

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

«ΕΥΦΥΕΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ»

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: ΚΑΡΛΟΥ ΝΙΚΟΛΙΝΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑΣΙΑ

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2014

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Σε αυτό το σημείο και αφού έχει ολοκληρωθεί η παρούσα διπλωματική εργασία, αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τις ειλικρινείς και θερμές ευχαριστίες μου, σε όλους όσους συνέβαλλαν με το δικό τους τρόπο στην εκπόνηση του έργου αυτού. Πρώτα απ' όλα θα ήθελα να ευχαριστήσω την κυρία Ασπασία Γοσποδίνη, για τη συνεχή καθοδήγηση, την οργάνωση, τις ουσιώδεις συμβουλές αλλά και την ενθάρρυνση, που μου παρείχε όλο αυτό το διάστημα. Στη συνέχεια, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου, για την αμέριστη υποστήριξη και την εμπιστοσύνη που μου έδειξε, σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου, αλλά και την δεύτερη οικογένεια μου, τους φίλους μου Γωγώ, Κατερίνα, Κωνσταντίνο, Μαίρη, Μάρα, Χριστίνα και Θεόφιλο. Σε αυτούς, που με την καθημερινή τους συμπαράσταση, την υπομονή και τη θετική σκέψη, συνέβαλλαν στην ολοκλήρωση του έργου μου, αφιερώνω την εργασία αυτή.

Με εκτίμηση, Κάρλου Νικολίνα

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποτελεί μια ολοκληρωμένη προσπάθεια αναγέννησης και αποκατάστασης του παραλιακού μετώπου της Πάτρας. Ειδοποιός διαφορά της συγκεκριμένης πρότασης, είναι η εφαρμογή μιας νέας μορφής παρεμβάσεων, των ευφυών αστικών αναπλάσεων, οι οποίες εισάγουν την έννοια της καινοτομίας και του αειφορικού σχεδιασμού, ως βασικά εργαλεία για τον μετασχηματισμό και τον επαναπροσδιορισμό του αστικού χώρου. Το θέμα της εργασίας, αποτελεί φλέγον ζήτημα στις μέρες μας, μιας και είναι ελάχιστες οι περιπτώσεις των πόλεων, που έχουν προβεί σε ανάλογες ενέργειες. Με βάση τα παραδείγματα της διεθνούς και εγχώριας εμπειρίας που παρατίθενται, εξάγονται κάποια βασικά συμπεράσματα, που συμβάλλουν στο σχεδιασμό της ευφυούς πρότασης ανάπλασης του μετώπου της Πάτρας, σε όρους αειφορικής ανάπτυξης και καινοτόμων εφαρμογών. Δημιουργείται έτσι, ένα υδάτινο μέτωπο υψηλών προδιαγραφών, το οποίο θα αποτελεί ευχάριστο και ελκυστικό περιβάλλον για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης και θα εντάσσεται ομαλά στη γύρω οικιστική περιοχή.

Λέξεις κλειδιά: αστικό θαλάσσιο μέτωπο, ευφυής ανάπτυξη, καινοτομία αποκατάσταση, ανάπτυξη, αναμόρφωση

## ABSTRACT

This thesis underlies a comprehensive effort of regeneration and rehabilitation of the urban waterfront of Patras. The distinctive feature of this particular paper, is the practical application of a new form of urban regeneration practises, that has recently emerged in the field of city planning. Smart redevelopment of desolated spaces, has

introduced the concept of innovation and sustainability, as the fundamental tools, of urban space reformulation and transformation. The main subject of this work, is a burning issue in our time, since few cities have made similar steps in the development of their own waterfronts. Taking into account the selected examples, both in European and domestic experience, we draw a basic conclusion regarding the innovative projects and policies that will contribute to the waterfront's redevelopment plan. The result of this particular project, will be the creation of an urban waterfront with high standards, which will appeal to all the residents and visitors of the city, and will integrate to the surrounded urban area.

Keywords: waterfront, smart redevelopment, regeneration, innovation, development, reformulation

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1.1.....	4	Εικόνα 3.39.....	61
Εικόνα 1.2.....	10	Εικόνα 3.40.....	62
Εικόνα 2.1.....	12	Εικόνα 3.41.....	63
Εικόνα 2.2.....	13	Εικόνα 3.42.....	63
Εικόνα 2.3.....	21	Εικόνα 4.1.....	65
Εικόνα 2.4.....	22	Εικόνα 4.2.....	66
Εικόνα 2.5.....	22	Εικόνα 4.3.....	66
Εικόνα 2.6.....	23	Εικόνα 4.4.....	66
Εικόνα 2.7.....	23	Εικόνα 4.5.....	68
Εικόνα 2.8.....	24	Εικόνα 4.6.....	69
Εικόνα 2.9.....	24	Εικόνα 4.7.....	69
Εικόνα 2.10.....	25	Εικόνα 4.8.....	70
Εικόνα 2.11.....	25	Εικόνα 4.9.....	70
Εικόνα 2.12.....	26	Εικόνα 4.10.....	75
Εικόνα 2.13.....	27	Εικόνα 4.11.....	75
Εικόνα 2.14.....	27	Εικόνα 4.12.....	76
Εικόνα 2.15.....	30	Εικόνα 4.13.....	77
Εικόνα 2.16.....	30	Εικόνα 4.14.....	78
Εικόνα 3.1.....	33	Εικόνα 4.15.....	78
Εικόνα 3.2.....	34	Εικόνα 4.16.....	79
Εικόνα 3.3.....	34	Εικόνα 4.17.....	79
Εικόνα 3.4.....	35	Εικόνα 4.18.....	83
Εικόνα 3.5.....	35	Εικόνα 4.19.....	85
Εικόνα 3.6.....	35	Εικόνα 4.20.....	85
Εικόνα 3.7.....	37	Εικόνα 5.1.....	88
Εικόνα 3.8.....	37	Εικόνα 5.2.....	89
Εικόνα 3.9.....	39	Εικόνα 5.3.....	89
Εικόνα 3.10.....	39	Εικόνα 5.4.....	90
Εικόνα 3.11.....	41	Εικόνα 5.5.....	90
Εικόνα 3.12.....	42	Εικόνα 5.6.....	91
Εικόνα 3.13.....	43	Εικόνα 5.7.....	93
Εικόνα 3.14.....	44	Εικόνα 5.8.....	93
Εικόνα 3.15.....	45	Εικόνα 5.9.....	94
Εικόνα 3.16.....	45	Εικόνα 5.10.....	96
Εικόνα 3.17.....	45	Εικόνα 5.11.....	96
Εικόνα 3.18.....	46	Εικόνα 5.12.....	99
Εικόνα 3.19.....	46	Εικόνα 5.13.....	101
Εικόνα 3.20.....	47	Εικόνα 5.14.....	104
Εικόνα 3.21.....	47	Εικόνα 5.15.....	104
Εικόνα 3.22.....	48	Εικόνα 5.16.....	105
Εικόνα 3.23.....	50	Εικόνα 5.17.....	105
Εικόνα 3.24.....	51	Εικόνα 5.18.....	109
Εικόνα 3.25.....	52	Εικόνα 5.19.....	109
Εικόνα 3.26.....	52	Εικόνα 5.20.....	113
Εικόνα 3.27.....	52	Εικόνα 6.1.....	115
Εικόνα 3.28.....	53	Εικόνα 6.2.....	116
Εικόνα 3.29.....	54	Εικόνα 6.3.....	116
Εικόνα 3.30.....	55	Εικόνα 6.4.....	117
Εικόνα 3.31.....	55	Εικόνα 6.5.....	117
Εικόνα 3.32.....	56	Εικόνα 6.6.....	118
Εικόνα 3.33.....	56	Εικόνα 6.7.....	119
Εικόνα 3.34.....	58	Εικόνα 6.8.....	119
Εικόνα 3.35.....	58		
Εικόνα 3.36.....	58		
Εικόνα 3.37.....	59		
Εικόνα 3.38.....	61		

Εικόνα 6.9.....	122	Εικόνα 7.24.....	183
Εικόνα 6.10.....	123	Εικόνα 7.25.....	184
Εικόνα 6.11.....	123	Εικόνα 7.26.....	184
Εικόνα 6.12.....	124	Εικόνα 7.27.....	187
Εικόνα 6.13.....	124	Εικόνα 7.28.....	187
Εικόνα 6.14.....	125	Εικόνα 7.29.....	189
Εικόνα 6.15.....	125	Εικόνα 7.30.....	189
Εικόνα 6.16.....	127		
Εικόνα 6.17.....	127		
Εικόνα 6.18.....	131		
Εικόνα 6.19.....	131		
Εικόνα 6.20.....	133		
Εικόνα 6.21.....	134		
Εικόνα 6.22.....	140		
Εικόνα 6.23.....	141		
Εικόνα 6.24.....	141		
Εικόνα 6.25.....	144		
Εικόνα 6.26.....	148		
Εικόνα 6.27.....	151		
Εικόνα 6.28.....	151		
Εικόνα 6.29.....	152		
Εικόνα 6.30.....	152		
Εικόνα 6.31.....	154		
Εικόνα 6.32.....	155		
Εικόνα 6.33.....	157		
Εικόνα 6.34.....	158		
Εικόνα 6.35.....	161		
Εικόνα 7.1.....	164		
Εικόνα 7.2.....	170		
Εικόνα 7.3.....	170		
Εικόνα 7.4.....	171		
Εικόνα 7.5.....	171		
Εικόνα 7.6.....	171		
Εικόνα 7.7.....	173		
Εικόνα 7.8.....	173		
Εικόνα 7.9.....	174		
Εικόνα 7.10.....	174		
Εικόνα 7.11.....	174		
Εικόνα 7.12.....	175		
Εικόνα 7.13.....	176		
Εικόνα 7.14.....	176		
Εικόνα 7.15.....	177		
Εικόνα 7.16.....	178		
Εικόνα 7.17.....	178		
Εικόνα 7.18.....	179		
Εικόνα 7.19.....	180		
Εικόνα 7.20.....	181		
Εικόνα 7.21.....	181		
Εικόνα 7.22.....	182		
Εικόνα 7.23.....	182		



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ .....	7
1.2 ΔΟΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ .....	9
<b>Α ΜΕΡΟΣ: Η ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ</b> .....	12
2. Η ΘΕΜΕΛΙΩΔΗΣ ΣΧΕΣΗ ΠΟΛΗΣ-ΝΕΡΟΥ .....	13
2.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	13
2.2 ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ: ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ .....	16
2.2.1 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΙΟΥ.....	16
2.2.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΙΩΝ .....	18
2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	22
2.3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ-ΛΙΜΑΝΙ .....	22
2.3.2 ΤΡΟΠΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	30
3. ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΙΩΝ .....	33
3.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	33
3.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ & ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ.....	37
3.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ- ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ.....	40
3.4 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ.....	45
3.3.1 <i>Βαρκελώνη</i> .....	49
3.3.2 <i>Λισαβόνα</i> .....	51
3.3.3 <i>Γένοβα</i> .....	53



3.3.4 Ρότερνταμ.....	56
3.3.5 Θεσσαλονίκη.....	58
3.3.7 Φαληρικό Δέλτα.....	63
4. ΕΥΦΥΕΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ .....	65
4.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	65
4.2 ΞΕΚΙΝΩΝΤΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΦΥΗ ΠΟΛΗ.....	66
4.3 ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΥΦΥΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ.....	69
4.4 ΜΟΝΤΕΛΑ ΕΥΦΥΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ.....	75
4.4.1 Βαρκελώνη.....	75
4.4.2 Στοκχόλμη.....	78
4.4.3 Κοπεγχάγη.....	82
<b>Β. ΜΕΡΟΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ.....</b>	<b>88</b>
5. Η ΠΟΛΗ.....	89
5.1 Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ .....	90
5.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	93
5.2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	93
5.2.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	104
5.2.2.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ .....	104
5.2.2.2 ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ-ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	105
5.2.2.3 ΔΙΚΤΥΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	111
6. ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ.....	115
6.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ.....	116

6.1.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ .....	122
6.1.2 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ .....	128
6.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΠΑΛΑΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ.....	131
6.2.1 ΟΙ ΠΕΝΤΕ ΔΙΑΚΡΙΤΕΣ ΖΩΝΕΣ .....	132
6.2.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ.....	141
6.3 Η ΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ .....	145
6.3.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΙ Η ΣΧΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ.....	147
6.3.2 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ .....	151
6.3.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ-ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ .....	155
6.3.3.1 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	155
6.3.3.2 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	156
6.3.3.3 ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ .....	158
6.3.4 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ .....	159
6.4 ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ-ΝΟΤΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ.....	161
6.4.1 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ- ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ .....	162
<b>Γ' ΜΕΡΟΣ : ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΥΦΥΟΥΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ .....</b>	<b>164</b>
7.1 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ .....	165
7.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ.....	168
7.2.1 ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ .....	170
7.2.2 ΕΞΥΠΝΟΣ, ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	174
7.2.3 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ.....	178
7.3 ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	190

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	193
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ.....	209



**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τις τελευταίες δεκαετίες, γίνεται ολοένα και πιο συχνό το φαινόμενο της μεταφοράς των λιμενικών δραστηριοτήτων από το εσωτερικό της πόλης, στα προάστια, γεγονός που έχει σαν αποτέλεσμα, την απελευθέρωση μεγάλων εκτάσεων των παραλιακών μετώπων των πόλεων, οι οποίες παραμένουν ανεκμετάλλευτες και εγκαταλελειμμένες. Ο λόγος έξαρσης του φαινομένου αυτού, γίνεται άμεσα κατανοητός εάν ληφθεί υπόψη, ο αριθμός των προβλημάτων, τόσο περιβαλλοντικής όσο και αισθητικής φύσεως, που αντιμετωπίζουν τα υδάτινα μέτωπα (εντατικές περιβαλλοντικές πιέσεις, οι συγκρούσεις των χρήσεων γης κ.α).

Οι περιοχές αυτές, που κοινά αποκαλούνται brownfield areas<sup>1</sup>, χρίζουν άμεσης αποκατάστασης και ανασυγκρότησης, καθώς επηρεάζουν σημαντικά το αστικό πρόσωπο της πόλης, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις πόλεων με έντονη λιμενική δραστηριότητα, μεγάλο μέρος του οποίου, συνίσταται στο παραλιακό αστικό μέτωπο. Για το λόγο αυτό, οι πολιτικές για την αναδιάρθρωση και τη μετατροπή των υποβαθμισμένων παραλιακών περιοχών σε περιοχές σύγχρονης κατοικίας, αναψυχής, εμπορίου και πολιτισμού, απασχολούν έντονα το σύνολο των τοπικών και εθνικών φορέων, σε μια προσπάθεια προώθησης της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της πόλης και της ανάδειξης της ταυτότητας και του χαρακτήρα της.

Συμπερασματικά, αξίζει να σημειωθεί, πως η ανασυγκρότηση των θαλάσσιων αστικών μετώπων, έχει τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τις περιβαλλοντικές πιέσεις και τις συγκρούσεις των

στην προηγούμενη σελίδα  
εικ.1.1: Η Μαρίνα Πατρών  
(πηγή:  
[http://www.xespao.gr/2011/05/65\\_14.html](http://www.xespao.gr/2011/05/65_14.html))

---

<sup>1</sup> Brownfield Areas/Brownfiels: περιβαλλοντικά και αισθητικά υποβαθμισμένοι, πρώην βιομηχανικοί ή εμπορικοί χώροι, που έχουν εγκαταλειφθεί αλλά έχουν τη δυνατότητα να επαναχρησιμοποιηθούν με τον κατάλληλο σχεδιασμό. (πηγή: [http://en.wikipedia.org/wiki/Brownfield\\_areas](http://en.wikipedia.org/wiki/Brownfield_areas))<sup>1</sup>

χρήσεων του αστικού ιστού, να δημιουργήσει ευνοϊκές προϋποθέσεις για ποιοτικότερες συνθήκες ζωής και να γίνει παράγοντας προσέλκυσης επενδύσεων και ανταγωνιστικότητας.

### 1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας αποτελεί η παρουσίαση μιας ολοκληρωμένης πρότασης ευφρούς ανάπλασης της πρώην λιμενικής ζώνης της Πάτρας, για τη δημιουργία ενός υδάτινου μετώπου υψηλών προδιαγραφών, που θα αποτελεί έναν ευχάριστο και ελκυστικό περιβάλλον και θα εντάσσεται ομαλά στην γύρω οικιστική περιοχή.

Η Πάτρα σαν περίπτωση μελέτης επιλέχθηκε λόγω του έντονου ιστορικού χαρακτήρα της, αλλά και του έντονα βιομηχανοποιημένου λιμανιού της, το οποίο μετά την κατασκευή του νέου λιμένα εκτός της πόλης, παρουσιάζει έντονα σημάδια ερήμωσης και αποβιομηχανοποίησης.

Πιο συγκεκριμένα, η μεταφορά των λιμενικών δραστηριοτήτων στο νέο λιμάνι, αποτέλεσε και το έναυσμα για την επιλογή του συγκεκριμένου θέματος, ενώ παράλληλα σηματοδοτεί τεράστιες αλλαγές στο αστικό τοπίο της περιοχής μελέτης, η οποία μέχρι πρότινος ήταν τελείως αποκομμένη και αποκλεισμένη από τον ευρύτερο αστικό ιστό. Η λιμενική δραστηριότητα αποτελούσε την επικρατούσα χρήση στο παραλιακό μέτωπο της Πάτρας, ενώ η πλήρως ακατάλληλη και χωρίς σχεδιασμό οργάνωση των χερσαίων χρήσεων, είχε σαν αποτέλεσμα να μην υπάρχει ο απαιτούμενος χώρος για την ανάπτυξη άλλων δραστηριοτήτων. Παρά το γεγονός ότι η πρώην λιμενική ζώνη, συνιστά την φυσική προέκταση της πόλης προς τη θάλασσα, είναι ένα κομμάτι αποκομμένο από την υπόλοιπη πόλη. Έντονο είναι το φαινόμενο της περιθωριοποίησης

και του διαχωρισμού αυτού του τμήματος της πόλης, το οποίο δεν έχει καμία θέση πλέον, στην καθημερινότητα των πολιτών και δεν αποτελεί προορισμό ούτε των κατοίκων αλλά ούτε και των επισκεπτών της, όπως συνέβαινε τις προηγούμενες δεκαετίες.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, αντικειμενικός στόχος της εργασίας είναι η άρση της απομόνωσης του παραλιακού μετώπου, η επανένταξή του στον αστικό ιστό της πόλης και η σύνδεση του με αυτόν, μέσω της εξεύρεσης, της ανάλυσης και της παρουσίασης όλων των παραγόντων που συνιστούν τα αίτια του αποκλεισμού. Ιδιαίτερη έμφαση στην εργασία δίνεται, στην παρουσίαση μιας ολοκληρωμένης πρότασης για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της περιοχής απέναντι στο σύγχρονο περιβάλλον των πόλεων, την αναβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και την διερεύνηση όλων εκείνων των στοιχείων που θα κάνουν την περιοχή πιο προσιτή και θελκτική, τόσο στους κατοίκους, όσο και στους επισκέπτες της πόλης.

Ειδοποιός διαφορά της παρούσας μελέτης με τις ήδη υπάρχουσες, που αφορούν στη διαχείριση του ελεύθερου παράκτιου χώρου της Πάτρας, είναι το γεγονός ότι η συγκεκριμένη μελέτη αποσκοπεί και στην κατανόηση της έννοιας των ευφυνών αστικών αναπλάσεων, και το πώς μπορούν αυτές να «μεταφραστούν» στα ελληνικά δεδομένα, και συγκεκριμένα στην αστική ανάπλαση του παραλιακού μετώπου μιας πόλης, όπως είναι η Πάτρα.

Αξίζει να σημειωθεί, πως η βάση πάνω στην οποία στηρίχθηκε η μελέτη για την εξαγωγή συμπερασμάτων αλλά και για τον σχεδιασμό των κατευθύνσεων των προτάσεων και των παρεμβάσεων, είναι η μελέτη της

διεθνούς εμπειρίας, πάνω σε θέματα της ανάκτησης παραλιακών μετώπων και της διαχείρισής τους, με σκοπό την συνολική αναγέννηση των πόλεων-λιμανιών.

Τέλος, θα πρέπει να καταστεί σαφές πως το αντικείμενο και ο σκοπός εκπόνησης της συγκεκριμένης μελέτης, είναι η όσο το δυνατόν καλύτερη παρουσίαση των δράσεων εκείνων που θα συμβάλλουν στην αποκατάσταση της σχέσης της θάλασσας με το δομημένο αστικό περιβάλλον, και όχι η πλήρης καταγραφή και παρουσίαση όλων των στοιχείων και των περιοριστικών παραγόντων, που θα έπρεπε να συμπεριληφθούν σε μια μελέτη, που θα είχε άμεση εφαρμογή.

## 1.2 ΔΟΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία διαρθρώνεται σε τρία μέρη, καθένα από τα οποία απαρτίζεται από επιμέρους κεφάλαια και υποκεφάλαια, αφού πρώτα γίνει η παρουσίαση του αντικειμένου και των βασικών στόχων της.

Στο πρώτο μέρος, γίνεται μια ανασκόπηση της θεμελιώδους σχέσης της πόλης με το λιμάνι της. Γίνεται ουσιαστικά η μελέτη της αλληλεξάρτησης μεταξύ των δύο αυτών μερών και της παραγωγικής σχέσης που αναπτύσσεται μεταξύ τους. Η σχέση της πόλης με το λιμάνι της, παίζει καθοριστικό ρόλο για την μετέπειτα εξέλιξη του δίπολου. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι βασικές αρχές των αστικών αναπλάσεων σε συνδυασμό με την βιωσιμότητα των πόλεων. Έμφαση δίνεται, στην ιστορική εξέλιξη αυτής της σχέσης



στο πέρασμα των χρόνων, που θα βοηθήσει στο να κατανοήσουμε τις συνθήκες που συντέλεσαν στην μορφή της σχέσης του δίπολου πόλη-λιμάνι, σήμερα. Η ιστορική αναδρομή ξεκινά με την εννοιολογική προσέγγιση των πόλεων-λιμανιών και την καταγραφή των σημαντικότερων από τα χαρακτηριστικά τους, και συνεχίζει με την χρονολογική καταγραφή των στοιχείων που χαρακτήριζαν κάθε εποχή. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στη διεθνή και την εγχώρια εμπειρία, με την παράθεση παραδειγμάτων αστικών αναπλάσεων θαλάσσιων μετώπων και την αναφορά στα σύγχρονα μοτίβα αναπλάσεων. Στο τέλος του πρώτου μέρους, γίνεται αναφορά στην έννοια και τις βασικές αρχές των ευφυών αναπλάσεων, ενώ παράλληλα ορίζονται οι κατευθύνσεις του σχεδιασμού και το πώς αυτές μπορούν να προσαρμοστούν στην ελληνική πραγματικότητα.

Περνώντας στο δεύτερο μέρος της εργασίας, γίνεται η αναγωγή όλων των παραπάνω στοιχείων και συμπερασμάτων στο παράδειγμα της Πάτρας. Πιο συγκεκριμένα, παρουσιάζονται κάποια γενικά στοιχεία της πόλης και του λιμανιού ενώ ταυτόχρονα, μελετάται η σχέση της πόλης με το λιμάνι της. Γίνεται αναφορά στην ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη της πόλης καθώς επίσης και ο ρόλος του λιμανιού στην διαμόρφωση της σχέσης ανάμεσα σε αυτό και την πόλη. Ακολουθεί τέλος, η αναλυτική καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης της πρώην λιμενικής ζώνης και της ευρύτερης αστικής περιοχής, που θα οδηγήσει στην εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την σχέση της πόλης και του λιμανιού και θα αποτελέσει προοίμιο των προτάσεων που θα ακολουθήσουν στο τελευταίο μέρος της εργασίας.

Τέλος, το τρίτο και τελευταίο μέρος της εργασίας, αποτελεί η προσπάθεια έκφρασης των πρακτικών των αναπλάσεων θαλάσσιων μετώπων, της διεθνούς αλλά και ελληνικής εμπειρίας, στο παράδειγμα του

παραλιακού μετώπου της Πάτρας. Σε αυτό το σημείο, γίνεται αναφορά στους στόχους της ανάπλασης, που έχουν τεθεί, σχετικά με την αναγκαιότητα ενός ευφυούς προγράμματος παρεμβάσεων, για την παραλιακή ζώνη της Πάτρας, το οποίο θα βασιστεί στα διεθνή μοντέλα ευφών αστικών αναπλάσεων. Τέλος, αφού γίνει η παρουσίαση των βασικών κατευθύνσεων της πρότασης, ακολουθεί η αναλυτική περιγραφή της και ο καθορισμός των φορέων υλοποίησης ενός τέτοιου προγράμματος.

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση  
του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

η θεμελιώδης σχέση πόλης-νερού

**Α ΜΕΡΟΣ: Η ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ**

*«Το νερό είναι η αρχή όλων των πραγμάτων,  
εφόσον όλα τα στοιχεία αποτελούνται  
από νερό και κατ' ουσία είναι νερό»*

*Αριστοτέλης*



## 2. Η ΘΕΜΕΛΙΩΔΗΣ ΣΧΕΣΗ ΠΟΛΗΣ-ΝΕΡΟΥ

### 2.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Μέσα από αυτό το κεφάλαιο θα γίνει μια προσπάθεια προσέγγισης της αλληλεξάρτησης μεταξύ της πόλης και του υγρού στοιχείου, με σκοπό να κατανοήσουμε καλύτερα τη σχέση που αναπτύσσεται μεταξύ τους και την εξέλιξη αυτής στην πορεία των χρόνων.

Το νερό είναι ένας ανεκτίμητος φυσικός πόρος, που αποτελεί πηγή ζωής για τον άνθρωπο καθώς είναι ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία της φύσης, της δημιουργίας και του κόσμου. Ο ρόλος του, καθοριστικός στην εξέλιξη της ζωής των ανθρώπων και στη διαμόρφωση της κοινωνίας. Δεν είναι τυχαίο που οι περισσότεροι σπουδαίοι πολιτισμοί, γεννήθηκαν και αναπτύχθηκαν γύρω από το νερό. Αυτό γιατί το νερό δίνει ενέργεια, επιτρέπει την ανάπτυξη του εμπορίου και την καλλιέργεια αγαθών απαραίτητων για τη ζωή του ανθρώπου. Αποτελεί πηγή έμπνευσης, μέσα από τις εικόνες και τους ήχους που δημιουργεί, διεγείροντας τις αισθήσεις. (Hoyle B.and Pinder D., 1992)

Η έλξη που δημιουργεί το νερό στον άνθρωπο, εξηγεί την έντονη προσπάθειά του για ανάπτυξη δραστηριοτήτων κοντά και γύρω από αυτό, με αποτέλεσμα να γίνεται συχνά-στο πέρασμα των χρόνων-επίκεντρο ψυχαγωγικών εκδηλώσεων και εορτασμών πολιτιστικού και θρησκευτικού χαρακτήρα. (Breen A. and Rigby D., 1996)

Με βάση τα παραπάνω είναι εύκολο να εξάγουμε κάποια συμπεράσματα αναφορικά με τη φύση της σχέσης της πόλης με το λιμάνι. Η αναφορά όμως σε αυτήν τη σχέση δεν είναι επαρκής. Τα δύο χωρικά στοιχεία που την απαρτίζουν, θα πρέπει να αντιμετωπίζονται σαν ένα ενιαίο και ισχυρό δίπολο, που

στην προηγούμενη σελίδα  
εικ.2.1: Η Πόλη και το  
Λιμάνι (πηγή:  
<http://www.behance.net/>)

αποτελείται από δύο μέρη, καθένα από τα οποία παίζει το δικό του ρόλο στην εξέλιξη του άλλου αλλά και στην εξέλιξη του δίπολου συνολικά. Τα χωρικά στοιχεία, από τα οποία αποτελείται το εν λόγω δίπολο, είναι άρρηκτα συνδεδεμένα μεταξύ τους. Τους συνδέει μια σχέση μακροχρόνια και σταθερή, που τροφοδοτεί την εξέλιξη τους και δημιουργεί χωρικές λειτουργίες έντονης εξάρτησης. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Η σχέση της πόλης και του λιμανιού ξεκινά από τις απαρχές της δημιουργίας των πρώτων κοινωνιών, οικισμών και στη συνέχεια πόλεων. Η παραγωγική αλληλεξάρτηση που υπάρχει μεταξύ τους, έγκειται στην Συγκεκριμένα, ευνοεί την ανάπτυξη γεωργικών δραστηριοτήτων, συμβάλλει στην ένταξη της πόλης σε ένα δίκτυο επικοινωνίας με το ευρύτερο περιβάλλον της, και τέλος παίζει καταλυτικό ρόλο στην διακίνηση και μεταφορά αγαθών και ανθρώπων, με την ανάπτυξη εμπορικών και λιμενικών δραστηριοτήτων. Η ανάγκη για κάλυψη αυτών των δραστηριοτήτων, δημιουργεί το κατάλληλο υπόβαθρο για την προώθηση οικονομικών δραστηριοτήτων και την προσέλκυση επενδύσεων. (Breen A. and Rigby D., 1996)

Όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά της σχέσης των πόλεων με τα λιμάνια τους, οδήγησαν στην δημιουργία μιας νέας κατηγορίας πόλεων, από πολεοδομικής άποψης, τις πόλεις-λιμάνια (city port).<sup>2</sup> Η ιδέα της πόλης-λιμανιού έχει προέλθει από την παραδοσιακή σχέση μεταξύ του θαλάσσιου μετώπου και του αστικού ιστού. Η σχέση αυτή έχει πολλές μορφές και διαστάσεις, μπορεί να είναι σύνθετη, σταθερή, μακροχρόνια ή σύγχρονη. Όποια και αν είναι η μορφή της όμως είναι βαθιά ριζωμένη στην ιστορία, και

---

<sup>2</sup> Πόλη, διαμορφωμένη κοντά σε λιμάνια, η οποία έχει αναπτύξει λιμενικές δραστηριότητες (πηγή: <https://www.wordnik.com/words/port%20city>)

συνδέει τις απαρχές της ανάπτυξης μιας πόλης με τις ναυτιλιακές και λιμενικές δραστηριότητες, που αναπτύσσονται στην παραλιακή της ζώνη. (Hoyle B.and Pinder D., 1992)

Αξίζει να σημειωθεί επίσης, πως τα δύο χωρικά στοιχεία, που συνιστούν το αστικό δίπολο της πόλης-λιμανιού μπορούν να υπάρχουν και να υφίστανται σε εγγύτητα μεταξύ τους διατηρώντας την πλήρη ανεξαρτησία τους ή να αναπτύξουν μια πολύ έντονη σχέση αλληλεξάρτησης. Η σύγχρονη αντίληψη της ιδέας της πόλης-λιμάνι, μπορεί να έχει πολλές ερμηνευτικές προσεγγίσεις: χωρικά και προσωρινά, κοινωνικά και οικονομικά, λειτουργικά και τεχνολογικά. Για πρακτικούς λόγους, οι προοπτικές του σύγχρονου σχεδιασμού, περιλαμβάνουν κάποιες ανησυχίες, η κυριότερη από τις οποίες είναι, ο βαθμός επιρροής μεταξύ των δύο μερών, σε χωρικούς όρους και διαστάσεις. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Οι ρίζες και η εξέλιξη της πόλης-λιμάνι επηρεάζονται κατά κύριο λόγο από δύο ομάδες παραγόντων, τη φύση του χώρου του νερού, που αποτελεί και το πρωταρχικό ερέθισμα για την ανάπτυξη, και τα φυσικά χαρακτηριστικά του λιμανιού-ποταμού. Αν οι δύο αυτές συνθήκες δεν είναι ευνοϊκές, είναι απίθανη η ευημερία του δίπολου. (Hoyle B.and Pinder D., 1992)

## 2.2 ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ: ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

### 2.2.1 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

Με τον όρο θαλάσσιο, ή υδάτινο μέτωπο νοείται το φυσικό όριο της πόλης με το υγρό στοιχείο, τη θάλασσα ή τις όχθες ενός ποταμού δηλαδή. Είναι ουσιαστικά η παραλιακή ζώνη μιας πόλης όπως συνηθέστερα αποκαλείται. Η συγκεκριμένη αντίληψη, αν και ορθή εννοιολογικά, δεν είναι απόλυτα επαρκής. Για την ακρίβεια, το θαλάσσιο μέτωπο θα πρέπει να αντιμετωπίζεται σαν ένα δίκτυο χώρων, λειτουργιών και συνδέσμων, μεταξύ της ακτής και της πόλης, και πιο συγκεκριμένα μεταξύ του λιμανιού και των αστικών δραστηριοτήτων. Το υδάτινο μέτωπο μιας πόλης, δεν αποτελεί περιοχή τελείως αποκομμένη από τον αστικό ιστό, αλλά μια συγκέντρωση παραγωγικών δραστηριοτήτων και λειτουργιών, πολιτιστικού, ψυχαγωγικού και οικιστικού χαρακτήρα, η οποία παράγει νέα τοπία με σκοπό την προώθηση της ανταγωνιστικότητας και της ζωτικότητας του χώρου. (Giovinazzi S., 2008)

Τα τελευταία χρόνια, το ζήτημα της ανάπτυξης των αστικών παράκτιων ζωνών, αποτελεί φλέγον θέμα συζήτησης μεταξύ των μελετητών, των ερευνητών και των σχεδιαστών του χώρου. Από τη μία γίνονται φανερά τα ιδιαίτερα αποτελέσματα που επιτυγχάνονται μέσω των διαδικασιών αναμόρφωσης των μετώπων, από την άλλη παρά τον μεγάλο και συνεχώς αυξανόμενο αριθμό των επιτυχημένων παραδειγμάτων, υπάρχουν πολλά ακόμη θέματα που θα πρέπει να μελετηθούν διεξοδικά, γεγονός που καθιστά τη παραγωγή αποτελεσματικών μελετών, μια διαδικασία δύσκολη και εκτενή. (Bruttomesso R., 2006)

Η σημασία των θαλάσσιων μετώπων είναι αδιαμφισβήτητη και πολυδιάστατη, η ανάπτυξη τους δε, έχει ανεκτίμητη αξία για τις πόλεις που βρίσκονται κοντά τους, καθώς επηρεάζει σημαντικά τον τρόπο και τον βαθμό της εξέλιξής τους, ενώ παράλληλα βοηθά στην ενίσχυση του κοινωνικό-οικονομικού τους ρόλου σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Η σπουδαιότητα και ο ρόλος τους, έγκειται στο πλεονέκτημα που προσφέρουν λόγω της στρατηγικής τους τοποθεσίας, αφού στην ουσία είναι το μέσο που ενώνει το ηπειρωτικό τμήμα μιας περιοχής με τη θάλασσα. Αυτό έχει άμεσα οφέλη αναφορικά με τις εμπορικές και μεταφορικές υπηρεσίες που μπορούν να αναπτυχθούν στις περιοχές που διαθέτουν μέτωπο στη θάλασσα. (Μέγα Μ., 2013)

Τα τελευταία χρόνια το ενδιαφέρον των δημόσιων φορέων, εστιάζεται περισσότερο από ποτέ στην ανάπτυξη και την αναδιοργάνωση των θαλάσσιων μετώπων, την οποία αντιλαμβάνονται πλέον σαν μια υποχρεωτική επιλογή για την αναζωογόνηση της πόλης, αναδιαρθρώνοντας μια περιοχή που προηγουμένως θεωρούνταν, άνευ σημασίας και η οποία συχνά, παρουσίαζε έντονα προβλήματα πεθριθωριοποίησης, αστικής αποδιοργάνωσης και περιβαλλοντικής υποβάθμισης.

Η αναζωογόνηση των θαλάσσιων αστικών μετώπων, περιλαμβάνει την επανεξέταση της κληρονομιάς που έχει να προσφέρει η περιοχή, από πλευράς κατασκευής, αρχιτεκτονικής και οργάνωσης των δημόσιων χώρων. Η προσαρμογή της εν λόγω κληρονομιάς σε νέες χρήσεις και λειτουργίες, έχει ως σκοπό, να έρθει σε επαφή ο πολίτης-επισκέπτης με πλευρές της πόλης-λιμανιού, που του ήταν μέχρι τότε, άγνωστες και ανεκμετάλλευτες. Η μελέτη των επιτυχημένων και μη περιπτώσεων, αποκάλυψε την ιδιαίτερη ικανότητά των παράκτιων αστικών ζωνών, να παρουσιάσουν μια εξολοκλήρου νέα εικόνα της πόλης και να δημιουργήσουν μία νέα αντίληψη για την πόλη-λιμάνι, μετατρέποντάς της σε δυναμικό αστικό πρότυπο, που θα παίζει καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση της ταυτότητάς της και την προσέλκυση ιδιωτικών και δημόσιων επενδύσεων. (Bruttomesso R., 2006)



## 2.2.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΙΩΝ

Το ζήτημα της ανάκτησης του παράκτιου χώρου των αστικών περιοχών, απασχολεί έναν μεγάλο αριθμό μελετητών, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Παρά τα πολυάριθμα πλεονεκτήματα και τις ευκαιρίες, που προσφέρουν τα θαλάσσια μέτωπα, στις περιοχές που αναπτύχθηκαν κοντά και γύρω από αυτά, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά το σχεδιασμό, πως οι παράκτιοι χώροι αποτελούν περιοχές υψηλού κινδύνου, λόγω των φυσικών καταστροφών που συχνά τους βρίσκουν στο επίκεντρο τους. Οι τεράστιες κοινωνικό-οικονομικές επιπτώσεις των καταστροφών αυτών, καθιστούν αναγκαία και επείγουσα την ανάδειξη του βιώσιμου σχεδιασμού των παραλιακών χώρων, με σκοπό να δοθούν οι κατευθύνσεις και οι θεμελιώδεις αρχές για την επίτευξη της αειφορίας των υδάτινων μετώπων, και κατ' επέκταση των πόλεων, με τις οποίες έρχονται σε επαφή. Μεγάλη είναι η συμβολή της διεθνούς εμπειρίας, στην επίτευξη του παραπάνω στόχου, στην εξαγωγή συμπερασμάτων και τον σχεδιασμό πολιτικών, ικανών να αντιμετωπίσουν επαρκώς τις φυσικές καταστροφές. Οι πολιτικές αυτές, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, στην αναμόρφωση των αστικών θαλάσσιων μετώπων αλλά και στην αντιμετώπιση και ανασυγκρότηση των πληγεισών περιοχών από καταστροφές, σχετικές με το νερό. (Giovinazzi S., 2008)

Οι αρχές και οι κατευθύνσεις αναφορικά με τον βιώσιμο σχεδιασμό των παράκτιων αστικών χώρων, είχαν αρχίσει να αναπτύσσονται σταδιακά, πολλά χρόνια πριν, στα πλαίσια συνεργασίας μεταξύ διαφόρων οργανισμών και φορέων. Στα σεμινάρια που έχουν διεξαχθεί αναφορικά με το συγκεκριμένο θέμα, έχουν τεθεί οι βάσεις των αρχών του βιώσιμου σχεδιασμού, οι οποίες ακολουθούνται μέχρι και σήμερα. Η πιο πρόσφατη προσπάθεια συγκέντρωσης και παρουσίασης των βασικότερων αρχών και κατευθυντήριων γραμμών του σχεδιασμού, έγινε το 2000 στα πλαίσια της παγκόσμιας διάσκεψης με θέμα το αστικό μέλλον που έλαβε χώρα στο Βερολίνο, κατά τη διάρκεια της Έκθεσης EXPO του 2000. Στην έκθεση αυτή παρουσιάστηκαν,. Η σημασία των αρχών είναι τεράστια καθώς αποτελούν τη βάση πάνω στην οποία

στηρίζεται, κάθε προσπάθεια ανάπτυξης και αναδιαμόρφωσης αστικών θαλάσσιων μετώπων, μέχρι σήμερα. Το περιεχόμενό τους δε, συμβάλλει στην μελέτη, τη κατανόηση και τελικά την αξιολόγηση των πεπραγμένων και των πρακτικών, αναφορικά με τις αστικές αναπλάσεις θαλάσσιων μετώπων παγκοσμίως. (Giovinazzi S., 2008)

*1- Διασφάλιση της ποιότητας του νερού και του περιβάλλοντος.*

Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη αρχή, η ποιότητα του νερού, είτε της θάλασσας είτε των ποταμών, των λιμνών και των καναλιών κοντά στις οποίες αναπτύσσονται αστικές λειτουργίες, αποτελεί τον πιο σημαντικό παράγοντα εξέλιξης του παραλιακού μετώπου. (Giovinazzi S., 2008)

*2- Το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί μέρος του υφιστάμενου αστικού ιστού*

Το παραλιακό μέτωπο θεωρείται και θα πρέπει να αποτελεί ενεργό μέρος της ανάπτυξης της πόλης, με πλήθος πολιτισμικών, ψυχαγωγικών και άλλων δραστηριοτήτων να λαμβάνουν χώρα κοντά σε αυτό. (Giovinazzi S., 2008)

*3- Η ιστορική ταυτότητα ισούται με τον χαρακτήρα της πόλης*

Η κληρονομιά της πόλη-λιμάνι, θα πρέπει να αντικατοπτρίζεται μέσα από τις δραστηριότητες, τις πολιτιστικές εκδηλώσεις και την αρχιτεκτονική του χώρου. Όλα τα παραπάνω, καθορίζουν τον χαρακτήρα της πόλης-λιμάνι, ενώ η διατήρηση του ύφους των βιομηχανικών κτιρίων που υπήρχαν στο παρελθόν στο χώρο του λιμανιού, αποτελεί βασικό στοιχείο βιωσιμότητας. (Giovinazzi S., 2008)

*4- Προτεραιότητα στις μικτές χρήσεις*

Για την επίτευξη της αειφορικής ανάπτυξης, θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην μίξη των χρήσεων γης. Πολιτιστικές χρήσεις, θα πρέπει να εναλλάσσονται με εμπορικές. Το ίδιο ισχύει και για την εναλλαγή αθλητικών εγκαταστάσεων, με περιοχές κατοικίας αλλά και χώρους πρασίνου. Η εναλλαγή

και η μίξη των χρήσεων παρόλα αυτά, θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από λειτουργικότητα και σωστό σχεδιασμό. (Giovinazzi S., 2008)

5- Προαπαιτούμενο αποτελεί η πρόσβαση του κοινού

Η άμεση πρόσβαση του παραλιακού μετώπου από όλους τους κατοίκους και επισκέπτες της πόλης, δεν είναι μόνο βασική προϋπόθεση αειφορίας αλλά και πιο σημαντικός στόχος για την επιτυχία της αστικής ανασυγκρότησης της περιοχής. (Giovinazzi S., 2008)

6- Επιτάχυνση διαδικασίας σχεδιασμού, μέσω της συνεργασίας ιδιωτικού και δημόσιου τομέα

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου μιας περιοχής είναι ένα έργο μεγάλο σε έκταση και δύσκολο στην υλοποίηση. Για τον λόγο αυτό είναι επιτακτική η ανάγκη της συνεργασίας του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα. Από τη μία οι δημόσιοι οργανισμοί έχουν την υποχρέωση να παρέχουν τις κατάλληλες υποδομές για την επίτευξη του ποιοτικότερου δυνατού σχεδιασμού, από την άλλη ο ιδιωτικός τομέας θα πρέπει να συμμετέχει στην προώθηση των επενδύσεων και την επιτάχυνση της ανάπτυξης και των αγορών. (Giovinazzi S., 2008)

7- Στοιχείο αειφορίας αποτελεί η συμμετοχή του κοινού

Η βιώσιμη ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου, εκτός από περιβαλλοντική και οικονομική διάσταση, περιλαμβάνει και μια ακόμη, αυτήν της κοινωνίας. Η κοινότητα, θα πρέπει να επωφεληθεί από την παρέμβαση για την ανασυγκρότηση της παραλιακής ζώνης, συμμετέχοντας σε όλες τις διαδικασίες και τις αποφάσεις που αφορούν στην περιοχή. (Giovinazzi S., 2008)

8- Τα παραλιακά μέτωπα συνιστούν σχέδια μακροπρόθεσμα

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου, είναι ένα σύνολο από αποσπασματικές ενέργειες με στόχο την αναμόρφωση του οπτικά και αισθητικά. Είναι ένα έργο που επηρεάζει το σύνολο της πόλης και γι'

αυτό το λόγο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί συνολικά με τον σχεδιασμό όλων των επιμέρους στοιχείων, που το αποτελούν. (Giovinazzi S., 2008)

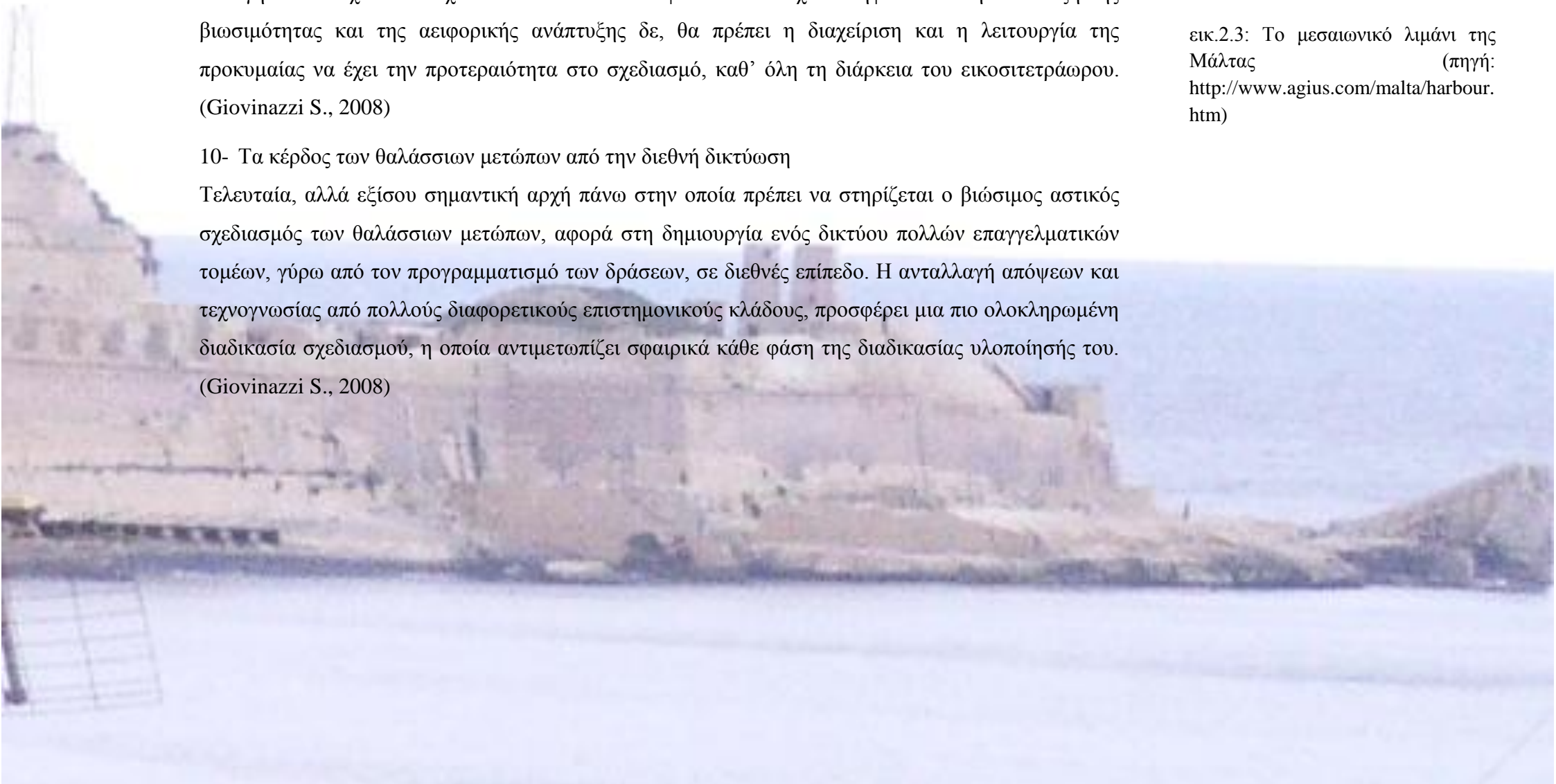
9- Η αναζωογόνηση είναι μια συνεχής διαδικασία

Η διαδικασία του σχεδιασμού, θα πρέπει να είναι ευέλικτη για να μπορεί να γίνει εύκολα οποιαδήποτε αλλαγή των στόχων που έχουν τεθεί και των αποφάσεων που έχουν ληφθεί. Για την επίτευξη της βιωσιμότητας και της αειφορικής ανάπτυξης δε, θα πρέπει η διαχείριση και η λειτουργία της προκυμαίας να έχει την προτεραιότητα στο σχεδιασμό, καθ' όλη τη διάρκεια του εικοσιτετράωρου. (Giovinazzi S., 2008)

10- Τα κέρδος των θαλάσσιων μετώπων από την διεθνή δικτύωση

Τελευταία, αλλά εξίσου σημαντική αρχή πάνω στην οποία πρέπει να στηρίζεται ο βιώσιμος αστικός σχεδιασμός των θαλάσσιων μετώπων, αφορά στη δημιουργία ενός δικτύου πολλών επαγγελματικών τομέων, γύρω από τον προγραμματισμό των δράσεων, σε διεθνές επίπεδο. Η ανταλλαγή απόψεων και τεχνογνωσίας από πολλούς διαφορετικούς επιστημονικούς κλάδους, προσφέρει μια πιο ολοκληρωμένη διαδικασία σχεδιασμού, η οποία αντιμετωπίζει σφαιρικά κάθε φάση της διαδικασίας υλοποίησής του. (Giovinazzi S., 2008)

εικ.2.3: Το μεσαιωνικό λιμάνι της  
Μάλτας (πηγή:  
[http://www.agius.com/malta/harbour.  
htm](http://www.agius.com/malta/harbour.htm))



## 2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

### 2.3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ-ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

Το θαλάσσιο μέτωπο μιας πόλης, είναι η περιοχή που περιλαμβάνει το υδάτινο στοιχείο σαν συνέχεια του αστικού ιστού. Ουσιαστικά αποτελεί την περιοχή της ένωσης του χερσαίου με το υδάτινο χώρο, στον οποίο λαμβάνουν χώρα δραστηριότητες σχετικές με αυτόν.

Ο όρος waterfront, που είναι ευρέως διαδεδομένος για τον χαρακτηρισμό του παράκτιου χώρου, τον αποδίδει με τον καλύτερο και πιο σαφή τρόπο, καθώς αναφέρεται στον χώρο μπροστά από το νερό, σαν ένα δίκτυο δραστηριοτήτων και λειτουργιών. Το θαλάσσιο μέτωπο, δεν αποτελεί τη γραμμή που διαχωρίζει το νερό από τη στεριά αλλά μια ζώνη που ενώνει τις λιμενικές αστικές δραστηριότητες. (Giovinazzi S., 2008)

Η δημιουργία και η αρχική οργάνωση των πρώτων λιμανιών, προσανατολίστηκε στους φυσικούς κόλπους και εκβολές ποταμών, με απώτερο σκοπό πάντα την ανάπτυξη του εμπορίου. Αυτό παρά διευκόλυνε την προσάραξη των πλοίων, την εύκολη φόρτωσή τους, ενώ η πρόσβαση μέσω της θάλασσας βοηθά στην μεταφορά ανθρώπων και αγαθών αλλά και στις συναλλαγές μεταξύ των πόλεων, ένα πλεονέκτημα που η ενδοχώρα δεν μπορούσε μέχρι στιγμής να προσφέρει.

Συμπεραίνουμε λοιπόν, πως το αίτιο της δημιουργίας πόλεων κοντά σε φυσικά λιμάνια ήταν η επιτακτική ανάγκη για ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας. Από την αρχαιότητα μέχρι και



THE NATIONAL GALLERY, LONDON

εικ.2.4:Το κάστρο της Μάλτας (πηγή: <http://www.agius.com/malta/harbour.htm>)

εικ.2.5:Οι πρώτες πόλεις-λιμάνια (πηγή: [http://www.barewalls.com/pv-488382\\_Seaport-with-Embarkation-of-the-Queen-of-Sheba.html](http://www.barewalls.com/pv-488382_Seaport-with-Embarkation-of-the-Queen-of-Sheba.html))



σήμερα, η εγγύτητα της πόλης με το νερό αποτέλεσε μεγάλο πλεονέκτημα για την διευκόλυνση των μεταφορών και των εμπορικών δραστηριοτήτων και συναλλαγών. Από τη μία οι εξαγωγές προϊόντων βοηθούσαν στην ανάπτυξη της αστικής οικονομίας, και από την άλλη οι εισαγωγές επηρέαζαν θετικά την ευημερία και την ποιότητα ζωής των ανθρώπων.

Με την ανάπτυξη του εμπορίου, που μέχρι και σήμερα είναι πηγή πλούτου και ευημερίας για μια περιοχή, γεννήθηκε η ανάγκη για ανάπτυξη της ναυτιλίας, με την βελτίωση της ποιότητας και των δυνατοτήτων των πλοίων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων αλλά και των χωρών σε κάποιες περιπτώσεις, με σκοπό την απόκτηση κυριαρχίας σε συγκεκριμένες περιοχές στρατηγικής σημασίας και για την οικονομική ανάπτυξη. (Αλεξιάδη Σ.- Πρατικάκη Μ., 2011)

Τα λιμάνια, που μέχρι και σήμερα ταυτίζονται με τη λιμενική και ναυτιλιακή δραστηριότητα, είναι χώροι εμπορίου, που προσφέρουν στις περιοχές που βρίσκονται κοντά σε αυτά, το πλεονέκτημα των μεταφορών και των συναλλαγών, αναπτύσσοντας παράλληλα βιομηχανικές και βιοτεχνικές λειτουργίες. Με το πέρασμα των χρόνων, αυτές οι λειτουργίες άρχισαν να επεκτείνονται προς τις γύρω οικιστικές περιοχές, αναπτύσσοντας παράλληλα, οργανωμένες υποδομές και υπηρεσίες, όπως κτίρια αποθήκευσης, μονάδες μεταποίησης και διοικητικές υπηρεσίες. (Αλεξιάδη Σ.- Πρατικάκη Μ., 2011)

Εκτός από τον υλικό πλούτο, που προσέφεραν οι αναπτυγμένες εμπορικές δραστηριότητες και συναλλαγές, μέσω του λιμανιού στην ενδοχώρα, εξαιρετικά σπουδαίο ρόλο έπαιξαν στη δημιουργία πολυπολιτισμικών πόλεων. Η ακμή του εμπορίου, οδηγεί στην δημιουργία μεταναστευτικών κινήματων, με σκοπό την εξεύρεση νέων περιοχών και αγορών, που ευνοούν την μετάδοση της κουλτούρας, της



εικ.2.6 :Ελληνικό εμπορικό λιμάνι  
(πηγή:  
<http://ebooks.edu.gr/modules/ebook/show.php/DSGL-C102/79/645,2341/>)

εικ.2.7: Το εμπορευματικό λιμάνι της  
Τουλόν, από τον Joseph Vernet (πηγή:  
<http://www.planete-tp.com/en/from-military-ports-to-trading-a356.html>)

νοοτροπίας, των παραδόσεων, των εθίμων αλλά και της τεχνογνωσίας των ανθρώπων, από μια περιοχή σε μια άλλη. Αποτέλεσμα της μετάδοσης αλλά και της αφομοίωσης, όλων εκείνων των στοιχείων που καθορίζουν τον χαρακτήρα μια περιοχής, ήταν η δημιουργία ενός σύνθετου δικτύου οργανικών σχέσεων ανάμεσα στις πόλεις-λιμάνια, που έρχονταν σε επαφή μέσω της θάλασσας.

Αρχικά, πριν τη δημιουργία του δίπολου, το λιμάνι δεν αποτελούσε μέρος του αστικού συνόλου, απλά ήταν η φυσική συνέχεια της πόλης, στην οποία λάμβαναν χώρα εξ' ολοκλήρου λιμενικές και εμπορικές δραστηριότητες. Σιγά σιγά όμως, με την ανάπτυξη της ναυτιλίας, η εικόνα του λιμανιού αλλάζει άρδην. Το παραλιακό μέτωπο αρχίζει να προσελκύει αστικές δραστηριότητες, υποδομές κατοικίας και βιομηχανίας.

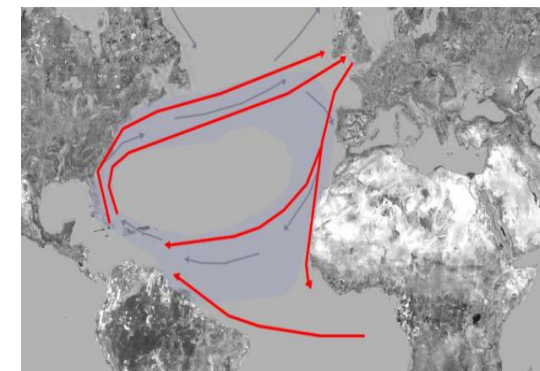
Με αυτόν τον τρόπο, ο αστικός ιστός επεκτείνεται σταδιακά και σταθερά, προς το λιμάνι, το οποίο πλαισιώνεται και συνυπάρχει με τους παραγωγικούς τομείς. Στην επέκταση του παραλιακού μετώπου λοιπόν, εγκαθίστανται, εργοστάσια, μονάδες αποθήκευσης και μεταποίησης, κέντρα διοίκησης και υπηρεσιών, δημιουργώντας περιοχές οργανωμένων λειτουργιών και δραστηριοτήτων. (Βαρβαρέσος Χ., 2009)

Η επέκταση και συνύπαρξη των λειτουργιών με την κατοικία και τους παραγωγικούς τομείς, οδήγησαν στην σύνθεση των πρώτων δίπολων, τα μέρη των οποίων, αναπτύσσονται οργανικά μεταξύ τους και καθορίζουν το ένα την ανάπτυξη του άλλου. Η επιρροή του λιμανιού, άλλωστε, γίνεται εμφανής στον αστικό ιστό, από πλευράς αρχιτεκτονικής και πολεοδομικής οργάνωσης. Πιο συγκεκριμένα, όλες οι λειτουργίες που πλαισιώνουν πλέον το παραλιακό μέτωπο, οργανώνονται στο χώρο με βάση τις φυσικές γραμμές που δημιουργεί το λιμάνι. Η χάραξη των δρόμων και οι όψεις των κατοικιών, εξαρτώνται επίσης



εικ.2.8 : Το λιμάνι της Γένοβας, τον 15<sup>ο</sup> αιώνα (πηγή: [http://www.worldportsource.com/ports/review/ITA\\_Port\\_of\\_Genoa\\_52.php](http://www.worldportsource.com/ports/review/ITA_Port_of_Genoa_52.php))

εικ.2.9 : Χάρτης εμπορικών δρομολογίων μεταξύ της Ευρώπης και της Αμερικής (πηγή: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/conc2en/tradewilds.html>)



από αυτό, με σκοπό την δημιουργία μιας καλαίσθητης εικόνας της πόλης. (Αλεξιάδη Σ.- Πρατικάκη Μ., 2011)

Η δημιουργία των πρώτων πόλεων-λιμανιών, ακολουθεί κάποιες φάσεις στην φυσική τους εξέλιξη, οι οποίες είναι εύκολο να αναγνωρισθούν και στη συνέχεια να χρησιμοποιηθούν για την αντιμετώπιση των προβλημάτων του δίπολου, σήμερα. Από την αρχαιότητα μέχρι και τον δέκατο ένατο αιώνα, η συνύπαρξη της πόλης και του λιμανιού, περιλάμβανε μεγάλο βαθμό αλληλεξάρτησης μεταξύ των δύο χωρικών στοιχείων του δίπολου, με την πόλη να αποτελεί το κέντρο όλων των λειτουργιών και των συναλλαγών μεταξύ των εμπόρων, και το λιμάνι να αποτελεί το φυσικό άκρο της. (Αλεξιάδη Σ.- Πρατικάκη Μ., 2011)

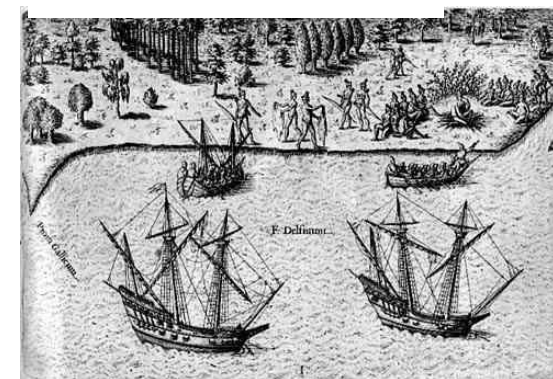
Η περίοδος από τον 11<sup>ο</sup> μέχρι τον 14<sup>ο</sup> αιώνα, ο χαρακτήρας των πόλεων αλλάζει σε μεγάλο βαθμό. Η ακμή του εμπορίου και της οικονομίας, ευνοεί τον ανταγωνισμό μεταξύ τους για την κατάκτηση κυριαρχίας και ελέγχου, με την ίδρυση αποικιών και την κατάκτηση νέων εδαφών. Σπουδαίο ρόλο παίζουν αυτήν την περίοδο οι πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου, που μετά το Βυζάντιο, βιώνουν μια έντονη περίοδο ακμής και κυριαρχούν στο εμπόριο. Κατά την μεσαιωνική περίοδο, αρχίζει η μεσαία τάξη των εμπόρων να παίζει εξέχοντα ρόλο στη διοίκηση, φέρνοντας νέα δεδομένα στην οικονομική και εμπορική ανάπτυξη των πόλεων.

