

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ – ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΠΜΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ, Β' ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ – ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ 2017-2018, ΧΕΙΜΕΡΙΝΟ ΕΞΑΜΗΝΟ

Μάθημα: **ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Διδάσκοντες: Ι. Πολύζος, Κ. Βουρεκάς, Δ. Μπαλαμπανίδης, Λ. Τριάντης

**“ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ ΣΕ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ
ΠΟΛΕΙΣ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΑΛΙΜΟΥ”**

Επιμέλεια: **ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ ΑΝΤΩΝΙΑ**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Α. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ

Β. ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ – ΜΑΡΙΝΑ ΑΛΙΜΟΥ

Β.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΑΛΙΜΟΥ

Β2. ΣΧΕΣΗ ΜΑΡΙΝΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΥ ΑΛΙΜΟΥ

Γ. ΓΕΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΑΡΙΝΑΣ ΑΛΙΜΟΥ

Δ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ε. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΣΤ. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

“ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ ΣΕ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΑΛΙΜΟΥ”

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το ζήτημα οργάνωσης του χώρου στις παράκτιες περιοχές είναι κρίσιμο και απασχολεί ιδιαίτερα, καθώς συγκεκριμένα τα αστικά παράκτια μέτωπα, αποτελούν το πρόσωπο της πόλης προς τη θάλασσα, όπου συνυπάρχουν το φυσικό και το αστικό τοπίο. Η διαχείριση των παράκτιων ζωνών, αποτελεί προτεραιότητα για την Ευρώπη, ενώ στην Ελλάδα προτιμάται η αποφυγή του σχεδιασμού καθώς επίσης οι ήδη υπάρχουσες θεσμικές ρυθμίσεις δεν είναι επαρκείς και δεν προσεγγίζουν επαρκώς το θέμα αυτό.

Η Ελλάδα διαθέτει περίπου 16.000 χλμ μήκος ακτογραμμής, η οποία χαρακτηρίζεται από την ποικιλομορφία της, τόσο ως προς το φυσικό τοπίο, όσο και από τη χρήση – δραστηριότητα που έχει αναπτυχθεί σε τμήματά της από τους ανθρώπους. Εδώ και αρκετά χρόνια, στα πλαίσια της ανάπτυξης της τουριστικής δραστηριότητας, η Ελλάδα, έχει θέσει ως προτεραιότητά της την ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού, όπως είναι ο τουρισμός των σκαφών αναψυχής και σε αυτά τα πλαίσια σήμερα λειτουργούν δεκαεννέα (19) μαρίνες – λιμένες αναψυχής.

Αντικείμενο της εργασίας αυτής, αποτελεί η διερεύνηση της διαχείρισης των αστικών παράκτιων μετώπων ως λιμένες αναψυχής μέσα από το ισχύον θεσμικό πλαίσιο και σε συνάρτηση με το πρόγραμμα ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων ζωνών, και συγκεκριμένα μέσα από τη μελέτη περίπτωσης της μαρίνας Αλίμου.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα βασικά στοιχεία της εργασίας και η δομή της περιγράφονται συνοπτικά από τα παρακάτω κεφάλαια:

- Θεσμικό πλαίσιο και πρόγραμμα ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων ζωνών: Ποιές είναι κατευθυντήριες αρχές σχεδιασμού ως προς την αναπτυξιακή και την περιβαλλοντική διάσταση
- Υφιστάμενη κατάσταση της μαρίνας Αλίμου
- Σχέση παράκτιας ζώνης και πόλης – λειτουργικές συνδέσεις με τον αστικό ιστό - Προσβασιμότητα κατά μήκος του αστικού μετώπου
- Τι προβλέπεται σύμφωνα με το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο και τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων της Μαρίνας Αλίμου;
- Συμπεράσματα

Μεθοδολογικά, η εργασία ακολούθησε τα εξής βήματα:

- Συλλογή και επεξεργασία στοιχείων για την υφιστάμενη κατάσταση από την βιβλιογραφία
- Μελέτη του Προγράμματος της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών
- Σύθεση των στοιχείων – αξιολόγηση

A. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ

Στις παράκτιες περιοχές της υδρογείου παρατηρείται μεγάλη συγκέντρωση ανθρώπων και δραστηριοτήτων, ενώ με την αύξηση του πληθυσμού και της μετανάστευσης και της αστικοποίησης η συγκέντρωση αυτή αυξάνεται συνεχώς συμβάλλοντας στην υποβάθμισή τους. Για το λόγο αυτό, οι παράκτιες περιοχές χρήζουν ιδιαίτερης διαχείρισης και προστασίας.

Η διεθνής επιστημονική κοινότητα κινείται στην κατεύθυνση της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ), καταβάλλοντας προσπάθειες για θεσμοθέτηση των προϋποθέσεων και των διαδικασιών, με σκοπό την υλοποίηση μιας τέτοιας διαχείρισης. *«Ως ΟΔΠΖ νοείται η διαδικασία η οποία διαμορφώνεται από τη συμμετοχή της διοίκησης και των κοινοτήτων, της επιστήμης και της διαχείρισης, των επιμέρους και του δημοσίου συμφέροντος για την υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για την προστασία και ανάπτυξη των παράκτιων οικοσυστημάτων και πόρων». Η ανάγκη αντιμετώπισης των θεμάτων που σχετίζονται με τις παράκτιες ζώνες προέκυψε επειδή: α) έχει αναγνωριστεί η σημασία των ζωνών αυτών (περιβαλλοντικά και οικονομικά), β) οι επιδράσεις που δέχονται οι ζώνες αυτές, κυρίως από τις δραστηριότητες στην ενδοχώρα, είναι μεγάλες και γ) έπρεπε να ξεπεραστεί η αδυναμία συντονισμού των επιμέρους τμημάτων της διοίκησης, που οφείλεται τόσο στο πως είναι δομημένη η διοίκηση, όσο και στο ότι το κάθε τμήμα της διοίκησης μπορεί να έχει διαφορετικούς στόχους, που πολύ συχνά έρχονται σε σύγκρουση με τους στόχους των άλλων τμημάτων, οι οποίοι δεν συνάδουν με την προστασία των παράκτιων ζωνών.»¹*

Η ανάγκη ολοκληρωμένης (δηλαδή πολυδιάστατης) προσέγγισης των προβλημάτων του παράκτιου χώρου έγινε παγκοσμίως αισθητή κατά τις τελευταίες δεκαετίες του 20ου αιώνα, καθώς όλο και μεγαλύτερα τμήματα του πληθυσμού του πλανήτη δραστηριοποιούνται κοντά στη θάλασσα ή γύρω από αυτήν. Για την ανάπτυξη κατάλληλων μεθόδων διαχείρισης απαιτείται καλή γνώση των οικολογικών και κοινωνικών δεδομένων και της δυναμικής των αλλαγών της παράκτιας ζώνης. Η εφαρμογή της ΟΔΠΖ είναι μια αργή και μακροπρόθεσμη διαδικασία. Στοχεύει ταυτόχρονα στην διατήρηση της δομής και λειτουργίας των παράκτιων οικοσυστημάτων, στην βιώσιμη οικονομική διαχείριση των πόρων της ακτής και στην δημιουργία λειτουργικών κοινωνικών συστημάτων στις τοπικές κοινότητες. Μεταξύ των απαραίτητων μέσων (Παναγιωτίδης et al 1997) είναι η έγκυρη και έγκαιρη αναγνώριση των απειλών, τα κατάλληλα διαχειριστικά και τεχνικά μέτρα προστασίας των ακτών, η δημιουργία βιώσιμων οικονομιών και θέσεων απασχόλησης, ο συντονισμός των ενεργειών που πραγματοποιούνται από τις αρμόδιες αρχές κ.λπ.

