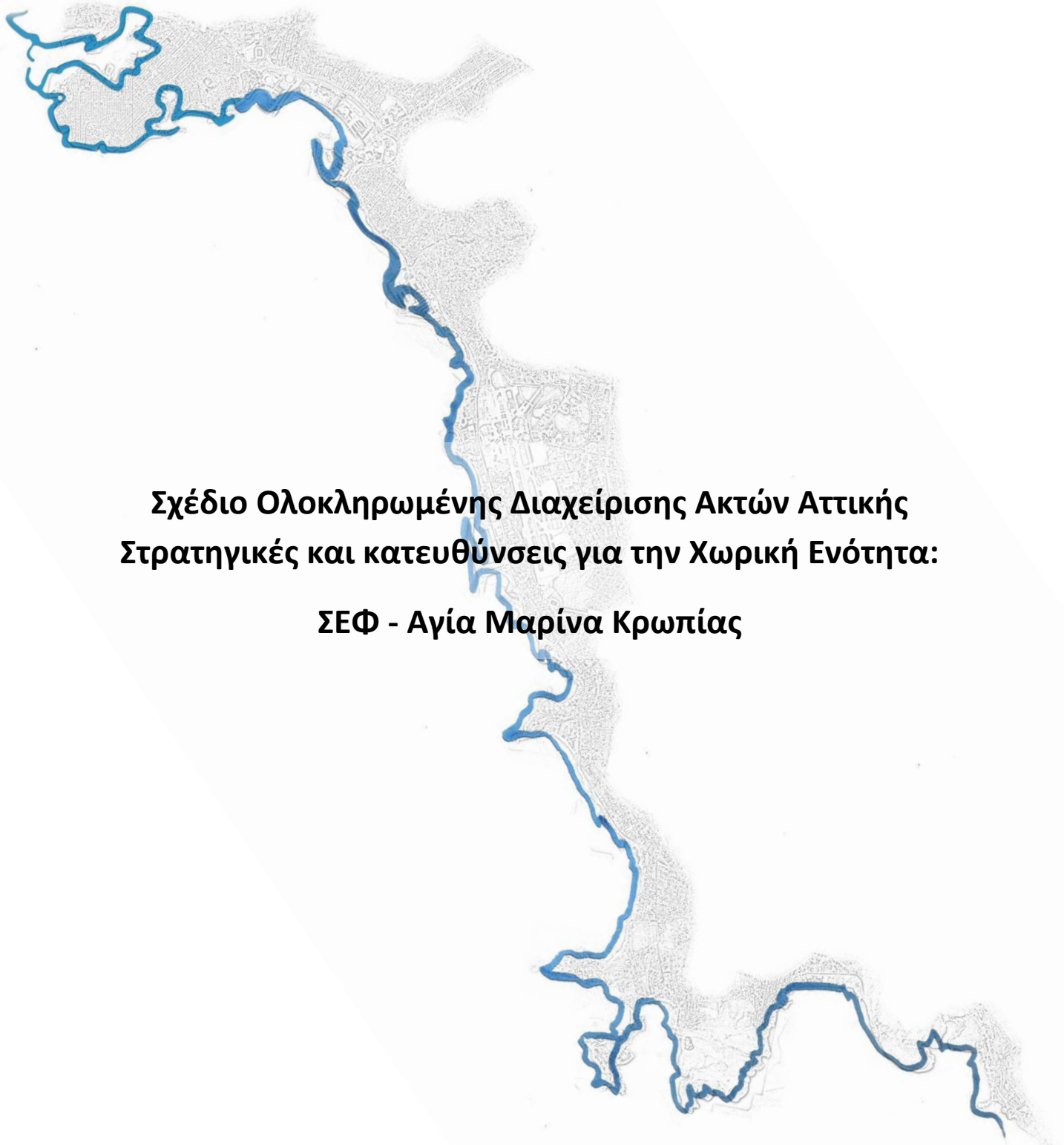




ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ



**Σχέδιο Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Ακτών Αττικής  
Στρατηγικές και κατευθύνσεις για την Χωρική Ενότητα:**

**ΣΕΦ - Αγία Μαρίνα Κρωπίας**

Αθήνα, Ιούνιος 2017

## Σχέδιο Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Ακτών Αττικής Στρατηγικές και Κατευθύνσεις για την Χωρική Ενότητα: ΣΕΦ - Αγία Μαρίνα Κρωπίας

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>Περίληψη</b>	<b>2</b>
<b>Εισαγωγή</b>	<b>7</b>
Κατευθύνσεις σχεδιασμού - Στόχοι	9
Έννοιες - Κλειδιά	10
Μεθοδολογία	11
Συγκρότηση Ομάδας Έργου	12
<b>Κεφ.1. Υφιστάμενη κατάσταση, θεσμικό πλαίσιο και αξιολόγηση</b>	<b>13</b>
1.1. Θεσμικό πλαίσιο και πολιτικές	13
1.1.1. Η ευρωπαϊκή και ελληνική εμπειρία για τις παράκτιες ζώνες	14
1.1.2. Κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού (ΡΣΑ 1985, ΡΣΑ 2014)	30
1.1.3. Κατευθύνσεις ειδικών ρυθμίσεων και μέτρων (ΠΔ Ακτών, 2004)	38
1.1.4. Επιπτώσεις στον χωρικό σχεδιασμό του πρόσφατου θεσμικού πλαισίου (ΕΣΧΑΔΑ, ΣΟΑ Ελληνικού)	41
1.2. Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης. Χωρικές υποενότητες και δυναμικές.	46
1.3. Αξιολόγηση, ιεράρχηση και εντοπισμός δυνατοτήτων και προοπτικών	49
<b>Κεφ.2. Σχέδιο-πλαίσιο για τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό των ακτών</b>	<b>54</b>
2.1. Αρχές και κατευθύνσεις	54
2.1.1. Μητροπολιτικές παρεμβάσεις - Δίκτυο ελεύθερων χώρων	60
2.1.2. Ανοικτές ακτές κολύμβησης	83
2.1.3. Προσβασιμότητα - Βιώσιμη Κινητικότητα	89
2.1.4. Λειτουργικές συνδέσεις με τον αστικό ιστό	99
2.2. Προτεινόμενα διαχειριστικά σχήματα: η έννοια της μητροπολιτικότητας	100
2.3. Φάσεις ανάπτυξης / Σταδιασμός	103
<b>Συμπεράσματα</b>	<b>107</b>
<b>Πηγές - Βιβλιογραφία</b>	<b>110</b>

## Περίληψη

Το παρόν Σχέδιο-Πλαίσιο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Ακτών Αττικής και τις Στρατηγικές Κατευθύνσεις για τη Χωρική Ενότητα από το ΣΕΦ Νέου Φαλήρου έως την Αγία Μαρίνα Κρωπίας, αναδεικνύει τη σημασία και τον ρόλο που θα έχουν οι Ακτές της Αττικής σε σχέση με την Μητροπολιτική Αθήνα. Μια λειτουργική σχέση που δεν μπορεί να προκύψει από αποσπασματικές παρεμβάσεις, αλλά από μια συνολική και ολοκληρωμένη θεώρηση για τον παράκτιο χώρο και την ανάπτυξή του. Η **περιοχή αναφοράς** αποτελεί το πιο κρίσιμο τμήμα των ακτών του Σαρωνικού, το πιο αστικοποιημένο, αυτό που εκτείνεται από τον Φαληρικό Όρμο, και ειδικότερα Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας στον Πειραιά μέχρι την περιοχή Αγίας Μαρίνας Κρωπίας. Η περιοχή αυτή αντιστοιχεί σε 9 δήμους: Πειραιά, Μοσχάτου-Ταύρου, Καλλιθέας, Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού-Αργυρούπολης, Γλυφάδας, Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης και Κρωπίας. Η άμεση περιοχή ανάλυσης και παρέμβασης περιγράφεται στο *Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής και άλλες διατάξεις*, άρθρο 16 του Ν. 4277/2014 (ΦΕΚ 156/Α/2014), ως στενή ζώνη δημόσιου χαρακτήρα, αποκαλούμενη «κρίσιμη ζώνη», κάτω από την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος.

Η προσέγγιση του Σχεδίου-Πλαισίου βασίζεται στις **αρχές** της αειφορίας και χωρικής συνοχής, της ανθεκτικότητας απέναντι στην κλιματική αλλαγή, της βιώσιμης κινητικότητας και προσβασιμότητας όλων των κοινωνικών ομάδων, της χωρικής πολυσυλλεκτικότητας και της μητροπολιτικότητας. Το Σχέδιο-Πλαίσιο λαμβάνει υπόψη τόσο τις ευρωπαϊκές οδηγίες και συμβάσεις για τον παράκτιο χώρο, όσο και την εθνική νομοθεσία, τους θεσμοθετημένους σχεδιασμούς και τις πρόσφατες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού. Επιπλέον, αναφέρεται στην ευρωπαϊκή και ελληνική εμπειρία και τις καλές πρακτικές που απορρέουν από εκεί.

Οι **στόχοι** του Σχεδίου-Πλαισίου για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Ακτών της Αττικής είναι:

- Ενιαία αντίληψη ολοκληρωμένης παρέμβασης,
- Δίκαιη και εξισορροπημένη ανάπτυξη μεταξύ οικονομικών επιδιώξεων και περιβαλλοντικών παραμέτρων,
- Διεύρυνση και ενίσχυση του δημόσιου χαρακτήρα των ακτών,
- Εξασφάλιση της λειτουργικής συνέχειας,
- Αναβάθμιση της ιδιαίτερης ταυτότητας του μητροπολιτικού μετώπου,
- Προστασία και εξυγίανση παράκτιων χερσαίων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων,
- Ισχυρές πολεοδομικές και περιβαλλοντικές συνδέσεις με τον αστικό ιστό,
- Μητροπολιτική διαχείριση και σχεδιασμός.

Με βάση την αξιολόγηση της σημερινής κατάστασης, του θεσμικού πλαισίου και των αναπτυξιακών δυναμικών στην έκταση από το ΣΕΦ μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας, το Σχέδιο-Πλαίσιο αναγνωρίζει στην ευρύτερη αυτή

γεωγραφική ενότητα πέντε (5) μητροπολιτικής σημασίας χωρικές ενότητες, και τέσσερις (4) θεματικές ενότητες, δίνοντας παράλληλα τις αντίστοιχες κατευθύνσεις:

### **Μητροπολιτικής σημασίας χωρικές ενότητες**

- Μητροπολιτικός Πόλος Πρασίνου, Πολιτισμού, Αθλητισμού και Τουρισμού, Φαλήρου. Περιλαμβάνει το συγκρότημα της Εθνικής Λυρικής Σκηνής και Εθνικής Βιβλιοθήκης, το Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου, το κέντρο Αθλητισμού με το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας και το Στάδιο Καραϊσκάκη, το Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο στο Tae Kwon Do, το Πλανητάριο Ιδρύματος Ευγενίδου, το Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, το Νέο Υπαίθριο Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης και το Υδατοδρόμιο. Κρίσιμη κρίνεται η ολοκλήρωση των έργων ανάπτυξης του Πάρκου του Φαληρικού Όρμου και ο ανασχεδιασμός του τμήματος από την Εσπλανάδα μέχρι το Άλσος Ναυτικής Παράδοσης, μαζί με το υπαίθριο Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης.
- Μητροπολιτικός Πόλος Τουριστικής Ανάπτυξης, Πρασίνου και Αναψυχής, Ελληνικού. Περιλαμβάνει τουριστικές υποδομές, την ολυμπιακή μαρίνα και το ενυδρείο, χρήσεις εμπορίου, κατοικίας και αναψυχής, θαλάσσιου τουρισμού, πολιτισμού, αθλητισμού, ναυταθλητισμού και ακτή κολύμβησης. Κρίσιμη κρίνεται η εξασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης, η οργανική διασύνδεση με το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού και η ενίσχυση των συνδέσεων με τις όμορες περιοχές, η διατήρηση προστασία και ένταξη υφιστάμενων χρήσεων, κτιρίων και συνόλων (αθλητικός οικισμός Αγ. Κοσμά, του Κ. Δοξιάδη) η προστασία και ανάδειξη των αρχαιοτήτων, καθώς και η οικολογική αναβίωση της φυσικής ακτής του Αγ. Κοσμά.
- Ενότητα Περιβάλλοντος, Υγείας και Πρόνοιας. Περιλαμβάνει την έκταση του ΠΙΚΠΑ, με την ακτή της, και τη συνδέει με την έκταση του Ασκληπιείου Βούλας. Κρίνεται αναγκαία η προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και του τοπίου, καθώς επίσης και η διαχείριση του ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής αξίας κτιριακού αποθέματος. Η ενότητα αυτή μπορεί να αποκτήσει υπερτοπικό χαρακτήρα ως προνοιακός και θεραπευτικός πόλος, παρέχοντας υπηρεσίες αποκατάστασης και πρόνοιας στις ακτές και τις συμπληρωματικές υποδομές των δύο μονάδων του ΠΙΚΠΑ και του Ασκληπιείου.
- Ενότητα Τουρισμού και Φυσικού Περιβάλλοντος Βουλιαγμένης. Περιλαμβάνει την έκταση του πολυτελούς θέρετρου του Αστέρα Βουλιαγμένης, τις εκτάσεις της Εκκλησίας της Ελλάδος και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, τη μαρίνα, τις ακτές κολύμβησης και τη Λίμνη της Βουλιαγμένης. Κρίνεται αναγκαία η προστασία των θαλάσσιων και χερσαίων παρθένων ζωνών και του λιμναίου οικοσυστήματος της Βουλιαγμένης, καθώς και η ανάδειξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του τοπίου. Οι πιθανές νέες αναπτύξεις οφείλουν να υπακούουν στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο για την προστασία των ακτών.
- Ενότητα Φυσικού Περιβάλλοντος και Άγριας Ζωής. Οι περιοχές της Φασκομηλιάς και της Λομβάρδας αποτελούν τα μοναδικά παρθένα τμήματα του συγκεκριμένου τμήματος του παράκτιου μετώπου. Προτείνεται αφενός η περαιτέρω πολεοδομική και περιβαλλοντική προστασία της ενότητας αυτής, η οποία θα πρέπει να παραμείνει αδόμητη, χωρίς νέες αναπτύξεις. Αφετέρου η ανάδειξη του ιδιαίτερου βραχώδους τοπίου και των χερσαίων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων, ως σημαντικού στοιχείου-«πόρου» της ακτογραμμής.

## Θεματικές ενότητες

- Ανοικτές ακτές κολύμβησης. Οι ακτές κολύμβησης (31 στον αριθμό στην περιοχή αναφοράς) παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις, ανάλογα με το βαθμό διαμόρφωσης και την προσβασιμότητα (ελεύθερης πρόσβασης ή οργανωμένες, με ελεύθερη ή ελεγχόμενη είσοδο). Προτείνεται οι ακτές κολύμβησης να είναι ανοικτές και να λειτουργούν ως ζώνες προσβάσιμης αστικής αναψυχής με ήπιες χρήσεις. Η πρόσβαση κρίνεται σκόπιμο να είναι ελεύθερη, ακώλυτη και δωρεάν στο σύνολό τους, σύμφωνα με τις συνταγματικές προβλέψεις και το θεσμικό πλαίσιο, με ενδεχόμενη παροχή διαφόρων υπηρεσιών έναντι σχετικού αντιτίμου.
- Διαχείριση λιμένων τουρισμού και αναψυχής: Πρόκειται για τις 6 μαρίνες (Φλοίσβου, Αλίμου, Αγ. Κοσμά, Γλυφάδας, Αστέρα Βουλιαγμένης και Βάρκιζας), οι οποίες υπολογίζεται ότι μπορούν να υποδέχονται περίπου 3.000 σκάφη. Κρίνεται αναγκαία η συστηματική διαχείριση των υποδομών, με στόχο την ενίσχυση της επισκεψιμότητάς τους και τη βελτίωση του ρόλου του Λεκανοπεδίου ως τελικό ή ενδιάμεσο προορισμό στα ταξίδια από θαλάσσης. Αν και ο υπερκείμενος στρατηγικός σχεδιασμός προκρίνει, ορθά, το Λαύριο ως κύριο υποδοχέα / λιμένα (και) τουρισμού και αναψυχής, με διεθνή μάλιστα προοπτική, κρίνεται ότι θα μπορούσε να εξεταστεί το ενδεχόμενο ελεγχόμενης επέκτασης των υφιστάμενων 6 λιμένων, της τάξης του 20%, σε καμία περίπτωση, όμως, η δημιουργία νέων. Επιπλέον, κρίνεται σκόπιμη καλύτερη σύνδεση των λιμένων αναψυχής και τουρισμού με δραστηριότητες ναυταθλητισμού, αλιευτικά καταφύγια και τις προτεινόμενες υποδομές θαλάσσιας μετακίνησης.
- Βιώσιμη κινητικότητα και βελτίωση προσβασιμότητας, κατά μήκος του αστικού μετώπου.
- Ενιαίος ποδηλατοδρόμος: Με στόχο την ενιαία και απρόσκοπτη κίνηση πεζών και ποδηλάτων, κρίνεται αναγκαία και επιτακτική η εύκολη, γρήγορη και ασφαλής πρόσβαση όλων σε ένα ανοικτό και συνεχές παράκτιο μέτωπο, ανεξάρτητα από τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε αυτό (δημόσιες ή ιδιωτικές). Προτείνεται η κατασκευή συνεχούς, γραμμικού ποδηλατόδρομου (περίπου 30χλμ.) κατά μήκος του παράκτιου μετώπου, σύμφωνα και με μελέτες που έχουν εκπονηθεί. Θα απευθύνεται σε κατοίκους και επισκέπτες της Αθήνας, για γρήγορες μετακινήσεις ή και για ελεύθερη βόλτα. Κρίνεται απαραίτητη η τοποθέτηση σταθμών (ιδιωτικών και δημοτικών) ποδηλάτων σε τακτικά διαστήματα και κοντά στους σταθμούς του τραμ, στο πλαίσιο εξυπηρέτησης και περαιτέρω προώθησης των συνδυασμένων μετακινήσεων.
- Αστική θαλάσσια συγκοινωνία: Η ανάπτυξή της είναι σύμφωνη με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (2008), ενώ ως πρακτική έχει δοκιμαστεί με επιτυχία σε ευρωπαϊκά και ελληνικά πλαίσια. Απευθύνεται σε κατοίκους και τουρίστες και στοχεύει να εξυπηρετεί τόσο καθημερινές μετακινήσεις στην πόλη, όσο και τουριστικούς σκοπούς. Προτείνεται η ανάπτυξη και λειτουργία της θαλάσσιας συγκοινωνίας, ακολουθώντας τη διαδρομή από το λιμάνι του Πειραιά προς τις μαρίνες ΣΕΦ, Φλοίσβου, Αλίμου, Αγίου Κοσμά, Γλυφάδας, Βουλιαγμένης και Βάρκιζας, με προοπτική να φτάσει μέχρι το Σούνιο και το Λαύριο.
- Ανάπτυξη υδατοδρομίου στον Φαληρικό Όρμο: Η ανάπτυξη υποδομής υδατοδρομίου είναι σύμφωνη τόσο με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (2008), όσο και την Εθνική Στρατηγική Λιμένων (2014). Δύναται να λειτουργήσει ως ένας εναλλακτικός τρόπος μετακίνησης, επικουρικά και συμπληρωματικά με τις υπηρεσίες που παρέχονται από την ακτοπλοΐα και τις

αερομεταφορές. Προτείνεται η διερεύνηση χωροθέτησής του στον Φαληρικό Όρμο, είτε στην περιοχή των εγκαταστάσεων του Tae-kwon-do είτε η περιοχή του ΣΕΦ.

- Ανάπτυξη πλωτού Ναυτικού Μουσείου (open-air museum) στον Φαληρικό Όρμο: Ο συνδυασμός του συμπλέγματος της Λυρικής Σκηνής - Εθνικής Βιβλιοθήκης με το πάρκο του, του νέου Πάρκου Φαληρικού Όρμου και του νέου συνεδριακού κέντρου, με ένα περιορισμένης δόμησης αλλά μεγάλης μουσειολογικής αξίας ανοικτού πλωτού Ναυτικού Μουσείου ιστορικών πλοίων, στην προβλεπόμενη περιοχή δίνει τη δυνατότητα ανάπτυξης ενός πολύ ισχυρού και ελκυστικού πόλου πολιτισμού και τουρισμού στο ανατολικό άκρο του Φαληρικού Όρμου.
- Διαχείριση λεωφόρου Ποσειδώνος: Προτείνεται μια μακροπρόθεσμη πολιτική μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων και, παράλληλα, εύκολης και ασφαλούς διάβασης της λεωφόρου, κατά μήκος των αστικών μετώπων των περιοχών του Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού, Βούλας, Βουλιαγμένης και Βάρκιζας. Κρίνεται σκόπιμο να αποφεύγονται τόσο οι υπόγειες διαβάσεις, όσο και οι υπέργειες (πεζογέφυρες), καθώς είναι δαπανηρές, αλλά και συχνά δύσχρηστες για κάποιες κοινωνικές ομάδες. Αντ' αυτών, ως θετικότερες επιλύσεις κρίνονται οι ισόγειες διαβάσεις, με συχνή τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών και χαμηλά όρια ταχύτητας για τα ΙΧ αυτοκίνητα, με ταυτόχρονη μείωση του πλάτους του οδοστρώματος, παρεμβάσεις αλλαγής οδοστρώματος και αύξηση των χώρων κίνησης πεζών και ποδηλάτων. Η κατεύθυνση αυτή δεν αφορά τον ήδη δρομολογημένο σχεδιασμό για τον Φαληρικό Όρμο, όμως η ενδεχόμενη υπογειοποίηση στην περιοχή του Ελληνικού κρίνεται σκόπιμο να επανεξεταστεί.
- Ενίσχυση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς: Η πολιτική μείωσης της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων στην Λ. Ποσειδώνος θα πρέπει να συνοδεύεται από την ενίσχυση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και ιδιαίτερα των Μέσων Σταθερής Τροχιάς. Κρίνεται αναγκαία η επέκταση της γραμμής 2 του μετρό μέχρι τη Γλυφάδα, καθώς και η βελτίωση της εξυπηρέτησης του κοινού από τις υπάρχουσες λεωφορειακές γραμμές, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.
- Λειτουργικές συνδέσεις με τον αστικό ιστό: Αναγκαίες κρίνονται οι συνδέσεις με ζώνες αστικού πρασίνου, η ανάδειξη ρεμάτων εντός του αστικού ιστού και η ένταξη των ακτών σε ένα ευρύτερο δίκτυο «πράσινων» και «μπλε διαδρομών» (αναφέρονται συγκεντρωτικά: ανοικτοί χώροι ΣΕΦ, Ιλισός, Ρέμα Πικροδάφνης, Ρέμα Τραχώνων και ρέμα Ευρυάλης, Γκολφ Γλυφάδας, αστικό πράσινο Βούλας, Φασκομηλιά, Βάρκιζα, Λομβάρδα).

Μητροπολιτική διαχείριση της Περιφέρειας Αττικής με τη συμμετοχή των δήμων: Το παρόν Σχέδιο-Πλαίσιο προτείνει νέες δομές μητροπολιτικής διαχείρισης και σχεδιασμού στην κλίμακα της Περιφέρειας Αττικής, που να υποστηρίζουν την ενιαία διαχείριση των Ακτών, στην κατεύθυνση καλύτερης οργάνωσης προγραμμάτων, έργων και δράσεων, συντονισμού όλων των εμπλεκόμενων μερών, βελτίωση της αποτελεσματικότητας και παρακολούθηση της εφαρμογής. Με αναφορά στην ευρωπαϊκή εμπειρία και πρακτική, προτείνεται η η μητροπολιτική διαχείριση και σχεδιασμός των Ακτών με αρμοδιότητα της Περιφέρειας Αττικής και με τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων δήμων. Μέσω των συνεργειών αυτών, οι μητροπολιτικοί στρατηγικοί

σχεδιασμοί μπορούν να ενταχθούν σε χρηματοδοτικά ευρωπαϊκά και εθνικά εργαλεία και, συγκεκριμένα, σε τρέχοντα επιχειρησιακά / αναπτυξιακά προγράμματα, όπως το ΣΟΑΠ και η ΟΧΕ.

Φάσεις ανάπτυξης: Ως μέτρο άμεσης προτεραιότητας κρίνεται η συμπλήρωση και ενίσχυση του θεσμικού πλαισίου μέσω της **επικαιροποίησης του ΠΔ των Ακτών**. Βασική μέριμνα πρέπει να αποδοθεί περαιτέρω πολεοδομική και περιβαλλοντική προστασία των περιοχών της Φασκομηλιάς και της Λομβάρδας. Σε επίπεδο προγραμματισμού/σχεδιασμού προτεραιότητα θα πρέπει να δοθεί στην προκήρυξη και ανάθεση **Σχεδίου Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Ακτών της Αττικής (ΣΟΔΑΑ)** για το συγκεκριμένο τμήμα των Ακτών, όπως αυτό προβλέπεται από το υπερκείμενο ΡΣΑ 2021, με βάση τις κατευθύνσεις του παρόντος Σχεδίου-Πλαισίου. Ως **στρατηγικές παρεμβάσεις** για την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και την βιώσιμη ανάπτυξη των Ακτών, προωθούνται η προκήρυξη διαγωνισμών σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο, ή η εξασφάλιση πόρων και η ανάθεση της υλοποίησης (όπου υπάρχουν ώριμες μελέτες) για: (α) την κατασκευή του ενιαίου ποδηλατόδρομου, (β) την ανάπτυξη υδατοδρομίου στον Φαληρικό Όρμο, (γ) την ανάπτυξη θαλάσσιας συγκοινωνίας, (δ) την προκήρυξη αρχιτεκτονικού διαγωνισμού αστικής κλίμακας για την περιοχή από την Εσπλανάδα μέχρι το Άλσος Ναυτικής Παράδοσης, με πρόβλεψη για νέο υπαίθριο Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης, και (ε) την προκήρυξη αρχιτεκτονικού διαγωνισμού ιδεών αστικής κλίμακας για την ενιαία ταυτότητα και αναγνωσιμότητα του παράκτιου χώρου.

Η παρούσα έρευνα εκπονήθηκε από το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου με εντολή της «ΕΤΑΔ Α.Ε.» και ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο 2017. Η ερευνητική ομάδα αποτελείται από τους: Νίκο Μπελαβίλα, Αναπληρωτή Καθηγητή ΕΜΠ, Διευθυντή του Εργαστηρίου, Ιωάννη Πολύζο, Ομότιμο Καθηγητή ΕΜΠ, πρώην Πρόεδρο ΟΡΣΑ, Βίβιαν Γλένη, Νομικό-MSc Πολεοδόμο, Δημήτρη Μπαλαμπανίδη, Δρα Αρχιτέκτονα-Πολεοδόμο, Πολίνα Πρέντου, Αρχιτέκτονα-MSc Πολεοδόμο, Πασχάλη Σαμαρίνη, Δρα Αρχιτέκτονα-Πολεοδόμο, Λουκά Τριάντη, Δρα Αρχιτέκτονα-Πολεοδόμο και Κατερίνα Χριστοφοράκη, Αρχιτέκτονα-MSc Πολεοδόμο.

## Εισαγωγή

Το σύνολο των ακτών της Αττικής αποτελούν, ιστορικά, γεωγραφικά αλλά και κοινωνικο-οικονομικά, οργανικό τμήμα της ευρύτερης χωρικής ενότητας της Αττικής. Ήδη από τη δεκαετία του 1960 οι ακτές έχουν αποτελέσει αντικείμενο πολιτικών και προγραμματισμών σε όλες τις κλίμακες σχεδιασμού του χώρου, σε διαφορετικές συγκυρίες και με διαφορετικές εντάσεις. Τα τελευταία χρόνια κοινή πεποίθηση πολλών είναι ότι διαμορφώνεται μια ευρεία συν-αντίληψη για τη σημασία και τον ρόλο που θα έχουν οι ακτές σε σχέση με την Μητροπολιτική Αθήνα. Μια λειτουργική σχέση που δεν μπορεί να προκύψει από αποσπασματικές παρεμβάσεις, αλλά από μια συνολική και ολοκληρωμένη θεώρηση για τον παράκτιο χώρο και την ανά φάσεις ανάπτυξή του.

Στο πλαίσιο αυτό, δεν είναι τυχαία η επιλογή του υπότιτλου «*Αθήνα - Μεσογειακή Παραθαλάσσια Μητρόπολη*» στο εισηγητικό κείμενο του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (2014), το οποίο επιδιώκει να αναδείξει τον παράκτιο χώρο ως βασικό «συγκριτικό πλεονέκτημα», τόσο της Περιφέρειας Αττικής, όσο και της Μητροπολιτικής Αθήνας. Μάλιστα, βρίσκεται σε αντιδιαστολή με χωρικές πολιτικές και παρεμβάσεις προηγούμενων δεκαετιών, οι οποίες συχνά «γύριζαν την πλάτη» στη θάλασσα, με χαρακτηριστικότερη την κατασκευή της Αττικής Οδού, που δεν προβλεπόταν από στο Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1985, και την επακόλουθη διάχυση της πόλης προς το Θριάσιο Πεδίο και κυρίως προς τα Μεσόγεια.

Σήμερα, το ενδιαφέρον για τις ακτές εκδηλώνεται ως εκφρασμένες πολιτικές άλλοτε της κεντρικής επιτελικής διοίκησης, άλλοτε της δευτεροβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης και άλλοτε της πρωτοβάθμιας. Άλλοτε, επίσης, και ως πιέσεις της αγοράς ακινήτων, ή ως διεκδικήσεις της κοινωνίας των πολιτών. Όλοι οι παραπάνω δρώντες εκφράζουν πολύ διαφορετικές μεταξύ τους στοχεύσεις. Αν και η τρέχουσα έμφαση που αποδίδεται στις ακτές κρίνεται θετική, οι στοχεύσεις και τα χαρακτηριστικά της ανάπτυξής τους αποτελούν κρίσιμο πολιτικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό διακύβευμα.

Οι προθέσεις της Πολιτείας να παρέμβει στις ακτές της Αττικής δεν είναι μόνον πρόσφατες. Ανάγονται σε ένα βαθύ παρελθόν, καθώς το θέμα του παράκτιου μετώπου αποτελούσε αντικείμενο συζήτησης τη δεκαετία του '30, επανήλθε κατά τις δεκαετίες '60,'70 και '80 με μελέτες, αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς και πολιτικές εξαγγελίες. Στη σύγχρονη μας εποχή, το θέμα των ακτών ξανάνοιξε με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και κρίσιμες επιλογές χωροθετήσεων. Σε αυτό το ιστορικό πλαίσιο, εκτός των στρατηγικών κατευθύνσεων του νέου ΡΣΑ, καθοριστικό υπήρξε το Προεδρικό Διάταγμα των Ακτών το οποίο προηγήθηκε κατά δέκα χρόνια. Εκδόθηκε το 2004 (ΦΕΚ 254/Δ/2004) και προβλέπει ένα λεπτομερές κανονιστικό πλαίσιο για το τμήμα από το Φάληρο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας. Όμως, τα νέα δεδομένα που διαμορφώνονται τα χρόνια της οικονομικής κρίσης και παίρνουν τη μορφή επειγόντων νομοθετικών ρυθμίσεων (πολεοδομικό fast-track), συχνά σε αντίθεση με τον παραπάνω θεσμοθετημένο χωρικό σχεδιασμό, επιβάλλουν μια επίκαιρη και ολοκληρωμένη θεώρηση για τις νοτιοανατολική παράκτια ζώνη της Αττικής, ως το Σούνιο.

Το παρόν Σχέδιο-Πλαίσιο εστιάζει στο πιο κρίσιμο τμήμα των ακτών του Σαρωνικού, το οποίο είναι αμιγώς αστικοποιημένο και εκτείνεται από τον Φαληρικό Όρμο -Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας στον Πειραιά- μέχρι την περιοχή Αγίας Μαρίνας Κρωπίας. Η περιοχή αυτή αντιστοιχεί σε 9 δήμους: Πειραιά, Μοσχάτου-Ταύρου, Καλλιθέας, Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού-Αργυρούπολης, Γλυφάδας, Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης και



Κρωπίας. Αποτελεί, εκ των πραγμάτων, οργανικό τμήμα του συνόλου των νοτιοανατολικών ακτών, που συναποτελούνται τόσο από το τμήμα Κόλπος Ελευσίνας-Πειραιάς, όσο και από το τμήμα Αγία Μαρίνα-Σούνιο.

Είναι σαφές, ότι το άλλο τμήμα, το δυτικό το οποίο περιλαμβάνει την ευρύτερη Λιμενοβιομηχανική Ζώνη του Σαρωνικού, από την Ελευσίνα έως τον Κεντρικό Λιμένα Πειραιά έχει, επίσης, άμεση ανάγκη στρατηγικού πλαισίου, καθώς αποτελεί το πλέον υποβαθμισμένο παράκτιο τμήμα, όχι μόνο της Αττικής αλλά όλης της χώρας. Η ταυτότητα της δυτικής ακτής απαιτεί εντελώς διαφορετική μεθοδολογία και άλλου τύπου επεμβάσεις. Αυτό δεν αφορά όμως την παρούσα μελέτη.

Η άμεση περιοχή ανάλυσης και παρέμβασης του Σχεδίου-Πλαισίου περιγράφεται ρητά στο *Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής και άλλες διατάξεις*, άρθρο 16 του Ν. 4277/2014 (ΦΕΚ 156/Α/2014), είτε ως στενή ζώνη δημόσιου χαρακτήρα, αποκαλούμενη «κρίσιμη ζώνη» κάτω από την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος, είτε ως ευρύτερη ζώνη επιρροής του παράκτιου μετώπου, η αποκαλούμενη «δυναμική ζώνη».

Το προηγούμενο πλαίσιο για την ίδια ακριβώς ζώνη είχε εκπονηθεί και θεσμοθετηθεί τη «στιγμή» των Ολυμπιακών Αγώνων. Είναι το ΠΔ *Καθορισμός προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από τον Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας* (ΦΕΚ 254/Δ/2004).

Έκτοτε έχουν συμβεί σημαντικές αλλαγές στο οικιστικό περιβάλλον της Αττικής σε αρκετά επίπεδα:

- Το φορτίο των Ολυμπιακών Αγώνων με τις χωροθετήσεις εγκαταστάσεων όπως και των ευρύτερων επιπτώσεων στην αστική ανάπτυξη. Σε αυτές περιλαμβάνεται και η αλλαγή του κυκλοφοριακού χάρτη με το νέο δίκτυο ΜΣΤ αλλά και το νέο δίκτυο ελεύθερων αυτοκινητόδρομων που μετέβαλλαν δραστικά την αστική γεωγραφία της Αττικής. Οι ιδιωτικοποιήσεις ακτών κολύμβησης και μαρινών από το ΣΕΦ ως τη Βάρκιζα όπως και η κατασκευή νέων μεγάλων μαρινών είχαν επίσης σημαντική επίδραση.
- Η δρομολόγηση δύο μεγάλων έργων στο παράκτιο μέτωπο -το πρώτο αμιγώς δημόσιου χαρακτήρα στον Φαληρικό Όρμο (Λυρική Σκηνή-Εθνική Βιβλιοθήκη και Πάρκο Φαληρικού Όρμου) και το δεύτερο με χαρακτηριστικά γιγαντιαίας οικιστικής και τουριστικής ιδιωτικής επένδυσης (Ελληνικό) - διαμορφώνουν αυτή την περίοδο νέους ισχυρούς πόλους. Στο συνολικό πλαίσιο της κρίσης αναπτύχθηκαν παράλληλα ισχυρές τάσεις μεγάλων ιδιωτικών επενδύσεων σε παράκτιες εκτάσεις του δημοσίου ή του ευρύτερου δημοσίου τομέα, αλλά και σε ιδιωτικές.
- Τέλος, οι συνεχείς αλλαγές στην νομοθεσία χωρικού σχεδιασμού, η θεσμοθέτηση του ΡΣΑ 2014 αλλά και η ανάγκη εναρμόνισης με το νέο ευρωπαϊκό δίκαιο για το περιβάλλον δημιουργούν ένα νέο θεσμικό περιβάλλον.

Για αυτούς τους λόγους απαιτείται η επικαιροποίηση και αναθεώρηση του πριν από 13 χρόνια συντεταγμένου πλαισίου για την παραλιακή ζώνη του Σαρωνικού.

## Κατευθύνσεις σχεδιασμού - Στόχοι

Το παρόν Σχέδιο-Πλαίσιο βασίζεται σε μια σειρά από πολιτικές και κατευθύνσεις σχεδιασμού, οι οποίες:

- Απορρέουν από τις προβλέψεις του Συντάγματος, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για τον χωρικό σχεδιασμό, από τις στρατηγικές κατευθύνσεις του νέου και παλιού ΡΣΑ, καθώς και από τις κανονιστικές προβλέψεις του ΠΔ των Ακτών.
- Εναρμονίζονται με σύγχρονες ευρωπαϊκές κατευθύνσεις και πρακτικές παρεμβάσεων μητροπολιτικού επιπέδου, με πολιτικές ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων ζωνών και όλα τα παραπάνω σε άμεση προσαρμογή με τα δεδομένα της κλιματικής αλλαγής, θεσμικό πλαίσιο που προσφάτως επικυρώθηκε από το Ελληνικό Κοινοβούλιο Ν. 4426/2016 (ΦΕΚ 187/Α/2016).

Οι στόχοι του Σχεδίου-Πλαισίου για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Ακτών της Αττικής είναι:

- **Ενιαία αντίληψη ολοκληρωμένης παρέμβασης**, που θα μεγιστοποιεί τα οφέλη για τις τρεις συνιστώσες της βιώσιμης ανάπτυξης – κοινωνία, οικονομία, περιβάλλον – σε επίπεδο Μητροπολιτικής Αθήνας, στους 40 (εντός Λεκανοπεδίου) από τους 66 Δήμους της Περιφέρειας Αττικής.
- **Δίκαιη και εξισορροπημένη ανάπτυξη** μεταξύ οικονομικών επιδιώξεων και περιβαλλοντικών παραμέτρων. Το Σχέδιο-Πλαίσιο θα εντοπίζει μεν περιοχές προς ανάπτυξη αλλά, ταυτόχρονα, θα διασφαλίζει την προστασία σημαντικών αδόμητων εκτάσεων του θαλασσίου μετώπου ιδιαίτερης τοπιακής και περιβαλλοντικής αξίας, στο πλαίσιο μιας αειφόρου προσέγγισης.
- Διεύρυνση και ενίσχυση του **δημόσιου χαρακτήρα** των ακτών ως «κοινού πόρου» και δημόσιου αγαθού, με προβλέψεις και ρυθμίσεις για την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη προσβασιμότητα όλων των πολιτών.
- Εξασφάλιση της **λειτουργικής συνέχειας** κατά μήκος του συνόλου της ακτογραμμής, καθώς και της δημόσιας μετακίνησης. Βασική στόχευση είναι η αποτροπή δημιουργίας κλειστών και περιφραγμένων θυλάκων.
- Ισχυρές **πολεοδομικές και περιβαλλοντικές συνδέσεις** με την ενδοχώρα και τον παρακείμενο αστικό ιστό, «πράσινες και μπλε διαδρομές» και αναβαθμισμένες παραρεμάτιες εκτάσεις, μπορούν να διαχέουν καλύτερα τα αέρια ρεύματα από και προς τον Σαρωνικό Κόλπο.
- Αναβάθμιση της **ιδιαίτερης ταυτότητας** του παράκτιου μητροπολιτικού μετώπου, ως ευρωπαϊκού μεσογειακού προορισμού με έμφαση στις χρήσεις πολιτισμού, τουρισμού και θαλάσσιας αναψυχής.
- Προστασία και εξυγίανση παράκτιων **χερσαίων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων**, με ταυτόχρονη αποκατάσταση, ανάδειξη και βελτίωση της επισκεψιμότητας στους ιδιαίτερα αξιόλογους παράκτιους **αρχαιολογικούς και ιστορικούς τόπους**.
- Νέες δομές διακυβέρνησης, με έμφαση στον **ενιαίο σχεδιασμό** και την **ενιαία διαχείριση** των ακτών, στην κατεύθυνση αποτελεσματικού συντονισμού των εμπλεκόμενων φορέων, μαζί με την πλατιά **ενημέρωση της κοινωνίας των πολιτών**.

## Έννοιες - Κλειδιά

Οι παραπάνω στόχοι του Σχεδίου-Πλαισίου για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Ακτών της Αττικής βασίζονται στις ακόλουθες έννοιες - κλειδιά:

- **Εξισορρόπηση Περιβαλλοντικών και Αναπτυξιακών Παραμέτρων - Αειφορία και Συνοχή**

Αποτελεί κρίσιμη επιδίωξη η ορθολογική και συνετή διαχείριση των ακτών σύμφωνα με τις αρχές της περιβαλλοντικής αειφορίας και κοινωνικής συνοχής. Η όποια ανάπτυξη θα πρέπει να υλοποιείται με την ελάχιστη δυνατή περαιτέρω επιβάρυνση του περιβάλλοντος, στο πλαίσιο της φέρουσας ικανότητας των παράκτιων οικοσυστημάτων και του τοπίου. Οι αναπτύξεις θα πρέπει να εξισορροπούνται με περιοχές που διασφαλίζονται ως «ανεκμετάλλευτες». Ταυτόχρονα η ισορροπία περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών παραμέτρων λαμβάνει υπόψη την ανάγκη εξομάλυνσης των κοινωνικών ισορροπιών και την αποφυγή δημιουργίας ακραίων αντιθέσεων, στοχεύοντας στην κοινωνική συνοχή.

- **Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή - Ανθεκτικότητα**

Η αλλαγή του κλίματος και των μετεωρολογικών συνθηκών λόγω ανθρωπίνων δραστηριοτήτων βρίσκονται σήμερα στο επίκεντρο των ευρωπαϊκών και παγκόσμιων πολιτικών, οι οποίες, στο πλαίσιο της έννοιας της «ανθεκτικότητας», επιχειρούν την αναγκαία πολεοδομική και περιβαλλοντική προσαρμογή των πόλεων. Ειδικότερα, ο επανασχεδιασμός παράκτιων μετώπων αποτελεί μια βασική πτυχή των πολιτικών για την αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.

- **Βιώσιμη Κινητικότητα και Προσβασιμότητα**

Μέσα από κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και νέες υποδομές, η βιώσιμη κινητικότητα στοχεύει στη μείωση της κυκλοφορίας του ΙΧ αυτοκινήτου και προωθεί τη χρήση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και ιδιαίτερα Μέσων Σταθερής Τροχιάς, καθώς επίσης την κίνηση ποδηλάτων και πεζών. Η παράμετρος αυτή είναι ιδιαίτερης σημασίας σε ένα παράκτιο μέτωπο που κυριαρχείται από την κίνηση του ΙΧ αυτοκινήτου και όπου, παρά τις σχετικές μελέτες, η διαμπερής κίνηση πεζών και ποδηλάτων παραμένει κατακερματισμένη.

- **Χωρική Πολυσυλλεκτικότητα**

Η έννοια της χωρικής πολυσυλλεκτικότητας αναφέρεται στην ανάμιξη στην διαφορετικών κοινωνικών στρωμάτων, ως χρήστες, κάτοικοι ή επιχειρηματίες. Στην περίπτωση του σχεδιασμού ενός παραλιακού μετώπου, μπορεί να επιτευχθεί μέσα από τη διαβάθμιση χωρικών ενοτήτων που να καλύπτουν ανάγκες και δυνατότητες για όλα τα κοινωνικά στρώματα και εισοδήματα, καθώς και τη μεγιστοποίηση της ελεύθερης πρόσβασης του κοινού σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερη έκταση.

- **Μητροπολιτικότητα**

Η μητροπολιτικού επιπέδου διακυβέρνηση εμφανίζεται ως αναγκαιότητα, προκειμένου να αντιμετωπισθούν σύνθετες αστικές προκλήσεις που υπερβαίνουν τα διοικητικά όρια ενός δήμου. Στο πλαίσιο αυτό, συχνά συγκροτούνται διαδημοτικά διοικητικά σώματα, τα οποία αναλαμβάνουν το στρατηγικό σχεδιασμό διαδημοτικών χωρικών ενότητων. Μέσω των συνεργειών μεταξύ Περιφερειών και Δήμων, ή/και Διαδημοτικών Διοικήσεων, οι μητροπολιτικοί, στρατηγικοί σχεδιασμοί μπορούν να ενταχθούν σε χρηματοδοτικά ευρωπαϊκά και εθνικά εργαλεία και, συγκεκριμένα, σε τρέχοντα επιχειρησιακά / αναπτυξιακά προγράμματα.

### **Μεθοδολογία**

Το Σχέδιο-Πλαίσιο περιγράφει μέτρα και πολιτικές με συγκεκριμένες χωρικές αναφορές. Απευθύνεται τόσο στα τρία κεντρικά επίπεδα λήψης αποφάσεων -επιτελική δημόσια διοίκηση, πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση- όσο και σε επιστημονικές ομάδες και ενώσεις πολιτών. Στοχεύει να προσαρμοστεί στην πολλαπλότητα των δρώντων/φορέων που θα κληθούν να συμβάλουν από διαφορετικές σκοπιές στην χάραξη κοινών κατευθύνσεων χωρικού σχεδιασμού και διαχείρισης, καθώς και στην υλοποίηση των προβλέψεων του υπερκείμενου θεσμικού πλαισίου. Ειδικότερα προβλέπει:

- Προτάσεις για συμπλήρωση και ενίσχυση του θεσμικού πλαισίου
- Προτάσεις για νέα σχήματα διαχείρισης και λήψης αποφάσεων
- Ιεράρχηση στρατηγικών παρεμβάσεων και δράσεων για την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου

Ταυτόχρονα, θα αποτελέσει οδηγό για:

- Την πολιτική βέλτιστης διαχείρισης των τουριστικών και δημοσίων ακινήτων που διαχειρίζεται η ΕΤΑΔ.
- Την προετοιμασία έκθεσης σκοπιμότητας για την προκήρυξη και ανάθεση Σχεδίου Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Ακτών της Αττικής (ΣΟΔΑΑ), όπως αυτό προβλέπεται από το υπερκείμενο νέο ΡΣΑ.

Μεθοδολογικά, το Σχέδιο-Πλαίσιο στηρίζεται σε αρχειακή και βιβλιογραφική έρευνα, σε πρωτογενές υλικό, καθώς και σε έρευνα πεδίου και επιτόπιες καταγραφές. Βασικά στοιχεία έχουν επίσης αντληθεί από:

- Το αρχείο του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ)
- Το αρχείο της Εταιρείας Τουριστικών Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ ΑΕ).

### **Συγκρότηση Ομάδας Έργου**

Η Ομάδα Έργου συστήθηκε στις αρχές Οκτωβρίου 2016 κατόπιν της 6843/11.10.2016 απόφασης του ΔΣ της εταιρείας «ΕΤΑΔ Α.Ε.» και χρονική διάρκεια τριών μηνών. Αντικείμενο του έργου της είναι η διατύπωση στρατηγικών και κατευθύνσεων για την υλοποίηση του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Ακτών Αττικής, με χωρική ενότητα αναφοράς την περιοχή από το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας στο Νέο Φάληρο έως την Αγία Μαρίνα Κρωπίας.

Η Ομάδα Έργου αποτελείται από τους: Νίκο Μπελαβίλα, Αναπληρωτή Καθηγητή ΕΜΠ, Διευθυντή Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ, Ιωάννη Πολύζο, Ομότιμο Καθηγητή ΕΜΠ, πρώην Πρόεδρο ΟΡΣΑ, Βίβιαν Γλένη, Νομικό-MSc Πολεοδόμο, Δημήτρη Μπαλαμπανίδη, Δρα Αρχιτέκτονα-Πολεοδόμο, Πολίνα Πρέντου, Αρχιτέκτονα-MSc Πολεοδόμο, Πασχάλη Σαμαρίνη, Δρα Αρχιτέκτονα-Πολεοδόμο, Λουκά Τριάντη, Δρα Αρχιτέκτονα-Πολεοδόμο και Κατερίνα Χριστοφοράκη, Αρχιτέκτονα-MSc Πολεοδόμο.

## **Κεφ.1. Υφιστάμενη κατάσταση, θεσμικό πλαίσιο και αξιολόγηση**

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση της παράκτιας ζώνης Σαρωνικού, και ειδικά στη χωρική ενότητα ΣΕΦ - Αγία Μαρίνα Κρωπίας, και σε θεσμικό και σε χωρικό επίπεδο.

Ως προς το θεσμικό πλαίσιο, παρουσιάζονται οι κατευθύνσεις του ισχύοντος υπερκείμενου σχεδιασμού, των ειδικών ρυθμίσεων και των έκτακτων πολιτικών των τελευταίων χρόνων. Τα παραπάνω συνδυάζονται με «καλές πρακτικές» σε επίπεδο πολιτικών και εφαρμογής στον ευρωπαϊκό και ελληνικό χώρο.

Ως προς τη χωρική αναγνώριση της υφιστάμενης κατάστασης, καταγράφονται οι υφιστάμενες δραστηριότητες και το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους, εντοπίζονται χωρικές ενότητες με παρόμοια χαρακτηριστικά και αξιολογούνται ως προς τις δυναμικές και προοπτικές τους.

### **1.1. Θεσμικό πλαίσιο και πολιτικές**

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προκειμένου να προστατέψει και να αναβαθμίσει την παράκτια ζώνη, λόγω της μεγάλης περιβαλλοντικής, οικονομικής, κοινωνικής και πολιτισμικής της σημασίας και της μοναδικότητας της βιοποικιλότητας της, προβάλλει την αναγκαιότητα εφαρμογής μίας περιβαλλοντικά αειφόρου, οικονομικά δίκαιης, κοινωνικά υπεύθυνης και πολιτισμικά ευαίσθητης διαχείρισης της παράκτιας ζώνης, τόσο του θαλάσσιου, όσο και του χερσαίου στοιχείου της, απέναντι στη συνεχή υποβάθμιση, αλλά και στον αυξανόμενο κίνδυνο που διατρέχει εξαιτίας της κλιματικής αλλαγής. Η πολιτική αυτή υιοθετείται με τη Σύσταση 2002/413 της 30ής Μαΐου 2002. Ειδικότερα, τα κράτη-μέλη καλούνται να χαράξουν εθνικές στρατηγικές εφαρμογής της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών επί τη βάση συγκεκριμένων αρχών στη διαδικασία διαχείρισης, στη συμμετοχή των αρμόδιων διοικητικών φορέων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και στη διατομεακή ολοκλήρωση. Για το σκοπό αυτό λαμβάνεται υπόψη η αλληλεξάρτηση, αλλά και η ανομοιότητα των φυσικών συστημάτων και των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων, που επηρεάζουν τις παράκτιες περιοχές, ενώ ταυτόχρονα επιδιώκεται η εφαρμογή της αρχής της προφύλαξης για τις ανάγκες των σημερινών, αλλά και των μελλοντικών γενεών.

Περαιτέρω, σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βαρκελώνης, τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να προάγουν την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, λαμβάνοντας υπόψη την προστασία των περιοχών οικολογικού και αισθητικού ενδιαφέροντος και τη λογική χρήση των φυσικών πόρων. Ενώ, με το πρωτόκολλο ΟΔΠΖ, παρέχεται ένα πλαίσιο που ευνοεί την υιοθέτηση μιας περισσότερο συντονισμένης και ολοκληρωμένης προσέγγισης, με τη συμμετοχή τόσο του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού τομέα, συμπεριλαμβανομένων της κοινωνίας των πολιτών και οικονομικών φορέων με στόχο την αποτελεσματικότερη και την περισσότερο δυνατή αειφόρο ανάπτυξη των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου. Στο πλαίσιο αυτό τα συμβαλλόμενα μέρη επιδιώκουν να διασφαλίσουν, ότι στα εθνικά νομικά μέσα τους, υιοθετούνται κριτήρια και στρατηγικές για την αειφόρο χρήση των παράκτιων ζωνών.

Από όλα τα παραπάνω συνάγεται το συμπέρασμα ότι είναι αναγκαία τόσο η επικαιροποίηση της ελληνικής νομοθεσίας, όσο και η χάραξη εθνικής στρατηγικής για τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, σύμφωνα με τις

προβλέψεις του κοινοτικού δικαίου. Ταυτοχρόνως, επιβάλλεται και η αξιοποίηση, εφαρμογή και υλοποίηση της ισχύουσας χωροταξικής, πολεοδομικής και περιβαλλοντικής νομοθεσίας για την επίτευξη των παραπάνω στόχων.

Στις ενότητες που ακολουθούν παρουσιάζεται η ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία, όσον αφορά στην ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης και στην προστασία των ακτών.

Παραθέτονται ακόμα επιτυχημένα παραδείγματα εφαρμογής προγραμμάτων με στόχο την ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης σε πόλεις τόσο στην Ελλάδα, όσο και στην Ευρώπη, ενώ γίνεται ειδική μνεία στις κατευθύνσεις και τα εργαλεία σχεδιασμού που εισάγονται με το ΡΣΑ του 2014 για την παράκτια ζώνη, αλλά και στις ρυθμίσεις του ΠΔ 2004, που αφορούν συγκεκριμένα στην περιοχή μελέτης μας.

### **1.1.1. Η ευρωπαϊκή και ελληνική εμπειρία για τις παράκτιες ζώνες**

#### **A. Ευρωπαϊκή πολιτική και νομοθεσία για τις ακτές και τις θάλασσες**

##### **«Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών»**

Η «Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων ζωνών» (ΟΔΠΖ) αποτελεί νομικά κατοχυρωμένο εργαλείο, σε διεθνές μάλιστα επίπεδο, για την προστασία, τη βιώσιμη χρήση και τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών. Η ιδέα της «Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών» αναπτύχθηκε για πρώτη φορά στη Συνδιάσκεψη του Ρίο το 1992 και περιγράφηκε στα πρακτικά της Agenda21 (αρ. 17). Βέβαια, εντάσσεται στο πλαίσιο μιας παλαιότερης προσπάθειας, ειδικά για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των παρακτίων περιοχών της Μεσογείου, που ξεκινά από την υπογραφή της Σύμβασης της Βαρκελώνης το 1976.

Πρόκειται για μια περιβαλλοντικά αειφόρο, οικονομικά δίκαιη, κοινωνικά υπεύθυνη και πολιτισμικά ευαίσθητη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, με την οποία επιδιώκεται να διατηρηθεί η ακεραιότητα αυτού του σημαντικού πόρου. Η Κοινότητα προωθεί την ολοκληρωμένη διαχείριση σε ευρύτερη κλίμακα μέσω οριζοντίων μέσων, υιοθετώντας στρατηγικές ενέργειες, που θα συντονίζονται και θα εναρμονίζονται σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, κατευθυνόμενες και υποστηριζόμενες από κατάλληλο πλαίσιο σε εθνικό επίπεδο.