Συγκεκριμένα, η ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας, δημιουργεί την ανάγκη για περισσότερες ναυτιλιακές υποδομές, για την κάλυψη των αυξημένων λειτουργιών και λιμενικών δραστηριοτήτων. Ταυτόχρονα, παρατηρείται και μια έντονη μετακίνηση πληθυσμών από την ύπαιθρο και την ενδοχώρα, προς το λιμάνι, η οποία εξυπηρετεί την κάλυψη των κενών θέσεων εργασίας, που δημιουργήσε η αύξηση των λιμενικών δραστηριοτήτων. Το φαινόμενο αυτό, μπορεί να μεταφραστεί χωρικά, με την επέκταση της



εικ.210 : Η πόλη και το λιμάνι, τον 17<sup>ο</sup> αιώνα (πηγή: <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Lorrain.seaport.jpg>)

εικ.2.11 : Τα πλοία του Κολόμβου στη «Νέα Γη» (πηγή: <http://hale.nrsd.net/index.php?id=77>)





πόλης προς το λιμάνι και τη δημιουργία νέων γειτονιών, χαρακτηριστικό των οποίων είναι η λειτουργική εγγύτητα που έχουν με το λιμάνι. (Hoyle B.and Pinder D., 1992)

Την περίοδο της Αναγέννησης, από τον 15<sup>ο</sup> μέχρι και τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, με την ανακάλυψη της Αμερικής από τον Κολόμβο, το ενδιαφέρον του εμπορίου μετατοπίζεται προς τον Ατλαντικό, ενώ η Μεσόγειος υποβαθμίζεται σημαντικά. Μοναδικό σημείο σύνδεσης των δύο θαλασσών, θεωρείται η Ισπανία, η οποία βρισκόταν σε θέση να μονοπωλεί τις εμπορικές δραστηριότητες και συναλλαγές όλης της Ευρώπης. (Αλεξιάδη Σ.- Πρατικάκη Μ., 2011)

Το τέλος αυτής της περιόδου σηματοδοτεί και τη δημιουργία ενός έντονου διαχωρισμού μεταξύ της πόλης και του λιμανιού. Την βιομηχανική επανάσταση, την περίοδο του 18<sup>ου</sup> αιώνα, χαρακτηρίζει η παγκοσμιοποίηση και η ελεύθερη διακίνηση των εμπορευμάτων. Είναι λοιπόν κατανοητό πως σε αυτήν τη φάση της εξέλιξης των πόλεων-λιμανιών, η ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας αποκτά άλλη έννοια και τεράστιες διαστάσεις. Οι πόλεις προσανατολίζονται προς τα λιμάνια, για οικονομικούς και επιχειρηματικούς λόγους κυρίως, δημιουργώντας εργοστάσια ναυπηγεία και άλλες υποδομές και οχλούσες δραστηριότητες σχετικές με τη ναυτιλία.



εικ.2.12:Άποψη του  
Μεσαιωνικού λιμανιού της  
Νάπολης (πηγή:  
<http://mediterranee.revues.org/2848?lang=e>)

Μετά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, με την μεγάλη ανάπτυξη των λιμενικών δραστηριοτήτων και την διεύρυνση των εμπορικών συναλλαγών, παρατηρείται αλλαγή στην αρχιτεκτονική της πόλης-λιμάνι, η οποία αποκτά ένα πιο αυτοκρατορικό ύφος. Την περίοδο αυτή, η δομή των πόλεων αλλάζει ριζικά, παύει να υπάρχει διαχωρισμός μεταξύ αυτής και του λιμανιού της, αντίθετα σε αυτήν την περίοδο, όλες οι αστικές και λιμενικές δραστηριότητες, γίνονται στον ίδιο χώρο. Πιο αναλυτικά, στις διασταυρώσεις των μεγάλων δρόμων, δημιουργούνται μικρά εμπορικά και βιοτεχνικά κέντρα, από ομάδες μικροεμπόρων, ενώ παράλληλα, οι πλούσιες τάξεις εγκαθίστανται κοντά στο λιμάνι, έτσι ώστε να έχουν τον έλεγχο της αγοράς και φυσικά άμεση πρόσβαση στα προϊόντα, που γίνονταν αντικείμενο συναλλαγών. Στην πραγματικότητα, οι εμπορικές συναλλαγές εξακολουθούν να λαμβάνουν χώρα σε στενούς δρόμους και μονοπάτια που οδηγούν στα κοσμοβριθή θαλάσσια μέτωπα, μετατρέποντας στα τέλη του αιώνα, το λιμάνι σε επίκεντρο των μεταφορών και της βιομηχανικής δραστηριότητας της πόλης, η οποία αποκτά έναν περισσότερο εμπορικό και παραγωγικό χαρακτήρα. (Hoyle B.and Pinder D., 1992)

Μέσα στο πέρασμα των χρόνων, η εξέλιξη της ναυτιλιακής τεχνολογίας, έπαιξε καταλυτικό ρόλο στην διαδικασία της ανάπτυξης του λιμανιού. Οι νέες τεχνολογίες στο σχεδιασμό των πλοίων και ο σωστότερος χειρισμός του φορτίου, οδήγησε σε διαδοχικές εξελικτικές περιόδους, και σε διάφορες κλίμακες ανάπτυξης της πόλης-λιμάνι. Την εξέλιξη του συστήματος που καθορίζει το δίπολο, ενθαρρύνει δε, η ενδοχώρα της Ευρώπης, η αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας και η αλλαγή στα καταναλωτικά πρότυπα δίνουν έμφαση στην ανάγκη για αγροτική καλλιέργεια και ανάπτυξη. (Hoyle B.and Pinder D., 1992)



εικ. 2.13:Λιμάνι του 1900 στο Ντιτρόιτ (πηγή:[http://en.wikipedia.org/wiki/File:South\\_Street\\_Seaport,\\_Detroit\\_Photographic\\_Company\\_\(0616\).jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:South_Street_Seaport,_Detroit_Photographic_Company_(0616).jpg))



εικ.2.14 :Κίνηση σε ευρωπαϊκό λιμάνι κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου (πηγή: [http://visit-saint-nazaire.com/page\\_n3/1/15/saint-nazaire-transatlantic-harbour.html](http://visit-saint-nazaire.com/page_n3/1/15/saint-nazaire-transatlantic-harbour.html))

Μετά το 1850 και προς τα τέλη του αιώνα, η Ευρώπη γνωρίζει την οικονομική απογείωση, η οποία οφείλεται κατά κύριο λόγο στην άνευ προηγουμένου εξάπλωση των λιμανιών και των πόλεων που βρίσκονταν κοντά σε αυτά. Μετά από μια μεγάλη και έντονη περίοδο «ξηρασίας», παρατηρείται αξιοσημείωτη ευημερία αναφορικά με την λειτουργία του λιμανιού, αλλά και την σχέση του με τις δραστηριότητες του αστικού ιστού. (Hoyle B.and Pinder D., 1992)

Στο ίδιο πλαίσιο ευημερίας και ανάπτυξης, κινείται η εξέλιξη του δίπολου μέχρι και τα μέσα του επόμενου αιώνα. Πιο συγκεκριμένα, η γρήγορη εξάπλωση των σχεδίων για την ανάπτυξη των λιμανιών, τις δεκαετίες 1950-1960, αντικατοπτρίζει την ανάκαμψη της οικονομίας στην Ευρώπη μετά τη μαύρη περίοδο του Δεύτερου Παγκόσμιου πολέμου. (Hoyle B.and Pinder D., 1992)

Οι πόλεις-λιμάνια, έχουν γίνει χαρακτηριστικά κέντρα καινοτομίας και επιχειρήσεων, αποτελούν το επίκεντρο οικονομικών και αναπτυξιακών συστημάτων, που όταν είναι επιτυχημένα, προσφέρουν τεράστια ευημερία και οικονομική επιτυχία στο αστικό θαλάσσιο μέτωπο. Για την καλύτερη κατανόηση της εικόνας της σύγχρονης πόλης-λιμάνι στην Ευρώπη, θα πρέπει να γίνει μια συνοπτική παρουσίαση των φάσεων της εξέλιξης του δίπολου, με τα στοιχεία που τις χαρακτηρίζουν και τους παράγοντες που επηρέασαν την δημιουργία τους.

- 1- Η πρωταρχική και μεσαιωνική πόλη-λιμάνι, περιλαμβάνει τη μέγιστη δυνατή αλληλεπίδραση και χωρική εγγύτητα μεταξύ του θαλάσσιου μετώπου και του αστικού ιστού.
- 2- Η αναπτυσσόμενη πόλη-λιμάνι του δέκατου ένατου αιώνα (19<sup>ου</sup> αι.), που εγκαταλείπει τους παραδοσιακούς περιορισμούς, μέσα από την τεχνολογική και βιομηχανική ανάπτυξη

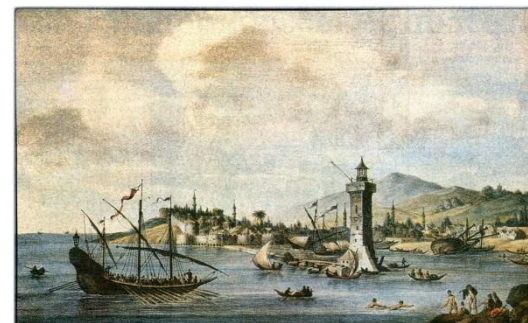
- 3- Η μοντέρνα βιομηχανική πόλη-λιμάνι, στην οποία αναπτύσσεται ο χωρικός διαχωρισμός μεταξύ της πόλης και του λιμανιού, και ειδικά των λειτουργιών που λαμβάνουν χώρα σε καθένα από τα χωρικά στοιχεία του δίπολου.
- 4- Η ανάδειξη βιομηχανικών, ναυτιλιακών περιοχών στην πόλη-λιμάνι, με την ανάπτυξη λιμενικών δραστηριοτήτων σε νέες τοποθεσίες και την ένταξη δραστηριοτήτων ψυχαγωγίας και πολιτισμού στους χώρους του λιμανιού.
- 5- Το φαινόμενο της ανάγκης για ανασυγκρότηση των αστικών θαλάσσιων μετώπων, η οποία δημιουργήθηκε από τις προηγούμενες φάσεις της εξέλιξης του δίπολου, και αποτελεί μεγάλο θέμα ανησυχίας για πολλές πόλεις, παγκοσμίως. (Hoyle B.and Pinder D., 1992)

### 2.3.2 ΤΡΟΠΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο τρόπος ανάπτυξης των θαλάσσιων μετώπων στην Ελλάδα, δεν διαφοροποιείται σημαντικά από το παγκόσμιο σκηνικό. Για την ακρίβεια, η εξέλιξη των θαλάσσιων μετώπων και κατά συνέπεια της σχέσης μεταξύ της πόλης και του λιμανιού, ακολουθεί σε κάποιο βαθμό τις τάσεις των πόλεων του εξωτερικού.

Το πιο σημαντικό σημείο της ομοιότητας που εμφανίζει ο τρόπος ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων, είναι οι λόγοι δημιουργίας τους, που ήταν καθαρά οικονομικού και εμπορικού περιεχομένου. Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, η δημιουργία των πρώτων λιμανιών προσανατολίστηκε στις περιοχές που σχηματίζονταν φυσικοί κόλποι, όρμοι και εκβολές ποταμών. Οι περιοχές αυτές λόγω της στρατηγικής τους θέσης και του μεγάλου αριθμού πλεονεκτημάτων, που μπορούν να προσφέρουν στους ανθρώπους, έγιναν ελκυστικές τοποθεσίες για την ανάπτυξη των πρώτων οικιστικών συγκεντρώσεων. (Πετροπούλου Κ., 1999)

Τα περισσότερα από τα ελληνικά λιμάνια της χώρας, χωροθετήθηκαν στη θέση που τα συναντάμε σήμερα, πρωτίστως για εμπορικούς και στρατιωτικούς λόγους, ενώ δεν είναι απορίας άξιο, το γεγονός ότι οι φυσικοί όρμοι, που βρίσκονταν σε στρατηγική θέση για τη σύνδεση της χώρας με την ανατολική και κυρίως τη δυτική Ευρώπη, μετατράπηκαν σταδιακά στα ισχυρότερα εμπορευματικά κέντρα της χώρας, ενισχύοντας ταυτόχρονα την ανάπτυξη των οικισμών, που βρίσκονταν σε κοντινή απόσταση με αυτούς. Η δυναμική σχέση μεταξύ των λιμανιών και των πόλεων, τέλος, αποτελούσε μέχρι κάποιες δεκαετίες πριν, την κυριότερη πηγή πλούτου των πόλεων, οι οποίες επένδυναν στα παραλιακά τους μέτωπα, για την ανάπτυξη και την οικονομική τους ευημερία.



εικ.2.15: Η ανάπτυξη της ελληνικής πειρατείας συνέβαλλε στην δημιουργία των πρώτων πόλεων-λιμανιών (πηγή: [http://anemourion.blogspot.gr/2013/04/blog-post\\_28.html](http://anemourion.blogspot.gr/2013/04/blog-post_28.html))

εικ.2.16:Εμπορικό και Επιβατικό Λιμάνι Βόλου το 1900, καρτ-ποστάλ του Στέφανου Στουρνάρα.

Τέλος, η ανάπτυξη της πειρατείας, που εμφανίστηκε στον ελλαδικό χώρο λίγο αργότερα από ότι στον υπόλοιπη Ευρώπη, έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη των πρώτων πόλεων-λιμανιών, καθώς δημιούργησαν την ανάγκη προστασίας της πόλης. (Πετροπούλου Κ., 1999) Οι δεκαετίες που ακολουθούν, χαρακτηρίζονται από ραγδαία ανάπτυξη των αστικών κέντρων και των ζωνών επαφής με τα παραλιακά μέτωπα, γεγονός που οδήγησε στη δημιουργία σημαντικών πιέσεων και συγκρούσεων ανάμεσα στις αστικές και τις λιμενικές χρήσεις, προκαλώντας την αδυναμία ανάπτυξης των τελευταίων, οι οποίες δεν μπορούσαν πλέον να αναπτυχθούν, με αποτέλεσμα να παραμένουν εγκλωβισμένες στις στενές ζώνες των παραλιακών μετώπων. Το φαινόμενο εντείνεται δε, με την δημιουργία των έντονων προβλημάτων στη σύνδεση του λιμανιού με το κέντρο της πόλης και την πρόσβαση του από τους κατοίκους της. (Πετροπούλου Κ., 1999)

Παρά τα έντονα προβλήματα στη σχέση μεταξύ των χωρικών στοιχείων του δίπολου, που γίνονταν ολοένα και εντονότερα με την πάροδο των χρόνων, δεν έγινε καμία ουσιαστική σχεδιαστική προσπάθεια από τις τοπικές αρχές για την αποκατάσταση της και την αναμόρφωση των παραθαλάσσιων αστικών περιοχών, παρά μόνο κάποιες δεκαετίες αργότερα. Συγκεκριμένα, στα τέλη της δεκαετίας του '90 έγιναν οι πρώτες χαρακτηριστικές ενέργειες για οργανωμένες αστικές αναπλάσεις, θαλάσσιων μετώπων, με σημαντικότερες αυτές που αφορούσαν το παραλιακό μέτωπο της Θεσσαλονίκης, της Αθήνας και του Πειραιά. Παρά τις οργανωμένες σχεδιαστικά προσπάθειες όμως, καμία από τις παραπάνω παρεμβάσεις δεν κατάφερε να δώσει ένα συνολικό αποτέλεσμα. Η αποτυχία των σχεδιαστικών προσπαθειών αποδίδεται στην ασυμφωνία μεταξύ των φορέων διαχείρισης των λιμενικών ζωνών, των οργάνων λήψης αποφάσεων και των τοπικών αρχών, αφού καθεμία από τις εμπλεκόμενες ομάδες αντιμετώπιζε το θέμα της ανάπλασης από διαφορετική οπτική. (Πετροπούλου Κ., 1999)

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί πως η αδυναμία των ελληνικών παραλιακών μετώπων να ακολουθήσουν όλες τις φάσεις εξέλιξης των ευρωπαϊκών χωρών της δυτικής Ευρώπης, οφείλεται στην έλλειψη καλά οργανωμένων λιμενικών εγκαταστάσεων και στην αδυναμία ανάπτυξης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, που σχετίζονταν με τον δευτερογενή κατά κύριο λόγο, τομέα. Παράλληλα, η απουσία της εκπόνησης μελετών για το σχεδιασμό και την ορθή διαχείριση του παράκτιου χώρου, δεν άφησε περιθώρια στη λήψη αποφάσεων για την αναβάθμιση των ελληνικών παραθαλάσσιων αστικών μετώπων. (<http://www.citybranding.gr><sup>2</sup>)

### 3. ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ

#### 3.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Ραγδαίες ήταν οι εξελίξεις και μεγάλες οι αλλαγές, κοινωνικό-οικονομικού και πολεοδομικού περιεχομένου, που συντελέστηκαν σε πολλές αναπτυγμένες και αναπτυσσόμενες πόλεις του κόσμου τα τελευταία χρόνια. Οι αιτίες των αλλαγών αυτών, είναι πολυάριθμες και σύνθετες στον προσδιορισμό, η βασικότερη αυτών όμως, ήταν η οικονομική αναδιάρθρωση και η προώθηση του τομέα των υπηρεσιών, με την παράλληλη υποβάθμιση του δευτερογενούς τομέα και της βιομηχανικής δραστηριότητας.

Η μετάβαση από τη βιομηχανία στις υπηρεσίες, που σημειώθηκε τις τελευταίες δεκαετίες, είχε ως συνέπεια την εγκατάλειψη βιομηχανικών κτιρίων και περιοχών και την παύση των λειτουργιών και των χρήσεων, που προηγουμένως στεγάζονταν σε αυτά. Το φαινόμενο αυτό, είχε αντίκτυπο στο χώρο από πολεοδομικής άποψης, κατά κύριο λόγο, με τη δημιουργία εγκαταλειμμένων και κενών τμημάτων του αστικού ιστού, με έντονα τα σημάδια της παρακμής, την οποία επέφερε η αποβιομηχάνιση σε παγκόσμια κλίμακα. Η πολεοδομική υποβάθμιση των εν λόγω περιοχών, συνέβαλε στην περιβαλλοντική υποβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος, των κελυφών που εγκαταλείφθηκαν, τα οποία έχουν όμως πολλές δυνατότητες εκ νέου αξιοποίησης, κάτω από τον κατάλληλο σχεδιασμό. (<http://www.citybranding.gr>)

Πόλεις, οι οποίες αντιμετώπισαν πιο έντονα τις επιπτώσεις των κοινωνικών και οικονομικών αλλαγών, που συντελέστηκαν ιδιαίτερα τη δεκαετία του 1970, υιοθέτησαν ένα πολύ διαφορετικό τρόπο προσέγγισης της αστικής ανάπτυξης. Η νέα προσέγγιση, εισάγει την έννοια της βιωσιμότητας και της βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων των πόλεων, με σκοπό την ουσιαστική ανασυγκρότηση του αστικού ιστού. Σημασία δίνεται πλέον, στην προώθηση μιας βελτιωμένης πολεοδομικά, κοινωνικά και αισθητικά εικόνας

εικ.3.1: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου στη Βαλένθια για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992  
(πηγή:  
[http://www.creativeclass.com/\\_v3/creative\\_class/2008/01/page/2/](http://www.creativeclass.com/_v3/creative_class/2008/01/page/2/))





της σύγχρονης πόλης και του πολεοδομικού ιστού, ο οποίος αναδιοργανώνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να μπορέσει η πόλη να αναγεννηθεί ολοκληρωτικά, σβήνοντας όποιο σημάδι παρακμής την χαρακτήριζε. Τέλος, μεγάλη σημασία δίνεται, στη διατήρηση της ιστορίας της πόλης και των στοιχείων, που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωσή της. (<http://www.citybranding.gr>)

Οι αστικές αναπλάσεις είναι το μέσο που λειτουργεί, ως πολεοδομικό εργαλείο για την επίτευξη της ανασυγκρότησης του αστικού περιβάλλοντος και της βελτίωσης της εικόνας της πόλης. Επιπλέον, αποτελούν παρεμβάσεις, κυρίως πολεοδομικού χαρακτήρα, που αφορούν στην οργάνωση των χρήσεων γης, την επανένταξη στον αστικό ιστό των αποκομμένων τμημάτων του και τη καλή δικτύωση των περιοχών που το αποτελούν. Τον πολεοδομικό χαρακτήρα των αναπλάσεων συμπληρώνει το στοιχείο των επενδύσεων και των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, με την έννοια της αναδιαμόρφωσης των περιοχών, μέσα από τις χωροταξικές και πολεοδομικές παρεμβάσεις. Οι πόλεις μετατρέπονται σε μεγάλα κέντρα επιχειρηματικότητας, προσελκύουν δημόσιες αλλά και ιδιωτικές επενδύσεις, που αναζωογονούν οικονομικά την πόλη. (<http://www.citybranding.gr><sup>2</sup>)

Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, έμφαση δίνεται σε μια κατηγορία αστικών αναπλάσεων, που αφορά τα θαλάσσια μέτωπα των πόλεων. Έχει μεγάλη σημασία να διαφοροποιήσουμε τις αστικές παρεμβάσεις που συντελούνται μέσα στον αστικό ιστό, με εκείνες που αφορούν την παράκτια ζώνη, καθώς οι τελευταίες εστιάζουν στη λειτουργική και χωρική σύνδεση της πόλης με το λιμάνι, μια προσπάθεια εξαιρετικά δύσκολη και απαιτητική.

Αναμφισβήτητο είναι το γεγονός, πως ένα από τα πεδία συγκέντρωσης μεγάλων πιέσεων στον αστικό χώρο ανάμεσα στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον, είναι η λεπτή ζώνη επαφής της στεριάς με το



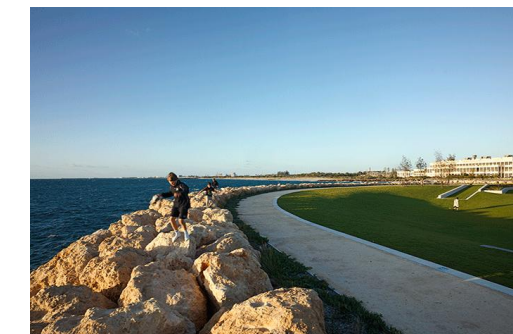
εικ.3.2: Η νέα Όπερα της Νορβηγίας, στα πλαίσια του σχεδίου ανάπλασης του θαλάσσιου μετώπου του Oslo (πηγή: <http://operaen.no/>)

εικ.3.3: Το αναπλασμένο παραλιακό μέτωπο της πόλης Qingdao, στην Κίνα (πηγή: <http://www.waterfrontsnl.com/project-examples/>)

υδάτινο στοιχείο. Οι έντονες πιέσεις που εμφανίζονται στην περιοχή αυτή οφείλονται στην μεταβλητότητα του στοιχείου του νερού. Το αυξημένο ενδιαφέρον για τη μεταβλητή παραλιακή ζώνη, αντανακλάται στην αδυναμία ανάπτυξης υποδομών ικανών να ικανοποιήσουν τις ανθρώπινες δραστηριότητες, οι οποίες κατά συνέπεια συγκεντρώνονται στην παραλιακή ζώνη. (<http://www.citybranding.gr><sup>2</sup>)

Η παρούσα φάση των θαλάσσιων αστικών αναπλάσεων, είναι η απόρροια τριών παραγόντων, που αλληλεπιδρούν και συνδέονται μεταξύ τους. Ο πρώτος από τους παράγοντες που επηρέασαν την εξέλιξη των θαλάσσιων αναπλάσεων, ήταν η μεγάλη τεχνολογική αλλαγή και η ανάπτυξη της ναυτιλιακής τεχνολογίας, που δίνει πλέον τη δυνατότητα μεταφοράς τεράστιου όγκου φορτίων, ενώ ταυτόχρονα διευκολύνεται κάθε διαδικασία και υπηρεσία, σε σχέση με τις προηγούμενες δεκαετίες. Η εικόνα των αναπλάσεων, διαμορφώνεται επίσης, μέσω των γεωγραφικών αλλαγών, της τεράστιας ανάπτυξης των μοντέρνων λιμανιών, σε όρους χωρικούς και σχετικούς με τις απαιτήσεις του υγρού στοιχείου. Τέλος, οι κοινωνικό-οικονομικές αλλαγές, που συντελέστηκαν, όπως προαναφέρθηκε, συνέβαλαν αισθητά στη μείωση της απασχόλησης στις λιμενικές ζώνες και στην παύση των λειτουργιών που λάμβαναν χώρα σε αυτές. (Hoyle B. and Pinder D., 1992)

Ο συνδυασμός και η αλληλεπίδραση των επιπτώσεων, που έχουν προκύψει από τις αλλαγές αυτές, είναι η κύρια αιτία της υποβάθμισης των παραδοσιακών παραλιακών μετώπων σε παλαιότερες πόλεις-λιμάνια. Νέες λιμενικές και βιομηχανικές περιοχές έχουν δημιουργηθεί, σε άλλα σημεία του αστικού ιστού, προκαλώντας σύνθετα προβλήματα, σχετικά με την αντιμετώπιση του κενού χώρου, που έχει πλέον δημιουργηθεί στην καρδιά του λιμανιού. (Hoyle B. and Pinder D., 1992)



Η ανάπλαση των αστικών θαλάσσιων μετώπων, την οποία περιγράφει καλύτερα ο αγγλικός όρος waterfront redevelopment, αντιμετωπίζεται σήμερα, ως βασικό στοιχείο στη διαδικασία της αναζωογόνησης όχι μόνο του λιμανιού αλλά και της ενδοχώρας. Το φαινόμενο εμφανίστηκε αρχικά, στην Βόρεια Αμερική, τη δεκαετία του 1970, και από εκεί εξαπλώθηκε με γρήγορους ρυθμούς, στις επόμενες δεκαετίες, στην Ευρώπη και τις πόλεις της Μεσογείου.

Το μεγάλο ενδιαφέρον, που εκδηλώνεται από τη μεριά των πόλεων, οδήγησε σταδιακά στη διεξαγωγή αναρίθμητων ερευνών, σχετικά με τις κατευθύνσεις του σχεδιασμού των παρεμβάσεων που θα πρέπει να λαμβάνουν χώρα στο παραλιακό μέτωπο για την ανασυγκρότησή του. Οι έρευνες, περιλαμβάνουν αναλύσεις περιπτώσεων αναπλάσεων σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις-λιμάνια, όπως του Λονδίνου, του Λίβερπουλ, του Ρότερνταμ και της Βαρκελώνης. (Hoyle B. and Pinder D., 1992)

στην προηγούμενη σελίδα εικ.3.4:  
Ανάπλαση παραλιακού μετώπου  
στην Β. Καρολίνα, Αμερικής  
(πηγή:  
<http://www.downtownnewbern.com/pages/projects-spider-lily.htm>)

εικ.3.5, εικ.3.6: Έργα ανάπλασης  
θαλάσσιου μετώπου στην  
Αυστραλία (πηγή:  
<http://www.hassellstudio.com/en/cms-projects/detail/port-coogee/>)

### 3.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ & ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ

Σύνθετη, μπορεί να χαρακτηριστεί η έννοια της αστικής ανάπλασης και με πολλά περιεχόμενα, ανάλογα με το χώρο τον οποίο αφορούν αλλά και με τη χρονική στιγμή, που έχουν συντελεστεί. Παρόλα αυτά ένας μάλλον γενικός ορισμός, που όμως μπορεί να αποδώσει επιτυχώς το περιεχόμενο της έννοιας της ανάπλασης, είναι η πολεοδομικού χαρακτήρα παρέμβαση σε τμήμα του ιστού της πόλης, η οποία περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο τον ανασχεδιασμό του, χωρίς όμως να περιορίζεται μόνο σε αυτό.

Η έννοια της αστικής παρέμβασης, περιέχει ένα σύνολο στόχων που διαφοροποιούνται αρκετά ανάλογα με τα κοινωνικά και οικονομικά στοιχεία της κάθε περιοχής στην οποία εντοπίζεται, σε όλες όμως τις περιπτώσεις συνιστά ίσως το πιο αποτελεσματικό εργαλείο των πολιτικών του αστικού σχεδιασμού. (Οικονόμου Δ., 2004)

Σύμφωνα με άλλη μια προσέγγιση, η έννοια της ανάπλασης ταυτίζεται με την έννοια της υποβάθμισης του δομημένου περιβάλλοντος. Η αλλοίωση, η εγκατάλειψη και η καταστροφή συγκεκριμένων κελυφών του αστικού ιστού, είναι τα στοιχεία που καθορίζουν όχι μόνο την έννοια αλλά και την σημασία της ύπαρξης των παρεμβάσεων, για την αναδιοργάνωση των χρήσεων γης της πόλης με σκοπό την ανάπτυξή της. (Τυρολόγος Κ., Ντάσιου Φ., 2007)

Τέλος, σύμφωνα με το νόμο 2508/97, που ψηφίστηκε στην Ελλάδα για την Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών της πόλης, η αστική ανάπλαση αναφέρεται ως «το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικό-οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και αποσκοπούν κυρίως στην βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, την βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την

εικ.3.7: Άποψη του παραλιακού μετώπου της πόλης Yokohama, στην Ιαπωνία (πηγή: <http://eng.kremlin.ru/visits/1304>)

εικ.3.8: Έργο Αναμόρφωσης του μετώπου της Yokohama (πηγή: [www.cnn.go.com/explorations/life/25-](http://www.cnn.go.com/explorations/life/25-))



προστασία και την ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων της περιοχής». Με άλλα λόγια οι πολεοδομικές παρεμβάσεις δίνουν τις βασικές κατευθύνσεις του σχεδιασμού του αστικού περιβάλλοντος, με σκοπό τη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων και την ανάδειξη της φυσιογνωμίας της πόλης.

Η αναδιάρθρωση μιας περιοχής, με την εφαρμογή μέτρων, που αποσκοπούν στην επίλυση προβλημάτων πολεοδομικού και κοινωνικού περιεχομένου, και την αξιοποίηση των προοπτικών ανάπτυξης της πόλης, σηματοδοτεί την έννοια του όρου αστική ανάπλαση. Τα οφέλη των επεμβάσεων, είναι αναρίθμητα και σχετίζονται τόσο με τον αστικό ιστό όσο και με τους χρήστες του, μέσω της βελτίωσης της ποιότητας ζωής, των μεταφορών και δικτύων και την αναβάθμιση των επιπέδων ασφάλειας και εξυπηρέτησεων. (Τυρολόγος Κ., Ντάσιου Φ., 2007)

Κοινός παρονομαστής, όλων των ορισμών που αποδίδονται στον όρο της ανάπλασης, είναι η έννοια της αστικής αναγέννησης και της φυσιογνωμίας του δημόσιου χώρου. Οι βασικές επιδιώξεις των αναπλάσεων απορρέουν από τη μελέτη των στοιχείων και των χαρακτηριστικών του δημόσιου χώρου, και μπορούν να ενταχθούν στις εξής κατηγορίες:

- Άρση περιορισμών και μειονεκτημάτων
- Ανάκτηση εγκαταλειμμένων ή υποβαθμισμένων περιοχών
- Πυροδότηση ευρύτερων αλλαγών
- Αύξηση της προσφοράς σε κτιριακές υποδομές



### 3.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ- ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ

Για την καλύτερη κατανόηση και την ανάδειξη του ρόλου των αστικών αναπλάσεων, καθίσταται αναγκαία η διαχρονική παρουσίαση της εξέλιξής τους, δίνοντας βάση στις διαφορετικές πολιτικές και τις πρακτικές της κάθε χρονικής περιόδου. Οι πολεοδομικές, οικονομικές και κοινωνικές αλλαγές που συντελέστηκαν τις τελευταίες δεκαετίες, από τα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα και έπειτα, σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, οδήγησε στη στοιχειοθέτηση μιας σειράς φάσεων, από τις οποίες πέρασαν οι αστικές αναπλάσεις για να φτάσουν στη σύγχρονη μορφή τους.

Πιο αναλυτικά, με το τέλος του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, την περίοδο από το 1945 μέχρι το 1960, βασική προτεραιότητα στον πολεοδομικό σχεδιασμό, αποτελεί η αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκλήθηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου. Η επιτακτική ανάγκη για ανοικοδόμηση των πόλεων, που καταστράφηκαν οδήγησε σε ριζικές επεμβάσεις για την αποκατάσταση του υποβαθμισμένου αστικού περιβάλλοντος. (<http://www.citybranding.gr>)

Οι κατευθύνσεις του σχεδιασμού που ακολουθήθηκαν ιδιαίτερα από το τέλος της δεκαετίας του 1950 και μετά ποικίλλουν τόσο στη μορφή όσο και στο βαθμό παρέμβασης. Κάποιες μάλιστα αφορούσαν ακόμα και στην αναδιάρθρωση της δομής της κοινωνίας με τη μεταφορά ολόκληρων τμημάτων του πληθυσμού. (<http://www.citybranding.gr>)

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1960, με την βιομηχανική ανάπτυξη, την οικονομική αναζωογόνηση και την ταχύτατη εξάπλωση των πόλεων, παρατηρούνται φαινόμενα υποβάθμισης της ιστορικής φυσιογνωμίας των πόλεων, ανάπτυξης ασύμβατων χρήσεων γης και σημαντικής μείωσης των δημόσιων χώρων. Την δεκαετία 1960-1970 τέλος, χαρακτηρίζει ο όρος rehabilitation, που αναφέρεται στην βελτίωση

των κτιριακών υποδομών, την επαναχρησιμοποίηση και τη διατήρηση της λειτουργίας τους. Η νέα προσέγγιση διαφοροποιείται πλήρως από αυτήν της προηγούμενης περιόδου, η οποία αφορά στην αποκατάσταση τμημάτων του αστικού ιστού με την κατεδάφιση κτιρίων και την κατασκευή νέων. (<http://www.citybranding.gr>)

Έτσι στις αρχές του 1970, ξεκινά μια πολιτική μέτρων και παρεμβάσεων, που αφορούν στην αποκατάσταση και την ανασυγκρότηση των ιστορικών κέντρων των πόλεων, με την εφαρμογή πολιτικών απομάκρυνσης των αυτοκινήτων, δικτύων πεζοδρόμων και θεματικών πάρκων με σκοπό την ανάδειξη των πολιτιστικών στοιχείων της περιοχής.

Η επόμενη περίοδος, της δεκαετίας 1970-1980, χαρακτηρίζεται από την προώθηση του συναινετικού σχεδιασμού (advocacy planning<sup>3</sup>) και των συμμετοχικών διαδικασιών, που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της κοινωνικής και οικονομικής πολιτικής του πολεοδομικού σχεδιασμού. Ιδιαίτερα στην Γαλλία και την Αγγλία, υιοθετήθηκε στα πλαίσια των παραπάνω η συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, για τη διευθέτηση των κρατικών προβλημάτων, με τη δημιουργία προγραμμάτων και επιτροπών, που απαρτιζόνταν στο σύνολό τους σχεδόν από πολίτες. Το γεγονός όμως που καθορίζει την συγκεκριμένη περίοδο είναι η κοινωνική διάσταση της ανασυγκρότησης της πόλης που επικεντρώνεται, στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των ασθενέστερων κοινωνικών ομάδων και των μειονοτήτων. (<http://www.citybranding.gr>)

<sup>3</sup> Καινοτόμα θεωρία σχεδιασμού, που εισήγαγε ο αμερικανός σχεδιαστής Paul Davidoff το 1965, η οποία αναφέρεται στη χρήση συμμετοχικών διαδικασιών για το σχεδιασμό του χώρου (πηγή: <http://www.plannersnetwork.org/2007/04/advocacy-and-community-planning-past-present-and-future/>)

εικ.3.11: Αναπλασμένη Μαρίνα στην πόλη Bruinisse της Δανίας (πηγή: <http://www.waterfrontsnl.com/news/letter-autumn-2012/0>)





Τέλος, θα πρέπει να αναφέρουμε πως η περίοδος αυτή, αποτελεί το μεταβατικό στάδιο μεταξύ της μεταβιομηχανικής φάσης, και μιας νέας που εστιάζει σε νέα επίπεδα επενδύσεων και υπηρεσιών υψηλής τεχνολογίας. Η τεράστια ανάπτυξη της τεχνολογίας που συντελείται, σε αυτή τη δεκαετία και οι συνέπειες της παγκοσμιοποίησης, οδήγησαν στη δημιουργία σπουδαίων τεχνολογικών επιχειρηματικών κέντρων και κέντρων πληροφόρησης σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, για να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στις σύγχρονες απαιτήσεις της οικονομικής ανάπτυξης. Την ίδια εποχή, εμφανίζεται για πρώτη φορά ο περιφερειακός σχεδιασμός, ο οποίος μαζί με τη δημιουργία σύγχρονων πόλεων, δικτύων, υπηρεσιών τελευταίας τεχνολογίας, και εκτεταμένων αναπλάσεων, επαναπροσδιορίζει την έννοια της ανταγωνιστικότητας των πόλεων και της οικονομικής ανάκαμψης. (<http://www.citybranding.gr>)



εικ. 12: Άποψη σχεδίου ανάπλασης στην Φινλανδία (πηγή: <http://plusmood.com/2012/05/big-wins-the-red-line-waterfront-masterplan/>)

Πολλά από τα καθοριστικά στοιχεία της προηγούμενης περιόδου, εξακολουθούν να υφίστανται και να παίζουν σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση των αναπλάσεων και την επόμενη περίοδο. Η δεκαετία 1980-1990 μάλιστα χαρακτηρίζεται ως η δεκαετία των μεγάλων πολεοδομικών αναπλάσεων και συγκεκριμένα της δημιουργίας των πόλεων τρίτης γενιάς (3d Generation Cities)<sup>4</sup>.

Η οικονομική κρίση των προηγούμενων δεκαετιών ακριβώς μετά το τέλος του πολέμου, είχε σαν συνέπεια την οικονομική υποβάθμιση των πρώην βιομηχανικών πόλεων και δημιούργησε την ανάγκη της

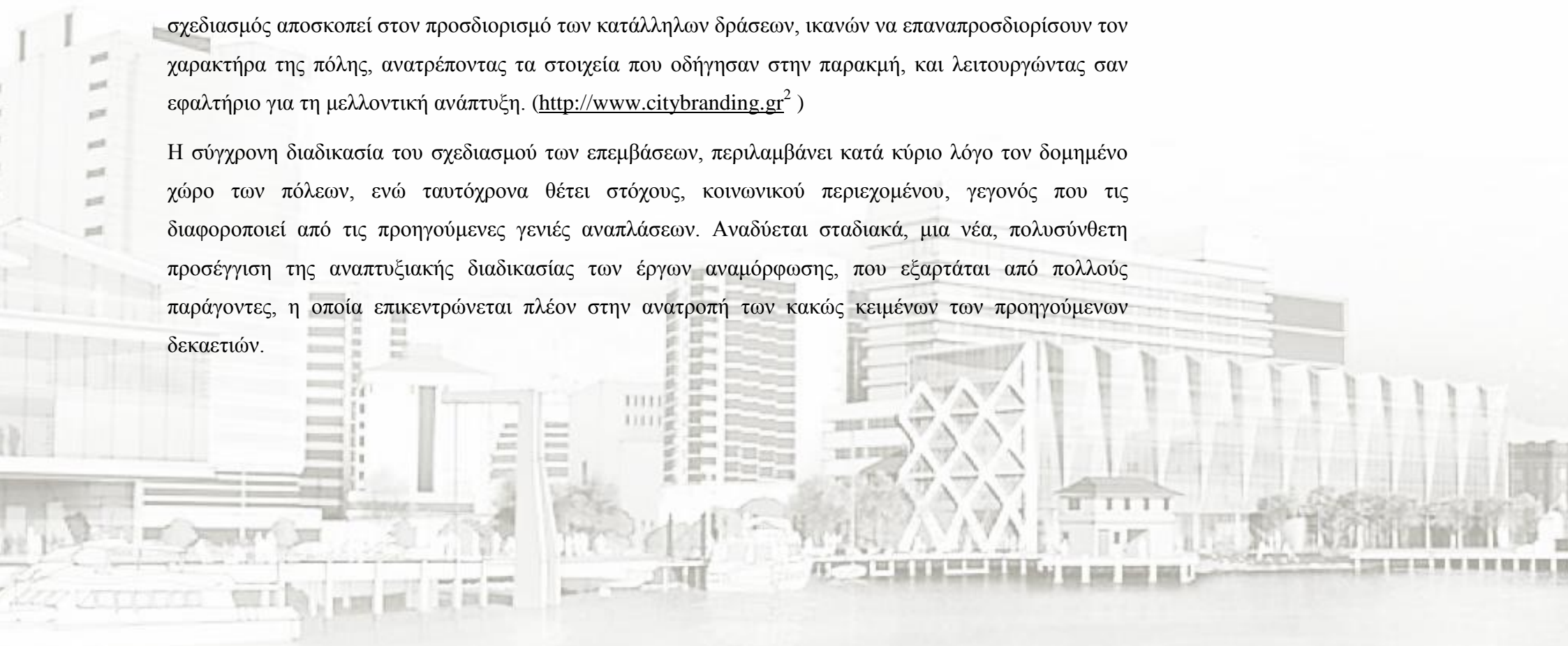
<sup>4</sup> Όρος αρχιτεκτονικού και χωρικού σχεδιασμού, που αναφέρεται στις μετά-βιομηχανικές πόλεις, οι οποίες βασίζονται στον βιοκλιματικό σχεδιασμό (πηγή: <http://thirdgenerationcity.blogspot.gr/>)



Τέλος, την περίοδο από το 2010 και μετά, οι αναπλάσεις αλλάζουν μορφή, με την εισαγωγή της έννοιας της αστικής αναγέννησης που ξεκίνησε από τον προηγούμενο αιώνα, για την επίλυση των πολεοδομικών προβλημάτων και τη βελτίωση της κοινωνικό-οικονομικής και περιβαλλοντικής κατάστασης των πόλεων-λιμανιών, που υπέστησαν τις μεγάλες αλλαγές, που συντελέστηκαν τις προηγούμενες δεκαετίες. (<http://www.citybranding.gr>)

Παρά τις διαφορές των βασικών τάσεων που παρουσιάζουν οι αναπλάσεις, ο βασικός τους στόχος παραμένει ίδιος σε όλη τη διάρκεια της εξέλιξής τους, και αυτός είναι η αναγέννηση του αστικού ιστού μέσα από τον φυσικό σχεδιασμό και ο επαναπροσδιορισμός της σχέσης της πόλης με το λιμάνι. Ο σχεδιασμός αποσκοπεί στον προσδιορισμό των κατάλληλων δράσεων, ικανών να επαναπροσδιορίσουν τον χαρακτήρα της πόλης, ανατρέποντας τα στοιχεία που οδήγησαν στην παρακμή, και λειτουργώντας σαν εφαλτήριο για τη μελλοντική ανάπτυξη. (<http://www.citybranding.gr>)

Η σύγχρονη διαδικασία του σχεδιασμού των επεμβάσεων, περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο τον δομημένο χώρο των πόλεων, ενώ ταυτόχρονα θέτει στόχους, κοινωνικού περιεχομένου, γεγονός που τις διαφοροποιεί από τις προηγούμενες γενιές αναπλάσεων. Αναδύεται σταδιακά, μια νέα, πολυσύνθετη προσέγγιση της αναπτυξιακής διαδικασίας των έργων αναμόρφωσης, που εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, η οποία επικεντρώνεται πλέον στην ανατροπή των κακώς κειμένων των προηγούμενων δεκαετιών.



### 3.4 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ

Από τις πρώτες δεκαετίες μετά τους παγκόσμιους πολέμους, που επηρέασαν τη μορφολογία και την λειτουργία των μεταβιομηχανικών πόλεων, άρχισε να εμφανίζεται το φαινόμενο της παρακμής των παραλιακών ζωνών αστικών παραλιακών μετώπων, αρχικά στην Αμερική και στην συνέχεια στη δυτική Ευρώπη. Αρκετά ήταν τα παραδείγματα, που αφορούσαν παραλιακές ζώνες που έχριζαν άμεσου ανασχεδιασμού και παρεμβάσεων με σημαντικότερα τα παραλιακά μέτωπα της Βαλτιμόρης και της Βοστώνης, τα οποία αποτέλεσαν αργότερα μοντέλα αστικής ανάπλασης, πάνω στα οποία βασίστηκε ο σχεδιασμός και η αναβάθμιση πολλών ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων της Δύσης, όπως είναι το Λονδίνο και η περιοχή των Docklands. (<http://www.citybranding.gr><sup>2</sup>)

Τα πρώτα παραδείγματα παρεμβάσεων, που πραγματοποιήθηκαν στις μεταπολεμικές πόλεις, είχαν ως βασικό τους στόχο τον οριστικό μετασχηματισμό της φυσιογνωμίας των υποβαθμισμένων περιοχών, ο οποίος προϋποθέτει την επανασύνδεσή του στοιχείου του νερού με το πολεοδομικό κέντρο. Αυτό επιτυγχάνεται με την χωροθέτηση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων σε οργανωμένους υποδοχείς, γεγονός που θα αφήνει ελεύθερες τις πρώην βιομηχανικές και λιμενικές εγκαταστάσεις για την ανάπτυξη νέων χρήσεων, κυρίως πολιτισμού και αναψυχής.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, τα δύο μοντέλα αναπλάσεων που αποτέλεσαν το πρότυπο των αστικών παρεμβάσεων σε θαλάσσια μέτωπα, ήταν το σχέδιο ανάπλασης της Βαλτιμόρης στις ΗΠΑ και της παραποτάμιας περιοχής των Docklands του Λονδίνου. Για την κατανόηση της επιρροής που είχαν αυτά τα σχέδια, στην διεθνή αλλά και εγχώρια εμπειρία ακολουθεί η συνοπτική παρουσίαση τους, ώστε να

εικ.3.16 : Αεροφωτογραφία της περιοχής Poblenou, στην Βαρκελώνη (πηγή: <http://www.barcelonas.com/lacuna-del-poblenou.html>)

εικ.3.17 : Barangaroo, Σίδνεϋ (πηγή: <http://www.theurbandeveloper.com/developments/hotel/designs-for-new-crown-sydney-hotel-at-barangaroo-revealed/>)



μπορέσουμε να βγάλουμε ασφαλή συμπεράσματα, σχετικά με τα στοιχεία του σχεδιασμού που διατηρήθηκαν κατά τη διάρκεια της διαχρονικής εξέλιξης των αναπλάσεων.

Συγκεκριμένα, το παράδειγμα της Βαλτιμόρης είναι ένα από τα πλέον πετυχημένα μοντέλα αστικών αναπλάσεων θαλάσσιων μετώπων, που έχει αποτελέσει πρότυπο σχεδιασμού αντίστοιχων έργων αναμόρφωσης άλλων πόλεων-λιμανιών, όπως της Βαρκελώνης και του Σύδνεϋ.

Το λιμάνι της Βαλτιμόρης θεωρείται ένα από τα ισχυρότερα λιμάνια υπηρεσιών στην Αμερική, το οποίο μετατράπηκε αργότερα σε μεταναστευτικό κέντρο και κέντρο υποδομών. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Η οικονομική κρίση που έπληξε, την Αμερική τη δεκαετία του 1960, είχε σαν συνέπεια την εγκατάλειψη των λιμενικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων που λάμβαναν χώρα στο θαλάσσιο μέτωπο. Η αποβιομηχάνιση της λιμενικής ζώνης (Inner Harbor) άφησε κενά κελύφη στην πόλη και αποτέλεσε μεγάλο πλήγμα για την τοπική οικονομία και απασχόληση. (Craig-Smith S.J., Fagence M., 1995)

Οι πρώτες προσπάθειες για την ανασυγκρότηση της πόλης και της αποκατάστασης της σχέσης της με το λιμάνι, έγιναν στα τέλη της επόμενης δεκαετίας (1970), έχοντας ως βασική προτεραιότητα την ισορροπία ικανοποίησης των οικονομικών και κοινωνικών αναγκών της πόλης. (Hoyle B. and Pinder D., 1992)

Τα επόμενα χρόνια το ενδιαφέρον του σχεδιασμού επικεντρώνεται περισσότερο στους τομείς του τουρισμού και της αναψυχής, σε αντίθεση με το εμπόριο και τις επιχειρήσεις, που είχαν πρωτεύοντα έως τότε ρόλο. Στόχος της στροφής του ενδιαφέροντος σε δραστηριότητες πολιτισμού και ψυχαγωγίας, ήταν η

εικ.3.18 3.19 : Το Inner Harbour, στο χθες και το σήμερα (πηγή: <http://www.healthyharborbaltimore.org/state-of-the-harbor/history-of-the-harbor> και <http://www.edsaplan.com/en/node/97>)



προσέλκυση επισκεπτών στην πόλη και η άμεση σύνδεσή της με το λιμάνι. Για το λόγο αυτό σχεδιάστηκαν περιπατητικά μονοπάτια κατά μήκος του μετώπου, υπαίθριες αγορές και χώροι για την φιλοξενία πολιτιστικών εκδηλώσεων (συναυλίες, θεατρικές παραστάσεις κτλ). (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Η επιτυχία του προγράμματος οφείλεται στην άψογη συνεργασία των ιδιωτικών και δημόσιων φορέων, τόσο στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, όσο και στη χρηματοδότηση των έργων, τα οποία μετέτρεψαν τελικά την πόλη, σε μια σύγχρονη και ελκυστική περιοχή με υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, ικανή να καλύψει τα ενδιαφέροντα και τις ανάγκες του επισκέπτη όλο το εικοσιτετράωρο. (Craig-Smith S.J., Fagence M., 1995)

Η ανάπλαση της περιοχής των Docklands, αν και δεν θεωρείται το πιο επιτυχημένο παράδειγμα, έθεσε τις βάσεις για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση των αστικών αναπλάσεων, που λάμβαναν χώρα σε πολλά παραθαλάσσια μέτωπα, άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

Docklands λέγεται η περιοχή που βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα του Λονδίνου, το όνομα της οποίας, προέρχεται από τις αποβάθρες του λιμανιού, το οποίο όμως τις δεκαετίες 1960-1980 σταμάτησε να λειτουργεί. Οι αλλαγές που συντελέστηκαν εκείνη την περίοδο στην οικονομία και την εξέλιξη της τεχνολογίας των πλοίων, οδήγησαν στην παύση της λειτουργίας των προβλητών του λιμανιού, με αποτέλεσμα να παραμείνει το λιμάνι κενό από άποψη λιμενικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων, και μεταποιητικών υπηρεσιών. (Malone P., 1997)



Το παραποτάμιο και εγκαταλειμμένο τμήμα του λιμανιού που απελευθερώθηκε, έγινε το επίκεντρο συζητήσεων για την αύξηση των επενδύσεων και την προσέλκυση ιδιωτικών και δημόσιων κεφαλαίων. Το κενό του αστικού χώρου προσπαθεί να καλύψει η πρόταση για ανάπλαση της περιοχής με τη δημιουργία μιας συνοικίας με διαμερίσματα, αλλά κυρίως με εμπορικά και επιχειρηματικά κέντρα και γραφεία. (Craig-Smith S.J., Fagence M.,1995)

Το 1981 ιδρύεται ο οργανισμός L.D.D.C <sup>6</sup>, που ήταν υπεύθυνος για την υλοποίηση αλλά και την διαχείριση των έργων αναμόρφωσης. Τα έργα αυτά περιλαμβάνουν την κατασκευή εμπορικών κέντρων, πολυτελών διαμερισμάτων και χώρων γραφείων, τα οποία όμως έμειναν για μεγάλο χρονικό διάστημα κενά. Το 1985 γίνεται πρόταση για την κατασκευή του επιχειρηματικού κέντρου Canary Wharf, που είχε σκοπό την προβολή και την ανάδειξη της περιοχής. (Craig-Smith S.J., Fagence M.,1995)

Η οικονομική αναποτελεσματικότητα του προγράμματος, έγκειται στην έμφαση που δόθηκε στην προσέλκυση νέων αγορών και επενδύσεων, αγνοώντας τις ανάγκες του πληθυσμού και της κοινωνίας.

Το 1988 αποτελεί χρονιά ορόσημο για τα Docklands, με το ενδιαφέρον των μελετητών να στρέφεται στο σχεδιασμό, που θα καταστεί ικανός να βελτιώσει την εικόνα της περιοχής, δημιουργώντας ένα ευχάριστο περιβάλλον για τους επισκέπτες και τους κατοίκους της πόλης. Η δημιουργία περίπου 12.000 νέων κατοικιών, συντέλεσε στην αισθητή αύξηση του πληθυσμού της περιοχής, που σε συνδυασμό με το καλό



εικ.3.20 :Οι αποβάθρες των Docklands το 1819 (πηγή: <http://blog.findmypast.co.uk/2011/search-over-22000-new-london-docklands-parish-baptisms/>)  
εικ.3.21 :Άποψη των Docklands μετά την ανάπλαση (πηγή: <http://www.newquay.com.au/offices/395-docklands-drive/location/>)  
εικ.3.22 :Το σχέδιο ανάπλασης (πηγή: <http://www.s4e.org/s4e/docklands/>)

<sup>6</sup> London Docklands Development Corporation: οργανισμός που ιδρύθηκε και χρηματοδοτήθηκε από την κεντρική κυβέρνηση του Ην. Βασιλείου

δίκτυο σύνδεσης της με το κέντρο του Λονδίνου, καθιστά τα Docklands σήμερα ένα σύγχρονο κοντινό προάστιο με εντυπωσιακά κτίρια. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

### 3.3.1 Βαρκελώνη

Ορόσημο στην εξέλιξη της εικόνας της Βαρκελώνης, αποτέλεσε η ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992, μέσω των οποίων ξεκίνησε ένα δυναμικό πρόγραμμα αναμόρφωσης της πόλης. Πριν τους Αγώνες, το παραλιακό μέτωπο της πόλης, ήταν υποβαθμισμένο σε μεγάλο βαθμό, με κακόφημες συνοικίες, εγκαταλειμμένες βιομηχανικές ζώνες, εργοστάσια ακόμα και εγκαταστάσεις φυλακών. Οι μεγάλες σιδηροδρομικές διασταυρώσεις, δεν επιτρέπουν τη σύνδεση του αστικού ιστού με το θαλάσσιο μέτωπο, το οποίο χρησιμοποιούνταν κυρίως, για την εναπόθεση απορριμμάτων και υλικών κατεδάφισης αλλά και ως χώρος οργάνωσης καταυλισμών ρομά και άλλων ασθενών κοινωνικών ομάδων. (Βαρβαρέσος Χ., 2009)

Με την αφορμή των αγώνων, ξεκινά ένα σύνολο παρεμβάσεων σε όλη την έκταση της πόλης, οι οποίες είχαν σαν στόχο την βελτίωση της εικόνας της και την ανασυγκρότηση και συνοχή του πολεοδομικού ιστού. Τα έργα αναμόρφωσης παρόλα αυτά, αξιοποιήθηκαν από την πόλη και μετά το τέλος των αγώνων, έτσι ώστε το νέο αστικό τοπίο να αποτελέσει πολύκεντρο πολιτισμού, ψυχαγωγίας, επενδύσεων, και διεθνής πόλης έλξης. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Τα έργα ανάπλασης επικεντρώθηκαν στις παρηκμασμένες περιοχές της πόλης αλλά δεν σταμάτησαν μόνο σε αυτές. Συγκεκριμένα, οι περιοχές που αναβαθμίστηκαν αισθητά, ήταν το Poblenou, η Barceloneta και ο λόφος Montjuic, στον οποίο μεταφέρθηκαν νέες χρήσεις γης, λόγω έλλειψης αρκετού χώρου στο κέντρο της πόλης. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)



Το έργο με την μεγαλύτερη κλίμακα παρέμβασης που έπαιξε καταλυτικό ρόλο στην διαμόρφωση της εικόνας μιας σύγχρονης πόλης όμως, έγινε στο μέχρι πρότινος υποβαθμισμένο αισθητικά και περιβαλλοντικά, παραλιακό μέτωπο. Το Port Vell, είναι το σημείο σύνδεσης του δίπολου, το οποίο αποτέλεσε μέσα από τις παρεμβάσεις που συντελέστηκαν σε αυτό, το «πρόσωπο» της Βαρκελώνης. Η περιοχή έχει έκταση 550στρ, μέσα στην οποία, εντάσσονται ομαλά και αναμειγνύονται διάφορες χρήσεις γης και λειτουργίες. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Το πρώτο βήμα για την αναδιοργάνωση του θαλάσσιου μετώπου της Βαρκελώνης έγινε με την απελευθέρωση του λιμανιού, μέσω της μεταφοράς των λιμενικών δραστηριοτήτων σε άλλο τμήμα του παράκτιου χώρου της πόλης και της παύσης λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής, που αποτελούσε το φυσικό εμπόδιο ανάμεσα σε εκείνη και στο υδάτινο στοιχείο. (Βαρβαρέσος Χ., 2009)

Εκτός από τη διαμόρφωση μιας μεγάλης σε έκταση μαρίνας, που διέθετε χώρους αναψυχής και πολιτισμού, κατασκευάστηκαν επίσης τέσσερις τεχνητές παραλίες κατά μήκος του λιμανιού, που συνέβαλλαν στην αναβάθμιση της εικόνας του αλλά και στην ξεκούραση του επισκέπτη. Από άποψη υποδομών, το Port Vell περιλαμβάνει νέες στάσεις μετρό και αρκετούς χώρους στάθμευσης ανάμεσα σε δενδροφυτευμένες εκτάσεις. Ανάλογες δράσεις, για την επίτευξη της ισορροπίας μεταξύ της φύσης και των αστικών δραστηριοτήτων, περιλαμβάνουν περιπατητικές διαδρομές, ποδηλατόδρομους και καλαίσθητες ξύλινες κατασκευές που στεγάζουν εμπορικά και επιχειρηματικά κέντρα καθώς και χώρους εστίασης αναψυχής και πολιτισμού. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)



εικ.3.23: Η νέα γέφυρα στην αναπλασμένη Βαρκελώνη, αποτελεί τοπόσημο για την περιοχή (πηγή: <http://urbanwaterfront.blogspot.gr/2011/01/barcelona-new-life-at-old-port.html>)

στην προηγούμενη σελίδα εικ.3.25: Η περιοχή του Poblenou (πηγή: <http://www.barcelonas.com/lacuna-del-poblenou.html>)

Η περίπτωση της Βαρκελώνης είναι ένα από τα καλύτερα παραδείγματα ανάπλασης θαλάσσιων μετώπων, το οποίο μάλιστα είχε πολύ θετικά αποτελέσματα στη σχέση της πόλης με το λιμάνι αλλά και στη εικόνα της παγκοσμίως. Το αναπλασμένο παραλιακό μέτωπο προβάλλει την εικόνα της σύγχρονης παγκόσμιας πόλης και την αναδεικνύει σε επιχειρηματικό και τουριστικό πόλο έλξης. Ο συνδυασμός των νέων αρχιτεκτονικών τοπόσημων και εμβληματικών περιοχών ενισχύει την ελκυστικότητα της πόλης και την καθιστά ιδιαίτερα δημοφιλή τουριστικό προορισμό, που δέχεται ετησίως περίπου 16 εκατομμύρια επισκέπτες, ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο την οικονομία της και συντηρώντας ένα μεγάλο αριθμό θέσεων απασχόλησης. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)



εικ.3.24: Πανοραμική άποψη του Port Vell (πηγή:  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_Vell](http://en.wikipedia.org/wiki/Port_Vell))

### 3.3.2 Λισαβόνα

Η Λισαβόνα, μία από τις σημαντικότερες πόλεις-λιμάνια του σήμερα, έχει στηρίξει την ανάπτυξή της στην ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου της. Ορόσημο για την ανασυγκρότηση και την οικιστική αναβάθμιση της πόλης, η EXPO 1998, που οργανώθηκε για τον εορτασμό των 500 χρόνων από την άφιξη του Vasco de Gama, στην Ινδία. Η διεθνής έκθεση, είχε σκοπό να προβάλλει την πόλη σε παγκόσμιο επίπεδο, αναδεικνύοντάς την σε διεθνή πόλο έλξης τουρισμού και επενδύσεων. (Μέγα Μ., 2013)

Αμέσως μετά την ανάληψη της έκθεσης από την Λισαβόνα, ιδρύεται από την κυβέρνηση της χώρας, η εταιρία “Parque Expo”, η οποία ανέλαβε την ευθύνη του σχεδιασμού και της υλοποίησης των παρεμβάσεων, στο βόρειο και ανατολικό τμήμα της Λισαβόνας, στις όχθες του ποταμού Τάγου. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Η περιοχή ανάπλασης, συνολικού μήκους 5χλμ, κρίθηκε αναγκαίο να οργανωθεί από την αρχή, με την κατεδάφιση μέρους των κτιριακών υποδομών, εξαιτίας της περιβαλλοντικής υποβάθμισης στην οποία συνέβαλαν έντονα. Η νέα περιοχή, Parque das Nacoes, έκτασης 2.000 στρ, περιλαμβάνει συνεδριακούς χώρους, επιχειρηματικά κέντρα, χώρους εστίασης, εμπορικά καταστήματα, μουσεία και πάρκα αναψυχής. (Μέγα Μ., 2013)

Παράλληλα, το πρόγραμμα προχώρησε στην αναβάθμιση των υποδομών μεταφορών και συνδέσεων, για την εύκολη πρόσβαση του επισκέπτη στο λιμάνι. Συγκεκριμένα, δημιουργήθηκε νέα γραμμή μετρό και μια σιδηροδρομική γραμμή, οι οποίες συνδέονται μεταξύ τους και καταλήγουν, στον σταθμό Oriente, από τον οποίο ξεκινούν όλες οι γραμμές που συνδέουν την Λισαβόνα με την υπόλοιπη Ευρώπη. Αντίστοιχα έργα



εικ.3.26: Ο Φάρος της Λισαβόνας (πηγή: <http://geographicallyyours.blogspot.gr/2012/05/lisbon-portugal.html>)

εικ.3.27: Το ξενοδοχείο Myriad, ως σημείο αναφοράς της πόλης (πηγή: <http://myriad.pt/en/>)

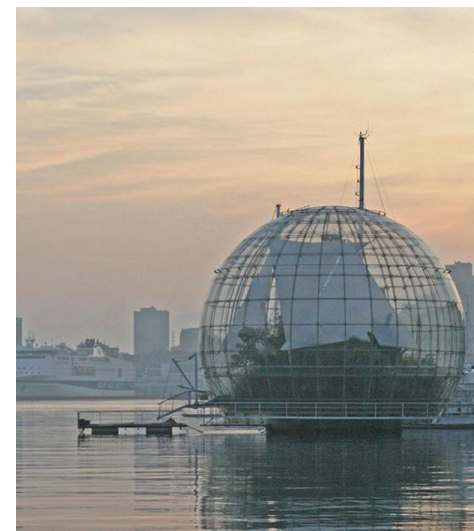
έγιναν με τα δίκτυα πεζοδρόμων και ελεύθερων χώρων, που αναβάθμισαν αισθητικά την εικόνα της περιοχής, κάνοντάς την πιο προσιτή στον επισκέπτη. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Τα έργα για την ανάπλαση του μετώπου της Λισαβόνας, είχαν αρχικά ως βασικό στόχο την υποστήριξη της EXPO. Αργότερα όμως, έγινε κατανοητή η σημασία των έργων για την προβολή της πόλης σε παγκόσμιο επίπεδο και την ανάδειξή της σε σύγχρονο εμπορικό και επιχειρηματικό πόλο.

