



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Προτάσεις αστικής αναζωογόνησης του θαλασσίου μετώπου της πόλης της Πάτρας, σε συνδυασμό με την υλοποίηση του Ν. Λιμένα, στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης



ΦΑΡΜΑΚΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΝΤΟΛΕΩΝ ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του αστικού περιβάλλοντος καθώς αποτελεί πηγή οξυγόνου για την πόλη και διέξοδο αναψυχής για τους κατοίκους της, αλλά και κοιτίδα οικονομικής, κοινωνικής και πολιτισμικής ανάπτυξης. Χαρακτηριστικό των πόλεων-λιμανιών που έχασαν σταδιακά την βιομηχανική τους ταυτότητα και δεν εξελίχθηκαν με βάση τα επικρατούντα διεθνή πρότυπα διαχείρισης και ανάπτυξης Λιμένων, είναι η οργανική αποκοπή του θαλασσίου μετώπου από τον αστικό ιστό, γεγονός που δημιουργεί αλληπάλληλα πολεοδομικά και χωροταξικά ζητήματα. Η πόλη πρέπει και πάλι να "συναντήσει" το λιμάνι για να μπορέσει να αναπτυχθεί και οικονομικά διατηρώντας παράλληλα την ταυτότητα της, με σεβασμό στο περιβάλλον και στον πολίτη.

Προς αυτή την κατεύθυνση, η παρούσα διπλωματική μελετά την περίπτωση της Πάτρας όπου ο Στρατηγικός Σχεδιασμός κρίνεται απαραίτητος τόσο για την επίτευξη της αστικής ανασυγκρότησης και ανάπλασης του παθογενούς θαλασσίου μετώπου όσο και για τη βιώσιμη διαχείριση των χωρικών και οικονομικών ζητημάτων που προκύπτουν από την κατασκευή του Νέου Λιμένα.

Λέξεις Κλειδιά: θαλάσσιο μέτωπο, ο Στρατηγικός Σχεδιασμός, αστική ανασυγκρότηση, Νέος Λιμένας Πατρών

University of Thessaly, School of Engineering

Department of Planning and Regional Development

Diploma Thesis

Title: Urban regeneration proposals of the waterfront of Patras combined with the implementation of the New Port, as far as sustainable development is concerned

Student: Christina Farmaki

Supervisor: Prof. Pant. Skayannis

ABSTRACT

Waterfront is an integral part of the urban environment as well as an oxygen source for the city and recreational recourse for the residents. In addition, it forms a cradle of economic, social and cultural development. A common characteristic of cities-ports is the arbitrary exclusion of waterfront from the urban fabric, because of the gradual loss of their industrial identity and evolution, as the prevailing international standards of management and development of Ports indicate. As a result, successive urban and regional planning issues emerge. The city still needs to "meet" the port in order to develop economically and maintain its identity, while the environment and the citizen are respected.

Towards to that direction, this diploma thesis deals with the case of Patras where Strategic Planning deems necessary for the achievement of urban reconstruction and regeneration of pathogenic waterfront. In addition, Strategic Planning contributes to the sustainable management of spatial and economic issues which arise from the construction of the New Port.

Key Words: Waterfront, Strategic Planning, urban regeneration, New Port of Patras

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Για την επιτυχή ολοκλήρωση της παρούσας προπτυχιακής διπλωματικής εργασίας συνέβαλε πρώτα απ' όλα ο επιβλέπων καθηγητής μου Π. Σκάγιαννης, οποίος με βοήθησε να ξεπεράσω όλες τις δυσκολίες με την γνωσιακή και ηθική καθοδήγησή του.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Πρόεδρο του ΤΕΕ Πάτρας κ. Γιανναδάκη και τον κ. Παππά, καθηγητή στο τμήμα της Αρχιτεκτονικής, για την πολύτιμη βοήθεια τους στο κομμάτι της συλλογής βιβλιογραφίας, μελετών και στοιχείων. Σημαντική ήταν και η συμβολή του Αντιδημάρχου του Δήμου, Κ. Στάμου, καθώς η επικοινωνία μου μαζί του με κατατόπισε σε αρκετά ζητήματα για την υφιστάμενη κατάσταση της πόλης και το αναπτυξιακό της όραμα.

Τέλος, οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στην οικογένεια μου και τα κοντινά μου άτομα που με στήριξαν κυρίως ηθικά και ψυχικά κατά το διάστημα εκπόνησης της διπλωματικής.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Α' ΜΕΡΟΣ

Εισαγωγή.....	7
Κεφάλαιο 1: Διαχείριση και λειτουργία λιμένων.....	11
1.1 Η σημασία των Λιμένων και οι διεθνείς τάσεις στην διαχείρισή τους.....	11
1.1.1 Σύγχρονα υποδείγματα διαχείρισης λιμένων.....	13
1.1.2 Πρακτικές Διοίκησης στα σύγχρονα λιμάνια.....	15
1.1.3 Πλήρης Ιδιωτικοποίηση των Λιμένων.....	16
1.1.4 Μερική παραχώρηση των Λιμένων σε Εταιρίες Διαχειρίσεως Φορτίου.....	16
1.1.5 Δημόσια Διαχείριση Λιμένων.....	17
1.1.6 Η επικρατούσα τάση: Το αποκεντρωτικό σύστημα λειτουργίας.....	18
1.1.7 Στρατηγικοί στόχοι των λιμένων.....	19
1.1.8 Η Τιμολογιακή πολιτική ενός λιμένα.....	19
1.1.9 Η προσφορά και η ζήτηση ενός λιμένα.....	19
1.2 Ο ρόλος των Λιμένων στην Περιφερειακή - Τοπική ανάπτυξη.....	20
1.3 Οικονομικές επιπτώσεις της Λειτουργίας Λιμένων.....	24
1. 4 Ανάπτυξη των Ελληνικών Λιμένων και το Σύστημα Διεθνών Θαλάσσιων Μεταφορών.....	26
1.5 Ελληνικοί Λιμένες και Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.....	28
1.5.1 S.W.O.T Analysis Ελληνικών Λιμένων.....	29
Κεφάλαιο 2: Περιγραφή της Ευρύτερης περιοχής μελέτης.....	34
2.1 Η πόλη της Πάτρας.....	34
2.1.1 Πολιτιστικό – Ιστορικό Περιβάλλον.....	39
2.2 Το σχέδιο Βούλγαρη.....	45
2.2.1 Τα χαρακτηριστικά του σχεδίου.....	46
2.3 Βιομηχανική πόλη.....	48
2.4 Σταθεροποίηση των χαρακτηριστικών της πολεοδομικής ιδιομορφίας της Πάτρας.....	48

2.5 Θαλάσσιες μεταφορές: Εισαγωγικά ιστορικά στοιχεία για τον Λιμένα.....	49
2.6 Σήμερα: Το Νέο Λιμάνι Πατρών – Νότιος Λιμένας.....	51
2.7 Χωροταξική - Πολεοδομική διερεύνηση του Θαλασσίου Μετώπου της πόλης των Πατρών.....	54
2.8 Η φυσιογνωμία και ο χαρακτήρας του Π.Σ Πατρών.....	59
2.9 Το υφιστάμενο Πλαίσιο Σχεδιασμού.....	63
2.9.1 Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος	64
2.10 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πατρών (ΓΠΣ).....	77
2.10.1 Χρήσεις γης του θαλάσσιου μετώπου - Λιμένας.....	78
2.11.2 Μελέτη «όρων δόμησης χερσαίων χώρων λιμένα Πατρών».....	80
2.11 Η Εθνική Λιμενική Πολιτική για την περίπτωση του ΟΛΠΑ ΑΕ.....	82
2.11.1 Ιδιοκτησιακό Καθεστώς Λιμένος.....	82
2.12 Παλιός Λιμένας Πατρών.....	84
2.13 Βασικές λειτουργίες του Νέου Λιμένα.....	86
2.13.1 Χωροθέτηση λειτουργιών στη χερσαία ζώνη του νέου λιμένα.....	87
2.13.2 Κτηριακές εγκαταστάσεις.....	89
2.14 Οικονομικές επιπτώσεις από τη λειτουργία του Νέου Λιμένα στην πόλη της Πάτρας	89
2.15 Νέο Λιμάνι - Βιώσιμες μεταφορές.....	90
Κεφάλαιο 3: Θεωρητικό υπόβαθρο διπλωματικής εργασίας.....	92
3.1 Θεωρητική προσέγγιση για το δίπολο πόλη - λιμάνι.....	92
3.1.1 Ευρωπαϊκές πόλεις - λιμάνια σε μετάβαση: Η πεμπτουσία της πολιτικο - οικονομικής ανάπτυξης στην σύγχρονη Ευρώπη.....	92
3.1.2 Οι 10 βασικές αρχές για την αναζωογόνηση των θαλασσίων μετώπων.....	93
3.1.3 Οι γενιές και τα προγράμματα αναπλάσεων.....	96
3.2 Παραδείγματα Αναπλάσεων: Διεθνής Εμπειρία.....	99
3.2.1 Όψεις και στόχοι αναπλάσεων.....	100

3.2.2 Αναπλάσεις παλαιών λιμενικών χώρων και η ένταξη λιμενικών ζωνών στον αστικό ιστό.....	100
3.2.3 Το παράδειγμα της Γένοβας, Ιταλία.....	101
3.2.4 Το παράδειγμα του Hafencity στο Αμβούργο, Γερμανία.....	102
3.2.5 Το παράδειγμα της Βαρκελώνης, Ισπανία.....	105
Κεφάλαιο 4: S.W.O.T Analysis Λιμένα Πατρών.....	110
4.1 Η Ανάλυση S.W.O.T στη Λήψη Στρατηγικών Αποφάσεων.....	110
4.2 S.W.O.T Analysis για το Λιμένα Πατρών (μετά επέκτασης) και γενικότερα το Θαλάσσιο Μέτωπο Πατρών.....	112
4.2.1 Δυνάμεις (Strengths).....	112
4.2.2 Αδυναμίες (Weaknesses).....	113
4.2.4 Απειλές (Threats).....	114
4.2.3 Ευκαιρίες (Opportunities).....	114
4.4 Συμπεράσματα - Στόχοι για την κατασκευή του Νέου Λιμένα.....	115
4.3 Θαλάσσιο μέτωπο και υπάρχοντα προβλήματα.....	117
B' ΜΕΡΟΣ	
Κεφάλαιο 5: Πρόταση.....	118
5.1. Αντιμετώπιση των προβλημάτων του θαλάσσιου μετώπου - προτάσεις.....	118
5.1.1. Συνδυασμένη λειτουργία νέου και παλαιού λιμένα Πατρών.....	120
5.1.2. Σύστημα πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.....	121
5.1.3 Κυκλοφοριακός σχεδιασμός.....	125
5.1.4 Η σιδηροδρομική γραμμή.....	126
5.1.5 Αστικό πράσινο - πράσινοι δρόμοι.....	126
5.2 Το θαλάσσιο μέτωπο - Διαχωρισμός.....	127
5.3 Το κεντρικό θαλάσσιο μέτωπο – Χαρακτηριστικά και προτάσεις ανάπλασης....	131
5.3.1 Βόρειος τομέας.....	132
5.3.2 Κεντρικός τομέας.....	139
5.3.3 Νότιος Τομέας - Περιοχή του Νέου Λιμένα Πατρών – Ακτή Δυμαίων....	147
Κεφάλαιο 6: Συμπεράσματα.....	158
Βιβλιογραφία - Πηγές Τεκμηρίωσης.....	160
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	168

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1 Τρέχουσα δομή διακυβέρνησης λιμένων.....	15
Πίνακας 2.1 Προωθητικές Δραστηριότητες Αστικών Κέντρων.....	65
Πίνακας 2.2 Μεταφορές.....	66
Πίνακας 2.3 Ενδεικτικές Κατευθύνσεις στρατηγικής ανάπτυξης.....	73

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 2.1 Ο Δήμος Πατρέων (πρόγραμμα Καλλικράτης).....	35
Εικόνα 2.2 Ποταμός Γλαύκος.....	35
Εικόνα 2.3 Έλος Αγυιάς.....	36
Εικόνα 2.14 Πολεοδομικό Σχέδιο Βούλγαρη.....	37
Εικόνα 2.5 ΒΙΠΕ Πάτρας.....	38
Εικόνα 2.6 ΒΙΟΠΑ.....	38
Εικόνα 2.7 Επιστημονικό Πάρκο Πατρών.....	39
Εικόνα 2.8 Δημοτικό θέατρο Πάτρας (θέατρο Απόλλων).....	42
Εικόνα 2.9 Ρωμαϊκό Ωδείο Πάτρας.....	42
Εικόνα 2.10 Εκκλησία Αγίου Ανδρέα Πατρών.....	43
Εικόνα 2.11 Αρχαιολογικό Μουσείο Πάτρας.....	43
Εικόνα 2.12 Το κάστρο Πάτρας.....	44
Εικόνα 2.13 Αγγλικανική Εκκλησία Πάτρας.....	44
Εικόνα 2.14 Ιόνια Οδός - Ανδριατικός διάδρομος (Καλαμάτα - Τεργέστη).....	46
Εικόνα 2.15 Πανοραμική άποψη Π.Σ Πατρών και βασικά χαρακτηριστικά.....	55
Εικόνα 2.16 Η λιμενική ζώνη στο κεντρικό θαλάσσιο μέτωπο της Πόλης.....	56
Εικόνα 2.17 Κομβική σύνδεση Πλ. Τριών Συμμάχων με ΚΤΕΛ και ΟΣΕ.....	57
Εικόνα 2.18 Ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα Πατρών.....	60
Εικόνα 2.19 Τάσεις Οικιστικής Ανάπτυξης.....	62
Εικόνα 3.1 Το λιμάνι της Γένοβας.....	102
Εικόνα 3.2 Hafencity, Αμβούργο.....	102
Εικόνα 3.3 Το λιμάνι της Βαρκελώνης.....	106
Εικόνα 3.4 Παραλία Barceloneta, Βαρκελώνη.....	107
Εικόνα 5.1 Προτεινόμενο σύστημα πράσινων δρόμων.....	127
Εικόνα 5.2 Το ευρύτερο θαλάσσιο μέτωπο του Δήμου Πατρέων.....	130
Εικόνα 5.3 Οριοθέτηση του κεντρικού θαλάσσιου μετώπου.....	132
Εικόνα 5.4 Το οικολογικό πάρκο σύμφωνα με την «Μελέτη Καραθανάση».....	134

Εικόνα 5.4 Το οικολογικό πάρκο σύμφωνα με την «Μελέτη Καραθανάση».....	134
Εικόνα 5.6 Σταθμός υποδοχής «Παναγιώτης Κανελλόπουλος».....	135
Εικόνες 5.7 & 5.8 Οι σταφιδαποθήκες Μπάρι και οι Μύλοι Αγ. Γεωργίου.....	142
Εικόνα 5.9 Οικόπεδο ΟΣΕ.....	142
Εικόνα 5.10 Μικρά λιθόχτιστα της ΒΕΣΟ.....	143
Εικόνες 5.11 Βίλα Τριάντη.....	147
Εικόνα 5.12 Βίλα Λαδόπουλου.....	148
Εικόνα 5.13 Πτωχοκομείο.....	148
Εικόνα 5.14 Πειραϊκή Πατραϊκή.....	148
Εικόνα 5.15 Βιομηχανία Λαδόπουλου.....	154
Εικόνα 5.16 Πειραϊκή Πατραϊκή.....	155
Εικόνα 5.17 Η βίλα της οικογένειας Κρόου (Crowe), κατασκευής 1830, στη συνοικία Εγγλέζικα στην περιοχή της Παραλίας Πατρών.....	156
Εικόνα 5.18 Το «κτήριο Σωτηριάδη», κατασκευής 1901, στο Μονοδένδρι.....	156

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1 Μεθοδολογικό πλαίσιο Αξιολόγησης οικονομικών Επιδράσεων Λειτουργίας Λιμανιών σε Τοπικές / Περιφερειακές Οικονομίες.....	23
--	----

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1.1 Μοντέλο Λιμενικής Διακυβέρνησης.....	13
--	----

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1.1 Η δυνητική ενδοχώρα της Ελλάδας κατά τον ΟΗΕ.....	27
Χάρτης 2.1 Σύνδεση του Νέου Λιμένα με τους κόμβους K4, K5 και K7 της ΕΠΠ....	52
Χάρτης 2.2 Α' και Β' φάση έργων Λιμένα Πατρών.....	53
Χάρτης 2.3 Απόσπασμα χάρτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου που αναφέρεται στην οργάνωση του αστικού οδικού δικτύου.....	71
Χάρτης 2.4 Απόσπασμα χάρτη του προτεινόμενου Ρυθμιστικού Σχεδίου Πάτρας.....	72
Χάρτης 2.5 Προβλεπόμενες χρήσεις γης στο θαλάσσιο μέτωπο από το υπό έγκριση ΓΠΣ.....	79
Χάρτης 2.6 Χωροθέτηση λειτουργιών στη ζώνη του νέου λιμένα.....	88
Χάρτης 5.1 Προτεινόμενο σύστημα πεζών - ποδηλάτων.....	124
Χάρτης 5.2 Βόρειος τομέας-Προτάσεις.....	138
Χάρτης 5.3 Κεντρικός τομέας-Προτάσεις.....	146
Χάρτης 5.4 Νότιος τομέας-Προτάσεις.....	157

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ - ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

Ελληνόγλωσσα

ΟΛΠ ΑΕ	Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Ανώνυμη Εταιρία
ΟΛΘ ΑΕ	Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία
ΟΛΠΑ ΑΕ	Οργανισμός Λιμένος Πατρών Ανώνυμη Εταιρία
ΣΔΙΤ	Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα
ΠΓΔΜ	Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας
ΔΔΜ	Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών
ΒΙΟΠΑ	Βιομηχανικό Πάρκο
ΒΙΠΕ	Βιομηχανική Περιοχή
ΠΟΑΠΔ	Περιοχή Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων
ΠΕΡΠΟ	Περιοχή Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης
ΠΕΠ	Περιοχή Ειδικής Προστασίας
ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
ΓΠΧΣΑΑ	Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
ΠΠΧΣΑΑ	Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
ΕΠΧΣΑΑ	Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΡΣ	Ρυθμιστικό Σχέδιο
ΠΣΠ	Πολεοδομικό Συγκρότημα Πατρών
ΓΓΛΛΠ	Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής
ΕΣΑΛ	Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων
ΥΕΝ	Υπουργείο Ελληνικής Ναυτιλίας
ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΟΣΕ	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
ΕΓΣΠ	Ένωση Γεωργικών Συνεταιρισμών Πατρών
ΕΠΠ	Ευρείας Παράκαμψης Πάτρας, "Μικρή Περιμετρική"
ΝΟΠ	Ναυτικός Όμιλος Πατρών
ΠΑΘΕ	Αυτοκινητόδρομος Πατρών - Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων
ΕΟΤ	Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού

Ξενόγλωσσα

FDI	Foreign Direct Investment
GDP	Gross Domestic Product

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πόλη αποτελεί ζωντανό οργανισμό ο οποίος για να επιβιώσει και να αναπτυχθεί πρέπει να αναπτύσσει μηχανισμούς, να προσαρμόζεται και να συμβιώνει με την αλλαγή, είτε αυτή οφείλεται σε ενδογενείς, είτε σε εξωγενείς παράγοντες. Ουσιαστικά, πρέπει να υπόκειται στον κατάλληλα εναρμονισμένο σχεδιασμό στις εκάστοτε συνθήκες, ο οποίος θα προτείνει ολοκληρωμένες λύσεις για την βιώσιμη διαχείριση του χώρου, ως πεδίο οικονομικών, κοινωνικών, πολιτιστικών και άλλων δραστηριοτήτων. Το θαλάσσιο μέτωπο (waterfront) έχει προκαλέσει - ιδιαίτερα τα τελευταία 30 χρόνια - ιδιαίτερο ενδιαφέρον ως μια κατηγορία της δομής του αστικού χώρου. Εκτός του ότι αποτελεί ανεκτίμητη πηγή οξυγόνου για την πόλη και προσδίδει αισθητική και οικολογική αναβάθμιση στο μουντό και μονότονο πολλές φορές αστικό τοπίο, είναι και πόλος έλξης οικονομικών δραστηριοτήτων, επιχειρήσεων, κεφαλαίου, τουριστών - επισκεπτών, αλλά και απλών πολιτών. Αυτή η νέα κατηγορία λοιπόν, λόγω της ιδιόμορφης σχέσης της με τον κεντρικό αστικό ιστό χρήζει ιδιαίτερης μελέτης. Αυτή η ιδιαιτερότητα υπόκειται στο ότι αν ο κεντρικός ιστός και το θαλάσσιο μέτωπο δεν αναπτύσσονται παράλληλα, αλληλεπιδρώντας εποικοδομητικά μεταξύ τους, αλλά διαχρονικά αποσχίζονται, δημιουργούνται προβλήματα πολεοδομικής και περιβαλλοντικής υποβάθμισης, ζωτικής σημασίας για την οικονομία και γενικότερα τις συνθήκες διαβίωσης και την ποιότητα ζωής των πολιτών. Πιθανά αίτια αποκοπής θαλασσίου μετώπου από την πόλη (τα οποία συνάδουν και με την περίπτωση της Πάτρας η οποία μελετάται στην παρούσα διπλωματική εργασία) είναι:

- Η οργανική ανάπτυξη της πόλης διαχρονικά γύρω από το λιμάνι
- Η πολεοδομική πύκνωση
- Η εξάπλωση της αυτοκίνησης
- Η μετατροπή του λιμανιού από κλασσικό εμπορικό λιμάνι σε λιμάνι συνδυασμένων μεταφορών

Όπως διαφαίνεται από τα παραπάνω, ένα από τα στοιχεία - ίσως το κυριότερο - το οποίο καθορίζει την ταυτότητα - χαρακτήρα, την εξέλιξη αλλά και τις προοπτικές αναγέννησης του θαλασσίου μετώπου και δίνει στρατηγικό χαρακτήρα στην αναπτυξιακή διαδικασία, αποτελεί το λιμάνι. Η ανάπτυξη του παραθαλάσσιου μετώπου είναι άμεσα συνυφασμένη με την ορθή λειτουργία και διαχείριση του

λιμένα. Οι σύγχρονες πολιτικές σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο για την διαχείριση των λιμένων δεν αποσκοπούν μόνο στον εκσυγχρονισμό των υποδομών και την βελτιστοποίηση των λιμενικών υπηρεσιών αλλά παρέχουν χωροταξικά και οικονομικά εργαλεία, καθώς και αναπτυξιακά κίνητρα, τα οποία καθιστούν το λιμάνι πόλο έλξης οικονομικών δραστηριοτήτων αλλά και κοινωνικο-πολιτισμικό κόμβο αλληλεπιδράσεων με πολλαπλασιαστικά οφέλη για την τοπική και κατά προέκταση εθνική δημοσιονομική εξελικτική διαδικασία (Αραβαντινός Α., 2007).

Το Νέο Λιμάνι λοιπόν, αποτελεί βασικό αναπτυξιακό παράγοντα για την ενδοχώρα του, καθώς προσελκύει κεφάλαιο και επιχειρήσεις και δημιουργεί γύρω του συστάδες επιχειρήσεων (clusters) οι οποίες συνδέονται άμεσα με τις δραστηριότητές του. Οι επιχειρήσεις εγκαθίστανται στις ενδιάμεσες ζώνες αστικού ιστού - λιμένα και έτσι διαμορφώνεται ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον το οποίο, εν τέλει δεν προσελκύει μόνο επιχειρήσεις με λιμενικές δραστηριότητες, αλλά και άλλου τύπου (π.χ αναψυχή και εμπόριο), η συγκέντρωση των οποίων δημιουργεί μια νέα διευρυνόμενη αγορά εργασίας για την τοπική και κατά προέκταση εθνική οικονομία. Έτσι είναι απαραίτητος ο κατάλληλος πολεοδομικός σχεδιασμός στρατηγικού χαρακτήρα για ούτως ώστε η ενδοχώρα αυτού να αποτελέσει οργανωμένο υποδοχέα της παραπάνω οικονομικής δραστηριότητας (Παππάς Β., 2010). Μάλιστα, σύμφωνα με τον Κ. Ν. Μωραΐτη, αναπληρωτή καθηγητή ΕΜΠ των Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, τα λιμάνια και οι ενδοχώρες τους διαμορφώνουν ένα τοπίο που γύρω από αυτό αναπτύσσεται ένα κοινωνικό και πολιτισμικό οικοσύστημα μέσα στο οποίο συνεργούν όλες οι κοινωνικές και πολιτισμικές πρακτικές που διαμορφώνουν έναν τόπο. Οποιοσδήποτε δομικός και περιβαλλοντικός μετασχηματισμός είναι αποτέλεσμα της διάδρασης μέσα σ αυτό το οικοσύστημα (Μωραΐτης Κ., 2011).

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως στόχο μια συνολική πρόταση κατευθύνσεων στρατηγικού χαρακτήρα (τύπου Masterplan) για την αναζωογόνηση του θαλασσίου μετώπου παράλληλα με την αστική ανασυγκρότηση της ενδοχώρας του στην περιοχή της Πάτρας, λαμβάνοντας υπ' όψιν χωροταξικούς - πολεοδομικούς, οικονομικούς, περιβαλλοντικούς, πολιτισμικούς και κοινωνικούς παράγοντες στην περιοχή μελέτης (πολυτομεακή αντιμετώπιση). Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι η Πάτρα αποτελεί περίπτωση μεταβιομηχανικής Μεσογειακής πόλης μεσαίου μεγέθους η οποία δεν βίωσε και τόσο αναίμακτα την φάση της αποβιομηχάνισης, με εμφανή τα σημάδια αυτής στον παθογενή αστικό ιστό της (αποκοπή κάθετων αξόνων προς την θάλασσα,

προβληματικά δίκτυα, υποβαθμισμένες περιοχές με ανενεργό κτηριακό απόθεμα - Brownfields-). Βασικό χαρακτηριστικό των πόλεων-λιμανιών, κατά την φάση της αστικής αναγέννησής τους, είναι το ότι αξιοποιούν αυτά τα νεκρά κελύφη στην ενδοχώρα της λιμενικής ζώνης και αχρησιμοποίητες λιμενικές εγκαταστάσεις, και τους προσδίδουν νέες αστικές χρήσεις και λειτουργίες μέσω διαφόρων εργαλείων που παρέχονται από τον σχεδιασμό (Γοσπονδίνη Α., 2006).

Την σημαντικότερη και καθοριστικότερη παράμετρο στην διαμόρφωση της πρότασης σύνδεσης πόλης - υγρού στοιχείου αποτελεί η κατασκευή και λειτουργία του Νέου Λιμένα (προέκταση του υφιστάμενου Λιμένα), η οποία πραγματοποιείται σε μια περίοδο δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας κατά την οποία η χώρα δεν ωθείται σε αναπτυξιακές πρωτοβουλίες. Αυτό σε συνδυασμό με την ήδη δυσλειτουργική σχέση πόλης - λιμένα, καθιστά αναγκαίο έναν ολοκληρωμένο αστικό σχεδιασμό στρατηγικού χαρακτήρα που θα προσδώσει στην τοπική , και κατά προέκταση στην εθνική, οικονομία ελπιδοφόρες αναπτυξιακές προοπτικές. Η σταδιακή ολοκλήρωση των χερσαίων και λιμενικών έργων και η μεταφορά μεγάλου μέρους των αντίστοιχων δραστηριοτήτων του ΟΛΠΑ στις νέες εγκαταστάσεις, δημιουργεί νέα ζητήματα διαχείρισης στο θαλάσσιο μέτωπο (ανενεργό κτηριακό απόθεμα και υποδομές, ανεπαρκείς οδικές συνδέσεις κλπ) , τα οποία βάσει κατευθυντήριων γραμμών που αφορούν την βιώσιμη ανάπτυξη, την ποιότητα ζωής των πολιτών και την συμβατή λειτουργία πόλης - λιμένα, καλούμαι να προσεγγίσω.

Η παρούσα διπλωματική εργασία μεθοδολογικά χωρίζεται σε 2 βασικές ενότητες :

- ❖ Την "Ανάλυση" η οποία αρχικά περιλαμβάνει γενικά βιβλιογραφικά στοιχεία Διαχείρισης Λιμένων, παραδείγματα από την διεθνή εμπειρία, καταγραφή και αποδελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης στην περιοχή μελέτης καθώς και τις βασικότερες προτάσεις και μελέτες μέχρι σήμερα.
- ❖ Την "Πρόταση" η οποία αποτελεί, με βάση τα στοιχεία της ανάλυσης και την αποτύπωση του ζητήματος, προσπάθεια αντιμετώπισης μέσω κατευθύνσεων σχεδιασμού του υπάρχοντος χωροταξικού - αναπτυξιακού προβλήματος για την αναγέννηση του θαλασσίου μετώπου, παράλληλα με επέκταση του λιμανιού.

Βασικό σημείο της συλλογιστικής μου πορείας και της διαδικασίας αντιμετώπισης του ζητήματος είναι η αντίληψη πως το αστικό περιβάλλον (το οποίο αποτελεί την ενδοχώρα του θαλασσίου μετώπου) πρέπει να είναι χωρικά και πολεοδομικά διαμορφωμένο (χρήσεις γης, μεταφορικές - ενεργειακές υποδομές, κυκλοφοριακές συνδέσεις κ.α) για να "υποδέχεται" το λιμάνι (υποδομή, ανωδομή, υπηρεσίες) , καθώς αυτό αποτελεί διαμετακομιστικό - εμπορικό κόμβο, τουριστικό-πολιτισμικό προορισμό, και είναι το μέσον για σχέσεις συνεργασίας και συμπληρωματικών αναπτυξιακών δράσεων, που θα επιφέρουν στην τοπική και εθνική οικονομία πολλαπλασιαστικά οφέλη. Ουσιαστικά, η πρότασή μου έχει ως στόχο την διαμόρφωση χωροταξικών "κρίκων" για μια κοινωνικά ομαλή και αναπτυξιακά βιώσιμη "ζύμωση" του βιοτικού (ροές επισκεπτών - μόνιμων κατοίκων) και αβιοτικού αστικού περιβάλλοντος με έντονη την διάδραση του λιμένα.

Κεφάλαιο 1 Διαχείριση και λειτουργία λιμένων

1.1 Η σημασία των Λιμένων και οι διεθνείς τάσεις στην διαχείρισή τους

Η έννοια του λιμανιού καθώς και οι σχέσεις αλληλεπίδρασης που αναπτύσσει με την ενδοχώρα του, μπορούν να ορισθούν μέσα από διάφορες θεωρητικές προσεγγίσεις και να μελετηθούν από ποικίλους επιστημονικούς κλάδους, όπως και έχει γίνει διαχρονικά από την διεθνή βιβλιογραφία. Οι πρώτες προσεγγίσεις για την εξέλιξη των πόλεων λιμανιών ερμηνεύουν αυτά τα φαινόμενα χωρικά - γεωγραφικά (ως απόρροια των διεθνών συγκυριών), στην συνέχεια από την σκοπιά των μεταφορών και της διοίκησης - διαχείρισης και τέλος, προσεγγίζοντας το σήμερα, αναλύονται συνδυαστικά και ολιστικά οι παράγοντες που επηρεάζουν και καθορίζουν την πορεία αυτής της εξέλιξης.

Μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα τα λιμάνια δημιουργούσαν και διαμόρφωναν τις πόλεις, ενώ από τις αρχές του 20ου αιώνα, παρατηρείται η απόσχιση πόλης - λιμανιού. Οι νέες ανάγκες που δημιουργούνται λόγω της νέας μορφής φορτίων δημιουργούν και αποτυπώνουν προβλήματα στον χώρο. Με την παγκοσμιοποίηση συρρικνώνονται και εξαφανίζονται όσα λιμάνια δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό και τις δυνάμεις της αγοράς. Ταυτόχρονα, με την εισαγωγή των νέων τεχνολογιών και την σταδιακή εγκαθίδρυση του μεταμοντέρνου καπιταλισμού, δημιουργείται η ανάγκη επανένωσης πόλης - θαλασσίου μετώπου, αφού πλέον η πόλη δεν αντανακλά την οικονομική ζωτικότητα του λιμένα (Παρδάλη Α., 2007).

Κατά τον 20ο αιώνα διακρίνονται 3 γενιές λιμανιών:

- 1η γενιά: Φτάνει μέχρι το 1960, όπου οι οργανισμοί λιμένων ελέγχουν τις εκτάσεις και τις κινήσεις των πλοίων.
- 2η γενιά: Τα λιμάνια επεκτείνονται και διευρύνονται οι αρμοδιότητες των Οργανισμών τους σε τομείς που κυρίως αφορούν την μεταποίηση, γι' αυτό και τα λιμάνια εκείνης της περιόδου -μέχρι το 1980- χαρακτηρίζονται και ως βιομηχανικά.
- 3η γενιά: Αποτελεί χρονικά συνέχεια της 2ης γενιάς μέχρι το σήμερα και χαρακτηρίζεται από: ανάπτυξη της τεχνολογίας, συστηματική χρήση εμπορευματοκιβωτίων, συνεργασία στις μεταφορές, δυναμική είσοδο των

εταιριών επιμελητείας. Ουσιαστικά, οι Οργανισμοί Λιμένων αποκτούν τον ρόλο του διαχειριστή με σκοπό την βέλτιστη απόδοση.

Αξίζει σε αυτό το σημείο να σημειωθεί πως η έναρξη της δεύτερης περιόδου για την διαχείριση των λιμένων σηματοδοτήθηκε με την αλλαγή των παραγόντων που μέχρι τότε καθόριζαν την ανάπτυξή τους. Αυτές οι αλλαγές οφείλονταν στις βελτιώσεις των τεχνολογιών των μεταφορών, στην μαζική ανάπτυξη των υποδομών και στην πτώση του κόστους των μεταφορών (Παρδάλη Α., 2001).

Μελετώντας το σήμερα, παρατηρείται πως τα σύγχρονα παραγωγικά συστήματα χαρακτηρίζονται από την εξάλειψη των ορίων στις δραστηριότητες εφοδιασμού, παραγωγής και διανομής. Υπηρεσίες επιμελητείας αναλαμβάνουν τόσο την κατασκευή όσο και την διαχείριση του εμπορίου των αγαθών. Πλέον -από το τέλος του 20ου αιώνα και μετά- στην οικονομική δραστηριότητα κυριαρχούν πολύ πιο περίπλοκα μοντέλα για τις διοικητικές και επιχειρησιακές δυνάμεις και τα χωρικά προβλήματα ορίζονται από νέες παραμέτρους οικονομικής γεωγραφίας (P. V. Hall, 2004).

Στις νέες διοικητικές και επιχειρησιακές δυνάμεις που, όπως προανέφερα, αναπτύσσονται την αναπτυξιακή προοπτική των λιμένων αλλά και την μελλοντική σχέση πόλης - λιμανιού, προστίθενται η αυξημένη ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες, οι νέες τεχνολογίες και η στροφή προς ενεργειακά βιώσιμες μεταφορές.

