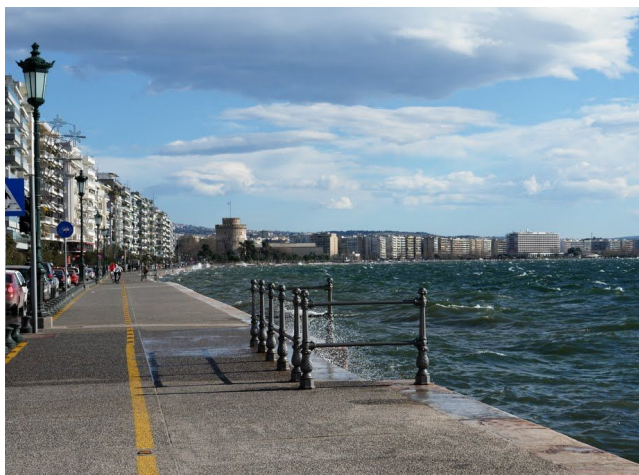




ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΙΔΕΩΝ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΞΥΛΙΝΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΕΠΙ ΠΑΣΣΑΛΩΝ (DECK)
ΣΤΗΝ ΠΑΛΙΑ ΠΑΡΑΛΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Φεβρουάριος 2022

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

I. ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

1. Σκοπιμότητα του Διαγωνισμού Ιδεών
2. Αντικείμενο και Ζητούμενα του Διαγωνισμού
3. Στόχοι του Διαγωνισμού
4. Τεχνικά δεδομένα
 - 4.1 Περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης – Δεδομένα ευρύτερης περιοχής
 - 4.2 Ισχύουσα ρυμοτομία- Χρήσεις Γης-Πολεοδομικές Προβλέψεις
 - 4.3 Κυκλοφοριακά δεδομένα
 - 4.4 Δεδομένα του θαλάσσιου χώρου

II. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ- Διαθέσιμα στοιχεία

1. Σκοπιμότητα του Διαγωνισμού Ιδεών

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης προγραμματίζει την επέκταση του υφιστάμενου κρηπιδώματος της Παλιάς Παραλίας με μια ήπια και αναστρέψιμη ξύλινη κατασκευή / κατάστρωμα επί πασσάλων (ντεκ) πλάτους 5 έως 10 μέτρων προς τη θάλασσα από την 1^η προβλήτα του ΟΛΘ έως το Λευκό Πύργο, δεδομένου ότι το μικρό σήμερα πλάτος του κρίνεται ανεπαρκές σε σχέση με την ιδιαίτερα αυξημένη επισκεψιμότητα της περιοχής, σε συνδυασμό και με τον υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο της Λεωφόρου Νίκης. Με δεδομένο ότι η παραλιακή ζώνη αποτελεί ζώνη εκτόνωσης των κατοίκων και των επισκεπτών της πόλης με εύκολη και καθημερινή πρόσβαση και με στόχο τη χρήση αυτής της ζώνης από ολοένα και αυξανόμενο αριθμό χρηστών (για ποικίλες δράσεις-δραστηριότητες) με τον παρόντα διαγωνισμό ιδεών αναζητείται η αποσαφήνιση των γεωμετρικών και λοιπών (τεχνικών, αισθητικών, κατασκευαστικών κλπ) παραμέτρων του έργου, προκειμένου αυτές στη συνέχεια (σε επόμενο στάδιο) να μελετηθούν σε βάθος ώστε να υλοποιηθεί μια άρτια αισθητικά, τεχνικά και λειτουργικά κατασκευή. Απώτερος στόχος του διαγωνισμού είναι η σύνδεση της περιοχής της Νέας Παραλίας, με τον Α΄ Προβλήτα του λιμανιού, ολοκληρώνοντας έτσι στο σύνολό του μήκους του, το παραλιακό μέτωπο της αστικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, με ενιαίο και σύγχρονο σχεδιασμό και αναβαθμισμένα ποιοτικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά.

Το προτεινόμενο έργο βρίσκεται σε εναρμόνιση με το στρατηγικό σχεδιασμό του Δήμου Θεσσαλονίκης, στους βασικούς άξονες του οποίου συμπεριλαμβάνεται η βελτιστοποίηση της ποιότητας ζωής του πολίτη και η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Για τη βελτίωση της λειτουργίας και της εικόνας του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης, ήδη από τη Μελέτη Αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Θεσσαλονίκης, η οποία βρίσκεται στο στάδιο του ελέγχου και εγκρίσεων από πλευράς ΥΠΕΝ, προτείνεται η διερεύνηση δέσμης παρεμβάσεων και η απόδοση σημαντικής έκτασης δημόσιου χώρου (υφιστάμενου / νέου) στους πεζούς, με χαρακτηριστικά ανάλογα της "νέας παραλίας". Επίσης στη Στρατηγική Ανάπλασης του Παραλιακού Μετώπου του Δήμου Θεσσαλονίκης, όπως αυτή συγκροτήθηκε από τη Γενική Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, το 2018, και εμπλουτίστηκε σε συνεργασία με την Παγκόσμια Τράπεζα, εντάσσεται ως έργο πρώτης προτεραιότητας η επέκταση του παραλιακού κρηπιδώματος της Παλιάς Παραλίας με ξύλινη αναστρέψιμη κατασκευή πλάτους 7 έως 10 μέτρων προς τη θάλασσα από την 1^η προβλήτα του ΟΛΘ έως το Λευκό Πύργο. Τέλος, το έργο προβλέπεται στις προτεινόμενες παρεμβάσεις στο υπό έγκριση ΣΒΑΚ Δ. Θεσσαλονίκης.

Παράλληλα με τη διενέργεια του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού θα ξεκινήσουν οι διαδικασίες διερεύνησης - ωρίμανσης των προϋποθέσεων αδειοδότησης του έργου, ώστε να προβλεφθούν όλες οι παράμετροι που το επηρεάζουν, ενώ αμέσως μετά την ολοκλήρωση του διαγωνισμού, ο Δήμος Θεσσαλονίκης θα πρέπει να προσδιορίσει με ακρίβεια τα τεχνικά χαρακτηριστικά του προς ανάθεση έργου - τα οποία επηρεάζουν άμεσα και το κόστος των απαιτούμενων μελετών - κατόπιν συγκριτικής αξιολόγησης των

προτάσεων που θα έχει στη διάθεσή του, με κριτήρια τόσο τα λειτουργικά και μορφολογικά τους χαρακτηριστικά, αλλά κυρίως σε σχέση με την εφικτότητα και το κόστος κατασκευής, όπως επίσης σε σχέση με την περίπλοκη διαδικασία αδειοδότησης του έργου.

2. Αντικείμενο και ζητούμενα του Διαγωνισμού

Ο παρών Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός Ιδεών στοχεύει στη διατύπωση προτάσεων - ιδεών που θα προσδιορίσουν τα γεωμετρικά, λειτουργικά, μορφολογικά και κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του έργου ώστε σε πρώτη φάση να ολοκληρωθεί διαβούλευση με τους συναρμόδιους φορείς για την τελική μορφή και στη συνέχεια για την έγκριση και αδειοδότηση του έργου και σε δεύτερη φάση να εκτιμηθεί το κόστος των απαιτούμενων μελετών και να προεκτιμηθεί το κόστος του έργου.

Το έργο συμπεριλαμβάνεται στην κατηγορία των αξιόλογων τεχνικών έργων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 της υπ' αριθ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/48505/387/19-5-2021 απόφασης ΥΠΕΝ, ως έργο διαμόρφωσης – ανάπλασης μεγάλου αναπτύγματος του παραλιακού μετώπου του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης, συνδέοντας το χώρο του Λιμανιού με την πλατεία Λευκού Πύργου και τη Νέα Παραλία, με σκοπό τη λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του χώρου επέμβασης, όπως επίσης και την ανάδειξή του σε πόλο υπερτοπικής σημασίας. Κατά συνέπεια η διενέργεια αρχιτεκτονικού διαγωνισμού είναι υποχρεωτική, επειδή το έργο έχει *ευρύτερη κοινωνική, αρχιτεκτονική, πολεοδομική, συμβολική και περιβαλλοντική σημασία και η λειτουργία του, ο όγκος, η θέση και λοιπά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του θα έχουν επίδραση στο ευρύτερο δομημένο και φυσικό περιβάλλον*.