### 3.3.3 Γένοβα

Η ιταλική πόλη Γένοβα (Genoa), είναι ιδιαίτερα γνωστή για το λιμάνι της, το οποίο θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου, και για την βιομηχανική δραστηριότητα, που την χαρακτήριζε ιδιαίτερα τις τελευταίες δεκαετίες. Η οικονομική κρίση, η αποβιομηχάνιση και η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, είχαν σαν αποτέλεσμα την παρακμή της πόλης και την υπολειτουργία της, καθώς επίσης και την αδυναμία σύνδεσής της με το λιμάνι, που παρέμενε εγκαταλειμμένο. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Η πρώτη προσπάθεια για την αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση της πόλης, έγινε με αφορμή τον εορτασμό των 500 χρόνων από την ανακάλυψη της Αμερικής από τον Χριστόφορο Κολόμβο, στα πλαίσια της έκθεσης EXPO 1992. Ο αρχιτέκτονας Renzo Piano, ο οποίος είχε γενοβέζικη καταγωγή, ήταν αυτός που ανέλαβε το δύσκολο έργο της ανάπλασης τμήματος του λιμανιού της πόλης. Στόχος του, ήταν η δημιουργία μιας περιοχής στην οποία πρώτον θα αναμειγνύονταν οι παλιές χρήσεις και λειτουργίες με νέες, πιο σύγχρονες και δεύτερον όπου ο επισκέπτης θα έρχεται σε επαφή με το υδάτινο στοιχείο. Η μίξη



εικ.3.28: Η Βιόσφαιρα του R. Piano (πηγή:  
<http://www.skyscrapercity.com/archive/index.php/t-585889.html>)

των χρήσεων γης, είχε σαν αποτέλεσμα τον εκσυγχρονισμό της πόλης, η οποία όμως διατήρησε τα στοιχεία της φυσιογνωμίας και του χαρακτήρα της. Ο ανασχεδιασμός του δημόσιου χώρου, με τη δημιουργία τοπόσημων και σημείων αναφοράς διάσπαρτων στον αστικό ιστό, του έδωσαν τη συνοχή που δεν διέθετε στο παρελθόν. (Μέγα Μ., 2013)

Στόχος των έργων αναμόρφωσης, ήταν η αναζωογόνηση του κενού, που είχε δημιουργηθεί στο εσωτερικό του πολεοδομικού ιστού, μέσω της δημιουργίας χώρων, όπου οι παλιές χρήσεις συνυπάρχουν αρμονικά με σύγχρονες. Συγκεκριμένα, κρίθηκε αναγκαία η κατεδάφιση ενός μέρους των παλαιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων, για λόγους περιβαλλοντικής υποβάθμισης και η διατήρηση άλλων, έτσι ώστε να επαναχρησιμοποιηθούν στεγάζοντας νέες χρήσεις. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Η ανακαίνιση των κτιρίων για φιλοξενία νέων χρήσεων συμβάλλουν στη δημιουργία μιας νέας βελτιωμένης εικόνας του θαλάσσιου μετώπου, το οποίο όμως διατηρεί το χαρακτήρα του. Οι νέες χρήσεις που χωροθετήθηκαν στο λιμάνι περιλαμβάνουν χώρους εκδηλώσεων, αναψυχής, πολιτισμού, εμπορικά καταστήματα συνεδριακά κέντρα, ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις και εκτάσεις κατοικίας. Το αισθητικό αποτέλεσμα ενισχύουν οι πεζόδρομοι και οι χώροι πρασίνου κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, που δημιουργούν χώρους σκίασης και ξεκούρασης για τον επισκέπτη. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Ο σχεδιασμός του δημόσιου χώρου, πέρα από επιτυχημένος χαρακτηρίζεται ιδιαίτερα απλός και λιτός, με παρεμβάσεις που επιτρέπουν την εγκατάσταση διαφορετικών λειτουργιών στον ίδιο χώρο, και τη συγκέντρωση όλων των κινήσεων του κέντρου της πόλης, στο λιμάνι.



εικ.3.29: Αεροφωτογραφία του λιμανιού της Γένοβας (πηγή: <http://www.ilghirlandaio.com/architettura/82379/nuovo-porto-di-genova-trattative-con-renzo-piano-per-realizzare-il-suo-waterfront/>)

Στην περίπτωση της Γένοβας η ανάπλαση του τμήματος που ανέλαβε να αναβαθμίσει ο Piano, δεν είχε τις ίδιες θετικές επιδράσεις στην υπόλοιπη λιμενική ζώνη. Η υπόλοιπη περιοχή του λιμανιού που δεν «πήρε μέρος» στα έργα αναμόρφωσης, συνέχιζε να παρουσιάζει έντονα προβλήματα και φαινόμενα υποβάθμισης. Για το λόγο αυτό, ο αρχιτέκτονας πήρε την πρωτοβουλία να προτείνει ένα νέο πρόγραμμα για την αναδιοργάνωση του υπόλοιπου μέρους θαλάσσιου μετώπου, με σκοπό την ανάδειξη της πόλης του σε πρωτεύουσα πολιτισμού στην Ευρώπη. Μέσα στις δράσεις, πρότεινε αναφέρεται ενδεικτικά η αλλαγή της θέσης του αεροδρομίου και η μεταφορά του εκτός της λιμενικής ζώνης.

Παρά τις προοπτικές ανάπτυξης που είχε το φιλόδοξο σχέδιο του Renzo Piano, δεν κατάφερε να εφαρμοσθεί μέχρι και σήμερα, λόγω του μεγάλου βαθμού παρέμβασης, που χαρακτήριζε τα προτεινόμενα έργα. Παρόλα αυτά, υλοποιήθηκαν στην περιοχή άλλα προγράμματα, μικρότερης κλίμακας, τα οποία όμως δεν κατάφεραν να φέρουν ισορροπία ανάμεσα στο αναπλασμένο λιμάνι και το υπόλοιπο τμήμα της πόλης. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Όλες οι ενέργειες που συντελέστηκαν στο θαλάσσιο μέτωπο της Γένοβας, είχαν σαν αποτέλεσμα την ενίσχυση της εικόνας της πόλης, σε ελκυστικό προορισμό για τον επισκέπτη και μια πόλη ενεργή και προσιτή στους κατοίκους της.



εικ.3.30: Άποψη των έργων παρέμβασης στο παραλιακό μέτωπο (πηγή: <http://www.bluffton.edu/~sullivanm/italy/genoa/bigopiano.html>)

εικ.3.31: Σχέδιο ανάπλασης του παραλιακού μετώπου (πηγή: <http://www.e-architect.co.uk/italy/ponte-parodi-genoa>)

### 3.3.4 Ρόττερνταμ

Το Ρόττερνταμ είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ολλανδίας, μετά την πρωτεύουσά της και η έκτη μεγαλύτερη σε όλη την Ευρώπη. Βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της χώρας, βρέχεται από την Βόρεια θάλασσα και έχει αναπτυχθεί γύρω από τον ποταμό Rotte, από όπου πήρε και το όνομά της. Η κομβική θέση της, την καθιστά πύλη εισόδου στην Ευρώπη, γεγονός που ενισχύει τον έντονο εμπορικό της χαρακτήρα και καθιστά το λιμάνι της ένα από τα ισχυρότερα διαμετακομιστικά, ναυτιλιακά και ναυπηγικά κέντρα της Ευρώπης. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Η ανάγκη για ανασυγκρότηση του λιμανιού, προέκυψε μετά την ολοκληρωτική καταστροφή του κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, που δημιούργησε την επιτακτική ανάγκη της κατασκευής του από την αρχή. Παρόλα αυτά, η ανάγκη για ανάπλαση τμήματος της πόλης, ήρθε τη δεκαετία του 1980, με τη δημιουργία συγκροτημάτων γραφείων, κατοικιών και χώρων αναψυχής. Η επόμενη προσπάθεια ανασχεδιασμού έγινε το 1993, όπου ξεκίνησε η δημιουργία της συνοικίας Kop van Zuid, μια περιοχή που θεωρήθηκε ιδανική για τη χωροθέτηση εμπορικών χρήσεων και χρήσεων αναψυχής και κατοικίας και που μετά τα έργα ανάπλασης, μετατράπηκε σε μια από τις δημοφιλέστερες συνοικίες της πόλης.

εικ.3.33: Η γέφυρα Erasmus Bridge  
(πηγή:  
[http://worldalldetails.com/Pictureview/  
410-  
Rotterdam\\_Netherlands\\_Erasmus\\_  
Bridge\\_on\\_a\\_cloudy\\_day.html](http://worldalldetails.com/Pictureview/410-Rotterdam_Netherlands_Erasmus_Bridge_on_a_cloudy_day.html))

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση  
του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

αναπλάσεις αστικών θαλάσσιων μετώπων

Το πιο πρόσφατο σχέδιο για την πόλη, το Water City, όπως ονομάστηκε, προβλέπει τη δημιουργία συνολικά 30.000 νέων κατοικιών, ανάμεσα στις οποίες, διαμορφώνονται οι υπαίθριοι χώροι, με τρόπο που θυμίζει τις παλιές κηπουπόλεις, που συναντήσαμε στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)



### 3.3.5 Θεσσαλονίκη

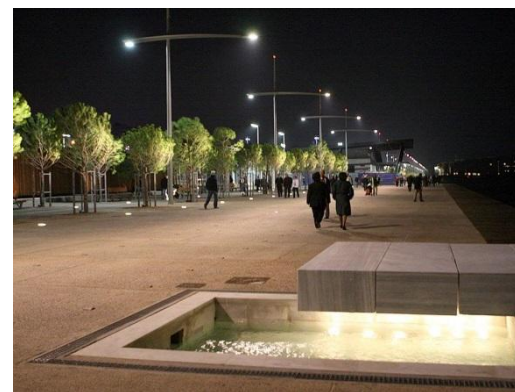
Η περίπτωση της ανάπλασης του κεντρικού προβλήτα του λιμένα της Θεσσαλονίκης αποτελεί το μεγαλύτερο έργο ανάπλασης τέτοιας κλίμακας, στην Ελλάδα. Το σχέδιο, εντάχθηκε στα έργα του οργανισμού που ιδρύθηκε το 1997, με αφορμή την ανακοίνωση της Θεσσαλονίκης σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης.

Ο Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης, όπως ονομάστηκε, οργανώθηκε από ιδιωτικούς φορείς, με σκοπό τον εκσυγχρονισμό της πόλης και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, μέσα από την εφαρμογή ενός στρατηγικού σχεδίου μεγάλης κλίμακας. Το εν λόγω σχέδιο, περιλαμβάνει προγράμματα μικρότερου βαθμού παρέμβασης, για την υλοποίηση των οποίων, προκηρύχθηκαν διαγωνισμοί αστικού και αρχιτεκτονικού σχεδιασμού, που επικεντρώθηκαν στο παραλιακό μέτωπο της πόλης. (Γοσποδίνη Α., 2002)

Για την υλοποίηση των προτεινόμενων έργων στο λιμάνι της πόλης, ήταν απαραίτητη η μετακίνηση των λιμενικών δραστηριοτήτων, σε άλλο σημείο του παράκτιου χώρου της Θεσσαλονίκης, με αποτέλεσμα ο κενός αστικός χώρος που δημιουργήθηκε να χρίζει αποκατάστασης.

Τα βιομηχανικά κτίρια και οι ναυτιλιακές εγκαταστάσεις, που λειτουργούσαν στην περιοχή, διατηρήθηκαν εξωτερικά, ενώ στο εσωτερικό τους

εικ.3.34 εικ.3.35 εικ.3.36 : Έργα ανάπλασης παραλίας Θεσσαλονίκης (πηγή: <http://www.nikiforidis-cuomo.com/work/urban-design/3/13>)



ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

αναπλάσεις αστικών θαλάσσιων μετώπων

επανασχεδιάστηκαν για να στεγάσουν διαφορετικές χρήσεις. Η αναδιοργάνωση του κτιριακού αποθέματος του θαλάσσιου μετώπου της πόλης έχει μεγάλη σημασία για την διατήρηση της φυσιογνωμίας και της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της πόλης αλλά και την αναβάθμιση της ποιότητας και της εικόνας του αστικού δημόσιου χώρου. Συγκεκριμένα, οι υποβαθμισμένες και εγκαταλειμμένες περιοχές του λιμανιού απέκτησαν νέες χρήσεις και αξιοποιήθηκαν για την εγκατάσταση πολιτιστικών δραστηριοτήτων, εκδηλώσεων και χώρων πρασίνου και αναψυχής. Αντίστοιχες δράσεις έγιναν επίσης, με τη δημιουργία χώρων φιλοξενίας διεθνών και εθνικών γεγονότων (συναυλίες, θεατρικές παραστάσεις, υπαίθρια φεστιβάλ κ.τ.λ) (Βαρβαρέσος Χ., 2009)

Τα έργα πολιτιστικού περιεχομένου, που υλοποιήθηκαν στον προβλήτα του θαλάσσιου μετώπου της πόλης, ήταν ιδιαίτερα φιλόδοξα και πολλά υποσχόμενα, αλλά είχαν περιορισμένη δυναμική στο χώρο, με αποτέλεσμα να μην μπορέσουν να συνδεθούν λειτουργικά με τον αστικό ιστό της πόλης και να προσελκύσουν δραστηριότητες στο λιμάνι της πόλης. Για το λόγο αυτό, μέσα στα επόμενα χρόνια έγιναν κάποιες ακόμα προσπάθειες ανάπλασης, η πρώτη από τις οποίες, σημειώθηκε το 2002, αυτή τη φορά με πρωτοβουλία της Αρχής Λιμένων Θεσσαλονίκης. Το νέο πρόγραμμα, που έδωσε έμφαση στην πολιτιστική ταυτότητα της πόλης και την ισχυροποίηση της σχέσης της με το λιμάνι, όμως δεν τέθηκε ποτέ σε εφαρμογή, λόγω της ασυμφωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Η τελευταία προσπάθεια αναμόρφωσης της εικόνας της Θεσσαλονίκης μέσω του θαλάσσιου μετώπου της, η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη μέχρι σήμερα, αφορά την αναδιοργάνωση της Νέας Παραλίας

Θεσσαλονίκης, όπως ονομάζεται το τμήμα του λιμανιού της πόλης από τον Λευκό Πύργο μέχρι και το Μέγαρο Μουσικής.

Αξίζει να σημειωθεί πως η συγκεκριμένη περιοχή, ήταν πάντα μια από τις πλέον ελκυστικές περιοχές για τους επισκέπτες αλλά και τους κατοίκους της πόλης, η οποία δεν παρουσίασε ποτέ δείγματα περιβαλλοντικής ή αισθητικής υποβάθμισης. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

Η επιλογή του σημείου για την εφαρμογή, του σχεδίου των παρεμβάσεων έγινε, εξαιτίας της γραμμικότητας του χώρου, που ενδείκνυται για την συνύπαρξη των αστικών δραστηριοτήτων με το υγρό στοιχείο. Το νερό αξιοποιείται και παίζει σημαντικό ρόλο σε όλη την έκθεση της αναπλασμένης περιοχής, δημιουργώντας χώρους στάσης για τον επισκέπτη. Τέλος, οι δενδροφυτευμένοι διάδρομοι και τα πλακόστρωτα μονοπάτια, με τις εναλλασσόμενες δραστηριότητες ψυχαγωγίας, εκπαίδευσης, χαλάρωσης και πολιτισμού, ενισχύουν την έννοια της «παραλιακής βόλτας» και αναβαθμίζουν την αισθητική εικόνα του παραλιακού μετώπου.

Με την ολοκλήρωση του σχεδίου, αναμένεται η επίτευξη της ανασυγκρότησης της πόλης, με τη δημιουργία ενός δυναμικού περιβάλλοντος κεντρικών χρήσεων, η οποία μακροπρόθεσμα θα ενισχύσει την ανάπτυξη της πόλης. (Αλεξιάδη Σ.-Πρατικάκη Μ., 2011)

### 3.3.6 Ηράκλειο

Το δυτικό τμήμα του παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου διέθετε τις προηγούμενες δεκαετίες έναν χαρακτήρα έντονης υποβάθμισης και σημαντικής αποδιοργάνωσης. Η εγκατάσταση οχλούσων δραστηριοτήτων και η ανάπτυξη περιοχών αυθαίρετης κατοικίας στο λιμάνι της πόλης, μάλιστα αυξήθηκε αισθητά τα τελευταία χρόνια, γεγονός που οδήγησε στον διαχωρισμό της πόλης από το λιμάνι και την αποτυχία της λειτουργικής και χωρικής σύνδεσής τους. (<http://www.citybranding.gr><sup>2</sup>)

Η πρώτη προσπάθεια για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών προβλημάτων, που έκαναν την εμφάνισή τους στις αρχές του προηγούμενου αιώνα στο παραλιακό μέτωπο του Ηρακλείου, έγινε με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, μέρος των οποίων διεξάχθηκε εκεί και προωθήθηκε μέσω της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN II. (<http://www.citybranding.gr><sup>2</sup>)


Τον σχεδιασμό των παρεμβάσεων ανέλαβε ο Δήμος Ηρακλείου σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Κρήτης, ο οποίος ανέθεσε την υλοποίηση του σχεδιαστικού μέρους του προγράμματος στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, με στόχο την αστική αναγέννηση της πόλης μέσω της επανάχρησης των πρώην βιομηχανικών και εγκαταλειμμένων περιοχών της πόλης, με νέες χρήσεις πολιτιστικού και κοινωνικού χαρακτήρα.

Ο σχεδιασμός του προγράμματος αναπτύχθηκε σε δύο βασικές κατευθύνσεις, μία χωρική και μια κοινωνικοοικονομική. Η πρώτη αποσκοπούσε στον φυσικό σχεδιασμό για την ανασυγκρότηση της πόλης

στην προηγούμενη σελίδα εικ.3.37: Η παραλία της Θεσσαλονίκης (πηγή: <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=22768&subid=2&pubid=63947747>)



εικ. 3.38 εικ.3.39: Χώρος Παλιάς Λαχαναγοράς πριν και μετά την ανάπλαση (πηγή: [http://www.citybranding.gr/2012/12/bl-og-post\\_20.html](http://www.citybranding.gr/2012/12/bl-og-post_20.html))



και την ισχυροποίηση της σχέσης της με το λιμάνι, διατηρώντας παράλληλα τα βασικά στοιχεία της ιστορικής κληρονομιάς και της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας της. Η δεύτερη κατεύθυνση εστίασε στην ικανοποίηση των αναγκών της κοινωνίας και των κατοίκων, με στόχο την επίτευξη της κοινωνικής συνοχής και της οικονομικής ανασυγκρότησης. (<http://www.citybranding.gr><sup>2</sup>)

Μέσα στις δράσεις του προγράμματος, αναφέρεται η απομάκρυνση των περιοχών αυθαίρετης κατοικίας, τη θέση των οποίων πήραν χώροι αναψυχής και πρασίνου, η μετατροπή της παλιάς λαχαναγοράς σε κέντρο πολιτιστικών δραστηριοτήτων και η δημιουργία του μουσείου Φυσικής Ιστορίας, στο εργοστάσιο της Παλαιάς Ηλεκτρικής, που παρέμενε ανενεργό. Αντίστοιχες δράσεις, έγιναν κ σε άλλες υποβαθμισμένες περιοχές, που είχαν στόχο την δημιουργία γειτονιών και τοπικών κέντρων, αλλά και την προώθηση της απασχόλησης και την ενίσχυση των ασθενέστερων κοινωνικών ομάδων. (<http://www.citybranding.gr><sup>2</sup>)

Το επιτυχημένο παράδειγμα της ανάπλασης του θαλάσσιου μετώπου του Ηρακλείου, αποτελεί υπόδειγμα αστικής παρέμβασης και επαναπροσδιορισμού της σχέσης της πόλης με το λιμάνι, γεγονός που συνέβαλε στην αναδιαμόρφωση της εικόνας της πόλης στο σύνολό της.

εικ.3.40: Το Φρούριο Κούλες στο Ηράκλειο (πηγή: <http://www.archaiologia.gr/blog/2011/08/22>)

### 3.3.7 Φαληρικό Δέλτα

Η περιοχή του Φαληρικού Δέλτα ξεκίνησε να αναδιαμορφώνεται, με αφορμή τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, πριν από τους οποίους δεν είχε καμία λειτουργική διασύνδεση με τον αστικό ιστό της πόλης. Στόχος της ανάπλασης, στα πλαίσια των αγώνων, ήταν η ανάκτηση του υποβαθμισμένου θαλάσσιου μετώπου που διέθετε η περιοχή και η ταυτόχρονη σύνδεση της με την πόλη της Αθήνας.

Τα έργα αναμόρφωσης, που σχεδιάστηκαν από τον γνωστό Ιταλό αρχιτέκτονα Renzo Piano, τον οποίο συναντήσαμε στο παράδειγμα της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της Γένοβας, αναμένεται να ολοκληρωθούν μέσα στα επόμενα δύο χρόνια, και περιλαμβάνουν την περιοχή συνολικής έκτασης 1000 στρεμμάτων περίπου, η οποία ξεκινά από τις εκβολές του Κηφισού μέχρι το ύψος του Ιπποδρόμου, το οποίο προβλέπεται να λάβει χαρακτήρα αστικού παραθαλάσσιου πάρκου. (Μέγα Μ., 2013)

Η υπόλοιπη περιοχή μελέτης, προτείνεται να μετατραπεί σε Κέντρο Πολιτισμού και Αναψυχής, με τη χωροθέτηση Οικολογικού Πάρκου, Εθνικής Λυρικής Σκηνής και Εθνικής Βιβλιοθήκης. Συγκεκριμένα, το Οικολογικό Πάρκο περιλαμβάνει χώρους ειδικά διαμορφωμένους για αναψυχή και περίπατο, στις οποίες κυριαρχεί το υδάτινο στοιχείο. Το κτίριο της βιβλιοθήκης, συνολικής έκτασης 22.000τμ, απευθύνεται σε όλες τις ηλικίες και περιλαμβάνει Επιχειρηματικό και Ερευνητικό Κέντρο, καθώς επίσης και εκθεσιακό χώρο. Τέλος, η Λυρική Σκηνή εμβαδού 29.000τμ, θα φιλοξενεί μουσικές εκδηλώσεις, θεατρικές



εικ.3.41: Η εικόνα του Φαληρικού Μετώπου σήμερα

εικ.3.42: Το σχέδιο ανάπλασης του μετώπου

(πηγή:

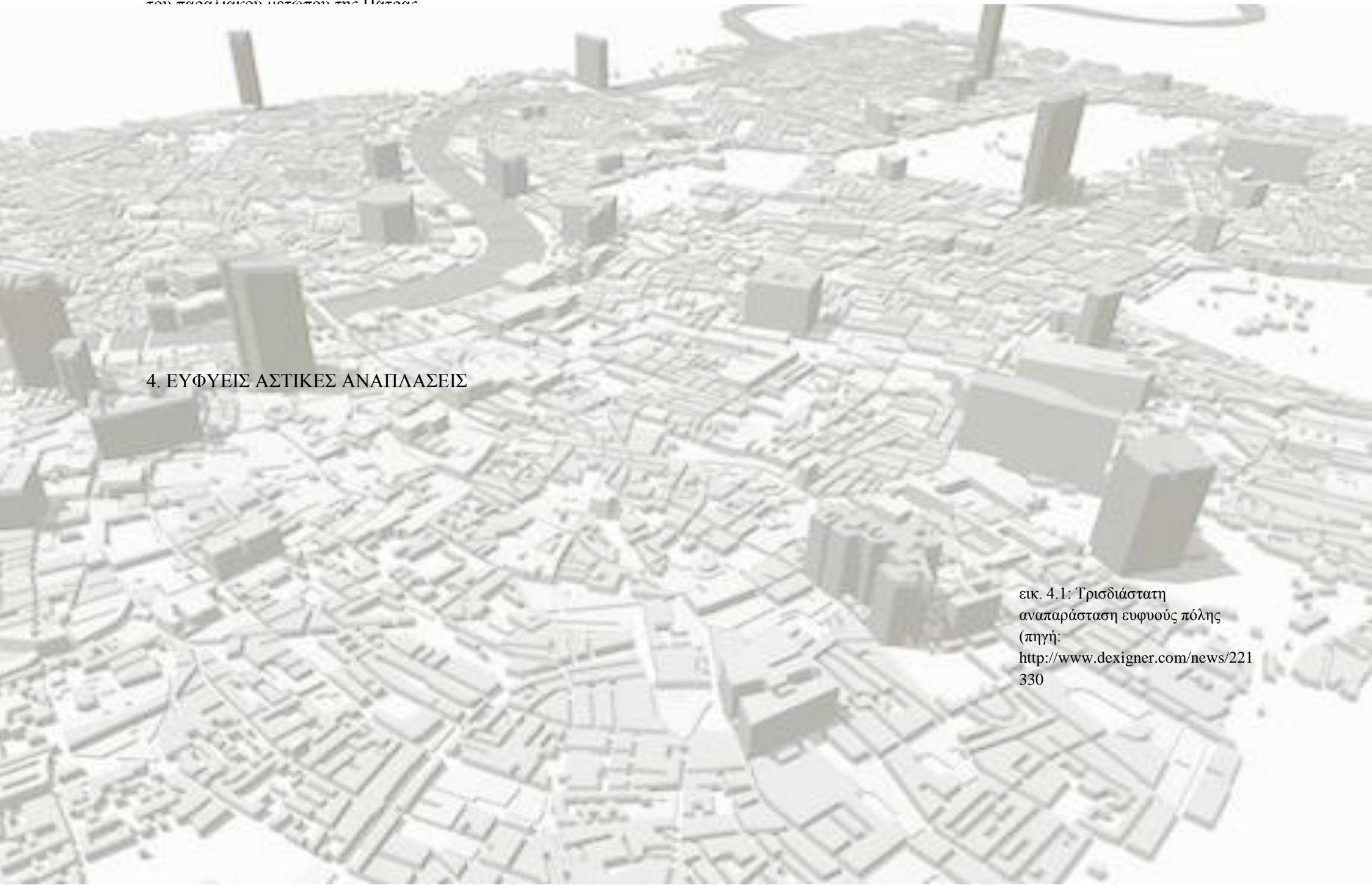
<http://ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=h09m%2FWK0ZwU%3D&tabid=367&language=el-GR>)

παραστάσεις, συναυλίες και άλλα πολιτιστικά δρώμενα. Οι εγκαταστάσεις της Εθνικής Λυρικής Σκηνής τέλος, θα περιλαμβάνουν βιβλιοπωλεία, σχολές χορού, καφετέριες και χώρους εστίασης.

Το πάρκο θα λειτουργήσει ως νοητό φίλτρο μεταξύ των αστικών δραστηριοτήτων και των λειτουργιών του θαλάσσιου μετώπου, αποκαθιστώντας τη δυναμική σχέση της πόλης με το νερό και συμβάλλοντας στην δημιουργία ενός από τους μεγαλύτερους χώρους πρασίνου, στο κέντρο της Αθήνας, το οποίο θα ενισχύσει την ελκυστικότητα της περιοχής. (Μέγα Μ., 2013)

#### 4. ΕΥΦΥΕΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ

εικ. 4.1: Τρισδιάστατη  
αναπαράσταση ευφυούς πόλης  
(πηγή:  
<http://www.dexigner.com/news/221330>)





#### 4.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η παρούσα ενότητα αφορά σε μια νέα μορφή αστικών αναπλάσεων, που αναδύεται στα σύγχρονα δεδομένα των πόλεων και εισάγει την έννοια της καινοτομίας και της γνώσης ως θεμελιώδες εργαλείο για τον επαναπροσδιορισμό του χώρου, με βάση τα σύγχρονα πρότυπα και μοτίβα των πολεοδομικών πρακτικών αστικής αναμόρφωσης.

Για την κατανόηση των νέων εννοιών, που εισάγονται με το παρόν κεφάλαιο, θα εξετασθεί αρχικά το τι περιλαμβάνουν, πως προέκυψαν και που εφαρμόζονται, ούτως ώστε, να είναι σε θέση ο αναγνώστης να αντιληφθεί σαφώς της έννοια της ευφυούς ανάπλασης, τη σημασία της για την επίτευξη της αναδιαμόρφωσης των πόλεων και τη σχέση της με την έξυπνη πόλη. Πριν γίνει η παρουσίαση των εννοιών, θα πρέπει να καταστεί σαφές πως η έννοια της ευφυούς αστικής ανάπλασης δεν περιέχει ορισμούς και ορολογίες, που μπορούν να αποδώσουν με ακρίβεια τον χαρακτήρα της, αλλά προέρχεται από την σχετικά σύγχρονη αντίληψη για τις ευφυείς πόλεις. Για το λόγο αυτό κρίνεται σκόπιμος ο διαχωρισμός και η αποσαφήνιση των βασικών όρων και εννοιών και δίνεται έμφαση στο εννοιολογικό υπόβαθρο, που συνέβαλλε στην καθιέρωσή της στην πλέον σύγχρονη πρακτική αστικής ανάπλασης.

#### 4.2 ΞΕΚΙΝΩΝΤΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΦΥΗ ΠΟΛΗ

Η έξυπνη πόλη, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω αποτελεί ένα νέο πρότυπο αστικής ανάπτυξης, που βασίζεται στην καινοτομία και τις νέες ψηφιακές εφαρμογές. Το μοντέλο της έξυπνης πόλης που αναδύθηκε σταδιακά περί τον 21<sup>ο</sup> αιώνα, εισάγει στον σύγχρονο σχεδιασμό και την ανάπτυξη, τις έννοιες αυτές για πρώτη φορά και τις συνδυάζει με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργήσει «νέες» πόλεις ανταγωνιστικότερες

εικ.4.2: Μοντέλο ευφυούς αστικής ανάπλασης στο Σύδνεϋ (πηγή: <http://www.hassellstudio.com/en/cms-projects/detail/port-coogee/>)

εικ.4.3: Αεροφωτογραφία της πόλης του Άμστερνταμ (πηγή: <http://www.iamsterdam.com/en-GB/experience/Amsterdam-2013/overview/milestones>)



και πιο λειτουργικές πάνω στα δεδομένα της εποχής. Η αναζήτηση της έννοιας προέκυψε μέσα από τον συνδυασμό δύο ρευμάτων, που αφορούν νέες μεθόδους ανάπτυξης για τις πόλεις, την ψηφιακή και την δημιουργική πόλη. Η πρώτη βασίζεται στην παροχή online υπηρεσιών και την κατασκευή δικτύων για την επίτευξη της επικοινωνίας, της λειτουργίας ακόμα και της διακυβέρνησης της πόλης, ενώ η δεύτερη την αντιμετωπίζει σαν μέσο για την ανάπτυξη καινοτόμων δραστηριοτήτων που έχουν να κάνουν με τη γνώση και το πολιτιστικά στοιχεία της, τα οποία αντιμετωπίζει σαν τον πλέον σημαντικό πόρο που θα πρέπει να εκμεταλλευτεί η πόλη. (Σκουτάρης Χ., 2012 και Κομνηνός, 2010)

Κοινός παρονομαστής όλων των θεωριών που συνέβαλλαν στην ανάπτυξη της ευφυούς πόλης, είναι τα έντονα φαινόμενα αστικοποίησης των τελευταίων χρόνων, που γίνονται ολοένα και εντονότερα, τα οποία οδήγησαν στην επιτακτική ανάγκη ανάπτυξης μεθόδων και μέσων από την πλευρά των πόλεων, ικανών να ανταπεξέλθουν στις έντονες αλλαγές και τον αυξανόμενο ανταγωνισμό.

εικ.4.4: Τεχνητό ποτάμι, που διασχίζει  
την Κοπεγχάγη (πηγή:  
<http://1776dc.com/news/2014/01/21/we-talk-a-lot-about-smart-cities-what-does-that-even-mean/>)



Για την ευφή πόλη έχουν δοθεί αρκετοί ορισμοί, και διαφορετικές ερμηνείες. Από το σύνολο της σχετικής βιβλιογραφίας, με τους αναρίθμητους ορισμούς και τις ερμηνείες σχετικά με την έξυπνη πόλη, εντοπίστηκαν και απομονώθηκαν συνολικά τέσσερις ορισμοί, οι οποίοι αλληλοσυμπληρώνονται και αποδίδουν με μεγαλύτερη σαφήνεια τον χαρακτήρα της:

Σύμφωνα με τον Droege (1997) όπως αναφέρεται στο Κομνηνός (2006β), η ευφής πόλη είναι η ψηφιακή ανακατασκευή της φυσικής πόλης, η οποία επιτυγχάνεται μέσω ενός δικτύου ηλεκτρονικών και ψηφιακών εφαρμογών. Τον παραπάνω ορισμό συμπληρώνουν οι Steventon και Wright (2006), τονίζοντας πως οι ενσωματωμένες στο περιβάλλον της έξυπνης πόλης τεχνολογίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, δημιουργούν χώρους αλληλεπίδρασης μεταξύ του φυσικού και του ψηφιακού χώρου.

Το California Institute for Smart Cities (CISC) όπως αναφέρεται στο Σκουτάρης (2012), αντιμετωπίζει την έξυπνη κοινότητα, ως τον χώρο που εκμεταλλεύεται τις τεχνολογικές διαδικασίες και τις ψηφιακές εφαρμογές που αναφέρθηκαν πιο πάνω, για την βελτίωση της ποιότητας και του τρόπου ζωής των ανθρώπων.

Στο ίδιο ύφος κυμαίνεται και ο ορισμός του Schumpeter, όπως αναφέρεται στο Σκουτάρης (2012), που εστιάζει στο ανθρώπινο σκέλος της έννοιας της ευφούς πόλης. Συγκεκριμένα, ο ορισμός αυτός, αντιλαμβάνεται το σύγχρονο μοντέλο αστικής ανάπτυξης, ως το περιβάλλον μέσα στο οποίο έχουν τη δυνατότητα οι άνθρωποι να αξιοποιήσουν προς όφελός τους, τα συστήματα νέων τεχνολογιών και καινοτομίας, σε συνδυασμό με τους ψηφιακούς χώρους που διευκολύνουν τη διάδοση και διαχείριση της γνώσης. (Σκουτάρης, X., 2012)



εικ.4.5: Έξυπνη κινητικότητα στην Κοπεγχάγη  
(πηγή:

<http://sf.streetsblog.org/2010/06/23/lessons-from-copenhagen-for-bicycling-in-the-bay-area/>)

Η σύγχρονη αντιμετώπιση του θέματος των ευφών πόλεων βασίζεται στη συνέργεια των έξι συνιστωσών, στην αλληλεπίδραση και τον συνδυασμό τους με την ανάπτυξη της τεχνολογίας σε όρους ψηφιακής δικτύωσης του αστικού ιστού. Έτσι επιδιώκεται να αποκτήσει το σύστημα λειτουργίας της πόλης βάθος και εμβέλεια, με δραστηριότητες και εφαρμογές περισσότερο διαφανείς και αποτελεσματικές. Αυτό τέλος, έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση της καινοτομίας της πόλης, η οποία μπορεί να μεταφραστεί σε αύξηση ανταγωνιστικότητας και βελτίωση της διεθνούς παρουσίας της πόλης στην παγκόσμια ιεραρχία.

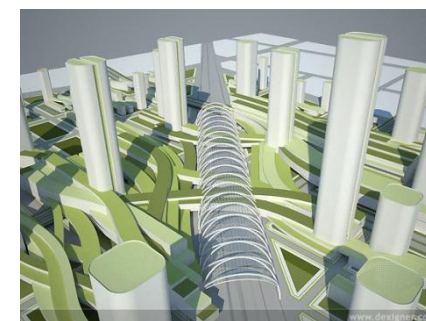
#### 4.3 ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΥΦΥΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ

Τα τελευταία χρόνια η έννοια της ευφούς ανάπλασης αστικών περιοχών έχει κάνει την εμφάνισή της στις πολεοδομικές πρακτικές, σαν λύση στην εφαρμογή των αρχών της ευφούς πόλης. Σήμερα μάλιστα, θεωρείται το πλέον σύγχρονο μέσο και εργαλείο πολεοδομικής πρακτικής μιας πόλης, το οποίο έχει την ικανότητα να την μετατρέψει τμηματικά σε ευφυή πόλη.

Λόγω της μικρής εμπειρίας και γνώσης πάνω στο αντικείμενο των έξυπνων αναπλάσεων, κρίνεται σκόπιμη η αναφορά στους παράγοντες που καθιστούν μια ανάπλαση, ευφυή αλλά και στις βασικές επιδιώξεις και τους στόχους μιας πόλης, που στρέφεται προς τον ευφυή σχεδιασμό. Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, η έννοια της ευφούς ανάπλασης αποτελεί παρακλάδι του βιώσιμου αστικού σχεδιασμού και των smart cities, το οποίο βρίσκει εφαρμογή μικρότερης έκτασης και αναφέρεται σε συγκεκριμένες εκτάσεις πόλεων και ιδίως σε περιοχές εγκαταλελειμμένες σε ένα βαθμό, όπως πρώην βιομηχανικές περιοχές, κτίρια εργοστασίων που παραμένουν ανενεργά κτλ. (<http://www.citybranding.gr/><sup>3</sup>)+

εικ.4.6: Η οικολογική Έξυπνη πόλη  
(πηγή:  
<http://www.dexigner.com/news/22133/>)

εικ.4.7: Τορίνο άλλη μια Έξυπνη Πόλη  
(πηγή:  
<http://www.mole24.it/2013/11/28/torino-smart-city-anche-a-pechino/>)



Συμπεραίνουμε λοιπόν, πως η ειδοποιός διαφορά ανάμεσα στις ευφυείς πόλεις και τις ευφυείς αναπλάσεις, είναι πως οι πρώτες αναφέρονται στον έξυπνο σχεδιασμό μιας πόλης, με τη χρήση καινοτόμων μέσων, ψηφιακών εφαρμογών και δικτύων, ενώ οι δεύτερες αφορούν τον ανασχεδιασμό υποβαθμισμένων περιοχών, που βρίσκονται σε συνθήκες εγκατάλειψης με σκοπό την επανένταξή τους στον ενεργό αστικό ιστό αλλά και την εκμετάλλευσή τους για την εισαγωγή δραστηριοτήτων και υπηρεσιών νέας γενιάς και την διάχυση ψηφιακών και τεχνολογικών εφαρμογών στον τρόπο λειτουργίας τους. (<http://www.citybranding.gr/><sup>3</sup>)

Παρά το γεγονός πως η έννοια της ευφυούς ανάπλασης δεν μπορεί να ορισθεί σαφώς, λόγω την μικρής αναφορά της στην διεθνή βιβλιογραφία, σε μία προσπάθεια να της δώσουμε ένα υποτυπώδη ορισμό, μπορούμε να αναφέρουμε πως, οι έξυπνες αναπλάσεις, όπως μπορούν να ονομαστούν εναλλακτικά, αποτελούν, νησίδες καινοτομίας και ανάπτυξης μέσα στις αστικές συγκεντρώσεις μιας πόλης, οι οποίες, με τις σύγχρονες δραστηριότητες και λειτουργίες που εισάγουν, έχουν ως βασική τους επιδίωξη να μετατρέψουν την πόλη σε πόλο έλξης επενδύσεων και αγορών και να την κάνουν περισσότερο ανταγωνιστική αλλά και πολυλειτουργική.

Στη διεθνή βιβλιογραφία, γίνεται εκτενής αναφορά σε όρους που έχουν να κάνουν με την χωρική οντότητα που περιγράφηκε στις προηγούμενες παραγράφους ως νησίδα καινοτομίας και γνώσης, όπως ονομάζεται εναλλακτικά, δηλαδή μια οργανωμένη χωρικά και πολεοδομικά αστική συγκέντρωση επιχειρήσεων τελευταίας τεχνολογίας, που περιλαμβάνει και τη μίξη διαφόρων χρήσεων γης. (κατοικία, πολιτισμός,

εκπαίδευση, αναψυχή κτλ) οι ελάχιστες αναφορές της διεθνούς βιβλιογραφίας, που αφορούν τις έξυπνες αναπλάσεις, χρησιμοποιούν διαφορετικές ονομασίες για να τις περιγράψουν, γεγονός που από τη μία καθιστά δυσκολότερο τον σαφή προσδιορισμό της έννοιας και από την άλλη μας βοηθά να αντλήσουμε περισσότερα στοιχεία για το χαρακτήρα τους.

Συγκεκριμένα, η da Cunha αναφέρεται στις ευφυείς αναπλάσεις ως innovation hubs, δηλαδή λύσεις δημιουργικής αστικής ανάπτυξης που ειδικεύεται στην οικονομία της γνώσης και δίνει έμφαση στη μίξη των χρήσεων γης. Σύμφωνα με την εν λόγω μελέτη, το innovation hub, στοχεύει στην ανάπτυξη δημιουργικών τόπων, μέσα στον αστικό ιστό των πόλεων, ιδίως σε πρώην εμπορικές και βιομηχανικές περιοχές. Παρόμοια είναι και η αντίληψη των Yigitcanlar (2008) και Γοσποδίνη (2010), όπως αναφέρονται στο Σκουτάρης Χ. (2012), αναφορικά με τις έξυπνες αναπλάσεις, στις οποίες αναφέρονται ως θύλακες γνώσης και cluster των νέων αστικών οικονομιών, που αφορούν μεγάλες χωρικές συγκεντρώσεις επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, και εταιριών που παρέχουν τεχνογνωσία και πολιτιστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες. (Σκουτάρης Χ., 2012)

Η πιο πρόσφατη θεωρία για την ανάλυση του χαρακτήρα των έξυπνων αστικών επεμβάσεων αλλά και του πεδίου εφαρμογής τους, είναι η θεωρία της Γοσποδίνη (2013) για τις «smart» αναπλάσεις του δημόσιου υπαίθριου χώρου. Η συγκεκριμένη θέση αναφέρεται στην ανάπτυξη της κοινωνίας της πληροφορίας μέσα στην πόλη, με την ενίσχυση των δραστηριοτήτων που γίνονται μέσω του διαδικτύου (e-banking, e-mail, e-shopping) και με την δημιουργία νέων (τηλε-εργασία, τηλε-εκπαίδευση κ.α), γεγονός που θα οδηγήσει στην άμβλυνση των ορίων των κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων και τη γέννηση

ολοκληρωμένων διαδικτυακών πόλεων με τεχνολογικά συστήματα και συστήματα σύνδεσης του αστικού ιστού με το ανθρώπινο δυναμικό. (Γοσποδίνη Α., 2013)

Η παρούσα προσέγγιση δίνει έμφαση στη δημιουργία πόλεων που ενσωματώνουν τα κοινωνικά μέσα δικτύωσης και τον πράσινο σχεδιασμό, στον αστικό και πολεοδομικό ιστό τους. Ο άυλος δημόσιος χώρος που δημιουργούν τα μέσα δικτύωσης όπως είναι το facebook και το twitter, αντικαθιστά πλέον τον πραγματικό, δημιουργώντας πεδία συζητήσεων και συγκεντρώσεων, που πριν λάμβαναν χώρα στις πλατείες και τα πάρκα μιας πόλης. Οι παγκόσμιες κοινωνικό-οικονομικές εξελίξεις επιτάσσουν αυτές τις αλλαγές και οι σύγχρονες πόλεις το μόνο που έχουν να κάνουν είναι να προσαρμοστούν σε αυτές, να διευρύνουν την έννοια του δημόσιου χώρου και να βελτιώσουν την ελκυστικότητά του, με την υποδοχή νέων λειτουργιών που έχουν να κάνουν με την κοινωνία της πληροφορίας και της γνώσης. (Γοσποδίνη Α., 2013)

Ο σχεδιασμός προσανατολίζεται παράλληλα με τα συστήματα κοινωνικής δικτύωσης στην βιοκλιματική προσέγγιση και την πράσινη ανάπτυξη ως μέσο για την βελτίωση και την ανασυγκρότηση του δημόσιου χώρου. Οι κατευθύνσεις του σχεδιασμού περιλαμβάνουν τον βιοκλιματικό σχεδιασμό των δημόσιων χώρων (πλατείες, πάρκα, πεζόδρομοι) και των νέων κτιρίων με χαμηλή ή μηδενική ενεργειακή κατανάλωση, την αύξηση της επιφάνειας του πρασίνου της πόλης, και την ενοποίηση των χώρων πρασίνου σε ένα ενιαίο δίκτυο και την εισαγωγή ήπιων εναλλακτικών μορφών αστικής κινητικότητας (τραμ, ποδήλατο). Όσον αφορά στις νέες διαστάσεις του δημόσιου χώρου δε, επιδιώκεται η προβολή των ελκυστικών χαρακτηριστικών και των νέων λειτουργιών, που διαχέονται στην πόλη, μέσω του

διαδικτυακού δημόσιου χώρου, με σκοπό την βελτίωση της εικόνας ιδίως των περιοχών, που δεν είναι ιδιαίτερα δημοφιλείς και ανταγωνιστικές, αλλά φαίνονται να υπολειτουργούν. (Γοσποδίνη Α., 2013)

Η συγκεκριμένη θέση, αποκλίνει σε μεγάλο βαθμό από τις υπόλοιπες, που περιγράφουν το φαινόμενο με τον ίδιο τρόπο, γεγονός που την καθιστά ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα, καθώς εισάγει μια τελείως διαφορετική αντίληψη του φαινομένου των ευφύων αναπλάσεων, και προχωρά ακόμα πιο πέρα, στη διεύρυνση του δημόσιου χώρου, όπως τον γνωρίζουμε μέχρι σήμερα, και στον μετασχηματισμό της μορφολογικής δομής των στοιχείων του. (Γοσποδίνη, 2013)

Μέχρι πρόσφατα, ο ανασχεδιασμός και η αναβάθμιση των περισσότερων πόλεων παγκοσμίως, προχωρούσε με βάση τα αποτελέσματα της παγκόσμιας αγοράς, τα τελευταία χρόνια όμως, το ενδιαφέρον των ερευνητών, έχει στραφεί στον πολεοδομικό σχεδιασμό και τις αστικές επεμβάσεις για την επίτευξη της αναδόμησης των πόλεων, οι οποίες έχουν πλέον ως βασική τους επιδίωξη την προσέλκυση και τη διατήρηση νέων δραστηριοτήτων γνώσης και καινοτομίας, μέσω της δημιουργίας ενός ελκυστικού και σύγχρονου αστικού περιβάλλοντος. (Σκουτάρης Χ., 2012)

Σημαντικό στοιχείο για την επίτευξη όλων των παραπάνω, αποτελεί η έννοια της οικονομίας της γνώσης, μια νέα μορφή οικονομίας που βασίζεται στην παραγωγή ιδεών και πληροφοριών και παίζει καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση μιας νέας εικόνας της πόλης σε όρους ανάπτυξης και ανταγωνισμού. Η νέα αυτή μορφή, εστιάζει στο γεγονός πως τόσο η παραγωγικότητα όσο και η ανταγωνιστικότητα, εξαρτώνται από την πρόσβαση και την επεξεργασία της πληροφορίας. Η προσέλκυση της γνώσης παίζει στις μέρες μας καθοριστικό ρόλο για την δημιουργία απασχόλησης και τη διατήρηση της οικονομικής ανάπτυξης μιας



πόλης. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε πως πολλές μεγάλες παγκόσμιες πόλεις (Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Τόκυο κ.α) αλλά και πολλές μικρότερες όπως η Βαρκελώνη, η Στοκχόλμη, η Σιγκαπούρη, χρησιμοποιούν τον παράγοντα της καινοτομίας και της γνώσης για την προσέλκυση ανθρώπινου δυναμικού και επενδύσεων, γεγονός που τις έχει καθιερώσει στο διεθνές αστικό σύστημα, ως πολυλειτουργικές πόλεις γνώσης. Έχοντας ως πρότυπο τις παραπάνω πόλεις, διάφορες κυβερνήσεις χωρών, που δεν βρίσκονται ψηλά στην παγκόσμια ιεραρχία της ανταγωνιστικότητας των πόλεων, χρησιμοποιούν τις νησίδες καινοτομίας δηλαδή, τις πολεοδομικές επεμβάσεις αστικής ανάπτυξης ως εργαλείο για τη βελτίωση της θέσης τους και την οικονομική τους ανάπτυξη. (Σκουτάρης Χ., 2012)

Τα συνηθέστερα χαρακτηριστικά που συγκεντρώνουν οι ευφυείς αναπλάσεις αστικών περιοχών, όπως προκύπτουν από τις ερμηνείες που δόθηκαν παραπάνω, αφορούν αρχικά την μίξη των χρήσεων γης και τη διάχυση πολλών διαφορετικών δραστηριοτήτων στον ίδιο χώρο, με την τοποθέτηση επιστημονικών κέντρων έρευνας και τεχνολογίας και την ενθάρρυνση της δημιουργίας εγκαταστάσεων σχετικών με την εκπαίδευση, τις τέχνες και τον πολιτισμό. Επιπλέον, σημαντικό στοιχείο αποτελεί η καλή ποιότητα των συστημάτων και των δικτύων (τηλεπικοινωνιών, μεταφορών, ΜΜΕ κτλ) και ο τρόπος που αναπτύσσονται στο χώρο, καθώς επίσης και η ιδιαίτερη και σύγχρονη αρχιτεκτονική φυσιογνωμία των περιοχών επέμβασης.

#### 4.4 ΜΟΝΤΕΛΑ ΕΥΦΥΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ

##### 4.4.1 Βαρκελώνη

Το πρώτο μοντέλο ευφυούς αστικής ανάπλασης, αναφέρεται στην περιοχή Poblenou της Βαρκελώνης, της πόλης που τις τελευταίες δεκαετίες αποτελεί πρότυπο επιτυχημένων μοντέλων αστικής ανάπλασης. Η περιοχή του Poblenou, βρίσκεται ανατολικά του ιστορικού κέντρου της και αποτελούσε το κύριο βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο της πόλης, με τεράστια συγκέντρωση κατά κύριο λόγο βιομηχανιών υφαντουργίας. Η περίοδος της αποβιομηχάνισης μεταξύ των δεκαετιών του 1960 και 1990, οδήγησε την περιοχή στην παρακμή και την υποβάθμιση, αφήνοντας τα βιομηχανικά κτίρια της εποχής να παραμένουν εγκαταλειμμένα και ανενεργά. Στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα και συγκεκριμένα το 2001, αποφασίστηκε από το δημοτικό συμβούλιο της πόλης, η ανάπλαση της περιοχής του Poblenou στο σύνολό της, για την υλοποίηση της οποίας, κρίθηκε απαραίτητη η τροποποίηση του υπάρχοντος σχεδίου πόλης της Βαρκελώνης. Στόχος της αστικής επέμβασης, ήταν η αύξηση της πυκνότητας των κατοίκων με την μίξη χρήσεων γης αρχικά και την προώθηση της κατοικίας στη συνέχεια, σε συνδυασμό με την διάχυση δραστηριοτήτων καινοτομίας. (Γοσποδίνη, 2010)

Τη διαχείριση των έργων αναμόρφωσης της περιοχής ανέλαβε ο οργανισμός 22@ Barcelona, που ιδρύθηκε από το δήμο της πόλης με μοναδικό σκοπό το την επίβλεψη των ιδιωτικών σχεδίων και την αδειοδότηση για την κατασκευή και την ανέγερση κτιρίων, λειτουργώντας κατά ένα τρόπο σαν τμήμα του



εικ.4.10 εικ.4.11: Το καινοτόμο ηλιακό κτίριο της Βαρκελώνης, που λειτουργεί σαν εκθεσιακός χώρος (πηγή: <http://www.endesa.com/en/aboutEndesa/ourOrganisation/Home>)

πολεοδομικού σχεδιασμού της περιοχής, εξειδικευμένα. Τέλος, σημαντικό ρόλο στη διαδικασία του σχεδιασμού έπαιξε και το πολεοδομικό τμήμα της Βαρκελώνης. (Σκουτάρης X., 2012)

Το σχέδιο ανάπλασης έκτασης 198 εκταρίων, αφορούσε έξι ζώνες, οι οποίες καταλαμβάνουν περίπου το 47% του συνόλου της πόλης και προορίζονταν να αναπτυχθούν από τον δημόσιο τομέα. Παρόλα αυτά, και ο ιδιωτικός έπαιξε σημαντικό ρόλο στην διαδικασία της υλοποίησης των σχεδίων ανάπλασης, αναλαμβάνοντας την εκπόνηση των 84 από τα συνολικά 139 εγκεκριμένα σχέδια, κατά την υλοποίηση των οποίων, περίπου το 70% του δημόσιου χώρου των περιοχών ανακαινίστηκε πλήρως. (Γοσποδίνη, 2010)

Αξίζει να αναφερθεί πως, οι ζώνες δεν είχαν διακριτά όρια μεταξύ τους και με τον υπόλοιπο αστικό ιστό της πόλης, και σχημάτιζαν δύο μεγάλες περιοχές και κάποιες μικρότερες. Οι νέες δραστηριότητες ονομάστηκαν, και αποκαλούνται σήμερα «δραστηριότητες @» και περιλαμβάνουν λειτουργίες γνώσης και τεχνολογίας. Όσον αφορά στην προσέλκυση επιχειρήσεων, αγορών και επενδύσεων, υπολογίζεται ότι 4.500 περίπου νέες επιχειρήσεις εγκαταστάθηκαν στην περιοχή, οι οποίες δημιούργησαν περίπου 60.000 νέες θέσεις εργασίας. Από το υφιστάμενο κτιριακό απόθεμα της περιοχής Poblenou, διατηρούνται εξωτερικά και αλλάζουν χρήση 114 πρώην βιομηχανικά κτίρια και 4.500 περίπου εγκαταλειμμένες εργατικές κατοικίες, ενώ κατασκευάζονται 8.600 νέες με χαρακτηριστικό τους τον καινοτόμο αρχιτεκτονικό σχεδιασμό. Επιπλέον, σύμφωνα με το πρόγραμμα προβλέπεται η κατασκευή πανεπιστημιακών ιδρυμάτων και η δημιουργία επιπλέον 130.000 θέσεων εργασίας. (Σκουτάρης X., 2012)



εικ.4.12: Οι περιοχές ανάπλασης, σε σχέση με τον αστικό ιστό (πηγή: Οργανισμός Barcelona @22)

Από πλευράς υποδομών, το πρόγραμμα ανάπλασης, περιελάμβανε την κατασκευή νέων δρόμων, με κυριότερο τον «La Ronda del Litoral», ο οποίος διατρέχει παραλιακό μέτωπο της πόλης, ενώ με τη βοήθεια δημόσιας χρηματοδότησης, ολοκληρώθηκε η κατασκευή ενός μεγάλου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων. Τα εγκεκριμένα σχέδια αναμόρφωσης, προέβλεπαν επίσης, την κατασκευή αναβαθμισμένου δικτύου τραμ και λεωφορείων, μιας διπλής γραμμής μετρό καθώς επίσης και την κατασκευή σταθμού τρένων υψηλών ταχυτήτων, παράλληλα με τη δημιουργία 115.000 τμ νέων χώρων, οι οποίοι μετατράπηκαν σε δίκτυο πρασίνου και ελεύθερων χώρων, οι οποίοι βρίσκονταν σε έλλειψη. Τέλος, μέσω του προγράμματος αναπτύχθηκε εκτεταμένο δίκτυο οπτικών ινών, όχι μόνο στις περιοχές ανάπλασης αλλά και στο σύνολο της πόλης, βελτιώνοντας την ευρυζωνικότητά της. Τέλος, το στρατηγικό σχέδιο αναμόρφωσης της πόλης, περιλαμβάνει το σχεδιασμό πέντε cluster καινοτομίας, που αναφέρονται στην ενέργεια, τα πολυμέσα, την πληροφορική, το design και τις ιατρικές τεχνολογίες, και υποστηρίζονται από τα πανεπιστημιακά ιδρύματα της πόλης αλλά και κάποια ιδιωτικά ιδρύματα καινοτομίας και ανάπτυξης. (Γοσποδίνη, 2010)

Σκοπός του σχεδίου, ήταν η δημιουργία μιας κοινωνίας με μικτές χρήσεις, που θα συνδυάζει την παρουσία μαθητών, φοιτητών, εργαζομένων, ερευνητών, είτε απλών κατοίκων και θα την ενσωματώνει στις δραστηριότητες και της λειτουργίες της με ένα διαδραστικό τρόπο ενημέρωσης, κοινωνικής και εκπαιδευτικής κατάρτισης.



εικ.4.13: Ο νέος δρόμος La Ronda del Litoral (πηγή: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=285393&page=8>)

#### 4.4.2 Στοκχόλμη

Η πόλη της Στοκχόλμης βρίσκεται στην δεύτερη θέση της λίστας των δέκα πιο έξυπνων ευρωπαϊκών πόλεων του 2011, ανάμεσα στην Κοπεγχάγη, το Άμστερνταμ, τη Βιέννη, και τη Βαρκελώνη κ.α. αφού είχε βραβευθεί την προηγούμενη χρονιά ως η «Πράσινη Πρωτεύουσα της Ευρώπης». Η αξιολόγηση της πόλης και η ανάδειξή της σε πρότυπο ευφυούς αστικής ανάπτυξης, στηρίχθηκε στους έξι παράγοντες που φαίνονται παρακάτω, οι οποίοι αλληλεπιδρούν και συνθέτουν την έννοια της ευφυούς πόλης. (Κομνηνός, 2010)

Κάνοντας μια ιστορική αναδρομή για την πόλη, πρέπει να αναφέρουμε πως τα τελευταία χρόνια αντιμετώπιζε τη μεγάλη εισροή ανθρώπων, που μετοικούσαν σε αυτή για σπουδές ή απασχόληση. Εκτός από τις θέσεις εργασίας και το επίπεδο εκπαίδευσης της πόλης, το στοιχείο που προσέλκυσε ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού, ήταν και παραμένει, το εύρος των δραστηριοτήτων που προσφέρει η πόλη, σε συνδυασμό με τους ταχύτερους ρυθμούς λειτουργίας της. Χαρακτηριστικά, αναφέρουμε πως το 2007 η πόλη είχε πληθυσμό 795.000 κατοίκους και μέχρι το 2030 αναμένεται να έχει φτάσει στο 1.000.000.

Η Στοκχόλμη αποτελεί ευρωπαϊκό κέντρο καινοτομίας, με ιδιαίτερα ψηλές επιδόσεις σε δείκτες όπως η δια βίου εκπαίδευση, οι υπηρεσίες υψηλής τεχνολογίας, η εργασία έντασης γνώσης και οι ευρεσιτεχνίες, ενώ η πλειοψηφία των υπηρεσιών που προσφέρει αποτελούν επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών, εμπορικές υπηρεσίες και υπηρεσίες τεχνικών συμβούλων. (Κομνηνός, 2010)



εικ.4.14: Άποψη της Στοκχόλμης (πηγή: <http://blog.thisindestad.be/stockholm?lang=en>)

εικ.4.15: Το βιοκλιματικό σχέδιο ανάπλασης του λιμανιού της Στοκχόλμης (πηγή: <http://urbantimes.co/2012/05/swedish-lessons-in-sustainability-stockholm-royal-seaport/>)



Όσον αφορά στην εκπαίδευση και τις επιχειρήσεις, αυτές βρίσκονται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα σε σχέση με τα ευρωπαϊκά δεδομένα. Συγκεκριμένα, το 51% του συνόλου των κατοίκων είναι απόφοιτοι πανεπιστημίου ενώ η μία στις τρεις επιχειρήσεις ξεκινά την δραστηριότητά της πρώτα στην πόλη της Στοκχόλμης. Στην έξυπνη ανάπτυξη της πόλης, που χαρακτηρίζεται από συστήματα καινοτομίας και γνώσης, συνέβαλαν καθοριστικά τα clusters καινοτόμων επιχειρήσεων, με σημαντικότερο αυτό της επιστημονικής πόλης Kista, που αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα τεχνολογικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων επικοινωνίας και πληροφόρησης. (Κομνηνός, 2010)

Η περιοχή Kista, όπου εφαρμόστηκε το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα ευφούς αστικής ανάπτυξης της πόλης, αποτελούσε κατά τη δεκαετία του 1970, πόλη δορυφόρο της και βρισκόταν σε έκταση 15 χλμ περίπου βορειοδυτικά της. Στα μέσα της ίδιας δεκαετίας ξεκίνησε η εγκατάσταση αρκετών μεγάλων εταιριών στην περιοχή και στα επόμενα δέκα έτη, μέχρι το 1985 η Kista αποτελούσε την βάση για τις περισσότερες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις. Μέσα στα επόμενα χρόνια ιδρύθηκε με πρωτοβουλία του Δημοτικού Συμβουλίου της πόλης και ορισμένων ιδιωτικών φορέων και πανεπιστημιακών προγραμμάτων, το ίδρυμα Electrum, που είχε σαν στόχο την διάχυση της έρευνας στον τομέα της βιομηχανίας και την μεταφορά των γνώσεων από τα πανεπιστήμια στα τεχνολογικά προγράμματα.