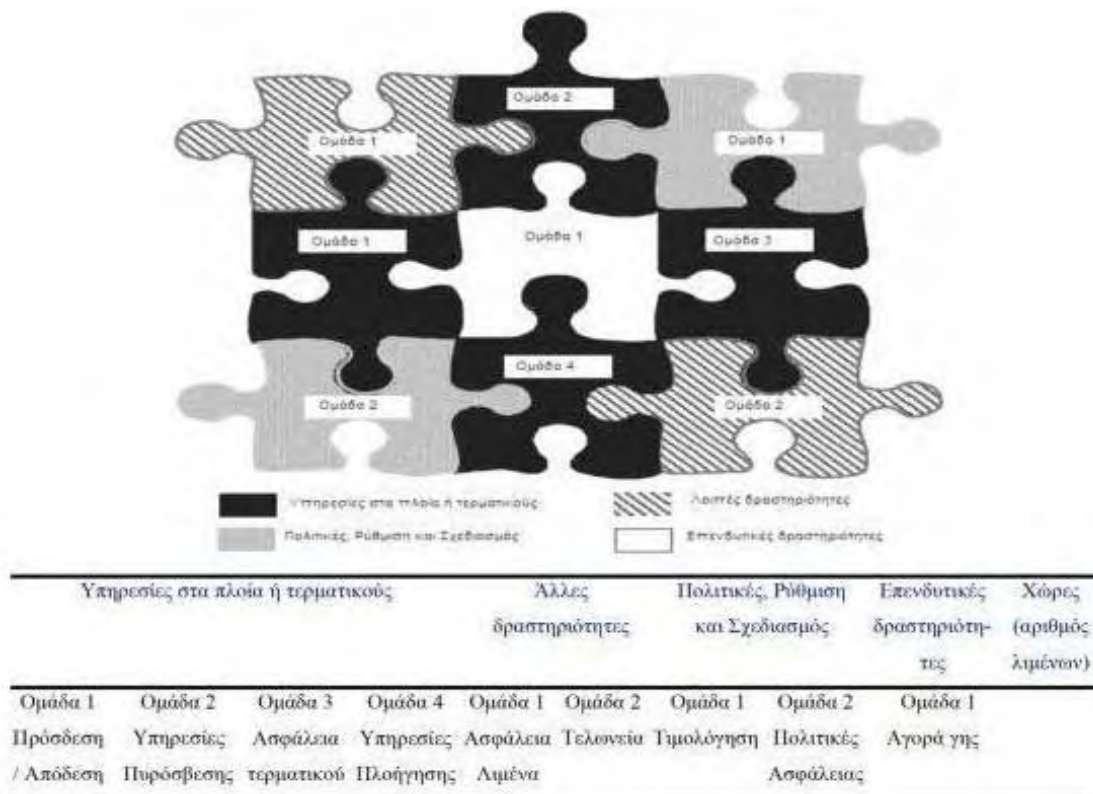
Σύμφωνα με τα παραπάνω και καθώς τα λιμάνια αποτελούν έναν από τους κυριότερους οικονομικούς πόρους σε παγκόσμιο επίπεδο, για να επιτευχτεί ανταγωνιστικότητα στα πλαίσια της διεθνοποίησης και των δημοσιονομικών συγκυριών παγκοσμίως, κρίνεται απαραίτητη η διαμόρφωση ενός ευρύτερου πλαισίου στρατηγικής ανάπτυξης στο οποίο θα ενσωματώνονται οι σύγχρονες τάσεις στις λιμενικές δραστηριότητες, οι σύγχρονες πολιτικές για την ελκυστικότητα και αποδοτικότητα του λιμένα, καθώς και οι βασικές αρχές του αναπτυξιακού σχεδιασμού για βιωσιμότητα και αειφορία. Έτσι ο Στρατηγικός Σχεδιασμός που διαμορφώνεται στο πλαίσιο μιας ευρύτερης ενιαίας Εθνικής Πολιτικής είναι αναγκαίος για να ακολουθήσει μια χώρα τις ραγδαίες εξελίξεις και μεταρρυθμίσεις στην λιμενική λειτουργία, διοίκηση και διαχείριση (Σκλίδα Σ., 2009)

1.1.1 Σύγχρονα υποδείγματα διαχείρισης λιμένων

Τα τελευταία χρόνια έγινε μία συντονισμένη προσπάθεια ανάπτυξης ενός νέου μοντέλου κατάταξης των λιμένων, που έχει ως αντικείμενο την καταγραφή των τρόπων διακυβέρνησης των σύγχρονων λιμένων (Brooks and Cullinane, 2007). Στο μοντέλο περιλαμβάνονται συνολικά 37 λιμενικές δραστηριότητες, οι οποίες αποτυπώνουν την παρούσα κατάσταση των εφοδιαστικών αλυσίδων και την παραγωγή νέων λιμενικών υπηρεσιών, πέρα από τις παραδοσιακές λιμενικές λειτουργίες.

Το σύνολο των λιμενικών δραστηριοτήτων διαχωρίστηκε σε τέσσερις κατηγορίες και εννέα ομάδες, σύμφωνα με το παρακάτω σχήμα (Βαγγέλας Κ.Γ., 2008).

Σχήμα 1.1 Μοντέλο Λιμενικής Διακυβέρνησης



Πηγή: Βαγγέλας Κ.Γ., 2008

Προσφέρεται η δυνατότητα για κάθε μία από τις ομάδες λιμενικών δραστηριοτήτων να μπορεί να ελέγχεται και να διαχειρίζεται από πέντε διαφορετικά μοντέλα διακυβέρνησης, σύμφωνα με τα παρακάτω:

- Ιδιοκτησία κεντρικής Κυβέρνησης με κεντρική διαχείριση και έλεγχο.
- Κυβερνητική ιδιοκτησία, αλλά με αποκεντρωμένες τις λειτουργίες της διαχείρισης και του ελέγχου σε τοπικό κυβερνητικό σώμα.
- Κυβερνητική ιδιοκτησία, αλλά οι λειτουργίες της διαχείρισης και του ελέγχου να ασκούνται από μία ξεχωριστή εμπορική οντότητα.
- Κυβερνητική ιδιοκτησία, αλλά διαχείριση και έλεγχος από τον ιδιωτικό τομέα, μέσω σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ).
- Πλήρης ιδιωτικοποίηση με ιδιοκτησία, διαχείριση και έλεγχο σε ιδιωτικές οντότητες (Brooks and Cullinane, 2007).
- Μεταγενέστερα, τα παραπάνω πέντε μοντέλα συμπύχθηκαν σε τρία ως εξής:
- Συνένωση των δύο πρώτων μοντέλων με την ονομασία «Δημόσιο».
- Συνένωση των μοντέλων τρία και τέσσερα με την ονομασία «Μεικτό», αφού και στα δύο αρχικά μοντέλα εμπλέκονται τόσο η δημόσιος όσο και ο ιδιωτικός τομέας.
- Μετονομασία του τελευταίου μοντέλου σε αμιγώς «Ιδιωτικό».

Ο διαχωρισμός των λιμενικών δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και σε ομάδες δημιούργησε ένα νέο μοντέλο διακυβέρνησης, που προέκυψε έπειτα από έρευνα που διενεργήθηκε σε 45 λιμάνια 10 διαφορετικών χωρών, από τα οποία εννέα ήταν πλήρως δημόσιου και επτά ιδιωτικού χαρακτήρα. Ακόμα και στους υποτιθέμενους πλήρως ιδιωτικούς Βρετανικούς λιμένες καταγράφηκαν μεικτές λιμενικές δραστηριότητες.

Το συγκεκριμένο μοντέλο δεν λαμβάνει υπόψη μόνο το ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμενικών δραστηριοτήτων, αλλά συνυπολογίζει ένα ευρύ φάσμα εννοιών, όπως η διαχείριση και ο έλεγχος. Σε κάθε τμήμα του μοντέλου αντιστοιχούν συγκεκριμένες λιμενικές λειτουργίες από τις οποίες η κάθε μία μπορεί να ακολουθεί ένα από τα τρία διαφορετικά μοντέλα διακυβέρνησης (Δημόσιο, Μεικτό, Ιδιωτικό), οπότε το σύνολο των συνδυασμών ανέρχεται στο εντυπωσιακό νούμερο των 1.953.125.

Ο παρακάτω πίνακας αποτυπώνει αριθμητικά τα αποτελέσματα της έρευνας. Το σύνολο των λιμένων που αναφέρονται είναι 44, αφού από το σύνολο των αρχικών 45 ένας λιμενικός οργανισμός δεν έστειλε απάντηση, ενώ οι 29 λιμένες κατατάχθηκαν σε κατηγορίες χρησιμοποιώντας πληροφορίες από τις επίσημες ιστοσελίδες τους.

Πίνακας 1.1 Τρέχουσα δομή διακυβέρνησης λιμένων

<i>Objective and region</i>	<i>Europe</i>	<i>Africa</i>	<i>North America</i>	<i>Asia</i>	<i>Australia</i>	<i>n=</i>
Central government-owned; central government management and control	2	3			4	9
Government-owned; management and control decentralized to a local government body	10		1			11
Government-owned (federal, regional or municipal); managed and controlled by a corporatized entity	11		1		1	13
Government-owned; managed by a private sector entity via a concession or lease arrangement, or owned and managed via a public-private partnership agreement	1		1	2		4
Fully privately owned, managed and controlled	6			1		7
N =	31	3	3	3	5	44

Πηγή: M. Brooks and A. Pallis, 2012

1.1.2 Πρακτικές Διοίκησης στα σύγχρονα λιμάνια

Οι σύγχρονες παγκόσμιες οικονομικές εξελίξεις και η συνεχής αναδιοργάνωση της μεταφορικής διαδικασίας επιφέρουν την ανάγκη για σημαντικές αλλαγές στη δομή και στη διοίκηση των λιμένων. Το μέχρι πρότινος σταθερά κρατικό ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμανιών άρχισε να δίνει τη θέση του σε μεικτά ιδιοκτησιακά καθεστώτα και πιο ευέλικτα σχήματα διοίκησης. Πολλές κυβερνήσεις προσπάθησαν να αναδιοργανώσουν τον τρόπο λειτουργίας των λιμανιών και να εισάγουν νέες μορφές διακυβέρνησης με καινούριες μορφές ιδιοκτησίας, Παρόλα αυτά, η απουσία ομοφωνίας σχετικά με το είδος των μοντέλων διοίκησης και ιδιοκτησιακού καθεστώτος οδήγησαν αρχικά σε αμφιλεγόμενα αποτελέσματα. Οι νέες αυτές μορφές διοίκησης απέδειξαν ότι δεν υπάρχει μία στρατηγική, η οποία θα μπορούσε να εφαρμοστεί παντού, (D. Osborne and T. Gaebler, 1992), αλλά και το ότι η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα δεν είναι πανάκεια.

Διάφοροι δημόσιοι οργανισμοί, λιμενικές αρχές και άλλες διοικητικές οντότητες με παρόμοιες δομές εφαρμόζουν συχνά γενικευμένες και λιγότερο αποδοτικές προσεγγίσεις επίλυσης των προβλημάτων τους. Τα μοναδικά χαρακτηριστικά, όμως,

των λιμένων απαιτούν ειδικές λύσεις, οι οποίες διαφέρουν από αυτές που εφαρμόζονται σε άλλους τομείς της οικονομίας (M. Brooks and K. Cullinane, 2007).

1.1.3 Πλήρης Ιδιωτικοποίηση των Λιμένων

Στην πλήρη ιδιωτικοποίηση των λιμένων (private service ports) το Δημόσιο διατηρεί ελάχιστο ρόλο στην ανάπτυξη και τη λειτουργία του λιμένα. Για την εφαρμογή του απαιτούνται νέες νομοθετικές ρυθμίσεις για τον σαφή διαχωρισμό των ιδιοκτησιών και των αρμοδιοτήτων στους λιμένες μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα.

Το υπόδειγμα αυτό εφαρμόζεται κατά κύριο λόγο στο Ηνωμένο Βασίλειο και τη Νέα Ζηλανδία. Στην Ελλάδα θα μπορέσουμε να φθάσουμε σε μία τέτοια μορφή ιδιωτικοποίησης των λιμένων με την παραχώρηση πλειοψηφικού πακέτου μετοχών και του management του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς ΑΕ (ΟΛΠ ΑΕ) και Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ (ΟΛΘ ΑΕ) σε επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, ενδεχομένως σε κάποιους από τους μεγάλους διαχειριστές λιμένων παγκοσμίου εμβέλειας. Σε μία τέτοια περίπτωση οι αρμοδιότητες του ελληνικού Δημοσίου στη λειτουργία των λιμένων θα περιορίζονταν σημαντικά (Χλωμούδης Κ., 2001).

1.1.4 Μερική παραχώρηση των Λιμένων σε Εταιρείες Διαχείρισεως Φορτίου

Οι λιμένες που προσφεύγουν στην μερική παραχώρηση τμημάτων τους ουσιαστικά παρέχουν έναντι ενοικίου χώρο και ανωδομή σε εταιρίες διαχείρισεως φορτίου. Σε αυτό το υπόδειγμα η υποδομή εξακολουθεί να ανήκει στις λιμενικές αρχές οι οποίες φροντίζουν για την ικανοποιητική ανάπτυξη της. Όμως η ανωδομή, δηλαδή ο αναγκαίος εξειδικευμένος μηχανολογικός εξοπλισμός και η ανέγερση των κτηριακών εγκαταστάσεων πραγματοποιείται από την ανάδοχο εταιρεία διαχείρισεως.

Όσον αφορά τις εργασίες του λιμένα, η εταιρία διαχείρισεως πραγματοποιεί όλες τις εργασίες διακινήσεως των φορτίων και μπορεί επίσης να πραγματοποιεί όλες τις εργασίες πλοηγήσεως, ρυμουλκήσεως και προσδέσεως των πλοίων, καθώς και άλλες εργασίες προστιθέμενης αξίας στους λιμένες.

Επιπλέον των ανωτέρω, οι προβλήτες των λιμένων μπορεί να παραχωρηθούν με σύμβαση leasing στις εταιρίες διαχείρισεως, οι οποίες τότε μπορεί να είναι εκείνες που θα εισπράττουν τα τέλη ελλιμενισμού, καταλήψεως της προβλήτας, προσδέσεως στην προβλήτα και υπηρεσιών δεξαμενισμού κ.α. (Χλωμούδης, 2001).

Με αυτή την οργανωτική δομή εξασφαλίζεται η ταχεία προσαρμογή της υποδομής και ανωδομής στις ραγδαία μεταβαλλόμενες συνθήκες και απαιτήσεις των μεταφορών και του διεθνούς εμπορίου, καθώς οι αποφάσεις για τις επενδύσεις αυτές λαμβάνονται από τους εξειδικευμένους διαχειριστές που διαθέτουν την κατάλληλη οργανωτική δομή και πληροφόρηση για τις αλλαγές που συντελούνται σε παγκόσμιο επίπεδο.

Επιπλέον, ο ανταγωνισμός ευδοκιμεί μεταξύ των διαχειριστικών εταιριών όταν περισσότερες από μία εταιρίες αναλαμβάνουν τη διαχείριση ανταγωνιστικών λιμένων σε μία περιοχή ή ακόμα και σε διαφορετικές προβλήτες στον ίδιο λιμένα.

Το συγκεκριμένο υπόδειγμα διαχείρισεως είναι το πιο διαδεδομένο. Χαρακτηριστικά παραδείγματα λιμένων που το εφαρμόζουν είναι οι παγκοσμίου εμβέλειας λιμένες της Βορειοδυτικής Ευρώπης, της Αμβέρσας, του Ρότερνταμ, της Βρέμης και του Αμβούργου, οι οποίοι ανταγωνίζονται έντονα μεταξύ τους για τις λιμενικές εργασίες που προκύπτουν από την οικονομική δραστηριότητα στις γειτονικές τους ευρωπαϊκές περιοχές (C. Cadell, N. Falk, F. King, 2008).

Στην Ελλάδα, δραστηριότητες παραχώρησης ανωδομής και υποδομής σε εταιρίες διαχείρισεως λαμβάνουν χώρα σε κάποιο βαθμό ακόμη και σήμερα και συγκεκριμένα στους λιμένες του Πειραιώς και της Θεσσαλονίκης. Όμως οι κύριες δραστηριότητες διαχείρισεως των φορτίων και η πλοήγηση των πλοίων πραγματοποιούνται από τους δημόσιους φορείς των λιμένων στους οποίους και ανήκουν η υποδομή και ανωδομή.

1.1.5 Δημόσια Διαχείριση Λιμένων

Στους λιμένες δημόσιας διαχείρισης (public service ports) οι υπηρεσίες διαχείρισεως του φορτίου παρέχονται από δημόσιες λιμενικές αρχές, οι οποίες έχουν επίσης την ιδιοκτησία την κινητής και ακίνητης περιουσίας των λιμένων και την ευθύνη της χρηματοδοτήσεως και πραγματοποιήσεως των αναγκαίων επενδύσεων για την ανάπτυξη της υποδομής και ανωδομής των λιμένων. Επίσης, έχουν την ευθύνη της συντηρήσεως και της διαχείρισεως όλων των περιουσιακών στοιχείων του λιμένα.

Στις περισσότερες χώρες η δημόσια διαχείριση των λιμένων ασκείται από φορείς που απολαμβάνουν πλήρη ανεξαρτησία από την κεντρική κυβέρνηση και λειτουργούν σε μεγάλο βαθμό με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και το προσωπικό τους διέπεται από τους νόμους και τις διατάξεις που ρυθμίζουν την αγορά εργασίας στον ιδιωτικό τομέα.

Αυτό το υπόδειγμα διαχείρισεως λιμένων εφαρμόζεται και στους ελληνικούς λιμένες, όπου η διαχείριση των λιμένων πραγματοποιείται από απλές δημόσιες υπηρεσίες, οι οποίες ελέγχονται από την εκάστοτε κυβέρνηση (Χλωμούδης, 2001).

1.1.6 Η επικρατούσα τάση: Το αποκεντρωτικό σύστημα λειτουργίας

Το αποκεντρωτικό σύστημα λειτουργίας εφαρμόζεται στην πλειονότητα των παγκόσμιων λιμένων σήμερα.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου συστήματος λειτουργίας και διαχείρισης είναι:

- Μακρόχρονη παραχώρηση βασικής υποδομής, ανωδομής και του δικαιώματος διαχείρισεως βασικών λιμενικών υπηρεσιών σε ιδιώτες (εταιρείες διαχείρισης λιμένων)
- Η υποδομή του λιμένα ανήκει στις λιμενικές Αρχές
- Η ανωδομή (ο αναγκαίος εξειδικευμένος μηχανολογικός εξοπλισμός) πραγματοποιείται από την ανάδοχο εταιρεία διαχείρισεως.
- Η εταιρεία διαχείρισεως πραγματοποιεί τις περισσότερες εργασίες στον λιμένα (π.χ. ρυμούλκηση)
- Οι προβλήτες των λιμένων μπορεί να παραχωρηθούν με σύμβαση leasing στις εταιρίες διαχείρισεως, οι οποίες θα εισπράττουν τα τέλη ελλιμενισμού, καταλήψεως της προβλήτας, προσδέσεως και υπηρεσιών δεξαμενισμού.

Το κόστος των εμπορευμάτων αυξάνεται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις εργασίες που πλαισιώνουν την διαχείριση των εμπορευμάτων (φόρτωση, εκφόρτωση, αποθήκευση, στάθμευση οχημάτων, συσκευασία, συναρμολόγηση κ.α.). Η ορθή διαχείριση των εμπορευμάτων και η αποτελεσματικότητα των λιμενικών υπηρεσιών είναι καθοριστικοί παράγοντες για την προσοδοφόρα λειτουργία του λιμένα.

Ουσιαστικά, στα υποδείγματα διαχείρισεως λιμένων σήμερα παρατηρείται μείωση του ρόλου του Κράτους και , μέσω χρηματοδοτικών εργαλείων και μηχανισμών, ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων προς όφελος του ιδιωτικού τομέα (Σκλίδα Σ., 2009).

Θεωρώ πως η ιδιωτικοποίηση, μερική ή ολική, πρέπει να πραγματοποιείται στο πλαίσιο ενός ευρύτερου αναπτυξιακού σχεδιασμού ο οποίος θα εναρμονίζεται με τα εθνικό θεσμικό πλαίσιο για την ανάπτυξη και την αειφορία, αλλά και τις οδηγίες της

Ευρωπαϊκής Ένωσης. Βασική προϋπόθεση αυτού είναι η ύπαρξη ενός νομοθετικού πλαισίου το οποίο θα προστατεύει τους πολίτες - καταναλωτές των λιμενικών υπηρεσιών, καθώς τα λιμάνια είναι μονοπώλια.

1.1.7 Στρατηγικοί στόχοι των λιμένων

Οι στρατηγικοί στόχοι των λιμανιών είναι συνήθως:

1. Μεγιστοποίηση των κερδών τους.
2. Μεγιστοποίηση της ανταποδοτικότητας της επένδυσης για την Κυβέρνηση (Return on Investment).
3. Μεγιστοποίηση της διακίνησης φορτίων.
4. Μεγιστοποίηση της διακίνησης φορτίων αναλογικά με τα λειτουργικά κόστη ή ελλείμματα.
5. Βελτιστοποίηση των οικονομικών προοπτικών ανάπτυξης (R. Baltazar and M. Brooks, 2007).

1.1.8 Η Τιμολογιακή πολιτική ενός λιμένα

Η τιμολογιακή στρατηγική μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να μειώσει το κόστος των υπηρεσιών ενός λιμανιού και να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά του, ώστε να γίνει περισσότερο ελκυστικό από άλλα λιμάνια. Μία στρατηγική μείωσης τιμών θα βοηθούσε το λιμάνι να ανταποκριθεί στις συνθήκες της αγοράς και στον αυξανόμενο ανταγωνισμό, να αυξήσει το μερίδιο της αγοράς που εξυπηρετεί και τελικά να βελτιώσει την κερδοφορία. Φαίνεται, επίσης, να υπάρχει γραμμική σχέση ανάμεσα στην επίδοση ενός λιμανιού και στην πρόσβασή του στην ενδοχώρα, οπότε η τιμολογιακή στρατηγική του λιμένος χρειάζεται να συνυπολογίζει και τον παράγοντα αυτό (Παρδάλη Α., 2007).

1.1.9 Η προσφορά και η ζήτηση ενός λιμένα

Ένα λιμάνι παρέχει υπηρεσίες σε φορτωτές (shippers), επιβάτες (passengers) και μεταφορείς (carriers). Για να ολοκληρωθεί μία φόρτωση θα πρέπει ο φορτωτής να είναι διατεθειμένος να παραδώσει το εμπόρευσμά του στο λιμάνι και το λιμάνι από την πλευρά του να δεχθεί και διαχειριστεί το φορτίο. Από τη στιγμή που τα δύο μέρη έχουν συμφωνήσει πρέπει να υπάρξουν δύο αξίες για το λιμενικό προϊόν. Η πρώτη αφορά τη χρηματική αμοιβή (ανά μονάδα παροχής της υπηρεσίας του λιμανιού), η οποία χρεώνεται από το λιμάνι προς τον φορτωτή για την υπηρεσία που του

παρέχεται και η δεύτερη είναι μία χρονική αξία (ανά μονάδα παροχής της λιμενικής υπηρεσίας) που αντιστοιχεί στο χρονικό διάστημα, που το πλοίο είναι αγκυροβολημένο στο λιμάνι.

Αντίστοιχα είναι τα κόστη, που επωμίζονται επιβάτες και μεταφορείς. Το κόστος, δηλαδή, που αναλαμβάνει ο συναλλασσόμενος ενός λιμένα είναι τόσο χρηματικό όσο και χρονικό. Γίνεται εύκολα κατανοητό, ότι όσο χαμηλότερες τιμές κληθεί να καταβάλει κάποιος για συγκεκριμένες προσφερόμενες υπηρεσίες τόσο μεγαλύτερη ποσότητα αυτών των υπηρεσιών θα ζητήσει και το αντίστροφο, με όλα τα άλλα σταθερά.

Βέβαια, το κόστος δεν είναι ο μοναδικός παράγοντας, που επηρεάζει την επιλογή ενός λιμανιού, ως κέντρου εξυπηρέτησης, αφού υπάρχουν και άλλες παράμετροι, όπως η ποιότητα των υπηρεσιών, η σύνδεση με την ενδοχώρα, οι αποθηκευτικοί χώροι και οι υποδομές, αλλά η παραπάνω ανάλυση δείχνει ότι ο χρόνος μπορεί να μετρηθεί ως χρηματική μονάδα (C. Cadell, N.Falk, F. King, 2008).

1.2 Ο ρόλος των Λιμένων στην Περιφερειακή - Τοπική ανάπτυξη

Στην διεθνή βιβλιογραφία σαν σημείο εκκίνησης για την εκτίμηση του ρόλου των λιμανιών στην οικονομική ανάπτυξη πολλές φορές θεωρείται η αυξανόμενη σημαντικότητά τους στις εφοδιαστικές αλυσίδες (supply chains) και την διαχείριση φορτίων και εμπορευμάτων (logistics). Τα λιμάνια θεωρούνται σαν ζωτικό μέρος των συνδυασμένων δικτύων μεταφορών που περιλαμβάνουν τις θαλάσσιες, τις οδικές, τις σιδηροδρομικές και σε μικρότερο βαθμό τις αεροπορικές. Ο Canamero (2000) θεωρεί ότι οι φόρτοι επιβατών και εμπορευμάτων που διαχειρίζονται από τα λιμάνια ακολουθούν μια αλυσίδα που αποτελείται από τέσσερα συστήματα:

- Αποστολή (ship)
- Μεταφορά (transfer)
- Αποθήκευση (storage)
- Παραλαβή / παράδοση (receipt / delivery)

Αντίθετα, σύμφωνα με τον Robinson (2002) η γρήγορη αναδόμηση των εφοδιαστικών αλυσίδων και των διαδικασιών διαχείρισης φορτίων και εμπορευμάτων, στις οποίες εντάσσονται τα λιμάνια, καθιστά πλέον τα θεωρητικά και γραμμικά υποδείγματα ξεπερασμένα. Στις μέρες μας τα λιμάνια μπορούν να θεωρηθούν σαν επιμέρους στοιχεία της αλυσίδας αξίας (value chain) που αποδίδουν

αξία τόσο στους αποστολείς φορτίων όσο και στους τρίτους προμηθευτές υπηρεσιών και αγαθών ενώ ταυτόχρονα και τα ίδια τα λιμάνια, σαν οργανισμοί, απολαμβάνουν μέρος της αξίας που παράγεται σε αυτή την αλυσίδα αξίας. Σύμφωνα με έναν αριθμό ερευνητών των Οικονομικών των λιμανιών (port economics), ο συρρικνούμενος κύκλος παραγγελίας (order cycle) που συνεπάγεται η μείωση των χρόνων λειτουργίας των τεσσάρων υποσυστημάτων που προαναφέρθηκαν, καταλήγει σε απαξίωση των εμπορευμάτων. Έτσι ο ρόλος των αναδεικνύεται σαν όλο και πιο κρίσιμος στις διεθνείς εφοδιαστικές αλυσίδες. Οι Carbone and De Martino (2003) στην ανάλυση της περίπτωσης των δραστηριοτήτων της Renault διαμέσου του λιμανιού της Le Havre, επισημαίνουν την ανάδυση των «λιμανιών τρίτης γενιάς (third generation port), που ορίζονται σαν κόμβοι των διεθνών δικτύων παραγωγής και διανομής. Αυτές οι τάσεις «ολοκλήρωσης» των λιμανιών στα πλαίσια του διεθνούς παραγωγικού συστήματος διευκολύνονται ιδιαίτερα από την πρόοδο στις τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνιών. Ο ρόλος των λιμανιών στην οικονομική ανάπτυξη είναι εντούτοις ακόμα πιο σύνθετος (Χλωμούδης Κ., 2001). Οι Janic και Reggiani (2006) για παράδειγμα, θεωρούν τις θαλάσσιες μεταφορές σαν σημαντικό κλάδο στην Ευρωπαϊκή Ένωση αφού σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat συμβάλλουν κατά 4% στην διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (GDP), δημιουργούν 2 εκατομμύρια άμεσες θέσεις εργασίας και 6 εκατομμύρια θέσεις εργασίας σε συνδεδεμένους κλάδους. Ο McCalla (1999) αναπτύσσει μια σειρά επιχειρημάτων σύμφωνα με τα οποία η παγκοσμιοποίηση επίσης δημιουργεί έντονες τοπικές επιδράσεις στα θαλάσσια λιμάνια εξαιτίας της αύξησης του ανταγωνισμού και των σεναρίων νικητή/χαμένου (winner/loser) που εξελίσσονται, ενώ η Airriess (2001) παρατηρεί ότι η εστίαση σε περιπτώσεις πολιτικών μεγέθυνσης που είναι προσανατολισμένες προς τις εξαγωγές μέσω της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας, όπως η περίπτωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης που τεκμηριώνεται στην Στρατηγική της Λισσαβόνας, απαιτείται εκτεταμένη βελτίωση της αποτελεσματικότητας λειτουργίας των λιμανιών τόσο όσον αφορά την κλίμακα (scale efficiency) όσο και την τεχνική αποτελεσματικότητα (technical efficiency). Έρευνες στο Ηνωμένο Βασίλειο και στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής έχουν αποδείξει ότι τα λιμάνια μπορούν να είναι σημαντικός παράγοντας προσέλκυσης επενδύσεων. Για παράδειγμα στην Βορειανατολική Αγγλία η παρουσία σημαντικών λιμενικών υποδομών επηρέασε σημαντικά την επιλογή του τόπου εγκατάστασης της μονάδας βιομηχανικής της αυτοκινητοβιομηχανίας Nissan που θεωρείται από τις σημαντικότερες ξένες άμεσες

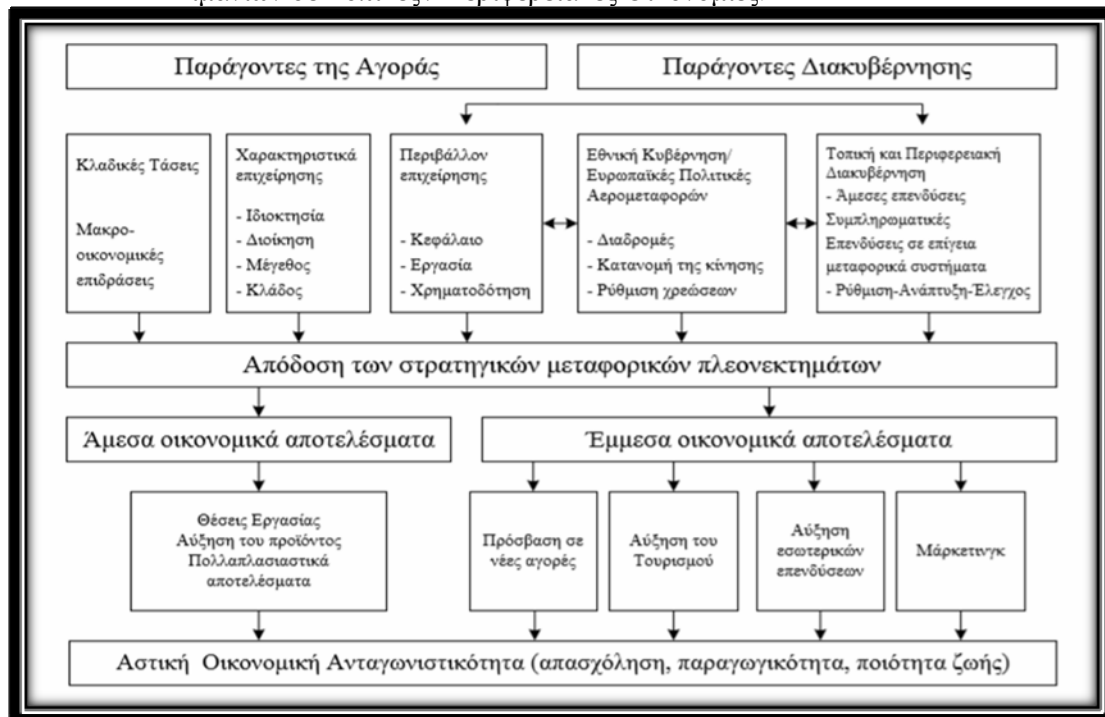
επενδύσεις (FDI) στην χώρα. Οι Mangan και Cunningham (2000) δείχνουν ότι επειδή τα λιμάνια είναι κρίσιμοι κόμβοι που διευκολύνουν το εμπόριο, μπορούν να δημιουργήσουν πρόσθετα οικονομικά οφέλη ή αντίθετα να τα μειώσουν στην περίπτωση της αναποτελεσματικής λειτουργίας τους. Δραστηριότητες που σχετίζονται με:

- Την γη που θεωρείται στοιχείο φυσικού κεφαλαίου απαραίτητου για την ανάπτυξη λιμενικών δραστηριοτήτων (χώροι ελλιμενισμού, τερματικοί σταθμοί, χώροι στάθμευσης)
- Την ρύθμιση και επιτήρηση (ρύθμιση ναυσιπλοΐας και συμμόρφωση με τους νόμους)
- Την διαχείριση των διακινούμενων φορτίων (cargo) όπως είναι η φόρτωση/εκφόρτωση, η αποθήκευση υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας κλπ. (M. Brooks and A. Pallis, 2012).

Αυτές οι δραστηριότητες μπορούν να δημιουργήσουν συμβολή στην διαδικασία οικονομικής ανάπτυξης της αντίστοιχης τοπικής/περιφερειακής οικονομίας. Για παράδειγμα στην Ιρλανδία οι Mangan and Cunningham (2000) βρήκαν ότι ο ρόλος των λιμανιών ήταν κρίσιμος στην έντονη οικονομική μεγέθυνση που εμφάνισε η οικονομία της χώρας και που στηρίχθηκε στην αύξηση των εξαγωγών της. Σε μια άλλη περίπτωση οι Evans και Hutchins (2002) εξέτασαν τον ρόλο του λιμανιού του Liverpool στην οικονομική ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα της ευρύτερης περιοχής. Η σημαντική ανάπτυξη του συγκεκριμένου λιμανιού προήλθε από την αύξηση εισαγωγών αργού πετρελαίου, την εξαγωγή ακατέργαστων μετάλλων, την αύξηση του όγκου του εμπορίου σιτηρών, ξυλείας, ζωοτροφών, άνθρακα καθώς και την αύξηση του όγκου του εμπορίου με την Ιρλανδία. Οι Evans και Hutchins (2002) όπως και ο Begg (1999) έχουν αποδείξει ότι τα λιμάνια έχουν επικαλυπτόμενα συμφέροντα με άλλους σχετικούς παράγοντες όπως είναι οι επιχειρήσεις μεταφορών, οι τοπικές αρχές και οι ασκούντες πολιτικές (policy makers). Ως εκ τούτου δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι οι Wang and Slack (2006), στην περίπτωση της Κίνας βρήκαν ότι το μέγεθος των πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων των δραστηριοτήτων των λιμανιών είναι βασική παράμετρος στον σχεδιασμό και την υλοποίηση οικονομικής πολιτικής σε περιφερειακό επίπεδο από τις τοπικές κυβερνητικές αρχές (M. Brooks and K. Cullinane, 2007).

Ένα βασικό θέμα που εξετάζεται στις προαναφερθείσες δημοσιευμένες εργασίες είναι η μεθοδολογία διερεύνησης της επίδρασης της ύπαρξης λιμανιών στην οικονομική ανάπτυξη είτε σε Τοπικό, είτε σε περιφερειακό είτε σε Εθνικό επίπεδο. Οι Evans και Hutchins (2002) προτείνουν ένα πιθανό εννοιολογικό πλαίσιο που παρατίθεται στο γράφημα 1 που ακολουθεί. Τα στρατηγικά λιμενικά πλεονεκτήματα, σύμφωνα με αυτό το πλαίσιο, φαίνεται να ασκούν μια σειρά άμεσων οικονομικών επιδράσεων στις τοπικές / περιφερειακές οικονομίες.

Γράφημα 1: Μεθοδολογικό πλαίσιο Αξιολόγησης οικονομικών Επιδράσεων Λειτουργίας Λιμανιών σε Τοπικές / Περιφερειακές Οικονομίες.