Στο πλαίσιο αυτό, με την υπ' αριθ. 366/17-5-2021 ΑΔΣ (ΑΔΑ: 6ΜΞΦΩΡ5-Z30) τροποποιήθηκε το Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου Θεσσαλονίκης και με την υπ' αριθ. 367/17-05-2021 ΑΔΣ (ΑΔΑ: ΩΙΧ6ΩΡ5-39Λ) εγκρίθηκε η αναμόρφωση του Προϋπολογισμού του Δήμου Θεσσαλονίκης για το έτος 2021, έτσι ώστε να συμπεριληφθεί ο κωδικός ΚΑ 30/7412.63.01 Υπηρεσία 30, Υπηρεσιακή Μονάδα 30.001 με λεκτικό «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΙΔΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΞΥΛΙΝΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΕΠΙ ΠΑΣΣΑΛΩΝ (DECK) ΣΤΗΝ ΠΑΛΙΑ ΠΑΡΑΛΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ».

Η περιοχή μελέτης εκτείνεται σε μήκος 1.100 μέτρων περίπου από την 1^η προβλήτα του ΟΛΘ μέχρι το Λευκό Πύργο, ενώ κατά πλάτος περιλαμβάνει το πλάτος του σημερινού παραλιακού πεζοδρόμου – κρηπιδώματος και της προτεινόμενης επέκτασης με αναστρέψιμη κατασκευή επί πασσάλων, της οποίας το πλάτος και το εξωτερικό περίγραμμα αποτελούν ζητούμενα του διαγωνισμού εντός του εύρους μεταξύ **5μ.έως 10μ.** που προτείνει ο Δήμος Θεσσαλονίκης. Οι διαγωνιζόμενοι μπορούν να συμπεριλάβουν στην πρότασή τους και όλο το πλάτος της Λεωφόρου Νίκης, λαμβάνοντας ωστόσο υπόψη ότι η αναστρέψιμη ξύλινη κατασκευή θα πρέπει να μπορεί να υλοποιηθεί και χωρίς άλλη παρέμβαση στη Λεωφόρο Νίκης.

Αναλυτικότερα, το αντικείμενο του διαγωνισμού περιλαμβάνει το σχεδιασμό ενός «καταστρώματος», επί πασσάλων με ξύλινο κατάστρωμα, σε όλο το μήκος και κατ' επέκταση του παραλιακού πλακόστρωτου, το οποίο θα επιτρέπει την ομαλή και ασφαλή κίνηση των πεζών, τη δυνατότητα στάσης και απόλαυσης του ηλιοβασιλέματος και της θαλασσινής αύρας (που σήμερα δυσχεραίνεται λόγω του μικρού πλάτους του χώρου και του συνωστισμού), την προσέγγιση μικρών σκαφών και τη συναρμογή της ζώνης περιπάτου με τις μελλοντικές στάσεις της θαλάσσιας συγκοινωνίας, ενός έργου συμπληρωματικού προς άλλα μεταφορικά έργα της πόλης.

Το έργο, συμπληρωμένο με φωτισμό ειδικών προδιαγραφών και τον απαραίτητο εξοπλισμό, θα διατηρήσει τον χαρακτήρα και τα ιστορικά χαρακτηριστικά της Παλιάς Παραλίας, ενώ παράλληλα θα αποτελέσει ένα προνομιακό χώρο συνάντησης της πόλης με το νερό, έναν «εξώστη» κοινωνικής επαφής και αναψυχής, που σήμερα έχει απόλυτη ανάγκη το ιστορικό κέντρο για να αναπνεύσει.

Περαιτέρω, οι μελετητές καλούνται να επιλύσουν τον τρόπο συναρμογής του έργου με τις κυρίαρχες αστικές χαράξεις του ιστορικού κέντρου της πόλης, και ειδικότερα με τις πλατείες Ελευθερίας, Αριστοτέλους και Λευκού Πύργου, που ανοίγονται σε αυτό, αλλά και με βασικούς οδικούς άξονες, όπως τις οδούς Αγίας Σοφίας, Βογατσικού, Στρατηγού Καλλάρη, Δημητρίου Γούναρη κ.α., κατά τρόπο ώστε το σχεδιαζόμενο έργο να αποτελεί οργανική συνέχεια του αστικού ιστού και να ολοκληρώνει την εικόνα της πόλης από τη θάλασσα.

Ειδικότερα ζητούμενα του διαγωνισμού ιδεών αποτελούν τα εξής:

➤ Για τον προσδιορισμό των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του έργου, θα πρέπει να ληφθούν αποφάσεις ως προς τα εξής σημεία :

- Να αποφασιστεί το τελικό πλάτος του καταστρώματος (μέσο πλάτος υφιστάμενου κρηπιδώματος : 6,50 μ)
- Να επιλυθεί ο τρόπος συμβολής του με την 1^η προβλήτα και η σχέση του με το αντίστοιχο deck που διαμορφώθηκε εκεί από τον Οργανισμό Λιμένα
- Να επιλυθεί ο τρόπος λειτουργικής και κατασκευαστικής σύνδεσης με την υφιστάμενη παραλία
- Να επιλυθεί ο τρόπος συμβολής του καταστρώματος με τη μικρή προεξοχή – προβλήτα έναντι της Πλατείας Ελευθερίας, η οποία βρίσκεται σε χαμηλότερο επίπεδο από το υφιστάμενο κρηπίδωμα
- Να συζητηθεί η εναρμόνιση του ξύλινου καταστρώματος με τη μελέτη για στάση αστικής θαλάσσιας συγκοινωνίας στο ύψος της Πλατείας Ελευθερίας
- Να επιλυθεί ο τρόπος συμβολής του καταστρώματος με τις 10 υφιστάμενες σκάλες προς τη θάλασσα
- Να προβλεφθεί η δυνατότητα προσέγγισης μικρών σκαφών σε ορισμένα σημεία του καταστρώματος

- Για τον προσδιορισμό των λειτουργικών χαρακτηριστικών του έργου, θα πρέπει να ληφθούν αποφάσεις ως προς:
 - Την αναγκαιότητα ή μη πρόβλεψης καθιστικών κατά μήκος του καταστρώματος ή του υφιστάμενου κρηπιδώματος και ενδεχομένως για τη μορφή τους, κατά την κρίση τους
 - Την αναγκαιότητα πρόβλεψης πρόσθετων φωτιστικών σωμάτων κατά μήκος του καταστρώματος ή του υφιστάμενου κρηπιδώματος
 - Την αναγκαιότητα πρόβλεψης σημείων για πρόσθετες ανοξείδωτες σκάλες στις οποίες να προσαρμόζεται σωσίβιο και σχοινί, τηρουμένων των μέτρων ασφαλείας από πτώση στη θάλασσα
 - Τον τρόπο καθαρισμού των υδάτων κάτω από το ξύλινο κατάστρωμα
 - Τη συναρμογή του έργου με τους υφιστάμενους αγωγούς ομβρίων

- Για τον προσδιορισμό των τεχνικών χαρακτηριστικών του έργου, θα πρέπει να περιγραφεί ο τρόπος στήριξης και θεμελίωσης του έργου καθώς και ο τρόπος κατασκευής και συντήρησης, και εν συνεχεία να προσδιοριστεί το κόστος και το χρονοδιάγραμμα του έργου.

3. Στόχοι του Διαγωνισμού

Ο διαγωνισμός στοχεύει στη διατύπωση ιδεών με αρχιτεκτονικό χαρακτήρα υψηλής ποιότητας για το σχεδιασμό του έργου, που θα εναρμονίζονται με την κλίμακα, τα αστικά χαρακτηριστικά και τα λοιπά δεδομένα του ευρύτερου χώρου και θα συνδυάζονται με τεκμηρίωση ως προς τον προτεινόμενο τρόπο κατασκευής και την εν γένει λειτουργία.

