

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Διπλωματική Εργασία

**Ο Αστικός και Πολιτιστικός
Τουρισμός ως συμπληρωματική
μορφή τοπικής ανάπτυξης.
*Η περίπτωση της Πάτρας***

Φοιτητής: Καραχάλιος Βαγγέλης

Επιβλέπων: Χάρης Κοκκώσης

ΒΟΛΟΣ, 2003



ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	6
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	8
ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ	10
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	11
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	12
1. Η ΠΟΛΗ ΣΤΟ ΝΕΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΚΗΝΙΚΟ. ΚΡΙΣΗ Ή ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΔΥΝΑΜΕΩΝ;	15
1.1 ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ ΣΤΗ ΠΟΛΗ ΚΡΑΤΟΣ	15
1.2 ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ ΚΡΑΤΩΝ	16
1.3 ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ	17
1.4 ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	18
1.5. ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ	20
1.6. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΣΕ ΕΝΑ ΜΕΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	23
1.7 ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΚΡΙΣΗ	24
1.8 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	28
2. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	29
2.1. ΛΟΓΟΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΕΝΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΜΕ ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	29
2.2 ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	31
2.3 Ο ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	36
2.4 Η ΑΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ	38
2.5 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗ ΖΩΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	41
2.6 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ PLACE MARKETING ΣΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	43
2.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	48
3. Η ΠΑΤΡΑ ΣΤΟ ΣΤΑΥΡΟΔΡΟΜΙ ΤΡΙΩΝ ΗΠΕΙΡΩΝ. Η ΠΡΩΤΗ ΜΑΤΙΑ	51
3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	51
3.2 Η ΖΩΝΤΑΝΗ ΠΟΛΗ	52
3.3 Η ΠΑΤΡΑ ΚΑΙ Ο ΧΩΡΟΣ	53
3.3.1 Η ΠΟΛΗ ΩΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	53

3.3.2 Η ΠΑΤΡΑ ΚΑΙ Η ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΛΛΑΔΑ	55
3.3.3 Η ΠΑΤΡΑ ΚΑΙ Η ΕΥΡΩΠΗ, Η ΠΑΤΡΑ ΚΑΙ Η ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	57
3.3.4 ΟΙ ΟΜΟΛΟΓΕΣ ΠΟΛΕΙΣ	58
3.4 Η ΠΥΛΗ: Η ΠΑΤΡΑ ΣΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΡΙΩΝ ΗΠΕΙΡΩΝ	59
3.5 «ΑΙ ΠΑΤΡΑΙ» Η ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΠΟΛΛΩΝ ΠΑΤΡΙΔΩΝ	60
3.6 ΟΙ ΑΠΑΡΧΕΣ	61
3.7 Η ΕΞΕΛΙΞΗ	62
3.8 Η ΑΝΘΗΣΗ	63
3.9 ΑΧΑΪΑ: Η ΘΕΣΗ, Ο ΤΟΠΟΣ, Η ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ	64
3.9.1 ΑΧΑΪΚΗ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑ: ΕΝΑ ΠΟΛΥΣΧΙΔΕΣ ΑΝΑΓΛΥΦΟ	65
3.9.2 ΑΧΑΪΚΗ ΦΥΣΗ: ΕΝΑΣ ΘΗΣΑΥΡΟΣ	66
3.9.3. Ο ΘΗΣΑΥΡΟΣ ΤΗΣ ΠΑΝΙΔΑΣ	66
3.9.4 Ο ΘΗΣΑΥΡΟΣ ΤΗΣ ΧΛΩΡΙΔΑΣ	68
3.9.5 Η ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ	69
3.9.6 ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΝΟΣ ΣΗΜΑΙΝΟΝΤΟΣ ΤΡΙΓΩΝΟΥ	70
3.9.7. Η «ΓΕΙΤΟΝΙΑ» ΤΗΣ ΑΧΑΪΑΣ	73
4. Η ΠΑΤΡΑ ΩΣ ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ. ΕΞΕΛΙΞΗ, ΤΑΣΕΙΣ, ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	75
4.1 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	76
4.2 ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ	76
4.3 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ – ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	77
4.3.1 ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	77
4.3.2 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	77
4.3.3 ΑΝΕΡΓΙΑ	78
4.4 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	79
4.5 ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	82
4.5.1 Η ΜΕΤΕΠΙΑΝΑΣΤΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΟΥΛΓΑΡΗ	82
4.5.2 ΑΛΛΟΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΟΥΛΓΑΡΗ	83
4.5.3 ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΚΑΙ ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ	84
4.5.4 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	87
4.5.5 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	88
4.6 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΟΛΥΜΟΡΦΙΑ. Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ	91
4.6.1 Ο ΚΤΙΣΜΕΝΟΣ ΧΩΡΟΣ. Η ΠΟΛΗ ΣΗΜΕΡΑ	92
4.6.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΤΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	94
4.6.3 ΤΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ. ΕΝΑ ΙΔΡΥΜΑ ΠΟΥ ‘ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΕΙ’ ΠΡΟΣ ΠΟΛΛΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ	97
4.6.4 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ. ΤΟ ΜΩΣΑΪΚΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ. ΑΝΑΜΙΞΗ, ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ	99
4.6.4.1 ΚΑΤΟΙΚΙΑ	100
4.6.4.2 ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	104
4.6.4.3. ΑΝΑΨΥΧΗ	104

4.6.4.4. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	106
4.7 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	107
4.7.1 ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ, ΠΑΡΚΑ, ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ	107
4.7.2 ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ	111
4.7.3 ΘΥΛΑΚΕΣ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ	112
5. ΤΑ ΕΛΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	115
5.1 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	115
5.2 ΠΑΤΡΑ – ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΓΙΑ ΤΟ 2006	117
5.3 Ο ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΩΝ	118
5.4 Η ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ	120
5.5 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ	122
5.5.1 ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΕΥΡΗΜΑΤΑ: ΤΑ ΙΧΝΗ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ	122
5.5.2 ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ	126
5.5.2.1 ΜΟΥΣΙΚΗ	126
5.5.2.2 ΘΕΑΤΡΟ	130
5.5.2.3 ΧΟΡΟΣ	133
5.5.2.4 ΕΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΤΕΧΝΕΣ	134
5.5.2.5 ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ	137
5.5.2.6 ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΕΣ	137
5.6 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΘΕΣΜΟΙ	138
5.7 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ – ΙΔΡΥΜΑΤΑ	141
5.8 ΠΑΤΡΑ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΠΟΛΗ	142
5.8.1 ΠΑΤΡΑ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	142
5.8.2 ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	144
5.8.3 Η ΠΑΤΡΑ ΕΝΟΨΕΙ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΤΟΥ 2004	147
5.8.4 ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΕΡΓΑ	149
5.9 Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	150
5.9.1 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ	150
5.9.2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΖΩΝΩΝ	150
5.9.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΖΩΝΩΝ	152
5.9.3.1 ΠΡΩΤΗ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	153
5.9.3.2 ΔΕΥΤΕΡΗ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	155
5.9.3.3 ΤΡΙΤΗ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	159
5.9.3.4 ΤΕΤΑΡΤΗ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	162
5.9.3.5 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	165
5.9.3.6 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	166
5.9 ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	167
6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ – ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT	172
6.1 ΓΕΝΙΚΑ	172

6.2	ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT	173
6.3	Η ΠΑΤΡΑ ΣΤΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ	182
7.	Η ΠΑΤΡΑ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΟ ΦΙΛΤΡΟ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ -ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ	185
7.1	Η ΑΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΠΑΤΡΑ	185
7.2	ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΝΕΑ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	186
7.3	ΈΝΑ ΟΡΑΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΤΡΑ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ	187
7.4	ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΛΛΗΨΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΤΙΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	191
7.5	Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	192
7.6	Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	195
7.8	Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΕΚΤΟΣ ΤΟΥ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ	197
7.9	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ	197
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	205
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ	208

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 4.1: Στοιχεία απασχόλησης της Πάτρας	79
Πίνακας 4.2: Σημεία Αναφοράς της Πάτρας.....	87
Πίνακας 5.1: Υποδομές διαμονής στην α' τουριστική περιοχή.....	154
Πίνακας 5.2: Ξενοδοχειακή υποδομή ανά κατηγορία στη β' τουριστική περιοχή.....	158
Πίνακας 5.3: Ξενοδοχειακή υποδομή ανά τουριστική ενότητα της β' περιοχής.....	158
Πίνακας 5.4: Κατηγορία ξενοδοχειακών μονάδων ανά τουριστική ενότητα της β' περιοχής.....	159
Πίνακας 5.5: Ξενοδοχειακή υποδομή ανά κατηγορία στη γ' τουριστική περιοχή.....	161
Πίνακας 5.6: Ξενοδοχειακές μονάδες στα ανατολικά και δυτικά της γ' περιοχής ...	162
Πίνακας 5.7: Ξενοδοχειακές μονάδες στα ανατολικά και δυτικά ανά τουριστική ενότητα.....	162
Πίνακας 5.8: Κατηγορία και δυναμικότητα των ξενοδοχείων στη δ' τουριστική περιοχή.....	164

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2.1: Λειτουργικές περιοχές της Τουριστικής Πόλης.....	33
Διάγραμμα 2.2: Οι διαδικασίες αναζωογόνησης των πόλεων που στηρίζονται στο τουρισμό.....	50

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 3.1: Η Πάτρα από ψηλά.....	52
Εικόνα 3.2: Άποψη της Πάτρας, Βενετία – Μαρκανή Βιβλιοθήκη.....	54
Εικόνα 3.3: Στα λιμάνια της Ευρώπης.....	57
Εικόνα 3.4: Στη Συμβολή τριών Ηπείρων.....	59
Εικόνα 3.5: Ένα σημαίνον τρίγωνο για την παγκόσμια πολιτιστική κληρονομιά.....	70
Εικόνα 3.6: Ολυμπία, η Κρύπτη.....	71
Εικόνα 3.7: Δελφοί, η Θόλος.....	72
Εικόνα 3.8: Αρχαίο Θέατρο Επιδαύρου.....	73
Εικόνα 4.1: Εργάτριες της PIRELLI.....	78
Εικόνα 4.2: Εργοστάσιο Αθηναϊκής Ζυθοποιίας.....	79
Εικόνα 4.3: Το ρυμοτομικό σχέδιο του Στ. Βούλγαρη.....	82
Εικόνα 4.4: Σχέδιο της πόλης της Πάτρας το 1885.....	84
Εικόνα 4.5: Η Πάτρα στα τέλη του 19 ^{ου} αιώνα.....	86
Εικόνα 4.6: Άποψη του λιμανιού.....	89
Εικόνα 4.7: Το λιμάνι στα 1900.....	90
Εικόνα 4.8: Το ευρύτερο Π.Σ. Πατρών.....	92
Εικόνα 4.9: Το λιμάνι της Πάτρας.....	94
Εικόνα 4.10: Η Πανεπιστημιούπολη Πάτρας.....	98
Εικόνα 4.11: Η Παλιά Πόλη της Πάτρας.....	101
Εικόνα 4.12: Η ΒΙ.ΠΕ. της Πάτρας.....	106
Εικόνα 5.1: Σύμβολο Πολιτιστικής Πρωτεύουσας Πάτρας 2006.....	117
Εικόνα 5.2: Ρωμαϊκό Ωδείο.....	123
Εικόνα 5.3: Η Ορχήστρα Νυκτών Εγχόρδων.....	127
Εικόνα 5.4: Δημοτικό Θέατρο Πάτρας.....	130

Εικόνα 5.5: Αφίσα Διεθνούς Ινστιτούτου Μεσογειακού Θεάτρου.....	132
Εικόνα 5.6: Δημοτική Πινακοθήκη.....	135
Εικόνα 5.7: Εκθεσιακός Χώρος Μπάργου.....	136
Εικόνα 5.8: Πολυκινηματογράφος VESO.....	137
Εικόνα 5.9: Συναυλία Τζαζ στο Διεθνές Φεστιβάλ Πάτρας.....	138
Εικόνα 5.10: Άποψη της Πλ. Γεωργίου το Καρναβάλι.....	139
Εικόνα 5.11: Η Μεγάλη Παρέλαση.....	140
Εικόνα 5.12: Σύμβολο Ολυμπιακών Αγώνων.....	142
Εικόνα 5.13: Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Πατρών «Ολυμπιονίκης Δημ. Τόφαλος».....	144
Εικόνα 5.14: Μακέτα Εθνικού Σταδίου.....	145

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

Α.Ε.Π.: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΚΠΑ: Ανάλυση Ευκαιριών Κινδύνων Πλεονεκτημάτων Απειλών

ANALYSIS SWOT: Strengths Weaknesses Opportunities Threats Analysis

ANALYSIS PEST: Political, Economical, Social, and Technological Analysis

ΒΙ.ΠΕ.: Βιομηχανική Περιοχή

Δ.Ε.Α.Π.Α.Π.: Δημοτική Επιχείρηση Πολιτισμού και Ανάπτυξης Πάτρας

ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ.: Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο

Ε.Α.Π.: Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

Ε.Ε.: Ευρωπαϊκή Ένωση

Ε.Ο. : Εθνική Οδός

Ε.Ο.Τ.: Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού

Ε.Σ.Υ.Ε.: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

Ε.Τ.Ε.: Ευρωπαϊκή Ταξιδιωτική Επιτροπή

ETC: European Travel Commission

Ν.Ε.Ο.: Νέα Εθνική Οδό

Ν.Π.Ι.Δ.: Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου

Κ.Π.Σ.: Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης

Ο.Κ.Π.Ε.: Οργανισμός Κινηματογραφικών Πολιτιστικών Εκδηλώσεων

Π.Α.Θ.Ε.: Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνες (οδικός άξονας)

Π.Ο.Τ.: Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού

Π.Σ.Π.: Πολεοδομικό Συγκρότημα Πατρών

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στην παρούσα εργασία προσπάθησα να προσεγγίσω με το καλύτερο δυνατό τρόπο, ένα θέμα που αποτελεί μια καινούργια σχετικά πραγματικότητα στα διεθνή δεδομένα και να επικεντρώσω την ανάπτυξή του στη περίπτωση της Πάτρας. Η εκπόνηση της εργασίας αυτής είναι μια προσπάθεια προσωπική η οποία όμως ως συνολικό αποτέλεσμα διαμορφώθηκε μέσα από τη συνεισφορά και κάποιων άλλων ατόμων που θεωρώ πραγματικά υποχρέωσή μου να τους ευχαριστήσω θερμά.

Συγκεκριμένα, τον Καθηγητή και επιβλέπων της εργασίας αυτής, κ. Χ. Κοκκώση, ο οποίος δέχθηκε την συνεργασία μαζί μου, με παρότρυνε για το θέμα και με προσανατόλισε εύστοχα και καταλυτικά με τις παρατηρήσεις του στη δομή και την ανάπτυξη του.

Ευχαριστώ εξίσου θερμά τον κ. Θ. Δελέγκο, Αγρονόμο Τοπογράφο Μηχανικό, Διευθυντή του Τμήματος Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Εφαρμογών του Δήμου Πατρέων, για τα απεριόριστα στοιχεία που μου παρείχε, το χρόνο που μου αφιέρωσε και πάνω από όλα τη φιλικότητα με την οποία με καθοδήγησε και με συμβούλεψε πάνω στο αντικείμενο της έρευνάς μου.

Ευχαριστώ επίσης τον κ. Γ. Ζέρβα, Υποδιευθυντή του Ε.Ο.Τ Πατρών, και την κα. Ε. Μοδέ, υπάλληλο του ίδιου γραφείου, για την κατανόηση και τη βοήθεια που μου παρείχαν για τη συλλογή των στοιχείων και του υλικού που χρησιμοποίησα για τη παρούσα διπλωματική εργασία.

Τέλος θα ήθελα να εκφράσω ένα μεγάλο ευχαριστώ στους γονείς και την αδερφή μου, τους δικούς μου ανθρώπους, αυτούς που με στήριξαν και με πίστεψαν καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου στο Βόλο.

Σας ευχαριστώ όλους....

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο τουρισμός ως έννοια, αλλά και ως φαινόμενο που αλληλεπιδρά με το χώρο και τον χρόνο, αποτελεί ένα ιδιαίτερο πεδίο ερευνών που εκπονούνται σε διεθνή και ευρωπαϊκό επίπεδο και χρήζει ιδιαίτερης προσοχής, αφού σχετίζεται σχεδόν με όλες τις εκφάνσεις της κοινωνικής, πολιτικής και οικονομικής ζωής, ανθρώπων και κοινωνιών.

Παρά τη μεγάλη ωστόσο σημασία του και ιδίως για την ελληνική πραγματικότητα, τα πεπραγμένα όσον αφορά την εκπόνηση μελετών, εργασιών και ερευνών, κρίνονται ιδιαίτερα απογοητευτικά στο ελληνικό πανεπιστημιακό επίπεδο αναφοράς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της υποτονικότητας τόσο από τη πλευρά της πολιτείας όσο και από τη πλευρά του ιδιωτικού τομέα αποτελεί η απουσία ενός πανεπιστημιακού ιδρύματος που να προάγει και διερευνά το θεωρητικό αλλά και πρακτικό πλαίσιο στο τομέα του τουρισμού, ιδίως σε μια χώρα που ετησίως αντιμετωπίζει την αθρόα προσέλευση επισκεπτών από όλα τα μήκη και πλάτη της υφηλίου. Η υποτονική αυτή ακαδημαϊκή δραστηριότητα, εντείνει και την ήδη μηδαμινή σχεδόν παραγωγή πολιτικών που να εδράζονται και να στοχεύουν στη ανάπτυξη του τουρισμού, νοούμενου με την σύγχρονη αναπτυξιακή του διάσταση. Οι όποιες δράσεις που παρατηρούνται αποτελούν προϊόν μεμονωμένων πρακτικών, που εμμέσως ευνοούν την ανάπτυξη του τουρισμού, αλλά σε καμία περίπτωση δεν αντιλαμβάνονται τη σπουδαιότητα που μπορεί να παίξει αυτός στον συνεχώς αυξανόμενο ανταγωνισμό που προκαλείται στα πλαίσια της διεθνοποίησης των αγορών και της παγκοσμιοποίησης. Αν λοιπόν η μελέτη του τουρισμού στην Ελλάδα κρίνεται άκρως περιορισμένη, είναι αναπόφευκτο πως φαινόμενα που σχετίζονται με τις εναλλακτικές μορφές (π.χ. αστικός, πολιτιστικός κ.α) αυτού να παρουσιάζουν μεγάλο κενό όσον αφορά την παραγωγή εργασιών και ερευνητικών προγραμμάτων.

Ιδιαίτερα σε μια περίοδο όπου η πόλη ως οντότητα έχει ξεφύγει από τα αυστηρά εθνικά όρια και διεκδικεί τη θέση της στο παγκόσμιο χάρτη, αναζητώντας τις προοπτικές της στο διεθνές αστικό σύστημα πόλεων, ο τουριστικός και πολιτιστικός σχεδιασμός μέσα σε αυτές, μπορεί να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στη προσπάθεια αυτή. Το φαινόμενο του αστικού τουρισμού μπορεί να προσδώσει σε μια πόλη πληθώρα πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων (οικονομικά, κοινωνικά, περιβαλλοντικά, κ.α) και για αυτό το λόγο μεγάλες πόλεις κυρίως της Ευρώπης, αντιμετωπίζουν το θέμα αυτό πολύ σοβαρά, εντάσσοντας συγκεκριμένες στρατηγικές δράσης για το τουρισμό στο φυσικό και οικονομικό τους σχεδιασμό.

Οι πόλοι έλξης που μπορεί να αξιοποιήσει μια πόλη για να προσελκύσει επισκέπτες είναι πολλοί, διάσπαρτοι μέσα στη πόλη με αλληλεπιδράσεις και συσχετίσεις. Είναι τα μουσεία, οι αρχαιολογικοί χώροι, οι γκαλερί, οι εκθέσεις και τα θέατρα, οι συνεδριακοί χώροι και τα μεγάλα εμπορικά καταστήματα, τα εστιατόρια, οι αθλητικές εγκαταστάσεις, αλλά και οι χώροι πρασίνου, οι πεζόδρομοι και οι πλατείες. Είναι τελικά η εικόνα που αφήνει η ίδια η πόλη στον επισκέπτη, που τον παροτρύνει ή τον αποτρέπει να τη περπατήσει, να τη γνωρίσει και να την εμπιστευτεί. Είναι όμως και ένα άλλο σύνολο υποστηρικτικών υπηρεσιών όπως ξενοδοχεία, τουριστικά γραφεία, το δίκτυο αστικών μεταφορών, η καθαριότητα, η ασφάλεια και γενικότερα η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, που συνεπικουρούν για να κάνουν μια πόλη ελκυστική και συνεπώς ικανής να 'διαπραγματευτεί' και τελικά να 'πουληθεί' στην τουριστική αγορά ως αξιόλογο τουριστικό προϊόν.

Η διπλωματική αυτή εργασία στηρίχθηκε στην μελέτη του φαινομένου του αστικού και πολιτιστικού τουρισμού και στη γνώση πως η ελληνική βιβλιογραφία είναι αρκετά περιορισμένη σε θέματα αστικού τουρισμού, η μελέτη του φαινομένου αποτελεί ένα ενδιαφέρον πεδίο έρευνας για την φύση του τμήματός μας που δεν έχει αξιοποιηθεί αρκετά, καθώς και στη μεγάλη ευκαιρία να επικεντρώσω το θεωρητικό υπόβαθρο και την διεθνή εμπειρία του φαινομένου αυτού, πάνω σε πραγματικές παραμέτρους, προοπτικές και τάσεις, έτσι όπως αυτές εμφανίζονται στη πόλη της Πάτρας.

Η προσέγγιση του θέματος διαρθρώνεται σε επτά παραγράφους, από τους οποίους το μεγαλύτερο μέρος αποτελεί η πρακτική εφαρμογή (case study) πάνω στα χαρακτηριστικά της πόλης της Πάτρας. Έτσι στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια γρήγορη και συνοπτική ιστορική αναδρομή στο φαινόμενο δημιουργίας και ύπαρξης των πόλεων αλλά και απεικόνιση της σύγχρονης πραγματικότητας που αντιμετωπίζουν αυτές με τη κρίση λόγω της αποβιομηχάνισης και των οικονομικών ανακατατάξεων που έλαβαν χώρα στις προηγούμενες δεκαετίες. Μια κρίση που επαναπροσδιορίζει το ρόλο τους στην αστική ιεραρχία, και τις ωθεί να βρουν και να ανιχνεύσουν νέες μεθόδους και τρόπους για να ξεφύγουν από την οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική κρίση.

Μέσα από όλες αυτές τις διαπιστώσεις διαφαίνεται στο δεύτερο κεφάλαιο ότι ο πολιτισμός και ο τουρισμός μέσα στα όρια της πόλης μπορούν να αποτελέσουν μια ιδανική λύση για όσες πόλεις διαθέτουν και εκείνα τα χαρακτηριστικά και τα πλεονεκτήματα, αλλά προπάντων εκείνες τις ευκαιρίες να αναδειχθούν σε πρωτεύοντες αστικές συγκεντρώσεις στο ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Στο κεφάλαιο εμπεριέχονται όλες οι θεωρητικές αναφορές που αναλύουν και επεξηγούν κατά το

μάλλον ή ήττον τα θέματα του αστικού και πολιτιστικού τουρισμού, όπως αυτά διαμορφώνονται και επεξηγούνται στη ξένη αλλά και ελληνική βιβλιογραφία.

Το *τρίτο κεφάλαιο* αποτελεί το πρώτο εισαγωγικό κεφάλαιο γνωριμίας της πόλης της Πάτρας, ως μια πόλης με ιστορία αιώνων, μιας πόλης με διεθνή ακτινοβολία και επιρροή, μιας πόλης που αποτέλεσε πάντα το σταυροδρόμι μεταξύ Ανατολής και Δύσης, πολιτισμού και μνήμης. Εξετάζεται η ενδοχώρα της Αχαϊκής πρωτεύουσας, το φυσικό της περιβάλλον, η πανίδα και τα τοπία της ευρύτερης περιοχής μέσα στα οποία εντάσσεται η Πάτρα.

Στο *τέταρτο κεφάλαιο* γίνεται μια συνοπτική αλλά και διεξοδική αναφορά στην εξέλιξη του αστικού ιστού της Πάτρας και πως αυτός στην ουσία περικλείει την ιστορία της πόλης. Αναφέρονται χρήσιμα στοιχεία για τη διάρθρωση της οικονομικής βάσης της πόλης, για τη κοινωνία της, το επίπεδο εκπαίδευσής της, τα αξιόλογα σημεία αναφοράς της, τις πλατείες και τους ελεύθερους χώρους της και γενικά γίνεται μια προσπάθεια να γνωρίσουμε τη Πάτρα από το εσωτερικό της.

Το *πέμπτο κεφάλαιο* αποτελεί και το πιο βασικό ίσως κεφάλαιο της ανάλυσης, αφού γίνεται μια προσπάθεια καταγραφής των ελκτικών εκείνων στοιχείων που διαθέτει η πόλη και είναι ικανών εάν αξιοποιηθούν σωστά να προσελκύσουν τον επισκέπτη και να τον κάνουν να την περπατήσει και να τη γνωρίσει από κοντά. Γίνεται λόγος για τις δυο μεγάλες ευκαιρίες που έχει η Πάτρα λόγω Ολυμπιακών Αγώνων και Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης, ενώ συνάμα καταγράφονται οι χώροι υποδομής σε αθλητικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις, οι θεσμοί, οι τοπικές πολιτικές για το τουρισμό αλλά και μια αξιολόγηση των υποστηρικτικών υπηρεσιών του τουρισμού (κυρίως όσον αφορά τις ξενοδοχειακές κλίνες) σε τέσσερις τουριστικές ζώνες, έτσι όπως αυτές ορίστηκαν για την παρούσα εργασία.

Το *έκτο και έβδομο κεφάλαιο* αποτελούν στην ουσία την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης μέσα από την ανάλυση SWOT και την τελική παρουσίαση των προτάσεων που θα ενισχύσουν κατά την άποψή μας τη τουριστική πολιτική που πρέπει να εφαρμόσει η πόλη της Πάτρας, όχι γιατί το επιβάλλει η διεθνής εμπειρία και πρακτική, αλλά γιατί έχει τα πλεονεκτήματα, αλλά προπάντων τις προοπτικές να το τολμήσει και να το πετύχει.

1. Η ΠΟΛΗ ΣΤΟ ΝΕΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΚΗΝΙΚΟ. ΚΡΙΣΗ Ή ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΔΥΝΑΜΕΩΝ;

1.1 ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ ΣΤΗ ΠΟΛΗ ΚΡΑΤΟΣ

Είναι πλέον σαφές, τόσο σε επίπεδο βιβλιογραφικών αναφορών όσο κυρίως και σε επίπεδο εμπειρικών παρατηρήσεων, πως οι πρωταγωνιστές του παγκόσμιου σκηνικού δεν είναι πλέον τα εθνικά κράτη αλλά οι πόλεις. Βέβαια, μια ισχυρή πόλη συνήθως προέρχεται από ένα ισχυρό κράτος, όμως από ένα σημείο και πέρα οι ισχυρές πόλεις, που στη σύγχρονη ορολογία ονομάζονται παγκοσμιοπόλεις ή οικουμενουπόλεις, ξεφεύγουν από την εθνική κλίμακα και εν μέρει και από τον κυβερνητικό έλεγχο, για να γίνουν «αυτόνομες δυνάμεις» και να αξιοποιήσουν για «προσωπικό» τους όφελος τις νέες δυναμικές. Οι πόλεις αυτές καταφέρνουν να ξεπεράσουν εθνικά, φυλετικά, θρησκευτικά, ιδεολογικά και άλλα εμπόδια, που έχουν τις ρίζες τους βαθιά μέσα στην ιστορία και εμποδίζουν τα κράτη να συνεργασθούν.

Η νέα αυτή ανατροπή του συσχετισμού δυνάμεων, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία σχέσεων μεταξύ των πόλεων χωρίς την παρέμβαση των εθνικών κρατών. Η αιτία της διαμόρφωσης αυτής της κατάστασης είναι ουσιαστικά η άμεση και συχνή επαφή των πόλεων που προκαλείται από την παρουσία ροών (πληροφορίας, προϊόντων, ανθρώπων) από τη μια πόλη στην άλλη (city-to-city flows). «Η φύση αυτών των σχέσεων καθορίζει τη δομή του παγκόσμιου συστήματος αναπαράγοντας την ιεράρχηση του και δομώντας δυναμικά την κοινωνική ζωή αυτών των περιοχών. Η θέση που καταλαμβάνει μια πόλη στο παγκόσμιο σύστημα θα επηρεάσει βαθιά τη φύση της, όμως αυτή η θέση υπόκειται σε αλλαγές καθώς οι κύκλοι και οι τάσεις του παγκόσμιου συστήματος επανακαθορίζουν την παγκόσμια τάξη, διακόπτοντας τις ροές μεταξύ των πόλεων και συνεπώς αλλάζοντας τις σχέσεις μεταξύ τους» (Smith Clrn1 Timberlake, 1995). Σε αυτό το μήκος κύματος κινείται και η δήλωση του Robert Kaplan ότι μέχρι το 2100 «η πόλη κράτος θα είναι η οργανωτική αρχή του κόσμου». Υπάρχουν πολλοί που υιοθετούν μια τέτοια άποψη, καθώς τα γεγονότα φαίνεται να οδηγούν προς αυτή την κατεύθυνση.

Παρόλα αυτά, δεν θα πρέπει να οδηγηθούμε στο συμπέρασμα ότι αυτές οι λίγες παγκοσμιοπόλεις που κυριαρχούν στην υδρόγειο, αποτελούν από μόνες τους το παγκόσμιο σύστημα πόλεων. Όπως κάθε σύστημα αποτελείται από μια σειρά κόμβων πρωτεύουσας, δευτερεύουσας κ.ο.κ. σημασίας, ο καθένας εκ των οποίων στηρίζει με τον τρόπο του το σύνολο, έτσι και το παγκόσμιο σύστημα πόλεων δεν στηρίζεται μόνο

στις παγκοσμιούπολεις (Smith and Timberlake, 1995). Μπορεί κάθε κόμβος από μόνος του να είναι ένα δίκτυο. Παράλληλα, όμως, συνδέεται και με τους άλλους κόμβους που εκτελούν δραστηριότητες που σχετίζονται προκειμένου να δημιουργήσει ένα νέο σύστημα σε ανώτερο επίπεδο (Smith and Timberlake, 1995).

Μέχρι στιγμής αναφερθήκαμε ωστόσο για το ρόλο των πόλεων στη δημιουργία των συστημάτων. Παραλείψαμε όμως να αναφερθούμε στην αμφίδρομη πορεία αυτής της σχέσης. Οι πόλεις μπορεί να επηρεάζουν τα συστήματα, όμως και τα συστήματα επηρεάζουν τις πόλεις. Αυτό συνομολογούν και οι Smith and Timberlake δηλώνοντας ότι «οι διαδικασίες του παγκόσμιου συστήματος διαμορφώνουν την ανάπτυξη και τη φύση ορισμένων πόλεων, αλλά και το παγκόσμιο σύστημα ως σύνολο επηρεάζεται από την ανάπτυξη αυτών των πόλεων».

1.2 ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ ΚΡΑΤΩΝ

Θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο εάν δεν περιοριζόμασταν στις σημερινές σχέσεις των πόλεων με τα κράτη και προσπαθούσαμε να δούμε την αλλαγή της μορφής των σχέσεών τους με το πέρασμα του χρόνου. Στην αρχή, οι σχέσεις ήταν ανταγωνιστικές. Ο σχηματισμός των κρατών ήταν μια συγκέντρωση δύναμης εις βάρος άλλων κέντρων εξουσίας περιλαμβανομένων και των πόλεων. Στη συνέχεια, οι πόλεις έγιναν αναπόσπαστο μέρος της δημιουργίας των «εθνικών οικονομιών» και η ευημερία τους εξαρτώταν από τα εθνικά τους κράτη. Δημιουργήθηκε δηλαδή μια αμοιβαιότητα στις σχέσεις τους. Σήμερα, επιστρέψαμε στον ανταγωνισμό. Κάτω από τις συνθήκες της παγκοσμιοποίησης, οι παλιές αμοιβαιότητες μοιάζουν να καταρρέουν και οι πιο σημαντικές ευκαιρίες για τις πόλεις ίσως να μην, βρίσκονται μέσα στην εθνική τους επικράτεια.

Είναι σαφές ότι οι διακρατικές διαδικασίες υπήρχαν πάντα. Αυτό που έχει αλλάξει σήμερα είναι η αύξηση του μεγέθους και της έντασης αυτών των διαδικασιών, που έφτασαν σε σημείο να κυριαρχούν στην παγκόσμια οικονομία των τελευταίων ετών. Η πλέον προφανής γεωγραφική εκδήλωση των σύγχρονων διακρατικών διαδικασιών είναι οι παγκοσμιούπολεις. Η σχέση αυτών των πόλεων με τα εθνικά τους κράτη είναι γενικά πολύπλοκη. Οι περισσότερες από τις μεγάλες πόλεις της ιστορίας ήταν κέντρα κρατικής εξουσίας. Άλλωστε δεν είναι τυχαία η κυριαρχία των εθνικών πρωτευουσών στον κατάλογο των παγκοσμιούπολεων. Το αποτέλεσμα βέβαια είναι μια μοναδική πολιτική γεωγραφία που ενσωματώνει το παραδοσιακό πολιτικό μωσαϊκό των κρατών στο σύστημα των παγκοσμιούπολεων (Taylor, 1999). Το σύστημα αυτό

όμως των παγκοσμιοπόλεων δεν είναι πλανιέται μοναχικά και παντοδύναμα στο διεθνές οικονομικοκοινωνικό στερέωμα, αλλά συνεπικουρείται και από μια πλειάδα άλλων πόλεων οι οποίες αγωνίζονται, επιτυγχάνουν ή αποτυγχάνουν να αναβαθμίσουν το ρόλο τους στη παγκόσμια σκηνή, κερδίζοντας έτσι με αυτό τον τρόπο την επιβίωση και την ανάπτυξή τους.

1.3 ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Σήμερα είναι πολύ δύσκολο να προσδιορίσουμε με ακρίβεια την έννοια του αστικού φαινομένου, τόσο όσον αφορά τη μορφολογία όσο και τη γενικότερη έννοιά του. Κατά την αρχαιότητα, η διάκριση αυτή ήταν πολύ εύκολη-ιδιαίτερα στις περιοχές όπου ξεσπούσαν συχνά πόλεμοι. Η πόλη που περικυκλωνόταν από τείχη ήταν σε απόλυτη διάκριση από την ύπαιθρο. Όμως, η τεχνική πρόοδος, η δημογραφική αύξηση, η ανάπτυξη των μεταφορών και η βιομηχανική επανάσταση οδήγησαν στην επέκταση των πόλεων και εκτός των τειχών. Όλα αυτά αποδίδονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο σε μια φράση του Castells: «Η διαδικασία της αστικοποίησης και η αυτονομία του πολιτισμικού αστικού μοντέλου είναι αντίθετες» (Beaujeu-Ganlier, 1995). Η γέννηση των πόλεων αποδίδεται είτε σε οικονομικούς είτε σε πολιτικούς είτε σε αμυντικούς και επιθετικούς παράγοντες. Όποια και αν είναι πάντως η αιτία δημιουργίας μιας πόλης, επηρεαζόμενη από την αρχική επιλογή, καταφέρνει να στιγματίσει την πόλη σε όλη της την πορεία.

Οι οικονομικοί παράγοντες είναι και οι πλέον πολυάριθμοι. Για τους Μαρξιστές, η γέννηση της πόλης οφείλεται στην πρόοδο του καταμερισμού εργασίας. Η απελευθέρωση του εργατικού δυναμικού από την αυτοκατανάλωση και η εφεύρεση της χρηματικής οικονομίας έδωσε τη δυνατότητα στους ανθρώπους να φύγουν από την ύπαιθρο και να δημιουργήσουν τις αστικές συγκεντρώσεις. Οι βασικοί κόμβοι των κυκλοφοριακών αξόνων, τα θαλάσσια και ποτάμια λιμάνια και γενικότερα οι προνομιούχοι από τη φύση χώροι συνάντησης, κατάφεραν να συγκεντρώσουν όλους εκείνους που ασχολούνταν με τις συναλλαγές. Μια άλλη οικονομική εξέλιξη που οδήγησε στη γέννηση πόλεων ήταν η βιομηχανική επανάσταση. Η αδυναμία μεταφοράς των πρώτων υλών και η ανάγκη στέγασης του εργατικού δυναμικού κοντά στις μονάδες παραγωγής οδήγησε στην εμφάνιση των λεγόμενων βιομηχανικών πόλεων.

Οι πολιτικοί παράγοντες, ουσιαστικά, είναι η παρέμβαση του κράτους (της εξουσίας) στο χώρο. Πρώτος ο Μέγας Αλέξανδρος φρόντισε να ιδρύσει πόλεις στα εδάφη της Ανατολής που κατέκτησε προκειμένου να «εξασφαλίσει» την κυριαρχία του.

Στην ίδια λογική κινήθηκαν τόσο οι Ρωμαίοι όσο και οι Γάλλοι και οι Άγγλοι κατά την περίοδο της αποικιοκρατίας. Κάποια κράτη αποφάσισαν να χτίσουν τις πρωτεύουσές τους από την αρχή, για να μπορέσουν να τους δώσουν τις δυνατότητες και τη μορφή που αυτοί επιθυμούσαν (βλ. Άγκυρα, Μπραζίλια, Καμπέρα κ.α.), ενώ οι Γάλλοι έχτισαν τις «Villes Nouvelles» για να ισοροπήσουν την υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων και πληθυσμού στο κέντρο του Παρισιού.

Οι αμυντικοί παράγοντες οδήγησαν στην ίδρυση πόλεων σε στρατηγικά σημεία. Για παράδειγμα, στο παρελθόν οι πόλεις ιδρύονταν σε τοποθεσίες - φυσικά οχυρά προκειμένου να μπορούν να αντιμετωπίσουν κάθε πιθανή επιδρομή και να μην εκτίθενται στα επεκτατικά σχέδια των κατακτητών. Ομοίως, οι *επιθετικοί παράγοντες* οδήγησαν στη δημιουργία πόλεων σε σημεία που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως ορμητήρια εναντίον των εχθρών ή και απλών περαστικών. Οι πόλεις που ιδρύθηκαν με βάση αυτό το κριτήριο συνήθως χαρακτηρίζονταν από άμεση εξάρτηση της επιβίωσης του πληθυσμού τους από τα λάφυρα των εξορμήσεων. (Beaujeu-Garnier, 1980).

1.4 ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Κάθε χώρα χρησιμοποιεί διαφορετικό τρόπο για να ορίσει έναν οικισμό με αποτέλεσμα να διαφοροποιείται έτσι και η έννοια της αστικοποίησης. Η σύνδεση της αστικοποίησης με την υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, που είναι ίσως η πλέον διαδεδομένη άποψη, αποτελεί φαινόμενο του δυτικού κόσμου. Παρόλα αυτά δεν μπορούμε να αντικρούσουμε το επιχείρημα ότι η αστικοποίηση ως διαδικασία περιλαμβάνει δυο στοιχεία:

- Τον πολλαπλασιασμό των σημείων πληθυσμιακής συγκέντρωσης
- Την αύξηση του μεγέθους των πληθυσμιακών συγκεντρώσεων
- Εξίσου σημαντικές βέβαια είναι και οι τεχνολογικές, οικονομικές και κοινωνιολογικές συνισταμένες. Παράλληλα, όμως, θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας ότι η έννοια της αστικοποίησης είναι μεταβλητή καθώς επηρεάζεται άμεσα από τις νέες συνθήκες που τείνουν να επικρατήσουν (Carter, 1981).

Ο Berry εξετάζοντας το σύστημα κεντρικών τόπων της νοτιοδυτικής Iowa διαπίστωσε ότι «τα κέντρα ταξινομούνται με μια κλίμακα 5 βαθμίδων (οικισμοί, χωριά, κωμοπόλεις, πόλεις και περιφερειακές πρωτεύουσες) σύμφωνα με τα επίπεδα ή βήματα της ιεραρχίας των τόπων». Ίσως αυτή η ταξινόμηση να φαίνεται πολύ απλή, όμως δεν είναι. Η εκβιομηχάνιση των ανεπτυγμένων χωρών προκάλεσε την εμφάνιση πολλών νέων οικισμών και έκανε τη διάκριση ανάμεσα σε ύπαιθρο και αστικό χώρο πάρα πολύ

δύσκολη (π.χ. πόλεις που προέκυψαν από οικισμούς γύρω από τα ορυχεία άνθρακα στο Ρούρ της Γερμανίας). Η ανάπτυξη τεράστιων αστικών συγκεντρώσεων ουσιαστικά αφήνει πολύ μικρά τμήματα των ανεπτυγμένων χωρών εκτός αστικής ακτίνας επιρροής.

Σε αυτό το σημείο, όμως, θα πρέπει να διευκρινίσουμε ότι παρόλο που η εκβιομηχάνιση θεωρείται κύρια υπεύθυνη για την αστικοποίηση, οι σύγχρονες τάσεις ξεπερνούν σε μέγεθος κατά πολύ εκείνες του προηγούμενου αιώνα. Η μόνη ουσιαστική διαφοροποίηση είναι γεωγραφική, καθώς σήμερα η μαζική αστικοποίηση βιώνεται από τις χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου. Εκείνο που έχουμε να παρατηρήσουμε γενικά για τις σύγχρονες πόλεις είναι ότι:

- Το μέγεθος των αστικών συγκεντρώσεων αυξάνεται και φαίνεται πως η αστική ανάπτυξη δεν έχει όρια.
- Οι μεγαλύτερες αστικές συγκεντρώσεις μεγαλώνουν ταχύτερα από όλες τις υπόλοιπες.
- Στις βιομηχανικές χώρες παρατηρείται μια μεγάλη ανακατανομή του πληθυσμού που οδηγεί τα κέντρα των πόλεων σε απώλειες, τόσο πληθυσμιακές όσο και οικονομικές, και τα προάστια σε κέρδη.
- Κάποιες από τις παλαιότερες μητροπόλεις εμφανίζουν σημάδια παρακμής (Carter, 1981).

Σύμφωνα με αυτά τα δεδομένα εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς πως οι πόλεις συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος των οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων του ανθρώπου και κατά συνέπεια αποτελούν τους υποδοχείς όλων των αλλαγών που φέρνει η τεχνολογική πρόοδος και η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου στη δομή και το εύρος των οικονομιών. Οι τελευταίες δεκαετίες, τόσο στη Ευρώπη όσο και διεθνώς έχουν σηματοδοτήσει σημαντικές αλλαγές που σχετίζονται κυρίως με την διεθνοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων και τις μεταβολές στην παραγωγική διάρθρωση των ανεπτυγμένων οικονομιών. Οι προαναφερόμενες αλλαγές έχουν γεννηθεί μέσα στις ίδιες τις πόλεις και κατά συνέπεια έχουν επηρεάσει καθοριστικά την εσωτερική λειτουργία και δομή των, καθώς και την μεταξύ τους σχέση (Δ. Οικονόμου, Γ. Πετράκος, 1999)

1.5. ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί τη πιο αστικοποιημένη περιοχή του κόσμου. Παρά τις διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των επιμέρους κρατών μελών ως προς την ιστορική εξέλιξη και την οικονομική διάρθρωση, με εξαίρεση τη Πορτογαλία και την Ιρλανδία, οι περισσότερες χώρες της Ένωσης εμφανίζουν ποσοστά που βρίσκονται κοντά στο Κοινοτικό μέσο όρο (περίπου 80%). Το 20% ζει σε μεγάλες πόλεις με πληθυσμό άνω των 250.000 κατοίκων, το 20% σε πόλεις μεσαίου μεγέθους και το 40% σε μικρές πόλεις με πληθυσμό από 10.000 ως 50.000 κατοίκους. Βασικό χαρακτηριστικό του ευρωπαϊκού αστικού ιστού είναι η γειτνίαση των πόλεων, οι οποίες σχηματίζουν ένα πυκνό αστικό δίκτυο ζωνών (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1995, σσ 97). Η εγγύτητα μεταξύ πόλεων και η πυκνότητα του πληθυσμού μιας περιοχής επιτρέπουν τη διαμόρφωση νέων λειτουργικών δικτύων πόλεων, π.χ. μέσω της ανάπτυξης διαφόρων εξειδικευμένων λειτουργιών και μέσω της διεύρυνσης των επιχειρησιακών συνθηκών ολόκληρης της περιοχής (Συμβούλιο 1997, σσ 27). Χωρίς να παραγνωρίζεται ότι κάθε Ευρωπαϊκή πόλη έχει τη μοναδικότητά της, ότι οι βασικοί παράγοντες που προσδιορίζουν την εξέλιξη των εθνικών αστικών συστημάτων διαφέρουν μεταξύ τους και παρότι υπάρχει πρόβλημα όσον αφορά τη συλλογή, ταξινόμηση και συγκρισιμότητα των αστικών στοιχείων, δύνανται να παρατηρηθούν ορισμένες γενικές τάσεις στη εξέλιξη του Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος.

- Η πρώτη τάση σχετίζεται με το φαινόμενο της αστικοποίησης. Παρατηρείται ότι συνολικά η αστικοποίηση της Ευρωπαϊκής κοινωνία συνεχίζεται αν και ο ρυθμός εξέλιξής της σε σχέση με το παρελθόν εμφανίζεται επιβραδυνόμενος. Η μεγέθυνση των μεγάλων αστικών κέντρων ευνοείται από μια σειρά οικονομικούς, τεχνολογικούς και κοινωνικούς παράγοντες. Όπως αναφέρει η Επιτροπή στο κείμενο "Ευρώπη 2000+", η ελκυστικότητα των μεγάλων πόλεων σχετίζεται με (α) την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων υπηρεσιών σε σχέση με εκείνες της μεταποιητικής βιομηχανίας, (β) την αυξανόμενη διεθνοποίηση της οικονομίας, (γ) τον επιταχυνόμενο ρυθμό ανάπτυξης προϊόντων και παραγωγικών διαδικασιών λόγω της τεχνολογικής προόδου, (δ) την εντεινόμενη πολυπλοκότητα των προϊόντων που συνοδεύονται από την υποχώρηση της μαζικής παραγωγής και προώθηση της προσαρμογής των προϊόντων στη ζήτηση των πελατών. Με άλλα λόγια, Οι εξελίξεις αυτές τόνωσαν την εγκατάσταση παραγωγικών μονάδων στις

πιο αποτελεσματικές τοποθεσίες, δηλαδή εκεί όπου οι εξωτερικοί οικονομικοί συντελεστές είναι ευνοϊκότεροι (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1995)

- Παράλληλα τα τελευταία χρόνια παρατηρείται στις μεγάλες πόλεις αύξηση της αστικής διάχυσης. Αυτή η αστική διάχυση, που γίνεται συχνά ανεξέλεγκτα, αυξάνει συνεχώς τις ανάγκες και συνεπώς τις δημόσιες δαπάνες για νέες υλικές και κοινωνικές υποδομές καθώς επίσης την κυκλοφορία οχημάτων και την κατανάλωση ενέργειας με αρνητικές επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον.
- Τέλος, μια ακόμη τάση αφορά την αυξανόμενη αλληλεξάρτηση μεταξύ πόλης και υπαίθρου (Συμβούλιο 1997) Η αλληλεξάρτηση αυτή δεν εκφράζεται μόνο από την αστικοποίηση τμημάτων της υπαίθρου, αλλά έχει και έντονο οικονομικό χαρακτήρα, δεδομένου ότι εντατικοποιούνται ολοένα και περισσότερο οι αλληλοσυνδεόμενες οικονομικές τους σχέσεις (π.χ. παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών οικονομικών και κοινωνικών από τις πόλεις, παροχή υπηρεσιών αναψυχής και ψυχαγωγίας από την ύπαιθρο).

Ύστερα από εκτενείς προβληματισμούς πολιτικών και επιστημονικών φορέων, αλλά και απλών πολιτών, οι κατευθύνσεις της Ε.Ε. τείνουν προς την αναγνώριση του ρόλου των πόλεων ως κινητήριας δύναμης για την περιφερειακή, εθνική και ευρωπαϊκή οικονομική πρόοδο. Θα πρέπει λοιπόν να καθίστανται όλο και πιο ανταγωνιστικές, με ταυτόχρονη θεραπεία της σωρείας δεινών που τους κληροδοτήθηκαν από το παρελθόν. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1990). Οι πόλεις είναι προϊόντα μιας ευρύτερης διαδικασίας που συγκροτείται από τη συνδυασμένη δράση κοινωνικών και οικονομικών διεργασιών, θεσμών και μηχανισμών εξουσίας, κοσμολογικών και θρησκευτικών αντιλήψεων και αισθητικών επιδιώξεων (Χαστάογλου Β., 2000).

Η Ε.Ε. αποτελείται σήμερα από χώρες και εκατοντάδες πόλεις διασπαρμένες σε μεγάλο γεωγραφικό μήκος και πλάτος. Δε θα μπορούσαν οι πόλεις της Ε.Ε. να έχουν κοινά χαρακτηριστικά και να είναι πανομοιότυπες. Αντιθέτως διάφοροι παράγοντες (π.χ. ανάγλυφο, γεωμορφολογία του εδάφους, κλιματολογικές συνθήκες, οικονομικά χαρακτηριστικά, πολιτισμός του κάθε τόπου) έκαναν τις πόλεις να διαφέρουν μορφολογικά, οικονομικά και πολιτισμικά μεταξύ τους. Οι διαφορές αυτές έχουν τις ρίζες του στην ιστορική εξέλιξη. Από το Μεσαίωνα ως και σήμερα η κοινωνική οικονομική και πολιτική ζωή της Ευρώπης έχει βασιστεί στην πόλη (Τσέτσης Σ., 1996). Στις Ευρωπαϊκές πόλεις ανιχνεύουμε τα σημάδια μιας σειράς αγώνων μεταξύ πόλης και περιφέρειας, εξουσίας και εργαζομένων, πλούσιων και φτωχών. Η κοινή τους ιστορία συνέβαλε σημαντικά ώστε να αποκτήσουν ένα κοινό πρόσωπο: στενούς δρόμους στα

μεσαιωνικά κέντρα, μεγάλες λεωφόρους και boulevard του 18ου και 19ου αιώνα, ανάπτυξη των προαστίων και των πόλεων δορυφόρων στις αρχές του 20ου αιώνα, περιφερειακά εμπορικά κέντρα και διάσπαρτη αστική ανάπτυξη (dispersed city) στα τέλη του 18ου αιώνα κοντά στους αστικούς και περιφερειακούς αυτοκινητόδρομους. (Γοσποδίνη Α., 1996 -Χαστάογλου Β., 2000).

Ο 19ος αιώνας επέφερε ριζικές αλλαγές στο τοπίο των δυτικοευρωπαϊκών πόλεων: πρωτοφανή οικονομική ανάπτυξη, βιομηχανική απογείωση και ραγδαία δημογραφική αύξηση, τεράστια τεχνική πρόοδο και ανάπτυξη του επιχειρηματικού πνεύματος, νέους πολιτικούς και κοινωνικούς θεσμούς. Η παραδοσιακή μορφή της πόλης, προϊόν της αργόσυρτης εξέλιξης των τελευταίων δέκα αιώνων, άλλαξε ριζικά και αναδόθηκε η βιομηχανική πόλη του φιλελεύθερου καπιταλισμού με την πρωτοφανή αταξία δραστηριοτήτων και τη συσσώρευση πληθυσμού σε αφόρητες συνθήκες διαβίωσης. (Γοσποδίνη Α., 1996-Χαστάογλου Β., 2000).

Οι πόλεις της Ευρώπης χωροθετούνται στο διεθνές τους πλαίσιο και δίνεται έτσι έμφαση στον κεντρικό ρόλο που παίζουν στην ευρωπαϊκή και την παγκόσμια οικονομία. Γεγονότα όπως οι μετακινήσεις πληθυσμών, η οικονομική αναδιάρθρωση στο εσωτερικό του ευρωπαϊκού αστικού συστήματος, η δεύτερη οικονομική ολοκλήρωση μέσω της ενιαίας οικονομικής αγοράς, οι εξελίξεις στην κεντρική και ανατολική Ευρώπη και η επέκταση της Ε.Ε. με την ένταξη νέων κρατών μελών έχουν εκτεταμένες επιπτώσεις στις οικονομικές, τις κοινωνικές δομές και το περιβάλλον των πόλεων .

Καθώς προχωρούμε στον 21 ο αιώνα, οι πόλεις της Ευρώπης εξακολουθούν να είναι τα κυριότερα κέντρα της οικονομικής δραστηριότητας των νεωτερισμών και του πνεύματος. Στην πορεία της τα τελευταία χρόνια η Ε.Ε. λαμβάνει υπόψη της τις πόλεις οι οποίες αποτελούν κρίσιμο παράγοντα στην περαιτέρω οικονομική και κοινωνική ενδυνάμωση της Ευρώπης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1990).

Στις μέρες μας, ο διαρκώς μεταβαλλόμενος χαρακτήρας και κατ' επέκταση η φυσιογνωμία των Ευρωπαϊκών πόλεων κατά τη διάρκεια του τελευταίου αιώνα αποσταθεροποιείται λόγω ταχείας αλλαγής των οικονομικών και δημογραφικών παραμέτρων ενώ δημιουργούνται ευέλικτες ιεραρχίες ανάλογες των αποδόσεων των πόλεων σε διάφορους τομείς (Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., 1999-Γοσποδίνη Α., 2000). Ωστόσο βλέπουμε ότι σταδιακά προωθείται στους κόλπους της Ε.Ε. η προσπάθεια ισόρροπης ανάπτυξης των Ευρωπαϊκών πόλεων, που τείνει να επιφέρει μια ομογενοποίηση των χαρακτηριστικών των πόλεων με δεδομένες και τις τεράστιες

επικοινωνιακές δυνατότητες που έχουν μεταξύ τους οι σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις. (Στεφάνου Ι., Τσουδερός Ι., Μητούλα Ρ. 1999).

1.6. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΣΕ ΕΝΑ ΜΕΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η δημιουργία ενός ενιαίου δυτικοευρωπαϊκού οικονομικού χώρου, η άρση του διπολισμού και το άνοιγμα των οικονομιών και των κοινωνιών των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης καθώς και των χωρών της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, η περαιτέρω φιλελευθεροποίηση του διεθνούς εμπορίου, η τρομακτική αύξηση της ποσότητας και ταχύτητας στη κίνηση των διεθνών κεφαλαίων, η διεθνοποίηση της παραγωγής και των άμεσων επενδύσεων, η εμφάνιση νέων ανταγωνιστικών χωρών και ενός νέου προτύπου διεθνούς καταμερισμού εργασίας, η εξέλιξη των τεχνολογιών πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών και η αύξηση της βαρύτητας του τομέα των υπηρεσιών συνιστούν μόνο ορισμένους από τους παράγοντες που επιδρούν στη λειτουργία των αστικών κέντρων και επαναπροσδιορίζουν το ρόλο τους στην οικονομική και κοινωνική ζωή της Ε.Ε. Οι παραπάνω εξελίξεις δε συνεπάγονται μόνο αλλαγές στη διάρθρωση της παραγωγικής βάσης των πόλεων, αλλά προσφέρουν συγχρόνως ευκαιρίες και προκλήσεις. Ευκαιρίες για αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρουν το άνοιγμα των διεθνών αγορών και οι νέες τεχνολογίες. Προκλήσεις όμως αντιμετώπισης του εντεινόμενου ανταγωνισμού και του κοινωνικού κόστους της διαρθρωτικής προσαρμογής. Η θέση μιας πόλης στο νέο διεθνές περιβάλλον εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό όχι μόνο από τα υφιστάμενα συγκριτικά πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματά της, που σχετίζονται για παράδειγμα με τα το μέγεθος, την οικονομική της διάρθρωση, τη γεωγραφική της θέση, τους οικονομικούς, κοινωνικούς, φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους που διαθέτει, τις υποδομές και το περιβάλλον, τη θέση της στη ιεραρχία του εθνικού ή του διεθνούς αστικού συστήματος κλπ. αλλά και από την ικανότητα προσαρμογής της στο συνεχώς εξελισσόμενο πολιτικό, κοινωνικό, οικονομικό και τεχνολογικό πλαίσιο και από τη δημιουργία τοπικών δυναμικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων.

Η θέση μιας πόλης στις ιεραρχημένες σχέσεις του εθνικού, ευρωπαϊκού και του παγκόσμιου αστικού συστήματος δεν είναι λοιπόν δεδομένη. Έτσι για παράδειγμα, το Βερολίνο από αστικός θύλακας μεταμορφώθηκε σε μια πρωτεύουσα με σημαντική εθνική και ευρωπαϊκή οικονομική ενδοχώρα, σε μια πόλη-πύλη προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Η Βαρκελώνη από πρωτεύουσα περιφέρειας εξελίσσεται σε

σημαντική μητρόπολη της Δυτικής Μεσογείου. Τρία μεγάλα αστικά κέντρα στην Ολλανδία (Άμστερνταμ, Ρότερνταμ, Χάγη) συναπαρτίζουν πλέον μια μεγάλη αστική συνάθροιση (Ranstand) που επιδιώκει να μετεξελιχθεί σε εμπορική πύλη της Ευρώπης και σε κέντρο εμπορικών διανομών. Το Παρίσι και το Λονδίνο εξελίχθηκαν σε παγκοσμιούπολεις, ενώ πληθώρα μεσαίων ευρωπαϊκών πόλεων καταστρώνουν τα σχέδιά τους για την ανάδειξή τους στο διεθνή χάρτη μέσα από ολοκληρωμένα προγράμματα αστικής ανάπτυξης και αναβάθμισής τους. Γενικά, παρατηρείται μια τάση εξειδίκευσης όλων των αστικών κέντρων, που έχουν την δυνατότητα να το πράξουν, σε ορισμένες λειτουργίες, καθώς και μια τάση έντονου ανταγωνισμού για τη προσέλκυση οικονομικών, τουριστικών, διοικητικών, αθλητικών, πολιτιστικών, κλπ. δραστηριοτήτων (Τσέτσης, 1996). Συνέπεια όλων των παραπάνω είναι η μεγέθυνση του φαινομένου της αστικής ανισορροπίας στο ευρωπαϊκό σύστημα πόλεων και οι άνισες αναπτυξιακές δυνατότητες που παρέχονται σε κάθε μια από αυτές.

1.7 ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΚΡΙΣΗ

Την περίοδο της ραγδαίας ανάπτυξης των πόλεων της Ευρώπης στις δεκαετίες '50 και '60, η οποία χαρακτηρίζεται από συσσώρευση του πληθυσμού, αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης στα αστικά κέντρα, διαδέχεται μια περίοδος αναδιάρθρωσης και κρίσης των αστικών παραγωγικών συστημάτων (δεκαετίες '70, και '80). Η αστική κρίση εκφράζεται με διάφορα χαρακτηριστικά, τα κυριότερα από τα οποία είναι: **α)** Οι αλλαγές στην παραγωγική δομή των αστικών κέντρων, με την κρίση παραδοσιακών βιομηχανικών κλάδων, την τριτογενοποίηση και διαδικασίες χωρικής αποκέντρωσης μέρους της παραγωγής. Οι αλλαγές αυτές συνεπάγονται αναδιάρθρωση των αστικών αγορών εργασίας με χαρακτηριστικό τη σημαντική μείωση της απασχόλησης και την αύξηση της ανεργίας, κυρίως στα μεσαία εισοδηματικά στρώματα (Heinelt, 1991). **β)** Η φυσική και κοινωνική υποβάθμιση ορισμένων περιοχών των πόλεων, που συνδέεται με την εντεινόμενη χωρική και κοινωνική πόλωση στην εσωτερική διάρθρωση των αστικών κέντρων (περιοχές υποβαθμισμένες με χαμηλά εισοδήματα, εθνικές μειονότητες, περιθωριοποιημένα στρώματα και περιοχές αναβαθμισμένες υψηλών εισοδημάτων). **γ)** Η όξυνση των προβλημάτων στον τομέα των συγκοινωνιών, μεταφορών και του περιβάλλοντος.

Τα προβλήματα της αστικής κρίσης εμφανίζονται σε συνθήκες κρίσης του κοινωνικού κράτους και των κοινωνικών πολιτικών. Τα φαινόμενα αποβιομηχάνισης, της διαρθρωτικής ανεργίας και του στασιμο-πληθωρισμού συνιστούν μόνιμα

χαρακτηριστικά της συνεχιζόμενης οικονομικής κρίσης. Η κρίση αυτή δημιουργεί νέες κοινωνικές και ταξικές διαφοροποιήσεις, όπως οι αντιθέσεις μεταξύ ανέργων και εργαζομένων, οι νέες ανισότητες στις προσβάσεις των κοινωνικών ομάδων στο σύστημα δημοσίων παροχών, ο αποκλεισμός κοινωνικών ομάδων από την αγορά εργασίας (π.χ. νέοι, γυναίκες, μακροχρόνια άνεργοι, μειονότητες). Η δημοσιονομική κρίση και οι περικοπές στον κρατικό προϋπολογισμό περιορίζουν τα περιθώρια του κράτους-πρόνοια, το οποίο γίνεται, αντικείμενο νέας διαπάλης των κοινωνικών ομάδων για εξασφάλιση κεκτημένων που απειλούνται (Γετίμης, 1993). Στο πλαίσιο αυτής της κρίσης, τα προβλήματα των αστικών κέντρων δύσκολα μπορούν να αντιμετωπιστούν συνολικά και σφαιρικά, αλλά μόνο επιλεκτικά με σημειακές και επιμέρους παρεμβάσεις (αναπλάσεις μεμονωμένων περιοχών στην πόλη). (Γετίμης, 1999).

Ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει στα αστικά κέντρα των χωρών εκείνων π.χ. Ελλάδα, που χαρακτηρίζονται από χαμηλή ανάπτυξη του κοινωνικού κράτους και των κοινωνικών πολιτικών γενικά, και ειδικότερα στους τομείς της στέγασης, του πολεοδομικού και αστικού προγραμματισμού, και στις υποδομές. Ακριβώς λόγω συσσωρευμένων ελλείψεων από το παρελθόν, η όξυνση των αστικών προβλημάτων στις δεκαετίες του '70 και κυρίως του '80 θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως έλλειψη βασικών προϋποθέσεων για τη λειτουργία των αστικών παραγωγικών συστημάτων και ως επιπλέον ανασταλτικός παράγοντας στην προσπάθεια αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού της παραγωγικής βάσης των αστικών κέντρων μέσα σε συνθήκες διευρυνόμενου ανταγωνισμού σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο (Getimis, 1992).

Στη διάρκεια της δεκαετίας του '80, ενώ τα προβλήματα αυτά εντείνονται, εμφανίζονται ορισμένες νέες τάσεις στα αστικά κέντρα που αφορούν την αναδιάρθρωση των αστικών παραγωγικών συστημάτων. Η εκτεταμένη εισαγωγή των νέων Τεχνολογιών και η τριτογενοποίηση (Haussermann-Siebel, 1987) αλλάζει την εσωτερική διάρθρωση των πόλεων και δημιουργεί ανακατατάξεις στο σύστημα ιεραρχίας των ευρωπαϊκών αστικών κέντρων. Η σημασία των πόλεων και ειδικά των μητροπόλεων, αλλά και των ευέλικτων μεσαίων και μεγάλων πόλεων της παγκόσμιας αλλά και ευρωπαϊκής οικονομίας, ως επίκεντρο των επιτελικών λειτουργιών (προγραμματισμός, έρευνα, διοίκηση, κέντρα λήψης αποφάσεων), όχι μόνο μειώθηκε, αλλά αντιθέτως αυξήθηκε την περίοδο αυτή. Όπως προκύπτει και από σχετικές μελέτες, οι οικονομίες κλίμακας, οι νέες υποδομές (τηλεπικοινωνίες), η πρόσβαση στις αγορές (εθνικές, ευρωπαϊκές) και το υψηλά εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό που συγκεντρώνεται στα αστικά κέντρα, αποτελούν τις κύριες μεταβλητές που επηρεάζουν

τη χωροθέτηση των νέων επενδύσεων (CEC 1991). Οι νέες δυναμικές αστικής ανάπτυξης αφορούν:

- Την εγκατάσταση στα δυναμικά αστικά κέντρα των κεντρικών επιτελικών γραφείων των μεγάλων επιχειρήσεων, των τραπεζών, των νέων υπηρεσιών, των κέντρων έρευνας και ανάπτυξης με εμβέλεια την ευρωπαϊκή και διεθνή αγορά.
- Την αναδιάρθρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων με εκσυγχρονισμό των βασικών βιομηχανικών κλάδων μαζικής παραγωγής.
- Την εξειδίκευση και ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που το κάθε αστικό κέντρο παρουσιάζει συγκριτικά πλεονεκτήματα στις νέες συνθήκες διεθνούς ανταγωνισμού (π.χ. εκθεσιακές δραστηριότητες, αθλητισμός, πολιτιστικές δραστηριότητες, τουρισμός εξειδικευμένης κατεύθυνσης, κλπ.) (Γετίμης, 1999).

Θα πρέπει να τονίσουμε, ωστόσο, ότι η συγκέντρωση αυτών των δραστηριοτήτων, οι οποίες αφορούν το τμήμα της αστικής αγοράς εργασίας των υψηλά εξειδικευμένων στελεχών και υψηλόμισθων στρωμάτων, συνοδεύεται με την παράλληλη ανάπτυξη δραστηριοτήτων, που αφορούν το ανειδίκευτο και χαμηλόμισθο τμήμα της αγοράς εργασίας (Mayer 1992-Heinelt 1991).

Η αναδιάρθρωση στη δομή των αστικών κέντρων χαρακτηρίζεται από την τάση της κοινωνικής και γεωγραφικής διαφοροποίησης και πόλωσης (Getimis και Economidou 1993). Αφενός διαπιστώνονται φαινόμενα αναβάθμισης και αναπτυξιακής δυναμικής σε ορισμένες περιοχές των πόλεων, με επάνοδο του πληθυσμού, με νέες παραγωγικές επενδύσεις, με αύξηση της εξειδικευμένης απασχόλησης υψηλών εισοδημάτων, με επενδύσεις για βελτίωση της υποδομής και της κατοικίας. Αφετέρου, άλλα τμήματα της πόλης εξακολουθούν να υποβαθμίζονται (φυσικό και δομημένο περιβάλλον) και να πλήττονται, ειδικά από τα χρόνια διαρθρωτικά προβλήματα της ανεργίας, του κοινωνικού αποκλεισμού και της περιθωριοποίησης. (Γετίμης, 1999).

Τα φαινόμενα της γεωγραφικής και κοινωνικής πόλωσης και περιθωριοποίησης εμφανίζονται τόσο στα αναπτυσσόμενα δυναμικά αστικά κέντρα όσο και σ' αυτά που έχουν μείνει στάσιμα στην αστική ιεραρχία (Cheshire, 1989). Όμως τα προβλήματα αυτά δύσκολα αντιμετωπίζονται στο πλαίσιο της οικονομικής κρίσης, των περικοπών των δημοσίων επενδύσεων και της κυριαρχίας νεοφιλελεύθερων πολιτικών διακυβέρνησης (δεκαετίες '80 και '90). Στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, οι αστικές πολιτικές που ασκήθηκαν στη διάρκεια της αναπτυξιακής περιόδου '50, '60, ήταν τμήμα

ενός καθολικού συστήματος δημοσίων πολιτικών (κράτος και τοπική αυτοδιοίκηση). (Cheshire, 1989).

Από τη μια πλευρά υπάρχουν οι ανεπτυγμένες χώρες, στις οποίες διαμορφώθηκαν συστηματικά και δεσμευτικά ρυθμιστικά πλαίσια και θεσμοί που έθεταν τους όρους των μηχανισμών της αγοράς στον αστικό χώρο. Από την άλλη πλευρά υπάρχουν χώρες ή περιοχές της Νότιας Ευρώπης (π.χ. Ελλάδα, Νότια Ιταλία, Πορτογαλία, κλπ.), στις οποίες οι αστικές πολιτικές διαμορφώνονται *ex post*, με αποσπασματικές ρυθμίσεις που δεν εντάσσονται σε ένα συστηματικό πλαίσιο και ανταποκρίνονται κάθε φορά *ad hoc* σε προβλήματα που δημιουργούνται μέσα από τους μηχανισμούς της αγοράς (Γετίμης 1989, Bellicini-Cremaschi 1991, Getimis-Economidou 1993).

Οι ελλείψεις και οι ανεπάρκειες των αστικών πολιτικών σε αυτές τις χώρες δεν μπορούν να συγκριθούν με τις συζητούμενες διαδικασίες απορύθμισης στα συστήματα αστικού προγραμματισμού στις ανεπτυγμένες χώρες (π.χ. περίοδος νεοφιλελεύθερης διακυβέρνησης στη Βρετανία στη δεκαετία του '80). Μετά την οικονομική κρίση (δεκαετία '70) και την αναδιάρθρωση των αστικών παραγωγικών συστημάτων (δεκαετίες '80 και '90), οι αστικές πολιτικές στις ευρωπαϊκές χώρες αλλάζουν έμφαση και στόχους, καθόσον χάνουν τον προηγούμενο καθολικό δημόσιο χαρακτήρα τους και γίνονται πιο αποσπασματικές, επιλεκτικές και λιγότερο παρεμβατικές.

Κατέστη σαφές ότι οι πολιτικές αυτές δεν απέδωσαν τα αναμενόμενα οφέλη στο χαμηλά εισοδηματικά στρώματα και στις υποβαθμισμένες περιοχές, αλλά στο μεσαία εισοδήματα. Κριτική στην γραφειοκρατία του κοινωνικού κράτους και ειδικότερα στην αποτυχία των αναδιανεμητικών στόχων των αστικών πολιτικών δεν ασκήθηκε μόνο από νεοφιλελεύθερη αλλά και από ριζοσπαστική -κριτική προσέγγιση.

Η κυριαρχία των νεοσυντηρητικών τύπων διακυβέρνησης στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, στις δεκαετίες '80 και '90), ήταν ο καθοριστικός παράγοντας στις αλλαγές και μετατοπίσεις του περιεχομένου των αστικών πολιτικών. Οι βασικοί άξονες των νέων πολιτικών κατευθύνονται στην ιδιωτικοποίηση και επενεμπορευματοποίηση διαφόρων δημοσίων αγαθών και υπηρεσιών (π.χ. αστικές δημόσιες συγκοινωνίες), στην απορύθμιση των πλαισίων πολεοδομικού σχεδιασμού, στην υποβάθμιση των συμμετοχικών διαδικασιών και των αντιπροσωπευτικών τοπικών θεσμών, στη δημιουργία νέων ευέλικτων πλαισίων τοπικής αναπτυξιακής και επιχειρηματικής δράσης. Στα πλαίσια του εντεινόμενου ανταγωνισμού ανάμεσα στις πόλεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο στη δεκαετία του '90, τα αστικά κέντρα ανταγωνίζονται μεταξύ

τους προσφέροντας ευνοϊκότερες συνθήκες στις επιχειρήσεις που προτίθενται να επενδύσουν. Παρά το γεγονός ότι οι ευρωπαϊκές πόλεις δε διαθέτουν ισχυρά δημοσιονομικά εργαλεία, όπως οι πόλεις στις ΗΠΑ, γίνονται σημαντικές προσπάθειες προς την κατεύθυνση της δημιουργίας ευνοϊκού περιβάλλοντος για την προώθηση της αναπτυξιακής δυναμικής των πόλεων: δημιουργία υποδομής σε τεχνολόγους, επενδύσεις στους τομείς των πολιτιστικών δραστηριοτήτων, αθλητισμού, city marketing, προσφορά ευνοϊκών κινήτρων (πολεοδομημένη γη, φοροαπαλλαγές, χρηματοδοτικά κίνητρα τοπικής ανάπτυξης). (Fainstein 1990).

1.8 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέσα σε αυτό το δαίδαλο των ανακατατάξεων, των αλλαγών και του επαναπροσδιορισμού των δυνάμεων που παρατηρείται σε όλες ανεξαιρέτως τις εκφάνσεις της σύγχρονης ζωής, η πόλη εξακολουθεί να αποτελεί το βασικό κέντρο οικονομικής δραστηριότητας, καινοτομίας και πολιτισμού. Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας του αιώνα μάλιστα, σύμφωνα με τους Chesire και Gordon οι πόλεις είναι αυτές που ανταγωνίζονται περισσότερο, αλλά και συνεργάζονται και περισσότερο. Προσπαθούν να γίνουν μύστες του περιβάλλοντός τους, να ανταποκριθούν στη πρόκληση της Ενιαίας Αγοράς, της τεχνολογικής έκρηξης και της βιώσιμης ανάπτυξης και να αποτελέσουν πόλους έλξης κεφαλαίου και ανθρώπινου δυναμικού.

Οι προκλήσεις, όπως και οι επιλογές-διαδρομές είναι πολλές. Αυτό που διαφοροποιεί είναι η γρήγορη αντίληψη και η εφαρμογή εκείνων των πολιτικών που θα προσδώσουν νόημα στην εξέλιξη και την ανάπτυξη, θα διαφοροποιήσουν την ταυτότητα, θα προσελκύσουν επενδύσεις, θα επαναπροσδιορίσουν το «προϊόν» και τελικά θα αλλάξουν τη ροή, προς μια νέα σφαιρική αντίληψη και σχεδιασμό με στόχο την ανάπτυξη για το παρόν και το μέλλον. Μια τέτοια πολιτική αποτελεί και αυτή που στοχεύει στην ανάπτυξη του τουρισμού στις πόλεις, αστικού και πολιτιστικού.

2. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

2.1. ΛΟΓΟΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΕΝΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΜΕ ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Οι πόλεις πάντοτε αποτελούσαν σημαντικούς τουριστικούς πόλους, κάτι που όμως μόνο μέχρι πρόσφατα εκμεταλλευόντουσαν οι ιστορικές πόλεις και οι πρωτεύουσες των χωρών. Εγκαταστάσεις όπως μουσεία, θέατρα, αθλητικά γήπεδα και καταστήματα είχαν αναπτυχθεί για την εξυπηρέτηση του τοπικού πληθυσμού, αλλά, παράλληλα, έλκυαν επισκέπτες και χρήστες από την ευρύτερη περιοχή. Ωστόσο, μέχρι πρόσφατα, λίγες προσπάθειες και χρήματα είχαν καταβληθεί από τις αρχές της πόλης για την ανάπτυξη μιας βάσης τουριστικών πόρων για την πόλη και τη συστηματική προβολή της (Law, 1993).

Η τουριστική ανάπτυξη, όπως γνωρίζουμε, εντοπίζεται σε περιοχές που είτε βρίσκονται γύρω από τις πόλεις, είτε μέσα σε αυτές. Σαν αποτέλεσμα αυτής της διαπίστωσης δυο είναι τα εξαγόμενα συμπεράσματα: α) πρώτα από όλα, ότι το τουριστικό δίκτυο (tour operators, ξενοδόχοι, αεροπορικές εταιρίες κ.α.) χρησιμοποιεί τις αστικές συγκεντρώσεις άλλοτε ως ενδιάμεσο σταθμό και άλλοτε ως τελικό προορισμό και β) δευτερευόντως, ότι η τουριστική ανάπτυξη αποτελεί στην ουσία ισχυρό συστατικό στοιχείο της ίδιας της αστικής ανάπτυξης και μάλιστα αυτής που βασίζεται σε όρους σύγχρονους και καθολικούς, δηλαδή σε όρους αειφορίας. Το δεύτερο αυτό χαρακτηριστικό αποτελεί στην ουσία και την κατανόηση του φαινομένου του τουρισμού στη πόλη ως τέτοιου που δε δύναται να διαχωριστεί από την αστική ανάπτυξη και διαχείριση. Τα όρια συνεπώς αρχίζουν να γίνονται εξαιρετικά ασαφή και δυσδιάκριτα που μετά από λίγο θεωρείται άσκοπο και δίχως πρακτική και επιστημονική αξία, η προσπάθεια διαχωρισμού των δυο αυτών διαδικασιών που επιτελούνται στο χώρο και επηρεάζουν τόσο πολύ τις τοπικές κοινωνίες.

Αν ενισχύσουμε τη λογική αυτή με τα επιχειρήματα που δίνονται από τη πλευρά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ταξιδιών (European Travel Commission), ότι αναμένει αρχικά, αύξηση του αστικού τουρισμού σε σχέση με τον μαζικό θερινό τουρισμό, κυρίως λόγω των μικρών διαλειμμάτων, συνεδρίων, διασκέψεων και ειδικών κινήτρων, καθώς και τη στροφή του απαιτητικού, από τη φύση του, τουριστικού κοινού σε διακοπές πολιτιστικού και αθλητικού περιεχομένου (Τουριστική Αγορά, 1997), τότε θα συνειδητοποιήσουμε πως η συμβολή του τουρισμού στις πόλεις αρχίζει να αποκτά

ενδιαφέρον και να κρίνεται μείζονος σημασίας για την εξέλιξη και την ανάπτυξη της πόλης. Τα τελευταία είκοσι χρόνια, έχουμε πολλά παραδείγματα πόλεων που αναπτύσσοντας τον τουρισμό, σε συνδυασμό με άλλες οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες, όπως τα προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης, οι πολιτιστικές παρεμβάσεις και το περιβάλλον, δημιούργησαν δυνατότητες διεξόδου των πόλεων από την οικονομική ύφεση του '70, όπως αυτή παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, και συνέβαλαν στη αναζωογόνηση του αστικού χώρου. (Κουτσιανά, 2001)

Το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης και των πολιτικών για κοινωνικά και πολιτικά ζητήματα, που κυριάρχησαν τη δεκαετία του '70 (προσωπική και κοινωνική ανάπτυξη, συμμετοχή, ισοτιμία, εκδημοκρατισμός του αστικού χώρου), στράφηκε το '80 σε οικονομικές προτεραιότητες. Η αποκέντρωση αρμοδιοτήτων προς την τοπική αυτοδιοίκηση, συνοδεύτηκε από την περιστολή των δημόσιων δαπανών προς τους δήμους και, ταυτοχρόνως, την ενθάρρυνση της επενδυτικής δραστηριοποίησης του ιδιωτικού τομέα και τη σύσταση μικτών επιχειρήσεων, ώστε να βελτιωθεί η διαχείριση και παροχή κοινωνικό-διοικητικών και πολιτιστικών υπηρεσιών. Οι διοικητικές αρχές των πόλεων αντιλήφθηκαν ότι έπρεπε πλέον να αναπτύξουν δικές τους στρατηγικές για να αντιμετωπίσουν τα πολλαπλά προβλήματα που προκάλεσε η οικονομική αναδιάρθρωση και η κρίση του 70 (Bianchini κ.ά., 1994). Επιπλέον, μεταπολεμικά, αυξήθηκε η ευημερία των αναπτυγμένων χωρών, μειώθηκε ο χρόνος εργασίας και διευκολύνθηκαν τα ταξίδια, με τη εκμετάλλευση των νέων τεχνολογικά προηγμένων, γρήγορων και ασφαλέστερων μέσων μεταφοράς (Law, 1993). Όλα αυτά δημιούργησαν ένα γόνιμο πλαίσιο παραγόντων πάνω στο οποίο εκτιμήθηκε ότι θα βασιστεί η αύξηση του εσωτερικού και διεθνούς τουρισμού (πρόβλεψη που επιβεβαιώνεται ήδη στις μέρες μας). (Κουτσιανά, 2001)

Οι τοπικοί παράγοντες στόχευσαν στην προώθηση μιας κοσμοπολίτικης εικόνας της πόλης, ελκυστική για το διεθνές κεφάλαιο και το ειδικευμένο προσωπικό των βιομηχανιών υψηλής τεχνολογίας και των προηγμένων υπηρεσιών (Bianchini κ.ά., 1994) και την παράλληλη ανάπτυξη του πολιτισμού και του αστικού τουρισμού, ως προϊόν αυτής της εικόνας, αποσκοπώντας στο να αντισταθμίσουν την απώλεια θέσεων εργασίας στους παραδοσιακούς βιομηχανικούς κλάδους, να προωθήσουν την επαναχρησιμοποίηση εγκαταλελειμμένων κτιρίων, να δώσουν ζωή στο υποβαθμισμένο κέντρο της πόλης και γενικότερα, να εκσυγχρονίσουν και να διευρύνουν την οικονομική βάση της πόλης, στοχεύοντας τελικά και στην βελτιστοποίηση της ποιότητας ζωής μέσα στη πόλη.

2.2 ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Είναι δύσκολο να εκτιμηθεί η ακριβής ζήτηση στον αστικό τουρισμό, μιας και από τη μια δεν υπάρχουν επίσημα και διεθνή στοιχεία για το φαινόμενο, αλλά και από την άλλη πλευρά οι τοπικές αρμόδιες αρχές δείχνουν να αγνοούν την ύπαρξη αυτού του είδους των επισκεπτών ('αστικοί τουρίστες'), με συνέπεια να μην ενδιαφέρονται και να μην ασχολούνται επισταμένα με το θέμα. Ο ερευνητής πρέπει να απευθυνθεί στις κατά περίπτωση αστικές διοικητικές αρχές, σε τουριστικούς οργανισμούς και σε επιχειρήσεις που ασχολούνται ή ενδιαφέρονται για το θέμα (Page, 1995). Αλλά και σε αυτή τη περίπτωση ο κίνδυνος είναι μεγάλος, αφού τα δεδομένα είναι επισφαλής και πολλές φορές στατιστικά μη αξιοποιήσιμα.

Αυτό που είναι σαφές και δεδομένο είναι ότι τα τελευταία χρόνια διακρίνεται μια στροφή της τουριστικής ζήτησης προς τις διακοπές μικρής διάρκειας-μικρά πολιτιστικά διαλείμματα-στις Ευρωπαϊκές πόλεις, η πλειονότητα των οποίων στηρίζεται σε πολιτικά και ανθρωπογενή ελκτικά στοιχεία (Law, 1993). Διάφορες μελέτες της ETC προβλέπουν ότι στο μέλλον ο τουρισμός στις πόλεις θα αναπτυχθεί ταχύτερα από τον τουρισμό των θερινών διακοπών, λόγω της αύξησης των συνεδρίων, των διασκέψεων και των εκθέσεων (Δέφνερ, 1999). Αλλά και η ζήτηση για χειμερινές πολιτιστικές περιηγήσεις προβλέπεται ότι θα αυξηθεί ταχύτερα από τις διακοπές για χειμερινά σπορ (Τουριστική Αγορά, 1997).

