

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ, ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ (Ε.Σ.Α.Λ.)

ΠΡΑΚΤΙΚΟ 71^{ης} /15-12-2017 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ (Ε.Σ.Α.Λ.)

1.- Στον Πειραιά την 15^η Δεκεμβρίου 2017, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10:00 μ.μ., συνήλθαν στην αίθουσα (512) στον 5^ο όροφο του νέου κτιρίου του Υ.Ν.Α.Ν.Π. (Ακτή Βασιλειάδη – Πειραιά) τα μέλη της Ε.Σ.Α.Λ., κατόπιν της υπ’ αριθ. 3121.6/85135/2017/28-11-2017 Πρόσκλησης του Προέδρου της Ε.Σ.Α.Λ., για συζήτηση και λήψη αποφάσεων επί των θεμάτων:

1. **ΗΡΑΚΛΕΙΟ:** Επικαιροποίηση Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) του λιμένα Ηρακλείου ως προς τους όρους δόμησης και τις χρήσεις γης.
2. **ΑΘΗΝΙΟΣ ΘΗΡΑΣ:** Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) του έργου: «Λιμένας Αθηνίου Θήρας».
3. **ΗΡΑΙΟ ΣΑΜΟΥ:** Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) του έργου: «Επέκταση αλιευτικού καταφυγίου Ηραίου, της Δημοτικής Ενότητας Πυθαγορείου, του Δήμου Σάμου, του Ν. Σάμου, της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου» **(Επανεξέταση)**.
4. **ΜΑΡΜΑΡΙ ΚΩ:** Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) του έργου: «Κατασκευή εξέδρας στην παραλία Μαρμαρίου Κω στη Δ.Κ. Δικαίου, Δήμου Κω, Π.Ε. Κω, Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, για λογαριασμό του Δήμου Κω».
5. **ΥΔΡΑ:** «Πλαίσιο Έργων Ανάπτυξης Λιμένα (Π.Ε.Α.Λ.) Ύδρας και Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) Λιμένα Ύδρας» **(Επανεξέταση)**.
6. **ΜΠΑΛΟΣ ΣΑΜΟΥ:** «Τεχνικές μελέτες έργων επέκτασης Αλιευτικού Καταφυγίου Μπάλου Ν. Σάμου, Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων».
7. **ΠΛΗΜΜΥΡΙ ΡΟΔΟΥ:** Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Έργων Αντιμετώπισης Προσάμμωσης του Αλιευτικού Καταφυγίου Νότιας Ρόδου.
8. **ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΥ:** Προκαταρκτικός Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (Π.Π.Π.Α.) Καταφυγίου Αλιευτικών Σκαφών Καραβοστασίου Φολέγανδρου.
9. **ΠΑΡΟΙΚΙΑ ΠΑΡΟΥ:** Όροι Δόμησης και Χρήσεις Γης εντός Χερσαίας Ζώνης Λιμένα Παροιτιάς Πάρου **(Επανεξέταση)**.
10. **ΚΑΜΙΝΑΚΙ ΠΑΡΟΥ:** Προκαταρκτικός Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (Π.Π.Π.Α.) του έργου: «Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) Νέου Εμπορικού Λιμένα στη θέση Καμινάκι Δήμου Πάρου ν. Πάρου Ν. Κυκλάδων» **(Επανεξέταση)**.

2.- Από τα οριζόμενα στην αριθ. πρωτ. 2901.01/7538/2016/16/29-01-2016 (Φ.Ε.Κ. 45 Τ.Υ.Ε.Θ.Ο.Δ.Φ.Δ.Ε.Δ.Τ./29-01-2016) Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: «Παύση και Διορισμός Γενικού Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.» και την υπ' αριθ. 3121.6/45530/2017/22-06-2017 (Φ.Ε.Κ. 329/Υ.Ο.Δ.Δ./06-07-2017) Απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Ανασυγκρότηση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.)», πρόεδρος και μέλη της Επιτροπής παρόντα την 15-12-2017, ήταν οι παρακάτω:

1. ΛΑΜΠΡΙΔΗΣ Χρήστος, Γενικός Γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, Πρόεδρος Ε.Σ.Α.Λ.
2. ΜΠΕΡΚΕΤΗ Ιωάννα, εκπρόσωπος Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
3. Αντιπλοίαρχος Λ.Σ. ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ Ιωάννης, εκπρόσωπος Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
4. ΧΑΣΙΩΤΟΥ Ιωάννα, εκπρόσωπος Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
5. ΜΑΡΚΑΤΟΥ-ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ Αναστασία, εκπρόσωπος Υπουργείου Τουρισμού
6. ΣΚΛΗΡΗ Βασιλική, εκπρόσωπος Υπουργείου Οικονομικών
7. Πλοίαρχος Π.Ν. ΚΑΜΠΟΛΗΣ Ιωάννης, εκπρόσωπος Υπουργείου Εθνικής Άμυνας
8. ΔΟΥΜΑ Χρυσούλα, εκπρόσωπος Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας
9. ΠΕΤΡΟΥ Μαρίνα, εκπρόσωπος Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων
10. ΓΑΤΟΠΟΥΛΟΥ Ευγενία, εκπρόσωπος Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού
11. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Παναγιώτης - Ιάσων, πρόεδρος Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων

Στην συνεδρίαση δεν παραβρέθηκαν εκπρόσωποι του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης και του Υπουργείου Εσωτερικών.