Η ΟΔΠΖ είναι μια οριζόντια δράση που πρέπει να διαπερνά τον περιβαλλοντικό και οικονομικό-αναπτυξιακό σχεδιασμό κάθε Κράτους Μέλους της ΕΕ. Για την Ελλάδα παρά τα συσσωρευμένα προβλήματα του παράκτιου χώρου, η συγκυρία για την ανάπτυξη πολιτικής ΟΔΠΖ είναι σχετικά ευνοϊκή: η συζήτηση για το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο και το ΕΣΠΑ 2007-2013 δίνουν ευκαιρίες για νέο ξεκίνημα. Η χώρα διαθέτει τουλάχιστον 18.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής, που σε μεγάλο ποσοστό τους διατηρούν αξιόλογα φυσικά χαρακτηριστικά. Το αναπτυξιακό πρότυπο των τελευταίων δεκαετιών του 20ου αιώνα οδηγεί στην υποβάθμιση πολλών παράκτιων περιοχών με εκθετικούς ρυθμούς. Αν επιτευχθεί σταδιακή ανάσχεση αυτών των ρυθμών, δημιουργούνται κάποιες αισιόδοξες προοπτικές για το μέλλον της ΟΔΠΖ στην Ελλάδα.

¹ Βίττης, Νικόλαος. *Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών και Ελληνική Νομοθεσία, Προτάσεις Βελτίωσης της Νομοθεσίας, Κριτήρια Εκπόνησης Μελετών*. Πάτρα, 2004.

Ως γενικές κατευθύνσης της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών μπορούν να δωθούν τα παρακάτω:

- η διευκόλυνση της αειφόρου ανάπτυξης των παράκτιων ζωνών μέσω του λογικού σχεδιασμού των δραστηριοτήτων, λαμβανομένου υπόψη ότι η οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη συνάδει με το περιβάλλον και τα τοπία·
- η διατήρηση των παράκτιων ζωνών προς όφελος των σημερινών και μελλοντικών γενεών·
- η εξασφάλιση της αειφόρου εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων, ιδίως όσον αφορά τα ύδατα·
- η διατήρηση της ακεραιότητας των παράκτιων οικοσυστημάτων και τοπίων και της γεωμορφολογίας των παράκτιων ζωνών·
- η αποτροπή ή/και μείωση των αποτελεσμάτων των φυσικών κινδύνων και ειδικότερα της αλλαγής του κλίματος, που μπορούν να προκληθούν από φυσικές αιτίες ή ανθρωπογενείς δραστηριότητες·
- η επίτευξη συνοχής μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών πρωτοβουλιών και μεταξύ όλων των αποφάσεων που λαμβάνονται από τις δημόσιες αρχές, σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, οι οποίες επηρεάζουν τη χρήση των παράκτιων ζωνών.

Πιο αναλυτικά, οι στόχοι, οι οποίοι επιδιώκονται να επιτευχθούν μέσα από την ΟΔΠΖ και αποσκοπούν στη βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών, είναι:

- Η διατήρηση υψηλής ποιότητας παράκτιου περιβάλλοντος,
- Προστασία της βιοποικιλότητας,
- Διατήρηση καίριας σημασίας ενδιαιτημάτων,
- Βελτίωση καίριας σημασίας οικολογικών διαδικασιών,
- Βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων,
- Έλεγχος των ρύπων,
- Προσδιορισμός των περιοχών: α) στις οποίες μπορούν να αναπτυχθούν ανθρώπινες δραστηριότητες, β) που πρέπει να διατηρηθούν,
- Καθορισμός προδιαγραφών για τον καθορισμό των χρήσεων γης στις παράκτιες περιοχές και διευθέτηση συγκρουόμενων χρήσεων γης,
- Καθορισμός προδιαγραφών για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων στις παράκτιες περιοχές,
- Προστασία από φυσικές καταστροφές,
- Αποκατάσταση υποβαθμισμένου περιβάλλοντος,
- Ανάπτυξη διαδικασιών ενημέρωσης και συμμετοχής των άμεσα εμπλεκόμενων κοινοτήτων.

Οι μέχρι τώρα μεθοδολογίες που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών μελετούν κάθε στοιχείο του περιβάλλοντος ξεχωριστά. Αντίθετα, η ΟΔΠΖ προτείνει μια διαχείριση που βασίζεται στις σχέσεις και αλληλεπιδράσεις που υφίστανται μεταξύ των διαφορετικών παραγόντων που συνιστούν την εκάστοτε παράκτια ζώνη. Ωστόσο, οι ασταθείς κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές συνθήκες, απαιτούν μια μεθοδολογία ικανή να επαναπροσδιορίζεται και να παρέχει αναστρέψιμες και κατάλληλα προσαρμοζόμενες αποφάσεις. Η ΟΔΠΖ έχει υιοθετηθεί με διαφορετικούς τρόπους ανά τον κόσμο: σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο, μέσα από top-down ή συμμετοχικές προσεγγίσεις. Ανεξάρτητα από τις διαφορές και το βαθμό ωριμότητας της εφαρμογής της, κοινός στόχος κάθε φορά είναι να ανταπεξέλθει στις ανάγκες της εκάστοτε περίπτωσης και να προσεγγίσει την πολυπλοκότητα των παράκτιων οικοσυστημάτων, μέσα στα όρια που θέτουν πάντα η διαθεσιμότητα των δεδομένων και οι θεσμικές διαδικασίες.

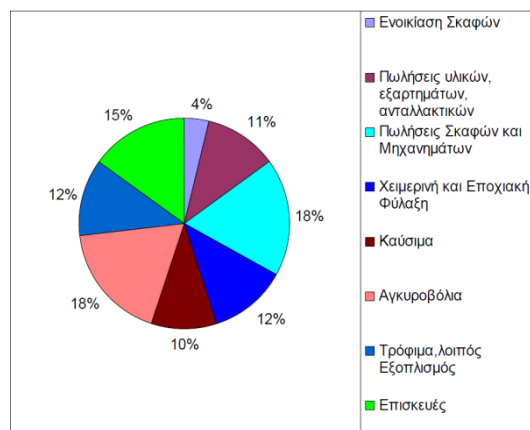
Κάθε χώρα που πρόκειται να ακολουθήσει ένα πρόγραμμα ΟΔΠΖ έχει τη δική της ειδική προσέγγιση ανάλογα με τα προβλήματα που αντιμετωπίζει στις παράκτιες ζώνες. Παρόλα αυτά υπάρχουν κάποια κύρια στάδια στα προγράμματα ΟΔΠΖ που είναι και κοινά σε όλους του σχεδιασμούς και αυτά είναι τα ακόλουθα² :

- Ο Σχεδιασμός Τακτικής, που αναφέρεται στη δημιουργία μιας οργανωμένης τακτικής, η οποία θα βάλει στόχους και ολοκληρώνεται με μία εκτελεστική και νομοθετική δράση.
- Ο Στρατηγικός Σχεδιασμός ή αλλιώς Πρωταρχικό Σχέδιο και είναι το στάδιο που διερευνούνται οι πιθανές επιδράσεις της ΟΔΠΖ και εκτιμούνται τα πλεονεκτήματα
- Η Ανάπτυξη του Προγράμματος, όπου το Στρατηγικό σχέδιο γίνεται αποδεκτό από τους δημιουργούς της προαναφερθείσας τακτικής
- Η Εφαρμογή κατά την οποία το Στρατηγικό Σχέδιο, ο προϋπολογισμός και το προσωπικό εγκρίνονται και μπορεί πλέον να ξεκινήσει η ανάπτυξη του προγράμματος

B. ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ – ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Στην Ελλάδα λειτουργούν, σήμερα, 19 μαρίνες που διαθέτουν 6.661 θέσεις ελλιμενισμού, προσφέροντας συγχρόνως υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Οι μαρίνες διεθνώς θεωρούνται ο κορμός γύρω από τον οποίο αναπτύσσονται μια σειρά από δραστηριότητες και μπορούν να χαρακτηριστούν πόλος ανάπτυξης για εμπόριο και παροχή υπηρεσιών. Όπως φαίνεται από το διάγραμμα που παρουσιάζει την κατανομή των εσόδων από μελέτη των αποτελεσμάτων των αμερικανικών μαρίνων, το καθαρά "λιμενικό" έργο (αγκυροβόλια και χειμερινή και εποχιακή φύλαξη) αντιπροσωπεύει μόλις το 30% των εσόδων, και γύρω του υπάρχει μια σειρά από υπηρεσίες και εμπόριο υπερδιπλάσιας αξίας.



