

**ΘΕΜΑ 01 ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ 78ης / 19-02-2019 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ (Ε.Σ.Α.Λ.)**

**ΘΕΜΑ: «Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) Α.Ε.»**

**1. Αναφορά σχετικής νομοθεσίας**

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4ε, του άρθρου 19, του ν. 2932/2001 (Φ.Ε.Κ. Α' 145), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 44, παρ. 4ε, του ν. 4150/2013 (Φ.Ε.Κ. Α' 102) και το άρθρο 31, παρ. 1., του ν. 4368/2016 (Φ.Ε.Κ. Α' 21), έργο της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.) είναι: *«Η έγκριση, αναθεώρηση και επικαιροποίηση των Γενικών Προγραμματικών Σχεδίων (MasterPlan) ή Προγράμματος Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.), κατά το μέρος που με αυτά καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα και η παροχή σύμφωνης γνώμης, κατά το μέρος που με αυτά προτείνονται χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης, προκειμένου να εκδοθεί προεδρικό διάταγμα σύμφωνα με την παράγραφο 9».*

Στη συνέχεια και σύμφωνα με το άρθρο 140 του ν. 4504/2017 (Φ.Ε.Κ. Α' 184): *«Δια βίου εκπαίδευση προσωπικού Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενδυνάμωση της διαφάνειας και της αξιοκρατίας σε θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ενίσχυση της κοινωνικής συμμετοχής στην ακτοπλοΐα, θέματα πολιτικού προσωπικού, συμπλήρωση διατάξεων για τα λιμενικά έργα και άλλες διατάξεις», το άρθρο 31 του ν. 4368/2016 (Φ.Ε.Κ. Α' 21) τροποποιείται ως ακολούθως: «1. Η περίπτωση β' της παρ. 9 του άρθρου δέκατου ένατου του ν. 2932/2001 (Α' 145), όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 3 του άρθρου 31 του ν. 4368/2016 (Α' 21), αντικαθίσταται ως εξής: «β) Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από σύμφωνη γνώμη της Ε.Σ.Α.Λ., καθορίζονται οι χρήσεις γης και οι όροι και περιορισμοί δόμησης εντός χερσαίας ζώνης των λιμένων της χώρας, που έχουν χαρακτηριστεί ως Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος, Εθνικής Σημασίας και Μείζονος Ενδιαφέροντος, με την κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής 8315.2.2./2007 «Κατάταξη Λιμένων» (Β' 202).».*

**2. Ιστορικό**

1. Η υπ' αρ. 70/01/23-10-2017 Απόφαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.) με θέμα: *«Μελέτη Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan)», σύμφωνα με την οποία η Επιτροπή αποφασίζει: «...την απόρριψη της υποβληθείσας Μελέτης Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan ή Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης Λιμένα) του Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς Α.Ε. για λόγους μη πληρότητας του υποβληθέντος φακέλου.».*

2. Η αρ. πρ. 3122.1/06/2018/02-02-2018 Ορθή Επανάληψη αναφοράς του Κεντρικού Λιμεναρχείου (Κ.Λ.) Πειραιά διατύπωσης απόψεων - παρατηρήσεων επί σχεδίου Master Plan του Ο.Λ.Π. Α.Ε.
3. Το αρ. πρ. PGR-00018.00-HILL-PPA-008-LET-139/07-02-2018 έγγραφο της εταιρείας «Hill International N.V.» με θέμα: «Έλεγχος Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης».
4. Το αρ. πρ. 5433/09-02-2018 έγγραφο του Ο.Λ.Π. Α.Ε. υποβολής του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης Λιμένα Πειραιά (Master Plan) στο Γραφείο Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων (Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε.).
5. Το αρ. πρ. 3000.0/11380/2018/12-02-2018 Φ.Ε.Σ. Γρ. κ. Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε. διαβίβασης στην Υπηρεσία μας του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης Λιμένα Πειραιά (Master Plan).
6. Η υπ' αρ. 73/01/20-02-2018 Απόφαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.) με θέμα: «Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) Α.Ε.», σύμφωνα με την οποία: *«Δεδομένου ότι, όπως προκύπτει από την υποβληθείσα μελέτη Master Plan Ο.Λ.Π. Α.Ε., η διαδικασία διαβούλευσης δεν έχει συντελεστεί πλήρως, η Ε.Σ.Α.Λ. κρίνει σκόπιμη την ολοκλήρωσή της εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών, δηλαδή έως 07-03-2018. Για το σκοπό αυτό θα πρέπει να υποβληθεί στους φορείς διαβούλευσης το αναγκαίο υλικό, προκειμένου να δύνανται να λάβουν θέση επί αυτής.»*
7. Το αρ. πρ. 3121.6/13788/2018/21-02-2018 έγγραφο της Υπηρεσίας μας γνωστοποίησης της υπ' αρ. 73/01/20-02-2018 Απόφασης της Ε.Σ.Α.Λ. στον Ο.Λ.Π. Α.Ε.
8. Το αρ. πρ. 10534/14-03-2018 έγγραφο του Ο.Λ.Π. Α.Ε. υποβολής του επικαιροποιημένου Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης Λιμένα Πειραιά (Master Plan), μετά την ενσωμάτωση των παρατηρήσεων που προέκυψαν κατά τη δημόσια διαβούλευση στο Γραφείο κ. Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε.
9. Το αρ. πρ. 10797/16-03-2018 έγγραφο του Ο.Λ.Π. Α.Ε. υποβολής της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) και της Μελέτης Διαχείρισης Λιμένα Πειραιά (Master Plan) στο Γραφείο κ. Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε.
10. Το αρ. πρ. 3000.0/20996/2018/19-03-2018 Φ.Ε.Σ. Γρ. κ. Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε. διαβίβασης στην Υπηρεσία μας του επικαιροποιημένου Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης Λιμένα Πειραιά (Master Plan), καθώς και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) και της Μελέτης Διαχείρισης Λιμένα Πειραιά (Master Plan).
11. Το αρ. πρ. 11168/19-03-2018 έγγραφο του Ο.Λ.Π. Α.Ε. υποβολής αντιγράφων σχεδίων της μελέτης του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης Λιμένα Πειραιά (Master Plan) σε μεγαλύτερη κλίμακα στο Γραφείο κ. Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε.
12. Το αρ. πρ. 3000.0/21821/2018/21-03-2018 Φ.Ε.Σ. Γρ. κ. Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε. διαβίβασης στην Υπηρεσία μας των αντιγράφων σχεδίων της μελέτης του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και της Μελέτης Διαχείρισης Λιμένα Πειραιά (Master Plan) σε μεγαλύτερη κλίμακα.

