



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ

**ΠΡΑΚΤΙΚΟ αριθμ. 9
Αριθμ. Συνεδρίασης 9η/23.05.2023**

ΑΠΟΦΑΣΗ 56

Στη Θεσσαλονίκη, σήμερα στις 23/05/2023, ημέρα Τρίτη και ώρα 11.00 π.μ., συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση στην αίθουσα συνεδριάσεων του Περιφερειακού Συμβουλίου Κεντρικής Μακεδονίας, Βασ. Όλγας 198, η Μητροπολιτική Επιτροπή της Μ.Ε.Θ., που συγκροτήθηκε με την αριθμ. 3/2022 (ΑΔΑ: Ψ4ΚΙ7ΛΛ-ΦΛΔ) απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Κεντρικής Μακεδονίας “περί εκλογής τακτικών και αναπληρωματικών μελών της Μητροπολιτικής Επιτροπής της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης”, κατόπιν της με αριθμ. πρωτ. Μ.Ε. οικ. 344638 (110)/19-05-2023 προσκλήσεως του Προέδρου αυτής, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 213 του Ν. 3852/2010, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

Παρόντες:

1. Μήττας Χρήστος, Πρόεδρος
2. Ζέρβας Γεώργιος, Αντιπρόεδρος
3. Αγγελίδης Θεόδωρος, τακτικό μέλος
4. Γούλα Όλγα - Χριστίνα, τακτικό μέλος
5. Καρακωστανόγλου Βενιαμίν, τακτικό μέλος
6. Κίκης Αθανάσιος, τακτικό μέλος
7. Κούης Κωνσταντίνος, τακτικό μέλος
8. Τζόλλας Νικόλαος, τακτικό μέλος
9. Φιλιππιάδου Μαγδαληνή, τακτικό μέλος
10. Αγαθαγγελίδου Ανατολή, τακτικό μέλος
11. Αβραμόπουλος Σωτήριος, τακτικό μέλος
12. Γκανούλης Φίλιππος, τακτικό μέλος
13. Χρυσομάλλης Νικόλαος, τακτικό μέλος
14. Πάλλας Κωνσταντίνος, αναπληρωματικό μέλος

Στη συνεδρίαση δεν συμμετείχε, αν και κλήθηκε νόμιμα και έγκαιρα, ο Περιφερειάρχης Π.Κ.Μ. κ. Απόστολος Τζιτζικώστας.

Στη συνεδρίαση συμμετείχε η Αντιπεριφερειάρχης Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης κ. Παρασκευή Πατουλίδου.

Στη συνεδρίαση δεν συμμετείχαν, αν και κλήθηκαν νόμιμα και έγκαιρα, ο κ. Ασλανίδης Δημήτριος, τακτικό μέλος, τον οποίον αναπλήρωσε ο κ. Πάλλας Κωνσταντίνος, αναπληρωματικό μέλος, και ο κ. Τρελλόπουλος Γεώργιος, τακτικό μέλος. Οι απόντες ενημέρωσαν εγκαίρως για την απουσία τους.

Χρέη Γραμματέα εκτελεί η υπάλληλος της Π.Κ.Μ. Αλεξάνδρα Τριανταφύλλου, κλάδου ΠΕ Μεταφραστών - Διερμηνέων με βαθμό Α'.

Μετά τη διαπίστωση της απαρτίας ο Πρόεδρος κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης.

ΘΕΜΑ 4^ο: «Γνωμοδότηση επί της Σ.Μ.Π.Ε. του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης»

Ο Πρόεδρος της Μητροπολιτικής Επιτροπής ανακοίνωσε το 4ο θέμα ημερήσιας διάταξης «Γνωμοδότηση επί της Σ.Μ.Π.Ε. του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης» και έθεσε υπόψη της επιτροπής το με αρ. πρωτ. 1017/18-05-2023 διαβιβαστικό έγγραφο του Γραφείου Αντιπεριφερειάρχη Μ.Ε.Θ.. Εν συνεχεία έδωσε τον λόγο στην κ. Χρ. Αποστολίδου, υπάλληλο του Τμήματος Περιβάλλοντος & Υδροοικονομίας της Δ/σης Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος Μ.Ε.Θ., προκειμένου να εισηγηθεί το θέμα. Η κ. Αποστολίδου έθεσε υπόψη της Επιτροπής την με αρ. πρωτ.: 280154 (6064)/18-05-2023 εισήγηση του Τμήματος Περιβάλλοντος & Υδροοικονομίας της Δ/σης Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος Μ.Ε.Θ., παρουσίασε συνοπτικά τα βασικά της σημεία που αφορούν την προτεινόμενη χωρική οργάνωση, τον προτεινόμενο περιβαλλοντικό σχεδιασμό και την αξιολόγηση των επιπτώσεων του. Τέλος, ανέφερε ότι η υπηρεσία εισηγείται θετικά επί της Σ.Μ.Π.Ε. και παρουσίασε μέτρα, κατευθύνσεις και όρους που προτείνονται από την υπηρεσία για την πρόληψη και περιορισμό των επιπτώσεων από την εφαρμογή του Σχεδίου.

Ακολούθησαν ερωτήσεις από τους κ. Αγαθαγγελίδου Ανατολή, κ. Αβραμόπουλο Σωτήριο, κ. Γκανούλη Φίλιππο και κ. Χρυσομάλλη Νικόλαο, τακτικά μέλη. Στις ερωτήσεις απάντησαν η κ. Χρ. Αποστολίδου, ο κ. Ηρ. Λάτσιος, Αναπλ. Προϊστάμενος του Τμήματος Περιβάλλοντος & Υδροοικονομίας της Δ/σης Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος Μ.Ε.Θ., και η κ. Ευθ. Κόττα, μελετήτρια από τη μελετητική εταιρεία Σαμαράς & Συνεργάτες Α.Ε.. Οι ερωτήσεις και οι απαντήσεις είναι καταγεγραμμένες στο ηχητικό αρχείο της συνεδρίασης.

Κατόπιν ζήτησαν τον λόγο τα μέλη για να τοποθετηθούν. Ο κ. Ζέρβας Γεώργιος, Αντιπρόεδρος, και η κ. Αγαθαγγελίδου Ανατολή, τακτικό μέλος, δήλωσαν ότι θα καταψηφίσουν. Αιτιολόγησαν την ψήφο τους λέγοντας δεν αρνούνται την ανάγκη επέκτασης του λιμανιού. Ωστόσο, επειδή δεν είχαν τον χρόνο να μελετήσουν την 500 σελίδων Σ.Μ.Π.Ε., αρκέστηκαν στο περιεχόμενο της εισήγησης της υπηρεσίας. Στις εννέα προϋποθέσεις που θέτει η υπηρεσία για τον περιορισμό των επιπτώσεων από την εφαρμογή του Σχεδίου δεν περιλαμβάνονται ζητήματα που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος.

Ο κ. Αβραμόπουλος Σωτήριος, τακτικό μέλος, δήλωσε ότι θα καταψηφίσει, κατέθεσε και γραπτώς την τοποθέτησή του, η οποία έχει ως εξής: «Δεν κρίνουμε αποκλειστικά το περιεχόμενο της μελέτης, τη δουλειά των μελετητών και των υπαλλήλων των υπηρεσιών που γνωμοδοτούν, καθώς όλοι είναι υποχρεωμένοι να ενεργούν με βάση την ισχύουσα περιβαλλοντική νομοθεσία, η οποία είναι κομμένη και ραμμένη στα μέτρα των επενδυτών. Τοποθετούμαστε συνολικότερα πολιτικά για το πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργεί και αναπτύσσεται το λιμάνι.

Αυτό καθορίζεται από τους βασικούς στόχους που διαπερνούν και το masterplan που είναι η κερδοφορία του επενδυτή στις υφιστάμενες και μελλοντικές χρήσεις, η μετατροπή της περιοχής σε μεταφορικό κόμβο έτσι ώστε να δοθεί ώθηση στην κερδοφορία μεγάλων επιχειρήσεων μια σειράς κλάδων από την εφοδιαστική αλυσίδα και τις μεταφορές, μέχρι τον τουρισμό και το εμπόριο.

Ως γνωστό τη διαδικασία εκκινεί το ΤΑΙΠΕΔ, μέτοχος μειοψηφίας στον ΟΛΘ και εταιρεία μέλος του Υπερταμείου (ΕΕΣΥΠ) «των ιδιωτικοποιήσεων».

Συνολικά τίποτα καλό για το λαό της περιοχής δεν έχει προκύψει από την ιδιωτικοποίηση η οποία έχει τη σφραγίδα όσων κυβέρνησαν, την πορεία της αλλά και την αναβάθμιση της μεταφορικής ικανότητας. Όλη αυτή η πορεία συνοδεύεται από ένταση της εκμετάλλευσης των εργαζόμενων, κινδύνους, ενώ προφανώς είναι μύθος ότι η ανάπτυξη διαχέεται στην πόλη αφού αυτή κατευθύνεται κυρίως στους operators, μεγάλα ξενοδοχεία και εμπορικά κέντρα.

Προβλήματα υπάρχουν όμως και στο περιβαλλοντικό σκέλος.

Με βάση όσα παρουσιάζονται στη ΣΜΠΕ για το Masterplan ανάπτυξης του ΟΛΘ, προωθείται η συνύπαρξη αντιτιθέμενων χρήσεων γης και στις δυο ζώνες ανάπτυξης του λιμανιού. Διαιωνίζεται με αυτό τον τρόπο η ίδια διασπορά αντίθετων μεταξύ τους χρήσεων, όπως και στην ευρύτερη περιοχή βορειότερα και δυτικότερα του λιμανιού, όπου συνυπάρχουν εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών μαζί με κατοικημένες περιοχές, χώρους γραφείων και καταστημάτων/εμπορικών κέντρων, ακόμα και οίκων ευγηρίας.

Πρακτικά δίνεται η δυνατότητα στους ιδιώτες επενδυτές και ιδιοκτήτες του ΟΛΘ να αναπτύξουν σχεδόν όποια δραστηριότητα επιθυμούν, όχι μόνο υποστηρικτικά στην κύρια δραστηριότητα του λιμανιού, αλλά και συμπληρωματικά με στόχο την αποκόμιση ακόμα περισσότερων κερδών.

Για το κυκλοφοριακό σχεδιασμό: Η όποια βελτίωση από την ολοκλήρωση της οδικής σύνδεσης λιμανιού – ΠΑΘΕ, την οποία την έχουμε χρυσοπληρώσει και έχει καθυστερήσει, δεν αναιρεί γενικότερα προβλήματα που υπάρχουν στο κυκλοφοριακό και θα επιδεινωθούν με τη συγκέντρωση επιπλέον χιλιάδων εργαζόμενων στην ευρύτερη περιοχή.

Απαιτούνται ριζικά μέτρα αναβάθμισης του δικτύου ΜΜΜ για την εξυπηρέτηση της περιοχής και γενικότερα. Δεν αποτελούν λύσεις οι προτάσεις του ΣΒΑΚ που αποβλέπουν στη μετατροπή του ευρύτερου κέντρου της πόλης σε ζώνη τουρισμού και εμπορίου για τα υψηλότερα εισοδήματα.

