

ΒΟΛΟΣ

2009

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
& ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ
ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ



ΒΑΡΒΑΡΕΣΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ





**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 7631/1

Ημερ. Εισ.: 03-11-2009

Δωρεά: Συγγραφέα

Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ

2009

ΒΑΡ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστώ θερμά την καθηγήτρια μου Κα. Γοσποδίνη Άσπα για τις πολύτιμες συμβουλές της και την καθοδήγησή που μου προσέφερε στην εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας

Ευχαριστώ την οικογένεια μου και τους φίλους μου ειδικά το Φίλιππο και τη Δώρα, για τη συμπαράσταση, την κατανόηση και τη βοήθειά τους σε όλο το χρονικό διάστημα που απαιτήθηκε για τη διεκπεραίωση της διπλωματικής εργασίας.

Σύντομη Περίληψη

Το φαινόμενο της ανάπλασης παραλιακών μετώπων και ιδιαίτερα, περιοχών που αποτελούν πρώην λιμενικές ζώνες είναι όλο και συχνότερο. Αφενός μεν, τα λιμάνια εγκαταλείπονται λόγω οικονομικών συγκυριών και προκειμένου να ανταπεξέλθουν στις σύγχρονες απαιτήσεις έχουν ανάγκη από νέους μεγαλύτερους χώρους, αφετέρου δε οι παραλιακές πόλεις έχουν ανάγκη επαφής με το υγρό στοιχείο. Τα λιμάνια με τις εγκαταστάσεις και δραστηριότητές τους έχουν αποκλείσει το παραλιακό μέτωπο της πόλης και υπάρχει πλέον ένα μέτωπο σύγκρουσης χρήσεων και δραστηριοτήτων με την πόλη. Η λύση σε αυτή τη σύγκρουση έρχεται μέσω της ανάπλασης. Η ανάγκη για ανάπλαση και επανάκτηση των παραλιακών μετώπων έτσι ώστε να αποτελέσουν χώρους πολιτιστικών επικέντρων και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων είναι διάχυτη. Το παραλιακό μέτωπο της Πάτρας αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα πόλης με παραλιακό μέτωπο που είναι αποκλεισμένο από λιμενικές εγκαταστάσεις.

Εκμεταλλεόμενοι τη κατασκευή νέου λιμένα σε άλλη περιοχή και με την προϋπόθεση ότι το παραλιακό μέτωπο θα δοθεί πάλι στην πόλη, προτείνουμε ένα σχέδιο ανάπλασης του παραλιακού μετώπου. Η πρόταση μας έχει ως στόχο την παρουσίαση μιας ολοκληρωμένης πρότασης ανάπλασης του παραλιακού μετώπου του παλαιού λιμένα Πατρών, προκειμένου αυτό να βγει από το αδιέξοδο και την απομόνωση, να γίνει εφιαλτήριο ανάπτυξης και ευημερίας, τόσο για τους κατοίκους της πόλης, όσο και για να βελτιώσει την δυναμική αυτής, απέναντι στο σύγχρονο πεδίο ανταγωνισμού των πόλεων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	3
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
1.1 Αντικείμενο και στόχοι της παρούσας εργασίας.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	6
2. ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΩΝ ΜΕΤΩΠΙΩΝ (ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΕΠΙΚΕΝΤΡΑ).....	6
2.1 Γενικά χαρακτηριστικά πόλεων με παραλιακά μέτωπα.....	6
2.2 Ιστορική εξέλιξη έως σήμερα (πόλος ανάπτυξης).....	8
2.3 Τρόπος ανάπτυξης των λιμένων στην Ελλάδα.....	11
2.4 Διεθνής εμπειρία.....	15
2.5 Πολιτικές - Μοντέλα ανάπτυξης.....	16
2.6 Παραδείγματα ανάπτυξης παλαιών λιμενικών χώρων.....	17
2.6.1 Γένοβα.....	18
2.6.2 Βαρκελώνη.....	19
2.6.3 Αμβούργο.....	21
2.7 Ελληνική πραγματικότητα αναπλάσεων παραλιακών μετώπων.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	29
3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	29
3.1 ΓΕΝΙΚΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	29
3.1.1 Προϊστορικά Χρόνια.....	29
3.1.2 Αχαϊκή Εποχή.....	29
3.1.3 Κλασσική Εποχή.....	30
3.1.4 Ελληνιστική Περίοδος - Ρωμαϊοκρατία.....	30
3.1.5 Χριστιανική Περίοδος.....	31
3.1.6 Βυζαντινή Περίοδος.....	31
3.1.7 Φραγκοκρατία.....	31
3.1.8 Τουρκική – Ενετική κατάκτηση.....	32
3.1.9 Ελληνική Ανεξαρτησία.....	33
3.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΛΕΩΣ ΠΑΤΡΑΣ.....	34
3.2.1 Ιστορική εξέλιξη μέχρι το 1829.....	34
3.2.2 Σχέδιο Βούλγαρη.....	35
3.2.3 Εξέλιξη της πόλης από το 1830 έως σήμερα.....	38
3.3 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ.....	43
3.3.1 Ο ρόλος του λιμένα στην ιστορία.....	43

3.3.2 Εξέλιξη Λιμένα Πατρών 1830 Έως Σήμερα.....	44
3.3.3 Κατασκευαστικά Έργα Λιμένα	47
3.3.4 Άλλες δραστηριότητες στο λιμάνι.....	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	58
4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	58
4.1 Γενικά στοιχεία.....	58
4.2 Γενικά στοιχεία πόλης Πάτρας	60
4.3 Γενικά στοιχεία περιοχής μελέτης.....	62
4.4 Υφιστάμενη κατάσταση λιμένα.....	63
4.4.1 Περιγραφή Ζώνης Α.....	65
4.4.2 Περιγραφή Ζώνης Β.....	67
4.4.3 Περιγραφή Ζώνης Γ	72
4.4.4 Περιγραφή Ζώνης Δ.....	75
4.4 Υφιστάμενη κατάσταση στο αστικό μέτωπο.....	77
4.4.1 Κτιριακό απόθεμα και χρήσεις γης.....	78
4.4.2 Δίκτυο χερσαίων μέσων μαζικής μεταφοράς.....	82
4.4.3 Οδικό δίκτυο	84
4.5 Περιοχές που έχουν αναπλαστεί και νέο λιμάνι	85
4.6 Εντοπισμός προβλημάτων περιοχής μελέτης.....	88
4.6.1 Εντός Λιμενικής ζώνης.....	88
4.6.2 Αστικής περιοχής	88
4.6.3 Αποκλεισμός παραλιακού μετώπου	90
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	91
5. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΠΑΤΡΑΣ.....	91
5.1 Στόχοι ανάπλασης παραλιακού μετώπου.....	91
5.2 Έργα για την άρση της απομόνωσης.....	92
5.3 Νέες χρήσεις παραλιακού μετώπου.....	94
5.4 Φορείς υλοποίησης του έργου.....	97
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ.....	99
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	104

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Αντικείμενο και στόχοι της παρούσας εργασίας

Αντικείμενο αυτής της εργασίας είναι, η παρουσίαση μιας ολοκληρωμένης πρότασης ανάπλασης του παραλιακού μετώπου του παλαιού λιμένα Πατρών, προκειμένου αυτό να βγει από το αδιέξοδο και την απομόνωση και να γίνει εφελτήριο ανάπτυξης και ευημερίας, τόσο για τους κατοίκους της πόλης, όσο και για να βελτιώσει την δυναμική αυτής, απέναντι στο σύγχρονο πεδίο ανταγωνισμού των πόλεων.

Ερέθισμα για την επιλογή του συγκεκριμένου θέματος αποτέλεσε το γεγονός της κατασκευής του νέου λιμένα Πατρών. Ένα έργο που βρίσκετε στην τελική ευθεία υλοποίησης και αναμένετε να επιφέρει πολύ σημαντικές αλλαγές στο αστικό, οικονομικό και κοινωνικό τοπίο τις ευρύτερης περιοχής του παραλιακού μετώπου της Πάτρας. Με την ολοκλήρωση αυτού του έργου και την μετεγκατάσταση πολλών λιμενικών δραστηριοτήτων στο νέο λιμάνι θα απελευθερωθεί ένα μεγάλο μέρος του τωρινού παραλιακού μετώπου της πόλης. Ένα κομμάτι της παραλιακής ζώνης που ενώ αποτελεί την άμεση προέκταση του γεωγραφικού και εμπορικού κέντρου της πόλης προς τη θάλασσα είναι αποκλεισμένο. Διάχυτη είναι η ανάγκη των πολιτών για άρση αυτής της απομόνωσης και ενσωμάτωση του παραλιακού μετώπου στην καθημερινή κοινωνική, οικονομική και πολιτιστική ζωή της πόλης. Ο συνδυασμός τόσο της κατασκευής του νέου λιμανιού όσο και το πάγιο αίτημα της πόλης για άρση της απομόνωσης της από την παραλία, μου δίνουν το ερέθισμα για ανάλυση και μελέτη της περιοχής αυτής και προσπάθεια δημιουργία ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπλασης που θα συμβάλει στον προσδιορισμό μιας νέας ταυτότητας στο κομμάτι αυτό της πόλης.

Στόχος αυτής της εργασίας είναι η διερεύνηση, ανάλυση και παρουσίαση των παραγόντων που συντελούν στην απομόνωση της πόλης από το υγρό στοιχείου. Επίσης θα γίνει μια προσπάθεια να παρουσιαστούν τα νέα δεδομένα που προκύπτουν από τις αλλαγές που επέρχονται με τα έργα που υλοποιούνται στην Πάτρα και έχουν

άμεση σχέση με το θέμα που πραγματεύεται η παρούσα διπλωματική εργασία. Τέλος θα παρουσιαστεί μιας ολοκληρωμένη πρότασης από προτεινόμενα έργα παρεμβάσεις αλλά και δράσεις, που λαμβάνοντας ως γνώμονα όλα τα παραπάνω στοιχεία θα επιχειρήσει να δώσει μια νέα ταυτότητα στο παραλιακό μετώπου της πόλης. Θα γίνει μια προσπάθεια να δοθούν λύσεις που όχι μόνο θα συμβάλουν στην άρση της απομόνωσης και αισθητικής αναβάθμισης του παραλιακού μετώπου, αλλά στην ενσωμάτωση τις οικονομικοκοινωνικής ζωής αυτής. Επίσης στόχος της πρότασης που θα παρουσιαστεί είναι και η ενίσχυση της δυναμικής της πόλης των Πατρών στο σύγχρονο και ανταγωνιστικότατο περιβάλλον των πόλεων, τόσο σε Ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η παρούσα εργασία διαιρείτε σε έξη κεφάλαια τα οποία έχουν και την ακόλουθη διάθρωση.

Το πρώτο κεφάλαιο της εργασίας περιλαμβάνει το αντικείμενο και τους στόχους της παρούσας εργασίας, καθώς και την δομή της.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, αρχικά γίνεται μια παρουσίαση των γενικών χαρακτηριστικών και του τρόπου ανάπτυξης πόλεων με παραλιακά μέτωπα, τόσο στον παγκόσμιο, όσο και ελλαδικό χώρο. Στην συνέχεια γίνεται η αναγνώριση του παραλιακού μετώπου των πόλεων ως φορέας ανάπτυξης (πολιτιστικό επίκεντρο), στο σύγχρονο αστικό τοπίο μέσω της ανάπλασης του. Τέλος παρουσιάζονται παραδείγματα αναπλάσεων σε διεθνές επίπεδο, αλλά και στην Ελλάδα.

Στο τρίτο κεφάλαιο της εργασίας, γίνεται αρχικά μια παρουσίαση της πλούσιας ιστορίας της πόλης της Πάτρας, τόσο σε γενικό, όσο και πολεοδομικό επίπεδο. Στη συνέχεια παρουσιάζονται ιστορικά στοιχεία σχετικά με το λιμένα της πόλης. Ο ρόλος του λιμένα στην ιστορία της πόλης, η μορφή και τεχνικά έργα στη μακροαίωνα ιστορία του.

Στο τέταρτο κεφάλαιο της εργασίας, γίνεται η παρουσίαση και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης μας. Η ανάλυση και παρουσίαση αφορά, τόσο την περιοχή εντός της λιμένα ζώνη Πατρών, όσο και του αστικό ιστού της περιοχής μελέτης μας. Συγκεκριμένα παρουσιάζονται και αναλύονται στοιχεία χρήσεων γης, κτιριακού αποθέματος, οδικών και συγκοινωνιακών δικτύων. Στη

συνέχεια παρουσιάζονται τα προβλήματα που εντοπίστηκαν κατά της ανάλυση. Επίσης γίνεται παρουσίαση των προγραμμάτων αναπλάσεων του παραλιακού μετώπου της Πάτρας που έχουν υλοποιηθεί, καθώς και του νέου λιμένα που βρίσκεται στην τελική φάση κατασκευής.

Στο πέμπτο κεφάλαιο της εργασίας παρουσιάζεται η πρόταση της ανάπλασης της περιοχής μελέτης μας. Συγκεκριμένα παρουσιάζονται τα έργα που προτείνονται, τόσο για την λύση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν, όσο και για τις νέες χρήσεις που μπορεί να έχει το παραλιακό μέτωπο, μετά από την μεταφορά των λιμενικών εγκαταστάσεων και τη απόδοση αυτού στην πόλη.

Τέλος, στην έκτο κεφάλαιο της εργασίας παρατίθενται τα παραρτήματα των φωτογραφιών και των χαρτών της πρότασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2. Ανάπλαση παραλιακών μετώπων (Πολιτιστικά επίκεντρα)

2.1 Γενικά χαρακτηριστικά πόλεων με παραλιακά μέτωπα

Πόλεις παραλιακές συναντούμε σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης, αλλά και σε όλες τις γνωστές ιστορικές περιόδους της ανθρωπότητας. Παρόλο, του ότι είναι διάσπαρτες παντού πάνω στη γη και έχουν δημιουργηθεί από διαφορετικούς πολιτισμούς και ιστορικές συγκυρίες, όλες τους συγκεντρώνουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά.

Το πρωταρχικό κοινό χαρακτηριστικό και ίσως και το σημαντικότερο, είναι ο λόγος για τον οποίο κτίσθηκαν εκεί. Η ανάγκη για οικονομική δραστηριότητα, για έλεγχο και κυριαρχία σε μια περιοχή πάντα υπήρχε. Από την στιγμή δημιουργίας των πρώτων οργανωμένων κοινωνιών στην ιστορία της ανθρωπότητας, παρατηρηθήκαν τέτοιες τάσεις οι οποίες βρήκαν μέσο υλοποίησης τους, τις παραλιακές πόλεις, μιας και αυτές είχαν πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα. Η ανάπτυξη, από την αρχαιότητα ακόμα, των θαλάσσιων εμπορικών δραστηριοτήτων ώθησε τον άνθρωπο στην κατασκευή πόλεων σε εμπορικά σταυροδρόμια και σε χώρους που εξασφάλιζαν φυσικούς λιμένες. Οι πόλεις αυτές λόγω της θέσης τους θα είχαν άμεση πρόσβαση σε προϊόντα που μεταφέρονταν εκείνη την εποχή κυρίως μέσω της θαλάσσιας οδού. Επίσης, η επιρροή και ο έλεγχος, από στρατιωτικής απόψεως, που μπορεί να ασκήσει μια παραλιακή πόλη ήταν ένα ακόμα στοιχείο για την επιλεγμένη ίδρυση τέτοιων πόλεων. Έτσι στο πέρασμα των αιώνων οι παραλιακές πόλεις με λιμάνι ταυτίστηκαν, τόσο με το εμπόριο την αλιεία και γενικότερα με κάθε είδους λιμενική δραστηριότητά, όσο και με στρατηγικής σημασίας σημεία ελέγχου (Breen, 1996).

Αν προσπαθήσουμε να απαντήσουμε στο ερώτημα, αν δημιουργείται πρώτα η πόλη και μετά ως αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων και αναγκών της κατασκευάζεται λιμάνι κατά μήκος του παραλιακού της μετώπου, ή το αντίθετο δεν υπάρχει μονοσήμαντη απάντηση. Στην ιστορία έχουν καταγραφεί περιπτώσεις όπου γίνεται η επιλογή ενός σημείου για την κατασκευή ενός λιμανιού, γιατί πληρεί μια σειρά από προδιαγραφές (στρατηγικό σημείο ελέγχου, φυσικός κόλπος). Έτσι, έχουμε πρώτα

την κατασκευή ενός λιμανιού και στη συνέχεια, η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του προσελκύει κόσμο ο οποίος εγκαθίσταται γύρω σχηματίζοντας έναν οικισμό και αργότερα μια πόλη. Υπάρχουν όμως και η περιπτώσεις όπου πόλεις που βρίσκονται κοντά στη θάλασσα να δημιουργούν λόγω της γενικότερης ανάπτυξης των θαλάσσιων εμπορικών δραστηριοτήτων λιμάνια σε μικρή απόσταση από αυτές και στο πέρασμα του χρόνου η πόλη να μεταφέρεται και να αναπτύσσεται προς το λιμάνι. Τέτοια είναι και η περίπτωση της Πάτρας, όπου ενώ η πόλη βρισκόταν ψηλά στο λόφο γύρω από το κάστρο και η περιοχή προς τη θάλασσα ήταν βαλτώδης και δεν κατοικείται, με την δημιουργία και ανάπτυξη του λιμανιού η πόλη μεταφέρεται και αναπτύσσεται προς την παραλία.

Γενικότερα μπορούμε να πούμε ότι οι πόλεις και τα λιμάνια τους έχουν μια μεγάλη σχέση αλληλεξάρτησης. Είναι μία παραγωγική εξάρτηση, δηλαδή η ανάγκη για κάλυψη λιμενικών δραστηριοτήτων, δημιουργεί νέες εμπορικές, βιομηχανικές, βιοτεχνικές και οικονομικές δραστηριοτήτων, οι οποίες όμως με τη σειρά τους φέρνουν νέες και μεγαλύτερες δραστηριότητες στο λιμάνι. Μια σχέση που τροφοδοτεί, τόσο την ανάπτυξη της μιας χάρης την ανάπτυξη της άλλης, όσο και την αναπτύσσεται της μίας σε βάρος της άλλης. Η μεγέθυνση των πόλεων του 21^{ου} αιώνα έχει ως αποτέλεσμα την δημιουργία περισσότερων αναγκών, σε μεταφορά πρώτων υλών, προϊόντων και ανθρώπων. Το βάρος αυτό επωμίζονται και οι θαλάσσιες μεταφορές και κατά επέκταση οι τερματικοί σταθμοί αυτών, που είναι τα λιμάνια. Τα λιμάνια όμως με τη σειρά τους για να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν σε αυτό το ρόλο απαιτούν αναβάσιμη και εξηχρονισμό, δηλαδή πολλές φορές επέκταση. Αυτό όμως τις περισσότερες των περιπτώσεων είναι αδύνατον αφού η πόλη έχει «αγκαλιάσει» το λιμάνι. Στο σημείο αυτό εντοπίζεται το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν σήμερα πολλές πόλεις με λιμάνια (Breen, 1996).

Όσα προαναφέρθηκαν συνθέτουν την εικόνα με τα κύρια χαρακτηριστικά που παρουσιάζουν οι πόλεις με παραλιακά μέτωπα λιμάνια, ανακεφαλαιώνοντας μπορούμε να αναφέρουμε τα ακόλουθα.

Έχουν άμεση επαφή με τον ιστό της πόλεις και σε πολλές περιπτώσεις σε πολύ μικρή απόσταση βρίσκεται το πολεοδομικό και εμπορικό κέντρο αυτής. Το λιμάνι αποτελεί το πρόσωπο της πόλης, η οποία το «αγκαλιάζει» και αναπτύσσει ζωτικές δραστηριότητες γύρω του. Επίσης γύρω του υπάρχουν βιοτεχνικές και

βιομηχανικές δραστηριότητες ή κατάλοιπα αυτών (κτήρια εγκαταλελειμμένα, αποθήκες). Πολλές είναι και οι περιπτώσεις που οι χώροι του λιμένα είναι περιφραγμένοι και μη ελεύθερα προσπελάσιμοι από τον κόσμο. Ακόμα είναι αισθητικά και περιβαλλοντικά υποβαθμισμένοι ενώ λόγω της οδικής και σιδηροδρομικής υποδομής που τα διατρέχει τις περισσότερες φορές, έχουν δημιουργήσει ένα αδιαπέραστο τοίχος για τη θάλασσα. Επιπλέον για τις πόλεις που τα λιμάνια τους έχουν χάσει το λειτουργικό του ρόλο και είναι φαντάσματα του ένδοξου παρελθόντος, οι χώροι αυτοί είναι αφημένοι στην τύχη τους μαραζώνουν και στερούν την πόλη από ένα κομμάτι της που θα μπορούσε να της προσφέρει πολλά. Είναι περιοχές που ψάχνουν να βρουν το νέο ρόλο που θα διαδραματίσουν στην ζωή της πόλης. Τέλος τα λιμάνια έχουν να αντιμετωπίσουν και ένα ακόμα σύγχρονο φαινόμενο, αυτό που στο όνομα της ασφάλειας των μεταφορών και τις πάταξης της λαθρομετανάστευσης, έχουν μετατραπεί σε απόρθητα φρούρια. Συρματοπλέγματα, κάμερες, οδοφράγματα και αυστηρά μέτρα φύλαξης αποτελούν πλέον τις καθημερινές εικόνες που έχουμε από ένα λιμάνι. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τα λιμάνια να παρουσιάζουν μια εικόνα ακόμα μεγαλύτερης απομόνωσης, περιθωριοποίησης και διαχωρισμού από την υπόλοιπη ζωή της πόλης.

2.2 Ιστορική εξέλιξη έως σήμερα (πόλος ανάπτυξης)

Αυτή η τόσο μεγάλη αλληλεξάρτηση στην δημιουργία, στην ύπαρξη αλλά και στην ανάπτυξη αυτών των δύο ξεχωριστών μηχανισμών του συνόλου της πόλης που προαναφέραμε, πέρασε από διάφορα πολύ σημαντικά στάδια. Στα αρχικά στάδια το λιμάνι ήταν κοντά στην πόλη αλλά όχι άμεσα ενσωματωμένο στον αστικό ιστό της¹. Στην συνέχεια με την ανάπτυξη της ναυτιλίας την ανακάλυψη του ατμού και την τεράστια ώθηση που έδωσε αυτός στην εμπορική ναυτιλία, τα λιμάνια άρχισαν να γνωρίζουν τεράστια ανάπτυξη. Οι πόλεις πλέον όχι απλά γειτνίαζαν τους χώρους των λιμενικών εγκαταστάσεων αλλά τείνουν να μεταφέρουν πληθώρα δραστηριοτήτων σχετικών και άσχετων με το λιμάνι. Μετατρέπετε τόσο ο χώρος του λιμανιού όσο και η ευρύτερη περιοχή σε νέο εμπορικό κέντρο που συγκεντρώνει μια

¹ Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα λιμανιού που είναι κοντά στην πόλη αλλά δεν είναι ενσωματωμένο στον αστικό ιστό της, είναι η αρχαία Αθήνα και ο Πειραιάς, όπου πριν την κατασκευή των μακρών τυχών δεν αποτελούσαν κάποιο ενιαίο αστικό σύνολο.

πληθώρα δραστηριοτήτων, οικονομικής εμπορικής μεταποιητικής και βιοτεχνικής φύσης. Το λιμάνι πλέον είναι ο χώρος που συντελείτε ένας οργανισμός δραστηριοτήτων είναι η καρδιά της πόλης, τροφοδοτεί πολλές από τις καθημερινές δραστηριότητες αυτής και αποτελεί το σημαντικότερο μοχλό ανάπτυξη της. Στο σημείο αυτό εξάγουμε ένα πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό των παραλιακών πόλεων με λιμενικές δραστηριότητες. Στην πλειοψηφία τους το λιμάνι είναι ενσωματωμένο στον ιστό της πόλης ενώ γύρω από αυτό αναπτύσσονται μια πληθώρα από εμπορικές, οικονομικές, και κοινωνικές δραστηριότητες. Επίσης γύρω από το λιμάνι αναπτύσσονται για λόγους ευκολίας μεταφοράς προϊόντων μια σειρά από βιομηχανικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες οι οποίες όμως υποβαθμίζουν περιβαλλοντικά και αισθητικά την περιοχή (Breen, 1996).

Η ανάπτυξη των λιμένων θα λάβει τεράστιες διαστάσεις την εποχή της βιομηχανικής επανάστασης αλλά και στην συνέχεια με τα νέα οικονομικά συστήματα που επέβαλαν την ελεύθερη διακίνηση των προϊόντων και την παγκοσμιοποίηση. Η επερχόμενη ανάπτυξη απαιτεί ολοένα και μεγαλύτερους χώρους και βαριές υποδομές. Το αποτέλεσμα ήταν η υπέρ μεγέθυνση των λιμένων που πλέον λειτουργούσαν σε χώρους που δεν επαρκούσαν και δεν είχαν τις κατάλληλες υποδομές. Χώροι περιφραγμένοι, χωρίς ελεύθερη πρόσβαση, εντελώς αποκομμένοι από την καθημερινότητα της πόλης. Οι εμπορικές δραστηριότητες έχουν προσελκύσει βιοτεχνίες και βιομηχανίες στους χώρους γύρω από το λιμάνι. Η περιοχή μετατρέπεται σε ένα απέραντο εργοστάσιο, η υποβάθμιση είναι πλέον διάχυτη το λιμάνι είναι πηγή μόλυνσης και υποβάθμισης της πόλης. Το λιμάνι μπορεί να αναπτύσσεται αλλά αποκόβεται από την καθημερινή ζωή της πόλης. Συγκεντρώνει ένα σύνολο από δραστηριότητες που δεν συμβαδίζουν στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη που παρουσιάζει η πόλη. Ενώ είναι ένας από τους βασικότερους παράγοντες την ανάπτυξης της δεν λαμβάνει μέρος σε αυτή. Η δική του ανάπτυξη είναι να συγκεντρώνει όλο και πιο οχλούσες δραστηριότητες. Όμως εξακολουθεί να αποτελεί ζωτικό κομμάτι της πόλης μιας και είναι πηγή ανάπτυξης οικονομικών εμπορικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων αλλά και τόπος εργασίας πολλών κατοίκων αυτής.

Σε όλα αυτά όμως θα πρέπει να αναφέρουμε τις δραματικές εξελίξεις που έχουν υπάρξει για πολλές πόλεις παγκοσμίως τις τελευταίες δεκαετίες. Όπως

αναφέραμε πιο πριν η παγκοσμιοποίηση και ότι αυτή συνεπάγεται επιβάλει μια σειρά από αλλαγές εμπορικών, οικονομικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων που δεν έχουν αφήσει ανεπηρέαστα τα λιμάνια. Σε άλλες περιπτώσεις λιμάνια και κατά συνέπεια και οι πόλεις τους, καλούνται να αναβαθμίσουν το ρόλο τους με νέες εγκαταστάσεις και χρήσεις. Έτσι να μπουν δυναμικά στο σύγχρονο παγκόσμιο οικονομικό ναυτιλιακό πεδίο. Σε άλλες των περιπτώσεων, όμως παύουν βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες που τροφοδοτούν κατά ένα μεγάλο μέρος τις λιμενικές δραστηριότητες Όλο αυτό έχει ως αποτέλεσμα από την μια μέρα στην άλλη ένα από τα σημαντικότερα τμήματα της πόλης να βρίσκεται χωρίς ρόλο ύπαρξης βάση των δεδομένων που υπήρχαν. Αποτέλεσμα αυτής της νέας κατάστασης που δημιουργείται και λόγω τις αδυναμίας των φορέων διαχείρισης και της κεντρικής εξουσίας να δώσουν μακροχρόνιες και βιώσιμες λύσεις, οι χώροι του λιμένα να μετατρέπεται σε ένα νεκρό απομονωμένο και υποβαθμισμένο κομμάτι της πόλης.. Σε αυτό το σημείο είναι που πρέπει να αναφέρουμε και τις περιπτώσεις που, δυναμικές πρωτοβουλίες τόσο από τον δημόσιο αλλά και τον ιδιωτικό τομέα έχουν καταφέρει να δώσουν μια νέα ταυτότητα και ρόλο σε αυτές τις περιοχές και να τις έχουν μετατρέψει σε ένα ζωντανό και ενεργό κομμάτι της πόλης, ένα νέο πόλο ανάπτυξης.

Στο διάγραμμα του Holey, B., S., δίνεται το πλαίσιο της εξέλιξης του συστήματος πόλης - λιμάνι μέσα από το πέρασμα του χρόνου. Διακρίνονται οι εξής φάσεις που συνοψίζουν τα όσα αναφέρονται παραπάνω:

1. Η πρωταρχική (αρχέγονη) αρχαία και μεσαιωνική πόλη - λιμάνι (primitive port city), όπου συναντάμε την μέγιστη λειτουργική αλληλεξάρτηση και την αμεσότερη χωρική σχέση μεταξύ πόλεως και λιμανιού.
2. Η επεκτεινόμενη πόλη - λιμάνι του 19^{ου} αιώνα (expanding city port), όπου παρατηρείται ο πρώτος χωρικός διαχωρισμός μεταξύ λιμανιού και πόλεως. Για πρώτη φορά σπάζουν τα κοινά όρια, ως αποτέλεσμα της εξέλιξης της βιομηχανίας και της υπερατλαντικής πολιτικής επιρροής της Ευρώπης.
3. Η μοντέρνα πόλη — λιμάνι (modern industrial city port), όπου παρατηρείται περαιτέρω διαχωρισμός λιμανιού και πόλης. Οι λόγοι είναι κυρίως: οι εξελίξεις στην τεχνολογία των καυσίμων και εισαγωγή των containers

στην εμπορική

4. Η 'υποχώρηση' από το θαλάσσιο μέτωπο (retreat from the waterfront) 1960 - 1980. Οι τεράστιες αλλαγές στην τεχνολογία της ναυτιλίας επιφέρει την ανάπτυξη ξεχωριστών λιμενικών εγκαταστάσεων εκτός των πόλεων και την εγκατάλειψη των υπαρχόντων.
5. Ανάπλαση των θαλάσσιων μετώπων (urban waterfront redevelopment) από τη δεκαετία του 1970 μέχρι σήμερα. Το πρόβλημα και ταυτόχρονα φαινόμενο των αναπλάσεων των αστικών θαλάσσιων μετώπων εμφανίζεται και απασχολεί ολοένα και περισσότερες πόλεις.

(Hoyle, 1992)

2.3 Τρόπος ανάπτυξης των λιμένων στην Ελλάδα

Τα περισσότερα και σπουδαιότερα λιμάνια της Ελλάδος παρουσιάζουν μια μεγάλη ομοιομορφία ως προς την χωρική τους τοποθέτηση. Βρίσκονται στην προέκταση του κέντρου της πόλης προς τη θάλασσα, δηλαδή έχουν μια άμεση σχέση με τον αστικό ιστό της πόλης. Έτσι τα Ελληνικά λιμάνια μπορούμε να τα κατατάξουμε βάση των όσων έχουμε αναφέρει στο προηγούμενο κεφάλαιο στην κατηγορία αυτών που είναι άμεσα συνδεδεμένα με την οικονομική, κοινωνική, αναπτυξιακή και πολεοδομική πορεία της πόλης.. Ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, ο Βόλος κ.ά. αποτελούν αντιπροσωπευτικά παραδείγματα αυτής της αλληλένδετης σχέσης μεταξύ των δύο αυτών συστημάτων.

Αν εξετάσουμε την ιστορία δημιουργίας των περισσότερων λιμανιών θα διαπιστώσουμε ότι και εκεί υπάρχει μια μεγάλη ομοιότητα. Πολλά από τα σημερινά σημαντικά λιμάνια χωροθετήθηκαν στη συγκεκριμένη θέση πριν από πολλούς αιώνες για στρατιωτικούς κυρίως λόγους αλλά και για εμπορικούς. Η Ελλάδα όπως γνωρίζουμε από αρχαιοτάτων χρόνων κατείχε μια πολύ σημαντική θέση ως ναυτική εμπορική δύναμη. Η δύναμη αυτή οφείλετε και στην δημιουργία πολλών ισχυρών παραλιακών πόλεων με μεγάλα λιμάνια που βοήθησαν στην άνθηση του εμπορίου και την ναυτική κυριαρχία στη Μεσόγειο. Έτσι, λιμάνια που βρίσκονταν σε θέσεις στρατηγικής σημασίας για τον έλεγχο των εμπορικών δρόμων, προς ανατολή και δύση, μετατράπηκαν σε ισχυρά εμπορευματικά κέντρα με αποτέλεσμα να συμβάλλουν στην ανάπτυξη των οικισμών που τα φιλοξενούσαν και να μετατραπούν

σε σημαντικά αστικά για την εποχή. Πολλές από τις πόλεις αυτές κράτησαν την δύναμή τους αυτή, στο πέρασμα των αιώνων και βρίσκονται στην σημερινή εποχή να διαδραματίζουν ένα ρόλο ανάλογο.

Το μοντέλο αυτό ανάπτυξης των Ελληνικών πόλεων της βοήθησε να έχουν μια αναπτυξιακή πορεία στο πέρασμα των αιώνων. Το μοντέλο της άμεσης επαφής λιμανιού και αστικού κέντρου λειτουργούσε αποτελεσματικά καθώς το λιμάνι αποτελούσε σημαντική πηγή πλούτου για την πόλη και συνέβαλε στην ανάπτυξη πολλών συναφών δραστηριοτήτων. Το λιμάνι είχε μια παραγωγική σχέση αλληλεξάρτησης με την πόλη, οι δραστηριότητές του έδιναν ζωή στην πόλη και η πόλη με τις απαιτήσεις της για μεταφορά-εμπόριο αγαθών και ανθρώπων, ρόλο και νόημα λειτουργίας αυτού. Η γειννίαση της πόλης και του λιμανιού παρέχει μια σειρά από διευκολύνσεις που συντελούν στην αρμονική συνύπαρξή τους. Η εύκολη και άμεση πρόσβαση των επιβατών και των εμπορευμάτων στο λιμάνι από το εμπορικό κέντρο της πόλης, αλλά και η ευκολία μεταφόρτωσης και εμπορίας των προϊόντων της ελαφριάς βιοτεχνίας που έχει εγκατασταθεί γύρω του, είναι μερικοί από τους λόγους που κάνουν αυτή τη χωροθέτηση του λιμανιού ιδανική και λειτουργική. Επιπλέον, την εποχή εκείνη δεν υπήρχαν συγκρούσεις χρήσεων γης μεταξύ πόλης και λιμανιού. Από την μια το λιμάνι αναπτύσσει δραστηριότητες που δεν απαιτούν μεγάλους χώρους εγκαταστάσεων αλλά και δεν έχουν τόσο μεγάλη ένταση. Από την άλλη δεν υπάρχει απαίτηση για ανάπτυξη κάποιας άλλης δραστηριότητας μιας και το σύνολο των τότε δραστηριοτήτων άμεσων και έμμεσων με το λιμάνι αποτελούν το κινητήριο μοχλό ανάπτυξης και ευημερίες την εποχή εκείνη. Έτσι καταλήγουν τα παραλιακά μέτωπα να αναπτύσσουν μια μίξη χρήσεων γης τόσο αντιφατική και αλληλοσυγκρουόμενη που όμως, στο βωμό της ανάπτυξης και του κέρδους παραγκωνίστηκαν οποία προβλήματα υπήρχαν και κατάφεραν να συνυπάρχουν για πολλά χρόνια.

Όλα αυτά λειτουργούσαν σε ικανοποιητικό βαθμό μέχρι τα μέσα του 20^{ου} αιώνα όπου και συντελούνε μια σειρά από αλλαγές σε παγκόσμιο επίπεδο και επηρεάζουν άμεσα και έμμεσα το ρόλο αυτών των λιμανιών. Όπως έχουμε αναφέρει η χωροθέτηση ή η φυσική ανάπτυξη και εξέλιξη των λιμανιών στην Ελλάδα, έγινε με κριτήρια για την ευκολία που προσέφερε η άμεση επαφή αλλά και επικάλυψη χρήσεων και δραστηριοτήτων που προαναφέραμε. Τα κριτήρια αυτά, όμως,

παρέμειναν μέχρι σήμερα και δεν άλλαξαν ώστε να προσαρμοστούν στις ολοένα αυξανόμενες απαιτήσεις και των δυο πλευρών με αποτέλεσμα να κρατούν τόσο την πόλη όσο και το λιμάνι δέσμια ενός καθεστώτος σχέσεων που δεν είναι, ούτε λειτουργικό, ούτε αναπτυξιακό, για κανέναν από τους δύο. Το καθένα θέλει να θέσει νέες βάσεις ανάπτυξης, η μεταξύ τους σχέση πρέπει να επαναπροσδιοριστεί. Έτσι προκύπτουν μια σειρά από ζητήματα που αφορούν το παραλιακό μέτωπο μιας πόλης. Το λιμάνι μεταφέρεται σε νέους σύγχρονους χώρους, που του παρέχουν την υποδομή για να αναπτύξει τις δραστηριότητές του. Οπότε το παραλιακό μέτωπο της πόλης μένει ελεύθερο και χρήζει άμεσα μελέτη σχεδιασμό και προγραμματισμό για το νέο ρόλο που καλείται να παίξει ως σημείο εξόδου της πόλης στη θάλασσα.