Το μοντέλο της Kista συνέβαλε σταδιακά στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων τεχνολογίας, επικοινωνίας, έρευνας και πληροφόρησης, στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων, ερευνητικών οργανισμών και τέλος στην εγκατάσταση πανεπιστημιακών και επιστημονικών ιδρυμάτων. Σήμερα μάλιστα, η Τεχνολογική Πόλη,



εικ.4.16: Kista, η πόλη της Επιστήμης (πηγή: <http://kista.com/>)

εικ.4.17: Ο Πύργος Victoria της Στοκχόλμης (πηγή: <http://forum.skyscraperpage.com/showthread.php?t=139526>)



απασχολεί περίπου 31.000 άτομα και αποτελεί το χώρο συγκέντρωσης και εγκατάστασης 1.500 επιχειρήσεων, όλων των ειδών και των μεγεθών. (Κομνηνός, 2010)

Εκτός από τα παραπάνω η Τεχνούπολη περιλαμβάνει δραστηριότητες που έχουν να κάνουν με το περιβάλλον και την έννοια της καθαρής τεχνολογίας, που αναφέρεται σε δραστηριότητες ανακύκλωσης, χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και προώθησης της πράσινης κινητικότητας στην πόλη. Μάλιστα ο δήμος της Στοκχόλμης αποτελεί τον πιο σημαντικό επενδυτή στον τομέα των βιοεπιτημών και της ενεργειακής απόδοσης. Δεν είναι τυχαία άλλωστε η βράβευση της πόλης σχετικά με την εξοικονόμηση ενέργειας και την χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ανακηρύσσοντας της σε Πράσινη Πρωτεύουσα της Ευρώπης, τα έτη 2009 και 2010, τίτλος που απευθύνεται στον φιλόδοξο στόχο που έθεσε η πόλη, να καταστεί πλήρως ανεξάρτητη από τις εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα μέχρι το έτος 2050. (Κομνηνός, 2010)

Ο Δήμος έχει αναπτύξει ένα μοντέλο διακυβέρνησης, που βασίζεται στις ηλεκτρονικές υπηρεσίες, την online παροχή υπηρεσιών στους κατοίκους της πόλης, η οποία παρέχει διαδικασίες διαφάνειας και μεγαλύτερης αποτελεσματικότητας στην διοίκηση, αλλά και την βελτίωση της οργάνωσης της εργασίας. Ανάμεσα στις διαδικτυακές υπηρεσίες που προσφέρονται στον πολίτη, μπορούν να συμπεριληφθούν οι υποβολές αιτήσεων, η λήψη πληροφοριών σχετικά με, την εκπαίδευση, την άθληση, την ψυχαγωγία των κατοίκων κτλ, την εύρεση κατοικίας, την αναζήτηση βιβλίων μουσικής, την ενημέρωση για την κατάσταση της κυκλοφορίας αλλά και την διευκόλυνση της μετακίνησης μέσω της χρήσης εναλλακτικών

μορφών, όπως είναι το ποδήλατο, το ηλεκτρονικό αυτοκίνητο ή τα μέσα μαζικής μεταφοράς. (Κομνηνός, 2010)

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί πως η Στοκχόλμη δημιούργησε μια από τις ισχυρότερες τοπικές ευρυζωνικές οικονομίες στην Ευρώπη, με πυρήνα αυτής την εταιρία Stokab, η οποία ιδρύθηκε το 1994 και στοχεύει στην ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης της πόλης μέσω των συστημάτων και των δικτύων τεχνολογίας και τηλεπικοινωνιών στην ευρύτερη περιοχή της Στοκχόλμης. Η εταιρία είναι υπεύθυνη για την λειτουργία τη διαχείριση και τη συντήρηση του δικτύου οπτικών ινών σε ολόκληρη την πόλη, παρέχοντας προς μίσθωση ένα τμήμα του δικτύου σε όλους τους ενδιαφερόμενους και απελευθερώνοντας έτσι την αγορά των τηλεπικοινωνιών. Στο δίκτυο αυτό απασχολούνται 450 επιχειρήσεις και 90 περίπου οργανισμοί προσφέροντας ψηφιακές και ηλεκτρονικές υπηρεσίες. (Κομνηνός, 2010)

Σύμφωνα με τα παραπάνω, η πόλη της Στοκχόλμης αναδεικνύεται σε παγκόσμιο επίπεδο ως ευρωπαϊκό μητροπολιτικό κέντρο καινοτομίας και ανταγωνιστικότητας, με έμφαση στον πολίτη. Οι υψηλής ποιότητας κοινωνικές υπηρεσίες που προσφέρει, που βασίζονται σε ηλεκτρονικές και ψηφιακές διαδικασίες, σε συνδυασμό με τους στόχους που έχει θέσει, αποτελεί παράδειγμα προς μίμηση για άλλες περιοχές, και ένα επιτυχημένο μοντέλο που μπορεί να εμπνεύσει και άλλες πόλεις, να στραφούν στον έξυπνο αστικό σχεδιασμό.



#### 4.4.3 Κοπεγχάγη

Η πρωτεύουσα της Δανίας, σχεδιάζεται και ανασχεδιάζεται από τοπικούς φορείς, ιδιαίτερα τις τελευταίες δεκαετίες έχοντας ως στόχο την πράσινη ανάπτυξη και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Σήμερα καταλαμβάνει την πρώτη θέση, ανάμεσα στις ευρωπαϊκές πόλεις, που έχουν στραφεί στον έξυπνο αστικό σχεδιασμό και τις ευφυείς επεμβάσεις στον αστικό ιστό τους, παρουσιάζοντας στοιχεία ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας τόσο στις πρακτικές που εφαρμόζει όσο και στην ποιότητα ζωής που προσφέρει.

Για να μπορέσει να συνεχίσει να παρουσιάζει τα στοιχεία αυτά και να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του μέλλοντος, έθεσε κάποιους στόχους προκειμένου, να είναι σε θέση να εκμεταλλευτεί τις νέες ευκαιρίες που θα παίξουν καθοριστικό ρόλο στην περαιτέρω ανάπτυξή της, το δημοτικό συμβούλιο της πόλης έθεσε κάποιους στόχους για τα επόμενα χρόνια και συγκεκριμένα το 2025 με βασικότερο όλων, να καταστεί η πόλη ενεργειακά ουδέτερη, στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται μέσω τριών βασικών κατευθύνσεων σχεδιασμού, που αφορούν την ενέργεια (χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, σταθμών ανακύκλωσης, «περιοχών» θέρμανσης και ψύξης), την πράσινη κινητικότητα (χρήση ποδηλάτου, μέσα μαζικής μεταφοράς, ηλεκτρονικά αυτοκίνητα) και τέλος την βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, κυρίως μέσω της δημιουργίας κτιρίων χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης. (<http://www.stateofgreen.com/>)

Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με τους στόχους που έχει θέσει η πόλη, πρέπει να αναφέρουμε πως μέχρι το 2025 προβλέπεται η δημιουργία χώρου για την εγκατάσταση περί των 60.000 νέων κατοίκων της πόλης,

γεγονός που προϋποθέτει την εφαρμογή πολεοδομικών πρακτικών έξυπνων αστικών παρεμβάσεων στο χώρο και τη χρήση πράσινων λύσεων στο υφιστάμενο κτιριακό απόθεμα και τις υπάρχουσες χρήσεις γης. Επιπλέον, η πόλη στοχεύει στη μείωση της ρύπανσης και της κυκλοφοριακής συμφόρησης, που προκύπτει από την κυκλοφορία των επιβατικών οχημάτων στο κέντρο της πόλης και συμβάλλει στην επιδείνωση των περιβαλλοντικών φαινομένων ρύπανσης.

Όσον αφορά στις παρεμβάσεις, στα πλαίσια της πράσινης ανάπτυξης, δεν υπάρχει συγκεκριμένη περιοχή της πόλης στην οποία να εντοπίζονται, αντίθετα, λαμβάνουν χώρα σε ολόκληρη την έκταση της Δανέζικης πρωτεύουσας, γεγονός που την καθιστά το πρωτοποριακό και καινοτόμο δοκιμαστικό μοντέλο της εφαρμογής των πράσινων λύσεων, για την επίτευξη των στόχων, που έχουν τεθεί. Συγκεκριμένα, η εταιρία DONG Energy επένδυσε στην δημιουργία 3 νέων ανεμόμυλων υψηλής τεχνολογίας και μεγάλης ενεργειακής απόδοσης, στην περιοχή Avedore, που βρίσκεται λίγο πιο έξω από το κέντρο της πόλης, και στην δημιουργία ενός multi-fuel σταθμού παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, στην ίδια περιοχή, ο οποίος χρησιμοποιεί πολλών ειδών καύσιμα για τη λειτουργία του (πετρέλαιο, πέλλετ, φυσικό αέριο κτλ) και παράγει ετήσια, την απαιτούμενη ποσότητα ηλεκτρικού ρεύματος, που χρειάζονται περίπου 1,3 εκατομμύρια νοικοκυριά. (<http://www.stateofgreen.com/>)

Ακόμα ένα μέτρο για την επίτευξη των στόχων της πράσινης ανάπτυξης, αποτελεί η δημιουργία σταθμών ανακύκλωσης (Recycling Stations) σε όλη την έκταση της πόλης, μέσω των οποίων, το 72% των σκουπιδιών επαναχρησιμοποιείται, ενώ το 25% που δεν μπορεί να ανακυκλωθεί, χρησιμοποιείται για την παραγωγή ηλεκτρισμού και θέρμανσης. Στην πόλη της Κοπεγχάγης λειτουργούν ήδη σήμερα, οκτώ



εικ.4.18: Στην περιοχή Avedore, οι μεγαλύτερες εγκαταστάσεις βιομάζας στον κόσμο (πηγή: <http://www.districtenergy.org/blog/2012/10/05/denmark-to-be-home-to-the-worlds-largest-biomass-facilities/>)

τέτοιοι σταθμοί, και υπάρχει η πρόβλεψη για την δημιουργία περισσότερων, εφόσον προκύψει η ανάγκη για περισσότερα σημεία εναπόθεσης των σκουπιδιών, που προέρχονται από τα νοικοκυριά.

Όσον αφορά στην εκπαίδευση και τις νέες τεχνολογίες, η πόλη βρίσκεται σε πολύ υψηλά επίπεδα από άποψη ποιότητας της γνώσης και της πληροφορίας που προσφέρεται, αφού οι περισσότερες καινοτόμες ιδέες του σχεδιασμού έχουν υλοποιηθεί, με βασικότερη αυτών η δημιουργία των Climate schools, των πρωτοποριακών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, που έχουν ως αντικείμενό τους τη διδασκαλία για την προστασία του περιβάλλοντος, με θέματα όπως η ηλιακή ενέργεια, η ρύπανση του νερού και η ανακύκλωση. Επιπλέον, για την διεξαγωγή ερευνών πάνω στις νέες τεχνολογίες, προκειμένου αυτές να δοκιμαστούν πριν παρουσιαστούν και εισέλθουν στην αγορά, δημιουργήθηκε ένα εργαστήριο, το «Πράσινο Εργαστήριο Κοπεγχάγης», όπως ονομάστηκε, που στοχεύει στις καινοτόμες, πράσινες λύσεις που μπορεί να προσφέρει ο έξυπνος αστικός σχεδιασμός. Το εργαστήριο έχει πρόσβαση σε δημόσια κτίρια και ελεύθερους χώρους μέσα στην πόλη (πάρκα, χώροι πρασίνου, ποδηλατόδρομοι), οι οποίοι χρησιμοποιούνται για λόγους δοκιμών και παρουσίασης νέων πρακτικών. (<http://www.stateofgreen.com/>)

Το πιο σημαντικό στοιχείο των επεμβάσεων που συντελέστηκαν στην ευρύτερη περιοχή της Κοπεγχάγης ήταν η τροποποίηση των κτιρίων, έτσι ώστε αυτά να ανταποκρίνονται στην βιοκλιματική αντιμετώπιση του αστικού σχεδιασμού της πόλης. Με δεδομένο αυτό, αξίζει να αναφερθούμε στα ενεργειακά και φιλικά προς το περιβάλλον δημόσια κτίρια, τα οποία ανακαινίστηκαν σχεδόν στο σύνολό τους με στόχο την βελτίωση της βιοκλιματικής και ενεργειακής τους απόδοσης. Τα νέα κτίρια, που στεγάζουν δημόσιους

οργανισμούς και υπηρεσίες, είναι σχεδιασμένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να μειωθούν στο ελάχιστο οι εκπομπές CO<sub>2</sub>, στα πλαίσια του ευρύτερου στόχου της πόλης για το 2025. (<http://www.stateofgreen.com/>)

Η μεταφορά των βιομηχανικών εγκαταστάσεων παραγωγής της μπίρας Carlsberg, δημιούργησε ένα κενό στον αστικό ιστό της Κοπεγχάγης, συνολικής έκτασης 330.000τμ. Ο ανεκμετάλλευτος πρώην βιομηχανικός χώρος, έγινε αντικείμενο αμέτρητων συζητήσεων, σχετικά με την μετέπειτα χρήση του, και τελικά διαμορφώθηκε σε νέο ελκυστικό προάστιο της πόλης, με έντονη την παρουσία της κατοικία, των εμπορικών καταστημάτων και των γραφείων. Στην περιοχή συναντώνται οι έξυπνες πρακτικές, που χαρακτηρίζουν την πόλη, με τα έξυπνα κτίρια, την χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς, τα δίκτυα ποδηλατόδρομων, θέρμανσης και ψύξης.

Τέλος, αναφορικά με τις υποδομές της πόλης, αυτές συνοψίζονται στην δημιουργία μιας νέας γέφυρας Bicycle Bridge at Vejlands Alle, πλάτους 5μ. που μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο από ποδηλάτες και πεζούς και έχει κατασκευαστεί από οικολογικά επεξεργασμένα ξύλα, στην αναβάθμιση του μετρό, που είναι πλέον αυτοματοποιημένο και διαθέτει περισσότερους μεγαλύτερους σταθμούς και συχνότερες διαδρομές και στην προώθηση της χρήσης ηλεκτρονικών αυτοκινήτων, το 15% από τα 400 συνολικά, βρίσκονται στην κατοχή του Δήμου. Ακόμη ένα μέτρο έξυπνης σχεδιαστικής προσέγγισης για την μείωση της χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων ιδίως στο κέντρο της πόλης και κατά συνέπεια τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, είναι η χρήση των 1600 μηχανημάτων, που έχουν τοποθετηθεί στη πόλη για την πληρωμή των θέσεων στάθμευσης. Τα μηχανήματα έχουν εξειδικευμένο σχεδιασμό και λειτουργούν με την ηλιακή ενέργεια,



εικ.4.19: Οι εγκαταστάσεις παραγωγής της μπίρας Carlsberg (πηγή: <http://www.uiwe.dk/invited-by-carlsberg/>)

εικ.4.20: Η γέφυρα του ποηλάτου στην περιοχή Vejlands Alle (πηγή: <http://www.stateofgreen.com/en/Profiles/City-of-Copenhagen/Solutions/Bicycle-Bridge-at-Vejlands-Alle>)



αξίζει να σημειωθεί δε, πως τα ηλεκτρονικά αυτοκίνητα εξαιρούνται τόσο από την πληρωμή της θέσης στάθμευσης, όσο και την πληρωμή του τέλους ταξινόμησης. (<http://www.stateofgreen.com/>)

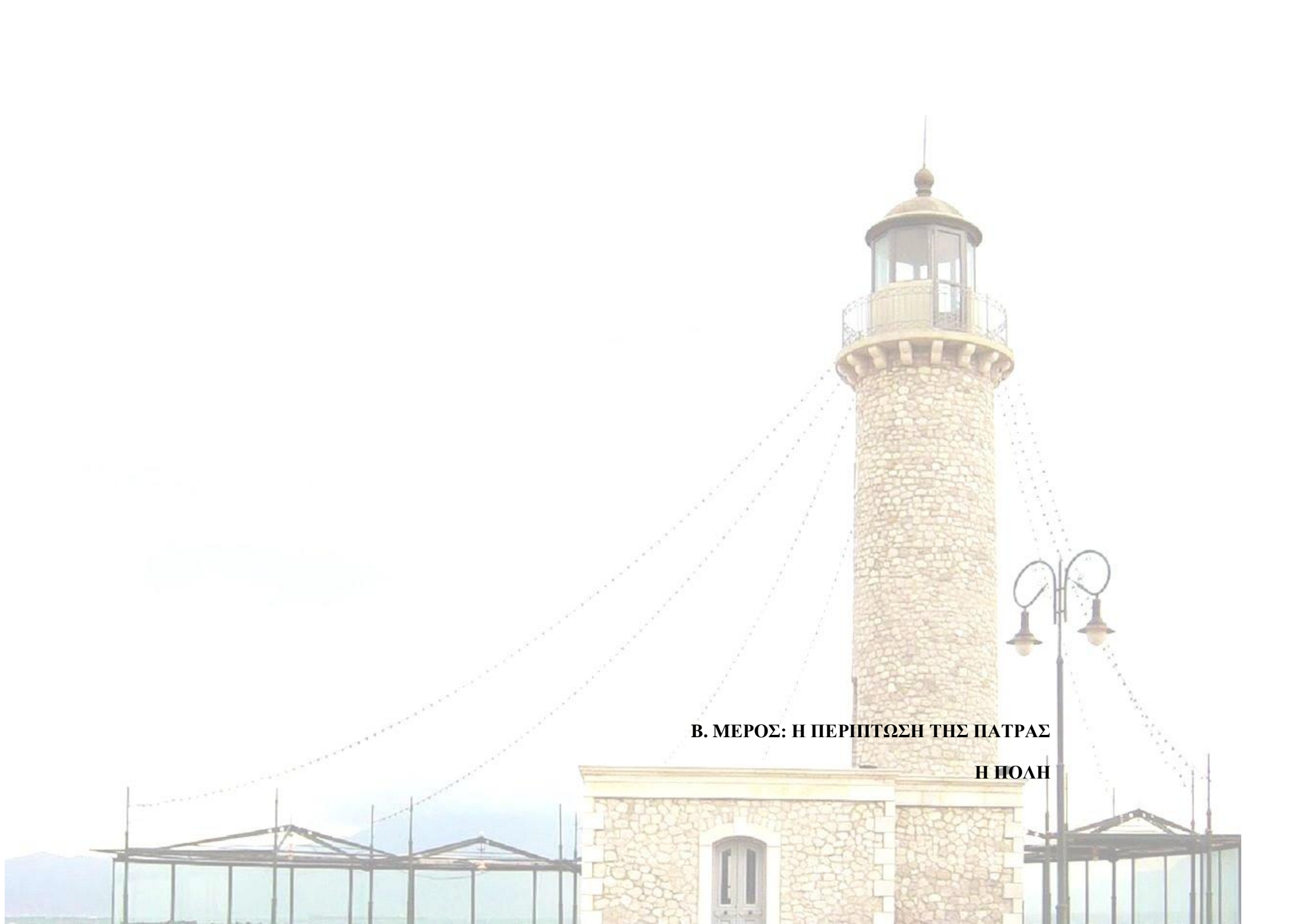
Τέλος, δεν μπορούμε να μην αναφερθούμε στο πιο χαρακτηριστικό ίσως στοιχείο της Κοπεγχάγης, το οποίο είναι οι αμέτρητοι ποδηλατόδρομοι που διασχίζουν κάθε σημείο της πόλης και που της έχει δώσει πλέον το όνομα «πόλη του ποδηλάτου». Συγκεκριμένα, πάνω από 1,2 εκατομμύρια χιλιόμετρα πορείας σε ποδηλατόδρομους, πραγματοποιούνται καθημερινά από τους κατοίκους, το 35% των οποίων, χρησιμοποιεί για τις μετακινήσεις του αποκλειστικά το ποδήλατο. Σύμφωνα με πρόσφατες έρευνες μάλιστα, υπολογίστηκε πως για κάθε χιλιόμετρο, που διανύεται με ποδήλατο εξοικονομείται 0,16 ευρώ, γεγονός που μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για τους ανθρώπους, σε συνδυασμό με τη σωματική άσκηση, την μείωση της μόλυνσης της ατμόσφαιρας από τους ρύπους και τα καυσαέρια και την δημιουργία μιας πόλης ζωντανής, όχι απρόσωπης και μουντής. (<http://www.stateofgreen.com/>)

Από όλα τα παραπάνω συμπεραίνουμε πως η Κοπεγχάγη, έχει αποτελέσει τη διεθνή «βιτρίνα» προώθησης των έξυπνων πόλεων και την χρήση πράσινων λύσεων, και έχει αποκτήσει ήδη τις βάσεις για την αντιμετώπιση των περισσότερων προκλήσεων που καλείται να αντιμετωπίσει. Εστιάζοντας στην κλιματική αλλαγή μάλιστα, και προσπαθώντας να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα που πρόκειται να εισάγει, θα αποκτήσει ακόμα μεγαλύτερη εμπειρία, γεγονός που θα την καθιερώσει πλέον στον παγκόσμιο χάρτη της ανταγωνιστικότητας των πόλεων. Το μοντέλο ευφυούς αστικής ανάπτυξης της πόλης, αποτελεί πρότυπο για πολλές ευρωπαϊκές χώρες, και θα ωφελήσει στο μέλλον ακόμα περισσότερες, προβάλλοντας

ευφυείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση  
του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

ευφυείς αστικές αναπλάσεις

ταυτόχρονα με την πράσινη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των ανθρώπων, που είναι και ο  
βασικός της στόχος.



**Β. ΜΕΡΟΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ**

**Η ΠΟΛΗ**

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

η πόλη

## 5. Η ΠΟΛΗ

Το δεύτερο μέρος της παρούσας εργασίας, περιλαμβάνει την παρουσίαση των φυσιογνωμίας της Πάτρας, μέσα από την καταγραφή της ιστορικής και πολεοδομικής της εξέλιξης. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής, αποτελούν τη βάση πάνω στην οποία διαμορφώθηκε η πόλη και πάνω σε αυτά θα στηριχθούν οι προτάσεις για την ανάπτυξή της.

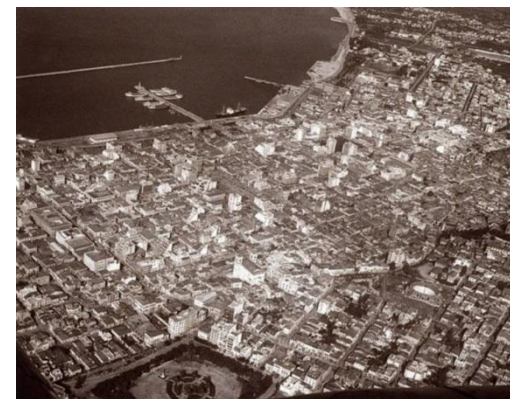
Η επιλογή της Πάτρας, για την εκπόνηση της παρούσας πτυχιακής εργασίας, έγινε εξαιτίας της κομβικής θέσης της στον ευρωπαϊκό χώρο, η οποία έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση της ταυτότητας και της σύγχρονης εικόνας της. Η Πάτρα, εύστοχα αποκαλείται Πύλη Εισόδου της χώρας στη Δύση. Η δυναμική φυσιογνωμία της, οφείλεται σε ένα μεγάλο βαθμό στο λιμάνι της, η λειτουργία του οποίου κατέστησε την πόλη διεθνές κέντρο επικοινωνίας και σύνδεσης της χώρας με την Ευρωπαϊκή Δύση, αλλά και κέντρο εμπορικού και βιομηχανίας.

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε καλύτερα την πόλη και τον βαθμό σύνδεσής της με το παραλιακό της μέτωπο, είναι αναγκαίο να παρουσιάσουμε τα βασικά ιστορικά και πολεοδομικά στοιχεία και των δύο μερών του δίπολου, αλλά και το βαθμό που αυτά έχουν επηρεάσει την σημερινή του μορφή.

εικ. εξωφύλλου εικ.5.1: Ο Φάρος της Πάτρας (πηγή: <http://local.e-history.gr/pages/viewpage.action?pageId=17826727>)

εικ.5.2: Αεροφωτογραφία της πόλη (πηγή: <http://paliapatra.gr/>)

εικ.5.3: Πανοραμική φωτογραφία της πόλης (πηγή: <http://paliapatra.gr/>)





## 5.1 Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η Πάτρα, πρωτεύουσα του Νομού Αχαΐας και περιφερειακή πρωτεύουσα της Δυτικής Ελλάδας βρίσκεται στην βορειοδυτική Πελοπόννησο και αποτελεί το τρίτο σε μέγεθος αστικό κέντρο της χώρας. Η Περιφερειακή Ενότητα Αχαΐας, όπως ονομάστηκε με το πρόγραμμα Καλλικράτης, συνορεύει με τις Περιφερειακές Ενότητες Ηλείας, Κορινθίας και Αρκαδίας, και χωρίζεται διοικητικά στους δήμους Αιγιαλείας, Δυτικής Αχαΐας, Ερυμάνθου, Καλαβρύτων και Πατρέων.

Αξίζει ακόμα να σημειωθεί, πως κατέχει το 29% της συνολικής έκτασης της Περιφέρειας και το 43% του συνολικού πληθυσμού της, αποτελώντας το γεωγραφικό και διοικητικό κέντρο βάρους της Δυτικής Ελλάδας. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την απογραφή του 2011, ο δήμος Αχαΐας έχει μόνιμο πληθυσμό 213.980 κατοίκους, στο σύνολο των 309.694 κατοίκων της Περιφερειακής Ενότητας. Ο πληθυσμός της περιοχής, παρουσιάζει αύξηση σε σχέση με την απογραφή του 2001, γεγονός που οφείλεται στη συγκέντρωση των εμπορικών δραστηριοτήτων και των υπηρεσιών στη πόλη και τις συνθήκες της αστικοποίησης.

Η πόλη της Πάτρας βρίσκεται 216 χλμ δυτικά της Αττικής, και επικοινωνεί με όλες τις μεγάλες πόλεις της χώρας, από την στεριά και τη θάλασσα, αφού αποτελεί κομβικό σημείο σύνδεσης της Περιφέρειας Πελοποννήσου με την υπόλοιπη Ελλάδα και τα Επτάνησα. Η σημασία της θέσης της περιοχής οφείλεται τόσο στο λιμάνι της, που είναι το κύριο εμπορικό και διαμετακομιστικό κέντρο της Δυτικής Ελλάδας, όσο



εικ.5.4: Η Γέφυρα Χ. Τρικούπης (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-_Fotografia/?n=165455))

εικ.5.5: Πανεπιστημιακό Ίδρυμα Πατρών (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-_Fotografia/?n=165455))



και στην υπερσύγχρονη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, που έχει κατασκευαστεί στο παραλιακό προάστιο της πόλης. Το ισχυρό λιμάνι που διαθέτει η περιοχή, την καθιστά δυναμικό προορισμό και πόλο έλξης επενδύσεων και αγορών, και το κύριο εμπορικό και οικονομικό κέντρο των δύο περιφερειών, στις οποίες ανήκει. Σημαντικότερη είναι δε, η συμβολή της στον εκπαιδευτικό και επιστημονικό κλάδο, με το Πανεπιστήμιο Πατρών, το ΤΕΙ, το Ανοικτό Πανεπιστήμιο και το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο της. (<http://www.pattractive.gr>)

εικ.5.6: Η Πόλη και το Λιμάνι (πηγή:  
[http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-_Fotografia/?n=165455))

Η ευρύτερη περιοχή της Αχαΐας, θεωρείται εξαιρετικά προνομιούχα από πλευράς φυσικού περιβάλλοντος. Η πλούσια βιοποικιλότητα της περιοχής διαθέτει πληθώρα πολλών και σημαντικών οικοσυστημάτων, ενώ στον φυσικό της πλούτο προστίθενται αισθητικά δάση, προστατευόμενες περιοχές και τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους.

Αναφορικά με το ανάγλυφο της περιοχής, αυτό χαρακτηρίζεται από έντονες εδαφολογικές αντιθέσεις. Ο νομός, που έχει συνολική έκταση 3.274 τετ.χλμ, είναι στο μεγαλύτερο ποσοστό του ορεινός (60% περίπου της επιφάνειάς του), ιδιαίτερα στο ανατολικό και νότιο τμήμα του. Τα μεγάλα βουνά της Περιφερειακής Ενότητας, τα οποία έχουν μέγιστο ύψος 1500-2000μ., επεκτείνονται προς όλες τις κατευθύνσεις και δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη μεγάλων πεδινών εκτάσεων. Η περιοχή εξαιτίας του ορεινού της ανάγλυφου διαθέτει, πολλούς μικρούς σε μήκος ποταμούς, που τη διασχίζουν και εκβάλουν στο Πατραϊκό και τον

Κορινθιακό κόλπο με τη μορφή χειμάρρων, αναπτύσσοντας έτσι εκτεταμένες λεκάνες απορροής.  
(Κατσέλης Σ., 2008)

Η σύνθεση του εδάφους της περιοχής, αιτιολογεί σε μεγάλο βαθμό την έντονη γεωργική δραστηριότητα που παρατηρείται. Ο πρωτογενής τομέας παρόλο που παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια μια σχετική πτώση, κατέχει σημαντική θέση στην οικονομία τόσο της Π.Ε Αχαΐας, όσο και όλης της Περιφέρειας. Η γεωργική καλλιέργεια, αποτελεί σημαντικό πόλο απασχόλησης και οικονομικής ανάπτυξης και παρουσιάζει πολλές προοπτικές περαιτέρω εξέλιξης, λόγω των συγκριτικών πλεονεκτημάτων, που διαθέτουν οι πεδινές εκτάσεις της περιοχής και της δυνατότητας παραγωγής μεγάλης ποικιλίας γεωργικών προϊόντων. Οι καλλιεργούμενες εκτάσεις είναι στην πλειοψηφία τους βοσκότοποι και ελαιώνες, και οι βασικότεροι παραγωγικοί κλάδοι η ελαιοκαλλιέργεια, η αμπελοκαλλιέργεια και τα εσπεριδοειδή. Τέλος, η περιοχή παρουσιάζει ιδιαίτερα σημαντική παραγωγή βιομηχανικής τομάτας, βαμβακιού και καπνών.

Συγκριτικά πλεονεκτήματα εμφανίζει η περιοχή και στον τομέα της αλιείας εσωτερικών υδάτων και των υδατοκαλλιεργειών. Η Π.Ε Αχαΐας διαθέτει τις λιμνοθάλασσες «Πάπας» και Πρόκοπος», οι οποίες χαρακτηρίζονται από έντονη αλιευτική δραστηριότητα λόγω της άριστης θερμοκρασίας και της ποιότητας των νερών της περιοχής.

Το κλίμα στην περιοχή, είναι σε γενικές γραμμές εύκρατο και μπορεί να χαρακτηριστεί ηπειρωτικό στα ορεινά και μεσογειακό στα παράλια της. Όσον αφορά στη θερμοκρασία, είναι καθ' όλη τη διάρκεια του έτους υψηλότερη συγκριτικά με την υπόλοιπη Πελοπόννησο, γιατί επηρεάζεται περισσότερο από δυτικούς

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

η πόλη

ανέμους, που είναι λιγότερο ψυχροί, και παράλληλα προστατεύεται από τους ορεινούς όγκους της Στερεάς Ελλάδας. (Κατσέλης Σ., 2008)

## 5.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

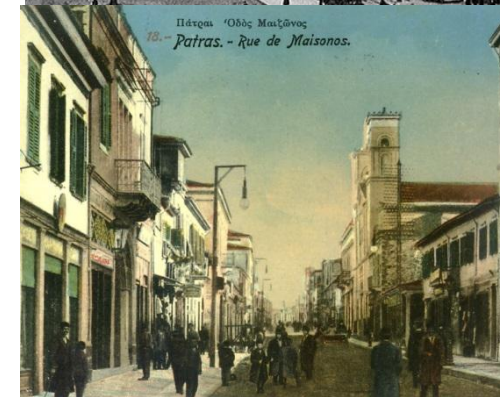
### 5.2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η πόλη της Πάτρας διαθέτει πλούσια ιστορία, γεγονός που αποδεικνύεται από τα ιστορικά κείμενα που την αναφέρουν αλλά και από την πληθώρα των ευρημάτων μέσα από τις αρχαιολογικές ανασκαφές. Χτισμένη σε στρατηγική θέση κοντά στη θάλασσα, προστατευμένη από τους ορεινούς όγκους που την περιβάλλουν και σε κοντινή απόσταση από τα Ιόνια Νησιά, την Αιτωλοακαρνανία, και την Ιταλία, η Πάτρα διέθετε όλες τις προϋποθέσεις για να παίξει σημαντικό ρόλο στην ιστορική εξέλιξη της χώρας. Πυρήνας της αρχαίας πόλης ήταν η Αρόη, την οποία λέγεται πως αποίκησε ο Αχαιός από τη Σπάρτη, Πατρέας το 1401 π.Χ, αφού πρώτα κατάφερε να διώξει τους Ίωνες, που κατοικούσαν στην πόλη μέχρι τότε. (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου Χ., 1991)

Ο Πατρέας αφού επέκτεινε χωρικά και διοικητικά την πόλη, συνενώνοντας την με επτά αγροτικούς συνοικισμούς, την οχύρωσε και έδωσε στη νέα πόλη που δημιούργησε, το όνομά του. Κατά τη διάρκεια του Πελοποννησιακού Πολέμου, η Πάτρα κρατά ουδέτερη στάση, υποστηρίζοντας άλλοτε την Αθηναϊκή και άλλοτε την Πελοποννησιακή συμμαχία. Το τέλος του πολέμου το 404 π.Χ όμως, τη βρίσκει στο

εικ.5.7: Άποψη του κέντρου της πόλης σε κάρτ-ποστάλ (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-_Fotografia/?n=165455))

εικ.5.8: Η οδός Μαιζώνος αποτυπωμένη σε χρωματική κάρτ-ποστάλ (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-_Fotografia/?n=165455))



ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

η πόλη

πλευρό των νικητών, με την ολοκληρωτική ήττα των Αθηναίων και το τέλος του «χρυσού αιώνα».

([www.pattractive.gr](http://www.pattractive.gr))

Σημαντικό ρόλο έπαιξε η πόλη στη συγκρότηση της Αχαικής Συμπολιτείας το 280 π.Χ. η οποία είχε σαν αποτέλεσμα την οικονομική και πολιτική ανέλιξη της πόλης. Πρόκειται ουσιαστικά για την συνένωση δέκα πόλεων και τη δημιουργία της ομοσπονδίας των Αχαιών, ή όπως ονομαζόταν «Το κοινό των Αχαιών», η λειτουργία της οποίας είχε ως βάση της την ισότητα και τη δικαιοσύνη. Η συνένωση αυτή, επηρέασε θετικά περισσότερο την πόλη της Πάτρας και της προσέφερε πολιτική και θρησκευτική εξουσία.

([www.pattractive.gr](http://www.pattractive.gr))

Η συνέχεια της ιστορίας της Πάτρας, περιλαμβάνει την κατάκτησή της από τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία, το 146 π.Χ. Η περίοδος της κυριαρχίας της Ρώμης, χαρακτηρίζεται χρυσή εποχή για την πόλη, η οποία βιώνει στιγμές μεγάλης ακμής και προνομίων από τους Ρωμαίους, καθώς παραχωρείται στους κατοίκους της το δικαίωμα στην ελευθερία και την αυτοδιοίκηση, δικαίωμα που μόνο οι Ρωμαίοι άποικοι διέθεταν έως τότε. (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου Χ., 1991)

Πιο συγκεκριμένα, το 31 π.Χ, ο Καίσαρας Αύγουστος, ο πρώτος αυτοκράτορας της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, αντιλαμβανόμενος τη στρατηγική θέση της πόλης, επιδιώκει να την μετατρέψει σε εμπορικό και στρατιωτικό κέντρο, δημιουργώντας σπουδαία από αρχιτεκτονικής άποψης κτίρια και εγκαθιστώντας στην περιοχή Ρωμαϊκές αποικίες. (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου Χ., 1991)

Τα χρόνια που ακολούθησαν, έφεραν ακόμη περισσότερα προνόμια στην πόλη, που ξεχώριζε πλέον για τη λάμψη και τη δύναμη της, ανάμεσα στις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις. Τον 2<sup>ο</sup> αιώνα μ.Χ όμως, η Πάτρα



εικ.5.9:Ιερός Ναός Παντοκράτορος στην Άνω Πόλη (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-_Fotografia/?n=165455))

διανύει την περίοδο της μεγαλύτερης ακμής της. Είναι η περίοδος, που η πόλη επεκτείνεται προς τη θάλασσα και μεγάλα οικοδομήματα και επιβλητικά ιερά κατασκευάζονται για να την στολίσουν. Αξίζει επίσης να σημειωθεί, πως οι Ρωμαίοι διατήρησαν τον αστικό ιστό της Πάτρας σχεδόν στο σύνολό του και επέκτειναν κάποια τμήματά του, κυρίως για στρατιωτικούς και στρατηγικούς λόγους. ([www.pattractive.gr](http://www.pattractive.gr))

Τα επόμενα χρόνια επισκέπτεται την πόλη ο Απόστολος Ανδρέας, που με την δραστηριότητα και το έργο του προκαλεί συγκρούσεις θρησκευτικού περιεχομένου στην περιοχή, για να καταφέρει τελικά να επικρατήσει ο Χριστιανισμός, σαν θρήσκευμα των κατοίκων της Πάτρας. Μετά το 330 μ.Χ και την μεταφορά της ρωμαϊκής πρωτεύουσας στην Κωνσταντινούπολη, ξεκινά μια περίοδος έντονης παρακμής για την πόλη, η οποία στην εξέλιξη της ιστορίας της, έγινε αντικείμενο πολιορκίας των Σλάβων, των Ενετών των Φράγκων και των Τούρκων. ([www.pattractive.gr](http://www.pattractive.gr))

Οι επόμενες πληροφορίες που διαθέτουμε όσον αφορά την Πάτρα, τοποθετούνται στον 13<sup>ο</sup> αι. μ.Χ και σύμφωνα με μαρτυρίες ατόμων που περιηγήθηκαν στην πόλη, ο αστικός ιστός συγκεντρώνεται και νότια του κάστρου της προς το θαλάσσιο μέτωπο, με κυρίαρχη κάλυψη εδάφους τις καλλιεργούμενες εκτάσεις. Άξιο αναφοράς είναι επίσης, το γεγονός πως τα μόνα κτίρια, που συναντά κανείς κατά μήκος του παραλιακού μετώπου είναι ο ιερός ναός του Αγ. Ανδρέα και το νοσοκομείο της πόλης. (Πετροπούλου Κ.,1999)

Μεταφερόμαστε στον 18<sup>ο</sup> αιώνα, όπου σύμφωνα με μαρτυρίες η πόλη παρουσιάζει έντονη βιομηχανική και εμπορική δραστηριότητα και μεγάλο αριθμό κατοίκων, που φτάνει τις 10.000 περίπου. Την περίοδο πριν το επαναστατικό κίνημα της χώρας απέναντι στην τουρκική πολιορκία η Πάτρα βρίσκεται στο

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

αποκορύφωμα της βιομηχανικής ανάπτυξης ενώ το λιμάνι της θεωρείται ένα από τα δύο σημαντικότερα της χώρας. Παρόλα αυτά, το τέλος του Αγώνα κατά της Τουρκικής κυριαρχίας, βρίσκει την Πάτρα αρκετά αποδυναμωμένη και κατεστραμμένη στο μεγαλύτερο μέρος της, ενώ ο πληθυσμός της φαίνεται να έχει μειωθεί σημαντικά.

### *Σχέδιο Βούλγαρη*

Οι συνέπειες του επαναστατικού κινήματος των Ελλήνων, ήταν οι ίδιες για όλες τις πόλεις της Ελλάδας, όχι μόνο για την Πάτρα. Η εικόνα των ελληνικών πόλεων που είχαν καταστραφεί, να παραμένουν σε συνθήκες εγκατάλειψης, και οι κάτοικοί τους να αντιμετωπίζουν την οικονομική και κοινωνική απαξίωση, συντέλεσε σε μεγάλο βαθμό την απόφαση για ανοικοδόμηση των ελληνικών πόλεων, από τον Κυβερνήτη του νεοσύστατου ελληνικού κράτους Ιωάννη Καποδίστρια, που έθεσε το θέμα προς ψήφισμα τον Απρίλιο του 1828. Το ψήφισμα όριζε πως επανασχεδιασμός της κάθε πόλης από πολεοδομικής άποψης, θα ακολουθεί το σχέδιο του αρχιτέκτονα της περιοχής, στον οποίο έχει ανατεθεί το πρόγραμμα της ανοικοδόμησης. (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου Χ., 1991)

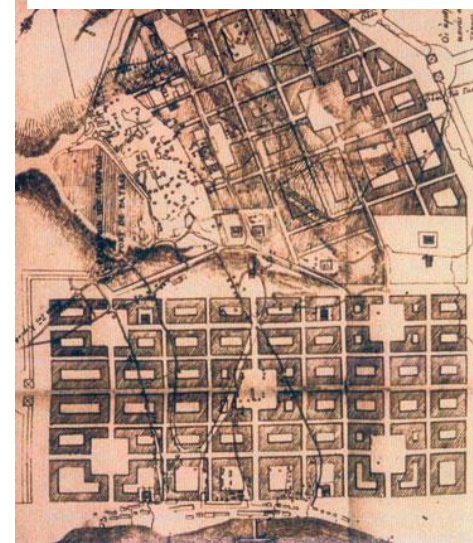
Μετά την προσάρτηση της Πάτρας στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος, για την ανοικοδόμηση της πόλης, ο Καποδίστριας όρισε υπεύθυνο τον προσωπικό του σύμβουλο σε πολεοδομικά θέματα και μηχανικό του γαλλικού στρατού, Σταμάτη Βούλγαρη, ο οποίος ανέλαβε τον πολεοδομικό σχεδιασμό της πόλης το 1828 και έγινε ο πρώτος πολεοδόμος της απελευθερωμένης Ελλάδας. Συγκεκριμένα, ο Βούλγαρης ανέλαβε από

η πόλη



εικ.5.10: Σχέδιο Πόλης της Πάτρας – Τέλος 19<sup>ο</sup> αιώνα (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrai/s/En\\_Patras\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrai/s/En_Patras_-_Fotografia/?n=165455))

εικ.5.11: Σχέδιο Βούλγαρη (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrai/s/En\\_Patras\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrai/s/En_Patras_-_Fotografia/?n=165455))



τον Κυβερνήτη, την πολεοδομική ανασυγκρότηση του βόρειου τμήματος της παλιάς πόλης, που αποτελούσε και τον πυρήνα της, το οποίο αναδιαμόρφωσε σε περιοχή αμιγούς κατοικίας και επέκτεινε στο διπλάσιο της αρχικής του έκτασης. (Τζώρτζης Α., 2012)

Το έργο του όμως δεν σταμάτησε εκεί. Στη συνέχεια, πήρε την πρωτοβουλία να σχεδιάσει το νέο τμήμα της πόλης, αναδεικνύοντας τα φυσικά στοιχεία της περιοχής με σκοπό να την μετατρέψει σε παράδειγμα πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα και να θέσει τις βάσεις για τη δυναμική ανάπτυξη της πόλης, πράγμα που τελικά κατάφερε. (<http://wwk.kathimerini.gr>) Οι λόγοι που οδήγησαν τον πολεοδόμο στο σχεδιασμό του νέου τμήματος του πολεοδομικού ιστού, ήταν αφενός ο άναρχος τρόπος με τον οποίο άρχιζε να χτίζεται η κάτω πόλη, και αφετέρου η σημασία του κέντρου της για τα δεδομένα της εποχής. Για τον Βούλγαρη ήταν απαραίτητη η αναδιαμόρφωση του κέντρου της πόλης, έτσι ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στο νέο ρόλο, που καλείται να παίξει, ως χώρος οικονομικών και εμπορικών συναλλαγών, από και προς το εξωτερικό. Η πρόταση της πολεοδομικής αναμόρφωσης της πόλης από τον Βούλγαρη ξεκινά από την παραλιακή ζώνη και φτάνει μέχρι και τις αρχαία πόλη, διαιρώντας την περιοχή σε 100 μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα. Τοπόσημο της περιοχής, σύμφωνα με το σχέδιο, αποτελεί το Φρούριο της πόλης, γύρω από το οποίο αναπτύσσεται τόσο το παλιό όσο και το καινούριο κομμάτι της. (Τζώρτζης Α., 2012)

Για να μπορέσουμε όμως να κατανοήσουμε πλήρως το μέγεθος και τη βαρύτητα του έργου του σχεδίου Βούλγαρη, όπως συνηθίζεται να αποκαλείται, θα πρέπει να κάνουμε μια σύντομη αναφορά στα σημαντικότερα στοιχεία του. Ουσιαστικά, το σχέδιο αποτελείται από δύο ενότητες, της άνω και της κάτω



πόλης, στον ρυμοτομικό σχεδιασμό των οποίων, εφαρμόζεται ο ορθογωνικός τύπος και η μόνη ουσιαστική διαφοροποίησή τους, έγκειται στην κατάταξη των ορθογωνίων. (Βαρβαρέσος Χ., 2009)

Πιο αναλυτικά, , στόχοι του σχεδιασμού για την άνω πόλη αποτέλεσαν κατά κύριο λόγο, η ανάδειξη του φρουριακού τοπόσημου και η διατήρηση του προσανατολισμού της παλιάς περιοχής . Στην περιοχή προτείνεται η δημιουργία τεσσάρων πλατειών ενώ χαρακτηριστικό στοιχείο του ρυμοτομικού της πλέγματος, αποτελεί η κάθετη τομή των δρόμων και κατά συνέπεια των οικοδομικών τετραγώνων. Αντίστοιχες δράσεις προτείνονται και στην κάτω πόλη, όπου διατηρούνται οι κάθετα τεμνόμενοι δρόμοι αυτή τη φορά με τη δημιουργία πέντε πλατειών, συμμετρικά τοποθετημένων στο χώρο. (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου Χ., 1991)

Ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στο εν λόγω σχέδιο παίζει η παραλιακή ζώνη της πόλης, με σκοπό την δημιουργία μιας εκτεταμένης περιοχής σε σχήμα μεγάλου παραλληλόγραμου, την δενδροφύτευση της οποίας μάλιστα, ανέλαβε να καλύψει οικονομικά, ο ίδιος ο σχεδιαστής. (<http://el.wikipedia.org>) Ο χειρισμός της παραλιακής ζώνης από το σχέδιο Βούλγαρη, γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργηθεί μια πλατιά ζώνη, συνολικού βάθους 66μ. για να υπάρχει αρκετός χώρος για την ανάπτυξη των λιμενικών δραστηριοτήτων ενώ για την βελτίωση της εικόνας της πόλης, αφήνεται ανάμεσα σε αυτήν και την ακτή ένα κενό τμήμα, που προορίζεται για δενδροφύτευση. Ο τρόπος που διαμορφώνεται το οδικό δίκτυο της πόλης, άλλωστε, με τις μεγάλες κάθετες αρτηρίες που οδηγούν στο θαλάσσιο μέτωπο, καθιστά ολοφάνερη τη σημασία ύπαρξης μιας ισχυρής σχέσης μεταξύ της πόλης και του λιμανιού της. (Τζώρτζης Α., 2012)

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

η πόλη

Χαρακτηριστικό του σχεδίου και καινοτομία για την εποχή, αποτελεί η ιδιαίτερη χάραξη των οικοδομικών γραμμών των τετραγώνων, από τον πολεοδόμο-σχεδιαστή, ο οποίος δεν αρκέστηκε μόνο στις εξωτερικές γραμμές των οικοδομικών τετραγώνων, αλλά χάραξε και εσωτερικές, με σκοπό τον καθορισμό του εσωτερικού ακάλυπτου χώρου κάθε Ο.Τ. Η ενέργεια αυτή, έκανε υποχρεωτική την ύπαρξη αυλής σε κάθε οικοδομή, γεγονός που συνέβαλε στην ισορροπία δημόσιου και ιδιωτικού χώρου στην πόλη. (Πετροπούλου Κ., 1999)

#### *Βασικά Χαρακτηριστικά του Σχεδίου*

Τα βασικά χαρακτηριστικά του έργου του Βούλγαρη, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς στην πορεία της ιστορίας, αποτέλεσαν τη βάση της πολεοδομικής εξέλιξης της πόλης. Όσον αφορά στον πολεοδομικό ιστό, τόσο στην άνω όσο και στην κάτω πόλη, αυτός διαθέτει ορθογωνικό σχήμα με την μορφή καννάβου. Η διαφοροποίηση μεταξύ του παλιού και του νέου τμήματος της πόλης είναι ο διαφορετικός προσανατολισμός που έχουν οι κάνναβι. Το οικοδομικό σύστημα των τετραγώνων χαρακτηρίζεται κλειστό και ο τρόπος δόμησής τους οργανωμένος, που μας παραπέμπει στην έννοια του ενεργού οικοδομικού τετραγώνου. Χαρακτηριστικό στοιχείο του σχεδίου είναι επίσης η ύπαρξη στοών, κυρίως στους κεντρικούς δρόμους, για την διευκόλυνση των εμπορικών συναλλαγών της εποχής. Η πρόταση αυτή είναι φανερά επηρεασμένη από το μοτίβο της ανάπτυξης των Ιταλικών πόλεων της εποχής. (Τζώρτζης Α., 2012) Οι κυκλοφοριακές ροές έχουν καθοριστεί από τις ήδη υπάρχουσες οδικές αρτηρίες



Εικ.5.12: Η Άνω και η Κάτω πόλη  
(πηγή:  
<http://galaxy.hua.gr/~landscapesatlas/index.php/2010-01-21-16-47-29/landscapescat/40/218-patra.html>)

της πόλης, με σημαντικότερες αυτών τις οδούς Γούναρη και Κορίνθου, που διασχίζουν το μεγαλύτερο τμήμα της. (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου Χ., 1991)

Τέλος το σχέδιο εστιάζει σε μεγάλο βαθμό στους ελεύθερους χώρους και την ισορροπία μεταξύ του δομημένου χώρου και των χώρων πρασίνου. Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, το σχέδιο προτείνει την δημιουργία ενός μεγάλου αριθμού πλατειών για καθένα από τα δύο τμήματα του πολεοδομικού ιστού και τη συμμετρική τοποθέτησή τους στο χώρο. Οι χώροι πρασίνου λίγοι σε αριθμό αλλά μεγάλης έκτασης αναβαθμίζουν αισθητικά την εικόνα της πόλης. Συγκεκριμένα, ο πρώτος χώρος πρασίνου, που χωρίζει την άνω και την κάτω πόλη, ξεκινά από το Φρούριο και καταλήγει στην πλατεία Υψηλών Αλωνιών, με σκοπό την ανάδειξη του φρουριακού τοπόσημου αλλά και της σημασίας των αρχαιολογικών χώρων της περιοχής. Ο επόμενος χώρος πρασίνου εντοπίζεται στο παραλιακό μέτωπο της πόλης, το οποίο δενδροφυτεύεται και ενισχύεται με αυτόν τον τρόπο η έννοια της παραλιακής βόλτας. (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου Χ., 1991)

#### *Αλλοιώσεις του Σχεδίου*

Το σχέδιο Βούλγαρη αποτέλεσε ένα ιδιαίτερα καινοτόμο και τολμηρό έργο για τα δεδομένα της εποχής του, το οποίο έθεσε τις βάσεις στην εξέλιξη του πολεοδομικού σχεδιασμού των ελληνικών πόλεων στα χρόνια που ακολούθησαν. Η εφαρμογή του σχεδίου παρόλα αυτά, αποκλίνει αρκετά από τις προτάσεις του σχεδιαστή και οι αλλοιώσεις του πολεοδομικού ιστού με βασικότερη την οικοπεδοποίηση μεγάλου τμήματός του, είχε σαν αποτέλεσμα την δημιουργία ενός πολεοδομικού μοτίβου, που θυμίζει ελάχιστα τους στόχους και τις αρχικές επιδιώξεις του σχεδιαστή.

Συγκεκριμένα, ενώ το σχέδιο εστίαζε ιδιαίτερα στην δημιουργία ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, αυτοί αντί να αυξηθούν μειώθηκαν σημαντικά, στη φάση της υλοποίησης του σχεδίου. Για την ακρίβεια το κομμάτι του παραλιακού μετώπου, όπου προοριζόταν για την δημιουργία ενός γραμμικού άλσους κατά ένα μέρος οικοπεδοποιήθηκε και το υπόλοιπο παραχωρήθηκε για τη δημιουργία της σιδηροδρομικής γραμμής. Το ίδιο συνέβη και με την έκταση πρασίνου, που προβλεπόταν να δημιουργηθεί γύρω από το Φρούριο της πόλης, το οποίο οικοπεδοποιήθηκε πλήρως. Ακόμα ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αλλοίωσης του σχεδίου, ήταν η κατάργηση των στοών και ο κατακερματισμός των οικοδομικών τετραγώνων, που χάνουν τον ενοποιημένο, ενεργό χαρακτήρα τους και αναπτύσσονται άναρχα. (Τζώρτζης Α., 2012) Για την αντιμετώπιση της άναρχης δόμησης και την εφαρμογή των κανόνων του ρυμοτομικού σχεδίου της πόλης μάλιστα, χρειάστηκε η δημιουργία νομοθετικών μέτρων και η κατεδάφιση των αυθαίρετων κατοικιών που είχαν χτιστεί, από τον Δήμο. (Τσονάκας, 1991)

Το αρχικό σχέδιο του 1829, μετά τις αλλοιώσεις και τις επεκτάσεις που υπέστη, έλαβε την τελική του μορφή το 1858. Το πρώτο Ρυμοτομικό Σχέδιο της Πάτρας του '58, είχε 844 στρέμματα, που διατηρούν τη μορφή και την έκτασή τους μέχρι το 1929, και αποτελούν το σημερινό Ιστορικό Κέντρο της πόλης. Την ίδια χρονιά ξεκινά μια σειρά επεκτάσεων στην πόλη, το νέο σχέδιο που δημιουργήθηκε αποτελεί το Παλαιό Σχέδιο της Πάτρας και παραμένει ως έχει μέχρι το 1971, όπου ξεκινά μια νέα φάση επεκτάσεων. Συγκεκριμένα, από το 1971 μέχρι το 1979 η έκταση της πόλης έχει υπερτετραπλασιαστεί, γεγονός που οδήγησε στην αλλαγή των συντελεστών δόμησης, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η άναρχη δόμηση και ο πληθυσμιακός κορεσμός, που εξακολουθεί χαρακτηρίζει το κέντρο της πόλης. (Θωμόπουλος, 1996)

εικ.5.13: Το κάστρο της Πάτρας  
(πηγή:  
[http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-_Fotografia/?n=165455))

Τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, η Πάτρα αποτελεί μια δυναμική εμπορική και πολυεθνική πόλη, διαθέτει ένα ισχυρό λιμάνι και γίνεται ξανά χώρος εμπορικών συναλλαγών και πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Η πολυμορφία της πόλης και τα ευρωπαϊκά στοιχεία που συνθέτουν τον χαρακτήρα της, αποτυπώνονται ξεκάθαρα και στην αρχιτεκτονική κληρονομιά της, που διαμόρφωσε τη φυσιογνωμία της. Νεοκλασικός χαρακτηρίζεται ο χαρακτήρας της πόλης από πλευράς αρχιτεκτονικής, όπως γίνεται σαφές από την εικόνα των κτιρίων στην άνω αλλά και στην κάτω πόλη. Ιδιαίτερα στην τελευταία, τα κτίρια της παραδοσιακής αρχιτεκτονικής και τα κομψά νεοκλασικά με στοιχεία μπαροκ, αναμειγνύονται με κτίρια και πολυκατοικίες νέας αρχιτεκτονικής, που αντανakλούν το πνεύμα της εποχής. Η άνω πόλη διατηρεί τον παραδοσιακό χαρακτήρα του πολεοδομικού ιστού των προηγούμενων δεκαετιών, παραπέμποντας στον τυπικό τρόπο διαμόρφωσης των ελληνικών πόλεων. (Θωμόπουλος, 1996)

Στα επόμενα χρόνια, το μεγάλο μεταναστευτικό κίνημα που δέχτηκε η πόλη, δημιούργησε την επιτακτική ανάγκη για την ανάπτυξη νέων συνοικιών, και κατά συνέπεια την επέκταση της πόλης, με τη νομιμοποίηση των αυθαίρετων κατοικιών που είχαν κατασκευαστεί από τον πληθυσμό που εγκαταστάθηκε σε αυτήν. Όλα τα παραπάνω είχαν σαν αποτέλεσμα ένα μεγάλο ποσοστό των κατοικιών της Πάτρας, να βρίσκεται εκτός του σχεδίου της και η πόλη να συνεχίζει να επεκτείνεται άναρχα και χωρίς κανένα σχεδιασμό. (Βαρβαρέσος Χ., 2009)

Σήμερα, η πόλη διαθέτει ένα πυκνοκατοικημένο κέντρο, από πλευράς δόμησης παρόλο που η έκτασή της είναι πολύ μεγάλη αναλογικά με τον πληθυσμό της, αυτός φαίνεται να συγκεντρώνεται στο κέντρο του αστικού ιστού. Η δόμηση χαρακτηρίζεται συνεχής, με βασικό στοιχείο της τους ιδιαίτερα υψηλούς

συντελεστές δόμησης και τις οδικές αρτηρίες μικρού πλάτους. Πολυκατοικίες και κτίρια νέου αρχιτεκτονικού στυλ, έχουν πάρει τη θέση των παραδοσιακών κτιρίων και των αξιόλογων νεοκλασικών κατοικιών, που δέσποζαν στην περιοχή, τα οποία παραμένουν εγκαταλειμμένα και ερημωμένα, εξαιτίας της αδυναμίας της τοπικής διοίκησης να λάβει μέτρα για την συντήρηση, την αποκατάστασή και την επαναχρησιμοποίηση τους. Τέλος, ο καταστροφικός σεισμός του 1993, με τις καταστροφές μεγάλου μέρους των παλαιών κτιρίων της πόλης, συνέβαλε στην αλλαγή του πολεοδομικού χαρακτήρα της και την αλλαγή της αρχιτεκτονικής της φυσιογνωμίας. (Βαρβαρέσος X., 2009)

Τα τελευταία χρόνια με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και τον θεσμό της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης δύο χρόνια μετά, ξεκίνησε μια προσπάθεια αναπαλαίωσης ενός μεγάλου αριθμού κτιρίων στο ιστορικό κέντρο της πόλης, με σκοπό την αναγέννηση του παραδοσιακού χαρακτήρα της πόλης και την πολεοδομική της ανασυγκρότηση.

Αρνητικό ρόλο έπαιξε τέλος, η δημιουργία της σιδηροδρομικής γραμμής κατά μήκος της παραλιακής ζώνης, που μαζί με την εξάπλωση των λιμενικών δραστηριοτήτων και τον κυκλοφοριακό φόρτο των δρόμων, που οδηγούν στο παραλιακό μέτωπο, συμβάλλουν στην ολοκληρωτική αποκοπή της πόλης από το λιμάνι, η οποία ξεκίνησε με την εφαρμογή του Σχεδίου Βούλγαρη, περισσότερο από έναν αιώνα πριν. (Βαρβαρέσος X., 2009)

## 5.2.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

### 5.2.2.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ

Στην ενότητα αυτή, επιχειρείται η συνοπτική αλλά πλήρης παρουσίαση των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της Πάτρας, όπως αυτά έχουν διαμορφωθεί στην πορεία της εξέλιξής της, μέχρι σήμερα.

Ο νόμος 2508 του 1997, για την Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών της χώρας, προβλέπει την δημιουργία Ρυθμιστικών Σχεδίων για όλες τις μεγάλες πόλεις της χώρας, επιπλέον της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Η ευρύτερη περιοχή της Πάτρας παρόλα αυτά δεν είχε οριοθετηθεί και οριστεί σαφώς μέχρι το 2007, όταν ολοκληρώθηκε η πρώτη φάση της μελέτης του Ρυθμιστικού Σχεδίου. Σύμφωνα με τη μελέτη του 2007 λοιπόν, το ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας περιλαμβάνει συνολικά τους δήμους Ακταίου, Μιντιλογλίου, Βραχναϊκών, Οβριάς, Μονοδενδρίου, Ρογίτικων, Παραλίας, Ρίου και (<http://www.nea.gr>) Ο πολεοδομικός ιστός της Πάτρας, περιλαμβάνει κεντρικές λειτουργίες, μεταφορικές υποδομές, χρήσεις κατοικίας, παραγωγικές δραστηριότητες (βιομηχανία-βιοτεχνία) και κοινωφελείς λειτουργίες.

Αναφορικά με την σημερινή μορφή του πολεοδομικού συγκροτήματος της πόλης, αυτή χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη ενός παραλιακού οικιστικού σχηματισμού, που στο βόρειο τμήμα του ο αστικός ιστός



εικ.5.14 εικ.5.15 : Απόψεις της πόλης από ψηλά, (πηγή: <http://paliapatra.gr/index.php/?category/108>)

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

η πόλη

είναι σχετικά πυκνοδομημένος και στο νότιο παρουσιάζει αραιότερη δόμηση. Ο κύριος όγκος του οικιστικού συγκροτήματος περιλαμβάνει την παλιά πόλη, το κέντρο και την οικιστική ανάπτυξη της ενδοχώρας προς τα ανατολικά του. Το βασικό στοιχείο, που καθορίζει τον πολεοδομικό χαρακτήρα της πόλης, είναι το αραιά δομημένο τμήμα της, που σε συνδυασμό με την διαμόρφωση των βασικών υποδομών και δικτύων μεταφορών, δίνει μια ακαθόριστη μορφή στην πόλη, από το παραλιακό της μέτωπο μέχρι τους ορεινούς της όγκους. (<http://www.nea.gr>)

#### 5.2.2.2 ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ-ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

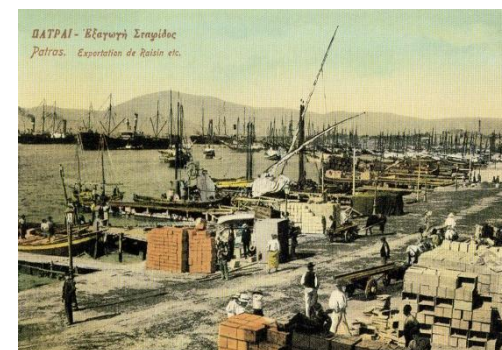
Το σημερινό κέντρο, βρίσκεται εκτός της παλιάς πόλης της Πάτρας. Χαρακτηριστικό στοιχείο του οικιστικού δικτύου της περιοχής, είναι η έμφαση των μικτών χρήσεων γης σε όλη της]ν έκταση του πολεοδομικού ιστού. Το ένα κομμάτι της πόλης, καλύπτεται από λιμενικές χρήσεις, που συγκεντρώνονται στο παραλιακό μέτωπο ενώ η κεντρική περιοχή συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με το λιμάνι και τη φύση των λιμενικών δραστηριοτήτων. (Βαρβαρέσος Χ., 2009)

Η πόλη σε όλη την εξέλιξη της ιστορίας της, έχει αναπτυχθεί παράλληλα με το λιμάνι της, με αποτέλεσμα οι χρήσεις γης της αστικής περιοχής γύρω από τη λιμενική ζώνη, να είναι απόλυτα συνυφασμένες με αυτό. Έτσι λοιπόν, παρατηρείται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου της πόλης, η συγκέντρωση χρήσεων σχετικών με το λιμάνι, όπως ναυτιλιακά και τουριστικά γραφεία, εκτελωνιστικές υπηρεσίες, γραφεία διεθνών μεταφορών καθώς και υποκαταστήματα τραπεζών.