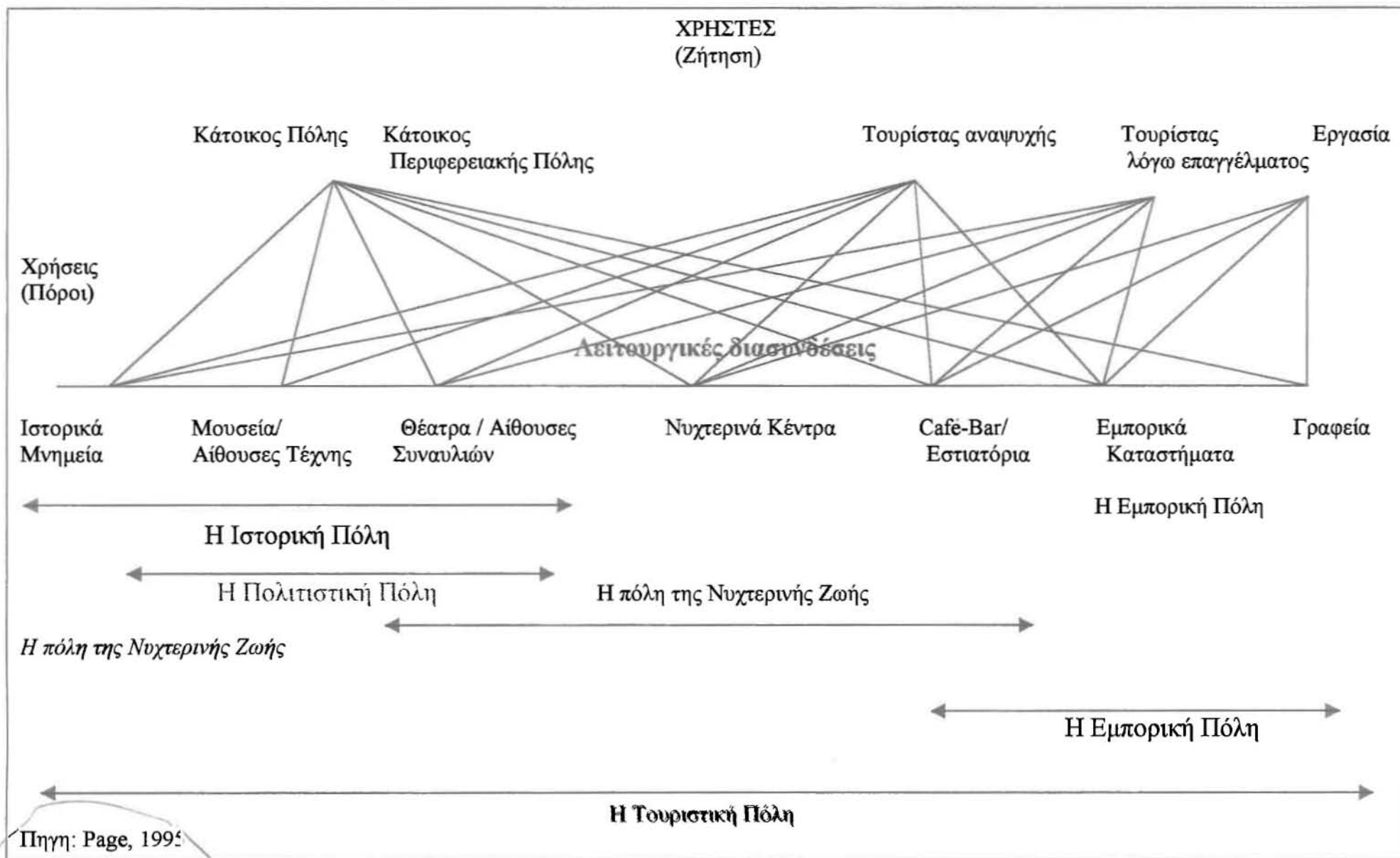
Σύμφωνα με τον Page οι λόγοι που ωθούν τους ανθρώπους να πραγματοποιήσουν ταξίδια και εκδρομές σε πόλεις είναι:

- ☐ *Επαγγελματικά ταξίδια*
- ☐ *Παρακολούθηση συνεδρίων και εκθέσεων*
- ☐ *Επισκέψεις σε πολιτιστικά αξιοθέατα (π.χ. σε αρχαιολογικούς χώρους, ιστορικά μνημεία, μουσεία κ.α.)*
- ☐ *Επισκέψεις για την παρακολούθηση μεγάλων και ειδικών γεγονότων (π.χ. Ολυμπιακών αγώνων, μεγάλων συναυλιών, ετήσιων φεστιβάλ, κ.α.)*
- ☐ *Επισκέψεις σε συγγενείς και φίλους*
- ☐ *Επισκέψεις για εκπαιδευτικούς σκοπούς (π.χ. σχολείων σε μουσεία)*
- ☐ *Επισκέψεις για την ικανοποίηση του θρησκευτικού συναισθήματος*
- ☐ *Επισκέψεις για ψώνια και αγορές*
- ☐ *Εκδρομές (ταξιδιώτες μιας μέρας) (Page, 1995)*

Όλα αυτά τα κίνητρα αντιπροσωπεύουν στη συντριπτική πλειοψηφία τους λόγους επίσκεψης στην πόλη, χωρίς ωστόσο να αποτελούν από μόνα τους την ικανή και αναγκαία συνθήκη για την τέλεση ενός ταξιδιού. Στην ουσία πρόκειται για συνδυασμό όλων αυτών των κινήτρων-και ίσως και άλλων-που δίνουν το εφελτήριο στο τουρίστα να επισκεφθεί τη πόλη, να συνδιαλλαγεί με τους ανθρώπους της, να γνωρίσει την ιστορία της, να περπατήσει στους δρόμους της, να διασκεδάσει και να διαμορφώσει τελικά τη συμπεριφορά του μέσα σε αυτή. Η πολυπλοκότητα αυτών των κινήτρων και των σχέσεων που δημιουργούνται απεικονίζεται με το καλύτερο δυνατό τρόπο ίσως στο διάγραμμα που ακολουθεί (Page, 1995) και στο οποίο διαφαίνονται οι λειτουργικές διασυνδέσεις των χρηστών της πόλης (κατοίκων ή επισκεπτών) και των χρήσεων του ελεύθερου χρόνου και πως αυτές διαπλέκουν και διαμορφώνουν το τουριστικό προϊόν της πόλης. Μιας πόλης που εμπλέκει και συντονίζεται από πολλές επιμέρους πόλεις, όπως είναι η εμπορική, η νυχτερινή και η πολιτιστική πόλη, αλλά και από μια πλειάδα άλλων επιμέρους που δεν αντιπροσωπεύονται στο διάγραμμα, είτε διότι είναι επιμέρους στοιχεία είτε διότι αποτελούν ειδικές περιπτώσεις.

Αυτό που είναι σίγουρο είναι ότι για να κατανοήσουμε τη τουριστική πόλη στο σύνολό της θα πρέπει να προχωρήσουμε στην ανάλυση όλων εκείνων των στοιχείων που τη συνθέτουν και δε περιορίζονται στα αυστηρά όρια των ξενοδοχειακών κλινών, των αφίξεων και των διανυκτερεύσεων αλλά διαχέονται σε όλο το φάσμα της ζωής στη πόλη. Έτσι, τόσο ο κάτοικος της πόλης όσο και ο επισκέπτης αυτής είναι δυνατόν να γευτεί τα κλαμπ και τα εστιατόρια της, να βαδίσει στα εμπορικά της καταστήματα και τα cafes, να γνωρίσει το πλούτο της ιστορίας της, αλλά και να διασκεδάσει με τη νυχτερινή της ζωή ή να απολαύσει τη πολιτιστική της κουλτούρα και παράδοση

Διάγραμμα 2.1: Λειτουργικές Περιοχές της Τουριστικής Πόλης



Οι **Fainstein και Judd** υποστηρίζουν ότι η «βιομηχανία» του αστικού τουρισμού οργανώνεται με γρήγορους ρυθμούς. Ένα ευρύ δίκτυο οργανισμών εμπλέκεται στην παραγωγή και προσφορά αγαθών και υπηρεσιών για τους επισκέπτες. Μεταξύ των βασικών προμηθευτών συγκαταλέγονται αεροπορικές εταιρίες, ξενοδοχεία, εταιρίες ενοικίασης αυτοκινήτων, τράπεζες και οι διοικητικές αρχές της πόλης. Λίγες πολυεθνικές αεροπορικές εταιρίες και μεγάλα ταξιδιωτικά γραφεία παίζουν κυρίαρχο ρόλο στην προβολή και καθιέρωση των αστικών τουριστικών προορισμών. Οι διεθνείς αυτές εταιρίες πιέζουν τις πόλεις να μειοδοτήσουν για την προσέλκυση περισσότερων τουριστών (Fainstein και Judd, 2000: 10-11).

Στο ίδιο πνεύμα κινείται και ο **Mullins**, που εισήγαγε στη διεθνή βιβλιογραφία τους όρους «τουριστική αστικοποίηση» και «τουριστική πόλη». Η τουριστική πόλη έχει κτιστεί μόνο για μεταφορντική κατανάλωση. Οι επισκέπτες της διαμένουν σ' αυτή για ένα μικρό χρονικό διάστημα με σκοπό να καταναλώσουν αγαθά και υπηρεσίες που σχετίζονται με τη διασκέδαση, την ευχαρίστηση, την ξεκούραση και την αναψυχή και δεν έχουν σχέση με την κατανάλωση βασικών αναγκών όπως στέγαση, εκπαίδευση και ιατρική περίθαλψη. Η τουριστική αστικοποίηση, επομένως, είναι εξολοκλήρου βασισμένη στο μεταφορντικό μοντέλο της πώλησης και της κατανάλωσης ευχαρίστησης (Κουτσιανά, 2001) Η τουριστική πόλη είναι μια μεταμοντέρνα πόλη, δηλαδή μια πόλη που συνίσταται από ένα μίγμα κατανάλωσης, από μεγάλες αστικές περιοχές κτισμένες συνήθως στο εσωτερικό των πόλεων, ως θεάματα (Mullins, 1991). Αυτές οι ονειρικά φτιαγμένες περιοχές, στοχεύουν στην προσέλκυση των κατοίκων και των τουριστών, για να ξοδέψουν εκεί το διαθέσιμο εισόδημα τους (Harvey 1987, Sawicki 1989).

Τέλος, όσον αφορά την αξιολογική διαφοροποίηση των πόλεων η Jansen-Verbeke (1986) αντιμετώπισε το σύνολο της πόλης σαν ένα ενιαίο «προϊόν αναψυχής» και ανέπτυξε έναν μεθοδολογικά χρήσιμο κατάλογο ταξινόμησης των τουριστικών πόρων που την συνθέτουν. Σύμφωνα με την αξιολογική αυτή ταξινόμηση, οι τουριστικοί πόροι μιας πόλης διακρίνονται σε: (α) Πρωτεύοντες ή βασικούς, (β) Δευτερεύοντες, και (γ) Πρόσθετους ή εξαρτώμενους. (Κουτσιανά, 2001)

Πρωτεύοντες πόροι είναι οι εγκαταστάσεις, γενικά οι χώροι δραστηριοτήτων (θέατρα, γήπεδα, νυχτερινά κέντρα διασκέδασης) και το περιβάλλον αναψυχής (φυσικό, κοινωνικό και πολιτιστικό). *Στους δευτερεύοντες πόρους* περιλαμβάνονται όλες οι υποστηρικτικές υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις που καταναλώνουν οι τουρίστες κατά την επίσκεψή τους στην πόλη (ξενοδοχειακές υπηρεσίες, εξυπηρετήσεις φαγητού

και ποτού, αγορών, κ.λ.π.). Οι πόροι αυτοί μπορεί να μην είναι βασικοί, υπό την έννοια ότι, σε αντίθεση με την προηγούμενη κατηγορία, δεν αποτελούν τα δυνατά στοιχεία έλξης μιας πόλης, αλλά, παρόλα αυτά η ανάπτυξη και παροχή τους σε ένα ικανοποιητικό επίπεδο, μπορεί να δράσει προσθετικά στη διαμόρφωση μιας θετικής τουριστικής εμπειρίας. (Κουτσιανά, 2001). Σε κάποιες βέβαια περιπτώσεις δεν αποκλείεται ένας δευτερεύον, σύμφωνα με την παραπάνω ταξινόμηση, τουριστικός πόρος έλξης να αποτελεί κατ' ουσία τον βασικό πόλο έλξης για κάποιες ομάδες επισκεπτών σε μια πόλη (Shaw and Williams, 1994:202). Οι εξαρτώμενοι πόροι αποτελούν στοιχεία της τουριστικής (και αστικής) υποδομής και λειτουργούν ως προϋποθέσεις της κατανάλωσης των βασικών και δευτερευόντων πόρων (Δέφνερ, 1999). Ως τέτοια αναφέρονται, η ευκολία πρόσβασης, η διαθεσιμότητα θέσεων παρκαρίσματος, η παροχή υπηρεσιών τουριστικής πληροφόρησης, η ύπαρξη πινακίδων και έντυπων τουριστικών οδηγιών, κ.λ.π..

Ωστόσο, δεν πρέπει να ξεχάσει κανείς ότι η παραπάνω διάκριση γίνεται περισσότερο για μεθοδολογικούς, αναλυτικούς λόγους. Στην ουσία, το σύνολο των πόρων έλξης συνυπάρχει και αλληλεπιδρά μέσα στο αστικό πλαίσιο. Η αποκομμένη εξέταση ενός μόνο ή κάποιων βασικών πόρων έλξης, που φαίνονται κυρίαρχοι, θα εμπόδιζε την ολοκληρωμένη και συστηματική αξιοποίηση όλων των δυναμικών ελκτικών στοιχείων της πόλης (Page, 1995).

Χρήσιμη είναι και η διαφοροποίηση που γίνεται μεταξύ πολιτιστικών και αστικών πόρων. Οι πολιτιστικοί πόροι (με την ειδική τους έννοια, δηλαδή εξαιρουμένων των ιστορικών και αστικών πόρων) του τουρισμού συνδέονται με συγκεκριμένους τόπους που ζουν συγκεκριμένοι λαοί ή ομάδες (Δέφνερ, 1996/1997), ενώ οι ανθρωπογενείς πόροι μπορούν να δημιουργηθούν οπουδήποτε επιλέγει ο άνθρωπος. Παρ' όλα αυτά, το βασικό κοινό τους σημείο είναι ότι χωροθετούνται στο δυτικό κόσμο για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες αναψυχής (Burton, 1991/1995)

Στην παραγωγή και παροχή των τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο τόσο ο ιδιωτικός, όσο και ο δημόσιος τομέας (εδώ περιλαμβάνονται και οι δημοτικές αρχές). Από τη μια πλευρά ο δημόσιος τομέας παραδοσιακά χωρίς ολοκληρωμένη και ευδιάκριτη τουριστική πολιτική βοηθούσε 'σημειακά', αν όχι άθελά του, την ιδιωτική πρωτοβουλία μέσω δημιουργία υποδομών και νομοθετικών πλαισίων, ενώ από την άλλη πλευρά ο ιδιωτικός τομέας ασχολείτο εξ' ολοκλήρου με τη παραγωγή και διάθεση τουριστικών προϊόντων και εξυπηρετήσεων, όπως ξενοδοχεία, τουριστικά γραφεία και γενικά υποστηρικτικές υπηρεσίες. Στην

μελέτη όμως του φαινομένου του αστικού τουρισμού σημαντικό αν όχι κομβικό στοιχείο για την επιτυχία του εγχειρήματος προϋποθέτει η από κοινού συνεργασία των δυο αυτών φορέων. Ένας από τους βασικότερους στόχους αυτών που ασχολούνται με την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού πρέπει να είναι η επίτευξη μιας δυναμικής ισορροπίας μεταξύ της προσφοράς τουριστικών υπηρεσιών, αγαθών και υποδομής με την πραγματική ζήτηση αυτών των προϊόντων

2.3 Ο ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Ο πολιτισμός συμβάλει ολοένα και περισσότερο στην επιχειρηματική διάσταση της πόλης, τα τουριστικά ελκτικά στοιχεία και την ιδιαίτερη ανταγωνιστική της πλευρά. Ο ανταγωνισμός της στοχεύει κυρίως στα τουριστικά έσοδα και τις οικονομικές επενδύσεις, προβάλλοντας την εικόνα της πόλης ως επίκεντρου πολιτιστικής καινοτομίας συμπεριλαμβανόμενων των αρχιτεκτονικών σχεδίων, των πρωτοποριακών καλλιτεχνικών παραστάσεων και των εστιατορίων (Δέφνερ, 1999). Το αποτέλεσμα είναι η προώθηση διαμέσου της παραγωγής και της κατανάλωσης της *συμβολικής οικονομίας της πόλης* (Zukin, 1995). Σύμφωνα με τὸν Zukin ο όρος συμβολική οικονομία στη πόλη συντίθεται από τέσσερα συστατικά στοιχεία: α) το τουρισμό (ο οποίος αφορά κυρίως τα μουσεία και τα συνέδρια), β) τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, γ) τη διασκέδαση, η οποία αφορά κυρίως τις τέχνες, τις αγορές αναψυχής και τις δραστηριότητες φαγητού/ποτού και δ) τα ειδικά γεγονότα που αφορούν κυρίως τον πολιτισμό και τον αθλητισμό

Εδώ και πολλά χρόνια οι μελέτες για την ανάπτυξη της πόλης και της περιφέρειας αναγνωρίζουν τη σημασία που έχει η συστηματική μελέτη του πολιτισμού στην κατανόηση της πόλης και κατά συνέπεια στη διαχείριση της ανάπτυξής της. Ωστόσο, αυτό που παρατηρούμε τα τελευταία 10 χρόνια δεν είναι μια απλή προσθήκη ζητημάτων πολιτισμού στο παραδοσιακό σύστημα ανάλυσης και ερμηνείας της αστικής και περιφερειακής πολιτικής οικονομίας. Αντίθετα, αυτό που συχνά αποδίδεται ως «πολιτιστική στροφή» ή «νέα πολιτισμική θεώρηση», προδιαγράφει μια ριζική αναδιάρθρωση των ίδιων των βάσεων της αστικής ανάλυσης με άμεσες συνέπειες στην πρακτική και θεωρητική αντιμετώπιση του σύγχρονου κόσμου. Σύμφωνα με αυτή την οπτική, ο πολιτισμός συνιστά μια αναλυτική κατηγορία που είναι ικανή να δώσει νέες ιδέες στην προσέγγιση των ζητημάτων χωρικής ανάπτυξης και πολεοδομίας.

Οι βασικές παραδοχές που κατευθύνουν αυτήν την προσέγγιση είναι ότι ο χώρος της πόλης όπως και κάθε βιωμένος, χώρος έχει μια διφυή υπόσταση. Είναι

συγχρόνως χώρος πραγματικός και χώρος φανταστικός, στο μέτρο που η ιδιοποίησή του από τα άτομα που το βιώνουν διαμεσολαβείται από τη συνείδησή τους, από τα νοήματα που αυτοί αποδίδουν στη πόλη, δηλαδή από τον πολιτισμό τους. Έτσι ο «βιωμένος χώρος» της πόλης είναι το αποτέλεσμα της συνύπαρξης του αντιληπτού χώρου των καθημερινών μας πρακτικών και του νοητού μας χώρου, δηλαδή του χώρου των σημασιών που αποδίδουμε στη πόλη. Όσο ο λόγος του κοινού στις αποφάσεις για τη διαχείριση της πόλης γίνεται περισσότερο ισχυρός είτε με τη μορφή συμμετοχής είτε με τη μορφή πολιτικής κριτικής, τόσο η σημασία αυτού του νοητού χώρου γίνεται μεγαλύτερη αφού παίζει καθοριστικό ρόλο στις αποφάσεις και ως εκ τούτου έχει και πολιτική και οικονομική βαρύτητα. Όσο μεγαλώνει η σημασία που αποδίδουμε στο νοητό χώρο τόσο απομακρύνεται η προοπτική κατανόησης της ολότητας της πόλης με τα παραδοσιακά εργαλεία της πολεοδομικής ανάλυσης και της πολιτικής οικονομίας, δηλαδή την οικονομική και πολιτική ερμηνεία των χωροθετικών αναπτυξιακών επιλογών (Δήμος Πατρέων, 2000)

Οι νοητοί χώροι είναι λίγο έως πολύ ατομικοί χώροι και μόνο ως τέτοιοι είναι δυνατόν να διερευνηθούν συστηματικά. Έτσι η κατανόηση των βιωμένων χώρων είναι πολύ πιο δύσκολη από την κατανόηση των αντιληπτών και των νοητών χώρων ξεχωριστά. Γι' αυτό και απαιτείται μια πολλαπλότητα προσεγγίσεων η οποία ούτε προδιαγεγραμμένη μπορεί να είναι, ούτε σταθερή (Δήμος Πατρέων, 2000). Αντίθετα θα πρέπει να διαπνέεται από μια συγκεκριμένη πολιτική, η οποία θα καθορίζεται κάθε φορά από το αντικείμενο της διερεύνησης και θα καθορίζει το είδος των προσεγγίσεων σε συνδυασμό με το είδος της γνώσης που θα πρέπει να παραχθεί. Μέσα σε αυτό το περιβάλλον ο πολιτισμός ως αναλυτική κατηγορία αλλά και ως περιεχόμενο πρωτοβουλιών αστικής παρέμβασης αποκτά μεγάλη σημασία.

Πράγματι, η σημασία αυτή του πολιτισμού δε παραμένει μόνο στο αναλυτικό επίπεδο αλλά επηρεάζει άμεσα και δυναμικά τις πρακτικές. Ένας μεγάλος αριθμός επεμβάσεων για τη διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος των ευρωπαϊκών πόλεων την τελευταία δεκαπενταετία περιστρέφεται γύρω από τις χωρικές εκφράσεις του πολιτισμού. Οι τοπικές κοινωνίες αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες οι οποίες επιχειρούν να αναβαθμίσουν και να τονίσουν μια νέα ταυτότητα των πόλεων τους μέσα από αρχιτεκτονικές και πολεοδομικές παρεμβάσεις οι οποίες έχουν ως κύριο αντικείμενο δραστηριότητες του πολιτισμού. Παράλληλα, οι πρωτοβουλίες αυτές υποστηρίζονται ή/και πλαισιώνονται άμεσα ή έμμεσα από μια σειρά πολιτικών οι οποίες λαμβάνονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι πολιτικές αυτές θέτουν τον πολιτισμό στο κέντρο του

πολιτικού ενδιαφέροντος και τον καθιστούν παράγοντα ρύθμισης της διαδικασίας της ευρωπαϊκής ενοποίησης. Ο πολιτισμός φέρνει κοντά τους ανθρώπους, διαγράφει τις ομοιότητες και καταγράφει το πλούτο των διαφορών τους. Με την παραγωγή και τη διάδοση πολιτιστικών αγαθών, ο πολιτισμός ανάγεται σε καταλύτη της αστικής και οικονομικής αναβάθμισης των πόλεων. Αυτό με κανένα τρόπο δε σημαίνει ότι η οικονομική διάσταση του πολιτισμού είναι κυρίαρχη, αλλά ότι ο πολιτισμός ως κοινωνική αξία συμπαρασύρει και προκαλεί πρακτικές με σαφείς οικονομικές διαστάσεις

2.4 Η ΑΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Οι πρωτοβουλίες για την αστική πολιτισμική πολιτική αναπτύσσονται μετά το μισό της δεκαετίας του '70 αλλά αποκτούν μεγαλύτερο ενδιαφέρον στη δεκαετία του '80. Στις πρώτες τους εκδοχές οι πολιτικές αυτές δρομολογούνται από ευρωπαϊκούς Δήμους της Ιταλίας, της Γαλλίας, της Δυτικής Γερμανίας και της Βρετανίας με αριστερό προσανατολισμό. Οι πολιτικές αυτές αποτελούσαν μέρος μιας στρατηγικής για την τόνωση της παρακμάζουσας εργατικής τάξης και λειτουργούσαν ως εναλλακτικές μορφές πολιτικής επικοινωνίας και κινητοποίησης. Οι χωρικές επιπτώσεις αυτών των πολιτικών ήταν περιορισμένης κλίμακας και μικρού βάθους χρόνου. (Δήμος Πατρέων, 2000)

Στη δεκαετία του '80 οι αστικές πολιτιστικές πολιτικές αποκτούν μεγάλη σημασία και εμφανίζονται ως ένα σημαντικό εργαλείο αστικής ανάπτυξης. Ως πολιτικές προσβλέπουν σε μια στρατηγική που χαρακτηρίζεται από τέσσερις βασικούς άξονες:

- την διεθνοποίηση των πόλεων
- τη βελτίωση της εικόνας τους
- την έλξη τουριστών και
- την έλξη επιχειρήσεων και επενδυτικών κεφαλαίων μέσα στα πλαίσια της ευέλικτης συσσώρευσης στην οποία αναφερθήκαμε στην προηγούμενη ενότητα (Δήμος Πατρέων, 1993).

Μεγάλες πολιτιστικές διοργανώσεις υψηλών προδιαγραφών και προσελεύσεων π.χ. καλλιτεχνικά φεστιβάλ ή μεγάλης κλίμακας αθλητικές διοργανώσεις αποτέλεσαν τα βασικά εργαλεία αυτών των πολιτικών

Αυτό που έχει όμως ιδιαίτερο ενδιαφέρον είναι ότι πολιτιστικές πολιτικές εφάρμοσαν πόλεις με εντελώς διαφορετικά χαρακτηριστικά και διαφορετικές

τυπολογίες προβλημάτων. Πόλεις σε παρακμή εξαιτίας της εξάρτησής τους από τομείς της οικονομίας σε ύφεση όπως το Sheffield, το Liverpool και το Bilbao, εφάρμοσαν αστικές πολιτισμικές πολιτικές προκειμένου να βρουν νέους οικονομικούς προσανατολισμούς. Οι επεμβάσεις στο Albert Dock στο Liverpool και το μουσείο Guggenheim στο Bilbao αποτελούν προϊόντα αυτών των πολιτικών.

Άλλες πόλεις όπως η Γλασκόβη, το Bradford και το Birmingham σε ανάλογη κατάσταση παρακμής εξαιτίας της παρακμής των βιομηχανικών τους εγκαταστάσεων και της υποβάθμισης της ζωής στη πόλη (κρούσματα βίας, φθορά της κτιριακής υποδομής, υποβάθμιση κεντρικών περιοχών λόγω κακού προγραμματισμού και σχεδιασμού κλπ.), αξιοποίησαν πολιτιστικές πολιτικές για την αντιμετώπιση των προβλημάτων τους. Έτσι η Γλασκόβη εξασφάλισε μια υψηλή αξιοπιστία στην διοργάνωση καλλιτεχνικών γεγονότων και την προβολή της εικόνας της πόλης σε διεθνές και εθνικό επίπεδο ιδιαίτερα στο τομέα του τουρισμού με το άνοιγμα της Burrell Collection, τη διαφημιστική καμπάνια «Glasgow Miles Better», τη διοργάνωση του ετήσιου προγράμματος πολιτιστικών φεστιβάλ και την κορύφωση των προσπαθειών στα πλαίσια της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης. Με ανάλογο τρόπο το Bradford βελτίωσε τη φήμη του ως κέντρο της βιομηχανίας των media βελτιώνοντας παράλληλα τη γενικότερη προβολή του τουριστικού προορισμού με την ίδρυση του Μουσείου Φωτογραφίας, Κινηματογράφου και Τηλεόρασης σε ένα από τα πολλά θέατρα της πόλης. Τέλος το Birmingham, με τη κατασκευή του Διεθνούς Συνεδριακού Κέντρου και την ενσωμάτωση σε αυτό της αίθουσας της Συμφωνικής Ορχήστρας του Birmingham, την οργάνωση ετήσιων καλλιτεχνικών φεστιβάλ που ενθάρρυνε καλλιτεχνικές ομάδες και οργανισμούς με έδρα το Λονδίνο να εγκατασταθούν στην πόλη. Παράλληλα, με την εφαρμογή μιας στρατηγικής αστικού σχεδιασμού συνδυασμένη με πολιτικές ανάπτυξης δημοσίων καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων και την αναβίωση καναλιών της πόλης βελτίωσε τα χαρακτηριστικά του κέντρου και τη συνολική του εικόνα. Στο Rotterdam, μια ανάλογη αστική πολιτιστική πολιτική έθεσε ως στόχο τη βελτίωση της εικόνας της πόλης με την αναβάθμιση των ζωνών πετροχημικών και λιμενικών εγκαταστάσεων που ήταν σε κατάσταση παρακμής. Στα πλαίσια αυτής της αναβάθμισης δημιουργήθηκαν νέα μουσεία (μεταξύ των οποίων και το Μουσείο των αρχιτεκτονικών επεμβάσεων στην πόλη) και καθιερώθηκε εκεί η διοργάνωση φεστιβάλ τζαζ και κινηματογράφου (Δήμος Πατρέων, 1998).

Αστικές πολιτιστικές πολιτικές εφάρμοσαν επίσης και πόλεις με σχετικά έντονη οικονομική ανάπτυξη όπως το Montpellier, η Nimes, η Grenoble, η Rennes, το Hamburg, η Cologne, η Barcelona, η Bologna αλλά και πόλεις με έντονα κοινωνικά προβλήματα όπως το Βερολίνο και το Derry. Για παράδειγμα το Montpellier στη γνωστή περιοχή Antigone, ανέπτυξε τομείς βιομηχανικής παραγωγής που η ακμή τους εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από πολιτιστικού χαρακτήρα δεδομένα όπως η μόδα, παραδοσιακή βιοτεχνία και το design, η βιομηχανία υψηλής τεχνολογίας. Η εφαρμογή αυτών των πολιτικών κατέστησε αυτές τις πόλεις σύμβολα του εκσυγχρονισμού και της καινοτομίας. Μέσα στην ίδια λογική η Βαρκελώνη διαμόρφωσε στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992, 160 πλατείες και δημόσιους χώρους, καταγράφοντας μια από τις πλέον σύνθετες επεμβάσεις στη πόλη που πραγματοποιήθηκαν παγκοσμίως με αφορμή ένα διεθνές αθλητικό γεγονός. Οι συγκρούσεις μεταξύ παλαιών κατοίκων και μειονοτήτων-μεταναστών στο Βερολίνο και διαφορετικών πολιτικών και εθνικών ομάδων στο Derry έστρεψε τις πόλεις στην εφαρμογή αντίστοιχων πολιτικών. Ο επανασχεδιασμός του Postdamer Platz με τη συμμετοχή πολλών γνωστών αρχιτεκτόνων και τον προσδιορισμό αυτής της πλατείας ως συμβόλου συμφιλίωσης είναι το προϊόν αυτών των πολιτικών (Δήμος Πατρέων, 1998).

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις παρατηρούμε ότι ο στόχος των πολιτιστικών πολιτικών είναι η δημιουργία μιας ανάπλασης του φυσικού και κοινωνικού περιβάλλοντος της πόλης, η ανάπτυξη νέων υπηρεσιών, η στήριξη συγκεκριμένων βιομηχανικών κλάδων με στόχο την αναβάθμιση της εικόνας της πόλης και τη προσέλκυση επισκεπτών. Η γενίκευση της εφαρμογής αστικών πολιτιστικών πολιτικών για την ανάπτυξη της πόλης και τη βελτίωση των ζωής της αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι ανάλογες πολιτικές εφαρμόζονται και από μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα όλου του κόσμου. Από πόλεις με αύξουσα εικόνα όπως το Παρίσι, και από πόλεις με εύρωστη οικονομία όπως η Φρανκφούρτη. Στην πρώτη περίπτωση μεγάλες επενδύσεις στο χώρο του πολιτισμού με τη μορφή των Grand Projects είχαν σα στόχο να εδραιώσουν το Παρίσι ως οικονομική και πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης. Στην περίπτωση της Φρανκφούρτης, μιας πόλης με ισχυρό κύρος ως οικονομικό κέντρο αλλά με σχετικά χαμηλό πολιτιστικό προφίλ, στα πλαίσια μιας πολιτιστικής στρατηγικής που σχεδιάστηκε τοπικά, κατασκευάστηκαν δεκατρία νέα μουσεία και άλλα υψηλής ποιότητας κτίρια πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Το αποτέλεσμα αυτής της στρατηγικής είναι ο μετασχηματισμός της Φρανκφούρτης σε μια πόλη σύμβολο μιας νεο-αποκτηθείσας κομψότητας, επιτήδευσης και κοσμοπολίτικου χαρακτήρα.

Αντίθετα το Λονδίνο δε μπόρεσε να αξιοποιήσει το πλούσιο πολιτιστικό του κεφάλαιο και να το συνδυάσει με τις πολιτικές προγραμματισμού, με αποτέλεσμα να μην υπάρξει μια συνολική πολιτιστική πολιτική και να παρουσιάζεται μια συνεχής μείωση της εικόνας της πόλης. Στις περιπτώσεις των πολιτιστικών κέντρων μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι οι πολιτιστικές στρατηγικές προσανατολίζονται κατά κύριο λόγο προς μεγάλες επενδύσεις σε πολιτιστικές κτιριακές υποδομές και όχι τόσο προς παρεμβάσεις διαμόρφωσης του αστικού χώρου. Τα Παρίσι, το Βερολίνο, η Ρώμη, το Λονδίνο, το Άμστερνταμ, η Κοπεγχάγη και το Εδιμβούργο αναγνωρίζονται ως πολιτιστικά κέντρα της Ευρώπης αλλά ο ανταγωνισμός τους με άλλα κέντρα επιβάλλει στρατηγικές διατήρησης αυτής της κυριαρχίας γεγονός που ερμηνεύει την επιλογή των παραπάνω μορφών επένδυσης (Δήμος Πατρέων, 1998)

2.5 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗ ΖΩΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Το μέλλον των πόλεων είναι άρρηκτα δεμένο με το μέλλον του ελεύθερου χρόνου, όπως αυτό φαίνεται να διαμορφώνεται στη σύγχρονη πραγματικότητα. (Δέφνερ, 1999). Η διαπίστωση αυτή δε μπορεί παρά να μας οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι μια καθοριστική κατεύθυνση της εξέλιξης στη πόλη, δε μπορεί παρά να εντοπιστεί στο συνδυασμό του πολιτισμού με τον τουρισμό, παράγοντες που όπως είδαμε παίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη (Δέφνερ, 1999). Στο θεωρητικό επίπεδο, το οποίο έχει διαμορφωθεί από τη συσσωρευμένη εμπειρία κυρίως των αμερικανικών και δυτικοευρωπαϊκών πόλεων, μπορούμε να διακρίνουμε τέσσερις τομείς στους οποίους έχει επίδραση η ανάπτυξη του αστικού τουρισμού. Έτσι έχουμε:

- *οικονομικές επιπτώσεις*
- *κοινωνικές και πολιτιστικές επιπτώσεις*
- *περιβαλλοντικές επιπτώσεις και*
- *επιπτώσεις ορισμένων ειδών ελκτικών στοιχείων ή εξυπηρετήσεων*
(Δέφνερ, 1999)

Η θετική επίπτωση του τουρισμού στην **οικονομία της πόλης**, αποτέλεσε το σημαντικότερο κίνητρο για την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού κατά τη δεκαετία του '80 και βασικό μέλημα των περισσότερων δημοτικών αρχών. Γενικά το οικονομικό όφελος διακρίνεται σε δύο σκέλη: τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την αύξηση του εισοδήματος. Οι νέες θέσεις εργασίας, έρχονται να ανακουφίσουν το εργατικό δυναμικό της πόλης από το πλήγμα της οικονομικής αναδιάρθρωσης. Αν και

πολλοί ισχυρίζονται ότι η απασχόληση που δημιουργείται αφορά ως επί το πλείστον ανειδίκευτες και χαμηλών αποδοχών θέσεις εργασίας (Burton 1991/1995), το σημαντικό είναι ότι ακόμα και αυτές οι θέσεις μπορούν να μειώσουν τα υψηλά ποσοστά ανεργίας του εργατικού δυναμικού του κέντρου της πόλης, που αποτελείται ως επί το πλείστον από ανειδίκευτους εργάτες ημεδαπούς και μετανάστες. Επιπλέον, στην περίπτωση του αστικού τουρισμού αναφέρεται η εποχικότητα της εργασίας, εγγενές χαρακτηριστικό της τουριστικής απασχόλησης, γεγονός που δημιουργεί κάποιες προϋποθέσεις και για την συνδικαλιστική οργάνωση των εργαζομένων (Κουτσιανά, 2001). Γενικά τα είδη της απασχόλησης που προκαλεί ο αστικός τουρισμός είναι:

- Άμεση στις τουριστικές εγκαταστάσεις
- Έμμεση στον τομέα της τουριστικής προσφοράς και
- Πρόσθετη λόγω της κυκλοφορίας του χρήματος στην τοπική κοινωνία (Page, 1995)

Η αύξηση του εισοδήματος, από την άλλη, προέρχεται από την εισροή και την κυκλοφορία στην τοπική οικονομία του χρήματος που δαπανούν οι επισκέπτες στην πόλη. Μάλιστα, η εισροή του τουριστικού συναλλάγματος δρα πολλαπλασιαστικά στην αύξηση του τοπικού εισοδήματος.

Η επίδραση του τουρισμού στην **κοινωνική και πολιτιστική ζωή της πόλης**, εξαρτάται από τους ίδιους τους κατοίκους της, δηλαδή από τον τρόπο που αντιλαμβάνονται το φαινόμενο, τις στάσεις και τη συμπεριφορά τους απέναντι στους τουρίστες. Αυτά με τη σειρά τους καθορίζονται από το βαθμό της πολιτιστικής ανεξαρτησίας της τοπική κοινωνίας, δηλαδή το βαθμό στον οποίο έχει διαφυλάξει, συνειδητοποιήσει και εμπλουτίσει την παραδοσιακή τοπική της ταυτότητα ή το βαθμό στον οποίο έχει δομήσει μια νέα ισχυρή τοπική ταυτότητα (Bassand M, 1990). Η επίδραση είναι μεγαλύτερη στις μικρές πόλεις και μάλιστα όταν οι πολιτισμικές διαφορές τουριστών και ντόπιων είναι εμφανείς (Τσάρτας, 1988/1996 Τσάρτας κ.α., 1995). Γενικά στο πλαίσιο των κοινωνικό-πολιτιστικών επιπτώσεων του αστικού τουρισμού εγγράφονται ως **α)** αλλαγές στη δομή και τις αξίες της κοινωνίας και **β)** αλλαγές στις καλλιτεχνικές, θρησκευτικές και παραδοσιακές πρακτικές

Όταν μιλάμε για τις **περιβαλλοντικές επιπτώσεις** του αστικού τουρισμού έχουμε πάντα ως πλαίσιο αναφοράς την πόλη, οπότε εννοούμε τις επιπτώσεις του

τουρισμού στο αστικό περιβάλλον, νοούμενο αυτό με τη γενική και όχι ειδική του έννοια. Εξετάζουμε δηλαδή τις αλλαγές

- ▣ Στη μορφή του φυσικού περιβάλλοντος (γη που δόθηκε για ανάπτυξη ενώ θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη γεωργία, αλλαγές στο υδρολογικό σύστημα)
- ▣ Οπτικού περιεχομένου (επέκταση της δομημένης επιφάνειας, επίδραση νέων αρχιτεκτονικών στυλ, αύξηση του πληθυσμού κ.α.)
- ▣ Στην υποδομή της πόλης (υπερφόρτωση των αστικών εξυπηρετήσεων-δρόμοι, χώροι στάθμευσης-, παροχή νέας υποδομής πρόσθετα μέτρα περιβαλλοντικής διαχείρισης για τα τουριστικά καταλύματα και την προσαρμογή περιοχών για τουριστική χρήση)
- ▣ Στην αστική μορφή
- ▣ Στην προστασία του αστικού περιβάλλοντος (επαναχρησιμοποίηση εγκαταλελειμμένων κτηρίων, αποκατάσταση και διαχείριση ιστορικών μνημείων κ.α.) (Page, 1995)

Τέλος, αναφορικά με τις επιπτώσεις **ορισμένων ειδών ελκτικών στοιχείων**, αυτό που μας ενδιαφέρει περισσότερο είναι κατά πόσο ένας συγκεκριμένος πόλος έλξης (π.χ. μουσεία, θέατρα, αθλητικές εγκαταστάσεις, θεματικά πάρκα) στάθηκε ικανός να ανυψώσει το προφίλ της πόλης, να βελτιώσει την εικόνα της, να προσελκύσει τουρίστες και, εν τέλει, να δημιουργήσει οικονομικά οφέλη στην περιοχή (Κουτσιανά, 2001). Για παράδειγμα, στο Λονδίνο υπολογίστηκε ότι το 35% των θεατών των θεάτρων είναι αλλοδαποί τουρίστες (Myerscough κ.α., 1988α: 81) γεγονός που αυξάνει την οικονομική σημασία των τεχνών για την βρετανική πρωτεύουσα.

2.6 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ PLACE MARKETING ΣΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Όπως είδαμε και στο πρώτο κεφάλαιο, είναι ευρέως αποδεκτό ότι, ως συνέπεια της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση, της κατάργησης των εσωτερικών συνόρων και φαινομένου της οικονομικής διεθνοποίησης, οι Ευρωπαϊκές πόλεις εμφανίζονται την τελευταία δεκαετία να λειτουργούν προοδευτικά όλο και περισσότερο σαν ενιαίο αστικό σύστημα. Έχει διατυπωθεί ακόμη και η άποψη ότι «η Ευρωπαϊκή Κοινότητα μετατρέπεται πρωτίστως σε κοινότητα πόλεων παρά σε και εθνών» (Σημαιοφορίδης, 1998).

Η αναπτυξιακή προοπτική μιας πόλης ή ομάδας πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα θεωρείται ότι διαφοροποιείται σε συνάρτηση με πέντε βασικούς παράγοντες (CEC, 1992, Σημαιοφορίδης, 1998), τους οποίους μελέτες από διαφορετική επιστημονική σκοπιά αναγνωρίζουν από κοινού ως κρίσιμους:

- *Ο βαθμός διαφοροποίησης της οικονομικής βάσης και η ύπαρξη εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού.*
- *Η ύπαρξη υπηρεσιών με υψηλή τεχνολογία και τοπική διασύνδεση με ερευνητικά ιδρύματα*
- *Ο βαθμός ανάπτυξης ή/και εκσυγχρονισμού των υποδομών στους τομείς των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών.*
- *Η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος (κτισμένου χώρου, δημόσιου υπαίθριου χώρου, περιαστικού φυσικού χώρου) και η ποιότητα της αστικής ζωής.*
- *Η θεσμική ικανότητα για την χάραξη και την εφαρμογή αναπτυξιακών στρατηγικών.*

Στο πλαίσιο των παραπάνω πέντε κρίσιμων παραγόντων, ο τουριστικός σχεδιασμός εμφανίζεται να αναλαμβάνει ένα νέο διευρυμένο ρόλο που μπορεί να γίνει αντικείμενο ορθής εκμετάλλευσης από μέρους των τοπικών φορέων των πόλεων

Μέχρι σήμερα, στις περισσότερες περιπτώσεις πόλεων, δεν είχε υιοθετηθεί μια συγκεκριμένη στρατηγική τουριστικής ανάπτυξης. Ο τουριστικός σχεδιασμός ήταν το αποτέλεσμα της ρύθμισης και αλληλεπίδρασης οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων, που σίγουρα δεν είχαν ως στόχο το τουρισμό, αλλά έμμεσα και ουσιαστικά βοηθούσαν την ανάπτυξή του. Μια ανάπτυξη που ούτως ή άλλως βασίζεται σε όρους αειφορίας, αφού προϋποθέτει τόσο ζητήματα συντήρησης και διαχείρισης της πολιτιστικής κληρονομιάς, αλλά και θέματα που άπτονται στην καθημερινότητα της πόλης (ύπαρξη καθαρού αστικού χώρου δίχως σκουπίδια, ηχητική και αισθητική ρύπανση κ.α.). Εξαιρεση αποτελούν οι καθαρά τουριστικές πόλεις (μικρές ιστορικές πόλεις και πόλεις-τουριστικά θέρετρα), οι οποίες επιχειρήσαν να αναπτύξουν στρατηγικές σχεδιασμού και διαχείρισης λόγω του κυρίαρχου ρόλου του τουρισμού στην οικονομική τους βάση. Από το παράδειγμα και τις εμπειρίες αυτών των πόλεων θα διδαχθούν και οι υπόλοιπες (Κουτσιανά, 2001).

Η τουριστική πολιτική ασχολείται με ζητήματα ανάπτυξης, προστασίας, διατήρησης και θέματα που σχετίζονται με τις χρήσεις γης, την οργάνωση της προσφοράς, το επιχειρηματικό περιβάλλον και την τοπική οικονομία (Page, 1995).

Μια από τις δράσεις ενός ολοκληρωμένου τουριστικού σχεδιασμού για την πόλη αποτέλεσε και το Place Marketing που μετεξελίχθηκε βέβαια σε ξεχωριστό ερευνητικό πεδίο με μεγάλη εφαρμογή σε πληθώρα περιπτώσεων.

➤ *Place Marketing*

Σήμερα, το *place marketing* έχει αναδειχθεί σε επιστήμη. Ειδικές μέθοδοι και τεχνικές αναπτύχθηκαν για την προώθηση των ιδιαίτερων αυτών *προϊόντων* (πόλεις και περιοχές), στην τουριστική αγορά (τουρίστες, επισκέπτες). Γενικά, η έννοια του *place marketing* εμπεριέχει τρεις βασικούς τομείς:

α) Τη διατύπωση ενός *Στρατηγικού Σχεδίου*, αναφορικά με τους στόχους που θέτει η τοπική κοινωνία και τη θέση που προσδοκά να αποκτήσει στο μέλλον, ακολουθώντας μια στρατηγική *marketing*

β) Τη διεξαγωγή μιας *Έρευνας Αγοράς*, αναφορικά με το μερίδιο της τουριστικής αγοράς που κατέχει σήμερα η πόλη, τα χαρακτηριστικά των επισκεπτών της (κατάτμηση αγοράς), κ.λ.π.

γ) Την κατάρτιση ενός λεπτομερούς *Σχεδίου Marketing*, στο οποίο καθορίζεται η φύση του προϊόντος που θα προσφέρεται (είδη, ποιότητα και τιμές τουριστικών υπηρεσιών), οι μέθοδοι διαφήμισης του, κ.λ.π. (Page, 1995)

Πολλά είναι τα παραδείγματα πόλεων που ανέπτυξαν στρατηγικές *marketing*. Σε κάθε περίπτωση, οι διαφημιστικές εκστρατείες ήταν προσαρμοσμένες στα ειδικά χαρακτηριστικά και τις ανάγκες της περιοχής και στόχευαν στη δόμηση μιας ισχυρής ελκτικής εικόνας για την περιοχή ή, ακόμα, στην μεταστροφή της αρνητικής εικόνας που ενδεχομένως είχε διαμορφωθεί γι' αυτή κατά το παρελθόν, σε θετική (Κουτσιανά 2001). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι πόλεις της Μ. Βρετανίας, που από το 1984, καταβάλλουν σοβαρές προσπάθειες για την τουριστική προβολή τους.

➤ *Φυσικός σχεδιασμός*

Η ανάπτυξη τουριστικών πόρων σε μια πόλη, είναι ένα πολύ σημαντικό θέμα στη διαδικασία του φυσικού της σχεδιασμού και πρέπει να αποτελεί κάτι παραπάνω από την απλή χωροθέτηση κτιριακών μονάδων και την τυχαία εναπόθεση ελεύθερων χώρων (Law, 1993: 127). Η ύπαρξη ενός ελκυστικού αστικού τοπίου, αποτελεί από μόνη της τουριστικό πόλο έλξης για την πόλη. Από την άλλη, ο τρόπος με τον οποίο θα

χωροθετηθούν τα διάφορα αξιοθέατα και οι τουριστικές εγκαταστάσεις σε αυτό το υπόβαθρο-τοπίο, θα καθορίσει τη μορφή και τα χαρακτηριστικά του παραγόμενου «τουριστικού χώρου», ο οποίος θα αποτυπωθεί στη μνήμη του τουρίστα (MacCannell, 1976). Η εμπειρία πολλών πόλεων δείχνει ότι το δίλημμα που επικρατεί σχετικά με τη χωροθέτηση των τουριστικών πόρων είναι η συγκεντρωτική ή η διάσπαρτη ανάπτυξη τους, μέσα στην αστική περιοχή. Καθένα από τα δυο παραπάνω σχήματα χωροθέτησης έχει υπέρ και κατά (Κουτσιανά, 2001).

Στις περισσότερες πόλεις επικράτησε η αντίληψη της συγκέντρωσης των τουριστικών πόρων σε συγκεκριμένες περιοχές, «τουριστικές συνοικίες», οι οποίες πολλές φορές, συνέπιπταν ή γειτνιάζαν με το Επιχειρηματικό και Διοικητικό Κέντρο της πόλης. Η επιλογή αυτή στηρίχτηκε σε μια σειρά πλεονεκτημάτων που παρουσιάζει μια τέτοια χωροθέτηση. Ειδικότερα, μέσω της συγκέντρωσης των αξιοθέατων διευκολύνεται και απλουστεύει η πρόσβαση των τουριστών σε αυτά, καθώς δεν απαιτείται η χρήση αυτοκινήτου ή δημόσιου μεταφορικού μέσου για την προσπέλαση τους. Γενικά, μια πόλη που προσφέρεται για περπάτημα (*walking city*) και διαθέτει όμορφες διαδρομές και ενδιαφέρον αστικό περιβάλλον, έχει περισσότερες πιθανότητες να προτιμηθεί από τους δυνητικούς τουρίστες. Επιπλέον, η κρίσιμη μάζα αξιοθέατων και τουριστών που δημιουργείται, έλκει πρόσθετες επενδύσεις στην τουριστική περιοχή, λόγω οικονομικών κλίμακας, οι οποίες κινούνται συνήθως στους τομείς του εμπορίου, των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων και των χώρων φαγητού και ποτού, δηλαδή τους δευτερογενείς πόρους έλξης (Law , 1993) .

Ωστόσο, σημαντικά είναι τα μειονεκτήματα αυτής της επιλογής, όπως δείχνει η διεθνής εμπειρία. Τα μειονεκτήματα αναφέρονται βασικά στο συνωστισμό και στον κορεσμό των τουριστικών περιοχών (Law, 1993: 129), οι οποίες δεν παύουν να είναι ανθρώπινα οικοσυστήματα και να έχουν μια φέρουσα ικανότητα. Η υπέρβαση αυτού του ορίου, δημιουργεί προβλήματα και δυσαρέσκεια τόσο στους επισκέπτες, που υποβαθμίζεται η τουριστική τους εμπειρία που αποκομίζουν από τη πόλη, όσο και στους ντόπιους, που αρχίζουν να αισθάνονται την πιεστική και ανεπιθύμητη τουριστική εισβολή. Εξίσου σημαντικό μειονέκτημα αποτελεί και η μη χρησιμοποίηση και άλλων χώρων του αστικού ιστού που μπορεί να μην βρίσκονται κοντά στο ιστορικό κέντρο της πόλης αλλά παρουσιάζουν αξιοσημείωτο τουριστικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον. Για αυτό τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια στροφή των πολιτικών στην ενεργοποίηση και δικτύωση των χώρων αυτών, που θα προσφέρουν μια εναλλακτική

πρόταση και σίγουρα θα αυξήσουν την ποιότητα του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος.

Πολλές από τις πόλεις στις οποίες συναντάμε συγκέντρωση των τουριστικών πόρων κοντά ή μέσα στην κεντρική τους περιοχή, είναι παλιές βιομηχανικές πόλεις. Η αποβιομηχάνιση τους, οδήγησε στην εγκατάλειψη πολλών βιομηχανικών κτιρίων και μεγάλων εκτάσεων της κεντρικής περιοχής, η οποία έπεσε σε παρακμή και ερήμωσε. Η ανάγκη αναζωογόνησης αυτών των περιοχών, στην καρδιά της πόλης, συνδυάστηκε με την προοπτική της τουριστικής ανάπτυξης. Έτσι, οι εγκαταλειμμένες κεντρικές εκτάσεις καθαρίστηκαν και μετατράπηκαν σε τουριστικές συνοικίες, χώρους αναψυχής και διασκέδαση (Κουτσιανά, 2001)

Συχνά, στις πόλεις που έχουν θάλασσα, η ανάπλαση περιλάμβανε και την αναδιαμόρφωση της προκουμαίας, δηλαδή του θαλάσσιου μετώπου της πόλης, που φιλοξενούσε παλιά φθίνουσες λιμενικές δραστηριότητες. Η μεταμόρφωση της προκουμαίας σε ένα αισθητικά ενδιαφέρον τοπίο, σε συνδυασμό με τη χωροθέτηση σημαντικών εγκαταστάσεων ελεύθερου χρόνου και αναψυχής πάνω σ' αυτή, τη μετέτρεψε από επικίνδυνη περιοχή, σε έναν πολυσύχναστο και πολύ σημαντικό τουριστικό πόλο έλξης (Κουτσιανά, 2001). Όσον αφορά το φυσικό σχεδιασμό της προκουμαίας, ένα σημείο που αξίζει να τονιστεί είναι η ανάγκη να διασφαλιστεί η άνετη προσπέλαση της από τους πεζούς. Πόλεις που έφραξαν τις φυσικές διόδους προς το θαλάσσιο μέτωπο, κατασκευάζοντας περιφερειακούς δρόμους κατά μήκος του, κατέστρεψαν αυτό το σημαντικό τους πλεονέκτημα (Law, 1993: 134).

Κατά την προσωπική μας άποψη, η απόφαση μιας πόλης να αναπτύξει με τον έναν ή τον άλλο τρόπο τους τουριστικούς της πόρους, πρέπει να αποτελεί καθαρά δική της επιλογή, προσαρμοσμένη στις ιδιαίτερες παραμέτρους της υφιστάμενης προσφοράς και της εκτιμώμενης τουριστικής ζήτησης και εγγραφόμενη στις τοπικές φυσικές, ιστορικές και κοινωνικές συνθήκες (Κουτσιανά, 2001). Σημαντικό ρόλο στην αναμόρφωση και ανάδειξη του αστικού τοπίου της πόλης, έχει η κατασκευή μνημειακών κτιρίων. Αυτό έγινε από παλιά αντιληπτό, όπως δείχνει το παράδειγμα του ατσάλινου Πύργου του Eiffel με σκοπό να αποτελέσει το κεντρικό έκθεμα της Διεθνούς Έκθεσης που διοργανώθηκε το 1899 στο Παρίσι. Η κατασκευή αυτή, που ήταν το ψηλότερο κτίσμα εκείνης της εποχής, καταδικάστηκε από πολλούς ως αισθητικό τερατούργημα και επρόκειτο να απομακρυνθεί μετά από 20 χρόνια. Όμως, 100 χρόνια αργότερα, βρίσκεται ακόμα στη θέση του και αποτελεί σήμα κατατεθέν της γαλλικής πρωτεύουσας. Στην Ισπανία, το μουσεία μοντέρνας τέχνης, Guggenheim

κατάφερε, να αναζωογονήσει οικονομικά μια ολόκληρη πόλη, το Μπιλμπάο. Το ερώτημα, όμως, που τίθεται εύλογα είναι, αν μπορούν όλες οι πόλεις να επαναλάβουν την επιτυχία του Μπιλμπάο. Η κατασκευή ενός πρωτοποριακού έργου στο σωστό μέρος και την κατάλληλη στιγμή είναι μια δαπανηρή, όσο και ριψοκίνδυνη υπόθεση.

2.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέσα σ' ένα τέτοιο περιβάλλον, αρχίζουμε να καταλαβαίνουμε με διαφορετικό τρόπο την πόλη, κάθε πόλη, την πόλη της Πάτρας. Να την συλλαμβάνουμε ως έννοια αλλά και ως υπόσταση μέσα από διαφορετικούς όρους. Η πόλη δεν είναι πλέον ο ζωντανός οργανισμός, ένα φυσικά συμπληρωμένο σώμα που λειτουργεί όπως μας πρότεινε να δούμε την πόλη το μοντέρνο κίνημα. Ούτε είναι το μόριο που σύμφωνα με τη μοριακή βιολογία συνιστά τη συνδυαστική ορισμένων απλών στοιχείων που συνδυάζονται στη βάση ενός συστήματος όπως καταλαβαίναμε την πόλη στη δεκαετία του '60. Σήμερα η πόλη δε συνιστά πλέον το ανάλογο του ζωντανού. Εκλαμβάνεται ως ένα πολιτισμικό έργο, ένα εικαστικό, ένα πλαστικό αντικείμενο. Ως ένα θέατρο στο οποίο διαδραματίζονται οι κοινωνικοί ρόλοι, ο τόπος όπου εκδηλώνεται η κοινωνική ζωή, το αντικείμενο πάνω στο οποίο εγγράφεται η ιστορία και η συλλογική μνήμη. Η πόλη εκλαμβάνεται σαν το δέρμα της κοινωνίας, ένα περίτεχνο και εκφραστικό ένδυμά της, μια εικόνα (Δήμος Πατρέων, 2000)

Η συγκρότηση μιας ισχυρής εικόνας αποτελεί για τη σύγχρονη πόλη μια άμεση προτεραιότητα. Αυτή η εικόνα είναι πολύ συχνά η σύγχρονη νομιμότητα των επεμβάσεων στην πόλη. Είναι η εικόνα μέσα από την οποία η ίδια εκδηλώνει τη γοητεία της, τόσο σαν υπόσχεση ενός διαφορετικού τρόπου κοινωνικής ζωής αλλά και σαν υπόσχεση μιας επιχειρηματικής και επενδυτικής ασφάλειας για ένα κεφάλαιο που αναζητά τον τόπο της αξιοποίησής του. Η πόλη μοιάζει σήμερα με ένα αντικείμενο που, αν και δεν πωλείται, προσφέρεται σε πολλές μορφές κατανάλωσης.

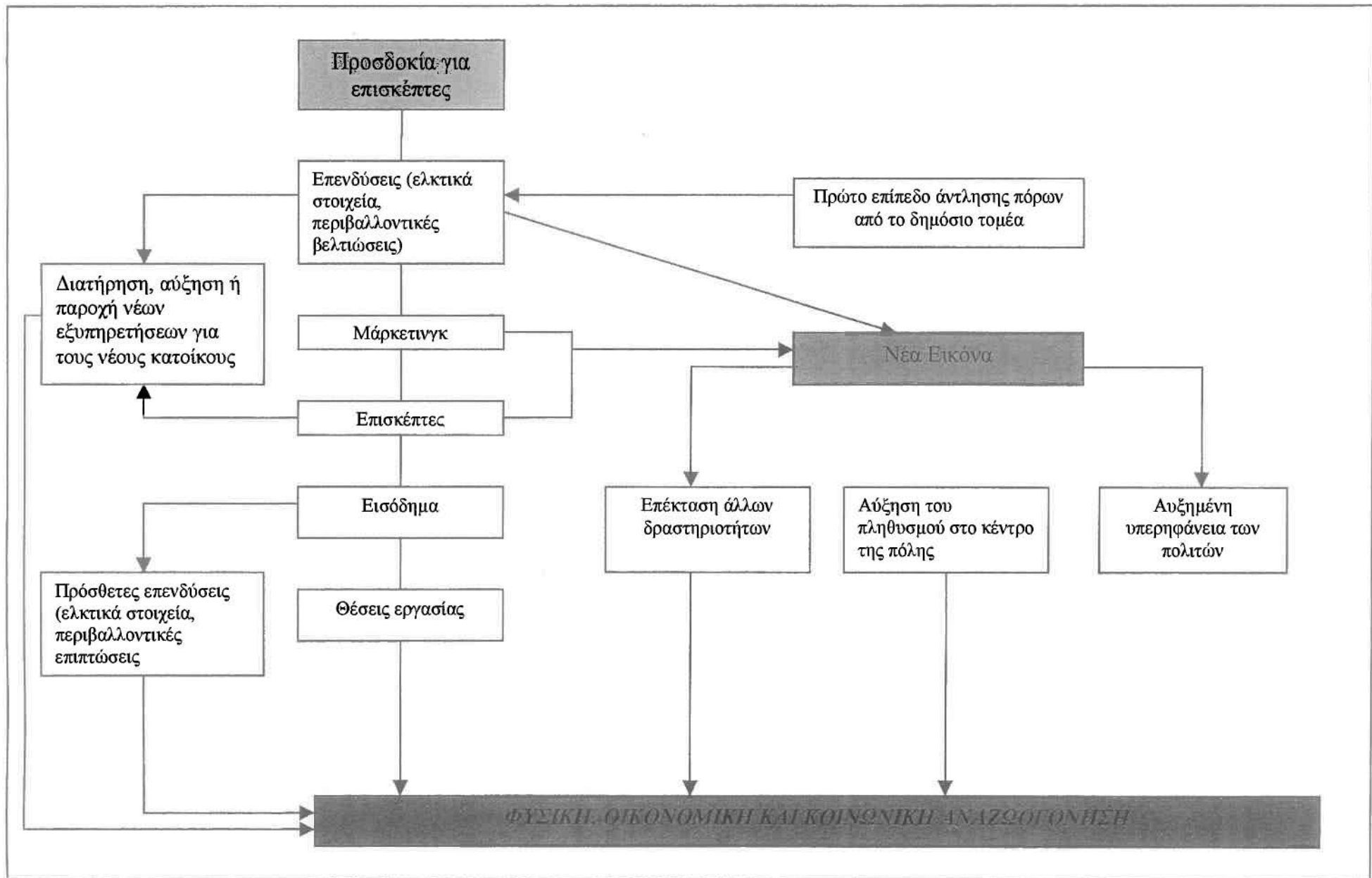
Δύο σημεία αξίζει να προσέξουμε σ' αυτήν τη νέα σύλληψη της πόλης. Το πρώτο είναι ότι το διαχρονικό δίνει τη θέση του στο εφήμερο. Η εκδοχή της πόλης ως ζωντανού οργανισμού έδινε στην πόλη το χαρακτήρα μιας διαχρονικής σταθερότητας, μιας αναλλοίωτης κατάστασης όπου ο ορθός λόγος θα ήταν σε θέση να εγκαταστήσει μόνιμα. Η λογική του αντικειμένου και του τεχνήματος εκθέτει την πόλη σε μια πρόσκαιρη κατάσταση σε μια εφήμερη δόξα. Σε μια εικόνα που δε διεκδικεί αναγκαστικά μια μονιμότητα, δεν ανταγωνίζεται κάποιες μορφές αναντίρρητης τελειότητας και που έχει από πριν αποδεχθεί τη φθορά και την υποκατάστασή της. Το

αιώνιο υποτάσσεται στην αυτοκρατορία του εφήμερου. Το δεύτερο σημείο είναι ότι το πραγματικό παραμερίζεται από το συμβολικό. Η εκδοχή του ζωντανού στο μοντερνισμό εξέφραζε την αναζήτηση του αντικειμενικού και του επιστημονικού, την επιθυμία της καταγραφής της σύνθετης αλλά και της μοναδικής αλήθειας. Η σύγχρονη κατανόηση της πόλης δε δεσμεύεται στην αναζήτηση του πραγματικού, ούτε παραδίδεται στην αυτοδικαίωση του φανταστικού. Η πόλη ως αστική σκηνή συνιστά ένα τέχνημα ολοκληρωτικά επεξεργασμένο για τον άνθρωπο (Δήμος Πατρέων, 2000).

Μέσα στη λογική αυτή του εφήμερου τεχνήματος, αναζητούμε την εικόνα της πόλης ως συμπύκνωμα μιας διαδικασίας αφαίρεσης στα πλαίσια της οποίας αποδίδουμε νοήματα στα χαρακτηριστικά της, ξαναδιαβάζουμε ή/και επανερμηνεύουμε την υφιστάμενη μορφή και οργάνωσή της. Μέσα σε μια τέτοια λογική σήμερα, μια ευρείας κλίμακας παρέμβαση στην πόλη δεν θα στόχευε μονοσήμαντα στη ρύθμιση των συνθηκών ανάπτυξης και εξέλιξής της μέσα από χωροθετικές επιλογές και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, όπως θα συνέβαινε στην περίπτωση του τυπικού πολεοδομικού μοντέλου του μοντερνισμού. Αντίθετα, η ρύθμιση αυτή θα αποτελούσε μέρος ή και συνέπεια ενός ευρύτερου εγχειρήματος όπως για παράδειγμα η διαμόρφωση μιας νέας εικόνας της, ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου της σε ένα ευρύτερο πλέγμα πόλεων, η ανάδειξη και η προβολή κάποιων χαρακτηριστικών της, η ένταξή της σε κάποιας μορφής δίκτυα, η φιλοξενία διεθνών γεγονότων ή ακόμη και η διαχείριση ή/και ένταξη κάποιων περιοχών της στην οικονομική και κοινωνική της δυναμική. Στις περιπτώσεις τέτοιων εγχειρημάτων είναι προφανές ότι η τεχνική διάσταση δεν είναι καθόλου βέβαιο πως είναι η κυρίαρχη. Αντίθετα απαιτείται η εξασφάλιση πολιτικών συναινέσεων, η συντονισμένη δράση πολλών παραγόντων της πόλης, η συνεχής διαπραγμάτευση, η διαχείριση αντιφατικών παραμέτρων αλλά και φαντασία, δημιουργικότητα και σημασιολογική επένδυση του όλου εγχειρήματος με νοήματα που θα κατευθύνουν τις δράσεις και με νοήματα στα οποία θα παραπέμπουν τα αποτελέσματα αυτών των δράσεων. Απαιτείται ένα όραμα για την πόλη. Η δημιουργία μιας νέας εικόνας της πόλης που πολύ εύστοχα αποδίδει ο Law στο σχεδιάγραμμα που ακολουθεί και οδηγεί στη φυσική, οικονομική και κοινωνική αναζωογόνηση αυτών

Διάγραμμα

μα 2.2: Οι διαδικασίες αναζωογόνησης των πόλεων που στηρίζονται στο τουρισμό



ηχηρή! Law

3. Η ΠΑΤΡΑ ΣΤΟ ΣΤΑΥΡΟΔΡΟΜΙ ΤΡΙΩΝ ΗΠΕΙΡΩΝ. Η ΠΡΩΤΗ ΜΑΤΙΑ

3.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όπως λοιπόν έγινε αντιληπτό στα δυο προηγούμενα κεφάλαια, που στην ουσία αποτελούν και την πεμπτούσια του θεωρητικού υποβάθρου της παρούσας διπλωματικής εργασίας, ο τουρισμός σα φαινόμενο, αλλά και νοούμενο περισσότερο σαν ένα σύστημα αλληλεπιδράσεων και συσχετισμών μέσα στα όρια της πόλης δε μπορεί να διαχωριστεί, να απομονωθεί από ορισμούς και σχεδιαγράμματα. Ο τουρισμός στη πόλη πηγάζει από αυτή και την ίδια ακριβώς στιγμή εγγράφεται σε αυτή, μέσα από ένα πλέγμα «άυλων» και «υλικών» διεργασιών. Η ίδια η ταυτότητα της πόλης, οι άνθρωποι, τα κτίρια, οι υποδομές, η ιστορία, ο πολιτισμός, η τοποθεσία, οι φυσικοί πόροι, αλλά και οι σχέσεις των ανθρώπων, οι πολιτικές, η κουλτούρα ή καλύτερα όλων η ίδια η κοινωνία, διαπλέκονται και αλληλοσυνδέονται έτσι ώστε να αποτελέσουν εκείνους τους κομβικούς παράγοντες που θα καταστήσουν εφικτή την δημιουργία μιας πόλης ικανής να δεχτεί και να αφομοιώσει τη τουριστική ζήτηση, που είναι άλλωστε και το ζητούμενο.

Και όντως, όπως διαπιστώσαμε στο πρώτο κυρίως κεφάλαιο, είναι αναγκαίο για μια σύγχρονη πόλη που θέλει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο, όχι μόνο σε τοπικό αλλά και σε διεθνές επίπεδο και κυρίως έχει αυτές τις ευκαιρίες/προοπτικές να το πράξει, να αναζητήσει νέες διεξόδους στην αναπτυξιακή της διαδικασία μέσω της στροφής της στο σχεδιασμό για τον αστικό τουρισμό. Μια τέτοια πόλη με μακραίωνη ιστορία και φιλοδοξίες, αποτελεί η πόλη της Πάτρας που για πρώτη φορά ίσως από τη μέρα ιδρύσεώς της βρίσκεται μπροστά σε ένα τόσο μεγάλο δίλημμα/στόχο. Την δυνατότητα, μέσω ορθολογικών επιλογών και προγραμματισμού, να αξιοποιήσει την ευκαιρία για να αναδειχθεί σε πόλη του τουρισμού και του πολιτισμού σε διεθνές και παγκόσμιο επίπεδο.

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης που ακολουθεί βασίστηκε στην αντίληψη πως για να κατανοήσουμε, αρχικά, γιατί η πόλη της Πάτρας μπορεί να αποτελέσει σημαντικό τουριστικό προορισμό, αλλά και να διερευνήσουμε, δευτερευόντως, τις πολιτικές/δράσεις που πρέπει να εφαρμοστούν για την επίτευξη του στόχου αυτού, απαιτείται μια σφαιρική καταγραφή της εικόνας της πόλης σε όλους τους τομείς και της εκφάνσεις της. Η περιγραφή αυτή που ακολουθεί στα τρία επόμενα κεφάλαια γίνεται πάντα μέσα από το πρίσμα της έντονης πολιτισμικής παρουσίας που διαπνέει κάθε δραστηριότητα της πόλης, και αυτό γιατί όπως ήδη τονίστηκε και σε

προηγούμενο κεφάλαιο, ο πολιτισμός είναι αυτός που συμβάλει ολοένα και περισσότερο στην επιχειρηματική διάσταση της πόλης, τα τουριστικά ελκτικά στοιχεία και την ιδιαίτερη ανταγωνιστική της πλευρά. Η ίδια αυτή περιγραφή διαπνέεται ταυτόχρονα και μέσα από τη γνώση της ύπαρξης για τη πόλη της Πάτρας τριών βασικών προκλήσεων: (α) την ανακήρυξη της σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 2006, (β) το ότι αποτελεί Ολυμπιακή Πόλη για το 2004 και (γ) το γεγονός της διεκδίκησης των Μεσογειακών Αγώνων για το 2009. Τρεις προκλήσεις. Ένας στόχος.

3.2 Η ΖΩΝΤΑΝΗ ΠΟΛΗ

Προφανώς η Πάτρα, πέρα από τις δημόσιες επιδιώξεις, τα όποια προβλήματα και την ποικιλία των απόψεων για το παρόν και το μέλλον της, είναι μια ολοζώντανη και όμορφη πόλη της Μεσογείου, με όλα τα γνωρίσματα που συνθέτουν μια άξια λόγου εικόνα. Τα πολεοδομικά της χαρακτηριστικά για κάποιον που τη προσεγγίζει από τη θάλασσα καθορίζονται από απλές διαπιστώσεις: Το κάστρο είναι το ιστορικό της τοπόσημο, οι υψικάμινι θυμίζουν το βιομηχανικό της παρελθόν, ενώ το μέτωπο της παραλίας, παρά την απομόνωσή του εξαιτίας ενός δυναμικού λιμένα, κυριαρχεί η αρχιτεκτονική



Εικόνα 3.1: Η Πάτρα από ψηλά
Πηγή: Δήμος 2001

φιγούρα του ναού του Αγ. Ανδρέα. Παρά το συμφυρμό των κυκλοφοριακών μέσων που προσέχει κάποιος, όταν πλησιάσει περισσότερο, είναι σαφές ότι η πόλη συγκλίνει προς τη παράλια ζώνη, στρεφόμενη λόγω ανάγλυφου σαφώς προς τη Δύση. Υπάρχει και είναι προφανής η καθαρότητα του πολεοδομικού σχεδιασμού, που γίνεται ακόμα εναργέστερη από την έλλειψη πυκνού και οργανωμένου πρασίνου, ενώ η παλιά και η νέα πόλη, η καθεμιά με τις ιδιαιτερότητες τις, ενώνονται μεταξύ τους, με σχετική πολεοδομική πρωτοτυπία, με σαφώς διακριτές και χαρακτηριστικές κλίμακες. Οι γειτονιές, χρωματισμένες ακόμη από τις ελπίδες των πρώτων κατοίκων, το λιμάνι, μια μεγάλη πύλη προς την Ευρώπη, τα παραδοσιακά της κτίρια, η ρυμοτομία της, οι

πλατείες και οι αρχαιολογικοί τις χώροι, τα ιστορικά της μνημεία και τα θρησκευτικά κτίρια με την έντονη εσωτερική ζωή, η μεγάλη βιομηχανική της παράδοση, η πολιτιστικής της ζωή, χειμώνα-καλοκαίρι, το καρναβάλι που τη σφραγίζει, η δραστηριότητα της καθημερινής ζωής, ο τύπος, το ραδιόφωνο, οι τηλεοπτικοί σταθμοί, το πανεπιστήμιο, τα σχολεία, τα ωδεία και οι αθλητικές εγκαταστάσεις, το λιμάνι, που έως ότου μεταφερθεί σε νέες σύγχρονες εγκαταστάσεις χαρακτηρίζει με τη ζωντάνια του ολόκληρο το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης, η αδιάκοπη μέσα στις ώρες της μέρας ζώνη αναψυχής και διασκέδασης, τα προάστια και τα περιφερειακά της κέντρα, το αξέχαστο τοπίο και η πολυσχιδής ακτή. Είναι ήδη πρωτεύουσα της Δυτικής Ελλάδας, ενώ γίνεται κατά καιρούς πόλη του πολιτισμού για όλη τη χώρα. Είναι καιρός οι πολιτιστικές της αξίες να προβληθούν στην Ευρώπη που αναδύεται από τις κοινές αποφάσεις των πολιτών.

Η Πάτρα υπάρχει στη διαχρονία ως τυπική ελληνική πόλη που οι αρχές τις χάνονται στη μυθολογία, οι ιστορικές τις τύχες κατά την αρχαιότητα συνοδεύονται από έντονη και διακεκριμένη πολιτική δραστηριότητα των κατοίκων της και μόνο το Μεσαίωνα και εφεξής η μοίρα της ταυτίζεται με την κοινή ευρωπαϊκή κληρονομιά, όπως αυτή έχει παραδοθεί από ένα τυπικό μοντέλο: Μεσαιωνικό κέντρο, πολυπολιτισμική παρουσία κοινοτήτων, εξαιρετική ακμή κατά τη περίοδο της βιομηχανικής επανάστασης, περιφερειακό κέντρο με άνιση ανάπτυξη κατά τον εικοστό αιώνα.

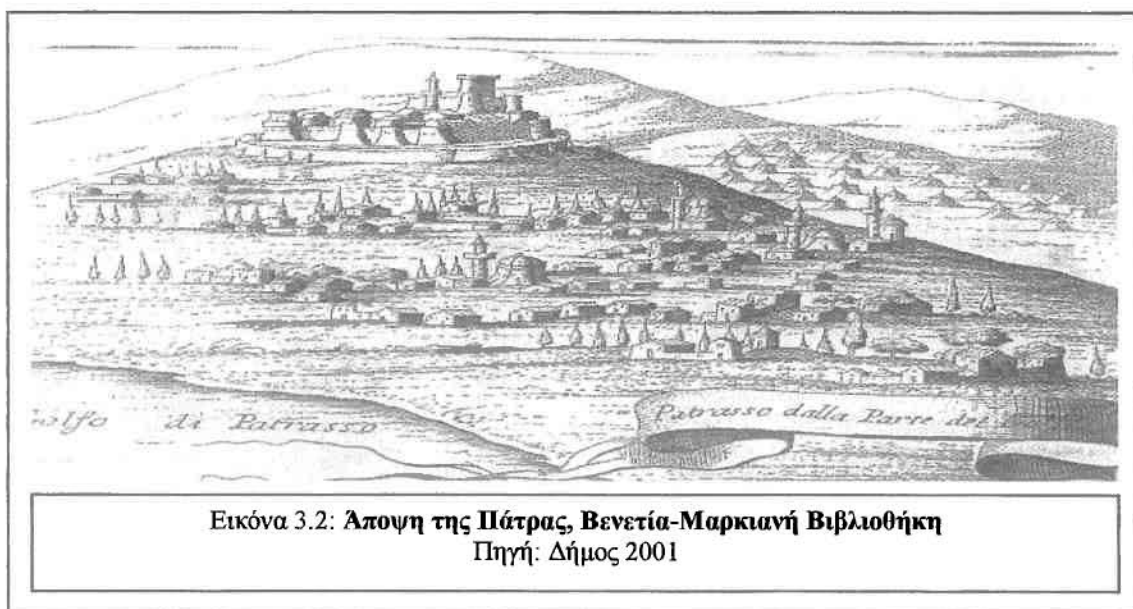
3.3 Η ΠΑΤΡΑ ΚΑΙ Ο ΧΩΡΟΣ

3.3.1 Η ΠΟΛΗ ΩΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Το ελληνικό κράτος που δημιουργήθηκε στα 1830, περιελάμβανε την Πελοπόννησο, τη Ρούμελη και από τα νησιά του Αιγαίου, τις Κυκλάδες και τις Σποράδες. Σε αυτήν την επικράτεια, την περιορισμένη γεωγραφικά στο νοτιότερο άκρο των Βαλκανίων, κυριαρχούσε η Οθωμανική Αυτοκρατορία στη μεσογαία και στα υπόλοιπα νησιά του αρχιπελάγους, ενώ η δυτική ακτή είχε απέναντί της τα Επτάνησα, υπό αγγλική κυριαρχία. Ήταν ένας γεωπολιτικός χώρος αισθητά διαφορετικός από το σύγχρονο. Η Αθήνα δε παρουσίαζε ιδιαίτερη σημασία. Οι πόλεις ήταν μικρές και υπό ανασυγκρότηση. Η νέα Ελλάδα, που απελευθερώθηκε μετά τη μάχη του Ναβαρίνου, είχε πολλούς λόγους να αυξήσει τις επαφές τις με τη Δύση, δηλαδή με τις μεγάλες δυνάμεις της εποχής. Ο δυτικός της άξονας άρχισε να παίζει πολύ σημαντικό ρόλο. Η

Πάτρα ήταν το κλειδί αυτής της τάσης. Ο πρώτος κυβερνήτης της Ελλάδας, ο Ιωάννης Καποδίστριας, άνθρωπος με μακρά πολιτική πείρα, διέβλεψε νωρίς τη σημασία της πόλης. Η Πάτρα θα ήταν το λιμάνι της επαφής με την Ευρώπη. Το νέο σχέδιό της, αποτέλεσμα αυτής της επίνοιας, δημιουργημένο από το Σταμάτη Βούλγαρη, έναν τυπικό κοσμοπολίτη Έλληνα με γαλλική κουλτούρα, που έμελλε να αναλάβει αποστολές σε πολλά μέρη του κόσμου, έκανε πράξη τις εκτιμήσεις και τις προφητείες. Ολόκληρος ο δέκατος ένατος αιώνας επιβεβαίωσε τον Καποδίστρια (Δήμος Πατρέων, 2000).

Όταν στα 1864 τα Επτάνησα παραχωρήθηκαν στην Ελλάδα, η Πάτρα αύξησε το ρόλο της και πλησίασε περισσότερο στο νεοελληνικό κέντρο βάρους. Ακόμη και η προσάρτηση της Θεσσαλίας και μέρους της Ηπείρου το 1881, ευνόησε τη πόλη, διότι δε δημιουργήθηκαν σημαντικά εμπορικά κέντρα αλλού. Η Θεσσαλία ήταν περιοχή



μεγάλης γεωργικής παραγωγής. Η βιομηχανία, η μεταποίηση και το εμπόριο παρέμειναν στη Πελοπόννησο, διατηρώντας έτσι ένα πρότυπο είδος ηγεμονίας της Πάτρας στον ευρύτερο ελλαδικό χώρο.

Το σχέδιο Καποδίστρια εξελίχθηκε περαιτέρω μέσα στον ίδιο αιώνα. Ο σιδηρόδρομος εκτίναξε στα ύψη τη δυνατότητα μεταφοράς αγαθών και οι μεγάλοι εμπορικοί οίκοι, με κύριο προϊόν τη σταφίδα, μπορούσαν να επενδύσουν στη Πάτρα ένα μέρος από τα κέρδη τους. Ενώ άλλες επαρχιακές περιοχές της απελευθερωμένης χώρας βίωναν ρυθμούς επαρχιακής εγκατάλειψης, η Πάτρα γέννησε μουσικό θέατρο, καραγκιόζη, καρναβάλι, προικίστηκε με ωραία και λειτουργικά κτήρια, κέρδισε ένα πολυεθνικό, ανοικτό και δραστήριο χαρακτήρα.

Η σταφιδική κρίση επέφερε μεγάλο πλήγμα στη σταφιδοπαραγωγό Πελοπόννησο. Παράλληλα η δημιουργία του Ισθμού της Κορίνθου, έφερε κυρίως τον Πειραιά πιο κοντά στα λιμάνια της Μεσογείου. Οι αναστατώσεις της στροφής του αιώνα οδήγησαν στη γιγάντωση άλλων αστικών κέντρων, στη μερική καθίζηση της οικονομίας και στη χρήση του λιμένα των Πατρών ως μεταναστευτικού πόλου. Οι Μοραΐτες κατέβαιναν πλέον από τα χωριά τους και έπαιρναν τα υπερωκεάνια για να δοκιμάσουν τη τύχη τους στο Νέο Κόσμο (Παπαδάτου- Γιαννοπούλου, 1991).

Κάπως αργότερα, εν μέρει παράλληλα, ένα ιστορικό για τα Βαλκάνια γεγονός συντελείται: Η μικρή Ελλάδα συμμαχεί με τους γείτονες και μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα διευρύνει τα σύνορά της ενσωματώνοντας την Ήπειρο, τη Μακεδονία, την Κρήτη, τα περισσότερα νησιά του Αιγαίου πλην των Δωδεκανήσων και κάπως αργότερα, μέρος της Θράκης. Τώρα η Πάτρα δεν έχει να αντιμετωπίσει μόνο τη κρίση του βασικού της τοπικού προϊόντος, αλλά και την προτίμηση του Πειραιά ως μεγαλύτερου λιμανιού. Τώρα η Βόρεια Ελλάδα, που είναι εξοπλισμένη με σιδηρόδρομο, πολυεθνικό εμπορικό κόσμο, πάμπολλα αγροτικά και βιοτεχνικά προϊόντα και χρησιμοποιεί από χρόνια τη μεσόγεια οδό, φυσική και οικονομική, προς την Ευρώπη, δημιουργεί άλλες προτεραιότητες στον εθνικό σχεδιασμό. Ξεπερνώντας η ελληνική κοινωνία το σοκ της Μικρασιατικής Καταστροφής, είναι προφανές ότι στρέφεται στην ανάπτυξη του άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης και της Ανατολικής Ελλάδας. Η Πάτρα αμήχανη διαπιστώνει ότι βρίσκεται έξω από τις εξελίξεις αυτές (Δήμος Πατρέων, 1996).