Προς την κατεύθυνση μεταφοράς των λιμενικών εγκαταστάσεων στις παρυφές της πόλης, έχουν κινηθεί πόλεις όπως η Καβάλας η Αλεξανδρούπολης, η Πάτρα, η Ηγουμενίτσα και η Ρόδος και βρίσκονται σε φάση υλοποίησης ή έχουν ολοκληρωθεί τα έργα. Όλες αυτές οι πόλεις βρέθηκαν αντιμέτωπες με το ίδιο φαινόμενο. Από την μια τα αστικά τους κέντρα στις ζώνες επαφής -με τα λιμάνια άρχισαν να αναπτύσσονται ραγδαία με υπερβολική αύξηση των πυκνοτήτων και αξιών γης, με αποτέλεσμα να δημιουργούν σημαντικές πιέσεις στις δραστηριότητες των λιμανιών και των χώρων που καταλαμβάνουν αυτές. Από την άλλη τα λιμάνια αδυνατούν να αναπτυχθούν, καθώς είναι εγκλωβισμένα σε μια στενή ζώνη, η οποία δε δύναται να ανταποκριθεί στις νέες απαιτήσεις μιας και ένα σύγχρονο και ανταγωνιστικό λιμάνι απαιτεί νέους μεγαλύτερους χώρους διακίνησης αποθήκευση και παροχής υπηρεσιών. Επιπλέον, στο όνομα της ασφάλειας και πάταξης της λαθρομετανάστευσης, το λιμάνι πλέον αποτελεί μια ελεγχόμενη περιφραγμένη ζώνη αποκλεισμένη από το εξωτερικό περιβάλλον και δραστηριότητες. Χαρακτηριστικό ακόμα είναι ότι λόγω της στενότητας χώρου υπάρχουν και έντονα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης τόσο στο εσωτερικό τους όσο και κατά την έξοδο και πορεία των οχημάτων προς βασικούς οδικούς άξονες. Παρατηρούνται, δηλαδή σημαντικά προβλήματα σύνδεσης των λιμανιών με την ενδοχώρα. Ο όγκος των μεταφερόμενων προϊόντων-ανθρώπων που καλούνται να διαχειριστούν τα λιμάνια είναι ολοένα και αυξανόμενος και οι υπάρχον υποδομές δεν επαρκούν. Τις περισσότερες των περιπτώσεων η κίνηση όλων των δραστηριοτήτων του λιμανιού γίνεται μέσω των αστικών δρόμων και μεταφορικών μέσων, με αποτέλεσμα να έχουμε

κυκλοφοριακή συμφόρηση τόσο στις πύλες εισόδου, εξόδου και μέσα στους χώρους του λιμανιού όσο και στον αστικό ιστό.

Συγκεντρωτικά μπορούμε να πούμε ότι τα παραλιακά μέτωπα των πόλεων που καταλαμβάνονται από λιμενικές εγκαταστάσεις, αποτελούν ένα περιφραγμένο χώρο, πολλές φορές υποβιβασμένο αισθητικά και απρόσιτο στον πολίτη. Ένας χώρος με τέτοια στοιχεία στερεί την πόλη από τη φυσική της διέξοδο, την θάλασσα, ένα χώρο που κάποτε αποτελούσε σημείο αναφοράς καθημερινών κοινωνικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων.. Όλα αυτά συμβάλουν τόσο στην περιβαλλοντική και αισθητική υποβάθμιση του λιμανιού και του περιβάλλοντος χώρου όσο και στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, κάνοντας λιγότερο ανταγωνιστικό το λιμάνι και τις παρεχόμενες υπηρεσίες του.

Η λύση αυτών των φαινομένων, ή έστω ο περιορισμός τους θα μπορούσε να είχε γίνει αν υπήρχε ο κατάλληλος προγραμματισμός και σχεδιασμός. Για μια φορά ακόμα όμως διαπιστώνουμε αποσπασματικές λύσεις και πρωτοβουλίες που δεν μπόρεσαν να δώσουν σωστές κατευθύνσεις για το πρόβλημα αυτό. Ο σχεδιασμός που θα μπορούσε να κάνει κάτι σε κάποιες περιπτώσεις υπήρξε. Ακόμα, όμως, και στις περιπτώσεις που εκπονήθηκαν μελέτες για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος, όπως η μελέτη Δοξιάδη «Μελέτη Σχεδιασμού των Ελληνικών Λιμένων» (1983) και η μελέτη «Ελλάδα 2010: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής», οι προτάσεις τους για την αναβάθμιση του εθνικού λιμενικού συστήματος δεν βρήκαν εφαρμογή. Ενώ, δηλαδή, την εποχή εκείνη διαφαινόταν καθαρά η σημερινή δυσμενής κατάσταση, τα λιμάνια συνέχιζαν να επεκτείνονται προσθέτοντας προβλήτες, όπου αυτό ήταν δυνατό, και τα παραλιακά αστικά κέντρα συνέχιζαν να αναπτύσσονται χωρίς να υπάρχουν ή-να εφαρμόζονται ειδικά μέτρα ανακοπής αυτής της εξέλιξης. Η αποτυχία αυτή οφείλεται κυρίως σε αδυναμία συμφωνίας μεταξύ των σχεδιαστών, αυτών που διαχειρίζονται τα λιμάνια. Τα κεντρικά όργανα λείψεις των αποφάσεων δεν κατάφεραν να κάνουν ένα συνολικό σχεδιασμό που να συνδυάζει και ικανοποιεί επαρκώς τα συμφέροντα της κάθε πλευράς.

Πολλά λοιπόν από τα Ρυθμιστικά Σχέδια και τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια που εκπονήθηκαν στις πόλεις λιμάνια, για να λύσουν προβλήματα χρήσεων γης, λόγω της συνύπαρξης αυτών των δυο χρήσεων, δεν εφαρμόστηκαν. Η αδυναμία επίλυσης

του προβλήματος συνολικά οδηγούσε σε μια γραφειοκρατική διαδικασία εκπόνησης ειδικότερων σχεδίων η οποία προχωρά με πολύ αργούς ρυθμούς και έτσι τα προβλήματα όλο και μεγαλώνουν.

2.4 Διεθνής εμπειρία

Η πρώτες προσπάθειες για αναπλάσεις παραλιακών μετώπων έχουν αρχίσει σε παγκόσμιο επίπεδο εδώ και αρκετές δεκαετίες. Λίγο πολύ μετράμε 50 χρόνια από τις αρχές αυτής της σύγχρονης τάσης που πλέον μπορεί να χαρακτηριστεί πολεοδομικό φαινόμενο. Οι βόρειο - αμερικάνικες πόλεις υπήρξαν οι "πρόδρομοι" αυτής της νέας τάσης. Ήταν αυτές που κατάλαβαν την παρακμή που άρχισαν να έχουν τα παραλιακά μέτωπα και θέλησαν να παρέμβουν δυναμικά και αποτελεσματικά. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 πόλεις όπως η Βαλτιμόρη και η Βοστώνη έθεσαν σε εφαρμογή σχέδια για την ανάπλαση των παλαιών λιμενικών τους περιοχών. Η Νέα Υόρκη, το Σιάτλ, το Πόρτλαντ, το Σικάγο και άλλες αμερικάνικες πόλεις δεν άργησαν να ακολουθήσουν. Επίσης και πόλεις του Καναδά όπως το Τορόντο, το Βανκούβερ, το Μόντρεαλ, ανακαλύπτουν με την σειρά τους πως οι προκυμαίες τους, αυτές οι εγκαταλειμμένες από τις αρχικές τους λειτουργίες τους περιοχές, ήδη υποβαθμισμένες, έπρεπε να ζωντανέψουν ξανά. Κατάλαβαν πως αποτελούσαν πολύτιμα κομμάτια του αστικού τους ιστού, ήταν περιοχές που είχε γραφτεί ένα μεγάλο κομμάτι της ιστορίας τους και αν τους έδιναν πάλι ζωή θα μπορούσαν να διαδραματίσουν ένα σημαντικό ρόλο στο μέλλον τους.

Στην Ευρώπη, οι πόλεις ακολούθησαν με χρονική υστέρηση. Το Λονδίνο είναι το πρώτο το οποίο "δοκίμασε" αυτή την εμπειρία με το πασίγνωστο σχέδιο των Docklands, ενώ αργότερα ακολούθησαν η Βαρκελώνη και το Bilbao. Σήμερα, οι περισσότερες πόλεις - λιμάνια της Ευρώπης, αρχικά της Βόρειας και πιο πρόσφατα της Νότιας, αλλά και πόλεις σ' ολόκληρο τον κόσμο (Μελβούρνη, Νέα Υόρκη, Χονγκ Κονγκ, κ.α.), έχουν να παρουσιάσουν ένα ήδη διαμορφωμένο ή υπό διαμόρφωση θαλάσσιο μέτωπο. Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα σχέδια ανάπλασης αφορούν κυρίως λιμενικές ζώνες, με ως επί το πλείστον λιμενικές και βιομηχανικές χρήσεις (Γοσποδίνη Α., 2006).

2.5 Πολιτικές - Μοντέλα ανάπτυξης

Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να παρουσιάσουμε κάποιες βασικές πολιτικές που ακολουθήθηκαν σε διάφορα προγράμματα αναπλάσεων παραλιακών μετώπων, έτσι ώστε να εξαχθούν κάποια συμπεράσματα σχετικά με τα μέσα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την επίτευξη των στόχων που θέτονται σε κάθε περίπτωση.

Κανένα σχέδιο δεν είναι απόλυτα ίδιο με κάποιο άλλο, καθώς το κάθε ένα έχει βασιστεί σε διαφορετικά κίνητρα, έχει διαφορετικούς στόχους, χρησιμοποιεί άλλα μέσα και έχει να αντιμετωπίσει διαφορετικές συνθήκες. Ωστόσο μέσα από τα διάφορα σχέδια αναπλάσεων παραλιακών μετώπων, που έχουν υλοποιηθεί παγκοσμίως μπορούμε να διακρίνουμε κάποιες βασικές τάσεις ως προς το προσανατολισμό των σχεδίων και τις φιλοδοξίες που ικανοποιούν.

Υπάρχουν αναπλάσεις όπου ο σχεδιασμός τους είναι προσανατολισμένος στο να δίνει έμφαση στο δημόσιο χώρο, στην πρόσβαση στο νερό, στο ευχάριστο περιβάλλον και στην αναψυχή². Οι περιοχές που μετά από την ανάπτυξη τους προσφέρουν αυτά τα αγαθά συντηρούνται από τον αστικό και πολιτισμικό τουρισμό και δίνουν ιδιαίτερη έμφαση σε πολιτισμικές και κοινωνικές αξίες (Malone, 1996).

Στον αντίποδα αυτής της προσέγγισης των αναπλάσεων είναι αυτές που έχουν οικονομικές φιλοδοξίες και στοχεύουν στην προσέλκυση επενδύσεων. Κύρια χαρακτηριστικά των σχεδίων αυτών είναι ο προσανατολισμός του σχεδιασμού στη δημιουργία των απαραίτητων συνθηκών και υποδομών για την προσέλκυση του ιδιωτικού τομέα³. Αποτέλεσμα αυτής της τακτικής είναι να παραμερίζονται τόσο οι ανάγκες και οι τάσεις του κοινωνικού περιβάλλοντος της πόλης για νέους χώρους προς δημόσια χρήση, όσο και η αισθητική αναβάθμιση της περιοχής. Η περιοχή ανάπτυξης κατακλύζεται από μεγάλα κτίρια γραφείων, υψηλής ποιότητας κατοικίες και ξενοδοχεία, ενώ ο τουρισμός το εμπόριο και η αναψυχή αποτελούν συμπληρωματικά στοιχεία (Malone, 1996).

Τέλος θα αναφερθούμε στο πλέον αποδοτικό μοντέλο ανάπτυξης παραλιακών μετώπων όπου γίνεται μια μίξη στοιχείων και από τα δύο προαναφερθέντα. Ο

² Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιου τύπου αναπλάσεων είναι η Μελβούρνη, η Βαρκελώνη και το Μπιλμπάο.

³ Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιου τύπου ανάπτυξης είναι Βοστώνη και το Χονγκ Κονγκ.

σχεδιασμό αυτό ως σκοπό έχει την πολιτιστικοποίηση των αστικών θαλάσσιων μετώπων, όπου φαίνεται να μετασχηματίζεται ξανά το αστικό τοπίο και να γεννά νέα. Δημιουργούνται νέα παραλιακά επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής τα οποία συνδυάζονται με νέα επιχειρηματικά κέντρα σε άμεση γειτνίαση. Έτσι στην περίπτωση αυτή, το νέο αναδύομενο αστικό τοπίο αποτελεί ένα εκτεταμένο πολυεπίκεντρο πολιτισμού, ψυχαγωγίας και επιχειρηματικής δραστηριότητας (Γοσποδίνη Α., 2006).

2.6 Παραδείγματα ανάπλασης παλαιών λιμενικών χώρων

Η ανάπλαση των αστικών θαλάσσιων μετώπων (urban waterfront redevelopment) αποτελεί σήμερα ένα νέο πεδίο αιχμής του αστικού σχεδιασμού. Οι πολυδιάστατες και πολυπληθέστατες εφαρμογές του διεθνώς κατά τις τελευταίες δεκαετίες, θα επέτρεπαν να χαρακτηριστεί ακόμα και ως 'πολεοδομικού φαινομένου'. Η αναγκαιότητα ανάπλασης των αστικών θαλάσσιων μετώπων και η γένεση του φαινομένου συνδέονται με την παρακμή παλαιών λιμενικών εγκαταστάσεων αλλά και παραθαλάσσιων βιομηχανικών εγκαταστάσεων μέσα στον αστικό ιστό, που παρατηρήθηκε διεθνώς σε πολλές πόλεις κατά το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα. Το φαινόμενο της ανάπλασης των αστικών θαλάσσιων μετώπων ξεκίνησε στην Αμερική ήδη από τη δεκαετία του '70 με την ανάπλαση του Inner Harbor της Βαλτιμόρης, ενώ είχε ευρεία διάδοση στην Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο τις δεκαετίες του '80 και '90. Η εντεινόμενη διάδοση του φαινομένου καθώς και οι σημαντικές επιδράσεις του (πολεοδομικού, οικονομικού και κοινωνικού) αντικατοπτρίζονται στο γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια, μια σειρά διεθνών συνεδριών και δημοσιευμάτων έχουν επικεντρώσει το ενδιαφέρον τους στην ανάπλαση των αστικών θαλάσσιων μετώπων από διαφορετικές οπτικές γωνίες. (Γοσποδίνη, Ιστορία της πόλης και της Πολεοδομίας, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, 1997, σ. 210)

Πλούσια μπορεί πλέον να χαρακτηριστεί η εμπειρία που έχουμε από αναπλάσεις περιοχές παλαιών λιμένων, παγκοσμίως. Βέβαια θα πρέπει να αναφέρουμε ότι κάθε περίπτωση είναι μοναδική, μιας και έχει να αντιμετωπίσει, τόσο, διαφορετικά προβλήματα, όσο, και να επιτύχει διαφορετικούς στόχους. Στις επόμενες παραγράφους θα αναφερθούμε σε χαρακτηριστικά παραδείγματα

αναπλάσεων, όπου το κάθε ένα έχει να μας παρουσιάσει μια διαφορετική διάσταση των προβλημάτων που καλούνται να λύσουν τέτοιου είδους παρεμβάσεις.

2.6.1 Γένοβα

Στην περίπτωση της Γένοβας έχουμε την δημιουργία, ενός νέου δημόσιου χώρου, στα πλαίσια ανάπλασης του ιστορικού λιμένα της πόλης, που ολοκληρώθηκαν, το 1992, με την ευκαιρία του εορτασμού των 500 χρόνων από την ανακάλυψη της Αμερικής. Στην πραγματικότητα, οι παρεμβάσεις εδώ είχαν ξεκινήσει αρκετά χρόνια νωρίτερα, όταν



Εικόνα 2.1: Ο δρόμος *strada sopraelevata*
Πηγή: (Internet: w. , 2008)

κατασκευάστηκε ο υπερυψωμένος παραλιακός δρόμος (*strada sopraelevata*), (εικόνα 2.1), ο οποίος «έτρεξε» εμπρός από το θαλάσσιο αστικό μέτωπο της πόλης, με την ισχυρή παρουσία της ιστορίας σε αυτό. Για πολλά χρόνια η κυκλοφοριακή αυτή ρύθμιση έμοιαζε να αποκόβει δραματικά το αστικό σκηνικό από τα θαλάσσια δρώμενα. Από την άλλη, η στενότητα του χώρου στο παλιό λιμάνι δεν προσέφερε δημόσιο χώρο ικανό να υποδεχτεί συλλογικές δραστηριότητες «εκτόνωσης» της πόλης στη θάλασσα. Άλλωστε η πόλη είχε αναπτύξει πολύ ισχυρούς δεσμούς τους τελευταίους οκτώ αιώνες με τη θάλασσα και η ανάγκη για συνέχιση αυτών των στενών μεταξύ τους δεσμών ήταν επιτακτική. (Γοσποδίνη Α., 2006)

Οι παρεμβάσεις, που υλοποιήθηκαν με αφορμή 500 χρόνια, στηρίχτηκαν σε σχέδιο γενικής διάταξης του Renzo Piano, ο οποίος υπέγραψε και τη μορφολογική εξεργασία των επιμέρους κατασκευών. Το σχέδιο, υπακούοντας στην ανάγκη δημιουργίας ενός ισχυρού σημαινόμενου από το νέο αστικό τοπίο



Εικόνα 2.2: Άποψη της περιοχής ανάπλασης
Πηγή: (Internet: www.portoantico.it, 2009)

του λιμανιού (εικόνα 2.2), παρήξε εκτεταμένες επιφάνειες περιπάτου οι οποίες παρεμβάλλονται ιδανικά ανάμεσα στη θάλασσα και στην πόλη που εκτείνεται αμφιθεατρικά απέναντι της, και εισήγαγε πληθώρα κατασκευών-υποδοχέων λειτουργιών κοινωνικής ώσμωσης. (Γοσποδίνη Α., 2006)

Οι επιφάνειες που αποδίδονται στους πεζούς έχουν μικρό βαθμό «οργάνωσης» (με πορείες, καθιστικά κ.λπ.), κάτι που επιτρέπει υψηλούς βαθμούς οικειοποίησης τους. Από την άλλη, η μορφή των νέων κατασκευών (αναρτημένες στέγες και γιγάντιες μεταλλικές εξέδρες με βραχίονες που «τρυπούν» τον ουρανό) δημιουργεί μια αντίστιξη με το παραδοσιακό αστικό κέλυφος που αναλαμβάνει να τις υποδεχτεί (και υποχρεώνεται να τις αφομοιώσει). Αξίζει επίσης να αναφέρουμε ότι στο ίδιο λιμάνι στη Γένοβα υλοποιείτε ένα ακόμα ολοκληρωμένο πρόγραμμα παρέμβασης με την επωνυμία Ponte Parodi. Το πρόγραμμα αυτό αναφέρεται σε ένα προλειτουργικό, πολιτιστικό κέντρο μεγάλης εμβέλειας που θα περιλαμβάνει μια μεγάλη πλατεία, πλαισιωμένη από αθλητικές δραστηριότητες, εκθέσεις, σταθμό κρουαζιερόπλοια, κινηματογράφους, καταστήματα, εστιατόρια, γραφεία κ.α. . (Γοσποδίνη Α., 2006)

2.6.2 Βαρκελώνη

Το μεγάλο κέρδος της Βαρκελώνης από την Ολυμπιάδα του 1992 ήταν οι εκτεταμένες αναπλάσεις και η ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου. Η πόλη στράφηκε ξανά προς τη θάλασσα, το φυσικό της σύνορο, αποκτώντας ουσιαστικά νέες περιοχές και



Εικόνα 2.3: Άποψη του αναπλασμένου παραλιακού μετώπου Πηγή: (Γεωργανάς, 2005)

χρήσεις που συντέλεσαν στην αλλαγή του χαρακτήρα της. Στο παραλιακό μέτωπο αναπτύχθηκαν ζώνες κατοικίας, εμπορίου, τουρισμού, ενώ δημιουργήθηκαν οι κατάλληλες υποδομές και αθλητικές εγκαταστάσεις. Μέσα σε μια πενταετία επενδύθηκαν ιδιωτικά κυρίως κεφάλαια άνω των 8 δισ. ευρώ, με αποτέλεσμα η 25η

Ολυμπιάδα να «βάλει» τη Βαρκελώνη στο χάρτη του παγκόσμιου ενδιαφέροντος. Παρακάτω θα αναφερθούμε επιγραμματικά στις κυριότερες παρεμβάσεις που έγιναν.

Η παραλία της Βαρκελώνη πριν τους Ολυμπιακούς από τους



*Εικόνα 2.4: Άποψη του φόρουμ των πολιτισμών
Πηγή: (Γεωργανάς, 2005)*

Ολυμπιακούς αγώνες παρουσίαζε μια εικόνα όπου είχε, ένα μεγάλο άσχημο λιμάνι, σιδηρόδρομοι, σκουπίδια, συνοικισμοί τσιγγάνων και βρωμιά. Η πόλη άδραξε την ευκαιρία και αποφάσισε να υλοποιήσει ένα τεράστιο πρόγραμμα αναβάθμισης του παραλιακού μετώπου. Έτσι στο κεντρικότερο σημείο της παραλίας όπου ήταν το παλιό λιμάνι αφαιρέθηκαν όλα τα πλοία και οι λιμενικές δραστηριότητες και μεταφέρθηκαν σε νέο λιμάνι. Κατασκευάστηκε στη θέση του μια τεράστια μαρίνα (εικόνα 2.3 & 2.4), με εστιατόρια, ενυδρείο, κινηματογράφους, καταστήματα και εστιατόρια, φτιάχνοντας έτσι μια νέα πόλη στην θέση του δύσοσμου λιμανιού. Στη συνέχεια στην περιοχή που ήταν το τρένο μεταφέρθηκαν και στη θέση του δημιουργήθηκε μια ακόμα μεγάλη μαρίνα και 4-5 μεγάλες θαυμάσιες τεχνητές παράλιες. Δημιουργήθηκε νέα στάση του μετρό δίπλα στην θάλασσα και κάποιοι προσεγμένοι χώροι στάθμευσης ανάμεσα σε δέντρα, (δεν ήθελαν να γεμίσει το μέρος ΙΧ). Ανάμεσα στην πόλη και στην παραλία περνούσε μια παραλιακή λεωφόρος. Υποβιβάστηκε κάτω από την επιφάνεια του εδάφους για να ενωθεί η πόλη με την παραλία. Δημιουργήθηκαν δυο δίδυμοι πύργοι με ένα τεράστιο ξενοδοχείο με καζίνο, μεγάλο κλαμπ και κτίρια γραφείων, δίπλα στην παραλία. Επίσης κατά μήκος του παραλιακού περιπάτου κάθε 200 μέτρα υπάρχουν καλαισθητες ξύλινες κατασκευές που στεγάζουν εστιατόρια, ενώ μέσα στην παραλία, στην άμμο έχουν δημιουργηθεί παραλιακά μπαρ. Όλα τα μπαρ και εστιατόρια έχουν χτιστεί με κοινά αρχιτεκτονικά πρότυπα, με ελαφριές όμορφες κατασκευές και δίνονται για ενοικίαση σε επιχειρηματίες. (Γεωργανάς, 2005)

Ένα άλλο κομμάτι υποβαθμισμένης περιοχής κοντά στην παραλία αναβαθμίστηκε με την δημιουργία του ολυμπιακού χωριού. Η τεράστια αυτή

επένδυση, αποσβήστηκε σε λίγα μόλις χρόνια μιας και το Ολυμπιακό Χωριό και τα ξενοδοχεία πωλήθηκαν για σοβαρότατα ποσά. Ο τουρισμός στην Βαρκελώνη, χάρη σε όλα αυτά τα μέτρα εκτοξεύτηκε. (Γεωργανάς, 2005)

Μέσω όλων αυτών των μεγάλων παρεμβάσεων κατάφεραν όχι μόνο να αναβαθμίσουν αισθητικά αλλά να δώσουν μια νέα διέξοδο στην ανάγκη των κατοίκων για παραθαλάσσια διασκέδαση, με οργανωμένο τρόπο. Παράλληλα δίνει ζωή τραβώντας κόσμο στην παραλία σχεδόν 24 ώρες το 24ωρο για δουλεία και διασκέδαση, έτσι ώστε να μην είναι μια σκοτεινή επικίνδυνη περιοχή, αλλά ένα αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης μέρα-νύχτα. (Γεωργανάς, 2005)

Η περίπτωση αυτή αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα όπου η ανάπλαση και η πολιτιστικοποίηση των θαλάσσιων μετώπων βρίσκει εφαρμογή όχι μόνο στα κέντρα αλλά και στις παρυφές της πόλης. Παρόμοια παραδείγματα αναπλάσεων, όπου έχουμε το φαινόμενο της πολιτιστικοποίησης των αστικών θαλάσσιων μετώπων, έχουμε σε μητροπόλεις της νοτιοανατολικής Ασίας και της Αυστραλίας. Για παράδειγμα στην περιοχή West Kowloon του Χονγκ Κονγκ και στη Μελβούρνη, όπου η έκταση των παραλιακών περιοχών που αναδομούνται ως επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής έχει αυξηθεί πάρα πολύ. Τα νέα παραλιακά επίπεδα πολιτισμού και αναψυχής συνδυάζονται με νέα επιχειρηματικά επίκεντρα σε άμεση γειτνίαση. Έτσι το αναδυόμενο νέο αστικό τοπίο αποτελεί ένα εκτεταμένο πολυεπίκεντρο πολιτισμού, ψυχαγωγίας και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. (Γοσποδίνη Α., 2006)

2.6.3 Αμβούργο

Αμβούργο, Hafencity είναι ο τίτλος, ίσως ενός από τα πλέον φιλόδοξα προγράμματα ανάπλασης της λιμενικής ζώνης μητροπολιτικών ευρωπαϊκών κέντρων μεταπολεμικά. Η κλίμακα παρέμβασης εδώ αλλάζει και ο αστικός σχεδιασμός



Εικόνα 2.5: Μακέτα της περιοχής ανάπλασης
Πηγή: <http://www.skyscrapercity.com>

καλείται να ικανοποιήσει έναν εξορθολογισμό της συγκρότησης της λιμενικής ζώνης, ώστε να ανταποκριθεί αυτή στα νέα δομένα διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, αλλά και να υπηρετήσει ευρείς αναπτυξιακούς στόχους. (Γοσποδίνη Α., 2006, σ. 91)

Οι ισχυροί κλυδωνισμοί της οικονομίας αυτής της χανσεατικής πόλης των μέσων της δεκαετίας του 70' εν μέρει αναιρέθηκαν από τα αναπτυξιακά προγράμματα των επόμενων χρόνων. Οι προκλήσεις, ωστόσο, που φέρνει ο ανταγωνισμός με άλλες πόλεις-λιμάνια δεν σταματούν. Στις προτάσεις του προγράμματος Hafencity, που ξεκίνησε το 1999, στρατηγική θέση στο σχεδιασμό κράτησε η περιοχή Speicherstadt (εικόνα 2.5 & 2.6), η οποία βρίσκεται ανάμεσα στη ζώνη ανάπλασης του λιμένα και το παλαιό ιστορικό κέντρο της πόλης. Αυτό δείχνει τη στενή σχέση ανάμεσα στις παρεμβάσεις στο παραλιακό μέτωπο και τον αστικό ιστό στο «εσωτερικό». Η περιοχή ανάπλασης καλύπτει μια έκταση 115 Ha, και το πρόγραμμα προβλέπεται να ολοκληρωθεί στην επόμενη εικοσαετία. Η έκταση ανήκει κατά τα δυο τρίτα στην Εταιρία του Λιμένα του Αμβούργου και κατά το ένα τρίτο στη Γερμανική Εταιρία Σιδηροδρόμων. Ο Οργανισμός όμως που θα υλοποιήσει το πρόγραμμα ανάπλασης διασφαλίζει την καθοριστική συμμετοχή στο κύκλωμα λήψης αποφάσεων των αρχών της ίδιας της πόλης του Αμβούργου - κάτι που δίνει και το μέτρο της συναίνεσης ανάμεσα στον ιδιωτικό τομέα και τους δημόσιους φορείς. (Γοσποδίνη Α., 2006)

Η συνολική περιοχή χωρίζεται σε επιμέρους ζώνες, όπου διαφορετικά αρχιτεκτονικά γραφεία θα δώσουν λύσεις, υλοποιώντας προαποφασισμένες γενικές κατευθύνσεις. Στις κατευθύνσεις αυτές περιλαμβάνονται διατάξεις για τα μέγιστα ύψη των κτιρίων αλλά και ενδείξεις για τη διάταξη των όγκων στο χώρο, ώστε να διασφαλίζεται η σχέση πόλης-θάλασσας (φυγές, προσβάσεις κ.λπ.). Το φάσμα των χρήσεων γης που θα εισαχθούν στο Hafencity περιλαμβάνει κατοικία, υπηρεσίες, εμπορικές χρήσεις και γραφεία και, φυσικά, εκτεταμένους ελεύθερους χώρους. Επιδιώκεται όμως η μέγιστη δυνατή συσχέτιση αυτών των χρήσεων, ώστε να εξασφαλίζεται η «ζωντάνια» της περιοχής σε κάθε σημείο της. (Γοσποδίνη Α., 2006)



Εικόνα 2.6: Άποψη του σχεδίου ανάπτυξης,

Πηγή (Internet: w. , 2009)

2.7 Ελληνική πραγματικότητα αναπλάσεων παραλιακών μετώπων

Το ιστορικό των αναπλάσεων στην Ελλάδα είναι πολύ φτωχό. Στην χώρα μας, παρόλο που υπάρχουν μια πληθώρα από πόλεις με παραλιακό μέτωπο που χρίζουν άμεσα παρεμβάσεις, για την επίλυση προβλημάτων αποκλεισμού και αναβάθμισης, δεν υπάρχουν ολοκληρωμένα παραδείγματα αναπλάσεων παραλιακών μετώπων, πλην αυτού της Θεσσαλονίκης. Υπάρχουν κυρίως παρεμβάσεις μικρής κλίμακας σε παραλιακά μέτωπα όπως του Βόλου⁴ και της Πάτρας⁵. Σε ερευνητικό επίπεδο μπορούμε να αναφέρουμε την πολύ σημαντική προσπάθεια της εταιρίας ΑΓΕΤ Ηρακλής. Με την υποστήριξη και τη χρηματοδότηση της εταιρίας αυτής, εκπονήθηκε το “Πρόγραμμα Ηρακλής” με κύριο στόχο να συνεισφέρει στις προσπάθειες των ελληνικών πόλεων να βελτιώσουν το δομημένο περιβάλλον, έτσι ώστε να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στις προκλήσεις της εποχής. Στα πλαίσια αυτού του προγράμματος προσκλήθηκαν δέκα καταξιωμένοι Έλληνες και Ιταλοί πολεοδόμοι για την μελέτη πέντε διαφορετικών αστικών περιοχών σε τέσσερις ελληνικές πόλεις:

- Ο ιππόδρομος και ο Φαληρικός όρμος στην Αθήνα
- Η περιοχή γύρω από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς Λαρίσης και Πελοποννήσου στην Αθήνα

⁴ Στα πλαίσια των έργων για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 αναπλάστηκε τμήμα του παραλιακού μετώπου της πόλης.

⁵ Στα πλαίσια των έργων για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και της Πολιτιστικής πρωτεύουσας της Ευρώπης 2006, αναπλάστηκε η μαρίνα και ο σταθμός μετεπιβίβασης του λιμανιού καθώς επίσης και η περιοχή του νέου φάρου.

- Η περιοχή του λιμανιού στην Πάτρα
- Το κεντρικό θαλάσσιο μέτωπο στο Βόλο και
- Η “Επάνω Σκάλα” στη Μυτιλήνη

Από την παραπάνω προσπάθεια, προέκυψαν δέκα σημαντικές μελέτες εκ των οποίων οι οκτώ αφορούν αναπλάσεις αστικών θαλάσσιων μετώπων. (Infussi F, 1998)

Έτσι το φαινόμενο των αστικών αναπλάσεων, μεγάλης κλίμακας, θαλάσσιων μετώπων περιορίζεται στην περίπτωση της ανάπλασης του κεντρικού προβλήτα του λιμένα της Θεσσαλονίκης, στα πλαίσια των έργων του αστικού σχεδιασμού του “Οργανισμού της Πολιτιστικής της Ευρώπης, Θεσσαλονίκης 1997”.

Η Θεσσαλονίκη αξιοποίησε την αγόρευσή της σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης 97 για την αναβάθμιση της θέσης της πόλης στο ενιαίο Ευρωπαϊκό αστικό σύστημα και την προώθηση της ως μητρόπολη των Βαλκανίων. Ο Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης: Θεσσαλονίκη '97, ιδρύθηκε ως ιδικός φορέας για τη σύνταξη και την εφαρμογή ενός στρατηγικού σχεδίου για την πόλη. Κεντρικό στόχος του σχεδίου, όπως παρουσιάστηκε το 1994, ήταν η βελτίωση της εικόνας της πόλης και η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών και πολιτιστικών υποδομών. Στο πλαίσιο αυτό, υλοποιήθηκαν ειδικά προγράμματα και δράσεις και προκηρύχθηκαν διεθνείς διαγωνισμοί αρχιτεκτονικού και αστικού σχεδιασμού που εκτός των άλλων αφορούσαν και τα ακόλουθα, όσο αναφορά το παραλιακό μέτωπο (Γοσποδίνη, 2002).

Την βελτίωση της συνολικής εικόνας της πόλης μέσω παρεμβάσεων αστικού σχεδιασμού με έργα όπως την ανάπλαση του κεντρικού προβλήτα του λιμένα και την απόδοση του στην πόλη (αποκατάσταση, επανασχεδιασμός και επανάχρηση των παλαιών κτιρίων και εγκαταστάσεων του λιμένα). Ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου στον ανατολικό τομέα της πόλης(σχεδιασμός νέων προβλητών για την ανάπτυξη αστικής θαλάσσιας συγκοινωνίας, επανασχεδιασμός των χώρων πρασίνου και ανάπλαση του κτιριακού αποθέματος κατά μήκος του παραλιακού μετώπου). Αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού χώρου σε υποβαθμισμένες περιοχές κατοικία(απομάκρυνση στρατοπέδων και αξιοποίηση του χώρου για πολιτιστικές δραστηριότητες, εκπαιδευτικές λειτουργίας, πράσινο και αναψυχή (Γοσποδίνη, 2002).

Για το θαλάσσιο μέτωπο αυτής της πόλης το υλικό αντλείται από έναν διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό του 1997. Στους στόχους αυτού του διαγωνισμού, για το μήκος 8 περίπου χιλιομέτρων θαλάσσιου μετώπου ανατολικά του ιστορικού κέντρου, ήταν η «προσέλκυση δραστηριοτήτων κατά μήκος της ακτής, με αξιοποίηση των ελεύθερων χώρων», κάτω από την «προοπτική ανάπτυξης του διεθνούς ρόλου της Θεσσαλονίκης». Όπως φάνηκε και από τις μελέτες που υποβλήθηκαν και, ιδιαίτερα, εκείνες που έτυχαν διάκρισης, το ζητούμενο εδώ δεν ήταν μόνο η ισχυροποίηση της σχέσης πόλης-θάλασσας και η αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου, αλλά και η διαμόρφωση του παραλιακού αστικού περιβάλλοντος σε μια ζώνη υποδοχής κεντρικών χρήσεων οι οποίες, μακροπρόθεσμα, θα ενίσχυαν την ανάπτυξη της πόλης. Έτσι, οι προτάσεις κινήθηκαν από ένα ενδιαφέρον για τη διαμόρφωση της «παραλιακής βόλτας» και την υπέρβαση των προβλημάτων που θέτει στη σύνδεση της πόλης με την ακτή ο παραλιακός άξονας μεγάλης κυκλοφορίας (οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου), στις ιδέες για διάταξη τεχνητών νησίδων, παράλληλα με την ακτογραμμή, που θα υποδέχονταν επιχειρηματικού χαρακτήρα δραστηριότητες αλλά και εγκαταστάσεις αναψυχής.

Παρότι η μέχρι σήμερα εμπειρία από την ανάπλαση του αστικού θαλασσίου μετώπου στις ελληνικές πόλεις είναι περιορισμένη, τόσο στο επίπεδο ολοκληρωμένων έργων, όσο και στο επίπεδο σχεδιαστικών προτάσεων, θα μπορούσε κανείς να αναφέρει τα εξής:

Όσο αναφορά στους τοπικούς φορείς των πόλεων, η ανάπλαση του αστικού θαλάσσιου μετώπου αντιμετωπίζεται αποσπασματικά: τα ερευνητικά προγράμματα και οι διαγωνισμοί αστικού σχεδιασμού που προκηρύσσονται κατά περίπτωση από κάποιο φορέα δεν αφορούν στο σύνολο του μετώπου ή σε ολόκληρες ενότητες του αλλά μόνον στο τμήμα του μετώπου που ανήκει στις αρμοδιότητες του συγκεκριμένου φορέα. Αυτή η πρακτική φαίνεται καθαρά στην περίπτωση του Βόλου. Μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα, προκηρύχθηκαν μεμονωμένα από δυο διαφορετικούς φορείς⁶, αναπλάσεις σε δύο τμήματα του θαλάσσιου μετώπου της

⁶ Ειδικότερα, το Λιμενικό Ταμείο Βόλου ανέθεσε το 1999 σε ερευνητική ομάδα του Α.Π.Θ. τη διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης του 1^{ου} προβλήτα του λιμανιού με στόχο τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων ελλιμενισμού των επιβατικών πλοίων καθώς και τη δημιουργία νέου επιβατικού σταθμού και χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων. Την άνοιξη του 2000 ο Δήμος Βόλου προκήρυξε πανελλήνιο διαγωνισμό προσχεδίων για την ανάπτυξη της παραλίας (Οδός Αργοναυτών), με στόχο

πόλης που ανήκουν στις αρμοδιότητες διαφορετικών φορέων της πόλης, αλλά που βρίσκονται σε άμεση χωρική επαφή μεταξύ τους. Επομένως, θα μπορούσε κανείς να ισχυρισθεί ότι στο ζήτημα της ανάπλασης του αστικού θαλάσσιου μετώπου, οι τοπικοί φορείς των πόλεων τείνουν να διαμορφώνουν μια πολιτική και πρακτική που περιθωριοποιεί το φυσικό σχεδιασμό του χώρου στην μεγάλη κλίμακα και προωθεί τις σημειακές παρεμβάσεις (Γοσποδίνη, 2002, σ. 212).