Ο **κύριος στόχος** του διαγωνισμού είναι η επιλογή/ ο προσδιορισμός των βέλτιστων χαρακτηριστικών του έργου *ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΞΥΛΙΝΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΕΠΙ ΠΑΣΣΑΛΩΝ (DECK)* από λειτουργική, αισθητική, τεχνική και οικονομική άποψη για την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου της παλιάς παραλίας Θεσσαλονίκης, με βάση τις σύγχρονες απαιτήσεις της τέχνης και της επιστήμης, καθώς και τις αρχές του βιοκλιματικού - περιβαλλοντικού σχεδιασμού.

Επιδιώκεται να προκύψει συνολικό αποτέλεσμα υψηλής ποιοτικής στάθμης, με σύγχρονο αρχιτεκτονικό χαρακτήρα, το οποίο θα ικανοποιεί τις εξής επιδιώξεις (επιμέρους στόχους):

1. Τη δημιουργία ενός άρτιου λειτουργικά και αισθητικά κοινόχρηστου χώρου, που θα βελτιώσει τις συνθήκες κυκλοφορίας πεζών και ποδηλατών στο μέτωπο της Παλιάς Παραλίας και θα αποτελέσει σημείο αναφοράς, αναψυχής και στάσης για τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής και τους επισκέπτες της πόλης, αναβαθμίζοντας την εικόνα της πόλης και βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής στο ιστορικό κέντρο,
2. Την κατασκευαστική επίλυση και τη χωροθέτηση ενός πεζόδρομου με αρχιτεκτονικούς χειρισμούς

- που θα εξασφαλίζουν με τρόπο λειτουργικό τη δημιουργία αντίστοιχων αναγνωρίσιμων προσβάσεων.
3. Τον κατάλληλο σχεδιασμό για την απρόσκοπτη κίνηση των ατόμων με αναπηρίες και εν γένει των εμποδιζόμενων ατόμων.
 4. Τη χρήση καινοτόμων, ποιοτικών και με μικρή απαίτηση συντήρησης δομικών υλικών.

4. Τεχνικά Δεδομένα

4.1 Περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης – Δεδομένα ευρύτερης περιοχής

Η όψη της πόλης άρχισε να αλλάζει ριζικά από το 2^ο μισό του 19^{ου} αιώνα, με τον «εκμοντερνισμό» της, όταν τμήμα των ανατολικών τειχών της και το παραθαλάσσιο (κατασκευασμένων από την ύστερη ρωμαϊκή περίοδο) κατεδαφίστηκαν, «ανοίγοντάς» τη προς τη θάλασσα. Η κατεδάφιση των τειχών και η κατασκευή της προκουμαίας (το 1869 και εξής, όταν ανέλαβε τη θέση του γενικού διοικητή ο Σαμπρί πασάς) αποτελούν τη σημαντικότερη πολεοδομική επέμβαση που έγινε στην πόλη στο τέλος της Τουρκοκρατίας¹.

Η σημερινή μορφή της Παλιάς Παραλίας Θεσσαλονίκης, άρχισε να διαμορφώνεται μετά την παραπάνω κατεδάφιση του παραλιακού τείχους, από τα υλικά του οποίου διαμορφώθηκε η υπερυψωμένη προκουμαία και ένας δρόμος (η Παράλληλη οδός)², για την εξυπηρέτηση μικρών σκαφών (μετά το 1870). Σταθμό για την μετέπειτα οικιστική εξέλιξη αποτέλεσε η πυρκαγιά του 1890. Από το 1893, στην πόλη έγιναν πολλά έργα κατασκευής δημοτικών κτιρίων εξωραϊσμού των δημόσιων χώρων (κήπους και προκουμαία), ανεγέρθηκε δημοτικό ιχθυοπωλείο στην προκουμαία (στη θέση του καμένου στα 1889)³, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα για τις σκεπαστές αγορές, και έγιναν τα έργα επιχωμάτωσης της θάλασσας μεταξύ Λευκού Πύργου και χειμάρρων στα ανατολικά. Με τα σχέδια του 1906 και 1911, τα σημαντικότερα έργα υποδομής που έγιναν στη Θεσσαλονίκη και σημάδεψαν⁴ (την πολεοδομική εξέλιξη της πόλης στην περιοχή της παραλίας, ήταν και) η επέκταση του λιμανιού, η οικοδόμηση του εντυπωσιακού κτιρίου του τελωνείου και η διαπλάτυνση της παραλιακής οδού.

Ιδιαίτερως σημαντικό σταθμό της πολεοδομικής εξέλιξης της πόλης αποτέλεσε η πυρκαγιά του 1917, μετά την οποία, η πόλη, σύμφωνα με τις επιταγές των νέων ευρωπαϊκών ρευμάτων αρχιτεκτονικής, αλλάζει μορφή. Για το ιστορικό κέντρο εφαρμόζεται εν μέρει το σχέδιο του Γάλλου πολεοδόμου Hebrard (που

¹ Αλέκα Καραδήμου-Γερόλυμπου «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-Ιστορία και Πολιτισμός Αρχιτεκτονική και Πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης» εκδ. Παρατηρητής ΟΠΠΘ 1997,

² Απόστολος Παπαγιαννόπουλος, «Ιστορία της Θεσσαλονίκης», εκδ. Ρέκος, Θεσσαλονίκη 1993

³ Αλέκα Καραδήμου-Γερόλυμπου «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-Ιστορία και Πολιτισμός Αρχιτεκτονική και Πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης» εκδ. Παρατηρητής ΟΠΠΘ 1997

⁴ Αλέκα Καραδήμου-Γερόλυμπου «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-Ιστορία και Πολιτισμός Αρχιτεκτονική και Πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης» εκδ. Παρατηρητής ΟΠΠΘ 1997

εισήγαγε τις κλασικές χαράξεις, την ορθολογική οργάνωση χώρων παραγωγής-κατανάλωσης και την επιλεκτική ανάδειξη μνημείων και ιδιαίτέρως για το παραλιακό μέτωπο το άνοιγμα του κέντρου της πόλης προς τη θάλασσα με τη διαμόρφωση πλατειών και καθέτου λεωφόρου προς τη θάλασσα), όπως εγκρίνεται με Διάταγμα το 1921, το οποίο τροποποιείται άμεσα μετά το 1922, λόγω της έλευσης των προσφύγων της μικρασιατικής καταστροφής.

Η παλιά παραλία, με το ιστορικό κρηπίδωμα από το λιμάνι μέχρι το Λευκό Πύργο, αποτελεί χαρακτηριστικό γνώρισμα της πόλης, με το στοιχείο του νερού να βρίσκεται σε άμεση εγγύτητα με την πόλη και το παραλιακό κτιριακό μέτωπο. Πρόκειται για έναν ελεύθερο χώρο ζωτικής σημασίας για το πυκνοδομημένο αστικό κέντρο που είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την ιστορική-κοινωνική εξέλιξη της πόλης. Τα τελευταία χρόνια συνδέεται πλέον λειτουργικά με τον Πρώτο Προβλήτα του Λιμανιού, όπου, στις παλιές λιμενικές αποθήκες, λαμβάνει χώρα το Φεστιβάλ Κινηματογράφου και λοιπές πολιτιστικές δραστηριότητες (Κρατικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, Μουσείο Κινηματογράφου, Μουσείο Φωτογραφίας). Αντιδιαμετρικά, ο Λευκός Πύργος, μνημείο σύμβολο της πόλης, αλλά και κομβικό σημείο «κοινωνικής εκτόνωσης» στη συμβολή σημαντικών οδικών αξόνων και απόληξη του λεγόμενου Μητροπολιτικού Πάρκου πολιτισμού και πρασίνου, συνδέουν την παλιά παραλία με την νέα παραλία (ανακατασκευασμένη, επίσης, την τελευταία δεκαετία) και επιτάσσουν την ανάγκη ανάπλασης και διεύρυνσης του ιστορικού παραλιακού μετώπου της.