Στη συνεδρίαση παρευρίσκοντο επίσης οι παρακάτω:

1. ΠΑΠΑΔΟΠΟΛΗΣ - ΔΕΤΖΩΡΤΖΗΣ Αριστοτέλης - Νικόλαος (Υ.ΝΑ.Ν.Π./Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε./ΔΙ.ΛΙ.Κ.ΥΠ.-α'), Προϊστάμενος Τμήματος
2. Μ.Π.Υ. ΚΥΠΑΡΙΣΣΗ Χρυσή (Υ.ΝΑ.Ν.Π./Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε./ΔΙ.ΛΙ.Κ.ΥΠ.-α'), Εισηγήτρια
3. Μ.Π.Υ. ΠΕΤΡΙΔΗΣ Πέτρος (Υ.ΝΑ.Ν.Π./Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε./ΔΙ.ΛΙ.Κ.ΥΠ.-α'), Εισηγητής
4. Μ.Π.Υ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΑ Ανατολή (Υ.ΝΑ.Ν.Π./Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε./ΔΙ.ΛΙ.Κ.ΥΠ.-α'), Εισηγήτρια
5. Μ.Π.Υ. ΑΓΑΣ Κωνσταντίνος (Υ.ΝΑ.Ν.Π./Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε./ΔΙ.ΛΙ.Κ.ΥΠ.-α'), Εισηγητής
6. ΤΣΙΚΑΛΑΚΗΣ Εμμανουήλ, Πρόεδρος Π.Ε.Π.Ε.Ν.
7. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ Αντώνιος, Γενικός Γραμματέας Π.Ε.Π.Ε.Ν.
8. ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ Ιωάννης,, Συνεργάτης κ. Υφ.ΝΑ.Ν.Π.
9. ΒΑΛΕΡΑΣ Κρίτων, Σύμβουλος κ. Γ.Γ.Λ.Λ.Π.Ν.Ε.
10. Κελευστής Λ.Σ. ΣΙΔΕΡΗ Ελευθερία
11. ΓΙΑΝΤΣΗ Θεοδώρα, Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων

3.- Κατά τη Συνεδρίαση της Επιτροπής παρευρέθηκαν για την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής επί των θεμάτων της Συνεδρίασης οι παρακάτω:

α. Για το θέμα 01:

1. Φιλίππης Απόλλωνας, Πρόεδρος Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.
2. Μπουτάτης Αντώνιος, Πολιτικός Μηχανικός, Ρογκάν Α. και Συνεργάτες Α.Ε.

β. Για το θέμα 02:

1. Πελέκης Ηλίας, Πρόεδρος Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας
2. Κονιδάρης Αναστάσιος, ΥΑΛΕ Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας

γ. Για το θέμα 04:

1. Γιαμίν Αλβέρτος, Πολιτικός Μηχανικός, Μελετητής CN WAY

δ. Για το θέμα 10:

1. Μελάχρης Θεόδωρος, Μελετητής ECOS Μελετητική Α.Ε.

ε. Για τα θέματα 02 και 08:

1. Χριστόπουλος Γεώργιος, Μελετητής
2. Αντωνόπουλος Χαρίλαος, Πολιτικός Μηχανικός Μελετητής MAPNET Α.Τ.Ε.
3. Βλαχογιάννη Στέλλα, Πολιτικός Μηχανικός Μελετήτρια MAPNET Α.Τ.Ε.

στ. Για τα θέματα 03 και 06:

1. Σεβαστάκης Δημήτριος, Βουλευτής Σάμου
2. Μέμος Κωνσταντίνος, ομότιμος Καθηγητής Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου
3. Βασιλείου Γεώργιος, Προϊστάμενος Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων Π.Ε. Σάμου
4. Παντελαίου Κυριακή, Μελετήτρια

ζ. Για τα θέματα 09 και 10:

1. Κωβαίος Μάρκος, Δήμαρχος Πάρου
2. Καραχάλιος Σταύρος, Πρόεδρος Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πάρου – Αντιπάρου
3. Κυπραίος Νικηφόρος, πολιτικός μηχανικός Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πάρου – Αντιπάρου
4. Ραγκούσης Ιωάννης, πολιτικός μηχανικός Δήμου Πάρου

Αφού διαπιστώθηκε ότι υπάρχει η νόμιμη απαρτία, ο Πρόεδρος της Ε.Σ.Α.Λ. κήρυξε την έναρξη της Συνεδρίασης και συζητήθηκαν τα θέματα της Ημερήσιας Διάταξης, όπως παρουσιάζονται στο παράρτημα με τις Αποφάσεις που επισυνάπτονται, το οποίο και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος πρακτικού.

Μετά τη συζήτηση των θεμάτων και τη λήψη των σχετικών αποφάσεων, ο Πρόεδρος της Επιτροπής κήρυξε τη λήξη αυτής.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ε.Σ.Α.Λ.

ΛΑΜΠΡΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΜΕΝΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αποφάσεις εξετασθέντων θεμάτων (φ. 93)

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ 71ης ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ ΕΣΑΛ
15-12-2017

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΕΣΑΛ

Α.Ν. ΠΑΠΑΔΟΠΟΛΗΣ – ΔΕΤΖΩΡΤΖΗΣ

**ΘΕΜΑ 10 ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ 71ης / 15-12-2017 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ (Ε.Σ.Α.Λ.)**

**ΘΕΜΑ: «Προκαταρκτικός Προσδιορισμός Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων του έργου
«Προγραμματικό Σχέδιο Νέου Εμπορικού Λιμένα στη θέση Καμινάκι Δήμου
Πάρου ν. Πάρου Ν. Κυκλάδων»**

1. Σημασία της Πρότασης του Έργου - Σκοπιμότητα

Σύμφωνα με την ΚΥΑ υπ. αρ. 8315.2/ 02-2007, ο λιμένας Πάρου είναι λιμένας εθνικής σημασίας. Χωρίς αυτό να προσδιορίζεται σαφώς στην προαναφερθείσα ΚΥΑ θεωρείται ότι ο χαρακτηρισμός αφορά τον λιμένα της Παροικιάς. Ο νέος υπό εξέταση λιμένας βρίσκεται σε απόσταση από τον λιμένα Παροικιάς.

Η σκοπιμότητα του έργου έγκειται στην δυνατότητα εξυπηρέτησης της σημερινής και μελλοντικής εμπορικής κίνησης της νήσου που μέχρι σήμερα γίνεται από τον λιμένα της Παροικιάς μαζί με την μη εμπορική.

2. Σχετική Νομοθεσία

Σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 7 και 8 του άρθρου 44 του ν.4150/2013 (ΦΕΚ Α'102): «Για την αποδοχή του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (Π.Π.Π.Α.) ή της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) για την αδειοδότηση όλων των λιμενικών έργων, κατηγορίας Α1 και Α2, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 και στην παράγραφο 3 του άρθρου 4 του ν. 4014/2011, όπως ισχύουν, απαιτείται η προηγούμενη θετική γνωμοδότηση της Ε.Σ.Α.Λ.. Η ως άνω γνωμοδότηση δεν απαιτείται στο πλαίσιο της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης για τη νομιμοποίηση υφιστάμενων έργων, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 27 του ν. 2971/2001, όπως ισχύει. Η γνωμοδότηση αυτή υποκαθιστά τις γνωμοδοτήσεις των συναρμόδιων υπηρεσιών που προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 14 του ν. 2971/2001 και στα άρθρα 3 και 4 του ν. 4014/2011, όπως ισχύουν, για τη συλλογή γνωμοδοτήσεων των αρμόδιων υπηρεσιών και φορέων διοίκησης κατά τη διαδικασία του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων ή της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αντιστοίχως».

Η βασική ισχύουσα νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος είναι:

Ο Νόμος 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α) «Για την προστασία του Περιβάλλοντος» όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 3010/2002 (ΦΕΚ 91/Α/ 25-04-2002).

Ο ν. 2971/2001, «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 285 /19-12-2001), όπως ισχύει με τις τροποποιήσεις του.

Ο Νόμος 4014/2011 (ΦΕΚ 209/Α) με τον οποίο καθορίζεται η περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων.

Η Υ.Α. 1958/ 13-01-2012 με την οποία κατατάσσονται τα δημόσια και ιδιωτικά έργα σε κατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 1, παρ. 4 του Ν. 4014/2011.

Ο ν. 1650/1986, «Για την προστασία του περιβάλλοντος» (ΦΕΚ Α' 160 /15, 16-10-1986).

3. Ιστορικό

Η Απόφαση «Καθορισμός ορίων αιγιαλού, παραλίας στη θέση «Καμινάκι» νήσου Πάρου» (ΦΕΚ 55 Δ' /17-02-2009).

Το έγγραφο με ΑΠ 55552/ 03-08-2016 της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αιγαίου, ΔΙ.ΠΕ.ΧΩ.Σ. Νοτίου Αιγαίου με θέμα «Διαβίβαση φακέλου Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων του έργου «Προγραμματικό Σχέδιο Νέου Εμπορικού Λιμένα στη θέση Καμινάκι Δήμου Πάρου ν. Πάρου Ν. Κυκλάδων» για γνωμοδότηση.

Το έγγραφο με ΑΠ 63513/ 09-09-2016 και 21010/ 07-04-2017 της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αιγαίου, ΔΙ.ΠΕ.ΧΩ.Σ. Νοτίου Αιγαίου με το ίδιο θέμα.

Το έγγραφο με ΑΠ 730/ 24-01-2017 του Δήμου Πάρου, Γραφείο Δημάρχου, με θέμα την αναγκαιότητα επίσπευσης προώθησης προς εξέταση στην Ε.Σ.Α.Λ. της ΠΠΠΑ και αποστολής των εκκρεμουσών γνωμοδοτήσεων για το πρώτο στάδιο περιβαλλοντικής αδειοδότησης του έργου.

Η μελέτη του Προγραμματικού Σχεδίου του εμπορικού λιμένα Πάρου ξεκίνησε από το 1996 με φορέα το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. Φορέας του έργου σήμερα είναι η Διεύθυνση Λιμενικών Έργων και Έργων Αεροδρομίων της Γ.Δ. Συγκοινωνιακών Έργων του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων.

Η υπ' αριθ. 68/06/ 31-05-2017 Απόφαση της 68^{ης} ΕΣΑΛ.

4. Λειτουργία Έργου

Το έργο θα λειτουργήσει αποκλειστικά σαν εμπορικό λιμάνι. Σήμερα η λειτουργία αυτή επιτελείται από το λιμάνι της Παροικίας μαζί με τις άλλες χρήσεις.

