

12/11/12

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Χαριλάου Τρικούπη 182
101 78 Αθήνα , τηλ. 210 64 67 912

Αθήνα **12.11.2012**
Αρ. Πρωτ **159**

✓ Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Τμήμα **Ερωτήσεων**

ΘΕΜΑ: Επίσπευση της ολοκλήρωσης των μελετών για το νέο λιμάνι Μαρμαρίου

ΣΧΕΤ.: Η Ερώτηση 3174/19.10.2012 που κατέθεσε στη Βουλή,
ο Βουλευτής κ. Δημήτρης Αναγνωστάκης

ΚΟΙΝ.: Βουλευτή κ. Δημήτρη Αναγνωστάκη

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή, τα εξής:

Οι μελέτες του νέου λιμένα Μαρμαρίου, εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Λιμενικού Ταμείου Μαρμαρίου, το οποίο τις έχει αναθέσει σε μελετητικό γραφείο.

Κατά την 52^η Συνεδρίαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ), επανεξετάσθηκε το θέμα «Master Plan λιμένα Μαρμαρίου» και δεν εγκρίθηκαν τα προτεινόμενα έργα λόγω "μη τεκμηρίωσης της σκοπιμότητας του μεγέθους του έργου".

Για την αδειοδότηση των έργων του νέου λιμένα Μαρμαρίου θα πρέπει να υποβληθεί νέα πρόταση σύμφωνα με την προαναφερθείσα απόφαση της ΕΣΑΛ.

Επισυνάπτουμε αντίγραφο της 52^{ης}/23.02.2012 Ημερήσιας Διάταξης από τη Συνεδρίαση της ΕΣΑΛ, η οποία περιλαμβάνει αναλυτικά στοιχεία για το εν λόγω έργο, για την πληρέστερη ενημέρωσή σας.

Ο ΑΝΑΠΛ. ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Συνημμένα

Η 52^η/23.02.2012 Ημερήσια Διάταξη

Εσωτ. Διανομή

Γρ. Κοιν. Ελέγχου

ΣΤΑΥΡΟΣ ΕΛ. ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

Ακριβές αντίγραφο

Στ. Χριστοφίδου

✓

**ΘΕΜΑ 06 ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ 52ης / 23-02-2012 ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ (Ε.Σ.Α.Λ.)**

ΜΑΡΜΑΡΙ: Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) λιμένα Μαρμαρίου

1. Σχετική νομοθεσία

Σύμφωνα με τις Δ/ξεις της παρ. 2ε, άρθρου δέκατου ένατου Ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145Α), αρμοδιότητα της ΕΣΑΛ αποτελεί και 'η έγκριση, αναθεώρηση / επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων, με τα οποία θα καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα'.

2. Στοιχεία της πρότασης

Με την παρούσα υποβολή του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) του λιμένος Μαρμαρίου προτείνεται η οργάνωση του λιμένα σε τρεις ζώνες: τον Επιβατικό Λιμένα, το καταφύγιο Αλιευτικών Σκαφών και το Καταφύγιο Τουριστικών Σκαφών, προκειμένου να καλυφθούν οι υπάρχουσες, αλλά και οι μελλοντικές ανάγκες ελλιμενισμού σκαφών.

3. Ιστορικό

Προηγήθηκε η Απόφαση 21/19-07-2010 της 46^{ης} ΕΣΑΛ σχετικά με την υποβληθείσα Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου: «Λιμενικά Έργα λιμένα Μαρμαρίου» Ν. Ευβοίας (1^η Αναθεώρηση), με την οποία αναβλήθηκε η λήψη απόφασης, «προκειμένου να υποβληθεί Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) του λιμένα Μαρμαρίου στο οποίο θα εξετάζονται μεταξύ άλλων εναλλακτικές λύσεις για το σύνολο των λειτουργιών του λιμένα (λιμενικά έργα – έργα στη χερσαία ζώνη) και κυρίως αναφορικά με την οδική πρόσβαση, συνοδευόμενο από τεχνικοοικονομική ανάλυση. Επίσης, να εξασφαλιστούν οι προβλεπόμενες άδειες και εγκρίσεις των αρμόδιων Υπηρεσιών του ΥΠΠΟΤ καθώς και της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων».

4. Περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης

Το λιμάνι Μαρμαρίου μαζί με το λιμάνι των Στύρων, μέσω των γραμμών Ραφήνας - Μαρμαρίου και Αγίας Μαρίνας - Στύρων εξυπηρετούν την επιβατική και εμπορική κίνηση μεταξύ Αττικής και νότιας Εύβοιας.

Αυτή τη στιγμή στο λιμένα Μαρμαρίου ελλιμενίζονται τα ακόλουθα σκάφη:

- Τα Επιβατικά Ε/Γ-Ο/Γ Αρτεμισία, μήκους 75μ., πλάτους 13,50μ. και χωρητικότητας 1.498,35ΚΟΧ, και Εύβοια Σταρ, μήκους 87,50μ., πλάτους 17μ. και χωρητικότητας 1.528,08 ΚΟΧ, τα οποία εξυπηρετούνται εναλλάξ,
- 2 Τουριστικά, μήκους περίπου 20μ. από Μάιο έως Οκτώβριο,
- 35 Επαγγελματικά Αλιευτικά και 3 μηχανότρατες,

ενώ τους κυλοκαιρινούς μήνες παρατηρείται η προσέλευση ιστιοπλοϊκών σκαφών. Για την κίνηση των ερασιτεχνικών αλιευτικών και των τουριστικών σκαφών δεν υπάρχουν καταγεγραμμένα στοιχεία. Σημειώνεται ότι παρατηρείται σημαντική μείωση της κίνησης στα δύο Ε/Γ-Ο/Γ πλοία τα τελευταία χρόνια.

Το λιμάνι Μαρμαρίου περιλαμβάνει τον επιβατικό λιμένα και το περιορισμένης έκτασης και λειτουργικότητας αλιευτικό καταφύγιο.

Ο επιβατικός λιμένας (όπως παρουσιάζεται στο Σχέδιο ΠΣ-01 με τίτλο *Υφιστάμενη Κατάσταση*) αποτελείται: α) από έναν προσήνεμο μώλο Υ1-Υ2-Υ3 συνολικού μήκους 160μ (στα πρώτα 77μ. η διατομή αποτελείται εσωτερικά από κατακόρυφο μέτωπο από συμπαγείς τεχνητούς ογκόλιθους από σκυρόδεμα και εξωτερικά από πρίσμα λιθορριπής καλυμμένο με φυσικούς ογκόλιθους. Τα υπόλοιπα 83μ. αποτελούνται από πρίσμα λιθορριπής καλυμμένο με φυσικούς ογκόλιθους στη στέψη του και εξωτερικά. Η στάθμη στέψης των φυσικών ογκόλιθων είναι μεταβλητή και κυμαίνεται μεταξύ 1,50μ. και 2,00μ. περίπου από Μ.Σ.Θ.). β) Από τα κρηπιδώματα Υ2-Υ3-Υ4 από τα οποία εξυπηρετούνται τα δύο πλοία της γραμμής Μαρμάρι-Ραφήνα (ο κρηπιδότοιχος είναι κατασκευασμένος από προκατασκευασμένους τεχνητούς ογκόλιθους από σκυρόδεμα και από χυτό σκυρόδεμα ανωδομής). Η εγκατάσταση παρέχει τη δυνατότητα της εξυπηρέτησης ενός και μόνο πλοίου στη θέση πρυμνοδέτησης Α (μήκους 32μ. και βάθος 4,50μ. με 5,00μ.), ενώ η θέση Β χρησιμοποιείται αποκλειστικά και μόνο για τη διανυκτέρευση ή και την πολύμηνη παραμονή ενός εκ των

δύο πλοίων τις γραμμές κατά τους χειμερινούς μήνες, χωρίς να παρέχεται η δυνατότητα φορτοεκφόρτωσης οχημάτων και επιβατών εξαιτίας της ακαταλληλότητας του κρηπιδώματος και της έλλειψης απαραίτητων βαθών. Το συνολικό μήκος των κρηπιδωμάτων είναι 180,50μ., ενώ η χερσαία ζώνη του επιβατικού τμήματος του λιμένα έχει εμβαδόν 5.600τ.μ. Στην ανατολική άκρη Υ4 του κρηπιδώματος υπάρχει κεκλιμένο επίπεδο (γλίστρα).