Πηγή: S.R. Evans and M. Hutchins, 2002

Για παράδειγμα, το λιμάνι δημιουργεί απασχόληση, τόσο από τις αυτές καθαυτές λιμενικές δραστηριότητες όσο και από τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εντός των ορίων του ή στο άμεσο περιβάλλον του για να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες του, και παράγει εισοδήματα. Ως εκ τούτου, συμβάλλει άμεσα στην Περιφερειακό Προϊόν. Άρα, η διαχείριση και η λειτουργία του λιμανιού δημιουργεί ζήτηση για μια σειρά αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται στα πλαίσια της τοπικής / περιφερειακής οικονομίας κι έτσι η λειτουργία του λιμανιού συνεπάγεται πρόσθετη παραγωγή και σε άλλα μέρη της περιφερειακής αλυσίδας αξίας. Ανάλογα, οι εργαζόμενοι στις λιμενικές δραστηριότητες, ή σε δραστηριότητες που συνδέονται

έμμεσα με την λειτουργία του λιμανιού δαπανούν ένα μέρος του εισοδήματός τους σε αγαθά και υπηρεσίες που παράγονται στην περιφερειακή οικονομία, δημιουργώντας αντίστοιχη ζήτηση, στηρίζοντας και μεγεθύνοντας έτσι την περιφερειακή αλυσίδα αξίας. Τα παραπάνω δεν είναι τίποτα περισσότερο από μια απλή παρουσίαση της αρχής του πολλαπλασιαστή. Σε αυτό το πλαίσιο δεν περιλαμβάνεται η επίδραση της αρχής του επιταχυντή. Οι άμεσες επιδράσεις ωστόσο τροφοδοτούν μια σειρά άλλων, έμμεσων αλλά όχι λιγότερο σημαντικών, επιδράσεων στην περιφερειακή οικονομία. Τα λιμάνια στηρίζουν τις οικονομικές δραστηριότητες με διεθνή ή διαπεριφερειακό προσανατολισμό, αφού δίνουν την δυνατότητα σε επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην περιφερειακή ή την εθνική οικονομία να έχουν πρόσβαση αφενός σε ανταγωνιστικότερες εισροές (σε όρους τιμών, ποιότητας ή ενσωματωμένης τεχνολογίας) και από την άλλη να έχουν επίσης πρόσβαση σε διεθνείς αγορές προϊόντων με σημαντική ζήτηση. Τα λιμάνια επίσης μπορεί να έχουν σημαντικό ρόλο στην αξιοποίηση των τουριστικών πόρων της περιφέρειας και προσφέροντας επίσης φυσική επαφή που διευκολύνει την μεταφορά νέων τεχνολογιών και γνώσης. (Βαγγέλας Κ.Γ., 2008)

1.3 Οικονομικές επιπτώσεις της Λειτουργίας Λιμένων

Η οικονομική επίπτωση της ύπαρξης και λειτουργίας λιμένων είναι σημαντική. Αν και η σημασία ύπαρξης λιμένα έχει αναγνωρισθεί στην οικονομική επιστήμη σαν ένα τυπικό συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη, η τυπική και εμπειριστατωμένη διερεύνηση των οικονομικών επιπτώσεων της λειτουργίας των λιμένων δεν ξεκίνησε πριν τη δεκαετία του 70'. Οι πρώτες προσεγγίσεις στην οικονομική των λιμενικών ζωνών (port economics) έδωσαν σημασία στην τιμολόγηση των υπηρεσιών που προσφέρουν οι λιμενικές ζώνες καθώς και στην διερεύνηση των επενδυτικών δυνατοτήτων για αύξηση της χωρητικότητας. Με την εμφάνιση των πρώτων εγχειριδίων οικονομικής των λιμένων και της λιμενικής δραστηριότητας το εύρος των διερευνούμενων οικονομικών αντικειμένων διευρύνεται και περιλαμβάνει την εξέταση της παραγωγικότητας των λιμενικών δραστηριοτήτων και των παραγόντων που την επηρεάζουν (S.R. Evans and M. Hutchins, 2002). Η λειτουργία των λιμένων υπό κρατικό κυρίως έλεγχο και με δεδομένη την επιχειρηματολογία των μέσων της δεκαετίας του 90' για απορύθμιση της οικονομίας και λιγότερο κρατικό έλεγχο έφερε τις πρώτες μελέτες ιδιωτικοποίησης των λιμένων (port privatization) που συνοδεύτηκαν με μελέτες για την ενίσχυση του ανταγωνισμού (καθώς και με μελέτες

για την διαδικασία επιλογής λιμένων προς περαιτέρω ανάπτυξη ή ιδιωτικοποίηση, μελέτες για την θέσπιση κριτηρίων επιλογής και μελέτες για την διαμόρφωση του κόστους λειτουργίας υπό οικονομίες κλίμακας και των παραγόντων που επηρεάζουν τη διαμόρφωση του κόστους λειτουργίας. Οι λιμένες, όπως και όλα τα μεγάλα έργα μεταφορικής υποδομής (αεροδρόμια, σιδηροδρομικά έργα, κύριες οδικές αρτηρίες) έχουν μια κοινωνική διάσταση αφού η χρηματοδοτικές ανάγκες κατασκευής τους είναι τεράστιες και συνεπώς πρέπει να εξυπηρετούν μεγάλα και ευρύτερα κοινωνικά συμφέροντα που συνήθως δεν λαμβάνονται υπόψη σε τυπικές οικονομικές αναλύσεις ιδιωτικο-οικονομικής μορφής (Παρδάλη Α., 2001). Έτσι, έχει σημασία η επίπτωση που θα έχει μια τέτοια μεγάλη επίπτωση στη κοινωνική ευημερία και στην οικονομική ανάπτυξη περιοχών που ξεφεύγουν συνήθως από την στενή γεωγραφική περιοχή που είναι εγκαταστημένος ο λιμένας. Το πιο παλιό και συγχρόνως το μεγαλύτερο μέρος των μελετών για τη λειτουργία των λιμένων αφορά τις λεγόμενες μελέτες επιπτώσεων. Οι μελέτες επιπτώσεων προσπαθούν να ποσοτικοποιήσουν την επίπτωση που έχει η ίδρυση (ή επέκταση) και η λειτουργία ενός λιμένα στην μακρο-οικονομία μιας ευρύτερης περιοχής ή και ενός ολόκληρου κράτους από τη λιμενική δραστηριότητα. Σαν επιπτώσεις συνήθως θεωρούνται οι επιδράσεις:

- Στην εκροή (παραγόμενο προϊόν) από τις δραστηριότητες μετακίνησης των πλοίων, του φόρτου (cargo) και των επιβατών μέσα από το λιμένα χωρίς να υπολογίζονται οι εισαγωγές και εξαγωγές (αξία μεταφερόμενου προϊόντος) ή άλλες δραστηριότητες που δεν σχετίζονται με τη μετακίνηση των πλοίων αλλά διενεργούνται στο λιμένα.
- Στην προστιθέμενη αξία με την έννοια των πληρωμών στους συντελεστές της παραγωγής (εργασία, κεφάλαιο, γη). Η προστιθέμενη αξία ισούται με το ακαθάριστο έσοδο μείον το κόστος των ενδιάμεσων εισροών στην παραγωγή και τις εισαγωγές και υπηρεσίες.
- Στο εισόδημα των νοικοκυριών με την έννοια των μισθών και ημερομισθίων στην εργασία.
- Στην απασχόληση με την μέτρηση των εργαζομένων σε μονάδες πλήρους απασχόλησης.
- Των μεταβιβάσεων (πληρωμών) προς την κεντρική κυβέρνηση με μορφή φόρων ή άλλων μεταβιβάσεων αλλά εξαιρουμένων των δασμών σε εισαγόμενα προϊόντα που μετακινούνται μέσα από το λιμένα.

Οι ανωτέρω επιπτώσεις είναι οι συνηθέστερα μετρούμενες, όμως, στη διεθνή βιβλιογραφία και με βάση το σκοπό για τον οποίο διεξάγεται μια μελέτη επιπτώσεων, έχουν γίνει απόπειρες μέτρησης και άλλων επιπτώσεων σε διάφορα μακροοικονομικά μεγέθη. Οι επιπτώσεις μετρούνται τόσο από τις άμεσες ενέργειες (άμεσα), όσο και από τα πολλαπλασιαστικά τους αποτελέσματα στην τοπική οικονομία (έμμεσα) ενώ σε μεγάλες οικονομίες που τα νοικοκυριά μπορεί να θεωρηθούν ενδογενή, μετρούνται και οι επιπτώσεις της καταναλωτικής συμπεριφοράς των νοικοκυριών σαν παραγόμενες (induced) επιπτώσεις (Χλωμούδης Κ., 2001).

1. 4 Ανάπτυξη των Ελληνικών Λιμένων και το Σύστημα Διεθνών Θαλάσσιων

Μεταφορών

Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την Ανατολή είχε πολλές επιπτώσεις και στα θαλάσσια δίκτυα μεταφορών. Η Ελλάδα για πρώτη φορά απέκτησε χερσαία σύνορα με την Ευρωπαϊκή Ένωση, λόγω της γειτνίασής της με τη Βουλγαρία, γεγονός που αναμένεται να τονώσει μακροπρόθεσμα τις συνδέσεις της και με την υπόλοιπη Ευρώπη, ιδιαίτερα στη διακίνηση εμπορευμάτων, με τη χρήση των συνδυασμένων μεταφορών. Είναι σημαντικό το γεγονός της απουσίας ή της ελαχιστοποίησης των τελωνειακών ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η συμβολή των απλουστευμένων συνοριακών διαδικασιών στη μεταφορική αλυσίδα, όπως και ο περιορισμός του κόστους και η ενίσχυση της ασφάλειας των μεταφορών.

Για τους Ελληνικούς λιμένες, λοιπόν, ενδοχώρα δεν είναι πλέον μόνον η Ελληνική επικράτεια αλλά και οι γειτονικές - κυρίως προς βορρά- χώρες όπως η Σερβία, η ΠΓΔΜ, το Κόσσοβο, η Βουλγαρία, η Ρουμανία και η Ουκρανία, αλλά και οι προς ανατολάς χώρες όπως η Τουρκία και οι χώρες στα παράλια της Μαύρης θάλασσας για τις οποίες οι Ελληνικοί λιμένες αποτελούν "πύλες εισόδου και διαμετακόμισης".

Η σημασία των Ελληνικών λιμένων για τις χώρες αυτές εξαρτάται:

- ❖ Από το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξής τους που συνεπάγεται αύξηση της ζήτησης για εισαγωγές, και
- ❖ Από την ανάπτυξη του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου στο εσωτερικό της Ελλάδας που θα διευκολύνει την εφαρμογή συνδυασμένων μεταφορών.

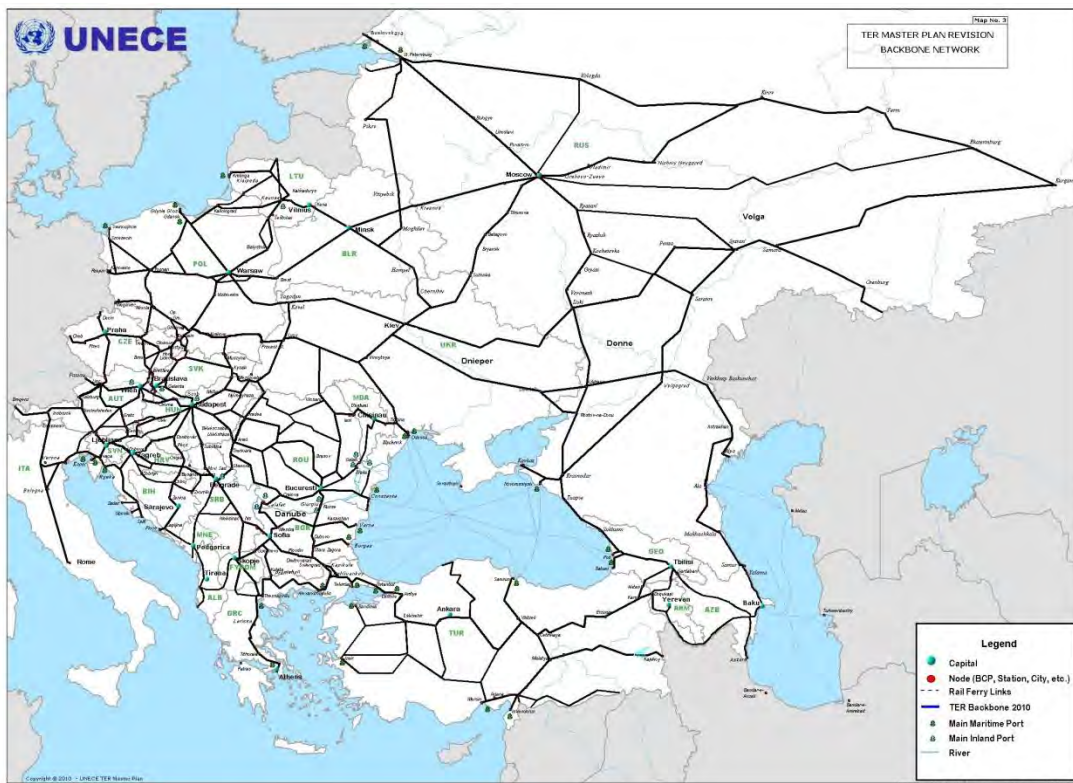
Προτάσεις αστικής αναζωογόνησης του θαλασσίου μετώπου της πόλης της Πάτρας

Χριστίνα Φαρμάκη

Για τα Ηνωμένα Έθνη βέβαια, δυνητική ενδοχώρα της Ελλάδας μπορεί να αποτελέσει ακόμα κι η Ρωσία, όπως φαίνεται και στον χάρτη 1.1 που ακολουθεί, όπου αποτυπώνονται και τα υφιστάμενα δίκτυα χερσαίας μεταφοράς.

Το γεγονός ότι ορισμένες χώρες (Βουλγαρία, Ρουμανία) είναι ήδη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενώ άλλες, όπως η Τουρκία, η Αλβανία και η ΠΓΔΜ βρίσκονται σε ενταξιακές διαπραγματεύσεις, προσιωνίζει υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης για την ευρύτερη περιοχή. Η Ελλάδα δε θα είναι πλέον περιφερειακός κρίκος αλλά βρίσκεται στο επίκεντρο μίας νέας οικονομικής πραγματικότητας, ως κεντρικός οικονομικός κόμβος.

Χάρτης 1.1: Η δυνητική ενδοχώρα της Ελλάδας κατά τον ΟΗΕ.



Πηγή: www.unece.org

Στο πλαίσιο αυτό, αρχικά ο λιμένας Ηγουμενίτσας και μεταγενέστερα με την ολοκλήρωση και της σιδηροδρομικής Εγνατίας, οι λιμένες της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης καθίστανται Πύλες Σύνδεσης όχι μόνο της Ελλάδας αλλά και της Ευρώπης με τα Βαλκάνια, τον Εύξεινο Πόντο και τη Μέση Ανατολή.

Εξάλλου οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης των χωρών της Ασίας, όπως η Κίνα και η Ινδία και η εδώ και δεκαετίες εντυπωσιακή αύξηση των μεταφορών εισαγωγής από αυτές πρώτων υλών και εξαγωγής βιομηχανικών προϊόντων, έχει δημιουργήσει ανάγκες για αυξημένη διακίνηση προϊόντων στις θαλάσσιες γραμμές μέσω Σουέζ - Γιβραλτάρ, ως επί το πλείστον με εμπορευματοκιβώτια.

Τα τελευταία δέκα χρόνια ο λιμένας του Πειραιά έχει εδραιωθεί ως ένα από τα κυριότερα διαμετακομιστικά κέντρα της Μεσογείου (transshipment), ενώ αναπτύσσονται σχετικές δραστηριότητες στο λιμένα Θεσσαλονίκης. Στόχος είναι να καταστούν μαζί με τους λιμένες Αλεξανδρούπολης και Καβάλας, διαμετακομιστικά κέντρα (transit), καλύπτοντας τις ανάγκες των βόρειων γειτονικών χωρών.

Σχετικοί στόχοι τίθενται επίσης και για το Νέο Λιμένα Πατρών, όπως η αναβάθμιση της διεθνούς – ευρωπαϊκής ακτινοβολίας της Περιφέρειας ως:

- ❖ Νότιας- Δυτικής Πύλης της χώρας προς την κεντρική Μεσόγειο και την Ευρωπαϊκή Ένωση και κεντρικού πόλου ανάπτυξης στον αναπτυξιακό άξονα Αδριατικής – Ιονίου.
- ❖ Κόμβου συνδυασμένων μεταφορών, εμπορευματικού – διαμετακομιστικού – επικοινωνιακού κόμβου και κέντρου ανάπτυξης νέων τεχνολογιών στο χώρο της Ν.Α. Ευρώπης.
- ❖ Διεθνούς πολιτιστικού προορισμού σε δικτύωση και με άλλους πολιτιστικούς – τουριστικούς προορισμούς.

(www.agrogos.gr)

1.5 Ελληνικοί Λιμένες και Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών

Στο πλαίσιο της συνολικής Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής, για τη σύνδεση των Ευρωπαϊκών λιμένων σε ένα ολοκληρωμένο δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών, στον Κανονισμό για την Αναθεώρηση των Κατευθυντήριων Γραμμών των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η ένταξη ελληνικών λιμένων στα ΔΔΜ αποτυπώνεται ως εξής:

Στο **Κεντρικό Δίκτυο (core network)** εντάσσονται οι λιμένες: Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου.

Στο **Εκτεταμένο Δίκτυο (comprehensive network)** εντάσσονται οι λιμένες: Μυτιλήνης, Χίου, Ρόδου, Χανίων, Μυκόνου, Νάξου, Πάρου, Σύρου, Θήρας, Λαυρίου, Ραφήνας, Χαλκίδας, Ελευσίνας, Καλαμάτας, Πύργου, Βόλου, Σκιάθου, Καβάλας, Κέρκυρας, Κυλλήνης.

Ως θαλάσσιοι κόμβοι του κεντρικού δικτύου για την Ελλάδα θεωρούνται ή και θα πρέπει να συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, ενώ στο εκτεταμένο δίκτυο εντάσσονται επιπλέον 21 λιμένες.

Τέλος, οι λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης εντάσσονται στο Διάδρομο 4 (Αμβούργο - Ροστόκ - Μπουργκάς - Πειραιάς - Θεσσαλονίκη - Λευκωσία) που συνδέει την περιφέρεια με το κέντρο της Ευρώπης. (Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018, Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου)

1.5.1 S.W.O.T Analysis Ελληνικών Λιμένων

Μετά την καταγραφή της παρούσας κατάστασης των Ελληνικών Λιμένων και την ένταξή τους στο Ευρωπαϊκό, στο Μεσογειακό και στο Περιβάλλον της Μαύρης Θάλασσας και των Παρευξείνιων περιοχών, χρήσιμο εργαλείο είναι η καταγραφή των Δυνάμεων, των Αδυναμιών, των Ευκαιριών και των Απειλών που παρουσιάζονται για τους Ελληνικούς Λιμένες, πρακτική γνωστή και ως S.W.O.T. Analysis.

1.5.1.1 Δυνάμεις (Strengths)

Ως δυνάμεις των Ελληνικών λιμένων μπορούν να καταγραφούν οι παρακάτω:

1. Μεγάλος αριθμός λιμένων, ευρεία γεωγραφική διασπορά και ποικιλία χρήσεων που μπορούν να εξυπηρετήσουν διάφορες ανάγκες.
2. Η μακρά ενασχόληση των Ελλήνων με την θάλασσα, που έχει ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων και την εξειδίκευση του εργατικού δυναμικού της χώρας.

3. Η γεωπολιτική θέση της Ελλάδας στον χώρο της Μεσογείου που δίνει στα λιμάνια ιδιαίτερα πλεονεκτήματα και ρόλο στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο ιδιαίτερα σε σχέση με τις Βαλκανικές και τις παρευξείνιες χώρες, οι οποίες αποτελούν δυνητική ενδοχώρα για τα ελληνικά λιμάνια.
4. Ο σημαντικός ρόλος του λιμένα Πειραιά στη θαλάσσια διακίνηση και διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων στην Ανατολική Μεσόγειο.
5. Η συνεχής ανανέωση και βελτίωση του Ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου.
6. Η σημαντικά αναβαθμισμένη υποδομή των Ελληνικών Λιμένων, ιδιαίτερα μέσω των κοινοτικών ενισχύσεων, που απορροφήθηκαν από το 1993 μέχρι σήμερα.
7. Η ένταξη σημαντικού αριθμού ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής και της νησιωτικής Ελλάδα στο σύστημα Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.
8. Ο νησιώτικος χαρακτήρας της Ελλάδας, με το εξαιρετικά μεγάλο μήκος ακτογραμμής και η ποικιλία του ελληνικού θαλάσσιου συστήματος προσδίδουν μοναδικά χαρακτηριστικά για Τουριστική Ανάπτυξη της χώρας.
9. Ανεπτυγμένο δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των νησιωτικών περιοχών και έχει δυνατότητα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.

1.5.1.2 Αδυναμίες (Weaknesses)

Ως αδυναμίες των Ελληνικών λιμένων μπορούν να αναφερθούν οι παρακάτω:

1. Οι ελλείψεις που παρουσιάζονται στις υποδομές και ανωδομές των λιμένων για υποδοχή κρουαζιέρας και για την εξυπηρέτηση εμπορικών πλοίων νέας τεχνολογίας.
2. Η έλλειψη συνολικού αναπτυξιακού σχεδίου από την Ελληνική Πολιτεία.
3. Η ανεπαρκής διασύνδεση των λιμανιών της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα χερσαία και εναέρια δίκτυα μεταφορών και η περιορισμένη δυνατότητα συνδυασμένων μεταφορών.

4. Η έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού και προγραμματισμού με αποτέλεσμα οι λιμένες να λειτουργούν χωρίς επεξεργασμένη εξειδίκευση, που έχει ως αποτέλεσμα μειωμένη αποδοτικότητα και ανάπτυξη άγονου ανταγωνισμού μεταξύ τους.
5. Το πολύπλοκο θεσμικό πλαίσιο, που δυσχεραίνει την εφαρμογή Ευρωπαϊκών οδηγιών σχετικά με τη διαχείριση φορτίων και επιβατών, την ασφάλεια των λιμένων, ή την προστασία του περιβάλλοντος.
6. Η πολυπλοκότητα θεσμών και θεσμικών οργάνων και η διασπορά των αρμοδιοτήτων μεταξύ υπηρεσιών δυσχεραίνει την έγκαιρη αντιμετώπιση των προβλημάτων και τη λήψη σημαντικών αποφάσεων, όπως αξιολόγηση και έγκριση Masterplan, συμβάσεων, προϋπολογισμών και απολογισμών.
7. Η υψηλή εξάρτηση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και η αδυναμία εθνικής χρηματοδότησης ή αυτοχρηματοδότησης για την έναρξη ή την αποπεράτωση έργων και υποδομών.
8. Το Οργανωτικό μοντέλο λιμένων, που δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός των επιχειρησιακών λιμενικών δραστηριοτήτων από τις διοικητικές, κάτι που έχει ως αποτέλεσμα η ίδια διοικητική αρχή να ενεργεί ως εκμισθωτής γης, ως εργοδότης, ως λιμενικός εργολάβος ή ως συντηρητής μηχανημάτων.
9. Η ασάφεια των όρων λειτουργίας που προκαλεί σύγχυση σε υποψήφιους επενδυτές και φυγή κεφαλαίων.

1.5.1.3 Ευκαιρίες (Opportunities)

Ως ευκαιρίες των Ελληνικών λιμένων αναφέρονται οι παρακάτω:

1. Η εξειδίκευση των λιμένων βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, όπως είναι η γεωγραφική τους θέση, η συσχέτιση με διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και η δυνατότητα εξυπηρέτησης συνδυασμένων μεταφορών καθώς και η παρουσίαση και υιοθέτηση αναπτυξιακών σχεδίων ανάλογα με την εξειδίκευση.

2. Η ενδυνάμωση του ρόλου των ελληνικών λιμένων ως «πύλη εισροής» προς τα Βαλκάνια και τις παρευξείνιες χώρες, με την πλήρη υιοθέτηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς.
3. Το άνοιγμα προς τον ιδιωτικό τομέα με δύο μορφές. Η πρώτη θα αφορά ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια για συνεργασία στην ανάπτυξη των λιμένων, όπως στη βελτίωση των υποδομών και των ανωδομών και τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των λιμένων. Η δεύτερη, θα αφορά στην παραχώρηση δικαιωμάτων αξιοποίησης και ανάπτυξης συγκεκριμένης λιμενικής δραστηριότητας σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, με κατάλληλη εμπειρία και θέση στην παγκόσμια αγορά, αλλά με την υποχρέωση υλοποίησης των αναγκαίων επενδύσεων.
4. Η Αναζωογόνηση των τοπικών οικονομιών με την παροχή υπηρεσιών υποστηρικτικών προς τις δραστηριότητες του λιμένα, όπως για παράδειγμα την ανάπτυξη ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης ή άλλων λιμενικών υπηρεσιών, όπως η ναύλωση και η πρακτόρευση.
5. Η συνεχιζόμενη Κοινοτική χρηματοδότηση.
6. Η μεγαλύτερη αξιοποίηση των ελληνικών λιμένων ως home ports για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας και την προσέλκυση τουριστών υψηλού εισοδήματος.
7. Η πλήρης ανάπτυξη, οργάνωση και λειτουργία τουριστικών λιμένων σε δίκτυα μαρίνων με παροχή υπηρεσιών σε ιδιωτικά τουριστικά σκάφη.
8. Η πλήρης αξιοποίηση της στρατηγικής θέσης της χώρας για την ανάπτυξη του θαλάσσιου διαμετακομιστικού εμπορίου και τη μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων transit για τροφοδότηση των χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των Βαλκανίων.

1.5.1.4 Απειλές (Threats)

Ως απειλές για τα Ελληνικά λιμάνια μπορούν να αναφερθούν οι παρακάτω:

1. Ο συνεχιζόμενος περιορισμός της δυνατότητας συνδυασμένων μεταφορών, λόγω της μη επαρκούς σύνδεσης των λιμένων με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών.

2. Έντονος ανταγωνισμός από λιμένες της Αδριατικής, του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας, οι οποίοι ήδη έχουν ξεκινήσει διεθνείς συνεργασίες και λειτουργούν ως διαμετακομιστικά κέντρα για το διεθνές εμπόριο ή ως οργανωμένοι λιμένες υποδοχής τουριστικών σκαφών.
3. Η παρατεινόμενη παγκόσμια οικονομική ύφεση που συνεπάγεται την μείωση της ζήτησης για εμπορεύματα, άρα και για θαλάσσιες μεταφορές.
4. Η αδυναμία βελτίωσης και επέκτασης της ανεπαρκούς λιμενικής υποδομής ειδικότερα για μεγάλα επιβατηγά και φορτηγά πλοία.
5. Η ανεπάρκεια πόρων στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων για την υλοποίηση έργων, ιδιαίτερα στους μικρότερους λιμένες που δεν προβλέπεται πιθανότητα ιδιωτικοποίησης, οι οποίοι κινδυνεύουν με περιθωριοποίηση.
6. Η έλλειψη ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για τα λιμάνια, που έχει ως αποτέλεσμα την απουσία προσανατολισμού και ολοκληρωμένου προγράμματος αναπτυξιακών ενεργειών.
7. Οι πολύπλοκες, αναποτελεσματικές και χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης, χρηματοδότησης των απαιτούμενων για την ανάπτυξη έργων και υποδομών, λόγω της αλληλοεπικάλυψης αρμοδιοτήτων και τη πληθώρας των αδειοδοτήσεων.
8. Ο δαιδαλώδης τρόπος διοίκησης, που έχει ως αποτέλεσμα τη χαμηλή απορρόφηση των Κοινοτικών χρηματοδοτήσεων και την απώλεια σημαντικών κονδυλίων.

(Τσιταμπάνης Α., 2013)

Κεφάλαιο 2: Περιγραφή της Ευρύτερης περιοχής μελέτης

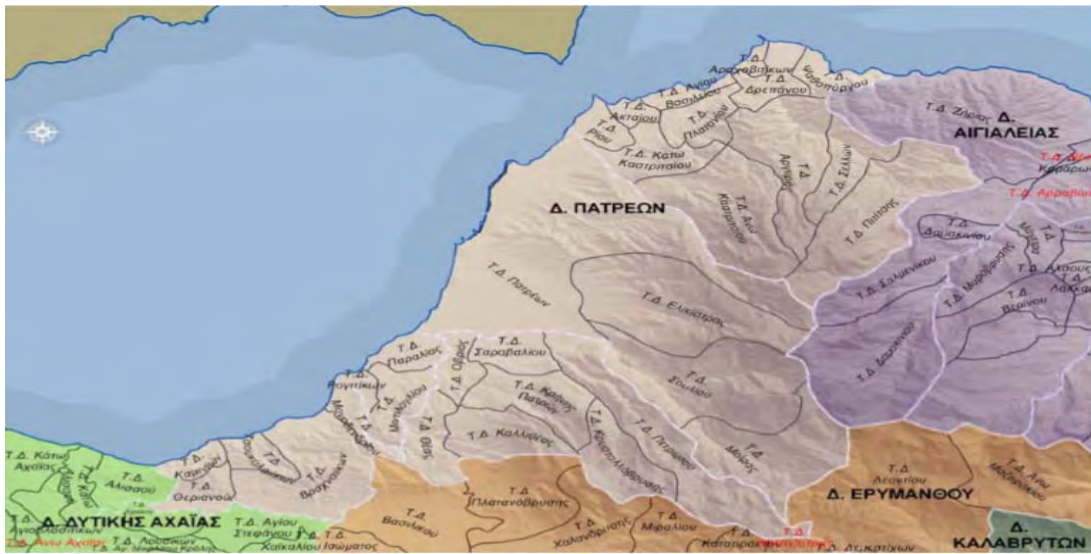
2.1 Η πόλη της Πάτρας

Η Πάτρα αποτελεί την πρωτεύουσα του νομού Αχαΐας, και της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, καθώς και το μεγαλύτερο αστικό κέντρο και λιμένα της Πελοποννήσου. Η δημοτική ενότητα της Πάτρας, που αντιστοιχεί στην κυρίως πόλη, έχει πληθυσμό 171.484 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Ο νέος Δήμος Πατρέων, όπως προέκυψε από το Πρόγραμμα Καλλικράτης, έχει πληθυσμό 213.984 μόνιμους κατοίκους και αποτελεί τον τρίτο μεγαλύτερο δήμο της χώρας. Το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας είναι το τρίτο μεγαλύτερο σε πληθυσμό στην Ελλάδα, με μεγάλη σχετικά διαφορά από την Θεσσαλονίκη που αποτελεί το δεύτερο (με πληθυσμό γύρω στο 1.000.000).

Μετά τη συνένωσή του με τους Πρώην Δήμους Παραλίας, Μεσσήτιδος, Βραχναϊκών και Ρίου, καταλαμβάνει μια συνολική έκταση που αγγίζει τα 334 τ.χλμ.. Ο αστικός ιστός διαχέεται και εκτός των ορίων του Δήμου, καθώς η παραλιακή ζώνη από τους οικισμούς Αντιρρίου και Ναυπάκτου (μετά την κατασκευή και λειτουργία της Ζεύξης) αποτελεί προέκταση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πάτρας προς Βορρά, ενώ νότια επεκτείνεται η οικιστική παραλιακή ζώνη μέχρι την Κάτω Αχαΐα. Βασικό χαρακτηριστικό της αστικής δομής της Πάτρας είναι ο διαχωρισμός της Παλιάς Πόλης, που αποτελεί τον οικιστικό πυρήνα του 19ου αιώνα, σε Άνω και Κάτω.

Το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας βρίσκεται εντός των ορίων 10 δήμων, αποτελείται από πάνω από 3.234 οικοδομικά τετράγωνα και καταλαμβάνει μια επιφάνεια 39,3 χλμ. Η μορφή του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας χαρακτηρίζεται, στη γεωγραφική κλίμακα, από ένα παραλιακό οικιστικό σχηματισμό με βόρεια ανάπτυξη σχετικά πυκνοδομημένου ιστού και με νότια ανάπτυξη αραιότερου ιστού. Ο κύριος συμπαγής όγκος του οικιστικού σχηματισμού περιλαμβάνει το κέντρο και την παλιά πόλη, και αναπτύσσεται επίσης, ανατολικά στην ενδοχώρα. Γενικό χαρακτηριστικό της δομημένης περιοχής της Πάτρας είναι ο αραιός ιστός της, ο οποίος, σε συνδυασμό με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, τείνει να δώσει έναν ακαθόριστο και άμορφο χαρακτήρα σε όλη την ευρύτερη πεδινή περιοχή μέχρι τους λοφώδεις όγκους της Πάτρας (www.e-patras.gr).

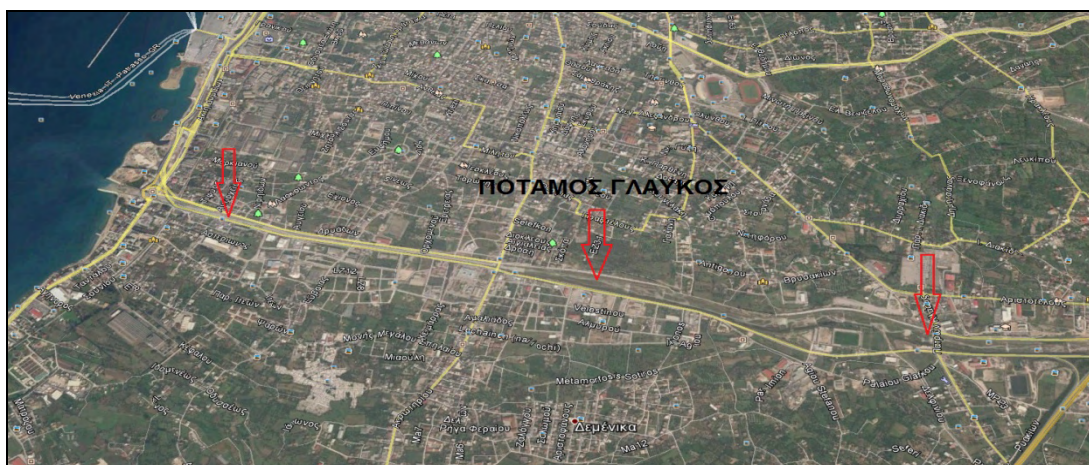
Εικόνα 2.1. Ο Δήμος Πατρέων (πρόγραμμα Καλλικράτης)



Πηγή: www.web-greece.gr

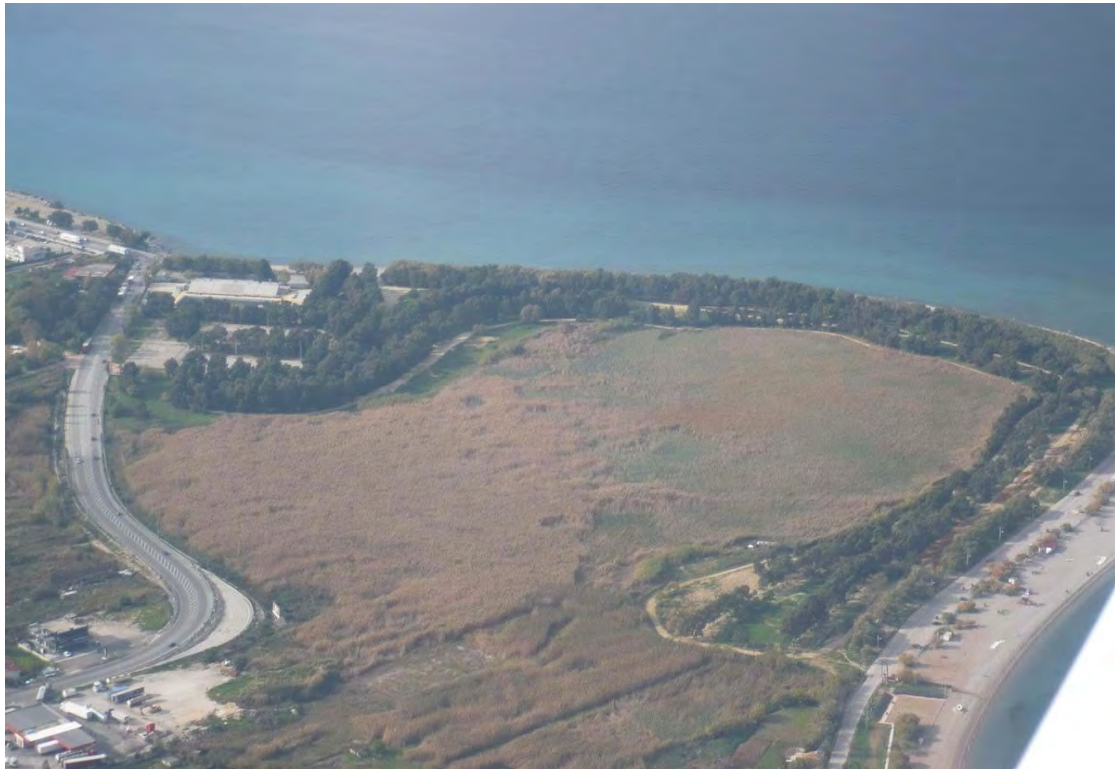
Το μεγαλύτερο ποτάμι της περιοχής είναι ο Γλαύκος στη νότια πλευρά της πόλης. Η πόλη διαθέτει το έλος της Αγιάς ένα μικρό και παράκτιο υδατικό οικοσύστημα μόλις 30 εκταρίων που βρίσκεται στα βόρεια του κέντρου της πόλης. Κύρια χαρακτηριστικά του υγροτόπου η προφανής σπανιότητα της διάσωσης του στην καρδιά ενός πυκνοκατοικημένου αστικού κέντρου, με ένα σχετικά ξηρό κλίμα και το θεωρούμενο ως υψηλό, επίπεδο της βιοποικιλότητας με πάνω από 90 είδη πουλιών να έχουν παρατηρηθεί στην περιοχή ως τις αρχές της δεκαετίας του 1990, σύμφωνα με μια μελέτη του γραφείου Πάτρας της Ελληνικής Ορνιθολογικής Εταιρείας (www.pattractive.gr).

