμένεται προσέλκυση πρόσθετων 580.000 επιβατών της homeport κρουαζιέρας. Η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών υποδομών θα έχει προφανείς θετικές συνέπειες για την αξία των δημοσίων υλικών περιουσιακών στοιχείων του Λιμένα Πειραιά και της ευρύτερης

περιοχής. Αναμένεται τουριστική ανάπτυξη της περιοχής η οποία θα συντελέσει στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά. Στο θαλάσσιο χώρο η κατασκευή του έργου της επέκτασης του επιβατικού λιμένα θα επηρεάσει τη μορφολογία της περιοχής, κυρίως ως προς τη διαμόρφωση της ακτογραμμής και του πυθμένα αλλά και από τη διάθεση των βυθοκορημάτων. Ωστόσο οι ως άνω επιπτώσεις είναι τοπικού χαρακτήρα και δεν μπορούν να αξιολογηθούν ως σημαντικές σε στρατηγικό επίπεδο. Οι κύριες επιπτώσεις -μη στρατηγικού χαρακτήρα- που σχετίζονται με εργασίες βυθοκόρησης αφορούν, πέραν της επίπτωσης στο θαλάσσιο πυθμένα και την ακτογραμμή, στην παραγωγή θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης κατά την περίοδο εκτέλεσης των έργων, από την λειτουργία των βυθοκόρων και την παραγωγή και διαχείριση αποβλήτων είτε από τις ίδιες τις εργασίες βυθοκόρησης είτε από τη λειτουργία του εξοπλισμού. Πρέπει να επισημανθεί ωστόσο ότι πρόκειται για επίπτωση που έχει περιορισμένη διάρκεια και αφορά μόνο τη φάση κατασκευής του έργου. Οι ποσότητες των υλικών βυθοκόρησης όπως αυτές εκτιμώνται, με βάση τις σχετικές τεχνικές μελέτες, που προβλέπονται στον επιβατικό λιμένα συνοψίζονται ως εξής: - ΥΕ01 Επέκταση Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α): 300.000 m<sup>3</sup>, - ΥΕ07 Βυθοκόρηση Κεντρικού Λιμένα: 260.000 m<sup>3</sup> - Σύνολο: 560.000 m<sup>3</sup>. Από την λειτουργία των νέων επιβατικών σταθμών, των ξενοδοχείων και του νέου προβλήτα επέκτασης του επιβατικού λιμένα, και λόγω της αύξησης του μεγέθους και του πλήθους των κρουαζιερόπλοιων που θα εξυπηρετούνται, αναμένεται αύξηση του συνολικά παραγόμενου όγκου αποβλήτων, αύξηση της ποσότητας των παραγόμενων λυμάτων, και αύξηση της κατανάλωσης νερού και ηλεκτρικής ενέργειας. Αύξηση των ποσοτήτων νερού θα απαιτηθεί και για την άρδευση χώρων πρασίνου. Επισημαίνεται ότι η αύξηση της ζήτησης πόσιμου ύδατος και ενέργειας θα μετριασθεί ωστόσο λόγω των συστημάτων εξοικονόμησης που θα εγκατασταθούν, και του ενεργειακού σχεδιασμού των κτιρίων. Γενικότερα, η κατασκευή και λειτουργία των κτιριακών έργων της Περιοχής Ι, θα δημιουργήσει μια σειρά επιπτώσεων οι οποίες είναι συνήθεις επιπτώσεις μεγάλων κτιριακών

έργων και αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά με τη λήψη κατάλληλων επανορθωτικών μέτρων που τίθενται κατά τη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησής τους. Οι επιπτώσεις σχετίζονται κυρίως με θέματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης και θορύβου κατά τη φάση κατασκευής αλλά και άλλα θέματα ενέργειας, κλιματικών επιπτώσεων, κλπ. Ως προς τον τομέα της ενέργειας και των ρύπων, η υλοποίηση του SSE (όταν ολοκληρωθεί) θα μειώσει σημαντικά τη ζήτηση ενέργειας από ορυκτά καύσιμα και θα συμβάλει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω της χρήσης των ορυκτών καυσίμων για την λειτουργία των Η/Ζ, από τα κρουαζιερόπλοια κατά τον ελλιμενισμό τους. Επίσης αυξημένα οφέλη αναμένονται από τη λειτουργία τροφοδότησης πλοίων με LNG. Το Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο (ΥΦΑ) έχει αποδειχθεί ως ένα από τα πιο αξιόπιστα εναλλακτικά, περιβαλλοντικά φιλικά καύσιμα στην ναυτιλία. Η μείωση των εκπομπών από τα πλοία με την χρήση του ΥΦΑ σε σχέση με το πετρέλαιο ανέρχεται σε 25-30% για το διοξείδιο του άνθρακα (CO<sub>2</sub>), 80-85% για τα οξειδία του αζώτου (NO<sub>x</sub>) και 95-100% για τα οξειδία του θείου (SO<sub>x</sub>) και τα μικροσωματίδια (PM). Η αεριέλευση στο λιμάνι του Πειραιά θα βοηθήσει σημαντικά στην μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων σε μία περιοχή με μεγάλη πληθυσμιακή πυκνότητα με προφανή οφέλη και για τη δημόσια υγεία. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι, συνολικά και ανεξάρτητα από την υλοποίηση των προνοιών του Αναπτυξιακού Προγράμματος, θετική για την κατάσταση του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος αναμένεται η εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου αναφορικά με την ποιότητα καυσίμων (περιεκτικότητα σε θείο) των ελλιμενιζόμενων πλοίων. Τα προτεινόμενα κτιριακά έργα, σε συνδυασμό με την βελτίωση και συντήρηση υποδομών του λιμένα (π.χ. φωτισμός) αναμένεται να συμβάλουν στην τοπιολογική αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής. Αρνητική επίπτωση στο τοπίο δύναται να προκληθεί από το έργο της επέκτασης του επιβατικού λιμένα καθώς αυτό θα φιλοξενεί κρουαζιερόπλοια νέας γενιάς το ύψος των οποίων μπορεί να φτάσει τα 60m με 70m. Η παραμονή των κρουαζιερόπλοιων εντός του λιμένα θα αποκόπτει τον ορίζοντα δημιουργώντας οπτικό εμπόδιο για περιοχή γενικής κατοικίας, μήκους

περίπου 300m στο θαλάσσιο μέτωπο. Η εν λόγω περιοχή είναι λοφώδης και σημαντικά πυκνοδομημένη, με αποτέλεσμα η διατάραξη της θέασης να προκύπτει για μικρό μόνο τμήμα του πληθυσμού. Η απόσταση της περιοχής από την θέση πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων ξεπερνά τα 500m, με αποτέλεσμα την ελαχιστοποίηση της επίπτωσης λόγω της απόστασης μεταξύ εμποδίου και δέκτη. Σημαντική επίπτωση αναμένεται να προκληθεί από την αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στον λιμένα και στις πέριξ αυτού περιοχές από την υλοποίηση των προτεινόμενων έργων του Σχεδίου. Ως επακόλουθο της αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου αναμένεται αύξηση των επιπέδων θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον και στα επίπεδα του ακουστικού περιβάλλοντος αναμένεται επιβάρυνση από τα Κ/Ζ μετά την ολοκλήρωση των σχετικών επενδύσεων και ειδικότερα από τον όγκο μεταφερόμενων επισκεπτών με λεωφορεία προς Αθήνα και εντός πόλης του Πειραιά. Συναφώς, γίνεται αναφορά στα συμπεράσματα της συνοδεύουσας τη ΣΜΠΕ «Μελέτης τεκμηρίωσης της πρόσθετης κυκλοφοριακής φόρτισης...» (Παράρτημα V - βλ. ιδίως σελ. 107-109). Εξάλλου, θετικές επιπτώσεις στον τομέα του πολιτιστικού περιβάλλοντος αναμένονται από τα έργα προστασίας, ανάδειξης και σύνδεσης, μέσω κατάλληλων διαμορφώσεων, των αρχαιολογικών χώρων και των μνημείων με τον αστικό ιστό της πόλης του Πειραιά. Β) Τομέας II - Εμπορικός Λιμένας. Από τη σύγκριση του προτεινόμενου Σχεδίου χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης, για τον Τομέα II, με το υφιστάμενο σχέδιο προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα: • Στην Υποζώνη Δ, η οποία εντασσόταν στον επιβατικό λιμένα, προτείνεται αλλαγή χρήσης της περιοχής και ένταξή της στον εμπορικό λιμένα. Στην εν λόγω υποζώνη δεν μεταβάλλονται οι μέσοι συντελεστές κάλυψης και δόμησης (Μέσος Σ.Κ.: 0,25, Μέσος Σ.Δ.: 0,50) ούτε το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος και ο μέγιστος αριθμός ορόφων (Μέγιστο ύψος: 22,00μ., Μέγιστος Αριθμός ορόφων: 6). • Στην υποζώνη ΣΤ, ο μέσος συντελεστής κάλυψης δεν μεταβάλλεται (Μέσος Σ.Κ.: 0,1). Προτείνεται, ωστόσο αύξηση του μέσου συντελεστή δόμησης από 0,15 σε 0,3 (Μέσος Σ.Δ.: 0,3) προκειμένου να καταστεί δυνατή η κατασκευή του

πενταόροφου κτιρίου στάθμευσης αυτοκινήτων στον προβλήτα Ηρακλέους (Π.Ε.02). Επίσης, δεν μεταβάλλεται το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος και ο μέγιστος αριθμός ορόφων (Μέγιστο ύψος: 22,00μ., Μέγιστος Αριθμός ορόφων: 6), εκτός SILO και βιομηχανικών εγκαταστάσεων όπου το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος προτείνεται στα 33μ. (η εν λόγω παρέκκλιση αφορά σε υφιστάμενη μονάδα - Μύλοι Σαραντόπουλου). • Στην υποζώνη Ζ, προτείνεται αύξηση του μέσου ΣΔ από 0,15 σε 0,80 και του μέσου ΣΚ από 0,10 σε 0,60 ώστε να συμπεριληφθεί η υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής αναφορικά με την κάλυψη και δόμηση υφιστάμενων κτιρίων (τακτοποίηση της υφιστάμενης δόμησης). Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος και ο μέγιστος αριθμός ορόφων δεν μεταβάλλονται (Μέγιστο ύψος: 22,00μ., Μέγιστος Αριθμός ορόφων: 6). • Στην υποζώνη Η, προτείνεται αύξηση του μέσου συντελεστή κάλυψης από 0,1 σε 0,5 και του μέσου συντελεστή δόμησης από 0,15 σε 0,8. Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος και ο μέγιστος αριθμός ορόφων δεν μεταβάλλονται (Μέγιστο ύψος: 22,00μ., Μέγιστος Αριθμός ορόφων: 6). Η αλλαγή στους μέσους συντελεστές κάλυψης και δόμησης της υποζώνης Η, προτείνεται ώστε να καταστεί δυνατή η κατασκευή της νέας αποθήκης στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ (Π.Ε.01) και του Κέντρου υγείας. Επισημαίνεται, ότι το οικόπεδο στη νοτιοανατολική πλευρά της Υποζώνης Η, έχει παραχωρηθεί από την ΟΛΠ ΑΕ στο Δήμο Κερασινιού - Δραπετσώνας για την κατασκευή Κέντρου Υγείας και Υγειονομείου με ειδικούς όρους δόμησης και χρήσεις γης σύμφωνα με την απόφαση 30/19-07-2010 της 46ης συνεδρίασης της ΕΣΑΛ, η οποία εγκρίθηκε με την Κ.Υ.Α. 8322.3/03/09/31-03-2009. Ο συντελεστής κάλυψης για την περιοχή αυτή είναι 0,45 και ο συντελεστής δόμησης 0,6. • Στην υποζώνη Θ, προτείνεται μείωση του μέσου συντελεστή κάλυψης από 0,1 σε 0,05 και του μέσου συντελεστή δόμησης από 0,15 σε 0,05. Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος και ο μέγιστος επιτρεπόμενος αριθμός ορόφων δεν μεταβάλλονται (Μέγιστο ύψος: 22,00μ., Μέγιστος Αριθμός ορόφων: 6). • Στις υποζώνες ΙΑ1' και ΙΑ2', δεν προτείνεται αλλαγή του μέσου συντελεστή κάλυψης και του μέσου συντελεστή δόμησης (Μέσος Σ.Κ.: 0,1, Μέσος Σ.Δ.: 0,15) ούτε του

μέγιστου επιτρεπόμενου ύψους και του μέγιστου επιτρεπόμενου αριθμού ορόφων (Μέγιστο ύψος: 22,00μ., Μέγιστος Αριθμός ορόφων: 6). Γενικά, το προτεινόμενο Σχέδιο Χρήσεων γης στον Τομέα ΙΙ δεν μεταβάλλει με ουσιαστικό τρόπο τις υφιστάμενες χρήσεις γης, αντιθέτως δε συμβάλλει στην καλύτερη οργάνωση των χρήσεων στη λιμενική ζώνη και στην οργανωμένη ανάπτυξη του εμπορικού λιμένα. Γενικά οι μέσοι συντελεστές κάλυψης και δόμησης στις υποζώνες διατηρούνται όπως οι υφιστάμενοι ή/ και μειώνονται, ενώ οι όποιες τροποποιήσεις που αφορούν αύξηση των μέσων συντελεστών γίνονται είτε για τη τακτοποίηση της υφιστάμενης δόμησης (Υποζώνη Ζ), είτε για την υλοποίηση συγκεκριμένων επενδύσεων (Υποζώνη ΣΤ και Η). Επισημαίνεται ότι εκτός των οριοθετημένων περιοχών δόμησης επιτρέπεται η δόμηση, για βοηθητικές εγκαταστάσεις συνοδές και απαραίτητες ως προς την κύρια χρήση, π.χ. υποσταθμοί, φάροι, αντλιοστάσια, κλπ. Επίσης, μικρή μετατόπιση της θέσης των οριοθετημένων περιοχών δόμησης, σε κάθε Υποζώνη, δύναται να πραγματοποιείται με σχετική απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατόπιν θετικής γνωμοδότησης της ΕΣΑΛ (απόφαση ΕΣΑΛ 83/26.02.2020). Η εφαρμογή των προνοιών του master plan, αναφορικά με τις χρήσεις γης και τα προτεινόμενα έργα θα δημιουργήσουν τις συνθήκες για την ανάπτυξη του εμπορικού λιμένα και ειδικότερα την επέκταση των δραστηριοτήτων του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων μέσω της χερσαίας διασύνδεσής του με διαμετακομιστικά κέντρα, την προσέλκυση νέων πελατών για τον κλάδο των οχηματαγωγών και την επέκταση των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας με την κατασκευή νέων εγκαταστάσεων. Σε διεθνές επίπεδο ο Πειραιάς κατέχει την 4 η θέση μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου σε διακίνηση Ε/Κ. Επίσης, ο λιμένας Πειραιά οφείλει ένα μεγάλο μέρος της διακίνησης Ε/Κ στα transit φορτία. Η διακίνηση αυτή, η οποία κατά κύριο λόγο παραλαμβάνεται από το λιμάνι του Πειραιά, αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα στη διαμόρφωση του ΑΕΠ της Χώρας. Ο εκσυγχρονισμός του λιμένα Πειραιά με την καίρια θέση που αυτός κατέχει σε ελληνικό και διεθνές επίπεδο αποτελεί προϋπόθεση για

την εξυπηρέτηση της αύξησης αυτής. Είναι επομένως προφανές ότι η υλοποίηση των προνοιών του master plan στον εμπορικό λιμένα θα οδηγήσει σε: - Αύξηση της ελκυστικότητας και της ανταγωνιστικότητας του λιμένα, ως λιμένα διεθνούς σημασίας στις εμπορευματικές μεταφορές, γεγονός εξαιρετικά σημαντικό για την εθνική οικονομία. - Πολλαπλασιασμό των του οικονομικού οφέλους που προκύπτει για το λιμάνι και για την εθνική οικονομία. - Εξασφάλιση, της δυνατότητας κάλυψης της προβλεπόμενης ζήτησης στα επόμενα χρόνια. Αναφορικά με τα προβλεπόμενα κτιριακά έργα η χωροθέτηση του κτιρίου στάθμευσης αυτοκινήτων στον Λιμένα Ηρακλέους θα δώσει στον ΟΛΠ ανταγωνιστικό πλεονέκτημα λόγω της αυξημένης χωρητικότητας σε αυτοκίνητα, ενώ η Νέα Αποθήκη στην περιοχή των αποθηκών του πρώην ΟΔΔΥ θα ενισχύσει την μεταφορική και αποθηκευτική δυναμικότητα του λιμένα Πειραιά για πλήθος προϊόντων τα οποία είτε αφορούν στην Ελληνική αγορά ή ακόμα και αποθηκεύονται προσωρινά για προώθηση προς άλλες χώρες, οπότε και θα συμβάλλει σημαντικά στην περαιτέρω ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών μέσω του Πειραιά. Ο καθορισμός των χρήσεων γης θα δώσει στον ΟΛΠ την δυνατότητα για την προώθηση και ολοκλήρωση των επενδυτικών του σχεδίων προκειμένου να επιτευχθούν οι ανωτέρω αναφερόμενοι στόχοι ανάπτυξης. Η ανάπτυξη και προώθηση του εμπορικού λιμένα θα προσφέρει σημαντικό οικονομικό όφελος και σε επίπεδο Χώρας. Οι αναμενόμενες επιπτώσεις των έργων αφορούν κατά κύριο λόγο σε επιπτώσεις τοπικού χαρακτήρα που θα αντιμετωπισθούν ή αντιμετωπίζονται στο πλαίσιο των αντίστοιχων ΜΠΕ για έκδοση ΑΕΠΟ του κάθε έργου. Ωστόσο υπάρχουν επιπτώσεις σε επιμέρους τομείς του περιβάλλοντος που δύναται να λειτουργήσουν αθροιστικά και να προκαλέσουν επιπτώσεις στρατηγικού επιπέδου. Ειδικά για τον Τομέα II του εμπορικού λιμένα με βάση τα προτεινόμενα έργα εντός του, δεν εντοπίζονται σημαντικές επιπτώσεις σε τομείς του περιβάλλοντος που να αξιολογούνται ως σημαντικές σε στρατηγικό επίπεδο. Στο θαλάσσιο χώρο η κατασκευή του έργου της επέκτασης του σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους) θα επηρεάσει τη μορφολογία της