3.3.2 Η ΠΑΤΡΑ ΚΑΙ Η ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΛΛΑΔΑ

Σχεδιασμένη εξαρχής ως περιφερειακή πρωτεύουσα, η Πάτρα δημιούργησε αμέσως μια αστική κοινωνία στα μέτρα του 19^{ου} αιώνα. Βιομήχανοι και εισοδηματίες, με πνευματικά και όχι μόνο ενδιαφέροντα, που επιθυμούσαν να συγχρωτισθούν με τις μεγάλες πολιτείες της Δύσης, χρησιμοποιούσαν το λιμάνι ως κύριο πόλο συνάθροισης. Η υπόλοιπη Ελλάδα θεωρούσε την Πάτρα έναν προνομιακό τόπο, με μεγάλη φυσική ομορφιά, σωστά πολεοδομημένη, οικονομικά ακμαία και πολιτιστικά προωθημένη. Ο Άγιος Ανδρέας ήταν γνωστός παντού. Η Πάτρα ως λιμάνι, συνδέθηκε με την υπερπόντια μετανάστευση. Η αναγνωριστικότητα της πόλης στο εσωτερικό της χώρας ήταν και εξακολουθεί να είναι εξαιρετικά υψηλή.

Σε σχέση με την Αθήνα, εκείνη την εποχή, η Πάτρα διατηρεί μια αίσθηση μακρινού επινείου. Στον εικοστό αιώνα, ο Ισθμός της Κορίνθου και η Αθήνα ως

πρωτεύουσα, ανάγκασαν τη πόλη σε τακτική αναδίπλωσης. Ωστόσο, ο νέος δρόμος σύνδεσης, πραγματικά επαρκής για τη δεκαετία που κατασκευάστηκε, επέφερε τόνωση των σχέσεων ανάμεσα στις δυο πόλεις. Οικονομικά και πολιτιστικά αυτό σήμαινε την υπαγωγή της Πάτρας στον αστερισμό της πρωτεύουσας, με όποια θετικά και αρνητικά συνεπάγεται από μια τέτοια αναγωγή. Μεγεθύνοντας το χάρτη, μπορούμε να διακρίνουμε ιδιαίτερες σχέσεις με μερικές ακόμα περιοχές της χώρας. Για την ακρίβεια, με τα Επτάνησα, την Ήπειρο και την Πελοπόννησο.

Τα Επτάνησα, ακόμη και όταν είχαν πολιτική ετερονομία, όπως όλα τα παραγωγικά νησιά, προσέβλεπαν στην αχαϊκή ενδοχώρα, και η διακίνηση των πληθυσμών, μεμονωμένων πολιτών ή ομάδων, ήταν κοινός τόπος σε ολόκληρη την ελληνική ιστορία. Είτε ήταν πολίτες της ηττημένης μερίδας, είτε πρόσφυγες εξαιτίας των μεσαιωνικών επιδρομών, είτε έμποροι και νοικοκύρηδες που απέβλεπαν στην υψηλή προστασία του χριστιανικού κράτους, οι πολίτες των Πατρών έγιναν συχνά κάτοικοι των Επτανήσων. Αλλά και ο σχηματισμός ισχυρής-ποσοτικά και ποιοτικά-επτανησιακής παροικίας στην Πάτρα ήταν ιδιαίτερα έντονος με το σχηματισμό του νεοελληνικού κράτους, με δεύτερο μεγάλο κύμα μετά τους σεισμούς του 1953 (Παπαδάτου- Γιαννοπούλου, 1991).

Σήμερα η σύνδεση με την Ήπειρο γίνεται μέσα από μια μέτριας βατότητας εθνική οδό, που θα αντικατασταθεί από την Ιονία Οδό, η οποία μακροπρόθεσμα θα συνδέσει παραλιακά την ανατολική ακτή της Αδριατικής και του Ιονίου. Οι Ρωμαίοι, που ενδιαφέρθηκαν πολύ για την Ήπειρο και την Ιλλυρία, επειδή τις θεωρούσαν προγεφύρωμα της απέναντι Ιταλικής ακτής, δεν κατασκεύασαν μια Ιονία Οδό, αλλά δύο, περίπου παράλληλες, όπως διδάσκει ο Πευτιγγεριανός Κώδικας. Επιπλέον, ιδρύοντας την Νικόπολη, στο κέντρο βάρους μεταξύ Πελοποννήσου και Ιλλυρίας, είχαν στη διάθεσή τους ένα σπουδαίο λιμάνι και ένα συγκοινωνιακό κέντρο, αγωγός προς τη κεντρική και ανατολική Ελλάδα (Παπαδάτου- Γιαννοπούλου, 1991).

Η Ήπειρος διοχέτευε, μέσα από τις στενές τις χαράδρες, τον ενεργό οικονομικά πληθυσμό των ορεινών χωριών της προς περιοχές με πλούτο. Ενίοτε η παροδική μετανάστευση γινόταν μόνιμη, εάν η γενέτειρα περιοχή εξακολουθούσε να αντιμετωπίζει προβλήματα. Έτσι, λόγω χάρη, μέσα στο 18^ο αιώνα πολλοί ηπειρώτες μετοίκησαν προς την Πελοπόννησο (αλλά και προς την Ιταλία), χωρίς ποτέ να επιστρέψουν. Η ηπειρωτική μετανάστευση, αποτυπωμένη σε χάρτη, δίνει την εντύπωση ρινισμάτων σιδήρου που έλκονται από μαγνήτη. Τα στενά στο Ρίο αποτέλεσαν ένα τέτοιο πόλο για τους Ηπειρώτες. Επομένως οι επτανησιακές και

ηπειρώτικες πολιτιστικές ιδιосύστατες αξίες, δε αποτελούν για την Πάτρα μια ξένη, άγνωστη «μυρωδιά», αλλά έχουν αφομοιωθεί ως κατάθεση ζωής μέσα από τους αιώνες της κοινωνίας της πόλης.

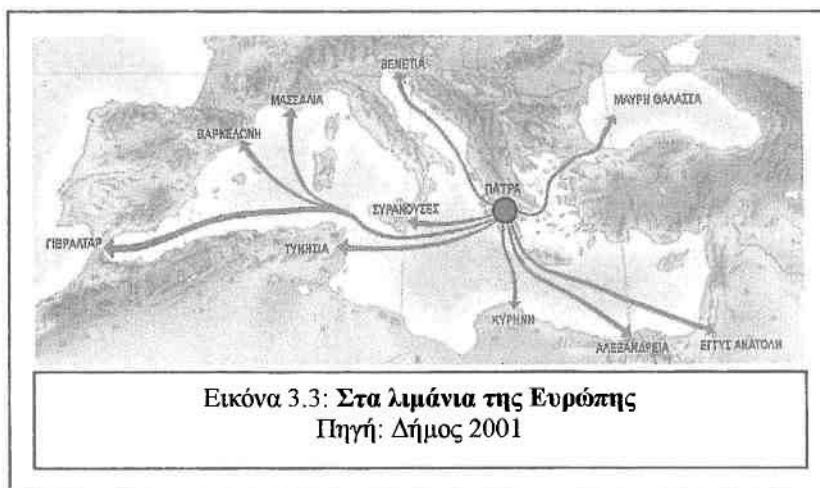
3.3.3 Η ΠΑΤΡΑ ΚΑΙ Η ΕΥΡΩΠΗ, Η ΠΑΤΡΑ ΚΑΙ Η ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

Είναι αποδεδειγμένη η πρόθεση του ιδρυτή των Νέων Πατρών, του Ιωάννη Καποδίστρια, να εγκαινιάσει στην Πάτρα μια πόλη που θα ένωνε τη μικρή χώρα του, την Ελλάδα, με την Ευρώπη. Γεωγραφικά, ήταν το πλησιέστερο σημείο προς τη Δύση. Στρατηγικά ήταν ένας πανίσχυρος τόπος, που άντεχε σε πολιορκίες και είχε μεγάλα αποθέματα παραγωγής. Συγκοινωνιακά, έλεγχε τον Κορινθιακό και θεωρούνταν το τελευταίο προς νότο λιμάνι της μεγάλης και δυναμικής Αδριατικής ακτής, που είχε κορυφή τη Βενετία.

Εκτός από τη γεωγραφία και η αποκτηθείσα εμπειρία συνηγορούσε υπέρ

της απόφασης αυτής. Κέντρο προξενικό, σε λίγα θαλάσσια μίλια απόσταση από ακτές που ανήκαν στην Ενετία, στη Γαλλία και στην Αγγλία, σε τόπο που επί αιώνες διεκδικούνταν με πείσμα από μουσουλμάνους και χριστιανούς, η νέα πόλη είχε ένα υπόβαθρο «φράγκικου» πολιτισμού και μία συναλλακτική προϊστορία με τις αγορές και το λιμάνια της Μεσογείου, παρά τη σταθερή παραδοσιακή της υποδομή, την εδραιωμένη στον πολιτισμό του Βυζαντίου. Δεν ήταν μία πόλη οθωμανικού κλίματος, και παρά την προσωρινή της ερήμωση, δεν επρόκειτο να δημιουργηθούν εντάσεις μεταξύ ντόπιων και ξένων. Έτσι, η πολεοδομική σύλληψη του Βούλγαρη ευτύχησε να αναδείξει αμέσως τις στρατηγικές επιλογές του νέου ελληνικού κράτους. Η σχέση με την Ευρώπη εδραιώθηκε οικονομικά και πολιτιστικά (Δήμος Πατρέων, 2000).

Διάυλος για όλο αυτά στάθηκε το λιμάνι και η διαχρονική του σχέση, από την εποχή του πρώτου ελληνικού αποικισμού, με τη Μεσόγειο, σε όλες της τις ακτές, σε όλες της τις διαφοροποιήσεις. Στην όψιμη αρχαιότητα, η επικοινωνία της Πάτρας με την ιταλική χερσόνησο είναι συνεχής και τεκμηριωμένη, έως τα βαθιά χρόνια του



Εικόνα 3.3: Στα λιμάνια της Ευρώπης
Πηγή: Δήμος 2001

Μεσαίωνα. Η αντίσταση των ευρωπαϊκών κρατών στις επιδρομές των Σαρακηνών είναι σπουδαίο τμήμα της μεσογειακής ιστορίας, και διατηρείται ως κοινό κτήμα. Η κατάκτηση της Πελοποννήσου από τους Φράγκους και η εδραίωση τους, ήταν ένα ακόμη βήμα προσέγγισης, όταν ξεπεράστηκαν οι πρώτες έντονες διαφορές. Αυτή η προσέγγιση συνεχίστηκε αδιάκοπα με ποικίλες μορφές και όψεις έως τον εικοστό αιώνα. Σε κανένα άλλο μέρος της Ελλάδος δεν παρουσιάζεται αυτή η επιχειρηματική δραστηριότητα αλλοεθνών, απολύτως ενταγμένων στην τοπική κοινωνία, που να προκαλούν ανάλογη συμπεριφορά και στους Έλληνες ομολόγους τους.

Η Ευρώπη, δίνοντας τον τίτλο της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας στην Πάτρα αναγνωρίζει στην ουσία την αξία και τη συμβολή στην ευρωπαϊκή ολοκλήρωση μιας ευρωπαϊκής πόλης της Δυτικής Ελλάδος, σχεδιασμένης για να λειτουργεί ως πόλη της Ευρώπης, η οποία έως σήμερα ασκεί αυτήν τη λειτουργία. Για αυτό το λόγω οφείλει να ανταποκριθεί στο κάλεσμα όχι μόνο της Ευρώπης, αλλά της παγκόσμιας κοινότητας για αναβάθμιση και ανάπτυξη μέσω του πολιτισμού και του τουρισμού.

3.3.4 ΟΙ ΟΜΟΛΟΓΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

Οι ευρωπαϊκές πόλεις που έχουν κοινά στοιχεία με την Πάτρα, δηλαδή ιστορικές καταβολές που υλοποιούνται στη συνύπαρξη παλιάς και νέας πόλης, αξιοθέατα στην ενδοχώρα και λιμάνι με έντονη κίνηση, είναι πολλές δεκάδες. Σε αυτές πρέπει να προστεθούν και οι μεσογειακές, μη ευρωπαϊκές παραθαλάσσιες ομόλογες πόλεις, στην αφρικάνικη και ασιατική ακτή.

Οι αντιστοιχίες στον αστικό και γεωγραφικό χώρο φέρνουν ενίοτε στην επιφάνεια συμειμους που απηχούν ανάλογη πορεία των πόλεων στον πολιτισμικό χώρο. Το Ρωμαϊκό ωδείο της Πάτρας και το θέατρο των Συρακουσών, τα δαλματικά λιμάνια, η πόλη της Γένοβας και το θαλάσσιο μέτωπο της Αλεξάνδρειας, είναι παραδείγματα «παράλληλων» δρόμων που θα πρέπει χρησιμοποιηθούν στο καλλιτεχνικό πρόγραμμα της Πάτρας Πολιτιστικής Πρωτεύουσας του 2006, της Πολιτιστικής Ολυμπιάδας αλλά και στην γενικότερη ανάδειξη του ρόλου της πόλης ως ενωτικού στοιχείου με πλούσια και ποικίλη ιστορία.

3.4 Η ΠΥΛΗ: Η ΠΑΤΡΑ ΣΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΡΙΩΝ ΗΠΕΙΡΩΝ

Αν δούμε την Πάτρα στο γεωπολιτικό χάρτη της Εγγύς Ανατολής, ζεύξη στην ουσία της ασιατικής με την αφρικανική ήπειρο, ως πόλη μιας δυτικής ακτής των Βαλκανίων, η πόλη αποτελεί ένα από τα χαρακτηριστικά κομβικά σημεία της Ευρώπης που έχουν προνομιακή θέση στη συμβολή των τριών ηπείρων. Αυτό αφορά βεβαίως και ολόκληρη την Πελοπόννησο. Που μαζί με την Κρήτη, είναι οι πλησιέστεροι τόποι της Ευρώπης τόσο στους παραδοσιακούς ιστορικούς πολιτισμούς (αιγυπτιακό, εβραϊκό κ.α.), όσο και στην ίδια την περιοχή, που αποτελεί στρατηγικό αίνιγμα και συνεχή πολιτιστική πρόκληση.

Η ίδια η ιστορία της Πελοποννήσου είναι ένα συνεχές διάγραμμα ανάμεσα σε πολιτιστικές αξίες που εκπέμπονται από την ίδια τη χώρα και σε άλλες, που έρχονται από την ασιατική ή την αφρικανική ακτή και μετατρέπουν την Πελοπόννησο σε τόπο υποδοχής και αποδοχής. Η διαχρονική σχέση των τριών ηπείρων έχει δώσει εξαιρετικά έργα πολιτισμού και έχει δημιουργήσει ένα εξαιρετικό φιλοσοφικό, ιδεολογικό και πολιτικό υπόβαθρο, πάνω στο οποίο στηρίχθηκε το ευρωπαϊκό πνεύμα.



Εικόνα 3.4: Στη συμβολή τριών Ηπείρων
Πηγή: Δήμος 2001

Αυτή η γειννίαση είχε ωστόσο και συγκρουσιακό χαρακτήρα. Στην περιοχή έγιναν τρεις αποφασιστικές και μοιραίες ναυμαχίες: Η ναυμαχία του Ακτίου, που επιβεβαίωσε τη συντριβή των εχθρών της Ρώμης και την ανατολή της εποχής του Αυγούστου, η ναυμαχία της Ναυπάκτου, που αναχαίτισε την επεκτατικότητα των Οθωμανών προς τη Δύση και η ναυμαχία του Ναβαρίνου. Που εδραίωσε τη δυτική παρουσία στην ανατολή και συντέλεσε στη διεκπεραίωση ενός ακόμη κεφαλαίου του ανατολικού ζητήματος. Η Πάτρα λοιπόν, την οποία είδε ο Θερβάντες και σχολίασε ο Φλώμπερ, έχει ορατά και αδιόρατα νήματα μέσα στην ευρωπαϊκή σκέψη (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, 1991).

3.5 «ΑΙ ΠΑΤΡΑΙ» Η ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΠΟΛΛΩΝ ΠΑΤΡΙΔΩΝ

Το αρχαίο πληθυντικό όνομα της πόλης, «Αι Πάτραι», που σημαίνει «πατρίδες», συμβολίζει αλλά και απηχεί αυτό που πάντα υπήρξε: Η πόλη των πολλών πατρίδων, ο λιμένας των πολλών και ποικίλων τοπικών, διεθνικών και πολύ-πολιτισμικών κοινοτήτων, που όχι μόνον την απάρτιζαν αλλά συνέβαλαν καθοριστικά και άμεσα στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας της ως ιστορικής, κοινωνικής, οικονομικής και πολιτισμικής οντότητας.

Η πόλη των Πατρών δέθηκε δια του λιμένα της σε κοινή μοίρα με τη θάλασσα και τη Μεσόγειο. Οι λαοί που κατοίκησαν στις αχαϊκές ακτές ανέπτυξαν πολιτισμούς που καθόρισαν αποφασιστικά τη μοίρα του κόσμου. Πυκνά θαλάσσια δίκτυα συνέδεαν ανάκαθεν το λιμάνι της Πάτρας με το κυριότερο λιμάνι της Μεσογείου, σηματοδοτώντας την ιστορική της διαδρομή ανά τους αιώνες. Η Πάτρα υπήρξε ήδη από την ίδρυσή της ένας διακεκριμένος τόπος διακίνησης και επικοινωνίας. ένα ευώνυμο πέρασμα και ένας δημιουργικός σταθμός ανθρώπων. Ως είσοδος και έξοδος προϊόντων, ανθρώπων και ιδεών ορίστηκε ως η κυρίως πύλη της χώρας προς και από την Δύση αλλά και την Ανατολή.

Ότι χαρακτηρίζει την ιστορία της πόλης και της περιοχής κατά τους αρχαίους χρόνους, είναι μια μακρά ιστορία «ομοσπονδιακών» επιδιώξεων και συνυπάρξεων. Μια διαρκής και τελέσφορη προσπάθεια επικοινωνίας μεταξύ γειτονικών πόλεων αλλά και ευρύτερων περιοχών, πολιτικής συνεννόησης και κοινωνικής επαφής. Πουθενά αλλού στον αρχαίο κόσμο δεν παρατηρήθηκε τόσο πρώιμα αυτή η επίμονη και ιστορικά εκτεταμένη ίδρυση και επανίδρυση συμπολιτειών-κοινοπολιτειών, περιβεβλημένων με κοινά ιερά και ναούς, λειτουργικούς πολιτικούς θεσμούς, διαδικασίες κοινής εκπροσώπησης και κοινό νόμισμα. Μια πρόδρομη αντίληψη που με την Αχαϊκή Συμπολιτεία φθάνει στην κορυφαία επίτευξή της και μπορεί να υποστηριχθεί ότι αποτελεί το προγονικό, προ 23 αιώνων, πρόπλασμα της προωθούμενης σήμερα Ευρωπαϊκής ενοποίησης. Ως απόρροια αυτής της ιστορικής πρωτοπορίας, οι κάτοικοι της πόλης και της ευρύτερης περιοχής ανέπτυξαν ένα αίσθημα αποδοχής και σεβασμού της ετερότητας. Η πανάρχαια αυτή κοινή μνήμη ωρίμασε με τον καιρό και μετουσιώθηκε σε κοινή συνείδηση της συνύπαρξης. γεγονός που εξομάλυνε συνήθως τις οξύνσεις και άμβλυσε τις εσωτερικές αντιθέσεις. Αυτή μοιάζει να είναι η αιτία και το αποτέλεσμα της συνεχούς διεύρυνσης των οριζόντων της πόλης.

Το πληθυντικό όνομα τη πόλης ως σφραγίδα του πεπρωμένου της, μοιάζει να καθόρισε και το ιστορικό στίγμα της. Και η πορεία της άλλωστε μέσα στο χρόνο, έγινε ιστορία της υποδοχής του «ερχόμενου» και του «άλλου». Υπήρξε και παραμένει μια πορεία ανοχής του αλλότριου και αποδοχής της ποικιλότητας. Είναι μια γόνιμη πορεία αναγνώρισης της συμβολής του διαφορετικού και αφομοίωσής του στον αργόσυρτο ιστορικό χρόνο.

3.6 ΟΙ ΑΠΑΡΧΕΣ

Εκεί που σμίγει ο Μύθος με την ιστορία αναφαίνεται ως γενάρχης της Πάτρας ο νεαρός ευγενής Πατρέας, γιος Αχαιού εποίκου από τη Λακεδαίμονα Πρευγένη, ο οποίος ενώνει και συνοικεί τις τοπικές κόμεις, επίκεντρα ευρύτερων καλλιεργημένων περιοχών: α) τη γόνιμη Αρόη, β) την ανθούσα και Ανθεία και γ) την ενδιάμεση Μεσατίδα, που θα δημιουργηθεί ως συνδυετικός κρίκος των άλλων δυο. «Αι Πάτραι» έχουν γεννηθεί.

Η παλαιότατη λατρεία των κατοίκων στο ιερό της Αρτέμιδος «Τρικλαρίας», της προστάτιδας των τριών κλάρων/κλήρων θα θυμίζει την ιερή σύνδεση των κωμών και θα ευλογεί την ισοτιμία, την ισοπολιτεία και την ευνομία τους. Εξ άλλου εδώ ο Διόνυσος θα βρει ασφαλές καταφύγιο, κυνηγημένος από τους Πάνες, τους ποιμένες των αρκαδικών βουνών. Ο θεός θα ανταποδώσει τη συνδρομή διδάσκοντας την καλλιέργεια του πολύτιμου φυτού του, της αμπέλου. Έκτοτε, θα ευλογεί και θα προστατεύει την αμπελοφόρο, οινοφόρο και σταφιδιφόρο περιοχή των Πατρών. Η ευγνωμοσύνη των Πατρινών για το δώρο του Διονύσου θα εκφραστεί με ιερά, τελετές και λατρείες και ο θεός θα τιμηθεί εδώ ως «Αροεύς», «Ανθεύς» και «Μεσατεύς». Άλλωστε η αμπελοκαλλιέργεια και ό,τι αυτή συνεπάγεται θα συνδεθεί στενά με τις οικονομικές τύχες της περιοχής ως ευφρόσυνη πηγή απόλαυσης, αγροτικής, παραγωγικής και εμπορικής δραστηριότητας (Βρεττός, 1998).

Σύμφωνα με το ανασκαφικό δεδομένο, στο μέσο του 5ου π.χ. αιώνα η Πάτρα διαμορφώνει τον οικιστικό της πυρήνα στην καρδιά της σημερινής «Άνω» πόλης, νοτίως του Κάστρου, όπου και λειτουργούν οι πρώτοι λειτουργικοί της πόλοι. Η αγορά θα αποτελέσει το πρώτο οργανωμένο πολιτικό, οικονομικό, θρησκευτικό και πολιτισμικό της κέντρο. Κατά το γεωγράφο Στράβωνα, στην αρχαιότητα η παραλία των Πατρών παρείχε «μέτριον ύφορμον», δηλαδή μέτριας αξίας φυσικό αγκυροβόλιο, αλλά διαρκώς χρησιμοποιούμενο κατά την ελληνική αρχαιότητα. Τη φυσική αυτή έλλειψη

αναπλήρωσε η ανθρώπινη παρουσία και η οικονομική και πολιτισμική αναγκαιότητα των επερχομένων εποχών (Βρεττός, 1998).

3.7 Η ΕΞΕΛΙΞΗ

Πρώτοι οι Ρωμαίοι κατασκεύασαν τεχνητό λιμάνι, αντιλαμβανόμενοι τη γεωπολιτική αξία της θέσης της πόλης, ως εκβολής μιας πλούσιος υπαίθρου, ως αυτοδύναμου, εμπορικού κόμβου της Μεσογείου, ο οποίος λόγω της γειτνιάσής του με το κέντρο της αυτοκρατορίας μπορούσε να λειτουργήσει ως συνδετικός κρίκος με όλη την κεντρική και νότια μεσογειακή ενδοχώρα και λεκάνη.

Ο «*λιμήν των Πατρών*» ήταν γνωστός σε όλους τους μόνιμα ή παροδικούς εγκατεστημένους λαούς της Μεσογείου. Αναφέρεται συστηματικά από τον αραβικό έως τον βόρειο-ευρωπαϊκό κόσμο ως σημαντικό σημείο της ενδομεσογειακής εμπορικής κατανομής και με την πάροδο των αιώνων, αναδεικνύεται σε φημισμένο παραγωγικό και επιχειρηματικό κόμβο, εξελισσόμενος σε στρατηγικό σημείο του εμπορικού χάρτη μιας ευρύτατης περιοχής. Η πόλη θα τιμηθεί με την έλευση, τη διδασκαλία και το μαρτύριο του πρωτόκλητου Αποστόλου Ανδρέα. Ο «*μέγας φρουρός των Πατρών*» θα ιδρύσει τη χριστιανική κοινότητα της πόλης και η Πάτρα, ως ελάχιστο αντίδωρο, θα τον κηρύξει πολιούχο της, παρήγορη σκέπη κάθε δυσκολίας και δυστυχίας της, «*πρόμαχο και ρύστη*» κάθε εκούσιας ή ακούσιας απειλής ή καταστροφής της (ΑΔΕΠ, 1996).

Κατά το χρόνια του Βυζαντίου η Πάτρα θα αναδειχθεί σε πρωτοπόρο παραγωγικό, βιοτεχνικό και εμπορικό κέντρο, ενώ το όνομα της θα ακουστεί στα πέρατα της αυτοκρατορίας λόγω της δραστηριότητας σημαινόντων, εντόπιων επιχειρηματικών, οικονομικών και πνευματικών παραγόντων. Αργότερα οι Φράγκοι επεκτείνουν για λόγους εμπορικούς αλλά και στρατηγικούς το λιμάνι της πόλης κατασκευάζοντας οδική σύνδεση της τότε «*άνω*» Πάτρας με απόληξη έναν κεντρικό μόλο, παρέμβαση που διευκόλυνε την επιχειρηματική τους δραστηριότητα. Κατά την περίοδο της Φραγκοκρατίας το λιμάνι ονομάζεται πλέον και «*Φράγκα σκάλα*». Οι Ενετοί με τη σειρά τους χρησιμοποιούν το λιμάνι αδιάλειπτα για να μεταφέρουν και να εμπορευτούν το ντόπια προϊόντα: Λάδι, σταφίδα, βαμβάκι, μαλλί, σιτηρά, εσπεριδοειδή κ.α. Όπως πιστοποιείται από ενετικές προξενικές εκθέσεις αλλά και από ξένους περιηγητές, η Πάτρα περί το τέλος του 18ου αιώνα, συνδέεται με πλήθος λιμανιών της Μεσογείου και της δυτικής Ευρώπης: Βενετία, Τεργέστη, Γένοβα, Ανκόνα, Λιβόρνο, Νάπολη, Μάλτα, Μασσαλία, Λονδίνο, Οστάνδη, καθώς και με ισπανικά, αιγυπτιακά,

βορειο-αφρικανικά και οθωμανικά λιμάνια. Κατά τη δεύτερη Τουρκοκρατία τεκμηριώνεται λιμενική εμπορική κίνηση και κατάπλους πλοίων από την Ιταλία, την Αυστροουγγρική Αυτοκρατορία, τη Σουηδία, τη Δανία και την Ολλανδία. Στις αρχές του 19ου αιώνα, ο πρόξενος της Γαλλίας και ιστορικός, Πουκβίλ, περιγράφει ένα ανεπαρκές και ημικατεστραμμένο αλλά οροθετημένο λιμάνι με στοιχειώδεις υπηρεσίες και αποθήκες προϊόντων (Βρεττός, 1998).

Η Πάτρα διαδραμάτισε πρωταγωνιστικό ρόλο στα εναρκτήρια γεγονότα της Επανάστασης του '21. Η συμβολή της πόλης και της περιοχής στην Εθνεγερσία υπήρξε εξέχουσα, όπως αποδεικνύεται από πλείστους τόπους της που συνδέθηκαν με καθοριστικές στιγμές του επαναστατικού Αγώνα. Η ιστορία και η τέχνη αποτύπωσαν τα συμβάντα με ιδιαίτερη πνοή και ανέδειξαν την Αχαΐα ως σημείο αναφοράς των πρώτων επαναστατικών γεγονότων, ενώ παράλληλα λαϊκοί θρύλοι της εποχής περιέβαλαν την περιοχή με την ποιητική αχλύ τους και λάμπρυναν τη συμβολή της στην ιστορική μνήμη και συνείδηση.

3.8 Η ΑΝΘΗΣΗ

Μετά την απελευθέρωση από τους Τούρκους και κατά τα χρόνια της Καποδιστριακής διακυβέρνησης, η πόλη απέκτησε αναπτυξιακή προτεραιότητα, ως ο πλησιέστερος προς την Ευρώπη λιμένας της πρόσφατα απελευθερωμένης χώρας. Η αναγέννηση της Πάτρας είναι γεγονός. Η σχεδίαση κι επέκταση της προς τη νέα (κάτω) πόλη, με τη λιμενική κι εμπορική ζώνη, καθώς και η βελτίωση της γύρω από την ακρόπολη της παλαιάς άνω πόλης, την οδήγησε σε μια νέα ακμή. Ταυτόχρονα, η μεγάλη συρροή Ελλήνων από άλλα σημεία του ελληνισμού-κυρίως τα Επτάνησα, την Αιτωλοακαρνανία, την Ήπειρο, τη Χίο, τη Σύρο, τη Σμύρνη, την Κρήτη-αλλά και αλλοεθνών, Ευρωπαίων-κυρίως Ιταλών, Γερμανών, Άγγλων και Αυστριακών-έδωσαν μια πρωτόγνωρη ώθηση στην οικονομία, την κοινωνία και τον πολιτισμό της Πάτρας.

Το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα υπήρξε για την ιστορία της Πάτρας μια από τις επιφανέστερες περιόδους ακμής. Τότε η πόλη αναδεικνύεται ως το σημαντικότερο εξαγωγικό λιμάνι του ελληνικού κράτους. Το πλήθος των εγκατεστημένων μετοίκων θα προσδώσει κοσμοπολίτικη όψη και ευρύτητα στην αισθητική, τους οικονομικούς, κοινωνικούς, πολιτικούς και πολιτισμικούς προσανατολισμούς της. Στην Πάτρα της εποχής κάθε πολιτισμική έκφραση είναι σεβαστή, κάθε θρησκευτικό δόγμα οικοδομεί το λατρευτικό σημείο αναφοράς του. Η πόλη «ανοικτή» τείνει στο καινούργιο, το ενσωματώνει και επωφελείται. Οι ορίζοντές της πλαταίνουν εμφαντικά.

Στον 20ο αιώνα η Πάτρα θα επεκταθεί και θα διατηρήσει την εμπορική της φυσιογνωμία, ενώ παράλληλο θα πλουτίσει την παραγωγική της ταυτότητα με την εγκατάσταση και λειτουργία πολλών βιοτεχνικών και σύγχρονων βιομηχανικών μονάδων. Στις αρχές του αιώνα το λιμάνι της πόλης θα γίνει η πύλη του μεταναστευτικού ρεύματος, κυρίως προς την Αμερική. Αργότερα ο πληθυσμός της θα αυξηθεί με την έλευση μεγάλου αριθμού μικρασιατικών προσφύγων το 1922, Επτανήσιων μετά τους σεισμούς του 1953 και πολλών κατοίκων της ενδοχώρας και των γειτονικών περιοχών, ιδίως μετά τον εμφύλιο, όταν αναζήτησαν εδώ μια νέα αρχή. Τη δεκαετία του '60 η ίδρυση και η λειτουργία του Πανεπιστημίου Πατρών θα δώσει μεγάλη ώθηση στην επιστημονική, πνευματική και τεχνολογική υπόστασή της. Η συνεχής επέκταση της Πάτρας, η αυξανόμενη υποδομή της, η κοσμοπολίτικη συνειδήσή της, η έντονη παρουσία της στο οικονομικό, πολιτικό και κοινωνικό πεδίο, σε συνδυασμό με την γεωγραφική της θέση, της δίνουν ξεχωριστή θέση στον ευρωπαϊκό χάρτη (Βρεττός, 1998).

Η έλευση του 21^{ου} αιώνα σηματοδοτεί για την Πάτρα αναζήτηση νέων οικονομικών πεδίων και διεξόδων, που θα επαναπροσδιορίσουν την οικονομική της ταυτότητα. Στην εποχή της νέας οικονομίας, οι επερχόμενες νέες αλλαγές σε παγκόσμια, ευρωπαϊκή και εθνική, κλίμακα βρίσκουν την πόλη στο σταυροδρόμι κρίσιμων αποφάσεων.

3.9 ΑΧΑΪΑ: Η ΘΕΣΗ, Ο ΤΟΠΟΣ, Η ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ

Η περιοχή που ορίζεται σήμερα ως Αχαΐα, περιλαμβάνει μεγάλο μέρος της βορειοδυτικής Πελοποννήσου. Νοτίως συνορεύει με την Αρκαδία, βορειοανατολικά βρέχεται από τον Κορινθιακό και τον Πατραϊκό Κόλπο, δυτικά συνορεύει με την Ηλεία και βρέχεται από το Ιόνιο Πέλαγος. Στους αρχαίους χρόνους η περιοχή της Αχαΐας περιλάμβανε μια ευρεία παράλια ζώνη της βορειοδυτικής Πελοποννήσου από τη Σικυωνία μέχρι και την περιοχή της Δύμης, ενώ η ορεινή ενδοχώρα, η σημερινή επαρχία Καλαβρύτων, ονομαζόταν Αζανία και την κατοικούσαν Αρκάδες ποιμένες. Το όνομα της περιοχής άλλαξε από εποχή σε εποχή σύμφωνα με την προέλευση και την επικράτηση των κατοίκων που εγκαταστάθηκαν σ' αυτήν. Αρχικά ονομάστηκε Αιγιαλός ή Αιγιαλεία, κατόπιν Ιάς ή Ιωνία και τέλος Αχαΐα (ΑΔΕΠ, 1996).

Η περιοχή της Αχαΐας αναδύθηκε από τη θάλασσα πριν από 1.500.000 χρόνια, αγκαλιασμένη με την απέναντί της Στερεά, τη Ρούμελη, χωρίς να τις χωρίζει θάλασσα. Στο πέρασμα των αιώνων, η γη και τα παράλιά της μετασηματίζονται συνεχώς. Τα

έγκατα της Αχαΐας «ζωντανεύουν» κατά περιόδους, δίνοντάς της υπόσταση εσαεί κοσμογονική. Το υπέδαφος της χαράσσεται από πυκνές υπόγειες γραμμές, αφού γειτονεύει με βαθιές τεκτονικές τάφρους, αδρά ίχνη των μετακινήσεων του φλοιού της γης. Μια τέτοια δραματική έξαρση μαρτυρείται στους ιστορικούς χρόνους, κατά το έτος 373 π.Χ., συγκλόνησε το παράλια της και καταβύθισε την ομηρική «ευρεία» Ελίκη, ιερή πόλη των Ιώνων, κέντρο της λατρείας του Ποσειδώνα (ΑΔΕΠ, 1996).

3.9.1 ΑΧΑΪΚΗ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑ: ΕΝΑ ΠΟΛΥΣΧΙΛΙΕΣ ΑΝΑΓΛΥΦΟ

Πάνω στον καμβά του υπεδάφους σχηματίζεται η χερσαία και θαλάσσια αχαϊκή χώρα, εντυπωσιακή για την ποικιλομορφία της. Ψηλά όρη με απόκρημνες, δυσπρόσιτες κορυφές αλλά και χαμηλά, πολύδενδρα βουνά, ήσυχοι λόφοι, εξάισια φαράγγια, αληθινές κιβωτοί μιας πλουσιότητας και σπάνιας χλωρίδας και πανίδας, στέφουν τα σημεία του ορίζοντά της.

Η μεσογειακή ευκρασία του κλίματος, η κλιματολογική ηπιότητα στην εναλλαγή των εποχών του έτους, η λαμπρή ηλιοφάνεια, καθώς και όλα τα μεγέθη που συνιστούν το αχαϊκό περιβάλλον, μοιάζουν να ακολουθούν τους κανόνες του μέτρου, όπως το καθόρισε η αρχαία ελληνική σκέψη. Για τούτο αυτός ο τόπος υπήρξε πάντοτε φιλικός και προσπελάσιμος γιο τα φυτά, τα ζώα και τους ανθρώπους.

Το ανάγλυφο της ευρύτερης περιοχής της Πάτρας, η ενδοχώρα, εικονίζει έναν κατακερματισμένο ορεινό όγκο με τρεις κύριες εξάρσεις. Ο βορράς ορίζεται από το όρος Παναχαϊκόν ή «Βοδιάς» ή «Βούς», με μέγιστο υψόμετρο 1.926 μέτρα, ο νότος από το όρος «Ερύμανθος» ή «Ωλονός», με μέγιστο υψόμετρο 2.224 μέτρα, και η ανατολή από το όρος «Χελμός» ή «Αροάνεια», με μέγιστο υψόμετρο 2.341 μέτρα.

Το αχαϊκό τοπίο παρουσιάζει πλούσιο γεωμορφολογία: Βαθιά σπήλαια, γάργαρες πηγές, τρεχούμενο νερά, φαράγγια -ανάμεσά τους το πολυφημισμένο του Βουραϊκού- και ποταμοί. μεταξύ άλλων οι Πείρος, Γλαύκος. Φοίνικας. Σελινούς, Βουραϊκός και Κράθης, εύφορες πεδιάδες, ανθώνες. οπωρώνες, ελαιώνες, πευκώνας, δάση, με προεξάρχον το διεθνώς προσβεβλημένο της Στροφυλιάς, ένα από τα επιφανέστερα και ελάχιστα εναπομείναντα του είδους στη μεσογειακή λεκάνη, λίμνες, τα έλη Στροφυλιάς, Αλυκής, Αγυιάς. οι λιμνοθάλασσες Πρόκοπος και Πάπας. οι υπήνεμοι όρμοι Ερινεός, Πάνορμος και Καραβοστάσι, τα ακρωτήρια Δρέπανο, Ρίο και Άραξος, και τέλος οι δανδελωτές ακτές μιας εκτεταμένης παραλιακής ζώνης, ακατάπαυστου αγωγού επικοινωνίας και σημαίνουσας οικονομικής δραστηριότητας,

προστάτευσαν σπάνια φυτά και ζώα και περιέβαλαν ευνοϊκά την ανθρώπινη παρουσιάσει ήδη από την παλαιολιθική εποχή (Βρεττός, 1998).

3.9.2 ΑΧΑΪΚΗ ΦΥΣΗ: ΕΝΑΣ ΘΗΣΑΥΡΟΣ

Η σπάνια εδαφική διαμόρφωση της Αχαΐας με το πλούσιο και πολύμορφο περιβάλλον της—ορεινό, πεδινό, ποτάμιο, λιμναίο, ελώδες, παραθαλάσσιο, θαλάσσιο, υποθαλάσσιο—, σε συνδυασμό με το κλίμα, οδήγησαν σ' έναν πραγματικό φυσικό θησαυρό. Τα υψηλά οροπέδια, οι μικρές κοιλάδες, τα βαθιά φαράγγια συγκεντρώνουν τα πλούσια νερά των χιονοσκέπαστων βουνών και των έντονων βροχοπτώσεων, οδηγώντας τα στη μεγάλη προσχωσιγενή πεδιάδα της Δυτικής Αχαΐας και από εκεί στα δάση και τις λίμνες της Ιόνιας ακτής. Σ' αυτό το υπόβαθρο δημιουργήθηκε μέγας αριθμός φυσικών οικοτόπων, όπου απαντάται μια σπάνια, για τα δεδομένα του σύγχρονου κόσμου, και σχεδόν αλώβητη βιοποικιλότητα. Η παράκτια ευρωμεσογειακή ζώνη, η ζώνη της δρυός, η ζώνη της ελάτης, η αλπική εξωδασική ζώνη, παράλληλα με την αζωνική βλάστηση των υγροτόπων της Αχαΐας σε μικρές αποστάσεις, διαμόρφωσαν τις κλιματολογικές συνθήκες για έναν ξεχωριστό πλούτο πανίδας και χλωρίδας (Βρεττός, 1998).

3.9.3. Ο ΘΗΣΑΥΡΟΣ ΤΗΣ ΠΑΝΙΔΑΣ

Η πανίδα της Αχαΐας σήμερα περιλαμβάνει πάνω από 350 είδη σπονδυλωτών, ενώ τα είδη των θηλαστικών υπερβαίνουν το 50: Εντομοφάγα, λαγόμορφα, χειρόπτερα και κητώδη. Από τα κητώδη το δελφίνι και το ρινοδέλφιο σεργιανούν και παιχνιδίζουν στα νερά του Πατραϊκού Κόλπου. Τα χερσαία είδη διαβιούν στους ποικιλόμορφους αχαϊκούς οικοτόπους, στην εκτεταμένη ζώνη που ξεκινά από το επίπεδο της θάλασσας και φτάνει μέχρι και τα υψηλότερα σημεία των αχαϊκών βουνών. Καταφεύγουν σε βιοχώρους του εσωτερικού - σπηλιές και κοιλάδες -, της επιφάνειας του εδάφους, του ορόφου των δασών, των γλυκών και υφάλμυρων υδάτων (ΑΔΕΠ, 1996).

Στους ορμητικούς χείμαρρους, στους ποταμούς και τους υγροτόπους (Βουραϊκός, Σελινούς, Πείρος, Στροφυλιά) διασώζεται η απειλούμενη βίδα *lutra-lutra*. Στα σπήλαια των ασβεστολιθικών σχηματισμών (Καστριά, Χελμός) φωλιάζουν σπάνια και απειλούμενα είδη νυχτερίδων. Από αυτά ο ρινόλοφος του Mehely αποτελεί το σπανιότερο είδος της οικογένειας *rhinolophidae* στη χώρα μας. Η αγριόγατα *felix* παρατηρήθηκε τα τελευταία χρόνια στους υγροτόπους του Προκόπου και του δάσους της Στροφυλιάς. Ο αγριόχοιρος εμφανίστηκε και πάλι στους ορεινούς δασικούς όγκους

του Χελμού και του Ερύμανθου, μετά την επανεισαγωγή του στις αρχές της δεκαετίας του '90. Η σπάνια πανίδα της περιοχής συμπληρώνεται με την παρουσία του τσακαλιού *canis aureus*, του δενδρομυωξόου *dryomys nitedula*, και του να-νοκρικετού *cricketulus migratorius*, είδη που θεωρούνται απειλούμενα (ΑΔΕΠ, 1996):

Η ορνιθοπανίδα είναι ακόμα πλουσιότερη, αφού περί το 70% των πουλιών με βεβαιωμένη παρουσία στην Ελλάδα έχουν καταγραφεί στην περιοχή. Στην Αχαΐα 130 είδη πουλιών χτίζουν τις φωλιές τους. Από αυτά, τα 37 είναι επισκέπτες φιλοξενούμενοι στα μεταναστευτικά τους ταξίδια, ενώ 120 είδη διαχειμάζουν ή σταθμεύουν στους αχαϊκούς υγροτόπους. Στους ορεινούς όγκους του Παναχαϊκού διασώζονται τα τελευταία ζευγάρια γυπαετών *Cyps fulvus* της Πελοποννήσου. Πρόκειται για τη νοτιότερη εξάπλωση του είδους, ενώ οι σπάνιοι χρυσαετοί *aquila chrysaetos* φωλιάζουν στις κάθετες κροκαλοπαγείς χαράδρες του παλιού μοναστηριού του Αγ. Λεοντίου (Βρεττός, 1998).

Στους πεδινούς παραθαλάσσιους υγροβιότοπους, στην περίφημη Στροφυλιά, στην Αλυκή του Αιγίου και στο έλος της Αγιάς, πλήθος σπάνιων ειδών βρίσκουν τροφή και επιβιώνουν σε συνθήκες γενναιόδωρης φιλοξενίας υπό τη φύση. Οι θαλασσοκόρακες *phalacrocorax aristotelis*, οι λαγγόνες *phalacrocorax pygmaeus*, οι ερωδιοί, οι χαλκόκοτες *plegadis talcinellus*, οι χουλιαρομύτες *platalea leucorodia*, η στακτόχηνα *anser-anser*, η βαλτόπαπια *aythya nyroca*, οι κύκνοι και το φλαμίγκος, είναι μερικά μόνο από τα σπάνια είδη με μόνιμη ή παροδική παρουσία. Ιδιαίτερη περίπτωση αποτελεί η ορνιθοπανίδα της Αλυκής. Πρόκειται για την υψηλότερη ποικιλότητα όλων των υγροτόπων της Πελοποννήσου, αφού τα 48 από τα 100 απειλούμενα είδη στην Ελλάδα έχουν καταγραφεί εδώ. Η Αλυκή, παρέχοντας - εκτός των άλλων - ευνοϊκές συνθήκες παρατήρησης των σπάνιων αυτών πουλιών, αναδεικνύεται ως ιδανικός τόπος για επιστημονική και εκπαιδευτική παρατήρηση (*bird watching*) αλλά και για αναψυχή.

Στην Αχαΐα διαβιώνουν 31 είδη ερπετών. Σημαντικότεροι εκπρόσωποι τους τα δυο είδη θαλάσσιας χελώνας, οι περίφημες *caretta-caretta* και *chelonina mydas*, σπουδαίες «κυρίες» του Πατραϊκού Κόλπου και της νηρειακής ζώνης του Ιονίου. Στις πεδινές λίμνες και στους αλπικούς νερόλακκους κατοικούν 11 είδη αμφιβίων, 8 είδη βατράχων, σαλαμάνδρες και τρίτωνες. Στα φιλόξενα γλυκά νερά της Αχαΐας φιλοξενείται η πέστροφα *salmo trutta*, ο χαμοσούρτης *barbus peloponnesius-peloponnesius* και το τυλινάρι *leuciscus cephalus peloponnesius*, χαρακτηριστικά και απειλούμενα είδη της ελληνικής πανίδας. Πάμπολλα ενδημικά είδη ασπόνδυλων

κυριαρχούν και ομορφαίνουν την Αχαΐα. μεταξύ των οποίων οι απειλούμενες και σπάνιες πεταλούδες *erogaster catax*, *thersamonia thersamon* και *peris krueperi*. Εξ άλλου δύο μοναδικές ορεσίβιες πεταλούδες, η *parnassius apollo*, η οποία απαντάται μόνον στον Ερύμανθο, σε υψόμετρο μεγαλύτερο από τα 1300 μέτρα. και η *adscita graeca* στο Χελμό, είναι χαρακτηριστικά μοναδικά δείγματα στην περιοχή (Βρεττός, 1998).

3.9.4 Ο ΘΗΣΑΥΡΟΣ ΤΗΣ ΧΛΩΡΙΔΑΣ

Η γη της Αχαΐας πλημμυρίζει από μια χλωρίδα ξεχωριστή για τον πλούτο και την ποικιλομορφία της όλες τις εποχές του χρόνου. Το έντονο ανάγλυφο της, οι πλούσιες βροχοπτώσεις της, καθώς και η αποφυγή της υποβάθμισης του φυσικού της πλούτου ευνόησαν την ανάπτυξη μοναδικών ειδών του φυτικού βασιλείου. Ευρείες συστάδες χαλέπιας πεύκης, τα μοναδικά εναπομείναντα μεγάλα δάση μεσογειακής πεύκης, η ζώνη των δασών της βελανιδιάς, οι μεγαλοπρεπείς ορεινές περιοχές της ελάτης και των παραμεσογείων κωνοφόρων, καθώς και η εξωδασική υποαλπική ζώνη. εναλλάσσονται σε τοπία εξαισία και παρέχουν ιδανικές συνθήκες ανάπτυξης της ενδημικής χλωρίδας (ΑΔΕΠ, 1996):.

Το μεγάλο πλήθος της αχαϊκής χλωρίδας ακμάζει αδιάκοπα εδώ και εκατομμύρια χρόνια και συντηρείται ευνοημένο μέχρι σήμερα σε κάθε σημείο της γης της. Τα διαφορετικό περιβάλλοντα που αποτελούν την αχαϊκή χώρα, τα παραλιακά και τα ορεινά δάση, οι θαμνώνες με μακία βλάστηση, οι περιοχές με φρυγανική βλάστηση, οι υποαλπικές άδενδρες εκτάσεις, οι όχθες, τα ύδατα και οι βυθοί των ποταμών, των λιμνών και των ελών, τα πολυδαίδαλα φαράγγια και σπήλαια, τα υποθαλάσσια λιβάδια ποσειδωνίας, οι βραχώδεις βυθοί, ευλογούν και προστατεύουν κάθε πολύτιμο ον του αχαϊκού πανιδικού χάρτη.

Ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια βρίσκεται σε εξέλιξη μια προσπάθεια καταγραφής των φυτών της περιοχής από ειδικούς ερευνητές και ομάδες επιστημόνων. Μόνο στο όρος Παναχαϊκό, έχουν καταγραφεί 43 αποκλειστικά ελληνικά ενδημικά είδη φυτών, από το οποία η Ανθεμίσ (*anthemis brahmanii*) και η Αραβίς η υποκίτρινη (*arabis subfana*) προστατεύονται με προεδρικό διάταγμα. Στον Χελμό 14 είδη ενδημικών φυτών προστατεύονται με ειδικές συνθήκες, μεταξύ των οποίων η *alchemilla arcanica* και η *bolantus chelmicus*. Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζουν φυτά, όπως για παράδειγμα το προστατευόμενο από τη συνθήκη της Βέρνης είδος *gymnospermium altaicum*, το οποίο εμφανίζει μια - άξια έρευνας - ασυνεχή

γεωγραφική κατανομή στην Κριμαίο, στη βορειοανατολική Ρουμανία και στο όρος Παναχαϊκό! (ΑΔΕΠ, 1996).

Η φύση της Αχαΐας αποτελεί μια ενιαία και πολυσχιδή οντότητα, όπου η ανθρώπινη παρουσία εντάχθηκε ορμονικά. Στην Αχαΐα δεν εμφανίστηκαν φαινόμενα υποβάθμισης του περιβάλλοντος, ούτε στην ενδοχώρα αλλά ούτε, σε μεγάλο βαθμό, και στο αστικά κέντρα. Σε αυτό συνέβαλε αποφασιστικά και η σχετική απομόνωση των αστικών περιοχών - λόγω του γεωγραφικού «κατακερματισμού» τους από τους περιβάλλοντες ορεινούς όγκους. Η ανθρώπινη παρουσία εδώ αντιδώρησε στο περιβάλλον την ήπια - μέχρι σήμερα - ανθρωπογενή αξιοποίησή του. Η συνειδητή και αगाστή σχέση των Αχαιών με το περιβάλλον τους καταδεικνύεται από το πλήθος των σχετικών πρωτοβουλιών που αναλαμβάνονται, ιδίως τις τελευταίες δεκαετίες. Σημαντικοί φορείς, πρόσωπα και θεσμοί φιλοδοξούν να προστατεύουν το αχαϊκό περιβάλλον από κάθε εκούσια ή ακούσια απειλή. Τα εκπαιδευτικά περιβαλλοντικά κέντρα στην Κλειτορία και την Ακράτα, η περιβαλλοντική αγωγή σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης, οι εθελοντικές οργανώσεις, τα σωματεία, οι φορείς της νεολαίας και ομάδες ενηλίκων, συνεισφέρουν όλο και περισσότερο σε γνώση, συνειδητοποίηση και δράση των πολιτών, με αποτέλεσμα ο νομός Αχαΐας να παρουσιάζει τη μεγαλύτερη δραστηριοποίηση στην Ελλάδα σε ό,τι αφορά την αειφόρο ανάπτυξη (ΑΔΕΠ, 1996).

3.9.5 Η ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ

Η εύφορη, η «καλλίστη» Αχαΐα υπήρξε ανέκαθεν τόπος εγκατάστασης, δραστηριότητας, δημιουργίας, απόλαυσης και αναψυχής. Κάθε γωνία της κατοικήθηκε από τα πανάρχαια χρόνια. Το ανθρώπινο ίχνος συμπορεύτηκε σε αρμονία με το τοπίο και το δώρο της περιβάλλουσας φύσης και ζωής. Η ανθρώπινη δραστηριότητα ήκμασε εδώ περιβεβλημένη από τη φύση, χωρίς ποτέ να την υπερβαίνει με υπερφίαλες επεμβάσεις και αναπόδραστες συνέπειες. Έτσι οι παραλιακές, ορεινές ή πεδινές κόμμες, τα όμορφα χωριά, οι μικρές και μεγάλες πόλεις, οι πολύβουοι λιμένες απλώθηκαν ισορροπημένα σε όλη την έκταση και το παράλια της, για να αποτελέσουν στη διαδοχή των εποχών και των πολιτισμών ισχυρά κέντρα ή ακμάζουσες περιφερειακές οντότητες.

Επιπρόσθετα, η παραλιακή αχαϊκή χώρα βρίσκονταν πάντα σε στενή οικονομική, επικοινωνιακή και πολιτισμική συνάφεια με την αχαϊκή ενδοχώρα. Η ύπαιθρος της Αχαΐας προσφέρει την παραγωγή της στην παραθαλάσσια ζώνη προς εμπορία: δημητριακά, λάδι, δέρματα, μετάξι, κρασί, σταφίδα και αργότερα αλιευτικά, βιοτεχνικά και βιομηχανικά προϊόντα. Από την άλλη, τα παραλιακά κέντρα της, με την

πλούσια εμπορική δραστηριότητα, ανταποδίδουν την προσφορά μέσω της διασύνδεσης με τον έξω κόσμο, τον κόσμο της Μεσογείου. Έτσι, η αχαϊκή ύπαιθρος δεν έπαψε ποτέ να βρίσκεται σε διαρκή επικοινωνία και επαφή με τους νέους παραγωγικούς και οικονομικούς προσανατολισμούς και τους καινούργιους πολιτισμικούς ορίζοντες.

Περιοχή πολυάνθρωπη, καθορίστηκε διαχρονικά και συγχρονικά από κάθε μορφής οικονομική δραστηριότητα: Τη γεωργία, την αλιεία, την κτηνοτροφία, τη βιοτεχνία, τη βιομηχανία και το εμπόριο. Ο σύγχρονος κάτοικος της Αχαΐας απολαμβάνει τα ίδια φυσικά τοπία με τους πανάρχαιους προγόνους του, κατοικεί στις ίδιες κώμες και πόλεις που φέρουν τα ίδια ονόματα, συναθροίζεται στις ίδιες αγορές, βιώνει τα ορατά ίχνη του ιστορικού παρελθόντος, που η αρχαιολογική σκαπάνη εξακολουθεί να φέρνει αθρόα στο φως.

3.9.6 ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΝΟΣ ΣΗΜΑΙΝΟΝΤΟΣ ΤΡΙΓΩΝΟΥ

Η Αχαΐα ορίζεται ως το πλησιέστερο μεγάλο αστικό κέντρο ενός νοητού, γεωμετρικού – γεωγραφικού τριγώνου, του οποίου οι γωνίες αποτελούν σταθερά σημείο αναφοράς της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς. Η περιοχή βρίσκεται σε μικρή απόσταση και συμμετρική σχέση με τους αρχαιολογικούς χώρους ιδιάζουσας αξίας,

κληροδοτημένους από την ελληνική αρχαιότητα ως κοινό πνευματικό κτήμα όλης της ανθρωπότητας. Συγκεκριμένα:

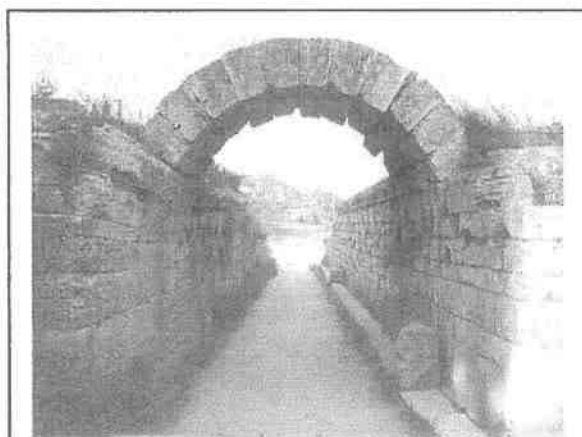
Νοτιοδυτικά, σε απόσταση 130 περίπου χιλιομέτρων από την Πάτρα και σε συνθήκες ευχερέστατης χερσαίας

πρόσβασης (οδικής ή σιδηροδρομικής) βρίσκεται η **Ολυμπία**, η κοιτίδα του Ολυμπισμού, του Ολυμπιακού Πνεύματος και του Αθλητισμού. Πρόκειται για έναν τεράστιο και προβεβλημένο αρχαιολογικό χώρο, γνωστό στα πέρατα της οικουμένης, ο οποίος περιβάλλεται από φυσικό τοπία εξαιρετικού κάλλους. Η αειθαλής Ολυμπία, τόπος ανεξάντλητης πνευματικής ανάτασης και αναψυχής, σηματοδοτεί την υπόσταση



του ανθρώπινου όντος ως ενότητας φύσης και πνεύματος και την απελευθερώνει δια της ιδέας του «ευ αγωνίζεσθε». Εδώ τελείται η αφή της ολυμπιακής φλόγας, που περιτρέχει τη γήινη σφαίρα, για καταυγάσει τους σύγχρονους Ολυμπιακούς Αγώνες, θερινούς και χειμερινούς. Εδώ απλώνονται μοναδικά και εκτεταμένα ευρήματα, που έφερε στο φως η σκαπάνη ποικίλων αρχαιολογικών αποστολών. Στην κοιλάδα που σχηματίζουν οι ποταμοί Αλφειός και Κλαδέος ορθώνεται ένα μαγευτικό σκηνικό: Αρχαίοι ναοί (με πιο σημαντικούς αυτούς του Ολυπίου Διός του Ηραίου), ναΐσκοι ποικίλων ρυθμών και ιστορικών εποχών, βωμοί, αναθήματα, θησαυροί, χώροι αθλητικής προετοιμασίας, φιλοξενίας, λατρείας και άθλησης, με κορυφαίον το περίφημο στάδιο. Στο σύγχρονο Μουσείο της Ολυμπίας εκτίθενται σημαντικότερα έργα τέχνης, γλυπτά συμπλέγματα, τμήματα ναών, αγάλματα, ανάγλυφα, σκευή,

αγγεία, αφιερώματα, μοναδικής αξίας αντικείμενα, τα οποία προσφέρουν ύψιστη αισθητική συγκίνηση στον επισκέπτη, σύγχρονες εγκαταστάσεις και η δραστηριότητα της Διεθνούς Ολυμπιακής Ακαδημίας, θεσμού με εξελιγμένες υπηρεσίες, που προάγει επιστημονικές μελέτες σε θέματα Αθλητισμού και Ολυμπισμού, διοργανώνει εκπαιδευτικά προγράμματα, συνέδρια και ποικίλες

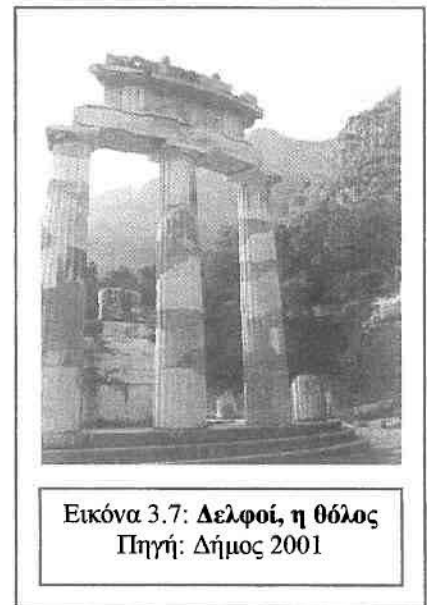


Εικόνα 3.6: Ολυμπία, η Κρύπτη
Πηγή: Δήμος 2001

άλλες εκδηλώσεις, συμβάλλουν στην ανάδειξη του Ολυμπισμού ως σύγχρονου ιδανικού. Η Ολυμπία, πόντοτε επίκαιρη και μεγαλειώδης ως τόπος και ως ιδέα, εξακολουθεί να διαμορφώνει τη συνείδηση του σύγχρονου ανθρώπου και οικειώνει τη μνήμη του με τις ευγενέστερες πλευρές της ύπαρξής του. Η σύγχρονη υποδομή της Ολυμπίας εξασφαλίζει άριστες συνθήκες για τους πολυάριθμους επισκέπτες: Υπηρεσίες διαμονής, σίτισης και αναψυχής όλες τις εποχές του έτους (ΑΔΕΠ, 1996).

Βορειοδυτικά, σε απόσταση 200 περίπου χιλιομέτρων από την Πάτρα. μέσω άριστης οδικής πρόσβασης, και μετά από μια εξαιρετικά γραφική διαδρομή, θαλάσσια (Ρίο-Αντίρριο), παραθαλάσσια-οδική (Ναύπακτος-Γαλαξίδι-Ιτέα) και ορεινή-οδική (Ιτέα, Χρυσό, Δελφοί), βρίσκονται οι μεγαλοπρεπείς **Δελφοί**. Μέσα από το μαγικό βραχώδες τοπίο του όρους Παρνασσός προβάλλει ο Ομφαλός της γης, σημείο κοινής αναφοράς και ιερής προσκύνησης του αρχαίου κόσμου. Οι δελφικοί βράχοι, ο

απέραντος ελαιώνας της Άμφισσας και στο βάθος τα νερά του Κορινθιακού Κόλπου, λειτουργούν ως σύμβολα πανανθρώπινης συμφιλίωσης. Το μαντείο του θεού Απόλλωνα, η Κασταλία πηγή - καθαρτήριο λουτρό της Πυθίας -, οι πνοές από τους βράχους των Φαιδριάδων, που μοιάζουν να ψιθυρίζουν ακόμα τους δελφικούς χρησμούς, δημιουργούν εξόχως υποβλητική ατμόσφαιρα. Στην ευρεία και εκτεταμένη ανωφέρεια των Δελφών εντυπωσιάζει η πληθυσμονή των αρχαιολογικών μνημείων: Το θέατρο, οι ναοί - προεξάρχοντα τον αρχαϊκό ναό του Απόλλωνα -, οι ναϊσκοί και οι αναθηματικοί θησαυροί το έξοχα διατηρημένο αρχαίο στάδιο, όπου κατά την αρχαιότητα ετελούντο οι Πυθικοί Αγώνες και στις μέρες μας χρησιμοποιείται για παραστάσεις αρχαίου δράματος, το σύγχρονο εξαιρετο Αρχαιολογικό Μουσείο, με πλήθος αριστουργηματικών εκθεμάτων. Εκεί έχει έδρα του και το Ευρωπαϊκό Πολιτιστικό Κέντρο Δελφών, που ιδρύθηκε από τον Κωνσταντίνο Καραμανλή, με την ενεργή συμμετοχή του Συμβουλίου της Ευρώπης. Με το σύγχρονο συνεδριακό του κέντρο, αποτελεί χώρο πνευματικών αναζητήσεων, καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων, επιστημονικών μελετών, συναντήσεων και εκδηλώσεων. Οι πάμπολλοι επισκέπτες βιώνουν στους Δελφούς πρωτόγνωρη συγκίνηση όλες τις εποχές του έτους. Οι Δελφοί, συμβολίζοντας την οικουμενική συναδέλφωση, παροτρύνουν τους ανθρώπους στο όραμα της εφικτής συμφιλίωσης και της κοινής συμπόρευσης, στην ιδέα παγκόσμιας Αμφικτυονίας. Η περιοχή των Δελφών και οι πλησίον τόποι (Αράχοβα, Χιονοδρομικό Κέντρο Παρνασσού, Μονή Οσίου Λουκά, Χρυσσό, Δίστομο, Κίρρα, Γαλαξειδί, Άμφισσα, Ιτέα) συγκροτούν ένα οργανωμένο δίκτυο άριστων συνθηκών διαμονής, περιήγησης και αναψυχής (Βρεττός, Λ. 1998)

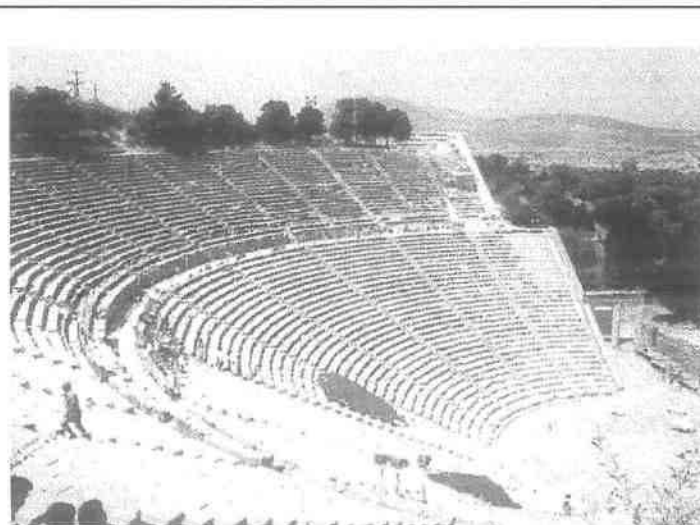


Εικόνα 3.7: Δελφοί, η θόλος
Πηγή: Δήμος 2001

Νοτιοανατολικά σε απόσταση 180 περίπου χιλιομέτρων από την Πάτρα, βρίσκεται ένας ακόμα μοναδικός αρχαιολογικός χώρος της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς, η **Επίδαυρος**, με το σημαντικότερο θέατρο του αρχαίου και νεότερου κόσμου (12.000 θέσεων) και το ιερό του Ασκληπιού. Η πρόσβαση στην Επίδαυρο από την Πάτρα δεν είναι μόνον ευχερής - εξαιρετη οδική πρόσβαση - αλλά και ευφρόσυνη. Μετά τη διαδρομή επί της νέας ή της παλαιάς εθνικής οδού Αθηνών-Κορίνθου, ο δρόμος προς Επίδαυρο διακλαδώνεται μέσα σε ένα μαγευτικό τοπίο, περνώντας από

τουριστικά θέρετρα, κωμοπόλεις και χωριά διασπαρμένα μέσα σε μεγάλους πευκώνες. Η Επίδαυρος, με τον αρχαιολογικό χώρο και το μουσείο της, εκτός από τόπος ιστορικής μνήμης, δίνει ενεργό παρόν στην πολιτιστική ζωή της χώρας, αφού αποτελεί τον χώρο υποδοχής ενός θεσμού που προσδιόρισε την ελληνική και διεθνή θεατρική πρακτική κατά τον 20ο αιώνα, του Φεστιβάλ Επιδαύρου. Το Φεστιβάλ, που διανύει μισό αιώνα ζωής, ειδικεύεται στην παράσταση του αρχαίου δράματος και τελείται στο αρχαίο θέατρο, όπου ο συγκλονιστικός λόγος των τραγικών ποιητών, του Αισχύλου, του Σοφοκλή και του Ευριπίδη εναλλάσσεται με την οξύτατη αριστοφανική σάτιρα και κωμική ευθυβολία.

Ταυτόχρονα, στο θέατρο της «Μικρής Επιδαύρου» οργανώνεται εδώ και μερικά χρόνια ο «Μουσικός Ιούλιος», που συγκεντρώνει μουσικές εκδηλώσεις διεθνών προδιαγραφών. Η συρροή των επισκεπτών-θεατών στην περιοχή είναι τεράστια, αφού τις παραστάσεις



Εικόνα 3.8: Αρχαίο Θέατρο Επιδαύρου
Πηγή: Δήμος 2001

παρακολουθούν κατά κανόνα πολλές χιλιάδες θεατών. Η Επίδαυρος περιβάλλεται από υπέροχα ήμερα τοπία, γειτνιάζει με τόπους αρχαίας και νεότερης μνήμης και διαθέτει λειτουργικό σημεία αναψυχής και υψηλή ποιότητα παρεχομένων υπηρεσιών. Εκτός από τους παραπάνω θεσμούς, πλήθος σημαντικών εκδηλώσεων λαμβάνουν χώρα στην ευρύτερη περιοχή, ενώ τα τελευταία χρόνια βρίσκεται σε εξέλιξη ένα σημαντικό πρόγραμμα αγροτουρισμού. Με την Επίδαυρο γειτνιάζει το ιστορικό, επιβλητικό και διατηρητέο Ναύπλιο, πρώτη πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους, το Άργος, η Κόρινθος και οι εγγύς τους αρχαιολογικοί χώροι, ενώ το πυκνότατο δίκτυο πόλεων και χωριών της περιοχής προσφέρει άριστες υπηρεσίες διαμονής και διασκέδασης σε παραθαλάσσιο ή μεσόγειο περιβάλλον (Δήμος Πατρέων, 2000).

3.9.7. Η «ΓΕΙΤΟΝΙΑ» ΤΗΣ ΑΧΑΪΑΣ

Η Αχαΐα επικοινωνεί με την απέναντί της Στερεά Ελλάδα μέσω μιας σύντομης θαλάσσιας διαδρομής 1,5 περίπου μιλίου. Η πυκνότερη σύνδεση εξυπηρετείται μέχρι σήμερα με οχηματαγωγά πλοία από το Ρίο στο Αντίρριο. Το 2004 ολοκληρώνεται η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου μέσω γέφυρας, έργο σπουδαιότατο, που θα ενώσει τη νήσο του Πέλοπα με την κεντρική αλλά και ολόκληρη την χερσαία Ελλάδα. Είναι προφανές ότι σε ένα χρόνο θα αλλάξει δραστικά και συγκλονιστικά το συγκοινωνιακό, και επομένως το επικοινωνιακό και οικονομικό τοπίο της Δυτικής Ελλάδας. Η πρόσβαση προς και από την Κεντρική και Βόρειο Ελλάδα στο εξής θα γίνεται με μέγιστη ευκολία και ταχύτητα. Η γραφική και ιστορική Ναύπακτος, το «ιερό» Μεσολόγγι, ζωντανή μνήμη θυσίας και μνημείο του ευρωπαϊκού φιλελληνισμού, το Αγρίνιο, η κατάφυτη ορεινή Ρούμελη και η Ήπειρος, αλλά και η Θεσσαλία και η Μακεδονία. θα «πλησιάσουν» περισσότερο τον ελληνικό νότο.

Η Αχαΐα βρίσκεται πολύ κοντά. σε απόσταση 200 περίπου χιλιομέτρων, στην πρωτεύουσα της χώρας, την Αθήνα. Η οδική σύνδεση γίνεται μέσω δυο εθνικών οδών: α) Της παλαιάς εθνικής οδού, που διατρέχει πυκνοκατοικημένα. γραφικά και παραλιακά θέρετρα εξαιρετικών υποδομών φιλοξενίας, της Αχαΐας, της Κορινθίας και της Αττικής, β) της άνετης. νέας εθνικής οδού, που διαπερνά τη βόρεια Πελοπόννησο και καταλήγει στην πρωτεύουσα σε χρόνο 2 περίπου ωρών. Η πυκνή σιδηροδρομική σύνδεση, διαρκώς βελτιούμενη, πρόκειται σε συντομότερο χρονικό διάστημα να συνδέσει την Πάτρα απευθείας με το διεθνές αεροδρόμιο των Σπάτων.

Το πλήθος των μεγάλων έργων που εκτελούνται στην περιοχή, πέραν της λειτουργικής αυτοδυναμίας τους, εντάσσονται και στο σύνολο των υποδομών που θα ολοκληρωθούν εν όψει της Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, αφού η περιοχή βρίσκεται σε στενή γεωγραφική συνάφεια τόσο με την Αθήνα όσο και με την Ολυμπία. Το πυκνό οδικό δίκτυο της Αχαΐας οδηγεί με ευκολία και άνεση σε κάθε πόλη και χωριό της Πελοποννήσου, μέχρι και τα ακρότατα σημεία της. Το γραφικό και παράλιο Αίγιο απέχει από την Πάτρα μόλις 35 χιλιόμετρα, η Κόρινθος 120, τα ιστορικά Καλάβρυτα με το υπερσύγχρονο χιονοδρομικό κέντρο 75 χιλιόμετρα, ο Πύργος, ακμάζον κέντρο της δεύτερης μεγαλύτερης ελληνικής πεδιάδας, της Ηλειακής, απέχει 100 χιλιόμετρα, η πανέμορφη Τρίπολη, κέντρο της Αρκαδίας αλλά και της Πελοποννήσου, με τα μοναδικά ορεινά θέρετρα της 180 περίπου χιλιόμετρα, η παράλια Καλαμάτα 230, η Σπάρτη και ο Μυστράς, εξαίσια βυζαντινή καστροπολιτεία, απέχουν 250 χιλιόμετρα.

μέσο από μοναδικές διαδρομές - π.χ. μέσω Μάνης - μέσω ορεινών οδικών αναβάσεων στους ανυπέβλητους ορεινούς όγκους του Ταυγέτου και του Πάρωνα. Οι πυκνές ενδο-πελοποννησιακές οδικές συνδέσεις δίνουν στον επισκέπτη δυνατότητα πολλαπλών επιλογών: Διαδρομές ορεινές, πεδινές ή παράλιες (Δήμος Πατρέων, (2000).

Η πιο χαρακτηριστική όμως σύνδεση της Αχαΐας είναι με τη γείτονα Επτάνησο, με την οποία αναπτύχθηκε έντονη και αδιάκοπη επαφή. Η ιστορική πορεία, ο πολιτισμός και η δημιουργικότητα των Ιονίων Νήσων έχει την ιδιαιτερότητα στον ελλαδικό χώρο ότι δεν γνώρισαν την οθωμανική κατάκτηση, αλλά πέρασαν στην κηδεμονία διαφόρων ευρωπαϊκών δυνάμεων - κυρίως των Ενετών. Τα Ιόνια, συνδεδεμένα πάντοτε με τις ιστορικές και πολιτισμικές εξελίξεις της Δυτικής Ευρώπης υπήρξαν για την Αχαΐα η πλησιέστερη και σταθερότερη ευρωπαϊκή επαφή της. Η γεωγραφική θέση των Ιονίων αποτυπωμένη σε χαρτογραφημένη κλίμακα, καταλήγει στην Πάτρα ως νοτιότερη απόληξή της. Έτσι, δια του γεωγραφικού «αγωγού» των Επτανήσων, διοχετευόταν κάθε ιστορική και πολιτισμική εμπειρία της Ευρώπης, ακόμα και στους σκοτεινούς αιώνες της Τουρκοκρατίας. Ο ήχος και ο απόηχος των τεκταινομένων της ευρωπαϊκής ηπείρου έφτανε στην Πάτρα και την Αχαΐα μέσω Ιονίων και διαμόρφωνε σημαντικό μέρος της προοπτικής και της πορείας της. Οι Επτανήσιοι, που κατά καιρούς και με ποικίλες ιστορικές αφορμές εγκαταστάθηκαν στην Πάτρα, προσέφεραν πολύτιμους τόνους στην ανθρωπογεωγραφία της και συνέβαλαν στην κοινωνική, οικονομική, πολιτική και πνευματική ανέλιξη της περιοχής, ιδίως κατά τους δύο τελευταίους αιώνες (Δήμος Πατρέων, 2000).

Από το μέσα περίπου του 19ου αιώνα, και μετά, η Πάτρα και η Αχαΐα πήραν τα πρωτεία της δυναμικής και πολύπλευρης διασύνδεσης της Ελλάδος με τη Δυτική Ευρώπη. Η πυκνή θαλάσσια σύνδεση του τρίτου σε δραστηριότητα ελληνικού διαμετακομιστικού αλλά πρώτου σε διακίνηση ανθρώπων από και προς την Ευρώπη λιμανιού της Πάτρας, έφερε την πόλη σε πλήρη και άμεση γειννίαση με τη Δυτική Ευρώπη. Η γειννίαση αυτή εντείνεται συνεχώς, αφού ταχύτατοι, άψογοι και πρωτοποριακά εξελισσόμενοι επιβατηγοί στόλοι εξασφαλίζουν πυκνότερη επικοινωνία με όλα τα λιμάνια της Μεσογείου, κυρίως με τα λιμάνια της Νότιας, Μέσης και Βόρειας Ιταλίας. Μέσω αυτών, η Πάτρα εγγίζει όλο και περισσότερο κάθε σημείο του ευρωπαϊκού χάρτη.

4. Η ΠΑΤΡΑ ΩΣ ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ. ΕΞΕΛΙΞΗ, ΤΑΣΕΙΣ, ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

4.1 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Ο νομός Αχαΐας ανήκει διοικητικά στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, που περιλαμβάνει ακόμα τους νομούς Ηλείας και Αιτωλοακαρνανίας. Βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της Πελοποννήσου, έχει έκταση 3271,7 τ.χλμ. και πληθυσμό 326.794 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2001. Η πόλη (δήμος Πατρέων) έχει έκταση 125.420 στρέμματα και πληθυσμό 167.602 κατοίκους, ενώ το πολεοδομικό συγκρότημα Πατρών (Δήμοι Πατρέων – Ρίου – Μεσσήνιος – Παραλίας και Βραχνείων) έχει έκταση 338908 στρέμματα και πληθυσμό 206341 κατοίκους. Στην πόλη της Πάτρας κατοικεί περισσότερο από το 1/2 του πληθυσμού του νομού και στο πολεοδομικό συγκρότημα Πατρών είναι συγκεντρωμένα τα 2/3 σχεδόν των κατοίκων της Αχαΐας. (Δήμος Πατρέων, 2001)

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. παρατηρείται στασιμότητα στην πληθυσμιακή εξέλιξη του νομού, στη δεκαετία 1961-71, την οποία συνοδεύει, με εσωτερική ανακατανομή, μια ισχυρή συγκέντρωση στην πόλη. Ακολουθεί μια υψηλή αύξηση στην πόλη, στην δεκαετία 1971-81, που επιφέρει και την σημαντική άνοδο του πληθυσμού του νομού και πρέπει να αποδοθεί κατά κύριο λόγο στη μεγάλη ανάπτυξη των τοπικών βιομηχανιών και επιχειρήσεων καθώς και στην λειτουργία του Πανεπιστημίου. Στις δύο επόμενες δεκαετίες οι ρυθμοί της αύξησης μετριάζονται, ως συνέπεια της αποβιομηχάνισης της Πάτρας και εμφανίζεται μια, από πρώτη άποψη, υστέρηση της αύξησης του πληθυσμού της πόλης σε σχέση με αυτή του νομού. Η μεγαλύτερη, όμως, σε σχέση με το νομό αύξηση στον πληθυσμό του πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών, υποδεικνύει ότι αυτή η υστέρηση είναι πλασματική. Αποδίδει τη γνωστή και από άλλες μεγάλες πόλεις τάση του πληθυσμού, που ζει και εργάζεται στην πόλη να κατοικεί στην περιφέρειά της. Αυτό καταφαίνεται από τις μεταβολές του πληθυσμού, μεταξύ 1991 και 2001, στους δήμους που συγκροτούν το πολεοδομικό συγκρότημα Πατρών. (Δήμος Πατρέων, 2001)

4.2 ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ

Στο νομό Αχαΐας σύμφωνα με τα στοιχεία απογραφής του 1991, ο αριθμός των νοικοκυριών είναι 85.579. Από αυτά, τα 85.419 ζουν σε κανονικές κατοικίες. Το σύνολο των κανονικών κατοικιών στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Πάτρας ανέρχεται σε 70.158 (αποτελεί το 81,98% του νομού) και στο Δήμο Πατρέων σε 63.660. Ο μέσος

αριθμός ατόμων ανά νοικοκυριό για μεν το Δήμο Πατρέων βρίσκεται στο 3,06, για το δε πολεοδομικό συγκρότημα στο 3,11 και για το σύνολο του νομού στο 3,22. (Δήμος Πατρέων, 2001). Στην περίπτωση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος το σύνολο σχεδόν των κανονικών κατοικιών διαθέτουν κουζίνα, ύδρευση με βρύση μέσα στην κατοικία και αποχωρητήριο με υδραυλική εγκατάσταση. Στις άλλες ανέσεις τα ποσοστά είναι μικρότερα.

4.3 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ – ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

4.3.1 ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Το επίπεδο εκπαίδευσης του Δήμου Πατρέων χαρακτηρίζεται από υψηλό ποσοστό ατόμων που έχουν παραμείνει στην πρώτη βαθμίδα εκπαίδευσης, διαπίστωση βεβαίως που ισχύει και για το πολεοδομικό συγκρότημα Πατρών. Το ποσοστό των αποφοίτων πτυχιούχων της ανώτατης και ανώτερης εκπαίδευσης είναι επίσης αξιόλογο, ενώ το ποσοστό των αγράμματων ανέρχεται σε 4,5%. Έχει παρατηρηθεί ότι όσο περισσότερο μορφωμένος είναι κάποιος τόσο περισσότερο στηρίζει τις προσπάθειες για την προστασία του περιβάλλοντος. Αν και το ποσοστό αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης είναι υψηλό συγκριτικά με τον μέσο όρο της χώρας, δεν είμαστε βέβαιοι κατά πόσο επαρκεί ώστε να υποστηριχθούν προσπάθειες που αποσκοπούν σε ένα καθαρότερο περιβάλλον. (Δήμος Πατρέων, 2000)

4.3.2 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Το σύνολο των απασχολούμενων στο νομό Αχαΐας, σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 1991, ήταν 100.622 άτομα. Από τα επεξεργασμένα αποτελέσματα της απογραφής του 1991 σε σύγκριση με αυτά του 1981 παρατηρείται μια μεταπήδηση απασχολούμενων από τον πρωτογενή και τον δευτερογενή τομέα στον τριτογενή και μάλιστα με σημαντικά ποσοστά της τάξης του 25 – 30% περίπου. Η προφανής τάση μετατόπισης του ανθρώπινου δυναμικού προς τον τριτογενή τομέα, εκτιμάται ότι συνεχίστηκε με τους ίδιους ρυθμούς τη δεκαετία 1991 – 2001 και θα συνεχιστεί, με μειωμένους ίσως ρυθμούς, την δεκαετία 2001 – 2011. (Δήμος Πατρέων, 2001). Η διαπίστωση της όλο και αυξανόμενης τριτογενοποίησης της οικονομικής βάσης της πόλης, σε συνδυασμό με τα υψηλά ποσοστά του μορφωτικού επιπέδου της πατραϊκής κοινωνίας, αποτελούν ενθαρρυντικά στοιχεία προς την κατεύθυνση της ενεργοποίησης της πόλης σαν σημαντικό αστικό τουριστικό προορισμό.