Όσον, αφορά στην ακαδημαϊκή κοινότητα, οι σχεδιαστικές προσπάθειες ανάπλασης, σε αντίθεση με εκείνες των τοπικών φορέων, επιδεικνύουν μια σφαιρική θεώρηση του αστικού θαλάσσιου μετώπου ή τουλάχιστον αυτοτελών τμημάτων του. Ωστόσο, χαρακτηρίζονται από άλλες αδυναμίες: στις περισσότερες περιπτώσεις, εμφανίζονται να επικεντρώνουν το ενδιαφέρον τους σχεδόν αποκλειστικά στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου αστικού θαλάσσιου μετώπου (ιστορική φυσιογνωμία, αρχιτεκτονική μορφολογία, πολεοδομικά μεγέθη, τοπογραφία κ.α.). στο πλαίσιο αυτό, ο επανασχεδιασμός του θαλάσσιου μετώπου επιχειρείται βάση της ‘ταυτότητας του τόπου’ και όχι με γνώμονα μια σφαιρική άποψη στο ζήτημα της ανάπλασης του θαλάσσιου μετώπου στην ελληνική πόλη που θα εξειδικεύεται κατά περίπτωση (Γοσποδίνη, 2002, σ. 213).

Η έλλειψη μιας συνολικής άποψης για το ζήτημα της ανάπλασης του θαλάσσιου μετώπου στην ελληνική πόλη έχει ως φυσικό αποτέλεσμα την προώθηση σχεδιαστικών προτάσεων που είτε αναπαράγουν δημοφιλή σχήματα και μορφές που έχουν δοκιμαστεί αλλού με επιτυχία, είτε παράγουν νέα σχήματα που όμως βασίζονται αποκλειστικά στις ιδιαιτερότητες του χώρου. Και οι δυο προσεγγίσεις καταλήγουν στον περιορισμό του σχεδιασμού. Σε αντίθεση με τη διεθνή εμπειρία και τη βιβλιογραφία που παρουσιάζουν τη μίξη των χρήσεων και ιδιαίτερα τις δραστηριότητες δημιουργικής ψυχαγωγίας ως σημαντικότετους θετικούς παράγοντες για την επιτυχία της ανάπλασης αστικών θαλάσσιων μετώπων (Γοσποδίνη, 2002, σ. 213).

Στη διαμόρφωση μιας συνολικής άποψης σχετικά με την ανάπλαση των θαλάσσιων μετώπων στην ελληνική πόλη, μπορούν να συμβάλουν και θα πρέπει να συνυπολογιστούν τρεις συνιστώσες:

α) η αναπτυξιακή προοπτική των ελληνικών πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό σύστημα,

β) οι ιδιαιτερότητες του αστικού χώρου στην ελληνική πόλη και

γ) τα κοινά χωρικά χαρακτηριστικά των αστικών θαλάσσιων μετώπων στην ελληνική πόλη.

Υπό το πρίσμα αυτών των τριών συνιστωσών, η ανάπλαση των θαλασσίων μετώπων στη περίπτωση των ελληνικών πόλεων μπορεί να προγκισθεί σφαιρικά ως ακολούθως (Γοσποδίνη, 2002, σ. 213):

- 1) Η ανάπλαση του αστικού θαλάσσιου μετώπου μπορεί να θεωρηθεί κοινό πεδίο χωρικών παρεμβάσεων στην κατεύθυνση διεύρυνσης της αναπτυξιακής προοπτικής των πόλεων.
- 2) Από τη σκοπιά της αναπτυξιακής αστικού τουρισμού, το αστικό θαλάσσιο μέτωπο θεωρείτε χώρος υψηλότητας αξιοποίησης ακριβώς λόγω της φύσης του ως ενδιάμεσο στοιχείο μεταξύ του φυσικού υδάτινου περιβάλλοντος και του δομημένου αστικού περιβάλλοντος. Η περιβαλλοντική ιδιαιτερότητα και το ευχάριστο του χώρου που προκύπτει από την επαφή της πόλης και νερού και μπορεί να αξιοποιηθεί τουριστικά με τη δημιουργία διαδρομών περιπάτου, υπαίθριων χώρων στάσης σε σημεία με ιδιαίτερη θέα, χώρων για ειδικές δραστηριότητες (ψυχαγωγίας, αθλητισμού. Κτλ) κατά μήκος της παραλίας, δίπλα ή μέσα στο νερό.
- 3) Η ανάπλαση του αστικού θαλάσσιου μετώπου αφορά σε συνεχή δημόσιο υπαίθριο χώρο σημαντικού εμβαδού, ο οποίος είναι αξιοποιήσιμος για μεγάλης κλίμακας και πρωτοποριακές παρεμβάσεις αστικού σχεδιασμού.
- 4) Το θαλάσσιο αστικό μέτωπο συχνά περιλαμβάνει μεγάλες εκτάσεις δημόσιας αστικής γης που είναι χρηστικά απαξιωμένες και κατά αυτήν την έννοια "ελεύθερες" προς ανασχεδιασμό και αναβίωση.
- 5) Στην ιστορική εξέλιξη του ελληνικού αστικού χώρου, έχει διαμορφωθεί μια ισχυρή παραδοσιακή σχέση μεταξύ αστικού θαλάσσιου μετώπου και του κέντρου

της ελληνικής πόλης. Στις σύγχρονες παραθαλάσσιες πόλεις, η παραδοσιακή αυτή συνεχίζεται.

Ανακεφαλαιώνοντας, η ανάπλαση του αστικού θαλάσσιου μετώπου στην περίπτωση των ελληνικών πόλεων μπορεί να νοηθεί ως ένα "πilotικό χωρικό πεδίο", κοινό μεταξύ των πόλεων, όπου μέσω φυσικού ανασχεδιασμού του χώρου μπορούν επιχειρηθούν η 'αλλαγή 'αναβάθμιση' και η 'ανάπτυξη' (Γοσποδίνη, 2002, σ. 217)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

3.1 ΓΕΝΙΚΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η πόλη της Πάτρας βρίσκεται στα βορειοδυτικά παράλια της Πελοποννήσου και ανάμεσα στον Κορινθιακό και Πατραϊκό κόλπο. Κτισμένη σε στρατηγική θέση, παραθαλάσσια με καλυμμένα τα νώτα της από το Παναχαϊκό όρος, και σε μικρή απόσταση από τις ακτές της Αιτωλοακαρνανίας πολύ κοντά στα Ιόνια νησιά και στο δρόμο προς την Ιταλία. Όλα αυτά συντέλεσαν στο να αποτελεί ένα προικισμένη τόπο και να διαδραματίσει ένα πολύ σημαντικό ρόλο στην ιστορία. Ο νομός Αχαΐας και κατά συνέπεια και η Πάτρα είναι μια περιοχή με πολύ πλούσια και μεγάλη ιστορική κληρονομιά. Παρακάτω θα προσπαθήσουμε να κάνουμε μια μικρή παρουσίαση των σημαντικότερων γεγονότων που σχετίζονται με την Πάτρα και την ευρύτερη περιοχή, σε διάφορες περιόδους της Ελληνικής ιστορίας.

3.1.1 Προϊστορικά Χρόνια

Στα προϊστορικά χρόνια από τον αρχαίο περιηγητή του συγγραφέα Πausανία, που επισκέφτηκε την Αχαΐα το 174 μ.Χ., πληροφορούμεθα: «Τη χώρα ανάμεσα στην Ηλεία και τη Σικυωνία, κατά μήκος του κόλπου που εκτείνεται προς ανατολάς, την ονομάζουν επί των ημερών μας Αχαΐα, επειδή οι κάτοικοί της είναι Αχαιοί, στα παλιά όμως χρόνια η χώρα ονομάζονταν Αιγιαλός και εκείνοι που τη νέμονταν Αιγιαλείς, από τον τότε βασιλιά της σημερινής Σικυωνίας Αιγιαλέα» (Internet: Τουριστικός Οδηγός Αχαΐας, 2009).

3.1.2 Αχαϊκή Εποχή

Κατά την Αρχαϊκή Εποχή (7ος - 6ος π.Χ. αιώνας), από τα ανασκαφικά δεδομένα, φαίνεται ότι η Αχαΐα παρήκμασε, ίσως γιατί αυτοπεριορίστηκε στα όριά της, με αποτέλεσμα την απομόνωσή της από τα πανελλαδικά δρώμενα. Αποκορύφωμα του

απομονωτισμού των Αχαιών, ήταν η αποχή τους από τους ελληνο-περσικούς πολέμους (500 - 479 π.Χ.) που είχαν παγκόσμια σημασία. Ωστόσο, αυτός ο απομονωτισμός είχε και ευεργετικά αποτελέσματα, που εκφράστηκαν στην αρχιτεκτονική των Αχαιών, όπως μαρτυρούν τα ανασκαφικά ευρήματα (Internet: Τουριστικός Οδηγός Αχαΐας, 2009).

3.1.3 Κλασική Εποχή

Με το τέλος των ελληνο-περσικών πολέμων (479 π.Χ.), άρχισε η διαμόρφωση δύο πολιτικο - στρατιωτικών κέντρων στην κυρίως Ελλάδα: η Αθηναϊκή Ηγεμονία και η Πελοποννησιακή Συμμαχία, οι Αχαιοί και πάλι απουσίαζαν, ασχολούμενοι με τα του οίκου τους και ιδιαίτερα με τα οικονομικά.

Οι Αχαιοί επανέρχονται στο προσκήνιο της Ιστορίας, μετά τον Τρωικό Πόλεμο, συμμετέχοντας στον «Κορινθιακό Πόλεμο» (395 - 387 π.Χ.), στο μετέπειτα «Θηβαϊκό» (371 - 362 π.Χ.) και στο λεγόμενο «Ιερό Πόλεμο» (355 - 345 π.Χ.).

Οι Αχαιοί και ιδιαίτερα οι Πατρινοί εκμεταλλεζόμενοι πρώτοι την στρατιωτική αποδυνάμωση των Μακεδόνων λόγω των συνεχών επιδρομών των Γαλατών επαναστατούν. Έτσι, όταν οι γαλατικές ορδές του Βελγίου κατατρόπωσαν το μακεδονικό στρατό (281 π.Χ.). Τότε, με πρωτοβουλία της Δύμης και με την ενεργό συμμετοχή των Φαρρών, της Τρίτειας ή Τριταΐας και των Πατρών, ιδρύθηκε η νέα ομοσπονδία των Αχαιών, η λεγόμενη «Β' Αχαϊκή Συμπολιτεία» (Internet: Τουριστικός Οδηγός Αχαΐας, 2009).

3.1.4 Ελληνιστική Περίοδος - Ρωμαιοκρατία

Παρά την κορύφωση της ισχύος της «Αχαϊκής Συμπολιτείας», από το 191 π.Χ. περίπου, οι Ρωμαίοι ήταν αυτοί που ρύθμιζαν τις εξελίξεις στις ελληνικές πόλεις, με βασικό τους στόχο τη μείωση της επιρροής των Αχαιών και τη μετατροπή τους σε υποχείρια της εξωτερικής πολιτικής τους. Τελικά, το ολοκληρωτικό χτύπημα από τους Ρωμαίους το δέχθηκε η «Αχαϊκή Συμπολιτεία» το 147 π.Χ., μετά τη συντριβή των στρατιωτικών της δυνάμεων από τις ρωμαϊκές λεγεώνες, στη μάχη της Σκάρφειας της Λοκρίδας.

Το 48 π.Χ., ο Ιούλιος Καίσαρας ίδρυσε στη Δύμη στρατιωτική ρωμαϊκή αποικία βετεράνων, την επονομαζόμενη «Colonia Julia Augusta Dymaioium», ενώ το 14 π.Χ., ο Οκτάβιος Αύγουστος Καίσαρας ίδρυσε στην Πάτρα την αποικία «Colonia Augusta Aroe Patrensis», την οποία ανακήρυξε «ελεύθερη πόλη», που θα μπορούσε να έχει τα δικά της διοικητικά όργανα και νομίσματα, μετέτρεψαν την Πάτρα στην πιο ανθηρή πόλη (Internet: Τουριστικός Οδηγός Αχαΐας, 2009).

3.1.5 Χριστιανική Περίοδος

Στην πολυεθνική Πάτρα της Ρωμαϊκής εποχής, που ήταν ονομαστή για τους ναούς και τ' αγάλματά της, την ευημερία και την ελευθερία της, πρωτοδίδαξε το Χριστιανισμό ο Πρωτόκλητος Απόστολος Ανδρέας, την περίοδο του Νέρωνα. Τα θαύματα του Αποστόλου και ιδιαίτερα η διδασκαλία του, στο ναό της θεάς Δήμητρας (Internet: Τουριστικός Οδηγός Αχαΐας, 2009).

3.1.6 Βυζαντινή Περίοδος

Κατά την πρώιμη Βυζαντινή περίοδο, ανακόπηκε η αναπτυξιακή πορεία της Αχαΐας, λόγω της εισβολής των Γότθων (το 395 π.Χ.) και του μεγάλου σεισμού, του 551 μ.Χ., που συγκλόνισε πολλές περιοχές της Αυτοκρατορίας. Προς τα τέλη περίπου του 6ου μ.Χ. αιώνα, άρχισε η οικονομική ανάκαμψη της Αχαΐας με την παραγωγή του μεταξιού, που μεταδόθηκε άλλωστε και σε άλλες περιοχές του Βυζαντίου. Παρά τις αναστατώσεις όμως, η μεταξουργία συνεχίστηκε και κατέστησε την Πάτρα σημαντικό βιοτεχνικό και εξαγωγικό κέντρο του μεταξιού (Internet: Τουριστικός Οδηγός Αχαΐας, 2009).

3.1.7 Φραγκοκρατία

Την τύχη της Κωνσταντινούπολης, το 1204, όπως άλλωστε και της υπόλοιπης Ελλάδας, είχε και η Αχαΐα την οποία κατέκτησε ο Γουλιέλμος Σαμπλίττης για λογαριασμό του κυρίαρχου της Θεσσαλονίκης Βονιφάτιου του Μομφεράττου. Τότε η Αχαΐα χωρίστηκε σε 48 φέουδα. Περί το 1276, ο κυρίαρχος της Βαρωνίας των

Πατρών Γουλιέλμος Αλαμάνος, πούλησε στον Πάπα της Ρώμης τις κτήσεις του κι έτσι η περιοχή πέρασε στη δικαιοδοσία της Λατινικής Εκκλησίας, μέχρι το 1408, έτος που παραχωρήθηκε από τον Πάπα στη «Γαληνοτάτη Δημοκρατία της Βενετίας». Με πρωτεύουσα τη Γλαρέτζα (αρχαία Κυλλήνη) του Νομού Ηλείας, το «Πριγκιπάτο της Αχαΐας ή Μορέως».

Ιδιαίτερο ζήλο έδειξαν οι κατακτητές για την κατασκευή νέων και την επιδιόρθωση παλαιών κάστρων και πύργων, που θα τους επέτρεπαν τον έλεγχο των περιοχών. Τότε, επέκτεινε το φρούριο της Πάτρας που πρώτος είχε χτίσει πάνω στα θεμέλια της αρχαίας ακρόπολης ο Ιουστινιανός. Ο Μιχαήλ Η΄ Παλαιολόγο ιδρύθηκε το ελληνικό-βυζαντινό «Δεσποτάτο του Μυστρά», το οποίο ηγήθηκε τους αγώνες κατά της Φραγκοκρατίας, που έληξαν νικηφόρα το 1430. Ολοκληρωτικά η Αχαΐα λυτρώθηκε από τη Φραγκική λαίλαπα την άνοιξη του 1430, όταν ο μετέπειτα αυτοκράτορας του Βυζαντίου Κωνσταντίνος ΙΑ΄ Παλαιολόγος που κατέλαβε το Κάστρο της Πάτρας (Internet: Τουριστικός Οδηγός Αχαΐας, 2009).

3.1.8 Τουρκική – Ενετική κατάκτηση

Η βυζαντινή επικράτηση στην Πελοπόννησο, που τόσα πολλά προσέφερε στην ιταλική Αναγέννηση (Πλήθων Γεμιστός - Βησσαρίων), ήταν ένα μόνο φωτεινό διάλειμμα στη μακραίωνη σκλαβιά, που κράτησε τριάντα αγωνιώδη χρόνια, δηλαδή από το 1430 έως το 1460, έτος κατά το οποίο οι Οθωμανοί Τούρκοι, υπό την αρχηγία του Μωάμεθ Β΄ του Πορθητή, κατέλαβαν την Αχαΐα. Οι επαναστατικές κινήσεις ήταν πολλές καθ' όλη τη διάρκεια της κατοχής με πλέον γνωστή τη μάχη της Ναυπάκτου το 1595 (Internet: Τουριστικός Οδηγός Αχαΐας, 2009).

Η κατοχή των Τούρκων στην περιοχή, κράτησε μέχρι δηλαδή το 1828. Το σπουδαιότερο γεγονός αυτής της περιόδου, εκτός της Επανάστασης του 1821, είναι το ενδιαφέρον της Ρωσικής Αυτοκρατορίας για την Ελλάδα, που εκφράστηκε με την έκρηξη των «Ορλοφικών», δηλαδή με την Επανάσταση του 1770. Συγκεκριμένα, στις 29 Μαρτίου 1770 ο μητροπολίτης Πατρών Παρθένιος, όπως και οι αρχαίοι Αχαιοί, συγκέντρωσε τους προκρίτους στο Αίγιο και κήρυξε την Επανάσταση, εκστρατεύοντας κατά της τουρκικής φρουράς στα Καλάβρυτα, ενώ ήδη οι Πατρινοί,

βοηθούμενοι από Κεφαλλονίτες και Ζακυνθινούς, είχαν αρχίσει την πολιορκία του κάστρου της Πάτρας (Internet: Τουριστικός Οδηγός Αχαΐας, 2009).

3.1.9 Ελληνική Ανεξαρτησία

Ο πόθος για τη λευτεριά της πατρίδας φώλιαζε για αιώνες στις καρδιές των ασυμβίβαστων Αχαιών. Και δεν είναι τυχαίο ότι στην Αχαΐα και συγκεκριμένα στα Καλάβρυτα, υψώθηκε στις 25 Μαρτίου 1821 το Λάβαρο της Επανάστασης που σήμανε την αρχή του Αγώνα για την αποτίναξη του τουρκικού ζυγού (Internet: Τουριστικός Οδηγός Αχαΐας, 2009).

Μετά την απελευθέρωση της χώρας και τη σύσταση του Ελληνικού Κράτους, οι Αχαιοί και πάλι έλαμψαν στα πεδία των μαχών για την απελευθέρωση δούλων αδελφών και εδαφών. Έλαμψαν, επίσης, στον οικονομικό τομέα, αλλά και στον πολιτικό, αναδεικνύοντας μεγάλες πολιτικές προσωπικότητες, εκ των οποίων 14 έγιναν Πρωθυπουργοί της χώρας και δύο Πρόεδροί της. Όσο δε αφορά το στρατιωτικό τομέα, το 12ο Σύνταγμα, που παλαιά έδρευε στην Πάτρα, έλαβε μέρος σε όλες τις εξορμήσεις του Έθνους, ενώ κατά την πρόσφατη ιστορία (1940 - 1944) η Αχαΐα επλήγει από τη μανία των κατακτητών και συγκεκριμένα:

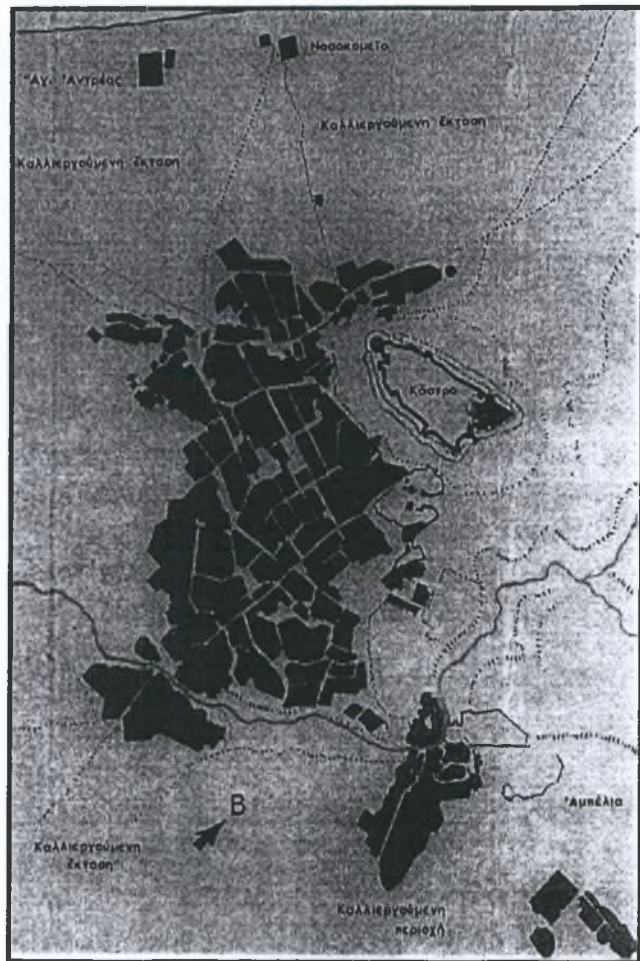
- Το πρωί της 28ης Οκτωβρίου 1940, όταν οι Ιταλοί εισβολείς βομβάρδισαν τον άμαχο πληθυσμό της Πάτρας, σπέρνοντας το θάνατο και τον τρόμο.
- Στις 13 Δεκεμβρίου του 1943 τα γερμανικά στρατεύματα Κατοχής κατέστρεψαν ολοκληρωτικά την πόλη των Καλαβρύτων και εκτέλεσαν όλο τον ανδρικό πληθυσμό της, ηλικίας από 13ων ετών και άνω καθώς και σε εκτελέσεις μοναχών και πυρπόληση των Μονών Αγίας Λαύρας και Μεγάλου Σπηλαίου (Internet: Τουριστικός Οδηγός Αχαΐας, 2009).

3.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΛΕΩΣ ΠΑΤΡΑΣ

Πλούσια είναι και τα πολεοδομικά στοιχεία που έχει να παρουσιάσει η πόλη της Πάτρας. Η μεγάλη ιστορία της, σε συνδυασμό με τις τόσες πολλές και διαφορετικές επιρροές που δεχτική από τους διάφορους κατακτητές της, αντικατοπτρίζονται και στην πολεοδομική εικόνα της πόλης. Όλα αυτά τα στοιχεία θα επιχειρήσουμε να παρουσιάσουμε και να αναδείξουμε τον ιδιαίτερο χαρακτήρα που έχει η πόλη και που αυτός σχετίζεται εκτός των άλλων και με την ύπαρξη του λιμανιού.

3.2.1 Ιστορική εξέλιξη μέχρι το 1829

Η πόλη της Πάτρας έχει μακρά ιστορία, γεγονός που το αποδεικνύει τόσο η αρχαιολογική σκαπάνη, όσο και αρχαία κείμενα. Η πόλη ιδρύθηκε το 1041 π.Χ. από τον Πατρέα, ο οποίος αποίκησε την Αρόη, την επέκτεινε και της έδωσε το όνομα του. Η πόλη της Πάτρας ξαναπαίζει σημαντικό ρόλο στην ιστορία το 280 π.Χ. , κατά την ίδρυση της Αχαϊκής Συμπολιτείας, γεγονός που απέδωσε στις πόλη δύναμη, εξουσία και πλούτο. Κατά την ρωμαϊκή κυριαρχία η Πάτρα περνά την χρυσή της εποχής ,



μιας και ο τότε αυτοκράτορας Οκτάβιος, κατάλαβε την

Εικόνα 3.1: Σχέδιο μεσαιωνικής Πάτρας του 1700
Πηγή: (Θωμόπουλος, 1996)

γεωστρατηγική σημασία της πόλης και θέλησε να την μετατρέψει σε στρατιωτικό, εμπορικό και διακομιστικό κέντρο. Αποτέλεσμα αυτής της απόφασης ήταν να δημιουργηθούν πολλά αξιόλογα κτίσματα στην πόλη. Επίσης κατά την Ρωμαϊκή

περίοδο, η πόλη εκτείνεται μέχρι την παραλία ενώ είναι χαρακτηριστικό ότι οι δρόμοι δε τέμνονται κατά ορθή γωνία, γεγονός που υποδεικνύει ότι οι Ρωμαίοι δεν έκτισαν την πόλη από την αρχή, αλλά διατήρησαν την προηγούμενη κατάσταση (Παπαδάτου - Γιαννοπούλου, 1991).

Πληροφορίες για την πόλη της Πάτρας έχουμε πάλι κατά τον 13^ο αιώνα, από μαρτυρίες περιηγητών. Έτσι, σύμφωνα με τον Nicolao de Marthono που επισκέφθηκε την πόλη το 1395 αναφέρει ότι η θάλασσα απέχει 800 περίπου μέτρα από την πόλη, ενώ ο Kevin Andrews στο βιβλίο του castles de Morea παρουσιάζει ένα τοπογραφικό διάγραμμα της πόλης κατά την βενετική κατοχή (1687-1715), (εικόνα 3.1). Στο τοπογραφικό αυτό διάγραμμα μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι ο βασικός ιστός της πόλης εκτείνεται κυρίως νότια του κάστρου καθώς επίσης στα παράλια τα μόνα κτίρια που υπάρχουν είναι το νοσοκομείο και ο Άγιος Ανδρέας, η ενδιάμεση περιοχή καλύπτεται από καλλιεργούμενες εκτάσεις (Παπαδάτου - Γιαννοπούλου, 1991).

Η πόλη κατά τον 18^ο αιώνα έχει, σύμφωνα με περιηγητές, 10.000 κατοίκους και παρουσιάζει ιδιαίτερη ανάπτυξη στο εμπόριο και τη βιομηχανία, καθώς οι πρώτες βιομηχανίες ιδρύονται πριν την έναρξη του απελευθερωτικού αγώνα. Κατά την περίοδο αυτή το λιμάνι της Πάτρας μαζί με αυτό της Σύρου θεωρούνται τα δύο σημαντικότερα στην Ελλάδα. Στην περίοδο της τουρκοκρατίας, η πόλη τη ρωμαϊκή αστραφτερή της μορφή και δίνει μια εικόνα εγκατάλειψης με μόνη εξαίρεση τις κατοικίες των προξένων (Θωμόπουλος, 1996).

3.2.2 Σχέδιο Βούλγαρη

Τα πρώτα βήματα της αναγεννημένης Ελλάδας, σφραγίζονται από ένα πρωτοποριακό και εκτεταμένο για την εποχή του, πολεοδομικό πρόγραμμα, ύστερα από εντολή του πρώτου κυβερνήτη της Ελλάδος, Ιωάννου Καποδίστρια. Στα πλαίσια του προγράμματος αυτού, καταρτίστηκε και το πολεοδομικό σχέδιο των Πατρών, από έναν ένθερμο εραστή του ελληνικού ιδεώδους, τον νεαρό Κερκυραίο, μηχανικό του γαλλικού στρατού, Σταμάτη Βούλγαρη. Τα σχέδια του Βούλγαρη έδωσαν το έναυσμα για την ανάπτυξη μιας σύγχρονης και πρωτοποριακής πόλης για την εποχή εκείνη. Η εντολή για το σχέδιο δόθηκε με μια επιστολή του Ιωάννη Καποδίστρια που γράφτηκε

στον Πόρο στις 29 Οκτωβρίου 1828. Τρεις μήνες αργότερα, στις 29 Ιανουαρίου 1829, ο Βούλγαρης υπέβαλε το σχέδιό του στον κυβερνήτη. Το σχέδιο Βούλγαρη, είναι σημαντικό, διότι συνιστά το πρώτο ολοκληρωμένο παράδειγμα πολεοδομικού σχεδιασμού στη νεότερη Ελλάδα. Αναγνωρίζοντας και αναδεικνύοντας φυσικά στοιχεία της περιοχής, θέτει συγχρόνως τις βάσεις για μια δυναμική ανάπτυξη της πόλεως. Λόγω του ότι το πολεοδομικό σχέδια του Βούλγαρη αποτέλεσε την βάση ανάπτυξης του πολεοδομικού κέντρου της πόλης και του κεντρικού παραλιακού μετώπου θα κάνουμε μια αναφορά των σημαντικότερων στοιχείων αυτού (Internet: Πάτρα, 1996).

Το πολεοδομικό πρότυπο του σχεδίου Βούλγαρη (εικόνα 3.2), πρέπει να αναζητηθεί στην αναγεννησιακή συγκρότηση των πόλεων, με την οποία υπάρχει πλήρης ταύτιση σε όλα τα επί μέρους επίπεδα του σχεδιασμού. Άνω και Κάτω πόλη παρουσιάζουν την ίδια πολεοδομική λύση, ορθογώνια τεμνόμενοι δρόμοι, συμμετρικά τοποθετημένες πλατείες. Μια σύνθεση καθαρά γεωμετρική, η οποία όμως, δεν



αφήνει τελικά, την εντύπωση της αυστηρής και ανελαστικής

Εικόνα 3.2: Ρυμοτομικό Σχέδιο Σ. Βούλγαρη (1829)
Πηγή: (Τσονακάς, 1991)

γεωμετρικής μονοτονίας, από το γεγονός ότι αυτά τα δύο υπό γωνία σκέλη του σχεδίου, που αγκαλιάζουν το Φρούριο, το οποίο αναδεικνύεται έτσι ως ένα σημαντικό πολεοδομικά στοιχείο, μετατρέπουν την πολεοδομική ρυθμολογία σε μια ευάρεστη και ευρηματική πολεοδομική σύνθεση. Ο Βούλγαρης εφάρμοσε τον ορθογωνικό τύπο στο ρυμοτομικό πλέγμα της Πάτρας. Το σχέδιο χωρίστηκε σε δύο ενότητες, στο σχέδιο της κάτω πόλης και στο σχέδιο της άνω πόλης, με διαφορετική διάταξη των ορθογωνίων. Χαρακτηριστικό του σχεδίου είναι ότι ο Βούλγαρης δεν αρκέστηκε να χαράξει τις εξωτερικές οικοδομικές γραμμές, αλλά συγχρόνως χάραξε

και τις εσωτερικές οικοδομικές γραμμές κάθε τετραγώνου. Έτσι καθορίζει τον εσωτερικό ακάλυπτο χώρο, που θα αποτελείται από τις υποχρεωτικές αυλές των οικοδομών. Κατά μήκος της παραλιακής ζώνης, ο Βούλγαρης προτείνει μια δενδροστοιχία περιπάτου, για τη δημιουργία της οποίας, προσφέρει την αμοιβή του (Internet: Πάτρα, 1996).

Στο σχέδιο, έχουν ληφθεί υπ' όψιν όλοι οι παράγοντες, που διέπουν μια τέτοια εργασία, όπως σήμερα την προσδιορίζουμε : η μορφή του εδάφους, οι βασικές κυκλοφοριακές συνδέσεις με την ευρύτερη περιοχή, η διαφαινόμενη εξέλιξη της πόλεως, η διαφύλαξη της αρχαιολογικής της υποστάσεως (Φρούριο, Ωδείο, Αμφιθέατρο, Υψηλά Αλώνια, Λιμάνι), τέλος οι αισθητικές φυγές του τοπίου (Internet: Πάτρα, 1996).

Οι βασικές αρχές του σχεδίου του Βούλγαρη σχετικά με τους ελεύθερους χώρους, τον πολεοδομικό ιστό και τα οικοδομικά τετράγωνα παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον δεδομένου του γεγονότος ότι υπήρξαν πρόδρομοι των μετέπειτα πολεοδομικών εξελίξεων της πόλης της Πάτρας. Αναλυτικότερα, σχετικά με τους ελεύθερους χώρους, δίνει ιδιαίτερη έμφαση στο σχεδιασμό τους προτείνοντας μεγάλο αριθμό συμμετρικά τοποθετημένες πλατείες. Όσον αφορά τους χώρους πρασίνου, δημιουργεί έναν ο οποίος χωρίζει τα δύο σκέλη του σχεδίου και ξεκινά από το φρούριο και καταλήγει μέχρι τα Υψηλά Αλώνια. Η ζώνη αυτή σκοπό είχε , αφενός, την ανάδειξη του φρουρίου και αφετέρου, την προστασία των αρχαιολογικών μνημείων της περιοχής. Σχετικά με τον πολεοδομικό ιστό, το σχέδιο του Βούλγαρη έχει προτείνει έναν ορθογωνικό σύστημα κάναβου, ενώ παρατηρείται μια διαφορά προσανατολισμού μεταξύ Άνω και Κάτω πόλης. Όσον αναφορά στο κυκλοφοριακό σύστημα, οι δύο κύριες αρτηρίες που διασχίζουν την πόλη είναι η οδοί Γούναρη και Κορίνθου. Δρόμοι οι οποίοι υπάρχουν και σήμερα και διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στο κυκλοφοριακό σύστημα της πόλης. Σχετικά με τα οικοδομικά τετράγωνα, ο Βούλγαρης προτείνει ένα σύστημα δόμησης, το οποίο μας παραπέμπει στο σύστημα των ενεργών οικοδομικών τετραγώνων. Αυτό έχει σα συνέπεια μια ενιαία αντιμετώπιση του οικοδομικού τετραγώνου, τόσο από την πλευρά της κάτοψης όσο και μορφολογίας των όψεων. Επιπλέον, προτείνει την περιμετρική δόμηση κατά μήκος της οικοδομικής γραμμής αφήνοντας ελεύθερο τον εσωτερικό χώρο με σκοπό τη δημιουργία μιας κοινόχρηστης αυλής. Από τα πλέον ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της

πρότασης του σχεδίου του Βούλγαρη αποτελεί η πρόταση για δημιουργία στοών⁷ κατά μήκος των βασικών οδικών αρτηριών (Παπαδάτου - Γιαννοπούλου, 1991).

Το σχέδιο του Βούλγαρη είχε και ιδιαίτερη μνεία για το παραλιακό μέτωπο της πόλης. Έτσι δημιουργεί μια πλατιά παραθαλάσσια ζώνη βάθους 66 μέτρων, αφενός μεν για να έχει η πόλη ωραία πρόσοψη από τη θάλασσα, αφετέρου δε να υπάρχει αρκετός ελεύθερος χώρος για την ανάπτυξη των λιμενικών δραστηριοτήτων. Ενώ προτείνει για την καλαισθησία του παραλιακού μετώπου να δημιουργηθεί δεντροστοιχία περιπάτου, για την οποία μάλιστα ο Βούλγαρης προσέφερε την αμοιβή του. Επίσης από το σχέδιο (εικόνα 3.2) είναι φανερό ότι η πόλη είναι ανοικτή προς τη θάλασσα καθώς όλες οι βασικές κάθετες οδικές αρτηρίες οδηγούν σε αυτή. Σκοπός του Βούλγαρη ήταν να υπάρχει μια διαλεκτική σχέση μεταξύ πόλης και λιμανιού και το λιμάνι να αποτελεί, τόσο οργανικό κομμάτι της πόλης, όσο και φυσική διέξοδό (Μούλια, 2000).

3.2.3 Εξέλιξη της πόλης από το 1830 έως σήμερα

Το σχέδιο Βούλγαρη, κατά την εφαρμογή του αλλοιώθηκε. Μια από τις πιο βασικές και εγκληματικές αλλοιώσεις ήταν η οικοπεδοποίηση αρχαιολογικών χώρων με εμφανή αρχαιολογικά κατάλοιπα. Όπως το αρχαίο Αμφιθέατρο (έναντι του Ωδείου), ο χώρος γύρω από το Φρούριο, η περιοχή Τσιβδί (όπου είναι τα ερείπια του αρχαίου λιμανιού). Όμως ο κόσμος, κύρια οι κάτοικοι της άνω πόλης, δεν αποφάσιζαν να κατοικήσουν την κάτω πόλη, που ήταν ένας αμπελώνας διαρρεόμενος από πολλά ρυάκια. Χρειάστηκαν νομοθετικά μέτρα, για να εγκαταλείψουν οι κάτοικοι την άνω πόλη αλλά ακόμα και τότε έχτιζαν όχι σύμφωνα με το ρυμοτομικό σχέδιο. Μόλις επί δημαρχείας Γ. Ρούφου (1872) αφού η αστυνομία γκρέμισε 1.000 περίπου αυθαίρετα καλύβια στην κάτω πόλη, άρχισε να εφαρμόζεται το σχέδιο (Τσονακάς, 1991).

Ενδεικτικά, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι το 1829, η έκταση του σχεδίου που εγκρίθηκε, ήταν 844 στρέμματα. Είναι το λεγόμενο σήμερα Ιστορικό Κέντρο. Το

⁷ Η δημιουργία στοών κατά μήκος βασικών οδικών αξόνων αποτελεί βασικό αναγεννησιακό στοιχείο πολεοδομικού σχεδιασμού. Οι στοές αφενός προφυλάσσουν από τις καιρικές συνθήκες, αφετέρου, οι επαναλαμβανόμενες κιονοστοιχίες, τα τόξα και οι διακοσμητικές παρεμβάσεις προσφέρουν ένα ιδιαίτερο ελκυστικό αισθητικό αποτέλεσμα (Τσονακάς, 1991).

σχέδιο τροποποιήθηκε το 1858, οπότε και κλείνει ο πρώτος κύκλος των επεκτάσεων φτάνοντας τα 4.000 στρέμματα και αυτό είναι τελικά που εφαρμόστηκε. Η κάτω πόλη αποτελεί ένα κανονικό ορθογώνιο, διαστάσεων περίπου 500 επί 1.000 μέτρα.. Η πλατεία Γεωργίου έγινε διπλάσια απ' ότι προέβλεπε το σχέδιο και καταργήθηκαν δύο άλλες πλατείες, η μία στην οδό Γούναρη και η άλλη στην Κολοκοτρώνη, ενώ οι δύο που απόμειναν άλλαξαν λίγο θέση. Κάτω από την πίεση ισχυρών οικονομικών συμφερόντων ανοίχτηκαν νέοι δρόμοι, δημιουργήθηκαν νέα οικοδομικά τετράγωνα, κάτω από την οδό Αγίου Ανδρέα, όπου προβλέπετε χώρος πρασίνου. Ακόμα και οι στοές, που προβλέπονταν για όλους τους δρόμους, καταργήθηκαν σε αρκετούς, όπως στην Καραϊσκάκη, Γούναρη, Ρήγα Φεραίου, κα. Αρκετές αλλαγές έγιναν και στην πάνω πόλη που είχαν δημιουργηθεί τεράστια οικοδομικά τετράγωνα (Θωμόπουλος, 1996).