περιοχής, κυρίως ως προς τη διαμόρφωση της ακτογραμμής και του πυθμένα. Ειδικότερα, η φάση κατασκευής του έργου περιλαμβάνει τις απαραίτητες βυθοκορήσεις και τις ύφαλες και έξαλες εργασίες για την επέκταση του Προβλήτα Ι Ηρακλέους. Οι ως άνω επιπτώσεις είναι τοπικού χαρακτήρα και δεν μπορούν να αξιολογηθούν ως σημαντικές σε στρατηγικό επίπεδο. Η εξεταζόμενη ομάδα έργων στον Τομέα ΙΙ «Εμπορικός λιμένας» αναμένεται να προξενήσει μικρή επιβάρυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κυρίως λόγω του λιμενικού έργου της επέκτασης του σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους) και της διάθεσης των βυθοκορημάτων που θα προκύψουν από το λιμενικό έργο. Οι κύριες επιπτώσεις -μη στρατηγικού χαρακτήρα- που σχετίζονται με εργασίες βυθοκόρησης αφορούν, πέραν της επίπτωσης του θαλάσσιου πυθμένα και της ακτογραμμής, στην παραγωγή θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης κατά την περίοδο εκτέλεσης του έργου από την λειτουργία των βυθοκόρων και την παραγωγή και διαχείριση αποβλήτων είτε από τις ίδιες τις εργασίες βυθοκόρησης είτε από τη λειτουργία του εξοπλισμού. Πρέπει να επισημανθεί ωστόσο ότι πρόκειται για επίπτωση που έχει περιορισμένη διάρκεια και αφορά μόνο τη φάση κατασκευής του έργου. Οι ποσότητες των υλικών βυθοκόρησης όπως αυτές εκτιμώνται, με βάση τις σχετικές τεχνικές μελέτες, αφορούν μόνο στην ΥΕ10 Επέκταση σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους): 106.000 m<sup>3</sup>. Για λόγους προστασίας των ενάλιων αρχαιοτήτων οι εργασίες στην ενάλια περιοχή του Εμπορικού Λιμένα Πειραιά θα γίνουν κατόπιν συνεννόησης με την Ε.Ε.Α. και κατά περίπτωση υπό την εποπτεία καταδυόμενων αρχαιολόγων, οι οποίοι θα προσληφθούν από τον φορέα του έργου για τον σκοπό αυτό. Η υλοποίηση των έργων του Τομέα ΙΙ που αφορά στο Εμπορικό λιμένα θα έχει θετική επίπτωση στρατηγικού χαρακτήρα στην οικονομία. Με την ολοκλήρωση του έργου της επισκευής του Προβλήτα Ι θα διασφαλιστεί η μέγιστη δυναμικότητα του Προβλήτα Ι, δεν θα δημιουργούνται πλέον προβλήματα και φθορές στο μηχανολογικό εξοπλισμό (SPP και PP STS), θα εξασφαλιστεί η δυνατότητα στοιβασίας σε 5+1 και συνεπώς ο προβλήτας θα αποδίδει λειτουργικά και οικονομικά

το μέγιστο των δυνατοτήτων του. Επομένως, το λιμάνι θα αποκτήσει πολύ μεγαλύτερη επιχειρησιακή ικανότητα στη διακίνηση εμπορευμάτων. Επίσης, τα έργα (νέα αποθήκη στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ, επέκταση λιμένα Ηρακλέους και πενταόροφο κτίριο στάθμευσης αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους) θα συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη του λιμένα δεδομένου ότι θα αυξήσουν την χωρητικότητα θέσεων προσωρινής στάθμευσης αυτοκινήτων και εμπορευμάτων και θα καθιερώσουν το λιμάνι ως κόμβο διακίνησης αυτοκινήτων και εμπορευμάτων. Μέσω της υπόγειας οδικής σύνδεσης θα εξασφαλιστεί η άμεση και ελεύθερη πρόσβαση και μεταφορά προϊόντων, στο προβλεπόμενο κτίριο αποθηκών, ενοποίηση και επέκταση της τελωνειακής ζώνης, αύξηση της επιχειρηματικότητας στο τομέα των logistics και ανάπτυξη της μη αξιοποιημένης περιοχής. Από τη λειτουργία των κτιριακών έργων που προβλέπονται εντός του εμπορικού λιμένα και του απασχολούμενου σε αυτά προσωπικού, αναμένεται αύξηση του συνολικά παραγόμενου όγκου αποβλήτων/απορριμμάτων, αύξηση της ποσότητας των παραγόμενων λυμάτων, και αύξηση της κατανάλωσης νερού και ηλεκτρικής ενέργειας. Επισημαίνεται ωστόσο ότι πρόκειται για επιπτώσεις μη στρατηγικού χαρακτήρα οι οποίες αντιμετωπίζονται στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης των έργων. Επισημαίνεται ότι, προς αποφυγή επιπτώσεων στο μικροκλίμα της περιοχής στο πενταόροφο κτίριο στάθμευσης αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους, έχει προβλεφθεί η διαμόρφωση της στάθμης του δώματος ως χώρος πρασίνου, χωρίς αυτοκίνητα (αποφυγή δημιουργίας μεγάλης μεταλλικής επιφάνειας στην οροφή του κτιρίου). Γενικότερα, η κατασκευή και λειτουργία των έργων του Τομέα II, θα δημιουργήσει μια σειρά επιπτώσεων οι οποίες είναι συνήθεις επιπτώσεις μεγάλων έργων και αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά με τη λήψη κατάλληλων επανορθωτικών μέτρων που τίθενται κατά τη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησής τους. Οι επιπτώσεις σχετίζονται κυρίως με θέματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης και θορύβου κατά τη φάση κατασκευής αλλά και λειτουργίας και άλλα θέματα ενέργειας, κλιματικών επιπτώσεων, κλπ. Οι δραστηριότητες που θα εξυπηρετούν τα κτιριακά έργα που περιλαμβάνονται στον master

plan αναμένεται να προκαλέσουν επιπτώσεις στον τομέα του ατμοσφαιρικού και ακουστικού περιβάλλοντος κυρίως λόγω της αύξησης των κινήσεων των πλοίων από και προς το εμπορικό λιμάνι. Ωστόσο το έργο της υπόγειας οδικής σύνδεσης θα βελτιώσει τις συνθήκες κυκλοφορίας οδηγώντας σε βελτιωμένες συνθήκες ακουστικού και ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος της περιοχής. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι, συνολικά και ανεξάρτητα από την υλοποίηση των προνοιών του Σχεδίου, θετική για την κατάσταση του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος, αναμένεται η εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου αναφορικά με την ποιότητα καυσίμων (περιεκτικότητα σε θείο) των ελλιμενιζόμενων πλοίων. Τα προτεινόμενα κτιριακά έργα, σε συνδυασμό με την βελτίωση και συντήρηση υποδομών του λιμένα (π.χ. φωτισμός) αναμένεται να συμβάλουν στην οργάνωση και την τοπιολογική αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής. Επισημαίνεται ότι η κατασκευή των δύο κτιριακών έργων (νέα αποθήκη ΟΔΔΥ, κτίριο στάθμευσης Ηρακλέους) που προτείνονται εντός του εμπορικού λιμένα θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στο τοπίο. Ωστόσο τα έργα θα υλοποιηθούν σε μια περιοχή η οποία ήδη κυριαρχεί το βιομηχανικό στοιχείο. Πρόκειται για ανθρωπογενώς επηρεασμένη περιοχή, με υποβαθμισμένα τοπιολογικά και αισθητικά χαρακτηριστικά. Η νέα έκταση του λιμένα Ηρακλέους δεν είναι σημαντική, ενώ, λαμβάνοντας υπόψη την ύπαρξη μεγάλου αριθμού προβλητών στην περιοχή του λιμένα Ηρακλέους, δεν θα προκληθεί σημαντική επέμβαση στα τοπιολογικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής. Τα προτεινόμενα έργα θα προξενήσουν μικρή περαιτέρω αύξηση του θορύβου (σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση), η οποία σε μικρό βαθμό θα οφείλεται στις εργασίες φορτοεκφόρτωσης των πλοίων και κυρίως στη λειτουργία του αυξημένου αριθμού γερανών (RMG, ERTG), και μηχανημάτων μετακίνησης και στοιβασίας των Ε/Κ (ΟΣΜΕ) καθώς και στη διακίνηση των βαρέων οχημάτων μεταφοράς Ε/Κ. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της «Μελέτης Τεκμηρίωσης της Πρόσθετης Κυκλοφοριακής Φόρτισης...», δεν αναμένεται μεγάλη αύξηση στον υφιστάμενο φόρτο άφιξης/αναχώρησης. Συγκεκριμένα η επιβάρυνση του κυκλοφοριακού

φόρτου από την υλοποίηση των έργων του εμπορικού λιμένα αναμένεται να είναι της τάξης του 3%. Γ) Τομέας III- Ναυπηγεία – Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη (NEZ) και Πορθμείο. • Στην υποζώνη I1, ο μέσος συντελεστής κάλυψης και ο μέσος συντελεστής δόμησης δεν μεταβάλλονται (Μέσος Σ.Κ.: 0,2, Μέσος Σ.Δ.: 0,30). Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος με βάση το υφιστάμενο σχέδιο είναι τα 15μ, ενώ με το παρόν προτείνεται ο καθορισμός του μέγιστου επιτρεπόμενου ύψους να παραμείνει στα 15μ. για κτίρια και στα 22μ. για ειδικού τύπου εγκαταστάσεις που αφορούν βιομηχανικά υπόστεγα για εγκατάσταση συγχρόνου ναυπηγικού εξοπλισμού. Σε ό,τι αφορά τον εξαιρούμενο χώρο των ιδιωτικών χώρων ναυπηγείων, στα ανάντη της επισκευαστικής ζώνης Περάματος – Καρνάγια και κατόντη της Λεωφόρου Δημοκρατίας (σύμφωνα με τον ν. 4404/2016) θα ισχύουν οι χρήσεις γης και οροί δόμησης της Περιοχής χρήσης I1. • Στην Υποζώνη E, προτείνεται αλλαγή χρήσης στην περιοχή Πορθμείου Περάματος, η οποία εντασσόταν στον επιβατικό λιμένα με βάση το υφιστάμενο σχέδιο, και η ένταξή της στον εμπορικό λιμένα. Η εν λόγω περιοχή διατηρεί την επιβατική της χρήση και συγκεκριμένα προτείνονται οι κύριες χρήσεις λιμενικής ζώνης επιβατικής-εμπορικής-τουριστικής δραστηριότητας, καθώς και τουρισμού - αναψυχής και πολιτιστικές χρήσεις. Στην εν λόγω υποζώνη προτείνεται μείωση του μέσου συντελεστή κάλυψης από 0,25 σε 0,20 και του μέσου συντελεστή δόμησης από 0,50 σε 0,30. Επίσης, στην υποζώνη E προτείνεται μείωση του μέγιστου επιτρεπόμενου ύψους από 15μ σε 7,5μ. και καθορισμός του μέγιστου επιτρεπόμενου αριθμού ορόφων σε 2, καθώς και η αλλαγή του επιτρεπόμενου ύψους στα 22μ. για ειδικού τύπου εγκαταστάσεις που αφορούν βιομηχανικά υπόστεγα για εγκατάσταση συγχρόνου ναυπηγικού εξοπλισμού. Στην περιοχή του Τομέα III αναμένονται τα παρακάτω οφέλη: - Αύξηση της επαγγελματικής δραστηριότητας της NEZ Περάματος. - Οικονομική αναβάθμιση όλης της περιοχής. - Ενεργοποίηση των εργοστασίων και λοιπών βιομηχανικών εγκαταστάσεων της ΒΙΠΕ Σχιστού, συναφών με τη ναυπηγοεπισκευή. - Αύξηση των εσόδων του ΟΛΠ, του Δήμου Περάματος και της πολιτείας γενικότερα, καθόσον δεν θα

καταπλέουν τα σκάφη πλέον για Τουρκία ή Ρουμανία ή Μάλτα για επισκευές, λόγω της επιχειρησιακής δυνατότητας και της ανταγωνιστικής δραστηριότητας της ΝΕΖ. - Προστασία του (υποβαθμισμένου σήμερα) περιβάλλοντος της ΝΕΖ και της μείζονος περιοχής. - Εξασφάλιση τουλάχιστον 400 νέων θέσεων εργασίας και αναβίωση της "νεκρής" ζώνης του Περάματος από οικονομική και κοινωνική άποψη. - Αξιοποίηση του εμπειροτάτου ανθρώπινου δυναμικού του Περάματος (επιστημονικού και εξειδικευμένου τεχνικού) σε παντός είδους επισκευές πλοίων. Ο καθορισμός των χρήσεων γης θα δώσει στον ΟΛΠ την δυνατότητα για την προώθηση και ολοκλήρωση των επενδυτικών του σχεδίων που έχουν ως στόχο την οργάνωση, αναβάθμιση και ανάπτυξη των υποδομών του. Η ανάπτυξη της περιοχής θα προσφέρει σημαντικό οικονομικό όφελος σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο. Οι αναμενόμενες επιπτώσεις του έργου που προτείνεται από το master plan στον Τομέα ΙΙΙ αφορούν κυρίως σε επιπτώσεις τοπικού χαρακτήρα που θα αντιμετωπισθούν ή αντιμετωπίζονται στο πλαίσιο ΜΠΕ για έκδοση ΑΕΠΟ. Δεν εντοπίζονται επιπτώσεις σε τομείς του περιβάλλοντος που να αξιολογούνται ως σημαντικές σε στρατηγικό επίπεδο. Για το υπόψη έργο (Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης βλ. 4.2.3.3) υπάρχει έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ με Α.Π.: ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/94701/5991/11-12-2020). Τα έργα της Α΄ Φάσης έχουν ολοκληρωθεί και βρίσκονται υπό κατασκευή τα έργα της Β΄ Φάσης. Η ποσότητα των υλικών βυθοκόρησης που θα προκύψει από τις εργασίες της Β΄ Φάσης είναι εξαιρετικά μικρή περί τις 6.000 m<sup>3</sup>. Στο θαλάσσιο χώρο η υλοποίηση του έργου θα επηρεάσει τη μορφολογία του πυθμένα. Θα υλοποιηθεί αποκατάσταση των λειτουργικών βαθών του κρηπιδοτόιχου της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βάσης Περάματος (ΝΒΠ) με τοπικές εκσκαφές και πλευρική μετατόπιση χαλαρών υλικών και τοποθέτηση πλακών πυθμένα. Οι αναμενόμενες επιπτώσεις έχουν εξεταστεί στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης του έργου, είναι τοπικού χαρακτήρα και δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να αξιολογηθούν ως σημαντικές σε στρατηγικό επίπεδο. Η υλοποίηση του έργου του Τομέα ΙΙΙ θα έχει θετική επίπτωση στρατηγικού

χαρακτήρα στην οικονομία, λόγω της αναμενόμενης αύξησης της επαγγελματικής δραστηριότητας της περιοχής με επιπτώσεις τοπικού και υπερτοπικού χαρακτήρα. Από την υλοποίηση του έργου αναμένονται επιπτώσεις που σχετίζονται με αύξηση των επιπέδων θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης, αύξηση της χρήσης φυσικών πόρων (νερό, ενέργεια, απορρίμματα), οι οποίες σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αφορούν σε επιπτώσεις στρατηγικού χαρακτήρα. Ως προς τον τομέα της ενέργειας και των ρύπων, η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος στην ΝΒΠ στα πλοία κατά τον ελλιμενισμό τους καθώς και στα συνεργεία επί πλοίων ή παρά τους προβλήτες (Shore Side Electricity) μειώνει σημαντικά τη ζήτηση ενέργειας από ορυκτά καύσιμα και συμβάλλει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Αναφορά γίνεται επίσης στα συμπεράσματα της «Μελέτης Τεκμηρίωσης της Πρόσθετης κυκλοφοριακής Φόρτισης ...», εκτιμάται δε ότι μετά την υλοποίηση της αναβάθμισης των υποδομών της ΝΕΖ, και σε ένα χρονικό ορίζοντα δεκαετίας, ο πρόσθετος κυκλοφοριακός φόρτος θα είναι της τάξης του 10% του υφιστάμενου. Δ) Τομέας IV- Αρχαιολογικός Χώρος περιοχής Σαλαμίνας και Ν. Ψυττάλειας, Νήσοι Αταλάντη και Χοιράδες Στον Τομέα IV δεν προτείνεται η υλοποίηση έργων σύμφωνα με τις πρόνοιες του υπό μελέτη Προγράμματος. Περαιτέρω, στο Κεφάλαιο 7.5 παρατίθενται συνοπτικά τα συμπεράσματα ως προς την περιβαλλοντική αποτίμηση του προτεινόμενου προγράμματος: - Στο σύνολο των εξεταζόμενων παραμέτρων που αναμένονται επιπτώσεις στρατηγικού χαρακτήρα από την εφαρμογή του προτεινόμενου Προγράμματος, αυτές θα είναι προς τη θετική κατεύθυνση (χρήσεις γης, τομέας μεταφορών, πολιτιστική κληρονομιά κ.ά.). Επίσης μέσω του Προγράμματος εκτιμήθηκαν και θετικές επιπτώσεις μη στρατηγικού χαρακτήρα. - Το σύνολο των αρνητικών επιπτώσεων, που όμως δεν είναι στρατηγικού χαρακτήρα, σχετίζεται με τα θαλάσσια οικοσυστήματα, την ποιότητα των παράκτιων υδάτων, το έδαφος (πολύ μικρές δευτερογενείς επιπτώσεις) και την αύξηση της κατανάλωσης νερού και ενέργειας. Τοπικού χαρακτήρα ασθενείς αρνητικές επιπτώσεις αναμένονται και στα τοπικά δίκτυα μεταφορών. Η ρύθμιση και η

οργάνωσης των χρήσεων γης της περιοχής του λιμένα Πειραιά που θα οδηγήσει στην υλοποίηση των επενδύσεων του ΟΛΠ εντός του λιμένα θα επιφέρει σημαντική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής -η οποία σε μεγάλο βαθμό είναι συνυφασμένη με την λειτουργία του λιμένα- με αποτελέσματα υπερτοπικού χαρακτήρα. Με βάση τις παραπάνω διαπιστώσεις, αποτιμάται ότι η συνολική συμβολή του προτεινόμενου Προγράμματος αναμένεται θετική και με μεγάλη ένταση στο σύνολο των περιβαλλοντικών παραμέτρων, όπου αναμένονται επιπτώσεις στρατηγικού χαρακτήρα. Οι επιπτώσεις αρνητικού χαρακτήρα είναι κατά κανόνα ασθενείς, μη στρατηγικού χαρακτήρα που μπορούν να αντιμετωπιστούν στα πλαίσια των Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που θα εκπονηθούν για κάθε μεμονωμένο έργο του παρόντος αναπτυξιακού προγράμματος (στο Κεφάλαιο δε 7.6 δίδονται ορισμένες κατευθύνσεις που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την ΕΠΟ των επιμέρους έργων). Εξάλλου, επισημαίνεται ότι, το κατά κύριο λόγο αντικείμενο της ΣΜΠΕ, που είναι η οργάνωση των χρήσεων γης και των όρων δόμησης της περιοχής του λιμένα, αναμένεται να έχει σημαντικές στρατηγικού χαρακτήρα θετικές επιπτώσεις, στην άμεση και την ευρύτερη περιοχή. Τέλος, στο Κεφάλαιο 8 προβλέπεται η κατάρτιση και υλοποίηση Προγράμματος Περιβαλλοντικής Παρακολούθησης.