13. Το από 22-03-2018 ηλεκτρονικό μήνυμα της Υπηρεσίας μας για γνωστοποίηση στα μέλη της Ε.Σ.Α.Λ. του συνδέσμου μεταφόρτωσης του Master Plan του Ο.Λ.Π. Α.Ε., μετά την ενσωμάτωση των παρατηρήσεων που προέκυψαν κατά τη δημόσια διαβούλευση, καθώς και της σχετικής Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.).
14. Το αρ. πρ. 3121.6/22145/2018/22-03-2018 έγγραφο της Υπηρεσίας μας πρόσκλησης των μελών της Ε.Σ.Α.Λ. σε επίσκεψη στις εγκαταστάσεις του Ο.Λ.Π. Α.Ε.
15. Η υπ' αρ. 74/01/07-05-2018 Απόφαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.) με θέμα: «Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) Α.Ε.», σύμφωνα με την οποία: *«Κατά την εξέταση της υποβληθείσας προς έγκριση Μελέτης Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) της Ο.Λ.Π. Α.Ε., διαπιστώθηκαν ουσιώδεις παραλείψεις αναφορικά με τις σχετικές προβλέψεις και επιταγές της Σύμβασης Παραχώρησης, που εμπόδισαν την ουσιαστική αξιολόγηση – έγκριση του υποβληθέντος σχεδίου. Συνεπώς και προκειμένου να καταστεί εφικτή η περαιτέρω ουσιαστική εξέταση και αξιολόγηση, απαιτείται η επανυποβολή της μελέτης μετά την συμπλήρωση των κάτωθι ελλείψεων: Α. Σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 6.2(α)(i) της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Λ.Π. Α.Ε., ο χρονικός ορίζοντας της Μελέτης Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) πρέπει να εκτείνεται τουλάχιστον μέχρι την 31-12-2035. Παρόλα αυτά, στην υποβληθείσα μελέτη οι προτεινόμενες ενέργειες / έργα προδιαγράφονται με χρονικό ορίζοντα μόνο μέχρι το 2021. Συνεπώς, απουσιάζει οιαδήποτε πληροφορία σχετικά με ενέργειες / έργα μετά το 2021. Β. Βάσει των προδιαγραφών εκπόνησης Μελετών Προγραμματικών Σχεδίων (Master Plan), στο Στάδιο Β πρέπει να γίνει αναφορά στα βασικά στοιχεία του απαιτούμενου οικονομικού προγραμματισμού για την υλοποίηση των προτεινόμενων ενεργειών / έργων, όπως η κατανομή των εσόδων για την κάλυψη των δαπανών των δράσεων, καθώς και η συμπλήρωση των χρηματοδοτικών πινάκων του προγράμματος. Στην υποβληθείσα μελέτη δεν περιλαμβάνονται τέτοια στοιχεία.»*
16. Το υπ' αρ. 3000.0/41336/2018/04-06-2018 ΦΕΣ ΥΝΑΝΠ/ ΓΓΛΠΠΝΕ/ Γραφείο κ. ΓΓ. με το οποίο διαβιβάστηκε επικαιροποιημένο Master Plan Λιμένα Πειραιά (**4<sup>η</sup> Υποβολή**)
17. Το αρ. πρ. 34507/24-08-2018 έγγραφο ΟΛΠ με συνημμένη επικαιροποιημένη έκδοση Master Plan Λιμένα Πειραιά (**5<sup>η</sup> Υποβολή**).
18. Το αρ. πρ. 3121.6/63126/2018/24-08-2018 έγγραφο ΥΝΑΝΠ/ ΓΓΛΠΠΝΕ/ ΔΙΔΙΚΥΠ με το οποίο αναβάλλεται η προγραμματισθείσα για τις 28-08-2018 Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ λόγω υποβολής επικαιροποιημένης έκδοσης του Master Plan (5<sup>η</sup> Υποβολή)
19. Το αρ. πρ. 3121.6/76412/2018/17-10-2018 έγγραφο ΥΝΑΝΠ/ ΓΓΛΠΠΝΕ/ΔΙΔΙΚΥΠ με το οποίο ζητείται από τον ΟΛΠ η αποστολή συμπληρωματικών στοιχείων για το υποβληθέν Master Plan (5<sup>η</sup> Υποβολή).
20. Το αρ. πρ. 3121.6/86083/2018/20-11-2018 έγγραφο ΥΝΑΝΠ/ ΓΓΛΠΠΝΕ/ ΔΙΔΙΚΥΠ με το οποίο αναβάλλεται η προγραμματισθείσα για τις 22-11-2018 Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ λόγω υποβολής επικαιροποιημένης έκδοσης του Master Plan (6<sup>η</sup> Υποβολή)
21. Το αρ. πρ. 47645/21-11-2018 έγγραφο ΟΛΠ με συνημμένη έντυπη επικαιροποιημένη έκδοση Master Plan Λιμένα Πειραιά (**6<sup>η</sup> Υποβολή**).