Πηγή: Μεταπτυχιακή εργασία, *ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ – ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ*, ΙΩΑΝΝΗΣ

Οι τουριστικοί λιμένες που λειτουργούν σήμερα στη χώρα ανήκουν, ως επί το πλείστον, στον ΕΟΤ, καθώς έχουν χαρακτηριστεί ως "Τουριστικά Δημόσια Κτήματα". Μέχρι σήμερα, οι υφιστάμενες Μαρίνες του ΕΟΤ (Φλοίσβος, Άλιμος, Ζέα και Βουλιαγμένη Αττικής, Αρέτσου Θεσσαλονίκης και, μέχρι πρότινος, Γουβιά Κέρκυρας) απλώς διευθύνονται (και δεν υφίσταται η έννοια της διαχείρισης) από ένα πρόσωπο, μόνιμο υπάλληλο του ΕΟΤ, που ορίζεται ως Διευθυντής. Ως αποτέλεσμα, προκύπτει ότι μέχρι σήμερα οι υφιστάμενοι λιμένες απλώς "διευθύνονται", δεν υπάρχει δηλαδή μία ολοκληρωμένη διαδικασία "διαχείρισης" αυτών ως αυτοτελών και σύγχρονων επιχειρηματικών μονάδων.

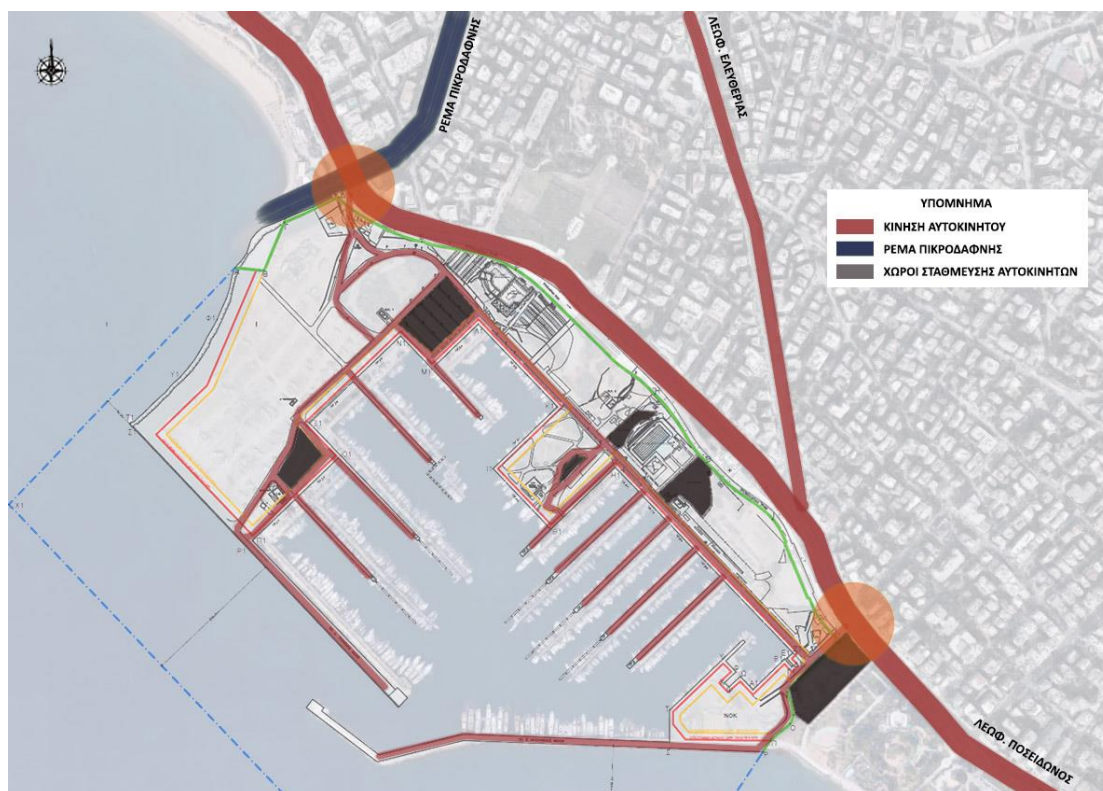
² Clark, John. *Coastal Zone Management HANDBOOK*. 1996.

Β.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΑΛΙΜΟΥ

Η Μαρίνα Αλίμου, αποτελεί τη μεγαλύτερη μαρίνα της παράκτιας ζώνης της Αττικής και λειτουργεί ως χώρος ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, ενώ άλλες χρήσεις που εντοπίζονται είναι τα μικρής ώχλησης αναψυκτήρια, οι προβλήτες και άλλες υπαίθριες διαμορφώσεις. Συγκεκριμένα, η χερσαία ζώνη της μαρίνας είναι περίπου συνολικής έκτασης 210 στρεμμάτων, ενώ η θαλάσσια ζώνη είναι συνολικής επιφάνειας 428 στρεμμάτων περίπου με ωφέλιμο χώρο ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής 240 στρεμμάτων. Στη χερσαία ζώνη, αναπτύσσονται και άλλοι χώροι αναψυχής, όπως η παραλία "Ζέφυρος" που περιέχει διαμορφώσεις όπως ένα χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων, μια παιδική χαρά, ένα συγκρότημα χώρων ψυχαγωγίας και ένα πεζόδρομος.

Στο άμεσο περιβάλλον, υπάρχει η αδιαμόρφωτη εκβολή του ρέματος της Πικροδάφνης και η δημοτική πλαζ του Παλαιού Φαλήρου, που εξυπηρετείται κυρίως από τις στάσεις του τραμ Εδέμ, Μπάτης, Παλμύρα, Φλοίσβος. Επιπλέον, σε μεγαλύτερη ακτίνα εντοπίζονται τα ολυμπιακά συγκροτήματα που είχαν κατασκευαστεί στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας του 2004, που σήμερα εξυπηρετούν λειτουργίες αθλητισμού, τουρισμού-αναψυχής και πολιτισμού.