23. Στο Παράρτημα II της ΣΜΠΕ περιλαμβάνεται πίνακας με τους υφιστάμενους και τους προτεινόμενους συντελεστές κάλυψης και δόμησης (προκειμένου να τεκμηριωθεί η ανακατανομή των συντελεστών και, εν τέλει, η μη αύξηση της συνολικής επιφάνειας κάλυψης και δόμησης - ιδίως στη Ζώνη Εμπορικού Λιμένα, όπου παρατηρείται η μεγαλύτερη αύξηση συντελεστών σε ορισμένες υποζώνες) καθώς και πίνακας των περιοχών μελλοντικής δόμησης. Περαιτέρω, στο Παράρτημα III της ΣΜΠΕ με τίτλο «Υποστηρικτική Μελέτη Τεκμηρίωσης - Χωροταξικά - Πολεοδομικά Θέματα» αναφέρονται, ως προς την τεκμηρίωση της χωρικής συμβατότητας, τα εξής: • Οι στρατηγικοί στόχοι, άξονες προτεραιότητας και προωθούμενες δραστηριότητες μέσω του master plan εντάσσονται στο ευρύτερο προγραμματικό και θεσμικό πλαίσιο εθνικού και περιφερειακού

επιπέδου. Ταυτόχρονα, ευνοούνται από τις διεθνείς και ευρωπαϊκές τάσεις στην εξέλιξη σημαντικών λιμένων. Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά τον υπερκείμενο σχεδιασμό, η επιδιωκόμενη εξέλιξη του Λιμένα Πειραιά είναι απόλυτα συμβατή και θα συμβάλει στην επίτευξη σημαντικών εθνικής εμβέλειας στόχων. Συγκεκριμένα, τόσο το Γενικό Πλαίσιο ΧΣΑΑ όσο και τα Ειδικά Πλαίσια, καθώς και το ΡΣΑ Αθήνα – Αττική θέτουν ως κεντρικούς στόχους την ενίσχυση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της χώρας και τονίζουν τον σημαίνοντα ρόλο της μητροπολιτικής περιοχής Αθήνας – Πειραιά στην κατεύθυνση αυτή. Παράλληλα, συμβάλλει στην ορθολογική επίλυση καίριων παραμέτρων που αφορούν όλων των ειδών τις μεταφορές, δεδομένης της διαχρονικά αναπτυσσόμενης δικτύωσής του με όλα τα μεταφορικά δίκτυα και μέσα και την σταδιακή ορθολογική χωροθέτηση γύρω από αυτό το πλέγμα. Άμεσα και έμμεσα εξυπηρετεί την περαιτέρω ενίσχυση του ρόλου του Πειραιά ως της σπουδαιότερης θαλάσσιας πύλης σε ό,τι αφορά τον τουρισμό, ως πόλου ανάπτυξης καινοτομικών δραστηριοτήτων και δημιουργίας απασχόλησης, ως μεσογειακού – ευρωπαϊκού – διεθνούς πόλου στο σύστημα των συνδυασμένων μεταφορών, του διαμετακομιστικού εμπορίου, της εφοδιαστικής αλυσίδας και εν γένει των δραστηριοτήτων του πρωτογενή, δευτερογενή και τριτογενή τομέα. ... • Σε συμμόρφωση με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, το προτεινόμενο master plan του Λιμένα Πειραιά επιδιώκει τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του μεγαλύτερου και σημαντικότερου λιμένα της χώρας, αλλά και κύριου διαμετακομιστικού κόμβου της Μεσογείου και ταυτόχρονα μεριμνά για την βέλτιστη περιβαλλοντική απόδοση του λιμένα. Στοχεύει έτσι στην ομαλή ενσωμάτωση της λιμενικής δραστηριότητας στην τοπική κοινωνία. - Η υλοποίηση των προβλεπόμενων παρεμβάσεων / επενδύσεων, εθνικής σημασίας, θα δράσει καταλυτικά όχι μόνο προς την κατεύθυνση της αύξησης της εσωτερικής λειτουργικότητας και της αποδοτικότητας, αλλά και σε πληθώρα άλλων πεδίων. Ενδεικτικά αναφέρονται: - Η επίτευξη υψηλού βαθμού ασφάλειας στη μεταφορά επιβατών και συνθηκών άνεσης κατά την παραμονή στον λιμένα ... - Η αύξηση της ελκυστικότητας του



λιμένα ως home port κρουαζιέρας ... - Η βελτίωση της εικόνας του λιμένα αυτού καθ' εαυτού και της πόλης του Πειραιά, μέσω της επανάχρησης εγκαταλελειμμένων κτιριακών εγκαταστάσεων, της ανάδειξης των αρχαιολογικών χώρων και μνημείων εντός και σε γειτνίαση με τον λιμένα - Οι πολλαπλασιαστικές θετικές οικονομικές επιπτώσεις από την αύξηση του αριθμού των τουριστών κρουαζιέρας - Η βελτίωση της θέσης του Πειραιά στις εμπορευματικές μεταφορές, με προφανή οικονομικά οφέλη - Η αναβίωση της ναυπηγοεπισκευής, αξιοποιώντας το συγκριτικό πλεονέκτημα της υπάρχουσας εξειδίκευσης / τεχνογνωσίας. • Σημειώνεται ότι με την υλοποίηση του master plan επιτυγχάνεται η βελτιωμένη εσωτερική οργάνωση του Λιμένα, καθώς και αυστηρότερος έλεγχος των υλοποιούμενων μεγεθών κάλυψης και δόμησης, καθώς και των τρισδιάστατων κατασκευών σε όγκο, αισθητική και λειτουργικότητα. • Εκφρασμένες ανησυχίες σχετικά με τον ανταγωνιστικό ρόλο που θα μπορούσε να έχει το χωροθετημένο Κέντρο Logistics στον πρώην ΟΔΔΥ σε σχέση με το Θριάσιο, δεν τεκμηριώνονται. Αντιθέτως, θα μπορούσε να υποστηρίξει κάποιος ότι είναι δυνατό να λειτουργούν παράλληλα, χωρίς να μειώνεται ο δυναμισμός κάποιου εκ των δύο, δεδομένου ότι οι συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες σε σχετικούς χώρους δεν είναι δυνατό να ικανοποιηθούν άμεσα. Η βασική χρήση της νέας αποθήκης στο χώρο πρώην ΟΔΔΥ εξυπηρετεί προϊόντα του τελωνειακού χώρου και τις ανάγκες για προσωρινή αποθήκευση, όπως είθισται στους μεγάλους εμπορικούς λιμένες. ... • Το θαλάσσιο μέτωπο των Δ. Κερατσινίου – Δραπετσώνας και Περάματος συγκαταλέγεται μεταξύ των κρισιμότερων περιοχών, ως προς την μελλοντική μορφή και διαχείριση του χώρου. Περιλαμβάνεται η περιοχή των Λιπασμάτων, αλλά και μικρότερες σε έκταση περιοχές, οι οποίες έχουν παραχωρηθεί στους Δήμους, σύμφωνα με τη Σ.Π. 2016. Σημειώνεται ότι στην ενότητα αυτή και την άμεσα γειτνιάζουσα, ήδη, υπάρχουν σχέδια πέντε αστικών παρεμβάσεων, από την πλευρά του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, οι οποίες αποσκοπούν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση, μέσω της δημιουργίας χώρων πολιτισμού – εκπαίδευσης – πρασίνου – αθλητισμού – αναψυχής. • Πέραν αυτού του

μετώπου και ανατολικότερα, το γεωλογικό ανάγλυφο της περιοχής χαρακτηρίζεται από σημαντικές κλίσεις, όπου το χαμηλότερο σημείο της είναι σαφώς στο θαλάσσιο μέτωπο και το υψηλότερο προς την ανατολική πλευρά. Στο πλαίσιο της πρόβλεψης για την προστασία τόσο της οικιστικής περιοχής όσο και του λιμένα σε ό,τι αφορά τις απορροές από το υδρογραφικό σύστημα της περιοχής, ήδη έχει ολοκληρωθεί στην Περιοχή Γ2 η κατασκευή και λειτουργεί κιβωτιοειδής αγωγός ομβρίων της λεκάνης απορροής της ανάντι περιοχής του Δ. Κερατσινίου - Δραπετσώνας και, αντίστοιχα, έχει εγκριθεί η κατασκευή δικτύου ομβρίων της ανάντι περιοχής του Δ. Περάματος στην Περιοχή της ΝΕΖ εντός της ΧΖΛ της ΟΛΠ ΑΕ. Επιπλέον, στη ΝΕΖ (Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη), η ΟΛΠ μέσω της εκπονηθείσας μελέτης, κατασκευάζει ξεχωριστό αποχετευτικό δίκτυο ομβρίων εντός της περιοχής της ΟΛΠ για την αποχέτευση των ομβρίων εκτός αυτής (Λ. Δημοκρατίας). • Θέματα τεχνολογικής χρονικής υστέρησης στη χρήση υλικών και καινοτόμων πρακτικών στην επίλυση προβλημάτων, αντιμετωπίζονται με ειδικές εφαρμογές. Υπενθυμίζεται ότι ο Λιμένας έχει ήδη ενταχθεί στο δίκτυο των «πράσινων λιμένων». • Η άμβλυση των περιβαλλοντικών οχλήσεων στο εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον του Λιμένα, όπως αποδεικνύεται από πρακτικές σε σύγχρονους λιμένες ανά τον κόσμο, είναι εφικτή μέσω της χρήσης ειδικών υλικών και καινοτόμων μεθόδων ... • Βραχυπρόθεσμα πρέπει να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα της αέριας ρύπανσης από τα αγκυροβολημένα πλοία στον Κεντρικό Λιμένα, μέσω σημείων ηλεκτροδότησης αυτών κατά τη διάρκεια παραμονής τους στο λιμάνι, καθώς και από την κίνηση των τουριστικών λεωφορείων που υποχρεωτικά διασχίζουν τις όμορες περιοχές στη διαδρομή προς / από Αθήνα. Η χρήση ηλεκτρικών λεωφορείων αναμένεται ότι θα μετριάσει σημαντικά αυτό το πρόβλημα. Ένα άλλο μέτρο που, ταυτόχρονα, θα επιτύγχανε την ελάφρυνση των φόρτων στο οδικό δίκτυο, είναι ο χρονικός διαχωρισμός (time segregation) των μετακινήσεων, βάσει ειδικής μελέτης συντονισμού των προσφερόμενων πακέτων περιηγήσεων από τους διοργανωτές της κρουαζιέρας. Σημαντική θεωρείται η διερεύνηση ανάπτυξης δικτύων εναλλακτικών καυσίμων (π.χ. LNG). ... • Η

ενσωμάτωση των αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων σε συνδυασμό με χώρους αναψυχής και πολιτισμού οφείλει να αποτελεί προτεραιότητα. ... Η μελλοντική αναπτυξιακή θεματική της ακτής της Σαλαμίνας προς την ανάδειξη της ιστορικής της σημασίας, η οποία αναμένεται να είναι περισσότερο προσοδοφόρος μέσω της ανάδειξης του πολιτισμικού δυναμικού, που συνδέεται με το ιστορικό γεγονός της ναυμαχίας της Σαλαμίνας, προϋποθέτει ολιστική προσέγγιση και συντονισμό σε διαδημοτικό επίπεδο. ... • Ωστόσο, παραμένει ως ζήτημα αιχμής η αυξανόμενη χρήση του θαλάσσιου μετώπου αποκλειστικά για παραγωγικές δραστηριότητες, με επακόλουθο τη μείωση της προσπελασιμότητας των πολιτών σε αυτό. Θέματα «παραδοσιακών συγκρούσεων» είναι δυνατόν να αντιμετωπισθούν με την εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογιών και περισσότερο ολοκληρωμένων αντιλήψεων που συνάδουν με τις αρχές της αειφορικής διαχείρισης. Η έννοια των «πράσινων λιμένων» ανοίγει νέους ορίζοντες αναφορικά με το μετρίασμό του συνολικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος. • Καίρια συνιστώσα στην βελτίωση του βαθμού συνέργειας με την πόλη αποτελεί η ανάδειξη των πολιτιστικών πόρων εντός της ΧΖΛ και η δικτύωσή τους με αυτούς που ευρίσκονται εντός του οικιστικού ιστού των παραλιμένων δήμων. ... Εν κατακλείδι, η συμβατότητα με τον θεσμικό χωρικό σχεδιασμό της χώρας αλλά και της περιφέρειας, μεταξύ άλλων, επιτυγχάνεται και μέσω της προβλεπόμενης από το master plan ανάδειξης / προστασίας των πολιτιστικών στοιχείων που βρίσκονται εντός του λιμένα (μεταξύ αυτών της Ηετώνειας Ακτής, της μετατροπής της παγόδας σε ξενοδοχείο με διατήρηση του μνημειακού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα του κτιρίου και στην πέτρινη αποθήκη), δημιουργίας χώρων πρασίνου, του σημαντικού περιορισμού των λιμενικών δραστηριοτήτων στη Σαλαμίνα, της ανάπτυξης χρήσεων τουρισμού-αναψυχής εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα προσφέροντας με αυτόν τον τρόπο ποιοτική διέξοδο στους κατοίκους προς τη θάλασσα και συμβάλλοντας στη συγκράτηση των τουριστών της κρουαζιέρας στην πόλη (που σήμερα παραμένουν μόνο λίγες ώρες), με την δημιουργία σύγχρονων πολυτελών ξενοδοχείων, την δημιουργία

επαρκών χώρων στάθμευσης (γεγονός που θα συμβάλει θετικά στην άμβλυνση του σοβαρού προβλήματος στάθμευσης που χαρακτηρίζει την περιοχή με προφανείς θετικές επιπτώσεις για τις κυκλοφοριακές συνθήκες στην περιοχή). Επιπλέον, η παραχώρηση περιοχών σε ΟΤΑ, όπως η Περιοχή Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα και του χώρου για ανέγερση Κέντρου Υγείας στον πρώην ΟΔΔΥ, ενισχύει τον κοινωνικό χαρακτήρα της προτεινόμενης χωρικής ανάπτυξης.

24. Στο χωριστό [συμπληρωματικό] τεύχος της ΣΜΠΕ με τίτλο «Υπόμνημα σε συνέχεια των αποφάσεων 547/2022, 548/2022 και 549/2022 του Συμβουλίου της Επικρατείας» περιλαμβάνεται η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε σχέση με κάθε ένα από τα έργα του Αναπτυξιακού Προγράμματος, τα οποία αντιστοιχούν στις 11 υποχρεωτικές και στις 8 πρόσθετες επενδύσεις και έχουν ομαδοποιηθεί σε κατηγορίες (κεφ. 2.4): α) λιμενικά έργα (Υ.Ε. 01-02 και 09-10), β) κτιριακά έργα (Υ.Ε. 03, ΠΕ 01-02 και 04-08) και γ) έργα υποδομής (Υ.Ε. 04, 05, 07, 11 Π.Ε. 03), και δ) άλλα έργα (Υ.Ε. 06, 08). Ειδικότερα: Α) Λιμενικά έργα: Υπάρχουν ορισμένες αρνητικές επιπτώσεις στη βιοποικιλότητα, τη χλωρίδα και την πανίδα, στα ύδατα και στο θαλάσσιο περιβάλλον, στο τοπίο και τη μορφολογία, στο ακουστικό και ατμοσφαιρικό περιβάλλον, οι οποίες όμως δεν είναι στρατηγικού χαρακτήρα και αντιμετωπίζονται με σχετικά μέτρα στο πλαίσιο της ΕΠΟ των επιμέρους έργων. Η υλοποίηση λιμενικών έργων μικρής κλίμακας εντός της ήδη λιμενοποιημένης ζώνης του ΟΛΠ αναμένεται να προκαλέσει μικρή επιβάρυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Δεν επηρεάζονται ευαίσθητα οικοσυστήματα της ευρύτερης περιοχής της Αττικής, καθώς στην υπό μελέτη περιοχή δεν εντοπίζονται προστατευόμενα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος όπως τύποι οικοτόπων προτεραιότητας, προστατευόμενα είδη, περιοχές του δικτύου Natura 2000, κ.ά. Μικρής κλίμακας επεκτάσεις (και βυθοκορήσεις) θα γίνουν σε περιοχές όπου δεν απαντώνται λιβάδια Ποσειδωνίας. Κατά τη φάση κατασκευής δύναται να εμφανιστούν ασθενείς επιπτώσεις στην ποιότητα των παράκτιων υδάτων, οι οποίες ωστόσο δεν είναι στρατηγικού χαρακτήρα και δεν δύναται να επηρεάσουν τη συνολική ποιότητα των

παράκτιων υδατικών συστημάτων, κατάλληλα δε προληπτικά μέτρα θα πρέπει να συμπεριληφθούν στη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης των επιμέρους έργων/δράσεων. Περαιτέρω, τα νέα λιμενικά έργα θα δημιουργήσουν νέες χερσαίες εκτάσεις στη λιμενολεκάνη του ΟΛΠ, με χρήση παρόμοια με την υφιστάμενη, καθώς τυχόν προσθήκες μικρής κλίμακας στα υφιστάμενα κρηπιδώματα και τους προβλήτες θα δημιουργήσουν μικρο-μεταβολές στη χερσαία έκταση της λιμενικής ζώνης. Πρόκειται ωστόσο για μικρής κλίμακας έκταση σε ήδη ανθρωπογενώς επηρεασμένη και διαμορφωμένη με παρόμοια χρήση περιοχή που θα ενταχθεί στην λιμενική δραστηριότητα με σκοπό την αναβάθμιση των λειτουργικών του χαρακτηριστικών. Τυχόν έργα προστασίας των ήδη κατασκευασμένων έργων επίσης θα αυξήσουν το βαθμό ασφάλειας της λειτουργίας του λιμένα και θα μειώσουν την ευπάθειά του έναντι κινδύνων και φυσικών καταστροφών καθώς και έναντι κινδύνων κλιματικής αλλαγής. Τα νέα λιμενικά έργα θα τείνουν να αυξήσουν την παραγωγή στερεών αποβλήτων (κυρίως κατά τη φάση κατασκευής αλλά και από τις νέες λιμενικές λειτουργίες), χωρίς ωστόσο οι εν λόγω επιπτώσεις να εκτιμώνται ως στρατηγικού χαρακτήρα, δεδομένου ότι θα εντατικοποιηθούν οι προσπάθειες ανακύκλωσης και ορθολογικής διαχείρισης των αποβλήτων από τα έργα του λιμένα. Ως προς τις χρήσεις γης, υπάρχουν θετικές στρατηγικού χαρακτήρα επιπτώσεις. Τα έργα που θα υλοποιηθούν εξυπηρετούν τους βασικούς αναπτυξιακούς στόχους του λιμένα για την αναβάθμισή του ως κεντρικού λιμένα και κόμβου συνδυασμένων μεταφορών, με αποτελεσματική διασύνδεση μεσογειακού, διευρωπαϊκού και διεθνούς επιπέδου καθώς και την ισχυροποίησή του ως πύλης εισόδου της χώρας και διαμετακομιστικού κέντρου παγκόσμιας εμβέλειας. Τυχόν νέες χρήσεις θα δοθούν σε αντιστοιχία με τη μελετώμενη υποζώνη χωρίς όμως αύξηση του συνολικού μεγέθους της κάλυψης και της δόμησης της ζώνης. Όσον αφορά στο τοπίο, η περιοχή του επιβατικού λιμένα είναι ήδη ανθρωπογενώς διαμορφωμένη κλειστή και λιμενοποιημένη ζώνη, στην οποία ελλείπουν σχεδόν ολοκληρωτικά τα φυσικά τοπιολογικά και μορφολογικά στοιχεία. Οι μεταβολές κρίνονται αρνητικές ωστόσο