Το αλιευτικό καταφύγιο αποτελείται από παραλιακά κρηπιδώματα και τρεις μώλους. Ο πρώτος προς την πλευρά του επιβατικού προβλήτα έχει μήκος 27μ. και μέσο πλάτος 5μ., ο δεύτερος στο μέσον περίπου του αλιευτικού καταφυγίου χρησιμοποιείται κυρίως από μεγάλα αλιευτικά σκάφη και έχει συνολικό μήκος 85μ. και πλάτος 10μ. Ο τρίτος μώλος είναι στη νότια άκρη του καταφυγίου, έχει πλάτος 7μ. και μήκος 10μ. Δίπλα στον τελευταίο μώλο υπάρχει κεκλιμένο επίπεδο (γλίστρα). Επίσης λειτουργεί ένα μικρό καρνάγιο για επισκευή και συντήρηση των μικρών σκαφών.

Ο χερσαίος χώρος που αναπτύσσεται όπισθεν των παραπάνω εγκαταστάσεων μήκους 600μ. και πλάτους 50μ. περίπου, είναι συνολικής έκτασης 30 στρ. και χρησιμοποιείται κυρίως για την οδική παραλιακή πρόσβαση του λιμενικού έργου και ως χώρος περιπάτου και αναψυχής για τους κατοίκους και τους επισκέπτες. Επίσης τμήμα του χερσαίου χώρου διατίθεται για εμπορική εκμετάλλευση από επιχειρήσεις εστίασης.

Προβλήματα-Δυσλειτουργίες της υφιστάμενης κατάστασης

Σύμφωνα με το Λιμενικό Σταθμό Μαρμαρίου (έγγραφο με αριθμ. πρωτ. 8216/01/08/21-01-08), τα υφιστάμενα νόμιμα κρηπιδώματα δεν επαρκούν για την πρόσδεση των υπαρχόντων σκαφών, ως προς το χώρο, τη θέση και την ασφάλεια πρόσδεσης ανάλογα με τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες, με αποτέλεσμα την ύπαρξη εκτεταμένου διάσπαρτου αγκυροβολίου εντός του λιμένος. Επιπλέον, η σημερινή θέση πρυμνοδέτησης Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, σε συνδυασμό με τον περιορισμένο διαθέσιμο χερσαίο χώρο, είναι ανεπαρκής και ακατάλληλη διότι δημιουργεί προβλήματα και μεγάλες καθυστερήσεις κατά την αποβίβαση και επιβίβαση επιβατών και οχημάτων, υποβαθμίζει τουριστικά και οικονομικά την περιοχή και δημιουργεί σημαντικό κυκλοφοριακό πρόβλημα και κινδύνους σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων στο μοναδικό και περιορισμένου πλάτους κεντρικό δρόμο της πόλης.

5. Προτεινόμενα έργα

Η προτεινόμενη μελέτη (εφεξής Λύση Β) παρουσιάζεται ως εναλλακτική της λύσης που είχε εξεταστεί στην 46^η ΕΣΑΛ (εφεξής Λύση Α).

Σύμφωνα με τη Λύση Β, προβλέπεται η κατασκευή νέου λιμενικού έργου για την εξυπηρέτηση Επιβατικών, Αλιευτικών και Τουριστικών δραστηριοτήτων. Η διαφορά της επί της αρχής με τη Λύση Α είναι ότι δε διαθέτει αποκλειστική ζώνη για την εξυπηρέτηση της εμπορικής δραστηριότητας, η οποία, σύμφωνα με στοιχεία που συλλέχθηκαν, είναι πολύ περιορισμένη έως και ανύπαρκτη. Επίσης, το πλοίο σχεδιασμού της Λύσης Β είναι 100μ. έναντι αυτού της Λύσης Α που είναι 90μ. Πιο αναλυτικά η πρόταση της λύσης Β περιλαμβάνει:

- **Επιβατικός λιμένας – Ζώνη Α:** Ο επιβατικός λιμένας προβλέπει τρεις θέσεις πρυμνοδέτησης Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων μήκους 100μ. της ακτοπλοϊκής γραμμής Ραφήνα-Μαρμάρι, από τα οποία τα δύο δύναται να εξυπηρετηθούν συγχρόνως εντός της λιμενολεκάνης. Στον επιβατικό λιμένα μπορούν να εξυπηρετηθούν επίσης δύο T/P ημερόπλοια μήκους 50μ.
- **Καταφύγιο αλιευτικών σκαφών – Ζώνη Β:** Το καταφύγιο αλιευτικών σκαφών προβλέπει την εξυπηρέτηση συνολικά 113 σκαφών, μικρών μέχρι 7μ., μεσαίων 7-10μ. και μεγάλων μέχρι 20μ.
- **Καταφύγιο τουριστικών σκαφών – Ζώνη Γ:** Το καταφύγιο τουριστικών σκαφών προβλέπει την εξυπηρέτηση συνολικά 93 μικρών, μεσαίων και μεγάλων σκαφών μήκους μέχρι 15μ.

