

Ν.Σ.(μ)

Αριθμός 93/2018

**ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΣ
ΚΑΙ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ
ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ Ε΄**

ΜΕΛΗ	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ
Αθ. Ράντος, Αντιπρόεδρος, Πρόεδρος του Ε΄ Τμήματος, Ρ. Γιαννουλάτου, Σύμβουλος, Δ. Βασιλειάδης, Πάρεδρος	Επεξεργασία σχεδίου προεδρικού διατάγματος «Έγκριση γενικού σχεδιασμού Μαρίνας Αλίμου».

Εισηγητής, ο Πάρεδρος
Δ. Βασιλειάδης.

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

Το Τμήμα συνήλθε με την ανωτέρω σύνθεση στις 17 Μαΐου 2018, με την παρουσία και της Γραμματέως Μ. Βλασερού, για να επεξεργασθεί το ανωτέρω σχέδιο προεδρικού διατάγματος, το οποίο διαβιβάσθηκε στο Συμβούλιο της Επικρατείας από τη Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης με το 794/7.5.2018 έγγραφό της, που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν.

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.

Ακολούθησε συζήτηση μεταξύ των μελών και 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, των άρθρων 12 παρ. 9 περ. β΄

του ν. 3986/2011 και 29, 30 και 31 του ν. 2160/1993, η έγκριση του γενικού σχεδιασμού της μαρίνας Αλίμου στον Ν. Αττικής.

2. Στο σχέδιο της εισηγητικής έκθεσης που συνοδεύει το υπό επεξεργασία διάταγμα εκτίθενται, μεταξύ άλλων, τα εξής: Η μαρίνα Αλίμου (εφεξής: «μαρίνα») βρίσκεται στις βορειοανατολικές ακτές του Σαρωνικού κόλπου και αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς λιμένες του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας και έναν από τους μεγαλύτερους της Ανατολικής Μεσογείου. Η θαλάσσια ζώνη της μαρίνας έχει συνολική επιφάνεια 428 στρεμμάτων περίπου και περιλαμβάνει θαλάσσιο χώρο ελλιμενισμού των σκαφών αναψυχής (λιμενολεκάνη) επιφάνειας 240 στρεμμάτων και ωφέλιμου βάθους από -3,0 έως -8,0 m. Η χερσαία ζώνη της μαρίνας, συνολικής επιφάνειας 210 στρεμμάτων περίπου, εκτείνεται μεταξύ της εκβολής του ρέματος Πικροδάφνης στα βόρεια, την τροχιολωρίδα του τραμ και την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος προς τα ανατολικά και την παραλία «Ζέφυρος» του Δήμου Αλίμου στα νότια. Όσον αφορά το πολεοδομικό καθεστώς, η μαρίνα διέπεται από το από 8.11.1990 π.δ. (Δ' 655), με το οποίο εγκρίθηκε τοπικό ρυμοτομικό σχέδιο στην εκτός σχεδίου περιοχή του Δήμου Αλίμου, για τον καθορισμό χώρων και όρων και περιορισμών δόμησης προς εξυπηρέτηση της μαρίνας του Ε.Ο.Τ. Το ευρύτερο χωροταξικό πλαίσιο για την περιοχή μελέτης προσδιορίζεται και από τις ρυθμίσεις του από 1.3.2004 π.δ. «περί καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα», το οποίο προβλέπει 4 υποπεριοχές-ζώνες, που καθορίζονται στην περιοχή της μαρίνας, τις χρήσεις γης και τους όρους και περιορισμούς δόμησης. Υπεύθυνος φορέας για τη διαχείριση της μαρίνας είναι η Εταιρία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ) Α.Ε. Με την 218/13.8.2012 απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιάρθρωσεων και Αποκρατικοποιήσεων (Β' 2322), μεταβιβάστηκε από το Δημόσιο στο ΤΑΙΠΕΔ το δικαίωμα να παραχωρεί σε τρίτους το δικαίωμα χρήσης, λειτουργίας, διαχείρισης και εκμετάλλευσης της κινητής ή ακίνητης περιουσίας εντός της χερσαίας ή της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας.



3. Από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι το παρόν σχέδιο διατάγματος αφορά τον γενικό σχεδιασμό της υφισταμένης μαρίνας Αλίμου, συνοδεύεται από Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (εφεξής: «ΣΜΠΕ») και έκθεση χωροθέτησης, προτείνεται δε ύστερα από γνωμοδότηση της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων. Η ΣΜΠΕ συνετάγη το 2013, συμπληρώθηκε, όμως, και επικαιροποιήθηκε στη συνέχεια, λόγω των νομοθετικών μεταβολών που ακολούθησαν, ιδίως λόγω της θέσης σε ισχύ του νέου ΡΣΑ. Περαιτέρω, τηρήθηκε η διαδικασία που προβλέπεται στην κ.υ.α. 107017/2006 (Β' 1225) και επί της ΣΜΠΕ γνωμοδότησαν οι αρμόδιες υπηρεσίες, ο Δήμος Αλίμου καθώς και το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής, τελικώς δε η ΣΜΠΕ και οι παρατηρήσεις των υπηρεσιών και των φορέων που διατυπώθηκαν εξετάσθηκαν από τη ΔΙΠΑ (πρώην ΕΥΠΕ), η οποία, με τα έγγραφά της που μνημονεύονται στο προοίμιο του σχεδίου διατάγματος, εισηγήθηκε την έγκριση, από περιβαλλοντική άποψη, του σχεδιασμού της μαρίνας. Η ΣΜΠΕ περιλαμβάνει αναλυτικά τα γενικά στοιχεία, τον στόχο και την περιγραφή του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της μαρίνας Αλίμου, τις εναλλακτικές δυνατότητες, την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, την εκτίμηση και αξιολόγηση των επιπτώσεων, τις κανονιστικές διατάξεις, το σύστημα παρακολούθησης και τις λοιπές συνοδευτικές μελέτες και έρευνες.

4. Ως προς την υφιστάμενη κατάσταση στη ΣΜΠΕ (βλ. Κεφ. Δ2 σελ. 52 επόμε.) εκτίθενται τα εξής: «...Η μαρίνα Αλίμου είναι η μεγαλύτερη – από άποψη αριθμού διατιθέμενων θέσεων ελλιμενισμού – μαρίνα της Χώρας, προσφέροντας περί τις 1.100 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής διαφόρων μεγεθών [...] Στη χερσαία ζώνη της μαρίνας, η οποία αναπτύσσεται περιμετρικά από την λιμενολεκάνη, έχουν αναπτυχθεί διάφορες δραστηριότητες, είτε άμεσα συνδεδεμένες με την λειτουργία της μαρίνας είτε όχι. Στη βόρεια-βορειοδυτική πλευρά της μαρίνας ο χερσαίος χώρος διατίθεται για απόθεση/συντήρηση σκαφών. Ο χώρος αυτός είναι πρόχειρα διαμορφωμένος και χωρίς οιαδήποτε οργάνωση, με συνέπεια την περιβαλλοντική υποβάθμισή του. Η ανέλκυση/καθέλκυση των σκαφών γίνεται με ελαστικοφόρους γεραμούς (ιδιωτών που καλούνται προς τούτο

από τους ιδιοκτήτες των σκαφών), δεδομένου ότι η μαρίνα δεν διαθέτει κατάλληλο μηχάνημα (τύπου travelift) και την ανάλογη νηοδόχο. Η μαρίνα δεν διαθέτει ούτε τη στοιχειώδη ράμπα για την ανέλκυση/καθέλκυση σκαφών. Στην ίδια παραπάνω περιοχή υπάρχουν πρόχειρες εγκαταστάσεις (τροχόσπιτα, λυόμενα, κοντέινερ) στα οποία στεγάζονται γραφεία των εταιρειών ενοικίασης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής (chartering), επισκευαστών σκαφών, παρόχων άλλων υπηρεσιών, καντίνες, κλπ. Ο κύριος χερσαίος χώρος της μαρίνας αναπτύσσεται κατά μήκος της Λεωφόρου Ποσειδώνος και σε αυτόν έχουν κατασκευαστεί, κατά καιρούς, διάφορα κτίρια και έχουν αναπτυχθεί ποικίλες δραστηριότητες. Στη ζώνη αυτή, εκτός από τις προαναφερθείσες πρόχειρες εγκαταστάσεις (τροχόσπιτα, λυόμενα, κοντέινερ), υπάρχει ένας σταθμός καυσίμων (παραχωρημένος σε ιδιώτη), ένα κέντρο διασκέδασης και ένα μεγάλης κλίμακας εστιατόριο - αναψυκτήριο (σε μισθωμένο σε ιδιώτη χώρο), ένας χώρος παραχωρημένος στον Δήμο Αλίμου στον οποίο έχει κατασκευαστεί κολυμβητήριο ολυμπιακών διαστάσεων και μεγάλης κλίμακας καφετέρια, χώροι στάθμευσης, χώροι πρασίνου, υποσταθμοί και μηχανοστάσια, αλλά και εκτεταμένοι ανεκμετάλλευτοι χερσαίοι χώροι [...] Στο κέντρο περίπου της μαρίνας υπάρχει ένα ισόγειο κτίριο στο οποίο στεγάζεται η Διοίκηση της μαρίνας, το Λιμενικό Φυλάκιο κλπ. Στο νότιο άκρο του παρά την Λεωφόρο Ποσειδώνος χερσαίου χώρου υπάρχουν τα γραφεία διοίκησης και το εντευκτήριο του Ναυτικού Ομίλου Καλαμακίου (Ν.Ο.Κ.) [...] Στη χερσαία ζώνη και παράλληλα προς τη Λεωφόρο Ποσειδώνος διέρχονται οι γραμμές του τραμ. Επίσης προς τη Λεωφόρο Ποσειδώνος (από τη βόρεια μέχρι τη νότια είσοδο της μαρίνας) υπάρχει περίφραξη που την απομονώνει από την γύρω περιοχή. Στη νότια πλευρά της μαρίνας και κοντά στη ρίζα του προσήνεμου μώλου έχει παραχωρηθεί στον Ν.Ο.Κ., χερσαίος χώρος και τμήμα θαλάσσιου χώρου για την εξυπηρέτηση των μελών του Ομίλου. Στον χώρο αυτό γίνεται απόθεση σκαφών στην ξηρά, υπάρχουν γήπεδα αθλοπαιδιών, καθώς και μία ράμπα για την ανέλκυση/καθέλκυση των σκαφών του Ομίλου. Στον ίδιο χώρο ελλιμενίζεται και μικρός αριθμός αλιευτικών σκαφών, στους ιδιοκτήτες των

οποίων έχει παραχωρηθεί (ονομαστικά) το σχετικό δικαίωμα ελλιμενισμού. Η μαρίνα Αλίμου δεν παρέχει σήμερα στα ελλιμενιζόμενα σκάφη και στους επισκέπτες της υπηρεσίες ανάλογης ποιότητας και επιπέδου με τις προσδοκώμενες για τη μεγαλύτερη μαρίνα της Χώρας, σε ένα από τα καλύτερα σημεία του θαλασσιού μετώπου της Αττικής. Αντιθέτως, εμφανίζει σοβαρότατες ελλείψεις και σε πολλές από τις λειτουργίες της κυριαρχεί η προχειρότητα και η κακή οργάνωση. Αποτελεί δε σε μεγάλο βαθμό αιτία δυσφήμισης της Χώρας στον τομέα της υποδοχής και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής, ειδικά αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό που εξυπηρετεί αφορά σε ενοικιαζόμενα σκάφη αναψυχής (μεγαλύτερο του 70%), κάτι το οποίο συνεπάγεται μεγάλο αριθμό επισκεπτών, τόσο Ελλήνων όσο και αλλοδαπών, που ενοικιάζουν σκάφη αναψυχής για τις διακοπές τους στα ελληνικά νησιά. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικά από τα βασικότερα λειτουργικά προβλήματα και ελλείψεις της μαρίνας: Κακή οργάνωση του θαλάσσιου χώρου με κύριο πρόβλημα τη μη ορθολογική αξιοποίηση της λιμενολεκάνης και την έλλειψη/κακή κατάσταση μόνιμων αγκυροβολίων (ρεμέτζων). Σοβαρές φθορές των πυργίσκων παροχών (ηλεκτρικό, νερό), οι περισσότεροι από τους οποίους είναι εκτός λειτουργίας. Έλλειψη σταθμού καυσίμων και παραλαβής λιμάτων και ελαιωδών καταλοίπων των σκαφών. Σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα στις δύο εισόδους της μαρίνας. Έλλειψη αναγκαίων για τη λειτουργία της μαρίνας κτιριακών εγκαταστάσεων. Ανεκμετάλλετος και ανοργάνωτος χερσαίος χώρος. Αυθαίρετες πρόχειρες κατασκευές και καταλήψεις (κοντέινερ, τροχόσπιτα κλπ.). Κίνηση οχημάτων στους μόνιμους προβλήτες χωρίς έλεγχο και περιορισμούς. Έλλειψη σύγχρονων συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας. Ανεπαρκής συντήρηση των λιμενικών και χερσαίων έργων με συνέπεια τις αστοχίες και την κακή αισθητική του χώρου. Έλλειψη σύγχρονης υποδομής ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών. Πρόχειρη διαμόρφωση του χώρου χερσαίας απόθεσης/συντήρησης των σκαφών, με συνέπεια την περιβαλλοντική υποβάθμιση. Ασύμβατες οχλούσες χρήσεις στη χερσαία ζώνη της μαρίνας (κέντρα διασκέδασης)».

5. Στη συνέχεια της ΣΜΠΕ (σελ. 56 επόμε.) περιγράφεται το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο για το οποίο αναφέρονται τα ακόλουθα: «... Η λιμενολεκάνη οριοθετείται από τα παραλιακά κρηπιδώματα, τον προσήνεμο και τον υπήνεμο μώλο. Η είσοδος σε αυτή γίνεται μέσω του διαύλου που διαμορφώνεται μεταξύ του προσήνεμου και του υπήνεμου μώλου [...] Με την προβλεπόμενη αναδιάταξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, διακρίνονται σε αυτή πέντε (5) ζώνες χρήσεων και λειτουργιών με συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης. Η χρήση μίας εξ αυτών των ζωνών έχει παραχωρηθεί στο Ν.Ο.Κ. για ναυταθλητικές εγκαταστάσεις. Η μέγιστη επιτρεπόμενη εκμετάλλευση στο σύνολο των ζωνών αυτών ανέρχεται σε 18.520 m² και περιλαμβάνει χρήσεις σχετικές με τη λειτουργία της μαρίνας (όπως κτίριο διοίκησης, πύργο ελέγχου, καταστήματα ναυτιλιακών ειδών, super market, αποθηκευτικούς χώρους, χώρους υγιεινής, γραφεία κλπ.), χρήσεις αναψυχής και εστίασης, καθώς και εμπορικές χρήσεις (όπως εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώρους αναψυχής, αθλητικές εγκαταστάσεις, ξενοδοχείο, εκθεσιακό - συνεδριακό κέντρο, εμπορικά καταστήματα κλπ.). Επίσης, προβλέπεται χώρος χερσαίας απόθεσης σκαφών με προβλέψεις για την αναγκαία κτιριακή υποδομή. Οι ζώνες της μαρίνας περιλαμβάνουν ακόμη διαμορφωμένες υπαίθριες εγκαταστάσεις, πεζοδρόμους, χώρους στάθμευσης και χώρους αστικού πρασίνου. Η οδική κυκλοφορία στο εσωτερικό της μαρίνας διασφαλίζεται από ένα κύριο οδικό άξονα που διασχίζει τη χερσαία ζώνη της μαρίνας από τον υπήνεμο έως τον προσήνεμο μώλο. Ακόμη, προβλέπεται η διαμόρφωση ειδικών εισόδων στη μαρίνα για τους πεζούς, οι οποίες συνδυάζονται με άνετες ζώνες κυκλοφορίας πεζών στο εσωτερικό της μαρίνας, ενώ προβλέπεται και η διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου σε όλο το μήκος της χερσαίας ζώνης, παρά τη λωρίδα του τραμ [...] Δ.3.1 Θαλάσσια Ζώνη [...] Ο προσήνεμος μώλος, έχει κεκαμμένο σχήμα και συνολικό μήκος 700m περίπου και προστατεύει τη λιμενολεκάνη έναντι των κυματισμών του νότιου-νοτιοανατολικού τομέα. Πρόκειται για λιμενικό έργο με κατακόρυφα μέτωπα, εσωτερικά και εξωτερικά, το οποίο φέρει και τοίχο προστασίας για να μην υπερπηδάται από τους κυματισμούς. Για την

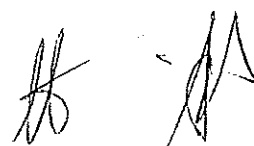


απόσβεση των κυματισμών έχουν τοποθετηθεί στην εξωτερική πλευρά του μώλου φυσικοί ογκόλιθοι (πρανές). Κατά τόπους η θωράκιση αυτή έχει αποδιοργανωθεί ή και παρασυρθεί στο σύνολό της και το κατακόρυφο μέτωπο είναι εκτεθειμένο απ' ευθείας στους προσπίπτοντες κυματισμούς. Στην εσωτερική πλευρά του μώλου και σε μήκος περί τα 250m από το ακρομώλιο προς τη ρίζα του, έχουν επίσης τοποθετηθεί φυσικοί ογκόλιθοι (όχι οργανωμένα) για την απόσβεση των βορειοδυτικών κυματισμών αλλά και των από ανάκλαση κυματισμών που δημιουργούνται στο διάυλο εισόδου στη μαρίνα. Ο προσήνεμος μώλος είναι βατός από πεζούς και οχήματα, τα οποία φθάνουν μέχρι το ακρομώλιό του, όπου υπάρχει διαπλάτυνση και μπορούν εκεί να κάνουν αναστροφή. Στην εσωτερική πλευρά του μώλου πρυμνοδετούν μεγάλα σκάφη αναψυχής, μήκους άνω των 25m. Ο υπήνεμος μώλος, έχει ευθύγραμμο σχήμα και μήκος 290m περίπου και προστατεύει τη λιμενολεκάνη έναντι των κυματισμών του νοτιοδυτικού-δυτικού τομέα. Πρόκειται για λιμενικό έργο με κατακόρυφα μέτωπα, εσωτερικά και εξωτερικά, το οποίο φέρει και τοίχο προστασίας για την αποφυγή υπερπήδησης. Για την απόσβεση των κυματισμών έχουν τοποθετηθεί στην εξωτερική πλευρά του μώλου φυσικοί ογκόλιθοι (πρανές), οι οποίοι είναι γενικά σε καλή κατάσταση, εκτός από τη ρίζα του όπου έχουν μερικώς αποδιοργανωθεί. Ο μώλος είναι βατός από πεζούς και οχήματα, τα οποία φθάνουν μέχρι το ακρομώλιό του, όπου υπάρχει διαπλάτυνση και μπορούν εκεί να κάνουν αναστροφή. Στην εσωτερική πλευρά του μώλου πρυμνοδετούν μεγάλα σκάφη αναψυχής, μήκους άνω των 20m. Περιμετρικά της λιμενολεκάνης αναπτύσσονται τα παραλιακά κρηπιδώματα της μαρίνας, ενώ κάθετα σε αυτά έχουν κατασκευαστεί σταθεροί προβλήτες [...] Στο νοτιοανατολικό άκρο της λιμενολεκάνης ένα τμήμα του θαλάσσιου χώρου έχει παραχωρηθεί στο Ναυτικό Όμιλο Καλαμακίου (Ν.Ο.Κ.). Αυτό προβλέπεται και στο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο να διατηρηθεί προς χρήση από τον Ν.Ο.Κ. Πρόκειται για κρηπιδώματα συνολικού μήκους 400m περίπου στη θαλάσσια περιοχή στα ανατολικά του προβλήτα ΠΡ.9, καθώς και στη βόρεια πλευρά του χερσαίου χώρου του Ν.Ο.Κ. Στην ίδια περιοχή, δηλαδή στη ρίζα του προσήνεμου

μώλου, προβλέπεται ο ελλιμενισμός μικρού αριθμού αλιευτικών σκαφών, στους ιδιοκτήτες των οποίων έχει δοθεί – ονομαστικά – το δικαίωμα ελλιμενισμού μέσα στη μαρίνα Αλίμου. Η χερσαία ζώνη της μαρίνας στη βόρεια-βορειοδυτική πλευρά της προστατεύεται περιμετρικά από λιθορριπές και φυσικούς ογκολίθους, ενώ προς νοτιοδυτικά υπάρχει και υπερυψωμένος τοίχος για την αποφυγή υπερπήδησης των κυματισμών. Η ανέλκυση/καθέλκυση των σκαφών γίνεται σήμερα με κινητούς γεραμούς ... Για την επίλυση αυτού του προβλήματος προβλέπεται, πλησίον της ρίζας του υπήνεμου μώλου, η κατασκευή ράμπας ανέλκυσης/καθέλκυσης, καθώς και νηοδόχου για travelift. Στην μαρίνα δεν υπάρχει σταθμός καυσίμων για τον ανεφοδιασμό των σκαφών. Για το λόγο αυτό προβλέπεται η διαπλάτυνση του ακρομωλίου του υπήνεμου μώλου, όπου θα μπορεί μελλοντικά να κατασκευαστεί ο σταθμός καυσίμων, καθώς και οι εγκαταστάσεις παραλαβής λυμάτων και ελαιωδών καταλοίπων των σκαφών. Τέλος, είναι δυνατόν μελλοντικά να εγκατασταθούν στη θαλάσσια ζώνη της μαρίνας πλωτοί προβλήτες, αφενός σε αντικατάσταση των υφισταμένων σήμερα πεπαλαιωμένων και αφετέρου σε νέες θέσεις, ανάμεσα στους σταθερούς προβλήτες για την αύξηση του αριθμού των προσφερομένων θέσεων ελλιμενισμού [...] Δ.3.2.1. Κύρια στοιχεία χωρικής ανάπτυξης και λειτουργίας χερσαίας ζώνης. Η προτεινόμενη ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας Αλίμου, βασιζόμενη στους προαναφερθέντες άξονες σχεδιασμού, προβλέπει τις ακόλουθες χωρικές και λειτουργικές ρυθμίσεις: Η οδική πρόσβαση στη μαρίνα εξασφαλίζεται από δύο κατάλληλα διαμορφωμένες εισόδους, μία στο βόρειο και μία στο νότιο άκρο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, οι οποίες βρίσκονται σε άμεση επικοινωνία με την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος. Το βασικό οδικό δίκτυο κυκλοφορίας οχημάτων της μαρίνας αποτελείται από ένα κύριο οδικό άξονα που οδεύει παράλληλα με τα παραλιακά κρηπιδώματα της μαρίνας (σε απόσταση όμως από αυτά) και τους οδικούς άξονες σύνδεσης των δύο εισόδων της μαρίνας με αυτόν. Ο κύριος αυτός οδικός άξονας εξασφαλίζει άμεση και ασφαλή πρόσβαση στο σύνολο των λιμενικών υποδομών της μαρίνας (στους προβλήτες και τον υπήνεμο και τον