εικ.5.16: Κεντρική περιοχή στην Πάτρα(πηγή: <http://paliapatra.gr/index.php?/>)

εικ.5.17:Εξαγωγή σταφίδας (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-Fotografia/?n=165455))





Την κατάσταση συνωστισμού των εμπορικών και επιβατικών δραστηριοτήτων στην αστική ζώνη κοντά στο λιμάνι, εξηγούν οι συνθήκες ανάπτυξης και λειτουργίας του, που παραμένουν οι ίδιες από την ίδρυση του, μέχρι και σήμερα. Λόγω της οικονομικής ανάπτυξης των τελευταίων χρόνων, οι λιμενικές δραστηριότητες άρχισαν να εξαπλώνονται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, γεγονός που είχε σαν συνέπεια την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας παράλληλα με τις εμπορικές και λιμενικές χρήσεις. Τέλος, η συγκέντρωση χρήσεων χονδρεμπορίου στην κεντρική περιοχή, ως μέρος των λιμενικών δραστηριοτήτων δημιουργεί έντονο πρόβλημα συμφόρησης και κυκλοφοριακού φόρτου στο κέντρο τις πόλης και τις βασικές οδικές αρτηρίες. (Βαρβαρέσος Χ., 2009)

Στο κέντρο της πόλης συγκεντρώνονται και άλλες κατηγορίες χρήσεων γης, που σχετίζονται με την ιστορική κληρονομιά της πόλης, με κυρίαρχη την χρήση κατοικίας 1<sup>ου</sup> και 2<sup>ου</sup> επιπέδου. Οι ειδικότερες χρήσεις αφορούν εκτός από το εμπόριο, την βιοτεχνία χαμηλής όχλησης, τον τουρισμό και τις διοικητικές υπηρεσίες. (Γ.Π.Σ Πατρών, 2011)

Όσον αφορά τις παραγωγικές λειτουργίες, αυτές εντοπίζονται έξω από το κέντρο της πόλης. Για την ακρίβεια, ο κύριος όγκος μεταποιητικών δραστηριοτήτων ολόκληρης της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, συγκεντρώνεται στην Πάτρα. Αξίζει μάλιστα να αναφέρουμε, πως και εδώ η εγκατάσταση των παραγωγικών λειτουργιών, επηρεάστηκε και προσαρμόστηκε στην παράλληλη ανάπτυξη της πόλης και του λιμανιού αλλά και στους βασικούς κόμβους διέλευσης της πόλης, αλλά και της εισόδου και εξόδου από αυτή. Πιο συγκεκριμένα, οι ζώνες παραγωγικών δραστηριοτήτων που δημιουργούνται είναι δύο, εκ των οποίων η μια εντοπίζεται κοντά στον δήμο Ρίου και με κατεύθυνση το βόρειο, δυτικό και κεντρικό

τμήμα της χώρας και η δεύτερη βρίσκεται νοτιοανατολικά στον κόμβο της Εθνικής Οδού προς την περιοχή του Αγ. Στεφάνου και με κατεύθυνση την κεντρική και νότια Πελοπόννησο. Τέλος, η άναρχη ανάπτυξη αντίστοιχων λειτουργιών μέσα στο νοτιοδυτικό τμήμα του πολεοδομικού ιστού, δημιουργεί ασύμβατες χρήσεις που οδηγούν σε συγκρούσεις και υποβάθμιση του οικιστικού δικτύου της περιοχής. (Αβδελίδη Κ.,2010)

Όπως προαναφέρθηκε, η βασική χρήση γης που κυριαρχεί στην πόλη της Πάτρας είναι η κατοικία, που ξεκινά από το κέντρο της και φτάνει στο βόρειο τμήμα της ευρύτερης περιοχής του οικιστικού ιστού. Το γεγονός αυτό, γίνεται κατανοητό λόγω της ύπαρξης ενός σταθερού μεταναστευτικού κινήματος, που έχει σαν προορισμό την Πάτρα, από διάφορες περιοχές της χώρας, όπως τα Ιόνια Νησιά, τις Π.Ε Αιτωλοακαρνανίας και Ηλείας, καθώς επίσης και τους δήμους Καλαβρύτων και Αιγιαλείας. Η επικρατούσα χρήση της κατοικίας, τις περισσότερες φορές αναμειγνύεται με άλλες χρήσεις, κυρίως εμπορίου στο κέντρο της πόλης και βιομηχανίας στο νότιο τμήμα της, μέχρι την περιοχή του Γλαύκου. (Αβδελίδη Κ.,2010)

Σύμφωνα με μια μελέτη που διεξήχθη με πρωτοβουλία του Πανεπιστημίου Πατρών και συγκεκριμένα της Πολυτεχνικής Σχολής, η πόλη της Πάτρας χωρίζεται σε 8 κατηγορίες περιοχών κατοικίας, 1<sup>ου</sup> και 2<sup>ου</sup> επιπέδου:

- ο Πολυτελής κατοικία, υψηλού εισοδήματος στο βόρειο τμήμα της παραλιακής ζώνης και γύρω από τις πλατείες Όλγας στο κέντρο της πόλης και Υψηλών Αλωνίων στην άνω πόλη.

- Κατοικία μεσαίου εισοδήματος, κυρίως πολυκατοικίες με πυκνό τρόπο δόμησης και εμπορική χρήση ισογείου, η οποία συναντάται σε μεγάλο βαθμό στην κεντρική περιοχή
- Παλιές αστικές συνοικίες, παραδοσιακές γειτονιές, οι οποίες χαρακτηρίζονται από χαμηλότερη πυκνότητα και συναντώνται στην παλιά πόλη και τις περιοχές των προσφυγικών
- Κατοικία κεντρικής περιοχής αναμειγμένη με κεντρικές λειτουργίες
- Υποβαθμισμένες περιοχές κατοικίας, που βρίσκονται σε επαφή με βιομηχανικές χρήσεις, οι οποίες εντοπίζονται στο νότιο τμήμα της πόλης
- Μικροί, παλιοί οικισμοί έξω από την πόλη, που έχουν ενσωματωθεί στον αστικό ιστό της πόλης (Ζαρουχλέϊκα, Ψαροφάϊ, Αγ. Γεώργιος Λάγγουρα)
- Ζώνες α' κατοικίας στις παρυφές της πόλης, αραιοκατοικημένες και χαμηλής πυκνότητας. Οι κατοικίες της συγκεκριμένης κατηγορίας διαθέτουν σπίτια με αυλές και καλλιεργούμενες εκτάσεις και περιλαμβάνουν τις περιοχές Εγλυκάδα, Παραλία και Διάκος
- Περιοχές που η κατοικία μεταβάλλεται από μόνιμη σε παραθεριστική, όπως η περιοχή του Ρίου, του Καστελλόκαμπου και των Μποζαΐτικων (Πολυδωρίδης, 1986)

Η Πάτρα διαθέτει αξιόλογα πολιτιστικά στοιχεία, που υπάρχουν διάσπαρτα στην παλιά και τη νέα πόλη. Ο μεγάλος αριθμός των αρχαιολογικών χώρων που συναντά κανείς σε όλη την έκτασή της, συνδέονται με την ιστορία της και την πολιτιστική της κληρονομιά.

Οι σπουδαιότεροι χώροι αρχαιολογικού, πολιτιστικού και τουριστικού ενδιαφέροντος είναι το Κάστρο της πόλης, που είναι κτισμένο στον χαμηλότερο λόφο του Παναχαϊκού Όρους και το Αρχαίο Ρωμαϊκό Ωδείο, που βρίσκεται στα δυτικά της ακρόπολης, στην άνω πόλη και χρησιμοποιείται ακόμα και σήμερα για

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

η πόλη

πολιτιστικές εκδηλώσεις. Στα αρχαιολογικά μνημεία της περιοχής, αξίζει να αναφέρουμε το Αρχαίο Θέατρο-Στάδιο, που κατασκευάστηκε πιθανότατα και αυτό κατά τη Ρωμαϊκή Εποχή, το οποίο ανασκάπτεται σήμερα στο ιστορικό κέντρο της πόλης ανάμεσα στις οδούς Παντανάσσης και Γεροκωστοπούλου. (<http://www.pattractive.gr>)

Το θέατρο «Απόλλων», διαθέτει τεράστια φήμη και ιστορία για την πόλη της Πάτρας, κατασκευάστηκε το 1972 από τον Γερμανό αρχιτέκτονα Ερνέστο Τσίλλερ και αποτελεί το αρχαιότερο κλειστό θέατρο των νεότερων χρόνων, από αυτά που έχουν σωθεί μέχρι σήμερα. Από αρχιτεκτονικής άποψης είναι το εντυπωσιακότερο κτίσμα-στολίδι της πόλης. (<http://www.pattractive.gr>)

Επιπλέον, οι αποθήκες «Μπάρρυ», όπως ονομάστηκαν αποτελούν ένα από τα ελάχιστα συγκροτήματα βιομηχανικής χρήσης, που λειτούργησαν την περίοδο της μεγάλης ακμής της πόλης και διατηρούν μέχρι σήμερα την αρχιτεκτονική τους φυσιογνωμία. Το συγκρότημα, χρησιμοποιούνταν ως εργοστάσιο νηματοποιίας, κλωστικής, αλευροποιίας και κατεργασίας σταφίδας και αφού αναπαλαιώθηκε από τον δήμο, λειτουργεί σήμερα ως Κέντρο Τεχνών, ενώ παράλληλα στεγάζει το info center της πόλης. (<http://www.pattractive.gr>)

Ακόμη ένα σημαντικό μνημείο της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της πόλης είναι νεοκλασικό κτίριο του παλαιού δημοτικού Νοσοκομείου, το οποίο σχεδιάστηκε από τον Δανό Αρχιτέκτονα Hansen, και



εικ.5.18: Το Ρωμαϊκό Ωδείο (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-_Fotografia/?n=165455))

εικ.5.19: Ο Πύργος στην είσοδο της Αχάια Clauss (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-_Fotografia/?n=165455))



λειτουργήσε έναν αιώνα περίπου από το 1873 μέχρι το 1972. Σήμερα το κτίριο λειτουργεί ως Πολιτιστικό Πολύκεντρο της Πάτρας. (<http://www.pattractive.gr>)

Ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον παρουσιάζουν επίσης, τα πέτρινα κτίσματα των Δημοτικών Σφαγείων της πόλης, που έχουν μετατραπεί σε εκθεσιακό κέντρο ελληνικών, τοπικών και όχι μόνο προϊόντων. (<http://www.pattractive.gr>)

Ο πύργος της Αχαΐα Clauss και ο Υδροηλεκτρικός σταθμός της ΔΕΗ, αποτελούν δύο παραδείγματα αξιόλογων κτιριακών εγκαταστάσεων, που έχουν πλέον μουσειακό χαρακτήρα. Ο πύργος αποτέλεσε το πρώτο οινοποιείο της Ελλάδας και μέχρι και σήμερα παράγει μερικά από τα πιο διάσημα κρασιά της χώρας. Στους χώρους του, ο επισκέπτης έχει τη δυνατότητα να θαυμάσει το υπέροχο καταπράσινο περιβάλλον της περιοχής, να γνωρίσει τους χώρους παλαιώσης των κρασιών με τα ξυλόγλυπτα βαρέλια και να δοκιμάζει τη φημισμένη Μαυροδάφνη. Αντίστοιχα, στο Υδροηλεκτρικό εργοστάσιο της ΔΕΗ, που βρίσκεται στην περιοχή του Γλαύκου, λειτουργεί τα τελευταία χρόνια το Μουσείο της Ιστορίας του Σταθμού. (<http://www.pattractive.gr>)

Τέλος, οι περιοχές προστασίας στην ευρύτερη περιοχή της Πάτρας, είναι αρκετές σε αριθμό και δημιουργήθηκαν εξαιτίας των πλούσιων φυσικών πόρων και του ιδιαίτερα αξιόλογου φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής και των πιέσεων που αντιμετωπίζει. Ενδεικτικά αναφέρονται, οι παραλίες του Πατραϊκού Κόλπου, το αισθητικό δάσος του Άνω Καστριτσίου, οι βιότοποι στην περιοχή της Κρήνης και του Καλουσίου, το παράκτιο έλος της Αγυιάς στα βορειοδυτικά της πόλης και η λεκάνη του Γλαύκου. (Αβδελίδη Κ.,2010)

### 5.2.2.3 ΔΙΚΤΥΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η Περιφερειακή Ενότητα της Αχαΐας, αποτελεί την δυτική πύλη σύνδεσης της χώρας μας με την Ευρώπη, την κυριότερη πύλη προσπέλασης προς το δυτικό και νότιο τμήμα της Ελλάδας και το δυτικό άκρο του βασικού οδικού άξονα Θεσσαλονίκης-Αθήνας-Πάτρας. Η Π.Ε διαθέτει τρία λιμάνια, που βρίσκονται στους δήμους της Πάτρας, του Ρίου και της Αιγιαλείας, ενώ από πλευράς εναέριων μεταφορών, έχει ένα στρατιωτικό αεροδρόμιο στην περιοχή του Αράξου, που εκτελεί και πτήσεις charter με προορισμό τις πόλεις της Θεσσαλονίκης και του Ηρακλείου. Στο δίκτυο των υποδομών της περιοχής, πρέπει να αναφέρουμε την γέφυρα Χ. Τρικούπης, που συνδέει την περιοχή του Ρίου με το Αντίρριο, και κατ' επέκταση την περιφέρεια της Πελοποννήσου με την υπόλοιπη χώρα. (Κολοβός Γ., 2005)

Το οδικό δίκτυο της Π.Ε περιλαμβάνει τον περιφερειακό αυτοκινητόδρομο της πόλης, τους οδικούς άξονες Κορίνθου-Πατρών και Πατρών-Πύργου καθώς επίσης και το κυκλοφοριακό δίκτυο που εξυπηρετεί το εσωτερικό της πόλης. (Κολοβός Γ., 2005)

Το υφιστάμενο κυκλοφοριακό δίκτυο της περιοχής, εξυπηρετεί ικανοποιητικά τις μεταφορικές ανάγκες της Περιφερειακής Ενότητας εκτός από το κέντρο της πόλης και την αστική περιοχή γύρω από την παραλιακή ζώνη, που παρατηρούνται συχνά προβλήματα έντονου κυκλοφοριακού φόρτου. Πιο συγκεκριμένα, το σύστημα με το οποίο διαμορφώνεται το αστικό δίκτυο της πόλης, χαρακτηρίζεται ως ακτινικό, με τις κύριες αρτηρίες Ηρώων Πολυτεχνείου, Νοταρά, Πανεπιστημίου, Νέας Εθνικής Οδού, Πατρών-Κλάους, Εγλυκάδος και Ακτής Δυμαίων, να συγκεντρώνουν την κυκλοφορία τους και να

καταλήγουν στο κέντρο της πόλης, δημιουργώντας τοπικά προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης. (Δοξιάδης, 1996)

Από το βόρειο κομμάτι της Π.Ε περνά ο κυκλοφοριακός άξονας Κορίνθου-Πατρών, ο οποίος διαδέχεται τον άξονα Πάτρας-Πύργου προς το νότιο τμήμα της Πελοποννήσου, αφού εμπλέκεται όμως στο εσωτερικό οδικό δίκτυο της πόλης, επιβαρύνοντας ακόμα περισσότερα τα ήδη υπάρχοντα προβλήματα των οδικών μεταφορών της πόλης.

Χαρακτηριστικό στοιχείο των μεταφορικών υποδομών της περιοχής, αποτελεί η έλλειψη παρακαμπτήριων οδών, κυρίως για την παράκαμψη της κεντρικής περιοχής και την αποφυγή προβλημάτων έντονου κυκλοφοριακού φόρτου, στο κέντρο της πόλης, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής μεταξύ 8-9π.μ και 1-3μ.μ. Το έργο που συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό στην αποσυμφόρηση του κυκλοφοριακού φόρτου της κεντρικής περιοχής τα τελευταία χρόνια, είναι η κατασκευή της ευρείας περιμετρικής της Πάτρας, η οποία ξεκινά από την Εθνική Οδό Πατρών-Αθηνών, στο ύψος του οικισμού του Αγ. Γεωργίου και καταλήγει στην περιοχή του Μιντιλογλίου. Η περιμετρική, όπως συνήθως αναφέρεται, έχει χαρακτηριστικά λεωφόρου, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, ενώ οι δύο κατευθύνσεις διαθέτουν ανάμεσά τους διαχωριστικές νησίδες. Τέλος, η λεωφόρος συνδέεται με το υπόλοιπο κυκλοφοριακό δίκτυο της πόλης, μέσω ανισόπεδων κόμβων, γεγονός που έχει μειώσει σημαντικά τις χρονοαποστάσεις κίνησης μέσα στην πόλη αλλά και στην Π.Ε. (Κολοβός Γ., 2005)

Ακόμα ένα χαρακτηριστικό του οδικού δικτύου της πόλης, είναι το μεγάλο ποσοστό των μονοδρομήσεων των αξόνων, που φτάνει το 90% στο κέντρο της πόλης και το 30% στην ευρύτερη περιοχή. Το γεγονός

στην επόμενη σελίδα εικ.5.20: Παλιό κτίριο της πόλης (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patras\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patras_-_Fotografia/?n=165455))

αυτό, σε συνδυασμό με το μικρό πλάτος των δρόμων, που στις περισσότερες των περιπτώσεων είναι μικρότερο των 10μ., και την παράνομη στάθμευση στην μία τουλάχιστον από τις δύο λωρίδες κυκλοφορίας, κυρίως στο κέντρο της πόλης, μειώνουν αισθητά την κυκλοφοριακή ικανότητα του δικτύου και αιτιολογούν σε μεγάλο βαθμό τα κυκλοφοριακά προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή. (Κολοβός Γ., 2005)

Στο σημείο αυτό, αξίζει να αναφερθεί πως οι αρτηρίες που αποτελούν το βασικό οδικό δίκτυο του εσωτερικού της πόλης και ιδίως του κέντρου της, είναι οι ίδιοι άξονες που αποτελούν το δίκτυο προσβασιμότητας της λιμενικής ζώνης. Για την εμπορική και την επιβατική κίνηση του λιμανιού, είναι απαραίτητη η διέλευση φορτηγών αυτοκινήτων, και άλλων βαρέων οχημάτων από και προς τις πύλες του λιμανιού. Από πλευράς υποδομών, η έλλειψη ενός δικτύου υψηλής κυκλοφορίας που να διέρχεται από το εσωτερικό της πόλης, αιτιολογεί την εξυπηρέτηση αυτών από τις δευτερεύουσες αρτηρίες Ηρώων Πολυτεχνείου, Όθωνος Αμαλίας και Αγ. Ανδρέου, που παράλληλα εξυπηρετούν και την κυκλοφοριακή κίνηση της πόλης. Συγκεκριμένα, η διέλευση των βαρέων εμπορικών οχημάτων από την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, που στο μεγαλύτερο μέρος της αποτελείται από κατοικίες δημιουργεί συνθήκες έντονης όχλησης στους κατοίκους της περιοχής αλλά και περιβαλλοντικής ρύπανσης. (Πετροπούλου Κ., 1999)

Το απαρχαιωμένο επαρχιακό και εθνικό οδικό δίκτυο του συνόλου της Π.Ε και οι καθυστερήσεις στην δημιουργία σύγχρονων μεταφορικών υποδομών, αποτελούν τροχοπέδη στην ικανοποίηση των αναγκών της Π.Ε στον συγκεκριμένο τομέα. Οι οδικές αρτηρίες, όντας ανίκανες να ανταποκριθούν στις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες, στερούν από τη μια στους κατοίκους την μεγαλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση στον



ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση  
του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

η πόλη

μικρότερο δυνατό χρόνο, και από την άλλη στην πόλη μια πιο δυναμική εξέλιξη στα πλαίσια της σύγχρονης Ελλάδας. (Κολοβός Γ., 2005)



TO AIMANI

## 6.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

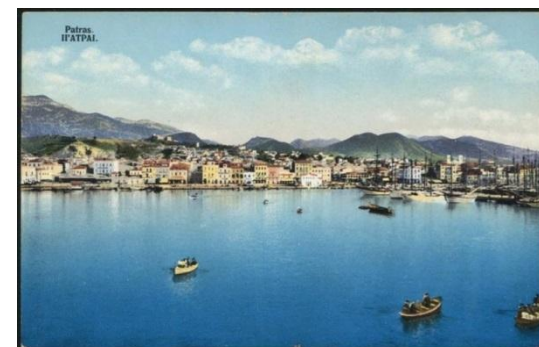
Κατά τους αρχαίους χρόνους, οι λιμενικές εγκαταστάσεις της Πάτρας εντοπίζονταν στο νοτιοδυτικό της τμήμα, κοντά στον σημερινό ναό του Αγ. Ανδρέα. Η πόλη εκείνη την εποχή δεν διέθετε φυσικό λιμάνι και κατά μήκος της παραλιακής ζώνης, σύμφωνα με τον περιηγητή Πausανία, αναπτυσσόταν μια δενδροφυτευμένη έκταση, που δημιουργούσε ένα μικρό άλσος με σημαντικά ιερά και θρησκευτικούς χώρους, όπως ο ναός της θεάς Δήμητρας και του Όσιρη. Αναφορά στον λιμάνι της Πάτρας, γίνεται επίσης, γύρω στον 1<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ από τον αρχαίο γεωγράφο Στράβωνα, ο οποίος το χαρακτήρισε «ύφορμον μέτριον» δηλαδή λιμάνι μέσης αξίας. Στην πραγματικότητα, εκείνη την εποχή το λιμάνι της πόλης χρησιμοποιούνταν τόσο για εμπορική χρήση όσο και για την ικανοποίηση ψυχαγωγικών και θρησκευτικών αναγκών αλλά και για περιηγητικές εξορμήσεις στην περιοχή της Αιτωλίας και την Ιταλία, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, που διευκόλυνε την επικοινωνία με τη Δύση. (Λαλιώτη Β., 2012)

Η στρατηγική θέση του λιμανιού έπαιξε από την αρχή της ιστορίας του σημαντικό ρόλο για την εξέλιξη της πόλης, η οποία αναπτύχθηκε παράλληλα με το παραλιακό μέτωπο, ιδίως τις εποχές που η σχέση με τον δυτικό κόσμο γινόταν εντονότερη. Συγκεκριμένα, την περίοδο της Ρωμαϊκής κυριαρχίας η Πάτρα έχαιρε εξαιρετικών προνομίων από τον Καίσαρα Αύγουστο, λόγω της σημασίας της θέσης του λιμανιού της στο εμπορικό δίκτυο της εποχής. Το γεγονός αυτό εξηγείται ιστορικά από την καταστροφή του λιμανιού της Κορίνθου, που συνέβη εκείνη την περίοδο, αφήνοντας το λιμάνι της Πάτρας να μονοπωλεί στην δυνατότητα επικοινωνίας της Ελλάδας με την Ιταλία. Την περίοδο αυτή η σχέση πόλης-λιμανιού

εικ. εξωφύλλου 6.1 : Αεροφωτογραφία του λιμανιού (πηγή: [pygmi.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2012/11/λιμάνι-Πάτρας.jpg](http://pygmi.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2012/11/λιμάνι-Πάτρας.jpg))

εικ.6.2: Ο μώλος της Αγ. Νικολάου και ο Φάρος (πηγή: <http://local.e-history.gr/pages/viewpage.action?pageId=17826727>)

εικ.6.3: Άποψη του λιμανιού (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-_Fotografia/?n=165455))



ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

ισχυροποιείται, και το λιμάνι αποκτά στρατιωτική και διαμετακομιστική χρήση, εκτός από την εμπορική που είχε έως τότε. Το πρώτο τεχνητό λιμάνι της πόλης, κατασκευάζεται στην σημερινή περιοχή του ναού του Αγ. Ανδρέα, κατά την κυριαρχία του Νέρωνα και λειτουργούσε κατά κύριο λόγο ως ορμητήριο πολεμικών πλοίων. (Λαλιώτη Β., 2012)

Την περίοδο της Φραγκοκρατίας (1205-1430), το λιμάνι μετατράπηκε σε ένα από τα σπουδαιότερα κέντρα μεταφορών της εποχής, ενώ παράλληλα έγινε και η μετεγκατάστασή του στην απόληξη της οδού Αγ. Νικολάου, από όπου διέρχεται η νέα οδική σύνδεση του λιμανιού με την Άνω Πόλη. Την ίδια περίοδο, η Πάτρα αποκτά τέτοια φήμη, που μέχρι και σήμερα, κάποιον την αποκαλούν «φράγκα σκάλα».

Την περίοδο από το 1687-1714, κατά την ενετική κυριαρχία το λιμάνι αποκτά μεγαλύτερο βάθος και έχει πλέον τη δυνατότητα να φιλοξενεί πλοία μεγάλου μεγέθους, μέχρι και φρεγάτες. Η εμπορική χρήση του λιμανιού επεκτείνεται και συνδυάζεται πλέον με την εξαγωγική δραστηριότητα τοπικών ελληνικών προϊόντων. Το τέλος της περιόδου βρίσκει το θαλάσσιο μέτωπο εγκαταλειμμένο σε μεγάλο βαθμό, λόγω των λιμναζόντων νερών που συγκεντρώνονταν στην περιοχή του Τσιβδί, όπου βρισκόταν το παλαιό λιμάνι, τα οποία προκάλεσαν έντονες συνθήκες μόλυνσης. (Αρώνης, 1992)

το λιμάνι



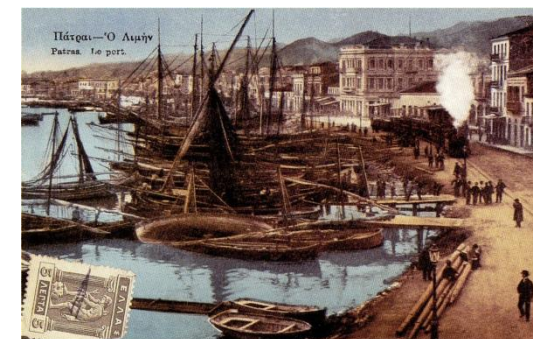
ευφυνείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

το λιμάνι

Η περίοδος της Τουρκοκρατίας, αποτελεί περίοδο ακμής της βιομηχανίας για την περιοχή. Ιδιαίτερα, πριν την έναρξη του απελευθερωτικού κινήματος των Ελλήνων κατά του τουρκικού ζυγού, παρατηρείται έντονη εξαγωγική δραστηριότητα, με την ίδρυση των πρώτων εξαγωγικών οίκων και των πρώτων βιομηχανιών αλλά και την ανάδειξη του λιμανιού της Πάτρας σε ένα από τα δύο σημαντικότερα λιμάνια της χώρας, μαζί με το λιμάνι της Σύρου. Το κύριο αντικείμενο της εξαγωγικής δραστηριότητας της πόλης αλλά και ολόκληρου του ελληνικού κράτους ήταν η σταφίδα, ένα αγροτικό προϊόν που προοριζόταν κυρίως για την βρετανική αγορά, καθώς χρησιμοποιούνταν ως βασικό συστατικό της ζαχαροπλαστικής του 19ου αιώνα. Την ίδια περίοδο, η Πάτρα αναδεικνύεται σε αδιαμφισβήτητη πρωτεύουσα της σταφίδας και κέντρο εξαγωγικού εμπορίου και βιομηχανικής παραγωγής, ενώ παράλληλα εμφανίζει όλα τα χαρακτηριστικά μιας δυναμικής σχέσης μεταξύ της πόλης και του λιμανιού, που βρίσκεται σε πλήρη ανάπτυξη. Από το λιμάνι της Πάτρας, εκτός από τη σταφίδα, εξάγονταν και άλλα ήδη κυρίως δημητριακά, σιτηρά, δέρματα και μετάξι. Από πλευράς εισαγωγών, αυτές περιελάμβαναν, διάφορα υλικά πρώτης ανάγκης, που χρησιμοποιήθηκαν για την ανοικοδόμηση της πόλης.

Συγκεκριμένα, μέχρι το 1836 τα προϊόντα των εισαγωγών ήταν στην πλειοψηφία τους διάφορα είδη μετάλλων, οικοδομικές πλάκες, προϊόντα σιδήρου και είδη κατεργασμένου ξύλου. (Βαρβαρέσος Χ., 2009)

Την περίοδο μετά τον αγώνα του 1821, η Πάτρα βρίσκεται κατεστραμμένη ολοκληρωτικά και με πληθυσμό 4.000 κατοίκων, γεγονός που ώθησε τους Πατρινούς να επιδιώξουν την επανασύνδεση της σχέσης της πόλης με το λιμάνι, για την επίτευξη της επικοινωνίας με την υπόλοιπη Ευρώπη. (Λαλιώτη Β., 2012) Είναι η περίοδος, που γίνονται τα πρώτα έργα στη λιμενική ζώνη με σημαντικότερο αυτών, την



εικ.6.4 εικ.6.5: Ιστοφόρα και πολεμικά πλοία στο λιμάνι της Πάτρας (πηγή: <http://local.e-history.gr/pages/viewpage.action?pageId=178267270>)

εικ.6.6: Άποψη της παραλιακής οδού (πηγή: <http://local.e-history.gr/pages/viewpage.action?pageId=178267270>)

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

κατασκευή του ξύλινου τότε, μώλου της Αγ. Νικολάου. Το εν λόγω «κύμα» κατασκευαστικής δραστηριότητας συνέπεσε χρονικά, με το πολεοδομικό σχέδιο του Σ. Βούλγαρη, που και μεν είχε σαν ένα από τα βασικά του χαρακτηριστικά τον παραθαλάσσιο προσανατολισμό της πόλης, αλλά από την άλλη πλευρά δεν προέβλεπε κανένα έργο για την κατασκευή ενός νέου τεχνητού λιμανιού. (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, 1991) Η ανοικοδόμηση της Παλιάς πόλης, σε συνδυασμό με την δημιουργία της νέας, εξηγεί την μεγάλη ζήτηση για εισαγωγή οικοδομικών υλικών, που όπως προαναφέρθηκε, αποτελούσαν το μεγαλύτερο μέρος των εισαγωγών εκείνης της χρονικής περιόδου. (Μούλια, 2000)

Για την αξιοσημείωτη εμπορική και ναυτική κίνηση, που σημειώθηκε στο λιμάνι της Πάτρας, μας δίνει πληροφορίες ο Άγγλος πρόξενος Τζόρτζ Κρόου, σύμφωνα με τον οποίο, από το 1830 μέχρι και το 1836 από το λιμάνι της πόλης, κατέπλευσε ο μεγαλύτερος αριθμός ξένων πλοίων, με σκοπό είτε το εμπόριο είτε τη ναυτιλία. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις πληροφορίες του πρόξενου, στη διάρκεια μόλις ενός έτους, προσορμίσθηκαν στο λιμάνι της Πάτρας, συνολικά δεκαοκτώ βρετανικά εμπορικά πλοία, για την φόρτωση του δημοφιλούς εκείνη την εποχή για την Αγγλία, σταφιδοκαρπού και την ίδια χρονική περίοδο, πέρασαν από το λιμάνι, με προορισμό άλλες περιοχές, συνολικά 565 ελληνικά πλοία, 223 επανησιακά και 98 άλλων εθνικοτήτων. (Μούλια, 2000)

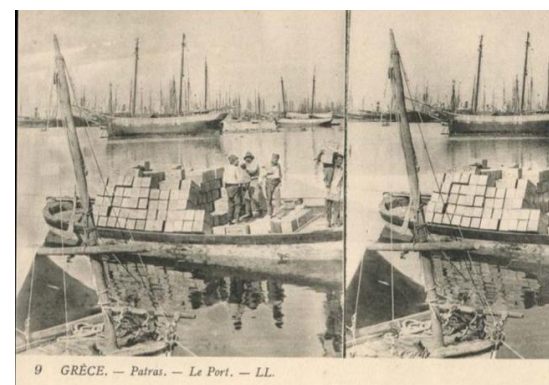
Η περίοδος μέχρι την έναρξη του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, χαρακτηρίζεται από άποψη ανάπτυξης της περιοχής, έντονη και με γρήγορους ρυθμούς. Την περίοδο εκείνη, η Πάτρα μετατρέπεται σε κέντρο επικοινωνιών και σχέσεων με τον δυτικό κόσμο. Παράλληλα, γίνεται εστία επιχειρήσεων και επιχειρηματικών ιδεών, γεγονός που συμβάλλει σημαντικά στην προσέλκυση κατοίκων, όχι μόνο της

το λιμάνι



εικ.6.7: Εμπορική δραστηριότητα στο λιμάνι (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patras\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patras_-_Fotografia/?n=165455))

εικ.6.8:Βιομηχανική δραστηριότητα στο λιμάνι (πηγή: <http://paliapatra.gr/index.php?/category/110>)



ενδοχώρας αλλά και άλλων περιοχών, για εγκατάσταση και εργασία. Μέσα στο κλίμα της έντονης ανάπτυξης, δημιουργούνται οι πρώτες βιομηχανίες και βιοτεχνίες στην Πάτρα, της οποίας ο χαρακτήρας διαμορφώνεται και γίνεται πλέον έντονα εμπορικός και αστικός. (Αρώνης, 1992)

Η γεωγραφική θέση του λιμανιού, πάντα είχε ρόλο στρατηγικής σημασίας για την οικονομική και κοινωνική ζωή της πόλης. Ιδιαίτερα τον προηγούμενο αιώνα με την ανάπτυξη του εμπορίου της σταφίδας, η πόλη γνώρισε μεγάλη άνθηση, η οποία συνεχίστηκε και την επόμενη περίοδο, σηματοδύοντας ουσιαστικά τη ζωή των κατοίκων και διαμορφώνοντας τον χαρακτήρα της τοπικής οικονομίας. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός πως ακόμα και τα πρώτα χρόνια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, το λιμάνι της Πάτρας δεν έχασε ούτε στο ελάχιστο την έντονη εμπορευματική του δραστηριότητα. Στη συνέχεια όμως, την πρώτη μεταπολεμική περίοδο, σημειώνεται μια μικρή στην αρχή στασιμότητα του σταφιδεμπορίου, η οποία αργότερα εντάθηκε συμπαρασύροντας στην παρακμή και το λιμάνι της πόλης. (Βαρβαρέσος X., 2009)

Στις αρχές τις δεκαετίας του 1950, ξεκινά μια νέα εμπορευματική δραστηριότητα για το λιμάνι, λόγω των αλλαγών που επέφερε ο πόλεμος στην Ελλάδα, η οποία όμως δεν φτάνει τα επίπεδα ανάπτυξης του παρελθόντος. Η δεκαετία του 1960 θέτει τις βάσεις που καθορίζουν τον σημερινό χαρακτήρα του λιμανιού. Είναι η περίοδος που το λιμάνι σηματοδύεται από την υπερπόντια μετανάστευση μεγάλης κλίμακας, λόγω της στρατηγικής του θέσης. Τις επόμενες δεκαετίες, μετά το τέλος του εμφυλίου, η οικονομία της Πάτρας περνά μια περίοδο κάμψης, λόγω της ανάπτυξης του δίπολου Αθήνα-Πειραιά. Στους ρυθμούς του παρελθόντος, θα επανέλθει στις αρχές της δεκαετίας του 1980, με την αύξηση της

κίνησης του λιμανιού, και την ίδρυση του Περιφερειακού Νοσοκομείου της πόλης και του Πανεπιστημίου Πατρών. (Αρώνης, 1992)

Η πολεοδομική διαμόρφωση της πόλης, επηρεάστηκε σε σημαντικό βαθμό από την χρησιμοποίηση του λιμανιού, ως σημείο διέλευσης, εισόδου και εξόδου στην Δυτική Ευρώπη, γεγονός που την ανέδειξε σε αστικό κέντρο υπερτοπικής κλίμακας και συγκοινωνιακό κόμβο επικοινωνίας με τη Δύση. Αυτό όμως είχε τελικά αρνητικά αποτελέσματα μιας και συνέβαλε καθοριστικά στην αποκοπή της πόλης από το λιμάνι, με την σιδηροδρομική γραμμή, τον σιδηροδρομικό σταθμό και τις λιμενικές εγκαταστάσεις να καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος του θαλάσσιου μετώπου.

Σήμερα, το λιμάνι της Πάτρας, μαζί με αυτό της Ηγουμενίτσας, αποτελεί τον σημαντικότερο συγκοινωνιακό κόμβο της Δυτικής Ελλάδας, και τις τερματικές εγκαταστάσεις του μεγαλύτερου μέρους των θαλάσσιων μεταφορών της, που διεξάγονται στο δυτικό τμήμα της χώρας. Παράλληλα, η γεωγραφική θέση της περιοχής, παίζει καθοριστικό ρόλο στο δίκτυο των ακτοπλοϊκών συνδέσεων τόσο στο εσωτερικό της χώρας και κυρίως τα Επτάνησα, όσο και στο εξωτερικό, αφού αποτελεί το σημαντικότερο σημείο πορθμειακής σύνδεσης με την Ιταλία και τη Δύση. (Βαρβαρέσος Χ., 2009)

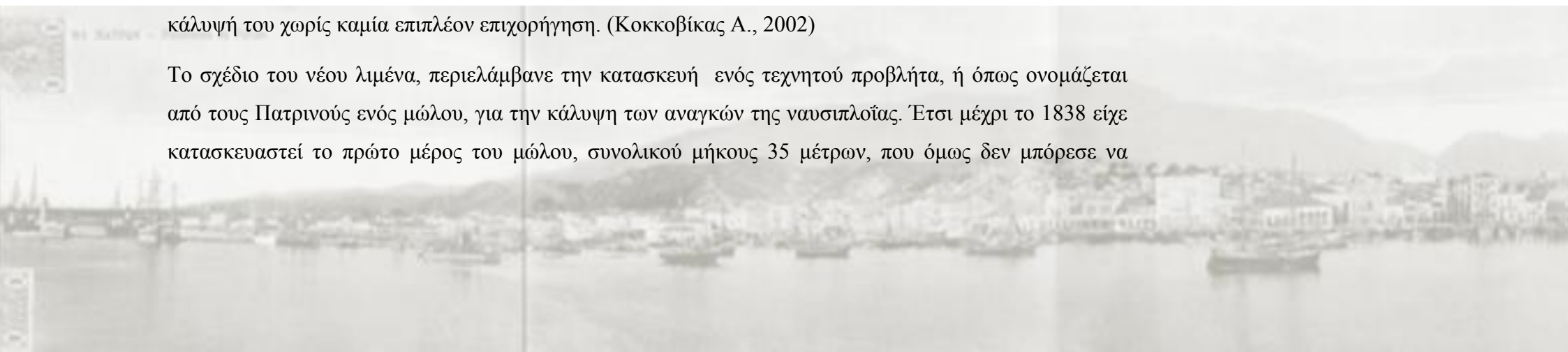


### 6.1.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Στο κομμάτι αυτό θα γίνει αναφορά στην ιστορική εξέλιξη του λιμανιού από πλευράς υποδομών και των κατασκευαστικών έργων που έχουν διαμορφώσει τη σημερινή του μορφή.

Από τα πρώτα κιόλας χρόνια της ανάπτυξης της Πάτρας, δημιουργήθηκε η επιτακτική ανάγκη για την προστασία του φυσικού κόλπου, που τότε αποτελούσε το λιμάνι, λόγω της μεγάλης κίνησης και του μεγάλου αριθμού των πλοίων, που το χρησιμοποιούσαν όχι μόνο για τη διέλευσή τους από την περιοχή, αλλά και για την προσόρμισή τους. Οι κάτοικοι της Πάτρας, παρά το μεγάλο κόστος και την οικονομική δυσπραγία της εποχής, ήταν αποφασισμένοι να επενδύσουν στην επικοινωνία τους με τη Δύση. Έτσι το 1836 μετά από απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου της Πάτρας, ξεκίνησαν οι διαδικασίες για την κατασκευή του νέου λιμανιού. Μέσα στις αποφάσεις που πάρθηκαν, ήταν η επιβολή ειδικού φόρου σε όλα τα εμπορεύματα, που προορίζονταν να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή του τεχνητού λιμένα, με αποτέλεσμα να μειωθεί αρκετά το κόστος των κατασκευαστικών έργων, ένα κόστος, που θα επιβάρυνε οικονομικά για μεγάλο χρονικό διάστημα τους κατοίκους της Πάτρας, που ανέλαβαν αποκλειστικά την κάλυψή του χωρίς καμία επιπλέον επιχορήγηση. (Κοκκοβίκας Α., 2002)

Το σχέδιο του νέου λιμένα, περιελάμβανε την κατασκευή ενός τεχνητού προβλήτα, ή όπως ονομάζεται από τους Πατρινούς ενός μώλου, για την κάλυψη των αναγκών της ναυσιπλοΐας. Έτσι μέχρι το 1838 είχε κατασκευαστεί το πρώτο μέρος του μώλου, συνολικού μήκους 35 μέτρων, που όμως δεν μπόρεσε να



ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

το λιμάνι

καλύψει επαρκώς τις εμπορικές και ακτοπλοϊκές ανάγκες του λιμανιού και χρειάστηκε να επεκταθεί. Η επέκταση του ξύλινου προβλήτα, που είχε μήκος 20 μέτρα, διήρκεσε δύο χρόνια περίπου αλλά και αυτή ακόμα δεν ικανοποιούσε τις ανάγκες της πόλης. (Κοκκοβίκας Α., 2002)

Μέχρι και το τέλος της δεκαετίας του 1850, συνεχίστηκαν τα έργα για τον εκσυγχρονισμό της λιμενικής ζώνης, με σημαντικότερα από αυτά, την κατασκευή μιας νέας αποβάθρας και ενός λιμενοβραχίονα. Τα έργα αυτά, παρά την ποιότητά τους κατασκευαστικά, όπως αποδείχθηκε, ήταν ελάχιστα αποτελεσματικά για το λιμάνι, λόγω του μικρού βάθους της θάλασσας στα σημεία αυτά, που δεν επέτρεπε στην φορτοεκφόρτωση των πλοίων, με αποτέλεσμα αυτά να αναγκάζονται να προσορμίσουν στις εκάστοτε εξέδρες που στήνονταν από τους εμπόρους σταφίδας και να δημιουργείται μια εικόνα χασομική, που έδειχνε άσχημο αισθητικά το λιμάνι. (Κοκκοβίκας Α., 2002)

Για τον προσανατολισμό των πλοίων κατά τις νυκτερινές ώρες, δεν είχε κατασκευαστεί φάρος, μέχρι και το 1858, όπου και απέκτησε η Πάτρα τον πρώτο Φάρο στην ιστορία της, αλλά και στην ιστορία της Ελλάδας, μιας και αποτέλεσε τον πρώτο καταγεγραμμένο ελληνικό φάρο της εποχής. Ο Φάρος της Πάτρας, υπέστη αρκετές βελτιώσεις τα επόμενα χρόνια, μέχρι να καταλήξει στη μορφή που έχει σήμερα, από το 1878. (Κοκκοβίκας Α., 2002)

Η αναποτελεσματικότητα των έως τώρα έργων εκσυγχρονισμού του λιμένα Πατρών, λόγω του ότι δεν ήσαν ενταγμένα σε ένα γενικότερο σχέδιο αναβάθμισης της λιμενικής ζώνης, αλλά γίνονταν αποσπασματικά εξαιτίας της οικονομικής αδυναμίας του δήμου, οδήγησε στην ωρίμανση της ιδέας της κατάρτισης ενός συνολικού σχεδίου για το λιμάνι της πόλης, που θα μπορούσε να ανταποκριθεί στις



στην προηγούμενη σελίδα εικ.6.9: Πανοραμική Άποψη του λιμανιού (πηγή: <http://paliapatra.gr/picture.php?/1340/category/110>)

εικ.6.10: Ο Φάρος (πηγή: <http://paliapatra.gr/>)

εικ.6.11: Περίπατος στο μώλο της Αγ. Νικολάου (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patras\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patras_-_Fotografia/?n=165455))

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

ανάγκες και τις απαιτήσεις της εποχής. Έτσι στα τέλη της δεκαετίας του 1960, μετά από ακόμη ένα Δημοτικό Συμβούλιο, αποφασίστηκε η επιβολή και δεύτερου φόρου ενώ την επόμενη χρονιά (1969), ζητήθηκε από τη Λιμενική Επιτροπή της Πάτρας η κατάρτιση ενός νέου συνολικού σχεδίου για την δημιουργία του λιμανιού. Αφού η αίτηση της Επιτροπής έγινε δεκτή από την κυβέρνηση, το επόμενο στάδιο αφορούσε την ανάθεση του έργου στον Γάλλο μηχανικό ονόματι Πασκάλ, ο οποίος κατέθεσε την 1<sup>η</sup> Μαΐου του 1972, το σχέδιο με τις προτάσεις του για τη δημιουργία ενός σύγχρονου λιμανιού στον φυσικό κόλπο της Πάτρας. Στις προτάσεις του Γάλλου μηχανικού περιλαμβανόταν η κατασκευή ενός κυματοθραύστη και η αλλαγή της θέσης του λιμανιού, από την περιοχή του Αγίου Ανδρέα στην ήδη διαμορφωμένη θέση του, στο κέντρο της πόλης. (Κοκκοβίκας Α., 2002)

Την κατασκευή των έργων των νέων λιμενικών εγκαταστάσεων, ανέλαβε μετά από δημοπρασία ο επίσης Γάλλος μηχανικός Π. Μανιάκ, ο οποίος υποχρεούνταν να έχει ολοκληρώσει τις κατασκευές σε χρονικό διάστημα έξι ετών, έναντι του ποσού των πέντε εκατομμυρίων δραχμών περίπου. Μετά από καταγγελίες που έγιναν σχετικά με τον κακό σχεδιασμό των έργων, οι εργασίες σταμάτησαν τον Ιανουάριο του 1883 και δεν ξεκίνησαν παρά μόνο το 1888, ύστερα από την υπογραφή νέας συμπληρωματικής σύμβασης μεταξύ της Λιμενικής Επιτροπής και της Γαλλικής κατασκευαστικής εταιρίας. Τα έργα ολοκληρώθηκαν τον επόμενο χρόνο, αφού τελικά διήρκεσαν χρονικό διάστημα 9 ετών, σχετικά μικρό σε σχέση με τις δυνατότητες και την τεχνολογία της εποχής. (Κοκκοβίκας Α., 2002)

Αμέσως μετά την ολοκλήρωση των λιμενικών έργων του 1889, υπογράφηκε νέα συνθήκη, που αυτή τη φορά αφορούσε την κατασκευή κρηπιδωμάτων, που ήταν αναγκαία για τη σωστή λειτουργία του λιμανιού.

το λιμάνι

εικ.6.12: Το σιδηρουργείο της εργολαβίας Μανιάκ (πηγή: <http://paliapatra.gr/index.php?/category/110>)

εικ.6.13: Το Λιμάνι στις αρχές του Β' Παγκόσμιου Πολέμου (πηγή: <http://paliapatra.gr/index.php?/category/110>)



ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

Πρότυπο για την κατασκευή των κρηπιδωμάτων αποτέλεσαν αυτά, που είχαν σχεδιαστεί για το λιμάνι του Αγίου Λουδοβίκου του Ροδανού, που έμοιαζε γεωμορφολογικά με την Πάτρα. Και αυτό το έργο παρόλα αυτά, δεν καταφέρνει να ολοκληρωθεί, μιας η θάλασσα εμπόδιζε τις εργασίες των συνεργείων. (Κοκκοβίκας Α., 2002)

Εξαιτίας της απουσίας των απαραίτητων κατά τα άλλα κρηπιδωμάτων, για την διευκόλυνση της προσόρμισης των πλοίων στο λιμάνι, και την επιβίβαση των ανθρώπων, χρησιμοποιήθηκαν κάποιες ειδικές βάρκες, που ονομάζονταν «φορτηγίδες», οι οποίες αποτελούσαν το αναγκαίο μέσο για την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων. Αξίζει να αναφέρουμε πως περί το 1870 το λιμάνι διέθετε 40 φορτηγίδες των δέκα τόνων περίπου, ενώ το 1912 ο αριθμός τους άγγιζε τις 120. (Μούλια, 2000)

Το ζήτημα της αναβάθμισης της λιμενικής ζώνης συνολικά, ήρθε ξανά στο προσκήνιο το 1927 και τρία χρόνια αργότερα το 1930, κατόπιν συζητήσεων και εκτενών μελετών, ανατέθηκε από την Λιμενική Επιτροπή Πατρών, στην Τεχνική Εταιρία Γενικών Κατασκευών ΚΟΟΚΕ, η υλοποίηση των κατασκευαστικών έργων του νέου λιμένα. Ανάμεσα στα έργα, αξίζει να αναφέρουμε την διαπλάτυνση του προβλήτα της οδού Καλαβρύτων (σημερινή οδός Γούναρη) από 8μ. σε 42μ., την προέκταση της οδού Άστιγγος για την κατασκευή μώλου μήκους 120μ. και πλάτους 8μ., την εκσκαφή του λιμανιού σε βάθος 9,5μ. κάτω από την στάθμη του νερού και την κατασκευή κρηπιδωμάτων συνολικού μήκους 1.400μ. (Κοκκοβίκας Α., 2002)

Καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1930 και στις αρχές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η παραλιακή ζώνη της Πάτρας, ήταν μια τεράστια ενιαία έκταση, μέσα στην οποία γίνονταν όλες οι εργασίες για την

το λιμάνι

εικ.6.14: Ο μώλος της οδού Καλαβρύτων (πηγή: <http://paliapatra.gr/index.php/?category/110>)

εικ.6.15: Το λιμάνι κατά την περίοδο της ανακατασκευής, το 1972 (πηγή: <http://paliapatra.gr/index.php/?category/110>)



ολοκλήρωση της κατασκευής, όχι μόνο του λιμανιού αλλά και άλλων λιμενικών εγκαταστάσεων, όπως το νέο τελωνείο της Πάτρας, που κατασκευάζεται στον γαλλικό μώλο. Στη συνέχεια ακολουθεί ο πόλεμος, με τις καταστροφικές του συνέπειες για τη χώρα αλλά και την Πάτρα. Η επόμενη προσπάθεια για επαναφορά του λιμενικού ζητήματος, συνέπεσε χρονικά με την περίοδο ανασυγκρότησης της Ελλάδας και συγκεκριμένα το 1956, υλοποιήθηκε η επέκταση του λιμανιού προς το βόρειο τμήμα της πόλης, για τη δημιουργία μιας οδού πρόσβασης, η οποία έως τότε δεν υπήρχε. (Αρώνης, 1992)

Σε νέα επίπεδα ανάπτυξης θέτει το λιμάνι, η κατασκευή του κρηπιδώματος υπερωκεάνιων πλοίων, το 1960 ο σχεδιασμός του οποίου έγινε από τον γνωστό μηχανικό της εποχής Δάλλα. Με την δημιουργία του κρηπιδώματος το λιμάνι μπορεί να δεχτεί υπερωκεάνια πλοία στο εσωτερικό του γεγονός, που συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό στην διευκόλυνση της κάλυψης των αναγκών του έντονου μεταναστευτικού ρεύματος, στην Ευρώπη και την Αμερική. Μέσα στα επόμενα χρόνια, υλοποιήθηκαν οι επεκτάσεις των μώλων της Αγίου Νικολάου και της Γούναρη, το 1972, ξεκίνησε η κατασκευή της επέκτασης του κυματοθραύστη στα 230 περίπου μέτρα από την ακτή. (Αρώνης, 1992)

Αποτέλεσμα όλων των έργων και των σχεδίων για την δημιουργία ενός νέου αναβαθμισμένου λιμανιού, ικανού να καλύψει τις ανάγκες που δημιουργούσε η αυξημένη εμπορική και επιβατική κίνηση, ήταν να καταληφθεί το παραλιακό μέτωπο της πόλης, με τον πλέον άναρχο και ανεξέλεγκτο τρόπο, χωρίς κανένα σχεδιασμό, για τη λειτουργική οργάνωση του χώρου. Αυτό με τη σειρά του, οδήγησε στην αποκοπή του θαλάσσιου μετώπου από τον αστικό ιστό και κατά συνέπεια από την καθημερινότητα των κατοίκων, γεγονός εξαιρετικά δυσάρεστο, για μια πόλη που το λιμάνι της έσφυζε από ζωή.

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προαναφέρθηκαν, εκπονήθηκε το 1985 από τον Δοξιάδη η «Μελέτη Σχεδιασμού των Ελληνικών Λιμένων», που πρότεινε αναφορικά με το λιμάνι της Πάτρας, την επέκταση του από την περιοχή του Αγίου Ανδρέα, στην σημερινή Ακτή Δυμαίων, ένα έργο που δεν τέθηκε ποτέ σε εφαρμογή, λόγω της μη συνεργασίας των φορέων υλοποίησης. Μετά από μια δεκαετία και συγκεκριμένα το Μάιο του 1995, γίνεται η ανάθεση μελέτης σχετικά με τους χερσαίους χώρους του λιμανιού και την οργάνωσή τους, από το Λιμενικό Ταμείο στην ΑΔΚ-ΤΡΙΤΩΝ, η οποία καλείται να αντιμετωπίσει το φαινόμενο της αποκοπής του λιμανιού από την πόλη και πραγματοποιεί την εκπόνηση ενός προγραμματικού σχεδίου για το λιμάνι της Πάτρας. Η μελέτη εστιάζει στην οργάνωση των βασικών λειτουργικών χαρακτηριστικών του λιμένα, την βελτίωση της κυκλοφορίας, την οργάνωση των χώρων στάθμευσης και την αναδιαμόρφωση των χερσαίων εγκαταστάσεων του λιμανιού, αξιοποιώντας τους και δίνοντάς τους δημόσια χρήση.

Σήμερα, έχουν σχεδόν τελειοποιηθεί οι διαδικασίες για την κατασκευή του νέου λιμανιού, ενώ παράλληλα έχουν υλοποιηθεί τα έργα ανάπλασης της περιοχής της Ιχθυόσκαλας, σύμφωνα με τη Μελέτη Οργάνωσης των Χερσαίων Χώρων του Λιμένα. (Βαρβαρέσος Χ., 2009)

Συμπερασματικά, από την αναφορά που έγινε σε όλα τα παραπάνω, παρατηρούμε πως η ιστορία του δίπολου, αποτελεί κλασικό παράδειγμα της παράλληλης εξέλιξης μεταξύ των δύο χωρικών μερών του, της πόλης δηλαδή με το λιμάνι της. Αυτό που θεωρήθηκε κοινή παραδοχή για το δίπολο είναι πως η λιμενική ζώνη αποτελεί αναπόσπαστο, οργανικό κομμάτι για την οικονομική και την κοινωνική ζωή της πόλης. Παρόλα αυτά, ειδικά τις τελευταίες δεκαετίες, παρατηρείται η μεγάλη επιρροή, που είχαν οι

το λιμάνι



εικ.6.16: Καθημερινός περίπατος στον μώλο της Αγ. Νικολάου (πηγή: <http://paliapatra.gr/index.php/?category/81>)

εικ.6.17: Αθλητικοί Αγώνες μπροστά από το Φάρο (πηγή: <http://paliapatra.gr/index.php/?category/81>)



δραστηριότητες του λιμανιού για την ανάπτυξη της πόλης, οι οποίες την κατέστησαν σε μία από τις σημαντικότερες αστικές συγκεντρώσεις της χώρας.

### 6.1.2 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον εκτός από την εμπορική δραστηριότητα του λιμανιού, παρουσιάζει η καταγραφή των παράλληλων δράσεων, που ελάμβαναν χώρα στην λιμενική ζώνη και αποτελούσαν αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας των κατοίκων.

Σύμβολο της πόλης του τέλους του 19<sup>ου</sup> αιώνα αποτέλεσε ο πέτρινος Φάρος που κατασκευάστηκε το 1880 στον προβλήτα της οδού Αγίου Νικολάου και σηματοδότησε τον επαναπροσδιορισμό της σχέσης των κατοίκων με τη θάλασσα και το λιμάνι. Συγκεκριμένα, η κυκλική εξέδρα γύρω από τον Φάρο αποτέλεσε το κέντρο των συναντήσεων και του ενδιαφέροντος των Πατρινών, που αναζητούσαν στον περίπατό τους στον παραλιακό μάλω, την φυγή από την καθημερινότητα.

Παρόμοιες δράσεις, κυρίως ψυχαγωγικού περιεχομένου, προσέφερε το λιμάνι καθ' όλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου, της γνωστής Belle 'Epoque, μέχρι και τα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα. εκείνη την περίοδο, λειτουργούσαν εντός της λιμενικής ζώνης δύο μεγάλα θέατρα, που βρίσκονταν στα δύο άκρα του λιμένα, και πολλά ακόμη καφενεία, εστιατόρια και καμπαρέ για την διασκέδαση όσων απασχολούνταν στο λιμάνι αλλά και των επισκεπτών, που κατέφθαναν στην πόλη. (Κοκκοβίκας Α., 2002)

Πέρα από την ψυχαγωγία των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών της πόλης, το λιμάνι της Πάτρας, προωθούσε σημαντικά και τις αθλητικές δραστηριότητες, ιδιαίτερα προς το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Συγκεκριμένα στις 20 Ιουλίου του 1982 οργανώθηκαν για πρώτη φορά κολυμβητικοί αγώνες στον μώλο της οδού Αγίου Νικολάου και τρία χρόνια αργότερα, το 1985, οι πρώτοι κωπηλατικοί αγώνες, τοπικού χαρακτήρα. Οι αθλητικοί αγώνες καθιερώθηκε να διεξάγονται κάθε καλοκαίρι στην περιοχή του λιμανιού και έγιναν θεσμός για την πόλη, με αποτέλεσμα να ιδρυθεί ύστερα από αρκετά χρόνια, το 1929, ο Ναυτικός Όμιλος Πατρών, οι δράσεις του οποίου είναι εμφανείς ακόμα και σήμερα. (Κοκκοβίκας Α., 2002)

Πρωτοποριακή για την εποχή ήταν η προσθαλάσσωση υδροπλάνων στο λιμάνι για τη σύνδεση της πόλης με την Αθήνα και την Ιταλία, ύστερα από πρωτοβουλία της ιταλικής αεροπορικής εταιρίας Αεροεσπρέσσο. Η προσάραξη των υδροπλάνων γινόταν στο μώλο της οδού Καλαβρύτων, που είχε έκταση 100 μέτρα και πλάτος 150 μέτρα. (Κοκκοβίκας Α., 2002)

Από τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα το λιμάνι εκτός από εμπορικό και διαμετακομιστικό κέντρο της δυτικής Ελλάδας, έγινε πύλη εισόδου νέων ιδεών και αντιλήψεων. Η σχέση επικοινωνίας που δημιουργήθηκε ανάμεσα στην Πάτρα και την Δύση, συνέβαλε στην διάδοση της τεχνολογίας και της κουλτούρας των ευρωπαϊκών χωρών. Φορέας εισαγωγής ιδεών και αντιλήψεων έγινε τέλος, το μεταναστευτικό κίνημα πολιτικών προσφύγων από την κοντινή Ιταλία, στην πόλη της Πάτρας, που επηρέασε σε σημαντικό βαθμό τις πολιτικές πεποιθήσεις των κατοίκων της. Στα πλαίσια της ανάπτυξης και της εξέλιξης των όρων διαβίωσης όμως, όπως είναι φυσικό, εισήχθησαν ιδέες και αστικά πρότυπα ζωής, που είχαν της ρίζες τους



ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση  
του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

το λιμάνι

στον άκρατο φιλελευθερισμό. Μια τέτοια άποψη πάνω στην οικονομία της κάθε χώρας, που διαδόθηκε από τον Άνταμ Σμιθ ήταν, η έννοια του “free trade”, που πρεσβεύει πως αν κάθε άνθρωπος αρχίσει να λειτουργεί με βάση το δικό του συμφέρον, από οικονομικής άποψης, τότε θα επιτευχθεί η ευημερία της οικονομίας, για όλους. (Κοκκοβίκας Α., 2002)

Παρόμοιες επιρροές από τις ευρωπαϊκές χώρες, παρατηρήθηκαν στον τομέα της βιοτεχνίας, της κλωστοϋφαντουργίας, και της αρωματοποιίας. Επιρροές, που μετέβαλαν αισθητά την αισθητική και τους τρόπους συμπεριφοράς των ανθρώπων, δημιουργώντας τάσεις, που έμειναν ανεξίτηλες σε όλη τη διάρκεια της εξέλιξης της πόλης.

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

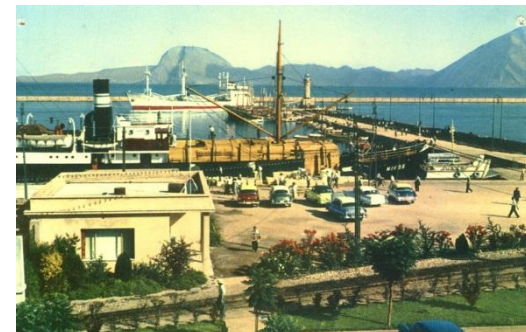
## 6.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΠΑΛΑΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί το σύνολο των λιμενικών δραστηριοτήτων και των εγκαταστάσεων, που φιλοξενούνται στην στενή χερσαία λωρίδα του παραλιακού μετώπου του Νομού Αχαΐας. Το τμήμα του παραλιακού μετώπου, που καταλαμβάνουν, αυτές οι εγκαταστάσεις ορίζεται από το ύψος της οδού Τριών Ναυάρχων, στο νότιο τμήμα της πόλης, και φτάνει κοντά στον ποταμό Μείλιχο, ο οποίος είναι και το βόρειο άκρο του. Η παραλιακή οδός Όθωνος Αμαλίας, προέκταση της Εθνικής Οδού Αθηνών-Πατρών και Πατρών-Πύργου, μαζί με την σιδηροδρομική γραμμή που εκτείνεται παράλληλα με αυτήν, αποτελούν το όριο που χωρίζει τον αστικό ιστό με τη λιμενική ζώνη και κρατούν τις αποστάσεις μεταξύ των λιμενικών εγκαταστάσεων και του κέντρου της πόλης. (Αργυριάδου Ε., 2008)

Το λιμάνι διαμορφώνεται σε τέσσερις κύριους προβλήτες, της οδού Γούναρη, της Αγίου Νικολάου, της οδού Άστιγγος και Γλυφάδας, ανάμεσα στους οποίους, σχηματίζονται τρεις μεγάλες λιμενολεκάνες, η Βόρεια, η Κεντρική και η Νότια, ενώ παράλληλα σχεδόν με την ακτή, υπάρχει κυματοθραύστης μήκους 1600μ., για την προστασία ολόκληρης της λιμενικής ζώνης.

Το λιμάνι έχει άμεση σύνδεση με τον ευρύτερο αστικό ιστό της πόλης χωρικά, ωστόσο παραμένει αποκομμένο από την πόλη λειτουργικά. Συγκεκριμένα, η σιδηροδρομική γραμμή και η παραλιακή οδός Όθωνος Αμαλίας, που διασχίζουν παράλληλα με το παραλιακό μέτωπο την πόλη, αποτελούν τα βασικότερα εμπόδια της λειτουργικής σύνδεσης του λιμανιού με την πόλη, αποκόπτοντάς το τελείως από τις κεντρικές αστικές λειτουργίες.