Επιπρόσθετα, η κυκλοφοριακή μελέτη που αποτελεί Παράρτημα της ΣΜΠΕ, παρόλο που συντάχθηκε τον Οκτώβρη του 2022, δεν συνυπολογίζει τις επιπτώσεις από την κατασκευή της fly-over λεωφόρου, τις οποίες οι εργασίες θα αρχίσουν να κλιμακώνονται από το φθινόπωρο του 2023, ενώ η ολοκλήρωση της σύνδεσης ΟΛΘ-ΠΑΘΕ αναμένεται να ολοκληρωθεί το πρώτο εξάμηνο του 2024.

Όσον αφορά τους αέριους ρύπους, το θαλάσσιο περιβάλλον και τη διαχείριση αποβλήτων:

Συνολικά η άποψη μας είναι ότι υποεκτιμώνται οι επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα και στο θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και δεν προτείνονται μέτρα ολοκληρωμένης παρακολούθησης και αντιμετώπισης των επιπτώσεων. Λείπουν έλεγχοι από υπηρεσίες που θα έπρεπε να είναι καλά στελεχωμένες με προσωπικό και μέσα και η συμμόρφωση με τις προτάσεις της ΣΜΠΕ επαφίεται στον “αυτοέλεγχο”.

Ενώ και το πλαίσιο της διαχείρισης των αποβλήτων με την παράδοση του για επιχειρηματική δράση δημιουργεί προβλήματα όπως πρόσφατα με το ζήτημα που προέκυψε με την περιβαλλοντική αδειοδότηση εταιρείας διαχείρισης αποβλήτων πετρελαιοειδών και άλλων υγρών αποβλήτων με την οποία ο ΟΛΘ είχε συνάψει σύμβαση

Όπως γνωρίζουμε τόσο από το εμβληματικό παράδειγμα του Πειραιά αλλά και την επιβαρυμένη κατάσταση του Θερμαϊκού η προστασία του περιβάλλοντος μπαίνει πάντα σε τελευταία μοίρα και δε λείπουν σημαντικές καταστροφές στο θαλάσσιο περιβάλλον που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή και λιμενική δραστηριότητα.

Το ερώτημα σε κάθε περίπτωση δεν είναι γενικά «ναι ή όχι στα έργα» αλλά ανάπτυξη για ποιον, μεταφορικός κόμβος για ποιον. Προς όφελος του λαού ή προς όφελος των επιχειρηματικών ομίλων;

Όσο κινούμαστε σε αυτό τον αδιέξοδο δρόμο οι εργαζόμενοι και στα λιμάνια θα πληρώνουν την κερδοφορία των επενδυτών με ένταση της εκμετάλλευσης ακόμα και με το αίμα τους, ο λαός συνολικότερα θα πληρώνει για τα απαραίτητα συνοδευτικά έργα, τις επιδοτήσεις και φοροαπαλλαγές του κεφαλαίου. Δεν υπάρχει πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα από την Cosco για να καταλάβουμε που παν τα πράγματα.

Πόσο δε μάλλον που το λιμάνι μας μαζί με άλλα λειτουργεί και ως κόμβος προώθησης στρατιωτικών δυνάμεων του ΝΑΤΟ, επικίνδυνων σχεδιασμών με τη σύμφωνη γνώμη όλων των κομμάτων του συστήματος άρα και ως μαγνήτης κινδύνων

Το λιμάνι μπορεί να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης προς όφελος του λαού μόνο όταν θα αποτελεί εργατική – λαϊκή περιουσία, πυλώνας μιας οικονομίας η οποία θα αναπτύσσεται βάσει επιστημονικού σχεδιασμού εκτινάσσοντας την παραγωγή, με εργαζόμενους με συγκροτημένα δικαιώματα, λιγότερες ώρες δουλειάς, περισσότερη ασφάλεια.

Ταυτόχρονα οι εργαζόμενοι εκεί θα έχουν ουσιαστικό ρόλο στη λήψη και έλεγχο των αποφάσεων, δε θα «ζουν για να δουλεύουν» όπως γίνεται σήμερα, ιδιαίτερα με κάποιους εργολαβικούς για να συμπληρώσουν ένα ελάχιστο αξιοπρεπές εισόδημα.

Έτσι και μόνο έτσι θα χωροθετούνται ορθά με ολοκληρωμένα κριτήρια και οι διάφορες χρήσεις και θα υπάρχει ολοκληρωμένη εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και μέτρα αντιμετώπισης από μια μεγάλη και σύνθετη δραστηριότητα όπως το λιμάνι.

Με βάση όλα τα παραπάνω καταψηφίζουμε.».

Ο κ. Γκανούλης Φίλιππος, τακτικό μέλος, δήλωσε ότι θα τοποθετηθεί με λευκό. Ανέφερε ότι ο ίδιος και οι συνεργάτες του δεν είχαν χρόνο να μελετήσουν τη Σ.Μ.Π.Ε. Το προτεινόμενο master plan αφορά το λιμάνι και όχι την πόλη, η οποία έχει ανάγκη από ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου, και κάτι τέτοιο δεν υπάρχει μέσα στο master plan.

Ο κ. Χρυσομάλλης Νικόλαος, τακτικό μέλος, δήλωσε ότι θα τοποθετηθεί με λευκό, κυρίως γιατί θεωρεί ότι η συγκεκριμένη επένδυση θα έπρεπε να επεκταθεί.

Τα λοιπά μέλη του Σώματος δήλωσαν ότι θα ψηφίσουν θετικά.

Μετά την ολοκλήρωση της εισήγησης της κ. Αποστολίδου, τις ερωτήσεις και τοποθετήσεις των μελών και τη μεταξύ τους διαλογική συζήτηση, ο Πρόεδρος της Μητροπολιτικής Επιτροπής θέτει το θέμα σε ψηφοφορία ως έχει. Η Μητροπολιτική Επιτροπή έχοντας υπόψη τα ανωτέρω και λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 213 του Ν. 3852/2010 “περί αρμοδιοτήτων της Μητροπολιτικής Επιτροπής”, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, την υπ’ αριθμ. 3/2022 (ΑΔΑ: Ψ4ΚΙ7ΛΛ-ΦΛΔ) απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Κεντρικής Μακεδονίας “περί εκλογής τακτικών και αναπληρωματικών μελών της Μητροπολιτικής Επιτροπής της Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης”, την με αρ. πρωτ. 13693/17-01-2022 απόφαση του Συντονιστή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας – Θράκης «περί επικύρωσης εκλογής τακτικών και αναπληρωματικών μελών Μητροπολιτικής Επιτροπής Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης», την αριθμ. 10/2022 (ΑΔΑ: 97ΛΠ7ΛΛ-ΙΒ4) απόφαση της Μητροπολιτικής Επιτροπής «περί εκλογής Προέδρου και Αντιπροέδρου Μητροπολιτικής Επιτροπής Μητροπολιτικής Ενότητας Θεσσαλονίκης», την αριθμ. 15/2023 απόφαση της Μητροπολιτικής Επιτροπής “περί εκλογής νέου Προέδρου της Μητροπολιτικής Επιτροπής Μ.Ε.Θ. (ΑΔΑ: 9ΤΩ67ΛΛ-ΚΡΤ), την με αρ. πρωτ. 359184(6447)/01-09-2016 απόφαση του Περιφερειάρχη Κεντρικής Μακεδονίας «περί Ορισμού Γραμματέα και αναπληρωτή Γραμματέα της Μητροπολιτικής Επιτροπής της Μ.Ε.Θ.», το με αρ. πρωτ.: 1017/18-05-2023 διαβιβαστικό έγγραφο του Γραφείου Αντιπεριφερειάρχη Μ.Ε.Θ. και την με αρ. πρωτ.: 280154 (6064)/18-05-2023 εισήγηση του Τμήματος Περιβάλλοντος & Υδροοικονομίας της Δ/σης Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος Μ.Ε.Θ.,

Γνωμοδοτεί κατά πλειοψηφία

(Οι κ. Ζέρβας Γεώργιος, κ. Αγαθαγγελίδου Ανατολή και κ. Αβραμόπουλος Σωτήριος καταψήφισαν, οι κ. Γκανούλης Φίλιππος και κ. Χρυσομάλλης Νικόλαος τοποθετήθηκαν με λευκό)

Θετικά επί της Σ.Μ.Π.Ε. του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με την εισήγηση που ακολουθεί.

Ο Λιμένας Θεσσαλονίκης αποτελεί το σημαντικότερο λιμάνι της Βόρειας Ελλάδας και ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Κατέχει στρατηγική θέση τόσο στο δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών των χωρών της Βαλκανικής και της Μαύρης Θάλασσας, όσο και στο Διευρωπαϊκό και εθνικό δίκτυο χερσαίων μεταφορών. Η χρήση και εκμετάλλευση ορισμένων χώρων και περιουσιακών στοιχείων του Λιμένα Θεσσαλονίκης παραχωρήθηκε από το Ελληνικό Δημόσιο προς την «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ» με την από 27.06.2001 Σύμβαση Παραχώρησης και στη συνέχεια υπογράφηκε πρόσθετη πράξη το 2009.

Η Σύμβαση αυτή (αρχική και πρόσθετη πράξη) τροποποιήθηκε στις 02.02.2018 (ΣΠ2018) και κυρώθηκε με το Ν. 4522/2018 (ΦΕΚ39Α/07.03.2018), ο οποίος τροποποιήθηκε πρόσφατα με τον Ν.4973/2022 (ΦΕΚ 182Α/23.09.2022).

Στην υφιστάμενη κατάσταση, ο Λιμένας Θεσσαλονίκης αποτελείται από έξι προβλήτες με συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων 6.150 m, μέγιστο λειτουργικό βάθος -12 m από τη Μέση Στάθμη Θάλασσας και έκταση χερσαίας ζώνης περίπου 1.550 στρεμμάτων που αποτελεί πρακτικά συνέχεια του πολεοδομικού ιστού της πόλης προς τη θάλασσα.

Η παρούσα Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων υποβάλλεται κατ’ εφαρμογή του Ν.4938/2022 (ΦΕΚ 109Α/06.06.2022) και αφορά τη περιβαλλοντική εκτίμηση του Αναπτυξιακού Προγράμματος & Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) της ΟΛΘ ΑΕ, το οποίο πραγματεύεται:

- τη χωρική οργάνωση του Λιμένα Θεσσαλονίκης, (μέσω του καθορισμού των μέγιστων επιτρεπόμενων ορίων της ζώνης λιμένα, των χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης στη χερσαία ζώνη του λιμένα),
- τα προγραμματιζόμενα έργα και δράσεις ανάπτυξης του λιμένα, καθώς επίσης και
- την κυκλοφοριακή οργάνωσή του.

Η Αρχή σχεδιασμού είναι το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) Α.Ε.