Τα προτεινόμενα έργα, καθώς επίσης και τα όρια των ζωνών του λιμένα παρουσιάζονται αναλυτικά στο Σχέδιο ΠΣ-03 με τίτλο Λύση Β, σε κλίμακα 1:1000. Τα γενικά χαρακτηριστικά των τριών Ζωνών, παρουσιάζονται στη συνέχεια:

5.1 Επιβατικός Λιμένας - Ζώνη Α

Ο επιβατικός λιμένας, που αποτελείται από τον κύριο προβλήτα και τον προσήνεμο μώλο (Α1-Α2-Α3-Α4...-Α10-Α11), διαθέτει τρεις θέσεις πρυμνοδέτησης Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων μήκους μέχρι 100μ. εκ των οποίων οι δύο θέσεις, με κατεύθυνση βορρά-νότου, βρίσκονται εντός της λιμενολεκάνης (Θέση Α και Β) και η τρίτη (Θέση Γ) με κατεύθυνση νοτιοδυτικά-βορειοανατολικά στην εξωτερική νοτιοδυτική πλευρά του κύριου προβλήτα. Επιπλέον, υπάρχει η δυνατότητα πρυμνοδέτησης δύο T/P ημερόπλοιων μήκους 50μ. στην ίδια κατεύθυνση με τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία. Ο προσήνεμος μώλος έχει μήκος 120μ. και συνολικό πλάτος 5μ. που συμπεριλαμβάνει και το προστατευτικό τοιχίο.

Ο χερσαίος χώρος του επιβατικού λιμένα έχει συνολική επιφάνεια 23.850τμ και το συνολικό μήκος των κρηπιδωμάτων του είναι 440,5μ. Η θαλάσσια ζώνη του επιβατικού λιμένα είναι 175.950τμ. Στο χερσαίο χώρο προβλέπεται κτίριο εξυπηρέτησης επιβατών επιφάνειας 200τμ (ΚΤ1) και στέγαστρο αναμονής επιβατών επιφάνειας 215τμ.(ΥΠ). Η άνω επιφάνεια του χερσαίου χώρου είναι κατάλληλα διαγραμματισμένη για την αναμονή 200 περίπου οχημάτων προς επιβίβαση στα πλοία και για την κυκλοφορία των πεζών. Ο κύκλος ελιγμών που αντιστοιχεί στα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία και στα ημερόπλοια είναι διαμέτρου 200μ. και 80μ. αντίστοιχα.

5.2 Καταφύγιο αλιευτικών σκαφών

Το καταφύγιο αλιευτικών σκαφών συνορεύει από νότια με τον κύριο προβλήτα, από ανατολικά με τον παραλιακό δρόμο και από βόρεια με το καταφύγιο τουριστικών σκαφών. Αποτελείται από παραλιακά κρηπιδώματα προς ανατολικά και προσήνεμο μώλο προς τα δυτικά. Έχει συνολικά δυναμικότητα 113 σκαφών τα οποία αποτελούνται από 80 της κατηγορίας Α.Ια μήκους μέχρι 7μ. 29 της κατηγορίας Α.Ιβ μήκους 7-10μ. και 4 της κατηγορίας Α.ΙΙ μήκους 10-20μ. Ο προσήνεμος μώλος έχει συνολικό μήκος 249,5μ. Τα παραλιακά κρηπιδώματα έχουν συνολικό μήκος 348,5μ. Η επιφάνεια του χερσαίου χώρου είναι 16.000τμ και της θαλάσσιας ζώνης 23.260τμ. Στο χερσαίο χώρο προβλέπεται χώρος στάθμευσης δυναμικότητας 50 θέσεων για την εξυπηρέτηση των χρηστών του καταφυγίου, καθώς και ζώνες πρασίνου όπως παρουσιάζεται στο σχέδιο ΠΣ-03 που συνοδεύει την παρούσα μελέτη. Στη βόρεια πλευρά του προσήνεμου μώλου προβλέπεται η δημιουργία αγωγού ανανέωσης υδάτων, ενώ στη νότια πλευρά του στομίου του καταφυγίου προβλέπεται κεκλιμένο επίπεδο (γλίστρα) και κατάλληλος χερσαίος χώρος για τον ελιγμό των οχημάτων και των ρυμουλκάν.