Μετά τα παραπάνω, η Ε.Σ.Α.Λ. στη Συνεδρίαση της 19-02-2019 (Αρ. Απόφασης 78/01/19-02-2019):

### **ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ**

**Α. Εγκρίνει** ομόφωνα τις επενδύσεις που ορίζονται ως υποχρεωτικές στο Παράρτημα 7.2 του νόμου 4404/16 (ΦΕΚ Α 126/08-07-2016) ως ακολούθως:

1. #Υ.Ε.01 Επέκταση Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α) με σκοπό τη δημιουργία 2 θέσεων πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων μήκους έως 350μ., με την προϋπόθεση τήρησης της Υ.Α. ΥΠΠΟΑ/ ΓΔΑΜΤΕ/ ΔΑΑΜ/ ΤΜΑΜ/ 438189/ 45023/ 1301/ 492/ 12-10-2018 (ΑΔΑ: ΩΓΣ94653Π4-5Τ3) «Ανάδειξη του κονώνειου τείχους και του ταφικού μνημείου Θεμιστοκλή» και της Υ.Α. ΥΠΑΙΘΠΑ/-ΓΓΠ/ ΓΔΑΠΚ/ ΔΠΚΑ/ ΤΑΧ/ 120342/ 34823/ 6956/ 5486/ 12-02-2013 έγκρισης ΜΠΕ «Επέκταση επιβατικού λιμένα Πειραιά – Νότια Πλευρά» και των όρων που τίθενται σε αυτές.

Περαιτέρω, η ΕΣΑΛ συστήνει και προτείνει, κατά την κατασκευή του έργου της Υ.Ε. 01, την πρόβλεψη και πρόνοια απαραίτητων υποδομών και αναμονών για την υποδοχή ρεύματος ξηράς για την μελλοντική εγκατάσταση ρευματοδότησης των πλοίων (cold ironing), σύμφωνα με καλές διεθνείς πρακτικές.

2. #Υ.Ε.02 Επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας (RMG cranes) Προβλήτα Ι Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων που αφορά λειτουργικές προσαρμογές του Προβλήτα Ι για την αναβάθμισή του,

3. #Υ.Ε.03 Μετατροπή της Πενταγωνικής Αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας που βρίσκεται στην ακτή Μιαούλη. Αφορά στη δημιουργία νέου επιβατικού σταθμού υποδοχής, για την εξυπηρέτηση επιβατών κρουαζιέρας της νέας θέσης Αγ. Νικολάου, με την προϋπόθεση τήρησης των όρων των εγκρίσεων του Υπουργείου Πολιτισμού, λόγω της γειννίας με νεότερο μνημείο.

4. #Υ.Ε.04 Υπόγεια Οδική Σύνδεση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ που αφορά στη διασύνδεση σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων με τον πρώην χώρο ΟΔΔΥ,

5. #Υ.Ε.05 Βελτίωση και Συντήρηση Υποδομών Λιμένα. Αποτελείται από διάφορα υποέργα που αφορούν στη βελτίωση, επισκευή, συντήρηση και αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών του λιμένα,

6. #Υ.Ε.06 Προμήθεια εξοπλισμού λιμένα,

7. #Υ.Ε.07 Βυθοκόρηση Κεντρικού Λιμένα, προκειμένου να αποκατασταθούν τα λειτουργικά βάθη του λιμένα,

8. #Υ.Ε.08 Εκπόνηση μελετών,

9. #Υ.Ε.09 Κατασκευή Νέου Προβλήτα Πετρελαιοειδών,

10. #Υ.Ε.10 Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους) (Εμπορικός Λιμένας),

11. #Υ.Ε.11 Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών), με την προϋπόθεση τήρησης των δεσμεύσεων όπως αυτές απορρέουν από το χαρακτηρισμό της Ψυττάλειας ως αρχαιολογικού και ιστορικού τόπου με το ΦΕΚ 305/Β/1982 και τον καθορισμό ζώνης Α' αδόμητης και απολύτου προστασίας και ζώνης Β' στη χερσόνησο Κυνόσουρας με το ΦΕΚ 1459/Β/2001 και των γνωμοδοτήσεων του ΚΑΣ.

Οι παραπάνω εγκρίσεις της ΕΣΑΛ δίνονται με την προϋπόθεση της έγκρισής τους από το Υπουργείο Πολιτισμού μετά από γνωμοδότηση των αρμοδίων Κεντρικών Συμβουλίων και τον όρο

ότι κατά την υλοποίηση των έργων θα ληφθούν όλες οι απαιτούμενες άδειες και εγκρίσεις που απαιτούνται από την ισχύουσα νομοθεσία.

**Β.** Αναφορικά με την πολεοδομική οργάνωση χερσαίου χώρου (καθορισμού Όρων Δόμησης και Χρήσεων Γης) που περιλαμβάνεται στο υποβληθέν Master Plan, η ΕΣΑΛ **γνωμοδοτεί αρνητικά** επί της πρότασης με τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

#### **Γενικές παρατηρήσεις επί του χωροταξικού / ρυμοτομικού σχεδιασμού του λιμένα**

Γενικά οι περιοχές (ζώνες και υποζώνες) ανάπτυξης δραστηριοτήτων του υπό αξιοποίηση λιμένα πρέπει να παρουσιάζονται με σαφήνεια τόσο σχεδιαστικά (στο τοπογραφικό υπόβαθρο) όσο και περιγραφικά (χρήσεις γης και όροι/περιορισμοί δόμησης). Πιο συγκεκριμένα:

##### **ι. Χρήσεις Γης:**

Ο μελετητής του master plan οφείλει να έχει κατά νου ότι η αρμόδια υπηρεσία έκδοσης αδειών δόμησης των κτιρίων που θα στεγάσουν τις προτεινόμενες χρήσεις θα εκδώσει τις οικοδομικές άδειες με βάση το νέο Π. Δ/γμα Χρήσεων Γης, υπ. Αρ. 59/2018 (Α'114).

Κατ' αρχάς στον υποβληθέντα πίνακα με τις προτεινόμενες χρήσεις γης και όρους δόμησης, παρουσιάζεται μια σειρά από επιθυμητές δραστηριότητες στην κάθε υποπεριοχή, χωρίς να γίνεται αντιληπτό ποιες είναι οι κύριες χρήσεις και ποιες οι βοηθητικές. Για παράδειγμα οι χώροι αναμονής και οι τουαλέτες θα μπορούσαν να είναι βοηθητικές χρήσεις της κύριας χρήσης «εκδοτήρια εισιτηρίων» ή κάποια άλλης κύριας χρήσης.