Εικόνα 2.2 Ποταμός Γλαύκος



Πηγή: www.googlemaps.gr, ίδια επεξεργασία

Εικόνα 2.3 Έλος Αγυιάς



Πηγή: www.drflight.blogspot.com

Η Πάτρα συγκεντρώνει ένα μεγάλο όγκο υπηρεσιών, λειτουργιών και δραστηριοτήτων που την καθιστά το μεγαλύτερο οικονομικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο της Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας. Η ίδια η πόλη, άμεσα συνυφασμένη με το λιμάνι της από τα αρχαία κιόλας χρόνια, αναφέρεται ως Πύλη της Ελλάδας προς τη Δύση, καθώς είναι διεθνές εμπορικό κέντρο, και κομβικό σημείο ροής ανθρώπων, αγαθών, υπηρεσιών με την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Δύση. Η σύγχρονη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου συνδέει το προάστιο της Πάτρας Ρίο με το Αντίρριο ενώνοντας την Πελοπόννησο με τη δυτική Στερεά Ελλάδα, και επίσης συνδέει την πόλη με την Ιόνια Οδό - Ανδριατικό διάδρομο. Η πόλη της Πάτρας ήταν επίσης η Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 2006, χωρίς αυτό να επιφέρει τελικά διακριτά οφέλη στην τοπική οικονομία (www.e-patras.gr).

Εικόνα 2.4 Ιόνια Οδός - Ανδριατικός διάδρομος (Καλαμάτα - Τεργέστη)



Πηγή: www.en.wikipedia.org

Η οικονομία της περιοχής βασίζεται κυρίως στον τριτογενή τομέα, καθώς ο τομέας παροχής υπηρεσιών αποτελεί την βασική οικονομική δραστηριότητα. Παρόλα αυτά σημαντική είναι η ύπαρξη Βιομηχανικής Ζώνης σε ειδικά οργανωμένο χώρο εκτάσεως 4.050 στρεμμάτων, το Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟΠΑ) για την εγκατάσταση με ευνοϊκούς όρους- βιοτεχνιών της περιοχής. Η Πάτρα, επίσης, αποτελεί έναν από τους κυριότερους πόλους ανάπτυξης νέων τεχνολογιών και προϊόντων υψηλής τεχνολογίας στην Ελλάδα, και παρά την οικονομική συγκυρία, είναι η έδρα σημαντικών ερευνητικών οργανισμών.

Εικόνα 2.5 ΒΙΠΕ Πάτρας



Πηγή: www.googlemaps.gr

Εικόνα 2.6 ΒΙΟΠΑ



Πηγή: www.top7news.gr

Στην Πάτρα εδρεύει το Επιστημονικό Πάρκο το οποίο αποτελεί τη θερμοκοιτίδα ανάπτυξης νέων επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας και επιχειρήσεων έντασης γνώσης καθώς και ο Περιφερειακός Πόλος Καινοτομίας Δυτικής Ελλάδας που στοχεύει στην προώθηση της καινοτομίας στην ευρύτερη περιοχή. Οι παραπάνω φορείς και οργανισμοί συμβάλουν στη δημιουργία ένα ευνοϊκού περιβάλλοντος για επιχειρήσεις που αναπτύσσουν πρωτότυπα εργαστηριακά και βιομηχανικά προϊόντα υψηλής τεχνολογίας με εξαγωγικό προσανατολισμό, αναδεικνύοντας την Πάτρα σε σημείο αναφοράς για θέματα επιχειρηματικότητας υψηλής τεχνολογίας (Καλαμιώτης Ι., Καρύδη Α., 2014).

Εικόνα 2.7 Επιστημονικό Πάρκο Πατρών



Πηγή: www.psp.org.gr

2.1.1 Πολιτιστικό – Ιστορικό Περιβάλλον

Η ιστορία της Πάτρας ξεκινάει από τα βάθη της αρχαιοελληνικής εποχής. Ο μύθος της πόλης αναφέρει σαν ιδρυτή της τον Σπαρτιάτη Πατρέα, γιο του Πρευγένους. Την εποχή της Αχαϊκής Συμπολιτείας αναφέρεται σαν σημαντική πόλη, ενώ τη Ρωμαϊκή εποχή εξελίχθηκε σε εμπορικό κέντρο και στρατιωτική βάση. Τον 2ο μ.Χ. αιώνα

ακμάζει οικονομικά με τη βιομηχανία μεταξωτών και υφαντών. Τον 12ο μ.Χ. αιώνα ξεκίνησαν διαδοχικές εισβολές από Φράγκους, Βενετσιάνους, Τούρκους και το 1821 καταστράφηκε από πυρκαγιά.

Μετά τη δημιουργία του ελληνικού κράτους, η Πάτρα είναι η πρώτη πόλη που κτίστηκε με πολεοδομικό σχέδιο (1829).

Η πόλη επηρεάστηκε σημαντικά από τη διεθνή κοινωνία στην αρχιτεκτονική και την πολιτιστική ζωή της. Επίσης, λόγω κυρίως του εμπορίου της σταφίδας, αναπτύχθηκε σημαντική βιομηχανία τις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα και στις αρχές του 20ου.

Από το 19ο αιώνα διατηρούνται σήμερα λίγα αρχιτεκτονικά έργα με μεγάλο ενδιαφέρον, όπως το Δημοτικό Θέατρο, το Δημοτικό Νοσοκομείο, αστικά σπίτια στο κέντρο της πόλης και επαύλεις στις παρυφές της. Διατηρούνται επίσης κάποια βιομηχανικά κτήρια εντός του αστικού ιστού, που σήμερα εξυπηρετούν άλλες χρήσεις (αποθήκες, συνεργεία, κ.τ.λ.).

Δυστυχώς, η λεγόμενη "Ανοικοδόμηση" των δεκαετιών 50', 60' επέφερε σοβαρές καταστροφές στο φυσικό και ιστορικό περιβάλλον της πόλης.

Μέχρι το 1970 η σωστική – αρχαιολογική έρευνα ήταν περιορισμένη και περιστασιακή. Στη συνέχεια όμως, λόγω και της εντεινόμενης οικοδομικής δραστηριότητας, η Εφορεία Αρχαιοτήτων οργάνωσε την επίβλεψη των εκσκαφών και τη διενέργεια σωστικών ανασκαφών. Παρόλα αυτά, οι οικοδομικές δραστηριότητες ήταν από μια άποψη σαρωτικές. Αφάνισαν πολλά αξιόλογα κτήρια του 19ου και των αρχών του 20ου αιώνα και αλλοίωσαν έτσι τον αρχιτεκτονικό και πολεοδομικό χαρακτήρα της Πάτρας.

Από την άλλη πλευρά βέβαια, οι εργασίες εκσκαφής – ανοικοδόμησης έγιναν η αιτία να έλθουν στο φως και να αναδειχθούν ερείπια της αρχαίας ελληνικής πόλης, της πόλης των Ρωμαϊκών και των Βυζαντινών χρόνων. Συλλέχθηκαν έτσι και φυλάσσονται στο μουσείο χιλιάδες αντικείμενα, έργα τέχνης και επιγραφές. Δεν κατάφερε όμως η πολιτεία να διασώσει και να αναδείξει τα αποκαλυφθέντα κατά καιρούς μνημεία. Έχει έτσι ιδιαίτερη σημασία η διάσωση ολίγων μνημείων όπως το Κάστρο και το Ρωμαϊκό Ωδείο.

Τα πιο σημαντικά στοιχεία ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος του πολεοδομικού συγκροτήματος είναι:

- ❖ Το Δημοτικό Θέατρο στην πλατεία Γεωργίου και το κτήριο του Εμπορικού Συλλόγου Ερμής, σχεδιασμένα από τον Τσίλερ.
- ❖ Το Ρωμαϊκό Ωδείο στην πλατεία Αγίου Γεωργίου, που χρονολογείται από το 160 μ.Χ.
- ❖ Το μεσαιωνικό κάστρο (Βενετσιάνικο) και το ανοιχτό θέατρο μέσα σ' αυτό.
- ❖ Η εκκλησία του Παντοκράτορα.
- ❖ Η εκκλησία του Αγίου Ανδρέα.
- ❖ Η Ιερά Μονή Γηροκομείου.
- ❖ Η Ιερά Μονή Ομπλού.
- Επιπλέον λειτουργούν:
 - Το αρχαιολογικό μουσείο.
 - Το μουσείο τύπου.
 - Το μέγαρο λόγου και τέχνης.
 - Το μουσείο λαϊκής τέχνης.
- Ως χώροι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, σύμφωνα με την Στ' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων, αναφέρονται:
 - Ο οικισμός Πάνορμος (βόρεια του οικισμού Αγίου Βασιλείου).
 - Ο οικισμός Αγίου Βασιλείου.
 - Η περιοχή Προαστείου.
 - Οι περιοχές Αγίας, Τερψιθέας και Παραλίας Πατρών.
- Επίσης, στις αρμοδιότητες της 6ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων εντάσσονται, μεταξύ των άλλων:
 - Το κάστρο της Πάτρας.
 - Ο ναός του Αγίου Ανδρέα (παλαιός).
 - Η Αγγλικανική εκκλησία του Αγίου Ανδρέα.
 - Το παρεκκλήσι της Αγίας Λουκίας (κτίμα Ζαΐμη στο Ρίο).
 - Το κάστρο του Ρίου.

Υπάρχει τέλος σημαντικός αριθμός κηρυγμένων διατηρητέων κτηρίων από το Υπουργείο πολιτισμού και το ΥΠΕΧΩΔΕ, κυρίως στο κέντρο της πόλης (Κλουτσινιώτη Ουρ., Κουτρέτση Π. κ.α., 2001).

Εικόνα 2.8 Δημοτικό θέατρο Πάτρας (θέατρο Απόλλων)



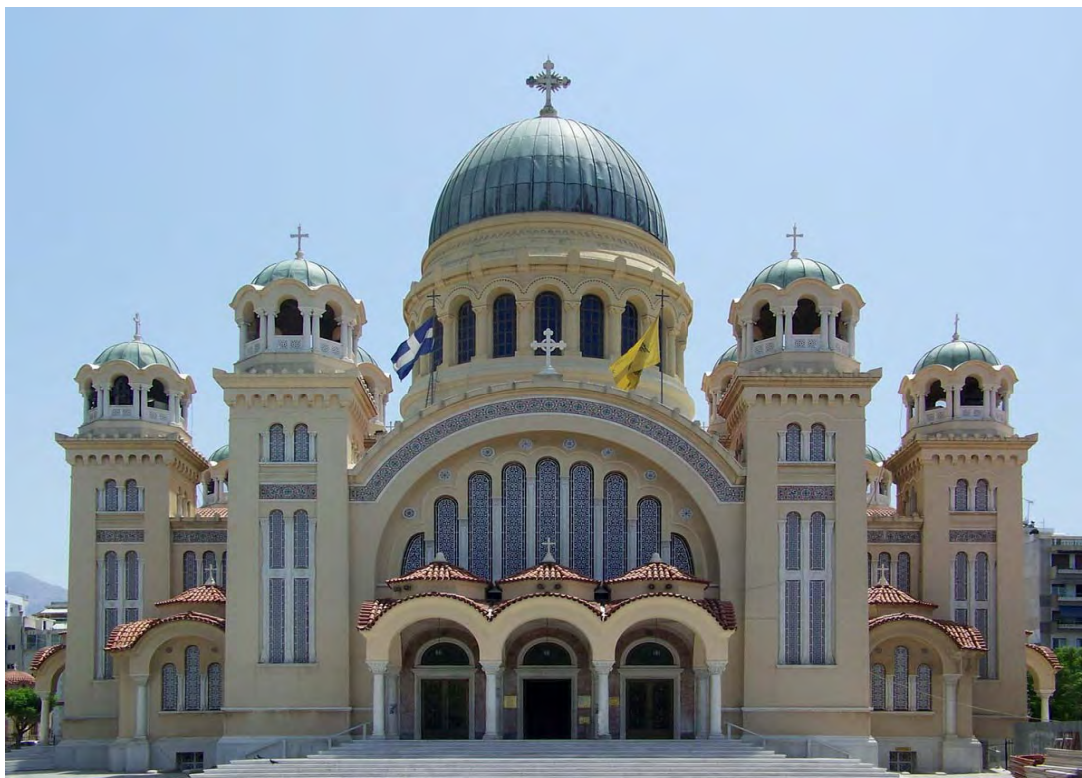
Πηγή: www.el.wikipedia.org

Εικόνα 2.9 Ρωμαϊκό Ωδείο Πάτρας



Πηγή: www.diazoma.gr

Εικόνα 2.10 Εκκλησία Αγίου Ανδρέα Πατρών



Πηγή: www.patrasinfo.com

Εικόνα 2.11 Αρχαιολογικό Μουσείο Πάτρας



Πηγή: www.citygourou.gr

Εικόνα 2.12 Το κάστρο Πάτρας



Πηγή: www.kastra.eu

Εικόνα 2.13 Αγγλικανική Εκκλησία Πάτρας



Πηγή: www.commonswiki.org

2.2 Το σχέδιο Βούλγαρη

Μετά την προσάρτηση της Πάτρας στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος ο κυβερνήτης Ιωάννης Καποδίστριας αναθέτει στον Κερκυραίο μηχανικό και αξιωματικό του γαλλικού στρατού Σταμάτιο Βούλγαρη την εκπόνηση του σχεδίου πόλεως της Πάτρας το οποίο περατώνεται τον Ιανουάριο του 1929.

Ο σχεδιαστής αναδιαμορφώνει την παλιά πόλη ως περιοχή αμιγούς κατοικίας και προσθέτει σε αυτήν ένα νέο τμήμα αντίστοιχης περίπου έκτασης. Ο Βούλγαρης σχεδιάζει με δική του πρωτοβουλία το νέο τμήμα της πόλης. Η Πάτρα ήταν ήδη ένα σημαντικό κέντρο με τα δεδομένα της εποχής, επομένως το κομμάτι αυτό σχεδιάζεται έτσι ώστε να ανταποκριθεί η πόλη στο νέο οικονομικό της ρόλο ως χώρος ανταλλαγών προς το εσωτερικό και το εξωτερικό. Ένας ακόμη λόγος που τον ωθεί σε αυτό είναι το γεγονός ότι η κάτω πόλη είχε ήδη αρχίσει να χτίζεται με άναρχο τρόπο. Η σχεδιαστική αντιμετώπιση του νέου ρόλου της πόλης φαίνεται από το είδος των χρήσεων γης που προβλέπονται για το νέο τμήμα, όπως είναι το χρηματιστήριο, το τελωνείο, τα δημόσια κτήρια και το θέατρο. Επιπλέον βασικό σημείο αναφοράς για τον Βούλγαρη ήταν το φρούριο της πόλης επομένως δικαιολογείται η επιλογή της προσθήκης ενός νέου τμήματος πόλης το οποίο μαζί με το παλιό αναπτύσσεται γύρω από το φρουριακό τοπόσημο (Παππός Β., 2010).

Το περίγραμμα της νέας πόλης είναι ένα ορθογώνιο παραλληλεπίπεδο του οποίου ο προσανατολισμός καθορίζεται κυρίως από τα όρια του προς τη Δύση και την Ανατολή: την παλιά πόλη που φύεται στους πρόποδες του όρους Παναχαϊκού και το όριο με τη θάλασσα που αποτελούν και τα ισχυρότερα χαρακτηριστικά του γεωφυσικού υποβάθρου. Όσον αφορά τον χειρισμό της παραθαλάσσιας ζώνης ,ο Βούλγαρης, εφαρμόζοντας το ορθοκανονικό σύστημα αγνοεί τη μη κανονικότητα της ακτογραμμής. Η πρόσοψη της πόλης είναι ένα επίμηκες όριο αφήνοντας μια ζώνη κενού, μεταβλητού πλάτους, ανάμεσα στην πόλη και την ακτή και η ζώνη αυτή σχεδιάζεται ως ένα γραμμικό άλσος.

Εικόνα 2.14 Πολεοδομικό Σχέδιο Βούλγαρη



Πηγή: www.pressmedoll.gr

2.2.1 Τα χαρακτηριστικά του σχεδίου

- **Ορθογώνια τεμνόμενοι δρόμοι-συμμετρικά τοποθετημένες πλατείες-αξονική συμμετρία του πολεοδομικού ιστού.** Οι πλατείες διασχίζονται από πρωτεύουσες ή δευτερεύουσες αρτηρίες. Η Οδός Κολοκοτρώνη και η οδός Ηλείας προεκτεινόμενες συναντώνται στο χώρο του κάστρου υπό γωνία 110 μοιρών κάνοντας το σχέδιο λιγότερο αυστηρό και άκαμπτο. Οι κυκλοφοριακές ροές καθορίζονται από τις διαμορφωμένες ροές της ευρύτερης περιοχής μετατρέποντας την πόλη σε υποχρεωτικό σημείο συνάντησης του ευρύτερου χώρου. Τονίζονται δύο σημαντικές διελεύσεις: οι οδοί Κορίνθου και Γούναρη. Οι εισοδοί-έξοδοι επισημαίνονται με το σχεδιασμό κάποιων πυλών οι οποίες δεν θα υλοποιηθούν.
- **Κλειστό οικοδομικό σύστημα των τετραγώνων.** Ο τρόπος δομήσεως είναι αυτός της οργανωμένης δόμησης, ή δόμηση κατά το σύστημα του ενεργού οικοδομικού τετραγώνου που σημαίνει ενιαία αντιμετώπιση σε κάτοψη και όψη. Η στέγη κατασκευάζεται ενιαία σύμφωνα με ιταλικά πρότυπα.

- **Ύπαρξη στοών.** Προβλέπονται οδοί με στοές, συνήθως σε κάποιους κεντρικούς δρόμους που συνδέονται με πλατείες της πόλης ώστε να διευκολύνονται οι εμπορικές συναλλαγές (π.χ. πλατεία Γεωργίου-οδός Κορίνθου).
- **Διατήρηση ακάλυπτων χώρων και ζωνών πρασίνου.** Κατά μήκος της παραλιακής ζώνης ο Βούλγαρης προτείνει δενδροστοιχία περιπάτου "για να είναι η πόλις ωραία και από τη θάλασσα".
- **Το φρούριο και η παραλία είναι οι δύο σημαντικότερες αισθητικές φυγές του τοπίου.** Η φύση εντάσσεται στα όρια της πόλης ενώ το παραλιακό πράσινο και το πρανές του φρουρίου συντείνουν στην ανάδειξη της αρχαιολογικής υπόστασης της πόλης.

Παρόλα αυτά, κατά την εφαρμογή του σχεδίου διαπιστώθηκαν αλλοιώσεις των βασικών χαρακτηριστικών του σχεδίου. Εντοπίζονται οι εξής:

- Μειώθηκαν οι πλατείες και οι χώροι πρασίνου.
- Στην παραλιακή ζώνη είχε σχεδιαστεί ένα γραμμικό άλσος. Το τμήμα αυτό κατά ένα μέρος οικοπεδοποιήθηκε και κατά ένα άλλο μέρος παραχωρήθηκε για τη διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής. Η ζώνη πρασίνου που προέβλεπε γύρω από το κάστρο της πόλης οικοπεδοποιήθηκε. Οι εγκαταστάσεις του λιμένα Πατρών, οι σιδηροδρομικές γραμμές και η έντονης κυκλοφορίας παραλιακή λεωφόρος που με το πέρασμα του χρόνου θα καταλάβουν αυτή την έκταση κενού χώρου θα δημιουργήσουν ένα ρήγμα ανάμεσα στην πόλη και στο κυρίαρχο στοιχείο του φυσικού περιβάλλοντος της, τη θάλασσα.
- Μετάθεση της πολεοδομικής μονάδας από το ενοποιημένο οικοδομικό σύστημα στην μεμονωμένη κατοικία. Επακόλουθο αυτής της αλλαγής είναι ο κατακερματισμός πολλών οικοδομικών τετραγώνων σε μικρότερα και η κάλυψη και οικοπεδοποίηση των ακάλυπτων χώρων.
- Κατάργηση ή διακοπή των στοών.

(Καλαμιώτης Ι., Καρύδη Α., 2014)

2.3 Βιομηχανική πόλη

Η βιομηχανική ιστορία της περιοχής παρουσίασε διακυμάνσεις. Το πέρασμα από τη βιοτεχνία στη βιομηχανία γίνεται βαθμιαία. Ακολουθεί μια αναπτυξιακή στροφή στις αρχές του 20ου αιώνα. Ήδη πριν από το 1900, η Πάτρα έχει 30 βιομηχανικά καταστήματα με 2.500 απασχολούμενους, κάτι που την καθιστούσε τη δεύτερη βιομηχανική πόλη του ελλαδικού χώρου.

Τα πρώτα εργοστάσια που εμφανίστηκαν στην περιοχή ήταν ατμοκίνητα και επεξεργάζονταν γλυκόριζα. Ακολουθούν νηματουργία βάμβακος από το 1850, ενώ δημιουργούνται μονάδες κατασκευής βαρελιών και κιβωτίων για τη μεταφορά της σταφίδας, αλευρόμυλοι και οινοποιητικές μονάδες. Η επεξεργασία και εκμετάλλευση των τοπικών προϊόντων της σταφίδας και των παραγώγων της αμπελουργίας αποτελούσε τη βασικότερη βιομηχανική- εμπορική δραστηριότητα. Παράλληλα αναπτύσσεται η αλευροβιομηχανία, η ελαιουργία, η σαπυνοποιία, η κλωστοϋφαντουργία, η χαρτοποιία κ.α. (Μανδαλάκη Γ., 2013).

Η οικονομική ύφεση και η κρίση στη βιομηχανική παραγωγή των δεκαετιών 80' και 90' θα επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό την πόλη της Πάτρας. Το αποτέλεσμα αυτού του μετασχηματισμού στο χώρο είναι η ύπαρξη διάσπαρτων εγκαταλειμμένων βιομηχανικών κελυφών τα οποία εντάσσονται στην κατηγορία των αστικών κενών χώρων, δηλαδή χώρων απονεκρωμένων σε επίπεδο αστικής χρήσης. Η γειτνίαση τέτοιων μονάδων με το κέντρο της πόλης και το παράκτιο μέτωπο εντείνει τις συνέπειες της εγκατάλειψης. Οι χώροι βρίσκονται σε κατάσταση ερήμωσης δημιουργώντας προβλήματα πολεοδομικής και χρηστικής ασυνέχειας. Η Πάτρα συνεπώς έχει εύστοχα χαρακτηριστεί ως αμήχανη πόλη, ενώ στις όποιες περιπτώσεις αυτά τα κελύφη αποκαθίστανται, χρησιμοποιούνται για τη στέγαση ιδιωτικών επιχειρήσεων του τριτογενούς τομέα (Αβδελίδη Κ., 2010).

2.4 Σταθεροποίηση των χαρακτηριστικών της πολεοδομικής ιδιομορφίας της Πάτρας

Η Πάτρα γνωρίζει μια οικονομική ανάπτυξη που στηρίζεται στην εξαγωγή σταφίδας και στην ανάπτυξη του λιμανιού ενώ, παράλληλα, συντελείται μια πολιτιστική ανάπτυξη της πόλης 19ο αιώνα και έως τις αρχές του 20ου. Επεκτείνεται προς τη θάλασσα με ορθογωνική γεωμετρική δομή που διαφοροποιείται από την παλιά δαιδαλώδη πόλη. Διαμορφώνεται έτσι η σημερινή κεντρική περιοχή με πολιτιστικά

κτήρια όπως το δημοτικό θέατρο και η όπερα. Συντελείται σταδιακά η συγκέντρωση όλων των παραγωγικών δραστηριοτήτων (αποθήκευση, μεταφορές με τον σιδηρόδρομο) στο λιμάνι (Κοδρός Ν., 2009).

Η Πάτρα κατά την δεκαετία του 1960, που αρχίζει η «χρυσή» εποχή του τουρισμού για την Ελλάδα, βρίσκεται στο κέντρο διέλευσης των τουριστών προς τρεις κατευθύνσεις, τους Δελφούς, την Ολυμπία και την Επίδαυρο. Γίνεται πέρασμα λόγω του λιμανιού της, που είναι πύλη σύνδεσης της Ελλάδας με την δυτική Ευρώπη. Συγχρόνως γενικεύεται η αντιπαροχή ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της στρατιωτικής χούντας και καταστρέφεται ο ιστός της πόλης (γκρεμίζονται παραδοσιακές και νεοκλασικές κατοικίες και άλλα παραδοσιακά κτίσματα) (Αβδελίδη Κ., 2010).

Το λιμάνι αποτελεί μέχρι σήμερα την κύρια εθνική και θαλάσσια πύλη από και προς την Ευρώπη σε σχέση κυρίως με την επιβατική και δευτερευόντως με την εμπορευματική κίνηση (Κοδρός Ν., 2009).

2.5 Θαλάσσιες μεταφορές: Εισαγωγικά ιστορικά στοιχεία για τον Λιμένα

Σημαντική συνιστώσα στην ταυτότητα της πόλης καθώς και στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική δομή της αποτελεί το λιμάνι.

Από την αρχαιότητα ακόμα, η Πάτρα δεν διέθετε φυσικό λιμάνι. Παρόλα αυτά, εντοπίζονται λιμενικές εγκαταστάσεις στο νοτιοδυτικό σημείο της πόλης, στη θέση του σημερινού ναού του Αγίου Ανδρέα. Αναφορά για το λιμένα της Πάτρας διατυπώνεται από τον Στράβωνα γύρω στον 1ο αιώνα μ.Χ.: "ύφορμονμέτριον", δηλαδή λιμάνι μέσης αξίας, το οποίο χρησιμοποιείται για εμπόριο, θρησκευτικές και ψυχαγωγικές ανάγκες αλλά και για τις εξορμήσεις προς Αιτωλία και Ιταλία (Λαλιώτη Β., 2012).

Καθ' όλη την διάρκεια του προηγούμενου αιώνα ήκμασε ως σπουδαίο κέντρο σταφιδεμπορίου, κυρίως λόγω της ευνοϊκής γεωγραφικής του θέσης και διαμόρφωσε σε μεγάλο βαθμό τα βασικά χαρακτηριστικά της τοπικής αναπτυξιακής διαδικασίας. Τα πλοία που κατέφθαναν στο λιμάνι της Πάτρας φόρτωναν κυρίως σιτάρι, λάδι και σταφίδα μεταφέροντάς τα στην Τεργέστη και σε άλλες Ιταλικές πόλεις και από εκεί, μέσω χερσαίων περασμάτων, προς τις αγορές της Βόρειας Ευρώπης. Ήδη από τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας της Πάτρας, το λιμάνι υπήρξε σημαντικό εισαγωγικό και εξαγωγικό εθνικό κέντρο.

Στη συνέχεια, η παρακμή του σταφιδεμπορίου, συνέβαλε δραστικά σε μία περίοδο στασιμότητας και αργότερα παρακμής για τις ακμάζουσες λιμενικές δραστηριότητες, με εμφανέστατες επιδράσεις ιδιαίτερα τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Το Ελληνικό μεταναστευτικό κύμα προς την Αμερική είχε αναπτυχθεί σημαντικά έως το 1907, οπότε και ιδρύθηκε η πρώτη ελληνική ωκεανοπόρος επιβατική γραμμή, την οποία διοικούσαν ξένες ατμοπλοϊκές γραμμές. Δύο τέτοιες εταιρίες που τα υπερωκεάνια τους προσέγγιζαν στην Πάτρα ήταν η γερμανική "Hambourg American Line" και κυρίως η αυστριακή "Austro Americana" που κατεξοχήν μετέφερε Έλληνες μετανάστες στην Αμερική έως το 1907 (Μανδαλάκη Γ., 2013).

Η ανάπτυξη των πορθμειακών μεταφορών, οδήγησε σε μία νέα περίοδο αναπτυξιακής διαδικασίας, που άρχισε τη δεκαετία του 1960 και συνεχίζεται και σήμερα με πολύ αισιόδοξες προοπτικές.

Το χαρακτηριστικά του λιμανιού σε όλη την περίοδο του μεσοπολέμου μέχρι και τις αρχές του Β' παγκόσμιου πολέμου 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 την Αλβανία.

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος δημιουργεί μια τομή που ακολουθείται από μία φάση απραξίας και αναδιοργάνωσης μετά την απελευθέρωση. Από το 1951-52 αρχίζει να ανακτά σημαντική εμπορευματική δραστηριότητα στα πλαίσια των αλλαγμένων μεταπολεμικών συνθηκών. Από το τέλος της δεκαετίας του 50' δρομολογούνται οι συνθήκες που καθόρισαν τον σημερινό χαρακτήρα του λιμανιού (Καλαμιώτης Ι., Καρύδη Α., 2014).

Τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες η πόλη των Πατρών αλλά και η λιμενική ζώνη, άλλαξαν φυσιογνωμία και χαρακτήρα. Η πρόσφατη δημοσιονομική κρίση, ιδιαίτερα τα τρία τελευταία χρόνια, συνέβαλε σε μεταρρυθμίσεις που αφορούν τουριστικές αλλά και εμπορευματικές ροές ανθρώπων, αγαθών και υπηρεσιών. Οι ριζικές διαφοροποιήσεις, που οφείλονται σε εθνικές και υπερεθνικές τάσεις στο εμπόριο, στις μεταφορές, και γενικότερα στην οικονομία, διαμόρφωσαν το θαλάσσιο μέτωπο και σχεδόν το μεταμόρφωσαν. Χρονολογία ορόσημο αποτελεί το 1960, καθώς δρομολογείται και καθιερώνεται το πρώτο οχηματαγωγό πλοίο (ferry-boat) "Εγνατία" στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας. (Μανδαλάκη Γ., 2013).

Σήμερα, το λιμάνι 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 Κεφαλλονιάς.

Οι εξελίξεις της διεθνούς μεταφορικής αγοράς στην ευρύτερη περιοχή της Αδριατικής και των Βαλκανίων, αναδεικνύουν και αναβαθμίζουν το ρόλο του λιμανιού της Πάτρας στο διεθνές δίκτυο των μεταφορών. Η κρίση των Βαλκανίων έχει ως αποτέλεσμα την εκτροπή πολύ σημαντικού τμήματος του διεθνούς εμπορίου της χώρας στη θαλάσσια οδό εξυπηρέτησης. Ενώ το ποσοστό του διεθνούς εμπορίου της χώρας που εξυπηρετείται οδικά παραμένει σταθερό στην τάξη του 7-8% ετησίως, η κατανομή των φόρτων μεταξύ θαλάσσιου δρόμου της Αδριατικής και των χερσαίων διαδρομών, έχει μεταστραφεί, από 80-20% περίπου στα μέσα της δεκαετίας του 1980, σε 50-50% για το 1993. Από τον φόρτο αυτό, το 1993 η Πάτρα εξυπηρετεί περίπου το 80%, ενώ η Ηγουμενίτσα το υπόλοιπο 20% (Παππάς Β., 2010).

Οι προβλέψεις συγκλίνουν στο ότι ακόμα και μετά την αποκατάσταση της πολιτικής ομαλότητας στα Βαλκάνια, θα παραμείνει εξυπηρετούμενο από τη θαλάσσια οδό το μεγαλύτερο μέρος από την εκτραπέυσα κίνηση.

2.6 Σήμερα: Το Νέο Λιμάνι Πατρών – Νότιος Λιμένας

Η θέση και ο ρόλος του Νέου Λιμένα στα δίκτυα μεταφοράς είναι σημαντικός σε συνδυασμό με μεγάλα έργα υποδομών που βρίσκονται υπό εξέλιξη όπως είναι ο Σιδηροδρομικός άξονας Πάτρα – Πειραιάς – Αθήνα – Θεσσαλονίκη, ο οδικός άξονας Π.Α.Θ.Ε. και η Ιόνια οδός. Παράλληλα ο Νέος Λιμένας συνδέεται οδικώς με την Ευρεία Παράκαμψη Πατρών, (τμήμα του άξονα Π.Α.Θ.Ε. που λειτουργεί ήδη από το 2002), με τρεις αρτηρίες: α) Τη Λεωφόρο Ελευθερίου Βενιζέλου, της οποίας η κατασκευή ολοκληρώθηκε και συνδέει το νέο λιμάνι με τον κόμβο Κ4 της ΕΠΠ, β) Τις παραγλαυκίες οδούς, που βρίσκονται στο στάδιο ολοκλήρωσής τους και συνδέουν τη νότια είσοδο – έξοδο του λιμανιού με την ΕΠΠ στη θέση του κόμβου Κ5 και γ) Τις παρόχθιες οδούς του χειμάρρου Παναγίτσας, οι οποίες συνδέουν την παραλιακή οδό Ακτή Δυμαίων με τον κόμβο Κ7 της ΕΠΠ και έχουν ήδη κατασκευαστεί.

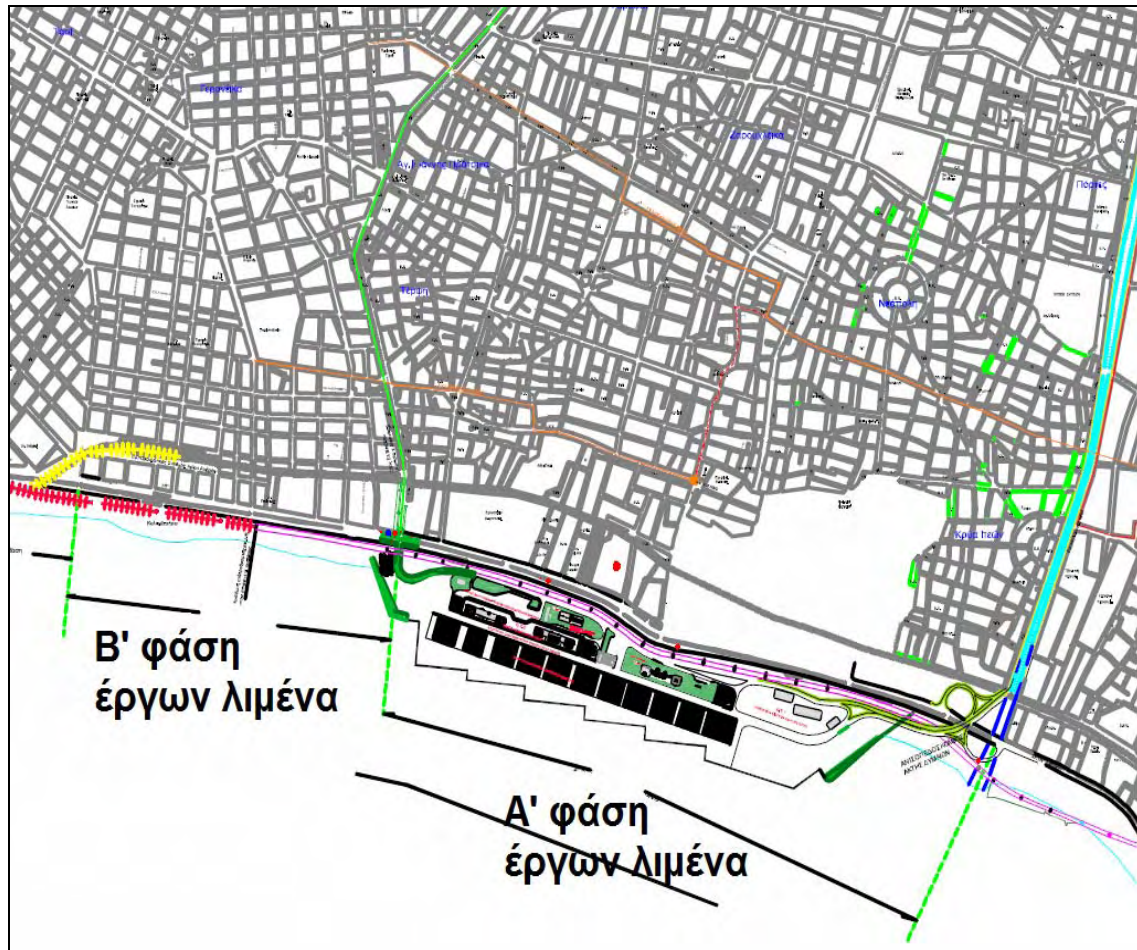
Χάρτης 2.1 Σύνδεση του Νέου Λιμένα με τους κόμβους Κ4, Κ5 και Κ7 της ΕΠΠ



Πηγή : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε./Γ.Γ.Δ.Ε./ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ, Κ/Ξ ΠΑΤΡΑ 2000 ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ,
ιδία επεξεργασία

Το νέο λιμάνι άρχισε να κατασκευάζεται το 1997 στην Ακτή Δυμαίων και η μελέτη ανάπτυξης του προβλέπει δυο φάσεις. Η Α' φάση, που βρίσκεται ήδη υπό κατασκευή, οριοθετείται μεταξύ της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου (χείμαρρος Διακονιάρης) και ποταμού Γλαύκου και η Β' φάση μεταξύ των οδών Ελευθερίου Βενιζέλου και Παπαφλέσσα.