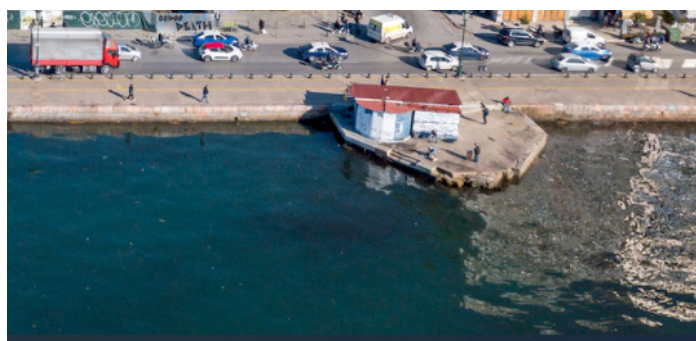
Το σημερινό κρηπίδωμα είναι κατασκευασμένο από ογκόλιθους μαρμάρου, χυτό δάπεδο σκυροδέματος με θραύσματα ψαμμίτη και μαρμάρينو κράσπεδο και έχει πλάτος 6.00-6.50 μ. (στοιχεία από μελέτη ΔΘ για ανακατασκευή-ανάπλαση : **πλάτος** πεζόδρομου 6,17 μ.-6.92μ). Κατά μήκος του κρηπιδώματος υπάρχουν δέκα (10) σκάλες πρόσδεσης, οι οποίες αποτυπώνονται στο τοπογραφικό διάγραμμα της Δ/σης Τοπογραφίας, Απαλλοτριώσεων και Γεωχωρικών Δεδομένων του Δήμου Θεσσαλονίκης (βλ. Παράρτημα του παρόντος Τεύχους).



Υφιστάμενα στηθαία και φωτιστικά- Παλαιότερη άποψη της Λ. Νίκης σε ώρα αιχμής

Στο σημείο όπου η οδός Ελ. Βενιζέλου καταλήγει στην παλιά παραλία και στο κρηπίδωμα της, υπάρχει μια μικρή τριγωνική προεξοχή της προκουμαίας που εισχωρεί μέσα στη θάλασσα. Η μαρμάρινη

αποβάθρα κατασκευάστηκε σχεδόν ταυτόχρονα (1895-1896) με τη διαμόρφωση της τ. Πλατείας Αποβάθρας-σημερινής Πλατείας Ελευθερίας- στην απόληξή της, για τις λιμενικές ανάγκες της πόλης και “για την ύπαρξη μιας αξιοπρεπούς αποβάθρας για την υποδοχή υψηλών προσωπικοτήτων που κατά καιρούς επισκέπτονταν τη Θεσσαλονίκη⁵”. Το σχήμα της ήταν ένας συνδυασμός ορθογωνίου και τραπεζίου σχήματος. “Στις πλευρές της διέθετε τέσσερις κλίμακες πλάτους δύομισι μέτρων με δύο βαθμίδες, και μία πλατύτερη στην απόληξή της, οι οποίες εξυπηρετούσαν την επιβίβαση-αποβίβαση στα σκάφη. Όλα τα δομικά στοιχεία ήταν φτιαγμένα από συμπαγές λευκό μάρμαρο. Περιφερειακά περικλειόταν από φαρδύ μαρμάρινο στηθαίο, ...με... πεσίσσκους. Το δάπεδο ... ήταν στρωμένο με μεγάλες ορθογώνιες πλάκες μαρμάρου σημαντικού πάχους. Εντυπωσιακό στοιχείο της ήταν δύο ξύλινα περίπτερα μαυριτανινικού ρυθμού,...για τελωνειακή...χρήση. Η αποβάθρα φωτιζόταν με περίτεχνα φανάρια φωταερίου και διαχωριζόταν από την προκουμαία με εξίσου περίτεχνο κιγκλίδωμα. Το έτος 1906 (μετά τη) διαπλάτυνση της προκουμαίας χάθηκαν τα πρώτα οκτώ μέτρα, ... και η έκταση της αποβάθρας μειώθηκε σχεδόν στο μισό”. Η αποβάθρα υπέστη ποικίλες αλλαγές ως προς τη δομή και τη χρήση της. Η σημερινή κατάστασή της δεν θυμίζει καθόλου την αρχική της εικόνα με την αίγλη και τη μορφή που είχε. Η αποβάθρα αποτελεί ιδιοκτησία της Κτηματικής Υπηρεσίας του Δημοσίου η οποία και τελευταίως (το 2020) προέβη στην καθαίρεση της κατασκευής από λαμαρίνα που είχε δημιουργηθεί επί αυτής ως κατάστημα με είδη αλιείας και σουβενίρ.

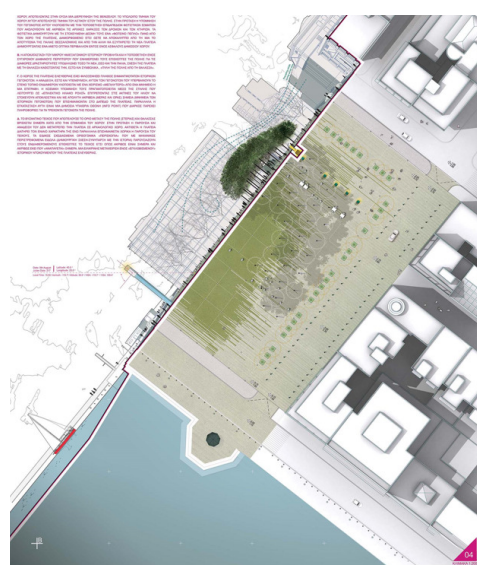


Εξέδρα Πλατείας Ελευθερίας-Η αποβάθρα μετά το 1906 και το 2020 (λίγο προ της καθαίρεσης λαμινοκατασκευής με σουβενίρ)

Στο δυτικό άκρο της περιοχής μελέτης, το έργο γεινιάζει με την Πλ. Ελευθερίας, για την ανάπλαση της οποίας διενεργήθηκε τα έτη 2012-2013 αρχιτεκτονικός διαγωνισμός προσχεδίων από το Δήμο Θεσσαλονίκης που ολοκληρώθηκε με την ανάθεση της μελέτης στο Α' βραβείο . Οι στόχοι του διαγωνισμού ήταν η απόδοση της πλατείας στους πεζούς, με θέσεις ανάπαυσης, χώρους συγκέντρωσης και αναψυχής, ο μετασχηματισμός της πλατείας σε «πύλη» της πόλης από τη θάλασσα, αναζωογόνηση της ευρύτερης περιοχής, τόνωση τόσο των επαγγελματικών και εμπορικών χρήσεων, όσο και των χρήσεων αναψυχής και

⁵Πηγή:Ι. Φ. Βλαχόπουλος, Η μαρμάρινη Αποβάθρα της Πλατείας Ελευθερίας, Διαδικτυακή έκδοση, Θεσσαλονίκη 2019»