προσήνεμο μώλο), ενώ παράλληλα αποφεύγεται ο τεμαχισμός της χερσαίας ζώνης. Ειδικά στο νότιο τμήμα της μαρίνας, ο βασικός οδικός άξονας οδεύει παράλληλα με το νότιο όριο της χερσαίας ζώνης, προσφέροντας άμεση πρόσβαση στον προσήνεμο μώλο. Η πρόσβαση των πεζών στη μαρίνα είναι δυνατή κατ' αρχήν μέσω των δύο εισόδων της μαρίνας που προαναφέρθηκαν, οι οποίες αφ' ενός βρίσκονται στην εγγύτητα διαβάσεων με φωτεινό σηματοδότη επί της λεωφόρου Ποσειδώνος και αφ' ετέρου προσφέρουν ασφαλή διέλευση των γραμμών του τραμ. Επιπροσθέτως, στο όριο της μαρίνας και πλησίον των δύο στάσεων τραμ που βρίσκονται σε επαφή με αυτό, διαμορφώνονται είσοδοι μεγάλου πλάτους για την άνετη κυκλοφορία πεζών. Τα σημεία αυτά προσφέρουν ασφαλή διέλευση των γραμμών του τραμ λόγω των διαμορφώσεων των στάσεων, και επιπλέον βρίσκονται πλησίον διαβάσεων με φωτεινό σηματοδότη επί της λεωφόρου Ποσειδώνος. Οι είσοδοι αυτές οδηγούν σε πεζοδρόμους μεγάλου πλάτους, οι οποίοι διασχίζουν κάθετα τη χερσαία ζώνη της μαρίνας και εξασφαλίζουν την εύκολη και ασφαλή πρόσβαση των πεζών στο θαλάσσιο μέτωπο, επιτρέποντας με αυτό τον τρόπο την άμεση επικοινωνία των κατοίκων και επισκεπτών του Αλίμου με τη θάλασσα. Στο εσωτερικό της μαρίνας διαμορφώνονται συνθήκες ασφαλούς και άνετης κυκλοφορίας ποδηλάτων, μέσω του ποδηλατοδρόμου που οδεύει κατά μήκος του βορειοανατολικού ορίου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας και παράλληλα με την τροχιολωρίδα του τραμ. Στον ποδηλατόδρομο προβλέπεται και κυκλοφορία πεζών παράλληλα με αυτόν [...] Στο βορειοδυτικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας προβλέπεται κατά κύριο λόγο η ανάπτυξη χρήσεων σχετικών με τη διοίκηση και λειτουργία της μαρίνας, καθώς και με την χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών. Οι χρήσεις αυτές αφορούν στην υποστήριξη της άρτιας λειτουργίας της μαρίνας και στη διασφάλιση της ποιοτικής εξυπηρέτησης των πελατών της, δηλαδή των επιβαινόντων στα ελλιμενιζόμενα σκάφη, καθώς και των ιδιοκτητών αυτών. Αναφορικά με τις χρήσεις και λειτουργίες που σχετίζονται με την χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών, αυτές είναι ιδιαίτερης σημασίας για την ικανοποίηση

των αναγκών των πελατών της μαρίνας σχετικά με την ετήσια συντήρηση των σκαφών τους. Η ανάπτυξη των χρήσεων αυτών στο σχετικά "απομονωμένο" από την υπόλοιπη χερσαία ζώνη, αλλά και από την ευρύτερη αστική περιοχή, τμήμα της μαρίνας, συνάδει απόλυτα με τις λειτουργίες στις οποίες αφορούν (ειδικά τις χρήσεις χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών), καθώς αυτές αφ' ενός πρέπει να είναι σε άμεση και λειτουργική επαφή με τον θαλάσσιο χώρο της μαρίνας και τις προβλεπόμενες υποδομές ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών και αφ' ετέρου να είναι όσο το δυνατόν πιο απομακρυσμένες από τις περιοχές πρόσβασης και κυκλοφορίας κοινού. Στο κεντρικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που είναι σε άμεση γειτνίαση με τον πολεοδομικό ιστό της πόλης του Αλίμου και εκτείνεται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, προβλέπεται, κατά κύριο λόγο, η ανάπτυξη χρήσεων τουρισμού και αναψυχής και δευτερευόντως χρήσεων σχετικών με τη διοίκηση και λειτουργία της μαρίνας. Οι χρήσεις τουρισμού και αναψυχής αποτελούν το υπόβαθρο για τη δημιουργία ενός παράκτιου πόλου αναψυχής, ικανού να προσελκύσει επισκέπτες από την ευρύτερη περιοχή και να αποτελέσει φυσική και λειτουργική διέξοδο της πόλης του Αλίμου προς τη θάλασσα. Η χωροθέτηση των χρήσεων αυτών στο κεντρικό τμήμα της μαρίνας είναι καθοριστικής σημασίας όχι μόνο γιατί διασφαλίζει την ανεμπόδιστη επικοινωνία της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο, αλλά και για την άρτια λειτουργία της μαρίνας σε ό,τι αφορά στην εξυπηρέτηση των πελατών της. Η ανάπτυξη χρήσεων σχετικών με τη διοίκηση και τη λειτουργία της μαρίνας στην περιοχή αυτή είναι συμπληρωματική αυτής που προβλέπεται στο βορειοδυτικό τμήμα της χερσαίας ζώνης. Η ανάγκη δημιουργίας δύο πόλων ανάπτυξης χρήσεων διοίκησης και λειτουργίας σε κεντροβαρικά σημεία επιβάλλεται από την μεγάλη έκταση και τη διάταξη της μαρίνας σε ό,τι αφορά στη θαλάσσια ζώνη (η οποία εξυπηρετεί πολύ μεγάλο αριθμό σκαφών), αλλά και στη χερσαία ζώνη (επιμήκης ζώνη εκτεινόμενη σε σημαντικό μήκος θαλασσίου μετώπου) [...] Επισημαίνεται ότι οι προαναφερθείσες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο εσωτερικό της μαρίνας επιτρέπουν αφ' ενός την ασφαλή και άνετη κυκλοφορία οχημάτων για την



εξυπηρέτηση των λειτουργιών της μαρίνας και αφ' ετέρου προσφέρουν ασφαλή κυκλοφορία των πεζών. Επίσης, διασφαλίζουν την άνετη πρόσβαση του κοινού στο θαλάσσιο μέτωπο και περιμετρικά στο κεντρικό τμήμα της χερσαίας ζώνης που χωροθετείται σε συνέχεια του αστικού ιστού προς τη θάλασσα και αφορά κατ' εξοχήν χρήσεις αναψυχής. Ακόμη, διασφαλίζεται η συνέχεια της παραλιακής ζώνης περιπάτου/ ποδηλατοδρόμου του Δήμου Αλίμου που εκτείνεται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου της παραλίας «Ζέφυρος» και προς βορρά στο εσωτερικό της μαρίνας [...] Δ.3.2.2. Χωροταξική οργάνωση χερσαίας ζώνης. Η χερσαία ζώνη της μαρίνας Αλίμου διαμορφώνεται σε ζώνες χρήσεων και λειτουργιών με συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης. Συγκεκριμένα, προβλέπονται οι ακόλουθες πέντε ζώνες χρήσεων και λειτουργιών ... Ζώνη 1: Η ζώνη αυτή καταλαμβάνει το βορειοδυτικό τμήμα της μαρίνας και εκτείνεται από το ρέμα της Πικροδάφνης μέχρι τη ρίζα του υπήνεμου μώλου, όπου προβλέπεται η δημιουργία λιμενικών υποδομών (νηοδόχος, ράμπα) για την ανέλκυση/καθέλκυση σκαφών. Η Ζώνη 1 αφορά σε χρήσεις χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών, διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας, καθώς και τουρισμού – αναψυχής. Στο βόρειο άκρο της Ζώνης 1 προβλέπεται χώρος έκτασης 2.300 τ.μ. για πρατήριο καυσίμων και πλυντήριο οχημάτων. Ζώνη 2: Η ζώνη αυτή αφορά σε μία μικρή έκταση που βρίσκεται σε άμεση επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο στο βόρειο άκρο της λιμενολεκάνης της μαρίνας και αφορά αποκλειστικά σε χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας. Ζώνη 3: Η ζώνη αυτή καταλαμβάνει το βορειοανατολικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που εκτείνεται μεταξύ της τροχιολωρίδας του τραμ και του παραλιακού μετώπου. Η Ζώνη 3 αφορά σε χρήσεις τουρισμού – αναψυχής, καθώς και διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας. Ζώνη 4: Η ζώνη αυτή καταλαμβάνει το κεντρικό τμήμα της μαρίνας που οριοθετείται από τα κρηπιδώματα Η1Θ11Κ1 και τον εσωτερικό κύριο οδικό άξονα της μαρίνας. Η Ζώνη 4 αναπτύσσεται στο κέντρο και σε συνέχεια της Ζώνης 3 προς τη θάλασσα. Η Ζώνη 4 αφορά σε χρήσεις τουρισμού – αναψυχής που αφορούν αποκλειστικά στην εστίαση (εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώροι

στάθμευσης). Ζώνη 5: Η ζώνη αυτή καταλαμβάνει το νοτιοανατολικό τμήμα της χερσαίας ζώνης της μαρίνας που εκτείνεται μεταξύ του προσήνεμου μώλου και των κρηπιδωμάτων, όπου υφίστανται λιμενικές υποδομές (ράμπες) για την ανέλκυση/καθέλκυση μικρών σκαφών. Η Ζώνη 5 αφορά στις εγκαταστάσεις του Ν.Ο.Κ., οι οποίες περιλαμβάνουν τις αναγκαίες κτιριακές υποδομές (γραφεία διοίκησης, χώρο διδασκαλίας, βιβλιοθήκη, εντευκτήριο, καφέ/εστιατόριο, ιατρείο, χώρους υγιεινής, φυλάκιο, καθώς και υπόστεγα φύλαξης/αποθήκευσης/συντήρησης μικρών σκαφών) και υπαίθριες διαμορφώσεις, όπως χώρους παραμονής και προετοιμασίας των αθλητικών σκαφών και μικρά γήπεδα αθλοπαιδιών ... Δ.3.2.3. Χρήσεις γης χερσαίας ζώνης. Η προτεινόμενη ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας Αλίμου περιλαμβάνει τις ακόλουθες βασικές κατηγορίες χρήσεων γης: διοίκηση και λειτουργία της μαρίνας, χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών, τουρισμός – αναψυχή, ηλεκτρομηχανολογικές (Η/Μ) εγκαταστάσεις της μαρίνας, και αστικό πράσινο. Οι κατηγορίες αυτές χρήσεων γης συνάδουν απόλυτα με τον χαρακτήρα της μαρίνας Αλίμου και ιδιαίτερα με τον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζει στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής. Επιπροσθέτως, οι κατηγορίες χρήσεων που προτείνεται να αναπτυχθούν στη χερσαία ζώνη της μαρίνας συνάδουν με την κεντροβαρική της θέση επί του παραλιακού μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας, καθώς και την άμεση γεινιάσή της με τον αστικό ιστό του Δήμου Αλίμου. Οι κατηγορίες αυτές των επιτρεπόμενων χρήσεων γης προσδιορίζονται ως ακολούθως: Οι χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας δύνανται να περιλαμβάνουν: Κτίρια διοίκησης, συμπεριλαμβανομένων γραφείων διοίκησης, λιμεναρχείου, τελωνείου, ιατρείου κλπ., πύργο ελέγχου, φυλάκια εισόδου, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, καταστήματα ναυτιλιακών ειδών, super market, χώρους υγιεινής, συμπεριλαμβανομένων WC, ντους, πλυντηρίων – στεγνωτήριων κλπ., γραφεία, χώρους εξυπηρέτησης προσωπικού μαρίνας, αποθηκευτικούς χώρους, καταστήματα (εστίασης, εμπορικής χρήσης), χώρους στάθμευσης (κτίρια, γήπεδα), κάθε άλλη συναφή υποδομή, η οποία υποστηρίζει τη διοίκηση και λειτουργία της μαρίνας και την

εξυπηρέτηση των χρηστών/πελατών της (επιβαίνοντες σε σκάφη, ιδιοκτήτες σκαφών κλπ.). Οι χρήσεις χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών της μαρίνας δύνανται να περιλαμβάνουν: υπαίθριο χώρο χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών, υπόστεγο συντήρησης σκαφών, υπόστεγο φύλαξης σκαφών, εργαστήρια, γραφεία, αποθηκευτικούς χώρους, χώρους στάθμευσης (κτίρια, γήπεδα), πρατήριο καυσίμων – πλυντήριο οχημάτων, ελικοδρόμιο, κάθε άλλη συναφή υποδομή, η οποία υποστηρίζει τη χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών. Οι χρήσεις τουρισμού – αναψυχής της μαρίνας δύνανται να περιλαμβάνουν: αθλητικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων γυμναστηρίων, υπαίθριων και στεγασμένων αθλητικών εγκαταστάσεων, sport's club, spa, εστιατόρια, αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, ξενοδοχεία – ξενώνες, εκθεσιακούς - συνεδριακούς χώρους, χώρους πολιτιστικών δραστηριοτήτων, ενυδρείο, παιδικές χαρές – παιδότοπους, χώρους συνάθροισης κοινού, χώρους στάθμευσης (κτίρια, γήπεδα). Οι Η/Μ εγκαταστάσεις της μαρίνας δύνανται να περιλαμβάνουν: υποσταθμούς, αντλιοστάσια, εγκαταστάσεις πυρόσβεσης, χώρους φύλαξης αντιρρυπαντικού εξοπλισμού, αποθηκευτικούς χώρους, κάθε άλλη συναφή υποδομή, η οποία υποστηρίζει τη λειτουργία των Η/Μ εγκαταστάσεων και δικτύων της μαρίνας. Το αστικό πράσινο της μαρίνας, που εκφράζεται αφ' ενός μέσω των χαρακτηρισμένων χώρων πρασίνου, και αφ' ετέρου μέσω των όρων και περιορισμών δόμησης ως ελάχιστο ποσοστό πρασίνου, δύναται να περιλαμβάνει: χαμηλό πράσινο, υψηλό πράσινο, υπαίθρια καθιστικά, μικρά σκίαστρα, διαδρομές περιπάτου και ποδηλάτου, παιδικές χαρές, υπαίθριους χώρους πολιτιστικών εκδηλώσεων μικρής κλίμακας, υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις μικρής κλίμακας, κτίρια στάθμευσης με κάλυψη της οροφής τους με πράσινο ώστε να προσφέρονται για περίπατο (σε σημεία που είναι δυνατή η αξιοποίηση υψομετρικής διαφοράς, ώστε να είναι υπόγεια από την πλευρά της παραλιακής λεωφόρου). Δ.3.2.4. Όροι και περιορισμοί δόμησης χερσαίας ζώνης: Στον πίνακα της χωροταξικής οργάνωσης της μαρίνας που ακολουθεί (βλ. Πίνακα Δ.1) καθορίζονται οι όροι και περιορισμοί δόμησης για κάθε ζώνη χρήσης και λειτουργίας, μαζί

με τις χρήσεις που επιτρέπεται αυτή να περιλαμβάνει [...] Με βάση τους προβλεπόμενους όρους δόμησης κάθε ζώνης, και την προβλεπόμενη δόμηση εκτός ζωνών, προκύπτει ο συνολικός συντελεστής δόμησης της μαρίνας ο οποίος έχει ως εξής: Συνολικό εμβαδόν χερσαίας ζώνης μαρίνας: 209.816 m². Μέγιστο συνολικό εμβαδόν εκμεταλλεύσεων: 18.520 m². Συνολικός συντελεστής δόμησης: $18.520/209.816 = 0,09$ [...] Δ.3.2.5. Πρόσβαση και είσοδος στη μαρίνα - Περιήραξη [...] Δ.3.2.6. Κυκλοφορία στο εσωτερικό της μαρίνας [...] Η οδική πρόσβαση στις επιμέρους περιοχές και χερσαίες υποδομές της μαρίνας θα γίνεται μέσω του δευτερεύοντος οδικού δικτύου που θα αναπτυχθεί στο εσωτερικό των ζωνών [...] Η κυκλοφορία πεζών στο εσωτερικό της χερσαίας ζώνης της μαρίνας θα είναι ελεύθερη, με εξαίρεση, για προφανείς λόγους ασφαλείας, τους χώρους όπου προβλέπονται χρήσεις χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών. Ο προτεινόμενος σχεδιασμός της μαρίνας προσφέρει ασφαλή, απρόσκοπτη και ευχάριστη κυκλοφορία των πεζών στο εσωτερικό της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. Οι βασικότερες ρυθμίσεις προς την κατεύθυνση αυτή είναι οι ακόλουθες: Η πρόβλεψη για τη δημιουργία πεζοδρόμων που τέμνουν κάθετα το κεντρικό τμήμα της χερσαίας ζώνης και εξασφαλίζουν την πρόσβαση του κοινού από την πόλη του Αλίμου, το τραμ και τα αστικά λεωφορεία στο εσωτερικό της μαρίνας και το θαλάσσιο μέτωπο. Η προβλεπόμενη ρύθμιση για ήπια και ελεγχόμενη κυκλοφορία οχημάτων στο παραλιακό μέτωπο προ της Ζώνης 3, η οποία μετατρέπει ουσιαστικά το τμήμα αυτό του βασικού εσωτερικού οδικού δικτύου σε «πεζόδρομο». Η πρόβλεψη για ζώνη διέλευσης πεζών στα πλαίσια του ποδηλατοδρόμου, ο οποίος χαράσσεται εντός της μαρίνας και κατά μήκος του ορίου της. Η δυνατότητα δημιουργίας πεζοδρόμων, μονοπατιών και γενικότερα χώρων περιπάτου εντός των προβλεπόμενων ζωνών χρήσεων και λειτουργιών, καθώς και των περιοχών αστικού πρασίνου. Είναι προφανές ότι οι προβλεπόμενες αυτές ρυθμίσεις για την κυκλοφορία των πεζών διαμορφώνουν ιδανικές συνθήκες για αναψυχή και περίπατο εντός της μαρίνας [...] Ο προβλεπόμενος ποδηλατόδρομος περιλαμβάνει διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορία ποδηλάτων, λωρίδα για την

κυκλοφορία πεζών και περιορισμένου πλάτους λωρίδα πρασίνου και υπαίθριων καθισμάτων. Δ.3.2.7. Χώροι πρασίνου. Η χωροταξική οργάνωση της μαρίνας προβλέπει συγκεκριμένη επιφάνεια αστικού πρασίνου, κατανεμημένη στο σύνολο της χερσαίας ζώνης. Η επιφάνεια αυτή διαμορφώνεται ως εξής: Τρεις (3) χαρακτηρισμένοι χώροι πρασίνου στο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο [...] η προβλεπόμενη ελάχιστη επιφάνεια πρασίνου εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας ανέρχεται σε 38,6 στρέμματα περίπου, ενώ προβλέπεται η δυνατότητα για επιπλέον χώρους πρασίνου στον περιβάλλοντα χώρο των κτιριακών υποδομών, μεταξύ των θέσεων εντός των υπαίθριων χώρων στάθμευσης κλπ. [...]».