το λιμάνι



εικ.6.18: Το Λιμάνι πριν από πενήντα χρόνια (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-_Fotografia/?n=165455))

εικ.6.19: Άποψη του προβλήτα της Αγ. Νικολάου σήμερα (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-_Fotografia/?n=165455))

Η ευρύτερη αστική περιοχή, ξεκινά από την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, συνεχίζει στις οδούς Αγίου Διονυσίου και Θεσσαλονίκης, διασχίζει το κέντρο της πόλης μέσω της οδού Αγίου Ανδρέου και καταλήγει στην περιοχή της Ακτής Δυμαίων, όπου και ξεκινούν οι εγκαταστάσεις του νέου λιμανιού. Η μεγάλη έκταση του παραλιακού μετώπου και κατά συνέπεια της αστικής περιοχής γύρω από αυτό, που αποτελούν την περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας, δημιουργεί την ανάγκη για την ενδεικτική κατάτμησή της περιοχής σε επιμέρους ζώνες, ούτως ώστε να επιτευχθεί η καλύτερη δυνατή και πιο λεπτομερής παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης.

#### 6.2.1 ΟΙ ΠΕΝΤΕ ΔΙΑΚΡΙΤΕΣ ΖΩΝΕΣ

Ο φυσικός διαχωρισμός της θαλάσσιου μετώπου σε ζώνες γίνεται βάσει τεσσάρων κύριων σημείων, που το χωρίζουν σε πέντε διακριτές ζώνες, με διαφορετικά λειτουργικά χαρακτηριστικά. Ξεκινώντας από το βόρειο τμήμα του λιμανιού, το πρώτο σημείο αποτελούν οι εγκαταστάσεις που περιλαμβάνονται στην έκταση της μαρίνας Πατρών. Στη συνέχεια και προχωρώντας προς το νότιο τμήμα της πόλης, συναντάται το επόμενο σημείο διαχωρισμού, που είναι η πύλη υποδοχής των επιβατών. Σε σχετικά κοντινή απόσταση από τον σταθμό της επιβίβασης, βρίσκεται ο προβλήτας της οδού Αγίου Νικολάου, που είναι και ο μεγαλύτερος σε έκταση από τους υπόλοιπους τρεις. Τελευταίο σημείο, που διαμορφώνει τις ζώνες διαχωρισμού του λιμανιού είναι η Ιχθυόσκαλα, η οποία αποτελεί και το νότιο άκρο του, μέχρι το νέο λιμάνι. (Αργυριάδου Ε., 2008)

Με βάση τα παραπάνω, οι υποπεριοχές, έτσι όπως έχουν διαμορφωθεί μέχρι σήμερα, έχουν ως εξής:

- Το βορειότερο τμήμα του παραλιακού μετώπου, καταλαμβάνει η μαρίνα Πατρών, η οποία αποτελεί και την πρώτη ζώνη διαχωρισμού του λιμανιού.
- Η δεύτερη ζώνη ξεκινά από τον Βόρειο προβλήτα και περιλαμβάνει το Σταθμό της υποδοχής των επιβατών, καταλήγοντας στον προβλήτα της οδού Άστιγγος, ο οποίος όμως ανήκει στην επόμενη ζώνη.
- Από τον προβλήτα Άστιγγος ξεκινά η επόμενη ζώνη και φτάνει μέχρι και τον μώλο της οδού Αγίου Νικολάου. Η ζώνη αυτή αποτελεί το κεντρικό τμήμα του λιμένα.
- Η τέταρτη χωρική και λειτουργική ζώνη του λιμένα εκτείνεται ανάμεσα στον μώλο της Αγίου Νικολάου και στον προβλήτα της οδού Γούναρη. Περιλαμβάνει ουσιαστικά ολόκληρη τη νότια λιμενολεκάνη του μετώπου.
- Τέλος, η πέμπτη διακριτή ζώνη, περιλαμβάνει το τμήμα που βρίσκεται μετά από τον προβλήτα στον οποίο καταλήγει η οδός Γούναρη, μέχρι και την Ιχθυόσκαλα, που αποτελεί το νότιο άκρο του λιμανιού. Η τελευταία ζώνη, περιλαμβάνει την αστική περιοχή της οδού Τριών Ναυάρχων, μέχρι την περιοχή του Αγίου Ανδρέα.

Από όλες τις χωρικές ενότητες του λιμανιού, οι μοναδικές που διαθέτουν κυματοθραύστη είναι η περιοχή της Μαρίνας (ζώνη I) και η περιοχή της Ιχθυόσκαλας (ζώνη V), οι υπόλοιπες λιμενικές ενότητες, προστατεύονται από δύο μεγάλα σε μήκος τμήματα πρανής, το καθένα από τα οποία είναι παράλληλο στην ακτή.

Το παραλιακό μέτωπο είναι περιφραγμένο στο σύνολό του, και η είσοδος στον χώρο του λιμανιού, μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο από τις πύλες που διαθέτει, οι οποίες είναι 5 συνολικά, όσες και οι ζώνες διαχωρισμού του. Κάθε πύλη διαθέτει μπάρες και φυλάκια για τον έλεγχο της εκάστοτε περιοχής, ο οποίος

ευφυνείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

ενισχύθηκε με την τοποθέτηση κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης, που λειτουργεί όλο το εικοσιτετράωρο. Για την προστασία των λιμενικών εγκαταστάσεων κυρίως από την είσοδο λαθρομεταναστών, που έχει αυξηθεί ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, έχουν προστεθεί επιπλέον σειρές συρματοπλεγμάτων, μετατρέποντας το λιμάνι σε χώρο απροσπέλαστο, για οποιονδήποτε δεν διαθέτει την απαραίτητη άδεια. (Βαρβαρέσος Χ., 2009)

#### *Ζώνη I-Μαρίνα*

Σε απόσταση μόλις 2 χιλιομέτρων από το κέντρο της πόλης, βρίσκεται η Μαρίνα της Πάτρας, η οποία αποτελεί την πρώτη διακριτή λιμενική ζώνη που έχει διαμορφωθεί στο παραλιακό μέτωπο της πόλης τα τελευταία χρόνια. Η περιοχή της μαρίνας, γειτνιάζει με τη βόρεια λιμενολεκάνη του λιμανιού, που αποτελεί και την δεύτερη ζώνη του, έχει χωρητικότητα περίπου 450 σκαφών, ενώ εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο τουριστικά σκάφη. Επιπλέον, διαθέτει κυματοθραύστη συνολικού μήκους 672μ. για την προστασία της ακτής και αρκετούς πλωτούς προβλήτες για την πρόσβαση των πλοιαρίων. Αισθητικά η ζώνη αυτή, θεωρείται πως αναβαθμίζει την περιοχή, καθώς αποτελεί ιδιαίτερα δημοφιλή προορισμό για τους κατοίκους της γύρω περιοχής, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Η παραλιακή βόλτα, ενισχύεται από την ύπαρξη χώρων αναψυχής και ψυχαγωγίας, καθώς διαθέτει πληθώρα εστιατορίων και μπαρ-καφέ, που συγκεντρώνουν κόσμο καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Επίσης, στην περιοχή λειτουργεί μικρό υπαίθριο θέατρο, όπου διεξάγονται πολιτιστικές και σχολικές εκδηλώσεις, κατά τους θερινούς μήνες. Η περιοχή είναι δενδροφυτευμένη παράλληλα με την ακτογραμμή σε όλη την έκτασή της, καταλήγοντας σε μια παιδική χαρά-χώρο ξεκούρασης για τον επισκέπτη.

το λιμάνι

στην προηγούμενη σελίδα εικ.6.20 : Η Μαρίνα Πατρών (πηγή: <http://paliapatra.gr/picture.php?/1247/category/81>)

εικ.6.21: Άποψη του λιμανιού σήμερα (πηγή: [http://www.patrasport.gr/?section=1639&language=el\\_GR](http://www.patrasport.gr/?section=1639&language=el_GR))



Εξαιτίας της απουσίας, λιμενικών δραστηριοτήτων και εγκαταστάσεων, η περιοχή είναι εύκολα προσβάσιμη στο κοινό, ενώ το μοναδικό σημείο που έχει περιφραχτεί, είναι αυτό που τη χωρίζει από τη δεύτερη ζώνη, όπου και ξεκινά ουσιαστικά ο χώρος του λιμανιού. (<http://www.patrasport.gr>)

### *Ζώνη II-Βόρεια Λιμενολεκάνη*

Όπως προαναφέρθηκε, η δεύτερη ζώνη, περιλαμβάνει τον Βόρειο προβλήτα και το Σταθμό Υποδοχής Επιβατών του παλαιού λιμένα. Το κρηπίδωμα Γλυφάδας, που ανήκει σε αυτή τη ζώνη εκτείνεται στα 375μ. και έχει βάθος περίπου 11μ., σχηματίζοντας τη βόρεια λιμενολεκάνη του μετώπου, η οποία εξυπηρετεί κατ' αποκλειστικότητα, τα πλοία των γραμμών που συνδέουν την Πάτρα με την Ιταλία. Ο Σταθμός Υποδοχής των επιβατών, εξυπηρετεί το κοινό που χρησιμοποιεί το λιμάνι για τη μετακίνησή του, περιλαμβάνοντας το Τελωνείο, την υπηρεσία δίωξης Λαθρεμπορίου, την Τουριστική Αστυνομία, τραπεζικά καταστήματα, ταχυδρομικές υπηρεσίες (ΕΛΤΑ) και τον Έλεγχο Διαβατηρίων των διακινούμενων. Ακόμη στο κτίριο στεγάζονται γραφεία τελωνειακών πρακτόρων, χώροι αναμονής, καφέ-μπαρ και καταστήματα αφορολόγητων ειδών, ενώ ο τελευταίος όροφος του κτιρίου, έχει ανακαινιστεί πρόσφατα και φιλοξενεί χώρο εστίασης και καφέ. (ΑΔΚ, 1996)

Η ζώνη περιλαμβάνει την πύλη 7, που διαθέτει υπόστεγο για την εξυπηρέτηση των φορτηγών-αυτοκινήτων, και αποθήκη έκτασης 70τ.μ., στο σημείο αυτό λειτουργεί αι χώρος για την διαχείριση των ασυνόδευτων μονάδων, όπως επίσης και χώροι στάθμευσης και φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων στα φορτηγά. Αναφορικά με τις περιοχές στάθμευσης, αυτές διακρίνονται σε δύο περιοχές, του βόρειου προβλήτα, συνολικής έκτασης 22 στρεμμάτων και χωρητικότητας 120 φορτηγών-αυτοκινήτων και του

χώρου που βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από την Πύλη 7, έκτασης μισού στρέμματος και χωρητικότητας έως 10 οχημάτων.

Ενώ η στάθμευση των βαρέων οχημάτων καλύπτεται ικανοποιητικά στο τμήμα αυτό, παρατηρείται έντονο πρόβλημα στην εξυπηρέτηση των επιβατικών αυτοκινήτων, τόσο στη στάθμευση, όσο και στην αναμονή τους. Ο μοναδικός χώρος, που μπορεί να διατεθεί για την στάθμευση των οχημάτων, είναι το τμήμα της εισόδου του Σταθμού, που έχει συνολική επιφάνεια 2 περίπου στρέμματα. (ΑΔΚ, 1996)

Εκτός από την Πύλη 7, που βρίσκεται στον Βόρειο Προβλήτα, η ζώνη διαθέτει την Πύλη 6, του Σταθμού Υποδοχής Επιβατών, η οποία θεωρείται ο κύριος χώρος εγκατάστασης των υπηρεσιών εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας προς το λιμάνι. Η είσοδος στο λιμάνι μέσω της συγκεκριμένης Πύλης, γίνεται από την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, και μετά την είσοδό τους τα οχήματα έχουν την υποχρέωση να κάνουν αναστροφή και να εξέλθουν από τη λιμενική ζώνη. Είναι ουσιαστικά το τμήμα που εξυπηρετεί σε ικανοποιητικό βαθμό το σύνολο της εισερχόμενης κυκλοφοριακής κίνησης στο λιμάνι.

Η Πύλη 7, βρίσκεται πάνω στην οδό της Ηρώων Πολυτεχνείου, και είναι η βασική είσοδος και έξοδος των βαρέων οχημάτων στον λιμένα, αυτών που εισέρχονται στην πόλη από την Εθνική Οδό Πατρών-Κορίνθου, ή εξέρχονται από αυτήν. (ΑΔΚ, 1996)

### *Ζώνη III-Κεντρική Περιοχή*

Στην Τρίτη χωρική ζώνη του λιμένα, περιλαμβάνονται οι βασικές λιμενικές εγκαταστάσεις, που αποτελούν το κεντρικό τμήμα του λιμανιού. Η ζώνη εκτείνεται από τον Προβλήτα της οδού Άστιγος

μέχρι τον μώλο της Αγίου Νικολάου, και περιλαμβάνει ολόκληρη την κεντρική λιμενολεκάνη βάθους 9μ. και κρηπιδώματος μήκους 420μ. (ΑΔΚ, 1996)

Ο μώλος της Αγίου Νικολάου, όπως έχει προαναφερθεί είναι ο κυριότερος από τους προβλήτες του λιμανιού της Πάτρας, καθώς έχει μεγάλη ιστορική αξία για την πόλη και τους κατοίκους της. Σήμερα έχει μήκος 250μ. και πλάτος 80μ. και συνολικό βάθος κρηπιδώματος 9μ.

Οι εγκαταστάσεις του μώλου, όπως τον αποκαλούν οι κάτοικοι της Πάτρας, έχουν καθαρά χαρακτήρα αναψυχής και περιλαμβάνουν υπαίθρια καθιστικά, χώρους στέγασης και πρασίνου, καθώς επίσης και χώρους εστίασης και καφέ. Αξίζει να σημειωθεί πως ο προβλήτας σήμερα, εξυπηρετεί μόνο τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις της Πάτρας με την Κεφαλονιά, και στεγάζει εκδοτήρια εισιτηρίων, καντίνες και φυλάκια ελέγχου. Ο προβλήτας της Άστιγγος με βάθος κρηπιδώματος περίπου δώδεκα μέτρα, χρησιμοποιείται για την στέγαση γραφείων συναλλάγματος, που φιλοξενούνται σε ειδικά προκατασκευασμένα κτίρια. Οι χώροι στάθμευσης της περιοχής δεν θεωρούνται επαρκείς για την κάλυψη των κυκλοφοριακών αναγκών, παρόλα αυτά, ο περιορισμένος χώρος στάθμευσης, έχει τη δυνατότητα να προσφέρει μέχρι 10 θέσεις για βαρέα οχήματα.

Η λιμενολεκάνη χρησιμοποιείται για τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις με την Κεφαλονιά και την Ιταλία και για την εξυπηρέτηση φορτηγών-πλοίων και την φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων με προορισμό διάφορες χώρες του κόσμου. (ΑΔΚ, 1996)

*Ζώνη IV-Νότια λιμενολεκάνη*



Η τέταρτη ζώνη αποτελεί ουσιαστικά τη νότια λιμενολεκάνη που σχηματίζεται στο θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρα και περιλαμβάνει την περιοχή ανάμεσα στον προβλήτα της οδού Γούναρη και αυτόν της Αγίου Νικολάου. Ο πρώτος, έχει μήκος 235μ. στη νότια πλευρά του, 60μ. στη βόρεια και βάθος κρηπιδώματος 9μ. (ΑΔΚ, 1996)

Οι κτιριακές εγκαταστάσεις της ζώνης, είναι πολλές σε αριθμό αλλά και σε έκταση. Πιο συγκεκριμένα, στην περιοχή εντάσσεται το πενταόροφο κτίριο, συνολικής επιφάνειας 7.000μ. που στεγάζει το Λιμενικό Ταμείο της Πάτρας και κάποιες άλλες υπηρεσίες, σχετικές με τις δραστηριότητες του λιμανιού. εκτός από το Λιμενικό Ταμείο, το κτίριο φιλοξενεί κάποια από τα γραφεία του τελωνείου της Πάτρας, το Λιμεναρχείο, τα Εργαστήρια Περιβάλλοντος, Ρύπανσης και Ελέγχου της Χημικής Υπηρεσίας. Μέρος του ισογείου του κτιρίου, καταλαμβάνεται από την Πυροσβεστική Υπηρεσία και τον Πλοηγητικό Σύλλογο Πατρών. Το κτίριο έχει κριθεί ακατάλληλο μετά τον καταστροφικό σεισμό της δεκαετίας του 1990 και αναμένεται η αναδιαμόρφωση του. Η περιοχή φυλάσσεται αυστηρά, μέσω της ύπαρξης ειδικής μπάρας για την απαγόρευση της εισόδου οχημάτων, που δεν διαθέτουν άδει εισόδου στο λιμάνι. (ΑΔΚ, 1996)

Στον προβλήτα που καταλήγει η οδός Γούναρη, γίνεται φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων, υπάρχει επίσης χώρος αποθηκών του Τελωνείου και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις για δεξαμενές καυσίμων του Λιμεναρχείου. Για την στάθμευση των υπαλλήλων, όλων των υπηρεσιών του κτιρίου του Λιμενικού Ταμείου, διατίθεται μεταλλικό υπόστεγο, μεγάλης επιφάνειας. Κατά μήκος του κρηπιδώματος της περιοχής, λειτουργούν καντίνες, εγκαταστάσεις WC, σταθμός αναμονής επιβατών, εκδοτήρια εισιτηρίων

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

το λιμάνι

και παράλληλα φιλοξενούνται υποκαταστήματα υπηρεσιών, όπως της Ελληνικής Αστυνομίας και του Τελωνείου. (ΑΔΚ, 1996)

Η στάθμευση στον προβλήτα Γούναρη, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους, δεν αντιμετωπίζει προβλήματα, καθώς διαθέτει ελεύθερους χώρους μεγάλης έκτασης που εξυπηρετούν τόσο την στάθμευση, όσο και την κίνηση και την αναμονή των οχημάτων. Η μέγιστη χωρητικότητα του χώρου στάθμευσης του προβλήτα, που έχει επιφάνεια 4,6 περίπου στρεμμάτων, φτάνει τα 30 επιβατικά ή 15 βαρέα οχήματα. Η δε συνολική χωρητικότητα για την στάθμευση βαρέων οχημάτων όλης της δεύτερης ζώνης, είναι 35 θέσεις περίπου. (ΑΔΚ, 1996)

Για την εξυπηρέτηση των αναγκών στάθμευσης του κτιρίου των υπηρεσιών διατίθεται χώρος στάθμευσης 100 θέσεων, σε τρείς χώρους:

- Τον χώρο μπροστά από το κτίριο και παράλληλα με την οδό Όθωνος Αμαλίας (40 θέσεις)
- Τον ειδικά διαμορφωμένο χώρο, που βρίσκεται νότια του κτιρίου (30 θέσεις)
- Την πυλωτή του κτιρίου (30 θέσεις) (ΑΔΚ, 1996)

Τέλος, η ζώνη διαθέτει την Πύλη 1, που είναι και η κύρια είσοδος και έξοδος των φορτηγών-αυτοκινήτων, που προορίζονται για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων και για τις ανάγκες τροφοδοσίας των πλοίων. (ΑΔΚ, 1996)

### *Ζώνη V- Ιχθυόσκαλα*

Η ζώνη διαθέτει κρηπίδωμα βάθους μόλις 4μ., και μώλο μήκους 85μ. που λειτουργεί με σκοπό την προστασία της λιμενολεκάνης. Η περιοχή εξυπηρετεί τις ανάγκες μικρών αλιευτικών σκαφών, γεγονός που εξηγεί και το μικρό βάθος της, σε σχέση με τις άλλες χωρικές ζώνες. Στον νότιο προλιμένα, με κρηπίδωμα βάθους 35μ. υπάρχει το κτίριο που στεγάζει την ιχθυόσκαλα, συνολικής επιφάνειας 2.300 τ.μ. Είναι ένα ορθογώνιο κτίριο, που διαθέτει κεκλιμένη στέγη, το οποίο είναι κλασσικό παράδειγμα της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας των κτιρίων που στεγάζουν λιμενικές εγκαταστάσεις. Παρόλα αυτά, το αρχιτεκτονικό του ύφος παρουσιάζει ενδιαφέρον, ενώ μετά από τις εργασίες ανακαίνισης που υπέστη, μπορεί πλέον να καλύψει πλήρως τις ανάγκες της περιοχής της ιχθυόσκαλας. (ΑΔΚ, 1996)

Χαρακτηριστικό της ζώνης αυτής, είναι ότι περιλαμβάνει το Φάρο της πόλης, καθώς επίσης και όλη την αναπλασμένη περιοχή γύρω από αυτόν. Στην ευρύτερη αστική περιοχή της ζώνης, βρίσκεται ο Ιερός Ναός του Αγίου Ανδρέα, ένα από τα δημοφιλέστερα αξιοθέατα της πόλης. Παρά τις προοπτικές που εμφανίζει η περιοχή, η αισθητική εικόνα που παρουσιάζει θεωρείται άκρως υποβαθμισμένη και αποκομμένη από τον αστικό ιστό.

εικ.6.22: Κεντρική λιμενολεκάνη  
(πηγή:  
[http://www.patrasport.gr/?section=1639&language=el\\_GR](http://www.patrasport.gr/?section=1639&language=el_GR))



## 6.2.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Το λιμάνι της Πάτρας, αντιμετωπίζει ορισμένα σημαντικά προβλήματα, που αποτελούν σημαντικά εμπόδια για την καλή και ομαλή λειτουργία του. Ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, το λιμάνι θεωρείται ότι δυσλειτουργεί σε μεγάλο βαθμό, γεγονός που είναι απόρροια της αύξησης των λιμενικών δραστηριοτήτων ταυτόχρονα με την μη δυνατότητα επέκτασης της λιμενικής ζώνης. Πιο συγκεκριμένα, λόγω της παράλληλης ανάπτυξης του λιμανιού με την πόλη, σε όλη της διάρκεια της ιστορίας του δίπολου, έχει δημιουργηθεί γύρω από το λιμάνι αστική περιοχή, με χρήσεις πολύ έντονα συνδεδεμένες μεταξύ τους, που δεν επιτρέπουν την επέκταση του λιμανιού από το ήδη μικρό πλάτος της χερσαίας παράκτιας ζώνης.

Το βασικότερο στοιχείο της δυσλειτουργίας του λιμένα, είναι το πρόβλημα της στάθμευσης, αφού δεν υπάρχει αρκετός χώρος για την κάλυψη των αναγκών του λιμένα. Το γεγονός αυτό, έχει σαν αποτέλεσμα την κατάληψη όλου σχεδόν του παραλιακού μετώπου κατά μήκος του λιμένα, από σταθμευμένα επιβατικά οχήματα, πολλά από τα οποία δεν διαθέτουν την απαραίτητη άδεια για στάθμευση εντός της λιμενικής περιοχής. Ιδιαίτερα σε περιόδους αιχμής, το πρόβλημα γίνεται εντονότερο, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται μεγάλα κυκλοφοριακά προβλήματα, εντός του λιμανιού. (Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένος Πατρών, 1995)

Επιπλέον, εκτός από την μη ύπαρξη αρκετού χώρου για στάθμευση στο λιμάνι, και τη χρήση αυτών από τους κατοίκους της πόλης και όχι τους λιμενικούς υπαλλήλους, το πρόβλημα εντείνει, το γεγονός πως δεν

εικ.6.23: Επιβατικά πλοία προσαραγμένα στο λιμάνι (πηγή: [http://www.patrasport.gr/?section=1639&language=eI\\_GR](http://www.patrasport.gr/?section=1639&language=eI_GR))

εικ.6.24: Άποψη της σιδηροδρομικής γραμμής και της οδικής αρτηρίας, που εμποδίζουν την πρόσβαση στο λιμάνι (πηγή: [http://www.patrasport.gr/?section=1639&language=eI\\_GR](http://www.patrasport.gr/?section=1639&language=eI_GR))



υπάρχει κανένας διαχωρισμός ανάμεσα στις θέσεις στάθμευσης βαρέων και επιβατικών οχημάτων, με αποτέλεσμα οι θέσεις να καταλαμβάνονται στην πλειοψηφία τους, από φορτηγά-αυτοκίνητα. Συνέπεια αυτού είναι η ανικανότητα εξυπηρέτησης των επιβατικών αυτοκινήτων αλλά και η δημιουργία κυκλοφοριακού φόρτου, στα σημεία όπου πραγματοποιείται η φορτοεκφόρτωση των οχημάτων. Ιδιαίτερα σε περιόδους έντονης λιμενικής δραστηριότητας, που το λιμάνι αδυνατεί να ικανοποιήσει τις ανάγκες της στάθμευσης, λόγω της μη ύπαρξης αρκετού χώρου, προκαλείται το φαινόμενο της διάχυσης της στάθμευσης των επιβατικών οχημάτων κυρίως, τόσο στην εξωτερική αστική ζώνη του λιμανιού, όσο και κατά μήκος του μώλου της Αγίου Νικολάου. Πιο συγκεκριμένα, ο μώλος τα τελευταία χρόνια έχασε τον χαρακτήρα της αναψυχής, που διέθετε παλαιότερα, και έχει πλέον μετατραπεί σε μια τεράστια έκταση που χρησιμοποιείται για την στάθμευση και την αναμονή επιβατικών αυτοκινήτων. (Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένος Πατρών, 1995)

Η δυσλειτουργία του λιμανιού, οφείλεται επίσης σε μεγάλο βαθμό στην κακή οργάνωση των χερσαίων χώρων και τη μη σωστή χρήση του κτιριακού αποθέματος. Για παράδειγμα, πάρα πολλές από τις εγκαταστάσεις εντός της λιμενικής ζώνης, λόγω του ότι έχουν σχεδιαστεί πριν πολλά χρόνια με βάση τα δεδομένα της εκάστοτε εποχής, αλλά παρόλα αυτά συνεχίζουν να φιλοξενούν υπηρεσίες και δραστηριότητες σχετικές με το λιμάνι, δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες ανάγκες και απαιτήσεις, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται καθυστερήσεις και να προσφέρονται χαμηλού επιπέδου υπηρεσίες, όσον αφορά στην εξυπηρέτηση των επιβατών.

Επιπλέον, παρατηρείται ανεπάρκεια των απαραίτητων υποδομών, για την διευκόλυνση της εξυπηρέτησης της επιβατικής κίνησης στο λιμάνι. Συγκεκριμένα, ο λιμένας δεν διαθέτει επαρκείς κτιριακές εγκαταστάσεις, σχετικές με τις διαδικασίες ελέγχου και αναμονής των επιβατών, καθώς επίσης και την παροχή άλλων υπηρεσιών ικανοποίησης των προσωπικών αναγκών, τόσο των επιβατών όσο και των υπαλλήλων του λιμένα. Επιπλέον, η μικρή σχετικά έκταση των αποθηκευτικών χώρων και η κακή τους χρήση, εντείνει τα λειτουργικά προβλήματα του λιμανιού, καθώς δεν επιτρέπει τη κίνηση μεγάλου όγκου φορτίων, ούτε και τη παραμονή τους στις εγκαταστάσεις του λιμανιού για μεγάλο χρονικό διάστημα. (Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Λιμένα Πατρών, Τεύχος Ι, 1992)

Ο περιορισμένος χώρος των λιμενικών εγκαταστάσεων, καθιστά αδύνατη την ανάδειξη του λιμένα σε κέντρο συνδυασμένων μεταφορών, αφού δεν πληροί τις προϋποθέσεις για κάτι τέτοιο. Συγκεκριμένα, ενώ το λιμάνι έχει τις προϋποθέσεις για την εξυπηρέτηση μεγάλου αριθμού πλοίων τύπου Ro-Ro<sup>7</sup>, οι περιορισμένοι χερσαίοι χώροι την επιτρέπουν σε πολύ μικρή κλίμακα. Οι απαρχαιωμένες υποδομές αποτελούν τροχοπέδη για την αναβάθμιση του λιμανιού, σε συνδυασμό με τις μειωμένες υπηρεσίες στις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης των πλοίων λόγω της αδυναμίας ανάπτυξης τέτοιων λειτουργιών στους υπάρχοντες χερσαίους χώρους του λιμένα. Για παράδειγμα, από τις διαδικασίες των πλοίων, απουσιάζει εντελώς η λειτουργία της φορτοεκφόρτωσης ασυνόδευτων μονάδων και συρμών επί σιδηροτροχιών, καθώς τέτοιες διαδικασίες απαιτούν εκτός από μεγάλες εκτάσεις, εκσυγχρονισμένες υποδομές, που ούτε

στην επόμενη σελίδα εικ.6.25: Ο  
μώλος Αγ. Νικολάου (πηγή:  
[http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-\\_Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-_Fotografia/?n=165455))

---

<sup>7</sup> Πλοίο μεταφοράς οχημάτων «Roll on-Roll off» ή «Φορτηγό Οχηματαγωγό»: πλοίο-φορτηγό, το οποίο φορτώνει και μεταφέρει τροχοφόρα οχήματα, τα οποία φορτοεκφορτώνονται κυλιόμενα (Roll) πάνω στους τροχούς τους.

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση  
του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

το λιμάνι

υπάρχουν στο λιμάνι, ούτε υπάρχει η δυνατότητα να αναπτυχθούν. (Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Λιμένα Πατρών, Τεύχος I, 1992)

Ακόμα ένα παράδειγμα που παρουσιάζει τη δυσλειτουργία του λιμανιού, είναι η αδυναμία εξυπηρέτησης των καινούριων επιβατικών πλοίων F/B, τα οποία έχουν πλέον μήκος μεγαλύτερο των 150μ, και δεν μπορούν να κάνουν ελιγμούς μέσα στις λιμενολεκάνες του λιμανιού, που έχουν σχεδιαστεί για πλοία μέχρι και 130μ. Για την εξυπηρέτηση των F/B, δημιουργείται η ανάγκη της συνεχούς μετακίνησης των εμπορευματικών και των φορτηγών πλοίων, καθώς δεν μπορούν να χωρέσουν όλα μαζί στις μικρές λιμενολεκάνες, που διαθέτει το λιμάνι. (Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Λιμένα Πατρών, Τεύχος I, 1992)

Τέλος, το σημαντικότερο αίτιο της κακής λειτουργίας του λιμανιού, είναι η αποκοπή του από τον αστικό ιστό της πόλης, γεγονός που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην παραλιακή οδό Όθωνος Αμαλίας, που διασχίζει την πόλη παράλληλα με το λιμάνι, και την κόβει στα δύο, καθώς επίσης και η σιδηροδρομική γραμμή, που το αποκλείει από την ευρύτερη αστική ζώνη.

### 6.3 Η ΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ

Ως ευρύτερη αστική περιοχή του παραλιακού μετώπου, εννοούμε την περιβάλλουσα οικιστική ζώνη γύρω από το λιμάνι, η οποία περιλαμβάνει την πρώτη και σε κάποιες περιπτώσεις και τη δεύτερη σειρά οικοδομικών τετραγώνων από τη μεριά της θάλασσας προς το αστικό και πολεοδομικό κέντρο. Όπως και στην λιμενική ζώνη, γίνεται και εδώ διαίρεση της περιοχής σε ζώνες για την καλύτερη δυνατή παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης.

Όπως έχει αναφερθεί στην παρουσίαση της εξέλιξης του δίπολου, η ανάπτυξη και των δύο χωρικών μερών του, ήταν από την αρχή της δημιουργίας του παράλληλη. Επομένως ήταν απόλυτα λογικό η αστική περιοχή να εξαρτάται λειτουργικά από το λιμάνι, και το αντίστροφο. Επιπλέον και οι χρήσεις γης στην κεντρική περιοχή είχαν παράλληλη ανάπτυξη με τις λιμενικές δραστηριότητες, και αναπτύσσονταν ανάλογα με αυτές. Εάν σκεφτεί κανείς πως η ύπαρξη του λιμανιού ήταν αυτή που οδήγησε στην συγκέντρωση των αστικών λειτουργιών κοντά σε αυτό, στο σημείο που εξελίχθηκε και αποτελεί σήμερα το κέντρο της πόλης, δικαιολογημένα θεωρείται ο βασικός πόλος που καθόρισε την ανάπτυξη της πόλης, από την εποχή της δημιουργίας της.

Κέντρο όλων των δραστηριοτήτων εκείνη την εποχή αποτελούσε ο προβλήτας της οδού Αγίου Νικολάου, λόγω της ιδανικής θέσης της, αφού διασχίζει το κέντρο της πόλης και καταλήγει στο θαλάσσιο μέτωπο. Εκείνη την εποχή ο μώλος, ήταν το σημείο συνάντησης των Πατρινών, που έκαναν εκεί την καθημερινή τους βόλτα. Παράλληλα, ο μώλος φιλοξενούσε πολλές ψυχαγωγικές εκδηλώσεις, καρναβαλικές, μουσικές



αλλά και θεατρικές όλη τη διάρκεια του έτους, ενισχύοντας έτσι τη θέση του στον πιο δημοφιλή προορισμό της πόλης.

Εκτός από την κοινωνική ζωή της πόλης, το λιμάνι επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την εξέλιξη της τοπικής οικονομίας, αφού ήταν η κύρια πηγή πλούτου και απασχόλησης για τους κατοίκους. Το γεγονός αυτό οδήγησε στη συγκέντρωση πληθώρας επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στην περιοχή, που στην πλειοψηφία τους ήταν τουριστικά και εκτελωνιστικά γραφεία, ξενοδοχεία και επιχειρήσεις σχετικές με το εμπόριο και τις συναλλαγές.

Από όλα τα παραπάνω συμπεραίνουμε το βαθμό αλληλεξάρτησης της εξωτερικής αστικής περιοχής με τη λιμενική ζώνη. Η λειτουργική τους σύνδεση, δημιουργεί μια σχέση, που έχει διαμορφωθεί με το πέρασμα του χρόνου με τέτοιο τρόπο που δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί, καθώς επηρεάζεται από τις εκάστοτε κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες της κάθε εποχής και μεταβάλλεται ανάλογα. Παρόλα αυτά, η περιγραφή της αστικής περιοχής που θα ακολουθήσει θα γίνει βάσει των στοιχείων που συνθέτουν την υφιστάμενη κατάσταση, τη μορφολογία της περιοχής, τις χρήσεις και καλύψεις γης και τα δίκτυα υποδομών.

### 6.3.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΙ Η ΣΧΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Η αστική περιοχή χωρίζεται επίσης σε επιμέρους ζώνες, όπως ακριβώς και το λιμάνι, για τις ανάγκες της παρουσίασης της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία γίνεται με βάση τα χωρικά και τα μορφολογικά χαρακτηριστικά της κάθε μίας από τις πέντε υπό-περιοχές.

#### *Περιοχή I*

Η πρώτη περιοχή στην οποία χωρίζεται η αστική ζώνη του παραλιακού μετώπου για τις ανάγκες της ανάλυσης, ξεκινά από το ύψος της μαρίνας της πόλης και φτάνει μέχρι το ύψος του προβλήτα της οδού Άστιγγος. Η περιοχή είναι αρκετά ομοιογενής, καθώς η πλειονότητα των κτιρίων που ανήκουν στη συγκεκριμένη ζώνη είναι πολυώροφες πολυκατοικίες, χτισμένες σχεδόν στο σύνολό τους τα τελευταία χρόνια. Στην πλευρά της μαρίνας, υπάρχουν πολυάριθμες καφετέριες, που προσφέρουν θέα στη θάλασσα, ενώ στα ισόγεια των κτιρίων η κύρια χρήση είναι εκείνη των υπηρεσιών τουρισμού, με τουριστικά γραφεία και γραφεία συναλλάγματος.

Στην ίδια περιοχή ανήκει και το παλιό μηχανοστάσιο του Αγ. Διονυσίου, στην οποία βρίσκονται πολλά εγκαταλειμμένα παλιά τρένα, κτίρια και χορταριασμένες εκτάσεις, που μέχρι και σήμερα παραμένουν ανεκμετάλλευτες, από αρχιτεκτονική άποψη.

Τέλος, πλησίον του ιερού ναού του Αγ. Διονυσίου έχει διαμορφωθεί ακόμα ένα πάρκο, το οποίο πρόσφατα αναβαθμίστηκε και ανασχεδιάστηκε, αλλά λόγω της γενικότερης υποβάθμισης της περιοχής, εξακολουθεί να αποτελεί μη ελκυστικό προορισμό για τους κατοίκους αλλά και τους επισκέπτες της πόλης.

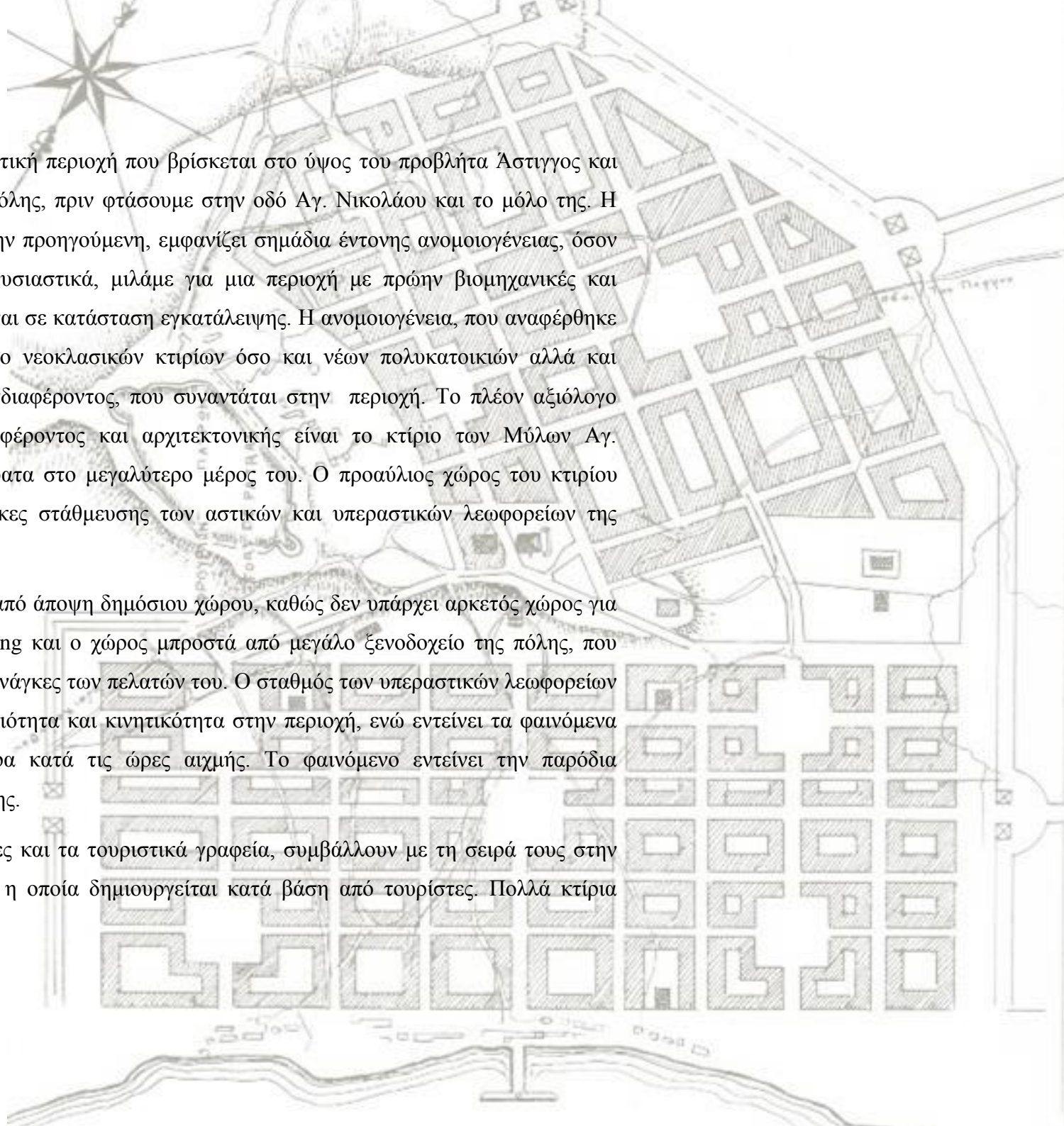
στην επόμενη σελίδα εικ.6.26: Το  
πολεοδομικό σχέδιο του Στ. Βούλγαρη  
(πηγή:  
[http://paliapatra.gr/index.php?/category/  
11](http://paliapatra.gr/index.php?/category/11))

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

Η δεύτερη ζώνη, περιλαμβάνει την αστική περιοχή που βρίσκεται στο ύψος του προβλήτα Άστιγος και ένα μέρος του αστικού κέντρου της πόλης, πριν φτάσουμε στην οδό Αγ. Νικολάου και το μόλο της. Η συγκεκριμένη ζώνη, σε αντίθεση με την προηγούμενη, εμφανίζει σημάδια έντονης ανομοιογένειας, όσον αφορά στο κτιριακό της απόθεμα. Ουσιαστικά, μιλάμε για μια περιοχή με πρώην βιομηχανικές και λιμενικές δραστηριότητες, που βρίσκεται σε κατάσταση εγκατάλειψης. Η ανομοιογένεια, που αναφέρθηκε πιο πάνω, έγκειται στην ύπαρξη τόσο νεοκλασικών κτιρίων όσο και νέων πολυκατοικιών αλλά και αποθηκών μεγάλου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, που συναντάται στην περιοχή. Το πλέον αξιόλογο κτίριο από πλευράς ιστορικού ενδιαφέροντος και αρχιτεκτονικής είναι το κτίριο των Μύλων Αγ. Γεωργίου, που αναπαλαιώθηκε πρόσφατα στο μεγαλύτερο μέρος του. Ο προαύλιος χώρος του κτιρίου χρησιμοποιείται σήμερα για τις ανάγκες στάθμευσης των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων της πόλης.

Ανομοιογενής κρίνεται η περιοχή και από άποψη δημόσιου χώρου, καθώς δεν υπάρχει αρκετός χώρος για στάθμευση, παρά μόνο ιδιωτικά parking και ο χώρος μπροστά από μεγάλο ξενοδοχείο της πόλης, που όμως εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο τις ανάγκες των πελατών του. Ο σταθμός των υπεραστικών λεωφορείων πιο δίπλα, δημιουργεί έντονη δραστηριότητα και κινητικότητα στην περιοχή, ενώ εντείνει τα φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής. Το φαινόμενο εντείνει την παρόδια στάθμευση σε όλη την έκταση της ζώνης.

Τα εμπορικά καταστήματα, οι τράπεζες και τα τουριστικά γραφεία, συμβάλλουν με τη σειρά τους στην αύξηση της κινητικότητας στη ζώνη, η οποία δημιουργείται κατά βάση από τουρίστες. Πολλά κτίρια



βρίσκονται σε διαδικασία αναπαλαίωσης, ενώ σημαντικός είναι και ο αριθμός αυτών που έχουν εγκαταλειφθεί. Την εικόνα εγκατάλειψης βελτιώνουν τα δύο εστιατόρια-καφέ, που εκμεταλλεύονται τον πεζόδρομο για την τοποθέτηση των τραπεζιών τους αλλά και τα εμπορικά καταστήματα που απευθύνονται κυρίως σε τουρίστες.

Η τρίτη περιοχή, περιλαμβάνει την αστική ζώνη γύρω από τον κεντρικό προβλήτα της οδού Αγ. Νικολάου, η οποία αναπτύσσεται στη βάση του. το στοιχείο που χαρακτηρίζει την συγκεκριμένη περιοχή, είναι η ύπαρξη πληθώρας νεοκλασικών κτιρίων, που στο σύνολό τους έχουν αναπαλαιωθεί, γεγονός που έχει συμβάλλει καθοριστικά στην διατήρηση του παραδοσιακού της χαρακτήρα. Το κομμάτι αυτό, αποτελεί χώρο καθημερινού περιπάτου για τους Πατρινούς και δίνει διαφορετικό ύφος και χαρακτήρα στην πόλη, παρουσιάζοντας μεγάλο ενδιαφέρον από την άποψη των λειτουργιών που συγκεντρώνει. Συγκεκριμένα, το κεντρικότερο τμήμα της περιοχής μελέτης φιλοξενεί κατά κύριο λόγο εμπορικές χρήσεις και χρήσεις υπηρεσιών, τουρισμού και αναψυχής, γεγονός που αιτιολογεί την έντονη δραστηριότητα, που παρατηρείται στην περιοχή όλο το 24ωρο.

Επιπλέον μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει ο σιδηροδρομικός σταθμός που υπάρχει στην περιοχή, που είναι και ο κεντρικότερος όλης της γραμμής. Ο χώρος μπροστά και δίπλα από τον σταθμό χρησιμοποιείται για στάθμευση, εντείνοντας το ήδη έντονο πρόβλημα του κυκλοφοριακού φόρτου, ενώ η καφετέρια που

λειτουργεί στην άλλη μεριά του σταθμού, προσελκύει τους κατοίκους αλλά και τους επισκέπτες της πόλης, ενώ συχνά λειτουργεί και ως ευχάριστος χώρος αναμονής των τρένων.

Η επόμενη ζώνη φτάνει μέχρι το ύψος της οδού Γούναρη και αποτελείται από νεοκλασικά κτίρια έντονου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, τα οποία δεν έχουν υποστεί καμία διαδικασία αναπαλαίωσης και παρουσιάζουν μια έντονη εικόνα εγκατάλειψης. Εκτός από τα νεοκλασικά και διατηρητέα κτίρια, η περιοχή διαθέτει αρκετές πολυκατοικίες, που όμως δεν παρουσιάζουν κάποιο ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον.

Η ύπαρξη πολλών γραφείων και υποκαταστημάτων τραπεζών, δημιουργεί μια υποτυπώδη κίνηση στην περιοχή, παρόλα αυτά η απουσία εμπορικών καταστημάτων, μπαρ-καφέ, χώρων εστίασης και άλλων ελκυστικών χαρακτηριστικών, την καθιστά κάθε άλλο παρά πολυσύχναστη, ιδιαίτερα κατά τις βραδινές ώρες. Ούτε εδώ υπάρχει ο απαιτούμενος χώρος για στάθμευση, σύμφωνα με τις ανάγκες της περιοχής, γεγονός που αναγκάζει τα οχήματα να σταθμεύουν στην άκρη του δρόμου, δημιουργώντας φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Η τελευταία ζώνη της ευρύτερης αστικής περιοχής γύρω από το παραλιακό μέτωπο της Πάτρας, περιλαμβάνει την περιοχή πίσω από τις εγκαταστάσεις της Ιχθυόσκαλας, η οποία παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον από αρχιτεκτονικής άποψης και κτιριακού αποθέματος, καθώς η εξωτερική διαμόρφωση των κτιρίων, δημιουργεί ένα αρχιτεκτονικό σύνολο, που συμβαδίζει σε μεγάλο βαθμό με τον χαρακτήρα της περιοχής.

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

Συγκεκριμένα, στην περιοχή εντοπίζονται αρκετές αποθήκες, οι οποίες είναι πετρόκτιστες στο σύνολό τους, αρκετά νεοκλασικά κτίρια και λιγότερες πολυκατοικίες. Η απουσία χώρων αναψυχής, ψυχαγωγίας και εμπορικών καταστημάτων όμως, σε συνδυασμό με τα συνοικιακά μπαρ και τους οίκους ανοχής, σε αυτό σημείο, ενισχύει την υποβαθμισμένη εικόνα της περιοχής και απωθεί τους κατοίκους από το να την επισκεφθούν.

### 6.3.2 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Στην συγκεκριμένη παράγραφο, γίνεται η προσπάθεια για την καταγραφή των χρήσεων γης στην ευρύτερη αστική ζώνη του λιμανιού, με σκοπό την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με το βαθμό εξάρτησης αυτών από το λιμάνι και τις λιμενικές δραστηριότητες. Αξίζει να σημειωθεί δε, πως η καταγραφή των χρήσεων έγινε μετά από επιτόπια έρευνα, η οποία συνδυάστηκε και ενισχύθηκε σαφώς από τους χάρτες της Π3β φάσης του ΓΠΣ.

Όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενα κεφάλαια, η πόλη έχει αναπτυχθεί παράλληλα με το λιμάνι, γεγονός που εξηγεί τις κατηγορίες των χρήσεων γης, που εμφανίζονται στην περιβάλλουσα εξωτερική ζώνη του θαλάσσιου μετώπου και είναι συνδεδεμένες με αυτό. Για την πιο λεπτομερή καταγραφή των χρήσεων, έχει γίνει διαχωρισμός της περιοχής σε επιμέρους ζώνες οι οποίες, φαίνονται στον χάρτη που ακολουθεί.

το λιμάνι

εικ.6.27: Άποψη της Μαρίνας (πηγή: [http://www.dete.gr/news.php?article\\_id=101635](http://www.dete.gr/news.php?article_id=101635))

εικ.6.28: Το παλιό μηχανοστάσιο του Αγ. Διονυσίου (πηγή: [http://disaki.blogspot.gr/2011/11/blog-post\\_03.html](http://disaki.blogspot.gr/2011/11/blog-post_03.html))



ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

Ξεκινώντας από το βόρειο τμήμα του λιμένα και τη Ζώνη I, όπου βρίσκεται η μαρίνα της πόλης, συναντάμε κατά κύριο λόγο νεόκτιστες πολυώροφες πολυκατοικίες, που έχουν στην πλειοψηφία τους θέα στη θάλασσα και συγκεκριμένα τον Πατραϊκό Κόλπο. Η περιοχή θεωρείται ιδιαίτερα καλαίσθητη και αναβαθμισμένη, λόγω των νέων ηλικιακά κτιρίων και της πρόσφατα αναπλασμένης μαρίνας, που βρίσκεται εκεί. Μέσα στο χώρο της μαρίνας λειτουργούν αρκετά μπαρ-καφέ και εστιατόρια, ένα μικρό υπαίθριο θέατρο και ένα πάρκο με παιδική χαρά σε κοντινή απόσταση.

Οι κύριες χρήσεις ισόγειου στην περιοχή είναι το εμπόριο και οι υπηρεσίες, καθώς στην πλειοψηφία τους τα ισόγεια των πολυκατοικιών χρησιμοποιούνται ως τουριστικά γραφεία, γραφεία συναλλάγματος και εμπορικά καταστήματα.

Στην δεύτερη ενότητα συνεχίζοντας προς το νότιο τμήμα του μετώπου, υπάρχει το κτίριο Υποδοχής Επιβατών και οι εγκαταστάσεις του παλιού μηχανοστάσιου του ΟΣΕ, οι οποίες καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος της ζώνης, όπως έχει αναφερθεί ξανά.

Και σε αυτή τη ζώνη, κυριαρχεί η χρήση της κατοικίας ενώ απουσιάζουν οι εμπορικές χρήσεις και το μεγαλύτερο μέρος των κτιρίων είναι πολυώροφα κτίρια της δεκαετίας του 1980, που δεν παρουσιάζουν κάποιο ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Στην περιοχή λειτουργούσε πριν από πολλές δεκαετίες το λούνα παρκ της πόλης, το οποίο αποτελούσε χώρο συγκέντρωσης μεγάλου μέρους των κατοίκων καθημερινά. Σήμερα στην περιοχή λειτουργεί σούπερ μάρκετ μεγάλης αλυσίδας, το οποίο ανέλαβε την ανάπλαση του χώρου πρασίνου γύρω από το κτίριο που μέχρι πρότινος αποτελούσε εστία μόλυνσης για την περιοχή.

το λιμάνι



εικ.6.29: Το κτίριο των Μύλων Αγ. Γεωργίου (πηγή: [http://disaki.blogspot.gr/2011/11/blog-post\\_03.html](http://disaki.blogspot.gr/2011/11/blog-post_03.html))

εικ.6.30: Η πλατεία Τριών Συμμάχων από ψηλά (πηγή: <http://www.patrastimes.gr/arthro.php?id=21275>)



Η κατοικία κυριαρχεί ως χρήση και στην επόμενη χωρική ενότητα της αστικής ζώνης. Στην αρχή της χωρικής ζώνης δεν συναντάμε κανενός είδους εμπορικό κατάστημα αλλά ούτε και καφετέριες ή χώρους εστίασης, παρά μόνο κάποια πρώην βιομηχανικά κτίρια και αποθήκες που δεν λειτουργούν πλέον. Στην περιοχή, όπως προαναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο, βρίσκονται οι Μύλοι Αγ. Γεωργίου και οι εγκαταστάσεις αποθηκών που χρησιμοποιούνταν παλαιότερα από το λιμάνι. Στη συνέχεια καθώς προχωρούμε προς το κέντρο της πόλης, συναντάμε εκτός από την κατοικία και άλλες χρήσεις, που έχουν να κάνουν με την παροχή υπηρεσιών και την εστίαση. Κυρίαρχα κτίσματα, ο σταθμός των υπεραστικών λεωφορείων της πόλης και ένα από τα παλαιότερα και μεγαλύτερα ξενοδοχεία, καθώς επίσης και το κτίριο του Πολεμικού Ναυτικού, που βρίσκεται πιο δίπλα.

Η επόμενη ενότητα, που περιλαμβάνει την κεντρική περιοχή του αστικού και πολεοδομικού ιστού, παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον, όσον αφορά στη μίξη των χρήσεων γης, που συναντά κανείς εκεί. Είναι η περιοχή που εκτείνεται πάνω από τον κεντρικό προβλήτα της οδού Αγ. Νικολάου, μιας από τις πιο πολυσύχναστες οδούς της πόλης. Κυρίαρχο στοιχείο εκτός από το μόλο είναι η πλατεία Τριών Συμμάχων, που βρίσκεται στη βάση του και αποτελεί χώρο συγκέντρωσης και χαλάρωσης για τους κατοίκους. Από πλευράς χρήσεων, η περιοχή είναι η μόνη στην οποία δεν κυριαρχεί η κατοικία ως χρήση ισογείου. Συγκεκριμένα, εδώ συναντάμε χρήσεις ψυχαγωγίας, αναψυχής, εμπορίου και δημόσιων υπηρεσιών. η κατοικία εντοπίζεται σαν χρήση μόνο στους ορόφους των πολυκατοικιών και στα διατηρητέα νεοκλασικά κτίρια που κοσμούν την περιοχή και ενισχύουν τον παραδοσιακό της χαρακτήρα.



ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

Τα ίδια περίπου στοιχεία, εντοπίζουμε και στην τέταρτη ενότητα, που εκτείνεται μέχρι τον προβλήτα της οδού Γούναρη. Η κατοικία, απουσιάζει τελείως σαν χρήση ισογείου, ενώ εμφανίζεται πολύ λιγότερο στις χρήσεις των υπόλοιπων ορόφων, σε σχέση με τις προηγούμενες ζώνες. Κυρίαρχες χρήσεις ισογείου και εδώ οι εμπορικές, οι χρήσεις τουρισμού, πολιτισμού και δημόσιων υπηρεσιών και διοίκησης. Η εγγύτητα δε, της περιοχής με την Ιχθυόσκαλα, αιτιολογεί σε μεγάλο βαθμό την ύπαρξη πληθώρας αποθηκών, που χρησιμοποιούνταν ως χώροι αποθήκευσης εμπορευμάτων και κυρίως σταφίδας, η οποία αποτελούσε το κύριο εξαγωγικό προϊόν της πόλης. Οι αποθήκες αυτές σήμερα λειτουργούν ως χώροι διασκέδασης.

Η τελευταία ζώνη, είναι εκείνη που ξεκινά από τον Ναό του Αγ. Ανδρέα και καταλήγει στο νέο λιμάνι της Πάτρας. Κυρίαρχα στοιχεία της ενότητας, ο ιερός ναός του πολιούχου της πόλης και ο πολυχώρος που λειτουργεί επί της οδού Ακτής Δυμαίων και συγκεντρώνει στις εγκαταστάσεις του μεγάλο μέρος των κατοίκων και των επισκεπτών της πόλης καθημερινά. Επιπλέον, στην περιοχή υπάρχει ο μέχρι πρότινος ανενεργός σταθμός του ΟΣΕ, ο οποίος έχει ξεκινήσει να λειτουργεί και πάλι τον τελευταίο χρόνο.

Στη συνέχεια όπως κατευθυνόμαστε προς το νέο λιμάνι, κατά μήκος της Α. Δυμαίων, συναντάμε υποκαταστήματα μεγάλων αλυσίδων και εγκαταστάσεις εργοστασίων. Τα περισσότερα από αυτά δεν λειτουργούν πλέον και βρίσκονται σε συνθήκες εγκατάλειψης, ενώ υπάρχουν και κάποια που έχουν αναπαλαιωθεί πρόσφατα και φιλοξενούν στις εγκαταστάσεις τους άλλες χρήσεις. Τέλος, πολύ λίγα στον αριθμό είναι τα εργοστάσια που βρίσκονται σε λειτουργία ακόμα και σήμερα.

Συνοψίζοντας, τα δεδομένα που καταγράφηκαν στην παρούσα παράγραφο σχετικά με τις χρήσεις γης, παρατηρείται πως το για τις χρήσεις ισογείου το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνουν οι εμπορικές

το λιμάνι



εικ.6.31: Ο Ιερός Ναός του Αγ. Ανδρέα (πηγή: [http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En\\_Patrais\\_-Fotografia/?n=165455](http://www.newsplus.gr/sthles/enpatrais/En_Patrais_-Fotografia/?n=165455))

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

χρήσεις. Υψηλά ποσοστά εμφανίζουν και οι χρήσεις τουρισμού, αναψυχής και γραφείων ενώ η κατοικία καταλαμβάνει την πλειονότητα των χρήσεων γης των ορόφων.

### 6.3.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ-ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

#### 6.3.3.1 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Το υπάρχον οδικό δίκτυο της Π.Ε Αχαΐας εξυπηρετεί επαρκώς τις σύγχρονες ανάγκες της πόλης. Το κυκλοφοριακό δίκτυο λειτουργεί ικανοποιητικά στο σύνολο της πόλης με μοναδική εξαίρεση, το κέντρο της, όπου παρατηρούνται έντονα φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης, λόγω της διέλευσης των εθνικών οδών, Πατρών-Αθηνών και Πατρών-Πύργου από εκεί.

Το κέντρο της πόλης αναπτύχθηκε πολεοδομικά σύμφωνα με το Ιπποδάμειο σύστημα, για το λόγο αυτό, όλοι οι δρόμοι της πόλης δημιουργούν μεγάλους καννάβους κάθετων και παράλληλων οδών, που ξεκινούν από το βόρειο άκρο της νέας πόλης και φτάνουν μέχρι το παραλιακό μέτωπο. Οι δρόμοι διαθέτουν αρκετά μικρό πλάτος, περίπου 10μ., το οποίο μικραίνει περισσότερο με την στάθμευση των οχημάτων και στις δύο πλευρές του δρόμου, ενώ σημαντικό είναι και το ποσοστό των μονοδρομήσεων, το οποίο αγγίζει το 90% του συνόλου του οδικού δικτύου. (Βαρβαρέσος Χ., 2008)

Στο υπόλοιπο τμήμα της πόλης εκτός του αστικού και πολεοδομικού κέντρου, το δίκτυο των δρόμων χαρακτηρίζεται ακτινικό, με τις περισσότερες οδούς (Ηρώων Πολυτεχνείου, Ελ. Στρατιώτου, Πανεπιστημίου, Νέας Εθν. Οδού, Εγλυκάδος κ.α) να ξεκινούν από τα προάστια της πόλης και να

το λιμάνι



εικ.6.32: Ευρεία Περιμετρική Πατρών (πηγή: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=327086&page=3>)

καταλήγουν στο κέντρο της. (Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την πόλη της Πάτρας, Στ II, 1996)

Στα προβλήματα του οδικού δικτύου πρέπει να συμπεριλάβουμε την έλλειψη επαρκών παρακαμπτήριων οδών για την αποφυγή προβλημάτων έντονου κυκλοφοριακού φόρτου εντός της πόλης, ιδιαίτερα σε ώρες αιχμής. Την κατάσταση βελτιώνουν η ευρεία και η μικρή περιμετρική Πατρών, που έχουν καταφέρει να αποφορτίσουν την κυκλοφοριακή κίνηση από το κέντρο της πόλης, παρόλα αυτά δεν έχουν καταφέρει να λύσουν εξολοκλήρου το πρόβλημα.

Για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας λειτουργούν φωτεινοί σηματοδότες σε όλο το μήκος των οδικών αξόνων, ενώ πιο συχνή είναι η εμφάνισή τους στις οδούς με τη μεγαλύτερη κίνηση και στις πύλες του λιμένα για την διευκόλυνση της εισόδου και εξόδου στο λιμάνι.

#### 6.3.3.2 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι σιδηροδρομικές γραμμές που λειτουργούν σήμερα στην Πάτρα, είναι αρκετά μειωμένες σε σχέση με παλαιότερα, καθώς κάποιες συνδέσεις έχουν πάψει να λειτουργούν πλέον. Συγκεκριμένα, σήμερα λειτουργεί η γραμμή, στο τμήμα που συνδέει την Πάτρα με την Αθήνα, η οποία χαρακτηρίζεται ως διπλή γραμμή υψηλών ταχυτήτων συνολικού μήκους 104χλμ. Επιπλέον, τον τελευταίο χρόνο λειτουργεί στο εσωτερικό της πόλης, ο προαστιακός σιδηρόδρομος Πατρών, που εκτελεί καθημερινά δρομολόγια ανά μία

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

ώρα, και χρησιμοποιείται από μεγάλο μέρος των κατοίκων για τις καθημερινές μετακινήσεις τους. Η γραμμή ξεκινά από την περιοχή του Ρίου και καταλήγει στον Αγ. Ανδρέα, ενώ αναμένεται να ολοκληρωθεί το τμήμα που θα συνδέει τον Αγ. Ανδρέα με το Νέο Λιμάνι. Η λειτουργία της γραμμής Πατρών-Πύργου-Καλαμάτας, έχει σταματήσει τα τελευταία χρόνια αλλά αναμένεται να επαναλειτουργήσει, αφού κατασκευαστεί και το νέο τμήμα Πύργου- Αρχαίας Ολυμπίας. Τέλος μέσα στον επόμενο χρόνο, αναμένεται να ολοκληρωθεί η γραμμή Κιάτο-Ροδοδάφνη, συνολικού μήκους 72χλμ και η γραμμή Ροδοδάφνης-Ρίου, μήκους 27,6 χλμ.

Στα χερσαία μέσα μεταφοράς εντάσσονται οι αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες της πόλης. Ο σταθμός των υπεραστικών λεωφορείων της Πάτρας βρίσκεται σε κεντρική περιοχή επί της οδού Όθωνος Αμαλίας, που αποτελεί ένα από τους δύο οδικούς άξονες με την μεγαλύτερη κίνηση οχημάτων της πόλης, γεγονός, που δημιουργεί προβλήματα και καθυστερήσεις στην κυκλοφορία των οχημάτων που κινούνται στο εσωτερικό της αλλά και στα λεωφορεία, που λόγω της έλλειψης χώρου και ειδικών λεωφορειόδρομων, συνωστίζονται στο κέντρο δημιουργώντας κυκλοφοριακά κομφούζιο.