Γι αυτό θεωρούμε ότι πρέπει να γίνει μια ομαδοποίηση των ειδικών κατηγοριών χρήσεων (δηλ. δραστηριοτήτων) σε κάθε υποπεριοχή με την παραπάνω λογική της κύριας και της βοηθητικής χρήσης, ασχέτως αν η βοηθητική χρήση συμπεριλαμβάνεται ή όχι στο κτίριο της κύριας χρήσης.

Επίσης, εκτός από την παραπάνω ομαδοποίηση των χρήσεων, ο μελετητής χρειάζεται να συσχετίσει, όπου είναι δυνατόν, τις προτεινόμενες δραστηριότητες με τις ειδικές κατηγορίες χρήσεων του ως άνω ΠΔ Χρήσεων Γης. Για παράδειγμα όπου αναφέρονται «ναυτιλιακές εταιρείες» αυτές αφορούν ως προς την ειδική κατηγορία χρήσης τους τα «γραφεία». Στην ειδική κατηγορία χρήσης «γραφείων» μπορεί να επεξηγηθεί σε παρένθεση η επιθυμητή δραστηριότητα, δηλ. οι ναυτιλιακές εταιρείες ή άλλες εταιρείες.

## ii. Όροι Δόμησης

Στους προτεινόμενους όρους δόμησης πρέπει ο προτεινόμενος Συντελεστής Δόμησης (Σ.Δ.) (ο οποίος αφορά σε μικτό ΣΔ δηλ. υπολογίζεται σε όλη την επιφάνεια της ζώνης/υποπεριοχής), πρέπει να συνοδεύεται και από τον ανώτατο Σ.Δ., ο οποίος υπολογίζεται μόνο στα οικοδομήσιμα τμήματα κάθε ζώνης του λιμένα και αφορά σε κάθε ομάδα ομοειδών δραστηριοτήτων ή σε μια ομάδα δραστηριοτήτων.

Πχ . Ο ανώτατος ΣΔ της χρήσης γραφείων στη ζώνη Α είναι 0,4.

Η ο ανώτατος ΣΔ για τις χρήσεις α, β, γ, δ είναι 0,3

Επομένως ο μικτός ΣΔ πρέπει να συμπληρωθεί με τον ανώτατο ΣΔ για κάθε ομάδα ομοειδών δραστηριοτήτων ή για κάθε ομάδα επιλεγμένων δραστηριοτήτων.

Για το λόγο αυτό σε κάθε ζώνη /υποπεριοχή πρέπει να γίνει ο υπολογισμός της επιφάνειας του λιμένα (σε τμ) η οποία δεν θα δομηθεί και ο υπολογισμός της επιφάνειας εκείνης που θα δομηθεί.

## iii. Οργάνωση Ζωνών/υποπεριοχών λιμένα

Οι ζώνες του λιμένα στις οποίες θα αναπτύσσονται οι διάφορες δραστηριότητες / εγκαταστάσεις / υποδομές, πρέπει, εκτός από τη λεκτική περιγραφή τους, να απεικονίζονται και σχηματικά στον χάρτη της πρότασης ως εξής:

να αποδίδονται σχεδιαστικά **α)** οι χώροι που προορίζονται προς δόμηση, **β)** οι διαδρομές / κινήσεις/ ροές , **γ)** οι λοιποί αδόμητοι χώροι , **δ)** να υποδεικνύεται η θέση κτιρίων ή χρήσεων στην περίπτωση κτισμάτων ή χρήσεων με ιδιαίτερη σημασία για τα οποία είναι επιθυμητή η υπόδειξη της θέσης τους και **ε)** η θέση των υφιστάμενων κτιρίων τα οποία είναι επιθυμητή η διατήρησή τους

Στόχος είναι να αποδίδεται με ευκρίνεια τόσο η συνολική οργάνωση του λιμένα όσο και η επιμέρους οργάνωσή του -εντός των ζωνών.

Με την ως άνω σχεδιαστική απόδοση δεν θεσμοθετούνται απαραίτητα γραμμές ή θέσεις κτιρίων, εκτός κι αν αυτό είναι επιθυμητό ή επιβάλλεται για κάποιους λόγους. Γίνεται όμως αντιληπτή η λειτουργία, οργάνωση και ανάπτυξη του λιμένα και αποφεύγονται μελλοντικά λάθη ή παραλείψεις λόγω κακής ή ελλιπούς κατανόησης

Αναφορικά με τη **σχεδιαστική απεικόνιση** των προτεινόμενων ρυθμίσεων, σημειώνουμε ότι η υποβολή των πολεοδομικών ρυθμίσεων γίνεται σε ψηφιακά υπόβαθρα και σε προβολικό σύστημα **ΕΓΣΑ 87** κι ότι στο τοπογραφικό διάγραμμα απεικονίζονται οι κορυφές των γραμμών που θεσμοθετούνται ανάλογα με την περίπτωση (οι κορυφές των ζωνών/υποπεριοχών (ή «λιμενικών» τετραγώνων) που προορίζονται προς οικοδόμηση, οι κορυφές των αδόμητων χώρων και οι κορυφές χωροθετήσεων μεμονωμένων περιπτώσεων πχ κτιρίων ή χώρων) καθώς και ο πίνακας συντεταγμένων τους.

#### iv. Στρατηγικός Σχεδιασμός Αττικής

Επιπλέον πρέπει να ληφθεί υπόψη το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής που κυρώθηκε με νόμο το 2014 (ν. 4277/2014, Α' 156), το οποίο αποτελεί τον στρατηγικό σχεδιασμό της Αττικής και συνίσταται στο σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων και των μέτρων και προγραμμάτων των αναγκαίων για την χωροταξικής πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος.