Ο χρονικός ορίζοντας υλοποίησης του υπό εξέταση Αναπτυξιακού Προγράμματος & Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) της ΟΛΘ ΑΕ που περιγράφεται στην παρούσα, είναι 25 έτη και απώτερος στόχος του είναι η διάγνωση των αναγκών και των δυνατοτήτων του λιμένα, ο καθορισμός της ανάπτυξής του, ώστε ο Λιμένας Θεσσαλονίκης να αναβαθμιστεί σε κόμβο του παγκοσμίου συστήματος μεταφορών.

Η παρούσα Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της διαδικασίας εκπόνησης του Master Plan και περιλαμβάνει όλες τις πληροφορίες που καθορίζονται στο Παράρτημα ΙΙΙ της ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/2006 (ΦΕΚ 1225/Β/15.09.2006) ΚΥΑ όπως ισχύει, για την εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον ορισμένων σχεδίων και/ή προγραμμάτων και προβλέπει την καταγραφή και αποτύπωση των υφιστάμενων περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις υπάρχουσες δράσεις και δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο πεδίο εφαρμογής της, ενώ επιπλέον ασχολείται και με τον εντοπισμό, την περιγραφή και αξιολόγηση των ενδεχομένων σημαντικών επιπτώσεων που μπορεί να επιφέρει η εφαρμογή του προτεινόμενου προγράμματος στο ευρύτερο περιβάλλον (φυσικό, ανθρωπογενές και δομημένο), προτείνοντας ταυτόχρονα μέτρα αντιμετώπισης των επιπτώσεων αυτών.

Η έγκριση της ΣΜΠΕ του παρόντος προγράμματος, εντάσσεται στο Π.Δ που θα εκδοθεί με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ. 9α του άρθρου 156 του Ν.4938/2022(ΦΕΚ 109Α/06.06.2022).

Το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) του Λιμένα Θεσσαλονίκης, εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 3121.6/22971/2018 (ΦΕΚ 77ΑΑΠ/25.04.2018) απόφαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων σε συνέχεια της 72ης/07.02.2018 συνεδρίασης της. Παρόλα αυτά, η γνωμοδότηση της 72ης/07.02.2018 συνεδρίασης της Ε.Σ.Α.Λ., για τις χρήσεις γης, τους όρους και περιορισμούς δόμησης εντός της χερσαίας ζώνης Λιμένα, δεν προχώρησε ποτέ στην έγκριση της μέσω της έκδοσης Π.Δ., σύμφωνα με το Ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145Α/27.06.2001) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Σε συνέχεια των ανωτέρω, προκύπτει ότι η εν λόγω γνωμοδότηση αποτυπώνει μία πρόταση ανάπτυξης του Λιμένα η οποία όμως δεν νοείται ως εγκεκριμένη.

Α. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Ο Λιμένας Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί επιβατική και εμπορική κίνηση, με κυριότερες δραστηριότητες τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, γενικού φορτίου, χύδην ξηρού και υγρού φορτίου, Ro-Ro, την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων και εμπορικών πλοίων ακτοπλοΐας, ενώ στο ανατολικό άκρο του λιμένα (προβλήτας 1) φιλοξενούνται πολιτιστικές δραστηριότητες. Σημειώνεται ότι εντός του Λιμένα Θεσσαλονίκης δεν αποθηκεύονται επικίνδυνα ή/και εκρηκτικά φορτία κατά τον IMDG κώδικα και δεν υπάρχουν κλειστές αποθήκες σχεδιασμένες για τέτοια φορτία.

Σκοπός του υπό εξέταση σχεδιασμού είναι η μελλοντική ανάπτυξη του Λιμένα Θεσσαλονίκης, έτσι ώστε να εξυπηρετηθεί πλήρως και ολοκληρωμένα η λιμενική και χωροταξική οργάνωση του, με στόχο την κάλυψη των αναγκών που αναμένεται να υπάρξουν την επόμενη 25ετία.

Με βάση τις προβλέψεις κίνησης και το σχεδιασμό του υπό εξέταση προγράμματος, προσδιορίστηκαν οι ακόλουθοι τερματικοί σταθμοί εντός του Λιμένα Θεσσαλονίκης:

- ✓ **Σταθμός Ακτοπλοΐας και Κρουαζιέρας**
- ✓ **Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων** (Εισαγωγή, εξαγωγή, διαμετακόμιση, μεταφόρτωση)
- ✓ **Σταθμός Συμβατικού Φορτίου** (Ξηρό χύδην (μεταλλεύματα νικελίου, αγροτικά προϊόντα, άνθρακας κ.ά), γενικό φορτίο (χάλυβας, δασοκομικά προϊόντα κ.ά)

Ειδικότερα, ο σχεδιασμός του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) Λιμένα Θεσσαλονίκης, **στοχεύει** στην ανταπόκριση των κάτωθι διεγνωσμένων αναγκών:

- i. Βελτίωση υποδομών ελλιμενισμού πλοίων ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων, αλλά και δημιουργία υποδομών υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών.
- ii. Ενδυνάμωση βιώσιμης σχέσης λιμένα-πόλης (μέσω ανάδειξης πολιτιστικής κληρονομιάς, διεύρυνση χώρου που αποδίδεται σε κοινωνικές-πολιτιστικές χρήσεις, συνέργεια τουρισμού –εμπορικής δραστηριότητας πόλης κλπ.)
- iii. Επέκταση Τερματικού Σταθμού Χύδην Φορτίου
- iv. Επέκταση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων(Σ.ΕΜΠΟ) προκειμένου να ανταποκριθεί εγκαίρως στην προβλεπόμενη ζήτηση
- v. Ομαδοποίηση λιμενικών δραστηριοτήτων, ώστε να επιτρέπουν την ευέλικτη και ασφαλή λειτουργία του λιμένα καθώς και την εύκολη πρόσβαση στην ενδοχώρα.
- vi. Πρόβλεψη δράσεων και υποδομών και δικτύων ανάπτυξης του λιμένα
- vii. Ορθολογικός χωροταξικός σχεδιασμός λιμένα
- viii. Επικαιροποίηση και ορθολογική κυκλοφοριακή οργάνωση λιμένα και αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης του Λιμένα Θεσσαλονίκης με το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο μέσω της Πύλης 16 .

Επιπλέον, ο υπό εξέταση σχεδιασμός επεδίωξε:

- ix. Η διάταξη που θα προταθεί να επιτρέψει και μελλοντικές επεκτάσεις.
- x. Η τελική διάταξη του Master Plan να υλοποιείται σε στάδια, έτσι ώστε να μειωθούν τα αρχικά κόστη επενδύσεων αλλά ταυτόχρονα να ικανοποιηθεί η προβλεπόμενη ζήτηση για το 2050.
- xi. Να λαμβάνονται υπόψη οι περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις από τις λιμενικές λειτουργίες και ιδιαίτερα εκείνες που σχετίζονται με τις εκπομπές αέριων ρύπων, με στόχο τον περιορισμό τους.
- xii. Ο σχεδιασμός του Master Plan να περιορίζεται στα όρια της Χερσαίας και της Θαλάσσιας Ζώνης του Λιμένα και να μην προβλέπεται αγορά γης.

-Στο σημείο αυτό θα πρέπει συμπληρωθεί ότι, σύμφωνα με το Παράρτημα 7.2 της ΣΠ2018, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει με το Ν.4973/2022(ΦΕΚ 182Α/23.09.2022), η ΟΛΘ ΑΕ υποχρεούται εντός της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου να πραγματοποιήσει τις ακόλουθες Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις:

➔ **6ος Προβλήτας, επέκταση λιμενικής υποδομής(α.Κατασκευή ενός πρόσθετου κρηπιδώματος, ως ευθύγραμμη επέκταση των υφιστάμενων κρηπιδωμάτων, συνεχούς μήκους τουλάχιστον τα 513m, εκ των οποίων τουλάχιστον τα 400m πρέπει να έχουν ωφέλιμο βάθος τουλάχιστον -16,50m από τη ΜΣΘ (Μέση Στάθμη Θάλασσας), β. Κατασκευή πρόσθετης χερσαίας ζώνης, πλάτους τουλάχιστον 258m, κατά μήκος του ανωτέρου κρηπιδώματος και γ. Κατασκευή όλων των συμπληρωματικών έργων υποδομής που είναι αναγκαία για την διασφάλιση της πλήρους λειτουργικότητας του νέου κρηπιδώματος και της αντίστοιχης χερσαίας ζώνης, περιλαμβανομένων βυθοκορήσεων σε στάθμη τουλάχιστον -16,50m από τη ΜΣΘ για την προσέγγιση και τους ελιγμούς των πλοίων, δαπέδων στη χερσαία ζώνη, Η/Μ δικτύων κλπ, αλλά μη περιλαμβανομένης της προμήθειας του μηχανολογικού εξοπλισμού οποιουδήποτε τερματικού σταθμού)**

➔ **6ος Προβλήτας, εξοπλισμός Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων και σταθμού Ξηρού Χύδην Φορτίου**

➔ Γενική Ανάπτυξη λιμένα, περιλαμβανομένων των έργων αποκατάστασης του Κτιρίου Παλαιού Τελωνιακού Σταθμού

B. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

B1. ΧΩΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ- ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Οι χρήσεις γης και όροι δόμησης του Λιμένα Θεσσαλονίκης εγκρίθηκαν με την Απόφαση της 2ης συνεδρίασης της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.) με αριθμό 02/15.07.2002 και εν συνεχεία κυρώθηκαν με το Νόμο 4081/2012 (ΦΕΚ 184Α/27.09.2012). Οι όροι δόμησης καθορίστηκαν ως εξής:

Ποσοστό κάλυψης 30%

Συντελεστής δόμησης 1,2

Μέγιστος αριθμός ορόφων 5

Μέγιστο ύψος (m) 15

Μέγιστο ύψος πύργου (m) 60

Στη περιοχή I (γεινιάζει με το Ιστορικό Κέντρο της Θεσσαλονίκης του 1ου και 2ου Προβλήτα) καθορίζονται οι παρακάτω υφιστάμενες χρήσεις γης στην χερσαία ζώνη του Λιμένα:

1. Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι – αστικό πράσινο.
2. Κτίρια – γήπεδα στάθμευσης, πρατήρια καυσίμων.
3. Κτίρια και εγκαταστάσεις Διοίκησης (κεντρικού Λιμεναρχείου Θεσσαλονίκης και Ο.Λ.Θ. Α.Ε.)
4. Κτίρια και εγκαταστάσεις Τουριστικού Λιμένα, Λιμενικός Επιβατικός Σταθμός καθώς και κάθε εγκατάσταση που εξυπηρετεί την παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων για τη διακίνηση επιβατών και τη διακίνηση επιβατών από και προς τον Λιμένα σύμφωνα με τις αρχές των συνδυασμένων μεταφορών με την προϋπόθεση ότι η μία φάση αυτών είναι η θαλάσσια μεταφορά.
5. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις (Υπαίθριοι και στεγασμένοι χώροι συνάθροισης κοινού ως μουσεία, θέατρα, κινηματογράφοι, συνεδριακά κέντρα, αθλητικές εγκαταστάσεις).
6. Κτίρια ειδικής εκπαίδευσης (π.χ. Σχολές δευτεροβάθμιας ή τριτοβάθμιας λιμενικής εκπαίδευσης).
7. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας ως παιδικό σταθμοί, υγειονομικά κέντρα κ.τ.λ.
8. Κέντρα διασκέδασης και αναψυχής, εστιατόρια, αναψυκτήρια.
9. Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων.
10. Γραφεία, εμπορικά καταστήματα, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί, ξενώνες, ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις.
11. Εργαστήρια, βιοτεχνικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής όχλησης, κτίρια και γήπεδα αποθήκευσης καθώς και εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου με την προϋπόθεση ότι δεν παρακωλύουν τις λοιπές λειτουργίες της περιοχής και δεν αλλοιώνουν τον χαρακτήρα της περιοχής αλλά και του λιμένα γενικότερα.