6. Περαιτέρω, στο Κεφ. Ε΄ της ΣΜΠΕ (σελ. 74 επόμε.) περιγράφονται και εξετάζονται οι εναλλακτικές δυνατότητες, σε σχέση και με τις ισχύουσες για την περιοχή της μαρίνας ρυθμίσεις του από 8.11.1990 π.δ. και του από 1.3.2004 π.δ. Οι λύσεις αυτές (μηδενική, εναλλακτική 1 και εναλλακτική 2) συγκρίνονται και αξιολογούνται στη συνέχεια με βάση χωροταξικά, περιβαλλοντικά και τεχνικοοικονομικά κριτήρια, από τη σύγκριση δε προκύπτει ότι οι εναλλακτικές 1 και 2 συγκεντρώνουν υψηλή περιβαλλοντική επίδοση, ενώ η μηδενική λύση συγκεντρώνει αρνητική συνολική βαθμολογία, χαρακτηριστικό της υποβαθμισμένης κατάστασης της μαρίνας Αλίμου, η δε ΣΜΠΕ προκρίνει την εναλλακτική δυνατότητα 1, η οποία χαρακτηρίζεται από τη βέλτιστη περιβαλλοντική επίδοση σε σχέση με τις υπόλοιπες εξετασθείσες λύσεις. Ακολούθως, στη ΣΜΠΕ εξετάζονται η υφιστάμενη κατάσταση του περιβάλλοντος και ειδικότερα ο θαλάσσιος τουρισμός, η αναπτυξιακή φυσιογνωμία, η οργάνωση του παραλιακού μετώπου, τα έργα των Ολυμπιακών Αγώνων 2004 στην ευρύτερη περιοχή και η μεταολυμπιακή τους χρήση, τα δίκτυα μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, το σύστημα μεταφορών στην Αττική, οι συνδέσεις της περιοχής μελέτης με το σύστημα μεταφορών, οι θεσμοθετημένες ρυθμίσεις, το Γ.Π.Σ. Δήμου Αλίμου, το Γ.Π.Σ. Δήμου Παλαιού Φαλήρου, οι προβλέψεις θεσμοθετημένων ρυθμίσεων στην περιοχή πέριξ της μαρίνας Αλίμου, οι υφιστάμενες χρήσεις γης και οι οικονομικές δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά,

τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, η απασχόληση στην ευρύτερη περιοχή, οι τομείς οικονομικής δραστηριότητας Δήμου Αλίμου, η τουριστική κίνηση της ευρύτερης περιοχής, το φυσικό περιβάλλον, τα γεωμορφολογικά και γεωλογικά χαρακτηριστικά, η μορφολογία των ακτών και του θαλάσσιου πυθμένα, τα τεκτονικά στοιχεία, τα υδρολογικά χαρακτηριστικά, το ρέμα Πικροδάφνης, τα κλιματικά χαρακτηριστικά, τα ανεμολογικά στοιχεία, το βιοκλίμα, τα ωκεανογραφικά στοιχεία, τα κυματολογικά στοιχεία, τα θαλάσσια ρεύματα και η παλίρροια, η δίαιτα των ακτών και τα ακτομηχανικά φαινόμενα, η ποιότητα θαλάσσιου νερού και ιζημάτων, τα οικοσυστήματα, η χλωρίδα και η πανίδα, τα δίκτυα κοινωνικών παροχών, το τοπίο, η πολιτιστική κληρονομιά και οι προστατευόμενες περιοχές. Μετά ταύτα η ΣΜΠΕ προβαίνει σε εκτίμηση και αξιολόγηση των επιπτώσεων του γενικού προγραμματικού σχεδίου στο περιβάλλον και προτείνει συγκεκριμένα μέτρα και κατευθύνσεις. Οι επιπτώσεις του σχεδίου αξιολογούνται θετικά ως προς όλες τις εξετασθείσες παραμέτρους. Ειδικά για τις επιπτώσεις στη βιοποικιλότητα, την πανίδα, τη χλωρίδα και το έδαφος εκτίθενται τα εξής: «Στόχος του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της μαρίνας Αλίμου είναι η αποκατάσταση της εικόνας του τοπίου και η διασφάλιση της συνέχειας του παραλιακού μετώπου. Ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται σε σημαντικό βαθμό με τη διαμόρφωση ικανής έκτασης χώρων πρασίνου κατανεμημένων σε όλη την έκταση της χερσαίας ζώνης. Η δημιουργία νέων χώρων πρασίνου και η συντήρηση των υφιστάμενων θα έχει σημαντική θετική επίπτωση στην προστασία και διατήρηση της βιοποικιλότητας και των ειδών της χερσαίας χλωρίδας και πανίδας, ενώ οι πληθυσμοί της χερσαίας χλωρίδας και πανίδας θα αυξηθούν. Επιπλέον, βασικός λειτουργικός στόχος των σύγχρονων μαρινών, όπως η μαρίνα Αλίμου ύστερα από την εφαρμογή του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου, είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πηγές ρύπανσης που σχετίζονται με τη λιμενική δραστηριότητα και τη ναυσιπλοΐα σκαφών αναψυχής (σεντινόνα, λύματα, υφαλοχρώματα, έλαια μηχανών, εκπλύσεις χερσαίας ζώνης απόθεσης σκαφών κλπ.), γεγονός που έχει σημαντική θετική επίπτωση στην



προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων στην άμεση αλλά και την ευρύτερη περιοχή. Συνολικά, οι επιπτώσεις στη βιοποικιλότητα, τη χλωρίδα και την πανίδα θα είναι πρωτογενείς, θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που σχετίζεται με την προστασία του περιβάλλοντος γενικότερα και τη συντήρηση και την επέκταση των χώρων πρασίνου [...] Επιπροσθέτως, ιδιαίτερα σημαντική έμμεση θετική επίπτωση στο έδαφος θα έχει η ορθή και νόμιμη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων/συλλεγόμενων αποβλήτων, καθώς και η προώθηση της ανακύκλωσης των απορριμμάτων. Αναφορικά με τη δίαιτα των ακτών, επισημαίνεται ότι τα εξωτερικά λιμενικά έργα της μαρίνας έχουν κατασκευαστεί πριν από τριάντα και πλέον έτη, με συνέπεια η ακτή να βρίσκεται πλέον σε ισορροπία. Δεδομένου ότι το προτεινόμενο Σχέδιο δεν περιλαμβάνει την κατασκευή νέων μόνιμων εξωτερικών έργων, δεν θα υπάρξουν ακτομηχανικές επιπτώσεις από την εφαρμογή του. Αναφορικά με το ρέμα της Πικροδάφνης, επισημαίνεται ότι το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο δεν προβλέπει επεμβάσεις στα εξωτερικά λιμενικά έργα και τη μορφή και οριοθέτηση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας προς το ρέμα. Συνεπώς, η εφαρμογή του Σχεδίου δεν θα επηρεάσει σε καμία περίπτωση τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά του ρέματος ή οποιαδήποτε μελλοντική διαμόρφωση της εκβολής του [βλ. και σελ. 123 ΣΜΠΕ, στην οποία εκτίθεται ότι η προσωρινή οριογραμμή του ρέματος απεικονίζεται στο σχέδιο σύμφωνα με την Φ2989/5239/ΠΕΡ.10/10/2.11.2010 θετική γνωμοδότηση του Γ.Γ. της Περιφέρειας Αττικής]. Συνολικά, οι επιπτώσεις στο έδαφος θα είναι πρωτογενείς, θετικές και θα έχουν μόνιμο και σωρευτικό χαρακτήρα, γεγονός που σχετίζεται αφ' ενός με την αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων εκτάσεων και αφ' ετέρου με την προστασία του εδάφους από τη διάβρωση και τη ρύπανση [...]». Εξάλλου, εκτίμηση και αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων γίνεται και στην επικαιροποίηση της ΣΜΠΕ (Μαρτίου 2018), στην οποία σημειώνεται ότι από τον χρόνο σύνταξης της ΣΜΠΕ δεν έχουν επέλθει μεταβολές που συνεπάγονται μεταβολή των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, όπως αυτές εκτιμήθηκαν και αξιολογήθηκαν στη ΣΜΠΕ, ότι η διατήρηση των υποδομών

του κολυμβητηρίου στην υφιστάμενη θέση τους (η μετεγκατάσταση των οποίων είχε προταθεί αρχικώς) δεν προκαλεί πρόσθετες περιβαλλοντικές επιπτώσεις πλέον αυτών που ήδη έχουν προβλεφθεί, καταγραφεί και εκτιμηθεί στη ΣΜΠΕ και ότι η διατήρηση του κολυμβητηρίου στην υφιστάμενη θέση προσδίδει στη σχεδιαζόμενη ανάπτυξη ένα επιπλέον θετικό κοινωνικό πρόσημο πέραν των προσφερόμενων δυνατοτήτων αναψυχής που θα προσφέρει το σχέδιο στο σύνολό του. Κατά τα λοιπά, ως προς την υφιστάμενη κατάσταση του περιβάλλοντος στην επικαιροποίηση της ΣΜΠΕ εκτίθενται τα ακόλουθα: «... Ο θαλάσσιος τουρισμός με σκάφη αναψυχής εξακολουθεί να παρουσιάζει ραγδαία ανάπτυξη σε ολόκληρη την Ευρώπη και ιδιαίτερα στην ανατολική Μεσόγειο. Επιπροσθέτως, δεν έχει αναπτυχθεί νέος τουριστικός λιμένας στην περιοχή της Αττικής... Η οργάνωση του παραλιακού μετώπου στην περιοχή εκατέρωθεν της μαρίνας Αλίμου, αλλά και του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας γενικότερα δεν χαρακτηρίζεται από ριζικές μεταβολές (με εξαίρεση την ολοκλήρωση και έναρξη λειτουργίας το 2016 του Κέντρου Πολιτισμού Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος, καθώς και την έναρξη κατασκευής της ανάπλασης του Φαληρικού Μετώπου). Επίσης, δεν έχει μεταβληθεί η δομή του συστήματος μεταφορών της Αττικής, ούτε η σύνδεση της περιοχής μελέτης με αυτό. Η σχέση της μαρίνας Αλίμου με το αστικό περιβάλλον των γειτονικών Δήμων Αλίμου και Παλαιού Φαλήρου ... δεν έχει μεταβληθεί τόσο ως προς τις θεσμοθετημένες ρυθμίσεις ... όσο και ως προς τις υφιστάμενες χρήσεις γης. Σημειώνεται ότι βρίσκεται ακόμη υπό διαβούλευση η αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Αλίμου ως προς τις χρήσεις γης. Τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά στην ευρύτερη περιοχή μελέτης ... δεν παρουσιάζουν ουσιαστικές μεταβολές ως προς την τάση εξέλιξής τους, δεδομένου μάλιστα ότι η Χώρα δεν έχει ακόμη ανακάμψει της οικονομικής κρίσης των τελευταίων ετών. Τα χαρακτηριστικά του φυσικού περιβάλλοντος ... δεν έχουν μεταβληθεί ουσιαστικά. Ειδικότερα σε ό,τι αφορά στα υδρολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής ... και συγκεκριμένα το ρέμα της Πικροδάφνης, σύμφωνα με την 1η Αναθεώρηση του Σχεδίου Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής

Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής (απόφαση υπ' αριθμ. Ε.Γ. οικ. 903/21.12.2017 της Εθνικής Επιτροπής Υδάτων, Φ.Ε.Κ. 4672/Β/29.12.2017), η οικολογική κατάσταση του ποτάμιου υδάτινου σώματος "Πικροδάφνη" (με κωδικό EL0626R000300013N) είναι μέτρια (στο αρχικό σχέδιο είχε χαρακτηριστεί άγνωστη, ΦΕΚ 1004/Β/24.4.2013) και η χημική του κατάσταση καλή (όπως και στο αρχικό σχέδιο). Συνολικά η κατάσταση του υδάτινου σώματος χαρακτηρίζεται μέτρια, χαρακτηρισμός που δεν αποκλίνει από τα στοιχεία που παρουσιάζονται στη ΣΜΠΕ. Επίσης, σε ό,τι αφορά στην ποιότητα θαλασσίου νερού και ιζημάτων ..., σύμφωνα με την προαναφερθείσα 1η Αναθεώρηση του Σχεδίου Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών του Υδατικού Διαμερίσματος Αττικής ... τα ύδατα του παράκτιου υδάτινου σώματος (Υ.Σ.) Έσω (κεντρικού) Σαρωνικού όπου βρίσκεται η μαρίνα Αλίμου χαρακτηρίζονται από μέτρια οικολογική κατάσταση [...] Από τη συναξιολόγηση των ειδών και της έντασης των πιέσεων που ασκούνται στο Υδατικό Διαμέρισμα Αττικής στα πλαίσια της 1ης Αναθεώρησης του Σχεδίου Διαχείρισης Υδάτων προκύπτει ότι η ευρύτερη περιοχή του νοτίου τμήματος της Αττικής στο οποίο ανήκει η μαρίνα Αλίμου δέχεται πολύ σημαντική πίεση. Όσον αφορά στο παράκτιο υδατικό σύστημα του Έσω (Κεντρικού) Σαρωνικού και στο ρέμα "Πικροδάφνη", τα αποτελέσματα εκτίμησης του κινδύνου μη επίτευξης των περιβαλλοντικών στόχων της Οδηγίας έδειξαν ότι λόγω της υψηλής έντασης πίεσης που σχετίζονται με ουσίες προτεραιότητας, ειδικούς ρύπους κλπ. είναι απαραίτητη η λήψη συμπληρωματικών μέτρων. Το προτεινόμενο μέτρο που αφορά στα δύο αυτά υδατικά συστήματα είναι η εφαρμογή ελέγχων στις εκβολές αγωγών ομβρίων και λοιπών σημειακών πηγών ρύπανσης οι οποίες καταλήγουν σε Επιφανειακά Υδατικά Συστήματα (κωδικός μέτρου M06Σ0501). Σημειώνεται ότι δεν εντοπίζονται εκβολές αγωγών ομβρίων εντός της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας Αλίμου, ενώ με την εφαρμογή του προβλεπόμενου από τη ΣΜΠΕ συστήματος παρακολούθησης θα είναι δυνατή η έγκαιρη και ορθή λήψη μέτρων περιορισμού και αντιστάθμισης τυχόν επιβάρυνσης των υδάτων από δραστηριότητες της μαρίνας ...».

7. Περαιτέρω, στην έκθεση χωροθέτησης που συνοδεύει το σχέδιο εξετάζεται η συμβατότητα του γενικού προγραμματικού σχεδίου της μαρίνας με τους στόχους και κατευθύνσεις του υπερκείμενου χωρικού σχεδιασμού, αλλά και με τις ρυθμίσεις των σχεδίων πολεοδομικού σχεδιασμού. Εξάλλου, στην επικαιροποίηση της ΣΜΠΕ (Μαρτίου 2018) εκτίθεται ότι η ΣΜΠΕ εξέτασε τη συμβατότητα του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της μαρίνας Αλίμου με τον υπερκείμενο θεσμοθετημένο χωροταξικό σχεδιασμό κατά τον χρόνο σύνταξής της, ότι ειδικά για το Ειδικό Πλαίσιο του Τουρισμού η μελέτη έλαβε υπ' όψη τις προβλέψεις που εγκρίθηκαν με την 24208/4.6.2009 απόφαση της Επιτροπής Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον Τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης, ότι κατά τον χρόνο σύνταξης της μελέτης δεν είχε εγκριθεί η τροποποίηση του ανωτέρω σχεδίου με την 67659/9.12.2013 απόφαση της ίδιας Επιτροπής, ότι η τροποποίηση αυτή «καταργήθηκε» [ορθ. ακυρώθηκε] με την 3632/2015 απόφαση του ΣτΕ και ότι κατόπιν των ανωτέρω και μέχρι την έκδοση νέου Ειδικού Πλαισίου για τον Τουρισμό οι προβλέψεις του αρχικού σχεδίου, όπως αυτές εξετάστηκαν, έχουν ενδεικτικό χαρακτήρα για την περιοχή μελέτης. Επίσης, η ίδια μελέτη εξετάζει διεξοδικά το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της μαρίνας σε σχέση με τους στρατηγικούς στόχους και τις κατευθύνσεις του νέου ΡΣΑ (ν. 4277/2014), το πρότυπο χωρικής οργάνωσης (άρθρο 7), τη χωροταξική οργάνωση (άρθρο 8), τις κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης (άρθρο 9), την οργάνωση των αξόνων και των πόλων ανάπτυξης (άρθρο 11), τις ειδικές κατευθύνσεις για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση του παράκτιου χώρου με την εκπόνηση Σχεδίων Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Ακτών της Αττικής (ΣΟΔΑΑ) ανά κατηγορίες περιοχών (άρθρο 16) και τα Παραρτήματα II και VI, στα οποία προβλέπονται ζώνες συγκέντρωσης αναπτυξιακών οικονομικών δραστηριοτήτων, οι οποίες περιλαμβάνουν τις λιμενικές ζώνες εμπορικού, επιβατικού ή ναυπηγοεπισκευαστικού χαρακτήρα, τις περιοχές υφιστάμενων βιομηχανικών συγκεντρώσεων κλάδων που εξαρτώνται από τις θαλάσσιες μεταφορές, τις περιοχές διέλευσης δικτύων υποδομής και εν γένει περιοχές εντατικών αναπτυξιακών χρήσεων, η χωροθέτηση των

οποίων είναι αναγκαία σε παράκτια ζώνη βάσει ειδικής τεκμηρίωσης, αλλά και πόλους σημειακής ανάπτυξης τουριστικής υποδομής και αναψυχής που περιλαμβάνουν πυρήνες τουριστικής υποδομής, όπως είναι μαρίνες και ξενοδοχεία και άλλες συμβατές με την ακτή χρήσεις υπερτοπικής αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού, όπως ο ναυταθλητισμός και το ενυδρείο, με εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των υποδομών των υφιστάμενων μαρινών με έλεγχο των τάσεων εντατικοποίησης της χρήσης, μετά από εκτίμηση της φέρουσας ικανότητας της περιοχής και με μέριμνα να μην υποθηκεύονται οι στόχοι του νέου ΡΣΑ για τις περιβάλλουσες αστικές περιοχές. Ακόμη, η μελέτη εξετάζει τους στόχους και τις κατευθύνσεις του νέου ΡΣΑ για την προστασία του περιβάλλοντος (άρθρο 17), την προστασία των υδατικών πόρων (άρθρο 20) και τους στόχους για την ανάπτυξη του τουρισμού (άρθρο 28). Σύμφωνα με τη μελέτη, στο νέο ΡΣΑ τίθενται επιμέρους στόχοι για την ανάπτυξη του τομέα τουρισμού με α) την εξασφάλιση της προστασίας και της βιωσιμότητας των φυσικών πόρων και την περιβαλλοντική αναβάθμιση περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος, την ποιοτική αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος και την προώθηση του εκσυγχρονισμού και της αναβάθμισης των υφιστάμενων καταλυμάτων, καθώς και της ανάπτυξης νέων με όρους «πράσινης ανάπτυξης», την προσαρμογή και τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος, την ορθολογική οργάνωση και την ανάπτυξη του τομέα και την ανάπτυξη στην Απτική ειδικών και εναλλακτικών νέων μορφών τουρισμού, όπως ο θαλάσσιος τουρισμός. Οι κατευθύνσεις του χωρικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του τουρισμού περιλαμβάνουν την προώθηση της χωρικής διαφοροποίησης της τουριστικής προσφοράς, ανάλογα με τον χαρακτήρα και τις δυνατότητες κάθε χωροταξικής ενότητας, όπως και την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της υφιστάμενης τουριστικής υποδομής. Ειδικότερα σε ό,τι αφορά στον τουρισμό (Παράρτημα XIII του νέου Ρ.Σ.Α.), προωθούνται υποδομές κατά προτεραιότητα για την ανάπτυξη μορφών τουρισμού, μεταξύ των οποίων και ο θαλάσσιος (σκαφών αναψυχής, κρουαζιέρας). Επίσης, οι τουριστικές υποδομές λειτουργούν συμπληρωματικά και δημιουργούν συνέργειες με

τις υποδομές αναψυχής και αθλητισμού. Συγκεκριμένα, για τον θαλάσσιο τουρισμό και την αναψυχή προβλέπεται η ολοκλήρωση του προγράμματος έργων τουριστικών λιμένων, η συμπλήρωση, αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων καθώς και η δημιουργία νέων τουριστικών λιμένων. Εξάλλου, ως προς τις προβλέψεις του νέου ΡΣΑ για την ευρύτερη περιοχή της μαρίνας Αλίμου στη μελέτη εκτίθεται ότι το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της μαρίνας συνάδει απόλυτα με τους στόχους και τις κατευθύνσεις του νέου Ρ.Σ.Α., το οποίο επισημαίνει την ανάγκη ανάπτυξης ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως ο θαλάσσιος (σκαφών αναψυχής και κρουαζιέρας), και προωθεί τις υποδομές που σχετίζονται με αυτόν, όπως οι μαρίνες, προβλέπει δε την ολοκλήρωση του προγράμματος έργων τουριστικών λιμένων, τη συμπλήρωση, αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων, καθώς και τη δημιουργία νέων τουριστικών λιμένων. Επιπροσθέτως, η μαρίνα Αλίμου εντάσσεται στην κατηγορία παράκτιας περιοχής «πόλοι σημειακής ανάπτυξης τουριστικής υποδομής και αναψυχής» των Παραρτημάτων II και VI του νέου Ρ.Σ.Α., δεδομένου ότι η μαρίνα Αλίμου αποτελεί ήδη από τη δεκαετία του '70 πυρήνα ανάπτυξης και προώθησης του θαλάσσιου τουρισμού υπερτοπικής σημασίας. Όσον αφορά στη φέρουσα ικανότητα της περιοχής, σε σχέση και με την περιβάλλουσα αστική περιοχή, το υπό εξέταση Σχέδιο επιδιώκει τη διαμόρφωση ενός ποιοτικού παρακτίου χώρου αναψυχής που θα αποτελεί τη διέξοδο της πόλης του Αλίμου προς τη θάλασσα, που σήμερα απουσιάζει από την περιοχή. Πέραν της κατάταξης της μαρίνας Αλίμου στην κατηγορία παράκτιας περιοχής «πόλοι σημειακής ανάπτυξης τουριστικής υποδομής και αναψυχής», η μαρίνα ως τέτοια (υποδομή στην περιοχή του αιγιαλού) υπάγεται και στην κατηγορία «δημόσια ακίνητα του παρακτίου χώρου» καθώς αποτελεί υποδοχέα χρήσεων τουρισμού και αναψυχής (βλ. αναλυτικά σελ. 19 της συμπληρωματικής μελέτης για την εκπλήρωση των ειδικότερων στόχων και κατευθύνσεων του νέου ΡΣΑ).

8. Τέλος, σύμφωνα, με τη ΣΜΠΕ, όπως αυτή συμπληρώθηκε, η χωροθέτηση της μαρίνας γίνεται σε δύο στάδια, όπως ορίζει το άρθρο 31

του ν. 2160/1993, διότι η μαρίνα βρίσκεται εντός της νότιας παραλιακής ζώνης της Αττικής και διαθέτει χερσαία ζώνη που υπερβαίνει τα 50.000 τ.μ. Στο πρώτο στάδιο χωροθέτησης του τουριστικού λιμένα εγκρίνονται ο γενικός σχεδιασμός και οι γενικοί περιβαλλοντικοί όροι της μαρίνας με την έκδοση π.δ., για την έκδοση του οποίου απαιτείται η υποβολή ΣΜΠΕ και έκθεσης χωροθέτησης, η οποία υποβάλλεται ως αυτοτελές παράρτημα της ΣΜΠΕ και αφορά τις βασικές χωρικές επιλογές του προτεινόμενου γενικού σχεδιασμού και τη συμβατότητά του προς τα δεδομένα του υπερκείμενου χωρικού σχεδιασμού. Στο δεύτερο στάδιο χωροθέτησης του τουριστικού λιμένα εγκρίνονται, με την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης, οι προτεινόμενες λιμενικές και χερσαίες υποδομές, καθώς και οι περιβαλλοντικοί όροι υλοποίησης και λειτουργίας των έργων ανάπτυξης του τουριστικού λιμένα.

9. Με το άρθρο μόνο του ν. 3985/2011 (Α' 151) εγκρίθηκε το Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής των ετών 2012-2015, στον οποίο περιλαμβάνεται πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων 2011-2015, πλην άλλων, και λιμένων. Όπως εκτίθεται στην αιτιολογική έκθεση του νόμου, το Δημόσιο θα προχωρήσει στη μελέτη και άλλων μικρότερων περιφερειακών λιμένων με σκοπό τη δημιουργία ενός εκτεταμένου συστήματος μαρινών υπό τη μορφή ανωνύμων εταιρειών, που σε μεταγενέστερο στάδιο θα ιδιωτικοποιηθούν με συμβάσεις παραχώρησης (σελ. 25 της αιτιολογικής έκθεσης). Μετά την κατάρτιση και έγκριση του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής των ετών 2012-2015 δημοσιεύθηκε ο ν. 3986/2011 (Α' 152), με τις διατάξεις του οποίου (άρθρα 1 έως 9) συνεστήθη η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.» (εφεξής: «ΤΑΙΠΕΔ» ή «Ταμείο») και θεσπίστηκαν οι κανόνες για τη λειτουργία του Ταμείου, η διάρκεια του οποίου παρατάθηκε έως 1.7.2020 [βλ. άρθρα 184, 188 παρ. 6 και 213 (παρ. 1) του ν. 4389/2016 (Α' 94) και απόφαση της «Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε.», μοναδικού μετόχου του ΤΑΙΠΕΔ, πρβλ. και ΣτΕ 662/2018 Ολ. για την εταιρεία με την επωνυμία «Παράκτιο Αττικό Μέτωπο Α.Ε.»].