##### **Η Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2002**

Η Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (2002/413/ΕΚ), της 30ής Μαΐου 2002 σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, και ιδίως το κεφάλαιο V αυτής, ενθαρρύνει την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών στο πλαίσιο υφισταμένων συμβάσεων που έχουν συναφθεί με γειτονικές χώρες, συμπεριλαμβανομένων των κρατών μη μελών που βρέχονται από την ίδια περιφερειακή θάλασσα. Για το σκοπό αυτό απαριθμεί οκτώ αρχές της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, που τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν, κατά την χάραξη των εθνικών τους

στρατηγικών και το σχεδιασμό των μέτρων που υιοθετούν, ώστε μέσα από τη συνοχή των νομικών μέσων και των διοικητικών στόχων, να εξασφαλίζουν την καλή διαχείριση των παράκτιων ζωνών.<sup>1</sup>

Το περιεχόμενο του παραπάνω κειμένου αποτελεί τη συμβολή της Ε.Ε. στην υλοποίηση διεθνών συμφωνιών, συμπεριλαμβανομένου του κεφ. 17 του “Προγράμματος Δράσης (Agenda) 21”, που εγκρίθηκε κατά τη διάσκεψη κορυφής των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (UNCED), στο Ρίο, τον Ιούνιο 1992.

Ειδικότερα, τα Κράτη - Μέλη προτρέπονται να διεξάγουν μία εθνική σφαιρική ανασκόπηση, όπου αναλύουν τους μείζονες παράγοντες, νόμους και θεσμούς που επηρεάζουν τη διαχείριση της παράκτιας ζώνης και να καταρτίσουν μία εθνική στρατηγική, ή -ανάλογα με την περίπτωση- πλείονες στρατηγικές, για την εφαρμογή των αρχών της ΟΔΠΖ.

### **Η Οδηγία 2008/56 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για τη θαλάσσια στρατηγική**

Η Οδηγία 2008/56 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για τη θαλάσσια στρατηγική, η οποία αποτελεί τον περιβαλλοντικό πυλώνα της μελλοντικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο θέμα αυτό, έχει ως στόχο σύμφωνα με το αρ. 1 (παρ. 1) τα κράτη μέλη να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να επιτύχουν ή να διατηρήσουν καλή περιβαλλοντική κατάσταση για το θαλάσσιο περιβάλλον το αργότερο έως το έτος 2020.<sup>2</sup>

Για την επίτευξη του στόχου αυτού απαιτούνται συγκεκριμένες δέσμες δράσεων, οι οποίες θα πρέπει να ολοκληρώνονται βάσει ενός δεσμευτικού χρονοδιαγράμματος. Με το Ν. 3983/2011 «Εθνική στρατηγική για την προστασία και διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος - Εναρμόνιση με την οδηγία 2008/56/ΕΚ του

---

<sup>1</sup> Οι αρχές στις οποίες βασίζεται η επιτυχής διαχείριση της παράκτιας ζώνης, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή στρατηγική, είναι συνοπτικά οι εξής: ευρεία και σφαιρική προσέγγιση (θεματική και γεωγραφική), μακροπρόθεσμη προοπτική, προσαρμοστική διαχείριση, στο πλαίσιο μιας διαδικασίας που προωθείται σταδιακά, ακολουθώντας την ανάλυση των προβλημάτων και την επιστημονική γνώση, ανάδειξη της τοπικής ιδιαιτερότητας και ενδεδειγμένη κατανόηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των περιοχών-στόχων, λειτουργία δραστηριοτήτων σε εναρμόνιση με τις φυσικές διαδικασίες και τη φέρουσα ικανότητα που καθορίζεται από αυτές, συμμετοχικός σχεδιασμός από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (οικονομικοί και κοινωνικοί εταίροι, μη κυβερνητικές οργανώσεις, ενώσεις κατοίκων παράκτιων περιοχών, επιχειρηματικός τομέας κ.λπ.), υποστήριξη και ανάληψη υποχρεώσεων σε όλα τα επίπεδα και τους τομείς της διοίκησης, και αξιοποίηση ενός συνδυασμού μέσων (νομικών και οικονομικών μέσων, προαιρετικών συμφωνιών, παροχής πληροφοριών, τεχνικών λύσεων, έρευνας και εκπαίδευσης κ.λπ.).

<sup>2</sup> Σύμφωνα με την παρ. 2 του αρ. 1 προς το σκοπό αυτό θα αναπτύσσονται και θα εφαρμόζονται στρατηγικές για τη θάλασσα, λαμβάνοντας μέτρα τα οποία:

α) εξασφαλίζουν την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, προλαμβάνουν την επιδείνωσή του ή, όταν αυτό είναι δυνατόν, αποκαθιστούν τα θαλάσσια οικοσυστήματα, σε περιοχές όπου αυτά έχουν υποστεί αρνητικές επιδράσεις, β) προλαμβάνουν και μειώνουν τις εναποθέσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, με στόχο τη σταδιακή εξαφάνιση της ρύπανσης για να εξασφαλίσουν ότι δεν θα υπάρχουν σημαντικές επιπτώσεις ή κίνδυνοι για τη θαλάσσια βιοποικιλότητα, τα θαλάσσια οικοσυστήματα, την ανθρώπινη υγεία ή τις θεμιτές χρήσεις της θάλασσας.

Ενώ, σύμφωνα με την παρ. 3 του ίδιου άρθρου, οι θαλάσσιες στρατηγικές ακολουθούν, για τη διαχείριση των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων, προσέγγιση με βάση το οικοσύστημα, που εξασφαλίζει ότι η συνολική πίεση των δραστηριοτήτων αυτών παραμένει σε επίπεδα που είναι συμβατά με την επίτευξη καλής περιβαλλοντικής κατάστασης και ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η ικανότητα των θαλάσσιων οικοσυστημάτων να αντιδρούν στις ανθρωπογενείς αλλαγές, ενώ ταυτόχρονα επιτρέπουν και την αειφόρο χρήση των θαλάσσιων αγαθών και υπηρεσιών από τη σημερινή και τις μελλοντικές γενεές.



Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 και άλλες διατάξεις» η παραπάνω Οδηγία ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία.

### **Η Σύμβαση της Βαρκελώνης**

Η Σύμβαση για την Προστασία της Μεσογείου Θάλασσης από την ρύπανση κυρώθηκε στις 16 Φεβρουαρίου του 1976 στην Βαρκελώνη, και στην Ελλάδα είναι σε ισχύ από το 1978 (Ν. 855/1978 ΦΕΚ 235/Α/1978), η οποία μετονομάστηκε σε Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των παρακτίων περιοχών της Μεσογείου (στο εξής «η Σύμβαση της Βαρκελώνης»), συνήφθη εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και αποτελεί μέρος του ενωσιακού δικαίου.<sup>3</sup>

Σύμφωνα με το αρ. 4 (παρ. 3 στοιχείο ε) της σύμβασης της Βαρκελώνης, τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να προάγουν την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, λαμβάνοντας υπόψη την προστασία των περιοχών οικολογικού και αισθητικού ενδιαφέροντος και τη λογική χρήση των φυσικών πόρων.

Η Σύμβαση αυτή, στην οποία η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι χώρες που περιβάλλουν την Μεσόγειο είναι συμπράττοντα μέρη, εφαρμόζεται μέσω του Μεσογειακού Προγράμματος Δράσης (Mediterranean Action Plan) και διαμορφώνει πολιτικές και στρατηγικές για την προστασία της βιοποικιλότητας και του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος. Σε αναγνώριση της σημασίας της κλιματικής αλλαγής για την περιοχή της Μεσογείου, το 2008 τα κράτη της Σύμβασης της Βαρκελώνης υπέγραψαν το Πρωτόκολλο για μια Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης της Μεσογείου, θέτοντας ως προτεραιότητα την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.

### **Πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών της Μεσογείου**

Στις παράκτιες ζώνες της Μεσογείου συνεχίζεται η άσκηση υψηλών πιέσεων στο περιβάλλον και η υποβάθμιση των παράκτιων πόρων. Το πρωτόκολλο παρέχει πλαίσιο που ευνοεί την υιοθέτηση περισσότερο συντονισμένης και ολοκληρωμένης προσέγγισης, με τη συμμετοχή τόσο του δημοσίου, όσο και του ιδιωτικού τομέα, συμπεριλαμβανομένων της κοινωνίας των πολιτών και οικονομικών φορέων. Η συνολική αυτή προσέγγιση είναι αναγκαία για να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικότερα τα εν λόγω προβλήματα και να επιτευχθεί σε μεγαλύτερο βαθμό η αειφόρος ανάπτυξη των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου.

Το Πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών της Μεσογείου αποτελεί το έβδομο Πρωτόκολλο της Σύμβασης της Βαρκελώνης και είναι το πρώτο νομικό διεθνές εργαλείο για την προστασία, τη βιώσιμη χρήση και τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών. Το Πρωτόκολλο το οποίο υπογράφηκε στη Μαδρίτη την 21.1.2008, με ισχύ από 4.3.2011, και στο οποίο η Ευρωπαϊκή Ένωση προσχώρησε με την υπ' αριθμ.

---

<sup>3</sup> Με το Ν. 3022/19.06.2002 (ΦΕΚ 144/Α/2002) κυρώθηκαν οι τροποποιήσεις στο Πρωτόκολλο του 1980 "για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές" (Ν. 1634/1986 ΦΕΚ 104/Α/1986) και οι τροποποιήσεις που υιοθετήθηκαν στις 10 Ιουνίου 1995 στη Βαρκελώνη, με τις οποίες μετονομάστηκε σε "Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των παρακτίων περιοχών της Μεσογείου".

2009/89/ΕΚ απόφαση του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελεί σήμερα μέρος του ευρωπαϊκού ενωσιακού δικαίου και δεσμεύει τα κράτη μέλη της ΕΕ για την εφαρμογή του.

Ειδικότερα, στο πρωτόκολλο αυτό, ορίζονται μεταξύ άλλων, ως «**ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών**», η δυναμική διαδικασία με σκοπό την αειφόρο διαχείριση και χρήση των παράκτιων ζωνών, κατά την οποία λαμβάνονται ταυτόχρονα υπόψη η ευπαθής φύση των παράκτιων οικοσυστημάτων και τοπίων, η ποικιλομορφία των δραστηριοτήτων και χρήσεων, οι αλληλεπιδράσεις τους, ο θαλάσσιος προσανατολισμός ορισμένων δραστηριοτήτων και χρήσεων και ο αντίκτυπός τους στο θαλάσσιο και το χερσαίο τμήμα. Ως «**Παράκτια ζώνη**» ορίζεται η γεωμορφολογική περιοχή εκατέρωθεν της ακτογραμμής στην οποία η αλληλεπίδραση μεταξύ του θαλάσσιου και του χερσαίου τμήματος αποκτά τη μορφή πολύπλοκων συστημάτων οικολογικών στοιχείων και πόρων αποτελούμενων από βιοτικές και αβιοτικές συνιστώσες που συνυπάρχουν και αλληλεπιδρούν με τις ανθρώπινες κοινότητες και τις σχετικές κοινωνικο-οικονομικές δραστηριότητες.

Ως **στόχοι** δε της διαχείρισης αυτής αναφέρονται η διευκόλυνση της αειφόρου ανάπτυξης των παράκτιων ζωνών μέσω του ορθολογικού σχεδιασμού των δραστηριοτήτων, η εξασφάλιση της αειφόρου εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων, η διατήρηση της ακεραιότητας των παράκτιων οικοσυστημάτων και τοπίων, καθώς και της γεωμορφολογίας των παράκτιων ζωνών, η αποτροπή ή/και μείωση των επιδράσεων των φυσικών κινδύνων, η επίτευξη συνοχής μεταξύ όλων των αποφάσεων που λαμβάνονται σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, οι οποίες επηρεάζουν τη χρήση των παράκτιων ζωνών.

Ως **γενικές αρχές** της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών ορίζονται, μεταξύ άλλων, ότι όλα τα στοιχεία σχετικά με τα υδρολογικά, γεωμορφολογικά, κλιματολογικά, οικολογικά, κοινωνικοοικονομικά και πολιτιστικά συστήματα λαμβάνονται υπόψη με ολοκληρωμένο τρόπο, ώστε να μην σημειώνεται υπέρβαση της φέρουσας ικανότητας των παράκτιων ζωνών και να προλαμβάνονται οι αρνητικές επιπτώσεις λόγω φυσικών καταστροφών και ανάπτυξης. Κατά το σχεδιασμό και τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών εφαρμόζεται προσέγγιση βασιζόμενη στα οικοσυστήματα, ώστε να εξασφαλίζεται η αειφόρος ανάπτυξή τους. Ενώ, διασφαλίζεται ακόμη η κατάλληλη διακυβέρνηση, η οποία επιτρέπει στους τοπικούς πληθυσμούς και τα μέλη της κοινωνίας των πολιτών την επαρκή και έγκαιρη συμμετοχή τους σε μια διαφανή διαδικασία λήψης αποφάσεων. Τέλος, στόχος είναι να αποτρέπονται οι ζημιές στο παράκτιο περιβάλλον και εφόσον αυτές προκληθούν, να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα αποκατάστασής τους.

### **Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός**

Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, σύμφωνα με την Οδηγία 2014/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 2014, «Περί θεσπίσεως πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό», είναι η διαδικασία με την οποία οι αρχές ενός κράτους μέλους αναλύουν και οργανώνουν τις ανθρώπινες δραστηριότητες στις θαλάσσιες περιοχές για την επίτευξη οικολογικών, οικονομικών και κοινωνικών στόχων.

Ως «**ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική**» (ΟΘΠ) νοείται η πολιτική της Ένωσης που έχει ως στόχο να προαγάγει τη συντονισμένη και συνεπή λήψη αποφάσεων με σκοπό τη μεγιστοποίηση της βιώσιμης ανάπτυξης, της οικονομικής ανάπτυξης και της κοινωνικής συνοχής των κρατών μελών, ιδίως σε ό,τι αφορά τις παράκτιες,

νησιωτικές και εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης, καθώς και τους θαλάσσιους τομείς της, μέσω συνεκτικών και συνδεδόμενων με τη θάλασσα πολιτικών και μέσω της διεθνούς συνεργασίας.

Μια τέτοια προσέγγιση της διαχείρισης του ωκεανού και της θαλάσσιας διακυβέρνησης έχει αναπτυχθεί στην ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση («ΟΘΠ»), περιβαλλοντικό πυλώνα της οποίας αποτελεί η οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Χαρακτηριστικά του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού αποτελούν η οικοσυστημική προσέγγιση, ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός, οι ιδιαιτερότητες του χώρου, η προσαρμοζόμενη διαχείριση και οι συμμετοχικές διαδικασίες, αλλά και η εφαρμογή, η παρακολούθηση, η αξιολόγηση, η έρευνα, η συμμετοχή του κοινού και η χρηματοδότηση, τα οποία αποτελούν αναπόσπαστα στοιχεία της αποτελεσματικής διαχείρισης.

Συνιστά το κατεξοχήν εργαλείο για την εφαρμογή των αρχών της αειφορίας στη διαχείριση των θαλάσσιων πόρων στο πλαίσιο και της προσαρμογής στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, κατά την άσκηση των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων (παραγωγή ενέργειας, θαλάσσιες μεταφορές, αλιεία, υδατοκαλλιέργεια, τουρισμός, εξόρυξη πρώτων υλών). Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός στηρίζει και διευκολύνει την εφαρμογή της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη (στρατηγική Ευρώπη 2020), η οποία εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στα συμπεράσματά του της 17ης Ιουνίου 2010.

## **B. Εθνική νομοθεσία**

### **Άρθρο 24 του Συντάγματος**

Η προστασία της παράκτιας ζώνης ανάγεται στο ανώτατο εθνικό θεσμικό επίπεδο. Σύμφωνα με το αρ. 24 του Συντάγματος, το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον έχουν αναχθεί σε αυτοτελώς προστατευόμενα αγαθά.

Ουσιώδες μέρος του φυσικού περιβάλλοντος, και δη ευπαθές, είναι τα οικοσυστήματα των ακτών, τα οποία πρέπει, κατά την έννοια της πιο πάνω συνταγματικής επιταγής, να τελούν υπό ιδιαίτερο καθεστώς, ήπιας διαχείρισεως και αναπτύξεως, εναρμονιζόμενο προς τη συνταγματικώς κατοχυρωμένη αρχή της βιώσιμης αναπτύξεως.

### **Η νομοθεσία για τον αιγιαλό και την παραλία**

#### **Ο Ν. 2971/2001 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις»**

Σύμφωνα με το Ν. 2971/2001 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις»:

«**Αιγιαλός**» είναι η ζώνη της ξηράς, που βρέχεται από τη θάλασσα από τις μεγαλύτερες και συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων της. Και

«**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.

### **Ο αιγιαλός και η παραλία ως κοινόχρηστα πράγματα**

Τα κοινόχρηστα πράγματα, στα οποία, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 967 του Αστικού Κώδικα, 1 και 5 του Ν. 2344/1940 (ΦΕΚ 154/Α/1940) και 2 του Ν. 2971/2001 (ΦΕΚ 285/Α/2001), περιλαμβάνονται ο αιγιαλός και η παραλία, ανήκουν στη δημόσια κτήση και προορίζονται για την άμεση εξυπηρέτηση δημοσίου σκοπού, ο οποίος συνίσταται στην κοινοχρησία τους. Με το αρ. 970 του Αστικού Κώδικα τίθεται βασικός κανόνας του δημοσίου δικαίου κατά τον οποίο η παραχώρηση από την διοικητική αρχή σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ιδιαιτέρων δικαιωμάτων σε κοινόχρηστα πράγματα, είναι νόμιμη μόνον εάν και εφ' όσον, και μετά την παραχώρηση των εν λόγω δικαιωμάτων, εξακολουθεί να εξυπηρετείται ή τουλάχιστον να μην αναιρείται η κατά τον προορισμό του πράγματος κοινή χρήση αυτού.

Ο κανόνας αυτός, του κατ' αρχήν επιτρεπτού της παραχώρησης ιδιαιτέρων δικαιωμάτων σε κοινόχρηστα πράγματα υπό την προϋπόθεση όμως ότι εξυπηρετείται ή τουλάχιστον δεν αναιρείται η κοινή χρήση του πράγματος, σύμφωνα με τον προορισμό του, επαναλαμβάνεται, προκειμένου περί του αιγιαλού και της παραλίας, και στη σχετική ειδική διοικητική νομοθεσία (Ν. 2971/2001).<sup>4</sup>

### **Παραχώρηση απλής χρήσης αιγιαλού και παραλίας**

Ειδικότερα, σε σχέση με το ζήτημα της παραχώρησης της απλής χρήσης του αιγιαλού, στο Ν. 2971/2001 ορίζονται τα εξής:

1. Απλή χρήση του αιγιαλού και της παραλίας είναι κάθε χρήση, εφόσον από αυτή δεν παραβιάζεται ο προορισμός τους ως κοινόχρηστων πραγμάτων και δεν επέρχεται αλλοίωση στη φυσική μορφολογία τους και τα βιοτικά στοιχεία τους.

2. Η παραχώρηση της απλής χρήσης του αιγιαλού και της παραλίας γίνεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών έναντι ανταλλάγματος, κατά τις διατάξεις για την εκμίσθωση δημόσιων κτημάτων. Σε ό,τι αφορά αιγιαλό και παραλία που περιβάλλει ή εντός του οποίου βρίσκονται αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία και ιστορικοί τόποι, απαραίτητη προϋπόθεση για την παραχώρηση της απλής χρήσης του αποτελεί η σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Πολιτισμού (όπως αντικαταστάθηκε με το αρ. 10 παρ. 2 του Ν. 3207/2003). Σε Ο.Τ.Α., φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης Λιμένων, οργανισμούς κοινής ωφέλειας και Ν.Π.Δ.Δ. η παραχώρηση δύναται να γίνει και απευθείας με ή χωρίς αντάλλαγμα. Σε ιδιωτικό φορέα διαχείρισης η παραχώρηση γίνεται πάντοτε με αντάλλαγμα.

---

<sup>4</sup> Ειδικότερα, στο άρθρο 2 του Ν. 2971/2001 ορίζονται τα εξής: «1. Ο αιγιαλός, η παραλία, η όχθη και η παρόχθια ζώνη είναι πράγματα κοινόχρηστα και ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο, το οποίο τα προστατεύει και τα διαχειρίζεται. 2. Η προστασία του οικοσυστήματος των ζωνών αυτών είναι ευθύνη του Κράτους. 3. Ο κύριος προορισμός των ζωνών αυτών είναι η ελεύθερη και ακώλυτη πρόσβαση προς αυτές. Κατ' εξαίρεση ο αιγιαλός, η παραλία, η όχθη και η παρόχθια ζώνη μπορούν να χρησιμεύσουν για κοινωφελείς περιβαλλοντικούς και πολιτιστικούς σκοπούς και για απλή χρήση της παραγράφου 1 του άρθρου 13, καθώς επίσης και για την εξυπηρέτηση υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος. 4. Στον αιγιαλό, την παραλία, την όχθη και την παρόχθια ζώνη δεν επιτρέπεται η κατασκευή κτισμάτων και εν γένει κατασκευασμάτων, παρά μόνο για την επιδίωξη των σκοπών, που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο...».

3. Είναι δυνατή η παραχώρηση, με τη διαδικασία και τους όρους του πρώτου εδαφίου της προηγούμενης παραγράφου, της απλής χρήσης αιγιαλού για την άσκηση δραστηριοτήτων, που εξυπηρετούν τους λουομένους ή την αναψυχή του κοινού (όπως εκμίσθωση θαλάσσιων μέσων αναψυχής, καθισμάτων, ομπρελών, λειτουργία τροχηλάτου αναψυκτηρίου κ.λπ.).

- Αν παραχωρηθεί η χρήση αιγιαλού για την εκμίσθωση καθισμάτων και ομπρελών, η έκταση αιγιαλού κάθε παραχώρησης δεν δύναται να υπερβαίνει τα πεντακόσια (500) τετραγωνικά μέτρα.

- Εάν στον ίδιο αιγιαλό υπάρχουν περισσότερες παραχωρήσεις για την εκμίσθωση ομπρελών και καθισμάτων, πρέπει μεταξύ των διάφορων χώρων του αιγιαλού που έχουν παραχωρηθεί να υφίσταται ενδιάμεση απόσταση ελεύθερης ζώνης τουλάχιστον εκατό (100) μέτρων μήκους.

Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου δεν εφαρμόζονται εάν πρόκειται να παραχωρηθεί αιγιαλός για να εκμισθωθούν καθίσματα και ομπρέλες από εκείνους που έχουν γειτονικά καταστήματα και μόνο για το χώρο εμπρός από τα καταστήματά τους.

4. Είναι δυνατή η παραχώρηση με τη διαδικασία και τους όρους που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1, χωρίς δημοπρασία, της απλής χρήσης αιγιαλού για ένα χρόνο σε αυτούς που έχουν όμορες ξενοδοχειακές εν γένει επιχειρήσεις, κάμπινγκ ή κέντρα αναψυχής, για τους σκοπούς που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της προηγούμενης παραγράφου προς εξυπηρέτηση του κοινού (...) (αρ. 13).

Η ΚΥΑ του 2015 αφορά στην «Απευθείας παραχώρηση, με αντάλλαγμα, του δικαιώματος απλής χρήσης αιγιαλού, παραλίας, όχθης και παρόχθιας ζώνης μεγάλων λιμνών και πλεύσιμων ποταμών, στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) Α΄ Βαθμού», στην οποία μεταξύ άλλων προβλέπεται ότι απαγορεύεται οποιαδήποτε επέμβαση που αλλοιώνει τη φυσική μορφολογία και τα βιοτικά στοιχεία των χώρων αιγιαλού και παραλίας, καθώς και τον κοινόχρηστο χαρακτήρα.<sup>5</sup>

### **Ο αιγιαλός και η παραλία στην περιβαλλοντική νομοθεσία**

Στο Ν. 3937/2011 (ΦΕΚ 60/Α/2011) για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας, προβλέπεται ότι, στην κρίσιμη παράκτια ζώνη της χώρας, στην οποία περιλαμβάνονται «κατ' ελάχιστο ο αιγιαλός και η παραλία» επιτρέπονται μόνο ήπιες και χαμηλής έντασης χρήσεις, οι οποίες δεν θίγουν το φυσικό ανάγλυφο και δεν προκαλούν οικολογική επιβάρυνση (αρ. 13 παρ. 5).

### **Οι ακτές στην περιβαλλοντική νομοθεσία**

Σύμφωνα με το Ν. 3937/2011 για τη Διατήρηση της Βιοποικιλότητας, η παράκτια ζώνη ορίζεται ως τα χερσαία και υδάτινα τμήματα, εκατέρωθεν της ακτογραμμής στα οποία η αλληλεπίδραση μεταξύ του θαλάσσιου και του χερσαίου τμήματος αποκτά τη μορφή πολύπλοκων συστημάτων οικολογικών στοιχείων και πόρων αποτελούμενων από βιοτικές και αβιοτικές συνιστώσες που συνυπάρχουν και αλληλεπιδρούν με τις

---

<sup>5</sup> Υπ' αριθμ. ΔΔΠ0005159/586Β' ΕΞ2015 ΚΥΑ, η οποία κατά το άρθρο 56 Ν. 4384/2016, η ΚΥΑ ισχύει έως 30.4.2017.

ανθρώπινες κοινότητες και τις σχετικές κοινωνικο-οικονομικές δραστηριότητες. Η παράκτια ζώνη είναι δυνατόν να περιλαμβάνει φυσικούς σχηματισμούς ή μικρά νησιά στο σύνολό τους (αρ. 1 παρ. 12).

### Η προστασία των ακτών

Ανάμεσα στους βασικούς στόχους του Ν. 1650/1986 για την Προστασία του Περιβάλλοντος,<sup>6</sup> αναφέρεται και η «προστασία των ακτών, των θαλασσών, των οχθών των ποταμών, των λιμνών, του βυθού αυτών και των νησίδων ως φυσικών πόρων, ως στοιχείων οικοσυστημάτων και ως στοιχείων του τοπίου» (αρ. 1 παρ.3 εδ. ε).

Σύμφωνα με το Ν. 3937/2011 για τη Διατήρηση της Βιοποικιλότητας<sup>7</sup> ορίζεται ότι χερσαίες, υγροτοπικές, θαλάσσιες ή μεικτού χαρακτήρα περιοχές, μεμονωμένα στοιχεία ή σύνολα της φύσης και του τοπίου, μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενα προστασίας και διατήρησης λόγω της οικολογικής, βιολογικής, γεωλογικής, γεωμορφολογικής, εν γένει επιστημονικής ή αισθητικής σημασίας τους (αρ. 2). Πρόκειται δηλαδή για τις περιοχές που φιλοξενούν τα πλέον μοναδικά, ευαίσθητα και πολύτιμα στοιχεία της ελληνικής φύσης. Στο εθνικό σύστημα προστατευόμενων περιοχών υπάγονται όλες οι περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί ως προστατευόμενες «με στόχο την αποτελεσματική προστασία της βιοποικιλότητας και των λοιπών οικολογικών αξιών τους» (αρ. 3).

Οι παραπάνω περιοχές, στοιχεία ή σύνολα μπορούν να χαρακτηρίζονται ως:

- Περιοχές απόλυτης προστασίας της φύσης
- Περιοχές προστασίας της φύσης
- Φυσικά πάρκα και ειδικότερα ως: εθνικά ή περιφερειακά πάρκα
- Περιοχές προστασίας οικοτόπων και ειδών και ειδικότερα ως: ειδικές ζώνες διατήρησης (ΕΖΔ), ζώνες ειδικής προστασίας (ΖΕΠ) ή καταφύγια άγριας ζωής ή συνδυασμός αυτών.
- Προστατευόμενα τοπία και στοιχεία τοπίου ή προστατευόμενοι φυσικοί σχηματισμοί (αρ. 4).

Ειδικότερα, το **Δίκτυο Natura 2000** αποτελεί ένα Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο περιοχών, οι οποίες φιλοξενούν φυσικούς τύπους οικοτόπων και οικοτόπους ειδών που είναι σημαντικοί σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Αποτελείται από δύο κατηγορίες περιοχών: τις «Ζώνες Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ)» (Special Protection Areas - SPA) για την Ορνιθοπανίδα, όπως ορίζονται στην Οδηγία 79/409/ΕΚ «για τη διατήρηση των άγριων πτηνών» και τους «Τόπους Κοινοτικής Σημασίας (ΤΚΣ)» (Sites of Community Importance – SCI) όπως ορίζονται στην Οδηγία 92/43/ΕΟΚ.<sup>8</sup> Οι ΖΕΠ, μετά το χαρακτηρισμό τους από τα Κράτη Μέλη, εντάσσονται αυτόματα στο Δίκτυο Natura 2000.<sup>9</sup> Αντίθετα, για την ένταξη των ΤΚΣ πραγματοποιείται επιστημονική αξιολόγηση και

---

<sup>6</sup> Όπως τροποποιήθηκε με τους Ν.4042/2012, 3937/2011 και 4014/2011

<sup>7</sup> Που αντικατέστησε το αρ. 18 του Ν. 1650/1986

<sup>8</sup> Για τον προσδιορισμό των ΤΚΣ λαμβάνονται υπόψη οι τύποι οικοτόπων και τα είδη των Παραρτημάτων Ι και ΙΙ της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ, καθώς και τα κριτήρια του Παραρτήματος ΙΙΙ αυτής.

<sup>9</sup> Η διαχείρισή τους ακολουθεί τις διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 2, 3, 4 της Οδηγίας 92/43/ΕΚ και τις διατάξεις του άρθρου 4 της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ.

διαπραγμάτευση μεταξύ των Κρατών Μελών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κατά οικολογική ενότητα Βιογεωγραφικών Σεμιναρίων.<sup>10</sup>

Η Ελλάδα έχει χαρακτηρίσει σήμερα 202 Ζώνες Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) και 241 Τόπους Κοινοτικής Σημασίας (ΤΚΣ). Οι δύο κατάλογοι περιοχών παρουσιάζουν μεταξύ τους επικαλύψεις όσον αφορά τις εκτάσεις τους.<sup>11</sup>

Ως **περιοχές απόλυτης προστασίας της φύσης (Strict nature reserves)** χαρακτηρίζονται εκτάσεις με εξαιρετικά ευαίσθητα οικοσυστήματα, ενδιαιτήματα σπάνιων ή απειλούμενων με εξαφάνιση ειδών της αυτοφυούς χλωρίδας ή άγριας πανίδας ή εκτάσεις που έχουν σημαίνουσα θέση στον κύκλο ζωής σπάνιων ή απειλούμενων με εξαφάνιση ειδών της άγριας πανίδας. Οι περιοχές αυτές υπόκεινται σε αυστηρή φύλαξη από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Στις περιοχές απόλυτης προστασίας της φύσης απαγορεύεται κάθε δραστηριότητα. Κατ' εξαίρεση, μπορεί να επιτρέπονται, σύμφωνα με τις ειδικότερες ρυθμίσεις του οικείου σχεδίου διαχείρισης, η διεξαγωγή επιστημονικών ερευνών, εφόσον εξασφαλίζεται υψηλός βαθμός προστασίας, όπως και η εκτέλεση εργασιών που κρίνονται απολύτως αναγκαίες για τη μη αλλοίωση εκείνων των χαρακτηριστικών που διασφαλίζουν τη διατήρηση των προστατευτέων αντικειμένων, ειδών ή οικοτόπων. (αρ. 5 παρ. 1 Ν. 3937/2011).

Ως **περιοχές προστασίας της φύσης (Nature reserves)** χαρακτηρίζονται εκτάσεις μεγάλης οικολογικής ή βιολογικής αξίας. Στις περιοχές αυτές προστατεύεται το φυσικό περιβάλλον από κάθε δραστηριότητα ή επέμβαση που μπορεί να μεταβάλει ή να αλλοιώσει τη φυσική κατάσταση, σύνθεση ή εξέλιξή του. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπονται, σύμφωνα με τις ειδικότερες ρυθμίσεις του οικείου σχεδίου διαχείρισης, η εκτέλεση εργασιών που κρίνονται αναγκαίες για τη μη αλλοίωση εκείνων των χαρακτηριστικών που διασφαλίζουν τη διατήρηση των προστατευτέων αντικειμένων, επιστημονικών ερευνών και η άσκηση ήπιων ασχολιών και δραστηριοτήτων, εφόσον δεν έρχονται σε αντίθεση με τους σκοπούς προστασίας. Οι περιοχές προστασίας της φύσης είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν προστατευόμενες περιοχές της προηγούμενης παραγράφου. (αρ. 5 παρ. 2, Ν.3937/2011).

Ως **φυσικά πάρκα (Natural parks)** χαρακτηρίζονται χερσαίες, υδάτινες ή μεικτού χαρακτήρα περιοχές, εφόσον παρουσιάζουν ιδιαίτερη αξία και ενδιαφέρον λόγω της ποιότητας και ποικιλίας των φυσικών και πολιτιστικών τους χαρακτηριστικών, ιδίως βιολογικών, οικολογικών, γεωλογικών, γεωμορφολογικών και αισθητικών και παράλληλα προσφέρουν σημαντικές δυνατότητες για ανάπτυξη δραστηριοτήτων που εναρμονίζονται με την προστασία της φύσης και του τοπίου. Τα φυσικά πάρκα διακρίνονται **σε εθνικά και περιφερειακά** και είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν προστατευόμενες περιοχές απόλυτης προστασίας της φύσης, περιοχές προστασίας της φύσης, περιοχές προστασίας οικοτόπων και ειδών, προστατευόμενα τοπία.

---

<sup>10</sup> Οι ΤΚΣ υπόκεινται στις διατάξεις του άρθρου 6 παρ. 2, 3, 4 της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ.

<sup>11</sup> Ο κατάλογος των Ελληνικών Ζωνών Ειδικής Προστασίας δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1495/Β/06.09.2010 ως παράρτημα στη νέα ενσωμάτωση της Οδηγίας 79/4009/ΕΟΚ (η οποία κωδικοποιήθηκε με την Οδηγία 2009/147/ΕΚ). 239 Ελληνικοί Τόποι Κοινοτικής Σημασίας χαρακτηρίστηκαν ως Ειδικές Ζώνες Διατήρησης με το Ν.3937/2011.

Ο χαρακτηρισμός περιοχών ως φυσικών πάρκων αποσκοπεί στη διαφύλαξη της φυσικής κληρονομιάς και της βιοποικιλότητας, καθώς και στη διατήρηση της οικολογικής ποιότητας ευρύτερων περιοχών της χώρας, με παράλληλη παροχή στο κοινό δυνατοτήτων περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και φυσιολατρικών δραστηριοτήτων.

Όταν το φυσικό πάρκο ή μεγάλο τμήμα του καταλαμβάνει θαλάσσια ή δασική περιοχή ή όταν περιλαμβάνει μεγάλης σημασίας γεωτόπους, μπορεί να ονομάζεται ειδικότερα θαλάσσιο πάρκο, εθνικός ή περιφερειακός δρυμός ή γεωπάρκο, αντίστοιχα.

Για την εκπλήρωση των πιο πάνω σκοπών, λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα και διεξάγονται επιστημονικές έρευνες, ώστε οι περιοχές αυτές να προστατεύονται επαρκώς, τόσο από φυσικές αιτίες υποβάθμισης, όσο και από ανθρώπινες ενέργειες και επεμβάσεις που προκαλούν αλλοίωση της κατάστασης διατήρησης των προστατευτέων αξιών.

Με την επιφύλαξη της περίπτωσης στ' και της παραγράφου 8, στα φυσικά πάρκα επιτρέπεται η άσκηση ήπιων ασχολιών και δραστηριοτήτων, οι οποίες προσαρμόζονται στο φυσικό περιβάλλον και την τοπική αρχιτεκτονική, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές προβλέπονται στην πράξη χαρακτηρισμού και το σχέδιο διαχείρισης.

Για τη σαφή και κατανοητή από όλους τους χρήστες των περιοχών αυτών προστασία και διαχείριση μπορεί να προβλέπεται η οριοθέτηση ζωνών προστασίας μέσα στα φυσικά πάρκα και ο καθορισμός ικανής έκτασης απόλυτης προστασίας ή προστασίας της φύσης (πυρήνας). Ο καθορισμός ζωνών προστασίας και ανάπτυξης, περιφερειακών του πυρήνα, που οριοθετούνται σαφώς, ο οποίος τεκμηριωμένα δεν αντιβαίνει στους στόχους προστασίας των περιοχών αυτών, με κλιμάκωση του βαθμού προστασίας, γίνεται πάντα με γνώμονα την ολοκληρωμένη προστασία των προστατευτέων οικολογικών ή άλλων φυσικών αξιών. (αρ. 5 παρ. 3 α-ζ, Ν.3937/2011).

**Ως προστατευόμενα τοπία (Protected landscapes / seascapes)** χαρακτηρίζονται περιοχές μεγάλης οικολογικής, γεωλογικής, αισθητικής ή πολιτισμικής αξίας και εκτάσεις που είναι ιδιαίτερα πρόσφορες για αναψυχή του κοινού ή συμβάλλουν στην προστασία φυσικών πόρων λόγω των ιδιαίτερων φυσικών ή ανθρωπογενών χαρακτηριστικών τους. Στα προστατευόμενα τοπία μπορεί να δίνονται με βάση τα κύρια χαρακτηριστικά τους, ειδικότερες ονομασίες, όπως αισθητικό δάσος, γεωπάρκο, τοπίο άγριας φύσης, τοπίο αγροτικό, αστικό. Ως προστατευόμενα στοιχεία του τοπίου χαρακτηρίζονται τμήματα ή συστατικά στοιχεία του τοπίου που έχουν ιδιαίτερη οικολογική, αισθητική ή πολιτισμική αξία ή συμβάλλουν στην προστασία φυσικών πόρων λόγω των ιδιαίτερων φυσικών ή ανθρωπογενών χαρακτηριστικών τους. (αρ. 5 παρ. α Ν. 3937/2011).

Η διοίκηση δε και η διαχείριση των προστατευόμενων περιοχών των παραπάνω κατηγοριών ανήκουν σε φορείς (αρ. 7 παρ. 1), όπως αυτοί περιγράφονται στο Ν. 2742/1999 (αρ. 15).

Τέλος ορίζεται ότι ειδικότερα, όσον αφορά τον παράκτιο χώρο, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής εκδίδει οδηγίες προς τις αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή των αρχών της ολοκληρωμένης



διαχείρισης παράκτιας ζώνης, σύμφωνα με τις υποδείξεις της σύστασης 2002/413/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 148) (αρ. 13 παρ. 2).

### **Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο**

Σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 128/Α/2008) ορίζεται ότι οι ορεινές, παράκτιες, νησιωτικές και παραμεθόριες περιοχές, αγροτικές ή μη, έχουν ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που καθιστούν αναγκαία την ειδική αντιμετώπισή τους<sup>12</sup> (αρ. 9 παρ. 1 και 4).

Ειδικότερα για τις περιοχές του παράκτιου και νησιωτικού χώρου επισημαίνεται ότι σε αυτές κατοικούν ή/και επισκέπτονται μεγάλα τμήματα πληθυσμού, ενώ αναπτύσσονται πολλές δραστηριότητες, που συχνά δεν είναι συμβατές μεταξύ τους. Επομένως, οι περιοχές αυτές βρίσκονται υπό καθεστώς υψηλών πιέσεων.

Για την αντιμετώπιση των πολύπλοκων προβλημάτων που προξενούν οι πιέσεις αυτές και για την εύρυθμη χωρική οργάνωση των εξαιρετικά ευαίσθητων παράκτιων περιοχών είναι αναγκαία η χρήση ολοκληρωμένου – συνολικού σχεδιασμού και διαχείρισης. Ο σχεδιασμός αυτός περιλαμβάνει ειδικές πολιτικές και δράσεις,<sup>13</sup> οι οποίες εξειδικεύονται περαιτέρω στο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Παράκτιο και το Νησιωτικό χώρο (το οποίο δεν έχει θεσμοθετηθεί μέχρι σήμερα).

Κατά το σχεδιασμό μέτρων που αφορούν την παράκτια ζώνη, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να εφαρμόζουν τις αρχές της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων περιοχών ώστε να εξασφαλίζουν την καλή διαχείριση των οικείων ζωνών, λαμβάνοντας υπόψη τις καλές πρακτικές. Στο πλαίσιο αυτό, εντάσσεται και η πρόβλεψη μέτρων προστασίας των παράκτιων περιοχών από ενδεχόμενες δυσμενείς συνέπειες λόγω κλιματικής αλλαγής, όπως π.χ. η άνοδος της στάθμης της θάλασσας.

### **Νόμος για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό**

Ο νόμος προωθείται σε εναρμόνιση με την Οδηγία 2014/89/ΕΕ. Στην παρούσα φάση έχει ολοκληρωθεί η ανοικτή διαβούλευση και αναμένεται η ψήφιση του τελικού σχεδίου του νόμου από την Βουλή. Σύμφωνα με το άρθρο 2 που περιγράφει το αντικείμενο του νόμου, ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ), «ως

<sup>12</sup> Για τις ως άνω περιοχές δίδονται οι ακόλουθες γενικές κατευθύνσεις:

– Ενίσχυση της ανάπτυξής τους με βιώσιμο τρόπο και της σύνδεσής τους με βασικά αστικά κέντρα της λουπής χώρας, ώστε να εξασφαλιστεί η συνοχή και η περιφερειακή ισορροπία.

– Διαφύλαξη της πλούσιας βιοποικιλότητας και των τοπίων που αποτελούν βασικά στοιχεία έλξης και, επομένως, συγκριτικά πλεονεκτήματα των περιοχών αυτών, καθώς και της αρμονίας του ανθρωπογενούς με το φυσικό περιβάλλον, που αποτελεί προϋπόθεση ποιότητας ζωής. Προς τούτο, κατά το σχεδιασμό, πρέπει να γίνονται σεβαστές η κλίμακα του χώρου και η δυναμική αναπαραγωγής του φυσικού περιβάλλοντος και να λαμβάνεται υπόψη η φέρουσα ικανότητα των οικοσυστημάτων.

<sup>13</sup> Μεταξύ των οποίων είναι και οι ακόλουθες: – Βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων, τόσο του θαλάσσιου όσο και του χερσαίου τμήματος της παράκτιας ζώνης, με ιδιαίτερη προσοχή στους υδάτινους πόρους που συνήθως σπανίζουν, με σεβασμό στη χωρητικότητα και αντοχή των οικοσυστημάτων και στις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής.

– Βελτίωση του συντονισμού των δράσεων, που προωθούνται από τις ενδιαφερόμενες αρχές σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, τόσο στη θάλασσα, με σχέδια διαχείρισης θαλάσσιων περιοχών όπου χρειάζεται, όσο και στην ξηρά για τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, ώστε να εξασφαλίζεται η αναγκαία συμβατότητα, συμπληρωματικότητα και συνέργεια των αναπτυξιακών δραστηριοτήτων και να διατηρούνται και οι απαραίτητες ζώνες ελεύθερης πρόσβασης και αναψυχής των πολιτών.

διατομεακό μέσο πολιτικής αποσκοπεί στην προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης των θαλάσσιων οικονομιών, τη βιώσιμη ανάπτυξη των θαλάσσιων περιοχών και τη βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πόρων».

Στο ίδιο άρθρο ορίζεται ότι ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ) αποτελεί «μέσο υλοποίησης της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ, είναι συνυφασμένος με την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών στο πλαίσιο της αλληλεπίδρασης ξηράς-θάλασσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών της Μεσογείου, όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 4, και στην ενισχυμένη διασυνοριακή συνεργασία».

Η Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ως αρμόδια αρχή, σχεδιάζει και καθορίζει, εντός των θαλάσσιων υδάτων και παράκτιων ζωνών, την έκταση και το περιεχόμενο του ΘΧΣ (αρ. 2 και 3). Μέσω του ΘΧΣ, προωθείται η συνοχή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού με τον χωροταξικό σχεδιασμό του χερσαίου χώρου, καθώς και με άλλα διαχειριστικά σχέδια και προγράμματα που προκύπτουν στο πλαίσιο της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας, όπως του ν.3983/2011, του ν.3937/2011, της υπ. αριθ. 33318/3028/1998 κοινής υπουργικής απόφασης και της υπ. αριθ. 37338/1807/2010 κοινής υπουργικής απόφασης, καθώς και στο πλαίσιο διεθνών ή περιφερειακών συμβάσεων και συμφωνιών (αρ. 8).

### **Γ. Ευρωπαϊκά και ελληνικά παραδείγματα**

Για να υποστηρίξει στην πράξη την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών και την εφαρμογή των αρχών του σχετικού Πρωτοκόλλου, η Ευρωπαϊκή Ένωση χρηματοδοτεί μία μεγάλη σειρά προγραμμάτων στα οποία μπορούν να συμμετάσχουν όλα τα κράτη μέλη αλλά και χώρες εκτός Ε.Ε.

Για παράδειγμα, από το 2010 μέχρι το 2014, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συγχρηματοδότησε με περίπου 7 δις ευρώ, το ερευνητικό πρόγραμμα PEGASO. Το πρόγραμμα εστίασε στις ακτές της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσης, δύο θαλάσσιων περιοχών που έχουν υποστεί σοβαρή περιβαλλοντική υποβάθμιση με αρνητικές συνέπειες στην οικονομική δραστηριότητα και την ποιότητα ζωής των κατοίκων τους. Στόχος του προγράμματος ήταν η διαμόρφωση μιας κοινής προσέγγισης για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών, μέσα από τη δημιουργία μιας πλατφόρμας διακυβέρνησης στην οποία συμμετείχαν πολιτικοί, επιστήμονες, κάτοικοι και χρήστες. Συλλέχθηκαν χωρικά δεδομένα και προσδιορίστηκαν εργαλεία για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών, τα οποία δοκιμάστηκαν σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, ενώ τέθηκαν σε εφαρμογή ορισμένοι μηχανισμοί διάδοσής τους. Στο πρόγραμμα συμμετείχαν 25 εταιρείες από 16 διαφορετικές χώρες (κράτη μέλη αλλά και χώρες που δεν ανήκουν στην Ε.Ε. αλλά βρέχονται από τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα). Από τη μεριά της Ελλάδας συμμετείχε το Ελληνικό Κέντρο

Θαλασσιών Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ), με περιοχή ενδιαφέροντος τα νησιά του Αιγαίου και προτεραιότητα τη δημιουργία μιας στρατηγικής για την αλιεία, τον τουρισμό και τις μεταφορές.<sup>14</sup>

Το πρόγραμμα PEGASO δεν είναι το μοναδικό ευρωπαϊκό πρόγραμμα που προωθεί την εφαρμογή των αρχών της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών και του σχετικού Πρωτοκόλλου ούτε το μοναδικό στο οποίο συμμετείχε -μεταξύ άλλων χωρών- και η Ελλάδα. Ενδεικτικά, η Περιφέρεια Κρήτης και η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης -μαζί με άλλες περιφέρειες της Ιταλίας και της Γαλλίας- έχουν συμμετάσχει στο πρόγραμμα Beachmed-e (2006-2008): «Στρατηγική διαχείριση της προστασίας των ακτών για τη βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου».<sup>15</sup> Ο Δήμος Καβάλας και ο Δήμος Αλεξανδρούπολης -μαζί με άλλους Δήμους στο Ισραήλ, στην Ισπανία, στην Ιορδανία και στη Μάλτα- έχουν συμμετάσχει στο ευρωπαϊκό διασυνοριακό πρόγραμμα Mare Nostrum: «Γεφυρώνοντας το θεσμικό κενό στη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου», που χρηματοδοτήθηκε κατά 90% από την Ε.Ε. με συνολικό προϋπολογισμό περίπου 4,5 δις ευρώ.<sup>16</sup> Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης -μαζί με περιφέρειες της Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Τουρκίας, Ουκρανίας, Αρμενίας, Γεωργίας και Μολδαβίας- έχουν συμμετάσχει στο επίσης ευρωπαϊκό διασυνοριακό πρόγραμμα Black Sea.<sup>17</sup> Κοινός στόχος όλων των παραπάνω προγραμμάτων ήταν η αντιμετώπιση των ισχυρών οικιστικών και αναπτυξιακών πιέσεων που δέχονται οι παράκτιες περιοχές, καθώς επίσης των πολλαπλών επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, όπως της ανόδου της στάθμης της θάλασσας και άλλων κινδύνων που έχουν προκύψει από τη μακρά υποβάθμιση του παράκτιου περιβάλλοντος. Σε αυτό το πλαίσιο, τα συγκεκριμένα προγράμματα επιχείρησαν αρχικά να περιγράψουν την υφιστάμενη κατάσταση των παράκτιων περιοχών και να δημιουργήσουν μόνιμα παρατηρητήρια. Στη συνέχεια, επιχείρησαν να αναπτύξουν μια κοινή μεθοδολογία (προκειμένου να προσδιορίσουν, για παράδειγμα, την «αξία χρήσης της παραλίας»), καθώς επίσης νέους δείκτες και εργαλεία για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών (όπως οικολογικούς και κοινωνικούς δείκτες, οικονομικά εργαλεία και δυνατότητες χρηματοδότησης, Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια κ.ά.). Για τους σκοπούς αυτούς, ιδιαίτερη σημασία είχε ο συντονισμός μεταξύ των χωρών ως προς τα κριτήρια, τα εργαλεία και τις δράσεις Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Παράκτιων Ζωνών καθώς επίσης, σε τοπικό επίπεδο, η δημιουργία ενιαίων φορέων διαχείρισης στους οποίους εμπλέκονται όσο το δυνατόν περισσότεροι επίσημοι φορείς και υπηρεσίες, επιστήμονες, κάτοικοι, χρήστες και επισκέπτες.

Την εμπειρία που έχει συσσωρευθεί από ευρωπαϊκά προγράμματα, όπως αυτά που αναφέρθηκαν παραπάνω, μπορεί να αξιοποιήσει και η Περιφέρεια Αττικής, ενώ έχει τη δυνατότητα να συμμετέχει σε αυτά καθώς είναι επιλέξιμη περιοχή -όπως όλες οι περιφέρειες της χώρας. Βασική δίοδο συμμετοχής και βασική πηγή χρηματοδότησης αποτελούν τα επιχειρησιακά προγράμματα του στόχου «Ευρωπαϊκή Εδαφική Συνεργασία»

---

<sup>14</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα PEGASO, βλ. την επίσημη ιστοσελίδα: <http://www.vliz.be/projects/pegaso/index.html>.

<sup>15</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα BEACHMED-e, βλ. την επίσημη ιστοσελίδα: <http://www.beachmed.eu/>.

<sup>16</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα Mare Nostrum, βλ. την επίσημη ιστοσελίδα: <http://marenostrumproject.eu/>.

<sup>17</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα Black Sea, βλ. την επίσημη ιστοσελίδα: <http://blacksea-cbc.net/>.

(γνωστά ως INTERREG), τα οποία είναι είτε διμερή διασυνοριακά είτε πολυμερή προγράμματα, ενώ μερικά από αυτά εστιάζουν ειδικά στον μεσογειακό χώρο (όπως τα πολυμερή προγράμματα MED, MED ENPI και Balkan-Mediterranean).<sup>18</sup>

Μεταξύ πολλών ευρωπαϊκών προγραμμάτων που έχουν μέχρι σήμερα πραγματοποιηθεί, ιδιαίτερα χρήσιμο παράδειγμα για τις στρατηγικές κατευθύνσεις και ιδέες που αναπτύσσονται στη συνέχεια της παρούσας μελέτης αποτελεί το ευρωπαϊκό πρόγραμμα MEDSEATIES (Inclusive Governance for Sustainable Mediterranean Coastal Metropolis - Ολοκληρωμένη Διαχείριση Θαλάσσιας Ζώνης σε Βιώσιμες Μεσογειακές Μητροπόλεις).<sup>19</sup>

Το πρόγραμμα MEDSEATIES (2014-2016) εντάσσεται και αυτό στα επιχειρησιακά προγράμματα του στόχου «Ευρωπαϊκή Εδαφική Συνεργασία» και, συγκεκριμένα, στο πολυμερές Πρόγραμμα Διασυνοριακής Συνεργασίας «Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου», το οποίο αποτελεί τμήμα της ευρωπαϊκής πολιτικής γειτονίας και του χρηματοδοτικού της μηχανισμού MED ENPI CBCMED (Ευρωπαϊκός Μηχανισμός Γειτονίας και Εταιρικής Σχέσης).

Βασικά προβλήματα που το πρόγραμμα MEDSEATIES επεδίωξε να αντιμετωπίσει ήταν η εκρηκτική αστικοποίηση και η αυξανόμενη συγκέντρωση πληθυσμών και δραστηριοτήτων στις παράκτιες ζώνες (π.χ. τουρισμού και αναψυχής), η ανάπτυξη δραστηριοτήτων που προκαλούν μόλυνση των εδαφών, των υδάτων και του αέρα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση στους παράκτιους οδικούς άξονες κ.ά.

Πρωταρχικοί στόχοι του προγράμματος MEDSEATIES ήταν:

- η ανάδειξη των θεμάτων και η ανταλλαγή τεχνογνωσίας και απόψεων για την εφαρμογή και προώθηση βέλτιστων πρακτικών που σχετίζονται με την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών (όπως η προώθηση δραστηριοτήτων που δημιουργούν απασχόληση αλλά παράλληλα σέβονται και προστατεύουν το παράκτιο περιβάλλον) καθώς επίσης,
- η ενδυνάμωση των αρχών της τοπικής αυτοδιοίκησης και λοιπών εμπλεκόμενων δημόσιων/ιδιωτικών φορέων στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, μέσω του συνολικού σχεδιασμού και της εφαρμογής συντονισμένων δράσεων και πολιτικών διαχείρισης για την ανάπτυξη των παράκτιων ζωνών των μεσογειακών πόλεων (π.χ. μέσα από σχήματα εταιρικής συνεργασίας που εμπλέκουν όλα τα επίπεδα διοίκησης, τους αρμόδιους φορείς, τα ενδιαφερόμενα μέρη, την κοινωνία των πολιτών).