εντάσσονται σε ένα γενικότερο πλαίσιο το οποίο κινείται συνολικά προς τη θετική κατεύθυνση αφού οι συνολικές μεταβολές οδηγούν σε αναβάθμιση της εικόνας του λιμανιού. Το τοπίο της περιοχής εντός της οποίας αναπτύσσεται το μελετώμενο έργο, διαμορφώνεται από ένα σύνολο χαρακτηριστικών στοιχείων, που είναι κυρίως αποτέλεσμα της ανθρώπινης παρουσίας και της χρήσης της γης και λιγότερο των φυσικών παραγόντων. Επίσης, η ακτογραμμή έχει ήδη προ πολλού απωλέσει το φυσικό της χαρακτήρα. Η επέκταση στη θαλάσσια ζώνη δεν θα γίνει σε τμήματα φυσικής ακτογραμμής αλλά σε συνέχεια υφιστάμενων κρηπιδωμάτων. Εξάλλου, η υλοποίηση λιμενικών έργων και επεμβάσεων στη ΧΖΛ επιφέρει σημαντικό χαρακτήρα θετικές αλλαγές στον τομέα των μεταφορών (με αναπτυξιακά οφέλη για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά), ενώ συνδέεται με επιπτώσεις στα υφιστάμενα δίκτυα υποδομών (ύδρευση, αποχέτευση, μεταφορές) και τη ζήτηση ενέργειας, οι οποίες δεν έχουν στο σύνολό τους στρατηγικό χαρακτήρα. Εξάλλου, ως προς τον πληθυσμό και την υγεία, οι μεταβολές από την υλοποίηση του έργου κινούνται προς τη θετική κατεύθυνση, έχουν μικρή έκταση, ασθενή ένταση και μόνιμο χαρακτήρα, καθώς το έργο αναμένεται να έχει θετικές επιπτώσεις στον πληθυσμό υπό την έννοια της αύξησης των θέσεων εργασίας και της προσέλκυσης πληθυσμού και λόγω της βελτίωσης υποστρωματικών παραγόντων που μπορούν να επιφέρουν αλλαγές στο επίπεδο της ανθρώπινης υγείας. Τυχόν επεμβάσεις ενίσχυσης των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών, μείωσης της ευπάθειάς τους έναντι κινδύνου και προσαρμογής τους στην κλιματική αλλαγή θα τείνουν αν αυξήσουν σημαντικά τα επίπεδα ασφάλειας λειτουργίας του λιμένα. Πέραν των ανωτέρω, σε σχέση με την Υ.Ε.01 (Επέκταση επιβατικού λιμένα στη νότια ζώνη) αναφέρονται επιπλέον, μεταξύ άλλων, τα εξής: Το έργο εξυπηρετεί την επιδιωκόμενη αναβάθμιση του Πειραιά σε “home port” (κύριο λιμένα έναρξης και λήξης της κρουαζιέρας) και αναμένεται ότι θα προκαλέσει κατακόρυφη αύξηση του αριθμού των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων που θα επισκέπτονται τον Πειραιά (από 1.302.000 σε 2.282.000 τουρίστες). Η υλοποίηση του έργου δύναται να επηρεάσει αρνητικά τους υποστρωματικούς παράγοντες

διατήρησης της βιοποικιλότητας (αποστάσεις από ανθρωπογενείς δραστηριότητες, ρύπανση οικοτόπων κ.ά.). Σε κάθε περίπτωση δεν επιφέρει αλλαγές στρατηγικού χαρακτήρα σε αυτόν τον τομέα του περιβάλλοντος, καθώς η χωροθέτησή του προτείνεται δίπλα στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις κρουαζιέρας, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ενιαίες μεγάλης κλίμακας υποδομές, έτοιμες να αντιμετωπίσουν και να καλύψουν το σύνολο των επικείμενων αυξανόμενων αναγκών και να συντελέσουν τόσο στην τουριστική ανάπτυξη, όσο και στην ανάδειξη της Ελλάδας ως τουριστικού πόλου και για την κρουαζιέρα. Η χωροθέτηση του έργου στο νότιο άκρο του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά συνάδει με τις χωροταξικές κατευθύνσεις της περιοχής, ενώ η ανωτέρω περιοχή βρίσκεται πλησίον των περιοχών όπου προσφέρεται η δυνατότητα ελιγμών στα κρουαζιερόπλοια, λόγω ικανοποιητικού βάθους και επαρκούς χώρου ελιγμών. Αρνητική επίπτωση στο τοπίο δύναται να προκληθεί από το γεγονός ότι θα φιλοξενοούνται κρουαζιερόπλοια νέας γενιάς το ύψος των οποίων μπορεί να φτάσει τα 60m έως 70m. Η παραμονή των κρουαζιερόπλοιων εντός του λιμένα θα αποκόπτει τον ορίζοντα δημιουργώντας οπτικό εμπόδιο για περιοχή γενικής κατοικίας, μήκους περίπου 300m στο θαλάσσιο μέτωπο. Η εν λόγω περιοχή είναι λοφώδης και σημαντικά πυκνοδομημένη, με αποτέλεσμα η διατάραξη της θέασης να προκύπτει για μικρό μόνο τμήμα του πληθυσμού. Η απόσταση της περιοχής από την θέση πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων ξεπερνά τα 500m, με αποτέλεσμα την ελαχιστοποίηση της επίπτωσης λόγω της απόστασης μεταξύ εμποδίου και δέκτη. Κατά τη φάση λειτουργίας, τα προτεινόμενα νέα έργα επίσης θα επηρεάσουν τις υφιστάμενες τεχνικές υποδομές και το συνολικό μεταφορικό έργο, οι οποίες θα πρέπει να ενισχυθούν κατάλληλα για να καλύψουν τις ανάγκες των νέων έργων. Θα απαιτηθεί η εκπόνηση επικαιροποιημένης κυκλοφοριακής μελέτης, καθώς και επέκταση ή ενίσχυση δικτύων Κ.Ω. Έτσι, οι επιπτώσεις των έργων στις τεχνικές υποδομές μπορούν να χαρακτηριστούν ως μόνιμες αλλά μη σημαντικές σε σχέση με την έκταση και το μέγεθος των εκτελούμενων έργων, οι οποίες μπορούν να

αντιμετωπιστούν σε μεγάλο βαθμό με τον κατάλληλο και έγκαιρο σχεδιασμό των σχετικών έργων και την ενίσχυση αυτών όπου απαιτείται. Εξάλλου, αρνητικές μη στρατηγικού χαρακτήρα επιπτώσεις αναμένονται κατά τις κατασκευαστικές εργασίες των επιμέρους έργων καθώς και επιβάρυνση του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος, λόγω του μεγαλύτερου μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων που θα φιλοξενοούνται, αλλά και της εν γένει αύξησης της διακίνησης αγαθών και ανθρώπων το λιμάνι καθώς και της κυκλοφορίας. Οι αρνητικές επιπτώσεις αντιμετωπίζονται με σχετικά μέτρα στο πλαίσιο της ΕΠΟ. Η δυνατότητα τροφοδοσίας των κρουαζιεροπλοίων με ηλεκτρική ενέργεια από το δίκτυο μπορεί να περιορίσει τις ατμοσφαιρικές εκπομπές έως και κατά 90% στη διάρκεια του χρόνου πρόσδεσης στο λιμάνι. Ο ΟΛΠ ήδη προγραμματίζει την εγκατάσταση συστήματος παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς, ενώ θα υπάρχει μόνιμο σύστημα παρακολούθησης ποιότητας ατμοσφαιρικών ρύπων στην περιοχή διαχείρισης των κρουαζιεροπλοίων. Στην παρούσα φάση, ο ΟΛΠ έχει προχωρήσει σε ορισμένες μελέτες για θέσεις ηλεκτροδότησης, ενώ έχει εκπονηθεί σχετική προκαταρκτική μελέτη (2018) και, παράλληλα, βρίσκεται σε εξέλιξη χρηματοδοτούμενο έργο σε ό,τι αφορά την εκπόνηση μελετών για θέσεις ηλεκτροδότησης πλοίων στις Ακτές Ποσειδώνος, Αγίου Διονυσίου, Ηετίωνα, Περικλέους (με ημερομηνία ολοκλήρωσης το 2023). Β) Κτιριακά έργα: Πρόκειται για κτιριακά έργα μικρής κλίμακας απαραίτητα για την εύρυθμη λειτουργία του λιμένα. Τα έργα δύναται να περιλαμβάνουν τον εκσυγχρονισμό, αναδιαμόρφωση, αναβάθμιση, συμπλήρωση και ανακατασκευή υφιστάμενων κτιριακών υποδομών, καθώς και την καθαίρεση τους, όπως και την κατασκευή νέων κτιριακών υποδομών προκειμένου για την εξυπηρέτηση των αναγκών λειτουργίας του λιμένα χωρίς αύξηση της συνολικής κάλυψης και δόμησης ανά περιοχή. Η χρήση των συγκεκριμένων κτιριακών έργων θα είναι συμβατή με τις προτεινόμενες χρήσεις ανά περιοχή. Σύμφωνα με τον προσδιορισμό των επιπτώσεων ως άνω τα κτιριακά έργα εν γένει, δύναται να επηρεάσουν τους τομείς της βιοποικιλότητας, χλωρίδας και πανίδας, των υδάτων και του θαλάσσιου περιβάλλοντος (χωρίς να επηρεάσουν,



όμως, τη συνολική ποιότητα των παράκτιων υδατικών συστημάτων), του εδάφους, των χρήσεων γης, του τοπίου και της μορφολογίας, των δικτύων μεταφορών και υποδομών, του πληθυσμού και της υγείας, του ακουστικού και του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος, σε περιορισμένη ένταση και έκταση χωρίς να επηρεάζουν το συνολικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα του λιμένα. Ειδικά ως προς τις χρήσεις γης, τυχόν αύξηση του κτιριακού αποθέματος θα τείνει να δημιουργήσει νέα κατάληψη χερσαίας επιφάνειας σε πολύ μικρή έκταση, όπου οι χρήσεις γης θα είναι οι ήδη προβλεπόμενες χρήσεις ανά λιμενική ζώνη και επιφάνεια. Κατά τούτο, υπάρχουν θετικές στρατηγικού χαρακτήρα επιπτώσεις, διότι τα έργα που θα υλοποιηθούν εξυπηρετούν τους βασικούς αναπτυξιακούς στόχους του λιμένα για την αναβάθμισή του κατά τα προαναφερθέντα, τυχόν δε νέες χρήσεις θα δοθούν σε αντιστοιχία με τα επιτρεπόμενα μεγέθη σε κάθε περιοχή, χωρίς όμως αύξηση του συνολικού μεγέθους της κάλυψης και της δόμησης. Περαιτέρω, η περιοχή του επιβατικού λιμένα είναι ήδη ανθρωπογενώς διαμορφωμένη κλειστή και λιμενοποιημένη ζώνη, στην οποία ελλείπουν σχεδόν ολοκληρωτικά τα φυσικά τοπιολογικά και μορφολογικά στοιχεία, ενώ τυχόν επεκτάσεις κτιριακών υποδομών δεν θα επηρεάσουν τη συνολική αντιληπτική εικόνα της περιοχής, κυρίως διότι σε καμιά περίπτωση δεν προβλέπεται αύξηση του συνολικού επιτρεπόμενου ύψους ανά περιοχή του λιμένα. Με την εκπόνηση των απαραίτητων κατά περίπτωση αρχιτεκτονικών μελετών τα έργα «θα ενσωματωθούν» πλήρως στο τοπίο της άμεσης και ευρύτερης περιοχής. Εξάλλου, σε ό,τι αφορά τα δίκτυα υποδομών και μεταφορών, τον πληθυσμό και την υγεία, το ακουστικό και ατμοσφαιρικό περιβάλλον, τα συμπεράσματα είναι αντίστοιχα με τα προεκτεθέντα σε σχέση με τα λιμενικά έργα. Επιπροσθέτως, ειδικά για την Π.Ε. 08 (Κατασκευή ξενοδοχείου 5\* στο Πόρτο Λεόνε, συνολικής επιφάνειας 8.000 m<sup>2</sup>) επισημαίνεται ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη οι κατευθυντήριες οδηγίες της ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΠΚΑΧΜΑΕ/53958/36754/996/412/24.05.2019 απόφασης της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού, μεταξύ δε άλλων να γίνει μείωση του όγκου και του ύψους της προτεινόμενης κατασκευής, για λόγους προστασίας του

Κονώνειου τείχους, και η χωροθέτηση να γίνει κατά τρόπο ώστε να εγγράφεται αρμονικά στο περιβάλλον του μνημείου, καθώς και να υποβληθεί η σχετική μελέτη στις συναρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠΠΟΑ προς έγκριση κατόπιν γνώμης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου.

Γ) Έργα υποδομών: Πρόκειται για έργα υποδομής στη χερσαία και τη θαλάσσια ζώνη στο πλαίσιο της βέλτιστης εξυπηρέτησης διαφορετικών κατηγοριών και τύπων φορτίων και των αντίστοιχων τύπων πλοίων καθώς και για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Στην κατηγορία αυτή υπάγεται και η βυθοκόρηση για την εξασφάλιση του αναγκαίου ωφέλιμου βάθους έτσι ώστε να είναι δυνατή η ασφαλής προσέγγιση και παραβολή των πλοίων, ύστερα από αιτιολογημένη επιλογή και αδειοδότηση της μεθόδου διαχείρισης και του χώρου διάθεσης των βυθοκορημάτων που θα προκύψουν. Σύμφωνα με τον προσδιορισμό των επιπτώσεων για το εξεταζόμενο έργο, δύναται να επηρεαστούν οι τομείς της βιοποικιλότητας (σε τοπικό επίπεδο και μόνο για τα έργα των βυθοκορήσεων), των υδάτων (χωρίς όμως να επηρεάσουν τη συνολική ποιότητα των παράκτιων υδάτων), των δικτύων υποδομών και μεταφορών, του πληθυσμού και της υγείας (επιπτώσεις προς τη θετική κατεύθυνση), του ακουστικού και ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος της περιοχής, οι οποίες δεν είναι στρατηγικού χαρακτήρα και αντιμετωπίζονται με σχετικά μέτρα στο πλαίσιο της ΕΠΟ των επιμέρους έργων. Δεν αναμένεται επίδραση σε ευαίσθητα οικοσυστήματα της ευρύτερης περιοχής της Αττικής. Οι επιπτώσεις στον τομέα των δικτύων και μεταφορών θα είναι αρνητικές κατά τη φάση της κατασκευής, ωστόσο στον γενικότερο τομέα των μεταφορών η υλοποίηση των έργων υποδομής έχει στρατηγικά θετικό χαρακτήρα αφού ενισχύει τη λειτουργικότητα και την ασφάλεια του λιμένα, με την προσφορά καλύτερων υποδομών και επιπέδου εξυπηρέτησης. Ως πολύ σημαντική χαρακτηρίζεται, σε σχέση με τα δίκτυα υποδομών και το ατμοσφαιρικό περιβάλλον, η συμβολή των έργων υποδομής στο μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής κυρίως λόγω των έργων της από ξηράς ηλεκτροδότησης των πλοίων κατά τον ελλιμενισμό τους (Shore Side Electricity - SSE), της εγκατάστασης συστημάτων ΑΠΕ,

της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων όπως το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG - αεριέλευση) κ.λπ. Επιπλέον, ειδικά για το Υ.Ε.07 (Βυθοκόρηση Κεντρικού Λιμένα) σημειώνονται, μεταξύ άλλων, τα εξής: Το αντικείμενο του έργου αφορά στην απομάκρυνση του πλεονάζοντος λεπτόκοκκου υλικού που έχει συσσωρευτεί στον πυθμένα του κεντρικού λιμένα Πειραιά, με αποτέλεσμα τη μείωση του λειτουργικού βάθους των κρητιδότοιχων και τη δημιουργία τάφρων στον πυθμένα της θάλασσας, στις περιοχές των διαύλων για την προσόρμιση των πλοίων. Σκοπός του έργου είναι η εξασφάλιση των προβλεπόμενων συνθηκών ναυσιπλοΐας και του ελλιμενισμού των πλοίων, με την αποκατάσταση των λειτουργικών βαθών και περιλαμβάνει τις απαιτούμενες εργασίες που εξασφαλίζουν την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την διάρκεια των βυθοκορήσεων, τη μεταφορά και τη διάθεση των βυθοκορημάτων. Η υλοποίηση του έργου δύναται να επηρεάσει αρνητικά τους υποστρωματικούς παράγοντες διατήρησης της βιοποικιλότητας (αποστάσεις από ανθρωπογενείς δραστηριότητες, κατάληψη ενδιαιτημάτων κ.ά.) στη θέση απόθεσης, ενώ ενδεχόμενες θετικές επιδράσεις θα επισυμβούν στη θέση των βυθοκορήσεων από τις οποίες θα απομακρυνθεί ένα μεγάλο μέρος φερτών υλικών που έχουν εναποτεθεί μέσω του δικτύου ομβρίων εντός του λιμένα. Σε κάθε περίπτωση δεν επιφέρει αλλαγές στρατηγικού χαρακτήρα σε αυτόν τον τομέα του περιβάλλοντος, καθώς δεν προβλέπονται σημαντικές αλλαγές σε σχέση με τις υφιστάμενες χρήσεις στην ευρύτερη περιοχή όπου αυτό χωροθετείται. Η υλοποίηση του έργου δεν αναμένεται να προξενήσει σημαντική επιβάρυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Δεν αναμένονται επιπτώσεις στη χλωρίδα. Οι προκαλούμενες επιπτώσεις στην πανίδα θεωρούνται ασθενέστατες, λόγω του ότι δεν αφορούν σε σημαντικά ή σπάνια είδη, αλλά σε είδη που έχουν προσαρμοστεί στις ανθρωπογενείς συνθήκες του αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος και είναι ανθεκτικά και ευέλικτα στην αναζήτηση περιοχών διαβίωσης χωρίς ιδιαίτερα οικολογικά χαρακτηριστικά και απαιτήσεις. Η περιοχή κατάληψης των έργων δεν αποτελεί κάποιον ενδιαφέροντα βιότοπο φωλεοποίησης ή δραστηριοποίησης

κάποιου σημαντικού είδους της πανίδας. Οι βυθοκορήσεις θα γίνουν σε περιοχές όπου δεν απαντώνται λιβάδια Ποσειδωνίας. Στην περίπτωση που ως μέθοδος διάθεσης του υλικού βυθοκόρησης επιλεγεί η θαλάσσια διάθεση θα ακολουθηθεί η υφιστάμενη πρακτική, σύμφωνα με την οποία η διάθεση γίνεται σε μεγάλα βάθη όπου δεν απαντούν τα σχετικά λιβάδια. Περαιτέρω, η υλοποίηση του έργου αναμένεται να προξενήσει μικρή επιβάρυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Κατά τη φάση των βυθοκορήσεων δύναται να εμφανιστούν ασθενείς επιπτώσεις στην ποιότητα των παράκτιων υδάτων, οι οποίες ωστόσο δεν είναι στρατηγικού χαρακτήρα και δεν δύναται να επηρεάσουν τη συνολική ποιότητα των παράκτιων υδατικών συστημάτων. Κατάλληλα προληπτικά μέτρα όπως η τήρηση ορθών εργοταξιακών πρακτικών κ.ά. θα πρέπει να συμπεριληφθούν στη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης της βυθοκόρησης. Η διαχείριση των βυθοκορημάτων θα γίνει με βάση τους ειδικότερους όρους της εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων και με περιβαλλοντικά ορθό τρόπο, συμπεριλαμβανομένης της επωφελούς χρήσης, διάθεσης, περιορισμού ή επεξεργασίας τους, σε περίπτωση δε που επιλεγεί ως βέλτιστος τρόπος διάθεσης η απόθεση σε θαλάσσιο περιβάλλον θα πρέπει να πληρούνται συγκεκριμένα κριτήρια.

25. Εξάλλου, σε διαβούλευση με το κοινό και τις αρμόδιες αρχές τέθηκαν τόσο το αρχικό κείμενο της ΣΜΠΕ (τον Ιούνιο του 2021) όσο και το συμπληρωματικό αυτής τεύχος (τον Μάιο του 2022). Επακολούθησε η ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/71177/4865/8.7.2022 εισήγηση της Διεύθυνσης Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με την οποία εγκρίθηκε περιβαλλοντικά το εν λόγω Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και η Μελέτη Διαχείρισης, βάσει της ΣΜΠΕ, του συμπληρωματικού υπομνήματος και των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης, και υπό τους όρους που διατυπώθηκαν στην εισήγηση αυτή. Τέλος, η ΕΣΑΛ, με το πρακτικό 97/21.7.2022, γνωμοδότησε ομόφωνα υπέρ της έγκρισης του ως άνω προγράμματος.

26. Με το υπό επεξεργασία σχέδιο διατάγματος, το οποίο προτείνεται, κατ' επίκληση της ως άνω εξουσιοδοτικής διάταξης του  
./.