Χάρτης 2.2 Α' και Β' φάση έργων Λιμένα Πατρών



Πηγή : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε./Γ.Γ.Δ.Ε./ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ, Κ/Ξ ΠΑΤΡΑ 2000 ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ,
ιδία επεξεργασία

Αποτελεί ένα μεγάλο αναπτυξιακό έργο που δίνει μεγάλη ώθηση στην πόλη και την οικονομία της. Είναι ένα σύγχρονο ανταγωνιστικό λιμάνι, με εγκαταστάσεις ευρωπαϊκών προδιαγραφών που ανταποκρίνονται στην ανάγκη για ορθολογική διαχείριση της κίνησής του και άμεση και άνετη εξυπηρέτηση των χρηστών του, για το οποίο έχει εγκριθεί Masterplan αξίας 125.000.000 ευρώ.

Παράλληλα το νέο λιμάνι της Πάτρας λειτουργεί ευεργετικά για την πόλη καθώς πέρα από την απελευθέρωση του κεντρικού θαλάσσιου μετώπου της, απαλλάσσει τον ιστό της πόλης από τον κυκλοφοριακό φόρτο και κυρίως θα αναβαθμίσει το νότιο τμήμα της πόλης, καθώς πάντα γύρω από ένα λιμάνι δημιουργούνται προϋποθέσεις ανάπτυξης, οι οποίες θα ενισχυθούν με την δημιουργία ελεύθερης εμπορευματικής ζώνης διαμετακόμισης και αποθήκευσης (Αργυριάδου Ε., 2008).

Επιπλέον δίνεται η δυνατότητα αξιοποίησης των χώρων του παλιού λιμανιού, με στόχο να αποκτήσει η πόλη ελεύθερους χώρους που θα βελτιώσουν την ποιότητα της ζωής των κατοίκων αλλά και υποδομές που είναι συναφείς με τις αναπλάσεις και ταυτόχρονα έχουν αναπτυξιακό και τουριστικό χαρακτήρα (Κοδρός Ν., 2009).

Το νέο λιμάνι υπό αυτή την έννοια, φέρνει μια νέα εποχή, μια νέα ευκαιρία για την Πάτρα. Από τον Ιούλιο του 2011 ξεκίνησαν επίσημα τα δρομολόγια από το νέο λιμάνι προς την Ιταλία (Μανδαλάκη Γ., 2013).

2.7 Χωροταξική - Πολεοδομική διερεύνηση του Θαλασσίου Μετώπου της πόλης των Πατρών.

Σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο (ΡΣΠ 2007), η Πάτρα (μικρού μεγέθους Μητροπολιτικό Κέντρο) καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την οικονομία της Δυτικής Ελλάδας, η οποία εξαρτάται κυρίως από τον τομέα των υπηρεσιών. Η Πάτρα είναι μια πόλη που, όπως αρκετές μεγάλες και μεσαίου μεγέθους Ευρωπαϊκές πόλεις που βίωσαν και ίσως βιώνουν ακόμα φάση αποβιομηχάνισης, παρουσιάζει έντονες μεταβολές τόσο στην οικονομική της διάρθρωση όσο και στην δομή και λειτουργία του αστικού ιστού της, κυρίως τα τελευταία 30 χρόνια. Ιδιαίτερα η ανάδειξη του τριτογενούς τομέα ως βασικού παραγωγικού τομέα, επιδρά συστηματικά στην διάρθρωση του χώρου και στην κατανομή των χρήσεων γης (Αργυριάδου Ε., 2008).

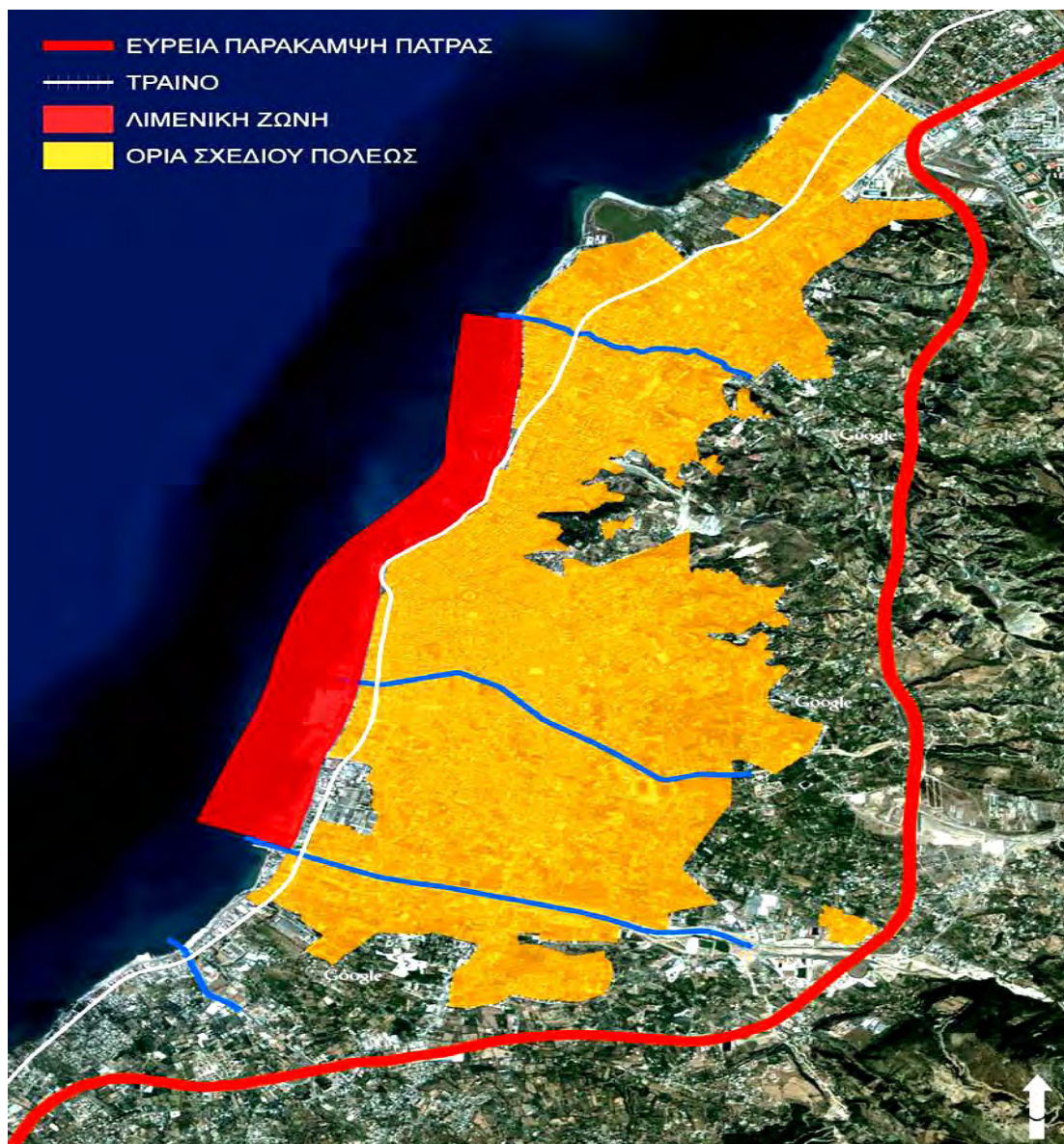
Η εξέλιξη του οικιστικού ιστού της επηρεάζεται, εκτός από την ευνοϊκή γεωγραφική της θέση, και από τα μεγάλης εμβέλειας υφιστάμενα και συντελούμενα αναπτυξιακά έργα (ΠΑΘΕ, Ιόνια Οδός, Νέος Λιμένας κλπ). Από τις έντονες χωρικές και δημοσιονομικές αλλαγές, οι οποίες δεν συμπορεύονται κανενός ενιαίου πλαισίου σχεδιασμού, επηρεάζεται και η ποιότητα του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και συνεπώς η ποιότητα ζωής των πολιτών.

Είναι λοιπόν απαραίτητη τόσο η εξυγίανση των αρμοδίων δημόσιων υπηρεσιών και οργανισμών, όσο και η ύπαρξη ενός ενιαίου πλαισίου Σχεδιασμού υπερτοπικής

φύσεως, που θα ενσωματώνει τους νέους όρους και προϋποθέσεις, έτσι όπως επιτάσσει η νέα τάξη πραγμάτων, καθώς και θα εναρμονίζεται με όλα τα υφιστάμενα επίπεδα σχεδιασμού (εθνικά και ευρωπαϊκά).

Με γνώμονα όλα τα παραπάνω, η αναπτυξιακή πορεία της πόλης, άμεσα συναρτώμενη με τον χώρο ο οποίος είναι ο υποδοχέας όλων των δραστηριοτήτων, είναι αναγκαίο να σχεδιαστεί υπό ένα πλαίσιο συνεργασίας των εμπλεκόμενων παραγόντων και φορέων με στόχο την οικονομική ανάπτυξη, την αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής (Μανδαλάκη Γ., 2013).

Εικόνα 2.15 Πανοραμική άποψη Π.Σ Πατρών και βασικά χαρακτηριστικά



Πηγή: Παππάς Β., 2010

Το πρόβλημα είναι ιδιαίτερα σύνθετο διότι, όπως αναφέρθηκε, ένα μεγάλο μέρος της οικονομίας της Πάτρας στηρίζεται στην λειτουργία του λιμένα και συνεπώς η απομάκρυνσή του ή/και η δημιουργία λειτουργικών δυσλειτουργιών θα έχει σημαντικές επιπτώσεις στην οικονομία της πόλης και της ευρύτερης περιοχής της. Από την άλλη το μεγαλύτερο μέρος του θαλάσσιου μετώπου του κύριου αστικού ιστού της πόλης καταλαμβάνεται από λιμενικές δραστηριότητες που δεν επιτρέπουν την απρόσκοπτη πρόσβαση των πεζών σ' αυτό.

Εικόνα 2.16 Η λιμενική ζώνη στο κεντρικό θαλάσσιο μέτωπο της Πόλης



Πηγή: Παππάς Β., 2010

Ο Λιμένας προ επεκτάσεως, "Κεντρικός Λιμένας", όπως φαίνεται στην παραπάνω εικόνα, ή αλλιώς ο "Παλιός Λιμένας" (κτηριακές εγκαταστάσεις και λειτουργίες) παρουσιάζει μια σχετική κεντρικότητα στην χωροθέτηση του, όσον αφορά το πολεοδομικό συγκρότημα των Πατρών. Οι βασικές χρήσεις γης της περιβάλλουσας εξωτερικής ζώνης του Λιμένα παρατίθενται ως εξής:

- Ναυτιλιακά πρακτορεία και γραφεία τουρισμού.
- Εκτελωνιστικά γραφεία.
- Καταστήματα τουριστικών ειδών και ειδών ταξιδιού.
- Καταστήματα παροχής υπηρεσιών (εστιατόρια, καφέ, ζαχαροπλαστεία, κλπ).
- Ξενοδοχεία.
- Γραφεία διεθνών μεταφορών.
- Τροφοδοσίες πλοίων.
- Καταστήματα συναλλάγματος (ιδιωτικά καταστήματα και τράπεζες).

Αξίζει να σημειωθεί πως οι καταγεγραμμένες χρήσεις γης εκτείνονται κατά μήκος της Λιμενικής ζώνης (η ίδια εκτείνεται γραμμικά της ακτογραμμής). Από πολεοδομικής σκοπιάς, το κέντρο αυτών των χρήσεων εντοπίζεται γύρω από την περιοχή της πλατείας των Τριών Συμμάχων, στην οποία καταλήγει και πεζοδρομημένο τμήμα της οδού Αγίου Νικολάου. Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός του ΟΣΕ ΑΕ και του ΚΤΕΛ γειτνιάζουν με αυτό το κομβικό σημείο, γεγονός που καταδεικνύει τις σχέσεις αλληλεξάρτησης στις λειτουργίες του λιμένα και στις μεταφορικές χρήσεις της πόλης. Επιπλέον, η πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Αγίου Νικολάου (από Αγίου Ανδρέου έως Μαιζώνος), έχει συντελέσει στη διάχυση δραστηριοτήτων αναψυχής κατά μήκος του άξονα αλλά και στο ιστορικό κέντρο της πόλης γενικότερα, προσελκύοντας έτσι διακινούμενους από το λιμάνι, στην πόλη [Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένα Πατρών (ΛΤΠ, 1995)].

Εικόνα 2.17 Κομβική σύνδεση Πλ. Τριών Συμμάχων με ΚΤΕΛ και ΟΣΕ



Πηγή: www.googlemaps.gr, ίδια επεξεργασία

Συγκεκριμένα από τα δώδεκα (12) περίπου χιλιόμετρα που καταλαμβάνει το θαλάσσιο μέτωπο του Δήμου Πατρέων (σύμφωνα με τα ισχύοντα «Καποδιστριακά» όρια), τα 6,7 χλμ. ανήκουν στον Οργανισμό Λιμένα Πατρών (ΟΛΠΑ Α.Ε.) και φιλοξενούν στην πλειοψηφία τους λιμενικές δραστηριότητες. Το πρόβλημα γίνεται ακόμα πιο έντονο αν συνυπολογιστεί το γεγονός ότι οι νέοι κανονισμοί ασφαλείας επιβάλλουν ιδιαίτερα αυστηρά μέτρα ασφαλείας και πρόσβασης (αντίστοιχα των διεθνών αεροδρομίων) στη διεθνή ζώνη του λιμένα με αποτέλεσμα την πλήρη απαγόρευση της πρόσβασης σ' αυτές τις περιοχές από τους πεζούς.

Παράλληλα, κατά μήκος του θαλασσίου μετώπου διέρχεται και η σιδηροδρομική γραμμή που και αυτή με τη σειρά της επιβαρύνει σημαντικά τη πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο και η προβλεπόμενη ηλεκτροδότηση, αναβάθμιση και υπογειοποίησή της στην περιοχή του κέντρου, θα επιτείνουν ακόμα περισσότερο το πρόβλημα.

Σε όλα τα ανωτέρω αν συνυπολογιστεί ότι και στο σύνολο του θαλασσίου μετώπου του νέου Δήμου (πρόγραμμα «Καλλικράτης») η κατάσταση του θαλασσίου μετώπου, η ποιότητά και η προσβασιμότητά του αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα στο συντριπτικά μεγαλύτερο τμήμα του, τότε πραγματικά η σχέση της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο αναδεικνύεται σε μείζον ζήτημα που αφορά την συνολική ποιότητα ζωής και περιβάλλοντος της πόλης.

Στην περίπτωση του αστικού συμπλέγματος της Πάτρας, διακρίνεται έντονα η αμφίρροπη και «αμφιλεγόμενη» λειτουργικά σχέση του δομημένου περιβάλλοντος με το υγρό στοιχείο, δηλαδή του θαλασσίου μετώπου – Λιμάνι με τον αστικό ιστό. Παρόλο που το λιμάνι αποτελεί οικονομικό και αναπτυξιακό στήριγμα ζωτικής σημασίας για την πόλη, δεν υπάρχει ουσιαστική «εκμετάλλευση» των οφελών του από τους πολίτες. Η Πάτρα έχει χαρακτηριστεί και ως παραθαλάσσια πόλη χωρίς θάλασσα (Τσονάκας Β., 1997).

Με κύρια προβλήματα την υποβαθμισμένη εικόνα, την «άναρχη» εξάπλωση των λιμενικών χρήσεων κατά μήκος της παραθαλάσσιας ζώνης, το πολύπλοκο ιδιοκτησιακό καθεστώς, την μη προσβασιμότητα κλπ., το ζήτημα του θαλασσίου μετώπου, με αφορμή και την κατασκευή και ολοκλήρωση του νέου λιμανιού, πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα για την οικονομική, κοινωνική και πολεοδομική – χωροταξική αναβάθμιση της πόλης. Και σαφώς, οι πολίτες δικαιούνται μέρος της

απόδοσης του θαλασσίου μετώπου, καθώς πρέπει να αποτελεί και δίοδο αναψυχής (Κοδρός Ν., 2009).

2.8 Η φυσιγνωμία και ο χαρακτήρας του Π.Σ Πατρών

Οι επιπτώσεις από τη λειτουργία του λιμένα της Πάτρας ξεπερνούν τα στενά όρια του Δήμου Πατρέων και είναι περιφερειακής και εθνικής σημασίας. Με την έννοια αυτή η διερεύνηση της λειτουργίας του πρέπει να γίνει σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο και στη συνέχεια σε τοπικό. Η χωροταξική - πολεοδομική προσέγγιση στην μελέτη μου αναφέρεται κυρίως στο ΠΣΠ και σε ένα μικρό μέρος της ευρύτερης περιοχής.

Το Πολεοδομικό Συγκρότημα Πατρών, σύμφωνα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (1991), αποτελείται από τις περιοχές: Δ. Πατρέων, Κ. Ακταίου (Βερναδαϊκών), Κ. Βραχναϊκών, Κ. Μιντιλογλίου, Κ. Μονοδενδρίου, Κ. Οβριάς, Κ. Παραλίας, Κ. Ρίου (Αγίου Γεωργίου Ρίου), Κ. Ρογιτικών, και Κ. Τσουκαλαϊκών.

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να σημειωθεί πως το Σχέδιο Πόλεως της Πάτρας καταλαμβάνει μία έκταση 26.000 στρεμμάτων περίπου και είναι προϊόν συνεχών επεκτάσεων και αναθεωρήσεων: Ειδικότερα η εξέλιξη του Σχεδίου Πόλεως της Πάτρας από το 1879 μέχρι σήμερα δε συμπίπτει με την αντίστοιχη πληθυσμιακή εξέλιξη της πόλης κατά το ίδιο χρονικό διάστημα. Το μέγεθος του Σχεδίου Πόλης το 1858 αριθμούσε 64 εκτάρια και εξυπηρετούσε πληθυσμό 20.000 κατοίκων. Το 1929 το σχέδιο έχει εξαπλασιαστεί και φθάνει τα 400 εκτάρια, ενώ ο πληθυσμός τριπλασιάζεται ξεπερνώντας τους 60.000 κατοίκους, η δε πόλη αποκτά μια αποδεκτή πυκνότητα της τάξης των 150 ατόμων/ εκτάριο. Η επόμενη επέκταση του σχεδίου γίνεται μετά από 42 χρόνια. Ο πληθυσμός της πόλης έχει διπλασιαστεί (από το 1929 που είχε 61.278 φθάνει τους 111.607 κατοίκους). Έτσι, για να καλυφθούν οι δημιουργηθείσες ανάγκες, προστίθεται στο Σχέδιο (των 400 εκταρίων) μια πόλη ακόμα μεγαλύτερη από την ήδη υπάρχουσα Πάτρα (άλλα 520 εκτάρια!). Και όλα αυτά χωρίς ιδιαίτερο σχεδιασμό και πρόβλεψη για το μέλλον της πόλης. Από τότε σταδιακά το Σχέδιο Πόλεως επεκτείνεται συνεχώς. Ο πληθυσμός της πόλης έχει ουσιαστικά εννιπλασιαστεί, ενώ το σχέδιο έχει μεγαλώσει 38 φορές περίπου. Έτσι εμφανίζεται μια πυκνότητα 72 περίπου ατόμων ανά εκτάριο, που είναι τελείως πλασματική αφού η ανάλυση των επί μέρους περιοχών δίνει νούμερα ως και 450 άτομα ανά εκτάριο (Τριανταφύλλου Τ., Παππάς Β., 1996).

Σήμερα και επί της ουσίας κρίνοντας από την έκταση του κτισμένου χώρου και των πάσης φύσεως ροών σ' αυτόν, το ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα Πατρών τείνει να συμπεριλάβει, εκτός του Δήμου Πατρέων, και τους Δήμους Βραχναϊκών, Παραλίας, Μεσσήτιδος, Ρίου, Αντιρρίου και Ναυπάκτου, όπως χαρακτηριστικά φαίνεται στον επόμενο χάρτη (Παππάς Β., 2006).

Εικόνα 2.18: Ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα Πατρών



Πηγή: Παππάς Β., 2010

Τα χαρακτηριστικά του ευρύτερου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πατρών, είναι σήμερα τα ακόλουθα:

- **Είναι μονοκεντρικό.** Το μοναδικό κέντρο ολόκληρου του συγκροτήματος είναι η κεντρική περιοχή της Πάτρας, όπως περίπου οριοθετείται από τις οδούς Καραϊσκάκη, Αράτου, Κορίνθου, Καρόλου, Όθωνος - Αμαλίας και Τριών Ναυάρχων. Μέσα στην περιοχή αυτή συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό των εμπορικών δραστηριοτήτων επιπέδου πόλεως, οι διοικητικές και οικονομικές κεντρικές λειτουργίες, οι πολιτιστικές, αλλά και μεγάλο μέρος των λειτουργιών αναψυχής της χειμερινής περιόδου.

Πρέπει να αναφερθεί ότι υπάρχουν και μια σειρά από επιμέρους μικρότερα "κέντρα" (όπως τα Ζαρουχλέικα και το Ρίο) με κυρίαρχο αυτό της Ναυπάκτου, που όμως δεν έχει την ίδια ένταση με αυτό της Πάτρας και έχει καθαρά τοπικό χαρακτήρα. Παράλληλα, μελέτες δείχνουν ότι το κέντρο της Πάτρας εύκολα θα απορροφήσει το κέντρο της Ναυπάκτου, αν δεν παρθούν τα κατάλληλα μέτρα στήριξής του.

- **Χαρακτηρίζεται από μία σχετικά ομοιογενή οικιστική μορφή ανάπτυξης με χαρακτηρισμό "γενικής κατοικίας", στην οποία παρεμβάλλονται μικρές νησίδες άλλου χαρακτήρα. Επιπλέον, ως ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα, σαφώς έχει μία έντονη γραμμικότητα, παράλληλα προς την παραλία Πατραϊκού - Κορινθιακού.**
- **Η νότια ζώνη, δηλαδή οι Δήμοι Πατρέων, Ρίου, Μεσσήτιδος, Παραλίας και Βραχναϊκών, διασχίζεται από την Εθνική Οδό Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών – Πύργου όπου ήδη λειτουργεί η Περιμετρική – Παρακαμπτήρια οδός της Πάτρας, η οποία αρχίζει από το Ρίο, σχεδόν αμέσως μετά τα διόδια, και οδηγεί προς τη νοτιοδυτική έξοδο της πόλης. Άμεσο αποτέλεσμα της λειτουργίας της είναι και η ενίσχυση των τάσεων οικιστικής επέκτασης της πόλης προς τα νότια – νοτιοανατολικά, όπου τα τελευταία τέσσερα χρόνια τα αποτελέσματα της τάσης αυτής είναι ιδιαιτέρως ορατά με απλή παρατήρηση του κτισμένου χώρου και του πλήθους των νέων κατασκευών.**

(Παππάς Β., 2006)

Εικόνα 2.19: Τάσεις Οικιστικής Ανάπτυξης



Πηγή: Παππάς Β., 2010

2.9 Το υφιστάμενο Πλαίσιο Σχεδιασμού

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ), το οποίο θέτει την Πάτρα στους πρωτεύοντες Πόλους Εθνικής Ανάπτυξης προωθεί για την εδραίωση του ρόλου της τα παρακάτω:

- Ανάδειξη της Πάτρας σε εθνικό πόλο – πύλη στον Ανδριατικό διάδρομο.
- Ανάδειξη της σε Κέντρο Πολιτισμού.
- Ενίσχυση της, στους τομείς της Ανώτατης Εκπαίδευσης, της Έρευνας και Τεχνολογίας των Μεταφορών (ιδίως ενίσχυσή της ως διαμετακομιστικού εμπορευματικού κέντρου), του Τουρισμού και της Υγείας.
- Αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της θέσης της στη συνάρθρωση των δύο εθνικών αξόνων ανάπτυξης ΠΑΘΕ και Δυτικού (Ιόνιας Οδού) και ενίσχυση του ρόλου της στον ευρύτερο χώρο της Πελοποννήσου της Δυτικής Ελλάδας και των Ιόνιων νησιών (Κεφαλονιά, Ζάκυνθος).
- Αναζήτηση ανάλογων μορφών διοικητικής οργάνωσης και για τους εθνικούς πόλους όπως αυτό προβλέπεται για τις δύο μητροπολιτικές περιοχές της χώρας την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη.

Ειδικότερα, στις επιχειρηματικές και αναπτυξιακές υποδομές συμπεριλαμβάνεται ο Νέος Λιμένας, ο οποίος εκπληρώνει και τον Στρατηγικό Στόχο του Νομού Αχαΐας για Ανάπτυξη των διεθνών εμπορευματικών ροών και μεταφορών με πλήρη αξιοποίηση του λιμένα Πατρών και της σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων Αθηνών – Κορίνθου - Πάτρας σε συνδυασμό με τη δημιουργία διεθνούς εμπορευματικού πάρκου στην ευρύτερη περιοχή Πατρών, αναβαθμίζοντας το νομό σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

2.9.1 Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος

2.9.1.1 Θέση και Ρόλος της Περιφέρειας στο Διεθνή, Ευρωπαϊκό και Εθνικό Χώρο

Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας περιλαμβάνεται μεταξύ των 25 φτωχότερων και αναπτυξιακά καθυστερημένων ευρωπαϊκών περιφερειών με βάση το κατά κεφαλή ΑΕΠ. Λόγω των ανεπαρκειών μεταφορικής και ενεργειακής υποδομής, διατηρεί χαρακτηριστικά σχετικής υστέρησης και μειονεκτικότητας χωρίς να έχει αναπτύξει με τις περιφέρειες της κεντρικής Μεσογείου σχέσεις συνεργασίας και συμπληρωματικών αναπτυξιακών δράσεων. Ωστόσο, με την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων των διευρωπαϊκών δικτύων προβλέπεται ενίσχυση του διεθνούς και εθνικού ρόλου της περιφέρειας ως Νότιας δυτικής πύλης προς τη Κεντρική Μεσόγειο, ως κεντρικού πόλου ανάπτυξης στον αναπτυξιακό άξονα Αδριατικής-Ιονίου, ως τουριστικού-πολιτιστικού προορισμού με διεθνούς αξίας αρχαιολογικό - πολιτιστικό, φυσικό περιβάλλον, ως εμπορευματικού – διαμετακομιστικού κόμβου των δικτύων διευρωπαϊκής συνεργασίας και ανάπτυξης στο χώρο της ΝΑ Ευρώπης και ως κόμβου νέας τεχνολογίας με εστία τις πανεπιστημιακές υποδομές και το Τεχνολογικό Πάρκο Πατρών.

2.9.1.2 Αναπτυξιακό Πλαίσιο

Στο πλαίσιο των βασικών στρατηγικών στόχων και επιλογών ανάπτυξης που περιλαμβάνονται στο Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης η αναπτυξιακή προοπτική της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας ορίζεται σε δεκαπέντε έτη και έχει ως στόχους: τη βελτίωση της θέσης της περιφέρειας στα επίπεδα της Ε.Ε. και της ίδιας της χώρας, την αύξηση του πληθυσμού, την αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού, την αναδιάρθρωση της συμμετοχής των παραγωγικών τομέων στο ΑΕΠ, την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και την ενίσχυση πλεονασματικών κλάδων σε Εθνικό Επίπεδο.

2.9.1.3 Χωροταξική οργάνωση

Ο αναγκαίος χωρικός μετασχηματισμός του οικιστικού δικτύου βασίζεται στις αρχές της Βιώσιμης Ανάπτυξης, της Οικονομικής και Κοινωνικής Συνοχής, της Ισόρροπης Ανταγωνιστικότητας και της Πολυκεντρικότητας. Η ανάδειξη και ενίσχυση των Προωθητικών Δραστηριοτήτων για κάθε Αστικό κέντρο της Αχαΐας παρουσιάζεται παρακάτω:

Πίνακας 2.1: Προωθητικές Δραστηριότητες Αστικών Κέντρων

Προωθητικές Δραστηριότητες Αστικών Κέντρων			
Αστικά Κέντρα	Αναπτυξιακός ρόλος	Αναπτυξιακές Υποδομές	Προωθητικές Δραστηριότητες
Ευρύτερη Περιοχή Πατρών (Πάτρα, Ρίο, Αντίρριο, Κάτω Αχαΐα, κ.α.)	α)Εθνικός Πόλος Ανάπτυξης β)Πύλη-Κόμβος Διευρωπαϊκών Δικτύων γ)Κέντρο Ιου επιπέδου	1. ΠΑΘΕ 2. Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου 3. Δυτικός Άξονας 4. Σιδηροδρομικό δίκτυο 5. Προαστιακός σιδηρόδρομος (μελέτη βιωσιμότητας) 6. Νέος Λιμένας 7. Πανεπιστήμιο 8. ΤΕΙ 9. Νοσοκομείο 10. ΒΕΠΕ 11. Διεθνές εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο 12. Τεχνολογικό Πάρκο	1. Τριτογενής τομέας 2. Ανώτατη εκπαίδευση έρευνας και τεχνολογίας 3. Υπηρεσίες Υγείας 4. Εμπορευματικό Διαμετακομιστικό κέντρο σε συμπληρωματικό ρόλο με τον Αστικό 5. Διοίκηση 6. Συνεδριακός τουρισμός 7. Μεταποίηση

Πηγή: Εφημερίδα. της Κυβερνήσεως, Αρ.Φύλλου 1470/2003, ίδια επεξεργασία

Στρατηγικός στόχος της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας είναι και η προώθηση των αναγκαίων υποδομών στις οδικές μεταφορές, στις σιδηροδρομικές μεταφορές, στις

αεροπορικές μεταφορές, στις θαλάσσιες μεταφορές και στη λοιπή τεχνική υποδομή.
Πιο συγκεκριμένα

Πίνακας 2.2: Μεταφορές

Μεταφορές	
Οδικές Μεταφορές	<p>Διευρωπαϊκοί Άξονες</p> <p>ΠΑΘΕ</p> <p>«Δυτικός άξονας», στο τμήμα «όρια με Μεσσηνία-Πύργος-Αμαλιάδα-Πάτρα-Ρίο-Αντίρριο-Μεσολόγγι-Αργίνο-σύνδεση με Πλατυγιάλι Αστακού - Αμφιλοχία, όρια Νομού προς Ιωάννινα»</p> <p>Νότια δυτική πύλη χώρας</p>
	<p>Εθνικοί Διαπεριφερειακοί Άξονες</p> <p>Σύνδεση ευρύτερης περιοχής Πατρών - Αιγίου με Τρίπολη</p> <p>Πάτρα-Κάτω Αχαΐα- Λεχαινά-Γαστούνη-Αμαλιάδα-Πύργος-Ζαχάρω- προς Μεσσηνία</p>
	<p>Ενδοπεριφερειακοί Άξονες</p> <p>Σύνδεση Πύργου με Εθνική οδό 111 Πάτρας-Τρίπολης</p>
Σιδηροδρομικές Μεταφορές	<p>Σύνδεση ευρύτερης περιοχής Πατρών - Αιγίου με Τρίπολη</p> <p>Λειτουργία της προαστιακής γραμμής Αιγίου - Πάτρας-Κάτω Αχαΐας (μετά από εκπόνηση μελέτης βιωσιμότητας)</p>
Θαλάσσιες Μεταφορές	<p>Το λιμάνι των Πατρών προσδιορίζεται ως νότια Δυτική Πύλη της χώρας με ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών συνδυασμένων μεταφορών (επαρκής σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο, δημιουργία εμπορευματικού κέντρου, σύγχρονες μέθοδοι διαχείρισης του μεταφορικού έργου)</p>
Αεροπορικές Μεταφορές	<p>Αεροδρόμιο Αράξου - Ανδραβίδας</p> <p>(ενίσχυση-αναβάθμιση)</p>

Λοιπή Τεχνική Υποδομή	Φυσικό Αέριο
	Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας
	Ανάπτυξη Τηλεπικοινωνιακού Δικτύου (οπτικές ίνες, ISDN)

Πηγή: Εφημερίδα. της Κυβερνήσεως, Αρ.Φύλλου 1470/2003, ίδια επεξεργασία.

Οι εισροές που έχουν προκύψει από τα ανώτερα επίπεδα σχεδιασμού (Χωροταξικό Περιφέρειας, Γενικό Χωροταξικό, Ειδικά χωροταξικά κλπ.) διαμορφώνουν για την ευρύτερη περιοχή το αναπτυξιακό και χωροταξικό πλαίσιο του Δήμου Πατρέων.

Το πλαίσιο αυτό διαμορφώνεται από δεδομένα και προοπτικές, μια εκ των οποίων είναι η προοπτική διεθνούς εμβέλειας της Πάτρας, ως νοτιοδυτικής πύλης της χώρας προς την κεντρική Μεσόγειο και την Ευρωπαϊκή Ένωση, ως κόμβου συνδυασμένων μεταφορών, ως κεντρικού πόλου στον αναπτυξιακό άξονα Αδριατικής – Ιονίου και τέλος διαμετακομιστικού, τουριστικού – πολιτιστικού κόμβου του δικτύου διευρωπαϊκής συνεργασίας και ανάπτυξης στο χώρο της Ν.Α. Ευρώπης (νότιο-μεσογειακό τόξο). Με την έννοια αυτή ο λιμένας καθώς και μεταφορικές υποδομές από και προς αυτό και προς την πόλη αποτελούν αναπτυξιακά χαρακτηριστικά κομβικής σημασίας.

2.9.1.4 Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό

Σκοπός του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον Τουρισμό είναι η παροχή κατευθύνσεων, κανόνων και κριτηρίων για τη χωρική διάρθρωση, οργάνωση, ανάπτυξη του τουρισμού στον ελληνικό χώρο και των αναγκαίων προς τούτο υποδομών καθώς και η διατύπωση ενός ρεαλιστικού προγράμματος δράσης για την επόμενη δεκαπενταετία (2009-2024).

Ως προς τις ειδικές μορφές τουρισμού στην περίπτωση του αστικού κέντρου της Πάτρας, προσδιορίζεται ο Συνεδριακός Τουρισμός και ο Αστικός Τουρισμός. Ως προς τον τελευταίο προτείνεται η κατά προτεραιότητα προώθηση δράσεων που αφορούν στην ανάδειξη των ιστορικών κέντρων, μνημείων, αρχαιολογικών χώρων και λοιπών αξιόλογων στοιχείων του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Η κατασκευή του Λιμανιού θεωρώ πως θα παίξει καθοριστικό ρόλο στην ανάδειξη των

παραπάνω τομέων, όπως θα παρουσιαστεί και στο δεύτερο μέρος στην πρόταση της μελέτης μου.

