

Θεσσαλονίκη, 30 Δεκεμβρίου 2021  
Αρ. Πρωτ.: ΕΞ 43

**Προς: Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας**

α) Γρ. Αντιπεριφερειάρχη υποδομών και δικτύων ΠΚΜ κ. Π. Μπίλλια  
Στρωμνίτσης 53, Τ.Κ. 542 48  
Email: P.Mpillias@pkm.gov.gr και E.Livadioti@pkm.gov.gr

**ΘΕΜΑ: Δημόσια διαβούλευση για τη μελέτη του ειδικού πολεοδομικού σχεδίου του παραλιακού μετώπου του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (Κύρια Μελέτη και ΣΜΠΕ)**

Αξιότιμες/οι Κυρίες/Κύριοι,

αρχικά χαιρετίζουμε την πρωτοβουλία της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, για τον σχεδιασμό αξιοποίησης του παραλιακού μετώπου της Θεσσαλονίκης, ο οποίος στην πλήρη εφαρμογή του αναμένεται να αλλάξει και να αναβαθμίσει την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης.

Στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης, της Α΄ Φάσης του 2ου Σταδίου της Μελέτης του Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΕΠΣ) για το Παραλιακό Μέτωπο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΠΚΜ) και της σχετικής Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), σας υποβάλλουμε γραπτώς τις θέσεις του Συλλόγου.

#### **A Γενικές παρατηρήσεις**

Αναγνωρίζουμε ότι οι μελέτες που έχουν υποβληθεί και τίθεται προς διαβούλευση (ΕΠΣ και ΣΜΠΕ), έχουν αναλύσει σε βάθος την υφιστάμενη κατάσταση στην περιοχή παρέμβασης, τόσο σε επίπεδο χρήσεων γης και νομικών καθεστώτων που τις καλύπτει (ενδεικτικά, τα υφιστάμενα ΓΠΣ και αναθεώρηση αυτών), όσο και σε επίπεδο προγραμμάτων, μελετών και σχεδίων που έχουν εκπονηθεί κατά καιρούς για την Θεσσαλονίκη ή την ευρύτερη περιοχή (ενδεικτικά, αναφέρονται τα MEDSEATIES, «Θεσσαλονίκη 2030», ΣΒΑΚ Θεσσαλονίκης κλπ). Γίνεται δηλαδή μια καλή καταγραφή του ιστορικού του σχεδιασμού της περιοχής και των προβλέψεων αυτού. Αντίστοιχα, έχουν μελετηθεί σε μεγάλο βαθμό, προγράμματα και στόχοι περιβαλλοντικής προστασίας, σε διεθνές, ευρωπαϊκό και ελληνικό επίπεδο (EU Green Deal, ΟΗΕ Ατζέντα 2030 κλπ).

Ωστόσο, θεωρούμε ότι από τη μελέτη απουσιάζει ένα συνολικό όραμα, συνδεδεμένο με ένα ολοκληρωμένο κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό πλαίσιο και με διατύπωση μεσοπρόθεσμων ή και μακροπρόθεσμων στόχων για την ανάπτυξη και οργάνωση του χώρου. Παράλληλα, και σύμφωνα με τα όσα αναγράφονται στην μελέτη του Ειδικού Πολεοδομικού

Σχεδίου, δεν διακρίνεται αν ελήφθησαν υπόψη κατά τη διαδικασία ωρίμανσης, γνωμοδοτήσεις από φορείς που εμπλέκονται στην μελετούμενη περιοχή, πέρα από τους ΟΤΑ οι οποίοι κλήθηκαν να ορίσουν εκπροσώπους τους για συμμετοχή στην διαδικασία διαβούλευσης, όπως και την Εγνατία Οδό Α.Ε. (με αντικείμενο την θαλάσσια συγκοινωνία) και το Αττικό Μετρό Α.Ε. (με αντικείμενο την επέκταση του μετρό από Καλαμαριά προς Αεροδρόμιο). Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, φορείς που θα μπορούσαν να κληθούν να γνωμοδοτήσουν είναι ο Φορέας Διαχείρισης Δέλτα Αξιού – Λουδία – Αλιάκμονα και η Εφορία Εναλίων Αρχαιοτήτων.

Επίσης, κρίνεται ότι πρέπει να εξασφαλιστεί η χάραξη των ορίων αιγιαλού και παραλίας, σε όλο το μήκος της περιοχής παρέμβασης και όπως ορθώς επισημαίνεται και στην μελέτη του ΕΠΣ, να υλοποιηθεί το συντομότερο επαναχάραξη αν οι προβλεπόμενες χρήσεις το επιβάλλουν. Αντίστοιχα, θα πρέπει να προβλεφθούν, όπου δεν υπάρχει ήδη σχετική πρόβλεψη, κατασκευές και δόμηση για την εξυπηρέτηση της διαδρομής (στάσεις θέας κλπ) σε όλο το μήκος του Δικτύου Εναλλακτικών Μετακινήσεων.

Εξίσου σημαντικό για τον σχεδιασμό και τις αποφάσεις επί αυτού, είναι να ληφθεί πρωτίστως υπόψη, και το Περιφερειακό Σχέδιο προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή της ΠΚΜ με την αντίστοιχη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή της ΠΚΜ<sup>1</sup> (πέρα από το εγκεκριμένο Σχέδιο Διαχείρισης Κινδύνων Πλημμύρας του Υδατικού Διαμερίσματος Κεντρικής Μακεδονίας, ΦΕΚ 2368/Β/05.07.2018) στην οποία και ορίζεται, εκτός των άλλων, η τρωτότητα των παράκτιων χρήσεων στους εμπλεκόμενους δήμους, αλλά και ποτάμιων πλημμυρών, στην άνοδο στάθμης της θάλασσας. Αυτό είναι υψίστης σημασίας, καθώς οι όποιες επενδύσεις αναμένεται να υλοποιηθούν, είτε αυτές αφορούν σε παραγωγικές και λοιπές δραστηριότητες, είτε αφορούν τις περπατητικές και ποδηλατικές παραθαλάσσιες διαδρομές, κρίνεται απολύτως αναγκαίο να εξασφαλιστεί ότι δεν θα επηρεαστούν από πλημμυρικά φαινόμενα και την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, βραχυπρόθεσμα, αλλά και μακροπρόθεσμα.

Ένα επιπλέον θέμα που αξίζει προσοχής είναι ότι η αξιοποίηση και ανάδειξη του παραλιακού μετώπου αφορά ουσιαστικά ένα έργο που θα διαρκέσει ίσως και δεκαετίες, ενδεχόμενο που οδηγεί στην αναγκαιότητα να εξασφαλιστεί ευελιξία στον σχεδιασμό ώστε να προσαρμόζεται σε νέα δεδομένα, αλλά να διατηρεί και να εξασφαλίζει τους αρχικούς στόχους της αξιοποίησης του παραλιακού μετώπου, ανεξάρτητα από βραχυπρόθεσμα συμφέροντα και κύκλους οικονομικής ύφεσης ή οικονομικής ανάπτυξης.

Μελετώντας το ιστορικό του σχεδιασμού της περιοχής, αναμφίβολα υπάρχει η βούληση για την ανάδειξη, αναβάθμιση, προβολή και αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου, αλλά η εφαρμογή του

---

<sup>1</sup> <https://www.pkm.gov.gr/default.aspx?lang=el-GR&page=963>

όποιου σχεδιασμού έχει σημειώσει τεράστιες καθυστερήσεις, είτε λόγω συγκρούσεων είτε λόγω ασαφειών<sup>2</sup>. Χρειάζεται να ληφθούν γενναίες αποφάσεις από τους εμπλεκόμενους Δήμους και φορείς για να μπουν σε τροχιά υλοποίησης τα όσα προβλέπει το ΕΠΣ, να ενεργοποιηθούν τα ρυθμιστικά και πολεοδομικά εργαλεία και να αξιοποιηθεί, όσο το δυνατόν πιο ισοκαταμεμημένα, το παραλιακό μέτωπο. Χρειάζεται ομοίως αποφασιστικότητα, συνεργασία και δέσμευση από όλους τους εμπλεκόμενους για την υλοποίηση του σχεδιασμού.

Τέλος, θα ήταν σκόπιμο να δημιουργηθεί ένας νέος φορέας, στελεχωμένος με κατάλληλες ειδικότητες και στελέχη, αποκλειστικό αντικείμενο του οποίου θα είναι η διαχείριση, εφαρμογή του εγκεκριμένου πλέον ΕΠΣ, η παρακολούθηση της εφαρμογής του, με ό,τι αυτό συνεπάγεται (εξεύρεση δημοσίων και ιδιωτικών πόρων, κατάρτιση τευχών διαγωνισμών, παρακολούθηση υλοποίησης φυσικού και οικονομικού αντικείμενου, συνεργασία με φορείς της περιοχής για βελτίωση προσβασιμότητας κλπ) καθώς επίσης και η διαχείριση - συντήρηση των δημοσίων τουλάχιστον υποδομών που θα υλοποιηθούν.

## **B Επί μέρους παρατηρήσεις**

Μελετώντας τις προτεινόμενες χρήσεις γης του ΕΠΣ, καταλαβαίνει κανείς ότι το ΕΠΣ αποτελεί ένα εργαλείο σχεδιασμού για το παραλιακό μέτωπο της Θεσσαλονίκης, χωρίς να αλλάζει καθολικά τον υφιστάμενο σχεδιασμό – προγραμματισμό των υφιστάμενων ΓΠΣ και εν γένει ρυθμίσεων, αλλά συνταιριάζει σε μεγάλο βαθμό τις υφιστάμενες με τις προτεινόμενες χρήσεις γης. Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένα σημεία για τα οποία καταθέτουμε τις παρατηρήσεις μας (με μπλε γραμματοσειρά σημειώνονται τα σχετικά εδάφια από το ΕΠΣ και ΣΜΠΕ).

- **ΟΙΚ.ΠΕ.1:** Αφορά την περιοχή του παλιού εμπορευματικού σταθμού που προτείνεται η ένταξη της στο σχέδιο πόλης, και στην οποία περιλαμβάνονται και δύο εκτάσεις μεταξύ της οδού 26ης Οκτωβρίου και του ορίου του ΟΛΘ (έκταση πρώην στρατοπέδου Μυστακίδη και μικρή έκταση ιδιοκτησίας ΟΣΕ).

Προβλέπεται από το ΕΠΣ ως επιτρεπόμενη χρήση γης, βάσει του ΠΔ 59/2018 η «(45) Χώροι διεξαγωγής τεχνικών-ψυχαγωγικών και τυχερών παιχνιδιών», η οποία μας προβληματίζει καθώς δεν συμπνεί με τον χαρακτήρα του μητροπολιτικού πάρκου που τίθεται ως στόχος για την περιοχή και για αυτό το λόγο η επιλογή της απαιτεί περαιτέρω αιτιολόγηση.

- **ΟΙΚ.ΠΕ. 2:** Αφορά την εντός εγκεκριμένου σχεδίου περιοχή της νέας παραλίας έως την περιοχή του Μεγάλου Μουσικής συμπεριλαμβανομένης της χερσαίας ζώνης που θα προκύψει μετά

---

<sup>2</sup> Ενδεικτικά, όπως αναφέρεται και στην μελέτη του ΕΠΣ, για την περιοχή ΖΑΔ1 του ΓΠΣ Θερμαϊκού, σχετική πολεοδομική μελέτη έχει συμβασιοποιηθεί προ 12ετίας και σήμερα βρίσκεται στο Β2 στάδιο.

από εμπλησμό έμπροσθεν των χώρων των Ναυταθλητικών Εγκαταστάσεων του Ομίλου Φίλων Θαλάσσης και του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Θεσσαλονίκης.

Θα πρέπει να δικαιολογηθεί η αναγκαιότητα του προβλεπόμενου εμπλησμού έμπροσθεν των χώρων των Ναυταθλητικών Εγκαταστάσεων του Ομίλου Φίλων Θαλάσσης και του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Θεσσαλονίκης, όπου και θα επιτραπεί η δόμηση 2 κτιρίων (300 τ.μ. έκαστο), 1 κτιρίου 200 τ.μ. και 1 κτιρίου 60 τ.μ.

– **ΟΙΚ.ΠΕ.3:** Αφορά την περιοχή που περιλαμβάνει τα εντός εγκεκριμένου σχεδίου τμήματα των εγκαταστάσεων και του περιβάλλοντα χώρου του Μεγάλου Μουσικής Θεσσαλονίκης (ΟΜΜΘ), τις αθλητικές εγκαταστάσεις «Ποσειδωνίου» και την έκταση των Μύλλων Αλλατίνη, καθώς και τις αδόμητες εκτός σχεδίου εκτάσεις που προτείνεται να ενταχθούν σε σχέδιο πόλης.

Σύμφωνα με τον συνημμένο στην ιστοσελίδα της διαβούλευσης ΧΑΡΤΗ Π3 ΠΙΝΑΚΙΔΑ3, μέρος του Δικτύου – Διαδρομές Εναλλακτικών Μετακινήσεων διέρχεται διαμέσου των υφιστάμενων αθλητικών εγκαταστάσεων του «Ποσειδωνίου». Σύμφωνα επίσης με το ΕΠΣ, για την περιοχή προτείνεται η εκπόνηση μελέτης αναθεώρησης και επέκτασης του ρυμοτομικού σχεδίου, με σκοπό, εκτός των άλλων και τη δημιουργία νέας μητροπολιτικής ζώνης οργανωμένων αθλητικών εγκαταστάσεων κολύμβησης και ναυταθλητισμού με μετεγκατάσταση του Ποσειδωνίου εντός αυτής. Σε περίπτωση λοιπόν που δεν προχωρήσει η μετεγκατάσταση του «Ποσειδωνίου», θα μπορούσε να διερευνηθεί, ως εναλλακτική περιπατητική - ποδηλατική διαδρομή (ή και δεύτερη διαδρομή σε περίπτωση μετεγκατάστασης), η αξιοποίηση της παραθαλάσσιας διαδρομής περιμετρικά του ΟΜΜΘ και δυτικά του «Ποσειδωνίου», η οποία μέσω του υφιστάμενου σήμερα υπαίθριου δημοτικού χώρου στάθμευσης θα καταλήγει στην οδό Μαρία Κάλλας με την πάροδο Θεμ. Σοφούλη.

Επίσης, θεωρούμε αναγκαίο να διερευνηθεί η δυνατότητα η εναλλακτική διαδρομή (περιπατητική - ποδηλατική) από τον χώρο του ΟΜΜΘ να συνεχίζει κατά μήκος του παραθαλάσσιου μετώπου (π.χ. Ακτή Ντοβίλ), με όποιες παρεμβάσεις και απαραίτητες υποδομές αυτό συνεπάγεται, και να μην ακολουθεί εξαρχής την οδό Θεμ. Σοφούλη. Παράλληλα με την οδό Θεμ. Σοφούλη, υπάρχει ένα σημαντικό τμήμα παραθαλάσσιο το οποίο πρέπει να εξυγιανθεί, να αναπλαστεί και να αναδειχθεί ώστε στη μελετούμενη περιοχή του ΕΠΣ να δημιουργηθεί κατά το δυνατόν συνεχόμενη παράκτια ζώνη αναψυχής και άξονας περιπάτου, όπως άλλωστε ορίζεται ως προτεραιότητα και στόχος του ΕΠΣ. Επιπλέον, η οδός Θεμ. Σοφούλη ήδη είναι αρκετά επιβαρυσμένη από κίνηση οχημάτων (Ι.Χ., ΟΑΣΘ), αλλά και πεζών λόγω και του εμπορικού και ψυχαγωγικού της χαρακτήρα (καταστήματα εστίασης, καφέ), και επίσης πρέπει να εξασφαλιστεί ότι το πλάτος του υφιστάμενου χώρου επαρκεί για

να εξυπηρετήσει πεζοδρόμιο, ποδηλατική διαδρομή και απρόσκοπτη μετακίνηση για άτομα με αναπηρίες.

Τέλος, επισημαίνουμε ότι η πρόβλεψη για ανάπτυξη χρήσης εκπαίδευσης εντός των διατηρητέων κτισμάτων των βιομηχανικών αποθηκών του Ελληνικού Δημοσίου, θα μπορούσε να αποτελέσει προτεραιότητα ως χρήση, αλλά όχι μοναδική επιλογή. Θα πρέπει πρωτίστως να γίνει μελέτη των κτιρίων αυτών, αν και κατά πόσο πληρούν ή μπορούν (και με ποιες επεμβάσεις) να φιλοξενήσουν εκπαίδευση, σύμφωνα και με την κείμενη νομοθεσία περί ενεργειακών απαιτήσεων, αναγκών πυροπροστασίας κλπ.

– **ΠΕ.Π.Ε.Δ. 1:** Είναι η περιοχή που περιλαμβάνει την προτεινόμενη περιοχή επέκτασης (Π.Ε. 15) από το ΓΠΣ Πυλαίας της Δ.Ε. Πυλαίας και η οποία προτείνεται να πολεοδομηθεί ως Περιοχή Παραγωγικών και Επιχειρηματικών Δραστηριοτήτων του Τριτογενή Τομέα και Τουρισμού για τη δημιουργία οργανωμένου υπερτοπικού πόλου κεντρικών λειτουργιών και τουρισμού – αναψυχής λαμβάνοντας υπόψη τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα από την επέκταση της γραμμής ΜΕΤΡΟ προς αεροδρόμιο, με παράλληλη απομάκρυνση και μετεγκατάσταση σε άλλη θέση των υφιστάμενων ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων.

Για την περιοχή προτείνεται η δημιουργία κολυμβητικής τεχνητής ακτής μετά από ακτομηχανικές μελέτες και έργα. Εκτιμούμε ότι για την υλοποίηση της εν λόγω παρέμβασης είναι κρίσιμο να συνεκτιμηθούν, ζητήματα κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και αποσυμφόρησης της ήδη επιβαρυσμένης περιοχής, καθώς η δημιουργία ενός τέτοιου τουριστικού πόλου αναμένεται να δημιουργήσει επιπλέον κυκλοφοριακό φόρτο και ανάγκη στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Επίσης, ένα μεγάλο συγκοινωνιακό έργο στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, η Αναβάθμιση της Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης (Thessaloniki Flyover) έχει μπει ήδη σε φάση διαγωνισμού, και ίσως και εντός του 2022 ξεκινήσουν οι εργασίες κατασκευής. Εκτός των άλλων, το έργο αυτό αναμένεται να βελτιώσει την προσβασιμότητα μεταξύ Ευκαρπίας και Καλαμαριάς, ενώ θα προσφέρει γρήγορη πρόσβαση από και προς το αεροδρόμιο Μακεδονία, γεγονός που αναμένεται να αυξήσει και την προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών και οχημάτων προς στο ανατολικό τμήμα της μελετούμενης περιοχής.

Κρίνεται λοιπόν απαραίτητο, και για την συγκεκριμένη περιοχή, αλλά και σε όλο το προβλεπόμενο μήκος, οι διαδρομές του δικτύου εναλλακτικών μετακινήσεων να χαραχθούν με τρόπο που να είναι άνετες και κατά το δυνατόν σε ξεχωριστές λωρίδες από τα μηχανοκίνητα, ώστε να ενισχυθεί η ποδηλατικότητα και η βαδισιμότητα (*cyclability, walkability*) τουλάχιστον για τις μικρές καθημερινές μεταφορές. Είναι σκόπιμο επίσης να προβλεφθούν από τους εμπλεκόμενους Δήμους και άνετες κάθετες διαδρομές προς το παραλιακό μέτωπο.

– **ΠΕ.Π.Ε.Δ.3:** Είναι η περιοχή στην παραθαλάσσια έκταση του Δήμου Θέρμης, σε επαφή με το δυτικό όριο του αεροδρομίου «Μακεδονία» η οποία ορίζεται ως Οργανωμένος Υποδοχέας Παραγωγικών Δραστηριοτήτων Δευτερογενή Τομέα - Επιχειρηματικό Πάρκο και ειδικότερα ως υποδοχέας παραγωγικών δραστηριοτήτων σχετιζόμενων με τη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα για την υποστήριξη του αλιευτικού στόλου του Θερμαϊκού κόλπου. Η περιοχή προτείνεται να πολεοδομηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.3982/2011.

Για τη συγκεκριμένη περιοχή απαιτούνται επιπλέον θεσμικές ρυθμίσεις, πέραν των επιτρεπόμενων χρήσεων, με σκοπό να διασφαλιστεί ότι οι επιχειρήσεις που θα αναπτυχθούν θα σχετίζονται πράγματι με την ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα για την υποστήριξη του αλιευτικού στόλου του Θερμαϊκού κόλπου (ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, να υπάρξει αναφορά σε συγκεκριμένους ΚΑΔ).

Ο ΣΕΜΠΧΠΑ/ΠΤΒΕ, επιθυμώντας να συμβάλει στην επιτυχή υλοποίηση του σχεδιασμού και αξιοποίησης του παραλιακού μετώπου Θεσσαλονίκης, παραμένει στη διάθεση της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας για κάθε περαιτέρω συνεργασία.

Με εκτίμηση,

Για τον Σύλλογο Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας,  
Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης /  
Περιφερειακό Τμήμα Βόρειας Ελλάδας

Η Πρόεδρος

Η Γραμματέας

Αναστασία Τασοπούλου

Καλλιόπη Παπαδοπούλου