άρθρου 156 του ν. 4938/2022, επιχειρείται, στο Κεφάλαιο Α', η έγκριση του Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του λιμένα Πειραιά, με τον καθορισμό των μέγιστων επιτρεπόμενων ορίων της ζώνης λιμένα, των χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στη χερσαία ζώνη του λιμένα, των επιτρεπόμενων προσχώσεων και των γενικών χαρακτηριστικών των προγραμματιζόμενων έργων, καθώς και της κυκλοφοριακής οργάνωσης του λιμένα (άρθρο 1). Ειδικότερα, καθορίζονται τέσσερις ζώνες: 1) Ζώνη Επιβατικού Λιμένα, συνολικής επιφάνειας 788.403,98 τ.μ., η οποία οργανώνεται χωρικά με τη δημιουργία τριών υποζωνών χρήσεων γης και όρων δόμησης: - Υποζώνη Α: Περιοχή Κρουαζιέρας Κεντρικού Λιμένα, - Υποζώνη Β: Περιοχή Ακτοπλοΐας Κεντρικού Λιμένα, - Υποζώνη Γ: Περιοχή Ακτοπλοΐας Κεντρικού Λιμένα στην Ηετιώνια Ακτή (άρθρο 2), 2) Ζώνη Εμπορικού Λιμένα, συνολικής επιφάνειας 2.150.532,18 τ.μ., η οποία οργανώνεται χωρικά με τη δημιουργία επτά υποζωνών χρήσεων γης και όρων δόμησης: - Υποζώνη Δ: Περιοχή Όρμων Σφαγείων & Δραπετσώνας και Περιοχή ΕΥΔΑΠ στα όρια του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας, - Υποζώνη Ε: Περιοχή Πορθμείου και Προβλήτας «Ε» Περάματος, - Υποζώνη ΣΤ: Περιοχές Μώλου Δραπετσώνας, Προβλήτα Ι Ηρακλέους, Στρατιωτικού Προβλήτα, Λιμένα Διακίνησης Οχημάτων (Car Terminal), - Υποζώνη Ζ: Περιοχή Ιχθυόσκαλας Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας, - Υποζώνη Η: Περιοχή πρώην ΟΔΔΥ, - Υποζώνη Θ: Περιοχές Προβλήτα Ι, Προβλήτα ΙΙ & Προβλήτα ΙΙΙ Περάματος και Εταιρειών Πετρελαίων, - Υποζώνη ΙΑ: Περιοχή εταιρειών καυσίμων-πετρελαίων (άρθρο 3), 3) Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, συνολικής επιφάνειας 435.648.22 τ.μ., η οποία οργανώνεται χωρικά με τη δημιουργία δύο υποζωνών χρήσεων γης και όρων δόμησης ως εξής: - Υποζώνη Ι1: Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος - Περιοχή ΟΛΠ & Καρνάγια, - Υποζώνη ΙΓ: Περιοχή Βορειοδυτικής Ψυττάλειας (άρθρο 4), και 4) Ζώνη Σαλαμίνας - Αρχαιολογικός Χώρος, η οποία οργανώνεται χωρικά σε επιμέρους περιοχές (άρθρο 5). Περαιτέρω, με το άρθρο 8 του υπό επεξεργασία σχεδίου εγκρίνεται το Πρόγραμμα λιμενικών έργων, κτιριακών έργων,

έργων υποδομής και έργων πολιτιστικού χαρακτήρα, κατά ζώνες, καθώς και η κυκλοφοριακή οργάνωση του λιμένα, ως ακολούθως: 1) Ζώνη Ι - Επιβατικός λιμένας: Στον επιβατικό λιμένα και στον συνεχόμενο προς αυτόν θαλάσσιο χώρο και πυθμένα, επιτρέπεται η υλοποίηση των ακόλουθων έργων: α. Επέκταση Επιβατικού Λιμένα [ΥΕ 01]: αφορά λιμενικό έργο επέκτασης του Επιβατικού Λιμένα στη νότια πλευρά του, με προσχώσεις εμβαδού περίπου 135 στρεμμάτων σε θαλάσσια περιοχή όμορη του προβλήτα Θεμιστοκλέους, με σκοπό τη δημιουργία θέσεων πρόσδεσης πλοίων που θα εξυπηρετούν, κυρίως, τους επιβάτες που ταξιδεύουν από και προς το λιμάνι του Πειραιά. Περιλαμβάνει επιπλέον δύο έργα αρχαιολογικού ενδιαφέροντος και συγκεκριμένα το έργο της ανάδειξης του Κονώνειου τείχους και το έργο ανάδειξης του ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή. β. Κατασκευή επιβατικού σταθμού κρουαζιέρας [ΠΕ 04]: αφορά κτιριακό έργο επιφανείας 22.000 τ.μ. περίπου, το οποίο προγραμματίζεται να χωροθετηθεί επί της επέκτασης του Επιβατικού Λιμένα, με σκοπό την εξυπηρέτηση, κυρίως, των επιβατών που ταξιδεύουν από και προς το λιμάνι του Πειραιά. γ. Κατασκευή ξενοδοχείου πέντε αστέρων στο Πόρτο Λεόνε [ΠΕ 08]: αφορά κτιριακό έργο επιφανείας 8.000 τ.μ. περίπου, το οποίο προγραμματίζεται να χωροθετηθεί ανατολικά των εγκαταστάσεων Κανέλου στον χερσαίο χώρο νοτίως και σε επαρκή απόσταση από το Κονώνειο τείχος. δ. Μετατροπή της Πενταγωνικής Αποθήκης σε επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας [ΥΕ 03]: αφορά κτιριακό έργο διαμόρφωσης/ανακατασκευής της ήδη υπάρχουσας πενταγωνικής αποθήκης του ΟΛΠ που βρίσκεται στο βόρειο άκρο του κτιρίου της «Παγόδας» στην Ακτή Μιαούλη, το οποίο προορίζεται να εξυπηρετεί, κυρίως, τους επιβάτες που ταξιδεύουν από και προς το λιμάνι του Πειραιά. ε. Μετατροπή του κτιρίου της Παγόδας σε ξενοδοχείο πέντε αστέρων και συνεδριακό κέντρο [ΠΕ 05]: αφορά κτιριακό έργο διαμόρφωσης/ανακατασκευής του εκθεσιακού κέντρου ΟΛΠ - κτιρίου «Παγόδα» και μετατροπής του σε ξενοδοχείο 5 αστέρων και βοηθητικούς χώρους για συνέδρια. Το έργο περιλαμβάνει γενική αναβάθμιση του κτιρίου, αποκατάσταση του μνημειακού χαρακτήρα του και διαμόρφωση της γύρω

περιοχής. στ. Μετατροπή αποθηκών σε ξενοδοχείο τεσσάρων και πέντε αστέρων [ΠΕ 06]: αφορά κτιριακό έργο διαμόρφωσης/ανακατασκευής των δύο κτιρίων πρώην αποθηκών βιομηχανικής κατασκευής στην περιοχή λιμένων επιβατών στην Ηετιώνεια ακτή, με επιφάνεια, αντιστοίχως, 8.800 τ.μ. και 15.000 τ.μ. περίπου. ζ. Μετατροπή σε μουσείο της πέτρινης αποθήκης στην ακτή Βασιλειάδη [ΠΕ 07]: αφορά κτιριακό έργο διαμόρφωσης/ανακατασκευής του υφιστάμενου κτιρίου, επιφανείας 3.500 τ.μ. περίπου, στον παρακείμενο χώρο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. η. Βυθοκόρηση κεντρικού λιμένα [ΥΕ 07]: αφορά λιμενικό έργο απομάκρυνσης του πλεονάζοντος λεπτόκοκκου υλικού που έχει συσσωρευθεί στον πυθμένα του κεντρικού λιμένα Πειραιά και εξασφάλιση πρόσφορων συνθηκών ναυσιπλοΐας και ελλιμενισμού των πλοίων, με αποκατάσταση των λειτουργικών βαθών και εκτέλεση των απαιτούμενων εργασιών που εξασφαλίζουν την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την διάρκεια των βυθοκορήσεων, τη μεταφορά και τη διάθεση των βυθοκορημάτων. θ. Οικολογικά Λεωφορεία (Eco buses) [ΠΕ 03]: αφορά έργο κατασκευής υποδομών για την υποστήριξη λειτουργίας των ηλεκτροκίνητων λεωφορείων, με σκοπό την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων επιβατών και κοινού, γύρω από τον κεντρικό λιμένα ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας. 2) Ζώνη II - Εμπορικός λιμένας: Στον εμπορικό λιμένα και στον συνεχόμενο προς αυτόν θαλάσσιο χώρο και πυθμένα, επιτρέπεται η υλοποίηση των ακόλουθων έργων: α. Επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας (RMG cranes) Προβλήτα I Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων [ΥΕ 02]: αφορά λιμενικό έργο επισκευών των σιδηροτροχιών στις περιοχές στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων και τμημάτων των δαπέδων κυκλοφορίας του Προβλήτα I Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά, με σκοπό τη διασφάλιση της μέγιστης δυναμικότητάς του. β. Υπόγεια οδική σύνδεση σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων στον πρώην χώρο ΟΔΔΥ [ΥΕ 04]: αφορά έργο κατασκευής υποδομών για την υπόγεια διασύνδεση σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων στον πρώην χώρο ΟΔΔΥ, με σκοπό την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων οχημάτων και φορτηγών μεταφοράς

εμπορευματοκιβωτίων από τα πλοία στην περιοχή εναπόθεσης τους (πρώην ΟΔΔΥ) και το αντίστροφο. γ. Κατασκευή νέου προβλήτα πετρελαιοειδών [ΥΕ 09]: αφορά λιμενικό έργο κατασκευής προβλήτα, συμπεριλαμβανομένων των απαραίτητων υποδομών και ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων, για την εξυπηρέτηση φορτοεκφόρτωσης πλοίων μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων, στο νότιο μέτωπο του Προβλήτα ΙΙΙ Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, συνολικής επιφανείας 12.802 τ.μ. δ. Επέκταση σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους) [ΥΕ 10]: αφορά λιμενικό έργο επέκτασης του Προβλήτα Ι (μώλος ΔΕΗ) Λιμένος Ηρακλέους, με προσχώσεις εμβαδού 36 στρεμμάτων περίπου στη βόρεια πλευρά του, και μετατροπής του από χώρο επισκευής πλοίων σε χώρο φορτοεκφόρτωσης, διαχείρισης και διακίνησης οχημάτων. ε. Νέα αποθήκη στην περιοχή πρώην ΟΔΔΥ [ΠΕ 01]: αφορά κτιριακό έργο κατασκευής συγκροτήματος σύγχρονων αποθηκών σε αντικατάσταση των υφιστάμενων, το οποίο, σε συνδυασμό με το έργο υπόγειας οδικής σύνδεσης σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων στον πρώην χώρο ΟΔΔΥ, αναμένεται να καλύψει, σε μεγάλο βαθμό, τις ανάγκες προσωρινής αποθήκευσης και μεταφόρτωσης φορτίων. στ. Πεντάωροφο κτίριο στάθμευσης αυτοκινήτων στον Προβλήτα Ηρακλέους [ΠΕ 02]: αφορά κτιριακό έργο επί του υφιστάμενου τμήματος του Προβλήτα Ι (μώλος ΔΕΗ) Λιμένος Ηρακλέους, με σκοπό την αύξηση της δυναμικότητας και κάλυψη των επιχειρησιακών αναγκών προσωρινής αποθήκευσης οχημάτων. 3) Ζώνη ΙΙΙ - Ναυπηγεία - Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη και Πορθμείο: Στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και στον συνεχόμενο προς αυτήν θαλάσσιο χώρο και πυθμένα, επιτρέπεται η υλοποίηση λιμενικού έργου βελτίωσης των υποδομών της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών [ΥΕ 11]. Περαιτέρω, προβλέπεται ότι εντός όλων των ανωτέρω ζωνών επιτρέπονται έργα βελτίωσης, επισκευής, συντήρησης και αναβάθμισης των υφιστάμενων υποδομών του λιμένα [βλ. και ΥΕ 05] και κάθε άλλο έργο συμβατό με τις χρήσεις γης που καθορίζονται στα άρθρα 2, 3 και 4 του παρόντος διατάγματος, προβλέπεται δε επίσης η προμήθεια,



βελτίωση, επισκευή και συντήρηση σχετικού εξοπλισμού [ΥΕ 06]. Εξάλλου, προβλέπεται, στην παρ. 5 του άρθρου 8, ότι: «Για την οδική πρόσβαση στον λιμένα διατηρούνται οι υφιστάμενες πύλες που απεικονίζονται στο διάγραμμα του άρθρου 1. Επιτρέπεται ο εκσυγχρονισμός και η βελτίωση των πυλών με στόχο τη βέλτιστη κυκλοφοριακή οργάνωση του λιμένα και, ταυτόχρονα, την ομαλή κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο περίξ αυτών. Η κυκλοφοριακή οργάνωση εντός του λιμένα ρυθμίζεται σύμφωνα με τις γενικές ροές λιμένα που απεικονίζονται στο διάγραμμα του άρθρου 1». Περαιτέρω, με το Κεφάλαιο Β΄ του υπό επεξεργασία σχεδίου εγκρίνεται περιβαλλοντικά το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και η Μελέτη Διαχείρισης (Master plan) του λιμένα Πειραιά, με τον καθορισμό όρων, κατευθύνσεων και μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος και συστήματος περιβαλλοντικής παρακολούθησης (άρθρο 9), καθώς και με τον καθορισμό όρων για την προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς (άρθρο 10). Στο άρθρο 9 προβλέπεται, μεταξύ άλλων, η εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών ή η επικαιροποίηση των υφιστάμενων (παρ. 5), η εκπόνηση των απαραίτητων υποστηρικτικών μελετών, όπως συγκοινωνιακών, ακτομηχανικών, έκλυσης και περιορισμού θορύβου, αερίων ρύπων, διαχείρισης και επεξεργασίας υγρών κ.λπ. (παρ. 7) και η εκπόνηση μελέτης πρασίνου, η οποία θα λάβει υπόψη τα επιμέρους έργα και ιδίως τη σύνδεση των αρχαιολογικών χώρων και των μνημείων (παρ. 11). Τέλος, στο άρθρο 11 του σχεδίου ορίζεται ότι: «Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται κάθε διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης εντός της χερσαίας ζώνης λιμένα Πειραιά».

27. Υπό τα ανωτέρω δεδομένα το σχέδιο, προτεινόμενο αρμοδίως από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, την Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού και τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας Νικόλαο Ταγαρά, στον οποίο, με την 2/7.1.2021 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Β΄ 45/12.1.2001), ανατέθηκαν, μεταξύ άλλων, οι αρμοδιότητες της Γενικής

Γραμματείας Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ευρίσκει κατ' αρχήν νόμιμο έρεισμα στη διάταξη της παρ. 9 του άρθρου δέκατου ένατου του ν. 2932/2001, όπως η διάταξη αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο 156 του ν. 4938/2022 και προκαλεί τις εξής παρατηρήσεις:

28. Με το άρθρο 157 του ν. 4938/2022 αντικαταστάθηκε το άρθρο 159 του ν. 4635/2019 (Α' 167) και ορίστηκε ότι το ΤΑΙΠΕΔ είναι η αρχή σχεδιασμού στις περιπτώσεις των λιμένων που απαριθμούνται στην περ. β' του ίδιου άρθρου, μεταξύ δε αυτών στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά (Ο.Λ.Π.). Συνεπώς, νομίμως, βάσει της ειδικής αυτής διάταξης, ενήργησε το ΤΑΙΠΕΔ ως αρχή σχεδιασμού στην εξεταζόμενη περίπτωση.

29. Όπως προκύπτει από το κείμενο της Οδηγίας 2001/42/ΕΚ, η εφαρμογή της οδηγίας αυτής δεν εξαιρεί από την υποχρέωση τήρησης της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ, δηλαδή από την επιπλέον περιβαλλοντική μελέτη και έγκριση των επί μέρους έργων που περιγράφονται σε ένα σχέδιο ή πρόγραμμα (άρθρο 11 παρ. 1 της οδηγίας 2001/42/ΕΚ). Όταν τα σχέδια και προγράμματα αποτελούν μέρος ενός ιεραρχημένου συνόλου, τα κράτη μέλη, προκειμένου να αποφύγουν την επανάληψη της εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, λαμβάνουν υπόψη το γεγονός ότι η εκτίμηση θα γίνει σε διάφορα επίπεδα του ιεραρχημένου συνόλου (άρθρο 4 της οδηγίας 2001/42/ΕΚ). Η περιβαλλοντική μελέτη που εκπονείται περιλαμβάνει τις πληροφορίες που ευλόγως μπορεί να απαιτηθούν λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες γνώσεις και μεθόδους εκτίμησης, το περιεχόμενο και το επίπεδο λεπτομερειών στο σχέδιο ή το πρόγραμμα, το στάδιο της διαδικασίας λήψης αποφάσεως και το βαθμό στον οποίο ορισμένα θέματα αξιολογούνται καλύτερα σε διαφορετικά επίπεδα της εν λόγω διαδικασίας ώστε να αποφεύγεται η επανάληψη της εκτίμησης. Κάθε σχετική διαθέσιμη πληροφορία όσον αφορά τις επιπτώσεις των σχεδίων και προγραμμάτων στο περιβάλλον, η οποία προήλθε από κάποιο άλλο επίπεδο λήψης αποφάσεων ή από άλλη κοινοτική νομοθεσία, μπορεί να χρησιμοποιείται για την παροχή των πληροφοριών που περιέχονται στο παράρτημα Ι (άρθρο 5 παρ. 3 και 4 της οδηγίας). Όπως σημειώνει στις

./.

προτάσεις του ο Γενικός Εισαγγελέας Manuel Campos Sanchez Bordona στην υπόθεση των ανεμογεννητριών Aalter και Nevele (C-24/19), νοουμένη υπό την ευρύτερη έννοιά της (η οποία περιλαμβάνει τόσο τη σχετική με τα σχέδια και προγράμματα όσο και τη σχετική με τα έργα εκτίμηση), η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων δικαιολογείται από την ανάγκη να σταθμίσει η αρμόδια αρχή, πριν από την απόφασή της, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των σχετικών τεχνικών διαδικασιών σχεδιασμού και λήψεως αποφάσεων, προκειμένου να αποφεύγεται εξ αρχής η τυχόν ρύπανση ή η βλάβη του περιβάλλοντος αντί να καταπολεμούνται οι συνέπειές τους εκ των υστέρων. Οι οδηγίες για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των έργων (2011/92/ΕΕ) και των σχεδίων και προγραμμάτων (2001/42/ΕΚ) αλληλοσυμπληρώνονται, καθώς η τελευταία επιδιώκει να τοποθετήσει χρονικώς την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ήδη στο στάδιο στρατηγικού σχεδιασμού των ενεργειών των εθνικών αρχών. Η κατ' επιταγήν της οδηγίας αυτής εξέταση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι, συνεπώς, πιο ευρεία ή σφαιρική από εκείνη που αφορά συγκεκριμένο έργο. Είναι σαφές, πάντα κατά τις προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα, ότι η απαίτηση διενέργειας ΣΕΠΕ ανατρέχει σε σημείο πριν από την αξιολόγηση των μεμονωμένων έργων. Περαιτέρω, κατά τη νομολογία του ΔΕΕ, η θεραπεία της μη διενεργηθείσας εκτιμήσεως των περιβαλλοντικών επιπτώσεων επιτρέπεται κατ' εξαίρεση και εξαρτάται από την προϋπόθεση ότι δεν παρέχει στους ενδιαφερομένους την ευκαιρία να παρακάμψουν το δίκαιο της Ένωσης ή να αποφύγουν να το εφαρμόσουν (απόφαση της 3ης Ιουλίου 2008, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας, C-215/06 σκέψη 57). Το ΔΕΕ, εξάλλου, διευκρίνισε τις απαιτήσεις για την ως άνω θεραπεία: Θα πρέπει να είναι ανοικτές όλες οι εναλλακτικές, ενώ στο στάδιο αυτό της διαδικασίας η νομιμοποίηση της κατάστασης θα πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα αποτελεσματικής συμμετοχής του κοινού αναφορικά με την έκβαση της διαδικασίας λήψεως αποφάσεως (απόφαση της 15ης Ιανουαρίου 2013, Križan κ.λπ. C-416/10, σκέψη 90, προτάσεις της Γενικής Εισαγγελέως Juliane Kokotte στις υποθέσεις C-196, 197/16). Από τις ανωτέρω διατάξεις

της Οδηγίας 2011/42/EK προκύπτει, πάντως, ότι ο κοινοτικός νομοθέτης με τη θέσπιση της στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης απέβλεψε στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου, συνεκτικού αλλά και ευέλικτου συστήματος περιβαλλοντικών εκτιμήσεων σχεδίων, προγραμμάτων και έργων. Χαρακτηριστικό του συστήματος αυτού είναι η ανοικτή και αμφίδρομη επικοινωνία των σταδίων περιβαλλοντικής εκτίμησης με την αξιοποίηση των περιβαλλοντικών πληροφοριών από όποια πηγή και επίπεδο λήψης αποφάσεων και αν προέρχονται. Το σύστημα αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένα δίκτυο αλληλοτροφοδοτούμενων περιβαλλοντικών εκτιμήσεων εντός του οποίου πρώτον συλλέγονται οι πληροφορίες και διενεργούνται οι μελέτες που είναι αναγκαίες για την περιβαλλοντική αξιολόγηση η οποία προσήκει σε κάθε συγκεκριμένο στάδιο δημόσιας δράσης και δεύτερον πληροφορίες και μελέτες οι οποίες διενεργήθηκαν σε ένα πλαίσιο περιβαλλοντικής εκτίμησης μπορούν να αξιοποιούνται και εκτός του πλαισίου αυτού.