2.9.1.5 Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας Οικιστικού Συγκροτήματος Πάτρας

Ως Στρατηγικοί Στόχοι Ανάπτυξης και Οργάνωσης του Δήμου Πατρέων διατυπώνονται:

1. Ανάδειξη του Διεθνούς και Διαπεριφερειακού ρόλου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πατρών (ΠΣΠ). Αξιοποίηση των δυναμικών που αναπτύσσονται στον άμεσα ευρύτερο χώρο του ΠΣΠ εκτός των ορίων του Δήμου (ανάπτυξη παραλιακής ζώνης Β΄ κατοικίας, νέες σχέσεις του ΠΣΠ με Αντίρριο, Ναύπακτο λόγω της γέφυρας κλπ.). Τα σημεία αναφοράς που θα προσδιορίσουν και θα ενδυναμώσουν τον ρόλο αυτό είναι:
 - Ιστορία – πολιτισμός - τουρισμός
 - Δυτική Πύλη (λιμάνι, συγκοινωνιακός κόμβος)
 - Ανώτατη Εκπαίδευση – Νέα τεχνολογία
2. Αξιοποίηση των νέων προοπτικών που ανοίγονται για την βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης λόγω της επίδρασης των μεγάλων έργων.
3. Προσδιορισμός νέου αναπτυξιακού προσανατολισμού και οικονομικής ανασυγκρότησης του Δήμου με την ανάπτυξη και εξυγίανση των τομέων παραγωγής και με ιδιαίτερη έμφαση στον τριτογενή τομέα και ιδιαίτερα σε ότι αφορά τις μεταφορές, την τεχνολογία, την εκπαίδευση, τον ειδικό τουρισμό.
4. Προστασία, ανάδειξη και αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων.
5. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με την θάλασσα.
 - αναπλάσεις ιστορικού κέντρου
 - αναμόρφωση, αναβάθμιση του θαλασσίου μετώπου – άνοιγμα της πόλης προς την θάλασσα
 - αναπλάσεις υποβαθμισμένων γειτονιών
 - εξυγίανση των περιαστικών και αστικών εκτάσεων
 - εξυγίανση - ανάδειξη των παρόχθιων εκτάσεων
 - εξυγίανση-ανάδειξη της σιδηροδρομικής γραμμής και των όμορων κοινόχρηστων χώρων

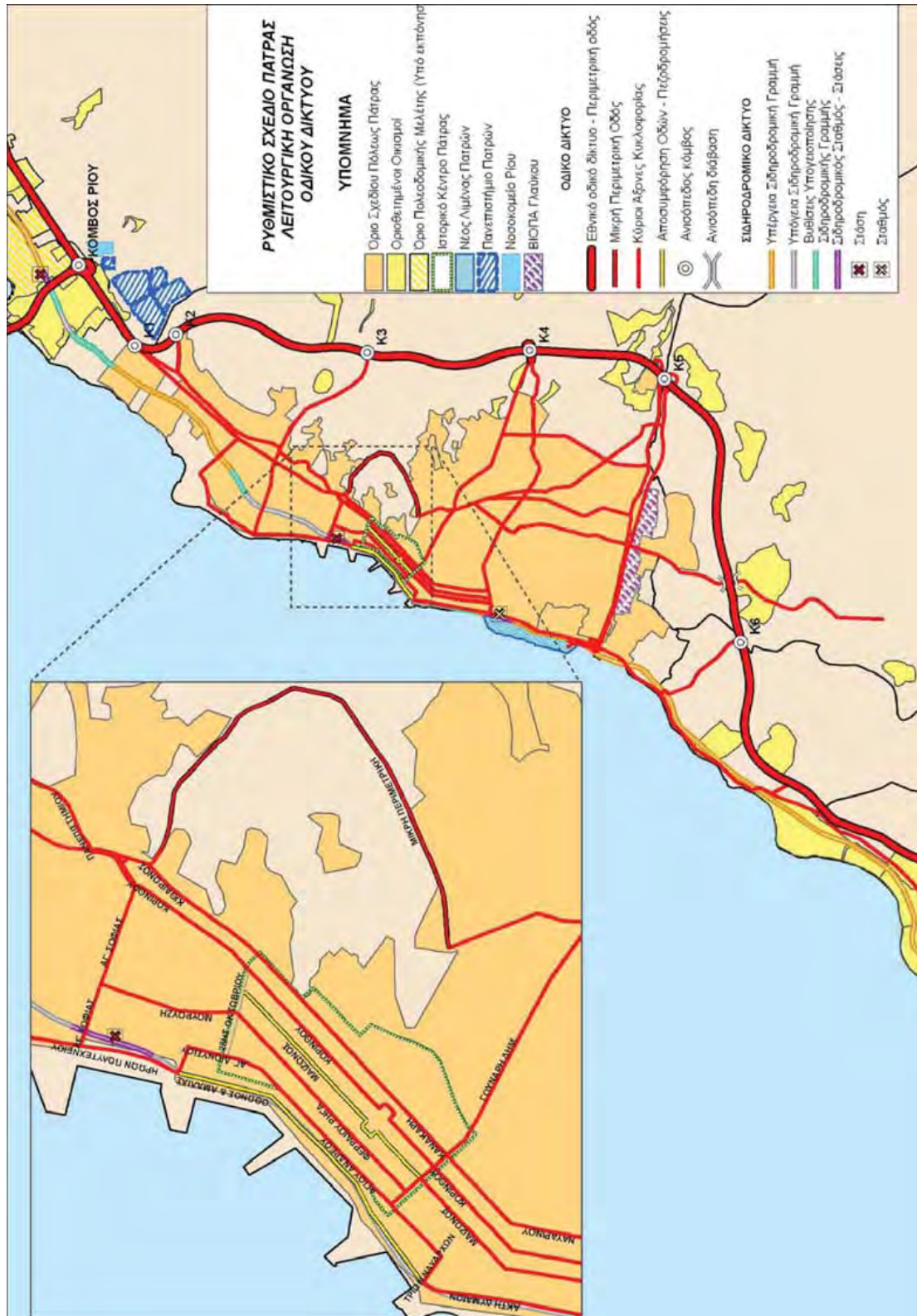
6. Δημιουργία πολυκεντρικής πόλης και ανασυγκρότηση της αστικής δομής της Πάτρας.
 - Πολυκεντρική πόλη
 - Συνοικίες-γειτονιές
 - Όρια σχεδίου πόλης
 - Αναβάθμιση και συμπλήρωση κοινωνικής υποδομής
7. Κυκλοφοριακή οργάνωση και εξυγίανση του ΠΣΠ.

Σ' αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί πως το σενάριο που υιοθετήθηκε για τη Χωρική Ανάπτυξη, αποτελεί το πλαίσιο για την επεξεργασία και διαμόρφωση της Πρότασης για την Αναθεώρηση και Επέκταση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Πατρέων, με χρονικούς ορίζοντες προγραμματισμού τον μεσοπρόθεσμο 2013 και τον μακροπρόθεσμο το 2021.

Για την οργάνωση του αστικού οδικού δικτύου η μελέτη του Ρυθμιστικού αναφέρει ότι, στον αστικό χώρο, τα εκτελούμενα και δρομολογημένα έργα της Μικρής Περιμετρικής και των αρτηριών Γλαύκου και Διακονιάρη εκτιμάται ότι θα ελαττώσουν ακόμη περισσότερο τη διαμήκη (διερχόμενη) κυκλοφορία της κεντρικής περιοχής της πόλης της Πάτρας. Η χρήση της παραλιακής λεωφόρου (Ηρώων πολυτεχνείου και ακτή Δυμαίων) ως του μοναδικού ή έστω του βασικού άξονα στη διεύθυνση Βορρά – Νότου εμφανίζει ήδη έντονα σημάδια υπερφόρτωσης. Διαπιστώνεται, έτσι, η ανάγκη για πύκνωση των παραλλήλων με την παραλιακή αρτηριών στο εσωτερικό της πόλης. Ιδιαίτερα δε στην περιοχή του ιστορικού κέντρου, όπου προτείνεται η αποσυμφόρηση (με στόχο και την πιθανή πεζοδρόμηση της παραλιακής λεωφόρου) απαιτούνται κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οι οποίες θα επιτρέπουν μεν τη διαμπερή κίνηση Βορρά - Νότου χωρίς ωστόσο να ενθαρρύνουν τη χρήση του ΙΧ για την πρόσβαση στο κέντρο. Προτείνεται έτσι η προώθηση χωροθέτησης σταθμών αυτοκινήτων στις παρυφές αλλά όχι εντός του ιστορικού κέντρου, η χρήση μονοδρομήσεων και απαγόρευσης της στάθμευσης σε τέσσερις κεντρικές οδούς (Αγ. Ανδρέου, Ρήγα Φεραίου, Κορίνθου και Κανακάρη) και μερικές πεζοδρομήσεις της Όθωνος - Αμαλίας και της οδού Μαιζώνος. Η τελευταία αναμένεται να διευκολύνει και τη διέλευση γραμμής τραμ, στο βαθμό που οι τεχνικοοικονομικές μελέτες αναδεικνύουν τη βιωσιμότητα και τη σκοπιμότητά του.

Στο Αναπτυξιακό πλαίσιο αναφέρεται ότι στον τριτογενή τομέα ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στον τομέα των Υπηρεσιών (Υγεία, Εκπαίδευση, Τράπεζες, Δημόσιες Υπηρεσίες) και του Εμπορίου. Όσον αφορά το τελευταίο προτείνεται η δημιουργία "διεθνούς εμπορευματικού κέντρου στη περιοχή του Δήμου Πατρέων καθώς και "διεθνούς Συνεδριακού Εκθεσιακού Κέντρου" με εξειδίκευση στον πολιτισμό, τις νέες τεχνολογίες και το ηλεκτρονικό εμπόριο.

Χάρτης 2.3 Απόσπασμα χάρτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου που αναφέρεται στην οργάνωση του αστικού οδικού δικτύου.



Πηγή: Εφημερίδα. της Κυβερνήσεως, Αρ.Φύλλου 1470/2003

Χάρτης 2.4 Απόσπασμα χάρτη του προτεινόμενου Ρυθμιστικού Σχεδίου Πάτρας



Πηγή: Εφημερίδα. της Κυβερνήσεως, Αρ.Φύλλου 1470/2003

Επιπλέον, στον τομέα του τουρισμού στα πλαίσια της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης, προτείνεται για την παράκτια και αστική περιοχή, η αναβάθμιση, εμπλουτισμός και συμπλήρωση της τουριστικής προσφοράς των Πατρών με εξειδικευμένη ανάπτυξη του αστικού τουρισμού και δημιουργία ειδικών τουριστικών υποδομών που ευνοούν τις αστικές θεματικές μορφές του (συνεδριακός, εκθεσιακός, ιατρικός, τεχνολογικός – επιστημονικός, πολιτιστικός, κ.α.), εξυπηρέτηση αναγκών και οργάνωση περιοχών μαζικού τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή Πάτρας – Ρίου. Ελεγχόμενη οργάνωση τουρισμού στην παράκτια περιοχή.

Το νέο πρότυπο περιφερειακής ανάπτυξης στηρίζεται στη λειτουργία συγκεντρώσεων δραστηριοτήτων υψηλά διαφοροποιημένων ως προς:

- Την ενσωματωμένη τεχνολογία
- Τις αγορές στόχους στις οποίες απευθύνονται
- Τα χαρακτηριστικά και την ποιότητα των παραγομένων προϊόντων υπηρεσίας

Με βάση τα στοιχεία που προσδιορίζουν την στρατηγική ανάπτυξη της Πάτρας προτείνονται οι επόμενες ενδεικτικές κατευθύνσεις.

Πίνακας 2.3 Ενδεικτικές Κατευθύνσεις στρατηγικής ανάπτυξης

Υπηρεσίες που συνδέονται με το Σύστημα Μεταφορών	Υπηρεσίες που συνδέονται με το εμπόριο	Δραστηριότητες που συνδέονται με ειδικές μορφές τουρισμού
Διαμετακομιστικό κέντρο	Ζώνη ελεύθερων συναλλαγών	Συνεδριακός τουρισμός
Πάρκο μεταφορικών και Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	Ζώνη ελεύθερων τραπεζικών συναλλαγών	Επιχειρηματικός τουρισμός σαββατοκύριακου
Κέντρο αποθηκευτικών χώρων και σύστημα διαχείρισης του	Κέντρο χονδρεμπορίου και προώθηση εξαγωγών	Εκθεσιακός τουρισμός
Ινστιτούτο θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών	Εκθεσιακό κέντρο	Θρησκευτικός τουρισμός

Πηγή: Εφημερίδα. της Κυβερνήσεως, Αρ.Φύλλου 1470/2003, ίδια επεξεργασία

2.9.1.7 Νέος και υφιστάμενος λιμένας της Πάτρας

Βασική κατεύθυνση του ΡΣ αποτελεί ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου του λιμανιού της Πάτρας ως βασικού μοχλού στήριξης και ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας με στόχο την εξισορρόπηση του εθνικού με τον τοπικό στρατηγικό ρόλο. Ο συνολικός σχεδιασμός και οι παρεμβάσεις που προτείνονται υιοθετούνται υπό το πρίσμα της συγκεκριμένης αυτής εξασφάλισης.

Εκτιμάται ότι ο νέος λιμένας στην ακτή Δυμαίων θα δημιουργήσει θετικά αποτελέσματα τόσο ως προς τη λειτουργία του ίδιου του λιμένα, όσο και ως προς τη λειτουργία του αστικού χώρου. Η απελευθέρωση του μετώπου της σημερινής λιμενικής ζώνης πέραν της προφανούς συμβολής της στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, θα ενισχύσει σημαντικά τις δυνατότητες αναβάθμισης της πόλης ως προορισμού αστικού τουρισμού.

Το ΡΣ προωθεί τη συνολική, και όχι τμηματική, μεταφορά του λιμένα και των αντίστοιχων εγκαταστάσεων στην ακτή Δυμαίων, εκτιμώντας ότι μόνο έτσι θα εξυπηρετηθούν ουσιαστικά οι στόχοι τους οποίους θέτει. Η εξακολούθηση της λειτουργίας κάποιας ή κάποιων από τις λιμενολεκάνες στο χώρο του υφιστάμενου λιμανιού, πέρα από τις αυτονόητες συνέπειες εντονότερης πίεσης προς την πόλη, λόγω της δέσμευσης ακόμα μεγαλύτερου τμήματος του παράκτιου αστικού χώρου, προϋποθέτει και την παραμονή δραστηριοτήτων - εξυπηρετήσεων που σχετίζονται με τη λιμενική δραστηριότητα, οι οποίες εκτιμάται ότι θα λειτουργήσουν ανασταλτικά στις προοπτικές ουσιαστικής εξυγίανσης, αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του ιστορικού κέντρου. Από την άλλη, η ολοκλήρωση των έργων στο νέο λιμάνι (Α΄ Φάση) εκτιμάται ότι θα αποδώσει υπερέπαρκή χωρητικότητα για την κάλυψη των συνολικών αναγκών (βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων). Η εκτίμηση αυτή, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι, τόσο οι λιμενικές υποδομές, όσο και οι δραστηριότητες – εξυπηρετήσεις που συνδέονται με αυτές είναι επιθυμητό να είναι συγκεντρωμένες στο χώρο για την αποτελεσματικότερη δραστηριοποίησή τους (οικονομίες συγκέντρωσης), ενισχύει την κατεύθυνση της ολικής μεταφοράς του λιμένα.

Οι βασικές ρυθμίσεις που προωθούνται ως κατευθύνσεις του ΡΣ, σχετικά με το νέο λιμάνι, συνοψίζονται στα εξής:

- Προωθείται η ολική μεταφορά του λιμένα νότια και εκτός του υφισταμένου εμπορικού – λειτουργικού κέντρου της Πάτρας, αποδεσμεύοντας έτσι σημαντική έκταση του παραλιακού μετώπου.
- Η ολοκλήρωση των έργων της Α΄ Φάσης ανάπτυξης του νέου λιμένα (από τις εκβολές του χειμάρρου Διακονιάρη ως τον ποταμό Γλαύκο), εκτιμάται ότι θα αποδώσει χωρητικότητα που θα υπερκαλύπτει τις μακροπρόθεσμες ανάγκες και συνεπώς δεν θα χρειαστεί να υλοποιηθεί η Β΄ Φάση ανάπτυξης (από τις εκβολές του Διακονιάρη ως την οδό Παπαφλέσσα). Ακόμη όμως και αν η διαμόρφωση της ζήτησης του νέου λιμένα διαψεύσει μακροπρόθεσμα το σενάριο αυτό δημιουργώντας πρόσθετες ανάγκες λιμενικών υποδομών, προτείνεται οι ανάγκες αυτές να καλυφθούν μέσω της τμηματικής ή ολικής υλοποίησης της Β΄ Φάσης σχεδιασμού του λιμένα.
- Προτείνεται η χωροθέτηση ενός επιχειρηματικού κέντρου στο νότιο - δυτικό τμήμα της πόλης, στην περιοχή του νέου λιμένα. Δεδομένου ότι η περιοχή αυτή δέχεται πιέσεις για ανάπτυξη πολυκαταστημάτων και υπεραγορών πρέπει να διαφυλαχτεί ώστε να αναπτυχθεί προγραμματισμένα και οργανωμένα εξασφαλίζοντας και τους απαιτούμενους χώρους για τη φιλοξενία εμπορικών και εφοδιαστικών (logistics) χρήσεων και συμπληρωματικά μεταφορικών δραστηριοτήτων, αξιοποιώντας παράλληλα τη συγκέντρωση εγκαταλελειμμένων πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων (π.χ. Πειραϊκή Πατραϊκή).

Η ανάπτυξη του προσανατολισμένου στην εξυπηρέτηση του λιμένα και των λοιπών μεταφορικών δραστηριοτήτων πολεοδομικού κέντρου, εκτιμάται ότι θα μεταθέσει το κέντρο βάρους της πόλης νοτιότερα βελτιώνοντας παράλληλα το αστικό περιβάλλον των νοτιοανατολικών γειτονιών της πόλης. Οι εκτός σχεδίου εκτάσεις της Πειραϊκής Πατραϊκής (ιδιοκτησίας ΟΛΠΑ) προτείνεται να ενταχθούν στο σχέδιο και να αποτελέσουν τμήμα του επιχειρησιακού κέντρου, ως αντιστάθμισμα της απελευθέρωσης του θαλασσίου μετώπου.

Η νέα λιμενική ζώνη εκτείνεται σε μήκος αντίστοιχο της ακτής που καταλαμβάνει ο νέος λιμένας και οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στο εσωτερικό της προτείνεται να είναι στο σύνολό τους λιμενικές. Η δόμηση εντός λιμενικής ζώνης περιορίζεται στην ικανοποιητική μεν αλλά αποκλειστική κάλυψη των σύγχρονων αναγκών του λιμανιού.

2.9.1.8 Ανάπλαση της Μαρίνας της Πάτρας

Η γεωγραφική θέση της περιοχής μελέτης (κεντροβαρική θέση στο θαλάσσιο άξονα Αδριατικής – Ιονίου, γεινίαση με τον Κορινθιακό κόλπο), σε συνδυασμό με τα προγραμματιζόμενα έργα ενίσχυσης της προσβασιμότητάς της, την καθιστούν ιδιαίτερα ελκυστική ως προς την προοπτική ανάπτυξης θαλασσίου τουρισμού. Αυτό βέβαια προϋποθέτει την εξασφάλιση των απαιτούμενων ειδικών τουριστικών υποδομών.

Ο εκσυγχρονισμός της υφιστάμενης μαρίνας της Πάτρας και η αναβάθμισή της σε μέσης δυναμικότητας (περίπου 400 σκάφη), με την παράλληλη συμπλήρωση των παρεχομένων υπηρεσιών για την κάλυψη κυρίως αναγκών εστίασης, αναψυχής ανεφοδιασμού και μικροεπισκευών αποτελεί κατεύθυνση του ΡΣ. Η βόρεια προβλήτα του σημερινού λιμανιού είναι δυνατόν να αξιοποιηθεί είτε ως έχει είτε με αναδιαμόρφωση για την επέκταση της μαρίνας. Η συγκεκριμένη παρέμβαση αποσκοπεί μεν στην ενδυνάμωση του θαλάσσιου τουρισμού αλλά εκτιμάται ότι θα συνδράμει παράλληλα και στην ουσιαστική ενίσχυση της συνεδριακής-αστικής τουριστικής φυσιογνωμίας της περιοχής. Εξάλλου, η αναβάθμιση και η κατ' επέκταση συστηματική αξιοποίηση της Μαρίνας πέραν της τουριστικής κίνησης που προσδοκείται ότι θα επιφέρει, θα αποτελέσει και ενισχυτικό παράγοντα για τις εμπορικές δραστηριότητες και τις χρήσεις αναψυχής στον πολεοδομικό ιστό.

Ο ρόλος της συγκεκριμένης υποδομής πρέπει να περιορίζεται στην εξυπηρέτηση της τουριστικής δραστηριότητας. Έτσι, υπηρεσίες βαρέων επισκευών και φύλαξης οι οποίες απαιτούν σημαντικές χερσαίες εκτάσεις και σχετικά ογκώδεις εγκαταστάσεις δεν είναι συμβατές με τους στόχους του Σχεδίου. Την αναμενόμενη ζήτηση για τέτοιου είδους εξυπηρετήσεις αναμένεται να καλύψει η μαρίνα στο Αντίρριο, η χωροθέτηση της οποίας δεν καταναλίσκει αστικό παράκτιο χώρο.

2.9.1.9 Συνοπτική παρουσίαση των γενικών και ειδικών στόχων της πρότασης Ρυθμιστικού Σχεδίου Πατρών

- Χωροθέτηση επιστημονικού παραγωγικού κέντρου στο Ρίο, με εξειδίκευση σε προϊόντα υψηλής τεχνολογίας και γνώσης (ΠΟΑΠΔ Ρίου).
- Ανάπτυξη επιχειρησιακού κέντρου στην ακτή Δυμαίων, στην περιοχή του νέου λιμανιού.

- Δημιουργία ΠΟΑΠΔ βιοτεχνίας – χονδρεμπορίου κατά μήκος της παραγλαύκιας σύνδεσης στην περιοχή του κόμβου 5.
- Ανάπτυξη ήπιων μορφών τουρισμού στην ορεινή ενδοχώρα.
- Μη θεσμοθέτηση περιοχών ΠΕΡΠΟ ή άλλων μορφών ιδιωτικής πολεοδόμησης.
- Χωροθέτηση υποδοχέα τουριστικών δραστηριοτήτων στον παράκτιο χώρο Αντιρρίου - Ναυπάκτου.
- Ανάπτυξη του αστικού τουρισμού στην Πάτρα και στις αστικές περιοχές του Ρίου της Παραλίας και της Ναυπάκτου.
- Ανάπτυξη συνεδριακού - εκθεσιακού και αθλητικού τουρισμού.
- Αναβάθμιση υφιστάμενης μαρίνας της Πάτρας σε μέσης δυναμικότητας και δημιουργία νέας μαρίνας υψηλής δυναμικότητας στην περιοχή του Αντιρρίου.
- Οργάνωση εσωτερικού κυκλοφοριακού δικτύου στη Πάτρα.
- Επέκταση της ΒΠΠΕ Πάτρας.
- Προαστιακός Σιδηρόδρομος.
- Ποδηλατόδρομος κατά μήκος του παραλιακού μετώπου.

2.10 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πατρών (Γ.Π.Σ)

Το ισχύον ΓΠΣ Πατρών προτείνει τις παρακάτω βασικές κατευθύνσεις:

- Ανάπλαση του Ιστορικού Κέντρου και των υποβαθμισμένων γειτονιών (νοτιοδυτικά και βόρεια της πόλης, καθώς και ανατολικά και νότια της Πειραιϊκής Πατραϊκής), ανάπλαση και ανάδειξη του παραλιακού μετώπου και άνοιγμα της πόλης προς αυτό. Αυτό θα επιτευχθεί με την εισαγωγή χρήσεων αναψυχής, πρασίνου και τουριστικών δραστηριοτήτων. Επίσης προτείνεται η απελευθέρωση της παραλίας από το σημερινό λιμάνι και η ένταξη του Έλους Αγυιάς σε ΠΕΠ , με σκοπό την ανάδειξή της ως βιότοπο.
- Αξιοποίηση και ανάδειξη αστικών αλλά και περιαστικών ελεύθερων χώρων πρασίνου, όπως η περιοχή του Κάστρου, το Έλος Αγυιάς, το Δασύλλιο καθώς και οι εκβολές του Χαράδρου και του Μειλίχου.
- Προτείνεται η δημιουργία ζώνης / άξονα πράσινου - πεζού - ποδηλάτου στο -ήδη προτεινόμενο- υπογειοποιημένο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής.
- Σύστημα αποσυμφόρησης του ιστορικού κέντρου της Πάτρας με ένα σύνολο παρεμβάσεων σε διαφορετικά επίπεδα σχεδιασμού με στόχο την απομάκρυνση

οχλουσών χρήσεων, αναβάθμιση και ανάδειξη των πολυάριθμων ιστορικών στοιχείων και ευρημάτων της περιοχής.

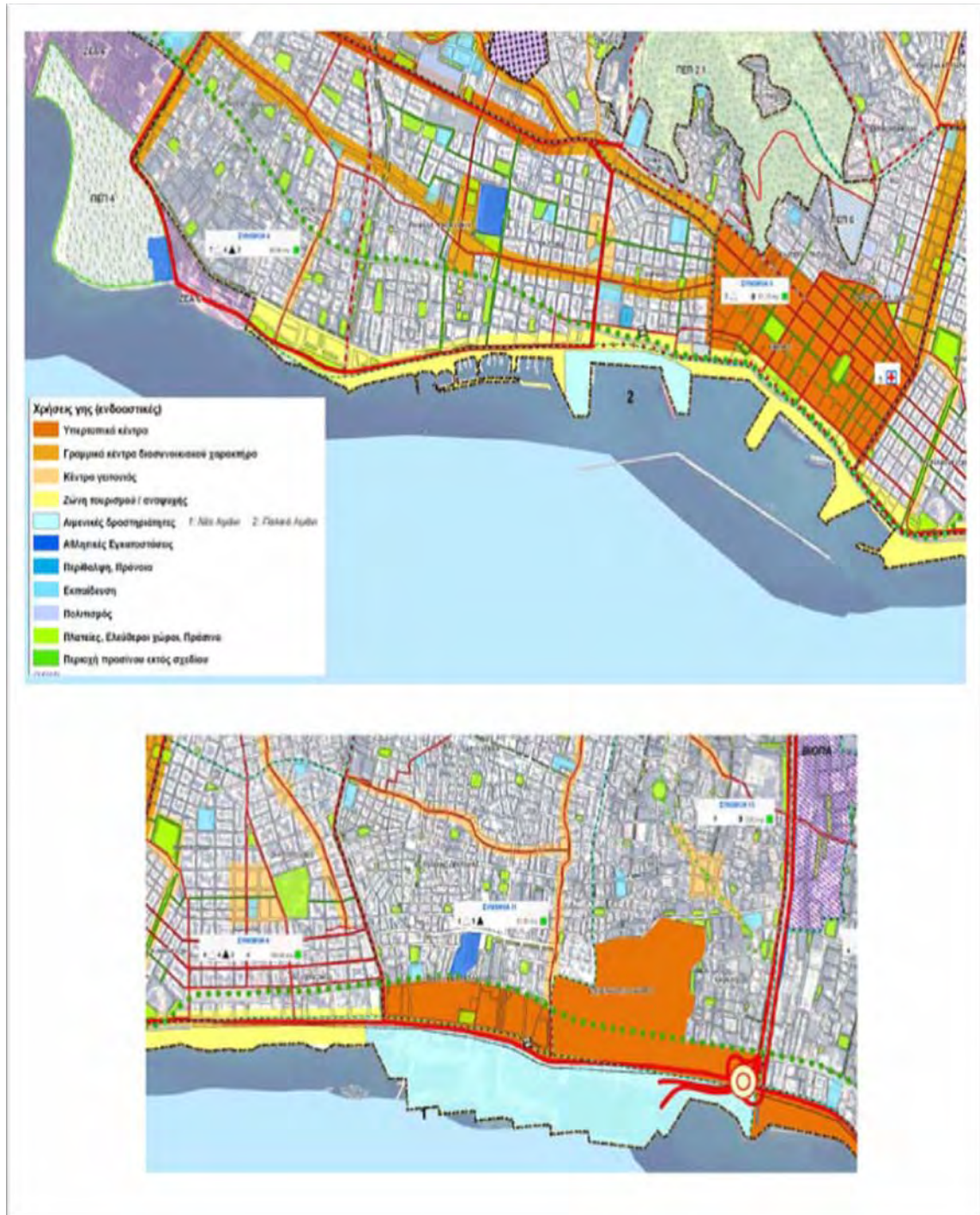
- Δημιουργία Επιχειρησιακού Πάρκου κατά μήκος της Ακτής Δυμαίων, το οποίο θα φιλοξενεί κτήρια γραφείων, εμπορικές χρήσεις, χρήσης αναψυχής κλπ.

2.10.1 Χρήσεις γης του θαλάσσιου μετώπου - Λιμένας

Η μελέτη του ΓΠΣ υπεισέρχεται και σε θέματα καθορισμού των χρήσεων γης στο θαλάσσιο μέτωπο και όπως φαίνεται από τον επόμενο χάρτη ορίζει 4 διακριτές ζώνες (από το Μείλιχο μέχρι τον Γλαύκο) ως ακολούθως:

- Δύο λιμενικές ζώνες: τα όρια του νέου λιμένα από Διακονιάρη μέχρι Γλαύκο και τη βόρεια λιμενολεκάνη από Θεσσαλονίκης μέχρι Καρόλου.
- Δύο ζώνες τουρισμού / αναψυχής: οι υπόλοιπες, εκτός των ανωτέρω περιοχές. Στο κείμενο προσδιορίζεται και πιο αναλυτικά ότι στις ζώνες τουρισμού / αναψυχής επιτρέπονται οι ακόλουθες χρήσεις γης (ισχύει γενικώς το άρθρο 8 του ΠΔ 23.2.87/ΦΕΚ166Δ):
 1. Ξενώνες, ξενοδοχεία & λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις
 2. Κατοικία
 3. Εμπορικά καταστήματα
 4. Εστιατόρια
 5. Αναψυκτήρια
 6. Κέντρα διασκέδασης/αναψυχής
 7. Χώροι συνάθροισης κοινού
 8. Πολιτιστικά κτήρια/πολιτιστικές εγκαταστάσεις
 9. Κτήρια κοινωνικής πρόνοιας
 10. Θρησκευτικοί χώροι
 11. Κτήρια & γήπεδα στάθμευσης
 12. Πρατήρια Βενζίνης
 13. Αθλητικές εγκαταστάσεις
 14. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών
 15. Συνεδριακά κέντρα
 16. Ελικοδρόμια
 17. Τουριστικοί λιμένες

Χάρτης 2.5 Προβλεπόμενες χρήσεις γης στο θαλάσσιο μέτωπο από το υπό έγκριση ΓΠΣ



Πηγή: [«ΦΙΛΩΝ» Α. Πανταζής – Παν. Κυριακοπούλου & Συνεργάτες Ο.Ε. – Ε. Βακαλοπούλου, (2009)], ίδια επεξεργασία

2.10.2 Μελέτη "όρων δόμησης χερσαίων χώρων λιμένα Πατρών"

Η εν λόγω μελέτη εκπονήθηκε στο πλαίσιο του ισχύοντος θεσμικού καθεστώτος περί δόμησης στις λιμενικές περιοχές και η οποία καθορίζεται από δύο νομοθετήματα: Ν. 2932/2002 και Ν. 2987/2002.

Η εκπόνηση των Masterplan αποτελεί ευθύνη των λιμανιών. Κατά την εκπόνηση τους δεν προβλέπεται διαδικασία διαβούλευσης. Ο καθορισμός χρήσεων γης και ειδικών όρων δόμησης αφορά, όπως είναι προφανές από την πρόβλεψη του νόμου, την εξυπηρέτηση λιμενικών δραστηριοτήτων και καθορίζεται αυστηρά από τις λιμενικές ανάγκες. Σημειώνεται ότι η ευθύνη των ΓΓΛΕ και ΕΣΑΛ¹ δεν περιορίζεται μόνο στα λιμάνια που έχουν την μορφή Οργανισμού, αλλά καλύπτει όλα τα λιμάνια της χώρας, ανεξάρτητα από το διοικητικό τους καθεστώς.

Το καθεστώς αυτό αποτελεί σημαντική πρόοδο σε σχέση με το προϋφιστάμενο, για δύο λόγους:

- Εισάγει την έννοια του "Masterplan", ήτοι του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Ανάπτυξης στη διαχείριση του λιμανιού, ενός υποχρεωτικού «οδηγού» για την εξέλιξή του, αποτρέποντας τα παλαιότερα φαινόμενα τυχαίων και αποσπασματικών ενεργειών από τις κατά καιρούς διοικήσεις των Λιμενικών Ταμείων, οι οποίες σπάνια εμφάνιζαν κάποια συνοχή.

¹Οι Οργανισμοί Λιμένων για τα 10 μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας – κατά τα πρότυπα του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, όπου προϋπήρχαν Οργανισμοί. είναι

- ❖ Η ΓΓΛΛΠ (Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής), η οποία αναλαμβάνει τον σχεδιασμό της λιμενικής πολιτικής και της ανάπτυξης λιμένων.
- ❖ Η ΕΣΑΛ (Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, διωπουργική Επιτροπή ΥΕΝ, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΜΕ, Αιγαίου, ΥΠΕΘΟ, ΥΠΟΙ, ΥΠΕΘΑ, ΥΠΕΣΔΑ, ΥΠΑ), έργο της οποίας αποτελεί, μεταξύ άλλων, «...*Η έγκριση, αναθεώρηση / επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Masterplan) των λιμένων, με τα οποία θα καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια στη Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και περιορισμοί δόμησης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και στη ασφάλειας του λιμένα*» (Άρθρο 19, παρ.2.ε).

- Καθιστά τις Πολεοδομικές Υπηρεσίες αρμόδιες για την αδειοδότηση οιασδήποτε οικοδομικού χαρακτήρα εργασιών, με όλα τα θετικά που αυτό συνεπάγεται (κρίση από αρχιτεκτονικές επιτροπές, τήρηση όλων των νομίμων προϋποθέσεων περί αδειοδότησης κτηρίων με δημόσιο χαρακτήρα, κλπ.), ενώ προηγούμενα η κατασκευή ήταν δυνατή με μόνη την απόφαση του φορέα – και την έγκριση του ΥΕΝ για σημαντικά κτίσματα. Επιπλέον προβλέπει ότι, για την αδειοδότηση καινούργιων κτηρίων απαιτείται προηγούμενη έγκριση και από τη ΓΓΛΠ. Όμως, και παρά την προφανή πρόοδο στη διαδικασία χωρικού σχεδιασμού των χερσαίων χώρων των λιμενικών ζωνών, το καθεστώς αυτό αγνοεί τη σχέση πόλης και λιμένα και δεν εντάσσει στο πλαίσιο του προβλέψεις για τη συλλειτουργία των δύο θεσμικών πλαισίων λιμένα και πόλης. Αφορά αποκλειστικά και μόνο τη κάλυψη λειτουργικών αναγκών του εκάστοτε λιμένα.

Με βάση την προηγούμενη νομοθεσία, όλα τα λιμάνια της χώρας υποχρεούνται να εκπονήσουν Γενικά Προγραμματικά Σχέδια Ανάπτυξης και να υποβάλουν προς έγκριση στην ΕΣΑΛ φακέλους για τον καθορισμό χρήσεων και ειδικών όρων δόμησης. Συνεπώς και σύμφωνα με τα προηγούμενα το παρόν επικεντρώνεται στην τεχνική έκθεση "Λειτουργικής διάταξης και κτηριολογικού εξοπλισμού Λιμένα – Όροι δόμησης" της εν λόγω μελέτη και όχι στο σύνολό της. Ειδικότερα και αναφορικά με το "διάγραμμα της ΕΣΑΛ" η ερευνητική ομάδα επισημαίνει:

- **Χάραξη οικοδομικών τετραγώνων**
- **Οπτικές φυγές**
- **Όρους δόμησης**
- **Χρήσεις γης**

(Αρώνης, Δρέττας κ.α, 2004)

2.11 Η Εθνική Λιμενική Πολιτική για την περίπτωση του ΟΛΠΑ ΑΕ

2.11.1 Ιδιοκτησιακό Καθεστώς Λιμένος

2.11.1.1 Ορισμοί

Ζώνη Λιμένα: «σε κάθε παράκτια περιοχή, όπου κατά τις κείμενες διατάξεις συντρέχει λόγος δημιουργίας ή επέκτασης Λιμένα, καθορίζεται έκταση ξηράς και θάλασσας, συνεχής ή διακεκομμένη, στην οποία ο αρμόδιος φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης Λιμένα, μπορεί να εκτελέσει, σύμφωνα με τις διατάξεις περί εκτελέσεων δημοσίων έργων, τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας περί λιμενικών ταμείων και στα πλαίσια ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, έργα που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση της εμπορικής, επιβατικής, ναυτιλιακής, τουριστικής και αλιευτικής κίνησης και γενικότερα της εύρυθμης λειτουργίας του Λιμένα. Η έκταση αυτή, καλείται Ζώνη Λιμένα και διακρίνεται σε χερσαία και θαλάσσια». Σχετικά με το καθεστώς των χερσαίων χώρων ζώνης λιμένα, αναφέρεται: «οι χώροι και όλα εν γένει τα κτήματα, που περιλαμβάνονται στη ζώνη λιμένα, είναι κοινόχρηστα δημόσια τμήματα και ανήκουν στο Δημόσιο κατά κυριότητα, η χρήση όμως και η εκμετάλλευσή τους, ανήκει στον οικείο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα» (Ν. 2971/2001 (ΦΕΚ 285/Α'/2001))

2.11.1.2 Αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης στον ΟΛΠΑ ΑΕ

Βάσει της από 12/12/2002 Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία "Οργανισμός Λιμένος Πατρών Ανώνυμη Εταιρεία", παραχωρήθηκε προς τον ΟΛΠΑ ΑΕ, το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτηρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένα Πατρών, με συμβατική διάρκεια σαράντα (40) ετών.

Το ζήτημα του ιδιοκτησιακού καθεστώτος την ευρύτερη περιοχή της λιμενικής ζώνης, είναι σαφώς πιο περίπλοκο. Για την πρόταση ενός ενιαίου, ολοκληρωμένου και βιώσιμου πλαισίου σχεδιασμού πρέπει να γίνει σαφής ανάλυση των διαφορετικών ιδιοκτησιακών – πολεοδομικών καθεστώτων που διέπουν το ευρύτερο θαλάσσιο μέτωπο (πόλη – λιμενική ζώνη). Το τμήμα της πόλης που εξυπηρετεί λιμενικές λειτουργίες θα αποδοθεί στην πόλη μόνο στην περίπτωση κατά την οποία, κριθεί από τον ΟΛΠΑ ΑΕ πως ο Νέος Λιμένας Πατρών μπορεί να δεχτεί την πλειοψηφία αυτών

των λειτουργιών, απελευθερώνοντας έτσι τον υφιστάμενο λιμένα για πληθώρα νέων χρήσεων (Αργυριάδου Ε., 2008).