Όμως ο κόσμος, κυρίως οι κάτοικοι της άνω πόλης, δεν αποφάσιζαν να κατοικήσουν την κάτω πόλη, που ήταν ένας αμπελώνας διαρρεόμενος από πολλά ρυάκια. Χρειάστηκαν νομοθετικά μέτρα, για να εγκαταλείψουν οι κάτοικοι την άνω πόλη αλλά ακόμα και τότε έχτιζαν όχι σύμφωνα με το ρυμοτομικό σχέδιο. Μόλις επί δημαρχείας Γ. Ρούφου (1872) αφού η αστυνομία γκρέμισε 1.000 περίπου αυθαίρετα καλύβια στην κάτω πόλη, άρχισε να εφαρμόζεται το σχέδιο (Θωμόπουλος, 1996).

Το αρχικό σχέδιο του 1829, μετά και από τις επεκτάσεις και αλλοιώσεις που υπέστη (τροποποιημένο σχέδιο 1858), έλαβε την τελική του μορφή που αποτελεί το Σχέδιο της Πάτρας, το οποίο διατηρεί τη μορφή και την έκταση του μέχρι το 1971. Το 1971 αρχίζει μία νέα σειρά επεκτάσεων και μέχρι το 1979 η έκταση του εγκεκριμένου σχεδίου έχει υπερτετραπλασιασθεί. Επιπλέον, τροποποιούνται οι συντελεστές δόμησης του παλαιού σχεδίου και ορίζονται νέοι, οι οποίοι στο κέντρο φθάνουν το 4,9. Τέλος, στα πλαίσια του προγράμματος ΕΠΑ γίνονται μεταξύ 1983 και 1990, μερικές ακόμα επεκτάσεις και η έκταση του εγκεκριμένου σχεδίου αυξάνεται κατά 5.230 στρέμματα. Σήμερα, η έκταση του σχεδίου φθάνει τα 23.000 στρέμματα και η ανάγκη και για νέες επεκτάσεις είναι μεγάλη (Θωμόπουλος, 1996).

Η Πάτρα του 19ου αιώνα, είναι μια πολυεθνική πόλη, όπως ακριβώς και η ελληνιστική Πάτρα. Μια δυναμική εμπορική παρουσία, ένα διεθνές λιμάνι. Γίνεται όπως και τότε, το σταυροδρόμι ανθρώπων, διαφόρων εθνικοτήτων και ως εκ τούτου σταυροδρόμι τάσεων πολιτιστικών, του ευρύτερου ευρωπαϊκού χώρου. Αυτή η

πορεία της πόλης έχει αποτυπωθεί πολύ έντονα τόσο στον πολεοδομικός χαρακτήρας αυτής, σφραγίζεται από αυτή την πολυμορφία, όσο και αρχιτεκτονικά. Αρχιτεκτονικά χαρακτηρίστηκε νεοκλασική, χαρακτηρισμός όμως ελλιπής, διότι στο χώρο της Κάτω πόλης, εξελίσσεται από τον 19^ο αιώνα μέχρι και τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ένας πραγματικός αρχιτεκτονικός οργανισμός. Κτίρια παραδοσιακής αρχιτεκτονικής, νεοκλασικά, νεοκλασικίζοντα, κτίρια μπαρόκ, κτίρια του εκλεκτισμού, κτίρια της νέας αρχιτεκτονικής, κτίρια πολυκατοικιών μέχρι τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, τέλος κτίρια που αντανακλούν την κυρίαρχη ιδεολογία των δικτατόρων του μεσοπολέμου (Internet: Πάτρα, 1996).

Η Άνω πόλη, με τη μη εφαρμογή μέχρι σήμερα τμήματος του σχεδίου, δημιουργεί μια άλλη πολεοδομική εικόνα, αυτή της ακανόνιστης διατάξεως του πολεοδομικού ιστού. Παρά δε την ύπαρξη πολλών νεοκλασικών κτιρίων, σφραγίζεται από τη μορφολογία παραδοσιακότερων ελληνικών συνόλων (Internet: Πάτρα, 1996).

Πέραν αυτών, έχουμε την περιοχή Τσιβδί στην παραλιακή περιοχή, όπου και το αρχαίο λιμάνι των Πατρών. Ο ιστός και τα κτίρια, παραπέμπουν στους τυπικούς παραθαλάσσιους οικισμούς της Ελλάδας. Μια άλλη ενότητα, είναι η περιοχή που αναπτύχθηκε στις υπώρειες του εσχατοβουνίου ανατολικά και νότια από αυτό, καθώς επίσης και η περιοχή Τριτάκη του βρίσκεται στην πιο όμορφη πανοραμική θέση του όλου συγκροτήματος των Πατρών, στο βόρειο πρηνές του Φρουρίου. Και στις δύο αυτές περιοχές, ο πολεοδομικός ιστός, η μεγάλη κατάτμηση, οι μεγάλες κλίσεις, επηρεάζουν και τις αρχιτεκτονικές μορφές, οι οποίες είναι ανάλογες με αυτές, των νησιωτικών συνόλων (Internet: Πάτρα, 1996).

Η διάνοιξη και λιθόστρωση των οδών και κατασκευή πεζοδρομίων, άρχισε από τα πρώτα κιόλας χρόνια εφαρμογής του σχεδίου Βούλγαρη. Το 1841, άρχισαν και τα πρώτα αποχετευτικά έργα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων καθαριότητας και ήταν πλέον έντονα. Προς το τέλος του αιώνα οι περισσότεροι οδοί της Κάτω πόλης είχαν υπονόμους, αντιθέτως με την Άνω πόλη που η κατάσταση ήταν τραγική και ουσιαστικά αντιμετωπίστηκε το 1887, με την κατασκευή του κεντρικού υπονόμου κατά μήκος της οδού Καλαβρύτων. Παράλληλα συνεχίζονταν οι κατεδαφίσεις αυθαιρέτων παραπηγμάτων προκειμένου να κατασκευαστούν οι διάφοροι οδοί, ώστε να διευκολύνεται η κυκλοφορία και ο αερισμός των χώρων κατοικίας και εργασίας. Το 1856, επιχωματώθηκε και το "μεγάλο χαντάκι", η

σημερινή οδός Γούναρη που τότε ονομάστηκε Νέος Δρόμος , αργότερα μετονομάστηκε σε οδό Καλαβρύτων και από το 1926, σε λεωφόρος Δημ. Γούναρη. Πριν από το 1821, η Πάτρα διέθετε υδραγωγείο, το οποίο επισκευαστικέ το 1840, ενώ κατασκευάστηκε και ένα νέο το 1868, κάτω από το φρούριο και έλυσε το μεγάλο πρόβλημα της πρόσβασης σε πόσιμο νερό. Τέλος η κατασκευή υπονόμων σε συνδυασμό με την αποξήρανση και καλλιέργεια των ελών βελτίωσε την υγιεινή κατάσταση της πόλης (Μούλια, 2000).

Όμως η ανάπτυξη της πόλης στους νεώτερους χρόνους, δεν υπήρξε προγραμματισμένη. Από έκτατες συνθήκες εισροής πληθυσμού δημιουργήθηκαν νέες συνοικίες (Κρητικά, Προσφυγικά). Έτσι η επέκταση της πόλης, απλώς νομιμοποίησε αυθαίρετες κατασκευές χωρίς πρόβλεψη για τις δημιουργημένες νέες ανάγκες. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα το 40% των κατοικιών της να βρίσκονται εκτός σχεδίου, η δε πόλη να αναπτύσσεται και να επεκτείνεται χωρίς ουσιαστικό έλεγχο. Η σημερινή πόλη παρουσιάζει όλα τα χαρακτηριστικά και τις αντινομίες ενός αναπτυσσόμενου ελληνικού αστικού κέντρου .

Η θέση της Πάτρας ως πλησιέστερου σημαντικού ηπειρωτικού λιμένος προς τη Δυτική Ευρώπη, ως αστικού κέντρου υπερτοπικής κλίμακας και συγκοινωνιακού κόμβου, ευνόησε τη χρησιμοποίησή της από τους τουρίστες, είτε ως σημείο εισόδου - εξόδου, είτε ως σημείο διέλευσης. Γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό για την πολεοδομική της διαμόρφωση, μιας και το λιμάνι, η σιδηροδρομική γραμμή και ο σταθμός, καταλαμβάνουν σημαντικό, αν όχι ολόκληρο μέρος, από την παραλία της πόλης, και που σε συνδυασμό με την ύπαρξη των βιομηχανιών στα νοτιοδυτικά παράλια (Ακτή Δυμαίων) καθιστούν την Πάτρα μια "παραθαλάσσια πόλη χωρίς θάλασσα". Έτσι περιορισμένη η πόλη από τη μια πλευρά από τη θάλασσα και από την άλλη από το λόφο του Κάστρου αναπτύσσεται κατά μήκος δύο αξόνων: τον κυρίαρχο Βορρά - Νότου και τον Βορειοδυτικό - Νοτιοανατολικό, ενώ οι γύρω οικισμοί υφίστανται έντονη την επιρροή της αστικοποίησης της περιοχής .

Διαθέτει ένα αρκετά ισχυρό και πυκνοδομημένο κέντρο, σε αντίθεση με το γεγονός ότι η έκταση που καταλαμβάνει το Σχέδιο Πόλεως, σε συνδυασμό με τον πληθυσμό της, είναι δυσανάλογα μεγάλη. Το σύστημα δόμησης είναι το συνεχές με κύριο χαρακτηριστικό τους υψηλούς συντελεστές δόμησης (κυρίως στο κέντρο) και τους μικρού πλάτους δρόμους. Τα παλιά σπίτια δίνουν τη θέση τους στις

Βαρβαρέσος Χρήστος

πολυκατοικίες, ενώ αδύναμη η Τοπική Αυτοδιοίκηση δεν μπορεί να επέμβει καθοριστικά για να διατηρήσει τον κτιριολογικό χαρακτήρα της πόλης, με αποτέλεσμα υπέροχα νεοκλασικά κτίρια να καταστρέφονται λόγω ανυπαρξίας ουσιαστικών μέτρων



Εικόνα 3.3: Αεροφωτογραφία της πόλης του 1931, πηγή: (Infussi F, 1998)

διατήρησής τους. Το φαινόμενο αυτό επέτεινε και ο σεισμός του 1993 που κατέστρεψε πολλά νεοκλασικά κτίρια κυρίως του κέντρου και που τη θέση τους πήραν "άχαρες" πολυκατοικίες.

Η ραγδαία ανάπτυξη της πόλης φαίνεται και από τις αεροφωτογραφίες της πόλης του



Εικόνα 3.4: Αεροφωτογραφία της πόλης το 1988, πηγή: (Infussi F, 1998)

1931 (εικόνα 3.3) και αυτής του 1988 (εικόνα 3.3). στις δυο αυτές

φωτογραφίες μπορούμε να παρατηρήσουμε την εξάπλωση της πόλης μέσα σε 50 χρόνια περίπου. Έτσι ενώ το '30 περιοριζόταν κυρίως στο ιστορικό κέντρο των σχεδίων Βούλγαρη, το '88 έχει εξαπλωθεί τόσο βόρεια όσο και νότια κατά μήκος του παραλιακού μετώπου αλλά και αγκαλιάζοντας το φρούριο της πόλης.

Ο μεγάλος αριθμός αναπαλαιώσεων⁸ που έγιναν τα τελευταία χρόνια στο ιστορικό κέντρο της πόλης, αλλά και σε διάφορα σημαντικά κτήρια της πόλης, κατάφεραν να ξαναζωντανέψουν και φέρουν στο προσκήνιο μια άλλη Πάτρα, χτισμένη σε άλλη πολεοδομική κλίμακα, με άλλα υλικά και άλλους αισθητικούς κανόνες. Τέλος, η διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής από την παραλιακή ζώνη,

⁸ Οι φορείς της Πάτρας άδραξαν τις ευκαιρίες τόσο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 όσο και της Πολιτιστικές Πρωτεύουσας της Ευρώπης 2006, και μέσω ανάλογων προγραμμάτων ανέπλασαν πολλά ιστορικά κτίρια του κέντρου της πόλης.

σε συνδυασμό με την μεγάλη ανάπτυξη του λιμανιού και την κυκλοφοριακή επιβάρυνση των γύρο δρόμων (Οθωνος Αμαλίας και Ηρώων Πολυτεχνείου), συντέλεσαν στην αποκοπή της πόλης από το λιμάνι. Βέβαια πολύ σημαντικές αναμένονται οι ανακατατάξεις που θα φέρει η κατασκευή του νέου λιμανιού, σε συνδυασμό με την μεταφορά των περισσότερων λιμενικών δραστηριοτήτων.

3.3 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ

3.3.1 Ο ρόλος του λιμένα στην ιστορία

Το λιμάνι της Πάτρας αναφέρεται ήδη από το Στράβωνα ως «υφορμόν μέτριον», καθώς χρησιμοποιούταν σα τεχνητό λιμάνι και όχι σα φυσικό, όπως τα λιμάνια της Αιτωλοακαρνανίας. Η γεωγραφική της θέση διευκόλυνε την επικοινωνία με τη Δύση, και κατά συνέπεια το λιμάνι αναπτύχθηκε σε εποχές που η επαφή της με αυτή ήταν εντονότερη. Έτσι, σημαντικό ρόλο έπαιξε κατά την περίοδο της Ρωμαϊκής κυριαρχίας, καθώς η πόλη κηρύσσεται ελεύθερα από τον Οκτάβιο Αύγουστο, κυρίως εξαιτίας της σημασίας του λιμανιού της. Το ότι το λιμάνι χρησιμοποιούταν σε μεγάλο βαθμό από τους Ρωμαίους διαπιστώνεται και από τα νομίσματα του Κόμμοδου (190 μ.Χ.) και του Σεπτίμου Σεβίρου (200 μ.Χ.) (Παπαδάτου - Γιαννοπούλου, 1991).

Το λιμάνι χαρακτηρίζει τόσο πολύ την πόλη, που οι Άραβες αναφέρονται σε αυτήν ως «λιμένα Πατρών». Στην περίοδο μάλιστα της Φραγκοκρατίας, η σημασία του ως κέντρο μεταφορών ήταν τόσο μεγάλη που ακόμα και σήμερα μερικοί ναυτικοί αποκαλούν την πόλη «φράγκα σκάλα». Η εξέλιξη του λιμανιού αντικατοπτρίζεται και από τα τεχνικά χαρακτηριστικά, καθώς το βάθος του ήταν αρκετά μεγάλο για να φιλοξενεί φρεγάτες κατά την περίοδο της Ενετοκρατίας (Αρώνης, 1992).

Κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας και πριν από την έναρξη του απελευθερωτικού αγώνα, ιδρύονται στην Πάτρα οι πρώτες βιομηχανίες και εξαγωγικοί οίκοι, ενώ την εποχή εκείνη το λιμάνι της Πάτρας με το λιμάνι της Σύρου θεωρούνται τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας. Μετά τον απελευθερωτικό αγώνα του 1821 γίνονται και τα πρώτα σημαντικά έργα στο λιμάνι σε συνδυασμό με

πολεοδομικό σχέδιο του Βούλγαρη (κατασκευάστηκε ο μώλος της Αγίου Νικολάου) (Παπαδάτου - Γιαννοπούλου, 1991).

3.3.2 Εξέλιξη Λιμένα Πατρών 1830 Έως Σήμερα

Ενώ, η κατεύθυνση της πόλης είχε ήδη στραφεί προς την θάλασσα, εντούτοις, το έργο κατά τα άλλα Σχέδιο Πόλης του Στ. Βούλγαρη, δεν προέβλεπε τα αναγκαία έργα για την προστασία του φυσικού όρμου της Πάτρας, δηλαδή την κατασκευή ενός τεχνητού λιμανιού. Παρά την ανυπαρξία όμως ενός τέτοιου λιμανιού, η κίνηση των εμπορικών πλοίων υπήρξε αξιόλογη. Με βάση, λοιπόν, τις πληροφορίες του Άγγλου προξένου **Τζώρτζ Κρόου**, το 1830 κατέπλευσαν στο λιμάνι της Πάτρας 5 βρετανικά πλοία για την φόρτωση σταφίδας, αξίας 10.455 λιρών και τον επόμενο χρόνο, το 1831, φορτώθηκε σε 13 βρετανικά πλοία στα-φιδοκαρπός αξίας 45.039 λιρών. Στο ίδιο δε χρονικό διάστημα, προσορμίσθηκαν ή στάθμευσαν στην Πάτρα, με προορισμό την Γλαρέντζα και το Ναυαρίνο, συνολικά 565 ελληνικά πλοία, 223 επιανησιακά και 98 πλοία διαφόρων εθνικοτήτων (Μούλια, 2000).

Εκτός της σταφίδας όμως, από το λιμάνι της Πάτρας εξαγόταν και άλλα είδη βεβαίως, όπως δημητριακά, δέρματα, βελανίδια, μετάξι κ.λ.π., ενώ παράλληλα εισάγονταν πολλά και διάφορα υλικά πρώτης ανάγκης, για την ανοικοδόμηση της πόλης, καθώς και είδη πολυτελείας, για την υπό διαμόρφωση ελίτ. Ως το 1836 το μεγαλύτερο μέρος των εισαγωγών αποτελούν προϊόντα σιδήρου (καρφιά, βέργες, κλειδαριές) και άλλων μετάλλων, οικοδομικές πλάκες και κατεργασμένο ξύλο. Μια πόλη καινούρια οικοδομείται (η Κάτω) και μια παλιά ανοικοδομείται (η Άνω) και είναι φυσικό να έχουν ζήτηση τα οικοδομικά υλικά. Το 1838 το 53% των εισαγωγών αποτελούν προϊόντα της ευρωπαϊκής υφαντουργίας (υφάσματα και βαμβακερά νήματα), ενώ τα αποικιακά προϊόντα (ζάχαρη και καφές) και τα οικοδομικά υλικά αποτελούν το 8,6% και το 9,6%, αντιστοίχως, των εισαγωγών. Οι εισαγωγικές ανάγκες και κυρίως οι εξαγωγικές δραστηριότητες κατέστησαν το λιμάνι της Πάτρας, από το 1828, σημαντικό κέντρο της ναυσιπλοΐας στην ανατολική Μεσόγειο (Μούλια, 2000).

Στα 1835 το λιμάνι της Πάτρας μαζί με άλλα της περιοχή, συγκέντρωνε το μεγαλύτερο αριθμό ξένων πλοίων. Από εδώ και εμπρός και μέχρι πριν από τον 2ο

Παγκόσμιο πόλεμο, η ανάπτυξη της Πάτρας είναι συνεχής και γρήγορη. Η ανάπτυξη αυτή προσελκύει πολλούς από τους κατοίκους της ενδοχώρας για εργασία και εγκατάσταση. Δημιουργούνται βιοτεχνίες βαμβακοκλωστικής, οινοποιίας, χαρτοποιίας κλπ. Πλούσια πηγή στην οικονομία της πόλης είναι η εξαγωγή σταφίδας. Ο χαρακτήρας της πόλης γίνεται έντονα εμπορικός - μεταπρατικός. Αν και η γοργή ανάπτυξη της Αθήνας έχει αρχίσει, ο ρυθμός ανάπτυξης της πόλης δεν μειώνεται. Αντίθετα, λόγω της συγκέντρωσης εμπορικής δραστηριότητας, αυξάνεται (με μέσο ετήσιο ρυθμό 2.25%), και η πόλη αρχίζει να παίρνει ένα έντονο αστικό χαρακτήρα (Αρώνης, 1992).

Το λιμάνι ανέκαθεν έπαιξε σημαντικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτική ζωή της πόλης. Κατά τον προηγούμενο αιώνα γνώρισε μία περίοδο μεγάλης άνθησης σαν κέντρο σταφιδεμπορίου. Τα πλεονεκτήματα γεωγραφικής θέσης του επεφύλαξαν μια εκτεταμένη περίοδο ακμής, που σημάδεψε τη ζωή της Πάτρας και διαμόρφωσε σε μεγάλο βαθμό τα χαρακτηριστικά της τοπικής οικονομίας. Στη συνέχεια, η κάμψη και παρακμή του σταφιδεμπορίου, συμπαρέσυρε και το λιμάνι σε μία περίοδο στασιμότητας και αργότερα παρακμής, που έγινε ιδιαίτερα έντονη τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Το χαρακτηριστικό του λιμανιού σε όλη την περίοδο του μεσοπολέμου μέχρι και τις αρχές του Β' παγκόσμιου πόλεμου ορίζουν ένα εύρωστο λιμάνι με έντονη εμπορευματική δραστηριότητα. Υπήρχε ναυτική σύνδεση των Πατρών με όλη σχεδόν τη Δυτική Ελλάδα καθώς και με την Ιταλία και Αλβανία. Όμως η ανάπτυξη των πορθμειακών μεταφορών, οδήγησε σε μία νέα περίοδο ακμής που άρχισε τη δεκαετία του 1960 και συνεχίζεται και σήμερα με πολύ θετικές προοπτικές (Internet: Πάτρα, 1996).

Ο Β' παγκόσμιος πόλεμος δημιουργεί μία τομή που ακολουθείται από μία φάση απραξίας και αναδιοργάνωσης μετά την απελευθέρωση. Από το 1951 -52 αρχίζει πάλι να ανακτά σημαντική εμπορευματική δραστηριότητα στα πλαίσια των αλλαγμένων μεταπολεμικών συνθηκών. Από το τέλος της δεκαετίας του '50 δρομολογούνται οι συνθήκες που καθόρισαν το σημερινό χαρακτήρα του λιμανιού. Μετά το τέλος του εμφυλίου και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1970 η οικονομία της πόλης φθίνει, κύρια λόγω του υδροκεφαλισμού του δίδυμου Αθήνας-Πειραιά. Στη δεκαετία 1950-60 το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας, μόλις φαίνεται να συγκρατεί τη φυσική του αύξηση (γύρω στο 0.8% ετήσια). Η πόλη θα ξαναβρεί θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης κατά τα τέλη της δεκαετίας του '70, αρχές του '80, κύρια

λόγω της έντονης κίνησης του λιμανιού της, της γεωγραφικής της θέσης και της ίδρυσης του Πανεπιστημίου Πατρών και του Περιφερειακού Νοσοκομείου (Αρώνης, 1992).

Η θέση της Πάτρας ως πλησιέστερου σημαντικού ηπειρωτικού λιμένος προς τη Δυτική Ευρώπη, ως αστικού κέντρου υπερτοπικής κλίμακας και συγκοινωνιακού κόμβου, ευνόησε τη χρησιμοποίησή της από τους τουρίστες, είτε ως σημείο εισόδου - εξόδου, είτε ως σημείο διέλευσης. Γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό για την πολεοδομική της διαμόρφωση, μιας και το λιμάνι, η σιδηροδρομική γραμμή και ο σταθμός, καταλαμβάνουν σημαντικό, αν όχι ολόκληρο μέρος, από την παραλία της πόλης, και που σε συνδυασμό με την ύπαρξη των βιομηχανιών στα νοτιοδυτικά παράλια (Ακτή Δυμαίων), καθιστούν την Πάτρα μια "παραθαλάσσια πόλη χωρίς θάλασσα".

Μέσα στα τελευταία 30 χρόνια, τόσο η Πάτρα όσο και το λιμάνι της άλλαξαν δραστικά. Ιδιαίτερες αλλαγές στον χαρακτήρα του λιμανιού έγιναν λόγω των ιδιαίτερων πολιτικών και οικονομικών συνθηκών που διαμορφώθηκαν στα Βαλκάνια. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις το λιμάνι κλίθηκε να ανταπεξέλθει σε νέες δραστηριότητες και να παίξει σημαντικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές τις ευρύτερης Βαλκανικής περιοχής.

Σήμερα, το λιμάνι της Πάτρας, μαζί με αυτό της Ηγουμενίτσας, αποτελεί τη σημαντικότερη τερματική εγκατάσταση θαλάσσιων μεταφορών της Δυτικής Ελλάδας και το σημαντικότερο σημείο πορθμειακής σύνδεσης της χώρας με την Ιταλία, ενώ ο ρόλος του στο δίκτυο των εσωτερικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων με τα νησιά του Ιονίου έχει αποδυναμωθεί, μετά την ανάπτυξη του λιμανιού της Κυλλήνης ως κύριου σημείου συνδέσεως της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς.

Οι εξελίξεις της διεθνούς μεταφορικής αγοράς στην ευρύτερη περιοχή της Αδριατικής και των Βαλκανίων, αναδικνύουν και αναβαθμίζουν το ρόλο του λιμανιού της Πάτρας στο διεθνές δίκτυο των μεταφορών. Ενώ το ποσοστό του διεθνούς εμπορίου της χώρας που εξυπηρετείται οδικά παραμένει σταθερό στην τάξη του 7-8% ετησίως. Οι προβλεπόμενοι φόρτοι για το 2010 ανέρχονται σε 190.000 - 280.000 φορτηγά, 280.000 - 300.000 ιδιωτικά αυτοκίνητα, 10.000 λεωφορεία, 40.000 δίκυκλα και 1.700.000 επιβάτες το χρόνο. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1992 τα αντίστοιχα νούμερα ήταν: 948.226 επιβάτες, 110.999 φορτηγά, 6.806 λεωφορεία, 153.096 επιβατικά και 17.883 δίκυκλα (Internet: Πάτρα, 1996).

3.3.3 Κατασκευαστικά Έργα Λιμένα

Η μεγάλη κίνηση στο λιμάνι της Πάτρας δημιούργησε από πολύ νωρίς, τις σκέψεις για την αναγκαιότητα της προστασίας του φυσικού όρμου και ως εκ τούτου, της διευκόλυνσης των караβιών που αγκυροβολούσαν σε αυτόν, προοπτική όμως, που φάνταζε εξωπραγματική για τις τότε δυνατότητες του αυτοχρηματοδοτούμενου Δήμου Πατρέων (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

Ωστόσο, παρά την οικονομική ασφυξία, οι πατρινοί ήταν αποφασισμένοι να εκσυγχρονίσουν τον μοναδικό δίαυλο επικοινωνίας τους με την Ελλάδα και τον Μεσογειακό περίγυρο. Γι' αυτό, το Δημοτικό τους Συμβούλιο αποφάσισε στις 22 Αυγούστου του 1836 να επιβάλει ιδικό δημοτικό φόρο για όλα τα εμπορεύματα που θα χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή τεχνητού λιμένα, απαραίτητου λόγω της αυξανόμενης εμπορικής και ναυπλιακής κίνησης. Θα πρέπει να θεωρείται ως ιστορική, μιας και από τότε άρχισε, για την Πάτρα και τους κατοίκους της, ένας επίπονος, μακροχρόνιος και πολυδάπανος αγώνας δρόμου, για την κατασκευή του τεχνητού λιμανιού της πόλης, έργο που βασίσθηκε αποκλειστικά και μόνο στις οικονομικές αντοχές των Πατρινών (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

Μέσα σε κλίμα διαφωνιών, τελικά, κατασκευάστηκε τον Οκτώβριο του 1838 το πρώτο μέρος του μώλου, μήκους 35 περίπου μέτρων. Δύο χρόνια αργότερα (1840), ο ξύλινος μώλος επεκτάθηκε κατά 20 μέτρα, χωρίς και πάλι να ικανοποιεί τις ανάγκες της ναυσιπλοΐας. Ο νεοκατασκευασμένος ξύλινος μώλος όμως, δεν διέθετε κάποια φωτιστική πηγή για τον προσανατολισμό των πλοίων κατά τις νυχτερινές ώρες, παρά την μεγάλη κίνηση στο λιμάνι και παρά τις υποδείξεις. Το 1858, θα αποκτήσει η Πάτρα τον πρώτο της Φάρο, ο οποίος ήταν ο πρώτος ελληνικός Φάρος καταγραμμένος στους διεθνείς καταλόγους της εποχής. Μολαταύτα, το ενδιαφέρον για το λιμάνι έμεινε αμείωτο και τα λιμενικά έργα συνεχίστηκαν και κατά την δεκαετία του 1850, με την κατασκευή ενός νέου λιμενοβραχίονα και αποβάθρας, που, από την πράξη όμως, αποδείχθηκαν αναποτελεσματικά. Γιατί, το μικρό βάθος της θάλασσας εμπόδιζε τα μεγάλα ιστιοφόρα να προσεγγίζουν και για να φορτώσουν και να ξεφορτώσουν, ήταν αναγκασμένα να πλευρίζουν στις ξύλινες εξέδρες, που έστηνε ο κάθε σταφιδέμπορος, με συνέπεια να

δημιουργείται ανεξέλεγκτη κατάσταση στο λιμάνι και να παρουσιάζει άσχημη όψη (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

Στα πλαίσια των νέων λιμενικών έργων ήταν ενταγμένος και ο



πρώτος Φάρος των Πατρών, που το 1864

Εικόνα 3.5: Ο νέος πέτρινος φάρος στο μόλο του Αγίου Νικολάου, πηγή: (Internet: Οργανισμός Λιμενικός Πατρών)

γνώρισε αξιόλογες βελτιώσεις για να καταλήξει στη γνωστή του μορφή το 1878 (εικόνα 3.5). Επειδή όμως και τα νέα λιμενικά έργα, όπως άλλωστε και τα προηγούμενα, δεν έλυσαν ουσιαστικά το λιμενικό πρόβλημα της πόλης, αφ' ενός μεν γιατί δεν ήσαν ενταγμένα σ' ένα γενικότερο σχέδιο, αφ' ετέρου δε, γιατί η εκτέλεση τους γινόταν τμηματικά, λόγω της οικονομικής αδυναμίας του Δήμου Πατρέων. Γι' αυτό, από τα τέλη της δεκαετίας του 1860, άρχισε να ωριμάζει η ιδέα της κατάρτισης ενός οριστικού σχεδίου, το οποίο θα ανταποκρινόταν στις ναυτιλιακές ανάγκες της εποχής. Για τον σκοπό αυτό, το Δημοτικό Συμβούλιο της πόλης αποφάσισε την επιβολή και νέου φόρου, ο δεύτερος φόρος, μετά από εκείνον του 1837, εξασφαλίζοντας έτσι ένα σεβαστό έσοδο για τον Δήμο Πατρέων. Την επόμενη χρονιά, το 1869, η Λιμενική Επιτροπή Πατρών ζήτησε από την κυβέρνηση την κατάρτιση ενός νέου και οριστικού σχεδίου για την δημιουργία τεχνητού λιμανιού, προβάλλοντας, παράλληλα και για πρώτη φορά, το αίτημα της ανάθεσης των προς εκτέλεση έργων σε ευρωπαϊούς μηχανικούς (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

Η κυβέρνηση αποδέχθηκε τις προτάσεις της τοπικής Λιμενικής Επιτροπής, η οποία, στην συνέχεια, ανέθεσε στον Γάλλο μηχανικό Ν. Πασκάλ. Ο Γάλλος μηχανικός, με την συνδρομή των αξιωματικών του μηχανικού Σκαλιστήρη και Μαρκόπουλου, την 1η Μαΐου του 1872, κατέθεσε στον Νομάρχη Αχαϊοήλιδος τις προτάσεις του για την μετατροπή του φυσικού όρμου των Πατρών σ' ένα σύγχρονο τεχνητό λιμάνι, χωρίς όμως να συνοδεύονται οι προτάσεις και από τους αντίστοιχους προϋπολογισμούς. Στις 26 Ιουνίου του 1872, δημοσιεύθηκε στην τοπική εφημερίδα από την οποία οι πατρινοί πληροφορήθηκαν, εκτός των άλλων έργων και για την

κατασκευή ενός κυματοθραύστη. Για δε την θέση του λιμανιού, ο Ν. Πασκάλ στην έκθεση του, ήταν κατηγορηματικός, απορρίπτοντας την παλαιά τοποθεσία προσδόρμησης των πλοίων, δηλαδή την περιοχή του Αγίου Ανδρέα, άποψη που αρκετοί υποστήριζαν από το 1841, προτείνοντας την από χρόνια ήδη διαμορφωμένη θέση του λιμανιού εντός της πόλης και όχι έξω από αυτήν (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

Με βάση τα σχέδια του Ν. Πασκάλ και μετά από μακρές συζητήσεις και διαβουλεύσεις, την υποχρέωση κατασκευής των νέων λιμενικών έργων, μέσα σε διάστημα έξι ετών από την δημοπρασία τους, ανέλαβε ο Γάλλος μηχανικός Π. Μανιάκ, αντί του ποσού των έξι εκατομμυρίων δραχμών. Επειδή όμως, το ποσόν για την εκτέλεση των έργων θεωρήθηκε από τους πατριούς υπέρογκο, δημιουργήθηκαν πολλές αντιδράσεις. Τελικά, μετά από πιέσεις, οι Γάλλοι κατασκευαστές συμβιβάστηκαν με το ποσόν των 4.932.000 δραχμών και η σχετική σύμβαση υπογράφηκε στις 28 Σεπτεμβρίου 1879, ενώ η επικύρωση της έγινε το 1880 (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

Αμέσως, μετά την επικύρωση της σχετικής σύμβασης, η γαλλική εργολάβος εταιρεία άρχισε τις εργασίες για την κατασκευή του τεχνητού λιμανιού, το οποίο, με βάση τα σχέδια του Ν. Πασκάλ, *“... θα έχη επιφάνειαν 19 εκταρίων δια να ανταποκριθή εις κίνησιν πλοίων χωρητικότητος 450.000 τόννων περίπου καί όμοιαν εμπορευμάτων 60.000 τόνων περίπου...”*. Σοβαρές καταγγελίες για ατασθαλίες και κακό σχεδιασμό οδήγησαν στην διακοπή των εργασιών (τον Ιανουάριο του 1883), η επανέναρξη των οποίων έγινε κατορθωτή μόνο μετά από πέντε χρόνια κι αφού, στις 13 Ιουλίου 1888, είχε υπογραφεί, μεταξύ της γαλλικής εταιρείας και της Λιμενικής Επιτροπής, νέα συμπληρωματική σύμβαση. Τελικά, παρά τις διενέξεις, που οδήγησαν και σε συλλαλητήριο διαμαρτυρίας, τα λιμενικά έργα, με κόστος 8.063.000 χρυσές δραχμές, αποπερατώθηκαν το 1889, δηλαδή μέσα σε εννέα χρόνια, διάστημα σχετικά μικρό για τις τεχνολογικές δυνατότητες της εποχής και τα παρουσιαζόμενα προβλήματα (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

Τον ίδιο χρόνο, που ολοκληρώθηκαν τα λιμενικά έργα και συγκεκριμένα στις 16 Ιουνίου 1889, υπογράφηκε νέα σύμβαση με τον Φραγκίσκο Αύγουστο Σαίν, για την κατασκευή των αναγκαίων για την λειτουργία του λιμανιού κρητιδωμάτων, με βάση το ειδικό σχέδιο του αρχιμηχανικού της Γαλλικής Ακαδημίας Κελλενέκ, πρότυπο του οποίου ήταν το λιμάνι του Αγίου Λουδοβίκου του Ροδανού, που το έδαφος του έμοιαζε με αυτό της Πάτρας. Με βάση την σχετική σύμβαση, ο Φ.Α.Σαίν αναλάμβανε την υποχρέωση

κατασκευής παραλιακού κρηπιδώματος μεταξύ των μώλων Αγίου Νικολάου και Καλαβρύτων του λιμένος Πατρών, κατασκευή πλατείας για το νέο τελωνείο και άλλα συμπληρωματικά έργων σχετικά με την αναβάθμιση του λιμένα. Το έργο όμως δεν ολοκληρώνετε λόγο του ότι η θάλασσα καταστρέφει το πρόχωμα που δεν είχε κατασκευαστεί στέρεα και κατακλύζει το συνεργείο (Α.Κοκκοβίκας, 2002)

Ωστόσο, τα αναγκαία, για το πλεύρισμα των πλοίων μέσα στο λιμάνι, κρηπιδώματα δεν κατασκευάστηκαν, με αποτέλεσμα τα ατμόπλοια να μην προσεγγίζουν στις αποβάθρες για την αποβίβαση ή την επιβίβαση του κόσμου και για το φόρτωμα ή ξεφόρτωμα των εμπορευμάτων. Γι' αυτό και η χρησιμοποίηση των βαρκών - μαούνων, των λεγομένων "φορτηγίδων", συνεχώς αυξανόταν, ως αναγκαίος κρίκος της ναυσιπλοϊκής αλυσίδας. Το 1870, υπήρχαν στο λιμάνι περί τις 40 φορτηγίδες των 10 έως και 15 τόννων η κάθε μία, ενώ, με την αύξηση της ναυσιπλοΐας, το 1912, είχαν φθάσει περίπου τις 120 των 20 έως 100 τόννων (Μούλια, 2000).