30. Περαιτέρω, όπως έχει κριθεί από το Δικαστήριο, με τις διατάξεις της κ.υ.α. 107017/2006 (Β' 1225), με τις οποίες επιβάλλεται υποχρέωση διενέργειας «στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης» και οι οποίες στοιχούν κατ' αρχήν προς τις αντιστοίχου περιεχομένου διατάξεις της οδηγίας 2001/42/EK, καθιερώνεται, στο πλαίσιο της εθνικής εννόμου τάξεως, υποχρέωση περιβαλλοντικής εκτίμησης στο υψηλότερο επίπεδο του «σχεδιασμού ή προγραμματισμού», σε στάδιο, δηλαδή, που προηγείται του σχεδιασμού συγκεκριμένων έργων κατά την έννοια της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ «για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον» (ΣτΕ 1246/2016 7μ. σκ. 6, 671/2020 σκ. 6, 893/2021 σκ. 25 κ.ά., πρβλ. ΣτΕ Ολομ. 2355/2017 σκ. 10, πρβλ. και ΣτΕ 402/2021 σκ. 7, 12-13).

31. Στην προκειμένη περίπτωση, το ιστορικό της περιβαλλοντικής αδειοδότησης του σχεδίου και των έργων στον Λιμένα του Πειραιά, και ιδίως η έκδοση της 547/2022 απόφασης της Ολομέλειας του Δικαστηρίου που επέβαλε στη Διοίκηση την επιστροφή στο, κατά τις ανωτέρω διατάξεις, προηγούμενο στάδιο της στρατηγικής περιβαλλοντικής  
./.

εκτίμησης με τη σύνταξη και έγκριση στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων του σχεδιασμού του λιμένα ενώ είχε προηγηθεί η έκδοση αποφάσεων έγκρισης περιβαλλοντικών όρων των έργων του σχεδίου (με την τελευταία εξ αυτών, την υπ' αριθ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/94701/5991/11.12.2020, να καταλαμβάνει «το συνολικό έργο του ΟΛΠ»), θέτει το ζήτημα εάν η εν λόγω στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση έγινε σε συμφωνία προς τις ανωτέρω διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας ή, αντιθέτως, εάν με τον τρόπο και τον χρόνο κατά τον οποίο έγινε έρχεται σε αντίθεση με αυτήν, υπό την έννοια ότι στηρίχθηκε αποκλειστικά σε αποδοχή της υφιστάμενης πραγματικής κατάστασης και των ήδη εγκριθέντων περιβαλλοντικών όρων των επιμέρους έργων και του συνολικού έργου του ΟΛΠ. Ως προς το ζήτημα αυτό το Τμήμα κρίνει ότι η εξεταζόμενη στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση προέβη σε νέα αξιολόγηση σε ανώτερο επίπεδο των επιμέρους έργων και του συνολικού σχεδιασμού συμβατή με τις ουσιαστικές και διαδικαστικές απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας. Τούτο δε διότι: 1. Η μελέτη της στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης συμπληρώθηκε με χωριστό τεύχος τον Απρίλιο του έτους 2022 σε συμμόρφωση προς την 547/2022 απόφαση της Ολομέλειας του Δικαστηρίου, το οποίο τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση με το ενδιαφερόμενο κοινό. Στο τεύχος αυτό αποτυπώνεται η συνολική εκτίμηση των επιπτώσεων των έργων και παρεμβάσεων που σχεδιάζονται στο λιμάνι. Η συμπληρωματική αυτή μελέτη υποβάλλει σε στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση το σύνολο του σχεδίου ανάπτυξης του Λιμένα Πειραιά και επομένως περιλαμβάνει εκτός της περιβαλλοντικής εκτίμησης σε στρατηγικό επίπεδο των όρων δόμησης και χρήσεων γης και τις σχεδιαζόμενες επενδύσεις υποχρεωτικές και πρόσθετες και τα λοιπά έργα και παρεμβάσεις του προγραμματικού σχεδίου του ΟΛΠ. 2. Ως προς το περιεχόμενο και τη μεθοδολογία εκτίμησης των επιπτώσεων οι μελέτες που απαρτίζουν το σύνολο της στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης εξετάζουν τις στρατηγικού χαρακτήρα περιβαλλοντικές συνέπειες του σχεδίου τόσο ως προς τους όρους δόμησης και τις χρήσεις γης (αρχική μελέτη του Απριλίου του έτους 2021) όσο και ως προς τα κατ' ιδίαν έργα

(συμπληρωματική μελέτη του Απριλίου του έτους 2022) διακρινόμενες κατά τούτο από τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων των έργων και καταλείποντας σε αυτές την εξέταση των τοπικού χαρακτήρα περιβαλλοντικών συνεπειών. Περιλαμβάνουν δε (κεφάλαιο 5 της ΣΜΠΕ του Απριλίου του έτους 2021) εναλλακτικές λύσεις τόσο ως προς τον σχεδιασμό όσο και ως προς τα έργα, μεταξύ δε αυτών και τη μηδενική, οι οποίες τέθηκαν σε διαβούλευση. 3. Οι εξεταζόμενες ρυθμίσεις έχουν προεχόντως τον χαρακτήρα νέου πολεοδομικού σχεδιασμού, ο οποίος αξιοποιεί μεν τις περιβαλλοντικές πληροφορίες που προκύπτουν από τις προηγούμενες περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις των έργων του λιμένα προκειμένου να διαμορφώσει τα κατάλληλα πολεοδομικά μεγέθη πλην λειτουργεί και επεμβαίνει ρυθμιστικά σε ανώτερο επίπεδο και αναμορφώνει τον υφιστάμενο πολεοδομικό σχεδιασμό του λιμένα που είχε εγκριθεί με αποφάσεις της ΕΣΑΛ που κυρώθηκαν με τον ν. 4072/2012. Υπό τα ανωτέρω δεδομένα, νομίμως εχώρησε από την άποψη του κατά τα ανωτέρω «πρωθύστερου» σχήματος η στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση του νέου σχεδιασμού του λιμένα. Άλλο δε είναι το ζήτημα εάν πρέπει να χωρήσει επανεξέταση και αναθεώρηση των ισχυουσών ΑΕΠΟ ως προς τη συμβατότητά τους με το προεδρικό διάταγμα που πρόκειται να εκδοθεί.

32. Με την ΣΤΕ 547/2022 Ολομ. ακυρώθηκαν οι 78, 79, 80, 81/2019 της ΕΣΑΛ «κατά το πλησσόμενο μέρος τους», δηλαδή κατά το μέρος που με αυτές εγκρίθηκαν συνολικώς οι υποχρεωτικές και πρόσθετες επενδύσεις της ΟΛΠ ΑΕ (βλ. σκ. 19 της απόφασης). Επομένως, οι ως άνω αποφάσεις της ΕΣΑΛ εξακολουθούν να ισχύουν (ως γνώμες) σε ό,τι αφορά τον καθορισμό των ζωνών του λιμένα, των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης. Ως εκ τούτου, νομίμως οι αποφάσεις αυτές μνημονεύονται στο στοιχείο 10 του προοιμίου του υπό επεξεργασία σχεδίου.

33. Η διάταξη του άρθρου 156 του ν. 4938/2022, με την οποία αντικαταστάθηκε η παρ. 9 του άρθρου δέκατου ένατου του ν. 2932/2001 χορηγεί εξουσιοδότηση, μεταξύ άλλων, για τη θέσπιση χρήσεων γης, όρων  
./.

και περιορισμών δόμησης εντός της οριοθετούμενης με το Master Plan ζώνης λιμένα για την εξυπηρέτηση της εμπορικής, επιβατικής, ναυτιλιακής, τουριστικής, βιομηχανικής και αλιευτικής κίνησης καθώς και για την επισκευή και τον δεξαμενισμό πλοίων. Κατά την έννοια αυτής της διάταξης το Master Plan του λιμένα είναι, κατά τον προέχοντα χαρακτήρα του, πολεοδομικός σχεδιασμός της ζώνης λιμένα την οποία αφορά (βλ. ΣΤΕ 717 – 718/2015 7μ.). Ως τέτοιος σχεδιασμός υπόκειται στις επιταγές του άρθρου 24 του Συντάγματος για ορθολογικό σχεδιασμό, με την υιοθέτηση πολεοδομικών κριτηρίων και σύμφωνα με τη φυσιογνωμία, τις ιδιαιτερότητες και τις ανάγκες κάθε ζώνης λιμένα, βάσει ειδικής επιστημονικής μελέτης (πρβλ. ΣΤΕ 123/2007 Ολομ.). Στο πλαίσιο του σχεδιασμού αυτού είναι δυνατή η αναθεώρηση και ο εκσυγχρονισμός του υπάρχοντος πολεοδομικού καθεστώτος της ζώνης του λιμένα βάσει αντικειμενικών πολεοδομικών κριτηρίων που εκτίθενται, αναλύονται και αιτιολογούνται στην ειδική επιστημονική μελέτη.

34. Η ως άνω διάταξη χορηγεί εξουσιοδότηση, μεταξύ άλλων, για τη θέσπιση χρήσεων γης, εντός της ζώνης λιμένα, πλην δεν περιλαμβάνει κατάλογο επιτρεπόμενων χρήσεων γης, εντός της ζώνης λιμένα, περιγραφόμενων κατά τη γενική ή ειδική χωρική τους λειτουργία, κατά το σύστημα τυποποίησης των κατηγοριών χρήσεων γης του π.δ/τος 59/2018 (Α' 114), σε αντίθεση με τα προβλεπόμενα στον ν. 2160/1993 (Α' 118) για τη χωροθέτηση μαρινών (άρθρο 31 παρ. 1 όπως ισχύει), το οποίο περιλαμβάνει κατάλογο επιτρεπόμενων χρήσεων γης προσδιοριζόμενων κατά την ειδική χωρική τους λειτουργία. Εντούτοις, η ανωτέρω διάταξη ορίζει ότι οι χρήσεις γης που καθορίζονται με το Master plan εντός τη ζώνης λιμένα πρέπει να εξυπηρετούν την εμπορική, επιβατική, ναυτιλιακή, τουριστική, βιομηχανική και αλιευτική κίνηση, καθώς και την επισκευή και τον δεξαμενισμό πλοίων. Εξάλλου, στο άρθρο 1 του π.δ/τος 59/2018 περιλαμβάνεται ειδική κατηγορία χρήσεων με τίτλο «Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς» ως περίπτωση 26, στην οποία εντάσσονται ως υποπερίπτωση 11 οι «Λιμενικές ζώνες επιβατικής, εμπορικής, αλιευτικής, βιομηχανικής και τουριστικής δραστηριότητας, μαρίνες».

Δοθέντος ότι το εξεταζόμενο σχέδιο έχει, κατά τα ήδη εκτεθέντα, πολεοδομικό χαρακτήρα, η Διοίκηση δύναται κατά την έννοια της ανωτέρω εξουσιοδοτικής διάταξης, ερμηνευόμενης σε συνδυασμό με τις διατάξεις του π.δ/τος 59/2018, να καθορίσει εντός της ζώνης λιμένα, με βάση τα πορίσματα ειδικής επιστημονικής μελέτης (πρβλ. ΣΤΕ 123/2007 Ολομ.), χρήσεις γης, γενικής ή ειδικής χωρικής λειτουργίας, οι οποίες είναι συμβατές με τον προορισμό και τις λειτουργίες του λιμένα, όπως αυτές προσδιορίζονται στην ανωτέρω εξουσιοδοτική διάταξη. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, το σχέδιο διατάγματος καθορίζει χρήσεις γης ανά ζώνες (ζώνη επιβατικού λιμένα, άρθρο 2, εμπορικού λιμένα, άρθρο 3, ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, άρθρο 4 και ζώνη αρχαιολογικού χώρου – Σαλαμίνα, άρθρο 5) και υποζώνες (3 στον επιβατικό λιμένα, 7 στον εμπορικό λιμένα, 2 στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, και 5 περιοχές στη ζώνη αρχαιολογικού χώρου – Σαλαμίνας). Το σχέδιο καθορίζει χρήσεις κατά τη γενική και την ειδική χωρική τους λειτουργία κατά το σύστημα και την ονοματολογία του π.δ/τος 59/2018 (π.χ. το άρθρο 2 στην υποζώνη Α του επιβατικού λιμένα καθορίζει χρήσεις τουρισμού-αναψυχής και προβλέπει συμπληρωματικές χρήσεις εγκαταστάσεων εμπορικών εκθέσεων-εκθεσιακών κέντρων, στάθμευσης οχημάτων, εμπορικών καταστημάτων κ.λπ.) αλλά και χρήσεις εκτός της ονοματολογίας του π.δ/τος 59/2018 όπως τον ελλιμενισμό και τον δεξαμενισμό πλοίων και την εξυπηρέτηση επιβατών, που ανήκουν στον κατά τα ανωτέρω προορισμό και τις λειτουργίες της ζώνης λιμένα (άρθρο 2 υποζώνη Γ του επιβατικού λιμένα). Οι χρήσεις αυτές, υπό τις ως άνω διάφορες μορφές, εντάσσονται στον προορισμό και τις λειτουργίες της ζώνης λιμένα, όπως καθορίζονται στην εξουσιοδοτική διάταξη. Υπό τα ανωτέρω δεδομένα, ο επιχειρούμενος βάσει της ανωτέρω επιστημονικής μελέτης καθορισμός χρήσεων, ευρίσκει, κατ' αρχήν, νόμιμο έρεισμα στην εξουσιοδοτική διάταξη. Εντούτοις: 1. Στο άρθρο 2 του σχεδίου στην Υποζώνη Γ του επιβατικού λιμένα πρέπει να εξειδικευθούν οι επιτρεπόμενες χρήσεις βιομηχανίας και βιοτεχνίας κατά βαθμό όχλησης και περιβαλλοντικής κατάταξης. 2. Στο άρθρο 5 του σχεδίου καθορίζεται χρήση γενικής κατοικίας στην περιοχή με στοιχείο Ι7



(Νοτιοδυτική Κυνόσουρα) στη Σαλαμίνα. Η διάταξη αυτή δεν τίθεται νομίμως εφόσον η οικιστική ανάπτυξη δεν εξυπηρετεί τον κατά τα ανωτέρω προορισμό και λειτουργία της ζώνης λιμένα, ούτε άλλωστε ανήκει στο περιεχόμενο της ειδικής χρήσης «λιμενικές ζώνες ...» του π.δ/τος 59/2018.

35. Ως προς τους όρους και περιορισμούς δόμησης που τίθενται με το σχέδιο, όπως προκύπτει από τη μελέτη, οι συντελεστές δόμησης και κάλυψης των τριών από τις τέσσερις ζώνες (πλην της ζώνης εμπορικού λιμένα) παραμένουν ως είχαν καθοριστεί με τις αποφάσεις ΕΣΑΛ που κυρώθηκαν με τον ν. 4081/2012. Στις Υποζώνες της Ζώνης Εμπορικού Λιμένα οι μέσοι συντελεστές κάλυψης και δόμησης τροποποιούνται σημειακά με την αύξηση των μέσων συντελεστών κυρίως για την υλοποίηση συγκεκριμένων επενδύσεων. Ειδικότερα στην Υποζώνη ΣΤ' αυξάνεται ο μέσος συντελεστής δόμησης από 0,15 σε 0,3 (Μέσος Σ.Δ.: 0,3) προκειμένου να καταστεί δυνατή η κατασκευή του πενταόροφου κτιρίου στάθμευσης αυτοκινήτων στον προβλήτα Ηρακλέους (Π.Ε.02). Στην Υποζώνη Ζ', προτείνεται αύξηση του μέσου συντελεστή δόμησης από 0,15 σε 0,80 και του μέσου συντελεστή κάλυψης από 0,10 σε 0,60 ώστε να συμπεριληφθεί η υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής αναφορικά με την κάλυψη και δόμηση νόμιμων υφιστάμενων κτιρίων. Στην Υποζώνη Η', προτείνεται αύξηση του μέσου συντελεστή κάλυψης από 0,1 σε 0,5 και του μέσου συντελεστή δόμησης από 0,15 σε 0,8 προκειμένου να καταστεί δυνατή η κατασκευή της νέας αποθήκης στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ (Π.Ε.01) και του Κέντρου υγείας. Αντιστοίχως προβλέπεται μείωση συντελεστών στις Υποζώνες Ε' και Θ'. Στο Παράρτημα ΙΙ της ΣΜΠΕ περιλαμβάνεται πίνακας με τους υφιστάμενους και τους προτεινόμενους συντελεστές κάλυψης και δόμησης, στον οποίο επιχειρείται να τεκμηριωθεί η ανακατανομή των συντελεστών εντός της Ζώνης Εμπορικού Λιμένα και, εν τέλει, η μη αύξηση της συνολικής επιφάνειας κάλυψης και δόμησης στη Ζώνη αυτή. Οι ρυθμίσεις αυτές ευρίσκουν έρεισμα στην ειδική επιστημονική μελέτη, τίθενται προκειμένου να καταστεί δυνατός ο νέος πολεοδομικός σχεδιασμός της περιοχής βάσει των δεδομένων που έχουν

προκύψει από το έτος 2016 και εξής ως προς την υλοποίηση των επενδύσεων του ΟΛΠ, δεν επιδεινώνουν τους όρους δόμησης στο σύνολο της Ζώνης και ως εκ τούτου τίθενται νομίμως.