Αναφορικά με την χωρική υποενοότητα του Πειραιά δίνονται από το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο οι εξής κατευθύνσεις, τις οποίες ο σχεδιασμός του λιμένα Πειραιά πρέπει να λάβει υπόψη του:

- Η ανάδειξη της πολυλειτουργικής φυσιογνωμίας του κέντρου του Πειραιά ως πολιτιστικού αγαθού που χαρακτηρίζει την ιστορική πορεία του (άρθρο 6)
- Η ενίσχυση του ρόλου της μητροπολιτικής περιοχής Πειραιά ως «διακομετακομιστικού κέντρου στη μεσογειακή λεκάνη με την παράλληλη αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών και τη βελτίωση του περιβάλλοντος αστικού ιστού του δήμου, εξασφαλίζοντας καλύτερη λειτουργική διασύνδεση μεταξύ τους. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκεται η ανασυγκρότηση του παραγωγικού ιστού της πόλης, η διάσωση της παραδοσιακής αγοράς και του λιανικού εμπορίου της βιοτεχνίας και της μεταποίησης»
- Η επανενεργοποίηση της παραδοσιακά σημαντικής δυναμικής της παράκτιας ζώνης του Πειραιά και ειδικότερα των χωροθετημένων δραστηριοτήτων του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα.

Κατά συνέπεια, θεωρούμε ότι οι προτεινόμενες δραστηριότητες και χρήσεις εντός του χώρου του λιμένα δεν πρέπει να λειτουργούν ανταγωνιστικά με το πολεοδομικό ιστό των όμορων δήμων αλλά να συνδέονται λειτουργικά με αυτόν ώστε να διασωθεί η πολυλειτουργική φυσιογνωμία και η παραδοσιακή αγορά των δήμων αυτών.

#### **Γ. Αναφορικά δε με τις Πρόσθετες Επενδύσεις η ΕΣΑΛ αποφαινεται τα εξής:**

1. #Π.Ε.01 Νέα Αποθήκη στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ, έκτασης 80.000m<sup>2</sup> με κατασκευή νέων σύγχρονων αποθηκών εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η ΕΣΑΛ **απορρίπτει** κατά πλειοψηφία την εν λόγω πρόσθετη επένδυση καθώς δεν τεκμαίρεται η αναγκαιότητα υλοποίησης του έργου, δεδομένου ότι ανατρέπει τον Εθνικό Στρατηγικό Σχεδιασμό οργανωμένου δικτύου logistic centers, επιβαρύνοντας ταυτόχρονα άσκοπα την περιοχή, καθώς σε πολύ μικρή απόσταση χιλιομετρικά, στην περιοχή του Θριασίου, έχει δρομολογηθεί η υλοποίηση ενός Εμπορευματικού Κέντρου διεθνούς εμβέλειας επένδυσης 200 εκ. Ευρώ, σε έκταση εμβαδού 588 στρεμμάτων με κατασκευή αποθηκών 235.000 τ.μ.. Το κέντρο αυτό δύναται να καλύψει τις αυξανόμενες ανάγκες του λιμανιού του Ν. Ικονίου, έχει ήδη συνδεθεί σιδηροδρομικά με γραμμή αποκλειστικής χρήσης, η οποία μπορεί να ηλεκτροδοτηθεί και μάλιστα με πολύ χαμηλό κόστος (16 εκ. Ευρώ). Επιπλέον, επισημαίνεται ότι η μελέτη είναι ανακόλουθη ως προς τα αριθμητικά μεγέθη της συνολικής δομημένης επιφάνειας του προτεινόμενου κτιρίου. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στη σελίδα 7-47 του τεύχους του Σταδίου Β αναφέρεται ότι η «χωρητικότητα» του κτιρίου είναι 45.800 τ.μ. σε αντίθεση με άλλα σημεία του

Master Plan όπου η επιφάνεια δόμησης ανέρχεται στις 60.000 τ.μ. (Πίνακας Παραρτήματος 2) ή 80.000 τ.μ. (Παράρτημα 4).

Ο εκπρόσωπος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων μειοψήφησε διατυπώνοντας την ακόλουθη άποψη: Η συγκεκριμένη επένδυση θα πρέπει να γίνει δεκτή, υπό την προϋπόθεση ότι θα τηρούνται οι υφιστάμενοι όροι δόμησης, διότι αφορά την παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας σε έναν λιμένα (περιλ. cross docking), με τις υφιστάμενες αποθήκες να είναι μικρές σε έκταση και πεπαλαιωμένες. Η επένδυση δε, αναμένεται να επιφέρει αύξηση των θέσεων εργασίας.

2. #Π.Ε.02 Κατασκευή δύο πενταώροφων κτιρίων στάθμευσης αυτοκινήτων, έκτασης 75.000m<sup>2</sup> το καθένα, στην περιοχή Γ2 (G2)

Η ΕΣΑΛ **απορρίπτει** κατά πλειοψηφία την εν λόγω πρόσθετη επένδυση καθώς θα πρέπει να τηρηθούν οι κατευθυντήριες οδηγίες που διατυπώνονται στο παραπάνω τμήμα Β. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι η μελέτη είναι ανακόλουθη ως προς τα αριθμητικά μεγέθη της συνολικής δομημένης επιφάνειας των προτεινόμενων κτιρίων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στη σελίδα 7-52 του τεύχους του Σταδίου Β του Master Plan υπάρχει αναφορά σε συνολική επιφάνεια δόμησης 150.000 τ.μ. ενώ στον Πίνακα του Παραρτήματος 2, που περιλαμβάνει τους υφιστάμενους και προτεινόμενους Σ.Κ. και Σ.Δ, υπάρχει αναφορά σε δόμηση 121.000 τ.μ.

Επιπλέον συστήνεται ενδεχόμενος περιορισμός στο προβλεπόμενο ύψος των κατασκευών καθώς και η διαμόρφωση χώρου πρασίνου στην πλάκα οροφής των εν λόγω κτιρίων (φυτεμένο δώμα), για λόγους περιβαλλοντικούς και αισθητικούς (αποφυγή εκτεταμένων επιφανειών στάθμευσης οχημάτων).