5. Υφιστάμενη Κατάσταση

5.1 Γενικά

Σύμφωνα με την Υ.Α. 1958/ 13-01-2012 το προτεινόμενο έργο κατατάσσεται στην τρίτη ομάδα έργων (λιμενικά έργα) ενώ το σύνολο των έργων κατατάσσεται στην υποκατηγορία Α2 με α/α 1 «Εμπορικοί και Επιβατικοί Λιμένες, Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος ή τοπικής σημασίας ή νέοι λιμένες με $L < 100m$ » επειδή πρόκειται για νέο εμπορικό λιμένα και το ολικό μήκος του πλοίου σχεδιασμού δεν φτάνει τα 100 μέτρα.

Η εμπορική κίνηση του νησιού εξυπηρετείται κυρίως από τον λιμένα της Παροικίας που είναι κατά κύριο λόγο επιβατικός.

5.2 Υφιστάμενο λιμενικό εμπορικό φορτίο

Οι αφίξεις εμπορικών πλοίων στο λιμάνι της Παροικίας κυμαίνονται από περίπου 300 ως περίπου 500 από το 1993 μέχρι το 2012. Με μέγιστο το 2006 (513) ακολουθεί μια περίοδος κάμψης με διακυμάνσεις που το 2012 αριθμεί περίπου 400 αφίξεις. Ο μέσος μηνιαίος αριθμός αφίξεων μεταξύ 2005-2012 είναι 36 πλοία τον μήνα. Τα κύρια φορτοεκφορτωνόμενα υλικά είναι αμμοχάλικο, οικοδομικά υλικά και καύσιμα. Το μέγεθός τους πέφτει από πάνω από 500.000 τόνους το 2007 σε κάτω από 200.000 τόνους το 2012, πτώση που οφείλεται στην οικονομική κρίση.

5.3 Υφιστάμενες υποδομές

Οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές είναι αυτές του λιμένα της Παροικίας Πάρου αφού αυτός εξυπηρετεί και την εμπορική κίνηση μέχρι σήμερα. Ο λιμένας αποτελείται από τα ανατολικά προς τα δυτικά από έναν προβλήτα Ο/Γ, ένα λιμάνι φιλοξενίας αλιευτικών σκαφών και σκαφών αναψυχής με δύο εξωτερικούς λιμενοβραχίονες και ένα λιμενίσκο για μικρότερα σκάφη με προσήγεμο κυματοθραύστη από Φ.Ο.

Η προσπέλαση του λιμένα γίνεται από τον αστικό ιστό της πόλης που κατά περιόδους φορτίζεται ιδιαίτερα ειδικά από την διέλευση βαρέων οχημάτων.

6. Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης

Η φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων στο λιμάνι της Παροικιάς συναντά είτε δημιουργεί τα ακόλουθα προβλήματα:

- (α) Έλλειψη κρηπιδωμάτων και προσπέλασης. Η έλλειψη προσπέλασης συνεπάγεται την φόρτιση του οδικού δικτύου και υψηλότερη ρύπανση.
- (β) Κίνδυνους από την εκφόρτωση καυσίμων στα παρακείμενα σκάφη και την γύρω περιοχή.
- (γ) Επιβάρυνση από αιωρούμενα σωματίδια κατά την φόρτωση χύδην υλικών (πχ. μαρμαρόσκονης).
- (δ) Αισθητική επιβάρυνση της περιοχής.

Διακρίνεται μια καθαρή αντίφαση και σύγκρουση στις χρήσεις και παραγωγικές δραστηριότητες. Αναψυχή και τουριστικό προϊόν έναντι εμπορικής δραστηριότητας και τροφοδοσίας των αναγκών.

Όσον αφορά την εξέλιξη της εμπορικής διακίνησης αυτή εξαρτάται από την εξέλιξη των μακροοικονομικών συνθηκών στην χώρα και από την εξέλιξη του τουρισμού. Σε χρονικό ορίζοντα 25ετίας θεωρούνται 3 σενάρια για την διακίνηση. Το ευμενές προβλέπει σαφή ανάπτυξη μετά το 2015 με αργό ρυθμό μέχρι το 2020 και επιταχυνόμενο μετά μέχρι το 2030. Το δυσμενές σενάριο προβλέπει κίνηση σταθερή στα σημερινά επίπεδα μέχρι το 2020. Το μέσο σενάριο προβλέπει μικρή ανάπτυξη μέχρι το 2020 που κάπως επιταχύνεται μετά και μέχρι το 2030. Βάσει αυτού του σεναρίου στο τέλος της περιόδου μελέτης προβλέπεται ο αριθμός αφίξεων ετησίως να είναι της τάξης των 500. Σε σχέση με τα μεγέθη των πλοίων θεωρείται το μέσο πλοίο ότι θα έχει εκτόπισμα 2000 DWT, με μήκος 70 μ., πλάτος 12,5 μ. και βύθισμα 4,5 μ. και το μέγιστο πλοίο εκτόπισμα 4000 DWT, με μήκος 95 μ., πλάτος 15 μ. και βύθισμα 5,5 μ.