Η γραμμή των αστικών λεωφορείων, που διέρχονται από την ίδια οδό, η οποία διατρέχει παράλληλα το λιμάνι, δεν εξυπηρετεί επαρκώς τις ανάγκες της περιοχής, κυρίως λόγω της ανυπαρξίας των απαραίτητων πεζοδρομίων από την πλευρά του μετώπου, που δεν επιτρέπει τη δημιουργία αρκετών στάσεων για την επιβίβαση και την αποβίβαση των επιβατών.

το λιμάνι



εικ.6.33: Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος της πόλης (πηγή: <http://www.trainose.gr/proorismoι/proastiakos-patras>)

### 6.3.3.3 ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ

Το δίκτυο προσπέλασης, τόσο των βαρέων όσο και των επιβατικών οχημάτων στο λιμάνι, εμπλέκεται σε μεγάλο βαθμό στην κυκλοφορία του κέντρου της πόλης. Οι οδοί που χρησιμοποιούνται για την είσοδο στο λιμάνι και την έξοδο από αυτό, είναι οι δύο βασικοί οδικοί άξονες Αγ. Ανδρέου και Όθωνος Αμαλίας, οι οποίες εκτείνονται παράλληλά με την ακτογραμμή, με κατεύθυνση την Αθήνα και τον Πύργο, αντίστοιχα.

Σημαντικό ρόλο στην απομάκρυνση και την προσέγγιση των βαρέων οχημάτων στο λιμάνι παίζει η προέκταση, προς το βόρειο τμήμα της Πάτρας της οδού Όθ. Αμαλίας, και την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, γεγονός που έχει δημιουργήσει έντονα προβλήματα στην περιοχή, η οποία αποτελείται σχεδόν στο σύνολό της αποκλειστικά από κατοικίες. Για την εξυπηρέτηση των επιβατικών οχημάτων, εκτός από τις οδικές αρτηρίες που αναφέρθηκαν, χρησιμοποιούνται οι οδοί Καρόλου και Κορίνθου, οι οποίες επιβαρύνονται ακόμα περισσότερο με την εξυπηρέτηση της κίνησης των επιβατικών οχημάτων προς το λιμάνι. Μέρος των βαρέων οχημάτων, που κατευθύνονται προς το νέο λιμάνι τέλος, χρησιμοποιούν την ευρεία περιμετρική οδό, χωρίς να εμπλέκονται στην εσωτερική κυκλοφορία της πόλης, συμβάλλοντας στην αποσυμφόρηση των κεντρικών οδών.

Οι υπόλοιποι πρωτεύοντες οδικοί άξονες της πόλης, αποτελούν το 48,5% του δικτύου προσπέλασης στο λιμάνι και εντάσσονται στην Εθνική Οδό Πατρών-Πύργου, που διέρχεται μέσα από την πόλη. Οι δευτερεύουσες αρτηρίες, που χρησιμοποιούνται για την πρόσβαση στο λιμάνι είναι η οδός Ηρώων



εικ.6.34: Άποψη της οδού Όθωνος Αμαλίας (πηγή: [http://en.wikipedia.org/wiki/Othonos-Amalias\\_Avenue](http://en.wikipedia.org/wiki/Othonos-Amalias_Avenue))

Πολυτεχνείου, Νοταρά και η Έλληνος Στρατιώτου. Αξίζει τέλος να αναφερθεί, πως το πάτων των οδών του μεγαλύτερου μέρους του δικτύου προσβασιμότητας είναι μικρότερο των 15μ., ενώ το 55% του μήκους του δικτύου, αποτελείται από δρόμους μονής κατεύθυνσης. (Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένα)

#### 6.3.4 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Κάνοντας μια σύνοψη όλων όσων αναφέρθηκαν στη φάση της ανάλυσης της ευρύτερης αστικής περιοχής του θαλάσσιου μετώπου, είμαστε σε θέση να επισημάνουμε τα σημαντικότερα προβλήματα της περιοχής, που διαμορφώνουν τη σχέση της με την παραλιακή ζώνη.

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του αστικού ιστού, είναι το φαινόμενο του έντονου κυκλοφοριακού φόρτου, που παρατηρείται στο εσωτερικό της κεντρικής περιοχής, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής. Το φαινόμενο οφείλεται ξεκάθαρα στην έλλειψη των βασικών υποδομών, για την αποσυμφόρηση του αστικού κέντρου. Επιπλέον, η εμπλοκή του δικτύου προσπέλασης του παραλιακού μετώπου, στην εσωτερική κυκλοφορία της πόλης, σε συνδυασμό με την έλλειψη των απαραίτητων χώρων στάθμευσης, επιβαρύνει ακόμα περισσότερο την ήδη άσχημη κατάσταση της κεντρικής περιοχής, ιδιαίτερα στα σημεία που βρίσκονται κοντά στις πύλες του παλιού λιμένα.

Ακόμη ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζει η αστική περιοχή, είναι αυτό της σύγκρουσης των χρήσεων γης. Το πρόβλημα έχει τις ρίζες του στην συνύπαρξη μεταξύ του αστικού ιστού και του λιμανιού, στην ίδια περιοχή, με μοναδικό στοιχείο να τα χωρίζει την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή και την παραλιακή

οδό Όθ. Αμαλίας. Αποτέλεσμα της συνύπαρξης αυτής, ήταν η παράλληλη ανάπτυξη αστικών και λιμενικών δραστηριοτήτων στον ίδιο χώρο, οι οποίες δεν μπορούν να συνυπάρξουν μεταξύ τους εξ' ορισμού.

Τα «εμπόδια» που αναπτύχθηκαν, στην ευρύτερη αστική ζώνη, οδήγησαν στην σταδιακή αποκοπή του θαλάσσιου μετώπου από τον πολεοδομικό ιστό, γεγονός που έρχεται σε αντίθεση με τον αρχικό σχεδιασμό της πόλης, που προσανατολίστηκε προς την παραλιακή ζώνη. Παρόλα αυτά, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια νέα προσπάθεια και ένα έντονο ενδιαφέρον για την άρση της απομόνωσης του μετώπου με την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας στην κεντρική περιοχή με σκοπό τη διάχυσή τους στο παραλιακό μέτωπο.

#### 6.4 ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ-ΝΟΤΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Ο νότιος λιμένας Πατρών, θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα αναπτυξιακά έργα, που έχουν γίνει στην Πάτρα τα τελευταία χρόνια, καθώς είναι ένα σύγχρονο και άκρως ανταγωνιστικό έργο, που συμβάλλει στην ενίσχυση της οικονομίας και της ελκυστικότητας της πόλης. Συγκεκριμένα, από τον Ιούλιο του 2011 έχει ξεκινήσει η λειτουργία του, στο νοτιότερο τμήμα της πόλης, με σκοπό να εξυπηρετήσει κατά κύριο λόγο τις μετακινήσεις από και προς την Ιταλία.

Οι εγκαταστάσεις του λιμένα, βρίσκονται επί της οδού Ακτής Δυμαίων, σε απόσταση περίπου ενός χιλιομέτρου από τον βόρειο λιμένα, στο ύψος της περιοχής του Γλαύκου. Η περιοχή θα αποτελέσει έναν από τους βασικούς κόμβους πρόσβασης στο λιμάνι και θα ενταχθεί στο ευρύτερο δίκτυο προσπελασιμότητας του λιμανιού. (Αργυριάδου Ε., 2008)

Σκοπός του σχεδιασμού του, ήταν η δημιουργία ενός λιμανιού ικανού να εξυπηρετήσει όλα τα είδη των συνδυασμένων μεταφορών, ώστε να μπορέσει η Πάτρα να ανταποκριθεί επαρκώς στο ρόλο της ως Δυτική Πύλη της Ευρώπης και κόμβο μεταφορών σε διευρωπαϊκό επίπεδο. Αξίζει να αναφέρουμε πως το νέο λιμάνι, είναι σε θέση να εξυπηρετήσει πλοία νέας γενιάς (Ferry boats, Ro-Ro, Containerships) και να χρησιμοποιήσει σύγχρονα συστήματα για τη μεταφορά και τη διακίνηση μοναδοποιημένων φορτίων, όπως εμπορευματοκιβώτια, trailers, semitrailers, αποκτώντας με αυτόν τον τρόπο τον εξοπλισμό και τις



σύγχρονες εγκαταστάσεις, που απαιτούνται για να το καταστήσουν περισσότερο ελκυστικό σε νέες αγορές αλλά και χρήστες. (Αργυριάδου Ε., 2008)

Τέλος, η δημιουργία του νέου λιμανιού, επιτρέπει την εκμετάλλευση του παραλιακού μετώπου της πόλης, με την απομάκρυνση των λιμενικών εγκαταστάσεων και δραστηριοτήτων από το κέντρο της πόλης, την αισθητική αναβάθμισή του και την άρση της απομόνωσης, στην οποία βρίσκεται τις τελευταίες δεκαετίες.

#### 6.4.1 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ- ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Το νέο λιμάνι διαθέτει πριονωτό μέτωπο λιμένα (κρηπίδωμα) συνολικού μήκους περίπου 1000μ., και βάθους 11μ., τέσσερις νηοδόχους<sup>8</sup> και 15 ράμπες για την πρόσδεση σκαφών. Επιπλέον, το λιμάνι προστατεύεται από κυματοθραύστη, συνολικού μήκους 1.236μ., που είναι κατασκευασμένος από οπλισμένο σκυρόδεμα. Τέλος, για τη δημιουργία των χερσαίων χώρων έγιναν επιπλέον επιχώσεις συνολικού εμβαδού 150 στρεμμάτων.

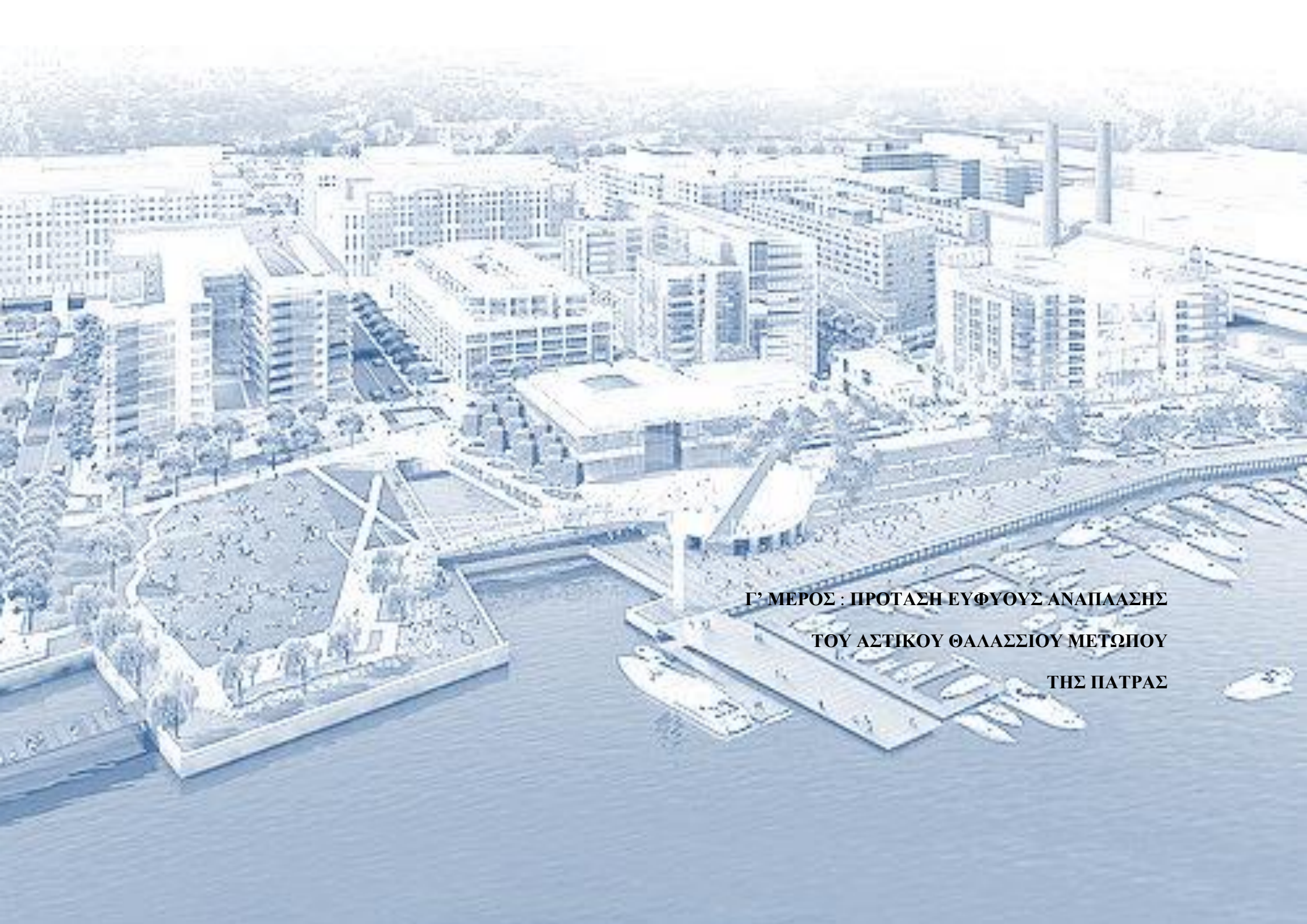
Σύμφωνα με τη μελέτη των έργων υποδομής του λιμένα, η χερσαία ζώνη διακρίνεται σε τέσσερις ενότητες:

- Ζώνη Στάθμευσης- Αναμονής –Επιβίβασης

<sup>8</sup> Αποβάθρα, τμήμα εμπορικού λιμανιού μεταξύ του κρηπιδώματος και των προβλητών του (Πηγή: <http://www.musicheaven.gr/html/modules.php?name=Blog&file=page&op=viewPost&pid=24480>)

στην προηγούμενη σελίδα 6.35: Αποψη του Νότιου Λιμένα της πόλης (πηγή: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/projects/stories/details\\_new.cfm?pay=GR&the=60&sto=1712&lan=6&region=ALL&obj=ALL&per=2&defL=ES](http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=GR&the=60&sto=1712&lan=6&region=ALL&obj=ALL&per=2&defL=ES))

- Ζώνη απόθεσης των εμπορευμάτων
- Ζώνη των οικοδομικών τετραγώνων
- Ζώνη πρασίνου και της μελλοντικής διέλευσης της γραμμής ΟΣΕ (Αργυριάδου Ε., 2008)  
Τέλος, όσον αφορά στις κτιριακές εγκαταστάσεις, αυτές υπολογίζεται πως έχουν συνολική έκταση περίπου 7.000τμ., οι σημαντικότερες εκ των οποίων περιλαμβάνουν:
  - Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένα, συνολικού εμβαδού 1.765 τμ., ο οποίος διαθέτει χώρο υποδοχής και αναμονής, γραφεία υπηρεσιών, χώρους υγιεινής, κουζίνα, αποθήκες, κέντρο ηλεκτρονικού ελέγχου, λεβητοστάσια, διαδρόμους στεγασμένους και μη και ράμπες ΑΜΕΑ.
  - Κτίριο τερματικού σταθμού, εμβαδού 3.232 τμ, που διαθέτει, γκισέ πληροφοριών, χώρο υποδοχής και αναμονής, χώρο εστίασης, καφέ-μπρα, εμπορικά καταστήματα, χώρους υγιεινής, γραφεία υπηρεσιών, πρακτορεία, αποθήκες και χώρους καθαριστών, οι οποίοι λειτουργούν σαν βοηθητικού χώροι. Τέλος, διαθέτει ημιυπαίθριους χώρους με στοές και ράμπες ΑΜΕΑ.
  - Κτίριο υποσταθμού, περιλαμβάνει κυρίως χώρους Η/Μ εγκαταστάσεων, γραφεία και χώρους υγιεινής.
  - Κτίριο Πυροσβεστικού σταθμού, κάλυψης 700τμ, με εξωτερικούς χώρους, χώρους γραφείων, αποδυτήρια ανδρών και γυναικών, κουζίνα, θαλάμους διδασκαλίας και χώρους υγιεινής. Ο πυροσβεστικός σταθμός, περιλαμβάνει στις εγκαταστάσεις του και υπόστεγο πυροσβεστικού σταθμού, εμβαδού 338 τμ., που περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο αποθήκες και χώρους στάθμευσης των πυροσβεστικών οχημάτων.
  - Κτίριο Βόρειας πύλης, συνολικής έκτασης 355 τμ., με χώρους αναμονής, γραφεία και φυλάκια νησίδων.
  - Αναψυκτήριο- Περίπτερο, συνολικού εμβαδού 108,2 τμ.



**Γ' ΜΕΡΟΣ : ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΥΦΥΟΥΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ  
ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ  
ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ**

## 7.1 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Η θέση της πόλης της Πάτρας, ως κέντρο υπερτοπικής κλίμακας και σημαντικός συγκοινωνιακός κόμβος, συνέβαλλε σε μεγάλο βαθμό στην χρήση της ως σημείο εισόδου-εξόδου αλλά κυρίως διέλευσης, από και προς την Δυτική Ευρώπη. Το γεγονός αυτό, επηρέασε την διαμόρφωση της σχέσης του δίπολου, μιας και το σύνολο των λιμενικών και βιομηχανικών εγκαταστάσεων, καταλάμβαναν μέχρι πρόσφατα το μεγαλύτερο μέρος του παραλιακού μετώπου της πόλης, με αποτέλεσμα να γίνει η Πάτρα η «παραθαλάσσια πόλη χωρίς θάλασσα». Αυτό οφείλεται στις ασύμβατες χρήσεις που έχουν συγκεντρωθεί τα τελευταία χρόνια στην παραλιακή ζώνη και τα εμπόδια, που οδήγησαν σταδιακά στην απομόνωση της πόλης από το λιμάνι και στην ρήξη της οργανικής σχέσης, που διατηρούσαν παλαιότερα.

Όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενο κεφάλαιο, η παρούσα εργασία εστιάζει στην δυναμική σχέση μεταξύ των χωρικών μερών του δίπολου πόλη-λιμάνι, η οποία μάλιστα αποτελεί το εφαλτήριο του σχεδιασμού και της σύνταξης μιας ολοκληρωμένης πρότασης έργων αναμόρφωσης στην πρώην λιμενική ζώνη, που θα στοχεύει στην άρση της απομόνωσης και του αποκλεισμού της πόλης από το λιμάνι, στην εξομάλυνση των ασύμβατων χρήσεων και την ενίσχυση της δυναμικής της πόλης στο παγκόσμιο περιβάλλον ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων.

Τα τελευταία χρόνια η διαμόρφωση τόσο του αστικού ιστού της πόλης, όσο και του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, είχε δημιουργήσει ένα τεράστιο χάσμα στο δίπολο. Την κατάσταση επιδείνωσε

στην προηγούμενη σελίδα εικ.7.1:  
(πηγή:  
<https://dj.com/news/ae/12034778.htm>  
1)

το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης, που γινόταν ολοένα και πιο έντονο με το πέρασμα των χρόνων και είχε σαν αποτέλεσμα την περιφράξη της λιμενικής ζώνης και την οριστική αποκοπή της από την πόλη. Το γεγονός αυτό, οδήγησε στον ουσιαστικό διαχωρισμό του δίπολου, δημιουργώντας ένα «φρούριο» περιμετρικά του μετώπου, το οποίο δεν επέτρεπε καμία άλλη χρήση εντός του λιμανιού ενώ παράλληλα απαγόρευε την πρόσβαση στους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης.

Σήμερα με την μεταφορά των εγκαταστάσεων του λιμένα εκτός του πολεοδομικού κέντρου της πόλης, δίνεται η δυνατότητα της ανάπτυξης νέων δραστηριοτήτων στην περιοχή του παραλιακού μετώπου, με σκοπό την ανάκτηση και την απόδοσή του στους χρήστες του. Για την επίτευξη του παραπάνω στόχου κρίνεται αναγκαίος ο ανασχεδιασμός της περιοχής με χρήση των κατάλληλων μέτρων και τη χωροθέτηση νέων δραστηριοτήτων, προκειμένου να ενσωματωθεί το παραλιακό μέτωπο στον αστικό ιστό και την οικονομική και κοινωνική ζωή των κατοίκων. Πιο συγκεκριμένα, κυριότερος στόχος των έργων αναμόρφωσης που προτείνονται για το λιμάνι της Πάτρας, είναι να δοθεί μιας εξολοκλήρου νέα ταυτότητα στην περιοχή, με γνώμονα την αισθητική αναβάθμιση, την αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής και τέλος την βελτίωση της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος μέσω του έξυπνου και βιοκλιματικού σχεδιασμού.

Όταν αναφερόμαστε στον έξυπνο και βιοκλιματικό σχεδιασμό εννοούμε την εισαγωγή νέων τεχνολογιών και την υποδοχή «hi-tech» δραστηριοτήτων, οι οποίες θα διευρύνουν την έννοια του δημόσιου χώρου, όπως τον ξέραμε μέχρι σήμερα και θα μετασχηματίσουν της δομή και το μορφολογία των στοιχείων και των υλικών κατασκευής του δομημένου περιβάλλοντος. Με λίγα λόγια, στόχος του ευφυούς σκέλους της

παρούσας αστικής ανάπλασης είναι να αμβλύνει τα όρια των κοινωνικών δραστηριοτήτων στο παραλιακό μέτωπο, οι οποίες θα διαχέονται στο εσωτερικό του αστικού ιστού, συμβάλλοντας στη δημιουργία μιας σύγχρονης και ολοκληρωμένης διαδικτυακής πόλης. Η μετατροπή της Πάτρας, από «συμβατική» πόλη σε ένα πολυλειτουργικό και διαδικτυακό χώρο, μέσω των ευφυών στοιχείων, που εντάσσονται στο παραλιακό της μέτωπο, στοχεύει στην ενίσχυση της ελκυστικότητάς της, χαρίζοντάς της μια θέση στη λίστα με τις πιο ανταγωνιστικές πόλεις παγκοσμίως.

Τέλος, θέλοντας να συνοψίσουμε τους στόχους που θέτει η παρούσα εργασία σχετικά με την αναγέννηση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας, τους κατηγοριοποιούμε σε αναπτυξιακούς που αφορούν την προσέλκυση επενδύσεων και νέων αγορών, κοινωνικούς, οι οποίοι αναφέρονται στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων και σε περιβαλλοντικούς, που αφορούν στην βελτίωση της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος, μέσω του έξυπνου και βιοκλιματικού σχεδιασμού.

## 7.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Οι προτάσεις του σχεδίου αναμόρφωσης του παραλιακού μετώπου της Πάτρας, που παρουσιάζονται στην παρούσα εργασία δεν αφορούν μόνο την παραλιακή ζώνη, αλλά περιλαμβάνουν ένα σύνολο δράσεων, που απευθύνονται τόσο σε αυτό όσο και στον αστικό και πολεοδομικό ιστό της πόλης.

Για την επίτευξη των στόχων που τέθηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο, κρίνεται αναγκαία η επίλυση των καίριων ζητημάτων που αφορούν στο δίπολο και επηρεάζουν τη σχέση μεταξύ των χωρικών μερών που το αποτελούν. Για το λόγο αυτό η παρουσίαση των προτάσεων θα χωριστεί σε τρία μέρη, τα οποία αποτελούν τις βασικές κατευθύνσεις του σχεδίου ανάπλασης, καθεμία από τις οποίες, αναφέρεται σε άλλου είδους δράσεις.

Αρχικά θα γίνει η παρουσίαση των προτάσεων που αφορούν την αποκατάσταση της σχέσης μεταξύ του αστικού και του υδάτινου στοιχείου. Οι δράσεις αυτές, έχουν ως κοινό παρονομαστή την άρση των στοιχείων, που δημιούργησαν την αποκοπή της πόλης από τη θάλασσα. Πιο συγκεκριμένα, σε αυτό το σημείο θα γίνει αναφορά στη σύνδεση και την προσβασιμότητα της παραλιακής ζώνης με την αστική περιοχή, η οποία αφορά κατά κύριο λόγο κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, πάνω στις οποίες θα βασιστούν οι προτάσεις του σχεδιασμού.

Στη συνέχεια, θα γίνει αναφορά στον έξυπνο και βιοκλιματικό σχεδιασμό των έργων ανάπλασης, που αποτελεί την ειδοποιό διαφορά της παρούσας διπλωματικής και κατατάσσει το πρόγραμμα παρεμβάσεων στις ευφυείς αστικές αναπλάσεις. Το κομμάτι αυτό αναφέρεται, εκτός των άλλων, στις αρχιτεκτονικές

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση  
του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

πρόταση ευφρούς ανάπλασης του  
παραλιακού μετώπου της Πάτρας

επιλογές της πρότασης και στην ανάπτυξη των κατάλληλων χαρακτηριστικών, που θα την καταστήσουν  
ευφυή και θα ενισχύσουν την ελκυστικότητα του συνόλου της περιοχής μελέτης.

Τέλος, θα ακολουθήσει η αναλυτική περιγραφή των προτάσεων , που αφορούν αποκλειστικά στο  
παραλιακό μέτωπο, οι οποίες σε συνδυασμό με όλα τα παραπάνω στοιχεία θα οδηγήσουν στην οριστική  
αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με το παραθαλάσσιο μέτωπο.



### 7.2.1 ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ

Ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία που θα αποτελέσουν το εργαλείο του σχεδιασμού των προτάσεων, είναι η σύνδεση του αστικού με το υδάτινο στοιχείο, μέσω της άρσης των εμποδίων, που οδήγησαν στον σταδιακό διαχωρισμό τους και της εισαγωγής νέων δραστηριοτήτων και λειτουργιών εντός της παραλιακής ζώνης.

Βασικό εμπόδιο για την αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με το λιμάνι αποτελεί η σιδηροδρομική γραμμή, που εκτείνεται κατά μήκος του λιμανιού και παράλληλα σε αυτό. Η πρόσφατη λειτουργία των γραμμών, που συνδέουν τη μία άκρη της πόλης με την άλλη, και μεν εξυπηρετεί ένα μεγάλο μέρος των κατοίκων της πόλης και έχει βοηθήσει την αποσυμφόρηση του κέντρου της, αλλά από την άλλη διαχωρίζει τον αστικό ιστό από τη θάλασσα και δεν επιτρέπει τη διάχυση των αστικών χρήσεων κοντά σε αυτήν, αφήνοντάς την απομονωμένη, από οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα εκτός της λιμενικής.

Για τους λόγους αυτούς, προτείνεται η υπογείωση της σιδηροδρομικής γραμμής, από την οδό Αγ. Σοφίας και η άνοδος της στην επιφάνεια στο ύψος της οδού Παπαφλέσσα, όπου βρίσκεται ο υφιστάμενος σιδηροδρομικός σταθμός, που αποτελεί τερματικό σταθμό της γραμμής. Για την εξυπηρέτηση του κοινού, προβλέπεται η μεταφορά του Σταθμού ΟΣΕ στο παλιό μηχανοστάσιο της περιοχής του Αγ. Διονυσίου, μέρος του οποίου θα είναι υπόγειο για την επιβίβαση και την αποβίβαση των ταξιδιωτών. Η παραπάνω πρόταση κρίνεται αναγκαία και για τον εκσυγχρονισμό της σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία εκτός των άλλων θα αποκτήσει προδιαγραφές παγκόσμιας κλίμακας.

εικ.7.2: Ποδηλατόδρομος – Πεζόδρομος, κοντά στο παραλιακό μέτωπο (πηγή: [http://epirusgate.blogspot.gr/2010\\_10\\_06\\_archive.html](http://epirusgate.blogspot.gr/2010_10_06_archive.html))

εικ.7.3: Πρόταση για δίκτυο ποδηλατόδρομων μέσα στην πόλη (πηγή: <http://www.theurbancountry.com/2012/08/bicycle-infrastructure-continuity.html>)



Αναγκαία θεωρείται επίσης η μετατροπή της βασικής οδικής αρτηρίας Όθωνος Αμαλίας, σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας μικρού πλάτους, που θα επιτρέπει την καλύτερη πρόσβαση του μετώπου από τους κατοίκους και τους επισκέπτες της. Στον νέο άξονα ήπιας κυκλοφορίας, ο οποίος θα κατασκευαστεί με τη χρήση κυβόλιθων και όχι ασφάλτου, για την απόδοση καλύτερου αποτελέσματος αισθητικά, θα επιτρέπεται μόνο η παράδια στάθμευση για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης και για την εξυπηρέτηση αναγκών όπως οι τροφοδοσίες των καταστημάτων, που βρίσκονται εντός του παραλιακού μετώπου.

Τις κυκλοφοριακές ανάγκες του οδικού άξονα θα καλύπτει πλέον ο υπόγειος δρόμος, που προβλέπεται να δημιουργηθεί κάτω από τον υφιστάμενο, μέσω της δημιουργίας υπόγειας σήραγγας δύο χιλιομέτρων περίπου. Η υπογείωση της οδού, θα ξεκινήσει από το ύψος της μαρίνας και θα σταματήσει μετά την περιοχή της Ιχθυόσκαλας, στην αρχή της οδού Ακτής Δυμαίων. Ο υπόγειος άξονας, θα διαθέτει δύο λωρίδες ταχείας κυκλοφορίας και μια έκτακτης ανάγκης για κάθε κατεύθυνση, με σκοπό να εξυπηρετεί καλύτερα την κυκλοφορία στο κέντρο της πόλης και να μειώσει το φαινόμενο της συμφόρησης, που παρατηρείται στο σημείο αυτό, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής.

Το συγκεκριμένο έργο, δεν θεωρείται πως θα επηρεάσει αρνητικά τα ήδη έντονα προβλήματα της περιοχής, μιας και την κίνηση των οχημάτων προβλέπεται να απορροφήσει η Ευρεία Περιμετρική Πατρών, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της Γενικής Μελέτης Μεταφορών και Κυκλοφορίας.

Μέσα στις δράσεις, που είναι απαραίτητο να γίνουν, εντάσσεται και η δημιουργία ανοιγμάτων στον αστικό ιστό για την επίτευξη της προσβασιμότητας του λιμανιού από όλα τα σημεία του αστικού ιστού.



εικ.7.4: Χώροι Στάθμευσης και ενοικίασης ποδηλάτων (πηγή:

εικ.7.5: Έξυπνο στάντ για στάση και ξεκούραση του ποδηλάτη (πηγή: <http://podilatestrikalon.wordpress.com/>)

εικ.7.6: Ένα άλλο είδος ποδηλατόδρομου (πηγή: <http://podilatestrikalon.wordpress.com/>)

Στα πλαίσια αυτά, προβλέπεται η δημιουργία ενός δίκτυο πεζόδρομων-ποδηλατόδρομων στο κέντρο της πόλης, οι οποίοι θα συμβάλλουν στην ενοποίηση των δημόσιων χώρων και θα δημιουργήσουν ευχάριστα εγκάρσια ανοίγματα διαδρόμων, που θα οδηγούν στο παραλιακό μέτωπο. Συγκεκριμένα, προτείνεται η πεζοδρόμηση τμήματος των οδών Ηλείου, Μουρούζη, Ρήγα Φεραίου και Μπουμπουλίνας, ενώ τμήματα των οδών Πέντε Πηγαδίων, Σαρανταπόρου, Ζαίμη, Αγ. Νικολάου, Πατρέως και Κανάρη, μετατρέπονται σε εγκάρσια ανοίγματα προς το μέτωπο. Πρέπει να τονιστεί δε, πως με την παραπάνω πρόταση είναι απαραίτητη η αλλαγή των κατευθύνσεων ορισμένων μονόδρομων. Οι πεζόδρομοι θα περιλαμβάνουν δίκτυο ποδηλατόδρομου, το οποίο θα διαχέεται εντός της παραλιακής ζώνης, στα πλαίσια επίτευξης της έξυπνης κινητικότητας. Αξίζει να αναφερθεί, πως το τμήμα του ποδηλατόδρομου, που θα διέρχεται μέσα από το μέτωπο, θα έχει αρκετά μεγάλο πλάτος γύρω στα 2,5 μ., ώστε να μπορεί να υποστηρίξει δύο κατευθύνσεις και θα είναι ελαφρώς υπερυψωμένο, ώστε να ξεχωρίζει η διαδρομή που θα ακολουθεί. Παράλληλα, προτείνεται η τοποθέτηση «έξυπνων» μεταλλικών σταντ, σε όλο το μήκος της διαδρομής που θα ακολουθούν τα ποδήλατα, για τη στήριξη, την ξεκούραση του ποδηλάτη, σε σημεία με μεγάλη κίνηση πεζών ή σε σημεία που υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες.

Επειδή παρόλα αυτά, η γραμμή που έχει σχεδιαστεί για την κυκλοφορία των ποδηλάτων εντός της περιοχής μελέτης, δεν επαρκεί για να καλύψει όλο το παραλιακό μέτωπο, προβλέπεται η τοποθέτηση διπλής σειράς από συνεχόμενη πλάκα στα σημεία εκείνα από όπου δεν μπορεί να περάσει το δίκτυο, ώστε να μην χρειάζεται να κινούνται πάνω στις πλακόστρωτες επιφάνειες του μετώπου, οι οποίες προκαλούν κραδασμούς και αναταράξεις. Οι παράλληλες πλάκες θα τοποθετηθούν σε τέτοια απόσταση μεταξύ τους,

ώστε να χωρούν να κινηθούν δύο ποδήλατα αλλά και οποιοδήποτε άλλο τροχοφόρο μέσο (αναπηρικό αμαξίδιο, καρότσι μωρού κ.τ.λ)

Για την προώθηση της χρήσης ποδηλάτων στη μετακίνηση των ανθρώπων στο εσωτερικό του παραλιακού μετώπου, προτείνεται η δημιουργία χώρων ενοικίασης και στάθμευσης ποδηλάτων σε αρκετά σημεία του μετώπου, τα οποία θα συνδέονται μεταξύ τους σε ένα ενιαίο δίκτυο. Η ενοικίαση αλλά και η επιστροφή των ποδηλάτων θα γίνεται με αυτοματοποιημένο τρόπο σε οποιοδήποτε σημείο του συστήματος. Λόγω της δικτύωσης των ποδηλάτων το σύστημα θα έχει τη δυνατότητα να ενημερώνεται αυτόματα για την ενοικίαση και την επιστροφή ενός ποδηλάτου, αφού προηγουμένως θα έχει χρησιμοποιηθεί η ειδική ηλεκτρονική κάρτα, η οποία θα χορηγείται στους χρήστες.

Τέλος, τις προτάσεις για την σύνδεση και τη διευκόλυνση της πρόσβασης στο παραλιακό μέτωπο συμπληρώνει η δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου σταθερής τροχιάς (Τραμ), το οποίο μαζί με το ποδήλατο θα αποτελεί το βασικό μέσο μεταφοράς και κυκλοφορίας στην παραλιακή ζώνη.

Το τραμ είναι ένα σταθερό μέσο μεταφοράς, που χρησιμοποιείται τα τελευταία χρόνια από όλο και περισσότερες πόλεις, εξαιτίας του χαμηλού λειτουργικού του κόστους και των υψηλών δυνατοτήτων μεταφοράς που προσφέρει. Επιπρόσθετα, ο τροχιόδρομος όπως ονομάζεται στα ελληνικά είναι ένα μέσο ιδιαίτερα φιλικό προς το περιβάλλον, ενσωματώνεται εύκολα στο χώρο, μιας και δεν απαιτεί βαριές υποδομές, ενώ παράλληλα συγκεντρώνει τα



εικ.7.7 εικ.7.8: Το Τραμ ως «πράσινο» μέσο μεταφοράς μέσα στην πόλη (πηγή: <http://ecology-salonika.org/2010/10/17/yes-to-tram-water-bus/>)



θετικά στοιχεία των σιδηροδρόμων, που δεν επηρεάζονται από την κυκλοφοριακή συμφόρηση και προσφέρουν ταχύτατες και ασφαλείς μετακινήσεις. Η χωροθέτηση του δικτύου τραμ, σύμφωνα με την πρόταση προβλέπεται να διασχίζει κατά μήκος την παραλία της πόλης από το ύψος της βόρειας λιμενολεκάνης μέχρι και την Ιχθυόσκαλα. Από εκείνο το σημείο το δίκτυο ενσωματώνεται στον αστικό ιστό, περνώντας από το Ιστορικό Κέντρο της πόλης και από τα πολυσύχναστα σημεία της.

### 7.2.2 ΕΞΥΠΝΟΣ, ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Ο σχεδιασμός μιας ολοκληρωμένης πρότασης ευφυνών παρεμβάσεων, όπως έχει αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο, αναφέρεται στη δημιουργία των κατάλληλων χαρακτηριστικών και δραστηριοτήτων, που θα συμβάλλουν στην εξασφάλιση ενός ασφαλούς, υγιεινού και αισθητικά ελκυστικού περιβάλλοντος διαβίωσης.

Για την επίτευξη των βασικών στόχων της ανάπλασης, δίνεται έμφαση σε δύο κατευθύνσεις σχεδιασμού, τη βιοκλιματική προσέγγιση στο σχεδιασμό του δομημένου περιβάλλοντος και την εφαρμογή έξυπνων διαδραστικών συστημάτων και υπηρεσιών, που θα δίνουν τη δυνατότητα ενημέρωσης σχετικά με όλα τα θέματα που αφορούν την πόλη, μέσω της πρόσβασης σε ειδικά διαμορφωμένους διαδικτυακούς τόπους.

Οι δράσεις που αφορούν στον αειφορικό σχεδιασμό της παραλίας της Πάτρας, περιλαμβάνουν την αναμόρφωση του κτιριακού αποθέματος, με τη χρήση ψυχρών υλικών κατασκευής των νέων κτιρίων και



εικ.7.9 Χώροι Πρασίνου στο εσωτερικό της πόλης (πηγή: [http://www.unblogger.gr/2013/12/egrithike-h-arkitektoniki-meleti-gia-tin-anaplasti-tis-Panepistimiou.html#.Uu-OsPI\\_vsc](http://www.unblogger.gr/2013/12/egrithike-h-arkitektoniki-meleti-gia-tin-anaplasti-tis-Panepistimiou.html#.Uu-OsPI_vsc))

εικ.7.11: Φωτοβολταικά πάνελ στις στέγες των κτιρίων (πηγή: [http://www.energia.gr/article.asp?art\\_id=25396](http://www.energia.gr/article.asp?art_id=25396))

επικάλυψης των όψεων των υφιστάμενων. Με τον όρο ψυχρά υλικά εννοούμε αυτά που εμφανίζουν μεγαλύτερη αντανακλαστικότητα στην ηλιακή ακτινοβολία και που αναπτύσσουν χαμηλότερη επιφανειακή θερμοκρασία. Ψυχρό υλικό διαμόρφωσης του αστικού περιβάλλοντος όπως συχνά αποκαλούνται, θεωρείται η πέτρα, οι μεταλλικές επιφάνειες, το μάρμαρο, οι κυβόλιθοι κ.α, τα οποία μόλις τα τελευταία χρόνια έχουν αρχίσει να γίνονται διαδεδομένα στη χώρα μας, στα πλαίσια του έξυπνου, βιοκλιματικού σχεδιασμού. Το μεγάλο πλεονέκτημά τους είναι, η εξοικονόμηση ενέργειας που προσφέρουν, καθώς έχουν τη δυνατότητα να μειώσουν τη θερμοκρασία ενός κτιρίου, πολύ ταχύτερα από οποιοδήποτε άλλο υλικό, πράγμα που συνεπάγεται τη μεταφορά μικρότερου ποσοστού θερμότητας στο εσωτερικό των κτιρίων και τη μικρότερη ανάγκη για κλιματισμό.

Επιπρόσθετα, προτείνεται η τοποθέτηση φωτοβολταϊκών συστημάτων στις σκεπές των κτιρίων, και η κατασκευή φεγγιτών για το φυσικό φωτισμό και αερισμό των κτιρίων. Τα συστήματα που αναφέρονται πιο πάνω, προβλέπεται να δημιουργήσουν μια νέα γενιά ενεργειακά κερδοφόρων κτιρίων εντός του παραλιακού μετώπου, που θα αναβαθμίσουν συνολικά την περιοχή.

Επιπλέον, προτείνεται η αύξηση του ποσοστού των χώρων πρασίνου εντός του παραλιακού μετώπου και η δημιουργία πάρκων-πλατειών και κηποτεχνικά διαμορφωμένων εκτάσεων φυτεμένων με γρασίδι. Η αύξηση των χώρων πρασίνου, συμβάλλει στον δροσισμό και τη σκίαση και λειτουργεί σαν φυσικός τρόπος κλιματισμού των ανοιχτών χώρων, που θερμαίνονται περισσότερο, λόγω της μεγαλύτερης έκθεσής τους στην ηλιακή ακτινοβολία, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες.

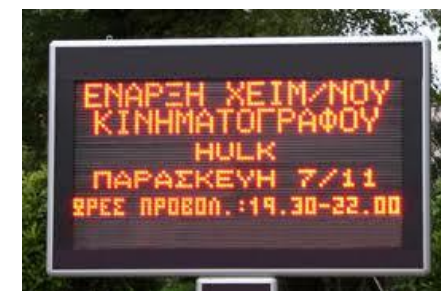


εικ.7.12: Φεγγίτες και γυάλινες σκεπές για το φυσικό φωτισμό του κτιρίου (πηγή: <http://www.zeroenergybuildings.org/2012/10/hockerton-housing-project.html>)

Στο βιοκλιματικό σχεδιασμό του μετώπου, εντάσσεται η αναβάθμιση των ελεύθερων πεζοδρομημένων χώρων, με τη διαμόρφωση μικρών θεματικών πάρκων κατά μήκος του μετώπου και τη φύτευσή τους με φυτά που ευδοκούν στην περιοχή, τα οποία θα ενισχύσουν και θα βελτιώσουν την βιοποικιλότητά της. Παράλληλα, προβλέπεται η χρήση στοιχείων ποιοτικού αστικού εξοπλισμού, σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης, όπως φυτεμένα στέγαστρα, χώροι προσπέλασης, πύργοι δροσισμού και πίδακες νερού.

Το επόμενο σκέλος των κατευθύνσεων που δόθηκαν στις προτάσεις, αφορά στην εφαρμογή έξυπνων υπηρεσιών, που θα συνδέσουν όλη την πόλη και θα διευκολύνουν σημαντικά την καθημερινότητα των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών. Συγκεκριμένα, προτείνεται η τοποθέτηση μεγάλων ηλεκτρονικών πινακίδων πληροφόρησης, σε κεντρικά σημεία του μετώπου, οι οποίες θα ενημερώνουν τους επισκέπτες του, σχετικά με τα καθημερινά δρώμενα της πόλης, τις καιρικές συνθήκες, τα δρομολόγια των μέσων μαζικής μεταφοράς (πλοία, λεωφορεία, τραμ) και τους εκτιμώμενους χρόνους αναμονής. Επιπλέον θα ενημερώνουν για τα εφημερεύοντα νοσοκομεία και φαρμακεία αλλά και τις περιοχές της πόλης, που θα πρέπει να αποφευχθούν λόγω της έντονης κυκλοφοριακής συμφόρησης. Τέλος, οι οθόνες θα παρέχουν πληροφορίες πολιτιστικού χαρακτήρα, για θεατρικές παραστάσεις, μουσικές συναυλίες, καλλιτεχνικές εκθέσεις και διοργανώσεις, που λαμβάνουν χώρα τόσο στην παραλία, όσο και στον υπόλοιπο αστικό ιστό.

Παράλληλα με τη χρήση των ηλεκτρονικών οθονών, προβλέπεται η τοποθέτηση κλειδωμένων ηλεκτρονικών υπολογιστών, σε όλη την έκταση της παραλιακής ζώνης και ιδιαίτερα στους χώρους στάσης και τις ειδικά διαμορφωμένες πλατείες των θεματικών πάρκων. Οι υπολογιστές, θα έχουν τη δυνατότητα πρόσβασης στο διαδίκτυο και θα επιτρέπουν στο χρήστη να συνδεθεί στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης



εικ.7.13      εικ.7.14:      Απόψεις ηλεκτρονικών πινακίδων ενημέρωσης σε διάφορες πόλεις (πηγή: [http://www.tanco.gr/greek/PhotoGallery\\_OTA.aspx](http://www.tanco.gr/greek/PhotoGallery_OTA.aspx))

εικ.7.15:      Η Εφαρμογή FixMyCity (πηγή: [http://www.citybranding.gr/2012/11/blog-post\\_26.html](http://www.citybranding.gr/2012/11/blog-post_26.html))

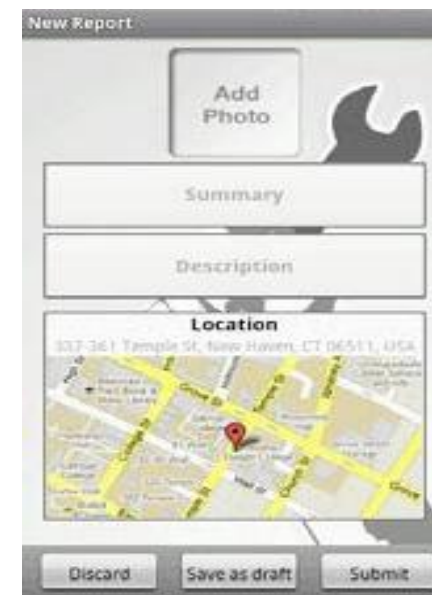
ευφυνείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

πρόταση ευφυνούς ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

(facebook, twitter, linkedin κ.τ.λ.), να παίζει online ηλεκτρονικά παιχνίδια, να συνομιλήσει με φίλους, ακόμα και να κλείσει ακτοπολιτικά εισιτήρια, εισιτήρια θεατρικών παραστάσεων κ.α

Μέσω των ηλεκτρονικών υπολογιστών θα λειτουργούν κάποιες ψηφιακές εφαρμογές βελτίωσης του δομημένου περιβάλλοντος, όπως είναι η εφαρμογή FixMyCity, η οποία θα επιβλέπεται από τις τοπικές αρχές και θα δίνει την δυνατότητα στους πολίτες να αναφέρουν οποιοδήποτε πρόβλημα στο μετώπου, πάνω σε διαδραστικούς χάρτες, δίνοντας την περιγραφή του προβλήματος ηλεκτρονικά. Άλλη εφαρμογή, θα περιλαμβάνει ηλεκτρονικές αιτήσεις με προτάσεις των πολιτών για τη βελτίωση συγκεκριμένων περιοχών του παραλιακού μετώπου, τις οποίες θα τοποθετούν στο χάρτη της εφαρμογής. Οι εφαρμογές αυτές, που λειτουργούν ήδη σε πολλές χώρες του εξωτερικού, ενισχύουν τη συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία βελτίωσης της ποιότητας του αστικού χώρου, δημιουργώντας τα κατάλληλα κίνητρα για ευαισθητοποίηση.

Τέλος, οι υπολογιστές θα διαθέτουν ηλεκτρονικό σύστημα ενημέρωσης των ελεύθερων θέσεων στα διαμορφωμένα Parking, αλλά και εφαρμογή εύρεσης χώρου στάθμευσης εντός του αστικού κέντρου, υπηρεσίες, που θα συνδέονται και με τις μεγάλες ενημερωτικές οθόνες.





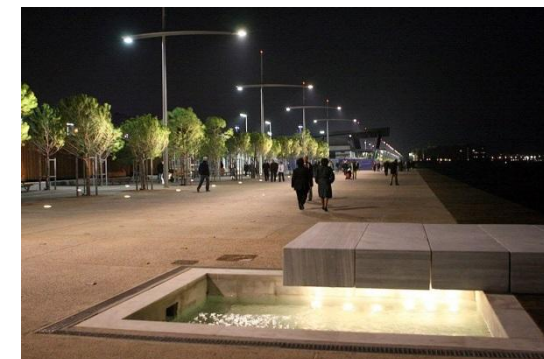
### 7.2.3 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Μετά την αναφορά στις βασικές κατευθύνσεις του σχεδιασμού, θα ακολουθήσει η αναλυτική περιγραφή των προτάσεων της ευφρούς ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της Πάτρας. Το σκέλος αυτό περιλαμβάνει τη χωροθέτηση νέων δραστηριοτήτων, λειτουργιών και χρήσεων για την μετατροπή του μετώπου σε ελκυστικό προορισμό, τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες της πόλης, καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, έχοντας πάντα ως γνώμονα τη μελέτη των παραδειγμάτων ανάπλασης παραλιακών μετώπων παγκοσμίως. Μεγάλη σημασία για τη δημιουργία ενός επιτυχημένου σχεδίου ανάπλασης, είναι η εισαγωγή ενός μείγματος χρήσεων και η σύνδεσή τους μέσω διαμορφωμένων χώρων πρασίνου και πλακόστρωτων επιφανειών. Ο συνδυασμός διαφορετικών δραστηριοτήτων στον ίδιο χώρο, συμβάλλει καθοριστικά στην ανάπτυξη έντονης κινητικότητας και ζωντανιάς, η οποία ενισχύει την οικονομική βιωσιμότητα της πόλης και την προσέλκυση επενδύσεων και νέων αγορών.

Σημαντική κρίνεται επίσης, η ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής και όλων εκείνων των χαρακτηριστικών που θα οδηγήσουν σταδιακά στην δημιουργία ενός νέου διαφοροποιημένου τουριστικού προϊόντος. Τα βασικά στοιχεία, που χαρακτηρίζουν την παραλιακή ζώνη της Πάτρας, είναι η γραμμικότητά της, το μεγάλο μήκος και το μικρό βάθος της, το οποίο δημιουργεί ένα τεράστιο άνοιγμα προς το υδάτινο στοιχείο. Για το λόγο αυτό, όπως θα δούμε παρακάτω στην αναλυτική περιγραφή των προτάσεων, κρίθηκε αναγκαία η χωροθέτηση όλων σχεδόν των κτιρίων και των νέων δραστηριοτήτων

εικ.7.16  
περιπάτου  
Θεσσαλονίκης  
<http://kolindrosfire.blogspot.gr/2013/12/blog-post.html>

εικ.7.17: Διάδρομος  
στην παραλία  
(πηγή:  
<http://kolindrosfire.blogspot.gr/2013/12/blog-post.html>)



στους ειδικά διαμορφωμένους προβλήτες του λιμένα, ούτως ώστε να διατηρηθεί ανέπαφο, το λεπτό όριο μεταξύ του στοιχείου της στεριάς και της θάλασσας, δημιουργώντας έτσι μια γραμμική πορεία πεζοδρομημένων διαδρομών και χώρων πρασίνου, που θα ενισχύσουν ακόμη περισσότερο το άνοιγμα προς το νερό.

Το παραλιακό μέτωπο της Πάτρας, χωρίζεται από τους πέντε προβλήτες που περιγράφηκαν αναλυτικά στη φάση της ανάλυσης, και με βάση αυτούς, θα γίνει η παρουσίαση των προτάσεων ξεκινώντας από το βορειότερο τμήμα του μετώπου, προς το νοτιότερο (Ιχθυόσκαλα).

#### Βόρειος Προβλήτας

Ο Βόρειος Προβλήτας αποτελεί τη φυσική συνέχεια της μαρίνας της πόλης, στον οποίο προτείνεται να δοθεί καθαρά πολιτιστικός χαρακτήρας. Συγκεκριμένα, προτείνεται η χωροθέτηση Μεγάλου Μουσικής συνολικής έκτασης περίπου 8.000τμ, που θα περιλαμβάνει αίθουσες θεάτρου και όπερας. Στο εξωτερικό του κτιρίου προβλέπεται η δημιουργία νέου υπαίθριου θεάτρου για την διεξαγωγή εκδηλώσεων πολιτιστικού περιεχομένου. Ανάμεσα στο θέατρο και το κτίριο του Μεγάλου, διαμορφώνονται κηποτεχνικά εκτάσεις πρασίνου, δενδροφυτεμένες, με στέγαστρα και χώρους στάσης και ξεκούρασης, οι οποίες θα βελτιώσουν το αισθητικό αποτέλεσμα της περιοχής.



εικ.7.18: Η θέα από το εσωτερικό του Μ. Μουσικής της Θεσσαλονίκης (πηγή: [http://photos.wikimapia.org/p/00/02/80/10/43\\_full.jpg](http://photos.wikimapia.org/p/00/02/80/10/43_full.jpg))

Οι πολιτιστικές δραστηριότητες με επίκεντρο την μουσική, συνεχίζονται στον υπόλοιπο προβλήτα με τη δημιουργία ενός θεματικού πάρκου μουσικής, το οποίο περιλαμβάνει υπαίθριους συναυλιακούς χώρους, μουσικές σκηνές και χώρους εκδηλώσεων. Η ενοποίηση των χώρων τέλος, γίνεται με νησίδες πρασίνου και πεζοδρομημένα μονοπάτια, που διέρχονται μέσα από αυτές.

#### Μηχανοστάσιο Αγ. Διονυσίου

Το παλιό μηχανοστάσιο της περιοχής του Αγ. Διονυσίου αλλάζει χρήση και μετατρέπεται σε σιδηροδρομικό σταθμό και σταθμό υπεραστικών λεωφορείων. Η πρόταση τοποθετεί τον σιδηροδρομικό σταθμό ανάμεσα στις οδούς Αγ. Σοφίας και Ιωαννίνων και τον σταθμό υπεραστικών λεωφορείων στο νότιο τμήμα του μηχανοστασίου και συγκεκριμένα στο ύψος της οδού Νόρμαν.

Ο σιδηροδρομικός σταθμός περιλαμβάνει χώρο έκδοσης εισιτηρίων, γκισέ πληροφοριών, αποθήκη αποσκευών και δεμάτων, γραφεία προσωπικού, χώρους υγιεινής και αναμονής, ενώ αξίζει να σημειωθεί πως συνεχίζει υπόγεια για την επιβίβαση και την αποβίβαση των ταξιδιωτών. Στη συνέχεια του σταθμού, τοποθετείται σε υψηλότερο επίπεδο, εστιατόριο-καφετέρια με υπαίθριο χώρο για τη στάση και ξεκούραση του επιβάτη. Στην προέκταση του εστιατορίου και στο ίδιο επίπεδο με αυτό, προτείνεται η χωροθέτηση μικρών εμπορικών καταστημάτων και περιπτέρων, που απευθύνονται κυρίως σε τουρίστες. Ανάμεσα στο χώρο εστίασης και τα εμπορικά καταστήματα διαμορφώνονται χώροι πρασίνου, με μικρή πλατεία στο κέντρο τους.



εικ.7.19: Τα διαφορετικά επίπεδα του  
πρασίνου δίνουν ένα πιο καλαίσθητο  
αποτέλεσμα (πηγή:  
<http://www.greekarchitects.gr/gr/συμμετοχες-2009-10/201-αστική-ανάπλαση-με-αφορμή-το-τρένο-id3959>)

Συνεχίζοντας προς το νότιο τμήμα της περιοχής του μηχανοστάσιου, τοποθετείται ο σταθμός των υπεραστικών λεωφορείων όπως προαναφέρθηκε. Η επιλογή της χωροθέτησης του σταθμού, γίνεται εξαιτίας της κοντινής απόστασης του συγκεκριμένου σημείου με το χώρο στάθμευσης των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων. Γύρω από το σταθμό, αναπτύσσεται έκταση φυτεμένη με γρασίδι, η οποία σε ορισμένα σημεία διαμορφώνεται σε διαφορετικά επίπεδα.

Η είσοδος και η έξοδος των λεωφορείων θα γίνεται μέσω της οδού Νόρμαν ενώ ο χώρος που βρίσκεται μπροστά από το σταθμό χρησιμοποιηθεί για την κίνηση τους. Τέλος, περιμετρικά του μηχανοστασίου προτείνεται η δημιουργία χώρων πρασίνου, με πεζοδρομημένα μονοπάτια, φυτεμένα στέγαστρα και παγκάκια, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι η υπόλοιπη επιφάνεια της περιοχής, που δεν θα καλυφθεί με πράσινο, προτείνεται να πλακοστρωθεί, για το καλύτερο αισθητικά αποτέλεσμα.

### Προβλήτας Άστιγγος

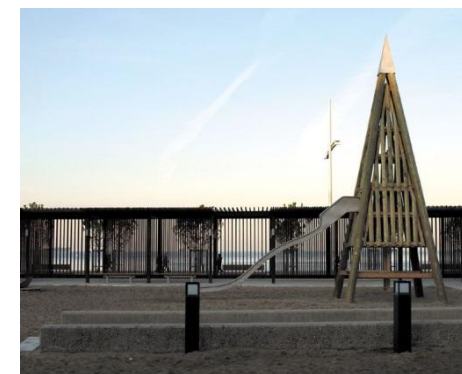
Ο επόμενος προβλήτας, σύμφωνα με το σχέδιο ανάπλασης αποκτά χαρακτήρα αναψυχής και ψυχαγωγίας και απευθύνεται σε όλες τις ηλικίες χρηστών. Συγκεκριμένα, προτείνεται η δημιουργία ενός πάρκου δραστηριοτήτων σε όλο το μήκος του, που θα περιλαμβάνει δύο παιδικές χαρές, ανάμεσα στις οποίες θα διαμορφωθεί Λούνα Παρκ για την ψυχαγωγία των μικρότερων ηλικιών. Το σύνολο του πάρκου Δραστηριοτήτων θα διαμορφωθεί με χώρους φυτεμένους με γρασίδι, πεζοδρομημένα μονοπάτια και μικρές πλακόστρωτες πλατείες με χώρους στάσης και σκίασης, σε συγκεκριμένα σημεία. Οι



εικ.7.20 εικ.7.21: Πάρκο Δραστηριοτήτων στη Λαμία, σε πρώην χώρο στρατοπέδου. Οι χώροι πρασίνου διαδέχονται τις παιδικές χαρές και τα στοιχεία νερού. (πηγή: <http://www.lamia.gr/en/node/467>)

δραστηριότητες του πάρκου, προβλέπεται να διαχυθούν στους πλάγιους προβλήτες που έχουν διαμορφωθεί, οι οποίοι περιλαμβάνουν κατά κύριο λόγο πάρκα πρασίνου με διάφορα ειδικά θέματα και χώρους καφέ – εστιατορίων για την ξεκούραση του επισκέπτη. Στον πρώτο και μεγαλύτερο προβλήτα, προτείνεται η δημιουργία ενός πάρκου αθλητικών εγκαταστάσεων, που περιλαμβάνει χώρους με ράμπες για skateboard, parkour και ποδηλάτου ανώμαλου εδάφους, που απευθύνονται σε όλες τις ηλικίες και τους χρήστες και στοχεύουν στην εκτόνωση του επισκέπτη και φυσικά την ψυχαγωγία του, μιας και δεν υπάρχει ανάλογος χώρος, σε κανένα σημείο της πόλης για την ανάπτυξη των παραπάνω αθλημάτων. Τέλος, εντός του προβλήτα χωροθετείται Δημοτικό Αναψυκτήριο για την ξεκούραση των χρηστών, αλλά και κτίριο με δυνατότητα ενοικίασης του εξοπλισμού, που απαιτείται για τα παραπάνω αθλήματα (ποδήλατα τύπου bmx, σανίδες σκέιτ, πατίνια κ.τ.λ).

Ο δεύτερος προβλήτας, που ενώνεται με τον πρώτο με μια γέφυρα, από όπου περνά ποδηλατόδρομος, περιλαμβάνει δραστηριότητες ψυχαγωγίας πιο ήπιου βαθμού. Συγκεκριμένα, ο χώρος διαμορφώνεται με εκτάσεις πρασίνου, που συνδέονται μεταξύ τους με πλακόστρωτα μονοπάτια και είναι εξοπλισμένες με δέντρα και διάφορα είδη φυτών, μικρές τεχνητές λίμνες, κιόσκια για σκίαση και δροσισμό και χώρους στάσης για ξεκούραση. Μέσα στους χώρους πρασίνου προβλέπεται η δημιουργία μικρών πλατειών, στις οποίες τοποθετούνται τραπέζια, με ενσωματωμένα επιτραπέζια παιχνίδια (σκάκι, τάβλι, ντόμινο, μονόπολι), που απευθύνονται σε μικρούς και μεγάλους και έχουν ως σκοπό την διασκέδαση και τη δημιουργία ενός ευχάριστου διαλείμματος μέσα στην καθημερινότητα της πόλης.



εικ.7.22: Παιδική Χαρά κοντά στην Θάλασσα (πηγή: [http://www.xespao.gr/2011/05/65\\_14.html](http://www.xespao.gr/2011/05/65_14.html))



εικ.7.23: Αθλητικό Πάρκο, με ράμπες για skateboard και ποδήλατο ανώμαλου εδάφους (πηγή: <http://www.econews.gr/2012/03/27/our-park/>)

Ο τελευταίος και μικρότερος προβλήτας, που συνδέεται επίσης μέσω μικρής γέφυρας με τους προηγούμενους, διαμορφώνεται σε χώρο πρασίνου με πλατείες, στέγαστρα και μονοπάτια για περπάτημα. Ο χώρος περιλαμβάνει επίσης, εστιατόριο καφέ κοντά στη θάλασσα, προσφέροντας μια μοναδική θέα στον επισκέπτη. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται, στον καλό φωτισμό των χώρων ιδιαίτερα τις βραδινές ώρες, ενισχύοντας έτσι το αίσθημα ασφάλειας για τους περιπατητές.

#### Προβλήτας Αγ. Νικολάου- Το νησί της Πληροφόρησης

Στα πλαίσια των προτάσεων ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της Πάτρας, προβλέπεται η αποκοπή του προβλήτα της οδού Αγ. Νικολάου από το κρηπίδωμα και η δημιουργία ενός μικρού νησιού στο κέντρο του μετώπου, που θα ενώνεται με αυτό με δύο μεγάλες πεζογέφυρες.