Οι εκπρόσωποι της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων και του Υπουργείου Τουρισμού μειοψήφησαν διατυπώνοντας την ακόλουθη άποψη: Η Π.Ε.02 γίνεται αποδεκτή υπό την προϋπόθεση της τήρησης έως το μέγιστο της υφιστάμενης επιτρεπόμενης δόμησης και διατήρηση του προτεινόμενου από τη μελέτη ύψους των 18μ. Συμφωνούν δε με τις συστάσεις περί διαμόρφωσης χώρων πρασίνου στην πλάκα οροφής.

3. #Π.Ε.03 Οικολογικά Λεωφορεία (Eco buses) για τη διευκόλυνση των μετακινήσεων επιβατών και κοινού, γύρω από τον κεντρικό λιμένα ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας.

Θέματα προμηθειών δεν αποτελούν αντικείμενο του Master Plan, ωστόσο η ΕΣΑΛ συμφωνεί με την υποβληθείσα πρόταση.

4. #Π.Ε.04 Κατασκευή Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας στην περιοχή της Νότιας Ζώνης του Λιμένα.



Η εν λόγω επένδυση δεν είναι δυνατόν να αξιολογηθεί καθώς εκκρεμεί η εξέταση της πρότασης από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο (ΚΑΣ), η οποία αναβλήθηκε μετά από σχετικό αίτημα της ΟΛΠ Α.Ε.

Σε κάθε περίπτωση η κατασκευή Επιβατικού Σταθμού στο νέο Επιβατικό Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α) κρίνεται σκόπιμη προκειμένου να εξυπηρετήσει μόνο την άφιξη / αναχώρηση επιβατών κρουαζιέρας και τις συνοδές ανάγκες όπως χώρους εστίασης, χώρους υγιεινής, καταστήματα αφορολογήτων ειδών κ.α. Επισημαίνεται δε ότι η χρήση εμπορικού κέντρου και λοιπών χώρων αναψυχής τέτοιου μεγέθους δε συνιστά δραστηριότητα σχετική με το λιμένα (βλ. άρθρο 4.4, δ ΣΠ2016) με το δεδομένο ότι σαφή σκοπό έχει μεταξύ άλλων και την προσέλκυση χρηστών – επισκεπτών εκτός των επιβατών των κρουαζιεροπλοίων. Τέλος, αναφορικά με το εν λόγω έργο συνεκτιμάται η απαίτηση εφαρμογής του κώδικα ISPS στην εν λόγω περιοχή, η ανταγωνιστική του λειτουργία σε σχέση με τις εμπορικές δραστηριότητες του όμορου δήμου του Πειραιά καθώς και η δημιουργία πρόσθετου κυκλοφοριακού φόρτου στην ευρύτερη περιοχή. Άλλωστε, η κατασκευή εμπορικού κέντρου (Mall) εντός των ορίων του δήμου Πειραιώς είναι αντίθετη με τα προβλεπόμενα στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πειραιά (Γ.Π.Σ.).

5. #Π.Ε.05 Παγόδα-Ξενοδοχείο 5\*. Το έργο αφορά στην ανακατασκευή του κτιρίου της Παγόδας και τη μετατροπή του σε Ξενοδοχείο 5\*.

Προκειμένου να εγκριθεί η εν λόγω πρόταση, είναι κατά το νόμο απαραίτητη προϋπόθεση να προηγηθεί η έγκριση της αλλαγής της χρήσης του κτιρίου από το Υπουργείο Πολιτισμού μετά από σχετική γνωμοδότηση από το Κεντρικό Συμβούλιο Νεοτέρων Μνημείων (ΚΣΝΜ), δεδομένου ότι πρόκειται για χαρακτηρισμένο μνημείο. Επισημαίνεται σε κάθε περίπτωση ότι ενδεχόμενη έγκριση δεν μπορεί να αφορά ανακατασκευή παρά μόνο μετατροπή, καθώς πρόκειται για χαρακτηρισμένο μνημείο.

6. #Π.Ε.06 Μετατροπή αποθηκών σε ξενοδοχείο 4\* και 5\*.

Η ΕΣΑΛ δεν έχει αντίρρηση για τη μετατροπή των δύο υφιστάμενων αποθηκών σε ξενοδοχεία 4\* και 5\*, με την προϋπόθεση έγκρισης της χρήσης και των αντίστοιχων μελετών από το Υπουργείο Πολιτισμού μετά από γνωμοδότηση του ΚΑΣ και του ΚΣΝΜ. Σε περίπτωση κατεδάφισής τους θα τηρηθούν οι ισχύοντες όροι δόμησης κατά το χρόνο της ανοικοδόμησης.

7. #Π.Ε.07 Μετατροπή της πέτρινης αποθήκης σε μουσείο στην Ακτή Βασιλειάδη.

Η ΕΣΑΛ **εγκρίνει** την εν λόγω πρόταση, λαμβάνοντας τις απαιτούμενες κατά νόμο άδειες και εγκρίσεις.

8. #Π.Ε.08 Κατασκευή ναυπηγοεπισκευής για Mega Yachts στην περιοχή Γ1 (G1). Αφορά στην κατασκευή επισκευαστικού προβλήτα μεγάλων yachts στην περιοχή Γ1, με την εγκατάσταση synchrolift 8500 τόνων.

Η εν λόγω επένδυση δεν είναι δυνατόν να αξιολογηθεί, δεδομένου ότι, όπως ο πρόεδρος της ΡΑΑ ενημέρωσε την Επιτροπή, έχει ασκηθεί ενώπιον του ΣτΕ η υπ' αριθμ. 2974/9-11-18 αίτηση ακυρώσεως της ΟΛΠ ΑΕ κατά του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης για την ακύρωση της υπ' αριθμ. πρωτ. 87180/1177/Φ.31/17-08-2018 Απόφασης της Επιτροπής Εξέτασης Ενδικοφανών Προσφυγών του α. 31 του ν. 3982/11 της Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης (ΑΔΑ: ΨΨΜΝ465ΧΙ8-647), δυνάμει της οποίας απορρίφθηκε η ενδικοφανής προσφυγή της ΟΛΠ ΑΕ κατά της υπ' αρ. πρ. 1586/19-06-2018 απόφασης της Διεύθυνσης Βιομηχανίας Ενέργειας και Φυσικών Πόρων της Περιφέρειας Αττικής, για εγκατάσταση ναυπηγείου στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη λιμένος Πειραιώς. Παρά δε το γεγονός ότι η υποβληθείσα και εξεταζόμενη πρόταση αφορά άλλη περιοχή από αυτήν στην οποία αναφέρεται η ανωτέρω αίτηση ακυρώσεως, δεν είναι δυνατή η λήψη απόφασης από την ΕΣΑΑ προ της εκδόσεως της αποφάσεως του ΣτΕ για το αν είναι επιτρεπτή, σύμφωνα με τη ΣΠ2016 μεταξύ ΟΛΠ ΑΕ και ελληνικού δημοσίου, η εγκατάσταση ναυπηγείου στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη λιμένος Πειραιώς από την ΟΛΠ ΑΕ.