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ, σύμφωνα με τον Ν. 2932/01, είναι Ανώνυμη Εταιρεία Κοινής Ωφελείας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, τελεί δε, υπό την εποπτεία των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομίας και Οικονομικών. Σκοπός της εταιρείας είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση των χώρων της ζώνης Λιμένα, στα πλαίσια των υποχρεώσεων της, όπως αυτές ορίζονται στους Ν.2932/01 και Ν. 3429/05. Μεταξύ των σκοπών της εταιρείας περιλαμβάνονται:

- Η παροχή κάθε είδους λιμενικών υπηρεσιών προς τους χρήστες, η αναβάθμιση, η συντήρηση, η βελτίωση και η ανάπτυξη του λιμένα.
- Η ανάληψη και εκτέλεση προγραμμάτων, μελετών και έργων σχετικών με τις δραστηριότητες του Οργανισμού Λιμένα, που χρηματοδοτούνται από εθνικούς, κοινοτικούς ή άλλους πόρους που εντάσσονται στην εθνική λιμενική πολιτική.
- Η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με το λιμενικό έργο, καθώς και κάθε άλλης εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας πέραν των παραδοσιακών λιμενικών υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένων ιδίως της τουριστικής, της πολιτιστικής, της αλιευτικής, του σχεδιασμού και της οργάνωσης λιμενικών εξυπηρετήσεων.
- Η μέριμνα αισθητικής και λειτουργικής διάρθρωσης του λιμένα.
- Η εποικοδομητική συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα και τους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης α' και β' βαθμού.
- Η εποικοδομητική συνεργασία και ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με τους φορείς διαχείρισης και την εκμετάλλευση των λιμένων της χώρας.
- Η ανάληψη καθηκόντων γενικού διαχειριστή των χώρων της λιμενικής ζώνης στο πλαίσιο του γενικού σχεδιασμού και ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, της χάραξης εθνικής λιμενικής πολιτικής για λογαριασμό του Δημοσίου και του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου.
- Η ενίσχυση της εθνικής και τοπικής οικονομίας και η εξυπηρέτηση του τοπικού και διεθνούς εμπορίου.
- Η εξασφάλιση οικονομικής βιωσιμότητας και κερδοφόρας λειτουργίας του ΟΛΠΑ ΑΕ.
- Η αξιοποίηση της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης του Λιμένα.

- Η διασφάλιση καλών σχέσεων επικοινωνίας και συνεργασίας με την τοπική κοινωνία.

(Μηλιώνης Ν., 2005)

2.12 Παλαιός Λιμένας Πατρών

Ο λιμένας Πατρών αποτελείται ουσιαστικά από μια στενή λωρίδα χερσαίας ζώνης, η οποία φιλοξενεί όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις και καταλαμβάνει το τμήμα της λιμενικής ζώνης που ορίζεται νότια από το ύψος της οδού Τριών Ναυάρχων και βόρεια στον ποταμό Μείλιχο. Σε όλο το μήκος της λιμενικής έκτασης, σύνορο με την πόλη αποτελεί η παραλιακή οδός (που είναι προέκταση της Εθνικής Οδού Αθηνών – Πατρών μέσα στην πόλη και τη συνδέει με την Εθνική Οδό Πατρών – Πύργου) και η 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 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, Αγίου Νικολάου, Άστιγγος και Βόρειος προβλήτας (ή προβλήτα Γλυφάδας), που σχηματίζουν μεταξύ τους τη νότια, την κεντρική και τη βόρεια λιμενολεκάνη, αντίστοιχα.

Οι χερσαίοι χώροι φιλοξενούν το βασικό κτηριακό εξοπλισμό των Υπηρεσιών του Λιμένα καθώς και τους χώρους εξυπηρέτησης των διακινούμενων φορτίων, οχημάτων και επιβατών. Η λιμενική ζώνη χωρίζεται από 4 κύρια «φυσικά εμπόδια» που ουσιαστικά καθορίζουν 5 διακριτές λειτουργικές ζώνες. Τα 4 κύρια σημεία διαχωρισμού της λιμενικής ζώνης είναι:

- Ιχθυόσκαλα
- Μόλος Αγίου Νικολάου
- Σταθμός Υποδοχής Επιβατών
- Εγκαταστάσεις μαρίνας

Κυρίαρχο στοιχείο του λιμένα αποτελεί ο προβλήτας της οδού Αγίου Νικολάου (Μόλος Αγίου Νικολάου), ο οποίος αποτελεί ιστορικό κομμάτι της πόλης, καθώς αποτελεί την προέκτασή της μέσα στη λιμενική ζώνη. Χρησιμοποιείται τόσο ως χώρος αναψυχής και περιπάτου, όσο και ως χώρος που φιλοξενεί λιμενικές δραστηριότητες.

Στο χώρο του λιμένα υπάρχει εγκατάσταση εξυπηρέτησης υδροπλάνων, μια καινοτόμος δραστηριότητα για τα ελληνικά δεδομένα, με δυνατότητα διασύνδεσης του λιμένα με άλλες περιοχές της Δυτικής Ελλάδος.

Σύμφωνα με τη μελέτη "Αναμόρφωση της Χωροταξικής – Κυκλοφοριακής οργάνωσης χερσαίων χώρων και τη βελτίωση λιμενικής υποδομής του Λιμένα Πατρών" της ΑΔΚ ΑΕ-ΤΡΙΤΩΝ ΕΠΕ: «Ο υφιστάμενος λιμένας διαθέτει συνολικά 278.000 τ.μ. περίπου υπαίθρων χώρων και 27.500 τ.μ. στεγασμένων χώρων με διάφορες χρήσεις. Στον κυρίως λιμένα και στα κρηπιδώματα των τριών λιμενολεκανών παραβάλλουν ή και πρυμνοδετούν πλοία φορτηγά, οχηματαγωγά, επιβατηγά καθώς και πλοiάρια βοηθητικών χρήσεων όπως: ρυμουλκά, καταπολέμησης ρύπανσης, τροφοδοσίας κλπ. Οι λειτουργίες που συντελούνται στους χερσαίους χώρους πίσω από τα κρηπιδώματα καθορίζονται από το είδος του πλοίου που προσδένει σε κάθε σημείο τους. Ανάλογος δε, είναι και ο κτηριακός εξοπλισμός που απαιτείται για την εξυπηρέτησή τους».

Γενικώς, οι κτηριακές εγκαταστάσεις μπορούν να χωρισθούν σε 3 κατηγορίες:

1. Τα κτήρια μόνιμης κατασκευής, ισόγεια ή πολυώροφα, που στεγάζουν Υπηρεσίες και άλλες λειτουργίες του Λιμένα, που είναι χωροθετημένα συνήθως ανεξάρτητα από τις συναρτώμενες με αυτά δραστηριότητες. Τα κτήρια αυτά είναι σημεία αναφοράς του λιμένα, όπως οι Κεντρικές Υπηρεσίες Λιμένος (Κτήριο ΟΛΠΑ ΑΕ, Λιμεναρχείο, Τελωνείο, κλπ), οι Υπηρεσίες Υποδοχής Επιβατών, τα λιμενικά υπόστεγα, η Ιχθυόσκαλα και το κτήριο της μαρίνας.
2. Τις μονάδες που μπορούν να μετακινηθούν εύκολα και να παρακολουθήσουν τη ζήτηση που προκύπτει από τις τροποποιούμενες και αυξομειούμενες δραστηριότητες, όπως εκδοτήρια εισιτηρίων, καντίνες, γραφεία μετατροπής συναλλάγματος ακόμα και W.C. και φυλάκια των πυλών.
3. Η τρίτη κατηγορία κτηριακού εξοπλισμού είναι ενδιάμεση των δυο προηγούμενων όσον αφορά το βαθμό μονιμότητας της κατασκευής. Πρόκειται για ελαφριά ισόγεια κτίσματα λαμαρινοσκεπή, που φιλοξενούν δευτερεύουσες λειτουργίες».

Συνοπτικά η εικόνα που παρουσιάζει σήμερα η περιοχή είναι η παρακάτω:

- ❖ Αποτελεί ένα φράγμα στην επαφή με τη θάλασσα των γειτονικών υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας – φτηνής γης, οι οποίες αναπτύχθηκαν

άναρχα και σχετικά πρόσφατα και κατοικούνται από οικογένειες με χαμηλά εισοδήματα.

- ❖ Έναν ασυνεχή αστικό χώρο με κενά και εκτάσεις χωρίς χρήση, που περιλαμβάνει οχλούσες και ρυπαίνουσες επιχειρήσεις μικρής κλίμακας, που σχετίζονται κυρίως με τη δραστηριότητα της διερχόμενης κίνησης των αυτοκινήτων. Δημιουργείται έτσι ένα περιβάλλον απωθητικό από λειτουργικής και αισθητικής άποψης.
- ❖ Η νευραλγική θέση της περιοχής σε σχέση με την πόλη, ιδιαίτερα δε με τις προοπτικές που δημιουργούνται από τα νέα έργα, έχει σαν αποτέλεσμα την εγκατάσταση ήδη εμπορικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων αναψυχής υπερτοπικού χαρακτήρα.

Είναι ως εκ τούτου προφανές ότι αποτελεί προτεραιότητα καθοριστικής σημασίας η προώθηση ενός νέου σχεδιασμού ανάπτυξης και ανάπλασης της περιοχής της Ακτής Δυμαίων.

Η ανάπτυξη της περιοχής θα πρέπει να διασφαλίζει τη λειτουργική ποιότητα και τη βιωσιμότητα στα πλαίσια των αρχών της αειφορίας. Για το σκοπό αυτό έχει εκπονηθεί και έχει εγκριθεί από την ΕΣΑΛ μελέτη για τη χωροταξική οργάνωση των χερσαίων χώρων και τη βελτίωση της λιμενικής υποδομής του Οργανισμού (καθορισμός 16 Οικοδομικών Τετραγώνων και χρήσεων γης ανά ΟΤ). Επιπλέον, επιδιώκεται η αξιοποίηση των εγκαταστάσεων της Πειραιϊκής - Πατραϊκής, που αποτελούν μνημείο βιομηχανικής κληρονομιάς, αλλά και η ανάπτυξη νέων υποδομών για την εξυπηρέτηση τουριστικών σκαφών (Αργυριάδου Ε., 2008).

2.13 Βασικές λειτουργίες του Νέου Λιμένα

Το νέο λιμάνι άρχισε να κατασκευάζεται το 1997 στην Ακτή Δυμαίων. Στην εγκεκριμένη προκαταρκτική μελέτη προβλέπεται η ανάπτυξή του σε δυο φάσεις. Η Α΄ φάση, που βρίσκεται ήδη υπό κατασκευή, οριοθετείται μεταξύ των οδών Ελευθερίου Βενιζέλου (χ. Διακονιάρης) και π. Γλαύκου και η Β΄ φάση μεταξύ των οδών Ελευθερίου Βενιζέλου και Παπαφλέσσα.

Η λειτουργία του Νέου Λιμένα ξεκίνησε στις 11 Ιουλίου του 2011, προς εξυπηρέτηση των δρομολογίων των γραμμών Πάτρας - Ιταλίας. Το νότιο επιβατικό λιμάνι διαθέτει μέτωπο λιμένα συνολικού μήκους 992 μ.

2.13.1 Χωροθέτηση λειτουργιών στη χερσαία ζώνη του νέου λιμένα.

Στο χώρο ανάπτυξης των έργων Α΄ φάσης του λιμένα έχουν εγκριθεί, με απόφαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (απόφαση ΕΣΑΛ αριθ. 3/15-7-2002), οι χρήσεις και οι όροι δόμησης που προτείνονται στη μελέτη "Χρήσεις γης και όροι, περιορισμοί δόμησης στη χερσαία ζώνη του Νέου Λιμένα Πάτρας".

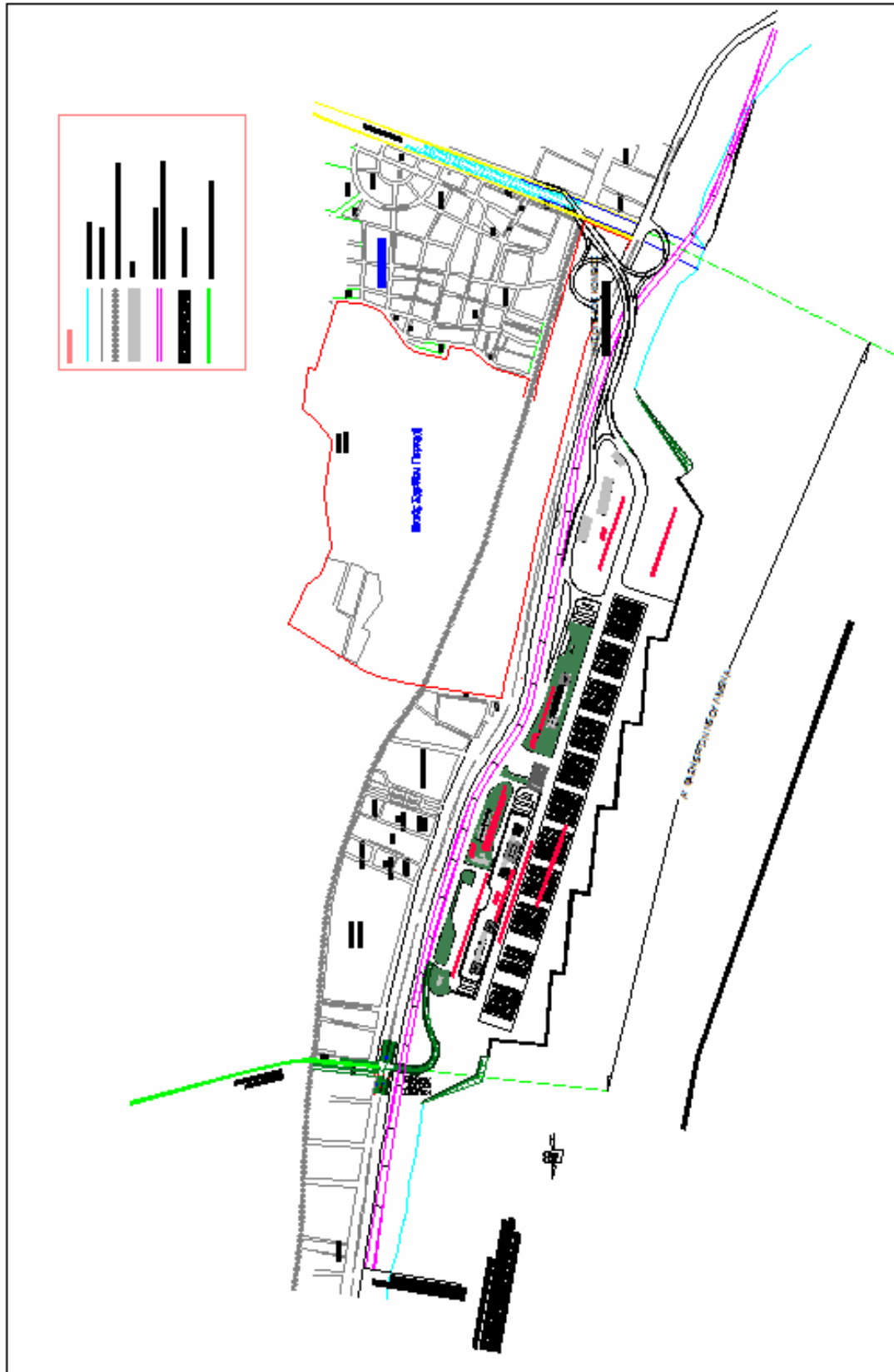
Στη μελέτη προτείνεται η δημιουργία τεσσάρων ζωνών:

- α) ζώνη στάθμευσης – αναμονής – επιβίβασης
- β) ζώνη απόθεσης εμπορευμάτων
- γ) ζώνη οικοδομικών τετραγώνων (I, II, III, IV)
- δ) ζώνη πρασίνου

Οι λειτουργίες - χρήσεις που επιτρέπονται στους πιο πάνω χώρους διαίρεσης της χερσαίας ζώνης είναι:

1. Στη ζώνη στάθμευσης – αναμονής – επιβίβασης προβλέπονται:
 - φορτοεκφόρτωση πλοίων
 - αναμονή και στάθμευση φορτηγών και ΙΧ αυτοκινήτων
 - κατασκευή πεζογεφυρών, κοινών – κυλιόμενων κλιμάκων
 - διαμόρφωση πεζοδρόμων
 2. Στη ζώνη απόθεσης εμπορευμάτων επιτρέπεται η απόθεση ασυνόδευτων εμπορευμάτων και ο απαραίτητος εξοπλισμός φορτοεκφόρτωσης.
 3. Στα διαμορφωθέντα οικοδομικά τετράγωνα προβλέπονται τα εξής:
 - στο Ο.Τ. I: κτήριο τελωνιακού ελέγχου οχημάτων, μηχανουργείο, υπόστεγο ασυνόδευτων εμπορευμάτων, χώρος στάθμευσης
 - στο Ο.Τ. II: χώροι στάθμευσης, στέγαστρα, περίπτερο, πρακτορεία, τερματικός σταθμός
 - στο Ο.Τ. III: χώροι στάθμευσης, πύργος ελέγχου, στέγαστρα, πρακτορεία, εστιατόριο, τερματικός σταθμός
 - στο Ο.Τ. IV: χώροι στάθμευσης, κτήρια λιμενικού, τελωνείου, υποσταθμός ΔΕΗ.
 4. Στη ζώνη πρασίνου επιτρέπονται μόνο η φύτευση και η κατασκευή πεζοδρόμων.
- (Πηγή: "Χρήσεις γης και όροι, περιορισμοί δόμησης στη χερσαία ζώνη του Νέου Λιμένα Πάτρας", υπ' αριθ. 3/2002 απόφαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων)

Χάρτης 2.6 Χωροθέτηση λειτουργιών στη ζώνη του νέου λιμένα.



Πηγή : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε./Γ.Γ.Δ.Ε./ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ, Κ/Ξ ΠΑΤΡΑ 2000 ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ,
ιδία επεξεργασία

2.13.2 Κτηριακές εγκαταστάσεις

Όσον αφορά τις κτηριακές εγκαταστάσεις, αυτές έχουν συνολική κάλυψη 6.974 τμ και περιλαμβάνουν τα εξής:

- Τερματικός σταθμός συνολικής κάλυψης 3.232,1 τμ (περιλαμβάνει χώρους υποδοχής και πληροφοριών, αίθουσες αναμονής, καφέ -μπαρ, καταστήματα, γραφεία υπηρεσιών κλπ).
- Κτήριο Υπηρεσιών λιμένα συνολικής κάλυψης 1.764,5 τμ (περιλαμβάνει χώρους υποδοχής, χώρο αναμονής, γραφεία υπηρεσιών κλπ)
- Κτήριο Υποσταθμού
- Κτήριο περιπτέρου - αναψυκτηρίου συνολικής κάλυψης 108,2 τμ
- Κτήριο υπέργειας δεξαμενής συνολικού εμβαδού 126,17 τμ και χωρητικότητας 300 κμ.
- Κτήριο Πυροσβεστικού Σταθμού συνολικής κάλυψης 669,76
- Υπόστεγο Πυροσβεστικού Σταθμού εμβαδού 338,46 τμ
- Κτήριο Βόρειας Πύλης συνολικής επιφάνειας 354,52

(Πηγή: "Χρήσεις γης και όροι, περιορισμοί δόμησης στη χερσαία ζώνη του Νέου Λιμένα Πάτρας", υπ' αριθ. 3/2002 απόφαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων)

2.14 Οικονομικές επιπτώσεις από τη λειτουργία του Νέου Λιμένα στην πόλη της Πάτρας

Το λιμάνι της Πάτρας είναι η πλέον σημαντική οικονομική μονάδα της πόλης. Αποτελεί επίσης πηγή ανάπτυξης και άλλων δραστηριοτήτων, που δημιουργούν αξιόλογο κύκλο εργασιών.

Η κύρια δραστηριότητα του λιμανιού, από την οποία πηγάζουν οι οικονομικές λειτουργίες, είναι η διακίνηση επιβατών, οχημάτων και φορτίων. Η δραστηριότητα αυτή δημιουργεί άμεσες και έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις στην περιοχή επιρροής του. Υπάρχουν οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται μέσα στη λιμενική ζώνη και σχετίζονται με τη λειτουργία των πλοίων, τη διαχείριση των φορτίων, τους ελέγχους των κρατικών υπηρεσιών και φορέων, την τροφοδοσία των πλοίων κτλ.

Στην εκτός του λιμανιού παραλιακή ζώνη εγκαθίστανται και λειτουργούν ναυτιλιακά πρακτορεία, εκτελωνιστικά γραφεία, γραφεία μεταφορικών εταιρειών, ξενοδοχεία, εστιατόρια, τράπεζες, ασφάλειες κτλ.

Από τις πιο πάνω δραστηριότητες δημιουργείται ένας σημαντικός κύκλος εργασιών, αρκετές θέσεις εργασίας και μια συνεχής ροή εσόδων στην τοπική οικονομία. Από το λιμάνι εξυπηρετούνται επίσης οι βιομηχανίες της περιοχής με την εισαγωγή ή εξαγωγή προϊόντων και πρώτων υλών, καθώς και η γεωργική παραγωγή της ευρύτερης περιοχής. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η σημασία του λιμανιού στην προώθηση των ευπαθών – νωπών αγροτικών προϊόντων στις αγορές της Ευρώπης και οι επακόλουθες θετικές επιπτώσεις στη γεωργία.

Από στοιχεία παλαιότερης μελέτης με τίτλο: "Μελέτη Αναβάθμισης Δραστηριοτήτων Λιμενικού Ταμείου Πατρών", που συντάχθηκε από την "Planet Δυτ. Ελλάδα ΑΕ." το 1995, ο άμεσος κύκλος εργασιών (ναύλοι, εργασίες λιμένος, εργασίες εκτός λιμενικής ζώνης) εκτιμάται σε περίπου 90.000.000 € ενώ ο συνολικός κύκλος εργασιών των συναλλασσόμενων ή δραστηριοποιούμενων στο λιμάνι εκτιμάται ότι προσεγγίζει τα 300.000.000 €. Τα μεγέθη αυτά εκφράζουν το 9% και το 39% αντίστοιχα του ακαθάριστου προϊόντος της Πάτρας, ποσοστά που δηλώνουν την τεράστια σημασία του λιμανιού στην οικονομία της περιοχής, παρά το ότι ένα μέρος μόνο από την ως άνω αξία του κύκλου των εργασιών εισέρχεται στην οικονομία της περιοχής.

Η μεταφορά του μεγαλύτερου μέρους των λειτουργιών στη θέση του νέου λιμανιού δεν αναμένεται να επιφέρει ουσιαστικές διαφοροποιήσεις στα οικονομικά τους μεγέθη. Θα υπάρξουν προφανώς χωροταξικές διαφοροποιήσεις στις δραστηριότητες, οι οποίες πρέπει να αντιμετωπιστούν μέσω των νέων ρυθμίσεων του υπό σύνταξη ΓΠΣ. και των νέων πολεοδομικών μελετών που θα συνταχθούν, όπως αναφέρθηκε εκτενέστερα σε προηγούμενες ενότητες. Επίσης θα λειτουργήσει θετικά, στην κατεύθυνση της εγκατάστασης ορισμένου είδους δραστηριοτήτων, η γειννίαση του νέου λιμανιού με το ΒΙΟΠΑ στην περιοχή του Γλαύκου (Αραβαντινός Α., 1997).

2.15 Νέο Λιμάνι - Βιώσιμες μεταφορές

Αναφέρθηκε ήδη στην εισαγωγή ότι ένα δίκτυο υποδομών μεταφορών έχει καθοριστική σημασία για την ορθή λειτουργία της κοινωνίας και της οικονομίας, συνιστά δε η επένδυση στις μεταφορές παράγοντα συλλογικής ωφέλειας.

Όμως οι μεταφορές επηρεάζουν επίσης έντονα την υγεία και το περιβάλλον, ιδιαίτερα λόγω της κλιματικής αλλαγής, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ηχορύπανσης, των χρήσεων γης και της διατάραξης των φυσικών οικοσυστημάτων.

Οι δυσμενείς επιπτώσεις από την αύξηση των μεταφορών δεν μπορούν να αντισταθμιστούν από τα μέτρα που λαμβάνονται για τη μείωσή τους. Δεν είναι ως εκ τούτου δυνατόν να ικανοποιηθεί ο στρατηγικός στόχος της αειφορίας του περιβάλλοντος, αν δεν αλλάξουν οι συνήθειες και δεν υπάρξει αναπροσανατολισμός των πολιτικών για τις μεταφορές. Πρέπει λοιπόν να ληφθούν μέτρα και να τεθούν στόχοι, για την καλύτερη ανάπτυξη των φιλικότερων στο περιβάλλον μεταφορικών μέσων.

Οι στόχοι αυτοί επιβάλλουν ιδίως την προώθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών, των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των ποτάμιων μεταφορών. Οι λόγοι που στηρίζουν της επιλογή αυτή είναι πολλοί. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, για απόσταση ενός χιλιομέτρου, με ένα χιλιόγραμμο πετρελαίου μεταφέρονται 50 τόνοι με φορτηγό, 90 τόνοι σιδηροδρομικώς και 127 τόνοι με πλωτό μεταφορικό μέσο.

Το λιμάνι της Πάτρας, σε συνδυασμό με τη νέα σιδηροδρομική γραμμή αλλά και τις νέες οδικές συνδέσεις (αρτηρία Διακονιάρη, παραγλαύκιοι, ανισόπεδος κόμβος Ακτής Δυμαίων), μπορεί να λειτουργήσει σε ένα νέο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών, που θα καλύπτει τις κατευθύνσεις που τέθηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο (Γκέτεμποργκ, Μάιος 2001) για τη βιωσιμότητα και την αειφορία (Αραβαντινός Α. 1997).

Κεφάλαιο 3: Θεωρητικό υπόβαθρο διπλωματικής εργασίας

3.1 Θεωρητική προσέγγιση για το δίπολο πόλη – λιμάνι

3.1.1 Ευρωπαϊκές πόλεις - λιμάνια σε μετάβαση: Η πεμπουσία της πολιτικο - οικονομικής ανάπτυξης στην σύγχρονη Ευρώπη

Τα Ευρωπαϊκά λιμάνια διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη του σύγχρονου κόσμου, αφού μέσω αυτών δημιουργήθηκαν ισχυρά δίκτυα με άλλα παγκόσμια λιμάνια κοιτίδες οικονομικής ανάπτυξης. Η ιστορία του ευρωπαϊκού πολιτισμού εμπεριέχει κατά κύριο λόγο πόλεις άμεσα και ζωτικά συνδεδεμένες με λιμάνια, τα οποία εξυπηρετούν αρχικά κυρίως μεταφορικές - εμπορικές δραστηριότητες, διευκολύνοντας την οικονομική ανάπτυξη σε διαφορετικά επίπεδα. Ουσιαστικά, με όρους χωρικής ανάπτυξης, οι ευρωπαϊκές πόλεις - λιμάνια και οι ενδοχώρες τους αποτελούν δομικό στοιχείο της διάρθρωσης και αναδιάρθρωσης οικονομιών και κοινωνικών κατεστημένων σε ολόκληρη την Ευρώπη, καθώς αυτή η αλληλοδιείσδυση στεριάς και θάλασσας - στο μεγαλύτερο κομμάτι του ευρωπαϊκού χώρου - επέδρασε καταλυτικά στην δημιουργία και ενδυνάμωση πολιτισμών, εμπορικών και πολιτικών συστημάτων.

Σπουδαίες πόλεις αναπτύχθηκαν σε εκβολές ποταμών (Λονδίνο, Μπορντό), γύρω από φυσικά λιμάνια (Γένοβα, Κωνσταντινούπολη, Μασσαλία), ακόμα και νησιωτικές εκτάσεις (Κοπεγχάγη, Μάλτα, Βενετία).

Η αναδιαμόρφωση του θαλάσσιου μετώπου αποτέλεσε βασικό στοιχείο στην διαδικασία της αστικής αναγέννησης. Η αναγέννηση των αστικών θαλασσιών μετώπων καθιερώθηκε ως φαινόμενο την δεκαετία του '70 στην βόρεια Αμερική και διαδόθηκε στην Ευρώπη την δεκαετία του '80.

Η αναδιαμόρφωση του θαλασσίου μετώπου στην σύγχρονη Ευρώπη προέκυψε από 3 αλληλοσχετιζόμενους παράγοντες:

1. Τεχνολογική μεταρρύθμιση: η Εξέλιξη της ναυτικής - θαλάσσιας τεχνολογίας και κυρίως η διάδοση της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων
2. Γεωγραφική μεταρρύθμιση: Η αυξανόμενη αναλογία των σύγχρονων - τεχνητών λιμανιών με ταχείς ρυθμούς.
3. Κοινωνικές και οικονομικές μεταρρυθμίσεις: Σημειώνεται σημαντική ύφεση της απασχόλησης όσον αφορά τον λιμενικό τομέα (στις πόλεις λιμάνια).

Νέες λιμενικές περιοχές βιομηχανικού χαρακτήρα έχουν προκύψει αλλού καταλαμβάνοντας σημαντικές τοποθεσίες και αφήνοντας κενούς χώρους μέσα στις πόλεις - λιμάνια. (B.S. Hoyle & D.A. Pinder, 1992).

3.1.2 Οι 10 βασικές αρχές για την αναζωογόνηση των θαλασσίων μετώπων

Η σχέση πόλης – λιμανιού, ή αλλιώς αστικού ιστού με ακτογραμμή, η οποία αποτελεί φυσικό σύνορο, ουσιαστικά εκφράζει την αλληλεπίδραση και συνέργεια του φυσικού με το τεχνητό, την σχέση του υγρού στοιχείου με το δομημένο περιβάλλον. Η διαχείριση και η προστασία του πολύπλοκου αυτού περιβάλλοντος συντελείται στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης.

Ιστορικές πόλεις – λιμάνια του κόσμου έχουν συστήσει οργανισμούς κι εξελίσσουν ένα δυναμικό διάλογο που περιλαμβάνει ανάλυση απόψεων και πεπραγμένων, παρουσίαση σχεδίων και μελετών για την αναβάθμιση αυτών των περιοχών κι ανταλλαγή τεχνογνωσίας. Το "International Centre Cities on Water" είναι ένας τέτοιος παγκόσμιος βεληνεκός οργανισμός, που έχει δημιουργήσει το δίκτυο "Waterfront international Network" με μέλη τις ακόλουθες πόλεις – λιμάνια:

- Ευρώπη: Barcelona, Berlin, Bremen, Edinburgh, Hamburg, Helsinki, Lisbon, Malmo, Paris, Stockholm, Venice
- Βόρεια Αμερική: Vancouver, Boston, Havana
- Νότια Αμερική: Valparaiso, Rio de Janeiro, Paraty, Montevideo
- Ασία: Bangkok, Kobe, Ningbo, Osaka, Seoul, Singapore, Tokyo
- Ωκεανία: Sydney

Από το "International Centre Cities on Water" έχουν διατυπωθεί οι ακόλουθες δέκα αρχές, που έχουν υιοθετηθεί από τα μέλη του "Waterfront International Network". Οι δέκα αρχές πρωτοδιατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια του παγκόσμιου συνεδρίου υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών (Urban 21) και συντάχθηκαν σε διεθνή σεμινάρια, με τη χορηγία της WasserstadtGmbH, Berlin και τη συνεργασία του International Centre Cities on Water, Venice.

Αρχή 1 – Εξασφαλίζοντας την ποιότητα του νερού και του περιβάλλοντος

Η ποιότητα του νερού στο σύστημα υδρατμών, ποταμών, καναλιών, λιμνών, κόλπων και της θάλασσας αποτελεί προϋπόθεση για κάθε είδους ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου. Οι δήμοι είναι υπεύθυνοι για τη βιώσιμη αποκατάσταση παραμελημένων όχθων και μολυσμένων υδάτων.

Αρχή 2 – Τα παραλιακά μέτωπα αποτελούν μέρος της υφιστάμενης αστικής δομής

Τα παραλιακά μέτωπα πρέπει να εξετάζονται ως αναπόσπαστο τμήμα της υπάρχουσας πόλης και να συνεισφέρουν στη ζωτικότητα της. Το νερό αποτελεί μέρος του αστικού τοπίου και πρέπει να χρησιμοποιείται για συγκεκριμένες λειτουργίες όπως πλωτές μεταφορές, ψυχαγωγία και πολιτισμό.

Αρχή 3 – Η ιστορική ταυτότητα προσδίδει χαρακτήρα

Η συλλογική κληρονομιά νερού και πόλης, γεγονότων, τοπωνυμίων και φύσης θα πρέπει να αξιοποιείται για να δώσει χαρακτήρα και νόημα στην ανάπλαση της παραλιακής ζώνης. Η διατήρηση του βιομηχανικού παρελθόντος είναι αναπόσπαστο στοιχείο της βιώσιμης ανάπτυξης.

Αρχή 4 – Η μείξη χρήσεων αποτελεί προτεραιότητα

Τα παραλιακά μέτωπα πρέπει να αναδεικνύουν το νερό, προσφέροντας ποικιλία χρήσεων: πολιτιστικών, εμπορικών και οικιστικών. Όσες από αυτές απαιτούν πρόσβαση στο νερό πρέπει να έχουν προτεραιότητα. Οι περιοχές κατοικίας πρέπει να αναμιγνύονται λειτουργικά και κοινωνικά.

Αρχή 5 – Η δημόσια πρόσβαση είναι προαπαιτούμενη

Τα παραλιακά μέτωπα πρέπει να είναι φυσικά και οπτικά προσβάσιμα για τους κατοίκους και τους επισκέπτες κάθε ηλικίας και εισοδήματος. Οι δημόσιοι χώροι πρέπει να κατασκευάζονται με υψηλές προδιαγραφές ποιότητας, ώστε να επιτρέπουν εντατική χρήση, όπου αυτό δεν αντιτίθεται με έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη.

Αρχή 6 – Η συνεργασία με ιδιώτες για το σχεδιασμό του δημόσιου χώρου επιταχύνει τη διαδικασία

Η ανάπλαση των παραλιακών μετώπων πρέπει να σχεδιάζεται με τη συνεργασία ιδιωτών. Φορείς κι υπηρεσίες πρέπει να διαφυλάττουν την ποιότητα του σχεδιασμού, να διαθέτουν την υποδομή κι υποστήριξη και να εξασφαλίζουν την κοινωνική εξισορρόπηση.

Ιδιώτες επιχειρηματίες πρέπει να εμπλέκονται απ' την αρχή στη διαδικασία για να εξασφαλίζεται η γνώση της αγοράς και ο ρυθμός της ανάπτυξης. Οι συντονιστές

αναπλάσεων σύνθετων παραλιακών ζωνών πρέπει να εγγυώνται τη μακροχρόνια οικονομική, κοινωνική και οικολογική επιτυχία.

Αρχή 7 – Η δημόσια συμμετοχή αποτελεί στοιχείο βιωσιμότητας

Οι πόλεις πρέπει να επωφελούνται από τη βιώσιμη ανάπτυξη της παραλιακής ζώνης με όρους οικολογικούς οικονομικούς και κοινωνικούς. Η τοπική κοινωνία πρέπει να ενημερώνεται και να συμμετέχει σε συζητήσεις από την αρχή και αδιάλειπτα.

Αρχή 8 – Τα παραλιακά μέτωπα είναι μακροπρόθεσμα εγχειρήματα

Τα παραλιακά μέτωπα απαιτούν σταδιακή ανάπτυξη, ώστε ολόκληρη η πόλη να μπορεί να επωφεληθεί από τη δυναμικότητά τους. Αποτελούν πρόκληση για περισσότερες από μια γενιές και απαιτούν ποικιλία χαρακτηριστικών αρχιτεκτονικής, δημοσίων χώρων και τέχνης. Η δημόσια διοίκηση πρέπει να δίνει ερεθίσματα σε πολιτικό επίπεδο, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι σκοποί είναι ανεξάρτητοι από οικονομικούς κύκλους και βραχυπρόθεσμα συμφέροντα.