Ειδικότερα, στο άρθρο 2 του ν. 3986/2011, όπως ισχύει, ορίζεται ότι «1. ... 4. Στο Ταμείο μεταβιβάζονται και περιέρχονται, χωρίς αντάλλαγμα: α) ... β) Περιουσιακής φύσεως δικαιώματα, εμπράγματα δικαιώματα, δικαιώματα διαχείρισης και εκμετάλλευσης, αποκλειστικής ή μη, κεκτημένα οικονομικά συμφέροντα, άυλα δικαιώματα και δικαιώματα λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης υποδομών, που περιλαμβάνονται στο Πρόγραμμα Αποκρατικοποιήσεων του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015 του άρθρου 6Α του ν. 2362/1995, καθώς και κάθε επόμενου Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής που εκδίδεται δυνάμει του εν λόγω άρθρου, ή ανήκουν στην ιδιωτική περιουσία του Δημόσιου, σε Ν.Π.Δ.Δ. ή σε δημόσιες επιχειρήσεις των οποίων το μετοχικό κεφάλαιο ανήκει εξ ολοκλήρου, άμεσα ή έμμεσα, στο Δημόσιο ή σε Ν.Π.Δ.Δ. γ) ... 5. Οι κινητές αξίες, τα περιουσιακής φύσεως δικαιώματα και τα ακίνητα που αναφέρονται στις περιπτώσεις α', β' και γ' της προηγούμενης παραγράφου μεταβιβάζονται και περιέρχονται στο Ταμείο, με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (Δ.Ε.Α.Α.) [...]». Στο άρθρο 5 του ίδιου νόμου καθορίζονται οι τρόποι αξιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων του Ταμείου. Ακολούθησε ο ν. 4046/2012 (Α' 28), στο Παράρτημα IV του οποίου προβλέπονται το πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων και οι παραχωρήσεις στις οποίες περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων μικρά λιμάνια και μαρίνες, στο δε Παράρτημα V περιλαμβάνονται οι διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις για την ενίσχυση της ανάπτυξης, μεταξύ άλλων, και για τους λιμένες.

10. Κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 2 του ν. 3986/2011 εκδόθηκε η 218/13.8.2012 απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (Β' 2322), με την οποία μεταβιβάστηκε από το Δημόσιο στο ΤΑΙΠΕΔ το δικαίωμα να παραχωρεί σε τρίτους το δικαίωμα χρήσης, λειτουργίας, διαχείρισης και εκμετάλλευσης επί των κινητών και ακινήτων εντός της χερσαίας ή/και της θαλάσσιας ζώνης έξι (6) λιμένων και δέκα επτά (17) τουριστικών λιμένων, μεταξύ αυτών και του τουριστικού λιμένα (μαρίνας) Αλίμου, όπως αυτός

καθορίστηκε και προκύπτει από το από 8.11.1990 π.δ. (Δ' 655) περί έγκρισης τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου στην εκτός σχεδίου περιοχή του Δήμου Αλίμου για τον καθορισμό χώρων και όρων και περιορισμών δόμησης αυτών προς εξυπηρέτηση της μαρίνας του ΕΟΤ και από το από 1.3.2004 π.δ. (Δ' 254) περί καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από τον Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας (ζώνες 6β, 4α, 7 και 5ε). Εξάλλου, με την 237/5.7.2013 απόφαση της ΔΕΕΑ (Β' 1668) τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε η ανωτέρω απόφασή της ως εξής: «... μεταβιβάζεται και περιέρχεται χωρίς αντάλλαγμα στην Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου» (το «Ταμείο») το δικαίωμα παραχώρησης της χρήσης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης επί των κινητών και ακινήτων που σχετίζονται με τη λειτουργία των παρακάτω λιμένων και τουριστικών λιμένων, καθώς και όμορων χερσαίων και θαλάσσιων ζωνών, οι οποίες θα χωροθετηθούν ως τουριστικοί λιμένες, επί των κτιρίων, γηπέδων, λιμενικών έργων και άλλων λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα και των ανωτέρω όμορων χερσαίων και θαλάσσιων ζωνών, και γενικώς κάθε είδους περιουσιακής φύσης δικαίωμα, κεκτημένο οικονομικό συμφέρον, άυλο δικαίωμα και δικαίωμα λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης υποδομών τους, συμπεριλαμβανομένων και των δικαιωμάτων χρήσης, διαχείρισης και εκμετάλλευσής τους από το Δημόσιο και Ν.Π.Δ.Δ., όπως ιδίως τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Λιμενικά Ταμεία και Δημοτικά ή Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία, και από την Ε.Τ.Α.Δ. Α.Ε. Μέχρι την σύναψη των σχετικών συμβάσεων παραχώρησης από το Ταμείο, τα παραπάνω δικαιώματα συνεχίζουν να ασκούνται από τους φορείς που τα ασκούν 1 [...]

4. Η εντός της μαρίνας Αλίμου και στα όρια αυτής χερσαία ζώνη που εμφανίζεται με τα στοιχεία Α, Β, Γ, ..., Χ, Ψ, Ω, Α1, Β1, Γ1, ...Φ1, Α και η θαλάσσια ζώνη που εμφανίζεται με τα στοιχεία Α, Χ1, Ψ1, Ω1, Ρ, Σ, Τ, Υ, ..., Α1, Β1, ..., Τ1, Υ1, Φ1, Α στο από Μαΐου 2013 τοπογραφικό διάγραμμα της εταιρείας Marnet ΑΤΕ και το οποίο συνάπτεται και δημοσιεύεται με την

παρούσα [...]». Εξάλλου, (πρβλ. ΣτΕ 1155/2016 Ολ. σκ. 12), για τον καθορισμό των προς παραχώρηση λιμένων και τουριστικών λιμένων, που περιελήφθησαν στην 218/2012 απόφαση της ΔΕΑΑ, επελέγησαν, κατ' αρχήν, από τους περίπου 900 μικρούς και τουριστικούς λιμένες της επικράτειας εκείνοι που δεν ήταν αναγκαίοι για στρατιωτικούς σκοπούς, εκείνοι που δεν είχαν παραχωρηθεί σε ιδιώτες, καθώς και εκείνοι που είχαν τις στοιχειώδεις εγκαταστάσεις, συνολικά δηλαδή σαράντα έξι (46). Μεταξύ αυτών, με βάση ορισμένα κριτήρια (ύπαρξη και λειτουργία τουριστικού λιμένα ή λιμένα, συμφωνία με τον χωροταξικό σχεδιασμό, εγγύτητα σε αεροδρόμιο, εγγύτητα σε αστικό κέντρο ή τουριστικό προορισμό, χωρητικότητα σε θέσεις ελλιμενισμού, μέγεθος χερσαίας ζώνης), επελέγησαν τελικά εκείνοι που θα μπορούσαν να αποτελέσουν σύστημα λιμένων εντός ζωνών ναυσιπλοΐας, οι οποίες καθορίζονται με τεχνικά και οικονομικά- αναπτυξιακά κριτήρια ("πρόγραμμα Νηρηίδες"). Ακόμη επελέγησαν ορισμένοι τουριστικοί λιμένες, οι οποίοι θα μπορούσαν να ενταχθούν σε ενιαία ιστιοπλοϊκή ή ναυσιπλοϊκή διαδρομή με επίκεντρό τους μία μαρίνα (hub-marines, satellite ports). Το σκεπτικό αυτό αναπτύχθηκε το πρώτον στα τέλη της δεκαετίας του '80 από τον καθηγητή του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου (ΕΜΠ) Α. Ρογκάν (Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ), κατατέθηκε από τότε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υπό την ονομασία Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α.), προέβλεπε δε την εκμετάλλευση όχι μεμονωμένων λιμένων, αλλά, κυρίως, δεσμών λιμένων βάσει κριτηρίων και με σκοπό την τόνωση του τουρισμού εντός ιστιοπλοϊκών ή ναυσιπλοϊκών διαδρομών, διότι έτσι μπορεί να εξασφαλισθεί η αξιοποίηση και οικονομικά μη προσοδοφόρων μονάδων, όπως είναι οι λεγόμενοι λιμένες δορυφόροι, οι οποίοι θα ήταν καταδικασμένοι σε μαρασμό σε περίπτωση οικονομικής εκμετάλλευσης μόνον των μεγάλων, προδήλως προσοδοφόρων μαρινών, η συνέργεια σε επίπεδο σχεδιασμού και εφαρμογής, αλλά και οικονομίες κλίμακας.

11. Κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 1 του ν. 2971/2001, «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις» (Α' 285), αιγιαλός είναι η ζώνη της ξηράς,

που βρέχεται από τη θάλασσα από τις μεγαλύτερες και συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων της, παραλία είναι η ζώνη ξηράς που προστίθεται στον αιγιαλό, καθορίζεται δε σε πλάτος μέχρι και πενήντα (50) μέτρα από την οριογραμμή του αιγιαλού, προς εξυπηρέτηση της επικοινωνίας της ξηράς με τη θάλασσα και αντίστροφα, παλαιός αιγιαλός είναι η ζώνη της ξηράς, που προέκυψε από τη μετακίνηση της ακτογραμμής προς τη θάλασσα, οφείλεται σε φυσικές προσχώσεις ή τεχνικά έργα και προσδιορίζεται από τη νέα γραμμή αιγιαλού και το όριο του παλαιότερα υφιστάμενου αιγιαλού, ενώ λιμένας είναι ζώνη ξηράς και θάλασσας μαζί με έργα και εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την υποδοχή κάθε είδους πλωτών μέσων και σκαφών αναψυχής, τη φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση, παραλαβή και προώθηση των φορτίων τους, την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές. Στο άρθρο 19 του ίδιου νόμου ορίζεται ότι «1. Η χερσαία ζώνη λιμένα αποτελείται από τον αιγιαλό και τους αναγκαιούντες συνεχόμενους παραλιακούς χώρους για την εκτέλεση των έργων που αναφέρονται στο προηγούμενο άρθρο. Όπου υπάρχει σχέδιο πόλεως, το όριο της χερσαίας ζώνης δεν μπορεί να επεκταθεί πέρα από την πλησιέστερη ρυμοτομική γραμμή του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως. Όπου δεν υπάρχει σχέδιο ρυμοτομίας, το όριο της χερσαίας ζώνης καθορίζεται με ανάλογη εφαρμογή της παραγράφου 5 του άρθρου 7. 2. Όπου υπάρχει εγκεκριμένο σχέδιο ρυμοτομίας και η χερσαία ζώνη είναι ανεπαρκής για τις ανάγκες του λιμένα, τότε αυτή μπορεί να επεκταθεί και πέραν του ορίου της παραγράφου 1, με την προϋπόθεση ότι προηγουμένως θα τροποποιηθεί το εγκεκριμένο σχέδιο ρυμοτομίας σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις [...] 5. Επιτρέπεται με δαπάνες του αρμόδιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα η περίφραξη ολόκληρης ή μέρους της χερσαίας ζώνης λιμένα [...]». Περαιτέρω, στο άρθρο 21 παρ. 1 του ίδιου νόμου ορίζεται ότι «Με απόφαση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, η οποία εκδίδεται ύστερα από σύμφωνη γνώμη των Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος,

Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Πολιτισμού, του Γ.Ε.Ν. και της Γενικής Διεύθυνσης Αλιείας του Υπουργείου Γεωργίας, καθορίζεται το όριο της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης λιμένα» [όπως το πρώτο εδάφιο της παραγράφου αυτής αντικαταστάθηκε με το άρθρο 33 του ν. 3153/2003, Α' 153], στο άρθρο 22 ότι «1. Οι χώροι και όλα εν γένει τα κτήματα, που περιλαμβάνονται στη ζώνη λιμένα είναι κοινόχρηστα δημόσια κτήματα και ανήκουν στο Δημόσιο κατά κυριότητα, η χρήση όμως και η εκμετάλλευσή τους ανήκει στον οικείο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα [...]» και στο άρθρο 24 καθορίζεται η διαδικασία παραχώρησης της χρήσης χώρων που βρίσκονται μέσα στη ζώνη λιμένα. Τέλος, στο άρθρο 137 παρ. 1 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το ν.δ. 187/1973 (Α' 261), ορίζεται ότι «1. Ο λιμνήν περιλαμβάνει: α) την θαλασσίαν του περιοχόν, β) τμήμα εδάφους καλούμενον "χερσαία ζώνη λιμένος" όπερ διήκει καθ' όλον το μήκος του λιμένος και εξικνείται εις βάθος και έκτασιν περιλαμβάνουσιν τα λιμενικά τεχνικά έργα, τους χώρους και εγκαταστάσεις τας εξυπηρετούσας τας λειτουργικάς ανάγκας τούτου (ως προβλήτας, αποβάθρας, παραλιακά πεζοδρόμια, ναυπηγεία, ιχθυόσκαλας, ναυταθλητικές εγκαταστάσεις, χώρους φορτοεκφορτωτικών εργασιών και εναποθέσεως φορτίων, διακινήσεως επιβατών) προς εξυπηρέτησιν των διά θαλάσσης συγκοινωνιών και μεταφορών από της ξηράς εις την θάλασσαν και αντιστρόφως. 2. ...».

12. Όπως έχει κριθεί (πρβλ. ΣΤΕ 1155/2016 Ολ. σκ. 19 κ.ά.), τα κοινόχρηστα πράγματα, στα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 967 του Αστικού Κώδικα (π.δ. 456/1984, Α' 164) και το άρθρο 22 του ν. 2971/2001, περιλαμβάνονται οι λιμένες και οι τουριστικοί λιμένες, ανήκουν στη δημόσια κτήση και προορίζονται για την άμεση εξυπηρέτηση δημοσίου σκοπού, ο οποίος συνίσταται στην κοινοχρησία τους, η δε διαχείρισή τους αντιδιαστέλλεται προς τη διαχείριση της ιδιωτικής περιουσίας του Δημοσίου και συνιστά άσκηση δημόσιας εξουσίας. Στο πλαίσιο όμως της διαχείρισης των εν λόγω πραγμάτων από τη Διοίκηση είναι δυνατόν, σύμφωνα με τον βασικό, δημοσίου δικαίου, κανόνα του άρθρου 970 του Α.Κ. να παραχωρούνται επ' αυτών ιδιαίτερα δικαιώματα προς φυσικά ή

νομικά πρόσωπα, εφόσον με την παραχώρηση των ιδιαιτέρων αυτών δικαιωμάτων - τα οποία έχουν χαρακτήρα δημοσίου και όχι ιδιωτικού δικαίου και αποσκοπούν, κατά κύριο λόγο, στην εξυπηρέτηση της εμπορικής, επιβατικής, ναυτιλιακής, τουριστικής και αλιευτικής κίνησης και γενικότερα των λειτουργικών αναγκών του λιμένα - εξακολουθεί να εξυπηρετείται ή, τουλάχιστον, δεν αναιρείται η κοινή χρήση. Με την εν λόγω παραχώρηση δεν αποκλείεται η επιδίωξη και ταμειευτικού σκοπού, εφόσον εξυπηρετούνται οι λειτουργικές ανάγκες του λιμένα και δεν αναιρείται ο κατά τα ανωτέρω σκοπός. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, με τους ορισμούς των διατάξεων της νομοθεσίας περί ΤΑΙΠΕΔ, οι οποίες αποσκοπούν στην ικανοποίηση συγκεκριμένου σκοπού δημοσίου συμφέροντος, δηλαδή την αποπληρωμή του δημοσίου χρέους βάσει σχετικού συνολικού προγράμματος, δεν αίρεται, με τη μεταβίβαση του δικαιώματος παραχώρησης των δικαιωμάτων, ο κοινόχρηστος χαρακτήρας των προς παραχώρηση πραγμάτων, ενώ το ίδιο το ΤΑΙΠΕΔ, στο οποίο μεταβιβάζεται το δικαίωμα, διέπεται από ιδιαίτερο νομικό καθεστώς που εξασφαλίζει τον έλεγχο του εκ μέρους του Δημοσίου. Στο ΤΑΙΠΕΔ, δηλαδή, δεν μεταβιβάζονται νέα δικαιώματα επί των λιμένων, αλλ' απλώς η άσκηση ήδη προβλεπόμενων από την κείμενη νομοθεσία δικαιωμάτων. Τα δε μεταβιβαζόμενα δικαιώματα εξακολουθούν να τελούν υπό όλους τους περιορισμούς και τα βάρη που συνεπάγεται η εφαρμογή των διατάξεων της νομοθεσίας για την κοινοχρησία των λιμένων και των τουριστικών λιμένων, η οποία διασφαλίζεται, μεταξύ άλλων, με την κρατική εποπτεία.

13. Εξάλλου, η παραχώρηση δικαιωμάτων διαχείρισης κοινοχρήστων πραγμάτων, όπως των λιμένων και των τουριστικών λιμένων, συνδέεται με την ορθολογική διαχείριση των λιμένων και την προστασία του παράκτιου και του θαλασσίου περιβάλλοντος, η οποία υπόκειται σε συνολικό σχεδιασμό σε εθνικό επίπεδο, προκειμένου να ελεγχθούν οι επιπτώσεις των σημαντικών για την εθνική οικονομία σχετικών παραγωγικών δραστηριοτήτων. Ως εκ τούτου, η συνολική αυτή διαχείριση των λιμένων αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση δημοσίων σκοπών κρατικού ενδιαφέροντος (ΣτΕ 1155/2016 Ολ. σκ. 21 κ.ά.) και δεν αποτελεί

τοπική υπόθεση, κατά την έννοια του άρθρου 102 παρ. 1 του Συντάγματος. Συνακόλουθα, έστω και αν οι λιμένες και οι τουριστικοί λιμένες συμβάλλουν στην τοπική ανάπτυξη μιας νησιωτικής ή μη περιοχής, η κυριότητα, καθώς και η επιλογή του τρόπου χρήσης, διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσής τους ανήκει καταρχήν στο κράτος, ο δε νομοθέτης έχει την ευχέρεια να επιλέξει τον προσφορότερο τρόπο αξιοποίησης των λιμένων και τουριστικών λιμένων χωρίς να υποχρεούται στην παραχώρηση της διαχείρισής τους αποκλειστικά στον οικείο ΟΤΑ ή στην διατήρηση τυχόν παραχωρηθείσας σε ΟΤΑ διαχείρισης. Επομένως, ο νομοθέτης δεν κωλύεται να μεταβιβάσει στο ΤΑΙΠΕΔ το δικαίωμα παραχώρησης σε τρίτους των δικαιωμάτων χρήσης, διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης λιμένων και τουριστικών λιμένων, ακόμη και αν η διαχείριση έχει παραχωρηθεί σε ΟΤΑ (πρβλ. ΣτΕ 1155/2016 Ολ. σκ. 21 κ.ά.).

14. Εξάλλου, ο θαλάσσιος τουρισμός και ειδικότερα η δημιουργία τουριστικών λιμένων δεν αναπτύχθηκαν βάσει οργανωμένου νομοθετικού πλαισίου μέχρι τη δεκαετία του 1990. Με τον ν. 438/1976 «Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής, (Α' 256), ρυθμίστηκαν ορισμένα θέματα θαλάσσιου τουρισμού, και με τον ν. 2160/1993 θεσπίσθηκαν, το πρώτον, ειδικές ρυθμίσεις για τη δημιουργία, τη χωροθέτηση, την ίδρυση, τη διοίκηση, διαχείριση και τη λειτουργία τουριστικών λιμένων. Πριν από τις ρυθμίσεις του τελευταίου νόμου, η δημιουργία τουριστικών λιμένων στηρίχθηκε σε αποσπασματικές ρυθμίσεις και δεν υλοποιήθηκε βάσει ολοκληρωμένου χωροταξικού σχεδιασμού. Άλλωστε, την ίδια περίοδο το Συμβούλιο της Επικρατείας είχε επανειλημμένως επισημάνει, καθ' ερμηνεία του άρθρου 24 του Συντάγματος, την ανάγκη ταχείας υλοποίησης της επιταγής του άρθρου 24 του Συντάγματος για τον χωροταξικό σχεδιασμό, ο οποίος αποτελεί βασική συνιστώσα της αειφόρου ανάπτυξης που επιτρέπει στις παρούσες γενεές να ανταποκριθούν στις ανάγκες τους χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ανταποκριθούν στις

δικές τους.

15. Η συνταγματική επιταγή για τη χωροταξική αναδιάρθρωση της Χώρας υλοποιήθηκε τελικώς με τον ν. 2742/1999. Στην αιτιολογική έκθεση του νόμου επισημαίνεται η ανυπαρξία του χωρικού σχεδιασμού, η οποία, το διάστημα 1980-2000, περιορίσθηκε απλώς στην εκπόνηση Ειδικών Χωροταξικών Μελετών (Ε.Χ.Μ.) και τη θέσπιση Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου για περιαστικές ή περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές της Χώρας, αναλύονται η υφιστάμενη κατάσταση, οι τάσεις και οι προοπτικές για την ανάπτυξη του χώρου, επισημαίνονται τα σύνθετα και πολύπλοκα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει η Χώρα για τη σύγκλιση προς τις λοιπές χώρες της Ε.Κ. και τη συμμετοχή στο νέο, ανταγωνιστικό και ταχέως μεταβαλλόμενο περιβάλλον, προσδιορίζονται οι αρχές στις οποίες στηρίζεται ο χωροταξικός σχεδιασμός και οι στόχοι στους οποίους αποβλέπει και καθορίζονται τα μέσα χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης (γενικό πλαίσιο, περιφερειακά πλαίσια, ειδικά πλαίσια, καθώς και σχέδια για τις περιοχές παραγωγικών δραστηριοτήτων). Κατ' εφαρμογή του ν. 2742/1999 εγκρίθηκαν τα αντίστοιχα χωροταξικά σχέδια, εκ των οποίων ειδικά χωροταξικά πλαίσια εγκρίθηκαν μόνον σε ορισμένους τομείς. Στη συνέχεια, οι ρυθμίσεις του ν. 2742/1999 για τον χωροταξικό σχεδιασμό καταργήθηκαν με το άρθρο 13 (παρ. 1 περ. α') του ν. 4269/2014, οι δε ρυθμίσεις του τελευταίου αυτού νόμου για τον χωροταξικό σχεδιασμό καταργήθηκαν με το άρθρο 14 περ. α' του ισχύοντος ν. 4447/2016, ο οποίος θέσπισε το ισχύον σύστημα χωρικού σχεδιασμού.