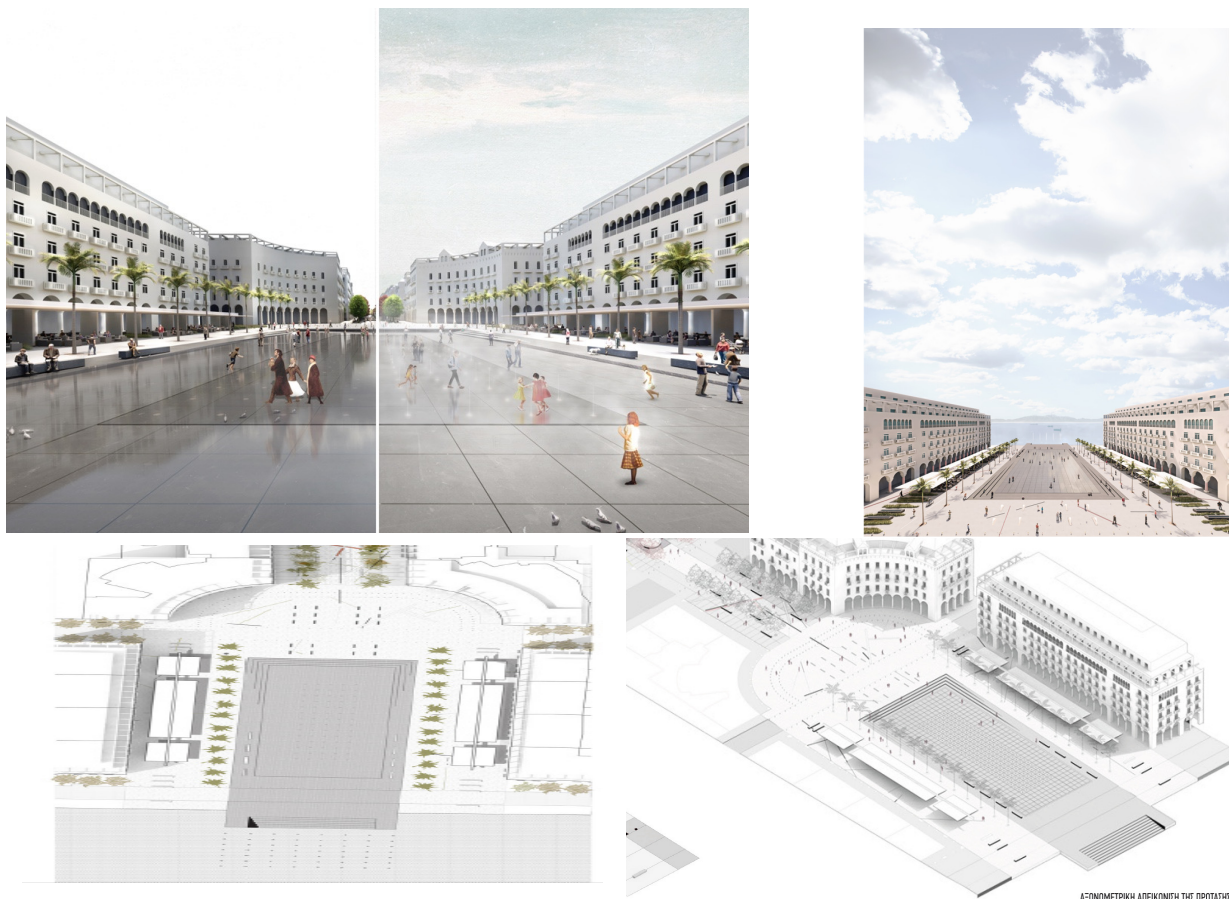
πολιτισμού, ο εμπλουτισμός του υφιστάμενου πρασίνου, η πρότυπη βιοκλιματική ανάπλαση, η ανάδειξη της ιστορικής μνήμης της πλατείας. Στο πλαίσιο υλοποίησης του Α' βραβείου του διαγωνισμού, η Εφορεία Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης παρέθεσε σε έγγραφό της, το 2015, τις παρατηρήσεις της, μεταξύ άλλων και για τη μορφή του οικίσκου επί της προαναφερόμενης αποβάθρας, προτείνοντας την κατασκευή της με σύγχρονα υλικά και όχι ως μαυριτανικού ύφους κλειστό κiosk που θα παρέπεμπε σε τουρμπέ (μαουσολείο) της οθωμανικής αρχιτεκτονικής, γεγονός που θα λειτουργούσε παραπλανητικά ως προς τον προβλεπόμενο χαρακτήρα της πόλης. Η κατασκευή του έργου ανατέθηκε από το Δήμο και ξεκίνησε το 2019, ωστόσο δεν ολοκληρώθηκε και επί του παρόντος διερευνάται η δυνατότητα συνδυασμού της ανάπλασης της πλατείας με την κατασκευή υπόγειου πάρκινγκ.



Α' βραβείο αρχιτεκτονικού διαγωνισμού Πλατείας Ελευθερίας

Πρόσφατα, το 2020, προκηρύχθηκε από τον Δήμο ο αρχιτεκτονικός διαγωνισμός προσχεδίων με τίτλο "Ανάπλαση της πλατείας και του άξονα της Αριστοτέλους". Ζητούμενο του διαγωνισμού ήταν η ποιοτική και περιβαλλοντική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου του άξονα της Αριστοτέλους, συμπεριλαμβανομένης της ομώνυμης πλατείας, των πεζοδρομημένων τμημάτων της οδού και της ορθογωνικής διαπλάτυνσης του άξονα στη συμβολή με την οδό Εγνατία, η ανάδειξη της ταυτότητας του τόπου, η αναζωογόνηση του δημόσιου χώρου με τις αρχές του σύγχρονου αστικού σχεδιασμού και σεβασμό στην ιστορικότητά του, η άρση της περιθωριοποίησης - όπου διαπιστώνεται -, η ελκυστικότητα του χώρου και η τόνωση της επισκεψιμότητάς της. Με την υπ' αριθ. 710/25-8-2021 Απόφαση Οικονομικής Επιτροπής επικυρώθηκαν τα Πρακτικά της Κριτικής Επιτροπής και το αποτέλεσμα του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού. Από την διακήρυξη του διαγωνισμού προκύπτει η υποχρέωση ανάθεσης της μελέτης μέχρι τέσσερα (4) έτη και εφόσον δεν έχουν μεταβληθεί τα πραγματικά δεδομένα που είχαν ληφθεί υπόψη στην προκήρυξη του διαγωνισμού και εν

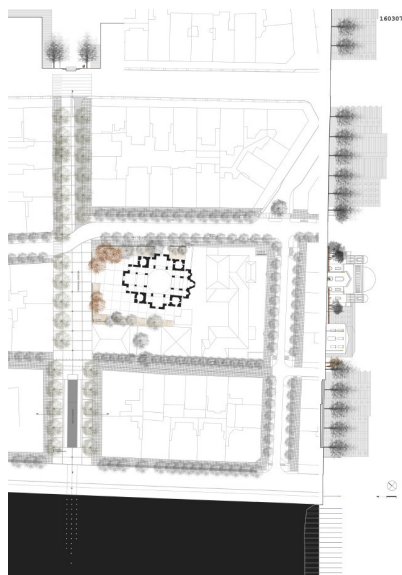
συνεχία της κατασκευής του έργου. Στο πλαίσιο του παρόντος διαγωνισμού καλούνται οι μελετητές να λάβουν υπόψη το περιεχόμενο της βραβευμένης μελέτης και να το συσχετίσουν με την πρότασή τους στο σημείο συμβολής του άξονα με το παραλιακό μέτωπο, προκειμένου να επιτευχθεί η συναρμογή των δυο έργων.



Α' βραβείο αρχιτεκτονικού διαγωνισμού “ Ανάπλαση Πλατείας & Άξονα Αριστοτέλους “

Το 2012 το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής είχε προκηρύξει, σε συνεργασία με το Δήμο Θεσσαλονίκης, αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για την ολοκληρωμένη ανάπλαση του άξονα Αχειροποιήτου-Αγίας Σοφίας από τη συμβολή των οδών Φιλίππου και Αγίας Σοφίας έως την παραλιακή Λεωφόρο Νίκης. Το αντικείμενο του διαγωνισμού ήταν η ολοκληρωμένη ανάπλαση του άξονα, περιλαμβανομένων και των πλατειών Μακεδονομάχων και Αγίας Σοφίας καθώς και των χώρων που περιβάλλουν τους Βυζαντινούς Ναούς Αχειροποιήτου και Αγίας Σοφίας, την κατακόμβη Αγίου Ιωάννη- Ιερό Ναό Ιωάννη του Προδρόμου και το ΟΤ του Ι. Ναού Γρηγορίου Παλαμά και του Μουσείου του Μακεδονικού Αγώνα. Επιδιώχθηκε η ανάδειξη και η προστασία των μνημείων και ο μετασχηματισμός του οδικού άξονα,

μέσω της μετατροπής του σε πεζόδρομο ή οδό ήπιας κυκλοφορίας, σε άξονα περιπάτου και σύνδεσης πόλων πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Μετά την ολοκλήρωση του διαγωνισμού, ανατέθηκε η μελέτη στο Α' βραβείο και υλοποιήθηκε το έργο τμηματικά μέχρι την οδό Τσιμισκή. Το έργο για την υλοποίηση της μελέτης για το τμήμα από την οδό Τσιμισκή έως τη θάλασσα, επίκειται να ανατεθεί εκ νέου, κατόπιν των απαραίτητων υποστηρικτικών μελετών για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή.