Επιπλέον, απαιτείται επαρκής τεκμηρίωση αναφορικά με τη συμβατότητα της υποβληθείσας πρότασης με τις υφιστάμενες δραστηριότητες

#### 9. #Π.Ε.09 Κατασκευή 5\* ξενοδοχείου στο Πόρτο Λεόνε.

Η εν λόγω επένδυση δεν είναι δυνατόν να αξιολογηθεί καθώς εκκρεμεί η εξέταση της πρότασης από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο (ΚΑΣ), λόγω της γειτνίασης με μνημείο, η οποία αναβλήθηκε μετά από σχετικό αίτημα της ΟΛΠ Α.Ε.

Σε κάθε περίπτωση, με δεδομένο ότι η εν λόγω επένδυση εντάσσεται στο μακροπρόθεσμο σχεδιασμό της ΟΛΠ ΑΕ (2033-35), δύναται να επανεξεταστεί από την ΕΣΑΑ, λαμβάνοντας υπ' όψιν και τις αποφάσεις του ΚΑΣ αναφορικά με τις υπόλοιπες συναφείς ξενοδοχειακές επενδύσεις.

#### Γενική Παρατήρηση

Όλα τα παραπάνω αναφορικά με τις Υποχρεωτικές και τις Πρόσθετες επενδύσεις, τίθενται υπό την προϋπόθεση: (α) υποβολής Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) και έγκρισης αυτής σύμφωνα με την περιβαλλοντική νομοθεσία και (β) της έγκρισής τους από το Υπουργείο Πολιτισμού μετά από γνωμοδότηση των αρμοδίων Κεντρικών Συμβουλίων.

Επισημαίνεται επιπλέον ότι η ΟΛΠ ΑΕ αιτήθηκε με επιστολή της από τις 31 Ιανουαρίου 2019 αναβολή της εξέτασης του Master Plan από τα αρμόδια συμβούλια του Υπουργείου Πολιτισμού προκειμένου όπως αναφέρεται στην επιστολή του «να υπάρχει επαρκής χρόνος προετοιμασίας μας».

Δ. Επιπλέον παρατίθενται οι ακόλουθες επί μέρους παρατηρήσεις επί των υποβληθέντων τευχών του Master Plan:

### **Παρατηρήσεις επί Τεύχους Σταδίου Α**

- Στις Εικόνες 1.1 και 1.2 (σελ. 18 και 19) του τεύχους του Σταδίου Α αποτυπώνεται λάθος η περιοχή μελέτης του Master Plan.
- Η αναφορά στους υφιστάμενους χώρους στάθμευσης (σελ. 60 τεύχους Σταδίου Α) θα πρέπει να συνοδεύεται από σχετικό σχέδιο στο οποίο θα αποτυπώνονται με ακρίβεια οι χώροι στάθμευσης.
- Στους πίνακες όπου παρουσιάζονται οι υφιστάμενες κτιριακές, λιμενικές και λοιπές υποδομές (σελ. 91 τεύχους) θα πρέπει να υπάρξει αναφορά εκτός από τον αριθμό των ορόφων και στο **ύψος** αυτών. Η παρουσίαση για παράδειγμα αμφοτέρων υποδομών FT.01 (ταινιόδρομος Κράκαρη) και FT.04 (γεφυροπλάστιγγα) ως μονώροφες κατασκευές δεν αποτυπώνει με ορθό τρόπο το μέγεθος αυτών. Ιδιαίτερη προσοχή να δοθεί στην αποτύπωση των υψών των 2 αποθηκών και του κτιρίου Σιλό μη συμπεριλαμβανομένου του ύψους του ρολογιού στην Ηετιώνια Ακτή.
- Αναφορικά με την κυκλοφοριακή λειτουργία του λιμένα (Κεφ. 4.2.3. σελ. 403 τεύχους) θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα για την εκπόνηση μελέτης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων του λιμένα συνοδευόμενης από σχέδια εσωτερικής οδοποιίας, η οποία βέβαια δύναται να υποβληθεί σε μεταγενέστερο στάδιο.
- Δεν υπάρχει αναφορά στο νομικό και πολεοδομικό καθεστώς των υφιστάμενων κτιρίων (νόμιμα, τακτοποιημένα, προς τακτοποίηση κλπ).
- Παρατηρείται ασυμβατότητα της διάρθρωσης του υποβληθέντος Master Plan με τις σχετικές προδιαγραφές που έχουν τεθεί. Για παράδειγμα το Κεφ. 4.2.4 (σελ. 417) του τεύχους του Σταδίου Α αναφέρεται σε «Συστήματα ελέγχου λιμένος – Κώδικας ISPS» και όχι σε χειρσαίες υποδομές, όπως προβλέπεται στις προδιαγραφές.
- Θα πρέπει να συμπληρωθεί ο κατάλογος των υπαρχόντων μνημείων και αρχαιολογικών χώρων και να σημανθούν ευκρινώς σε όλους τους χάρτες και τα σχέδια.