7. Περιγραφή Εναλλακτικών Λύσεων και Προτεινόμενη Λύση

7.1 Βασικά μεγέθη σχεδιασμού

Η μαθηματική ανάλυση για το τον προσδιορισμό των αναγκαίων θέσεων παραβολής με βάση το μέσο σενάριο έδωσε απαίτηση 2 θέσεων παραβολής. Θεωρώντας ένα μέσο και ένα μέγιστο πλοίο σχεδιασμού με αντίστοιχα μήκη 70 μ και 95 μ, θεωρείται ότι με τα απαιτούμενα περιθώρια το συνολικό απαιτούμενο μήκος κρηπιδωμάτων πρέπει να είναι 240 μ. Στην αρχική διάταξη της υποβληθείσας μελέτης προβλεπόταν ελάχιστη διάσταση λιμενολεκάνης (στην διεύθυνση Β-Ν) 200 μ δηλαδή τουλάχιστον ίση και ελαφρά μεγαλύτερη από το διπλάσιο του μήκους του μέγιστου πλοίου. Στην νέα τροποποιημένη διάταξη η αντίστοιχη διάσταση έχει γίνει 250 μ. Το πλάτος στομίου του λιμένα θα είναι τουλάχιστον 120 μ.

7.2 Κριτήρια επιλογής θέσης

Θεωρήθηκε η καταλληλότητα σε σχέση με την προσβολή από κυματισμούς, η επίδραση στο φυσικό περιβάλλον, η λειτουργικότητα, η απουσία συγκρουόμενων και αλληλοαναιρούμενων δραστηριοτήτων και η αποδοχή από τους κατοίκους. Εξετάστηκαν δύο θέσεις – αποκλεισμένης της μηδενικής λύσης – που είναι η θέση «Μώλος» της κοινότητας Αρχιλόχου και η θέση «Καμινάκι» της κοινότητας Μάρπησσας.

7.3 Εναλλακτικές θέσεις και λύσεις

α' Εναλλακτική θέση «Μώλος»

Η θέση «Μώλος» βρίσκεται στον όρμο Μάρμαρα στην ανατολική πλευρά του νησιού, βόρεια της Μάρπησας. Ο όρμος έχει προσανατολισμό προς την ανατολή. Η ακτή είναι πλούσια σε άμμο και οι κλισεις του πυθμένα είναι πάρα πολύ μικρές. Η εξεταζόμενη θέση του έργου είναι στην βόρεια πλευρά με ανάγλυφο σχετικά επίπεδο και βάθη κοντά στην ακτή περί τα 4 μ. Το μέγιστο ύψος κύματος στο εσωτερικό του όρμου από N-NA διεύθυνση φτάνει τα 2 μ. Ένώ από τα ΒΑ τα 3 μ. Η δυναμική της ακτής δείχνει στερεομεταφορά τόσο κατά μήκος όσο και εγκάρσια προς αυτήν. Το αλιευτικό καταφύγιο στο νότιο άκρο του όρμου άσκησε προσχωματική στο νότιο άκρο και διαβρωτική βορειότερα επίδραση μικρού βαθμού λόγω του μικρού μεγέθους του έργου. Εκτιμάται από μελέτη ακτομηχανικής ότι η κατασκευή του έργου στο βόρειο τμήμα του όρμου με προσήνεμο μώλο της τάξης των 350 μ. θα επιφέρει στο μέσο του όρμου διάβρωση της τάξης των 10 μ μέσα σε 5 χρόνια. Επιπλέον λόγω της εισερχόμενης σημαντικής στερεοπαροχής και των μικρών βαθών θα είναι απαραίτητη η περιοδική εκβάθυνση για την λειτουργία του λιμένα. Ακόμη στο βόρειο μέρος του όρμου όπου και η θέση του υπό εξέταση λιμένα υπάρχει έλος – βιότοπος του οποίου η φυσική λειτουργία θα επηρεαστεί από το έργο. Η περιοχή δεν παρουσιάζει ιδιαίτερη τουριστική ανάπτυξη αλλά από άποψη φυσικού περιβάλλοντος έχει τις προϋποθέσεις για αυτήν. Αντίστοιχες επιδράσεις στο περιβάλλον δεν υφίστανται στην άλλη υπό εξέταση θέση ούτε ανάγκη βυθοκορήσεων. Επιπλέον οι χρήσεις γης εκεί (διάθεση απορριμάτων και εγκατάσταση βιολογικού καθαρισμού) την καθιστούν υποβαθμισμένη και ακατάλληλη για τουριστική ανάπτυξη. Για τους λόγους αυτούς η θέση «Μώλος» αποκλείεται ως εναλλακτική θέση και προκρίνεται η θέση «Καμινάκι».

β'. Εναλλακτική θέση «Καμινάκι»

Η θέση «Καμινάκι» βρίσκεται 400 μ βόρεια από το Πίσω Λειβάδι στην ανατολική πλευρά του νησιού, βόρεια της Μάρπησας. Η θέση έχει προσανατολισμό προς τα ΝΑ. Η ακτή είναι κυρίως βραχώδης με έντονο ανάγλυφο. Με σχετικά μεγάλες κλισεις πυθμένα Κοντά στην ακτή τα βάθη είναι σχετικά μικρά και σε απόσταση 200 μ. είναι της τάξης των 10 μ. Το ύψος κύματος σχεδιασμού για προσβολή από N-NA και N-ΝΔ διεύθυνση φτάνει τα 7 μ. ενώ από τα ΝΑ τα 3,5 μ. Οι ΒΑ κυματισμοί περιθλώνται περί το ακρωτήριο Κράτζι και το εκτιμώμενο ύψος κύματος στην θέση του έργου είναι 5 μ.