Α' βραβείο διαγωνισμού για τον Άξονα Αγ. Σοφίας

Το έτος 2020 ολοκληρώθηκε το έργο για την “ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ –ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΟΔΟΥ ΣΤΡΑΤ. ΚΑΛΛΑΡΗ ΚΑΙ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΦΑΝΑΡΙΩΤΩΝ (ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΟΔΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ ΕΩΣ Λ.ΝΙΚΗΣ)”. Το έργο, που χρηματοδοτήθηκε από το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, είχε ως αντικείμενο τη συνολική αναβάθμιση της υποβαθμισμένης, τις τελευταίες δεκαετίες, περιοχής λόγω της άναρχης στάθμευσης και του κατακερματισμού των υπαίθριων χώρων πράσινου και αναψυχής. Επικεντρωνόταν στην ανάδειξη του άξονα της οδού Δημητρίου Γούναρη , την αναδιαμόρφωση και αναβάθμιση της οδού Στρατηγού Καλλάρη, της πλατείας Φαναριωτών, του περιβάλλοντος χώρου του ναού της Νέας Παναγίας και των οικοδομικών λειψάνων του αρχαίου Ιπποδρόμου Θεσσαλονίκης και τελικά στη σύνδεσή τους με την πλατεία Φαναριωτών ώστε να αποτελέσουν μια μεγάλη ενότητα κοινόχρηστων χώρων, εξασφαλίζοντας τη βιώσιμη αστική κινητικότητα στην περιοχή και (δια της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής) στη βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής.



Εικόνες της πρόσφατης ανάπλασης (φωτορεαλιστικά σχέδια από Τείχος Τεχνικής Περιγραφής)

Στο ανατολικό άκρο της περιοχής μελέτης, βρίσκεται ο **Λευκός Πύργος**, μνημείο σύμβολο της πόλης. Στη συμβολή του ανατολικού με το θαλάσσιο τείχος υψωνόταν βυζαντινός πύργος, στη θέση του οποίου κτίστηκε, στα τέλη του 15^{ου} αι., ο σημερινός πύργος στο πλαίσιο εκσυγχρονισμού των οχυρώσεων από τους Οθωμανούς την ίδια περίοδο⁶. Ονομάστηκε «Πύργος του Αίματος» (λόγω της χρήσης του ως φυλακής) και το 1890 ασβεστώθηκε (με αντάλλαγμα την ελευθερία ενός βαρυποινίτη), διασώζοντας έτσι ... την ονομασία Λευκός Πύργος⁷. Έλαβε τη σημερινή του μορφή μετά τις εργασίες αναστήλωσης το 1985, ενώ ο περιβάλλον χώρος του διαμορφώθηκε προ δεκαετίας κατόπιν αρχιτεκτονικού διαγωνισμού του Οργανισμού Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης- Θεσσαλονίκης 1997, που υλοποίησε ο Δήμος Θεσσαλονίκης, κατόπιν εγκρίσεων από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο. Για την ανάπλαση των Χώρων Πρασίνου έναντι του Λευκού Πύργου μεταξύ των οδών Λ. Νίκης και Τσιρογιάννη, προγραμματίζεται η προκήρυξη Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού από το Δήμο Θεσσαλονίκης, το 2022.

Η ευρύτερη περιοχή του ιστορικού κέντρου της πόλης, με πρόσωπο επί του παραλιακού μετώπου, έχει χαρακτηριστεί ως ιστορικός τόπος με τις παρακάτω αποφάσεις:

1. Χαρακτηρισμός ως Ιστορικού Τόπου του Ιστορικού Κέντρου, σύμφωνα με την αριθμ. ΥΠΠΟ/ΔΙ/ΑΠ/Γ/3046/51009/14-10-1994 απόφαση (ΦΕΚ 833/τ.Β/9-11-1994)
2. Χαρακτηρισμός ως Ιστορικού Τόπου της πλατείας Αριστοτέλους και ως έργου τέχνης των μετώπων των 12 κτιρίων σύμφωνα με την αριθμ. ΥΠΠΟ/ΔΙ/ΑΠ/Γ/529/53554/20-10-2000 απόφαση (ΦΕΚ 1371/τ.Β/9-11-2000)
3. Κήρυξη Θαλάσσιας περιοχής του Κόλπου Θεσσαλονίκης ως αρχαιολογικού χώρου σύμφωνα με την αριθμ. ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Β1/Φ34/13400/412/17-5-1989 απόφαση (ΦΕΚ 384/τ.Β/24-5-89)

⁶ Από το βιβλίο «Περίπατοι Κληρονομιάς στη Θεσσαλονίκη», Δήμος Θεσσαλονίκης – Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος & Πολιτισμού Παράρτημα Θεσσαλονίκης, 2009

⁷ ο.π.

Η εικόνα του παραλιακού μετώπου και της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας του συμπληρώνεται από την παρουσία αξιόλογων κτιρίων, της αρχιτεκτονικής του μεσοπολέμου αλλά και της νεώτερης. Επί της Λεωφόρου Νίκης υπάρχουν χαρακτηρισμένα, διατηρητέα κτίρια, σύμφωνα με τις παρακάτω αποφάσεις:

α/α	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΦΕΚ	ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1.	Αριστοτέλους 1	734/τ.Δ/28-11-1983	2-11-1983 Π.Δ.	
2.	Αριστοτέλους 2	734/τ.Δ/28-11-1983	2-11-1983 Π.Δ.	
3.	Λεωφ. Νίκης 5	564/τ.Β/1993	ΔΙΛΑΠ/Γ/741/35312/7-7-1993	ΟΛΥΜΠΟΣ - ΝΑΟΥΣΑ
4.	Λεωφ. Νίκης 41	1909/τ.Β/30-12-2005	ΔΙ.Ν.Σ.Α.Κ./91419/2370/1-12-2005	Μέγαρο Εξαρχόπουλου

4.2 Ισχύουσα ρυμοτομία-Χρήσεις γης – πολεοδομικές προβλέψεις

Η ισχύουσα ρυμοτομία της περιοχής της παλιάς παραλίας εγκρίθηκε με το από 24-9-1921 Διάταγμα (ΦΕΚ 184/30-9- 1921), σε συνέχεια της χάραξης του Hebrard, βάσει της οποίας η ευρύτερη περιοχή μελέτης χαρακτηρίστηκε ως κοινόχρηστος χώρος, σύμφωνα με τα διαγράμματα του παραρτήματος,

Σύμφωνα με το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 420/Δ'/27-04-1993), η υπό μελέτη περιοχή εμπίπτει σε ζώνη για την οποία προβλέπεται η χρήση κοινόχρηστου χώρου- οδού, βάσει του από 23-02-1987 Π. Διατάγματος (ΦΕΚ 166 / Δ'/ 06-03-1987), σε συνδυασμό με το άρθρο 1 παρ. ΙΒ του Γ.Π.Σ. Στη Μελέτη Αναθεώρησης του Γ.Π.Σ. Θεσσαλονίκης, η οποία βρίσκεται σε στάδιο ελέγχου και έγκρισης από το ΥΠΕΝ, η περιοχή προβλέπεται με την ίδια χρήση ενώ τα Ο.Τ. επί της παραλιακής οδού έχουν ως χρήση γης τις « κεντρικές λειτουργίες πόλης». Παράλληλα με την παραλιακή οδό η ζώνη του θαλάσσιου χώρου χαρακτηρίζεται ως “ενδεικτική θέση εμπλησμού”. Στο τεύχος της μελέτης προτείνεται η διερεύνηση δέσμης παρεμβάσεων , ώστε να απελευθερωθεί η παλιά παραλία από το φόρτο της διερχόμενης κίνησης, επιτρέποντας έτσι την προώθηση του ανασχεδιασμού της συνολικής έκτασης, με κύριο στόχο τη διεύρυνση του δημόσιου χώρου προς όφελος των πεζών και των ποδηλάτων.