5.3 Καταφύγιο τουριστικών σκαφών

Το καταφύγιο τουριστικών σκαφών συνορεύει από νοτιοανατολικά με το αλιευτικό καταφύγιο, από βορειοανατολικά με τον παραλιακό δρόμο και από βορειοδυτικά με τον υφιστάμενο προσήνεμο μώλο. Σχηματίζεται από τον υφιστάμενο προβλήτα, αφού καθαιρεθεί το νοτιοδυτικό τμήμα του, τα υφιστάμενα παραλιακά κρηπιδώματα που πρόσφατα επισκευάστηκαν, από νέο προσήνεμο μώλο μήκους 119μ. και πλάτους 5μ. και από διαπλάτυνση κατά 7μ. του υφιστάμενου μετώπου του προσήνεμου μώλου. Στη ρίζα του νέου προσήνεμου μώλου προβλέπεται η δημιουργία αγωγού ανανέωσης υδάτων. Η επιφάνεια της θαλάσσιας ζώνης μεταξύ των παραπάνω είναι 18.150τμ και της χερσαίας ζώνης, νέας και υφιστάμενης, είναι συνολικά 13.700τμ. Το τουριστικό καταφύγιο είναι δυναμικότητας συνολικά 93 σκαφών, 33 της κατηγορίας Τ.Ια μήκους μέχρι 5μ. 29 της κατηγορίας Τ.Ιβ μήκους 5-9μ. 17 της κατηγορίας Τ.ΙΙα μήκους 9-12μ. και 14 της κατηγορίας Τ.ΙΙβ μήκους 12-15μ. Το συνολικό μήκος των υφιστάμενων παραλιακών κρηπιδωμάτων είναι 217μ. και του νέου προσήνεμου μώλου και της επέκτασης του υφιστάμενου είναι 209,50μ. Στο χερσαίο χώρο προβλέπεται κτίριο εξυπηρέτησης των χρηστών επιφάνειας 210τμ, ζώνη πρασίνου και αναψυχής και η καθαίρεση της ράμπας εξυπηρέτησης των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων της γραμμής και του κεκλιμένου επιπέδου. Στον υφιστάμενο χερσαίο χώρο που βρίσκεται δυτικά του υφιστάμενου προσήνεμου μώλου προβλέπεται χώρος στάθμευσης δυναμικότητας 70 οχημάτων για την εξυπηρέτηση των χρηστών του καταφυγίου.

Η κατασκευή της Λύσης Β προβλέπεται να πραγματοποιηθεί σε δύο φάσεις για την εξασφάλιση της απρόσκοπτης λειτουργίας της λιμενικής εγκατάστασης, καθώς επίσης και για τη διευκόλυνση της χρηματοδότησης του έργου. Οι φάσεις κατασκευής είναι οι ακόλουθες:

Φάση Α: Επιβατικός λιμένας και το καταφύγιο αλιευτικών σκαφών.

Ο επιβατικός λιμένας περιλαμβάνει την κατασκευή του κύριου προβλήτα πρυμνοδέτησης των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων και των Τ/Ρ ημερόπλοιων και τον προσήνεμο μώλο.

Το καταφύγιο αλιευτικών σκαφών περιλαμβάνει την κατασκευή των παραλιακών κρηπιδωμάτων και του κεκλιμένου επιπέδου (γλίστρα), την κατασκευή του προσήνεμου μώλου και την καθαίρεση τμήματος του προβλήτα.

Φάση Β: Καταφύγιο τουριστικών σκαφών.

Το καταφύγιο τουριστικών σκαφών περιλαμβάνει την κατασκευή νέου προσήνεμου μώλου, τη διαπλάτυνση του υφιστάμενου μώλου, την κατασκευή του χώρου στάθμευσης δυτικά του μώλου και την καθαίρεση της ράμπας πρυμνοδέτησης των Ε/Γ-Ο/Γ της γραμμής και του κεκλιμένου επιπέδου ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών.