4.3.3 ANEPΓΙΑ

Η Πάτρα και η περιοχή της αποτελούσε τις προηγούμενες δεκαετίες έναν από τους σημαντικότερους πόλους ανάπτυξης του δευτερογενή τομέα. Η συρρίκνωση του επομένως, που κορυφώνεται στις αρχές της δεκαετίας του 1990, με το κλείσιμο βασικών μεταποιητικών μονάδων, έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία



Εικόνα 4.1: Εργάτριες της PIRELI
Πηγή: Δήμος Πατρέων

σημαντικού αριθμού ανέργων, που προέρχονται από τις βιομηχανίες αυτές και είναι στην πλειοψηφία τους μεσήλικες και ανειδίκευτοι. (Δήμος Πατρέων, 2000)

Η ανάπτυξη δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα δεν φαίνεται ότι απορροφά την ανεργία που δημιουργήθηκε, λόγω της αναφερθείσας διάρθρωσής της (μεγάλη ηλικία, χαμηλή μόρφωση / εξειδίκευση) και η οποία συνεχίζει να αποτελεί σημαντικό πρόβλημα της πόλης. Η Πάτρα εμφανίζει εξαιρετικά υψηλά ποσοστά ανεργίας που υπερβαίνουν κατά πολύ τα εθνικά δεδομένα. Όλα τα διαθέσιμα στοιχεία καταδεικνύουν ότι η ύπαρξη ανεργίας είναι μάλλον το μεγαλύτερο πρόβλημα στο κοινωνικό περιβάλλον της πόλης.

Στη διαδικασία αποτύπωσης της Ταυτότητας Υγείας της πόλης (το 1994) άνεργοι δήλωσαν το 16% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της πόλης (στις ηλικίες από 14 έως και 64 έτη που αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 7% του γενικού πληθυσμού της πόλης. Εντυπωσιακό είναι το γεγονός πως από αυτούς το 65% έχει χάσει την εργασία του τον τελευταίο χρόνο (δηλαδή το 1994). (Γραφείο «Υγείας Πόλεις», 2000). Τα ποσοστά ανεργίας των νέων είναι υψηλότερα από τον γενικό πληθυσμό. Άνεργοι δηλώνουν το 23% των νέων ανθρώπων και από αυτούς οι περισσότεροι είναι νεαρές γυναίκες. Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι από τον πληθυσμό που εργάζεται, ένα ανησυχητικό ποσοστό της τάξης του 33% δήλωσε ότι θεωρεί τις συνθήκες εργασίας του όχι τόσο καλές έως κακές.

Πίνακας 4.1: Στοιχεία Απασχόλησης της Πάτρας

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	49.798	49.718	48.500	48.965	45.000	50.612	55.098
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ	44.500	44.500	44.500	45.000	40.000	45.000	47.509
ΑΝΕΡΓΟΙ	5.298	5.218	4.000	3.965	5.000	5.612	7.589
% ΑΝΕΡΓΩΝ / ΕΡΓ. ΔΥΝΑΜΙΚΟ	10,64	10,5	8,25	8,1	11,11	11,09	13,77

Πηγή: Δήμος Πατρέων

Το πρόβλημα της ανεργίας συνεχίζει να απασχολεί την κοινωνία της πόλης με ένταση, όπως εξάλλου και ολόκληρης της χώρας. Ενέργειες και εθνικές πολιτικές (κατάρτιση ανέργων, επιδότηση θέσεων εργασίας, κ.λπ.), που εφαρμόζονται και στην πόλη, δεν έλυσαν το πρόβλημα. Η λειτουργία μεγάλων εργοταξίων, όπως αυτών για τα έργα της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου, του νέου λιμανιού και της περιμετρικής, τα οποία απασχολούν σημαντικό αριθμό εργαζομένων, βοήθησε ελάχιστα στην κατεύθυνση αυτή. Οι νέες δημιουργούμενες επιχειρήσεις στην πόλη και την περιοχή, με τη σύγχρονη τεχνολογία και οργάνωση δημιουργούν συγκριτικά μικρότερο αριθμό θέσεων εργασίας, υψηλότερων απαιτήσεων από πλευράς δεξιοτήτων. (Δήμος Πατρέων, 2000). Προφανής λοιπόν φαίνεται πια πως τόσο η τοπική εξουσία, αλλά ακόμα περισσότερο η ίδια η κοινωνία της Πάτρας, οφείλει να διερευνήσει νέους ορίζοντες και προοπτικές, που θα μετουσιώσουν την ανάγκη σε όραμα και στόχο. Και αυτός ο στόχος, σύμφωνα πάντα με τη δική μας οπτική, δεν είναι άλλος από τη προσπάθεια και μιας συμπληρωματικής αναπτυξιακής διαδικασίας μέσα από το τουρισμό και το πολιτισμό, που αναμφισβήτητα μπορεί να δημιουργήσει νέες δυναμικές και να προαναγγείλει θετικές εξελίξεις.

4.4 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Η οικονομία της πόλης στηρίζεται πλέον στις δραστηριότητες του τριτογενή τομέα και κυρίως στους κλάδους της υγείας, της εκπαίδευσης και των μεταφορών. Οι δραστηριότητες του δευτερογενούς τομέα βρίσκονται σε ύφεση και η συμμετοχή τους στην οικονομία της πόλης συνεχώς φθίνει.



Εικόνα 4.2: Εργοστάσιο Αθηναϊκής Ζυθοποιίας
Πηγή: Δήμος Πατρέων

Ο *πρωτογενής τομέας* στην περιοχή της πόλης των Πατρών παρουσιάζει δραστηριότητα στην καλλιέργεια λαχανικών, κηπευτικών (Περιβόλα, Σούλι, κ.λπ.), εσπεριδοειδών, ελιών, λοιπών οπωροφόρων δέντρων (κερασιά, ροδακινιά, κ.λπ.), όπως επίσης την εκτροφή βοοειδών (λειτουργεί και εργοστάσιο παστερίωσης του παραγόμενου γάλακτος) και αιγοπροβάτων στην ορεινή της περιοχή. Σε επίπεδο ευρύτερης περιοχής και νομού ο ρόλος του πρωτογενή τομέα είναι σημαντικότερος. (Δήμος Πατρέων, 2001)

Στον *δευτερογενή τομέα* συνολικά στοιχεία υπάρχουν μέχρι το 1988 και εν μέρει μέχρι το 1991. Ήδη από τα στοιχεία αυτά προβάλλει μια φθίνουσα πορεία της μεταποίησης στο νομό, αφού οι αναπτυξιακοί δείκτες είναι πλέον μικρότεροι από τους μέσους δείκτες της χώρας (για τις μονάδες > 20 εργαζομένων στη δεκαετία του 1981-91 στην οποία εμφανίζουν και μείωση 4.101 θέσεων εργασίας). Όπως αναμενόταν η επεξεργασία των στοιχείων της απογραφής του 2001 μας δείχνει την ακριβή εικόνα της αποβιομηχάνισης του νομού και της πόλης, καθώς η μεγάλη και οριστική κρίση της παραδοσιακής τοπικής βιομηχανίας διαδραματίζεται κυρίως στα χρόνια 1992-95. Τότε διακόπτονται τη λειτουργία τους μονάδες ιστορικές, μεγάλου μεγέθους και με δεσπόζουσα θέση στην ελληνική αγορά, όπως η Πειραιϊκή – Πατραϊκή και η αλευροβιομηχανία «μύλοι Αγίου Γεωργίου», η Lever Hellas και μεταφέρονται εκτός Ελλάδας η Pirelli Hellas και εκτός Πατρών η Μίσκο (1998). Επιπτώσεις υπήρξαν δυσμενέστατες, πρωτογενείς (αύξηση ανεργίας, υποαπασχόλησης και ετεροαπασχόλησης και μείωσης εισοδημάτων) και δευτερογενείς (ύφεση, υπολειτουργία ή και διακοπή «δορυφόρων» ή εξαρτημένων επιχειρήσεων). Στη θέση τους, ως μονάδες μεγάλου σχετικά μεγέθους, απομένουν κάποιες επιχειρήσεις που μετά το 1976 εγκαταστάθηκαν στο νομό. (Δήμος Πατρέων, 2001)

Δημιουργούνται επίσης νέες βιομηχανίες στην βιομηχανική περιοχή κυρίως, όπως η φαρμακοβιομηχανία του ομίλου Βιανέξ, οι μύλοι Κεπενού (παλιά πατρινή βιομηχανία που δημιούργησε νέες εγκαταστάσεις), τα φωτιστικά Κλειδέρη, τα λιπαντικά Αχαΐας, κ.λπ., οι οποίες βεβαίως δεν έχουν το μέγεθος της απασχόλησης ούτε την οικονομική συνεισφορά στο τοπικό Α.Ε.Π. που είχαν οι απενεργοποιημένες.

Το κύριο χαρακτηριστικό του *τρίτογενή τομέα* είναι ότι, ενώ το ποσοστό του ως συμμετοχή στην απασχόληση του πληθυσμού του νομού αυξάνεται σημαντικά, η διαφοροποίηση της συνεισφοράς του στο συνολικό ακαθάριστο νομαρχιακό προϊόν είναι πολύ μικρή. Ο ρυθμός της αύξησής του είναι επίσης σημαντικά μικρότερος από τον αντίστοιχο μέσο ρυθμό της χώρας. Σε ότι αφορά τους κατ' ιδίαν κλάδους του

τριτογενή τομέα, τη μεγαλύτερη ετήσια αύξηση εμφανίζουν οι κλάδοι της υγείας και της παιδείας, ενώ ο κλάδος των μεταφορών, που παραμένει σχεδόν στάσιμος, είναι εκείνος που έχει τη μεγαλύτερη συμμετοχή στο κλαδικό προϊόν της χώρας. Ο κλάδος της υγείας εμφανίζει την εντονότερη τάση ειδίκευσης ενώ αυτός του εμπορίου την εντονότερη αποειδίκευσης (προφανώς λόγω της εισόδου και της κυριαρχίας των υπεραγορών). (Δήμος Πατρών, 2001)

Το **Πανεπιστήμιο Πατρών** αποτελεί, μετά την απώλεια των μεγάλων βιομηχανικών μονάδων, το μεγαλύτερο εργοδότη της περιοχής ενώ και με το επενδυτικό του πρόγραμμα αλλά και την παρουσία των φοιτητών προσφέρει στην τόνωση της τοπικής κοινωνίας. Παρόμοια ως προς τον αριθμό των εργαζομένων μπορούν να ληφθούν και για το πανεπιστημιακό περιφερειακό νοσοκομείο. Ειδικότερα, θα μπορούσαμε να πούμε για την πόλη των Πατρών ότι χάρη σε αυτά και άλλα δημόσια ιδρύματα, περιφερειακές διευθύνσεις και νομαρχιακές και τοπικές υπηρεσίες, καθώς και στα εκτελούμενα δημόσια ή κατ' ανάθεση δημόσια έργα, η οικονομία της εμφανίζεται σε μεγάλο πλέον βαθμό κρατικοδίαιτη. Μπορούν όμως όλα αυτά, καθώς και η αξιοποίηση από την πόλη του λιμανιού της, των δυνατοτήτων της σε ορισμένους τουριστικούς κλάδους και άλλα να στηρίζουν την αναπλήρωση των παραγωγικών μονάδων που απωλέστηκαν, αναδεικνύοντας την σε εργάδες κέντρο υπηρεσιών για την Δ. Ελλάδα και διαμετακομιστικό σε σχέση με τη Δυτική Ευρώπη.

Οι παραδοσιακές καλλιέργειες ευνοούν την αισθητική του αγροτικού τοπίου γύρω από την πόλη και προστατεύουν τους φυσικούς πόρους. Η πτώση του βιομηχανικού προϊόντος στην περιοχή συνοδεύτηκε από σημαντική κοινωνικοοικονομική κρίση ωστόσο μειώθηκαν ορισμένες πηγές ρύπων. Η αύξηση του τριτογενούς τομέα θα μπορούσε να θεωρείται θετική αν δεν υπήρχε το προηγούμενο της Αθήνας όπου η σημαντικότερη περιβαλλοντική υποβάθμιση σημειώθηκε στα χρόνια της ανόδου του τριτογενούς τομέα και όχι του δευτερογενούς. Επομένως χρειάζεται συγκροτημένες πολιτικές για την προστασία των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των μεταφορών, που σε συνδυασμό με τις μεγάλες ευκαιρίες που έχει η πόλη, λόγω συγκεκριμένων μεγάλων γεγονότων που θα λάβουν χώρα στη περιοχή της, να δράσουν καταλυτικά στην ανάδειξη της Πάτρας σε ένα μεγάλο αστικό θέρετρο της Ευρώπης και της Μεσογείου, με όχημα το πολιτισμό, το περιβάλλον και τις υπηρεσίες που αυτή διαθέτει.

4.5 ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

4.5.1 Η ΜΕΤΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΟΥΛΓΑΡΗ

Η απελευθέρωση της Ελλάδας από τον τουρκικό ζυγό βρίσκει την Πάτρα, όπως και τις υπόλοιπες πόλεις της Ελλάδας, σε τραγική κατάσταση. Ενδεικτικά, η πόλη αριθμούσε τότε μόνο 8 σπίτια άθικτα και 4.000-5.000 κατοίκους. Ο Ιωάννης Καποδίστριας αναγνωρίζει ότι η ανάπτυξη της χώρας βασίζεται στην αναδιοργάνωση όλων των κατεστραμμένων ιστορικών πυρήνων σε όλη την τότε ελληνική επικράτεια. Για την ανοικοδόμηση των ελληνικών πόλεων, ο Καποδίστριας με ένα ψήφισμά του τον Απρίλιο του 1829 ορίζει μεταξύ άλλων ότι οποιαδήποτε ανοικοδόμηση θα πρέπει να ακολουθεί το σχέδιο που θα έχει συντάξει ο αρχιτέκτονας της πόλης, όπως χαρακτηριστικά τον αναφέρει. Στο πλαίσιο αυτό, η Πάτρα είναι από τις πρώτες πόλεις που απέκτησε Πολεοδομικό Σχέδιο, το οποίο αποτέλεσε τη βάση για την εξέλιξη της μέχρι σήμερα. Την μελέτη εκπόνησε ο κερκυραίος γεωμέτρης- μηχανικός του γαλλικού στρατού και κύριος σύμβουλος του Καποδίστρια στα πολεοδομικά θέματα, Στ. Βούλγαρης. (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, 1991 – Δήμος Πατρέων, 2001)



Στον Βούλγαρη ανατέθηκε η πολεοδομική αναμόρφωση της άνω πόλης, αλλά αυτός προχωρά περαιτέρω και προτείνει την δημιουργία ενός νέου τμήματος στο δυτικό παραθαλάσσιο χώρο. Αυτό ακριβώς είναι το νέο στοιχείο που καθορίζει το Σχέδιο της Πάτρας σαν την πιο ενδιαφέρουσα ίσως πολεοδομική σύνθεση, της πρώτης εκείνης περιόδου της ελληνικής πολεοδομίας (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, 1991). Σημαντικό κίνητρο για αυτή του την πρόταση, αποτελεί ίσως το ότι η περιοχή αυτή ανήκε στο Δημόσιο και δεν είχε κτίσματα, γεγονός που θα έδινε την δυνατότητα στον

σχεδιαστή να εφαρμόσει χωρίς εμπόδια τις δικές του ιδέες. Επιπρόσθετα, ένα άλλο κίνητρο είναι ότι ίσως είχε προβλέψει τη μετέπειτα εξέλιξη της πόλης από τις πιέσεις που ασκούσαν και ήθελε να προλάβει την άναρχη δόμηση, σχεδιάζοντας εκ των προτέρων την περιοχή. (Πετροπούλου, 1999).

Το σχέδιο του Βούλγαρη καταλαμβάνει έκταση 72,25 Ha και αποτελείται από δύο διακριτά τμήματα: την Άνω και Κάτω πόλη. Στην Άνω Πόλη, κύριοι στόχοι του σχεδιασμού ήταν η ανάδειξη του φρουρίου και η διατήρηση του προσανατολισμού του παλαιού αρχαίου οικισμού. Τα οικοδομικά τετράγωνα τέμνονται όσο το δυνατό κατά ορθή γωνία, ενώ προτείνει και την δημιουργία τεσσάρων πλατειών. Στην Κάτω Πόλη, προτείνει ορθογώνια τεμνόμενους δρόμους και την δημιουργία πέντε συμμετρικά τοποθετημένων πλατειών. Ιδιαίτερη εντύπωση για τα δεδομένα της εποχής αποτελεί το γεγονός ότι ο Βούλγαρης δημιουργεί μία πλατιά παραθαλάσσια ζώνη στην οποία προτείνει δενδροφύτευση (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, 1991). Επίσης, από το σχέδιο είναι φανερό ότι η πόλη είναι ανοικτή προς τη θάλασσα καθώς όλες οι μεγάλες κάθετες αρτηρίες οδηγούν στην παραλιακή ζώνη. Σκοπός λοιπόν του σχεδίου ήταν να υπάρχει μία διαλεκτική σχέση μεταξύ πόλης και λιμανιού και το λιμάνι να αποτελεί ένα οργανικό τμήμα της πόλης καθώς και φυσική της διέξοδο. Επιπλέον, το κομμάτι αυτό του σχεδίου παρουσιάζει μια σχετική ευελιξία και ελαστικότητα καθώς η απουσία αυστηρά καθορισμένων πολεοδομικών προτύπων δίνει τη δυνατότητα στην περιοχή αυτή να φιλοξενήσει στο μέλλον τις απαραίτητες ναυτικές, χερσαίες ή άλλες δραστηριότητες. (Πετροπούλου, 1999)

4.5.2 ΑΛΛΟΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΟΥΛΓΑΡΗ

Παρά τον σχετικά μεγάλο βαθμό ευστοχίας της συγκεκριμένης πρότασης του Βούλγαρη, το αρχικό σχέδιο υπέστη σημαντικές αλλοιώσεις κυρίως λόγω των μεγάλων κοινωνικών πιέσεων, οπότε και προσαρμόστηκε σε αυτές. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα η κατάσταση που διαμορφώθηκε μερικές δεκαετίες αργότερα να απέχει αρκετά από αυτή του σχεδιασμού.

Κατά αυτόν τον τρόπο, ο αριθμός των πλατειών μειώνεται αισθητά, ενώ όλοι σχεδόν οι χώροι πρασίνου οικοπεδοποιούνται. Ιδιαίτερης σημασίας είναι η οικοπεδοποίηση της παραλιακής ζώνης και αργότερα (1888) η χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής κατά μήκος της περιοχής αυτής. Το αρχικό όραμα του Βούλγαρη για μία πόλη ανοικτή προς την θάλασσα καταστράφηκε οριστικά αφού μέχρι και σήμερα η πόλη είναι ουσιαστικά αποκομμένη από το θαλάσσιο μέτωπο λόγω της

σιδηροδρομικής γραμμής αλλά και της ανάπτυξης του λιμανιού στην ίδια περιοχή. Επιπλέον, η κατάργηση της δόμησης κατά το σύστημα του ενεργού οικοδομικού τετραγώνου είχε σαν αποτέλεσμα τη διάσπαση πολλών οικοδομικών τετραγώνων σε άλλα μικρότερα και στην χειρότερη περίπτωση την κατάληψη όλου του κοινόχρηστου χώρου από κτίσματα. (Παπαδάτου- Γιαννοπούλου, 1991)

4.5.3 ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ ΚΑΙ ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ

Στα χρόνια που ακολουθούν, η πόλη της Πάτρας ακολουθεί μία ενδιαφέρουσα εξελικτική πορεία η οποία αντικατοπτρίζει τόσο τις κοινωνικές πιέσεις, τις ανάγκες και τις αντιλήψεις της εποχής όσο και τις αδυναμίες της πολιτείας και του εκάστοτε συστήματος λήψης και εφαρμογής των αποφάσεων. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το 1828 ‘ξεφύτρωσαν’ κυριολεκτικά 1.000 περίπου πρόχειρες κατοικίες και 500



Εικόνα 4.4: Σχέδιο της πόλης των Πατρών το 1885

Πηγή: Πρόγραμμα Ηρακλής, 1997

καταστήματα στην κάτω πόλη, ενώ το 1831 η κεντρική οδός της αγοράς, η σημερινή οδός Ερμού, είχε σχεδόν πλήρως οικοδομηθεί (Δήμος Πατρέων, 2000). Μέσα από τα παραπάνω παραδείγματα γίνεται εύκολα αντιληπτή η μεγέθυνση της πολυπλοκότητας των προβλημάτων, η προσθήκη νέων παραμέτρων, η υποβάθμιση των περιβαλλοντικών και αισθητικών αξιών και τελικά η αδυναμία εφαρμογής του σχεδίου αλλά και η ανεπάρκεια του ίδιου του σχεδιασμού.

Ειδικεύοντας, η πόλη χτίζεται κατά το Σχέδιο Βούλγαρη, το οποίο όμως υπέστη πολλές παραμορφώσεις. Σαν αποτέλεσμα των παραπάνω διαδικασιών και παρεμβάσεων προκύπτει το ρυμοτομικό σχέδιο του 1858 (το παλαιότερο ρυμοτομικό σχέδιο που υπάρχει στα αρχεία του Δήμου Πατρέων) το οποίο αντιστοιχεί στον σημερινό πυρήνα της πόλης και καταλαμβάνει έκταση 64,44 Ha (μικρότερη έκταση από το σχέδιο Βούλγαρη - 72,25 Ha) (Παπαδάτου- Γιαννοπούλου, 1991). Από το 1858 μέχρι το 1929 το αρχικό σχέδιο του 1858 επεκτάθηκε 12 φορές με αποτέλεσμα η έκταση της πόλη να φθάσει τα 400 Ha.

Πριν το 1971 και κατά τη δεκαετία 1995-1965, σημειώνεται πληθυσμιακή έκρηξη, γεγονός που εισάγει νέες παραμέτρους στο σχεδιασμό της πόλης. Η ανάγκη απόκτησης στέγης για τα χαμηλά εισοδήματα δεν μπορούσε να καλυφθεί εντός του τότε εγκεκριμένου Σχεδίου Πόλης, με αποτέλεσμα οι κοινωνικές αυτές τάξεις να στρέφονται στη φθηνή γεωργική γη που βρισκόταν περιφερειακά των ορίων της πόλης. (Δήμος Πατρέων, 2001)

Η επόμενη μεγάλης κλίμακας θεσμοθετημένη επέκταση λαμβάνει χώρα επί δικτατορίας, το 1971. Μέσα από αυτόν τον νέο κύκλο επεκτάσεων και μέχρι το 1979 η έκταση του εγκεκριμένου σχεδίου υπερτετραπλασιάζεται και φθάνει τα 1.720 Ha. Παράλληλα, τροποποιούνται οι συντελεστές δόμησης του Παλαιού Σχεδίου και ορίζονται νέοι, οι οποίοι στο κέντρο φθάνουν το 4,9 (Παπαδάτου- Γιαννοπούλου, 1991). Κατά αυτόν τον τρόπο η μεγέθυνση της πόλης συνοδεύεται από πύκνωση του κέντρου με την δημιουργία άμορφων πολυκατοικιών και παράλληλη υποβάθμιση του αστικού τοπίου.

Τρίτος και τελευταίος κύκλος επεκτάσεων ξεκίνησε το 1983 στα πλαίσια του προγράμματος ΕΠΑ (1983-1990)-N.1337/83 και έκλεισε το 1989 με τη θεσμοθέτηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου και την έκταση της πόλης να ανέρχεται σε 2.257 Ha (Παπαδάτου- Γιαννοπούλου, 1991). Στην ουσία, η σχετική με την Πάτρα μελέτη ΕΠΑ (ΦΕΚ 1061/86) αποτελεί και σήμερα την βάση για την οργάνωση και ανάπτυξη του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας σε όλους τους οικονομικούς τομείς. (Δήμος Πατρέων, 2001)

Από τότε έως σήμερα, θα μπορούσε κανείς να επισημάνει την αργοπορημένη αντίδραση των αρμόδιων φορέων ως προς τα αυξανόμενα προβλήματα λειτουργίας και επέκτασης της πόλης. Οι κοινωνικές πιέσεις και η δυσκαμψία της πολιτείας στα ζητήματα λήψης και εφαρμογής ουσιαστικών ρυθμίσεων και αποφάσεων που αποτυπώνεται είτε με απραξία είτε με νομικό πληθωρισμό-ειδικά για την Πάτρα έχουν

εκδοθεί 580 κανονιστικές πράξεις που αφορούν σε πολεοδομικές ρυθμίσεις, 20 Προεδρικά Διατάγματα και 117 νομαρχιακές αποφάσεις τροποποιήσεων Σχεδίου Πόλης– (Δήμος Πατρέων, 2001) είτε ακόμα με την μη εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου για την πολεοδομική ρύθμιση αγροτικών περιοχών, με σκοπό την διατήρηση του χαρακτήρα τους, συνεχίζουν να αφήνουν έντονα τα σημάδια τους στην προώθηση ορθού χωροταξικού και πολεοδομικού πλαισίου ενώ φαίνεται να επηρεάζουν έντονα τις όποιες προσπάθειες για περιβαλλοντική διαχείριση και αναβάθμιση.

Η σημερινή πόλη παρουσιάζει όλες τις αντινομίες, τα προβλήματα και τα παράδοξα ενός σύγχρονου ελληνικού αστικού κέντρου. Αναπτύχθηκε και εξακολουθεί να αναπτύσσεται κατά μήκος δύο αξόνων: του κυρίαρχου Β-Ν και του Δ-Α. Το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας διαθέτει ένα πυκνοδομημένο κέντρο (με πυκνότητες άνω των 300 ατόμων/ εκτάριο), παρά το γεγονός ότι η έκταση που καταλαμβάνει το Σχέδιο Πόλης είναι δυσανάλογα μεγάλη σε σχέση με τον πληθυσμό της. Το ισχύον σήμερα Σχέδιο Πόλης αφορά σε έκταση 23.000 στρεμμάτων, από τα οποία τα 19.000 στρέμματα (82,6%) εντάχθηκαν στο Σχέδιο τα τελευταία 30 χρόνια. Τέλος, εκτός των ορίων του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας, στην ευρύτερη περιοχή που το περιβάλλει, εξακολουθεί να σημειώνεται σημαντική οικιστική ανάπτυξη ενώ μέχρι σήμερα παρατηρούνται φαινόμενα άναρχης και αυθαίρετης δόμησης ως αποτέλεσμα της ανυπαρξίας πολιτικής παρέμβασης στον ευαίσθητο αλλά μη διαμορφωμένο περιαστικό χώρο. (Δήμος Πατρέων, 2000)



Εκόνα 4.5: Η Πάτρα στα τέλη του 19^{ου} αιώνα

Πηγή: Λεύκωμα Πόλεως Πατρών. 1992

4.5.4 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Στο σημείο αυτό κρίθηκε σκόπιμο να αναφερθούν χαρακτηριστικά σημεία του αστικού ιστού που μεταξύ άλλων μαρτυρούν ότι η πόλη, σε όλη την διάρκεια της ιστορικής της πορείας, κράτησε αναλλοίωτα τα βασικά πολεοδομικά σημεία αναφοράς της παρά τις κοινωνικές και πολιτιστικές ανακατατάξεις που μεσολάβησαν. Αποδεικτικό στοιχείο ιστορικής συνέχειας και κοινωνικής συνοχής τα παρακάτω σημεία αναφοράς αποτελούν ενδιαφέρον δείγμα αστικής αισθητικής και πολιτιστικής συνέπειας που αποκτά πρόσθετο ειδικό βάρος λόγω της σύγχρονης στροφής του σχεδιασμού προς την διατήρηση, ανάδειξη και προβολή των ιστορικών μνημείων ως προσπάθεια αναβάθμισης του αστικού τοπίου και βελτίωσης της εικόνας της πόλης.

Πίνακας 4.2: Σημεία Αναφοράς της Πόλης

Σημεία Αναφοράς	ΑΡΧΑΙΑ – ΡΩΜΑΪΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΜΕΣΟΙ ΧΡΟΝΟΙ - ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑ	ΝΕΟΤΕΡΟΙ ΧΡΟΝΟΙ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ
Λόφος Αρόης	Ακρόπολη, ιερά: Λαφρίας, Αρτέμιδος, Αθηνάς Παναχαΐδος, Μνημείο Ευρυπύλου	Ακρόπολη- Φρούριο, Ναός Αγίας Σοφίας, Τζαμί, Τουρκική Διοίκηση	Φρούριο, μνημειακός χώρος, χώρος πολιτιστικών εκδηλώσεων, περίβλεπτη περιοχή κατοικίας
Πλατεία- Ναός Παντοκράτορα	Αγορά, Ιερό Ολυμπίου Διός, Ιερό Απόλλωνος	Αγορά, Ναός Παντοκράτορα, Κουρσούμ τζαμί	Πλατεία και Ναός Παντοκράτορα
Πρανές Αμφιθέατρο	Αμφιθέατρο	Διασώζεται χωρίς να χρησιμοποιείται	Διασώζεται με το Σχέδιο Βούλγαρη μέχρι το 1870 οπότε οικοπεδοποιείται. Σήμερα αποκαλύπτεται
Ωδείο	Ωδείο	Δεν υπάρχουν μαρτυρίες για την χρήση του	Ωδείο: βασικός χώρος θεατρικών παραστάσεων και λοιπών εκδηλώσεων της σημερινής Πάτρας
Πλατεία Γεωργίου	Αγορά, Ελεύθερος χώρος μεταξύ Ωδείου και Αμφιθέατρο	Πλατεία, Αγορά, Χώρος επίσημης έναρξης του απελευθερωτικού Αγώνα του 1821	Πλατεία άμεσα συνδεδεμένη με το Ωδείο και την περιοχή διατηρητέων νεοκλασικών κτιρίων
Περιοχή Υψηλών Αλωνίων	Γυμναστήριο, βίλες ευγενών	Διατηρεί τον χαρακτήρα της (κατά μία μαρτυρία στην περιοχή βρισκόταν το σπίτι της	Σήμερα αποτελεί πλατεία και περίβλεπτη περιοχή κατοικίας

		βαθύπλουτης Δανηλίδας)	
Αγορές	Περιοχή ναών Ολυμπίου Διός και Απόλλωνα (σημερινή πλατεία Παντοκράτορα)	Περιοχή ναού Παντοκράτορα, Πλατεία Γεωργίου, Μαρκάτο- Βλατερό	Οι ίδιες ακριβώς περιοχές αποτελούν τμήμα του σημερινού εμπορικού πυρήνα
Παραλιακή Ζώνη	Ναός Δήμητρας, παραλιακό άλσος, ναοί ξένων θρησκευμάτων	Άγιος Ανδρέας, Άλσος	Παλαιός και νέος ναός Αγίου Ανδρέα, τμήμα του παλιού άλσους
Όνομα	Πάτραι	Πατρώ	Πάτραι, Πάτρα
Προσανατολισμός- Θέση	Σε όλες τις χρονικές περιόδους, από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, η άνω πόλη διατηρεί και την θέση και τον προσανατολισμό της		

Πηγή: Δήμος Πατρέων, 2001 - Παπαδάτου- Γιαννοπούλου, 1991

4.5.5 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Το λιμάνι αποτελεί ακόμα ένα διαχρονικό σημείο για την πόλη με αυξημένο ειδικό βάρος και εξόχως σημαντική διαλεκτική σχέση με την πλειοψηφία των τομέων που απαρτίζουν την δομή και την λειτουργία της πόλης. Ο ρόλος του λιμανιού για την οικονομική, κοινωνική, πολεοδομική, αμυντική και εμποροναυτιλιακή ανάπτυξη της παραλιακής πόλης της Πάτρας αλλά και της ευρύτερης περιοχής, είναι ιδιαίτερα σημαντικός, για το λόγο αυτό και αναλύεται σε ξεχωριστή ενότητα. Η Πάτρα χάρη στο λιμάνι και στη στρατηγική της θέση, αναδείχθηκε από την αρχή της ιστορίας της σε μια σπουδαία και ονομαστή πόλη, σε ένα σταυροδρόμι ανεφοδιασμού μεταξύ Ανατολής και Δύσης.

Όπως αναφέρει ο Στράβωνας, στην εποχή του το λιμάνι της Πάτρας ήταν μικρό και 'ύφορμον μέτριον'. Βρισκόταν κοντά στο ναό της Δήμητρας (στη θέση Ψηλή-σημερινή Ιχθυόσκαλα) και ενωνόταν με την πόλη με τείχη, που είχαν φτιάξει οι Πατρινοί με συμβουλή του Αλκιβιάδη Πηγή: Λεύκωμα Πόλεως Πατρών ; Στέφανος Θωμόπουλος, η αρχαία παραλία στο μέρος του λιμανιού βρισκόταν κατά 10-20 m. ψηλότερα από την σημερινή και την άποψή του αυτή στηρίζει στα ερείπια κτιρίων που βρέθηκαν κατά διαστήματα στη θάλασσα. Ο δε σημερινός ιστορικός Κώστας Τριανταφύλλου, στηριζόμενος στην περιγραφή του λιμανιού από τον Πausανία (περιγράφει το λιμάνι σαν τμήμα της πόλης και μάλιστα στολισμένο με ναούς και αγάλματα) αλλά και στην πληροφορία πως μια γενιά πριν τον Pausanias οι

παράδες ψάρεψαν στο λιμάνι ένα άγαλμα, εξηγεί το φαινόμενο σαν μικρή καθίζηση της παραλίας. (Βρεττός, 1998)

Η κίνηση και η ζωτικότητα του λιμανιού κατά τα μέσα του 2^{ου} μ.Χ. αιώνα, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην πρώτη ακμή της Πάτρας. Αλλά και στην μεγάλη της ακμή, αυτή του 9^{ου} και 10^{ου} αιώνα, τότε που η πόλη αναβίωσε οικονομικά, απέκτησε μεγάλο πληθυσμό και εξελίχθηκε σε ένα οργανωμένο αστικό κέντρο, και πάλι το λιμάνι αποτέλεσε πρωτεύοντα παράγοντα καθορισμού αυτής της πορείας. Στα χρόνια που ακολουθούν, το λιμάνι συνεχίζει να διαδραματίζει πρωτεύοντα ρόλο στην ανάπτυξη της πόλης, με κύρια εξαίρεση τον 11^ο αιώνα, όταν επικράτησε ο θαλάσσιος δρόμος γύρω από την Πελοπόννησο (μεγάλα πλοία). Την εποχή αυτή το λιμάνι χάνει την σημαντικό τμήμα της δραστηριότητας του και περιορίζεται κυρίως σε τοπικό επίπεδο. (Βρεττός, 1998)

Στις διάφορες ιστορικές περιόδους, το λιμάνι αναπτύσσει αξιοσημείωτη δραστηριότητα που λειτουργεί σε μία αμφίδρομη και διαλεκτική σχέση με την πόλη και την ευρύτερη περιοχή.

Επί Φραγκοκρατίας το λιμάνι αποτελεί μεγάλο κέντρο μεταφορών με έντονη δραστηριότητα, ενώ στην παραλιακή ζώνη, την εποχή αυτή, διαμορφώνεται κήπος και αμπελώνας. Στην τελευταία Ενετοκρατία, αποφασίστηκε η ίδρυση αποθηκών σιταριού για το ναυτικό και η κατασκευή λοιμοκαθαρηρίου κοντά στο τελωνείο. Στη διάρκεια της Τουρκοκρατίας, η κίνηση του λιμανιού φαίνεται ιδιαίτερα αξιόλογη με πλοία αυστριακά, δανικά, ενετικά, τούρκικα, ουγγρικά, ολλανδικά, σουηδικά, γαλλικά και προπάντων μεσολογγίτικα, να φτάνουν στον λιμένα των Πατρών και να φορτώνουν για εξαγωγή σταφίδα, λάδι, σιτηρά τυρί, εσπεριδοειδή, κλπ. (Βρεττός, 1998). Η πλούσια ενδοχώρα και το αρκετά μεγάλο βάθος του λιμανιού ώστε να φιλοξενεί μεγάλα πλοία και φρεγάτες, προκύπτουν άμεσα από τις παραπάνω περιγραφές (Πετροπούλου, 1999). Επιπρόσθετα, κατά την διάρκεια της Τουρκοκρατίας και πριν από την έναρξη του απελευθερωτικού αγώνα, ιδρύονται στην Πάτρα οι πρώτες βιομηχανίες και εξαγωγικοί



Εικόνα 4.6: Αποψη του Λιμανιού
Πηγή: Λεύκωμα Πόλεως Πατρών. 1992

οίκοι, ενώ την εποχή εκείνη το λιμάνι της πόλης με το λιμάνι της Σύρου θεωρούνται τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας. (Παπαδάτου- Γιαννοπούλου, 1991)

Η ναυτιλιακή και εμπορική κίνηση του λιμένα, ήταν σημαντικές και μετά την επανάσταση, με περίοδο μεγάλης άνθησης τα τέλη του 19^{ου} και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Αποτέλεσμα τη υψηλής αυτής εμπορικής και ναυτιλιακής δραστηριότητας υπήρξε η κατασκευή και δημιουργία μιας σειράς υποδομών αλλά και η έναρξη λειτουργιών όπως η ίδρυση λιμεναρχείου (1829-1831), η κατασκευή τεχνητού λιμανιού, η σύσταση εμπορικού επιμελητηρίου, η κατασκευή του πρώτου μόλου, η κατασκευή μονάδων επισκευής πλοίων, κλπ. Πραγματοποιώντας μία σύντομη αναφορά σε ημερομηνίες-σταθμούς για το λιμάνι και την πόλη επισημαίνεται ότι, στην χρονική περίοδο 1843-1858 αναφέρεται ναυπήγηση πλοίων στην Πάτρα, το 1858 τοποθετήθηκε ο φάρος, ενώ το 1869 είχε γίνει ο μόλος του Αγ. Νικολάου, ο μικρός μόλος του Αγ. Ανδρέα, η προβλήτα της οδού Καλαβρύτων, παραλιακά κρηπιδώματα, ο κυματοθραύστης μήκους 930 m. και η μεσημβρινή αιμασιά (πέτρινος φράκτης). Το 1872 αποφασίστηκε η κατασκευή διαφόρων λιμενικών έργων, ενώ το 1900 τοποθετήθηκαν και οι δύο φάροι

στον κυματοθραύστη. Από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα άρχισε η προσέγγιση υπερωκεανίων στο λιμάνι. Το 1927 άρχισαν έργα εκβάθυνσης του λιμανιού και κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων για πλεύρισμα των πλοίων. Τέλος, η προσπάθεια των Γερμανών να ανατινάξουν το λιμάνι κατά την αποχώρησή τους



από την Πάτρα (3-10-1944) απέτυχε (Βρεττός, 1998). Στις μέρες μας το λιμάνι της Πάτρας διέρχεται μία νέα περίοδο ακμής κυρίως λόγω της εξέλιξης των συνδυασμένων μεταφορών που λαμβάνει χώρα σε ευρωπαϊκό και όχι μόνο, επίπεδο. (Πετροπούλου, 1999)

Το σημερινό λιμάνι περιλαμβάνεται μεταξύ της προβλήτας της Ιχθυόσκαλας (ΝΔ του λιμανιού), η οποία είναι προέκταση της οδού Τριών Ναυάρχων, και της προβλήτας της Γλυφάδας (ΒΑ του λιμανιού), η οποία είναι προέκταση των οδών Ναυμαχίας Έλλης, Θεσσαλονίκης και Πέντε Πηγαδιών. Μεταξύ των δύο αυτών

προβλητών υπάρχουν οι προβλήτες Δημητρίου Γούναρη, Αγ. Νικολάου και Άστιγος, οι οποίες αποτελούν προεκτάσεις των ομώνυμων οδών. Η Άστιγος είναι προέκταση της οδού Νόρμαν. Η προβλήτα της Ιχθυόσκαλας χρησιμεύει για τα ψαροκάικα, ενώ στην θέση αυτή τοποθετείται το αρχαίο λιμάνι. Κατά μήκος τους λιμανιού, στους δρόμους Όθωνος-Αμαλίας και Ηρώων Πολυτεχνείου υπάρχουν μεταξύ άλλων οι σχετικές υπηρεσίες με την λειτουργία του λιμανιού, αποθήκες εμπορευμάτων, ξενοδοχεία, τουριστικά γραφεία, ο σταθμός του ΟΣΕ, ο σταθμός υπεραστικών λεωφορείων, κλπ. (Βρεττός, 1998). Ήδη από το 1997, έχουν αρχίσει οι εργασίες επέκτασης του λιμανιού προς την Ακτή Δυμαίων (ΝΔ του υφιστάμενου λιμένα) και εκσυγχρονισμού των υφιστάμενων λιμενικών εγκαταστάσεων, με παράλληλη αναδιαμόρφωση της υπάρχουσας παραλιακής ζώνης.

Από τα παραπάνω γίνεται σαφές, ότι η Πάτρα αποτελεί τυπικό παράδειγμα παράλληλης ανάπτυξης λιμανιού και πόλης. Το λιμάνι, δηλαδή, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα τόσο της αστικής δομής όσο και της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης. Από τη μια πλευρά, η γεωγραφική θέση του οικισμού συνέβαλε στην ανάπτυξη του λιμένα κατά την περίοδο κυρίως της Ρωμαϊκής κυριαρχίας, της Ενετοκρατίας και της Φραγκοκρατίας, καθώς διευκόλυνε την επικοινωνία με την Δύση. Από την άλλη, το λιμάνι και η κίνηση, οι λειτουργίες και οι δραστηριότητες που το συνόδευαν, συνέβαλαν στην ανάπτυξη του οικισμού και στην μετατροπή του σε μία από τις μεγαλύτερες και σημαντικότερες πόλεις της Ελλάδας. Η δημιουργία πολλών συναφών επαγγελμάτων, σχετικών και συμπληρωματικών με τον λιμένα υπηρεσιών, η δημιουργία βιομηχανικών και εξαγωγικών οίκων και η προσέλκυση πληθυσμού, αποτέλεσαν συνέπειες της εξέλιξης του λιμανιού που όμως δημιούργησαν μια σειρά από αλυσιδωτές αντιδράσεις για την οικοδομική δραστηριότητα, την ευημερία των Πατρινών, την ανάπτυξη των τεχνών και των γραμμάτων και τελικά την συνολική εξέλιξη της πόλης.

4.6 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΠΟΛΥΜΟΡΦΙΑ. Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ

Η ιστορική αναδρομή και η σύντομη παρουσίαση της εξέλιξης της πόλης και του λιμανιού που προηγήθηκε, πραγματοποίησαν μία εισαγωγική ενότητα γνωριμίας με την ταυτότητα και τα χαρακτηριστικά της πόλης. Στις παραγράφους που ακολουθούν, η ανάλυση υπεισέρχεται σε ειδικότερες πληροφορίες που αφορούν τόσο στον φυσικό χώρο και το περιβάλλον της πόλης όσο και στη δομή, την λειτουργία, τα στοιχεία

αναφοράς και προβληματισμού, τις χρήσεις γης, τη μορφή και τη φυσιογνωμία του αστικού συγκροτήματος. Η μετάβαση από την γενική (ευρύτερη) κλίμακα στην ειδική (αστικό περιβάλλον), που πραγματοποιείται στις περισσότερες από τις παρακάτω θεματικές ενότητες, στοχεύει στην σφαιρική παρουσίαση του αντικεμένου, προκειμένου οι προτάσεις παρεμβάσεων που θα ακολουθήσουν στην συνέχεια να είναι κατά το δυνατόν ρεαλιστικές και εύστοχες.

4.6.1 Ο ΚΤΙΣΜΕΝΟΣ ΧΩΡΟΣ. Η ΠΟΛΗ ΣΗΜΕΡΑ

Η οικιστική διάρθρωση του Νομού Αχαΐας ακολουθεί κατά κύριο λόγο την γεωμορφολογία της περιοχής και έχει άμεση συνάρτηση με την κατανομή των πεδινών εκτάσεων αλλά και τη δομή των παραγωγικών δυνάμεων του. Ο βόρειος παραλιακός άξονας, που συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος των πεδινών εκτάσεων και των οικονομικών δραστηριοτήτων διαθέτει και την μεγαλύτερη έλξη στην διαδικασία αστικοποίησης. Η ύπαρξη της θάλασσας, η ύπαρξη μεγάλων πεδινών εκτάσεων υψηλής παραγωγικότητας, το ήπιο κλίμα και αργότερα ο βασικός οδικός άξονας της ΝΕΟ Πατρών-Αθηνών, η σιδηροδρομική γραμμή, το λιμάνι και η σταδιακή συγκέντρωση των βιομηχανιών, των υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων, αποτέλεσαν τους κύριους λόγους για την συγκέντρωση του 80% του συνολικού πληθυσμού του Νομού στην ευρύτερη παραλιακή ζώνη. Η πληθυσμιακή αυτή ανισοκατανομή που παρατηρείται στον Νομό αντικατοπτρίζεται έντονα και στην



Εικόνα 4.8: Το ευρύτερο ΠΣ Πατρών
Πηγή: Βρεττός, 1998

οικιστική δομή, με μεγαλύτερη οικιστική συγκέντρωση το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας που συγκεντρώνει περίπου το 60% του συνολικού πληθυσμού του Νομού. (ΑΔΕΠ, 1996)

Ειδικεύοντας, η πόλη της Πάτρας είχε έναν αρχικό συνεκτικό ιστό, το παλιό Σχέδιο Βούλγαρη, γύρω από τον οποίο, όπως έχει ήδη αναφερθεί, επεκτάθηκε

προοδευτικά έως να απορροφήσει τελικά, σε έναν σχετικά χαλαρό οικιστικό ιστό, τους πυρήνες των αγροτικών οικισμών του περιαστικού χώρου. Πιο συγκεκριμένα, οι αγροτικοί οικισμοί που διατηρούσαν μία σχετική σύνδεση με την πόλη από τον περασμένο αιώνα, αφομοιώθηκαν, στην μεγάλη τους πλειοψηφία, και εντάχθηκαν στον αστικό ιστό εξαιτίας τόσο των διαδοχικών επεκτάσεων του Σχεδίου όσο και της επέκτασης των ίδιων των οικισμών. (Πολυδωρίδης, 1986)

Οι λόφοι που περιβάλλουν την πόλη αποτέλεσαν ένα φυσικό όριο στην ανάπτυξη της, που κατευθύνθηκε στα πεδινά τμήματα βόρεια και νότια του αρχικού σχεδίου, ακολουθώντας τους άξονες της ΕΟ Πατρών-Πύργου και της επαρχιακής οδού 111 προς Καλάβρυτα. Πόλος για την ανάπτυξη προς τα βόρεια ήταν τα τελευταία 20 χρόνια η Πανεπιστημιούπολη και για τον νότο οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις στην Ακτή Δυμαίων. Ωστόσο, το έδαφος στο βόρειο πεδινό τμήμα της περιοχής είναι σχετικά ακατάλληλο για δόμηση. Η αποξήρανση, όμως, των τελμάτων ήδη από τον προηγούμενο αιώνα και τα έργα κάλυψης των ποταμών και των χειμάρρων και η χρήση τους ως οδικών αξόνων πρόσφατα, διαμόρφωσαν μία διαφορετική κατάσταση στην οποία αναπτύχθηκε σταδιακά έντονη οικοδομική δραστηριότητα. (Πολυδωρίδης, 1986)

Το σύστημα δόμησης με το οποίο οικοδομήθηκε όλος σχεδόν ο κεντρικός πυρήνας της πόλης, είναι το συνεχές, με κύριο χαρακτηριστικό τους ψηλούς συντελεστές δόμησης και τους δρόμους μικρού πλάτους (Δήμος Πατρέων, 2000: 11). Όσον αφορά στην κτιριακή υποδομή, είναι γεγονός ότι στην Πάτρα διαμορφώθηκε μία ενδιαφέρουσα πολεοδομική και κτιριολογική μορφή με χωρική διαφοροποίηση που όμως απειλήθηκε πολύ έντονα από τις αυξήσεις του συντελεστή δόμησης και την καθιέρωση του συστήματος της αντιπαροχής. Οι άμορφες πολυκατοικίες που κατακλύζουν το κέντρο της πόλης και δημιουργούν μία αίσθηση ασφυξίας, διακόπτονται από κτίρια διάφορων αρχιτεκτονικών τάσεων, απομεινάρια προηγούμενων εποχών. Η Κάτω Πόλη (σημερινό κεντρικό τμήμα) σφραγίζεται από τα χαρακτηριστικά νεοκλασικά που παραπέμπουν σε αναγεννησιακή πόλη, ενώ η Άνω Πόλη, και συγκεκριμένα η νοτιοδυτική πλευρά του φρουρίου, χαρακτηρίζεται από δαιδαλώδη αστικό ιστό με μικρές κατοικίες και κοινές αυλές, στοιχεία που συναντά κανείς στην λαϊκή αρχιτεκτονική. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία έντονη τάση αναστήλωσης, αποκατάστασης και επισκευής των παλιών κτιρίων, γεγονός ιδιαίτερα ενδιαφέρον για την ανάκτηση της φυσιογνωμίας της πόλης. (Δήμος Πατρέων, 1998)

Η επαφή της πόλης με την θάλασσα διακόπτεται από τις εγκαταστάσεις του λιμανιού που καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος του κεντρικού μετώπου της Πάτρας

προς την θάλασσα. Επιπρόσθετα, ο συνδυασμός της παραλιακής λεωφόρου (οδός Ηρώων Πολυτεχνείου), τμήμα της εθνικής Οδού που διέρχεται από την πόλη, και της σιδηροδρομικής γραμμής που κινείται παράλληλα με τον παραπάνω οδικό άξονα, είναι ακόμα ένα εμπόδιο για αυτή την επαφή. Η σύγκρουση των χρήσεων και η απότομη διακοπή των αισθητικών αξόνων και της φυγής προς την θάλασσα που λαμβάνουν χώρα μέσω της αποκοπής της πόλης από την θάλασσα με τον τρόπο που προαναφέρθηκε, θέτει τόσο ζητήματα ρύπανσης και όχλησης όσο και θέματα αισθητικής του τοπίου και εικόνας της πόλης που θα αναλυθούν στην συνέχεια.

Η σημερινή εικόνα της πόλης θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ένας εκτεταμένος, άμορφος ιστός, με σχετικό πολεοδομικό και αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον που περιορίζεται σε μεμονωμένα στοιχεία ή ενότητες, αυξημένη πυκνότητα στις θέσεις όπου προϋπήρχαν οικισμοί και γραμμικά ανεπτυγμένους οδικούς άξονες. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι η πραγματική πόλη δεν συμπίπτει με το θεσμοθετημένο Σχέδιο, ενώ αδόμητα παραμένουν στο μεγαλύτερο μέρος τους τα τμήματα των νεώτερων επεκτάσεων (δεκαετία '80) βόρεια και νοτιοανατολικά. Τα 'κενά' που παρατηρούνται στον ιστό είναι κυρίως εύφορη αγροτική γη με περιβόλια, ελιές, οπωροκηπευτικά και κτηνοτροφία μικρών ζώων. (Πολυδωρίδης, 1986)

4.6.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΤΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Το λιμάνι αποτελεί αναπόσπαστο αλλά και έντονα οργανικό τμήμα του αστικού ιστού που επηρεάζει και επηρεάζεται τόσο από την αστική δομή, πρακτική, κυκλοφορία και λειτουργία, όσο και από την οικονομική και κοινωνική ζωή της πόλης. Η αμφίδρομη αυτή σχέση, με κάθε ενέργεια να μετρά



Εικόνα 4.9: Το Λιμάνι της Πάτρας
Πηγή: Βρεττός, 1998

πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα σε διάφορους τομείς και προς τις δύο πλευρές, ισχύει για όλες τις παραλιακές πόλεις που εξελίσσονται, συνειδητά ή ασυνείδητα, παράλληλα με τις δραστηριότητες του λιμένα. Η Πάτρα αποτελεί ένα τέτοιο παράδειγμα παραλιακής πόλης, που όμως η υψηλή θέση και κατάταξη της στην ιεραρχία των

αστικών συγκεντρώσεων της χώρας και η σημαντικότερη εμπορευματική και ναυτιλιακή κίνηση του λιμανιού, καθιστούν την προκύπτουσα κατάσταση ιδιαίτερα πολύπλοκη και ευαίσθητη στις παρεμβάσεις.

Το λιμάνι της Πάτρας βρίσκεται σε μία σχετικά στενή παραλιακή ζώνη, η οποία εκτείνεται νότια από το ύψος της οδού Παπαφλέσσα και βόρεια μέχρι τον ποταμό Μείλοχο. Η ζώνη αυτή, από την Ιχθυόσκαλα έως τις εγκαταστάσεις της μαρίνας, φιλοξενεί όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις, χώρους στάθμευσης ακόμα και αποθήκες. Πιο αναλυτικά, στην εν λόγω ζώνη υπάρχουν 4 προβλήτες, οι οποίες σχηματίζουν 3 λιμενολεκάνες, το κτίριο και οι εγκαταστάσεις της ιχθυόσκαλας, το Λιμενικό Ταμείο, το Λιμεναρχείο, το Τελωνείο, άλλες υπηρεσίες όπως ο σταθμός εργαστηριακού ελέγχου της Χημικής Υπηρεσίας Πατρών, η Πυροσβεστική Υπηρεσία, υποσταθμός της ΔΕΗ, κλπ., προκατασκευασμένες μονάδες που στεγάζουν φυλάκια, καντίνες, εκδοτήρια εισιτηρίων, κλπ., αποθηκευτικοί χώροι, χώροι στάθμευσης βαρέων οχημάτων, αναψυκτήρια, οι εγκαταστάσεις της μαρίνας, και πολλές άλλες εγκαταστάσεις και μονάδες με σχετικές λειτουργίες. Τις παραπάνω εγκαταστάσεις και υποδομές προστατεύει κυματοθραύστης, παράλληλος προς την ακτή, μήκους 1600 m. (Πετροπούλου, 1999). Γίνεται λοιπόν εύκολα αντιληπτή, η αυξημένη ένταση και επιφόρτιση της περιοχής με δραστηριότητες που δημιουργούν έντονες οχλήσεις στο αστικό περιβάλλον.

Η δραστηριότητα του λιμανιού αποτέλεσε και αποτελεί κινητήριο μοχλό για την οικονομία της πόλης και την ευημερία των κατοίκων. Η συγκέντρωση του πληθυσμού, της βιομηχανίας και των επενδύσεων, η οικοδομική δραστηριότητα, η εμπορευματική κίνηση, πορεύτηκαν παράλληλα με την ανάπτυξη του λιμανιού, δημιουργώντας προϋποθέσεις περαιτέρω ανάπτυξης τόσο σε τοπικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Με άμεσες συνέπειες στην ανάπτυξη της πόλης και την πολεοδομική της ταυτότητα, το λιμάνι αποτέλεσε πύλη σημαντικής και διαχρονικής εισροής κεφαλαίων, τάσεων, κοινωνικών ομάδων, ερεθισμάτων και πολιτιστικών στοιχείων που είτε ενσωματώθηκαν την πόλη είτε όχι, άφησαν μία αύρα επιρροής με διαφορετικό βαθμό έντασης κάθε φορά.

Από την άλλη πλευρά, οι αρνητικές συνέπειες και οι συγκρούσεις που δημιουργεί η συνύπαρξη λιμένων με αστικά περιβάλλοντα είναι πολλές και σε σημαντικό βαθμό οφείλονται στην αδυναμία πρόβλεψης και αντιμετώπισης των προβλημάτων από τους αρμόδιους φορείς την κατάλληλη χρονική περίοδο. Η σημαντικότερη ίσως αρνητική συνέπεια αυτής της συνύπαρξης συνοψίζεται σε μία

φράση που εμπεριέχει δύο διαστάσεις: υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και προβλήματα δυσλειτουργίας του λιμένα. Με άλλα λόγια, στις παραλιακές ζώνες συσσωρεύονται χρήσεις που δεν είναι συμβατές μεταξύ τους καθώς η μία εμποδίζει την ομαλή λειτουργία της άλλης (εστιατόρια, καφέ και γραφεία μεταφορών, αποθήκες, κλπ.). (Μηλιώνης, 1991)

Ειδικεύοντας, το λιμάνι της Πάτρας, με την έννοια της θαλάσσιας ζώνης, βρίσκεται ουσιαστικά αποκομμένο από την πόλη, αφού παρά το γεγονός ότι βρίσκεται σε άμεση επαφή με αυτή, τα εμπόδια που το διαχωρίζουν είναι πολύ ισχυρά. Η παραλιακή οδός που αποτελεί προέκταση της ΕΟ Πατρών Πύργου και παρουσιάζει υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, που ενισχύονται από την κίνηση του λιμανιού, αποτελεί το πρώτο σημαντικό 'τείχος' που αποκόπτει τον αστικό ιστό από την θάλασσα και το 'φυσικό'. Επιπρόσθετα, η σιδηροδρομική γραμμή, τα κτίρια και οι λιμενικές εγκαταστάσεις γενικότερα, καθώς και ο φράκτης του λιμανιού, ενισχύουν την αίσθηση της αποκοπής περιορίζοντας ακόμα και αυτή την ίδια την οπτική φυγή από το κέντρο της πόλης. Κατά αυτόν τον τρόπο, οι κάθετοι άξονες που καταλήγουν στην παραλιακή λεωφόρο διακόπτονται απότομα από τεχνητές κατασκευές που υψώνουν ένα ακαλαίσθητο τείχος γύρω από την θάλασσα. Μοναδική εξαίρεση σε αυτή την οπτική και λειτουργική αποκοπή, αποτελεί ο προβλήτας της Αγ. Νικολάου ο οποίος περιλαμβάνει κάποιες χρήσεις αναψυχής, οι οποίες ωστόσο δεν οφείλονται στην μορφή και την οργάνωση του, αλλά κυρίως στην ιστορική του αξία.

Εξίσου προβληματική είναι και η διέλευση της κυκλοφορίας στην παραλιακή ζώνη και κύρια στις εισόδους του λιμένα, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής, που μεταβάλλεται ανάλογα με την κίνηση και την δραστηριότητα του λιμανιού. Όλη αυτή η κυκλοφοριακή φόρτιση του κέντρου δημιουργεί μια σειρά από οργανικά προβλήματα στην πόλη, αυξάνοντας παράλληλα τα επίπεδα της ηχορύπανσης και της αέριας ρύπανσης. Η σιδηροδρομική γραμμή σε συνδυασμό με τον σταθμό των υπεραστικών λεωφορείων και τα τουριστικά γραφεία, ενισχύουν τον δημιουργούμενο κόμβο των συνδυασμένων μεταφορών που τοποθετείται στην κεντρική παράλια ζώνη της πόλης, ενισχύουν όμως ταυτόχρονα τα παραπάνω προβλήματα, την άσχημη αισθητική που αποδίδεται στην περιοχή και την σύγκρουση με τις άλλες αστικές χρήσεις όπως η κατοικία, η αναψυχή ή η εξυπηρέτηση του τουρισμού. (Μηλιώνης, 1991)

Ανάλογης σημασίας είναι και τα προβλήματα δυσλειτουργίας που δημιουργούνται στον λιμένα εξαιτίας αυτής της συνύπαρξης. Η δυσκολία επέκτασης και λειτουργικής αναβάθμισης που προκύπτει από την άμεση επαφή με τον αστικό

ιστό, ο ασαφής χωρικός προσδιορισμός των διαφόρων δραστηριοτήτων του λιμανιού λόγω των περιορισμένων χερσαίων χώρων, τα προβλήματα στάθμευσης και αποθήκευσης λόγω της στενότητας και της περιορισμένης επιφάνειας της συγκεκριμένη ζώνης, είναι μερικές από τις βασικές κατηγορίες προβλημάτων που αντιμετωπίζει σήμερα το λιμάνι της πόλης.

4.6.3 ΤΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ. ΕΝΑ ΙΔΡΥΜΑ ΠΟΥ 'ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΕΙ' ΠΡΟΣ ΠΟΛΛΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

Το Πανεπιστήμιο των Πατρών αποτελεί ένα ίδρυμα με σαφή λειτουργία που όμως επηρεάζει, έμμεσα ή άμεσα, πολλούς τομείς της ζωής της πόλης. Είτε ως κυρίαρχο μέλος της κοινωνικής υποδομής της Πάτρας, είτε ως πόλος ανάπτυξης, είτε ως παράγοντας αναβάθμισης του επιπέδου ζωής των Πατριτών, είτε ως σημείο εκπαιδευτικής, πολιτιστικής και ερευνητικής 'έντασης', είτε ως βασικό στοιχείο διαμόρφωσης της δομής του οικιστικού και πολεοδομικού ιστού, το πανεπιστήμιο και η λειτουργία του, φαίνεται να αποτελούν σημαντικό σημείο της ανάλυσης.

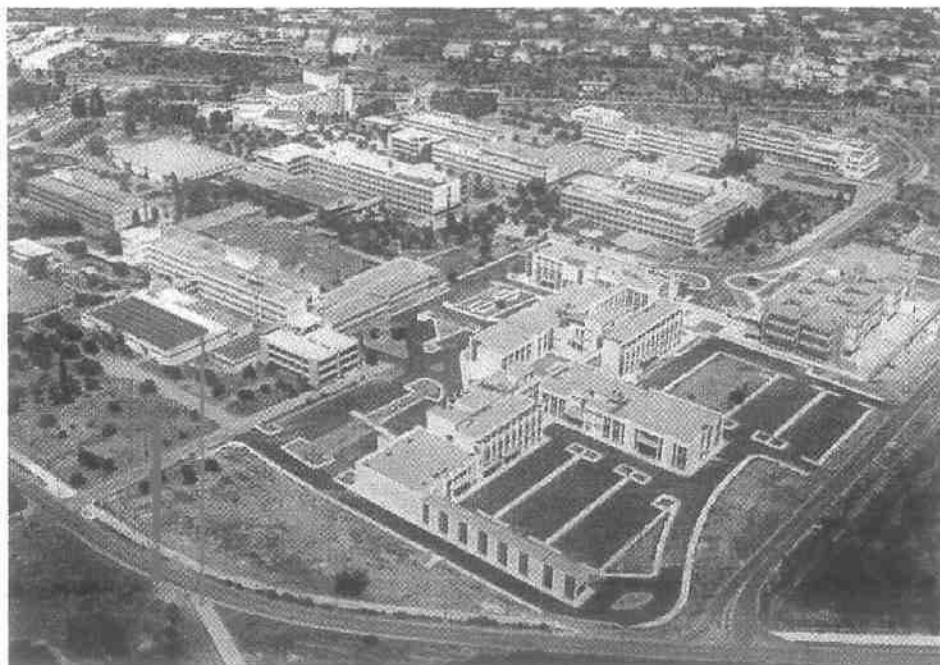
Το Πανεπιστήμιο Πατρών δημιουργήθηκε τη δεκαετία του 1960 και αποτέλεσε το τρίτο ανώτατο εκπαιδευτικό ίδρυμα της χώρας. Ιδρύθηκε με Νομοθετικό Διάταγμα το 1964 (Ν.Δ. 4452/11-11-1964) και τα εγκαίνια του έγιναν το 1966. Αρχικά στεγάστηκε σε οίκημα στο κέντρο της πόλης συνολικού εμβαδού 5.000 m², που παραχωρήθηκε από τον Οργανισμό Σχολικών Κτιρίων. Για την δημιουργία της Πανεπιστημιούπολης επελέγη το 1968 έκταση 2.200 στρεμμάτων περίπου στην περιοχή του Ρίου, 7 χιλιόμετρα από την πόλη. Σήμερα, η έκταση αυτή ανέρχεται σε 3.000 περίπου στρέμματα. (Δήμος Πατρέων, 2000)

Το πανεπιστημιακό συγκρότημα, στη σημερινή του μορφή, περιλαμβάνει 23 έτοιμα κτιριακά συγκροτήματα και πολλά ακόμη υπό κατασκευή. Μερικά τμήματα στεγάζονται σε προκατασκευασμένα κτίρια, αλλά μέσω του υπό υλοποίηση προγράμματος ανάπτυξης του Πανεπιστημίου, θα στεγαστούν σύντομα σε σύγχρονους χώρους.

Πρόσφατα ολοκληρώθηκε η κατασκευή ενός μεγάλου Συνεδριακού Κέντρου, ενώ σύντομα προβλέπεται η ολοκλήρωση κατασκευής του κτιρίου της Κεντρικής βιβλιοθήκης. Ο πανεπιστημιακός χώρος περιλαμβάνει και τα κτίρια του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου, το οποίο λειτουργεί όχι μόνο για τις εκπαιδευτικές ανάγκες της Ιατρικής Σχολής αλλά και ως ένα μεγάλο περιφερειακό Ιατρικό Κέντρο. Στις μέρες μας, το Πανεπιστήμιο περιλαμβάνει 5 Σχολές (τη Σχολή Θετικών

Επιστημών, την Πολυτεχνική Σχολή, τη Σχολή Επιστημών Υγείας, τη Σχολή Ανθρωπιστικών και Κοινωνικών Επιστημών και τη Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης) και 25 Τμήματα (Τμήμα Βιολογίας, Χημείας, Φυσικής, Ιατρικής, Φαρμακευτικής, Πολιτικών Μηχανικών, κλπ.). (Δήμος Πατρέων, 2000)

Στον χώρο του Πανεπιστημίου έχουν γίνει εκτεταμένα έργα υποδομής, διαμόρφωσης χώρων, αθλητικών εγκαταστάσεων, ηλεκτροφωτισμού, κλπ. Τις



Εικόνα 4.10: Η Πανεπιστημιούπολη της Πάτρας
Πηγή: Βρεττός, 1998

εγκαταστάσεις του Πανεπιστημίου συμπληρώνουν η πανεπιστημιακή Φοιτητική Εστία, το πανεπιστημιακό γυμναστήριο, η πισίνα, ο παιδικός σταθμός, το Δημοτικό και το Γυμνάσιο (για τα παιδιά του εκπαιδευτικού και διοικητικού προσωπικού), η τράπεζα, το ταχυδρομείο, καφετέρια, εστιατόριο και πολλοί χώροι ελεύθερης στάθμευσης, δημιουργώντας βαθμιαία μια σύγχρονη Πανεπιστημιούπολη, στην οποία η διαμόρφωση των ελεύθερων χώρων, οι φυτεύσεις και τα γλυπτά που έχουν τοποθετηθεί στις εισόδους της και στους κοινόχρηστους χώρους, δημιουργούν ένα πολύ ελκυστικό περιβάλλον. (Δήμος Πατρέων, 2000)

Το Πανεπιστήμιο και η λειτουργία του, αποτέλεσαν σημαντικούς λόγους ανάπτυξης και πολεοδομικής εξέλιξης της πόλης των Πατρών προς τον βορρά αλλά και της ενσωμάτωσης του Ρίου στον χαλαρό ιστό της πόλης. Η αρχική επιλογή χωροθέτησης του ιδρύματος σε γειτνίαση με το Ρίο, λειτούργησε ενισχυτικά στην

εξέλιξη της περιοχής και τη σύνδεση της με την πόλη της Πάτρας. Η σταδιακή διαμόρφωση ενός δυναμικού πόλου με αξιόλογη διαμόρφωση, σχετική αυτονομία σε επίπεδο τεχνικών, και άλλων, υποδομών, μέρη σε ζητήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης (Βιολογικός καθαρισμός, κλπ.) και σημαντικές προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης, λειτούργησε έντονα ελκτικά προς χρήσεις α' και β' κατοικίας, καθώς και εμπορικές και επενδυτικές δραστηριότητες.

Ωστόσο, θα μπορούσαν να διευθετηθούν κάποια προβλήματα που δυσχεραίνουν την ένταξη της πανεπιστημιούπολης στο πολεοδομικό συγκρότημα. Η ελλειπής λεωφορειακή κάλυψη και η ανυπαρξία χώρων φοιτητικής δραστηριότητας στο κέντρο της πόλης, συνιστούν παράγοντες απομόνωσης όσων διαμένουν στη φοιτητική εστία που πρέπει να εκλείψουν.

Οι ωφέλειες από το πανεπιστήμιο ως ίδρυμα εκπόνησης ερευνών, μελετών και σχεδίων είναι ευνόητες και δεδομένες. Η συνεχής και αρμονική συνεργασία του με τους τοπικούς φορείς και τα άλλα ιδρύματα παρόμοιου χαρακτήρα κρίνεται απολύτως αναγκαία. Στον πίνακα που ακολουθεί, περιγράφονται σε γενικό επίπεδο τα σημαντικότερα ερευνητικά ιδρύματα, η λειτουργία των οποίων, επιφορτίζει υπό πολλές διαστάσεις την περιοχή ενώ εμπλουτίζει τη λίστα με τους φορείς άσκησης αποτελεσματικού αστικού περιβαλλοντικού σχεδιασμού.

4.6.4 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ. ΤΟ ΜΩΣΑΪΚΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ. ΑΝΑΜΙΞΗ, ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ

Εισαγωγικά και πριν η ανάλυση ειδικευτεί στις βασικές γενικές κατηγορίες χρήσεων, κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιηθεί μία πρώτη σφαιρική αναφορά στο σύνολο της πόλης, παραθέτοντας κάποια γενικά χαρακτηριστικά σχετικά με τις χρήσεις γης. Οι βασικές δραστηριότητες της πόλης συγκεντρώνονται στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Καρόλου, Κορίνθου, Αράτου, Κανακάρη, Αγ. Νικολάου, Αγ. Γεωργίου, Δημητρ. Υψηλάντου και την παραλιακή λεωφόρο ('κυρίως πόλη'/ κεντρικό τμήμα), ενώ οι περισσότερες περιοχές έξω από το κέντρο του οικισμού αποτελούν αμιγείς περιοχές κατοικίας με μικρές εξυπηρετήσεις λιανικού εμπορίου για καθημερινές ανάγκες στα τοπικά κέντρα των συνοικιών. Η κεντρική περιοχή διατηρεί όλες τις αστικές λειτουργίες από τον προηγούμενο αιώνα, φορτισμένη με όλη την ένταση που προκάλεσε η ανάπτυξη της πόλης μετά το 1960, και την τάση για επέκταση στους παράλληλους κεντρικούς δρόμους και τον άξονα της οδού Γούναρη που ουσιαστικά κατάργησε τις έννοιες της Άνω και Κάτω Πόλης (Πολυδωρίδης, 1986).

Χαρακτηριστικό γνώρισμα της κεντρικής περιοχής είναι η υπερσυγκέντρωση των λειτουργιών καθώς εκτός από την διοίκηση και το εμπόριο, οι πολιτιστικές λειτουργίες, η αναψυχή, ο τουρισμός βρίσκονται κύρια στην περιοχή του Παλιού Σχεδίου.

Είναι γεγονός ότι η επέκταση της πόλης προς βορρά και νότο δημιούργησε δύο τμήματα με σημαντική διαφοροποίηση στο είδος των χρήσεων και τις αξίες γης. Η διαφοροποίηση αυτή εκφράζεται έντονα στις παραγράφους που ακολουθούν μέσα από την θεματική ανάλυση των βασικών κατηγοριών χρήσεων και ιδιαίτερα μέσα από τις διακρινόμενες κατηγορίες περιοχών κατοικίας.

4.6.4.1 ΚΑΤΟΙΚΙΑ

Με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τρόπου και βαθμού ανάπτυξης, των κοινωνικών στρωμάτων στα οποία απευθύνονται, του βαθμού κεντρικότητας, της πυκνότητας δόμησης και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, θα μπορούσαμε να διακρίνουμε τις εξής κατηγορίες περιοχών κατοικίας:

- ▣ *Αστική κατοικία υψηλών εισοδημάτων* με κύρια χαρακτηριστικά τις υψηλές αξίες γης και κατά συνέπεια τις τιμές ανά m² κατοικίας, που διαμορφώθηκαν σε προνομιακές περιοχές από άποψη θέας και προσανατολισμού, αλλά και όπου κατασκευάστηκαν οι περισσότερες πολυτελείς κατοικίες. Οι περιοχές αυτές εντοπίζονται στον περίγυρο της πλατείας των Υψηλών Αλωνίων, στην πλατεία Όλγας και στη βόρεια παραλιακή ζώνη (περιοχή που αναπτύχθηκε κυρίως κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες). (Πολυδωρίδης, 1986)
- ▣ *Η 'κυρίως πόλη'* όπου εντοπίζονται αστικές κατοικίες μεσαίων εισοδημάτων με κύρια χαρακτηριστικά την υψηλή πυκνότητα δόμησης (σχεδόν αποκλειστική κυριαρχία των άμορφων πολυκατοικιών), τον συνεκτικό ιστό και την έντονη ανάμιξη με εμπορικές χρήσεις (τα εμπορικά καταστήματα στο ισόγειο των περισσότερων κτιρίων). Χαρακτηριστική είναι επίσης, η σταδιακή επέκταση της ζώνης αυτής της κατηγορίας, κύρια με την μορφή γραμμικής διεξόδου, κατά μήκος των κεντρικών οδικών αξόνων (Γούναρη, Κορίνθου, Σολωμού, Γερμανού, κλπ.). (Πολυδωρίδης, 1986)
- ▣ *Η ζώνη/περιοχή των κεντρικών λειτουργιών* η οποία αποτελεί τον βασικό πυρήνα της πόλης και διαθέτει την ιδιαιτερότητα (για την πόλη της Πάτρας) της, όχι απαραίτητα αρμονικής, συνύπαρξης της κατοικίας με τις διοικητικές και άλλες κεντρικές λειτουργίες. Με άλλα λόγια, οι παραπάνω δραστηριότητες δεν έχουν εκτοπίσει εντελώς την χρήση της κατοικίας από τον πυρήνα της

πόλης, με εξαίρεση ορισμένες ιδιαίτερες υποπεριοχές μικρής έκτασης (τμήμα των οδών Μαιζώνος, Κορίνθου, Γούναρη, κλπ.) (Πολυδωρίδης, 1986). Η εξέλιξη της συγκεκριμένης ζώνης προβλέπεται να κινηθεί προς την μείωση του αριθμού των κατοικιών καθώς ο πολλαπλασιασμός των δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα πιθανά θα οδηγήσει σε περαιτέρω φόρτιση (κυκλοφοριακή και άλλη) του κέντρου που σε συνάρτηση με τις υψηλές πυκνότητες και την δυσκολία εκτεταμένων αισθητικών, περιβαλλοντικών πολεοδομικών παρεμβάσεων στο κέντρο της πόλης, θα οδηγήσει στην μη καταλληλότητα της περιοχής για χρήσεις όπως η κατοικία.

▣ Οι παλιές αστικές συνοικίες που διατηρούν ως έναν βαθμό τον χαρακτήρα της γειτονιάς. Πρόκειται για περιοχές με παραδοσιακή χρήση την κατοικία, που περιβάλλουν την ‘κυρίως πόλη’ και χαρακτηρίζονται από χαμηλή πυκνότητα δόμησης και συγκριτικά μεγάλο ποσοστό χαμηλών



Εικόνα 4.11: Η παλιά Πόλη της Πάτρας
Πηγή: Βρεττός, 1998

κτιρίων. (Πολυδωρίδης, 1986). Στην ουσία, πρόκειται για μία αρκετά ευαίσθητη ζώνη καθώς πρώτη αυτή επηρεάζεται άμεσα από την εξάπλωση των κεντρικών λειτουργιών και την δημιουργία πολυκατοικιών που συνοδεύει την ανάπτυξη της πόλης. Επιπρόσθετα, αν και θα μπορούσε να αποφασιστεί και να προστατευτεί η διατήρηση του παραδοσιακού χαρακτήρα αυτών των συνοικιών, των χαμηλών συντελεστών δόμησης, κλπ., θεωρείται πιθανή η σταδιακή αλλοίωση της φυσιογνωμίας τους ή ακόμα και η απορρόφησή τους από την διαδικασία αστικοποίησης και μεγέθυνσης της πόλης.

▣ Υποβαθμισμένες περιοχές κατοικίας που βρίσκονται κύρια στο νότιο τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος, με βασικά χαρακτηριστικά την ενοχλητική παρουσία ή γειτνίαση με βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις, τον ανοργάνωτο τρόπο ανάπτυξης και οικοδόμησης τους και γενικά το σχετικά χαμηλό επίπεδο ποιότητας ζωής (Πολυδωρίδης, 1986). Το ασυμβίβαστο των χρήσεων, η κακή αισθητική των κτιρίων, η έλλειψη οργάνωσης και τα

αυξημένα ποσοστά ατμοσφαιρικής ρύπανσης που παρατηρούνται στην περιοχή, συνιστούν ένα δυσμενές πλαίσιο που δεν προσφέρεται για χρήσεις όπως η κατοικία. Αν και είναι εύκολα αντιληπτή η μεγάλη δυσκολία στην εκδοχή μεταφοράς αυτού του είδους των λειτουργιών, υπό το πρίσμα μιας αισιόδοξης θεώρησης θα μπορούσαν να γίνουν οι εξής σκέψεις: η οργάνωση και σταδιακή μετακίνηση (είτε κατά βούληση, είτε βάσει νομοθετημάτων και αποφάσεων, είτε ακόμα λόγω των δυνάμεων της αγοράς) των βιοτεχνιών σε κατάλληλα διαμορφωμένους χώρους στην περιφέρεια ή και ακόμα πιο μακριά από τα όρια του πολεοδομικού συγκροτήματος (βιοτεχνικά πάρκα, κλπ.), σε συνδυασμό με ουσιαστικές πολεοδομικές παρεμβάσεις θα μπορούσαν να μεταβάλλουν την φυσιογνωμία της περιοχής ανάγοντας την σε κατάλληλη περιοχή κατοικίας με περαιτέρω θετικές προοπτικές. Η επέκταση του λιμανιού προς τα νοτιοδυτικά, είναι ακόμα ένα στοιχείο που προβλέπεται να επηρεάσει τις συγκεκριμένες ζώνες δημιουργώντας συνθήκες περαιτέρω ανάπτυξης αλλά και πρόσθετες οχλήσεις.

- ▣ *Οι παλιοί οικισμοί της περιοχής που εισχώρησαν στην διαδικασία αστικοποίησης και απορροφήθηκαν από το πολεοδομικό συγκρότημα Πατρών. Αποτελούν την φυσική συνέχεια/ επέκταση της πόλης, στην οποία ενσωματώθηκαν σταδιακά, συχνά με την παρεμβολή κάποιων αδόμητων εκτάσεων. Λόγω του παραπάνω χαρακτηριστικού τους συμβάλλουν σημαντικά στην εικόνα του χαλαρού ιστού του πολεοδομικού συγκροτήματος, ενώ σαν οικιστικές ενότητες φέρουν έντονα τα σημάδια και τις επιπτώσεις της παλιάς τους υπόστασης ως οικισμών σχετικά με την δομή, την μορφή και τον τρόπο δόμησης τους. Στην συγκεκριμένη κατηγορία εντάσσονται περιοχές όπως η Αρόη, η Αγυιά, τα Ζαρουχλαίικα, το Ψαροφάι, ο Αγ. Γεώργιος Λάγγουρα, κλπ. (Πολυδωρίδης, 1986)*
- ▣ *Οι παλιοί οικισμοί προαστιακού χαρακτήρα που αποτελούν την αμέσως επόμενη διαβάθμιση περιοχών κατοικίας από άποψη κεντρικότητας. Πρόκειται για περιοχές α' κατοικίας, με μικρότερο βαθμό αστικοποίησης, ενταγμένες οργανικά στο πολεοδομικό συγκρότημα (μερικές είναι ήδη εντός του Σχεδίου Πόλης). Ο χαρακτήρας αυτής της ζώνης διατηρείται ως ένα βαθμό προαστιακός με χαμηλή πυκνότητα δόμησης, χαμηλά ύψη, αυλές και συχνά κάποιες παρεμβαλλόμενες καλλιεργούμενες εκτάσεις. Εδώ εντάσσονται οι περιοχές της Εγλυκάδας, του Διάκου, το Μπεγουλάκι, κλπ. (Πολυδωρίδης, 1986). Πιθανή*

μελλοντική εξέλιξη της συγκεκριμένης ζώνης, δεδομένης της ανάπτυξης της πόλης, θεωρείται η σταδιακή μετάβαση της στην αμέσως παραπάνω κατηγορία.

☞ Τα προάστια της πόλης, με κυρίαρχο σε ανάπτυξη, πυκνότητα και ένταση αυτό της ευρύτερης περιοχής του Ρίου. Με εμφανείς τις επιπτώσεις τόσο της πορθμειακής γραμμής και των κατασκευών της ζεύξης, όσο και της ανάμιξης ασυμβίβαστων χρήσεων (σύγκρουση κατοικίας-αναψυχής με την έννοια της νυχτερινής διασκέδασης, έντονες οχλήσεις από τα εργοτάξια που κατακλύζουν την περιοχή, κλπ.), η περιοχή του Ρίου έχει νοερά διαχωριστεί σε πολλές ζώνες, ενώ στο σύνολο της τείνει να μετεξελιχθεί σε έναν δυναμικό πόλο ανάπτυξης. Η ζώνη κατοικίας (α΄- β΄ κατοικίας) της περιοχής χαρακτηρίζεται κυρίως από πολυτελείς κατασκευές και καλαισθητα κτίρια, αλλά και σημαντικά ποσοστά πρασίνου. Αν και διαφαίνεται μια τάση ενσωμάτωσης στον χαλαρό ιστό του πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών, δεδομένης και της εξάρτησης του οικισμού (σε επίπεδο υπηρεσιών, εξυπηρετήσεων, κλπ.) από το αστικό κέντρο των Πατρών, το Ρίο έως σήμερα διατηρεί μία διοικητική και λειτουργική αυτονομία. Η αυτονομία αυτή, ενισχύεται από την σχετική επάρκεια σε κοινωνικές και άλλες υποδομές, αλλά και την γειννίαση με το Πανεπιστήμιο και το Περιφερειακό Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο. Επιπρόσθετα, η άμεση επαφή του οικισμού με την θάλασσα και η συγκέντρωση κοινωνικών ομάδων με υψηλά εισοδήματα, προσδίδουν στην περιοχή μία ενδιαφέρουσα φυσιογνωμία που παλεύει να διατηρηθεί καθώς η οικοδομική δραστηριότητα αυξάνει με γρήγορους ρυθμούς.