Ως προς τις υφιστάμενες παρόδιες χρήσεις των ΟΤ έναντι του κρηπιδώματος (για το ισόγειο και τους πρώτους ορόφους), κυρίαρχη θα μπορούσε να χαρακτηριστεί αυτή των καταστημάτων αναψυχής και υγειονομικού ενδιαφέροντος, με μικρότερη την παρουσία εμπορικών καταστημάτων και γραφείων-επαγγελματικών χρήσεων, ενώ στους υψηλότερους ορόφους παραμένει η χρήση της κατοικίας. Στην άμεσα ευρύτερη περιοχή, εκτός από τις παραπάνω χρήσεις, εντοπίζονται και οι χρήσεις πολιτισμού (Ίδρυμα Μουσείου Μακεδονικού Αγώνα, Ηπειρωτική Εστία, Κινηματογράφος Ολύμπιον, Ιερά Μητρόπολη Θεσσαλονίκης, γκαλερί τέχνης).

4.3 Κυκλοφοριακά δεδομένα

Η Λεωφόρος Νίκης αποτελεί οδό του Βασικού Οδικού Δικτύου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, βάσει του Ν.1892/1990 (άρθ. 99) στην παρ. 4 σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 62555/5072/10-10-1990 Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 561/Δ/12-10-1990) - ο ορισμός αυτός εξειδικεύτηκε για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης σε ένα δίκτυο οδικών αξόνων που αποτελούν ως τώρα το λεγόμενο Β.Ο.Δ. Σύμφωνα με την παραπάνω απόφαση στην η Λεωφόρος Νίκης χαρακτηρίζεται ως οδός του δικτύου Βασικού Οδικού Δικτύου και επιπλέον για την ευρύτερη περιοχής μελέτης ως οδοί Β.Ο.Δ. χαρακτηρίζονται οι εξής: η οδός Ι. Δραγούμη, η οδός Βενιζέλου, η οδός Μητροπόλεως, η οδός Τσιμισκή, η οδός Π. Μελά και η οδός Εθν. Αμύνης.

Σήμερα ο ευρύτερος χώρος του παραλιακού πεζοδρόμου κυριαρχείται από οχήματα, με συνεχή ροή κατά μήκος της Λεωφόρου Νίκης, διερχόμενα από τη δυτική είσοδο δια της παραλιακής οδού προς τις ανατολικές περιοχές της πόλης ή κινούμενα στο κέντρο της, δια των καθέτων προς την παραλία οδικών αξόνων.

Εντός του πλάτους του κρηπιδώματος είχε διαμορφωθεί το 2009 ο παραλιακός ποδηλατόδρομος από το Λιμάνι μέχρι το Λ. Πύργο, στο πλαίσιο του έργου «Κατασκευή δώδεκα χιλιομέτρων δικτύου ποδηλατοδρόμου στο Δήμο Θεσσαλονίκης» του Δήμου Θεσσαλονίκης. Ο ποδηλατόδρομος, βρισκόταν σε θέση παράλληλη με την Λ. Νίκης, προς την πλευρά του κρασπέδου μεταξύ οδοστρώματος και κρηπιδώματος, και οριζόταν από μεταλλικούς ανακλαστήρες και την προβλεπόμενη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση. Αποτέλεσμα ήταν να δημιουργείται σε συγκεκριμένες ημέρες και ώρες ιδιαίτερη κυκλοφοριακή συμφόρηση και διασταύρωση των κινήσεων περιπατητών και ποδηλάτων. Ωστόσο, το 2020 μεταφέρθηκε ο ποδηλατόδρομος επί του οδοστρώματος σύμφωνα με τη μελέτη “Ποδηλατικές διαδρομές στο πλαίσιο προσωρινών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων λόγω Covid 19” του Δήμου Θεσσαλονίκης (εκτάκτως λόγω των μέτρων κατά της πανδημίας). Η Δ/ση Βιώσ. Κινητικότητας και Δικτύων του Δήμου πρότεινε τη μεταφορά του ποδηλατόδρομου αμφίδρομης κίνησης στο οδόστρωμα, με την αφαίρεση μιας λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3.00-3.50μ.. Λόγω του περιοριζόμενου πλάτους της Λ. Νίκης (8,80-9.00μ.), πρότεινε επιπλέον προσωρινά μέτρα για τη λειτουργία του ποδηλατόδρομου, όπως η ταυτόχρονη αλλαγή του ορίου ταχύτητας των οχημάτων σε 30χλμ/ώρα, η διαγραμμισμένη νησίδα 40εκ. διαχωρισμού του από τη διερχόμενη κυκλοφορία με αποτρεπτικά επαναφερόμενα εμπόδια ανά 5,00μ., ο διαχωρισμός της κάθε κατεύθυνσης κίνηση των ποδηλάτων πλάτους 1,25μ. με μονή διαχωριστική γραμμή, η προβλεπόμενη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση και η αποτροπή της παράνομης στάθμευσης επί της Λ. Νίκης. Ο ποδηλατόδρομος στη Λ. Νίκης αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του ποδηλατικού άξονα που συνδέει το Μέγαρο Μουσικής με το ΝΣΣ. Επιπλέον, από το 2009 μελετήθηκε και εντάχθηκε στο ευρύτερο δίκτυο ποδηλατοδρόμων του Δήμου Θεσσαλονίκης (με σύνδεση του στο δίκτυο δια συγκεκριμένων καθέτων στην Λ. Νίκης οδών, στο ύψος του

άξονα της Αριστοτέλους, και της οδού Στρ. Καλλάρη, όπως προσφάτως αναπλάσθηκε καθώς και της οδού Αγ. Σοφίας, της οποίας η ανάπλαση εκκρεμεί σε συνέχεια του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού).

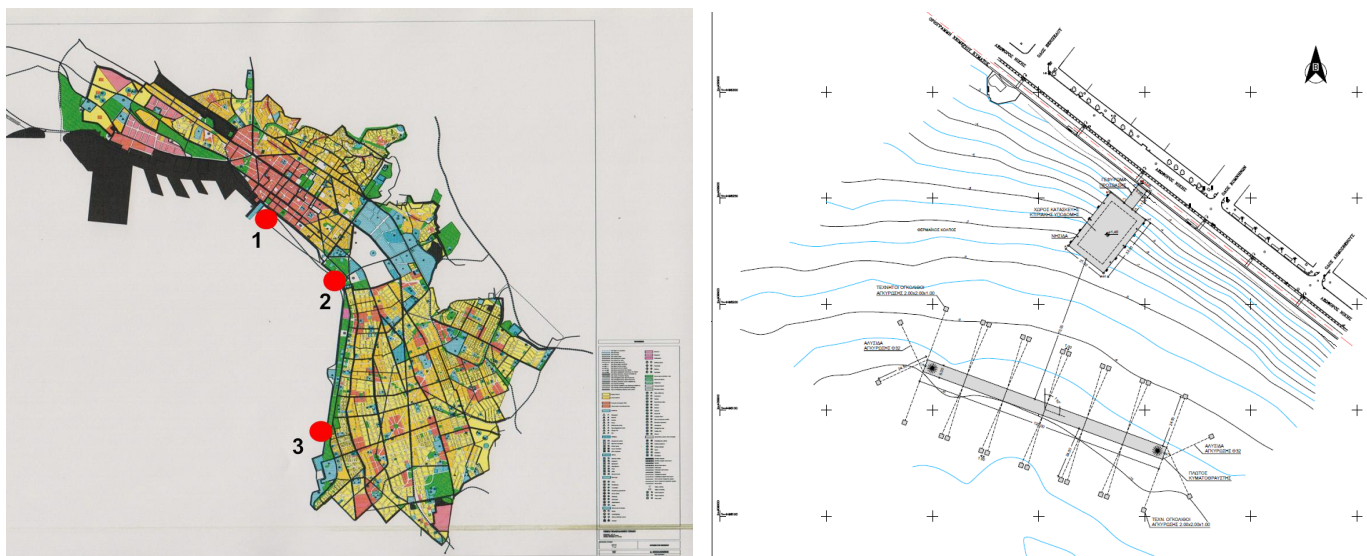
Κατά μήκος του πεζόδρομου υπάρχουν διαμορφωμένες διαβάσεις πεζών, με ράμπες ΑμεΑ, και φωτεινοί σηματοδότες (σε 5 κόμβους) για την εξυπηρέτηση των περιπατητών και των ποδηλατών.