5.4 Οργάνωση του χερσαίου χώρου του κύριου προβλήτα

Στο χερσαίο χώρο του κύριου προβλήτα προβλέπονται τα παρακάτω:

- Κτίριο εξυπηρέτησης επιβατών που θα περιλαμβάνει αίθουσα αναμονής, αναψυκτήριο, πληροφορίες, χώρο για το Λιμεναρχείο, χώρους υγιεινής, χώρους για τα πρακτορεία ταξιδίων κ.λ.π.
- Υπόστεγα αναμονής των επιβατών
- Λωρίδες αναμονής και έξοδο των οχημάτων από το Λιμένα
- Λωρίδες έκτακτης ανάγκης

- Χώροι στάθμευσης οχημάτων, λεωφορείων και ταξί
- Ειδικές λωρίδες για την κυκλοφορία των πεζών
- Προσωρινεί αποθηκευτικοί χώροι

5.5. Εκβαθύνσεις

Εκβάθυνση της λιμενολεκάνης σε βάθος –5μ. από τη Μ.Σ.Θ. προβλέπεται στο νοτιοανατολικό τμήμα της λιμενολεκάνης του επιβατικού λιμένα. Στα δύο καταφύγια προβλέπεται επίσης εκβάθυνση σε βάθος –3,50 και –2,50μ. από τη Μ.Σ.Θ., όπως παρουσιάζεται στο σχέδιο ΠΣ-03 που συνοδεύει την παρούσα μελέτη. Στο ίδιο σχέδιο παρουσιάζονται και τα όρια των εκβαθύνσεων.

6. Κυκλοφοριακή διερεύνηση προσβάσεων

Κατόπιν κυκλοφοριακής διερεύνησης προσβάσεων του λιμένα Μαρμαρίου, ο συνολικός φόρτος κυκλοφορίας σε ώρες αιχμής μπορεί να εξυπηρετηθεί με άνεση από το υφιστάμενο τμήμα της παραλιακής οδού, με ταχύτητα ροής 10χλμ/ώρα. Σύμφωνα με το Σχέδιο ΠΣ-03 με τίτλο Λύση Β, σε κλίμακα 1:1000, προτείνεται η δημιουργία κόμβου σύνδεσης με το επαρχιακό οδικό δίκτυο (οδός Μαρμαρίου – Αλαμαναίκων).

7. Χρηματοοικονομική αξιολόγηση & σύγκριση σεναρίων

Σύμφωνα με τη χρηματοοικονομική αξιολόγηση που έγινε με στόχο τη σύγκριση των δύο εναλλακτικών επιλογών και την πρόκριση της βέλτιστης επιλογής από χρηματοοικονομικής άποψης, η Λύση Β είναι η πλέον συμφέρουσα. Συγκεκριμένα:

- Η δαπάνη υλοποίησής της Λύσης Β ανέρχεται σε 21.000.000 Ευρώ, ποσό που επιμερίζεται στη Φάση Α σε 19.500.000 Ευρώ και στη Φάση Β σε 1.500.000 Ευρώ.
- Η δαπάνη υλοποίησής της Λύσης Α ανέρχεται σε 26.200.000 Ευρώ ποσό που επιμερίζεται στη Φάση Α σε 6.165.000 Ευρώ, στη Φάση Β σε 5.635.000 Ευρώ και στη Φάση Γ σε 14.400.000 Ευρώ.

Διαφορικά έσοδα για το λιμάνι του Μαρμαρίου λόγω της υλοποίησης είτε της Λύσης Α, είτε της Λύσης Β προκύπτουν από τα επιπλέον λιμενικά τέλη επί των εισιτηρίων και από τα λιμενικά δικαιώματα προσόρμισης των πλοίων που υπολογίζονται ανά επιπλέον κατάπλου λόγω των έργων. Εφόσον οι δύο Λύσεις εξυπηρετούν το ίδιο μεταφορικό έργο επιφέρουν τα ίδια έσοδα στο Λιμενικό Ταμείο. Έτσι τα διαφορικά έσοδα που προκύπτουν από τη διαφορά της υφιστάμενης κατάστασης από τις Λύσεις Α και Β σε ~~ορίζοντα 25ετίας από την ολοκλήρωση των έργων~~ ανέρχονται σε 40.414 Ευρώ. Επιπλέον, η Λύση Β παρουσιάζει μικρότερο συνολικό κόστος συντήρησης και λειτουργίας κατ' έτος σε σχέση με τη Λύση Α (150.012,56 Ευρώ έναντι 192.795,15 Ευρώ).