Στη περιοχή II (το υπόλοιπο τμήμα του Λιμένα στο οποίο πραγματοποιούνται οι εμπορευματικές χρήσεις) καθορίζονται οι παρακάτω υφιστάμενες χρήσεις γης στην χερσαία ζώνη του Λιμένα:

1. Κάθε χρήση για την παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης φορτίων και επιβατών από και προς τον λιμένα.
2. Η εγκατάσταση, οργάνωση και εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής και κάθε είδους εγκαταστάσεων για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρέτησεων (συμπεριλαμβανομένης και της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας) καθώς και κάθε είδους υποδομής και εγκατάστασης που εξυπηρετεί τις συνδυασμένες μεταφορές ανθρώπων ή φορτίων.
3. Κάθε χρήση που έχει σχέση με το λιμενικό έργο καθώς και κάθε άλλη εμπορική, βιομηχανική, πετρελαϊκή (και εν γένει ενεργειακών καυσίμων) και επιχειρηματική δραστηριότητα συμπεριλαμβανομένων ιδίως της τουριστικής, της πολιτιστικής, της αλιευτικής και του σχεδιασμού και οργάνωσης λιμενικών εξυπηρέτησεων.

B2. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΧΩΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ- ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Οι χρήσεις γης της Χερσαίας Ζώνης του Λιμένα δεν διαφοροποιούνται σε σχέση με τις εγκεκριμένες, καθώς δεν εισάγονται επί της ουσίας νέες. Οι προτεινόμενες χρήσεις είναι συμβατές με τη λειτουργία του λιμένα και ουσιαστικά αφορούν τις ήδη εγκεκριμένες χρήσεις γης, οι οποίες με τον προτεινόμενο σχεδιασμό καθορίζονται στο χώρο, αναδιατυπώνονται και εξειδικεύονται με τον λεπτομερέστερο καθορισμό των προτεινόμενων δραστηριοτήτων, σε εναρμόνιση στο μέτρο του δυνατού, με τον εξειδικευμένο χαρακτήρα των ειδικών χρήσεων γης που καθορίζονται στο ΠΔ 59/2018, με σκοπό την καλύτερη οργάνωση και ανάπτυξη του λιμένα με κοινωνικοοικονομικά οφέλη υπερτοπικού χαρακτήρα.

Η χερσαία ζώνη του Λιμένα προτείνεται να χωριστεί σε δύο ζώνες, με γνώμονα τις υφιστάμενες και μελλοντικές χρήσεις του Λιμένα, την οικονομική του ανάπτυξη και την βελτίωση της σχέσης του Λιμένα με την Πόλη.

Η **Ζώνη Α**, στο ανατολικό τμήμα του Λιμένα περιλαμβάνει τον 1ο, τον 2ο και τον 3ο Προβλήτα καθώς και τη χερσαία περιοχή που βρίσκεται μεταξύ των κρηπιδωμάτων και των ορίων του Λιμένα με την πόλη. Εντός της Ζώνης Α, προτείνονται χρήσεις γης σχετικές με λιμενικές δραστηριότητες ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας καθώς και χρήσεις γης σχετικές με τον τουρισμό, την ψυχαγωγία και τον πολιτισμό, οι οποίες επεκτείνονται και πέραν του 1ου Προβλήτα. Η συνολική επιφάνεια της Ζώνης Α είναι **385.507 m²**.

Η **Ζώνη Β**, στο δυτικό τμήμα του Λιμένα περιλαμβάνει τον 4ο, τον 5ο και τον 6ο Προβλήτα καθώς και τη χερσαία περιοχή που βρίσκεται μεταξύ των κρηπιδωμάτων και των ορίων του Λιμένα με την πόλη. Εντός της Ζώνης Β, προτείνονται χρήσεις σχετικές με την μεταφορά, διακίνηση, διαχείριση και αποθήκευση συμβατικών, χύδην φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων. Η έκταση της Ζώνης Β χωρίς την προγραμματισμένη επέκταση του 6ου Προβλήτα και τις προτεινόμενες επεκτάσεις είναι **1.164.493 m²**. Η συνολική επιφάνεια της Ζώνης Β μετά τις προτεινόμενες επεκτάσεις είναι **1.687.040 m²**.

Για την καλύτερη ομαδοποίηση των χρήσεων εντός του Λιμένα προτείνεται ο επιμέρους διαχωρισμός των Ζωνών σε Υποζώνες. Συγκεκριμένα η Ζώνη Α χωρίζεται σε δύο Υποζώνες χρήσεων γης (**A1** και **A2**) ενώ η Ζώνη Β χωρίζεται σε τρεις υποζώνες (**B1**, **B2** και **B3**).

Η **Υποζώνη A1** περιλαμβάνει ουσιαστικά τον 1ο Προβλήτα και την Αποθήκη 1 και καλύπτει επιφάνεια **31.627 m²**. Επιτρέπονται δραστηριότητες και λειτουργίες σχετικές με τον ελλιμενισμό και την εξυπηρέτηση πλοίων καθώς και οι ακόλουθες χρήσεις όπως χώρος υποδοχής χρήσεων τουρισμού, αναψυχής και πολιτισμού (μουσεία), εμπορικά καταστήματα, υπεραγορές και πολυκαταστήματα, γραφεία, εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής και λοιπές τουριστικές επιχειρήσεις, αναψυκτήρια, αναψυχή – κέντρα διασκέδασης, εστίαση, χώροι συνάθροισης κοινού –συνεδριακά κέντρα, εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων – εκθεσιακά κέντρα, θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, κέντρα έρευνας, πολιτιστικές εγκαταστάσεις, μικρές και ειδικές αθλητικές εγκαταστάσεις, κέντρο υγείας και πρωτοβάθμιες υπηρεσίες υγείας, χώροι στάθμευσης (κτίρια-γήπεδα), δημόσιες

υπηρεσίες συναφείς με την λειτουργία του Λιμένα, κέντρα δια βίου μάθησης, ναυτιλία, λιμενικές δραστηριότητες και θαλάσσιο περιβάλλον, θρησκευτικοί χώροι, εγκαταστάσεις και σταθμοί μετεπιβίβασης μέσων μαζικής μεταφοράς. Επιπλέον προτείνονται οι ακόλουθες συμπληρωματικές χρήσεις: αποθήκες, ελεύθεροι χώροι -πράσινο, κτίρια ειδικών χρήσεων πολιτικής προστασίας και άμυνας, υδατοδρόμιο, πεδίο προσγείωσης/ απογείωσης ελικοπτέρων και εγκαταστάσεις ΑΠΕ.

Η **Υποζώνη A2**, περιλαμβάνει τον 2ο και 3ο Προβλήτα, δηλαδή την περιοχή εξυπηρέτησης κρουαζιέρας, ακτοπλοΐας και οχηματαγωγών πλοίων. Η επιφάνεια που καλύπτει είναι περίπου **353.880 m²**. Επιτρέπονται δραστηριότητες και λειτουργίες σχετικές με τον ελλιμενισμό και την εξυπηρέτηση πλοίων πλωτών μέσων, σκαφών και ναυπηγημάτων παροχής λιμενικών υπηρεσιών (ΚΛΘ, πυροσβεστικής υπηρεσίας, πλοηγικής υπηρεσίας, ρυμούλκησης, εφοδιασμού πλοίων με καύσιμα – bunkering, αλιευτικών πλοίων, συλλογής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων) καθώς και οι ακόλουθες χρήσεις, επιπλέον των παραπάνω αναγραφόμενων για την υποζώνη A1, όπως αποθήκες, υπηρεσίες εφοδιαστικής (logistics), βιομηχανία και βιοτεχνία, τουριστικά καταλύματα (ενδεικτικά ξενοδοχεία, ξενώνες νεότητας κτλ), αποθήκευση φορτίων, ελλιμενισμός μεγάλων σκαφών αναψυχής/ ημεροπλοίων, αλιευτική δραστηριότητα και μακρά παραμονή εισαγόμενων - εξαγόμενων οχημάτων (car terminal).

Επιπλέον, οι συμπληρωματικές χρήσεις: ελεύθεροι χώροι-πράσινο, κτίρια ειδικών χρήσεων πολιτικής προστασίας και άμυνας, υδατοδρόμιο, πεδίο προσγείωσης/ απογείωσης ελικοπτέρων, συνεργεία συντήρησης και επισκευής εξοπλισμού λιμένα καθώς και οχημάτων/ μηχανημάτων λιμένα χωρίς περιορισμό είδους και βάρους, πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, πλυντήρια – λιπαντήρια οχημάτων και μηχανημάτων, στάθμευση(κτίρια – γήπεδα) οχημάτων/ μηχανημάτων χωρίς περιορισμό είδους και βάρους και σκαφών, υποδομές (κτίρια – γήπεδα) δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας υψηλής, μέσης και χαμηλής τάσης, εγκαταστάσεις ΑΠΕ, χώροι μεταφόρτωσης, αποθήκευσης αποβλήτων και σταθμοί μεταφόρτωσης απορριμμάτων.

Εντός της Ζώνης Α, θα εκσυγχρονιστεί το υφιστάμενο κτίριο (πρώην κτίριο Βρεφονηπιακού Σταθμού) του οποίου χρήστης είναι ο Δήμος Θεσσαλονίκης ή θα ανεγερθεί νέο κτίριο σε αντικατάσταση του υφιστάμενου αντίστοιχης δυναμικότητας, για χρήσεις πρόνοιας (βρεφονηπιακός σταθμός, παιδικός σταθμός), εκπαίδευσης και πολιτιστικών σκοπών.

Η **Υποζώνη B1**, περιλαμβάνει τον 4ο, τον 5ο και το ανατολικό τμήμα του 6ου Προβλήτα, δηλαδή την περιοχή εξυπηρέτησης κυρίως συμβατικού φορτίου (γενικού φορτίου, στερεού χύδην, υγρού φορτίου και πετρελαιοειδών) και δευτερευόντως εμπορευματοκιβωτίων. Καταλαμβάνει συνολική επιφάνεια ίση περίπου με **528.186 m²** (συμπεριλαμβανομένης της επέκτασης του κρηπιδώματος 24 στη δεύτερη φάση υλοποίησης των έργων που προβλέπονται στην παρούσα μελέτη). Επιτρέπονται δραστηριότητες και λειτουργίες σχετικές με τον ελλιμενισμό και την εξυπηρέτηση πλοίων, πλωτών μέσων, σκαφών και ναυπηγημάτων παροχής λιμενικών υπηρεσιών (ΚΛΘ, πυροσβεστικής υπηρεσίας, πλοηγικής υπηρεσίας, ρυμούλκησης, εφοδιασμού πλοίων με καύσιμα - bunkering, συλλογής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων), καθώς και οι ακόλουθες χρήσεις: αποθήκευση, διαχείριση και διακίνηση μοναδιαίων φορτίων (εμπορευματοκιβώτια-οχήματα-μηχανήματα -εξοπλισμός-ψυγεία), αποθήκευση, διαχείριση και διακίνηση συμβατικού φορτίου (γενικού φορτίου με ή χωρίς ψύξη ή κατάψυξη, στερεού χύδην και υγρού φορτίου), αποθήκευση, διαχείριση και διακίνηση δημητριακών, αποθήκευση, διαχείριση και διακίνηση πετρελαιοειδών (καύσιμα, λιπαντικά, χημικά κ.λπ.), μακρά παραμονή εισαγόμενων - εξαγόμενων οχημάτων (car terminal), εγκαταστάσεις εφοδιαστικής (logistics), κέντρο αποθήκευσης και διανομής, συσκευασίας- αποσυσκευασίας φορτίων, επισκευής εμπορευματοκιβωτίων, αποθήκες, εγκαταστάσεις ΑΠΕ, χώροι επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων, χώροι μεταφόρτωσης, αποθήκευσης, επεξεργασίας και διάθεσης αποβλήτων, σταθμοί μεταφόρτωσης απορριμμάτων, φορτοεκφόρτωση πλοίων με σωληνώσεις, ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα και δεξαμενισμός πλοίων, τερματικός σταθμός εξυπηρέτησης οχηματαγωγών πλοίων, υποδομές (κτίρια - γήπεδα) δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας υψηλής, μέσης, χαμηλής τάσης και εμπορευματικό σιδηροδρομικό σταθμό.

Επιπλέον, οι ακόλουθες συμπληρωματικές χρήσεις:

Εμπορικά καταστήματα, γραφεία, συνεργεία συντήρησης και επισκευής εξοπλισμού λιμένα καθώς και οχημάτων/ μηχανημάτων λιμένα χωρίς περιορισμό είδους και βάρους, πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, πλυντήρια – λιπαντήρια οχημάτων και μηχανημάτων, στάθμευση (κτίρια – γήπεδα) οχημάτων/ μηχανημάτων χωρίς περιορισμό είδους και βάρους και σκαφών, δημόσιες υπηρεσίες συναφείς με τη λειτουργία του λιμένα, υποδομές (κτίρια – γήπεδα) δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας υψηλής, μέσης, χαμηλής τάσης, κέντρα έρευνας, θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, αναψυκτήρια, χρήσεις αναψυχής, εστίαση, εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων – εκθεσιακά κέντρα, χώροι συνάθροισης κοινού – συνεδριακά κέντρα, πολιτιστικές εγκαταστάσεις, θρησκευτικοί χώροι, μικρές και ειδικές αθλητικές εγκαταστάσεις, κέντρα δια βίου μάθησης και μεταλκευακή εκπαίδευση σχετικά με λιμένες, ναυτιλία, λιμενικές δραστηριότητες και θαλάσσιο περιβάλλον, κέντρο υγείας, πρωτοβάθμιες υπηρεσίες υγείας, ελεύθεροι χώροι-πράσινο, εγκαταστάσεις και σταθμοί μετεπιβίβασης μέσω μαζικής μεταφοράς, κτίρια ειδικών χρήσεων πολιτικής προστασίας και άμυνας και πεδίο προσγείωσης/ απογείωσης ελικοπτήρων.

Η Υποζώνη Β2, περιλαμβάνει το δυτικό τμήμα του 6ου Προβλήτα, δηλαδή την περιοχή εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων). Καταλαμβάνει συνολική επιφάνεια ίση περίπου με **898.470 m²** (συμπεριλαμβανομένης της προγραμματισμένης επέκτασης του Προβλήτα 6 και της προτεινόμενης επέκτασης του κρηπιδώματος 26 στην πρώτη φάση και του κρηπιδώματος 24 στη δεύτερη φάση υλοποίησης των έργων που προβλέπονται στην παρούσα μελέτη). Επιτρέπονται δραστηριότητες και λειτουργίες σχετικές με τον ελλιμενισμό και την εξυπηρέτηση πλοίων, πλωτών μέσων, σκαφών και ναυπηγημάτων παροχής λιμενικών υπηρεσιών (ΚΛΘ, πυροσβεστικής υπηρεσίας, πλοηγικής υπηρεσίας, ρυμούλκησης, εφοδιασμού πλοίων με καύσιμα – bunkering, συλλογής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων), καθώς και οι ακόλουθες χρήσεις: αποθήκευση, διαχείριση και διακίνηση μοναδιαίων φορτίων (εμπορευματοκιβωτία – οχήματα – μηχανήματα – εξοπλισμός-ψυγεία), αποθήκευση, διαχείριση και διακίνηση συμβατικού φορτίου (γενικού φορτίου με ή χωρίς ψύξη ή κατάψυξη, στερεού χύδην και υγρού φορτίου), εγκαταστάσεις ΑΠΕ, χώροι επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων, χώροι μεταφόρτωσης, αποθήκευσης, επεξεργασίας και διάθεσης αποβλήτων, σταθμοί μεταφόρτωσης απορριμμάτων, φορτοεκφόρτωση πλοίων με σωληνώσεις, υποδομές (κτίρια – γήπεδα) δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας υψηλής, μέσης, χαμηλής τάσης και εμπορευματικό σιδηροδρομικό σταθμό.

Επιπλέον οι ακόλουθες συμπληρωματικές χρήσεις:

Αποθήκες, γραφεία, συνεργεία συντήρησης και επισκευής εξοπλισμού λιμένα καθώς και οχημάτων/ μηχανημάτων λιμένα χωρίς περιορισμό είδους και βάρους, πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, πλυντήρια – λιπαντήρια οχημάτων και μηχανημάτων, στάθμευση (κτίρια – γήπεδα) οχημάτων/μηχανημάτων χωρίς περιορισμό είδους και βάρους και σκαφών, δημόσιες υπηρεσίες συναφείς με τη λειτουργία του λιμένα, υποδομές (κτίρια – γήπεδα) δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας, κέντρα έρευνας, θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, αναψυκτήρια, εστίαση, θρησκευτικοί χώροι, μικρές και ειδικές αθλητικές εγκαταστάσεις, κέντρα δια βίου μάθησης, ναυτιλία, λιμενικές δραστηριότητες και θαλάσσιο περιβάλλον, ελεύθεροι χώροι-πράσινο, εγκαταστάσεις και σταθμοί μετεπιβίβασης μέσω μαζικής μεταφοράς, κτίρια ειδικών χρήσεων πολιτικής προστασίας και άμυνας, και πεδίο προσγείωσης/ απογείωσης ελικοπτήρων.

Η Υποζώνη Β3, βρίσκεται στο δυτικό άκρο του Λιμένα και προβλέπεται να αξιοποιηθεί για την υποστήριξη του Σταθμού Ε/Κ και του Σταθμού Συμβατικού και Χύδην φορτίου. Καταλαμβάνει συνολική επιφάνεια ίση περίπου με **260.384 m²**. Και σε αυτήν, όπως στην υποζώνη Β1 και Β2, επιτρέπονται δραστηριότητες και λειτουργίες σχετικές με τον ελλιμενισμό και την εξυπηρέτηση πλοίων, πλωτών μέσων, σκαφών και ναυπηγημάτων παροχής λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και οι ακόλουθες χρήσεις: αποθήκευση, διαχείριση και διακίνηση μοναδιαίων φορτίων, αποθήκευση, διαχείριση και διακίνηση συμβατικού φορτίου, αποθήκευση, διαχείριση και διακίνηση δημητριακών, αποθήκευση, διαχείριση και διακίνηση πετρελαιοειδών, μακρά παραμονή εισαγόμενων – εξαγόμενων οχημάτων, εγκαταστάσεις εφοδιαστικής (logistics), κέντρο αποθήκευσης και διανομής, συσκευασίας-αποσυσκευασίας φορτίων, επισκευής εμπορευματοκιβωτίων, αποθήκες, εγκαταστάσεις ΑΠΕ, χώροι επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων, χώροι μεταφόρτωσης, αποθήκευσης, επεξεργασίας και διάθεσης αποβλήτων, σταθμοί μεταφόρτωσης απορριμμάτων, φορτοεκφόρτωση πλοίων με σωληνώσεις, ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα και δεξαμενισμός πλοίων, υποδομές (κτίρια – γήπεδα) δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας υψηλής, μέσης, χαμηλής τάσης, αλιευτική δραστηριότητα και εμπορευματικό σιδηροδρομικό σταθμό.

Επιπλέον οι ακόλουθες συμπληρωματικές χρήσεις:

Εμπορικά καταστήματα, γραφεία, συνεργεία συντήρησης και επισκευής εξοπλισμού λιμένα καθώς και οχημάτων/ μηχανημάτων λιμένα χωρίς περιορισμό είδους και βάρους, πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, πλυντήρια – λιπαντήρια οχημάτων και μηχανημάτων, στάθμευση (κτίρια – γήπεδα) οχημάτων/ μηχανημάτων χωρίς περιορισμό είδους και βάρους και σκαφών, δημόσιες υπηρεσίες συναφείς με τη λειτουργία του λιμένα, υποδομές (κτίρια – γήπεδα) δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας υψηλής, μέσης, χαμηλής τάσης, κέντρα έρευνας, θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, αναψυκτήρια, εστίαση, εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων – εκθεσιακά κέντρα, χώροι συνάθροισης κοινού – συνεδριακά κέντρα, πολιτιστικές εγκαταστάσεις, θρησκευτικοί χώροι, μικρές και ειδικές αθλητικές εγκαταστάσεις, κέντρα δια βίου μάθησης και μεταλκευακή εκπαίδευση σχετικά με λιμένες, ναυτιλία, λιμενικές δραστηριότητες και θαλάσσιο περιβάλλον, κέντρο υγείας, πρωτοβάθμιες υπηρεσίες υγείας, ελεύθεροι χώροι-πράσινο, εγκαταστάσεις και σταθμοί μετεπιβίβασης μέσω μαζικής μεταφοράς, κτίρια ειδικών χρήσεων πολιτικής προστασίας και άμυνας και πεδίο προσγείωσης/απογείωσης ελικοπτήρων.

Εντός των πιο πάνω Υποζωνών ορίζονται 19 «Περιοχές προς Δόμηση». Οι περιοχές προς δόμηση, περικλείουν και ενσωματώνουν στους όρους δόμησης τα υφιστάμενα και τα προτεινόμενα κτίρια.

- Η συνολικά προτεινόμενη δόμηση είναι περίπου 2,6 φορές μικρότερη της θεσμοθετημένης (πρακτικά, η προτεινόμενη δόμηση αποτελεί το 37,8 % της θεσμοθετημένης).
- Η συνολικά προτεινόμενη κάλυψη είναι κατά 1,2 φορές μεγαλύτερη της θεσμοθετημένης
- Η προτεινόμενη κάλυψη σε 2 από τις 5 Υποζώνες (B1, B2) παραμένει ίδια, ενώ σε 3 από τις 5 Υποζώνες υπερβαίνει τη θεσμοθετημένη κάλυψη αλλά όχι σημαντικά (1,3 φορές μεγαλύτερη στην Υποζώνη Α1, 1,5 φορές μεγαλύτερη στην Υποζώνη Α2 και 1,6 φορές μεγαλύτερη στην Υποζώνη Β3).
- Τα προτεινόμενα μέγιστα ύψη στη Ζώνη Α (μετά το υπ' αρ. πρωτ. 8178/13.02.2023 έγγραφο της Δνσης Προστασίας και Αναστήλωσης Νεωτέρων και Σύγχρονων Μνημείων του ΥΠΠΟ, σύμφωνα με το οποίο διατυπώνεται η γνωμοδότηση του Κεντρικού Συμβουλίου Νεωτέρων Μνημείων), διατηρούνται στο ίδιο ύψος με τα θεσμοθετημένα δηλ. 15μ, εκτός από την Υποζώνη Α2 όπου προτείνεται αύξηση του μέγιστου ύψους στα 25μ σε σχέση το θεσμοθετημένο ύψος των 15μ.
- Τα προτεινόμενα μέγιστα ύψη στη Ζώνη Β αυξάνονται σε 25μ από 15μ

B3. ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

Τα προτεινόμενα λιμενικά έργα ανάγονται σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού και αποσκοπούν αφενός στην κάλυψη ανάγκης ελλιμενισμού σύγχρονων και μεγαλύτερων πλοίων και αφετέρου στην κάλυψη της αναμενόμενης μελλοντικής αύξησης του φορτίου των εμπορευματοκιβωτίων και χύδην φορτίου. Τα υπόλοιπα έργα που περιγράφονται στη παρούσα (κτιριακά, έργα υποδομών και προμήθειας εξοπλισμού), πλαισιώνουν τα λιμενικά έργα και την γενικότερη φιλοσοφία ανάπτυξης του Λιμένα, αλλά δεν αποτελούν έργα που δύναται να επηρεάσουν τον στρατηγικό χαρακτήρα του σχεδιασμού του Master Plan.

B3.1. ΕΡΓΑ που προτείνονται για τη ΖΩΝΗ Α

1.Αποκατάσταση και αξιοποίηση του Κτιρίου Παλαιού Τελωνιακού Σταθμού (νυν Επιβατικού Σταθμού) συνολικής επιφάνειας περίπου 12.250,00 m² με αλλαγή της υφιστάμενης χρήσης του για χρήση ξενοδοχείου με εμπορικά καταστήματα, χρήσεις υγειονομικού ενδιαφέροντος και γραφεία.

2.Αναστήλωση και αποκατάσταση των διατηρητέων κτισμάτων του συγκροτήματος Στάβλων, αναδεικνύοντας την ιστορικότητά τους, και επανάχρηση αυτών με στόχο τη φιλοξενία λειτουργιών πολιτιστικού χαρακτήρα, όπως πνευματικών, καλλιτεχνικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, κέντρων έρευνας και καινοτομίας, πρότυπων γραφειακών χώρων και θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων. Η ανάπτυξη των νέων χρήσεων των Στάβλων θα συνδέεται με τη διάδοση, την εκπαίδευση, την έρευνα ή/και την αναψυχή αναφορικά με πολιτιστικά στοιχεία.

3.Κατασκευή κτιριακών εγκαταστάσεων νέου Επιβατικού Σταθμού κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας και λοιπών χρήσεων, με τη μορφή συνόλου ανεξάρτητων κτιριακών όγκων, που συνεργάζονται χωρικά με τις γειτονικές περιοχές προς δόμηση και συμπεριλαμβάνουν τη δημιουργία ενός κτιρίου-τοπόσημου εμβληματικού χαρακτήρα.

4.Έργα υποδομής στη χερσαία και θαλάσσια ζώνη του Λιμένα στο πλαίσιο της βέλτιστης εξυπηρέτησης διαφορετικών τύπων πλοίων, καθώς και για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Σε αυτά υπάγεται και η βυθοκόρηση για την εξασφάλιση του αναγκαίου ωφέλιμου βάρους έτσι ώστε να είναι δυνατή η ασφαλής προσέγγιση και παραβολή των πλοίων, ύστερα από αιτιολογημένη επιλογή και αδειοδότηση της μεθόδου διαχείρισης και του χώρου διάθεσης των βυθοκορημάτων που θα προκύψουν.

5.Κατασκευή νέων τμημάτων κρηπιδότοιχου και διαμόρφωση ραμπών για την εξυπηρέτηση πλοίων ακτοπλοΐας επιβατών και οχημάτων (Ro-Pax) και οχηματαγωγών πλοίων (Ro-Ro) εκατέρωθεν των Προβλητών της Ζώνης Α.

6.Εντός των ορίων της Χερσαίας Ζώνης Λιμένα επιτρέπονται έργα βελτίωσης, επισκευής, συντήρησης, αναβάθμισης και ανακατασκευής των υφιστάμενων υποδομών του λιμένα, όπως ιδίως έργα που αφορούν τη βελτίωση, επισκευή, συντήρηση, αναβάθμιση και ανακατασκευή των πάσης φύσεως λιμενικών και κτιριακών υποδομών, ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων φωτισμού, συστημάτων ασφάλειας και πυρασφάλειας, ρευματοδότησης ή και αερίελευσης πλοίων, ρευματοδότησης και τροφοδοσίας καυσίμων του εξοπλισμού και των οχημάτων του λιμένα, καθώς και έργα που αφορούν την κατασκευή υποδομών σε υφιστάμενους χερσαίους χώρους για την εγκατάσταση του απαραίτητου εξοπλισμού αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού της επιχειρησιακής λειτουργίας του λιμένα. Επιτρέπεται, επίσης, κάθε άλλο έργο συμβατό με τις χρήσεις γης.

7.Για την υποστήριξη των ως άνω έργων, την κάλυψη των επιχειρησιακών αναγκών και την εύρυθμη επιχειρησιακή λειτουργία του λιμένα προγραμματίζεται, επίσης, η προμήθεια, βελτίωση, επισκευή και συντήρηση σχετικού εξοπλισμού, όπως γερανογεφυρών φορτοεκφόρτωσης πλοίων, γερανογεφυρών στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, οχημάτων μεταφοράς και στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, ανυψωτικών μηχανημάτων, παλετοφόρων, καθώς και πάσης φύσεως εξοπλισμού ηλεκτρομηχανολογικών και πληροφοριακών εγκαταστάσεων και συστημάτων.

8.Εκτός των οριοθετημένων περιοχών δόμησης επιτρέπεται η δόμηση, για βοηθητικές εγκαταστάσεις συνοδές και απαραίτητες ως προς την κύρια χρήση π.χ. υποσταθμοί, φάροι, αντλιοστάσια, κλπ.

B3.2. ΕΡΓΑ που προτείνονται για το Εμπορικό Τμήμα του Λιμένα για τη Ζώνη Β

- 1.Επέκταση του Τερματικού Σταθμού Ε/Κ
 2. Επέκταση του Τερματικού Σταθμού Συμβατικού Φορτίου
 3. Σχεδιασμός λοιπών λιμενικών εγκαταστάσεων
- Αναλυτικά:

1.Επέκταση του κρηπιδώματος 26 του Προβλήτα 6 κατά περίπου 990m προς τα νότια και επέκταση του κρηπιδώματος 24 του Προβλήτα 6 κατά περίπου 800m προς τα νότια. Το έργο της επέκτασης του Προβλήτα 6, περιλαμβάνει επίσης επέκταση του χερσαίου χώρου με επίχωση σε όλο το πλάτος του, κατά μήκος και όπισθεν του νέου κρηπιδώματος.

Στο πλαίσιο των προτεινόμενων έργων επέκτασης του Προβλήτα 6, περιλαμβάνονται επίσης:

- Βυθοκόρηση/ εκβάθυνση του διαύλου προσέγγισης και της περιοχής ελιγμού των πλοίων
- Οι απαραίτητες υποδομές και ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις - εξοπλισμός για την εξυπηρέτηση της διαδικασίας φορτοεκφόρτωσης πλοίων.
- Διεύρυνση υποδομών σιδηροδρομικού σταθμού.

2.Κατασκευή νέου Logistics Center (αποθήκες Logistics) στη βάση του 6ου Προβλήτα μέγιστης επιφάνειας 60.000 m2 και χώρων στάθμευσης που θα εξυπηρετούν το εν λόγω κτίριο.

3. Κατασκευή νέων ΣΙΛΟ για την αποθήκευση δημητριακών στην περιοχή του 4ου Προβλήτα

4.Κατασκευή νέων δεξαμενών για την αποθήκευση υγρού φορτίου στην περιοχή του 3ου, του 4ου Προβλήτα και στην περιοχή της βάσης του 6ου Προβλήτα.

5. Κατασκευή νέων δεξαμενών πετρελαιοειδών στην περιοχή της βάσης του 6ου Προβλήτα.

6.Κτιριακές Εγκαταστάσεις στο Σταθμό Ε/Κ που θα αφορούν τη διοικητική και λειτουργική χρήση του ΣΕΜΠΟ

7.Κτιριακές Εγκαταστάσεις στον Τερματικό Σταθμό Συμβατικού Φορτίου που θα αφορούν τη διοικητική και λειτουργική χρήση του Σταθμού Συμβατικού Φορτίου

8. Έργα υποδομής στη χερσαία και θαλάσσια ζώνη του λιμένα στο πλαίσιο της βέλτιστης εξυπηρέτησης διαφορετικών κατηγοριών και τύπων φορτίων και των αντίστοιχων τύπων πλοίων. Σε αυτά υπάγεται και η βυθοκόρηση για την εξασφάλιση του αναγκαίου ωφέλιμου βάρους, έτσι ώστε να είναι δυνατή η ασφαλής προσέγγιση και παραβολή των πλοίων, ύστερα από αιτιολογημένη επιλογή και αδειοδότηση της μεθόδου διαχείρισης και του χώρου διάθεσης των βυθοκορημάτων που θα προκύψουν.

9.Κατασκευή νέων τμημάτων κρηπιδότοιχου και διαμόρφωση ραμπών για την εξυπηρέτηση οχηματαγωγών πλοίων (Ro-Ro) εκατέρωθεν των Προβλητών της Ζώνης Β.

10.Εντός των ορίων της Χ.Ζ. Λιμένα επιτρέπονται έργα βελτίωσης, επισκευής, συντήρησης, αναβάθμισης και ανακατασκευής των υφιστάμενων υποδομών του λιμένα, όπως ιδίως έργα που αφορούν τη βελτίωση, επισκευή, συντήρηση, αναβάθμιση και ανακατασκευή των πάσης φύσεως λιμενικών και κτιριακών υποδομών, ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων φωτισμού, συστημάτων ασφάλειας και πυρασφάλειας, ρευματοδότησης ή και αερίελευσης πλοίων, ρευματοδότησης και τροφοδοσίας καυσίμων του εξοπλισμού και των οχημάτων του λιμένα, καθώς και έργα που αφορούν την κατασκευή υποδομών σε υφιστάμενους χερσαίους χώρους για την εγκατάσταση του απαραίτητου εξοπλισμού αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού της επιχειρησιακής λειτουργίας του λιμένα. Επιτρέπεται, επίσης, κάθε άλλο έργο συμβατό με τις χρήσεις γης.

11.Για την υποστήριξη των ως άνω έργων, την κάλυψη των επιχειρησιακών αναγκών και την εύρυθμη επιχειρησιακή λειτουργία του λιμένα προγραμματίζεται, επίσης, η προμήθεια, βελτίωση, επισκευή και συντήρηση σχετικού εξοπλισμού, όπως γερανογεφυρών φορτοεκφόρτωσης πλοίων, γερανογεφυρών στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, οχημάτων μεταφοράς και στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, ανυψωτικών μηχανημάτων, παλετοφόρων, καθώς και πάσης φύσεως εξοπλισμού ηλεκτρομηχανολογικών και πληροφοριακών εγκαταστάσεων και συστημάτων.

12.Εκτός των οριοθετημένων περιοχών δόμησης επιτρέπεται η δόμηση, για βοηθητικές εγκαταστάσεις συνοδές και απαραίτητες ως προς την κύρια χρήση π.χ. υποσταθμοί, φάροι, αντλιοστάσια, κλπ.

B4. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Οι βασικές προβλέψεις του προτεινόμενου σχεδιασμού της κυκλοφοριακής οργάνωσης του λιμένα αφορούν:

- Πρόβλεψη λειτουργίας 4 πυλών εισόδου και εξόδου και μετονομασία αυτών, με ταυτόχρονη αναβάθμιση της πύλης 16-Δ,
- Αξιοποίηση εσωτερικών πυλών ως σταθμών ελέγχου
- Αναβάθμιση και πρόβλεψη νέων υποστηρικτικών συγκοινωνιακών υποδομών (χώροι στάθμευσης στις δύο ζώνες του λιμένα)
- Αναβάθμιση Εσωτερικού Οδικού Δικτύου (κύρια εσωτερική οδός, οδικό τμήμα σύνδεσης υποδομών κρουαζιέρας, οδικό τμήμα χώρων στάθμευσης, δίκτυο πεζών-ποδηλάτων, οδικά τμήματα σύνδεσης προβλητών 3,4,5,6)
- Επέκταση και αναβάθμιση Σιδηροδρομικού Δικτύου (αναβάθμιση υφιστάμενου σιδηροδρομικού σταθμού και επέκταση με 2ο σιδηροδρομικό σταθμό στον προβλήτα 6, αναβάθμιση και επέκταση σιδηροδρομικού δικτύου στους προβλήτες 4 και 5)
- Επιχειρησιακά Μέτρα για τη Βελτιστοποίηση της Διαχείρισης της Κυκλοφορίας (κατάλληλος σχεδιασμός πυλών.
- Μετά την υλοποίηση του έργου "Σύνδεση του 6ου προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης με την ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό", το μεταφορικό έργο της ζώνης Β (διακίνηση εμπορευμάτων και διαμετακόμιση Ε/Κ), θα διεξάγεται απρόσκοπτα σε αυτόνομη οδό απομονωμένη από τον αστικό ιστό.

Στόχος του επαναπροσδιορισμού της κυκλοφοριακής οργάνωσης του λιμένα, είναι αφενός η ασφαλής και ευνόητη πρόσβαση και κίνηση επισκεπτών, τουριστών και εργαζομένων εντός του λιμένα αλλά και η ρύθμιση της κυκλοφορίας, με τέτοιο τρόπο, ώστε αυτή να καταλήγει σε κατάλληλα σημεία του οδικού δικτύου της περιοχής με σκοπό την ελεγχόμενη και ελάχιστη δυνατή επιβάρυνση του.

Γ. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Τα περιβαλλοντικά θέματα του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, που απασχόλησαν ιδιαίτερα το σχεδιασμό του υπό εξέταση master plan αφορούν:

- την πρόβλεψη χρήσεων και λειτουργιών που αναβαθμίζουν το Λιμένα και δύναται να επιφέρουν θετικές συνέργειες σε συνδυασμό με τις λειτουργίες των γειτονικών-αστικών περιοχών
 - τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του Λιμένα και ενίσχυση δράσεων εξοικονόμησης ενέργειας και φυσικών πόρων
 - τη δημιουργία και ενίσχυση χώρων πρασίνου με έμφαση στα ενδημικά είδη
 - την αναβάθμιση του αστικού τοπίου και της ασφάλειας του λιμένα, με την σταδιακή απομάκρυνση παλαιών κτιρίων και υποδομών, που δεν χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερα μορφολογικά και αρχιτεκτονικά στοιχεία, από τη χερσαία ζώνη του λιμένα
 - την συμβατότητα με το τοπίο, έχοντας διαμορφώσει χρήσεις γης και όρους δόμησης που προάγουν την εναρμόνιση με το φυσικό χώρο (περιοχές προς δόμηση, διάδρομοι κυκλοφορίας, περιβάλλον χώρος κ.ά.)
 - τον σεβασμό σε μνημεία ιστορίας και πολιτισμού που βρίσκονται εντός του λιμένα Θεσσαλονίκης
 - την προστασία της οικολογικής ικανότητας της περιοχής μελέτης
 - τη βέλτιστη διαχείριση των στερεών και υγρών αποβλήτων με την εφαρμογή ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης αποβλήτων
 - τον περιορισμό των αερίων εκπομπών (αιωρούμενων σωματιδίων και λοιπών ρύπων)
- Στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής αναβάθμισης προβλέπονται οι ακόλουθες δράσεις:
- ✓ Ηλεκτροδότηση των Ελλιμενιζόμενων Πλοίων – Cold Ironing
 - ✓ Πρακτικές και Μέτρα Ορθής Περιβαλλοντικής Διαχείρισης Χύδην Φορτίων
 - ✓ Αύξηση Πρασίνου
 - ✓ Υιοθέτηση πράσινων τεχνολογιών

Δ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Ο προτεινόμενος πολεοδομικός σχεδιασμός χαρακτηρίζεται ως γενικά ηπιότερος, σε σχέση με τον εγκεκριμένο, καθώς περιορίζει σημαντικά την επιτρεπόμενη δόμηση (ένα από τα πιο βασικά πολεοδομικά μεγέθη) και προτάσσει τη σημαϊκή αύξηση του ύψους και της επιτρεπόμενης κάλυψης, μετά από αξιολόγηση των αναγκών του.

Από τη διαδικασία αξιολόγησης των επιπτώσεων της εφαρμογής του προγράμματος προκύπτει ότι, η προτεινόμενη ανάπτυξη σε στρατηγικό επίπεδο έχει, κατά κανόνα, θετικές ή ουδέτερες επιπτώσεις στις περιβαλλοντικές παραμέτρους που εξετάστηκαν. Αντίστοιχα, το σύνολο των αρνητικών επιπτώσεων του προγράμματος είναι μη στρατηγικού χαρακτήρα και μπορούν να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο των ΕΠΟ των επιμέρους έργων.

Από την αξιολόγηση των επιπτώσεων προκύπτει ότι:

- Ο προτεινόμενος σχεδιασμός είναι συμβατός με τις κατευθύνσεις του Εθνικού και Περιφερειακού Χωροταξικού Σχεδιασμού. Πολύ θετικές επιπτώσεις αναμένονται επίσης και στο πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής εφαρμογής, καθώς το προτεινόμενο πρόγραμμα έχει υιοθετήσει δράσεις προστασίας, ανάδειξης φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και προβλέψεις για πολιτιστικές χρήσεις, μουσεία κ.λπ.
- Σχετικά με τις επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον από τα λιμενικά έργα επισημαίνεται ότι, η κατασκευή των έργων απαιτεί βυθοκορήσεις, επιχώσεις και συνδέεται με την κατάληψη τμημάτων του θαλάσσιου πυθμένα της λιμενικής ζώνης. Παρόλα αυτά, δεδομένου ότι δεν εντοπίζονται στην περιοχή επέμβασης προστατευόμενα είδη και οικοτόποι, ενώ επίσης τα υλικά της βυθοκορήσης θα διαχειρίζονται με περιβαλλοντικά ορθό τρόπο, η υλοποίηση των έργων που προτείνονται από το πρόγραμμα δεν αναμένεται να επιφέρουν αρνητική επίδραση στη θαλάσσια βιοποικιλότητα της άμεσης περιοχής μελέτης σε στρατηγικό επίπεδο. Επιπλέον, η υδροδυναμική κυκλοφορία στον κόλπο της Θεσσαλονίκης δεν επηρεάζεται σε σημαντικό βαθμό από την υλοποίηση των προτεινόμενων έργων που αποτελούν επί της ουσίας σημαϊκή συνέχεια των υφιστάμενων εγκαταστάσεων του λιμένα.
- Αντίστοιχα, οι επιπτώσεις από την εφαρμογή του προγράμματος στη χερσαία βιοποικιλότητα, είναι θετικές, καθώς βασική συνιστώσα αποτελεί ο εμπλουτισμός της υφιστάμενης χλωρίδας με νέους χώρους βλάστησης, σε μεγάλο μέρος της συνολικής έκτασης της περιοχής ανάπτυξης του προγράμματος. Επιπλέον, η πανίδα στην περιοχή μελέτης δεν παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον.
- Στον τομέα των υδάτινων πόρων το υπό εξέταση πρόγραμμα ενισχύει την ορθολογική χρήση και προστασία των επιφανειακών, παράκτιων και υπόγειων υδάτων, την ορθολογική διαχείριση των στερεών και υγρών αποβλήτων, ενώ επιπλέον ενθαρρύνει την υιοθέτηση καλών περιβαλλοντικών πρακτικών με στόχο την εξοικονόμηση νερού. Η εφαρμογή του υπό εξέταση προγράμματος αναμένεται να επιφέρει θετική επίδραση στους υπόγειους και επιφανειακούς υδάτινους πόρους της άμεσης περιοχής μελέτης ενώ δεν δύναται να επηρεάσει αρνητικά το παράκτιο υδάτινο σώμα.
- Σε στρατηγικό επίπεδο, το προτεινόμενο πρόγραμμα αναμένεται να έχει ουδέτερες επιπτώσεις στην ποιότητα της ατμόσφαιρας. Σύμφωνα με τα πορίσματα της "Μελέτης αξιολόγησης επιπτώσεων στο

ατμοσφαιρικό περιβάλλον από την εφαρμογή του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) του Λιμένα Θεσσαλονίκης" που συνοδεύει την παρούσα ΣΜΠΕ, προκύπτει ότι παρά την εκτιμώμενη αύξηση των παραγόμενων αερίων αποβλήτων δεν διαφαίνεται να επηρεάζεται αρνητικά την ποιότητα της ατμοσφαιρας της άμεσης περιοχής, καθώς το μεγαλύτερο κομμάτι των ατμοσφαιρικών εκπομπών που αναμένεται να παράγονται κατά τη μελλοντική λειτουργία του Λιμένα, σχετίζεται με αντίστοιχη αύξηση που θα παρουσιάσουν οι εκπομπές από την κίνηση των πλοίων, η οποία εν τούτοις δεν συνεισφέρει στην οικιστική περιοχή της άμεσης περιοχής μελέτης. Αντίστοιχα, η ενίσχυση των μέτρων και πρακτικών ορθής διαχείρισης ξηρού χύδην φορτίου εστιασμένες σε δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες θα επιδράσουν θετικά στον περιορισμό διασποράς αιωρούμενων σωματιδίων στην οικιστική περιβάλλουσα περιοχή.