4.4 Δεδομένα του θαλάσσιου χώρου

Το βάθος του θαλάσσιου χώρου κατά μήκος του κρηπιδώματος κυμαίνεται από 2 έως 4μ. (στάθμη πυθμένα), ενώ φτάνει τα 6μ. σε απόσταση 20-25 μ. περίπου από αυτό. Για το βυθομετρικά στοιχεία, υπάρχουν πληροφορίες στους χάρτες αποτύπωσης βυθού της Μελέτης της MARNET Α.Ε για την ΠΚΜ-ΔΔΕ-«Μελέτη Λιμενικών Έργων Θαλάσσιας Αστική Συγκοινωνίας» (2014) και της Μελέτης για το έργο «Υποστήριξη του Δήμου Θεσσαλονίκης στην προσυμβατική διαδικασία επιλογής Σ.Δ.Ι.Τ. για τη δημιουργία Μαρίνας Αναψυχής στην παραλιακή ζώνη του Δήμου Θεσσαλονίκης» (παραδοτέα Α' φάσης, 2008).

Το 2003, με πρωτοβουλία της ΠΚΜ εκπονήθηκε η Μελέτη Λιμενικών Έργων της ΘΑΣΘ, καθώς και Κυκλοφοριακή, Οικονομοτεχνική Μελέτη, Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, και συντάχθηκαν τα Τεύχη Δημοπράτησης, στα πλαίσια των οποίων εξετάστηκαν, δεκατέσσερις θέσεις ως πιθανές στάσεις της θαλάσσιας συγκοινωνίας (5 στάσεις εντός του Δήμου Θεσσαλονίκης). Κατά τη διαδικασία της Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης εκδόθηκε η θετική γνωμοδότηση από την Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωροταξίας της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (2004). Επίσης συντάχθηκαν και τα Τεύχη Δημοπράτησης διεθνούς δημόσιου διαγωνισμού για την ανάδειξη αναδόχου της σύμβασης παραχώρησης για την «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση και Παραχώρηση της Εκμετάλλευσης της Θαλάσσιας Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης». Δύο χρόνια αργότερα η ιδέα της θαλάσσιας συγκοινωνίας εγκαταλείφθηκε. Το 2011 με πρωτοβουλία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥΠΟΜΕΔΙ), διερευνήθηκε εκ νέου η σκοπιμότητα-βιωσιμότητα του εγχειρήματος της θαλάσσιας σύνδεσης του κέντρου της Θεσσαλονίκης με τα ανατολικά προάστια, στο πλαίσιο της οποίας, μετά από αξιολόγηση όλων των δεδομένων και διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς, αποφασίστηκε η βασική διαδρομή της να εξυπηρετεί τους Δήμους Θεσσαλονίκης, Καλαμαριάς και Θερμαϊκού, με 6 στάσεις. Το ίδιο έτος, 2011, προκηρύχθηκε αρχιτεκτονικός διαγωνισμός από το ΥΠΟΜΕΔΙ, σε συνεργασία με το Δήμο Θεσσαλονίκης, με σκοπό την αναζήτηση προσχεδίων για τις εγκαταστάσεις αναμονής επιβατών και έκδοσης-ελέγχου εισιτηρίων με τις απολύτως αναγκαίες κτιριακές υποδομές για τη λειτουργία της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης (ΘΑΣΘ). Με την υπ' αριθμ. πρωτ. Δ1/ο/3556/24.09.2013 ΚΥΑ έγινε η μεταβίβαση όλων των αρμοδιοτήτων για το έργο της ΘΑΣΘ στην «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ». Το 2014 υπογράφηκε Προγραμματική Σύμβαση μεταξύ της ΠΚΜ, των εμπλεκόμενων Δήμων και της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ» για την τεχνική ωρίμανση του έργου. Για τις στάσεις αυτές εκπονήθηκε Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων επί της

οποίας ο Δήμος μας, το 2016, έστειλε τις απόψεις του στην ΠΚΜ στο πλαίσιο της διαβούλευσης των δημόσιων φορέων. Εντός της περιοχής μελέτης του παρόντος διαγωνισμού βρίσκεται η στάση “Πλατεία Ελευθερίας” (βλ. σημείο 1 στην παρακάτω εικόνα).



ΜΠΕ ΘΑΣΘ- Ενδεικτικές θέσεις στάσεων εντός ορίων ΔΘ (στο ισχύον ΓΠΣ 1993) & Γενική Διάταξη Στάσης “Πλ. Ελευθερίας”

Ως προς το ιστορικό των έργων για το θαλάσσιο χώρο της πόλης, μνημονεύεται, τέλος, και το έργο της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας, η υλοποίηση του οποίου έχει ανασταλεί με την αριθμ. Α.Π. οικ. 206593/ 30-12-2011 Υπουργική Απόφαση Π.Ε.Κ.Α. (ΑΔΑ: ΒΟΝΤΟ-ΚΤΞ).

Θεσσαλονίκη, Φεβρουάριος 2022

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

Αρχιτ. Μηχανικός
Τμήματος Αστικού
Σχεδιασμού

Άννα Δημούλη

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ

Η Αν. Προϊσταμένη του
Τμήματος Αστικού Σχεδιασμού

Αικατερίνη Δαναδιάδου

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Η Αν. Προϊσταμένη της Δ/σης
Αστικού Σχεδιασμού &
Αρχιτεκτονικών Μελετών

Αικατερίνη Δαναδιάδου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ-ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στους συμμετέχοντες στο διαγωνισμό παρέχονται ηλεκτρονικά τα παρακάτω διαθέσιμα από το αρχείο του Δήμου Θεσσαλονίκης στοιχεία:

- Τοπογραφικό διάγραμμα της Διεύθυνσης Δόμησης & Πολεοδομικών Εφαρμογών για την περιοχή μελέτης (χωρίς υψόμετρα), 2020
- Αποσπάσματα Στρατηγικής Ανάπλασης του Παραλιακού Μετώπου του Δήμου Θεσσαλονίκης- Γενική Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών-Παγκόσμια Τράπεζα-Deloitte, 2018
- Αποσπάσματα Μελέτης Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, 2019
- Αποσπάσματα Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Β.Α.Κ.) του Σχεδίου Β.Α.Κ., 2021
- Αποσπάσματα Μελέτης «Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και Μελέτη Λιμενικών Έργων, περιλαμβανομένης της Μελέτης Κυματικών Συνθηκών-Πλωτού Κυματοθραύστη για τη Θαλάσσια Αστική Συγκοινωνία Θεσσαλονίκης», MARNET A.E για την «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ», 2015
- Θέσεις στάσεων αστικής θαλάσσιας (ενδεικτικό σχέδιο) από τη «Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και Μελέτη Λιμενικών Έργων, περιλαμβανομένης της Μελέτης Κυματικών Συνθηκών-Πλωτού Κυματοθραύστη για τη Θαλάσσια Αστική Συγκοινωνία Θεσσαλονίκης», MARNET A.E για την «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ», 2015
- Μελέτη Α' βραβείου για την Ανάπλαση της Πλατείας και του Άξονα Αριστοτέλους, 2021