Από τα παραπάνω γίνεται σαφής τόσο η διαφοροποίηση ανάμεσα στο βόρειο και νότιο τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος όσο και η διαφοροποίηση ανάμεσα στις διάφορες ζώνες κατοικίας. Είτε ως παραδοσιακή χρήση είτε ως μερικώς εκτοπισμένη, είτε ακόμα αναμεμιγμένη με άλλες χρήσεις, η κατοικία συναντάται στο σύνολο των ενοτήτων της πόλης σε σημαντικά ποσοστά, απευθυνόμενη κάθε φορά (με βάση τις παραπάνω κατηγορίες) σε διαφορετικά κοινωνικά στρώματα και καλύπτοντας διαφορετικές προδιαγραφές. Κατά αυτόν τον τρόπο συντίθεται ένα μεγάλο μωσαϊκό που σκιαγραφεί σχεδόν απόλυτα την ποιότητα ζωής, τα παρεχόμενα προνόμια και την αισθητική του αστικού περιβάλλοντος. Η πιθανή τάση μετεξέλιξης κάθε κατηγορίας, που διατυπώθηκε παραπάνω, προκύπτει σαν εκτίμηση από την πορεία και ιστορική διαδρομή της πόλης της Πάτρας αλλά και των περισσότερων ελληνικών αστικών κέντρων έως σήμερα, και όπως κάθε εκτίμηση είναι γενική και δεν προβλέπει τις

επιπτώσεις ‘γενναίων’ παρεμβάσεων, κατασκευών ή υποδομών που ίσως αποφασισθούν και υλοποιηθούν στο μέλλον.

4.6.4.2 ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

Το μεγαλύτερο μέρος των κεντρικών λειτουργιών συγκεντρώνεται στον πυρήνα της πόλης, την περιοχή δηλαδή που περικλείεται από τις οδούς Καρόλου, Κορίνθου, Αράτου, Κανακάρη, Αγ. Νικολάου, Αγ. Γεωργίου, Δημητρίου Υψηλάντου και την παραλιακή λεωφόρο. Οι διοικητικές και άλλες υπηρεσίες, οι τράπεζες, τα γραφεία, οι εμπορικές χρήσεις καθώς και μεγάλο ποσοστό των τουριστικών εγκαταστάσεων και της αναψυχής συγκεντρώνεται σε αυτό το εξαιρετικά φορτισμένο τμήμα της πόλης. Αν και οι παραπάνω λειτουργίες φαίνεται να πολλαπλασιάζονται με σχετικά γρήγορους ρυθμούς (ίσως και ταχύτερα από τον ρυθμό ανάπτυξης της πόλης λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων, της υποψηφιότητας της Πάτρας ως Πολιτιστική Πρωτεύουσα 2006, κλπ.), μέχρι στιγμής δεν έχουν εκτοπίσει ολοκληρωτικά την κατοικία από το κέντρο της πόλης.

Η εμβέλεια των παραπάνω κεντρικών δραστηριοτήτων σε γενικό πλαίσιο καλύπτει το σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται η γραμμική επέκτασή τους κατά μήκος βασικών οδικών αξόνων όπως η οδός Γούναρη, Γερμανού, Κορίνθου, Έλληνας Στρατιώτου, η παραλιακή λεωφόρος (προς βορρά και νότο), κλπ. Αξιοσημείωτες είναι και οι πρόσφατες προσπάθειες αποκέντρωσης των διοικητικών υπηρεσιών προς τα εξωτερικά όρια του αστικού ιστού και κατά μήκος κεντρικών οδικών αρτηριών (ΝΕΟ Πατρών- Αθηνών, κλπ.).

4.6.4.3. ΑΝΑΨΥΧΗ

Η αναψυχή αποτελεί μία λειτουργία που συναντάται σε πολλά και διάσπαρτα σημεία της πόλης. Ωστόσο θα μπορούσαμε να διακρίνουμε κάποιες ζώνες με τις μεγαλύτερες συγκεντρώσεις τέτοιων δραστηριοτήτων, οι οποίες διαφοροποιούνται μεταξύ τους ως προς το είδος της προσφερόμενης αναψυχής αλλά και ως προς τον κόσμο στον οποίο απευθύνονται. Τα δύο αυτά τελευταία χαρακτηριστικά αποτελούν και σημαντικούς παράγοντες δημιουργίας ή έντασης των οχλήσεων που προκύπτουν από την συγκεκριμένη δραστηριότητα και την ανάμιξη της με τις άλλες αστικές λειτουργίες. Σύμφωνα με τα παραπάνω, διακρίνονται:

- *Η βόρεια παραλιακή ζώνη* προς την πλαζ του ΕΟΤ και η παραλιακή ζώνη του Ρίου, που συγκεντρώνουν ικανό αριθμό από καφετέριες, καλοκαιρινές pub και

νυχτερινά καταστήματα διασκέδασης. Οι συγκεκριμένες ζώνες βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση, πολλές φορές και ανάμιξη, με περιοχές κατοικίας, γεγονός που αποτελεί σημείο προβληματισμού τόσο από την πλευρά της ηχορύπανσης και της αυξημένης κυκλοφορίας κυρίως κατά τις βραδινές ώρες, όσο και της αισθητικής των συγκεκριμένων καταστημάτων.

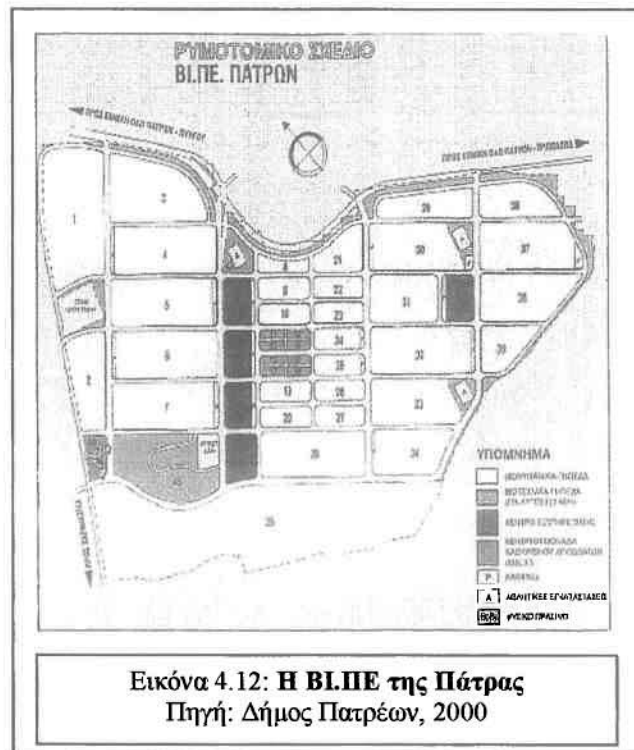
- Η περιοχή του Αγ. Νικολάου έως τον ομώνυμο μόλο με σχετικά μεγάλη συγκέντρωση κινηματογράφων, ξενοδοχείων, ζαχαροπλαστείων και καφετεριών. Η συγκεκριμένη ζώνη αποτελεί ζωτικό τμήμα του κέντρου με έντονη κίνηση και εμπορική δραστηριότητα. Η πρόσφατη πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Αγ. Νικολάου και η ανάπλαση των νεοκλασικών κτιρίων που βρίσκονται κατά μήκος της, αποτέλεσε θετική προσπάθεια αναβάθμισης της εικόνας της πόλης, διευκόλυνσης της κυκλοφορίας των πεζών και σύνδεσης του αστικού ιστού με το λιμάνι και την θάλασσα.
- Οι σκάλες της οδού Γεροκωστοπούλου, που στην ουσία αποτελούν το κέντρο κυρίως της χειμερινής νυχτερινής διασκέδασης. Καφετέριες, fast food και club συνθέτουν την φυσιογνωμία της περιοχής που εμφανίζει έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα κατά τις ώρες αιχμής αλλά και κεντρική εστία αισθητικής όχλησης και ηχορύπανσης.
- Τμήματα της παλιάς πόλης όπου συναντά κανείς παραδοσιακές ταβέρνες και νυχτερινές pub, αναμεμιγμένες με κατοικίες και διατηρητέα κτίρια που είτε είναι ανακαινισμένα είτε όχι, προσδίδουν ιδιαίτερη αισθητική στην περιοχή.
- Τα Ψηλά Αλώνια και η πλατεία Τριών Ναυάρχων με έντονη παρουσία στην αναψυχή των Πατρινών. Ταβέρνες, fast food και καφετέριες με τραπεζάκια στον περίγυρο της πλατείας και κατά μήκος του πεζοδρομίου συνθέτουν ένα ενδιαφέρον σκηνικό ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες ενώ συχνά αποτελούν σημείο τριβής ανάμεσα στις αρχές της τοπικής αυτοδιοίκησης και τους κατοίκους της περιοχής λόγω της προκαλούμενης ηχορύπανσης, του ενοικίου που καταβάλλουν οι καταστηματάρχες και της πιθανής καταπάτησης του πεζοδρομίου και του κοινόχρηστου χώρου από τους ιδιοκτήτες των εν λόγω καταστημάτων.
- Η πολιτιστική δραστηριότητα και οι χώροι που την φιλοξενούν (όπως και η αθλητική δραστηριότητα και οι αθλητικές εγκαταστάσεις) αναλύονται σε ξεχωριστό κεφάλαιο στην συνέχεια της ανάλυσης. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι συγκεκριμένες δραστηριότητες διασκορπίζονται σε διάφορα σημεία της πόλης,

ενώ το Δημοτικό Θέατρο Απόλλων στην πλατεία Γεωργίου, το Αρχαίο Ωδείο (Ανω Πόλη) και το παλιό Φρούριο της πόλης αποτελούν τους βασικούς χώρους συγκέντρωσης τέτοιου είδους εκδηλώσεων.

Να προσθέσουμε εδώ ότι ο ψυχαγωγικός εξοπλισμός της πόλης δεν υστερεί καθόλου. Αντιθέτως θα μπορούσε να χαρακτηριστεί πληθωρικός και με ορισμένα ίσως σημεία υπερβολής για μια πόλη αυτού του πληθυσμιακού μεγέθους και αυτών των οικονομικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει. Έτσι η πόλη διαθέτει, τουλάχιστον, 356 καφετέριες (!), 378 ταβέρνες-εστιατόρια-ψησταριές, 85 πιτσαρίες, 36 Bar-Bistro, και 30 χώρους ζωντανής μουσικής (κέντρα διασκέδασης-night club κλπ.) (Δήμος Πατρέων, 2000)

4.6.4.4. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Σε ένα πρώτο γενικό νομαρχιακό επίπεδο περιγραφής, η μόνη θεσμοθετημένη ΒΙ.ΠΕ. είναι αυτή της Πάτρας, που βρίσκεται στην κοινότητα Αγ. Στεφάνου (εκτός του ΠΣ) έκτασης 4.050 στρεμμάτων. Στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πάτρας, χαρακτηρισμένες περιοχές ΒΙΟ.ΠΑ. είναι στο Πλατάνι (Επιστημονικό Πάρκο) και στον Γλαύκο. Η ΒΙΟ.ΠΑ. του Γλαύκου έχει μάλιστα προέκταση στο



Εικόνα 4.12: Η ΒΙ.ΠΕ της Πάτρας
Πηγή: Δήμος Πατρέων, 2000

Βιομηχανικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΒΕΠ) σύμφωνα με τον Ν. 2545/1997 (ΦΕΚ 254/15-12-97) και είναι ενεργή. (Πολυδωρίδης, 1986)

Όσον αφορά την εμπλοκή της βιομηχανίας στον ιστό της πόλης, οι μεγάλες και οχλούσες βιοτεχνικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις συγκεντρώνονται στο νότιο τμήμα της παραλιακής ζώνης ως τον Γλαύκο και περιβάλλονται από περιοχές κατοικίας. Εκτός από τις βιομηχανίες ετοιμών ενδυμάτων που βρίσκονται στην κεντρική περιοχή οι υπόλοιπες βιομηχανικές εγκαταστάσεις αναπτύχθηκαν προς τον βορρά, κατά μήκος του άξονα της νέας Εθνικής Οδού, προς την περιοχή του

Πανεπιστημίου, και νότια στον δρόμο για την Οβρυά (Πολυδωρίδης, 1986). Από την καταγραφή των βιομηχανικών, βιοτεχνικών μονάδων και της χονδρεμπορικής δραστηριότητας, εντοπίζονται:

- Η συγκέντρωση βιομηχανικής δραστηριότητας στην Ακτή Δυμαίων και κατά μήκος της παλιάς εθνικής οδού στο ύψος του Χάραδρου.
- Η διασπορά βιοτεχνικών μονάδων με ανοργάνωτο τρόπο σε όλο το φάσμα του πολεοδομικού συγκροτήματος, με ιδιαίτερη ένταση στις νότιες συνοικίες και κατά μήκος της οδού Καλαβρύτων στο ύψος του Γλαύκου.
- Η συγκέντρωση μεγάλου μέρους της χονδρεμπορικής δραστηριότητας στο νοτιοδυτικό τμήμα της κεντρικής περιοχής (στην ευρύτερη περιοχή του Αγίου Ανδρέα) με επέκταση προς την ενδότερη ζώνη της ακτής Δυμαίων, με όλες τις δυσάρεστες επιπτώσεις στην κυκλοφοριακή φόρτιση της κεντρικής περιοχής.

Από την μερική ανάμιξη ή γειτνίαση της βιομηχανίας με τις άλλες αστικές χρήσεις, προκύπτει μία ανελαστική κατάσταση μέσα στην πόλη, με έντονα τα χαρακτηριστικά της υποβάθμισης. Η μεγάλη δυσκολία στην εκδοχή μεταφοράς των βιομηχανιών, η ρύπανση του περιβάλλοντος (ατμόσφαιρα, θάλασσα), οι μεγάλες ακαλαίσθητες εγκαταστάσεις που δεσμεύουν σημαντικές εκτάσεις (την στιγμή που αυτοί οι χώροι θα μπορούσαν να ανακουφίσουν όχι μόνο την περιοχή αλλά και ολόκληρη την πόλη για γραφεία, χώρους πολιτιστικού ενδιαφέροντος κ.α.) αλλά και ο ανοργάνωτος τρόπος ανάπτυξης αυτών των περιοχών και κύρια της νότιας ζώνης βιομηχανικής δραστηριότητας, συνθέτουν μια δυσμενή κατάσταση για τους κατοίκους της περιοχής. Εκτός από θύλακες ρύπανσης και υποβάθμισης του αστικού τοπίου, η παραπάνω διαμορφωμένη κατάσταση μετρά επιπτώσεις και στην κοινωνική διαστρωμάτωση της πόλης.

4.7 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

4.7.1 ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ, ΠΑΡΚΑ, ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ

Η Πάτρα αποτελεί ένα μεγάλο αστικό κέντρο με σαφείς ελλείψεις χώρων πρασίνου και ανοικτών χώρων. Το πυκνοδομημένο κέντρο, οι δυσλειτουργίες στην κυκλοφορία των πεζών και η έλλειψη πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής, και τα αυξημένα ποσοστά ρύπανσης, αποτελούν χαρακτηριστικά της πόλης που καθιστούν αναγκαίες τις

παρεμβάσεις των αρμόδιων φορέων προς την κατεύθυνση της ανάπλασης περιοχών και της δημιουργίας χώρων πρασίνου. Η πολιτιστική και ιστορική διαδρομή της Πάτρας σε συνδυασμό με το γεγονός διέλευσης μεγάλου αριθμού τουριστών, λόγω του λιμανιού, θα μπορούσαν να αποτελέσουν στοιχεία αφύπνισης της πολιτείας και σχετικής μέριμνας. Σαν μέτρο αναβάθμισης της ποιότητας ζωής της πόλης, ανάδειξης της φυσιογνωμίας της, μείωσης της προκαλούμενης ρύπανσης και τόνωσης του ενδιαφέροντος από τουριστικής πλευράς, το αστικό πράσινο, ο σχεδιασμός, η δημιουργία και η συντήρηση του, οφείλουν να αποτελούν πρωτεύουσα ανησυχία της πολιτείας.

Στην υφιστάμενη κατάσταση, οι ελεύθεροι χώροι περιορίζονται κυρίως στις πλατείες, ενώ είναι γεγονός ότι εμφανίζεται σημαντική δυσαναλογία, ακόμα και σε αυτό το ελλιπές δίκτυο ελεύθερων χώρων, ανάμεσα στις βόρειες και νότιες συνοικίες της πόλης. Ωστόσο θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια, οι δράσεις της πολιτείας έχουν κατευθυνθεί προς την άμβλυνση αυτή της δυσαναλογίας (κατασκευή πλατείας Ψαροφάι, οι σημαντικότεροι χώροι πρασίνου και οι κεντρικότερες πλατείες που απαντώνται στον αστικό ιστό, είναι οι εξής:

- **Δασύλλιο.** Πρόκειται για έναν πευκόφυτο λόφο (Σχατοβούνι) που γειτνιάζει με τον λόφο της Ακρόπολης. Είναι η 'βεράντα' του Πατραϊκού κόλπου, αφού προσφέρει άριστη θέα, και ο σημαντικότερος πνεύμονας πρασίνου με ζωτική σημασία για την πόλη της Πάτρα. Η διαμόρφωση του χώρου που πραγματοποιήθηκε την προηγούμενη δεκαετία, με μονοπάτια, διαδρομές και χώρους στάσης δημιουργούν ένα αξιόλογο περιβάλλον που προσφέρεται για περίπατο. Πέρα από την θετική επίδραση στο περιβάλλον της πόλης, το δασύλλιο αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης για τους κατοίκους και τους τουρίστες της πόλης και μέχρι σήμερα διατηρείται σε αρκετά καλή κατάσταση. (Βρεττός, 1998)
- **Μαρίνα** (Περιοχή Πελεκάνου). Πρόκειται για την παραλιακή ζώνη που παρεμβάλλεται ανάμεσα στις λιμενικές εγκαταστάσεις και την μαρίνα της πόλης. Η πρόσφατα αυτή διαμορφωμένη ζώνη, έχει λάβει σημαντική θέση στους ανοικτούς χώρους του αστικού ιστού, μιας και προσφέρει υψηλή αισθητική, δενδροφύτευση, αναψυκτήρια, χώρους στάσης, ένα παραλιακό αμφιθέατρο και πολύ ενδιαφέρουσες διαδρομές (Βρεττός, 1998).
- **Πλατεία 25^{ης} Μαρτίου** (πρώην Αγ. Γεωργίου). Εκεί που τελειώνουν οι σκάλες της οδού Γερωκοστοπούλου και Πατρέως, βρίσκεται η μικρή και ιστορική πλατεία της 25^{ης} Μαρτίου. Ο χώρος της πλατείας γειτονεύει ανατολικά με το χώρο του Αρχαίου

Ωδείου και δυτικά με το χώρο του Ρωμαϊκού Αμφιθεάτρου. Εκτός από κοινόχρηστος χώρος και πνεύμονας πρασίνου, η συγκεκριμένη πλατεία αποτελεί μνημείο ιστορικής και πολιτιστικής αξίας, ενώ η θέση και η γειτνίαση της με τους ιστορικούς χώρους που προαναφέρθηκαν, ενισχύει την αισθητική και την εικόνα της περιοχής. (Βρεττός, 1998)

- **Πλατεία Υψηλών Αλωνίων.** Στο κέντρο της Πάτρας, 800 περίπου μέτρα ΝΑ του κεντρικού λιμανιού, βρίσκεται η μεγαλύτερη και γραφικότερη πλατεία της πόλης, τα Υψηλά Αλώνια. Τα πεύκα, οι πανύψηλοι φοίνικες και τα άλλα δέντρα, οι κήποι με τα λουλούδια, τα πολύχρωμα σιντριβάνια και η γενική διαμόρφωση του χώρου συνθέτουν ένα καλαίσθητο τοπίο στο κέντρο της πόλης. Το όνομα της πλατείας προήλθε από τα αλώνια λιασίματος της σταφίδας που υπήρχαν κάποτε στον χώρο αυτό ενώ στις μέρες μας η πλατεία συνδέεται και με αρκετές πολιτιστικές δραστηριότητες. Εκτός από την ιστορική της αξία και τις προτομές και τα αγάλματα που φιλοξενεί, η πλατεία στο σύνολο της αποτελεί μια πραγματική όαση σε ένα έντονα επιφορτισμένο αστικό κέντρο. (Βρεττός, 1998)
- **Πλατεία Γεωργίου Α΄.** Η Πλατεία Γεωργίου είναι το κέντρο του σημερινού πολεοδομικού συγκροτήματος και το αναμφισβήτητο κέντρο της νεοκλασικής Πάτρας. Στο σημείο που βρίσκεται αυτή η μεγάλη ορθογώνια πλατεία διασταυρώνονται οι οδοί Γεωκοστοπούλου, Μαιζώνος και Κορίνθου. Στο βόρειο τμήμα της, διασώζονται ακόμα αρκετά νεοκλασικά κτίρια με σημαντικότερο το Δημοτικό Θέατρο Απόλλων, έργο του αρχιτέκτονα Ενρέστου Τσίλλερ. Αποτελεί έναν από τους ελάχιστους ευμεγέθεις ανοικτούς χώρους στο κέντρο της πόλης, που κατά τα άλλα φαίνεται να ασφυκτιά, ενώ την σημερινή της μορφή πήρε το 1902. Έχει κηρυχθεί διατηρητέος τόπος ενώ συνδέεται με σημαντικά πολιτικά και πολιτιστικά γεγονότα της πόλης. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι πλατεία τα τελευταία 30 χρόνια είναι ο χώρος των κεντρικών εκδηλώσεων του Πατρινού Καρναβαλιού. (Βρεττός, 1998). Τη στιγμή αυτή εκτελούνται έργα ανακατασκευής της, που κύριο χαρακτηριστικό έχουν την αλλαγή της μορφής της από στρογγυλή σε ορθογώνια.
- **Πλατεία Εθνικής Αντίστασης** (πρώην Πλατεία Όλγας). Βρίσκεται 300 μέτρα βόρεια της πλατείας Γεωργίου και περικλείεται από τους δρόμους Μαιζώνος, Ρήγα Φεραίου, Κολοκοτρώνη και Αράτου. Πρόκειται για την τρίτο μεγάλο ανοικτό χώρο στο κέντρο της πόλης με σημαντική δενδροφύτευση και αξιόλογη διαμόρφωση. (Βρεττός, 1998)

- **Πλατεία Τριών Συμμάχων.** Βρίσκεται κοντά στο λιμάνι, στη συνέχεια του πεζόδρομου της Αγίου Νικολάου. Στην ουσία αποτελεί τον συνδετήριο κρίκο ανάμεσα στον μόλο Αγ. Νικολάου, δηλαδή τον βασικό 'διάδρομο' της πόλης προς την θάλασσα, και τον αστικό ιστό. Πρόσφατα αναδιαμορφώθηκε ο χώρος με ικανοποιητικά αποτελέσματα από άποψη αισθητικής, ωστόσο δεν χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη πρασίνου. (Βρεττός, 1998)

Παρά την ανεπάρκεια των χώρων πρασίνου για το μέγεθος της πόλης και τον ελλιπή σχεδιασμό, είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια έχουν αρχίσει κάποιες προσπάθειες αισθητικής και περιβαλλοντικής αναβάθμισης που εκφράζονται με πολλαπλές μορφές. Η διαπλάτυνση κεντρικών αρτηριών, η ορθότερη διαχείριση και συντήρηση των υφιστάμενων χώρων πρασίνου, οι αναδιαμορφώσεις και αναπλάσεις που έχουν λάβει χώρα την τελευταία πενταετία (Μαρίνα, περιοχή Πελεκάνου, πλατεία Τριών Συμμάχων, Ακτή Δυμαίων- βλ. σχετικούς χάρτες, κλπ.), η διεκδίκηση της κυριότητας δασικών ή άλλων περιοχών από τις δημοτικές αρχές με στόχο την αποκατάσταση και προστασία τους, ο προγραμματισμός για τη φύτευση δενδροστοιχιών κατά μήκος των πεζοδρομίων των περισσότερων οδών της πόλης που βρίσκεται σε εξέλιξη και εφαρμογή τα τελευταία δύο χρόνια, αποτελούν ορισμένες μόνο εκφράσεις των παραπάνω προσπαθειών (Δήμος Πατρέων, 2002).

Τέλος, σημαντικό έργο πνοής για το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας προβλέπεται να αποτελέσει το **Οικολογικό Πάρκο Αναψυχής** στο έλος Αγυιάς Πατρών, που βρίσκεται στην φάση του σχεδιασμού. Το συγκεκριμένο έλος αποτελεί έναν υπολειμματικό παράκτιο υγροβιότοπο στο ΒΑ τμήμα της πόλης, συνολικής έκτασης 280 στρεμμάτων περίπου. Η αξία του έλους από οικολογικής άποψης, έγκειται στην ύπαρξη σε αυτό μόνιμα πλεονάσματος γλυκού νερού, το οποίο προέρχεται από τις απορροές της λεκάνης Βούντενης και Συχαινών καθώς και στην αξιοσημείωτη παρουσία ειδών ορνιθοπανίδας, η οποία ακολουθεί τον δυτικό άξονα μετανάστευσης της χώρας μας. Ο χώρος του έλους έχει περιέλθει στην κυριότητα χρήσης του Δήμου Πατρέων από το 1997, ο οποίος στοχεύει στην δημιουργία ενός ολοκληρωμένου Πάρκου αναψυχής και εκπαίδευσης, ενός Αστικού Πάρκου, δηλαδή, 5,5 περίπου στρεμμάτων, όπου θα συνυπάρχουν η αναψυχή, ο αθλητισμός και οι πολιτιστικές δραστηριότητες, ενώ ταυτόχρονα θα προστατεύεται η υδρολογική ισορροπία του έλους και της ευρύτερης περιοχής. Με παράλληλες εργασίες αποκατάστασης και βελτίωσης της βλάστησης, περιφραγή, κατασκευή χώρου στάθμευσης, φυλακίων εισόδου, Κέντρου Περιβαλλοντικής Πληροφόρησης, Κέντρου Κυκλοφοριακής Αγωγής, κλπ.,



εγκατάσταση ηχοπετασμάτων και παρατηρητηρίων, το συγκεκριμένο πάρκο προβλέπεται να αποτελέσει σημαντική προσπάθεια, με εκπαιδευτική σημασία, αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής, αλλά και προστασίας της φύσης. (Δήμος Πατρέων, 2000)

4.7.2 ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ

«Το αστικό τοπίο είναι χώρος οικειοποιημένος, κωδικοποιημένος, που έχει υποστεί χρήσεις, συνήθειες, ρυθμίσεις... Είναι αποτέλεσμα σχέσεων ανάμεσα σε οικονομικές δραστηριότητες, κοινωνικές δομές, πολιτιστικές αξίες καθώς και το φυσικό τους υπόβαθρο που μεταβάλλεται στον χρόνο. Είναι χώρος δυναμικός με τον άνθρωπο δράστη και επηρεαζόμενο, παράγοντα δημιουργίας, κοινωνικά και λιγότερο άμεσα ατομικά. Το αστικό τοπίο είναι, με την έννοια αυτή, καθρέφτης της εξέλιξης της πόλης, της μορφής και της μεταμόρφωσης του χώρου της. Είναι η φυσιογνωμία της πόλης, η εικόνα και η φαντασία της στο χρόνο, την καθημερινή ζωή και τον ορίζοντα...» (Ανανιάδου-Τζημοπούλου, 1997)

Η παραπάνω παράγραφος αποδίδει περιγραφικά την έννοια του αστικού τοπίου, έννοια που συνδέεται άμεσα με την αστική μνήμη που 'αφήνει' η πόλη στις διάφορες κατηγορίες χρηστών. Αν και η αντίληψη του επισκέπτη για την Πάτρα δεν ταυτίζεται σε καμία περίπτωση με την αντίληψη των μόνιμων κατοίκων, ακόμα και αυτή η ίδια η διαπίστωση αποτελεί στοιχείο-πληροφορία για την αστική φυσιογνωμία των Πατρών. Η πόλη της Πάτρας αποτελεί αναμφισβήτητα επιφανόμενο του θαλάσσιου χώρου και της δραστηριότητας του λιμανιού, που τη χαρακτηρίζει από τη Ρωμαϊκή ήδη περίοδο. Η ιδιαίτερη αυτή σχέση θάλασσας και πόλης είναι άμεσα αντιληπτή από τον καθένα, ενώ καθορίζει την 'μνήμη' τόσο του μόνιμου κατοίκου, που συνδέει με έμφαση την πόλη του με την θάλασσα, όσο και την αντίληψη του επισκέπτη που είτε φθάνει με πλοίο, είτε προσεγγίζει την πόλη από την ξηρά (οδικώς ή σιδηροδρομικώς) αναγκάζεται να ακολουθήσει και να έλθει σε επαφή με την παραλιακή ζώνη.

Η 'εσωτερική' ζωή της πόλης, η ζωή δηλαδή των περιοχών πέρα από το λιμάνι, αποκαλύπτεται μόνο σημειακά από την παραλιακή ζώνη. Στα σημεία, δηλαδή, όπου ο κλοιός των κτιρίων 'σπάει' ώστε να εμφανιστεί η περιοχή του Αγίου Ανδρέα ή η πλατεία των Τριών Ναυάρχων ή η πλατεία Τριών Συμμάχων και η απόληξη της οδού Αγίου Νικολάου. Σε αυτά τα τρία σημεία μόνο, γίνεται αντιληπτή από την παραλία, η πιθανότητα να διαθέτει η πόλη ένα δυναμικό κτιρίων με ιστορική αξία ή γενικότερα μια

ποιότητα σημερινής ζωής και παλιότερων καταβολών υψηλότερη από αυτή της υποβαθμισμένης βιομηχανικής και λιμενικής παράλιας περιοχής της.

Υπό το πρίσμα μιας σχηματικής θεώρησης θα μπορούσε να αναφερθεί ότι η δομή της πόλης συνθέτει μία ‘αστική κτένα’. Η Πάτρα, όπως και πολλές άλλες παραλιακές πόλεις, χαρακτηρίζεται από ένα επίμηκες παράλιο τμήμα, το ‘οριζόντιο στέλεχος’ της κτένας, και μια σειρά από κατακόρυφα στοιχεία- ‘δόντια’, δρόμους δηλαδή, που ‘κτενίζουν’ το βαθύτερο αστικό ιστό (Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο-ΥΠΕΧΩΔΕ, 2000). Ωστόσο, στην πόλη της Πάτρας παρατηρείται μία απώλεια της συνοχής ανάμεσα στο εσωτερικό της πόλης και την παραλία. Σε μεγάλο βαθμό, η πόλη εμφανίζεται εγκλωβισμένη, εσωστρεφής, που πέρα από τα άλλα σημαντικά της προβλήματα δεν είναι ικανή να προβάλλει ούτε καν αυτές τις ποιότητες που κατάφερε να διασώσει και να διατηρήσει. Η βαθιά λειτουργική διαφοροποίηση της πόλης και της παραλιακής ζώνης και η παρεμβολή του εξαιρετικά βεβαρημένου παραλιακού άξονα κίνησης, έχουν οδηγήσει στην ανάπτυξη ενός αστικού ‘ρήγματος’ που προσδιορίζει την φυσιογνωμία του κέντρου της πόλης.

Προχωρώντας προς το εσωτερικό του αστικού συγκροτήματος, και όχι κατά ανάγκη από τις βασικές αρτηρίες, αποκαλύπτονται μορφές και παρακαταθήκες άλλων εποχών που διαφοροποιούν την πρώτη εικόνα για την πόλη. Διαχρονικά σημεία αναφοράς, έντονη αναγεννησιακή διάθεση και νεοκλασική παρουσία, σημεία ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, μεγάλες εκκλησίες, δείγμα πολιτισμού και ιεραρχίας της θρησκείας για την ζωή της πόλης, διανθίζουν τον ιστό και την άμορφη μάζα των πολυκατοικιών που κατακλύζουν το κέντρο. Ο μεγαλοπρεπής θόλος του Αγίου Ανδρέα, το Δασύλλιο, τα Υψηλά Αλώνια, το Αρχαίο Ωδείο, απομεινάρια μιας ποιότητας που παλεύει να αναδειχθεί, αλλάζουν λίγο τα γκριζα χρώματα του μοντέρνου ‘αέρα’ της πόλης από την πολεοδομική αμορφία, την βιομηχανική παρακμή, τα φουγάρα των πλοίων στο λιμάνι, τις μεγάλες διαφημιστικές αφίσες στο κέντρο της πόλης και τις άπειρες κεραίες στις ταράτσες των πολυκατοικιών.

4.7.3 ΘΥΛΑΚΕΣ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ

Αν και το αντικείμενο της συγκεκριμένης παραγράφου σχετίζεται άμεσα με το δημογραφικό και κοινωνικοοικονομικό προφίλ της πόλης, αφού δανείζεται σημαντικό τμήμα πληροφοριών από αυτούς τους τομείς, στο κείμενο που ακολουθεί πραγματοποιείται μία ‘ανάγνωση’- παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης από την

σκοπιά της ύπαρξης ενός ανάγλυφου μωσαϊκού με σαφείς επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον, την ποιότητα ζωής, τη μορφή και την δομή της πόλης.

Στην ουσία οι διάφορες κοινωνικοοικονομικές ομάδες διαμορφώνουν την φυσιογνωμία της συνοικίας οπού διαμένουν, αλλά παράλληλα τα διαφορετικά επίπεδα ποιότητα ζωής, συνδέσεων και εξυπηρετήσεων (χαρακτηριστικά που διαμορφώνουν τις αξίες γης, τις τιμές των ενοικίων, κλπ.) που 'προσφέρει' κάθε συνοικία, αποτελούν στοιχεία έλξης των διάφορων κοινωνικοοικονομικών ομάδων. Πρόκειται δηλαδή, για μία αμφίδρομη σχέση που επηρεάζεται και επηρεάζει πολλές από τις συνιστώσες που συνθέτουν την αστική ζωή και το αστικό περιβάλλον.

Οι θύλακες υποβάθμισης του αστικού τοπίου, που για την πόλη των Πατρών όχι απλά δεν είναι λίγοι αλλά καλύπτουν σημαντικό τμήμα της 'βιτρίνας' της πόλης, σχετίζονται κυρίως με δύο βασικούς παράγοντες. Τον πρώτο παράγοντα αποτελεί η βιομηχανική δραστηριότητα, που στην περίπτωση μας επέδρασε καταλυτικά σε δύο διαφορετικές χρονικές περιόδους με δύο διαφορετικούς τρόπους. Τόσο η περίοδος ακμής της βιομηχανίας, που συνοδεύτηκε από την μαζική και ανοργάνωτη συγκέντρωση και εγκατάσταση του πληθυσμού στην ευρύτερη περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος, όσο και η περίοδος παρακμής του δευτερογενή τομέα, που τίναξε στα ύψη τον δείκτη ανεργίας και την εγκατάλειψη των βιομηχανικών μονάδων, άφησαν έντονα τα σημάδια τους στην μορφή και την λειτουργία της πόλης. Οι θύλακες υποβάθμισης που απαντώνται στον ιστό και που σχετίζονται με αυτό τον παράγοντα, βρίσκονται διασκορπισμένοι μέσα στην πόλη, με κύρια περιοχή έντασης τις νότιες συνοικίες και την ζώνη παράλληλα προς την Ακτή Δυμαίων.

Τον δεύτερο παράγοντα αποτελεί η ανοργάνωτη δόμηση και επέκταση της πόλης από τις οικονομικά ασθενέστερες ομάδες του πληθυσμού (μεγάλα ποσοστά αυθαίρετων κτισμάτων) και φυσικά η σταδιακή συγκέντρωση και εγκατάσταση των οικονομικών μεταναστών που επιλέγουν το λιμάνι της Πάτρας για να εισέλθουν, συνήθως λαθραία, στην χώρα και συχνά για διάφορους λόγους παραμένουν στην πόλη. Η τυχαία και ευκαιριακή παραμονή της αυτής της δεύτερης ομάδας του πληθυσμού συνιστά εστία πολλών προβλημάτων τόσο για τους ίδιους (μετατροπή χώρων στάθμευσης ή πλατειών ή ακόμα και σταθμευμένων βαγονιών σε χώρους διαμονής με αποτέλεσμα: άσχημες συνθήκες ζωής, εστίες ασθeneιών και μολύνσεων αφού δεν νοείται υγιεινή και προστασία από τις καιρικές συνθήκες, κλπ.) όσο και για την δομή της πόλης (δυσλειτουργία στο οικιστικό και οδικό δίκτυο, θύλακες υποβάθμισης της 'πρώτης' εικόνας της πόλης, του αστικού τοπίου και της ποιότητας ζωής, αντικίνητρο

παραμονής των τουριστών, προβλήματα καθαριότητας, ρύπανσης, εγκληματικότητας, κλπ.) . Σε χωρικό επίπεδο, η κεντρική παραλιακή ζώνη της πόλης έως την πλαζ του ΕΟΤ και οι νότιες συνοικίες της Πάτρας φαίνεται να δέχονται την μεγαλύτερη πίεση από τα παραπάνω φαινόμενα.

Αν και η μικτή πυκνότητα κατοικίας φαίνεται να κυμαίνεται σε υψηλά ποσοστά στο κέντρο της πόλης, μια ματιά στην κοινωνική μορφολογία της Πάτρας μαρτυρά πως οι υψηλές κοινωνικοεπαγγελματικές κατηγορίες (επιχειρηματίες, διευθυντικά στελέχη, εκπαιδευτικοί κλπ.) κατοικούν στο βόρειο (ευρύτερη περιοχή Ρίου) και στο κεντρικό τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος που βρίσκεται πλησιέστερα στην θάλασσα. Οι μεσαίες κατηγορίες (υπάλληλοι, ελεύθεροι επαγγελματίες, κλπ.) συναντώνται στο σύνολο του ιστού με βασικά σημεία έντασης το βόρειο και κεντρικό τμήμα σε άμεση γειτνίαση με την παραπάνω ζώνη, ενώ οι αγρότες και οι εργάτες συγκεντρώνονται στα μεσόγεια και τις νότιες συνοικίες δημιουργώντας μία ευρεία ζώνη που σχεδόν περιβάλλει το νότιο τμήμα των παραπάνω κατηγοριών. Οι νότιες συνοικίες επιφορτίζονται και με τις περιθωριακές κοινωνικοεπαγγελματικές ομάδες (πλανόδιοι πωλητές, εργάτες γης, κλπ.) που συγκεντρώνονται σε μια σχετικά μικρή περιοχή προς το νότιο εσωτερικό τμήμα της πόλης. Παρόμοιος διαχωρισμός παρατηρείται και ως προς το επίπεδο εκπαίδευσης, την γυναικεία απασχόληση και τα ποσοστά ανεργίας, στοιχεία που συνθέτουν την κοινωνική πόλωση που επικρατεί εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών. (Μαλούτας, 2000)

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά σε συνάρτηση με την κατανομή των χρήσεων γης που περιγράφηκαν παραπάνω συνθέτουν την εικόνα μίας πόλης με ουσιαστικά προβλήματα. Η έντονη διαφοροποίηση του βόρειου και του νότιου τμήματος τόσο σε επίπεδο οργάνωσης, ύπαρξης και συντήρησης κοινόχρηστων και ελεύθερων χώρων, σύνδεσης με την πόλη, αισθητικής των κτιρίων και του αστικού περιβάλλοντος, όσο και σε επίπεδο χαρακτηριστικών των φιλοξενούμενων κοινωνικών ομάδων, καθιστά επιτακτική την παρέμβαση της πολιτείας προς την άμβλυνση και ομαλοποίηση αυτών των διαφορών ώστε να επιτευχθεί η ορθή λειτουργία της πόλης και η συνολική ποιοτική και αισθητική αναβάθμιση της.

5. ΤΑ ΕΛΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

5.1 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Σε τοπικό επίπεδο, ο Δήμος Πατρέων δεν έχει εκφράσει κάποια ολοκληρωμένη και ενεργή πολιτική για τη προσέλκυση επισκεπτών στη πόλη. Παρά τη συνειδητοποίηση της κρίσης που επήλθε στη πόλη μετά την έντονη αποβιομηχάνιση που ολοκληρώθηκε τη δεκαετία του '90, οι τοπικοί φορείς φαίνεται να μην έχουν αντιληφθεί ακόμα τη σημασία και το ρόλο που μπορεί να διατελέσει η Πάτρα ως τουριστικού προορισμού, όχι μόνο τη θερινή, αλλά και τη χειμερινή περίοδο.

Οι μόνες αξιόλογες δράσεις που πηγάζουν από τη τοπική αυτοδιοίκηση και ενισχύουν τη προσέλκυση τουριστών, είναι το Διεθνές Φεστιβάλ, κατά τους θερινούς μήνες, και το περίφημο σε όλη την Ευρώπη Καρναβάλι της Πάτρας. Και οι δυο αυτές δραστηριότητες είναι αποσπασματικές, και ενώ ενισχύουν σημαντικά τόσο την εικόνα της πόλης αλλά και τη ποιότητα του προσφερόμενου από αυτή τουριστικού «προϊόντος» δεν αποτελούν μέρος ενός μακρόπνοου σχεδιασμού για πολιτιστικό και αστικό τουρισμό. Παρόλα αυτά, οι δυο αυτοί θεσμοί της τοπικής κοινωνίας μπορούν να αποτελέσουν το αρχικό έναυσμα για μια ολοκληρωμένη, καινοτόμα και στοχευμένη πρωτοβουλία ενίσχυσης του Α.Ε.Π. της περιοχής, μέσα από την ενασχόληση με τον τουρισμό και τον πολιτισμό.

Σε αυτό το σημείο, όπως πολύ σωστά επισημαίνει και ο κ. Θεόδωρος Δελέγκος, Δ/ντής του Τμήματος Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Εφαρμογών του Δήμου Πατρέων, ενεργό δράση καλείται να διαδραματίσει και ο Ε.Ο.Τ. της περιοχής ο οποίος μόλις τα τελευταία δυο χρόνια κάνει δειλά τα πρώτα βήματά του πάνω σε αυτό το τομέα. Η ομολογουμένως μεγάλη καθυστέρηση ενεργοποίησης αυτού του εξ' ορισμού αρμόδιου δημόσιου φορέα για τέτοια θέματα, οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ύπαρξη, μέχρι πρόσφατα, μιας ενιαίας κεντρικής διοίκησης, που απαγόρευε ουσιαστικά την εγρήγορση και το συντονισμό πρωτοβουλιών σε τέτοιο χωρικό επίπεδο. Τα δυο όμως τελευταία χρόνια, όπως επισημαίνει ο κ. Ζέρβας (Υποδιευθυντής τους Ε.Ο.Τ. Πατρών), ο οργανισμός αποφάσισε να εξουσιοδοτήσει τα τοπικά καταστήματά του με αυξημένες αρμοδιότητες εκπόνησης και διαχείρισης μελετών της περιοχής στην οποία εντάσσονται, εξασφαλίζοντας στη ουσία μεγάλες δυνατότητες και εξουσίες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί και η παράδοση μέχρι τέλος του Σεπτεμβρίου και της μελέτης για το «Σχέδιο Προώθησης του Τουρισμού (Marketing Plan) στη

Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας». Αυτό αποτελεί και το πρώτο αλλά ουσιαστικό βήμα για την προσέγγιση και αφομοίωση των δυνατοτήτων του τουρισμού στη τοπική αναπτυξιακή διαδικασία.

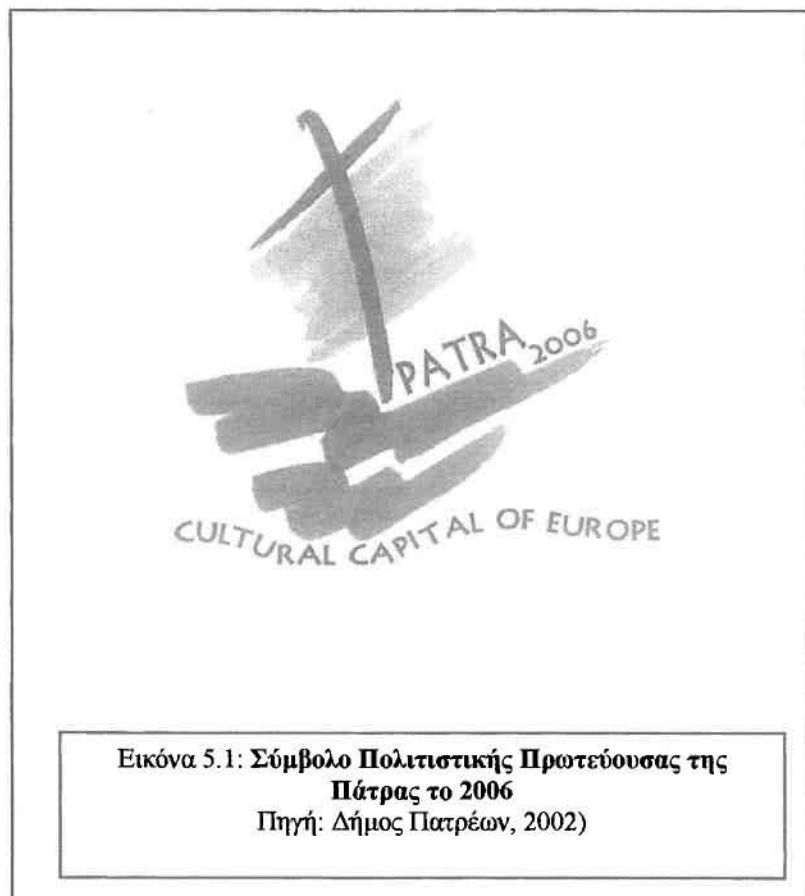
Σε επίπεδο Νομαρχιακής και Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης, οι μόνες ενέργειες που στηρίζουν τη δράση αυτή είναι η εφαρμογή συγκεκριμένων διατάξεων και οδηγιών που πηγάζουν από την εφαρμογή και διαχείριση του νέου Αναπτυξιακού Νόμου από τη μια και του Γ' Κ.Π.Σ. από την άλλη. Οι δράσεις αυτές στηρίζονται κυρίως στις διευκολύνσεις που προσφέρονται για την ανάπτυξη επιχειρηματική δράσης στο τομέα του τουρισμού καθώς και στα μεγάλα οδικά, μεταφορικά και ενεργειακά έργα που επιτελούνται στη περιοχή, αυξάνοντας έτσι τη προσπελασιμότητα αλλά και τη βελτίωση εν γένει της ποιότητας ζωής της περιοχής. Σημαντικότετη βοήθεια αναμένεται να αποτελέσει η έγκριση του νέου Χωροταξικού Σχεδίου της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, που θα επιλύσει πολλά προβλήματα, αναβαθμίζοντας η δυναμική της περιοχής.

Η Πάτρα τελικά αποτελεί μια πόλη που πέρα από τη ιστορία αλλά και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος που διαθέτει, όπως αυτά τα δυο αναλύθηκαν διεξοδικά σε προηγούμενα κεφάλαια, βρίσκεται μπροστά σε μια τεράστια πρόκληση που θα καθορίσει το μέλλον και τη προοπτική της. Αποτελεί τη μόνη ίσως περιφερειακή πόλη της Ελλάδας, αλλά και της Ευρώπης ολόκληρης που σε ορίζοντα μιας πενταετίας θα φιλοξενήσει το θεσμό της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης για το 2006, τη διεξαγωγή των προκριματικών αγώνων ποδοσφαίρου για την Ολυμπιάδα του 2004, αλλά και τη σοβαρή πεποίθηση ότι ο κύκλος αυτός θα ολοκληρωθεί και με την ανάληψη των Μεσογειακών Αγώνων του 2009. Πρόκειται δηλαδή, όπως εύκολα γίνεται αντιληπτό, για μια κοσμογονία γεγονότων και δράσεων που πρόκειται να λάβουν χώρα στα όρια του πολεοδομικού συγκροτήματος των Πατρών και που από μόνα τους αυτά είναι δυνατόν να εκτινάξουν τη φήμη, τη ποιότητα και τη δυναμική της πόλης στα πέρατα της γης, με τις επιθυμητές βέβαια σε όλους μας συνέπειες. Αυτό που μένει να γίνει και είναι βέβαια η ικανή και αναγκαία συνθήκη για την επιτυχία, δεν είναι άλλο από την γρήγορη και ολοκληρωμένη θωράκιση της πόλης, μέσω σωστού προγραμματισμού και σχεδιασμού, να αντιμετωπίσει τόσο τα προβλήματα που αναδύονται αλλά και να αδράξει από την άλλη τις ευκαιρίες που τις προσφέρονται για πρώτη φορά τόσο απλόχερα.

5.2 ΠΑΤΡΑ – ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΓΙΑ ΤΟ 2006

Η Ευρώπη, με το θεσμό των Πολιτιστικών θεσμών αλλά και των Πολιτιστικών Μηνών, σε συνδυασμό με τα δεκάδες ολοκληρωμένα πολιτιστικά προγράμματα που έχουν εκτελεστεί ή βρίσκονται σε εξέλιξη, επενδύει ένα σεβαστό κεφάλαιο στην αναζήτηση κοινών στόχων, ομόλογης διαχρονίας, συνδέσεων περιοχών και πόλεων με δεσμούς που έχουν ξεχαστεί ή λησμονηθεί, διότι πέρα από τη σεβαστή από όλους διακηρυγμένη πολιτιστική ταυτότητα κάθε χώρας και περιοχής, πρέπει να υπάρξουν και κοινές παραδεκτές αξίες που θα συμβάλλουν σε ένα πολιτισμό ειρήνης και συνύπαρξης και όχι σε αντιπαλότητες που δημιουργούν οξύτητα και αμηχανία. Οι υποψήφιες πόλεις πρέπει να αναζητήσουν το δικό τους πρόσωπο και να το

παρουσιάσουν στο ευρύ κοινό των ευρωπαϊκών πολιτών, πρέπει να υπογραμμίσουν τη συμβολή τους στα μεγάλα καλλιτεχνικά και κοινωνικά ρεύματα των καιρών, πρέπει οι πολίτες τους να γνωρίσουν τα πολιτιστικά επιτεύγματα άλλων πόλεων και περιοχών, ενώ ταυτόχρονα, οι πόλεις αυτές θα πρέπει να



Εικόνα 5.1: Σύμβολο Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Πάτρας το 2006
Πηγή: Δήμος Πατρέων, 2002)

λειτουργήσουν ως «πρέσβεις» ευρύτερων περιοχών με κοινή ή ομόλογη ιστορική μοίρα. Η Πάτρα λοιπόν μπορεί να προβάλλει :

- *Τις διαχρονικές επαφές και σχέσεις της με πολιτισμικά κέντρα εκτός των εθνικών της ορίων*
- *Τη τοπική δημιουργία*
- *Τον αστικό και περιφερειακό της πολιτιστικό πλούτο*

- Τους θεσμούς που υπάρχουν ή θα δημιουργηθούν, προκειμένου να παραμείνουν και μετά το τέλος της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας
- Το σύνολο των δράσεων οι οποίες θα επιφέρουν αύξηση του αριθμού των πολιτών που ασχολούνται με τα γράμματα, τις τέχνες και το πολιτισμό της καθημερινής ζωής, τόσο ως δημιουργοί όσο και ως αποδέκτες και το πιο βασικό
- Την ύπαρξη μιας ζωντανής και σύγχρονης πόλης που αξίζει κανείς να περπατήσει και όχι απλώς να προσπεράσει...

5.3 Ο ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΩΝ

Ο θεσμός των Πολιτιστικών Πρωτευουσών, επίνοια της Μελίνας Μερκούρη που υλοποιήθηκε το 1985, με την Αθήνα πρώτη Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης, πέρασε ποικίλα στάδια και διεργασίες πριν θεσπιστούν από το τέλος του αιώνα κάποια νέα κριτήρια.

- Η **Αθήνα** προσέδωσε λαμπρότητα στο νέο θεσμό, ανανέωσε και πρότεινε καινούργιους χώρους, ενώ πραγματοποιήθηκαν μεγάλες εκδηλώσεις
- Η **Φλωρεντία** το 1986 και το Άμστερνταμ δε μετέβαλλαν ουσιαστικά το ήδη πλούσιο πολιτιστικό τους πρόγραμμα εξαιτίας του νέου θεσμού. Και στις δυο περιπτώσεις ο Δήμος είχε τη πλήρη ευθύνη της διοργάνωσης
- Στο **Βερολίνο**, το 1988, ο θεσμός διοικήθηκε από τη τοπική κυβέρνηση. Ήταν η πρώτη πόλη που υποστήριξε τη δημιουργία καλλιτεχνικών εργαστηρίων και επαφών με νέους δημιουργούς
- Στο **Παρίσι** το 1989, καθιερωμένη πολιτιστική πρωτεύουσα του αιώνα στην Ευρώπη, ο θεσμός «χάθηκε», κυρίως επειδή συνέπεσε με τον εορτασμό των 200 ετών από τη Γαλλική Επανάσταση.
- Στη **Γλασκώβη**, το 1990, επιχειρήθηκε η πρώτη τολμηρή τομή. Η Πολιτιστική Πρωτεύουσα χρησιμοποιήθηκε ως μοχλός ενεργοποίησης της πόλης μέσα από δυναμική χρήση εναλλακτικών χώρων και προγραμμάτων που συνδύαζαν τη μεταλλαγή της επαρχιακής πόλης σε ζωντανό πολιτιστικό κέντρο. Με επιτυχημένο μεταβατικό διοικητικό σχήμα, οι στόχοι αυτοί πέτυχαν σε μεγάλο βαθμό και η Γλασκώβη, περισσότερο από κάθε άλλη πόλη, διατήρησε τα πλεονεκτήματα της διοργάνωσης επί μεγάλο χρονικό διάστημα.
- Στο **Δουβλίνο**, το 1991, θεσπίστηκαν νέοι θεσμοί, ενώ ταυτόχρονα έγιναν πολλά για την αναβάθμιση της πόλης, κυρίως με ανακαινίσεις κτιρίων και περιορισμένης κλίμακας αναπλάσεις, που είχαν ωστόσο παροδικό χαρακτήρα.

- Η **Μαδρίτη**, το 1992, δε προσέφερε πολλά στην εξέλιξη του θεσμού, ίσως επειδή το επίκεντρο της Ισπανίας εκείνη τη χρονιά ήταν η ολυμπιακή πόλη της Βαρκελώνης.
- Στην **Αμβέρσα** το 1993, ένας διοικητικός οργανισμός χαμηλού προφίλ κατάφερε να προσδώσει έντονο ευρωπαϊκό χρώμα στη διοργάνωση και η καλή επικοινωνιακή πολιτική στη μεγάλη αναγνωρισιμότητα τόσο των εκδηλώσεων όσο και ολόκληρης της πόλης.
- Η **Λισσαβόνα**, το 1994, είδε το θεσμό ως ευκαιρία να προβάλλει πανευρωπαϊκά το πρόσωπο της πορτογαλικής κουλτούρας. Με αρκετά έργα υποδομής και τόσο συγκεκριμένους στόχους, η προσπάθεια πέτυχε εν μέρει.
- Το 1995 ήταν η σειρά του Λουξεμβούργου, που επιχείρησε να εκμεταλλευτεί τη κεντροβαρική του ευρωπαϊκή παρουσία. Παρουσίασε ένα ευπρεπές και ποικίλο καλλιτεχνικό φεστιβάλ, απολύτως μέσα στις δυνατότητες του κρατιδίου, χωρίς υπερβολές και καινοτομίες.
- Το 1996 ήταν η σειρά της **Κοπεγχάγης**. Ο θεσμός ήταν πλέον αρκετά ώριμος, ώστε να επιχειρηθεί η διοίκησή του από ένα σύνθετο και βαρύ μοντέλο. Υπήρξαν αυτοτελή προγράμματα και προγράμματα ανακαινίσεων. Παρ' όλο που η διείδυση των εκδηλώσεων στο ευρύ κοινό δεν ήταν η αναμενόμενη, η Κοπεγχάγη άφησε καλές αναμνήσεις, αλλά όχι και θεσμούς.
- Η **Θεσσαλονίκη**, το 1997, επιχείρησε ένα γιγαντιαίο, για τα δεδομένα της χώρας, οικοδομικό πρόγραμμα πολιτιστικής υποδομής, δημιούργησε νέους θεσμούς που εν μέρει μόνο λειτουργούν επαρκώς μετά από μια εξαετία, συνέβαλε όσο καμιά άλλη πόλη στη μαζικότητα των εκδηλώσεων και στη μόνιμη αύξηση της πολιτιστικής «πελατείας», αλλά η σκανδαλολογία και η ολέθρια ανυπαρξία επικοινωνιακής πολιτικής σκοτείνιασαν τον ορίζοντα.
- Η **Στοκχόλμη** του 1998, με αποτελεσματικό διοικητικό σχήμα, οργάνωσε μεγάλα προγράμματα, τονίζοντας την επαφή ετερόκλητων στοιχείων. Η τόλμη των καλλιτεχνικών επιλογών ενίοτε ενόχλησε, αλλά ήδη η Στοκχόλμη παίζει σημαντικό ρόλο στα ευρωπαϊκά πολιτιστικά δρώμενα.
- Η **Βαϊμάρη** του 1999, με απλές αρχές, σημαντικό παρελθόν και πολλά διοικητικά προβλήματα, δεν ξεπέρασε την εικόνα μιας μικρής σημαντικής πόλης που δυσκολεύτηκε να αφομοιώσει το θεσμό.
- Το 2000, που ήταν μια κομβική χρονιά, **όλες οι υποψήφιες πόλεις** ανακηρύχθηκαν Πολιτιστικές Πρωτεύουσες, κάτι που είχε ως αποτέλεσμα

μικρό πεδίο συνεργασιών, περισσότερο ή λιγότερο επιτυχημένα δρώμενα και εκδηλώσεις. Εντέλει έγιναν πάρα πολλά, αλλά όχι περισσότερα από ό τι στη Θεσσαλονίκη, με δυσδιάκριτο στόχο (Δήμος Πατρέων, 2000)

Στη διαδρομή του χρόνου, οι Πολιτιστικές πρωτεύουσες γνώρισαν επιτυχίες αλλά και αποτυχίες ανάλογα με το κατά πόσο κατάφεραν να ενσαρκώσουν το ρόλο που τους ανατέθηκε με συνέπεια και αποτελεσματικότητα. Υπήρξαν πόλεις που εκμεταλλεύτηκαν την ευκαιρία για αναβάθμιση της εικόνας τους σε διεθνές επίπεδο, την επανατοποθέτησή τους στον ευρωπαϊκό χάρτη και την απόπειρα δημιουργίας και εμφάνισης μιας εναλλακτικής και ελπιδοφόρας πρότασης για την πόλη του αύριο. Στη αντίπερα όχθη υπήρξαν άλλες που αναλώθηκαν στη διοργάνωση μεγάλων φεστιβάλ και εκθέσεων που μόνο στόχο είχαν τον εντυπωσιασμό και την αφαίμαξη των πόρων που είχαν δεσμευτεί, δίχως τελικά να μπορέσουν να διατηρηθούν στην επιφάνεια του ενδιαφέροντος και μετά τη λήξη της θητείας τους ως πολιτιστικές πρωτεύουσες. Αυτό αποτελεί και το στοίχημα της ελληνικής υποψηφιότητας της πόλης των Πατρών με τους κατοίκους της. Τη δημιουργία δηλαδή ενός πλέγματος δραστηριοτήτων, υποδομών, θεσμών, λειτουργιών και διαδικασιών ικανών να βελτιώσουν αφενός την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος της πόλης και αφετέρου την απόπειρα διάδοσης του τοπικού σε διεθνές επίπεδο. Οι πολίτες της Πάτρας για πρώτη φορά ίσως καλούνται να ενστερνιστούν και να βιώσουν πως έχουν τη δύναμη να αποτελέσουν κομμάτι του συνόλου, πολίτες του κόσμου ικανούς για την υπέρβαση και την επιτυχία.

5.4 Η ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

Η Πάτρα παρουσιάζει σήμερα σε επίπεδο πολιτιστικών υποδομών, λειτουργιών και θεσμών την τυπική εικόνα μιας μεγάλης ελληνικής πόλης της περιφέρειας. Στην πόλη έχουν θεσμοθετηθεί και λειτουργούν μια σειρά θεσμών που εκπορεύονται από το δήμο στους κυριότερους τομείς της πολιτιστικής κληρονομιάς και της σύγχρονης καλλιτεχνικής δημιουργίας. ενώ παράλληλα αναπτύσσονται - περιορισμένα προς το παρόν - μια σειρά δραστηριοτήτων από ιδιώτες. Η εικόνα αυτή διαμορφώθηκε εν πολλοίς τα τελευταία 15 χρόνια. κατά τα οποία παρατηρήθηκε μια σημαντική ενεργοποίηση για την ανάπτυξη πολιτιστικών πρωτοβουλιών. Η ανάπτυξη αυτή αποτέλεσε ευτυχή σύμπτωση τριών παραγόντων. **(α)** Της ενεργοποίησης του Δήμου Πατρών σε ένα ευρύ φάσμα πολιτιστικών τομέων, **(β)** της λειτουργίας ενός πρότυπου θεσμού, που έπαιξε ρόλο καταλύτη στο πολιτιστικό πράγματα της πόλης, του Διεθνούς Φεστιβάλ Πάτρας, από το 1986, **(γ)** και της ανάπτυξης του Πατρινού Καρναβαλιού.

Έχοντας ως στόχο τη δημιουργία ενός πρωτοποριακού για τα τότε ελληνικά δεδομένα θεσμού, δημιουργού καλλιτεχνικών γεγονότων και όχι απλώς καταναλωτή καλλιτεχνικών προϊόντων, το Διεθνές Φεστιβάλ Πάτρας, υπό την εμπνευσμένη διεύθυνση του Θάνου Μικρούτσικου, έθεσε ψηλό τον πήχη των καλλιτεχνικών απαιτήσεων. Το Διεθνές Φεστιβάλ, εκτός από την ποιότητα των παραγωγών και των μετακλήσεών του, επέφερε ριζική ανατροπή και υπέρβαση της καθεστηκίας αντίληψης που κυριαρχούσε μέχρι τότε στην πόλη για τον πολιτισμό. Το Διεθνές Φεστιβάλ ανέδειξε δημιουργικά τους πολιτιστικούς πόρους της Πάτρας, συνδέοντας την πόλη με το διεθνές πολιτισμικό γίγνεσθαι, τόσο σε επίπεδο δημιουργών, όσο και προς μια κατεύθυνση ευρύτερης διάχυσης του πολιτισμού, αξιοποιώντας εναλλακτικούς χώρους και αναδεικνύοντας τον αρχιτεκτονικό-πολεοδομικό της πλούτο. Η απήχηση του Φεστιβάλ τόσο στο ευρύ κοινό, όσο και στους διαμορφωτές της πολιτιστικής φυσιογνωμίας της πόλης, τις πολιτικές και διοικητικές αρχές, τον τύπο, τους κοινωνικούς και οικονομικούς παράγοντες, υπήρξε τεράστια και η λειτουργία του θεσμού παραμένει έκτοτε σημείο αναφοράς για όποια πρωτοβουλία αναπτύσσεται στον τομέα του πολιτισμού.

Το 1987 ο Δήμος Πατρών σύστησε αντιδημαρχία πολιτισμού και αργότερα δημιούργησε τη Δημοτική Επιχείρηση Πολιτισμού και Ανάπτυξης Πάτρας (Δ.Ε.ΠΑΠ), διαθέτοντας το 7% του προϋπολογισμού του για τον πολιτισμό (όταν το Υπουργείο Πολιτισμού, διαχειρίζεται μόλις το 0,4 % του κρατικού προϋπολογισμού). Η δημοτική αρχή έθεσε ως στόχο τη δημιουργία πολιτιστικών θεσμών που να παράγουν πολιτιστικές δραστηριότητες ποιότητας και να απευθύνονται στην ευρύτερη περιοχή της δυτικής Ελλάδος και όχι περιορισμένο την πόλη. Ιδρύθηκαν έτσι και λειτούργησαν στην πόλη μια σειρά θεσμών που απέκτησαν γρήγορα πανελλαδική αναγνωρισιμότητα: Ανάληψη από το 1987 του Διεθνούς Φεστιβάλ Πάτρας, Δημοτική Πινακοθήκη, αναβάθμιση Δημοτικού Ωδείου, Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο, Ορχήστρα Εγχόρδων «Σολίστ της Πάτρας», Ινστιτούτο Μεσογειακού Θεάτρου, διεύρυνση των εκδηλώσεων και διεθνοποίηση του πατρινού Καρναβαλιού.

Με δεδομένη την κρατική πολιτική στον τομέα του πολιτισμού, που περιορίστηκε από γενέσεως νεώτερου ελληνικού κράτους, σε μεγάλο βαθμό, στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, η δυναμική πολιτιστική παρουσία πόλεων όπως η Πάτρα, και για κάποια περίοδο η Καλαμάτα, ώθησαν την κεντρική εξουσία να ξεκινήσει την αποκέντρωση πόρων και αρμοδιοτήτων, ενισχύοντας ανάλογες δραστηριότητες ανά την επικράτεια. Κατά αυτόν τον τρόπο η Πάτρα βρέθηκε στην αιχμή της πολιτιστικής

ανάπτυξης της περιφέρειας, αποτελώντας πρότυπο για πολλές ελληνικές πόλεις, αφού οι νέοι θεσμοί που δημιούργησε, μαζί με τους δημοτικούς που προϋπήρχαν (βιβλιοθήκη, καρναβάλι, πνευματικό κέντρο, μπάντα) αναδείκνυαν το Δήμο της σε έναν πολυσύνθετο πολιτιστικό οργανισμό σε πανελλαδική κλίμακα. Επιπλέον, το Διεθνές Φεστιβάλ Πάτρας, με τις εκδηλώσεις του που αρθρώνονταν γύρω από ένα θεματικό άξονα κάθε φορά. πέτυχε πανελλήνια αναγνώριση, η οποία αποτυπώθηκε στην προβολή του από τον πανελλήνιας κυκλοφορίας τύπο, αναγνώριση που ενέπνευσε την έκρηξη των τοπικών φεστιβάλ κατά τη δεκαετία του '90 σ' ολόκληρη την Ελλάδα. Παράλληλα, παρατηρήθηκε και μια ανάλογη ανάπτυξη καρναβαλικών εκδηλώσεων από πολλούς, μεγάλους και μικρούς, δήμους της χώρας. Τα περισσότερα από αυτά τα τοπικά καρναβάλια ακολούθησαν τον τύπο και τη μορφή του ευρέως γνωστού Πατρινού Καρναβαλιού.

Ανακεφαλαιώνοντας, ενώ δεν έχει διερευνηθεί ακόμα συστηματικά κατά πόσο η έξαρση των πολιτιστικών δραστηριοτήτων κατά την τελευταία 15ετία επηρέασε ουσιαστικό και βαθύτερα την πολιτιστική παιδεία των Πατρινών, φαίνεται να είναι πιο εύκολα διαγνώσιμη η επιρροή που άσκησε πέρα από τα όρια της πόλης και της περιοχής.

5.5 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

5.5.1 ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΕΥΡΗΜΑΤΑ: ΤΑ ΙΧΝΗ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ

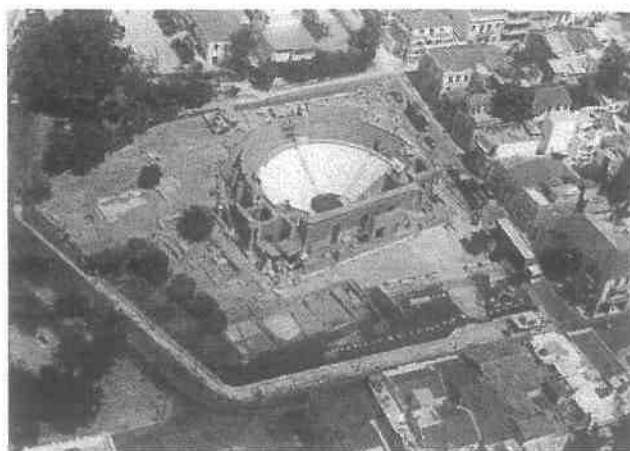
Η Πάτρα και η περιοχή της, με ιστορία αιώνων, διαθέτει σημαντικό αρχαιολογικά μνημεία, που αντιπροσωπεύουν τις διαφορετικές εποχές και περιόδους, κατά τις οποίες η πόλη ήκμασε και αποτελούν ζωντανά σημάδια της ιστορίας της.

Αρχαία κείμενα, παραδόσεις, αρχαιολογικά ευρήματα και έρευνες κατατείνουν στο ότι η ανθρώπινη παρουσία στην περιοχή της Αχαΐας τεκμηριώνεται από την Παλαιολιθική Εποχή. Στην περιοχή της Αχαΐας η παρουσία του τροφосуλλέκτη παλαιολιθικού ανθρώπου διαπιστώνεται από τα ευρήματα παλαιολιθικών εργαλείων που βρέθηκαν στους πρόποδες το όρους Μώβρα, κοντά στον οικισμό του Ελαιοχωρίου. Στη Νεολιθική Εποχή αφορούν τα ευρήματα που βρέθηκαν στο χώρο του Τείχους των Δυμαίων, κοντά στον οικισμό του Αράξου και στο χωριό Συλίβαινα στο Δήμο Λαρισσού, ενώ στην περίοδο του χαλκού αναφέρονται τα αρχαιολογικά ευρήματα στο Αίγιο, στο Σπήλαιο των Καστριών, στις Πόρτες του Δήμου Ωλενίας, στις Καμάρες του Δήμου Ερινεού, στην Αιγείρα και αλλού. Κατά τη φάση της εποχής του χαλκού,

άρχισαν να εμφανίζονται στο χώρο της Αχαΐας οι Πελασγοί, η κυριαρχία των οποίων θα κρατήσει επτά αιώνες περίπου. Δείγματα αυτής της παρουσίας μας δίνουν τα ευρήματα στους οικισμούς Καταρράκτη και Μοίραλι Δήμου Φαρρών, στην Αρραβωνίτσα του Δήμου Ερινεού, στη συνοικία Παγώνα της Πάτρας, και αλλού (Δήμος Πατρέων 2000)..

Στην παραλιακή ζώνη Αιγίου–Αράξου, στην περιοχή Καλαβρύτων, στις πλαγιές του Παναχαϊκού και Ερύμανθου, η αρχαιολογική σκαπάνη έφερε στο φως νεκροταφεία που ανήκουν σε οικισμούς, ορισμένοι εκ των οποίων αποτελούσαν σπουδαία κέντρα της μυκηναϊκής περιόδου. Τα αρχαιολογικά ευρήματα σε πολλές περιοχές της Αχαΐας όπως το Πετρωτό, η Καλλιθέα, η Κρήνη του Δήμου Μεσσήτιδος, η Μιτόπολη του Δήμου Ωλενίας, η Βούντενη (μυκηναϊκοί τάφοι-μεγάλο μυκηναϊκό νεκροταφείο, λαξευμένο σε μαλακό πέτρωμα, υπό αποκάλυψη και ανάδειξη), η περιοχή Κλάους, η Παγώνα του Δήμου Πάτρας, οι Φαρρές (μυκηναϊκός οικισμός και νεκροταφείο) και αλλού, αναφέρονται την εποχή αυτή (Δήμος Πατρέων 2000).

Στην έναρξη της Κλασικής Περιόδου χρονολογούνται τα ανασκαφικά ευρήματα στο ναό της Αρτέμιδος στη Ρακίτα και στους ναούς κοντά στον οικισμό Κουμάρι του Αιγίου, στα Άνω Συχαινά της Πάτρας και στην Ακράτα. Η πολιτιστική, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη που συντελείται στον ελλαδικό



Εικόνα 5.2: Ρωμαϊκό Ωδείο
Πηγή: Δήμος Πατρέων, 2002

χώρο κατά την περίοδο αυτή αποτυπώνεται και στο χώρο της Αχαΐας, όπως φανερώνουν τα σχετικά αρχαιολογικά ευρήματα. Η οργάνωση των οικονομικών της περιοχής έχει ήδη διαφανεί με την κυκλοφορία των πρώτων ασημένιων νομισμάτων που έκοψε η πόλη Αιγές γύρω στα 480 π.Χ.

Από την Ελληνιστική περίοδο διασώζονται θεμέλια αρχαίας κατοικίας, που αποκαλύφθηκε στον οικισμό Μαμουσιά του Δήμου Διακοπτού και μας δίνει ανάγλυφη εικόνα για τα χαρακτηριστικά των ιδιωτικών κατοικιών της εποχής. Την αναγέννηση

και ακμή της πόλης κατά τη ρωμαϊκή περίοδο, κατά την οποία λειτούργησε ως ρωμαϊκή αποικία, μαρτυρούν τα σπουδαία μνημεία της εποχής:

- **Το Ρωμαϊκό Ωδείο**, στη νότια πλευρά του λόφου της ακρόπολης, χωρητικότητας 2.200 θεατών, που είναι το καλύτερα διατηρημένο σήμερα μνημείο και φιλοξενεί σήμερα ποικίλες εκδηλώσεις και παραστάσεις αρχαίου δράματος.
- **Το Ρωμαϊκό Αμφιθέατρο** ή Στάδιο. που βρίσκεται στο ιστορικό κέντρο της πόλης και κατασκευάστηκε το 86 μ.Χ.. με την ευκαιρία της συμπλήρωσης εκατό χρόνων από την ίδρυση της ρωμαϊκής αποικίας.
- **Το Ρωμαϊκό Υδραγωγείο**, που ξεκινά από τον οικισμό Ρωμανού και φθάνει ως το λόφο του δασυλλίου, στο κάστρο της Πάτρας.
- Η σημαντικότερη **Ρωμαϊκή Γέφυρα** στην οδό Αρέθα, πάνω στην οποία περνά ο ρωμαϊκός δρόμος, ο ίδιος που συνέδεε στην αρχαιότητα την Αθήνα με την Ολυμπία, μέσω Πατρών.

Τα εντονότατα ρωμαϊκά στοιχεία της πόλης και της ευρύτερης περιοχής έχουν φέρει στο φως εκατοντάδες σωστικές ανασκαφές. Σημαντικά μνημεία των βυζαντινών χρόνων βρίσκονται διάσπαρτα στην Πάτρα, όπως το εμβληματικό κάστρο, που χτίστηκε το 551 μ.Χ. από τον Ιουστινιανό, πάνω στα θεμέλια της αρχαίας ακρόπολης, στο χαμηλό λόφο που δεσπόζει της πόλης. για την άμυνα της περιοχής. Από τη νεότερη ιστορική διαδρομή της πόλης, σώζονται βιομηχανικά κτήρια, χαρακτηριστικά δείγματα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής. συγκεντρωμένα κυρίως στην Ακτή Δυμαίων, καθώς και νεοκλασικά οικοδομήματα (Θέατρο Απόλλων, Παλαιό Δημοτικό Νοσοκομείο, κ.λπ.). Ένα πλήθος νεώτερων μνημείων, χαρακτηρισμένων και μη, διατρέχει όλον τον πολεοδομικό ιστό. Χαρακτηριστικά αναφέρονται τα: α) τα **Κτήρια των πρώην Δημοτικών Σφαγείων** και τα κτήρια που στεγάζουν σήμερα τη Δ.Ε.Υ.ΑΠ. Πρόκειται για πέτρινα κτήρια, ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, που βρίσκονται στη παραλία, σε μικρή απόσταση μεταξύ τους, γ) το **Υδροηλεκτρικό Εργοστάσιο του Γλαύκου**. Είναι το πρώτο υδροηλεκτρικό εργοστάσιο της χώρας, το οποίο συνεχίζει να λειτουργεί. Βρίσκεται στην ομώνυμη περιοχή, λίγα χιλιόμετρα έξω από τη πόλη.

Η Πάτρα και η Αχαΐα αποτέλεσαν σημαντικό κέντρο σε όλες τις περιόδους της μακρόχρονης ιστορίας τους. Τα περισσότερα μνημεία της περιοχής δεν έχουν αποκαλυφθεί ή δεν έχουν αναδειχθεί όσο θα έπρεπε. Όσα έχουν ήδη αποκαλυφθεί αποτελούν μνημεία που τεκμηριώνουν την ιστορία της και τη συμβολή της στον

ελληνικό πολιτισμό και δίνουν την απαραίτητη συνέχεια στα μεγάλα μνημεία της ελληνικής αρχαιότητας (Μυκήνες, Ολυμπία, Δελφοί κ.λπ.) (Δήμος Πατρέων, 2000).

Η αποκάλυψη, η αναστήλωση και η ανάδειξη του πλούτου των μνημείων της Πάτρας και της Αχαΐας αποτελούν στόχο για τα επόμενα χρόνια. Η ανέγερση και λειτουργία του Αρχαιολογικού Μουσείου (που προγραμματίζεται να γίνει μέχρι το 2006), θα δώσει τη δυνατότητα προβολής σημαντικών ευρημάτων, που υπάρχουν σήμερα στις αποθήκες και ιδιαίτερα της μεγάλης συλλογής μωσαϊκών και ψηφιδωτών της πόλης. Επιπλέον, η αποκάλυψη του αρχαίου σταδίου στον κορμό της πόλης, έργου που βρίσκεται στη φάση των απαλλοτριώσεων, θα δημιουργήσει μαζί με το Ρωμαϊκό Ωδείο σε συνεχόμενο χώρο, μια αρχαιολογική περιοχή στην καρδιά της Πάτρας.

Τέλος, στο πλαίσιο του Γ' Κ.Π.Σ. υλοποιείται η ανάπλαση-ανάδειξη-αποκατάσταση του κάστρου της πόλης, καθώς και η ανάδειξη-ανάπλαση των μυκηναϊκών νεκροταφείων στα Σπαλαιρέικα-Ελαιοχώρι και στη Μητόπολη-Πόρτες Αχαΐας. Παρόμοια έργα θα εκτελεστούν σε ολόκληρη την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος και ειδικά στην Αρχαία Ολυμπία, όπου προβλέπεται να γίνουν εκτεταμένες παρεμβάσεις ανάδειξης της πόλης και των αρχαίων διαδρομών. Στον Πύργο Ηλείας προβλέπεται η δημιουργία Πολυλειτουργικού Πολιτιστικού Κόμβου και η αποπεράτωση του Μουσείου της Αρχαίας Ήλιδας, εν στα Καλάβρυτα η αποπεράτωση του Μουσείου Καλαβρυτινού Ολοκαυτώματος.

➤ Μουσεία: Στην πόλη της Πάτρας λειτουργούν τα ακόλουθα μουσεία:

- **Αρχαιολογικό:** Η πόλη διαθέτει ένα σημαντικό αρχαιολογικό μουσείο, που στεγάζεται σε νεοκλασικό κτήριο στο κέντρο της πόλης. Στις περιορισμένες σε έκταση αίθουσες του εκτίθενται ενδιαφέρουσες αρχαιότητες που βρέθηκαν στη πόλη και τη περιοχή, κυρίως της ρωμαϊκής περιόδου.
- **Εθνολογικό-Ιστορικό:** Ιδρύθηκε το 1969 και λειτουργεί από την Ιστορική και Εθνολογική Εταιρεία Πελοποννήσου. Εδώ εκτίθενται όπλα της προεπαναστατικής περιόδου και του αγώνα του 1821, έγγραφα και πίνακες σχετικά με τα γεγονότα και τα πρόσωπα του απελευθερωτικού Αγώνα.
- **Μουσείο Τύπου:** Λειτουργεί από την Ένωση Συντακτών από το 1952. Διαθέτει πατρινές εφημερίδες από το 1875 μέχρι σήμερα, τοπικά περιοδικά, έγγραφα και βιβλία.

- **Μουσείο Λαϊκής Τέχνης:** Ιδρύθηκε το 1977 και λειτουργεί από το Πολιτιστικό Κέντρο Πάτρας. Σε αυτό εκτίθενται αντικείμενα που παρουσιάζουν την καθημερινή ζωή και παραγωγή κατά τη προβιομηχανική κοινωνία.
- **Ζωολογικό Μουσείο του Πανεπιστημίου:** Ιδρύθηκε το 1973. Διαθέτει 3000 εκθέματα από 450 είδη του ζωολογικού πλούτου της χώρας.
- **Βοτανικό Μουσείο του Πανεπιστημίου:** Ιδρύθηκε και αυτό το 1973 και διαθέτει 90000 αποξηραμένα δείγματα της ελληνικής και ευρωπαϊκής χλωρίδας (Δήμος Πατρέων, 2000)

5.5.2 ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ

5.5.2.1 ΜΟΥΣΙΚΗ

Στο χώρο της μουσικής παιδείας λειτουργούν στην πόλη 16 ωδεία και 11 μουσικές σχολές. Ακόμα υπάρχει μια σχολή αποκλειστικής βυζαντινής μουσικής, όπως σχολές βυζαντινής μουσικής περιλαμβάνονται και στα τμήματα αρκετών ωδείων.

Το Δημοτικό Ωδείο Πατρών ιδρύθηκε το 1986 και αναδιοργανώθηκε ριζικά μετά το 1988, όταν πολλαπλασίασε τα διδασκόμενα όργανα, καθιέρωσε την εγγραφή νέων μαθητών μετά από εξέταση και ανανέωσε το διδακτικό του προσωπικό. προσκαλώντας-μεταξύ άλλων-και είκοσι περίπου μουσικούς (Ελληνες στην καταγωγή αλλά και Σοβιετικούς) από την τότε Ε.Σ.Σ.Δ. Συγκαταλέγεται στην πρώτη τριάδα των ωδείων της χώρας σε ότι αφορά την πληρότητα των διδασκομένων μαθημάτων και οργάνων.

Στην Πάτρα λειτουργεί από το 1992 και Μουσικό Γυμνάσιο-Λύκειο. Έχει 130 περίπου μαθητές, οι οποίοι διδάσκονται 15-17 ώρες εβδομαδιαίως θεωρητικά μαθήματα μουσικής, βυζαντινή μουσική και δημοτικό τραγούδι, δύο υποχρεωτικά όργανα (πίانو-μαντολίνο) και ένα ή περισσότερα προαιρετικά όργανα. Στη μουσική παιδεία που παρέχεται στην πόλη, πρέπει να αναφερθούν και οι εκπαιδευτικές συναυλίες της ορχήστρας «Σολίστ της Πάτρας». Από το 1992 μια φορά το μήνα και από το 1995 δύο φορές, η ορχήστρα παρουσίαζε σε εναλλασσόμενο σχολικά ακροατήρια, με κατάλληλη εισαγωγή και σχόλια, έργα κλασικής μουσικής.