16. Ειδικότερα, με τον ν. 4447/2016 «Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (Α' 241) ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι στρατηγικός χωρικός σχεδιασμός (χωροταξικός σχεδιασμός) είναι «ο σχεδιασμός, που εκπονείται σε εθνική ή περιφερειακή κλίμακα, με τον οποίο τίθενται οι μεσοπρόθεσμοι ή και μακροπρόθεσμοι στόχοι της ανάπτυξης και οργάνωσης του χώρου, καθώς και οι γενικές κατευθύνσεις και οι αναγκαίες, όπου απαιτείται, ρυθμίσεις, για τη διαμόρφωση των οικιστικών περιοχών, των περιοχών ασκήσεως παραγωγικών και

επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και των περιοχών προστασίας» (άρθρο 1 περ. β'), ότι ρυθμιστικός χωρικός σχεδιασμός (πολεοδομικός σχεδιασμός) είναι ο «σχεδιασμός με τον οποίο καθορίζονται οι κανόνες για τη χρήση, τη δόμηση και την εν γένει εκμετάλλευση του εδάφους στον αστικό χώρο και την ύπαιθρο» (άρθρο 1 περ. γ') και ότι οργανωμένοι υποδοχείς δραστηριοτήτων είναι «οι περιοχές που αναπτύσσονται βάσει ολοκληρωμένου σχεδιασμού προκειμένου να λειτουργήσουν κατά κύρια ή αποκλειστική χρήση ως οργανωμένοι χώροι ανάπτυξης παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων» (άρθρο 1 περ. δ'). Στο άρθρο 2 του ίδιου νόμου ορίζεται το πλαίσιο της κλίμακας και του επιπέδου στο οποίο ασκείται ο χωρικός σχεδιασμός (εθνικό, περιφερειακό, τοπικό επίπεδο), ο οποίος διακρίνεται σε στρατηγικό και ρυθμιστικό, προβλέπεται δε ότι στον στρατηγικό χωρικό σχεδιασμό υπάγονται τα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια και τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια, ενώ στον ρυθμιστικό χωρικό σχεδιασμό (πολεοδομικό) υπάγονται τα πολεοδομικά σχέδια, τα οποία εκπονούνται σε τοπική κλίμακα (Τοπικά Χωρικά Σχέδια) καθώς και τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια τα οποία αποτελούν υποδοχείς σχεδίων, έργων και προγραμμάτων ανεξαρτήτως διοικητικών ορίων. Επίσης, στα άρθρα 7 και 8 του νόμου ορίζονται οι προϋποθέσεις, η διαδικασία σύνταξης και έγκρισης των Τοπικών και των Ειδικών Χωρικών Σχεδίων, αντίστοιχα, και η σχέση τους με τα υπερκείμενα σχέδια του στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού, στο άρθρο 9 καθορίζεται ο επιτρεπόμενος συντελεστής δόμησης στις οικιστικές περιοχές και στις περιοχές άσκησης παραγωγικών δραστηριοτήτων, στο άρθρο 10 προβλέπονται οι ρυθμίσεις για τα Πολεοδομικά Σχέδια Εφαρμογής, που αποτελούνται από το πολεοδομικό σχέδιο και την πράξη εφαρμογής, στο άρθρο 12 προβλέπεται η διαδικασία εναρμόνισης των χωροταξικών και πολεοδομικών διατάξεων με το νέο σύστημα χωρικού σχεδιασμού, στο άρθρο 13 προβλέπονται οι μεταβατικές διατάξεις και στο άρθρο 14 ορίζεται ότι από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, με την επιφύλαξη των ειδικότερων διατάξεών του, καταργούνται α) τα άρθρα 1 έως 13α του ν. 4269/2014, δηλαδή οι διατάξεις που ρύθμιζαν τα παραπάνω θέματα, και β) κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στον νόμο ή

ανάγεται σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτόν. Σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις του ν. 4447/2016, αλλά και υπό το προγενέστερο νομοθετικό καθεστώς, ο χωροταξικός σχεδιασμός έχει στρατηγικό χαρακτήρα και αφορά τη θέση στόχων και κατευθύνσεων, με σκοπό την οργάνωση και ανάπτυξη του χώρου σε υπερτοπικό επίπεδο και, αν απαιτείται, τον καθορισμό περιοχών προστασίας και τη θέσπιση ρυθμίσεων για τη διαμόρφωση των οικιστικών περιοχών και των περιοχών άσκησης παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Ακολούθως, με βάση τις κατευθύνσεις και τις ρυθμίσεις του χωροταξικού σχεδιασμού, εκπονείται, θεσπίζεται και εφαρμόζεται ο ρυθμιστικός σχεδιασμός (πολεοδομικός), ιδίως, με τη ρύθμιση των χρήσεων γης του εδάφους στον αστικό χώρο και την ύπαιθρο και τη θέση όρων και περιορισμών δόμησης (πρβλ. ΠΕ 37/2018).

17. Στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης [6876/4871/2008 απόφαση της Ολομέλειας της Βουλής (Α' 128)], το οποίο, σύμφωνα με το άρθρο 12 (παρ. 3) του ν. 4447/2016, επέχει εφεξής θέση Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής έως την έγκρισή της κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού, οπότε και θα ενσωματωθεί σε αυτήν, μεταξύ των βασικών στόχων και επιδιώξεων για τη χωρική διάρθρωση του τουρισμού (άρθρο 7) συγκαταλέγονται, πλην άλλων, α) η ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη του τομέα του τουρισμού στο πλαίσιο της αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Χώρας, β) η προσαρμογή και ο εμπλουτισμός του τουριστικού προϊόντος και του σχεδιασμού στα νέα δεδομένα και τάσεις της τουριστικής αγοράς για τη βελτίωση της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του τομέα, γ) η προώθηση νέων μορφών τουρισμού που αναμένεται να συμβάλλουν και στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, δ) η διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας με ένταξη των αναξιοποίητων τουριστικά πόρων της ενδοχώρας στο προσφερόμενο προϊόν και με παράλληλη προστασία και διαφύλαξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους και ε) η περιβαλλοντική αναβάθμιση των περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος. Περαιτέρω, στο άρθρο 6 (παρ. Α υποπαρ. Α.2.2) του ανωτέρω Γενικού Πλαισίου, που

αφορά τη χωρική διάρθρωση των στρατηγικής σημασίας δικτύων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών, ενέργειας και επικοινωνιών, τίθεται ως γενική κατεύθυνση η αναβάθμιση όλων των στρατηγικής σημασίας λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών, και δίνεται ειδικότερη κατεύθυνση, μεταξύ άλλων, για την κατασκευή νέων ή την αναβάθμιση υφισταμένων, εξειδικευμένων και μη, λιμενικών υποδομών που ενισχύουν, σε συνδυασμό με εξειδικευμένες υπηρεσίες, την τουριστική ανάπτυξη της Χώρας μέσω του κλάδου της κρουαζιέρας (κρουαζιερόπλοια, mega yachts κ.ά.).

18. Περαιτέρω, με τον ν. 4277/2014 «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής και άλλες διατάξεις» (Α' 156) θεσπίσθηκε το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (ΡΣΑ), το οποίο, σύμφωνα με το άρθρο 6 (παρ. 11) του ν. 4447/2016, επέχει θέση Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου της Αττικής. Το νέο ΡΣΑ αποτελεί το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων που προβλέπονται από τον νόμο αυτόν, για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση και την προστασία του περιβάλλοντος της Αττικής, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης (άρθρο 1 παρ. 1), περιλαμβάνει δε στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής στο πλαίσιο της εθνικής οικονομικής, κοινωνικής και χωροταξικής πολιτικής, καθώς και κατευθύνσεις και ρυθμίσεις που ενισχύουν και συμπληρώνουν τον εθνικό αναπτυξιακό προγραμματισμό για την Αττική και αφορούν στον προσδιορισμό του ρόλου της στο εθνικό επίπεδο και στο ευρωπαϊκό και διεθνές πλαίσιο. Ειδικότερα, οι κατευθύνσεις του νέου ΡΣΑ αναφέρονται, μεταξύ άλλων, α) στην κοινωνικοοικονομική ανασυγκρότηση του χώρου, β) στη χωροταξική δομή και οργάνωση των δραστηριοτήτων, γ) στην προστασία, αναβάθμιση και ανάδειξη του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος, του τοπίου και των πολιτιστικών πόρων και δ) στη χωρική διάρθρωση των βασικών δικτύων και υποδομών μεταφορικής, τεχνικής, διοικητικής και κοινωνικής υποδομής (άρθρο 1 παρ. 3). Περαιτέρω, στο άρθρο 3 καθορίζονται οι στρατηγικοί και ειδικοί στόχοι του νέου ΡΣΑ στο

πλαίσιο της εθνικής και ευρωπαϊκής αναπτυξιακής και της χωρικής πολιτικής, όπως αυτοί εντάσσονται σε τρεις ενότητες συμπληρωματικών στρατηγικών στόχων, δηλαδή α) την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη και ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας-Αττικής, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, την αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων, β) τη βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, την εξοικονόμηση πόρων, την αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και γ) τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και την εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη. Εξάλλου, στο άρθρο 4 του νόμου καθορίζονται οι κατευθύνσεις του νέου ΡΣΑ για την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη. Στις κατευθύνσεις αυτές περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας - Αττικής, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, η αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων και η αύξηση της ελκυστικότητας της Αθήνας-Αττικής ως τουριστικού προορισμού με την ενίσχυση της τουριστικής υποδομής, τη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος και την επέκταση της τουριστικής περιόδου (βλ. άρθρο 4 παρ. 4 περιπτ. ε' υποπερ. αα'). Στο άρθρο 5 του αυτού νόμου, τίθενται οι στόχοι και οι κατευθύνσεις για τη βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, την εξοικονόμηση πόρων, την αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, στο δε άρθρο 6 προβλέπονται τα μέτρα για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και την εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη. Ακολούθως, στο άρθρο 7 ρυθμίζεται η χωροταξική οργάνωση της Περιφέρειας Αττικής σε χωρικές ενότητες και υποενότητες, όπως αυτές καθορίζονται στο άρθρο 8 του νόμου και στις οποίες περιλαμβάνονται, πλην άλλων, η Χωρική Ενότητα Αθήνας - Πειραιά, που αποτελείται από τις Χωρικές Υποενότητες Κεντρικής Αθήνας, Πειραιά, Δυτικής Αθήνας, Βόρειας Αθήνας και Νότιας Αθήνας, και στο άρθρο 9 προβλέπεται για την Χωρική Υποενότητα Νότιας Αθήνας ότι διατηρείται ο χαρακτήρας της ως

περιοχής κυρίως κατοικίας, αλλά και τουρισμού, αναψυχής και εμπορίου και ότι κατεύθυνση αποτελεί η πολεοδομική οργάνωση των περιοχών, ιδίως με τον έλεγχο των χρήσεων μέσω των υποκείμενων επιπέδων σχεδιασμού, προς την κατεύθυνση της εξισορρόπησης των συγκρούσεων χρήσεων γης, κυρίως όσον αφορά την κατοικία και την αναψυχή. Στο άρθρο 11 του νόμου καθορίζεται ειδικώς η οργάνωση του πλέγματος των αξόνων και πόλων ανάπτυξης με στρατηγικό χαρακτήρα που εκτείνεται σε όλες τις Χωρικές Ενότητες, στους δε αναπτυξιακούς άξονες μητροπολιτικής ακτινοβολίας περιλαμβάνεται και ο «Άξονας Θαλάσσιου Μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, από το Φαληρικό όρμο μέχρι τη Βουλιαγμένη», του οποίου ο βασικός προσανατολισμός συνίσταται στην εξασφάλιση του ανοίγματος του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας προς το παραλιακό μέτωπο και της λειτουργικής διασύνδεσης με αυτό, με την ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού, τουρισμού, αναψυχής και αθλητισμού μητροπολιτικής εμβέλειας, καθώς και στη διασφάλιση της συνέχειας και της προσπελασιμότητας της παράκτιας ζώνης για όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης. Στο Κεφ. Δ' (άρθρα 12 έως 16) του νόμου προβλέπονται τα πρότυπα για την οικιστική ανάπτυξη και την πολεοδομική οργάνωση και τίθενται οι αρχές για την διαχείριση του αστικού και εξωαστικού χώρου. Ειδικότερα, στο άρθρο 16, το οποίο θέτει ειδικές κατευθύνσεις για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση του παράκτιου χώρου, ορίζονται τα εξής: «1. Ο παράκτιος χώρος της Αττικής αποτελεί συγκριτικό της πλεονέκτημα και ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός του πρόκειται να μεγιστοποιήσει τα οφέλη, οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά, που προκύπτουν από την αξιοποίησή του [...] 2. Οι στόχοι και κατευθύνσεις γενικά για τον παράκτιο χώρο είναι οι εξής: α) αξιοποίηση, προκειμένου να συμβάλει στην ανάδειξη της Αθήνας-Αττικής σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας, με δραστηριότητες τουρισμού και αναψυχής, β) προστασία, διατήρηση και αποκατάσταση του τοπίου, των αρχαιολογικών και ιστορικών τόπων και εξυγίανση των παράκτιων οικοσυστημάτων, θαλάσσιων και χερσαίων, γ) διεύρυνση και ενίσχυση του δημόσιου, κοινόχρηστου χαρακτήρα της παράκτιας ζώνης με ελεύθερη



πρόσβαση στη ζώνη αιγιαλού και παραλίας, εξασφάλιση της συνέχειας και βελτίωση των προσβάσεων στην ακτή από την ενδοχώρα, δ) θεσμική και λειτουργική οργάνωση του συστήματος των λιμένων, ε) ενιαία διαχείριση της παράκτιας ζώνης στο θαλάσσιο και χερσαίο τμήμα της και τις λεκάνες απορροής που καταλήγουν σε αυτήν, στ) συντονισμός προγραμμάτων δράσεων των εμπλεκόμενων ανά ζώνη φορέων, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς τους. 3. Εκπονείται από τον Οργανισμό Αθήνας Σχέδιο – Πλαίσιο Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Ακτών της Αττικής (ΣΟΔΑΑ), το οποίο μπορεί να αναφέρεται είτε στη στενή ζώνη δημόσιου χαρακτήρα (κρίσιμη ζώνη), είτε σε ευρύτερες ζώνες επιρροής του παράκτιου χώρου (δυναμική ζώνη), είτε και στις δύο. Τα ΣΟΔΑΑ εκπονούνται κατά Χωρικές Ενότητες, περιέχουν κατευθύνσεις προς τα υποκείμενα επίπεδα σχεδιασμού, το δε περιεχόμενό τους αναλύεται στο Παράρτημα VI. 4. Για την εξειδίκευση των στόχων, αρχών και κατευθύνσεων του ΣΟΔΑΑ, διακρίνονται κατ' ελάχιστον οι κατηγορίες περιοχών, που αναφέρονται στο Παράρτημα VI». Στο Παράρτημα VI του νόμου, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 16 για τον παράκτιο χώρο, προβλέπονται οι περιοχές για την εξειδίκευση των στόχων, αρχών και κατευθύνσεων, στις οποίες περιλαμβάνονται πόλοι σημειακής ανάπτυξης τουριστικής υποδομής και αναψυχής (πυρήνες τουριστικής υποδομής, όπως μαρίνες και ξενοδοχεία) και περαιτέρω προβλέπεται ότι τα δημόσια ακίνητα του παράκτιου χώρου αναπτύσσονται κατά προτεραιότητα ως υποδοχείς σύνθετων χρήσεων τουρισμού, αναψυχής και κατοικίας. Τέλος, με τις διατάξεις του Κεφ. Θ' (άρθρα 38 και 39) του ν. 4277/2014 εγκρίνεται η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του ΡΣΑ και τίθενται οι όροι, οι περιορισμοί και οι κατευθύνσεις για την προστασία και διαχείριση του περιβάλλοντος. Ειδικότερα, στο άρθρο 38 του νόμου προβλέπεται ότι οι δράσεις που αφορούν στην υλοποίηση λιμενικών υποδομών εντάσσονται αρμονικά στο περιβάλλον, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης (παρ. 21), ότι η υλοποίηση των κατευθύνσεων του νέου ΡΣΑ γίνεται κυρίως μέσω του υποκείμενου σχεδιασμού (παρ. 23) και ότι είναι αναγκαία η άμεση

προώθηση των διαδικασιών για τον καθορισμό και την οριοθέτηση των υποδοχέων των διάφορων παραγωγικών δραστηριοτήτων, μεταξύ άλλων, με την εξασφάλιση των αναγκαίων υποδομών (παρ. 24). Από τις ανωτέρω διατάξεις προκύπτει ότι το νέο ΡΣΑ θέτει στόχους και ειδικές κατευθύνσεις για την καθιέρωση της Αθήνας και γενικότερα της Αττικής ως μητροπολιτικού πόλου διεθνούς ακτινοβολίας με την ανάπτυξη, πλην άλλων, του παράκτιου χώρου, βάσει σχεδιασμού των χρήσεων γης, για την ενίσχυση του τουρισμού και την αναψυχή των κατοίκων και των επισκεπτών της πόλης. Εξάλλου, μέχρι την έγκριση των ΣΟΔΑΑ, που θα εξειδικεύσουν περαιτέρω το περιεχόμενο των ανωτέρω κατευθύνσεων, όπως αυτές διαγράφονται στο παράρτημα VI, είναι επιτρεπτός ο καθορισμός χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στο παράκτιο μέτωπο της Αττικής από τον Φαληρικό όρμο μέχρι τη Βουλιαγμένη και κατά τροποποίηση των ήδη υφισταμένων, εφόσον, όμως, η τροποποίηση των χρήσεων γης και των όρων δόμησης ανταποκρίνεται στους προαναφερθέντες στόχους και τις κατευθύνσεις του νέου ΡΣΑ και κατατείνει στην εφαρμογή τους, ούτως ώστε η διαχείριση του ως άνω παρακτίου μετώπου να μπορεί να ενταχθεί στο μέλλον στον συνολικό σχεδιασμό του παράκτιου χώρου που θέτει ως απώτερο στόχο το νέο ΡΣΑ.

19. Με το άρθρο 6 (παρ. 18 περ. α' και β') του προαναφερθέντος ν. 2160/1993 «Ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις» (Α' 118) προστέθηκαν στο άρθρο 8 (περιεχόμενο τουρισμού-αναψυχής) του από 3/6.3.1987 π.δ. (Δ' 166) νέες κατηγορίες χρήσεων γης, μεταξύ των οποίων οι τουριστικοί λιμένες, και εγκρίθηκαν σε ορισμένες περιοχές (Αφάντου, Λαγονήσι κ.ά.), όπως αυτές εμφανίζονται στο συνημμένο παράρτημα I του άρθρου 41 του νόμου, οι χρήσεις γης και οι όροι και περιορισμοί δόμησης για τη δημιουργία ζωνών τουρισμού και αναψυχής. Στο άρθρο 29 του ίδιου ν. 2160/1993, όπως αυτό τροποποιήθηκε και ισχύει [βλ. άρθρα 156 (παρ. 1) και 157 (παρ. 1) του ν. 4070/2012 (Α' 82), 8 του ν. 4276/2014 (Α' 155), 39 (παρ. 16) του ν. 3105/2003 (Α' 29) και 49 (παρ. 4) του ν. 3220/2004 (Α' 15)] ορίζονται τα εξής: «1. "Τουριστικός λιμένας" σκαφών αναψυχής είναι ο

χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για/και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού. Οι τουριστικοί λιμένες διακρίνονται σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια. "Μαρίνα" είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 31, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους. "Καταφύγιο" είναι [...] "Αγκυροβόλιο" είναι [...] 2. Σε κάθε τουριστικό λιμένα καθορίζεται, με βάση τις διατάξεις του παρόντος νόμου, τμήμα ξηράς (χερσαία ζώνη) και θαλάσσης (θαλάσσια ζώνη), στην οποία επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων και κατασκευή πάσης φύσεως χερσαίων κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, που απαιτούνται για τη δημιουργία, τη λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, την εκμετάλλευση, αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα. Η χερσαία και θαλάσσια ζώνη συναποτελούν τη "ζώνη τουριστικού λιμένα". Στα ανωτέρω έργα και εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται ιδίως οι απαραίτητες προσχώσεις του θαλάσσιου χώρου, τα λιμενικά έργα, οι διαμορφώσεις του περιβάλλοντος χώρου (παράλιου και χερσαίου) για εναπόθεση, συντήρηση και επισκευή σκαφών αναψυχής, καθώς και οι πάσης φύσεως κτιριακές εγκαταστάσεις για δραστηριότητες υποστήριξης του τουριστικού λιμένα, τουριστικής αξιοποίησης, εκμετάλλευσής του και υποστήριξης των συναφών και λοιπών εμπορικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της ανέγερσης κατοικιών στη ζώνη τουριστικού λιμένα για μακροχρόνια εκμετάλλευση. 3. [...] 4. Η "χερσαία ζώνη" του τουριστικού λιμένα αποτελείται από τον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους, που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των έργων της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου. Όπου υπάρχει εγκεκριμένο σχέδιο ρυμοτομίας, η εσωτερική οριακή γραμμή της χερσαίας ζώνης δεν μπορεί να υπερβεί την πλησιέστερη ρυμοτομική γραμμή. Εάν η έκταση της χερσαίας ζώνης δεν επαρκεί για τις ανάγκες του τουριστικού λιμένα δύναται να επεκταθεί, με τροποποίηση του τυχόν υφιστάμενου σχεδίου ρυμοτομίας με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση

των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ύστερα από γνώμη του κεντρικού συμβουλίου χωροταξίας, οικισμού και περιβάλλοντος και του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου [...] Επιτρέπεται η περίφραξη μέρους ή του συνόλου της χερσαίας ζώνης τουριστικού λιμένα, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ασφάλεια και η τάξη στη ζώνη του λιμένα. 5. Η "θαλάσσια ζώνη" του τουριστικού λιμένα περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες και τους διαύλους που ορίζονται από τα εξωτερικά (μώλοι, κυματοθραύστες) και εσωτερικά (κρηπίδες, όρια επιχώσεων) λιμενικά έργα ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους. Η θαλάσσια ζώνη δεν μπορεί να επεκταθεί σε απόσταση μεγαλύτερη των πεντακοσίων (500) μέτρων από τα όρια της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα προς την ανοικτή θάλασσα. Η έκταση αυτή ορίζεται εκάτέρωθεν από νοητό τόξο κύκλου που γράφεται με κέντρα τα άκρα της χερσαίας ζώνης και ακτίνα πεντακοσίων μέτρων. Εάν η προ του αιγιαλού θαλάσσια ζώνη είναι αβαθής, επιτρέπεται η επέκτασή της και πέρα από τη γραμμή των πεντακοσίων (500) μέτρων, μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους δέκα (10) μέτρων. 6. α) Για τη δημιουργία νέου τουριστικού λιμένα ή για την επέκταση, συμπλήρωση ή μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, εφαρμόζονται αποκλειστικά οι διατάξεις του νόμου αυτού. Το ίδιο ισχύει και για τη λειτουργία και τη διαχείριση του συνόλου των τουριστικών λιμένων ανεξαρτήτως του χρόνου δημιουργίας τους και του καθεστώτος διαχείρισής τους. β) Η αποκατάσταση ζημιών και οι μικρές συμπληρωματικές εργασίες, πλην ανέγερσης σταθερών κατασκευών, στη χερσαία ζώνη του λιμένα, δεν λογίζονται - στο βαθμό που δεν θίγεται η εγκεκριμένη χωροθέτηση - ως μετατροπή, συμπλήρωση ή επέκταση του τουριστικού λιμένα και εκτελούνται με ευθύνη και δαπάνες του Φορέα Διαχείρισης και υποχρέωση προηγούμενης γνωστοποίησης στην αρμόδια υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού. Περαιτέρω, στο άρθρο 30 του ίδιου νόμου ρυθμίζονται τα θέματα της διοίκησης, διαχείρισης, εκμετάλλευσης και χωροθέτησης τουριστικών λιμένων, προβλέπεται η σύσταση της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων και στην παρ. 4 ορίζεται ότι «Για τη

χωροθέτηση, τροποποίηση, συμπλήρωση, έγκριση των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης του τουριστικού λιμένα ή τη μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, απαιτείται η γνώμη της πιο πάνω Επιτροπής σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 4 του άρθρου 31 του νόμου αυτού. Η Επιτροπή, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της, μπορεί να διενεργεί αυτοψίες, καθώς και να ζητεί πληροφορίες, τεχνικά ή άλλα στοιχεία από τη διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών της κατά τόπο αρμόδιας Περιφέρειας ή Δήμου. Η χωροθέτηση, η έγκριση χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης κατά τη διαδικασία του νόμου αυτού δεν απαιτείται εάν η θέση δημιουργίας του τουριστικού λιμένα έχει νομίμως εγκριθεί με βάση άλλες διατάξεις πριν από την ισχύ του νόμου αυτού» [όπως η παρ. 4 αντικαταστάθηκε με το άρθρο 158 (παρ. 2) του ν. 4070/2012 και τροποποιήθηκε με το άρθρο πρώτο παρ. ΣΤ' (υποπαρ. ΣΤ 16, υποπερ. 1α) του ν. 4254/2014 (Α' 85)]. Επίσης, με την παρ. 5 του ίδιου άρθρου 30 εγκρίθηκαν σε ορισμένες θέσεις και περιοχές η χωροθέτηση, τα όρια της χερσαίας ζώνης, οι προσχώσεις, καθώς και οι χρήσεις γης και οι όροι και περιορισμοί δόμησης όπως εμφανίζονται στο συνημμένο παράρτημα ΙΙ του άρθρου 41 για τη δημιουργία τουριστικών λιμένων. Περαιτέρω, στο άρθρο 31 του αυτού νόμου 2160/1993 [όπως ισχύει μετά την τροποποίησή του με τα άρθρα 160 του ν. 4070/2012, 10 (παρ. 1-8), 43 (παρ. 2) του ν. 4179/2013 (Α' 175), 9, 10, 11, 14 (παρ. 2) και 15 (παρ. 1) του ν. 4276/2014, πρώτο (παρ. ΣΤ υποπαρ. ΣΤ16 υποπερ. 1β) του ν. 4254/2014] ορίζονται τα εξής: «1α. Μαρίνα μπορεί να δημιουργηθεί με πρωτοβουλία του Υπουργείου Τουρισμού ή οποιουδήποτε φυσικού προσώπου ή νομικού προσώπου δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου. β. Για τη χωροθέτηση μαρινών εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου αυτού και του άρθρου 29. Ειδικώς, η χωροθέτηση μαρινών, οι οποίες εμπίπτουν εντός αρχαιολογικών χώρων, ιστορικών τόπων ή παραδοσιακών οικισμών ή εντός περιοχών του άρθρου 19 του ν. 1650/1986, όπως ισχύει, ή βρίσκονται εντός της παραλιακής ζώνης της Αττικής, η οποία ρυθμίζεται από τις διατάξεις του από 1/5.3.2004 προεδρικού διατάγματος «Καθορισμός ζωνών προστασίας,

χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από τον Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας» (Δ' 254), ή έχουν χερσαία ζώνη που υπερβαίνει τα 50.000 τ.μ., περιλαμβάνει δύο στάδια, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις επόμενες περιπτώσεις της παρούσας παραγράφου. γ. Κατά το πρώτο στάδιο γίνεται ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας με την έκδοση προεδρικού διατάγματος μετά από πρόταση των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων. Με το πιο πάνω προεδρικό διάταγμα: αα. Οριοθετείται σε χάρτη κλίμακας 1:500 ή 1:1.000 η έκταση της χερσαίας και θαλάσσιας λιμενικής ζώνης. ββ. Καθορίζονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης, ανά τομέα, επί της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα. Μεταξύ των χρήσεων αυτών μπορεί να περιλαμβάνονται αθλητικές εγκαταστάσεις, γραφεία/τράπεζες/κτίρια διοίκησης, τουριστικές εγκαταστάσεις, εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, εστιατόρια/αναψυκτήρια/κέντρα διασκέδασης, κατοικίες για μακροχρόνια μίσθωση, χώροι συνάθροισης κοινού/πολιτιστικά κτίρια, χώροι πρασίνου, κτίρια/γήπεδα στάθμευσης και αποθήκευσης, πρατήρια καυσίμων και εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς. γγ. Καθορίζονται οι ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης για την ανέγερση, επέκταση, μετατροπή ή μετασκευή κτιρίων και εγκαταστάσεων, καθώς και η έκταση της απαιτούμενης περιφράξης. Ο συντελεστής δόμησης δεν μπορεί να υπερβαίνει το 0,2 στο σύνολο της χερσαίας ζώνης. δδ. Εγκρίνονται οι γενικοί περιβαλλοντικοί όροι για τη δημιουργία της μαρίνας, ύστερα από Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, η οποία συντάσσεται κατά το άρθρο 6 και δημοσιοποιείται κατά το άρθρο 7 της κοινής απόφασης 107017/2006 των Υπουργών [...] (Β' 1225). δ. Για την έκδοση του πιο πάνω προεδρικού διατάγματος, ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Τουρισμού τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:500 ή 1:1000, στο οποίο αποτυπώνονται τα στοιχεία των υποπεριπτώσεων αα', ββ' και γγ' της προηγούμενης περιπτώσεως γ' και έκθεση χωροθέτησης ως αυτοτελές παράρτημα της ΣΜΠΕ, στην οποία περιγράφονται και τεκμηριώνονται οι



βασικές χωροθετικές επιλογές του σχεδιαζόμενου έργου, ιδίως όσον αφορά τις προτεινόμενες χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης, σε συνάρτηση και με τον χαρακτήρα των ομόρων και γειτνιαζουσών περιοχών, την υπάρχουσα συγκοινωνιακή υποδομή και τις λοιπές εξυπηρετήσεις, καθώς και τα βασικά χωρικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής, τουλάχιστον στο επίπεδο της οικείας δημοτικής ενότητας. Στην ίδια έκθεση τεκμηριώνεται επίσης η συμβατότητα του προτεινόμενου έργου προς τα δεδομένα του ειδικού χωροταξικού πλαισίου για τον τουρισμό και προς τους ευρύτερους αναπτυξιακούς στόχους εθνικής, περιφερειακής ή τοπικής κλίμακας. Με το πιο πάνω προεδρικό διάταγμα μπορεί να τροποποιούνται τυχόν ισχύουσες για την περιοχή της μαρίνας γενικές και ειδικές πολεοδομικές ρυθμίσεις, ιδίως όσον αφορά τα όρια της χερσαίας ζώνης, καθώς και τις επιτρεπόμενες εντός αυτής χρήσεις γης και όρους δόμησης, εφόσον τούτο καθίσταται αναγκαίο εν όψει του ειδικού και σύνθετου χαρακτήρα της μαρίνας, τεκμηριώνεται ειδικώς στην παραπάνω ειδική έκθεση και δεν ανατρέπεται πάντως η γενική χωροταξική λειτουργία της ευρύτερης περιοχής. Εφόσον εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας ή στα όρια αυτής υπάρχουν μη οριοθετημένα υδατορέματα, με το πιο πάνω προεδρικό διάταγμα καθορίζονται επίσης οι προσωρινές οριογραμμές των ανωτέρω υδατορεμάτων, καθώς και οι ελάχιστες αποστάσεις για την ανέγερση κτιρίων και εγκαταστάσεων, οι οποίες δεν μπορεί πάντως να είναι μικρότερες των 20 μέτρων από την προσωρινή οριογραμμή. Για τον καθορισμό των προσωρινών οριογραμμών, ο ενδιαφερόμενος, πέραν των δικαιολογητικών που ορίζονται στα προηγούμενα εδάφια της παρούσας περίπτωσης, υποβάλλει επιπλέον και τεχνική έκθεση, συνοδευόμενη από υδρολογικά, υδραυλικά και περιβαλλοντικά στοιχεία βάσει των οποίων προτείνονται οι προσωρινές οριογραμμές των υδατορεμάτων, ενώ επιπλέον αποτυπώνει τις σχετικές οριογραμμές στο τοπογραφικό διάγραμμα του πρώτου εδαφίου της παρούσας περίπτωσης. ε. Η διαδικασία των προηγούμενων περιπτώσεων εφαρμόζεται και σε κάθε αναθεώρηση ή ουσιώδη τροποποίηση του γενικού σχεδιασμού μαρινών που πληρούν ένα ή περισσότερα από τα κριτήρια της

περίπτωσης β', με εξαίρεση τις μαρίνες που έχουν χωροθετηθεί, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 30 παρ. 5 και 41 του ν. 2160/1993. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων, μπορεί να επέρχονται μεμονωμένες και μη ουσιώδεις τροποποιήσεις στον γενικό σχεδιασμό των ανωτέρω μαρινών [...] στ. Την έκδοση του προεδρικού διατάγματος ακολουθεί το δεύτερο στάδιο της χωροθέτησης κατά το οποίο εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής τα προτεινόμενα λιμενικά έργα για τη δημιουργία της μαρίνας, οι απαιτούμενες προσχώσεις και έργα εκσκαφής για τη διάνοιξη εσωτερικών λιμενολεκανών, καναλιών ή/και διαμόρφωση προστατευτικών νησίδων, τα αναγκαία έργα υποδομής, οι εγκαταστάσεις και τα κτίρια επί της χερσαίας ζώνης και οι περιβαλλοντικοί όροι για την κατασκευή, μετατροπή, μετασκευή, προσθήκη ή τροποποίηση της μαρίνας, καθώς και τη λειτουργία αυτής, ύστερα από τήρηση της διαδικασίας που ορίζεται στις παραγράφους 2β και 3 του άρθρου 3 του ν. 4014/2011, πλην των υποπεριπτώσεων στστ' και ζζ'. Για την έκδοση της παραπάνω απόφασης, απαιτείται προηγούμενη γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων, μετά από υποβολή στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Τουρισμού των δικαιολογητικών που ορίζονται στην παράγραφο 2 και εφαρμόζεται η διαδικασία των παραγράφων 3 έως 5. Σε υφιστάμενους τουριστικούς λιμένες μπορεί, μετά από αίτηση του φορέα διαχείρισης και υποβολή των προβλεπόμενων συνοδών μελετών, να δημιουργούνται ανεξάρτητες θαλάσσιες ζώνες εξυπηρέτησης υδροπλάνων μετά από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων. 2. Για εισαγωγή προς συζήτηση στην Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων αιτήματος για χωροθέτηση και δημιουργία μαρίνας απαιτείται [...] Τα κτίρια ανεγείρονται μέχρι τη γραμμή παραλίας [...] 3. Για την έγκριση χωροθέτησης και περιβαλλοντικών όρων των μαρινών, πλην αυτών που ορίζονται στην περίπτωση β' της παραγράφου 1, ακολουθείται η ακόλουθη διαδικασία: [...] 4. [...] Για την έγκριση της χωροθέτησης ή την τροποποίηση αυτής, των επιτρεπόμενων χρήσεων



γης, των όρων και περιορισμών δόμησης, των απαιτούμενων προσχώσεων ή έργων εκσκαφής για τη διάνοιξη εσωτερικών λιμενολεκανών, καναλιών ή/και διαμόρφωση προστατευτικών νησίδων, των αναγκαίων έργων υποδομής, των εγκαταστάσεων και κτιρίων επί της χερσαίας ζώνης και των περιβαλλοντικών όρων για την κατασκευή, μετατροπή, μετασκευή, προσθήκη ή τροποποίηση και λειτουργία της μαρίνας εκδίδεται, με μέριμνα της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Τουρισμού, κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής μετά από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων. Η απόφαση αυτή δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. 5. Αν χωροθετηθεί νέα μαρίνα με πρωτοβουλία της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού απαιτούνται τα δικαιολογητικά, που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, τα οποία συντάσσονται με μέριμνα και δαπάνες της ή άλλων δημόσιων φορέων. 6. [...] 9. [...] Με τη σύμβαση μπορεί να καθορίζεται και αριθμός θέσεων για ελλιμενισμό ναυταθλητικών σκαφών... 11. [...] Ο έλεγχος της λειτουργίας των μαρινών ανήκει στην αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού [...]». Περαιτέρω, με το άρθρο 31α του ίδιου ν. 2160/1993, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 161 του ν. 4070/2012 και τροποποιήθηκε στη συνέχεια, χορηγείται εξουσιοδότηση για την θέσπιση με κοινή υπουργική απόφαση Γενικού Κανονισμού Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων, με το άρθρο 32 ρυθμίζονται θέματα απαλλοτριώσεων, με το άρθρο 33 ρυθμίζονται τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα, με το άρθρο 34 καθορίζονται οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία ζωνών αγκυροβολίου και καταφυγίων τουριστικών σκαφών και με το άρθρο 35 οι προϋποθέσεις δημιουργίας λιμένων από ξενοδοχειακές μονάδες και τέλος, στο άρθρο 36, τιτλοφορούμενο «Φορολογικά, αρχαιολογικά και γενικά θέματα» ορίζεται ότι «1. ... 5. Από της ισχύος του παρόντος νόμου οι θέσεις και περιοχές που αναφέρονται στα άρθρα 6 παράγραφοι 19β' και 19γ' [ορθ. παρ. 18], 30 παράγραφος 5, καθώς και οι θέσεις και περιοχές των τουριστικών λιμένων που δημιουργούνται κατά τα άρθρα 31 επ. του παρόντος νόμου,

εντάσσονται στο γενικό χωροταξικό σχεδιασμό της χώρας και καταργείται κάθε διάταξη νόμου που ρυθμίζει πολεοδομικά ζητήματα των παραπάνω θέσεων και περιοχών».

20. Εξάλλου, στο άρθρο 351 του ν. 4512/2018 (Α' 5), τιτλοφορούμενο «Διατάξεις για τον τουριστικό λιμένα Αλίμου» ορίζονται τα ακόλουθα: «1. Τα πλώτά στοιχεία, οι θαλάσσιες, χερσαίες, κτιριακές και άλλες λιμενικές εγκαταστάσεις και τα έργα εντός της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης του τουριστικού λιμένα Αλίμου, όπως αποτυπώνονται εντός του χερσαίου και θαλάσσιου χώρου με τα περιμετρικά στοιχεία Θ1, Θ2-Χ12, [...] Θ22, Θ23, Θ1 στο από Δεκεμβρίου 2015 τοπογραφικό διάγραμμα [...] και προσαρτάται στον παρόντα νόμο (Παράρτημα 3), χαρακτηρίζονται στο σύνολό τους νομίμως υφιστάμενα. 2. Για τη λειτουργία, την τροποποίηση, τη συμπλήρωση ή την επέκταση των εγκαταστάσεων του τουριστικού λιμένα Αλίμου έχουν εφαρμογή στο σύνολό τους οι διατάξεις των άρθρων 29 έως 34 του ν. 2160/1993 (Α' 118), όπως ισχύουν».

21. Με τις διατάξεις του Κεφ. Β' του ν. 3986/2011 (άρθρα 10 έως 17) θεσπίσθηκαν οι ρυθμίσεις για την πολεοδομική ωρίμανση και την απόδοση επενδυτικής ταυτότητας των ακινήτων του Δημοσίου. Στο άρθρο 12 αυτού, όπως ισχύει, που φέρει τον τίτλο «Χωρικός προορισμός-Επενδυτική ταυτότητα δημοσίων ακινήτων» ορίζεται ότι «1. ... 2. Για την έγκριση των σχεδίων της προηγούμενης παραγράφου υποβάλλεται ... αίτηση ..., η οποία συνοδεύεται από τα ακόλουθα δικαιολογητικά: α) ... β) Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), η οποία συντάσσεται κατά το άρθρο 6 και δημοσιοποιείται κατά το άρθρο 7 της κοινής υπουργικής απόφασης (κ.υ.α.) 107017/2006 (Β' 1225). Ως αρμόδια αρχή για τις ανάγκες εφαρμογής του παρόντος νόμου νοείται η αρμόδια υπηρεσία περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΕΥΠΕ) που ορίζεται στο άρθρο 4 παρ. 1 της πιο πάνω κ.υ.α. Κατά τη σχετική διαδικασία διαβούλευσης, αντί των υπηρεσιών και οργανισμών που ορίζονται στην παράγραφο 4.1. του άρθρου 7 της ανωτέρω κ.υ.α., γνωμοδοτεί το οικείο Περιφερειακό
.Ι.

Συμβούλιο, το οποίο είναι επιπλέον αρμόδιο να θέτει στη διάθεση του κοινού, όποτε του ζητούνται, τις πληροφορίες και τα στοιχεία του φακέλου ΣΜΠΕ που του διαβιβάζεται από την αρμόδια αρχή [...] 9.α. ... β. Για τουριστικούς λιμένες, που αξιοποιούνται αυτοτελώς από το Ταμείο, το τελευταίο δύναται να κινεί τη διαδικασία χωροθέτησης, επέκτασης ή τροποποίησής τους σύμφωνα με το άρθρο 31 και το άρθρο 34 του ν. 2160/1993. Το ίδιο ισχύει και για την αλλαγή χρήσης τμήματος ζώνης υφιστάμενου λιμένα ή/και επέκταση αυτού σε τουριστικό λιμένα. Για τη σύνταξη της ΣΜΠΕ εφαρμόζεται το άρθρο 12 παράγραφος 2 περίπτωση β' του παρόντος. Το προεδρικό διάταγμα της περιπτώσεως γ' της παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 2160/1993 προτείνεται και από τον Υπουργό Οικονομικών, ενώ οι κοινές υπουργικές αποφάσεις της περίπτωσης στ' της παρ. 1 του άρθρου 31 και της παρ. 5 του άρθρου 34 του ν. 2160/1993 υπογράφονται και από τον Υπουργό Οικονομικών. Για τους τουριστικούς λιμένες της παρούσας περίπτωσης η Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου Τουρισμού θεωρεί κατ' απόλυτη προτεραιότητα τοπογραφικά και βυθομετρικά διαγράμματα υφιστάμενης κατάστασης, τα οποία φέρουν επισημειωμένη υπεύθυνη δήλωση του συντάξαντος μελετητή. Αντί του οικείου Δήμου κατά το άρθρο 31 παρ. 3 του ν. 2160/1993 και το άρθρο 34 παρ. 7 του ν. 2160/1993 γνωμοδοτεί το οικείο Περιφερειακό Συμβούλιο. Σε περίπτωση που για λόγους σφαιρικής εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων απαιτείται για τη χωροθέτηση τουριστικού λιμένα να προηγηθεί η τήρηση της διαδικασίας και η έγκριση είτε Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του σχεδίου ή προγράμματος είτε Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου για ευρύτερη περιοχή των προς παραχώρηση λιμενικών εγκαταστάσεων, αρμόδια αρχή για την έκδοσή τους είναι η αρμόδια υπηρεσία περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΕΥΠΕ), ανεξαρτήτως της κατάταξης του έργου στην υποκατηγορία Α1 ή Α2 της υπ' αριθ. 1958/13.1.2012 υπουργικής απόφασης (Β' 21). Το ΤΑΙΠΕΔ δύναται να κινεί τη διαδικασία της περιβαλλοντικής αδειοδότησης και για τις ευρύτερες λιμενικές εγκαταστάσεις. Τα δύο προηγούμενα εδάφια εφαρμόζονται και σε

εκκρεμείς διαδικασίες χωροθέτησης και περιβαλλοντικής αδειοδότησης τουριστικών λιμένων» [όπως η παρ. 9 προστέθηκε με το άρθρο 39 (παρ. 3β) του ν. 4179/2013 και στη συνέχεια συμπληρώθηκε με το άρθρο πρώτο (παρ. Β, υποπαρ. Β3 περ. 20) του ν. 4254/2014].