Χωρίς ουσιαστικά κρηπιδώματα το λιμάνι παρέμεινε για πάρα πολλά χρόνια, λόγω των εσωτερικών εξελίξεων (Επανάσταση του 1909, Αποκλεισμός, Εθνικός Διχασμός) και των πολεμικών γεγονότων (Βαλκανικοί Πόλεμοι, Α΄ Παγκόσμιος, Ουκρανική εκστρατεία, Μικρασιατική καταστροφή) και συγκεκριμένα μέχρι το 1927, όπου τότε τέθηκε εκ νέου το λιμενικό ζήτημα στο σύνολο του. Μετά από σχεδόν τρία χρόνια συζητήσεων, εισηγήσεων και μελετών, η Λιμενική Επιτροπή Πατρών, την 1η Σεπτεμβρίου 1930, ανέθεσε στην "Τεχνικήν Εταιρεία Γενικών Κατασκευών ΚΟΟΟΚΕ" την εκτέλεση των εξής έργων (Α.Κοκκοβίκας, 2002):

1. Γενική εκσκαφή του λιμένος μέχρι του βυθομέτρου - 9,5 κάτω της στάθμης των ταπεινών υδάτων.
2. Κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων, μήκους 1.400 τρεχ. μέτρων απεχόντων της οικοδομικής γραμμής κατά 80 μέτρα, αντί των σήμερα κατά μέσον όρον 40 τοιούτων, προς δημιουργίαν ευρείας παραλιακής λεωφόρου, ίνα επ' αυτής κατασκευασθώσιν αποθήκαι εμπορευμάτων, κινηθώσιν οι γερανοί εκφορτώσεως κ.λ.π.
3. Διαπλάτυνσις του υφισταμένου μώλου Καλαβρύτων προς το παρόν προς το μέρος του υπάρχοντος λιμένος, ώστε να απόκτηση πλάτος 42 μέτρων, αντί του σήμερα 8.

4. Κατά προέκτασιν δε της οδοῦ Ἀστιγγοῦ, παρά τον μώλον Τριάντη, θέλει κατασκευασθῆ μώλος, προς ἐκφόρτωσιν των σιτοφορτίων, μήκους 120μέτρων καί πλάτους 8.

(Α.Κοκκοβίκας, 2002)

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1930 λοιπόν, το λιμάνι και η παραλιακή περιοχή μεταβλήθηκαν σ' ένα ενιαίο, απέραντο και πολυάνθρωπο εργοτάξιο. Αν και καθ' όλη την δεκαετία του 1930, οι νέες εργασίες στο λιμάνι (εικόνα 3.6) συνεχίζονταν, δεν είχαν ολοκληρωθεί κατά την έναρξη του Β' Παγκόσμιου Πόλεμου. Επίσης της εποχή εκείνη κατασκευάζετε και το νέο τελωνείο της Πάτρας κοντά στο γαλλικό μώλο (εικόνα 3.7) Μετά την θυελλώδη δεκαετία του 1940 και κατά την καθυστερημένη, λόγω



Εικόνα 3.6: Έργα στο λιμάνι, 1930, πηγή: (Internet: Οργανισμός Λιμενικός Πατρών)



Εικόνα 3.7: Το Τελωνείο (αρχές του '30), πηγή: (Σωτηρόπουλος, 1993)

εμφυλίου σπαραγμού, περίοδο ανασυγκρότησης της χώρας, συγκεκριμένα το 1956, ξαναήρθε στην επιφάνεια το Λιμενικό Ζήτημα της πόλης και η βόρεια επέκταση του λιμανιού επειδή δεν υπήρχε χερσαία οδός πρόσβασης (Αρώνης, 1992).

Ένας πολύ σημαντικός σταθμός της ιστορίας του λιμένα αποτελεί η κατασκευή το 1960 κρηπίδωμα υπερωκεανίων από τον Πολιτικό Μηχανικό Α. Δάλλα.. Τα έργα αυτά θέτουν το λιμάνι σε νέα τροχιά ανάπτυξης μιας και πλέον

μπορεί να δεχθεί υπερωκεάνια και έτσι να καλύψει τις ανάγκες του μεταναστευτικού ρεύματος της εποχής εκείνης προς Ευρώπη και Αμερική. Έργα αυτού του χαρακτήρα πραγματοποιούνται και το 1971 όπου άρχισε η κατασκευή διαπλάτυνσης του μώλου Αγίου Νικολάου και του μώλου Γούναρη καθώς και η κατασκευή του νέου μώλου Άστιγγος για την εξυπηρέτηση υπερωκεανίων. Το 1972, αρχίζει η κατασκευή του κρηπιδώματος Γλυφάδας για την εξυπηρέτηση των containers, καθώς και η επέκταση του κυματοθραύστη κατά 230 μέτρα παράλληλα με την ακτή (Αρώνης, 1992).

Όλα τα έργα υποδομής που αναφέρθηκαν παραπάνω είχαν ως αποτέλεσμα από τη μια να επιφέρουν τεράστια αύξηση της συνολικής κίνησης του λιμένα αλλά από την άλλη να μην επαρκούν πλέον οι χώροι για της δραστηριότητες αυτές. Το λιμάνι είχε καταλάβει με ένα πολύ άναρχο τρόπο το παραλιακό μέτωπο του κέντρου της πόλης υποβαθμίζοντας το και αποκόβοντας το από την καθημερινή ζωή της πόλης. Έτσι το πρόβλημα της αδυναμίας του λιμανιού να δεχτεί τους μελλοντικούς φόρτους διαφάνηκε από αρκετά νωρίς, και για το λόγω αυτό εκπονήθηκε η Μελέτη Δοξιάδη το 1985 και η οποία πρότεινε την επέκταση του λιμανιού από τον Αγ. Ανδρέα ως τον Διακονιάρη, στην περιοχή Ακτή Δημαίων. Η μελέτη αυτή όμως δεν εφαρμόστηκε λόγω αδυναμίας των αρμόδιων φορέων να συμφωνήσουν. (Μιλιώνης, 1991). Στη συνέχεια, το ΥΠΕΧΩΔΕ προκήρυξε το 1991 μελέτη για τη Στρατηγική Ανάπτυξη του Λιμανιού της Πάτρας, η οποία ανατέθηκε στις αρχές Ιουνίου το 1992 στη μελετητική κοινοπραξία ΑΔΚ-ΤΡΙΤΩΝ και προβλέπει την επιλογή δυνατών θέσεων ανάπτυξης του λιμανιού, καθώς και τεχνικο-οικονομική προμελέτη των προβλεπόμενων έργων επέκτασης.

Τέλος το πρόβλημα της αποκοπής της πόλης από το θαλάσσιο μέτωπο έγινε προσπάθεια να αντιμετωπισθεί με την ανάθεση Μελέτης Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένα από το Λιμενικό Ταμείο, το Μάιο του 1995 στην κοινοπραξία ΑΔΚ-ΤΡΙΤΩΝ, η οποία προβλέπει την εκπόνηση Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου για το λιμένα. Συγκεκριμένα, η μελέτη αυτή περιλαμβάνει κατευθύνσεις για τη βελτίωση των βασικών λειτουργικών χαρακτηριστικών του λιμένα, την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης - αναμονής οχημάτων, προτάσεις για την αξιοποίηση - χωροθέτηση κτισμάτων υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων, και προτάσεις για την αρχιτεκτονική διαμόρφωση διαθέσιμων χερσαίων χώρων που αποδίδονται σε δημόσια χρήση.

Σήμερα, έχουν ήδη ξεκινήσει οι διαδικασίες κατασκευής του νέου λιμένα, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της Οριστικής Μελέτης Λιμενικών Έργων, ενώ έχουν ολοκληρωθεί κατά ένα μεγάλο βαθμό τα έργα ανάπλασης της περιοχής πίσω από την Ιχθυόσκαλας με βάση τις προτάσεις της Μελέτης Οργάνωσης των Χερσαίων Χώρων Λιμένα. Στα έργα αυτά περιλαμβάνεται και η κατασκευή του ιστορικού φάρου που βρισκόταν παλαιότερα στην προβλήτα του Αγίου Νικολάου (Ρούσβελτ).

3.3.4 Άλλες δραστηριότητες στο λιμάνι

Από τις αναζητήσεις μας σε διάφορες ιστορικές πηγές για την ιστορία του λιμανιού της Πάτρας ανακαλύψαμε και άγνωστες καθημερινές πτυχές της ζωής του λιμανιού. Οι παράλληλες δράσεις προσέθεταν μια ακόμα ιδιαίτερη νότα και αίγλη στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα. Πτυχές αυτής της καθημερινής δραστηριότητας παρουσιάζονται παρακάτω.

Παράλληλα, εκτός των διευκολύνσεων που παρείχαν στο διαμετακομιστικό εμπόριο και την



Εικόνα 3.8: η καθημερινή 'βόλτα στο φάρο' το 1920, πηγή: (Α.Κοκκοβίκας, 2002)

ακτοπλοΐα, τα λιμενικά έργα της δεκαετίας του 1880, συνέβαλαν και στην διεύρυνση των σχέσεων των πατρινών με τον παραλιακό χώρο τους, σε τέτοιο βαθμό, ώστε, μετά από χρόνια, ως σύμβολο της πόλης να καταστεί ο πέτρινος Φάρος (εικόνα 3.8) του μώλου της Αγίου Νικολάου, στην κυκλική εξέδρα του οποίου, τουλάχιστον, τέσσερις γενιές πατρινών αναζήτησαν την φυγή από την καθημερινότητα. Αλλά και πριν γίνουν τα έργα του 1880, από την προηγούμενη ακόμα δεκαετία, οι πατρινοί ενδιαφέρονταν για τον παραλιακό χώρο. Ήταν ο χώρος του νυχτερινού περίπατου επί της προκυμαΐας και το μώλο του Αγίου Νικολάου (εικόνα). Οι δοξασμένες ημέρες της εξέδρας του Φάρου όμως, άρχισαν από το 1891, όταν κατασκευάστηκε "...το εν τω

Φάρω καφεεννείον", και ιδιαίτερα από το 1899, όταν το καφεενείο του Φάρου αφού ανακαινίστηκε επαναλειτούργησε με την ονομασία "Θαλασσιά Αύρα" (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

Σημαντικές, επίσης, ψυχαγωγικές υπηρεσίες προσέφερε στους πατρινούς και ο γενικότερος παραλιακός χώρος της πόλης, που, όπως στα 1828, έτσι και στην εποχή της "Μπελ Επόκ", του μεσοπολέμου και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1960, έσφυζε από τις δραστηριότητες των κάθε είδους "διασκεδαστηρίων". Επίσης, εκεί γύρω, απέναντι από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό, που τότε βρισκόταν στη θέση του ξενοδοχείου "Αστήρ", λειτουργούσε το θέατρο "Μούσαι", το μετέπειτα θρυλικό "Θέατρο του Σ.Π.Α.Π.", η σκηνή του οποίου φιλοξένησε θιάσους κωμειδυλλίων και ιταλικών μελοδραμάτων. Στην άλλη άκρη της παραλιακής ζώνης, από το "Θέατρο του Σ.Π.Α.Π.", κάπου στην περιοχή του Αγίου Ανδρέα, λειτουργούσε το "Αχαϊκό Θέατρο" ενώ, ανάμεσα τους, υπήρχε, επί της οδού Αγίου Ανδρέου, το κέντρο των σταφιδεμπόρων, το κοσμικό "Αεσχίδιον". Εκτός αυτών, υπήρχαν επίσης, ιδιαίτερα από την δεκαετία του 1920, πολλά καφεενεία, καμπαρέ και μαγειρεία, στα οποία σύχναζαν, κυρίως οι "λιμανίσιοι" αλλά και οι εκατοντάδες ταξιδιώτες, που έφθαναν για διάφορους λόγους στην πόλη (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

Το επικοινωνιακό μονοπάλιο του λιμανιού σταμάτησε από την 12η Δεκεμβρίου 1887, ημερομηνία κατά την οποία έφθασε στην Πάτρα, προερχόμενη από Αθήνα, Κόρινθο και Αίγιο, η πρώτη αμαξοστοιχία. Όπως ήταν επόμενο, για το παρθενικό της ταξίδι, είχαν



Εικόνα 3.9: Αποψη της σιδηροδρομικής γραμμής, πηγή: (Α.Κοκκοβίκας, 2002)

προγραμματισθεί γιορτές και πανηγυρισμοί, με την συμμετοχή του συνόλου του πληθυσμού της πόλης, γεγονός που αποκάλυπτε την ακόμα μεγαλύτερη κίνηση, που θα αποκτούσε η παραθαλάσσια περιοχή της Πάτρας, από την σιδηροδρομική συγκοινωνία. Μέχρι το 1892, η αμαξοστοιχία εξ Αθηνών σταματούσε στον σταθμό του Αγίου Διονυσίου, ενώ η εκ Πύργου ερχόμενη σταματούσε στον σταθμό του Αγίου Ανδρέου.

Δηλαδή, οι σιδηροδρομικές γραμμές δεν διέρχονταν μέσα από την πόλη, όπως ακριβώς ζητούσε ο εμπορικός κόσμος της, ο οποίος αντιδρούσε στην προοπτική της παρεμβολής προσκομμάτων μεταξύ της πόλης και του λιμανιού, που θα εμπόδιζαν την ελεύθερη πρόσβαση στην θάλασσα. Κατά συνέπεια το νέο συγκοινωνιακό μέσον αύξησε την κίνηση, ακόμα περισσότερο, στην παραλιακή ζώνη, που έλαβε διαφορετική μορφή, μετά την μεταφορά του σταθμού του Αγίου Διονυσίου και την στέγαση του σε κτίριο επί της συμβολής των οδών Αράτου και Όθωνος-Αμαλίας Έτσι, περί το 1899 και εν μέσω διαμαρτυριών, ενοποιήθηκαν οι μέχρι τότε δύο σιδηροδρομικοί σταθμοί, σε έναν, στον σιδηροδρομικό σταθμό Πατρών (εικόνα 3.9) (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

Από τα σημαντικότερα κτίσματα στο παραλιακό μέτωπο της Πάτρας ήταν και η εκκλησία του Αγίου Ανδρέα η οποία κατασκευάστηκε το 1828 πάνω στα ερείπια του αρχαίου ναού του Δημητρίου. Το 1835 και ενώ η πόλη είχε συνέλθει από τα δεινά της τουρκοκρατίας, 148 πατρινοί ανέλαβαν την ανέγερση του ναού πως τιμή του Αγίου Ανδρέα στη θέση του παλιού ερειπωμένου. Το 1836 άρχισε η ανοικοδόμηση του ναού, πάνω σε σχέδια του αρχιτέκτονα Λύσανδρου Κουτατζόγλου, η οποία και ολοκληρώθηκε 7 χρόνια μετά, το 1843. Ο νέος ναός του Αγίου Ανδρέα, θεμελιώθηκε από το βασιλιά Γεώργιο Α΄, το 1908, είναι βυζαντινού ρυθμού και η μεγαλύτερος σε χωρητικότητα ακόμα και σήμερα. Την επίβλεψη της ανέγερσης του ναού την ανέλαβε ο αρχιτέκτονας Μεταξάς και μετά το θάνατο του, το 1937, ο αρχιτέκτονας Νομικός. Ο Ναός εγκαινιάστηκε επίσημα στις 26 Σεπτεμβρίου του 1974 (Μούλια, 2000).

Το λιμάνι της Πάτρας εκτός από αναπτυξιακός παράγοντας της πόλης ήταν και φορέας προώθησης της ψυχαγωγίας των πολιτών και του αθλητικού πνεύματος. Έτσι στο χώρο του μώλου του Αγίου Νικολάου (εικόνα 3.10) στις 20 Ιουλίου του 1892 οργανώθηκαν οι πρώτοι κολυμβητικοί αγώνες, ενώ τρία χρόνια αργότερα οι

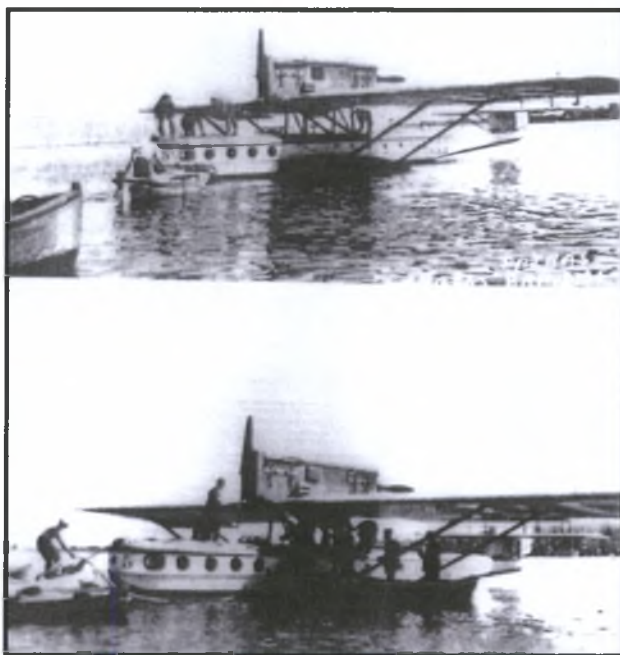


Εικόνα 3.10: Ναυτικοί αγώνες του 1892,
πηγή: (Α.Κοκκοβίκας, 2002)

πρώτοι τοπικού κωπηλατικοί αγώνες. Αποτέλεσμα όλων αυτών των δραστηριοτήτων που πλέον έγινε θεσμός στην πόλη, ήταν η ίδρυση του Ναυτικού Ομίλου Πατρών το 1929. Από τότε και κάθε καλοκαίρι, στο λιμάνι της Πάτρας διεξάγονται αθλητικοί θαλάσσιοι αγώνες, έως και τα τέλη της δεκαετίας του 1960 (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

Μια ακόμα πολύ σημαντική προσφορά του λιμανιού της Πάτρας ήταν και η πρωτοποριακή για τα χρόνια εκείνα εναέρια σύνδεση της Πάτρας με την προσθαλάσσωση υδροπλάνων στο λιμάνι (εικόνα 3.11). Από το 1929, άρχισε να λειτουργεί γραμμή αεροσύνδεσης Πάτρας Μπρίντεζη και Πάτρα Αθήνα, υπό την ευθύνη της Ιταλικής εταιρίας Αεροεσπρέσο. Για τις ανάγκες αγκυροβολίου αρχικά χρησιμοποιήθηκε ο λιμενοβραχίονας Καλαβρύτων σε μια έκταση 100 μετρων μήκους και 150 μέτρων πλάτους. Η διάρκεια του ταξιδιού ήταν 3 ώρες για Ιταλία (Βριδνδήσιον) και 1 ώρα για Αθήνα (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

Τέλος δεν θα πρέπει να λησμονήσουμε ότι το λιμάνι της Πάτρας ήταν και πύλη εισόδου νέων ιδεών και κουλτούρας. Έτσι από τα τέλη του 18^{ου} αιώνα το λιμάνι εκτός από βασικό διαμετακομιστικό κέντρο, ήταν και ο πρώτος δέκτης των εκπεμπόμενων, από την ανεπτυγμένη Δύση, φιλοσοφικών συστημάτων, πολιτικών ιδεών, καλλιτεχνικών τεχνοτροπιών, τεχνικών επιτεύξεων κ.λ.π.. αποφασιστικό ρόλο στη διάδοση "



Εικόνα 3.11: Προσθαλάσσωση του υδροπλάνου της 'Αεροεσπρέσο', το 1930, πηγή: (Α.Κοκκοβίκας, 2002)

των νέων ιδεών", έπαιξε η εξαγωγή της γαλλικής επανάστασης, από τα γεωγραφικά της όρια, στην ηπειρωτική Ευρώπη και στις πόλεις λιμάνια της Μεσογείου. Η ολιγόχρονη παρουσία των Γάλλων Δημοκρατικών στα Επτάνησα (1797 – 1799), συνέβαλε καθοριστικά στην αφύπνιση των ανήσυχων πνευμάτων, επιταχύνοντας έτσι τις πολιτικές εξελίξεις στην Ελλάδα (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

Ένας άλλος φορέας εισαγωγής “νέων ιδεών”, λόγω του φυσικού όρμου της πόλης, υπήρξε το κύμα των Ιταλών προσφύγων, που επηρέασαν, σε μεγάλο βαθμό, τις δημοκρατικές και κυρίως, τις σοσιαλιστικές αναζητήσεις μερίδας πατρινών. Η Πάτρα μαζί με την Αθήνα ήταν οι μόνες ελληνικές πόλεις που έκαναν δεκτούς με ενθουσιασμό του πολιτικού πρόσφυγες. Εκτός όμως, των ουτοπικών ριζοσπαστικών και αναχρονιστικών ιδεών, από το λιμάνι της Πάτρας, όπως ήταν επόμενο, την εποχή της ανάπτυξης των καπιταλιστικών μέσων παραγωγής, εισάγονταν και ακραίες αστικές απόψεις, υπό τον μανδύα του Φιλελευθερισμού, όπως αυτή του “Free Trade”⁹ (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

Εκτός των ιδεών, από το λιμάνι της Πάτρας εισάγονταν από άλλες ευρωπαϊκές χώρες τόπια υφασμάτων, ποικιλίες αρωμάτων, είδη επίπλωσης κ.λ.π.. παράλληλα, ράπτες “Φράγκικων” ρούχων, θίασοι όπερας, χοροδιδάσκαλοι και τόσοι άλλοι φορείς νέων τρόπων συμπεριφοράς και αισθητικής, έφταναν δια μέσου του λιμανιού, ενισχύοντας έτσι ένα νέο κύμα πολιτισμού πολύ διαφορετικό του παρελθόντος. Σύμμαχος των νέων τάσεων, αλλά και διαφημιστής τους, ήταν η τυπογραφεία η οποία έκανε την εμφάνισή της στην πόλη από το 1850, τυπώνοντας¹⁰ μάλιστα τόσο μεταφρασμένα βιβλία όσο και ελληνικά (Α.Κοκκοβίκας, 2002).

⁹ Διατυπώθηκε από τον Άνταμ Σμιθ πρεσβεύοντας, ότι αν ο κάθε άνθρωπος επιδιώκει το δικό του προσωπικό οικονομικό συμφέρον, θα δημιουργήσει μια οικονομία που θα λειτουργεί καλά.

¹⁰ Το 1850, εκδίδεται από το τυπογραφείο του Μ. Γεωργιάδη, το λιμπρέτο της όπερας του Γ. Ντονιτσέτι “Λουτσία ντι Λαμερμούρ” (στα ιταλικά) και ένα χρόνο αργότερα η όπερα του ίδιου συνθέτη “Λουκρητία Βοργία”. Το 1860, εκδόθηκε “Ο μάγειρας ή ο φίλος της οικιακής οικονομίας ενώ το 1858, είχε εκδοθεί το βιβλίο “Τα απόκρυφα της ωραιότητας του σώματος και του προσώπου”, καθώς και άλλα πολλά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

4.1 Γενικά στοιχεία

Η Αχαΐα είναι νομός της Ελλάδας που βρίσκεται στην βόρεια Πελοπόννησο (εικόνα 4.1), και ανήκει στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Συνορεύει ανατολικά με το νομό Κορινθίας, νότια με το νομό Αρκαδίας και νοτιοδυτικά με το νομό Ηλείας. Πρωτεύουσα του νομού είναι η Πάτρα, η τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, η οποία χαρακτηρίζεται σαν την βασική ακτοπλοϊκή πύλη της χώρας



Εικόνα 4.1: Χάρτης νομών Πελοποννήσου, πηγή: (Internet: greek tourism, 2009)

προς την δυτική Ευρώπη και το μεγαλύτερο αστικό κέντρο και λιμένες της Πελοποννήσου (Κολοβός, 2005).

Το ευρύτερο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πάτρας έχει μόνιμο πληθυσμό 190.843 κατοίκους (απογραφή 2001), ενώ ο Δήμος Πατρών 160.446 και η (κεντρική) πόλη έχει 158.400 κάτοικους. Η Πάτρα είναι το μεγαλύτερο οικονομικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο της Δυτικής Ελλάδας. Κατά τη διάρκεια των τεσσάρων χιλιετιών της ιστορίας της και ειδικότερα στη Ρωμαϊκή περίοδο, η Πάτρα αποτέλεσε κοσμοπολίτικο κέντρο της Μεσογείου, ενώ σύμφωνα με την χριστιανική παράδοση είναι ο τόπος του μαρτυρίου του Αγίου Ανδρέα (Κολοβός, 2005).

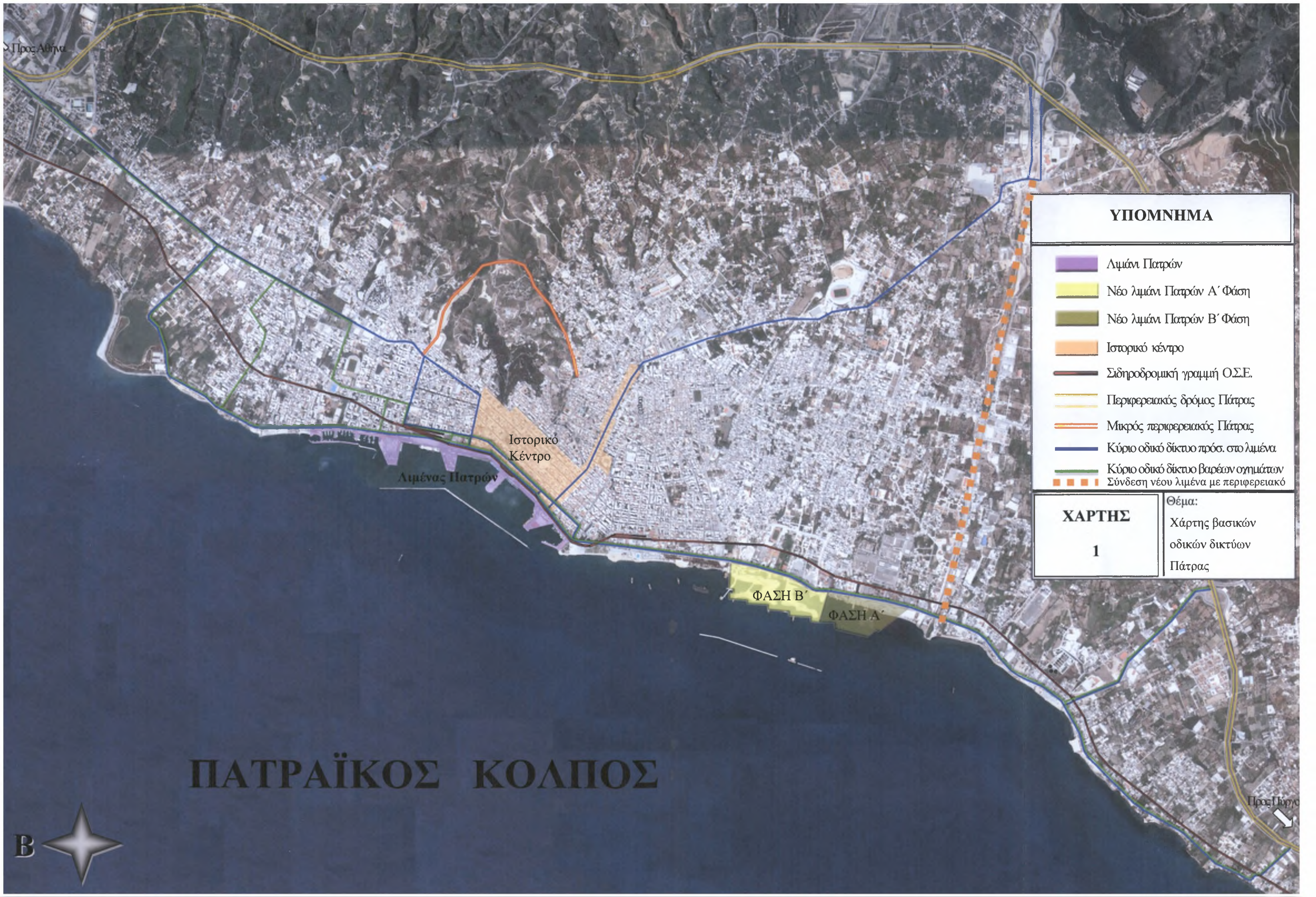
Αποκαλείται Πύλη της Ελλάδας προς τη Δύση, καθώς είναι διεθνές εμπορικό κέντρο, μεγάλο λιμάνι και κομβικό σημείο για το εμπόριο και την επικοινωνία με την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Δύση. Η πόλη διαθέτει δύο πανεπιστήμια και ένα Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα και συνδεδεμένα με αυτά ερευνητικά ινστιτούτα, που την καθιστούν επιστημονικό κέντρο με εξαιρετικές επιδόσεις στην τεχνική

εκπαίδευση. Η υπερσύγχρονη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου συνδέει το προάστιο της Πάτρας Ρίο με το Αντίρριο, ενώνοντας την Πελοπόννησο με την Στερεά Ελλάδα. Επιπλέον, η πόλη καυχείται για το μεγαλύτερο ευρωπαϊκό, μεσογειακού τύπου καρναβάλι της, το περίφημο Πατρινό καρναβάλι, τα κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα του οποίου είναι τα τεράστια σατιρικά άρματα και οι θεαματικοί χοροί και παρελάσεις (Κολοβός, 2005).



Εικόνα 4.2: Χάρτης Πάτρας, πηγή: (Internet: myPatra, 2009)

Η Πάτρα βρίσκεται (εικόνα 4.2), 216 χιλιόμετρα δυτικά της Αθήνας στα βορειοδυτικά παράλια της Πελοποννήσου, στους πρόποδες του Παναχαϊκού όρους και βρέχεται από τον Πατραϊκό κόλπο, ο οποίος στην ουσία είναι μια εγκόλπωση του



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Λιμάνι Πατρών
- Νέο λιμάνι Πατρών Α΄ Φάση
- Νέο λιμάνι Πατρών Β΄ Φάση
- Ιστορικό κέντρο
- Σιδηροδρομική γραμμή Ο.Σ.Ε.
- Περιφερειακός δρόμος Πάτρας
- Μικρός περιφερειακός Πάτρας
- Κύριο οδικό δίκτυο προς. στο λιμάνι
- Κύριο οδικό δίκτυο βαρέων οχημάτων
- Σύνδεση νέου λιμένα με περιφερειακό

ΧΑΡΤΗΣ

1

Θέμα:
Χάρτης βασικών
οδικών δικτύων
Πάτρας

ΠΑΤΡΑΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ



Προς Πύργο

Ιονίου πελάγους. Η περιοχή έχει ευχάριστο μεσογειακό κλίμα με σχετικά δροσερά, αλλά υγρά καλοκαίρια και πολύ ήπιους χειμώνες (Κολοβός, 2005).

Ένα κεντρικό χαρακτηριστικό της αστικής γεωγραφίας της Πάτρας είναι η διαίρεσή της στην Άνω και Κάτω πόλη, που συνδέονται μεταξύ τους με σκάλες. Αυτό είναι αποτέλεσμα μιας αλληλεπίδρασης ανάμεσα στη φυσική γεωγραφία της περιοχής και του μοντέλου ανθρώπινης κατοίκησης. Η Κάτω πόλη, η οποία περιλαμβάνει τον αστικό πυρήνα του 19ου αιώνα και το λιμάνι, βρίσκεται δίπλα στη θάλασσα και απλώνεται μεταξύ των εκβολών των ποταμών Γλαύκου και Χάραδρου και είναι χτισμένη πάνω σε ένα αρχικά ποταμογενές και ελώδες έδαφος, ενώ η Άνω πόλη καλύπτει την περιοχή των παλαιότερων οικισμών, γύρω από το φρούριο, πάνω στις δυτικές υπώρειες του Παναχαϊκού όρους (1.926 μέτρα) πριν τον Πατραϊκό Κόλπο. Το μεγαλύτερο ποτάμι της περιοχής είναι ο Γλαύκος που ρέει νότια της Πάτρας. Ο Γλαύκος πηγάζει από το Παναχαϊκό και τα νερά του συγκεντρώνονται από το 1925 σε μια μικρή ορεινή υδατοδεξαμενή κοντά στο χωριό Σούλι και στη συνέχεια διοχετεύονται με αγωγούς ώστε να παραγάγουν ενέργεια στον υδροηλεκτρικό σταθμό Γλαύκου, τον παλαιότερο υδροηλεκτρικό εργοστάσιο της Ελλάδας. Τα νερά χρησιμοποιούνται επίσης για την άρδευση των περιβολιών της Εγλυκάδας και για την ύδρευση της πόλης (Κολοβός, 2005).

4.2 Γενικά στοιχεία πόλης Πάτρας

Το οδικό δίκτυο της Πάτρας μαζί με κάποιες άλλες βασικές παραμέτρους, παρουσιάζονται στο Χάρτη 1. Με τη βοήθεια αυτού του χάρτη παρατηρείται, στο σύνολο της, η γεωγραφική ανάπτυξη της πόλης, τόσο κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, όσο και το "στενό" σημείο αυτής που είναι ακριβώς πάνω από το σημερινό λιμάνι της. Επίσης μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι το ιστορικό κέντρο της πόλης και σημερινό εμπορικό κέντρο βρίσκεται ανάμεσα στο παραλιακό μέτωπο του λιμένα και το φυσικό όριο του φρουρίου Πάτρας. Ακριβώς δηλαδή στο "στενό" πολεοδομικό σημείο της πόλης όπου συγκεντρώνει πολλές οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες.





Στο Χάρτη 1 έχουν αποτυπωθεί τόσο ο νέος περιφερειακός δρόμος της πόλης όσο και ο μικρός περιφερειακός. Την τελευταία δεκαετία τα δύο αυτά πολύ μεγάλα

οδικά έργα συνέβαλαν σημαντικά στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του κέντρου της πόλης. Πριν την κατασκευή τους η κίνηση των οχημάτων στο εθνικό οδικό δίκτυο Αθήνας Πύργου (Ε55) διερχόταν μέσα από την Πάτρα και πιο συγκεκριμένα από της δύο λεωφόρους της παραλιακής (λεωφόρου Όθωνος - Αμαλίας και Αγίου Ανδρέου), ενώ με την κατασκευή του νέου περιφερειακού τα οχήματα δεν εμπλέκονται καθόλου μέσα στην πόλη. Όσον αφορά το νέο μικρό περιφερειακό μετά την ολοκλήρωση του αναμένεται να συμβάλει στην αποσυμφόρηση του κέντρου της πόλης, μιας και σήμερα η κίνηση των οχημάτων από βορά προς νότο και αντίστροφα γίνεται πάλι μέσω της λεωφόρου Όθωνος - Αμαλίας και Αγίου Ανδρέα. Η κίνηση αυτή δεν είναι καθόλου αμελητέα συνυπολογίζοντας ότι βόρεια της πόλης στην περιοχή του Ρίου βρίσκετε το Πανεπιστημιακό νοσοκομείο της Πάτρας, ενώ νότια της πόλης η Βιομηχανική ζώνη.

Στο Χάρτη 1, έχουν αποτυπωθεί και οι βασικές οδικές προσβάσεις και ροές οχημάτων/βαρέων οχημάτων, σε σχέση με το λιμάνι. Παρατηρείται στο χάρτη ότι οι διελεύσεις αυτές γίνονται αποκλειστικά μέσω της λεωφόρου Όθωνος Αμαλίας και Αγίου Ανδρέου, δηλαδή των δύο πρώτων παράλληλων δρόμων του παραλιακού μετώπου. Επίσης διαπιστώνεται ότι η πορεία που ακολουθούν τα οχήματα από την επιβατική και εμπορική κίνηση του λιμανιού έως τις εξόδους του προς το βασικό οδικό δίκτυο του νομού διέρχεται όχι από κάποιες ειδικές οδικές συνδέσεις αλλά από διάφορους δρόμους της πόλης που είναι σχεδιασμένοι να καλύπτουν μόνο τον κυκλοφοριακό φόρτο της εσωτερικής κίνησης αυτής. Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι ότι επιβαρύνεται κατά πολύ η κίνηση στους δρόμους της πόλης και δημιουργούνται έντονα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες, όπου η επιβατική κίνηση στο λιμάνι είναι ιδιαίτερα αυξημένη.

Αποτυπωμένο στο Χάρτη 1 είναι και το δίκτυο του Ο.Σ.Ε. . Παρατηρείται ότι ακολουθεί μία πορεία μέσα στον αστικό ιστό της πόλης ταυτόσημη με το παραλιακό μέτωπο (βλέπε παράρτημα, φωτογραφίες 12 & 29). Στο σημείο του σημερινού λιμένα Πατρών ακολουθεί τα όρια του ενώ στη συνέχεια στο ύψος της εκκλησίας του Αγίου Ανδρέα εισχωρεί πάλι στον αστικό ιστό της πόλης για να συνεχίσει την πορεία του προς Πύργο. Στο κέντρο του λιμένα Πατρών και στο ύψος της προβλήτας Αγίου Νικολάου βρίσκεται ο επιβατικός σταθμός του Ο.Σ.Ε. (βλέπε παράρτημα, φωτογραφίες 11 & 13). Βέβαια αναμένεται ότι η χάραξη του θα αλλάξει ώστε να περνάει πλέον από το νέο λιμάνι που κατασκευάζεται στην ακτή Δυμαίων. Επίσης

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Όρια περιοχής μελέτης
-  Γραμμή Ο.Σ.Ε.
-  Όρια λιμένα Πατρών
-  Πύλη εισόδου εξόδου λιμένα Πατρών

ΧΑΡΤΗΣ

2

Θέμα:
Περιοχή
μελέτης/ανάπλασης

ΠΥΛΗ

Βόρεια
Προβλήτα

Προβλήτα
Ασιγγος

Προβλήτα
Αγ. Νικολάου

ΠΥΛΗ

Προβλήτα
Γούναρη

ΠΥΛΗ

Ιχθυόσκαλα



αποτυπώνονται και οι δύο χώροι εγκαταστάσεων του Ο.Σ.Ε., ο ένας βόρεια του κεντρικού σταθμού (μηχανοστάσιο, *βλέπε παράρτημα, φωτογραφίας 25*), και ο άλλος νότια μετά από την εκκλησία του Αγίου Ανδρέα (*παλαιός σταθμός Αγίου Γεωργίου, βλέπε παράρτημα, φωτογραφίες 26 & 27*). Παρατηρείται ότι και οι δύο αυτές εγκαταστάσεις καταλαμβάνουν μεγάλα κομμάτια του αστικού ιστού.

Τέλος παρουσιάζεται το σχήμα και η θέση που θα έχει ο νέος λιμένας Πατρών που βρίσκεται υπό κατασκευή. Η κατασκευή του μεγάλου αυτού έργου έχει χωριστεί σε δύο φάσεις, (Φάση Α΄ & Φάση Β΄), έχει αρχίσει από το 1997 και αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2010. Επίσης έχει αποτυπωθεί ένα πολύ σημαντικό συμπληρωματικό έργο για την οδική σύνδεση του νέου λιμένα. Είναι και η επικάλυψη του ποταμού Γλαύκου η κατασκευή οδικού άξονα που θα συνδέει, μέσο ανισόπεδου κόμβου, το νέο λιμάνι με τον περιφερειακό οδικό άξονα της Πάτρας (Ε55).