➤ Οι ορχήστρες της Πάτρας

Η «**Ορχήστρα Εγχόρδων Πατρών**» συγκροτήθηκε το 1991 από το Δημοτικό Ωδείο, με την ονομασία «Σολίστ της Πάτρας». Πρόκειται για ορχήστρα δωματίου, που απαρτίστηκε από 15 Ελληνορώσους και Σοβιετικούς μουσικούς, με διευθυντή ορχήστρας τον Δημήτρη Μποτίνη. Έπαιξε πολλές φορές στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών και συνεργάστηκε με το Μέγαρο για εκπαιδευτικές συναυλίες στη νότια και δυτική Ελλάδα. Εμφανίστηκε ακόμα σε πολλές ελληνικές πόλεις και φεστιβάλ, στην Αυστρία και στη Γερμανία. Συνέπραξε με την «Κομεράτα των Φίλων της Μουσικής», τη Συμφωνική Ορχήστρα της Λευκορωσίας, τη Συμφωνική Ορχήστρα της Ραδιοτηλεόρασης της Σόφιας, και με τους σολίστ Λεωνίδα Καβάκο, Δημήτρη Σγούρο, Ινγκόρ Όιστροχ, Βλαντιμίρ Τρετγιάκοφ, Γκέσερτ, Κίναστον, Λέσκοβιτς. Έχει κυκλοφορήσει δύο C.D. και είναι η μοναδική κλασική επαγγελματική ορχήστρα της περιφέρειας στην Ελλάδα (σε πανελλαδικό επίπεδο λειτουργούν έξι ακόμα κλασικές ορχήστρες, τέσσερις στην Αθήνα και δύο στη Θεσσαλονίκη). Το 1998 τι διεύθυνση ανέλαβε ο Θάουλους Σοντέτσικς και η ορχήστρα μετονομάστηκε σε «Ορχήστρα Πατρών» (Δήμος Πατρέων, 2000).

Το «**Κουαρτέτο Πατρών**» αποτελούν οι μουσικοί Μαυρίδης, Σπιλιμπάεβ (βιολιά), Σμαγκούλωβ (βιολιά) και Μπουριμπάεβ (βιολοντσέλο). Γεννημένοι και σπουδασμένοι στην ίδια πόλη, την Άλμα-Άτα, άρχισαν να παίζουν μαζί για να αναγνωρισθούν επίσημα το 1989 ως κρατικό κουαρτέτο του Καζακστάν. Με αυτή τη μορφή



Εικόνα 5.3: Η Ορχήστρα Νυκτών Εγχόρδων
Πηγή: Δήμος Πατρέων 2001

εμφανίσθηκαν σε πολλές συναυλίες στην πρώην Ε.Σ.Σ.Δ. και έκαναν ηχογραφήσεις. Το 1988 ήλθαν ως καθηγητές στο Δημοτικό Ωδείο Πατρών και αποτέλεσαν τους κορυφαίους των ομάδων οργάνων της Ορχήστρας Εγχόρδων.

Η «**Μαθητική Ορχήστρα Δωματίου**» του Δημοτικού Ωδείου ιδρύθηκε το 1996 από μαθητές εγχόρδων των ανώτερων τάξεων του Δημοτικού Ωδείου, με

διευθυντή τον Πούλο Σεργίου. Η ορχήστρα έχει εμφανισθεί στο Δημοτικό Θέατρο Πατρών.

Η «**Ορχήστρα Νυκτών Εγχόρδων**» δημιουργήθηκε το 1985 στο πλαίσιο του καλλιτεχνικού εργαστηρίου ερασιτεχνών του Πνευματικού Κέντρου του Δήμου. Πιστεύοντας στις δυνατότητες του μαντολίνου και επιδιώκοντας την προβολή του, έχει διαγράψει μια αξιόλογη πορεία. Έχει δώσει συναυλίες σε πολλές ελληνικές πόλεις και συμμετείχε σε σχετικές εκδηλώσεις στην Κύπρο, τη Γαλλία, την Ιταλία, την Ισπανία, τη Γερμανία, την Αυστρία και την Ιαπωνία. Έχει συνεργασθεί με συνθέτες όπως οι Λάγιος, Τζωρτζινάκης, Μαρκόπουλος, Μαυρούδης, Μαμογκάκης και Θεοδωράκης, και τραγουδιστές όπως οι Φραγκούλης, Μητσιάς, Μπέζος, Πασπαλά, Πάριος, Τσαλιγοπούλου, Τσανακλίδου κ.α. Έχει γράψει 7 C.D. και διευθύνεται από τον Θανάση Τσιπινάκη.

Η «**Πατραϊκή Μαντολινάτα**» είναι εικοσιπενταμελής ορχήστρα από μαντολίνο, κιθάρες και μάντολες. Μαέστρος, μέχρι πρόσφατα, ήταν ο Άγγελος Ανδριόπουλος.

Η **Ορχήστρα Πολυφωνικής Χορωδίας** είναι οκταμελής, ποικίλης (ελαφράς) μουσικής, με τελευταίο μαέστρο τον Λάμπρο Πρέτζα. Είναι υπό ανοδιοργάνωση.

Οι **Ορχήστρες Μουσικού Γυμνασίου** αποτελούν δυο σχήματα, την Ορχήστρα Παραδοσιακής Μουσικής υπό τον Δημήτριο Γαλάνη και την Ορχήστρα Ποικίλης Μουσικής υπό Περικλή Παπαδόπουλο. Εμφανίζονται σε διάφορες εκδηλώσεις στην Πάτρα.

Η **Δημοτική Μπάντα** ιδρύθηκε το 1945, βασισμένη στη μπάντα που είχε ιδρύσει και λειτουργούσε μέχρι τότε η Φιλαρμονική Εταιρία Πατρών. Προσέφερε για δεκαετίες τις μουσικές υπηρεσίες της στην πόλη, με δημόσιες συναυλίες στις πλατειές και συμμετοχή σε παρελάσεις και επετειακές εκδηλώσεις. Κορυφαία περίοδος της υπήρξε αυτή υπό τον αρχιμουσικό Θεόφιλο Κάβουρα. Σήμερα αποτελείται από 70 περίπου επαγγελματίες μουσικούς και διευθύνεται από τον Χρήστο Λούκο. Διατηρεί και την Μπαντίνα, ορχήστρα πνευστών από εκπαιδευόμενους νέους ερασιτέχνες, με μαέστρο τον Ανδρέα Γιαννόπουλο (Δήμος Πατρέων, 2000).

➤ Οι χορωδίες της Πάτρας

Η «**Πατραϊκή Μαντολινάτα**» και **Μικτή Χορωδία** ιδρύθηκε το 1927 και αριθμεί περισσότερες από χίλιες συναυλίες μέχρι σήμερα. Διαθέτει τμήματα παιδικής

χορωδίας, μικτής χορωδίας, ορχήστρας της Πατραϊκής Μαντολινάτας, εκκλησιαστικής τετραφωνικής χορωδίας και μικτού βυζαντινού χορού. Έχει συμμετάσχει σε διαγωνιστικά φεστιβάλ στην Ελλάδα και στο εξωτερικό και έχει αποσπάσει πολλά βραβεία.

Η «**Πολυφωνική Χορωδία της Πάτρας**» ιδρύθηκε το 1983. Διατηρεί τμήματα μικτής χορωδίας, παιδικής χορωδίας, προπαιδικής χορωδίας, χορωδίας δωματίου, βυζαντινού χορού και ορχήστρας ποικίλης μουσικής. Έχει εμφανισθεί σε πολλές συναυλίες στην Ελλάδα και το εξωτερικό και έχει κερδίσει πολλά βραβεία.

Η **Χορωδία του Πανεπιστημίου Πατρών**, μικτή τετράφωνος χορωδία, ιδρύθηκε το 1984. Έχει συμμετάσχει σε πανεπιστημιάδες, συναντήσεις και φεστιβάλ χορωδιών, και έχει δώσει συναυλίες σε πολλές ελληνικές πόλεις αλλά και στη Γερμανία.

Η **Χορωδία του Συλλόγου Ιεροσαλτών** της Πάτρας με την επί σειρά ετών χοραρχία του Σπύρου Γεωργακόπουλου και ήδη με του Αριστείδη Ροδόπουλου έχει πλούσιο ενεργητικό. Στο ενεργητικό της εγγράφονται πολλές χορωδιακές εμφανίσεις στο Θέατρο Απόλλων και στο Ρωμαϊκό Ωδείο και αρκετές εκτός Πατρών, με κορυφαία τη συμμετοχή της στον εορτασμό των 2.300 χρόνων της Θεσσαλονίκης (Δήμος Πατρέων, 2000).

➤ Μουσικές εκδηλώσεις

Σε επίπεδο μουσικών εκδηλώσεων, το κυρίαρχο γεγονός κατά τη χειμερινή περίοδο είναι από το 1991 η τακτική μηνιαία συναυλία της Ορχήστρας Πατρών στο θέατρο «Απόλλων». Η ορχήστρα έχει αποδώσει περίπου 320 έργα για ορχήστρα δωματίου κλασικών, προκλασικών, σύγχρονων και Ελλήνων συνθετών κλασικής μουσικής. Από το 1991 έως το 1998 πραγματοποιείτο, επίσης στο ίδιο θέατρο, μια μηνιαία εμφάνιση ενός εκ των σχημάτων της ορχήστρας (Κουαρτέτο Πατρών, κουιντέτο, σεξτέτο και δύο τρίο). Πραγματοποιούνται επίσης έκτακτες συναυλίες των άλλων ορχηστρών και των χορωδιών που προαναφέρθηκαν και ορισμένα ρεσιτάλ τοπικών ή γνωστών ελλήνων μουσικών. Διοργανώνονται επίσης συναυλίες μουσικής jazz και μονοήμερες ή διήμερες εμφανίσεις ελλήνων τραγουδιστών και συνθετών του έντεχνου ή ψυχαγωγικού τραγουδιού σε κέντρα διασκέδασης της πόλης (Δήμος Πατρέων, 2000).

Ο πλεονασμός των κλασικών συναυλιών σε σχέση με τα άλλα είδη της μουσικής οφείλεται και στην περιορισμένη χωρητικότητα των μέχρι σήμερα διατιθέμενων αιθουσών (με μεγαλύτερη του Θεάτρου «Απόλλων», 395 θέσεων), που καθιστούσε οικονομικά παθητική όποια μετάκληση πολυμελούς μουσικού συγκροτήματος το χειμώνα.. Ήδη, η προσεχής ολοκλήρωση του χώρου πολλαπλών εκδηλώσεων στο πρώην αμφιθέατρο του πανεπιστημίου, στο κέντρο της πόλης, και, κυρίως, η λειτουργία του Συνεδριακού Κέντρου του Πανεπιστημίου στο Ρίο, χωρητικότητας 800 με προοπτική 1.080 θέσεων, όπου υπάρχει πρόβλεψη λειτουργίας και ως αίθουσα όπερας, μουσικής και μπαλέτου, θα επιλύσει αυτά τα προβλήματα. Το Συνεδριακό Κέντρο του Πανεπιστημίου ήδη χρησιμοποιείται από τη φετινή χρονιά για τις τακτικές και καθιερωμένες μηνιαίες εμφανίσεις της Ορχήστρας.

Τη θερινή περίοδο η μουσική κίνηση είναι ιδιαίτερα έντονη. Δεσπόζουν οι μουσικές εκδηλώσεις του Διεθνούς Φεστιβάλ Πάτρας που αφορούν όλα σχεδόν τα μουσικά είδη. Συναυλίες ελληνικού τραγουδιού, όπως συνηθίζεται το καλοκαίρι σε όλη την Ελλάδα, δίνονται επίσης στο πλαίσιο των εκδηλώσεων του Οργανισμού Καλλιτεχνικών Πολιτιστικών Εκδηλώσεων, καθώς και με οργανωτικά αυτόνομες εκδηλώσεις. Για τις θερινές μουσικές εκδηλώσεις χρησιμοποιούνται, εκτός από το Ρωμαϊκό Ωδείο (χωρητικότητας 2.200 θέσεων), το θεατράκι στο Κάστρο Πατρών, το Κάστρο του Ρίου και ποδοσφαιρικά γήπεδα ή άλλοι αθλητικοί χώροι. Τελευταία έχει προστεθεί στις υποδομές της πόλης ένα μικρό ανοικτό θέατρο πεντακόσιων θέσεων στο χώρο της λιμενικής ζώνης στη μαρίνα (Δήμος Πατρέων, 2000).

5.5.2.2 ΘΕΑΤΡΟ

Τον τομέα της θεατρικής παιδείας στην πόλη καλύπτει το Πανεπιστήμιο Πατρών. Το **Τμήμα Θεατρικών Σπουδών** του ιδρύθηκε το 1988 στη Σχολή Ανθρωπιστικών και Κοινωνικών Επιστημών. Δέχθηκε τους πρώτους φοιτητές του το ακαδημαϊκό έτος 1992-93 και ήδη φοιτούν σ' αυτό 200 προπτυχιακοί φοιτητές. Το διδακτικό του προσωπικό απαρτίζεται



Εικόνα 5.4: Δημοτικό Θέατρο Πάτρας
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

από 12 μέλη. Ο προσανατολισμός του είναι περισσότερο πρακτικός με έμφαση στη μελέτη του αρχαίου ελληνικού θεάτρου. Εκπαιδευτικά σεμινάρια, κυρίως για τους ασχολούμενους ερασιτεχνικά με το θέατρο, οργανώνει συχνό και το ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ Πάτρας.

Στον τομέα των θεατρικών εκδηλώσεων, όπως γίνεται και με τις μουσικές εκδηλώσεις, η χειμερινή περίοδος καλύπτεται, αποκλειστικά σχεδόν, από τις παραστάσεις τοπικών θεατρικών σχημάτων, ενώ κατά τη θερινή περίοδο εμφανίζονται σε ολιγοήμερες παραστάσεις παραγωγές από την Αθήνα και την υπόλοιπη Ελλάδα.

Το **Δημοτικό Θέατρο Πάτρας** ιδρύθηκε το 1987 και τον επόμενο χρόνο μετεξελίχθηκε σε Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο Πάτρας, ως Ν.Π.Ι.Δ., καθιερώνοντας μια μόνιμη θεατρική σκηνή στην πόλη. Τα πρώτα δύσκολα χρόνια το ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ σχεδιάζεται και εμψυχώνεται (1988- 1992) με την καλλιτεχνική διεύθυνση της ηθοποιού και σκηνοθέτιδας Μάγιας Λυμπεροπούλου. Ο Νίκος Αρμάος (1992-98) θα το αναπτύξει οργανωτικά, διευρύνοντας ταυτόχρονα τη διεξόδυσή του στο κοινό της πόλης, ο Γιώργος Κιμούλης θα κάνει ένα σύντομο πέρασμα από την καλλιτεχνική του διεύθυνση και ο Θέμις Μουμουλίδης έχει, από το 1999, την ευθύνη της καλλιτεχνικής του διεύθυνσης. Το ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ, από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του, θα καθιερώσει ένα προγραμματισμένο, πλούσιο και με ισορροπίες ρεπερτόριο. Στη σκηνή του εναλλάσσονται κλασικά και σύγχρονα έργα, του παγκόσμιου και νεοελληνικού ρεπερτορίου αλλά και θεατρικά αναλόγια και παιδικά έργα. Ελλείπει τεχνικών μέσων, το ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ, θα λειτουργεί στην Πάτρα, χωρίς περιοδείες στην περιφέρεια. Θα αποπειραθεί, ωστόσο, αρκετές εξόδους στην Αθήνα και σε άλλες ελληνικές πόλεις που υπάρχουν οργανωμένες θεατρικές αίθουσες. Στα 13 χρόνια λειτουργίας του, θα πετύχει να δημιουργήσει ένα κατά το μάλλον ή ήττον σταθερό πατρινό θεατρικό κοινό και θα επεκταθεί, προσθέτοντας στις σκηνές του, εκτός από την κεντρική του Δημοτικού Θεάτρου «Απόλλων», την πειραματική σκηνή της αίθουσας «Επίκεντρο» (1996) και το Θέατρο «Αγορά» (1999).

Η **Εταιρία Θεάτρου και Τέχνης** ιδρύθηκε το 1989 από μια ευρεία ομάδα πατρινών φιλότεχνων, με πρόεδρο τον Αλέκο Μαρασλή. Οι θιασώτες αυτού του θεάτρου έθεσαν τότε ως πρωταρχικό στόχο την απόκτηση θεατρικής στέγης και τη δημιουργία ενός ακόμα μόνιμου θεατρικού σχήματος στην πόλη, στόχοι που θα εκπληρωθούν σύντομα. Με την παραχώρηση από το Υπουργείο Πολιτισμού ενός εγκαταλειμμένου κτηρίου, πολλή προσωπική εργασία και την ενίσχυση άλλων φορέων, θα εγκαινιασθεί, το Μάρτιο του 1990 το θέατρο «Αγορά», χωρητικότητας 100 θέσεων.

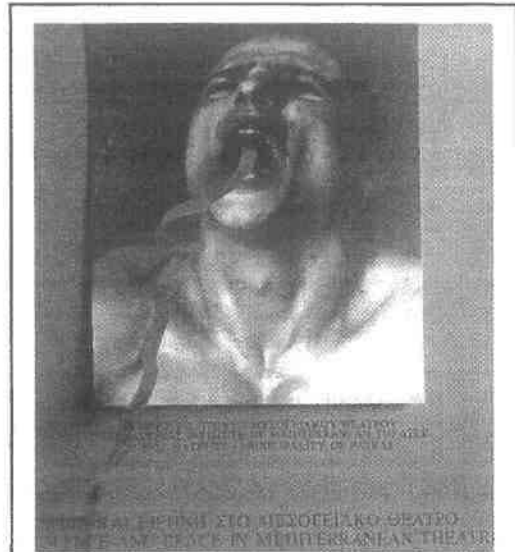
Σ' αυτό και υπό την καλλιτεχνική διεύθυνση και τη σκηνοθεσία της Ευανθίας Στιβανάκη, το ομώνυμο με την εταιρία θεατρικό σχήμα θα ανεβάζει έκτοτε ανελλιπώς μια παραγωγή κάθε χρόνο, χρησιμοποιώντας Πατρινούς ως ηθοποιούς, καλλιτεχνικούς συνεργάτες και τεχνικούς. Το θεατρικό σχήμα έχει εμφανισθεί σε πολλές ελληνικές πόλεις, έπειτα από προσκλήσεις δήμων (Δήμος Πατρέων, 2000).

Η **Θεατρική Ομάδα του Πανεπιστημίου Πατρών** ιδρύθηκε το 1985, αρχικά από εργαζόμενους στο Πανεπιστήμιο και, στη συνέχεια, με συμμετοχή και των φοιτητών και εκπαιδευτικών. Έχει δώσει παραστάσεις με έργα των Ξανθούλη, Τριβιζά, Γκόγκολ, Λόρκα, Ιονέσκο κ.ά.

Το **Ερασιτεχνικό Θεατρικό Τμήμα του Πολιτιστικού Καλλιτεχνικού Κέντρου του Δήμου Πατρέων** ιδρύθηκε το 1975. Έχει παρουσιάσει πολλές παραστάσεις στην Πάτρα και σε άλλες πόλεις και έχει μετάσχει στα

Πανελλήνια Φεστιβάλ Ερασιτεχνικού Θεάτρου Ιθάκης, Κορίνθου και Καρδίτσας, κερδίζοντας βραβεία και επαίνους. Μέλη του έχουν συμμετάσχει και σε παραστάσεις του ΔΗ.Π.Ε.Θ. Πάτρας (Δήμος Πατρέων, 2000).

Κλείνοντας την καταγραφή των θεατρικών φορέων της πόλης πρέπει να αναφερθούμε σε μια σημαντική και φιλόδοξη προσπάθεια, το **Διεθνές Ινστιτούτο Μεσογειακού Θεάτρου**, που ιδρύθηκε το 1991, ξεκίνησε δυναμικά τις εκδηλώσεις του τον ίδιο χρόνο και έκτοτε συνέπεια οικονομικών κυρίως αδυναμιών, βρίσκεται σε αναστολή. Στην ιδρυτική του πράξη συμμετείχαν οι Δήμοι Πατρέων, Βαρκελώνης, Μασσαλίας και Νάπολης, με έδρα την Πάτρα. Το Ινστιτούτο στόχευε στην πολιτιστική συνεργασία των λαών της Μεσογείου και στην προβολή του μεσογειακού πολιτισμού και των αξιών του σ' ολόκληρη την Ευρώπη. Πραγματοποίησε στην Πάτρα μια διοργάνωση θεατρικών, μουσικών, εικαστικών και κινηματογραφικών εκδηλώσεων υπό το γενικό τίτλο «Βία και Ειρήνη στο Μεσογειακό Θέατρο» και μια στο Μοτρίλ της Ανδαλουσίας (Δήμος Πατρέων, 2000).



Εικόνα 5.5: Αφίσα Διεθνούς
Ινστιτούτου Μεσογειακού Θεάτρου
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

5.5.2.3 ΧΟΡΟΣ

Στον τομέα της εκπαίδευσης υπάρχουν αρκετές ιδιωτικές σχολές, 15 συνολικά. Οι περισσότερες από τις οποίες δημιουργήθηκαν τα τελευταία χρόνια, ανταποκρινόμενες στη ζήτηση, που αποβλέπει απλώς στη σωματική διαμόρφωση και την άθληση που προσφέρει αυτή η εκπαίδευση στα παιδιά. Δεν λείπουν, βέβαια, και οι σοβαρότερες βλέψεις, όμως όλες αυτές οι σχολές είναι κατώτερες και αν κάποιος επιθυμεί να συνεχίσει τις σπουδές στον τομέα του χορού θα πρέπει να στραφεί στην Αθήνα. Στις σχολές διδάσκουν κλασικό μπαλέτο, σύγχρονο χορό και, κάποιες, παραδοσιακούς ελληνικούς χορούς. Στους τελευταίους γίνεται συστηματική και συνεπής δουλειά, περισσότερο από μια δεκαπενταετία, από το χορευτικό τμήμα του Πνευματικού και Καλλιτεχνικού Κέντρου του Δήμου, ενώ τμήματα παραδοσιακών χορών διατηρούν και αρκετοί εκπολιτιστικοί και τοπικοί σύλλογοι (π.χ. Παμμικρασιατικός, Ποντιών, Κρητών, κ.ό.).

Οι καλοκαιρινές ή επ' ευκαιρία επετειακών εκδηλώσεων εμφανίσεις αυτών των τμημάτων παραδοσιακών χορών, καθώς και οι εξετάσεις-παραστάσεις των σχολών αποτελούν και τις κυριότερες χορευτικές εκδηλώσεις στην πόλη. Η υστέρηση ή μάλλον η πλήρης, σχεδόν, απουσία παραστάσεων επαγγελματικών συγκροτημάτων από την πολιτιστική ζωή της πόλης είναι αξιοσημείωτη. Ούτε το Διεθνές Φεστιβάλ Πάτρας τις περιέλαβε στα προγράμματά του, ούτε τα χορευτικά σχήματα που υπάρχουν στην Ελλάδα επισκέπτονται την πόλη στις περιόδους τους. Στα τελευταία δέκα χρόνια είναι ζήτημα αν εμφανίσθηκαν στην Πάτρα 2-3 συγκροτήματα χορού. Το αξιοπερίεργο είναι ότι στο διαγωνισμό χορού του κρυμμένου θησαυρού, που για πολλά χρόνια περιλαμβανόταν στα παιχνίδια του, οι Πατρινοί εμφάνιζαν αξιόλογη δεξιοτήτα και ευρηματικότητα σε όλα τα είδη του χορού. Η πιθανότερη ερμηνεία αυτής της ανομβρίας χορευτικών εκδηλώσεων στην πόλη, εκτός από τις τεχνικές ελλείψεις στους χώρους εκδηλώσεων, είναι ότι δεν υπήρξε ένας συστηματικός οργανωτικός φορέας για να τις προωθήσει (Δήμος Πατρέων, 2000).

Το χορευτικό τμήμα του Πολιτιστικού Καλλιτεχνικού Κέντρου ιδρύθηκε το 1976. Είναι διαρθρωμένο σε τμήματα ανάλογα με τις ηλικίες των παιδιών και το χρόνο εκπαίδευσης, διατηρώντας πάντα ένα δυναμικό 400 περίπου μαθητών. Έχει εμφανισθεί σε πολλές πόλεις της Ελλάδας και στο Μπάρρυ, τη Νάπολη, την Τεργέστη, το Παρίσι και τη Γερμανία. Εκπρόσωποι του έχουν συμμετάσχει και στα 11 παγκόσμια συνέδρια που διοργάνωσε η Διεθνής Οργάνωση Λαϊκής Τέχνης. Διαθέτει αντίγραφα

παραδοσιακών στολών απ' όλη την Ελλάδα και έχει διοργανώσει πολλά σεμινάρια για διάφορους παραδοσιακούς χορούς της πατρίδας μας. Από την ίδρυσή του διευθύνεται από τον Χρήστο Γιαννόπουλο (Δήμος Πατρέων, 2000).

5.5.2.4 ΕΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΤΕΧΝΕΣ

Στην πόλη της Πάτρας, ήδη από τον 19ο αιώνα συγχρόνως με την ανάπτυξη του νεοκλασικισμού στην αρχιτεκτονική αναπτύσσονται η ζωγραφική, η γλυπτική, η ξυλογλυπτική, η μεταλλοτεχνία κ.λπ. Στο χώρο της γλυπτικής και της ζωγραφικής δημιουργήθηκε επίσης μια αξιόλογη τοπική παράδοση. Η ανάπτυξη της γλυπτικής είχε σαν αποτέλεσμα να διακοσμηθούν πολλά από τα αξιόλογα νεοκλασικά εσωτερικά και εξωτερικά, αλλά και πολλοί δημόσιοι χώροι με αγάλματα. Εξαιρετικά δείγματα γλυπτικής έχουμε επίσης στον τομέα της ταφικής γλυπτικής όπου, εκτός των τοπικών καλλιτεχνών, μετακαλούνται και μεγάλα ονόματα της Αθήνας όπως οι Δ. Φιλιππότης, Ν. Βερναρδος κ.α.

Η **γλυπτική** στο δημόσιο χώρο ανάγεται κυρίως σε προτομές, ανδριάντες, συνθέσεις και σε ταφικά μνημεία στο Α' νεκροταφείο, φιλοτεχνημένα κυρίως στο τέλος του 19ου και στις αρχές του 20ού αιώνα. Είναι η εποχή που οι ακμάζοντες έμποροι ενδιαφέρονται να ομορφύνουν το περιβάλλον μέσα στο οποίο ζούνε. Στις επόμενες δεκαετίες η δραστηριότητα αυτή θα είναι σποραδική, ενώ στα χρόνια της καταναλωτικής κοινωνίας θα μεταφερθεί στο χώρο του πανεπιστημιακού ιδρύματος. Στην Πάτρα εργάστηκαν Τηνιακοί κυρίως γλύπτες, αυτοί οι χαρισματικοί και σχεδόν αποκλειστικοί σμιλευτές του μάρμαρου στην Ελλάδα. (Δήμος Πατρέων, 2000).

Παράλληλα αναπτύσσεται και **ζωγραφική**, όπου η Πάτρα έχει να εμφανίσει κάποια αξιόλογα ονόματα. Συγχρόνως αναπτύχθηκαν σε μεγάλο βαθμό η μεταλλουργία, η επεξεργασία του σιδήρου με ωραιότατα δείγματα στα μπαλκόνια και τα σιδηρά προστεγάσματα των καταστημάτων. Ακόμη η ξυλογλυπτική και η κεραμοπλαστική. Τις πολλές εκκλησίες της πόλης έχουν κοσμήσει και σημαντικοί αγιογράφοι. Αναφέρουμε τον παλαιό ναό του Αποστόλου Ανδρέα, την οροφή του οποίου έχει αγιογραφήσει ο Δημ. Βυζάντιος, ο συγγραφέας της *Βαβυλωνίας* ενώ υπάρχει επίσης και ο ναός στο κτήμα Ζαΐμη που έχει αγιογραφήσει ο Φώτης Κόντογλου (Δήμος Πατρέων, 2000).

Εικαστική εκπαίδευση στην Πάτρα παρείχαν μέχρι πρόσφατα μόνο ζωγράφοι και δάσκαλοι σχεδίου με ιδιωτικό μαθήματα. Όμως από τον Οκτώβριο του 2000 λειτουργεί το εικαστικό εργαστήριο του Δήμου της Πάτρας που στεγάζεται στο

νεοκλασικό κτήριο του Παλαιού Νοσοκομείου και είναι μέλος του δικτύου εικαστικών εργαστηρίων του ΥΠ.ΠΟ. Παράλληλα, το 1999 ιδρύθηκε από τη Μητρόπολη Πατρών Σχολή Αγιογραφίας, στην οποία φοιτούν 100 νέοι που μαθητεύουν στην τεχνοτροπία και τη σημειολογία της βυζαντινής αγιογραφίας. Από την Πάτρα δεν θα μπορούσε να λείπει ένα Δημοτικό Εργαστήριο Καρναβαλικών Αρμάτων. Η εμφάνιση του πρώτου καρναβαλικού άρματος στην πόλη χρονολογείται από το 1870. Έκτοτε, οι ιδιώτες χορηγοί και, από το 1952, ο διοργανωτής πλέον Δήμος Πατρών προσέφευγαν στις υπηρεσίες ελευθεροεπαγγελματιών τεχνιτών, που εμπειρικά ειδικεύονταν στην κατασκευή καρναβαλικών αρμάτων και μασκαράτων, μιας ιδιότυπης κατασκευής που απαιτούσε τεχνικές δεξιότητες αλλά και ζωγραφική-γλυπτική ικανότητα και καλλιτεχνική αίσθηση. Το 1988 ο Δήμος, προκειμένου να επιτύχει την έγκαιρη, προγραμματισμένη και οικονομικότερη παραγωγή των καρναβαλικών αρμάτων και να ανανεώσει την αισθητική τους ίδρυσε και λειτούργησε το Καρναβαλικό Εργαστήριο του Δήμου υπό τη διεύθυνση του Τάσου Τσαϊλάκη, το οποίο κατασκευάζει έκτοτε τα άρματα και τις διακοσμήσεις του Πατρινού Καρναβαλιού. Από το 1995, το εργαστήριο στεγάζεται σε ειδικό κατασκευασμένο κτήριο.

Η **Δημοτική Πινακοθήκη Πατρών** ιδρύθηκε και λειτουργεί από το 1988 στο χώρο του Ισόγειου εκθετηρίου (220 τ.μ.) της Δημοτικής Βιβλιοθήκης. Ως πρωταρχικό της στόχο έχει θέσει την εικαστική παιδεία και ενημέρωση των Πατρινών-ιδιαίτερα των νέων. Για το λόγο αυτόν οι επτά έως δέκα εκθέσεις που διοργανώνει κάθε χειμερινή περίοδο είναι κυρίως θεματικές, τεχνοτροπιών,



Εικόνα 5.6: Δημοτική Πινακοθήκη
Πηγή: Δήμος Πατρέων 2001

εικαστικών σχολών και χρονικών περιόδων, είτε αναδρομικές παρουσιάσεις του έργου σημαντικών δημιουργών στην πορεία της ελληνικής ζωγραφικής, χαρακτηριστικής, γλυπτικής και φωτογραφίας. Έχει επίσης φιλοξενήσει και αρκετές εκθέσεις ξένων καλλιτεχνών. Οι εκθέσεις της Δημοτικής Πινακοθήκης είναι είτε δικές της παραγωγές είτε προέρχονται από τη συνεργασία της με τα εγκυρότερα εικαστικά ιδρύματα της χώρας. Οι δικές της εκθέσεις έχουν ταξιδέψει και σε άλλες ελληνικές και ιταλικές πόλεις. (Δήμος Πατρέων, 2000).

Παράλληλα με τις εκθέσεις οργανώνονται και σχετικές με το εκάστοτε θέμα εκδηλώσεις λόγου, αλλά και ανεξάρτητες εκδηλώσεις προβολής των τοπικών λογοτεχνών και παρουσιάσεις του έργου τους. Καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας της Πινακοθήκης υπάρχει στενή συνεργασία με την πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση και τις εκθέσεις επισκέπτονται οργανωμένα πολλά σχολεία της πόλης και της περιοχής. Από το 1991 και συστηματικά πλέον από το 1997, εκθέσεις της Πινακοθήκης οργανώνονται και στο χώρο του παλαιού Δημοτικού Νοσοκομείου, ενώ το διεθνές Φεστιβάλ Πάτρας από το 1987 είχε χρησιμοποιήσει ως εκθεσιακούς χώρους τις σταφιδαποθήκες Μπάρρυ, το κτίριο της φανελοποιίας Μαραγκόπουλου και την Αγγλικανική Εκκλησία. (Δήμος Πατρέων, 2000).

Εκτός της Δημοτικής Πινακοθήκης, στην Πάτρα λειτουργούν και άλλοι χώροι που αναπτύσσουν εικαστική δραστηριότητα: **Το Κέντρο Τεχνών** λειτουργεί στις πρώην σταφιδαποθήκες Μπάρρυ, τις οποίες ο Δήμος αποκατάστησε και χρησιμοποιεί ήδη ως χώρο εικαστικών εκθέσεων. Στις αίθουσες του βιβλιοπωλείου-χώρου σύγχρονης τέχνης «**Πολύεδρο**» και με την επιμέλεια της Όλγας Νικολοπούλου έχουν από το 1982 παρουσιασθεί εκθέσεις σύγχρονων Ελλήνων ζωγράφων, γλυπτικής, χαρακτηριστικής, εικαστικού κοσμήματος, κεραμικής. Το



Εικόνα 5.7: Εκθεσιακός χώρος Μπάρρυ
Πηγή: Δήμος Πατρέων 2001

Πολιτιστικό Κέντρο Πατρών λειτουργεί σε αναπαλαιωμένο νεοκλασικό κτίριο της Πλατειάς Γεωργίου. Διαθέτει δυο επιβλητικές αίθουσες εκθέσεων και άλλους χώρους. Το ίδρυσε και το λειτουργεί το Μορφωτικό Ίδρυμα της Εθνικής Τράπεζας με σημαντικές αλλά όχι συχνές και τακτικές εκθέσεις και άλλες εκδηλώσεις. Η άρτια εξοπλισμένη αίθουσα Millennium, λειτουργεί από διετίας έχοντας παρουσιάσει ζωγραφική, γελοιογραφία και εκθεσιακές προβολές. Ο **εκθεσιακός χώρος Σώκαρη** (περίπου 100 τ.μ.) ανήκει στο Δήμο και προσφέρεται σε όποιον τοπικό ή άλλο καλλιτέχνη επιθυμεί να εκθέσει τα έργα του. Στην **αίθουσα του Βιβλιοπωλείου Ζέρβα** στο Ρίο Πατρών οργανώνονται εκθέσεις τοπικών και Ελλήνων εικαστικών. Το εστιατόριο-γκαλερί «**Δροσερικό**» λειτουργεί από τετραετίας υπό τη διεύθυνση του Νίκου Αναγνωστόπουλου, ενώ το **Πριμαρόλια: Art Hotel** εγκαινίασε πρόσφατα τον ισόγειο χώρο του και ως γκαλερί. Σημαντική υπήρξε στα εικαστικά πράγματα της

πόλης η λειτουργία της *Γκαλερί «Επίκεντρο»* (1989-1996), η οποία δυστυχώς μεταφέρθηκε στην Αθήνα. Στα χρόνια λειτουργίας του στην Πάτρα, το «Επίκεντρο» διοργάνωσε σημαντικές εκθέσεις σύγχρονων Ελλήνων εικαστικών. Ανόμεσά τους η έκθεση του Θανάση Τότσικα, δύο εκθέσεις του Κώστα Τσόκλη, του Γιάννη Γαϊτή και του Δημήτρη Αληθινού. (Δήμος Πατρέων, 2000).

5.5.2.5 ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ

Οι κινηματογραφικές αίθουσες, αν και αποτέλεσαν για δεκαετίες την κύρια ψυχαγωγία των Πατρινών, μετά την κρίση που προκάλεσε η τηλεοπτική εισβολή, έχουν περιορισθεί μόλις σε πέντε χειμερινές («Ιντεάλ», «Ελίτ», «Πάνθεον», «Ελπίς», «Ομόνοια») και δύο θερινές («Αελώ» και «Δαναός»). Το κοινό τους είναι κυρίως νεανικό και φοιτητικό και οι



Εικόνα 5.8: Πολυκινηματογράφος VESO
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

ταινίες τους, πρώτης και δεύτερης προβολής. Από το φθινόπωρο του 2001 λειτουργεί στην Πάτρα πολυκινηματογράφος με 8 κινηματογραφικές αίθουσες στις πρώην εγκαταστάσεις της Β.Ε.Σ.Ο. Σε επίπεδο τοπικών φορέων, τον κινηματογράφο διακονούν η Κινηματογραφική Λέσχη και ο «Γυμνός Οφθαλμός».

5.5.2.6 ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΕΣ

Στην πόλη λειτουργούν οι παρακάτω βιβλιοθήκες:

- **Δημοτική Βιβλιοθήκη:** Ιδρύθηκε το 1908 και εγκαταστάθηκε στο σημερινό κτίριο το 1955. Έχει εκτεταμένη αίθουσα αναγνωστήριου και δανειστικό τμήματα λογοτεχνίας και παιδικού βιβλίου. Διαθέτει 120.000 τόμους από αγορές και δωρεές. Σε ειδικό τμήμα διατηρεί σπάνια παλαιά βιβλία και έγγραφα, καθώς και βιβλία με τις υπογραφές προσωπικοτήτων της πολιτικής και των γραμμάτων της περιοχής.
- **Βιβλιοθήκη Πανεπιστημίου:** Ιδρύθηκε το 1965. Διαθέτει 60.000 τόμους, κυρίως επιστημονικών βιβλίων, που δανείζει σε φοιτητές αλλά και εξωτερικούς αναγνώστες.

- **Λαϊκά Αναγνωστήρια:** Έχουν συνολικά 7.000 τόμους λογοτεχνικών βιβλίων και λειτουργούν ως δανειστικές βιβλιοθήκες.

5.6 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΘΕΣΜΟΙ

☞ Το Διεθνές Φεστιβάλ Πάτρας

Το Διεθνές Φεστιβάλ Πάτρας συμπληρώνει 15 χρόνια συνεχούς παρουσίας (1986-2001). Οι εκδηλώσεις του, 25-30 κάθε χρονιά, είναι κυρίως μουσικές, περιλαμβάνουν όμως και θεατρικές παραστάσεις, εικαστικές παρουσιάσεις, κινηματογραφικές προβολές και συμπόσια. Πολλές από αυτές είναι δικές του παραγωγές. Διεξάγονται

κυρίως στο Ρωμαϊκό Ωδείο της πόλης αλλά και σε χώρους που το Φεστιβάλ δημιούργησε (Θέατρο στο Κάστρο Πατρών) ή χρησιμοποίησε (Σταφίδαποθήκες Μπάρρυ, Αγγλικανική Εκκλησία. Κάστρο Ρίου, ελαιώνας του Κάστρου Πατρών).

Το Διεθνές Φεστιβάλ Πάτρας έχει φιλοξενήσει στις εκδηλώσεις του σημαντικούς



Εικόνα 5.9: Συναυλία Τζαζ στο Διεθνές Φεστιβάλ Πάτρας

Πηγή: Δήμος Πατρέων, 2002

και παγκόσμια γνωστούς καλλιτέχνες, Έλληνες και ξένους: Στην κλασική μουσική τη «Φιλαρμόνια» του Λονδίνου, καθώς και τις συμφωνικές ορχήστρες της Βαρσοβίας με τον Γεχούντι Μενουχίν, της Βουδαπέστης, των Κανών, του Μπορντό, της Κωνσταντινούπολης, των Ουραλίων, της Λευκορωσίας, την Εθνική Ορχήστρα της Σκοτίας, το Xenakis Ensemble, την ορχήστρα εγχόρδων της Σκάλας του Μιλάνο και τους σολίστ Λεωνίδα Καβάκο, Δημήτρη Σγούρο, Γιάννη Βακαρέλη, κ.α. Στην jazz τους Keith Jarrett, Dizzy Gillespie, Wynton Marsalis, Τσικ Κορία, και ακόμα, μουσικούς όπως οι Bob Dylan, Joan Baez, Astor Piazzola, Ravi Shankar, Paco Pena, Al di Meola, Μάνο Χατζιδάκι, Μίκη Θεοδωράκη, Νάνα Μούσχουρη, Μαρία Φαραντούρη κ.α. Στο θέατρο τους θιάσους Μπερλίνερ Ανσάμπλ, Θέατρο του Πεκίνου, Θέατρο Τέχνης Άτις

κ.α. Διευθυντές του έχουν διατελέσει διαπρεπείς έλληνες καλλιτέχνες, οι Θάνος Μικρούτσικος, Νότης Μαυρουδής, Αλέξανδρος Μυράτ, Ηλίας Ανδριόπουλος και Σταύρος Ξαρχάκος. (Δήμος Πατρέων, 2000).

☞ Το Πατρινό Καρναβάλι

Το πατρινό καρναβάλι είναι η μήτρα των αποκριάτικων εκδηλώσεων δεκάδων ελληνικών πόλεων. Είναι, κυρίως, αναμφίβολα το πρώτο καρναβάλι της Ευρώπης σε ότι αφορά το πλήθος και το πάθος των συμμετεχόντων.

Με αφετηρία έναν αποκριάτικο χορό το 1829, στο σπίτι του εμπόρου Μωρέτη, το πατρινό καρναβάλι θα ακολουθήσει μια ενδιαφέρουσα και ανοδική πορεία. Στη διαδρομή της θα επεκταθούν οι χοροί, θα εμφανισθούν τα καρναβαλικά άρματα (1870) και θα καθιερωθούν οι παρελάσεις (1875). Όλα αυτό θυμίζουν έντονα Ιταλία προς την οποία είναι στραμμένοι οι πατρινοί αστοί της



Εικόνα 5.10: Αποψη της Πλ. Γεωργίου το Καρναβάλι

Πηγή: Δήμος Πατρέων, 2002

εποχής. Θα ξεπηδήσουν βέβαια και κάποιες τοπικές ιδιαιτερότητες, όπως οι ρίψεις σοκολατών και κέρινων αυγών (1904) με κομφετί στους χορούς. Είναι κυρίως οι μπούλες, οι πρόχειρες μεταμφιέσεις με ότι πρόχειρο ρούχο βρίσκεται στον καθένα. που αποτελούν τη συμμετοχή του λαϊκού στοιχείου στη γιορτή που δεν παύει, βέβαια. να είναι γιορτή των αστών. Όλα αυτά θα ανατραπούν θεαματικά, όταν ο κρυμμένος θησαυρός, ένα παιχνίδι λίγων νέων στα ενδιάμεσα της γιορτής (1966), θα ενταχθεί στην παρέλαση (1976), με αποτέλεσμα η συμμετοχή σ' αυτήν να ανέλθει σε πολλές χιλιάδες (τέλη δεκαετίας του '80). Έτσι το πατρινό καρναβάλι γίνεται πια μια διαστρωματική, από κοινωνική άποψη, εκδήλωση, ενώ ο ρόλος των χορών και των αρμάτων μειώνεται, καθώς αναμφισβήτητοι πλέον πρωταγωνιστές είναι οι χιλιάδες νέοι με τις μεταμφιέσεις και τις άλλες εκδηλώσεις τους.

Το πατρινό καρναβάλι είναι μια μεγάλη και σύνθετη διοργάνωση με δεκάδες εκδηλώσεις (τελετές, χορούς, συναυλίες, παιχνίδια, πνευματικούς και καλλιτεχνικούς διαγωνισμούς, εκθέσεις, happenings, θεατρικές παραστάσεις, βραβεύσεις και, βέβαια. παρελάσεις) από τη 17η Ιανουαρίου κάθε έτους έως και την Καθαρά Δευτέρα.

Διοργανωτής είναι ο Δήμος Πατρέων με την καρναβαλική του επιτροπή. Χορηγοί ο Δήμος, η πολιτεία, οι διαφημιζόμενες εταιρίες και, κυρίως, οι δεκάδες χιλιάδες συμμετέχοντες που καταβάλουν το κόστος της μεταμφίεσης τους. Αποτελεί, ακόμα, σε πανελλήνια κλίμακα την πιο μεγάλη γιορτή των νέων και το μεγαλύτερο πολιτισμικό και τουριστικό χειμερινό γεγονός, αφού ελκύει στην Πάτρα εκατοντάδες χιλιάδες επισκέπτες.

Το πατρινό καρναβάλι έχει διεθνή αναγνώριση, διατηρεί σχέσεις και έχει ανταλλάξει επισκέψεις συγκροτημάτων και εκπροσώπων με γνωστά καρναβάλια άλλων πόλεων (Νίκαια, Βενετία, Βιαρέτζο, Κολωνία, Ντίσσελντορφ κ.α) και έχει οργανώσει, το 1991, το 10ο παγκόσμιο συνέδριο καρναβαλικών πόλεων με 45 συμμετοχές από τις



Εικόνα 5.11: Η Μεγάλη Παρέλαση
Πηγή: Δήμος Πατρέων, 2002

τέσσερις ηπείρους. Ο θεσμός έχει ενταχθεί στο Εθνικό Πολιτιστικό Δίκτυο Πόλεων του ΥΠ.ΠΟ, με τον τίτλο «Καρναβάλι- Τέχνες» (Δήμος Πατρέων, 2000).

☞ Το Συμπόσιο Ποίησης

Το Συμπόσιο Ποίησης αποτελεί έναν σημαντικό λογοτεχνικό θεσμό, που διοργανώνεται από το Πανεπιστήμιο Πατρών από το 1981, με εμπνευστή τον Σωκράτη Σκαρτσή. Πρόκειται για μια ετήσια τριήμερη (από την πρώτη παρασκευή κάθε Ιουλίου) πανελληνία συνάντηση ποιητών, λογοτεχνών και κριτικών με ορισμένο κάθε φορά θέμα. Τα πρακτικά κάθε συμποσίου εκδίδονται σε τόμο. (Δήμος Πατρέων, 2000).

☞ Πρωτοκλήτεια

Οργανώνονται από την Μητρόπολη Πατρών και τον Φυσιολατρικό σύνδεσμο κάθε Νοέμβριο προς τιμήν της μνήμης του Αποστόλου Ανδρέα. Διαρκούν περίπου μια εβδομάδα και περιλαμβάνουν θείες λειτουργίες, ομιλίες, συναυλίες Βυζαντινής μουσικής κ.α. (Δήμος Πατρέων, 2000).

5.7 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ – ΙΔΡΥΜΑΤΑ

Το *Πανεπιστήμιο Πατρών*, με πολυσχιδείς πνευματικές και καλλιτεχνικές εκδηλώσεις και δραστηριότητες, έχει αναπτύξει μια σοβαρή πολιτιστική παρουσία συμβάλλοντας σημαντικά στην πολιτιστική-πνευματική ζωή της πόλης και αναπτύσσοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τους δεσμούς του με αυτήν. Εκτός από τους πολιτιστικούς θεσμούς και φορείς τους (βιβλιοθήκη, χορωδία, θεατρική ομάδα, πολιτιστικές φοιτητικές ομάδες, συμπόσιο ποίησης, εκδόσεις) οργανώνει συμπόσια, συνέδρια και σεμινάρια για θέματα του πνεύματος και της τέχνης και ακόμα τιμητικές εκδηλώσεις, συναυλίες και διαλέξεις. (Δήμος Πατρέων, 2000).

Το *Ίδρυμα Τοπάλη* ιδρύθηκε το 1988 χάρις σε σχετικό κληροδότημα των Ιωάννη και Ευτέρπης Τοπάλη. Το Ίδρυμα συντηρεί οικονομικά την αξιόλογη δραστηριότητα των πολιτιστικών ομάδων (τμήματα θεατρικό, εικαστικό, κινηματογραφικό, λογοτεχνικό, χορευτικό, φωτογραφικό και μουσικό) των φοιτητών του Πανεπιστημίου Πατρών. Παράλληλα, διοργανώνει ποιοτικές εκδηλώσεις, κυρίως μουσικές, σε αίθουσες του Πανεπιστημίου αλλά και της πόλης. Για την παραγωγή ή τη διοργάνωση εκδηλώσεων συχνά συνεργάζεται με την Ορχήστρα Εγχόρδων, το Διεθνές Φεστιβάλ και το ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ. Πάτρας. (Δήμος Πατρέων, 2000).

Από το 1996 που λειτουργεί, η Πάτρα είναι η έδρα του *Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου*. Προς το παρόν, ο νέος και σημαντικός αυτός εκπαιδευτικός θεσμός της χώρας, απορροφημένος από τα ποικίλα οργανωτικά ζητήματα που πρέπει να αντιμετωπίσει, δεν έχει αισθητή παρουσία στις πολιτιστικές εκδηλώσεις της πόλης τα πρώτα αυτά χρόνια. Όμως, μεταξύ των 5 προγραμμάτων του, έξι προπτυχιακά και είκοσι μεταπτυχιακά, περιλαμβάνονται και δύο που αφορούν στον Ελληνικό και Ευρωπαϊκό Πολιτισμό. Να σημειωθεί ότι το Ε.Α.Π. έχει ήδη 10000 φοιτητές, 15 μόνιμους καθηγητές και 400 επιστημονικούς συνεργάτες.

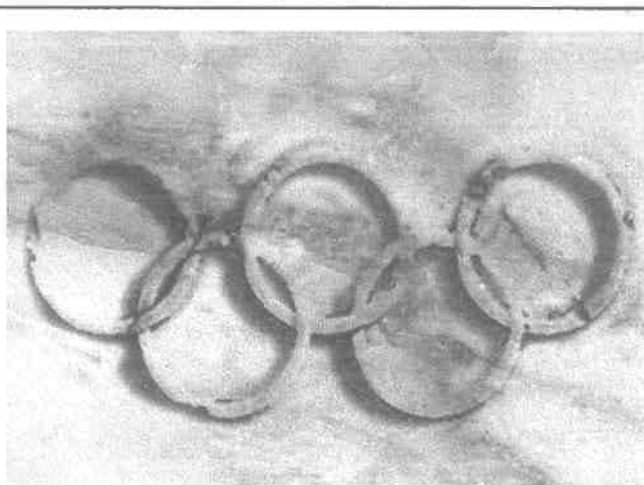
Το «*Περί Τεχνών*» αποτελεί χώρο παρουσίασης βιβλίων, εκδηλώσεων λόγου και εικαστικών και στεγάζεται σε νεοκλασικό κτίριο που αποκατάστησε και λειτουργεί ο Γιώργος Πανόπουλος και οι «Αχαϊκές Εκδόσεις». Ο Οργανισμός Καλλιτεχνικών Πολιτιστικών Εκδηλώσεων (Ο.Κ.Π.Ε.) έχει ιδρύσει και λειτουργεί το «Φεστιβάλ Πάτρας», μετακαλώντας κυρίως θεατρικά και μουσικά συγκροτήματα. από το 1981 του παραχωρείται η χρήση του Ρωμαϊκού Ωδείου. Το Πολιτιστικό Κέντρο Πατρών λειτουργεί από το 1975 το Λαογραφικό Μουσείο και οργανώνει εκδηλώσεις λόγου στο χώρο του μουσείου.

Η *Λέσχη Φίλων Κλασικής Μουσικής* ιδρύθηκε το 1981. Πραγματοποιεί 12 μουσικές εκδηλώσεις το χρόνο, ρεσιτάλ και συναυλίες, με τη μετάκληση ελλήνων κυρίως μουσικών. Συνεργάζεται συχνά και με το Ίδρυμα Τοπάλη, το Διεθνές Φεστιβάλ Πάτρας, την Ορχήστρα Εγχόρδων του Δήμου και το Πανεπιστήμιο Πατρών. Οργανώνει επίσης ομαδικές μεταβάσεις για την παρακολούθηση εκδηλώσεων του Μεγάλου Μουσικής και της Εθνικής Λυρικής Σκηνής στην Αθήνα. Το αρχαιότερο πνευματικό σωματείο στην Πάτρα, η «Διακίδειος Σχολή Λαού» διοργανώνει διαλέξεις και ομιλίες θρησκευτικού περιεχομένου στην ομώνυμη αίθουσα του. Η Εταιρεία Λογοτεχνών Νοτιοδυτικής Ελλάδας ιδρύθηκε το 1979. Σε τακτικά φιλολογικά απογευματινά τα μέλη της παρουσιάζουν τη δουλειά τους. Πραγματοποιεί και άλλες σχετικές εκδηλώσεις. Η Νομαρχιακή Επιτροπή Λαϊκής Επιμόρφωσης εκτελεί προγράμματα εκπαίδευσης πολιτικών στελεχών. Η Φιλαρμονική Εταιρεία Ιδρύθηκε το 1892. Ανέπτυξε επί δεκαετίες σημαντική πολιτιστική και πνευματική δράση. Διατηρεί το αρχαιότερο ωδείο της πόλης και οργανώνει ή φιλοξενεί την αίθουσα του ρεσιτάλ ή άλλες σχετικές με τη μουσική εκδηλώσεις. (Δήμος Πατρέων, 2000).

5.8 ΠΑΤΡΑ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΠΟΛΗ

5.8.1 ΠΑΤΡΑ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Η πόλη της Πάτρας έχει να επιδείξει σημαντικούς δεσμούς με τους νεώτερους Ολυμπιακούς Αγώνες, αφού συνέβαλε οικονομικά στην επιτυχημένη διοργάνωση των πρώτων Αγώνων της Αθήνας το 1896, ενώ Πατρινοί αθλητές διακρίθηκαν σε αυτούς, Η πόλη, με την έντονη αθλητική της παράδοση και ιστορία έδωσε Ολυμπιονίκες, όπως ο Αντώνης Πέπανος (αργυρό μετάλλιο στην κολύμβηση, Αθήνα 1896), Δημήτρη Τόφαλος (μεσολυμπιάδα 1906), Ανδριακόπουλος (χρυσός ολυμπιονίκης στην αναρρίχηση), Διακίδης, Γεωργιάδης, Σέμπος, Σκλάβος, Γκίκας, Μουτούσης, Τζίνης,



Εικόνα 5.12: Σύμβολο Ολυμπιακών Αγώνων
Πηγή: Δήμος Πατρέων, 2002

Κορούλλος, Χριστόπουλος, Τάγκαλος, Τσικλητήρας. Εξάλλου, ο Παναχαϊκός Γυμναστικός Σύλλογος, από τα ιστορικά αθλητικά σωματεία της πόλης μαζί με την Γυμναστική Εταιρεία, είναι το παλαιότερο αθλητικό σωματείο της χώρας μαζί με τον Πανελλήνιο, με ημερομηνία ίδρυσης το 1891. Σήμερα η Πάτρα έχει αρκετές επιτυχίες στη καλαθοσφαίριση με τον 'Απόλλωνα', στο ποδόσφαιρο με την 'Παναχαϊκή', στην υδατοσφαίριση με τον 'Ν.Ο.Π.' και στη πετοσφαίριση με την 'Ε.Α.Π.' (Δήμος Πατρέων, 2000). Διαθέτει καλούς αθλητές και χιλιάδες αθλούμενους στα ατομικά αθλήματα. Τέλος, η περιοχή έχει προικισθεί τα τελευταία χρόνια με κτιριακή υποδομή ικανή να συγκριθεί, αναλογικά, με τα πιο προηγμένα αστικά κέντρα της Ευρώπης, ενώ παράλληλα έχει αποκτηθεί σημαντική εμπειρία και τεχνογνωσία από μεγάλες ευρωπαϊκές διοργανώσεις και παγκόσμια πρωταθλήματα. (Δήμος Πατρέων, 2000).

Η γεωφυσική μορφολογία του νομού προσφέρεται για να αναπτυχθούν ορεινά προπονητήρια κάμπ, ικανά να προσελκύσουν αθλούμενους όχι μόνο από το νομό αλλά και από άλλα μέρη της επικράτειας και του εξωτερικού. Η παρουσία της θάλασσας από την άλλη, προσφέρει τις ιδεωδέστερες συνθήκες για την λειτουργία και αθλημάτων που σχετίζονται με το υγρό στοιχείο. Ο νομός Αχαΐας, λόγω της γεωγραφικής του θέσης και των κλιματολογικών συνθηκών, διαθέτει ένα από τα αντιπροσωπευτικότερα παραδείγματα μεσογειακής ποικιλίας και από την άποψη αυτή τις ιδεώδεις συνθήκες για την τέλεση Μεσογειακών Αγώνων το 2009, που προτίθεται να διεκδικήσει η Πάτρα, ολοκληρώνοντας με το καλύτερο δυνατό τρόπο μια τριπλή πρόκληση/πρόσκληση. Να αποτελέσει δηλαδή η Πάτρα, μέσω αυτών των μεγάλων ειδικών γεγονότων, υποδομές, ποιότητα αστικού περιβάλλοντος, ενισχυμένο δίκτυο συμπληρωματικών υπηρεσιών αθλητικών και πολιτιστικών γεγονότων, αλλά κυριότερα την αναγνωρισιμότητα εκείνη που θα την εκτινάξει στην ιεραρχία του ευρωπαϊκού αστικού συστήματος πόλεων, ως μια σύγχρονη πόλη που αξίζει κανείς να επισκεφθεί και όχι απλά να προσπεράσει.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί και μια άλλη παράμετρος που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την Πάτρα ως Ολυμπιακή Πόλη. Στην πόλη έχει αναπτυχθεί σημαντική τεχνογνωσία στον τομέα της πληροφορικής, η οποία έχει σημαντικές επιπτώσεις και στον αθλητισμό και αποτελεί σημαντικό πόρο για τη διεκδίκηση και υποστήριξη αθλητικών διοργανώσεων. Το Τμήμα Πληροφορικής του Πανεπιστημίου της Πάτρας είναι υπεύθυνο για το στήσιμο και τη διαχείριση ενός μεγάλου μέρους των αθλητικών, και όχι μόνο, sites της χώρας που υπάρχουν στο διαδίκτυο (π.χ. Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού, Ελληνικής Ποδοσφαιρικής Ομοσπονδίας, Υπουργείου

Πολιτισμού και Υπουργείου Δημοσίων Έργων). Η διαχείριση αυτών των στοιχείων συνιστά μια σημαντικότερη βάση δεδομένων, η οποία διοχετεύεται σε ολόκληρο τον κόσμο.

5.8.2 ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η Πάτρα συγκεντρώνει σημαντικές αθλητικές υποδομές που καλύπτουν σχεδόν όλο το φάσμα των αθλητικών δραστηριοτήτων. Οι υποδομές είναι πολλές, υψηλού επιπέδου και διεθνών ή ολυμπιακών προδιαγραφών. Έχει διοργανώσει σημαντικές διεθνείς αθλητικές διοργανώσεις, όπως Ευρωπαϊκά Πρωταθλήματα (Γυμναστικής, Τοεκβοντό) και διεθνείς αγώνες (μπάσκετ, βόλεϋ, άρσης βαρών, επιτραπέζια αντισφαίριση, κ.λ.π.) Οι **αθλητικές υποδομές** της πόλης συμπληρώνονται από τις αντίστοιχες του νομού, οι οποίες συγκεντρωτικά περιλαμβάνουν:

- Δώδεκα κλειστά γυμναστήρια
- Είκοσι οκτώ ανοικτά γήπεδα αθλοπαιδιών
- Τρία κολυμβητήρια
- Τρία συγκροτήματα γηπέδων τένις
- Εξήντα ανοικτά γήπεδα ποδοσφαίρου
- Τέσσερα συγκροτήματα γηπέδων μίνι-ποδοσφαίρου 5*5
- Τέσσερις αίθουσες βαρέων αθλημάτων
- Ένα ανοικτό γήπεδο χειροσφαίρισης
- Τέσσερα ανοικτά γήπεδα στίβου
- Πολλά γήπεδα στα σχολεία



Εικόνα 5.13: Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Πατρών «Ολυμπιονίκης Δημ. Τόφαλος»
Πηγή: Δήμος Πατρέων, 2002

Σημαντικός είναι ο αριθμός των **αθλητικών σωματείων**, που δραστηριοποιούνται σ' όλο τα αθλήματα. Αναλυτικά οι σημαντικότερες αθλητικές υποδομές είναι:

- Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Πατρών «Ολυμπιονίκης Δημ. Τόφαλος» Πρόκειται για πολυδύναμο αθλητικό συγκρότημα-κλειστό γυμναστήριο, η κατασκευή του οποίου ολοκληρώθηκε τα τελευταία χρόνια. Είναι χωρητικότητας 4.000 θέσεων, διαθέτει

- Τουρισμό συμβατό με τη φυσιογνωμία, το χαρακτήρα και τις παραδόσεις της περιοχής
- Ανάδειξη της πολιτιστικής της φυσιογνωμίας.

Όλα τα προαναφερθέντα πλεονεκτήματα εξαρτώνται βεβαίως από την ετοιμότητα, την διάθεση και την ικανότητα των τοπικών αρχών να αναλάβουν πρωτοβουλίες για την προβολή της πολιτιστικής, οικονομικής, κοινωνικής και πάνω από όλα αθλητικής υποδομής της περιοχής σε κράτη και διεθνείς ομοσπονδίες και οργανισμούς, ώστε την περίοδο της προετοιμασίας μέχρι το 2004, η Πάτρα να λάβει ικανό μερίδιο με σημαντικό οικονομικό, εμπορικό τουριστικό και αθλητικό όφελος (Δήμος Πατρέων 2001).

5.8.4 ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

Με βάση το πρόγραμμα που έχει ήδη εγκριθεί στη Πάτρα θα διεξαχθεί ένα μέρος του επίσημου προγράμματος των προκριματικών αγώνων ποδοσφαίρου. Το γεγονός αυτό αποτέλεσε την απαρχή μιας σειράς διεργασιών τόσο σε εθνικό όσο και σε τοπικό επίπεδο για την βέλτιστη παρουσία της πόλης των Πατρών στην πρόσκληση που της ανατέθηκε. Έτσι έχουν δρομολογηθεί μια σειρά έργων που αποσκοπούν στην αναβάθμιση των υπηρεσιών και των χώρων που θα υποδεχθούν ένα μέρος της αίγλης των Ολυμπιακών Αγώνων. Αυτά, όπως έχουν θεσπισθεί είναι:

- Απαλλοτριώσεις και κατασκευή των περιμετρικών οδών Εθνικού Σταδίου
- Αστικές προσβάσεις στο στάδιο και αναπλάσεις, αναβάθμιση και βελτίωση της οδού Εθνικό Στάδιο-Κλάους
- Αρτηρία εισόδου Πατρών από το κόμβο Κ4 της περιμετρικής οδού Πατρών ως το Παμπελοποννησιακό Στάδιο, με κάλυψη του χειμάρρου Διακονιάρη
- Ανάπλαση των οδών πρόσβασης στο Εθνικό στάδιο
- Ανάπλαση της κεντρικής πλατείας Δημοκρατίας (Βασιλέως Γεωργίου Α') και πεζοδρόμηση της οδού Γεροκωστοπούλου
- Απαλλοτριώσεις, διανοίξεις και διαμορφώσεις των κοινοχρήστων χώρων γύρω από το γήπεδο της Παναχαϊκής και διαμόρφωση των προβλεπόμενων από το σχέδιο πόλης κοινοχρήστων χώρων (Δήμος Πατρέων, 2000).

Αυτό που είναι σημαντικό και θα πρέπει να τονιστεί είναι πως η Πάτρα εξαιτίας της μεγάλης αυτής ευκαιρίας που της παρουσιάζεται θα πρέπει να ενεργήσει γρήγορα και μεθοδικά ώστε να καλύψει το χαμένο έδαφος των χρόνων που πέρασαν δίχως

μεγάλη πρόοδο στα έργα που κρίνονται απαραίτητα, για να μπορέσει στη συνέχεια να καρπωθεί όλων εκείνων των ωφελειών που θα προκύψουν από τη προβολή της σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης.

5.9 Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

5.9.1 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

Ο τουρισμός ως οικονομική δραστηριότητα είναι ο τομέας που συνδέεται άμεσα με την πολιτιστική διοργάνωση «Πάτρα Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης» για το 2006. Η χρονική περίοδος της διοργάνωσης, το πλήθος των πολιτιστικών εκδηλώσεων, η παρουσία επισκεπτών με ποικίλα και σύνθετα ενδιαφέροντα, η ύπαρξη αξιολογότερων φυσικών πόρων, προσδιορίζουν ένα ευρύτερο γεωγραφικό χώρο τουριστικής προσφοράς και ζήτησης, ο οποίος ξεπερνά τα όρια του πολεοδομικού συγκροτήματος της πόλης της Πάτρας και αναπτύσσεται:

- Σε όλο το γεωγραφικό χώρο του νομού Αχαΐας
- Στο Β.Δ. τμήμα του νομού Ηλείας και
- Στη Ν.Α περιοχή του Νομού Αιτωλοακαρνανίας

Η Πάτρα βρίσκεται γεωγραφικό στο κέντρο του πολιτιστικού άξονα που ορίζουν δύο παγκόσμιοι γνωστοί τόποι πολιτισμού. Η Αρχαία Ολυμπία και οι Δελφοί. Ταυτόχρονα. αποτελεί και μια από τις κορυφές ενός πολυγώνου της κλασσικής αρχαιότητας. που προσδιορίζει σημειακά, μαζί με την Αρχαία Ολυμπία. την Επίδαυρο/Μυκήνες, την Αθήνα και τους Δελφούς. Η ενεργή συμμετοχή της επίσης ως Ολυμπιακής πόλης και ως Πύλης εισόδου επισκεπτών στους Ολυμπιακούς Αγώνες 2004, σε συνδυασμό με τα παραπάνω χαρακτηριστικά της και τον πρωταγωνιστικό πολιτιστικό ρόλο που καλείται να παίξει το 2006, προδιαγράφουν μια σημαντικότερη ανάπτυξη των τουριστικών δραστηριοτήτων.

5.9.2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΖΩΝΩΝ

Ο συνολικός γεωγραφικός χώρος μέσα στον οποίο αναμένεται να αναπτυχθεί η τουριστική κίνηση, μπορεί να διαιρεθεί με βάση την πόλη της Πάτρας και την συγκοινωνιακή σύνδεση με αυτήν, σε τέσσερις γεωγραφικές τουριστικές ζώνες Η **πρώτη γεωγραφική τουριστική ζώνη** περιλαμβάνει το πολεοδομικό συγκρότημα της

Πάτρας, με όλες τις επεκτάσεις του, ανεξάρτητα από την διοικητική του διαίρεση. Συγκεκριμένα προσδιορίζεται:

- από την ενιαία παραλιακή πολεοδομική ενότητα που ξεκινά από την πόλη του Ρίου, περνά από την πόλη της Πάτρας, τα παράλια του Δήμου Παραλίας και καταλήγει στα παράλια του Δήμου Βραχναϊκών και
- από τους υπόλοιπους αστικούς οικισμούς των Δήμων Ρίου, Πατρών, Μεσσήτιδος, Παραλίας και Βραχναϊκών. Πρόκειται στην ουσία για την πόλη της Πάτρας και την πολεοδομική περιφέρεια της.

Η **δεύτερη γεωγραφική τουριστική ζώνη** αποτελείται από τρεις γεωγραφικές περιοχές που βρίσκονται στα ανατολικά, βόρεια και δυτικά της πρώτης γεωγραφικής ζώνης. Στα ανατολικά ξεκινά από τα όρια της πόλης του Ρίου και εκτείνεται σε όλη την παραλιακή ζώνη του Κορινθιακού Κόλπου μέχρι και το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης του Αιγίου, περιλαμβάνοντας όλους τους αστικούς οικισμούς των Δήμων Ρίου, Ερινεού, Συμπολιτείας και Αιγίου. Στα βόρεια η γεωγραφική περιοχή αναπτύσσεται από τα παράλια της πόλης του Αντιρρίου και φτάνει μέχρι και την πόλη της Ναυπάκτου, περιλαμβάνοντας τους παραλιακούς οικισμούς των Δήμων Αντιρρίου και Ναυπάκτου του νομού Αιτωλοακαρνανίας. Στα δυτικά ξεκινά από τα όρια του Δήμου Δύμης και εκτείνεται σ' όλη τη νότια παραλιακή ζώνη του Πατραϊκού, συνεχίζει στην παραλιακή ζώνη του Ιονίου Πελάγους μέχρι τα όρια του Νομού Αχαΐας, περιλαμβάνοντας τους αστικούς οικισμούς των Δήμων Δύμης, Μόβρης και Λαρισσού (Δήμος Πατρέων, 2000).

Η **τρίτη γεωγραφική τουριστική ζώνη** αποτελείται από δύο γεωγραφικές περιοχές στα ανατολικά του νομού Αχαΐας και στα βορειοδυτικά του νομού Ηλείας. Η πρώτη γεωγραφική περιοχή περιλαμβάνει όλη την παραλιακή ζώνη του Κορινθιακού Κόλπου που ξεκινά από τα παράλια του πολεοδομικού συγκροτήματος της πόλης του Αιγίου, περνά από την πόλη του Διακοπτού και φτάνει μέχρι τα παράλια όρια του νομού Αχαΐας, περιλαμβάνοντας τους αστικούς οικισμούς των Δήμων Διακοπτού, Ακράτας και Αιγείρας. Η δεύτερη γεωγραφική περιοχή βρίσκεται στα Β.Δ. παράλια του νομού Ηλείας, στο Ιόνιο πέλαγος και με όριό της τον αυτοκινητόδρομο Πατρών-Πύργου-Αρχαίας Ολυμπίας στα Ανατολικά και Βόρεια φτάνει μέχρι τον αρχαιολογικό χώρο της Αρχαίας Ολυμπίας (Δήμος Πατρέων, 2000)..

Η **τέταρτη γεωγραφική τουριστική ζώνη** εκτείνεται σε όλο το ορεινό τμήμα του νομού Αχαΐας και στη βορειοανατολική ορεινή περιοχή του νομού Ηλείας. Ξεκινά από τα ορεινά των Δήμων της Αχαΐας που βρέχονται από τον Κορινθιακό κόλπο και

περιλαμβάνει τους Δήμους Καλαβρύτων, Λευκασίου, Παϊών, Αροανίας, Φαρρών, Τριταίας και Ωλενίας, τις κοινότητες Καλεντζίου και Λεοντίου και τους ορεινούς δήμους στα Βόρεια και Ανατολικά του νομού Ηλείας (Δήμος Πατρέων, 2000).

5.9.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΖΩΝΩΝ

Η Πάτρα και ο ευρύτερος γεωγραφικός χώρος που προσδιορίστηκε παραπάνω συγκεντρώνουν ένα μεγάλο τμήμα του πολιτιστικού και πολιτισμικού πλούτου της χώρας μας με πολυάριθμα ιστορικά σημάδια από τους αρχαίους χρόνους, τους ρωμαϊκούς, τους ελληνιστικούς, τους βυζαντινούς και νεώτερους. Αποτελούν ένα τόπο μοναδικού κάλλους και φυσικής ομορφιάς, με πλούσιες πνευματικές και καλλιτεχνικές παραδόσεις, μοναδικές ακρογιαλιές, γοητευτικά ορεινά τοπία, σπάνια οικοσυστήματα και καθαρές θάλασσες.

Η πρόσβαση στους τουριστικούς προορισμούς της περιοχής διευκολύνεται με τον καλύτερο τρόπο από την κομβική θέση της Πάτρας και του νομού Αχαΐας. Η σύνδεση με την κεντρική και βόρεια Ελλάδα γίνεται μέσω του κύριου οδικού άξονα της χώρας Π.Α.Θ.Ε. (Εθνική Οδός Πάτρας-Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων). Η κίνηση από και προς τη Δυτική Ελλάδα διοχετεύεται μέσω της ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου και της Ιόνιας Οδού, η οποία συναντά την Π.Α.Θ.Ε. στην Πάτρα και ενώνει το βόρειο με το νότιο τμήμα της χώρας μέσω του δυτικού άξονα. Όλες οι παράλιες περιοχές συνδέονται επιπλέον οδικό με παράλληλους προς τους αυτοκινητόδρομους επαρχιακούς δρόμους, ενώ οι ορεινές περιοχές εξυπηρετούνται με κάθετες οδούς που διασταυρώνονται με το παράλιο δίκτυο και τις ορεινές συνδέσεις (Εθνική Οδός 111 Πατρών-Τρίπολης. επαρχιακή οδός Πατρών-Καλαβρύτων). Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου επίσης θα συνδέει οδικά και τον πολιτιστικό άξονα Αρχαία Ολυμπία-Πάτρα-Δελφοί. διοχετεύοντας τη κίνηση προς την Κεντρική και Βόρεια Ελλάδα μέσω της οδού Πάτρα-Λαμία-Θεσσαλονίκη, παρακάμπτοντας τη βορειανατολική Πελοπόννησο και την Αττική. Εκτός από την οδική σύνδεση, η Πάτρα συνδέεται μέσω σιδηροδρομικού δικτύου με την Αθήνα και την Αρχαία Ολυμπία αλλά και με τις ορεινές περιοχές του νομού Αχαΐας μέσω του Οδοντωτού σιδηροδρόμου Διακοπτού -Καλαβρύτων. Το Λιμάνι της Πάτρας αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα επιβατικά λιμάνια της χώρας, συνδέει απ' ευθείας τη Ελλάδα με την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ηπειρωτική χώρα με τα νησιά του Ιονίου Πελάγους. Αεροπορική σύνδεση υπάρχει επίσης απευθείας με την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του αεροδρομίου του Αράξου που βρίσκεται στη

βορειοδυτική πλευρά του Νομού Αχαΐας και συνδέεται οδικά με την Πάτρα και την υπόλοιπη περιοχή.

Η Πάτρα και ο υπόλοιπος γεωγραφικός τουριστικός χώρος, πέρα από τους ανεξάντλητους φυσικούς πόρους, την κομβική θέση στο διεθνή δίκτυο μεταφορών και την μακραίωνη σχέση με τον πολιτισμό, ευνοείται και από το μοναδικό κλίμα της περιοχής και το γεωφυσικό περιβάλλον. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το μεγαλύτερο μέρος των ερευνών για τα ανώτερα στρώματα της ατμόσφαιρας που διεξάγονται από Πανεπιστημιακούς φορείς στην Ελλάδα πραγματοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή Καλαβρύτων, ενώ στην κορυφή του ορεινού όγκου Χελμού θα εγκατασταθεί το μεγαλύτερο τηλεσκόπιο για αντίστοιχες έρευνες.

Η μορφολογία του εδάφους οδηγεί σε μια συνεχή εναλλαγή του τοπίου και δίνει τη δυνατότητα στον επισκέπτη να βρεθεί σε πολύ μικρά χρονικά διαστήματα, διανύοντας μικρές αποστάσεις από το βουνό στη θάλασσα και αντίστροφα. Να κατεβεί από τους διάσπαρτους ορεινούς όγκους με την άγρια ομορφιά στη γαλήνη της θάλασσας και να μεταφερθεί από την ζωντανία της πόλης στην ηρεμία του παραδοσιακού οικισμού. Η άμεση εναλλαγή πόλεων και αγροτικών οικισμών, πεδιάδων και οροπεδίων, ποταμών και λιμνών, φαραγγιών και ακρογιαλιών, χιονοσκεπών κορυφών και λιμνοθάλασσας, παραθαλάσσιων και ορεινών οικοσυστημάτων, προσφέρει τη δυνατότητα τουρισμού τεσσάρων εποχών και οποιοσδήποτε μορφής. Καθιερωμένες, νέες και εναλλακτικές μορφές τουρισμού είναι δυνατόν να καλύψουν τις ανάγκες και του πιο απαιτητικού επισκέπτη.

5.9.3.1 ΠΡΩΤΗ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Στην πρώτη γεωγραφική τουριστική ζώνη μπορεί να απολαύσει κανείς τα πλεονεκτήματα ενός Μητροπολιτικού κέντρου που λειτουργεί σε ανθρώπινη κλίμακα. Το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας, με σύγχρονες υποδομές και πληθυσμιακά όρια που επιτρέπουν την ελεύθερη και ξένοιαστη κίνηση του επισκέπτη, προσφέρει:

- Σημαντικές, μόνιμες και έκτακτες πολιτιστικές εκδηλώσεις (Καρναβάλι, Διεθνές Φεστιβάλ. κ.λ.π.)
- Σύγχρονες θεατρικές παραστάσεις και κινηματογράφο πρώτης προβολής (χειμερινούς και θερινούς)
- Διευρυμένες ζώνες διασκέδασης (εστιατόρια, καφέ, ταβέρνες, νυχτερινά κέντρα), σ' όλο το πολεοδομικό ιστό, στα παράλια και στην ενδοχώρα

- Μοντέρνα εμπορικά κέντρα και καταστήματα όλων των ειδών που μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες και του πιο απαιτητικού καταναλωτή
- Ιστορικούς χώρους και μνημεία, συνδεδεμένα με το πολεοδομικό ιστό και τους κοινόχρηστους χώρους της πόλης (πεζόδρομοι, πλατείες, κ.λ.π.)
- Σύγχρονες αθλητικές εγκαταστάσεις, συνεδριακά κέντρα και εκθεσιακούς χώρους
- Διευρυμένα δίκτυα ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων, όλων των κατηγοριών και δίκτυο τουριστικής οργάνωσης και εξυπηρέτησης.
- Μοναδική δυνατότητα εναλλαγής του αστικού χώρου με τον υπαίθριο
- Άμεση συγκοινωνιακή σύνδεση με όλη την Ελλάδα και τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Την καρδιά της πολιτιστικής διοργάνωσης «Πάτρα Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης»
- Ολυμπιακή Πόλη για το 2004 και
- Υποψήφια για την ανάληψη των Μεσογειακών Αγώνων το 2009

➤ Σύνδεση

Με αφετηρία το κέντρο της πόλης της Πάτρας και σε ακτίνα 10 περίπου χλμ. βρίσκονται όλες οι τουριστικές υποδομές διαμονής, εξυπηρέτησης, ψυχαγωγίας και αγοράς. Η πρόσβαση σε όλα τα σημεία της περιοχής γίνεται με πυκνό δίκτυο αστικών μέσων μαζικής μεταφοράς, με το, προαστιακό σιδηρόδρομο, με ταξί και ιδιωτικό αυτοκίνητο.

➤ Υποδομές διαμονής

Συνολικά στη περιοχή υπάρχουν 23 ξενοδοχειακές μονάδες, δυναμικότητας 1241 δωματίων και 2325 κλινών κατά κατηγορία. όπως εμφανίζεται στον πίνακα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1: Υποδομές διαμονής στην α' τουριστική περιοχή

Κατηγορία	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες
A'	3	460	858
B'	5	229	434
Γ'	12	492	916
Δ'	3	60	117
ΣΥΝΟΛΟ	23	1241	2325

Πηγή: Ε.Ο.Τ. 2001

5.9.3.2 ΔΕΥΤΕΡΗ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Τρεις γεωγραφικές ενότητες αγκαλιάζουν τη βασική τουριστική ζώνη της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας, από το Ανατολικά, τα Βόρεια και Δυτικά, προσδιορίζοντας τη δεύτερη γεωγραφική τουριστική ζώνη, η οποία, ως φυσική προέκταση του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας λειτουργεί συμπληρωματικά και σε άμεση εξάρτηση με την πρωτεύουσα του Νομού Αχαΐας. Τρεις περιφερειακές επίκεντρες στην Πάτρα πόλεις, το Αίγιο, η Ναύπακτος και η Κάτω Αχαΐα αποτελούν τα αστικό κέντρα για κάθε γεωγραφική ενότητα αντίστοιχα, διαθέτοντας, μαζί με την ενδοχώρα τους, σύγχρονες τουριστικές εγκαταστάσεις και ιδιαίτερα τουριστικά χαρακτηριστικά.

Η ανατολική περιοχή στα παράλια καλύπτεται από ένα σύμπλεγμα γραφικών οικισμών, ψαροχώρια, καθαρές παραλίες και τουριστικά θέρετρα, οδηγούν στην πόλη του Αιγίου με πανάρχαια ιστορικά και θαυμάσια νεοκλασικά κτίρια. Σ' αυτήν τη παραλιακή ζώνη ακουμπά και η Βορειοανατολική πλευρά του Παναχαϊκού όρους πάνω στην οποία βρίσκονται σκαρφαλωμένοι ορεινοί οικισμοί σπάνιας ομορφιάς, με καταπληκτική θέα στον Κορινθιακό κόλπο και στα βουνά της Ρούμελης. Πευκόφυτες πλαγιές διακόπτονται από ποτάμια, που κατεβάζουν τα νερά τους στη θάλασσα υπό το άγρυπνο βλέμμα των πλατάνων. Διάσπαρτα ερημοκλήσια, πέτρινα γεφυράκια, σκιεροί δρόμοι, οικισμοί που αντιστέκονται στην επιδρομή του πολιτισμού, ορειβατικά μονοπάτια και βουνοκορφές, φαράγγια και οροπέδια, σπάνια χλωρίδα και πανίδα, συνθέτουν όλη αυτή την περιοχή. Ένα βήμα από την παραλιακή ζώνη, αποτελεί το πρώτο σκαλοπάτι που σε ανεβάζει στους ορεινούς όγκους της Αχαΐας (Δήμος Πατρέων, 2000).

Η γεωμορφολογική ιδιαιτερότητα της περιοχής δίνει τη δυνατότητα στον επισκέπτη να απολαύσει τα δροσερά νερά του Κορινθιακού στις γραφικές παραλίες. Να επιδοθεί σ' όλα τα θαλάσσια σπορ, στα οργανωμένα παραθαλάσσια θέρετρα και στη στιγμή να βρεθεί σε υψόμετρα που του επιτρέπουν να περπατήσει σε πευκοδάση, να κάνει ποδήλατο βουνού, να παρατηρήσει σπάνια είδη πανίδας και χλωρίδας, να επισκεφθεί μοναστήρια και να απολαύσει την αρχιτεκτονική της φύσης και του τοπίου. Η πόλη του Αιγίου, τα παραθαλάσσια θέρετρα Λόγγος, Σελιανίτικα, Λαμπίρι, Ψαθόπυργος, η ορεινή Πτέρη, Ρακίτα, ο Κλωκός, με το ελατοδάσος, οι μετέωροι βράχοι στους Πετσάκους, οι δασικοί χώροι αναψυχής, σε ταξιδεύουν από τα ψηλά στα χαμηλά και αντίστροφα.

Από τα Νοτιοδυτικά του πολεοδομικού συγκροτήματος της πόλης της Πάτρας, ξεκινά η Δυτική ενότητα, με πιο ήπια γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά. Από τα όρια της Πάτρας και μετά το αστικό τοπίο μεταβάλλεται ομαλά. Περνά από τα παραθαλάσσια τουριστικά συγκροτήματα του Πατραϊκού κόλπου και οδηγεί στις θαυμάσιες παραλίες και στις τουριστικές εγκαταστάσεις του Ιονίου προς το δάσος της Στροφυλιάς και τον προστατευόμενο υγροβιότοπο. Σε απόσταση αναπνοής από την πολιτιστική πρωτεύουσα, η περιοχή προσφέρεται για ημερήσια και βραδινή έξοδο από την Πάτρα, σε περιβάλλον που θυμίζει έντονα τη νησιωτική Ελλάδα. (Δήμος Πατρέων, 2000).

Οι βοτσαλωτές ακτές του Πατραϊκού φτάνουν μέχρι τον ποταμό Πείρο στην Κάτω Αχαΐα και παραδίδουν τη σκυτάλη στις τεράστιες αμμουδιές των ακτών του Ιονίου. Εδώ ο θαλάσσιος τουρισμός που εξυπηρετείται από ένα δίκτυο σημαντικών τουριστικών υποδομών έχει τη μοναδική ευκαιρία να συνδυαστεί με τον οικολογικό τουρισμό που προσφέρει το σπάνιο οικοσύστημα της περιοχής. Το δάσος της Στροφυλιάς και ο υγροβιότοπος προστατεύονται από τη συνθήκη Ramsar και φιλοξενούν σπάνια είδη γλωρίδας και πανίδας. Τα εκπαιδευτικά και περιβαλλοντικά ενδιαφέροντα που υποστηρίζονται από το Κέντρο Περιβάλλοντος, συναντούν περιγηγνητικές και φυσιολατρικές επιθυμίες και δίνουν στον επισκέπτη σπάνιες εμπειρίες.

Το παιχνίδι με τη θάλασσα και τα σπορ στο υγρό στοιχείο διασταυρώνονται με την αναρρίχηση στις αναρριχητικές πίστες της Καλογριάς, την υπασία, την τοξοβολία και τις εναλλακτικές μορφές διασκέδασης που προσφέρουν αντίστοιχα κέντρα. Η πόλη της Κάτω Αχαΐας, ο παραθαλάσσιος οικισμός Αλισσός, τα Νιφοραϊκά, η Λακόπετρα, το ψαροχώρι Αλυκές, το φυσικό ιχθυοτροφείο Πάππα, η λιμνοθάλασσα, οι λίμνες, οι υγροβιότοποι, το δάσος, οι παραλίες, οι αγροτικοί οικισμοί, το αρχαίο τείχος των Δυμαίων, συνθέτουν μια περιοχή ιδιαίτερας φυσικής ομορφιάς και αρμονίας.

Στα βόρεια του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας, η υπερσύγχρονης τεχνολογίας Ζεύξη του στενού Ρίου-Αντιρρίου θα έχει στην ουσία συνδέσει και οικιστικά την Πελοπόννησο με την Στερεά Ελλάδα. Η παραλιακή ζώνη από την πόλη του Αντιρρίου μέχρι και την πόλη της Ναυπάκτου αποτελεί προέκταση του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας, με τον ίδιο ακριβώς τρόπο που την αποτελούν οι περιοχές που περιγράφηκαν παραπάνω στα ανατολικό και στο δυτικά της πρωτεύουσας της Αχαΐας. Τα κάστρα του Ρίου και του Αντιρρίου, μαζί με το κάστρο της Ναυπάκτου είναι ένα εξαιρετικό οχυρωματικό συγκρότημα. Η ιστορική πόλη της

Ναυπάκτου είναι μια σύγχρονη πόλη, που έχει όμως κρατήσει τη γραφική της υπόσταση και τις τοπικές παραδόσεις. Το λιμάνι, το Κάστρο, τα παραδοσιακά κτίρια, η εκτεταμένη παραλιακή ζώνη και το τοπικό χρώμα που είναι διάχυτο σ' όλη την περιοχή, προσδιορίζουν την εικόνα μιας ρομαντικής εποχής.

➤ Σύνδεση

Από τα βορειοανατολικά όρια του πολεοδομικού συγκροτήματος της πόλης της Πάτρας, για να φτάσουμε μέχρι την πόλη του Αιγίου και τα όρια της Ανατολικής τουριστικής ενότητας, χρειάζεται να διανύσουμε μια απόσταση 30 χλμ. Η οδική σύνδεση γίνεται μέσω του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ για γρήγορη μετάβαση και διαρκεί περίπου 20 λεπτά της ώρας. Εναλλακτικά μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε την Παλαιά Εθνική Οδό, διανύοντας την ίδια χιλιομετρική απόσταση αλλά σε μεγαλύτερο χρόνο, αφού θα διασχίσουμε όλους τους παραθαλάσσιους οικισμούς. Η σύνδεση Πάτρα-Αίγιο γίνεται και σιδηροδρομικώς απ' ευθείας ή μέσω του προαστιακού σιδηροδρόμου που συνδέει τους ενδιάμεσους οικισμούς.

Από τα Νοτιοδυτικά του Πολεοδομικού συγκροτήματος της πόλης της Πάτρας και μέχρι να φτάσουμε στα διοικητικά όρια του νομού Αχαΐας, που αποτελούν και τα όρια της Δυτικής τουριστικής ενότητας διανύουμε μια απόσταση 34 χλμ. αυτοκινητοδρόμου Πατρών-Πύργου-Αρχαίας Ολυμπίας και διαρκεί περίπου 20 λεπτά της ώρας. Δεύτερη επιλογή αποτελεί η Παλαιά Εθνική Οδός που περνά μέσα από την πόλη της Κάτω Αχαΐας (11 χλμ. από τα όρια του Π.Σ.Π.) και διακλαδίζεται με τους επαρχιακούς δρόμους τη περιοχή που οδηγούν στα παράλια του Πατραϊκού κόλπου, στο Αεροδρόμιο του Αράξου, στις ακτές του Ιονίου πελάγους, στο δάσος της Στροφυλιάς, τους υγροβιότοπους και τους υπόλοιπους προορισμούς της περιοχής. Εκτός από την οδική υπάρχει και η σιδηροδρομική σύνδεση μέσω της γραμμής Πατρών-Πύργου-Αρχαίας Ολυμπίας, η οποία διασχίζει την περιοχή παράλληλα με την Παλαιά Εθνική Οδό. Το αεροδρόμιο του Αράξου συνδέεται με το οδικό δίκτυο (Παλαιά Εθνική Οδό και αυτοκινητόδρομο Πατρών-Πύργου-Αρχαίας Ολυμπίας) και απέχει από τα όρια του Πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας, μέσω του Αυτοκινητοδρόμου Πατρών-Πύργου-Αρχαίας Ολυμπίας, 40 χλμ. (Δήμος Πατρέων, 2000).

Από τα Βόρεια όρια του Πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας και αφού διαβούμε το στενό (ή περάσουμε τη Γέφυρα Ρίου –Αντιρρίου, μήκους 2,3χλμ, που

τώρα κατασκευάζεται και θα ολοκληρωθεί το 2004), σε απόσταση 10 χλμ. βρίσκεται η πόλη της Ναυπάκτου, τελευταίος σταθμός του γεωγραφικού τουριστικού χώρου της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας προς Βορρά και «αφετηρία» για την μετάβαση στον ιερό χώρο των Δελφών. Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι η απ' ευθείας σύνδεση και των τριών ενοτήτων γίνεται μέσω της μεγάλης Περιμετρικής Οδού της Πάτρας, μήκους 12 χλμ., που θα συνδέει τον Αυτοκινητόδρομο Πατρών-Πύργου-Αρχαίας Ολυμπίας με τον Αυτοκινητόδρομο Π.Α.Θ.Ε. και την Γέφυρα Ρίου -Αντιρρίου η οποία οδηγεί στην Ιόνια οδό και την οδό προς τους Δελφούς. Η πρόσβαση σε όλα τα σημεία και των τριών ενοτήτων θα γίνεται με πυκνό δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς Κ.Τ.Ε.Λ. Αχαΐας και του σιδηροδρόμου στην Ανατολική και Δυτική ενότητα. Σ' όλες επίσης τις περιοχές υπάρχουν οργανωμένοι σύνδεσμοι ταξί.

➤ Υποδομές διαμονής

Σε όλη τη γεωγραφική ζώνη υπάρχουν 41 ξενοδοχειακές μονάδες με δυναμικότητα 1810 δωματίων και 3493 κλινών κατά κατηγορία, όπως εμφανίζονται στον πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2: Ξενοδοχειακή υποδομή ανά κατηγορία στη β' τουριστική περιοχή

Κατηγορία	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες
Α'	2	290	553
Β'	13	835	1617
Γ'	20	544	1038
Δ'	6	141	285
ΣΥΝΟΛΟ	41	1810	3493

Πηγή Ε.Ο.Τ 2001

Κατά τουριστική ενότητα στα Ανατολικά, Δυτικά και Βόρεια οι ξενοδοχειακές μονάδες εμφανίζονται στον ακόλουθο πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3: Ξενοδοχειακή υποδομή ανά τουριστική ενότητα της β' περιοχής

Τουριστική Ενότητα	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες
Ανατολική	16	627	1200
Βόρεια	12	342	670
Δυτική	13	841	1623
ΣΥΝΟΛΟ	41	1810	3493

Πηγή Ε.Ο.Τ 2001

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4: Κατηγορία Ξενοδοχειακών μονάδων ανά τουριστική ενότητα της β' περιοχής

Κατηγορία	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες
<i>Ανατολική Ενότητα</i>			
Α'			
Β'	6	408	784
Γ'	9	210	397
Δ'	1	9	19
ΣΥΝΟΛΟ	16	627	1200
<i>Δυτική Ενότητα</i>			
Α'	2	290	553
Β'	4	281	542
Γ'	6	194	372
Δ'	1	76	156
ΣΥΝΟΛΟ	13	841	1623
<i>Βόρεια Ενότητα</i>			
Α'	3	146	291
Β'	5	140	269
Γ'	4	56	110
Δ'	12	342	670
ΣΥΝΟΛΟ	12	342	670

Πηγή: Ε.Ο.Τ 2001

5.9.3.3 ΤΡΙΤΗ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Η τρίτη γεωγραφική τουριστική ζώνη αποτελείται από δύο ενότητες στα ανατολικά και δυτικά άκρα του συνολικού γεωγραφικού τουριστικού χώρου. Ολοκληρώνουν ουσιαστικά το παράλιο τουριστικό τόξο που ξεκινά από το Ιόνιο Πέλαγος και μέσω του Πατραϊκού καταλήγει στον Κορινθιακό Κόλπο, ενώ ταυτόχρονα αποτελούν και τη φυσική κατάληξη των ενδιάμεσων ορεινών όγκων της περιοχής, Το παιχνίδι της θάλασσας με το βουνό συνεχίζεται στην ανατολική πλευρά. Οι πόλεις του Διακοπτού, της Ακράτας και της Αιγείρας με τους ενδιάμεσους παραλιακούς οικισμούς, από τη δροσερή αγκαλιά του Κορινθιακού Κόλπου οδηγούν στην ορεινή Αχαΐα. Καθένα από τα περάσματα αυτού του ενδιάμεσου χώρου προς τον Χελμό έχει τη δική του ταυτότητα και τη δική του ξεχωριστή ομορφιά.

Από την πόλη του Διακοπτού, ο οδοντωτός σιδηρόδρομος οδηγεί στο μοναδικό φαράγγι του Βουραϊκού. Από τη θέση Πούντα κοντά στον οικισμό Τράπεζα, η οδική αρτηρία οδηγεί σε επιβλητικά βουνά πάνω από το φαράγγι, μέσα από κερασιές πεύκα και κυπαρίσσια και αφού συναντήσει τον οδοντωτό κοντά στο Μέγα Σπήλαιο, καταλήγουν μαζί στην πόλη των Καλαβρύτων, όπου το μνημείο της εκτέλεσης των Καλαβρυτινών από τα ναζιστικά στρατεύματα Κατοχής το 1943, και στο μοναστήρι της Αγίας Λαύρας, και μετά στο άριστα οργανωμένο χιονοδρομικό Κέντρο του Χελμού (Δήμος Πατρέων, 2000).

Από την πόλη της Ακράτας παράλληλα με την πορεία του ποταμού Κράθι, μέσα από ελατοδάση, υπάρχει η γαλαζοπράσινη λίμνη της Τσιβλού και η πετρόχτιστη Ζαρούχλα στις βορειοανατολικές πλαγιές του Χελμού. Από την πόλη της Αίγειρας οι πλαγιές οδηγούν μέσα από κατάφυτες διαδρομές σε μοναδικούς αρχαιολογικούς χώρους, ιερές μονές και ξωκλήσια. Θέση στα περάσματα για το Χελμό έχει και το Ευρωπαϊκό ορειβατικό μονοπάτι E4 που σε οδηγεί στον λαβύρινθο των ορειβατικών μονοπατιών της ορεινής Αχαΐας για να συνεχίσει το δρόμο του στην υπόλοιπη Πελοπόννησο. Στη Δυτική πλευρά οι υγροβιότοποι, το παράλιο δάσος και οι λιμνοθάλασσες ακολουθούν τις παραλίες του Ιονίου για να παραδώσουν τη σκυτάλη στα φράγκικα κάστρα. Από το Ιόνιο, ο δρόμος κατευθύνεται στο Κατάκωλο στην πόλη του Πύργου και στην Αρχαία Ολυμπία. (Δήμος Πατρέων, 2000).

Κατά μήκος της ακτής σημαντικά ξενοδοχειακά συγκροτήματα προσφέρουν υψηλού επιπέδου τουριστικές υπηρεσίες και συνδέονται με τα τουριστικά καταλύματα της Αρχαίας Ολυμπίας. Η θάλασσα, οι παραλίες, οι σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι με κυρίαρχο τον αρχαιολογικό χώρο της Αρχαίας Ολυμπίας, σε οδηγούν μέσα από τις εύφορες πεδιάδες σε ομαλές ορεινές περιοχές για να συναντήσουν, τους κυρίως ορεινούς όγκους της τέταρτης γεωγραφικής τουριστικής ζώνης.

➤ Σύνδεση

Στην ανατολική ενότητα, η πόλη της Αιγείρας που βρίσκεται στα όρια του νομού Αχαΐας, απέχει από το κέντρο της πόλης της Πάτρας 65 χλμ. Η οδική σύνδεση γίνεται μέσω του αυτοκινητοδρόμου Π.Α.Θ.Ε. σε 45 λεπτά της ώρας. Δεύτερη λύση αποτελεί η παλαιά Εθνική οδός, ίδιας χιλιομετρικής απόστασης, αλλά μεγαλύτερης χρονικής διάρκειας.

Η σύνδεση των πόλεων της Αιγείρας, Ακράτας και Διακοπτού γίνεται με την πόλη της Πάτρας και σιδηροδρομικώς, μέσω της γραμμής Πατρών-Αθηνών. Από το Διακοπτό έχει αφετηρία η γραμμή του οδοντωτού σιδηροδρόμου, που συνδέει την πόλη με την ορεινή Αχαΐα και την πόλη των Καλαβρύτων. Η σιδηροδρομική γραμμή του οδοντωτού διασχίζει το πανέμορφο φαράγγι του Βουραϊκού, το οποίο αποτελεί προστατευόμενη περιοχή οικολογικού ενδιαφέροντος και ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Η γραμμή θεωρείται παράδειγμα ένταξης τεχνικού έργου στο περιβάλλον και παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε όλα τα σημεία της διαδρομής. Η πιο θεαματική σιδηροδρομική γραμμή της χώρας έχει αφετηρίες τις πόλεις του Διακοπτού και των

Καλαβρύτων και τρεις ενδιάμεσους σταθμούς στα Νιάματα, της Ζαγλωρού και τα Τρίκλια. (Δήμος Πατρέων, 2000).

Τα υπέροχα λίθινα κτίρια των σταθμών συμπληρώνουν τα ενδιάμεσα φυλάκια της γραμμής και οι υδατόπυργοι και οι λίθινες καμάρες (υδρορροές των γραμμών). Σ' όλο το μήκος της γραμμής υπάρχουν λίθινοι τοίχοι υποστήριξης μήκους 4000 μέτρων, λιθοεπενδύσεις επιχωμάτων σε μήκος 500 μ., 6 σήραγγες μήκους 200 μέτρων, 25 μεταλλικές γέφυρες ανοίγματος από 10 έως 60 μέτρα, 15 μεταλλικές γέφυρες ανοίγματος από 3 έως 10 μέτρα, 9 λίθινες τοξωτές γέφυρες με άνοιγμα τόξου από 4-10 μέτρα και ανοιχτές λαξευμένες σήραγγες. Το συνολικό μήκος της γραμμής είναι 22 χλμ. και η διάρκεια του ταξιδιού είναι 35 λεπτά της ώρας (Δήμος Πατρέων, 2000).

Στη δυτική άκωρος της Αρχαίας Ολυμπίας απέχει από το κέντρο της Πάτρας 135 χλμ.. Η οδική σύνδεση γίνεται μέσω του αυτοκινητοδρόμου Πατρών-Πύργου-Αρχαίας Ολυμπίας και διαρκεί περίπου 90 λεπτά της ώρας. Η σύνδεση Πάτρας-Αρχαίας Ολυμπίας γίνεται μέσω της γραμμής Πατρών-Πύργου-Καλαμάτας και σιδηροδρομικώς. Η πρόσβαση σε όλα τα σημεία και των δύο ενοτήτων γίνεται με πυκνό δίκτυο μέσω μαζικής μεταφοράς του υπεραστικού Κ.Τ.Ε.Λ Αχαΐας και του σιδηροδρόμου

➤ Υποδομές διαμονής

Σε όλη τη γεωγραφική ζώνη υπάρχουν 65 ξενοδοχειακές μονάδες με δυναμικότητα 2575 δωματίων και 4850 κλινών κατά κατηγορία, όπως εμφανίζονται στον πίνακα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5: Ξενοδοχειακή υποδομή ανά κατηγορία στη γ' τουριστική περιοχή

Κατηγορία	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες
Α'	7	1033	1944
Β'	12	477	904
Γ'	33	936	1757
Δ'	7	74	139
Ε'	6	55	106
ΣΥΝΟΛΟ	65	2575	4850

Πηγή Ε.Ο.Τ 2001

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.6: Ξενοδοχειακές μονάδες στα ανατολικά και δυτικά της γ' περιοχής

Τουριστική Ενότητα	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες
Ανατολική	8	169	328
Δυτική	57	2406	4552
ΣΥΝΟΛΟ	65	2575	4850

Πηγή Ε.Ο.Τ 2001

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.7: Ξενοδοχειακές μονάδες στα ανατολικά και δυτικά ανά τουριστική ενότητα

Κατηγορία	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες
<i>Ανατολική Ενότητα</i>			
Α'			
Β'	2	43	88
Γ'	3	88	167
Δ'	3	38	73
ΣΥΝΟΛΟ	8	169	328
<i>Δυτική Ενότητα</i>			
Α'	7	1033	1944
Β'	10	434	816
Γ'	30	848	190
Δ'	4	36	66
Ε'	6	5	106
ΣΥΝΟΛΟ	57	2406	3122

Πηγή Ε.Ο.Τ 2001

5.9.3.4 ΤΕΤΑΡΤΗ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Το γεωμορφολογικό χαρακτηριστικό της τέταρτης γεωγραφικής τουριστικής ζώνης προσδιορίζουν με την παρουσία τους οι ορεινοί όγκοι και κυρίως τα όρη Χελμός, Παναχαϊκό και Ερύμανθος. Όλοι οι ορεινοί όγκοι αποτελούν περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και οικοσυστήματα που φιλοξενούν εκατοντάδες είδη σπάνιας χλωρίδας και πανίδας.

Αρχαιολογικοί χώροι, διάσπαρτοι σ' όλη την περιοχή θυμίζουν στον επισκέπτη το πέρασμα των χιλιετηρίδων από την προϊστορική εποχή, τους κλασσικούς χρόνους της Αρχαίας Ελλάδας και το Βυζάντιο. Ιερές μονές, εκκλησίες και νεώτερα κτίρια, χαρακτηρισμένα έργα τέχνης και διατηρητέα μνημεία, ταυτίζονται με σημαντικά ιστορικά γεγονότα και τους αγώνες για την ελευθερία και την κοινωνική πρόοδο. Γραφικά χωριά και παραδοσιακοί οικισμοί, δεμένοι με την φυσική ηρεμία του ορεινού

τοπίου αποτελούν σταθμούς ενός πολυσύνθετου δικτύου τουριστικών διαδρομών και εξειδικευμένου τουρισμού για κάθε εποχή του έτους.

Αρχαιολογικές διαδρομές διαμέσου μυκηναϊκών νεκροταφείων και οικισμών, αρχαϊκών ναών και ακροπόλεων, σε οδηγούν σε αρχαιολογικούς χώρους πόλεων, που ήκμασαν στην αρχαιότητα. Οι αρχαίοι Λουσοί, ο αρχαίος Κλείτωρ, η αρχαία Ψωφίδα, ο αρχαίος Πάος μαζί με τα διάσπαρτα αρχαία μνημεία της περιοχής, ενώνουν τα άκρα του παράλιου τόξου που σχηματίζει η «Αχαιών Δωδεκάπολις». Διαδρομές θρησκευτικού ενδιαφέροντος με σημεία αναφοράς τις μονές του Μεγάλου Σπηλαιού και Αγίας Λαύρας, σε ανεβάζουν σε απομονωμένες κορυφές και σε μοναστήρια, που το καθένα έχει τη δική του ιστορική αναφορά και παράδοση. Νεότερα μνημεία σ' όλο το πλέγμα των ορεινών οικισμών μαρτυρούν την τέχνη και το μεράκι των μαστόρων της εποχής τους και μας δίνουν ενδιαφέροντα στοιχεία λαϊκής αρχιτεκτονικής (Δήμος Πατρέων, 2000).

Το Χιονοδρομικό κέντρο και η πόλη, των Καλαβρύτων προσφέρουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες χειμερινού τουρισμού, ενώ τα Καλάβρυτα, μαζί με την υπόλοιπη ορεινή περιοχή, μεταβάλλονται σε παραθεριστικά κέντρα την θερινή περίοδο. Οι ορειβατικές ανησυχίες των επισκεπτών βρίσκουν πρόσφορο έδαφος στους ορεινούς όγκους της Αχαιάς. Το πυκνό δίκτυο των ορειβατικών μονοπατιών από τον ένα ορεινό όγκο στον άλλον, εκπληρώνει όλες τις επιθυμίες και καλύπτει όλους τους βαθμούς δυσκολίας για το σπορ της ορειβασίας. Παράλληλα με την ορειβασία, οι πίστες αναρρίχησης και ανεμοπτερισμού στον Ερύμανθο, στο Χελμό και στον Παναχαϊκό, μαζί με τις εγκαταστάσεις του Ναυταθλητικού Ομίλου Δάφνης για καγιάκ, ράφτινγκ και ποδήλατο βουνού, προσφέρουν διεξόδους για τον αθλητικό τουρισμό και τον τουρισμό περιπέτειας. Εκτός από τον δυναμικό επισκέπτη, η ορεινή περιοχή προσφέρει ευρύ πεδίο δράσης στον περιηγητή και τον φυσιολάτρη, ενώ το προστατευμένα οικοσυστήματα και το μαγευτικό Σπήλαιο των Λιμνών αγκαλιάζουν τον περιβαλλοντικό και οικολογικό τουρισμό. Στο Δήμο Φαρρών (Χαλανδρίτσα) έχει αποφασισθεί προωθείται η δημιουργία του Αυτοκινητοδρομίου Πάτρας, με πίστα αγώνων ταχύτητας προδιαγραφών Formula 1. Η λειτουργία του θα προσελκύσει σημαντικό τουριστικό ρεύμα (επαγγελματίες, αθλητές, θεατές) στην περιοχή από την Ελλάδα και το εξωτερικό καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. (Δήμος Πατρέων, 2000).

➤ Σύνδεση

Η σύνδεση της Πάτρας με την ορεινή ζώνη γίνεται από τα ανατολικά και δυτικά. Ακολουθώντας τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ ή την παλαιά Εθνική οδό προς Αίγιο. Διακοπτό, Ακράτα, έχουμε πολλές δυνατότητες να χρησιμοποιήσουμε τις κάθετες οδούς που οδηγούν στους ορεινούς όγκους. Οι κυριότερες συνδέσεις γίνονται μέσω Αιγίου και Διακοπτού, με κοινό προορισμό την περιοχή Καλαβρύτων, που απέχει από την Πάτρα 95 χλμ. Η διαδρομή καλύπτεται περίπου σε 90 λεπτά της ώρας. Δεύτερη επιλογή με αλλαγή μέσου μεταφοράς μας δίνει ο οδοντωτός σιδηρόδρομος από την πόλη του Διακοπτού, στην οποία μπορεί κανείς να φτάσει οδικώς ή σιδηροδρομικώς (η επιλογή αυτή έχει περιγραφεί στην σύνδεση της προηγούμενης τουριστικής ζώνης). Από τα δυτικά η Εθνική οδός «111 Πάτρα-Τ Τρίπολη», κάνοντας τον γύρο του όρους Ερύμανθος, μας μεταφέρει στα Νότια όρια του νομού Αχαΐας, αφού διασχίσει μεγάλο μέρος της ορεινής Ηλείας. Η διαδρομή μέχρι την πόλη Δάφνη είναι 110 χλμ. και διαρκεί 100 λεπτά περίπου. Στην ορεινή περιοχή της τέταρτης γεωγραφικής τουριστικής ζώνης μπορεί να φτάσει κανείς από τα, νοτιοδυτικά, μέσω της Αρχαίας Ολυμπίας, της πόλης της Αμολιάδας του νομού Ηλείας. Η πρόσβαση στην περιοχή με μέσα μαζικής μεταφοράς γίνεται εκτός από τον οδοντωτό σιδηρόδρομο, με πυκνό δίκτυο υπεραστικών λεωφορείων του Κ.Τ.Ε.Λ. Αχαΐας (Δήμος Πατρέων, 2000).

➤ Υποδομές διαμονής

Σε όλη τη γεωγραφική ζώνη που διοικητικό ανήκει στον νομούς Αχαΐας υπάρχουν 1965 ξενοδοχειακές μονάδες με δυναμικότητα 219 δωματίων και 428 κλινών. Στην περιοχή υπάρχουν εκατοντάδες ενοικιαζόμενα δωμάτια, τα οποία δεν τα συμπεριλαμβάνουμε στην δύναμη των ξενοδοχειακών μονάδων. Κατά κατηγορία και δυναμικότητα οι ξενοδοχειακές μονάδες εμφανίζονται αναλυτικά στον πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.8: Κατηγορία και δυναμικότητα των ξενοδοχείων στη δ' περιοχή

Κατηγορία	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες
Α'			
Β'	5	78	157
Γ'	8	89	171
Δ'	3	27	47
Ε'	3	25	53
ΣΥΝΟΛΟ	19	219	428

Πηγή Ε.Ο.Τ 2001

Την οργάνωση και εξυπηρέτηση των τουριστών στην περιοχή αναλαμβάνουν, κατά κύριο λόγο, επιχειρήσεις που λειτουργούν στις άλλες τουριστικές περιοχές και συνήθως της Πάτρας και του Αιγίου. Σε όλο το δίκτυο των οικισμών της ορεινής ζώνης και κυρίως στις πόλεις - πρωτεύουσες των Δήμων που την αποτελούν λειτουργούν εκατοντάδες ταβέρνες και κέντρα διασκέδασης - αναψυχής. Στις κεντρικές πλατείες των οικισμών και των πόλεως, με τα χαρακτηριστικά πλατάνια και τα μεγάλα σκιερά δέντρα, λειτουργούν καφενεία που προσφέρουν εκτός από καφέ και αναψυκτικά, παραδοσιακά χειροποίητα τοπικά γλυκίσματα. Ταβέρνες και εστιατόρια που σερβίρουν παραδοσιακό φαγητό και τοπικές γεύσεις που ποικίλουν από περιοχή σε περιοχή. Κέντρα διασκέδασης για κάθε γούστο, ενώ το σκηνικό ολοκληρώνουν τα παραδοσιακά θρησκευτικά πανηγύρια, που γίνονται με αφορμή τον εορτασμό πολιούχων Αγίων στους οικισμούς και στα ξωκλήσια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (Δήμος Πατρέων, 2000).

5.9.3.5 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Η Αχαΐα είναι μια ιδιαίτερα ευνοημένη περιοχή από πλευράς φυσικού περιβάλλοντος και μνημείων της φύσης. Πολλές περιοχές της έχουν κηρυχθεί προστατευόμενες με βάση διεθνείς συνθήκες ή ευρωπαϊκές οδηγίες, λόγω των χαρακτηριστικών τους και της σημασίας τους στην διατήρηση ειδών του φυσικού περιβάλλοντος. Το όρος Παναχαϊκό, στους πρόποδες του οποίου βρίσκεται η πόλη της Πάτρας είναι μια από τις περιοχές αυτές. Αναλυτικοί σημαντικοί βιότοποι του νομού (τόποι προς ένταξη στο δίκτυο «ΦΥΣΗ 2000») είναι:

- Λιμνοθάλασσα Καλόγριας, δάσος Στροφυλιάς και έλος Λάμιας, έκτασης 7.003 εκταρίων
- Όρος Χελμός και Ύδατα Στυγός, έκτασης 17653 εκταρίων
- Φαράγγι Βουραϊκού, έκτασης 2167 εκταρίων
- Αισθητικό Δάσος Καλαβρύτων, έκτασης 1750 εκταρίων
- Όρη Μπαρμπάς και Κλωκός, Φαράγγι Σελινούντα, έκτασης 6113 εκταρίων
- Αλυκή Αιγίου, έκτασης 30 εκταρίων
- Όρος Παναχαϊκό, έκτασης 12170 εκταρίων
- Όρος Ερύμανθος, έκτασης 19376 εκταρίων
- Σπήλαιο Καστριών, έκτασης 307 εκταρίων

Οι περιοχές αυτές με το ιδιαίτερο οικολογικό ενδιαφέρον, που παρουσιάζουν και τα σπάνια ή ενδημικό είδη πανίδας και χλωρίδας, που φιλοξενούν, αποτελούν ιδανικούς τόπους όχι μόνο για τους επιστήμονες μελετητές του είδους αλλά και για σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού, που έχουν οικολογικά ενδιαφέροντα. Τα έργα διαχείρισης που συνεπάγονται την ένταξη των περιοχών αυτών στο δίκτυο «Φύση 2000» θα δημιουργήσουν μία μόνιμη τουριστική κινήσει προς τις συγκεκριμένες περιοχές.

5.9.3.6 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Οι προοπτικές ανάπτυξης του τουρισμού στην περιοχή είναι πάρα πολύ καλές. Στηρίζονται στο φυσικό περιβάλλον και τα μνημεία της, στις υποδομές πρόσβασης που ολοκληρώνονται και στις υποδομές διαμονής που δημιουργούνται σε ολόκληρο το νομό. Το περιβάλλον προσφέρει δυνατότητες για τουρισμό όλες τις εποχές του χρόνου, (θαλάσσιο, χιονοδρομικό, αθλημάτων ποταμού, ορειβατικό, αναρρίχησης κ.λ.π.), που γίνεται ακόμη πιο ελκυστικός αν αναφερθούν και τα μνημεία της περιοχής (φυσικά, αρχαιολογικά, θρησκευτικά, ιστορικά, κ.λ.π.). Η αναβάθμιση των υποδομών διαμονής που προγραμματίζεται και θα γίνει για την εξυπηρέτηση των αναγκών λειτουργίας της πόλης ως Ολυμπιακής το 2004, αποτελούν επίσης σημαντικό στοιχείο για την δημιουργία μιας σταθερής τουριστικής κίνησης στην περιοχή.

Σύμφωνα με τον κ. Ζέρβα (υποδιευθυντή του Ε.Ο.Τ. στο υποκατάστημα της Πάτρας) τα τελευταία 10 χρόνια παρατηρείται μια σταθερά αυξητική αύξηση των ξενοδοχειακών κλινών τόσο εντός του αστικού συγκροτήματος της Πάτρας, όσο και της ευρύτερης τουριστικής περιοχής, όπως αυτή παρουσιάστηκε εκτενώς προηγουμένως. Η αύξηση αυτή συνεπικουρείται από ένα σύστημα νόμων και διατάξεων που συντονίζουν κάθε φορά και καλύτερα τις διαδικασίες ένταξης των ξενοδοχειακών μονάδων στο χώρο, για την αποφυγή συγκρούσεων και γενικά για την βέλτιστη χωροθέτηση αυτών. Ιδιαίτερης σημασίας, σύμφωνα με το κ. Ζέρβα, αποτελεί και η αργοπορημένη αλλά σταθερή προσπάθεια συνεργασίας όλων των εμπλεκόμενων φορέων του τουρισμού (δημόσιων και ιδιωτικών) για την επίλυση σημαντικών προβλημάτων, αλλά και την ενεργοποίηση πάνω σε συγκεκριμένες δράσεις και προοπτικές. Συγκεκριμένα για το ΠΣ Πατρών όπως πληροφορηθήκαμε, έχει πραγματοποιηθεί μια πρώτη προσπάθεια από πλευράς Ε.Ο.Τ., σε συνεργασία με τους φορείς του τουρισμού για την δημιουργία τουριστικών πακέτων με έδρα την Πάτρα και διοχέτευση μετά σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς της ενδοχώρας της περιοχής.

5.9 ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η πόλη της Πάτρας είναι το κέντρο των μεταφορών και επικοινωνιών της ευρύτερης περιοχής, και όχι μόνο του νομού. Βασικό στοιχείο που συνετέλεσε στην ανάδειξη αυτή είναι η θέση της και το λιμάνι της. Αποτελεί κόμβο των οδικών αξόνων της χώρας (Π.Α.Θ.Ε., δυτικός άξονας), σημαντικό λιμάνι και τη δυτική της πύλη προς την Ευρώπη.

▪ *Αστικές - υπεραστικές συγκοινωνίες*

Οι αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες είναι αυτές που έχουν την πιο άμεση σχέση με την κοινωνική ανάπτυξη του νομού. Η Πάτρα είναι και το κέντρο των υπεραστικών συγκοινωνιών του νομού. Συνδέεται με όλες τις υπόλοιπες πόλεις και χωριά του νομού, καθώς και με μεγάλες πόλεις της ευρύτερης περιοχής. Πέρα από τη σύνδεση με την Αθήνα. Το Κ.Τ.Ε.Λ. εξυπηρετεί ετησίως πάνω από 4.000.000 επιβάτες και είναι το κύριο επιβατικό μέσο μαζικής μεταφοράς. Η συγκοινωνία στη πόλη της Πάτρας γίνεται αποκλειστικά και μόνο με λεωφορεία (αστικό Κ.Τ.Ε.Λ) τα οποία ανέρχονται σε περίπου 100. Το δίκτυο των αστικών συγκοινωνιών (κάλυψη περιοχών), οι υποδομές του αστικού Κ.Τ.Ε.Λ. (λεωφορείο) και οι διαμορφούμενες κυκλοφοριακές συνθήκες είχαν ως αποτέλεσμα την στροφή του επιβατηγού κοινού στο ιδιωτικά μέσα μεταφοράς και το ταξί. Τα ταξί στην πόλη της Πάτρας ανέρχονται σε 800 έναντι 960 σε ολόκληρο το νομό.

▪ *Οδικές Προσβάσεις*

Το οδικό δίκτυο που συνδέει την πόλη με την υπόλοιπη περιοχή και τη χώρα αποτελείται από τους παρακάτω βασικούς άξονες:

- τη Διεθνή οδό Πατρών-Ισθμού (Κορίνθου)-Αθηνών
- τη Διεθνή οδό Πατρών-Πύργου-Ολυμπίας -Τσακώνας
- την Εθνική οδό Πατρών-Τρίπολης

Ο άξονας Πατρών-Αθηνών αποτελεί το αρχικό τμήμα της κύριας οδικής αρτηρίας της χώρας, της Π.Α.Θ.Ε. (Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων) και ο οποίος περιλαμβάνει και το τμήμα της παράκαμψης της πόλης, που συνδέει τον άξονα αυτόν με τον νότιο άξονα Πάτρα-Πύργος-Ολυμπία. Ταυτόχρονα ο άξονας αυτός, μέσω

της κατασκευαζόμενης γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, συνδέεται με την εθνική οδό Αντιρρίου-Ιωαννίνων (Δυτικός άξονας της χώρας) και Αντιρρίου-Ναυπάκτου-Αμφίσσης (Δελφών) -Λαμίας. Η πόλη, όπως είναι φυσικό, συνδέεται με τον υπόλοιπο νομό μέσω ενός πυκνού επαρχιακού δικτύου, που κάνει εύκολη και γρήγορη την πρόσβαση σε όλες τις περιοχές (Δήμος Πατρέων, 2000).

Οι οδικές προσβάσεις προς και από την πόλη είναι πολύ καλές. Τα οποία προβλήματα σήμερα εντοπίζονται κυρίως στην ποιότητα του οδικού δικτύου παρά στην επάρκεια. Η έλλειψη διαχωριστικής νησίδας. Οι ανισόπεδοι κόμβοι, τα γεωμετρικά στοιχεία και η κατάσταση του οδοστρώματος είναι τα κύρια προβλήματα των δρόμων, που στο επαρχιακό δίκτυο (κυρίως) προστίθενται τα προβλήματα κατολισθήσεων που είναι πολύ συχνό τους χειμερινούς μήνες. Η πόλη της Πάτρας αντιμετωπίζει συχνά έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα λόγω της διέλευσης όλων των οδικών μεταφορών μέσα από αυτή. Δεν έχει ολοκληρωθεί η παράκαμψη της πόλης (για την κίνηση Κορίνθου-Πατρών-Πύργου), αλλά ούτε και έχει γίνει ικανοποιητική προσπέλαση προς το λιμάνι της για την απορρόφηση της αντίστασης κίνησης. Τα προβλήματα αυτά αναμένεται να λυθούν με την ολοκλήρωση της ευρείας παράκαμψης της πόλης και την κατασκευή των κόμβων και των οδών από αυτήν προς το λιμάνι της.

▪ Σιδηροδρομικές υποδομές

Η πόλη βρίσκεται εντός του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας και αποτελεί τον σημαντικότερο σιδηροδρομικό σταθμό στη Δυτική Ελλάδα. Συνδέεται με την Αθήνα και την Καλαμάτα με γραμμή που διασχίζει το νομό στην πεδινή του ζώνη (Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Καλαμάτα), και με το δίκτυο αυτό συνδέονται με ξεχωριστή γραμμή και τα Καλάβρυτα (Οδοντωτός). Έχει επομένως μια ικανοποιητική πυκνότητα δικτύου σε σχέση με άλλες περιοχές. Όμως, δεν εξυπηρετείται λόγω της κακής κατάστασης της υποδομής (δίκτυο και τροχαίο υλικό). Το δίκτυο είναι παλιό, μονής χάραξης σ' όλο του το μήκος, με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, και το κυριότερο με μετρικό πλάτος γραμμής, που δεν είναι συμβατό με το υπόλοιπο δίκτυο εθνικό και διεθνές. Έτσι διασπάται η συνέχεια της υποδομής του εθνικού δικτύου, ενώ περιορίζεται σημαντικά η ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών προς/από την Ιταλία μέσω του λιμανιού της Πάτρας (Δήμος Πατρέων, 2000).

Η κατάσταση της υποδομής είναι η κύρια αιτία που η συμμετοχή του σιδηροδρόμου στην εκτέλεση εμπορευματικών μεταφορών μειώνεται συνεχώς. Τα

προβλήματα, που έχει ο σιδηρόδρομος, οδήγησαν στις μεταφορές με φορτηγό, παρά τα προβλήματα (κόστος κ.λ.π.) και των οδικών μεταφορών. Τέλος αναφέρεται και η ύπαρξη της γραμμής Διακοφτού-Καλοβρύτων, που έχει περισσότερο τουριστικό παρά μεταφορικό χαρακτήρα. και αποτελεί την μοναδική σε λειτουργία οδοντωτή γραμμή της χώρας.

- *Θαλάσσιες υποδομές*

Το λιμάνι της Πάτρας, είναι ένα από τα κυριότερα λιμάνια της χώρας, και αποτελεί την πύλη της χώρας ολόκληρης προς τη Δύση. Ο ρόλος του και η σημασία του αναβαθμίστηκε τα τελευταία χρόνια, εξ αιτίας των γεγονότων στα Βαλκάνια και είναι πια η συνέχεια του δρόμου- της σύνδεσης-της Ευρώπης με την Ελλάδα. Το λιμάνι εξυπηρετεί την σύνδεση με την Ευρώπη (Ιταλία) και την ακτοπλοϊκή σύνδεση με τα νησιά του Ιονίου. Ο χαρακτήρας του είναι διπλός μεταφορικός και επιβατηγός. Το σύνολο των μεταφορών γίνεται με φορτηγό, ενώ οι δυνατότητες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι περιορισμένες, ως και η μεταφορά φορτίου χύδην. Το μεγάλο πρόβλημα για το λιμάνι είναι η υποδομή του, καθώς και η προσπέλαση- σύνδεση μ' αυτό. Η υποδομή του είναι περιορισμένη (θέσεις πρόσδεσης πλοίων, κ.λ.π.) ενώ η δυσκολία μέσης και γρήγορης πρόσβασης σε αυτό εντείνει τα προβλήματα.

Το λιμάνι καταλαμβάνει το χώρο μπροστά από τον κύριο ιστό της πόλης και είναι αιτία της αποκοπής της πόλης από την θάλασσά της. Ήδη βρίσκεται στο στάδιο της κατασκευής το νέο σύγχρονο λιμάνι στη νότια πλευρά της πόλης, που θα εξασφαλίζει, μαζί με τις αρτηρίες πρόσβασης, πολύ καλύτερες συνθήκες για τις θαλάσσιες μεταφορές και την κυκλοφορία. Στο νομό λειτουργούν επίσης τα παρακάτω λιμάνια:

- Του **Αιγίου**, που έχει και αυτό μικτό χαρακτήρα (εμπορευματικό-επιβατηγό) με σημαντικά μικρότερη κίνηση από αυτή των Πατρών, λόγω της μικρής και ανεπαρκούς υποδομής. Εξυπηρετεί κυρίως εμπορευματικές μεταφορές γεωργικών και λοιπών προϊόντων της περιοχής, ενώ υπάρχει και ακτοπλοϊκή πορθμειακή σύνδεση σε καθημερινή βάση με την απέναντι ακτή της Στερεάς Ελλάδος (Άγιο Νικόλαο Φωκίδος).
- Του **Δρεπάνου**, που χρησιμοποιείται σαν λιμάνι ειδικών εξυπηρετήσεων με αποθηκευτικούς χώρους πετρελαιοειδών και με εμπορευματική

κίνηση τσιμέντων (για το εσωτερικό και το εξωτερικό) της βιομηχανίας τσιμέντων TITAN, που λειτουργεί στην περιοχή.

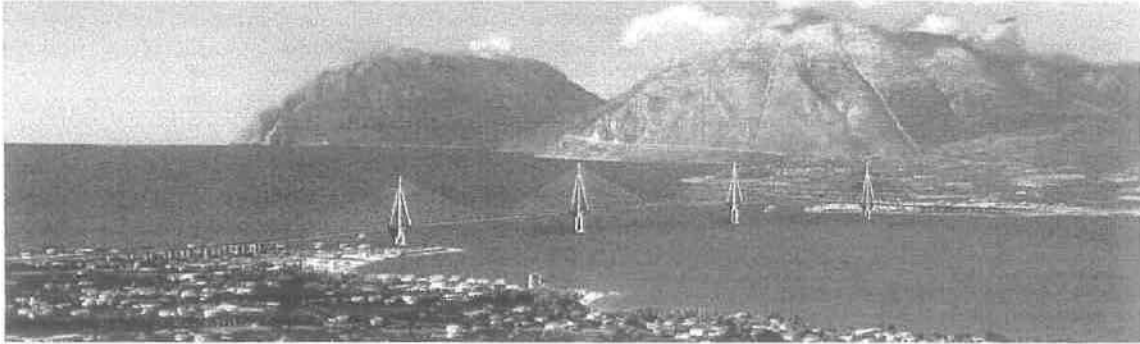
- Του **Ρίου**, που εξυπηρετεί την πορθμειακή σύνδεση Πελοποννήσου-Δυτικής Ελλάδος (Ρίο-Αντίρριο) και επομένως ο ρόλος του συναρτάται από τη ζεύξη του στενού (Δήμος Πατρέων, 2000).
- *Εναέριες μεταφορές*

Η πόλη της Πάτρας και η ευρύτερη περιοχή, στερούνται τακτικής αεροπορικής σύνδεσης. Από πλευράς υποδομών, υπάρχει το αεροδρόμιο του Αράξου, που εξυπηρετεί μόνο επιβατικές μεταφορές με πτήσεις charters. Προσπάθεια που έγινε για την τακτική αεροπορική σύνδεση Αράξου-Θεσσαλονίκης, δεν καρποφόρησε. Η κίνηση βέβαια, που παρουσιάζεται στο αεροδρόμιο Αράξου, είναι περιορισμένη και εξυπηρετεί κυρίως οργανωμένα groups διακοπών της ευρύτερης περιοχής Αχαΐας και Ηλείας.

Συμπερασματικά θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι στον τομέα αυτόν είναι σε εξέλιξη σημαντικά έργα η ολοκλήρωση των οποίων θα μεταβάλλει ριζικά όχι μόνο τον μεταφορικό, αλλά και τον οικονομικό-κοινωνικό χάρτη της Δυτικής Ελλάδας και θα ενισχύσει τον ρόλο της Πάτρας ως Δυτικής Πύλης, κόμβου των Διευρωπαϊκών Μεταφορικών Δικτύων και ως Μητροπολιτικού Κέντρου της Δυτικής Ελλάδας. Τέτοια έργα είναι:

- **Η Παράκαμψη της πόλης.** Πρόκειται για έργο, που τοπικά εξασφαλίζει τις συνθήκες για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων εκτός πόλης και αποτελεί την ολοκλήρωση του βασικού οδικού άξονα της χώρας της Π.Α.Θ.Ε. Το έργο αυτό ολοκληρώθηκε το 2002, ενώ τα επόμενα χρόνια θα ολοκληρωθούν όλες οι οδικές συνδέσεις (κόμβοι) της πόλης και του λιμανιού μαζί του.
- **Η ολοκλήρωση της Π.Α.Θ.Ε** τμήμα Πατρών-Κορίνθου. Το τμήμα θα κατασκευαστεί με αυτοχρηματοδότηση και βρίσκεται στο στάδιο της σχετικής διακήρυξης. Προβλέπεται να ολοκληρωθεί στην επόμενη τετραετία.
- **Το Νέο Λιμάνι της Πάτρας.** Πρόκειται για μικτό λιμάνι, επιβατηγού και εμπορευματικού χαρακτήρα. Το έργο βρίσκεται σε εξέλιξη και προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το 2006.

- Η **Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου**: Ανήκει στην κατηγορία των μεγάλων έργων που γίνονται στη χώρα μας. Προβλέπεται να ολοκληρωθεί το τέλος του 2004.



Εικόνα 5.15: Η Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου όπως θα είναι το 2004

Πηγή: Δήμος Πατρέων 2001

- Η **Ιόνια Οδός** (δυτικός άξονας): Αποτελεί τον άξονα σύνδεσης της Καλαμάτας με τα Ιωάννινα και τα ελληνοαλβανικά σύνορα. Είναι ο δρόμος που θα συνδέσει την Δυτική Ελλάδα μεταξύ της αλλά και με την υπόλοιπη χώρα. Βρίσκονται στο στάδιο της κατασκευής τους μερικά τμήματα του (παράκαμψη Αγρινίου. π.χ.) και στο στάδιο των μελετών άλλα τμήματά του.
- Η **Σιδηροδρομική γραμμή**. Πρόκειται για το έργο μετατροπής της υφιστάμενης γραμμής σε κανονικού πλάτους και για το τμήμα Κορίνθου-Πατρών. Έχουν εκπονηθεί από τον Ο.Σ.Ε. οι σχετικές μελέτες και προβλέπεται να έχουν ολοκληρωθεί τα έργα μέχρι το 2006.

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ – ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

6.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η ανταγωνιστικότητα ενός τουριστικού προϊόντος προσδιορίζεται από τον υφιστάμενο συσχετισμό μεταξύ των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων του. Η σχετική ανάλυση είναι γνωστή στην ορολογία του Marketing ως “S.W.O.T. Analysis”, η οποία περιλαμβάνει την εξέταση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος του προϊόντος, που στη προκειμένη περίπτωση είναι μια ολόκληρη πόλη, που καλείται να προωθήσει τη ταυτότητά και την εικόνα της, για τη προσέλκυση επισκεπτών. Η υφιστάμενη κατάσταση της πόλης της Πάτρας, όπως αυτή εξετάστηκε μέσα από τα κεφάλαια που προηγήθηκαν, είχε ως πρωταρχικό στόχο και επιδίωξη την ανάγνωση και κατανόηση του ευρύτερου περιβάλλοντος μέσα στο οποίο κινήθηκε, διαμορφώθηκε και πορεύεται ολόκληρη η πόλη, μέσα από το πρίσμα του πολιτισμού, των χωρικών αλληλεξαρτήσεων, των υποδομών και της ποιότητας του περιβάλλοντος, με την ευρεία του έννοια, που διαθέτει η Πάτρα. Η οπτική αυτή, βασίστηκε στην αρχική πεποίθηση, πως η πόλη διαθέτει τόσο το υπόβαθρο όσο και τις μοναδικές ευκαιρίες για αξιοποίηση του τουρισμού ως το μέσο ανάπτυξης της τοπικής οικονομίας, σε ένα διεθνές περιβάλλον που μεταλλάσσεται συνεχώς, παρέχοντας ταυτόχρονα προοπτικές που δε πρέπει να αγνοηθούν και να παραβλεφθούν. Η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης είναι απαραίτητη προϋπόθεση ώστε να αποδοθεί εν συντομία το πλαίσιο μέσα στο οποίο κινείται και λειτουργεί η πόλη και να αναδειχθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της. Η αξιολόγηση προκύπτει από την προσεκτική παρατήρηση και καταγραφή των υφιστάμενων δομών, λειτουργιών και εξυπηρετήσεων, ενώ αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο που επιτρέπει στο σχεδιαστή να αξιοποιήσει μια σειρά από θετικά στοιχεία ή φαινόμενα που ενυπάρχουν στην περιοχή, ενώ από την άλλη πλευρά προετοιμάζεται για την αντιμετώπιση των αρνητικών στοιχείων ή φαινομένων. Επισημαίνει, με άλλα λόγια, τα ‘δυνατά’ και προβληματικά σημεία του αντικειμένου, συνθέτοντας μια πρώτη ‘διάγνωση’ που θα αναδείξει τους τομείς παρέμβασης.

Τα θετικά στοιχεία / πλεονεκτήματα είναι πιθανό να αφορούν στο φυσικό περιβάλλον ή το ανθρώπινο δυναμικό, τους θεσμούς ή τις κοινωνικές σχέσεις και δομές, την φήμη μιας περιοχής και τη θέση της στο χώρο. Αντίστοιχα, τα μειονεκτήματα μπορούν να αναφέρονται σε εγγενείς ή επίκτητες αδυναμίες του συστήματος που καλείται πόλη, αλλά και στην ανυπαρξία ή τον περιορισμένο βαθμό

εμφάνισης των πλεονεκτημάτων. Τα πλεονεκτήματα, και τα μειονεκτήματα αντίστοιχα, σχετίζονται άμεσα με την αντίληψη του σχεδιαστή για τον χώρο όπως επίσης και με τη φύση και τους στόχους της μελέτης.

Στην συγκεκριμένη μελέτη για την πόλη των Πατρών, η αξιολόγηση εμπλουτίζεται με τη χρήση μιας ευρύτατα γνωστής μεθόδου, της ανάλυση SWOT. Πρόκειται για ένα περισσότερο ειδικευμένο εργαλείο που εξετάζει όχι μόνο τα εσωτερικά στοιχεία που επηρεάζουν ένα τοπικό σύστημα αλλά και τις διαμορφωμένες καταστάσεις από άλλα συστήματα του ίδιου ή ανώτερου επιπέδου. Έτσι εκτός από τα πλεονεκτήματα - μειονεκτήματα του ίδιου του συστήματος, η ανάλυση SWOT ερευνά και τις ευκαιρίες - απειλές που προέρχονται από το εξωτερικό περιβάλλον, δηλαδή από εξωγενείς παράγοντες και επιδράσεις.

Στις σελίδες που ακολουθούν, πραγματοποιείται μια προσπάθεια σύνοψης και περιγραφής των κύριων θετικών και αρνητικών χαρακτηριστικών της πόλης των Πατρών, αλλά και των ευκαιριών και των κινδύνων που υπεισέρχονται στο γνωστικό μας πεδίο.

6.2 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

Ξεκινώντας από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας συγκεντρώνει μια σειρά από ελπιδοφόρα χαρακτηριστικά, απόρροια τόσο της γεωγραφίας, της θέσης και της ιστορίας της πόλης όσο και συνειδητών πολιτικών επιλογών.

Για να προκύψει η ανάλυση SWOT και η τελική επιλογή στρατηγικής, παρατίθενται τα βασικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα (που προέρχονται από το εσωτερικό περιβάλλον)

Πλεονεκτήματα

- Η στρατηγικής σημασίας γεωγραφική θέση της πόλης στο διεθνές σύστημα μεταφορών. Η Πάτρα αποτελεί μείζονα κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, με αυξανόμενη σημασία για τόσο για τη χώρα στο σύνολό της, όσο και για την Ευρωπαϊκή Ένωση μετά τις ραγδαίες εξελίξεις στη Βαλκανική Χερσόνησο και το έκρυθμο κλίμα της περιοχής.*

- ☑ *Χωροθετείται στο κορυφαίο αρχαιολογικό τρίγωνο Δελφών-Ολυμπίας-Μυκηνών, προσλαμβάνοντας επιπρόσθετα οφέλη από τη αθρόα προσέλευση τουριστών στους τόπους όπου παρήγαγαν και προώθησαν το σύγχρονο πολιτισμό*
- ☑ *Στο τομέα αυτό συνηγορεί και η ύπαρξη ενός σύγχρονου λιμένα, που με τα έργα που πραγματοποιούνται για την επέκταση και μεταφορά του, μπορεί να αποτελέσει όχι μόνο ένα μεγάλο διαμετακομιστικό λιμάνι, αλλά πόλο έλξης τουριστών και επενδύσεων.*
- ☑ *Η ύπαρξη και η λειτουργία φορέων και ιδρυμάτων όπως: το Πανεπιστήμιο Πατρών, καταρτισμένα επιστημονικά ιδρύματα και ερευνητικά ινστιτούτα, το Ινστιτούτο Βιομηχανικού Σχεδιασμού, το Επιστημονικό Πάρκο, κλπ, που αποτελούν πόλο έλξης για έλληνες και ξένους φοιτητές καθώς και για την προσέλκυση μεγάλου αριθμού συνεδριών*
- ☑ *Η αυξανόμενη τριτογενοποίηση της οικονομίας και μάλιστα η αύξηση της προσφοράς τουριστικών υπηρεσιών*
- ☑ *Η διαπίστωση πως η πόλη της Πάτρας αποτελεί μια ασφαλή και υγιή πόλη, που σέβεται το περιβάλλον και τη βιώσιμη ανάπτυξη*
- ☑ *Τα μεγάλα έργα τη περιοχής (Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, ΠΑΘΕ, Ιονία Οδός, ΕΠΠ), που θα ενισχύσουν την προσπελασιμότητα και κατ' επέκταση την αναβάθμιση του ρόλου της Πάτρας στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και κυρίως στον άξονα των μεταφορών*
- ☑ *Ευνοϊκό κλίμα που σε συνδυασμό με την ομορφιά του φυσικού περιβάλλοντος, τόσο μέσα στη πόλη όσο και σε πολύ μικρή απόσταση από αυτή, δίνει τη δυνατότητα για αναψυχή και ξεκούραση*
- ☑ *Η πολιτιστική δραστηριότητα της πόλης (ΔΗΠΕΘΕ, Καρναβάλι, Φεστιβάλ, κλπ.), που αποτελεί από τα ισχυρά στοιχεία της πόλης, διαφοροποιώντας το παρεχόμενο τουριστικό προϊόν, αλλά και η ύπαρξη ενός μεγάλου πλέγματος δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας που διαχέεται σε όλο το μήκος και πλάτος της πόλης*
- ☑ *Η μεγάλη επάρκεια σε αθλητικές και πολιτιστικές υποδομές*
- ☑ *Οι σημειακές αναπλάσεις που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια, η πληθώρα αξιόλογων ιστορικών και ενδιαφερόντων κτιρίων σε όλο τον αστικό ιστό, καθώς και ένα αρκετά εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων, πάρκων και γενικά ελεύθερων χώρων, μεταβάλλει σταδιακά την εικόνα της πόλης, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για περπάτημα και αναψυχή μέσα στην πόλη*

- Η ίδια η κοινωνία της πόλης που έμαθε στους 30 αιώνες ζωής να καλωσορίζει και να δέχεται τους τουρίστες, ως κομμάτι της ίδιας της ιστορίας
- Ικανοποιητικό δίκτυο τουριστικών υπηρεσιών* (ταξιδιωτικά γραφεία, ξενοδοχεία, γραφεία ενοικιάσεως αυτοκινήτων κ.α.)

Μειονεκτήματα

- Απουσία ενός σύγχρονου σχεδίου τοπικής ανάπτυξης* και ολοκληρωμένης πολιτικής που να προωθεί το τουρισμό σαν ολότητα και όχι σαν αποκομμένο κομμάτι παρεμβάσεων, εξαγγελιών, στόχων, μέτρων προγραμμάτων και υποπρογραμμάτων
- Μη ικανοποιητική αξιοποίηση και ανάδειξη των φυσικών πόρων της πόλης* (Θαλάσσιο μέτωπο, αρχαιολογικών, ιστορικών και θρησκευτικών χώρων και μνημείων, περιοχών πρασίνου κ.α.)
- Μη ικανοποιητική αξιοποίηση και δικτύωση ανθρωπογενών ελκτικών στοιχείων της πόλης*, όπως τα μουσεία, οι συνεδριακοί χώροι, οι εκθέσεις, το πλούσιο κτιριολογικό απόθεμα σε παλιά βιομηχανικά και νεοκλασικά κτίρια κ.α.
- Έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα, επαρκούς συστήματος αστικών συγκοινωνιών και επαρκών χώρων στάθμευσης που σε συνδυασμό με τα υψηλά ποσοστά ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης στο ιδιαίτερα επιφορτισμένο τμήμα του κέντρου της πόλης επιβαρύνουν το περιβάλλον της πόλης
- Έντονες συγκρούσεις γης* (Παραλιακή ζώνη, Ακτή Δυμαίων, κλπ.)
- Ρύπανση Πατραϊκού*
- Αποκοπή της πόλης από την θάλασσα και τις φυσικές της διεξόδους* (λόγω σιδηροδρομικής γραμμής, παραλιακής λεωφόρου ως προέκτασης της ΕΟ Πατρών-Πύργου, λιμενικές εγκαταστάσεις, κλπ.)
- Ελλείψεις στις υποδομές των ειδικευμένων σπορ και χώρων αναψυχής*, όπως γήπεδα γκολφ, θεματικά πάρκα κ.α. στα οποία πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα εάν θέλουμε να παρατείνουμε τη διαμονή των τουριστών και των οικογενειών τους στη πόλη για μεγάλο χρονικό διάστημα.
- Ανεπαρκής διαφήμιση και προβολή του τουριστικού προϊόντος* στο εξωτερικό και απώλεια συγκροτημένης στρατηγικής Marketing

- ☒ *Πλημμελής τουριστική συνείδηση-τουριστική παιδεία, αλλά και το σχετικά χαμηλό επενδυτικό ενδιαφέρον για τη δημιουργία ιδιωτικών τουριστικών εγκαταστάσεων και επιχειρήσεων στη πόλη της Πάτρας.*
- ☒ *Έλλειψη τουριστικής εκπαίδευσης και κατάρτισης ανθρώπινου δυναμικού που συνδυάζεται με την έλλειψη νέων τεχνολογιών στις τουριστικές επιχειρήσεις*
- ☒ *Μη ανοδικός ρυθμός βιομηχανικής ανάπτυξης χάνοντας έτσι ένα αξιόλογο ποσοστό συνεδριακού τουρισμού.*
- ☒ *Σημαντικές ελλείψεις σε κοινόχρηστους χώρους, πάρκα και πράσινο*
- ☒ *Ανεπαρκείς σιδηροδρομικές υποδομές και μέτριας ποιότητας προσφερόμενες υπηρεσίες*
- ☒ *Έλλειψη διεθνούς αεροδρομίου υψηλών προδιαγραφών.*

Ευκαιρίες

- ☒ *Οι Ολυμπιακοί αγώνες του 2004 και η πολεοδομική, αναπτυξιακή, οικονομική, πολιτική και προγραμματική δραστηριότητα που τους συνοδεύει (η πόλη συμμετέχει ενεργά στην διεξαγωγή των Αγώνων κυρίως λόγω μικρής χρονοαπόστασης από την Αθήνα)*
- ☒ *Η ανακήρυξη της πόλης ως την Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 2006*
- ☒ *Υποψήφια πόλη για τους Μεσογειακούς Αγώνες το 2009*
- ☒ *Η είσοδος της Ελλάδας στην ΟΝΕ*
- ☒ *Εθνικές πολιτικές, μέτρα και προγράμματα (Γ' ΚΠΣ, Αναπτυξιακός νόμος κ.α.)*
- ☒ *Έργα υποδομής που λαμβάνουν τακτική χρηματοδότηση και που προβλέπεται να συμβάλλουν σημαντικά στην αισθητική, περιβαλλοντική και λειτουργική αναβάθμιση του πολεοδομικού συγκροτήματος, όπως το τμήμα του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ που συνδέεται με την πόλη, η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, η Ιόνια Οδός, τα έργα διαμόρφωσης του ποταμού Γλαύκου, κλπ.*
- ☒ *Η ανάπτυξη της πόλης ως κόμβος συνδυασμένων μεταφορών και παραδοσιακής πόλης από και προς την Δύση, που αναμένεται να τονωθεί με την επέκταση του νέου λιμανιού και την αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων (με σαφή αισθητικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά οφέλη).*
- ☒ *Προνομιακή θέση της Πάτρας ως κύριας πύλης εισόδου (λιμάνι) της Ευρώπης στη Ελλάδα.*

- ☑ *Η ανάπτυξη και διαμόρφωση ενός διευρωπαϊκού δικτύου πόλεων με ενδιαφέρον σε ποικίλα θέματα, μέσα στο οποίο συγκαταλέγεται και η Πάτρα (Ευρωπαϊκά προγράμματα: leader, interreg, δίκτυο 'υγιών πόλεων' κλπ.)*
- ☑ *Η εκτίμηση της Ευρωπαϊκής Ταξιδιωτικής Επιτροπής ότι στο μέλλον στις ευρωπαϊκές πόλεις θα αναπτυχθεί ο αστικός τουρισμός και θα αυξηθεί η ζήτηση για πολιτιστικές επισκέψεις και χειμερινές πολιτιστικές περιηγήσεις*
- ☑ *Αξιοποίηση του φυσικού, αρχαιολογικού και πολιτιστικού πλούτου της μέσω προβολής και διαφήμισης της περιοχής*

Απειλές

- ☒ *Γεινίαση και μικρή χρονοαπόσταση με την πόλη της Αθήνας (προτίμηση και προτεραιότητα στο μεγαλύτερο αστικό κέντρο όσον αφορά σε εξυπηρετήσεις, επενδύσεις, υπηρεσίες, που άπτονται του αστικού τουρισμού)*
- ☒ *Η επαναδραστηριοποίηση και χρησιμοποίηση των βορείων μεταφορικών αξόνων και αφετέρου η ανανβάθμιση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας και η ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού, μπορεί να υποβαθμίσουν περαιτέρω το ρόλο της περιφέρειας της Δυτικής Ελλάδας ως πύλη της χώρας στην Ε.Ε. και κατά συνέπεια την ίδια την πόλη της Πάτρας ως το σημαντικότερο αστικό κέντρο της περιοχής*
- ☒ *Οι αρνητικές επιπτώσεις της ένταξης της χώρας στη ΟΝΕ.*
- ☒ *Η τιμολογιακή πολιτική ανταγωνιστικών πόλεων (π.χ σε χώρες όπως η Ισπανία, και η Τουρκία)*
- ☒ *Ο ρόλος των τουριστικών πρακτόρων που επηρεάζουν την ροή του τουρισμού στη περιοχή*
- ☒ *Η πλήρης απελευθέρωση κεφαλαίου, εργασίας και υπηρεσιών σε διεθνές επίπεδο*

Προκειμένου να επιτευχθεί η ολοκληρωμένη ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος και να αποσαφηνιστούν έτσι οι ευκαιρίες αλλά και οι κίνδυνοι που διατρέχει η πόλη της Πάτρας ως τουριστικού προϊόντος, θα πρέπει να προηγηθεί μια τεχνική ανάλυση, που είναι γνωστή στη διεθνή ορολογία με τον όρο PESTLE. Τα αρχικά της, Political (Πολιτικό), Economical (Οικονομικό), Social (Κοινωνικό/πολιτιστικό), Technological (Τεχνολογικό) Environment (Περιβάλλον), οριοθετούν και την οπτική από την οποία θα εκπορευτούν οι ευκαιρίες και οι κίνδυνοι που έχει να αντιμετωπίσει η Πάτρα από το εξωτερικό της περιβάλλον. Με απλά λόγια

πρόκειται για την κατανόηση του σύγχρονου διεθνούς τοπίου μέσα στον οποίο η πόλη εντάσσεται, διαμορφώνεται και εξαρτάται το μέλλον της.

Πολιτικο-νομικό Περιβάλλον (Political)

Το Πολιτικό-νομικό περιβάλλον αναφέρεται στους νόμους, τους κυβερνητικούς φορείς, τις ομάδες πίεσης που επηρεάζουν τη τουριστική δραστηριότητα. Η μελέτη του πολιτικού περιβάλλοντος είναι απαραίτητη για δραστηριότητες όπως ο τουρισμός που έχουν εμβέλεια μεγαλύτερη της περιοχής που μελετάται, άρα και επηρεάζεται από τις ελληνικές και διεθνείς πολιτικές εξελίξεις. Ενδεικτικά αναφέρονται οι δυο βασικότεροι παράγοντες που επηρεάζουν το τουριστικό προϊόν στο σύνολό του και δεν είναι άλλοι από τη πολιτική της Ε.Ε για το τουρισμό μέσα από το Γ' ΚΠΣ και τον εθνικό αναπτυξιακό νόμο. Τα μέσα στήριξης της ελληνικής τουριστικής βιομηχανίας μέσω του Γ' ΚΠΣ, αποτελούν μια πρώτη τάξεως ευκαιρία για την πόλη της Πάτρας να βελτιώσει την ανταγωνιστική της θέση, βελτιώνοντας και προβάλλοντας τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα. Η ένταξη στον Αναπτυξιακό Νόμο του 1998 αποτελεί επίσης μια καλή πηγή χρηματοδότησης για την ίδρυση, επέκταση και εκσυγχρονισμό των τουριστικών επιχειρήσεων. Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι ο Αναπτυξιακός Νόμος, σε ότι αφορά τις τουριστικές επενδύσεις παρουσιάζει χαμηλή απορροφητικότητα των κονδυλίων σε σύγκριση με τους άλλους κλάδους.

Οικονομικό Περιβάλλον (Economic)

Αναφέρεται κυρίως στην κατάσταση που βρίσκονται τα οικονομικά μεγέθη της περιοχής και στις γενικότερες οικονομικές εξελίξεις.

- *Οικονομικοί κύκλοι*
- *Φορολογικές επιβαρύνσεις.* Τόσο ο τουρίστας όσο και οι τουριστικές επιχειρήσεις επιβαρύνονται στη χώρα μας από μια ποικιλία φόρων και τελών. Επίσης, οι τουριστικές επιχειρήσεις, με εξαίρεση ένα πολύ μικρό αριθμό, επιβαρύνονται με τον υψηλότερο φορολογικό συντελεστή (40%), επειδή οι μετοχές τους δεν διαπραγματεύονται στο Χρηματιστήριο Αξιών.
- *Διεθνείς τάσεις.* Η ένταξη της Ελλάδας στην ΟΝΕ και οι επιπτώσεις της εισαγωγής του Ευρώ στον τουρισμό. Η καθιέρωση του κοινού ευρωπαϊκού νομίσματος είναι ένα σημαντικό βήμα προς την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση. Με το

Ευρώ, η ευρωπαϊκή οικονομία τοποθετείται αποτελεσματικότερα στον παγκόσμιο ανταγωνισμό, παράλληλα δε συμβάλλει στην ανταγωνιστικότερη λειτουργία του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος. Η δημιουργία ενιαίου οικονομικού χώρου θα συμβάλλει στην αύξηση των επαγγελματικών ταξιδιών και θα διευκολύνει στη μετακίνηση των τουριστών εντός της Ε.Ε. Επιπλέον θα σταματήσουν οι αρνητικές επιπτώσεις που είχε η πολιτική της σκληρής δραχμής στην οικονομία γενικότερα και στον τουρισμό ειδικότερα. Ένα άλλο στοιχείο είναι αυτό της μείωσης του κόστους διασυνοριακού τουρισμού το οποίο θα προβάλλει τον Ευρωπαϊκό χώρο ως ενιαίο, πιο ελκυστικό για τους επισκέπτες εκτός ζώνης ευρώ, και ιδιαίτερα για όσους επισκέπτονται αρκετές χώρες στο ίδιο ταξίδι..

Κοινωνικοπολιτιστικό περιβάλλον (Social-Cultural)

Αναφέρεται στο ευρύτερο κοινωνικό και πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής. Οι εξελίξεις στο Κοινωνικοπολιτιστικό περιβάλλον αποτελούν τόσο επικείμενες απειλές, όσο και ευκαιρίες για ανάπτυξη.

- Νέα προϊόντα και υπηρεσίες στον τουρισμό. Σε διεθνές επίπεδο, παρατηρείται μια διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος με σκοπό την προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού τουριστών καθώς και την καταπολέμηση της εποχικότητας που διακρίνει την τουριστική αγορά. Η διαφοροποίηση αυτή παίρνει τη μορφή προβολής και αξιοποίησης εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως του συνεδριακού-εκθεσιακού, αθλητικού, αστικού, θρησκευτικού κ.ά.
- Αλλαγές στον τρόπο ζωής των ανθρώπων και νέα καταναλωτικά πρότυπα. Είναι αντιληπτό ότι οι απαιτήσεις και οι ανάγκες των καταναλωτών έχουν παγκοσμιοποιηθεί με αποτέλεσμα να αποζητούν τις ίδιες υπηρεσίες και προϊόντα. Επίσης, έχουν γίνει πιο συνειδητοποιημένοι και πιο απαιτητικοί, γεγονός που συνεπάγεται την προσφορά π.εξελιγμένων και καινοτόμων υπηρεσιών και προϊόντων, που να χαρακτηρίζονται από υψηλή ποιότητα, κάτι που μπορεί να του προσφερθεί μέσα από τον αστικό και πολιτιστικό τουρισμό

Τεχνολογικό Περιβάλλον (Technological)

Αφορά τις τεχνολογικές τάσεις και τεχνολογικά επιτεύγματα.. Δαπάνες από τη τουριστική βιομηχανία για έρευνα και ανάπτυξη. Στον τομέα έρευνας και ανάπτυξης οι στόχοι είναι η ανάπτυξη νέων τουριστικών προϊόντων, νέων διαδικασιών παραγωγής, βελτίωση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος και του σχεδιασμού αυτού.

- ο *Νέες τεχνολογίες πληροφορικής (ΤΠ) και επικοινωνιών*. Οι ακόλουθες τέσσερις εξελίξεις στις ΤΠ είχαν σημαντικές επιπτώσεις στον τουριστικό τομέα. (ΙΤΕΠ, «Η Ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού Τουριστικού Τομέα, 2002). Οι τρεις πρώτες αναπτύχθηκαν για τις ανάγκες του κλάδου, ενώ η τελευταία έχει καθολική επίδραση σε όλες τις δραστηριότητες και έχει συμβάλει τα μέγιστα στη δημιουργία της κοινωνίας της πληροφόρησης. Όπως φαίνεται, ο τουρισμός ως κλάδος εντάσεως πληροφόρησης, είναι ο κλάδος με τις σημαντικότερες ωφέλειες από την εμπορευματοποίηση του διαδικτύου. Τα συστήματα αυτά βελτίωσαν την αποτελεσματικότητα των κρατήσεων στις αεροπορικές εταιρείες, βελτίωσαν επίσης την ταχύτητα και αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν τα γραφεία ταξιδιών και υιοθετήθηκαν επίσης από τα ξενοδοχεία και τις επιχειρήσεις ενοικίασης αυτοκινήτων. Αυτά είναι τα ακόλουθα: α) Η ανάπτυξη των συστημάτων κράτησης θέσεων (Computer Reservation Systems, CRSs). Τα συστήματα αυτά χρησιμοποιήθηκαν αρχικά από τις αεροπορικές εταιρείες. Η ανάπτυξη αυτών βοήθησε στη ροή της πληροφόρησης, κυρίως, ανάμεσα στις αεροπορικές εταιρείες και τους tour operators. β) Η εξέλιξη των CRSs με την ανάπτυξη των διεθνών συστημάτων διανομής (Global Distribution Systems, GDSs), τα οποία συνέβαλαν στην εξάπλωση της ροής των πληροφοριών, σε διεθνές επίπεδο, τόσο οριζόντια, με άλλες αεροπορικές εταιρείες, όσο και κάθετα, περιλαμβάνοντας πληροφορίες για συμπληρωματικές υπηρεσίες του ταξιδιού όπως κρατήσεις δωματίων, εισιτηρίων τρένων, ενοικιάσεις αυτοκινήτων κ.λ.π. Ο κύριος στόχος αυτών των συστημάτων είναι η δημιουργία ενός σημείου παροχής όλων των απαραίτητων πληροφοριών (one stop service). γ) Ο αυτοματισμός στην έκδοση εισιτηρίων είναι μια άλλη εξέλιξη της τεχνολογίας η οποία μειώνει το κόστος και αυξάνει την ανταπόκριση (WTO, 1999). Οι δορυφορικοί εκτυπωτές εισιτηρίων (STP) επιτρέπουν στους ενδιάμεσους φορείς να εκτυπώνουν εισιτήρια άμεσα. Μια μορφή αυτού είναι το δίκτυο ηλεκτρονικής παράδοσης εισιτηρίων (ETON) . Η

διαφορά μεταξύ των δύο συστημάτων είναι ο προμηθευτής στην περίπτωση του ETON λαμβάνει προμήθεια, ενώ στην περίπτωση του STP αμείβεται μόνο για την εκτύπωση. δ) Τέλος, η πλουσιότερη ίσως πηγή πληροφόρησης είναι ο Παγκόσμιος Ιστός (World Wide Web.WWW). Ο Ιστός αυτός συνέβαλε τόσο στην αλληλεπίδραση και δικτύωση ανάμεσα σε χρήστες προσωπικών υπολογιστών και συστημάτων πληροφόρησης, όσο και στην ανάπτυξη πληθώρας τεχνολογιών που καθιστούν ευκολότερη και αποτελεσματικότερη τη διάχυση πληροφοριών.

- ο *Ταχύτητα Μεταφοράς τεχνολογίας*. Η εισαγωγή τεχνολογιών πληροφορικής από τις επιχειρήσεις του κλάδου θα έχει στο άμεσο μέλλον σημαντικές επιπτώσεις στην αναδιάρθρωση και ανάπτυξη του τουριστικού τομέα. Ενώ ο τουρισμός δεν είναι κλάδος εντάσεως τεχνολογίας, είναι όμως κλάδος εντάσεως πληροφόρησης. Οι πωλήσεις ταξιδιών τουρισμού μέσω του παγκόσμιου ιστού προβλέπεται να σημειώσουν σημαντική άνοδο στο άμεσο μέλλον. Η μεταφορά της τεχνολογίας στην Ελλάδα γίνεται με αργότερους ρυθμούς σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες χώρες του εξωτερικού, που σημαίνει ότι υπάρχει χώρος αξιοποίησής της.

Η ανάλυση PESTLE μας βοήθησε να εντοπίσουμε τις κύριες εξελίξεις που διαδραματίζονται στο πολιτικό-νομικό, οικονομικό, κοινωνικό-πολιτιστικό και τεχνολογικό περιβάλλον, οι οποίες και επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα την ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος της πόλης. Βάση αυτών των εξελίξεων και των βαθμού που μέχρι τώρα αυτές έχουν αξιοποιηθεί από την πόλη σε συνδυασμό με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, τη γνώση των εσωτερικών αδυναμιών του συστήματος, των ευκαιριών που παρουσιάζονται και των απειλών που ελλοχεύουν ανά πάσα στιγμή, σε μια διεθνή πραγματικότητα που μεταλλάσσεται, η πόλη της Πάτρας έχει τη δυνατότητα να ανελιχθεί στην ιεραρχία του αστικού ευρωπαϊκού συστήματος, ως μια πόλη που μπορεί να προσφέρει τουριστικές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας και κύρους.

Για να φτάσουμε όμως στο σημείο αυτό, του να μπορέσει δηλαδή η Πάτρα να κατακρατήσει το διερχόμενο επισκέπτη και να τον πείσει πως αξίζει να περπατήσει στους δρόμους της, να γνωρίσει τους ανθρώπους τις και να θαυμάσει τις ομορφιές της πρέπει πρωτίστως να αλλάξουμε, να διαμορφώσουμε τη νέα εικόνα της πόλης μέσα από το πολιτισμό και την ιστορία της, αφού η ανάληψη του θεσμού της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας. Οδηγεί αναπόφευκτα στο συνειρμό πως ο πολιτισμός, όπως αυτό αναφέρθηκε στο δεύτερο κεφάλαιο αυτής της εργασίας αποτελεί μια οπτική που δεν

πρέπει να λησμονηθεί. Μια οπτική που μπορεί να παίξει καταλυτικό ρόλο στη ρύθμιση και λειτουργία της πόλης, για την επίτευξη του στόχου, δηλαδή της ανάδειξης του τουρισμού στη πόλη ως ισχυρού αναπτυξιακού μοχλού, τηρουμένων πάντα των αναλογιών και των συγκυριών που αναδύονται. Και αυτό γιατί πρώτη φορά η Πάτρα μέσω της ανάληψης ενός τόσο μεγάλου εγχειρήματος μπορεί να οραματιστεί και να δημιουργήσει μια πραγματικά πόλη-στολίδι για τους κατοίκους της αλλά και τους επισκέπτες της.

Ακόμα και η διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων κρίνονται δευτερεύουσας σημασίας σε σχέση με το εγχείρημα τη Πολιτιστικής Πρωτεύουσας για δυο σημαντικούς λόγους. Ο πρώτος αφορά το είδος των έργων που επιτελούνται στη πόλη και έχουν μόνο να κάνουν με σημειακές παρεμβάσεις σε κομβικά σημεία της πόλης καθώς και σε σχέση με τις αθλητικές υποδομές, ενώ ο δεύτερος λόγος και πιο σημαντικός είναι ότι τα έργα αυτά δε στοχεύουν στην ανάδειξη της πόλης ως ολότητας, αλλά διενεργούνται κυρίως για την ικανοποιητική τέλεση των προκριματικών αγώνων ποδοσφαίρου. Βέβαια οι δυο αυτές επιστημάνσεις δε μπορούν να μειώσουν σε καμία περίπτωση την αίγλη που θα προσφέρουν στη πόλη, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή οι Ολυμπιακοί αγώνες. Αυτό που πρέπει να γίνει κατανοητό είναι πως ο στόχος θα πρέπει να είναι το 2006 συνεπικουρούμενο όμως από τη δημοσιότητα και τη προβολή των Ολυμπιακών του 2004, τα μεγάλα έργα, αλλά και την πιθανότητα τέλεσης των Μεσογειακών του 2009.

Εν κατακλείδι αυτό που γίνεται σαφές είναι ότι η πόλη της Πάτρας έχει τη δυνατότητα, μέσα από το πολιτισμό να αναμορφώσει το προφίλ και το ύφος της, να εισχωρήσει στα ανώτερα στρώματα της αστικής ιεραρχίας και να επιτύχει το στόχο της που δεν είναι άλλος από την στήριξη της οικονομικής και κατά συνέπεια και κοινωνικής της αναπτυξιακής δυναμικής.

6.3 Η ΠΑΤΡΑ ΣΤΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Αν προσπαθήσουμε να εντάξουμε τώρα την πόλη της Πάτρας στην δυναμική των πολιτιστικών πολιτικών που αναπτύσσονται στην Ευρώπη και ειδικότερα στους τέσσερις βασικούς άξονες της πολιτιστικής πολιτικής των ευρωπαϊκών πόλεων, θα μπορούσαμε να καταλήξουμε σε μια σειρά από διαπιστώσεις.

Ο πρώτος άξονας είναι η πολιτική της διεθνοποίησης της πόλης. Η Πάτρα είναι αναντίρρητα μια διεθνοποιημένη πόλη. Είναι ένα από τα πιο σημαντικά λιμάνια της Μεσογείου. Η σημασία της δικαιώνεται από τον αριθμό των διακινούμενων από το

λιμάνι της επιβατών και από τον όγκο των εμπορευμάτων που καταφθάνουν καθημερινά. Εκτός από το λιμάνι, ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που την εντάσσει στο διεθνές δίκτυο των πόλεων είναι και το Πανεπιστήμιο. Μέσα από το πλέγμα των ανταλλαγών και των συνεργασιών του το Πανεπιστήμιο λειτουργεί για την πόλη ως φορές διεθνοποίησης της. Η προβολή της πολιτιστικής ταυτότητας στα πλαίσια της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας, των Ολυμπιακών Αγώνων αλλά και της ενδεχόμενης ανάληψης των Μεσογειακών Αγώνων θα δώσει νέα ώθηση και θα επαναπροσδιορίσει το διεθνή και ευρωπαϊκό της χαρακτήρα

Ο *δεύτερος άξονας* αφορά τη **ταυτότητα της πόλης**. Η Πάτρα ανήκει στην τυπολογία των πόλεων που έχουν μια μάλλον φθίνουσα ή και αδιαμόρφωτη ή και μη συγκροτημένη εικόνα. Είναι λοιπόν απόλυτα αναγκαίο να αναπτύξει μια δυναμική πολιτική για την συγκρότηση αυτής της εικόνας. Η υπάρχουσα ευρωπαϊκή εμπειρία θα μπορέσει να λειτουργήσει υποστηρικτικά σε αυτό το εγχείρημα. Οι 30 αιώνες ιστορίας της, η ενδιαφέρουσα φυσιογνωμία του αστικού της ιστού, η εγγύτητά της με τη θάλασσα, η αρχιτεκτονικής της κληρονομιά και οι δημόσιοι χώροι της μπορούν να αποτελέσουν μια πλούσια πρώτη ύλη για την ανάδειξη αυτής της εικόνας.