22. Από τον συνδυασμό των προαναφερομένων διατάξεων του ν. 2160/1993, του άρθρου 12 (παρ. 9β) του ν. 3986/2011, αλλά και του άρθρου 351 (παρ. 2) του ν. 4512/2018 που αφορά ειδικώς τη μαρίνα Αλίμου, προκύπτει ότι η χωροθέτηση, η επέκταση, ο καθορισμός των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης για τη δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων, ειδικώς δε και τη μαρίνα Αλίμου, πραγματοποιείται με βάση τις ειδικές αυτές διατάξεις, με ορισμένες διαφοροποιήσεις ως προς τους τουριστικούς λιμένες που έχουν χωροθετηθεί με τις διατάξεις του ν. 2160/1993, και σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου χωροταξικού σχεδιασμού, η δε αρμοδιότητα για τη δημιουργία και την εποπτεία τουριστικών λιμένων, οι οποίοι αποτελούν ειδική κατηγορία λιμένων που εξυπηρετούν τον θαλάσσιο τουρισμό, έχει ανατεθεί στον Υπουργό Τουρισμού. Τούτο συνάγεται και από τους μεταγενεστέρους νόμους, οι οποίοι ρυθμίζουν θέματα της τουριστικής νομοθεσίας και τροποποίησαν τις ανωτέρω διατάξεις του ν. 2160/1993 [βλ. ν. 4179/2013 και ν. 4276/2014, πρβλ. και άρθρο 1 (παρ. 3 περ. γγ') του τελευταίου νόμου, σύμφωνα με το οποίο οι τουριστικοί λιμένες αποτελούν εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής]. Εξάλλου, σύμφωνα με τις ίδιες διατάξεις του ν. 2160/1993, για τη χωροθέτηση και τη δημιουργία τουριστικού λιμένα το σχετικό π.δ. προτείνεται, ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων στην οποία μετέχουν εκπρόσωποι των συναρμόδιων Υπουργείων, από τον Υπουργό Τουρισμού και τον αρμόδιο για την προστασία του περιβάλλοντος Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας (βλ. άρθρο 31 παρ. 1 περ. γ' του ν. 2160/1993), ενώ κατά την έκδοση του π.δ. για τους τουριστικούς λιμένες που αξιοποιούνται αυτοτελώς από το ΤΑΙΠΕΔ συμπράττει, σύμφωνα με το άρθρο 12 παρ. 9β του ν. 3986/2011, και ο Υπουργός Οικονομικών, στον οποίο ανήκει η αρμοδιότητα προστασίας και



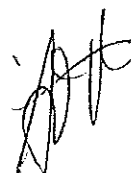
αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας.

23. Περαιτέρω, κατά τις αυτές διατάξεις, ο τουριστικός λιμένας αποβλέπει στην αναψυχή του κοινού και αποτελεί σύνθετο τεχνικό έργο για τον ελλιμενισμό τουριστικών σκαφών και την παροχή στη χερσαία και θαλάσσια ζώνη όλων των συναφών υπηρεσιών που σχετίζονται κυρίως με τον θαλάσσιο τουρισμό. Στην έννοιά του περιλαμβάνονται και οι αναγκαίες ακάλυπτες εκτάσεις στη χερσαία ζώνη όχι μόνον για την τοποθέτηση σκαφών ή τη στάθμευση των αυτοκινήτων των προσώπων που χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις του τουριστικού λιμένα, αλλά και για την εξασφάλιση ελεύθερου από κτίσματα περιβάλλοντος χώρου προς βελτίωση της αισθητικής του λιμένα και τη διαμόρφωση χώρων πρασίνου, περιπάτου και αναψυχής (πρβλ. ΣτΕ 148/2014 Ολ. σκ. 12). Ως εκ τούτου, η κοινή χρήση του τουριστικού λιμένα προσδιορίζεται από τα ανωτέρω χαρακτηριστικά του και τις παρεχόμενες υπηρεσίες, στη χερσαία δε ζώνη του λιμένα επιτρέπονται οι χρήσεις γης οι οποίες, αφενός, είναι συμβατές με τον προορισμό και τη λειτουργία του και, αφετέρου, δεν αναιρούν τον κοινόχρηστο χαρακτήρα του τουριστικού λιμένα. Εξάλλου, οι προαναφερθείσες χρήσεις, που προβλέπονται στο άρθρο 29 παρ. 2 και εξειδικεύονται περαιτέρω στο άρθρο 31 του ν. 2160/1993, είναι κατ' αρχήν συμβατές με τον κοινόχρηστο χαρακτήρα του τουριστικού λιμένα, δεδομένου ότι προορισμός του τουριστικού λιμένα είναι να φιλοξενεί τουρίστες που προτιμούν τον θαλάσσιο τουρισμό και να παρέχει όλες τις αναγκαίες υπηρεσίες για την εστίαση, διαμονή, μετακίνηση και αναψυχή των τουριστών και συγχρόνως για τον ελλιμενισμό, τον εφοδιασμό, την επισκευή και τη συντήρηση των σκαφών και τις συναφείς υπηρεσίες. Περαιτέρω, οι χρήσεις που αναπτύσσονται στη χερσαία ζώνη (τουριστικών καταλυμάτων, εστίασης, εμπορικών χρήσεων κ.ά.), δεν αναιρούν τον κοινόχρηστο χαρακτήρα του τουριστικού λιμένα, εφόσον περιορίζονται, ως προς την έκταση και έντασή τους, στην υποστήριξη της λειτουργίας του λιμένα. Οι προϋποθέσεις αυτές συντρέχουν ιδίως, όταν, α) οι προβλεπόμενες χρήσεις στη χερσαία ζώνη του λιμένα θεσπίζονται προς εξυπηρέτηση κυρίως των προσώπων που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες

ελλιμενισμού και συντήρησης σκαφών, περιορίζονται στην αναγκαία προς τούτο έκταση και χωροθετούνται σε θέση που δεν παρακωλύει τις κύριες λειτουργίες του τουριστικού λιμένα (διοίκηση, συντήρηση σκαφών κ.λπ.), β) οι χρήσεις εντάσσονται, κατ' αρχήν, σε δίκτυο του θαλάσσιου τουρισμού ή σε δίκτυο υποστήριξης του τουρισμού μέσω της ειδικής αυτής μορφής του θαλάσσιου τουρισμού και παράλληλα διευκολύνουν την πρόσβαση και αναψυχή του κοινού και των επισκεπτών εν γένει και γ) η αναγκαιότητα των χρήσεων για τη λειτουργία και τη βιωσιμότητα του τουριστικού λιμένα τεκμηριώνεται στη ΣΜΠΕ ή σε άλλες μελέτες και στοιχεία.

24. Όπως εκτέθηκε (παρ. 1), με το υπό επεξεργασία σχέδιο προεδρικού διατάγματος επιχειρείται η έγκριση του γενικού σχεδιασμού της μαρίνας Αλίμου στον Ν. Αττικής. Ειδικότερα, με το άρθρο 1 του σχεδίου εγκρίνονται τα όρια της θαλάσσιας και της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα, όπως αποτυπώνονται στον πρωτότυπο χάρτη κλ. 1:1000 που θεωρήθηκε από το Υπουργείο Τουρισμού, με το άρθρο 2 καθορίζονται οι χρήσεις γης και οι όροι δόμησης επί της χερσαίας ζώνης της μαρίνας και οι κατευθύνσεις σχεδιασμού επί της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας, με το άρθρο 3 ορίζονται ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης και με το άρθρο 4 καθορίζονται κατευθύνσεις και μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και σύστημα περιβαλλοντικής παρακολούθησης.

25. Το σχέδιο με το προεκτεθέν περιεχόμενο, στο προοίμιο του οποίου βεβαιώνεται ότι δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, προτεινόμενο κατόπιν γνώμης της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων, ευρίσκει, κατ' αρχήν, εξουσιοδοτικό έρεισμα στις διατάξεις του άρθρου 31 (παρ. 1 περ. β' και γ') του ν. 2160/1993, και του άρθρου 12 (παρ. 9 περ. β') του ν. 3986/2011, αρμοδίως δε προτείνεται από την Υπουργό Τουρισμού, αλλά και από τον Αναπληρωτή Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας Σωκράτη Φάμελλο δυνάμει των άρθρων 1 (περ. β') και 2 (περ. ε') της Υ198/16.11.2016 απόφασης του Πρωθυπουργού (Β' 3722), καθώς και από την Υφυπουργό Οικονομικών Αικατερίνη Παπανάτσιου, στην οποία ανατέθηκε η αρμοδιότητα, πλην



άλλων, της Γενικής Γραμματείας Δημόσιας Περιουσίας (άρθρα 1 περ. 2 και 2 περ. ε΄ της κοινής απόφασης ΥΠΟΙΚ0010218ΕΞ2016/14.11.2016 του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομικών, Β΄ 3696), προκαλεί δε τις ακόλουθες παρατηρήσεις.

26. Ενόψει των όσων εκτέθηκαν στις προηγούμενες παρατηρήσεις σχετικά με την ειδική αρμοδιότητα του Υπουργού Τουρισμού για τον καθορισμό των χρήσεων και όρων δόμησης στους τουριστικούς λιμένες, το σχέδιο δεν απαιτείται να προταθεί και από τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

27. Περαιτέρω, η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων με το 250/30.8.2013 πρακτικό της γνωμοδότησε ομόφωνα υπέρ της επαναχωροθέτησης της μαρίνας, με την παρατήρηση να τηρηθούν οι διατάξεις του ν. 3028/2002 για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς. Επίσης, η Επιτροπή, κατόπιν του αιτήματος του Δήμου Αλίμου για την παραμονή του κολυμβητηρίου στη υφιστάμενη θέση, με το πρακτικό 261/23.11.2016 γνωμοδότησε υπέρ της επικαιροποίησης, σε μελλοντική συνεδρίασή της, και της έκθεσης χωροθέτησης, σύμφωνα με την ΣΜΠΕ, η οποία, μετά την επικαιροποίησή της (Μάρτιος 2018), δέχθηκε ως συμβατή τη χρήση του κολυμβητηρίου στην υπάρχουσα θέση με τον σχεδιασμό της μαρίνας. Κατά τα εκτεθέντα, με το υπό επεξεργασία σχέδιο διατάγματος το κολυμβητήριο στον Δήμο Αλίμου διατηρείται και εντάσσεται στον σχεδιασμό της μαρίνας για τους λόγους που παρατίθενται στην επικαιροποίηση της ΣΜΠΕ (σελ. 4 και 5 και 25 και 26) και, ως εκ τούτου, νομίμως προτείνεται το διάταγμα χωρίς νέα γνωμοδότηση της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων για το ζήτημα αυτό.

28. Εξάλλου, με το παρόν σχέδιο διατάγματος επιχειρείται ο σχεδιασμός και η βελτίωση των υποδομών υφισταμένης μαρίνας η οποία λειτουργεί από το έτος 1970 περίπου. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, με την 166/1968 ΠΥΣ (Α΄ 271) κηρύχθηκαν χώροι ως τουριστικοί, μεταξύ των οποίων οι εκτάσεις που ανήκουν στο Δημόσιο ή τους όμορους δήμους και την Κοινότητα Καλαμακίου στην περιοχή του

νότιου παρακτίου μετώπου της Αττικής. Με το π.δ. 260/1981 (Α' 73) ανακηρύχθηκε ως τουριστικό δημόσιο κτήμα έκταση συνολικού εμβαδού 171.030 τ.μ. περίπου που προήλθε από επιχωματώσεις πλησίον της μαρίνας θαλαμηγών σκαφών στην περιοχή του Αλίμου, ενώ με την κ.υ.α. 132/1981 (Β' 253) ανατέθηκε η διαχείριση του ανωτέρω τουριστικού δημοσίου κτήματος στον ΕΟΤ. Περαιτέρω, για τη δόμηση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας εκδόθηκε, όπως αναφέρθηκε, το από 8.11.1990 π.δ., η δε χωροθέτηση και λειτουργία της μαρίνας προβλέφθηκε και στο από 1.3.2004 π.δ. Κατά συνέπεια, η θέση της μαρίνας Αλίμου προβλέπεται ήδη από υφιστάμενα σχέδια χρήσεων γης και ως εκ τούτου το παρόν σχέδιο νομίμως προτείνεται από την άποψη της νομοθεσίας που διέπει τον χωρικό σχεδιασμό (πρβλ. ΣτΕ 759/2017, 148/2014 Ολ.).

29. Η ΣΜΠΕ, με βάση την οποία προτείνεται το παρόν σχέδιο διατάγματος, εκπονήθηκε κατ' εκτίμηση, πλην άλλων, της 24208/4.6.2009 απόφασης της Επιτροπής Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον Τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης (Β' 1138), με την οποία εγκρίθηκε το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον τουρισμό. Στη συνέχεια, με την 67659/9.12.2013 απόφαση της ίδιας Επιτροπής (Β' 3155) αντικαταστάθηκε το Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον τουρισμό, πλην, η τελευταία ακυρώθηκε με την απόφαση 3632/2015 της Ολ. του ΣτΕ. Η κατά τα ανωτέρω, όμως, αντικατάσταση του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον τουρισμό, καθώς και η ακύρωση της μεταγενέστερης 67659/9.12.2013 απόφασης, δεν επηρεάζουν τη νομιμότητα πρότασης του παρόντος σχεδίου διατάγματος. Και τούτο, διότι, η ΣΜΠΕ εκτίμησε μεν τη συμβατότητα του σχεδίου προς τις κατευθύνσεις του ανωτέρω Ειδικού Χωροταξικού Σχεδίου για τον τουρισμό, παράλληλα, όμως, συνεκτίμησε και τις κατευθύνσεις και προβλέψεις των λοιπών σχεδίων του χωρικού σχεδιασμού, δηλαδή του Γενικού Πλαισίου και του νέου ΡΣΑ της Αθήνας και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προτεινόμενες χρήσεις γης και οι όροι δόμησης συνάδουν προς τις κατευθύνσεις των ανωτέρω χωροταξικών σχεδίων. Επομένως, και με δεδομένο, μάλιστα, ότι το Ειδικό Πλαίσιο



Χωροταξικού Σχεδιασμού για τον Τουρισμό συνιστούσε, κατ' αρχήν, εξειδίκευση των κατευθύνσεων του Γενικού Χωροταξικού Πλαισίου, το υπό επεξεργασία σχέδιο διατάγματος, παρά το ότι δεν υφίσταται επί του παρόντος Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον τουρισμό, νομίμως προτείνεται κατά τούτο (πρβλ. ΣτΕ 1705/2017 Ολ. σκ. 11, 519/2017 7μ. σκ. 6, ΠΕ 53/2018 Ολ. παρατ. 18).

30. Όπως αναφέρθηκε, κατά το άρθρο 31 παρ. 1 του ν. 2160/1993 η χωροθέτηση μαρινών εντός της παραλιακής ζώνης της Αττικής που εμπίπτει στις ρυθμίσεις του από 1/5.3.2004 π.δ. και η αναθεώρηση ή ουσιώδης τροποποίηση του γενικού σχεδιασμού τους (βλ. περ. ε'), περιλαμβάνει τον γενικό σχεδιασμό της μαρίνας με την έκδοση προεδρικού διατάγματος (πρώτο στάδιο) και στη συνέχεια την έγκριση, με κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, των προτεινόμενων λιμενικών έργων, των προσχώσεων, των έργων εκσκαφής για τη διάνοιξη εσωτερικών λιμενολεκάνων κ.λπ. (δεύτερο στάδιο). Περαιτέρω, στο άρθρο 12 (παρ. 9 περ. β') του ν. 3986/2011 ορίζεται, πλην άλλων, ότι για τους τουριστικούς λιμένες που αξιοποιούνται αυτοτελώς από το ΤΑΙΠΕΔ το προεδρικό διάταγμα προτείνεται και από τον Υπουργό Οικονομικών, η δε κ.υ.α. υπογράφεται από τον ίδιο Υπουργό, ενώ η Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου Τουρισμού θεωρεί κατ' απόλυτη προτεραιότητα τοπογραφικά και βυθομετρικά διαγράμματα υφιστάμενης κατάστασης, τα οποία φέρουν υπεύθυνη δήλωση του μελετητή. Δεδομένου ότι με το υπό επεξεργασία σχέδιο διατάγματος εγκρίνεται ο γενικός σχεδιασμός της υφισταμένης μαρίνας Αλίμου, η θεώρηση των τοπογραφικών και βυθομετρικών διαγραμμάτων απαιτείται κατά το δεύτερο στάδιο της έγκρισης των έργων με κ.υ.α. Άλλωστε, στο παρόν στάδιο σχεδιασμού τα αναγκαία στοιχεία περιλαμβάνονται στη ΣΜΠΕ, στην οποία εκτίθεται (βλ. σελ. 121) ότι «Σχετικά με τη βαθυμετρία στην περιοχή του έργου, όπως προκύπτει από το χάρτη της Υ.Υ. 146 – Λιμένας Πειραιά & Όρμος Φαλήρου, τα βάθη εντός της μαρίνας κυμαίνονται από 3 έως 8m, ενώ στην είσοδο φτάνουν τα 6m περίπου. Οι κλίσεις του πυθμένα εκτός της λιμενολεκάνης είναι της τάξεως του 2%».

31. Στον τίτλο του σχεδίου πρέπει να τεθεί «μαρίνας Αλίμου», αντί «Μαρίνας Αλίμου».

32. Στο στοιχείο 1γ του προοιμίου του σχεδίου καλώς μνημονεύεται και το προαναφερθέν άρθρο 351 του ν. 4512/2018.

33. Στο τέλος του στοιχείου 2 του προοιμίου να τεθεί «το άρθρο 90» αντί «του άρθρου 90».

34. Στα στοιχεία του προοιμίου δεν είναι αναγκαίο να αναφέρονται οι φράσεις «...με αριθμ.» (βλ. στοιχ. 3) ή «...με αρ.» (βλ. στοιχ. 4, 5, 6, 7 κ.ο.κ.). Επίσης, το τεύχος και ο αριθμός δημοσίευσης των νομοθετημάτων που αναφέρονται στα στοιχεία του προοιμίου πρέπει να τεθούν μετά τον τίτλο του νομοθετήματος, η δε λέξη «Απόφαση» πρέπει να τεθεί με πεζό αρχικό γράμμα.

35. Τα στοιχεία 17, 18 και 19 του προοιμίου μπορεί να συγχωνευθούν σε ένα στοιχείο με τη διατύπωση π.χ. «17. Τις εισηγήσεις επί της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που περιλαμβάνονται στα έγγραφα 33245/30.9.2016, 20436/13.6.2017 και 6604/28.3.2018 της Διεύθυνσης Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης (ΔΙΠΑ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας».

36. Στο προοίμιο πρέπει να μνημονευθούν η 441/2013 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Αλίμου καθώς και η 47/2014 απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής, με τις οποίες τα ανωτέρω συλλογικά όργανα διατύπωσαν τη γνώμη τους επί της ΣΜΠΕ.

37. Περαιτέρω, όπου στο κείμενο του σχεδίου η μαρίνα Αλίμου αναφέρεται με κεφαλαίο αρχικό γράμμα («Μαρίνα») να τεθεί με πεζό («μαρίνα»). Επίσης, όπου στο κείμενο του σχεδίου αναφέρεται «ως αυτή απεικονίζεται ...», να τεθεί «όπως αυτή απεικονίζεται ...».

38. Με το άρθρο 1 του σχεδίου εγκρίνονται τα όρια της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας Αλίμου, όπως η περιοχή αυτή αποτυπώνεται στον σχετικό πρωτότυπο χάρτη σε κλίμακα 1:1.000, που θεωρήθηκε από το Υπουργείο Τουρισμού, ορίζεται δε ότι το εμβαδόν της

χερσαίας ζώνης είναι 209.816 τ.μ. και το εμβαδόν της θαλάσσιας ζώνης είναι 427.950 τ.μ.

39. Κατόπιν των όσων προεκτέθηκαν για την αρμοδιότητα του Υπουργείου Τουρισμού, ο χάρτης που συνοδεύει το σχέδιο αρμοδίως θεωρήθηκε από την αρμόδια Διευθύντρια του Υπουργείου Τουρισμού. Επισημαίνεται, πάντως, ότι αν δεν υφίσταται δυνατότητα διαλειτουργικότητας των γεωχωρικών δεδομένων για τους χάρτες των τουριστικών λιμένων που θεωρεί το Υπουργείο Τουρισμού, ενδείκνυται αντίγραφα των χαρτών αυτών σε ψηφιακή μορφή να αποσταλούν και στις υπηρεσίες που τηρούν συγκεντρωτικά στοιχεία γεωχωρικών δεδομένων (πρβλ. ν. 3882/2010 και οδηγία 2007/2/ΕΚ).

40. Εξάλλου, στον χάρτη που συνοδεύει το σχέδιο τα όρια της θαλάσσιας ζώνης δεν αποτυπώνονται πλήρως. Συνεπώς, στο ΦΕΚ πρέπει να δημοσιευθεί και το υπόλοιπο τμήμα του χάρτη, σχετική δε μνεία πρέπει να γίνει και στο άρθρο 1 του σχεδίου («...στους σχετικούς πρωτότυπους χάρτες σε κλίμακα ...»). Περαιτέρω, τα όρια και το εμβαδόν της θαλάσσιας και της χερσαίας ζώνης τίθενται με ευθύνη της Διοίκησης ως προς την ορθότητα της αποτύπωσης και εμβαδομέτρησής τους.

41. Στον πίνακα των όρων δόμησης του χάρτη (άρθρο 1 του σχεδίου) αναφέρεται έκταση εμβαδού 20 τ.μ. εκτός των τομέων (πρβλ. και ΣΜΠΕ σελ. 66, 69). Η έκταση αυτή καθώς και οι χρήσεις για τις οποίες προορίζεται πρέπει να περιληφθούν και στο άρθρο 2 παρ. 3 του σχεδίου. Η σχετική διάταξη μπορεί να προστεθεί στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 2 του σχεδίου, ή σε άλλη κατάλληλη θέση, με την ακόλουθη, ενδεικτικά, διατύπωση «Στην εκτός τομέων έκταση ... επιτρέπονται οι χρήσεις σταθμού ανεφοδιασμού καυσίμων και παραλαβής καταλοίπων σκαφών και λοιπές βοηθητικές χρήσεις, ιδίως ... Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση εκτός τομέων ανέρχεται σε 20 τ.μ.». Τα ανωτέρω ισχύουν και για τα στέγαστρα (υπόστεγα) τα οποία, επίσης, αναφέρονται στον πίνακα του χάρτη, για τα οποία η ρύθμιση ως προς το ύψος μπορεί να περιληφθεί στο άρθρο 3 (παρ. 1 περ. γ') του σχεδίου. Γενικώς, οι ενδείξεις του χάρτη πρέπει να

ελεγχθούν εκ νέου, ώστε όλες οι ρυθμίσεις που αποτυπώνονται στον χάρτη να περιληφθούν, αντίστοιχα, και στα άρθρα 2 και 3 του σχεδίου.