4.3 Γενικά στοιχεία περιοχής μελέτης

Ο λιμένας Πατρών αποτελείται ουσιαστικά από μια στενή λωρίδα χερσαίας ζώνης, η οποία φιλοξενεί όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Σε όλο το μήκος της λιμενικής έκτασης, σύνορο με την πόλη αποτελεί η παραλιακή οδός (που είναι η προέκταση της Εθνικής οδού Αθηνών – Πατρών μέσα στην πόλη και την συνδέει με την Εθνική οδό Πατρών - Πύργου), και τη σιδηροδρομική γραμμή. Και οι δύο αποκόπτουν το λιμάνι από την πόλη και κρατούν σε απόσταση όλα τα κτίσματα και τις εγκαταστάσεις της λιμενικής ζώνης από τον πολεοδομικό ιστό.

Ο λιμένας της Πάτρας (*Χάρτης 2*), διαθέτει 4 κύριους προβλήτες που σχηματίζουν 3 λιμενολεκάνες οι οποίες προστατεύονται από κυματοθραύστη σχεδόν παράλληλο προς την ακτή. Από Νότο προς Βορρά είναι οι προβλήτες Γούναρη, Αγ. Νικολάου, Άστιγγος και Βόρειος προβλήτας (ή προβλήτας Γλυφάδας), που σχηματίζουν μεταξύ τους την Νότια, την Κεντρική και την Βόρεια Λιμενολεκάνη.

Η περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας παρουσιάζεται στο Χάρτη 2. Η περιοχή αυτή περιλαμβάνει τόσο όλη την έκταση του λιμένα Πατρών σήμερα όσο και μια ευρύτερη περιοχή του αστικού ιστού της πόλης και του παραλιακού μετώπου. Οριοθετείται βόρεια από τα όρια του λιμένα Πατρών σήμερα (εξαιρείται η μαρίνα),

και την Ηρώων Πολυτεχνείου, συνεχίζει στην οδό Θεσσαλονίκης και Αγίου Διονυσίου. Στη συνέχεια διασχίζει όλη την οδό Αγίου Ανδρέα, για να καταλήξει μέσω της οδού Τριών Συμμάχων, στην Ακτή Δυμαίων. Τέλος ακολουθεί παράλληλη πορεία με το παραλιακό μέτωπο για να καταλήξει στο νότιο άκρο της περιοχής μελέτης στο ύψος που βρίσκεται ο πολυχώρος (Veso Mare), αφού συμπεριλάβει και το οικοδομικό τετράγωνο της εκκλησίας του Αγίου Ανδρέα, στην ακτή Δυμαίων.

Λόγω του πολύ μεγάλου μεγέθους της περιοχής μελέτης για την καλύτερη δυνατή ανάλυση και παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης έχει γίνει διαχωρισμός σε δύο βασικές υποπεριοχές (παρουσιάζονται με τα ανάλογα όρια στο Χάρτη 2). Η πρώτη περιλαμβάνει αποκλειστικά τα όρια του σημερινού λιμένα Πατρών εκτός από την αναπλασμένη μαρίνα που βρίσκετε στο βόρειο άκρο αυτού. Η δεύτερη υποπεριοχή περιλαμβάνει όλο το υπόλοιπο κομμάτι αστικού ιστού και παραλιακού μετώπου της περιοχής μελέτης, εκτός της ανάπλασης στην περιοχή της Ιχθυόσκαλας. Βέβαια να τονίσουμε ότι και στις δύο περιπτώσεις των αναπλάσεων που προαναφέραμε θα γίνει τόσο παρουσίαση τους όσο και απόλυτη ενσωμάτωση τους στην πρόταση μας.

4.4 Υφιστάμενη κατάσταση λιμένα

Η πρώτη υποπεριοχή, όπως προαναφέραμε, περιλαμβάνει το Λιμένα Πατρών, Χάρτης 2. Στην περιοχή αυτή γίνεται ένας επιπλέον διαχωρισμός σε τέσσερις ζώνες (Α, Β, Γ και Δ), (Χάρτης 3), ανάλογα με τις χρήσεις και δραστηριότητες που παρουσιάζει σήμερα ο λιμένας και είναι οι ακόλουθες:

- Το νότιο τμήμα προς Αγ. Ανδρέα αποτελεί τη Ζώνη Α, εκτείνεται από την προβλήτα Γούναρη έως την οδό Τριών Ναυάρχων και περιλαμβάνει την Ιχθυόσκαλα.
- Το νότιο τμήμα της κύριας λιμενικής εγκατάστασης αποτελεί τη Ζώνη Β, εκτείνεται μεταξύ του Προβλήτα Γούναρη και Μώλου Αγ. Νικολάου. Περιλαμβάνει την νότια Λιμενολεκάνη καθώς και τον Προβλήτα Γούναρη.
- Το κεντρικό τμήμα του λιμένα και η κύριας λιμενικής εγκατάστασης αποτελεί τη Ζώνη Γ, εκτείνεται από τον Μώλο Αγίου Νικολάου έως τον Σταθμό

Υποδοχής Επιβατών οριοθετώντας μεταξύ τους παραλιακό κρηπίδωμα στο οποίο παρεμβάλλεται ο προβλήτας Άστιγγος.






- Το Βόρειο τμήμα της κύριας λιμενικής εγκατάστασης αποτελεί τη Ζώνη Δ, εκτείνεται από τον προβλήτα Άστιγγος, περιλαμβάνει τον Σταθμό Υποδοχής και φτάνει μέχρι τον Βόριο προβλήτα

Οι παραπάνω λιμενικές ζώνες, πλην της Ζώνης Α που διαθέτει δικό της κυματοθραύστη, προστατεύονται με πρηνή που αποτελούνται από δύο συνεχόμενα τμήματα που σχηματίζουν γωνία μεταξύ τους ώστε να παραμένουν παράλληλα με την ακτογραμμή. Το πρώτο τμήμα μήκους 950 μ προστατεύει την περιοχή από τον «Μώλο Γούναρη» μέχρι τον «προβλήτα Άστιγγος» και έχει κατασκευαστεί με τα έργα της περιόδου 1880 – 1890. Στην συνέχεια βρίσκεται το δεύτερο τμήμα μήκους 650 μ για την προστασία της υπόλοιπης λιμενολεκάνης. Τα υφιστάμενα κρηπίδωματα μπορούν να εξυπηρετήσουν φορτηγά πλοία και πλοία γενικού εμπορεύματος χωρητικότητας μέχρι 25.000 DWT και επιβατηγά μέχρι 16.000 κόρους. (Internet: Οργανισμός Λιμενικός Πατρών)

Ολόκληρη η λιμενική ζώνη διαθέτει μεγάλη περίφραξη και η είσοδος στους λιμενικούς χώρους γίνεται μόνο από τις 5 ενεργές πύλες του. Για την όσο τον δυνατόν καλύτερη φύλαξη και προστασία των λιμενικών χώρων έχουν τοποθετηθεί κάμερες ασφαλείας, οι πύλες διαθέτουν μπάρες και φυλάκια έλεγχου και η περίφραξη έχει ενισχυθεί με επιπλέον συρματοπλέγματα. Επίσης λόγω και του αυξημένου προβλήματος λαθρομετανάστευσης που υπάρχει στον εν λόγω λιμένα τα μέτρα ασφαλείας έχουν αυξηθεί κατά πολύ τα τελευταία χρόνια μετατρέποντας το χώρο πλην του Μώλου Αγίου Νικολάου, σε ένα "απόρθητο φρούριο".



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Όρια περιοχής μελέτης
-  Γραμμή Ο.Σ.Ε.
-  Όρια λιμένα Πατρών
-  Πύλη εισόδου εξόδου λιμένα Πατρών
-  Υποπεριοχές ανάλυσης λιμενικής ζώνης (Α,Β,Γ,Δ)

ΧΑΡΤΗΣ

3

Θέμα:
Χάρτης χρήσεων
λιμενικής ζώνης



4.4.1 Περιγραφή Ζώνης Α



Εικόνα 4.3: Ζώνη ανάλυσης Α, πηγή: Ιδία επεξεργασία

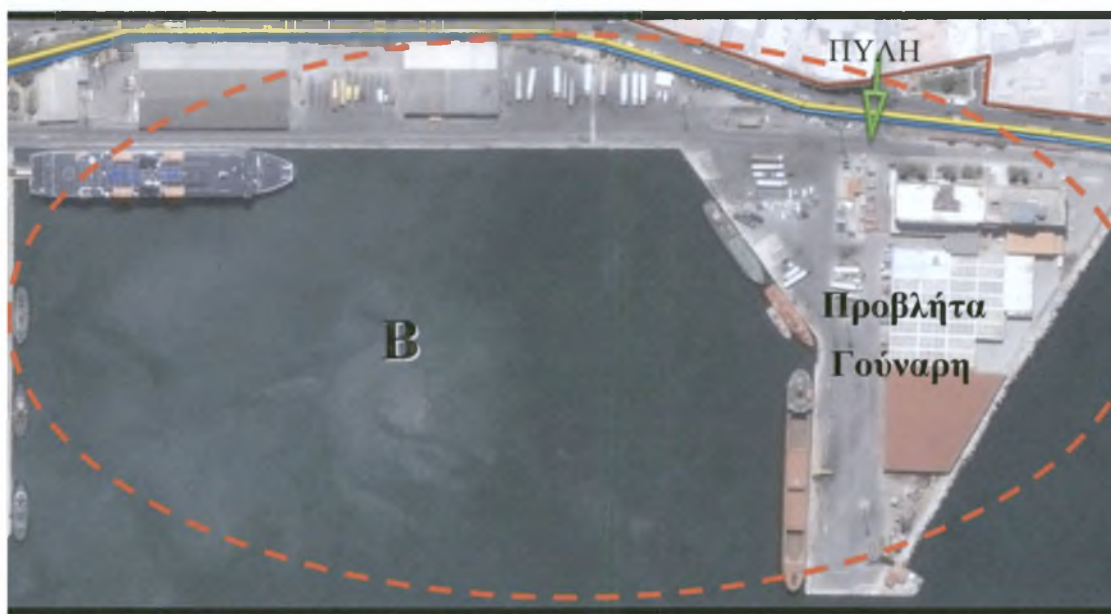
Η Ζώνη Α (εικόνα 4.3), περιλαμβάνει τη Ιχθυόσκαλα και τον νότιο προλιμένα και αποτελείται από κρηπίδωμα βάθους 3.5μ., ενώ κάθετα στο κρηπίδωμα αυτό υπάρχει μώλος 85μ, ο οποίος προστατεύει την λιμενολεκάνη. Η περιοχή αυτή σκοπό έχει την εξυπηρέτηση μικρών αλιευτικών σκαφών και γι' αυτό το λόγο έχει μικρό βάθος περίπου 7 μέτρων. Ο «νότιος προλιμένας» περιορίζεται προς νότο με κρηπίδωμα βάθους 35 μέτρων, επί του οποίου βρίσκεται το κτήριο της ιχθυόσκαλας. Η λεκάνη αυτή προστατεύεται από προσήνεμο μώλο μήκους 85μ., διατεταγμένο κάθετα σχεδόν στο άκρο του κρηπιδώματος αυτού.

Το κτίριο της Ιχθυόσκαλας (βλέπε παράρτημα, φωτογραφία 2), εμβαδού $2.300\mu^2$ είναι ένα επίμηκες κτίριο, το οποίο παρουσιάζει ενδιαφέρουσα αρχιτεκτονική μορφή, καθώς αποτελείται από κεκλιμένη σκεπή και αποτελεί τυπικό δείγμα κτιρίου λιμενικής εγκατάστασης. Βέβαια η κατάσταση του σήμερα δεν είναι καθόλου καλή και χρήζει άμεσης ανακαίνισης ώστε να καλύψει τις σύγχρονες ανάγκες της ιχθυόσκαλας. Πίσω από το κτίριο αυτό υπάρχει ψαροταβέρνα, η οποία έχει μακρά παράδοση, ενώ στην συνέχεια δύο ισόγεια

λαμαρινοσκεπή κτίρια, εμβαδού 1.100τ.μ., τα οποία στεγάζουν τους θαλάμους απεντόμωσης και δεν παρουσιάζουν κάποιο ιδιαίτερο ενδιαφέρον (ΑΔΚ, 1996).

Πρέπει να τονίσουμε ότι το κύριο χαρακτηριστικό αυτής της περιοχής είναι ότι βρίσκεται σε άμεση επαφή με την περιοχή που έχει αναπλαστεί και έχει κατασκευαστεί ο νέος φάρος. Επίσης βρίσκεται μπροστά από την εκκλησία του Αγ. Ανδρέα, ο οποίος αποτελεί ένα από τα κύρια αξιοθέατα της πόλης. Γενικότερα τόσο το κτιριακό απόθεμα της ζώνης αυτής όσο και η αισθητική εικόνα που παρουσιάζει είναι αρκετά άσχημη, δύσκολα προσβάσιμη, όχι καθαροί και απομονωμένοι.

4.4.2 Περιγραφή Ζώνης Β



Εικόνα 4.4: Ζώνη ανάλυσης Β, πηγή: Ίδια επεξεργασία

Όπως έχουμε προαναφέρει το νότιο τμήμα της κύριας λιμενικής εγκατάστασης αποτελεί η Ζώνη Β (εικόνα 4.4), η οποία εκτείνεται μεταξύ του Προβλήτα Γούναρη και Μώλου Αγ. Νικολάου. Περιλαμβάνει την νότια Λιμενολεκάνη καθώς και τον Προβλήτα Γούναρη. Ο εν λόγω προβλήτας είναι τραπεζοειδούς κάτοψης, η νότια πλευρά του έχει μήκος 235μ. και η κεφαλή μήκος 60μ, ενώ στη βόρεια πλευρά υπάρχει κρηπίδωμα, το οποίο αποτελείται από δύο ευθύγραμμα τμήματα μήκους 130μ και 120μ. Στη συνέχεια η πρώτη λιμενολεκάνη σχηματίζει κύκλο ελιγμών διαμέτρου 360μ και βάθους 9μ ενώ στις παρειές της υπάρχει παραλιακό κρηπίδωμα μήκους 350μ και βάθους 9μ (ΑΔΚ, 1996).

Όσον αφορά στην κτιριακή υποδομή της ζώνης Β, παρατηρούμε ότι ο προβλήτας Γούναρη είναι ο μοναδικός, που μία μεγάλη του έκταση καλύπτεται από κτήρια. Στην βάση του προβλήτα βρίσκεται πενταόροφο κτίριο συνολικού εμβαδού 7.000τ.μ. περίπου (βλέπε παράρτημα, φωτογραφία 1), το οποίο στεγάζει κυρίως τις υπηρεσίες του λιμένα καθώς και κάποιες άλλες υπηρεσίες. Το κτίριο αυτό αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα αρχιτεκτονικής της δεκαετίας του '80 και δεν μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι παρουσιάζει κάποιο ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, αλλά μόνο ότι βρίσκεται σε μορφολογική αρμονία με τις πολυκατοικίες της εξωτερικής ζώνης. Θα μπορούσε, όμως, με κατάλληλη αλλαγή και

αναδιαμόρφωση να αποτελέσει χρήσιμο κτίριο μιας και αναμένεται με την κατασκευή του νέου λιμένα να γίνει μεταφορά των λιμενικών υπηρεσιών.

Αναλυτικότερα στο κτήριο του λιμενικού ταμείου της Πάτρας στεγάζονται οι ακόλουθες υπηρεσίες. Το Λιμενικό Ταμείο (1.200τ.μ.) που καταλαμβάνει και το μεγαλύτερο μέρος του, το Λιμεναρχείο (1.300τ.μ.) και το Τελωνείο (2.100τ.μ.). Στο κτίριο αυτό στεγάζονται επίσης το Εργαστήριο Περιβάλλοντος, το Εργαστήριο Ρύπανσης και ο σταθμός εργαστηριακού ελέγχου της Χημικής Υπηρεσίας Πατρών, συνολικού εμβαδού 525τ.μ.. Σημαντικό είναι επίσης να αναφερθεί, ότι σε μέρος του ισόγειου και του μεσοπατώματος, στεγάζεται η Πυροσβεστική Υπηρεσία (570τ.μ.) . Τέλος στο 2^ο όροφο στεγάζονται το Ελεγκτικό Συνέδριο Νομού Αχαΐας (245τ.μ.) και ο Πλοηγικός Σταθμός Πατρών (140τ.μ.). Αξιοσημείωτο είναι ότι το κτήριο αυτό βρίσκεται εντός του φυλασσόμενου χώρου του λιμένα, η νότια πύλη (Πύλη 1 : Γούναρη) του οποίου είναι φυλασσόμενη με μπάρες, ελέγχοντας την είσοδο και έξοδο οχημάτων και ανθρώπων. (ΑΔΚ, 1996).

Στον προβλήτα Γούναρη υπάρχει ακόμα ένα ισόγειο κτίριο αποθηκών του Τελωνείου και ένα υπόστεγο, ενώ στο ακρότατο σημείο του υπάρχουν τρία κτίσματα ελαφριάς κατασκευής, εκ των οποίων τα δύο πρώτα χρησιμεύουν ως αποθήκες για τις δεξαμενές καυσίμων των πλοίων του Λιμεναρχείου, ενώ το τρίτο είναι ο οικίσκος του παλιρροιογράφου. Τέλος, πρέπει να αναφέρουμε, ότι υπάρχει ένα μεγάλο μεταλλικό υπόστεγο μέρος του οποίου χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης υπαλλήλων του λιμένα (ΑΔΚ, 1996).

Στην κεφαλή του προβλήτα Γούναρη γίνεται διαχείριση και φορτοεκφόρτωση χύδην εμπορευμάτων (θέση πρόσδεσης 1). Στον προβλήτα επίσης υπάρχει λιμενικό υπόστεγο αποθήκευσης φορτίων, καθώς και χώρος στάθμευσης και αναμονής φορτηγών. Τμήμα της επιφάνειας του προβλήτα, που περικλείει τη θέση πρόσδεσης 1, έχει οριστεί ως «περιοχή Schengen» και εξυπηρετεί τα πλοία που προέρχονται από χώρες εκτός Συνθήκης, τα οποία περιστασιακά προσεγγίζουν τον λιμένα. Στο υπόλοιπο μέτωπο του προβλήτα ορίζεται η θέση πρόσδεσης 2 που εξυπηρετεί κυρίως τα μικρότερου μεγέθους Ε/Γ – Ο/Γ προς Ιταλία (πλοία των 130 – 140 μ.)

Ακολουθεί κατά μήκος της ακτής παραλιακό κρηπίδωμα (θέσεις πρόσδεσης 3 και 4) συνολικού μήκους 385 μ και βάθους 9 μ. Εξ αυτών η θέση 4 εξυπηρετεί Ε/Γ –

Ο/Γ των γραμμών Ιταλίας μεγάλου μεγέθους καθώς και Ε/Γ – Ο/Γ των ακτοπλοϊκών γραμμών προς Κεφαλονιά.

Η νότια λιμενολεκάνη περιορίζεται προς βορρά από τον προβλήτα Αγ. Νικολάου που, μετά την τελευταία διαμόρφωση, έχει διαστάσεις 250 X 80 μ. Στις παρειές έχουν κατασκευαστεί κρηπιδώματα βάθους 9 μ. (dock 5-6, dock 7-8), οι οποίες χρησιμοποιούνται από τα ρυμουλκά του λιμένα.

Στην συνέχεια, κατά μήκος του παραλιακού κρηπιδώματος, υπάρχουν διαφορά κτίσματα όπως καντίνες εκδοτήρια εισιτηρίων και εγκαταστάσεις wc. Μεγάλο μέρος του κρηπιδώματος καταλαμβάνει ισόγειο κτήριο, εμβαδού 1000τ.μ., το οποίο παλαιότερα λειτουργούσε ως σταθμός υποδοχής επιβατών, ενώ σήμερα στεγάζει υπηρεσίες όπως Αστυνομία, Τελωνείο, Γραφεία Πρακτορείων, γραφείο αφορολόγητων ειδών και κυλικείο. Το επόμενο κτίσμα είναι ένα υπόστεγο μόνιμης κατασκευής εμβαδού 2.300τ.μ., το οποίο περιλαμβάνει και στεγασμένο χώρο και χρησιμοποιείται για φύλαξη και αποθήκευση εξοπλισμού μηχανημάτων του Λιμενικού Ταμείου Πατρών (ΑΔΚ, 1996).

Όσον αφορά στην στάθμευση στον προβλήτα Γούναρη, διατίθενται θέσεις για τους εργαζόμενους αλλά και τους επισκέπτες, ενώ στο εσωτερικό του προβλήτα υπάρχει αρκετός ελεύθερος χώρος για κίνηση και στάθμευση οχημάτων. Η χωρητικότητα είναι 30 περίπου οχήματα, αλλά δεν υπάρχει οριοθέτηση ή διαγράμμιση με αποτέλεσμα τα οχήματα να σταθμεύουν ακανόνιστα. Στο παραλιακό κρηπίδωμα, το μεγαλύτερο μέρος του υπαίθριου χώρου διατίθεται για στάθμευση και συγκεκριμένα, ο στεγασμένος χώρος (700τ.μ.), πίσω από το πρώην κτήριο υποδοχής επιβατών, χρησιμοποιείται μόνο για στάθμευση επιβατικών αυτοκινήτων. Οι χώροι εκατέρωθεν του κτηρίου αυτού, και μέχρι τα επόμενα κτήρια, προς νότο και βορρά, χρησιμοποιούνται για στάθμευση και αναμονή διακινούμενων φορτηγών, νταλικών κλπ. και η περιοχή έχει θεωρητική χωρητικότητα 15 περίπου οχήματα (ΑΔΚ, 1996).

Στην ζώνη διαμορφώνονται τρεις περιοχές στάθμευσης, οι οποίες εξυπηρετούν κυρίως τις ράμπες 1 έως και 4. Οι περιοχές αυτές είναι :

- Τμήμα του Προβλήτα Γούναρη, συνολικής επιφάνειας 4,6 περίπου στρεμμάτων, συνολικής θεωρητικής χωρητικότητας 15 περίπου βαρέων οχημάτων.

- Οι ελεύθεροι ασκεπείς χώροι μεταξύ του Προβλήτα Γούναρη και του μώλου Αγ. Νικολάου (πέραν των επιφανειών που καταλαμβάνονται από τον παλιό Σταθμό Υποδοχής Γούναρη και τα λιμενικά υπόστεγα), χωρητικότητας 20 περίπου βαρέων οχημάτων.
- Η συνολική χωρητικότητα στάθμευσης βαρέων οχημάτων της Ζώνης Β είναι 35 περίπου θέσεις βαρέων οχημάτων. Στη Ζώνη παρατηρείται εκτεταμένη στάθμευση κατά μήκος σε ώρες μέγιστης συσσώρευσης κατά τις περιόδους αιχμής (ΑΔΚ, 1996).

Τέλος, για την εξυπηρέτηση των υπηρεσιών που στεγάζονται στο Κτίριο Υπηρεσιών, διατίθεται συνολική χωρητικότητα στάθμευσης 100 περίπου θέσεων, σε τρεις χώρους, που εξασφαλίζουν ικανοποιητική εξυπηρέτηση των αναγκών :

- Μπροστά από το κτίριο (παράλληλα προς την Όθωνος – Αμαλίας), χωρητικότητας 40 θέσεων.
- Νότια του κτιρίου σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο, χωρητικότητας 30 θέσεων
- Στην πυλωτή του κτιρίου, χωρητικότητας 30 θέσεων

(ΑΔΚ, 1996).

Τέλος στην Ζώνη Β υπάρχει και πύλη εισόδου εξόδου από το λιμάνι (Πύλη 1 – Γούναρη), βρίσκεται στην προέκταση της οδού Γούναρη και εξασφαλίζει πρόσβαση στην ιχθυόσκαλα, το Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένα και στην κυρίως λιμενική ζώνη. Επιτρέπονται και οι δύο κινήσεις για βαρέα οχήματα, οχήματα υπηρεσιών και οχήματα προς ιχθυόσκαλα. Επιτρέπεται ακόμα η έξοδος των αμφικνούμενων επιβατικών οχημάτων. Η πύλη επικοινωνεί απ ' ευθείας με την Όθωνος – Αμαλίας, ενώ έχουν τοποθετηθεί φωτεινοί σηματοδότες. Δεν υπάρχουν χώροι σχηματισμού ουράς εισόδου, ενώ η εισερχόμενη και εξερχόμενη κυκλοφορία διασχίζει τη σιδηροδρομική γραμμή η οποία διέρχεται στο όριο της λιμενικής ζώνης. Η σιδηροδρομική κυκλοφορία ελέγχεται με δρύφακτο (ΑΔΚ, 1996).

Η πύλη αυτή πρακτικά αποτελεί την κύρια είσοδο – έξοδο για τις ακόλουθες κατηγορίες οχημάτων :

- Φορτηγά οχήματα τα οποία διακινούν τα γενικά φορτία, που εκφορτώνονται στον προβλήτα Γούναρη

- Φορτηγά οχήματα για τις ανάγκες τροφοδοσίας των πλοίων.
- Βαρέα οχήματα (απλά και σύνθετα φορτηγά) τα οποία διακινούνται από τις ράμπες 2,3
(ΑΔΚ, 1996)

Λόγω γειννίασης με τις Υπηρεσίες Τελωνείου – Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένα, βαρέα οχήματα τα οποία εισέρχονται στον λιμένα και καταλαμβάνουν χώρο στάθμευσης εντός της Ζώνης στην προβλήτα Γούναρη, προκειμένου να υποβληθούν μόνο σε τελωνειακό έλεγχο, ή να διεκπεραιώσουν τελωνειακές διατυπώσεις (και όχι να επιβιβασθούν σε πλοία), και τα οποία στη συνέχεια αναχωρούν οδικά για προορισμό εκτός Ελλάδος (ΑΔΚ, 1996).

4.4.3 Περιγραφή Ζώνης Γ



Εικόνα 4.5: Ζώνη ανάλυσης Γ, πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το κεντρικό τμήμα του λιμένα και η κύρια λιμενική εγκατάσταση αποτελεί τη Ζώνη Γ (εικόνα 4.5), εκτείνεται από τον Μώλο Αγίου Νικολάου έως τον προβλήτα Άστιγγος, ενώ μέσα σε αυτή τη ζώνη περιλαμβάνεται και ο Σταθμός Υποδοχής Επιβατών. Στη Ζώνη Γ υπάρχει η κεντρική λιμενολεκάνη κύκλου ελιγμών 250μ και βάθους 9μ. και το κρηπίδωμα υπερωκεανίων συνολικού μήκους 420μ και βάθους 9μ (ΑΔΚ, 1996).

Ο προβλήτας Αγ. Νικολάου έχει ιστορική αξία, καθώς κατασκευάστηκε στην αρχική ξύλινη μορφή του μετά την επανάσταση του '21. Επιπλέον, αποτελεί την φυσική προέκταση της πόλης προς την θάλασσα και αποτελούσε ανέκαθεν χώρο αναψυχής και κοινωνικών εκδηλώσεων. Στην σημερινή του μορφή έχει διαστάσεις 250 χ 80μ., ενώ στις παρειές του έχουν κατασκευασθεί κρηπίδωματα βάθους 9μ (ΑΔΚ, 1996).

Οι χερσαίες εγκαταστάσεις του προβλήτα Αγ. Νικολάου είναι τελείως διαφορετικές από αυτές των άλλων προβλητών, καθώς αποτελείται στο σύνολο του από εγκαταστάσεις αναψυχής (βλέπε παράρτημα, φωτογραφίες 5 & 6). Συγκεκριμένα περιέχει υπαίθριες εγκαταστάσεις, υπόστεγα, καθιστικά, πράσινο ενώ στην κεφαλή του υπάρχει εστιατόριο - καφέ με εμβαδόν 225τ.μ., το οποίο είναι ένα ορθογώνιο κτίριο χωρίς κάποιο ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό χαρακτήρα. Ο προβλήτας Αγ. Νικολάου αποτελεί τη μοναδική περιοχή που έχει κυρίως χαρακτήρα αναψυχής καθώς τα κρηπιδώματα του χρησιμοποιούνται μόνο για ρυμουλκά και άλλα βοηθητικά πλοία ενώ στη βάση του έχουν διαμορφωθεί ράμπες για πρυμνοδέτηση οχηματαγωγών. Είναι σημαντικό να αναφερθεί, ότι στη βάση του εξυπηρετείται το μόνο πλοίο της Γραμμής Πάτρας - Σάμης. Τέλος, στην γένεση του υπάρχουν διάφορες προκατασκευασμένες μονάδες, οι οποίες στεγάζουν εκδοτήρια εισιτηρίων, φυλάκια, καντίνες κ.ά.,

Βορείως του προβλήτα Αγ. Νικολάου και παράλληλα προς την ακτή εκτείνεται κρηπίδωμα συνολικού μήκους 420 μ. και βάθους 9 μ, εκτός από μία μικρή περιοχή στα βόρεια που έχει βάθος 6,5 μ. Το 1/3 του παραλιακού κρηπιδώματος, χρησιμοποιείται, λόγω του μικρού του πλάτους, μόνο για την κυκλοφορία οχημάτων, ενώ προσφέρει και κάποιες περιορισμένες θέσεις στάθμευσης. Στη συνέχεια, μεγάλο μέρος καταλαμβάνει ένα λαμαρινοσκεπές κτίριο διαστάσεων 100x28μ και εμβαδού 2.800τ.μ. (βλέπε παράρτημα, φωτογραφίες 16 & 29), το οποίο χρησιμοποιείται ως αποθηκευτικός χώρος και έχει παρόμοια μορφή με το υπόστεγο στην ζώνη Β.

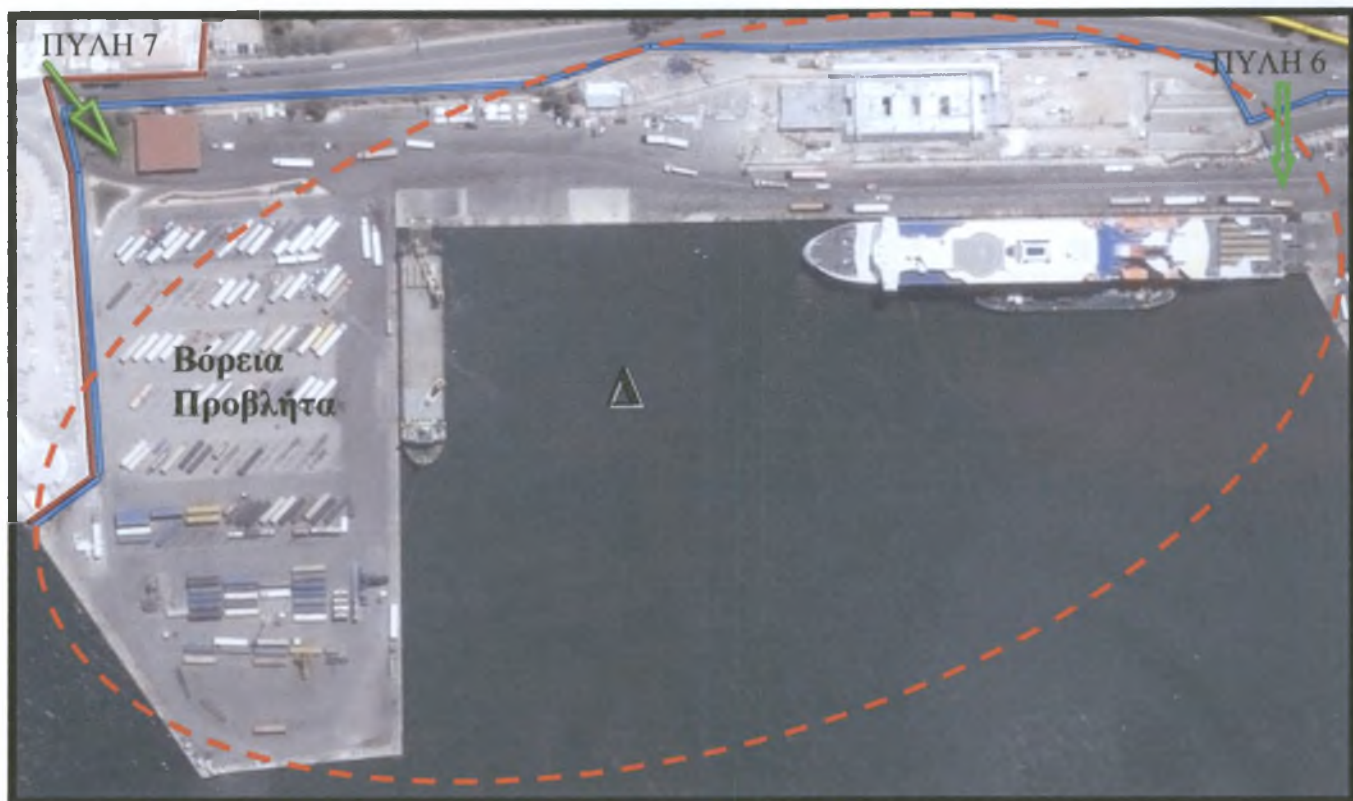
Στην συνέχεια, ο προβλήτας Άστιγος έχει τραπεζοειδή κάτοψη, το νότιο τμήμα του οποίου, είναι 160μ. και το βόρειο 200μ. με βάθος κρηπιδώματος 11,5μ.. Στη βάση του προβλήτα υπάρχουν διάφορα προκατασκευασμένα κτίρια που στεγάζουν w.c., γραφεία μετατροπής συναλλάγματος. Υπάρχει ισόγειο κτίριο με τεθλασμένη επιμήκη κάτοψη, το κτίριο αυτό λόγω της νεοκλασικής του μορφής συμβάλει θετικά στην εικόνα της περιοχής. Όσον αφορά την στάθμευση, στο παραλιακό κρηπίδωμα διατίθεται μικρή επιφάνεια χωρητικότητας 7 με 10 βαρέων οχημάτων. Οι δύο προβλήτες οριοθετούν την κεντρική λιμενολεκάνη του λιμένα, στην οποία εξυπηρετούνται πλοία ακτοπλοίας (προς Κεφαλονιά), Ε/Γ – Ο/Γ πλοία προς Ιταλία, καθώς και φορτηγά πλοία στο τμήμα του κρηπιδώματος το οποίο γειτνιάζει με το Λιμενικό Υπόστεγο, στη θέση πρόσδεσης 10. Το βόρειο τμήμα του

προβλήτα είναι επίσης κρηπιδωμένο κατά άξονα υπό κλίση ως προς την παραλιακή γραμμή, μήκους 200μ και βάθους 11,50 μ. Το τμήμα αυτό εξυπηρετεί αποκλειστικά πλοία των γραμμών Ιταλίας (θέσεις 11 και 12).

Στη Ζώνη Γ υπάρχουν οι ακόλουθες περιοχές στάθμευσης:

- Στο τμήμα μεταξύ των προβλητών διατίθεται μικρή επιφάνεια (μετά το λιμενικό υπόστεγο), 4,8 περίπου στρεμμάτων, θεωρητικής χωρητικότητας 7 – 10 βαρέων οχημάτων (στάθμευση φορτηγών παρατηρείται και στον ανοικτό στεγασμένο χώρο του λιμενικού υπόστεγου, όταν αυτό είναι ελεύθερο από αποθηκευμένα εμπορεύματα).
- Στον Προβλήτα Άστιγγος έχει δημιουργηθεί η μια από τις δύο κύριες επιφάνειες στάθμευσης βαρέων οχημάτων. Η συνολική διαθέσιμη επιφάνεια είναι της τάξεως των 15 στρεμμάτων, συνολικής θεωρητικής ικανότητας 120 οχημάτων, η οποία όμως μειώνεται λόγω των αναγκών σχηματισμού συρών προς φόρτωση στις περιοχές των ραμπών 13 και 14 στη βόρεια πλευρά του προβλήτα. Δεν υπάρχει οριοθέτηση ή διαγράμμιση.

4.4.4 Περιγραφή Ζώνης Δ



Εικόνα 4.6: Ζώνη ανάλυσης Δ, πηγή: Ίδια επεξεργασία

Η Ζώνη Δ (εικόνα 4.6), περιλαμβάνει το παραλιακό κρηπίδωμα Γλυφάδας, μήκους 375μ. και βάθους 10.5μ. και τον Βόρειο Προβλήτα τραπεζοειδούς κάτοψης, ο οποίος μαζί με τον προβλήτα Άστιγγος σχηματίζει την Βόρεια λιμενολεκάνη, κύκλου ελιγμών διαμέτρου 390μ. και βάθους 10.5μ. Η βόρεια λιμενολεκάνη εξυπηρετεί αποκλειστικά πλοία των γραμμών Ιταλίας (θέσεις 13 ως 16). (ΑΔΚ, 1996). Στο παραλιακό κρηπίδωμα Γλυφάδας βρίσκεται ο Σταθμός Υποδοχής Γλυφάδας (βλέπε παράρτημα, φωτογραφία 17), ο οποίος περιλαμβάνει τις περισσότερες υπηρεσίες εξυπηρέτησης των διακινουμένων στον Λιμένα. Στο κτίριο αυτό στεγάζονται ο Έλεγχος Διαβατηρίων, το Τελωνείο, η Τουριστική Αστυνομία, η Υπηρεσία Δίωξης Λαθρεμπορίου, γραφεία πρακτορείων, Τράπεζες, Ταχυδρομείο ΕΛΤΑ, γραφείο Ε.Ο.Τ., αίθουσα αναμονής, κυλικείο, w.c. και κατάστημα αφορολόγητων ειδών. Ενώ μετά από την πρόσφατη ανακαίνιση, αποτελεί ένα πολύ όμορφο και χρηστικό κτίριο στην παραλιακή ζώνη. Στο Βόρειο Προβλήτα συναντάμε το μεγάλο υπόστεγο της Πύλης 7 που χρησιμοποιείται μόνο για φορτηγά, ενώ πίσω από αυτό υπάρχει ένα λαμαρινοσκεπές κτίσμα 70τ.μ., το οποίο είναι αποθήκη. Επίσης στον Βόρειο Προβλήτα υπάρχει χώρος παραμονής και διαχείρισης ασυνόδευτων

μονάδων, καθώς και οργανωμένος χώρος στάθμευσης και αναμονής φορτηγών. Στην κεφαλή του πραγματοποιούνται φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων (κυρίως χύδην) από μικρά πλοία (motorships) (ΑΔΚ, 1996).