Ουσιαστικά, το πρόγραμμα MEDSEATIES αποτέλεσε μία πλατφόρμα συνεργασίας των χωρών που συμμετείχαν σε αυτό, μέσω της οποίας μπορούσαν να διαχειριστούν και να συντονίσουν το έργο και τις δράσεις τους, να δημιουργήσουν ένα πλαίσιο ευρείας συμμετοχής στην Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών τους, να επικοινωνήσουν και να δημοσιεύσουν τη μικρή έως μεγάλη εμπειρία τους, να διαδώσουν τα αποτελέσματα και να δικτυωθούν μεταξύ τους αλλά και με τρίτους προκειμένου να μεταφέρουν τεχνογνωσία.

---

<sup>18</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα ευρωπαϊκά επιχειρησιακά προγράμματα INTERREG, τους στόχους τους, τους τρόπους χρηματοδότησης, τη συμμετοχή των χωρών κλπ., βλ. την επίσημη ιστοσελίδα στα ελληνικά: <http://www.interreg.gr/el/>.

<sup>19</sup> Για αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα MEDSEATIES, βλ. την επίσημη ιστοσελίδα: <http://www.medseaties.eu/>.

Το πρόγραμμα MEDSEATIES αφορούσε 6 μητροπολιτικές περιοχές σε 5 διαφορετικές χώρες: Μασσαλία και Τουλόνη (Γαλλία), Θεσσαλονίκη (Ελλάδα), Γένοβα (Ιταλία), Άκαμπα (Ιορδανία) και Τρίπολη (Λίβανος).

Μεταξύ των παραπάνω συνεργαζόμενων χωρών και μητροπολιτικών περιοχών, ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την παρούσα μελέτη παρουσιάζει η περίπτωση της Μασσαλίας, που διαθέτει μακρά εμπειρία στο σχεδιασμό και στη διαχείριση του παράκτιου μετώπου της, καθώς επίσης η περίπτωση της Θεσσαλονίκης, που απέκτησε σχετική εμπειρία πιο πρόσφατα μέσα από μια σειρά έργων που κατάφερε να υλοποιήσει.

Από την περίπτωση της Θεσσαλονίκης, γίνεται αναφορά στο βασικό εργαλείο για την προώθηση ενός ολοκληρωμένου πλαισίου ανάπτυξης και διαχείρισης της παράκτιας ζώνης της πόλης, τη συγκρότηση ενός **Τοπικού Σχήματος Εταιρικής Συνεργασίας** με επισπεύδοντα τον Δήμο Θεσσαλονίκης. Στο σχήμα αυτό κλήθηκαν να συμμετάσχουν 41 τοπικοί και όχι μόνο φορείς του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα καθώς επίσης της Κοινωνίας των Πολιτών. Σήμερα, στο Τοπικό Σχήμα Εταιρικής Συνεργασίας συμμετέχουν δεκάδες φορείς, μεταξύ των οποίων οι 7 Δήμοι που βλέπουν τον Θερμαϊκό Κόλπο, η Περιφέρεια, 3 Υπουργεία, το Λιμάνι (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.), 6 ναυταθλητικοί όμιλοι, δεκάδες ΜΚΟ και συλλογικότητες πολιτών. Η ευρεία συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων αποδείχτηκε άκρως σημαντική, μεταξύ άλλων, για την αντιμετώπιση και υπέρβαση της πολυνομίας, του κατακερματισμού αρμοδιοτήτων, της σύνθετης γραφειοκρατίας και της χρονοβόρας διαδικασίας λήψης αποφάσεων και αδειοδοτήσεων, που μπορεί να έθεταν σημαντικά εμπόδια σε οποιαδήποτε προσπάθεια, από την απλή τοποθέτηση ενός γλυπτού στην παράκτια ζώνη μέχρι τη δημιουργία μιας μαρίνας.

Τα βασικότερα έργα που ο Δήμος Θεσσαλονίκης κατάφερε να υλοποιήσει αλλά και αυτά που αποτελούν στόχους, με χρονικό ορίζοντα το 2030, είναι τα εξής:<sup>20</sup>

- Αποκατάσταση της σχέσης πόλης και θάλασσας, μέσα από σειρά αστικών αναπλάσεων και πολεοδομικών ρυθμίσεων. Η αρχή έγινε με τη δημιουργία ενός παραθαλάσσιου πάρκου αναψυχής μήκους 5 χλμ. στη Νέα Παραλία.<sup>21</sup>
- Προοπτική δημιουργίας Δικτύου Μαρινών και ανάπτυξης Τουριστικών Υποδομών.
- Υποδοχή σκαφών (εμπορικών, αναψυχής, ερασιτεχνικής αλιείας κ.ά.) στον κόλπο του Θερμαϊκού.
- Ανάπτυξη του ναυταθλητισμού.

---

<sup>20</sup> Για αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τη συμμετοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα MEDSEATIES, βλ. τις επίσημες ιστοσελίδες:

[http://www.thessaloniki.gr/portal/page/portal/DioikitikesYpiresies/GenDnsiTexnYpiresion/DnsiAstSxedArxMeleton/Europaika\\_Programmata/OloklirosiEuropaikouProgrammatosMedseaties-Pepragmena](http://www.thessaloniki.gr/portal/page/portal/DioikitikesYpiresies/GenDnsiTexnYpiresion/DnsiAstSxedArxMeleton/Europaika_Programmata/OloklirosiEuropaikouProgrammatosMedseaties-Pepragmena) και

[http://www.thessaloniki.gr/portal/page/portal/DioikitikesYpiresies/GenDnsiTexnYpiresion/DnsiAstSxedArxMeleton/Europaika\\_Programmata/Pepragmena\\_Eyropaikou\\_Programmatos\\_MEDSEATIES](http://www.thessaloniki.gr/portal/page/portal/DioikitikesYpiresies/GenDnsiTexnYpiresion/DnsiAstSxedArxMeleton/Europaika_Programmata/Pepragmena_Eyropaikou_Programmatos_MEDSEATIES).

<sup>21</sup> Η περιοχή της Νέας Παραλίας είχε παραχωρηθεί στον Δήμο Θεσσαλονίκης από την ΕΤΑΔ ΑΕ μόνο ως προς τη χρήση και όχι και ως προς την εκμετάλλευση, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να δημοπρατηθούν από τον Δήμο τα περίπτερα αναψυχής και πολιτισμού που δημιουργήθηκαν εκεί με την ανάπτυξη. Το 2016, επετεύχθη η παραχώρηση εκμετάλλευσης από την ΕΤΑΔ ΑΕ και το ΤΑΙΠΕΔ ΑΕ στον Δήμο Θεσσαλονίκης για 50 χρόνια.

- Περιβαλλοντική προστασία του θαλάσσιου στοιχείου.
- Προοπτικές για την απόδοση της Παλαιάς Παραλίας κυρίως στους πεζούς.
- Αποκατάσταση της σχέσης πόλης και λιμένα.
- Θαλάσσια Αστική Συγκοινωνία στον κόλπο του Θερμαϊκού, για την καταπολέμηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στους παράκτιους οδικούς άξονες.
- Ίδρυση Δημοτικού Λιμενικού Γραφείου, δηλαδή μιας ενιαίας αρχής, που θα ορίζει τις χρήσεις στον κόλπο του Θερμαϊκού.
- Καταγραφή φορέων και αρμοδιοτήτων επί της Διαχείρισης της Αστικής Παραθαλάσσιας Ζώνης της Θεσσαλονίκης.
- Καταγραφή Καλών Πρακτικών για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ) και καταγραφή μέτρων, πρωτοβουλιών και νομοθετημάτων που έχουν αναληφθεί και θεσμοθετηθεί τουλάχιστον σε μεσογειακό επίπεδο.
- Προστασία και ανάπτυξη της Παράκτιας Ζώνης με Κοινωνική Ενεργοποίηση και συμμετοχή της Κοινωνίας των Πολιτών.

Σε παρόμοιες κατευθύνσεις έχει κινηθεί και η πόλη της Μασσαλίας, η οποία διαθέτει πολύ μεγαλύτερη σχετική εμπειρία.

Από τη μακρά εμπειρία της Μασσαλίας, γίνεται αναφορά αρχικά στο **Πρόγραμμα Αστικής Ανάπλασης του Παράκτιου Μετώπου – Euroméditerranée**, το οποίο ξεκίνησε το 1995, με πρωτοβουλία του Δήμου Μασσαλίας και του γαλλικού Κράτους, όταν το βιομηχανικό λιμάνι μετεγκαταστάθηκε από το κέντρο της πόλης βορειότερα.<sup>22</sup> Και σε αυτήν την περίπτωση, βασικό εργαλείο ανάπτυξης και διαχείρισης του παράκτιου μετώπου της πόλης αποτέλεσε η σύσταση ενός ενιαίου δημόσιου φορέα. Χάρη στην εμπλοκή πολλών αρμόδιων και ενδιαφερόμενων μερών, κατέστη εφικτό να αποκατασταθεί η σχέση της πόλης με το λιμάνι και τη θάλασσα: αποκαταστάθηκαν οι παλιές εγκαταστάσεις του λιμανιού (αποθήκες και σιλό) και μετατράπηκαν σε κτίρια γραφείων, κατοικιών, πολιτιστικών χώρων κ.ά., κατασκευάστηκαν νέα κτίρια-τοπόσημα της πόλης από διεθνώς γνωστά αρχιτεκτονικά γραφεία, πραγματοποιήθηκε σειρά αστικών παρεμβάσεων στις κεντρικές γειτονιές κοντά στη θάλασσα, εμπλουτίστηκαν και συνδέθηκαν οι δημόσιοι και πράσινοι χώροι τέλος, αναδιοργανώθηκαν οι βασικές οδικές συνδέσεις-είσοδοι προς την πόλη και το θαλάσσιο μέτωπο ενώ, παράλληλα, ενισχύθηκαν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, επεκτάθηκε το δίκτυο τραμ και αναπτύχθηκε θαλάσσια αστική συγκοινωνία.

Μία ακόμα χρήσιμη εμπειρία της πόλης της Μασσαλίας, γύρω από την προστασία και διαχείριση του παραθαλάσσιου μετώπου της, αφορά τη **δημιουργία του Εθνικού Πάρκου Θαλάσσιων Κόλπων (Parc National**

---

<sup>22</sup> βλ. *Con-versity*, The Deindustrialization of the Port Area in Mediterranean Coastal Cities: Case study on Genoa, Marseille and Barcelona, άρθρο δημοσιευμένο στις 19.11.2014 στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://con-versity.com/2014/11/19/deindustrialization-of-the-port-area/>.

**des Calanques**). Η εμπειρία αυτή έχει σημασία αρχικά για την προστασία των θαλάσσιων κόλπων της πόλης (προστασία του τοπίου, του πλούτου και της βιοποικιλότητας στα εδάφη και στα ύδατα, καθώς επίσης της πολιτιστικής κληρονομιάς) αλλά και για την αξιοποίησή τους μέσα από πλήθος δραστηριοτήτων που προσελκύουν 2.000 τουρίστες το χρόνο και 2 εκατομμύρια χρήστες συνολικά (επαγγελματική και ερασιτεχνική αλιεία, κολύμπι, καταδύσεις, πολιτιστικές επισκέψεις κ.ά.). Σημασία έχει, επίσης, ο τρόπος παρακολούθησης και διαχείρισης του πάρκου, μέσα από τη σύσταση ενός ενιαίου φορέα στον οποίο εμπλέκονται όσο το δυνατόν περισσότεροι αρμόδιοι φορείς και ενδιαφερόμενοι. Ο ενιαίος αυτός φορέας διαχείρισης περιλαμβάνει ένα συμβούλιο διοίκησης (με εκπροσώπους από όλα τα επίπεδα της διοίκησης και την κοινωνία των πολιτών), ένα επιστημονικό συμβούλιο καθώς επίσης ένα συμβούλιο οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό, αλλά και 3 διεπιστημονικές ομάδες με διαφορετική χωρική αρμοδιότητα η κάθε μία.<sup>23</sup>

Τελευταία και πιο πρόσφατη εμπειρία της Μασσαλίας για την ανάπτυξη και διαχείριση της παράκτιας ζώνης της αποτελεί το **πρόγραμμα Prado Reefs**, το οποίο εγκαινιάστηκε το 2000. Μέσα από το πρόγραμμα αυτό, δημιουργήθηκαν νέα τεχνητά θαλάσσια ενδιαιτήματα (οικότοποι) στον κόλπο της Μασσαλίας, προκειμένου να εμπλουτιστεί ο οικολογικά φτωχός και μη παραγωγικός βυθός. Συγκεκριμένα, δημιουργήθηκαν 30.000 κυβικά μέτρα τεχνητών ενδιαιτημάτων σε βάθος 25-30 μέτρων και σε επιφάνεια περίπου 200 εκταρίων. Το κόστος του έργου ανήλθε στα 6 εκατομμύρια ευρώ. Ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στην εφαρμογή μιας συμμετοχικής διαδικασίας στην οποία ενεπλάκησαν όσο το δυνατόν περισσότεροι φορείς και ενδιαφερόμενοι. Χάρη στη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων, το 80% του κόστους καλύφθηκε από αυτούς. Αποτέλεσμα του συγκεκριμένου προγράμματος δεν αποτελεί μόνο η προστασία και ο εμπλουτισμός του φυσικού περιβάλλοντος αλλά και τα κοινωνικο-οικονομικά οφέλη που προκύπτουν από αυτά, όπως οι σχετικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε ένα πλούσιο θαλάσσιο περιβάλλον (επαγγελματική και ερασιτεχνική αλιεία, καταδύσεις κ.ά.).<sup>24</sup>

### 1.1.2. Κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού (ΡΣΑ 1985, ΡΣΑ 2014)

#### A. ΡΣΑ 1985

Μετά από δεκαετίες επεξεργασιών, το ΡΣΑ του 1985 αποτέλεσε το πρώτο ολοκληρωμένο ρυθμιστικό σχέδιο που θεσμοθετήθηκε με νόμο (Ν. 1515/1985) και διατηρήθηκε σε ισχύ, με μια σειρά μεταγενέστερων τροποποιήσεων, μέχρι το 2014. Το ΡΣΑ 1985 έχει γενικά αναγνωριστεί ως ένα ιδιαίτερα θετικό για την εξέλιξη της Αττικής Σχέδιο. Πολλοί από τους γενικούς και ειδικούς στόχους του παραμένουν σε μεγάλο βαθμό επίκαιροι σήμερα, περιλαμβάνοντας κατευθύνσεις που στη συνέχεια αναδείχθηκαν και καθιερώθηκαν ως

---

<sup>23</sup> Για αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τη δημιουργία και τη διαχείριση του Εθνικού Πάρκου Θαλάσσιων Κόλπων στην ευρύτερη παράκτια ζώνη της Μασσαλίας (Parc National des Calanques), βλ. την επίσημη ιστοσελίδα: <http://www.calanques-parcnational.fr/fr>.

<sup>24</sup> Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το πρόγραμμα Prado Reefs, βλ. Lardic Jean-Charles, "A new governance for Marseille's coastal area management and perspectives for exchange with Mediterranean cities", παρουσίαση στο συνέδριο "Impact of large coastal Mediterranean cities on marine ecosystems", 10-12 Φεβρουαρίου 2009, Αλεξάνδρεια, Αίγυπτος.

βασικές αρχές από τη διεθνή πρακτική χωρικού σχεδιασμού κυρίως σε ό,τι αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος.

Αναφορά στην ανάγκη προστασίας των παράκτιων ζωνών υπάρχει στους ειδικούς στόχους και τις κατευθύνσεις πολιτικής του ΡΣΑ 1985. Ειδικότερα:

Στο Άρθρο 2 «Πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας» αναφέρεται ότι το πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος περιλαμβάνει τα μέτρα και τις κατευθύνσεις για την αναβάθμιση και προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και ιδίως, μέσα στα πλαίσια των κείμενων διατάξεων, μέτρα για: (...) β) Την προστασία του τοπίου, των ακτών και των ειδικών περιοχών φυσικού κάλλους.

Στο Άρθρο 3 «Στόχοι και κατευθύνσεις», και στους ειδικότερους στόχους και κατευθύνσεις που καθορίζονται για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, αναφέρεται: α) Η ανάδειξη και προστασία των ιστορικών στοιχείων και η οικολογική ανασυγκρότηση, ανάδειξη και προστασία του αστικού τοπίου, των ορεινών όγκων, των τοπίων φυσικού κάλλους και των ακτών.

Περίπου τρεις δεκαετίες αργότερα, μία σειρά από εξελίξεις σε δημογραφικό, οικονομικό, κοινωνικό και χωρικό επίπεδο άλλαξαν δραματικά τον χάρτη της Αθήνας και ευρύτερα της Περιφέρειας και έθεσαν πιεστικά την ανάγκη ενός νέου Σχεδίου. Στο διάστημα αυτό καταγράφηκαν ριζικές μεταλλαγές σε αναπτυξιακή κατεύθυνση στην Αττική, κυρίως την δεκαετία 1996-2006, με τα έργα στο πλαίσιο των Ολυμπιακών Αγώνων και τα στρατηγικής σημασίας έργα σε υποδομές (μεταφορά αεροδρομίου στα Σπάτα, κυκλοφοριακά έργα), και εν συνεχεία πρωτόγνωρα φαινόμενα αστικής κρίσης. Την ίδια περίοδο, αναδεικνύονταν και προωθούνταν νέες αντιλήψεις για τις αναπτυξιακές προοπτικές της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας, στα πλαίσια του διεθνούς ανταγωνισμού των πόλεων, της προσέλκυσης ιδιωτικών επενδύσεων και της παραγωγικής αναδιάρθρωσης με έμφαση στην οικονομία των υπηρεσιών. Παράλληλα ανανεώνονταν, με την ενεργή συμμετοχή και των πολιτών, ο προβληματισμός για την αειφορία και την περιβαλλοντική προστασία καθώς και για τους πράσινους, ελεύθερους και δημόσιους χώρους της πόλης. Πρέπει να τονιστεί ότι το παράκτιο μέτωπο της Αττικής ως προνομιακός χώρος προσέλκυσης επενδύσεων, ως σύστημα μεγάλης οικολογικής και τοπιακής αξίας, αλλά και ως σημαντικός δημόσιος χώρος της πόλης, συμπυκνώνει εμφατικά αυτές τις προκλήσεις. Σε αυτή τη συνθήκη ένα νέο ρυθμιστικό πλαίσιο/στρατηγική για την υπεράσπιση κοινωνικών, περιβαλλοντικών αλλά και αναπτυξιακών στόχων, γενικά για την πόλη και ειδικότερα για τον παράκτιο χώρο της, πρόβαλλε και προβάλλει ως αναγκαίος, αλλά και συχνά αντιφατικός στόχος.

## **B. ΡΣΑ 2014**

Το νέο ΡΣΑ θεσμοθετήθηκε εν τέλει με το Ν. 4277/2014 και σύμφωνα με το αρ. 1 του νόμου αποτελεί το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων των αναγκαίων για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του



περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.<sup>25</sup> Οι στρατηγικοί στόχοι του νέου ΡΣΑ, σύμφωνα με το άρθρο 3, εντάσσονται στο πλαίσιο της εθνικής και ευρωπαϊκής αναπτυξιακής και χωρικής πολιτικής. Σε αυτό το πλαίσιο, οι στρατηγικοί στόχοι του ΡΣΑ προσδιορίζονται σε τρεις ενότητες:

- α) Ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη και ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας-Αττικής, βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων.
- β) Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, εξοικονόμηση πόρων, αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.
- γ) Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη.

Στόχοι και κατευθύνσεις πολιτικής που αφορούν άμεσα ή έμμεσα στον παράκτιο χώρο εντοπίζονται στο σχετικό αρ. 16 του νόμου, καθώς και σε διάφορα άρθρα και στα συνοδευτικά παραρτήματα, τα οποία θα αναφερθούν συνοπτικά παρακάτω.

• Το Άρθρο 16 του ΡΣΑ 2014 «Ολοκληρωμένος σχεδιασμός και διαχείριση του παράκτιου χώρου» προσδιορίζει τη στρατηγική και τις κατευθύνσεις για την παράκτια ζώνη της Αττικής. Ειδικότερα αναφέρεται:

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. Η εγκαθίδρυση μιας πρακτικής ολοκληρωμένου σχεδιασμού και διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, ακολουθεί τις κατευθύνσεις των ευρωπαϊκών οργάνων και άλλων διεθνών οργανισμών.

2. Οι στόχοι και κατευθύνσεις γενικά για τον παράκτιο χώρο είναι οι εξής:

α) Αξιοποίηση, προκειμένου να συμβάλλει 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.

---

<sup>25</sup> Στο άρθρο 1 ορίζεται επίσης ότι: «[...] 2.Πεδίο εφαρμογής του νέου ΡΣΑ είναι το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται με τις διατάξεις της παρ. 3 του αρ. 3 του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 90/Α/2010), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, καθώς και η νήσος Μακρόνησος της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου. 3.Το νέο ΡΣΑ διατυπώνει στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής στο πλαίσιο της εθνικής οικονομικής, κοινωνικής και χωροταξικής πολιτικής. Περιλαμβάνει κατευθύνσεις και ρυθμίσεις που ενισχύουν και συμπληρώνουν τον εθνικό αναπτυξιακό προγραμματισμό για την Αττική και που αφορούν στον προσδιορισμό του ρόλου της στο εθνικό επίπεδο και στο ευρωπαϊκό και διεθνές πλαίσιο. 4.Το νέο ΡΣΑ επέχει ταυτόχρονα και θέση Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου Αττικής, σύμφωνα με την παρ. 8α του αρ. 6 του Ν. 4269/2014 (ΦΕΚ 142/Α/2014). 5.Με Προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και του εκάστοτε αρμόδιου Υπουργού, ύστερα από γνώμη της Εκτελεστικής Επιτροπής του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ), εξειδικεύονται και διευκρινίζονται οι κατευθύνσεις του νέου ΡΣΑ».

- 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 6.

Στο συνοδευτικό του άρθρου Παράρτημα VI εξειδικεύονται τα σχετικά με την εκπόνηση - παρακολούθηση, αλλά και με τους στόχους και κατευθύνσεις του ΣΟΔΑΑ. Προβλέπεται έτσι ότι:

1. Το Σχέδιο - Πλαίσιο Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Ακτών της Αττικής (ΣΟΔΑΑ) εκπονείται από τον Οργανισμό Αθήνας και ρυθμίζει τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης και όρους δόμησης με εξειδίκευση στην κρίσιμη ή στην δυναμική παράκτια ζώνη. Προβλέπει κατευθύνσεις σχεδιασμού για τα επόμενα στάδια και θεσπίζει ειδικά διαχειριστικά μέτρα, όπου τούτο είναι αναγκαίο.
2. Η παρακολούθηση και ο συντονισμός για την εφαρμογή των ΣΟΔΑΑ και των κατευθύνσεων του ΡΣΑ για τον παράκτιο χώρο αναλαμβάνεται από τον Οργανισμό Αθήνας.
3. Κατά την διαδικασία θεσμοθέτησης και εφαρμογής των ρυθμίσεων του ΣΟΔΑΑ, επιβάλλεται η τήρηση συστηματικής ενδοδιοικητικής συνεργασίας και συμμετοχής του κοινού με προγράμματα ενημέρωσης, ενεργοποίησης και συμμετοχής των πολιτών.

Για την εξειδίκευση του ΣΟΔΑΑ, διακρίνονται στο παράρτημα κατηγορίες περιοχών, για τις οποίες το ΣΟΔΑΑ πρέπει να πρέπει να προτείνει ειδικότερους στόχους και κατευθύνσεις πολιτικής. Πρόκειται για:

1. Ζώνες συγκέντρωσης αναπτυξιακών οικονομικών δραστηριοτήτων<sup>26</sup>
2. Πόλους σημειακής ανάπτυξης τουριστικής υποδομής και αναψυχής<sup>27</sup>
3. Ζώνες ήπιας αναψυχής, τουρισμού και παραθερισμού, οι οποίες περιλαμβάνουν περιοχές Α και Β κατοικίας, με τις περιβάλλουσες ζώνες αστικού πρασίνου, ακτές κολύμβησης, αστικές παράκτιες ζώνες με τάσεις αποβιομηχάνισης ή ζώνες απελευθερούμενες από λιμενικές δραστηριότητες.

---

<sup>26</sup> Περιλαμβάνουν τις λιμενικές ζώνες εμπορικού, επιβατικού ή ναυπηγοεπισκευαστικού χαρακτήρα, τις περιοχές υφιστάμενων βιομηχανικών συγκεντρώσεων κλάδων που εξαρτώνται από τις θαλάσσιες μεταφορές, [...] και εν γένει τις περιοχές εντατικών αναπτυξιακών χρήσεων των οποίων είναι αναγκαία η χωροθέτηση σε παράκτια ζώνη, βάσει ειδικής τεκμηρίωσης.

<sup>27</sup> Περιλαμβάνουν πυρήνες τουριστικής υποδομής όπως είναι οι μαρίνες και τα ξενοδοχεία και άλλων συμβατών με την ακτή χρήσεων υπερτοπικής αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού, όπως ναυταθλητισμός, το ενυδρείο.

4. Ζώνες προστασίας και ανάδειξης φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος<sup>28</sup>

5. Τα δημόσια ακίνητα του παράκτιου χώρου, τα οποία αναπτύσσονται κατά προτεραιότητα ως υποδοχείς σύνθετων χρήσεων τουρισμού, αναψυχής και κατοικίας.

- Το Άρθρο 38 «Ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο νέο ΡΣΑ. Όροι, περιορισμοί και κατευθύνσεις για την προστασία και διαχείριση του περιβάλλοντος», τέλος, προβλέπει ότι «Κατά την εκπόνηση του Σχεδίου-πλαισίου Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Ακτών της Αττικής (ΣΟΔΑΑ) καταβάλλεται προσπάθεια για το διαχωρισμό των χρήσεων και την εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στις ακτές».

Οι αναφορές στον παράκτιο χώρο στα υπόλοιπα άρθρα και Παραρτήματα υπογραμμίζουν εξάλλου την συνθετότητά του και την πολύπλευρη περιβαλλοντική, κοινωνική και αναπτυξιακή του σημασία.

- Στο Άρθρο 11 «Οργάνωση αξόνων και πόλων ανάπτυξης» που αφορά στον προσδιορισμό των Αναπτυξιακών Αξόνων διεθνούς και εθνικής εμβέλειας, ο Κεντρικός Άξονας του Πολεοδομικού Συγκροτήματος διατρέχει ένα σημαντικό τμήμα της εξεταζόμενης περιοχής αφού:

Αρχίζει από την περιοχή του Επιβατικού Λιμένα και την κεντρική περιοχή του Πειραιά, διέρχεται από την περιοχή του Γηπέδου Καραϊσκάκη, τις περιοχές περί τον Φαληρικό Όρμο με το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας και τις λουπές Ολυμπιακές εγκαταστάσεις, την περιοχή του πρώην Ιπποδρόμου, και στη συνέχεια αναπτύσσεται με βορειοανατολική κατεύθυνση, ακολουθώντας τον άξονα της Λ. Συγγρού. Κατά μήκος αυτού του άξονα αναπτύσσονται πλέγματα λειτουργιών μητροπολιτικής και διεθνούς εμβέλειας, με κύριο χαρακτήρα τις τριτογενείς επιχειρηματικές δραστηριότητες, και ιδιαίτερα τους γραφειακούς χώρους και τις έδρες επιχειρήσεων, τις τουριστικές υπηρεσίες, τις πολιτιστικές λειτουργίες, τις υπηρεσίες υγείας και τον αθλητισμό.

Επιπλέον ως Αναπτυξιακός Άξονας μητροπολιτικής ακτινοβολίας ορίζονται 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. Μεταξύ άλλων ως Πόλοι διεθνούς και εθνικής εμβέλειας ορίζονται:

β) Ο Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού Αγίου Κοσμά. Το τέως Αεροδρόμιο Ελληνικού, σε συνδυασμό με την παράκτια Ολυμπιακή ζώνη του Αγίου Κοσμά (Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά και έκταση όμορων αθλητικών εγκαταστάσεων Αγίου Κοσμά),

δ) Ο Πόλος Φαληρικού Όρμου, που περιλαμβάνει το Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου και την περιοχή του παλαιού Ιπποδρόμου. Βασική επιδίωξη είναι η διασφάλιση της συνέχειας και της λειτουργικής διασύνδεσης του παραλιακού μετώπου με τον Κεντρικό Άξονα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος.

---

<sup>28</sup> Περιλαμβάνουν ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές, εκβολές ρεμάτων και υδροβιότοπους, δασικές εκτάσεις, βραχώδεις παράκτιους φυσικούς σχηματισμούς, εκτάσεις γεωργικής γης σε ακτίνα 2 χλμ από την ακτογραμμή και λοιπούς αστικούς και περιαστικούς ελεύθερους χώρους, όπως άλση, πάρκα και πλατείες.

- Στο Άρθρο 12 «Οικιστική Ανάπτυξη και Πολεοδομική Οργάνωση» προβλέπονται οριζόντιες Δράσεις Διαχείρισης του Αστικού Χώρου, ανά κατηγορία περιοχών οι οποίες εξειδικεύονται στο συνοδευτικό παράρτημα II. Διακρίνονται οι παρακάτω κατηγορίες περιοχών οι οποίες αφορούν άμεσα στον παράκτιο χώρο της Αττικής:

3β) Πόλοι [...] που περιλαμβάνουν πυρήνες τουριστικής υποδομής και άλλων συμβατών με την ακτή χρήσεων υπερτοπικής αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού.

3γ) Ζώνες ήπιας αναψυχής, τουρισμού και παραθερισμού που περιλαμβάνουν περιοχές κύριας και παραθεριστικής κατοικίας, με περιβάλλουσες ζώνες αστικού πρασίνου, ακτές κολύμβησης, αστικές παράκτιες ζώνες με τάσεις αποβιομηχάνισης ή ζώνες απελευθερωμένες από λιμενικές δραστηριότητες.

3δ) Ζώνες προστασίας και ανάδειξης φυσικού περιβάλλοντος, που περιλαμβάνουν ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές σε ακτίνα δύο χιλιομέτρων από την ακτογραμμή, εκβολές ρεμάτων και υδροβιότοπους, δασικές εκτάσεις, βραχώδεις παράκτιους φυσικούς σχηματισμούς, εκτάσεις γεωργικής γης και λοιπούς αστικούς και περιαστικούς ελεύθερους χώρους, όπως άλση, πάρκα και πλατείες.

- Στο Άρθρο 13 «Αστική αναζωογόνηση» προβλέπεται ότι οι ολοκληρωμένες αναπλάσεις θα αποτελέσουν βασικό πυλώνα για την υλοποίηση των στόχων του νέου ΡΣΑ σχετικά με την αναγέννηση του υφιστάμενου αστικού ιστού. Οι αναπλάσεις συμπεριλαμβάνουν ένα ευρύτερο φάσμα δράσεων, μεταξύ των οποίων ο αποτελεσματικός έλεγχος των χρήσεων γης, η διαχείριση της λειτουργίας του δημόσιου χώρου, η χρήση εργαλείων οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής και η χρήση λοιπών διαθέσιμων πολεοδομικών εργαλείων. Γενική τυπολογία των περιοχών αναπλάσεων περιλαμβάνεται στο Παράρτημα III.

- Στο Άρθρο 14 προβλέπονται «Μητροπολιτικές Παρεμβάσεις» για την υλοποίηση του στόχου της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας και του διεθνούς ρόλου της Μητρόπολης, καθώς και του ειδικότερου στόχου της επίτευξης της κοινωνικής και χωρικής συνοχής της. Ειδικότερα ορίζεται ότι:

1.Ως Μητροπολιτικές Παρεμβάσεις νοούνται τα προγράμματα αναπλάσεων ή χωρικής αναδιάρθρωσης πολυτομιακού χαρακτήρα σε ζωτικές εκτάσεις του αστικού ιστού [...]

2.Μητροπολιτικές Παρεμβάσεις προωθούνται σε επιλεγμένες περιοχές, οι οποίες συγκεντρώνουν τουλάχιστον δύο από τα χαρακτηριστικά που περιγράφονται στο Παράρτημα IV.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> Μεταξύ των κριτηρίων περιλαμβάνονται τα παρακάτω:

- Βρίσκονται σε γειτνίαση ή σε ακτίνα άμεσης επιρροής σημαντικών μεταφορικών υποδομών ή μεταφορικών κόμβων.
- Περιλαμβάνουν δημόσιες ιδιοκτησίες ή εκτάσεις υπό αναμόρφωση ή αλλαγή διαχειριστικού καθεστώτος, ή έχουν ζωτική σημασία για την πόλη, όπως παράκτιες ή παραλιμένες ζώνες, ιστορικά σύνολα
- Φυσικές ζώνες που χρήζουν ειδικής προστασίας στον αστικό και εξωαστικό χώρο αλλά προσφέρονται ταυτοχρόνως για ήπια ανάπτυξη υπερτοπικών πόλων πολιτισμού, αθλητισμού και υπαίθριας αναψυχής, ή εντάσσονται σε ενιαίο δίκτυο με αυτές και άλλες ζωτικές εκτάσεις του αστικού ιστού, όπως ιστορικά κέντρα, αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία.
- Ειδικές περιοχές – πόλοι που προσφέρονται, λόγω πλεονεκτημάτων θέσης, για την εφαρμογή προγραμμάτων υπερτοπικού χαρακτήρα με πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη/αναβάθμιση του συνόλου της μητροπολιτικής περιοχής.

Από την εξέταση των προτεινόμενων χαρακτηριστικών προκύπτει ότι το εξεταζόμενο τμήμα του παράκτιου μετώπου αποτελεί κατεχοχήν περιοχή που χρήζει αντιμετώπισης με την λογική μητροπολιτικής παρέμβασης, αφού:

- Τμήμα του βρίσκεται σε γειτνίαση με τον λιμένα του Πειραιά, τον μεγαλύτερο εμπορικό και επιβατικό λιμένα της χώρας και έναν από τους σημαντικότερους της ΝΑ Μεσογείου.
- Περιλαμβάνει σημαντικό αριθμό εκτάσεων υπό δημόσιο έλεγχο με ζωτική σημασία για την πόλη, ενώ μέρος αυτών παραχωρούνται πλέον από την ΕΤΑΔ στους ΟΤΑ, θέτοντας ζητήματα νέου διαχειριστικού καθεστώτος και ανάγκης ενιαίας διαχειριστικής αντίληψης.
- Περιλαμβάνει κατεχοχήν οικοσυστήματα και φυσικούς χώρους που χρήζουν ειδικής προστασίας και διαχείρισης, τόσο στο αστικό όσο και στο εξωαστικό του τμήμα.
- Προσφέρει εξαιρετικές δυνατότητες για υπερτοπικές παρεμβάσεις με πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις τόσο για τις γειτονικές αστικές περιοχές, όσο και για το σύνολο του μητροπολιτικού συγκροτήματος. Οι επιπτώσεις αυτές αφορούν τόσο στην εδραίωση ενός νέου αναπτυξιακού παραδείγματος με ανάδειξη και προστασία των πολύτιμων φυσικών πόρων και των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του παράκτιου χώρου, όσο και στην κρίσιμη αύξηση των πράσινων, ελεύθερων, δημόσιων χώρων για χρήση από όλους τους κατοίκους και επισκέπτες του μητροπολιτικού συγκροτήματος.

- Με το Άρθρο 15 «Προστασία και ανάδειξη των ιστορικών και πολιτιστικών πόρων και των πολιτιστικών υποδομών» επιδιώκεται η εναρμόνιση της προστασίας ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, με την προστασία των φυσικών πόρων, την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή. Αναγνωρίζεται η σημασία του πολιτισμού ως πόρου ανάπτυξης και πεδίου προώθησης νέων μορφών επιχειρηματικής δραστηριότητας και απασχόλησης και προβλέπεται η συμπλήρωση της πολιτιστικής υποδομής με νέες εγκαταστάσεις διεθνούς εμβέλειας, όπως αναφέρονται στο Παράρτημα V. Μεταξύ αυτών στην εξεταζόμενη περιοχή εντοπίζονται ενδεικτικά οι εξής:

Εθνική Λυρική Σκηνή, Εθνική Βιβλιοθήκη και Διεθνές Συνεδριακό – Πολιτιστικό Κέντρο στον Φαληρικό Όρμο, [...] Πολιτιστική Ακτή Πειραιώς με τα μουσεία Ιστορίας της Πόλης, Μετανάστευσης και Εναλίων Αρχαιοτήτων, Εθνικό Μουσείο Σιδηροδρόμων στο παλιό αμαξοστάσιο – εργοστάσιο της Λεύκας Πειραιά, Μουσειακό Σύμπλεγμα Αεροπορίας στο Ελληνικό.

Επιπλέον στις νέες «Πολιτιστικές Διαδρομές» περιλαμβάνονται:

-Η σύνδεση Ολυμπιείου – Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης Φιξ – Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών – Νέας Λυρικής Σκηνής – Νέας Εθνικής Βιβλιοθήκης, μέσω λεωφόρου Συγγρού και επέκταση στον Φαληρικό Όρμο. Η σύνδεση αυτή αρθρώνεται με τον πολιτιστικό άξονα της Πειραιώς, τους αρχαιολογικούς χώρους του Πειραιά και την παράκτια ζώνη.

-Η σύνδεση Ιστορικού Κέντρου και αρχαιολογικών χώρων Πειραιά, όπως είναι το Κονώνειο, το Αρχαιολογικό Μουσείο, η Ζέα και οι Αστικές Πύλες, με την Ηετιώνεια Ακτή, μέσω ιστορικού σιδηροδρομικού σταθμού Αγίου Διονυσίου.

- Στο Άρθρο 18 «Προστασία του φυσικού χώρου και της βιοποικιλότητας και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή» το ΡΣΑ 2014 προβλέπει την προώθηση εξειδικευμένου προγράμματος προστασίας των ευαίσθητων υγροτοπικών και παράκτιων οικοσυστημάτων.

Επιπλέον, για την ανάδειξη σημαντικών βιοτόπων και τοπίων, την ενίσχυση της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης και τη σύνδεση των κατοίκων με το φυσικό περιβάλλον:

[...] Διαμορφώνεται ένα «πράσινο τόξο», όπως περιγράφεται στο Παράρτημα VII, το οποίο αποτελεί αδιάκοπη συνέχεια χώρων πρασίνου που ξεκινά από το Σαρωνικό και τον Κορινθιακό κόλπο και καταλήγει στον Ευβοϊκό. Με το «πράσινο τόξο», αλλά και μεταξύ τους, συνδέονται οι λοιποί ορεινοί όγκοι και χώροι πρασίνου της Αττικής.

Στο συνοδευτικό Παράρτημα VII, ως Αστικά Μητροπολιτικά Πάρκα της Αττικής, προσδιορίζονται εξάλλου:

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

- Το Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου: Εκτείνεται στο χώρο μεταξύ Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας έως και το Φαληρικό Δέλτα. Εξασφαλίζεται η προσπελασιμότητα για όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης με δραστηριότητες πολιτισμού, αναψυχής, αθλητισμού, εμπορίου, τουρισμού (όπως μαρίνα, συνεδριακό κέντρο).

- Στο Άρθρο 20 «Διαχείριση υδάτων» προβλέπεται ότι με ευθύνη του Ο.Ρ.Σ.Α., εκπονούνται:

- Ολοκληρωμένο Επιχειρησιακό Σχέδιο για το συντονισμό και την εναρμόνιση του νέου ΡΣΑ με τα Σχέδια Διαχείρισης των Περιοχών Λεκανών Απορροής Ποταμών των Υδατικών Διαμερισμάτων Αττικής, Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας και Ανατολικής Πελοποννήσου.

- Πρόγραμμα εξειδικευμένων δράσεων για την επίτευξη και διατήρηση καλής περιβαλλοντικής κατάστασης για το θαλάσσιο περιβάλλον της Περιφέρειας, με ενιαία αντιμετώπιση παράκτιων και θαλάσσιων υδάτων, στα οποία περιλαμβάνονται ο πυθμένας και το υπέδαφός τους.<sup>30</sup>

- Στο Άρθρο 28 «Τουρισμός» τονίζεται η σημασία του παράκτιου για την βελτίωση της ελκυστικότητας της Αθήνας. Για την οργάνωση των δραστηριοτήτων του τουρισμού στην Αττική ισχύουν τα προβλεπόμενα στο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (ΑΠ 67659/2013, ΦΕΚ

---

<sup>30</sup> Στο πλαίσιο των Σχεδίων Διαχείρισης των Λεκανών Απορροής Ποταμών των υδατικών διαμερισμάτων Αττικής, Ανατολικής Πελοποννήσου και Ανατολικής Στερεάς Ελλάδας και των διαδικασιών που προβλέπονται στο ν. 3983/2011 και στην κοινή υπουργική απόφαση με αριθμό ΗΠ 8600/416/Ε103/2009 (ΦΕΚ 356/Β/2009).

3155/Β/2013). Επιπλέον, η ελκυστικότητα της Αθήνας ως παγκόσμιου τουριστικού προορισμού επιδιώκεται και μέσω παρεμβάσεων που αφορούν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τη δικτύωση της περιφέρειας, όπως:

α) Αναπλάσεις σε περιοχές ολόκληρου του πολεοδομικού συγκροτήματος και κατά προτεραιότητα των ιστορικών κέντρων και του παράκτιου μετώπου.

β) Σύνδεση του θαλάσσιου μετώπου με τον οικιστικό ιστό και απόδοσή του στους κατοίκους και τους επισκέπτες.

γ) Αναπλάσεις των πυλών εισόδων της Περιφέρειας, όπως τα λιμάνια, οι εθνικές οδοί και οι τερματικοί σταθμοί του δικτύου σιδηροδρόμων και υπεραστικών λεωφορείων.

• Στο Άρθρο 30 «Οργάνωση Συστήματος Μεταφορών» δίνεται ιδιαίτερη σημασία σε παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα.<sup>31</sup> Οι προβλεπόμενες κατευθύνσεις, οι οποίες έχουν κατεξοχήν εφαρμογή και στο παράκτιο μέτωπο είναι οι εξής:

- Η ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού, μέσω της λειτουργικής ανάπλασης της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος, σε συνδυασμό με τη λειτουργία τραμ, πεζόδρομου και ποδηλατόδρομου.

- Η προώθηση εκτός λεκανοπεδίου ποδηλατικών διαδρομών που εξυπηρετούν την πρόσβαση σε σημαντικές περιοχές πολιτιστικού και ψυχαγωγικού ενδιαφέροντος, όπως στην Ελευσίνα, στο Κτήμα Τατοΐου, στο Μαραθώνα και στο Σούνιο.

### 1.1.3. Κατευθύνσεις ειδικών ρυθμίσεων και μέτρων (ΠΔ Ακτών, 2004)

Με το αρ. 33 του Ν. 4277/2014 (ΦΕΚ 156/Α/2014) ορίζεται ότι: «Η αρμοδιότητα επί του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας - Αττικής ανήκει στον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας με την επωνυμία «Οργανισμός Αθήνας» (ΟΡΣΑ), που ιδρύθηκε με το αρ. 5 του Ν. 1515/1985 (ΦΕΚ 18/Α/1985). Από την κατάργηση του ΟΡΣΑ, σύμφωνα με τις διατάξεις του αρ. 12 του Ν. 4250/2014 (ΦΕΚ 74/Α/2014), η ως άνω αρμοδιότητα μεταφέρεται στο Τμήμα Μητροπολιτικού Σχεδιασμού Αθήνας - Αττικής που συστήθηκε με την παρ. 4α του αρ. 12 του Ν. 4250/2014 και υπάγεται στη Διεύθυνση Χωροταξίας της Γενικής Γραμματείας Χωροταξίας και Αστικού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής. Όπου στον παρόντα ή σε άλλο νόμο ή κανονιστική πράξη προβλέπεται αρμοδιότητα της Εκτελεστικής Επιτροπής του ΟΡΣΑ, η αρμοδιότητα αυτή μετά την κατάργηση του ΟΡΣΑ μεταφέρεται στο Συμβούλιο Μητροπολιτικού Σχεδιασμού, που έχει συσταθεί με την παρ. 5 περ. ε του αρ. 12 του Ν. 4250/2014.

<sup>31</sup> Βασικές προτεραιότητες αποτελούν:

- Η ενίσχυση συλλογικών και ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως είναι τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το ποδήλατο, το περπάτημα και η μεταξύ τους συνέργεια.

- Η συγκρότηση ολοκληρωμένων δικτύων κίνησης για πεζούς και ποδηλάτες, μεταξύ σημαντικών πόλων φυσικού, πολεοδομικού, κοινωνικοπολιτιστικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

- Η επέκταση πεζοδρομήσεων ή δημιουργία διαδρομών αποκλειστικής ροής πεζών, ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας σε εμπορικούς δρόμους, όπου ενδείκνυται, έπειτα από ειδικές κοινωνικοπολιτιστικές μελέτες, καθώς και σε περιοχές αμιγούς κατοικίας, με δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας.

Το προεδρικό διάταγμα (ΠΔ) του 2004 «**Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας**» (ΦΕΚ 254/Δ/2004), εκδόθηκε κατ' επίκληση, μεταξύ άλλων, της εξουσιοδοτικής διατάξεως του αρ. 4 παρ. 3 του Ν. 1515/1985 (ΡΣΑ 1985) (αρ. 11 παρ. 3 Κ.Β.Π.Ν.), καθώς και της, κατά τ' ανωτέρω, διατάξεως του αρ. 26 παρ. 6 του Ν. 2831/2000, και με την έκδοση του επιχειρείται η εξειδίκευση του κατά το αρ. 2 Ν. 1515/1985 (αρ. 9 του Κώδικα Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας) προγράμματος προστασίας περιβάλλοντος της περιοχής της Αθήνας στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας και ο καθορισμός χρήσεων γης και όρων δομήσεως στην ζώνη αυτήν.

Η ζώνη επιρροής του Προεδρικού Διατάγματος βρίσκεται στα όρια των Δήμων Πειραιά, Μοσχάτου-Ταύρου, Καλλιθέας, Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού-Αργυρούπολης, Γλυφάδας, Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης και Κρωπίας. Για αυτή καθορίζονται οκτώ ζώνες αναφοράς (και βαθμού προστασίας), κάθε μία για συγκεκριμένη/ες περιοχή/ες ζώνη/ες αναφοράς.

Η ζώνη αναφοράς 1 περιλαμβάνει τις περιοχές απολύτου προστασίας, με εξειδικεύσεις σε ζώνη 1α, 1β και 1γ. Περιλαμβάνονται περιοχές αποκατάστασης φυσικού τοπίου αττικής χλωρίδας και πανίδας στους δήμους Αλίμου, Βουλιαγμένης, Βάρης και Κρωπίας (ζώνη 1α), περιοχές αποκατάστασης φυσικού τοπίου και αττικής χλωρίδας και πανίδας καθώς και προστασίας και ανάδειξης αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων στους δήμους Αλίμου, Ελληνικού, Βούλας και Κρωπίας (ζώνη 1β) και την περιοχή ανάδειξης και προστασίας αρχαιολογικών χώρων στο δήμο Βούλας καθώς στη νησίδα Νησάκι στο δήμο Κρωπίας (ζώνη 1γ).

Η ζώνη αναφοράς 2 περιλαμβάνει τις περιοχές κοινωνικής πρόνοιας, αθλητισμού, τουρισμού και αρχαιολογικής προστασίας, με εξειδικεύσεις σε ζώνη 2α (Δήμος Βούλας), 2β (Δήμος Γλυφάδας), 2γ (κατασκήνωση ΕΟΤ Δήμου Βούλας), 2δ (Αστέρας Βουλιαγμένης) και 2ε (Δήμος Παλαιού Φαλήρου).

Η ζώνη αναφοράς 3 περιλαμβάνει τις ακτές κολύμβησης, με εξειδικεύσεις σε ζώνη 3α και 3β. Στη ζώνη 3α περιλαμβάνονται οι ελεύθερες ακτές κολύμβησης στους δήμους Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού, Γλυφάδας, Βουλιαγμένης, Βάρης και Κρωπίας. Στη ζώνη 3β περιλαμβάνονται οι οργανωμένες ακτές κολύμβησης στους δήμους Αλίμου, Ελληνικού, Βούλας, Βουλιαγμένης και Βάρης.

Η ζώνη αναφοράς 4 περιλαμβάνει τις περιοχές ελεύθερων χώρων πρασίνου υπερτοπικού χαρακτήρα με ήπια ανάπτυξη χρήσεων αναψυχής και περιπάτου, με εξειδικεύσεις σε ζώνη 4α και 4β. Στη ζώνη 4α περιλαμβάνονται εκτός σχεδίου περιοχές, τμήματα ζώνης παραλίας στους δήμους Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού, Γλυφάδας, Βούλας, Βουλιαγμένης, Βάρης και Κρωπίας, καθώς και το ΟΤ 483 του δήμου Βούλας. Στη ζώνη 4β περιλαμβάνονται εκτός σχεδίου περιοχές και τμήματα ζώνης παραλίας στους δήμους Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Γλυφάδας, Βουλιαγμένης και Βάρης.

Η ζώνη αναφοράς 5 περιλαμβάνει τις περιοχές μητροπολιτικού χαρακτήρα περιαστικού πρασίνου, αθλητισμού, πολιτισμού και κοινωνικής πρόνοιας, με εξειδικεύσεις σε ζώνη 5α, 5β, 5γ, 5δ, 5ε και 5στ. Πρόκειται για τις εγκαταστάσεις του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας (ΕΑΚΝ) Αγ. Κοσμά (ζώνη 5α), τις αθλητικές



εγκαταστάσεις του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας (ΣΕΦ) (ζώνη 5β), τον χώρο για την ανέγερση Ναυτικού Μουσείου στο Παλιό Φάληρο (ζώνη 5γ), την περιοχή του Εκκλησιαστικού Ορφανοτροφείου και την έκταση των εγκαταστάσεων της Πολεμικής Αεροπορίας στο δήμο Βουλιαγμένης (ζώνη 5δ), το τμήμα του ΟΤ 3 της εντός σχεδίου έκτασης της Μαρίνας Αλίμου (ζώνη 5ε) και την έκταση στη θέση Σούριζα του λόφου Μπαράκου του Δήμου Βάρης (ζώνη 5στ).

Η ζώνη αναφοράς 6 περιλαμβάνει τις περιοχές τουριστικών αγκυροβολίων-λιμένων αναψυχής, με εξειδικεύσεις σε ζώνη 6α (Μαρίνα Φλοίσβου), 6β (Μαρίνα Αλίμου), 6γ (Μαρίνες Γλυφάδας) και 6δ (Μαρίνα Βουλιαγμένης).

Η ζώνη αναφοράς 7 περιλαμβάνει τις περιοχές ναυταθλητικών εγκαταστάσεων παραχωρημένες από δημόσιους φορείς σε αναγνωρισμένα από τη Γ.Γ.Α. αθλητικά σωματεία, μέλη της Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας.

Η ζώνη αναφοράς 8 περιλαμβάνει τις μικρές θαλάσσιες και χερσαίες εκτάσεις στους δήμους Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού, Γλυφάδας και Βάρης παραχωρημένες σε αναγνωρισμένα σωματεία επαγγελματικών αλιέων εποπτευόμενων από τη Δ/νση Αλιείας της αντίστοιχης Νομαρχίας.

Ως «γκρίζες ζώνες», εκτός της δικαιοδοσίας του ΠΔ Ακτών, σημειώνονται οι δύο ζώνες παραχωρήσεων για Ολυμπιακά έργα και υποδομές. Αυτές αφορούν τον Φαληρικό Όρμο (ΦΕΚ 233/Δ/2002)<sup>32</sup> και το Ιστιοπλοϊκό Κέντρο Αγίου Κοσμά (ΦΕΚ 138/Δ/2002).<sup>33</sup>

Για την εφαρμογή του ΠΔ Ακτών, απαιτείται η εκπόνηση Μελέτης Διαμόρφωσης για κάθε επί μέρους περιοχή, η οποία εγκρίνεται με απόφαση της Εκτελεστικής Επιτροπής του ΟΡΣΑ (ή, σήμερα, του διάδοχου σχήματος). Η Μελέτη κάθε περιοχής πρέπει όσο το δυνατόν να έχει ενιαία θεώρηση από πλευράς αρχιτεκτονικών διαμορφώσεων, χάραξης ζωνών περιπάτου-ποδηλάτου, φυτεύσεων κ.λπ. Υπόχρεος και επισπεύδων της μελέτης αυτής είναι ο ιδιοκτήτης ή οι ιδιοκτήτες κάθε περιοχής (ΕΤΑΔ, ΓΓΑ κ.λπ.). Η μελέτη αυτή δύναται να εκπονείται και από τον οικείο δήμο, μετά από σύμφωνη γνώμη των ιδιοκτητών της περιοχής.

Όπως σημειώνεται σε εκθέσεις του ΟΡΣΑ (2010),<sup>34</sup> έχουν κατατεθεί μελέτες διαμόρφωσης για τον Άλιμο (από την ΕΤΑ), τη Γλυφάδα (εκπονήθηκε από τον ΟΡΣΑ), τη Βούλα (διαφορετικές μελέτες από το Δήμο και την ΕΤΑ), τη Βουλιαγμένη (από την ΕΤΑ) και τη Βάρκιζα (από το Δήμο) καθώς και για κάποια μικρότερα κομμάτια των

---

<sup>32</sup> ΦΕΚ 233/Δ/26.03.2002. ΠΔ «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (Ε.Σ.Ο.Α.Π.) Περιοχής Εγκαταστάσεων BeachVolley και Ανάπλασης της περιοχής του Φαληρικού Όρμου (Ν. Αττικής).»

<sup>33</sup> ΦΕΚ 138/Δ/22.02.2002. ΠΔ «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΕΣΟΑΠ) Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά Αττικής.»

<sup>34</sup> ΟΡΣΑ, «Αθήνα, Παραθαλάσσια Μητρόπολη: Παρεμβάσεις ανάδειξης του παράκτιου μετώπου του Σαρωνικού. Ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στις ακτές καλύμψης. Πιλοτική εφαρμογή του Π.Δ. των Ακτών (ΦΕΚ 254Δ/2004) στο τμήμα Άλιμος-Ελληνικό-Γλυφάδα-Βούλα», Έκθεση, 2010.

ΟΡΣΑ, «Μελέτες διαμόρφωσης του από 1.3.04 Π.Δ. (ΦΕΚ 254Δ) ΠΔ/ΤΟΣ προστασίας των ακτών. Καταγραφή για το τμήμα από Άλιμο μέχρι Βούλα», Έκθεση, 2010.

παραπάνω δήμων. Τμήματα αυτών έχουν εγκριθεί, ενώ τα περισσότερα βρίσκονταν (τότε) σε στάδιο επικαιροποίησης μετά από παρατηρήσεις του ΟΡΣΑ.