### **Παρατηρήσεις επί Τεύχους Σταδίου Β**

- Στις σελ. 7-2, 7-7 και 7-8 να διευκρινιστεί γιατί στις αρχές σχεδιασμού αναφέρονται οι υποχρεωτικές και προαιρετικές επενδύσεις.
- Να διευκρινιστεί τι σημαίνει τρισδιάστατος χώρος ελιγμών (σελ 7-14)
- Στο λιμάνι δεν πραγματοποιείται εκβάθυνση αλλά αποκατάσταση λειτουργικών βαθών (maintenance dredging). Ο τρόπος διάθεσης των βυθοκορρημάτων αποτελεί αντικείμενο της ΣΜΠΕ και της ΜΠΕ και όχι του Master Plan.
- Οι προμήθειες δεν αποτελούν αντικείμενο του Master Plan. Μπορούν ωστόσο να αναφερθούν τα Eco Buses αλλά και οι πάσης φύσεως γερανογέφυρες (εκφόρτωσης αλλά και στοιβασίας στον Η/Μ εξοπλισμό του λιμένα.
- Σύμφωνα με τη Διαπιστωτική Πράξη 64185/6750/24-07-2018 (ΦΕΚ 360/Δ/20.09.2018) Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής, έχει οριστικοποιηθεί η προκαταρκτική οριογραμμή αιγιαλού (ΠΟΑ) για τις περιοχές της Περιφέρειας Αττικής για τις οποίες δεν είχε καθορισθεί

διοικητικά αιγιαλός μέχρι την ημερομηνία αυτή και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Οικονομικών.

- Θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα για την προστασία των γειτνιαζουσών περιοχών από την ηχορύπανση και φωτορύπανση που προκαλείται από τις δραστηριότητες του λιμένα, ιδίως από αυτήν του Container Terminal (π.χ. τοποθέτηση ειδικών προστατευτικών πετασμάτων).
- Στο Κεφ. 7.9 σελ. 7-151 τα έργα i, ii και iii σε καμία περίπτωση δεν απαιτούν ενδεχομένως προαπαιτούμενα έργα - παρεμβάσεις για την υλοποίηση του Master Plan, αλλά έργα που ενδεχομένως θα διευκολύνουν τη λειτουργία του λιμένα.
- Αναφορικά με την εσωτερική οδοποιία (σελ 8.4) δεν υπάρχει περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, των ενδεχόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, της σήμανσης ούτε υπεβλήθησαν σχετικά σχέδια. Στη δε υποβληθείσα κυκλοφοριακή μελέτη πραγματοποιείται αποσπασματική εξέταση ανά επένδυση και όχι συνολικά ανά Τομέα (π.χ. Όρια ταχύτητας, κατακόρυφη σήμανση, αποτύπωση χώρων στάθμευσης, κλπ).
- Να διευκρινιστεί η αναφορά σε εγκάρσιους νέους λιμενοβραχίονες στο μώλο Δραπετσώνας (σελ. 10-10).
- Στο Master Plan υπάρχει αναφορά σε υποπαραχωρήσεις σε Δημόσιες Υπηρεσίες, σε περιπτώσεις που στην πραγματικότητα πρόκειται για εξαιρέσεις από την παραχώρηση στην ΟΛΠ Α.Ε. βάσει της ΣΠ2016. Συναφώς, υπάρχει άστοχη αναφορά περί παραχώρησης στο Δήμο Πειραιά του χερσαίου και θαλάσσιου μετώπου από ΝΔ άκρο ΟΛΠ έως τη Μαρίνα Ζέας, εκτός εάν εννοείται προγενέστερη
- Να αντιστοιχούν σχέδια με παραδοτέα προδιαγραφών και να συμπληρωθούν ενδεχόμενες ελλείψεις.
- Στη σελίδα 10-16 να συμπληρωθεί σχέδιο με τους παρουσιαζόμενους χώρους στάθμευσης.
- Λίστα τροποποιήσεων / μεταβολών σε σχέση με την προηγούμενη υποβολή δεν διαβιβάστηκε.
- Προτείνεται να γίνει στο Master Plan σαφής διαχωρισμός του οικοπέδου εμβαδού 3.967,53 τ.μ. για την ανέγερση Κέντρου Υγείας από την Περιοχή Η, ώστε αφενός να μην υπάρχει εμπλοκή των προβλεπόμενων χρήσεων γης, και αφετέρου να μη δημιουργείται σύγχυση αναφορικά με τους επιτρεπόμενους Σ.Κ. και Σ.Δ.

Το Master Plan να εναρμονιστεί με τις παραπάνω παρατηρήσεις, συμπεριλαμβανομένων και των όρων των Υπουργικών Αποφάσεων μετά από γνωμοδοτήσεις των αρμοδίων συμβουλίων του Υπουργείου Πολιτισμού, δεδομένου ότι οι επισημάνσεις της εκπροσώπου του Υπουργείου Πολιτισμού είναι ενδεικτικές.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ε.Σ.Α.Λ.**

**ΛΑΜΠΡΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ**

## ΤΑ ΜΕΛΗ

- ΛΙΑΝΟΥ Ευτυχία, εκπρόσωπος Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
  
- Πλοίαρχος Λ.Σ. ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ, εκπρόσωπος Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
  
- ΧΑΣΙΩΤΟΥ Ιωάννα, εκπρόσωπος Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
  
- ΠΑΠΑΛΙΑΚΟΥ Αλεξάνδρα, εκπρόσωπος Υπουργείου Τουρισμού
  
- ΣΚΛΗΡΗ Βασιλική, εκπρόσωπος Υπουργείου Οικονομικών
  
- Πλοίαρχος Π.Ν. ΚΑΜΠΟΛΗΣ Ιωάννης, εκπρόσωπος Υπουργείου Εθνικής Άμυνας
  
- ΔΕΔΕΣ Γεώργιος, εκπρόσωπος Υπουργείου Εσωτερικών
  
- ΜΠΙΑΚΟΥ Ελένη, εκπρόσωπος Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας
  
- ΚΑΡΑΜΠΟΥΛΑ Ισιδώρα, εκπρόσωπος Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων
  
- ΑΝΔΡΟΥΛΙΔΑΚΗ Αμαλία, εκπρόσωπος Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού
  
- ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Παναγιώτης - Ιάσων, πρόεδρος Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων