

ΠΙΣΩ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ - Η ΑΡΕΤΣΟΥ.

Back to the future - Aretsou.

Φοιτήτρια : Ζουμπούλη Ισαβέλλα Αγγελική

Επιβλέπουσα καθηγ. : Γαβρήλου Έβελυν

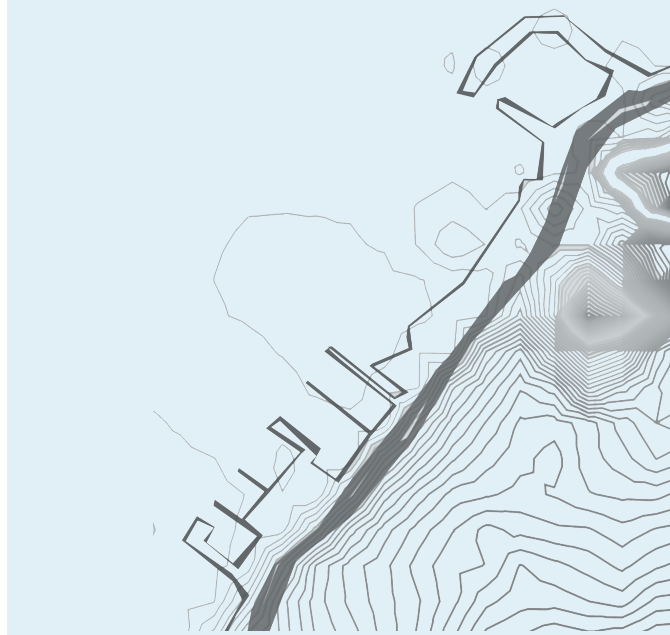
Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ακαδημαϊκό Έτος 2021-2022

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

DIPLOMA THESIS





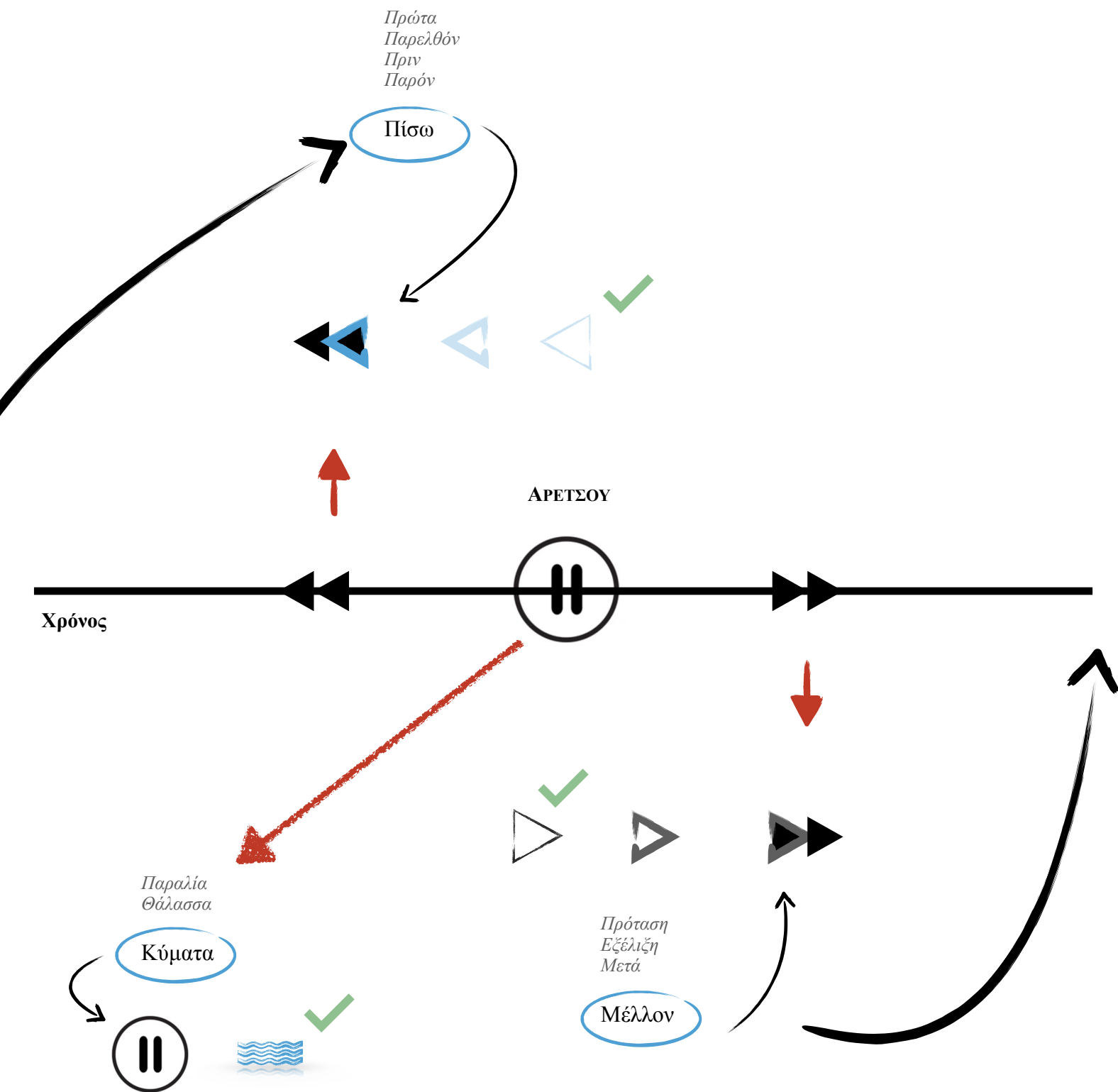
ΠΙΣΩ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ - Η ΑΡΕΤΣΟΥ.

Σχεδιάγραμμα 1.

Σχεδιάγραμμα του τίτλου και του λογότυπου.

Πρωτότυπο 20/12/2021

Ψηφιοποίηση 9/03/2022





Ευχαριστίες

Επιθυμώ, αρχικά, να ευχαριστήσω τους ανθρώπους που με συντροφεύουν ή βρέθηκαν στο διάβα μου στο πέρασμα του χρόνου, λόγω συγγένειας, αληθινής φιλίας ή τύχης και της όποιας επιρροής τους.

Να ευχαριστήσω τις διάφορες Δημόσιες Υπηρεσίες και τους ανθρώπους που μου παρείχαν το υλικό για το ερευνητικό μέρος και του υπόβαθρου της παρούσας διπλωματικής εργασίας και της συνέπειας τους ως προς αυτή την ιδιαίτερη περίοδο κατά τη διάρκεια των σπουδών και των συνθηκών των εποχών που ζούμε.

Ειδικότερα, ευχαριστώ την επιβλέπουσα καθηγήτρια κ. Γαβρήλου, για τον ενθουσιασμό της από την πρώτη μας συνάντηση.

*Τέλος, ως προς την επιλογή του θέματος, αν και δεν αποτελεί υποκείμενο για να εκφράσω τις ευχαριστίες μου σε αυτό, η αφορμή της παρούσας εργασίας οφείλεται σε μεγάλο βαθμό, στην πλατωνική σχέση που ανέπτυξα με τη **θάλασσα** και τους ανθρώπους της κατά την πολυτάραχη εμπειρία μου ως ναυαγοσώστρια.*

I.A.Z.



ΠΕΡΙΛΗΨΗ	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	16
0.1 Το θαλάσσιο μέτωπο	
0.2 Τουριστικοί λιμένες σκαφών αναψυχής	
0.2.1 Μαρίνες	
0.2.2 Χαρακτηριστικά κατηγορίες μαρινών	
0.2.3 Βασικές αρχές σχεδιασμού μαρινών	
0.2.4 Σκάφη αναψυχής και ναυταθλητισμού	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο - ΠΑΡΕΛΘΟΝ	30
1.1 Η Αρετσού - Ιστορικά.	
1.2 Η Αρετσού - Μέσα από τις εφημερίδες (1967-1984).	
1.3 Η Αρετσού - Ιστορίες του σήμερα.	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο - ΜΕΛΛΟΝ	56
2.1 Ειδικό Χωρικό Σχέδιο (Μάιος 2021)	
2.2 Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ.	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο - ΠΑΡΟΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	92
3.01. Τοποθεσία	
3.02. Πρόσβαση και κυκλοφορία	
3.03. Χρήσεις Γης	
3.04. Γεω-μορφολογικά και κλιματικά δεδομένα	
3.05. Απόψεις και Θέες	
3.06. Φωτογραφικό υλικό	
Συμπεράσματα	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο - ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	150
4.01 Ιδέα	
4.02 Πορεία	
4.03 Πρόταση	
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ / ΠΗΓΕΣ	223

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία φέρει τον τίτλο «Πίσω στο μέλλον - η Αρετσού» και πραγματοποιήθηκε από τη φοιτήτρια Ζουμπούλη Ισαβέλλα Αγγελική υπό την επίβλεψη της καθηγήτριας Γαβρήλου Έβελυν, το ακαδημαϊκό έτος 2021-2022.

Ως περιοχή μελέτης και επέμβασης ορίζεται το παραλιακό μέτωπο του Δήμου Καλαμαριάς, στην περιοχή της Αρετσούς. Με αφορμή το σύγχρονο χαρακτήρα και την ανάγκη αναβάθμισης και επανάχρησης που παρουσιάζει η παράκτια αυτή έκταση, σε συνδυασμό με την έκδοση του γενικού Ειδικού Χωρικού Σχεδίου (Ε.Χ.Σ. Μάιος 2021) του ευρύτερου παραλιακού μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, εντοπίζεται ως θεματική ανάπλασης ενός τμήματος αυτού, της Αρετσούς. Στην έκταση περιλαμβάνεται η μαρίνα σκαφών του Ναυτικού Ομίλου Καλαμαριάς Θεσσαλονίκης του Μικρού Εμβόλου, η ιστορική πλαζ και η μαρίνα της Αρετσούς.

Λαμβάνοντας υπόψη την καίρια σημασία του μετώπου ως «εκβολή» του αστικού τοπίου στη θάλασσα και την επίδραση στην καθημερινότητα των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών της περιοχής, η Αρετσού ορίζεται ως σημείο αναφοράς τόσο για το Δήμο όσο και για το συνολικό Πολεοδομικό Συγκρότημα.

Η συνύπαρξη των διάφορων υπαρχουσών υπό-χρήσεων που εντοπίζονται στην έκταση αυτή, οριοθετούν έναν τόπο συνάντησης, συναλλαγής και ανταλλαγής, διημέρευσης, πολιτισμού, αθλητισμού, ψυχαγωγίας και χαλάρωσης που εξυπηρετεί το πνεύμα, τη ψυχή και το σώμα των ανθρώπων που το επισκέπτονται. Σε αυτό, αντιπαραβάλλονται οι ανεπαρκείς εγκαταστάσεις και διαμορφώσεις που σε ορισμένα σημεία *χωλαίνουν* τόσο την πρόσβαση όσο και τη σωστή εκμετάλλευση του χώρου. Η ιστορία και η ενασχόληση με τη θάλασσα που χαρακτηρίζουν το τμήμα αυτό, ως αναπόσπαστο κομμάτι της εμπορικής και κοινωνικής ζωής της Αρετσούς, εντείνουν την ανάγκη για εκσυγχρονισμό του παραλιακού μετώπου. Τέλος, η ιδιαίτερη μορφολογία του εδάφους, δημιουργεί μια εμφανή λωρίδα πρανούς κατα μήκος της παραλίας, που *διαχωρίζει ενώνοντας* την πόλη με την ακτή, προσθέτοντας στην ιδιομορφία της περιοχής επέμβασης.

Πρωτεύων στόχος αποτελεί η προσπάθεια εναρμόνισης αρχιτεκτονικών στοιχείων του παρελθόντος που αποτυπώνονται σε ορισμένες υπάρχουσες εγκαταστάσεις περασμένων δεκαετιών, με εκείνα της πιο σύγχρονης αρχιτεκτονικής παράκτιου σχεδιασμού και του τοπίου, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της ζήτησης και ενασχόλησης με το θαλάσσιο τουρισμό.

ABSTRACT

The title of the present thesis is “**Back to the future - Aretsou**” and was conducted by the student Zoumpouli Isavella Angeliki under the supervision of Professor Gavrilou Evelyn, the academic year 2021-2022.

The coastal front of the Municipality of Kalamaria, in the area of Aretsou, is defined as the study and intervention area. Driven by the modern character and the need for upgrading and reuse of this coastal area, and in combination with the publication of the general Special Spatial Plan (EHS May 2021) of the wider coastal front of the Thessaloniki Urban Complex, the topic of the renovation of Aretsou, part of the aforementioned area, is identified. The area includes the nautical boat shelter of the Nautical Club of Kalamaria in Mikro Embolo, the historic beach and the marina of Aretsou.

Considering the key importance of the front as an “estuary” of the urban landscape at sea and the impact on the daily lives of the residents and visitors to the area, Aretsou is defined as a reference point for both the Municipality and the overall Urban Complex.

The coexistence of the various existing sub-uses located in this area, delimit a place of meeting, transaction and exchange, daily life, culture, sports, entertainment and relaxation that serves the spirit, soul and body of the people who visit it. In this, the insufficient installations and configurations are contrasted, which in some places “disrupt” both the access and the proper use of the space. The history and the occupation with the sea that characterize this section, as an integral part of the commercial and social life of Aretsou, intensify the need for modernization of the coastal front. Finally, the special morphology of the ground creates an obvious slope strip along the beach, which separates connecting the city with the coast, adding to the peculiarity of the study area.

The primary goal is to try to harmonize architectural elements of the past that are reflected in some existing installations of past decades, with those of the most modern waterfront architecture, landscape and sustainability in addition of the rising evolution that sea tourism has to offer nowadays.



Σημείωση Συγγραφέα :






«[...] Και που θέλω να τα έχω όλα τέλεια και λιτά και απλά και αυτονόητα.». (Άρης Κωνσταντινίδης, 1939). Ο τρόπος προσέγγισης του θέματος με τη σταδιακή και αποσπασματική ανάγνωση της ιστορίας και των χαρακτηριστικών της περιοχής στοχεύει στην αποτύπωση και τη μεταφορά της πορείας, των προβληματισμών στα διάφορα γνωστικά πεδία, τα συμπεράσματα αλλά και τις μικρές αναλαμπές που μπορεί η εκπόνηση μιας αρχιτεκτονικής σύνθεσης στο επίπεδο της διπλωματικής εργασίας να συμπεριλαμβάνει, και αυτό όχι εσκεμμένα αλλά συνειδητά ως τρόπος αποκωδικοποίησης και παραγωγικής συνθετικής σκέψης.

Με δεδομένο ότι η επιθυμητή πορεία της εργασίας ήταν εξαρχής η κατάληξη σε μια αρχιτεκτονική πρόταση, η επιλογή της τοποθεσίας - του *οικοπέδου* ήταν καίριας σημασίας. Η περιέργεια ενασχόλησης με μια έκταση, ικανή να αναγνωστεί ως τοπίο αλλά και ως οικόπεδο, με διαμορφώσεις και με κτίσματα, προέκυψε ως πόρισμα από τις θεματικές των προηγούμενων συνθέσεων, τονίζει ήδη το χαρακτηριστικό μιας μορφολογικά αντίστοιχης σε μέγεθος έκτασης με υψομετρικές ιδιαιτερότητες. Παράλληλα, είναι κατανοητό ότι ένα θέμα που εξελίσσεται γύρω από τα ενδιαφέροντα του/της φοιτητή/φοιτήτριας, άλλοτε διαχρονικά και άλλοτε αυθόρμητα, αν όχι απαραίτητο εργαλείο αποτελεί σίγουρα εφόδιο για τη συνέπεια και την εξέλιξη της έρευνας και της πρότασης. Η περιέργεια σε συνδυασμό με το πρόσκαιρο ενδιαφέρον για τη θάλασσα προσέδωσε τις ποιότητες που χαρακτηρίζουν μια παραθαλάσσια περιοχή. Λαμβάνοντας υπόψη την επιθυμητή και προσιτή πρόσβαση στην τοποθεσία τόσο χιλιομετρικής απόστασης όσο και γνωστικής, περιορίζονται οι εκτάσεις σε εκείνες που εντοπίζονται στο παραλιακό μέτωπο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης. Το τελευταίο οπτικά, εύκολα διαχωρίζεται σε περιοχές που έχουν υποστεί επεμβάσεις και σε εκείνες που δεν έχουν. Εδώ, ήδη τίθεται ένα βασικό ερώτημα : πρόταση από τα θεμέλια ή πρόταση ανάπλασης και επανασχεδιασμού (;). Ένα ερώτημα το οποίο δεν χρειάζεται να αποτελεί και απαραίτητα μονόδρομος. Ειδικότερα, η επιλεγμένη τοποθεσία, το παράκτιο μέτωπο της Αρετσούς, διαθέτει τα χαρακτηριστικά μιας διαμορφωμένης έκτασης σε συνδυασμό με τμήματα που έχουν ανεπιτυχώς ή και καθόλου διαμορφωθεί. Συνεπώς, πρόκειται για μια περιοχή, η οποία εξαιτίας της ιδιαίτερης θέσης της στον αστικό ιστό χρήζει μεγαλύτερης προσοχής και ανάγκης αναβίωσης συγκριτικά με την εξ ολοκλήρου νέα διαμόρφωση ενός παρθένου εδάφους.

Η εργασία χωρίζεται σε δύο κύρια μέρη, το πρώτο περιλαμβάνει το θεωρητικό υπόβαθρο της έρευνας και το δεύτερο την πιο πρακτική προσέγγιση της πρότασης. Συγκεκριμένα, προτού παρατεθούν τα κύρια μέρη του τεύχους, προστίθεται η Εισαγωγική Ενότητα. Στη συνέχεια, ξεκινώντας από το θεωρητικό τμήμα, παρουσιάζονται τα δεδομένα που συλλέχθηκαν αναφορικά με την ιστορία της περιοχής μελέτης στο παρελθόν (Κεφάλαιο 1ο), μέσα από τις γραπτές αναφορές, τις εφημερίδες και τις μαρτυρίες ατόμων που δειγματοληπτικά ερωτήθηκαν μέσα στα όρια της έκτασης. Όπως επίσης και πληροφορίες σχετικά με την από δω και στο εξής πορεία των επεμβάσεων που αναφέρει το Ειδικό Χωρικό Σχέδιο που αφορά στην περιοχή της Αρετσούς (Κεφάλαιο 2ο). Ενώ, το δεύτερο μέρος που αποτελεί και το πιο πρακτικό, περιλαμβάνει τις αναλύσεις της υπάρχουσας κατάστασης, μέσα από τις αποτυπώσεις της υφιστάμενης διαμόρφωσης, των σχεδίων και των διαγραμμαμάτων που παράχθηκαν (Κεφάλαιο 3ο). Στη συνέχεια, παρουσιάζεται η ανάλυση της ιδέας και της πρότασης του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού στην αντίστοιχη έκταση (Κεφάλαιο 4ο).

Σχεδιάγραμμα 2. Χρονική Εξέλιξη της έρευνας και της πρότασης.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ		
Έρευνα 	Θέμα 	Πρόταση 
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ		
<ul style="list-style-type: none"> • ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ • ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΑΡΧΕΙΑ ΑΠΟ ΥΠΗΡ. ΔΟΜΗΣΗΣ Δ. ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ • ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ 		<ul style="list-style-type: none"> • ΑΠΟ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΡΩΤΩΝ ΘΕΜΑΤΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ • ΨΗΦΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟΤΥΠΩΣΕΩΝ • ΙΔΕΕΣ ΑΠΟ ΠΑΡΟΜΟΙΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ		
<ul style="list-style-type: none"> • ΣΤΗΣΙΜΟ ΤΕΥΧΟΥΣ • Ε.Χ.Σ Πλαζ / Μ.Έμβολο • Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ Μαρίνα • ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΟΜΟΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ 		<ul style="list-style-type: none"> • ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΜΕ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ • ΚΑΤΟΨΗ, ΤΟΜΗ, ΟΨΗ • ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΙΔΕΩΝ
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ		
<ul style="list-style-type: none"> • ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ • ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΠΗΓΩΝ • ΑΡΧΕΙΟ ΕΦΗΜΕΡΙΔΩΝ 		<ul style="list-style-type: none"> • ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΣΕ ΡΙΖΟΧΑΡΤΟ • ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΧΡΗΣΕΩΝ (masterplan)
ΜΑΡΤΙΟΣ		
<ul style="list-style-type: none"> • ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ • ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΜΑΡΙΝΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ • ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ 		<ul style="list-style-type: none"> • ΙΔΕΕΣ - references • ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΜΟΡΦΩΝ ΠΡΟΒΛΗΤΩΝ ΜΑΡΙΝΑΣ • ΚΤΙΡΙΑΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΜΑΡΙΝΑΣ

Έρευνα

Θέμα

Πρόταση

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

- ΠΡΟΣΘΗΚΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΤΟ ΤΕΥΧΟΣ
- ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΤΥΧΟΝ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΗΔΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΕΙΧΑΝ ΣΥΛΛΕΧΘΕΙ

- ΨΗΦΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΙΔΕΩΝ ΣΕ AUTOCAD
- MARINA

ΜΑΙΟΣ

- ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

- ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΥΛΙΚΑ ΜΑΚΕΤΑΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΤΩΝ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΩΝ ΑΡΧΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΠΗ laser cutter και 3d printer
- Α΄ΦΑΣΗ ΜΑΚΕΤΑΣ

ΙΟΥΝΙΟΣ

- ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

- ΣΧΕΔΙΑ Μ.ΕΜΒ.-ΠΛΑΖ-ΜΑΡΙΝΑΣ

ΙΟΥΛΙΟΣ

- ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

- ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΜΗΧΑΝΙΚΗΣ κ. ΚΡΕΣΤΕΝΙΤΗ

- Β΄ ΦΑΣΗ ΜΑΚΕΤΑΣ
- ΤΡΙΣΔΙΑΣΤΑΤΕΣ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΕΙΣ render

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

- ΣΤΗΣΙΜΟ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗΣ

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ



The background of the page is a repeating pattern of light blue wavy lines on a white background, resembling water or a stylized ocean. The waves are horizontal and have a consistent, rhythmic pattern.

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ

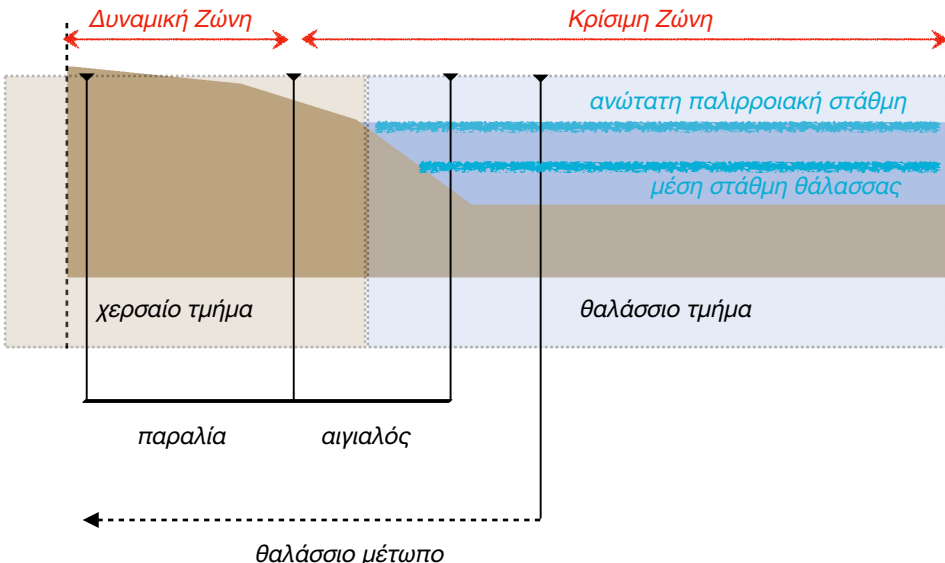
Σημείωση Συγγραφέα :

Έχοντας προσδιορίσει μέχρι στιγμής ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της περιοχής επέμβασης, ότι δηλαδή πρόκειται για μια παραθαλάσσια έκταση, κρίνεται απαραίτητο σε μια εισαγωγική ενότητα να αναφερθούν ορισμένες πληροφορίες και δεδομένα που ληφθήκαν υπόψη για την πιο ρεαλιστική προσέγγιση του θέματος.



0.1 Το θαλάσσιο μέτωπο.

Ως **θαλάσσιο μέτωπο** ορίζεται το τμήμα ξηράς που έρχεται σε επαφή με τη θάλασσα. Ένας άλλος όρος που χρησιμοποιείται πλέον είναι το παράκτιο αστικό μέτωπο (waterfront), στο οποίο δίνεται έμφαση στην επαφή της πόλης με το υδάτινο στοιχείο. Ως υδάτινο στοιχείο μπορεί να ληφθεί υπόψη πέρα από τη θάλασσα, οποιαδήποτε μορφή και έκταση μπορεί να λάβει το νερό, όπως μια λίμνη ή ένας κόλπος κ.α. Σε μια πιο ευρεία προσέγγιση της λέξης, το παράκτιο μέτωπο μπορεί να αντιπροσωπεύει πέρα από το καθαυτό όριο ξηράς και νερού, και τις περιοχές και τα τοπία που δεν εφάπτονται άμεσα με το νερό, αλλά συνδέονται οπτικά, ιστορικά και μέσω των χρήσεων που έχουν, διευρύνοντας έτσι τον όρο. Συνεπώς, χαρακτηρίζει ένα όριο, μια λωρίδα εδάφους αδιευκρίνιστου πάχους και μήκους που μπορεί να παρουσιάζει διάφορες υψομετρικές και γεωμορφολογικές ποιότητες, εκατέρωθεν της οποίας, αναπτύσσεται ο αστικός ιστός και η υδάτινη λεκάνη. Μία έκταση η οποία είναι άμεσα επηρεασμένη τόσο από τη ξηρά όσο και από την υδάτινη μάζα. Οι λέξεις που είναι άμεσα συνδεδεμένες με τον όρο του θαλάσσιου μετώπου είναι η παραλία και ο αιγιαλός, που αποτελούν ορισμένες από τις επιμέρους ενότητες που εντοπίζονται κατα το σχεδιαγραμματικό προσδιορισμό του όρου. Σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, ο παράκτιος χώρος και το θαλάσσιο μέτωπο αναπτύσσονται ως εξής (βλ. Σχεδιάγραμμα 3).



Σχεδιάγραμμα 3. Προσδιορισμός του θαλάσσιου μετώπου.

Ο βασικός διαχωρισμός του θαλάσσιου μετώπου γίνεται στο **θαλάσσιο** και στο **χερσαίο** τμήμα. Το πρώτο αποτελεί το τμήμα που ορίζεται από την ακτογραμμή και την ισοβαθή των 50 μέτρων, με ελάχιστο πλάτος αυτό των 200 μέτρων. Το χερσαίο τμήμα μπορεί μεταβάλλεται δυναμικά εξαιτίας της παλιρροιακής φάσης της θάλασσας ή των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων και αποτελεί υποσύνολο ενός ή περισσότερων Ο.Τ.Α. που διαθέτουν παράκτιο μέτωπο. Με τον όρο αιγιαλό, αναφερόμαστε στη ζώνη ξηράς που βρέχεται σε όλες τις διαφορετικές στάθμες που παρουσιάζουν τα κύματα της θάλασσας, ενώ η παραλία αποτελεί τη ζώνη ξηράς που εξυπηρετεί στην σύνδεση της θάλασσας με τη ξηρά και αντίστροφα με μέγιστο πλάτος αυτό των 50 μέτρων. Τέλος, γίνεται ο διαχωρισμός με βάση τις ζώνες διαχείρισης του θαλάσσιου μετώπου, οι οποίες είναι οι ακόλουθες. Η Κρίσιμη Ζώνη περιλαμβάνει χερσαίο και θαλάσσιο τμήμα. Είναι επηρεαζόμενη από τις ανθρώπινες επεμβάσεις και δραστηριότητες, ενώ απαιτεί εξειδικευμένη διαχείριση για το σχεδιασμό της. Η Δυναμική Ζώνη αποτελεί το όριο μεταξύ της κρίσιμης ζώνης και του αμιγούς ηπειρωτικού εδάφους. Συγκεντρώνει το πλήθος των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και επιδέχεται διαμόρφωσης και παράκτιου σχεδιασμού (waterfront architecture).

0.2 Τουριστικοί λιμένες σκαφών αναψυχής.

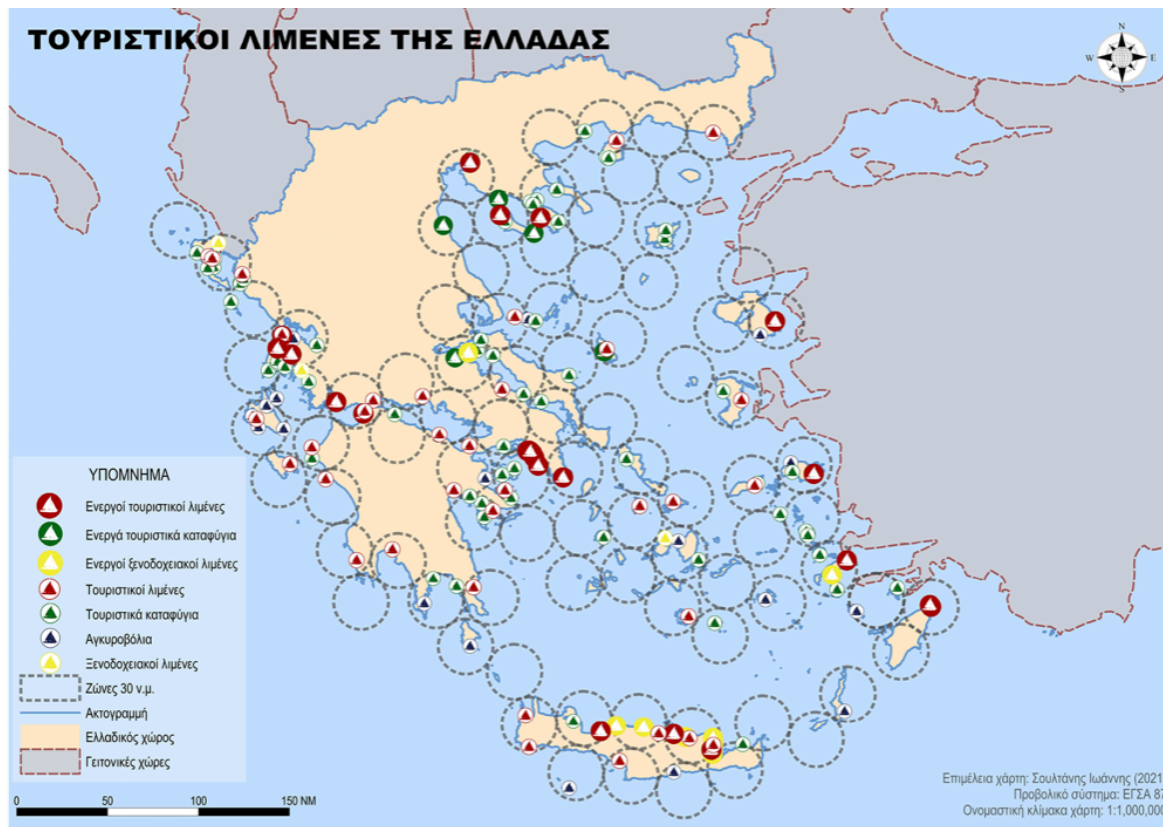
Όπως αναφέρεται στην περιληπτική περιγραφή του τεύχους, η έκταση που μελετάται και επεξεργάζεται, περιλαμβάνει πέρα από την παραλία-πλαζ της Αρετσούς και δύο άλλες χαρακτηριστικές διαμορφώσεις του παράκτιου αστικού μετώπου, αυτό της μαρίνας ναυταθλητικού ομίλου και της μαρίνας τουριστικών σκαφών.

Ο βασικός διαχωρισμός των λιμένων γίνεται σε 3 κύριες κατηγορίες :

Α. **Εμπορικός Λιμένας**, που εξυπηρετεί τη θαλάσσια συγκοινωνία και τη διακίνηση των εμπορευμάτων μέσω των εμπορικών πλοίων.

Β. **Τουριστικός Λιμένας (ή μαρίνα)**, που ορίζεται ως ο χώρος μαζί με τις θαλάσσιες και τις χερσαίες εγκαταστάσεις - διαμορφώσεις που διαθέτει, ενώ παράλληλα είναι χώρος ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής και δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θάλασσα.

Γ. **Αλιευτικός Λιμένας** , που αποτελεί ένα καταφύγιο και ορμητήριο των αλιευτικών σκαφών, που εξυπηρετεί τόσο τα αλιευτικά σκάφη αλλά και το ευαίσθητο εμπόρευμα που μεταφέρουν με τις αντίστοιχες εγκαταστάσεις τους.



Εικόνα 1. Γεωγραφική κατανομή χωροθετημένων τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων και περιοχές κάλυψης με ακτίνα 30 ναυτικά μίλια.
Πηγή

Σύμφωνα με την έρευνα της «διαNEΟσις» του 2021, από τους 168 τουριστικούς λιμένες που έχουν χωροθετηθεί με το νόμο στην Ελλάδα, μόλις οι 37 βρίσκονται σε λειτουργία, παρόλο που το τουριστικό προϊόν που προσφέρει η χώρα είναι υψηλής ποιότητας και η ακτογραμμή της χώρας φτάνει τα 13.700 χιλιόμετρα. Σε παγκόσμιο επίπεδο, εκτιμάται ότι ο αριθμός των σκαφών αναψυχής είναι γύρω στα 30 εκατομμύρια, με το 90% να αποτελούν σκάφη έως 8 μέτρα, που είναι και εκείνα που είναι πιο συχνό να εκδώσουν δίπλωμα οι ενδιαφερόμενοι. Στην ενδοχώρα, εκτιμάται ότι υπάρχουν 170.000 σκάφη αναψυχής, εκ των οποίων μόλις τα 6.109 είναι επαγγελματικά. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, η ζήτηση αλλά και τα έσοδα ενός χώρου ελλιμενισμού να είναι σημαντικά τόσο για τους Έλληνες όσο και για τους αλλογενείς. Στα ευρωπαϊκά πλαίσια πάλι, η βόρεια Ευρώπη, φαίνεται να διαθέτει περισσότερους τουριστικούς λιμένες από ότι η νότια, παρόλο που ο Νότος υπερτερεί σε θέσεις ελλιμενισμού.

0.2.1 Μαρίνες

Ως **Μαρίνα** ορίζεται ο τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής, που οι θαλάσσιες και χερσαίες εγκαταστάσεις του βασίζονται στις προδιαγραφές της απόφασης του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού (παράγραφο 3 του άρθρου 31 του νόμου 2160/1993). Οι ελάχιστες απαιτήσεις που θα πρέπει να τηρούνται κατά το σχεδιασμό και τη διαμόρφωση μιας μαρίνας είναι οι ακόλουθες :

- Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του λιμένα συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων άλλων συναφών αρχών
- Θέση πρόσδεσης σκάφους του λιμενικού σώματος.
- Εγκατάσταση σταθμού πρώτων βοηθειών (γραφείο, κλπ.).
- Δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών, κλπ.).
- Εγκαταστάσεις συλλογής, προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των Βιολογικών και πετρελαιοειδών-ελαιωδών καταλοίπων.
- Χώροι στάθμευσης.
- Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας Α.Με.Α.
- Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια της ζώνης του λιμένα, συστήματα επίβλεψης των εγκαταστάσεων, κλπ.).
- Εγκαταστάσεις αποθηκών.
- Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης.

0.2.2 Κατηγορίες και χαρακτηριστικά μαρινών

Οι γενικές κατηγορίες των μαρινών προκύπτουν από την διάρκεια ελλιμενισμού των σκαφών και τα είδη αυτών, του κοινού στο οποίο απευθύνονται όπως και στα μεγέθη των εγκαταστάσεων του. Με τα διεθνή δεδομένα μία μαρίνα με ελάχιστες θέσεις ελλιμενισμού τις 150-250 θέσεις και με μέγιστο αριθμό τις 600 θεωρείται μεσαίου μεγέθους μαρίνα. Ορισμένες από τις πιο δημοφιλής κατηγορίες είναι :

- Daymarina (ολοήμερη μαρίνα)** , ο τύπος αυτής της μαρίνας εξυπηρετεί το βραχυπρόθεσμο ελλιμενισμό των σκαφών κατά τη διάρκεια της ημέρας σε συνδυασμό με την κολυμβητική ακτή που διαθέτει.
- Citymarina (αστική μαρίνα)**, εντοπίζεται στα παραλία μιας πόλης , διαθέτει περιορισμένες εγκαταστάσεις και παροχές, ενώ εξυπηρετεί και στη διανυκτέρευση των επισκεπτών των σκαφών.
- Eventmarina (μαρίνα εκδηλώσεων)**, κοντά σε κατοικίσιμη περιοχή, προορίζεται για τη διοργάνωση εκδηλώσεων με προσωρινό χαρακτήρα και ελκύει κυρίως τους επιβαίνοντες των σκαφών που την προσεγγίζουν.
- Berth marina (μαρίνα ελλιμενισμού)**, προορίζεται για τον ελλιμενισμό των σκαφών και δεν διαθέτει περαιτέρω παροχές.
- Marina of nautical clubs (μαρίνα ναυταθλητικών ομίλων)**, εξυπηρετεί τον ελλιμενισμό των ναυταθλητικών σκαφών, ενώ διαθέτει περιορισμένες παροχές που αφορούν κυρίως τα μέλη του ομίλου που τη διαχειρίζεται.

- VIII. *Touristic marina (τουριστική μαρίνα)*, ο τύπος της μαρίνας αυτής διαθέτει παροχές όπως τελωνείο, λιμενικό σταθμό, θέσεις ελλιμενισμού, εγκαταστάσεις υγιεινής, εμπορικά καταστήματα και εστίαση.
- IX. *Drymarina (μαρίνα ξηράς)*, αποτελεί συνήθως τμήμα μιας ευρύτερης μαρίνας, η οποία εξυπηρετεί στην τοποθέτηση των σκαφών στη ξηρά. Απαραίτητος είναι ο εξοπλισμός για τη διευκόλυνση της ανέλκυσης και καθέλκυσης των σκαφών.
- X. *Shipyard marina (μαρίνα ναυπηγείου)*, προορίζεται κυρίως για την επισκευή, κατασκευή και αποθήκευση σκαφών.
- XI. *Winter marina (χειμερινή μαρίνα)*, αποτελεί τμήμα ή μια μαρίνα εξ ολοκλήρου που βασική χρήση έχει αυτή της αποθήκευσης σε ανοιχτό ή κλειστό χώρο των σκαφών υπό ελεγχόμενες συνθήκες κατά τη διάρκεια των κρύων μηνών του έτους.

0.2.3 Βασικές αρχές σχεδιασμού μαρινών

I. Η τοποθεσία της μαρίνας.

Η επιλογή της σωστής τοποθεσίας για την κατασκευή μιας μαρίνας είναι πολύ σημαντική. Η προστασία των ελλιμενισμένων σκαφών και των εγκαταστάσεων από τα καιρικά φαινόμενα πρέπει να τεθεί ως προτεραιότητα εξαρχής, με δεδομένο ότι όσο ενισχυμένες και να είναι οι εγκαταστάσεις και οι θεμελιώσεις, η προστασία που μπορεί να προσφέρει ένας κόλπος ή μια άλλη φυσική υπάρχουσα διαμόρφωση είναι πάντα προτιμητέα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, να είναι συνετό να αποφεύγεται η κατασκευή μιας μαρίνας σε μια εκτεθειμένη έκταση. Τοποθεσίες κοντά σε πόλεις που παρέχουν την εύκολη πρόσβαση, την κάλυψη των αναγκών της μαρίνας και την άμεση σύνδεση με αθλητικές, δημοτικές και τουριστικές δραστηριότητες κ.α. αποτελεί ορισμένους από τους κύριους παράγοντες επιλογής μιας τοποθεσίας.

II. Η χωρητικότητα της μαρίνας.

Είναι λογικό ότι ανάλογες με το μήκος και το μέγεθος των σκαφών που εξυπηρετεί μια μαρίνα είναι και οι εγκαταστάσεις και οι διαστάσεις αυτών που πρέπει να διαθέτει. Είναι συνετό, να υφίσταται ένας σαφής διαχωρισμός στις προβλήτες της μαρίνας, ανάλογα με το μέγεθος του σκάφους που μπορεί να ελλιμενιστεί εκεί, δημιουργώντας μια ομαδοποίηση των σκαφών, ενώ είναι λογικό ότι σε μια μαρίνα θα πρέπει να μπορούν να ελλιμενίζονται διάφορα σκάφη. Παράλληλα, προτείνεται οι μαρίνες να μπορούν να ελλιμενίσουν έστω και ένα super yacht (βλ. 0.2.4 Σκάφη αναψυχής και ναυταθλητισμού) εάν είναι εφικτό. Τα παραπάνω που αφορούν ήδη σε ένα σύστημα οργάνωσης της μαρίνας, εξυπηρετούν και πρακτικά στις αντίστοιχες αποστάσεις που χρειάζεται να υπάρχουν ώστε να είναι δυνατή η ασφαλής είσοδος, έξοδος αλλά και οι αναγκαίοι ελιγμοί των σκαφών μέσα σε αυτή. Σε ορισμένες περιπτώσεις μαρινών, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και ο όγκος νερού σε σχέση με τον τύπο σκάφους προς αποφυγή συγκρούσεων και υπερφόρτωσης του υδάτινου σώματος. Κατά μέσο όρο 33% των σταθευμένων σκαφών μπορούν να βρίσκονται στο νερό την ίδια στιγμή, αυτό έχει ως αποτέλεσμα η λειτουργία της μαρίνας να βασίζεται σε μια βασική χωρητικότητα του 70% των συνολικών θέσεων που διαθέτει.

III. Η οργάνωση της μαρίνας.

Σε μια πρώτη γενική και σχεδιαγραμματική προσέγγιση ο χώρος της μαρίνας χωρίζεται στο χερσαίο και στο θαλάσσιο τμήμα, αυτά τα δύο αποτελούν το 40% και το 60% αντίστοιχα, με το θαλάσσιο τμήμα να είναι το κύριο. Το μικρότερο τμήμα μπορεί να περιλαμβάνει σε ισάξια ποσοστά λειτουργίες όπως το χώρο στάθμευσης, ο οποίος θα είναι εύκολα προσβάσιμος και θα εξυπηρετεί τα αυτοκίνητα και τα τρέιλор τους, το ναυπηγείο και τα λιμενικά έργα, όπως οι ράμπες για την είσοδο-έξοδο των σκαφών στο νερό (γλίστρες), γερανοί, χώρος επισκευής κ.α., το τμήμα εστίασης με ιδανικό τον προσανατολισμό προς τη θέα της θάλασσας και τα γραφεία της διοίκησης της μαρίνας. Το θαλάσσιο τμήμα, αποτελούν στο ποσοστό του 40% οι προβλήτες και οι αποβάθρες ενώ το υπόλοιπο 20% αποτελούν οι μόλοι που οριοθετούν την είσοδο-έξοδο της μαρίνας και την έκταση για τους ελιγμούς. Οι κεντρικοί μόλοι πρέπει να είναι κάθετοι στην κύρια κατεύθυνση του ανέμου, ώστε τα σκάφη να είναι παράλληλα με τους ανέμους. Ακολουθούν ορισμένες από τις μορφές που κατοπικά μπορεί να διαθέτουν οι προβλήτες και οι μόλοι μίας μαρίνας :

1. *Ορθογώνιο σχήμα λιμανιού - Ενοποιημένος μόλος από τη μία πλευρά με τις προβλήτες.*

Για μεσαίου μεγέθους μαρίνες, χωρητικότητας 100-400 σκάφη. Ο μακρόστενος και παράλληλος στην ακτή μόλος ενώνεται με τις προβλήτες της μαρίνας από τη μία πλευρά μόνο, ενώ ο προσανατολισμός αυτού είναι προς την κύρια κατεύθυνση του ανέμου και προς τα κύματα.

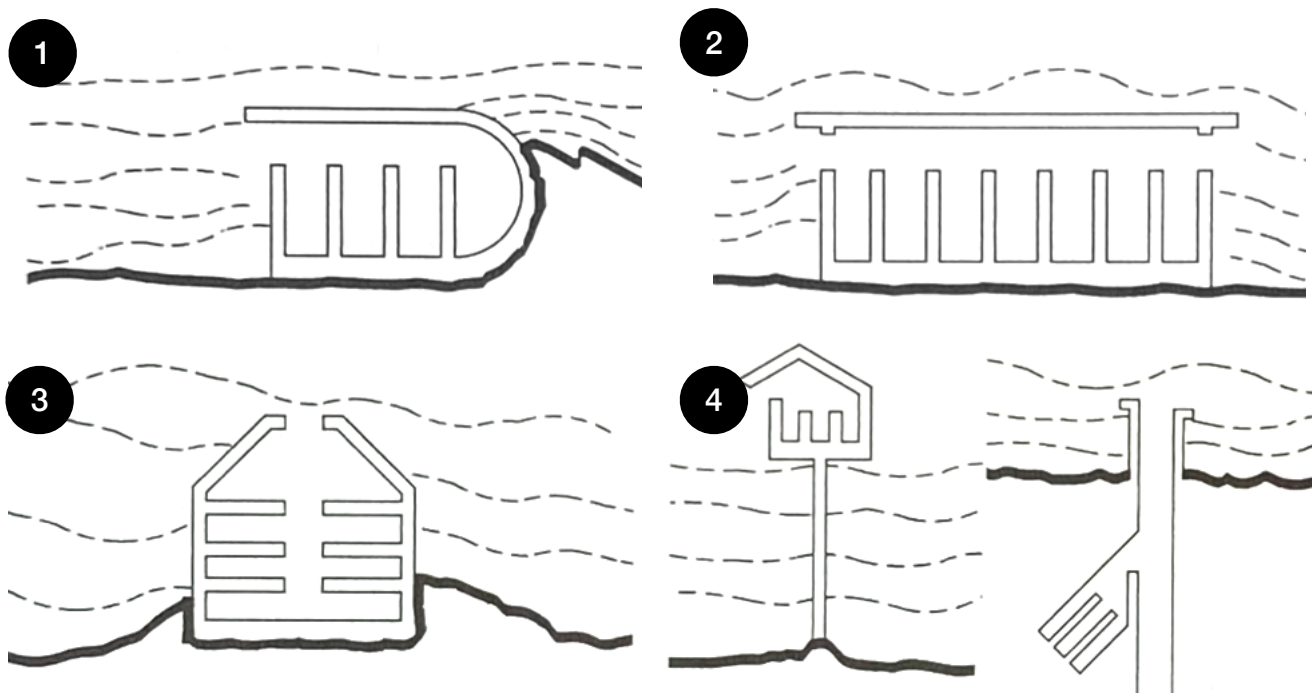
2. *Ελεύτερος μόλος παράλληλα με την ακτή.*

Προσφέρει περιορισμένη προστασία, καθώς η μαρίνα είναι “ανοιχτή” και από τις δύο πλευρές, αυτό έχει ως αποτέλεσμα να ευνοεί την αντανάκλαση των κυμάτων από την ακτή και από τη μαρίνα προς το εσωτερικό της μαρίνας, δημιουργώντας αναταράξεις στα σκάφη.

3. *Συγκλίνουσες προβλήτες.*

Δύο προβλήτες εκβάλλουν από την ακτή και απολήγουν συγκλίνοντας δημιουργώντας την είσοδο της μαρίνας. Αποτελεί μια περίπλοκη και ακριβή κατασκευή, ιδανική για μια εκτεθειμένη κατα τ άλλα έκταση, καθώς προσφέρει πολλή καλή προστασία.

4. *Οι προβλήτες ως απολήξεις της ξηράς.*



Εικόνα 2. Διαφορετικοί κατοπικοί τύποι μαρινών.

0.2.4 Σκάφη αναψυχής και ναυταθλητισμού

Σχεδόν το μεγαλύτερο τμήμα της χερσαίας παραθαλάσσιας έκτασης της περιοχής επέμβασης σχετίζεται άμεσα με τα σκάφη αναψυχής και ναυταθλητισμού, συνεπώς ακολουθεί μια σύντομη παράθεση ορισμένων πληροφοριών που τα αφορούν.

Σύμφωνα, με το Άρθρο 1 του Νόμου για το Θαλάσσιο και Αλιευτικό Τουρισμό, ως σκάφος ή πλοίο αναψυχής ορίζεται «κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων, το οποίο, είτε διαθέτει είτε όχι χώρους ενδιαίτησης, έχει τη δυνατότητα, από τη γενική κατασκευή του, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης.» , ως χώρος ενδιαίτησης ορίζεται ο κλειστός χώρος του σκάφους για τη διαμονή, σίτιση και υγιεινή του πλοίου. Ο βασικός διαχωρισμός των σκαφών γίνεται με βάση το μέσο πρόωσης, δηλαδή την κινητήρια δύναμη που ωθεί το σκάφος στο νερό, οι οποίες είναι :

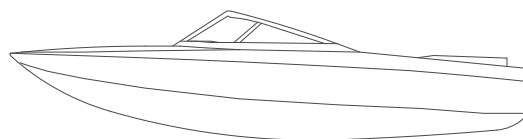
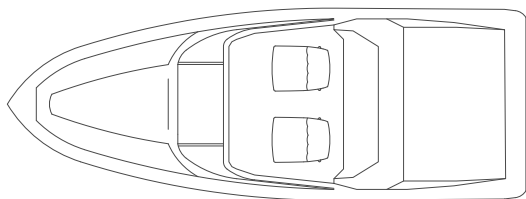
1. Μηχανοκίνητα (motor yachts / speed boats) : που διαθέτουν ως μέσο πρόωσης εξωλέμβιες ή εσωλέμβιες μηχανές.
2. Ιστιοφόρα (sailing boats) : που διαθέτουν ως βασικό μέσο πρόωσης τον άνεμο και τα ιστία (πανιά) που φέρουν και ως δευτερεύον κάποια βοηθητική μηχανή.

Στις παραπάνω κύριες κατηγορίες, περιλαμβάνονται υποκατηγορίες που προκύπτουν από τα βασικά χαρακτηριστικά που διαθέτουν όπως η κατασκευή, η χρήση, το μήκος τους κ.α. (βλ. Πίνακας 1.)

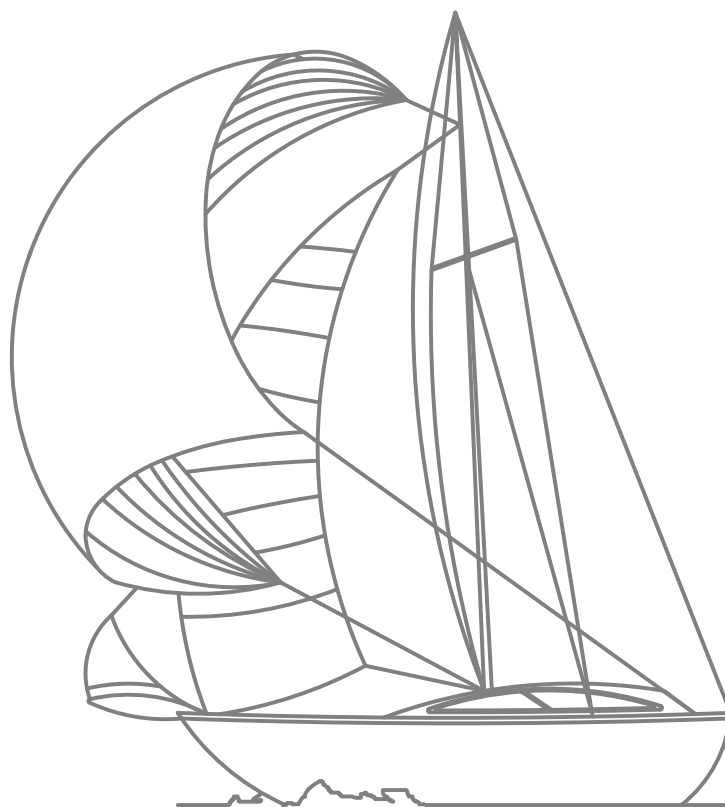
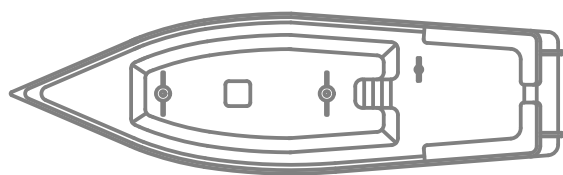
ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ		ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ
Έως 15 μ.	ΦΟΥΣΚΩΤΑ ΑΝΟΙΚΤΑ / ΚΛΕΙΣΤΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΙΚΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ	ΜΕ ΣΧΗΜΑ ΤΕΤΡΑΠΛΕΥΡΟΥ ΕΠΙΔΡΟΜΟΥ (GAFF SAIL)
Άνω 15 μ.	ΘΑΛΑΜΗΓΟΙ (YACHTS)	ΜΕ ΣΧΗΜΑ ΤΡΙΓΩΝΟΕΙΔΟΥΣ ΕΠΙΔΡΟΜΟΥ (GUNTER SAIL)
Έως 30 μ.	ΜΕΓΑΛΕΣ ΘΑΛΑΜΗΓΟΙ (SUPER YACHTS)	ΜΕ ΣΧΗΜΑ ΒΕΡΜΟΥΔΑΣ (BERMUDAN)
Άνω 30 μ.	ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΕΣ ΘΑΛΑΜΗΓΟΙ (MEGA YACHTS)	

Πίνακας 1. Κατηγοριοποίηση σκαφών αναψυχής.

1. Μηχανοκίνητα (motor yachts / speed boats)



2. Ιστιοφόρα (sailing boats)
























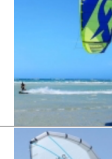


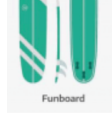



Εικόνα 5. Διαχωρισμός σκαφών με βάση το μέσο πρόωσης.

Συνήθως, όταν αναφέρεται ο όρος ιστιοπλοΐα, γίνεται ο συνειρμός με το άθλημα. Στην περιοχή μελέτης, που θα αναλυθεί στην υπάρχουσα κατάσταση, εντοπίζονται διάφοροι σημαντικοί Ναυτικοί Όμιλοι. Σύμφωνα με το Άρθρο 12 του Νόμου για το Θαλάσσιο και Αλιευτικό Τουρισμό, ως σκάφη ναυταθλητισμού, όπως ονομάζονται ορίζονται τα :

1. *Ναυταθλητικά σκάφη παντός τύπου, ιστιοφόρα ή κωπήλατα που ανήκουν στους αναγνωρισμένους ναυτικούς Ομίλους ή ναυτικά σωματεία ή σε μέλη τούτων καταχωρημένα στα μητρώα αυτών και προοριζόμενα είτε για την προπόνηση των ναυταθλητών, είτε για την συμμετοχή σε πάσης φύσεως αγώνες και φέροντα την Ελληνική σημαία απαλλάσσονται της φορολογίας που επιβάλλονται σε ιδιωτικά πλοία αναψυχής βάσει του ν.27/1975 με τις προϋποθέσεις της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου.*
2. *Για τον χαρακτηρισμό κάποιου σκάφους ως ναυταθλητικού, απαιτείται, έγγραφη βεβαίωση του οικείου ναυτικού ομίλου, ή σωματείου, εγκεκριμένη από την Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, ότι χρησιμοποιείται για εξάσκηση μέλους και συμμετοχή σε ναυτικούς αγώνες, θεωρημένη από την οικεία Λιμενική Αρχή.*

Ένας βασικός διαχωρισμός που παρατηρείται στα σκάφη έχει να κάνει με το μέγεθος και τον αριθμό των ατόμων που μπορούν να επιβαίνουν σε αυτά και διακρίνονται στα μεγάλα σκάφη που προορίζονται για αγώνες ανοικτής θάλασσας, στα οποία μπορούν να επιβαίνουν πολλοί αθλητές μέχρι και 15 σε ορισμένες περιπτώσεις, και τα σκάφη που είναι για αγώνες τριγώνου, στα οποία μπορούν να επιβαίνουν μέχρι και 3 αθλητές. Ακολουθούν οι τύποι σκαφών και οι διαστάσεις τους , σύμφωνα με την Ελληνική Ομοσπονδία Ιστιοπλοΐας (βλ. Πίνακας 2,3) :

1		2		3		4	
5		6		7		8	
9		10		11		12	
13		14		15		16	
17		18		19		20	
21		22		23		24	
25		26		27		28	

Πίνακας 2. Εικόνες - Τύποι Σκαφών.

	ΤΥΠΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ
1	OPTIMIST	Μήκος : 2,3 μ. Πλάτος : 1,13 μ.
2	LASER 4.7 (ILCA 4)	ΜΗΚΟΣ : 4,2 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,4 μ.
3	TECHNO 293	ΜΗΚΟΣ : 2,9 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 0,7 μ.
4	420	ΜΗΚΟΣ : 4,2 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,9 μ.
5	BUG	ΜΗΚΟΣ : 2,6 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 0,9 μ.
6	EUROPE	ΜΗΚΟΣ : 3.4 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,4 μ.
7	LASER RDL (ILCA 6)	ΜΗΚΟΣ : 4,2 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,4 μ.
8	LASER STD (ILCA 7)	ΜΗΚΟΣ : 4,2 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,4 μ.
9	470 MIXED	ΜΗΚΟΣ : 4,7 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,7 μ.
10	49ER	ΜΗΚΟΣ : 4,8 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,4 μ.
11	49ERFX	ΜΗΚΟΣ : 4,8 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,4 μ.
12	IQ FOIL	ΜΗΚΟΣ : 2,2 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 0,9 μ.
13	NACRA 17	ΜΗΚΟΣ : 5,2 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,4 μ.
14	FINN	ΜΗΚΟΣ : 4,5 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,3 μ.
15	TORNADO	ΜΗΚΟΣ : 6,09 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 3,02 μ.
16	STAR	ΜΗΚΟΣ : 6,9 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,7 μ.
17	LIGHTNING	ΜΗΚΟΣ : 5,2 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 2,0 μ.
18	J24	ΜΗΚΟΣ : 7,3 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 3,7 μ.
19	DRAGON	ΜΗΚΟΣ : 8,9 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,95 μ.
20	PLATU 25	ΜΗΚΟΣ : 7,5 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,7 μ.
21	2.4 MR	ΜΗΚΟΣ : 4,2 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,4 μ.
22	HANSA	ΜΗΚΟΣ : 3,03 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 1,4 μ.
23	WINDSURFING	ΜΗΚΟΣ : 2,3 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 0,6 μ.
24	KITESURF	ΜΗΚΟΣ : 1,4 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 0,4 μ.
25	KITE FOIL	ΜΗΚΟΣ : 1,1 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 0,4 μ.
26	SLALOM	ΜΗΚΟΣ : 2,8 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 0,7 μ.
27	FUNBOARD	ΜΗΚΟΣ : 1,9 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 0,5 μ.
28	WING FOIL	ΜΗΚΟΣ : 1,4 μ. , ΠΛΑΤΟΣ : 0,6 μ.

Πίνακας 3. Τύποι Ναυταθλητικών Σκαφών.

Εκτός από τα παραπάνω σκάφη που κινούνται με μέσω πρόωσης μια μηχανή ή τον άνεμο, παρατηρούνται και εκείνα μικρότερης κλίμακας που κινούνται με την κωπηλασία, δηλαδή ο τρόπος κίνησης κωπήλατων λέμβων πάνω σε μια υδάτινη επιφάνεια, θάλασσα, ποταμό ή λίμνη. Συγκεκριμένα, το Κανόε-καγιάκ , που επίσης αποτελεί ολυμπιακό άθλημα στις διάφορες μορφές του. Οι κατηγορίες συμμετοχής διακρίνονται πάλι ανάλογα με τον τύπο του σκάφους, τα άτομα που επιβαίνουν(ατομικό - ομαδικό) και το φύλο των αθλητών. Οι 4 βασικές κατηγορίες που εντοπίζονται στους ομίλους της έκτασης είναι :

- A. Κλασική κωπηλασία
- B. Λαϊκή κωπηλασία
- Γ. Με κανό
- Δ. Με μονόξυλο

Ορισμένες από τις βασικές διαφορές που παρουσιάζουν τα κανόε με τα καγιάκ είναι οι ακόλουθες :

1. Στο σχεδιασμό , στο καγιάκ παρατηρούνται ανοίγματα στο πάνω μέρος του κελύφους όσα και τα άτομα που το επιβαίνουν, είναι συνήθως πιο μακρόστενο , κατά τη διατομή του παρατηρείται ότι φέρει μικρή καρίνα, ενώ παράλληλα η απόσταση από το νερό είναι ελάχιστη συμβάλλοντας έτσι σημαντικά στην αεροδυναμική του. Το κανό, διαθέτει περισσότερο χώρο αποθήκευσης και είναι ανοιχτό στο επάνω μέρος.
2. Στα κουπιά, εκείνα του καγιάκ είναι διπλά με κοίλο πτερύγιο για γρήγορη κωπηλασία σε αντίθεση με του κανό που είναι μονά και με επίπεδο πτερύγιο για σταθερότητα και ακρίβεια.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1



Σημείωση Συγγραφέα :

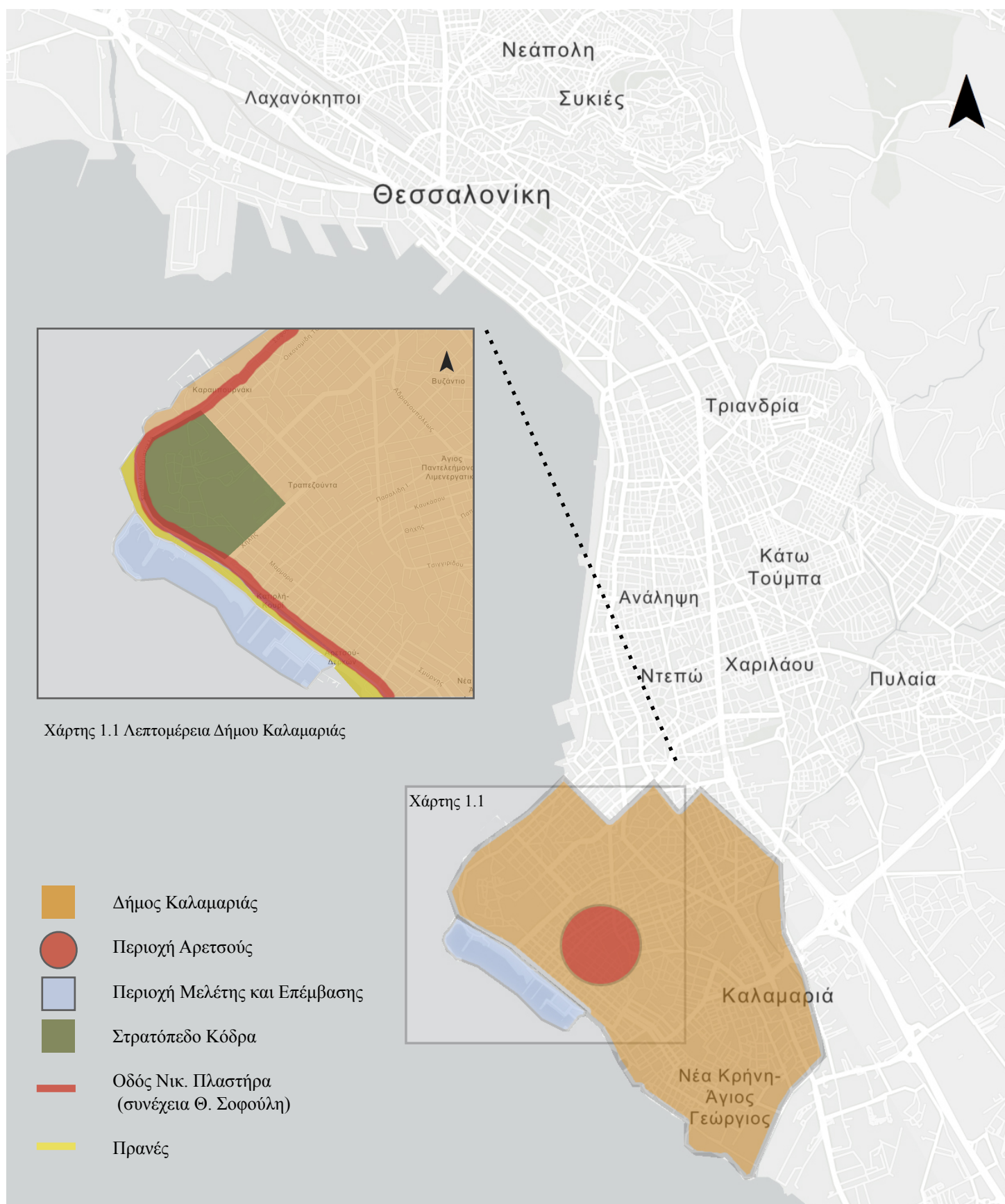
Η περιοχή επέμβασης της παρούσας διπλωματικής είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ευρύτερη περιοχή στην οποία περιλαμβάνεται, με αποτέλεσμα να είναι εξίσου σημαντική η ιστορική αναδρομή στο παρελθόν της. Με σκοπό την πιο ομαλή μετάβαση στην καθαυτή περιοχή εφαρμογής και την καλύτερη κατανόηση των δεδομένων που συλλέχθηκαν κατά την έρευνα, επιλέγεται να παρουσιαστούν ορισμένα καθοριστικά γεγονότα που συνέβαλαν τόσο στην διαμόρφωση της Αρετσούς όσο και στην παραλιακή ζώνη που μας απασχολεί.

Η περιοχή της Αρετσούς εντοπίζεται στο παραθαλάσσιο μέτωπο του Δήμου Καλαμαριάς, νότια της Θεσσαλονίκης. Εντάσσεται στην περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και ανήκει στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης. Από την 1η Ιανουαρίου 1943 άρχισε να αποτελεί ξεχωριστή διοικητική ενότητα, ενώ έως τότε ήταν ενσωματωμένη στο Δήμο Θεσσαλονίκης. Η συνολική έκταση που καταλαμβάνει είναι 7.200 στρέμματα και το μεγαλύτερο της τμήμα είναι παραλιακό. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, οι μόνιμοι κάτοικοι του Δήμου ανέρχονται στους 91.518 και αποτελεί το 9,40% του πληθυσμού του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος, ενώ στις πρώτες απογραφές που σημειώθηκαν κατά τη δημιουργία του οικισμού μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν 14.000 κάτοικοι.

Ο δήμος απαρτίζεται από 10 συνολικά γεωγραφικές ενότητες (συνοικίες), των οποίων οι ονομασίες παραπέμπουν στα ονόματα των πρώτων προσφύγων κατοίκων της Καλαμαριάς. Ειδικότερα ξεκινώντας από το βόρειο τμήμα, αποτελούν οι ακόλουθες : Νέα Τραπεζούντα, Καραμπουρνάκι, Κουρί - Κατιρλί, **Αρετσού**, Νέα Κρήνη, Άγιος Ιωάννης, Βυζάντιο, Άγιος Παντελεήμονας, Ναύαρχος Βότσης και Φοίνικας.

Ορισμένες από τις δημόσιες υπηρεσίες και εγκαταστάσεις που διαθέτει εντός των ορίων της είναι , το Αστυνομικό Τμήμα Καλαμαριάς, το Δημοτικό Κολυμβητήριο, το ΚΕΠ, το Στρατόπεδο Κόδρα, τον Πεζόδρομο της Καλαμαριάς και ορισμένα από τα Σχολεία και ιερούς Ναούς του Δήμου. Αποτελεί στις μέρες μας πλέον μια πυκνοκατοικημένη περιοχή, που χαρακτηρίζεται κυρίως από πολυόροφες πολυκατοικίες, τόσο παραλιακά όσο και σε μεγαλύτερη απόσταση από τη θάλασσα. Να σημειωθεί ότι ο αστικός ιστός εντοπίζεται στα 16 περίπου μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, ενώ οριοθετείται από την παραλία μέσω ενός των κεντρικών οδών, εκείνης της οδού Νικ.Πλαστήρα (συνέχεια της Θεμιστοκλή Σοφούλη) και του παράλληλου σε αυτή πρανούς. Συνεπώς, ο οικισμός αναπτύσσεται ανατολικά της ακτής με ομαλή κλίση όσο απομακρύνεται από εκείνη, παρουσιάζοντας την πιο έντονη κλίση στο πρανές που εκβάλει στην παραλία. Το παραλιακό μέτωπο της Καλαμαριάς οριοθετείται στα βόρεια από τον αθλητικό χώρο του Ποσειδωνίου και εκτείνεται νότια έως και το αθλητικό κέντρο της Μίκρας. Το συνολικό μήκος του είναι 6,5 χιλιόμετρα.

Στο παρόν Κεφάλαιο θα παρουσιαστούν τα ιστορικά γεγονότα μέσω τριών βασικών πηγών. Αρχικά, μέσω των βιβλίων και των ψηφιακών πηγών που στόχο έχουν την παράθεση των γεγονότων στο πέρασμα του χρόνου που σχετίζονται με την περιοχή της Αρετσούς. Στη συνέχεια, μέσω του υλικού των εφημερίδων της εποχής συνδέοντας τα πιο πρόσφατα γεγονότα έτσι όπως παρουσιάστηκαν από τις επικεφαλίδες των εφημερίδων. Και τέλος, μέσω των προφορικών μαρτυριών, που στόχο έχουν να δώσουν μια λιγότερο τυπογραφημένη οπτική ανθρώπων που έχουν συνδέσει την περιοχή με δικές τους ιστορίες.

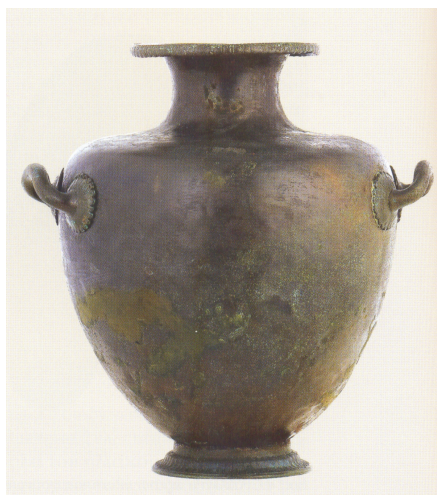


Χάρτης 1. Εντοπισμός του Δήμου Καλαμαριάς.

1.1 Η Αρετσού - Ιστορικά.



Το τοπωνύμιο **Καλαμαριά** πρωτοεμφανίστηκε το 1083, ετυμολογικά φαίνεται να προήλθε από τα συνθετικά «Καλή» και «μεριά». Σύμφωνα με μαρτυρίες και αναφορές, η Καλαμαριά ήταν γνωστή για την ομορφιά του τοπίου της, την ευφορία των εκτάσεων της και τη βλάστηση της. Μια δεύτερη ετυμολογική προσέγγιση είναι ότι η λέξη είναι παράγωγο των λέξεων «Σκάλα» και «μεριά» και αυτό καθώς η έκταση του Μικρού Εμβόλου αποτελούσε ήδη από τα Βυζαντινά χρόνια ναύσταθμος. Αρχαιολογικές ανασκαφές στην περιοχή επιβεβαιώνουν το γεγονός της ύπαρξης προϊστορικού οικισμού πριν ακόμα ιδρυθεί η Θεσσαλονίκη (315 π.Χ.), καθώς το σημερινό Καραμπουρνάκι αποτελούσε το λιμάνι της Αρχαίας Θέρμης.



Εικόνα 6. Αγγείο που βρέθηκε κατά τις ανασκαφές στο Καραμπουρνάκι.



Εικόνα 7. Η σκάλα της Αρετσούς (1917).

Ο οικισμός της σημερινής Καλαμαριάς δημιουργήθηκε από τους πρόσφυγες που κατέφθασαν στα παράλια της με πλοία τη δεκαετία του '20. Νωρίτερα, κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου (1915-1918) στην έκταση αυτή είχαν εγκατασταθεί οι Σύμμαχοι (Άγγλοι και Γάλλοι) κατασκευάζοντας αεροδρόμια, αποθήκες, νοσοκομεία, απολυμαντήρια, στρατόπεδα και νεκροταφεία στο σημερινό στρατόπεδο Κόδρα. Το τελευταίο φαίνεται να υπήρχε ήδη επί της Τουρκοκρατίας χωρίς να είναι γνωστό τι ακριβώς περιελάμβανε, ενώ μετά τον Πόλεμο το 1919 πέρασε πλέον στον ελληνικό στρατό. Το υπόλοιπο τμήμα ήταν ακατοίκητο, έως ότου άρχισαν να καταφθάνουν οι πρώτοι Έλληνες πρόσφυγες από την Καύκασο. Σύντομα πρόσφυγες από την ελληνική ομοιογένεια της Γεωργίας και της Μικράς Ασίας αποβιβάζονταν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ενώ αναζητούσαν κατάλυμα. Σε μικρό χρονικό διάστημα, ο αριθμός των ατόμων που προσέγγιζαν το λιμάνι άρχισε να αυξάνεται δραματικά, με αποτέλεσμα οι Αρχές να αποφασίσουν ότι η Καλαμαριά θα αποτελούσε τον νέο τόπο αποβίβασης, καθώς διέθετε στοιχειώδη υποδομή για στέγη και για απολύμανση. Ο μεγάλος εποικισμός των προσφύγων έγινε μετά την Μικρασιατική Καταστροφή το 1922, που υπολογίζεται ότι πάνω από 100.000 πρόσφυγες εγκαταστάθηκαν στη Θεσσαλονίκη, ενώ συνολικά άλλες 250.000 πρόσφυγες από τον Καύκασο, την Καππαδοκία, τον Πόντο, την Ανατολική Θράκη και τη Ρωσία αποβιβάστηκαν στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα στην Καλαμαριά. Αρκετοί από τους οποίους ήταν Ποντιακής καταγωγής. Οι τελευταίοι αποτέλεσαν ουσιαστικά και τους ιδρυτές της σύγχρονης Καλαμαριάς.

Με στόχο την παρεμπόδιση μετάδοσης ασθενειών από τους πρόσφυγες στην πόλη, δημιουργήθηκε στη σημερινή έκταση του Κυβερνείου μέχρι και της μαρίνας της Αρετσούς, το «Δημόσιο Λοιμοκαθαρτήριο» ή «Απολυμαντήριο», αποτελώντας το πρώτο σταθμό υποδοχής των προσφύγων. Σύμφωνα με μαρτυρίες, στεγάστηκε στα δύο υπάρχοντα ξύλινα παραπήγματα, που εξυπηρετούσαν την περίοδο του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου (1915-1918) τα συμμαχικά στρατεύματα. Στο πρώτο, υπήρχε ο κλίβανος για τα ρούχα και τα αντικείμενα των προσφύγων, ενώ στο δεύτερο υπήρχε το λουτρό. Ανεξάρτητα από τις δυσκολίες και το ξεριζωμό που ήδη είχαν βιώσει οι πρόσφυγες, η διαδικασία της απολύμανσης περιγράφεται ως μια επώδυνη και τραυματική εμπειρία. Με την αποβίβαση τους, οδηγούνταν στο «Απολυμαντήριο». Αρχικά, αποχωρίζονταν τα ρούχα και τα εναπομείναντα υπάρχοντα τους τα οποία έμπαιναν στον κλίβανο, ενώ παράλληλα οι ίδιοι υποβάλλονταν σε μαζικό και βίαιο καθαρισμό με φαρμακευτικά απολυμαντικά, ενώ ήταν υποχρεωτικό το κούρεμα τόσο στους άντρες όσο και στις γυναίκες. Η ταπείνωση των επεμβάσεων αυτών ήταν καθηλωτική για την υπόσταση των ανθρώπων εκείνης της εποχής. Συχνά, τα ρούχα και τα αντικείμενα αχρηστεύονταν έπειτα από τον κλίβανο, καθώς στένευαν και παραμορφώνονταν. Στη συνέχεια, οι πρόσφυγες στεγάζονταν προσωρινά σε σκηνές ή σε κοντινούς προσφυγικούς καταυλισμούς, ενώ παρέμεναν εκεί 6 με 7 μήνες σε καραντίνα, μέχρι την μόνιμη μετεγκατάσταση τους σε χωριά της Μακεδονίας και της Θράκης. Η διαδικασία που είχε ως αρχικό σκοπό τη διατήρηση της Δημόσιας Υγείας ακλόνητης, κατέληξε εξαιτίας της ανικανότητας του συστήματος να διαχειριστεί τις μάζες που έφταναν αλλά και της εκτεταμένης ταχύτητας να δημιουργήσει άλλη μια σκληρή ανάμνηση στους ανθρώπους που ήλπιζαν για μια καλύτερη ζωή. Ορισμένα «λοιμοκαθαρτήρια» λειτουργούσαν ήδη από τα μέσα του 19ου αιώνα σε διάφορες περιοχές της Ελλάδας. Από τα πιο γνωστά ήταν στη Μακρόνησο και στη Κέρκυρα, που επονομάστηκαν και «νεκροταφεία», καθώς οι άθλιες συνθήκες διαβίωσης κόστισαν τις ζωές δεκάδων χιλιάδων προσφύγων που πέρασαν από εκεί. Η κατεδάφιση των κτισμάτων του «Απολυμαντηρίου» στην Αρετσού έγινε μεταξύ του 1965 και 1967, παράλληλα με τη μεταφορά των υλικών και των μηχανημάτων.



Εικόνα 8. Έλληνες πρόσφυγες από τη Ρωσία περιμένουν με το δελτίο στο χέρι για τη διανομή ιματισμού (1916).



Αεροφωτογραφία της Καλαμαριάς, περίπου το 1916.
Διακρίνονται, στο κάτω μέρος της φωτογραφίας, το Καραμπουρνάκι και το στρατιωτικό
αεροδρόμιο και πιο πάνω, στο σημερινό κέντρο της Καλαμαριάς,
ένα από τα νοσοκομεία των συμμαχικών στρατευμάτων.
Αριστερά, ένα γήπεδο ποδοσφαίρου, περίπου στο σημερινό συνοικισμό Βυζάντιο.
(Δωρεά Καλεμκερή Χρήστου)

Εικόνα 9



Εικόνα 10. «Απολυμαντήρια» (1922)



Εικόνα 11. Εγκαταστάσεις προσφύγων (1918).



Εικόνα 12. Σκηνές διαμονής προσφύγων (1923)

Πριν την άφιξη των προσφύγων η περιοχή της Καλαμαριάς απέκτησε το πρώτο πολεοδομικό της σχέδιο, χαρακτηρίζοντας την περιοχή που θα απευθυνόταν κυρίως στις μεσαίες και υψηλές κοινωνικές τάξεις. Βασικά στοιχεία των κατοικιών, θα ήταν τα μεγάλα οικόπεδα και οι μεγάλες εκτάσεις πρασίνου ανάμεσα από τις επαύλεις. Η περιοχή του Καραμπουρνάκι ως σύνδεση της αστικής επέκτασης θα διέθετε τα κέντρα διασκέδασης και θα προοριζόταν ως τόπος αναψυχής. Μεγάλα ξενοδοχεία και καζίνα θα απέδιδαν αυτή την αίσθηση «φυγής από την καθημερινότητα». Όλα τα σχέδια ανετράπη με την άφιξη των προσφύγων, κάνοντας αισθητή τη διαφορά μεταξύ των προβλέψεων του 1921 και του 1929, όταν πλέον η νέα πραγματικότητα της οικιστικής κατάστασης κλήθηκε να ανταπεξέλθει στην νέα σειρά των πραγμάτων.

Ορισμένοι από τους πρόσφυγες της Μικράς Ασίας, προέρχονταν από την Αρετσού ή Ρύσιο Μικράς Ασίας, που το 1922 αποτελούσε μια μικρή ελληνική κωμόπολη με μόλις 700 Τούρκους κάτοικους από τους συνολικά 7.000 της πόλης. Η σημερινή Darica, εντοπίζεται περίπου 40 χιλιόμετρα από την Κωνσταντινούπολη, στην είσοδο του Κόλπου του Izmit (Νικομήδειας). Από εκείνους και τους πρόσφυγες των υπόλοιπων πόλεων, όσοι ασχολιόντουσαν με επαγγέλματα της θάλασσας εγκαταστάθηκαν το 1924-1926 στην παραθαλάσσια περιοχή της Καλαμαριάς, στην Νέα Αρετσού. Ενώ οι αγρότες ίδρυσαν στο σημερινό δημοτικό διαμέρισμα της Θέρμης το Νέο Ρύσιο. Άλλοι αποβιβάστηκαν στην Αθήνα, ιδρύοντας την «Αρετσού Αναβύσσου Αττικής», ενώ άλλοι κατέφυγαν στη Μασσαλία και στην Αμερική, ιδρύοντας τον «Aretsou Association of America».



Εικόνα 13. Γυναίκες και παιδιά που περιμένουν στην ουρά για την κλινική του αμερικάνικου Ερυθρού Σταυρού (1916) Πηγή Βιβλιοθήκη του Κονγκρέσου.

Στην **Νέα Αρετσού**, σημερινή Αρετσού του Δήμου Καλαμαριάς, εγκαταστάθηκαν 224 οικογένειες προσφύγων. Οι δρόμοι και οι κοινοτικές εγκαταστάσεις του συνοικισμού έφεραν ονομασίες προσώπων που είχαν συμβάλει στην περίθαλψη των ανθρώπων και στην ανάπτυξη του ή άλλων σημαντικών για τον συνοικισμό προσωπικοτήτων. Η περιορισμένη έκταση της Αρετσούς, αποτελούσε μια δύσβατη και λασπώδη περιοχή. Η απόσταση από την Θεσσαλονίκη ήταν 40 λεπτά περπάτημα, παρόλ' αυτά οι καιρικές συνθήκες δυσκόλευαν την προσέγγιση ειδικά τους χειμερινούς μήνες. Αρχικά, οδηγοί που έμεναν στην Καλαμαριά αναλάμβαναν να στελεχώσουν μια υποτυπώδη συγκοινωνία για να εξυπηρετήσουν το κοινό χρησιμοποιώντας 4 ασθενοφόρα συνδέοντας το ανατολικό άκρο της Θεσσαλονίκης με την Καλαμαριά, και στην συνέχεια μέχρι και την Αρετσού. Σταδιακά και με καλύτερη οργάνωση, ο συνοικισμός της Αρετσούς άρχισε να αναγνωρίζεται ως ένας εκ των πιο επιτυχημένων προσφυγικών συνοικισμών, αποκτώντας ιδιαίτερη φήμη. Από το 1926, ξεκίνησε η διανομή οικοπέδων και η οικοδόμηση των πρώτων σπιτιών, με την υποστήριξη της Επιτροπής Αποκατάστασης Προσφύγων και της Κοινωνικής Πρόνοιας. Επίσης, ξεκίνησε η οργάνωση σωματείων και συλλόγων που στόχευαν στη διατήρηση των ηθών και των εθίμων. Το 1925 ιδρύθηκε το «Ελληνικό Ποντιακό Σωματείο», η «Αδελφότητα των Κρυμναίων» και ο «Μουσικο-γυμναστικός Σύλλογος». Ένα χρόνο μετά ιδρύθηκε και η ενορία της εκκλησίας του Αγίου Νικόλαου, προστάτη των ναυτικών. Η στεγαστική αποκατάσταση φαίνεται να ολοκληρώθηκε το 1936. Ενώ, πολλοί ήταν οι μόνιμοι κάτοικοι που στεγάζονταν σε παράγκες και παραπήγματα έως και την περίοδο της Κατοχής.



Εικόνα 14. Παραλία Αρετσούς (1930).

Σε αντίθεση με τις δυσκολίες που βίωναν οι άνθρωποι της Καλαμαριάς, ένα στοιχείο της περιοχής στεκόταν και θα στεκόταν απαράμιλλο σε κοινή θέα για τα επόμενα χρόνια, η θάλασσα. Η ενασχόληση με τη θάλασσα μέσω του ψαρέματος και των συναφών επαγγελματιών, ήταν ένα δυνατό σημείο της κοινωνίας της Αρετσούς. Άλλοτε περισσότερο και άλλοτε λιγότερο, η σχέση τους με τη θάλασσα ήταν ιδιαίτερη και όχι μόνο για επαγγελματικούς λόγους. Μικροί και μεγάλοι ειδικά τους θερινούς μήνες, αναζητούσαν τη δροσιά της θάλασσας και τις αθλοπαιδιές στην αμμουδιά. Ήδη από το 1930 και ύστερα, η Αρετσού αποκτά σιγά σιγά τα χαρακτηριστικά ενός παραθεριστικού θέρετρου. Στην αρχή, μέσω των ταβερνών κοντά στην ακρογιαλιά και στη συνέχεια μέσω των νυχτερινών κέντρων. Η σταδιακή εξέλιξη των συγκοινωνιών, προσέφερε πλέον τη δυνατότητα και σε κατοίκους κοντινών περιοχών να επιλέγουν την Αρετσού για τις εξορμήσεις του Σαββατοκύριακου. Κάτι που άρχισε να προσδίδει δύναμη και στην ίδια κοινότητα της Καλαμαριάς.

Το 1934, η Αρετσού αποσπάται πλέον από τον ευρύτερο δήμο της Θεσσαλονίκης και με τη συμβολή και άλλων περιοχών της Καλαμαριάς ιδρύουν την Κοινότητα του Ρυσίου. Την ανοδική αυτή πορεία, φαίνεται να διακόπτει με την εμφάνιση του ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος. Η κοντινή απόσταση της Αρετσούς με το αεροδρόμιο της Μίκρας, την καθιστούσε συχνό στόχο βομβαρδισμών με αρκετά θύματα. Η επόμενη σημαντική ημερομηνία ήταν εκείνη της 1ης Ιανουαρίου του 1943, όπου και η Καλαμαριά θα αποτελούσε πλέον Δήμο.

Στη δεκαετία του '50, ξεκινάει η σταδιακή αναδιάρθρωση της Αρετσούς, σε αυτό που υφίσταται σήμερα. Το 1951, το Δημοτικό Συμβούλιο της Καλαμαριάς, ανακηρύσσει το Δήμο τουριστικό τόπο. Την επόμενη χρονιά, ιδρύεται ο Προοδευτικός Σύλλογος Αρετσούς-Δερκών με ιδιαίτερο κοινωνικό έργο για την πρόνοια και υποστήριξη των απόρων της περιοχής. Το 1953, η συνεχής προσέλευση και προτίμηση των κατοίκων της Θεσσαλονίκης στις παραλίες της Αρετσούς, οδηγεί το αρμόδιο υπουργείο Οικονομικών και Προεδρίας στην απόφαση **δημιουργίας της λαϊκής πλαζ της Αρετσούς** κοντά στην έκταση των «Απολυμαντηρίων». Το Υπουργείο Οικονομικών προχώρησε και στην ανακήρυξη τουριστικού τόπου της έκτασης μεταξύ του « *Μικρού Εμβόλου και οδού αγωγής από Νέου Ρυσίου εις την προβλήταν αυτού* ». Το έργο ανατέθηκε στον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ). Μέσα στα πλαίσια των παρεμβάσεων, συμπεριλαμβανόταν και η κατασκευή ενός ξενοδοχείου, που θα λειτουργούσε ως τουριστική σχολή και ως ξενοδοχειακή μονάδα μόνο κατά της διάρκεια της Διεθνούς Έκθεσης της Θεσσαλονίκης (Δ.Ε.Θ.). Το **συγκρότημα κτηρίων στην πλαζ** εγκαινιάζεται στις **20 Αυγούστου 1967** και διαθέτει την μοντέρνα αύρα και τις αρχές του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού του τέως διευθυντή των Τεχνικών Υπηρεσιών του Ε.Ο.Τ, Άρη Κωνσταντινίδη.

Τις δεκαετίες του '60 και του '70 η πλαζ της Αρετσούς είχε αποκτήσει μια ιδιαίτερη θέση στις προτιμήσεις των εκδρομικών, επισκεπτών αλλά και κατοίκων της περιοχής. Στις αρχές της δεκαετίας του '60 ο Ε.Ο.Τ. αναγνωρίζει την κυριότητα του Δήμου Καλαμαριάς επί της παράκτιας ζώνης, ενώ μέσα στα επόμενα χρόνια ο Δημόσιος φορέας αναθέτει στον Ε.Ο.Τ τη διαχείριση περίπου 94.500 τετραγωνικών μέτρων. Από το 1968 έως το 1973, ο Ε.Ο.Τ πραγματοποιεί απαλλοτριώσεις σε 8.600 περίπου τετραγωνικά μέτρα, ενώ του παραχωρείται άλλη μια έκταση 21.500 τετραγωνικών μέτρων (1972), στα πλαίσια των επεμβάσεων γκρεμίζονται και οι τελευταίες εγκαταστάσεις των «Απολυμαντηρίων». Το 1970 κατασκευάζεται η **μαρίνα της Αρετσούς** ενώ μέχρι το 1980 επεκτείνεται. Επίσης, κατασκευάζεται το Κεντρικό Κτίριο του Ε.Ο.Τ (Π. Βασιλάκης, 1972-3) στην έκταση αυτής. Αποτελεί μέχρι και σήμερα τη μόνη μαρίνα τουριστικών σκαφών στη Θεσσαλονίκη, καθώς οι υπόλοιπες εκμεταλλεύονται από τους ναυτικούς ομίλους. Ταυτόχρονα, ακμάζουν και οι πρώτοι ναυταθλητικοί σύλλογοι και όμιλοι, όπως ο Όμιλος των Ναυτοπροσκόπων. Εκτός αυτής, ο οικισμός επεκτείνεται διαθέτοντας πλέον όμορφες κατοικίες κρυμμένες σε φυτεμένες με δέντρα εκτάσεις. Την περίοδο της κατοχής, κατασκευάζονται ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι, ενώ η τακτική πλέον συγκοινωνία μεταφέρει όλο και περισσότερους ανθρώπους στο ειδυλλιακό αυτό αστικό τοπίο, είτε με λεωφορεία είτε με καραβάκια τις Κυριακές. Οι πολυκατοικίες είναι ελάχιστες, η νεόδμητη επιβλητική εκκλησία και το πρώτο διώροφο σχολείο απέπνεαν την αίσθηση της καλής ποιότητας ζωής των περισσότερων κατοίκων της. Ενώ, οι παραθαλάσσιες ταβέρνες, οι σύγχρονες εγκαταστάσεις της πλαζ, τα καθαρά νερά και η νυχτερινή διασκέδαση σε συνδυασμό με τη φιλοξενία των κατοίκων απευθυνόταν σε όλες τις ηλικίες και σε όλες τις προτιμήσεις ψυχαγωγίας. Παρόλαυτα αρχές της δεκαετίας του '80 απαγορεύεται η κολύμβηση εξαιτίας κακής ποιότητας υδάτων, ενώ παράλληλα οι κάτοικοι ανακαλύπτουν σιγά σιγά τη Χαλκιδική και τις μεγαλύτερες σε έκταση και επιλογές παραλίες που έχει να προσφέρει. Σταδιακά ο Ε.Ο.Τ αποχωρεί από την πλαζ ενώ ξεκινά η παρακμή της παραλιακής και της ευρύτερης περιοχής της Αρετσούς.



Εικόνα 15. «Απροστάτεντοι» από τον ήλιο και απολαμβάνοντας τη θάλασσα (δεκαετία '60-70)



Εικόνα 16. « Οι ναυτοπρόσκοποι ανοίγουν τα πανιά τους μπροστά στις εγκαταστάσεις της πλαζ » (1966).



Εικόνα 17. Η εγκαταστάσεις του Ε.Ο.Τ. στην πλαζ της Αρεστούς ('70).

Εικόνα 18. Από τη σκάλα του «Απολυμαντηρίου» έως τη σκάλα του «Παραδείσου» ('70).



Εικόνα 19. Το Κεντρικό Κτήριο του Ε.Ο.Τ. (70')



Εικόνα 20. Αεροφωτογραφία της περιοχής στις αρχές της δεκαετίας του '80.



Εικόνα 21. Ηλιοβασίλεμα στην Αρετσού. ('70-'80).

Από εκεί που η πλαζ και το παραλιακό μέτωπο αποτελούσαν λόγο για ηρεμία και ψυχαγωγία, με την εγκατάλειψη της περιοχής από δημότες, φορείς και επισκέπτες, η περίπτωση της Αρετσούς αποτέλεσε το «μήλο της έριδος» για επερχόμενες συνεχείς διαμάχες μεταξύ των ενδιαφερόμενων. Από τα τέλη του '80, η διένεξη μεταξύ της διοίκησης του Ε.Ο.Τ. και του Δήμου Καλαμαριάς για τα εδάφη της παραλίας ήταν έντονη. Το 1984 υπογράφεται το πρώτο «χρησιδάνειο» μεταξύ του φορέα Τουρισμού και του Δήμου, δια του οποίου, η έκταση του πρανούς της Αρετσούς παραχωρείται για 30 έτη στο Δήμο (έως 2015). Το 1991, ομοίως, ο Ε.Ο.Τ. παραχωρεί 2.000 τετραγωνικά μέτρα για 30 χρόνια (έως 2021). Ύστερα από 4 χρόνια, το Κεντρικό Κτίριο του Ε.Ο.Τ. ή Remezzo παραχωρείται στο Δήμο για 20 χρόνια ως « Διαβαλκανικό Κέντρο Νεότητας » (έως 2015). Με εμφανείς τις οξυμένες διαθέσεις αλλά και τις αλλοιώσεις του χρόνου στις άλλοτε σύγχρονες εγκαταστάσεις της παραλίας, εντείνουν τις πρώτες ενέργειες για προσπάθεια ανάπλασης και αναβίωσης της περιοχής. Τέλη του '90 και αρχές της δεκαετίας του '00, κύριος προβληματισμός αποτελούν πιθανές επεμβάσεις στο πρανές της Αρετσούς , όπου την 1η Δεκεμβρίου του 2003 το δασαρχείο της Θεσσαλονίκης , μετά από αίτηση δημοτών και του «Συλλόγου των Κατιρλιωτών», χαρακτηρίζει ως δασική έκταση περίπου 73.230 τετραγωνικά μέτρα τα πρανή και ως ζώνη πρασίνου την παραλία. Το ίδιο έτος και νωρίτερα γίνεται πρόταση από την Ε.Τ.Α Α.Ε. για το *master plan* που θα αφορά την οικοδόμηση της παραλίας, που ύστερα από τις μεγάλες διαστάσεις που έλαβε το ζήτημα μεταξύ των πολιτών, του δήμου και της υπηρεσίας τελικά απορρίφθηκε από τη Νομαρχία Κεντρικής Μακεδονίας. Παράλληλα, σταματούν οποιεσδήποτε δράσεις του δημοτικού συμβουλίου νεολαίας στο Remezzo , με αποτέλεσμα να διατηρηθεί η χρήση ως καφετέρια μόνο. Μέσα του 2004 ορίζεται επιτροπή από το δημοτικό συμβούλιο της Καλαμαριάς με στόχο την αξιολόγηση, επεξεργασία και κατάθεση προτάσεων για την ανάπλαση της παραλίας. Στις 11 Ιουλίου του 2005 με ομόφωνη απόφαση του δημοτικού συμβουλίου η έκτακτη του παράκτιου μετώπου χαρακτηρίζεται ως « *χώρος ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και ιστορικής μνήμης* ». Μεταξύ των επόμενων ετών μέσα από διαμαρτυρίες απορρίπτονται προτάσεις από τον Ε.Τ.Α. για νέο σχεδιασμό , η συμπερίληψη της περιοχής στην συνολική ανάπλαση του παραλιακού μετώπου με βάση την μελέτη του Οργανισμού Πολιτιστικής Πρωτεύουσας «Θεσσαλονίκη 1997» και άλλων παρόμοιων μελετών. Τα επόμενα 3 χρόνια, πραγματοποιήθηκαν μέσω του δημοτικού συμβουλίου και του Δήμου διαφοροποιήσεις σχετικά με τις χρήσεις της παραλίας και των φορέων που τις διαχειρίζονταν, ενώ υφίσταται υπό αμφισβήτηση ακόμα και ο χαρακτηρισμός της παραλίας ως προτατευόμενη περιοχή. Από τότε μέχρι και σήμερα, δεν έχει πραγματοποιηθεί κάποια ουσιαστική προσπάθεια επέμβασης στην περιοχή, γι αυτό και η εικόνα της έκτασης φαινομενικά αντικατοπτρίζει τις καλύτερες εποχές της παράλληλα με τη φθορά του χρόνου και την εσφαλμένη αξιοποίηση του χώρου.

1.2 Η Αρετσού - Μέσα από τις εφημερίδες (1967-1984).

Στα αρχικά στάδια της έρευνας με στόχο την επαλήθευση των πληροφοριών που παρατίθενται στο παρόν τεύχος χρησιμοποιήθηκε εκτός από τις ιστορικές πηγές και τα βιβλία, ο τύπος. Η δύναμη του γραπτού λόγου είναι αδιαμφισβήτητη, ειδικά τις περασμένες δεκαετίες που η ενημέρωση και η μετάδοση της πληροφορίας επιτυγχανόταν μέσω των φυλλάδων των εφημερίδων. Ιδιαίτερα για τα γεγονότα που ίσως να μην αποτελούσαν «κοσμοϊστορικά» στο μακρόκοσμο μιας χώρας, αλλά άξια αναφοράς στην κλίμακα μιας πόλης ή μιας συνοικίας. Έτσι, ξεκίνησε μια έρευνα στο υλικό των εφημερίδων που δημοσιεύονταν την περίοδο της δεκαετίας του '60 και μεταγενέστερα και αφορούσαν την πλαζ και την Αρετσού ως περιοχή αναφοράς.

Με την αισιοδοξία της έναρξης μιας τέτοιας διαδικασίας αλλά και της περιέργειας και του ενθουσιασμού από τα άρθρα και τα νέα που άρχισαν να εμφανίζονται κατά την έρευνα, σύντομα έγινε κατανοητό ότι θα ήταν λογικό να τεθούν ορισμένες σταθερές ώστε η διαδικασία αλλά και το αποτέλεσμα να απαντούν στο κομμάτι που αναλογεί στην παρούσα διπλωματική εργασία και την βαρύτητα που αντιστοιχεί στην πρόταση και όχι μόνο στη μελέτη. Συνεπώς, έπρεπε να τεθεί μια αρχή - μια ημερομηνία, που θα αποτελούσε το εναρκτήριο έναυσμα για την αναζήτησή αυτή. Έτσι, με δεδομένο ότι χρονικά η πρώτη εγκατάσταση που ταυτίστηκε και με την ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου που μας απασχολεί, δεν είναι άλλη από την λαϊκή πλαζ της Αρετσούς, επιλέχθηκε η ημερομηνία της **20^{ης} Αυγούστου 1967**, που δημοσιεύτηκε το σχετικό άρθρο στο πρωτοσέλιδο της εφημερίδας “Μακεδονία” για τα εγκαίνια του κτιριακού συγκροτήματος της λαϊκής πλαζ του Ε.Ο.Τ.

Έχοντας εμβαθύνει στην έρευνα και τις επιλογές που έχει να προσφέρει ως προς το υλικό που υφίσταται, κλήθηκαν να τεθούν οι παρακάτω μεταβλητές και σταθερές. Αρχικά, αφού τέθηκε η ημερομηνία αφετηρίας έπρεπε να οριστεί και το χρονικό τέλος, έτσι θεωρήθηκε σωστό να δοθεί έμφαση στις δεκαετίες που η παραλιακή ζώνη βρισκόταν στο «ζενίθ» της, μεταξύ των δεκαετιών '60 και '80, καθώς οι όποιες μεταγενέστερες παρεμβάσεις στο θαλάσσιο μέτωπο δεν τέθηκαν ποτέ ουσιαστικά σε ισχύ, ώστε να επηρεάσουν τη διαμόρφωση της σημερινής υπάρχουσας κατάστασης. Να σημειωθεί ότι για την κυριότητα της έρευνας μέσα στην μεταβλητή τιμή του χρόνου, ορίζεται ως σταθερή η λειτουργία που υπήρχε καθ' όλο το πέρασμα του χρόνου, δηλαδή καταρχήν της πλαζ που μας απασχολεί και η κοινότητα της Αρετσούς. Με δεδομένη την παραπάνω παρατήρηση αλλά και της επιθυμητής γρήγορης και άμεσης πρόσβασης στο αντίστοιχο αρχείο, καθώς η ψηφιοποίηση των αρχείων των εφημερίδων εκείνης της περιόδου δεν έχει ολοκληρωθεί, ορίστηκαν εκείνες οι δεκαετίες ως το χρονικό πλαίσιο της παρούσας έρευνας. Συγκεκριμένα, το ψηφιοποιημένο αρχείο της «Ψηφιακής Βιβλιοθήκης Εφημερίδων και Περιοδικού Τύπου» υπό την αιγίδα της Εθνικής Βιβλιοθήκης της Ελλάδος αποτελείται από πλήθος εφημερίδων και περιοδικών («Ακρόπολις», «Ταχυδρόμος» κλπ) από το 1911 έως και το 1984. Επίσης, να σημειωθεί όπως αναφέρθηκε παραπάνω, ότι η έρευνα έπρεπε να στοχεύσει σε εφημερίδες που να τοποθετούνται χιλιομετρικά κοντά στην περιοχή της Αρετσούς, ώστε να δημοσιεύουν σχετικά νέα. Ως αποτέλεσμα, και προς αποφυγή μονόπλευρων και έντονων κριτικών απόψεων, επιλέχθηκε να γίνει η αναδρομική αναζήτησή της εφημερίδας “Μακεδονία” και η αυστηρή επικέντρωση στα γεγονότα που παρουσιάζονται και όχι στην κριτική αυτών.

Η διαβάθμιση της θεματολογίας σε μια οποιαδήποτε εφημερίδα αποτελεί πάντα μια πολύ ενδιαφέρουσα προοπτική της ποιότητας και της απήχησης που στοχεύει ο τύπος. Από πολιτικά σε αγγελίες και κοσμικά, από οικονομικά σε γνωμικά και ανέκδοτα, από αθλητικά σε σταυρόλεξα. Το *potpourri* που δημιουργείται είναι από μόνο του μια ιδιαίτερα ευχάριστη ενασχόληση ξεφυλλίζοντας την. Ορίζοντας ως λέξη κλειδί της αναζήτησης τη φράση «πλαζ Αρετσούς» και της περιόδου από τις 20/08/1967 - 31/12/1981, αυτή η πληθώρα των διαφορετικών ειδήσεων έρχεται στο φως.

ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΛΟΥΟΜΕΝΩΝ

Ο οργανισμός αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, ανακοινώνει ότι προς εξυπηρέτησιν του λουομένου επιβατικού κοινού κατά τας Κυριακάς, άρχής γενομένης από της αύριον και μέχρι της Κυριακής 18ης Αύγουστου, θα κυκλοφορήσῃ λεωφορεία δρομολογούμενα ἐκ τῶν θέσεων: Νέου Κορδελιού, Σταυρουπόλεως, Ἡλιουπόλεως, Νέας Μαινεμένης με τέρμα τὴν Πλάζ Ἀρετσούς.

Τὰ εἰδικὰ αὐτὰ δρομολόγια θὰ ἐκτελούνται ἀνὰ ἡμέρων ἀπὸ τῆς 8.30 πρωινῆς μέχρι τῆς 4ης ἀπογευματινῆς.

Οἱ ἐπιβιβαζόμενοι θὰ ἐφωδιάζωνται διὰ δύο εἰσιτηρίων, τοῦ ἐνὸς ἀντιστοιχοῦντος εἰς τὴν γραμμὴν ἐπιβιβάσεως καὶ τοῦ ἑτέρου εἰς τὴν τοιαύτην τῆς γραμμῆς Βενιζέλου—πλάζ Ἀρετσούς.

Ἡ ἀκολουθοῦμένη διαδρομὴ ἔσεται ἡ τοιαύτη τῆς κανονικῆς διαδρομῆς τῶν λοιπῶν λεωφορείων τῆς ἀντιστοίχου γραμμῆς καὶ διὰ τῆς ὁδοῦ Ἐγνατία—Ἰωνος Δραγοῦμη—Τσιμισκὴ κλπ. θὰ ἀφικνοῦνται εἰς τὸν προορισμὸν των.

Ἐκ τῆς Διευθύνσεως τοῦ ΟΑΣΘ

ΑΚΤΑΙΟΝ ('Αρετσού): «Ἐυπόλυτος πρίγκηψ» καὶ «Χαμένη εὐτυχία».

ΝΕΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΙΝ ΤΗΣ ΠΛΑΖ ΑΡΕΤΣΟΥΣ

ΑΘΗΝΑΙ, 8.— Θὰ διεξαχθῇ τὴν 29ην Φεβρουαρίου δημόσιος μειοδοτικὸς διαγωνισμὸς, εἰς τὰ κεντρικὰ γραφεῖα τοῦ ΕΟΤ, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐργασιῶν ἐπεκτάσεως τῶν λουτρικῶν ἐγκαταστάσεων Μικροῦ Ἐμβόλου Θεσσαλονίκης.

ΑΚΤΑΙΟΝ ('Αρετσού): «Ἀγάπη καὶ αἷμα» καὶ «Οἱ σφαῖρες δὲν γυρίζουν πίσω».

ΝΕΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΜΕ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΝ ΑΡΙΘΜΟΝ ΚΛΙΝΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗΝ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΑΝΟΜΗΝ

ΑΘΗΝΑΙ, 9.—Ἡ κυβερνήσις ἔδωκεν ἱ-
διαίτηραν προσοχὴν εἰς τὸν τουρισμὸν
τῆς περιοχῆς Θεσσαλονίκης. Καταβάλλον-
ται προσπάθειαι διὰ τὴν δημιουργίαν προ-
υποθέσεων μεγαλυτέρας προσελκύσεως ξέ-
νων τουριστῶν καὶ ὡς πρῶτον μέλημα ἑ-
τάξεν ὁ Ε.Ο.Τ. τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ξενο-
δοχειακοῦ δυναμικοῦ τῆς πόλεως μετὰ σύγ-
χρονα ξενοδοχεῖα ἱκανοποιούντα τὰς ἀ-
παιτήσεις τῆς ξένης πελατείας. Ἡδη,
ἔχουν ἀνταρθῇ καὶ λειτουργοῦν πέντε ξε-
νοδοχεῖα Β' κατηγορίας 764 κλινῶν καὶ
πέντε Γ' κατηγορίας 479 κλινῶν, ἐντὸς
τοῦ ἔτους δὲ τίθενται εἰς λειτουργίαν
τέσσαρα ξενοδοχεῖα συνολικῆς δυναμικό-
τητος 986 κλινῶν. Ὡς ἐκ περισσοῦ εὐ-
ρίσκονται ὑπὸ ἀνέγερσιν ἕξ ἐτι ξενοδο-
χεῖα 1.971 κλινῶν.

Ἐκτὸς Θεσσαλονίκης ἀνταρθῇ καὶ ἐ-
τίθῃ εἰς λειτουργίαν ἓν ξενοδοχεῖον εἰς
Πανόρμα δυναμικότητος 120 κλινῶν, τε-
λοῦν δὲ ὑπὸ ἀνέγερσιν ἕτερα τρία εἰς
Πανόρμα δυναμικότητος 189 κλινῶν, ἓν
εἰς Νέα Χαλκηδόνα 26 κλινῶν καὶ τρία
εἰς τουριστικὴν ἀκτὴν 240 κλινῶν. Τὸ
ξενοδοχειακὸν αὐτὸ δυναμικὸν θὰ καλύψῃ
ἀσφαλῶς τὰς ἀνάγκας τῆς περιοχῆς καὶ

θὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν τουριστικὴν κίνησιν
τὴν προοριζομένην διὰ Χαλκηδικὴν καὶ
Θάσον τῶν δύο τουτέστιν τουριστικῶν κέν-
τρων τὰ ὑποία συντόμως προωρίζεται νὰ
ἀποτελέσουν τὸν πόλον ἑλξεως ὅλων τῶν
στρωμάτων ξένων τουριστῶν. Ἐκτὸς τῶν
ξενοδοχείων ἡ προσοχὴ τοῦ οργανισμοῦ
τουρισμὸν στρέφεται καὶ εἰς ἔργα λουτρι-
κῶν ἐγκαταστάσεων, οὗτων κατεσκευάσθη
καὶ λειτουργεῖ ἡ πλάζ Ἀρετσούς μετὰ δύο
συγκροτήματα ἀποδυτηρίων ἐξυπηρετοῦν-
τα 4.000—5.000 λουομένων.

Τέλος, Ἐν τέρματι ἔργον τὸ ὁποῖον ἔ-
χει προγραμματισθῇ εἰς τὴν Ἐπανομήν
πραγματοποιοῦμενον θὰ ἐξασφαλίσῃ μεγά-
λας δυναμικότητας εἰς τὸν τουρισμὸν τῆς
βορείου Ἑλλάδος. Ἀπαλλοτριούνται 7500
στρέμματα εἰς τὴν παραλίαν τῆς Ἐπανο-
μῆς, προκειμένου νὰ γίνων ἐγκαταστά-
σεις μαζικοῦ τουρισμοῦ ἐξυπηρετοῦσαι με-
γάλας μάζας ἐπισκεπτῶν. Προγραμματίζε-
ται ἡ ἀνέγερσις ἐν οὗτοις καταλυμάτων
δυναμικότητος 20.000 κλινῶν μετὰ λουτρι-
κῶν καὶ ψυχαγωγικῶν ἐγκαταστάσεις. Ἡ-
δη, ἤρχ'σεν ἡ ἐκτέλεσις ἐδαφολογικῶν με-
λετῶν διότι ἐπιβάλλεται νὰ προηγηθῇ ἡ
ἐξυγιάνσις τοῦ ἐδάφους.

Ὁ καύσων δὲν ὑποχωρεῖ

ΠΕΡΑΙΤΕΡΟ ΑΝΟΔΟΣ ΤΗΣ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ

Ἐφθασεν εἰς τοὺς 42 βαθμοὺς καὶ
προβλέπεται νὰ ἀνέλθῃ περισσό-
τερον.— Ἡ κίνησις εἰς τὰς πλάζ

Ἀνοικτικῶν καύσων ἐπιταχθεῖ εἰς δόκιμον ἡν ἡ-
ραν, ἀπὸ τῆς Κρήτης μέχρι τοῦ Ἑβρου. Ἡ θερμοκρασία ἔχει
ἐπερσάσῃ, εἰς πολλὰς περιοχάς, τοὺς 40 βαθμοὺς ὑπὸ σινῶν,
μετὰ τῶν καὶ περαιτέρω ἀνόδου κατὰ τὴν σημερινὴν ἡμέραν.

Εἰς τὴν Θεσσαλονικίαν, τὸ θερμόμετρον
ἔδειξε περὶ τὴν μεσημέριον εἰς τοὺς
39,5 βαθμοὺς, τὴν δὲ νύκτα κατήλθεν εἰς
τοὺς 33. Διὰ τὸν ἥλιον οὐρανὸν οὐρα-
νίσθηται ὁ γυν ἀσυνέπεια, ὅλῳ χω-
ρῷ ἠνεμώδεια. Περισσότερον, πλείονον
ταὶ αἱ ἡμέραι τῆς αἰτίας τῆς τῆς
καυμῶνται ἀσυνέπεια διὰ τὰς φθασὺν
εἰς κῆποις ἀκτὴν. Ἀπὸ πρῶτος μέχρι
νύκτις, αἱ ἀπτηρίαι τῶν ἡμισυνῶν
ἀνταρτῶν καὶ τῶν τουριστικῶν οὐρανῶν
ἀνταρτῶν ἐπὶ κάμνον τοῦ ἀνταρτῶν
διὰ τὴν ἥλιον οὐρανῶν. Καὶ ὁ
σοὺ με ἀπὸ τὰ πλοῖα καὶ τὰ λεω-
φορεῖα τοῦ ὅου ΚΤΕΛ, ἡ κατὰστασις
εἶναι ὑπερτερὰ. Τὸ κοινὸν ἐξυπηρετεῖται
ἐν σχετικῇ εὐχέρειαν. Εἰς τὰς πλάζ
ἑστίαις, γίνεται τὸ ἀπαιτεῖ με παρὸ
σοῦ, ἀλλὰ διὰ τὰς λεωφορεῖας καὶ πατήσῃ
τὴν ἐλεγμένην ὄμιον...

ΛΕΝ ΘΑΝΟΥΝ ΤΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

ΕΙΣ ΤΟΝ ΟΙΕ

ΖΗΜΙΑΙ ΕΞ ΕΚΡΗΞΕΩΝ
ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ
ΤΗΣ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑΣ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΟΥΒΑΣ

ΕΘΡΑΥΣΘΗΣΑΝ ΥΛΟΠΗΝΑΚΕΣ

ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΔΥΟ ΚΤΙΡΙΑ = =

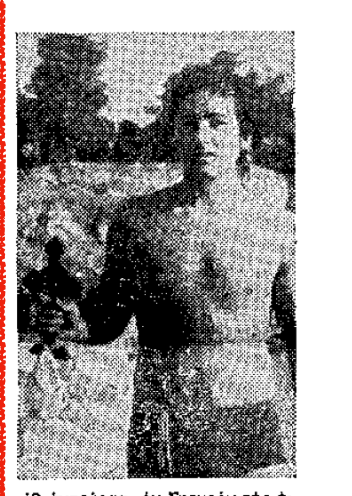
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, 10. (Ἀσπ. Πρίτ).
Ἐσπρίς ἐπηρεάσθη πλῆθος τῆς γιουγ-
κοσλαβικῆς ἀποστολῆς εἰς τὰ Ἡνωμένα
Ἔθνη. Ἐκ τῆς ἀσυνεπείας ἀνεκινώ-
θη ὅτι ἐπηρεάσθησαν ἐλαχίστοις ζημίαι

ΑΚΤΑΙΟΝ ('Αρετσού): «Ἀδίκη κα-
τάρτα καὶ εἰς τὴν καρδιά τῆς ὡ-
ραίας Ἑλένης».

ΜΟΥ γράφει ο κ. Χρ. Τριφυλλάκης (Γιάννου Κασσάρειας 15 «Δέν Ξέρω, αν οι άρμόδιες για τη ρύπανση του περιβάλλοντος κάμνουν κάποιο, κάποιο καμμία βόλτα στον παραλιακό δρόμο κι εάν, περπατώντας ρίχνουν καμμία ματιά στη θάλασσα, για να ίδουν μέγεθος της μόλυνσεως από τα πετρέλαια, από τα προϊόντα της άπ χειτεύσεως ή από τα απορρίμματα των εργοστασίων. Εγώ πιστεύω π δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο, γιατί, αν συνέβαινε, δεν θα κατατρίχοντι σε πολυχρόνιες συσκέψεις ή συνεδριάσεις, διότι τότε θα έβλεπαν την παράδεκτη κατάσταση και θα έλαμβαναν δρακόντεια μέτρα για την ποτρητή του κακού. Η μόλυνση του θερμαϊκού ξεπέρασε κάθε όρ Δέν βλέπει κανένας παρά ένα βούρκο διανοημένο έμφανειακά με κ λίδες πετρελαιοί, με άδεια μεταλλίνα κουτιά όλων των διαστάσεω με ξύλα, χόρτα ή άχυρα και γενικά από κάθε είδος ρύπου. Και να σ φθή κανένας ότι η κατάσταση αυτή δεν είναι σημερινή, αλλά μόνιμ χρονολογούμενη από δεκαετία και πλέον. Αν δολόκληρο τον όγκο κ κοπριάς του Αιγείου τον ρίχνανε στον Θερμαϊκό, άμφιβάλλω αν ή θα λασσά του θύ έρριπαινετο σε τέλειο βαθμό. Το λιμάνι του Πειραιά, με άσυγκριτα μεγαλύτερη κίνηση, δεν παρουσιάζει αυτό τό θλιβερό θέαμα. Και διερωτάται ό κάθε παρατηρητής του άδιοθρηνητού αυτού θεάματος: Πού οφείλεται ή άδιαφορία των άρμοδιων, πού όφείλεται ή άμέλεια των ένόχων της ρυπανσεως; Για τους υπεύθυνους και άρμόδιους στην έλλειψη έποπτείας και έλέγχου των ακτών μας και στην έπείκεια κατά την έφαρμυγή των μέτρων. Για τους ένόχους στον ζεμανφουτισμό. Και έτσι τα πληρώνουν οι κάτοικοι της πόλεως, τα πληρώνει ό θαλάσσιος κόσμος, ό οποίος μέρα με τη μέρα έξασφινίζεται. Εάν ή έποπτεία και ό έλεγχος των ακτών μας και ιδιαίτερα του λιμανιού μας, εάν οι κυρώσεις των υπαίτιων της μόλυνσεως ήσαν άσθηταί μέχρι κατασχέσεως του πλοίου ή του εργοστασίου, δεν πυκνώσουν και δεν εφασορθούν, δεν πρόκειται να σωθ ή Θερμαϊκός και βαδίζουμε άλοταχώς και προς την δημιουργία έπιδημικών ασθενειών και τον πλήρη άφανισμό κάθε θαλασσίας ζωής. Οι συσκέψεις και τα συμβούλια δεν σταματούν τό κακο. Αποφάσεις και όργανωση του έλέγχου έγγυώντα τη βελτίωση της καταστάσεως. Άλλοτε ό παραλιακός πεζόδρομος κάθε μέρα ήταν γεμάτος από περπατητές, φίλους της θαλασσίας αύρας και του ήλιου. Σήμερα όσο πάνε και άραιώνουν. Διότι τί να άναπνεύσουν; Όξυγόνο; Αυτό άντικαταστάθηκε με τό υιοείδιο του άνθρακος πού βγαλόν οι καπνοδόγες των καλοριφέρ και από τα έκπεμπόμενα καυσάτρια των κάθε είδους τροχοφόρων. Ίδιω; Αυτό δεν άναδίδεται πλέον, γιατί ή έμφάνεια της θαλάσσης είναι σκεπασμένη από άδιαπέραστο καλυμμα ρυπαντικών ουσιών. Άλλά ή ρύπανση δεν περιορίζεται μόνο στην άκτινα της κεντρικής πόλεως, έφθασε και στην Άρετσού και έπεξετάθη και στα άπαινα θέρετρα, Πειραία — Άγία Τριάδα. Η πλάζ Άρετσούς τό περασμένο καλοκαίρι ήταν γεμάτη πετρέλαιο και οι λουόμενοι, αντί να δροσισουν και πλυθούν, έδοκιμαζαν την έπίδραση του πετρελαιοί και του ρύπου του. Η ώρα πλησιάζει 12. Χρειάζονται ριζικά μέτρα και αυτά τα μέτρα άναμενουν οι Θεσσαλονικείς».

**ΜΕΓΑΛΗ ΚΙΝΗΣΗ
ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΛΑΖ
ΤΟΥ ΕΟΤ**

ΑΘΗΝΑΙ, 4.— Έκ του όργανισμοί τουρισμού άνακοινώθη, ότι μεγάλη κίνηση λουομένων έσημειώθη εις τας άκτας του Ε.Ο.Τ., αι όποιαι συνεκέντρωσαν κατά την παρελθούσαν έβδομάδα 178.775 λουομένους. Ειδικότερα εις την πλάζ Άρετσούς του Ε.Ο.Τ. Θεσσαλονίκης συνεκέντρώθησαν εις τό διάστημα αυτό 65.000 λουόμενοι.



Ο άνασούρας τον Σταυρόν της άνορίας Άγ. Νικολάου Άρετσούς

1975

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ
ΚΑΤΑΛΛΗΛΗ
ΓΙΑ ΜΠΑΝΙΑ
Η ΠΛΑΖ
ΤΗΣ ΑΡΕΤΣΟΥΣ
ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΡΕΥΝΑ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΚΗ =**

Κατάλληλη για κολύμβηση έκρίθη ή θαλάσσια περιοχή της πλάζ Άρετσούς, του ΕΟΤ, σύμφωνα με άνακοίνωση του κεντρικού λιμεναρχείου Θεσσαλονίκης. Το λιμεναρχείο έξέδωσε την άνακοίνωση του, μετά από έγγραφο της λιμενάρχουσας κοινωνικών υπηρεσιών. Το τμήμα δημοσίας υγιεινής της υπηρεσίας αυτής, διενήργησε έργα εργαστηριακές έρευνες, σε δείγματα νερού της περιοχής. Υπευθύνεται, ότι δειγματοληψία έγινε στην θαλάσσια περιοχή της Νέας Κρήνης, όπου εύρίσκεται τό ιδιαιτικό κάμπινγκ «Χαρά», άπέ-λειξε, ότι τα νερά είναι μολυσμένα και ως εκ τούτου άκατάλληλα, για κολύμβηση.

**Η ΙΝΤΕΛ ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ διό τους θερμ'υδρουλικούς
του νομού της Θεσσαλονίκης**



Η γνωστή διοικονία ειδών υγιεινής και πλαστικών ΙΝΤΕΛ ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ, εις τα πλαίσια της συμπαράστασης και φίλιας προς τών κλόνων τών υδρουλικών όλης της χώρας, παρέθεσε γεύμα την 20ην Ιουνίου 1976 προς τιμήν του σνδέσμου νομού Θεσσαλονίκης, εις τό έσχικό κέντρον «Παράδεισος» εις Άρετσου Θεσσαλονίκης. Στην φωτογραφία στυμνιτόν από τό πορτερέν γεύμα.

**ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΖΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΟΤ Η ΑΣΙΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΣΤΙΣ ΙΑΜΑΤΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΠΛΑΖ**

ΑΘΗΝΑΙ, 25.— Με άπόφαση του γενικού γραμματέως του ΕΟΤ κ. Τζ. Τζαννατάκη έγκρίθηκε ή άναπροσαρμογή από την 1η Ιανουαρίου 1977 των τιμών εισιτηρίων ύδροθεραπευσεών των ιαματικών πηγών τουριστικής σημασίας και των εισιτηρίων των λουτρικών έγκαταστάσεών ΕΟΤ. Στις ιαματικές πηγές Α' κατηγορίας οι τιμές κειμένοντα από 26 μέχρι 47 δραχμές, στις Β' κατηγορίας από 16 μέχρι 32 δραχμές και στις Γ' κατηγορίας ή τιμή είναι 20 δραχμές. Εξ άλλου στις άκτες ΕΟΤ οι τιμές διαμορφώθηκαν από 5 μέχρι 25 δρχ. ενώ στις πόνιες από 20 μέχρι 40 δρχ. Οι ιαματικές πηγές τουριστικής σημασίας είναι της Αλβανίας, της Βουλγαριμής, τών Ελευθερών, του Καϊάφα, της Ικαρίας, της Καλλιθέας Ρόδου, τών Καμμένων Βούρ-

**ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ
ΓΙΑ ΚΟΛΥΜΒΗΣΗ
ΤΑ ΝΕΡΑ
ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ**

**ΕΓΙΝΑΝ ΕΡΕΥΝΕΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΚΕΣ**

Κατάλληλα για κολύμβηση είναι τα νερά των τριών πλάζ της Θεσσαλονίκης Άρετσούς, Αγίας Τριάδας και Επανομής, σύμφωνα με γνωμάτευση του έργαστηρίου υγιεινής του πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, πού έκανε μετρήσεις στις περιοχές ύστερα από έντολή της νομαρχίας. Ο καθηγητής κ. Θ. Εδιπίδης, πού προϊτάται του έργαστηρίου, δήλωσε: —Τα νερά είναι καθαρά, αλλά δεν έζουμε τί θα γίνει αν μπει μέσα κόσμος. Υπάρχουν άκόμα και τα ρεύματα. Δεν μπορούμε να τα περιορίσουμε βάζοντας συμφορπλέγματα. Με την σημερινή πάντως, κατάσταση δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος γι' αυτός πού θέλουν να πάρουν τό μπάνιο τους σ' αυτές τις θαλάσσες περιοχές.

**Η Θεσσαλονίκη
και ό κόσμος**

ΜΕ τούς περιορισμούς πού έχουν επιβληθεί στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων για την μείωση της καταναλώσεως των καυσίμων θά προκύψουν κατά τό καλοκαίρι πολλές συνέπειες. Μία από αυτές θά είναι ή μεγάλη αύξηση του άριθμού των λουομένων στις πλησιέστερα προς την Θεσσαλονίκη άκτες όπου μέχρι στιγμής ή πρόσβαση γίνεται με τα ύπεραστικά λεωφορεία. Πρόκειται κυρίως για την καλούμενη τουριστική από την Πειραία, μέχρι την Αγία Τριάδα και την Μηχανιώνα και τό πολύ μέχρι την Επανομή. Όλος ό κόσμος πού δεν ή μπορεί να κινηθεί με τα αυτοκίνητα του σε μακρύτερες άποστάσεις θά στραφεί προς τις περιοχές αυτές. Δεν μπορεί να γίνει λόγος για την πλάζ της Άρετσούς γιατί έχει άπαγορευτεί εκεί τό κολύμει έπειτα από τήν ρύπανση του μολού τό θερμαϊκό κόλπο από τις βιομηχανίες και τό σύστημα άποχευσεως. Τού τελευταίου, μάλιστα, δεν προβλέπεται άμεση βελτίωση. Επειδή άναπόφευκτα της Θεσσαλονίκης και ιδιαίτερα μετά την Πειραία, Δεν πρέπει να γίνει όσο τό δυνατόν ταχύτερα ό προγραμματισμός των μέσων συγκοινωνίας πού πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την εξυπηρέτηση του κοινού; Και δεν είναι μόνο τό σύστημα της χειραίας συγκοινωνίας με τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ πού πρέπει να βελτιωθεί. Είχε γίνει στο παρελθόν λόγος και δημοσιεύτηκε και ή σχετική άνακοίνωση, ότι ή άστική συγκοινωνία θά έπικρατού μέχρι την Πειραία και τούς Νέους Επιδράες. Άλλά ή έπικρασία αυτή δεν έγινε ποτέ. Δεν πρέπει να γίνει λόγος για την έπικρασία αυτή τούλάχιστον κατά τα Σαββατοκύριακα του καλοκαίρι; Επίσης χρειάζεται βελτίωση στην κίνηση της άστικής συγκοινωνίας; Επίσης χρειάζεται βελτίωση στην συστηματική ή συγκοινωνία με τα πλοία μέσα. Τό θέμα αυτό θά πρέπει ίσως να έξετασθεί άκτενέστερα και με μεγαλύτερη προσοχή. Οι περισσότερες παρόλες πόνιες στον κόσμο έχουν ζηλευτά δίκτυα συγκοινωνίας των πλησίων ακτών τους με πλοία μέσα. Εμείς φροντίσαμε στο παρελθόν να μεταδώσουμε κάθε προσπάθεια εκμοντερνισμού των μέσων αυτών. Δεν είναι καιρός, τώρα να φροντίσουμε και να καταβάλουμε προσπάθειες προς την κατεύθυνση αυτή; Τά πλοία σαν μέσα μαζικής μεταφοράς επιβατών είναι τά πιο συμφέροντα από την άποψη της καταναλώσεως της ένεργειας. Είναι ταυτόχρονα και τά πιο πρόσφορα από την άποψη της ψυχολογίας κατά τούς θερινούς μήνες. Αν ήταν άλλες πόνιες σαν την Θεσσαλονίκη θά είχαν χρησιμοποιήσει μέχρι και χάρφικα.

**Η πλάζ της Άρετσούς
νά χρησιμοποιεζται
μόνο για άμρόλυντρα**

Ο δήμαρχος Καλαμαριάς κ. Αλεξιάδης έστειλε έγγραφο προς τον Ε.Ο.Τ. με τό όποιο προτείνει να έξεταστέ ή δυνατότητα της λειτουργίας της πλάζ (άκτης) Άρετσούς κατά την περίοδο του καλοκαιριού τό 1979 μόνο για περιττώσεις ήλιοθεραπείας, άμμοθεραπείας και άεροθεραπείας. Κι' αυτό γιατί, όπως άναφέρεται, ή έπιβλημένη μόλυνση του Θερμαϊκού μεταξύ άλλων είχε σαν συνέπεια τη διακοπή της λειτουργίας της άκτης Άρετσούς για θαλάσσια λουτρά.

Σελίς 8

**Η ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΣΥΛΛΟΓΩΝ
ΓΙΑ ΤΑ ΜΟΛΥΣΜΕΝΑ ΝΕΡΑ ΣΤΟ ΘΕΡΜΑΪΚΟ ΚΟΛΠΟ
ΚΑΙ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΓΙΑ ΜΠΑΝΙΑ**

- «Η συντονιστική επιτροπή επιστημονικών συλλόγων για την προστασία του περιβάλλοντος πόλης Θεσσαλονίκης έξέδωσε άνακοίνωση σχετικά με τό θέμα των μολυσμένων νερών στο Θερμαϊκό.
- «Η άνακοίνωση έχει ως έξης: «Πρόσφατα διαδόσαμε στον τύπο, άνακοίνωση της νομαρχίας, στην όποια καθορίζονταν κατάλληλες και άκατάλληλες για κολύμβηση άκτες του κόλπου Θεσσαλονίκης. Δεν είδαμε όμως να συνοδεύεται από στοιχεία σχετικά με την μέθοδο, συχνότητα και άριθμό δειγματοληψιών καθώς και από τα άκριβή άποτελέσματα των διαφορών άναλύσεων πράγμα πού μας δημιουργεί άπιστολάσεις. Εύλογα έρωτήματα άπαιτούνται ό χαρακτηρισμός της πλάζ της Άρετσούς σαν κατάλληλης για κολύμβηση, την στιγμή πού ό γειτονικές περιοχές κατά την άνακοίνωση, θεωρούνται μολυσμένες. Μήπως αυτό έχει σχέση με την ύπαρξη των εγκαταστάσεων του ΕΟΤ εκεί;
- «Ζητάμε από τούς άρμόδιους:
1. Να δώσουν στην δημοσιότητα τον τρόπο και τα στοιχεία των δειγματοληψιών και των άναλύσεων που έγιναν.
 2. Να καθιερώσουν έξομαδιαίο δελτίο ποιότητας του θαλασσινού νερού για τούς χώρους κολύμβησης, μέτρο πού κρίνουμε άπόλυτα άπαραίτητο για τόν κλειστό κόλπο της Θεσσαλονίκης.
 3. Να πάρουν όλα τα άπαιτάμενα μέτρα για την έφαρμογή άσφαγεινικών διατάξεων στις μολυσμένες περιοχές.
- «Νομίζουμε ότι οι άρμόδιοι φέρουν μεγάλη ευθύνη για τυχόν ασθένειες πού θά παρουσιασθούν από κολύμβηση σε περιοχές, πού τις έκριναν καθαρές. Καλούμε τούς γιατρούς της πόλης μας να καταγγέλλουν και να θέ ύποπτο σχετικά περιστατικό. Προθεση μας είναι να έφαρμογή άποτελεσματικά μέτρα, ώστε το αγαθό της έπασχης με τη θάλασσα να συνδυάζεται με την προστασία της υγιεινής των κατοίκων.

1.3 Η Αρετσού - Ιστορίες του σήμερα.

Κλείνοντας το 1ο Κεφάλαιο, σε μια προσπάθεια να αποδοθεί η Αρετσού μέσα από διαφορετικές πηγές, άλλες πιο επίσημες και άλλες πιο ανεπίσημες, παρατίθενται διάφορα σύντομα αποσπάσματα από μικρές συνεντεύξεις - μαρτυρίες από άτομα που συνάντησα κατά την εξερεύνηση, αποτύπωση και γνωριμία με την περιοχή επέμβασης και μελέτης. Επιλέχθηκαν 5 σύντομες ιστορίες που είχαν όλες κοινό ως τοποθεσία την Αρετσού, αλλά από άτομα διαφορετικών ηλικιών, εμπειριών και σχέσης με την περιοχή.

Μαρία, ετών 12, κάτοικος Καλαμαριάς



- Καλημέρα, μπορείς να μου πεις το όνομα σου και πόσο χρονών είσαι ;
- Ναι, με λένε Μαρία και είμαι 12.
- Θέλω να μου πεις κάποια πράγματα που έχουν να κάνουν με το μέρος που είμαστε εδώ σήμερα, την παραλία της Αρετσούς. Καταρχήν σου αρέσει εδώ ;
- Μου αρέσει αρκετά ειδικά όταν έχει καλό καιρό είναι υπέροχα.
- Υπάρχουν και πράγματα που δεν σου αρέσουν εδώ ; Έτσι όπως είναι τώρα ;
- Νομίζω ότι δεν μου αρέσει η μυρωδιά πολύ, μερικές φορές το καλοκαίρι είναι πολύ έντονη. Μερικές φορές έχει και πολλά σκουπίδια στην παραλία αλλά όλο και τα μαζεύουμε είτε εμείς είτε άλλες εθελοντικές οργανώσεις και τα πράγματα είναι κάπως καλύτερα.
- Ναι ισχύει μερικές φορές η μυρωδιά είναι ανυπόφορη ! Πες μου ποιοι είστε εσείς που τα μαζεύετε, καθώς είναι και ένας από τους κύριους λόγους που είσαι αρκετά συχνά εδώ, έτσι δεν είναι ;
- Εννοώ οι Ναυτοπρόσκοποι ! Ναι έρχομαι αρκετά συχνά η αλήθεια είναι.
- Κάτι τελευταίο και τελειώσαμε θέλω να μου πεις κάτι που έχεις ζήσει εδώ στην Αρετσού που το θυμάσαι ακόμα ;
- Δεν θα ξεχάσω την πρώτη φορά που μπήκα σε σκάφος, πριν ξεκινήσω στους Ναυτοπροσκόπους και είμαι αρκετά μεγάλη, ήμουν στο ναυτικό όμιλο που είναι δίπλα. Είχε λίγο κρύο και σχεδόν καθόλου ήλιο την ημέρα που θα μπαίναμε ο καθένας στο δικό του και θυμάμαι ότι κανένας δεν ήθελε να μπει γιατί κρυώναμε ! Φορούσαμε βέβαια οι περισσότεροι από εμάς ολόσωμες φόρμες αλλά πάλι ήταν και ο καιρός κάπως. Τελικά αφού εξαντλήσαμε την υπομονή του δασκάλου μας, εκείνος μας είπε ότι όσοι μπουν πρώτοι δεν θα χρειαστεί μετά να καθαρίσουν και να πλύνουν το δικό τους σκάφος, κάτι που φυσικά έπρεπε να καταλάβουμε ότι δεν έπαιζε αλλά μπήκαμε όλοι κατευθείαν ! Περάσαμε τόσο ωραία που κανένας δεν θυμόταν ότι είχαμε κάνει αυτή την συμφωνία ! (...)



- Καλημέρα, με λένε Ισαβέλλα λογικά μπορεί να με έχετε ξαναδεί εδώ, έρχομαι γιατί η πτυχιακή μου εργασία αφορά την παραλία της Αρετσούς !
- Νομίζω σε έχουμε ξαναδεί, κρατάς ένα ντοσιέ νομίζαμε ήσουν τίποτα από την πολεοδομία και αυτά πως τα λένε (...) αλλά είσαι πολύ νέο κορίτσι [κα. Μέλπω]
- “Χαχα” φαντάζομαι αλλά όχι όχι καμία σχέση ! Ήθελα αν έχετε λίγο χρόνο να σας κάνω κάποιες ερωτήσεις.
- Αν ξερωμε τις απαντήσεις (...) [κ. Γιάννης]
- Αν και δεν είμαι από τη πολεοδομία ούτε από την απογραφή , ήθελα να μάθω αν μένετε εδώ κοντά , απλά για να ξέρω αν γνωρίζετε την περιοχή και με τι μέσο ήρθατε ;
- Εδώ Καλαμαριά από το 1947 εγώ, ο άντρας μου σπούδασε στη Γερμανία και ήρθε μετά. Είμαστε και παλιοί βλέπεις ! [κα. Μέλπω]
- Καταλαβαίνω ! Πώς σας φαίνεται εδώ η Αρετσού ;
- Ε καλά είναι (...) με τέτοιο ήλιο παντού ωραία είναι ! Άλλο πράγμα ο ήλιος της Ελλάδας [κ. Γιάννης]
- Είναι ωραία κορίτσι μου, να περπατάμε λίγο, μας αρέσει εδώ που μπορείς να κάτσεις και λίγο. Παλιά κάναμε και μπάνιο εμείς όταν κόβαμε ακόμα εισιτήριο για να έρθεις εδώ ! Τόσο παλιά, ήταν βέβαια όλα περιποιημένα τότε καινούργια, τώρα όλα είναι παλιά. [κα. Μελπω]
- Είναι όντως κάπως απεριποίητα και παρακμιακά πλέον ειδικά εδώ στην πλαζ .
- Ε ναι τι να λέμε έχουν ρημάξει όλα πια. Είναι αυτό το πράγμα ότι όλα ρημάζουν , εις εξωτερικον βλέπεις πάρκα μεγάλα, συμμαζεμένα όλα και ακόμα και με βροχή οι καημένοι βγαίνουν να τα απολαύσουν (...) ενώ εμείς εδώ έχουμε τέτοιον ήλιο αλλά είναι όλα έτσι. [κ. Γιάννης]
- Πιστεύετε ότι θα μπορούσε να γίνει κάτι εδώ για να γίνουν τα πράγματα πιο καλά πιο όμορφα ;
- Ε σίγουρα μπορούν να γίνουν (...) τόσο ωραίο μέρος [κ. Γιάννης]
- Δεν θα σας κουράσω άλλο, θέλω να μου πείτε κάτι τελευταίο υπάρχει κάτι που θυμάστε και το έχετε ζήσει εδώ ; Είτε πρόσφατο είτε πιο παλιά ;
- Κάτι που να θυμόμαστε (...) {γελάνε και οι δυο} τι να σου πούμε κούκλα μου δεν είναι και πολλά αυτά που θυμόμαστε πια ! [κα. Μελπω]
- Δεν χρειάζεται να είναι κάτι σημαντικό ακόμα και κάποια βόλτα (...)
- Ερχόμασταν συχνά με την Ελένη μας εδώ, όταν ήταν μικρή η εγγονούλα μας, και της αρέζε τόσο που μετά δεν ήθελε να φύγει με τιποτες. Βέβαια, θυμάμαι ότι πάντα της τάζαμε κάτι στο σπίτι μετά κανένα παγωτό κάποιο παιχνίδι. [κα Μέλπω]
- Και η δόλια η μάνα της όλο την κυνηγούσε γιατί της αρέσει το νερό και ήθελε να μπαίνει στη θάλασσα [κ. Γιάννης]
- Ωραία πράγματα αυτά ! Σας ευχαριστώ πολύ !
- Εμείς ευχαριστούμε να σαι καλά ! [κα. Μέλπω]

Κατερίνα , ετών 31 , κάτοικος Νεάπολης



- Καλησπέρα , τι κάνεις ; Μπορώ να σε απασχολήσω για λίγο (...)
- Καλά ναι φυσικά !
- Έρχεσαι συχνά εδώ στην Αρετσού ; Σου αρέσει ;
- Ναι μου αρέσει πολύ , ειδικά με αυτό τον ήλιο είναι ότι καλύτερο, κάνεις τη βόλτα σου βλέπεις κόσμο είναι υπέροχα ! Αλλά μην νομίζεις τα τελευταία χρόνια την ανακάλυψα !
- Αλήθεια ; Πώς έγινε αυτό ;
- Έλα μου ντε, να σου πω την αλήθεια ανέκαθεν ήμουν παιδί της πόλης και συχνάζα πιο πολύ στο κέντρο παρά στη περιοχή που ζω. Πρώτη φορά στην Αρετσού, πρέπει να ήρθα γύρω στα 20-25, μέχρι τότε δεν νομίζω να ερχόμουν από δω. Έδωσα για δίπλωμα θυμάμαι κοντά στην Κρήνη- που για κάποιο λόγο αν και μακριά από το σπίτι μου είχα επιλέξει να έρθω γιατί θα έδινε και μια φίλη μου εδώ. Ε και ερχόμασταν συχνά κατα τη διάρκεια των μαθημάτων στην περιοχή του Φοίνικα όπου γίνονται οι εξετάσεις νομίζω και σήμερα και μετά πηγαίναμε για καφέ ή μεσημεριανό ! Και έτσι έμαθα την περιοχή της Μίκρας και της Κρήνης αρκετά καλά και κατ' επέκταση της Αρετσούς.
- Καθόλου περίεργο δεν μου ακούγεται ! Υπάρχουν πράγματα που θα άλλαζες ;
- Ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης είμαι σίγουρη ! Δεν έχω προσέξει κάτι συγκεκριμένο (...) τα σκουπίδια στην παραλία είναι σίγουρα ένα πρόβλημα ενίοτε και ίσως αυτά τα παρατημένα σαν παρατήγματα θα τα έλεγα (...) σου προκαλούν μια περίεργη αίσθηση, κανείς δεν φαίνεται να ασχολείται. Μια φορά είχα πάει στο Ρεμέντζο, γιατί είχα διαβάσει ότι είναι φημισμένη σοκολατερί, ε και δεν μπορώ να πω ότι ήταν κάτι τέτοιο. Με το που έμπαινες στο κτίριο, ήταν λες και ήσουν σε μια από αυτές τις ελληνικές ταινίες, το μόνο κακό ήταν ότι όλα ήταν σαν να έχουν κολλήσει σε εκείνες τις δεκαετίες με το κτίριο να έχει απίστευτες φθορές από το χρόνο, μια παρακαμή. Εγώ να σου πω δεν είμαι και πολύ του έξω με αυτήν την έννοια, μου αρέσει να έρχομαι για τη θάλασσα το πράσινο, δεν δίνω και πολύ σημασία σε αυτά, αλλά όσο να ναι είναι άσχημη εικόνα να βλέπεις όλα να ρημάζουν (...)

Γιώργος, ετών 56, κάτοικος Θέρμης



- Καλησπέρα, μπορώ να σας κάνω κάποιες ερωτήσεις ;
- Εννοείται ! Κέρδισα τίποτα σε κανένα διαγωνισμό ;
- Όχι, κάνω μια έρευνα στην περιοχή της Αρετσούς και ψάχνω για προφορικές ιστορίες από άτομα που συναντώ εδώ.
- Α ενδιαφέρον ακούγεται ακούω λοιπόν !
- Έρχεστε συχνά εδώ ; Αν και από την οργάνωση που βλέπω φαίνεται πως ναι !
- Χαχα ναι, είναι το στέκι μου πλέον, εδώ με τα παιδιά - παιδιά κατάλαβες τώρα να νιώθουμε και εμείς νέοι. Παίζουμε τις ρακετούλες μας και μετά αν καθίσει και κανένα τσίπουρο !
- Και με τέτοια θέα φαντάζομαι (...) !
- Ναι ειδικά αυτή η ώρα που αρχίζει και πέφτει ο ήλιος είναι όνειρο. Εγώ μην φανταστείς από σπόντα ήρθα ! Έχω κάτι καλά μου φιλαράκια που χρόνια έρχονται εδώ και ξέρουν την περιοχή ε και έκανα το λάθος να έρθω μια φορά ε και κόλλησα !
- Μαζεύετε με πρόγραμμα ή όποτε βολεύει ;
- Εγώ έρχομαι όποτε βολέψει απογεύματα μπορώ μόνο, οι άλλοι όπως βλέπεις είναι όλο το χρόνο μαυρισμένοι !
- Πως σας φαίνεται η υπόλοιπη έκταση της παραλίας ;
- Ε δεν θα πω ψέματα, για το φιλέτο που πραγματικά είναι το λες ότι είναι και σε απαράδεκτη κατάσταση, εγκαταλελειμένα τα μισά και τα άλλα μισά υπολειτουργούν (...) Νομίζω ότι θα μπορούσε να είναι άνετα σαν τις μαρίνες στην Αθήνα, αλλά είπαμε στο Βορρά δύσκολα γίνονται έργα της προκοπής , δεν βαριέσαι !
- Είναι ένα κοινό παράπονο αυτό όσων έχω μιλήσει μέχρι τώρα. Φαντάζομαι ήδη οι ρακέτες και τα τσίπουρα είναι μια ανάμνηση από δω που είναι μοναδική για εσάς !



Magrid, ετών 65, τουρίστρια από τη Γερμανία

- *Πρώτη φορά στην Ελλάδα ;*
- *Δεν θα το έλεγα, ίσως η 100η ! Αλλά από τις λίγες φορές στη Θεσσαλονίκη ! Συνήθως, ταξιδεύουμε στα νησιά , Κυκλάδες , Ιόνιο, Πελοπόννησος, Πήλιο !*
- *Τι ωραία σας αρέσει εδώ η περιοχή της Αρετσούς ;*
- *Πρώτη φορά ήρθα όταν ήμουν γύρω στα 40 νομίζω, ήμουν με μια παρέα πολύ καλών μου συναδέλφων και φίλων, ήρθαμε στη Θεσσαλονίκη και κάθε μέρα κανονίζαμε μικρές ολοήμερες εξορμήσεις, λίγο στα βουνά, λίγο στη θάλασσα. Τέτοια τοπία απίστευτα ! Από τι θυμάμαι από τότε δεν βλέπω να αλλάζαν και πολλά πράγματα εδώ στην παραλία (...) δεν ξέρω βέβαια αυτό αν είναι καλό ή κακό !*
- *Ναι ίσως να μην είναι και το πιο θετικό στοιχείο της Ελλάδας αυτό !*
- *Α μην το λες είναι ωραίο να βλέπεις πως όλα έχουν έτσι αυτό το κάτι, το παραδοσιακό, φυσικά δεν μιλάω για τις τυποποιημένες ατραξιόν, αλλά αυτά τα μικρά καφενεία, τα ψαράδικα (...) Είναι πραγματικά η αληθινή εμπειρία !*
- *Θα συγκρίνατε αυτήν εδώ την περιοχή με αυτά που έχετε δει στη Γερμανία ή στο εξωτερικό ;*
- *Σίγουρα κερδίζετε στον ήλιο , δεν φτάνει πάντα αυτό αλλά είναι πολύ σημαντικό, πίστεψε με ! Όλα λάμπουν κάτω από το φως και η θάλασσα αυτό το χρώμα, τι να πω !*
- *Είναι αλήθεια αυτό ! Υπάρχουν πράγματα που πιστεύετε ότι θα μπορούσαν να γίνουν καλύτερα από όσα έχετε δει περπατώντας εδώ στην παραλία ;*
- *Όλοι έχουν πάντα κάτι να προτείνουν και πάντα θα μπορεί κάτι να γίνει καλύτερο, μεγαλύτερο (...) στην ηλικία μου πια, μου αρέσει το απλό , το λειτουργικό όχι απαραίτητα και το πιο σύγχρονο , ίσως και ανέκαθεν. Δεν θα ήθελα λοιπόν, να έρθω τα επόμενα 20 χρόνια και να δω ουρανοξύστες για αυτό είμαι σίγουρη ! Αλλά για να απαντήσω στην ερώτηση σου, ναι υπάρχουν πράγματα, ίσως όχι μεγαλύτερα, αλλά πιο εκσυγχρονισμένα σίγουρα. Η μαρίνα είναι όμορφη να την περπατάς, αλλά και ένα παγκάκι δεν θα έβλαπτε ! Η πλαζ , δεν έχω καταλάβει βέβαια μήπως απλά σήμερα δεν φαίνεται να λειτουργεί (...) Γενικά, ενώ βλέπω πολύ κόσμο και αυτό είναι όμορφο, αισθάνομαι ότι υπάρχουν πράγματα που λείπουν από την περιοχή εδώ, και αν ο κόσμος έρχεται με την σημερινή κατάσταση σίγουρα θα έρθει και πολύς περισσότερος αν αρχίζουν να γίνονται πράγματα εδώ ! Θα μπορούσε πραγματικά να γίνει ένα κέντρο εδώ, που να έρχεται ο κόσμος και να απολαμβάνει αυτήν την μαγευτική θέα και όχι μόνο ! Νομίζω ότι υπάρχει η βάση για κάτι καλύτερο !*





ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2



Η αναδρομή στο παρελθόν της περιοχής πλαισιώνει τις ποιότητες και τα χαρακτηριστικά που απέκτησε μέσα από τους ανθρώπους που είτε παροδικά είτε μόνιμα τη βίωσαν. Η δημιουργία ενός ιστορικού υπόβαθρου της περιοχής και η μελέτη αυτής, δεν έχει ως σκοπό την προσκόλληση στο παρελθόν, αλλά την ανάγνωση των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων που διαμόρφωσαν και αλλοίωσαν το άλλοτε φυσικό περιβάλλον. Πώς η ιστορία των ανθρώπων είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη μορφή που δίνεται σε μια έκταση γης, είτε αυτή είναι εκούσια και προμελετημένη είτε είναι ακούσια και αυθόρμητη. Έτσι, στόχος είναι να αποδοθούν όσο το δυνατόν πιο αντικειμενικά τα γεγονότα, ώστε να παραμείνει ελεύθερη η άσκηση κριτικής της φυσικής και αρχιτεκτονικής ταυτότητας ενός μέρους.

Το παρόν κεφάλαιο, όπως «μαρτυρά» και ο τίτλος του πραγματεύεται τη μελλοντική μορφή που καλείται προσχεδιασμένα -ή και όχι τελικά- να λάβει το θαλάσσιο μέτωπο της Αρετσούς. Με μια πιο προσεκτική ανάγνωση των όσων παρατέθηκαν παραπάνω, η Αρετσού αλλά και η ευρύτερη ακτογραμμή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος προβλεπόταν να επανασχεδιαστεί μέσα στα προηγούμενα - πλέον- 50 χρόνια ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '70 (βλ. Κεφάλαιο 1.2, σελ. 48). Η ανάπλαση σε επίπεδο χωρικού σχεδίου ίσως λοιπόν να ξεκίνησε και να άλλαξε πολλές φορές μέχρι και σήμερα, ενώ ενδεχομένως δεν αποκλείεται και να μετατραπεί τμηματικά μέχρι την τελική υλοποίηση του. Ειδικότερα, τονίζοντας το σύγχρονο χαρακτήρα της παρούσας διπλωματικής εργασίας, πραγματεύεται το πιο πρόσφατο Ειδικό Χωρικό Σχέδιο που περιλαμβάνει έστω τμηματικά την έκταση, με στόχο την παράθεση των δεδομένων των γενικών επεμβάσεων της παράκτιας ζώνης αλλά και συγκεκριμένα εκείνων που αφορούν την επέμβαση στην Αρετσού. Να σημειωθεί ότι επεξεργάζεται κυρίως το τμήμα της πλαζ και όχι εκείνο του τουριστικού λιμένα της Αρετσούς, καθώς ο τελευταίος ανήκει στη δικαιοδοσία διαφορετικού φορέα. Συνεπώς, ακολουθεί αργότερα μια σύντομη αναφορά και περιγραφή της μαρίνας σε σχέση με το Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. και τις σχετικές προκηρύξεις και αποφάσεις που σχετίζονται με την από εδώ και στο εξής διαχείριση αυτής.

Χάρτης 2. Π3 - Συνολικός.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Σ1 ... v**
ΠΕ 1 ... v
- Π.Ε. 1 ... 10**
- I - III**
0.8
- ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ**
ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ Π.Δ. 59/2018
ΜΕ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΑΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
- ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΟΛΗΣ (ΑΡΘΡΟ 4 Π.Δ. 59/2018)
 - ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΑΝΑΨΥΧΗ (ΑΡΘΡΟ 5 Π.Δ. 59/2018)
 - ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΧΑΜΗΛΗΣ & ΜΕΣΗΣ ΟΧΛΗΣΗΣ (ΑΡΘΡΟ 8 Π.Δ. 59/2018)
 - ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ (ΑΡΘΡΟ 6 Π.Δ. 59/2018)
 - ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ (ΑΡΘΡΟ 7 Π.Δ. 59/2018)
 - ΖΩΝΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΦΥΣΗΣ (ΑΡΘΡΟ 14Β Π.Δ. 59/2018)
 - ΖΩΝΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ (ΑΡΘΡΟ 14Δ Π.Δ. 59/2018)
 - ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΑΣΤΙΚΟΥ & ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (ΑΡΘΡΟ 7 Π.Δ. 59/2018)
 - ΩΔΕΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ - ΑΛΕΥΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ
 - ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΜΠΛΗΞΙΜΟΥ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΑΚΤΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
 - ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΜΕ ΔΙΚΟ ΤΟΥΣ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΒΕΣΤΩΣ
- ΔΙΚΤΥΟ - ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ**
- ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ
 - ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΣΤΑΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
 - ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΕΥΟΥΣΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ
 - ΑΣΤΙΚΕΣ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ
 - ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ
 - ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΟΔΙΚΗ ΑΣΤΗΡΙΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ
 - ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΙΣΟΠΕΔΟΣ ΚΥΚΛΙΟΣ ΚΟΜΒΟΣ
 - ΔΙΑΒΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΡΟ**
ΣΤΑΣΗ ΜΕΤΡΟ
ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΡΟ - ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ
ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΡΟ - ΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΠΡΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ
- ΚΥΡΥΤΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΩΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΟΠΟΙΟΥ ΑΠΕΙΚΟΝΙΖΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΦΕΚ 3848/24-5-89**
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
- ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΚΤΙΣΜΑΤΑ**
ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΟΙΝΗΣ ΩΦΕΛΕΙΑΣ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ Κ.Κ.

2.1 Ειδικό Χωρικό Σχέδιο (Μάιος 2021)

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η μελέτη, συγγραφή και δημοσιοποίηση ενός τέτοιου μεγέθους σχεδίου δεν είναι αυτόματη , αλλά και η γραφειοκρατική διαδικασία ακολουθεί ορισμένα στάδια μέχρι την αποπεράτωση της, συνοψίζονται παρακάτω ορισμένες από τις αποφάσεις σταθμούς που ληφθήκαν προτού δημιουργηθεί το Ειδικό Χωρικό Σχέδιο.

ΦΕΚ 3 ΑΑΠ / 15-01-2-15 - «Αναγκαστικές Απαλλοτριώσεις και πολεοδομικά θέματα» (2015)

Το συγκεκριμένο Φ.Ε.Κ. εκδοθέν το 2015, αποτελεί μια από τις κινητήριες δυνάμεις που καθιστούσαν δύσκολη την οποιαδήποτε επέμβαση αλλά και παράλληλα το εναρκτήριο έναυσμα για την μεταγενέστερη μεταποίηση και σχεδιασμό του παράκτιου μετώπου. Συγκεκριμένα, γνωστοποιεί τις παρακάτω αποφάσεις :

1. Έγκριση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ώστε να αναθεωρηθεί το υπάρχον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Καλαμαριάς.
2. Έγκριση αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Καλαμαριάς (βλ. Χάρτη Π3.1).

Ο κύριος στόχος αποτελεί η αναγνώριση των περιοχών εκτός σχεδίου ώστε να είναι δυνατή η αποτύπωση και μετέπειτα διαμόρφωση και εκμετάλλευση. Σε αυτές τις περιοχές περιλαμβάνεται και η παράκτια ζώνη της Αρετσούς, Μικρό Έμβολο και πλαζ. Ειδικότερα, οροθετείται η ονομασία « Περιοχές Ειδικής Προστασίας», με στόχο να κοινοποιηθούν οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης που μπορεί η καθεμία να λάβει.

Γενικό Χωρικό Σχέδιο - Δήμου Καλαμαριάς (2014-2020)

Η σύνταξη του Γενικού Χωρικού Σχεδίου του Δήμου Καλαμαριάς έγινε στα πλαίσια του επιχειρησιακού προγράμματος της Περιφέρειας της Κεντρικής Μακεδονίας και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης '14-'20. Σε αυτό περιλαμβάνονται και τα υποέργα ;

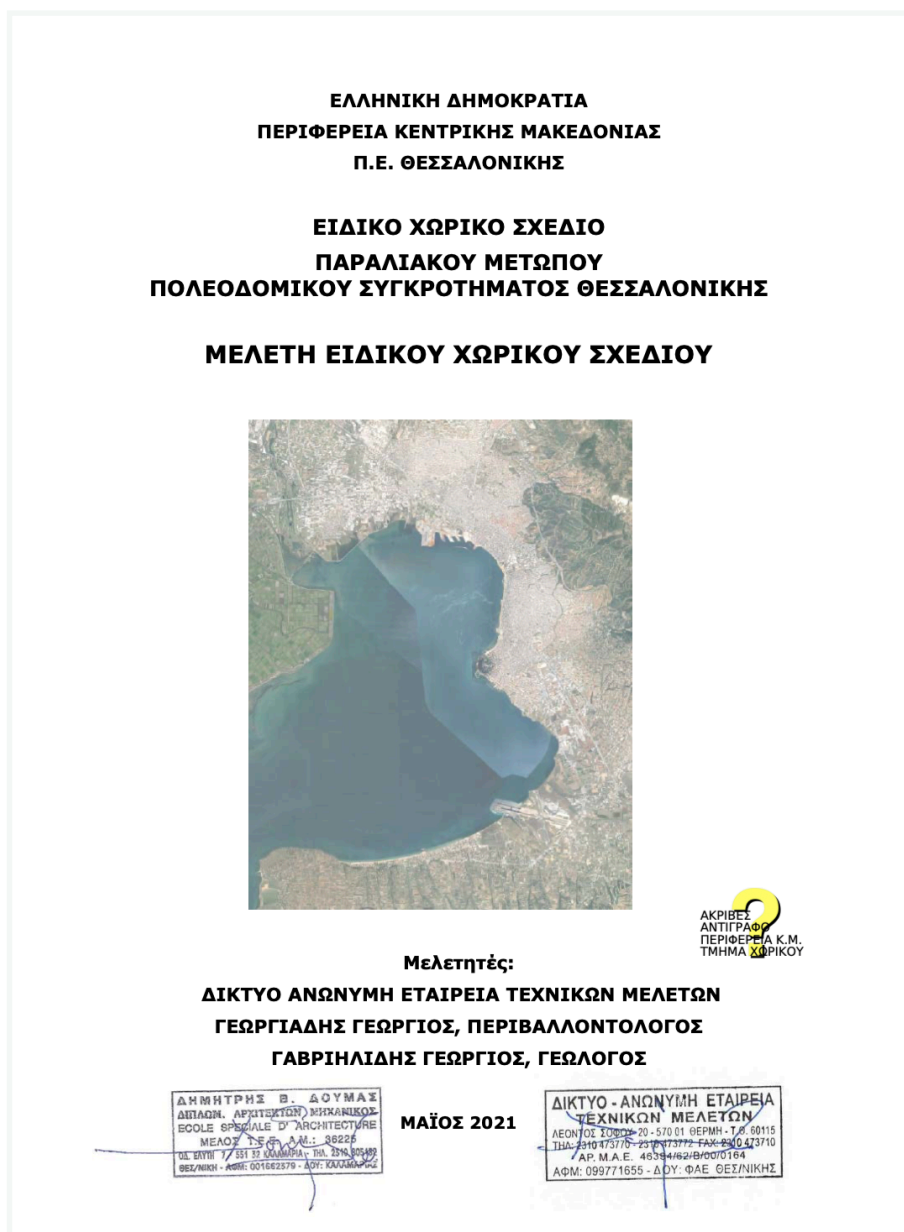
1. « Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη για τον καθορισμό χρήσεων γης και όρων προστασίας των περιοχών Π.Ε.Π. 1,2,3 και Π.Ε.Π.Δ. Α.Φ.Τ., σε εξειδίκευση και εφαρμογή των κατευθύνσεων του Γ.Π.Σ του Δήμου Καλαμαριάς»
2. « Σύνταξη Ε.Χ.Σ περιοχής πρώην στρατοπέδου Κόδρα»

Το νέο Γενικό Χωρικό Σχέδιο του Δήμου Καλαμαριάς περιγράφεται συνοπτικά με τα ακόλουθα στοιχεία :

- Σύνδεση χρήσεων γης και μεταφοράς
- Πολεοδομική ανασύνθεση των ανοικτών χρεών και χώρων πρασίνου σε ένα ενιαίο δίκτυο υπαίθριων χώρων σε συνδυασμό με τη δημιουργία ενός δικτύου ήπιων μετακινήσεων
- Κύριο οδικό δίκτυο
- Για τις Π.Ε.Π. προωθείται η διασφάλιση του ενιαίου παραλιακού μετώπου και της πρόσβασης.



Εικόνα 22



Εικόνα 23

Η μελέτη του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου, ακολουθεί τη μορφή και τη διατύπωση μιας ιδέας - πρότασης που θυμίζει την αρχιτεκτονική συνθετική διαδικασία. Αρχικά, παραθέτει την περιοχή μελέτης και επέμβασης, ενώ στη συνέχεια αναφέρει το σκοπό και στόχο του σχεδίου. Περιλαμβάνεται όπως είναι λογικό και η γραφειοκρατική διαδικασία που είτε προαπαιτείται είτε θα ακολουθήσει μετά από τη δημοσιοποίηση του Ε.Χ.Σ. Στη συνέχεια, γίνεται η αναγνώριση της περιοχής του πολεοδομικού συγκροτήματος με την παράθεση δημογραφικών, οικονομικών, περιβαλλοντικών και άλλων παραγόντων που αποτελούν το υπόβαθρο της έρευνας πριν την επέμβαση. Όλα αυτά και στους επιμέρους δήμους που αφορά. Γίνεται η περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης και των ισχύουσων διατάξεων, ενώ στο τέλος προκύπτει πλέον η μορφή της παρέμβασης που αντιστοιχεί σε κάθε τμήμα της παράκτιας περιοχής αλλά και των άμεσα σχετικών και τριγύρω περιοχών τους.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ (σελ.11)

Η περιοχή μελέτης που αφορά το παρόν Ε.Χ.Σ. είναι το τμήμα του παραθαλάσσιου μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης και ειδικότερα το τμήμα εκείνο που εκατέρωθεν του ορίζονται τα όρια της Εκβολής του Γαλλικού Ποταμού στα δυτικά της πόλης και του «Μεγάλου Εμβόλου» στα νότια. Η έκταση αυτή από το Καλοχώρι έως και το Αγγελοχώρι και το συνολικό ανάπτυγμα της περιοχής της έχει μήκος περίπου 40 χιλιόμετρα.

ΣΚΟΠΟΣ και ΣΤΟΧΟΣ Ε.Χ.Σ. (σελ.12)

Όπως αναφέρεται στη σελίδα 11 της μελέτης, ο σκοπός του Ε.Χ.Σ. είναι ο ακόλουθος : «*Σκοπός του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου είναι η ανάδειξη της μεγάλης εικόνας, που θα περιλαμβάνει ταυτόχρονα την ενίσχυση της κινητικότητας, την αναβάθμιση του περιβάλλοντος και του πολιτισμού και την οικονομική ανάπτυξη, αποδίδοντας νέο, ρυθμισμένο πολεοδομικά, δημόσιο χώρο, στους κατοίκους και τους επισκέπτες του Π.Σ.Θ.*». Σε μία άλλη διατύπωση στη συνέχεια του τεύχους αναφέρεται ότι το Ε.Χ.Σ. θα αποτελέσει τη βάση για επερχόμενες επεμβάσεις που θα συμβάλλουν στην αστική ανάπτυξη σε συνδυασμό με την περιβαλλοντική προστασία. Τοπικές επεμβάσεις στην αρχή που στο άμεσο μέλλον θα συντελέσουν στην δημιουργία μιας συνεχούς παράκτιας ζώνης. Ποδηλατόδρομοι, θαλάσσια συγκοινωνία, υπέργεια και υπόγεια μαζική μεταφορά θα είναι ορισμένες από τις βλέψεις σχετικά με την πιο άμεση και γρήγορη πρόσβαση στις περιοχές που καλύπτει το σχέδιο. Επίσης, χώροι αναψυχής , πολιτισμού και αθλητισμού θα ενισχυθούν στοχεύοντας την ομοιόμορφη και λειτουργική χρήση τους από τους πολίτες. Τέλος, αναφέρεται και η « *ενοποίηση των ιστορικών τόπων* » , που θα αποφέρει μια συνεχή ιστορική διήγηση μέσω των επιμέρους εγκαταστάσεων ανά περιοχή.

ΦΑΣΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (σελ.14)

Σύμφωνα με το τεύχος, η διαδικασία του Ε.Χ.Σ διαιρείται σε δύο κύριες φάσεις :

« Το Α' Στάδιο περιλαμβάνει :

- την μελέτη του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου (Α' Φάση) το περιεχόμενο του οποίου περιγράφηκε παραπάνω
- την Στρατηγική Μελέτη περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
- την Γεωλογική Μελέτη Καταλληλότητας

Το Β' Στάδιο, το οποίο αρχίζει μετά την λήξη της διαδικασίας διαβούλευσης της Σ.Μ.Π.Ε., , περιλαμβάνει:

- την μελέτη του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου (Β' Φάση), η οποία θα ενσωματώνει τις διαφοροποιήσεις που θα επιβληθούν στο σχέδιο από την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διαβούλευσης.
- τον Τελικό Φάκελο Υποβολής της μελέτης προς την αρμόδια Υπηρεσία του ΥΠΕΝ για την έγκριση του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου. »

Με δεδομένο ότι η περιοχή που μας απασχολεί είναι η περιοχή της Αρετσούς και ευρύτερα μέχρι και τα όρια του Δήμου Καλαμαριάς, ακολουθούν οι σχετικές αναφορές του Ε.Χ.Σ που να τις αφορούν συγκεκριμένα και όχι η πλήρης παράθεση όλων των στοιχείων που αξιολογούνται και σχολιάζονται. Συγκεκριμένα, τονίζονται ορισμένα χαρακτηριστικά και επισημάνσεις που στη συνέχεια επηρεάζουν ή σχετίζονται με την επέμβαση που προτείνεται από την παρούσα διπλωματική εργασία.

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΚΤΟΣ Ε.Χ.Σ. (σελ. 173)

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω η μελέτη αλλά και στην όποια επέμβαση αποβλέπει το Ειδικό Χωρικό Σχέδιο δεν αφορά όλη την παραθαλάσσια έκταση της Αρετσούς, Μικρό Έμβολο - πλαζ - Μαρίνα Αρετσούς. Συνεπώς, η χερσαία έκταση του Τουριστικού Λιμένα Αρετσούς δεν προβλέπεται να διαμορφωθεί βάση του σχεδίου αυτού.

ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ/ ΘΑ.Σ.Θ. (σελ.179)

Μια ενδιαφέρουσα προσθήκη και υπενθύμιση που περιλαμβάνει το τεύχος είναι η Παραθαλάσσια Συγκοινωνία της Θεσσαλονίκης. Η επί ετών μελετώμενη δημόσια συγκοινωνία δεν έχει καταφέρει να κάνει την «παρουσία της αισθητή» ως εναλλακτικός τρόπος μαζικής μεταφοράς. Σήμερα, το σύντομο και σχετικά σπάνιο δρομολόγιο εξυπηρετεί το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης και τις ακόλουθες περιοχές - στάσεις : Λευκός Πύργος, Περαιά και Νέοι Επιβάτες (βλ.). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, ο χαρακτήρας που έχει αναπτύξει ως μέσο μεταφοράς να εξυπηρετεί περισσότερο τουριστικούς λόγους, παρά μεταφοράς για λόγους δουλειάς, υποχρέωσης αλλά και αναψυχής, όπως το αστικό λεωφορείο.



Εικόνα 24. Στάσεις θαλάσσιας συγκοινωνίας.

Το Ειδικό Χωρικό Σχέδιο στοχεύει στην ανασυγκρότηση αυτής της μορφής συγκοινωνίας, ορίζοντας νέες στάσεις που θα εξυπηρετούν περισσότερες από τις τρεις τωρινές. Παράλληλα, στοχεύει στην αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου. «Ειδικότερα, στην πρώτη φάση ανάπτυξης της Θαλάσσιας Αστικής Συγκοινωνίας περιλαμβάνονται οι παρακάτω έξι (6) Στάσεις:

1. Στάση πλατείας Ελευθερίας (Δήμος Θεσσαλονίκης)
2. Στάση Δημαρχείου (Δήμος Θεσσαλονίκης)
3. Στάση Μεγάλου Μουσικής (Δήμος Θεσσαλονίκης)
4. Στάση Μαρίνας Αρετσούς (Δήμος Καλαμαριάς)
5. Στάση Αεροδρομίου (Δήμος Θέρμης)
6. Στάση Νέων Επιβατών (Δήμου Θερμαϊκού) ».

Γνωστοποιείται, επομένως ήδη, ότι η Μαρίνα της Αρετσούς θα αποκτήσει μια δικιά της στάση, τοποθετώντας την στις περιοχές που θα επιτυγχάνεται η πρόσβαση μέσω ποικίλων τρόπων μαζικής μεταφοράς. Στη συνέχεια, γίνεται μια σύντομη περιγραφή των λιμενικών υποδομών που θα ορίζουν αυτές τις νέες στάσεις αλλά και την τακτικότητα των δρομολογίων. Συγκεκριμένα στο αντίστοιχο χωρίο αναφέρεται ότι : «Ως προς την λιμενική υποδομή σε κάθε στάση της ΘΑ.Σ.Θ θα κατασκευαστεί μία νησίδα για την παραβολή των σκαφών και την επιβίβαση-αποβίβαση των επιβατών επιφάνειας 700 m², καθώς και ένα γεφύρωμα πρόσβασης για τη σύνδεση της νησίδας με το εκάστοτε παραλιακό μέτωπο. Για την αντιμετώπιση τυχόν προβλημάτων που θα δημιουργηθούν στην λιμενική υποδομή από τους κυματισμούς αλλά και την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών θα κατασκευαστούν πλωτοί κυματοθραύστες σε κατάλληλη απόσταση από τη νησίδα. Για την εξυπηρέτηση των επιβατών θα κατασκευασθεί μικρή κτιριακή εγκατάσταση επιφάνειας 150m². Η κάθε στάση της ΘΑ.Σ.Θ θα προσεγγίζεται προσωρινά από δύο πλοία για την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών. Τα δρομολόγια της ΘΑΣΘ θα έχουν συχνότητα ανά 15 λεπτά ενώ η συνολική διαδρομή αναμένεται να πραγματοποιείται σε διάστημα 40 λεπτών σταματώντας σε όλες τις στάσεις. Επίσης τα δρομολόγια express, δηλαδή μεταξύ της πρώτης και της τελευταίας στάσης θα πραγματοποιούνται σε χρονικό διάστημα 20 λεπτών με καινούργια πλοία τύπου catamaran.»

Στο παρόν τμήμα της μελέτης παρατίθενται οι χρήσεις που εντοπίζονται στην υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής. Αναφορικά με την Παραλιακή ζώνη της Αρετσούς και της Νέας Κρήνης, που μας απασχολεί, χωρίς την Μαρίνα της Αρετσούς παρατηρούνται οι ακόλουθες χρήσεις : «... χρήσεις πολιτισμού-διοίκησης του Κυβερνείου και οι υφιστάμενες χρήσεις της παραθαλάσσιας - εκτός σχεδίου- ζώνης: χώροι ναυταθλητισμού, δασικές εκτάσεις στα πρανή, αδιαμόρφωτοι ελεύθεροι χώροι και χώροι πρασίνου, χρήσεις αναψυχής (εστιατόρια, αναψυκτήρια) και πρώην παραθερισμού/κολύμβησης (πλαζ Αρετσούς), η τουριστική μαρίνα...», ενώ για την έκταση στη στάθμη της οδού Πλαστήρα «Στο μικρό τμήμα της περιοχής παρέμβασης που αφορά την διαδρομή επί της οδού Πλαστήρα, οι παρόδιες χρήσεις του αστικού ιστού περιλαμβάνουν χρήσεις αναψυχής (εστιατόρια, αναψυκτήρια) επί του ισογείου και κατοικία στους ορόφους.».

Παράλληλα, μέσω της ανάγνωσης και αποτύπωσης της περιοχής αναφέρονται οι κτιριακές δομές που παρατηρούνται στην έκταση αυτή. Συγκεκριμένα, εντοπίζονται : « ...το νεοκλασικό κτίριο του Κυβερνείου (θερινό ανάκτορο), και στη συνέχεια κτίσματα εξυπηρέτησης του ναυτικού ομίλου (ΝΑ.Ο.Κ.) και αναψυχής, ισόγειες εγκαταστάσεις της πλαζ Αρετσούς, το κτίσμα Remezzo επί του πρανούς, διάσπαρτα μικρότερα αυθαίρετα κτίσματα/παραπήγματα (συνήθως εστίασης-αναψυχής) ...»

ΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ (Σελ. 293)

Το Δομικό Σχέδιο που αφορά το Δήμο Καλαμαριάς τονίζει τις παρακάτω επεμβάσεις - διαμορφώσεις :

- Διαδρομές πεζών και ποδηλάτων παρά τις οδούς Θ. Σοφούλη και Ν.Πλαστήρα
- Ρυθμίσεις και περιορισμοί σχετικά με την ανάπτυξη των Περιοχών Ειδικής Προστασίας
- Περιοχή Κυβερνείου : χρήσεις Πολιτισμού και Αναψυχής και η χωροθέτηση του μνημείου των «Απολυμαντηρίων»
- **Πλαζ Αρετσούς** :η επίτευξη δημιουργίας ασφαλούς κολυμβητικής περιοχής. Ειδικότερα, η δημιουργία τεχνητής ακτής που να περιλαμβάνει κολυμβητικές δεξαμενές και έργα μερικού εμπλησμού



Εικόνα 25. Κάτοψη πρότασης για Αρετσού.

**A. « Για τις εκτάσεις δυτικά της οδού Πλαστήρας στα κατάντη προς την πλευρά της θάλασσας
Επιτρεπόμενες Χρήσεις:**

Σύμφωνα με την Γενική Χωρική τους Λειτουργία :

• Ζώνη Βιώσιμης Διαχείρισης Φυσικών Πόρων του Άρθρου 14δ του Π.Δ. 59/2018, με επιτρεπόμενες τις ακόλουθες:

- (4) Μικρές (4.1) και ειδικές (4.3) αθλητικές εγκαταστάσεις
- (6) Πολιτιστικές εγκαταστάσεις
- (10) Εμπόριο και παροχή προσωπικών υπηρεσιών. Επιτρέπονται μόνο εμπορικά καταστήματα (10.1) συναφών ειδών και αντικειμένων των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων

• (12) Εστίαση

• (13) Αναψυκτήρια

• (14) Αναψυχή

• (26.12.2) Οδοί ήπιας κυκλοφορίας (26.12.3) Πεζόδρομοι

• (26.12.4) Ποδηλατόδρομοι

• (26.12.6) Μονοπάτια (πεζών)

• (48.1) Κατασκευές για:

α) τη διαμόρφωση του εδάφους, όπως κλίμακες, τοίχοι, διάδρομοι, κεκλιμένα επίπεδα, μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών, καθώς και κατασκευές για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενων ατόμων,

β) τον εξωραϊσμό και την αισθητική τους αναβάθμιση, τον εξοπλισμό και την ασφάλειά τους και γενικά κατασκευές για την εξυπηρέτηση του προορισμού των χώρων αυτών,

• (48.2) Εγκαταστάσεις:

α) Οι κατασκευές δικτύων υποδομής και εγκαταστάσεων κοινής ωφέλειας, μετά των παραρτημάτων αυτών (υπέργειων και υπόγειων).

β) Η εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

• (49) Περίπτερα ενημέρωσης/έργα ερμηνείας περιβάλλοντος (πινακίδες, αποχωρητήρια, περίπτερα, στέγαστρα κ.λπ.)

• (51) Έργα προστασίας από διάβρωση, κατολισθήσεις και στήριξη εδαφών

Περιορισμοί – Ρυθμίσεις Δόμησης:

- Όροι και περιορισμοί δόμησης των επιτρεπομένων χρήσεων σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για την εκτός σχεδίου δόμηση και την κάθε επιτρεπόμενη χρήση όπως εκάστοτε ισχύει.
- Στην παραπάνω επιτρεπόμενη δόμηση δεν προσμετρούνται οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις του Ναυτικού Ομίλου Καλαμαριάς, όπως αυτές έχουν τακτοποιηθεί σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία περί αυθαιρέτων κατασκευών.

- Κατώτατο όριο αρτιότητας στην περιοχή ορίζεται σύμφωνα με την νομοθεσία για την εκτός σχεδίου δόμηση για κάθε χρήση, όπως ισχύει.
- Δεν ισχύουν οι παρεκκλίσεις για την αρτιότητα της εκτός σχεδίου δόμησης.
- Προτείνεται η επαναχάραξη της γραμμής αιγιαλού και παραλίας.»

Β. Για την έκταση της ΕΤΑΔ που έχει παραχωρηθεί κατά χρήση στο Δήμο Καλαμαριάς συνολικής έκτασης 60 στρ.

Επιτρεπόμενες Χρήσεις:

Σύμφωνα με την Γενική Χωρική τους Λειτουργία :

Ζώνη Βιώσιμης Διαχείρισης Φυσικών Πόρων του Άρθρου 14δ του Π.Δ. 59/2018, με προσθήκη ειδικής χρήσης κατ εφαρμογή της παρ.1 του άρθρου 44 του ν.4759/2020 (ΦΕΚ 245Α) με επιτρεπόμενες τις ακόλουθες:

- (4) Μικρές (4.1) και ειδικές (4.3) αθλητικές εγκαταστάσεις
- (6) Πολιτιστικές εγκαταστάσεις
- (8.1) Πρωτοβάθμιες υπηρεσίες υγείας
- (10) Εμπόριο και παροχή προσωπικών υπηρεσιών. Επιτρέπονται μόνο εμπορικά καταστήματα (10.1)
- (11) Γραφεία/Κέντρα έρευνας/Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων. Επιτρέπονται μόνο γραφεία διοίκησης
- (12) Εστίαση
- (13) Αναψυκτήρια
- (14) Αναψυχή
- (26.12.2) Οδοί ήπιας κυκλοφορίας
- (26.12.3) Πεζόδρομοι
- (26.12.4) Ποδηλατόδρομοι
- (26.12.6) Μονοπάτια (πεζών)
- (48.1) Κατασκευές για :

α) τη διαμόρφωση του εδάφους, όπως κλίμακες, τοίχοι, διάδρομοι, κεκλιμένα επίπεδα, μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών, καθώς και κατασκευές για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενων ατόμων,

β) τον εξωραϊσμό και την αισθητική τους αναβάθμιση, τον εξοπλισμό και την ασφάλειά τους και γενικά κατασκευές για την εξυπηρέτηση του προορισμού των χώρων αυτών,
(48.2) Εγκαταστάσεις:

α) Οι κατασκευές δικτύων υποδομής και εγκαταστάσεων κοινής ωφέλειας, μετά των παραρτημάτων αυτών (υπέργειων και υπόγειων).

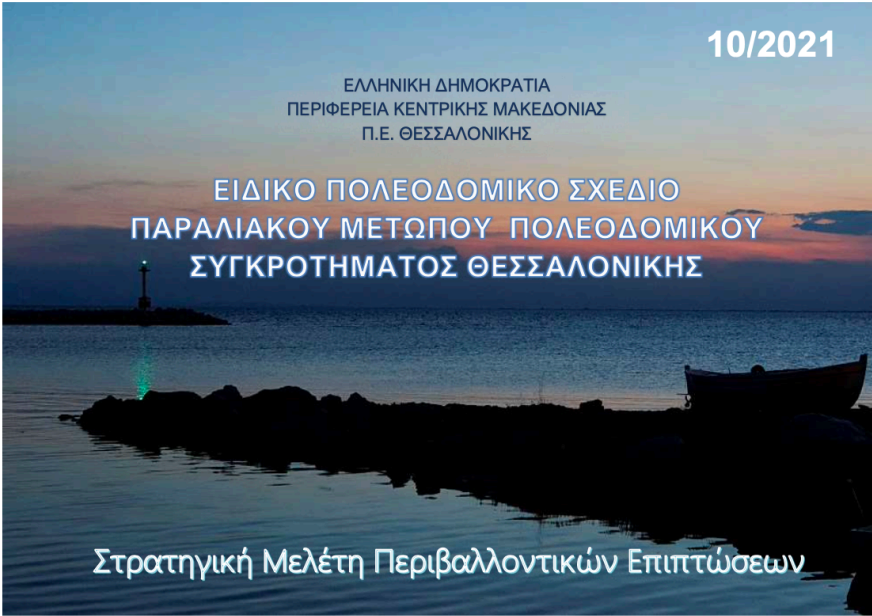
β) Η εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

- (49) Περίπτερα ενημέρωσης/έργα ερμηνείας περιβάλλοντος (πινακίδες, αποχωρητήρια, περίπτερα, στέγαστρα κ.λπ.)
- (51) Έργα προστασίας από διάβρωση, κατολισθήσεις και στήριξη εδαφών
- κατ'εφαρμογή της παρ.1 του άρθρου 44 του ν.4759/2020 (9) Χώροι συνάθροισης κοινού/ Συνεδριακά κέντρα

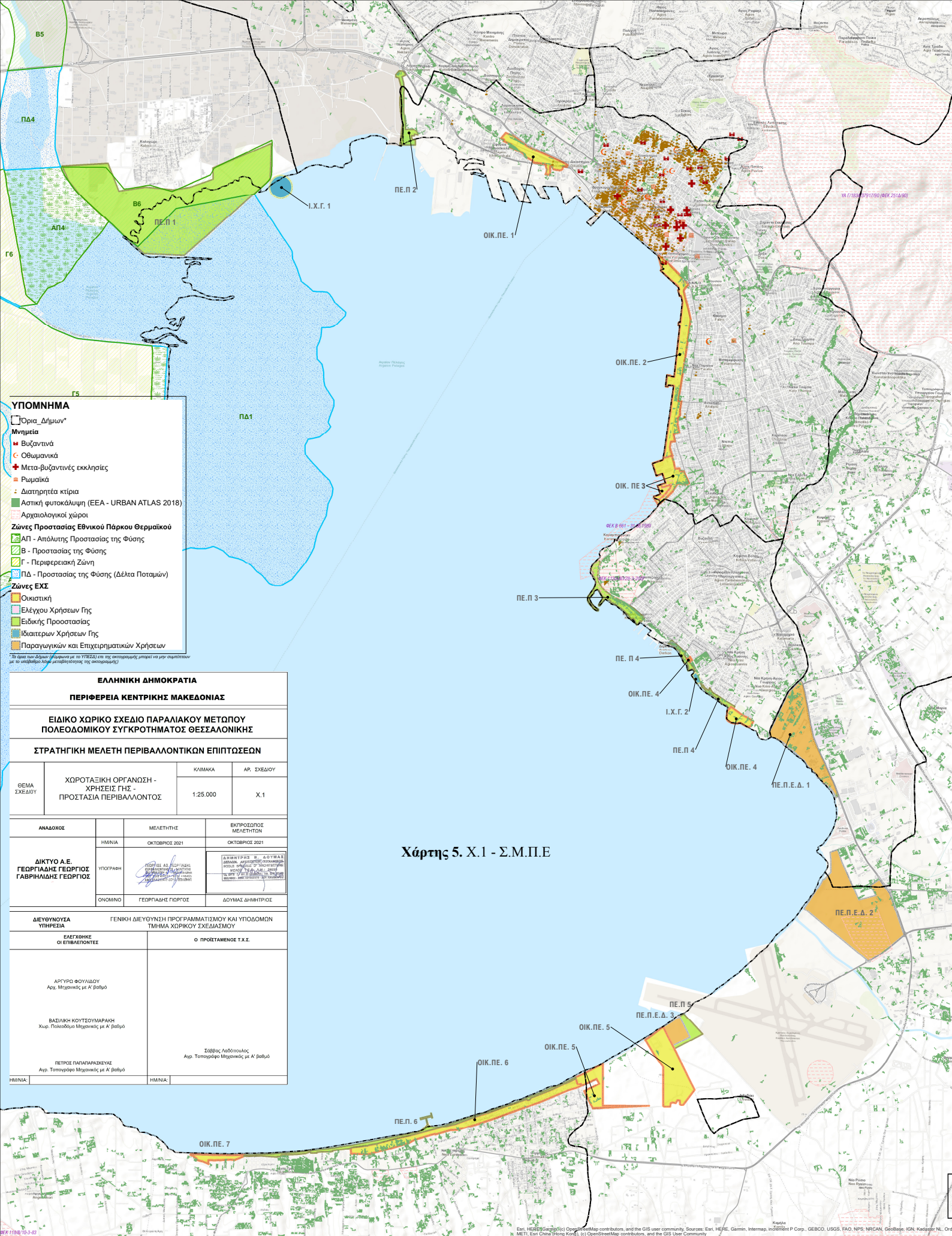
Περιορισμοί – Ρυθμίσεις Δόμησης:

- Στο σύνολο της έκτασης επιτρέπεται επιπλέον νέα δόμηση έως 250 τ.μ. πλέον της υφιστάμενης υλοποιημένης, με την επιφύλαξη του ανώτατου ορίου δόμησης όπως ορίζεται από τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για την εκτός σχεδίου δόμηση.
- Απαγορεύεται η κατάτμηση.
- Επιτρέπεται η δημιουργία τεχνητής κολυμβητικής ακτής μετά από κατασκευή έργων μερικού εμπλησμού έως 30 μ. από την παράκτια ζώνη και σε όλο το μήκος της έκτασης μετά από έγκριση ακτομηχανικής μελέτης και θετικής γνωμοδότησης της Εφορείας Ενόλιων Αρχαιοτήτων. Εντός αυτής επιτρέπεται η διαμόρφωση τεχνητών κολυμβητικών δεξαμενών και αμμώδεις επιφάνειες που θα τις περιβάλλουν.
- Προτείνεται η επαναχάραξη της γραμμής αιγιαλού και παραλίας.

**Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων - παραλιακού μετώπου πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης |
Σ.Μ.Π.Ε (Οκτώβριος 2021)**

	
10/2021	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ Π.Ε. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
ΕΙΔΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων	
Μελετητές: ΔΙΚΤΥΟ ΑΕ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, Επ. Περιβάλλοντος, ΜΔΕ διαχείρισης έργων και πόρων ανάπτυξης ΓΑΒΡΙΗΛΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, Γεωλόγος	
Ο Μελετητής: Γ. Γεωργιάδης	GEORGIOS GEORGIADIS
Διευθύνουσα Υπηρεσία: Γενική Δ/ση Προγραμματισμού και υποδομών Τμήμα Χωρικού Σχεδιασμού	
ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΟΙ ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΑΡΓΥΡΩ ΦΟΥΛΙΔΟΥ Αρχ. Μηχανικός με Α'βαθμό ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΥΤΣΟΜΑΡΑΚΗ Χωρ. Πολεοδόμος Μηχανικός με Α'βαθμό ΠΕΤΡΟΣ ΠΑΠΑΠΑΡΕΣΚΕΥΑΣ Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός με Α' Βαθμό	Ο Προϊστάμενος Τ.Χ.Σ. ΣΑΒΒΑΣ ΛΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός με Α' Βαθμό Ημ/νία:

Εικόνα 26



Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων εκδόθηκε λίγο αργότερα από το Ε.Χ.Σ και καλείται να πραγματευτεί την παρούσα κατάσταση αλλά και την επέμβαση στο πολεοδομικό συγκρότημα εμβαθύνοντας στα ζητήματα που αφορούν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις αυτών. Ακολουθώντας σε μεγάλο βαθμό την ίδια πορεία παράθεσης της έρευνας και της πρότασης και παραθέτοντας κοινά δεδομένα αναφορικά με όρους και τους περιορισμούς των χρήσεων γης, προσθέτει όμως ορισμένα νέα δεδομένα σχετικά με την περιβαλλοντική κατάσταση.

ΣΚΟΠΟΣ και ΣΤΟΧΟΣ Σ.Μ.Π.Ε. (Σελ.2)

Προσθέτοντας στους ήδη αναφερόμενους σκοπούς και στόχους, η Σ.Μ.Π.Ε., επισημαίνει τη βιώσιμη κινητικότητα, προσβασιμότητα και βιώσιμη ανάπτυξη του θαλάσσιου και παράκτιου οικοσυστήματος και την ενίσχυση της γαλάζιας οικονομίας. Περαιτέρω, αναφέρεται στην κατασκευή υποδομών σχετικών με τα απορρίμματα και την επίτευξη μιας καλής ποιότητας αστικού περιβάλλοντος. Ενώ, φαίνεται να παροτρύνει τη χρήση των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας. Τέλος, τονίζει τη σημασία διάδοσης και διατήρησης των πολιτισμικών και κοινωνικών χαρακτηριστικών των περιοχών.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ, ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΟ ΕΠΣ (Σελ.8)

Τομέας / Θέμα	Τίτλος προγράμματος και πολιτικής
Στρατηγικό Πλαίσιο	Στόχοι για την Βιώσιμη Ανάπτυξη (SDG) Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία - 7ο / 8ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον
	Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης - Πρωτόκολλο για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παρακτίων ζωνών της Μεσογείου. Οδηγία Πλαίσιο για την Θαλάσσια Στρατηγική 2008/56/ΕΚ, και οι ειδικές προβλέψεις για την Λεκάνη της Μεσογείου. -Μακροπεριφερειακή Στρατηγική Αδριατικής Ιονίου (EUSAIR) – πλαίσιο για την Μπλέ Ανάπτυξη / Χωροταξία (COM(2012) 713)
Χωρική, Εδαφική και Αστική Ανάπτυξη	Εδαφική και Αστική Ατζέντα (2011, 2020)/ Χωροταξικά Πλαίσια Σχεδιασμού
Αέρας	2008/50/ΕΚ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα στην ΕΕ - Οδηγία 42/2002 για τον περιβαλλοντικό θόρυβο
Υδατα	Οδηγία Πλαίσιο για τα Νερά 60/2000/ΕΚ (καθώς και άλλες επιμέρους οδηγίες για την νιτρορύπανση κ.ο.κ.) – Σχέδιο Διαχείρισης ΛΑΠ ΥΔ GR10.

Έδαφος	Εθνική Στρατηγική για την Ερημοποίηση
Απορρίμματα	Οδηγία 2008/98/ΕΚ για την διαχείριση απορριμμάτων όπως αναθεωρήθηκε και συμπληρώθηκε από τις Οδηγίες 2018/851, 2018/850, 2018/849. - Ν. 4072/12 και Εθνικό Σχέδιο διαχείρισης Απορριμμάτων
Βιοποικιλότητα	Συμβάσεις ΗΕ για τη Βιολογική Ποικιλότητα Aichi και Nagoya - Στρατηγική της ΕΕ για τη βιοποικιλότητα με ορίζοντα το 2020 COM(2011) 244 final - Οδηγία 92/43/ΕΟΚ για την διατήρηση των φυσικών ενδιαιτημάτων και την άγρια χλωρίδα και πανίδα -Οδηγία 79/409/ΕΟΚ για την ορνιθοπανίδα - Ενίκη στρατηγική για την Βιοποικιλότητα - Νόμος για την Βιοποικιλότητα
Μετρίαση Κλιματικής Αλλαγής / Ενέργεια	Ο Ενεργειακός Χάρτης Πορείας για το 2050 (Λευκή Βίβλος) – Εθνικός Ενεργειακός Χάρτης 2050 - Πλαίσιο για τις πολιτικές που αφορούν το κλίμα και την ενέργεια με χρονικό ορίζοντα το έτος 2030 (Πράσινη Βίβλος - COM(2013) 169). - Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα
Προσαρμογή στη Κλιματική Αλλαγή	Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στη Κλιματική Αλλαγή (2016 – ενσωματώνει την Στρατηγική των Η.Ε. και της ΕΕ για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή UNCCC) Οδηγία 2007/60/ΕΚ για την αξιολόγηση και τη διαχείριση των κινδύνων πλημμύρας
Πολιτιστική κληρονομία και τοπίο	Ευρωπαϊκή Σύμβαση για το Τοπίο (2004).
Κοινωνική Συνοχή	Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα κατά της Φτώχειας και του Κοινωνικού Αποκλεισμού

Εικόνα 27

ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ /SDG (Σελ.10)



Εικόνα 28

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ (Σελ. 58)

Στην παρούσα ενότητα γίνεται μια ενδιαφέρουσα σύγκριση μεταξύ των εναλλακτικών λύσεων που μπορεί να παρουσιάζει η επέμβαση αυτή. Γίνεται μια προσπάθεια, να επισημανθεί ότι είναι συνετό να ληφθεί υπόψη ότι η επέμβαση που προτείνεται είναι αδύνατο να συμβεί ταυτοχρόνως σε όλη την έκταση όπως επίσης ότι το χρονικό πλαίσιο από την έναρξη μέχρι τη λήξη των επεμβάσεων είναι ιδιαίτερα «ρευστό». Γι αυτό το λόγο παρατίθενται οι εναλλακτικές λύσεις για την υλοποίηση των στόχων που έχουν τεθεί, πέρα από την πρόταση είναι :

1. Το σενάριο της μηδενικής λύσης, βάσει του οποίου εξετάζεται η δυνατότητα υλοποίησης των παραπάνω μέσω εφαρμογής των σε ισχύ χωροταξικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων.
2. Το σενάριο της αποσπασματικής υλοποίησης των παραπάνω επιλογών μέσα από τις διαδικασίες αναθεώρησης του Χωροταξικού – Πολεοδομικού σχεδιασμού από κάθε αρμόδιο Δήμο.

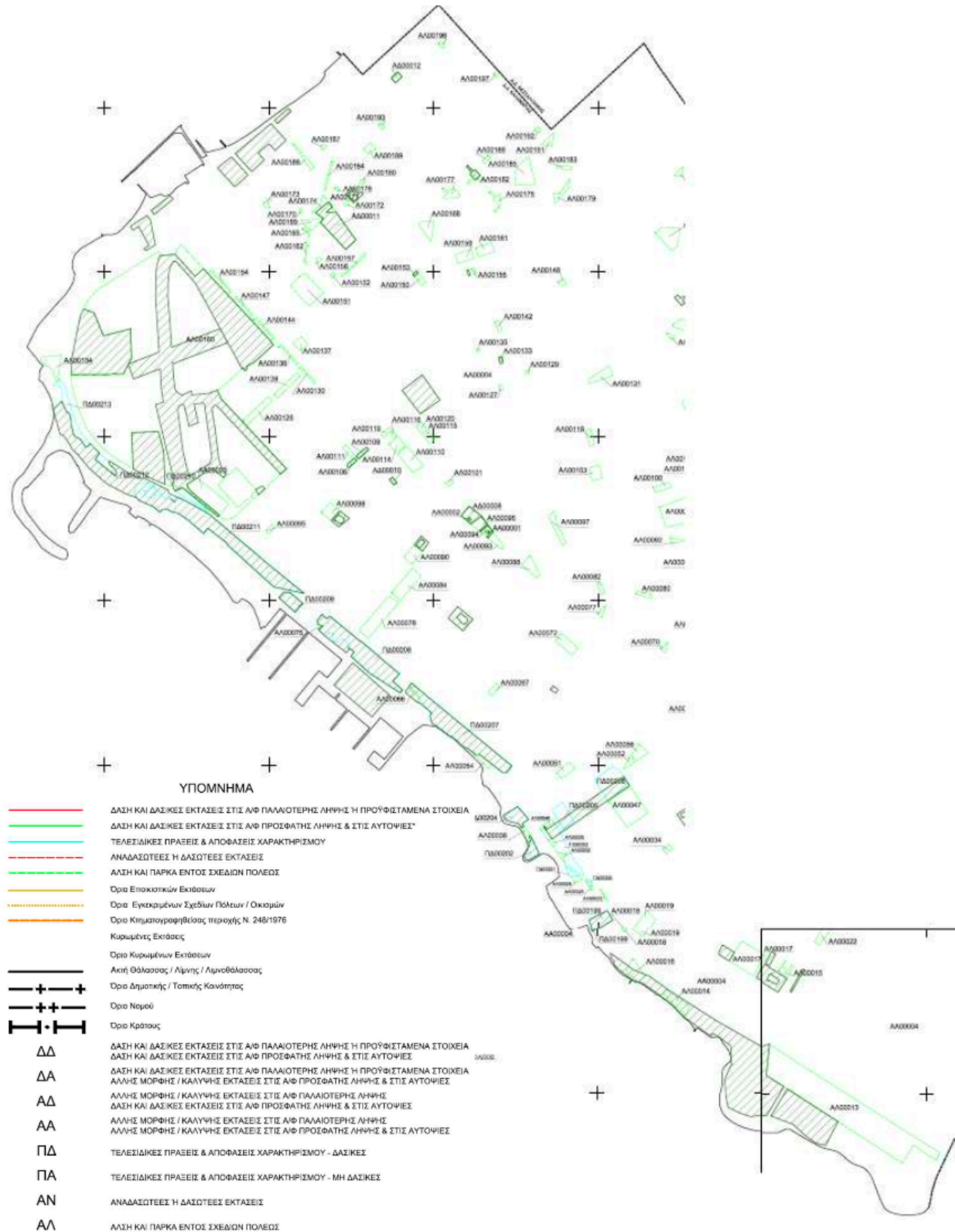
1. Μηδενική Λύση :

Κύριο χαρακτηριστικό αυτής της εναλλακτικής είναι ότι συνεχίζει να υφίσταται η εφαρμογή των ισχυόντων διατάξεων όπως είναι. Συγκεκριμένα, για την περιοχή του Δήμου Καλαμαριάς διατηρείται σε ισχύ το υφιστάμενο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου. Αυτό προβλέπει μεταξύ άλλων, τις χρήσεις Γενικής και Αμιγούς Κατοικίας, χώρους πρασίνου και κοινωφελείς χρήσεις στην έκταση βορείως της οδού Σοφούλη. Ενώ, για την έκταση της Πλαζ και μετέπειτα του Νοσοκομείου Παναγία , αντιμετωπίζονται ως Π.Ε.Π και υποστηρίζεται η ανάπτυξη της υποδομής ποδηλατόδρομου και πεζόδρομου. Αρνητικό αποτελεί ότι δεν αξιοποιείται με αυτόν τον τρόπο η Πλαζ και ούτε προβλέπεται κάποια επανάχρηση για το νοσοκομείο.

2. Εναλλακτική Λύση :

Η «Εναλλακτική Λύση» προβλέπει το σχεδιασμό και τη ρύθμιση των επιμέρους σχεδίων ξεχωριστά σε επίπεδο Δήμων. Όπως σχολιάζει και το παρόν τμήμα του τεύχους σχετικά με αυτή τη λύση : *«Προφανώς σε μία τέτοια περίπτωση δεν μπορούν να προδιαγραφούν επιμέρους χρήσης που θα μπορούσαν να προταθούν και φυσικά είναι αδύνατο να αξιολογηθεί αν οι προτάσεις αυτές θα έχουν χειρότερο ή καλύτερο περιβαλλοντικό αποτέλεσμα. Επίσης δεν μπορεί να εκτιμηθεί το ποιες από τις επιμέρους περιοχές θα προχωρήσουν σε αναδιατύπωση ρυθμίσεων και πότε. Στο ποιο απλό σενάριο για την ικανοποίηση μιας ρεαλιστικής λύσης θεωρείται ότι οι περιοχές στις οποίες θα υπάρξουν αλλαγές είναι αυτές στις οποίες η μηδενική λύση παρουσιάζει αδυναμία υλοποίησης των στόχων δημιουργίας του ενιαίου διαδρόμου και της δημιουργίας των μητροπολιτικών πάρκων. »* . Ειδικότερα για την περιοχή της Αρετσούς, θα περιλαμβάνεται τουλάχιστον η αναθεώρηση του Γ.Π.Σ. / Ε.Π.Σ.

ΔΑΣΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ (Σελ.77)



Χάρτης 6. Δασικές εκτάσεις Δ. Καλαμαριάς.

Παραλία Ν. Αρετσού (GRBW109032026)

«Η «παραλία Αρετσού» αναγνωρίστηκε ως **ακτή κολύμβησης το έτος 2002** και έκτοτε παρακολουθείται στο πλαίσιο των ετησίων προγραμμάτων παρακολούθησης της ποιότητας των κολυμβητικών υδάτων. Τα **ύδατα κολύμβησης στην ακτή Αρετσού είναι επαρκούς ποιότητας με βάση τα αποτελέσματα της ταξινόμησης της τελευταίας τετραετίας (έτος αναφοράς, 2015)**.

Η παραλία έχει μήκος **200 μέτρα**, πλάτος που κυμαίνεται από 10 έως 35 μέτρα και νοτιοδυτικό προσανατολισμό. Η παράκτια ζώνη είναι ισχυρά τροποποιημένη, λόγω της παρουσίας της μαρίνας Αρετσούς στο ανατολικό άκρο της ακτής, του κυματοθραύστη που προστατεύει τη μαρίνα, αλλά και της συνεχούς δόμησης που εντοπίζεται στο όριο της ακτής. Το χερσαίο τμήμα της ακτής είναι αμμόδες με σποραδική ψηλή **βλάστηση** αποτελούμενη κυρίως από **ευκαλύπτους**. Ο θαλάσσιος πυθμένας είναι αμμόδης, παρουσιάζει έντονη βλάστηση των μακροφυκών και θαλάσσιων αγγειόσπερμων, ενώ διαθέτει ήπια κλίση, αφού η ισοβαθής των 5 μέτρων απαντάται σε αποστάσεις μεγαλύτερες των 140 μέτρων από την ακτή. Τέλος, τα κολυμβητικά ύδατα στα πρώτα μέτρα είναι αβαθή.

Η παραλία δεν είναι οργανωμένη, αλλά διαθέτει υποδομές όπως WC, ντους και καλάθια απορριμμάτων. Παράλληλα, επί της ακτής λειτουργεί δημοτικό αναψυκτήριο για την εξυπηρέτηση του κοινού. Η ακτή χρησιμοποιείται πρωτίστως ως χώρος αναψυχής λόγω της παρουσίας του αναψυκτηρίου και σε μικρότερο βαθμό για κολύμβηση, αφού υπάρχει ειδική σήμανση που απαγορεύει την εν λόγω δραστηριότητα. Επιπλέον, ανατολικά της ακτής λειτουργούν λιμενικές εγκαταστάσεις για σκάφη αναψυχής. Η παραλία είναι **προσβάσιμη** οδικώς τόσο με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς, όσο και με μέσα μαζικής μεταφοράς.

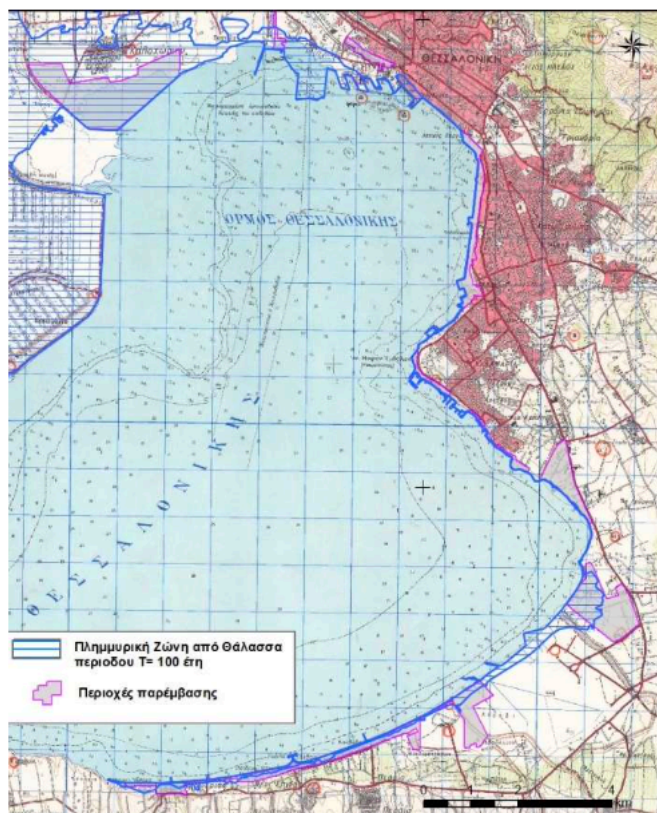
Η ακτή λόγω προσανατολισμού και μορφολογίας είναι **προστατευμένη έναντι των επικρατέστερων ανέμων** που πνέουν στην περιοχή με εξαίρεση τους δυτικούς. Η μικρή ή μέση ένταση με την οποία πνέουν οι εν λόγω άνεμοι οδηγεί στο συμπέρασμα πως σπάνια αναμένεται εμφάνιση αξιόλογου κυματισμού επί της ακτής. Επιπλέον, οι παλίρροιες είναι μικρές στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή. Σχετικά με τα θαλάσσια ρεύματα που επικρατούν, **η διεύθυνσή τους είναι δυτική και σπανιότερα νότια όταν πνέουν βορειοδυτικοί άνεμοι**.

Στην περιοχή έχουν καταγραφεί συστηματικά στο παρελθόν περιστατικά ραγδαίας ανάπτυξης αλγών και φυτοπλαγκτόν, ενώ κυρίως τη θερινή και φθινοπωρινή περίοδο, εμφανίζεται στον εσωτερικό Θερμαϊκό κόλπο το φαινόμενο της ερυθράς παλίρροιας, η οποία οφείλεται στη ραγδαία ανάπτυξη μονοκύτταρων φωτοσυνθετικών οργανισμών. Η ερυθρά παλίρροια προκαλεί έντονη δυσοσμία και αισθητική όχληση εξαιτίας της απόχρωσης του νερού ενώ διαρκεί συνήθως τρεις με τέσσερις εβδομάδες. Η τελευταία εμφάνιση του φαινομένου καταγράφηκε το Μάιο του 2011. Επιπλέον, η ακτή υπό κανονικές συνθήκες παρουσιάζει **αυξημένες τιμές θολότητας**.».

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΥΨΩΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (Σελ. 100)

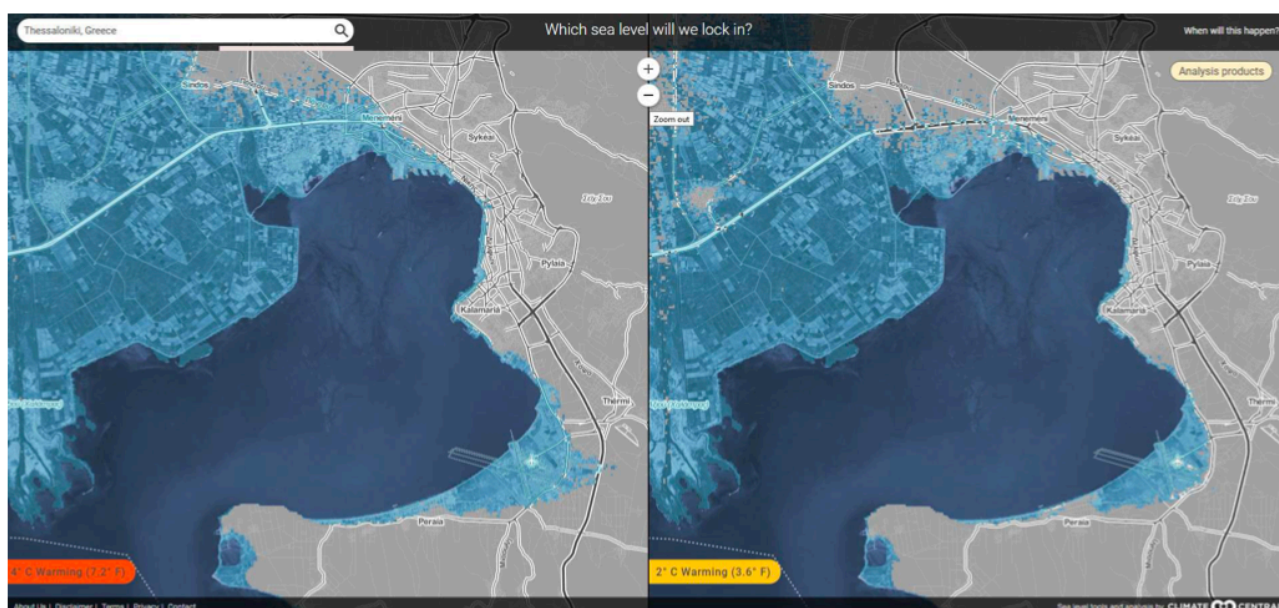
Στην παρούσα διπλωματική που η υφίσταται μια άμεση σχέση με τη θάλασσα είναι αναμενόμενη και η καταγραφή και αξιολόγηση της επικινδυνότητας μεταβολής της στάθμης της θάλασσας. Στην παρούσα υποενότητα, γίνεται η αναφορά αρχικά των παραγόντων στους οποίους οφείλονται αυτές οι διακυμάνσεις και αποτελούν «αστρονομικές και μετεωρολογικές παλίρροιες, ανύψωση της Μέσης Στάθμης της Θάλασσας (ΜΣΘ) λόγω κυματισμών, αναρρίχηση των κυμάτων στην ακτή και παλιρροιακά κύματα (tsunamis)». Σύμφωνα με το αρχείο των φαινομένων από τα οποία έχει πληγεί ο Θερμαϊκός Κόλπος τις περασμένες δεκαετίες, δεν έχει πληγεί ποτέ από τσουνάμι. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, βέβαια, και οι όποιες διαταράξεις που οφείλονται στις κλιματικές αλλαγές.

«Η ανύψωση της στάθμης της θάλασσας λόγω των επιπτώσεων της Κλιματικής Αλλαγής είναι σημαντική απειλή για την περιοχή. Η εικόνα 22222 εμφανίζει την υψηλή τρωτότητα συνολικά της περιοχής. Περισσότερο τρωτή είναι η περιαστική / αγροτική περιοχή που χαρακτηρίζεται από πεδινές με μηδενικές κλήσεις εκτάσεις που σχηματίζεται από το Δέλτα του Αζίου – Γαλικού Δυτικά και τον Ανθεμόντα Ανατολικά.»



Εικόνα 29.

Στη συνέχεια, τονίζεται ο κίνδυνος που θα αντιμετωπίσουν οι κάτοικοι της πόλης με δεδομένο ότι προβλέπεται επιδείνωση των κλιματικών και ατμοσφαιρικών συνθηκών. Παρατίθενται η αναπαράσταση της βύθισης που θα παρουσιάσουν τα εδάφη σε περίπτωση που η μέση θερμοκρασία της Γης μεταβληθεί κατά 4 και 2 βαθμούς Κελσίου, στα παρακάτω δύο σενάρια κλιματικής αλλαγής. Όπως είναι διακριτό, αρκετές από τις περιοχές του Πολεοδομικού Συγκροτήματος που παρουσιάζουν ελάχιστη υψομετρική διαφορά από τη στάθμη της θάλασσας θα υποστούν πλημμύρες λόγω της ανύψωσης της θάλασσας. Στην περίπτωση της Καλαμαριάς, όπου η πόλη εκτείνεται περίπου στα 15 μέτρα πάνω από τη στάθμη της θάλασσας, θα πληγούν ανστηρά οι εκτάσεις που του παραλιακού μετώπου.



Εικόνα 30

ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ (ΣΕΛ.112)

Ειδικά για την περιοχή της Αρετσούς, επισημαίνονται οι εξής τοποθεσίες ως ιδιαίτερης πολιτισμικής και φυσικής αξίας :

- «η θέση που βρισκόταν το Δημόσιο Λοιμοκαθαστήριο ή Απολυμαντήριο στην παράκτια περιοχή του Δήμου Καλαμαριάς, που ήταν κατά το παρελθόν, ο πρώτος χώρος υποδοχής των προσφύγων κατά την αποβίβασή τους. Αποτελεί ένα χώρο προσφυγικής ιστορίας και μαρτυρίου που λειτουργούσε μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '60.
- άλλες θέσεις στην παράκτια ζώνη του Δήμου Καλαμαριάς που περιλαμβάνουν το πρώην Στρατόπεδο Κόδρα, μεμονωμένα κτήρια αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος κυρίως στην οδό Σοφούλη, ο Ναυτικός Όμιλος στην παραλία Αρετσούς και το Κυβερνείο. »

DRIVING FORCE	Αναθεώρηση χρήσεων γης για τη δημιουργία κοινωφελών – κοινόχρηστων χρήσεων. Δημιουργία τεχνητής κολυμβητικής ακτής με την κατασκευή έργων μερικού εμπλησμού από την παράκτια ζώνη και σε όλο το μήκος της ζώνης μετά από έγκριση ακτομηχανικής μελέτης. Επαναχάραξη αιγιαλού, αύξηση δόμησης (250m ² – ΠΕΠ3, 0 – ΠΕΠ4). <u>Δεν προβλέπεται σημαντική διαφοροποίηση δραστηριοτήτων.</u>
PRESSURE	<ul style="list-style-type: none"> Οι προτεινόμενες χρήσεις (εξυπηρέτηση συλλόγων και φορέων ναυαθλητισμού, υπαίθριου κινηματογράφου, διοίκησης, πολιτισμού– αναψυχής, εμπορικών – υποστηρικτικών χρήσεων, υπαίθριων αθλητικών δρωμένων και εκδηλώσεων) ασκούνται ήδη στη περιοχή συνεπώς δεν αναμένεται να διαφοροποιηθούν τα ποιοτικά χαρακτηριστικά που καθορίζουν τις πιέσεις προς το περιβάλλον. Κατασκευαστικές εργασίες για την αναβάθμιση των υποδομών τόσο στο χερσαίο, όσο και στο θαλάσσιο τμήμα της περιοχής για τη δημιουργία της κολυμβητικής περιοχής θα <u>επιφέρουν βραχυπρόθεσμες πιέσεις προς τα περιβαλλοντικά μέσα.</u> Αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής λόγω βελτίωσης της ελκυστικότητάς της θα ενισχύσει πιέσεις προς τις υποδομές της περιοχής (που λειτουργούν ήδη υπο κορεσμό). Η λειτουργία τεχνητής κολυμβητικής ακτής θα δημιουργήσει υψηλές ενεργειακές ανάγκες για την ανανέωση, τον καθαρισμό και την διαχείριση των υδάτων. Οι πιέσεις ενδέχεται να υποστούν <u>πολλαπλασιαστική επίδραση από τον σχεδιασμό αξιοποίησης της Μαρinas Καλαμαριάς.</u>
STATE	<ul style="list-style-type: none"> Η ποιότητα των κολυμβητικών υδάτων στην ακτή της Ν.Αρετσού κρίνεται κατάλληλη (καλή ως επαρκής) για κολύμβηση σύμφωνα με το Πρόγραμμα Παρακολούθησης ποιότητας των υδάτων κολύμβησης, παρ' όλα αυτά <u>η κολυμβητική δραστηριότητα είναι περιορισμένη</u> λόγω του υψηλού ευτροφισμού που εμφανίζεται συχνά στον όρμο της Θεσσαλονίκης καθώς και της ύπαρξης μακροφυκών και θαλάσσιων αγγειόσπερμων που καλύπτουν το πυθμένα και αποθαρρύνουν την κολύμβηση. Πλήττει επίσης περιοδικά από το φαινόμενο της κόκκινης παλίρροιας, όταν αυτό εμφανίζεται στο Θερμαϊκό. Οι εγκαταστάσεις της παλαιάς <u>Πλαζ του ΕΟΤ λειτουργούν ως χώρος αναψυχής και έχουν σημαντική επισκεψιμότητα κατά τους θερινούς μήνες από κατοίκους της ευρύτερης περιοχής.</u> Εντός της πλαζ λειτουργεί θερινό σινεμά και διοργανώνονται ποικίλες πολιτιστικές εκδηλώσεις (ανθο-έκθεση, συναυλίες, κ.ο.κ.). <u>Κατά μήκος της ακτής αναπτύσσεται ένα παράκτιο (τεχνητό) δάσος</u> που αποτελείται από ενδημικά (πεύκο, κυπαρίσσι, κουτσουπιές κ.α.) και ξένα είδη (ευκάλυπτοι, φραγκοστάφυλα). Η έκταση αυτή σε συνδυασμό με την παρακείμενη έκταση του πρώην στρατοπέδου Κόδρα είναι ιδιαίτερα σημαντική για τις υπηρεσίες οικοσυστήματος που προσφέρει. Σε αυτές περιλαμβάνεται και η σημασία της για τη διατήρηση της αστικής ορνιθοπανίδας που περιλαμβάνει είδη όπως ο δρυοκόλαπτης, κουκουβάγιες, τσαλαπετεινοί κ.α.) καθώς και για τα χειρόπτερα, δηλαδή, είδη που έχουν ιδιαίτερη συμβολή στον έλεγχο επιβλαβών για τον άνθρωπο εντόμων και τρωκτικών. <u>Κατά τις περιόδους αιχμής</u> (άνοιξη, αρχές και τέλη καλοκαιριού, ημέρες διοργάνωσης γεγονότων) δημιουργούνται ιδιαίτερα σημαντικά προβλήματα συμφόρησης που επιτείνονται από την παρόδια στάθμευση επί των οδών Θ. Σοφούλη / Ν. Πλαστήρα.
IMPACT (+/-)	<ul style="list-style-type: none"> Κατασκευαστικές εργασίες εντός της θαλάσσιας ζώνης θα διαταράξουν τα ιζήματα του βυθού, <u>με μικρή πιθανότητα επαναφοράς στο κύκλο του νερού ρύπων.</u> Η ρύπανση των ιζημάτων θεωρείται μικρότερη σε σχέση με αυτή της δυτικής Θεσσαλονίκης και η κατάσταση τους καλύτερη. Αλλαγή της ακτογραμμής και της κίνησης των ρευμάτων ενδέχεται να επιφέρει αλλαγές στη μεταφορά φερτών υλικών και άμμου με κίνδυνο την μετατόπιση <u>αμμωδών παραλιών.</u> Στη συγκεκριμένη περίπτωση η επίπτωση φαίνεται μικρή λόγω της μη ύπαρξης άλλων αμμωδών παραλιών στην ευρύτερη περιοχή. Επιδείνωση του ακουστικού και ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής λόγω αύξησης της <u>κυκλοφοριακής συμφόρησης και του κορεσμού της στάθμευσης στην περιοχή, η οποία ωστόσο είναι ήδη επιβαρυνμένη (ενδεχόμενη μικρή επιδείνωση).</u>
RESPONSE	<ul style="list-style-type: none"> Επιπτώσεις που μπορούν να προκληθούν από την ρύπανση των ιζημάτων θα εξεταστούν και αντιμετωπιστούν κατά την διαδικασία περιβαλλοντικής αξιολόγησης των λιμενικών έργων (ΜΠΕ). Προτείνεται η διενέργεια ερευνητικών μετρήσεων για την αξιολόγηση της ποιότητας των ιζημάτων και την εκτίμηση κινδύνου. Ακολούθως και σύμφωνα με τα αποτελέσματα θα πρέπει να ληφθούν τα δέοντα διαχειριστικά και τεχνικά μέτρα περιορισμού (εφ' όσον απαιτηθούν). Η ανάπτυξη της χερσαίας υποδομής θα πρέπει να περιλαμβάνει <u>προβλέψεις για την ενίσχυση των υποδομών και των δικτύων περιβαλλοντικής διαχείρισης (αποχέτευση, αποκομιδή απορριμμάτων).</u> <u>Ο χώρος προσφέρεται για εκτεταμένη ενσωμάτωση συστημάτων ΑΠΕ στις υπάρχουσες ή σχεδιαζόμενες κτιριακές υποδομές της Πλαζ.</u> Είναι απαραίτητη η εξασφάλιση απρόσκοπτης συνδεσιμότητας της περιοχής με ΜΜΜ για την μετάβαση από και προς τις άλλες περιοχές του ΠΣΘ. Αυτό περιλαμβάνει τη Θαλάσσια συγκοινωνία, τη σύνδεση με ποιοτικό δίκτυο πεζοδρόμων ποδηλατοδρόμων με τις στάσεις του Μετρό Θεσσαλονίκης (επέκταση Καλαμαριάς) και συνδέσεων με άλλα εναλλακτικά μέσα. Οι απαιτήσεις για ενίσχυση των θέσεων στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή δεν θα πρέπει να στραφούν προς την αλλαγή χρήσης κοινόχρηστων χώρων στην περιοχή.

Εικόνα 31

ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (Σελ.152)

- « Είναι επιθυμητή η αύξηση του ισοζυγίου πρασίνου στην περιοχή.
- Ο χώρος προσφέρεται για εκτεταμένη ενσωμάτωση συστημάτων ΑΠΕ στις υπάρχουσες ή σχεδιαζόμενες κτιριακές υποδομές της Πλαζ.
- Είναι απαραίτητη η εξασφάλιση απρόσκοπτης συνδεσιμότητας της περιοχής με ΜΜΜ για την μετάβαση από και προς τις άλλες περιοχές του ΠΣΘ. Αυτό περιλαμβάνει τη Θαλάσσια συγκοινωνία, τη σύνδεση με ποιοτικό δίκτυο πεζοδρόμων ποδηλατοδρόμων με τις στάσεις του Μετρό Θεσσαλονίκης (επέκταση Καλαμαριάς) και συνδέσεων με άλλα εναλλακτικά μέσα. Οι απαιτήσεις για ενίσχυση των θέσεων στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή δεν θα πρέπει να στραφούν προς την αλλαγή χρήσης κοινόχρηστων χώρων στην περιοχή. »

2.2 Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ.

Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου, γνωστό και ως Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ «ιδρύθηκε το 2011 με τον ν. 3986/2011 (ΦΕΚ 152 Α'/01.07.2011) με αρχικό σκοπό την ανάπτυξη και αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων του Ελληνικού Δημοσίου, καθώς και περιουσιακών στοιχείων Ν.Π.Δ.Δ. ή των δημοσίων επιχειρήσεων των οποίων το Μετοχικό Κεφάλαιο ανήκει εξ ολοκλήρου, άμεσα ή έμμεσα, στο Δημόσιο ή σε Ν.Π.Δ.Δ., τα οποία μεταβιβάζονται για τον σκοπό αυτό στο ΤΑΙΠΕΔ.».

Στο παρόν τεύχος, ο λόγος που αναφέρεται οφείλεται στο γεγονός ότι ο Τουριστικός Λιμένας της Αρετσούς λειτουργεί τα τελευταία χρόνια υπό το φορέα του Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. Στο παρόν υποκεφάλαιο, θα γίνει μια σύντομη αναφορά στις δημοσιοποιημένες από το φορέα αποφάσεις, οι οποίες σχετίζονται με την αξιοποίηση της μαρίνας από ιδιώτες μέσω της αντίστοιχης διαδικασίας. Στη συνέχεια, θα παρουσιαστούν και ορισμένα στοιχεία από την Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που συντάχθηκε κατά τη διάρκεια της παραπάνω διαδικασίας.

10 Οκτωβρίου 2016

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΣΤΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (ΑΡΕΤΣΟΥ, ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ)

10 Οκτωβρίου 2016

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟ ΤΑΙΠΕΔ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (ΑΡΕΤΣΟΥ, ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ)

10 Μαρτίου 2020

ΜΑΡΙΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (ΑΡΕΤΣΟΥ, ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ) : ΔΗΜΟΣΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ (ΣΜΠΕ)



ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.



**ΤΑΜΕΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ
ΔΗΜΟΣΙΟΥ Α.Ε.**

ΜΑΡΙΝΑ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ



**ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ**

ΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

ΜΕΛΕΤΗ



ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

BENTHRH 7, 115 28 ΑΘΗΝΑ – ΤΗΛ.: 2107222160, 2107292349 – FAX: 2107250320 – e-mail: marnet@otenet.gr

ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ:



ΟΥΜΙΟΣ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΑΕΜ
σχεδιασμός και διαχείριση του χώρου



ΣΑΜΑΡΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ
ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΑΘΗΝΑ
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2020

NIKOLAOS
FLORIOS

Digitally signed
by NIKOLAOS
FLORIOS
Date: 2020.12.18
09:35:26 +02'00'

Digitally signed by KONSTANTINOS PLOUMAKIS
Date: 2021.01.07 10:26:36 EET

Εικόνα 32.

Στη συνέχεια παρατίθενται ορισμένα γενικά χαρακτηριστικά του Τουριστικού Λιμένα της Αρετσούς. Αρχικά, η έκταση εντοπίζεται επί της ανατολικής ακτής του Θερμαϊκού Κόλπου. Η εγκαταστάσεις κατασκευάστηκαν στις αρχές της δεκαετίας '70 και επεκτάθηκε έως τα τέλη του '80. Ιδιαίτερη σημασία έχει ότι αποτελεί τη μοναδική εν λειτουργία μαρίνα τουριστικών σκαφών στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, γι αυτό και εξαιτίας της κοντινής της απόστασης από το αστικό κέντρο αποτελεί τη μαρίνα της Θεσσαλονίκης. Ειδικότερα, διαθέτει 242 θέσεις ελλιμενισμού , με μέγιστο μήκος τα 30 μέτρα.

Το θαλάσσιο τμήμα της αποτελείται από τέσσερις σταθερές προβλήτες και έναν αποσπώμενο κυματοθραύστη. Ο ελλιμενισμός των σκαφών αναψυχής πραγματοποιείται στις σταθερές προβλήτες, τα παραλιακά κρηπιδώματα και στην εσωτερική πλευρά των μόλων. Το νότιο τμήμα της λιμενολεκάνης εξυπηρετεί τον ελλιμενισμό των αλιευτικών σκαφών. Ο εξοπλισμός των προβλητών περιλαμβάνει δέστρες, πυργίσκους παροχών ηλεκτρισμού και νερού.

Στο χερσαίο τμήμα της, η κτιριακή υποδομή είναι η ακόλουθη. Το κεντρικό κτίριο του Ε.Ο.Τ. που όπως αναφέρθηκε παραπάνω ολοκληρώθηκε τη δεκαετία του '70. Υπάρχουν επίσης, το κτήριο διοίκησης, τα κτήρια των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων, το λιμενοφυλάκιο και το φυλάκιο εισόδου της μαρίνας. Στο βορειοανατολικό της τμήμα αναπτύσσεται μια πυκνόφυτη επιμήκης έκταση με απότομη κλίση.



Εικόνα 33.

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΑΣΕΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ (Σελ. 8)

Σύμφωνα, με το τεύχος αναφέρεται ότι « η παρούσα Μ.Π.Ε. δεν εξετάζει φάση κατασκευής στη Μαρίνα Καλαμαριάς παρά μόνο τη λειτουργία των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών. ».

Στη φάση της λειτουργίας, εκτός από τα παραπάνω στοιχεία αναφέρεται επίσης πως ο ελλειμενισμός των αλιευτικών σκαφών εντός της μαρίνας είναι προσωρινός με δεδομένο πως προβλέπεται η κατασκευή αλιευτικού καταφυγίου νοτιότερα στην περιοχή της Νέας Κρήνης βάση του ισχύοντος Γ.Π.Σ. Το έργο έχει ήδη αδειοδοτηθεί. Αναφορικά με τις απαιτήσεις της μαρίνας σε ενέργεια και καύσιμα θεωρείται ικανή να υποστηριχθεί από τις παρούσες παροχές του Δήμου, ενώ δεν φαίνεται να απαιτείται η χρήση Α.Π.Ε. Αντιστοίχως, η διαχείριση των απορριμμάτων και των αποβλήτων επίσης συλλέγονται από τις κατάλληλες εγκαταστάσεις από το φορέα διαχείρισης της μαρίνας και μετέπειτα του Δήμου Καλαμαριάς.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ (Σελ.35)

Αναφέρεται ότι οι βασικοί στόχοι των μέτρων και των δράσεων είναι :

- Πρόληψη - αποφυγή επιπτώσεων
- Μείωση - ελαχιστοποίηση της έντασης και έκτασης των επιπτώσεων
- Αποκατάσταση των επιπτώσεων

Έτσι λοιπόν αναφέρονται συνοπτικά οι αρμοδιότητες του φορέα διαχείρισης της μαρίνας σχετικά με την επίτευξη των παραπάνω στόχων :

- Τεχνικά μέσα και εξοπλισμός για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από πετρελαιοειδή. Διάθεση εγκεκριμένου «Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης» για την αντιμετώπιση αυτών.
- Μέριμνα για την αυστηρή εφαρμογή του «Σχεδίου Παραλαβής και Διαχείρισης Αποβλήτων» της Μαρίνας Καλαμαριάς.
- Απαγόρευση απόρριψης αποβλήτων και απορριμμάτων από τα σκάφη και η χρήση τουαλέτας στα σκάφη που δεν διαθέτουν τις αντίστοιχες δεξαμενές κατακράτησης.
- Μέριμνα για τα απορρίμματα στο χερσαίο τμήμα, κάδοι ανακύκλωσης και συμβατικοί
- Διατήρηση της ποιότητας των των υποδομών του τουριστικού λιμένα. Τήρηση των κανόνων ασφαλείας και υγιεινής.
- Τήρηση του Κ.Ο.Κ. και της οργάνωσης του κυκλοφοριακού δικτύου και στάθμευσης.
- Ενημέρωση των επισκεπτών για τις παρούσες συνθήκες και κανονισμούς ναυσιπλοΐας.

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ

Η Μηδενική Λύση αναφέρεται «στη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης όσον αφορά στη λειτουργία και γενικότερα στη δραστηριότητα της Μαρίνας Καλαμαριάς και κατ' επέκταση στην εξέλιξή της χωρίς να υπάρξει καμία νέα παρέμβαση.».

«Στα πλαίσια αυτά η λειτουργία της Μαρίνας Καλαμαριάς είναι καθοριστικής σημασίας και κρίνεται απολύτως απαραίτητη για την τοπική κοινωνία και κατ' επέκταση την οικονομική, αλλά και τουριστική ανάπτυξή της περιοχής. Συνεπώς, βέλτιστη (μοναδική) λύση αποτελεί η οργανωμένη λειτουργία των υφιστάμενων υποδομών της Μαρίνας Καλαμαριάς.».

28 Ιανουαρίου 2021

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΧΡΗΣΗΣ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ (ΑΡΕΤΣΟΥ)

«Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. προσκαλεί τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν Εκδηλώσεις Ενδιαφέροντος (οι «ΕΕ») για να συμμετάσχουν στη διαγωνιστική διαδικασία για την παραχώρηση υπηρεσιών λειτουργίας λιμένων (υπηρεσίες ελλιμενισμού και άλλες υπηρεσίες) και του δικαιώματος χρήσης, λειτουργίας, διαχείρισης και εκμετάλλευσης των κινητών και/ή ακινήτων περιουσιακών στοιχείων εντός της χερσαίας και/ή της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας Καλαμαριάς, για περίοδο κατ'ελάχιστο 35 ετών. Η διαγωνιστική διαδικασία θα διεξαχθεί σε δύο φάσεις: στη φάση προεπιλογής και στη φάση υποβολής δεσμευτικών προσφορών.»

14 Ιουλίου 2021

ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΕΞΙ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΑ ΣΧΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ (ΑΡΕΤΣΟΥ)

«Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (ΤΑΙΠΕΔ) ανακοινώνει ότι έξι ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν Εκδήλωση Ενδιαφέροντος για την παραχώρηση της μαρίνας Καλαμαριάς (Αρετσού).

Ειδικότερα, ενδιαφέρον εκδήλωσαν οι εξής (με αλφαβητική σειρά):

1. EMMA ALPHA HOLDING LTD
2. ΑΒΑΞ Α.Ε.
3. ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.
4. ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ MARINA Α.Ε.
5. ΤΕΚΑΛ Α.Ε.
6. ΤΕΧΝΙΚΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ Α.Ε. »

15 Απριλίου 2022

ΑΚΥΡΩΣΗ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ

«Σε συνέχεια της με αριθμό. 567/2022 απόφασης του Δ' Τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας, το ΤΑΙΠΕΔ, εταιρεία μέλος του Υπερταμείου (ΕΕΣΥΠ), ανακοινώνει ότι ακυρώνεται ο διαγωνισμός για την παραχώρηση υπηρεσιών λειτουργίας λιμένος και δικαιώματος χρήσης, λειτουργίας, διαχείρισης και εκμετάλλευσης της μαρίνας Καλαμαριάς (Αρετσού).

Η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας συγκεντρώνοντας τη πλειοψηφία όλων των παρατάξεων ακυρώνει το διαγωνισμό για την παραχώρηση της μαρίνας, καθώς γίνεται δεκτή η προσφυγή του Δήμου Καλαμαριάς κατά του Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. Συγκεκριμένα, ένας από τους λόγους που ώθησαν στην κατάργηση του διαγωνισμού ήταν η επέμβαση στο χερσαίο τμήμα των 15.000 τ.μ. με την ανέγερση πολυτελών κατοικιών και ξενοδοχείων. Ο Δήμαρχος της Καλαμαριάς κ. Δαρδαμανέλης μεταξύ των δηλώσεων του ανέφερε : « Θέλουμε την ανάπλαση της Αρετσούς όμως με όρους της τοπικής κοινωνίας...Θέλουμε να δημιουργήσουμε μια μαρίνα προς όφελος της τοπικής κοινωνίας και του τουρισμού...Η μαρίνα να γίνει πόλος έλξης τουριστών και πολιτών της Θεσσαλονίκης...». Συνεπώς, αναμένεται σε προσεχή χρόνο πώς θα διαμορφωθεί πρακτικά η πορεία της ανάπλασης.



The background of the page is a repeating pattern of light blue wavy lines on a white background, resembling water or a stylized ocean. The waves are horizontal and have a consistent amplitude and wavelength.

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΠΑΡΟΝ | Ανάλυση Υπάρχουσας Κατάστασης



Στο παρόν κεφάλαιο στοχεύεται η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης που επικεντρώνεται στην ανάγνωση της περιοχής, στον πρώτο εντοπισμό στοιχείων και χαρακτηριστικών, στη δημιουργία μοτίβων συμπεριφορών, στη συλλογή πληροφοριών που σχετίζονται με τον τρόπο που αυτή η έκταση διαρθρώνεται, στην ανάλυση και ομαδοποίηση των ευρημάτων και τελικά στην απόδοση της υπάρχουσας κατάστασης μέσω σχεδίων, θεματικών χαρτών και διαγραμμάτων.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΑ

01. ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ

02. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

03. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

04. ΓΕΩ - ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

05. ΑΠΟΨΕΙΣ ΚΑΙ ΘΕΕΣ

06. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

3.01 ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ

Ο εντοπισμός της έκτασης, επιλέγεται να γίνει με σημείο αναφοράς το αστικό κέντρο της Θεσσαλονίκης και της Καλαμαριάς και κατ'επέκταση άλλων γειτονικών περιοχών. Στο χάρτη που ακολουθεί έχουν συγκεντρωθεί ορισμένα στοιχεία που επιβεβαιώνουν την αναγκαιότητα διατήρησης αλλά και εκσυγχρονισμού της έκτασης αυτής ως σύνολο, σε συσχετισμό με τις κύριες χρήσεις που παρουσιάζει, μαρίνα και παραλία.

ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

Η έκταση επέμβασης απέχει 6 χλμ. από τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, τη Θεσσαλονίκη. Η **κοντινή απόσταση από ένα μεγάλο αστικό κέντρο**, εκτός ότι αποτελεί προτέρημα για την έκταση καθαυτή - ανεφοδιασμός, προσέλευση, εύκολη πρόσβαση, αποτελεί και για την ίδια την πόλη μία ευρύτερη παροχή τόσο για τους κατοίκους της όσο και για τους επισκέπτες της. Η πλαζ και μαρίνα της Αρετσούς είναι οι πρώτες που συναντώνται κατά την έξοδο από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αλλά και μέσω του οδικού δικτύου σε τόσο μικρή ακτίνα, γι αυτό και η μαρίνα συχνά αποκαλείται και ως μαρίνα της Θεσσαλονίκης, καθώς η πόλη εκτός από το λιμάνι στο οποίο ελλιμενίζονται φορτηγά πλοία και κρουαζιερόπλοια δεν εξυπηρετεί σκάφη αναψυχής μικρότερης κλίμακας.

Η απόσταση από το κέντρο της Καλαμαριάς ανέρχεται στο 1 χλμ., με αποτέλεσμα η σύνδεση του Δήμου με την περιοχή επέμβασης και η ταύτιση του με εκείνη να είναι σημαντική για την κοινωνία της Καλαμαριάς.

ΜΑΡΙΝΕΣ

Η μαρίνα της Αρετσούς αποτελεί τη **μοναδική μαρίνα σκαφών αναψυχής της Θεσσαλονίκης**, στην οποία δεν εμπλέκεται κάποιος ναυτικός όμιλος που να ορίζει τον ελλιμενισμό μόνο των μελών του. Ειδικότερα, στην περιοχή του Καραμπουρνάκι, στεγάζονται οι εγκαταστάσεις και τα σκάφη των φίλων και μελών του Ναυτικού Ομίλου Θεσσαλονίκης (Ν.Ο.Θ.), ενώ στο Μικρό Έμβολο αντίστοιχα ο Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος Καλαμαριάς Θεσσαλονίκης (Ν.Α.Ο.Κ.Θ.), δύο από τους πιο ιστορικούς ομίλους της πόλης.

Σε ακτίνα 10 χλμ. από την έκταση εντοπίζονται η μαρίνα στους Νέους Επιβάτες, στην οποία οι κάθετες μεταξύ τους προβλήτες, προορίζονται κυρίως για τον ελλιμενισμό μικρών αλιευτικών σκαφών και της θαλάσσιας συγκοινωνίας. Η δεύτερη αποτελεί η προβλήτα της Αγίας Τριάδας, με την ίδια ακριβώς χρήση.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΡΝΑΓΙΑ

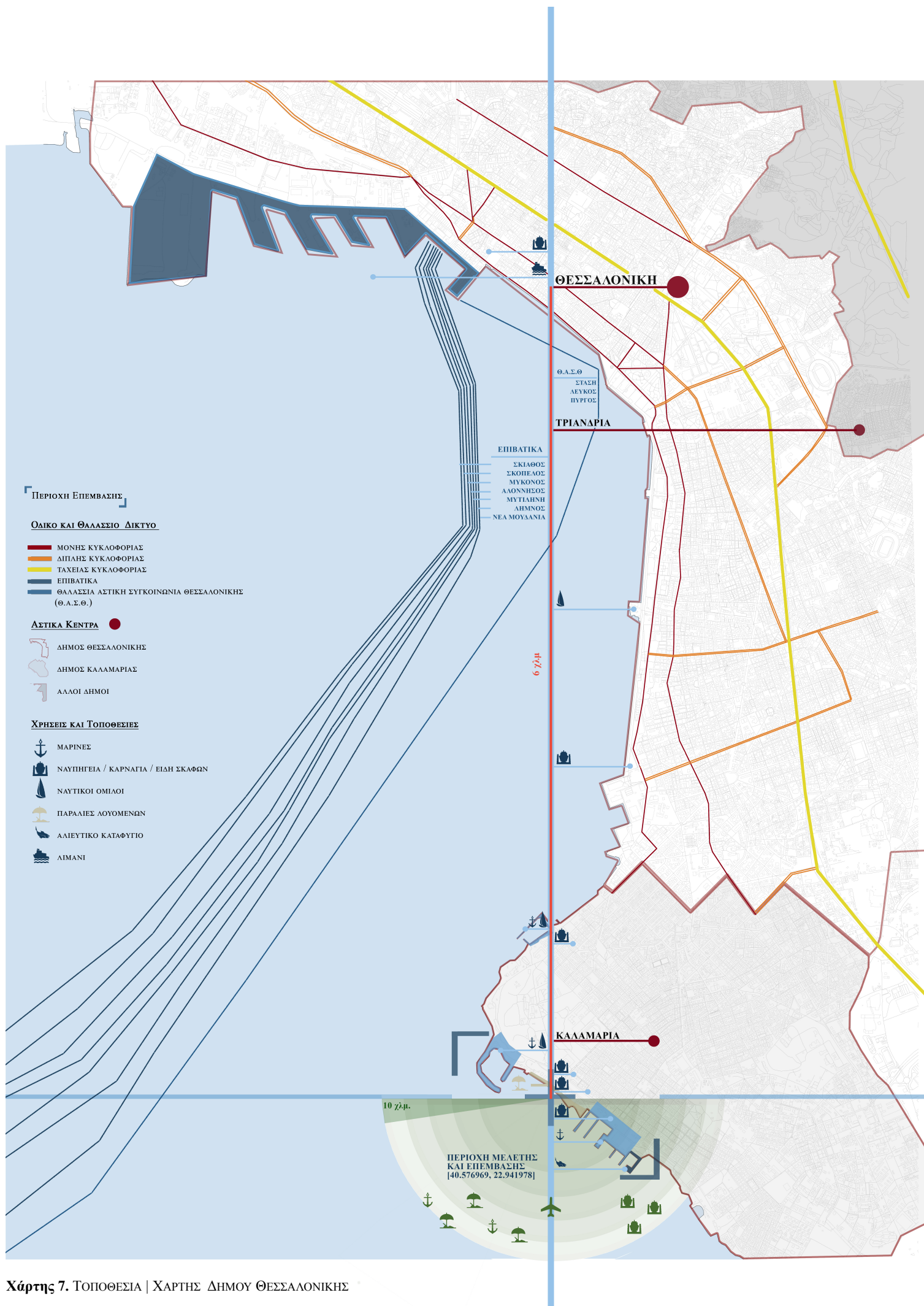
Με δεδομένη την προϋπάρχουσα χρήση και λειτουργία της μαρίνας, παρατηρούνται καταστήματα εξοπλισμού, ναυπηγεία και καρνάγια **σε κοντινή απόσταση**, που εξυπηρετούν τις ανάγκες τόσο των ελλιμενισμένων όσο και των ενδιαφερόμενων.

Σε ακτίνα 10 χλμ., πιο συγκεκριμένα στην παραλιακή ζώνη που ακολουθεί μετά τα όρια του Δήμου Καλαμαριάς, εντοπίζονται άλλα τρία ναυπηγεία.

ΠΑΡΑΛΙΕΣ ΛΟΥΟΜΕΝΩΝ

Οι δημόσιες παραλίες **σε κοντινή απόσταση** από τα αστικά κέντρα, στις μέρες μας, περισσότερο από ποτέ αποτελούν υγίστης σημασίας. Ο συνδυασμός της αναψυχής στη θάλασσα, των ψυχικών και σωματικών οφελών, η έλλειψη χρόνου, η ανάγκη της ημερήσιας απόδρασης και των οικονομικών συνθηκών που επικρατούν, επιβεβαιώνουν την αναγκαιότητα ύπαρξης των λαϊκών πλαζ που να μπορούν να εξυπηρετούν σε απόσταση 20'-30' την πλειοψηφία των κατοίκων και επισκεπτών των αστικών κέντρων.

Σε ακτίνα 10 χλμ. εντοπίζονται οι παραλίες της Περαιάς, των Νέων Επιβατών και της Αγίας Τριάδας.



Χάρτης 7. ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ | ΧΑΡΤΗΣ ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



3.02 ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ | ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ

Οι κύριες οδοί που εξυπηρετούν το Δήμο Καλαμαριάς και αποτελούν τις κύριες εισόδους του, είναι πέντε (5). Ειδικότερα, το αστικό κέντρο της Θεσσαλονίκης και το δυτικό - ανατολικό άκρο του Δήμου εξυπηρετούν άμεσα οι οδοί :

1. Θεμιστοκλή Σοφούλη
2. Γεωργίου Παπανδρέου
3. Αιγαίου
4. Μεγάλου Αλεξάνδρου και επέκταση Καυκάσου
5. Δημοκρίτου και επέκταση Κωνσταντίνου Καραμανλή

Όπως παρατηρείται, και στο Χάρτη 7 της προηγούμενης σελίδας, **μεγάλες κεντρικές αρτηρίες** όπως η Εγνατία Οδός , Λεωφόρος Μεγάλου Αλεξάνδρου και η Λεωφόρος Βασιλίσσης Όλγας επίσης συμβάλουν στην καλή οδική σύνδεση του Δήμου με το κέντρο της Θεσσαλονίκης.

Η πλειοψηφία των δρόμων του Δήμου αποτελούν μονής κυκλοφορίας ενώ οι διπλής κυκλοφορίας τείνουν σχεδόν πάντα να διακλαδίζονται στο τέλος τους σε μονής.

ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ

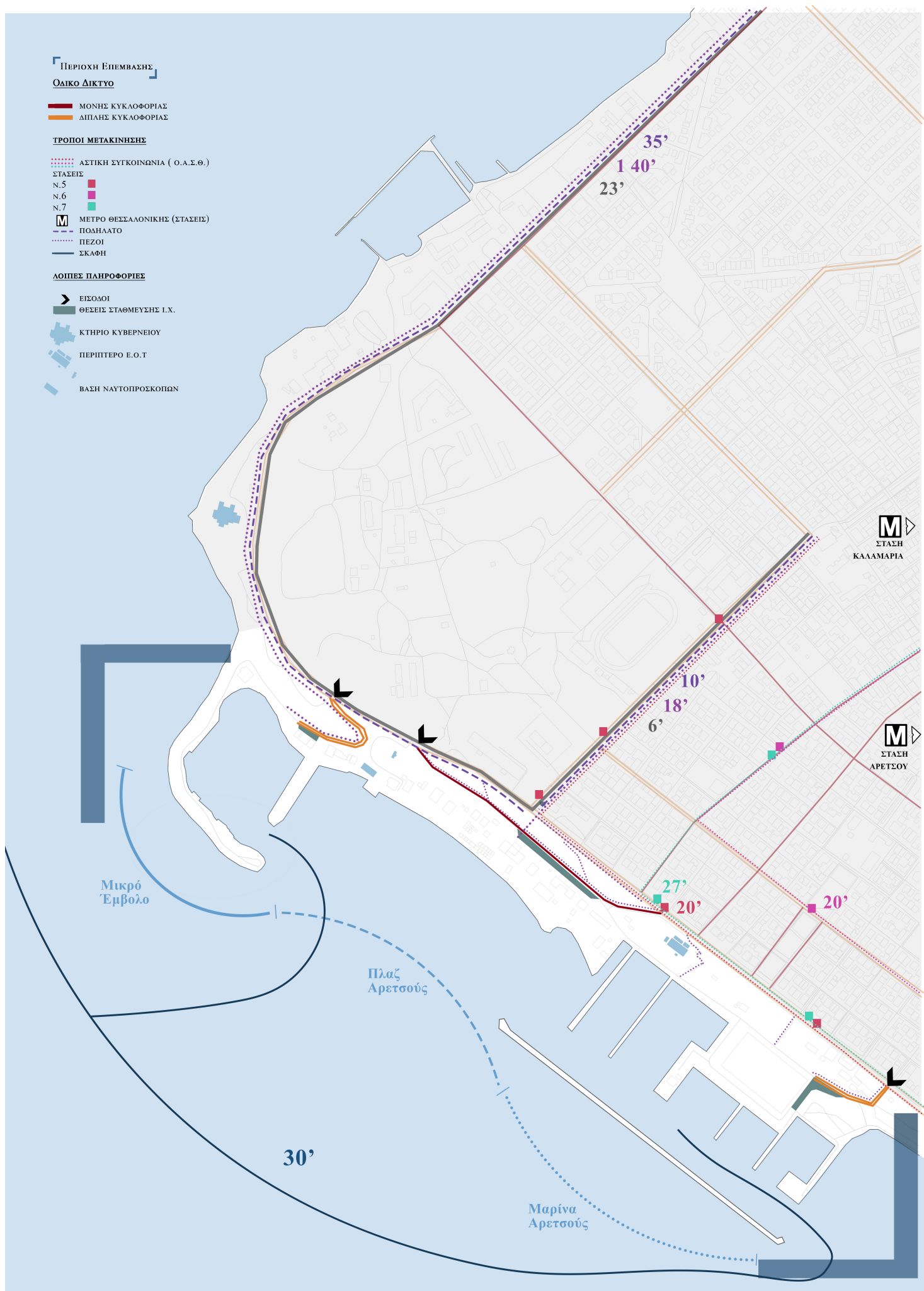
Οι πεζοδρομήσεις στα όρια του Δήμου εντοπίζονται σχεδόν αποκλειστικά κοντά στον Ιερό Μητροπολιτικό Ναό Μεταμορφώσεως που αποτελεί και σημείο αναφοράς του κέντρου της περιοχής. Ένα μικρό τμήμα πεζοδρομημένου τμήματος εντοπίζεται περιμετρικά στην πλατεία Σκρα, στην περιοχή της Αρετσούς ανατολικά της έκτασης επέμβασης. Ενώ, παρατηρείται και μια πεζοδρομημένη οδός κοντά στο 9ο Γυμνάσιο Καλαμαριάς και το 10ο ολοήμερο Δημοτικό Σχολείο Καλαμαριάς, που εξυπηρετεί τους μαθητές του σχολικού συγκροτήματος (οδός Γεωργίου Γεννηματά).

Το φαινόμενο των πεζόδρομων αποτελεί μια τεχνική που **εκλείπει** στις περισσότερες ελληνικές πόλεις σε σύγκριση με ορισμένες ευρωπαϊκές που ακολουθούν το πρότυπο των πεζοδρομημένων δακτυλίων κοντά στα κέντρα των πόλεων.



Χάρτης 8. ΠΡΟΣΒΑΣΗ | ΧΑΡΤΗΣ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ





ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ | ΕΚΤΑΣΗ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Στο χάρτη που προηγείται, το σημείο αναφοράς αποτελεί πλέον η έκταση επέμβασης. Η έκταση για λόγους καλύτερης επικοινωνίας και οργάνωσης διαιρείται σε τρεις υπό-εκτάσεις. Σε εκείνη του Μικρού Εμβόλου, στην πλαζ της Αρετσούς και στη Μαρίνα. Ανάλογες σε αριθμό αποτελούν και οι **κύριες εισοδοί** στην συνολική έκταση. Οι δύο στα άκρα της έκτασης παρέμβασης είναι διπλής κατεύθυνσης παρόλο που το πλάτος του δρόμου δεν διαθέτει και το αντίστοιχο πλάτος σε όλο το μήκος του. Ενώ, η είσοδος στην περιοχή της πλαζ διαχωρίζεται από την έξοδο αυτής.

Οι **χώροι στάθμευσης** που είναι άμεσα συνδεδεμένοι με την πρόσβαση με Ι.Χ. είναι τρεις. Ο περιορισμένος χώρος στάθμευσης στο Μικρό Έμβολο είναι μικρής χωρητικότητας και ελεύθερου/ανοικτού τύπου ενώ εξυπηρετεί κυρίως τα μέλη του Ομίλου και εκείνους που επιθυμούν να σταθμεύσουν κοντά την ταβέρνα που εντοπίζεται εκεί. Η στάθμευση στην πλαζ, είναι οριοθετημένη, μεσαίας χωρητικότητας, και εξυπηρετεί το μεγαλύτερο τμήμα της συνολικής έκτασης, εξαιτίας και της κεντρικής της θέσης σε αυτή. Στη Μαρίνα, η στάθμευση είναι ελεύθερου τύπου, μικρής χωρητικότητας εξυπηρετεί μεικτές ομάδες ατόμων, όπως επισκέπτες, ψαράδες, ελλιμενισμένους κ.α. Να σημειωθεί ότι ένα μεγάλο μέρος των αυτοκινήτων σταθμεύει παράνομα ή κατα μήκος της οδού Πλαστήρα, πάνω από το πρανές.

ΑΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ | Ο.Α.Σ.Θ.

Οι γραμμές που εξυπηρετούν πιο άμεσα την έκταση επέμβασης αποτελούν εκείνες των λεωφορείων Ν.5 και Ν.7 , καθώς οι στάσεις τους εντοπίζονται επί της οδού Πλαστήρα. Το Ν.6 επίσης εξυπηρετεί καθώς διερχόμενο από την οδό Αδαμάντιου Κοραή απέχει μόλις 4' με πόδια από την έκταση.

ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΥΠΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ

Το Μετρό Θεσσαλονίκης που **αναμένεται να λειτουργήσει το 2023**, αποτελεί μια προσθήκη συγκοινωνίας που ήδη από την αρχή θα εξυπηρετεί κυρίως τη Θεσσαλονίκη και την Καλαμαριά. Μέσω της ανακοίνωσης και ολοκλήρωσης της κατασκευής των στάσεων, δύο από εκείνες θα εξυπηρετούν την ευρύτερη περιοχή , η στάση “Καλαμαριά” και η στάση “Αρετσού”.

ΠΟΔΗΛΑΤΟ | ΥΠΟ ΣΧΕΔΙΑΣΗ

Η έκταση **δεν** συνδέεται με κάποια επίσημη **ποδηλατική διαδρομή** (ποδηλατόδρομος), αν και αναμένεται μέσω του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου, η ενοποίηση της παραλιακής ζώνης να περιλαμβάνει και την ποδηλατική σύνδεση. Συνήθως, οι ποδηλάτες επιλέγουν την οδό Σοφούλη - Πλαστήρα, παράλληλα με την κυκλοφορία των αυτοκινήτων για να προσεγγίσουν την περιοχή. Στα όρια της έκτασης επέμβασης δεν υφίσταται ποδηλατόδρομος.

ΠΕΖΟΙ

Η είσοδος των περιπατητών ή πεζών στην έκταση συχνά γίνεται από το οδικό δίκτυο. Το πρανές που καταλήγει στο Μικρό Έμβολο (συνέχεια του Κυβερνείου), είναι προσβάσιμο στο επίπεδο του δρόμου και **δεν είναι δυνατή η κατάβαση προς ή ανάβαση από** το Μικρό Έμβολο, καθώς είναι απότομο. Το πρανές στην έκταση της πλαζ, διαθέτει ορισμένες διαμορφώσεις που επιτρέπουν την **σύνδεση του επιπέδου του δρόμου και της θάλασσας**, χωρίς να παρουσιάζουν μεγάλη κίνηση ή προτίμηση των πεζών προς τη χρήση τους. Στην Μαρίνα, υφίσταται η κλίμακα του Περιπτέρου του Ε.Ο.Τ και μια ακόμη κλίμακα περίπου στο μέσο της έκτασης

ΣΚΑΦΗ

Εξαιτίας της ιδιαιτερότητας της έκτασης, **η πρόσβαση με σκάφος είναι επίσης εφικτή**. Εφόσον ο ιδιοκτήτης του σκάφους είναι μέλος του Ν.Α.Ο.Κ.Θ, πιθανό να ελλιμενιστεί στο Μικρό Έμβολο, διαφορετικά θα πρέπει να εισέλθει στην Μαρίνα. Τους θερινούς μήνες παρατηρείται και η αγκυροβόληση σκαφών στο τμήμα της θάλασσας ανάμεσα από τις δύο μαρίνες. Μαθητευόμενοι του ομίλου, της βάσης Ναυτοπροσκόπων και αλιευτές είναι συχνότερο να εισέρχονται και να εξέρχονται από την συνολική έκταση.

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΛΥΨΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΜΕ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟ ΜΕΣΟ

	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΑΡΕΤΣΟΥ	ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ - ΑΡΕΤΣΟΥ	ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	23'	6'		ΕΛΑΧΙΣΤΗ
Ο.Α.Σ.Θ.	20' (Ν.5), 20' (Ν.6), 27' (Ν.7)			ΜΕΓΙΣΤΗ
ΜΕΤΡΟ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ				ΧΩΡΙΣ ΔΕΔΟΜΕΝΑ
ΠΟΔΗΛΑΤΟ	35'	10'		
ΠΕΖΟΙ	1 40'	18'		
ΣΚΑΦΗ	30'			

Πίνακας 4. Δεδομένα διάρκειας κάλυψης αποστάσεων σε λεπτά.



3.03 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ | ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Σύμφωνα με το υπάρχον σε ισχύ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, ορίζονται οι παρακάτω χρήσεις γης στην ευρύτερη περιοχή μελέτης κοντά στην έκταση επέμβασης.

ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ

Κατα το ήμισυ της ευρύτερης περιοχής μελέτης εντοπίζεται η μεγαλύτερη έκταση αστικού πρασίνου που εντοπίζεται κοντά στην περιοχή επέμβασης, το Στρατόπεδο Κόδρα. Το τελευταίο αποτελεί μια κατα τη διάρκεια του χρόνου μεταβαλλόμενη περιοχή. Ξεκινώντας από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, που τα όρια εκβάλλονταν έως την περιοχή του Μικρού Εμβόλου. Με την κατασκευή της παραλιακής οδού Πλαστήρα, η διάτμηση της περιοχής ήταν αναμενόμενη. Σήμερα, η στρατιωτική βάση του Ν.Α.Τ.Ο. καλύπτει μια πολύ μικρή έκταση, ενώ το μεγαλύτερο τμήμα λειτουργεί ως Αστικό Πράσινο. Οι διαμορφώσεις στο εσωτερικό του δεν έχουν υποστεί μεταβολές, ενώ αναμένεται η πολιτιστική αξιοποίηση των κτιρίων μέσω του Ε.Χ.Σ.



Εικόνα 34. Αεροφωτογραφία του στρατοπέδου Κόδρα με τη μεταβολή των ορίων του στο πέρασμα του χρόνου.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ

ΧΡΗΣΕΙΣ

- ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ (ΤΥΠΟΣ Α)
- ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ (ΤΥΠΟΣ Β)
- ΑΜΙΓΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
- ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
- ΕΚΚΛΗΣΙΑ
- ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΟΛΗΣ



ΚΥΡΙΕΣ ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΔΟΜΕΣ

Οι κατοικίες καλύπτουν την υπόλοιπη έκταση όπως και το μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου Καλαμαριάς. Οι βασικές κατηγορίες αυτών αποτελούν :

- Γενική κατοικία

Στην κατηγορία αυτή επιτρέπεται η μείξη των χρήσεων της κατοικίας με πλήθος άλλων.

Τύπος Α : Σε αυτή την υπό - κατηγορία δεν περιλαμβάνονται οι χρήσεις : γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί, εργαστήρια χαμηλής όχλησης, πρατήρια καυσίμων, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών πρωτοβάθμιας υγείας.

Τύπος Β : Δεν επιτρέπονται οι χρήσεις γης : πρατήρια καυσίμων και ιδιωτικές κλινικές, ενώ επιτρέπονται τα καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών πρωτοβάθμιας υγείας.

τα

- Αμιγής Κατοικία

Στην κατηγορία αυτή οι επιτρεπόμενες χρήσεις εκτός από την κύρια χρήση της κατοικίας επιτρέπονται καταστήματα κάλυψης καθημερινών αναγκών, κτήρια κοινωνικής πρόνοιας, αθλητικές εγκαταστάσεις, θρησκευτικοί χώροι και πολιτιστικές εγκαταστάσεις.

- Κεντρικές Λειτουργίες Πόλης

Στην κατηγορία αυτή συλλέγονται γενικότερες χρήσεις που εξυπηρετούν τις βασικές ανάγκες μιας μικρής περιοχής ή γειτονιάς,

Επιτρέπονται οι περισσότερες χρήσεις των παραπάνω κατηγοριών μαζί με τις εξής : κτήρια διοίκησης επιπέδου γειτονιάς, κέντρα διασκέδασης και αναψυχής , κτήρια - γήπεδα στάθμευσης , εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων και μέσων μαζικών μεταφορών.

- Λοιπές κτιριακές δομές

Οι υπόλοιπες χρήσεις που εντοπίζονται στην ευρύτερη περιοχή, αντικατοπτρίζουν εκείνες μιας συνοικίας μιας πόλης όπως δημόσια σχολεία, δημοτικές αθλητικές εγκαταστάσεις και εκκλησίες. Οι αθλητικές εγκαταστάσεις εκμεταλλεύονται από τους αθλητικούς συλλόγους ως επί το πλείστον με περιορισμένη την ελεύθερη χρήση των ιδιωτών.

Στα όρια της έκτασης κατοψικά παρατηρείται **ποικιλομορφία** χρήσεων, που σχετίζεται κυρίως με τη διασπορά παρόμοιων χρήσεων σε περισσότερα μικρότερα κτίσματα, και όχι με τον αριθμό των διαφορετικών και ιδιαίτερων χρήσεων που παρουσιάζει. Στα άκρα της έκτασης, παρατηρείται έντονο το φαινόμενο ύπαρξης παραπηγμάτων και λυόμενων κατασκευών που εξυπηρετούν ως επιπλέον εγκαταστάσεις των μαρινών. Ο προβληματισμός έγκειται στο γεγονός ότι συνήθως οι κατασκευές αυτές αδυνατούν να **επιβιώσουν** στο πέρασμα του χρόνου με αποτέλεσμα να **καταρρέουν** τμηματικά ή να βανδαλίζονται και να **ρυπαίνουν** τελικά τον περιβάλλοντα χώρο. Στο κεντρικό τμήμα της έκτασης, στο συγκρότημα κτηρίων, η κατάσταση είναι καλύτερη. Με μερική συντήρηση των κτισμάτων και με τη δυναμική ορισμένων χρήσεων έναντι των άλλων υπάρχουν επιμέρους κτίσματα που διατηρούνται καλύτερα.

Συνολικά, μπορεί να σημειωθεί ότι κατά μήκος της έκτασης παρατηρείται έντονα η **εγκατάλειψη** των εγκαταστάσεων, η **αυθαίρετη δόμηση** και η **προσκόλληση στο παρελθόν** όχι με σκοπό τη διατήρηση της ταυτότητας, αλλά η αποδοχή ότι στις μέρες μας η έλλειψη οικονομικών πόρων είναι ο αποκλειστικός λόγος σταδιακής κατάρρευσης και όχι η έλλειψη ατομικής ευθύνης.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ	
ΠΙΣΩ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ - Η ΑΡΕΤΣΟΥ	
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ 01	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΤΟΨΗ ΥΠΑΡΧ. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
	ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 8.000
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΓΑΒΡΗΛΟΥ ΕΒΕΛΥΝ	
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ ΖΟΥΜΠΟΥΛΗ ΙΣΑΒΕΛΛΑ - ΑΓΓΕΛΙΚΗ	
ΑΚΑΔ. ΈΤΟΣ 2021-2022	





Εικόνα 35. Λεπτομέρεια κάτοψης χωρίς κλίμακα (Μικρό Έμβολο).



Εικόνα 36. Λεπτομέρεια κάτοψης χωρίς κλίμακα (Πλαζ).

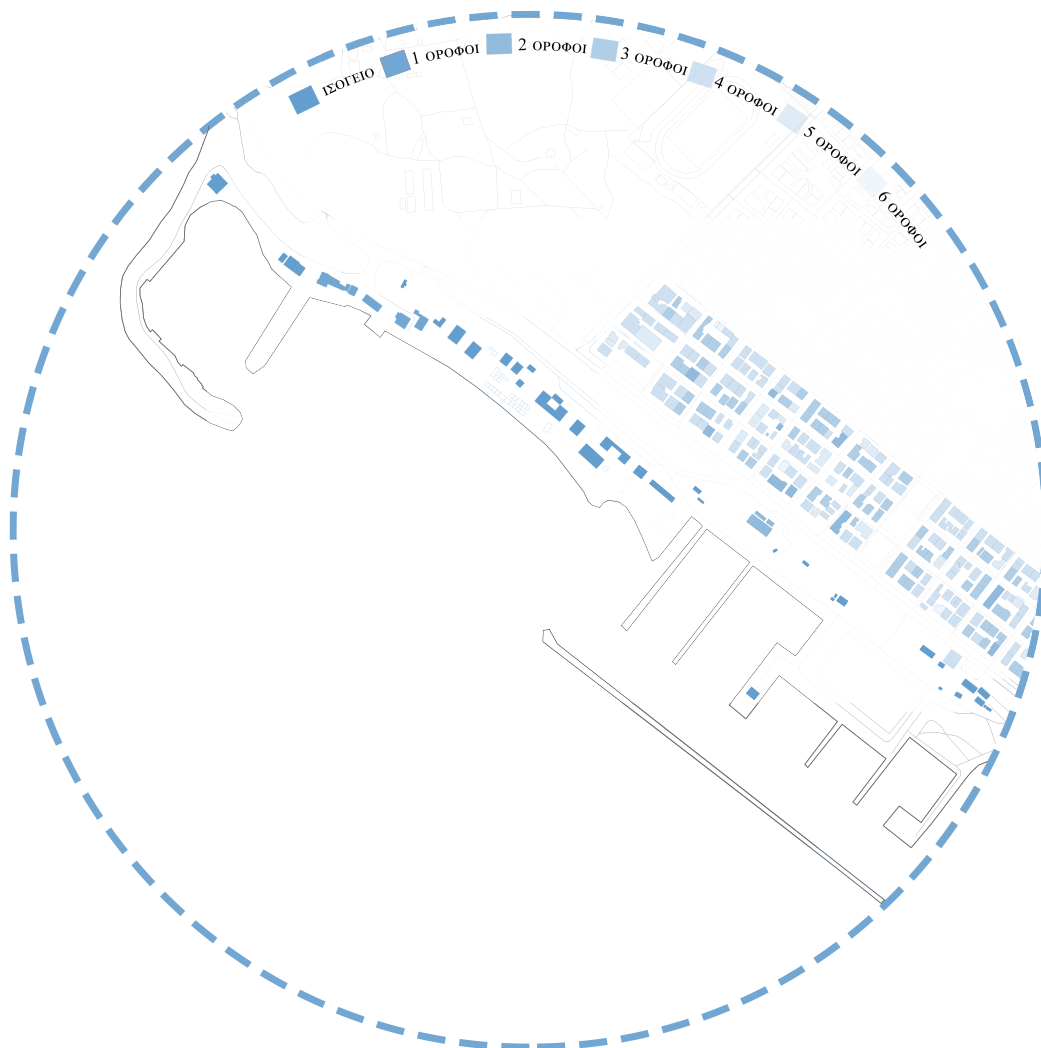


Εικόνα 37. Λεπτομέρεια κάτοψης χωρίς κλίμακα (Μαρίνα).

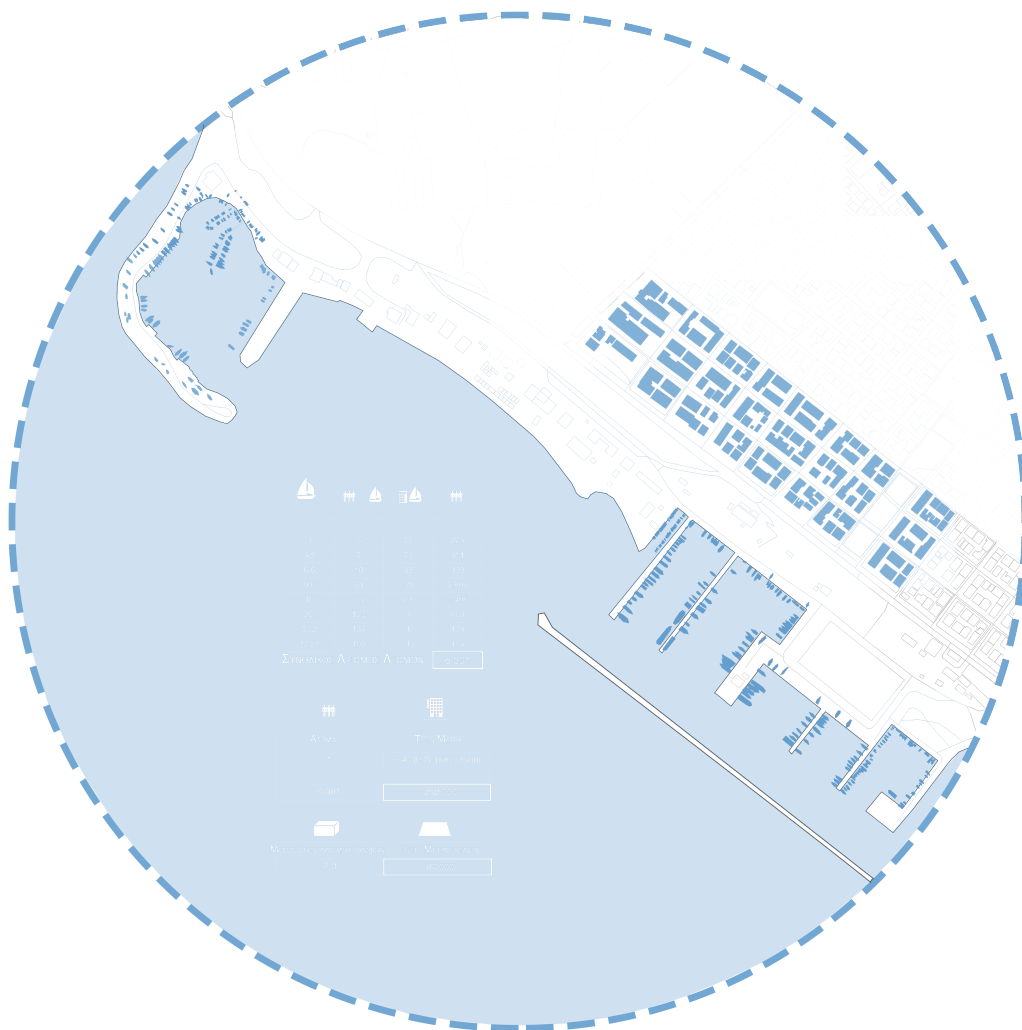


Ακολουθούν διαγράμματα διαφορετικών ποιοτήτων, που αφορούν στη σύγκριση και συσχέτιση της παραλιακής αστικής ζώνης με την περιοχή επέμβασης και προκύπτουν από τις χρήσεις που παρατηρούνται σε αυτές.

Στο παρακάτω διάγραμμα αποδίδονται τα ύψη που αντιστοιχούν στις πολυκατοικίες και στις κτιριακές δομές που παρουσιάζει η έκταση. Παρατηρείται η **χαμηλή δόμηση** στο μεγαλύτερο μέρος της έκτασης, ενώ στο τμήμα της μαρίνας και στα ψηλότερα επίπεδα του πρανούς εντοπίζεται μια τετραώροφη πολυκατοικία.



Διάγραμμα 1. Ύψη ορόφων στην περιοχή μελέτης και επέμβασης.



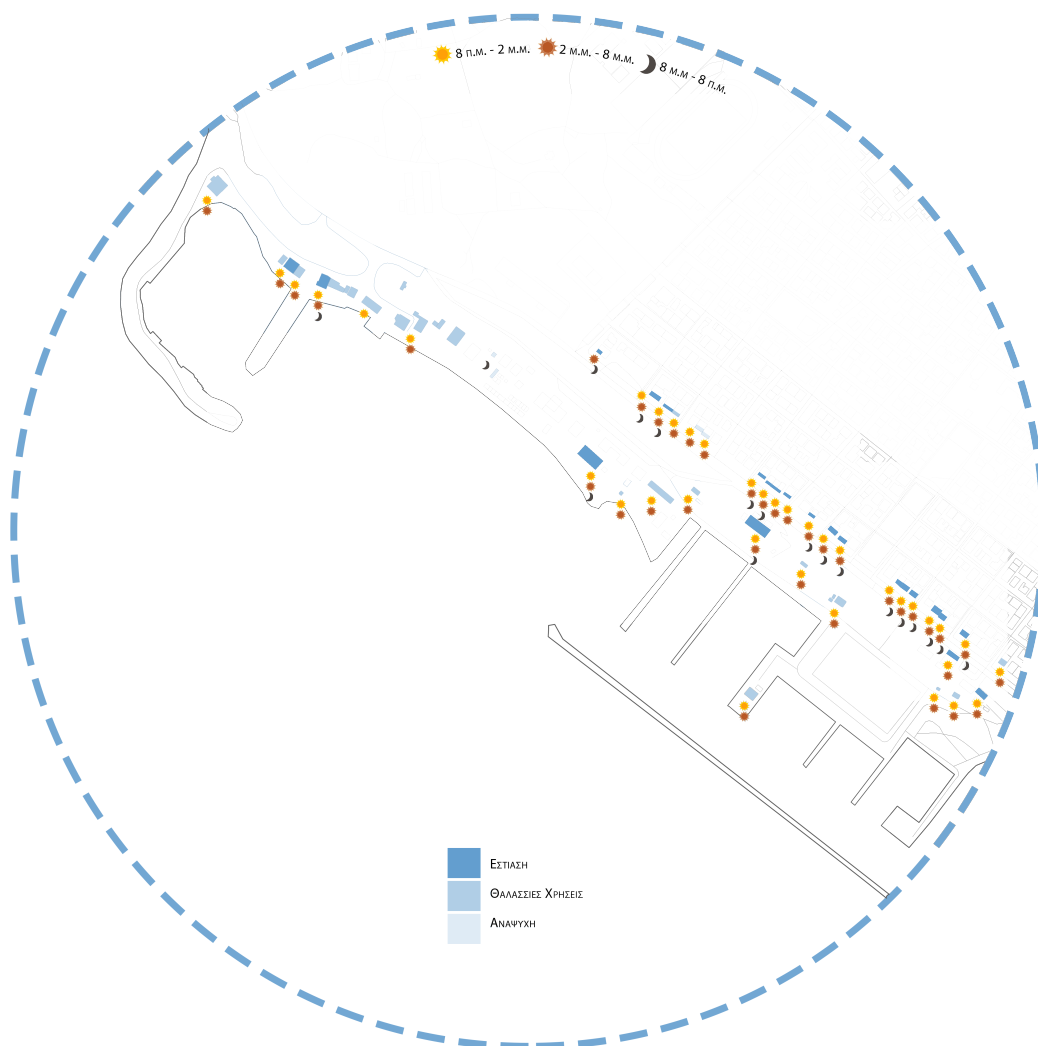
Διάγραμμα 2. Αναλογία χωρητικότητας σκαφών και πολυκατοικιών.

Στο παραπάνω διάγραμμα παρουσιάζεται η αναλογία κατά προσέγγιση της χωρητικότητας ατόμων των σκαφών με εκείνη των πολυκατοικιών. Λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία των σκαφών και τις χρήσεις που προκύπτουν γύρω από την ενασχόληση με αυτά, παρατηρείται ότι τα σκάφη διαθέτουν πανομοιότυπα χαρακτηριστικά με μια οικία- όταν υπάρχουν καμπίνες, με ένα κατάστημα- το προσωπικό που ασχολείται με την συντήρηση του κ.ο.κ. Το συμπέρασμα είναι ότι η περιοχή ελλιμενισμού ενός σκάφους δημιουργεί μια **νέα κοινότητα στο εσωτερικό της**.

Με δεδομένα τα παραπάνω, συλλέχθηκαν στοιχεία σχετικά με τα σκάφη που βρίσκονταν μεγάλο χρονικό διάστημα ελλιμενισμένα στη μαρίνα και στο Μικρό Έμβολο, ως προς τον αριθμό αυτών. Στη συνέχεια, αντίστοιχα ορίστηκε ένας μέσος όρος ύψους ορόφων των πολυκατοικιών για να γίνει η αναλογία. Οι τύποι που χρησιμοποιήθηκαν είναι οι ακόλουθοι :

- Βάση ενός γενικού κανόνα ασφάλειας για τον υπολογισμό της μέγιστης χωρητικότητας επιβατών σε σκάφος, ισχύει ότι : **ΜΗΚΟΣσκάφους (ft.) χ ΠΛΑΤΟΣσκάφους (ft.) / 15 = μέγιστος αριθμός επιβαινόντων**
- Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (European Commission), ορίζεται ο αριθμός των τετραγωνικών μέτρων κατοικίας που αντιστοιχούν ανά άτομο (Housing Per Person) στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα αποτελούν : **40 τ.μ / άτομο**.

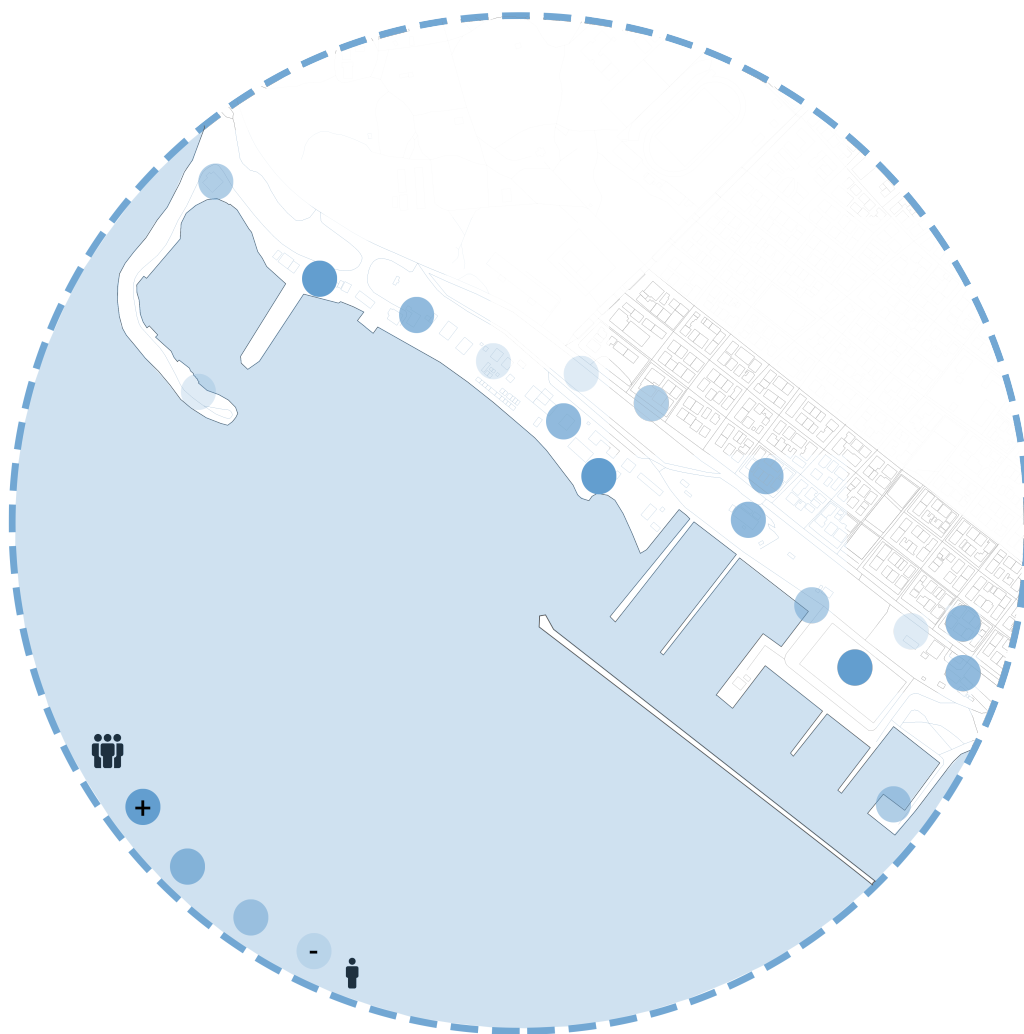
Στο παρόν διάγραμμα, αφού έχουν οριστεί τρεις βασικές κατηγορίες χρήσεων που εντοπίζονται και στην περιοχή επέμβασης και στην παραλιακή αστική ζώνη, παρατίθενται τα ωράρια λειτουργίας αυτών. Παρατηρείται ότι, η πλειοψηφία των καταστημάτων της ζώνης λειτουργούν πρωί-μεσημέρι-βράδυ, ενώ αντίστοιχα στην έκταση η πλειοψηφία **λειτουργούν πρωί-μεσημέρι** καθώς πρόκειται για γραφεία και υπηρεσίες που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών και τη θάλασσα.



Διάγραμμα 3. Ώρες λειτουργίας παραλιακής ζώνης και περιοχής επέμβασης.

Με δεδομένη την απήχηση της ευρύτερης παραλιακής ζώνης της Αρετσούς-Ν.Κρήνης, καταγράφηκε η **συχνότητα** και οι **τοποθεσίες ενδιαφέροντος** που προτιμώνται από τους επισκέπτες.

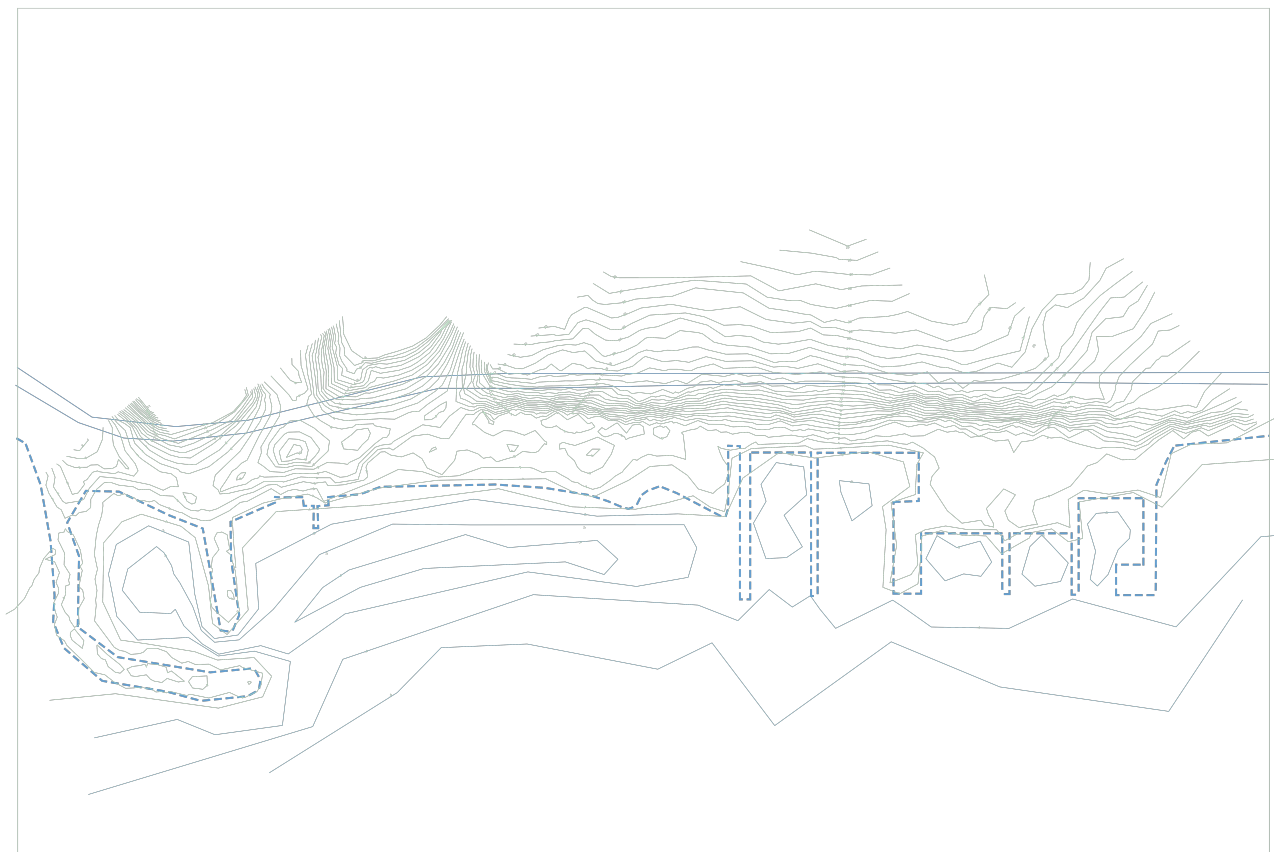
Συνολικά, παρατηρείται ότι καθεμία από τις τρεις υπό - εκτάσεις διαθέτει ένα σημείο το οποίο συγκεντρώνει το μεγαλύτερο πλήθος σε σχέση με τα υπόλοιπα μέρη που διαθέτει.



Διάγραμμα 4. Συχνότητα ατόμων ανά περιοχή.

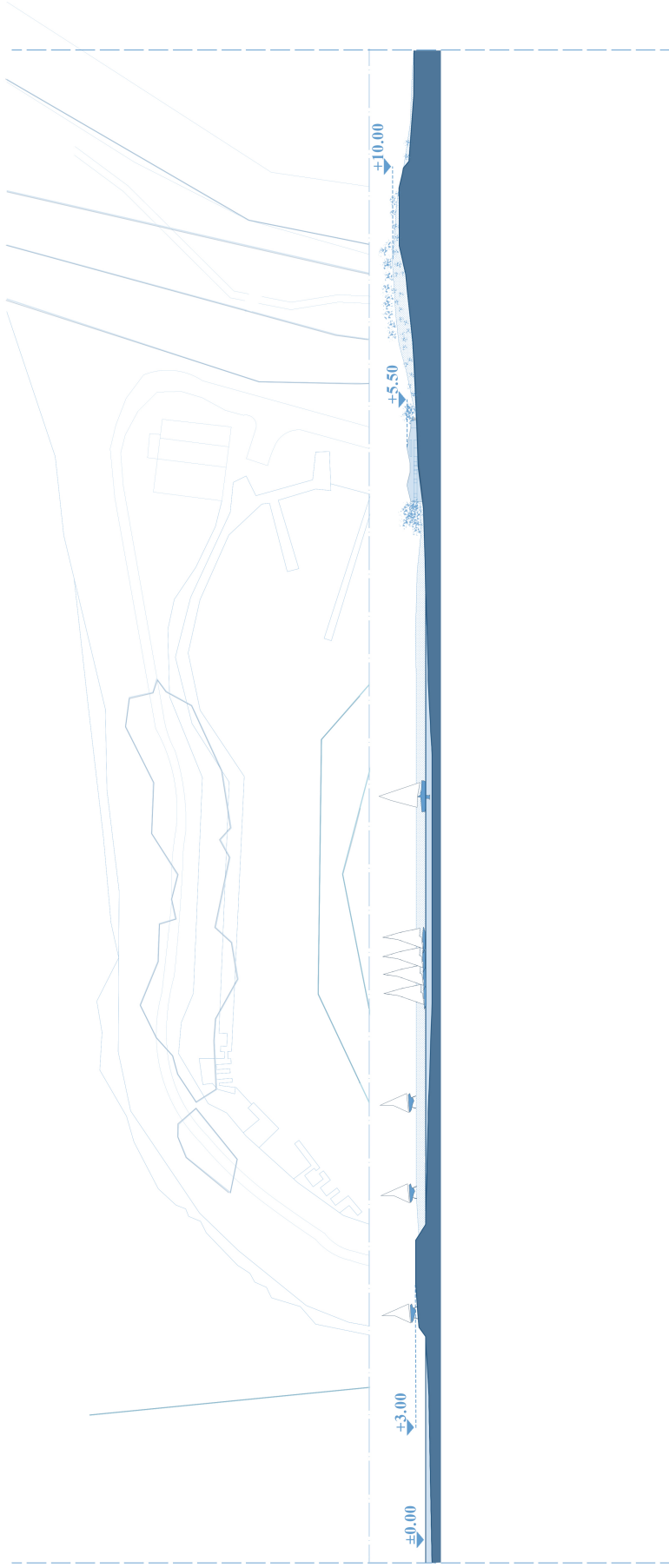
3.04 ΓΕΩ-ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Σημαντικό χαρακτηριστικό της έκτασης αποτελεί η έντονη διαβάθμιση των **διαφορετικών σταθμών** που παρουσιάζει το πρανές. Το τελευταίο, αποτελεί τόσο το διαχωριστικό στοιχείο μεταξύ της αστικής ποιότητας και της παραθαλάσσιας, όσο και το ενοποιητικό στοιχείο που συμβάλει στην σταδιακή αμφίδρομη μετάβαση των πεζών από τη μια μεριά στην άλλη. Στο κεντρικό σημείο του πρανούς, παρατηρείται μια πιο έντονη κλίση σε σχέση με τις άκρες της έκτασης. Η χρήση αυτού δεν είναι ιδιαίτερα λειτουργική στην παρούσα μορφή της, καθώς ειδικά στο κομμάτι του πρανούς στην έκταση της μαρίνας η ανάβαση - κατάβαση είναι περιορισμένη. Αντιπροσωπευτικά σχέδια στην παρούσα ενότητα αποτελούν οι **τομές**.

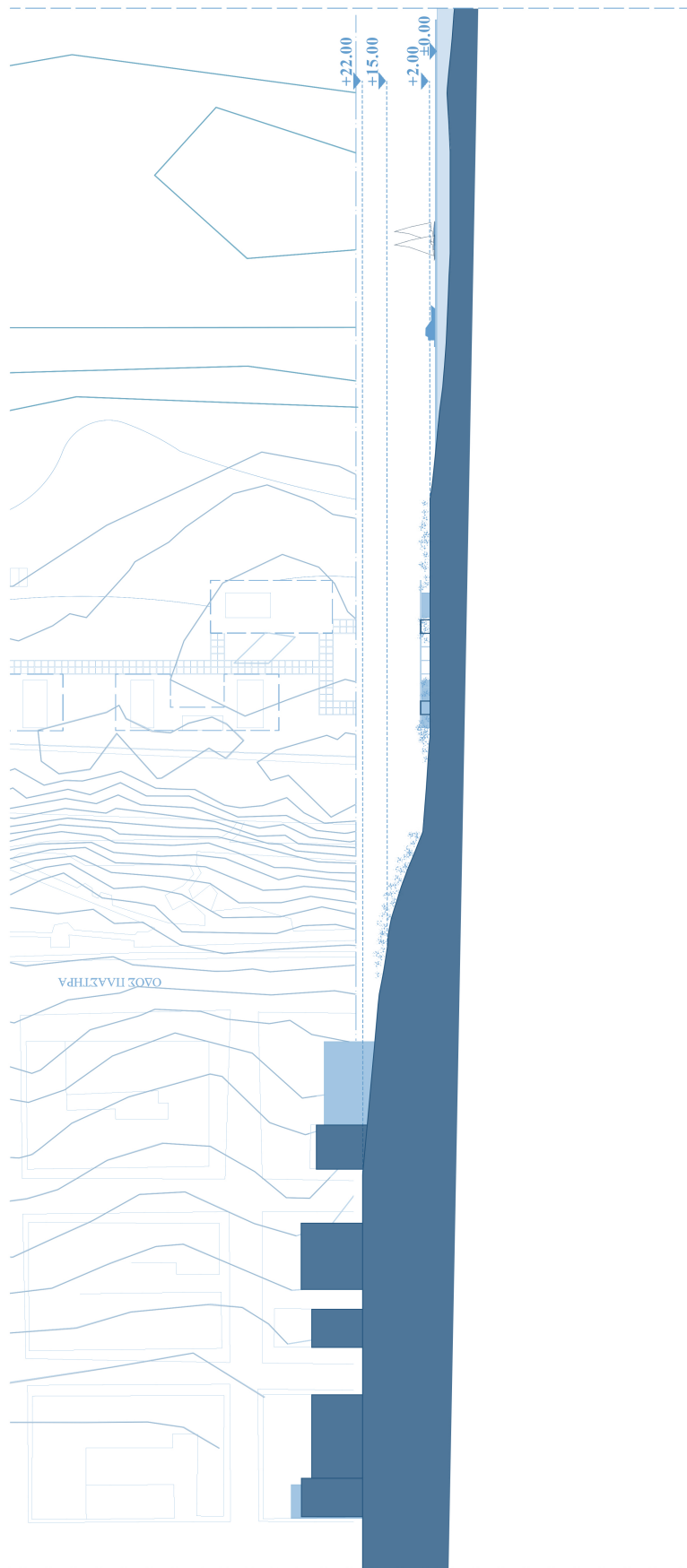


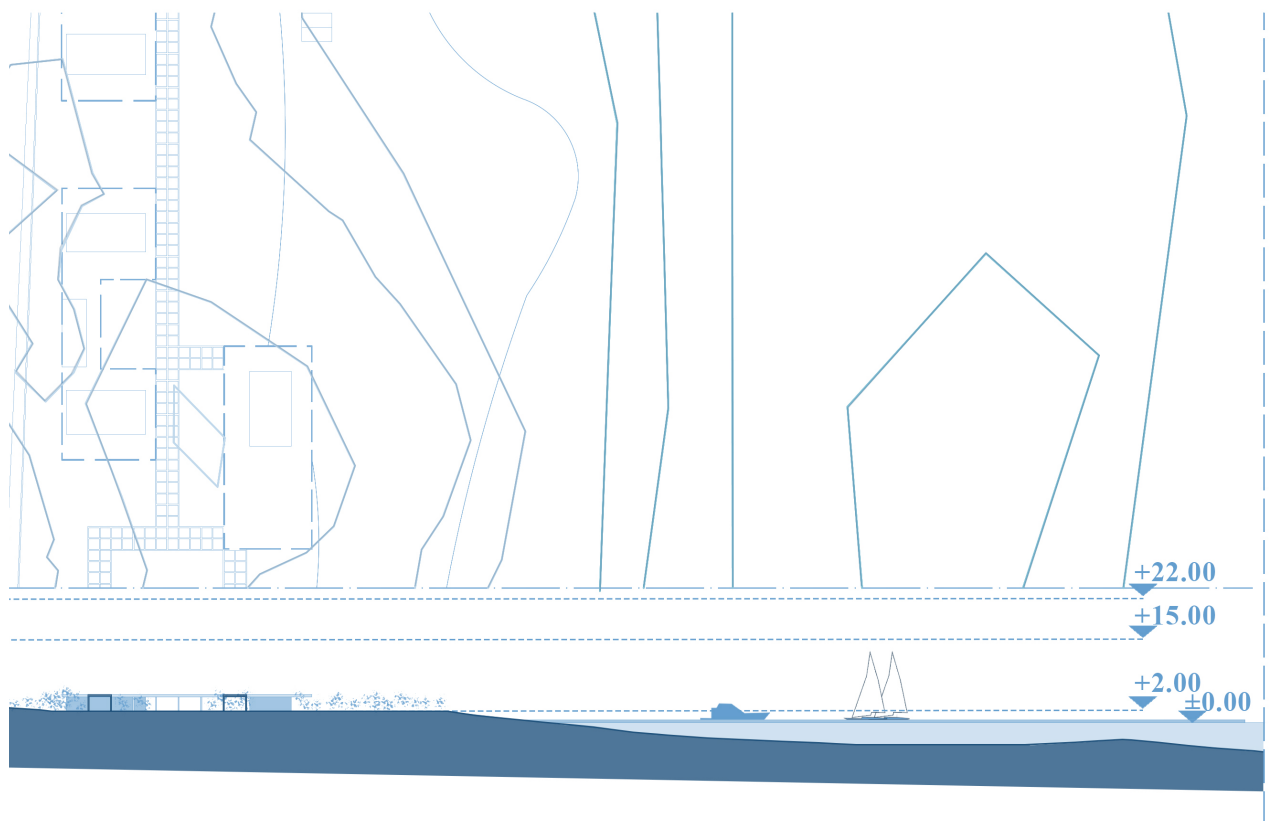
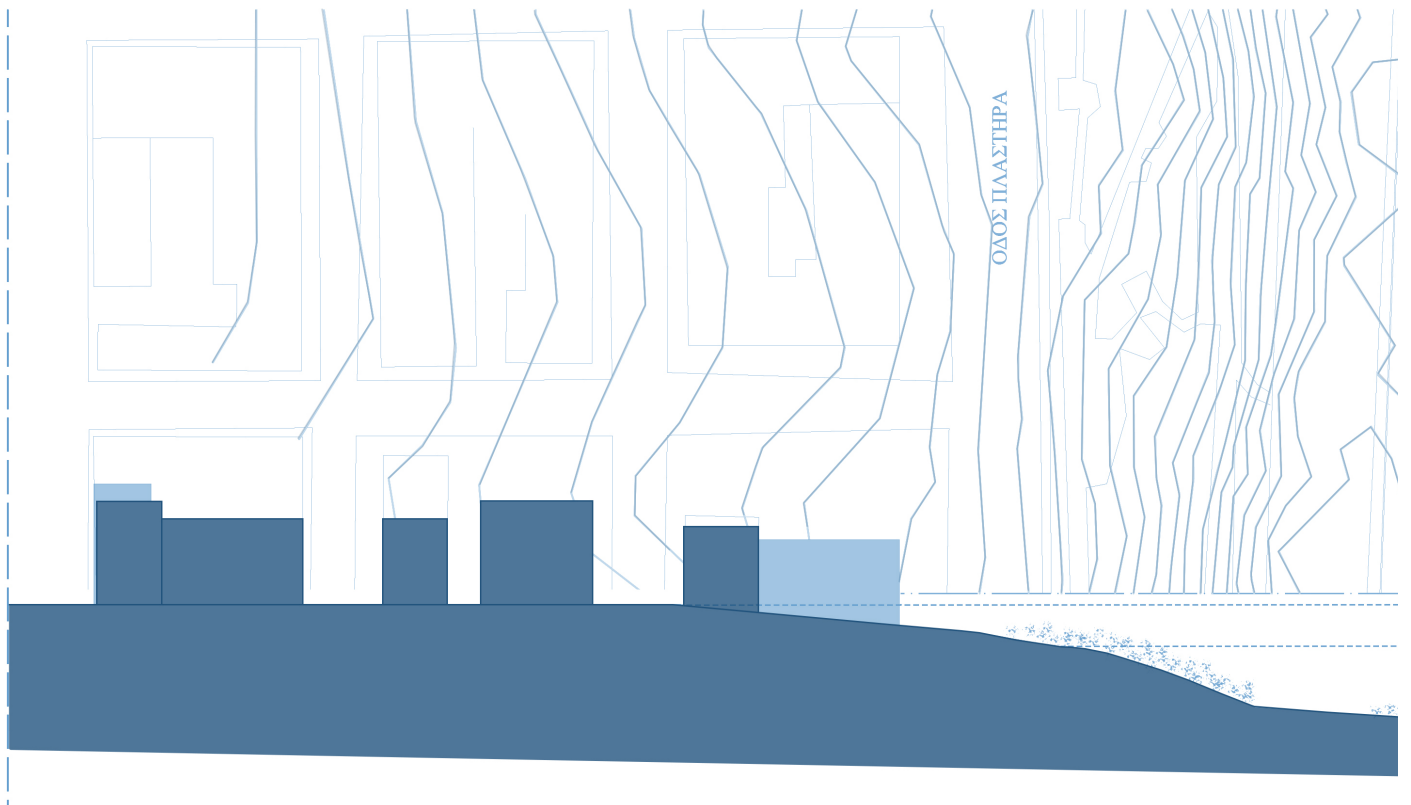
Εικόνα 38. Ισοψείς και ισοβαθείς.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ	
ΠΙΣΩ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ - Η ΑΡΕΤΣΟΥ	
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ 02	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΟΜΗ Α-Α΄
	ΚΛΙΜΑΚΑ 1: 2.000
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΓΑΒΡΗΛΟΥ ΕΒΕΛΥΝ	
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ ΖΟΥΜΠΟΥΛΗ ΙΣΑΒΕΛΛΑ - ΑΓΓΕΛΙΚΗ	
ΑΚΑΔ. ΈΤΟΣ 2021-2022	



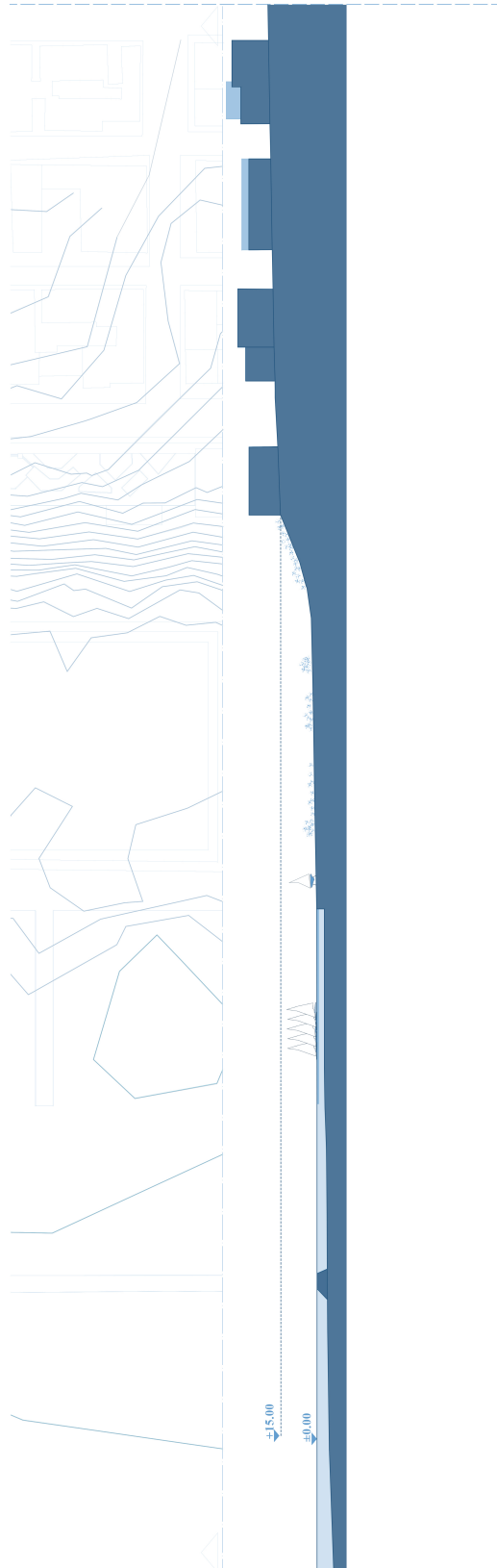
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ	
ΠΙΣΩ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ - Η ΑΡΕΤΣΟΥ	
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ 03	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΟΜΗ Β-Β'
	ΚΛΙΜΑΚΑ 1: 2.000
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΓΑΒΡΗΛΟΥ ΕΒΕΛΥΝ	
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ ΖΟΥΜΠΟΥΛΗ ΙΣΑΒΕΛΛΑ - ΑΓΓΕΛΙΚΗ	
ΑΚΑΔ. ΈΤΟΣ 2021-2022	

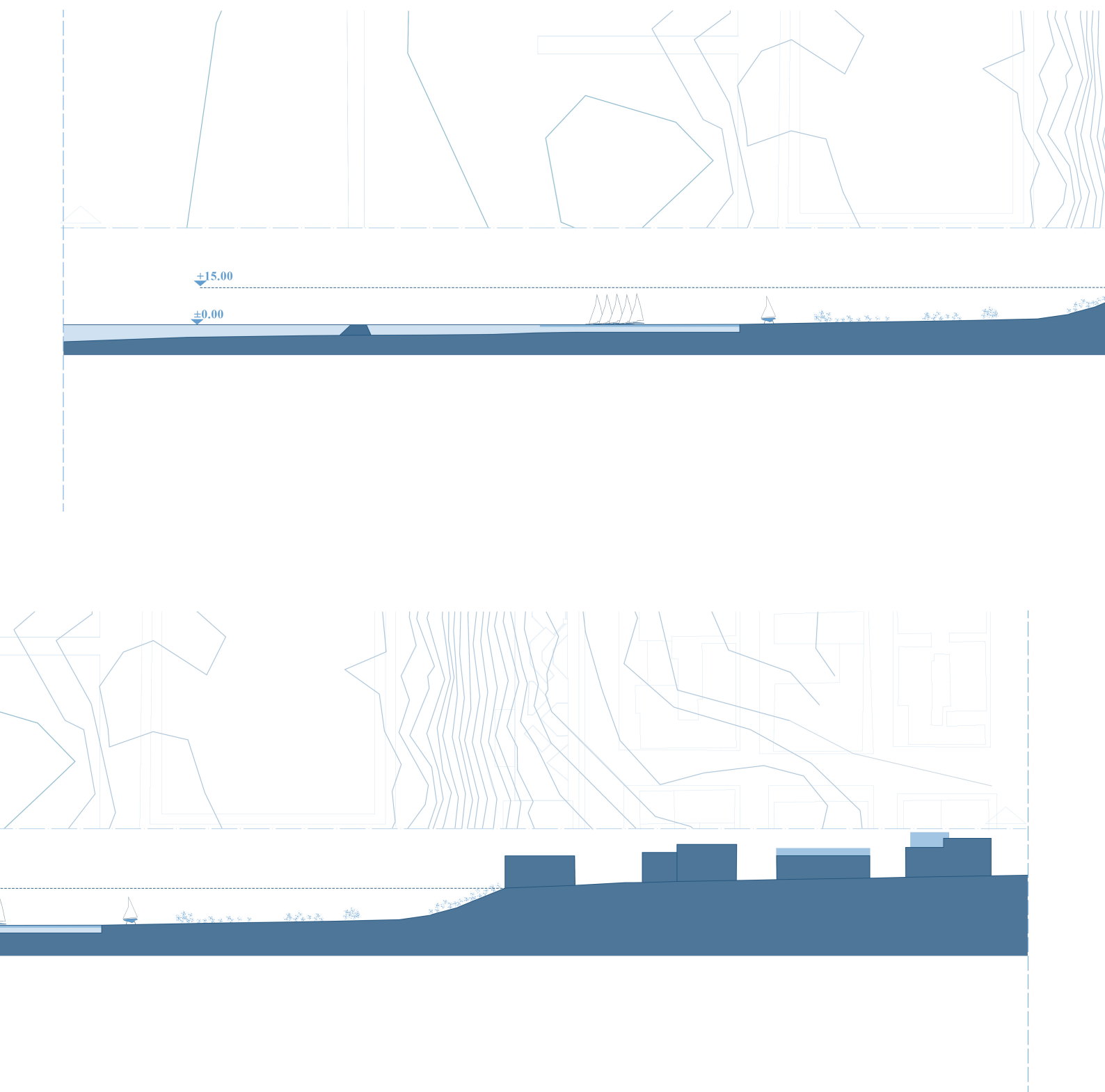




Εικόνα 40. Λεπτομέρεια τομής Β-Β' (Πλαζ).

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ	
ΠΙΣΩ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ - Η ΑΡΕΤΣΟΥ	
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ 04	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΟΜΗ Γ-Γ'
	ΚΛΙΜΑΚΑ 1: 3.000
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΓΑΒΡΗΛΟΥ ΕΒΕΛΥΝ	
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ ΖΟΥΜΠΟΥΛΗ ΙΣΑΒΕΛΛΑ - ΑΓΓΕΛΙΚΗ	
ΑΚΑΔ. ΈΤΟΣ 2021-2022	

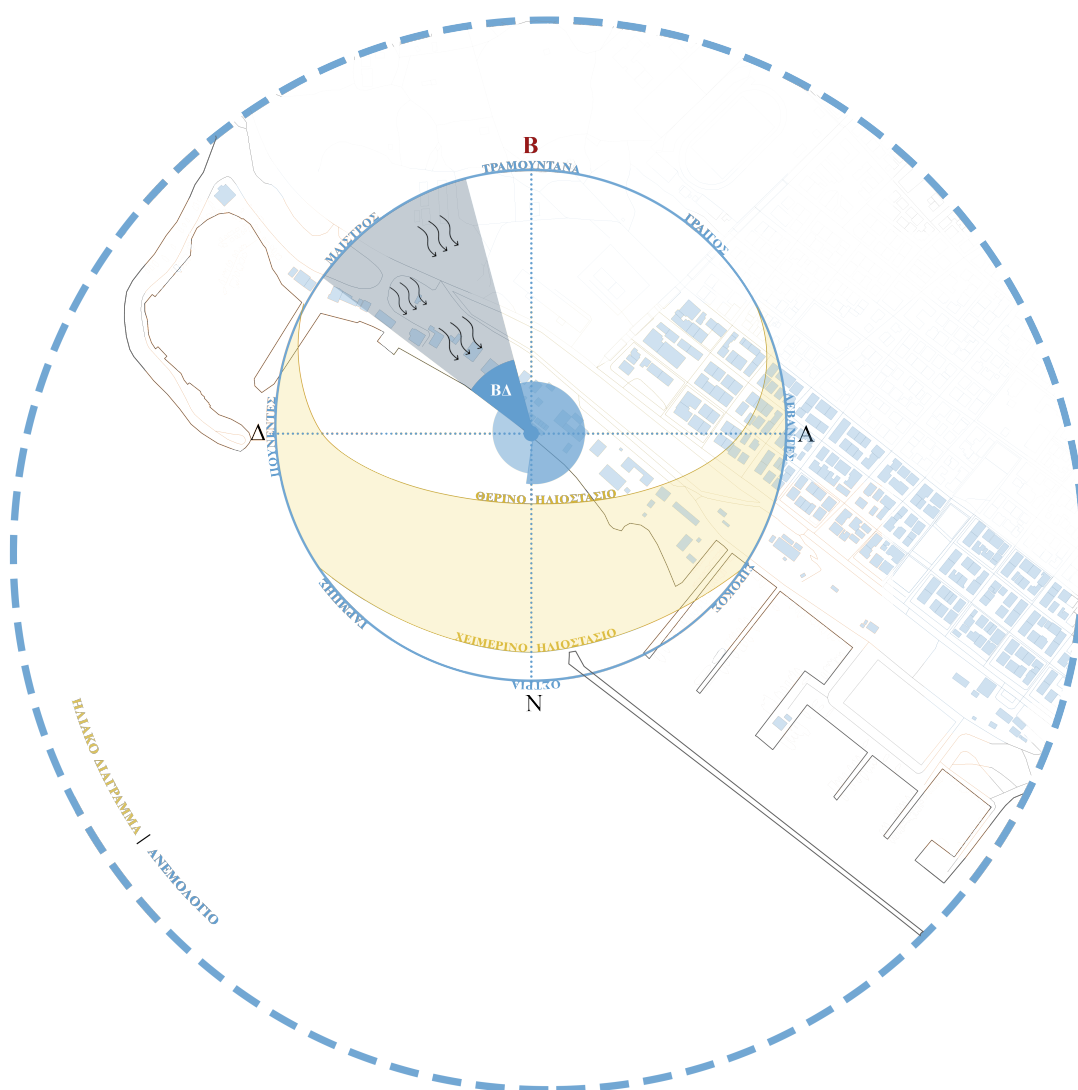




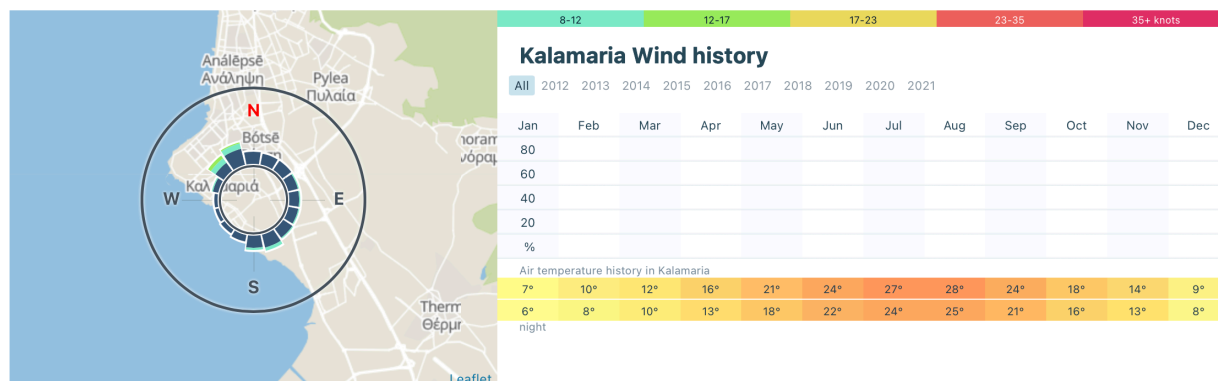
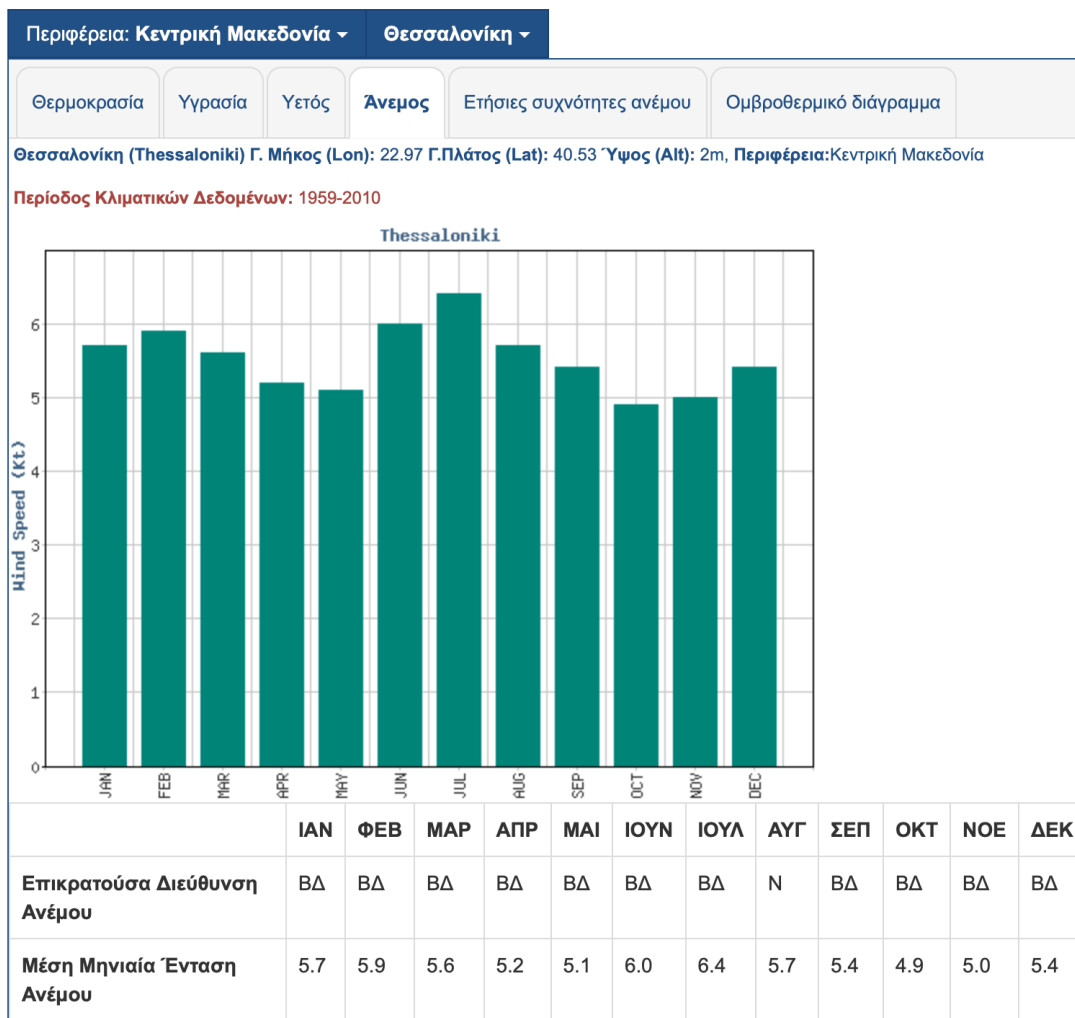
Εικόνα 41. Λεπτομέρεια τομής Γ-Γ' (Μαρίνα).



Εντοπίζοντας τα χαρακτηριστικά της έκτασης που συμβάλουν στην καλύτερη κατανόηση της, ορίζεται σημαντική η παραγωγή του ηλιακού διαγράμματος και των ανέμων της περιοχής. Δυνατό χαρακτηριστικό αποτελεί το **ηλιοβασίλεμα** που είναι ορατό όλη τη διάρκεια του χρόνου, εφόσον το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες. Η επικρατούσα κατεύθυνση του ανέμου αποτελεί ο **βορειοδυτικός**, ενώ ο νότιος εμφανίζεται κυρίως τους θερινούς μήνες.



Διάγραμμα 5. Ηλιακό διάγραμμα και κύρια κατεύθυνση ανέμου.

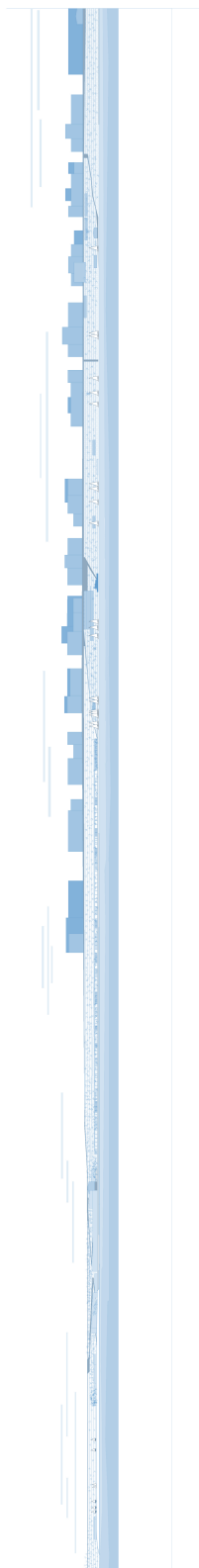


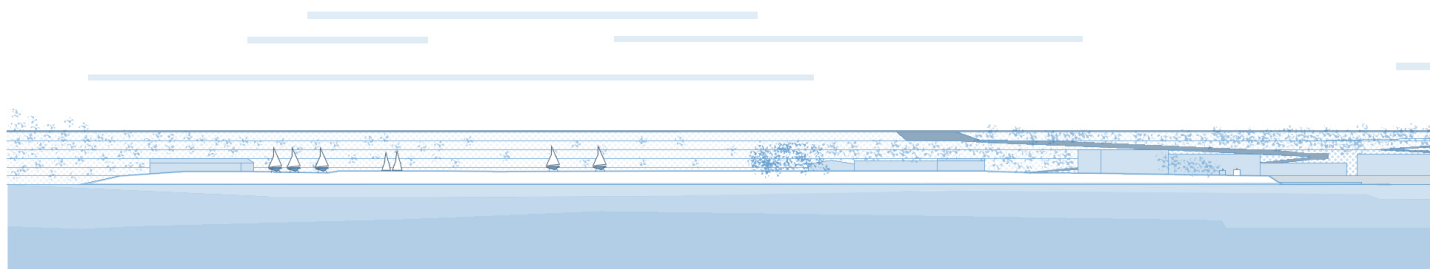
Εικόνα 42. Πάνω : Ο άνεμος στη Θεσσαλονίκη (1959-2010)
Κάτω : Ο άνεμος στην Καλαμαριά (2012-2021)

3.05 ΟΨΕΙΣ ΚΑΙ ΘΕΕΣ.

Συχνά, οι εκτάσεις χαρακτηρίζονται και αξιολογούνται βάση της θέας που παρουσιάζουν στο εσωτερικό τους όσο και αυτές που δημιουργούνται κατά την προσέγγισή τους. Όπως και στα μεμονωμένα κτήρια η προτίμηση βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην αισθητική που διαθέτουν και ενδεχομένως για ένα μικρότερο ποσοστό ανθρώπων και στην λειτουργικότητα, χωρίς το ένα να πρέπει να αναιρεί το άλλο. Συνεπώς, σε μια έκταση οι θέες που αντιλαμβάνεται το ανθρώπινο μάτι είναι ακόμα περισσότερες και πάντα σε αναλογία με τα ενδιαφέροντα, τη διάθεση και την ευαισθησία του καθενός. Η κύρια συνολική όψη που έχει η έκταση να προσφέρει είναι εκείνη προσεγγίζοντας την από τη θάλασσα, καθώς η χαμηλή στάθμη της θάλασσας επιτρέπει και την ευρεία τόσο σε ύψος και σε μήκος οπτική.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ	
ΠΙΣΩ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ - Η ΑΡΕΤΣΟΥ	
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ 05	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΟΨΗ
	ΚΛΙΜΑΚΑ 1: 8.000
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΓΑΒΡΗΛΟΥ ΕΒΕΛΥΝ	
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ ΖΟΥΜΠΟΥΛΗ ΙΣΑΒΕΛΛΑ - ΑΓΓΕΛΙΚΗ	
ΑΚΑΔ. ΈΤΟΣ 2021-2022	

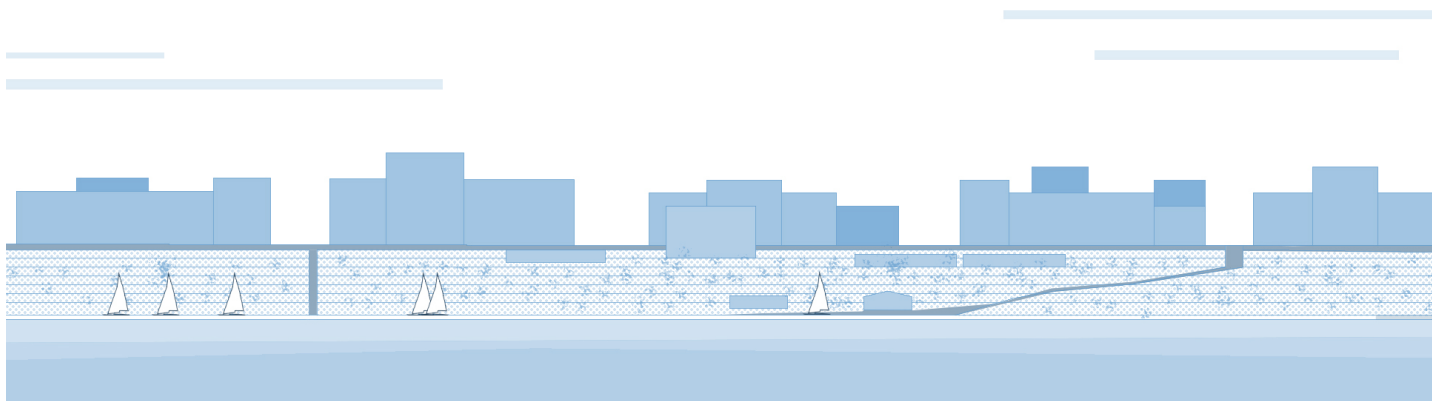
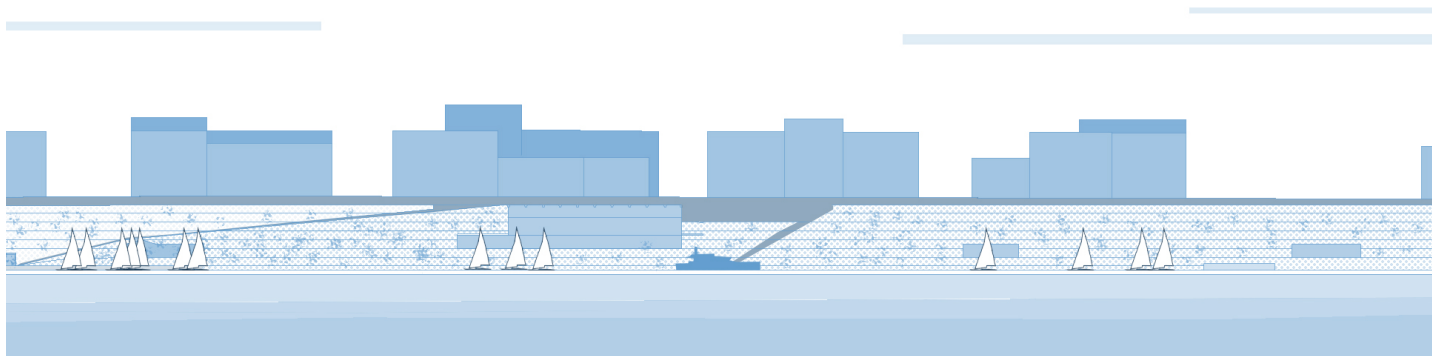




Εικόνα 43. Λεπτομέρεια όψης (Μικρό Έμβολο).

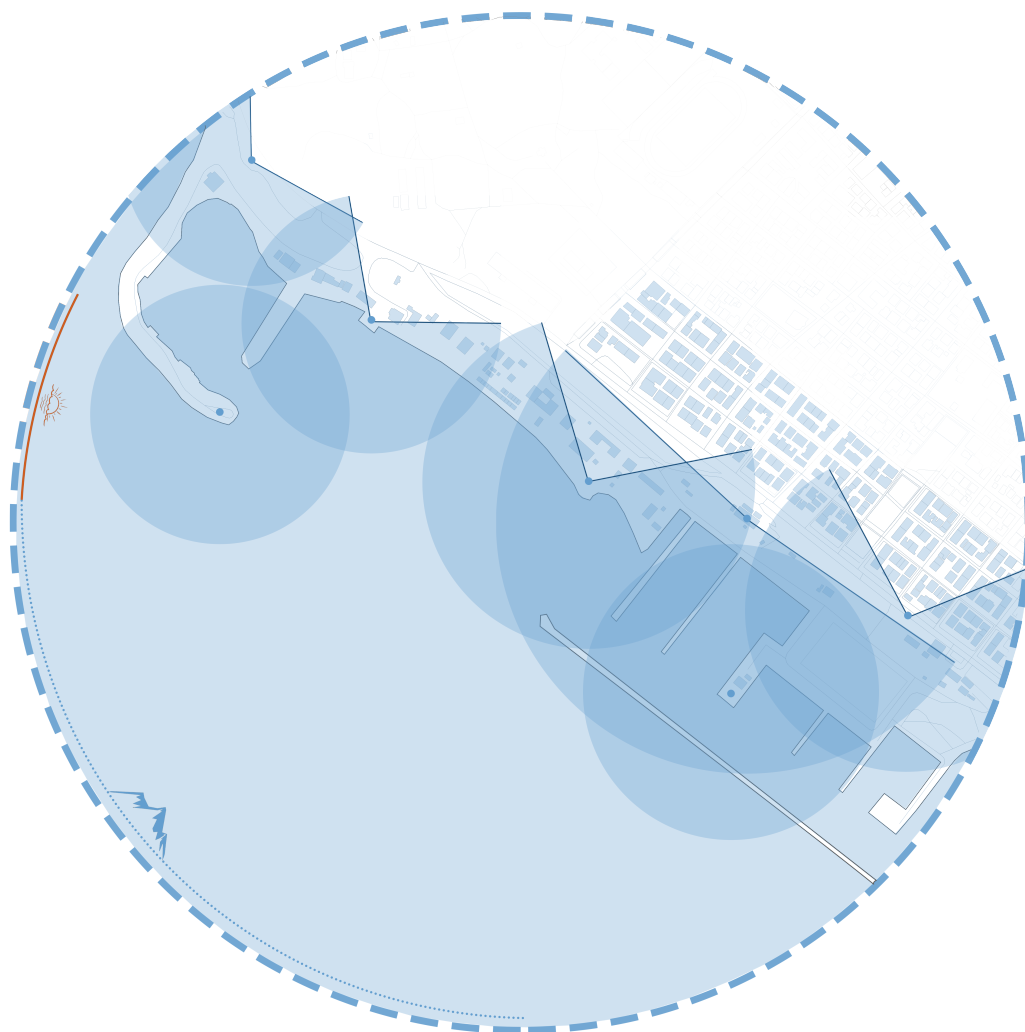


Εικόνα 44. Λεπτομέρεια όψης (Πλαζ).



Εικόνα 45. Λεπτομέρεια όψης (Μαρίνα).





Διάγραμμα 6. Θέσεις θέασης

Εντοπίζοντας το φάσμα του ηλιοβασιλέματος συνολικά καθόλη της διάρκειας της χρονιάς σε συνδυασμό την οροσειρά της Πιερίας και του Ολύμπου ως τη θέα από την έκταση προς τη θάλασσα, ορίστηκαν ορισμένες **θέσεις ενδιαφέροντος** που παρουσιάζουν άλλοτε τη συνολική και άλλοτε τη μερική **θέα** στα άτομα που τις επιλέγουν. Οι θέσεις στις απολήξεις της έκτασης στη θάλασσα, προσφέρουν την πανοραμική θέα, καθώς δεν εντοπίζονται ψηλότερα εμπόδια σε κοντινή απόσταση.

3.06 ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ.

Στο τελευταίο υποκεφάλαιο του παρόντος κεφαλαίου γίνεται η παράθεση φωτογραφιών που ληφθήκαν κατά την αποτύπωση της υπάρχουσας κατάστασης. Με δεδομένο ότι η έκταση είναι εκτενής, επιλέχθηκαν ορισμένες φωτογραφίες από τις συνολικές κτιριακές δομές, εγκαταστάσεις και τμήματα της έκτασης αυτής. Στόχος είναι να αποδώσουν την πραγματική εικόνα της περιοχής.



A. ΜΙΚΡΟ ΈΜΒΟΛΟ
B. ΠΛΑΖ ΑΡΕΤΣΟΥΣ
Γ. ΜΑΡΙΝΑ ΑΡΕΤΣΟΥΣ



Α. ΜΙΚΡΟ ΈΜΒΟΛΟ

Εικόνα 46. ΝΑ.Ο.Κ.Θ - Τμήμα κωπηλασίας , κανόε, καγιάκ.

Εικόνα 47. Άποψη προς το θαλάσσιο τμήμα της μαρίνας.

Εικόνα 48. Εναπόθεση σκαφών στην ξηρά.

Εικόνα 49. Οι γλίστρες.



Εικόνα 50. ΝΑ.Ο.Κ.Θ. - Εντευκτήριο.

Εικόνα 51. Είσοδος μαρίνας.

Εικόνα 52. Άποψη προς τη λιμενολεκάνη.

Εικόνα 53. Νεώσοικος ναυτοπροσκόπων.

Εικόνα 54. Ανέλκυση σκάφους.





Β. ΠΛΑΖ ΑΡΕΤΣΟΥΣ

Εικόνα 55. Εγκαταλελειμμένες εγκαταστάσεις.

Εικόνα 56. Όμιλος Χειμ. Κολυμβητών και Ξυλορακέτας

Εικόνα 57. Τμήμα κτηριακού συγκροτήματος Κωνσταντινίδη.

Εικόνα 58. Αποδυτήρια - ερμάρια.

Εικόνα 59. Γήπεδο ξυλορακέτας.



Εικόνα 60. Πέργκολα.

Εικόνα 61. ΝΑ.Ο.Α.Θ

Εικόνα 62. Παραλιακό Καφέ/μπαρ

Εικόνα 63. Παραλία λουομένων.

Εικόνα 64. Πέργκολα.

Εικόνα 65. Όμιλος Ερασιτεχνών Αλιέων.

Γ. ΜΑΡΙΝΑ ΑΡΕΤΣΟΥΣ

Εικόνα 66. Λυόμενη κατασκευή αποθήκευσης

Εικόνα 67. Κτήριο περιπτέρου Ε.Ο.Τ

Εικόνα 68. Εκκλησιάκι Αγ. Παρασκευής

Εικόνα 69. Άποψη προς προβλήτες μαρίνας.





Εικόνα 70. Κοντέινερ ως χώροι αποθήκευσης.

Εικόνα 71. Σκάφη στην ξηρά.

Εικόνα 72. Άποψη μαρίνας από Μ.Έμβολο

Εικόνα 73. Τμήμα αστικού πρασίνου.

Εικόνα 74. Πολυκατοικία στο πάνω τμήμα του πρανούς.

Εικόνα 75. Άποψη μαρίνας από τα μέσα του πρανούς.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με στόχο την ουσιαστική και παραγωγική ανάγνωση της περιοχής, γίνεται παράλληλα μια προσπάθεια ήδη εκούσια να εντοπιστούν και να τονιστούν ορισμένα χαρακτηριστικά, ποιότητες, προβληματισμοί, ελλείψεις που η περιοχή μελέτης και επέμβασης διαθέτει. Μέσω της μεθόδου της *S.W.O.T analysis (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats)*, σύμφωνα με την οποία ο εντοπισμός των δυνατών και αδυναμιών σημείων, των ευκαιριών και των απειλών που παρουσιάζει μια κατάσταση, μια πρόταση, μια ιδέα, μια εταιρία κ.ο.κ. γίνεται η αξιολόγηση αυτής. Συγκεκριμένα κατά την παράθεση των υπο κεφαλαίων της υπάρχουσας καταστάσεις παρατηρούνται ορισμένες λέξεις κλειδιά, οι οποίες διαρθρώνονται παρακάτω στις τέσσερις κατηγορίες αξιολόγησης που αναφέρθηκαν. Συνήθως, δύναται ορισμένες εκφράσεις - λέξεις, να μπορούν να αντιστοιχηθούν με παραπάνω από μια κατηγορίες, κάτι που αποφεύγεται. Στόχος της αξιολόγησης αυτής είναι να παρατηρηθούν τα δυνατά σημεία που υπάρχουν και να διατηρηθούν, τα αδύναμα σημεία να βελτιωθούν, οι ευκαιρίες που παρουσιάζονται να εξελιχθούν και οι απειλές να ληφθούν υπόψη. Βασική διαφορά των δυνατών και των αδυναμιών σημείων είναι ότι είναι καθαυτές και υπάρχουν ενώ οι ευκαιρίες και οι απειλές τείνουν να προκαλούν μελλοντικές ανακατατάξεις. Έτσι προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα, ως μια πρώτη συμπερασματική προσέγγιση της ανάγνωσης και αξιολόγησης της υπάρχουσας κατάστασης.

- | Κοντινή απόσταση από ένα μεγάλο αστικό κέντρο
- | μοναδική μαρίνα σκαφών αναψυχής της Θεσσαλονίκης
- | (παραλίες λουόμενων) σε κοντινή απόσταση
- | μεγάλες κεντρικές αρτηρίες
- | (Ο.Α.Σ.Θ.) γραμμές που εξυπηρετούν
- | η πρόσβαση με το σκάφος είναι εφικτή
- | ηλιοβασίλεμα, βορειοδυτικός
- | παραλία λουομένων

- | (Το φαινόμενο των πεζοδρόμων) εκλείπει
- | δεν είναι δυνατή η κατάβαση προς ή ανάβαση από
- | αυθαίρετη δόμηση
- | εγκαταλελειμμένες εγκαταστάσεις

- | Χώροι στάθμευσης
- | (μετρό) αναμένεται να λειτουργήσει το 2023
- | ποδηλατική διαδρομή
- | σύνδεση επιπέδου του δρόμου και της θάλασσας
- | (περιοχή ελλειμνισμού) δημιουργεί μια νέα κοινότητα στο εσωτερικό της
- | διαφορετικών στάθμεων
- | (οι εκτάσεις) χαρακτηρίζονται, αξιολογούνται (βάση της) θέας
- | θέσεις ενδιαφέροντος
- | άποψη προς θαλάσσιο τμήμα της μαρίνας
- | εναπόθεση σκαφών στη ξηρά
- | είσοδος μαρίνας
- | κτηρ. συγκροτήματος Κωνσταντινίδη
- | πέργκολα
- | κτήριο περιπτέρου Ε.Ο.Τ |
- | άποψη προς προβλήτες μαρίνας

- | Ποικιλομορφία χρήσεων
- | καταρρέουν, ρυπαίνουν
- | εγκατάλειψη
- | προσκόλληση στο παρελθόν
- | λειτουργούν πρωί - μεσημέρι

Διάγραμμα 7. S.W.O.T. analysis.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΠΑΡΟΝ | Ανάλυση Πρότασης



Με την έρευνα και μελέτη, την αποτύπωση και την αξιολόγηση που παρουσιάστηκε εκτενώς στα προηγούμενα κεφάλαια ολοκληρώνεται η *ανάγνωση* των διαφόρων χαρακτηριστικών που έχει η έκταση αυτή να προσφέρει.

Στο παρόν κεφάλαιο, στόχος αποτελεί όλα αυτά τα χαρακτηριστικά να *μεταφραστούν* σε ποιότητες που θα διαμορφώσουν εκ νέου ή τμηματικά την περιοχή άλλοτε σαν σύνολο και άλλοτε ως υποσύνολα. Αρχικά, θα παρουσιαστούν ορισμένες ιδέες και παρατηρήσεις μέσω διαγραμμάτων που στόχο έχουν να αποδώσουν τις σκέψεις πριν από την τελική εικόνα της πρότασης. Στη συνέχεια, θα αποδοθεί η πορεία και η εναλλαγή των επεμβάσεων σχεδιαστικά πλέον με τη μορφή σκίτσων. Και τέλος θα παρουσιαστεί η τελική πρόταση μέσω των αντίστοιχων σχεδίων και φωτο - ρεαλιστικών.

ΥΠΟΚΕΦΑΛΑΙΑ

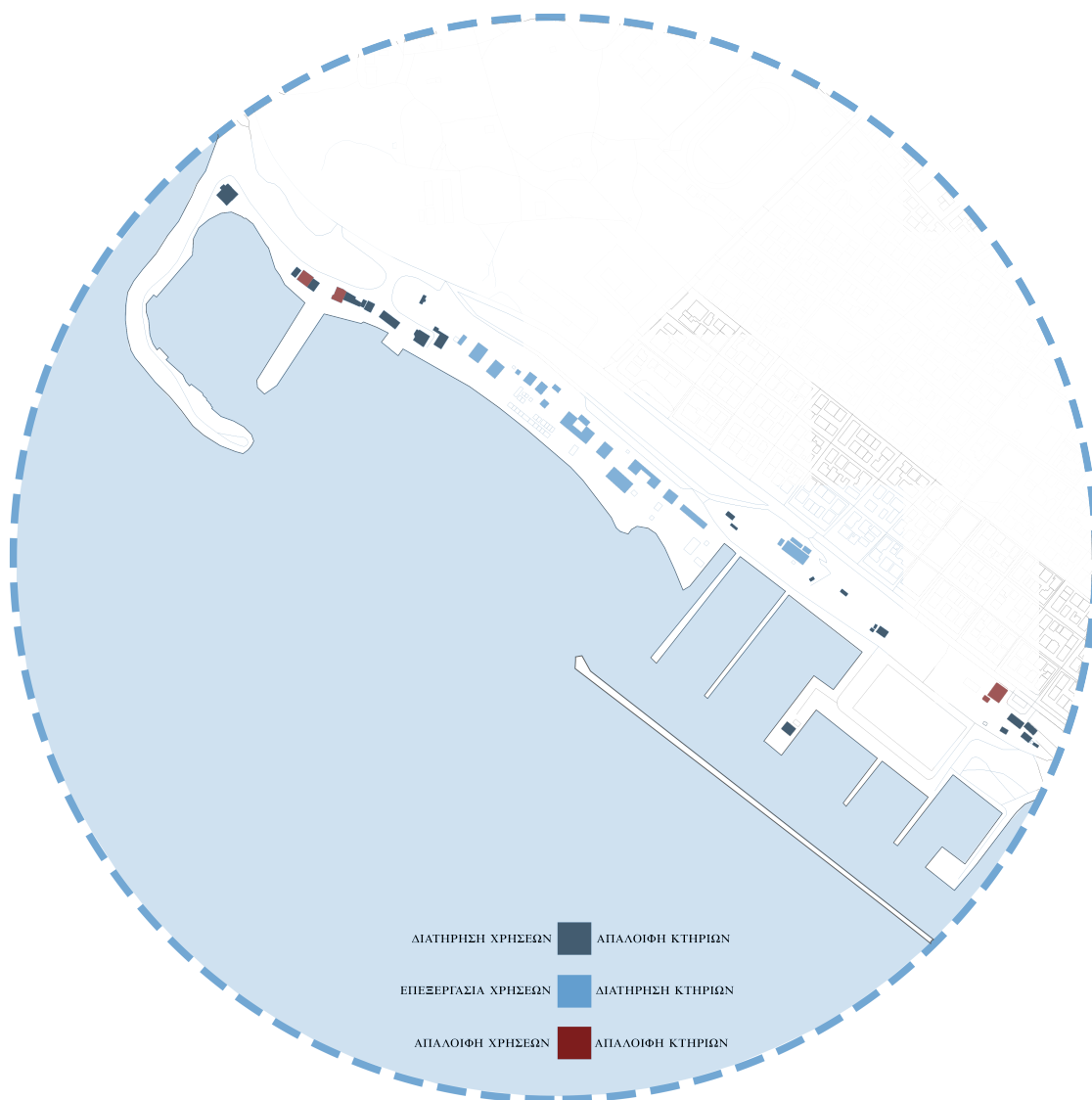
01. ΙΔΕΑ

02. ΠΟΡΕΙΑ

03. ΠΡΟΤΑΣΗ

4.01. ΙΔΕΑ

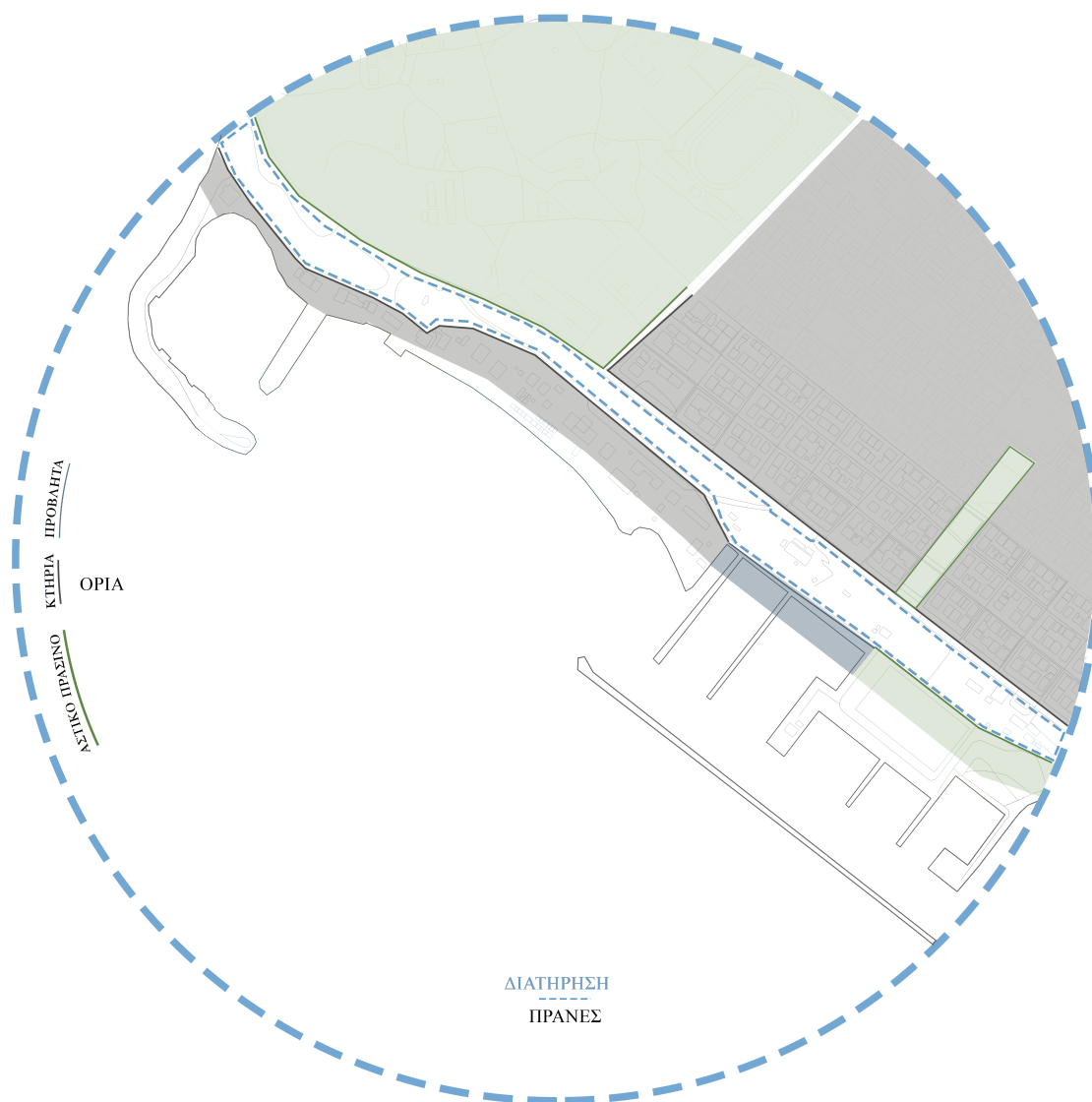
Επεμβαίνοντας σε μια τέτοιου μεγέθους έκταση σε συνδυασμό με το γεγονός ότι υπάρχουν εγκαταστάσεις και υποδομές που διαφέρουν σε λειτουργικότητα και σε κατάσταση, δημιουργεί την ανάγκη για μια αρχική εκτίμηση αναφορικά με τα σημεία που χρήζουν μεγαλύτερης προσοχής και επέμβασης σε σχέση με εκείνα που μπορούν τμηματικά ή ολοκληρωτικά να διατηρηθούν. Έτσι λοιπόν αναγνωρίζονται τρεις βασικές ομάδες επεμβάσεων :



Διάγραμμα 8. Διατήρηση - απαλοιφή χρήσεων και κτηρίων.

Α. Κτιριακές δομές

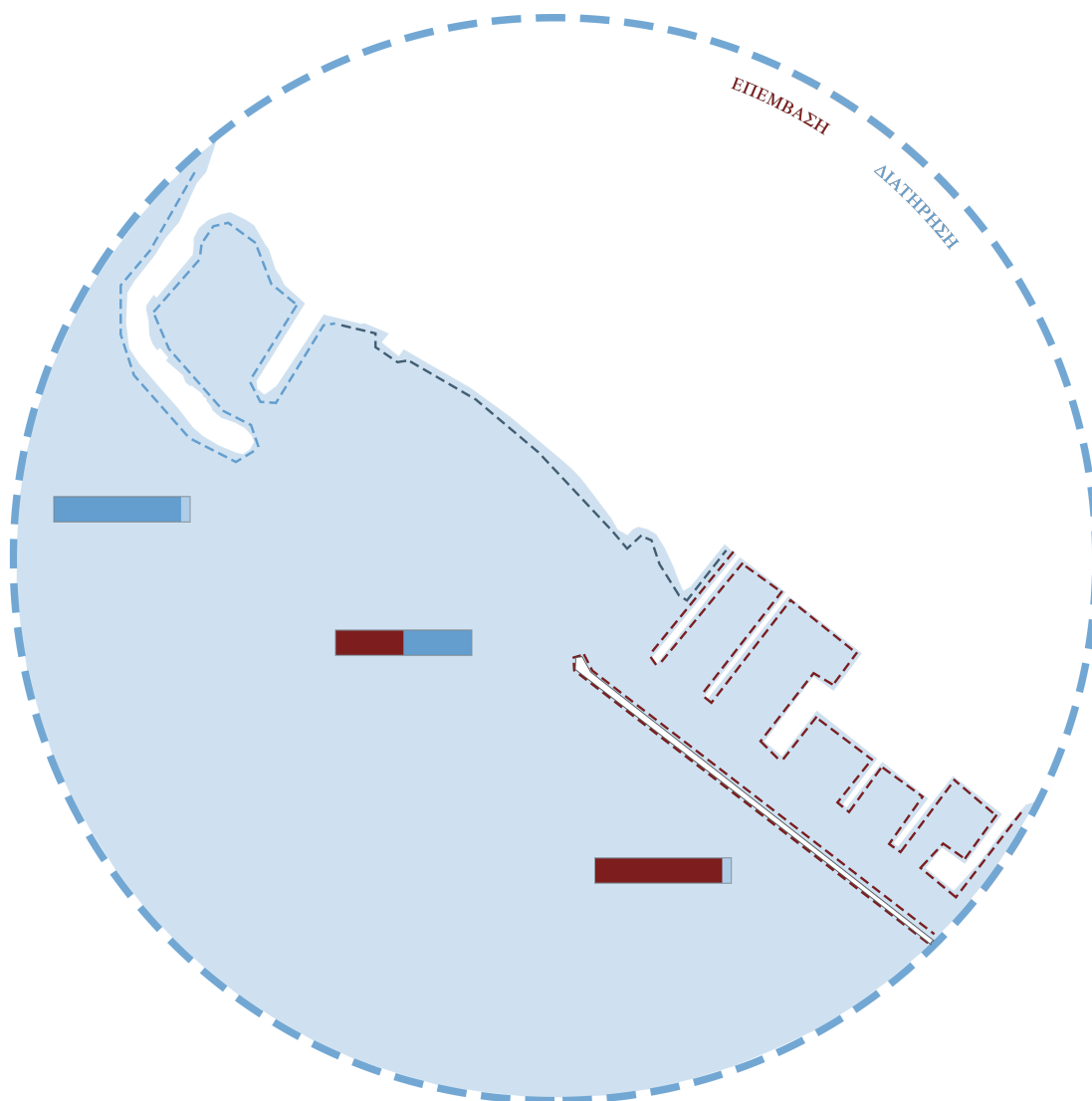
Η έκταση διαθέτει διασκορπισμένες κτιριακές δομές και αντίστοιχες χρήσεις. Ορίζεται μια αρχική εκτίμηση σχετικά με : α) διατήρηση χρήσης και απαλοιφή κτιρίου, β) επεξεργασία χρήσης και διατήρηση κτηρίου και γ) απαλοιφή χρήσης και κτιρίου. Συνολικά, επιλέγεται η διατήρηση του κτιριακού συγκροτήματος της πλαζ Αρετσούς και του περιπτέρου του Ε.Ο.Τ. Ενώ, καταργούνται η πολυκατοικία στο τμήμα της μαρίνας και της αίθουσας εκδηλώσεων και της ταβέρνας στο Μ. Έμβολο. Τέλος, προτείνεται η επεξεργασία και αξιολόγηση των χρήσεων που υφίσταται καθώς πολλές από αυτές προτείνεται να διατηρηθούν σε κάποια άλλη μορφή τους.



Διάγραμμα 9. Χερσαία διαμόρφωση.

Β. Χερσαία διαμόρφωση

Στη χερσαία διαμόρφωση εντάσσεται αποκλειστικά το πρανές καθώς είναι το τμήμα ξηράς που δεν συνορεύει με τη θάλασσα. Το πρανές παρουσιάζει την ιδιότητα να υφίσταται ως όριο, μεταξύ της έκτασης και της παραλιακής ζώνης της πόλης, ενώ καλείται να διαχωρίσει και να ενώσει τις εκατέρωθεν πλευρές. Κατα μήκος του συνορεύει με αστικό πράσινο, κτήρια και τις προβλήτες της μαρίνας. Αποτελεί μια επιμήκης λωρίδα πρασίνου που οφείλει να διατηρηθεί, αποτελώντας εξαρχής την ελάχιστη ύπαρξη πρασίνου στην έκταση.

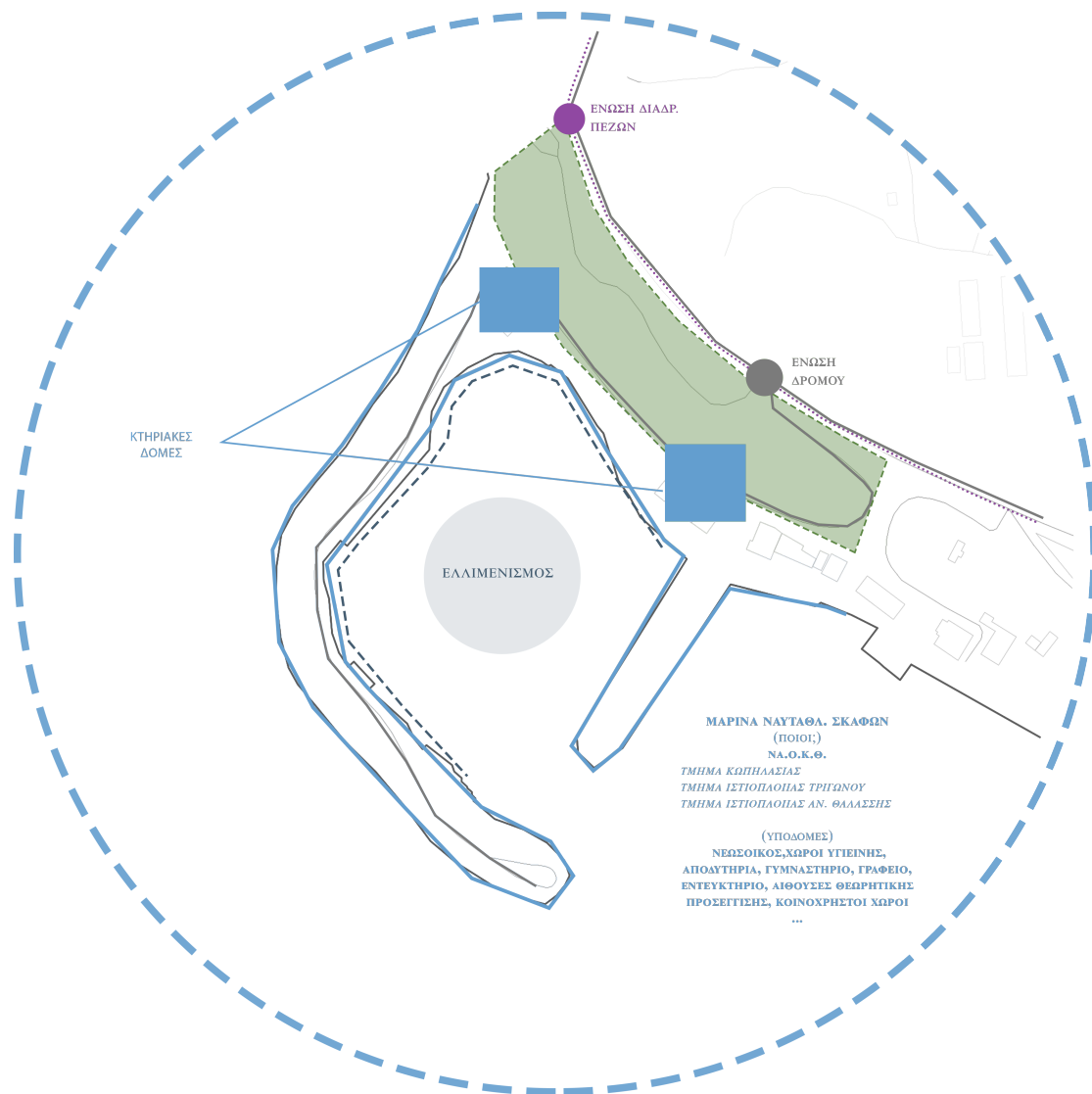


Διάγραμμα 10. Θαλάσσια διαμόρφωση.

Γ. Θαλάσσια διαμόρφωση

Στην ιδιομορφία της έκτασης προσθέτει το θαλάσσιο όριο που αναπτύσσεται κατα μήκος της. Παρατηρούνται τρεις διαφορετικές διαμορφώσεις , που παρουσιάζουν και τρεις διαφορετικές καταστάσεις. Ξεκινώντας από το [Μ'Έμβολο](#) αποτελεί την πιο φυσική διαμόρφωση της έκτασης γι αυτό και προτείνεται η μέγιστη διατήρηση του. Στο τμήμα της [πλαζ](#), υπάρχει τόσο φυσική όσο και τεχνητή διαμόρφωση, επομένως αντίστοιχα προτείνεται τόσο η διατήρηση όσο και η επέμβαση στην περιοχή αυτή. Τέλος, ο [τουριστικός λιμένας](#), αποτελεί μια πλήρης τεχνητή διαμόρφωση και προτείνεται ο εκ νέου σχεδιασμός του για την ένταξη του στις πιο σύγχρονες απαιτήσεις του κλάδου.

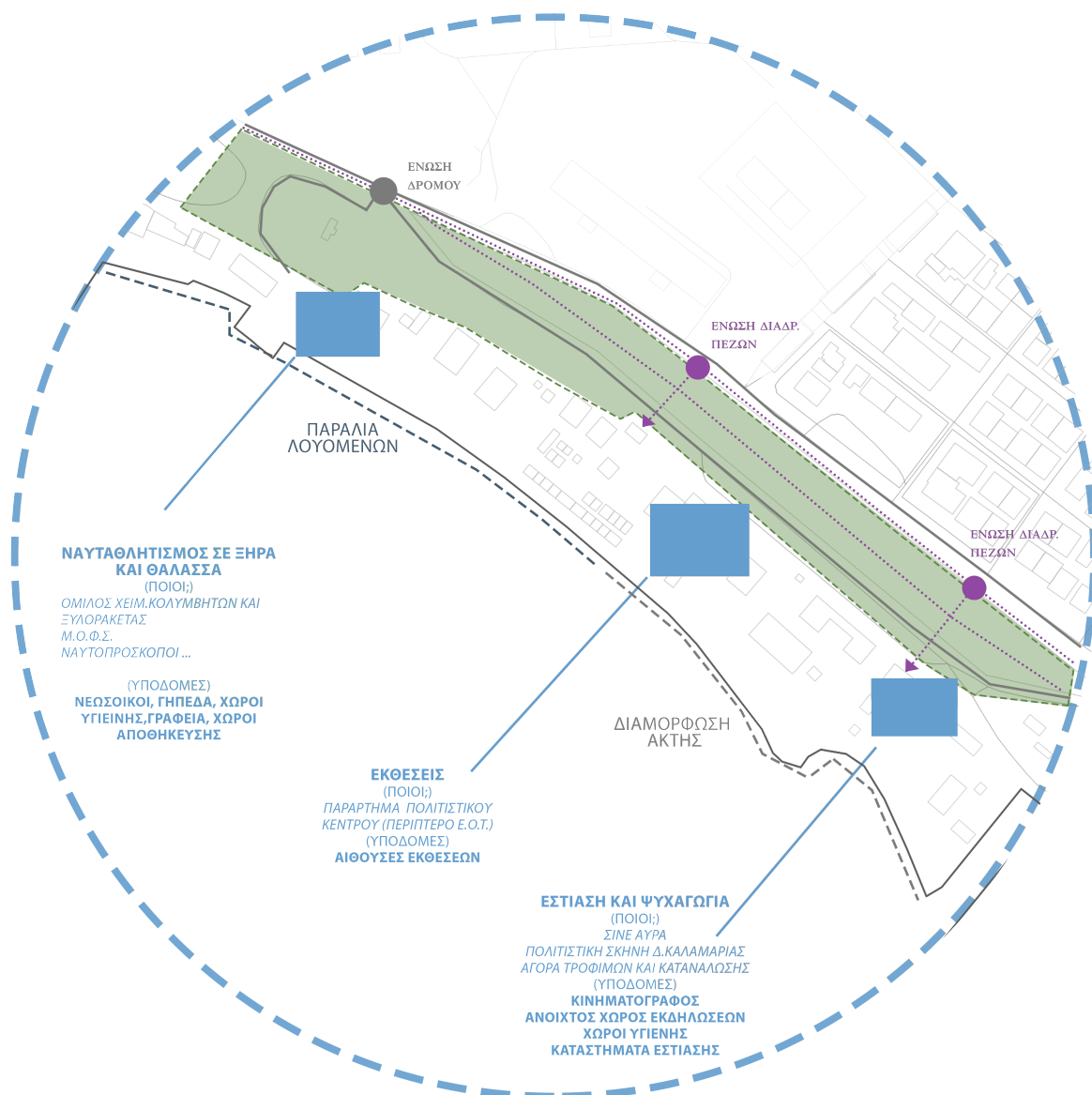
Με δεδομένο ότι η έκταση πρέπει να διαθέτει στοιχεία που να την ενώνουν αλλά και καθεμία από τα επιμέρους τμήματα της να συγκροτείται από επιμέρους κτιριακές δομές, διαμορφώσεις και χρήσεις, εξετάζεται και η καθεμία ξεχωριστά. Στόχος δεν είναι η εξ αρχής μονόδρομη επίλυση, αλλά ο εντοπισμός των στοιχείων που διατηρώντας τα ή αξιοποιώντας τα μπορούν να δημιουργήσουν το υπόβαθρο για τον περαιτέρω σχεδιαστικό πειραματισμό.



Διάγραμμα 11. Μικρό Έμβολο.

Μικρό Έμβολο

Το τμήμα αυτό παρουσιάζει μια φυσική διαμόρφωση, η οποία προτείνεται να διατηρηθεί στο μέγιστο της και να συνεχίσει να λειτουργεί ως μαρίνα του ΝΑ.Ο.Κ.Θ. , καθώς αποτελεί έναν ιστορικό σύλλογο της περιοχής και η χωρητικότητα της λιμενολεκάνης είναι αντίστοιχη μιας τέτοιας κλίμακας ελλιμενισμού. Το πρανές επίσης διατηρείται. Οι κτιριακές δομές χρήζουν επανασχεδιασμό, ώστε να στεγάσουν τις εγκαταστάσεις του ομίλου αλλά και να συμπτυχθούν ανάλογα σε μικρότερο κτιριακό αποτύπωμα. Το τμήμα του εμβόλου, εντοπίζεται πρώτο κατά την προσέγγιση της έκτασης τόσο για τους πεζούς όσο και για τα αυτοκίνητα. Προτείνεται κοντά στο πρώτο τμήμα αυτής της προσέγγισης να δημιουργηθεί μια διαδρομή κατάβασης-ανάβασης του πρανούς, ενώ να διατηρηθεί τμηματικά ο δρόμος που καταλήγει στο επίπεδο της θάλασσας.



Διάγραμμα 12. Πλαζ Αρετσούς.

Πλαζ Αρετσούς

Η πλαζ αποτελεί το τμήμα που είναι πλήρης από άποψη κτιριακής δομής, γι αυτό και δεν προτείνεται η εκ νέου δόμηση ή η προσθήκη κτισμάτων. Οι υπάρχουσες χρήσεις δημιουργούν άλλοτε μια σύγχυση και άλλοτε μια περιέργεια εξαιτίας της ύπαρξής τους. Προτείνεται μια ανασυγκρότηση αυτών, με στόχο την καλύτερη αξιοποίηση των κτηρίων. Στο αριστερό τμήμα που βρίσκεται πιο κοντά στο έμβολο, προτείνεται η συγκέντρωση των χρήσεων που αφορούν το ναυταθλητισμό, με δεδομένο ότι χρειάζεται και η σχετική χερσαία έκταση για τις ανάγκες αυτών. Στο κεντρικό τμήμα του συγκροτήματος, προτείνεται η τοποθέτηση εκθέσεων, με μια μορφή μόνιμων και εναλλασσόμενων εκθέσεων που να είναι άμεσα συνδεδεμένες με τη θάλασσα. Τέλος, στο δεξί τμήμα, που βρίσκεται πιο κοντά στη μαρίνα, προτείνονται ως κύριες χρήσεις αυτές της εστίασης και της ψυχαγωγίας αποτελώντας ένα συνδεδετικό τμήμα της μετάβασης αυτής προς τη μαρίνα παράλληλα με τη δημιουργία μιας ημι - υπαίθριας αγοράς που στοχεύει στην αξιοποίηση των κτιρίων αλλά και την μεγαλύτερη προσέλευση των ατόμων στην έκταση αυτή.

Η θαλάσσια διαμόρφωση θα πρέπει να είναι επιμέρους, με στόχο την καλύτερη διαχείριση της ακτογραμμής και την αξιοποίηση της με δεδομένο ότι η υπάρχουσα εκτενής ανεκμετάλλευτη έκταση της παραλίας δεν έχει συμβάλει σε αυτό. Προτείνεται η διατήρηση μέρους της παραλίας και ο επανασχεδιασμός του υπόλοιπου.

Λειτουργικά το οδικό δίκτυο είναι επαρκές καθώς είναι αναγκαία η από άκρη σε άκρη σύνδεση του τμήματος αυτού και για λόγους ασφαλείας, ενώ διατηρεί τη μονόδρομη κατεύθυνση ώστε να παραμένει μικρής κυκλοφορίας. Το πρηνές χρήζει μιας ελάχιστης επέμβασης σχετικά με την ανάβαση κατάβαση των πεζών και προτείνεται η πιο στοχευμένη πορεία προς τις εισόδους που και τώρα το κτιριακό συγκρότημα παρουσιάζει, ενώ με μια διαμήκη σύνδεση να ολοκληρώνεται η *περιπλανητική* διαδρομή μέσα σε αυτό.



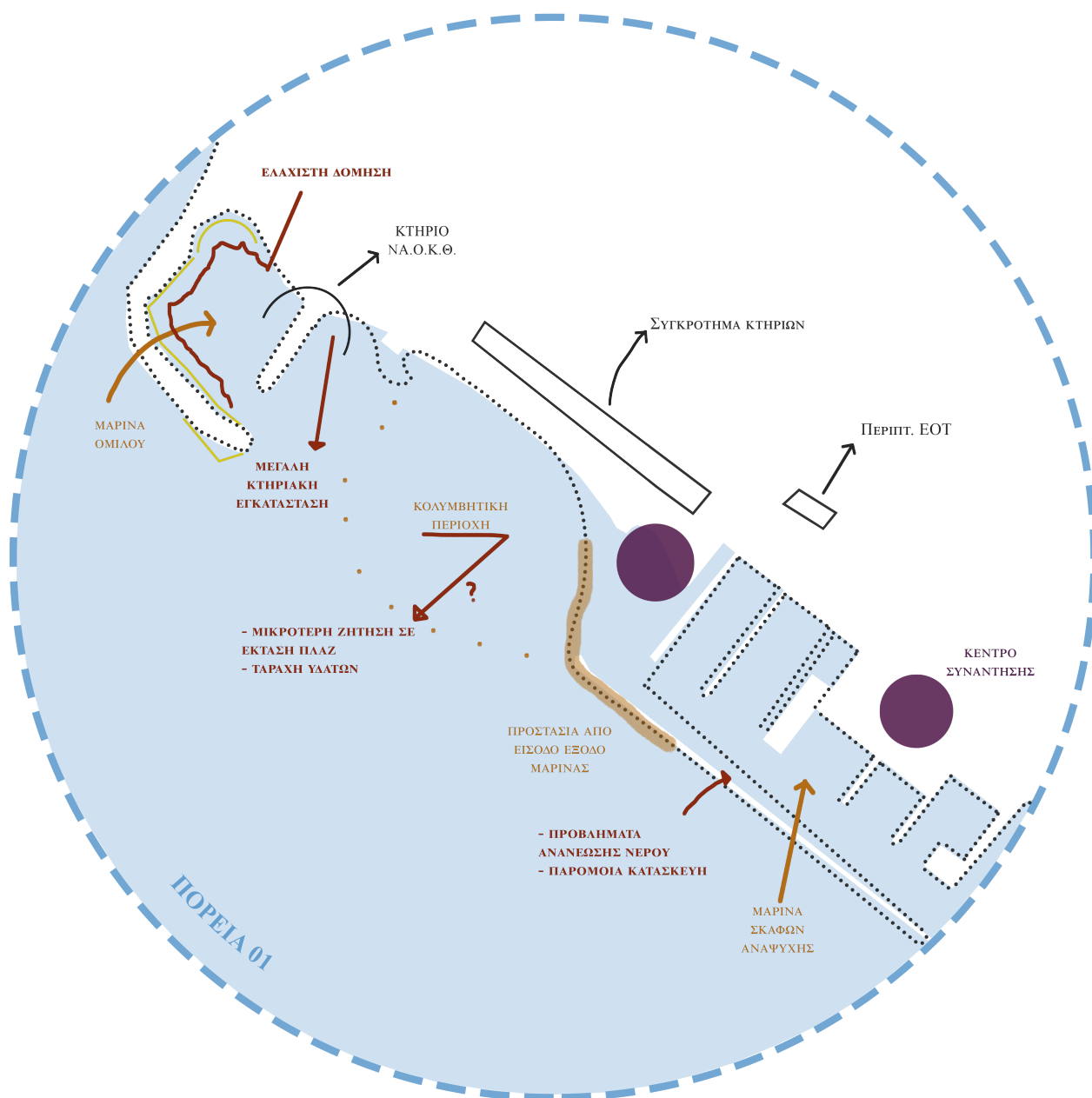
Διάγραμμα 13. Τουριστικός λιμένας Αρετσούς.

Τουριστικός λιμένας Αρετσούς

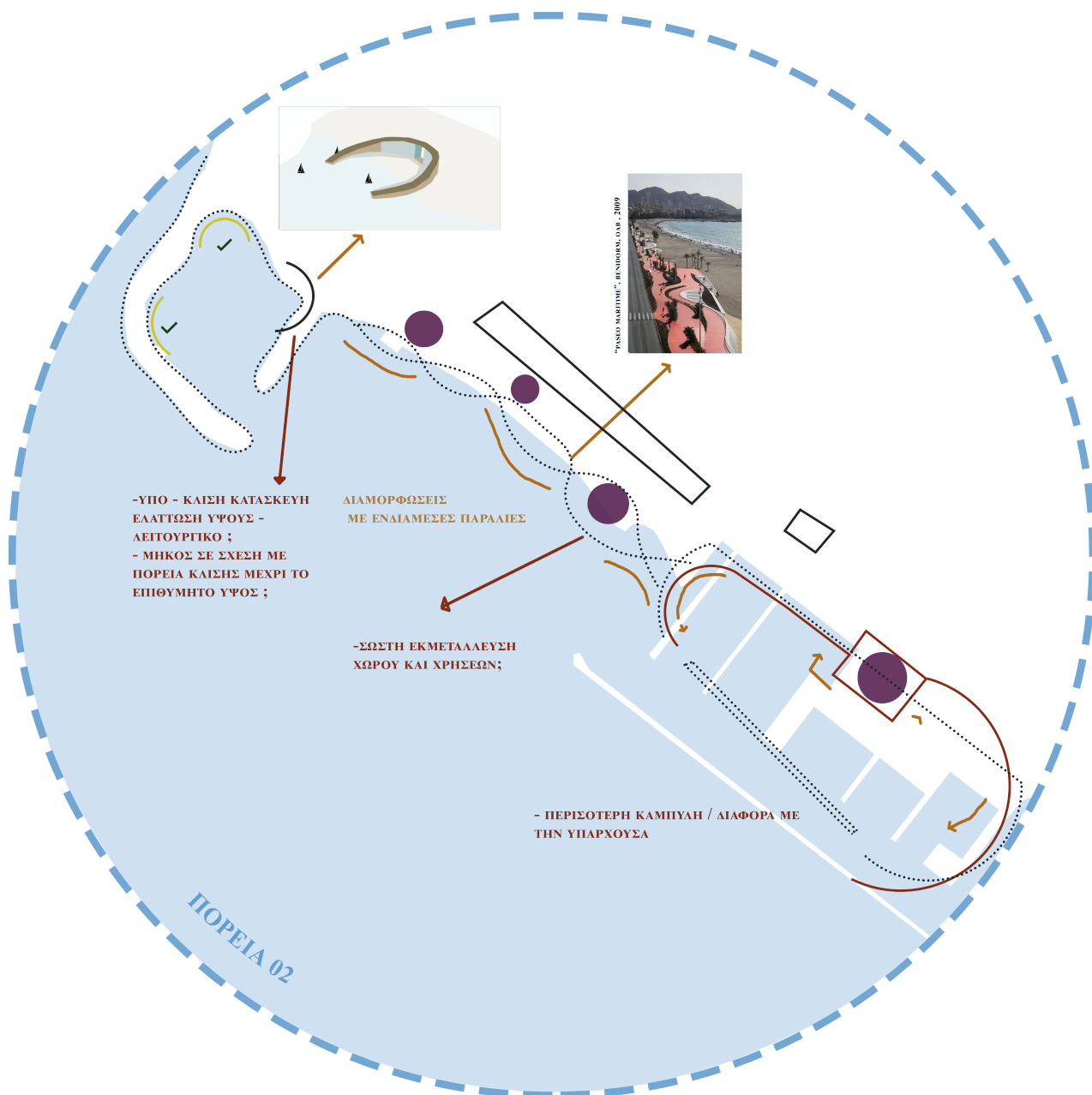
Η περίπτωση του τουριστικού λιμένα από μόνη της είναι ειδική. Αρχικά, ο σχεδιασμός των διαμορφώσεων όσο και των κτιριακών δομών πρέπει να συνάδουν με κάποιες σταθερές ώστε να επιτυγχάνεται η καλύτερη δυνατή λειτουργία του. Συνεπώς, ήταν αναμενόμενο ότι μια στοιχειώδης οργάνωση των υπό - χρήσεων και των διαμορφώσεων έπρεπε να πραγματοποιηθεί προτού καθοριστεί σχηματικά και σε κλίμακα η μαρίνα. Με γνώμονα ότι κάποιες χρήσεις είναι σημαντικότερες και ορισμένες θα προκύψουν με την εξέλιξη της πρότασης, προκύπτει το παραπάνω σχεδιάγραμμα. Η κύρια χρήση αυτή της μαρίνας και κατ' επέκταση του ελλιμενισμού και των αναγκών του ήταν κάτι που από μόνο του λαμβάνει μια μεγάλη έκταση. Στην πρόταση στοχεύεται εκτός από τις εγκαταστάσεις οι οποίες αφορούν αποκλειστικά τους ιδιοκτήτες σκαφών, να δημιουργηθεί μια συνολική έκταση που να προσεγγίζει και τους επισκέπτες της περιοχής και τους κατοίκους σε όσα περισσότερα τμήματα αυτής είναι εφικτό. Το περίπτερο του Ε.Ο.Τ. μπορεί να αποτελέσει τη στέγη της διάδοσης του προσφυγικού αρχείου που άλλωστε ορίζει την συγκεκριμένη έκταση και αποτελεί την έναρξη του οικισμού της Καλαμαριάς που υπάρχει σήμερα.

Η διατήρηση του πρανούς και σε αυτό το σημείο, επιτυγχάνεται με την ελάχιστη επέμβαση μέσω περιπατητικών διαδρομών στο εσωτερικό του. Σε μια πρώτη προσέγγιση εντοπίζεται μια *οπτική λωρίδα* αστικού πρασίνου που ξεκινά από το πάρκο Σκρα και θα μπορούσε να επεκταθεί μέχρι και την έκταση της μαρίνας. Το οδικό δίκτυο προτείνεται να διασπαστεί σε δύο κύρια τμήματα ώστε να αξιοποιηθεί όσο το δυνατόν περισσότερη έκταση την οποία θα εκμεταλλεύονται οι πεζοί ή θα αποτελούν πράσινες εκτάσεις.

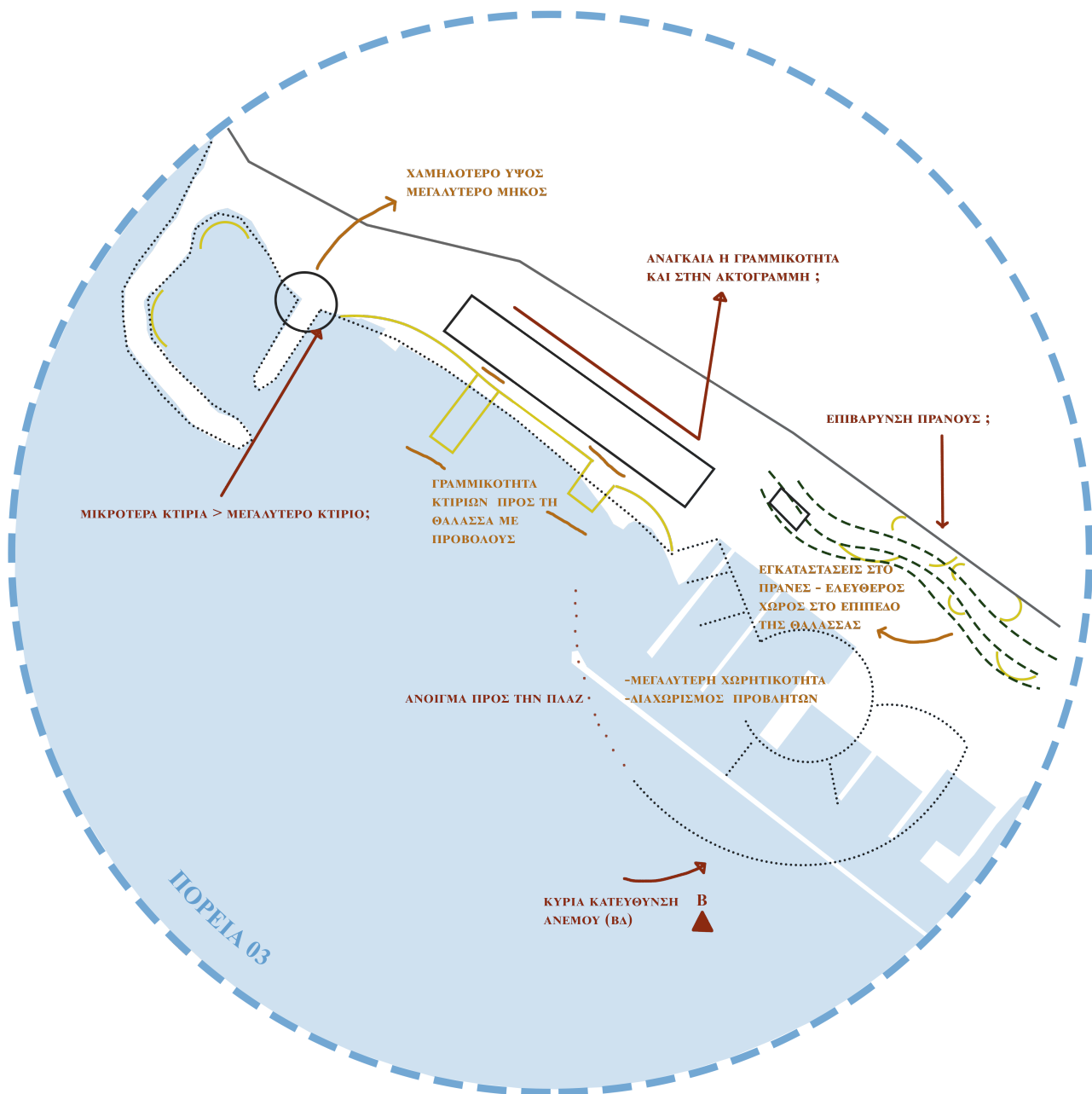
4.02 ΠΟΡΕΙΑ



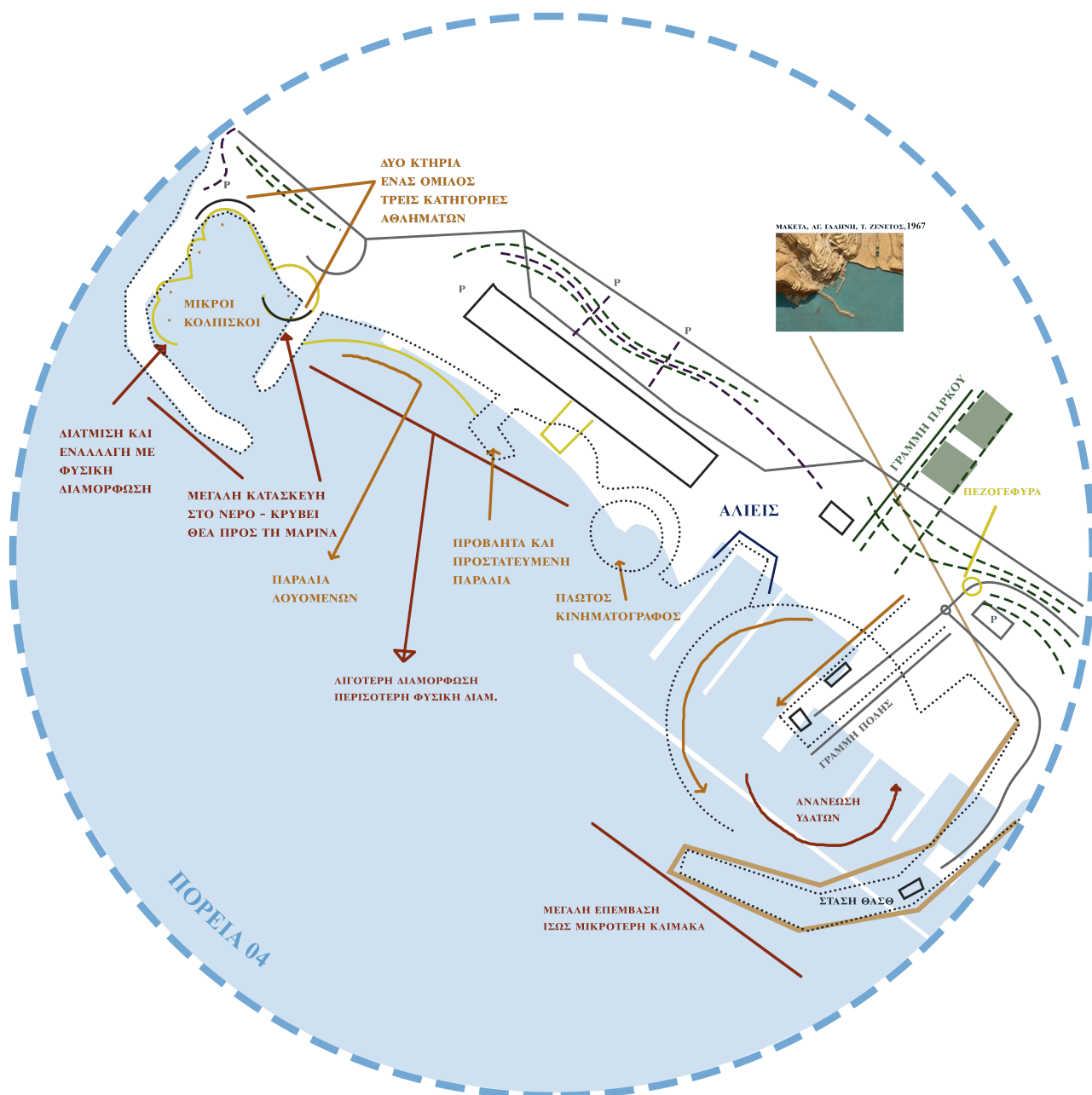
Διάγραμμα 14. Πορεία 01



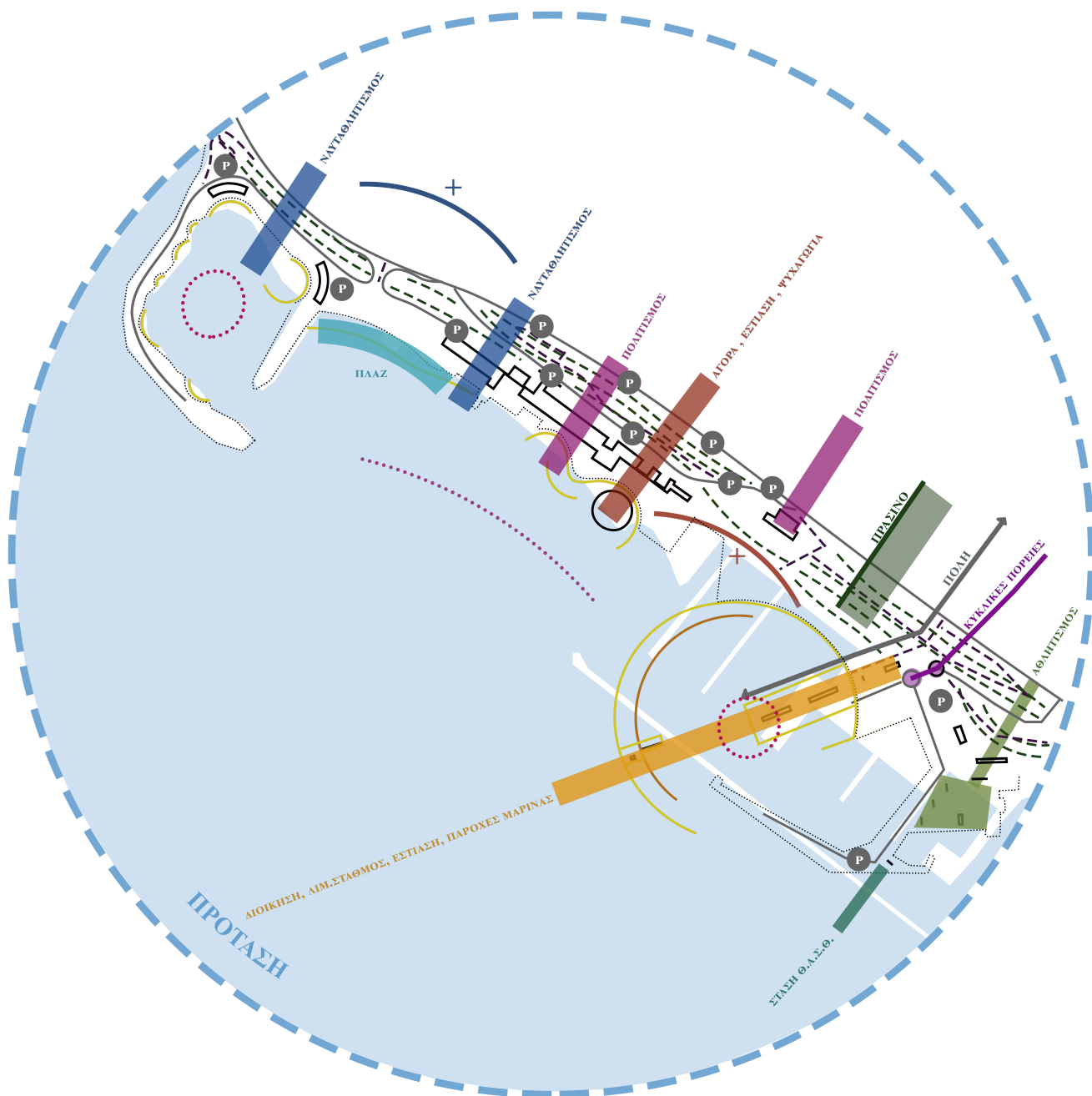
Διάγραμμα 15. Πορεία 02.



Διάγραμμα 16. Πορεία 03.



Διάγραμμα 17. Πορεία 04.



Διάγραμμα 18. Πρόταση.

Τα *σχεδιαστικά στιγμιότυπα* που παρουσιάστηκαν παραπάνω στόχο έχουν να αποδώσουν τη μερική σχεδιαστική πορεία που πραγματοποιήθηκε στο πέραςμα εκπόνησης της εργασίας. Είναι δεδομένο, ότι λιγότερο σημαντικές ή μικρές αλλαγές μεσολάβησαν ανάμεσα σε αυτές τις φάσεις σχεδιασμού έως ότου προκύψει το τελικό αποτέλεσμα της πρότασης. Η σχεδιαστική διαδικασία διαθέτει μια ξεκάθαρη αρχή, κατα τη διάρκεια της παρεμβάλλονται αποφάσεις που οδηγούν άλλοτε σε νέες αλλαγές και άλλοτε σε προσαρμογή προγενέστερων, ενώ συνήθως το τέλος της ορίζεται από το χρονικό περιθώριο που έχει τεθεί εξαρχής. Η βελτίωση, λοιπόν, μπορεί να είναι εφικτή εφόσον υπάρχει η δυνατότητα μεταβολής του χρονικού τέλματος. Επίσης, στην αρχή, παρατηρούνται συνήθως οι πιο *εκβιαστικές* αλλαγές και αναθεωρήσεις ενώ στο πέραςμα της σχεδιαστικής διαδικασίας η αποδοχή και η διαδοχική ενσωμάτωση σταθερών στοιχείων πλαισιώνει σταδιακά τα τμήματα που μένουν να επιλυθούν.

Δεδομένης της εκτεταμένης σε ιστορικό υλικό, πληροφορίες, συνολικές διαστάσεις και ανάγκες που παρουσιάζει η περιοχή επέμβασης της παρούσας εργασίας, ορίζονται κάποιες σταθερές που αφορούν τους *σχεδιαστικούς στόχους* που λαμβάνονται υπόψη στην πρόταση. Συγκεκριμένα :

Για τη συνολική έκταση,

- Στοχεύεται η επαναχάραξη και ο επαναπροσδιορισμός της ακτογραμμής, ως κύριο αντικείμενο της επέμβασης.
- Η πρόταση θα αποτελείται από σχέδια σε μορφή γενικού χωρικού σχεδίου, ενώ σε καθεμία από τις υπό-εκτάσεις θα εντοπίζονται σημεία ενδιαφέροντος που θα μελετηθούν και παρουσιαστούν πιο λεπτομερώς.
- Διατηρείται η έννοια του πρηνούς και στοχεύεται αρχικά η επιτυχής ανάβαση και κατάβαση των πεζών.
- Ορισμός του οδικού δικτύου με στόχο την πρόσβαση των οχημάτων στη περιοχή με την ταυτόχρονη προσπάθεια αποσυμφόρησης της έκτασης από τα οχήματα που σταθμεύουν παρανόμως με την οριοθετημένη ελεγχόμενη στάθμευση.

Ειδικότερα , για καθεμία από τις υπό - εκτάσεις στοχεύεται :

Μαρίνα Αρετσούς :

- Επανασχεδιασμός της μαρίνας μαζί με την προσθήκη λειτουργιών που θα την καταστήσουν ικανή για τον ελλιμενισμό περισσότερων σκαφών και πληθώρας παροχών σε μορφή γενικού χωρικού σχεδίου.
- Οργάνωση ελλιμενισμού των σκαφών ανάλογα με το μέγεθος τους σε προβλήτες και ενδεικτική κοστολόγηση του ελλιμενισμού σε αυτή.
- Προσέλκυση επισκεπτών, κατοίκων της περιοχής και ιδιοκτητών/ενοικιαστών των σκαφών αναψυχής μέσω των διαφόρων δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στο εσωτερικό της και δεν αφορούν αποκλειστικά μια κατηγορία ατόμων ή ηλικιακών ομάδων.
- Διατήρηση του πρανούς και του περιπτέρου του Ε.Ο.Τ.
- Λεπτομερής σχεδιασμός αναφορικά με : το συγκρότημα κτηρίων της κεντρικής προβλήτας, της κυκλικής πεζογέφυρας εισόδου εξόδου από τη μαρίνα και των κλιμάκων του πρανούς.

Πλαζ Αρετσούς :

- Προσέλκυση επισκεπτών, κατοίκων της περιοχής και ιδιοκτητών/ενοικιαστών των σκαφών αναψυχής μέσω των διαφόρων δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στο εσωτερικό της και δεν αφορούν αποκλειστικά μια κατηγορία ατόμων ή ηλικιακών ομάδων.
- Διατήρηση του πρανούς και του κτηριακού συγκροτήματος και επαναπροσδιορισμός των χρήσεων σε αυτό.
- Σύμπτυξη των χρήσεων της μουσικής σκηνής και του θερινού σινεμά σε μια καινούργια εγκατάσταση.
- Λεπτομερής σχεδιασμός αναφορικά με : το νέο θερινό σινεμά και οι κλίμακες επί του πρανούς.

Μικρό Έμβολο :

- Προσέλκυση επισκεπτών, κατοίκων της περιοχής, ιδιοκτητών/ενοικιαστών των σκαφών αναψυχής και ατόμων που ασχολούνται με τον ναυταθλητισμό μέσω των διαφόρων δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στο εσωτερικό της και δεν αφορούν αποκλειστικά μια κατηγορία ατόμων ή ηλικιακών ομάδων.
- Επαναχάραξη της ακτογραμμής εντός του εμβόλου για τη δημιουργία της μαρίνας ελλιμενισμού των σκαφών ναυταθλητισμού.
- Λεπτομερής σχεδιασμός αναφορικά με : τις κτιριακές εγκαταστάσεις του Ομίλου.

4.03 ΠΡΟΤΑΣΗ

Έχοντας ορίσει την ιδέα, την πορεία αλλά και τους σχεδιαστικούς στόχους γίνεται το βήμα προς την παράθεση της πρότασης.

Η πρόταση αφορά στην ανάπλαση και επανασχεδιασμό του παραλιακού μετώπου της Αρετσούς σε μορφή γενικού χωρικού σχεδίου, ενώ σε καθεμία από τις εκτάσεις έχουν εντοπιστεί και επιλεγθεί επιμέρους επεμβάσεις, οι οποίες θα παρουσιαστούν πιο λεπτομερώς και εμφατικά αναφέρονται ως **σημεία ενδιαφέροντος**. Κάθε υπό έκταση όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω παρουσιάζει τις δικές της *ιδιομορφίες* εξού και τις αντίστοιχες ανάγκες για βελτίωση. Συνεπώς, επιλέγεται και η τμηματική ανάλυση της ενιαίας έκτασης.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ	
ΠΙΣΩ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ - Η ΑΡΕΤΣΟΥ	
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ 06	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΤΟΨΗ
	ΚΛΙΜΑΚΑ 1: 8.000
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΓΑΒΡΗΛΟΥ ΕΒΕΛΥΝ	
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ ΖΟΥΜΠΟΥΛΗ ΙΣΑΒΕΛΛΑ - ΑΓΓΕΛΙΚΗ	
ΑΚΑΔ. ΈΤΟΣ 2021-2022	



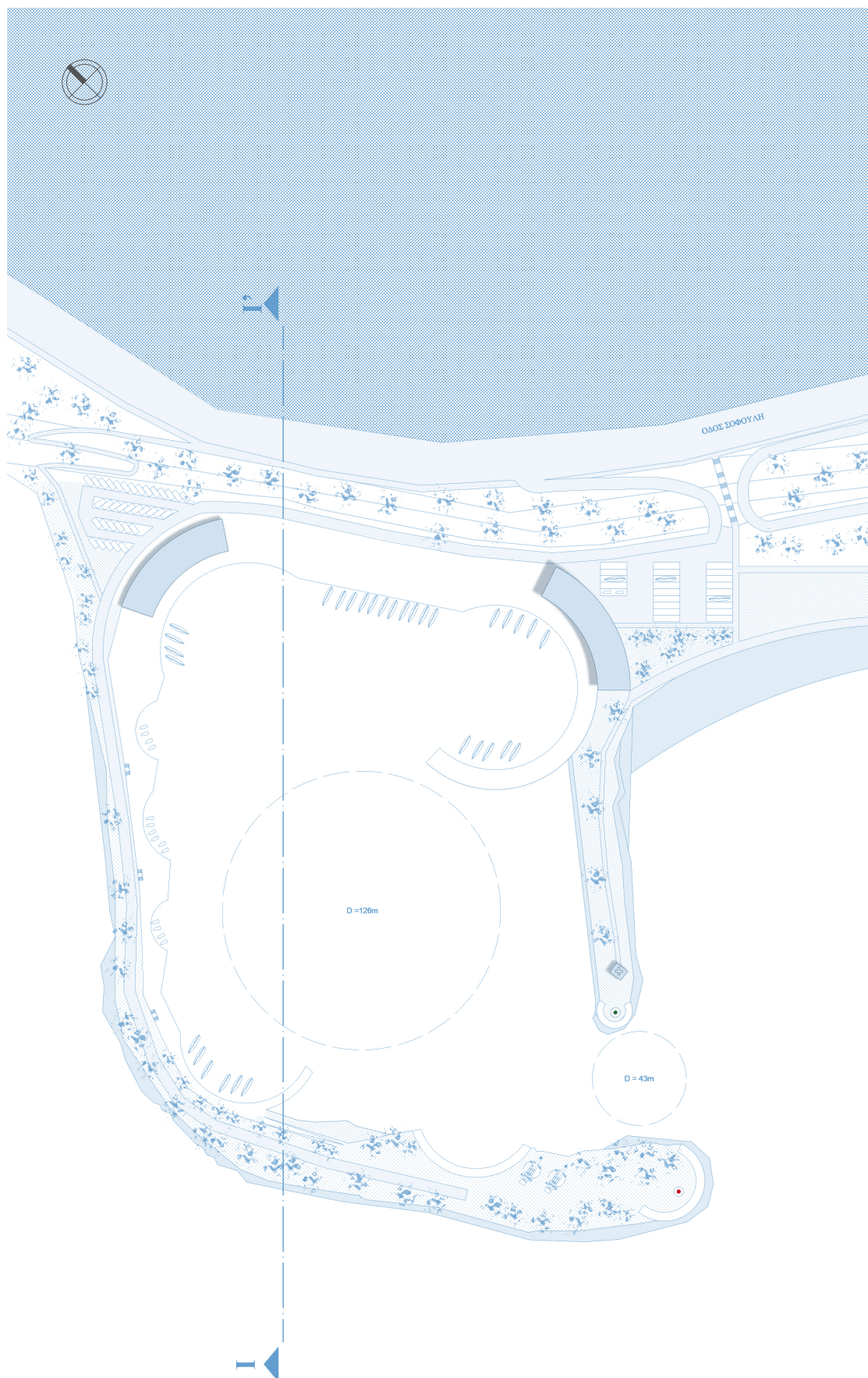
4.03.1 ΜΙΚΡΟ ΈΜΒΟΛΟ

Το Μικρό Έμβολο προτείνεται να διατηρήσει την ιδιότητα της μαρίνας ναυταθλητισμού και συγκεκριμένα ως βάση του Ν.Α.Ο.Κ.Θ. Ο τελευταίος, λειτουργεί ως ναυτικός όμιλος τα μέλη του οποίου μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις εγκαταστάσεις του και ως εκπαιδευτικός όμιλος, στα αθλήματα της κωπηλασίας (κανόε-καγιάκ), ιστιοπλοΐας τριγώνου και ανοιχτής θαλάσσης.

Ειδικότερα, το κτιριακό αποτύπωμα συρρικνώνεται σε δύο κτήρια που φέρουν τις λειτουργίες για την εξυπηρέτηση των μελών του ομίλου, ενώ οι διαμορφώσεις στο θαλάσσιο τμήμα, στοχεύουν στην απαλοιφή των υπάρχουσών λυόμενων προβλημάτων και στη δημιουργία ημικυκλικών προσχώσεων για τον ελλιμενισμό των σκαφών. Στο χερσαίο τμήμα, διατηρείται ο δρόμος, ενώ δημιουργείται ένα μονοπάτι για την ανάβαση κατάβαση των πεζών στο πρανές.

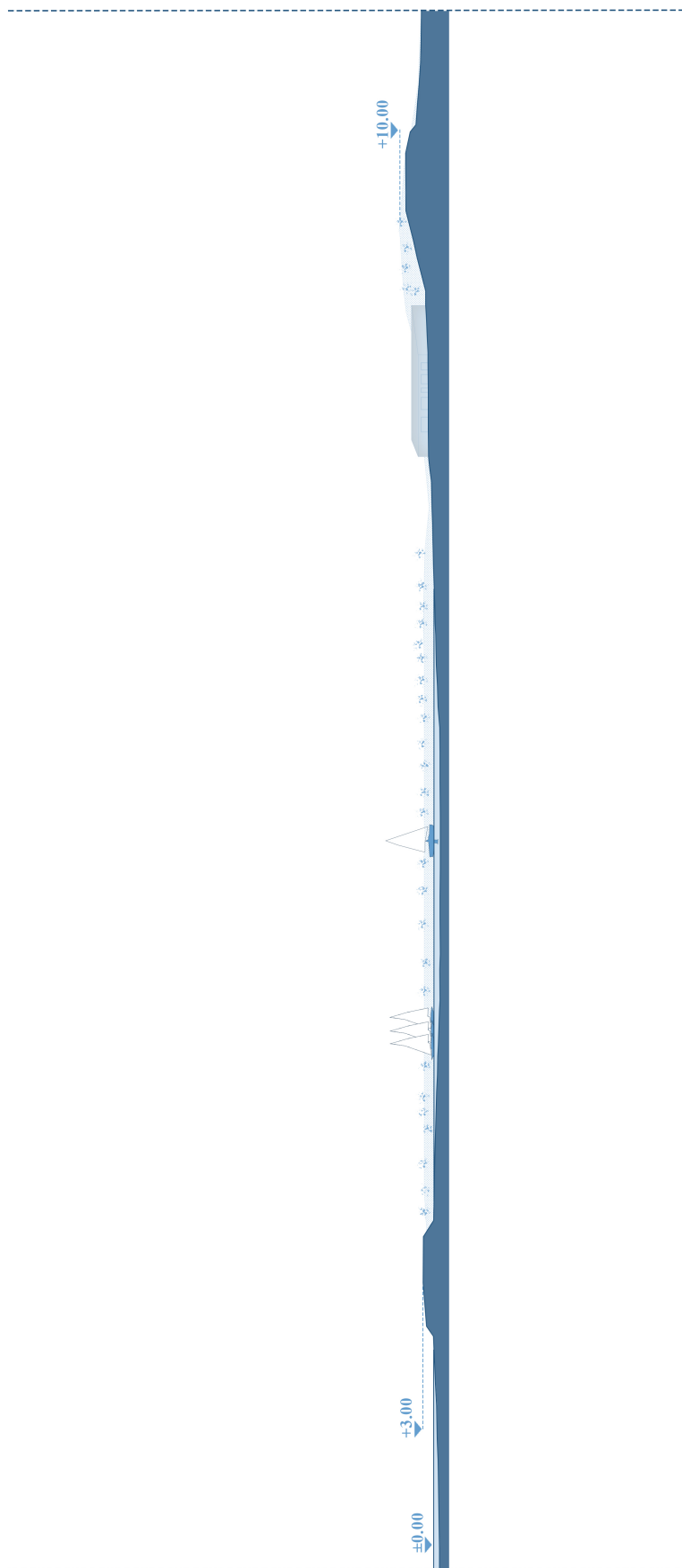


Διάγραμμα 19. Χρήσεις Μ. Έμβολο.



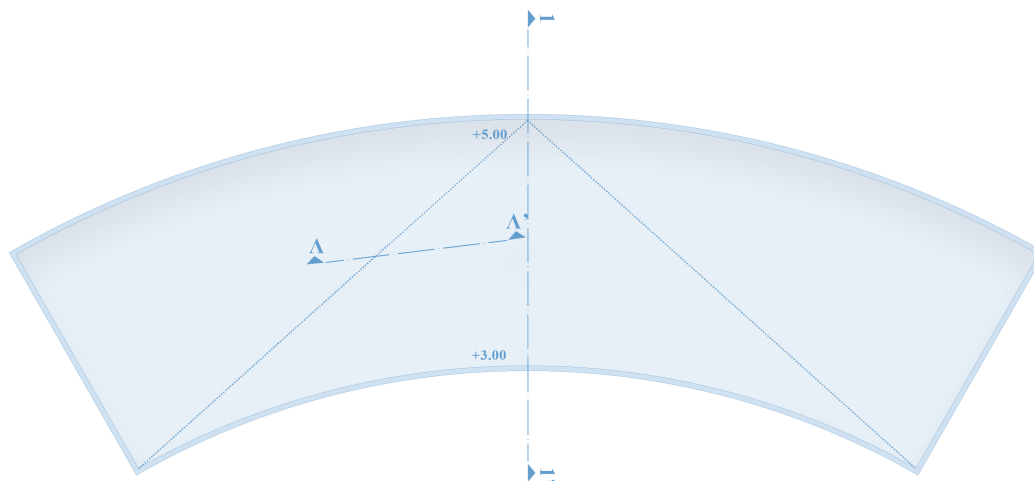
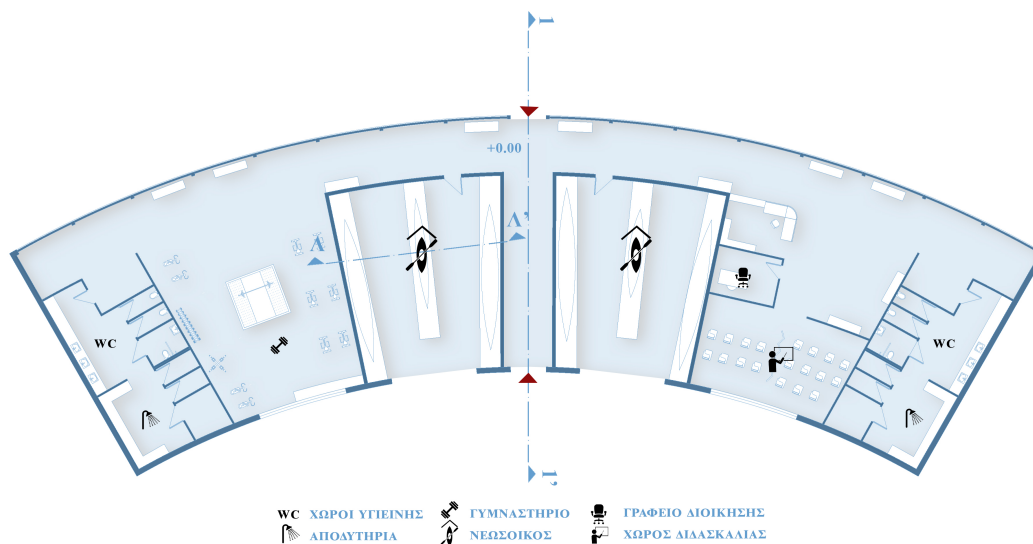
Εικόνα 76. Λεπτομέρεια Μ. Έμβολο.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ	
ΠΙΣΩ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ - Η ΑΡΕΤΣΟΥ	
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ 07	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΟΜΗ Ι-Ι'
	ΚΛΙΜΑΚΑ 1: 2.000
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΓΑΒΡΗΛΟΥ ΕΒΕΛΥΝ	
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ ΖΟΥΜΠΟΥΛΗ ΙΣΑΒΕΛΛΑ - ΑΙΓΤΕΛΙΚΗ	
ΑΚΑΔ. ΈΤΟΣ 2021-2022	



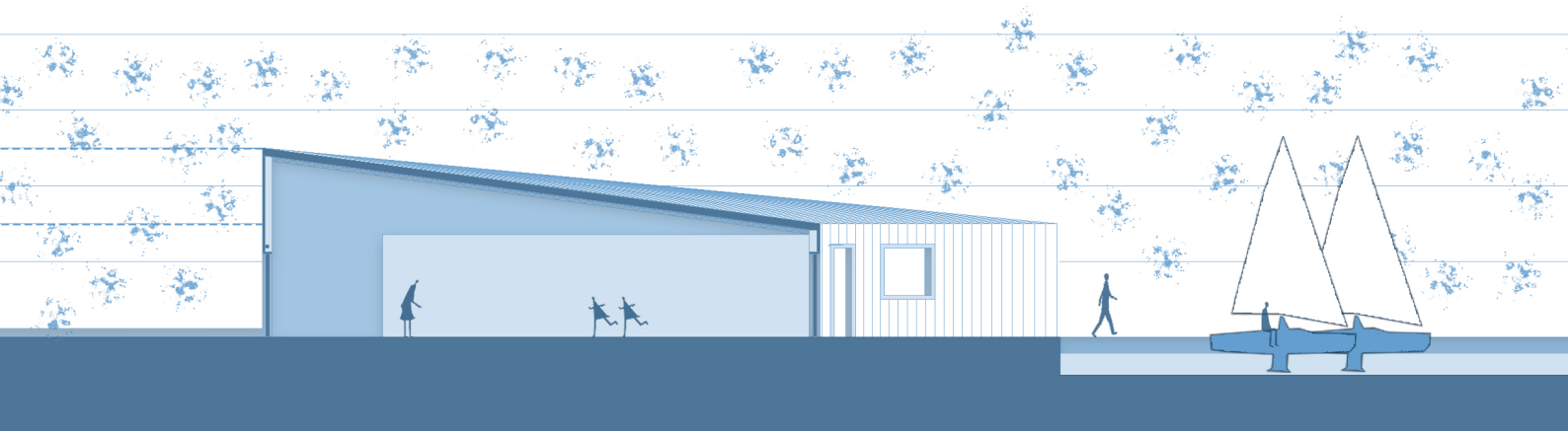
Ν.Α.Ο.Κ.Θ. - Τμήμα Κωπηλασίας, Κανόε - Καγιάκ

Το κτήριο του τμήματος Κωπηλασίας, Κανόε - Καγιάκ, εξυπηρετεί τους αθλητές του ομίλου και το προσωπικό, διαθέτοντας χώρους υγιεινής - αποδυτηρίων, γυμναστήριο, αίθουσες διδασκαλίας για την θεωρία, το γραφείο του ομίλου και τους νεώσοικους των σκαφών.



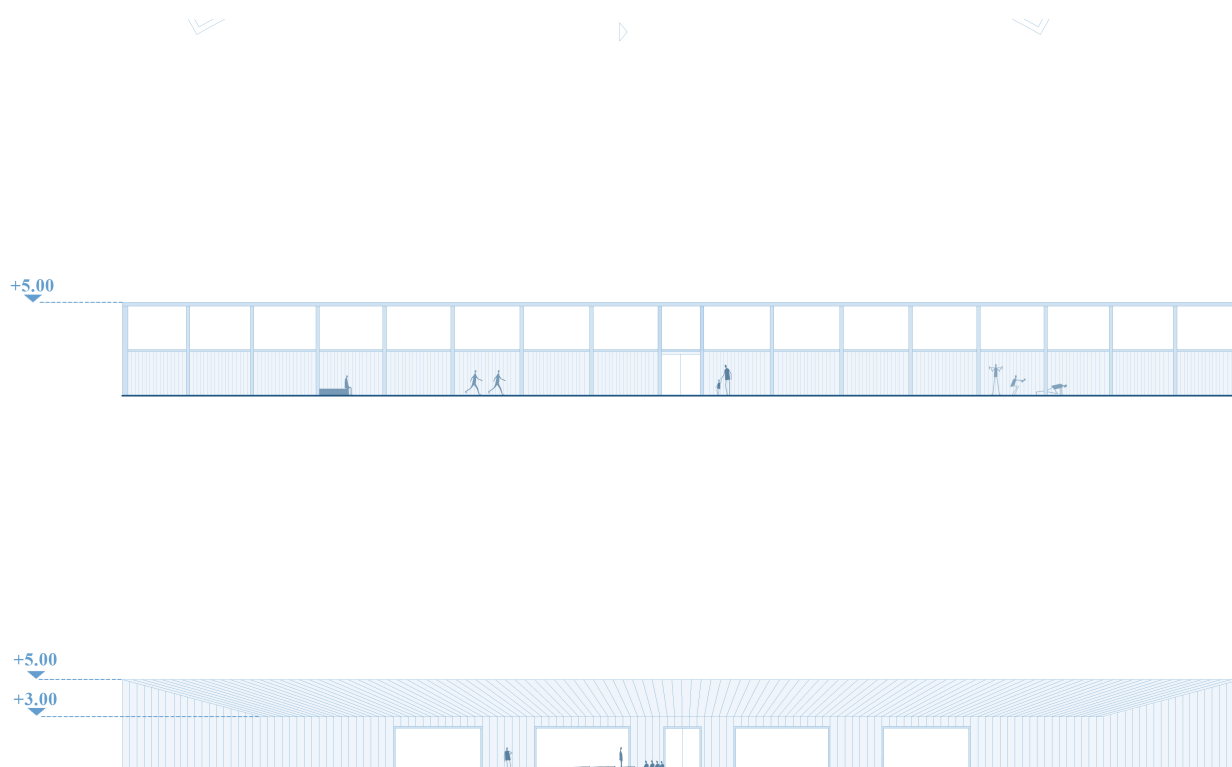
Εικόνα 77. Κάτοψη 0.00 και οροφής .
Κλίμακα 1:500

Η ημικυκλική κάτοψη του κτιρίου σε συνδυασμό με την κεκλιμένη στέγη έρχονται να ενσωματωθούν στις ημικυκλικές προβλήτες και στην φθίνουσα υψομετρική πορεία του πρανούς προς τη θάλασσα αντίστοιχα.



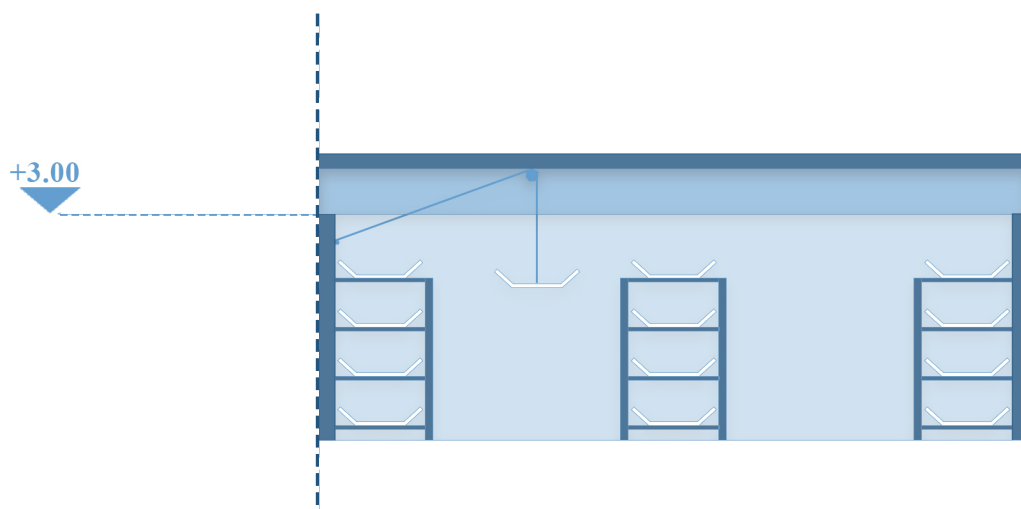
Εικόνα 78. Τομή 1-1'.
Κλίμακα 1:800

Το κτήριο διαθέτει δύο διαφορετικές όψεις που τονίζουν το περιβάλλον στο οποίο βλέπουν αλλά και φαίνονται καθώς προσεγγίζεται. Η μεγάλη και ημιδιαφανής όψη είναι στραμμένη προς το πρανές, ενώ η όψη με τα ανοίγματα των νεώσοικων είναι προς τη θάλασσα.



Εικόνα 79. Όψεις .
Κλίμακα 1:500.

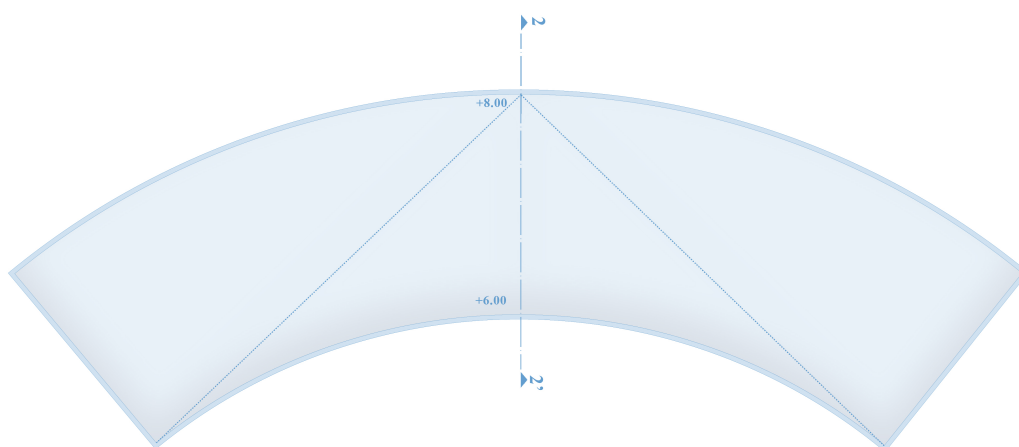
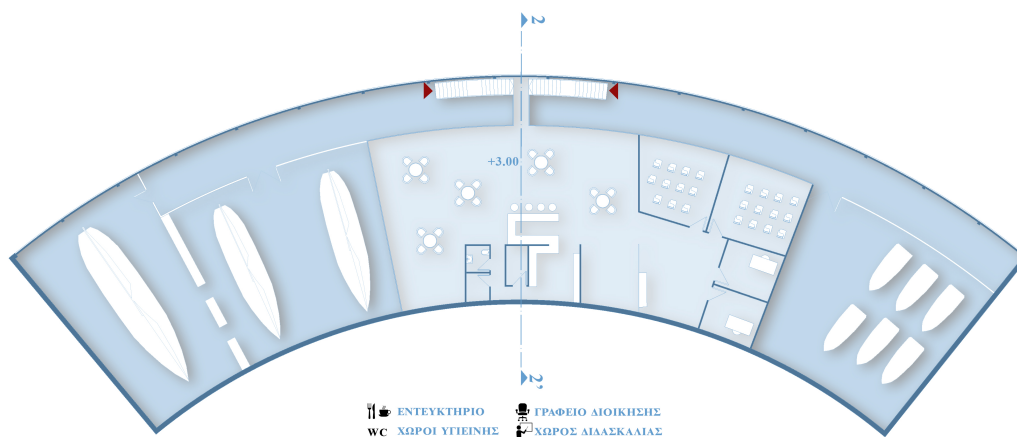
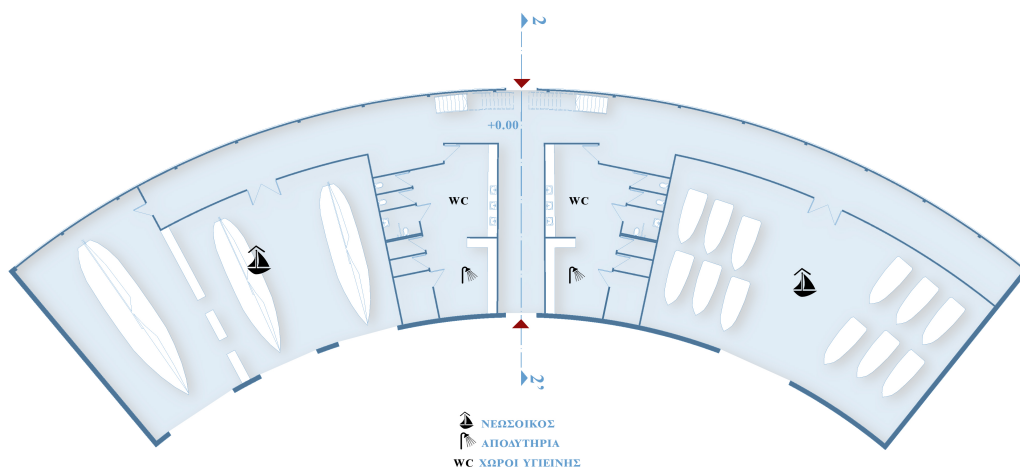
Με στόχο το μικρότερο σε έκταση νεώσοικο αλλά και την εξίσου χρηστική χωρητικότητα του , τα σκάφη στοιβάζονται στα αντίστοιχα ράφια ενώ ο μηχανισμός συμβάλει στην ευκολότερη ανέλκυση και καθέλκυση τους.



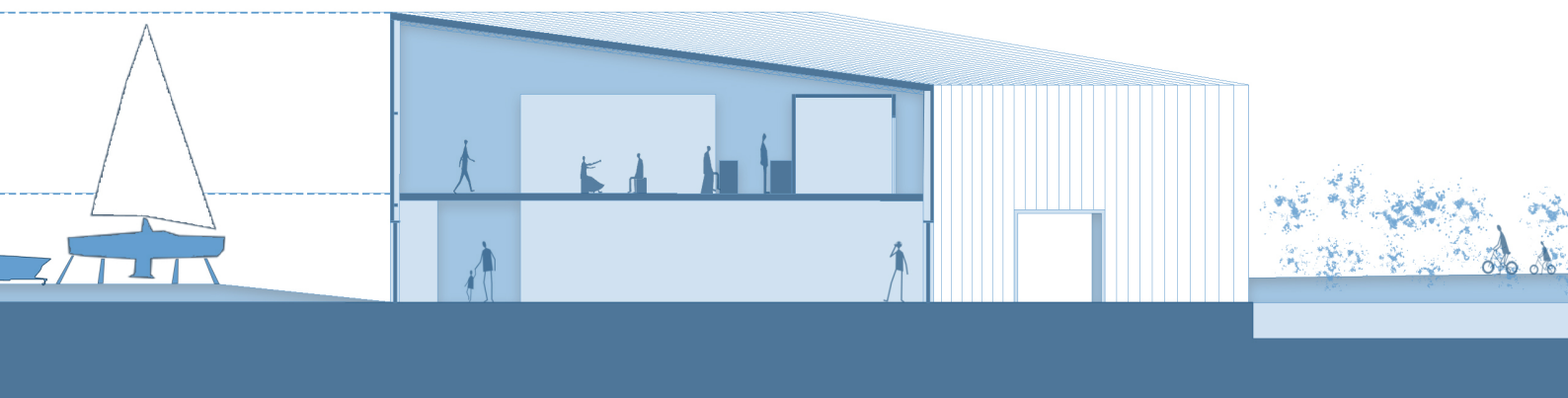
Εικόνα 80. Τομή Λεπτομέρειας
Κλίμακα 1:100

N.A.O.K.Θ. - Τμήμα Ιστιοπλοΐας ανοιχτής θαλασσής και τριγώνου.

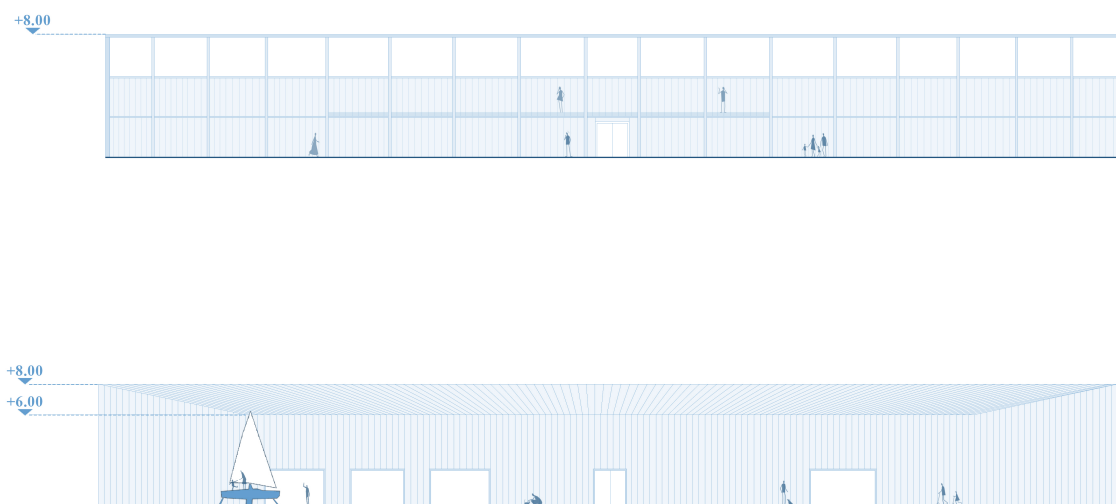
Το κτήριο του τμήματος ιστιοπλοΐας ανοιχτής θαλασσής και τριγώνου στεγάζει τους νεώσοικους, τους χώρους υγιεινής - αποδυτήρια, ενώ στο πατάρι στεγάζει το εντευκτήριο του ομίλου μαζί με τις αίθουσες διδασκαλίας και τα γραφεία.



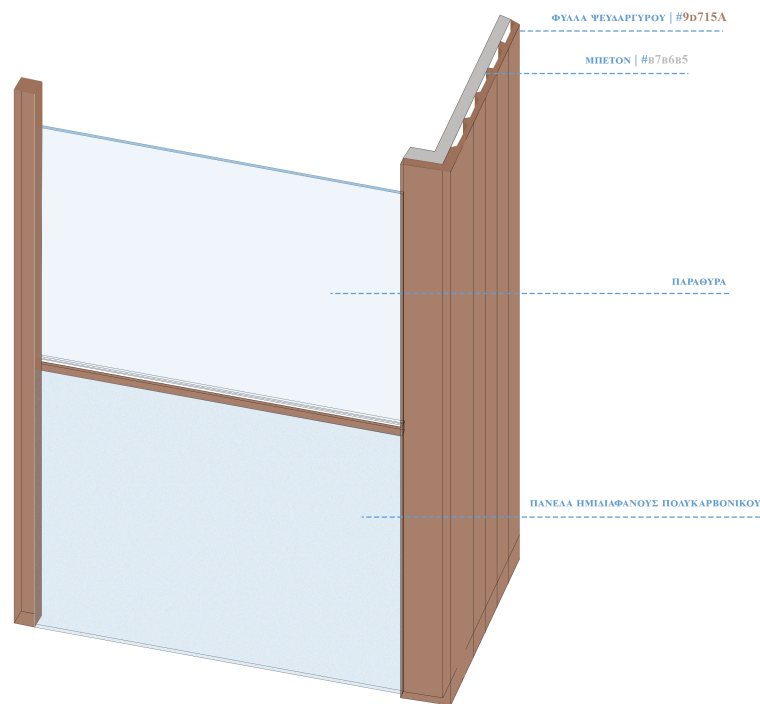
Εικόνα 81. Κατόψεις .
Κλίμακα 1:500



Εικόνα 81. Τομή 2-2'.
Κλίμακα 1:800



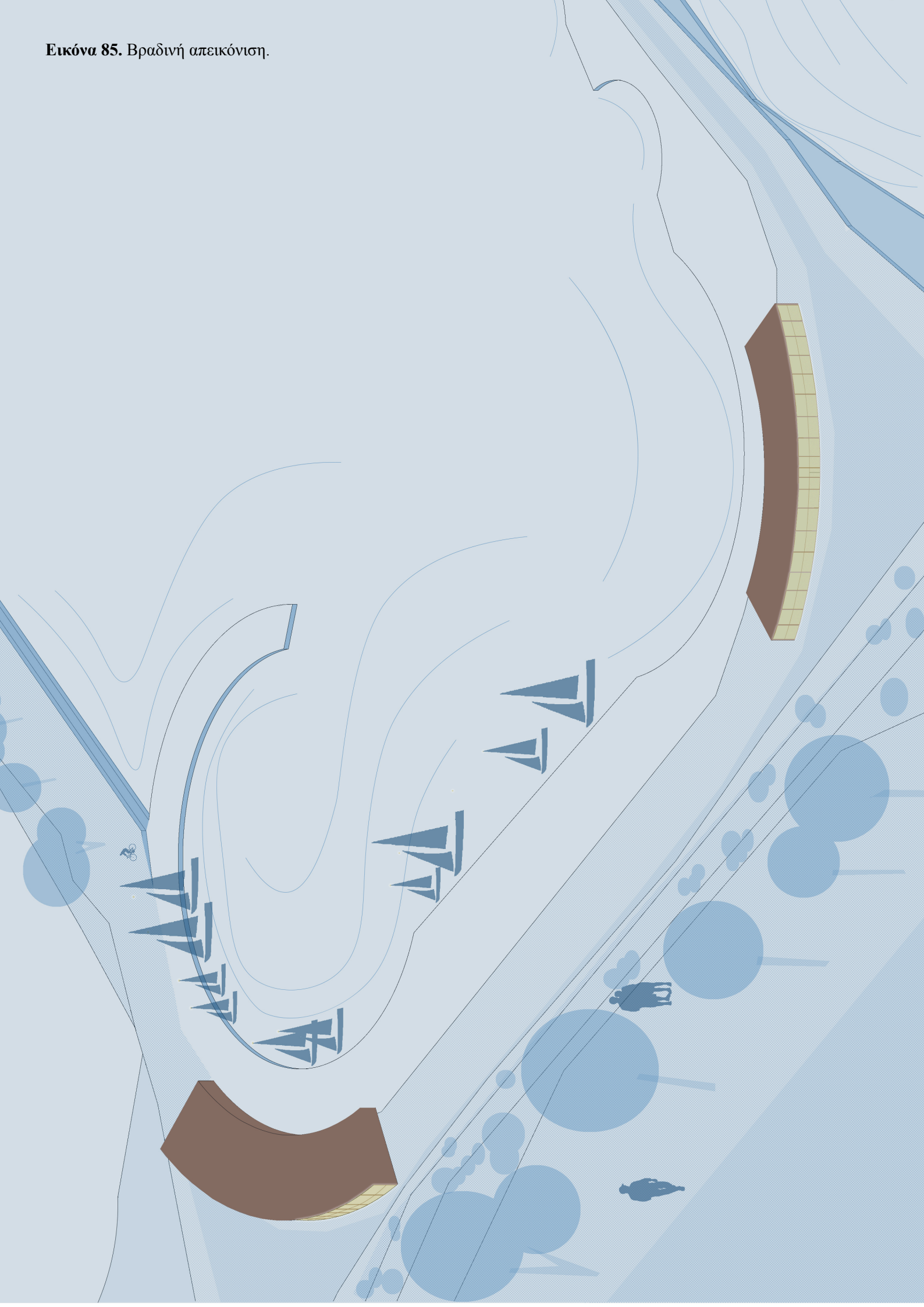
Εικόνα 82. Όψεις.
Κλίμακα 1:500



Εικόνα 84. Κατασκευαστική λεπτομέρεια.

Τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν και στα δύο κτήρια είναι κοινά. Την όψη προς τη θάλασσα διατρέχουν τα φύλλα ψευδαργύρου που καλύπτουν και το μεγαλύτερο τμήμα, ενώ στη μεγάλη όψη τα πάνελ ημιδιαφανούς πολυκαρβονικού επιτρέπουν την είσοδο του φωτός διατηρώντας μια ιδιωτικότητα στο εσωτερικό των κτηρίων.

Εικόνα 85. Βραδινή απεικόνιση.

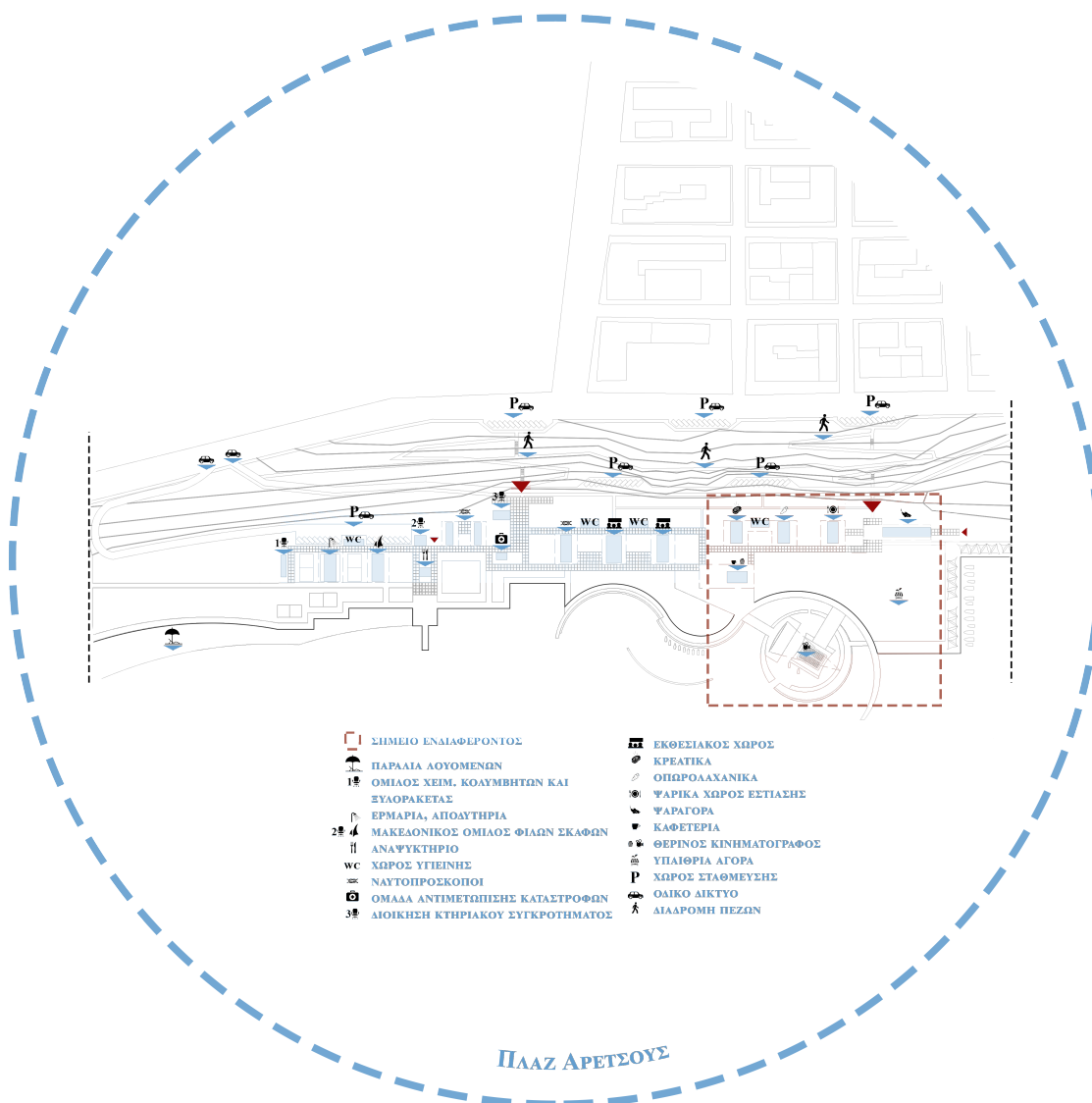




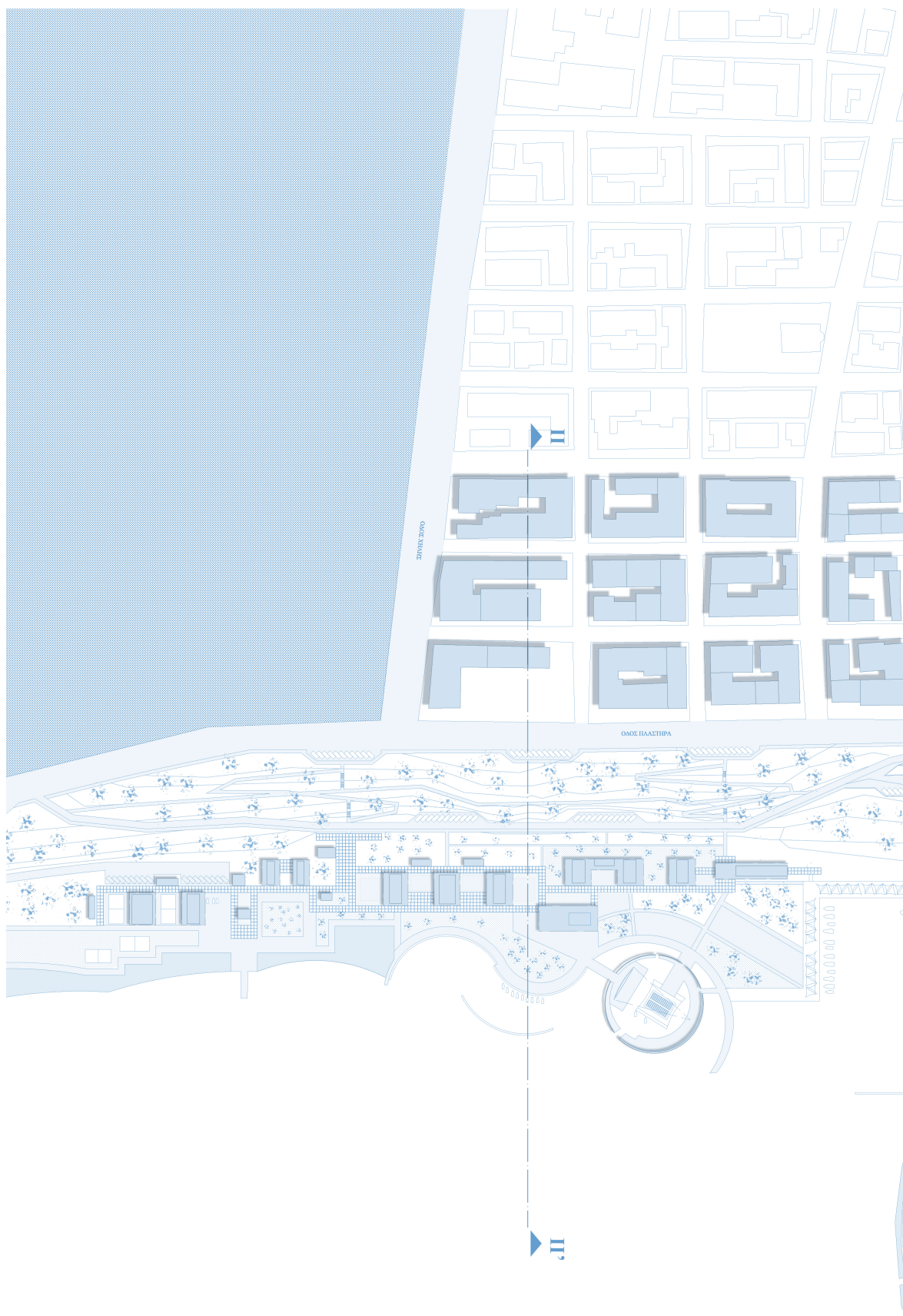
Εικόνα 86. Πρωινή απεικόνιση.

4.03.2 ΠΛΑΖ ΑΡΕΤΣΟΥΣ

Στην πλαζ προτείνεται κυρίως η ανακατανομή των χρήσεων που ήδη υπήρχαν καθώς είναι κατανοητό ότι πρέπει να διατηρηθούν. Στο πρανές δημιουργείται το δίκτυο των πεζικών διαδρομών ενώ τα οδικά δίκτυα διατηρούνται. Στην έκταση αυτή, δίνεται έμφαση στο δεξί της τμήμα που βρίσκονται τα σημεία ενδιαφέροντος και θα αναλυθούν παρακάτω.

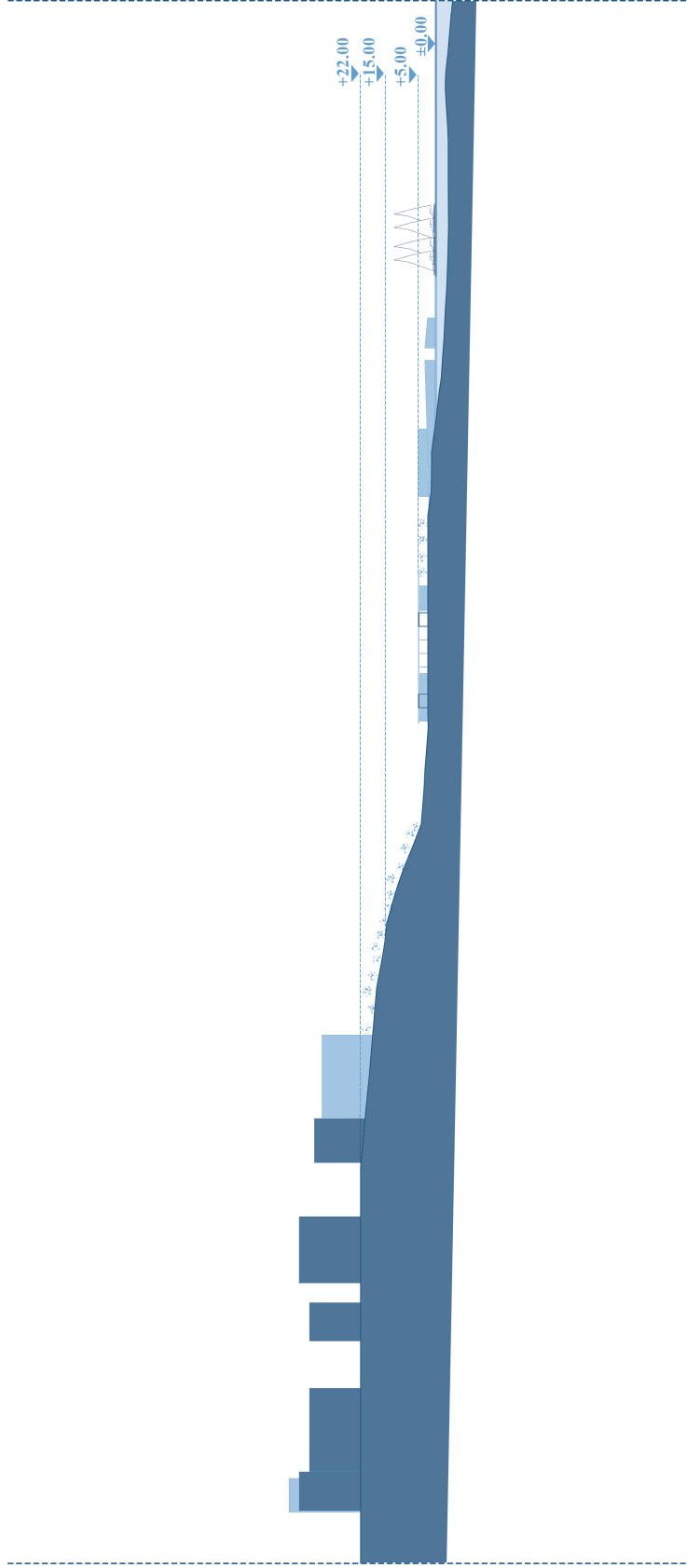


Εικόνα 87. Χρήσεις πλαζ.



Εικόνα 88. Λεπτομέρεια πλαζ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ	
ΠΙΣΩ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ - Η ΑΡΕΤΣΟΥ	
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ 08	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΟΜΗ Π-Π'
	ΚΛΙΜΑΚΑ 1: 2.000
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΓΑΒΡΗΛΟΥ ΕΒΕΛΥΝ	
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ ΖΟΥΜΠΟΥΛΗ ΙΣΑΒΕΛΛΑ - ΑΓΓΕΛΙΚΗ	
ΑΚΑΔ. ΈΤΟΣ 2021-2022	

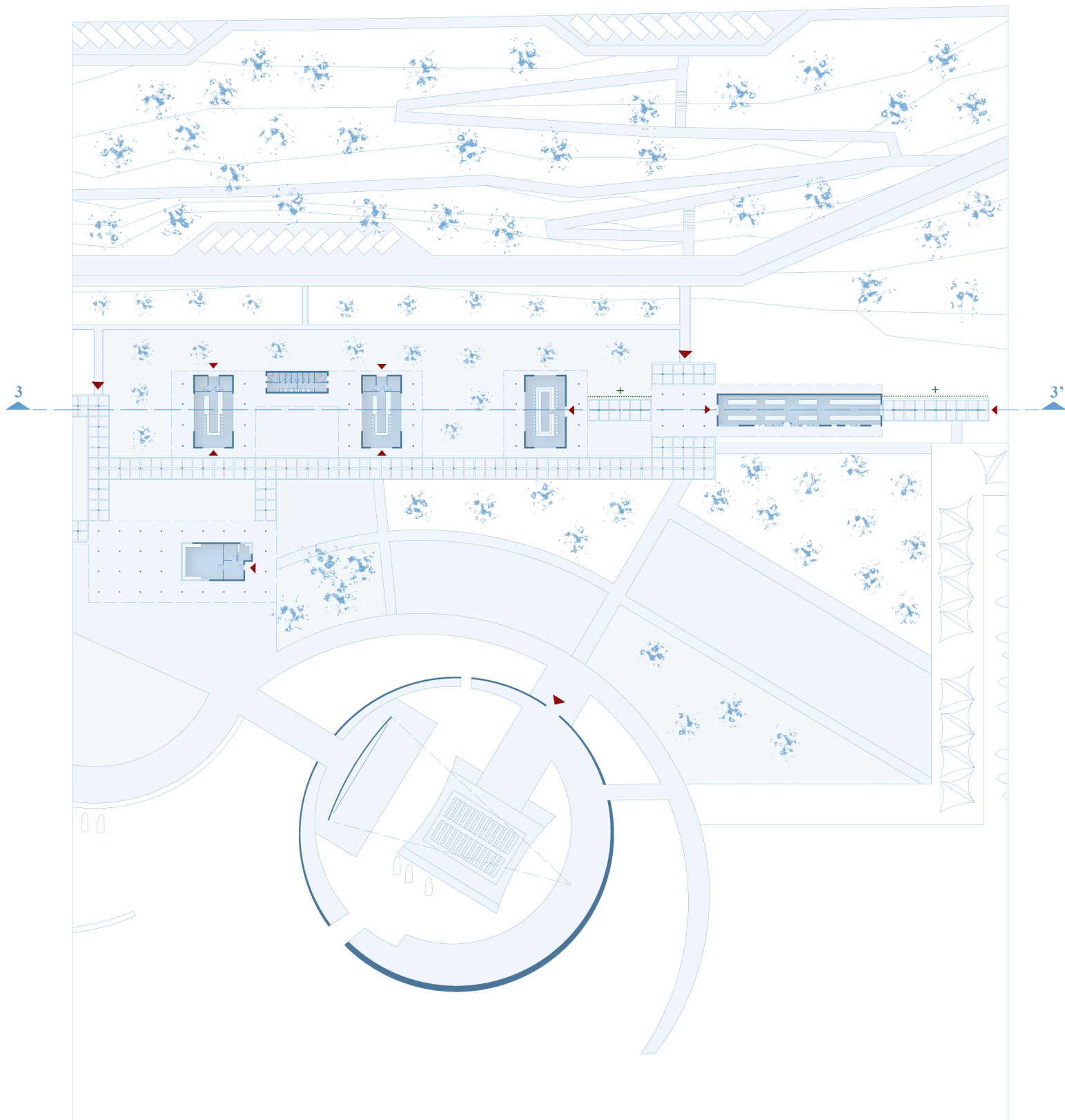


ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

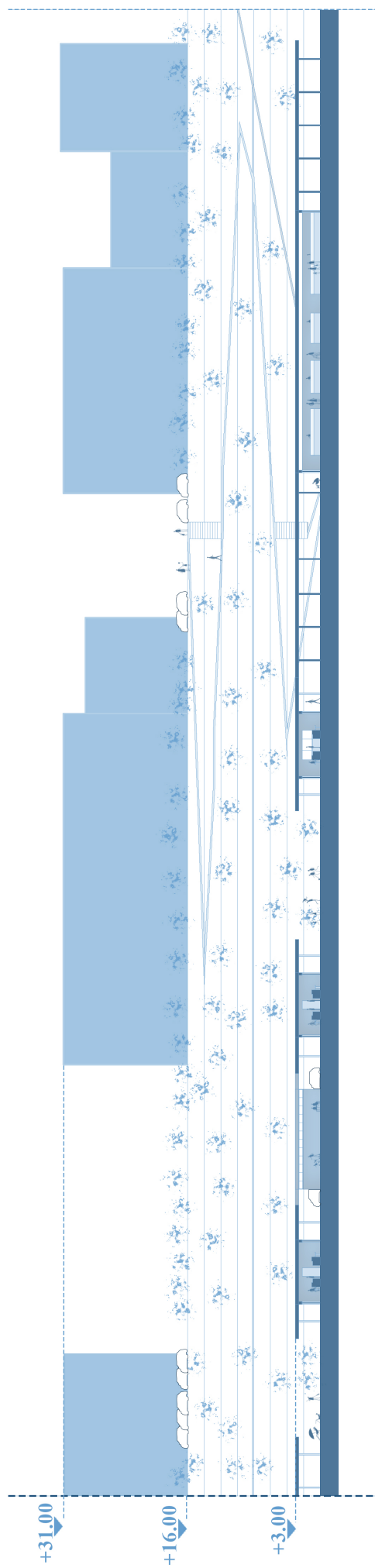
Τα σημεία ενδιαφέροντος της πλαζ είναι η αγορά και ο πλωτός κινηματογράφος.

Η ένταξη της εστίασης σε μορφή αγοράς στην έκταση έχει ως στόχο να μεταφέρει την αγορά, παρασκευή και κατανάλωση του φαγητού κοντά στη θάλασσα με έναν πιο σύγχρονο τρόπο. Συγκεκριμένα, το συγκρότημα των τεσσάρων κτηρίων, διαθέτει ένα περίπτερο κρεατικών, ένα με οπωρολαχανικά και συνοδευτικά, μια ψαραγορά και ένα περίπτερο παρασκευής και κατανάλωσης πιάτων με ψαρικά. Στο χώρο της υπαίθριας έκτασης, προτείνεται η οργάνωση λαϊκών αγορών μια φορά την εβδομάδα, από διάφορους ντόπιους παραγωγούς. Το κτήριο κοντά προς τη θάλασσα θα χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες του κινηματογράφου.

Ο πλωτός θερινός κινηματογράφος αντικαθιστά το θερινό σινεμά που υπάρχει τώρα , ενώ καλείται να στεγάσει και διάφορες εκδηλώσεις που πραγματοποιούνται ετησίως στην περιοχή της πλαζ.



Εικόνα 89. Κάτοψη πλαζ.
Κλίμακα 1:2.000



Εικόνα 90. Τομή 3-3'. Κλίμακα 1:2.000

Με τη διατήρηση των κτηρίων επιτυγχάνεται ο σεβασμός στην αρχιτεκτονική ταυτότητα του συγκροτήματος, ενώ παράλληλα δεν αλλοιώνεται το κτιριακό αποτύπωμα. Τα κτήρια της αγοράς, παρόλα αυτά παρουσιάζουν κάποιες ανάγκες για διαφορετικά ανοίγματα, για αυτό και προτείνεται ο εν μέρη επανασχεδιασμός τους και η διατήρηση όσων ανοιγμάτων παραμένουν λειτουργικά για τις νέες χρήσεις που θα στεγάζουν τα κτήρια.

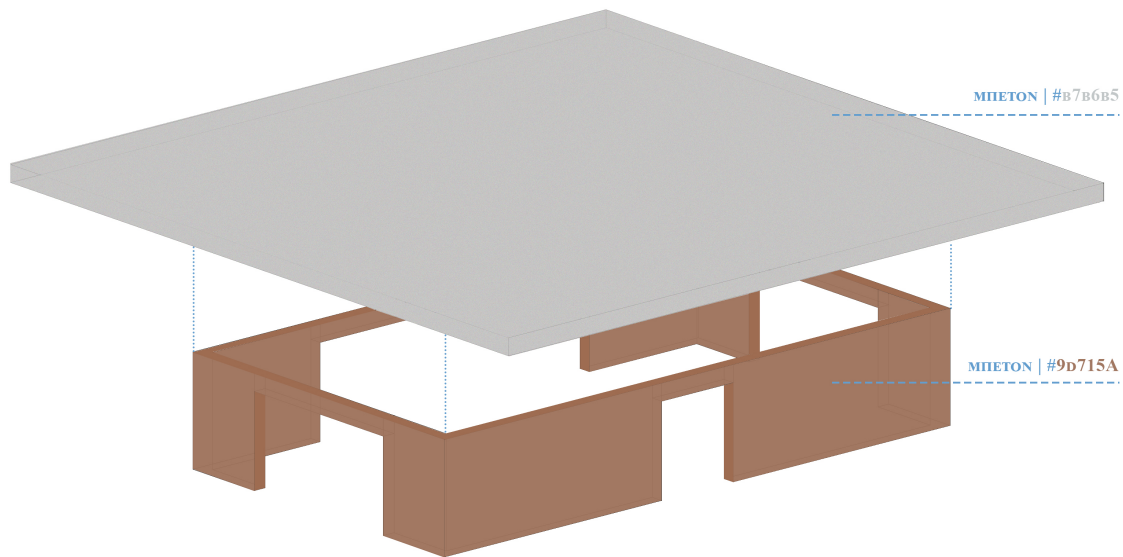


Εικόνα 91. Όψεις
Κλίμακα 1:2.000



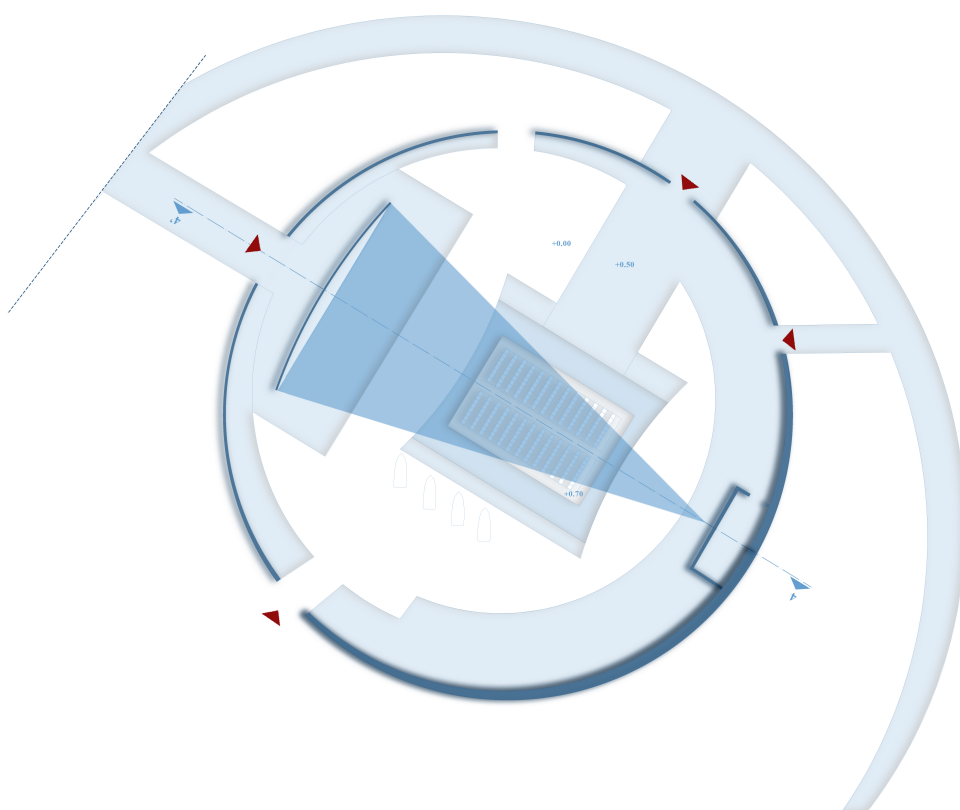
Εικόνα 92. Αξονομετρικό

Τα μεγαλύτερα ανοίγματα επιτρέπουν την καλύτερη σύνδεση του εσωτερικού των κτηρίων και των εξωτερικό περιβάλλοντα χώρο. Έτσι, τα κτήρια που στεγάζουν τους πάγκους για φαγητό και μαγείρεμα των προϊόντων, επεκτείνονται προς τα έξω μεταφέροντας τις αισθήσεις και τις απολαύσεις του φαγητού προς τα έξω. Δημιουργείται συνεπώς μια νέα εμπειρία κατανάλωσης φαγητού σε ένα περιβάλλον με πράσινο, βουνό και θάλασσα. Επίσης, η θέση της παραγοράς εκμεταλλεύεται την κοντινή προβλήτα που αποσκοπεί στην στάση των αλιευτικών για τον πιο άμεσο εφοδιασμό της πρώτης ύλης μέχρι την αγορά και κατανάλωση.

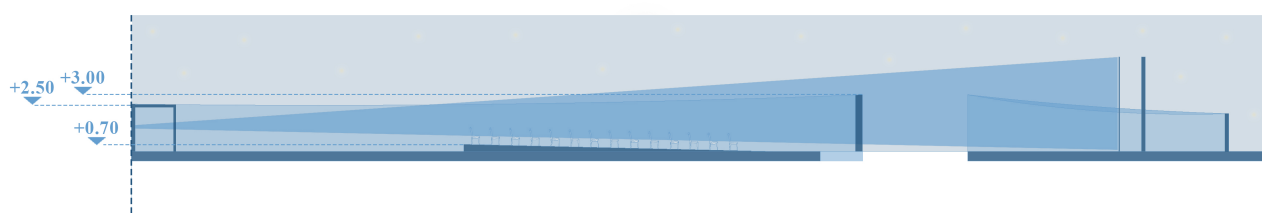


Εικόνα 93. Κατασκευαστική ανάλυση.

Διατηρώντας σε κάθε περίπτωση τα κελύφη των κτηρίων με μικρές παραποιήσεις στην αγορά της πλαζ, τα κτήρια του συγκροτήματος διατηρούν και τα υλικά. Προτείνεται η απόχρωση που μετό των κτηρίων να είναι τέτοια, ώστε να συμπληρώνει χωρίς να επισκιάζει την αρχιτεκτονική σε τόνους που σχετίζονται με τον περιβάλλοντα χώρο του πράσινου και της θάλασσας.



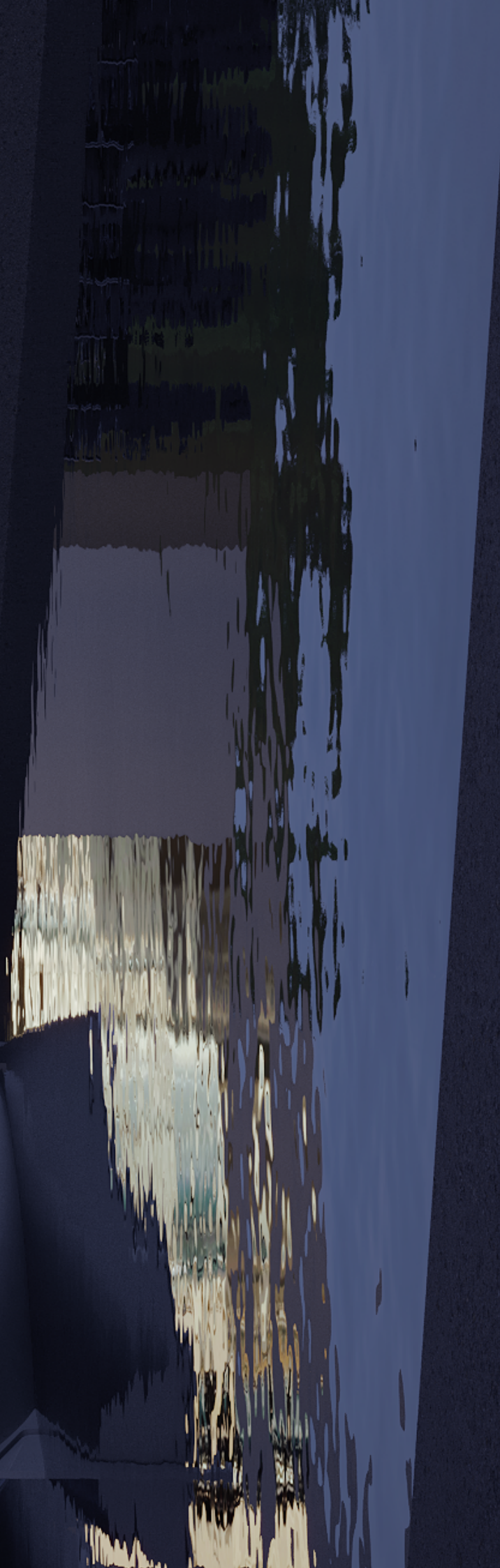
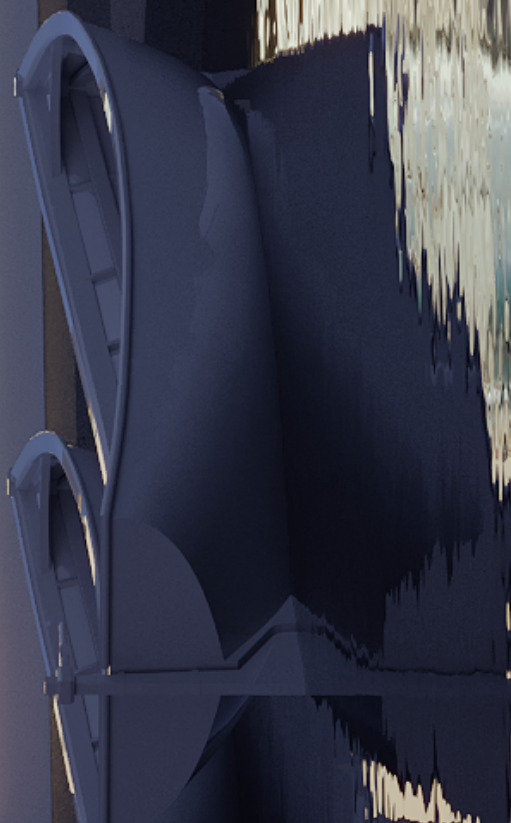
Εικόνα 94. Κάτοψη κινηματογράφου.
Κλίμακα 1:800



Εικόνα 95. Τομή
Κλίμακα 1:500

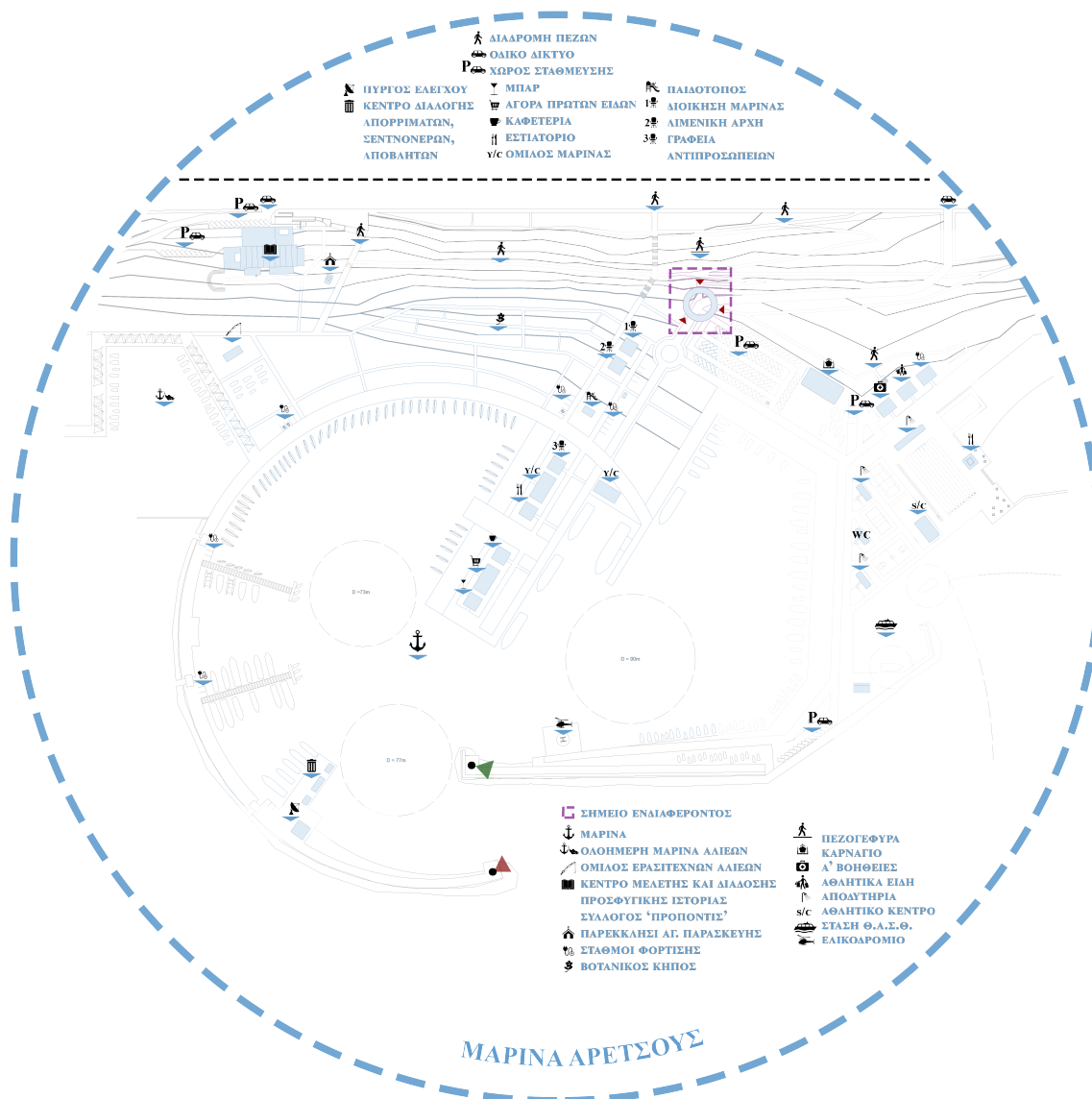
Η κυκλικότητα της κάτοψης εναρμονίζεται με εκείνες που εντοπίζονται στη συνολική έκταση της ακτογραμμής, ενώ οι τοίχοι που περιβάλλουν το εσωτερικό του θερινού κινηματογράφου προσθέτουν μια κίνηση όμοια με τα πανιά των σκαφών, ενώ παράλληλα λειτουργούν ως ήχο - θραύστες τόσο για την καλύτερη ποιότητα του ήχου στο εσωτερικό όσο και για την αποφυγή της διάχυσης του ήχου. Η σχέση της θάλασσας με τις θερινές προβολές είναι άμεση καθώς αποτελούν και τα δύο στοιχεία της πιο χαρακτηριστικής εποχής της χώρας μας, το καλοκαίρι. Η πρόσβαση στον κινηματογράφο με μικρά σκαφάκια προσθέτει στην εμπειρία αυτή.

Εικόνα 96. Βραδινή λήψη.



4.03.3 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΕΤΣΟΥΣ

Ο τουριστικός λιμένας της Αρετσούς αποτελεί το τρίτο και τελευταίο κομμάτι της έκτασης όπως και το μεγαλύτερο. Πρόκειται για μια μεγάλη επέμβαση φαινομενικά, καθώς πρακτικά οι απολήξεις των βραχιόνων στη θάλασσα επιτυγχάνουν να αυξήσουν παράλληλα την έκταση πρασίνου και να συγκεντρώσουν τις λειτουργίες καλύτερα σε σχέση με την υπάρχουσα κατάσταση.



Εικόνα 97. Χρήσεις μαρίνας.

Το κτιριακό αποτύπωμα της μαρίνας αυξήθηκε για να στεγάσει χρήσεις που δεν υπήρχαν στην υφιστάμενη, διατηρήθηκε όμως η χαμηλή δόμηση, εκτός από το περίπτερο του Ε.Ο.Τ. που διατηρήθηκε και αριθμεί τους 3 ορόφους, ενώ θα στεγάζει το “Πολιτιστικό Κέντρο Διάδοσης και Μνήμης της προσφυγικής ιστορίας, συγκεντρώνοντας το σημαντικό αρχείο του Δήμου και επιστρέφοντας το στο κομβικό σημείο των απολυμαντηρίων. Οι χρήσεις που προστέθηκαν στοχεύουν στην πιο προσωπική σχέση του ατόμου με τη μαρίνα, καθώς πλέον υφίστανται χρήσεις για όλες τις ηλικιακές ομάδες και αφορούν τόσο τους ελλιμενισμένους, τους επισκέπτες και τους κατοίκους των γύρω περιοχών. Δημιουργείται το κέντρο της μαρίνας στη κεντρική προβλήτα, ενώ παράλληλα δημιουργούνται αντίστοιχα κέντρα στο Αθλητικό Κέντρο, στην προβλήτα της θαλάσσιας συγκοινωνίας, στο Πολιτιστικό κέντρο, στην προβλήτα των αλιέων και στην πλαζ στο δεξί τμήμα της. Η θαλάσσια διαμόρφωση στοχεύει στην ελάχιστη δόμηση για την πρόσδεση των σκαφών με το πλωτό ημικυκλικό κυματοθραύστη ενώ αυξάνει τις θέσεις ελλιμενισμού σχεδόν στο διπλάσιο. Παράλληλα, αυξάνονται τα είδη και μεγέθη των σκαφών που μπορούν να ελλιμενιστούν, με τις προβλήτες σε μεγαλύτερο βάθος και τις περισσότερες παροχές. Στο πρανές, το οποίο διατηρείται και επεκτείνεται προς την κεντρική προβλήτα διατηρείται και δημιουργούνται οι διαδρομές ανάβασης και κατάβασης μαζί με την υφιστάμενη διαμόρφωση του περιπτέρου του Ε.Ο.Τ.



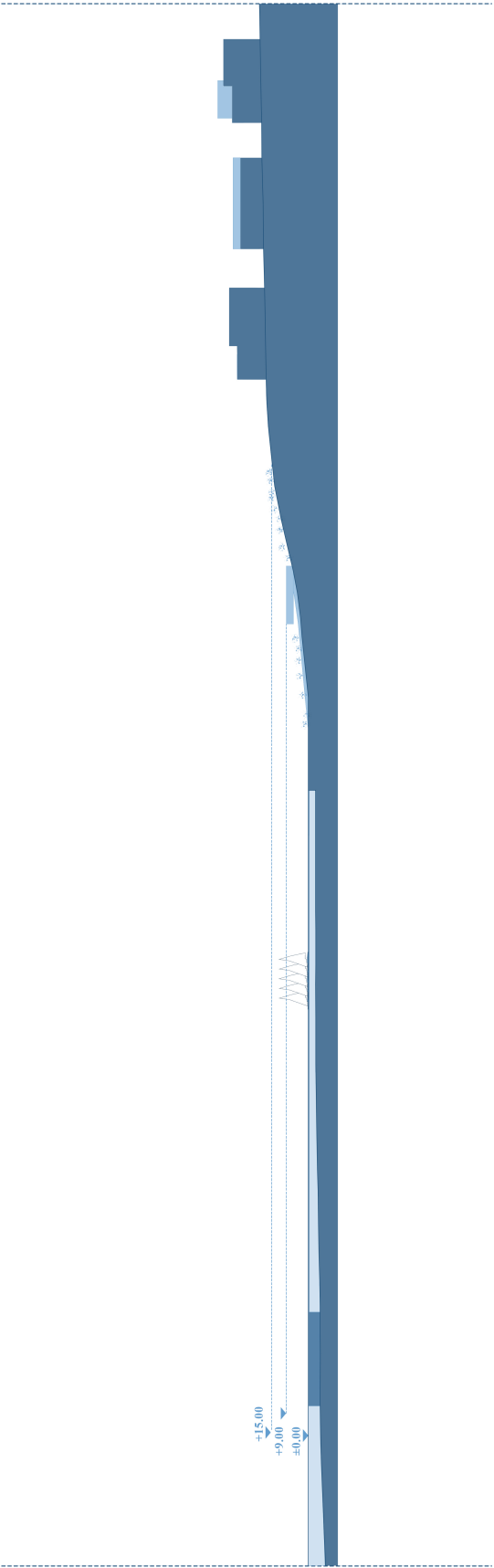
Εικόνα 98. Προβλήτες

Α : ιστιοφόρα Β: μηχανοκίνητα <12μ. Γ: μηχανοκίνητα <30μ. Δ : μηχανοκίνητα
Ε: αλιευτικά + : μηχανοκίνητα 40-60μ.



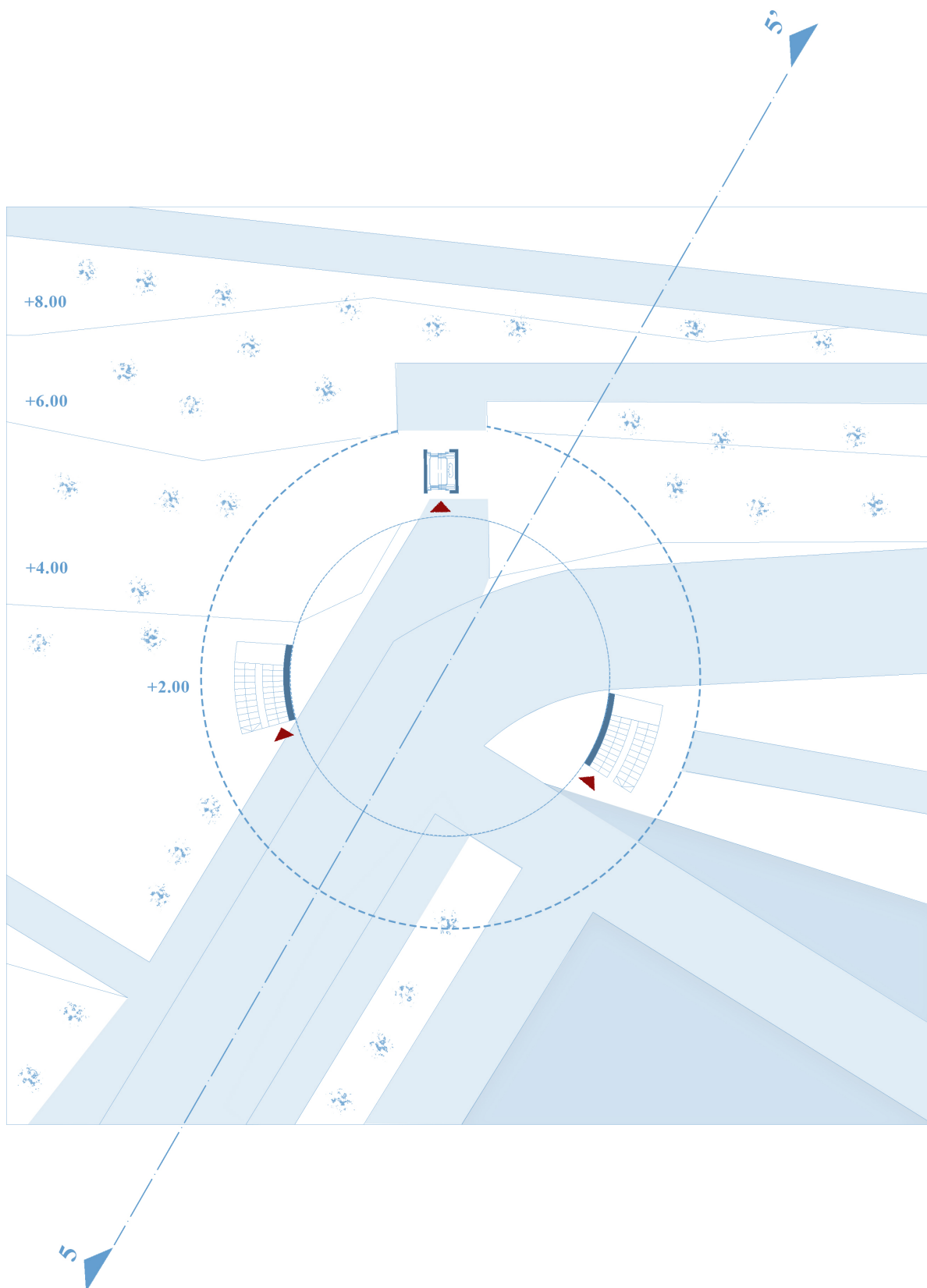
Εικόνα 99. Λεπτομέρεια μαρίνας

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ	
ΠΙΣΩ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ - Η ΑΡΕΤΣΟΥ	
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ 09	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΟΜΗ ΙΙΙ-ΙΙΙ'
	ΚΛΙΜΑΚΑ 1: 2.000
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΓΑΒΡΗΛΟΥ ΕΒΕΛΥΝ	
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ ΖΟΥΜΠΟΥΛΗ ΙΣΑΒΕΛΛΑ - ΑΓΓΕΛΙΚΗ	
ΑΚΑΔ. ΈΤΟΣ 2021-2022	

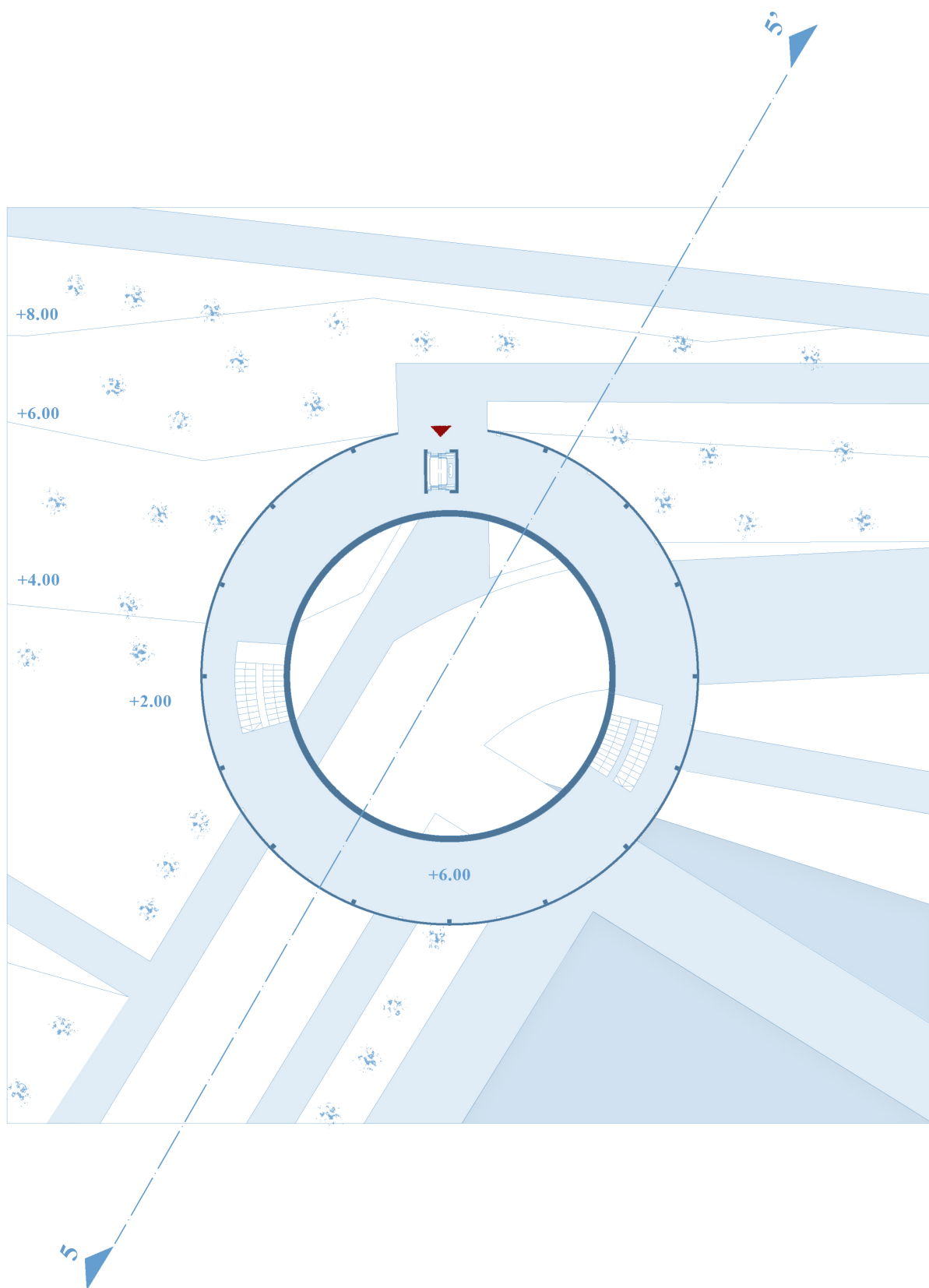


ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

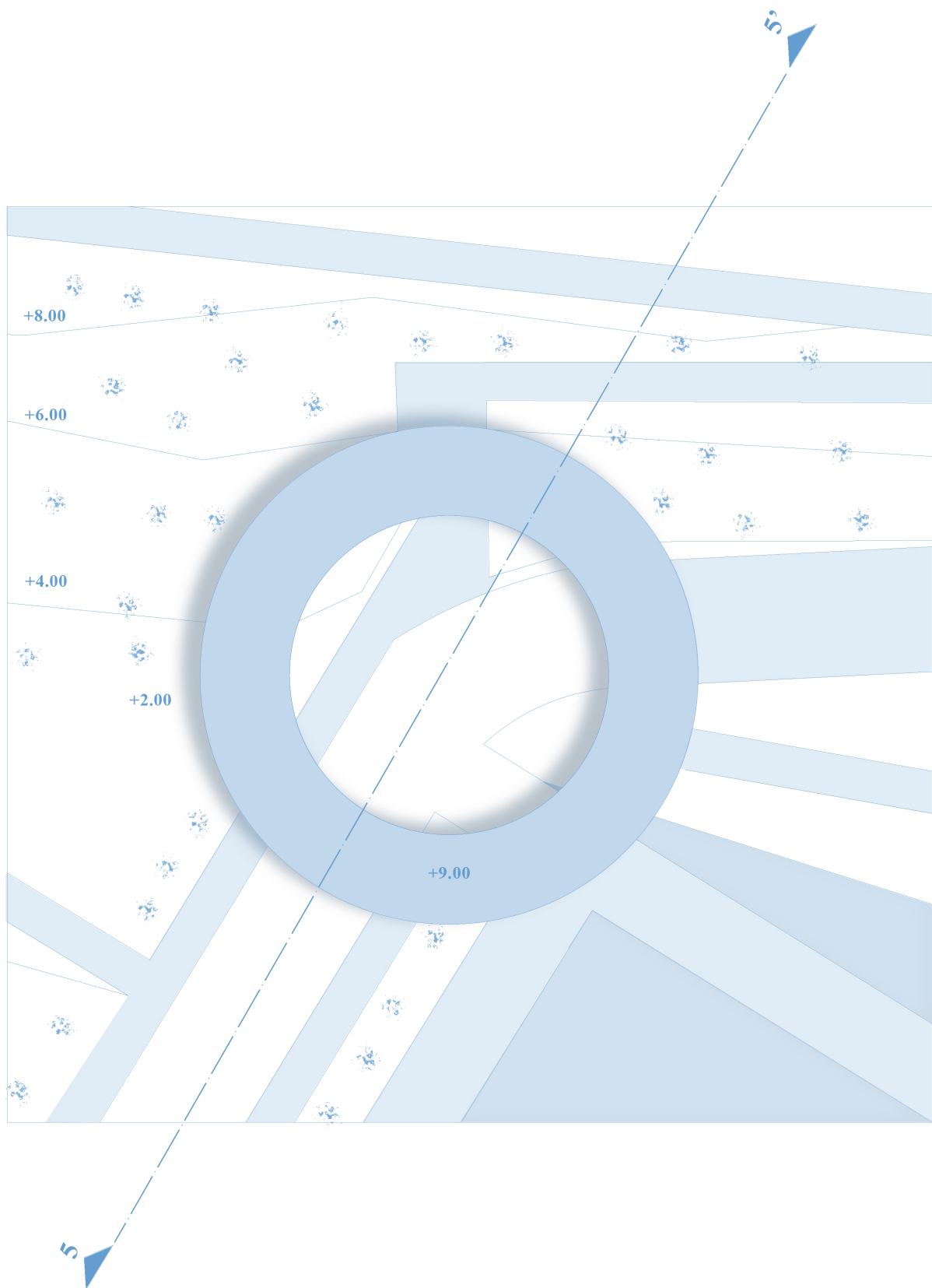
Στην παρούσα έκταση η επιλογή του σημείου ενδιαφέροντος ήταν πιο περίπλοκη δεδομένης της αχανούς της κλίμακας συγκριτικά με τις υπόλοιπες δύο. Κατά το σχεδιασμό της μαρίνας, την επίλυση των χρήσεων, της οργάνωσης της χωροταξικά αλλά και λειτουργικά, παρατηρείται ότι ίσως ένα από τα πιο σημαντικά θέματα επίλυσης ήταν αφενός η άμεση οδική πρόσβαση μέχρι και τις προβλήτες της μαρίνας, η σύνδεση των διαδρομών των πεζών και η ιδιόμορφη κατανομή του πρανούς. Η επίλυση των παραπάνω ζητημάτων ήταν ο σχεδιασμός μιας πεζογέφυρας που στόχο έχει να ενώσει τις στάθμες, να διασφαλίσει την πιο ασφαλή μετάβαση πάνω από το δρόμο αλλά και να μπορέσει αρχιτεκτονικά να ενταχθεί στην πρόταση.



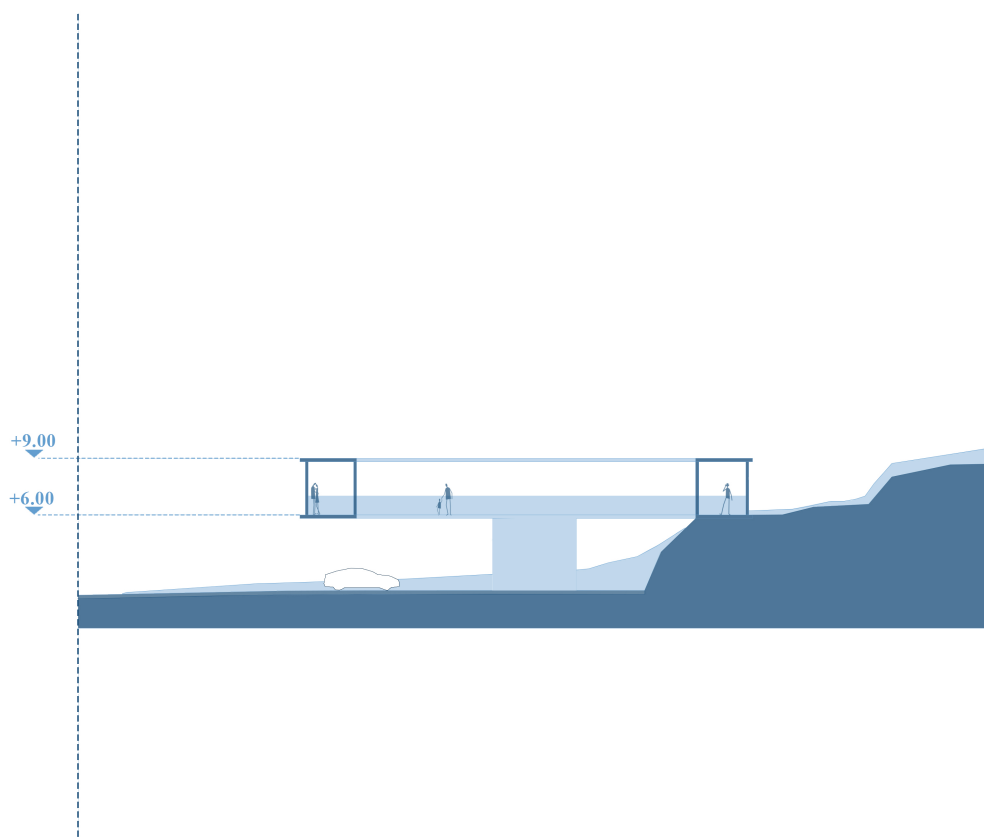
Εικόνα 100. Κάτοψη πεζογέφυρας
Κλίμακα 1:500



Εικόνα 101. Κάτοψη +6
Κλίμακα 1500

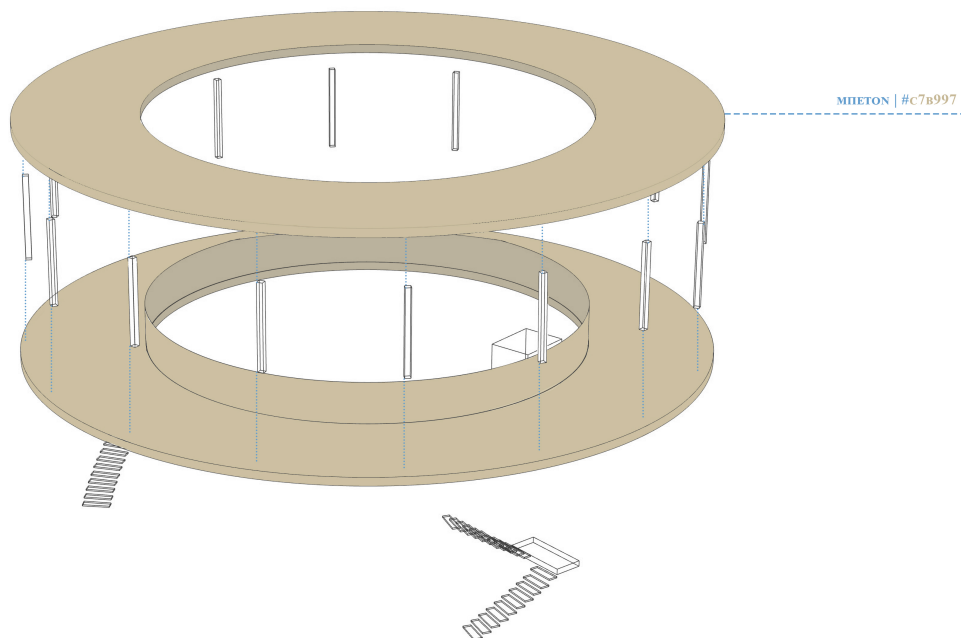


Εικόνα 102. Κάτοψη +9.
Κλίμακα 1:500



Εικόνα 103. Τομή 5-5'
Κλίμακα 1:500

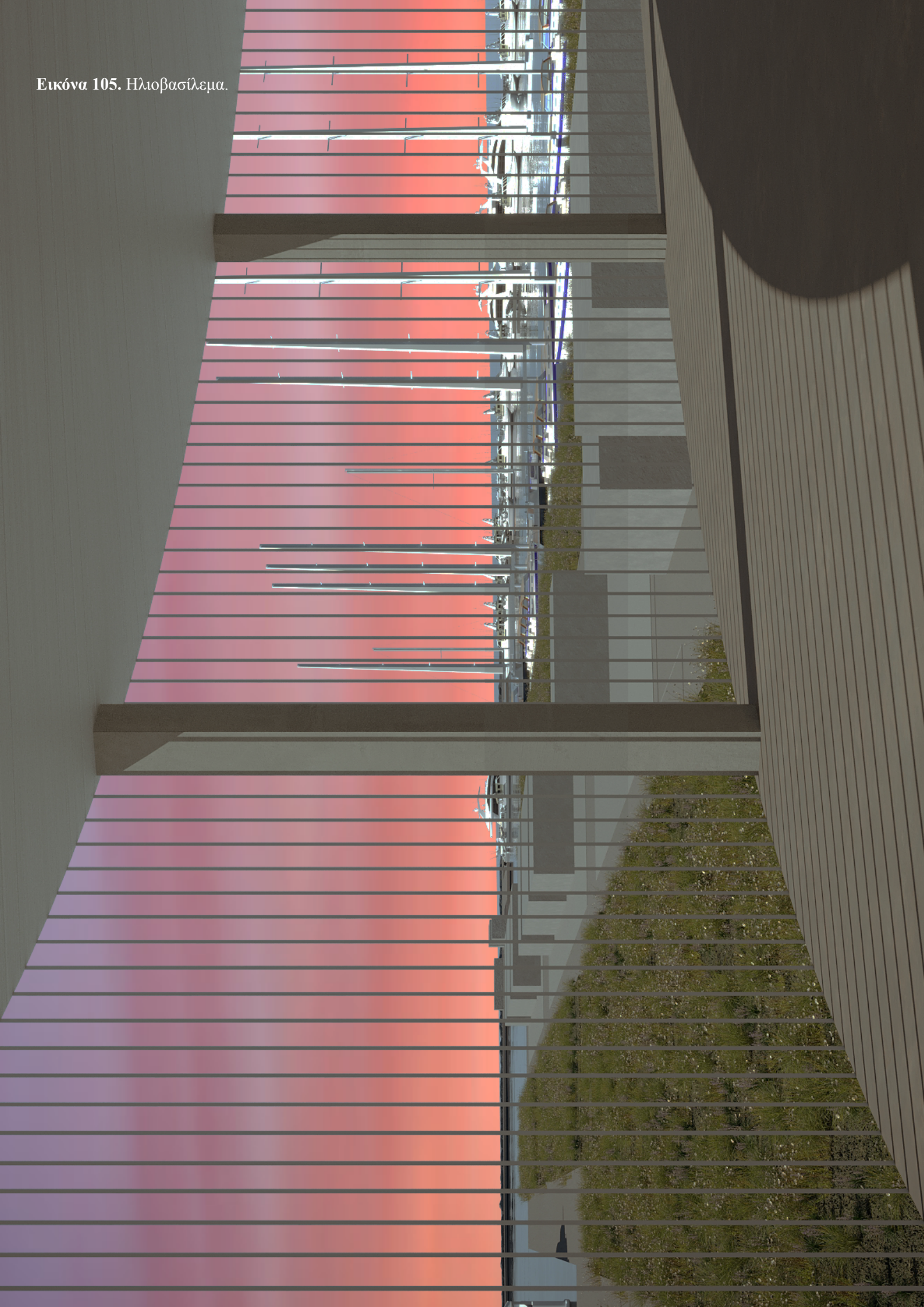
Οι στάθμες που ενώνονται είναι εκείνες των +2 και +6, ενώ είναι δυνατή η μετάβαση και από την μία πλευρά της πεζογέφυρας στην άλλη (+2 σε +6 σε +2). Αυτό επιτυγχάνεται με τις δύο κλίμακες και με τον ανελκυστήρα που βρίσκεται εγκατεστημένος στο πρανές, όπου και στηρίζεται η πεζογέφυρα.

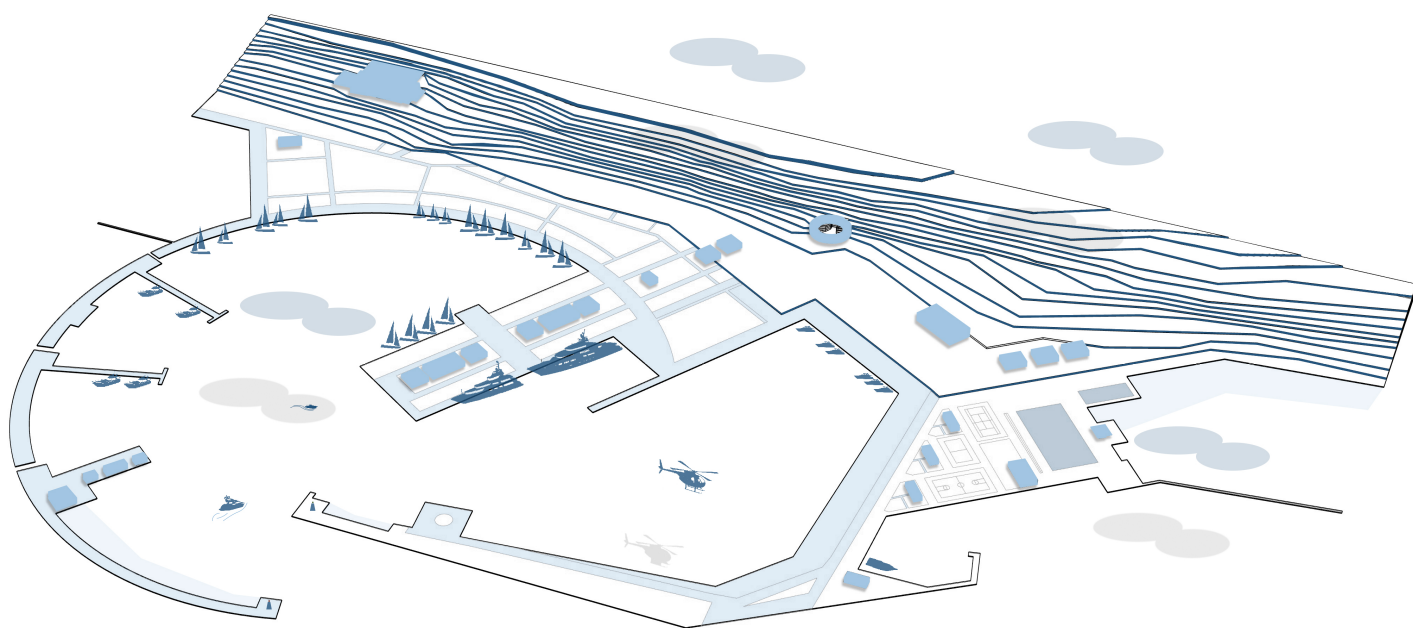


Εικόνα 104. Κατασκευαστική λεπτομέρεια πεζογέφυρας.

Τα υλικά της γέφυρας περιορίζονται στο εμφανές μπετό, και στη γήινη απόχρωση του μπεζ, καθώς βρίσκεται πάνω στο πρανές που φέρει τους ίδιους τόνους. Οι δύο πλάκες συγκροτούνται με τις ενδιάμεσες κορώνες να στηρίζουν στην ανώτερη.

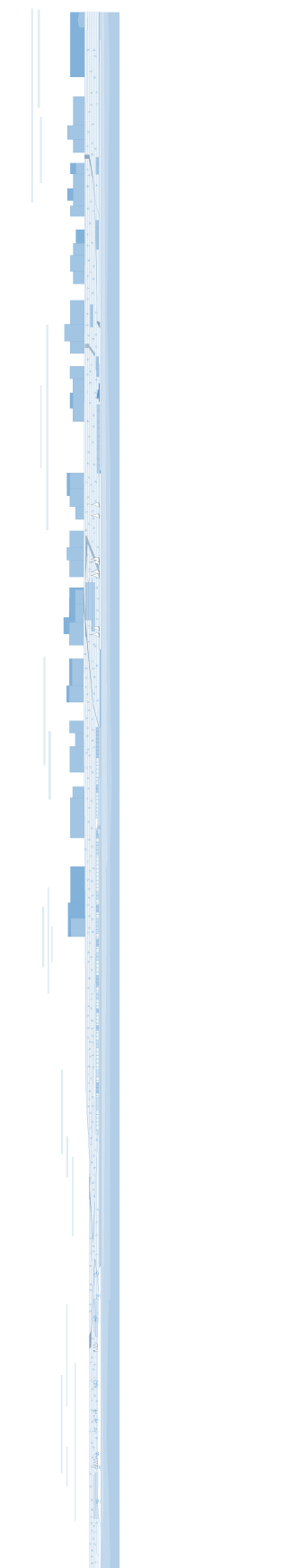
Εικόνα 105. Ηλιοβασίλεμα.



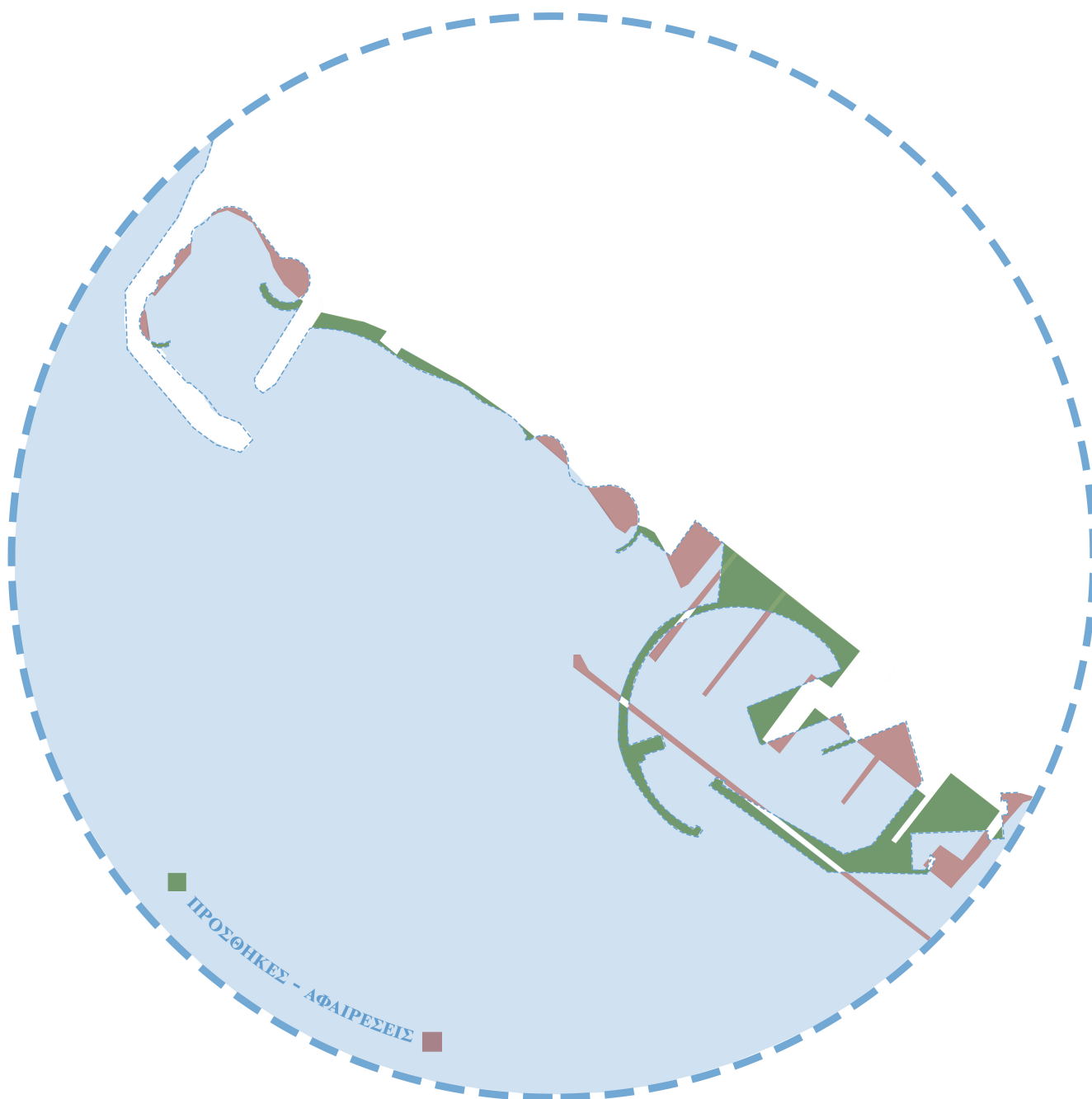


Εικόνα 106. Αξονομετρικό.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ	
ΠΙΣΩ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ - Η ΑΡΕΤΣΟΥ	
ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ 10	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΨΗ
	ΚΛΙΜΑΚΑ 1: 8.000
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΓΑΒΡΗΛΟΥ ΕΒΕΛΥΝ	
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ ΖΟΥΜΠΟΥΛΗ ΙΣΑΒΕΛΛΑ - ΑΓΓΕΛΙΚΗ	
ΑΚΑΔ. ΈΤΟΣ 2021-2022	



Με δεδομένο ότι ο κύριος στόχος της επέμβασης αποτελούσε εξ αρχής ο επαναπροσδιορισμός της ακτογραμμής, ενδιαφέρουσα αποτελεί η συμπερασματική αξιολόγηση σχετικά με την επέμβαση συνολικά στο όριο της θάλασσας. Παρατηρείται ότι ο στόχος της επέμβασης στο θαλάσσιο τμήμα, φαίνεται να είναι επιτυχής, καθώς στο Μ. Έμβολο πραγματοποιήθηκε η απαλοιφή μόνο των υπαρχουσών και λυόμενων προβλητών χωρίς την επέμβαση στην φυσική του διαμόρφωση. Στην πλαζ παρατηρείται η ανακατανομή του εδάφους με αντιστοιχία των προσδέσεων - αφαιρέσεων. Ενώ στη μαρίνα επιτεύχθηκε όχι μόνο ο επανασχεδιαμός της αλλά και να αποφευχθεί η υπερβολική πρόσθεση δόμησης στη θάλασσα.



Διάγραμμα 20.

Η επιλογή της κλίσης στα κτήρια του Ναυτικού Ομίλου του Μ. Εμβόλου, η διατήρηση της του κτηριακού συγκροτήματος της πλαζ και η χαμηλή δόμηση των κτισμάτων στη μαρίνα, η ελάχιστη με μηδενική δόμηση στο πρανές συμβάλουν στη δημιουργία μιας νέας ενιαίας συνολικής όψης της παραλιακής ζώνης της Αρετσούς που σκοπό δεν έχει να τονίσει την επέμβαση όσο να σεβαστεί την ιστορία, το φυσικό περιβάλλον, δίνοντας μια καινούργια πνοή στο κατα τ άλλα μήλο της έριδος του Πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ / ΠΗΓΕΣ

σελ. 10

Κωνσταντινίδης Γ. (2011, Ιανουάριος 01). Αληθινή αρχιτεκτονική από τον Άρη Κωνσταντινίδη. Ανακτήθηκε από https://www.athensvoice.gr/life/home/architecture/15347_alithini-arhitektoniki-apo-ton-ari-konstantinidi

σελ. 17

Αγαδάκος Σ. (Αθήνα 2006). Διερεύνηση των αναπτυξιακών χαρακτηριστικών στην παράκτια ζώνη, (Διπλωματική Εργασία), Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Ειδικό Πλαίσιο για το Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΦΕΚ 128 Α)

Σχεδιάγραμμα 3. Προσδιορισμός του θαλάσσιου μετώπου. : Προσωπικό Αρχείο

σελ. 18-19

Μαρίνου Α. (Θεσ/νίκη 2009), Σχεδιασμός για τη μαρίνα στη νήσο Αστυπάλαια. (Μεταπτυχιακή Εργασία), Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Ανακτήθηκε από : <http://ikee.lib.auth.gr/record/124131/files/GRI-2010-5559.pdf>

Γεωργακόπουλος Θ. (2021, Νοέμβριος). Μαρίνες και Τουριστικοί Λιμένες στην Ελλάδα. Ανακτήθηκε από <https://www.dianeosis.org/2021/11/marines-kai-toyristikoi-limenes-stin-ellada/>

Μπέλλος Η.Γ. (2021, Νοέμβριος 28). Χαμένα έσοδα εκατομμυρίων από μαρίνες που μένουν στα χαρτιά. Η Καθημερινή, σελ. 5.

Εικόνα 1. Γεωγραφική κατανομή χωροθετημένων τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων και περιοχές κάλυψης με ακτίνα 30 ναυτικά μίλια. Ανακτήθηκε από : <https://www.dianeosis.org/2021/11/marines-kai-toyristikoi-limenes-stin-ellada/>

σελ. 20

Νόμος 2160/1993, άρθρο 31, παρ.3. Μαρίνες και καταφύγια, Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας.

σελ.20-23

Neufert E., Kister J., Lohmann M., Merkel P., Brockhaus M. (Επιμ.) (2021). Bauentwurfslehre : Grundlagen, Normen, Vorschriften. Γερμανία : Springer.

Εικόνα 2. Διαφορετικοί κατοψικοί τύποι μαρινών. Ανακτήθηκε από : Neufert E., Kister J., Lohmann M., Merkel P., Brockhaus M. (Επιμ.) (2021). Bauentwurfslehre : Grundlagen, Normen, Vorschriften. Γερμανία : Springer.

Εικόνα 3. Εξωτερική διαμόρφωση για στάθμευση και αποθήκευση σκαφών, αυτοκινήτων και των τρέιλορ τους. Ανακτήθηκε από : Neufert E., Kister J., Lohmann M., Merkel P., Brockhaus M. (Επιμ.) (2021). Bauentwurfslehre : Grundlagen, Normen, Vorschriften. Γερμανία : Springer.

Εικόνα 4. Νεώσοικος. Ανακτήθηκε από : Neufert E., Kister J., Lohmann M., Merkel P., Brockhaus M. (Επιμ.) (2021). Bauentwurfslehre : Grundlagen, Normen, Vorschriften. Γερμανία : Springer.

σελ. 24

Διαμαντίδης Κ. (Αθήνα 2016). Βάση δεδομένων μαρινών Ελλάδας. (Διπλωματική Εργασία), Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Ανακτήθηκε από : <https://core.ac.uk/download/45649641.pdf>

Νόμος 4256/2014, άρθρο 1, παρ. 1α, Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις , Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΦΕΚ 92/Α'/14-4-2014).

Σελ 25

Εικόνα 5. Διαχωρισμός σκαφών με βάση το μέσο πρόωσης. Ανακτήθηκε από : Google

σελ. 26

Νόμος 4256/2014, άρθρο 12, παρ. 1α, Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις , Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΦΕΚ 92/Α'/14-4-2014).

Πίνακας 2. Εικόνες - Τύποι Σκαφών. Ανακτήθηκε από : Ελληνική Ομοσπονδία Ιστιοπλοΐας : Κατηγορίες Σκαφών / Κλάσεις (χ.χ.) Ανακτήθηκε από : <https://www.eio.gr/ημερολόγιο-αγώνων/κατηγορίες-σκαφών-κλάσεις> .

σελ. 27

Ελληνική Ομοσπονδία Ιστιοπλοΐας : Κατηγορίες Σκαφών / Κλάσεις (χ.χ.) Ανακτήθηκε από : <https://www.eio.gr/ημερολόγιο-αγώνων/κατηγορίες-σκαφών-κλάσεις> .

Πίνακας 1. Κατηγοριοποίηση σκαφών αναψυχής. Διαμαντίδης Κ. (Αθήνα 2016). Βάση δεδομένων μαρινών Ελλάδας. (Διπλωματική Εργασία), Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Ανακτήθηκε από : <https://core.ac.uk/download/45649641.pdf>

Πίνακας 3. Τύποι Σκαφών. Ανακτήθηκε από : Ελληνική Ομοσπονδία Ιστιοπλοΐας : Κατηγορίες Σκαφών / Κλάσεις (χ.χ.) Ανακτήθηκε από : <https://www.eio.gr/ημερολόγιο-αγώνων/κατηγορίες-σκαφών-κλάσεις> .

σελ. 32

Χάρτης 1. Εντοπισμός του Δήμου Καλαμαριάς. Προσωπικό Αρχείο

Εικόνα 6. Αγγείο που βρέθηκε κατα τις ανασκαφές στο Καραμπουρνάκι. Ανακτήθηκε από : <http://paths.web.auth.gr/2015-04-19-10-45-30/2015-04-19-16-47-07/9-2015-04-19-17-36-38/24-2015-04-19-17-56-29>

σελ. 34

σελ. 33- 44

Εικόνα 7. Η σκάλα της Αρετσούς (1917). Ανακτήθηκε από : <http://thessaloniki.photos.vagk.gr/el/component/tags/tag/20-2014-09-27-17-40-55.html>

Εικόνα 7. Η σκάλα της Αρετσούς (1917). Ανακτήθηκε από : <http://thessaloniki.photos.vagk.gr/el/component/tags/tag/20-2014-09-27-17-40-55.html>

Εικόνα 8. Έλληνες πρόσφυγες από τη Ρωσία περιμένουν με το δελτίο στο χέρι για τη διανομή ιματισμού (1916). Ανακτήθηκε από : National Geographic.

Εικόνα 9. Αεροφωτογραφία Καλαμαριάς (1916). Ανακτήθηκε από : <https://www.amna.gr/feeds/logosupload.php?id=185355>

Εικόνα 10. «Απολυμαντήρια» (1922)

Εικόνα 11. Εγκαταστάσεις προσφύγων (1918).

Εικόνα 12. Σκηνές διαμονής προσφύγων (1923). Ανακτήθηκαν και οι τρεις από : <https://www.pontosnews.gr/652970/pontos/apolymantiria-kalamarias-mnimeio-parachorisi-ektasis/>

Εικόνα 13. Γυναίκες και παιδιά που περιμένουν στην ουρά για την κλινική του αμερικάνικου Ερυθρού Σταυρού (1916). Ανακτήθηκε από : Βιβλιοθήκη του Κονγκρέσου.

σελ.41

Εικόνα 15. «Απροστάτευτοι» από τον ήλιο και απολαμβάνοντας τη θάλασσα (δεκαετία '60-70).

Εικόνα 16. « Οι ναυτοπρόσκοποι ανοίγουν τα πανιά τους μπροστά στις εγκαταστάσεις της πλαζ » (1966). Ανακτήθηκαν από : <https://archive.saloni.ca/1684>

Σελ.42

Εικόνα 17. Η εγκαταστάσεις του Ε.Ο.Τ. στην πλαζ της Αρεστούς ('70).

Εικόνα 18. Από τη σκάλα του «Απολυμαντηρίου» έως τη σκάλα του «Παραδείσου» ('70). Ανακτήθηκαν από : <https://archive.saloni.ca/1684>

Εικόνα 19. Το Κεντρικό Κτήριο του Ε.Ο.Τ. (70') . Ανακτήθηκε από : <https://parallaximag.gr/kapote-sto-karampournaki-2468>

σελ.43

Εικόνα 20. Αεροφωτογραφία της περιοχής στις αρχές της δεκαετίας του '80.

Εικόνα 21. Ηλιοβασίλεμα στην Αρετσού. ('70-'80). Ανακτήθηκαν από : <https://archive.saloni.ca/1684>

Ιστορικό Αρχείο Προσφυγικού Ελληνισμού Δήμου Καλαμαριάς
Δήμος Καλαμαριάς : Ιστορία (χ.χ). Ανακτήθηκε από : <https://kalamaria.gr/προφίλ-του-δήμου/ιστορία/>
Δήμος Καλαμαριάς : Το Ρύσιο των Αλιέων

σελ. 46-49

Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδος : Ψηφιακή βιβλιοθήκη Εφημερίδων και περιοδικού τύπου (χ.χ). Ανακτήθηκε από : <http://efimeris.nlg.gr/ns/main.html>

σελ.58

Χάρτης 2. Χάρτης Π3- Συνολικός. Ανακτήθηκε από : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

Σελ. 59

Φ.Ε.Κ 3 (2015), Αναγκαστικές Απαλλοτριώσεις και Πολεοδομικά Θέματα, Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας.

σελ.60

Χάρτης 3. Χάρτης Π3.1- Δ. Καλαμαριάς. Ανακτήθηκε από : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

σελ.61

Εικόνα 22. Δήμος Καλαμαριάς : Σύνταξη Γενικού Χωρικού Σχεδίου (2019). Ανακτήθηκε από : <https://kalamaria.gr/σύνταξη-γενικού-χωρικού-σχεδίου-περι/>

σελ. 61 Δήμος Καλαμαριάς : Σύνταξη Γενικού Χωρικού Σχεδίου (2019). Ανακτήθηκε από : <https://kalamaria.gr/σύνταξη-γενικού-χωρικού-σχεδίου-περι/>

Σελ.62

Εικόνα 23. Εξώφυλλο Τεύχους. Δίκτυο Α.Ε. , Γεωργιάδης Γ., Γαβριηλίδης Γ. (Μελετητές) (2021). Ειδικό Χωρικό Σχέδιο Παραλιακού Μετώπου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, Ελληνική Δημοκρατία , Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Π.Ε. Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

Σελ.64

Εικόνα 24. Στάσεις θαλάσσιας συγκοινωνίας.Ανακτήθηκε από : <https://etravelnews.gr/tag/θαλάσσια-αστική-συγκοινωνία-θεσσαλο/>

Σελ.65

Χάρτης 4. Χάρτης Π2 - Συνολικός. Ανακτήθηκε από : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

σελ.67

Εικόνα 25. Κάτοψη πρότασης για Αρετσού. Δίκτυο Α.Ε. , Γεωργιάδης Γ., Γαβριηλίδης Γ. (Μελετητές) (2021). Ειδικό Χωρικό Σχέδιο Παραλιακού Μετώπου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, Ελληνική Δημοκρατία , Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Π.Ε. Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

σελ. 62 - 70

Δίκτυο Α.Ε. , Γεωργιάδης Γ., Γαβριηλίδης Γ. (Μελετητές) (2021). Ειδικό Χωρικό Σχέδιο Παραλιακού Μετώπου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, Ελληνική Δημοκρατία , Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Π.Ε. Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

σελ. 71- 82

Δίκτυο Α.Ε. , Γεωργιάδης Γ., Γαβριηλίδης Γ. (Μελετητές) (2021). Ειδικό Πολεοδομικό Σχέδιο Παραλιακού Μετώπου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, Ελληνική Δημοκρατία , Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Π.Ε. Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

Σελ.71

Εικόνα 26. Εξώφυλλο Τεύχους. Δίκτυο Α.Ε. , Γεωργιάδης Γ., Γαβριηλίδης Γ. (Μελετητές) (2021). Ειδικό Πολεοδομικό Σχέδιο Παραλιακού Μετώπου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης,

Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, Ελληνική Δημοκρατία , Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Π.Ε. Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

σελ.72

Χάρτης 5. Χάρτης Χ.1 - Σ.Μ.Π.Ε. Ανακτήθηκε από : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

σελ.74-75

Εικόνα 27. Δίκτυο Α.Ε. , Γεωργιάδης Γ., Γαβριηλίδης Γ. (Μελετητές) (2021). Ειδικό Πολεοδομικό Σχέδιο Παραλιακού Μετώπου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, Ελληνική Δημοκρατία , Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Π.Ε. Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

Εικόνα 28. Δίκτυο Α.Ε. , Γεωργιάδης Γ., Γαβριηλίδης Γ. (Μελετητές) (2021). Ειδικό Πολεοδομικό Σχέδιο Παραλιακού Μετώπου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, Ελληνική Δημοκρατία , Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Π.Ε. Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

Σελ.77

Χάρτης 6. Δασικές εκτάσεις Δ. Καλαμαριάς. Ανακτήθηκε από : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

Σελ.79

Εικόνα 29. Δίκτυο Α.Ε. , Γεωργιάδης Γ., Γαβριηλίδης Γ. (Μελετητές) (2021). Ειδικό Πολεοδομικό Σχέδιο Παραλιακού Μετώπου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, Ελληνική Δημοκρατία , Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Π.Ε. Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

σελ.80

Εικόνα 30. Δίκτυο Α.Ε. , Γεωργιάδης Γ., Γαβριηλίδης Γ. (Μελετητές) (2021). Ειδικό Πολεοδομικό Σχέδιο Παραλιακού Μετώπου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, Ελληνική Δημοκρατία , Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Π.Ε. Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

σελ.81

Εικόνα 31. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ Δίκτυο Α.Ε. , Γεωργιάδης Γ., Γαβριηλίδης Γ. (Μελετητές) (2021). Ειδικό Πολεοδομικό Σχέδιο Παραλιακού Μετώπου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, Ελληνική Δημοκρατία , Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Π.Ε. Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη : Υπηρεσία Δόμησης Δήμου Καλαμαριάς.

σελ. 83

Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου : Αρετσού. Ανακτήθηκε από : <https://hradf.com/?s=αρετσου>

σελ.84

Εικόνα 32. Εξώφυλλο τεύχους. MARNET Α.Ε., Σαμαράς και Συνεργάτες , Παπαγιάννης Θ Α.Ε.Μ (Μελετητές) (2020). Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Υφιστάμενης λειτουργίας, Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ, Εταιρία Ακινήτων Δημοσίου.

σελ.85

Εικόνα 33. MARNET Α.Ε., Σαμαράς και Συνεργάτες , Παπαγιάννης Θ Α.Ε.Μ (Μελετητές) (2020). Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Υφιστάμενης λειτουργίας, Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ, Εταιρία Ακινήτων Δημοσίου.

Σελ. 96

Χάρτης 7. Τοποθεσία | Χάρτης Δήμου Θεσσαλονίκης. Προσωπικό αρχείο.

Σελ. 98

Χάρτης 8. Πρόσβαση | Χάρτης Δήμου Καλαμαριάς. Προσωπικό αρχείο.

Σελ. 99

Χάρτης 9. Πρόσβαση | Χάρτης Περιοχής Επέμβασης. Προσωπικό αρχείο.

Σελ. 101

Πίνακας 4. Δεδομένα διάρκειας κάλυψης αποστάσεων σε λεπτά. Προσωπικό αρχείο.

Σελ. 103

Εικόνα 34. Αεροφωτογραφία στρατοπέδου Κόδρα με τη μεταβολή των ορίων στο πέρασμα του χρόνου. Ανακτήθηκε από : google earth , διάγραμμα Προσωπικό αρχείο/

Σελ. 104

Χάρτης 10. Χρήσεις γης | Ευρύτερη περιοχή μελέτης. Προσωπικό αρχείο βασισμένο στο διαχωρισμό πολεοδομικών χρήσεων που ανακτήθηκε από : <https://kalamaria.maps.arcgis.com/home/index.html>

Σελ. 105

Ορισμοί Γενικών Πολεοδομικών Χρήσεων. Ανακτήθηκε από : http://www.domiki.gr/content/kpn/text_2i/0_5.htm

Σελ. 106

Χάρτης 11. Χρήσεις γης | Ειδικές χρήσεις έκτασης. Προσωπικό αρχείο

Σελ. 108

Σχέδιο 01. Κάτοψη υπάρχουσας κατάστασης. Προσωπικό αρχείο

Σελ 109

Εικόνα 35. Λεπτομέρεια κάτοψης χωρίς κλίμακα (Μικρό Έμβολο). Προσωπικό αρχείο

Σελ. 110

Εικόνα 36. Λεπτομέρεια κάτοψης χωρίς κλίμακα (Πλαζ). Προσωπικό αρχείο

Σελ 111

Εικόνα 37. Λεπτομέρεια κάτοψης χωρίς κλίμακα (Μαρίνα). Προσωπικό αρχείο

Σελ 114

Διάγραμμα 1. Ύψη ορόφων στην περιοχή μελέτης και επέμβασης. Προσωπικό αρχείο

Σελ 115

Διάγραμμα 2.Αναλογία χωρητικότητας σκαφών και πολυκατοικιών. Προσωπικό αρχείο

Σελ 115

Υπολογισμός χωρητικότητας μέγιστου αριθμού ατόμων σε σκάφος. Ανακτήθηκε από : <https://www.boaterexam.com/boating-resources/boat-capacity.aspx>

Αριθμός τετραγωνικών μέτρων που αντιστοιχούν ανά άτομο (Housing per Person). Ανακτήθηκε από : https://ec.europa.eu/energy/content/housing-space-person_en

Σελ 116

Διάγραμμα 3. Ωρες λειτουργίας παραλιακής ζώνης και περιοχής επέμβασης. Προσωπικό αρχείο

Σελ 117

Διάγραμμα 4. Συχνότητα ατόμων ανά περιοχή. Προσωπικό αρχείο

Σελ 118

Εικόνα 38. Ισοϋψείς και Ισοβαθείς. Προσωπικό αρχείο

Σελ 120.

Σχέδιο 02. Τομή Α-Α'. Προσωπικό αρχείο

Σελ 121

Εικόνα 39. Λεπτομέρεια τομής Α-Α' (Μικρό Έμβολο). Προσωπικό αρχείο.

Σελ 123

Σχέδιο 03. Τομή Β-Β'. Προσωπικό αρχείο

Σελ. 124

Εικόνα 40. Λεπτομέρεια τομής B-B'. Προσωπικό αρχείο

Σελ 126

Σχέδιο 04. Τομή Γ-Γ'. Προσωπικό αρχείο

Σελ 127

Εικόνα 41. Λεπτομέρεια τομής Γ-Γ' (Μαρίνα). Προσωπικό αρχείο

Σελ 129

Διάγραμμα 5. Ηλιακό διάγραμμα και κύρια κατεύθυνση ανέμου. Προσωπικό αρχείο

Σελ 129

Ηλιακό διάγραμμα Καλαμαριάς. Ανακτήθηκε από : <https://www.suncalc.org/#/40.5779,22.9418,16/2022.12.22/18:10/1/3>

Κύρια κατεύθυνση ανέμου Καλαμαριά. Ανακτήθηκε από : <https://windy.app/forecast2/spot/603032/Kalamaria/statistics>

Σελ 130.

Εικόνα 42. Πάνω : Ο άνεμος στη Θεσσαλονίκη (1959-2010). Ανακτήθηκε από : Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία

Κάτω : Ο άνεμος στην Καλαμαριά (2012-2021). Ανακτήθηκε από : <https://windy.app/forecast2/spot/603032/Kalamaria/statistics>

Σελ 133.

Σχέδιο 05. Όψη. Προσωπικό αρχείο

Σελ 134

Εικόνα 43. Λεπτομέρεια όψης (Μικρό Έμβολο).

Σελ 135

Εικόνα 44. Λεπτομέρεια όψης (Πλαζ).

Σελ 136

Εικόνα 45. Λεπτομέρεια όψης (Μαρίνα)

Σελ 138

Διάγραμμα 6. Θέσεις θέασης.

Σελ 141

Εικόνα 46. ΝΑ.Ο.Κ.Θ - Τμήμα κωπηλασίας , κανόε, καγιάκ.

Εικόνα 47. Άποψη προς το θαλάσσιο τμήμα της μαρίνας.

Εικόνα 48. Εναπόθεση σκαφών στην ξηρά.

Εικόνα 49. Οι γλίστρες.

Προσωπικό αρχείο

Σελ 142

Εικόνα 50. ΝΑ.Ο.Κ.Θ. - Εντευκτήριο.

Εικόνα 51. Είσοδος μαρίνας.

Εικόνα 52. Άποψη προς τη λιμενολεκάνη.

Εικόνα 53. Νεώσοικος ναυτοπροσκόπων.

Εικόνα 54. Ανέλκυση σκάφους.

Προσωπικό αρχείο

Σελ 143

Εικόνα 55. Εγκαταλελειμμένες εγκαταστάσεις.

Εικόνα 56. Όμιλος Χειμ. Κολυμβητών και Ξυλορακέτας.

Εικόνα 57. Τμήμα κτηριακού συγκροτήματος Κωνσταντινίδη.

Εικόνα 58. Αποδυτήρια - ερμάρια.

Εικόνα 59. Γήπεδο ξυλορακέτας.

Προσωπικό αρχείο

Σελ 144

Εικόνα 60. Πέργκολα.

Εικόνα 61. ΝΑ.Ο.Α.Θ.

Εικόνα 62. Παραλιακό Καφέ/μπαρ.

Εικόνα 63. Παραλία λουομένων.

Εικόνα 64. Πέργκολα.

Εικόνα 65. Όμιλος Ερασιτεχνών Αλιέων.

Προσωπικό αρχείο

Σελ 145

Εικόνα 66. Λυόμενη κατασκευή αποθήκευσης

Εικόνα 67. Κτήριο περιπτέρου Ε.Ο.Τ

Εικόνα 68. Εκκλησιάκι Αγ. Παρασκευής.

Εικόνα 69. Άποψη προς προβλήτες μαρίνας.

Προσωπικό αρχείο

Σελ 146

Εικόνα 70. Κοντέινερ ως χώροι αποθήκευσης.

Εικόνα 71. Σκάφη στην ξηρά.

Εικόνα 72. Άποψη μαρίνας από Μ'Εμβολο.

Εικόνα 73. Τμήμα αστικού πρασίνου.

Εικόνα 74. Πολυκατοικία στο πάω τμήμα του πρανούς.

Εικόνα 75. Άποψη μαρίνας από τα μέσα του πρανούς.

Προσωπικό αρχείο

Σελ 147

Διάγραμμα 7. S.W.O.T analysis. Προσωπικό αρχείο

Σελ	154
Διάγραμμα 8. Διατήρηση - απαλοιφή χρήσεων και κτηρίων. Προσωπικό αρχείο.	
Σελ	155.
Διάγραμμα 9. Χερσαία διαμόρφωση.	
Σελ	156
Διάγραμμα 10. Θαλάσσια διαμόρφωση.	
Σελ	158
Διάγραμμα 11. Μικρό Έμβολο	
Σελ	159
Διάγραμμα 12. Πλαζ Αρετσούς	
Σελ	161
Διάγραμμα 13. Τουριστικός λιμένας Αρετσούς.	
Σελ	163
Διάγραμμα 14. Πορεία 01.	
Σελ	164
Διάγραμμα 15. Πορεία 02.	
Σελ	165
Διάγραμμα 16. Πορεία 03	
Σελ	166
Διάγραμμα 17. Πορεία 04	
Σελ	167
Διάγραμμα 18. Πορεία 05.	
Σελ	171
Σχέδιο 06. Πρόταση Κάτοψη.	
Σελ.	173
Διάγραμμα 19. Χρήσεις Μ.Έμβολο	
Σελ	174
Εικόνα 76. Λεπτομέρεια Μ.Εμβόλου.	
Σελ	175
Σχέδιο 07. Τομή Ι-Ι'.	
Σελ	178
Εικόνα 77. Κάτοψη 0.00 και οροφής.	
Σελ	179
Εικόνα 78. Τομή 1-1'.	
Σελ	180
Εικόνα 80. Όψεις	
Σελ	183.
Εικόνα 81. Κατόψεις	
Σελ	184.
Εικόνα 82. Τομή 2-2'	
Σελ	185
Εικόνα 83. Όψεις	
Σελ	186
Εικόνα 84. Κατασκευαστική λεπτομέρεια.	
Σελ	187
Εικόνα 85. Βραδινή λήψη	
Σελ	188
Εικόνα 86. Πρωινή λήψη	
Σελ	189
Εικόνα 87. Χρήσεις πλαζ.	
Σελ	190
Εικόνα 88. Λεπτομέρεια πλαζ.	
Σελ	191
Σχέδιο 08. Τομή ΙΙ-ΙΙ'.	
Σελ	194

Εικόνα 89. Κάτοψη πλαζ.
Σελ 195
Εικόνα 90. Τομή 3-3'.
Σελ 196
Εικόνα 91. Όψεις.
Σελ 197
Εικόνα 92. Αξονομετρικό.
Σελ 199
Εικόνα 93. Κατασκευαστική ανάλυση.
Σελ 200
Εικόνα 94. Κάτοψη κινηματογράφου
Σελ 201
Εικόνα 95. Τομή
Σελ 203
Εικόνα 96. Βραδινή λήψη
Σελ 204
Εικόνα 97. Χρήσεις μαρίνας
Σελ 205.
Εικόνα 98. Προβλήτες
Σελ 206
Εικόνα 99. Λεπτομέρεια μαρίνας
Σελ 207
Σχέδιο 09. Τομή III-III'
Σελ 210
Εικόνα 100. Κάτοψη
Σελ 211
Εικόνα 101. Κάτοψη
Σελ 212
Εικόνα 102. Κάτοψη
Σελ 213
Εικόνα 103. Τομή
Σελ 215
Εικόνα 104. Κατασκευαστική λεπτομέρεια
Σελ 216
Εικόνα 105. Ηλιοβασίλεμα
Σελ 217
Εικόνα 106. Αξονομετρικό
Σελ 218
Σχέδιο 10. Όψη
Σελ 221
Διάγραμμα 20