Ο *τρίτος άξονας* αφορά την **προσέλκυση επισκεπτών ή πώς να κάνουμε τη πόλη ελκυστική**. Από την Πάτρα διακινούνται κάθε χρόνο χιλιάδες επισκέπτες οι οποίοι όμως στο μεγαλύτερο μέρος τους είναι διερχόμενοι. Μέχρι σήμερα η πόλη δεν υπήρξε για αυτούς ένας ισχυρός πόλος έλξης ώστε να παρατείνουν τη διαμονή τους στη Πάτρα ή να προγραμματίσουν στο σχεδιασμό του ταξιδιού τους την Πάτρα ως προορισμό. Η αναβάθμιση της εικόνας της πόλης που θα εξασφαλιστεί από το δεύτερο άξονα και η προβολής της που θα υποστηριχθεί από το πρώτο σε συνδυασμό με συγκεκριμένες πρωτοβουλίες θα είναι δυνατό να αυξήσει αυτήν τη προσέλευση. Οι δραστηριότητες πολιτισμού που θα αναπτύξει η πόλη θα λειτουργήσουν καταλυτικά προς αυτή τη κατεύθυνση

Τέλος ο *τέταρτος άξονας* της αστικής πολιτιστικής πολιτικής είναι η **προσέλκυση επενδύσεων στη πόλη**. Η Πάτρα βρίσκεται σε μια συνεχή διαδικασία τριτογενοποίησης καθώς η βιομηχανία όπως είδαμε και προηγούμενα είναι σε φθίνουσα τάση. Ο κύκλος των επενδύσεων στη πόλη είναι προσανατολισμένος σήμερα στη κατεύθυνση των υπηρεσιών ενώ η παρουσία του Πανεπιστημίου δεν έχει ενθαρρύνει την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων στη περιοχή της καινοτομίας και της έρευνας. Τα μεγάλα έργα που έχουν ήδη προγραμματιστεί ή δρομολογηθεί στην ευρύτερη περιοχή της Πάτρας όπως η Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, η δημιουργία της Ιονίας

Οδού, ο εκσυγχρονισμός και η μετακίνηση του λιμένα, η περιμετρική οδός και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου αναμένεται να δράσουν υποστηρικτικά στην προοπτική της προσέλκυσης νέων επιχειρήσεων. Οι συνέπειες από τις πολιτικές που θα δρομολογήσουν οι τρεις προηγούμενοι άξονες θα λειτουργήσουν ευεργετικά προς αυτή τη κατεύθυνση. Και σε αυτή τη περίπτωση ο Πολιτισμός είναι δυνατό να έχει μια αμφίδρομη θετική συνεισφορά στη γενικότερη ανάπτυξη της πόλης.

7. Η ΠΑΤΡΑ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΟ ΦΙΛΤΡΟ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ -ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

7.1 Η ΑΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΠΑΤΡΑ

Ο θεσμός της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης είναι το σημαντικότερο μέτρο άμεσης επέμβασης της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο χώρο του πολιτισμού. Είναι ένας θεσμός που αν και κύριος προσανατολισμός του είναι (και πρέπει να διατηρηθεί και πρέπει να διατηρηθεί και να προστατευθεί) ο πολιτισμός, έχει μια ισχυρή πολιτική και οικονομική διάσταση και ως εκ τούτου μια καθοριστική χωρική διάσταση. Η χωρική αυτή διάσταση του θεσμού τον μετασχηματίζει σε έναν ισχυρό μηχανισμό ανάπτυξης της πόλης απολύτως συμβατό με τη λογική που διέπει τις σύγχρονες πρακτικές για το σχεδιασμό και τη διαχείριση του αστικού χώρου τις οποίες αναλύσαμε στις προηγούμενες ενότητες. Η διεκδίκηση και τελικά η επιλογή της πόλης των Πατρών ως Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης για το 2006 εντάσσει αναπόφευκτα τη πόλη στη λογική ενός σύνθετου εγχειρήματος. Το εγχείρημα αυτό, λόγω της πολυπλοκότητάς του, είναι σε θέση να κινητοποιήσει υφιστάμενους θεσμοθετημένους μηχανισμούς, να δημιουργήσει νέους και να προωθήσει προτάσεις και πολιτικές των εγκεκριμένων Πολεοδομικών Σχεδίων οι οποίες δε βρήκαν ακόμα το δρόμο της εφαρμογής. Μέσα από το συνδυασμό αυτών των δράσεων αναμένεται να διαμορφωθεί μια νέας μορφής προσέγγιση της πόλης, μια διαφορετική οπτική.

Με προοπτική την ανάληψη αυτού του εγχειρήματος η Πάτρα μπορεί να διατυπώσει μια σαφή αστική πολιτική η οποία θα προδιαγράφει πως η πόλη θα διαχειριστεί το χώρο της προκειμένου να υποδεχθεί το συγκεκριμένο γεγονός και ποιες στρατηγικές θα ακολουθήσει για να καταστήσει μακροπρόθεσμα τα οφέλη της από αυτό. Η αστική αυτή πολιτιστική πολιτική της Πάτρας, ακολουθώντας την εμπειρία που αποκτήθηκε από τις ανάλογες επεμβάσεις στην Ευρώπη, που εξετάσαμε σε προηγούμενη ενότητα, πρέπει να κινηθεί πάνω σε δυο στρατηγικούς άξονες. Ο πρώτος είναι η ισχυροποίηση της εικόνας της πόλης μέσα από τη παράλληλη κάλυψη των αναγκών για τις δραστηριότητες της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας, αλλά και του σημαντικού γεγονότος της ανακήρυξης της, ως Ολυμπιακή Πόλη για το 2004. Ο δεύτερος άξονας είναι η προβολή της νέας εικόνας της πόλης με στόχο την προσέλκυση επισκεπτών, αλλά και τη διατήρηση αυτών και πέραν των χρονικών ορίων του θεσμού. Για κάθε έναν από τους άξονες αυτούς θα πρέπει να δρομολογηθούν πολλές δράσεις καθεμιά από τις οποίες θα συμβάλλει μερικά στην ολοκλήρωση του εγχειρήματος. Ο

συνδυασμός των δράσεων αυτών των αξόνων αναμένεται να συμπαρασύρει στο μέλλον επενδύσεις στην πόλη οι θα υποστηριχθούν και από τα μεγάλα έργα που έχουν ήδη προγραμματιστεί ή δρομολογηθεί στην ευρύτερη περιοχή της όπως η διεξαγωγή μέρους των προκριματικών της Ολυμπιάδας του 2004, η Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, η δημιουργία της Ιονίας Οδού Ιωαννίνων-Πατρών, ο εκσυγχρονισμός και η μετακίνηση του λιμένα, η περιμετρική οδός, η ενεργοποίηση του αεροδρομίου του Άραξου και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου. Ας δούμε λοιπόν πιο συστηματικά τι θα σήμαινε μια πολιτική ανάδειξης μιας νέας εικόνας της πόλης.

7.2 ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΝΕΑ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Η συσπείρωση των αναπτυξιακών δραστηριοτήτων της πόλης γύρω από το πολιτισμό, είναι άμεσα συναρτημένη με τον επαναπροσδιορισμό μιας νέας ταυτότητας της πόλης, αυτή την φορά διαμορφωμένης στη βάση της προβολής και ανάδειξης των πολιτιστικών της χαρακτηριστικών. Με τη νέα της ταυτότητα η Πάτρα καλείται να δείξει πως, ως πόλη, αφομοιώνει μέσα στη παρουσία της και στην καθημερινότητά της το υπερτοπικό και ιδιαίτερα το ευρωπαϊκό. Πρέπει να δείξει ποια είναι τα ιδιαίτερα πολιτισμικά της προϊόντα μέσα στα οποία διακρίνεται αυτή η αφομοίωση.

Ποια είναι τα ιδιαίτερα στοιχεία που συνθέτουν τη ταυτότητα της Πάτρας μέσα από τα οποία αυτή η πόλη θα μπορούσε να προβάλλει μια σύγχρονη εικόνα; Αν λάβουμε υπόψη μας τις περιγραφές που προηγήθηκαν αλλά και τις προτάσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Πάτρας μπορούμε να διακρίνουμε τα εξής πολεοδομικά χαρακτηριστικά της πόλης γύρω από τα οποία κτίζεται η ιδιαιτερότητά της

- ☐ Το πρώτο χαρακτηριστικό είναι η θάλασσα. Η Πάτρα δεν είναι ένα απλό λιμάνι. Είναι η Πύλη της Ευρώπης στην Ελλάδα. Αποτελεί μια αφετηρία, ένα ξεκίνημα αλλά και συγχρόνως ένας προορισμός. Το λιμάνι είναι ο πλούτος της πόλης αλλά και η μελαγχολία της.
- ☐ Το δεύτερο χαρακτηριστικό της ταυτότητας της Πάτρας είναι το γεγονός ότι συνιστά ένα πεδίο ανάδειξης μιας διάρκειας 30 αιώνων. Ο ιστός της καταγράφει αυτή τη διάρκεια μέσα από τα ίχνη της ενώ η πόλη, μέσα από τα Σχέδιά της, διατυπώνει τη βούλησή της να τα προστατέψει και να τα αναδείξει.
- ☐ Το τρίτο χαρακτηριστικό της είναι οι ιδιαίτεροι δημόσιοι χώροι της. Οι πλατείες, οι στοές, οι δρόμοι, οι ελεύθεροι χώροι που διατάσσονται πάνω στην ιδιαίτερη τοπογραφία της.

- Το τέταρτο χαρακτηριστικό της ταυτότητάς της είναι η αρχιτεκτονική της κληρονομιά τόσο ως προς τα δείγματα νεοκλασικής αρχιτεκτονικής όσο και ως προς τα ιδιαίτερα δείγματα βιομηχανικών κτιρίων και ναοδομίας που είναι διάσπαρτα στον ιστό της.
- Τέλος, το πέμπτο χαρακτηριστικό είναι το ιστορικό της κέντρο ως τόπος που συμπυκνώνει το σύνολο της πόλης σαν ιστορία, σα μορφολογία, σα διαχείριση του δημοσίου χώρου αλλά και σαν σύνδεσμο των συνοικιών της πόλης και του λιμανιού

Οι δράσεις που θα υποστηρίξουν την πολιτική ανάδειξης της ταυτότητας της πόλης διαμέσου της φιλοξενίας του καλλιτεχνικού προγράμματος της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας αλλά και της διοργάνωσης μέρους του ποδοσφαιρικού προγράμματος των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, δε μπορεί παρά να εδραιώνονται, να εκπορεύονται, να υποστηρίζονται και να καθοδηγούνται από ένα όραμα για την πόλη. Μια νέα σύλληψή της, μια ιδέα της, έναν εννοιολογικό προσδιορισμό της που θα την ορίζει με έναν τρόπο που θα διαμορφώνει ένα περιβάλλον μέσα από το οποίο θα μπορούμε να ξανασκεφτούμε τη πόλη, να ξανασκεφτούμε την Πάτρα. Την Πάτρα μέσα από την προοπτική του Πολιτισμού. Ένα όραμα που μπορεί πρωτίστως να αφορά την ίδια τη ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης, των απλών πολιτών, αλλά ταυτόχρονα θα αποτελέσει μέσα από τη κοσμογονία των μεγάλων γεγονότων που θα λάβουν χώρα σε αυτή (Ολυμπιακοί Αγώνες 2004, Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης 2006 και Υποψήφια πόλη για τους Μεσογειακούς Αγώνες το 2009), την απαρχή για τη προσέλκυση όλο και μεγαλύτερου όγκου επισκεπτών με ότι αυτό συνεπάγεται για την τοπική αναπτυξιακή πολιτική.

7.3 ΈΝΑ ΟΡΑΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΤΡΑ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

Η Πάτρα του Πολιτισμού δεν είναι μια πόλη. Είναι πολλές πόλεις μαζί. Πολλές πόλεις που κάθε μια από αυτές διηγείται ένα δικό της μύθο, μέσα από τον οποίο αναδεικνύεται μια εκδοχή της πραγματικότητάς της. Κάθε μια από αυτές τις πόλεις συντίθεται από χώρους, εικόνες, μνήμες και νοήματα που ως κείμενα περιγράφουν το παρόν της, αναπολούν το παρελθόν της και οραματίζονται το μέλλον της. Είναι πόλεις παράδοξες γιατί μέσα στην υλικότητά τους παραμένουν αόρατες, φανταστικές, μυστηριώδεις. Πόλεις που κοιμούνται και ξυπνούν με την ιδιαίτερη δική τους χρονικότητα, που παρουσιάζονται και εξαφανίζονται, που εκρήγνυνται ή βυθίζονται, που τραγουδούν ή σωπαίνουν, αλλά σε κάθε περίπτωση πόλεις που μιλούν, που

σημαίνουν, που επικοινωνούν, που δηλώνουν, που καταγράφουν, που δείχνουν, που προκαλούν, που προσκαλούν, που θέλουν. Πόλεις που ζουν.

Η Πάτρα του Πολιτισμού δεν είναι μια πόλη. Είναι πολλές πόλεις μαζί. Κάθε μια αγκαλιάζει απαλά τις υπόλοιπες, χωρίς να τις πιέζει, να τις παραμορφώνει. Μια συνύπαρξη τρυφερή, ανιδιοτελής, αρμονική, από την οποία αναδύονται οι αξίες της συμπληρωματικότητας, της συνεργασίας, της δέσμευσης, της ένταξης. Κάθε μια δεισιδύει στο πραγματικό μας χώρο με το δικό της τρόπο χωρίς ανταγωνισμούς με τις υπόλοιπες, χωρίς συγκρούσεις. Κάθε μια διηγείται το δικό της μύθο με τα δικά της εκφραστικά μέσα, με το δικό της λόγο, αλλά πάντοτε με την ίδια κοινή γλώσσα. Η Πάτρα του Πολιτισμού δεν είναι μια σύγχρονη Βαβέλ. Είναι απλά πολύφωνη, πολύμορφη, πολύλογη, πολύτροπη.

Η Πάτρα του Πολιτισμού δεν είναι μια πόλη. Είναι πολλές πόλεις μαζί. Απλώνονται στο χώρο και αν θέλαμε να τις αποτυπώσουμε τότε θα είχαμε πολλά σχέδια, που όταν τα τοποθετήσουμε το ένα πάνω στο άλλο τότε μόνο μέσα από τη διαφάνειά τους θα βλέπαμε τη πραγματική πόλη. Κάθε μια είναι μια μορφή στο χώρο αλλά και ένας χώρος στη φαντασία, στη σκέψη, στο λόγο, στην εμπειρία, στο εικαστικό, στο σημαινόμενο. Κάθε μια είναι σα μια σελίδα στην οποία καταγράφονται με μαγικό τρόπο όχι μόνο οι χώροι, οι μορφές και οι διατάξεις αλλά και οι φωνές, οι μυρωδιές, τα φώτα αλλά και τα νοήματα, οι μνήμες, οι προσδοκίες, οι πολιτιστικές αξίες που με σεβασμό αναλαμβάνουν να προβάλλουν.

Ψάχνοντας αυτές τις «σελίδες» μπορούμε εύκολα να αναγνωρίσουμε αυτές τις πόλεις. Είναι η πόλη της 'Ιστορίας και της Μνήμης', η 'Πόλη της Γιορτής', η 'Πόλη του Θεάματος', η 'Πόλη του Λόγου και της Έρευνας', η 'Πόλη των Τεχνών'

Η 'Πόλη της Ιστορίας και της Μνήμης' μας ταξιδεύει στους 30 αιώνες της ιστορίας της πόλης. Μας πηγαίνει στα ίχνη που άφησαν οι πολιτισμοί που αναπτύχθηκαν στη Πάτρα, μας μιλάει για τα πολιτιστικά τους χαρακτηριστικά, για εκείνα που ξέρουμε και εκείνα που θέλουμε ακόμα να μάθουμε. Προσπαθεί να μας δείξει πως ήταν η πόλη πριν γίνει όπως είναι σήμερα. Αφήνοντάς μας να περπατήσουμε στους δρόμους που αυτή η πόλη έχει χαράξει για μας, είναι σαν να μας αφήνει να περπατάμε στο χρόνο και τη μνήμη. Μας πηγαίνει στα μνημεία της, στους αρχαιολογικούς της χώρους, στα μουσεία της, στα κάστρα και τους προμαχώνες της, στους τόπους άλλων εποχών. Καθώς εμπλέκεται με τη πραγματική πόλη μας θυμίζει πως το παρόν είναι μια οριακή στιγμή ανάμεσα στο παρελθόν και το μέλλον μας.

Η **‘Πόλη της Γιορτής’** ξεδιπλώνει μπροστά μας όλους τους χώρους στους οποίους πραγματοποιούνται εκείνες οι εκδηλώσεις στη πόλη που μας ενώνουν. Οι γιορτές, οι μεγάλες συναθροίσεις και οι κάθε μορφής εκδηλώσεις μας στους δημόσιους χώρους. Προβάλλει τους χώρους που βιώνεται η εμπειρία του καρναβαλιού, από τους τόπους της προετοιμασίας του στους τόπους της κορύφωσής του. Προβάλλει τους τόπους της γιορτής κάθε μορφής γιορτής. Κάποιες φορές μέσα στο χρόνο αυτή η πόλη καταλαμβάνει την πραγματικότητά μας και μας εισάγει στη δικής της ζωή, τη δική της ατμόσφαιρα και το δικό της κόσμο. Μας προσκαλεί να δραπετεύσουμε στο μαγικό, το απρόσμενο, το αναπάντεχο και το εφήμερο. Όταν ξαναγυρνάμε στη πραγματικότητά μας, μένει εκεί να για να μας θυμίζει αυτή τη δραπέτευση, αλλά και για να συντηρεί τη νοσταλγία μας.

Η **‘Πόλη του Θεάματος’** μας περιφέρει στους τόπους του θεάτρου, της μουσικής, του χορού, του κινηματογράφου, του θεάτρου σκιών και του αθλητισμού. Στους ανοικτούς και τους κλειστούς, τους μικρούς και τους μεγάλους, τους οργανωμένους αλλά και τους περιστασιακούς. Μέσα από τις συνδέσεις των αυτών των χώρων μας προβάλλει τον πολιτιστικό της πλούτο και μας ζητά φιλάρεσκα να ακολουθήσουμε τις πορείες που μας προτείνει για να τον ανακαλύψουμε σε όλο του το μέγεθος. Οι χώροι αυτής της πόλης είναι φωτεινοί. Λουσμένοι από προβολείς με βαθύ μπλε φως, λάμπουν μέσα στη καθημερινότητά της Πάτρας και ο καθένας τους προσκαλεί σε ένα δια-πολιτισμικό ταξίδι στις μορφές, τις εικόνες και τους ήχους των ανθρώπων.

Η **‘Πόλη του Λόγου και της Έρευνας’** μας προτείνει ένα ταξίδι στο λόγο, στην τέχνη του λόγου, στη γνώση, στην αναζήτηση, στη μάθηση. Οι δρόμοι της μας οδηγούν σε αίθουσες διαλέξεων, σε βιβλιοθήκες, σε εκθέσεις αλλά και στους χώρους του Πανεπιστημίου. Είναι πόλη λόγια, σεμνή που κάνει διακριτικά την παρουσία της στην πραγματικότητά μας αλλά που συγχρόνως ακτινοβολεί και λάμπει.

Τέλος, η **‘Πόλη των Τεχνών’** μας προσκαλεί στο κόσμο των εικαστικών τεχνών για να μας δείξει μέσα από τις εκθέσεις, τις πινακοθήκες, τους υπαίθριους εκθεσιακούς χώρους αλλά και τα μουσεία, τον πλούτο των εκθεμάτων της και των προσεγγίσεων που αυτά αντιπροσωπεύουν.

Οι «σελίδες» αυτές που φιλοξενούν κάθε μια από αυτές τις πόλεις, για να μπορέσουν να αποτελέσουν ένα βιβλίο χρειάζονται απαραίτητα ένα συνδεδετικό κρίκο, μια «ράχη» που θα τις ευθυγραμμίσει και θα τις «δέσει» σε ένα ενιαίο σύμπλεγμα, ένα συγκροτημένο έργο προς ανάγνωση και κατανόηση. Ο ισχυρός αυτός (σύν)δεσμος θα

αποτελεί το σημείο συνάντησης όλων αυτών των πόλεων, μια ολοκλήρωση της κάθε μιας αλλά και μια αφετηρία για την εξερεύνηση της άλλης. Θα είναι ο μηχανισμός που θα τους επαναφέρει στην πραγματικότητα ενοποιώντας τις σε Πόλη της Πάτρας. Όλες οι πόλεις τις κάνουν ένα βήμα, αυτό το τελευταίο βήμα, και τελειώνουν στη Θάλασσα. Η θάλασσα είναι η «ράχη» στην οποία ευθυγραμμίζονται όλες οι σελίδες. Αυτό που τις «δένει» είναι το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας.

Μέσα από αυτή τη λογική η παραλιακή ζώνη της Πάτρας καλείται να παίξει το συνδετήριο κρίκο της νέας ταυτότητας της πόλης. Όλες οι πόλεις που περιγράψαμε προηγουμένως τελειώνουν στο θαλάσσιο μέτωπο αλλά και όλες αρχίζουν από αυτό. Πάνω σε αυτό βρίσκουμε τα ίχνη τους και τις αντίστοιχες παραπομπές τους και από αυτό μπορούμε να ξεκινήσουμε την ανίχνευση κάθε μιας από αυτές. Το νέο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης είναι και αυτό όπως η Πάτρα η έκφραση πολλών πόλεων μαζί. Ένα πολυσύνθετο περιβάλλον δραστηριοτήτων και συμβολισμών που αναλαμβάνει να αναπαραστήσει τη πόλη εκφράζοντας συγχρόνως μια νέα σχέση της με τη θάλασσα. Το νέο θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας είναι ένα νέο κομμάτι στεριάς που «τοποθετείται ανάμεσα στη πόλη και τη θάλασσα με σκοπό να τις ενώσει, να τις συμφιλιώσει και να τις δέσει οριστικά»

Με το νέο του ρόλο το θαλάσσιο μέτωπο γίνεται ένας τόπος της πόλης με ιδιαίτερη ένταση. Πάνω στο χώρο του διαδραματίζονται με αντιπροσωπευτικό τρόπο όλες οι διαστάσεις της νέας πολιτιστικής ταυτότητας της πόλης. Είναι ένας τόπος ζωντανός, λαμπερός, θορυβώδης, γιορτινός, πληθωρικός που φέρνει τη πόλη στην παραλία για να υποδεχθεί τους επισκέπτες της που φθάνουν με το πλοίο, το τρένο ή το λεωφορείο, να τους παραλάβει, να τους ξεναγήσει στις ιδιαιτερότητες και τελικά να τους κρατήσει. Το νέο θαλάσσιο μέτωπο θα μπορούσαμε να πούμε ότι αποτελεί μια σύγχρονη εκδοχή του δημόσιου χώρου της Πάτρας, μια σύνθεση της πολυφωνίας της, μια προβολή της πολυμορφίας της, μια δήλωση της καλλιέργειάς της, ένα συνδετικό κρίκο της πολύ-και δια-πολιτισμικότητάς παρουσίας της. Το νέο θαλάσσιο μέτωπο θα είναι η πολύτιμη «βιβλιοδεσία» της Πάτρας σε ένα συνολικό και συνεκτικό έργο. Μια βιβλιοδεσία που προκαλεί και προσκαλεί σε ένα φανταστικό ταξίδι στις πόλεις της Πάτρας. Μια πρόσκληση να βιώσουμε την Πάτρα, να τη μοιραστούμε....

7.4 ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΛΛΗΨΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΤΙΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Μια τέτοια σύλληψη της πόλης θέτει άμεσα το ερώτημα της επιχειρησιακής της αξίας και της δυνατότητας μετάφρασής της σε πρακτικούς και τεχνικούς όρους. Ποιο είναι το επιχειρησιακό πολεοδομικό σχέδιο της πόλης (*Mater Plan*) που αναδύεται μέσα από αυτήν την σύλληψη; Η απάντηση σε αυτό το ερώτημα προδιαγράφεται μέσα από το εξής σκεπτικό.

Η Πάτρα διαθέτει, όπως είδαμε, ένα μάλλον σύνθετο θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει την ανάπτυξη της και ελέγχει τη μορφή και την οργάνωση της πόλης. Το πλαίσιο αυτό έχει ισχυρά θεσμικό χαρακτήρα, ασθενική ιεράρχηση και ασήμαντη ικανότητα να προκαλέσει δυναμικές δράσεις για την ανάπτυξη της πόλης. Τα επιχειρησιακά πολεοδομικά σχέδια αυτού του εγχειρήματος προσεγγίζει τη συνολικότητα της πόλης μέσα από μια επαλληλία λογικών και επιμέρους στόχων. Κάθε μια από αυτές τις λογικές διατηρεί τη σχετικής της αυτονομία και ελέγχεται από διαφορετικές παραμέτρους οι οποίες αναδύονται από την αστική πολιτιστική πολιτική του εγχειρήματος.

Οι «πόλεις» που περιγράφηκαν προηγούμενα είναι διαφορετικές λογικές, διαφορετικές οπτικές της πόλης. Είναι διαφορετικές προσεγγίσεις στον πολιτισμό της πόλης που καταγράφουν το πλούτο του και τη συνθετότητά του. Κάθε μια από αυτές τις προσεγγίσεις έχει το δικό της επιχειρησιακό πολεοδομικό σχέδιο (*Mater Plan*). Ένα τέτοιο σχέδιο συντίθεται από «σημεία» πολιτιστικών δραστηριοτήτων (κτίρια, δημόσιοι χώροι) από διαμορφώσεις του άμεσου αστικού περιβάλλοντος για την προβολή και την ανάδειξη αυτών των «σημείων» και από συνδέσεις των «σημείων» μεταξύ τους. Προτείνεται δηλαδή ένα εκτενές χωρικό πλέγμα χώρων και δραστηριοτήτων που επικάθεται σε ένα μέρος της πόλης. Με τον τρόπο αυτό η Πάτρα ως πόλη του Πολιτισμού ξαναδιαβάζεται σαν ένα σύνολο από πλέγματα οργανωμένων δραστηριοτήτων και χώρων.

Όλα αυτά τα επιμέρους επιχειρησιακά πολεοδομικά σχέδια, διαμέσου της προβολής μιας συγκεκριμένης πλευράς του πολιτιστικού πλούτου της πόλης, προκαλούν επεμβάσεις οι οποίες αναβαθμίζουν την ποιότητα του δημόσιου χώρου, βελτιώνουν την ποιότητα ζωής στην πόλη και δημιουργούν μια νέα και σύγχρονη εικόνα της πόλης. Συνδετήριος κρίκος αυτών των σχεδίων είναι το θαλάσσιο μέτωπο το οποίο συνθέτει τις λογικές και οπτικές προσεγγίσεις των επιμέρους σχεδίων σε ένα νέο αστικό περιβάλλον μέσα από το οποίο η πόλη συναντά τη θάλασσα και το θαλάσσιο

μέτωπο γίνεται ο τόπος της «δόξας» που αποπνέει από τη συνάντησή Η διαμόρφωση του θαλάσσιου μετώπου ως σύνθεσης των επιμέρους επιχειρησιακών πολεοδομικών σχεδίων συνιστά ένα άλλο ιδιαίτερο πολεοδομικό σχέδιο

Στα πλαίσια αυτής της περιγραφής δεν είναι δυνατό να παρουσιαστούν όλα αυτά τα επιμέρους επιχειρησιακά πολεοδομικά σχέδια. Θα περιοριστούμε ωστόσο στη περιγραφή των γενικών αρχών και των στρατηγικών του πολεοδομικού σχεδίου για τη διαμόρφωση του θαλασσίου μετώπου καθώς αυτό είναι θεμελιώδους σημασίας για τη διατήρηση της λογικής του όλου εγχειρήματος.

7.5 Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Πάτρας προβλέπει τη λήψη μέτρων για την οργάνωση της παραλιακής ζώνης της πόλης με τη απελευθέρωση και διάθεση χώρων για την αναψυχή των κατοίκων και την εξυπηρέτηση του τουρισμού, κυρίως με την ανάδειξη και αναβάθμιση του θαλάσσιου μετώπου στην κεντρική περιοχή της πόλης. Στα πλαίσια αυτής της διάταξης έχουν εκπονηθεί μελέτες που προβλέπουν την απελευθέρωση ενός μεγάλου τμήματος της παραλιακής ζώνης από τις εγκαταστάσεις του λιμανιού, τη δημιουργία ενός νέου σιδηροδρομικού σταθμού στον Άγιο Διονύσιο με παράλληλη χωροθέτηση κεντρικών λειτουργιών γύρω από τις δυο πλατείες που βρίσκονται πάνω από αυτόν. Στο ίδιο θεσμικό πλαίσιο, δυο μεγάλα έργα για την πόλη προβλέπεται ότι θα συνδράμουν ευεργετικά στην επανασύνδεση της πόλης με τη θάλασσα. Το ένα είναι η μετακίνηση μεγάλου μέρους των λιμενικών εγκαταστάσεων προς τα νότια της παραλιακής ζώνης που θα μεταφέρει τη κίνηση έξω από το ιστορικό κέντρο της πόλης. Το άλλο μεγάλο έργο είναι η περιμετρική οδός, η οποία θα εκτονώσει σε μεγάλο βαθμό τη παραλιακή λεωφόρο από τη κίνηση των διερχόμενων από τη πόλη οχημάτων.

Μέσα σε αυτό το θεσμικό περιβάλλον είναι αναμενόμενος ο ορισμός της διαχείρισης του θαλασσίου μετώπου της Πάτρας ως το κατ' εξοχή μεγάλο έργο της πόλης. Η προοπτική της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας είναι δυνατό να προσανατολίσει την υλοποίησή του προς την κατεύθυνση των λογικών που αναδύονται από την περιγραφή της νέας αστικής πολιτιστικής πολιτικής για την πόλη. Η πολιτική αυτή μεταφράζεται επιχειρησιακά σε μια σειρά δράσεων στο χώρο της πόλης, μια συνοπτική περιγραφή των οποίων θα αναλυθεί στην επόμενη ενότητα.

Η Πάτρα είχε πάντοτε με τη θάλασσα μια παράδοξη σχέση. Αν και το μεγαλύτερο μέρος της ιστορίας της γράφεται διαμέσου της θάλασσας, αν και η

ανάπτυξή της ήταν πάντοτε σε συνάρτηση με τη θάλασσα, αν και η σημερινή της φήμη οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη θάλασσα, η πόλη είναι αποφασιστικά αποκομμένη από αυτήν. Τη προσπέλαση σε αυτή καθιστούν δύσκολη και σε ορισμένες περιπτώσεις απαγορεύουν οι εγκαταστάσεις του Λιμένα Πατρών, η παραλιακή λεωφόρος και η σιδηροδρομική γραμμή που κινείται παράλληλα με τη θάλασσα και σε επαφή με το λιμάνι στο τμήμα της πόλης που αντιστοιχεί στο ιστορικό της κέντρο. Οι φυγές από τους κάθετους προς τη θάλασσα δρόμους δε καταφέρνουν να συναντήσουν τη θάλασσα γιατί το βλέμμα σταματά στους υψηλούς όγκους των πλοίων που έχουν δέσει στο λιμάνι. Το λιμάνι ανήκει στους διακινούμενους τουρίστες που σπεύδουν να το εγκαταλείψουν και στα εμπορεύματα που διακινούνται μέσα από αυτό

Είναι πολλά χρόνια που ο επανασχεδιασμός του θαλασσίου μετώπου της πόλης από το Γλαύκο μέχρι τη πλαζ του Ε.Ο.Τ. και ο επαναπροσδιορισμός μιας νέας σχέσης με τη θάλασσα αποτελεί ένα αίτημα της πόλης. Να φθάσει στη θάλασσα η πόλη, να την αγγίξει, να ανοίξει η ζωή προς αυτή, να συνδιαλεχθεί μαζί της, να τη χρησιμοποιήσει, να τη βιώσει. Το αίτημα αυτό συμπορεύεται με μια γενικότερη πρακτική στις σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις, σύμφωνα με την οποία ο επανασχεδιασμός του θαλασσίου μετώπου γίνεται συνώνυμο της δυναμικής της ανάπτυξης και της ευημερίας για την πόλη. Η δυναμική αυτή εν γένει υποκινείται από ανάλογες πολιτικές με εκείνες που προδιαγράφονται για την ανάπτυξη της Πάτρας και προσβλέπει στην αναβάθμιση της πόλης μέσω της ανάκτησης τμημάτων του αστικού ιστού και την δημιουργία, μέσω αυτής της ανάκτησης, νέων δυνατοτήτων για καινοτόμες χρήσεις. Πεπαλαιωμένες περιοχές της πόλης, κλειστές, αποκομμένες, εγκαταλειμμένες και παρακμάζουσες γίνονται το πεδίο επεμβάσεων με στόχο τη δυναμική ενσωμάτωσή τους στην κοινωνική και οικονομική ζωή της πόλης.

Τα λιμάνια αποτελούν ένα κατεξοχήν στόχο τέτοιων παρεμβάσεων. Επειδή το σύστημα λειτουργίας των λιμανιών έχει αλλάξει δραστικά τα τελευταία 20 χρόνια τόσο ως προς τις μορφές μεταφοράς όσο και προς τις τεχνολογίες αποθήκευσης, τα παλιά λιμάνια δεν είναι σε θέση πλέον να ανταποκριθούν σε αυτές τις νέες απαιτήσεις. Έτσι σταδιακά μετατρέπονται σε παρακμάζοντες χώρους που προσφέρονται για επεμβάσεις ανάπλασης και αναβάθμισης. Η επιτυχία τέτοιων παρεμβάσεων αποτελεί, όπως δείχνει και η παγκόσμια εμπειρία, το κομβικό σημείο για τον επαναπροσδιορισμό της ταυτότητας των πόλεων, την διεθνοποίησή τους την αναγνωρισιμότητά τους και κατά συνέπεια την επιτυχή εξαργύρωση αυτής μέσω προσέλκυσης τουριστών και επενδυτικών κεφαλαίων.

Ένα από τα βασικά ζητήματα της αξιοποίησης των λιμενικών χώρων είναι η δυνατότητα διασύνδεσής τους με τη πόλη. Το γεγονός ότι εκτείνονται σε μεγάλο μήκος λόγω των συνεχών τους επεκτάσεων, τα λιμάνια πρόσφεραν τους απαραίτητους ελεύθερους χώρους για την ανάπτυξη σιδηροδρομικών δικτύων και οδικών αρτηριών. Το γεγονός αυτό είχε ως συνέπεια την οριστική αποκοπή τους από τον αστικό ιστό αλλά και την παρεμπόδιση της πόλης στο να αποκτήσει ένα ενιαίο και ολοκληρωμένο θαλάσσιο μέτωπο. Η Μασσαλία, η Γένοβα, η Βαρκελώνη, το Λονδίνο, η Κοπεγχάγη, το Άμστερνταμ, το Ρότερνταμ ή το Άαρχους στη Δανία πιο κοντινό στη κλίμακα της Πάτρας, αλλά και η Βοστόνη, το Μαϊάμι, το Μανχάταν, το Σαν Φραντζίσκο και η Βαλτιμόρη αποτελούν ορισμένες μόνο τυπικές περιπτώσεις λιμανιών όπου σημαντικές επενδύσεις έχουν πραγματοποιηθεί ή έχουν προγραμματιστεί στην προοπτική επανάκτησης του θαλασσίου μετώπου της πόλης διαμέσου του επανασχεδιασμού των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις οι νέες χρήσεις στα νέα θαλάσσια μέτωπα είναι κατά κύριο λόγο τριτογενείς. Αυτό είναι ένα σημείο στο οποίο ο σχεδιασμός του θαλασσίου μετώπου της Πάτρας πρέπει να δώσει ιδιαίτερη έμφαση. Θα πρέπει απαραίτητα να αποφευχθεί η τυπική και χωρίς συνοχή και έμπνευση επανάληψη του μείγματος από δραστηριότητες αναψυχής (ενυδρεία, θαλάσσια μουσεία, discos κ.α.), εξεζητημένο εμπόριο, «ελαφριές» πολιτιστικές εκδηλώσεις, εστιατόρια και καφέ, εκθέσεις, γραφεία και συνεδριακούς χώρους που καταλήγει να μεταμορφώνει αυτές τις περιοχές σε πολύχρωμες fun cities festival market places.

Η Πάτρα, όπως όλες οι μεσογειακές παραθαλάσσιες πόλεις, έχουν μια ιδιαίτερη διαχρονική σχέση με το λιμάνι καθώς μέσα από αυτό διατήρησαν την επαφή τους τόσο με το εμπόριο όσο και με το πολιτισμό. Αυτή η διαχρονική σχέση ζωής έχει διαμορφώσει μια ιδιαίτερη έλξη και αγάπη με το υγρό στοιχείο που τη διαπιστώνει κανείς στη Βαρκελώνη, στη Νάπολη, στη Γένοβα, στη Μασσαλία, στη Θεσσαλονίκη, στην Κωνσταντινούπολη, στο Αλγέρι. Η αποκατάσταση στο χώρο του θαλασσίου μετώπου αυτής της σχέσης δεν είναι δυνατόν να γίνει μέσα από τη δημιουργία εκεί ενός νέου ασύνδετου τόπου που δε διατηρεί τη συνέχεια ή δεν ακολουθεί τον κανόνα αλλά αντίθετα προβάλλεται ως εξαίρεση, ως ετερογένεια, ως διαφορά και για αυτό ως αστική ανωμαλία.

Η διαμόρφωση του θαλασσίου μετώπου της Πάτρας θα πρέπει να φέρει την πόλη στη θάλασσα. Όχι μόνο τους κατοίκους της. Μια συνεύρεση άκρως συμβολική αλλά και έντονη αν σκεφτεί κανείς ότι οι 30 αιώνες της Πάτρας είναι 30 αιώνες

άρρηκτης σχέσης με τη θάλασσα. Σχέση πολιτιστική αλλά και οικονομική. Μια συνεύρεση νοσταλγική αλλά και απαραίτητη, που καθιστά το θαλάσσιο μέτωπο ένα ιδιαίτερα εντατικό περιβάλλον ως το φυσικό όριο αυτής της σύζευξης. Εκεί ακριβώς που θα έχει κανείς το δίλημμα αν η πόλη είναι αυτή που συναντά τη θάλασσα, ή αν η θάλασσα είναι εκείνη που εισέρχεται στη πόλη. Αν η πόλη ανοίγεται προς τη θάλασσα σαν είδος «επιστροφής στις ρίζες», ή αν η θάλασσα «αστικοποιείται» και μεταλλάσσεται σε πόλη. Αυτό ακριβώς το δίλημμα πρέπει να βρίσκεται στο κέντρο της αρχιτεκτονικής σύλληψης του θαλάσσιου μετώπου για να μπορέσει να σχεδιαστεί έτσι ώστε ο αστικός χαρακτήρας του θαλάσσιου μετώπου να αντανακλά το θαλάσσιο χαρακτήρα της πόλης.

Για την εξασφάλιση μιας άμεσης σύνδεσης με την πόλη προτείνεται η βύθιση της σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα μεταξύ των δυο σιδηροδρομικών σταθμών, δηλαδή του Αγίου Διονυσίου που θα αποτελέσει το νέο επιβατικό σταθμό και του νοτίου εμπορευματικού σταθμού του Αγίου Αντρέα. Η βύθιση αυτή δε θα πρέπει να δημιουργήσει μια τάφρο, αλλά, αντίθετα, μια εκτενή γέφυρα των δυο τμημάτων της πόλης. Στην υφιστάμενη γραμμή του σιδηροδρόμου μπορεί να κινηθεί αστικός σιδηρόδρομος ο οποίος αποτελεί ένα από τα μελλοντικά σχέδια της πόλης. Η παρουσία του αστικού σιδηροδρόμου θα συμφιλιώσει τις σιδηροδρομικές γραμμές με τη πόλη αναιρώντας το ρόλο τους ως διαιρετικού στοιχείου χωρίς να τις διαγράψει ως σημεία αναφοράς σε μια συγκεκριμένη περίοδο της ιστορίας της Πάτρας αλλά και εξασφαλίζοντας την ευχάριστη κατά τα άλλα θέα των συρμών μέσα στη ζωή της πόλης

7.6 Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Το ιστορικό κέντρο αποτελεί το κατ' εξοχή τόπο της πόλης στον οποίο αναπτύσσεται η πολιτιστική ζωή. Αν ως ιστορικό κέντρο ορίσουμε όχι μόνο το εμπορικό και διοικητικό κέντρο της πόλης που καταλαμβάνει το δυτικό τμήμα της επέκτασης του σχεδίου Βούλγαρη αλλά και την παλιά πόλη της ανατολικής Πάτρας τότε έχουμε προσδιορίσει σε μεγάλο βαθμό το άμεσο περιβάλλον στο οποίο θα αναπτυχθεί το μεγαλύτερο μέρος του πολιτιστικού προγράμματος του θεσμού της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας.

Σύμφωνα με τη κεντρική ιδέα της διαχείρισης της πόλης στα πλαίσια του προγράμματος της Πολιτιστικής που εκτενώς περιγράφηκε στη προηγούμενη ενότητα, το ιστορικό κέντρο θα πρέπει να ενισχύσει κατά το δυνατό τις ενώσεις του με το νέο

θαλάσσιο μέτωπο αλλά και με το άνω τμήμα του ιστορικού κέντρου. Στον επαναπροσδιορισμό της νέας σχέσης της πόλης με τη θάλασσα, το ιστορικό κέντρο θα πρέπει με τη καθαρή γεωμετρία του να λειτουργήσει ως συνδεδετικός κρίκος του όλου εγχειρήματος. Για το λόγο αυτό πρέπει να τονιστούν ακόμη περισσότερο με έργα ανάπλασης, πεζοδρομήσεις, αισθητική αποκατάσταση μεταξύ άλλων: οι κάθετοι άξονες και οι κλίμακες των οδών Γεροκωστοπούλου, Αγ. Νικολάου, Τριών Ναυάρχων, το Κάστρο και το Ωδείο, οι πλατείες και οι στοές, το θαλάσσιο μέτωπο.

Οι «πόλεις» που ως διαστρωματωμένα συστατικά της πολιτιστικής παρουσίας της Πάτρας αποτελούν κεντρικό στοιχείο αυτής της ιδέας, μπορούν να αποτελέσουν έναν αποτελεσματικό οδηγό των δράσεων που θα αναπτυχθούν στο ιστορικό κέντρο. Τα σημεία αναφοράς στο ιστορικό κέντρο της πόλης που αντιστοιχούν σε κάθε μια από αυτές τις «πόλεις» θα πρέπει να αντιμετωπιστούν ως ολότητες. Θα αποτελούν ξεχωριστά projects μέσα από τα οποία θα προκύψουν επεμβάσεις στο δημόσιο χώρο με στόχο τη σύνδεση αυτών των σημείων ή και των περιοχών μεταξύ τους, άμεσα ή έμμεσα, μέσα από χειρισμούς οργανωτικού ή και αρχιτεκτονικού προσανατολισμού. Επειδή είναι πιθανό ορισμένοι χώροι του ιστορικού κέντρου να ανήκουν σε περισσότερα από ένα projects ο σχεδιασμός τους θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους την πολλαπλή και ομαλή τους ένταξη. Οι κεντρικές πλατείες Γεωργίου, Όλγας και Υψηλών Αλωνίων αποτελούν χαρακτηριστικές τέτοιες περιπτώσεις

Μέσα από τη λογική της συνολικής διαχείρισης του χώρου των επιμέρους τύπων πολιτισμικής δραστηριότητας δε θα διαμορφωθούν μόνο σημεία πολιτιστικών δραστηριοτήτων που θα περιλαμβάνονται στο καλλιτεχνικό πρόγραμμα της Πολιτιστικής αλλά και δημόσιοι χώροι της πόλης που τα υποδέχονται και που τα συνδέουν σε συνολικά οργανωμένες ενότητες όπως οι δρόμοι, οι πεζόδρομοι, οι επεμβάσεις στα οδοστρώματα και τα πεζοδρόμια, ο αστικός εξοπλισμός η αστική σήμανση, οι διαμορφώσεις ελεύθερων χώρων, οι δενδροφυτεύσεις, οι επεμβάσεις στην αισθητική στοιχείων του δημοσίου χώρου όπως στέγαστρα, επιγραφές, υπόστεγα, στάσεις λεωφορείων κλπ, η προστασία και ανάδειξη αρχαιολογικών και ιστορικών σημείων και κτιρίων κ.α Η διαμόρφωση αυτή θα κινηθεί κατά κύριο λόγο στα πλαίσια των υφιστάμενων μελετών και σχεδίων και θα έχει σα στόχο να διαμορφωθούν επιμέρους και κατά το δυνατόν ευανάγνωστα δίκτυα κτιρίων και δημοσίων χώρων. Η δυνατότητα διαφορετικής αντιμετώπισης της μορφής αυτών των δικτύων σε κάθε μια από αυτές τις «πόλεις του πολιτισμού» θα τις κάνει αναγνωρίσιμες και θα προσφέρει μια ποικιλία στη παρουσία του δημοσίου χώρου της πόλης.

7.8 Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΕΚΤΟΣ ΤΟΥ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

Ιδιαίτερα σημαντικό κρίνεται το έργο που πρέπει να επιτελεστεί στα πλαίσια όχι μόνο της Πολιτιστικής, αλλά στο σύνολο της αστικής πολιτικής για την Πάτρα του Πολιτισμού, του Αθλητισμού και του Τουρισμού, ο έλεγχος και η παρακολούθηση των παρεμβάσεων που θα λάβουν χώρα στη περιοχή εκτός του ιστορικού κέντρου. Σε κάθε περίπτωση θα ήταν ιδιαίτερα σημαντική η ένταξη στο πλέγμα των δημόσιων χώρων όπως αυτή ορίστηκε προηγουμένως και των σημείων εκείνων που χρήζουν προσοχής και χωροθετούνται εκτός ιστορικού κέντρου. Μια τέτοια επιτυχία θα ενσωματώσει οργανικά και όχι αποσπασματικά ολόκληρη τη πατραϊκή κοινωνία στην ζωογόνο δύναμη του πολιτισμού, μετουσιώνοντας καθ' ολοκληρίαν τον επαναπροσδιορισμό της ταυτότητάς της. Μια σειρά έργων όπως η περιμετρική λεωφόρος, η διάνοιξη της οδού Κανακάρη, η μεταφορά των γραφείων της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και του Δικαστικού Μεγάρου της Πάτρας αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα έργων που έχουν δρομολογηθεί και που θα λειτουργήσουν θετικά προς την κατεύθυνση της εκτόνωσης της κυκλοφορίας στο ιστορικό κέντρο, κάτι που αλλάζει τη ποιότητα ζωής τόσο των κατοίκων της πόλης, όσο και των επισκεπτών που θα αντικρίζουν πλέον μια πιο ανθρώπινη και φιλόξενη πόλη.

7.9 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Στη μελέτη που προηγήθηκε, ο αναγνώστης πήρε μια συνοπτική αλλά επιβλητική εικόνα μιας ζωντανής μεσογειακής πόλης με μεγάλη ιστορία και παράδοση, με ζωντανό παρόν και ενδιαφέρουσες προοπτικές. Όσο για το μέλλον, έχει αποδειχτεί, ιδίως σε χώρες που τώρα προσαρμόζουν τον κοινωνικό τους ιστό σε ευρύτερες συσσωματώσεις, που δραπετεύουν από τις μεταπολεμικές έννοιες του «τριτοκοσμικού» και του «υπό ανάπτυξη» κράτους, ότι η δημιουργία της νέας πραγματικότητας που βιώνουν ενισχύεται πολύ από την ύπαρξη σημαντικών χρονολογικών σταθμών, από μεσοπρόθεσμους στόχους που όταν επιτυγχάνονται, θεσμοθετούν και αφομοιώνουν τις όποιες αλλαγές και δημιουργούν την διάθεση στους πολίτες να αντιμετωπίσουν και άλλες τολμηρές προκλήσεις. Αυτό ισχύει σε πανεθνικό επίπεδο, πόσο περισσότερο σε περιφερειακό.

Η Πάτρα, ως ζωντανή πόλη, δεν πρέπει να θεωρήσει το 2006 ως τελικό σταθμό και προορισμό του αστικού της βίου, κυρίως αφού θα έχει την εμπειρία των Ολυμπιακών αγώνων του 2004, αλλά και βλέψεις για τους Μεσογειακούς του 2009. Οι

ανάγκες είναι πολλές. οι απαιτήσεις των καιρών ακόμη περισσότερες. Η διεκδίκηση ενός σημαντικού ρόλου στην δυτική Ελλάδα και στην Πελοπόννησο, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, θα συνεχιστεί πολλά χρόνια μετά, δημιουργώντας ολόενα και περισσότερα επιτεύγματα, προκαλώντας νέες ανάγκες που θα χρειάζονται κάλυψη και υλοποίηση στόχων. Αλλά το 2006 είναι μια χρυσή ευκαιρία για την πόλη. Η ευκαιρία αυτή, πέρα από τα οικονομικά και τεχνικά της χαρακτηριστικά, πέρα από τα πολιτιστικά και πολιτικά της όρια, μπορεί να δημιουργήσει ευτυχώς προοπτικές μόνον εάν, παράλληλα με τις μελέτες και τους βραχυπρόθεσμους στόχους, δημιουργήσει και ένα όραμα.

Αντίθετα με την κρατούσα αντίληψη, ένα όραμα δεν είναι αποτέλεσμα μιας απροσγείωτης και μη ρεαλιστικής προσέγγισης. Απεναντίας, η πολεοδομία, η χωροταξία, οι αστικές ρυθμίσεις, οι αναπλάσεις και οι νέες χρήσεις χώρων και κτιρίων, πρέπει να εδράζονται σε απολύτως εφικτούς και μετρήσιμους υπολογισμούς, για να μη μείνουν λαμπρά σχέδια στα χαρτιά.

Η Πάτρα λοιπόν χρειάζεται, ένα οραματικό σχέδιο, και γι' αυτό επιχειρησιακό και ρεαλιστικό, με πολεοδομικές και πολιτιστικές παρεμβάσεις που θα αναδείξουν την ίδια την φύση της πόλης τόσο στον Ελληνικό, όσο και στον διεθνή χώρο. Πόσο σημαντικό είναι αυτό το σχέδιο, έχει ήδη αποδειχθεί ιστορικά από την ιστορική διαχρονία. Χωρίς την πολιτική βούληση του Καποδίστρια και την πολεοδομική ιδιοφυΐα του Βούλγαρη, δεν θα μιλούσαμε σήμερα για διεκδίκηση πολιτιστικής πρωτεύουσας. Η πολεοδομία της εποχής, έδωσε στην Πάτρα τις δυνατότητες να φιλοξενήσει πρωτόγνωρες για την χώρα οικονομικές δραστηριότητες, να την αναδείξει σε επιφανές λιμάνι, να επιτρέψει την κίνηση των ιδεών και των ανθρώπων σε περιβάλλον ισοτιμίας και να αναπτύξει εξαιρετική πολιτική και κοινωνική σκέψη.

Οι παρεμβάσεις που προτείνονται στο τεύχος αυτό, παρ' όλο που δε μπορούν για συγκριθούν ιστορικά με την «κοσμογονία» του σχεδιασμού Βούλγαρη (ακριβώς επειδή η πολεοδομική σκέψη πρέπει στις μέρες μας να σέβεται το υπάρχον και γι' αυτό να ανατρέπει) θα οδηγήσουν την Πάτρα, μετά το 2006 σε ανάλογης σημασίας σταυροδρόμια.

Ας μη ξεχνούμε ότι στην αρχαιότητα, η Πάτρα ιδρύθηκε από την πολιτική ανάγκη (διάλογος μεταξύ μικρών, ανεξάρτητων κομών που συνασπίστηκαν σε ενιαία πατρίδα), συνέχισε τον βίο της με συνεχείς αναμορφώσεις χάριν της οικονομίας, πρώτα της αγροτικής, αργότερα της εμπορευματικής και της βιομηχανικής (οι Ρωμαίοι ήθελαν ένα σπουδαίο λιμάνι, οι Βυζαντινοί ανέπτυξαν την παραγωγή, οι Φράγκοι ζητούσαν

δεσμούς με τις γενέτειρες, οι Οθωμανοί επιζητούσαν ρόλο στην Μεσόγειο, το νέο ελληνικό κρότος ανέδειξε μια πύλη προς την δυτική Ευρώπη) και τώρα, εντάσσεται πλήρως στην ευρωπαϊκή ενοποίηση με όχημα τον πολιτισμό. Ο πολιτισμός θα φέρει την Πάτρα στο κατώφλι των νέων καιρών.

Το νέο όραμα για την Πάτρα, εξαρτάται από την πραγματική, ρεαλιστική και βιώσιμη υλοποίηση πολιτικών που στόχο έχουν την αξιοποίηση όλων εκείνων των πλεονεκτημάτων και ευκαιριών που έχει η πόλη, αλλά και όσων μειονεκτημάτων και απειλών που αντιμετωπίζει στο κατώφλι νέων σχέσεων και επιδιώξεων, όπως αυτά οριοθετήθηκαν στη φάση της αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης. Οι πολιτικές που θα ενισχύσουν το διεθνή ρόλο της Πάτρας σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο είναι:

Ολοκληρωμένα Προγράμματα :

- I. Για το κυκλοφοριακό πρόβλημα (ολοκλήρωση οδικών αξόνων, χώροι στάθμευσης, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, ανάπτυξη συνδυασμένων αστικών συγκοινωνιών κ.α.)
- II. Βελτίωσης του Περιβάλλοντος (ΧΥΤΑ, ολοκλήρωση κατασκευής του δικτύου ύδρευσης αποχέτευσης, ανακύκλωση, ευαισθητοποίηση πολιτών μέσα από ενημερωτικά φυλλάδια και ημερίδες κ.α.)
- III. Ενίσχυσης της ερευνητικής και επιστημονικής βάσης (διοργάνωση συνεδρίων, δημιουργία κέντρου έρευνας του τουρισμού σε συνεργασία με τα αρμόδια τμήματα του Πανεπιστημίου, εκπόνηση μελετών κ.α.)

Ενδογενής Ανάπτυξη :

- I. Προγράμματα ενίσχυσης της τουριστικής επιχειρηματικότητας και καινοτομίας (δημιουργία εξειδικευμένου γραφείου για παροχή υπηρεσιών σε νέους επιχειρηματίες που θέλουν να ασχοληθούν με τουριστικές επιχειρήσεις στη πόλη, κενών εργοστασίων ως εκκολλαπτηρίων νέων επιχειρήσεων κ.α.)
- II. Προγράμματα κατάρτισης και εκπαίδευσης ανθρώπινου δυναμικού σε ζητήματα τουριστικής τεχνογνωσίας και παιδείας (σεμινάρια επιμόρφωσης από τον ΕΟΤ κ.α.)

- III. Συνεργασία τοπικών φορέων της πόλης αλλά και φορέων της ευρύτερης περιοχής αναφοράς της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας σε θέματα τουρισμού (δημιουργία μονοπατιών εντός των 4 τουριστικών ζωνών, όπως αυτά ορίστηκαν γύρω από το ΠΣΠ, στη φάση της ανάλυσης κ.α)
- IV. Αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και υποδομών στο τομέα του τουρισμού (δημιουργία-ανακαίνιση ξενοδοχειακών κλινών, συνεδριακών κέντρων, θεματικών πάρκων, χώρων γκολφ κ.α.)
- V. Εισαγωγή τοπικών προϊόντων στο τουριστικό κύκλωμα (τοπική καθετοποίηση τουριστικού περιβάλλοντος)
- VI. Έρευνες για νέα τουριστικά προϊόντα. Έρευνα για την δυνατότητα αξιοποίησης και άλλων στοιχείων της περιοχής για τουριστικούς σκοπούς (π.χ. ένα θεματικό πάρκο, ένα μουσείο μοντέρνας τέχνης, ή μια διασκεδασούπολη – amusement park)

Σημειακές Παρεμβάσεις

- I. Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων στην Άνω Πόλη
- II. Έργα Ολυμπιακών Αγώνων 2004
- III. Έργα Πολιτιστικής Πρωτεύουσας 2006
- IV. Αναπλάσεις περιοχών (πεζοδρομήσεις, δικτύωση και δημιουργία ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, αναπαλαίωση διατηρητέων κτηρίων και λειτουργική τους αποκατάσταση, συντήρηση και διαχείριση πολιτιστικής κληρονομιάς κ.α.)

Προσέλκυση Επενδύσεων

- I. Διαφήμιση της πόλης (χρήση διαδικτυακού τόπου, συνεργασία με tour operators, συμμετοχή σε τουριστικές εκθέσεις, καταχωρήσεις σε ξένα και ελληνικά ΜΜΕ, κ.α.)
- II. Ισχυροποίηση αερολιμένα Αράξου και Ανδραβίδας
- III. Πολιτικές επιπλέον αναβάθμισης του λιμένα των Πατρών, ως διεθνούς διαμετακομιστικού κέντρου με σύγχρονες υπηρεσίες
- IV. Αναβάθμιση σιδηροδρομικών μεταφορών

- V. Δημιουργία νέων χώρων (γραφείων, επιχειρήσεων, χώρων αναψυχής) υψηλής αισθητικής κατά μήκος γραμμικών αξόνων ανάπτυξης
- VI. Παραγωγή πολιτισμικών θεσμών όπως το ΔΗΠΕΘΕ και το Καρναβάλι (Διεθνείς εκθέσεις κ.α)

Όλες αυτές οι πολιτικές, όπως αναφέρθηκαν πιο πάνω αποτελούν μέλος ενός εγχειρήματος συνολικής θεώρησης της Πάτρας ως ικανής να διατελέσει το ρόλο της στο πεδίο του τουρισμού με ισχυρά εφόδια αλλά και μεγάλες ευκαιρίες. Ευκαιρίες που στη σύγχρονη πραγματικότητα δύσκολα αναδύονται ξανά και μάλιστα για πόλεις του επιπέδου και της φυσιογνωμίας της πόλης. Η ανάλυση της πλειοψηφίας των προτεινομένων αυτών πολιτικών θα μπορούσε να αποτελέσει το πεδίο ανάλυσης και εξαγωγής συμπερασμάτων για πληθώρα ξεχωριστών διπλωματικών εργασιών. Στη παρούσα όμως μελέτη εστίασαμε την μελέτη μας στη διερεύνηση του τρόπου ένταξης της πολεοδομικής πρακτικής και γνώσης, μέσα από το πρίσμα του πολιτισμού και του τουρισμού, των τρόπων που μπορεί συγκεκριμένα η πόλη της Πάτρας να διαφοροποιήσει τη ταυτότητά της και για να «εκμεταλλευτεί» και να «αξιοποιήσει» τη πόλη ως ανταγωνιστικό τουριστικό προϊόν. Η στρατηγική αυτή κρίνεται βιώσιμη με την υλοποίηση **τριών Αξόνων πολιτικής και μιας Πρότασης.**

Πρώτος άξονας: Διαχείριση του παραλιακού μετώπου

Η αποξένωση της κοινωνικής ζωής της Πάτρας από την θάλασσα, έως το 2006 πρέπει για λάβει τέλος. Η πόλη με την αμφιθεατρική θέα, είναι καιρός να αποκτήσει συνεχή και αδιάλειπτη σχέση με την ακτογραμμή της, που παρουσιάζει μοναδική ποικιλία και δυνατότητες, που μπορεί κάλλιστα να συνδυάζει οικονομικές και πολιτιστικές δραστηριότητες, χώρους αναψυχής και περιπάτου, μαζί με τις απαραίτητες αστικές λειτουργίες. Οι προτεινόμενες επεμβάσεις στον πρώτο άξονα, μπορούν να χωριστούν σε δύο ενότητες:

A. Στο ιστορικό κέντρο:

- ▣ Ανάπλαση των όψεων των κτιρίων του θαλάσσιου μετώπου
- ▣ Ειδική διαμόρφωση πρασίνου
- ▣ Υπόγεια χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής, που σήμερα αποκόπτει το λιμάνι από το ιστορικό κέντρο, με ταυτόχρονη λειτουργία τραμ στην επιφάνεια.

B. Στο ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα:

- ▣ Ανάπλαση της παραλιακής ζώνης
- ▣ Δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων
- ▣ Αναψυκτήρια και «ελαφρές» λειτουργικές χρήσεις κατά μήκος της παραλίας
- ▣ Επιβατικός και εμπορευματικός σταθμός (Άγιος Διονύσιος, Άγιος Ανδρέας)
- ▣ Ευρεία και οργανωμένη ζώνη αναψυχής (με λειτουργίες όπως στο συγκρότημα Λαδόπουλου και ΒΕΣΟ)

Ο πρώτος άξονας απαιτεί προσεκτικό χειρισμό και συνεργασία με τους κρατικούς φορείς και τις υπηρεσίες του Δήμου, με το Λιμενικό Ταμείο, καθώς και με τους ιδιώτες που προτίθενται να επενδύσουν σε συμβατές ως προς την λειτουργία του παραλιακού μετώπου χρήσεις.

Δεύτερος άξονας: Διαχείριση του δημόσιου χώρου στο ιστορικό κέντρο

Αφορά κυρίως το ιστορικό κέντρο, και οδηγεί στην ανασύνθεση και ανάπλαση όλων των τομέων του αρχιτεκτονικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, όπως:

- ▣ Αναπλάσεις όψεων
- ▣ Αναπλάσεις στοών
- ▣ Αναπλάσεις πλατειών
- ▣ Ολοκληρωμένη ανασύνθεση του πρασίνου
- ▣ Επιλεκτικές πεζοδρομήσεις σε τμήματα οδών.

Στόχος είναι η ανάδειξη τριών «καθέτων» οδών, που αποτελούν σήμα κατατεθέν της Πάτρας και σε συνδυασμό με το νέο παραλιακό μέτωπο, θα οδηγήσουν την οικονομική, πολιτιστική και κοινωνική ανάπτυξη της πόλης σε μεγάλο βάθος σε ολόκληρο τον ιστό της. Αυτές οι τρεις «κάθετοι» επιλέχτηκαν με ιστορικά και σύγχρονα κριτήρια και είναι: α) Η οδός Γεροκωστοπούλου, που διασχίζει το εμπορικό κέντρο και την πλατεία Γεωργίου και ορίζει έναν ενδιαφέροντα κεντρικό άξονα, β) Η οδός Αγίου Νικολάου που διασχίζει το ιστορικό κέντρο και καταλήγει στις χαρακτηριστικές κλίμακες που ενώνουν την άνω με την κάτω πόλη αλλά και με τις νέες χρήσεις της περιοχής του παλαιού νοσοκομείου. γ) Η οδός Τριών Ναυάρχων που ορίζει από την δύση το Ιστορικό κέντρο και στην συμβολή της με την περιοχή του φάρου επιβάλλεται να δημιουργηθεί μια χρηστική και εντυπωσιακή πεζογέφυρα που θα χρησιμεύσει και ως ένα ακόμη «σήμα» της πόλης, διακριτό από παντού.

Τρίτος άξονας: Επεμβάσεις εκτός του κέντρου της πόλης και αποκέντρωση

Η πόλη ασφυκτιά με ανεπαρκές εξωτερικό οδικό δίκτυο και πρόβλημα στάθμευσης, προσωρινής ή διαρκούς. Θεωρούμε ότι έως το 2006 θα έχουν ολοκληρωθεί τα έργα συγκοινωνιακής υποδομής που έχουν ήδη αναγγελθεί επισήμως και η υλοποίησή τους θα επιτρέψει στο ιστορικό κέντρο της πόλης και στις γειτονιές της να αναπνεύσουν. Αυτά τα «δεδομένα» έργα είναι:

- Το νέο Λιμάνι
- Η ζεύξη Ρίου- Αντιρρίου
- Η διάνοιξη της οδού Κανακάρη
- Οι ολοκληρωμένες επεμβάσεις στις «κάθετους» οδούς σύνδεσης των κόμβων της περιμετρικής με τους άξονες Μείλιχου, Γλαύκου και Διακονιάρη, καθώς και στις εισόδους-εξόδους της πόλης στις οδούς Γ. Παπανδρέου, Ακρωτηρίου, Π. Κανελλόπουλου και Δ. Ακρίτα.

Παράλληλα, πρέπει να ενισχυθεί η με αυτοχρηματοδότηση κατασκευή πολυώροφων χώρων στάθμευσης και η εγκατάσταση συστήματος οργανωμένων χώρων στάθμευσης (με παρκόμετρα) στο ιστορικό κέντρο. Επίσης στο λιμάνι και σε πλατείες, πρέπει να οργανωθεί σταθερός μηχανισμός οργανωμένης στάθμευσης οχημάτων. Στην σωστή κατεύθυνση κινείται και η πρωτοβουλία του Δήμου να παρέχει στους χρήστες του πάρκινγκ της ακτής Δυμαίων δωρεάν μεταφορά από και προς το κέντρο της πόλης. Αυτός ο άξονας, της «αποκέντρωσής» για την αποσυμφόρηση του οδικού φόρτου, είναι και ο προθεσμιακά επιτακτικός, αφού η δημιουργία με τις άλλες προτάσεις, ενός ελκυστικού ιστορικού κέντρου, και ενός θαλασσιού μέτωπου, προϋποθέτει ότι η όγληση από οχήματα θα είναι ελεγχόμενη και ότι μεγάλο μέρος της δραστηριότητας των πολιτών θα τελείται σε ελεύθερους από κίνηση χώρους.

Όλες οι πόλεις του κόσμου που μένουν έντονα στην συλλογική μνήμη, διαθέτουν ένα είδος «δημοσίου σήματος» (Landmark) που επιβάλλει την εικόνα του και προκαλεί δημιουργικούς συνειρμούς. Αυτό το φαινόμενο δεν περιορίζεται μόνον στις «ιστορικές πόλεις» του παλαιού κόσμου, αλλά επεκτείνεται σε ολόκληρο τον πλανήτη. Τα παραδείγματα είναι πολλά και ευδιάκριτα. Ειδικά σε πόλεις με αναπτυγμένο θαλάσσιο μέτωπο, η δημιουργία ενός αρχιτεκτονήματος που επιβάλλεται με τις γραμμές του, αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό πολλών σύγχρονων πόλεων που σφραγίζουν τον αιώνα μας.

Η πρόταση να αποκτήσει η Πάτρα, στον κεντρικό της λιμενικό προβλήτα, ένα σπουδαίο αρχιτεκτόνημα με σύγχρονο σχεδιαστικό πνεύμα, που θα αποτελεί το «σήμα κατατεθέν» της πόλης, θα βοηθούσε τα μέγιστα στην αναγνωρισιμότητά της και θα δημιουργούσε ένα οπτικοποιημένο σημείο αναφοράς. Για την σύνθεση αυτού του συμβόλου-αρχιτεκτονήματος-δημοσίου σήματος θα πρέπει να υπάρξει διεθνής αρχιτεκτονικός διαγωνισμός. Εφ' όσον η πρόταση αυτή υλοποιηθεί, θα πρέπει

- Να είναι ευδιάκριτος ο αρχιτεκτονικός και χρηστικός του χαρακτήρας
- Να βρίσκεται σε συνομολογία και σε αρμονική κλίμακα με τον περιβάλλοντα χώρο και την ίδια την αίσθηση της πόλης
- Να παραμείνει ως μνημείο της εποχής και του αιώνα, χωρίς παρελθοντικές εικονογραφήσεις.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΑΔΕΠ, 1996. Αναπτυξιακή Μελέτη Νομού Αχαΐας. Α' Φάση: Υφιστάμενη Κατάσταση, Πάτρα

ΑΔΕΠ, 1996. Αναπτυξιακή Μελέτη Νομού Αχαΐας. Β' Φάση: Δυνατότητες και Στόχοι Ανάπτυξης, Πάτρα

ΑΔΕΠ, 1997. «Το Σχέδιο Πόλεως των Πατρών. Διερεύνηση Καθορισμού Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης», Πάτρα

Αραβώσης Κ. (1999), *Σημειώσεις Μαθήματος Επιχειρηματικού Σχεδιασμού*, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις

Asworth G. J. (1992b), "Planning for sustainable tourism: slogan or reality?", *Town Planning Review*: 325-30

Bassand M. (1990), *Culture et Regions d' Europe, Lausanne*: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes

Bianchini F. και Parkinson M. (επ) (1993/1994), *Πολιτιστική Πολιτική και Αναζωογόνηση των Πόλεων: Η Εμπειρία της Δυτικής Ευρώπης*, Αθήνα: ΕΕΤΑΑ

Βρεττός Α., 1998. «Πάτρα Οδηγός Πληροφόρησης». Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα

Burtensaw D., Bateman M., and Asworth G.J. (1991), *The European City*, London: David Fulton Publishers

Γαλάνης Α., 2001. «Μελέτη Δικτύου Αστικών Συγκοινωνιών της Πάτρας», Πάτρα

Γετίμης, 2000 από Ανδρικοπούλου – Καυκαλάς, 2000. «Ο Νέος Ευρωπαϊκός Χώρος». Θεμέλιο, Αθήνα

Γραφείο Δοξιάδη, 1994. «Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την Πόλη της Πάτρας. Στάδιο Ι: Απογραφή και Ανάλυση της Υπάρχουσας Κατάστασης». Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Διεύθυνση Μελετών Έργων Οδοποιίας, Αθήνα

Γραφείο «Υγιείς Πόλεις», 2000. «Η Ταυτότητα Υγείας της Πάτρας», Πάτρα

Greenpeace, 1995. «Οι Βιώσιμες Πόλεις. Προτάσεις για Δράση και Πολιτική σε Τοπική Κλίμακα»

Δέφνερ Α. (1998), *Πολιτιστική Διάσταση της Περιφερειακής Ανάπτυξης*, ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Δέφνερ Α. (1999β), *Πολιτιστικός Τουρισμός και δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου: η επίδραση στις λειτουργίες των πόλεων*, στους Δ. Οικονόμου και Γ. Πετράκο (επ) *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων: Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Ανάλυσης και Πολιτικής*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας

- Δήμος Πατρέων, 1993. «*Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Πατρέων*», Πάτρα
- Δήμος Πατρέων, 1995. «*Κατασκευή Έργων Υποδομής Νέου Χώρου Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων Δήμου Πατρέων*», Πάτρα
- Δήμος Πατρέων, 1998. «*Φάκελος Ιστορικού Κέντρου Πατρών*». Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Εφαρμογών, Πάτρα
- Δήμος Πατρέων, 2000. «*Φάκελος Διεκδίκησης Πολιτιστικής Πρωτεύουσας 2006*». Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Εφαρμογών Δήμου Πατρέων, Πάτρα
- Δήμος Πατρέων, 2001. «*Σχέδιο Ανάπτυξης Οικολογικού Πάρκου*». Διεύθυνση Πρασίνου Δήμου Πατρέων, Πάτρα
- Δήμος Πατρέων, 2001. «*Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την Κατασκευή του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής στο Έλος Αγυιάς*», Διεύθυνση Έργων Δήμου Πατρέων, Πάτρα
- Fainstein S. & Judd A. (ed) (2000), *The Tourist city*, New Haven & London: Yale University
- Κουτσιανά Ε., 2001. «*Αστικός Τουρισμός: Μια δυναμικά αναπτυσσόμενη ειδική μορφή τουρισμού . Η περίπτωση του Βόλου – Ολυμπιακής πόλης το 2004*». Διπλωματική Εργασία. ΤΜΧΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Καταγά Χ., 1998. «*Χωρικές Επιπτώσεις της ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου*». Διπλωματική Εργασία, ΤΜΧΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
- Law C. M. (19920, *Urban Tourism and its Contribution to Economic Regeneration*, *Urban Studies* 29, pp. 599-618
- Μαλούτας, (2000). «*Οι Πόλεις: Κοινωνικός και Οικονομικός Χάρτης της Ελλάδας*». Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών – Εκδόσεις Θεσσαλίας, Αθήνα – Βόλος
- Παπαδάτου – Γιαννοπούλου Χ., 1991. «*Εξέλιξη του Σχεδίου Πόλεως των Πατρών 1829-1989*», Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα.
- Page S. (1995), *Urban Tourism*, London & N. York: Routledge
- Pearce D.G. (1989), *Tourist Development*, London: Logman, second edition
- Πετροπούλου Κ., 1999. «*Ανάπλαση του Λιμανιού της Πάτρας*». Διπλωματική Εργασία. ΤΜΧΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Πολυδωρίδης κ.α., 1986. «*Μεθοδολογική Προσέγγιση στην ανάλυση Προβληματικής, Προοπτικής και Διαδικασίας Σχεδιασμού για το Ελληνικό Αστικό Κέντρο. Ειδική Εφαρμογή: Πολεοδομική Αναβάθμιση Πάτρας*». Ομάδα Ερευνών – Τεκμηρίωσης Πολεοδομικού Σχεδιασμού. Πανεπιστήμιο Πατρών.

βιβλίο,

μαλλί

Πολυδωρίδης κ.α., 1992. «Το Πολεοδομικό Πληροφοριακό Σύστημα της Πάτρας. Διερεύνηση της Προβληματικής και Προοπτικής Εφαρμογής των Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών στην Ελληνική Πόλη». Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Εργαστήριο Αρχιτεκτονικής Τεχνολογίας και Σχεδιασμού του Χώρου, Πάτρα, 1992

Ρώμα Ε. (1999), Εναλλακτικές μορφές αστικού τουρισμού, διπλωματική εργασία στο ΤΜΧΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ζιζίκη

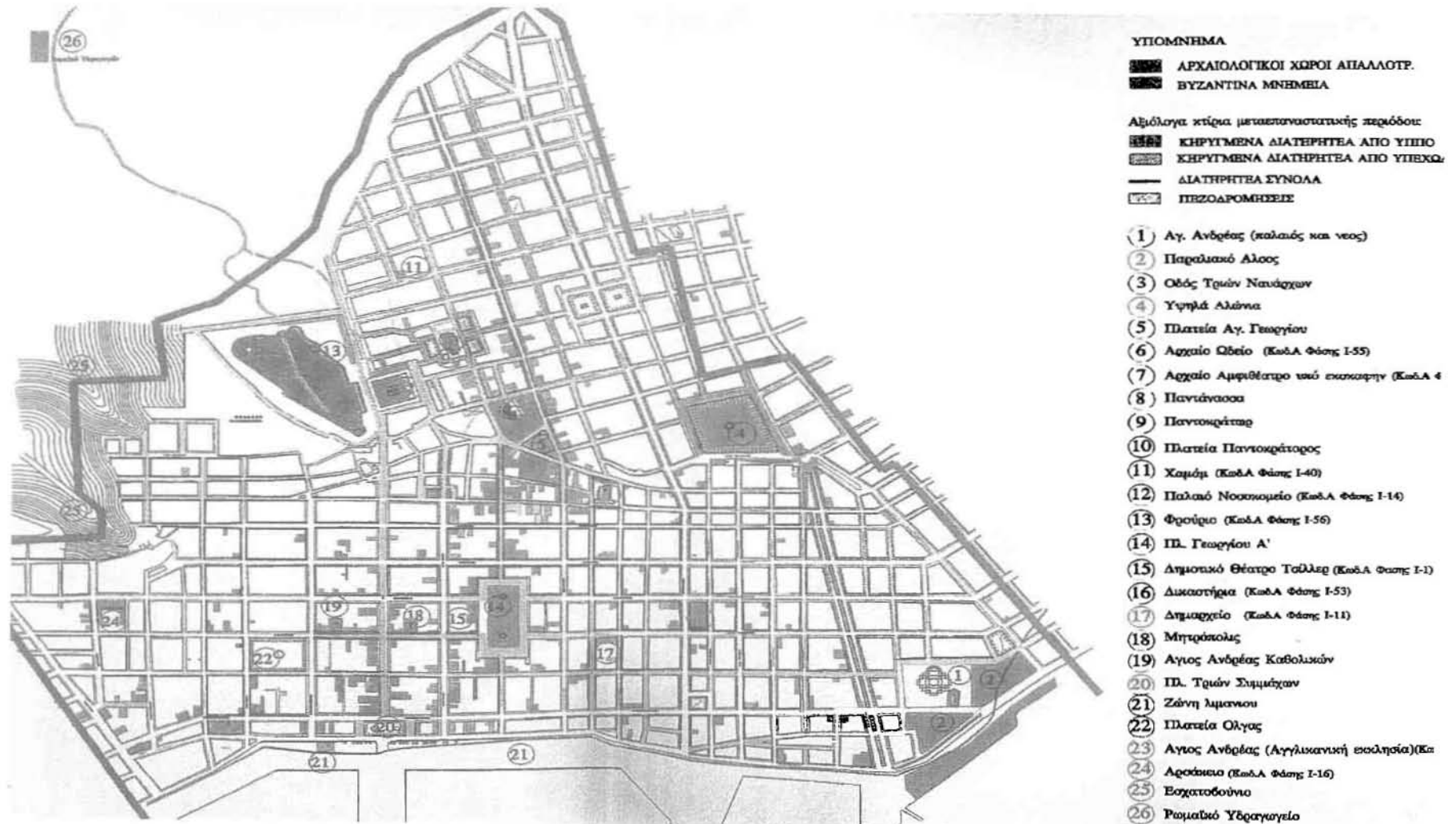
7/10/2015

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΤΟ INTERNET

1. <http://www.nea.gr/Achaia/fysiko.nsf>
2. http://www.emissions-inventory.gr/spch_vourliwtis.htm
- 3. <http://www.ypes.gr>
- 4. <http://www.minenv.gr>
- 5. <http://www.bysiness2005.gr>
6. <http://www.patra.gr>
7. <http://www.upatras.gr>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Ιστορικό Κέντρο – Χώροι Πολιτισμικού Ενδιαφέροντος



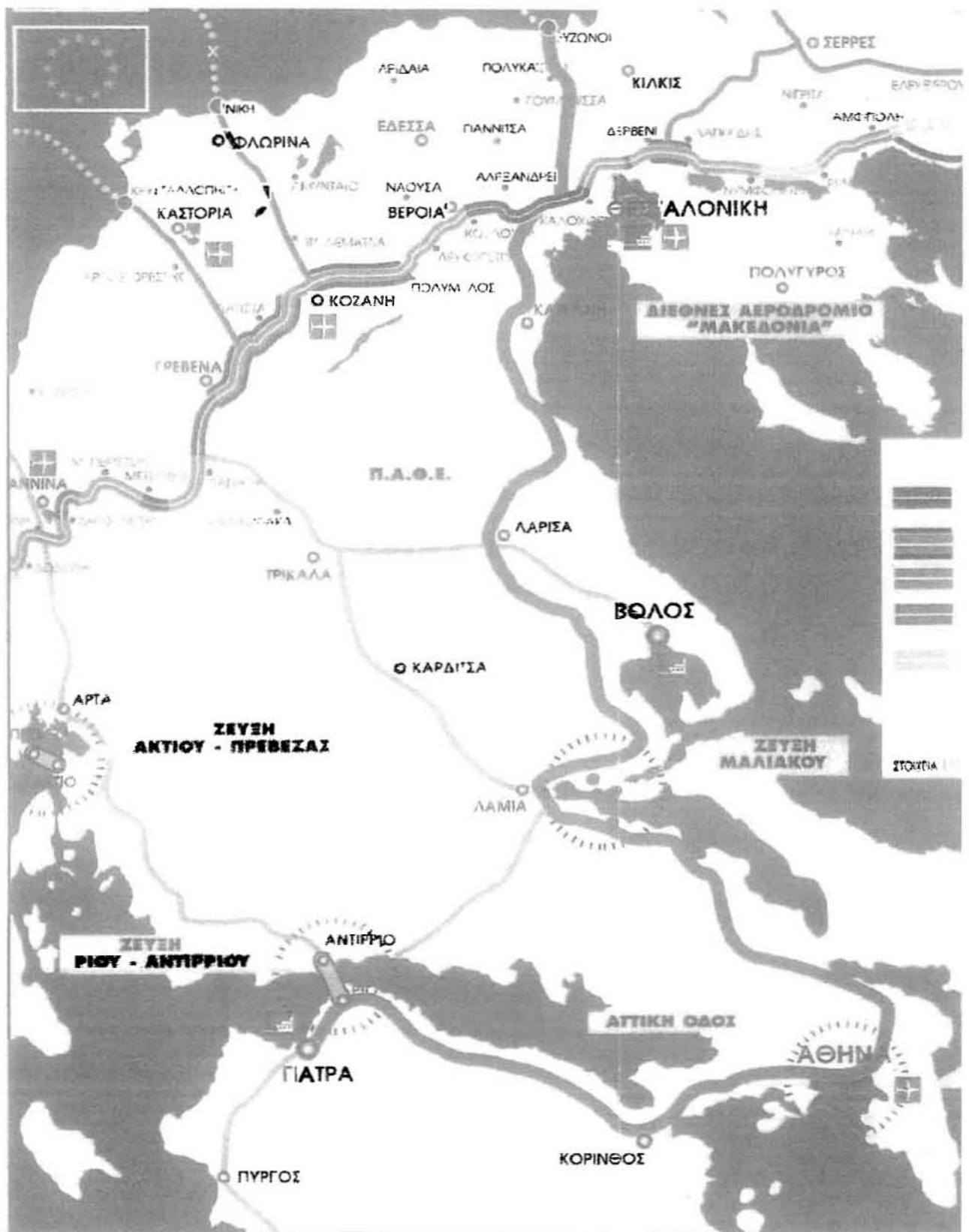
Πηγή: Δήμος Πατρέων

Χάρτης 2: Ελεύθεροι Χώροι, Χώροι Πρασίνου και Πλατείες



Πηγή: Δήμος Πατρέων

Χάρτης 4: Η θέση της Πάτρας και το εθνικό οδικό δίκτυο



Πηγή: ΕΥΔΕ ΠΑΘΕ