Στη ζώνη Δ διακρίνονται δύο βασικές περιοχές στάθμευσης:

- Στον βόρειο προβλήτα, έχει χωροθετηθεί ζώνη συνολικής επιφάνειας 22 στρεμμάτων περίπου, χωρητικότητας 120 βαρέων οχημάτων. Σημαντικό τμήμα της εξυπηρετεί τις ανάγκες σχηματισμού ουρών αναμονής προς φόρτωση. Είναι η μοναδική περιοχή στην οποία έχει διατεθεί χώρος για την απόθεση ασυνόδευτων μονάδων, επιφάνειας 2 στρεμμάτων, χωρητικότητας 20 περίπου μονάδων.
- Χώρος παρά το όριο της λιμενικής ζώνης, σε γειτνίαση με την Πύλη 7, επιφάνειας 0,5 στρ, περίπου, χωρητικότητας 7 – 10 οχημάτων. Ο χώρος χρησιμοποιείται μάλλον ως χώρος βραχείας αναμονής προς φόρτωση (ΑΔΚ, 1996).

Η συνολική χωρητικότητα της Ζώνης Δ είναι 110 περίπου θέσεις που μπορούν να δημιουργηθούν αν καλυφθεί ολόκληρη η επιφάνεια του προβλήτα. Ιδιαίτερο πρόβλημα αποτελεί η εξυπηρέτηση της στάθμευσης και αναμονής των επιβατικών οχημάτων. Πρακτικά, ο μοναδικός χώρος που μπορεί να θεωρηθεί ως διατιθέμενος για την στάθμευση επιβατικών οχημάτων, βρίσκεται στην απόληξη του καναλιού εισόδου του Σταθμού Υποδοχής (Γλυφάδας), συνολικής επιφάνειας της τάξεως των 2 στρεμμάτων. Τέλος, για την εξυπηρέτηση των υπηρεσιών που στεγάζονται στο Κτίριο Υπηρεσιών, διατίθεται συνολικός χώρος στάθμευσης χωρητικότητας 100 περίπου θέσεων, σε τρεις χώρους, που εξασφαλίζουν ικανοποιητική εξυπηρέτηση των αναγκών:

- Μπροστά από το κτίριο (παράλληλα προς την οδό Όθωνος – Αμαλίας), χωρητικότητας 40 θέσεων.
 - Νότια του κτιρίου σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο, χωρητικότητας 30 θέσεων
 - Στην πυλωτή του κτιρίου, χωρητικότητας 30 θέσεων
- (ΑΔΚ, 1996).

Στη Ζώνη Δ ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης υπάρχουν και οι δύο σημαντικότερες πύλες του λιμένα (Πύλη 6 – Σταθμός Υποδοχής και Πύλη 7 – Βόρειος Προβλήτας).

Η Πύλη 6 αποτελεί την κύρια πύλη εξυπηρέτησης της επιβατικής κυκλοφορίας. Οι κινήσεις εισόδου και εξόδου είναι διαχωρισμένες σε ένα επίπεδο. Τα εισερχόμενα οχήματα προσεγγίζουν κυρίως την παραλιακή οδό Ηρώων Πολυτεχνείου και υποχρεούνται σε αναστροφή. Στην περιοχή εξυπηρέτησης του ρεύματος εξόδου, βρίσκεται σταθμός ταξί, ενώ στην ράμπα εισόδου έχουν διαμορφωθεί νησίδες αποβίβασης επιβατών από τα τουριστικά λεωφορεία και τα λεωφορεία των ναυτιλιακών εταιρειών. Πρακτικά εξυπηρετεί το σύνολο της εισερχόμενης επιβατικής κυκλοφορίας και αποτελεί ένα από τα πιο προβληματικά σημεία του συστήματος των πυλών, λόγω του σχηματισμού μεγάλων ουρών αναμονής εισόδου κατά τις ημέρες αιχμής των αναχωρήσεων. Παλαιότερα, όταν οι καθυστερήσεις κατά την είσοδο ήταν μεγαλύτερες λόγω των απαιτήσεων ελέγχου, οι ουρές αποτελούσαν πρόβλημα με καταλυτικές επιπτώσεις στην όλη κυκλοφοριακή λειτουργία της παραλιακής ζώνης.

Η Πύλη 7 βρίσκεται στην βάση του Βορείου Προβλήτα επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου, με την οποία επικοινωνεί απ' ευθείας. Αποτελεί την κύρια είσοδο και έξοδο του λιμένα για τα βαρέα οχήματα τα οποία προέρχονται ή κατευθύνονται προς την Εθνική Οδό Κορίνθου – Πατρών (Αθήνα, γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου).

4.4 Υφιστάμενη κατάσταση στο αστικό μέτωπο

Όπως έχουμε προαναφέρει για την καλύτερη δυνατή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στην περιοχή μελέτης μας έχει γίνει ένας διαχωρισμός στην περιοχή της λιμενικής ζώνης και στην αστική περιοχή. Στην παρούσα παράγραφο θα γίνει η ανάλυση του παραλιακού μετώπου που είναι εντός της περιοχής μελέτης. Συγκεκριμένα, θα αναφερθούμε στο κτηριακό απόθεμα και τις χρήσεις γης αυτού, στο δίκτυο μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Ο.Σ.Ε.), υπεραστικών λεωφορείων και αστικών λεωφορείων, στο οδικό δίκτυο και στο παραλιακό μέτωπο.

4.4.1 Κτιριακό απόθεμα και χρήσεις γης

Η ανάλυση του κτιριακού αποθέματος και των χρήσεων γης της περιοχής μελέτης παρουσιάζεται στο Χάρτη 4. Ο χάρτης περιλαμβάνει τις δυο πρώτες σειρές οικοδομικά τετράγωνα του παραλιακού μετώπου.

Όπως έχει προαναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο η πόλη έχει αναπτυχθεί παράλληλα με το λιμάνι, με αποτέλεσμα η κεντρική περιοχή μελέτης και οι χρήσεις της να είναι άμεσα συνυφασμένες με αυτό. Έτσι, κατά μήκος του παραλιακού μετώπου συγκεντρώνονται όλες οι χρήσεις, οι εμπλεκόμενες με το λιμάνι, όπως τα ναυτιλιακά γραφεία και τουριστικά γραφεία, τα γραφεία διεθνών μεταφορών και οι τράπεζες. Επιπλέον, λόγω του γεγονότος ότι παλαιότερα η ανάπτυξη του λιμένα ήταν μικρότερη και το παραλιακό μέτωπο αποτελούσε ελεύθερη ζώνη πρόσβασης, είχε αναπτυχθεί και ένα σύνολο από δραστηριότητες αναψυχής και ψυχαγωγίας (καφέ, εστιατόρια), και ιδιαίτερα ο μώλος του Αγίου Νικολάου.

Ως προς το κτιριακό απόθεμα, για την ευκολότερη παρουσίαση, η περιοχή μελέτης έχει χωριστεί σε ενότητες, όπως παρουσιάζονται στο Χάρτη 4 (Α, Β, Γ, Δ, Ε, Ζ, Η και Θ).

Αρχίζοντας την ανάλυση μας από το βορειότερο σημείο (ενότητα Α), και στο ύψος που βρίσκεται η αναπλασμένη μαρίνα, βρίσκουμε πολλές νεόκτιστες και καλαισθητες πολυκατοικίες. Κοινό χαρακτηριστικό όλων των κτισμάτων αυτών είναι ότι έχοντας μεγάλα μπαλκόνια και ανοίγματα εξασφαλίζουν τη θέα όλου του λιμανιού και του Πατραϊκού κόλπου. Συνεχίζοντας, νότια (ενότητα Β), και στο ύψος που βρίσκεται ο σταθμός υποδοχής του λιμένα, συναντούμε τις εγκαταστάσεις του Ο.Σ.Ε. (μηχανοστάσιο, βλέπε παραρτήματα, φωτογραφία 25). Οι εγκαταστάσεις αυτές καλύπτουν και το μεγαλύτερο κομμάτι αυτής της ενότητας. Πίσω από τις εγκαταστάσεις αυτές υπάρχουν διώροφα και τριώροφα κτήρια που χρησιμοποιούνται ως κατοικίες, τα οποία δεν έχουν ιδιαίτερη αρχιτεκτονική αξία, αλλά αποτελούν κλασικά δείγματα πολυκατοικιών τις δεκαετίες του '80. Επίσης στην περιοχή αυτή, σε ένα ολόκληρο οικοδομικό τετράγωνο υπήρχε το λούνα παρκ την Πάτρας. Παλαιότερα συγκέντρωνε κόσμο η περιοχή αυτή λόγω του λούνα παρκ, αλλά σήμερα που έχει κλείσει, ο χώρος αποτελεί μια αλάνα στάθμευσης οχημάτων των κατοίκων. Τέλος υπάρχουν και αρκετά ενδιαφέρον αρχιτεκτονικά κτήρια τα οποία όμως είναι εγκαταλελειμμένα.

Στα αμέσως επόμενα οικοδομικά τετράγωνα (ενότητα Γ), συναντούμε μια αρκετά μεγάλη ανομοιογένεια στα κτήρια. Το κυρίαρχο στοιχείο είναι οι παλιές εγκαταστάσεις των μίλων του Αγίου Γεωργίου και των παλαιών αποθηκών. Το κτηριακό συγκρότημα έχει αναπαλαιωθεί πρόσφατα και αποτελεί ένα από τα στολίδια της παραλιακής ζώνης. Βέβαια ο μεγάλος προαύλιος χώρος του σήμερα χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης λεωφορείων του υπεραστικού Κ.Τ.Ε.Λ., που βρίσκεται σε μικρή απόσταση, δημιουργώντας έτσι μια άσχημη αισθητικά εικόνα. Σημαντικό στοιχείο την περιοχή αυτή είναι και η πλατεία που υπάρχει, πίσω από το κτήριο των μίλων Αγίου Γεωργίου, έχει ανακατασκευαστεί πρόσφατα και έχει δημιουργηθεί ο μοναδικός υπόγειος χώρος στάθμευσης. Όλη η υπόλοιπη ενότητα καλύπτεται από κατοικίες χωρίς κάποιο ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό στοιχείο.

Κυρίαρχο στοιχείο στην επόμενη περιοχή (ενότητα Δ), είναι τόσο το κτήριο του υπεραστικού Κ.Τ.Ε.Λ. τη Πάτρας (βλέπε παράρτημα, φωτογραφίες 14 & 15), όσο και ένα από τα μεγαλύτερα ξενοδοχεία της πόλης και το κτήριο του Πολεμικού Ναυτικού. Το κτήριο του υπεραστικού Κ.Τ.Ε.Λ. δεν έχει να παρουσιάσει κάποια ιδιαίτερη αρχιτεκτονική, πρόκειται για ένα ογκώδες κτήριο με μεγάλα τσιμεντένια στέγαστρα, ενώ ο συνωστισμός λεωφορείων και ανθρώπων είναι καθημερινό φαινόμενο. Το κτήριο του ξενοδοχείου, αποτελεί τυπικό δείγμα ξενοδοχείου πόλης που δεν διαθέτει όμως τον ανάλογο χώρο στάθμευσης, κάτι που δημιουργεί αρκετά προβλήματα στη γύρω περιοχή. Τέλος υπάρχει ένα ακόμα κτήριο, νεοκλασικής αρχιτεκτονικής, το οποίο βρίσκεται σε φάση αποκατάστασης και αξιοποίησης από το δήμο.

Η επόμενη περιοχή (ενότητα Ε), παρουσιάζει κτηριακό ενδιαφέρον. Αποτελεί την μοναδική έξοδο της πόλης προς το παραλιακό μέτωπο. Βρίσκεται ακριβώς απέναντι από το Μώλο του Αγίου Νικολάου και το κυρίαρχο στοιχείο είναι η πλατεία Τριών Συμμάχων (βλέπε παράρτημα, φωτογραφίες 7, 8, 9 & 10). Η ανάπλαση της πλατείας σε συνδυασμό με την πεζοδρόμηση της οδού Αγίου Νικολάου και την αποκατάσταση και αξιοποίηση των διατηρητέων κτηρίων γύρω από αυτή, έχουν αποδώσει ένα ιδιαίτερο χαρακτήρα στην περιοχή. Η πλατεία και ο πεζόδρομος αποτελούν το καθημερινό στέκι των πατρινών, όπου μπορούν να χαλαρώσουν και να απολαύσουν τον καφέ τους με θέα τον Πατραϊκό κόλπο.

Το σκηνικό του κτηριακού αποθέματος κατά μήκος του παραλιακού μετώπου συνεχίζει και νοτιότερα, στην επόμενη υποπεριοχή (ενότητα Ζ). Σε αυτή την ενότητα υπάρχουν αρκετά νεοκλασικά κτήρια, τα οποία πλέον έχουν αποκατασταθεί, δημιουργώντας έτσι μια πολύ ευχάριστη εικόνα στο παραλιακό μέτωπο.

Η εικόνα όμως του παραλιακού κτηριακού αποθέματος αλλάζει δραματικά στην επόμενη περιοχή (ενότητα Η). Στην ενότητα αυτή, λόγω και της άμεσης επαφής με την πύλη Γούναρη του λιμένα και της ιχθυόσκαλας, υπάρχουν μεγάλες αποθήκες. Οι αποθήκες αυτές αποτελούν μνημείο της ιστορίας του λιμανιού, μιας και την εποχή που άκμαζε το εμπόριο της σταφίδας χρησιμοποιούνταν ως αποθηκευτικοί χώροι. Βέβαια οι αποθήκες αυτές λόγω της ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής τους (χτισμένες από εμφανή πέτρα), αποτελούν ιδιαίτερο στοιχείο της περιοχής και σήμερα χρησιμοποιούνται σαν χώροι διασκέδασης αλλά και ως αποθήκες εμπορευμάτων. Στο εσωτερικό της ενότητας αυτής έχει αναπτυχθεί μια κλασική ελληνική γειτονιά με μονοκατοικίες και μικρά κτήρια. Η εικόνα αυτή αλλάζει όμως κατά μήκος της οδού Αγίου Ανδρέα, όπου συναντούμε μεγάλα κτίσματα κλασικού τύπου πολυκατοικίας δεκαετίας '80, αλλά και κάποια ακόμα νεοκλασικά κτήρια. Η κατάσταση των νεοκλασικών κτηρίων ποικίλει, κάποια από αυτά έχουν αναπαλαιωθεί και αλλά είναι εγκαταλελειμμένα και αποτελούν εστίες μόλυνσης και κακής αισθητικής.

Στην ενότητα Θ βρίσκεται ένα σύμβολο της πόλης που αποτελεί ιστορικό και θρησκευτικό μνημείο, η εκκλησία του Αγίου Ανδρέα (βλέπε παράρτημα, φωτογραφία 30). Η εκκλησία περιβάλεται από μεγάλο πάρκο πρασίνου, με μεγάλα δέντρα και τον προαύλιο χώρο. Το πάρκο όμως πλην της κίνησης από τους επισκέπτες της εκκλησίας δεν αποτελεί σημείο συνάθροισης και καθημερινών δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου. Κατά μήκος του παραλιακού μετώπου δεν συναντούμε κατοικίες, ενώ τα βασικότερα κτήρια είναι αυτό του Ο.Τ.Ε. αλλά και ο μοναδικός πολυχώρος της Πάτρας (Veso Mare). Ο πολυχώρος αυτός συγκεντρώνει πληθώρα κόσμου καθημερινά για να κάνει τα ψώνια του και να διασκεδάσει, ενώ διαθέτει και δικό του υπόγειο χώρο στάθμευσης. Πίσω από τον πολυχώρο αυτό βρίσκεται ένας ακόμα σταθμός του Ο.Σ.Ε. (βλέπε παραρτήματα, φωτογραφίες 26 & 27), ο οποίος σήμερα δεν είναι ενεργός. Ο σταθμός αυτός και ο περιβάλλον του χώρος είναι περιφραγμένοι με μεγάλη τσιμεντένια μάνδρα με αποτέλεσμα να αποκόπτουν την άμεση σύνδεση της πόλης με το παραλιακό μέτωπο. Τέλος, στα στενά οικοδομικά τετράγωνα, ανάμεσα στη μάνδρα του Ο.Σ.Ε. και τον πολυχώρο, υπάρχουν πολλά μικρά

νεοκλασικά κτήρια τα οποία έχουν αναπαλαιωθεί και λειτουργούν ως εστιατόρια και καφέ bar, δημιουργώντας μια πολύ ευχάριστη εικόνα.

Η τελευταία περιοχή παρουσίασης του κτηριακού αποθέματος της περιοχής μελέτης είναι αυτή του ελεύθερου παραλιακού μετώπου της πόλης. Στην περιοχή πρόσφατα έχει ολοκληρωθεί η ανάπλαση ενός τμήματος. Στην ανάπλαση αυτή το κυρίαρχο στοιχείο είναι η κατασκευή του φάρου (βλέπε παράρτημα, φωτογραφίες 18, 19 & 20), που υπήρχε παλαιότερα στο Μώλο του Αγίου Νικολάου. Επίσης, έχει κατασκευαστεί σύγχρονη παιδική χαρά, αναψυκτήριο, χώρος στάθμευσης και πάρκο πρασίνου. Παρουσιάζει ιδιαίτερη κίνηση και αποτελεί ουσιαστική απόδειξη της ανάγκης των κατοίκων της πόλης για ελεύθερους χώρους στο παραλιακό μέτωπο. Στην περιοχή αυτή υπάρχουν και αθλητικές εγκαταστάσεις με κυριότερη το κλειστό κολυμβητήριο του Ναυτικού Ομίλου Πατρών. Τέλος, υπάρχει και ένας μεγάλος υπαίθριος χώρος στάθμευσης βαρέων οχημάτων.

Για την παρουσίαση των χρήσεων γης στην περιοχή που παρουσιάστηκε παραπάνω, έγινε επιτόπια καταγραφή και τα αποτελέσματα αποτυπώθηκαν στον Χάρτη 4. Ένα πολύ σημαντικό στοιχείο για την ανάλυση και κατανόηση των τάσεων αλλαγής των χρήσεων σε επίπεδο ισογείου, αποτελεί η καταγραφή που είχε γίνει στα πλαίσια εκπόνησης διπλωματικής εργασίας στο τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και περιφερειακής ανάπτυξης της Πετροπούλου Κρύστης το 1999. Μετά από μια δεκαετία οι αλλαγές των χρήσεων που θα παρουσιαστούν έχουν να μας δώσουν μια πολύ καλή εικόνα των τάσεων εξέλιξης χρήσεων κατά μήκος του παραλιακού μετώπου. Μετά από μια συγκριτική ανάλυση των στοιχείων και αναγωγή τους στις χρήσεις της παρούσας καταγραφής (Χάρτης 4), μπορούμε να εξάγουμε κάποια συμπεράσματα σχετικά με τις τάσεις που υπάρχουν. Βέβαια θα πρέπει να αναφερθεί ότι τα ποσοστά στα οποία θα αναφερθούμε αποτελούν αριθμητικές καταγραφές χρήσεων γης και δεν βασίζονται στις επιφάνειες που καλύπτουν. Τα ποσοστά που προκύπτουν από τις καταγραφές του 1999 είναι 35% εμπορικές χρήσεις, 16% χρήσεις αναψυχής, 24% υπηρεσίες, 22% κατοικίες και 3% αποθήκες. Τα ποσοστά στις αντίστοιχες κατηγορίες μετά από την παρούσα καταγραφή είναι 37% εμπορικές χρήσεις, 19% χρήσεις αναψυχής, 23% υπηρεσίες, 19% κατοικίες και 2% αποθήκες. Παρατηρείται λοιπόν μια τάση αύξησης των εμπορικών χρήσεων και της αναψυχής και μείωση της κατοικίας και των αποθηκών. Επίσης, ο χωρικός εντοπισμός αυτών των αλλαγών είναι σε κτήρια που βλέπουν στο παραλιακό μέτωπο.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΕΜΠΟΡΙΟ
- ΑΝΑΨΥΧΗ - ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
- ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
- ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ
- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ
- ΠΡΑΣΙΝΟ - ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΑΠΟΘΗΚΕΣ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ & ΣΤΑΘΜΟΙ Ο.Σ.Ε - ΚΤΕΛ
- ΠΑΡΚΙΝΓΚ
- ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
- ΟΡΙΑ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ
- ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΤΕΛ
- ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

ΧΑΡΤΗΣ

4

Θέμα:
Χρήσεις γης ανά
ενότητες μελέτης
περιοχής

Άρα, είναι σαφής η τάση για εκμετάλλευση του παραλιακού μετώπου για αναψυχή και εμπορικές δραστηριότητες. Παρατηρείται, όπως προαναφέρθηκε μείωση της κατοικίας και των αποθηκών, η οποία οφείλεται στην ανακατασκευή πολλών νεοκλασικών κτηρίων του παραλιακού μετώπου και κτηρίων αποθηκών, που μετά από το πέρας των εργασιών τους αποδόθηκαν νέες χρήσεις.

Όσον αφορά τη χωρική συγκέντρωση των διαφόρων χρήσεων γης, παρατηρείται οι περιοχές κατοικίας να βρίσκονται στην αρχή της οδού Αγίου Ανδρέα, προς την πλευρά του οικοδομικού τετραγώνου που δεν βλέπει σε κάποιο κεντρικό δρόμο. Επίσης, στην περιοχή πίσω από το αμαξοστάσιο του Ο.Σ.Ε. και τέλος στο βόρειο άκρο της περιοχής μελέτης, όπου οι εμπορικές δραστηριότητες συγκεντρώνονται σε όλο το μήκος της οδού Αγίου Ανδρέα και λιγότερο κατά μήκος του παραλιακού μετώπου. Ακόμα, οι δραστηριότητες αναψυχής παρουσιάζουν χωρική συγκέντρωση κατά μήκος του παραλιακού μετώπου κυρίως και στην περιοχή του νέου φάρου και του πολυχώρου Veso Mare.

Σχετικά με το ύψος των κτηρίων, αυτό παρουσιάζει μεγάλη ομοιομορφία και κυμαίνεται μεταξύ ενός και τριών ορόφων, ενώ λίγα είναι τα κτήρια με περισσότερους ορόφους. Ειδικότερα, κατά μήκος τόσο του παραλιακού μετώπου, όσο και της οδού Αγίου Ανδρέα παρατηρείται αρμονία όψεων και υψών κτηρίων με ελάχιστες εξαιρέσεις, δημιουργώντας έτσι μια ενιαία εικόνα του παραλιακού μετώπου.

4.4.2 Δίκτυο χερσαίων μέσων μαζικής μεταφοράς

Η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης του χερσαίου δικτύου μέσων μαζικής μεταφοράς αφορά το υπεραστικό και αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. και του μέσου σταθερής τροχιάς (τρένο). Η αποτύπωση τους έχει γίνει στο Χάρτη 5 και μπορούμε να παρατηρήσουμε τα ακόλουθα:

Όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο, αυτό διατρέχει όλο το παραλιακό μέτωπο σχεδόν παράλληλα των ορίων του λιμένα της πόλης. Υπάρχει ένας ενεργός σταθμός (βλέπε παραρτήματα, φωτογραφίες 11 & 13), που βρίσκεται στο σημείο του Μώλου του Αγίου Νικολάου έξω από τα όρια του λιμένα της πόλης. Στο σταθμό έχουν γίνει αισθητικές βελτιώσεις και γενικότερη αναβάθμισή του, αλλά η

ανεπάρκεια κάλυψης των αυξημένων αναγκών μετακίνησης της πόλης εξακολουθεί να υφίσταται. Υπάρχουν δύο ακόμα μεγάλες εγκαταστάσεις του Ο.Σ.Ε., στο βόρειο και νότιο άκρο της περιοχής μελέτης. Στο βόρειο άκρο είναι το μηχανοστάσιο (βλέπε παραρτήματα, φωτογραφία 25), και στο νότιο ο παλιός δεύτερος σταθμός της πόλης (βλέπε παραρτήματα, φωτογραφίες 26 & 27). Οι δύο αυτές εγκαταστάσεις έχουν κοινό στοιχείο ότι περιτοιχίζονται από μάνδρα, δημιουργώντας έτσι ένα απροσπέλαστο τείχος αρκετά μεγάλου μεγέθους, τόσο για την κίνηση των οχημάτων όσο και των πεζών. Επιπλέον, ο χώρος του μηχανοστασίου βρίσκεται σε άμεση επαφή με το παραλιακό μέτωπο και λόγω του γεγονότος ότι αποτελεί και χώρο απόθεσης παλαιών υλικών του Ο.Σ.Ε., δημιουργεί μία άσχημη αισθητική για την πόλη. Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι η σιδηροδρομική γραμμή τέμνει τον παραλιακό δρόμο (Οθωνος - Αμαλίας), σε δύο σημεία, στο ύψος της εκκλησίας του Αγίου Ανδρέα και στο ύψος του μηχανοστασίου του Ο.Σ.Ε.. Στα δύο αυτά σημεία υπάρχουν ηλεκτρονικές μπάρες για να διακόπτουν την κίνηση των οχημάτων κατά τη διέλευση του τρένου.

Ο σταθμός των υπεραστικών γραμμών Κ.Τ.Ε.Λ της Πάτρας (βλέπε παραρτήματα, φωτογραφίες 14 & 15) βρίσκεται πάνω στον κεντρικό παραλιακό δρόμο και σε κοντινή απόσταση από το σταθμό του Ο.Σ.Ε.. το κτήριο δεν έχει να παρουσιάσει κάτι το ιδιαίτερο καθ' ότι πρόκειται για ένα ογκώδες τετράγωνο κτήριο με δυο μεγάλες προεκτάσεις της πλάκας του που δημιουργούν στέγαστρο στο χώρο επιβίβασης και αποβίβασης. Ο χώρος προσωρινής παραμονής των λεωφορείων βρίσκεται στον πρόσυλλιο χώρο του Κ.Τ.Ε.Λ με αποτέλεσμα να υπάρχει αρκετός συνωστισμός. Υπάρχει και μόνιμος χώρος στάθμευσης των λεωφορείων που, όπως έχουμε προαναφέρει, βρίσκεται στο χώρο των παλαιών εγκαταστάσεων των μήλων του Αγίου Γεωργίου. Τέλος, να αναφέρουμε ότι σημαντικό πρόβλημα αντιμετωπίζουν τα λεωφορεία κατά την είσοδο και έξοδο από το σταθμό, καθώς για να πάρουν κατεύθυνση προς Αθήνα θα πρέπει να εισέλθουν αρχικά στη λεωφόρο Όθωνος Αμαλίας, χωρίς την ύπαρξη φωτεινού σηματοδότη και στη συνέχεια να κάνουν ελιγμούς σε στενούς δρόμους, που πάντα βρίσκονται παρκαρισμένα οχήματα, εμποδίζοντας την πορεία τους.

Οι αστικές συγκοινωνίες (λεωφορεία) που διέρχονται από την παραλιακή οδό έχουν αφετηρία στο σημείο των παλαιών Μύλων του Αγίου Γεωργίου και δεν διαθέτουν κάποια ιδιαίτερη υποδομή. Επίσης, να παρατηρείται ότι λόγω ανυπαρξίας

πεζοδρομίων κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, από την πλευρά της θάλασσας, ελάχιστες είναι οι στάσεις που κάνουν τα αστικά λεωφορεία στο κομμάτι αυτό.

4.4.3 Οδικό δίκτυο







Η παρουσίαση και ανάλυση του οδικού δικτύου στην περιοχή μελέτης θα γίνει με τη βοήθεια του Χάρτη 5. Όπως, έχουμε αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο το ιστορικό κέντρο της πόλης, που συμπίπτει και με το μεγαλύτερο κομμάτι της περιοχής μελέτης μας, έχει Ιπποδάμειο σύστημα. Έτσι, οι δρόμοι δημιουργούν ένα κάναβο με κάθετους και παράλληλους δρόμους με το παραλιακό μέτωπο. Σε όλο το δίκτυο της περιοχής μελέτης υπάρχει εκτεταμένη μονοδρόμηση που φτάνει το 90% του συνόλου. Δύο είναι οι βασικές αρτηρίες της περιοχής: η λεωφόρος Όθωνος - Αμαλίας και η οδός Αγίου Ανδρέα, που έχουν κατεύθυνση παράλληλη με το παραλιακό μέτωπο και η μεν πρώτη διοχετεύει την ροή των οχημάτων προς Πύργο, ενώ η δεύτερη προς η Αθήνα. Οι δύο αυτοί δρόμοι ουσιαστικά διαχειρίζονται όλη την κίνηση των οχημάτων από βορά προς νότο και αντίστροφα, αλλά και την κίνηση από τα οχήματα που εισέρχονται και εξέρχονται από το λιμένα. Οι περισσότεροι κάθετοι δρόμοι που τέμνουν τους δύο αυτούς βασικούς άξονες, έχουν πλάτος μικρότερο των 10 μέτρων, που λόγω της στάθμευσης το πλάτος αυτό μειώνεται πολύ περισσότερο.

Η ροή των οχημάτων στην περιοχή μελέτης από νότο προς βορά είναι η ακόλουθη: Από την λεωφόρο Ακτή Δυμαίων, που έχει δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και με διάζωμα μεταξύ τους τα οχήματα μέσω της οδού Τριών Ναυάρχων εισέρχονται στην οδό Αγίου Ανδρέα για να ακολουθήσουν παράλληλη πορεία με το παραλιακό μέτωπο. Στη συνέχεια μέσω της οδού Νόρμαν, που βρίσκεται στο ύψος του μηχανοστασίου του Ο.Σ.Ε. και των παλαιών μύλων του Αγίου Γεωργίου, κατέρχονται στην παραλιακή λεωφόρο (Όθωνος - Αμαλίας). Από το σημείο αυτό ακολουθούν πορεία πάλι παράλληλη με το παραλιακό μέτωπο σε δρόμο διπλής κατεύθυνσης (Ηρώων Πολυτεχνείου). Στην ουσία δημιουργείται μία κυκλική κίνηση των οχημάτων κατά μήκος του κύριου παραλιακού μετώπου.

Η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται με τη χρήση φωτεινής σηματοδότησης που είναι και αποτυπωμένη στο Χάρτη 5. Όπως παρατηρείται, είναι αρκετά εκτεταμένη η χρήση φωτοσήμανσης, που από τη μια είναι απαραίτητη για την



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΔΡΟΜΟΣ ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ
-  ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΣ
-  ΔΡΟΜΟΣ ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤ. ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
-  ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΣ ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
-  ΕΙΣΟΔΟΣ - ΕΞΟΔΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
-  ΦΩΤΕΙΝΟΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΕΣ

ΧΑΡΤΗΣ
5

Θέμα:
Κυκλοφοριακός χάρτης περιοχής μελέτης

καλύτερη ρύθμιση της συνολικής κίνησης οχημάτων και πεζών, αλλά από την άλλη διακόπτει συχνά την ροή των οχημάτων επί των δύο βασικών αρτηριών της περιοχής μελέτης. Φωτεινοί σηματοδότες έχουν τοποθετηθεί και σε όλες τις ενεργές πύλες του λιμένα διευκολύνοντας της είσοδο και έξοδο των οχημάτων σε αυτό.

4.5 Περιοχές που έχουν αναπλαστεί και νέο λιμάνι

Θέλοντας να δώσουμε μια σφαιρική εικόνα της περιοχής μελέτης και των επιρροών που δέχεται αυτή από διάφορα έργα, στην παρούσα παράγραφο θα γίνει αναφορά τόσο στις περιοχές που έχουν αναπλαστεί στην περιοχή μελέτης, όσο και στο νέο λιμάνι που κατασκευάζεται.

Στην περιοχή μελέτης βρίσκονται δύο περιοχές που έχουν αναπλαστεί και που αποτελούν ίσως τον προπομπό των μεγάλων αναπλάσεων που προγραμματίζονται στο παραλιακό μέτωπο. Η μια ανάπλαση αφορά την μαρίνα του λιμένα και η άλλη την κατασκευή σύγχρονου φάρου και



Εικόνα 4.7: Άποψη της μαρίνας, πηγή: (Internet: Οργανισμός Λιμενικός Πατρών)

πάρκου στο παραλιακό μέτωπο δίπλα από την ιχθυόσκαλα. Συγκεκριμένα στην περιοχή Αγ. Ανδρέα κατασκευάστηκε το 1999 ο σύγχρονος φάρος (παραρτήμα φωτογραφιών, εικόνα 18, 19 & 20) ο οποίος είναι πιστό αντίγραφο του παλαιού που κατεδαφίστηκε το 1972 και ο οποίος αποτελεί το σήμα κατατεθέν της Πάτρας. Βρίσκεται απέναντι από την εκκλησία του Αγ. Ανδρέα. Στο χώρο εκτός από το φάρο έχει κατασκευαστεί αναψυκτήριο/εστιατόριο, σύγχρονος χώρος παιδικής χαράς, οργανωμένος χώρος στάθμευσης, και πάρκο πρασίνου. Αποτελεί το σημείο συνάντησης και αναψυχής για πολλούς κατοίκους, καθώς προσφέρει υπεροχή θέα και ελεύθερους χώρους για πεζοπορία, ενώ οργανώνονται και διάφορες άλλες πολιτιστικές δραστηριότητες.

Η μαρίνα του λιμένα (εικόνα 4.7 & 4.8) που βρίσκεται στο βόρειο άκρο της περιοχής μελέτης, έχει αναπλαστεί και αυτή πρόσφατα, προσφέροντας πλέον σύγχρονες υπηρεσίες. Συγκεκριμένα η μαρίνα Πατρών παρέχει με



Εικόνα 4.8: Άποψη της μαρίνας, πηγή: (Internet: Οργανισμός Λιμενικός Πατρών)

χρέωση ελλιμενισμό, νερό και ρεύμα στα σκάφη, καθώς

και γερανό για ανέλκυση - καθέλκυση των σκαφών (μέχρι 14 μέτρα). Επίσης στη νέα μαρίνα προς χρήση των ελλιμενιζόμενων, υπάρχει χώρος αναψυχής, παιδική χαρά, υπαίθριο θέατρο, καφετέριες, εστιατόρια, WC, TEL και αποδυτήρια με λουτρά. Σε απόσταση 100 έως 700 μέτρα από αυτήν υπάρχουν ανταλλακτήρια συναλλάγματος, πρώτες βοήθειες και το Τελωνείο (Internet: Οργανισμός Λιμενικός Πατρών).

Τέλος, πολύ σημαντικό έργο που αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε πλήρης εξέλιξη, είναι η κατασκευή του νέου λιμένα στη Ακτή Δυμαίων. Το μέλλον του Λιμένα Πατρών είναι σημαντικό για την οικονομική ανάπτυξη της πόλης, της Δυτικής Ελλάδας και της Ελλάδας γενικότερα. Έχοντας ως στόχο ο Οργανισμός Λιμένα Πατρών να καταστήσει το λιμάνι της Πάτρας ανταγωνιστικό με την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, τη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων και τη μείωση του κόστους υπηρεσιών, έχει προβεί σε ένα τεράστιο έργο εθνικής εμβέλειας, το νέο λιμάνι Πατρών.

Η κατασκευή του νέου λιμένα βρίσκεται στην ακτή Δυμαίων 1 χλμ. νότια του υπάρχοντος λιμένα και προβλέπεται να εξυπηρετήσει όλα τα είδη των συνδυασμένων μεταφορών. Το νέο Λιμάνι θα συνδέεται, με ανισόπεδο κόμβο που θα κατασκευαστεί στο ύψος του ποταμού Γλαύκου με τον περιφερειακό της Πάτρας (Ε55), διευκολύνοντας έτσι την πρόσβαση στο Λιμάνι, αλλά και ανακουφίζοντας το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης. Επίσης προβλέπεται η σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ με την κατασκευή διπλής ηλεκτροκίνητης

γραμμής. Τα δύο αυτά συμπληρωματικά έργα συμβάλουν στη δημιουργία μιας νέας μεταφορικής αλυσίδας, η οποία προσφέρει ιδανικές μεταφορικές συνθήκες, ασφάλεια, ταχύτητα και χαμηλό μεταφορικό κόστος. Επίσης έχει αρχίσει η διαδικασία για συντάξη μελέτης "Αξιοποίησης Ακινήτου Πειραϊκής Πατραϊκής", ώστε εκεί να δημιουργηθεί ένα σύγχρονο εμπορικό κέντρο.

Τα έργα στο νέο λιμένα περιλαμβάνουν:

- κατασκευή παραλιακού κρηπιδοτοίχου μήκους 600μ. από κυψελωτά κιβώτια από οπλισμένο σκυρόδεμα με ωφέλιμο βάθος -11.0μ. Τα κιβώτια θα κατασκευασθούν σε ειδική πλωτή εξέδρα θα ρυμουλκηθούν δια θαλάσσης και θα ποντιστούν στις αντίστοιχες θέσεις με πλήρωση του εσωτερικού τους με νερό.
- κυματοθραύστη μικτής διατομής μήκους 1200μ., με πρόβλεψη γεωφασμάτων αντοχής στην έδρασή του.
- επιχώσεις για δημιουργία χερσαίων χώρων όπισθεν των κρηπιδωμάτων εμβαδού 150 στρεμμάτων.
- έργα βελτίωσης του χαμηλής φέρουσας ικανότητας πυθμένα με έμπηξη γεωσυνθετικών στραγγιστηριών, σταδιακή προφόρτιση και κατασκευή χαλικοπασσάλων.