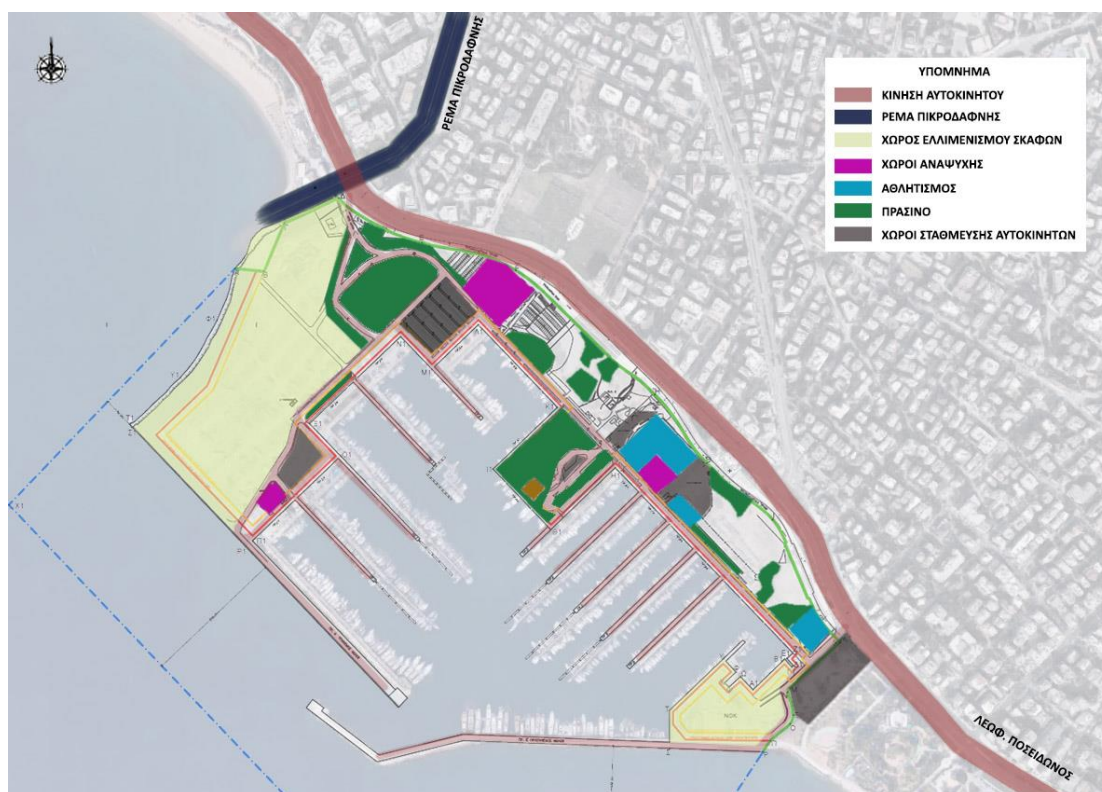
Από μία πρώτη προσέγγιση, η μαρίνα Αλίμου, φαίνεται να αποτελεί πόλο έλξης, όμως η σύνδεσή της με τον αστικό ιστό, αλλά και με τις γειτονικές περιοχές της παράκτιας ζώνης, δεν είναι επαρκής, λόγω της ύπαρξης της λεωφόρου Ποσειδώνος, αλλά και του οπτικού φράγματος που δημιουργείται από τα κατάρτια των σκαφών.



Χάρτης Β.1: Προσβασιμότητα στη Μαρίνα Αλίμου, ίδια επεξεργασία

Στον παραπάνω χάρτη, έχω αποτυπώσει του βασικούς οδικούς άξονες γύρω από τη Μαρίνα Αλίμου, την κίνηση του αυτοκινήτου, αλλά και τους χώρους στάθμευσης στο εσωτερικό της. Επίσης σημειώνονται τα δύο μοναδικά σημεία πρόσβασης της μαρίνας από τον αστικό ιστό, τα οποία βρίσκονται στο βόρειο και στο νότιο άκρο της. Παρατηρούμε, ότι το αυτοκίνητο έχει τη δυνατότητα

και κυκλοφορεί στο μεγαλύτερο μέρος του εσωτερικού της μαρίνας, μη αφήνοντας χώρο ελεύθερο για άνετη και καθαρή κίνηση του πεζού. Επίσης οι χώροι στάθμευσης που έχουν δημιουργηθεί δεν είναι οργανωμένοι στο χώρο, αλλά συναντούνται διάσπαρτοι, μη αφήνοντας ελεύθερους χώρους για άλλες δραστηριότητες.



Χάρτης Β.2: Χρήσεις Α' Στάθμης Μαρίνας Αλίμου, ίδια επεξεργασία

Από την αποτύπωση των χρήσεων ισογείου του λιμένας αναψυχής, παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο τμήμα της Μαρίνας Αλίμου καλύπτεται από χώρους ελλιμενισμού των σκαφών, ενώ εντοπίζονται και χώροι στάθμευσης, χρήσεις αναψυχής, αθλητισμού, διοίκησης και κάποιοι χώροι πρασίνου.

Κατόπιν των παραπάνω, μπορούμε συγκεντρωτικά να αναφέρουμε κάποια βασικά λειτουργικά προβλήματα και ελείψεις της μαρίνας, όπως τονίζονται και στην βιβλιογραφία. Αρχικά, παρατηρούνται σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα στις δύο εισόδους της μαρίνας, καθώς και κίνηση των οχημάτων στις προβλήτες χωρίς έλεγχο και περιορισμούς, πολλές αυθαίρετες και πρόχειρες κατασκευές, κακή οργάνωση της χερσαίας ζώνης, από την οποία ένα μεγάλο τμήμα μένει εκτός των άλλων ανεκμετάλλευτο και ανοργάνωτο, έλλειψη αναγκαίων για τη λειτουργία της μαρίνας κτιριακών εγκαταστάσεων, πρόχειρη διαμόρφωση του χώρου απόθεσης και συντήρησης των σκαφών με τελικό αποτέλεσμα τη συνολική περιβαλλοντική υποβάθμιση. Πέραν αυτών, η μαρίνα Αλίμου αντιμετωπίζει και άλλα πιο πρακτικά προβλήματα, όπως έλλειψη σταθμού καυσίμων και παραλαβής λυμάτων και ελαιωδών καταλοίπων των σκαφών, έλλειψη σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας και ελέγχου και έλλειψη σύγχρονης υποδομής ανέλυσης και καθέλκυσης των σκαφών.

Πιο αναλυτικά, το ισχύον Γ.Π.Σ. Αλίμου προβλέπει

α) την πολεοδομική οργάνωση της πόλης για πληθυσμιακό μέγεθος της τάξης των 32.000 κατοίκων με τη δημιουργία 6 πολεοδομικών ενοτήτων,

β) τον προσδιορισμό των χρήσεων γης εντός των ορίων του Γ.Π.Σ. με κυρίαρχο στοιχείο την κατοικία ενώ κάθε πολεοδομική ενότητα διαθέτει και το αντίστοιχο πολεοδομικό κέντρο,

γ) τη λήψη μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος και τη δημιουργία αστικού πρασίνου και κοινόχρηστων και κοινωφελών λειτουργιών, και

δ) την οργάνωση των δικτύων υποδομής.

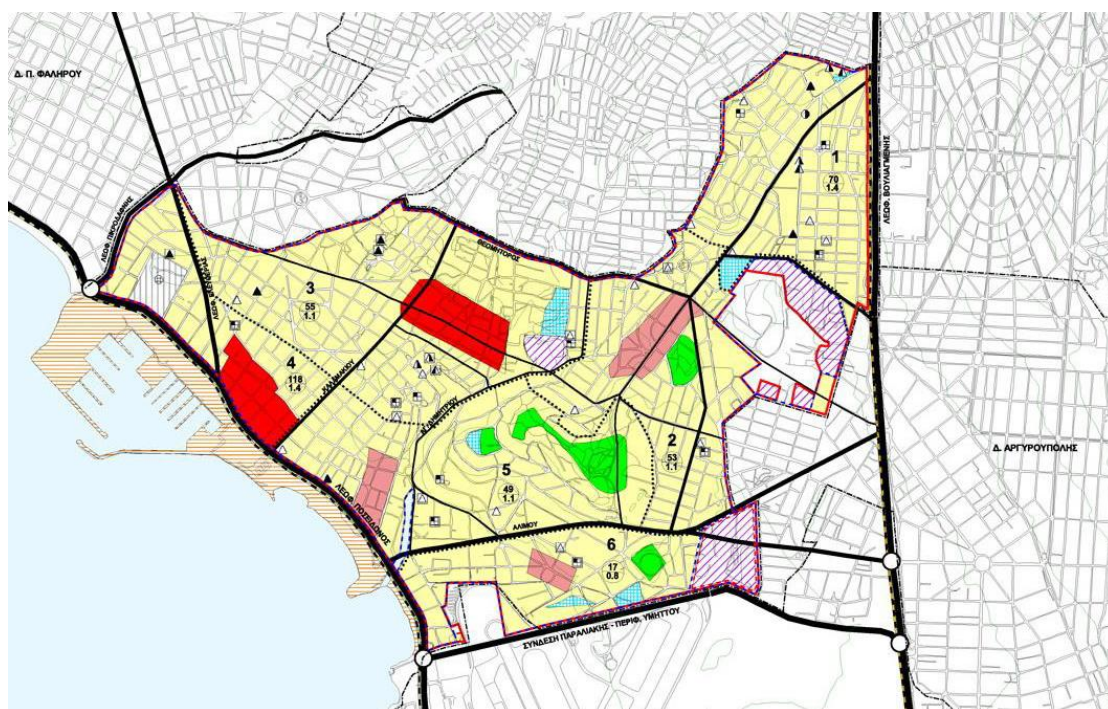
Ακολούθησε και δεύτερη τροποποίηση του Γ.Π.Σ. του Δήμου Αλίμου με την υπ' αρ. 101341/8108/30.12.1994 Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 24/Δ'/24.1.1995), σύμφωνα με την οποία προβλεπόταν τα παρακάτω:

α) Ένταξη εντός των ορίων του Γ.Π.Σ. ζώνης άλλης χρήσης πλην κατοικίας με χρήση Βιομηχανικού-Βιοτεχνικού Πάρκου (ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ) προς εξυγίανση, σύμφωνα με το άρθρο 5 του από 23.02.1987 Π.Δ. (ΦΕΚ 166/Δ'/06.03.1987) όπως συμπληρώθηκε με το από 08.12.1990 Π.Δ. (ΦΕΚ 706/Δ'/19.12.1990).