36. Ειδικώς σε ό,τι αφορά τις επιπτώσεις από τον πρόσθετο κυκλοφοριακό φόρτο της περιοχής από τις μελέτες και τα λοιπά στοιχεία που τέθηκαν υπόψη του Δικαστηρίου προκύπτουν τα εξής:

37. Α. Σύμφωνα με τη ΣΜΠΕ: Σημαντική επίπτωση αναμένεται να προκληθεί από την αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στον λιμένα και στις πέριξ αυτού περιοχές από την υλοποίηση των προτεινόμενων έργων του Σχεδίου. Ως επακόλουθο της αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου αναμένεται αύξηση των επιπέδων θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον και στα επίπεδα του ακουστικού περιβάλλοντος αναμένεται επιβάρυνση από τα Κ/Ζ μετά την ολοκλήρωση των σχετικών επενδύσεων και ειδικότερα από τον όγκο μεταφερόμενων επισκεπτών με λεωφορεία προς Αθήνα και εντός πόλης του Πειραιά. Τη μελέτη συνοδεύει (Παράρτημα V) η «Μελέτη τεκμηρίωσης της πρόσθετης κυκλοφοριακής φόρτισης -από τα νέα έργα που προβλέπονται στο Master Plan για τη ΧλΖ του Επιβατικού λιμένα Πειραιά- στις κύριες διαδρομές άφιξης και αναχώρησης» του μηνός Απριλίου του έτους 2019, τα συμπεράσματα της οποίας αναφέρονται στη ΣΜΠΕ ως εξής: Ο Νέος Τερματικός Σταθμός Κρουαζιέρας γεννά και έλκει το μεγαλύτερο πρόσθετο κυκλοφοριακό φόρτο, με 2.051 ΜΕΑ (μονάδες επιβατικών αυτοκινήτων)/ ημέρα να αφικνούνται και 2.054 ΜΕΑ/ ημέρα να αναχωρούν. Οι πρόσθετοι ημερήσιοι κυκλοφοριακοί φόρτοι των υπόλοιπων νέων έργων είναι σαφώς μικρότεροι: • 531 x 2 ΜΕΑ/ ημέρα για το ξενοδοχείο 5\* στην Παγόδα, • 343 x 2 ΜΕΑ/ ημέρα για το Νέο Σταθμό Κρουαζιέρας στην Πενταγωνική Αποθήκη, • 266 x 2 ΜΕΑ/ ημέρα για το ξενοδοχείο 5\* στο Πόρτο Λεόνε, • 243 x 2 ΜΕΑ/ ημέρα για το ξενοδοχείο 5\* στην Αποθήκη II και • 199 x 2 ΜΕΑ/ ημέρα για το ξενοδοχείο 4\* στην Αποθήκη I. Ο πρόσθετος φόρτος που εκτιμάται ότι θα επιφέρουν τα νέα έργα καταμερίστηκε στα οδικά τμήματα που συνθέτουν τις κύριες διαδρομές άφιξης και αναχώρησης. Ο καταμερισμός έγινε με ποιοτική προσέγγιση, προσδιορίζοντας, με βάση ./.

και τους υφιστάμενους φόρτους, τα επιμέρους ποσοστά για κάθε κύρια διαδρομή άφιξης και αναχώρησης. Οι πρόσθετοι κυκλοφοριακοί φόρτοι, στις κύριες διαδρομές άφιξης και αναχώρησης, φορτίζουν σημαντικά οδούς όπως η Γούναρη, η Ακτή Μιαούλη, η 34ου Συντάγματος, η Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου, η Λ. Χατζηκυριάκου, η Μ. Χατζηκυριάκου, η 2ας Μεραρχίας, η Λ. Αλέξ. Παπαναστασίου, η Εθν. Αντιστάσεως, κλπ Μικρή πρόσθετη φόρτιση εμφανίζεται στις οδούς Κόνωνος, Ακτή Κονδύλη και Ακτή Ηετίωνα, λόγω των μικρών πρόσθετων κυκλοφοριακών φόρτων που γεννούν και έλκουν τα δύο ξενοδοχεία 4 και 5 αστερών στην Ηετιώνεια Ακτή. Είναι θετικό το ότι οι αιχμές των πρόσθετων φόρτων των νέων έργων δεν συμπίπτουν χρονικά με τις αιχμές της υφιστάμενης κυκλοφορίας. Ως προς τις θέσεις στάθμευσης προβλέπονται: Επιβατικός Σταθμός Κρουαζιέρας (νότια ζώνη λιμένα) • τουριστικά λεωφορεία: 120 θέσεις • VIP λιμουζίνες: 10-20 θέσεις • mini Vans: 50 θέσεις • ταξί: 300 θέσεις / Ξενοδοχείο στο Πόρτο Λέονε (240 κλίνες) • 40 θέσεις / Πενταγωνική Αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας • τουριστικά λεωφορεία: 16 θέσεις • VIP λιμουζίνες: 2-5 θέσεις • mini Vans: 10 θέσεις • ταξί: 40 θέσεις / Παγόδα σε ξενοδοχείο (800 κλίνες) • 80 θέσεις / Αποθήκη I σε ξενοδοχείο (300 κλίνες) • 30 θέσεις / Αποθήκη II σε ξενοδοχείο (360 κλίνες) • 36 θέσεις. Στον αντίποδα, το έργο των οικολογικών λεωφορειών, αν και τοπικού χαρακτήρα, πρόκειται για ένα έργο κατ' εξοχήν περιβαλλοντικής κατεύθυνσης το οποίο θα συμβάλλει στην μείωση των επιπτώσεων σε μια σειρά από τομείς όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος, η εξοικονόμηση ενέργειας, η παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου, η ανάδειξη του λιμανιού σε ένα «περιβαλλοντικό λιμάνι» κλπ. (ΣΜΠΕ σελ. 7-17 - 7-18).

38. Β. Εξάλλου, από την ως άνω μελέτη του Παραρτήματος V, τα συμπεράσματα της οποίας ενσωματώθηκαν στη ΣΜΠΕ, προκύπτουν, μεταξύ άλλων, τα εξής: Το επιβατικό λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετεί περίπου 20 εκατ. επιβάτες ετησίως (περιλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας - Περάματος, από την οποία διακινούνται περίπου 8 εκατ. επιβάτες ετησίως). Ο επιβατικός λιμένας

εξυπηρετεί τους επιβάτες που ταξιδεύουν και τα οχήματα που μεταφέρονται στη νησιωτική Ελλάδα. Η κίνηση των επιβατών έχει μειωθεί από τα 12εκ. επιβάτες/έτος το 2009 στα περίπου 7εκ. επιβάτες/έτος το 2014. Δεν αναμένεται πλήρης αποκατάσταση της κίνησης, αλλά μέχρι το 2030 εκτιμάται ότι ενδεχομένως 9-11 εκ. επιβάτες θα μπορούσαν να χρησιμοποιούν το λιμάνι του Πειραιά. Η μεγαλύτερη κίνηση παρατηρείται την περίοδο Απρίλιος-Οκτώβριος, καθώς κατά τους χειμερινούς μήνες η κίνηση είναι περιορισμένη (σελ. 3). Η αποδεκτή βέλτιστη πρακτική και πολιτική στα περισσότερα αστικά συγκροτήματα ιδιαίτερα της Ευρώπης, στηρίζεται στη διαχείριση μεγαλύτερου ποσοστού μετακινήσεων από τη δημόσια συγκοινωνία και ιδιαίτερα από τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς. Κορμό του δικτύου MMM αποτελεί το συνεχώς επεκτεινόμενο δίκτυο Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ), μετρό και τραμ, το οποίο αναπτύσσεται ακτινικά/ διαμπερώς του κέντρου της Αθήνας κατά μήκος συγκοινωνιακών διαδρόμων υψηλής (ή μεσαίας) μεταφορικής ζήτησης. Το δίκτυο περιλαμβάνει: Τη Γραμμή 1 (Πειραιάς - Κηφισιά) του ΗΣΑΠ, που αποτελεί τον κορμό του δικτύου μεταφορών της Αθήνας και του Πειραιά, με συνολικό μήκος 25,6 χλμ. και 24 σταθμούς, εξυπηρετεί τις μετακινήσεις στον άξονα Βορρά - Νότου, με ημερήσια επιβατική κίνηση περίπου 460.000 επιβατών. Η γραμμή είναι πλέον πλήρως ανακαινισμένη. Τις γραμμές 2 (Ανθούπολη - Ελληνικό) και 3 (Αγία Μαρίνα - Αεροδρόμιο) του ΜΕΤΡΟ, με συνολικό μήκος περίπου 57,7 χλμ. και 40 σταθμούς (συμπεριλαμβανομένων των τεσσάρων σταθμών και των 20,7 χλμ. γραμμής του προαστιακού από το σταθμό Δ. Πλακεντίας έως το αεροδρόμιο), που εξυπηρετούν 938.000 επιβάτες ημερησίως. Η επόμενη μεγάλη προτεραιότητα, που θα πρέπει να ολοκληρωθεί εντός του χρονικού ορίζοντα αναφοράς του Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας-Αττικής (ΡΣΑ) 2021, είναι η επέκταση της γραμμής 3 προς Πειραιά (μέχρι τη Νίκαια έως το καλοκαίρι του 2019 και μέχρι το Δημοτικό Θέατρο Πειραιά έως τις αρχές του 2021). Η επέκταση αυτή θα εξυπηρετήσει (με έξι νέους σταθμούς) τους πυκνοκατοικημένους Δήμους του νοτιοδυτικού λεκανοπεδίου οι οποίοι καλύπτονται πλημμελώς από το δίκτυο MMM.

Επίσης, θα εξυπηρετήσει το κέντρο του Πειραιά και το Λιμάνι και θα συμβάλει στην ολοκλήρωση του μητροπολιτικού συγκοινωνιακού δικτύου, δημιουργώντας έναν νέο κόμβο ΜΣΤ στο λιμάνι. Επιπλέον, θα παράσχει μια, με εναλλακτική τον προαστιακό σιδηρόδρομο, εξαιρετικής ποιότητας σύνδεση του Πειραιά με το Αεροδρόμιο, με εκτιμώμενο χρόνο μετακίνησης 45 λεπτών. Σύμφωνα με τις μελέτες της Αττικό Μετρό, θα εξυπηρετεί καθημερινά 132.000 επιβάτες (πρόσθετη επιβατική κίνηση), συμβάλλοντας στη μείωση της κυκλοφορίας περίπου 23.000 ΙΧ καθημερινά (επιφέροντας αντίστοιχα μείωση των ρύπων CO<sub>2</sub> κατά 119 τόνους ημερησίως). Η επέκταση στον Πειραιά θα προσελκύσει νέους χρήστες (επιβάτες που σήμερα κινούνται στην περιοχή με το ΙΧ όχημά τους) και θα λειτουργήσει συμπληρωματικά με την υφιστάμενη γραμμή του ΗΣΑΠ, αλλά και με άλλα προβλεπόμενα μέσα σταθερής τροχιάς. Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με στοιχεία που δόθηκαν από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. στη συγκοινωνιακή ομάδα, σε σχέση με την ημερήσια ζήτηση (τυπική καθημερινή), για το οδικό δίκτυο του Πειραιά: Το έτος 2016: Το 45% των μετακινήσεων εκτελείται με Δημόσια Μέσα Μεταφοράς, το 55% των μετακινήσεων εκτελείται με Ιδιωτικά Μέσα Μεταφοράς το έτος 2021, πρώτο έτος λειτουργίας της επέκτασης της Γραμμής 3 στον Πειραιά: Το 46% των μετακινήσεων θα εκτελείται με Δημόσια Μέσα Μεταφοράς, το 54% των μετακινήσεων θα εκτελείται με Ιδιωτικά Μέσα Μεταφοράς Για το έτος 2030 εκτιμάται ότι από το έτος 2027 θα έχει δοθεί σε λειτουργία και η νέα Γραμμή 4 του Μετρό: Το 47,5% των μετακινήσεων θα εκτελείται με Δημόσια Μέσα Μεταφοράς, το 52,5% των μετακινήσεων θα εκτελείται με Ιδιωτικά Μέσα Μεταφοράς. Επιπλέον, την πρωινή αιχμή (απόλυτη αιχμή της τυπικής καθημερινής, κύριος σκοπός μετακίνησης η εργασία) το ποσοστό των μετακινήσεων που εκτελείται με Δημόσια Μέσα Μεταφοράς αυξάνεται εις βάρος του ποσοστού των μετακινήσεων που εκτελείται με Ιδιωτικά Μέσα Μεταφοράς (σελ. 18 -20). Ο κυκλοφοριακός φόρτος αιχμής του Νέου Τερματικού Σταθμού Κρουαζιέρας υπολογίστηκε ως εξής: Με βάση το πρόγραμμα των αφίξεων και αναχωρήσεων των κρουαζιερόπλοιων, οι αφίξεις τους πραγματοποιούνται συνήθως τις

πρωινές ώρες μεταξύ 5:00 π.μ. και 8:00 π.μ., ενώ οι αναχωρήσεις τους το απόγευμα μεταξύ 5:00 μ.μ. και 7:00 μ.μ. Για την τυπική ημέρα αιχμής, θεωρήθηκε ως σενάριο μέγιστης ροής επισκεπτών, η ταυτόχρονη άφιξη δύο κρουαζιερόπλοιων, χωρητικότητας 5.000 επιβατών και 2.000 πλήρωμα, το καθένα. Από το σύνολο των επιβατών θεωρήθηκε ότι το 60% (3.000 άτομα ανά πλοίο) θα διακινηθεί με τουριστικά λεωφορεία, το 10% θα χρησιμοποιήσει για τη μετακίνησή του ταξί /λιμουζίνες /mini vans, ενώ το 5% θα κάνει χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Επίσης, έγινε η παραδοχή ότι το 25% του πληρώματος θα αποβιβασθεί για να επισκεφθεί την Αθήνα και τον Πειραιά. Από το σύνολο του πληρώματος, που πρόκειται να επισκεφθεί την πόλη, το 70% θεωρήθηκε ότι θα επιλέξει να μετακινηθεί με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το 20% θα χρησιμοποιήσει για τις μετακινήσεις του ταξί, ενώ ένα 10% θα μετακινηθεί πεζή. Για τα τουριστικά λεωφορεία έγινε η παραδοχή ότι η πληρότητά τους θα είναι 50 επιβάτες. Για τα ταξί και τις λιμουζίνες των επιβατών υπολογίστηκε μέση πληρότητα 2 επιβατών ανά όχημα, ενώ για τα ταξί που θα χρησιμοποιήσουν τα μέλη του πληρώματος των κρουαζιερόπλοιων υπολογίστηκε μέση πληρότητα 3 ατόμων ανά όχημα. Τα mini vans υπολογίστηκαν ότι θα μεταφέρουν 8 επιβάτες. Αναμένεται ότι η λειτουργία του Νέου Τερματικού Σταθμού θα επιφέρει αύξηση στον αριθμό των εργαζόμενων στην κρουαζιέρα. Εκτιμήθηκε ότι 350 νέοι εργαζόμενοι στον Τερματικό Σταθμό (εργαζόμενοι στις διάφορες χρήσεις που θα στεγάζονται στον νέο Τερματικό Σταθμό) και 140 ξεναγοί/ τουριστικοί πράκτορες θα φτάνουν στις νέες εγκαταστάσεις, κατά τις ώρες λειτουργίας του. Υπολογισμός φόρτου αιχμής: Η κυκλοφορία που παράγεται από το Νέο Τερματικό Σταθμό Κρουαζιέρας παρουσιάζει δύο αιχμές. Η πρωινή αιχμή εκτιμάται ότι θα εμφανίζεται στο διάστημα 9:00 π.μ. με 10:00 π.μ. (310 ΜΕΑ στην κατεύθυνση άφιξης και 310 ΜΕΑ στην κατεύθυνση αναχώρησης) και στο διάστημα 10:00 π.μ. με 11:00 π.μ. (359 ΜΕΑ στην κατεύθυνση άφιξης και 369 ΜΕΑ στην κατεύθυνση αναχώρησης). Η απογευματινή αιχμή εκτιμάται ότι θα εμφανίζεται στο διάστημα 2:00 μ.μ. με 3:00 μ.μ. (338 ΜΕΑ στην κατεύθυνση άφιξης και 332 ΜΕΑ στην

κατεύθυνση αναχώρησης) και στο διάστημα 3:00μ.μ. με 4:00 μ.μ. (407 ΜΕΑ στην κατεύθυνση άφιξης και 366 ΜΕΑ στην κατεύθυνση αναχώρησης) (σελ. 39-43). Πρόσθετη κυκλοφοριακή φόρτιση: Νέος Τερματικός Σταθμός Κρουαζιέρας - Ξενοδοχείο 5\* στο Porte Leone. Με βάση σχετικά στοιχεία του ΟΛΠ (Δρόμος ΕΠΕ/ "Ενοποιημένη μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων για τα έργα της ΟΛΠ ΑΕ στην ευρύτερη περιοχή εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων", Σεπτέμβριος 2011), τα τουριστικά λεωφορεία (720 ΜΕΑ/ημέρα), που μεταφέρουν τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων, επιλέγουν σε ποσοστό 54,6% ( $2.495 / (2.495+2.075)$ ) τη διαδρομή μέσω της οδού Γούναρη και σε ποσοστό 45,4% ( $2.075 / (2.495+2.075)$ ) τη διαδρομή μέσω της οδού 34ου Συντάγματος. Ομοίως και τα ταξί και τα mini vans, που μεταφέρουν τους επιβάτες και το πλήρωμα των κρουαζιερόπλοιων. Οι εργαζόμενοι στο νέο Τερματικό Σταθμό εκτιμάται ότι σε ποσοστό 70%, ήτοι 160 ΜΕΑ/ ημέρα επιλέγουν, σε ποσοστό 54,6% (88ΜΕΑ/ ημέρα), τη διαδρομή μέσω της οδού Γούναρη και σε ποσοστό 45,4% (73 ΜΕΑ/ ημέρα) τη διαδρομή μέσω της οδού 34ου Συντάγματος. Ομοίως, εκτιμάται ότι η άφιξη των ξεναγών και των οχημάτων τροφοδοσίας πραγματοποιείται σε ποσοστό 70% μέσω των οδών Γούναρη (54,6%) και 34ου Συντάγματος (45,4%). Η κεντρική περιοχή του Πειραιά και οι Δυτικές συνοικίες (Δραπετσώνα, Κερασίни, Πέραμα κ.λπ.) δεν θα επιλέξουν διαδρομή άφιξης μέσω της Γούναρη ή της 34ου Συντάγματος. Ένα σχετικά μικρό ποσοστό που έρχεται από Πειραιώς ή Δωδεκανήσου θα επιλέξει τη διαδρομή μέσω Γρ. Λαμπράκη - Ελ. Βενιζέλου - 34ου Συντάγματος. Εκτιμάται ότι οι ένοικοι του ξενοδοχείου στην περιοχή του Porto Leone επιλέγουν και αυτοί σε ποσοστό 54,6% (145 ΜΕΑ/ ημέρα) τη διαδρομή μέσω της οδού Γούναρη και σε ποσοστό 45,4% (121 ΜΕΑ/ ημέρα) τη διαδρομή μέσω της οδού 34ου Συντάγματος. Επίσης, εκτιμάται ότι η συντριπτική πλειοψηφία των εργαζομένων και στα τέσσερα (4) ξενοδοχεία θα κινηθεί με ΜΜΜ. Εκτίμηση μελλοντικής φόρτισης: Εκτιμώνται οι συνολικοί φόρτοι το έτος 2027, όταν θα έχει δοθεί σε λειτουργία και η νέα Γραμμή 4 του Μετρό. Με βάση τα στοιχεία της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. για το οδικό δίκτυο του

Πειραιά, το έτος 2016, το 55% των μετακινήσεων εκτελέστηκε με Ιδιωτικά Μέσα Μεταφοράς. Για το έτος 2027 που θα έχει δοθεί σε λειτουργία και η νέα Γραμμή 4 του Μετρό, εκτιμάται ότι το 52,5% των μετακινήσεων θα εκτελείται με Ιδιωτικά Μέσα Μεταφοράς. Έως το 2027 εκτιμάται μηδενική ετήσια αύξηση της κυκλοφορίας (πλην της πρόσθετης κυκλοφορίας λόγω των νέων έργων). Σε σχετικό πίνακα αποτυπώνονται οι ημερήσιοι φόρτοι στο επηρεαζόμενο οδικό δίκτυο του Δήμου (διαδρομές άφιξης) με ή χωρίς τα έργα του εξεταζόμενου σχεδίου για το πρώτο έτος λειτουργίας των έργων και για το έτος 2027 (ολοκλήρωση έργων μετρό). Ενδεικτικά: Στην οδό Γούναρη για το πρώτο έτος λειτουργίας των νέων έργων προβλέπεται αύξηση 7, 85% και για το έτος 2027 3,31%, για την Ακτή Μιαούλη (με κατεύθυνση προς την Ακτή Ξαβερίου) 10,65%, και 8,66% αντίστοιχα, για τη Μαρία Χατζηκυριακού 16,23% και 11,50% αντίστοιχα. Τέλος, στα συμπεράσματα της μελέτης, τα οποία ενσωματώθηκαν ως άνω στη ΣΜΠΕ αναφέρεται ότι: Είναι θετικό το ότι οι αιχμές των πρόσθετων φόρτων των νέων έργων δεν συμπίπτουν χρονικά με τις αιχμές της υφιστάμενης κυκλοφορίας. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι μετά την ολοκλήρωση των έργων επέκτασης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, αναμένεται περαιτέρω μείωση του συνολικού φόρτου κυκλοφορίας στο δίκτυο του Πειραιά (έτος 2027). Εάν δε αστυνομευθεί με συνέπεια το εκτεταμένο σήμερα φαινόμενο της παράνομης παρόδιας στάθμευσης στο οδικό δίκτυο της πόλης, η κυκλοφοριακή ικανότητα του οδικού δικτύου του Πειραιά θα αυξηθεί περαιτέρω. Εξάλλου, στο άρθρο 9 περ. Α παρ. 5 του υπό επεξεργασία σχεδίου προβλέπεται ότι: «Λόγω των νέων χρήσεων που αναμένεται να προσελκύουν μεγάλο όγκο επισκεπτών (π.χ. συνεδριακό κέντρο, ξενοδοχεία), απαιτείται η εκπόνηση νέας κυκλοφοριακής μελέτης ή η επικαιροποίηση της υφιστάμενης για την άμεση περιοχή κάθε έργου και, επί τη βάση αυτής, ο σχεδιασμός του απαιτούμενου συγκοινωνιακού έργου σύνδεσης με το οδικό δίκτυο της περιοχής».