Με βάση τα παραπάνω, η Λύση Β είναι η περισσότερο συμφέρουσα εναλλακτική επιλογή για το λιμάνι, από χρηματοοικονομική άποψη. Όσον αφορά στην ετήσια βιωσιμότητα του Λιμενικού Ταμείου, προκρίνεται επίσης η Λύση Β έναντι της Λύσης Α. Ωστόσο και στις δύο επιλογές η απόδοση σε χρηματοοικονομικούς όρους για το λιμάνι έχει αρνητικό πρόσημο.

Η υλοποίηση των έργων είναι δυνατό να ενταχθεί στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ 2007-2013) και συγκεκριμένα στον Άξονα Προτεραιότητας 2 «Υποδομές και Υπηρεσίες Προσπελασιμότητας Στερεάς Ελλάδας» του Επιχειρησιακού Προγράμματος Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας-Ηπείρου και η κοινοτική συνδρομή υπολογίζεται σε 12.528.940 Ευρώ.

8. Συγκριτική Αξιολόγηση Εναλλακτικών Επιλογών

Για τη συγκριτική αξιολόγηση των δύο Λύσεων χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της πολυκριτηριακής ανάλυσης με κριτήρια αξιολόγησης την ασφάλεια και ευκολία προσέγγισης και ελιγμών πρόσδεσης, τη λειτουργικότητα του χερσαίου χώρου, τα προσφερόμενα μήκη κρηπιδωμάτων, την ευκολία κατασκευής και τον προβλεπόμενο χρόνο υλοποίησης του έργου, τις επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον και την ακτομηχανική αξιολόγηση, τις επιπτώσεις στο κοινωνικό-πολιτιστικό περιβάλλον, την ανανέωση των υδάτων εντός της λιμενολεκάνης, την καθαρή παρούσα αξία του έργου και τη βιωσιμότητα του έργου. Σύμφωνα με την ανάλυση αυτή η Λύση Α παρουσιάζει σημαντικές αδυναμίες, κυρίως ως προς τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της λύσης (πλοίο σχεδιασμού 90μ., περιορισμένος κύκλος ελιγμών. Δυσμενής προσανατολισμός θέσεων πρυμοδέτησης Ε/Γ-Ο/Γ που την καθιστούν ανεπαρκή για την ικανοποιητική κάλυψη τόσο των υφιστάμενων όσο και των μελλοντικών αναγκών του λιμένα. Επομένως, η Λύση Β είναι αυτή που προτείνεται για υλοποίηση.

9. Σκοπιμότητα

Σύμφωνα με τη μελέτη, η υλοποίηση των έργων επέκτασης και βελτίωσης του λιμένα Μαρμαρίου θα συμβάλλει στη μείωση του χρόνου εξυπηρέτησης των πλοίων κατά τις περιόδους αιχμής και στη μείωση του χρόνου αναμονής των οχημάτων στο λιμάνι και στους περίξ δρόμους, οπότε θα υπάρξει και σοβαρή μείωση του συνολικού χρόνου ταξιδιού. Επιπλέον θα αυξήσει την ασφάλεια ελλιμενισμού των αλιευτικών και τουριστικών σκαφών και θα μειώσει τους περιβαλλοντικούς ρύπους και την όχληση στο παραλιακό μέτωπο της πόλης. Δίνοντας λύση στα προβλήματα αυτά, η υλοποίηση των έργων αυτών θα οδηγήσει στην αύξηση της ελκυστικότητας του Μαρμαρίου και της ευρύτερης περιοχής και στην ανάκαμψη της τοπικής οικονομίας, έτσι ώστε να δημιουργηθεί μια δυναμική που θα μπορέσει να αναστείλει τη μείωση του πληθυσμού και να μειώσει το ποσοστό της ανεργίας.

Μετά τα παραπάνω, η ΕΣΑΛ αποφασίζει ομόφωνα:

ΑΠΟΦΑΣΗ Ε.Σ.Α.Λ. 52/06/23-02-2012

Δεν εγκρίνεται η ανωτέρω πρόταση καθώς δεν τεκμηριώνεται η σκοπιμότητα του μεγέθους του έργου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

**Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΛΙΜΕΝΩΝ & ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΛΛΗΣ**

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ 52^{ης} ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ
ΕΣΑΛ 06/23-02-2012

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΕΣΑΛ
Α.Ν. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΗΣ - ΔΕΤΖΩΡΤΖΗΣ