β) Την κατάργηση της Ζώνης Αγοράς στην περιοχή «Τραχώνες».

γ) Την αφαίρεση της περιοχής «Τραχώνες» από το όριο του Γ.Π.Σ. και ειδικότερα από τα όρια της Πολεοδομικής Ενότητας 1, την επιβολή λήψης μέτρων για τον χαρακτηρισμό της εν λόγω περιοχής σε αρχαιολογικό χώρο, την δημιουργία κοινόχρηστων χώρων γύρω από τα μνημεία και τη διαμόρφωση αρχαιολογικού πάρκου, χώρου αναψυχής και περιπάτου. Επίσης, στην ίδια περιοχή απαγορεύεται και η ιδιωτική πολεοδόμηση, ισχύουν δε οι χρήσεις και οι περιορισμοί δόμησης που καθορίστηκαν με το από 13.01.1986 Π.Δ. (ΦΕΚ 5/Δ'/20.01.1986).

Το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. του Δήμου Αλίμου, όπως ισχύει σήμερα, διακρίνει 6 Πολεοδομικές Ενότητες (Π.Ε.), οι συντελεστές δόμησης των οποίων κυμαίνονται από 1,4 έως 0,8



Χάρτης Β.4: Χάρτης ενκεκομμένου Γ.Π.Σ. Δήμου Αλίμου όπως ισχύει σήμερα (Ππνή: ΟΡΣΑ. 2013)

Γ. ΓΕΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΑΡΙΝΑΣ ΑΛΙΜΟΥ

Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων εκπονήθηκε μετά από σχετική ανάθεση από το ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε. και αφορά στο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίμου. Υπεύθυνος φορέας για τη διαχείριση της Μαρίνας Αλίμου είναι η Εταιρία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ) Α.Ε. Με την υπ' αριθ. 218/13.08.2012 απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΦΕΚ Β/2322/13.08.2012), μεταβιβάστηκε από το Ελληνικό Δημόσιο στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε. το δικαίωμα να παραχωρεί σε τρίτους το δικαίωμα χρήσης, λειτουργίας, διαχείρισης και εκμετάλλευσης της κινητής και/ή ακίνητης περιουσίας εντός της χερσαίας και/ή της θαλάσσιας ζώνης της Μαρίνας.

Το Γενικό Προγραμματιστικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίμου είχε ως αφετηρία το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ), που θεσμοθετήθηκε με το Νόμο 1515/85 (ΦΕΚ 18/Α'/18.2.1985), με τον οποίο ιδρύθηκε και ο Οργανισμός Αθήνας. Στα πλαίσια αυτού, εκπονήθηκαν οι εξής μελέτες διαμόρφωσης κατ' εφαρμογή του από 1.3.2004 Π.Δ. του ΟΡΣΑ στην ευρύτερη περιοχή της Μαρίνας Αλίμου:

- Μελέτη για την Ακτή ΕΟΤ Αλίμου
- Μελέτη διαμόρφωσης για το παραλιακό μέτωπο του Δήμου Αλίμου
- Ειδική μελέτη ανάπλασης/αναμόρφωσης παραλιακής ζώνης Δήμου Αλίμου με υποδομή πεζόδρομου/ ποδηλατόδρομου

Με την θεσμοθέτηση του Π.Δ. για την προστασία και ανάδειξη του παράκτιου χώρου του ανατολικού Σαρωνικού, έχουν γίνει αρκετές μελέτες από διάφορους φορείς (ΕΤΑ Α.Ε., Δήμους κλπ.) με βασικό στόχο την αξιοποίηση των ακτών και την απόδοσή τους στο κοινό, σε επενδυτικούς φορείς ή σε σωματεία.

«Το προτεινόμενο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίμου αποσκοπεί στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων υποδομών του τουριστικού λιμένα. Συγκεκριμένα, προβλέπει την αξιοποίηση της λιμενικής υποδομής της μαρίνας, καθώς και στην ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της, με στόχο την διαμόρφωση μίας υψηλής ποιότητας σύγχρονη υποδομή για την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής και ταυτόχρονα ενός σύγχρονου και ποιοτικού πόλου τουρισμού, αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων».³

Η χερσαία ζώνη της μαρίνας πρέπει να αντιμετωπισθεί ως ένα αξιόλογος πόρος του παράκτιου μετώπου της πρωτεύουσας που δύναται να επιτελέσει ένα πολυεπίπεδο ρόλο στην προστασία και ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Στο πρώτο στάδιο επαναχωροθέτησης του τουριστικού λιμένα εγκρίνεται ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας με την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος (Π.Δ.).

Ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας θέτει τους βασικούς άξονες ανάπτυξης του λιμένα και συγκεκριμένα τα εξής, όπως διατυπώνονται και στη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων της Μαρίνας Αλίμου:

« 1. Οριοθέτηση της ακριβούς έκτασης της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας.

2. Καθορισμό των επιτρεπόμενων χρήσεων γης ανά τομέα επί της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.

³ ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ. «ΓΕΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΜΑΡΙΝΑΣ ΑΛΙΜΟΥ.» , 2013

3. Καθορισμό των ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης για την ανέγερση, επέκταση, μετατροπή ή μετασκευή κτιρίων και εγκαταστάσεων, καθώς και καθορισμό της έκτασης της απαιτούμενης περιφράξης. »

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



Χάρτης Γ.1: Τοπογραφική αποτύπωση Μαρίνας Αλίμου, όπου διακρίνεται η παλιά ακτογραμμή (με πράσινο χρώμα).
Πηγή: Σχέδιο υπ' αριθ. 129/28.3.2003 της ΕΤΑ Α.Ε.

Οι βασικοί στόχοι του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου σχετίζονται εκ των πραγμάτων κατά κύριο λόγο με τη χερσαία ζώνη αυτής και δευτερευόντως με τη θαλάσσια ζώνη, καθώς η χερσαία ζώνη, λόγω της θέσης της και του μεγέθους της, απευθύνεται σε ένα ευρύτερο κοινό που υπερβαίνει τα στενά όρια των ιδιοκτητών ή των επιβαινόντων στα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Κατά συνέπεια η χερσαία ζώνη της μαρίνας πρέπει να αντιμετωπισθεί ως ένα αξιόλογος πόρος του παράκτιου μετώπου, ώστε να συντελέσει στην προστασία και ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος, αλλά και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Στα πλαίσια αυτά παρουσιάζονται συγκεντρωτικά οι βασικοί στόχοι του προτεινόμενου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου:

- Διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της μαρίνας
- Αναβάθμιση της αισθητικής της χερσαίας ζώνης της μαρίνας και βελτίωση της «φιλικότητας» και ελκυστικότητάς της
- Αξιοποίηση της χερσαίας ζώνης έτσι ώστε να ενισχύει τη βιώσιμη ανάπτυξη της μαρίνας