42. Στο άρθρο 2 του σχεδίου καθορίζονται οι χρήσεις γης, οι όροι και περιορισμοί δόμησης καθώς και οι κατευθύνσεις σχεδιασμού της χερσαίας ζώνης της μαρίνας, σε πέντε τομείς (1 έως 5) όπως τα όριά τους εμφανίζονται στον χάρτη του άρθρου 1, ως εξής: «1. ... α. Τομέας 1: αα) Στον Τομέα αυτό, συνολικής επιφάνειας 57.506 τ.μ., επιτρέπονται οι χρήσεις χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών, διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας, τουρισμού – αναψυχής. Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στον Τομέα αυτό είναι 7.160 τ.μ. ... καθορίζεται συντελεστής κάλυψης 0,4 και ελάχιστο ποσοστό πρασίνου 0,02. ββ) Εντός του Τομέα 1 η έκταση μεταξύ της προσωρινής οριογραμμής του ρέματος της Πικροδάφνης και του ορίου της χερσαίας ζώνης της μαρίνας χαρακτηρίζεται ως «περιοχή ρέματος - φυσικού πρασίνου». β. Τομέας 2: Στον Τομέα αυτό, συνολικής επιφάνειας 4.265 τ.μ., επιτρέπονται μόνο οι χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας. Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στον Τομέα αυτό είναι 525 τ.μ. ... καθορίζεται συντελεστής κάλυψης 0,4 και ελάχιστο ποσοστό πρασίνου 0,17. γ. Τομέας 3: αα) Στον Τομέα αυτό, συνολικής επιφάνειας 57.386 τ.μ., επιτρέπονται οι χρήσεις τουρισμού - αναψυχής, διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας καθώς και η διατήρηση του υφιστάμενου κολυμβητηρίου. Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στον Τομέα αυτό είναι 9.015 τ.μ. ... καθορίζεται συντελεστής κάλυψης 0,4 και ελάχιστο ποσοστό πρασίνου 0,22. ββ) Οι υποδομές του κολυμβητηρίου διατηρούνται, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στην περίπτωση δ' της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, στη σημερινή τους θέση, εντός έκτασης επιφάνειας 7.439 τ.μ. ... γγ) Στην ως άνω μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στον Τομέα 3, προσμετράται και η δόμηση των κτιριακών υποδομών του κολυμβητηρίου που ανέρχεται σε 350 τ.μ. και περιλαμβάνει τις υφιστάμενες και νέες κτιριακές υποδομές αυτού. δ. Τομέας 4: Στον Τομέα αυτό, συνολικής επιφάνειας 10.026 τ.μ., επιτρέπονται οι χρήσεις τουρισμού – αναψυχής και ειδικότερα, η χρήση εστιατορίων, αναψυκτηρίων και υπαίθριων χώρων στάθμευσης. Η μέγιστη

επιτρεπόμενη δόμηση στον Τομέα αυτό είναι 1.200 τ.μ. ... καθορίζεται συντελεστής κάλυψης 0,3 και ελάχιστο ποσοστό πρασίνου 0,55. ε. Τομέας 5: αα) Στον Τομέα αυτό, συνολικής επιφάνειας 7.585 τ.μ., επιτρέπεται η χρήση ναυταθλητισμού. Η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στον Τομέα αυτό είναι 600 τ.μ. ... καθορίζεται συντελεστής κάλυψης 0,2. ββ) Η ως άνω επιτρεπόμενη χρήση ναυταθλητισμού περιλαμβάνει τις αναγκαίες κτιριακές υποδομές (γραφεία διοίκησης, συμπεριλαμβανομένων γραφείων διοίκησης που σχετίζονται συνολικά με τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στη μαρίνα, χώρους διδασκαλίας, βιβλιοθήκη, εντευκτήριο, καφέ/εστιατόριο, αποδυτήρια, ιατρείο, χώρους υγιεινής, φυλάκιο, καθώς και υπόστεγα φύλαξης, αποθήκευσης και συντήρησης μικρών σκαφών), υπαίθριες διαμορφώσεις (όπως χώροι παραμονής και προετοιμασίας των αθλητικών σκαφών, μικρά γήπεδα αθλοπαιδιών κ.λπ.) και χώρους στάθμευσης. γγ) Μετά τον επανακαθορισμό των υφιστάμενων οριογραμμών αιγιαλού και παραλίας στον Τομέα 5, η έκταση που προκύπτει μεταξύ της παλαιάς (υφιστάμενης) οριογραμμής παραλίας και της νέας (προτεινόμενης) οριογραμμής παραλίας, αποδίδεται στον Τομέα 5». Ακολούθως, στην παρ. 2 του άρθρου 2 του σχεδίου καθορίζεται το περιεχόμενο των επιτρεπομένων κατηγοριών χρήσεων γης ως ακολούθως «α. Στις χρήσεις διοίκησης και λειτουργίας της μαρίνας περιλαμβάνονται οι ακόλουθα [εξ] ειδικότερα επιτρεπόμενες χρήσεις και υποδομές: Κτίρια διοίκησης μαρίνας, Διοίκηση (Λιμεναρχείο, Τελωνείο), Πύργος Ελέγχου, ιατρείο, Φυλάκια εισόδου, εμπορικά καταστήματα και καταστήματα παροχής υπηρεσιών [...] . Επιτρέπεται, επίσης, η διαμόρφωση χώρων στάθμευσης (κτίρια, γήπεδα). β. Στις χρήσεις χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών περιλαμβάνονται οι ακόλουθες χρήσεις και υποδομές: υπαίθριος χώρος χερσαίας απόθεσης και συντήρησης σκαφών αναψυχής και άλλων σκαφών ή πλωτών μέσων που τυχόν θα εξυπηρετούνται στη μαρίνα, υπόστεγο συντήρησης και φύλαξης σκαφών/πλωτών μέσων, γραφεία και εργαστήρια, πρατήριο καυσίμων-πλυντήριο οχημάτων καθώς και οι απαραίτητοι βοηθητικοί χώροι (όπως αποθήκες, χώροι υγιεινής -συμπεριλαμβανομένων WC, ντους, πλυντηρίων), χώροι προσωπικού και

οι αναγκαίες συναφείς υποδομές. Επιτρέπεται, επίσης, η διαμόρφωση χώρων στάθμευσης (κτίρια, γήπεδα). Επιτρέπεται, τέλος, η δημιουργία ελικοδρομίου (πεδίο προσγείωσης/απογείωσης ελικοπτέρου). γ. Στις χρήσεις τουρισμού – αναψυχής περιλαμβάνονται οι ακόλουθες ειδικότερα επιτρεπόμενες χρήσεις και υποδομές: εστιατόρια, αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα και καταστήματα παροχής υπηρεσιών, ξενοδοχεία – ξενώνες, εκθεσιακοί χώροι, συνεδριακά κέντρα, χώροι πολιτιστικών δραστηριοτήτων (όπως μουσεία) και συνάθροισης κοινού, ενυδρείο, αθλητικές εγκαταστάσεις (γυμναστήρια, υπαίθριες και στεγασμένες αθλητικές εγκαταστάσεις, υδροθεραπευτήρια-spa). Επιτρέπεται, επίσης, η διαμόρφωση χώρων στάθμευσης (κτίρια, γήπεδα) και παιδικών χαρών-παιδότοπων. δ. Ειδικά για τη χρήση κολυμβητηρίου και την άρτια λειτουργία αυτού, ισχύουν οι κάτωθι όροι και κατευθύνσεις: αα) Οι διατηρούμενες υποδομές του κολυμβητηρίου αφορούν αποκλειστικά και μόνο στις υφιστάμενες αθλητικές εγκαταστάσεις. ββ) Επιτρέπεται η ανέγερση νέου κτιρίου (συνολικής επιφάνειας 200 τ.μ.), για τη στέγαση κυλικείου και γραφείου διοίκησης, καθώς και για την εξυπηρέτηση πολιτιστικών ή/και αθλητικών δράσεων της τοπικής κοινωνίας. γγ) Επιτρέπεται η πραγματοποίηση επεμβάσεων και βελτιώσεων στις κτιριακές υποδομές και στη διαμόρφωση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου που περιλαμβάνονται στην έκταση του κολυμβητηρίου, με σκοπό τη λειτουργική και αισθητική ενσωμάτωση των υποδομών του κολυμβητηρίου στο συνολικό σχεδιασμό της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. δδ) Η οδική πρόσβαση στο κολυμβητήριο γίνεται αποκλειστικά μέσω της προβλεπόμενης ειδικά για την μετάβαση από και προς την εν λόγω περιοχή εσωτερικής δευτερεύουσας οδού της μαρίνας που οδεύει παράλληλα με την τροχιολωρίδα του τραμ στο νότιο τμήμα της μαρίνας. εε) Η στάθμευση των οχημάτων των επισκεπτών και χρηστών του κολυμβητηρίου γίνεται αποκλειστικά κατά τρόπο οργανωμένο, σε κατάλληλης δυναμικότητας χώρο σύμφωνα με τις προβλέψεις της ισχύουσας νομοθεσίας, που διαμορφώνεται εντός της ορισθείσας για το κολυμβητήριο έκτασης επιφάνειας 7.439 τ.μ. και σε άμεση επικοινωνία με

την ως άνω οδό πρόσβασης ειδικά για τις ανάγκες του κολυμβητηρίου». Περαιτέρω, στις παρ. 3, 4 και 5 του άρθρου 2 του σχεδίου προβλέπονται οι επιτρεπόμενες ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις και τα δίκτυα, τα είδη του αστικού πρασίνου της μαρίνας καθώς και οι κατευθύνσεις σχεδιασμού της μαρίνας, ήτοι η ζώνη ποδηλατοδρόμου, οι είσοδοι για τους πεζούς, καθώς και οι πεζόδρομοι, η περιφραξη της μαρίνας, πλην των εισόδων, ο καθορισμός του αναγκαίου αριθμού θέσεων στάθμευσης για την εύρυθμη λειτουργία της μαρίνας, οι προϋποθέσεις κατασκευής των ειδικών λιμενικών έργων (διαπλάτυνση του ακρομωλίου του υπήνεμου μώλου, κατασκευή νηοδόχου και ράμπας ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών, προσθήκη πλωτών προβλητών εντός της λιμενολεκάνης), ο ελλιμενισμός, κατ' εξαίρεση, ναυταθλητικών σκαφών και αλιευτικών σκαφών στους οριζόμενους χώρους κ.ά. Εξάλλου, με το άρθρο 3 του σχεδίου καθορίζονται ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης ως εξής: «1. ... α. Για το σύνολο της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Αλίμου, καθορίζονται συντελεστής δόμησης 0,09 και μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση 18.520 τ.μ. β. Καθορίζεται ελάχιστη επιφάνεια πρασίνου 38.592 τ.μ. στο σύνολο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας Αλίμου. γ. Καθορίζεται μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτηρίων από τις οριστικά διαμορφωμένες στάθμες, τα 8,5 μ (συν στέγη), με εξαίρεση τον πύργο ελέγχου, για τον οποίο το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος καθορίζεται στα 12 μ. Το ύψος της στέγης των νέων κτιρίων δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το 1,50 μ. Ο μέγιστος επιτρεπόμενος αριθμός ορόφων ανά κτίριο (με εξαίρεση τον πύργο ελέγχου) καθορίζεται σε δύο. δ. Για τις ανάγκες προσδιορισμού των οριστικά διαμορφωμένων σταθμών, ως στάθμη του φυσικού εδάφους λαμβάνεται το σημερινό ανάγλυφο της χερσαίας ζώνης της μαρίνας. ε. Ειδικά ως προς τη δόμηση στον Τομέα 3, επιβάλλεται η διάσπαση των κτιριακών όγκων, έτσι ώστε να διασφαλίζονται ικανού μεγέθους ανοίγματα προς τη θάλασσα. 2. Κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα από τον οικοδομικό και κτιριοδομικό κανονισμό, όπως αυτός εκάστοτε ισχύει».

43. Όπως προκύπτει από βοηθητικό πίνακα σύγκρισης των επιτρεπομένων χρήσεων γης και όρων δόμησης, οι προβλεπόμενες στα

άρθρα 2 και 3 του σχεδίου διατάγματος χρήσεις γης και η δόμηση (18.520 τ.μ.) διαφοροποιούνται εν μέρει τόσο σε σχέση με το από 8.11.1990 π.δ. (συνολική δόμηση 13.354,06 τ.μ.) όσο και σε σχέση με το από 1.3.2004 π.δ. (συνολική δόμηση 9.318 τ.μ.). Σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν στις προηγούμενες παρατηρήσεις, εν προκειμένω, η αναγκαιότητα των προβλεπομένων χρήσεων και όρων δόμησης τεκμηριώνεται από τη ΣΜΠΕ και τα λοιπά στοιχεία του φακέλου (πρβλ. και το οικ.372/7.3.2014 έγγραφο του Οργανισμού Αθήνας προς το ΥΠΕΚΑ), εφόσον δε οι χρήσεις και οι όροι δόμησης συνάδουν προς τις κατευθύνσεις του νέου ΡΣΑ, καθόσον αποσκοπούν στη βελτίωση των υφισταμένων υποδομών και τον εμπλουτισμό τους, προκειμένου η μαρίνα να μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες λειτουργίας των σύγχρονων τουριστικών λιμένων και να είναι βιώσιμη και ανταγωνιστική προς τις μαρίνες που λειτουργούν σε άλλες χώρες, οι ρυθμίσεις αυτές, προτείνονται νομίμως από την άποψη του υπερκείμενου χωρικού σχεδιασμού. Εξάλλου, έρεισμα για τον καθορισμό των παραπάνω χρήσεων και όρων δόμησης αποτελούν η παρ. 2 του άρθρου 29 του ν. 2160/1993, και οι υποπεριπτώσεις ββ' και γγ' της περ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 31 του ίδιου νόμου, στις οποίες προβλέπονται οι χρήσεις γης στη χερσαία ζώνη και ορίζεται ότι ο συντελεστής δόμησης δεν μπορεί να υπερβαίνει το 0,2 στο σύνολο της χερσαίας ζώνης. Με τα δεδομένα αυτά, οι ρυθμίσεις των άρθρων 2 και 3 του σχεδίου ευρίσκουν έρεισμα στις εξουσιοδοτικές διατάξεις, κείνται εντός των ορίων που καθορίζονται για τον επιτρεπόμενο συντελεστή δόμησης, και νομίμως προτείνονται από την άποψη αυτή.

44. Εξάλλου, όπως προαναφέρθηκε, εφόσον το σχέδιο, σύμφωνα με τη ΣΜΠΕ και τα λοιπά στοιχεία που το συνοδεύουν, συνάδει προς τους στόχους και τις κατευθύνσεις του νέου ΡΣΑ, νομίμως με τα άρθρα 2 και 3 του σχεδίου τροποποιούνται οι ισχύουσες για τη χερσαία ζώνη της μαρίνας ρυθμίσεις του από 1.3.2004 π.δ. (Δ' 254). Και τούτο, διότι οι τροποποιήσεις αυτές, οι οποίες βρίσκουν έρεισμα στις προαναφερθείσες ειδικές εξουσιοδοτικές διατάξεις, προβλέπονται για την ικανοποίηση του δημοσίου συμφέροντος και στοιχούν προς τους στόχους και τις



κατευθύνσεις του νέου ΡΣΑ, το οποίο, μετά από συνεκτίμηση όλων των δεδομένων, προβλέπει την ανάπτυξη της μαρίνας και εν γένει τη βελτίωση των τουριστικών υποδομών του νότιου παρακτίου μετώπου της Αττικής (βλ. τις προαναφερθείσες διατάξεις του ν. 4277/2014).

45. Οι ρυθμίσεις που αφορούν τον καθορισμό προσωρινής οριογραμμής στην εκβολή του ρέματος της Πικροδάφνης στον τομέα 1 και τον καθορισμό περιοχής «ρέματος - φυσικού πρασίνου», προτείνονται νομίμως, διότι, σύμφωνα με τα στοιχεία του φακέλου, στηρίζονται στις υφιστάμενες μελέτες για την οριοθέτηση του ως άνω ρέματος.

46. Από νομοτεχνική άποψη στο άρθρο 2 παρ. 1 (περ. γ' υποπερ. γγ') αντί «προσμετράται» να τεθεί «προσμετρείται» και στην περ. ε' υποπερ. ββ' να τεθεί «... (όπως, χώροι παραμονής...) και να διαγραφεί η συντομογραφία «κ.λπ». Στο ίδιο άρθρο 2 παρ. 2 (περ. α' πρώτη σειρά) να τεθεί «...οι ακόλουθες...», αντί «οι ακόλουθα...». Τα δύο τελευταία εδάφια της παρ. 2 (περ. β') του άρθρου 2 μπορεί να ενωθούν σε ένα ως εξής: «Επιτρέπεται, επίσης, η διαμόρφωση χώρων στάθμευσης (κτίρια, γήπεδα) και η δημιουργία ελικοδρομίου (πεδίο προσγείωσης/απογείωσης ελικοπτέρου)». Στο αυτό άρθρο 2 παρ. 5 (περ. α') αντί της φράσης «ο οποίος εγκρίνεται με το άρθρο 1 του παρόντος» να τεθεί «του άρθρου 1». Επίσης, στην ίδια παρ. 5 (περ. δ') αντί της φράσης «θα προβλεφθεί» να τεθεί «προβλέπεται» και αντί της φράσης «θα διαμορφωθούν» να τεθεί «διαμορφώνονται». Ομοίως, στο άρθρο 2 παρ. 5 (περ. ζ' υποπερ. ββ') αντί της φράσης «και τυχόν αλιευτικών σκαφών» να τεθεί «και περιορισμένου αριθμού αλιευτικών και άλλων σκαφών». Στο άρθρο 3 παρ. 1 (περ. γ') αντί «κτηρίων» να τεθεί «κτιρίων», όπως και στις λοιπές διατάξεις του σχεδίου.

47. Με το άρθρο 4 του σχεδίου τίθενται οι κατευθύνσεις και τα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και προβλέπεται σύστημα περιβαλλοντικής παρακολούθησης των επιπτώσεων του σχεδιασμού. Ειδικότερα, η έγκριση του Γενικού Σχεδιασμού της μαρίνας Αλίμου πραγματοποιείται υπό τους όρους, περιορισμούς και κατευθύνσεις που

επιβάλλεται να τηρούνται για την προστασία και διαχείριση του περιβάλλοντος κατά την εξειδίκευση και υλοποίηση του σχεδίου, με μέριμνα της αρχής σχεδιασμού, καθώς και του συνόλου των φυσικών και νομικών προσώπων που συμμετέχουν στην υλοποίηση του σχεδίου, όπως οι όροι και οι κατευθύνσεις αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 4 του σχεδίου διατάγματος. Οι όροι αυτοί περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την ένταξη κατά το δυνατόν υφισταμένων μικρών συστάδων δένδρων στους νέους χώρους, τη λειτουργική διασύνδεση υποδομών, δικτύων, κτιριακών συνόλων και ελεύθερων/κοινόχρηστων χώρων, τη διασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης του κοινού στο θαλάσσιο μέτωπο, την ενσωμάτωση συστημάτων ανάπτυξης «πράσινων κτιρίων», την κατασκευή και λειτουργία του σταθμού ανεφοδιασμού καυσίμων των σκαφών, τη διαχείριση και διάθεση των παραγόμενων ή συλλεγόμενων αποβλήτων από τις δραστηριότητες στη θαλάσσια αλλά και στη χερσαία ζώνη της μαρίνας κ.ά. Εξάλλου, με την παρ. 2 του άρθρου 4 επιβάλλεται, κατά την εφαρμογή του Γενικού Σχεδιασμού της μαρίνας Αλίμου, σύστημα περιβαλλοντικής παρακολούθησης των σημαντικών επιπτώσεων στο περιβάλλον.

48. Με το τελευταίο εδάφιο της κ.υ.α. 40238/2017 (Β' 3759) των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης και του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας ορίσθηκε ότι «Όπου στην κοινή υπουργική απόφαση ... ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/2006 (Β' 1225) αναφέρεται "έγκριση ΣΜΠΕ" νοείται εφεξής η περιβαλλοντική έγκριση του σχεδίου ή προγράμματος και όχι η υιοθέτηση από την αρμόδια υπηρεσία του συνόλου του περιεχομένου της ΣΜΠΕ όπως αυτή έχει κατατεθεί από το φορέα/αρχή σχεδιασμού του σχεδίου ή προγράμματος». Ενόψει των ανωτέρω οι ρυθμίσεις του άρθρου 4 του σχεδίου νομίμως προτείνονται στο σύνολό τους.

49. Από νομοτεχνική άποψη, στο άρθρο 4 παρ. 1 (περ. α') στο τέλος της υποπερ. ββ' να τεθεί «χώρους» αντί «χώρου». Στην ίδια παρ. 1 (περ. β' υποπερ. αα') αντί της φράσης «ελαχιστοποίηση μορφολογικών οξύνσεων και βελτίωση της εικόνας του τοπίου » ενδείκνυται να τεθεί άλλη




κατάλληλη διατύπωση π.χ. «περιορισμό των μορφολογικών αλλοιώσεων και βελτίωση της εικόνας του τοπίου».

50. Τέλος, δοθέντος ότι με το άρθρο 10 παρ. 1 του ν. 4179/2013 τροποποιήθηκαν οι διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 2160/1993, στο άρθρο 4 παρ. 1 (περ. ε') του σχεδίου η παραπομπή στο άρθρο 10 του ν. 4179/2013, η οποία δεν είναι ακριβής, πρέπει να αντικατασταθεί με παραπομπή στην παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 2160/1993.

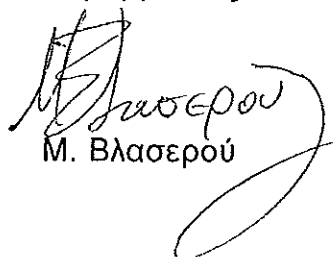
Θεωρήθηκε
19.6.2018
R

Η παρούσα γνωμοδότηση εκδόθηκε στις 15 Ιουνίου 2018.

Ο Πρόεδρος του Ε' Τμήματος


Αθ. Ράντος

Η Γραμματέας


Μ. Βλασερού