Η είσοδος του λιμένα προσανατολίζεται προς τα ανατολικά για τον περιορισμό του αναπτύγματος πελάγους και άρα του ύψους κύματος λόγω της παρουσίας της νήσου Νάξου. Υπάρχουν δύο μώλοι με πρηνή από Φ.Ο., ο βόρειος (ανατολικός) με διεύθυνση Β-Ν και ο νότιος με διεύθυνση Δ-Α. Ο βόρειος (ανατολικός) μώλος εξασφαλίζει προστασία από τους ΒΑ κυματισμούς. Έχει μήκος 160/180 μ (ανάλογα με την εναλλακτική διάταξη Α, Β (βλ. παρακάτω) στην αρχικά προτεινόμενη διάταξη. Στην τροποποιημένη διάταξη (που αντιστοιχεί στην επιλεγθείσα εναλλακτική Α') το μήκος του (όπως κατά προσέγγιση μπορεί να ληφθεί από το υποβληθέν σχέδιο αν αφαιρεθεί το μήκος του τμήματος κατά το οποίο μειώνεται ο βόρειος (ανατολικός) μώλος) είναι 147,6 μ. Κατασκευάζεται με στάθμη στέψης στα +4.6 μ. πλάτος στην στέψη 7 μ. και κλίσεις πρηνών 1:2 εξωτερικά και 1:1,5 εσωτερικά. Η στρώση εξωτερικής θωράκισης είναι Φ.Ο. 6-10 τόνων εξωτερικά και 4-6 τόνων εσωτερικά. Η υποκείμενη στρώση είναι από Φ.Ο. βάρους 0,2-1.5 τόνων και ο πυρήνας λιθορριπή 0-200 κιλών.

Ο νότιος μώλος εξασφαλίζει προστασία από τους N-NA, N-ΝΔ κυματισμούς. Έχει συνολικό μήκος 380/320 μ (ανάλογα με την εναλλακτική διάταξη Α, Β) στην αρχικά προτεινόμενη διάταξη και αποτελείται από τρία ευθύγραμμα τμήματα εκ των οποίων το προς την ξηρά έχει διεύθυνση

ΔΒΔ-ΑΝΑ και μήκος 173,8 μ, το ενδιάμεσο έχει διεύθυνση Δ-Α και μήκος 132,4 μ και το προς το στόμιο του λιμένα έχει διεύθυνση ΔΝΔ-ΑΒΑ και μήκος 101,4 μ. Τα μήκη είναι κατ' εκτίμηση βάσει του υποβληθέντος σχεδίου. Το συνολικό μήκος είναι 407,6 μ. Κατασκευάζεται με στάθμη στέψης στα +5.2 μ. Η στρώση εξωτερικής θωράκισης προβλέπεται από τετράποδα των 16 τόνων ενώ η θωράκιση της υπήνεμης πλευράς από Φ.Ο. βάρους 6-10 τόνων.

Στην περιοχή του έργου και κοντά στην βάση του νότιου μώλου υπάρχει παλαιός υποθαλάσσιος αγωγός διάθεσης λυμάτων που επικαλύπτεται εν μέρει από τον μώλο. Τόσο για λόγους κατασκευαστικούς όσο και λειτουργικούς η χάραξη του αγωγού πρέπει να τροποποιηθεί. Προτείνεται νέα χάραξη ώστε να μην υπάρχει επικάλυψη και ο διαχυτήρας να βρίσκεται σε ικανή απόσταση από το έργο ώστε να λειτουργεί απρόσκοπτα. Η τροποποιημένη διάταξη του νότιου μώλου δεν επηρεάζει την θέση του υποθαλάσσιου αγωγού διάθεσης λυμάτων.

Τα κρηπιδώματα θα έχουν στάθμη στο +1,5 μ. και το βάθος τους θα είναι 6 μ από ΚΡ. Τα κρηπιδώματα προβλέπονται βαρύτητας από Τ.Ο.

Οι χερσαίοι χώροι θα είναι επιφανείας 16-17 στρεμμάτων και σε αυτούς θα κατασκευαστεί η κτιριακή υποδομή, οι Η/Μ εγκαταστάσεις και θα γίνεται η προσωρινή εναπόθεση-αποθήκευση των εμπορευμάτων.

Η κατασκευή του λιμένα προβλέπεται σε δύο φάσεις. Στην πρώτη φάση θα κατασκευαστούν όλα τα έργα πλην του νότιου μώλου και στην δεύτερη φάση θα κατασκευαστεί ο νότιος μώλος.

Στην επιλεγείσα θέση λιμένα διακρίνονται δύο εναλλακτικές διατάξεις Α, Β που διακρίνονται ως προς την θέση της χερσαίας ζώνης και μόνον.

Α Εναλλακτική διάταξη

Σ' αυτήν η χερσαία ζώνη τοποθετείται στον μυχώ στο βόρειο μέρος της θέσης του έργου. Αυτή περιλαμβάνει:

1. Διαμόρφωση επιφάνειας έκτασης 17 στρεμμάτων που περιλαμβάνει:
 - πλατώματα εισόδου λιμένα (1 στρ), των κτιριακών υποδομών (1,5 στρ), του χώρου στάθμευσης επιβατικών αυτοκινήτων (1 στρ) και φορτηγών (1 στρ).
 - παρόχθια ζώνη φορτοεκφόρτωσης 4 στρ. με ελάχιστο πλάτος 22 μ.
 - εσωτερική ζώνη φορτοεκφόρτωσης 5,5 στρ.
 - επιφάνεια φύτευσης με χλωρίδα του νησιού 1,5 στρ.
2. Κατασκευή εισόδου στην ΝΔ πλευρά της χερσαίας ζώνης πλάτους 10 μ.
3. Οριοθέτηση εσωτερικού δρόμου για την κίνηση των οχημάτων και την οργάνωση του χώρου φορτοεκφόρτωσης και της στάθμευσης.
4. Κατασκευή 4 κτιριακών εγκαταστάσεων ως ακολούθως:
 - Κτίριο 1 (ΚΤ1) εμβαδού 50 τμ σε μία στάθμη στην είσοδο του λιμανιού που στεγάζει το φυλάκιο του εμπορικού λιμένα.
 - Κτίριο 2 (ΚΤ2) εμβαδού 300 τμ σε δύο στάθμες που στεγάζει τον λιμενικό σταθμό, την λιμενική διοίκηση και το τελωνείο και αναπτύσσεται παράλληλα με την ακτογραμμή.
 - Κτίριο 3 (ΚΤ3) εμβαδού 80 τμ σε μία στάθμη που στεγάζει κυλικείο και τουαλέτες. χωροθετούμενο σε συνέχεια του κτιρίου 2.
 - Κτίριο 4 (ΚΤ4) εμβαδού 100 τμ σε μία στάθμη που στεγάζει τις Η/Μ εγκαταστάσεις χωροθετούμενο σε συνέχεια του κτιρίου 3.

Β Εναλλακτική διάταξη

Σ' αυτήν η χερσαία ζώνη τοποθετείται στο δυτικό μέρος της λιμενολεκάνης. Αυτή περιλαμβάνει:

1. Διαμόρφωση επιφάνειας έκτασης 16 στρεμμάτων που περιλαμβάνει:
 - πλατώματα εισόδου λιμένα (1 στρ), των κτιριακών υποδομών (1,5 στρ), του χώρου στάθμευσης επιβατικών αυτοκινήτων (1 στρ) και φορτηγών (1 στρ).
 - παρόχθια ζώνη φορτοεκφόρτωσης 4 στρ. με ελάχιστο πλάτος 22 μ.
 - εσωτερική ζώνη φορτοεκφόρτωσης 5,5 στρ.
 - επιφάνεια φύτευσης με χλωρίδα του νησιού 1,5 στρ.
2. Κατασκευή εισόδου στην ΝΔ πλευρά της χερσαίας ζώνης πλάτους 10 μ.
3. Οριοθέτηση εσωτερικού δρόμου για την κίνηση των οχημάτων και την οργάνωση του χώρου φορτοεκφόρτωσης και της στάθμευσης.
4. Κατασκευή 4 κτιριακών εγκαταστάσεων ως ακολούθως:
 - Κτίριο 1 (ΚΤ1) εμβαδού 50 τμ σε μία στάθμη στην είσοδο του λιμανιού που στεγάζει το φυλάκιο του εμπορικού λιμένα.
 - Κτίριο 2 (ΚΤ2) εμβαδού 80 τμ σε μία στάθμη που στεγάζει κυλικείο και τουαλέτες. χωροθετούμενο σε συνέχεια του κτιρίου 1.
 - Κτίριο 3 (ΚΤ3) εμβαδού 300 τμ σε δύο στάθμες που στεγάζει τον λιμενικό σταθμό, την λιμενική διοίκηση και το τελωνείο και αναπτύσσεται παράλληλα με την ακτογραμμή.
 - Κτίριο 4 (ΚΤ4) εμβαδού 100 τμ σε μία στάθμη που στεγάζει τις Η/Μ εγκαταστάσεις χωροθετούμενο πίσω από το κτίριο 3.

Οι δύο λύσεις για την διάταξη της χερσαίας ζώνης θεωρούνται τεχνικά και περιβαλλοντικά ισοδύναμες και η τελική επιλογή βασίστηκε σε καθαρά οικονομικά κριτήρια. Επιλέχθηκε η εναλλακτική διάταξη Α με την χερσαία ζώνη στο βόρειο μέρος της θέσης του έργου.

Στην 68^η ΕΣΑΛ έγιναν παρατηρήσεις όσον αφορά τον σχεδιασμό των εξωτερικών λιμενικών έργων και συγκεκριμένα το περιορισμένο εύρος εισόδου του λιμένα και τις διαστάσεις της λιμενολεκάνης. Επιπλέον το ΔΛΤ Πάρου - Αντιπάρου ζήτησε την διερεύνηση της δυνατότητας ελλιμενισμού εμπορικών πλοίων Ro-Ro μήκους 125 μ. με δυνατότητα όχι μόνον πλαγιοδέτησης αλλά και πρυμνοδέτησης δύο πλοίων. Κατόπιν αυτών τροποποιήθηκε ο σχεδιασμός του νότιου μώλου ούτως ώστε το πλάτος εισόδου να αυξηθεί κατά 30 μ και να γίνει 110 μ και το εύρος της λιμενολεκάνης κατά την διεύθυνση Β-Ν αυξήθηκε κατά 55 μ και έγινε 250 μ. Έτσι το μέγεθός της διαμορφώθηκε σε 250 μ x 300 μ. Μόνον η θέση, το μέγεθος και το σχήμα του νότιου μώλου μεταβλήθηκαν. Από τα τρία ευθύγραμμα τμήματα της λύσης Α αυξήθηκαν σημαντικά τα μήκη του πρώτου και τρίτου τμήματος με αντίστοιχες διευθύνσεις ΒΔ-ΝΑ και ΝΔ-ΒΑ και μειώθηκε το μήκος του μεσαίου τμήματος με διεύθυνση Δ-Α του οποίου ο άξονας μετατοπίστηκε προς Νότο. Το συνολικό μήκος του μώλου αυξήθηκε σε 395 μ από 380 μ αρχικά. Η τροποποίηση αυτή συνιστά παραλλαγή της Α' λύσης. Η χερσαία ζώνη τοποθετείται βόρεια όπως και στην Α' εναλλακτική. Τελικά προτεινόμενη λύση είναι αυτή ονομαζόμενη εναλλακτική λύση Γ'.