(Internet: www.minenv.gr, 2009)

Επίσης τα έργα υποδομής του Νέου Λιμένα περιλαμβάνουν δύο Πύλες, δύο Τερματικούς Σταθμούς Επιβατών, Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένα, Πυροσβεστικό Σταθμό, Πύργο Ελέγχου καθώς και Τελωνείο, Αποθήκη-Μηχανουργείο στο Εμπορικό Τμήμα. Το 2010 θα έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες των Λιμενικών έργων (κρηπιδώματα-κυματοθραύστης) των 4 νηοδόχων του Νέου Λιμένα καθώς και ο ένας Τερματικός Σταθμός, το Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένα, ο Πυροσβεστικός Σταθμός, οι κυκλοφοριακές διαμορφώσεις και οι πύλες των έργων υποδομής. Το 2009 ολοκληρώνεται η οριστική μελέτη και θα δημοπρατηθεί η κατασκευή του Εμπορικού Τμήματος (Internet: Οργανισμός Λιμενικός Πατρών).

4.6 Εντοπισμός προβλημάτων περιοχής μελέτης

Μέσω της παρουσίασης και ανάλυσης, τόσο της περιοχής μελέτης, όσο και του ευρύτερου συνόλου της περιοχής που έχει άμεση σχέση επιρροής σε αυτή, μπορούμε να κάνουμε μια σύνοψη των συμπερασμάτων σχετικά με τα προβλήματα της. Τα συμπεράσματα αυτά αφορούν τις δραστηριότητες εντός λιμενικής ζώνης, την αστική περιοχή και τέλος τον αποκλεισμό του παραλιακού μετώπου που προκαλεί η σύγκρουση των δύο αυτών χρήσεων.

4.6.1 Εντός Λιμενικής ζώνης

Η δραστηριότητες του λιμένα Πατρών σήμερα είναι ολοένα και αυξανόμενες, συνυπολογίζοντας και το ρόλο που θέλει να διαδραματίσει στο διεθνές εμπόριο και μεταφορές, η υπάρχουσες υποδομές κρίνονται ανεπαρκείς. Έλλειψη χώρων στάθμευσης, αναμονής οχημάτων και διαχωρισμός εμπορικών και επιβατικών δραστηριοτήτων, είναι μερικά από τα μεγάλα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα. Επίσης η κακή οδική σύνδεση του λιμένα με το εθνικό οδικό δίκτυο αλλά και η εμπλοκή των λιμενικών δραστηριοτήτων με αστικές χρήσεις έχουν δημιουργήσει πολλά προβλήματα. Το λιμάνι βρισκόμενο σε άμεση επαφή με τον ιστό της πόλης και ειδικότερα το οικονομικοκοινωνικό κέντρο αυτής, να μην προσφέρει οικονομικές δραστηριότητες αλλά συμβάλει σημαντικά στην περιβαλλοντική και αισθητική υποβάθμιση της περιοχής. Επίσης, ο μεγάλος όγκος των δραστηριοτήτων, σε συνδυασμό με την έλλειψη χώρων οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η μεταφορά του σε άλλο χώρο και η απόδυσή του παραλιακού μετώπου σε ηπιότερες δραστηριότητες, είναι επιτακτική. Το κτηριακό απόθεμα του λιμένα παρουσιάζει μικρό ενδιαφέρον και τα μόνα ουσιαστικά αξιόλογα κτήρια είναι αυτό του Λιμενικού Ταμείου Πατρών και της αναμονής των επιβατών (εικόνα 17, παράρτημα φωτογραφιών).

4.6.2 Αστικής περιοχής

Από την ανάλυση του αστικού παραλιακού μετώπου σε επίπεδο κτηριακού αποθέματος, χρήσεων γης, κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και υποδομών μέσω μαζικής μεταφοράς, μπορούμε να εξάγουμε τα ακόλουθα συμπεράσματα.

Το κτηριακό απόθεμα χαρακτηρίζεται από πολλά νεοκλασικά κτήρια, και παλαιές εγκαταστάσεις βιομηχανικής δραστηριότητας. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών των κτηρίων έχουν ανακατασκευαστεί προσφέροντας τόσο αισθητική αναβάθμιση της περιοχής όσο και χώρους κατάλληλους για ανάπτυξη οικονομικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

Οι χρήσεις γης παρουσιάζουν μια σύγκρουση κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, λόγω του λιμένα και των δραστηριοτήτων αυτού. Βέβαια, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια τάση περιορισμού των λιμενικών χρήσεων και ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής και υπηρεσιών. Γενικότερα, υπάρχει μια τάση αλλαγής των χρήσεων γης κατά μήκος κυρίως του βασικού παραλιακού μετώπου, όπου αναπτύσσονται εμπορικές δραστηριότητες και αναψυχή.

Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις του παραλιακού μετώπου και τις γύρω περιοχές είναι προσαρμοσμένες ώστε να εξυπηρετούν και τις ανάγκες του λιμένα. Οι προσπάθειες ρύθμισης της κυκλοφορίας με εκτεταμένες μονοδρομήσεις απαγόρευση στάθμευσης και χρήση φαναριών, έχουν δημιουργήσει ένα τοπίο που μόνο φιλικό δεν είναι στο περιβάλλον και την πόλη. Έντονα είναι τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης που παρατηρούνται κατά μήκος των δύο βασικών αρτηριών του παραλιακού μετώπου.

Οι υποδομές των μέσων μαζικής μεταφοράς κρίνονται και αυτές ανεπαρκείς για την κάλυψη των αναγκών μιας τόσο μεγάλης πόλης. Οι εγκαταστάσεις τόσο του τρένου όσο και των υπεραστικών λεωφορείων είναι απαρχαιωμένες και παρά τις προσπάθειες για αναβάθμισή τους δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν και να παρέχουν τις απαραίτητες υπηρεσίες σύγχρονων μέσων μαζικής μεταφοράς. Η γραμμή του τρένου διέρχεται τόσο μέσα από τον αστικό ιστό της πόλης όσο και κατά μήκος του παραλιακού μετώπου υποβαθμίζοντας το περιβάλλον και δημιουργώντας ένα 'φράγμα' στην ελεύθερη κίνηση οχημάτων και πεζών. Η χάραξη αυτή δημιουργεί πρόβλημα και στην ίδια τη λειτουργία του τρένου μιας και αναγκάζεται να έχει πολύ χαμηλές ταχύτητες κατά την διέλευση του από το σύνολο της περιοχής. Επιπρόσθετα, οι δύο χώροι εγκαταστάσεων του Ο.Σ.Ε. (μηχανοστάσιο και σταθμός Αγίου Δημητρίου), καταλαμβάνουν σημαντικό κομμάτι της παραλιακής ζώνης και συμβάλουν, τόσο στις αισθητική υποβάθμιση, όσο και στην δημιουργία ενός 'φράγματος' ελεύθερης πρόσβασης στο παραλιακό μέτωπο. Ο χώρος που στεγάζει τα

υπεραστικά λεωφορεία είναι πολύ μικρός για τον όγκο των επιβατών που διαχειρίζεται. Επίσης υπάρχει η έλλειψη χώρων προσωρινής παραμονής των λεωφορείων αλλά και στάθμευσης, έτσι ο συνωστισμός επιβατών και οχημάτων είναι καθημερινό φαινόμενο.

4.6.3 Αποκλεισμός παραλιακού μετώπου

Από τα όσα προαναφέρθηκαν παραπάνω μπορούμε να εξάγουμε το συμπέρασμα, ότι έντονα είναι τα φαινόμενα αποκλεισμού του παραλιακού μετώπου. Οι παράγοντες που έχουν συντελέσει προς αυτή της κατεύθυνση της απομόνωσης του παραλιακού μετώπου από την ζωή της πόλης συνοψίζονται στους ακόλουθους:

- η λεωφόρος Όθωνος – Αμαλίας που αποτελεί βασική αρτηρία κίνησης των οχημάτων από βορρά προς νότο (εικόνες 12 & 22, παράρτημα φωτογραφιών)
- η γραμμή του Ο.Σ.Ε. κατά μήκος του παραλιακού μετώπου (εικόνες 12, 21, 22, 23 & 24, παράρτημα φωτογραφιών)
- οι χώροι, του μηχανοστασίου και του παλαιού σταθμού του Αγίου Γεωργίου του Ο.Σ.Ε.
- το λιμάνι με τις δραστηριότητές του και η περίφραξή του και έλεγχος στην πρόσβαση αυτού (εικόνες 3, 15, 16 & 21 έως 24, παράρτημα φωτογραφιών)
- τέλος, η έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΠΑΤΡΑΣ

5.1 Στόχοι ανάπλασης παραλιακού μετώπου

Η ανάπλαση μιας περιοχής βάση του Ν. 2508/ 1997 είναι << το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής >>.

Το παραλιακό μέτωπο της Πάτρας μετά από την μεταφορά των λιμενικών δραστηριοτήτων στο νέο λιμένα θα αποτελέσει πρόσφορο έδαφος για ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων και χρήσεων. Η άρση του αποκλεισμού της πόλης και η χωροθέτηση νέων δραστηριοτήτων στο παραλιακό μέτωπο μπορεί να επιτευχθεί με μια σειρά από έργα και παρεμβάσεις κατά μήκος αυτού. Η παρούσα πρόταση ανάπλασης έχει ως στόχο να παρουσιάσει μια ολοκληρωμένη πρόταση από προτεινόμενα έργα παρεμβάσεις αλλά και δράσεις, που λαμβάνοντας ως γνώμονα όλα τα στοιχεία της από τη φάση της ανάλυσης, θα επιχειρήσει να δώσει μια νέα ταυτότητα στο παραλιακό μέτωπο της πόλης. Θα γίνει μια προσπάθεια να δοθούν λύσεις που όχι μόνο θα συμβάλουν στην άρση της απομόνωσης και αισθητικής αναβάθμισης του παραλιακού μετώπου της πόλης, αλλά στην ενσωμάτωση της οικονομικοκοινωνικής ζωής της. Ως μακροπρόθεσμος στόχος της πρότασης που θα παρουσιαστεί είναι και η ενίσχυση της δυναμικής της πόλης των Πατρών στο σύγχρονο και ανταγωνιστικότατο περιβάλλον των πόλεων, τόσο σε Ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Έτσι η μελέτη ανάπλασης επικεντρώνεται σε δύο στόχους:

1. Στη ρύθμιση των παραγόντων που συμβάλουν στη απομόνωση του λιμένα από την πόλη
2. Και στην χωροθέτηση δραστηριοτήτων που θα κάνουν ελκυστικότερο το περιβάλλον του παραλιακού μετώπου.

Οι δύο αυτοί στόχοι λειτουργούν συμπληρωματικά μεταξύ τους, σκοπεύοντας στη δημιουργία ενός αναβαθμισμένου περιβάλλοντος, λειτουργικά και ποιοτικά, το οποίο όπως προαναφέραμε θα αποτελέσει νέο πυρήνα ανάπτυξης και ανάδειξης της πόλης.

5.2 Έργα για την άρση της απομόνωσης

Τα προτεινόμενα έργα που έχουν ως στόχο να ελευθερώσουν το παραλιακό μέτωπο είναι τα ακόλουθα:

Η υπογειοποίηση της λεωφόρου Όθωνος – Αμαλίας που θα αρχίσει από το βόρειο όριο της περιοχής ανάπλασης και θα τελειώσει στην Ακτή Δυμαίων. Θα είναι μια σήραγγα μήκους περίπου 2 χιλιομέτρων με δύο λωρίδες κυκλοφορίας και μια έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση. Οι λύσεις που έχουν δοθεί κατά καιρούς για την μείωση του κυκλοφοριακού προβλήματος (απαγόρευση στάθμευσης, φωτεινοί σηματοδότες), δεν επέφεραν ουσιώδες αλλαγές και χαρακτηρίστηκαν ως ημίμετρα. Η λύση της υπογειοποίησης, ναι μεν αποτελεί ένα μεγάλο έργο αλλά μπορεί τόσο να εξασφαλίσει την απρόσκοπτη και γρήγορη κίνηση των οχημάτων προς τα δύο άκρα της πόλης, όσο και να απελευθερώσει το παραλιακό μέτωπο από ένα μεγάλο δρόμο που εμποδίζει την ελεύθερη πρόσβαση σε αυτό. Παραδείγματα τέτοιου τύπου έργων έχουμε τόσο στην Ελλάδα (υποθαλάσσια σήραγγα στο παραλιακό μέτωπο της Θεσσαλονίκης) όσο και στη εξωτερικό (ανάπλαση παραλιακού μετώπου της Βαρκελώνης).

Βέβαια για να μην αποκόψουμε την οδική σύνδεση του παραλιακού μετώπου προτείνουμε την κατασκευή ενός δρόμου ήπιας κυκλοφορίας. Ο δρόμος αυτός θα έχει μικρό πλάτος και καμπύλη πορεία ώστε να αποτρέπει τη στάθμευση και την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων. Κύριος ρόλος του θα είναι να είναι η πρόσβαση στους χώρους στάθμευσης η χρήση από οχήματα έκτακτης ανάγκης και τροφοδοσίας (θα επιτρέπεται μόνο τις πρωινές ώρες). Επίσης προτείνεται η επένδυση του δρόμου

με υλικά όπως κυβόλιθοι και όχι πίσσα, ώστε να έχουμε ένα ευχάριστο αισθητικό αποτέλεσμα. Κατά μήκος του δρόμου και σε περιοχές όπου θα υπάρχουν χώροι αναψυχής, προτείνουμε παρόδια στάθμευση. Τα τμήματα αυτά θα εξασφαλίζουν το εύκολο παρκάρισμα σε 10 αυτοκίνητα, δεν θα εμποδίζουν την κυκλοφορία των υπόλοιπων οχημάτων και δεν θα δημιουργούν δυσάρεστο αισθητικό αποτέλεσμα.

Στόχος της πρότασης είναι η αποτροπή της κίνησης των αυτοκινήτων κατά μήκος του μετώπου για το λόγο αυτό προτείνεται η δημιουργία και οργανωμένων χώρων στάθμευσης. Συγκεκριμένα στο χώρο που υπήρχε παλαιότερα το λούνα πάρκ και σήμερα δεν έχει κάποια χρήση δημιουργείται υπόγειο παρκινγκ. Επίσης στον προβλήτα Γούναρη, ανακατασκευάζεται το μεγάλο υπόστεγο που σήμερα χρησιμοποιείται για την αποθήκευση εμπορευμάτων, σε οργανωμένο και στεγασμένο χώρο στάθμευσης. Τέλος, στην Ακτή Δυμαίων, εκεί όπου σήμερα υπάρχει χώρος μακρόχρονης στάθμευσης βαρέων οχημάτων, προτείνεται η κατασκευή ενός ακόμα οργανωμένου χώρου στάθμευσης.

Το δεύτερο μεγάλο έργο που προτείνουμε για την άρση της απομόνωσης του παραλιακού μετώπου είναι η υπογειοποίηση της γραμμής του Ο.Σ.Ε.. Στο κεφάλαιο της ανάλυσης της περιοχής ανάπλασης, αναφερθήκαμε εκτενώς στα προβλήματα που επιφέρει η σημερινή χάραξη της γραμμής του τρένου. Λόγω του ότι το ανάγλυφο της πόλης δεν επιτρέπει την αλλαγή της χάραξης ώστε να περνά περιφερειακά της πόλης αλλά και προγραμματίζεται η αλλαγή της χάραξης ώστε να περνά από την Ακτή Δυμαίων και το νέο λιμένα, προτείνεται η υπογειοποίηση του τμήματος του παραλιακού μετώπου. Η υπογειοποίηση θα γίνει από το σημείο που βρίσκεται σήμερα το μηχανοστάσιο και θα τελειώσει μετά από τον Άγιο Ανδρέα στην ακτή Δυμαίων. Η σήραγγα θα έχει όλες εκείνες τις προδιαγραφές για ηλεκτροκίνητες αμαξοστοιχίες και διπλή σιδηροδρομική γραμμή. Επίσης, στο χώρο του μηχανοστασίου θα κατασκευαστεί και ο νέος επιβατικός σταθμός με όλες τις απαραίτητες σύγχρονες υποδομές που απαιτούνται.

Το παραλιακό μέτωπο στην πρόταση μας θα διαθέτει μέσο μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Τραμ). Το Τραμ είναι ένα μέσο μαζικής μεταφοράς που όλο και περισσότερο χρησιμοποιείται σε όλες τις μεγάλες πόλεις. Είναι φιλικό στο περιβάλλον, ασφαλέστατο, αξιόπιστο, δεν επηρεάζεται από κυκλοφοριακά προβλήματα, ενσωματώνεται εύκολα στο περιβάλλον και δεν απαιτεί βαριές

υποδομές. Έτσι προτείνουμε γραμμή Τραμ κατά μήκος του παραλιακού μετώπου που θα ενσωματώνεται σε ένα ευρύτερο δίκτυο γύρω από το ιστορικό κέντρο της πόλης και θα περνά από σημεία της πόλης όπως την πλατεία Υψηλών Αλωνίων και το αρχαίο Ωδείο της Πάτρας. Το προτεινόμενο αυτό μέσω μεταφοράς θα εξασφαλίζει την σύνδεση και εύκολη μετακίνηση σε όλο το μήκος του παραλιακού μετώπου αλλά και με άλλα σημεία της πόλης.

5.3 Νέες χρήσεις παραλιακού μετώπου

Όπως έχουμε προαναφέρει, το όλο σχέδιο της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της Πάτρας στηρίζεται στο γεγονός της μεταφοράς των λιμενικών εγκαταστάσεων και την απόδοση του στην πόλη. Με τα έργα και τις παρεμβάσεις που προτείναμε παραπάνω εξασφαλίσαμε την ελεύθερη και απρόσκοπη πρόσβαση στο παραλιακό μέτωπο. Το επόμενο σκέλος την πρότασης είναι η χωροθέτηση δραστηριοτήτων και χρήσεων τέτοιων ώστε η περιοχή να μετατραπεί ένα ζωντανό και λειτουργικό κομμάτι της πόλης. Έχοντας ως γνώμονα τα παραδείγματα αναπλάσεις παραλιακών μετώπων που έχουν γίνει παγκοσμίως, τις ανάγκες σε κτηριακές υποδομές και τάσεις της πόλης προτείνονται τα ακόλουθα.

Κατά μήκος του παραλιακού μετώπου προτείνονται χρήσεις κατά τρόπο τέτοιο ώστε να δημιουργούνται ενότητας δραστηριοτήτων. Συγκεκριμένα, στο Βόρειο προβλήτα χωροθετείται μουσείο σύγχρονης τέχνης και νέο υπαίθριο θέατρο. Ο προβλήτας βρίσκεται σε άμεση επαφή με την μαρίνα του λιμανιού και την ανάπλαση που έχει γίνει. Η ανάπλαση αυτή περιλαμβάνει και ένα μικρό θέατρο το οποίο έχει δημιουργήσει μια εστία πολιτισμού, με τα προτεινόμενες χρήσεις ενισχύουμε τις πολιτιστικές δραστηριότητες και στο σημείο αυτό δημιουργούμε το πολιτιστικό κομμάτι της παραλίας.

Μεταξύ του Βόρειου προβλήτα και του προβλήτα Άστιγγος προτείνουμε κατασκευή νέα μαρίνας. Η μαρίνα που διαθέτει αυτή τη στιγμή το λιμάνι είναι μικρή και δεν μπορεί να καλύψει της αυξημένες ανάγκες. Η νέα μαρίνα θα έχει την δυνατότητα να φιλοξενεί περισσότερα και μεγαλύτερα σκάφη ενώ θα προσφέρει όλες την σύγχρονες υποστηρικτικές υποδομές που απαιτούνται. Υποστηρικτικό κτήριο για τις λειτουργίες της νέας μαρίνας θα είναι το σημερινό κτήριο υποδοχής του λιμένα.

Είναι ένα σύγχρονο κτήριο μετά από την ανακαίνιση για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και θα μπορέσει να στεγάσει όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες (ΑΤΜ, εστιατόριο, ιατρείο, τύπο, κατάστημα ειδών ναυτιλιακού εξοπλισμού, wc – μπάνια υπεραγορές). Όσο αφορά τον προβλήτα Άστιγγο προτείνεται η δημιουργία ενός πολυχώρου (αίθουσες σινεμά, μουσική και θεατρική σκηνή συνεδριακός χώρος, αίθουσα πολιτιστικών εκδηλώσεων).

Τέλος μεταξύ του προβλήτα Αγίου Νικολάου και του προβλήτα Γούναρη προτείνεται η δημιουργία ενός μεγάλου θεματικού πάρκου. Έτσι σε αυτό να υπάρχει το μουσικό θεματικό πάρκο που θα φιλοξενεί μουσικούς καλλιτέχνες ορχηστές μπάντες και γενικότερα μουσικά δρώμενα. Και το πάρκου τέχνης, όπου θα εκτίθενται καλλιτεχνικές εκθέσεις κ.α.. Γενικότερα θα είναι ένας χώρος έκθεσης καλλιτεχνικών έργων, αλλά και δρώμενων που θα μούν τους πολίτες στον κόσμο της τέχνης (γλυπτικής, αγγειοπλαστικής κ.α..

Ο προβλήτας του Αγίου Νικολάου αποτελεί ένα ιδιαίτερο κομμάτι της πρότασης ανάπλασης. Ακολουθώντας τις ροές κίνησης του αστικού ιστού της πόλης και θέλοντας αυτές να τις διατηρήσουμε και στο παραλιακό μέτωπο προτείνεται η επέκταση του προβλήτα ώστε αυτές να φτάσει το κρηπίδωμα. Έτσι δημιουργούμε ένα "διάδρομο" περιπάτου που αρχίζει από το φρούριο της πόλης, περνάει από την καρδιά του ιστορικού κέντρου και καταλήγει μέσα στο υγρό στοιχείο. Κατά μήκος του προβλήτα προτείνουμε στέγαστρα και καθίσματα αλλά και χώρους αναψυχής ώστε να μπορεί ο πεζοπόρος να απόλαυση τόσο την θέα του Πατραϊκού κόλπου, όσο την πόλη.

Τέλος όσον αφορά το πολιτιστικό τομέα της ανάπλασης προτείνουμε τη δημιουργία ενός μουσείο εκεί που βρίσκεται ο παλιός σταθμός του Αγίου Δημητρίου. Το μουσείο αυτό θα έχει στατική έκθεση παλαιών τρένων, αλλά και έκθεση βιομηχανίας και βιοτεχνίας μιας και η πόλη της Πάτρας έχει μεγάλη ιστορία και στα δύο. Επίσης αφού ανακατασκευαστεί και διαμορφωθεί κατάλληλα το κτήριο που σήμερα στεγάζει το λιμενικό ταμείο θα μετατραπεί στη νέα δημοτική βιβλιοθήκη. Μια συνεργασία της δημοτικής αρχής με το Πανεπιστήμιο Πατρών θα δημιουργούσε μια νέα σύγχρονη βιβλιοθήκη για τους πολίτες αλλά και τους χιλιάδες φοιτητές στην καρδιά της πόλης.

Χώροι αναψυχής βρίσκονται τόσο κατά μήκος του μετώπου των κτηρίων της παραλίας όσο και διπλά από τα προτεινόμενα κτήρια. Οι χώροι αναψυχής περιλαμβάνουν ένα μεγάλο φάσμα δραστηριοτήτων και για το λόγο αυτό βρίσκονται σε όλα τα σημεία της ανάπλασης δίνοντας έτσι την ελευθερία να αναπτυχθούν και να δημιουργήσουν ενότητες όπως καφέ μπαρ, εστιατορίων.

Το πράσινο είναι ένα στοιχείο που λείπει και από την πόλη της Πάτρας. Έτσι οι χώροι πρασίνου είναι πολλοί σε όλο το μέτωπο της παραλίας. Θέλοντας να δημιουργήσουμε ένα ευχάριστο περιβάλλον προτείνουμε την δεντροφύτευση κατά μήκος της παραλίας με Μεσογειακά φυτά που θα εξασφαλίζουν ίσκιο και δροσιά, αλλά και εποχιακά φυτά που κατά τους καλοκαιρινούς μήνες θα δημιουργούν ένα όμορφο αισθητικό αποτέλεσμα. Προτείνεται επίσης, η δημιουργία θεματικών πάρκων ανθοκομίας και φυτών από Μεσογειακές χώρες.

Οι αθλητικές δραστηριότητες αποτελούν άλλη μία χρήση που προτείνεται για το παραλιακό μέτωπο. Συγκεκριμένα χωροθετούμε τόσο Βόρεια όσο και Νότια του μετώπου της πόλης μεγάλους χώρους για γήπεδα μπάσκετ, ποδοσφαίρου 5x5, τένις μικρού στίβου κλπ. Ο Νότιος προτεινόμενος χώρος, αθλητικών δραστηριοτήτων, βρίσκεται στην Ακτή Δυμαίων δίπλα από το κολυμβητήριο του Ναυτικού Ομίλου Πάτρας, εκεί μπορούν να δημιουργηθούν εγκαταστάσεις ναυταθλητισμού.

Η ιχθυόσκαλα παραμονή στη θέση που βρίσκεται σήμερα, βέβαια το κτήριο που σήμερα στεγάζει την ψαράγορά, ανακατασκευάζεται και επεκτείνεται, έτσι ώστε να προσφέρει σύγχρονες υπηρεσίες τόσο στους καταναλωτές, όσο και στους εμπόρους.

Στην πρόταση ανάπλασης προτείνεται και η μεταφορά στου υπεραστικού σταθμού λεωφορείων. Όπως διαπιστώθηκε από την φάση της ανάλυσης της περιοχής μελέτης η σημερινή του θέση και κτηριακή υποδομή είναι ανεπαρκής για την κάλυψη των αναγκών. Έτσι, προτείνουμε την μεταφορά του στο μηχανοστάσιο του Ο.Σ.Ε δίπλα από το νέο σταθμό του Ο.Σ.Ε. Στην περιοχή αυτή υπάρχει επάρκεια χώρου για δημιουργία μεγάλου σταθμού μετεπιβίβασης και αναμονής των επιβατών, αλλά και προσωρινής στάθμευσης των λεωφορείων. Επίσης σε μικρή απόσταση υπάρχουν δύο χώροι στάθμευσης, ο ένας προτεινόμενος και ένας υπάρχον (υπόγειος). Σημαντικό είναι ότι με την χωροθέτηση των δύο σταθμών στην ίδια περιοχή αλλά και με το Τραμ να περνάει σε πολύ μικρή απόσταση, δημιουργούμε ένα κέντρο μεταφοράς

επιβατών πολύ κοντά στο κέντρο της πόλης που είναι εύκολη η πρόσβασή τόσο με ιδιωτικά όσο και δημόσια μέσα μετακίνησης.

Επίσης, προτείνεται και η κατασκευή ενός δίκτυο ποδηλατοδρόμου, κατά μήκος του παραλιακού μετώπου. Το ποδήλατο αποκτά όλο και περισσότερο έδαφος ως σύγχρονο μέσο μετακίνησης που προσφέρει εύκολη και γρήγορη μετακίνηση στην πόλη ενώ παράλληλα και αθλείσαι. Βέβαια, ο προτεινόμενος ποδηλατόδρομος θα πρέπει να ενταχθεί σε ένα ευρύτερο δίκτυο στην πόλη που θα εξασφαλίζει την ασφάλεια και την άνεση του ποδηλάτη στις μετακινήσεις του.

Τέλος για την άρση της απομόνωσης του πάρκου του Αγίου Ανδρέα και την ενσωμάτωσή του με την περιοχή του νέου φάρου που έχει αναπλαστεί, προτείνουμε της κατασκευή μιας ράμπας. Η ράμπα αυτή θα περνά πάνω από τον παραλιακό δρόμο και θα εξασφαλίζει την εύκολη και ασφαλής πρόσβαση στο παραλιακό μέτωπο.

Στις προτεινόμενες υποδομές της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου είναι επαρκής φωτισμός, στέγαστρα και παγκάκια, κάδοι απορριμμάτων κλπ. Επίσης, τουριστικά περίπτερα αλλά και όλες οι απαραίτητες υποδομές για άτομα με ειδικές ανάγκες όπως οδηγούς όδευσης τυφλών ράμπες αναπηρικών αμαξιδίων.

5.4 Φορείς υλοποίησης του έργου

Για την υλοποίηση της πρότασης ανάπλασης είναι απαραίτητο να εκδοθούν συγκεκριμένες κανονιστικές ρυθμίσεις, οι οποίες θα περιλαμβάνουν καθορισμό όρων δόμησης, χρήσεων γης και ειδικών κανονισμών που θα αφορούν την αρχιτεκτονική μορφή των νέων κατασκευών του θαλάσσιου μετώπου, έτσι ώστε να είναι δυνατή η επίτευξη ομοιομορφίας και ανάδειξη του υφιστάμενου κτιριακού πλούτου. Επίσης θα πρέπει να δημιουργηθεί και ένας φορέας υλοποίησης και διαχείρισης της περιοχής ανάπλασης. Ο χώρος των λιμενικών εγκαταστάσεων είναι ιδιοκτησίας του λιμενικού ταμείου, ενώ η υπόλοιπη περιοχή του δημοσίου, οπότε προτείνεται η δημιουργία ενός φορέα που θα εμπλέκονται και οι δύο. Ο οργανισμός αυτός θα έχει ως έργο την διαχείριση και την οργάνωση του προγράμματος υλοποίησης αλλά και εύρεση των κατάλληλων πηγών χρηματοδότησης (κρατικά και Ευρωπαϊκά κονδύλια, ιδιωτικές επενδύσεις). Συγκεκριμένα θα είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση των σχετικών μελετών και τον συντονισμό όλων των φορέων που εμπλέκονται στο σχεδιασμό

αλλά και την επίβλεψη των έργων. Όσον αφορά την χρηματοδότηση θα στοχεύει στην απορρόφηση τόσο των κρατικών κονδυλίων αλλά και αυτών από την Ευρωπαϊκή Ένωση που θα εξασφαλίσει από την εντάξει διάφορων τμημάτων του συνολικού έργου. Επίσης θα πρέπει να είναι σε θέση να προσελκύσει και ιδιωτικούς επενδυτές μιας και το κόστος είναι πολύ μεγάλο. Ο φορέας υλοποίησης θα πρέπει να εξασφαλίσει και τη μεγαλύτερη δυνατή σύγκλιση μεταξύ δημοσίου, κοινωνικού και ιδιωτικού συμφέροντος. Έτσι κατά την φάση της υλοποίησης δεν θα έχει μεγάλες αντιδράσεις και παρακωλύσεις που καταλήγουν σε δικαστικές διαμάχες οι οποίες κρατούν πολλά χρόνια καθυστερώντας τα έργα. Για το λόγο αυτό προτείνεται να υπάρξει ευρύς διάλογος, τόσο με εμπλεκόμενους φορείς όσο και με του πολίτες που θα αποδεχθούν και θα στηρίξουν το όλο σχέδιο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ



Φωτογραφία 1



Φωτογραφία 2



Φωτογραφία 3



Φωτογραφία 4



Φωτογραφία 5



Φωτογραφία 6



Φωτογραφία 7



Φωτογραφία 8



Φωτογραφία 9



Φωτογραφία 10



Φωτογραφία 11



Φωτογραφία 12



Φωτογραφία 13



Φωτογραφία 14



Φωτογραφία 15



Φωτογραφία 16



Φωτογραφία 17



Φωτογραφία 18



Φωτογραφία 19



Φωτογραφία 20



Φωτογραφία 21



Φωτογραφία 22



Φωτογραφία 23



Φωτογραφία 24



Φωτογραφία 25



Φωτογραφία 26



Φωτογραφία 27



Φωτογραφία 28



Φωτογραφία 29



Φωτογραφία 30



A
B N
Δ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
	ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
	ΧΩΡΟΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ
	ΝΕΕΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
	ΑΛΛΑΓΗ ΧΡΗΣΗΣ ΚΤΗΡΙΟΥ
	ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
	ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
	ΔΡΟΜΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
	ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΣΟΥ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ (ΤΡΑΜ)
	ΠΑΡΟΔΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
	ΑΡΧΗ ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗΣ (Δρόμοι/γραμμής Ο.Σ.Ε.)
	ΑΡΧΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ
	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΡΑΜ
	ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ:
ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ:
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ
ΦΟΙΤΗΤΡΗΣ: ΒΑΡΒΑΡΕΣΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΧΑΡΤΗΣ 6: ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ
ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 : 1.600
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσσα

- Α.Κοκκοβίκας, Κ. (2002). *1828-1945 "Η Πάτρα και το Λιμάνι της", Β' Έκδοση*. Πάτρα: Οργανισμός Λιμένα Πατρών Α.Ε.
- ΑΔΚ, Α. -Δ.-Κ. (1996). *Οργάνωση Χερσαίων Χώρων Λιμένα Πατρών*. Πάτρα: Εκδόσεις Λιμενικό Ταμείο Πατρών.
- Αρώνης, Δ. Κ. (1992). *Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Λιμένος Πατρών και Αναγκαίες Τεχνικές Μελέτες, Α' Στάδιο, Τεύχος 1*. Πάτρα: Λιμενικό Ταμείο Πάτρας.
- Γεωργανάς, Σ. (2005, Νοέμβριος 19). *Άρθο:Μια Ολυμπιάδα φτάνει? Βαρκελώνη εναντίον Αθήνας, μέρος 1ο*. Ανάκτηση Σεπτέμβριος 17, 2009, από <http://e-rooster.gr>
- Γονποδίνη, Α. (2000). *Ο ανταγωνισμός των Ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες "χρήσεις" του Αστικού Σχεδιασμού: Μια πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις, στο Ψυχάρης, Ι., Γοσποδίνη, Α.Α., Χριστοπούλου, Ο. (επιμ.) 17 κείμενα για το σχεδιασμό της πόλης και την ανάπτυξη*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Γοσποδίνη Α., Μ. Η. (2006). Περιγράφοντας, Ταξινομώντας και Ερμηνεύοντας τα Νέα Τοπία της Μεταβιομηχανικής Πόλης. Στο *ΤΑ ΝΕΑ ΑΣΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ και η ελληνική πόλη* (σσ. 91-92). Αθήνα: Εκδόσεις Κρητική ΑΕ.
- Γοσποδίνη, Α. (2002). *Αστικός σχεδιασμός: Μορφολογία και συντακτική δομή του αστικού χώρου (Συλογή κειμένων), Διδακτικές Σημειώσεις*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Γοσποδίνη, Α. (1997). *Ιστορία της πόλης και της Πολεοδομίας, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Θωμόπουλος, Σ. Ν. (1996). *Ιστορία της Πόλεως Πατρών (απο των αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι το 1821), τόμος Α & Β*. Πάτρα: Αχαϊκές Εκδόσεις.
- Κολοβός, Γ. (2005). *Υποδομές των μεταφορών του νομού Αχαΐας*. Πάτρα: Εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών.

Μιλιώνης, Ν. (1991). *Πλαίσιο Πολεοδομικού - Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού για την Πάτρα*. Πάτρα.

Μούλια, Χ. Α. (2000). *Το λιμάνι της σταφίδας, Πάτρα 1828-1900*. Πάτρα: Περί τεχνων.

Παπαδάτου - Γιαννοπούλου, Χ. (1991). *Εξέλιξη του σχεδίου πόλεως των Πατρών*. Πάτρα: Αχαϊκές Εκδόσεις.

Σωτηρόπουλος, Λ. (1993). *Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών πριν το '60*. Πάτρα: Αχαϊκές Εκδόσεις.

Τσονακάς, Β. (1991). *Πολεοδομικό Συγκρότημα Πατρών. Εικόνες στο χώρο και στο χρόνο*. Πάτρα: Αχαϊκές Εκδόσεις.

Ξένη

Breen, A. a. (1996). *The New Waterfront, A worldwide urban Success Story*. Singapore: Graphics Pte Ltd.

Gospodini, A. (2001). *URBAN WATERFRONT REDEVELOPMENT IN GREEK CITIES, Aframework for redesigning space, in Cities*.

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

Infussi F, Σ. Γ. (1998). *Πρόγραμμα Ηρακλής, Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*. Αθήνα: Lirona.

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

Διαδίκτυο

Internet: greek tourism. (2009). *greek-tourism*. Ανάκτηση Οκτώβριος 5, 2009, από <http://www.greek-tourism.gr>

Internet: myPatra. (2009). Ανάκτηση Οκτώβριος 5, 2009, από My Patra portal: <http://www.mypatra.gr>

Internet: www.minenv.gr. (2009). *Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής*. Ανάκτηση Οκτώβριος 5, 2009, από Τοποθεσία Web του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής: <http://www.minenv.gr/>

Internet: www.portoantico.it, I. (2009). Ανάκτηση Σεπτέμβριος 26, 2009, από [portoantico.it](http://www.portoantico.it), La Piazza sul Mediterraneo: <http://www.portoantico.it>

Internet: Οργανισμός Λιμενικός Πατρών. (n.d.). *Οργανισμός Λιμένος Πατρών*. Ανάκτηση Σεπτεμβρίου 29, 2009, από Τοποθεσία Web του Οργανισμού Λιμένος Πατρών: <http://www.patrasport.gr>

Internet: Πάτρα. (1996). *West Net*. Ανάκτηση Σεπτέμβριος 25, 2009, από Τοποθεσία Web της West Net A.E.: <http://www.westnet.gr/westnet/patra/>

Internet: Τουριστικός Οδηγός Αχαΐας. (2009). *Τουριστικός Οδηγός Αχαΐας*. Ανάκτηση Σεπτεμβριος 25, 2009, από Τοποθεσία Web του Τουριστικού Οδηγού Αχαΐας: <http://www.nea.gr/tour/index.htm>

Internet:, w. (2008). *gojanny*. Ανάκτηση Σεπτεμβριος 25, 2009, από <http://www.gojanny.com/>

Internet:, w. (2009). *skyscrapercity*. Ανάκτηση Οκτωβριος 5, 2009, από <http://www.skyscrapercity.com>

ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ

ΛΗΞΗ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΟΥ

6-6-11

23-9-11

20-10-12

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Τηλ.: 24210

06300-1



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000100699