- Διασφάλιση της συνέχειας του παραλιακού μετώπου και λειτουργική σύνδεση της μαρίνας με την πόλη του Αλίμου και το γύρω αστικό περιβάλλον
- Ανάπτυξη υποδομών τουρισμού και αναψυχής
- Συμβατότητα με τους γενικούς άξονες και στόχους του προϋπάρχοντος θεσμικού πλαισίου
- Απομάκρυνση αυθαίρετων χρήσεων και διευθέτηση νομικών εκκρεμοτήτων

Το γενικό προγραμματικό σχέδιο της Μαρίνας Αλίμου, στοχεύει στην ανάπτυξη της θαλάσσιας και της χερσαίας ζώνης, στη δημιουργία νέων χώρων πρασίνου και τη συντήρηση και εμπλουτισμό των υφιστάμενων, καθώς και κάποιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Τελικός σκοπός είναι αφ' ενός η υψηλών προδιαγραφών εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής που ξεκινώντας από την Αθήνα, ταξιδεύουν στο Σαρωνικό Κόλπο, τις Κυκλάδες και το Νότιο Αιγαίο και αφ' ετέρου η διαμόρφωση ενός ποιοτικού παρακτίου χώρου αναψυχής που θα αποτελεί τη διέξοδο της πόλης του Αλίμου προς τη θάλασσα.

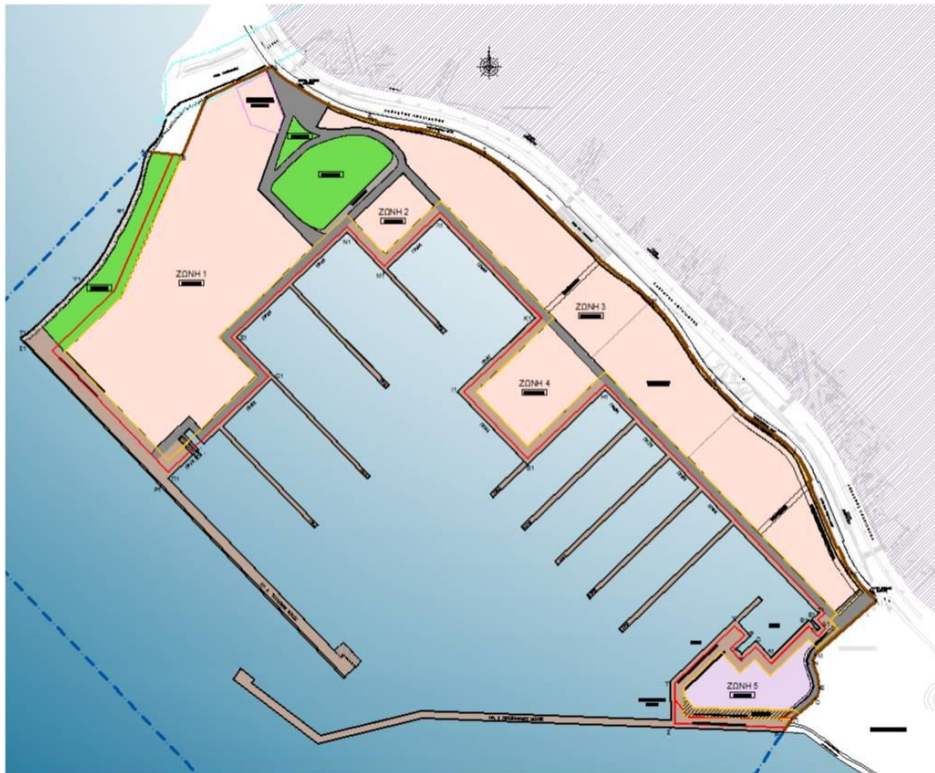
Με βάση τους προαναφερόμενους άξονες σχεδιασμού, προβλέπονται αρκετές χωρικές και λειτουργικές ρυθμίσεις. Όσον αφορά την πρόσβαση των πεζών, θα είναι δυνατή από τις διαμορφωμένες ήδη υπάρχουσες εισόδους, αλλά και στο όριο της μαρίνας, κοντά στις δύο στάσεις του τραμ, από εισόδους που θα διαμορφωθούν με τα κατάλληλα πλάτη για την άνετη κυκλοφορία των πεζών. Επίσης στο εσωτερικό της μαρίνας, σύμφωνα με το Γενικό Προγραμματιστικό Σχέδιο διαμορφώνονται συνθήκες ασφαλούς και άνετης κίνησης των ποδηλάτων και των πεζών. Τέλος, προστίθενται χρήσεις αναψυχής, τουρισμού και ναυταθλητισμού.

Η οδική κυκλοφορία στο εσωτερικό της μαρίνας προβλέπεται ήπια και αυστηρά ελεγχόμενη. Το βασικό οδικό δίκτυο θα αποτελείται από έναν κύριο οδικό άξονα παράλληλα με τα παραλιακά κρηπιδώματα της μαρίνας, και τους οδικούς άξονες σύνδεσης των δύο εισόδων της μαρίνας με αυτόν.

Η προτεινόμενη ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας Αλίμου περιλαμβάνει τις ακόλουθες πέντε 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.

«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.»



Χάρτης Γ.2: Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Μαρίνας Αλίμου. Χωροταξική οργάνωση χερσαίας ζώνης.
 Πηγή: ΣΜΠΕ Αλίμου

Ζώνες χρήσεων και λειτουργιών χερσαίας ζώνης*	Επιτρεπόμενες χρήσεις	Μέγιστη συνολική δόμηση
Ζώνη 1	<ul style="list-style-type: none"> Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας Χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών Τουρισμός-αναψυχή 	7.160 τ.μ.
Ζώνη 2	<ul style="list-style-type: none"> Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας 	525 τ.μ.
Ζώνη 3	<ul style="list-style-type: none"> Τουρισμός-αναψυχή Διοίκηση & λειτουργία μαρίνας 	9.015 τ.μ.
Ζώνη 4	<ul style="list-style-type: none"> Τουρισμός-αναψυχή (μόνο εστιατόρια και αναψυκτήρια) 	1.200 τ.μ.
Ζώνη 5	<ul style="list-style-type: none"> Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις Ν.Ο.Κ. 	600 τ.μ.
	ΣΥΝΟΛΟ**:	18.500 τ.μ.

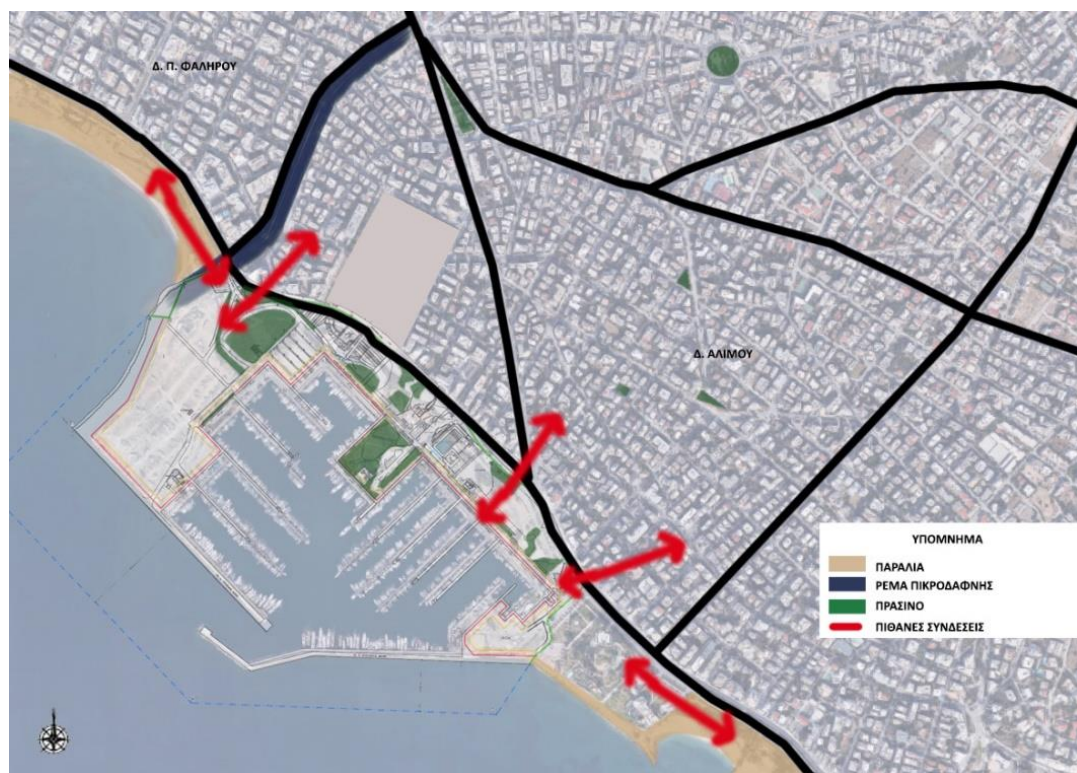
Το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο, προβλέπει επίσης συγκεκριμένη επιφάνεια αστικού πρασίνου κατανεμημένη στο σύνολο της χερσαίας ζώνης. Η προβλεπόμενη ελάχιστη επιφάνεια πρασίνου εντός της χερσαίας ζώνης της μαρίνας ανέρχεται σε 38,6 στρέμματα, ενώ προβλέπεται ακόμη η δυνατότητα για επιπλέον χώρους πρασίνου στον περιβάλλοντα χώρο των κτιριακών υποδομών, μεταξύ των θέσεων εντός των υπαίθριων χώρων στάθμευσης κλπ.

Δ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Κατόπιν των παραπάνω, μπορούμε να έχουμε μία εικόνα για τις βασικές αρχές του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου, και κατά πόσο αυτές υπηρετούν τις κατευθυντήριες γραμμές του Προγράμματος Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών. Κατά την προσωπική μου άποψη η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που έχει εκπονηθεί φαίνεται να έχει κάποιες κοινές κατευθύνσεις με το πρόγραμμα ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων ζωνών, αλλά επικεντρώνεται κυρίως στην ανάπτυξη του τουριστικού χαρακτήρα της μαρίνας και δεν δίνει ιδιαίτερη έμφαση στη λειτουργική σύνδεση του λιμένα με τον αστικό ιστό και στη διαμόρφωση της χερσαίας ζώνης με φιλικούς όρους προς το κοινό.

Πιο συγκεκριμένα, μελετώντας τη χωροταξική οργάνωση της χερσαίας ζώνης, όπως προβλέπεται, (Χάρτης Γ.2.), παρατηρούμε ότι σχεδόν όλη η χερσαία ζώνη έχει οριστεί ως περιοχή, όπου κυριαρχεί ο τουρισμός και η αναψυχή, γεγονός που σίγουρα έρχεται σε αντίθεση με την πρώτη κατευθυντήρια αρχή του Ολοκληρωμένου Προγράμματος Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών, όπως δόθηκε στο Α μέρος της εργασίας και αφορά τη “διευκόλυνση της αειφόρου ανάπτυξης των παράκτιων ζωνών μέσω του λογικού σχεδιασμού των δραστηριοτήτων, λαμβανομένου υπόψη ότι η οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη συνάδει με το περιβάλλον και τα τοπία”. Ακόμα, η έντονη τουριστική δραστηριότητα και αναψυχή που προβλέπεται ενδέχεται να βλάψουν την παράκτια ζώνη και τους υδάτινους πόρους, με κίνδυνο τη στέρηση των φυσικών πόρων, των παράκτιων οικοσυστημάτων και των τοπίων από τις μελλοντικές γενεές.

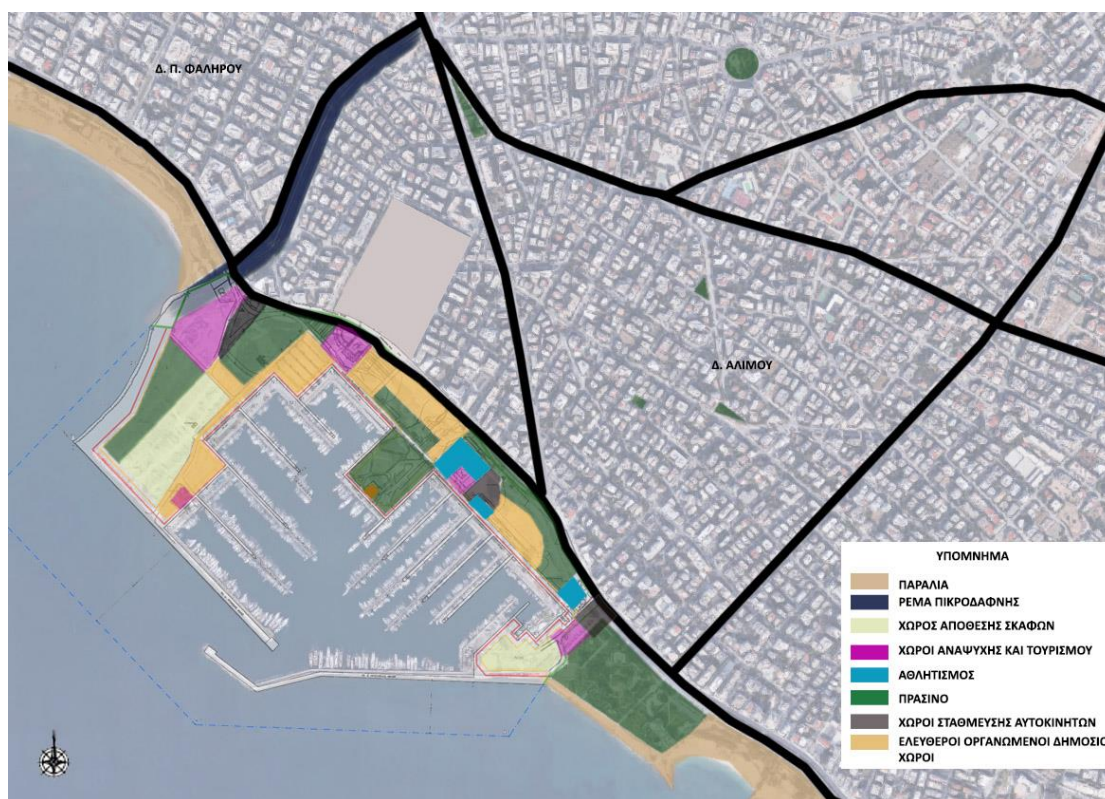
Είναι σημαντικό να διατηρηθεί το φυσικό τοπίο και η μαρίνα να μη μετατραπεί σε τουριστικό πόλο έλξης που θα αποκόψει το παράκτιο μέτωπο από τον αστικό ιστό, αλλά να δημιουργηθούν μέσα από τους οργανωμένους δημόσιους χώρους, τα πράσινα και τις λειτουργίες κάποιες συνδέσεις με τους όμορους δήμους. Με αυτό τον τρόπο η Μαρίνα Αλίμου θα αποτελούσε κομμάτι της πόλης, και ταυτόχρονα ελεύθερο πυρήνα βιωσιμότητας για τους κατοίκους.



Χάρτης Δ.1.: Προθέσεις σύνδεσης της Μαρίνας Αλίμου με τη γύρω περιοχή, ίδια επεξεργασία

Για να βελτιωθεί η σχέση της Μαρίνας Αλίμου με τον αστικό ιστό, θα μπορούσαν να επιχειρηθούν συνδέσεις που θα αύξαναν την προσβασιμότητα. Αυτό θα μπορούσε να γίνει με την προσθήκη και άλλων εισόδων στο συνολικό μήκος του ορίου μεταξύ της μαρίνας και του Δήμου Αλίμου, αλλά και με τη σύνδεσή της με τις εκατέρωθεν παραλίες. Αυτό θα συνέβαλε στο να αποκτήσει ο λιμένας ένα πιο φιλικό και δημόσιο χαρακτήρα, που δεν θα απευθύνεται αυστηρά στον τουρισμό, όπως προκύπτει από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο, αλλά στους κατοίκους της γύρω περιοχής που θα έπρεπε να είναι και το μεγαλύτερο ζητούμενο. (Χάρτης Δ.1.)

Στο χάρτη που ακολουθεί (Χάρτης Δ.2.) έχω αποτυπώσει ενδεικτικά πως θα μπορούσε να καλυφθεί η χερσαία ζώνη της Μαρίνας Αλίμου, με περισσότερο πράσινο, ελεύθερους χώρους και λιγότερο τουρισμό – αναψυχή. Βασικές μου προθέσεις είναι η αποφυγή της δημιουργίας ενός μετώπου από κτιριακές κατασκευές στο Δήμο Αλίμου, για αυτό και επιλέγω να καλύψω τη ζώνη μεταξύ της μαρίνας και του Δήμου με πράσινο και ελεύθερους χώρους. Άλλωστε, ο Δήμος Αλίμου έχει σημαντική έλλειψη πράσινων χώρων και σε συνδυασμό με την πυκνή δόμηση, η κατάληξη στη θάλασσα είναι η μόνη διαφυγή προς το φυσικό τοπίο.



Χάρτης Δ.2.: Προθέσεις κάλυψης της χερσαίας ζώνης, ίδια επεξεργασία

Ε. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας, Οι μελέτες εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αποτελούν ένα από τα εργαλεία για την προστασία και τη διαχείριση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Έχουν προληπτικό χαρακτήρα και αποτελούν ένα θεσμό κριτικής θεώρησης των υπό μελέτη έργων ή δραστηριοτήτων που εκπονούνται κατά τη φάση σχεδιασμού του έργου αλλά και περιοδικά κατά τη λειτουργία του. Μία μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων αποτελεί τεκμηριωμένη επιστημονική εργασία, αποσκοπεί στην εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον και συμβάλλει στη θέσπιση όρων για την περιβαλλοντικά ορθή ένταξη του έργου ή της δραστηριότητας. Έτσι, οι μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε κάθε περίπτωση, είναι αναπόσπαστο κομμάτι ενός προγράμματος ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων ζωνών και οφείλει να συμφωνεί με τις αρχές και να υπηρετεί του στόχους του.

Η μαρίνα Αλίμου μέσα από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο που προβλέπεται, αντιμετωπίζεται κυρίως ως πόλος τουρισμού και ανάπτυξης και όχι ως την κατάληξη της πόλης στη θάλασσα ή τη συναρμογή του φυσικού και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Για να συμβάλλει πράγματι, όμως στη βελτίωση ποιότητας ζωής των κατοίκων, πρέπει να γίνει σωστή εφαρμογή του προγράμματος και να ληφθούν υπόψη και οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες του όμορου αστικού περιβάλλοντος πέρα των περιβαλλοντικών.

Η παράκτια ζώνη ως δημόσιος υπαίθριος χώρος μπορεί να ενοποιηθεί με άλλους ανοιχτούς δημόσιους χώρους της πόλης και να αποτελέσει τμήμα ενός δικτύου. Έτσι η ακτή και η παραλία θα φαίνεται να τροφοδοτούν και να ζωογονούν την πόλη και όχι να αποτελούν ένα αποκομμένο, ανοργάνωτο και χωρίς τον κατάλληλο σχεδιασμό, κομμάτι της πόλης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο της Μαρίνας Αλίμου που προβλέπεται, εντάσσεται στο γενικότερο πλαίσιο εφαρμογής των πολιτικών ανάπτυξης που αφορούν τη συνολική αναβάθμιση της παράκτιας ζώνης της Αττικής. Ωστόσο, για να είναι αποτελεσματικό και ωφέλιμο ένα θεσμικό πλαίσιο, θα πρέπει να υιοθετηθούν σύγχρονες και καινοτόμες αντιλήψεις, οι οποίες θα συνυπολογίζουν τα σημερινά κοινωνικά ζητήματα των πόλεων. Διαφορετικά, με την εφαρμογή του συνόλου των μελετών που ήδη προβλέπονται, το αποτέλεσμα θα είναι να αναβαθμιστεί το παραλιακό μέτωπο της Αττικής σαν μεμονωμένο και αποκομμένο τμήμα από τον αστικό ιστό, ενώ ταυτόχρονα θα διαχέεται ένα πλέγμα υποβάθμισης από το κέντρο της Αθήνας στα προάστια.

ΣΤ. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Clark, John. *Coastal Zone Management HANDBOOK*. 1996.

ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ. «ΓΕΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΜΑΡΙΝΑΣ ΑΛΙΜΟΥ.» 2013.

Αντωνιάδης, Γρηγόριος. «Ολοκληρωμένη Διαχείριση παράκτιας ζώνης: η περίπτωση της Κέρκυρας.» *Πανεπιστήμιο Πειραιώς*, 2012.

Βίττης, Νικόλαος. *Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών και Ελληνική Νομοθεσία, Προτάσεις Βελτίωσης της Νομοθεσίας, Κριτήρια Εκπόνησης Μελετών*. Πάτρα, 2004.

- Ερευνητική Ομάδα ΕΜΠ Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας - Χωροταξίας.
«Προστασία και Αναβάθμιση των ακτών του Σαρωνικού, Πολιτική ολοκληρωμένου
σχεδιασμού και διαχείρισης του παράκτιου μητροπολιτικού χώρου.» 2001.
- Ζούκα Ευτυχία, Τσάμπα Παναγιώτα. «ΙΕΡΑΡΧΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΜΕ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΟΥ.» *Πτυχιακή εργασία*, 2008.
- Μουρμούρη, Αθηνά. «Ολοκληρωμένη Διαχείριση παράπτιων περιοχών, 7 ζητήματα - κλειδιά για την
εφαρμογή της.» *ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*, 2010: 83-95.
- Παπακώστας, Ιωάννης. «ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ, ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ - ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ -
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ.» *Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης*, 2007.
- Ερευνητική Ομάδα Εθνικό Μετσόβιο. «Σχέδιο Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Ακτών Αττικής,
Στρατηγικές και Κατευθύνσεις για τη Χωρική Ενότητα: ΣΕΦ - Αγία Μαρίνα Κρωπίας.» ο,
2017.
- «ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ Για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παρακτίων ζωνών της Μεσογείου.» *Επίσημη
Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, 2009.
- Τζανετάτου, Βασιλική. «ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ ΣΤΙΣ
ΠΑΡΑΛΙΑΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΑΤΡΑΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΩΝ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ.» *Διδακτορική
διατριβή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας*, 2010.
- Χατζής, Βασίλης. «ανάκτηση του ορίου, αστικό παράκτιο μέτωπο Ι ανατολικής Θεσσαλονίκης. Η
περίπτωση της Καλαμαριάς.» *Μεταπτυχιακή διατριβή*, 2011.

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- Σύμβαση Βαρκελώνης 1976
- Συνδιάσκεψη του Ρίο 1992, Agenda 21
- Ν. 2160 / 1993
- Σύσταση του ΕΚ και του ΣτΕ 2002 για την ΟΔΠΖ
- Οδηγία 2008/56 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
- Πρωτόκολλο για την ΟΔΠΖ της Μεσογείου 2008
- Σύνταγμα, Άρθρο 24
- Ν 2971/2001
- Ν 3937/2011
- Δίκτυο Natura, Φυσικά πάρκα, προστατευόμενα τοπία, περιοχές προστασίας της φύσης
- Γενικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο (2008)
- ΡΣΑ 1985
- ΡΣΑ 2014, άρθρο 16 Παράρτημα 16 ΣΟΔΑΑ
- Άρθρα 38, 11-15, 18, 20, 28, 30
- Π.Δ. Ακτών 2004
- Μελέτη Εφαρμογής – Διαχείρισης
- Προκήρυξη για ανάπλαση Μαρίνας Αλίμου