8. Προϋπολογισμός

Ο συνολικός προϋπολογισμός των έργων πριν την τροποποίηση της διάταξης του έργου εκτιμήθηκε σε 14.600.000 € ενώ των έργων της Α' φάσης (όλα τα έργα πλην νότιου μώλου) σε 7.000.000 €. Μετά την τροποποίηση της διάταξης το συνολικό κόστος για την εναλλακτική λύση Α' επανεκτιμήθηκε σε 15.700.000 € ενώ της Α' φάσης σε 7.200.000 €. Για την προκρινόμενη εναλλακτική Γ' το συνολικό κόστος ανέρχεται σε 16.100.000 € ενώ της Α' φάσεις της σε 7.200.000 €.

Μετά την υποβολή της τροποποιημένης λύσης ζητήθηκε επ' αυτής η γνώμη της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ) η οποία ήταν θετική.

Με βάσει τα ανωτέρω και λαμβάνοντας υπ' όψη ορισμένες παρατηρήσεις επί της αρχικής μελέτης που ισχύουν και για την εναλλακτική λύση Γ', η ΕΣΑΛ ομόφωνα αποφασίζει:

ΑΠΟΦΑΣΗ Ε.Σ.Α.Λ. 71/10/15-12-2017

Η ΕΣΑΛ γνωμοδοτεί θετικά επί του Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (ΠΠΠΑ) του Προγραμματικού Σχεδίου Νέου Εμπορικού Λιμένα Πάρου στην Θέση Καμινάκι με τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

(1) Η μετωπική προσβολή των κρηπιδωμάτων από τους νότιες διεύθυνσης κυματισμούς κατά την προβλεπόμενη Α' φάση, και η ανάκλασή τους, ενδέχεται να δημιουργήσει συνθήκες υποσκαφής των έναντι κρηπιδωμάτων και για τον λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρξει πρόνοια προστασίας του ποδός τους.

(2) Θα πρέπει στην ΑΕΠΟ να αναφέρεται με σαφήνεια ότι όλα τα εμπορικά φορτία θα διακινούνται μετά την κατασκευή του νέου λιμανιού αποκλειστικά από αυτό, περιλαμβανομένης και της διακίνησης καυσίμων με βυτία που θεωρούνται επικίνδυνα φορτία. Κατά συνέπεια θα πρέπει να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας έναντι διαρροών και ατυχήματος και να ενταχθούν στους Περιβαλλοντικούς Όρους (ΑΕΠΟ).

(3) Από πλευράς ΥΠΠΟΑ η έγκριση χορηγείται με τους παρακάτω όρους:

-Να τηρηθούν οι διατάξεις του Ν. 3028/2002 «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς» και του Ν. 2971/2001 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις».

-Ο φορέας του έργου οφείλει να ειδοποιήσει την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων, αλλά και την αρμόδια ΕΦΑ Κυκλάδων εγκαίρως και εγγράφως τουλάχιστον είκοσι (20) ημέρες πριν την έναρξη των εν λόγω εργασιών, προκειμένου να αποσταλούν εντεταλμένοι εκπρόσωποι από την Εφορεία Αρχαιοτήτων Κυκλάδων και Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων, που θα επιβλέπουν τις εργασίες, των οποίων τα έξοδα μετακίνησης και εκτός έδρας αποζημίωσης θα βαρύνουν τις πιστώσεις του έργου. Ειδικότερα, όλες οι υποθαλάσσιες εκσκαφικές εργασίες να γίνουν υπό την εποπτεία αρμοδίων υπαλλήλων της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων.

-Σε περίπτωση που κατά τη διάρκεια των εργασιών ανευρεθούν αρχαιότητες ή ακίνητα ή κινητά νεώτερα πολιτιστικά αγαθά υπαγόμενα στις διατάξεις του άρθρου 6 του Ν. 3028/2002 ή οποιεσδήποτε ιστορικές κατασκευές, το έργο θα διακοπεί και θα ακολουθήσει σωστική ανασκαφική έρευνα, τα έξοδα της οποίας, συμπεριλαμβανομένης και της αμοιβής του απαραίτητου προσωπικού, και ακολούθως η προβολή και δημοσίευση των ευρημάτων, θα βαρύνουν επίσης τον προϋπολογισμό του έργου, βάσει των διατάξεων του άρθρου 37 του Νόμου 3028/02 «Περί Προστασίας των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς» (ΦΕΚ153/Α/28-6-2002) και από τα αποτελέσματα της οποίας θα εξαρτηθεί η μετέπειτα πορεία του έργου.

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ 71ης ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ ΕΣΑΛ
71/10/15-12-2017

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΕΣΑΛ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ Ε.Σ.Α.Λ.

ΛΑΜΠΡΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