Η αδυναμία εφαρμογής του ΠΔ Ακτών, όπως προκύπτει σήμερα, μπορεί να αποδοθεί σε δύο κύριους παράγοντες. Ο πρώτος παράγοντας αφορά το σύνθετο ιδιοκτησιακό καθεστώς της παράκτιας ζώνης, που προκαλεί δυσκολίες στην ενιαία αντιμετώπισή του. Τμήματά της έχουν παραχωρηθεί στους Δήμους, σε ιδιώτες ή ναυτικούς ομίλους, ενώ άλλες εκτάσεις έχουν μισθωθεί σε ιδιώτες, κυρίως για χρήση κέντρων διασκέδασης και αναψυκτηρίων. Ο δεύτερος παράγοντας αφορά τη δυσκολία συντονισμού των επιμέρους μελετών για κάθε περιοχή, καθώς αυτές εμφανίζουν διαφορές ως προς τους στόχους και το βαθμό επεξεργασίας.

#### **1.1.4. Επιπτώσεις στον χωρικό σχεδιασμό του πρόσφατου θεσμικού πλαισίου (ΕΣΧΑΔΑ, ΣΟΑ Ελληνικού)**

Όπως ήδη αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα, ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός και πολιτική του παράκτιου μετώπου Σαρωνικού (ΠΔ Ακτών, 2004) δεν περιελάμβανε τις δύο περιοχές Ολυμπιακών ρυθμίσεων, τον Φαληρικό Όρμο και την Ολυμπιακή Μαρίνα του Αγίου Κοσμά.

Στον Φαληρικό Όρμο, η ανάπλασή του σχεδιάζεται το 2011 από τον αρχιτέκτονα Renzo Piano, υπεύθυνο για το σύμπλεγμα της Εθνικής Βιβλιοθήκης και Εθνικής Λυρικής Σκηνής στο χώρο του πρώην Ιπποδρόμου. Το πρόγραμμα ολοκληρωμένης ανάπλασής του εγκρίνεται το 2013.<sup>35</sup> Σήμερα (Ιούνιος 2017) το έργο βρίσκεται στο στάδιο της δημοπράτησης.

Οι γενικές αρχές σχεδιασμού του Μητροπολιτικού Πάρκου Φαληρικού Όρμου περιλαμβάνουν (αρ. 2):

- α. Μετατόπιση της υπερυψωμένης παραλιακής λεωφόρου κατά 100 περίπου μέτρα προς τη θάλασσα, ταπεινώση της στάθμης της και κάλυψη ή γεφύρωσή της κατά τμήματα μέσα στην Περιοχή Ανάπλασης.
- β. Αποκατάσταση της φυσικής και λειτουργικής συνέχειας μεταξύ οικιστικού ιστού και παράκτιας ζώνης με την επέκταση επιλεγμένων οδών της πόλης ως πεζοδρομών μέσα στο πάρκο, πάνω από την ταπεινωμένη και καλυμμένη λεωφόρο.
- γ. Αποκατάσταση της φυσικής και λειτουργικής συνέχειας μεταξύ παράκτιας ζώνης και θάλασσας με τεχνητά κανάλια, λίμνες και προβλήτες περιπάτου μέσα στη θάλασσα.
- δ. Αποκλεισμό της διαμπερούς κυκλοφορίας των ΙΧ και υιοθέτηση των αρχών βιώσιμης κινητικότητας, τόσο στην προσέλευση προς το Πάρκο όσο και στην εσωτερική κίνηση εντός αυτού.
- ε. Οργάνωση της δόμησης των Ζωνών Ανάπλασης I και II κατά μήκος δημιουργούμενων θεματικών αξόνων-πεζόδρομων Φύσης και Επιστήμης, Πολιτισμού, Αθλητισμού στη Ζώνη I και Δράσεων, Ναυταθλητισμού στη Ζώνη II. Η ανάπτυξη της πλειονότητας της δόμησης προβλέπεται γύρω από τους εν λόγω λειτουργικούς άξονες με στόχο την επίτευξη της επιδιωκόμενης αστικότητας στους χώρους αυτούς.

---

<sup>35</sup> ΦΕΚ 443/ΑΑΠ/06.12.2013. ΠΔ «Έγκριση προγράμματος ολοκληρωμένης ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου και Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού.»

στ. Οργάνωση της δόμησης της Ζώνης Ανάπλασης III με τη συγκέντρωση των χρήσεων σε επιλεγμένες εκτάσεις και την αξιοποίηση των υπάρχουσών κτιριακών εγκαταστάσεων. Διασφάλιση της απρόσκοπτης θέασης της θάλασσας και πρόσβασης σε αυτή από την κεντρική είσοδο του Συνεδριακού Κέντρου.

Ως ιδιαίτερα σημαντικές και κρίσιμες, για την περιοχή μελέτης μας, κρίνονται οι αλλαγές που έχουν επέλθει στο σύστημα του χωρικού σχεδιασμού μετά το 2011, με την εφαρμογή του Μεσοπρόθεσμου Προγράμματος Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015 (Ν. 3985/2011).<sup>36</sup> Με την εισαγωγή νέων «εργαλείων» χωρικού σχεδιασμού δύναται πλέον να παρακάμπτεται η υφιστάμενη πολεοδομική νομοθεσία και να θεσμοθετούνται χρήσεις γης, όροι και περιορισμοί δόμησης «κατ' εξαίρεση» μεμονωμένα για κάθε έκταση.

### **ΕΣΧΑΔΑ**

Με το Ν. 3986/2011 «Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015»<sup>37</sup> ρυθμίζεται η διαδικασία αξιοποίησης των δημόσιων ακινήτων.<sup>38</sup>

Ειδικότερα, για τον καθορισμό του χωρικού προορισμού των δημοσίων ακινήτων καταρτίζονται και εγκρίνονται τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ). Η έγκριση των ΕΣΧΑΔΑ γίνεται με προεδρικά διατάγματα.

Με τα παραπάνω προεδρικά διατάγματα μπορεί να τροποποιούνται εγκεκριμένα Ρυθμιστικά Σχέδια, ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ΖΟΕ και άλλα σχέδια χρήσεων γης, εφόσον η τροποποίηση καθίσταται αναγκαία για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη και την αποτελεσματική αξιοποίηση των δημοσίων ακινήτων, ιδίως στις περιπτώσεις που οι υφιστάμενες ρυθμίσεις και κατευθύνσεις είναι ασαφείς ή απορρέουν από ανεπίκαιρα χωροταξικά και πολεοδομικά σχέδια.<sup>39</sup>

Για την αξιοποίηση των δημοσίων ακινήτων επιτρέπεται η απευθείας παραχώρηση στον επενδυτή της χρήσης του αιγιαλού και της παραλίας και του δικαιώματος εκτέλεσης, χρήσης και εκμετάλλευσης λιμενικών έργων ή επέκτασης, ήδη υφιστάμενων στην περιοχή, λιμενικών εγκαταστάσεων. Η παραχώρηση γίνεται για χρονικό διάστημα μέχρι πενήντα (50) χρόνια με Κοινή Υπουργική Απόφαση και μπορεί να παραταθεί για περαιτέρω σαράντα εννέα (49) έτη. Για την εκτέλεση των έργων στον αιγιαλό ή στην παραλία τηρείται η διαδικασία που ορίζεται στις διατάξεις του Ν. 2971/2001 για τον αιγιαλό και την παραλία.<sup>40</sup>

Στις διατάξεις του νόμου ορίζεται ειδικότερα ότι δεν επιτρέπεται η αξιοποίηση δημοσίων ακινήτων, τα οποία εμπίπτουν στο σύνολό τους σε οικότοπους προτεραιότητας, σε περιοχές απόλυτης προστασίας της φύσης και

---

<sup>36</sup> ΦΕΚ 151/Α/01.07.2001. Ν. 3985 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015».

<sup>37</sup> ΦΕΚ 152/Α/01.07.2011.

<sup>38</sup> Συγκεκριμένα, στο Κεφάλαιο (Β) που τιτλοφορείται ως «πολεοδομική ωρίμανση και επενδυτική ταυτότητα δημοσίων ακινήτων και λουπές ρυθμίσεις για την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας».

<sup>39</sup> Άρθρο 12 παρ. 1, 3 και 4 του Ν. 3986/2011.

<sup>40</sup> Άρθρο 14 παρ.1 του Ν. 3986/2011, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 48 παρ.4α του Ν.4305/2014.

προστασίας της φύσης του Ν. 1650/1986<sup>41</sup> για την προστασία του περιβάλλοντος, σε πυρήνες εθνικών δρυμών, σε διατηρητέα μνημεία της φύσης, σε εθνικά πάρκα και σε υγρά τοπους διεθνούς σημασίας.

Η αξιοποίηση δημοσίων ακινήτων, στα οποία περιλαμβάνονται χώροι που προστατεύονται από την κείμενη περιβαλλοντική και αρχαιολογική νομοθεσία λόγω του ειδικού χαρακτήρα τους, όπως είναι ιδίως ζώνες προστασίας αρχαιολογικών χώρων, ιστορικοί τόποι, φυσικά πάρκα και περιοχές οικοανάπτυξης πραγματοποιείται σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους και περιορισμούς που θέτουν οι σχετικές νομοθετικές διατάξεις<sup>42, 43</sup>.

## **ΕΣΧΑΣΕ**

Σύμφωνα με το Ν. 3894/2010<sup>44</sup> για την Επιτάχυνση και Διαφάνεια υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων, ρυθμίζεται ότι για την πραγματοποίηση Στρατηγικών Επενδύσεων επί ιδιωτικών ακινήτων, δύναται, μετά από απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Στρατηγικών Επενδύσεων (Δ.Ε.Σ.Ε.), να καταρτίζονται, από τη Γενική Γραμματεία Στρατηγικών και Ιδιωτικών Επενδύσεων, Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΣΧΑΣΕ).

Όπως και στην περίπτωση των ΕΣΧΑΔΑ, ένα ΕΣΧΑΣΕ μπορεί να περιλαμβάνει διαφορετικούς κανόνες χωροθέτησης, χρήσης γης και όρους δόμησης από τους ισχύοντες στην περιοχή.<sup>45</sup>

Για την πραγματοποίηση Στρατηγικών Επενδύσεων επί εκτάσεων με μικτό καθεστώς ιδιοκτησίας, δηλαδή δημόσιες και ιδιωτικές εκτάσεις, που έχουν περιέλθει στην αρμοδιότητα του Ταμείου Αξιοποίησης Δημόσιας Περιουσίας (ΤΑΙΠΕΔ), καταρτίζονται και εγκρίνονται ΕΣΧΑΔΑ.

Για λοιπές Στρατηγικές Επενδύσεις με μικτό καθεστώς ιδιοκτησίας, δηλαδή δημόσιες και ιδιωτικές εκτάσεις, καταρτίζονται και εγκρίνονται ΕΣΧΑΣΕ.

Η έγκριση των ΕΣΧΑΣΕ γίνεται με προεδρικά διατάγματα.<sup>46</sup>

Στις διατάξεις αυτές εμπίπτουν και τα ακίνητα που ανήκουν σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, που ανήκουν στην Εκκλησία της Ελλάδος και νοούνται ως ιδιωτικά ακίνητα.<sup>47</sup>

---

<sup>41</sup> Άρθρο 19 και 21 του Ν.1650/1986, όπως αντικαταστάθηκαν με τα άρθρα 5 και 6 αντίστοιχα του Ν.3937/2011.

<sup>42</sup> Σύμφωνα με τους Ν. 998/1979, 1650/1986 και 3028/2002.

<sup>43</sup> Άρθρα 11 παρ.Α2 και Α3 του Ν. 3986/2011.

<sup>44</sup> ΦΕΚ 204/Α/02.12.2010.

<sup>45</sup> Οι διατάξεις των άρθρων 11, 12, 13, 13Α παρ. 2,14 και 14Α του Ν. 3986/2011 για τα ΕΣΧΑΔΑ εφαρμόζονται αναλόγως στα ΕΣΧΑΣΕ.

<sup>46</sup> Άρθρο 24 παρ. 1 του Ν. 3894/2010, όπως αντικαταστάθηκε με το αρ. 5 παρ.1 του Ν. 4146/2013 (ΦΕΚ 90/Α/2013).

<sup>47</sup> Φορέας πραγματοποίησης της επένδυσης δύναται να είναι και η Εκκλησία της Ελλάδος, ενεργούσα διά της Εκκλησιαστικής Κεντρικής Υπηρεσίας Οικονομικών (ΕΚΥΟ).

### **Ειδικό Σχέδιο Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίου Ακινήτου (ΕΣΧΑΔΑ) Αστέρα Βουλιαγμένης**

Το Ειδικό Σχέδιο Χωρικής Ανάπτυξης (ΕΣΧΑΔΑ) του Αστέρα Βουλιαγμένης εγκρίνεται τον Οκτώβριο 2016,<sup>48</sup> και με αυτό καθορίζονται χρήσεις γης και όροι δόμησης για το σύνολο της έκτασης των 301.864,99 τμ. Στην έκταση δεν περιλαμβάνεται ο αρχαιολογικός χώρος του Ναού του Απόλλωνα Ζωστήρα.

Η έκταση, σύμφωνα με το ΕΣΧΑΔΑ, χωρίζεται σε τέσσερις ζώνες, με διαφορετικά χαρακτηριστικά ως προς τις επιτρεπόμενες χρήσεις και την προστασία του περιβάλλοντος (αρ. 1). Οι τρεις από τις τέσσερις είναι περιοχές αποκατάστασης και προστασίας φυσικού τοπίου (Ζώνες ΙΑ και ΙΒ) και α' ζώνη απολύτου προστασίας αρχαιολογικού χώρου (Ζώνη ΙΙ). Σε αυτές ισχύουν όροι και περιορισμοί ως προς τις τυχόν επιτρεπόμενες νέες χρήσεις και δόμηση. Στην περιοχή τουρισμού-αναψυχής-παραθεριστικής κατοικίας (Ζώνη ΙΙΙ) καθορίζονται 40 Περιοχές Ανάπτυξης. Στις υφιστάμενες ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις (Ζώνη ΙΙΙΑ, Περιοχές Ανάπτυξης 1-39) καθορίζεται η χρήση τουρισμού-αναψυχής-παραθεριστικής κατοικίας και προσδιορίζονται όροι και περιορισμοί δόμησης. Στην υπόλοιπη έκταση (Ζώνη ΙΙΙΒ, Περιοχή Ανάπτυξης 40) καθορίζεται ως επιτρεπόμενη χρήση η κατοικία, και επιτρέπεται η ανέγερση μέχρι δεκαπέντε κατοικιών, σε δεκατρείς κατά μέγιστο κτιριακές μονάδες, και προσδιορίζονται όροι και περιορισμοί δόμησης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι υφιστάμενες ζώνες προστασίας του ΠΔ 2004 λαμβάνονται υπόψη στο ΕΣΧΑΔΑ. Η ζώνη ΙΑ ακολουθεί τους όρους και περιορισμούς της ζώνη 1α του ΠΔ 2004 ως προς την προστασία και αποκατάσταση του φυσικού τοπίου.

Η έγκριση του ΕΣΧΑΔΑ συνοδεύεται (αρ. 2) από κατευθύνσεις και μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και σύστημα περιβαλλοντικής παρακολούθησης του Σχεδίου, σύμφωνα με την Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Σε αυτό περιγράφονται οι όροι, περιορισμοί και κατευθύνσεις για την προστασία και διαχείριση του περιβάλλοντος που επιβάλλεται να τηρούνται κατά την εξειδίκευση και υλοποίησή του.

### **Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού - Αγίου Κοσμά**

Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού, μαζί το πρώην Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά και το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας (ΕΑΚΝ) Αγίου Κοσμά, εντάσσεται στο πρόγραμμα αξιοποίησης της δημόσιας περιουσίας το 2011. Η διαδικασία ανάπτυξης του Ελληνικού ακολουθεί ειδικό νόμο (Ν. 4062/2012),<sup>49</sup> στον οποίο περιγράφονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις, οι όροι και περιορισμοί δόμησης καθώς και η διαδικασία αδειοδοτήσεων και εγκρίσεων.

---

<sup>48</sup> ΦΕΚ 191/ΑΑΠ/04.10.2016. ΠΔ «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίου Ακινήτου και τροποποίηση του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως Βουλιαγμένης Αττικής στην έκταση του «Αστέρα Βουλιαγμένης» και καθορισμός χρήσεων γης και όρων δόμησης».

<sup>49</sup> ΦΕΚ 70/Α/30.03.2012. Ν. 4062 «Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού – Πρόγραμμα ΗΛΙΟΣ – Προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/28/ΕΚ) – Κριτήρια Αειφορίας Βιοκαυσίμων και Βιορευστών (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/30/ΕΚ).

Για την αξιοποίηση του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά προβλέπεται η κατάρτιση και έγκριση Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) (αρ. 2). Με το ΣΟΑ ειδικότερα τα όρια της έκτασης που πρόκειται να αναπτυχθεί στο Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού – Αγίου Κοσμά και καθορίζονται και εγκρίνονται:

- α. Τα όρια των ειδικότερων ζωνών και ο βασικός χωρικός προορισμός εκάστης ζώνης.
- β. Οι ζώνες που πρόκειται να πολεοδομηθούν (περιοχές προς πολεοδόμηση) και οι επιτρεπόμενες εντός αυτών χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης.
- γ. Οι ζώνες που δεν πρόκειται να πολεοδομηθούν (ζώνες ανάπτυξης) και οι επιτρεπόμενες, ανά ζώνη, χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης, οι τυχόν ειδικοί όροι και περιορισμοί στη μορφολογία και την αισθητική των κτιρίων και των ακάλυπτων χώρων, καθώς και οι τυχόν πρόσθετοι περιορισμοί στα ποσοστά ανάπτυξης των επί μέρους χρήσεων.
- δ. Τα όρια της έκτασης του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής.
- ε. Οι οριογραμμές των, τυχόν υφιστάμενων εντός της εκτάσεως, υδατορεμάτων (ρεμάτων, μη πλευσίμων ποταμών, χειμάρρων και ρυακιών).
- στ. Οι όροι, περιορισμοί και κατευθύνσεις για την προστασία και διαχείριση του περιβάλλοντος, καθώς και το σύστημα περιβαλλοντικής παρακολούθησης σύμφωνα με την κατά νόμο προβλεπόμενη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
- ζ. Κάθε άλλο μέτρο, όρος ή περιορισμός που τυχόν επιβάλλεται για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη της περιοχής.

Σύμφωνα με την κυρωμένη από τη Βουλή Σύμβαση Αγοραπωλησίας Μετοχών,<sup>50</sup> το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης της κοινοπραξίας Global Investment Group S.A. (Latsis Group, Fosun Group, Eagle Hills), θα περιλαμβάνει την ανάπτυξη συνολικά 2.700.000 τμ δομήσιμων επιφανειών (με χρήσεις κατοικίας, τουριστικών καταλυμάτων, εστίασης-αναψυχής, τουρισμού, καζίνο, γραφειακών και εμπορικών χρήσεων, υγείας, εκπαίδευσης και πολιτισμού) και την κατασκευή ενιαίου και ανοιχτού στο κοινό Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής έκτασης 2.000 στρεμμάτων.

Το παράκτιο μέτωπο του Ελληνικού, μήκους 3,5 χλμ, είναι από τα κρίσιμα στοιχεία της επένδυσης. Προβλέπεται η δημιουργία ελεύθερα προσβάσιμης ακτής μήκους 1 χλμ, από την Ολυμπιακή Μαρίνα μέχρι τη σημερινή παραλία του Αγ. Αλεξάνδρου. Για το υπόλοιπο τμήμα του παράκτιου μετώπου -με βάση όσα είναι γνωστά- προτείνονται χρήσεις τουρισμού και αναψυχής στην Ολυμπιακή Μαρίνα και περιοχή κατοικιών-τουρισμού-αναψυχής στην έκταση του ΕΑΚΝ Αγίου Κοσμά.

Σχεδιασμοί τέτοιου τύπου, όπως οι προωθούμενοι στον Αστέρα Βουλιαγμένης και στο Ελληνικό, δημιουργούν νέα δεδομένα για την υπό μελέτη περιοχή. Δημιουργούν πυκνώσεις και πόλους εντατικών χρήσεων που δεν

---

<sup>50</sup> ΦΕΚ 181/Α/27.09.2016. Ν. 4422 «Κύρωση της από 14.11.2014 Σύμβασης Αγοραπωλησίας Μετοχών για την απόκτηση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. και της από 19.7.2016 Τροποποιητικής Σύμβασης και ρύθμιση λοιπών συναφών θεμάτων.

προβλέπονταν στο συνολικό σχεδιασμό για το Λεκανοπέδιο. Κυρίως, εγείρουν ερωτήματα για την φέρουσα ικανότητα συνολικά του παράκτιου μετώπου και την περιβαλλοντική, οικονομική και κοινωνική βιωσιμότητά του.

## 1.2. Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης. Χωρικές υποενότητες και δυναμικές.

Η περιοχή μελέτης, στη μεγαλύτερη έκτασή της, ανήκει πλέον στην Εταιρεία Αξιοποίησης Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ). Με το Ν. 4389/2016<sup>51</sup> παραχωρείται από το Ελληνικό Δημόσιο στην ΕΤΑΔ, χωρίς αντάλλαγμα, η κυριότητα και νομή όλων των ακινήτων περιουσιακών στοιχείων τα οποία ανήκουν στο Ελληνικό Δημόσιο ενώ με το Ν. 4393/2016<sup>52</sup> που ακολουθεί παραχωρούνται στην ΕΤΑΔ και οι εκτάσεις που ανήκαν στον ΕΟΤ. (αρ. 10 παρ.3). Η παραχώρηση και διαχείριση γίνεται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, και με τις κάτωθι εξαιρέσεις:

- Α) Αιγιαλοί, παραλίες και παρόχθιες εκτάσεις, υδρότοποι
- Β) Περιοχές Ramsar (Επικύρωση με το Ν.Δ.191/1974)
- Γ) Περιοχές Natura
- Δ) Αρχαιολογικοί χώροι
- Ε) Αμιγώς δασικές εκτάσεις

αλλά και τα ακίνητα του ΤΑΙΠΕΔ που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα Γ (παρ. 7)

Σημειώνεται πως: «Η ΕΤΑΔ εξακολουθεί να διαχειρίζεται περιουσιακά στοιχεία που εξαιρούνται από τη μεταβίβαση (...) υπό την επιφύλαξη υφιστάμενου δικαιώματος οποιουδήποτε νομικού προσώπου εκτός του Ελληνικού Δημοσίου, το οποίο έχει αναθέσει τη διαχείριση περιουσιακών στοιχείων στην ΕΤΑΔ, να ανακαλέσει η σχετική ανάθεση» (παρ. 5) Στη διαχείριση του ΤΑΙΠΕΔ παραμένουν ωστόσο οι περιοχές του Αστέρα και της

---

<sup>51</sup> ΦΕΚ 94/Α/27.05.2016. Ν. 4389 «Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις.»

<sup>52</sup> ΦΕΚ 106/Α/06.06.2016 Ν. 4393 «Κύρωση της Προγραμματικής Συμφωνίας (Programme Arrangement) Αριθ.Α-1424 [ΜΙΟΣ] μεταξύ του Ομοσπονδιακού Υπουργού Άμυνας και Αθλητισμού της Δημοκρατίας της Αυστρίας, και του Υπουργού Άμυνας του Βασιλείου του Βελγίου και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Κροατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Τσεχίας και του Υπουργείου Άμυνας της Εσθονίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Φινλανδίας και του Υπουργείου Άμυνας της Γαλλικής Δημοκρατίας και του Ομοσπονδιακού Υπουργείου Άμυνας της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και του Υπουργείου Άμυνας της Ιταλικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Λετονίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Δημοκρατίας της Λιθουανίας και του Υπουργείου Άμυνας του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου και του Υπουργείου Άμυνας του Βασιλείου της Ολλανδίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Δημοκρατίας της Πολωνίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Δημοκρατίας της Πορτογαλίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Σλοβακίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και του Υπουργείου Άμυνας του Βασιλείου της Ισπανίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σουηδίας και του Υπουργείου Άμυνας του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Άμυνας σχετικά με το «ΜΙΟΣ», τη Στρατιωτική Υλοποίηση του SESAR (Ερευνητικού Προγράμματος Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού-Military Implementation of Single European Sky Air Traffic Management Re search Programme) και άλλες διατάξεις.»

έκτασης του πρώην αερολιμένα Ελληνικού των οποίων η αξιοποίηση δρομολογείται άμεσα υπό καθορισμένους όρους.

Σε επίπεδο χρήσεων, κατά μήκος του παρακτίου μετώπου εντοπίζονται δράσεις και χρήσεις κατά κύριο λόγο συμβατές με την κείμενη νομοθεσία, χωρίς αυτό όμως να αποκλείει σε εντοπισμένες περιοχές την ύπαρξη φαινομένων καταστρατήγησής του. Οι εντοπιζόμενες χρήσεις ομαδοποιούνται σύμφωνα και με τις ζώνες αναφοράς του ΠΔ του 2004 σε οκτώ κατηγορίες με τις εξειδικεύσεις τους. Έτσι, σε όλο το μήκος του μετώπου εντοπίζονται περιοχές απολύτου προστασίας, κοινωνικής πρόνοιας, αθλητισμού, τουρισμού, ακτές κολύμβησης, ελεύθερους χώρους πρασίνου, περιοχές μητροπολιτικού χαρακτήρα, τουριστικούς λιμένες/λιμένες αναψυχής/ αγκυροβόλια, ναυαθλητικές εγκαταστάσεις καθώς και θαλάσσιες εκτάσεις αλιείας.

Ταυτόχρονα, η καταστρατήγηση ή ελλιπής τήρηση των θεσμοθετημένων χρήσεων οδηγεί σε αλληλοεπικαλύψεις, αναίρεση του χαρακτήρα τους και κυρίως καταπάτηση των οριζόμενων από το Σύνταγμα προϋποθέσεων/δικαιωμάτων χρήσης των παράκτιων περιοχών. Εντοπίζονται, έτσι, ζώνες «αυξημένης επικινδυνότητας» οι οποίες δέχονται σημαντικές πιέσεις για αναίρεση της προβλεπόμενης χρήσης ή του προβλεπόμενου από το Σύνταγμα και τους νόμους καθεστώτος λειτουργίας τους. Τέτοιες είναι κατά κύριο λόγο οι περιοχές που συνδυάζουν εκτάσεις αστικών ακτών κολύμβησης με χρήσεις αναψυχής, με την τελευταία να ασκεί έντονη πίεση και πολλές φορές να αναιρεί τον ελεύθερο χαρακτήρα της πρώτης. Το πρόβλημα εντείνεται σε περιοχές όπου η χρήση αναψυχής συνοδεύεται από ελεγχόμενη είσοδο στις εγκαταστάσεις και την παραλία. Προκειμένου να μειωθούν και να ξεπεραστούν τέτοιου είδους φαινόμενα οφείλει να υπάρξει αυστηρότερος καθορισμός των όρων εκμετάλλευσης και συστηματικότερος έλεγχος τήρησης των όρων αυτών.

Η περιοχή μελέτης κατηγοριοποιείται σε 14 διακριτές ενότητες οι οποίες παρουσιάζονται παρακάτω μαζί με την υφιστάμενη ή/και προγραμματισμένη στο άμεσο μέλλον χρήση τους:

1. **Φαληρικός Πόλος - Μαρίνα Φλοίσβου –Τροκαντερό**
2. **Π. Φάληρο / Αστικές παραλίες**
3. **Μαρίνα Αλίμου**
4. **Καλαμάκι / Αστικές παραλίες**
5. **Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού**
6. **Γλυφάδα / Αστικές παραλίες**
7. **Αστέρια Γλυφάδας**
8. **Βούλα / Αστικό παράκτιο μέτωπο**
9. **Καβούρι**
10. **Αστέρας - Λαιμός Βουλιαγμένης**
11. **Ωκεανίδα / Αστική παραλία**



**12. Λιμανάκια Βουλιαγμένης / Φυσικό περιβάλλον**

**13. Βάρκιζα / Αστική παραλία**

**14. Κόλπος Λομβάρδας / Φυσικό περιβάλλον**

Εντός των ενοτήτων εντοπίζονται 5 προγραμματισμένες μεγάλης κλίμακας και ιδιαίτερης δυναμικής παρεμβάσεις οι οποίες μπορούν και πρόκειται να αποτελέσουν πόλους αυξημένου ενδιαφέροντος και εμβέλειας. Αυτοί είναι

**α) η ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου,**

**β) Η Μαρίνα Αλίμου**

**γ) Ο Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού - Αγίου Κοσμά**

**δ) Τα Αστέρια Γλυφάδας και**

**ε) ο Αστέρας Βουλιαγμένης.**

Οι πόλοι ανάπτυξης κατανέμονται ομοιόμορφα στην περιοχή μελέτης και σταματούν στην περιοχή της Βουλιαγμένης, αφήνοντας την μετέπειτα, περισσότερο εξωαστική περιοχή του παρακτίου μετώπου, να διατηρεί ένα πιο φυσικό και ήπιο χαρακτήρα προστατεύοντας περιοχές φυσικού περιβάλλοντος και ιδιαίτερου κάλλους. Η οριοθέτηση αυτή είναι θεμιτή και οφείλει να στοχοθετηθεί και στον μελλοντικό σχεδιασμό. Στόχος είναι η υπό αυτές τις συνθήκες ισόρροπη ανάπτυξη του παρακτίου μετώπου με σημαντικό μέλημα την αποφυγή της υπέρβασης της φέρουσας ικανότητάς του όσων αφορά δραστηριότητες τουρισμού και αναψυχής.

Οι εντοπιζόμενες αναπτυξιακές δυναμικές στην παράκτια ζώνη, από το ΣΕΦ μέχρι και την Αγία Μαρίνα Κρωπίας, μελετώνται ανά κατηγορία και συνοψίζονται σε

**1. Αστικά μέτωπα**

**2. Φυσικά μέτωπα**

**3. Λιμενικά μέτωπα**

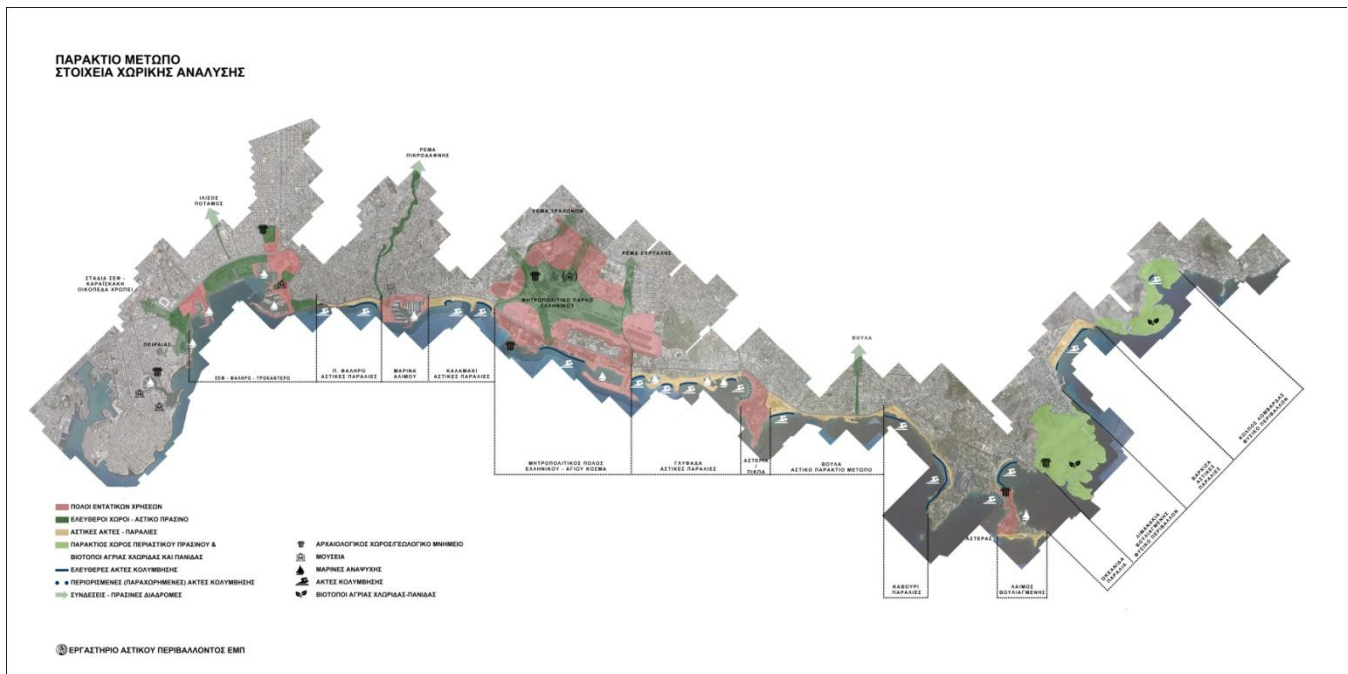
**4. Λιμένες αναψυχής**

**5. Αμιγώς τουριστικές περιοχές**

**6. Ελεύθερες ακτές κολύμβησης**

**7. Οργανωμένες ακτές κολύμβησης**

Σε κάθε κατηγορία υπάρχει διαφορετική δυναμική και διατίθεται ένας αριθμός εργαλείων και μέσων προκειμένου να αναπτυχθεί και να αναδειχθεί κατά τρόπο συμπληρωματικό και όχι ανταγωνιστικό προς τις υπόλοιπες. Τα εργαλεία αυτά αναπτύσσονται, αξιολογούνται και ιεραρχούνται στο επόμενο κεφάλαιο.



Εικ. 1. Προκαταρκτικά στοιχεία χωρικής ανάλυσης του παράκτιου μετώπου.

### 1.3. Αξιολόγηση, ιεράρχηση και εντοπισμός δυνατοτήτων και προοπτικών

Τα νέα δεδομένα σε εξέλιξη τα οποία λαμβάνονται υπόψη για να καθορίσουν τις προτεινόμενες κατευθύνσεις του παρόντος Σχεδίου-Πλαισίου είναι:

- Η συνεχιζόμενη οικονομική κρίση, η οποία έχει συντελέσει στη συρρίκνωση των μεσαίων στρωμάτων και τη φτωχοποίηση σημαντικού μέρους του πληθυσμού που διαμένει στην πόλη, αλλάζοντας τρόπους ζωής, συνθήκες απασχόλησης, δυνατότητες μετακίνησης, καθημερινότητες κ.ά.
- Φαινόμενα αστικής κρίσης σε περιοχές της πόλης, υποβάθμιση κεντρικών περιοχών και ελλείψεις σε υπηρεσίες, υποδομές, πράσινους/δημόσιους χώρους, κ.ά.
- Οι αποκρατικοποιήσεις/ιδιωτικοποιήσεις της ακίνητης περιουσίας του δημοσίου κατά μήκος των ακτών, συχνά με στόχο την αποπληρωμή του χρέους, υπό τη διαχείριση του ΤΑΙΠΕΔ. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις αποτελούν η ανάπτυξη του νέου Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά και ο Αστέριας Βουλιαγμένης.
- Οι προθέσεις ΝΠΔΔ να προχωρήσουν σε συμπράξεις με τον ιδιωτικό τομέα για την τουριστική ανάπτυξη παράκτιων περιοχών. Ανάμεσά τους, κατεξοχήν «παίκτης» της κτηματαγοράς είναι η Εκκλησία της Ελλάδος, μέσω της Εταιρείας Αξιοποίησης Εκκλησιαστικής Ακίνητης Περιουσίας Α.Ε. (ΕΑΕΑΠ Α.Ε.). Η Εκκλησία αποτελεί έναν από τους σημαντικούς ιδιοκτήτες ακίνητης περιουσίας κατά μήκος των ακτών, ιδιαίτερα στην περιοχή της Βουλιαγμένης.

- Οι προθέσεις του ΥΕΘΑ να προχωρήσει σε συμπράξεις με τον ιδιωτικό τομέα για την τουριστική/εμπορική ανάπτυξη παράκτιων περιοχών.
- Οι προθέσεις παραλιακών Δήμων να προχωρήσουν σε συμπράξεις με τον ιδιωτικό τομέα για την τουριστική/εμπορική ανάπτυξη παράκτιων περιοχών (για παράδειγμα η μαρίνα Αλίμου), ή σε άλλους σχεδιασμούς που μπορούν να ενταχθούν σε νέα χρηματοδοτικά εργαλεία (λ.χ. ΟΧΕ). Σημειώνεται εδώ η πρόσφατη μεταφορά δημόσιας ακίνητης περιουσίας του δημοσίου από το κράτος στους δήμους.
- Οι παραπάνω μεγάλης κλίμακας επενδύσεις υποστηρίζονται πλέον από το νέο σύστημα χωρικού σχεδιασμού και νέα εργαλεία σχεδιασμού (ΕΣΧΑΔΑ/ΕΣΧΑΣΕ), τα οποία υπερισχύουν άλλων πολεοδομικών δεσμεύσεων και του Προεδρικού Διατάγματος των Ακτών (ΦΕΚ 254/Δ/2004).
- Τα νέα μεγάλα έργα μεταφορών και υποδομών που προγραμματίζονται κατά μήκος των ακτών. Ανάμεσά τους η επέκταση της γραμμής 2 του Μετρό προς τη Γλυφάδα και η «αναβάθμιση» της Λ. Βουλιαγμένης.
- Ο υπό διαμόρφωση νέος πόλος μητροπολιτικής ακτινοβολίας στο Φάληρο, με το ήδη κατασκευασμένο συγκρότημα της Εθνικής Βιβλιοθήκης και Εθνικής Λυρικής Σκηνής (ΚΠΣΙΝ) και την επικείμενη ανέγερση του Φαληρικού Όρμου. Παράλληλα, η προοπτική δημιουργίας Διεθνούς Συνεδριακού Κέντρου στο Tae Kwon Do.
- Η επί μακρών εμπορευματική υπέρ-εκμετάλλευση των ακτών από χρήσεις αναψυχής/τουρισμού, με συχνές καταπατήσεις, δημιουργία περιφράξεων, και την τάση κυριαρχίας του «ιδιωτικού» εις βάρος του «δημόσιου».
- Η αλλοίωση του τοπίου από εμπορικού χαρακτήρα δραστηριότητες και η περιβαλλοντική υποβάθμιση παράκτιων περιοχών λόγω αναπτυξιακών πιέσεων.

Τέλος, μια σημαντική παράμετρος αφορά τις νέες προκλήσεις για τη διαχείριση των παράκτιων περιοχών στη συγκυρία της κλιματικής αλλαγής και την ανάγκη της Αττικής να προσαρμοστεί σε αυτές, στο πλαίσιο και των δεσμεύσεων που έχει αναλάβει η χώρα.

Τα νέα αυτά δεδομένα γεννούν κρίσιμους προβληματισμούς για την «επόμενη μέρα» των ακτών της Αττικής. Σε ένα σενάριο μηδενικής δημόσιας παρέμβασης και απουσίας ενιαίου προγραμματισμού, το πιθανότερο ενδεχόμενο θα ήταν κατά την επόμενη δεκαετία να προχωρήσουν αποσπασματικά μια σειρά από παρεμβάσεις κατά μήκος των ακτών, με όρους εντατικής ανάπτυξης χρήσεων αναψυχής/εμπορίου/τουρισμού, ενώ το υπόλοιπο κομμάτι θα ακολουθούσε φθίνουσα πορεία. Ένα τέτοιο σενάριο θα σήμαινε:

- Χωρικό κατακερματισμό, με πιθανή δημιουργία περιφραγμένων / προστατευμένων πολυτελών και ιδιωτικοποιημένων χωρικών θυλάκων και όξυνση των χωρο-κοινωνικών πολώσεων και αποκλεισμών.
- Λειτουργικές ασυμβατότητες, που αφορούν τις χρήσεις γης.
- Μη αναστρέψιμη απώλεια των τελευταίων μη δομημένων και «μη αναπτυγμένων» περιοχών των ακτών για χάρη της «ανάπτυξης».

- Εμπορική υπέρ-εκμετάλλευση των ακτών, υποβάθμιση του δημόσιου χαρακτήρα των ακτών και του δημόσιου χώρου.
- Εντεινόμενες δυσκολίες πρόσβασης, με τμήματα των ακτών να παραμένουν απροσπέλαστα από το ευρύ κοινό.
- Διαταραχή των παράκτιων οικοσυστημάτων (θαλασσίων και χερσαίων) και περιβαλλοντική επιβάρυνση.
- Αποσπασματικότητα στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, λόγω της πληθώρας ασυντόνιστων προγραμματισμών, ενεργειών και δράσεων δημόσιων φορέων (δήμων, υπουργείων, περιφέρειας, ΝΠΔΔ κ.ο.κ.) σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα.

Η αποφυγή ενός τέτοιου σεναρίου προϋποθέτει τον εντοπισμό δυνατοτήτων και προοπτικών και την οριοθέτηση των αναπτυξιακών δυναμικών, στην κατεύθυνση ανάδειξης του παραλιακού μετώπου της Αθήνας, μέσα από εστιασμένες, και μεγαλύτερου ή μικρότερου χαρακτήρα και εμβέλειας, δράσεις. Ο σχεδιασμός και ο σταδιασμός των δράσεων θα πρέπει να μελετηθεί με τρόπο ώστε να τηρούνται οι όροι της ενιαίας και ολοκληρωμένης διαχείρισης του μετώπου.

Για την προσέγγιση του προβλήματος και τη διατύπωση ρεαλιστικών προτάσεων που λαμβάνουν υπ' όψη την ταυτότητα και φέρουσα ικανότητα των διαφορετικών περιοχών καταγράφονται παρακάτω οι διαφορετικές κατηγορίες περιοχών του παράκτιου μετώπου:

#### • **Αστικά μέτωπα**

Αστικά μέτωπα καλούνται οι περιοχές του παρακτίου μετώπου στις οποίες ο υφιστάμενος αστικός ιστός προσεγγίζει την ακτογραμμή και έχει έξοδο στη θάλασσα. Ενδεικτικά αναφέρονται οι περιοχές Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Γλυφάδας και σε μικρά τμήματα της Βουλιαγμένης και Βάρκιζας. Στις ενότητες αυτές θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, στη βιώσιμη κινητικότητα και τη βελτίωση των συνθηκών περιπάτου και ήπιας κίνησης. Παρεμβάσεις που θα ωφελούσαν σε αυτή την κατεύθυνση είναι η εναλλαγή οδοστρώματος κατά τόπους με τρόπο ώστε να δηλώνεται η παρουσία του πεζού και η ανάγκη μείωσης της ταχύτητας του οχήματος. Επιπλέον, η Λ. Ποσειδώνος, που διατρέχει όλο το μήκος του μετώπου, αποτελεί ισχυρό διαχωριστικό όριο του αστικού ιστού με τη θάλασσα, καθώς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της και οι υψηλές ταχύτητες κίνησης των οχημάτων δημιουργούν επισφαλές και αφιλόξενο περιβάλλον για τους λοιπούς χρήστες και για τις κάθετες κινήσεις. Είναι προφανής η ανάγκη ενίσχυσης της δυνατότητας μείωσης κυκλοφορίας της σε βάθος χρόνου και η παράλληλη ενίσχυση κίνησης κατά μήκος της με χρήση ΜΜΜ.

#### • **Φυσικά μέτωπα**

Φυσικά μέτωπα καλούνται οι περιοχές στις οποίες η μέχρι σήμερα ανθρώπινη παρέμβαση είναι περιορισμένη έως ελάχιστη. Τέτοιες περιοχές φυσικής ομορφιάς αποτελούν τα τμήματα του παραλιακού μετώπου μετά τη Βουλιαγμένη, με εξαίρεση το αστικό τμήμα της Βάρκιζας, τα οποία εκτείνονται μέχρι και μετά τον κόλπο της

Λομβάρδας. Πρόκειται για περιοχές που ακολουθούν την απόληξη του όρους του Υμηττού προς τη θάλασσα από τα ανατολικά. Η ανάγκη άμεσης ενίσχυσης και εδραίωσης της προστασίας τους είναι προφανής και επιτακτική.

Επισημαίνεται ότι και κατά μήκος των βορειότερων αστικών μετώπων σε περιορισμένη έκταση διασώζονται παρθένα φυσικά τμήματα της ακτής και ανάλογα οικοσυστήματα. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις είναι η ακτογραμμή και η παράκτια βλάστηση της μικρής χερσονήσου ΠΙΚΠΑ Βούλας όπως και οι βραχώδεις ακτές και παράκτια βλάστηση της άκρης της χερσονήσου Λαιμού - Μικρού Καβουριού Βουλιαγμένης.

- **Λιμενικά μέτωπα**

Στα λιμενικά μέτωπα περιλαμβάνονται οι λιμενικές ζώνες του παρακτίου μετώπου. Στην Αττική εντοπίζονται τέσσερα μεγάλα λιμάνια (Ελευσίνα, Πειραιάς, Λαύριο, Ραφήνα) που συγκεντρώνουν τον όγκο της μαζικής τουριστικής και της εμπορικής δραστηριότητας. Παρά το γεγονός πως τέτοιας εμβέλειας λιμάνι δεν περιλαμβάνεται στη μελετώμενη περιοχή, η ασκούμενη επιρροή τους είναι τέτοια που δεν θα πρέπει να εξετάζονται αποσπασματικά ή διαφοροποιημένα από το υπόλοιπο παράλιο μέτωπο. Η ανάγκη διαχείρισης των λιμενικών ζωνών με τρόπο που θα επιτύχει την τόνωση της δραστηριότητάς τους, λαμβάνοντας ωστόσο υπ' όψη τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να συλλειτουργήσουν ομαλά με το υπόλοιπο μέτωπο, κρίνεται απαραίτητη σε κάθε περίπτωση.

- **Λιμένες αναψυχής**

Οι μικρότερης εμβέλειας τουριστικοί λιμένες αποτελούν μικρότερης έντασης και διαφορετικής κλίμακας/ποιότητας λιμενικά μέτωπα από τους μεγάλους εμπορικούς-επιβατηγούς λιμένες. Στην ενότητα από τον Πειραιά έως την Αγία Μαρίνα Κρωπίας συναντώνται εννέα μεγαλύτερες και μικρότερες μαρίνες -και τουριστικοί λιμένες-, ικανές να αποτελέσουν τουριστικούς πόλους. Η κατάλληλη διαχείρισή τους μπορεί να τις αναδείξει σε προορισμό του θαλάσσιου τουρισμού ο οποίος δύναται με αυτόν τον τρόπο να ενισχυθεί. Οι μαρίνες μπορούν να χρησιμοποιηθούν επίσης ως σταθμοί ενός δικτύου μικρής κλίμακας μεταφοράς επισκεπτών, εξυπηρετώντας θαλάσσιες περιηγήσεις, διαδρομές αναψυχής και μετακινήσεις. Μία χρήση εξαιρετικά χρήσιμη για τον τουρισμό, με μικρή περιβαλλοντική επιβάρυνση και ταυτόχρονα ενισχυτική στους τουριστικούς λιμένες και τις τουριστικές περιοχές είναι αυτή των υδατοδρομίων. Αναλυτικά παρακάτω προτείνεται η επαναφορά της ιδέας ίδρυσης υδατοδρομίου στον Φαληρικό Όρμο με πολύ μικρής κλίμακας χερσαίες εγκαταστάσεις. Η ιδέα αυτή ήδη συζητείται και στα πλαίσια της Περιφέρειας Αττικής με αφορμή την δημιουργία του νέου πάρκου στον Φαληρικό Όρμο.

- **Αμιγώς τουριστικές περιοχές**

Αμιγώς τουριστικές περιοχές με ξενοδοχειακές μονάδες συναντώνται κυρίως στην περιοχή του Φαληρικού μετώπου (από Νέο έως Παλιό Φάληρο), του Αλίμου, της Γλυφάδας, και σε μικρότερη κλίμακα στην περιοχή της Βάρκιζας και της Βούλας/Βουλιαγμένης. Παρατηρείται πυκνότητα μονάδων και ο αριθμός τους κρίνεται ικανός να παραλάβει την τουριστική κίνηση του μετώπου. Στην κατεύθυνση της ανάπτυξης τουριστικών

δραστηριοτήτων κρίνεται ως απόλυτα συμβατή η χωροθέτηση και διαμόρφωση καταδυτικών κέντρων με ανάπτυξη δράσεων που αφορούν το θαλάσσιο περιβάλλον και την αναβίωση του βυθού. Τα κέντρα αυτά και λόγω της ελάχιστης επιβάρυνσης (κτιριακής, περιβαλλοντικής) μπορούν να χωροθετηθούν σε μη αστικά ή τουριστικά μέτωπα.

- **Ελεύθερες ακτές κολύμβησης**

Οι ακτές κολύμβησης κατά μήκος του παρακτίου μετώπου, ελευθέρα προσβάσιμες από το κοινό περιορίζονται προς βορρά - προς τον Φαληρικό Όρμο και πυκνώνουν προς νότο - προς την Αγία Μαρίνα. Καθώς η εκμετάλλευσή τους με όρους κερδοσκοπίας αποτελούσε πάντα ισχυρό κίνητρο παρά την ισχύουσα νομοθεσία, είναι επιτακτική η ανάγκη ενίσχυσης των μέτρων προστασίας του χαρακτήρα τους, εξασφάλισης της ανεμπόδιστης πρόσβασης και της ποιότητας του χώρου τους, με παράλληλο τακτικό έλεγχο της τήρησης των θεσμοθετημένων κανόνων, της φροντίδας και της καλής χρήσης σε αυτές.

- **Οργανωμένες ακτές κολύμβησης**

Οι οργανωμένες ακτές κολύμβησης κατά μήκος του παρακτίου μετώπου αποτελούν σημεία τα οποία χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής και συγκεκριμένης διαχείρισης. Σε εναρμόνιση με την ισχύουσα νομοθεσία που προβλέπει την ανεμπόδιστη πρόσβαση στον αιγιαλό, προτείνεται η είσοδος και στις οργανωμένες ακτές να πραγματοποιείται ελεύθερα, και μόνο κατά τη χρήση των εγκαταστάσεων και της παροχής υπηρεσιών από την επιχείρηση, να υπάρχει η δυνατότητα χρέωσης του λουόμενου. Απαραίτητο είναι επιπλέον να καθορίζεται μέγιστος αριθμός οργανωμένων ακτών με αυστηρό και σαφή προσδιορισμό της έκτασης που δύνανται οι επιχειρήσεις να καταλάβουν επί της ακτής.

Σε κάθε περίπτωση είναι απαραίτητος ο μελλοντικός συνολικός σχεδιασμός και διαχείριση του παρακτίου μετώπου προωθώντας στο βαθμό του δυνατού ενιαίο σχεδιαστικό και συνθετικό χαρακτήρα στους επιμέρους τομείς παρεμβάσεων.

## **Κεφ.2. Σχέδιο-πλαίσιο για τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό των ακτών**

Στο κεφάλαιο αυτό περιγράφεται και αναλύεται η ολοκληρωμένη στρατηγική για την Παράκτια Ζώνη της Αττικής. Οι αρχές και κατευθύνσεις αφορούν τόσο την αναπτυξιακή όσο και την περιβαλλοντική διάσταση του σχεδιασμού, καθώς και τη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου. Εξειδικεύονται σε τέσσερις θεματικούς άξονες, τις παρεμβάσεις Μητροπολιτικής σημασίας, τις ακτές κολύμβησης, την προσβασιμότητα-βιώσιμη κινητικότητα και τις λειτουργικές συνδέσεις της παράκτιας ζώνης με τον αστικό ιστό.

### **2.1. Αρχές και κατευθύνσεις**

#### **A. Αρχές και κατευθύνσεις ως προς την αναπτυξιακή διάσταση**

Οι γενικές αρχές του ολοκληρωμένου σχεδιασμού της παράκτιας ζώνης ως προς την αναπτυξιακή διάσταση έχουν ως στόχο τον προσδιορισμό των πιθανών ζωνών ανάπτυξης, της κλίμακας και της έντασης αυτών. Με δεδομένο ότι η παράκτια ζώνη είναι στο μεγαλύτερο τμήμα της ήδη δομημένη, ενώ εξακολουθεί να δέχεται πιέσεις, προσδιορίζονται σαφώς τρεις κλίμακες ανάπτυξης στο θαλάσσιο μέτωπο.

- Ελεγχόμενη ανάπτυξη μεγάλης έντασης (Φαληρικός Πόλος, Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού)

Οι περιοχές του Φαληρικού Πόλου και του Πόλου του Ελληνικού συνιστούν δύο ισχυρούς πόλους αναπτυξιακής έντασης μητροπολιτικής σημασίας στην παράκτια ζώνη, με τις υλοποιούμενες και προβλεπόμενες παρεμβάσεις σε αυτούς. Στην περιοχή του Δέλτα Φαλήρου, με χρήσεις εμπορίου, αναψυχής και πολιτισμού, διαμορφώνεται ένας ισχυρός μητροπολιτικός πόλος, σε άμεση σχέση με τις γειτνιάζουσες παρεμβάσεις στον Φαληρικό Όρμο. Στην περιοχή του Ελληνικού, σχεδιάζεται μια νέα περιοχή εντατικών χρήσεων, κατοικίας και πρασίνου συνολικής δόμησης 2.700.000 τμ.

Και για τις δύο περιοχές, κρίσιμα είναι τα ζητήματα προσβασιμότητας / προσπελασιμότητας και συνδέσεων, ώστε να αμβλυνθούν οι επιπτώσεις τους στους όμορους αστικούς ιστούς. Επιπλέον, σημειώνεται ότι οι υλοποιούμενες και προβλεπόμενες αναπτύξεις οφείλουν να εναρμονίζονται με το θεσμικό πλαίσιο ως προς την προστασία και ανάδειξη ζωνών φυσικού περιβάλλοντος και αρχαιολογικού-πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

- Ελεγχόμενη ανάπτυξη αστικής κλίμακας (αστικά μέτωπα Π. Φαλήρου, Αλίμου, Γλυφάδας, Βούλας, Βουλιαγμένης, Βάρκιζας)

Σημαντικό τμήμα της παράκτιας ζώνης μελέτης αντιστοιχεί στα αστικά μέτωπα των Δήμων Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Γλυφάδας, Βούλας και Βάρκιζας. Αν και κάθε περιοχή έχει χειριστεί, μέχρι στιγμής, διαφορετικά τη σχέση της με την παράκτια ζώνη, κοινό χαρακτηριστικό όλων είναι η δυσκολία πρόσβασης στην ακτογραμμή λόγω της λεωφ. Ποσειδώνος.

Κρίσιμα, επομένως, είναι και εδώ τα ζητήματα προσβασιμότητας / προσπελασιμότητας και σύνδεσης των τμημάτων των δήμων εκατέρωθεν της λεωφ. Ποσειδώνος. Επιπλέον, ειδικά για την παράκτια ζώνη, οι πιθανές

παρεμβάσεις οφείλουν να είναι χαμηλής έντασης και να εναρμονίζονται με τον αστικό χαρακτήρα των περιοχών.

- Περιοχές προστασίας και απαγόρευσης νέας ανάπτυξης (Φασκομηλιά, Λομβάρδα)

Οι περιοχές της Φασκομηλιάς, συμπεριλαμβανομένης της άμεσης περιφέρειας της Λίμνης Βουλιαγμένης, όπως και της Λομβάρδας αποτελούν κρίσιμες ζώνες ιδιαίτερου φυσικού περιβάλλοντος στην αστική παράκτια ζώνη από το ΣΕΦ έως την Αγία Μαρίνα Κρωπίας. Και για τις δύο περιοχές προτείνεται ο καθορισμός ζωνών προστασίας και η εντατικοποίηση των σχετικών μέτρων, καθώς και η ανάδειξη των σημαντικών φυσικών χαρακτηριστικών τους. Ταυτόχρονα, για την επιπρόσθετη θωράκισή τους, προτείνεται η απαγόρευση κάθε νέας ανάπτυξης εντός των καθοριζόμενων ζωνών προστασίας τους.

## **B. Αρχές και κατευθύνσεις ως προς την περιβαλλοντική διάσταση**

Οι γενικές αρχές του ολοκληρωμένου σχεδιασμού της παράκτιας ζώνης ως προς την περιβαλλοντική διάσταση περιλαμβάνουν:

- Ανοικτό, συνεχές και προσβάσιμο παράκτιο μέτωπο για όλους. Δυνατότητα παράκτιας διέλευσης σε όλο το μήκος του.

Η ανάγκη για ένα ανοικτό, συνεχές και προσβάσιμο παράκτιο μέτωπο είναι αυτονόητη στην περίπτωση μιας πόλης σαν την Αθήνα, μιας ουσιαστικά παραθαλάσσιας πόλης ή, όπως έχει επισημανθεί από το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής 2021 (ΡΣΑ 2011),<sup>53</sup> μιας μεσογειακής πρωτεύουσας. Πολλοί Δήμοι του λεκανοπεδίου βρίσκονται σε μικρή απόσταση από τη θάλασσα, ενώ ειδικά οι νότιοι Δήμοι της Αττικής (όπως οι 9 Δήμοι που μας αφορούν εδώ) βρίσκονται σε άμεση επαφή με αυτήν. Ωστόσο, παρουσιάζονται πολλαπλές δυσκολίες πρόσβασης στο παράκτιο μέτωπο και πολλαπλοί αποκλεισμοί από αυτό: λόγω της λεωφόρου Ποσειδώνος, μιας πλατιάς και ταχείας κυκλοφορίας λεωφόρου, της οποίας η διάβαση είναι επικίνδυνη και η οποία αποκόπτει τον αστικό ιστό από την ακτή, λόγω του μεγάλου αριθμού περιφραγμένων και κλειστών ακτών κολύμβησης, ιδιαίτερα σε Δήμους όπως ο Άλιμος, η Γλυφάδα, η Βουλιαγμένη και η Βάρκιζα, και τέλος, λόγω της σχετικής έλλειψης αστικών και τοπιακών διαμορφώσεων σε όλο το μήκος του παράκτιου μετώπου, τόσο στο τμήμα με αστικό χαρακτήρα όσο και στο υπόλοιπο. Παρά τα προαναφερθέντα εμπόδια στην ελεύθερη, εύκολη και ασφαλή πρόσβαση στο παράκτιο μέτωπο της πόλης, ορισμένες υφιστάμενες αστικές και τοπιακές διαμορφώσεις φέρνουν τους κατοίκους κοντά στη θάλασσα (όπως οι διαμορφώσεις παράλληλα στη γραμμή του τραμ, στο Φλοίσβο, στο Παλαιό Φάληρο, στο Ελληνικό και στη Γλυφάδα), ενώ ανοίγονται πρόσφατα και νέες τέτοιες προοπτικές, πάντα με εμπόδια που χρειάζεται να ξεπεραστούν (όπως το Κέντρο Πολιτισμού του

---

<sup>53</sup> ΥΠΕΚΑ-ΟΡΣΑ, «Αθήνα-Μεσογειακή Πρωτεύουσα. Στρατηγικές και προτεραιότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/Αττικής 2021», Έκθεση, 2011



Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος και η Εσπλανάδα προς το Δέλτα Φαλήρου, καθώς επίσης η επικείμενη ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου).

Παρά τους πολλαπλούς αποκλεισμούς, την έλλειψη συνέχειας και τη μειωμένη προσβασιμότητα, το παράκτιο μέτωπο επισκέπτεται σήμερα ένας πολύ μεγάλος αριθμός κατοίκων και τουριστών, ο οποίος αναμένεται να αυξηθεί ακόμα περισσότερο βάσει των ήδη προγραμματισμένων και των προτεινόμενων εδώ σχεδιασμών (βλ. τον Μητροπολιτικό Πόλο του Δέλτα Φαλήρου με το Κέντρο Πολιτισμού του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος, την ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου και την κατασκευή υδατοδρομίου, τη μετατροπή του γηπέδου Tae-Kwon-Do σε συνεδριακό κέντρο και το «Ναυτικό Πάρκο», τον Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού-Αγίου Κοσμά, το πάρκο του ΣΕΦ, την αναβάθμιση των ακτών κολύμβησης, των μαρινών, των ναυταθλητικών ομίλων και των τουριστικών εγκαταστάσεων).

Με βάση τα παραπάνω, είναι επιβεβλημένη η αποκατάσταση της σχέσης μεταξύ πόλης και θάλασσας, μέσα από την εύκολη, γρήγορη και ασφαλή πρόσβαση όλων σε ένα ανοικτό και συνεχές παράκτιο μέτωπο, σε όλο το μήκος του, και ανεξάρτητα από τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε αυτό (δημόσιες ή ιδιωτικές). Η ανάδειξη του ανοικτού και ενιαίου μετώπου θα έχει πολλαπλά οφέλη τόσο για τις γύρω περιοχές και την καθημερινότητα των κατοίκων, όσο και για την ενίσχυση της ταυτότητας και του μητροπολιτικού χαρακτήρα της παράκτιας ζώνης. Αποτελεί στρατηγική επιλογή στην κατεύθυνση μιας πολιτικής η οποία εμπλουτίζει /διευρύνει τον δημόσιο χώρο, τον αναγνωρίζει ως δυναμικό στοιχείο της κοινωνικής αλλά και της οικονομικής λειτουργίας του παράκτιου μετώπου, αλλά και ως ενοποιητικό στοιχείο των διαφορετικών λειτουργιών που αναπτύσσονται κατά μήκος της ακτής. Ως δράσεις σε αυτή την κατεύθυνση προτείνονται οι ακόλουθες, οι οποίες αναλύονται στις επόμενες ενότητες.

- **Ανοικτές ακτές κολύμβησης**
- **Ενιαίος ποδηλατόδρομος - Συνδυασμένες μετακινήσεις με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς**
- **Μειωμένη κυκλοφορία, εύκολη και ασφαλής διάβαση της λεωφ. Ποσειδώνος**
- **Αστική θαλάσσια συγκοινωνία**
- **Μητροπολιτικό Υδατοδρόμιο Αθήνας στον Φαληρικό Όρμο**

- **Ενιαίος σχεδιασμός πολεοδομικής και αστικής κλίμακας**

Ο σχεδιασμός του παράκτιου μετώπου οφείλει να είναι ενιαίος προκειμένου να αποφευχθούν αποσπασματικά έργα τα οποία δεν συνιστούν τελικά λειτουργικές παρεμβάσεις. Ο σχεδιασμός αυτός είναι μητροπολιτικής κλίμακας και οφείλει να ενταχθεί σε ανάλογες θεσμικές δομές. Ως πλέον κατάλληλη τέτοια δομή θεωρείται η Περιφέρεια Αττικής.

Ειδικότερα σε ότι αφορά τον σχεδιασμό και προγραμματισμό χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η χάραξη του ενιαίου ποδηλατοδρόμου-πεζοδρόμου κατά μήκος του θαλασσιού μετώπου. Παράλληλα, όμως, αντικείμενο ενιαίου σχεδιασμού αποτελούν και επιμέρους παρεμβάσεις κατά μήκος του παράκτιου μετώπου, όπως η σήμανση, οι σταθμοί δημοτικών ποδηλάτων, ο αστικός εξοπλισμός, οι τοπιακές διαμορφώσεις των δημόσιων χώρων κ.ά. Ο σχεδιασμός όλων των παραπάνω με ενιαία αντίληψη και αισθητική δεν είναι

αμελητέας σημασίας αλλά παίζει σημαντικό ρόλο στην ανάδειξη της ιδιαίτερης ταυτότητας, στην οπτική και λειτουργική απλότητα και, ως εκ τούτου, στην «αναγνωσιμότητα» του χώρου. Για ένα τέτοιο αποτέλεσμα, ο λεπτομερής σχεδιασμός των επιμέρους παρεμβάσεων κατά μήκος του παράκτιου μετώπου προτείνεται να αποτελέσει στο μέλλον αντικείμενο διαγωνισμών αρχιτεκτονικού και αστικού σχεδιασμού.

- Συνδέσεις του παράκτιου μετώπου με τις ζώνες αστικού πρασίνου - Ανάδειξη ρεμάτων εντός του αστικού ιστού - «Πράσινες» και «Μπλε» διαδρομές

Η ανάπτυξη του συνεχούς και ενιαίου παράκτιου μετώπου, ως ζώνης ελεύθερων χώρων, πρασίνου και ενσωμάτωσης δικτύων βιώσιμης κινητικότητας (πεζόδρομος, ποδηλατόδρομος, ΜΜΜ), μπορεί να αποτελέσει την αφετηρία για παρεμβάσεις που θα συνδέσουν την ακτή με τις όμορες αστικές περιοχές, ενισχύοντας τη σχέση της πόλης με την θάλασσα. Η λογική των «πράσινων» και «μπλε» διαδρομών που προτείνεται στην παρούσα μελέτη έχει ως στόχο να αναδείξει εντοπισμένες τέτοιες παρεμβάσεις σε περιοχές-άξονες που ενσωματώνουν σημαντικά στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος. Πέρα από το παράκτιο μέτωπο, το οποίο λόγω των δραστηριοτήτων και των σημαντικών φυσικών στοιχείων που ενσωματώνει, αποτελεί την βασική «πράσινη διαδρομή» (αλλού πιο στενή-γραμμική και αλλού διευρυμένη πιο πλατιά, αλλού με ήπιες χρήσεις και αλλού με πιο εντατικές), προτείνονται ως πιθανές και άλλες σημαντικές συνδέσεις - «πράσινες διαδρομές» για τη σύνδεση του παράκτιου μετώπου με τον αστικό ιστό.

- Προστασία και ανάδειξη των χερσαίων φυσικών παρθένων ζωνών, οικοσυστημάτων και τοπίων (Φασκομηλιά, Λομβάρδα)

Οι περιοχές της Φασκομηλιάς και της Λομβάρδας αποτελούν τα μοναδικά παρθένα τμήματα της συγκεκριμένης παράκτιας ζώνης. Πρόκειται για ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές, με εξαιρετικής ποιότητας θαλάσσιο περιβάλλον, υποθαλάσσιες σπηλαιώσεις, βραχώδεις ακτές και όρμους, ενδοχώρα λοφώδους αττικού τοπίου, που χρήζουν ισχυρή προστασία από τις αναπτυξιακές πιέσεις και τις αυθαίρετες επιβαρύνσεις (διανοίξεις δρόμων, κατασκευές αυθαιρέτων κ.α.). Επιπλέον, προτείνεται η ανάδειξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους, του φυσικού τοπίου και οικοσυστήματος, ως σημαντικού στοιχείου-«πόρου» για την παράκτια ζώνη της Αττικής. Σε αυτή τη ζώνη περιλαμβάνεται και η Λίμνη Βουλιαγμένη με το λιμναίο οικοσύστημα και τοπίο της ως γεωλογικό μνημείο της φύσης με την άμεση περιφέρειά του. Το οικοσύστημα και τοπίο της λίμνης Βουλιαγμένης, είναι ήδη ενταγμένο στο δίκτυο Natura.

- Προστασία και ανάδειξη των φυσικών παρθένων θαλάσσιων ζωνών, οικοσυστημάτων και τοπίων (Άγιος Κοσμάς, ΠΙΚΠΑ Βούλας, Άκρα Λαιμός-Μικρό Καβούρι).

Οι ακτές και ο βυθός στις περιοχές Αγίου Κοσμά, ΠΙΚΠΑ Βούλας και στην Άκρα Λαιμός-Μικρό Καβούρι διατηρούν μέχρι σήμερα τον παρθένο χαρακτήρα τους, όσον αφορά το θαλάσσιο οικοσύστημα και εν μέρει ή εν συνόλω τοπίο. Όπως και στην περίπτωση των χερσαίων παρθένων ζωνών, οι θαλάσσιες παρθένες ζώνες χρήζουν προστασίας, αλλά και ανάδειξης των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους και της σημασίας τους για την παράκτια ζώνη. Επιπρόσθετα, θα μπορούσε να εξεταστεί η δυνατότητα χαρακτηρισμού των περιοχών αυτών ή

και τμημάτων τους, ως προστατευόμενων με βάση τις κατηγορίες της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, ώστε να επιτευχθεί μια περισσότερο αναβαθμισμένη και περιβαλλοντικά αποτελεσματικότερη προστασία τους.

- Ανάδειξη των ακτών κολύμβησης, ως ζωνών αστικής αναψυχής με ήπιες χρήσεις.

Στην παράκτια ζώνη από το ΣΕΦ έως την Αγία Μαρίνα Κρωπίας καταγράφονται 31 ακτές κολύμβησης, με διαφοροποιήσεις μεταξύ τους ανάλογα με το βαθμό διαμόρφωσης και την προσβασιμότητα. Η αντιμετώπιση των ακτών κολύμβησης στην παρούσα μελέτη ακολουθεί ως γενική αρχή την ελεύθερη πρόσβαση σε αυτές. Διαφόρων ειδών υπηρεσίες είναι δυνατόν να παρέχονται στους λουόμενους έναντι αντιτίμου, η πρόσβαση τους όμως στον αιγιαλό και την παραλία ορίζεται δια νόμου ως ελεύθερη, ακώλυτη και δωρεάν (Ν. 2971/2001). Ο νόμος περιγράφει λεπτομερώς τόσο τους τρόπους με τους οποίους διασφαλίζεται η ελεύθερη, ακώλυτη και δωρεάν πρόσβαση στον αιγιαλό και την παραλία όσο και τις προδιαγραφές των κατασκευών και του εξοπλισμού που είναι δυνατόν να τοποθετούνται εκεί.

Επιπρόσθετα, η νομολογία του Ε' Τμήματος του ΣτΕ ερμηνεύουσα, σύμφωνα με τις οδηγίες της Agenda 21, το άρθρο 24 του Συντάγματος το οποίο προστατεύει το φυσικό περιβάλλον, χερσαίο και θαλάσσιο, έκρινε, προκειμένου περί των τελευταίων, ότι το πιο πάνω άρθρο αναφέρεται όχι απλώς στον αιγιαλό και στην παραλία αλλά στα παράκτια οικοσυστήματα (ΣτΕ 3346/1999), τα οποία δύνανται να εκτείνονται και πέραν της παραλίας, στην περιοχή του παλαιού αιγιαλού και απώτερα ακόμα, αν τούτο επιβάλλεται από τη φύση τους. Επιπλέον, σύμφωνα με τη νομολογία του ΣτΕ τα παράκτια οικοσυστήματα ως ευπαθή (ΣτΕ 978/2005), χρήζουν αυξημένης προστασίας (ΣτΕ 1500/2000) και είναι δεκτικά μόνον ήπιας διαχείρισης και ανάπτυξης, η οποία είναι και η μόνη βιώσιμη κατά τις σχετικές αποφάσεις (ΣτΕ 1790/1999, 1129/1999, 3344/1999). Η ήπια διαχείριση των παράκτιων οικοσυστημάτων αποτελεί κρατική αρμοδιότητα, που ασκείται με αποκλειστικό γνώμονα το δημόσιο συμφέρον (ΣτΕ 4011/2004). Κατά συνέπεια, στις ακτές αποκλείονται χρήσεις, οι οποίες εμποδίζουν την κατά προορισμό χρήση των χώρων αυτών, δηλαδή της ελεύθερης και ανεμπόδιστης επίσκεψης, παραμονής, διέλευσης και κολύμβησης (ΣτΕ 3346/1999).

### **Γ. Διαχείριση του θαλάσσιου χώρου**

Η διαχείριση της παράκτιας ζώνης, ως η ζώνη διεπαφής αστικού ιστού και θαλάσσιου χώρου, εκτός από τα ζητήματα συνδέσεων και προσπελασιμότητας του αστικού ιστού προς το θαλάσσιο χώρο, οφείλει να θέτει και ζητήματα οργάνωσης των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Αυτές αφορούν δραστηριότητες αθλητισμού-αναψυχής (ναυταθλητισμός, αλιευτικά καταφύγια, μαρίνες), αλλά και υποδομές θαλάσσιας μετακίνησης (αστική ή τουριστική θαλάσσια συγκοινωνία, υδατοδρόμια).

Ως προς τις δραστηριότητες αθλητισμού-αναψυχής, εκτιμάται ότι οι υφιστάμενες υποδομές καλύπτουν ικανοποιητικά την παράκτια ζώνη. Οι προτάσεις στοχεύουν, επομένως, στην καλύτερη οργάνωση και λειτουργία τους, με περιορισμένες, όσο το δυνατόν, νέες παρεμβάσεις.

Ο τομέας της θαλάσσιας μετακίνησης, αντίθετα, αποτελεί έναν νέο προτεινόμενο κλάδο προς ανάπτυξη στην παράκτια ζώνη της Αθήνας. Πρόκειται για υποδομές που αξιοποιούν το συγκριτικό πλεονέκτημα της ζώνης, την ίδια τη θάλασσα, στοχεύοντας στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων χαμηλής έντασης μετακινήσεων και αναψυχής.

Εκτιμάται ότι, εφόσον πρόκειται για υποδομές χαμηλής έντασης, οι νέες δραστηριότητες μπορούν να ενταχθούν ομαλά, χωρίς περαιτέρω επιβαρύνσεις για την περιοχή.

Επιπλέον, οφείλουν να τίθενται και ζητήματα προστασίας των παρθένων ακτογραμμών της παράκτιας ζώνης αλλά και των ευαίσθητων θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Ο χωρικός προσδιορισμός τους και ο καθορισμός μέτρων προστασίας τους στοχεύει στη διαφύλαξη του ιδιαίτερου φυσικού χαρακτήρα των ζωνών αυτών.

# MASTERPLAN

## ΠΟΛΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ - ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Αναπτυξιακοί πόλοι

Μαρίνες

Ακτές κολύμβησης

# MASTERPLAN ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ - ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

ΙΛΙΣΟΣ  
ΠΟΤΑΜΟΣ

ΡΕΜΑ  
ΠΙΚΡΟΔΑΦΝΗΣ

ΡΕΜΑ ΤΡΑΧΩΝΩΝ

ΡΕΜΑ ΕΥΡΥΑΛΗΣ

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Αστικό πράσινο
- Περιστατικό πράσινο
- Ρέματα
- Πόλοι πολιτισμού και αθλητισμού
- Πόλοι υγείας/ πρόνοιας

### 2.1.1. Μητροπολιτικές παρεμβάσεις - Δίκτυο ελεύθερων χώρων

#### Α. Φαληρικός Πόλος

Η περιοχή του Φαληρικού Όρμου αναμένεται να αναδειχθεί μέσα στα επόμενα χρόνια σε έναν από τους πλέον σημαντικούς πόλους μητροπολιτικής ακτινοβολίας. Ήδη έχει κατασκευαστεί το συγκρότημα του Κέντρου Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, σύμφωνα με τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό του Renzo Piano, το οποίο περιλαμβάνει την Εθνική Βιβλιοθήκη, την Εθνική Λυρική Σκηνή και το Πάρκο Σταύρος Νιάρχος. Ταυτόχρονα έχει δρομολογηθεί η ανάπτυξη του Φαληρικού Όρμου, στην κατεύθυνση δημιουργίας ενός Μητροπολιτικού Πάρκου, υπό την αρμοδιότητα της Περιφέρειας Αττικής.



Εικ. 2. Το πρώτο Master Plan της ανάπτυξης του Φαληρικού Όρμου. Διακρίνεται το ήδη ολοκληρωμένο συγκρότημα του Κέντρου Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος με τη Λυρική Σκηνή, την Εθνική Βιβλιοθήκη και το πάρκο του πρώην Ιπποδρόμου, όπως και το σε εξέλιξη έργο του παράκτιου Πάρκου Φαληρικού Όρμου. Πηγή: [www.trpa.gr](http://www.trpa.gr).

Επιπλέον, εντός του Φαληρικού Πόλου, βρίσκονται:

- Το κλειστό γυμναστήριο Tae Kwon Do, για το οποίο έχει εκπονηθεί μελέτη μετατροπής του σε Διεθνές Συνεδριακό-Πολιτιστικό Κέντρο, μαζί με συνοδευτικές εμπορικές χρήσεις.
- το Μουσείο Ιστορίας της Πολεμικής Αεροπορίας (διατηρητέα νεοκλασική κατοικία Ανδρέα Συγγρού)
- το «Πάρκο Ναυτικής Παράδοσης» (όπου βρίσκονται αγκυροβολημένα, το πολεμικό θωρηκτό «Αβέρωφ», το πλοίο πόντισης καλωδίων τηλεπικοινωνιών «Θαλής ο Μιλήσιος», το αντιτορπιλικό «Βέλος», τα ιστιοφόρα «Ευαγγελίστρια» και «Ευγένιος Ευγενίδης» και η ανακατασκευασμένη αθηναϊκή τριήρης «Ολυμπιάς»)

- το Άλσος Ναυτικής Παράδοσης, στο οποίο υπήρχε πρόθεση, προ της οικονομικής κρίσης, από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας να ανεγερθεί το Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης (αρχιτέκτονας Γ. Πατρώνης). Σημειώνεται ότι ο αρχιτεκτονικός διαγωνισμός για το Μουσείο έγινε το 1989. Οι οριστικές μελέτες εκπονήθηκαν τη δεκαετία του 1990 και η μελέτη εφαρμογής τη δεκαετία του 2000.
- εμπορικό κέντρο και κέντρο αναψυχής, και
- δραστηριότητες αθλητισμού του Δήμου Π. Φαλήρου.

Αν και η περιοχή του Φαληρικού Πόλου είναι από τις πλέον προνομιακές για την ευρύτερη Μητροπολιτική Αθήνα, παρουσιάζει μέχρι και σήμερα μια σειρά από προβλήματα (αφήνοντας εκτός την περιοχή όπου έχει δρομολογηθεί η δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου Φαλήρου):

- οι δυσκολίες πρόσβασης / προσπελασιμότητας στην περιοχή και οι προβληματικές συνδέσεις με τις γύρω περιοχές (λόγω των εκτεταμένων έργων υποδομής), με το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας, αλλά και με το Τροκαντερό.
- οι εκτεταμένοι, αναξιοποίητοι και χωρίς σχεδιασμό ανοικτοί χώροι γύρω από το Tae-Kwon-Do.
- οι αποσπασματικές αναπτύξεις εμπορίου, αναψυχής, και εν μέρει αθλητισμού, χωρίς ενιαίο σχεδιασμό.

Ως άμεση προτεραιότητα προκρίνεται η ολοκλήρωση της ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου και η δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου. Στο πλαίσιο αυτό, κρίνεται σκόπιμη η υλοποίηση σύμφωνα με τους υφιστάμενους και θεσμοθετημένους σχεδιασμούς, χωρίς προσθήκες ή τροποποιήσεις.<sup>54</sup>

Επιπλέον, κρίσιμο ζήτημα που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί άμεσα, είναι αυτό της λειτουργικής διασύνδεσης του Μητροπολιτικού Πάρκου με την ευρύτερη περιοχή (με τους χώρους του ΣΕΦ και τον Πειραιά, καθώς και με το Π. Φάληρο). Θα πρέπει να εξασφαλίζεται η συνέχεια του χώρου και η πρόσβαση από όλες τις κοινωνικές ομάδες, κατοίκους και επισκέπτες, για πεζούς και για ποδήλατα. Στην κατεύθυνση αυτή, κρίνεται αναγκαία η άμεση προώθηση ενιαίου αρχιτεκτονικού σχεδιασμού από την Εσπλανάδα μέχρι και το Άλσος Ναυτικής Παράδοσης.

Όσον αφορά τις δύο υπερτοπικής σημασίας λειτουργίες που προωθούνται για την περιοχή, το Διεθνές Συνεδριακό-Πολιτιστικό Κέντρο και το Νέο Ναυτικό Μουσείο, κρίνεται καταρχήν ότι συμβάλλουν θετικά στη λειτουργική ενίσχυση του Φαληρικού Πόλου, στην ανάδειξή του σε πόλο μητροπολιτική εμβέλειας και την «στροφή» της Αθήνας προς τη θάλασσα.

Όμως, ενώ η πρακτική επανάχρησης υφιστάμενων κελυφών (στην περίπτωση αυτή του κλειστού γυμναστηρίου του Tae-Kwon-Do) κρίνεται ότι κινείται σε θετική κατεύθυνση, ιδιαίτερα κατά την τρέχουσα συγκυρία, διατυπώνονται επιφυλάξεις ως προς την εντατική νέα δόμηση και ειδικότερα για το Ναυτικό Μουσείο στη θέση του Άλσους Ναυτικής Παράδοσης. Οι επιφυλάξεις αυτές βασίζονται αφενός στο γεγονός ότι κατά τις τελευταίες δεκαετίες (τόσο κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων, όσο και στο πλαίσιο των πιο

---

<sup>54</sup> Σκόπιμο είναι να αποφευχθούν αποσπασματικές λύσεις που βρίσκονται εκτός του πλαισίου σχεδιασμού/προγραμματισμού, όπως λ.χ. προγραμματίστηκε και ακυρώθηκε η δημιουργία δικαστηρίων ή συζητείται η μεταφορά του ΕΛΚΕΘΕ στο Φαληρικό Όρμο.



πρόσφατων σχεδιασμών) προστέθηκε σημαντικός όγκος δόμησης στην περιοχή του Φαληρικού Πόλου, επιβαρύνοντας περιβαλλοντικά την περιοχή, και, αφετέρου, στο γεγονός ότι έχουν περάσει ήδη σχεδόν 30 χρόνια από τον σχετικό αρχιτεκτονικό διαγωνισμό. Κρίνεται σκόπιμο να επανεξεταστεί το έργο του Ναυτικού Μουσείου τόσο από πλευρά χωροθέτησης, όσο και από αρχιτεκτονική και μουσειολογική σκοπιά, στην κατεύθυνση ηπιότερης προσαρμογής στο περιβάλλον και μείωσης της δόμησης.

Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η δημιουργία ενός κυρίως υπαίθριου-πλωτού Μουσείου Ναυτικής Παράδοσης, κατά τα πρότυπα των μεγάλων πλωτών ναυτικών μουσείων (πχ Ρότερνταμ), το οποίο θα αξιοποιεί και θα συνδέει τα επισκέψιμα αγκυροβολημένα πλοία-μουσειά και θα προβλέπει περιορισμένη νέα δόμηση. Οι νέες εγκαταστάσεις μπορούν να προκύψουν με προεκτάσεις εκτός της υφιστάμενης ακτογραμμής και πλωτές κατασκευές, σύμφωνα με σύγχρονες ευρωπαϊκές πρακτικές και, πάντως, όχι στο Άλσος Ναυτικής Παράδοσης, το οποίο θα πρέπει να αποδοθεί στο κοινό ως χώρος πρασίνου. Υπενθυμίζεται ότι στη Μαρίνα Ζέας λειτουργεί εδώ και μισόν αιώνα το Ναυτικό Μουσείο Πειραιά με την βασική αφήγηση της ιστορίας της ελληνικής ναυτιλίας, ενώ πιθανολογείται να υλοποιηθεί το ήδη μελετημένο και εγκεκριμένο από το Υπουργείο Πολιτισμού, Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων στο Σιλό Σιτηρών του λιμανιού του Πειραιά. Η μοναδικότητα ενός πλωτού open-air museum είναι δυνατόν να πετύχει καλύπτοντας το εκπαιδευτικό-τουριστικό και μουσειογραφικό κενό των άλλων μουσείων, της εμπειρίας δηλαδή του πλοίου-μουσείου. Η συνύπαρξη με το σύμπλεγμα Εθνικής Βιβλιοθήκης-Λυρικής Σκηνής, τα δύο πάρκα (Λυρικής και Φαληρικού Όρμου) και του νέου Συνεδριακού Κέντρου θα δημιουργήσει εξαιρετικούς όρους συγκρότησης ενός πόλου πολιτισμού και πολιτιστικού τουρισμού μεγάλης κλίμακας.

Κίνδυνο αποτελεί η υπερδόμηση /υπερ-εκμετάλλευση στην περιοχή αυτή που ενδέχεται να προκύψει από την συγκέντρωση πολλών υποδομών υπερτοπικής σημασίας. Ταυτόχρονα, η πολλαπλότητα φορέων της κεντρικής διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης που προωθούν επιμέρους έργα και σχεδιασμούς τείνει να οδηγήσει στον κατακερματισμό του χώρου, οξύνοντας προβλήματα πρόσβασης και προσπελασιμότητας. Επιπλέον, ως κίνδυνος για την περιοχή θεωρείται η πιθανή εμπορευματοποίηση του χώρου, η οποία ενδέχεται να αλλοιώσει τον χαρακτήρα του αποκλείοντας έμμεσα ή άμεσα κοινωνικές ομάδες.

Ιδιαίτερα χρήσιμες είναι οι κατευθύνσεις που δίνει το ΡΣΑ 2014 (αρ. 11 «Οργάνωση αξόνων και πόλων ανάπτυξης», αρ. 15 «Προστασία και ανάδειξη των ιστορικών και πολιτιστικών πόρων και των πολιτιστικών υποδομών» και Παράρτημα VII, όπου ως Αστικό Μητροπολιτικό Πάρκο προσδιορίζεται το Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου, από το ΣΕΦ ως το Φαληρικό Δέλτα).

Σε επίπεδο ρυθμίσεων, η περιοχή του Φαληρικού Όρμου δεν υπάγεται στο ΠΔ των Ακτών (ΦΕΚ 254/Δ/2004), αλλά ορίζεται από το ΠΔ του 2013 (ΦΕΚ 443/ΑΑΠ/2013) και το προγενέστερο ΕΣΟΑΠ του 2002 (ΦΕΚ 233/Δ/2002). Οι κατευθύνσεις για το θεσμικό πλαίσιο κινούνται σε δύο επίπεδα. Σε ένα πρώτο επίπεδο θα πρέπει να αποφευχθεί η προσθήκη επιπλέον εμπορικών χρήσεων στην περιοχή, πέραν αυτών που προβλέπει το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, για λόγους περιβαλλοντικούς, οργάνωσης χρήσεων και αποτροπής της υπερδόμησης. Σε ένα δεύτερο επίπεδο, σε αυτό της διαχείρισης του χώρου (στην προοπτική ολοκλήρωσης τόσο του Μητροπολιτικού Πάρκου Φαληρικού Όρμου, όσο και της ανάπλασης της περιοχής από την

Εσπλανάδα μέχρι το Άλσος Ναυτικής Παράδοσης) κρίνεται αναγκαία η διαχείρισή τους ως ανοικτούς δημόσιους και προσβάσιμους χώρους.

## **B. Μαρίνα Αλίμου**

Η Μαρίνα Αλίμου, στα διοικητικά όρια του Δήμου Αλίμου, αποτελεί τη μεγαλύτερη μαρίνα της παράκτιας ζώνης της Αττικής. Η χερσαία ζώνη της μαρίνας είναι συνολικής έκτασης 210 στρεμμάτων περίπου, ενώ η θαλάσσια ζώνη είναι συνολικής επιφάνειας 428 στρεμμάτων περίπου με ωφέλιμο χώρο ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής 240 στρεμμάτων.

Η σημερινή της διαμόρφωση, κυρίως της χερσαίας ζώνης, δεν επιτρέπει την σύνδεσή της με τις όμορες εκτάσεις της παράκτιας ζώνης, ούτε και με τον αστικό ιστό του Αλίμου.

Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου<sup>55</sup> για την Μαρίνα Αλίμου εκπονήθηκε το 2013 για λογαριασμό του ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε. Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 218/2012 απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΦΕΚ 2322/Β/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. Υπεύθυνος φορέας για τη διαχείριση της Μαρίνας Αλίμου είναι η Εταιρία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ) Α.Ε.

Σύμφωνα με το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο προβλέπεται η «αξιοποίηση της λιμενικής υποδομής της μαρίνας, καθώς και η ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της, συνολικής επιφάνειας 210 στρεμμάτων περίπου, με στόχο την διαμόρφωση ενός σύγχρονου και ποιοτικού πόλου τουρισμού, αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Τελικός σκοπός της προτεινόμενης ανάπτυξης είναι αφ' ενός η υψηλών προδιαγραφών εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής που έχοντας ως «λιμένα-βάση» (homeport) την Αθήνα ταξιδεύουν 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.»

Προτείνεται η αναδιάταξη της χερσαίας ζώνης της Μαρίνας, με τη δημιουργία πέντε ζωνών χρήσεων και λειτουργιών, με συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς δόμησης η κάθε μια. Συνολικά προβλέπονται 18.500 τμ δόμησης για χρήσεις σχετικές με τη λειτουργία της μαρίνας (κτίριο διοίκησης, πύργος ελέγχου, καταστήματα ναυτιλιακών ειδών, super market, αποθηκευτικοί χώροι, χώροι υγιεινής, γραφεία κ.λπ.), χρήσεις αναψυχής και εστίασης, καθώς και εμπορικές χρήσεις (εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώροι αναψυχής, αθλητικές εγκαταστάσεις, ξενοδοχείο, εκθεσιακό-συνεδριακό κέντρο, εμπορικά καταστήματα κ.λπ.).

Στο βορειοδυτικό τμήμα (ζώνες 1 και 2) προβλέπεται η ανάπτυξη χρήσεων σχετικών με τη διοίκηση και λειτουργία της μαρίνας, καθώς και την χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών.

---

<sup>55</sup> ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε., «Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Μαρίνας Αλίμου», Έκθεση, Αύγουστος 2013



Ζώνες χρήσεων και λειτουργιών χερσαίας ζώνης	Επιτρεπόμενες χρήσεις	Μέγιστη συνολική δόμηση
Ζώνη 1	Διοίκηση και λειτουργία μαρίνας Χερσαία απόθεση και συντήρηση σκαφών Τουρισμός-αναψυχή	7.160 τμ
Ζώνη 2	Διοίκηση και λειτουργία μαρίνας	525 τμ
Ζώνη 3	Τουρισμός-αναψυχή Διοίκηση και λειτουργία μαρίνας	9.015 τμ
Ζώνη 4	Τουρισμός-αναψυχή (μόνο εστιατόρια και αναψυκτήρια)	1.200 τμ
Ζώνη 5	Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις ΝΟΚ	600 τμ
	Σύνολο	18.500 τμ

Εικ. 4. Κατανομή χρήσεων και δόμησης στις επί μέρους ζώνες χρήσεων και λειτουργιών της χερσαίας ζώνης (Πίνακας Α-1 της ΣΜΠΕ).

Για την υλοποίηση του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου της Μαρίνας Αλίμου απαιτείται, εκτός άλλων, η δημιουργία σε νέα θέση και μετεγκατάσταση του κολυμβητηρίου του Δήμου Αλίμου που σήμερα βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα της μαρίνας, όπως και η δημιουργία συγκεντρωμένων υποδομών σε νέα θέση για τον ΝΟΚ. Και για τα δύο, αναφέρεται στη ΣΜΠΕ η πρόθεση να υλοποιηθούν οι μετεγκαταστάσεις μετά τη δημιουργία των νέων υποδομών. Πρόσφατα (Μάρτιος 2016), εξετάζεται η τροποποίηση του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου και η δυνατότητα παραμονής του κολυμβητηρίου του Δήμου Αλίμου στην υφιστάμενη θέση του.

Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο προβλέπει σημαντικό αριθμό νέας δόμησης για χρήσεις τουρισμού-αναψυχής. Η ανάγκη και η βιωσιμότητα των νέων χρήσεων κρίνεται σκόπιμο να επανεξεταστούν, ειδικά στη σημερινή συγκυρία.

#### Γ. Παράκτια ζώνη της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

Το τμήμα της ακτής μπροστά από το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού αποτελεί μια από τις κρίσιμες περιοχές που αναδεικνύουν τον μητροπολιτικό χαρακτήρα του παράκτιου μετώπου και τις προκλήσεις ολοκληρωμένης διαχείρισής του. Η αναμενόμενη ανάπτυξη του πρώην αεροδρομίου, με τη δημιουργία νέων πόλων λειτουργιών και μητροπολιτικού πάρκου, θέτει μεταξύ άλλων ζητήματα ως προς τις μορφές οργάνωσης και την κλίμακα των εγκαταστάσεων στο παράκτιο μέτωπο, ως προς την προσβασιμότητα και το καθεστώς λειτουργίας της ακτής, αλλά και ως προς τις συνδέσεις πάρκου – ακτής – γειτονικών δήμων. Με δεδομένο ακόμα ότι ο Ν. 4062/2012 και το προωθούμενο επενδυτικό σχέδιο, διαμορφώνουν ένα ειδικό καθεστώς ως προς την

ανάπτυξη και διαχείριση της περιοχής, προκύπτει το ζήτημα της συνέχειας και λειτουργικής σύνδεσης του μετώπου του Ελληνικού με το ευρύτερο παράκτιο μέτωπο.

Στην υφιστάμενη σήμερα ακτή του Ελληνικού, μήκους 3,5 χλμ, κυριαρχεί το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας του Αγίου Κοσμά, έργο του Κωνσταντίνου Δοξιάδη, το οποίο εγκαινιάσθηκε το 1961 για να προστεθούν στη συνέχεια εγκαταστάσεις προπόνησης και για επαγγελματίες αθλητές. Σήμερα εντοπίζονται στο χώρο σημαντικές κλειστές εγκαταστάσεις (στίβος, πάλη, τζούντο, πυγμαχία, γυμναστική και ρυθμική γυμναστική, άρση βαρών), χώροι διαμονής αθλητών και υποστηρικτικοί χώροι, καθώς και ανοιχτές εγκαταστάσεις στίβου, ποδοσφαίρου, κολύμβησης κ.λπ. Το δεύτερο σημαντικό στοιχείο του μετώπου είναι το πρώην Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά και η μαρίνα (θέσεις για 337 σκάφη των 25-80μ. με υποστηρικτικές εγκαταστάσεις και ελικοδρόμιο), προς την πλευρά της Γλυφάδας. Παράλληλα η περιοχή χαρακτηρίζεται από μικρότερης κλίμακας λειτουργίες (ΕΛΚΕΘΕ, Όμιλος Αιγυπτιωτών, αλιευτικό καταφύγιο, ανοικτή ακτή κολύμβησης, πίστα κάρτ, κ.α.), συγκεντρώνει ποικιλία φυσικών και τεχνητών διαμορφώσεων της ακτής, σημεία πυκνής υψηλής βλάστησης, ενώ εντοπίζονται σημαντικά για την περιοχή μνημεία και αρχαιότητες.<sup>56</sup>

### **Προτάσεις ανάπτυξης της παράκτιας ζώνης βάσει του επενδυτικού σχεδίου για το Ελληνικό**

Η προτεινόμενη ανάπτυξη σύμφωνα με την πρόταση του επενδυτή εκπληρώνει τους στόχους του αρ. 1 του Ν. 4062/2012 και ειδικότερα την «εφαρμογή ενός παραδειγματικού μοντέλου ανάπλασης του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού και συνολικά της στροφής της πόλης προς τη θάλασσα». Στόχος, σύμφωνα με το Master Plan της μελέτης είναι η δημιουργία ενός σημαντικού παράκτιου τουριστικού πόλου, παράλληλα με τη διεύρυνση του δημόσιου χαρακτήρα της ακτής και την ένταξη της ακτής του Ελληνικού σε έναν ευρύτερο παράκτιο περίπατο. Η Παράκτια Ζώνη σύμφωνα με το σχέδιο αναπτύσσεται έτσι «ως παγκόσμιος και τοπικός προορισμός χάρη στην Μαρίνα, την ακτή κολύμβησης και τις δημόσιες χρήσεις αναψυχής όπως το Ενυδρείο». Όσον αφορά στις βασικές λειτουργίες, η περιοχή της μαρίνας του πρώην ΟΚΙΑΚ θα χαρακτηρίζεται από πυκνή δραστηριότητα εμπορίου και αναψυχής, ενώ για την περιοχή του ΕΑΚΝ προβλέπεται η ανάπτυξη της νέας οικιστικής περιοχής του Αγίου Κοσμά, η δημιουργία Ενυδρείου και η διαμόρφωση ακτής κολύμβησης μήκους 1 χλμ. Οι λειτουργίες υποστηρίζονται με τη δημιουργία ξενοδοχείων, εστιατορίων και οικιστικών περιοχών, ενώ ο υφιστάμενος μικρός λιμένας επεκτείνεται για να φιλοξενεί μικρά τουριστικά σκάφη.<sup>57</sup> Η έκταση της

---

<sup>56</sup> Βάσει του ΠΔ Προστασίας των Ακτών (ΦΕΚ 254/Δ/2004) στον παράκτιο χώρο του Δήμου Ελληνικού εντοπίζονταν οι παρακάτω ζώνες:  
**Ζώνη 1β**, «Αποκατάσταση φυσικού τοπίου και αττικής χλωρίδας και πανίδας. Προστασία και ανάδειξη αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων». Στην περιοχή του πρώην κέντρου «Φαντασία» και σε τμήμα της ακτής.

**Ζώνη 5α**, «Περιαστικό πράσινο μητροπολιτικού χαρακτήρα και αθλητικές εγκαταστάσεις Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας (ΕΑΚΝ) Αγίου Κοσμά»,

**Ζώνη 4α**, «Περιαστικό πράσινο υπερτοπικού χαρακτήρα με διαμορφώσεις πλατειών, χώρων περιπάτου και στάθμευσης»,

**Ζώνη 3α**, «Ελεύθερες ακτές κολύμβησης»,

**Ζώνη 3β**, «Ανάπλαση οργανωμένων ακτών κολύμβησης».

<sup>57</sup> LAMDA Development, Masterplan. Σημαντικές σημειακές αναπτύξεις – Landmark Developments που προβλέπονται στην παράκτια ζώνη:

1. Ενυδρείο: Προτείνεται στο σημείο που το Πάρκο συναντά τη θάλασσα και πιθανόν ως επέκταση των εγκαταστάσεων του ΕΛΚΕΘΕ, με στόχο να αποτελέσει διεθνή πόλο έλξης.
2. Πύργος Κατοικιών στη Μαρίνα: Εμβληματικός ουρανοξύστης (50+ ορόφων) στην περιοχή της μαρίνας με θέα στο Αιγαίο.

παράκτιας ζώνης έχει υπολογιστεί σε 955.803,82 τμ. Βάσει του Ν. 4062/2012 για το Ελληνικό προβλέπεται  $\Sigma\Delta = 0,25$ , μέγιστο ύψος 16μ και μέγιστη κάλυψη 30%. Η συνολική δόμηση στο παράκτιο μέτωπο ανέρχεται βάσει της μελέτης σε 181.525 τμ.

Η ακτή συνδέεται εξάλλου με το Πάρκο με έναν εγκάρσιο άξονα-πεζόδρομο που ξεκινά από το εκκλησάκι του Αγ. Κοσμά, διασχίζει το πάρκο και καταλήγει στο σταθμό Μετρό του Ελληνικού. Σημαντικές παρεμβάσεις, τέλος, προβλέπονται από την μελέτη στο οδικό δίκτυο με υπογειοποίηση τμήματος της λεωφόρου Ποσειδώνος στο ύψος του ΕΑΚΝ Αγίου Κοσμά και τη δημιουργία κόμβου για τη σύνδεση της Ποσειδώνος με οδικό άξονα που θα διατρέχει το πάρκο και θα την συνδέει με την λεωφόρο Βουλιαγμένης.

Τροποποιήσεις στην αρχική σύμβαση και στο προτεινόμενο Master Plan περιλήφθηκαν στο Μνημόνιο Συναντίληψης (MoU) που υπογράφηκε το καλοκαίρι του 2016, μεταξύ των επενδυτών, του ΤΑΙΠΕΔ και του Ελληνικού Δημοσίου, και στην τροποποιητική σύμβαση που το συνοδεύει και ψηφίστηκε από τη Βουλή των Ελλήνων. Ο επενδυτής ανέλαβε επιπλέον την υποχρέωση για την ολοκλήρωση έργων και υποδομών δημοσίου ενδιαφέροντος στο Μητροπολιτικό Πάρκο και το παράκτιο μέτωπο (δημόσιοι χώροι πρασίνου-πολιτισμού-αθλητισμού εντός του Πάρκου, λιμενικά έργα, έργα ανασύστασης/ διευθέτησης ρεμάτων, δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, ανάπλαση/αναβάθμιση παραλίας 1 χλμ. περίπου). Ειδικότερα:

- Για τους χώρους του Μητροπολιτικού Πάρκου, για τα ρέματα, τους πεζόδρομους και ποδηλατοδρόμους και το 1 χλμ ελεύθερης ακτής ο επενδυτής, σύμφωνα με την τροποποιημένη σύμβαση, δεσμεύθηκε να «εξαντλήσει κάθε δυνατότητα, ώστε το 67% αυτών να έχει ολοκληρωθεί εντός της πρώτης πενταετίας από την αδειοδότηση του Έργου».

- Ο επενδυτής ανέλαβε επίσης να δημιουργήσει ένα δίκτυο χώρων και διαδρομών πρασίνου κατά μήκος των ρεμάτων και του κεντρικού άξονα-πεζοδρόμου για την σύνδεση του Μητροπολιτικού Πάρκου με την παράκτια ζώνη και τους όμορους δήμους.

- Ειδικά ως προς την Παράκτια Ζώνη, ο επενδυτής ανέλαβε την υποχρέωση να διατηρήσει χαμηλό ποσοστό κάλυψης, που δεν θα υπερβαίνει το 15% επί του συνόλου της έκτασης της Παράκτιας Ζώνης, το οποίο εξασφαλίζει τη δημιουργία αδόμητου ελεύθερου μετώπου μήκους 1 χιλιομέτρου, διευκολύνοντας τις εξόδους του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής προς τη θάλασσα. Σε αυτή την αδόμητη έκταση επιτρέπονται μόνον οι εκ του νόμου προσωρινές κατασκευές σε ελεύθερους κοινόχρηστους χώρους.

---

3. Ξενοδοχείο 5\* στη Μαρίνα: Ξενοδοχείο πολυτελείας στις εγκαταστάσεις της μαρίνας Αγ. Κοσμά με αντίστοιχου επιπέδου καταστήματα και χώρους αναψυχής.

4. Σύνθετο Θέρετρο: Θέρετρο 5\* με άμεση σύνδεση με την μαρίνα μέσω πεζογέφυρας πάνω από την λεωφόρο Ποσειδώνος. Ουρανοξύστης - ξενοδοχείο (40+ ορόφων) με υποδομές τυχερών παιχνιδιών, συνεδρίων και εκθέσεων. Στόχος να αποτελέσει διεθνή προορισμό προσελκύοντας νέους επισκέπτες στην Αθήνα.

5. Καζίνο: Μεγάλης κλίμακας (150 τραπέζια και 2000 μηχανήματα τυχερών παιχνιδιών) και με τα υψηλότερα ποιοτικά στάνταρντς, ώστε να αποτελέσει πόλο έλξης για επισκέπτες κυρίως από την Ευρώπη.

6. Πύργος Κατοικιών στον παραθαλάσσιο περίπατο: Ουρανοξύστης (35+ ορόφων) στη διασταύρωση της λεωφόρου Ποσειδώνος με την κεντρική αρτηρία που διατρέχει εγκάρσια το Πάρκο. Υψηλού επιπέδου κατοικίες.

7. Παραθαλάσσια Πόλη: Χαμηλής πυκνότητας και υψηλών προδιαγραφών περιοχή κατοικίας με στοιχεία σύγχρονα και παραδοσιακά. Σε επαφή με την ακτή αλλά και με το πάρκο, χάρη στην υπογειοποίηση σε αυτό το σημείο της Λ. Ποσειδώνος.

- Ο επενδυτής ανέλαβε, εξάλλου, να διασφαλίσει την εφαρμογή του κανόνα του ανεμπόδιστου της κοινής χρήσης του αιγιαλού και της παραλίας και της εύκολης πρόσβασης, σύμφωνα με το Σύνταγμα και την κείμενη νομοθεσία.



Εικ. 5. Η υφιστάμενη σήμερα κατάσταση στην ακτή του Ελληνικού. Πηγή: <https://www.google.gr/maps>.



Εικ. 6. Το Master Plan για την ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης βάσει των προτάσεων της Lamda Development. Πηγή: <http://www.lamdadev.com>.

### **Αρχές ανάπτυξης της παράκτιας περιοχής του Ελληνικού και ένταξής της στο συνολικό σχεδιασμό του παράκτιου χώρου του Σαρωνικού<sup>58</sup>**

Ανεξάρτητα από τις όποιες διαδικασίες αξιοποίησης της περιοχής του Ελληνικού, η ανάπτυξη και διαχείριση της ακτής πρέπει να βασίζεται σε μια ενιαία προσέγγιση για το παράκτιο μέτωπο του Σαρωνικού από το ΣΕΦ μέχρι την Βάρκιζα, σύμφωνα με τις στρατηγικές κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού. Η στροφή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας προς τη θάλασσα και η ανάδειξη του παράκτιου μετώπου αποτελεί μια στρατηγική κατεύθυνση των τελευταίων δεκαετιών και αποτυπώνεται καθαρά στο ΡΣΑ 2014, αλλά και σε μια σειρά επιμέρους θεσμικών διατάξεων (όπως το ΠΔ των ακτών, ΦΕΚ 254/Δ/2004). Η αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού θα δημιουργήσει έναν νέο σημαντικό πυρήνα δραστηριοτήτων αναψυχής και τουρισμού στο παράκτιο μέτωπο. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι η προδιαγραφόμενη σήμερα επένδυση αφενός θέτει ένα εξαιρετικά μακροχρόνιο χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης, αφετέρου είναι ακόμα αβέβαια η τελική μορφή της υλοποίησης της επένδυσης και των σχετικών παρεμβάσεων. Κρίνεται αναγκαίος ο ενιαίος σχεδιασμός του, ο οποίος θα συντονίζει επιμέρους προγράμματα και έργα που ήδη προωθούνται ή προγραμματίζονται, και θα εξασφαλίζει την ενιαία και απρόσκοπτη πρόσβαση στον αιγιαλό σύμφωνα με τις συνταγματικές προβλέψεις. Ως βασική κατεύθυνση πολιτικής προτείνεται η περιβαλλοντική αναβάθμιση του παράκτιου χώρου, παράλληλα με την βελτίωση της προσβασιμότητας και άρση των εμποδίων στην ελεύθερη χρήση της ακτής. Ειδικότερα:

1. Άνοιγμα της ακτής και απελευθέρωσή της από λοιπές χρήσεις και κτιριακές εγκαταστάσεις σε μήκος 1 χιλιομέτρου. Διαμόρφωση ισχυρής προοπτικής του ορίζοντα του Πάρκου προς το θαλάσσιο μέτωπο.
2. Ενίσχυση των συνδέσεων της ακτής με το Μητροπολιτικό Πάρκο και τις όμορες αστικές περιοχές.
  - Ανασύσταση ρεμάτων Τραχώνων και Ευρυάλης. Δημιουργία Πράσινων και Μπλε Διαδρόμων, από τον Υμηττό προς την ακτή, για τη διευκόλυνση της κίνησης των αερίων ρευμάτων.
  - Σύνδεση με τις όμορες πολεοδομικές ενότητες (Αλίμου, Ελληνικού-Αργυρούπολης, Γλυφάδας) μέσω ισχυρών πράσινων διαδρομών.
  - Ισχυροποίηση της λειτουργικής σύνδεσης του εγκάρσιου άξονα πεζών εντός του Μητροπολιτικού Πάρκου με την απόληξή του στην ακτή. Επίσης, βελτίωση της λειτουργικής σύνδεσης με τον άξονα πεζών και ποδηλάτων κατά μήκος της λεωφόρου Ποσειδώνος. Όπως και καλύτερη διαμόρφωση της σύνδεσης του ίδιου άξονα πεζών με τη λεωφόρο Βουλιαγμένης και το σταθμό μετρό «Ελληνικό».
3. Διεύρυνση του ελεύθερου μετώπου της παράκτιας ζώνης με οργανική σύνδεση και ελεύθερη έξοδο του Πάρκου στη θάλασσα. Εξασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης προς την ακτή σε όλο της το μήκος και διατήρηση ενός ικανού τμήματός της, όχι λιγότερο από 1/3 του συνολικού της μήκους, αδόμητου και χωρίς χρήσεις εμπορίου-αναψυχής ή κατοικίας.

---

<sup>58</sup> Στοιχεία των προτάσεων προέρχονται από την έκθεση της Ομάδας Έργου για το Ελληνικό, «Παρατηρήσεις και Εναλλακτικές Προτάσεις για το Επενδυτικό Σχέδιο του Ελληνικού», Μάρτιος 2016.



4. Διατήρηση, προστασία και ένταξη υφιστάμενων χρήσεων, κτιρίων και συνόλων στον σχεδιασμό του παράκτιου χώρου και ειδικότερα:

- Διερεύνηση δυνατότητας διατήρησης παραρτήματος του ΕΛΚΕΘΕ, σε συνδυασμό με το προτεινόμενο εκπαιδευτικό-ερευνητικό Ενυδρείο.
- Διατήρηση του αθλητικού κέντρου του Αγίου Κοσμά έως την κατασκευή του νέου Αθλητικού Πόλου εντός του Μητροπολιτικού Πάρκου. Ομαλή μετεγκατάστασή του σε νέες ή επαναχρησιμοποιούμενες εγκαταστάσεις.
- Διατήρηση του αθλητικού οικισμού του αρχιτέκτονα Κωνσταντίνου Δοξιάδη, σημαντικής σύγχρονης αρχιτεκτονικής, καθώς και του περιβάλλοντα πευκώνα του Αγίου Κοσμά. Σε αυτά περιλαμβάνονται οι κλειστές και υπαίθριες εγκαταστάσεις -της αρχικής φάσης του συγκροτήματος που διατηρούνται μέχρι σήμερα- και οι οποίες περιλαμβάνουν ξενώνες αθλητών, Διοικητήριο, Εστιατόριο/Εντευκτήριο, αποδυτήρια ανοιχτών γηπέδων και παραλίας, κολυμβητική δεξαμενή, υπαίθριο αμφιθέατρο και στάδιο (στίβο) με τις κερκίδες θεατών. Ο πευκώνας περιλαμβάνει 300 περίπου υψηλά δέντρα (πεύκα κατά 80-90%), ηλικίας περίπου 50 ετών, τα οποία αποτελούν προστατευμένο δασικό είδος. Τοποθετούνται στη βόρεια ενότητα του Αγίου Κοσμά, μετά τα ανοικτά γήπεδα και έως το ρέμα των Τραχώνων.
- Πρόνοια για τις αρχαιότητες οι οποίες θα εντοπιστούν σύμφωνα με όλες τις επιστημονικές/ανασκαφικές ενδείξεις σε τρία τουλάχιστον σημεία εντός του χώρου και τα οποία έχουν μείνει σχετικά αδιατάρακτα από τα παλαιότερα έργα κατασκευής του αεροδρομίου. Αυτά εκτιμάται ότι είναι: Λόφος Χασάνι (χερσαίες αρχαιότητες), Ακρωτήριο Αγίου Κοσμά (χερσαίες και ενάλιες αρχαιότητες), Αρχαίος Λιμένας Αγίου Κοσμά (χερσαίες και ενάλιες αρχαιότητες).

5. Οικολογική αναβίωση του τμήματος της φυσικής ακτής (βυθός και αιγιαλός) του Αγίου Κοσμά.

6. Ελεγχόμενη ανάπτυξη χρήσεων αναψυχής, τουρισμού, θαλάσσιου τουρισμού, πολιτισμού, ναυταθλητισμού, αθλητισμού.

7. Σύνδεση του Ελληνικού με τη συνολική ανάπλαση της ακτής του Σαρωνικού, από το ΣΕΦ έως τη Βάρκιζα, για τη διάχυση των ωφελειών στην παράκτια ζώνη.

- Ενίσχυση των δικτύων κίνησης πεζών, ποδηλάτου και των συνδέσεών τους με Μέσα Σταθερής Τροχιάς (γραμμές Μετρό και Τραμ).
- Δημιουργία του παραλιακού ποδηλατόδρομου, ως ολοκλήρωση του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτων, σε συνέχεια του υλοποιημένου νότιου τμήματος (Γκάζι-Φάληρο) και του υπό δημοπράτηση βόρειου τμήματος (Κηφισιά-Γκάζι). Εξασφάλιση συνεχούς ροής ποδηλάτων και πεζών και αναζήτηση ήπιων διαδρομών κατά το συνολικό μήκος της ακτογραμμής.
- Διερεύνηση της δυνατότητας αποφυγής της υπογειοποίησης της λεωφόρου Ποσειδώνος και αποτροπή της μετατροπής της σε άξονα ταχείας κυκλοφορίας. Η τμηματική ή πλήρης υπογειοποίηση της λεωφόρου Ποσειδώνος στο μέτωπο του Ελληνικού είναι ένα έργο μεγάλου κόστους. Ταυτόχρονα οδηγεί σε ανεπιθύμητη αύξηση της ταχύτητας της κυκλοφορίας στο θαλάσσιο μέτωπο, αποκόπτοντας την πόλη από την ακτογραμμή. Τίθεται ως στόχος, παράλληλα με την συνολική ανάπλαση της ακτής του Σαρωνικού, η

μετατροπή της λεωφόρου Ποσειδώνος σε σύγχρονη Αστική Λεωφόρο συμβατή με τις παρόδιες χρήσεις τοπικών κέντρων, τουρισμού, αναψυχής, εμπορίου, υπηρεσιών και κατοικίας.

#### **Δ. ΠΙΚΠΑ**

Η ίδρυση του Πατριωτικού Ιδρύματος Κοινωνικής Πρόνοιας και Αποκατάστασης (ΠΙΚΠΑ) χρονολογείται το 1914, το οποίο λειτουργεί αρχικά με σκοπό την φροντίδα θυμάτων πολέμου. Αργότερα εξελίχθηκε σε φορέα για την φροντίδα και προστασία του παιδιού και το 1950 ιδρύεται το Κέντρο Αποθεραπείας και Αποκατάστασης Αναπήρων Παιδών (ΚΑΑΠ). Το 1977 και έπειτα οι εγκαταστάσεις μεταφέρονται τμηματικά στην Πεντέλη. Σήμερα, στην έκταση αυτή λειτουργεί το σημερινό Παράρτημα Αποθεραπείας & Αποκατάστασης Παιδιών με Αναπηρία Βούλας (Π.Α.Α.ΠΑ.Β), ως μέρος του Ν.Π.Δ.Δ. «Κέντρο Κοινωνικής Πρόνοιας Περιφέρειας Αττικής», του Υπουργείου Εργασίας Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας.

Ο χώρος που καταλαμβάνει το Κέντρο είναι μια κατάφυτη χερσόνησος έκτασης περίπου 190 στρεμμάτων, με φυσική διαμόρφωση και εξαιρετική θέα, και τοποθετείται στα όρια του Δήμου Βούλας, παρακείμενα της παλαιότερης «πλαζ της Βούλας» του ΕΟΤ. Η μορφολογία του εδάφους και η πυκνή βλάστηση, σε συνδυασμό με τη χαμηλή και αποσπασματική δόμηση, δίνουν τη δυνατότητα ανάπτυξης της επαφής με τη φύση, σε ένα χώρο που σε τίποτα δε θυμίζει το κέντρο της πόλης που απέχει μόλις λίγα χιλιόμετρα από αυτόν. Το εξαιρετικό κάλλος ενισχύεται από την ποικιλία της χλωρίδας, η οποία είναι πλούσια σε ευκαλύπτους, πεύκα και λοιπά θαμνώδη φυτά που αναδεικνύουν την αίσθηση της παρθένου και προστατευμένης από τον αστικό ιστό περιοχής.

Τα κτίσματα εντός του χώρου είναι μικρά και αποσπασματικά, στην πλειοψηφία τους χαμηλά σε ύψος, και δείχνουν να εντάσσονται στο χώρο αρμονικά. Η κατασκευή των παλαιότερων από τις κτιριακές εγκαταστάσεις τοποθετείται περίπου στην περίοδο του 1925 και αρχικός σκοπός τους ήταν η φιλοξενία παιδικών κατασκηνώσεων. Το συγκρότημα εμπλουτίστηκε την περίοδο 1936-37 με κτίρια που φέρουν την υπογραφή του σημαντικού μοντερνιστή αρχιτέκτονα Πάνου Νικολή Τζελέπη ο οποίος οραματίστηκε στο χώρο τη δημιουργία και λειτουργία πρότυπης παιδούπολης. Μέρος της μελέτης έχει εν τέλει υλοποιηθεί και το συγκρότημα λειτουργεί στη σημερινή του μορφή μετά και τις παρεμβάσεις, κτιριακές και λοιπών διαμορφώσεων, που πραγματοποιήθηκαν μετά το 1983 που αποφασίστηκε η επαναλειτουργία του κέντρου. Παρά τις όποιες πρότερες παρεμβάσεις, η πλειοψηφία των κτιρίων σήμερα χρήζει άμεσης συντήρησης και αποκατάστασης. Υπάρχει ανάγκη ανάδειξης του υψηλών προδιαγραφών και δυνατοτήτων χώρου, αντιμετωπίζοντας συνολικά τα φαινόμενα εγκατάλειψης που παρουσιάζονται.

Ο χώρος περιλαμβάνει επίσης και προστατευμένη παραλία, η διαμόρφωση της οποίας με την ευκαιρία της οργάνωσης των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 στην Αθήνα, τροποποιήθηκε με τρόπο ώστε να μπορεί να φιλοξενήσει άτομα με ειδικές ανάγκες. Στην ακτή δεν έχουν πρόσβαση τα παιδιά που φιλοξενούνται στο χώρο αλλά και επιπλέον άτομα με ειδικές ανάγκες στα οποία επιτρέπεται η πρόσβαση τις ώρες κατά τις οποίες παραμένει ανοιχτή η ακτή.

Σήμερα στις εγκαταστάσεις φιλοξενούνται 85 παιδιά και ο χώρος αποτελεί προορισμό εξόρμησης και εκδρομής από αντίστοιχες εξωτερικές δομές. Φιλοξενείται επίσης και ένας μικρός αριθμός εθελοντών οι οποίοι διαμένουν εντός του ιδρύματος και παρέχουν υπηρεσίες περίθαλψης και ενασχόλησης με τα παιδιά.

Η ιδιαιτερότητα και η αξία του χώρου, φυσικού και κτιριακού, κάνουν απαραίτητη την άμεση προστασία και ανάδειξή του. Οι σημαντικότερες πιέσεις που δέχεται αφορούν τα όριά του. Η διασφάλιση και η προστασία τους κρίνεται απαραίτητη, όχι μόνο για τη διατήρηση του χώρου αυτού καθεαυτού, αλλά και χάριν της ασφάλειας των φιλοξενούμενων παιδιών. Στα όρια της περιοχής, και μάλιστα εκατέρωθεν αυτής, λειτουργούν σήμερα ιδιωτικές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται, κατόπιν σχετικής παραχώρησης, την ακτή. Η κλίμακα των επιχειρήσεων, καθώς και η επιθετικότητα της χρήσης, ασκούν έντονες πιέσεις και είναι εντελώς ασύμβατες με το χαρακτήρα του κέντρου και της περιοχής, θέτοντάς το κατά συνέπεια σε άμεσο κίνδυνο. Οι καταπατήσεις είναι συχνό φαινόμενο σε τέτοιου είδους περιπτώσεις και η εξασφάλιση και προστασία του χώρου από αυτή την πιθανότητα είναι επιτακτική. Ιδανικά, κάτι τέτοιο θα πρέπει να επιτευχθεί χωρίς τη χρήση αυστηρών ορίων που θα αναιρέσουν το φυσικό χαρακτήρα της, αλλά με διαδικασίες ελέγχου και αυστηρού καθορισμού ζωνών χρήσεων.

Το πλούσιο κτιριακό απόθεμα είναι το δεύτερο σημείο το οποίο χρήζει άμεσης διαχείρισης. Στο χώρο βρίσκονται σήμερα 28 κτίρια ενώ από αυτά εγκατεστημένη χρήση συναντάμε στα 16. Οι χρήσεις περιλαμβάνουν θαλάμους φιλοξενίας, σχολείο, διοίκηση, μαγειρεία, αίθουσα εκδηλώσεων, εργοθεραπεία, φυσιοθεραπεία, πλυντήριο, ξυλουργείο και αποθήκες. Στην πλειοψηφία τους αποτελούν δείγματα μεταπολεμικής αρχιτεκτονικής και μοντερνισμού, άξια να διατηρηθούν και να προστατευτούν προκειμένου να μπορέσουν να αναδείξουν την ιστορία και τον χαρακτήρα τους. Οφείλει να συνταχθεί ολοκληρωμένη μελέτη και καταγραφή του συνόλου του κτιριακού όγκου με διάκριση και επισήμανση της κατάστασης του καθενός, προκειμένου να γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες σε αυτή την κατεύθυνση για όσα από τα κτίσματα κρίνεται αναγκαίο και θεμιτό.

Οι χρήσεις οι οποίες, σύμφωνα με τη «Χωροταξική Μελέτη ΚΑΑΠ Βούλας» (1987), μελετήθηκαν για εγκατάσταση στο χώρο αφορούν:

- Διαμονή
- Φυσικοθεραπεία
- Εκπαίδευση
- Υπηρεσίες κοινής εξυπηρέτησης (ιατρεία, διοίκηση κ.λπ.)
- Κοινωνικές λειτουργίες
- Φιλοξενία
- Εστιατόριο
- Μαγειρεία
- Πλυντήρια
- Βοηθητικές εγκαταστάσεις
- Αθλητισμός

και καταλαμβάνουν περίπου 23.000 τμ κλειστής δομημένης επιφάνειας. Δεν εκτιμάται ανάγκη επέκτασης των εγκαταστάσεων, παρά η συντήρηση και επαναλειτουργία των χώρων που θα καταγραφούν ως προβληματικοί ή χρήζοντες επισκευών.

Δεν θα πρέπει να παραλειφθεί να αναφερθεί το γεγονός πως σε ιδιαίτερα κοντινή απόσταση με τις εγκαταστάσεις του ΠΙΚΠΑ λειτουργεί το «Ασκληπιείο» Νοσοκομείο της Βούλας. Το νοσοκομείο αποτελείται από συγκρότημα το οποίο εκτείνεται σε χώρο αντίστοιχου μεγέθους με το κέντρο αποκατάστασης. Πρόκειται για μια έκταση επίσης κατάφυτη και με κτίσματα αρχιτεκτονικής αξίας και περιόδου ανάλογης με τα κτίρια του ΠΙΚΠΑ. Η αντιστοιχία των δύο αυτών πόλων δεν εντοπίζεται μόνο στην αρχιτεκτονική και τη μορφολογία, φυσική και τεχνική, αλλά επεκτείνεται και στη χρήση και τον προνοιακό και θεραπευτικό χαρακτήρα αμφότερων. Επισημαίνεται η δυνατότητα αλληλοσυμπλήρωσης των λειτουργιών των δύο χώρων οι οποίοι θα μπορούσαν να λειτουργήσουν συνδυαστικά και συμπληρωματικά. Ενδεικτικά αναφέρεται η πιθανή δυνατότητα χρήσης των εγκαταστάσεων του ΠΙΚΠΑ από πάσχοντες νοσηλευόμενους στο νοσοκομείο, οι οποίοι χρήζουν κινησιολογικής ή φυσικοθεραπευτικής αγωγής. Η οργανωμένη παραλία μαζί με την αντίστοιχη εγκατάσταση για εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία μπορεί να αποδειχθεί ιδανική για την αποκατάσταση των ασθενών. Παράλληλα, η άμεση σχέση και επαφή του ιδρύματος με το νοσοκομείο μπορεί να παρέχει την αμεσότητα και την ασφάλεια στην εξυπηρέτηση περιστατικών που μπορεί να αφορούν φιλοξενούμενα παιδιά ή επισκέπτες. Μια τέτοια κίνηση εκτιμάται πως μπορεί να πολλαπλασιάσει την εμβέλεια και την επιρροή και των δύο κέντρων, δημιουργώντας ένα διακριτό και υπερτοπικό ενιαίο πόλο υγείας, πρόνοιας και αποκατάστασης στην περιοχή. Ο δε νέος και ισχυρότερος χαρακτήρας του υπερτοπικού αυτού δίπολου, μπορεί να εξυπηρετήσει με τη σειρά του και στην καταπολέμηση των πιέσεων τις οποίες δέχεται το ίδρυμα από τους εξωγενείς παράγοντες, εδραιώνοντας και ισχυροποιώντας την παρουσία του στην περιοχή.

## **Ε. Αστικά μέτωπα**

Πρόκειται για τα αστικά μέτωπα των δήμων: Μοσχάτου-Καλλιθέας, Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Γλυφάδας, Βούλας και Βάρκιζας.

Οι περιοχές αυτές, αν και μπορούν να θεωρηθούν προνομαϊκές λόγω της γεινιάσής τους με το παράκτιο μέτωπο, δεν παύουν να είναι πολύ διαφορετικές μεταξύ τους. Αποτελούν χώρους κατοικίας, αναψυχής ή επαγγελματικής δραστηριότητας διαφορετικών κοινωνικών στρωμάτων και έχουν διαχειριστεί με διαφορετικούς τρόπους τις σχέσεις τους με την ακτογραμμή.

Ως κοινό πρόβλημα καταγράφονται τα προβλήματα προσπελασιμότητας της λεωφόρου Ποσειδώνος και κατά συνέπεια προβλήματα προσβασιμότητας στην ακτογραμμή. Η συγκέντρωση χρήσεων και δραστηριοτήτων μαζικής προσέλευσης κόσμου (λ.χ. χρήσεις αναψυχής), τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου, η απουσία παράδρομων, οι υψηλές ταχύτητες που αναπτύσσουν τα ΙΧ αυτοκίνητα κ.ο.κ. είναι κάποιοι από τους παράγοντες που διαμορφώνουν συνθήκες επικινδυνότητας για τους πεζούς.

Σημειώνεται ότι, στο πλαίσιο της διαμόρφωσης του Μητροπολιτικού Πάρκου Φαληρικού Όρμου, η αρχιτεκτονική επίλυση στο αστικό μέτωπο της Καλλιθέας και του Μοσχάτου, με την μερική ταπείνωση της λεωφόρου Ποσειδώνος και την ταυτόχρονη μερική κάλυψή της από φυτεμένα πρανή είναι μία λύση του

προβλήματος προσβασιμότητας/ προσπελασιμότητας, αν και όχι η πλέον οικονομική ή η πλέον «αστικού χαρακτήρα».

Η αδυναμία παρέμβασης στην υπάρχουσα κατάσταση οδηγεί στην επιδείνωση των προβλημάτων πρόσβασης/προσπέλασης, σε ατυχήματα και στην παγίωση δυσλειτουργικών πολεοδομικά και επικίνδυνων για το κοινό συνθηκών.

Προτείνεται, επομένως, μια μακροπρόθεσμη πολιτική μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων και ενίσχυσης των ΜΜΜ, καθώς και της κίνησης πεζών και ποδηλάτων, στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας.

Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται σκόπιμο να αποφεύγονται τόσο οι υπόγειες διαβάσεις, όσο και οι υπέργειες (πεζογέφυρες), καθώς είναι δαπανηρές, αλλά και συχνά δύσχρηστες για διάφορες κοινωνικές ομάδες. Αντ' αυτών, ως θετικότερες επιλύσεις κρίνονται οι ισόγειες διαβάσεις, με ταυτόχρονη μείωση του πλάτους του οδοστρώματος, παρεμβάσεις αλλαγής οδοστρώματος, και αύξηση των πεζοδρομίων και των χώρων κίνησης πεζών και ποδηλάτων.

Οι παρεμβάσεις αυτές θα ενισχύσουν τις λειτουργικές συνδέσεις με τον προτεινόμενο από την παρούσα έκθεση ενιαίο ποδηλατόδρομο/περίπατο κατά μήκος της ακτογραμμής, καθώς επίσης και με τις ακτές κολύμβησης.

Σε επίπεδο πολεοδομικής οργάνωσης και σύμφωνα με τα ισχύοντα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια αλλά και εξ αντικειμένου, μόνο η Βάρκιζα έχει το τοπικό της κέντρο πάνω στη λεωφόρο Ποσειδώνος. Το γεγονός αυτό κρίνεται θετικό, στο βαθμό που δεν επιβαρύνεται ο παραλιακός οδικός άξονας. Στο πλαίσιο αυτό, θεωρείται σκόπιμη η θεσμική διατήρηση των τοπικών κέντρων στις θέσεις που προβλέπουν τα ΓΠΣ και η αποτροπή της διάχυσής τους προς το παράκτιο μέτωπο.

## **Z. Περιοχές φυσικού περιβάλλοντος (Λιμανάκια Βουλιαγμένης, Φασκομηλιά)**

Η περιοχή αποτελεί έναν από τους λίγους εναπομείναντες φυσικούς πόρους του υπό μελέτη τμήματος της ακτογραμμής. Αποτελεί μια ευαίσθητη περιβαλλοντικά περιοχή, ένα τοπίο ιδιαίτερης ομορφιάς και βιοποικιλότητας, με βραχώδεις σχηματισμούς, στην απόληξη του ορεινού όγκου του Υμηττού. Σήμερα είναι ανοικτή και απευθύνεται σε μια ποικιλία κοινωνικών ομάδων, παρά το δυσπρόσιτο της γεωμορφολογίας της, προσφέροντας ένα είδος αναψυχής μοναδικό στο παράκτιο μέτωπο.

Στην υπάρχουσα κατάσταση καταγράφονται προβλήματα που αφορούν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του παραλιακού δρόμου (πλάτος, κλίσεις), την προσπελασιμότητά του και τις δυσκολίες πρόσβασης, που σε συνδυασμό με τις υψηλές ταχύτητες των ΙΧ αυτοκινήτων δημιουργούν συνθήκες επικίνδυνες για το κοινό.

Καταγράφονται επίσης -ρητά ή άρρητα- πιέσεις για οικιστική και τουριστική ανάπτυξη. Σημαντικός «παίκτης» είναι η Εκκλησία της Ελλάδος, η οποία είναι ιδιοκτήτης σημαντικής έκτασης στην περιοχή της Φασκομηλιάς.

Ο κίνδυνος για τις συγκεκριμένες περιοχές εντοπίζεται στο να αλλοιωθεί ή να «χαθεί» αυτός ο μοναδικής αξίας πόρος λόγω της δόμησης και της εμπορικής εκμετάλλευσης, να υποβαθμιστεί περιβαλλοντικά και να χαθεί το μοναδικό φυσικό τοπίο όπως και ο δημόσιος και ανοικτός χαρακτήρας του.

Κρίσιμη κατεύθυνση, επομένως, είναι η περιβαλλοντική προστασία της περιοχής και η αποτροπή νέας δόμησης. Στο πλαίσιο της ευρύτερης στρατηγικής ανάπτυξης του παράκτιου μετώπου του Σαρωνικού, προτείνεται να παραμείνει τελείως αδόμητη η περιοχή, χωρίς νέες αναπτύξεις, συμβάλλοντας έτσι στην συνολικότερη εξισορρόπηση περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών παραμέτρων. Δεδομένου ότι σε μήκος δεκάδων χιλιομέτρων λειτουργούν άπειρες καντίνες, αναψυκτήρια, εστιατόρια, οργανωμένες πλαζ με λουτήρες, κιόσκια, ομπρέλες, καμπίνες και εν γένει στεγασμένες τουριστικές υποδομές, πρέπει να γίνει κατανοητό, ότι οι κολυμβητές ή οι περιπατητές της Φασκομηλιάς όπως και των αδόμητων ακτών της Λομβάρδας τις επιλέγουν ακριβώς εξ αιτίας αυτού του μοναδικού προνομίου: της απουσίας ανθρωπογενούς παρέμβασης και κατασκευών. Προτείνεται επομένως η απόλυτη προστασία αυτού του πολύτιμου χαρακτηριστικού.

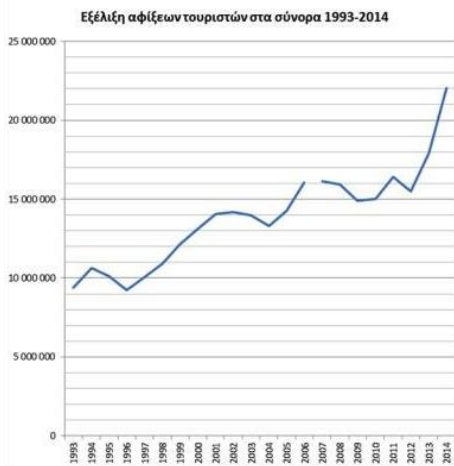
Παράλληλα, αναγκαίες κρίνονται οι εργασίες καθαρισμού και βελτίωσης της πρόσβασης για λόγους ασφάλειας και με τα ελάχιστα δυνατά μέσα. Οι παρεμβάσεις αυτές περιλαμβάνουν τη μείωση του πλάτους του δρόμου, την προσθήκη κεντρικής νησίδας και νέες τοπιακές διαμορφώσεις (φυτεύσεις, προσβάσεις για ποδήλατα, στάσεις ΜΜΜ), ενδεχομένως μέσω αρχιτεκτονικού διαγωνισμού.

Με δεδομένες τις πιέσεις για ανάπτυξη που έχουν καταγραφεί θα μπορούσε να διερευνηθεί από πολεοδομική και περιβαλλοντική σκοπιά μια περιορισμένη οικιστική ανάπτυξη στην περιοχή της Φασκομηλιάς, σε γειτνίαση με τις υπάρχουσες περιοχές κατοικίας, μόνο στις μη ορατές και σε μεγάλη απόσταση από το θαλάσσιο μέτωπο περιοχές στην ενδοχώρα του ορίου του σχεδίου πόλης Βουλιαγμένης, στην περιοχή του νεκροταφείου.

Η περιοχή βρίσκεται ήδη σε καθεστώς προστασίας Natura. Από πολεοδομικής σκοπιάς προστατεύεται μόνο το τμήμα που βρίσκεται κάτω από τη λεωφόρο Ποσειδώνος, από το ΠΔ των ακτών, όπου χαρακτηρίζεται ως «ζώνη απόλυτης προστασίας και ανάδειξης φυσικού περιβάλλοντος». Για την πληρέστερη και ουσιαστικότερη προστασία του σημαντικού αυτού πόρου κρίνεται αναγκαία η επέκταση της ζώνης προστασίας και πάνω από το όριο της λεωφόρου Ποσειδώνος, έως το όριο του σχεδίου πόλης Βουλιαγμένης και Βάρκιζας στο πλαίσιο της προτεινόμενης επικαιροποίησης του ΠΔ των ακτών.

#### **Η. Τουριστικοί λιμένες - Λιμένες αναψυχής**

Η χώρα μας λόγω μορφολογίας και κλιματικών συνθηκών αποτελεί τουριστικό προορισμό καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου με την κορύφωση των επισκέψεων κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών. Προσβάσιμη οδικώς, αεροπορικώς αλλά και μέσω θαλάσσης, προσελκύει κάθε χρόνο μεγάλο αριθμό τουριστών. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των αφίξεων στη χώρα, η τάση δεν είναι πάντα ανοδική, παρουσιάζεται ωστόσο ενθαρρυντική τα τελευταία έτη.



Εικ. 7. Εξέλιξη αφίξεων τουριστών στα σύνορα, 1993-2014. Πηγή: Αλέξης Χατζηδάκης, «Τάσεις της Τουριστικής Κίνησης 2008 - 2015», Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, Αθήνα 2015.

Σε ό,τι αφορά τη συνολικότερη παρουσία της χώρας στον διεθνή ανταγωνισμό στο χώρο του τουρισμού, υπάρχουν μεγάλα περιθώρια βελτίωσης. Η Ελλάδα έχει τις προϋποθέσεις να καταλαμβάνει τις πρώτες θέσεις σε επισκεψιμότητα ανάμεσα στις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα ωστόσο με τον Δείκτη Ανταγωνιστικότητας Τουρισμού και Ταξιδιών, η Ελλάδα βρίσκεται οριακά στη μέση της κατάταξης τόσο στη συνολική ποιότητα και θελκτικότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, όσο και στις επιμέρους κατηγορίες. Σχεδόν στη μέση της κατάταξης, και δυσμενέστερος σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες, είναι και ο δείκτης των επίγειων και λιμενικών μεταφορών. Πρόκειται για έναν τομέα που αναμφίβολα παρουσιάζει αυξημένα περιθώρια βελτίωσης και αύξησης της ανταγωνιστικότητας, πάντα υπό όρους βιώσιμης ανάπτυξης.

	Σειρά κατάταξης				Βαθμός (κλίμακα 1-7)			
	2009 (μεταξύ 133 χωρών)	2011 (μεταξύ 139 χωρών)	2013 (μεταξύ 140 χωρών)	2015 (μεταξύ 141 χωρών)	2009	2011	2013	2015
<b>Γενικός Δείκτης</b>	<b>24</b>	<b>29</b>	<b>32</b>	<b>31</b>	<b>4.9</b>	<b>4.8</b>	<b>4.8</b>	<b>4.36</b>
<b>Ευνοϊκό περιβάλλον</b>				<b>48</b>				<b>5.11</b>
Επιχειρηματικό περιβάλλον				104				4.04
Προστασία και ασφάλεια	47	73	69	57	5.6	4.7	4.7	5.49
Υγεία και υγιεινή	19	20	13	9	6.4	6.4	6.4	6.57
Ανθρώπινοι πόροι και αγορά εργασίας	44	59	50	45	5.3	5	5	4.75
Ετοιμότητα ICT (Υποδομές τεχνολογιών πληροφορικής – τηλεπικοινωνιών)	40	39	33	49	3.8	4.3	4.3	4.71
<b>Τουριστική πολιτική και ευνοϊκές συνθήκες</b>				<b>33</b>				<b>4.39</b>
Προτεραιότητα του τουρισμού	3	17	28	24	6.1	5.6	5.2	5.36
Άνοιγμα στο διεθνές περιβάλλον				25				4.09
Ανταγωνιστικότητα τιμών	114	123	127	113	3.9	3.8	3.6	3.93
Περιβαλλοντική αειφορία	47	68	72	61	4.8	4.5	4.5	4.19
<b>Υποδομές</b>				<b>24</b>				<b>4.78</b>
Υποδομές αερομεταφορών	19	19	20	27	4.7	4.8	4.7	4.25
Υποδομές επίγειων και λιμενικών μεταφορών	43	61	58	51	4.1	4	4	4.01
Υποδομές τουριστικών υπηρεσιών	5	5	3	12	6.7	6.9	6.8	6.08
<b>Φυσικοί και πολιτιστικοί πόροι</b>				<b>35</b>				<b>3.15</b>
Φυσικοί πόροι	74	61	40	46	3	3.4	4.2	3.49
Πολιτιστικοί πόροι	23	25	25	32	5	4.7	4.3	2.82

Πηγή: WEF, The Travel & Tourism Competitiveness Report, 2009, 2011, 2013, 2015.

Εικ. 8. Δείκτης Ανταγωνιστικότητας και Τουρισμού. Πηγή: Αλέξης Χατζηδάκης, «Τάσεις της Τουριστικής Κίνησης 2008 - 2015», Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, Αθήνα 2015.

Στην Αττική υπάρχουν ήδη τρεις ισχυροί λιμενικοί κόμβοι, το λιμάνι του Πειραιά, το λιμάνι της Ραφήνας και το λιμάνι του Λαυρίου, τα οποία εξυπηρετούν μεγάλης κλίμακας μεταφορές. Εστιάζοντας στην περιοχή του Λεκανοπεδίου, και συγκεκριμένα στην περιοχή μελέτης, συναντάμε λιμενικές υποδομές μικρότερης κλίμακας, με πολλές δυνατότητες ωστόσο ενίσχυσης του ρόλου και του χαρακτήρα τους ως προς την ανάδειξη και ενίσχυση του τουρισμού και του ναυταθλητισμού. Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνει το Υπουργείο Τουρισμού, «τουριστικός λιμένας» σκαφών αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος κατασκευασμένος με σκοπό να εξυπηρετεί λειτουργικά σκάφη αναψυχής και ναυταθλητισμού.

Οι λιμένες χαρακτηρίζονται ως εμπορικού, αλιευτικού ή τουριστικού χαρακτήρα με διακριτά χαρακτηριστικά κατά περίπτωση. Σύμφωνα με το Υπουργείο Τουρισμού, κατά την ισχύουσα νομοθεσία και ανάλογα την έκταση και τη χρήση τους, οι τουριστικοί λιμένες χωρίζονται 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 παρ. 3 του αρ. 31 του Ν.2160/1993, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.



Καταφύγιο είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριοδομικές υποδομές τουλάχιστον 100 τμ με παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδίαιτησης και υγιεινής.

Αγκυροβόλιο είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις.

Το νομοθετικό πλαίσιο ορίζει τις ελάχιστες εγκαταστάσεις για την αδειοδότηση τουριστικού λιμένα σύμφωνα με το Ν. 2160/1993<sup>59</sup> και αυτές περιλαμβάνουν

- Εγκαταστάσεις διοίκησης
- Θέσεις πρόσδεσης σκαφών λιμενικού και άλλων αρχών
- Ιατρείο
- Σταθμό ανεφοδιασμού
- Εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης σκαφών
- Παροχή νερού και ρεύματος
- Τηλεφωνική παροχή
- Εγκατάσταση υποδοχής και επεξεργασίας λυμάτων
- Χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων και ρυμουλκών
- Αποχωρητήρια/ντουζ
- Σύστημα ασφαλείας
- Αποθήκες
- Καταστήματα ειδών πρώτης ανάγκης

Μετά από τροποποίηση της παρ 1 του άνω νόμου από το Ν. 4179/2013<sup>60</sup> (αρ. 10), μαρίνα μπορεί να δημιουργηθεί με πρωτοβουλία του Υπουργείου Τουρισμού ή οποιουδήποτε φυσικού προσώπου ή νομικού προσώπου δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου. Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο πρέπει να είναι κύριος, επικαρπωτής ή επιφανειούχος του παράκτιου ακινήτου, έμπροσθεν του οποίου ενδιαφέρεται να χωροθετήσει και να κατασκευάσει μαρίνα.

Σύμφωνα με τον ίδιο νόμο, ο σχεδιασμός της μαρίνας γίνεται με την έκδοση προεδρικού διατάγματος μετά από πρόταση των Υπουργών Τουρισμού και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων. Σκοπός είναι να οριοθετηθεί η περιοχή, να καθοριστούν οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης, μεταξύ των οποίων μπορεί να περιλαμβάνονται αθλητικές εγκαταστάσεις, γραφεία, τράπεζες,

---

<sup>59</sup> ΦΕΚ 118/Α/19.07.1993. Ν. 2160 «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις»

<sup>60</sup> ΦΕΚ 175/Α/09.08.2013. Ν. 4179 «Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις.»

κτίρια διοίκησης, τουριστικές εγκαταστάσεις, εμπορικά καταστήματα και καταστήματα παροχής υπηρεσιών, αναψυχή, κατοικίες, πολιτιστικά κτίρια, χώροι πρασίνου, χώροι στάθμευσης και αποθήκευσης, πρατήρια καυσίμων και εγκαταστάσεις μέσω μαζικής μεταφοράς. Καθορίζονται επιπλέον οι ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης και εγκρίνονται οι γενικοί περιβαλλοντικοί όροι για τη δημιουργία της μαρίνας, ύστερα από κατάθεση Στρατηγικής Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Στο παράκτιο μέτωπο από τον Πειραιά μέχρι και την Αγία Μαρίνα Κρωπίας απαντώνται εννέα τέτοιου τύπου λιμενικές εγκαταστάσεις άξιες αναφοράς, μεγαλύτερης ή μικρότερης κλίμακας και εμβέλειας:

- Μαρίνα Ζέας διαχείρισης K&GMed. Marinas Management, χωρητικότητας 670 θέσεων

Η Μαρίνα Ζέας βρίσκεται εντός του αστικού ιστού του Πειραιά και ανακαινίστηκε πλήρως την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Έχει αστικό χαρακτήρα, με χρήσεις περιπάτου, τουρισμού και αναψυχής. Εντός του λιμένα λειτουργούν δύο κωπηλατικοί όμιλοι (Όμιλος Ερετών και Ναυτοπρόσκοποι) όπως και το Ναυτικό Μουσείο Πειραιά. Η Μαρίνα Ζέας είναι ενταγμένη στον όμορο αστικό ιστό, με καλή προσπελασιμότητα. Ανήκει στο προστατευμένο Ιστορικό Κέντρο Πειραιά και η ακτογραμμή είναι αρχαιολογικός χώρος στο σύνολό του λόγω της ύπαρξης των αρχαίων νεωσοίκων.

- Τουριστικός Λιμένας Μικρολίμανου

Το προστατευμένο αγκυροβόλιο στην περιοχή του Μικρολίμανου του Δήμου Πειραιά διαθέτει βασικές υποδομές και ασφαλή χώρο για την πρόσδεση μικρών τουριστικών σκαφών. Λειτουργούν σε αυτόν τρεις ιστιοπλοϊκοί όμιλοι (Ολυμπιακός, ΙΟΠ, ΝΑΣ). Ο τουριστικός λιμένας είναι ενταγμένος στον όμορο αστικό ιστό, με καλή προσπελασιμότητα. Ανήκει στο προστατευμένο Ιστορικό Κέντρο Πειραιά και η ακτογραμμή είναι αρχαιολογικός χώρος στο σύνολό του λόγω της ύπαρξης των αρχαίων νεωσοίκων.

- Μαρίνα Αθηνών (ΣΕΦ) διαχείρισης Μαρίνας Αθηνών Α.Ε., χωρητικότητας 130 θέσεων

Χωροθετείται στον περιβάλλοντα χώρο του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας (ΣΕΦ). Δημιουργήθηκε (ως Μαρίνα Φαλήρου) την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 για τη φιλοξενία σκαφών υψηλών προδιαγραφών (mega/super yacht). Βρίσκεται σε περιοχή με καλή προσπελασιμότητα με ΜΜΜ ή ιδιωτικό μέσο. Λόγω της γειτνίασής της με το δρομολογούμενο έργο της ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου, ο σχεδιασμός και οι προοπτικές ανάπτυξης της Μαρίνας οφείλουν να εντάσσονται στον ευρύτερο σχεδιασμό για το παράκτιο μέτωπο.

- Μαρίνα Φλοίσβου διαχείρισης Lamda TechnOL Flisvos Marina SA, χωρητικότητας 247 θέσεων

Χωροθετείται στον Φλοίσβο και η σημερινή της διαμόρφωση είναι προϊόν των έργων που υλοποιήθηκαν στα πλαίσια της φιλοξενίας των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας το 2004. Σήμερα διατηρεί χαρακτήρα τουριστικό και αναψυχής, με την επισκεψιμότητά υπό ευνοϊκές συνθήκες να παρουσιάζεται ιδιαίτερα αυξημένη. Υπάρχει

παράλληλα η πρόθεση επανεξέτασης του σχεδιασμού και των όρων λειτουργίας της. Μια τέτοια προοπτική θα μπορούσε να λειτουργήσει συμπληρωματικά προς την ήδη δρομολογημένη ανάπλαση της παράκτιας έκτασης του Φαληρικού Όρμου. Οι ήπιες παρεμβάσεις και η κατεύθυνση στην εξυπηρέτηση του τουρισμού και της αναψυχής με όρους βιώσιμης ανάπλασης είναι αρχές που θα πρέπει να τεθούν στη βάση της οποίας μελλοντικής διαχείρισης της έκτασης.

- Μαρίνα Αλίμου διαχείρισης Εταιρείας Τουριστικής Ανάπτυξης, χωρητικότητας 950 θέσεων

Η Μαρίνα Αλίμου παρουσιάζει περισσότερο αστικό παρά τουριστικό χαρακτήρα. Αν και πολύ κοντά σε αστικές παραλίες και στον αστικό ιστό του δήμου Αλίμου, εντοπίζονται δυσκολίες στην προσπελασιμότητά της και αποτρέπουν την εύκολη οικειοποίηση του χώρου. Η σχεδιαζόμενη μελλοντική παρέμβαση στοχεύει σε ενέργειες που θα αποκαταστήσουν τη σχέση αστικού ιστού-μαρίνας, καθώς και στην ενίσχυση των χρήσεων γης. Στόχος είναι η επιπλέον προβολή και αναβάθμισή της, που θα την καταστήσει πόλο ανάπτυξης και αναψυχής στο παράκτιο μέτωπο. Το μέγεθος και η χωρητικότητά της από πλευράς φιλοξενίας σκαφών, καθώς και η τοποθεσία της, αποτελούν σημαντικά στοιχεία προς αξιοποίηση σχέδιο της μαρίνας.

- Μαρίνα Αγίου Κοσμά διαχείρισης Olympic Marine SA, χωρητικότητας 650 θέσεων

Η Μαρίνα του Αγίου Κοσμά δημιουργήθηκε στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας το 2004 με σκοπό να φιλοξενήσει τους αγώνες ιστιοπλοΐας. Σήμερα λειτουργεί ως ιδιωτική Μαρίνα, ικανή να φιλοξενήσει μεγάλο αριθμό τουριστικών σκαφών. Πρόκειται να αποτελέσει κομμάτι μιας από τις μεγαλύτερες επενδύσεις που θα πραγματοποιηθούν στο παράκτιο μέτωπο της Αττικής, στο χώρο του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού. Αντιμετωπίζεται συνολικά στα πλαίσια της γενικότερης πρότασης και σκοπός είναι να εξυπηρετήσει και να λειτουργήσει σε σχέση με τις νέες χωροθετούμενες εγκαταστάσεις.

- Μαρίνα Γλυφάδας διαχείρισης Δήμου Γλυφάδας, χωρητικότητας 780 θέσεων

Στη Γλυφάδα λειτουργούν σε πολύ άμεση σχέση μεταξύ τους τρεις μικρότερης κλίμακας μαρίνες, έχοντας σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός συμπαγούς πόλου τουριστικής λιμενικής εγκατάστασης στα όρια του δήμου. Το γεγονός πως σε σχέση με το υπόλοιπο μήκος του παρακτίου μετώπου, ο δήμος Γλυφάδας έχει επιτύχει μια ομαλή έξοδο προς τη θάλασσα, δίνει και σε αυτή την περίπτωση την αίσθηση μιας περισσότερο «αστικής» μαρίνας, χωρίς ωστόσο να αναιρείται ο ιδιαίτερος και παράλληλα ήπιος τουριστικός χαρακτήρας της περιοχής. Λόγω της θέσης της, κοντά στο εμπορικό κέντρο του δήμου Γλυφάδας, αλλά και στα όρια των ανοιχτών αστικών ακτών κολύμβησης, αξιολογείται θετικά η χρήση των εγκαταστάσεων ως ενδιάμεσος σταθμός θαλάσσιας συγκοινωνίας που θα εξυπηρετούσε μετακινήσεις μικρής κλίμακας.

- Μαρίνα Αστέρα Βουλιαγμένης διαχείρισης Εταιρείας Τουριστικής Ανάπτυξης, χωρητικότητας 115 θέσεων

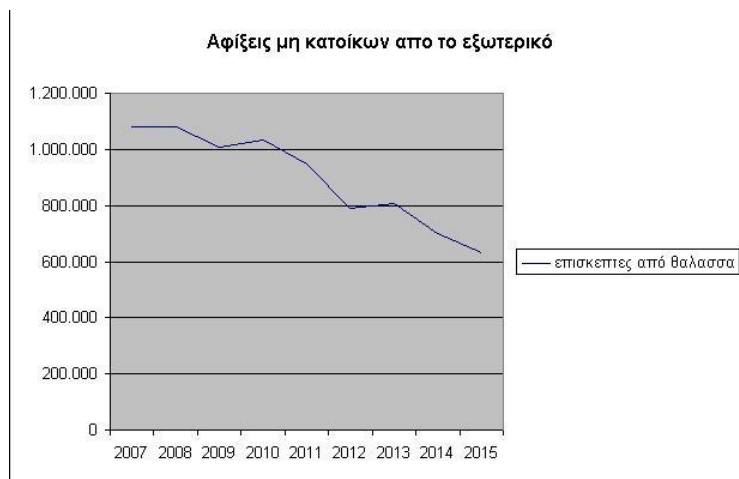
Η Μαρίνα στον Αστέρα Βουλιαγμένης είναι περιορισμένης έκτασης, δύναται ωστόσο να λειτουργήσει και να υποστηρίξει τις συμπληρωματικές χωροθετούμενες χρήσεις της χερσονήσου του Αστέρα Βουλιαγμένης. Ενδιαφέρον παρουσιάζει επιπλέον, καθώς βρίσκεται σε απόσταση από το κυρίως αστικό κομμάτι της

πρωτεύουσας, η περαιτέρω δυνατότητα ανάπτυξης ναυταθλητικών δραστηριοτήτων, κατάδυσης και συμπληρωματικών δραστηριοτήτων σχετικών με το φυσικό θαλάσσιο περιβάλλον.

#### - Μαρίνα Βάρκιζας

Η Μαρίνα της Βάρκιζας λειτουργεί συνδυαστικά με την παραλιακή διαμόρφωση του δήμου στην περιοχή και αποτελεί ευχάριστο περίπατο. Πρόκειται για μαρίνα μικρού μεγέθους (ουσιαστικά ιστιοπλοϊκό αγκυροβόλιο) με περιορισμένες διαμορφώσεις. Η θέση της, λίγο έξω από τη Μητροπολιτική Αθήνα και κοντά στο κέντρο της Βάρκιζας, μπορούν να την αναδείξουν σε δημοφιλή προορισμό τουριστικών σκαφών αναψυχής. Στην περιοχή ωστόσο δεν θα ενθαρρυνόταν μιας μεγαλύτερης κλίμακας παρέμβαση καθώς περιβάλλεται από δυο χερσονήσους φυσικής ομορφιάς οι οποίοι οφείλουν να τεθούν υπό καθεστώς απολύτου προστασίας.

Στο σύνολό του, επομένως, το παράκτιο μέτωπο διαθέτει υποδομές που μπορούν δυνητικά να φιλοξενήσουν, στο μέτωπο ΣΕΦ - Αγία Μαρίνα Κρωπίας, πάνω από 3.500 σκάφη. Με άμεση πρόσβαση στο Σαρωνικό και τις Κυκλάδες, τα μικρότερα αυτά λιμάνια μπορούν να αποτελέσουν ορμητήριο ή τόπο στάσης για πάσης φύσεων επισκέπτες από θαλάσσης, αναστέλλοντας την πτωτική τάση που παρουσιάζει ο αριθμός τους, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, το διάστημα μετά το 2013.

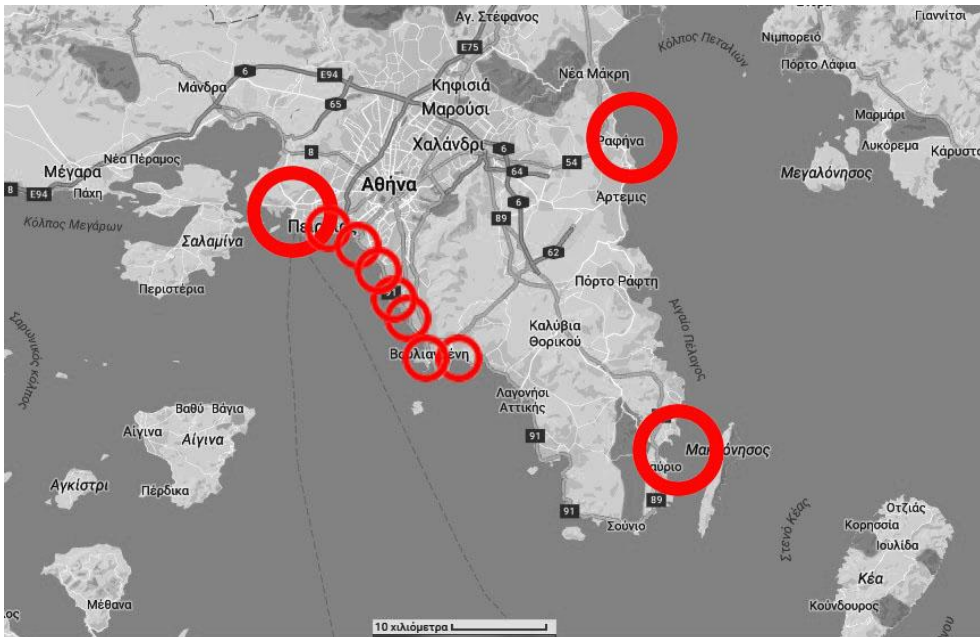


Εικ. 9. Αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό ανά χώρα προέλευσης και μέσο μεταφοράς. Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Η ανάπτυξη και διαχείριση τέτοιων εγκαταστάσεων επιβάλλεται να είναι συστηματική και διαρκής, με σκοπό την ενίσχυση της επισκεψιμότητας και του ρόλου του Λεκανοπεδίου ως τελικό ή και ενδιάμεσο προορισμό θαλάσσιου τουρισμού, με απώτερο στόχο πάντα, και σε σύμπνοια με τις κατευθύνσεις που θέτει το Ρυθμιστικό Σχέδιο, την ανάδειξη του μητροπολιτικού ρόλου της Αθήνας σε διεθνές επίπεδο.

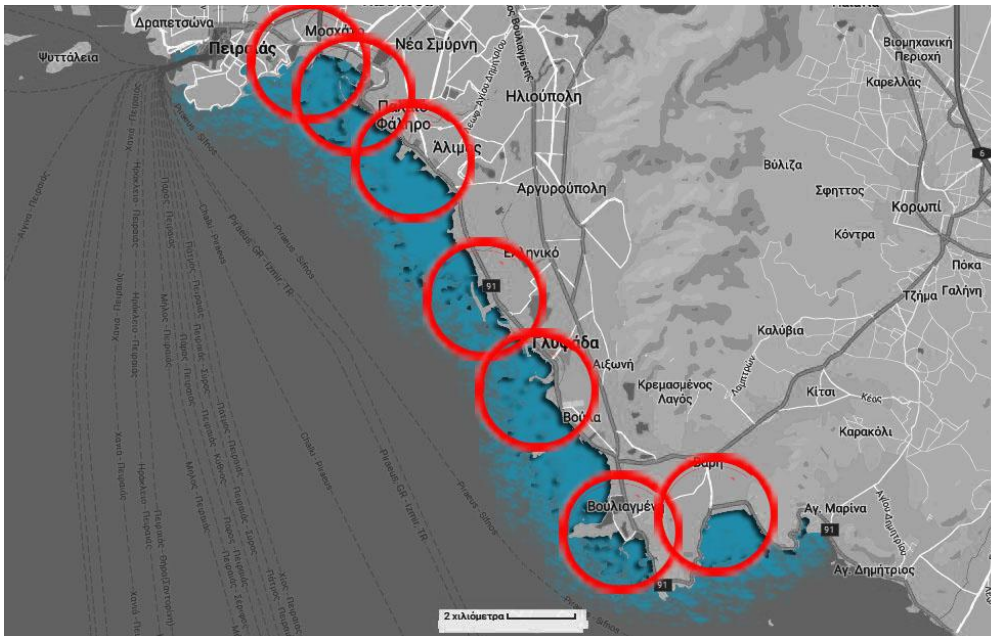
### Θ. Θαλάσσιες αστικές-προαστιακές μεταφορές

Από τη χαρτογραφική αποτύπωση των τουριστικών λιμένων, προκύπτει πως η πυκνότητά τους και η ακτίνα επιρροής τους δύναται να εξυπηρετήσουν όλο το μήκος της ακτογραμμής του Λεκανοπεδίου. Σε συνδυασμό με τα μεγάλα λιμάνια, σχηματίζουν ένα πλήρες δίκτυο εξυπηρέτησης θαλάσσιων δραστηριοτήτων.



Εικ. 10. Μεγάλοι λιμένες και τουριστικοί λιμένες Αττικής

Εξετάζοντας δε τη μικρότερη κλίμακα της περιοχής μελέτης, και σε επίπεδο ακτίνας επιρροής ανά τουριστικό λιμένα, παρατηρείται πως, με εξαίρεση μεμονωμένες μικρές εκτάσεις, το σύνολο της περιοχής διαθέτει ένα τέτοιου τύπου λιμένα εντός ακτίνας που κυμαίνεται από 1 έως 3 ναυτικά μίλια από τον Πειραιά έως τη Βουλιαγμένη. Λαμβάνοντας δε υπ' όψιν πως οι σταθμοί του μετρό ή του τραμ απέχουν από τα περισσότερα λιμενικά σημεία ελάχιστη απόσταση, μπορεί εύκολα να γίνει αντιληπτή η δυνατότητα λειτουργίας ενός μικρού τακτικού μέσου μεταφοράς κατά μήκος της ακτογραμμής, χρησιμοποιώντας σαν ενδιάμεσους σταθμούς τις ήδη υπάρχουσες μαρίνες. Η θαλάσσια ακτοπλοϊκή αυτή γραμμή μπορεί να αποτελέσει τόσο αστική μεταφορά των παράκτιων δήμων, όσο και μετακίνηση αναψυχής, τουρισμού, όπως και μετακίνηση ενός μεγάλου αριθμού επισκεπτών που καταφθάνει στον Πειραιά με οχηματαγωγά πλοία ή κρουαζιερόπλοια.



Εικ. 11. Τουριστικοί λιμένες με ακτίνα επιρροής 2 χιλιομέτρων

Η ανάπτυξη τέτοιου τύπου μικρών σταθμών δύναται να αποτελέσουν ούτως ή άλλως μέσο ήπιας ανάπτυξης και πιθανής ανάπλασης των τουριστικών λιμένων του παρακτίου μετώπου, καθώς η αύξηση της επισκεψιμότητάς τους όπως και η διεύρυνση του κοινού εξυπηρέτησής αποτελούν από μόνες τους ζωτικής σημασίας παρεμβάσεις. Η προσαρμογή των εγκαταστάσεων που απαιτείται είναι μικρή έως ελάχιστη και μπορούν να αποτελέσουν μέρος της συνολικότερης εξυγίανσης των περιοχών και του ενιαίου σχεδιασμού του παρακτίου μετώπου.

Συμπερασματικά, διαπιστώνεται πως με μαρίνες ικανές να φιλοξενήσουν συνολικά πάνω από 3.500 σκάφη (συμπεριλαμβανομένων των τουριστικών λιμένων του Πειραιά), δεν τίθεται ζήτημα ανάγκης ανάπτυξης επιπλέον τουριστικών λιμένων στην έκταση του παρακτίου μετώπου που εξετάζεται. Εξάλλου, ο υπερκείμενος σχεδιασμός στοχεύει στην ανάπτυξη του λιμένα του Λαυρίου ώστε να παραλάβει το βάρος του διεθνούς ανταγωνισμού. Θα μπορούσε ωστόσο να εξεταστεί το ενδεχόμενο ανασχεδιασμού ή μικρής και ελεγχόμενης επιπλέον ανάπτυξης και ανάδειξης κάποιων από τις ήδη υπάρχουσες μαρίνες του μετώπου, εφόσον ο σχεδιασμός και οι επεμβάσεις πραγματοποιούνται στα πλαίσια μιας βιώσιμης και ελεγχόμενης ανάπτυξης που θα σέβεται τόσο το χαρακτήρα της ακτής, όσο και το σύνολο των χρηστών της.

### 2.1.2. Ανοικτές ακτές κολύμβησης

Ακτές κολύμβησης ορίζονται οι περιοχές του παρακτίου μετώπου που μπορούν να φιλοξενήσουν λουόμενους με ευκολία πρόσβασης και ευχάριστη παραμονή στον αιγιαλό. Διακρίνονται σε ανοιχτές και ελεύθερης πρόσβασης, σε οργανωμένες με ελεγχόμενη είσοδο, με εγκατεστημένες χρήσεις, κυρίως αναψυχής και

εστίασης, και σε οργανωμένες με ελεύθερη είσοδο και χρέωση κατά την παροχή των υπηρεσιών, ή τη χρήση των εγκαταστάσεων. Στο σύνολό τους εντοπίζονται 31 ακτές κολύμβησης στην περιοχή από ΣΕΦ μέχρι Αγία Μαρίνα Κρωπίας.

### **A. Ελεύθερης πρόσβασης**

Στο σύνολό τους εντοπίζονται 14 διακριτές παραλίες κολύμβησης με ελεύθερη πρόσβαση στην συγκεκριμένη έκταση του παρακτίου μετώπου. Από ανατολικά προς δυτικά οι παραλίες είναι οι ακόλουθες.

- Παλαιό Φάληρο. Τρεις διακριτές παραλίες υφίστανται εντός των ορίων του Δήμου Παλαιού Φαλήρου, με ελεύθερη είσοδο, ο Φλοίσβος, ο Μπάτης, και το Έδεμ, με την τελευταία να κατατάσσεται στις ακτές με ελεύθερη είσοδο και ταυτόχρονη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών. Συναντάται σημειακά διαμόρφωση του δήμου με σταθερές ομπρέλες που εξυπηρετεί συγκεκριμένο αριθμό λουόμενων. Η σύνδεση με την περιοχή εξυπηρετείται από τις τρεις αντίστοιχες στάσεις του τραμ ενώ η διαμόρφωση του πεζοδρόμου κατά μήκος των γραμμών, προσφέρει ευχάριστο περίπατο και μετάβαση σε αυτές. Το κέντρο του δήμου βρίσκεται σε κοντινή απόσταση και μπορεί να ενισχύσει την αίσθηση ανοίγματος της πόλης στη θάλασσα. Η λεωφόρος Ποσειδώνος ωστόσο αποτελεί σταθερά ένα αυστηρό όριο κάθετης διασύνδεσης της πόλης και την ακτή.
- Στην περιοχή του Δήμου Αλίμου, μετά τον κόμβο Λ. Αλίμου - Λ. Ποσειδώνος, υπάρχει δυνατότητα ελεύθερης πρόσβασης στην ακτή. Πρόκειται για το σημείο κοντά στις εκβολές του ρέματος των Τραχώνων. Οι αυξημένες ταχύτητες και η ύπαρξη ανισόπεδου κόμβου καθιστούν προβληματική τη σύνδεση με την παραλία, η οποία ωστόσο καταφέρνει να συγκεντρώσει έναν αριθμό λουομένων κατά τους θερινούς μήνες. Πρόκειται ωστόσο κατά βάση για χρήστες που αντιμετωπίζουν δυσκολία μετακίνησης και προτιμούν τη λύση της κοντινότερης παραλίας.
- Στην περιοχή του Ελληνικού, εκεί που παλαιότερα βρισκόταν το κέντρο «Φαντασία», υπάρχει δυνατότητα ελεύθερης πρόσβασης σε μια παραλία που ωστόσο είναι κατά τα άλλα απομακρυσμένη και αποκομμένη από τη γύρω περιοχή. Ο περιβάλλον χώρος έχει εξαιρετικές δυνατότητες αναβάθμισης της ελκυστικότητας και προβολής της ακτής, ενώ βρίσκεται εντός της περιοχής της επένδυσης στο πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού.
- Στον Άγιο Κοσμά περιλαμβάνεται, πέραν των λοιπών εγκαταστάσεων, και έκταση ανοικτής ελεύθερης κολύμβησης. Εντάσσεται στο συνολικό συγκρότημα του Αγίου Κοσμά και περιλαμβάνεται στην περιοχή της επένδυσης στο πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού.
- Στην περιοχή της Γλυφάδας απαντάται η μεγαλύτερη πύκνωση ανοικτών ελεύθερων ακτών. Πιο συγκεκριμένα, 4 διακριτοί κόλποι παρέχουν ικανή έκταση να φιλοξενήσει μεγάλο αριθμό λουομένων, ενώ η δυνατότητα οπτικής σύνδεσης με την ακτή, σε συνδυασμό με την ελεύθερη προσπελασιμότητα, εντείνουν την αίσθηση σύνδεσης της περιοχής με τη θάλασσα.
- Στην περιοχή που ανήκει διοικητικά στο Δήμο Βάρης/ Βούλας/ Βουλιαγμένης, μετά από τις εγκαταστάσεις του ΠΙΚΠΑ, βρίσκεται η πρώην πλαζ Βούλας, μια παραλία με ελεύθερη είσοδο σήμερα και σχετικά επικίνδυνη πρόσβαση κυρίως λόγω της εγκαταλειμμένης παλαιάς περίφραξης. Ακολουθούν χέρσα τμήματα με μικρές ελεύθερες παραλίες μέχρι το πρώην Δημαρχείο Βούλας.

- Οι λοιπές ελεύθερες παραλίες που συναντώνται στην περιοχή της Βουλιαγμένης έχουν και αυτές σημειακές διαμορφώσεις από το δήμο, και μπορούν να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένο αριθμό λουόμενων.
- Στην περιοχή του Λαιμού Βουλιαγμένης, στο ύψος του Αστέρα, υπάρχει δυνατότητα ελεύθερης πρόσβασης στο δυτικό κόλπο της χερσονήσου. Στην περιοχή λειτουργεί και μικρή μαρίνα, που συγκεντρώνει το ενδιαφέρον της περιοχής.
- Τέλος, στη περιοχή της Βάρκιζας, και μετά τα βραχώδη τμήματα της ακτής στην περιοχή της Φασκομηλιάς που παρεμβάλλεται, συναντώνται δύο παραλίες ανοιχτές προς το κοινό. Η πρώτη βρίσκεται στην αρχή της περιοχής της Βάρκιζας, ακριβώς μετά την περιοχή της χερσονήσου στην αρχή του κόλπου, και η δεύτερη ακριβώς στο τέλος του, μετά την μεγάλη οργανωμένη πλαζ και πριν από την περιοχή της Λομβάρδας.

## **B. Οργανωμένες με ελεγχόμενη είσοδο**

Στην περιοχή του παρακτίου μετώπου εντοπίζονται και λειτουργούν κατά τους θερινούς μήνες 10 οργανωμένες παραλίες με ελεγχόμενη είσοδο. Περιλαμβάνουν χρήσεις αναψυχής και εστίασης και η παραχώρηση του χώρου γίνεται μέσω του Δήμου στον οποίο ανήκει διοικητικά η ακτή.

- Στην περιοχή του Δήμου Αλίμου η «Ακτή του Ήλιου» είναι η πρώτη μεγάλη οργανωμένη παραλία. Απολαμβάνει τα οφέλη της πεζοδρόμησης του τραμ και της ευκολίας σύνδεσης και είναι, παρά την επιβαλλόμενη καταβολή αντιτίμου, ιδιαίτερα δημοφιλής στο κοινό.
- Λίγα μέτρα μετά την ακτή του Ηλίου συναντώνται δυο παραλίες, που χαρακτηρίζονται κυρίως από τις επιχειρήσεις αναψυχής που φιλοξενούν. Χαρακτηριστικό είναι πως η λαϊκή ονομασία τους διαφέρει ανά έτος, ανάλογα με την επιχείρηση που λειτουργεί στο χώρο. Πρόκειται για ακτές που σχεδόν εδραιωμένα τυγχάνουν ιδιαίτερα αυξημένης εκμετάλλευσης κατά τους θερινούς και όχι μόνο μήνες, καθώς οι χρήσεις αναψυχής περιλαμβάνουν καταστήματα που λειτουργούν και ως νυχτερινά κέντρα. Η πρόσβαση, τόσο στην ακτή όσο και στο πλήθος λουπών εγκαταστάσεων (καφέ, αθλητισμός, εστίαση), είναι αυστηρά ελεγχόμενη και περιορισμένη.
- Η επόμενη παραλία υπό αντίστοιχο καθεστώς βρίσκεται στο Δήμο Γλυφάδας, ακριβώς πριν τις εγκαταστάσεις του ΠΙΚΠΑ. Η αντιμετώπιση είναι αντίστοιχη της προαναφερθείσας. Πλήθος δραστηριοτήτων και δυνατοτήτων για το κοινό, έκταση προσιτή και προσβάσιμη, που ωστόσο επιτηρείται και προστατεύεται αυστηρά από επιχειρήσεις που διαρκώς επεκτείνουν τη ζώνη επιρροής τους.
- Στην περιοχή που ανήκει διοικητικά στο Δήμο Βάρης/ Βούλας/ Βουλιαγμένης βρίσκεται η παραλία δίπλα από τις εγκαταστάσεις του ΠΙΚΠΑ που λειτουργεί ως η πρώτη παραλία με δυνατότητα πρόσβασης ΑΜΕΑ. Λειτουργεί σε συνεργασία με το ίδρυμα και λουπούς φορείς και η είσοδος σε αυτήν, αν και προβληματική, ελέγχεται και είναι περιορισμένη.
- Στο Δήμο Βάρης/ Βούλας/ Βουλιαγμένης συναντώνται δύο αντίστοιχου τύπου παραχωρήσεις στο ύψος του Ασκληπιείου Βούλας. Και σε αυτή την περίπτωση, χρήσεις μεγαλύτερης έντασης αποκλείουν και αναιρούν το χαρακτήρα που οφείλει να έχει η ακτή. Σημειώνεται ότι η ακτή βρίσκεται σε συνέχεια με τον οικιστικό ιστό και γειτνιάζει με τις εγκαταστάσεις του ιδρύματος του ΠΙΚΠΑ.

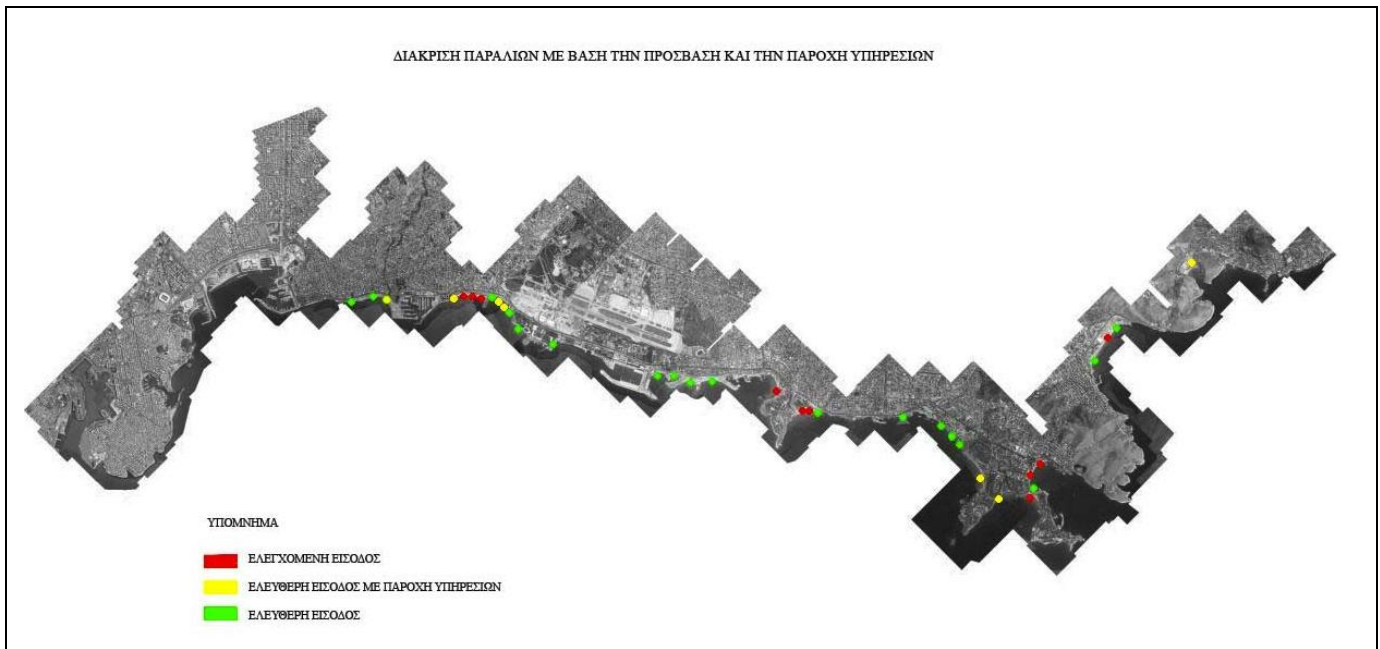


- Η πλαζ του Αστέρα στο Λαιμό Βουλιαγμένης έχει έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα, η είσοδος είναι ελεγχόμενη, κυρίως όμως λόγω του στάτους της περιοχής και της ίδιας της πλαζ, οι εγκατεστημένες χρήσεις δεν φτάνουν να γίνουν όσο βίαιες γίνονται στις προηγούμενες περιπτώσεις.
- Στην ίδια περιοχή, η πλαζ της Ωκεανίδας αλλά και της Ακτής Βουλιαγμένης διατηρούν επίσης μια ηπιότητα στην εκμετάλλευση τους παρά την αυστηρά ελεγχόμενη είσοδο και σε αυτή την περίπτωση. Εκτιμάται πως η συνολικότερη εικόνα της περιοχής είναι αυτή που έχει από μόνη της αποκλείσει φαινόμενα έντονης επέκτασης των χρήσεων αναψυχής.
- Τέλος, η περιοχή στην οποία λειτουργεί η πλαζ Yabanaki στη Βάρκιζα, εντός μιας μεγάλης σε έκταση εγκατάστασης, με πλήθος διαφορετικών χρήσεων αναψυχής, αποτελεί πολύ δημοφιλή προορισμό κυρίως λόγω της εγγύτητας και με τον οικιστικό ιστό και της εύκολης πρόσβασης. Πρόκειται για την περιοχή η οποία συγκεντρώνει με διαφορά το μεγαλύτερο συνδυασμό επιχειρήσεων και σημείων ενδιαφέροντος για τον χρήστη, σε όλη την έκταση του παρακτίου μετώπου. Ο έλεγχος της πρόσβασης είναι ιδιαίτερα αυστηρός κατά τους θερινούς μήνες, ενώ η επισκεψιμότητα του χώρου παραμένει αυξημένη προσελκύνοντας διαφορετικού χαρακτήρα χρήστες.

#### **Γ. Οργανωμένες με ελεύθερη είσοδο**

Πέρα από το διαχωρισμό ελεύθερης / ελεγχόμενης εισόδου, υπάρχουν παραλίες στις οποίες παρέχεται υπηρεσία και λειτουργεί χρήση αναψυχής, χωρίς αυτή να επιβάλλει ή να περιορίζει την πρόσβαση και τη χρήση της ακτής από τον λουόμενο. Τέτοιες περιπτώσεις συναντώνται αρκετά αραιά αν λάβει κανείς υπόψη του τη συνολική μελετώμενη έκταση και το συνολικό αριθμό παραλιών στην Αττική.

- Στην περιοχή Καλαμάκι του Αλίμου υπάρχει η παραλία στην οποία δεν είναι υποχρεωτική η χρήση των εγκαταστάσεων του επιχειρηματία. Η προσέλευση είναι αυξημένη και η ποιότητα του χώρου διατηρείται σε καλά επίπεδα.
- Αντίστοιχη παραλία, λίγο μικρότερης ίσως απήχησης κυρίως λόγω μορφολογίας (στενή και περισσότερο δυσπρόσιτη) είναι η ακτή του Αλίμου από μετά τον κόμβο της λεωφόρου Αλίμου μέχρι και την εκβολή του ρέματος.
- Η περιοχή Καβούρι όπως και οι Νηρηίδες αποτελούν τις δημοφιλέστερες τέτοιου τύπου περιπτώσεις. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες είναι πολύ ικανοποιητικού επιπέδου παρά το γεγονός ότι δεν επιβάλλεται κάποιο αντίτιμο για την πρόσβαση στην ακτή. Ο χώρος και σε αυτή την περίπτωση διατηρείται σε καλά επίπεδα και η επισκεψιμότητά του παραμένει σταθερά αυξημένη.
- Τέλος, στην περιοχή του κόλπου Λομβάρδας, η εγκατάσταση τα τελευταία χρόνια κέντρου αναψυχής με συνοδευτικές εγκαταστάσεις, αλλοίωσε σε ένα βαθμό τον παρθένο χαρακτήρα της παραλίας που είναι απομακρυσμένη από την έντονη οικιστική ανάπτυξη. Παρ' όλη την εγκατάσταση δίνεται η δυνατότητα ελεύθερης πρόσβασης στην ακτή, όχι όμως με τους όρους των προηγούμενων περιπτώσεων, αφού η ελεύθερη χρήση εδώ δέχεται πιέσεις από την εγκατεστημένη χρήση αναψυχής και μοιάζει ανεπιθύμητη.



Εικ. 12. Ακτές με διάκριση δυνατότητας πρόσβασης και παρεχόμενων υπηρεσιών

Από την χαρτογραφική αποτύπωση των παραλιών, προκύπτει σαφέστερα η εικόνα που επικρατεί στο παράκτιο μέτωπο και προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα και παρατηρήσεις:

- Διακρίνεται μια πύκνωση και ένταση εκμετάλλευσης των ακτών στην περιοχή του Αλίμου και της Βουλιαγμένης.
- Ακριβώς αντίθετη εικόνα παρουσιάζουν οι περιοχές του Π. Φαλήρου και της Γλυφάδας.
- Οι περιπτώσεις της ήπιας εκμετάλλευσης με ταυτόχρονη ελεύθερη και ανεμπόδιστη πρόσβαση στην ακτή είναι πολύ περιορισμένες, και όσο απομακρύνεται κανείς από την εντονότερη οικιστική ανάπτυξη, απουσιάζουν.
- Ελεύθερες είναι συνήθως οι ακτές που μειονεκτούν σε πρόσβαση ή/και έκταση σε σχέση με τις παραλίες ελεγχόμενης εισόδου.
- Οι ακτές με ελεγχόμενη είσοδο φιλοξενούν επιχειρήσεις που ασκούν έντονες πιέσεις στην γύρω περιοχή, και παράλληλα λόγω έντασης της χρήσης, μειώνουν τελικά την εμπειρία για τον λουόμενο.
- Οι ελεύθερες ακτές με παροχή υπηρεσιών δε μειονεκτούν σε ποιότητα χώρου ή υπηρεσίες.



Εικ. 13. Εγκαταστάσεις οργανωμένης πλαζ Βάρκιζας

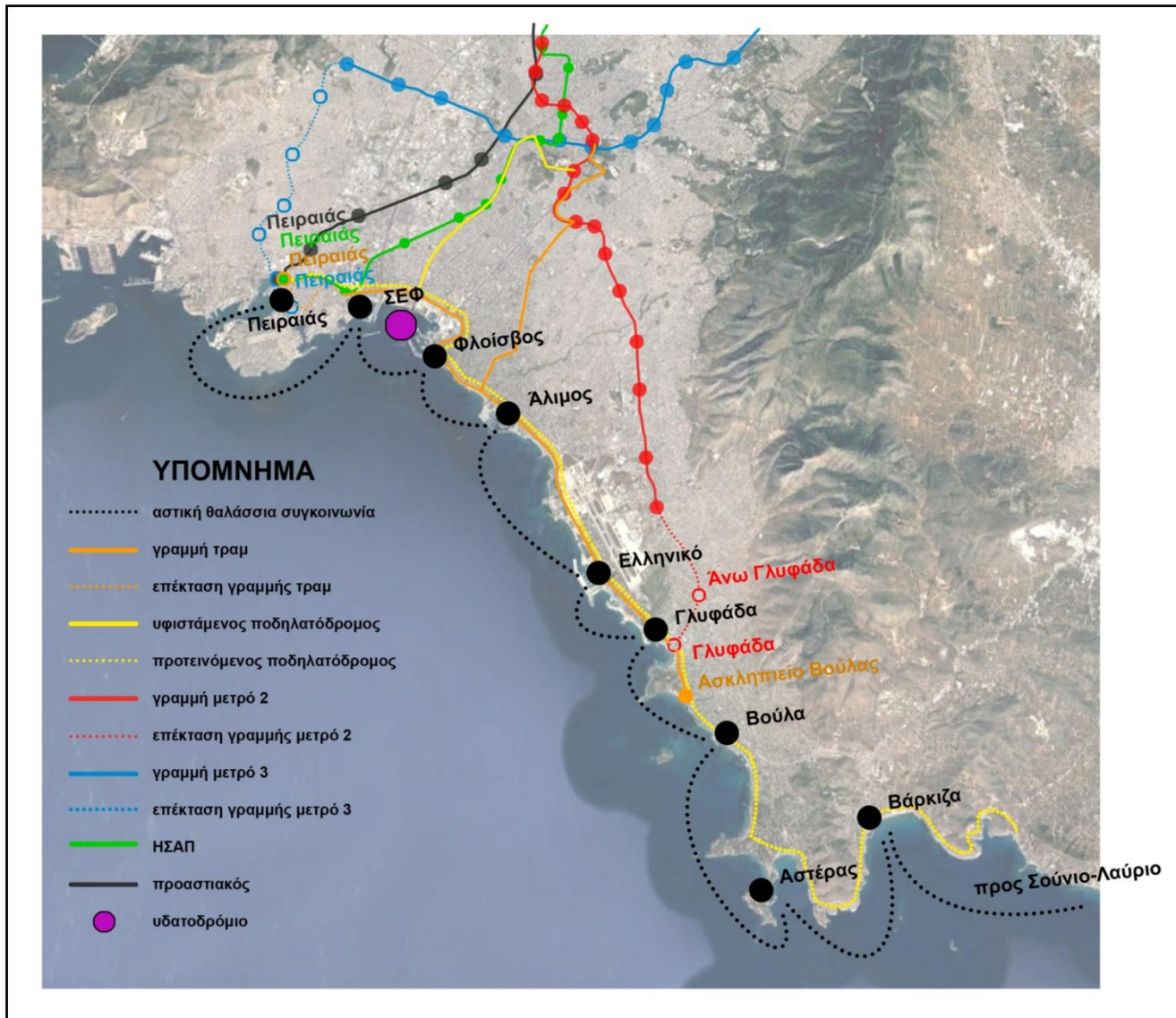


Εικ. 14. Παραλία Αστέρα 1960

### **2.1.3. Προσβασιμότητα - Βιώσιμη Κινητικότητα**

Η βελτίωση της προσβασιμότητας και η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας είναι προτεραιότητες που συνδέονται με τους περιβαλλοντικούς, κοινωνικούς και αναπτυξιακούς στόχους της ολοκληρωμένης διαχείρισης της παράκτιας ζώνης, αλλά και με συγκεκριμένους στρατηγικούς στόχους για το παράκτιο μέτωπο της Αττικής. Αποτελούν εργαλεία για την περιβαλλοντική και αρχιτεκτονική αναβάθμιση των περιοχών κατά μήκος της ακτής, προωθούν την άνετη και ασφαλή χρήση του δημόσιου χώρου, ενώ παράλληλα ενισχύουν/υποστηρίζουν τις λειτουργίες που αρθρώνονται κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου.

Στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας και της εύκολης και ασφαλούς πρόσβασης στο παράκτιο μέτωπο, προτείνεται η ενίσχυση του δικτύου Μέσων Μαζικής μεταφοράς με τρόπο που να διευκολύνονται και να προωθούνται οι συνδυασμένες μετακινήσεις. Αυτές περιλαμβάνουν την υφιστάμενη Γραμμή 2 του Μετρό και την επέκτασή της μέχρι τη Γλυφάδα, τη γραμμή του ΗΣΑΠ και το τραμ, καθώς επίσης τον προτεινόμενο ενιαίο ποδηλατόδρομο και την αστική θαλάσσια συγκοινωνία κατά μήκος του παράκτιου μετώπου αλλά και το υδατοδρόμιο στον Φαληρικό Όρμο.



Εικ. 15. Το δίκτυο των συνδυασμένων μετακινήσεων (ΗΣΑΠ, Μετρό, Τραμ, ποδήλατο, αστική θαλάσσια συγκοινωνία, υδατοδρόμιο)

### Α. Ενιαίος ποδηλατόδρομος - Συνδυασμένες μετακινήσεις με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Η διάδοση της χρήσης ποδηλάτου και η ανάπτυξη των σχετικών υποδομών αποτελεί ένα από τα βασικά εργαλεία για την μετάβαση σε ένα νέο πρότυπο βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας, με πλήθος επιτυχημένων παραδειγμάτων εφαρμογής σε πόλεις κυρίως της Ευρώπης, αλλά όχι μόνο. Για την Αττική έχουν εκπονηθεί έρευνες που κατέληξαν σε συγκεκριμένες προτάσεις μητροπολιτικών διαδρομών ποδηλάτου, από την Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας (ΜΒΚ) του ΕΜΠ. Τμήμα αυτών των προτάσεων έχει ενταχθεί και στο ΡΣΑ 2014. Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης πρότασης της ΜΒΚ, η παράκτια διασύνδεση είναι έργο σημαντικό για την ολοκλήρωση του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου και εντάσσεται στην πρώτη φάση ανάπτυξής του.

Επομένως, σε συνδυασμό με την κατασκευή ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων στον άξονα Βορρά-Νότου του λεκανοπεδίου, άμεση προτεραιότητα αποτελεί η κατασκευή ποδηλατοδρόμου κατά μήκος του παράκτιου μετώπου, δηλαδή στον άξονα Δύσης-Ανατολής, από το ΣΕΦ μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας. Σήμερα, από το κέντρο της Αθήνας προς τη θάλασσα, ο ενιαίος ποδηλατόδρομος έχει αφετηρία στους Στύλους του Ολυμπίου Διός, ακολουθεί τη Διονυσίου Αρεοπαγίτου, την Αποστόλου Παύλου και την Αγίων Ασωμάτων, μέσω του πεζοδρομημένου τμήματος της Ερμού, φτάνει στη γέφυρα Πουλόπουλου και, από εκεί, παράλληλα με το ίχνος του Ιλισού και στη συνέχεια παράλληλα με την ανοικτή κοίτη του φτάνει μέχρι τη λεωφόρο Ποσειδώνος στον Δήμο Μοσχάτου, στο ύψος του μελλοντικού Μητροπολιτικού Πάρκου του Φαληρικού Όρμου, όπου και καταλήγει σήμερα σε αδιέξοδο. Πρώτο ζητούμενο αποτελεί, επομένως, ο τρόπος (άμεσος και ασφαλής) με τον οποίο ο ποδηλατόδρομος θα διασχίσει τη λεωφόρο. Σημειώνεται ότι ο σχεδιασμός για την ανάπτυξη του Φαληρικού Όρμου και τη δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου έχει εντάξει στις προβλέψεις του τη διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου σε όλο το μήκος του. Στη συνέχεια, ο ποδηλατόδρομος κατά μήκος του παράκτιου μετώπου χρειάζεται να είναι συνεχής, γραμμικός σε όλο το μήκος του για γρήγορη πορεία και πιο ελεύθερος σε ορισμένα σημεία του για βόλτα. Μέσα από αυτοψία, η ομάδα έργου διαπίστωσε ότι ο απαιτούμενος χώρος για τη χάραξη του ποδηλατοδρόμου υπάρχει σε όλο το μήκος του παράκτιου μετώπου (από το ΣΕΦ μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας), με σημειακά μόνο εμπόδια τα οποία μπορούν να ξεπεραστούν με μικρής κλίμακας διευθετήσεις και όχι μέσα από μεγάλης κλίμακας και χρονοβόρα μέτρα όπως οι απαλλοτριώσεις. Σημειώνεται ότι για το σύνολο σχεδόν του εξεταζόμενου τμήματος του παράκτιου μετώπου έχουν εκπονηθεί από τους δήμους, την ΕΤΑΔ και τον ΟΡΣΑ, στα πλαίσια του ΠΔ των ακτών της Αττικής (ΦΕΚ 254/Δ/2004), μελέτες πολεοδομικών διαμορφώσεων, οι οποίες περιλαμβάνουν και τον σχεδιασμό πεζόδρομου – ποδηλατόδρομου. Από την ΕΤΑΔ έχει διερευνηθεί η ενοποίηση των επιμέρους τμημάτων σε ενιαίο παράκτιο ποδηλατόδρομο.

Ο προτεινόμενος ποδηλατόδρομος απευθύνεται τόσο στους κατοίκους όσο και στους επισκέπτες της Αθήνας και μπορεί να εξυπηρετεί τόσο γρήγορες μετακινήσεις όσο και ελεύθερη βόλτα. Το συνολικό μήκος του φτάνει περίπου τα 30 χιλιόμετρα, στοιχείο που σημαίνει ότι μεγάλος αριθμός ποδηλατών πρόκειται να τον χρησιμοποιεί τμηματικά. Έτσι, κρίνεται απαραίτητη η τοποθέτηση σταθμών (ιδιωτικών και δημοτικών) ποδηλάτων σε τακτικά διαστήματα και κοντά στους σταθμούς του τραμ, στο πλαίσιο εξυπηρέτησης και περαιτέρω προώθησης των συνδυασμένων μετακινήσεων με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Μέχρι σήμερα, σε όλο το μήκος του εξεταζόμενου παράκτιου μετώπου, μεταξύ 9 διαδοχικών Δήμων έχει εγκατασταθεί μόνο ένας σταθμός δημοτικών ποδηλάτων από τον Δήμο Γλυφάδας.

Στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας και της εύκολης και ασφαλούς πρόσβασης στην ευρύτερη περιοχή, προτείνεται ακόμα η (έστω και εποχιακή) ενίσχυση των λεωφορειακών διαδρομών, καθώς επίσης η επέκταση της Γραμμής 2 του μετρό, από τον σημερινό τερματικό σταθμό «Ελληνικό» μέχρι τη Γλυφάδα, με μία ενδιάμεση στάση.

## **B. Μειωμένη κυκλοφορία, εύκολη και ασφαλής διάβαση της λεωφόρου Ποσειδώνος**

Για την αποκατάσταση της σχέσης μεταξύ πόλης και θάλασσας, δηλαδή τη σύνδεση του αστικού ιστού με την παραλία και τον αιγιαλό, και για τη χάραξη του ενιαίου ποδηλατοδρόμου που προτάθηκαν παραπάνω,

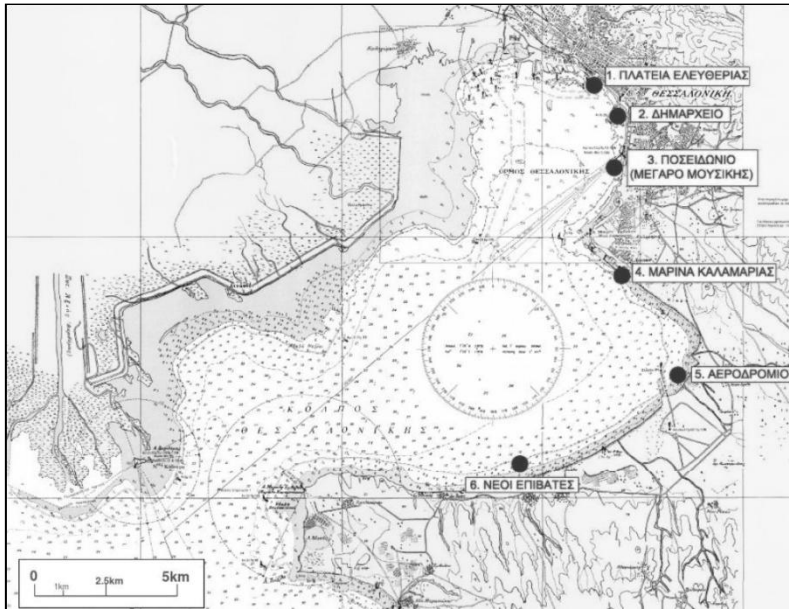
κρίνονται απαραίτητες δύο σημαντικές παρεμβάσεις στη λεωφόρο Ποσειδώνος. Πρώτον, κρίνεται απαραίτητο να μειωθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος σε όσα σημεία αυτό είναι δυνατόν, προκειμένου να αποδοθεί μέρος του οδοστρώματος στον ενιαίο ποδηλατόδρομο και σε πορεία για πεζούς. Για παράδειγμα, στο τμήμα της λεωφόρου Ποσειδώνος που διέρχεται από τη Φασκομηλιά, μέρος του κυκλοφοριακού φόρτου μπορεί να παραλάβει η (εσωτερική) λεωφόρος Βάρης-Βάρκιζας. Δεύτερον, σε όλο το μήκος της λεωφόρου Ποσειδώνος, κρίνεται απαραίτητο να υπάρχουν συχνές, εύκολες και ασφαλείς διαβάσεις πεζών και ποδηλατών. Έτσι, αποκαθίστανται και οι επιθυμητές συνδέσεις του αστικού ιστού με την παραλία και τον αιγιαλό. Η διάβαση της λεωφόρου Ποσειδώνος θα πρέπει να εξασφαλίζεται χωρίς να υπογειοποιούνται τμήματά της (που είναι έργο χρονοβόρο και δαπανηρό) και χωρίς να κατασκευάζονται πεζογέφυρες με την πρόφαση της ασφάλειας των πεζών (οι οποίες αποδίδουν το οδόστρωμα αποκλειστικά στην κίνηση των ΙΧ αυτοκινήτων, ευνοούν έτσι την αύξηση της ταχύτητας κυκλοφορίας και αποτελούν τελικά τον πραγματικό κίνδυνο για τους πεζούς). Προτείνεται, λοιπόν, η διαμόρφωση αποκλειστικά ισόγειων διαβάσεων, με συχνή τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη και χαμηλά όρια ταχύτητας για τα ΙΧ αυτοκίνητα, αντιμετώπιση που αποτελεί την πραγματική πρόβλεψη για την ασφάλεια των πεζών και των ποδηλατών.

#### **Γ. Πρόταση λειτουργίας αστικής θαλάσσιας συγκοινωνίας (και με τουριστικό χαρακτήρα)**

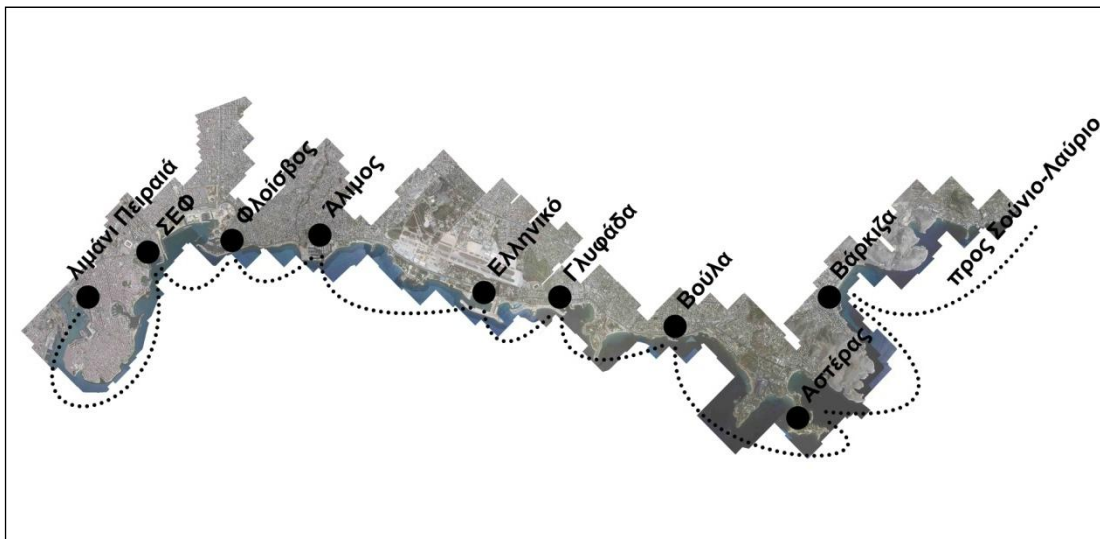
Με δεδομένο το μεγάλο μήκος του παράκτιου μετώπου και τον μεγάλο αριθμό κατοίκων και επισκεπτών που αυτό υποδέχεται, η λειτουργία αστικής θαλάσσιας συγκοινωνίας είναι εύλογη, τόσο για την εξυπηρέτηση καθημερινών μετακινήσεων στην πόλη όσο και για τουριστικούς σκοπούς. Ήδη, το εγκεκριμένο «Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης» περιλαμβάνει στην κύρια στρατηγική για τις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές τη «διερεύνηση της δυνατότητας παροχής θαλάσσιας συγκοινωνίας σε αστικές περιοχές με μεγάλο παραλιακό μέτωπο (Αττική, Θεσσαλονίκη κ.ά.)» (ΦΕΚ 128/Α/2008, αρ. 6). Η πόλη της Θεσσαλονίκης έχει ξεκινήσει την προσπάθεια, με το σχεδιασμό θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας που θα λειτουργεί σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα δίκτυα μέσω μαζικής μεταφοράς και συμπληρωματικά προς αυτά. Η Θαλάσσια Αστική Συγκοινωνία Θεσσαλονίκης θα καλύπτει 4 παραθαλάσσιους Δήμους (τους Δήμους Θεσσαλονίκης, Καλαμαριάς, Θέρμης και Θερμαϊκού) και θα περιλαμβάνει αρχικά 6 στάσεις (Πλατεία Ελευθερίας, Δημαρχείο, Μέγαρο Μουσικής, Μαρίνα Αρετσού, Αεροδρόμιο και Νέοι Επιβάτες). Τα δρομολόγια θα έχουν συχνότητα ανά 15 λεπτά, ενώ ο χρόνος ταξιδιού εκτιμάται σε 40 λεπτά για τη συνολική διαδρομή σταματώντας σε όλες τις στάσεις και σε 20 λεπτά για τα δρομολόγια express. Για τη λειτουργία της Αστικής Θαλάσσιας Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης, θα δρομολογηθούν καινούργια πλοία τύπου catamaran ή monohull αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, χωρητικότητας 200-250 επιβατών, μέγιστης ταχύτητας 20-25 κόμβων<sup>61</sup>. Μέχρι σήμερα, η αστική θαλάσσια συγκοινωνία στη Θεσσαλονίκη έχει λειτουργήσει πιλοτικά, για τρεις συνεχείς χρονιές και μόνο κατά τη θερινή περίοδο, με δρομολόγια αναψυχής που πραγματοποιούνται από δύο δρομολογημένα καράβια από το λιμάνι και τον Λευκό Πύργο προς τις παραλίες του Περαία και των Νέων Επιβατών. Ακολουθώντας το παράδειγμα της Θεσσαλονίκης, αστική θαλάσσια συγκοινωνία προτείνεται να

<sup>61</sup> Εγνατία Οδός Α.Ε., *Θαλάσσια Αστική Συγκοινωνία Θεσσαλονίκης. Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων*, Αθήνα 2015

σχεδιαστεί και να λειτουργήσει και στην περίπτωση της Αθήνας, ακολουθώντας τη διαδρομή από το λιμάνι του Πειραιά προς τις μαρίνες ΣΕΦ, Φλοίσβου, Αλίμου, Ελληνικού, Γλυφάδας, Βούλας, Αστέρα Βουλιαγμένης και Βάρκιζας, με προοπτική να φτάσει μέχρι το Σούνιο και το Λαύριο.



Εικ. 16. Θέσεις στάσεων Θαλάσσιας Αστικής Συγκοινωνίας στον Κόλπο της Θεσσαλονίκης. Πηγή: Εγνατία Οδός Α.Ε., *Θαλάσσια Αστική Συγκοινωνία Θεσσαλονίκης. Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων*, Αθήνα 2015, σελ. 14



Εικ. 17. Προτεινόμενες θέσεις στάσεων Θαλάσσιας Αστικής Συγκοινωνίας στο παράκτιο μέτωπο της Αττικής.



#### **Δ. Πρόταση λειτουργίας υδατοδρομίου στον Φαληρικό Όρμο.**

##### **Θεσμικό πλαίσιο**

Η πρώτη περίοδος λειτουργίας υδατοδρομίων στην Ελλάδα ήταν προπολεμικά, τη δεκαετία του 1930, όταν και σταμάτησαν με την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Η (επαν)εμφάνιση των υδατοδρομίων στην Ελλάδα γίνεται το 2004, με λειτουργία για μικρό ή δοκιμαστικό διάστημα τέτοιων εγκαταστάσεων σε λίγα σημεία της χώρας (Βόλος, Λαύριο κ.α.). Τότε εγκρίνεται η λειτουργία υδατοδρομίων στην Κέρκυρα και τους Παξούς (ΦΕΚ 1793/Β/2004).<sup>62</sup> Με την απόφαση αυτή ορίζονται οι συντεταγμένες των δύο υδατοδρομίων και οι διαστάσεις τους, καθώς και ο τρόπος λειτουργίας τους.

Ο ολοκληρωμένος νόμος για το καθεστώς λειτουργίας των υδροπλάνων θεσπίζεται το 2013 (Ν. 4146, ΦΕΚ 90/Α/2013).<sup>63</sup> Σε αυτόν προσδιορίζεται οι βασικοί ορισμοί, καθώς και ο τρόπος χορήγησης άδειας λειτουργίας. Οι βασικές έννοιες-ορισμοί είναι οι ακόλουθοι (αρ.33):

Ως «υδατοδρόμιο» ορίζεται «το αεροδρόμιο επί υδάτινης επιφάνειας, το οποίο προορίζεται στο σύνολο ή εν μέρει για την αποθαλάσωση, προσθαλάσωση και επί της επιφάνειας αυτής κίνηση αεροσκαφών και στο οποίο περιλαμβάνεται η κατάλληλη υποδομή σε κτηριακές εγκαταστάσεις και εξοπλισμό για την παροχή υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου».

Ως «περιοχή ελιγμών Υδατοδρομίου» ορίζεται «υδάτινη περιοχή του Υδατοδρομίου, οποιουδήποτε σχήματος, εντός του οποίου δύναται να ορίζεται, σε συνάρτησή της με τη μορφολογία της ευρύτερης χερσαίας και υδάτινης περιοχής και των επιχειρησιακών επιδόσεων του αεροσκάφους αναφοράς, τουλάχιστον ένα ορθογώνιο διαστάσεων τέτοιων, ώστε να επιτρέπεται η ασφαλής προσθαλάσωση, αποθαλάσωση και υδατοδρόμηση των αεροσκαφών. Η περιοχή ελιγμών ορίζεται είτε από τις συντεταγμένες του κέντρου του κύκλου είτε από τις γεωγραφικές συντεταγμένες του σχήματος της περιοχής ελιγμών και δεν περιλαμβάνει τους χώρους ελλιμενισμού των αεροσκαφών».

Ως «περιοχή κίνησης Υδατοδρομίου» ορίζεται «η περιοχή του Υδατοδρομίου που χρησιμοποιείται για την αποθαλάσωση, προσθαλάσωση και υδατοδρόμηση αεροσκαφών και αποτελείται από τις περιοχές ελιγμών του Υδατοδρομίου και ελλιμενισμού αεροσκαφών».

Ως «προσθαλάσωση» ορίζεται «η προσυδάτωση του αεροσκάφους».

Ως «υδάτινο πεδίο» ορίζεται «η υδάτινη περιοχή προσθαλάσωσης και αποθαλάσωσης αεροσκάφους, που χρησιμοποιείται περιστασιακά ή εκτάκτως για την εξυπηρέτηση πτήσεων».

---

<sup>62</sup> ΦΕΚ 1793/Β/06.12.2004. ΥΠΑ/Δ3/Α/46774/10847 «Έγκριση λειτουργίας αεροδρομίων στη θαλάσσια περιοχή «Γουβιά» της νήσου Κέρκυρας και Λιμένα Γαΐου της νήσου Παξών»

<sup>63</sup> ΦΕΚ 90/Α/18.04.2013. Ν. 4146 «Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις και άλλες διατάξεις»

Ως «φορέας Διοίκησης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης Λιμένα» ορίζεται «ο κάθε δημόσιος φορέας ή φορέας της Αυτοδιοίκησης ή ιδιωτικός ή μικτός φορέας που έχει, κατά νόμο, την ευθύνη της διοίκησης, της λειτουργίας και της εκμετάλλευσης λιμένα».

Ως «φορέας Λειτουργίας Υδατοδρομίου» ορίζεται «ο κάτοχος της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου ή το νομικό ή φυσικό πρόσωπο στο οποίο παραχωρείται η διοίκηση, διαχείριση, λειτουργία και εκμετάλλευση των υποδομών και υπηρεσιών του υδατοδρομίου, όπως επίσης και ευθύνη για το συντονισμό και την ασφάλεια των τυχόν δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων, οι οποίες λειτουργούν εντός των ορίων του υδατοδρομίου».

Η απαγόρευση ορισμού «υδατοδρομίου» ή «υδάτινου πεδίου» σε μία θαλάσσια περιοχή υπόκειται στους κάτωθι περιορισμούς: α) αν η περιοχή έχει καθοριστεί με Κανονισμό Λιμένα ως αγκυροβόλιο πλοίων ή χρησιμοποιείται για το σκοπό αυτόν, β) εάν από αυτήν προκαλούνται κίνδυνοι στη ναυσιπλοΐα και αντικειμενικές δυσχέρειες στη λειτουργία λιμένων ή λιμενικών εγκαταστάσεων. γ) σε περιοχή όπου διεξάγονται συχνά ασκήσεις των Ενόπλων Δυνάμεων, δ) σε περιοχή που βρίσκεται πλησίον λουτρικών εγκαταστάσεων, σύμφωνα με το αρ.1 παρ.1 ΠΔ 23/2000 (ΦΕΚ 18/Α/200), ε) σε περιοχή όπου οι συνήθως επικρατούσες καιρικές συνθήκες, όπως προκύπτει από στατιστικά στοιχεία της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας, είναι δυσμενείς και δημιουργούν σημαντικό ύψος κύματος, ανώτερο των δύο (2) μέτρων (αρ.34 παρ.2).

Η άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου χορηγείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Ναυτιλίας και Αιγαίου. Ειδικά για τη λειτουργία υδατοδρομίου σε λίμνη, η άδεια λειτουργίας χορηγείται με απόφαση αποκλειστικά του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (αρ.36 παρ.1).

Το 2014 συγκροτείται η Επιτροπή Υδατοδρομίων, προβλεπόμενη από τον Ν.4146/2013, υπεύθυνη για τον έλεγχο και την επιθεώρηση των υδατοδρομίων, καθώς και κάθε άλλη σχετική αρμοδιότητα (ΦΕΚ 88/ΥΟΔΔ/2014).<sup>64</sup>

Το 2015, με προσθήκη στον Εθνικό Κανονισμό Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας, γίνεται αναφορά στα μέτρα ασφαλείας αποσκευών και χειραποσκευών στα υδατοδρόμια (ΦΕΚ 2922/Β/2015).<sup>65</sup> Καθορίζονται, επίσης, δύο κατηγορίες υδατοδρομίων, τα κεντρικά υδατοδρόμια μεγάλης κίνησης και τα περιφερειακά υδατοδρόμια μικρής κίνησης.

Ως «Κεντρικά Υδατοδρόμια μεγάλης κίνησης» ορίζονται «αυτά που εξυπηρετούν άνω των 3 πτήσεων (αφιξο/αναχωρήσεων) ημερησίως καθώς και πτήσεις εξωτερικού INTRA SCHENGEN ανεξαρτήτως αριθμού».

Ως «Περιφερειακά Υδατοδρόμια μικρής κίνησης» ορίζονται αυτά που εξυπηρετούν μέχρι 3 πτήσεις εσωτερικού (αφιξο/αναχωρήσεις) ημερησίως».

---

<sup>64</sup> ΦΕΚ 88/ΥΟΔΔ/20.02.2014. ΚΥΑ 6124/22 «Επιτροπή Υδατοδρομίων»

<sup>65</sup> ΦΕΚ 2922/Β/31.12.2015. ΥΑ Δ15/Α/31883/2568 «Τροποποίηση διατάξεων του Εθνικού Κανονισμού Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας»

Η πιο πρόσφατη νομοθετική ρύθμιση, το 2016, αφορά την συμπλήρωση της τεχνικής οδηγίας της ΥΑ του 2015 για τα μέτρα ασφαλείας, με μέριμνα για την υποχρεωτική διέλευση από πύλη ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων (ΦΕΚ 372/Β/2016).<sup>66</sup>

### **Εθνική Στρατηγική για τα υδατοδρόμια**

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 128/Α/2008)<sup>67</sup> εντοπίζει την έλλειψη επικοινωνίας και συνδέσεων, κυρίως στον νησιωτικό χώρο, και προτείνει τη χρήση και υδροπλάνων για την αντιμετώπισή της. Αναφέρεται συγκεκριμένα η «επέκταση και ενίσχυση της υπηρεσίας των υδροπλάνων και δημιουργία αυτόνομων περιφερειακών δικτύων αερομεταφορών με υδροπλάνα» ως μέρος της κύριας στρατηγικής για τις αεροπορικές επιβατικές αναφορές (αρ. 6). Ακόμη, προτείνεται η αναβάθμιση των υποδομών των αεροδρομίων Ηρακλείου, Χανίων, Σητείας, Ρόδου, Κω και Κέρκυρας ώστε να λειτουργήσουν ως σταθμοί των υδροπλάνων που εξυπηρετούν μικρότερα νησιά.

Επιπλέον, το 2014, το αρμόδιο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζει την εθνική στρατηγική λιμένων, στην οποία εντάσσονται και τα υδατοδρόμια, προωθώντας τη συντονισμένη ανάπτυξη και λειτουργία υδατοδρομίων στον ελλαδικό χώρο.<sup>68</sup>

Σημειώνεται ότι «η δραστηριοποίηση υδροπλάνων, δύναται να λειτουργήσει ως ένας εναλλακτικός τρόπος μετακίνησης, μία επιπλέον συγκοινωνιακή επιλογή, επικουρικά και συμπληρωματικά με τις υπηρεσίες που παρέχονται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους από την ακτοπλοΐα και τις αερομεταφορές. Η λειτουργία υδατοδρομίων δημιουργεί μια σημαντική αναπτυξιακή προοπτική, αφού ενισχύεται ο τομέας του τουρισμού που αποτελεί για τα νησιά και ολόκληρη τη χώρα, βασικό πυλώνα ανάπτυξης, ενώ δημιουργείται ένα σημαντικό πεδίο επένδυσης με σημαντικά οφέλη ιδιαίτερα για τις νησιωτικές μας κοινωνίες. Επιπρόσθετα, η αξιοποίηση των υδροπλάνων εκτιμάται ότι θα ενισχύσει την προσπάθεια για άρση της απομόνωσης σημαντικών τμημάτων της ελληνικής επικράτειας και θα συμβάλει στο να αντιμετωπιστούν οι ολοένα αυξανόμενες απαιτήσεις των μετακινήσεων, δεδομένου ότι τα υδροπλάνα δύνανται να εκτελούν πτήσεις για τη μεταφορά επιβατών (τακτικές ή έκτακτες), για περιηγητικές εκδρομές, για τη μεταφορά φορτίου (φαρμάκων, τροφίμων, τύπου) κ.α. Συνοψίζοντας, η ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίων ανταποκρίνεται στις γεωγραφικές ιδιαιτερότητες της χώρας μας, και, με την ενεργή συμμετοχή των λιμένων, συμβάλει στην επίτευξη του στρατηγικού στόχου για την αναβάθμιση του ρόλου των λιμένων, όσον αφορά στην καλύτερη εξυπηρέτηση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, του θαλάσσιου τουρισμού και την ενίσχυση των τοπικών οικονομιών».

### **Το δίκτυο των υδατοδρομίων**

Ο σχεδιασμός για τα υδατοδρόμια δεν έχει, μέχρι στιγμής, οργανώσει και ιεραρχήσει το δίκτυο σε εθνικό επίπεδο. Ο σχεδιασμός τέτοιου είδους, σε αναλογία και με υπόλοιπα μέσα θαλάσσιας/εναέριας μεταφοράς,

<sup>66</sup> ΦΕΚ 372/Β/18.02.2016. απ. Δ15/Α/2857/237 «Τροποποίηση διατάξεων της Τεχνικής Οδηγίας Ασφάλειας Αριθ. (1) – 1η Τ.Ο.Α.»

<sup>67</sup> ΦΕΚ 128/Α/03.07.2008. Απ. 6876/4871 «Έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης»

<sup>68</sup> Αρ. πρωτ. 8112.6/03/14 απόφαση του Γ.Γ. Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων «Ίδρυση και λειτουργία Υδατοδρομίων»

καλείται να ορίσει τα υδατοδρόμια Μητροπολιτικής σημασίας (με εμβέλεια το σύνολο της χώρας), τα υδατοδρόμια υπερτοπικής σημασίας ή υδατοδρόμια-κόμβοι (με εμβέλεια περιφερειακές ενότητες) και τα υδατοδρόμια τοπικής σημασίας (με εμβέλεια μικρό αριθμό συνδέσεων). Ως Μητροπολιτικής σημασίας αναμένεται να οριστούν αυτά της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

Για το δίκτυο των υδατοδρομίων προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν υδροπλάνα τύπου Viking Twin Otter Series 400, χωρητικότητας 19 επιβατών.<sup>69</sup>

Μέχρι σήμερα, τα μοναδικά πλήρως αδειοδοτημένα υδατοδρόμια σύμφωνα με τον Ν. 4146/2013 είναι τα υδατοδρόμια της Κέρκυρας και των Παξών, ενώ ολοκληρώνεται η αδειοδότηση του υδατοδρομίου της Πάτρας.<sup>70</sup> Το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, επίσης, ενέκρινε τη δημιουργία υδατοδρομίων σε Αστυπάλαια, Μύκονο, Λέρο, Λειψούς, Ρόδο, Κω, Τήλο, Χάλκη, Καστελόριζο, Κάρπαθο, Κάσο, Νίσυρο, Κάλυμνο, Σύμη, Σύρο, Μήλο, Θήρα, Πάρο, Νάξο, Κύθνο, Κέα, Αμοργό, Άνδρο, Σίκινο, Αγαθονήσι.<sup>71</sup>

### Μητροπολιτικό Υδατοδρόμιο Αθήνας

Ως προς τη χωροθέτηση του Μητροπολιτικού Υδατοδρομίου Αθήνας στην παράκτια ζώνη μελέτης, από το ΣΕΦ έως την Αγία Μαρίνα Κρωπίας), εκτιμάται ότι η περιοχή του Φαληρικού Όρμου πληροί τις προϋποθέσεις για την εγκατάστασή του. Από την αρχική διερεύνηση, τα προτεινόμενα σημεία για τη χωροθέτηση του υδατοδρομίου είναι είτε η περιοχή των εγκαταστάσεων του Tae-kwon-do είτε η περιοχή του ΣΕΦ.