Ο συγκεκριμένος χώρος προτείνεται να λάβει εκπαιδευτικό και επιστημονικό χαρακτήρα, γεγονός που επιτυγχάνεται με τη χωροθέτηση στο εσωτερικό του λειτουργιών σχετικών με την εκπαίδευση. Συγκεκριμένα, στην περιοχή χωροθετείται τριώροφο κτίριο Βιβλιοθήκης 3.000 τ.μ περίπου, συμπληρωματικό της υφιστάμενης, το οποίο διαθέτει χώρους γραφείων, αναγνωστήρια, κυλικείο και αίθουσες εκτυπώσεων. Γύρω από το κτίριο διαμορφώνονται χώροι πρασίνου, με πυκνή φύτευση δέντρων ώστε να εξασφαλίζεται η απομόνωση και η ησυχία, μιας και οι χώροι αυτοί προβλέπεται να λειτουργήσουν ως υπαίθριοι χώροι μελέτης εξοπλισμένοι με στέγαστρα, καθίσματα και κλειδωμένους

εικ.7.24: Πεζογέφυρα στο Τορόντο (πηγή: <http://www.smartplanet.com/blog/solving-cities/100-inspiring-urban-infrastructure-projects/>)



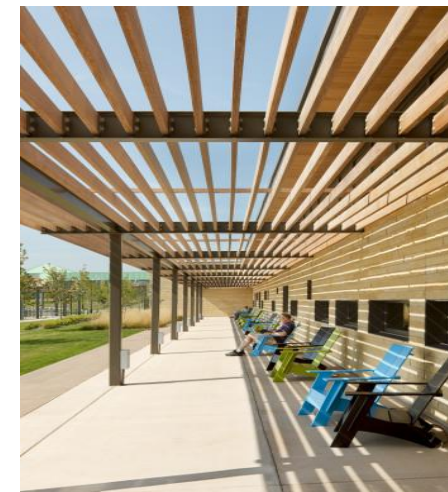
ευφυνείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

πρόταση ευφυνούς ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

ηλεκτρονικούς υπολογιστές, για κάθε χρήση. Μπροστά από το κτίριο, προβλέπεται η κατασκευή αιθρίου, εξοπλισμένου με μεγάλες ξύλινες τραπεζαρίες, οι οποίες θα χρησιμοποιηθούν από τους χρήστες για ανάγνωση και έρευνα.

Επιπλέον, προβλέπεται η δημιουργία ενός Συνεδριακού Κέντρου, το οποίο θα μπορέσει να καλύψει τις ανάγκες του Πανεπιστημίου της πόλης αλλά και του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου. Η Πάτρα δεν διαθέτει Συνεδριακό Κέντρο, ανάλογο με το μέγεθος των πανεπιστημιακών ιδρυμάτων, που υπάρχουν στην πόλη, επομένως η δημιουργία του, έχει μεγάλη σημασία για την Πανεπιστημιακή Κοινότητα. Το κτίριο, προβλέπεται να έχει εμβαδόν περίπου 5.000 τ.μ, ώστε να είναι ικανό να φιλοξενήσει συνολικά μέχρι και 2.000 συνέδρους και θα περιλαμβάνει αίθουσες σεμιναρίων, εκθέσεων, χώρους γραφείων, αίθουσα εστίασης και μπουφέ. Το Συνεδριακό Κέντρο, θα χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο για εκδηλώσεις και σεμινάρια εκπαιδευτικού περιεχομένου, ενώ προβλέπεται να ενισχύσει την ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού της πόλης.

Στην περιοχή χωροθετούνται τέλος, καφετέριες και εστιατόρια, διάσπαρτα σε όλη την έκταση του νησιού, στοχεύοντας στην αναψυχή του επισκέπτη, ενώ ανάμεσα στα κτίρια διαμορφώνονται χώροι πρασίνου, με μικρές πλατείες στο εσωτερικό τους και μονοπάτια, να τα διαχωρίζουν.



εικ. 7.25: Εξωτερικός χώρος βιβλιοθήκης, με καθίσματα για ξεκούραση και ανάγνωση και πέργκολα για σκίαση (πηγή: <http://msrdesign.com/project/hennepin-county-library-maple-grove/>)

στην επόμενη σελίδα εικ.7.26: Ημι-υπαίθριος χώρος μελέτης, με κλειδωμένους ηλεκτρονικούς υπολογιστές (πηγή: <http://msrdesign.com/project/hennepin-county-library-maple-grove/>)



Αξίζει να αναφερθεί ακόμη, πως σε όλη την έκταση του προβλήτα, τοποθετούνται κλειδωμένοι ηλεκτρονικοί υπολογιστές, οι οποίοι μπορούν να χρησιμοποιηθούν για εκπαιδευτικούς και ερευνητικούς λόγους αλλά και για πρόσβαση στο διαδίκτυο και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.

### Προβλήτας Γούναρη

Ο προβλήτας που ακολουθεί, βρίσκεται στην βάση της επόμενης σημαντικής εισόδου του μετώπου, στο ύψος της οδού Γούναρη, από την οποία πήρε και το όνομά του. Στα πλαίσια της παρούσας ανάπλασης, ο προβλήτας αλλάζει σχήμα εξωτερικά και λαμβάνει χαρακτήρα αναψυχής σε συνδυασμό με τον πολιτισμό.

Πιο αναλυτικά, στο εσωτερικό του προβλήτα προβλέπεται η χωροθέτηση ενός Πολυχώρου Δραστηριοτήτων στο χώρο που στεγαζόταν το κτίριο του Λιμενικού Ταμείου, το οποίο μετά τους σεισμούς του '95 έχει κριθεί ακατάλληλο. Για την επικάλυψη του κτιρίου, χρησιμοποιούνται νέα ψυχρά υλικά για την βελτίωση της μορφής του. Συγκεκριμένα, ο πολυχώρος συνολικής έκτασης 1.600 τ.μ θα περιλαμβάνει πέντε αίθουσες κινηματογράφου, αίθουσες bowling, εμπορικά καταστήματα και χώρους εστίασης, οι οποίοι στοχεύουν στην προσέλκυση επισκεπτών καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας,, προσφέροντας δραστηριότητες αναψυχής και ψυχαγωγίας. Στην οροφή του κτιρίου διαμορφώνεται έτσι ο χώρος ώστε να φιλοξενήσει θερινό κινηματογράφο και ο ελεύθερος χώρος γύρω από το κτίριο, περιλαμβάνει χώρο πρασίνου με μικρή πλατεία στο εσωτερικό του. για την κάλυψη των αναγκών σε στάθμευση τέλος, προτείνεται η κατασκευή υπόγειου parking, 600 θέσεων και εμβადού περίπου



12.000τ.μ. Ο υπόγειος χώρος στάθμευσης, στον οποίο τα οχήματα θα εισέρχονται και θα εξέρχονται από την είσοδο του μετώπου στο ύψος της οδού Γούναρη, αναμένεται να καλύψει τις ανάγκες του Πολυχώρου Δραστηριοτήτων και των εγκαταστάσεων του Μουσείου και του Εκθεσιακού Κέντρου.

Στη συνέχεια, προτείνεται η κατασκευή Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης, στο εξωτερικό του οποίου προβλέπεται η δημιουργία θεματικού πάρκου Τέχνης, με κηποτεχνικά διαμορφωμένες εκτάσεις πρασίνου, πέργκολες και καθίσματα. Το θεματικό πάρκο, διαμορφώνεται έτσι ώστε να συνεχίζεται στο επόμενο τμήμα του προβλήτα, όπου προτείνεται η δημιουργία Εκθεσιακού Κέντρου, με σκοπό την σύνδεση του με το Μουσείο. Στον εκθεσιακό χώρο θα φιλοξενούνται διάφορες θεματικές εκθέσεις όλων των καλλιτεχνικών ειδών (φωτογραφίας, γλυπτικής, ζωγραφικής κ.α).

#### Ιχθυόσκαλα

Η πρόταση ανάπλασης, προβλέπει τη μεταφορά των δραστηριοτήτων που φιλοξενούνταν στον προβλήτα της Ιχθυόσκαλας και την μετατροπή των υφιστάμενων χρήσεων, με σκοπό να λάβουν χαρακτήρα αθλητισμού. Συγκεκριμένα, το κτίριο της Ιχθυόσκαλας διατηρείται αλλά αλλάζει περιεχόμενο και εξωτερική διαμόρφωση και λειτουργεί πλέον ως υποστηρικτικό κτίριο των αθλητικών εγκαταστάσεων, που θα μεταφερθούν στην περιοχή. Τα υλικά επικάλυψης, θα είναι κατά κύριο λόγο η πέτρα και το μάρμαρο και στην οροφή του κτιρίου τοποθετούνται πάνελ φωτοβολταϊκών. Όσον αφορά στο εσωτερικό

του κτιρίου, αυτό περιλαμβάνει, ιατρείο, χώρους αποδυτήριων, λουτρών, κλειστό γυμναστήριο, πισίνα, κυλικείο και καταστήματα ειδών ναυτιλιακού εξοπλισμού.

Μπροστά από το κτίριο, στο παραλιακό κρηπίδωμα προτείνεται η δημιουργία μαρίνας για μικρά ιστιοπλοϊκά σκάφη και η ύπαρξη δυνατότητας εκμάθησης αθλημάτων σχετικών με το νερό, όπως ιστιοπλοΐα, κωπηλασία, wind-surfing, στους ειδικά διαμορφωμένους χώρους της μαρίνας. Πίσω από το υποστηρικτικό κτίριο της νέας μαρίνας, χωροθετούνται διάφορες αθλητικές εγκαταστάσεις, όπως γήπεδο ποδοσφαίρου, μπάσκετ-βόλεϊ, και τένις, ενώ αξίζει να σημειωθεί πως στο σημείο αυτό, προβλέπεται να μεταφερθούν οι εγκαταστάσεις του Ναυτικού Ομίλου Πατρών (ΝΟΠ) και του κλειστού κολυμβητήριου, ώστε να δημιουργηθεί μια ενότητα αθλητικών δραστηριοτήτων στην συγκεκριμένη περιοχή. Όλες οι αθλητικές εγκαταστάσεις προβλέπεται να έχουν άμεση πρόσβαση στο υποστηρικτικό κτίριο, δίπλα από το οποίο προτείνεται η δημιουργία μικρού χώρου στάθμευσης για την κάλυψη των αναγκών της Ιχθυόσκαλας.

Η γραμμική πορεία που διαμορφώθηκε στο παραλιακό κρηπίδωμα με τις περιπατητικές διαδρομές και τους χώρους πρασίνου, συνεχίζεται και στο τμήμα που αναπτύσσεται, ανάμεσα στην Ιχθυόσκαλα και τον προβλήτα της οδού Γούναρη, όπου τοποθετεί η τρίτη και τελευταία ηλεκτρονική πινακίδα καινοτομίας και πληροφόρησης των κατοίκων για τα καθημερινά δρώμενα της πόλης.

εικ.7.27: Διαδρομές και χώροι πρασίνου στην παραλία της Θεσσαλονίκης (πηγή: <http://kolindrosfire.blogspot.gr/2013/12/blog-post.html>)

εικ.7.28: Σχέδιο της κεντρικής πλατείας της Γεωργιούπολης. Στοιχεία νερού αναμεμιγμένα με χώρους πρασίνου, στάσης και ξεκούρασης (πηγή: <http://www.haniotika-nea.gr/119078-allazei-opsi-i-kentriki-plateia-tis-georgioupolis/>)



### Κρηπίδωμα Γλυφάδας

Στη βάση του Βόρειου Προβλήτα βρίσκεται το υφιστάμενο Κτίριο Υποδοχής Επιβατών του Λιμένα, το οποίο διατηρείται εξωτερικά αλλάζοντας χρήση. Συγκεκριμένα, μετατρέπεται σε εμπορικό κέντρο με καταστήματα στο ισόγειο και καφέ-εστιατόρια στο πρώτο και δεύτερο επίπεδο, τα οποία προσφέρουν θέα στον Πατραϊκό Κόλπο. Για την εξυπηρέτηση των αναγκών στάθμευσης, προβλέπεται η δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης κάτω από το εμπορικό κέντρο συνολικού εμβαδού 12.000τ.μ (600 θέσεις), που θα καλύπτει τις ανάγκες του ίδιου και αυτές του Μεγάρου Μουσικής. Η είσοδος και η έξοδος του χώρου στάθμευσης θα γίνεται από το δρόμο ήπιας κυκλοφορίας που διέρχεται μέσα από το μέτωπο. Πλησίον του εμπορικού κέντρου, προβλέπεται η χωροθέτηση χώρου ενοικίασης και στάθμευσης ποδηλάτων, ενώ στο ίδιο σημείο προτείνεται η τοποθέτηση ηλεκτρονικής πινακίδας ενημερωτικού περιεχομένου, της πόλης.

Η συνέχεια του κρηπιδώματος της Γλυφάδας, περιλαμβάνει τη διαμόρφωση ενός πάρκου με θέμα το νερό. Στον ειδικά διαμορφωμένο χώρο του πάρκου, κυριαρχεί το υδάτινο στοιχείο, το οποίο σε συνδυασμό με την εναλλαγή των χώρων πρασίνου και των πλακόστρωτων επιφανειών σε διαφορετικά επίπεδα, συνθέτει το ειδικό θέμα του πάρκου. Επιπλέον, ο κήπος διαθέτει ξύλινη φυτεμένη πέργκολα, που εκτείνεται σε όλο το μήκος του, στο εσωτερικό της οποίας διαμορφώνονται κυκλικά συντριβάνια, χώροι στάσης και λεκάνες με πίδακες νερού, που δίνουν κίνηση στην περιοχή και την κάνουν πιο ευχάριστη και ελκυστική.

### Κρηπίδωμα Αγ. Νικολάου

Στο εσωτερικό τμήμα του παραλιακού κρηπιδώματος ανάμεσα στους προβλήτες Άστιγγος και Αγ. Νικολάου, δημιουργούνται πεζοδρομημένες διαδρομές με δέντρα τοποθετημένα κατά μήκος της διαδρομής, τα οποία προσφέρουν τη δυνατότητα σκίασης και με καθιστικά για στάση και ξεκούραση, τα οποία σε συνδυασμό με τη σκίαση, θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμα ιδίως κατά τους θερινούς μήνες. Εκατέρωθεν του διαδρόμου, διαμορφώνονται νησίδες πρασίνου, που αναβαθμίζουν αισθητικά την εικόνα της περιοχής. Νησίδες πρασίνου τοποθετούνται και στην πλευρά που βλέπει προς τον αστικό ιστό από όπου περνά η γραμμή του τραμ.

Συνεχίζοντας τη διαδρομή προς τον προβλήτα της Αγ. Νικολάου συναντάμε το κτίριο του πρώην σιδηροδρομικού σταθμού, το οποίο διατηρείται μεν αλλά αλλάζει χρήση και εξωτερική διαμόρφωση. Το κτίριο μετατρέπεται σε χώρο παροχής πληροφοριών και ενοικίασης ποδηλάτων για τους επισκέπτες, ενώ δίπλα από αυτόν διαμορφώνεται καφετέρια-εστιατόριο, διατηρώντας τη χρήση που υπήρχε εκεί πριν την ανάπλαση. Στη συνέχεια στο ύψος της οδού Αγ. Νικολάου, τοποθετείται ακόμα μία ηλεκτρονική πινακίδα ενημερωτικού χαρακτήρα, με θέματα που αφορούν τα δρώμενα του παραλιακού μετώπου και της πόλης κατ' επέκταση.

Μπροστά από το κτίριο του εστιατορίου-καφέ, στην εξωτερική πλευρά του κρηπιδώματος και μέχρι τον προβλήτα της οδού Γούναρη, προτείνεται η κατασκευή ξύλινου προβλήτα (deck), σε επίπεδα (εξέδρες),



εικ.7.29: Η νέα παραλία Θεσσαλονίκης (πηγή: <http://kolindrosfire.blogspot.gr/2013/12/blog-post.html>)



εικ.7.30: Η έξυπνη πόλη της Κοπεγχάγης, το παραλιακό deck (πηγή: <https://www.stateofgreen.com/en/InFocus/Smart-Cities>)

που θα σχηματίζουν τα μεγάλα σε πλάτος σκαλοπάτια, που θα δίνει τη δυνατότητα της στάσης, της ανάπαυσης και της άμεσης επαφής με το νερό. Στο εσωτερικό του παραλιακού κρηπιδώματος, συνεχίζεται ο γραμμικός διάδρομος περιπάτου ανάμεσα σε σκιασμένους με δέντρα χώρους πρασίνου και κηποτεχνικά διαμορφωμένες εκτάσεις και νησίδες. Ο παραλιακός διάδρομος, ο οποίος εξοπλίζεται με τον κατάλληλο εξοπλισμό, καθίσματα, κλειδωμένους ηλεκτρονικούς υπολογιστές στους σκιασμένους χώρους στάσης και κάδους απορριμμάτων, ενδείκνυται για περπάτημα και για τρέξιμο, καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, καθώς βρίσκεται προφυλαγμένος από την ηλιακή ακτινοβολία στο μεγαλύτερο μέρος του.

Το παραλιακό μέτωπο της πόλης, αποτελεί ένα πολύ σημαντικό τμήμα της, που τα τελευταία χρόνια είχε χάσει τη σημασία του, για το λόγο αυτό, ο ανασχεδιασμός του, που είναι το κύριο αντικείμενο της παρούσας εργασίας, θεωρείται ιδιαίτερα δύσκολος και προκλητικός, καθώς θα πρέπει να δημιουργήσει το κατάλληλο περιβάλλον για την συνύπαρξη των αστικών δραστηριοτήτων και λειτουργιών με το υδάτινο στοιχείο και τη μεταβλητότητα, που το χαρακτηρίζει. Για το λόγο αυτό, όπως αναφέρθηκε στα εισαγωγικά του παρόντος κεφαλαίου, κρίθηκε σκόπιμη η διατήρηση των βασικών χαρακτηριστικών του μετώπου, που είναι το μεγάλο του μήκος και η γραμμική του διαμόρφωση.

### 7.3 ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Η υλοποίηση των προτάσεων, που έγιναν για τον ανασχεδιασμό αστικών περιοχών, θα πρέπει να ακολουθεί συγκεκριμένες κανονιστικές ρυθμίσεις, για τον καθορισμό των όρων δόμησης των έργων

παρέμβασης, και της αρχιτεκτονικής διαμόρφωσης των κτιριακών υποδομών, που προτείνονται στα σχέδια αναπλάσεων. Για την διαχείριση όλων των παραπάνω, ώστε να επιτευχθεί ένα ομοιόμορφο αποτέλεσμα, κρίνεται σκόπιμη η δημιουργία του φορέα ή των φορέων υλοποίησης και οργάνωσης της περιοχής μελέτης. Ως φορέας υλοποίησης μιας ανάπλασης ορίζεται συνήθως μια υφιστάμενη ή μια νέα δημοτική ή κοινοτική επιχείρηση ή οργανισμός, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2508/97, η οποία θα αναλάβει εξ' ολοκλήρου την διαχείριση, την οργάνωση και την υλοποίηση των έργων αναμόρφωσης. Ο φορέας υλοποίησης εκτός από την εξασφάλιση της πραγματοποίησης των προτάσεων, θα είναι υπεύθυνος και για την σωστή λειτουργία της περιοχής και τη συντήρηση των έργων, μετά την ολοκλήρωση της ανάπλασης.

Στην περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας, για την εκπόνηση των έργων παρέμβασης, προτείνεται η δημιουργία ενός οργανισμού στον οποίο θα συμμετέχει το Λιμενικό Ταμείο της Πάτρας, στην κυριότητα του οποίου βρίσκεται το μεγαλύτερο μέρος του μετώπου, σε συνδυασμό με το Δήμο αλλά και κάποιες ενώσεις πολιτών, που θα συμβάλλει στη λήψη αποφάσεων σε ότι αφορά στην παραλιακή ζώνη.

Σκοπός του οργανισμού, πέρα από τα όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω, θα είναι η εξεύρεση των κατάλληλων πηγών χρηματοδότησης για την πραγματοποίηση των κατασκευαστικών έργων. Οι πηγές αυτές θα προέρχονται είτε από κρατικά και ευρωπαϊκά κονδύλια είτε από ιδιωτικές επενδύσεις. Έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην προώθηση ενός σχεδίου αυτοχρηματοδότησης μέρους των προτάσεων, μέσω της προσέλκυσης νέων αγορών και επενδύσεων, γεγονός που μπορεί να επιτευχθεί με τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού και ελκυστικού σχεδίου ανάπλασης. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, παίζει

ευφυνείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

πρόταση ευφυνούς ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

καθοριστικό ρόλο για τη πραγματοποίηση του σχεδίου, καθώς παρέχει το κεφάλαιο που απαιτείται για την πραγματοποίηση των έργων υποδομής αλλά και την εκπόνηση των σχετικών μελετών, που προηγούνται του σταδίου της υλοποίησης.

Η συνεργασία μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα θα πρέπει να έχει ως βασική προτεραιότητα, την ικανοποίηση των συμφερόντων του πολίτη και της κοινωνίας και μετά την εξασφάλιση κέρδους για τους επενδυτές και τους επιχειρηματίες. Τέλος θεωρείται απαραίτητο, να εξακολουθήσει να λειτουργεί ο οργανισμός και μετά το πέρας του σχεδίου ανάπλασης, ώστε να αναλάβει τον έλεγχο και τη λειτουργία των εγκαταστάσεων και να κρίνει αν τυχόν χρειάζεται να γίνει η συντήρηση κάποιων από αυτές.

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση  
του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**





Ελληνόγλωσσα

Αβδελίδη, Κ. (2010), *Η χωρική εξέλιξη 4 μεγάλων πόλεων*, Αθήνα: Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Διαθέσιμο στο: <http://www.ekke.gr/publications/wp/wp21.pdf> [Πρόσβαση στις 17/10/2013]

ΑΔΚ, (1996), *Οργάνωση Χερσαίων Χώρων Λιμένα Πατρών*, Πάτρα: Εκδόσεις Λιμενικό Ταμείο Πατρών

Αθανασοπούλου, Α. (2010) *Διπλωματική Εργασία: Αστική Ανάπλαση με αφορμή το τρένο*, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Διαθέσιμο στο: <http://www.greekarchitects.gr/gr/%CF%83%CF%85%CE%BC%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%BF%CF%87%CE%B5%CF%82-2009-10/201-a%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CE%BB%CE%B1%CF%83%CE%B7-%CE%BC%CE%B5-%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%BC%CE%AE-%CF%84%CE%BF-%CF%84%CF%81%CE%AD%CE%BD%CE%BF-id3959> [Πρόσβαση στις 7/12/2013]

Αλεξιάδη Σ., Πρατικάκη Μ. (2012) *Διπλωματική Εργασία: Πόλεις – Λιμάνια στο χθες και στο σήμερα: Η περίπτωση της Γένοβα*, ΕΜΠ, Διαθέσιμο στο: <http://dspace.lib.ntua.gr/bitstream/123456789/6579/1/Alexiadi.pdf> [Πρόσβαση στις 27/10/2013]

- Αραβαντινός, Α (2007) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*,  
Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία
- Αργυριάδου, Ε. (2008) *Μελέτη Δυνητικών χρήσεων γης και αξιοποίησης της περιοχής του οδικού άξονα  
γύρω από τον λιμένα Πατρών για την καταγραφή λύσεων και τη συμβολή στην αειφόρο οικονομική  
και κοινωνική ανάπτυξη*, Διαθέσιμο στο: [http://www.nea.gr/itport/docs/5\\_gr.pdf](http://www.nea.gr/itport/docs/5_gr.pdf) [Πρόσβαση στις  
18/11/2013]
- Αρώνης, Δ.Κ (1992) *Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Λιμένος Πατρών και Αναγκαίες Τεχνικές Μελέτες Α΄  
Στάδιο, Τεύχος 1*, Πάτρα: Λιμενικό Ταμείο Πατρών
- Βαρβαρέσος, Χ. (2008) *Διπλωματική Εργασία: Αναπλάσεις παραλιακών μετώπων: Η περίπτωση της  
Πάτρας*, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Βλάχου Α., Καραλάκη Μ., (2009) *Διπλωματική Εργασία: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου  
Θεσσαλονίκης: από το Μέγαρο Μουσικής έως το Ναυτικό Όμιλο Θεσσαλονίκης*, Βόλος:  
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Γεωργανάς, Σ. (2005) *Άρθρο: Μια Ολυμπιάδα φτάνει; Βαρκελώνη εναντίον Αθήνας, μέρος 1<sup>ο</sup>*, Διαθέσιμο  
στο: [e-rooster.gr](http://e-rooster.gr)
- Γοσποδίνη, Α. (2013) *Άρθρο: Ευφυνείς (Smart) Αναπλάσεις του Δημόσιου Υπαίθριου Χώρου της Πόλης,  
Η πιλοτική εφαρμογή στο πανεπιστημιακό campus πεδίου του Άρεως*, Βόλος: Πανεπιστήμιο  
Θεσσαλίας

- Γοσποδίνη, Α. (2006) *Περιγράφοντας, ταξινομώντας και ερμηνεύοντας τα Νέα Τοπία της Μεταβιομηχανικής Πόλης στο Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική Πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κρητική ΑΕ
- Γοσποδίνη, Α. (2002) *Συλλογή κειμένων: Αστικός Σχεδιασμός: Μορφολογία και συντακτική δομή του αστικού χώρου*, Διδακτικές Εκδόσεις Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Γοσποδίνη, Α. (2000) *Ο ανταγωνισμός των Ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες χρήσεις γης του Αστικού Σχεδιασμού . Μια πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις στο 17 Κείμενα για το σχεδιασμό της πόλης και την ανάπτυξη*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πάτρας (1984) Α' και Β' Φάση
- Δοξιάδης (1985) *Μελέτη Σχεδιασμού των ελληνικών λιμένων Φάση 3*, Τελική Έκθεση, Αθήνα: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- Δοξιάδης (1996) *Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την πόλη της Πάτρας. Προτάσεις για μακροπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα μέτρα*, Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ
- Θωμόπουλος, Σ. (1996) *Ιστορία της Πόλεως των Πατρών τόμος Α και Β*, Πάτρα: Αχαϊκές Εκδόσεις
- Κατσέλης, Σ. (2008) *Διπλωματική Εργασία: Ποσοτική γεωμορφολογική ανάλυση του υδρογραφικού δικτύου του Βολιναίου Ποταμού*, Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Διαθέσιμο στο: <http://estia.hua.gr:8080/dspace/bitstream/123456789/661/1/%CE%9A%CE%91%CE%A4%CE%A>

[3%CE%95%CE%9B%CE%97%CE%A3%20%CE%A3%CE%A4%CE%91%CE%A5%CE%A1%CE%9F%CE%A3.pdf](#) [Πρόσβαση στις 11/12/2013]

Κλεοβούλου, Π. (2011) *Διπλωματική Εργασία: Ανάπλαση αστικών θαλάσσιων μετώπων, Η περίπτωση της Λεμεσού*, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Κόδρος, Ν. (2008) *Μεταπτυχιακή Σπουδαστική Εργασία: Όψεις του σχεδιασμού στη λιμενική ζώνη της Πάτρας*, Διαθέσιμο στο: [https://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&ved=0CDEQFjAB&url=http%3A%2F%2Fcourses.arch.ntua.gr%2Ffsr%2F132666%2F09\\_KODROS.pdf&ei=fKzwUvWJHMmshQfI8oGAAg&usg=AFQjCNET-E4TSh\\_Iz9MVHYvVnvy\\_ey68oA](https://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&ved=0CDEQFjAB&url=http%3A%2F%2Fcourses.arch.ntua.gr%2Ffsr%2F132666%2F09_KODROS.pdf&ei=fKzwUvWJHMmshQfI8oGAAg&usg=AFQjCNET-E4TSh_Iz9MVHYvVnvy_ey68oA) [Πρόσβαση στις 17/10/2013]

Κοκκοβίκας, Κ. (2002) *1825-1945 Η Πάτρα και το Λιμάνι της Β' Έκδοση*, Πάτρα Οργανισμός Λιμένα Πατρών

Κολοβός, Γ. (2005) *Υποδομές των μεταφορών του Νομού Αχαΐας*, Πάτρα: Εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών

Κομνηνός, Ν. (2010) *Ευφυνείς πόλεις – Ευφυνείς συνοικίες: Ένα νέο παράδειγμα σχεδιασμού των πόλεων βασισμένο στην καινοτομία και την ευρυζωνικότητα*, όπως βρέθηκε στο Σκουτάρης Χ. (2012) «Ευφυνείς Αναπλάσεις, Νησίδες Καινοτομίας και Γνώσης σε παρηκμασμένα αστικά εδάφη»

Κομνηνός, Ν. (2006) *Έξυπνες Πόλεις: Συστήματα Καινοτομίας και Τεχνολογίες Πληροφορίας στην Ανάπτυξη των πόλεων*, Περιοδικό Αρχιτέκτονες, Τεύχος 60

- Λαλιώτη, Β. (2012) *Διπλωματική Εργασία: Ανάπλαση Βόρειας Προβλήτας στην παράκτια ζώνη της Πάτρας*, Αθήνα: ΕΜΠ, Διαθέσιμο στο: <http://dspace.lib.ntua.gr/bitstream/123456789/6921/6/04105055.pdf> [Πρόσβαση στις 16/11/2013]
- Μαραζάκης Μ., Πρινιανάκη Ε. (2006) *Διπλωματική Εργασία: Ανάπλαση Παραλιακού Μετώπου Θεσσαλίας*, Αθήνα: ΕΜΠ, Διαθέσιμο στο: <http://courses.arch.ntua.gr/112395.html> [Πρόσβαση στις 7/12/2013]
- Μέγα, Μ. (2013) *Διπλωματική Εργασία: Ανάπλαση αστικού θαλάσσιου μετώπου: Η περίπτωση των Νέων Μουδανιών Χαλκιδικής*, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Μιλιώνης, Ν. (1991) Πλαίσιο Πολεοδομικού – Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού στην Πάτρα
- Μούλια, Χ.Α (2000) *Το λιμάνι της Σταφίδας, Πάτρα 1928-1900*, Πάτρα: Περί Τεχνών
- Οικονόμου, Δ. (2004) *Άρθρο: Αστική Αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις*, Διαθέσιμο στο: [http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PUBLICATIONS/BYMONTHLY\\_PUBLICATIONS/diminia\\_ia\\_2004/pub3/OIKONOMOY.pdf](http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PUBLICATIONS/BYMONTHLY_PUBLICATIONS/diminia_ia_2004/pub3/OIKONOMOY.pdf) [Πρόσβαση στις 14/11/2013]
- Παπαδάτου – Γιαννοπούλου, Χ. (1991) *Εξέλιξη του Σχεδίου Πόλεως των Πατρών*, Πάτρα: Αχαϊκές Εκδόσεις
- Παππάς, Β. (2013) *Ερευνητικό Έργο: Πάτρα: Θαλάσσιο μέτωπο, Λιμένας, Πόλη*, Πάτρα: Πανεπιστήμιο Πατρών, Διαθέσιμο στο: <http://www.pelop.gr/files/pdfs/PAN.PATRAS.pdf> [Πρόσβαση στις 23/10/2013]

- Περιβαλλοντικές Αναπλάσεις Παράκτιων Αστικών Ζωνών: Εφαρμοσμένα παραδείγματα στην Ελλάδα και το εξωτερικό, Δραπετσώνα, Διαθέσιμο στο: [http://www.kpedrapetsonas.gr/pdf-files/seminaria/20130301/20130301\\_Ergastiria\\_3\\_04\\_Efarmosmena\\_Paradeigmata.pdf](http://www.kpedrapetsonas.gr/pdf-files/seminaria/20130301/20130301_Ergastiria_3_04_Efarmosmena_Paradeigmata.pdf) [Πρόσβαση στις 14/11/2013]
- Πετροπούλου, Κ. (1999) *Διπλωματική Εργασία: Ανάκτηση του θαλάσσιου μετώπου της Πάτρας*, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Σκουτάρης, Χ. (2012) *Διπλωματική Εργασία: Ευφυείς Αναπλάσεις, Νησίδες Καινοτομίας και Γνώσης σε παρηκμασμένα αστικά εδάφη*, Βέροια: ΑΠΘ, Διαθέσιμο στο: [http://invenio.lib.auth.gr/record/133436/files/Skoutaris\\_ee.pdf](http://invenio.lib.auth.gr/record/133436/files/Skoutaris_ee.pdf) [Πρόσβαση στις 7/12/2013]
- Σωτηρόπουλος, Λ. (1993) *Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών πριν το '60*, Πάτρα: Αχαϊκές Εκδόσεις
- Τζώρτζης, Α. (2012) *Διπλωματική Εργασία: Αστικός Χώρος και Παράκτιο Τοπίο, Παρέμβαση στο παραλιακό μέτωπο της Πάτρας*, Αθήνα: ΕΜΠ, Διαθέσιμο στο: [http://dspace.lib.ntua.gr/bitstream/123456789/8067/1/0100\\_04103401.pdf](http://dspace.lib.ntua.gr/bitstream/123456789/8067/1/0100_04103401.pdf) [Πρόσβαση στις 13/12/2013]
- Τσονακάς, Β. (1991) *Πολεοδομική Συγκρότηση Πατρών: Εικόνες στο χώρο και στο χρόνο*, Πάτρα: Αχαϊκές Εκδόσεις
- Τυρολόγος Κ., Ντάσιου Φ. (2007) *Άρθρο: Οι αναπλάσεις αστικών περιοχών μέσω ανάπτυξης αστικού τουρισμού και προώθησης της αειφόρου αστικής ανάπτυξης. Το παράδειγμα της Καβάλας*, Βιβλιοθήκη ΤΕΕ, Διαθέσιμο στο:

[http://library.tee.gr/digital/books\\_notee/book\\_59509/book\\_59509\\_tirologos.pdf](http://library.tee.gr/digital/books_notee/book_59509/book_59509_tirologos.pdf) [Πρόσβαση στις  
14/11/2013]

Χατζημαρκάκη, Μ. (2007) *Μεταπτυχιακή Σπουδαστική Εργασία: Αστικό θαλάσσιο μέτωπο και μαρίνες. Σχεδιασμός και περιβαλλοντικές επιπτώσεις*, Αθήνα: ΕΜΠ, Διαθέσιμο στο:  
<https://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CC0QFjAA&url=http%3A%2F%2Fcourses.arch.ntua.gr%2Ffsr%2F107209%2FHatzimarkaki.pdf&ei=HdrwUoOSIJGshQfE3oGwDQ&usg=AFQjCNHrLWxI80fiorxkenz15pKbAOHL0Q> [Πρόσβαση στις 19/12/2013]

#### Ξενόγλωσση

Breen, A. (1996) *The new Waterfront, A worldwide urban success story*, Singapore: Graphics Pte Ltd

Breen, A. and Rigby D. (1996) *The new Waterfront: A worldwide Urban Success Story*, London:  
Thames and Hudson

Gospodini, A. (2001) *Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities, A framework for redesigning  
space in Cities*

Hoyle, B.P (1992) *European Port Cities in Transition*, London Belhaven Press

Malone, P. (1996) *City, Capital and Water*, London: Routledge

Marshall, R. (2001) *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, London: New York: Spon Press

- Sairinen R., Kumpulainen S. (2006) *Assessing social impacts in urban waterfront regeneration in Environmental Impact Assessment*, Διαθέσιμο στο: [www.ci.uri.edu/ciip/FallClass/Docs\\_2006/UrbanWaterfronts/Sairinen\\_Kumpulainen\\_2006.pdf](http://www.ci.uri.edu/ciip/FallClass/Docs_2006/UrbanWaterfronts/Sairinen_Kumpulainen_2006.pdf) [Πρόσβαση στις 18/10/2013]
- Craig- Smith S.J and Fagence, M. (1995) *Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment, An international survey*, Westport Connecticut: Praeger
- Hoyle B.S and Pinder D.A (1992) *European Port Cities in Transition*, Πανεπιστήμιο Northwestern: Belhaven Press in association with the British Association for the Advancement of Science
- Hall, P.(1996) *Cities of Tomorrow, an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*, Oxford: Blackwell Publishers
- Parfect M. and Powe P. (1997) *Planning for Urban Quality, Urban design in towns and cities*, New York: Routledge
- Savitach, H.V (1991) *Post Industrial cities*, Princeton, New Jersey: Princeton University Press
- Bruttomesso, R. (2006) *Waterfront Redevelopment: A strategic choice for cities on water*, Venice, International Centre Cities on water, Διαθέσιμο στο: [http://www.harbourbusinessforum.com/download/060303\\_transcript.pdf](http://www.harbourbusinessforum.com/download/060303_transcript.pdf) [Πρόσβαση στις 15/10/2013]
- Giovinazzi, Q., Giovinazzi S. (2008) *Waterfront planning: A window of opportunities for post-disaster reconstruction*, New Zealand: 4<sup>th</sup> International I-Rec Conference Building, Διαθέσιμο στο:



[http://ir.canterbury.ac.nz/bitstream/10092/3987/1/12625558\\_Giovinazzi.pdf](http://ir.canterbury.ac.nz/bitstream/10092/3987/1/12625558_Giovinazzi.pdf) [Πρόσβαση στις  
15/10/2013]

Wakefield S. (2007) *Great expectations: Waterfront redevelopment and the Hamilton Harbour Waterfront Trail in Cities*, Διαθέσιμο στο:  
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275106001016> [Πρόσβαση στις  
15/10/2013]

#### Διαδίκτυο

Βικιπαίδεια, *Κεντρική Σελίδα Βικιπαίδεια* (2014), Διαθέσιμο στο:  
[http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%84%CE%B1%CE%BC%CE%AC%CF%84%CE%B7%CF%82\\_%CE%92%CE%BF%CF%8D%CE%BB%CE%B3%CE%B1%CF%81%CE%B7%CF%82](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%84%CE%B1%CE%BC%CE%AC%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%92%CE%BF%CF%8D%CE%BB%CE%B3%CE%B1%CF%81%CE%B7%CF%82) [Πρόσβαση στις 11/10/2013]

Δήμος Θέρμης, *Υπηρεσίες Έξυπνης Πόλης* (2014), Διαθέσιμο στο:  
<https://smartcity.thermi.gov.gr/parking/> [Πρόσβαση στις 20/12/2013]

Δήμος Θεσσαλονίκης, *Κέντρο Αρχιτεκτονικής* (2014), Διαθέσιμο στο: [http://centre-architecture.thessaloniki.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=7&Itemid=667&language=el](http://centre-architecture.thessaloniki.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=7&Itemid=667&language=el) [Πρόσβαση στις 23/11/2013]

Δήμος Πατρέων, *Η πόλη της Πάτρας* (2014), Διαθέσιμο στο: <http://www.e-patras.gr/web/guest/city>  
[Πρόσβαση στις 13/10/2013]

- Ελευθεροτυπία, Ειδήσεις (2014), Διαθέσιμο στο: <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=386868>  
[Πρόσβαση στις 20/12/2013]
- Ελληνικό Ινστιτούτο Αρχιτεκτονικής (2014), Διαθέσιμο στο: <http://www.heliarch.gr/?q=node/313#>  
[Πρόσβαση στις 23/11/2013]
- Ένωση Λιμένων Ελλάδος, *Οργανισμός Λιμένος Πάτρας* (2014), Διαθέσιμο στο:  
<http://www.elime.gr/index.php/2011-09-16-07-14-33/100-2011-09-16-07-38-14> [Πρόσβαση στις  
10/9/2013]
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Περιφερειακή Πολιτική* (2014), Διαθέσιμο στο:  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/projects/stories/details\\_new.cfm?pay=GR&the=60&sto=1712&  
lan=6&region=ALL&obj=ALL&per=2&defL=ES](http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=GR&the=60&sto=1712&lan=6&region=ALL&obj=ALL&per=2&defL=ES) [Πρόσβαση στις 8/9/2013]
- Νομαρχιακή Αυτοδιοίκησης Αχαΐας (2014), Διαθέσιμο  
στο: [http://www.achaia.gr/ach/index.php?option=com\\_content&view=article&id=117&Itemid=27](http://www.achaia.gr/ach/index.php?option=com_content&view=article&id=117&Itemid=27)  
[Πρόσβαση στις 12/10/2013]
- Η Καθημερινή (2014), Αφιέρωμα, Διαθέσιμο στο:  
<http://wwk.kathimerini.gr/kath/7days/1999/02/21021999.pdf> [Πρόσβαση στις 10/10/2013]
- Οργανισμός Αθηνών, *Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης στην κατεύθυνση της Βιώσιμης  
Ανάπτυξης* (2014), Διαθέσιμο στο:  
[http://www.organismosathinas.gr/External%20files/Omada%20akton/mesogeios\\_1.pdf](http://www.organismosathinas.gr/External%20files/Omada%20akton/mesogeios_1.pdf) [Πρόσβαση  
στις 13/10/2013]

- Οργανισμός Λιμένος Πατρών (2014), Διαθέσιμο στο:  
[http://www.patrasport.gr/?section=1639&language=el\\_GR](http://www.patrasport.gr/?section=1639&language=el_GR) [Πρόσβαση στις 9/9/2013]
- Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, Trainose, Διαθέσιμο στο:  
<http://www.trainose.gr/proorismoι/proastiakos-patras> [Πρόσβαση στις 10/10/2013]
- Συνεδριακό και Πολιτιστικό Κέντρο Πανεπιστημίου Πατρών, *Η Πόλη της Πάτρας* (2014), Διαθέσιμο  
στο: <http://www.confer.upatras.gr/periokia.php> [Πρόσβαση στις 15/10/2013]
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, *Αρχείο Παραδοσιακών Οικισμών  
και Διατηρητέων Κτιρίων* (2014), Διαθέσιμο στο: <http://estia.minenv.gr/> [Πρόσβαση στις  
18/12/2013]
- Πάτρα–Πόλη και Ιστορία (2014), Διαθέσιμο στο: [http://www.pattractive.gr/?page\\_id=3402](http://www.pattractive.gr/?page_id=3402) [Πρόσβαση  
στις 10/10/2013]
- Ποδηλάτες Τρικάλων (2010) *Podilates Trikalon: Critical Mass*, Διαθέσιμο στο:  
<http://podilatestrikalon.wordpress.com/2010/01/22/%CE%BA%CE%BF%CF%80%CE%B5%CE%B3%CF%87%CE%AC%CE%B3%CE%B7-%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B9%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AC-%CE%B5%CE%BE%CF%85%CF%80%CE%BD%CE%B7-%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B7/> [Πρόσβαση στις 18/12/2013]

- CadDesign (2014) *Αστική Ανάπλαση στην περιοχή του νέου λιμανιού στην Πάτρα*, Διαθέσιμο στο: <http://cad-design.gr/c/15/urban-renewal-area-new-port-patras-astiki-anaplasti-stin-perioxi-toy-neoy-limaniou-stin-patra> [Πρόσβαση στις 19/12/2013]
- Citybranding (2012) *Πόλεις και Πολιτικές: για την ανταγωνιστική ταυτότητα των πόλεων*, Αναπλάσεις, Διαθέσιμο στο: [http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post\\_10.html](http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_10.html) [Πρόσβαση στις 8/9/2013]
- Citybranding<sup>2</sup> (2012) *Πόλεις και Πολιτικές: για την ανταγωνιστική ταυτότητα των πόλεων*, Αναπλάσεις, Διαθέσιμο στο: [http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post\\_20.html](http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_20.html) [Πρόσβαση στις 8/9/2013]
- Citybranding<sup>3</sup> (2012) *Πόλεις και Πολιτικές: για την ανταγωνιστική ταυτότητα των πόλεων*, Αναπλάσεις, Διαθέσιμο στο: [http://www.citybranding.gr/2012/11/blog-post\\_26.html](http://www.citybranding.gr/2012/11/blog-post_26.html) [Πρόσβαση στις 8/9/2013]
- E-architect (2014) *Stockholm Waterfront*, Διαθέσιμο στο: <http://www.e-architect.co.uk/sweden/stockholm-waterfront> [Πρόσβαση στις 16/11/2013]
- E-magazine(2012) *Local it*, Διαθέσιμο στο: <http://www.localit.gr/archives/54170> [Πρόσβαση στις 7/1/2014]
- Etwinning (2014) *Η Πόλη μου, Η Πάτρα*, Διαθέσιμο στο: <http://peir5etwinning5patras.wordpress.com/%CE%B7-%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B7-%CE%BC%CE%BF%CF%85-%CE%B7-%CF%80%CE%AC%CF%84%CF%81%CE%B1/> [Πρόσβαση στις 12/10/2013]
- Eurofiber-Smart Cities, Διαθέσιμο στο: <http://www.in60seconds.nl/case/eurofiber-smart-cities/> [Πρόσβαση στις 4/11/2013]

- Gnomip.gr, Ειδήσεις (2014) Διαθέσιμο στο: [http://www.gnomip.gr/patra/axaia1/item/10522-metopo-protasi-aggelakas.html#.UvPsefl\\_vsd](http://www.gnomip.gr/patra/axaia1/item/10522-metopo-protasi-aggelakas.html#.UvPsefl_vsd) [Πρόσβαση στις 13/12/2013]
- Greek Architects (2014) Διαθέσιμο στο: <http://www.greekarchitects.gr/gr/%CF%83%CF%85%CE%BC%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%BF%CF%87%CE%B5%CF%82-2009-10/201-a%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CE%BB%CE%B1%CF%83%CE%B7-%CE%BC%CE%B5-%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%BC%CE%AE-%CF%84%CE%BF-%CF%84%CF%81%CE%AD%CE%BD%CE%BF-id3959> [Πρόσβαση στις 23/11/2013]
- Greeksapes, Διαθέσιμο στο: <http://galaxy.hua.gr/~landscapesatlas/index.php/2010-01-21-16-47-29/landscapescat/40/218-patra.html> [Πρόσβαση στις 10/10/2013]
- Myratra Portal, Πάτρα, Διαθέσιμο στο: <http://myratra.gr/patra/text/?id=318> [Πρόσβαση στις 12/10/2013]
- PaliaPatra, *Φωτογραφίες από την παλιά Πάτρα*, Διαθέσιμο στο: <http://paliapatra.gr/> [Πρόσβαση στις 13/12/2013]
- Science Direct, *Great Expectations: Waterfront Redevelopment and the Hamilton Harbour Waterfront Trail*, Διαθέσιμο στο: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275106001016> [Πρόσβαση στις 9/9/2013]

State of Green, *Join the future, Think Denmark* (2014), Διαθέσιμο στο:  
<http://www.stateofgreen.com/en/Newsroom/Sustainable-Solutions-From-Copenhagen> [Πρόσβαση  
στις 16/11/2013]

The cities of Tomorrow Stockholm, Διαθέσιμο στο: <http://www.thecitiesoftomorrow.com/sustainable-cities/stockholm> [Πρόσβαση στις 16/11/2013]

The Waterfront Center, *Urban Waterfront Manifesto*, Διαθέσιμο στο:  
<http://www.waterfrontcenter.org/about/manifesto.html> [Πρόσβαση στις 17/9/2013]

Urban and Regional Innovation Research (URENIO), *Ευφρείς Πόλεις – Ευφρείς Συνοικίες*, Διαθέσιμο  
στο:

[http://www.urenio.org/komninos/nk\\_publications/%CE%B5%CF%85%CF%86%CF%85%CE%B5%CE%AF%CF%82-%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CE%B5%CF%85%CF%86%CF%85%CE%B5%CE%AF%CF%82-%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%AF%CE%B5%CF%82-%CE%AD%CE%BD%CE%B1/](http://www.urenio.org/komninos/nk_publications/%CE%B5%CF%85%CF%86%CF%85%CE%B5%CE%AF%CF%82-%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CE%B5%CF%85%CF%86%CF%85%CE%B5%CE%AF%CF%82-%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%AF%CE%B5%CF%82-%CE%AD%CE%BD%CE%B1/) [Πρόσβαση στις 4/11/2013]

Urban Times, *Swedish lesson in Sustainability*, Διαθέσιμο στο: <http://urbantimes.co/2012/05/swedish-lessons-in-sustainability-stockholm-royal-seaport/> [Πρόσβαση στις 16/11/2013]

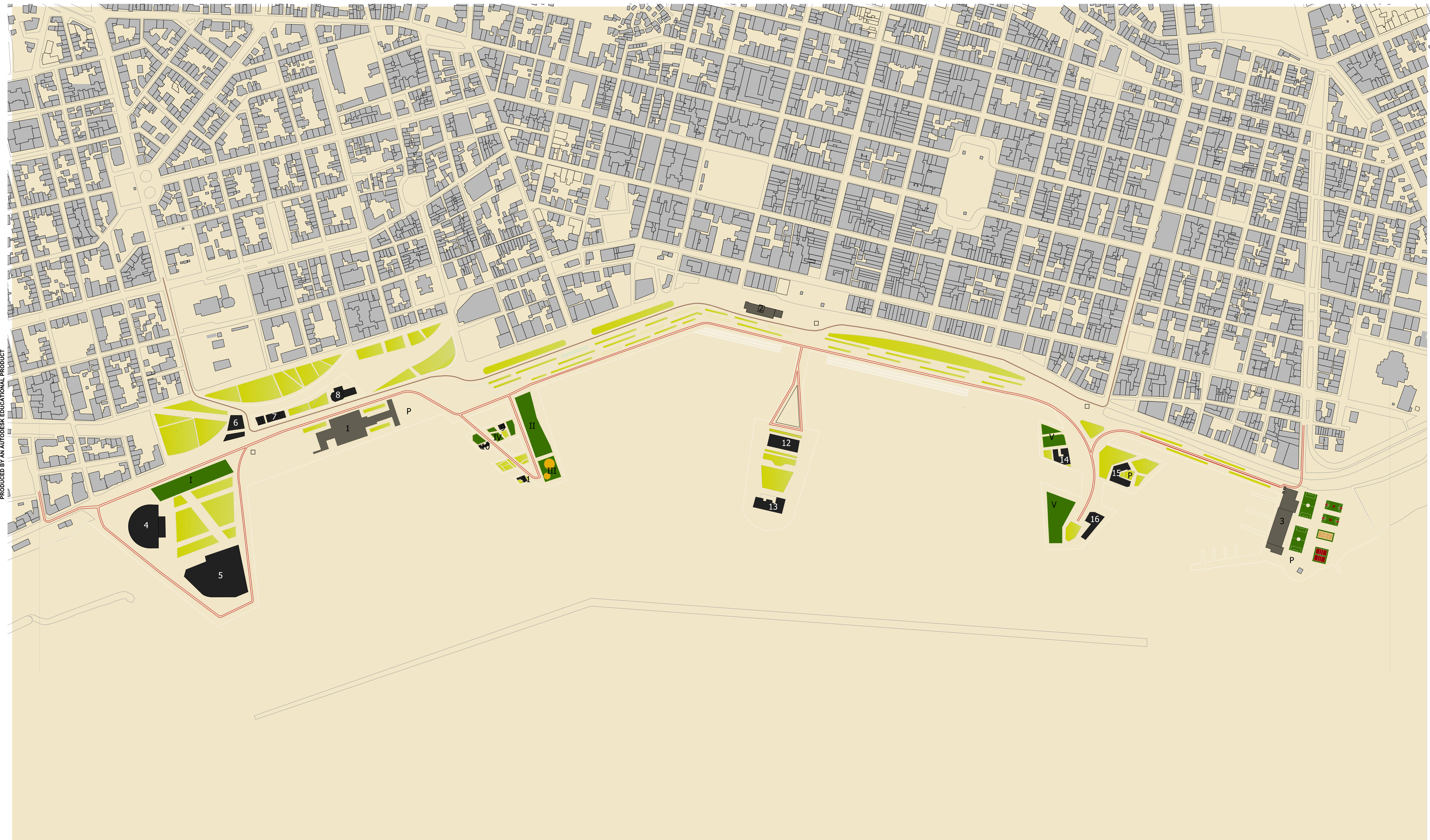
Urban Waterfront Blogspot, *Brand Management with the 21<sup>st</sup> Century Urban Waterfront*, Διαθέσιμο  
στο: <http://urbanwaterfront.blogspot.gr/2011/01/barcelona-new-life-at-old-port.html> [Πρόσβαση  
στις 4/11/2013]

ευφρείς αστικές αναπλάσεις: η περίπτωση  
του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

βιβλιογραφία

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ**





### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΘΘΟΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ
- P ΥΠΟΓΕΙΟ ΠΑΡΚΙΝΓΚ
- ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
- ΔΙΚΤΥΟ ΤΡΑΜ
- ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
- ΘΕΜΑΤΙΚΑ ΠΑΡΚΑ
- ΥΔΑΤΙΝΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ
- ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΚΤΙΡΙΑ
- ΚΤΙΡΙΑ ΜΕ ΝΕΑ ΧΡΗΣΗ
- ΝΕΑ ΚΤΙΡΙΑ

ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ  
 1 ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ  
 2 INFO CENTER- ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ  
 3 ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

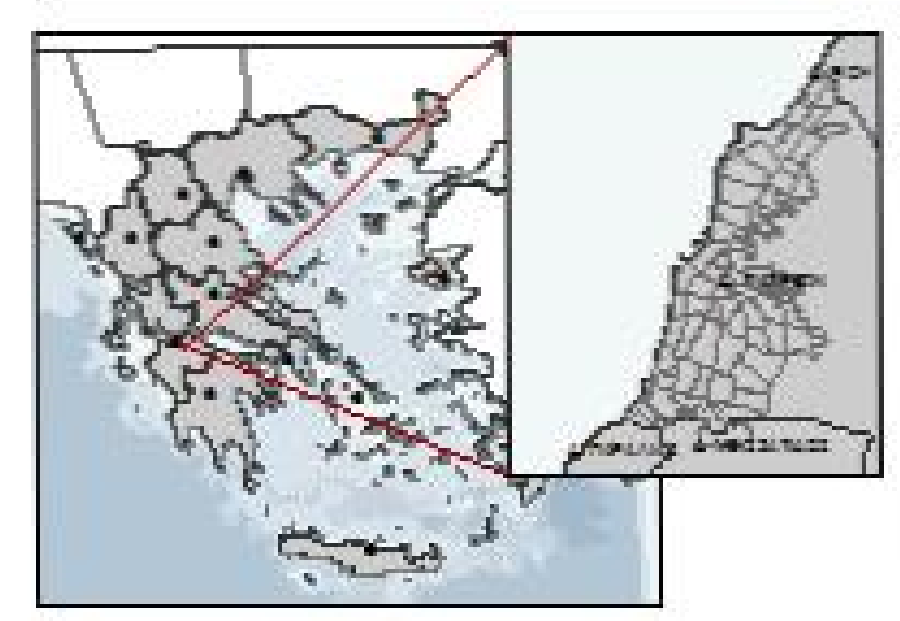
ΝΕΑ ΚΤΙΡΙΑ  
 4 ΥΠΑΙΘΡΙΟ ΘΕΑΤΡΟ  
 5 ΜΕΓΑΡΟ ΜΟΥΣΙΚΗΣ  
 6 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ  
 7 ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ  
 8 ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ  
 9 ΧΩΡΟΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ  
 10 ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΑΝΑΨΥΚΤΗΡΙΟ  
 11 ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ-ΚΑΦΕΤΕΡΙΑ  
 12 ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ  
 13 ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
 14 ΜΟΥΣΕΙΟ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΤΕΧΝΗΣ  
 15 ΠΟΛΥΧΩΡΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

ΘΕΜΑΤΙΚΑ ΠΑΡΚΑ  
 I ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΜΟΥΣΙΚΗΣ  
 II ΠΑΡΚΟ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ  
 III ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ  
 IV ΠΑΡΚΟ ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ  
 V ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΜΟΥΣΙΚΗΣ

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**  
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

Ευφυείς αστικές αναπλάσεις:  
 Η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

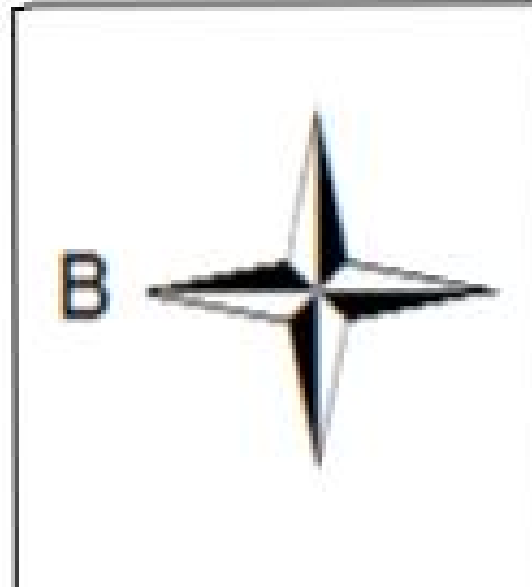


ΧΑΡΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

ΑΝΑΠΛΑΣΗ  
 ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ  
 ΜΕΤΩΠΟΥ  
 ΠΑΤΡΑΣ

Προβολικό σύστημα ΕΓΣΑ '87

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:  
**ΚΑΡΛΟΥ ΝΙΚΟΛΙΝΑ**



ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ:  
**ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ**

Κλίμακα 1:2.000 ΒΟΛΟΣ, Φεβρουάριος 2014



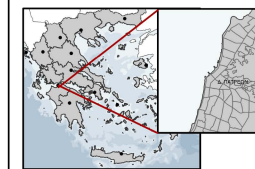
## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Πολεοδομικά Κέντρα
- Κοινόχρηστοι χώροι  
Χώροι πρασίνου

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**   
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

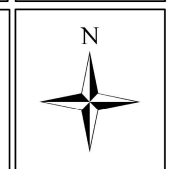
Ευφείς αστικές αναπλάσεις:  
 Η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας



Προβολικό σύστημα ΕΓΣΑ '87

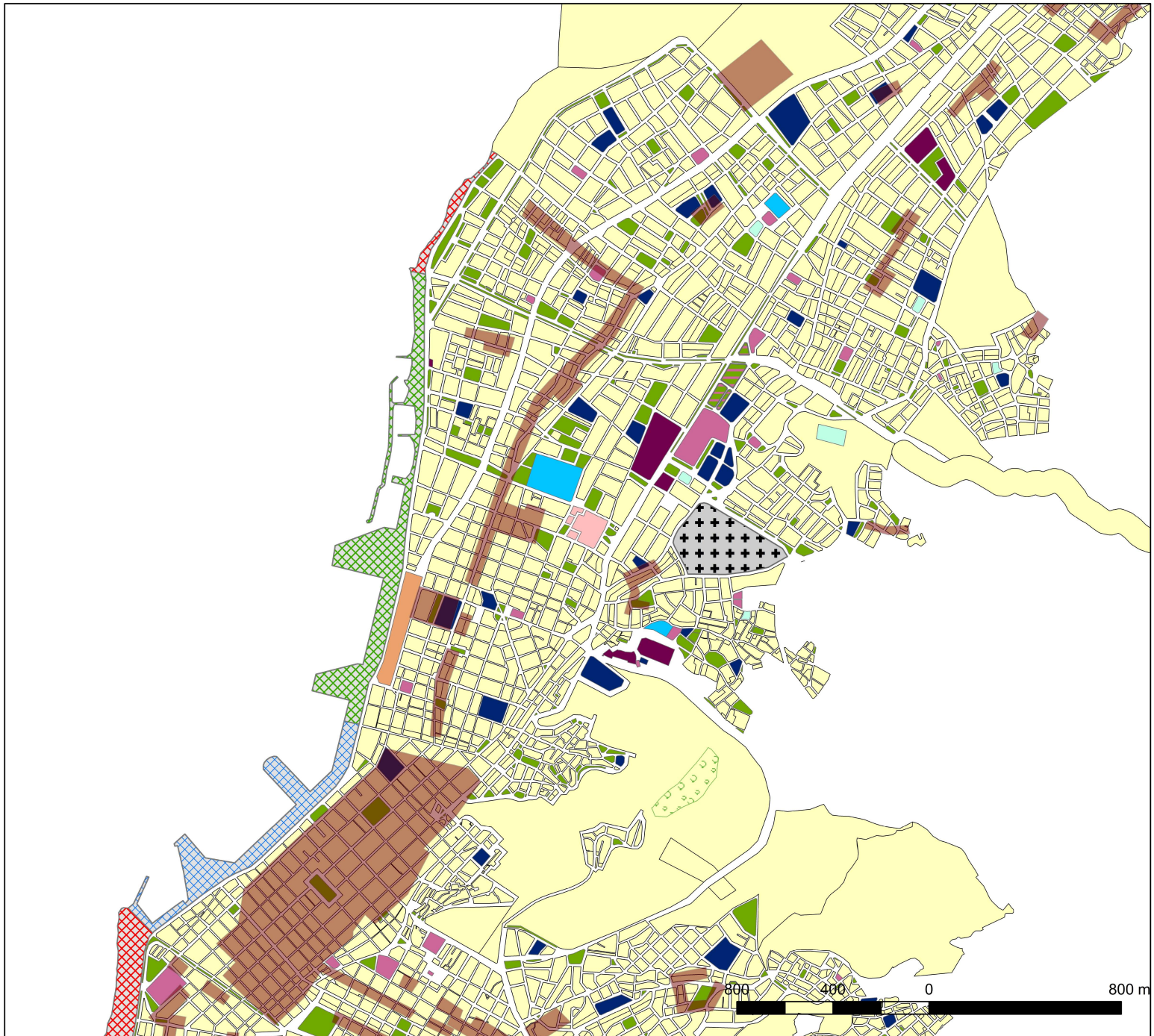
**ΧΑΡΤΗΣ 2:**  
 Κοινόχρηστοι  
 κοινωφελείς  
 χώροι  
 Πολεοδομικά  
 κέντρα

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:  
**ΚΑΡΛΟΥ ΝΙΚΟΛΙΝΑ**



ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ:  
 ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

Κλίμακα 1:15.000 ΒΟΛΟΣ, Φεβρουάριος 2014



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Πολεοδομικά Κέντρα
- Χρήσεις γης**
- Κατοικία
- Ζώνη αξιοποίησης περιοχής Σ.Σ. Αγ. Διονυσίου
- Διοίκηση - Κοινοφελείς χώροι
- Χονδρεμπόριο
- Εκπαίδευση
- Κοινωνική περιβαλψη
- Αθλητισμός
- Πρόνοια
- Πολιτισμός
- Κοινοφελής χρήση με χαρακτήρα πολιτιστικό - Αστικό πράσινο
- Πρόταση για επέκταση δικαστικού Μεγάρου
- Κοινόχρηστοι χώροι - πλατείες - πράσινο
- Εργατικές κατοικίες
- Τουρισμός με χαρακτήρα πολιτιστικό
- Νέο λιμάνι
- Κοιμητήριο
- Ζώνες προσδιορισμού ειδικών χρήσεων τουρισμού-αναψυχής:**
- Ζώνες Α & Δ
- Υποενότητα 1 Ζώνης Γ
- Υποενότητα 2 Ζώνης Γ
- Υποενότητα 3 Ζώνης Γ

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

---

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:**

Ευφύεις αστικές αναπλάσεις:  
Η περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας

**ΧΑΡΤΗΣ 1:**

Χρήσεις Γής

ΓΠΣ Δ.Ε. ΠΑΤΡΕΩΝ  
(Νοέμβριος 2011)

---

*Προβολικό σύστημα ΕΓΣΑ '87*

**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:**  
**ΚΑΡΛΟΥ ΝΙΚΟΛΙΝΑ**

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ:  
ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

N

---

Κλίμακα 1:15.000
ΒΟΛΟΣ, Φεβρουάριος 2014