- Το προτεινόμενο πρόγραμμα αναμένεται να επιδράσει θετικά στην παράμετρο του εδάφους στην περιοχή εφαρμογής του, λόγω της θετικής συνεισφοράς του, στην ποιότητα και τον βαθμό κατάληψης του λιμένα, αφενός από την ρύθμιση και οργάνωση των χρήσεων γης και αφετέρου από την αναβάθμιση των υποδομών του λιμένα. Επιπλέον, η διαμόρφωση και η ανάπτυξη χώρων πρασίνου αναμένεται να έχει πολλαπλά οφέλη στα χαρακτηριστικά του εδάφους.
- Το προτεινόμενο πρόγραμμα αναμένεται να έχει ουδέτερες επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον της άμεσης περιοχής μελέτης, καθώς δεν προβλέπονται έργα και δράσεις που να συνδέονται με την εκπομπή σημαντικών επιπέδων θορύβου, ικανών να μεταβάλλουν στρατηγικά τα επίπεδα θορύβου.
- Επιπλέον, σύμφωνα με την "Μελέτη Διερεύνησης της Πρόσθετης Κυκλοφοριακής Φόρτισης από το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και τη Μελέτη Διαχείρισης του Λιμένα Θεσσαλονίκης" προκύπτει ότι, από την προτεινόμενη πολεοδομική οργάνωση και κυρίως την κτιριακή ανάπτυξη της Ζώνης Α, αναμένεται να αυξηθεί η κυκλοφορία της άμεσης περιοχής μελέτης κατά 15%. Αντίστοιχα προκύπτει ότι η πρόσθετη κυκλοφοριακή φόρτιση από το εκτιμώμενο λιμενικό έργο :
 - στην Πύλη Α δεν προβλέπεται να επιφέρει σημαντική όχληση στην άμεση περιοχή, ειδικά λαμβάνοντας υπ' όψιν τις προτάσεις της σχετικής μελέτης (ήτοι τη χωροθέτηση σημείων μετεπιβίβασης επισκεπτών και τουριστών εντός του λιμένα και τη σύνδεση αυτών με μέσα μαζικής μεταφοράς (μετρό κλπ) με σκοπό την μέγιστη δυνατή μετακίνηση επιβατών και εργαζομένων με τα ΜΜΜ και την πρόνοια εσωτερικού ελέγχου της κυκλοφορίας από υπαλλήλους του λιμένα, ειδικά τις ώρες άφιξης και αναχώρησης των επιβατηγών πλοίων)
 - στις Πύλες Β και Γ δεν προβλέπεται να επιφέρει σημαντική όχληση στην άμεση περιοχή καθώς, οι συνολικοί μελλοντικοί φόρτοι δεν προβλέπεται να υπερβούν τη χωρητικότητα της οδού στην οποία καταλήγουν (26ης Οκτωβρίου)
 - στην Πύλη Δ απορροφά το μεγαλύτερο μεταφορικό έργο της ζώνης Β (διακίνηση εμπορευμάτων και διαμετακόμιση Ε/Κ), το οποίο μετά την υλοποίηση του έργου "Σύνδεση του δού προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης με την ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό" θα διεξάγεται απρόσκοπτα σε αυτόνομη οδό απομονωμένη από τον αστικό ιστό.
- Ισχυρά θετικές στρατηγικού επιπέδου αναμένονται οι επιπτώσεις στο κοινωνικο-οικονομικό περιβάλλον, καθώς το υπό εξέταση πρόγραμμα θα συμβάλει στην ανάπτυξη της εθνικής και περιφερειακής οικονομίας, στην κοινωνική ευημερία της χώρας και στην ασφάλεια των υποδομών.

Στην ΣΜΠΕ προτείνονται κατευθύνσεις και μέτρα που συμβάλουν στην πρόληψη, τον περιορισμό, την αντιμετώπιση και την αντιστάθμιση των ενδεχόμενων επιπτώσεων από την εφαρμογή του προγράμματος, τα οποία θα πρέπει να υιοθετηθούν από το φορέα διαχείρισης.

Ε. ΑΠΟΨΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΠΟΥ ΛΗΦΘΗΚΑΝ ΥΠΟΨΗ

Κανένας πολίτης ή φορέας δεν κατέθεσε προτάσεις ή αντιρρήσεις στην αρμόδια υπηρεσία, μέσα στην οριζόμενη από το νόμο προθεσμία. Η υπηρεσία δεν έχει αντιρρήσεις για το περιεχόμενο της ΣΜΠΕ που της απεστάλη.

ΣΤ. ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ-ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερόμενα, η υπηρεσία

Εισηγείται θετικά

για την Έγκριση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε) του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ ΑΕ) με τους όρους και τις προϋποθέσεις της Σ.Μ.Π.Ε με την ενσωμάτωση των παρακάτω μέτρων, κατευθύνσεων και όρων για την πρόληψη και περιορισμό των επιπτώσεων από την εφαρμογή του Σχεδίου όπως:

1. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός και γενικότερα η διαμόρφωση της χερσαίας ζώνης, θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψη του τα χαρακτηριστικά του παραλιακού μετώπου και της ευρύτερης περιοχής και να παράγει ένα υψηλής ποιότητας και αισθητικής περιβάλλον ενώ ταυτόχρονα να ενισχύει το ρόλο της χώρας στο θαλάσσιο μεταφορικό και διαμετακομιστικό έργο.

2. Να υπάρχει ολοκληρωμένη διαχείριση όλων των παραγόμενων αποβλήτων επικινδύνων και μη από τις δραστηριότητες στη θαλάσσια αλλά και στη χερσαία ζώνη του Λιμένα, σύμφωνα με τους εκάστοτε ισχύοντες σχεδιασμούς (Ε.Σ.Δ.Α., Ε.Σ.Δ.Ε.Α. και Π.Ε.Σ.Δ.Α.).
3. Να καταρτιστούν και να εγκριθούν αρμοδίως Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση θαλάσσιας ρύπανσης, Σχέδιο Διαχείρισης Επιφανειακών Απορροών (για τη διαχείριση όλων των όμβριων και άλλων απορροών από τις επιφάνειες του Λιμένα) και Σχέδιο Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων.
4. Να υπάρχει συμβατότητα χρήσεων με τη διατήρηση της βιοποικιλότητας. Να γίνει κατάλληλη επιλογή αυτόχθονων ειδών χλωρίδας που θα φυτευθούν στους νέους ή/και υφιστάμενους χώρους πρασίνου, ώστε να μην επηρεαστεί αρνητικά η βιοποικιλότητα και να μην αλλοιωθεί η εικόνα του τοπίου.
5. Ο φορέας διαχείρισης (Ο.Λ.Θ Α.Ε) να υλοποιεί πρόγραμμα παρακολούθησης της ποιότητας του περιβάλλοντος στο οποίο θα περιλαμβάνονται μετρήσεις ποιότητας θαλάσσιου περιβάλλοντος, μέτρηση της ποιότητας της ατμόσφαιρας και των επιπέδων θορύβου για το σύνολο των εγκαταστάσεων και του μηχανολογικού εξοπλισμού καθώς και πρόγραμμα εσωτερικού και εξωτερικού ελέγχου του θαλάσσιου και του χερσαίου τμήματος του Λιμένα. Να υποβάλει ετήσιες εκθέσεις παρακολούθησης της ποιότητας περιβάλλοντος και της διαχείρισης αποβλήτων στις αρμόδιες περιβαλλοντικά ελεγκτικές Αρχές προκειμένου να εντοπιστούν εγκαίρως απρόβλεπτες δυσμενείς επιπτώσεις για να ληφθούν τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένου χρονοδιαγράμματος εφαρμογής.
6. Στα στάδια αδειοδότησης και κατασκευής να ληφθούν όλα τα προβλεπόμενα μέτρα για την αποτροπή πρόκλησης ζημίας σε τυχόν ενάλια ευρήματα στην περιοχή ανάπτυξης των έργων ενώ το μέγιστο τεχνικά δυνατό μέρος των υλικών κατασκευής να μεταφέρεται στη θέση του έργου δια θαλάσσης. Επίσης για τις οδικές μεταφορές θα πρέπει να χρησιμοποιείται κατά προτεραιότητα η χερσαία ζώνη του λιμένα.
7. Η όποια επέκταση προβλέπεται στη θαλάσσια ζώνη, να γίνει σε συνέχεια υφιστάμενων κρητιδωμάτων και όχι σε τμήμα φυσικής ακτογραμμής.
8. Να προωθηθούν δράσεις για την επίτευξη του στόχου μείωσης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, για το 2030, όπως χαμηλότερες ταχύτητες, βελτιώσεις στη λειτουργική απόδοση μέσω ανάλυσης δεδομένων, χρήση καυσίμων χαμηλών εκπομπών, βιοκλιματικός σχεδιασμός υποδομών – κτιρίων και ενεργειακά αποδοτικά σχέδια.
9. Να δρομολογηθούν ενέργειες από τον Φορέα διαχείρισης για τη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας στη ξηρά όταν βρίσκονται ελλιμενισμένα πλοία, να καταγράφεται και να παρακολουθείται η αποτελεσματικότητα των μέτρων περιορισμού των αιωρούμενων σωματιδίων από τα ξηρά χύδην φορτία, να υιοθετηθούν και να προωθηθούν τεχνολογίες εξοικονόμησης ενέργειας κ.ά.

**Ο Πρόεδρος
της Μητροπολιτικής Επιτροπής
Μ.Ε. Θεσσαλονίκης**

Τα Μέλη

Χρήστος Μήττας

(όπως αναφέρονται
ανωτέρω)