Η περιοχή αυτή βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με σημαντικούς οδικούς άξονες και σταθμούς Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (Τραμ, ΗΣΑΠ), για την εύκολη πρόσβαση των επιβατών. Ακόμη, οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις, των μαρινών ή/και του ΣΕΦ, είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν για τη χωροθέτηση μέρους των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην ίδια περιοχή λειτουργούσε το υδατοδρόμιο της Αθήνας και τη δεκαετία του 1930.

Το πιητικό έργο του Μητροπολιτικού Υδατοδρομίου Αθήνας -σύμφωνα με όσα προβλέπονται για το αντίστοιχο της Θεσσαλονίκης<sup>72</sup>- εκτιμάται ότι, για τα 2 πρώτα έτη λειτουργίας, θα φθάσει στο μέγεθος 20 ζευγών προσθαλασσώσεων-αποθαλασσώσεων (αφίξεις-αναχωρήσεις) ανά ημέρα, με προοπτική την σταδιακή αύξησή τους.

### Τεχνικά στοιχεία και μεγέθη

Οι πλωτές εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου αποτελούνται από την (ή τις) προβλήτα (ες) πρόσθεσης υδροπλάνων. Ο αριθμός και οι διαστάσεις των προβλητών που απαιτούνται εξαρτάται από το προβλεπόμενο

<sup>69</sup> Ελληνικά Υδατοδρόμια Α.Ε., *Φάκελος Τροποποίησης ΑΕΠΟ του έργου «Λειτουργία του λιμένα Βόλου Ν.Α. Μαγνησίας» για τη «Λειτουργία υδατοδρομίου»*, 2015

<sup>70</sup> Αλεξάνδρα Κασσίμη, «Καμία πρόοδος στο νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια», <http://www.kathimerini.gr/890183/article/epikairothta/ellada/kamia-proodos-sto-nomoschedio-gia-ydatodromia> (03.01.2017)

<sup>71</sup> «Ένα βήμα πιο κοντά στη λειτουργία υδατοδρομίων στο Αιγαίο», <https://left.gr/news/ena-vima-pio-konta-sti-leitoyrgia-toys-ta-ydatodromia-sta-nisia> (09.03.2017)

<sup>72</sup> ΟΛΘ Α.Ε., *Τροποποίηση της ΑΠ. 203978/21-12-2012 Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του έργου «Λειτουργία λιμένα Θεσσαλονίκης» όσον αφορά την λειτουργία υδατοδρομίου*, 2016

πητικό έργο του υδατοδρομίου. Ακόμη, στη χερσαία ζώνη, εγκαθίσταται κλειστός οικίσκος για την αναμονή επιβατών και επικύρωση εισιτηρίων, μεγέθους περίπου 30-35 τμ. Στις περιπτώσεις χωροθέτησης υδατοδρομίου σε υφιστάμενη λιμενική ζώνη, μπορούν να χρησιμοποιηθούν και υπάρχοντα κτίσματα.

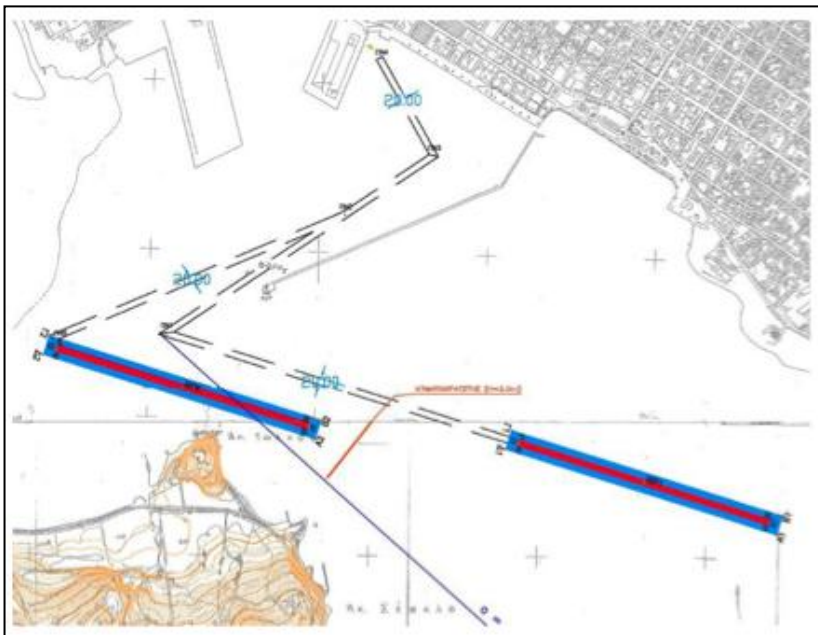
Επιπλέον, εκτός των πλωτών και χερσαίων εγκαταστάσεων, το υδατοδρόμιο διαθέτει και καθορισμένη νοητή υδάτινη επιφάνεια για την ασφαλή προσθαλάσωση, αποθαλάσωση και υδατοδρόμηση των υδροπλάνων. Στην υδάτινη επιφάνεια καθορίζονται οι ακόλουθες περιοχές:

«Περιοχή ελιγμών υδατοδρομίου», ως το τμήμα της θαλάσσιας ζώνης του λιμένα ή και εκτός αυτής που δύναται να προσθαλασσώνεται και αποθαλασσώνεται το υδροπλάνο.

«Περιοχή ελλιμενισμού (πρόσδεσης) των υδροπλάνων» (θαλάσσια ζώνη και ενδεχομένως πρόσθετη χερσαία ζώνη) και περιοχή εξυπηρέτησης επιβατών (χερσαία ζώνη).

«Περιοχή κίνησης υδατοδρομίου», ως ο διάδρομος εντός της θαλάσσιας ζώνης του λιμένα ή και εκτός αυτής, μεταξύ της περιοχής ελιγμών και της περιοχής ελλιμενισμού.

Ενδεικτικά, παρουσιάζεται στην πιο κάτω εικόνα το σχετικό διάγραμμα του προτεινόμενου υδατοδρομίου του Βόλου.



Εικ. 18. «Τοπογραφικό διάγραμμα χωροθέτησης διαδρόμων προς αποθαλάσωση υδροπλάνων στον λιμένα του Βόλου». Ελληνικά Υδατοδρόμια Α.Ε., Φάκελος Τροποποίησης ΑΕΠΟ του έργου «Λειτουργία του λιμένα Βόλου Ν.Α. Μαγνησίας» για τη «Λειτουργία υδατοδρομίου», 2015. Στο διάγραμμα αποτυπώνονται οι δύο θαλάσσιοι διάδρομοι, ο πρωτεύων (πριν τον κυματοθραύστη) και ο δευτερεύων (εντός του λιμανιού). Ο χώρος κίνησης του υδροπλάνου έχει διαστάσεις 20x790μ., ενώ η ζώνη ασφαλείας 60x850μ. Εντός του λιμανιού, το υδροπλάνο ακολουθεί μια τεθλασμένη διαδρομή, σταθερού πλάτους 20μ και μήκους περίπου 2,5χλμ. Πηγή: Χρυσούλα-Χριστίνα Πομώνη, Ελένη Σταματίου, Κατερίνα Στρίκη-Μαγιαγιάκη, «Επιστροφή των υδροπλάνων. Υδατοδρόμια στο Αιγαίο.», Διπλωματική Διάλεξη, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχ. ΕΜΠ, 2016.

Να σημειωθεί ότι, εκτός των περιγραφόμενων υποδομών, θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για τον ανεφοδιασμό των υδροπλάνων με καύσιμα, καθώς και για τεχνική υποστήριξη (συντήρηση, επισκευή κ.λπ.). Οι διαδικασίες αυτές μπορούν είτε να γίνουν στο υδατοδρόμιο είτε σε κοντινά αεροδρόμια.

#### **2.1.4. Λειτουργικές συνδέσεις με τον αστικό ιστό**

Το συνεχές παράκτιο μέτωπο, όπως περιγράφηκε ήδη, δεν νοείται μόνο ως μια συνεχής ζώνη παραλίας με απρόσκοπτη πρόσβαση και κίνηση πεζών, ποδηλάτων και ΜΜΜ σε όλο το μήκος της, αλλά και ως μια συνεχής ζώνη πρασίνου ή, αλλιώς, μια ενιαία «πράσινη διαδρομή». Οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται ήδη κατά μήκος του παράκτιου μετώπου αλλά και αυτές που προτείνεται να αναπτυχθούν μελλοντικά (π.χ. ακτές κολύμβησης, μαρίνες και τουριστικές εγκαταστάσεις), καθώς επίσης οι τρόποι πρόσβασης σε αυτές (π.χ. ασφαλείς πορείες για πεζούς, ενιαίος ποδηλατόδρομος, τραμ, λεωφορεία και μετρό) προσφέρονται για τη δημιουργία μιας ενιαίας «πράσινης διαδρομής». Αυτή η «πράσινη διαδρομή» (περίπου 30 χλμ.) προβλέπεται αλλού πιο στενή και γραμμική και αλλού πιο πλατιά και ελεύθερη, αλλού με ήπιες χρήσεις και αλλού με πιο εντατικές. Σε ορισμένα σημεία της, στα οποία συναντά σημαντικές υφιστάμενες ζώνες αστικού πρασίνου, αποκαθίστανται οι επιθυμητές συνδέσεις μεταξύ του αστικού ιστού και της θάλασσας. Επιπλέον, σε άλλα σημεία της, στα οποία συναντά και το στοιχείο του νερού, δηλαδή υφιστάμενα αστικά ρέματα, αποκτά χαρακτηριστικά και μιας «μπλε» διαδρομής. Ο σχεδιασμός του παράκτιου μετώπου με στοιχεία μιας «πράσινης» και «μπλε» διαδρομής έχει ιδιαίτερη σημασία για την προστασία και την ανάδειξη των υφιστάμενων χώρων πρασίνου της ευρύτερης περιοχής, των υφιστάμενων αστικών ρεμάτων καθώς επίσης των θαλασσιών υδάτων, αλλά κυρίως για την αποκατάσταση της μεταξύ τους σχέσης. Ως σημαντικότερα σημεία σύνδεσης του παράκτιου μετώπου με υφιστάμενες ζώνες πρασίνου και αστικά ρέματα επισημαίνονται τα ακόλουθα:

- **Στον Πειραιά, η περιοχή δίπλα από το ΣΕΦ και το Καραϊσκάκη μέχρι τα οικόπεδα ΧΡΩΠΕΙ**
- **Δέλτα Φαλήρου και Ιλισός ποταμός**
- **Ρέμα Πικροδάφνης**
- **Στο Ελληνικό οι πράσινες επεκτάσεις-συνδέσεις του προβλεπόμενου Μητροπολιτικού Πάρκου με τις όμορες περιοχές και με την ακτή, καθώς και τα ρέματα Τραχώνων και Ευρυάλης**
- **Στη Βούλα, το «Ασκληπιείο» Βούλας, πράσινοι χώροι στο κέντρο της περιοχής, τα πάρκα Εθνικής Αντιστάσεως, Μικρασιατών και Βουδούρη**
- **Η Λίμνη Βουλιαγμένης και η Φασκομηλιά (σύνδεση με Υμηττό)**
- **Η περιοχή πίσω από την Πλαζ Βάρκιζας**
- **Η Λομβάρδα**

## 2.2. Προτεινόμενα διαχειριστικά σχήματα: η έννοια της μητροπολιτικότητας

Η γεωγραφική ενότητα στην οποία εστιάζει το παρόν Σχέδιο-Πλαίσιο αποτελεί πεδίο αρμοδιότητας ή δράσης πολλαπλών δρώντων, σε διαφορετικά επίπεδα διακυβέρνησης. Οι δρώντες αυτοί είναι:

- Η κεντρική διοίκηση, με τα πολλά της πρόσωπα, και κυρίως το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το Υπουργείο Οικονομικών και η Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ ΑΕ), αλλά και το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας,
- Η Περιφέρεια Αττικής,
- Οι 9 δήμοι: Πειραιά, Μοσχάτου-Ταύρου, Καλλιθέας, Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού-Αργυρούπολης, Γλυφάδας, Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης και Κρωπίας,
- Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου: η Εκκλησία της Ελλάδος με την Εταιρεία Αξιοποίησης Εκκλησιαστικής Ακίνητης Περιουσίας (ΕΑΕΑΠ ΑΕ),
- Μικροί και μεγάλοι επενδυτές και ομάδες συμφερόντων: από τους μικρούς/μικρομεσαίους επενδυτές επαγγελματίες, μέχρι τις μεγάλες κατασκευαστικές/επενδυτικές εταιρείες και τα διεθνή αμοιβαία κεφάλαια/funds.
- Οι τοπικές κοινωνίες, μέσω διαφόρων ειδών συλλογικοτήτων, ενώσεων πολιτών κ.α.

Στο σύνθετο αυτό πλέγμα δρώντων, η **μητροπολιτικού επιπέδου διαχείριση και σχεδιασμός των Ακτών με τη συμμετοχή των δήμων εμφανίζεται ως αναγκαιότητα**, προκειμένου να αντιμετωπισθούν σύνθετες αστικές προκλήσεις που υπερβαίνουν τα διοικητικά όρια ενός δήμου.

### Ο διακριτός ρόλος των Περιφερειών στον Ευρωπαϊκό χώρο

Στο παραπάνω πλαίσιο, ιδιαίτερα κρίσιμος κρίνεται ο ρόλος της Περιφέρειας. Οι Περιφέρειες, ως ενδιάμεσο διοικητικό επίπεδο μεταξύ του Εθνικού και του Τοπικού, αποκτούν έναν συνεχώς πιο διευρυμένο και αναβαθμισμένο ρόλο στις χώρες της ΕΕ, μέσα από κοινοτικές κατευθύνσεις για την αποκέντρωση, τη διακυβέρνηση και την περιφερειακή ανάπτυξη, καθώς και από νέα νομικά/θεσμικά πλαίσια και πρακτικές που υιοθετούν τα κράτη μέλη.

Η διοικητική αποκέντρωση και η μεταβίβαση εξουσιών και αρμοδιοτήτων από το κεντρικό κράτος προς την περιφερειακή διοίκηση και την τοπική αυτοδιοίκηση αποτελεί σταθερή κατεύθυνση των ευρωπαϊκών πολιτικών ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1980, οπότε υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο της Ευρώπης ο Ευρωπαϊκός Χάρτης για την Τοπική Αυτονομία. Αποτελεί μια πολυμερή συμφωνία του Συμβουλίου της Ευρώπης και συγκεντρώνει μια σειρά από κατευθύνσεις για την τοπική αυτοδιοίκηση, σκοπεύοντας να λειτουργήσει ως πρότυπο από τα κράτη μέλη, τα οποία τον επικύρωσαν.

Στην ίδια κατεύθυνση, είκοσι χρόνια αργότερα, η Λευκή Βίβλος για την Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση (2001) προωθεί την ενδυνάμωση και μεγαλύτερη δυνατή αυτονομία των περιφερειακών και τοπικών διοικήσεων ως οργάνων που βρίσκονται πιο κοντά στην «κοινωνία των πολιτών», σε αντιδιαστολή με το κεντρικό κράτος, αλλά

και ως κατάλληλων οργάνων για να εφαρμόσουν της αρχές της καλής διακυβέρνησης: ανοικτή διακυβέρνηση, υπευθυνότητα, αποτελεσματικότητα, λογοδοσία και συμμετοχή. Πιο πρόσφατα, οι κατευθύνσεις αυτές επιβεβαιώνονται σε μια σειρά από επίσημα έγγραφα, μέχρι και την πρόσφατη (2011) Εδαφική Ατζέντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2020: «Προς μια πιο ανταγωνιστική και βιώσιμη Ευρώπη διαφορετικών περιφερειών», όπου επαναλαμβάνεται η **αυξανόμενη εμπιστοσύνη στο περιφερειακό επίπεδο** για την αντιμετώπιση προβλημάτων, την προώθηση και εφαρμογή πολιτικών και την αξιοποίηση χρηματοδοτικών εργαλείων.

Αν και οι διαδικασίες αποκέντρωσης συντελούνται με διαφορετικές ταχύτητες και έκταση ανάμεσα στα κράτη μέλη, η πορεία προς ισχυρότερες Περιφέρειες είναι πλέον κανόνας και συχνά πραγματικότητα. Στο πλαίσιο αυτό οι Περιφέρειες αποκτούν ένα νέο ρόλο/χαρακτήρα που έχει οδηγήσει σε αρκετές περιπτώσεις στη δημιουργία **ισχυρών περιφερειακών - μητροπολιτικών διοικήσεων**, αλλά και σε μια σειρά από καινοτομικά πειράματα στις σχέσεις της Περιφέρειας με το κεντρικό κράτος και την τοπική αυτοδιοίκηση. Ταυτόχρονα, διεκδικούν ένα βασικό ρόλο στη χάραξη και την εφαρμογή πολιτικών, σε αναπτυξιακούς προγραμματισμούς, στη διαχείριση και απορρόφηση κοινοτικών κονδυλίων και συνολικότερα σε ζητήματα σχεδιασμού του χώρου.

Η Ευρωπαϊκή εμπειρία, λοιπόν, κινείται στην κατεύθυνση υπαγωγής των αρμοδιοτήτων στρατηγικού μητροπολιτικού σχεδιασμού στις εκλεγμένες περιφέρειες, με πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα την περίπτωση του Μεγάλου Λονδίνου (Greater London Authority) και Μεγάλου Παρισιού (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France). Φιλοσοφία τους είναι η επαύξηση των αρμοδιοτήτων των περιφερειακών αυτοδιοικήσεων Β' βαθμού για τις διαδικασίες πολεοδομικής ανασυγκρότησης.

### **Αρμοδιότητες των Περιφερειών στον αναπτυξιακό και χωρικό σχεδιασμό**

Στην Ελλάδα, σημαντικό σταθμό στις διαδικασίες αποκέντρωσης αποτέλεσε ο Νόμος 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης», ο οποίος τέθηκε σε πλήρη εφαρμογή το 2011. Σε συνέχεια του Προγράμματος Καποδίστριας, το Πρόγραμμα Καλλικράτης ορίζει τη μεταρρύθμιση της διοικητικής διαίρεσης στη χώρα και επαναπροσδιορίζει τα όρια των διοικητικών μονάδων, τον τρόπο εκλογής των οργάνων και τις αρμοδιότητές τους. Στο παραπάνω πλαίσιο της διοικητικής μεταρρύθμισης/αποκέντρωσης, οι Περιφέρειες αποκτούν ένα νέο, πιο αυτόνομο και πιο σταθερό χαρακτήρα και στην Ελλάδα, αφενός επειδή εκλέγονται απευθείας από την εκλογική βάση και, αφετέρου, λόγω της διεύρυνσης των αρμοδιοτήτων τους.

Σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης, ανάμεσα στις νέες αρμοδιότητες των Περιφερειών περιλαμβάνονται ο **«Περιφερειακός Αναπτυξιακός Σχεδιασμός»** ως εξειδίκευση των στόχων της εθνικής αναπτυξιακής πολιτικής, καθώς και η κατάρτιση αναπτυξιακού προγράμματος, δράσεις αναπτυξιακού χαρακτήρα, αρμοδιότητες για το περιβάλλον κ.α. Σε σχέση με τον τομέα του χωρικού σχεδιασμού και αστικών αναπλάσεων, οι Περιφέρειες αναλαμβάνουν την εξειδίκευση των γενικών κατευθύνσεων και την έκδοση οδηγιών σε θέματα πολεοδομικού σχεδιασμού και οικιστικής πολιτικής, όπως και των στρατηγικών κατευθύνσεων χωροταξικού σχεδιασμού, αλλά και την προώθηση **μητροπολιτικής σημασίας παρεμβάσεων**.

Αξίζει πάντως να τονιστεί, όσον αφορά τον περιφερειακό σχεδιασμό, ότι αυτός παραμένει σε μεγάλο βαθμό μέχρι και σήμερα στις αρμοδιότητες της κεντρικής διοίκησης. Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού



Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης καταρτίζονται για κάθε Περιφέρεια της χώρας με ευθύνη και αρμοδιότητα του ΥΠΕΚΑ. Ομοίως, από το ΥΠΕΚΑ ελέγχονται/ρυθμίζονται οι ξεχωριστές περιπτώσεις των μητροπολιτικών περιοχών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, μέσω των Οργανισμών Αθήνας και Θεσσαλονίκης και τα αντίστοιχα Ρυθμιστικά τους Σχέδια.

Σημαντικό εμπόδιο για τις διαδικασίες χωρικής αποκέντρωσης έχουν αποτελέσει και οι αποφάσεις του ΣτΕ, ήδη από τη δεκαετία του 1990, καθώς και η μετέπειτα νομολογία, που έκριναν αντισυνταγματική τη μεταβίβαση πολεοδομικών αρμοδιοτήτων από την κεντρική διοίκηση στις εκλεγμένες τοπικές αυτοδιοικήσεις. Παρόλα αυτά, η συζήτηση για τον ρόλο της περιφερειακής αυτοδιοίκησης στο σχεδιασμό, της μητροπολιτικής διακυβέρνησης, όπως και το συνολικότερο ζήτημα της διοικητικής αποκέντρωσης, παραμένουν ανοιχτά.

### **Νέες δομές μητροπολιτικής διαχείρισης και σχεδιασμού**

Το παρόν Σχέδιο-Πλαίσιο προτείνει νέες δομές μητροπολιτικής διαχείρισης και σχεδιασμού που να υποστηρίζουν την ενιαία διαχείριση των Ακτών, στην κατεύθυνση καλύτερης οργάνωσης προγραμμάτων, έργων και δράσεων, συντονισμού όλων των εμπλεκόμενων μερών, βελτίωση της αποτελεσματικότητας και παρακολούθηση της εφαρμογής.

Με αναφορά στην ευρωπαϊκή εμπειρία και πρακτική, προτείνεται η συγκρότηση διαδημοτικών διοικητικών σωμάτων, οι οποίες να αναλαμβάνουν τον στρατηγικό σχεδιασμό διαδημοτικών χωρικών ενοτήτων. Μέσω συνεργειών μεταξύ της Περιφέρειας και Δήμων, οι μητροπολιτικοί στρατηγικοί σχεδιασμοί μπορούν να ενταχθούν σε χρηματοδοτικά ευρωπαϊκά και εθνικά εργαλεία και, συγκεκριμένα, σε τρέχοντα επιχειρησιακά / αναπτυξιακά προγράμματα, όπως το ΣΟΑΠ και η ΟΧΕ. Στις συνέργειες αυτές ρόλο αναλαμβάνουν:

- η Περιφέρεια Αττικής, ως το πλέον κατάλληλο επίπεδο διακυβέρνησης να αναλάβει το στρατηγικό, μητροπολιτικό σχεδιασμό για τις Ακτές, και αυτό για λόγους αποκέντρωσης, αποτελεσματικότητας, αμεσότερης σχέσης με τις τοπικές κοινωνίες, αλλά και εξασφάλισης μεγαλύτερης απορρόφησης των πόρων του νέου ΕΣΠΑ.
- Οι δήμοι, στο βαθμό που εμπλέκονται. Στόχος είναι να αποτραπεί αποσπασματικός σχεδιασμός με βάση τα διοικητικά όρια του κάθε δήμου και να ενταχθεί ο σχεδιασμός σε ενιαίες προσεγγίσεις που να αντιστοιχούν σε ευρύτερες λειτουργικές και τοπιακές γεωγραφικές ενότητες.
- Η ΕΤΑΔ ΑΕ και τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, στο βαθμό που εμπλέκονται. Στόχος και εδώ είναι να αποφευχθεί ο αποσπασματικός σχεδιασμός με βάση τα επιμέρους όρια ιδιοκτησίας και να ενταχθεί σε έναν ευρύτερο προγραμματισμό με άξονα τις αρχές της αειφορίας.
- Ο ιδιωτικός τομέας, στο βαθμό που εμπλέκεται και στο πλαίσιο ενός στρατηγικού σχεδιασμού που αναγνωρίζει τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Στόχος είναι να εντάσσονται οι αναπτυξιακές πιέσεις της αγοράς σε έναν ενιαίο, συνολικότερο σχεδιασμό που προωθείται από το δημόσιο, με άξονα τις αρχές της αειφορίας, παρά να καθοδηγούν αυτές το σχεδιασμό.
- Παράλληλα, αναγκαία κρίνεται η διαφάνεια του σχεδιασμού και η ενημερωμένη συμμετοχή των τοπικών κοινωνιών. Στην κατεύθυνση περισσότερης δημοκρατικότητας, λογοδοσίας και συμμετοχής, τα οποία αποτελούν συστατικά στοιχεία της καλής διακυβέρνησης, κρίνεται ώριμο χρονικά ένα συστηματικό και

ουσιαστικό «άνοιγμα προς-τα-κάτω» των διαδικασιών λήψης αποφάσεων, στο πλαίσιο νέων δομών μητροπολιτικής διακυβέρνησης.

### **2.3. Φάσεις ανάπτυξης / Σταδιασμός**

Ο γενικός χρονικός ορίζοντας του παρόντος Σχεδίου-Πλαισίου αναφέρεται στην επόμενη εικοσαετία. Μέσα στο χρονικό αυτό πλαίσιο, οι προτάσεις/παρεμβάσεις, όπως αυτές παρουσιάστηκαν παραπάνω, ταξινομούνται με βάση το χρονικό τους πλαίσιο σε τέσσερις φάσεις: (α) μέτρα άμεσης προτεραιότητας, (β) βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις, (γ) μεσοπρόθεσμες παρεμβάσεις και (δ) μακροπρόθεσμες παρεμβάσεις. Ειδικότερα:

#### **A. Μέτρα άμεσης προτεραιότητας**

- Ως μέτρο άμεσης προτεραιότητας κρίνεται η επικαιροποίηση του ΠΔ των Ακτών, με στόχο την περαιτέρω πολεοδομική και περιβαλλοντική προστασία παράκτιων περιοχών, οι οποίες παραμένουν σε μη επαρκώς προστατευμένο καθεστώς, όπως ειδικότερα οι περιοχές της Φασκομηλιάς και της Λομβάρδας. Η επικαιροποίηση του ΠΔ θα πρέπει να κινείται στην κατεύθυνση ένταξης των περιοχών αυτών σε ζώνες απολύτου προστασίας, χωρίς πρόσθετες αναπτύξεις. Η επικαιροποίηση και ωρίμανση των μελετών για τον παράκτιο ποδηλατόδρομο ώστε να προχωρήσει άμεσα το στάδιο της υλοποίησης του έργου, τίθεται ως πρώτη προτεραιότητα, δεδομένης της ύπαρξης έτοιμων μελετών, των ήπιων παρεμβάσεων που απαιτεί το έργο, αλλά και των πολλαπλάσιων ωφελειών που θα έχει για την ενοποίηση-ανάδειξη του παράκτιου μετώπου.

#### **B. Βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις**

- Προκήρυξη και ανάθεση ενός Σχεδίου Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Ακτών της Αττικής (ΣΟΔΑΑ) για το συγκεκριμένο τμήμα των Ακτών, όπως αυτό προβλέπεται από το υπερκείμενο ΡΣΑ 2021, με βάση τις κατευθύνσεις του παρόντος Σχεδίου-Πλαισίου.
- Εξασφάλιση πόρων και ανάθεση της υλοποίησης για το έργο του ενιαίου ποδηλατόδρομου/πεζόδρομου, κατά μήκος της ακτογραμμής, από το Φάληρο ως τη Βάρκιζα. Πρόκειται για ένα ώριμο σχεδιαστικά έργο, με επιμέρους μελέτες καθώς τη μελέτη σύνδεσής τους να έχουν εκπονηθεί. Κρίνεται σκόπιμος ο έλεγχος των μελετών αυτών και η ενδεχόμενη επικαιροποίησή τους.
- Διαχείριση ακτών κολύμβησης ως ανοικτών ζωνών προσβάσιμης αστικής αναψυχής με ήπιες χρήσεις.
- Προκήρυξη αρχιτεκτονικού διαγωνισμού αστικής κλίμακας για την περιοχή από την Εσπλανάδα μέχρι το Άλσος Ναυτικής Παράδοσης στο Φάληρο, με πρόβλεψη για Νέο Υπαίθριο Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης.
- Προκήρυξη αρχιτεκτονικού διαγωνισμού ιδεών αστικής κλίμακας για την ενιαία ταυτότητα και αναγνωσιμότητα του παράκτιου μετώπου.
- Βελτίωση της εξυπηρέτησης του κοινού από τις υπάρχουσες λεωφορειακές γραμμές και των συνδέσεων με τους σταθμούς του μετρό κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

### **Γ. Μεσοπρόθεσμες παρεμβάσεις**

- Προκήρυξη, μελέτη και κατασκευή υποδομής υδατοδρόμιου στον Φαληρικό Όρμο, είτε στον περιβάλλοντα χώρο του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας, είτε στην περιοχή των εγκαταστάσεων του Tae-kwon-do.
- Προκήρυξη, μελέτη και κατασκευή υποδομών για αστική θαλάσσια συγκοινωνία στο τμήμα Πειραιάς - Βάρκιζα, με προτεινόμενες στάσεις στις μαρίνες ΣΕΦ, Φλοίσβου, Αλίμου, Αγίου Κοσμά, Γλυφάδας, Βουλιαγμένης και Βάρκιζας, και προοπτική να φτάσει μέχρι το Σούνιο και το Λαύριο.
- Διαμορφώσεις στο παράκτιο μέτωπο της περιοχής του Ελληνικού και νέες υποδομές, με παράλληλη δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου. Ανάπλαση των ρεμάτων της Ευρυάλης και των Τραχώνων.
- Ολοκληρωμένος σχεδιασμός ΠΙΚΠΑ - Ασκληπιείου Βούλας.

### **Δ. Μακροπρόθεσμες παρεμβάσεις**

- Μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων στη λεωφόρο Ποσειδώνος.
- Επέκταση του δικτύου μετρό προς τη Γλυφάδα, και ειδικότερα της γραμμής 2 με τους σταθμούς Άνω Γλυφάδα και Γλυφάδα.
- Λειτουργικές συνδέσεις με αστικό ιστό σε Μοσχάτο, Καλλιθέα, Π. Φάληρο, Άλιμο, Γλυφάδα, Βούλα, Βάρκιζα.

Ο σταδιασμός του Σχεδίου-Πλαισίου αναπτύσσεται αναλυτικά και στον επόμενο Πίνακα, με πρόσθετες συνδέσεις με τους αρμόδιους φορείς υλοποίησης. Σημειώνεται ότι επιπλέον προγράμματα και έργα θα προσδιοριστούν με περισσότερη λεπτομέρεια και σαφέστερη στόχευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Ακτών της Αττικής (ΣΟΔΑΑ).

ΣΤΑΔΙΑΣΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ - ΠΛΑΙΣΙΟΥ: Μέτρα και Στρατηγικές Παρεμβάσεις					
	Άμεσα μέτρα	Βραχυπρόθεσμα (1-5 χρόνια)	Μακροπρόθεσμα (1-10 χρόνια)	Μακροπρόθεσμα (1-20 χρόνια)	Αρμόδιοι φορείς
ΠΔ Ακτών	Επικαιροποίηση				
ΣΟΔΑΑ		Προκήρυξη / ανάθεση			Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΕΝ
Ενιαίος ποδηλατόδρομος	Επικαιροποίηση και ωρίμανση των μελετών	Ανάθεση / υλοποίηση			Περιφέρεια Αττικής, Δήμοι Π. Φαλήρου, Αλίμου, Γλυφάδας, Βούλας/Βουλιαγμένης/ Βάρκιζας, ΕΤΑΔ
Ανοικτές ακτές		Διευθέτηση πλαισίου λειτουργίας			Δήμοι Π. Φαλήρου, Αλίμου, Γλυφάδας, Βούλας/Βουλιαγμένης/ Βάρκιζας
Φάληρο – Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης		Διαγωνισμός, ανάθεση	Υλοποίηση		Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΕΝ, Δήμος Π. Φαλήρου
Ενιαία ταυτότητα παράκτιου μετώπου		Διαγωνισμός, τμηματική υλοποίηση	Υλοποίηση		Περιφέρεια Αττικής, Δήμοι Π. Φαλήρου, Αλίμου, Γλυφάδας, Βούλας/Βουλιαγμένης /Βάρκιζας
Υδατοδρόμο		Προκήρυξη, ανάθεση	Υλοποίηση		Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΕΝ
Θαλάσσια συγκοινωνία		Διερεύνηση	Προκήρυξη / ανάθεση Υλοποίηση	Επέκταση προς Σούνιο / Λαύριο	Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΕΝ Δήμοι Π. Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού/Αργυρούπολης, Γλυφάδας, Βούλας/ Βουλιαγμένης/Βάρκιζας

Μέτωπο Ελληνικού		Λεπτομερής σχεδιασμός	Υλοποίηση		Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΕΝ, ΥΠΟΙΚ, Δήμος Ελληνικού/Αργυρούπολης, επενδυτές
Ανάπλαση ρεμάτων Τραχώνων, Ευρυάλης		Λεπτομερής σχεδιασμός	Υλοποίηση		Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΕΝ, Δήμος Ελληνικού/Αργυρούπολης, επενδυτές
ΠΙΚΠΑ – Ασκληπιείο		Διερεύνηση	Σχεδιασμός	Υλοποίηση	Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΕΚΑ, Δήμος Βούλας/Βουλιαγμένης/ Βάρκιζας
Διαχείριση λ. Ποσειδώνος		Διερεύνηση	Σχεδιασμός	Υλοποίηση	Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΕΝ, ΥΜΕ, Δήμοι Π. Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού/Αργυρούπολης, Γλυφάδας, Βούλας/ Βουλιαγμένης/Βάρκιζας
Λειτουργικές συνδέσεις με αστικό ιστό		Διερεύνηση	Σχεδιασμός	Υλοποίηση	Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΕΝ, Δήμοι Π. Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού/Αργυρούπολης, Γλυφάδας, Βούλας/ Βουλιαγμένης/Βάρκιζας
Επέκταση γραμμής 2 μετρό προς Γλυφάδα			Σχεδιασμός	Υλοποίηση	ΥΜΕ, ΥΠΕΝ

Εικ. 19. Σταδιασμός Σχεδίου-Πλαισίου για τις Ακτές

## Συμπεράσματα

Οι ακτές του Σαρωνικού αποτελούν, ιστορικά, γεωγραφικά αλλά και κοινωνικο-οικονομικά, οργανικό τμήμα της ευρύτερης χωρικής ενότητας της Αττικής.

Το παρόν Σχέδιο-Πλαίσιο εστιάζει στο πιο κρίσιμο τμήμα των ακτών του Σαρωνικού, από το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας στον Φαληρικό Όρμο μέχρι την περιοχή Αγίας Μαρίνας Κρωπίας. Το υπό μελέτη τμήμα αποτελεί οργανικό τμήμα του συνόλου των νοτιοανατολικών ακτών της Αττικής, που συναποτελούνται τόσο από το τμήμα Πειραιάς-Λιμενοβιομηχανική Ζώνη Ελευσίνα-, όσο και από το τμήμα Αγία Μαρίνα-Σούνιο το οποίο λειτουργικά εκτείνεται ενιαία με ίδια χαρακτηριστικά έως τον λιμένα Λαυρίου.

Για το υπό μελέτη τμήμα, το θεσμικό πλαίσιο (ΠΔ Ακτών, 2004) είχε εκπονηθεί και θεσμοθετηθεί τη στιγμή των Ολυμπιακών Αγώνων. Έκτοτε, σημαντικές αλλαγές στο οικιστικό περιβάλλον της Αττικής συντελούν στην επικαιροποίηση και αναθεώρησή του.

- Το φορτίο των Ολυμπιακών Αγώνων και των ευρύτερων επιπτώσεων στην αστική ανάπτυξη, όπως και η αλλαγή του κυκλοφοριακού χάρτη με το νέο δίκτυο ΜΣΤ αλλά και το νέο δίκτυο ελεύθερων αυτοκινητόδρομων μετέβαλλαν δραστικά την αστική γεωγραφία της Αττικής. Οι ιδιωτικοποιήσεις ακτών κολύμβησης και μαρινών από το ΣΕΦ ως τη Βάρκιζα όπως και η κατασκευή νέων μεγάλων μαρινών είχαν επίσης σημαντική επίδραση.
- Η δρομολόγηση δύο μεγάλων έργων στο παράκτιο μέτωπο -το πρώτο αμιγώς δημόσιου χαρακτήρα στον Φαληρικό Όρμο (Λυρική Σκηνή-Εθνική Βιβλιοθήκη και Πάρκο Φαληρικού Όρμου) και το δεύτερο με χαρακτηριστικά γιγαντιαίας οικιστικής και τουριστικής ιδιωτικής επένδυσης (Ελληνικό)- διαμορφώνουν αυτή την περίοδο νέους ισχυρούς πόλους. Στο συνολικό πλαίσιο της κρίσης αναπτύχθηκαν παράλληλα ισχυρές τάσεις μεγάλων ιδιωτικών επενδύσεων σε παράκτιες εκτάσεις του δημοσίου ή του ευρύτερου δημοσίου τομέα, αλλά και σε ιδιωτικές.
- Οι συνεχείς αλλαγές στην νομοθεσία χωρικού σχεδιασμού, η θεσμοθέτηση του ΡΣΑ 2014 αλλά και η ανάγκη εναρμόνισης με το νέο ευρωπαϊκό δίκαιο για το περιβάλλον δημιουργούν ένα νέο θεσμικό περιβάλλον.

Το παρόν Σχέδιο-Πλαίσιο ακολουθεί τις αρχές και κατευθύνσεις του ΠΔ Ακτών (2004) και τις κατευθύνσεις της εθνικής νομοθεσίας, ενσωματώνει τις ευρωπαϊκές οδηγίες και συμβάσεις για τον παράκτιο χώρο και λαμβάνει υπόψη του τους θεσμοθετημένους σχεδιασμούς και τις πρόσφατες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού.

Σε αυτό το πλαίσιο, τίθενται ως στόχοι για τη συνολική και ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης

- Η ενιαία αντίληψη ολοκληρωμένης παρέμβασης,
- Η δίκαιη και εξισορροπημένη ανάπτυξη μεταξύ οικονομικών επιδιώξεων και περιβαλλοντικών παραμέτρων,
- Η διεύρυνση και ενίσχυση του δημόσιου χαρακτήρα των ακτών,
- Η εξασφάλιση της λειτουργικής συνέχειας,
- Η αναβάθμιση της ιδιαίτερης ταυτότητας του μητροπολιτικού μετώπου,

- Η προστασία και εξυγίανση παράκτιων χερσαίων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων,
- Οι ισχυρές πολεοδομικές και περιβαλλοντικές συνδέσεις με τον αστικό ιστό,
- Η μητροπολιτική διαχείριση και σχεδιασμός.

Το υπό μελέτη τμήμα της παράκτιας ζώνης εμφανίζει διαφορετικές δυναμικές -αναπτυξιακού και περιβαλλοντικού χαρακτήρα- ανά επιμέρους χωρικές ενότητες. Αυτές αναγνωρίζονται και αξιολογούνται, και προτείνονται κατευθύνσεις για την ένταξή τους στον ενιαίο και συνολικό σχεδιασμό. Ενώ για τις περιοχές ανάπτυξης δίνεται βάση στην άμβλυση των επιπτώσεων και στην ένταξή τους στο σύνολο, για τις περιοχές ιδιαίτερης περιβαλλοντικής σημασίας (τη Φασκομηλιά και τη Λομβάρδα) οι κατευθύνσεις εστιάζουν στη θεσμική και περιβαλλοντική τους θωράκιση.

Ο Φαληρικός Πόλος και ο Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού-Αγίου Κοσμά, όπως διαμορφώνονται, αποτελούν τους δύο πόλους εντατικής ανάπτυξης στην παράκτια ζώνη. Και για τους δύο, κρίσιμα ζητήματα αποτελούν οι συνδέσεις/προσβασιμότητα με τον όμορο αστικό ιστό, καθώς η εναρμόνιση με το θεσμικό πλαίσιο ως προς την προστασία και ανάδειξη ζωνών φυσικού περιβάλλοντος και αρχαιολογικού-πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

Τα αστικά μέτωπα των Δήμων Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Γλυφάδας, Βούλας και Βάρκιζας αποτελούν ζώνες ελεγχόμενης αστικής ανάπτυξης. Για αυτές, κρίσιμα είναι τα ζητήματα προσβασιμότητας / προσπελασιμότητας και σύνδεσης των τμημάτων των δήμων εκατέρωθεν της λεωφόρου Ποσειδώνος. Επιπλέον, ειδικά για την παράκτια ζώνη των δήμων, οι πιθανές παρεμβάσεις οφείλουν να είναι χαμηλής έντασης και να εναρμονίζονται με τον αστικό χαρακτήρα των περιοχών.

Τέλος, οι περιοχές της Φασκομηλιάς και της Λομβάρδας αποτελούν κρίσιμες ζώνες ιδιαίτερου φυσικού περιβάλλοντος και σημαντικά τοπιακά συμπλέγματα. Και για τις δύο περιοχές προτείνεται ο καθορισμός ζωνών προστασίας και η εντατικοποίηση των σχετικών μέτρων, καθώς και η ανάδειξη των σημαντικών φυσικών χαρακτηριστικών τους. Ταυτόχρονα, για την επιπρόσθετη θωράκισή τους, προτείνεται η απαγόρευση κάθε νέας ανάπτυξης εντός των καθοριζόμενων ζωνών προστασίας τους.

Το δίκτυο της παράκτιας ζώνης συμπληρώνεται από τις ελεύθερα προσβάσιμες ακτές, τον πόλο υγείας-πολιτισμού σε ΠΙΚΠΑ και Ασκληπιείο Βούλας, όπως και την ενιαία διαμόρφωση πεζοδρόμου-ποδηλατοδρόμου σε όλο το μήκος του που συνδέει την παράκτια ζώνη με τον αστικό ιστό.

Συμπερασματικά, αναγνωρίζεται ότι η παράκτια ζώνη της Αττικής, και ειδικά το τμήμα ΣΕΦ-Αγία Μαρίνα Κρωπίας, έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος που διαμορφώνουν την ταυτότητά του, σε μήκος σχεδόν 30 χιλιομέτρων. Σε αυτό το τμήμα συνυπάρχουν οι ζώνες και πόλοι εντατικών χρήσεων, με περιοχές ιδιαίτερης φυσικής σημασίας και προστασίας.

Η παράκτια ζώνη δε χρειάζεται νέες μεγάλες επεμβάσεις -αλλά έλεγχο των όσων δρομολογούνται προς υλοποίηση. Δίνεται προτεραιότητα στη διασφάλιση και θωράκιση των περιοχών φυσικού περιβάλλοντος (οι ζώνες των ρεμάτων, οι περιοχές φυσικής σημασίας σε Φασκομηλιά και Λομβάρδα, τα λιμανάκια της Βουλιαγμένης).

Τέλος, η ειδική και άμεσα εφαρμόσιμη πρόταση (1-5 χρόνια) της ενιαίας συνεχούς διαδρομής περιπάτου και ποδηλατοδρόμου, σε όλο το μήκος των 30 χιλιομέτρων, έχει ως στόχο την αποκατάσταση της συνέχειας στην παράκτια ζώνη, τη διασύνδεση των επιμέρους λειτουργιών και παρεμβάσεων, όπως και -μέσω κάθετων συνδέσεων- την αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα.



## Πηγές - Βιβλιογραφία

### Θεσμικό πλαίσιο

Agenda 21

Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (2002/413/ΕΚ)

Οδηγία των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για τη θαλάσσια στρατηγική (2008/56/ΕΚ)

Πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών της Μεσογείου (2009/89/ΕΚ)

Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «Περί θεσπίσεως πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» (2014/89/ΕΕ)

ΦΕΚ 235/Α/23.12.1978. Ν. 855 «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Βαρκελώνην το 1976 Διεθνούς Συμβάσεως «περί προστασίας της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της ρυπάνσεως» μετά του συνημμένου εις αυτήν Παραρτήματος, ως και των Πρωτοκόλλων αυτής «περί προλήψεως ρυπάνσεως της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της απορρίψεως ουσιών εκ των πλοίων και αεροσκαφών», και «περί συνεργασίας δια την καταπολέμησιν ρυπάνσεως της Μεσογείου Θαλάσσης εκ πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών» μετά των συνημμένων εις αυτά Παραρτημάτων.»

ΦΕΚ 18/Α/18.02.1985 Ν. 1515 «Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας»

ΦΕΚ 160/Α/16.10.1986. Ν. 1650 «Για την προστασία του περιβάλλοντος»

ΦΕΚ 118/Α/19.07.1993. Ν. 2160 «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις»

ΦΕΚ 285/Α/19.12.2001. Ν. 2971 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις»

ΦΕΚ 138/Δ/22.02.2002. ΠΔ «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΕΣΟΑΠ) Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά Αττικής.»

ΦΕΚ 233/Δ/26.03.2002. ΠΔ «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (Ε.Σ.Ο.Α.Π.) Περιοχής Εγκαταστάσεων BeachVolley και Ανάπλασης της περιοχής του Φαληρικού Όρμου (Ν. Αττικής).»

ΦΕΚ 144/Α/19.06.2002. Ν. 3022 «Κύρωση των τροποποιήσεων της Σύμβασης της Βαρκελώνης του 1976 «για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση» και των τροποποιήσεων του πρωτοκόλλου του 1980 «για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές»

ΦΕΚ 254/Δ/01.03.2004. ΠΔ «Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας»

ΦΕΚ 1793/Β/06.12.2004. ΥΠΑ/Δ3/Α/46774/10847 «Έγκριση λειτουργίας αεροδρομίων στη θαλάσσια περιοχή «Γουβιά» της νήσου Κέρκυρας και Λιμένα Γαΐου της νήσου Παξών»

ΦΕΚ 128/Α/03.07.2008. Απ. 6876/4871 «Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης»

ΦΕΚ 204/Α/02.12.2010. Ν. 3894 «Επιτάχυνση και Διαφάνεια υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων»

ΦΕΚ 60/Α/31.03.2011. Ν. 3937 «Διατήρηση της Βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις»

ΦΕΚ 144/Α/17.06.2011. Ν. 3983 «Εθνική στρατηγική για την προστασία και διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος - Εναρμόνιση με την οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 και άλλες διατάξεις»

ΦΕΚ 151/Α/01.07.2011. Ν. 3985 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015».

ΦΕΚ 152/Α/01.07.2011. Ν. 3986 «Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015»

ΦΕΚ 70/Α/30.03.2012. Ν. 4062 «Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού – Πρόγραμμα ΗΛΙΟΣ – Προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/28/ΕΚ) – Κριτήρια Αειφορίας Βιοκαυσίμων και Βιορευστών (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/30/ΕΚ).

ΦΕΚ 90/Α/18.04.2013. Ν. 4146 «Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις και άλλες διατάξεις»

ΦΕΚ 175/Α/09.08.2013. Ν. 4179 «Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις.»

ΦΕΚ 443/ΑΑΠ/06.12.2013. ΠΔ «Έγκριση προγράμματος ολοκληρωμένης ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου και Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού.»

ΦΕΚ 88/ΥΟΔΔ/20.02.2014. ΚΥΑ 6124/22 «Επιτροπή Υδατοδρομίων»

ΦΕΚ 156/Α/01.08.2014. Ν. 4277 «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής και άλλες διατάξεις.»

ΦΕΚ 2922/Β/31.12.2015. ΥΑ Δ15/Α/31883/2568 «Τροποποίηση διατάξεων του Εθνικού Κανονισμού Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας»

ΦΕΚ 372/Β/18.02.2016. Απ. Δ15/Α/2857/237 «Τροποποίηση διατάξεων της Τεχνικής Οδηγίας Ασφάλειας Αριθ. (1) – 1η Τ.Ο.Α.»

ΦΕΚ 94/Α/27.05.2016. Ν. 4389 «Επείγουσες διατάξεις για την εφαρμογή της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις.»

ΦΕΚ 106/Α/06.06.2016 Ν. 4393 «Κύρωση της Προγραμματικής Συμφωνίας (Programme Arrangement) Αριθ.Α-1424 [ΜΙΟΣJ μεταξύ του Ομοσπονδιακού Υπουργού Άμυνας και Αθλητισμού της Δημοκρατίας της Αυστρίας, και του Υπουργού Άμυνας του Βασιλείου του Βελγίου και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Κροατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Τσεχίας και του Υπουργείου Άμυνας της Εσθονίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Φινλανδίας και του Υπουργείου Άμυνας της Γαλλικής Δημοκρατίας και του Ομοσπονδιακού Υπουργείου Άμυνας της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και του Υπουργείου Άμυνας της Ιταλικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Λετονίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Δημοκρατίας της Λιθουανίας και του Υπουργείου Άμυνας του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου και του Υπουργείου Άμυνας του Βασιλείου της Ολλανδίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Δημοκρατίας της Πολωνίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας της Δημοκρατίας της Πορτογαλίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Σλοβακίας και του Υπουργείου Άμυνας της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και του Υπουργείου Άμυνας του Βασιλείου της Ισπανίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σουηδίας και του Υπουργείου Άμυνας του Ηνωμένου Βασιλείου της

Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Άμυνας σχετικά με το «MIOS», τη Στρατιωτική Υλοποίηση του SESAR (Ερευνητικού Προγράμματος Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού-Military Implementation of Single European Sky Air Traffic Management Research Programme) και άλλες διατάξεις.»

ΦΕΚ 181/Α/27.09.2016. Ν. 4422 «Κύρωση της από 14.11.2014 Σύμβασης Αγοραπωλησίας Μετοχών για την απόκτηση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. και της από 19.7.2016 Τροποποιητικής Σύμβασης και ρύθμιση λοιπών συναφών θεμάτων.

ΦΕΚ 191/ΑΑΠ/04.10.2016. ΠΔ «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίου Ακινήτου και τροποποίηση του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως Βουλιαγμένης Αττικής στην έκταση του «Αστέρα Βουλιαγμένης» και καθορισμός χρήσεων γης και όρων δόμησης».

### **Αρθρογραφία- Βιβλιογραφία**

Πομώνη Χρυσούλα-Χριστίνα, Σταματίου Ελένη, Στρίκη-Μαγιάκη Κατερίνα, «Επιστροφή των υδροπλάνων. Υδατοδρόμια στο Αιγαίο.», Διπλωματική Διάλεξη, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχ. ΕΜΠ, 2016

*Con-versity*, The Deindustrialization of the Port Area in Mediterranean Coastal Cities: Case study on Genoa, Marseille and Barcelona, 19.11.2014 [online] (<http://con-versity.com/2014/11/19/deindustrialization-of-the-port-area/>)

Lardic Jean-Charles, “A new governance for Marseilles’s coastal area management and perspectives for exchange with Mediterranean cities”, παρουσίαση στο συνέδριο “Impact of large coastal Mediterranean cities on marine ecosystems”, 10-12 Φεβρουαρίου 2009, Αλεξάνδρεια, Αίγυπτος

Κασσίμη Αλεξάνδρα, «Καμία πρόοδος στο νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια», <http://www.kathimerini.gr/890183/article/epikairothta/ellada/kamia-proodos-sto-nomosxedio-gia-ydatodromia> (03.01.2017)

«Ένα βήμα πιο κοντά στη λειτουργία υδατοδρομίων στο Αιγαίο», <https://left.gr/news/ena-vima-pio-konta-sti-leitoyrgia-toys-ta-ydatodromia-sta-nisia> (09.03.2017)

### **Εκθέσεις-Μελέτες**

Εγνατία Οδός Α.Ε., *Θαλάσσια Αστική Συγκοινωνία Θεσσαλονίκης. Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων*, 2015  
Ελληνικά Υδατοδρόμια Α.Ε., *Φάκελος Τροποποίησης ΑΕΠΟ του έργου «Λειτουργία του λιμένα Βόλου Ν.Α. Μαγνησίας» για τη «Λειτουργία υδατοδρομίου»*, 2015

ΟΛΘ Α.Ε., *Τροποποίηση της ΑΠ. 203978/21-12-2012 Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του έργου «Λειτουργία λιμένα Θεσσαλονίκης» όσον αφορά την λειτουργία υδατοδρομίου*, 2016

Ομάδα Έργου για το Ελληνικό, «Παρατηρήσεις και Εναλλακτικές Προτάσεις για το Επενδυτικό Σχέδιο του Ελληνικού», Μάρτιος 2016

ΟΡΣΑ, «Αθήνα, Παραθαλάσσια Μητρόπολη: Παρεμβάσεις ανάδειξης του παράκτιου μετώπου του Σαρωνικού. Ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στις ακτές κολύμβησης. Πιλοτική εφαρμογή του Π.Δ. των Ακτών (ΦΕΚ 254Δ/2004) στο τμήμα Άλιμος-Ελληνικό-Γλυφάδα-Βούλα», Έκθεση, 2010

ΟΡΣΑ, «Μελέτες διαμόρφωσης του από 1.3.04 Π.Δ. (ΦΕΚ 254Δ) ΠΔ/ΤΟΣ προστασίας των ακτών. Καταγραφή για το τμήμα από Άλιμο μέχρι Βούλα», Έκθεση, 2010

ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε., «Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Μαρίνας Αλίμου», Έκθεση, 2013

ΥΠΕΚΑ-ΟΡΣΑ, «Αθήνα-Μεσογειακή Πρωτεύουσα. Στρατηγικές και προτεραιότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/Αττικής 2021», Έκθεση, 2011

Χατζηδάκης Αλέξης, «Τάσεις της Τουριστικής Κίνησης 2008 - 2015», Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, Αθήνα 2015

### **Διαδικτυακοί τόποι**

Ευρωπαϊκό πρόγραμμα PEGASO, <http://www.vliz.be/projects/pegaso/index.html>

Ευρωπαϊκό πρόγραμμα BEACHMED-e, <http://www.beachmed.eu/>

Ευρωπαϊκό πρόγραμμα Mare Nostrum, <http://marenostrumproject.eu/>

Ευρωπαϊκό πρόγραμμα Black Sea, <http://blacksea-cbc.net/>

Ευρωπαϊκά επιχειρησιακά προγράμματα INTERREG, <http://www.interreg.gr/el/>

Ευρωπαϊκό πρόγραμμα MEDSEATIES, <http://www.medseaties.eu/>

Εθνικό Πάρκο Θαλάσσιων Κόλπων στην ευρύτερη παράκτια ζώνη της Μασσαλίας (Parc National des Calanques), <http://www.calanques-parcnational.fr/fr>

ΕΛΣΤΑΤ, [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)

Lamda Development S.A., [www.lamdadev.com](http://www.lamdadev.com)

TPA-Thymio Papayannis, [www.tpa.gr](http://www.tpa.gr)

Google Maps, [www.google.gr/maps](http://www.google.gr/maps)