39. Εξάλλου, από στοιχεία που απέστειλε η Διοίκηση στο Δικαστήριο προκύπτουν τα εξής: Ο Δήμος Πειραιά, συνέταξε, στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.), ολοκληρωμένη



κυκλοφοριακή μελέτη με σκοπό τη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος αστικής κινητικότητας, το οποίο θα επιτυγχάνει, μεταξύ άλλων, την αναβάθμιση της κυκλοφοριακής λειτουργίας της πόλης, την παροχή ενός αναβαθμισμένου επιπέδου ασφαλείας στους χρήστες της οδού, τη βελτίωση των όρων μετακίνησης στους ευάλωτους χρήστες της οδού (πεζοί, ΑμεΑ κ.λπ.). Στο πλαίσιο της μελέτης αυτής εξετάστηκε η αλληλεπίδραση του συστήματος συγκοινωνιακών υποδομών της πόλης του Πειραιά με το Λιμένα, επισημάνθηκαν συγκεκριμένα προβλήματα και διερευνήθηκαν μέτρα - παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση αυτών. Η εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) ανατέθηκε την 11η Μαΐου 2019, κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού. Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας υπεγράφη στις 11.8.2022 από τον Δήμαρχο Πειραιά και τον Περιφερειάρχη Αττικής. Η οριστική έγκριση της μελέτης από το Δήμο Πειραιά εκτιμάται ότι θα έχει πραγματοποιηθεί μέχρι τα τέλη Οκτωβρίου 2022. Επιπροσθέτως, η ΟΛΠ ΑΕ έχει συνάψει με το Υπουργείο Πολιτισμού, στις 17.5.2022, την υπ' αριθ. 177/2022 σύμβαση σχετικά με την παραχώρηση της χρήσης του κτιρίου ΣΙΛΟ και του υπαίθριου περιβάλλοντος χώρου με σκοπό τη δημιουργία και τη λειτουργία νέου Μουσείου Εναλίων Αρχαιοτήτων. Στην παράγραφο 3.4 της σύμβασης αναφέρεται ότι το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού με μέριμνα και δαπάνη του θα εκπονήσει κυκλοφοριακή μελέτη στον Κεντρικό Λιμένα Πειραιά, η οποία θα περιλαμβάνει, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, τα ακόλουθα: Μελέτη Διαχείρισης Πλήθους. Μελέτη Στάθμευσης αυτοκινήτων Ι.Χ. Καθορισμό χώρων στάσεων -στάθμευσης λεωφορείων και ΤΑΞΙ. Μελέτη σήμανσης- οριζόντιας και κατακόρυφης. Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων και Οργάνωσης της Κυκλοφορίας.

40. Όπως συνάγεται εκ των ανωτέρω η συγκεκριμένη μελέτη, η οποία δεν είναι και δεν τιτλοφορείται ως κυκλοφοριακή μελέτη αλλά αποτελεί μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων και τα συμπεράσματα της οποίας ενσωματώθηκαν στη ΣΜΠΕ, διέγνωσε σειρά επιπτώσεων από την τελική υλοποίηση του σχεδίου στο οδικό δίκτυο του Δήμου Πειραιά και προέβη σε μία πρόβλεψη έως το έτος 2027 των κυκλοφοριακών φόρτων

στη συγκεκριμένη περιοχή, η αύξηση των οποίων αποδίδεται προεχόντως στη λειτουργία νέου τερματικού σταθμού κρουαζιέρας. Οι επιπτώσεις αυτές, κατά τη μελέτη, με βάση την υφιστάμενη περιβαλλοντική πληροφορία, θα αμβλυνθούν έως ένα βαθμό κυρίως με την ολοκλήρωση των έργων μαζικής μεταφοράς και κυρίως των γραμμών 3 και 4 του μετρώ. Οι σχετικές παραδοχές της μελέτης ως προς τα ζητήματα αυτά και, ιδίως, η μείωση της κίνησης των επιβατών στον Επιβατικό Λιμένα από το έτος 2009 έως το έτος 2014 και η εκτίμηση περί ανόδου αλλά όχι επανόδου στα επίπεδα του έτους 2009 κατά το έτος 2030, η προβλεπόμενη αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στις επηρεαζόμενες οδούς του οδικού δικτύου του Δήμου κατά το πρώτο έτος λειτουργίας των έργων και η άμβλυνση αυτής κατά το έτος 2027 στηρίζουν, κατ' αρχήν, την κρίση της Διοίκησης στο παρόν στάδιο περιβαλλοντικής αδειοδότησης ότι είναι εφικτή η υλοποίηση του εξεταζόμενου σχεδιασμού από την άποψη αυτή. Ενόψει της σχέσης επικοινωνίας και αλληλοσυμπλήρωσης των σταδίων της περιβαλλοντικής αδειοδότησης σχεδίου και έργων που αναπτύχθηκε στην παρατήρηση 30, αλλά και των προβλέψεων του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου για τη λειτουργική διασύνδεση των λιμενικών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό, μέσω ολοκληρωμένου κυκλοφοριακού σχεδιασμού, καθώς και για την κατάρτιση ειδικού σχεδίου με κατευθύνσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης για τις απαιτήσεις του τουρισμού που θα προέρχεται από την κρουαζιέρα (βλ. ΣΤΕ Ολομ. 547/2022), είναι εφικτή και επιβάλλεται, ταυτόχρονα, η εκπόνηση ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης κατά το στάδιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης των έργων είτε κατά την αναθεώρηση των ήδη εγκριθέντων περιβαλλοντικών όρων είτε κατά την έγκριση νέων. Η μελέτη αυτή θα είναι ενιαία για το σύνολο των έργων του σχεδιασμού, θα αξιοποιεί την υφιστάμενη περιβαλλοντική πληροφορία από όπου και εάν προέρχεται και, ιδίως, θα λαμβάνει υπόψη τα πορίσματα και τις εκτιμήσεις της ανωτέρω μελέτης και των κυκλοφοριακών μελετών του Δήμου Πειραιά στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και του Υπουργείου Πολιτισμού για τον Κεντρικό Λιμένα Πειραιά. Η μελέτη θα προβαίνει σε εκτίμηση και αξιολόγηση των αλλαγών που πρόκειται να

επέλθουν στην κυκλοφοριακή και γενικότερη λειτουργία της πόλης τόσο σε επίπεδο άμεσης περιοχής μελέτης (κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και αλλαγές στην περιοχή πέριξ του λιμανιού) όσο και σε επίπεδο ευρύτερης περιοχής μελέτης σε επίπεδο πόλης. Η δε υλοποίηση των έργων του σχεδίου, ήδη αδειοδοτημένων και μη, δεν θα ξεκινήσει πριν από την εκπόνηση, ολοκλήρωση και έγκριση της ως άνω κυκλοφοριακής μελέτης στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης των έργων. Σε περίπτωση, εξάλλου, που μετά την έγκριση της ως άνω μελέτης προκύψει ανάγκη τροποποίησης του σχεδιασμού, η τροποποίηση του προεδρικού διατάγματος θα πρέπει να γίνει πριν από την υλοποίηση των έργων. Ως εκ τούτου, το διάταγμα μπορεί να δημοσιευθεί πλην πρέπει να αναδιατυπωθεί αναλόγως, βάσει της παρατήρησης αυτής, ο περιβαλλοντικός όρος του άρθρου 9 περ. Α παρ. 5 του υπό επεξεργασία σχεδίου.

41. Μειοψήφησε η Σύμβουλος Μ. Σωτηροπούλου, η οποία διατύπωσε την ακόλουθη άποψη: σύμφωνα με την προμνησθείσα διάταξη του άρθρου 156 του ν. 4938/2022, ερμηνευόμενη [και] υπό το φως της οδηγίας 2001/42/EK, με π.δ. χωρεί, προκειμένου περί λιμένων διεθνούς ενδιαφέροντος ή εθνικής σημασίας, α. “η περιβαλλοντική έγκριση των [...] σχεδίων, ύστερα από τήρηση της διαδικασίας στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης [...], με εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και υποβολή στη Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, διαβούλευση με το κοινό και τις αρμόδιες αρχές, αξιολόγηση της μελέτης και των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης ...”, β. η έγκριση αυτών τούτων των Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (που χαρακτηρίζονται πλέον από το νομοθέτη ως “σχέδια”) των εν λόγω λιμένων, ως προς τα όρια της ζώνης λιμένα, τις επιτρεπόμενες προσχώσεις, τα προγραμματιζόμενα έργα και τα γενικά χαρακτηριστικά τους, και γ. ο κανονιστικός καθορισμός των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης στη χερσαία ζώνη λιμένα. Η ως άνω, υπό στοιχείο α., περιβαλλοντική έγκριση επιβάλλεται από τη νομοθεσία προκειμένου να

ερευνηθούν σε γενικές γραμμές οι επιπτώσεις του σχεδιασμού στο περιβάλλον όσο το δυνατόν νωρίτερα, δηλαδή σε επίπεδο ανώτερο και σε χρόνο προγενέστερο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης των κατ' ιδίαν έργων, και προϋποθέτει την κρίση της Διοίκησης, έστω και εμμέσως συναγόμενη από την οικεία περιβαλλοντική μελέτη, ότι ο σχεδιασμός δεν αναμένεται να προκαλέσει επιπτώσεις τέτοιας έντασης και έκτασης ώστε η έγκρισή του να αντιστρατεύεται τους σκοπούς του άρθρου 24 του Συντάγματος, σχετικά με τη λειτουργικότητα των οικισμών και την εξασφάλιση των βέλτιστων όρων διαβίωσης των κατοίκων της περιοχής στην οποία αναφέρεται το σχέδιο. Καθ' όσον αφορά ειδικώς τον Πειραιά, οι στόχοι της συνταγματικής αυτής διάταξης εξειδικεύονται στο νέο ΡΣΑ, με την εξαγγελία της ανάγκης βελτίωσης του περιβάλλοντος της περιοχής και της λειτουργικής διασύνδεσης των λιμενικών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό, μέσω ολοκληρωμένου κυκλοφοριακού σχεδιασμού, ενόψει του ότι, όπως γίνεται άλλωστε δεκτό και στη μελέτη που συνοδεύει το παρόν σχέδιο, διαπιστώνεται αλληλεπίδραση μεταξύ της πόλης του Πειραιά και του λιμένα. Εν προκειμένω, ο νέος σχεδιασμός του λιμένα του Πειραιά, όπως ανωτέρω περιγράφεται, συνεπάγεται επέκταση και μεγέθυνση σε όλους του τομείς του (επιβατικό, εμπορικό, ναυπηγοεπισκευαστικό) και σε πολλαπλά πεδία δραστηριοτήτων. Ωστόσο, αν και, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, έχει διαπιστωθεί ότι η εφαρμογή του προεκτεθέντος σχεδιασμού επιφέρει σημαντική κυκλοφοριακή επιβάρυνση του οδικού δικτύου της πόλης και, επομένως, εν τέλει της Αττικής, δεν διατυπώνεται, και δη αιτιολογημένως, κρίση ότι είναι εφικτή η υλοποίηση του σχεδιασμού με τα χαρακτηριστικά αυτά, χωρίς επιδείνωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων από πλευράς κυκλοφορίας, θορύβου, ατμοσφαιρικής ρύπανσης, επίτασης προβλήματος στάθμευσης κ.ο.κ., σε μία διαμορφωμένη αστική περιοχή που χαρακτηρίζεται, κατά τα κοινώς γνωστά, από υψηλή κάλυψη και δόμηση, μέγιστη οικιστική πυκνότητα, ανεπαρκές οδικό δίκτυο και απουσία κοινοχρήστων χώρων και υποδομών. Ειδικότερα, στη ΣΜΠΕ που συνοδεύει το υπό επεξεργασία σχέδιο γίνεται δεκτό ότι ήδη η εγκρινόμενη α' φάση του σχεδιασμού επέκτασης του

επιβατικού λιμένα (για τη δημιουργία θέσεων ελλιμενισμού δύο κρουαζιερόπλοιων, καθένα εκ των οποίων μεταφέρει 5.000 επιβάτες και 2.000 μέλη πληρώματος) αναμένεται να προκαλέσει αύξηση του αριθμού των τουριστών της “homeport” κρουαζιέρας που θα επισκέπτονται τον Πειραιά κατά 580.000 άτομα ετησίως (κεφ. 7 της ΣΜΠΕ), χωρίς, όμως, να υφίσταται, αυτήν ή σε άλλα στοιχεία κατά παραπομπή της, ποιοτική αξιολόγηση της αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου σε σχέση με την ικανότητα των οδών πέριξ του λιμένα και εν γένει του οδικού δικτύου της ευρύτερης περιοχής να απορροφήσουν την πρόσθετη αυτή κυκλοφορία, με κριτήριο τη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων και την εξασφάλιση της λειτουργικότητας της πόλης του Πειραιά. Το δε γεγονός ότι προσφάτως παραδόθηκαν σε λειτουργία νέοι σταθμοί μετρό στον Πειραιά, οι οποίοι σχεδιάστηκαν για να ανακουφίσουν το πρόβλημα της κυκλοφορικής συμφόρησης που παρατηρείται διαχρονικά και προ των νέων έργων, δεν σημαίνει ότι το όφελος που θα προκύψει μπορεί να ακυρωθεί ή να περιορισθεί από την έγκριση ενός νέου σχεδιασμού που προκαλεί πρόσθετη κυκλοφοριακή φόρτιση σε μία ήδη επιβαρυσμένη περιοχή. Τα ανωτέρω επιρρωνύονται εκ του ότι: α/ οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων χρησιμοποιούν, όπως γίνεται δεκτό από τη μελέτη, τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε ποσοστό μόλις 5% και μετακινούνται προς την Αθήνα και τα αξιοθέατα (Ακρόπολη κ.λπ.), ως επί το πλείστον, με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς (τουριστικά πούλμαν, ταξί), β/ ο κυκλοφοριακός φόρτος αιχμής από το νέο λιμένα κρουαζιέρας εκτιμάται μεταξύ των ωρών 9-11 π.μ. και 2-4 μ.μ. και, έστω και αν δεν συμπίπτει χρονικά, κατά την εκτίμηση της μελέτης τεκμηρίωσης της πρόσθετης κυκλοφοριακής φόρτισης (Παρ. V της ΣΜΠΕ), με τις αιχμές της υφιστάμενης κυκλοφορίας, προκαλεί, σε κάθε περίπτωση, επιμήκυνση των ωρών αιχμής, με προφανείς δυσμενείς συνέπειες για την περιοχή, γ/ τα τουριστικά λεωφορεία που μεταφέρουν τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων αναμένεται να ακολουθήσουν διαδρομή μέσω οδών που παρουσιάζουν σημαντική κυκλοφοριακή φόρτιση και δ/ από τη σύγκριση της ημερήσιας κίνησης στο οδικό δίκτυο του Πειραιά μεταξύ των ετών 2016 [ήτοι προ της

λειτουργίας των τριών νέων σταθμών μετρό στον Πειραιά και προ της ολοκλήρωσης της νέας γραμμής 4] και 2027/2030 [μετά την έναρξη λειτουργίας και της γραμμής 4 του μετρό, που θα επιτρέψει τη διασύνδεση του Πειραιά και με άλλες περιοχές της Αττικής], προκύπτει χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς από το 47,5% των μετακινουμένων το έτος 2027/2030, έναντι αντίστοιχου ποσοστού 45% το έτος 2016, παρουσιάζεται συνεπώς μία αύξηση των χρηστών των μέσων μαζικής μεταφοράς [με αντίστοιχη υποχώρηση των κινουμένων με Ι.Χ.] της τάξεως του 5%. Υπό τα δεδομένα αυτά, δεν τεκμηριώνεται ότι ο σχεδιασμός προκαλεί αρνητικές επιπτώσεις μη σημαντικές, τοπικού επιπέδου και δεν επιφέρει αλλαγές στρατηγικού χαρακτήρα, όπως γίνεται ανατιολογήτως δεκτό από τη μελέτη (βλ. κεφάλαια 1.6 και 7 της ΣΜΠΕ και το συμπληρωματικό τεύχος - “υπόμνημα”), ούτε αρκεί η εκπόνηση πρόσθετων επικαιροποιημένων κυκλοφοριακών μελετών σε επόμενο στάδιο περιβαλλοντικής αδειοδότησης έργων. Τούτο δε ανεξαρτήτως του ότι εν προκειμένω η περιβαλλοντική αδειοδότηση της νότιας επέκτασης έχει οριστικοποιηθεί με προγενέστερη ΑΕΠΟ [από 11.12.2020] και άρα δεν υφίσταται στάδιο έγκρισης τέτοιων πρόσθετων μελετών με διοικητική πράξη. Κατόπιν αυτών, εφόσον ελλείπει η συνολική και συνεκτική αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του σχεδιασμού, το υπό επεξεργασία σχέδιο π.δ. δεν προτείνεται νομίμως.

Η παρούσα γνωμοδότηση εκδόθηκε στις 25 Οκτωβρίου 2022.

Η Πρόεδρος του Ε΄ Τμήματος

Η Γραμματέας του Ε΄ Τμήματος

Μ. Γκορτζολίδου

Δ. Τετράδη