Αρχή 9 – Η αναζωογόνηση είναι μια εξελισσόμενη διαδικασία

Όλος ο σχεδιασμός πρέπει να βασίζεται σε λεπτομερή ανάλυση των αρχών λειτουργίας και να λαμβάνεται υπόψη η σημασία του παραλιακού μετώπου. Οι μελέτες πρέπει να είναι ευέλικτες, ικανές να προσαρμοστούν σε αλλαγές και να ενσωματώσουν όλους τους σχετικούς κανόνες. Για να ενδυναμωθεί ένα σύστημα βιώσιμης ανάπτυξης, πρέπει η διαχείριση και λειτουργία τους ν' αποτελεί ισάξια προτεραιότητα με την κατασκευή τους.

Αρχή 10 – Τα παραλιακά μέτωπα επωφελούνται μέσω σύνδεσης με διεθνή δίκτυα

Η ανάπτυξη των παραλιακών μετώπων είναι ένα πολυσύνθετο θέμα, στο οποίο εμπλέκονται επαγγελματίες από πολλούς κλάδους. Η ανταλλαγή τεχνογνωσίας μέσω ενός διεθνούς δικτύου επαφών σχετικού με την ανάπτυξη παραλιακών ζωνών, σε διαφορετικά επίπεδα εξέλιξης, προσφέρει ειδική υποστήριξη και πληροφόρηση σχετικά με σημαντικότερα έργα, ήδη ολοκληρωμένα ή σε εξέλιξη. Για το λόγο αυτό, το Σεπτέμβριο του 2000 το International Centre Cities of Water, Venice θα ξεκινήσει τη λειτουργία του WiN Waterfront international Network με σκοπό να καταστήσει εφικτό το διάλογο σε παγκόσμιο επίπεδο (www.waterfront-net.org).

3.1.3 Οι γενιές και τα προγράμματα αναπλάσεων

Μετά το πρωτοπόρο εγχείρημα στη Βαλτιμόρη, στη δεκαετία του 1960, όπου το λιμάνι της μετατράπηκε σε ελκυστική περιοχή υψηλής ποιότητας, ακολουθούν ως το 1980 οι παρεμβάσεις πρώτης γενιάς, όπως στο Σαν Φραντσίσκο, όπου οι κάτοικοι απέτρεψαν την κατασκευή παραλιακού αυτοκινητόδρομου και την κατεδάφιση παλαιών κτηρίων, με αποτέλεσμα να διατηρηθεί το λιμάνι των ψαράδων, να αναπτυχθούν νέες λειτουργίες και να γίνει η περιοχή η μεγαλύτερη τουριστική ατραξιόν της πόλης. Η Βοστώνη απέδειξε πως η διατήρηση κτηρίων είναι οικονομικά πιο συμφέρουσα, και συνέβαλλε στη δημιουργία περιβάλλοντος υψηλής στάθμης στο λιμάνι. Παρόμοια προγράμματα αναπτύχθηκαν στο Σηάτλ, στο Πίτσμπουργκ, στη Βικτώρια, στο Μοντεβίδεο, στη Σιγκαπούρη και αλλού.

Στη δεύτερη γενιά, της δεκαετίας 1980-1990, περιλαμβάνονται το λιμάνι του Σύδνεϋ, που αποτελεί παγκοσμίως το πιο πετυχημένο οικονομικά μοντέλο, το Τορόντο, ατυχές παράδειγμα υψηλής πυκνότητας και μπετόν, καθώς και τα Docklands στο Λονδίνο, με στόχο τις 100.000 θέσεις εργασίες. Αντίστοιχοι σχεδιασμοί σημειώνονται στη Σαγκάη, στο Μάντσεστερ, στο Κεηπ Τάουν. Η απώλεια της κλίμακας, η υπερδιαστασιολόγηση των κατασκευών, η υψηλή πυκνότητα, η μονοτονία στις χρήσεις και στην αρχιτεκτονική, χαρακτηρίζουν τους σχεδιασμούς αυτής της περιόδου, που έγιναν από τους ίδιους τους επενδυτές, χωρίς να ληφθούν υπόψη οι πολεοδομικές συντεταγμένες και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που έχει μια παράκτια ζώνη.

Στην τρίτη γενιά, της δεκαετίας 1990-2000, αναφέρεται το παραθαλάσσιο μέτωπο στο Όσλο, με αναβίωση παλαιών κτηρίων, προσθήκη νέων, εξασφάλιση εξαίρετου δημόσιου χώρου και εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων. Στο Γκέτεμποργκ το εγκαταλελειμμένο από το 1989 ναυπηγείο μετεβλήθη σε "πόλη για όλους". Στις ανατολικές αποβάθρες του Άμστερνταμ δημιουργήθηκαν 8.500 κατοικίες, 30% απ' αυτές για στεγαστικά προγράμματα. Παρεμφερή έργα ξεκινούν την Κοπεγχάγη, στη Βενετία, στο Μπιλμπάο, στη Νέα Υόρκη. Τα κύρια χαρακτηριστικά αυτής της περιόδου είναι η βήμα προς βήμα ανάπτυξη, η επανάχρηση των κτηρίων, η αποκατάσταση της λιμενικής κληρονομιάς, η αναζήτηση "έξυπνων" προτάσεων με αντοχή στο χρόνο, που να αναδεικνύουν την ιδιαιτερότητα του κάθε τόπου, καθώς και η εξασφάλιση της κοινωνικής συναίνεσης.

Στα παραδείγματα της νέας χλιετίας, που βρίσκονται σε εξέλιξη μετά το 2000, αναφέρονται τα τρία λιμάνια του Εδιμβούργου που αναπτύσσονται βάσει ενιαίου

Ρυθμιστικού Σχεδίου (Masterplan 2000-2020): Το πρώτο για Υπηρεσίες, εμπόριο, κατοικία, ξενοδοχεία, αίθουσες τέχνης κλπ., το δεύτερο για μαρίνα με εγκαταστάσεις τουρισμού αναψυχής, αθλητισμού κ.ά., το τρίτο για κατοικία και υπηρεσίες. Στο Αμβούργο δημιουργείται ένα "μουσειακό λιμάνι" με μαρίνα, στη Μασσαλία υλοποιείται το ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος πρόγραμμα Euromediterranee, με το θαλάσσιο φρούριο να γίνεται μουσείο. Στο Ταλλίν αναπτύσσεται μια τεράστια park-city, στη Βαρκελώνη κατασκευάζονται πολυποίκιλα έργα για εργασία & αναψυχή με διεθνείς αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς. Στη Βρέμη εφαρμόζεται τεράστιο επενδυτικό πρόγραμμα με χρηματοδότηση 3% από το λιμάνι, 15% από το Δήμο και 82% από ιδιώτες. Στη Λισσαβώνα υλοποιούνται καινοτόμες στρατηγικές αειφορίας και οικολογικής αντίληψης για την ενέργεια, τις μεταφορές, το νερό, το μικροκλίμα, τον αέρα.

Χαρακτηριστικό τούτης της σύγχρονης εποχής, είναι ότι από την εμπειρία του παρελθόντος έχει αποκτηθεί νέα γνώση. Οι νέες εμπειρίες δείχνουν συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα αλλά με μέτρο, όπως π.χ. στη Βαρκελώνη, όπου οι ελεύθεροι χώροι, τα πάρκα, οι παραλίες και οι πεζόδρομοι αναμορφώθηκαν με δημόσιες επενδύσεις, η μαρίνα και οι συνεδριακές αίθουσες σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, και τα κτηριακά έργα ανατέθηκαν εξολοκλήρου σε ιδιώτες επενδυτές. Δείχνουν επίσης κοινωνική συναίνεση, ελαστικότητα στις χρήσεις και στις πολεοδομικές μορφές, διατήρηση του οικοδομικού αποθέματος, αποκατάσταση της λιμενικής ατμόσφαιρας όπως στα πρώτα παραδείγματα, κι όμως διαφορετικά με ένα πλέον ώριμο και βιώσιμο τρόπο.

Γενικά, οι περιπτώσεις προγραμμάτων ανάπλασης παράκτιων περιοχών διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

- Προγράμματα προσανατολισμένα στην ανάκτηση - αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με το νερό, που δίνουν έμφαση στη μορφή, το ρόλο και τις λειτουργίες του δημόσιου χώρου, στην πρόσβαση σε αυτόν, στη δημιουργία ενός ευχάριστου περιβάλλοντος. Προωθούν την ανάπτυξη δράσεων αναψυχής, αθλητισμού, πολιτισμού και τουρισμού.
- Προγράμματα προσανατολισμένα στην οικονομική ανταποδοτικότητα και την προσέλκυση επενδύσεων, με έντονη συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, που προωθούν την κατασκευή κτηριακών εγκαταστάσεων. Στις περιπτώσεις αυτές επιχειρείται η συγκέντρωση δραστηριοτήτων "υψηλού τριτογενούς τομέα" που

συνδέεται με την επέκταση της επιχειρηματικής βάσης της πόλης και με οικιστικά προγράμματα (κατοικία πολυτελείας), όπως έγινε στα Docklands του Λονδίνου και στη Δουνκέρκη.

- Προγράμματα που συνδυάζουν τις δύο παραπάνω τάσεις, προσπαθώντας να συγκεράσουν όσο το δυνατόν καλύτερα την αναβάθμιση του περιβάλλοντος με την τόνωση της οικονομίας. Τα προγράμματα αυτά συνδέονται συνήθως με τον αναπροσανατολισμό της οικονομικής βάσης της πόλης προς τον εσωτερικό και διεθνή τουρισμό, όπως π.χ. η εγκατάσταση του International garden festival στο λιμάνι του Λίβερπουλ, η Molldela Fusta (με περιπάτους, αναψυχή και σύγχρονες υποδομές) στην Βαρκελώνη, το μόνιμο εκθεσιακό πάρκο στην Γένοβα κλπ.

Στις πόλεις-λιμάνια που έχουν εκπονηθεί κι ολοκληρωθεί προγράμματα αναβάθμισης των παράκτιων μετώπων, οι χρήσεις κι οι δραστηριότητες που αναπτύχθηκαν ανήκουν κατά πλειοψηφία στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Δραστηριότητες του τριτογενή τομέα, σε συναφείς με τη λειτουργία του λιμένα κλάδους, όπως ναυτιλιακά γραφεία, τουριστικά – ταξιδιωτικά γραφεία, μεταφορικές εταιρείες, εκτελωνιστικά γραφεία, χρηματοπιστωτικές επιχειρήσεις κι οργανισμοί, ξενοδοχεία, κ.ά..
- Λιανικό και υπερτοπικό εμπόριο, π.χ. μικρές επιχειρήσεις πώλησης τουριστικών ειδών ή ειδών σχετικών με τη ναυτιλία, μεγάλα εμπορικά κέντρα συνδυασμένα με αναψυχή.
- Αναψυχή σε όλες τις δυνατές εκδοχές και μεγέθη, π.χ. παραδοσιακά εστιατόρια θαλασσινών και καφετέριες, πολυχώροι με κινηματογράφους και εκθεσιακούς χώρους, κα.
- Κατοικία υψηλών εισοδημάτων, δεδομένου ότι η γειτνίαση κι η θέαση της θάλασσας αποτιμάται ιδιαίτερα υψηλά στο κτηματομεσιτικό εμπόριο.
- Πολιτιστικές - επιμορφωτικές δραστηριότητες, όπως μουσεία, ενυδρεία, θεματικά πάρκα, συνήθως περιβαλλοντικού – οικολογικού χαρακτήρα αλλά και τεχνολογίας κι έρευνας, που συνδυάζουν την ενημέρωση – ευαισθητοποίηση του κοινού για περιβαλλοντικά κυρίως θέματα, συνεδριακά κέντρα, κ.ά..
- Διαμορφωμένοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι με εκτεταμένους χώρους πρασίνου, παιδότοπους, διαδρομές περιπάτου και ποδηλάτου, αναψυκτήρια και προβλήτες αναψυχής, θαλάσσια πάρκα και ναυταθλητικές εγκαταστάσεις.

- Μικτές χρήσεις που συνδυάζουν όλες ή μερικές από τις παραπάνω χρήσεις και δραστηριότητες.

Στα παράκτια μέτωπα, εκείνα που συγκεντρώνονται εγκαταλειμμένες ή υπολειπόμενες βιομηχανικές εγκαταστάσεις με οικοδομικά κελύφη που έχουν αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, άρρηκτα συνδεδεμένα με την εξέλιξη της ιστορίας της πόλης και του πολεοδομικού της ιστού, τα προγράμματα ανάπλασης προτείνουν συνήθως τη διατήρηση, προστασία κι ανάδειξή τους με τη στέγαση νέων δραστηριοτήτων. Βιομηχανικά και ναυτικά μουσεία, εκθεσιακοί χώροι, συνεδριακά κέντρα, χώροι αναψυχής είναι οι συνήθεις προτάσεις επανάχρησης.

Η διαπιστωμένη ανάγκη από φορείς, επαγγελματίες και πολίτες για αποκατάσταση κι αναβάθμιση της σχέσης πόλης - νερού, όπου υλοποιήθηκαν προγράμματα ανάπλασης του αστικού παραλιακού μετώπου, συνδυάστηκε συνήθως με κάποιο γεγονός σημαντικής κλίμακας, π.χ. αθλητικό, όπως η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων στην περίπτωση της Βαρκελώνης το 1992 και του Σύδνεϋ το 2000, πολιτικό - πολιτιστικό όπως η EXPO το 1998 στη Λισσαβόνα, που αποτέλεσε την πλατφόρμα υλοποίησης μελετών και οραμάτων (Γόγολα Α., Πάτρα).

3.2 Παραδείγματα Αναπλάσεων: Διεθνής Εμπειρία

Ο μετασχηματισμός της σύγχρονης πόλης και οι τρόποι περιφερειακής επέκτασης μπαίνουν στο επίκεντρο του σύγχρονου σχεδιαστικού και αναπτυξιακού ενδιαφέροντος. Οι ραγδαία μεταβαλλόμενες συνθήκες, οικονομικές και κοινωνικές, υπαγορεύουν σήμερα επαναπροσδιορισμό χρήσης εγκαταλελειμμένων περιοχών, όπως λιμενικών εγκαταστάσεων.

Στις περιπτώσεις που αναλύονται στη συνέχεια, κατεβλήθη προσπάθεια να επανασυνδεθεί ο αστικός ιστός της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο με βασικό εργαλείο την ανάπλαση της λιμενικής ζώνης και την μεταβολή της από έρημη σε μεγάλο μέρος και σε αχρησία περιπεσούσα έκταση σε συνδεδεμένο ζωντανό κρίκο του κέντρου με το υγρό στοιχείο. Ουσιαστικά, βασικό ζητούμενο των αναπλάσεων είναι η αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα. Στην Ελλάδα συναντούμε τέτοιες περιοχές στην Αθήνα, Θεσσαλονίκη, και σε άλλα σημαντικά λιμάνια της χώρας Βόλος, η Πάτρα, το Ηράκλειο, στα με-γάλα ηπειρωτικά κέντρα, όπως η Λάρισα, αλλά και σε πόλεις μεσαίου μεγέθους, όπως η Ερμούπολη, τα Χανιά, η Ρόδος, η Καλαμάτα και η Μυτιλήνη (Κοδρός Ν., 2008).

3.2.1 Όψεις και στόχοι αναπλάσεων

Κύρια ιδέα των αναπλάσεων είναι ο επαναπροσδιορισμός χρήσης εγκαταστάσεων και γης με στόχο την αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα. Η πόλη μπορεί να πλησιάσει το λιμάνι με την βελτίωση του υπαίθριου χώρου, με την προσπάθεια έλξης δραστηριότητας πολιτισμού και τουρισμού, με την δημιουργία νέων περιοχών κατοικίας, με την δημιουργία νέων χρήσεων και σε τελευταία ανάλυση με την κοινωνική και οικονομική αναζωογόνηση περιοχών, ιδιαίτερα αυτών με ιστορικό ενδιαφέρον.

Αφετηρίες των αναπλάσεων είναι η καλύτερη αξιοποίηση των φυσικών, οικονομικών και άλλων πηγών, η ταυτόχρονη ύπαρξη οικονομικής βάσης και κοινωνικής υποδομής, η ανάγκη για κατοικία και βιωσιμότητα του περιβάλλοντος και η σύνδεση της κοινωνικής βελτίωσης με οικονομικές διαδικασίες. Παράμετροι της ανάπλασης μπορούν να θεωρηθούν η περιβαλλοντική αναβάθμιση, η πρόσβαση στις αποβάθρες για ενθάρρυνση τουρισμού, η δημιουργία περιφραγμένου χώρου νερού για θαλάσσια δραστηριότητα, η δημιουργία μαρίνας και ο καθαρισμός και άδειασμα των αποβάθρων για εμπορική ανάπτυξη (Καμπούρη Ε., 2005).

3.2.2 Αναπλάσεις παλαιών λιμενικών χώρων και η ένταξη λιμενικών ζωνών στον αστικό ιστό

Είναι γεγονός πως η κατασκευή του νέου λιμένα έχει πυροδοτήσει ενέργειες που έχουν να κάνουν με την ανάπλαση των χώρων και των κτηριακών εγκαταστάσεων τόσο του σημερινού λιμένα όσο και της πρώην βιομηχανικής περιοχής της Ακτής Δυμαίων.

Τέτοιου είδους εξελίξεις, αντανακλούν μια τάση που καταγράφεται τις τελευταίες δεκαετίες στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο και αφορά τις προσπάθειες μετατροπής των εκτάσεων των παλαιών λιμένων σε τόπους υποδοχής και διεξαγωγής κύριων αστικών λειτουργιών. Η μετατροπή αυτή συνδέεται με μια νέα αντίληψη περί κεντρικότητας και έχει στόχο την αναζωογόνηση των ασταθών τοπικών οικονομιών, την ανασυγκρότηση του αστικού ιστού και την αναβάθμιση του τοπίου των πόλεων.

Οι παλιές λιμενικές εκτάσεις, ζώνες επαφής της πόλης με το νερό και ταυτόχρονα σύνορο που την αποκλείει από αυτό, είναι χώροι με εξαιρετικό δυναμικό ενδιαφέρον από πλευράς οικονομικής και πολεοδομικής αναβάθμισης. Τις περισσότερες φορές εγκαταλελειμμένες ή υποβαθμισμένες σε "άχρηστες" περιοχές, αποτελούν πολύτιμα κομμάτια του αστικού ιστού, όπου είχαν εγγραφεί σημαντικά κεφάλαια της ιστορίας

της πόλης και όπου, το κυριότερο, θα μπορούσε να σχεδιαστεί η πόλη του μέλλοντος. (Κοδρός Ν., 2008)

3.2.3 Το παράδειγμα της Γένοβας, Ιταλία

Στην πόλη της Γένοβας, η οποία αναπτύσσεται αμφιθεατρικά του λιμανιού της, υπήρξε ανάγκη λόγω των οικονομικών μεταβολών επαναδιατύπωσης της απαξιωμένης σχέσης της πόλης με το λιμάνι με στόχο την χωρική και οικονομική αναβάθμιση μέσω αρχιτεκτονικών-πολεοδομικών παρεμβάσεων. Οι σχεδιασμοί από το 1992 και μετά απελευθέρωσαν ωφέλιμο δημόσιο χώρο με την κατεδάφιση παλιών ή ασύμβατων με την περιοχή κτηρίων κι έφεραν χρήσιμες εγκαταστάσεις, όπως ενυδρείο, χώρους αναψυχής, γραφεία και κατοικία. Η αναδιάταξη έφερε νέα τοπόσημα στην περιοχή και στην πόλη. Αργότερα επιχειρήθηκε νέα αρχιτεκτονική αναδίπλωση στην πόλη της Γένοβας με αξιοποίηση και αναβάθμιση των παρεμβάσεων του 1992 και στόχο την διεύρυνση της σχέσης του παλιού λιμανιού με την παλιά πόλη. Μια κριτική θεώρηση οδηγεί στο συμπέρασμα πως πρόκειται περισσότερο για την επινόηση νέου λεξιλογίου αρχιτεκτονικής έκφρασης συμβατού με τις αντιλήψεις αρχών του 21ου αιώνα, παρά για μια αρχιτεκτονική – λειτουργική επίλυση που οδηγεί στην οργανική σύνδεση με την παλιά πόλη και απεργάζεται την αναβίωσή της. Στα πλαίσια του επανασχεδιασμού μιας προβλήτας του ιστορικού λιμένα της Γένοβας δημιούργησε ο αρχιτέκτων Ben van Berkel μιας τρισδιάστατης πλωτής πλατείας στη Μεσόγειο. Γενικά είναι δύσκολο να διατυπώσει κανείς ασφαλή συμπεράσματα, κατά πόσον οι στόχοι των αναπλάσεων στην Γένοβα επιτεύχθηκαν. Γεγονός είναι πως το κέλυφος της παλιάς πόλης συνεχίζει να ζει στην υποβάθμιση των τελευταίων χρόνων. Το ευανάγνωστο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης αχρηστεύεται από την υπερυψωμένη γέφυρα και τα κτίσματα κατά μήκος της και οι προσβάσεις δυσχεραίνονται από αυτά (Καρύδης Δ., 2006).

Εικόνα 3.1 Το λιμάνι της Γένοβας



Πηγή: www.apice-project.eu

3.2.4 Το παράδειγμα του Hafencity στο Αμβούργο, Γερμανία

Η μεγαλύτερη εν εξελίξει αστική ανάπλαση επί ευρωπαϊκού εδάφους είναι η γένεση μιας καινούργιας πόλης στα σπλάχνα του Αμβούργου, το μεγαλεπήβολο έργο HafenCity που αποσκοπεί στον επαναπροσδιορισμό χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων έκτασης 157 εκταρίων (1.570 στρεμμάτων) που το 19ο αιώνα αποτέλεσαν χώρους υποδοχής της ραγδαίας βιομηχανικής ανάπτυξης, αλλά σήμερα στέκουν παρηκμασμένες, με δημιουργία ενός προτύπου κράματος κατοικίας, εμπορίου, πολιτισμού, ψυχαγωγίας, γραφειακών χρήσεων.

Εικόνα 3.2 Hafencity, Αμβούργο



Πηγή: hafencity.com

Οι σημαντικότερες κεντρικές ιδέες του Masterplan είναι οι ακόλουθες:

- ❖ Η διατήρηση της ιστορικότητας του τόπου (λιμάνι, Αποθήκες κλπ.) ως βασικό στοιχείο για την μελλοντική ταυτότητα της νέας συνοικίας, την ιδιαιτερότητά της και την ξεχωριστή της γοητεία,
- ❖ Η πολύπλευρη και μικτή δομή εκμετάλλευσης,
- ❖ Το αυριανό κέντρο της πόλης θα έχει εκτός από τις παραδοσιακές λειτουργίες (π.χ. εμπορικό κέντρο και κτήρια γραφείων), μια σαφώς υψηλότερη ποιότητα κατοικίας, διαμονής και ελεύθερου χρόνου.
- ❖ Η πόλη χρειάζεται μια ιεράρχηση των χώρων, δηλαδή κεντρικές και λιγότερο κεντρικές εγκαταστάσεις, εντυπωσιακά και διακριτικά κτήρια, ανοικτούς και πυκνοδομημένους χώρους καθώς και τελείως ελεύθερους χώρους.
- ❖ Οι όροι «οικονομική, οικολογική και κοινωνική σταθερότητα» δεν είναι απλώς όροι της μόδας, αλλά πρέπει να αποτελούν τις βασικές πολεοδομικές αρχές του μέλλοντος.
- ❖ Η ταύτιση των ανθρώπων με την πόλη δεν ακολουθεί μόνο λογικά κριτήρια, αλλά επηρεάζεται έντονα και από συναισθηματικούς παράγοντες.
- ❖ Η νέα συνοικία του λιμανιού θα πρέπει να αναπτυχθεί ως μέρος του ήδη υπάρχοντος κέντρου της πόλης και στενά συνδεδεμένη περιοχή με τις γειτονικές συνοικίες. Από χωροταξική άποψη ο πολεοδομικός στόχος του Masterplan επιδιώκει τη σύνδεση του Λιμανιού με το σημερινό κέντρο και εξασφαλίζει τον σαφή προσανατολισμό τόσο ως προς τους δρόμους όσο και ως προς τη θέα από τις όχθες του ποταμού ως το ιστορικό κέντρο της πόλης. Οι προϋποθέσεις γι' αυτό είναι εν μέρει δεδομένες λόγω του μοναδικού και καλά κατανομημένου συστήματος γεφυρών στις αποθήκες και θα συμπληρωθούν με πρόσθετα έργα. Άλλοι καθοριστικοί παράγοντες του πολεοδομικού σχεδίου είναι το μέγεθος της έκτασης που περιλαμβάνει 150 εκτάρια γης και η μεγάλη περίοδος ανάπτυξης που συνεπάγεται απ' αυτό, τα απαραίτητα αντιπλημμυρικά έργα και μια σειρά τεχνικών προδιαγραφών για τη συγκοινωνιακή και άλλη εκμετάλλευση του Λιμανιού. Ανάλογα με την τοποθεσία, τις τοπικές συνθήκες και χωροταξικές προϋποθέσεις αυτές οι συνοικίες διαφοροποιούνται μεταξύ τους με τη διαφορετική ανάμειξη των χρήσεων και με τη διαφορετική πολεοδομική μορφή που αντιστοιχεί σε κάθε χρήση. Εκτός αυτού είναι δυνατόν τα τμήματα αυτά των συνοικιών που δημιουργούνται να προσαρμοστούν στις ανάγκες που θα προκύψουν αργότερα, χωρίς να χρειαστεί να τροποποιηθεί ολόκληρο το

πολεοδομικό σχέδιο. Αυτό το συνοικιακό σχέδιο που παρουσιάζεται στο Masterplan συγκεκριμενοποιείται χωροταξικά στο πολεοδομικό σχέδιο. Με το πολεοδομικό σχέδιο γίνεται προσπάθεια να αποφευχθούν τόσο τα λάθη του παρελθόντος που προέκυψαν από την πιστή εκτέλεση ενός λεπτομερούς σχεδίου, το οποίο δεν ήταν πλέον ρεαλιστικό λόγω των νέων αναπτυξιακών τάσεων που δημιουργούνται μετά από λίγο καιρό, αλλά και τα συχνά λάθη του παρόντος που προκύπτουν από την αντίληψη της πόλης μόνο ως μια αυθαίρετη πρόσθεση κτηρίων χωρίς σχεδιαστικό προγραμματισμό και επομένως και κατάργηση κάθε καλλιτεχνικής πολεοδομικής αξίωσης για τη συνολική εικόνα μιας πόλης. Σε ημιτελή κατάσταση βρίσκεται το άλλο εντυπωσιακό οικοδόμημα του HafenCity, η όπερα Elbphilharmonie. Οι εμπνευστές του οραματίζονται κάτι περισσότερο από ένα πολιτιστικό ορόσημο, αλλά έναν αυτόνομο κόμβο φιλοξενίας, που θα συνδυάζει πολυτελή διαμερίσματα, χώρους συνεδριάσεων πέντε αστέρων και φυσικά την αίθουσα της Όπερας. Για τους μη έχοντες του HafenCity έχει προβλεφθεί η δημιουργία μιας προσβάσιμης από το κοινό πλατείας που παρεμβάλλεται ανάμεσα στις δύο διαφορετικού ύφους ενότητες του κτηρίου. (Ασπρογέρακας Ε., Σερράος Κ., Σοφιανόπουλος Δ., 2007 – Κορδός Ν. , Αναγνωστόπουλος Π., 2005).

Η παρέμβαση είναι δυναμική και ευέλικτη. Ένα μεταβαλλόμενο τοπίο σε ανθρώπινη κλίμακα, έχει ως βασικό στόχο να φέρει τους ανθρώπους και την πόλη πιο κοντά στο νερό. Οι χρήστες του χώρου κινούνται σε διαφορετικά επίπεδα μέσα από ένα τεχνητό τοπίο που κατοικείται από φυσικά στοιχεία: νερό και βλάστηση.

Πιο συγκεκριμένα, η πρόταση αναπτύσσεται σε τρεις στάθμες.

- Η στάθμη του νερού (0,00): Μια μεγάλη πλωτή πλατφόρμα παρέχει πρόσβαση σε μικρά σκάφη, βάρκες αθλητισμού και πλοία, καθώς και σε χώρους αναψυχής. Ειδικά πλωτά στοιχεία παρέχουν την παρουσία του πρασίνου και των δένδρων στο επίπεδο του νερού.
- Χαμηλό επίπεδο περιπάτου (+4,50): Το επίπεδο αυτό είναι κυρίως για τους πεζούς, και φιλοξενεί μικρά καφέ, δημιουργώντας έτσι ένα χαλαρό περίπατο με θέα το νερό. Το επίπεδο αυτό θα μπορούσε να πλημμυρίσει μόνο σε εξαιρετικά δυσμενείς καιρικές ημέρες, κατά μέσο όρο από δύο ή τρεις φορές το χρόνο.
- Επίπεδο του δρόμου (+7, 50): Σ' αυτό το επίπεδο, γίνεται διαχωρισμός σε τομείς των πεζών και των οχημάτων. Επίσης, εισάγει εδώ, όπως και στα χαμηλότερα

επίπεδα, η παρουσία του νερού, των δέντρων και οι χώροι περιπάτου υπογραμμίζονται από πέργολες (Wendel Duchscherer – Architects & Engineers, 2009).

3.2.5 Το παράδειγμα της Βαρκελώνης, Ισπανία

Ένα από τα πιο συζητημένα προγράμματα αστικής ανάπλασης στην κατεύθυνση της ανάκτησης της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα, είναι αυτό της Βαρκελώνης.

Η Βαρκελώνη δεν είχε πάντα ένα οργανωμένο και σχεδιασμένο παράκτιο μέτωπο, όπως εμφανίζεται σήμερα. Είναι αποτέλεσμα ενός συστηματικού σχεδιασμού ανάπλασης της παραθαλάσσιας ζώνης, ενταγμένου στη συνολικότερη αναβάθμιση της πόλης. Οι κάτοικοι θυμούνται ότι μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1980 η πόλη είχε στραμμένη την πλάτη της προς τη θάλασσα και οι καθημερινοί περίπατοι σταματούσαν μέχρι τη μέση της Rambla - του άξονα που συνέδεε την πόλη με το λιμάνι - μια και στο υπόλοιπο μέρος της, μαζί με τη γειτνιάζουσα παράκτια ζώνη, οι συνθήκες δεν επέτρεπαν την ασφαλή ή ευχάριστη διάβαση και παραμονή. (Κεφαλογιάννης Ν., 2008)

Το 1983-1987 πραγματοποιείται η ανάπλαση του "Moll de la Fusta", που αποτέλεσε το ορόσημο για την έναρξη μιας σειράς μετατροπών που συντελέστηκαν στο σύνολο του αστικού θαλασσίου μετώπου της Βαρκελώνης (Cartas urbanas, 2004).

Στη συνέχεια, αφορμή για αναπλάσεις στάθηκε η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992. Η πόλη, με σωστό προγραμματισμό και κατάλληλα οργανωμένες ενέργειες, πέτυχε τη διεύρυνση της αστικής της ακτογραμμής, η οποία από τα 150 μέτρα που ανοίγονταν στο λιμάνι, ξεπέρασε τα 2 χιλιόμετρα. Αν συμπεριληφθούν και οι ενοποιημένες παράκτιες περιοχές "Barceloneta" και "Poble Nou", έχουμε τη δημιουργία ενός συνεχούς περιπάτου στην ακτή που φτάνει τα 8 χιλιόμετρα. Η διαμόρφωση αυτή κατέστη δυνατή κυρίως χάρη στην απομάκρυνση τόσο του παλαιού λιμένα όσο και μιας σειράς φραγμάτων, όπως ο σιδηρόδρομος του Poble Nou και η αναμόρφωση του παραλιακού δρόμου "Ronda Litoral", που ενώ αποτελούσε εμπόδιο, μπορεί πλέον εύκολα να διασχιστεί κάθετα σε όλο το μήκος του θαλασσίου μετώπου (Cartas urbanas, 2004).

Εικόνα 3.3 Το λιμάνι της Βαρκελώνης



Πηγή: [www."portdebarcelona.cat](http://www.portdebarcelona.cat)

Όσον αφορά την ανάπλαση των υποδομών του λιμανιού, μεταξύ άλλων και σύμφωνα πάντα με το πρόγραμμα, η κεντρική αποβάθρα "Muelle de España", στέγασε τις κύριες χρήσεις εμπορίου και αναψυχής. Το άκρο της συνδέθηκε με την περιοχή του μετώπου που εκτείνεται μπρος από τη "Las Ramblas" μέσω κινητής πεζογέφυρας. Η "Las Ramblas" αποτελεί πλέον εκτεταμένο πεζόδρομο ως το κέντρο της πόλης. Με τον τρόπο αυτό έχει επιτευχθεί η «άμεση» σύνδεση του κέντρου της Βαρκελώνης με το νέο παραθαλάσσιο ψυχαγωγικό πάρκο.

Με τις ενέργειες αυτές το θαλάσσιο μέτωπο συνδέεται με την υπόλοιπη πόλη λειτουργικά ώστε να μπορεί να γίνει σκηνικό διάφορων πολιτιστικών δράσεων του δήμου αλλά και κομμάτι της καθημερινής αναψυχής των πολιτών. Έχει μετατραπεί στο σήμα κατατεθέν της, στην εικόνα της πόλης προς τα έξω, σε ένα παράδειγμα αστικής παράκτιας ανάπλασης που έχει υψηλά ποιοτικά και σχεδιαστικά χαρακτηριστικά και ταυτόχρονα μπορεί να εκπληρώνει τον κυρίαρχο στρατηγικό ρόλο της στα πλαίσια μιας έντονα ανταγωνιστικής μητρόπολης (Κεφαλογιάννης Ν., 2008).

3.2.5.1 Αστικές παραλίες

Στη Βαρκελώνη, κρίσιμος στόχος, στον οποίο δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή, ήταν η δημιουργία αστικών παραλιών. Με τις κατάλληλες ενέργειες, το συνολικό τους μήκος έφτασε τα 4 χλμ. Η επέμβαση στο παράκτιο μέτωπο μιας πόλης δημιουργώντας αστικές παραλίες, αποτελεί αστική ανάπλαση μεγάλης κλίμακας που επιδιώκει την ποιοτική βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, καθιστώντας ταυτόχρονα την πόλη πιο ελκυστική τουριστικά (αντικείμενο που παραδοσιακά αποτελεί βάση ανταγωνισμού των πόλεων). Η σχέση με το νερό και ότι αυτή μπορεί να σημαίνει για μια πόλη συμβολικά αλλά και λειτουργικά, αποτελεί κίνητρο για να επιδιωχθεί ο όσο το δυνατό αποτελεσματικότερος σχεδιασμός αυτού του ορίου. Από την άλλη όμως, η ύπαρξη αστικών παραλιών αποτελεί πόλο έλξης των επισκεπτών της πόλης και ένα επιπλέον λόγο επιλογής της ως προορισμό.

Εικόνα 3.4 Παραλία Barceloneta, Βαρκελώνη



Πηγή: www.keepersofthecoast.com

Ποιοτικές έρευνες έχουν δείξει ότι το 40% των τουριστών που επισκέπτονται τη Βαρκελώνη, την επιλέγουν ειδικά γιατί διαθέτει τις συγκεκριμένες αστικές παραλίες. Η συσχέτιση του τουριστικού φαινομένου με τις παραλίες είναι άμεση, ιδιαίτερα στις μεσογειακές χώρες. Για παράδειγμα, στην Καταλονία, περιοχή που δέχεται 13 εκατ.

τουρίστες τον χρόνο, το 82% των τουριστών αναπτύσσεται στην πρώτη παράκτια ζώνη, με υψόμετρο που φτάνει μέχρι 200 μ. Παραπλήσια μεγέθη παρουσιάζονται στις υπόλοιπες μεσογειακές χώρες με αντίστοιχο τουριστικό μοντέλο.

Όπως είναι επακόλουθο, από την πληθώρα των τουριστικών προσφορών (αγροτουρισμός, ιατρικός τουρισμός, κ.λπ.) η μορφή τουρισμού γνωστή περισσότερο ως «ήλιος και θάλασσα» είναι η κυρίαρχη. Υπολογίζεται ότι για μια περιοχή όπως η Καταλονία, όπου τα τουριστικά οικονομικά οφέλη αντιπροσωπεύουν το 12% του ΑΕΠ, το 80% εξ αυτών προέρχονται από εκείνη τη μορφή του τουρισμού που είναι άμεσα συνδεδεμένη με τις παραλίες. Οι παραλίες γενικά είναι πολύτιμο κομμάτι για τον τουριστικό σχεδιασμό μιας μεσογειακής χώρας (ιδιαίτερα γιατί αυξάνει τον αριθμό των διανυκτερεύσεων), όμως, στο έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον στο οποίο βρισκόμαστε, δεν αρκούν αν δεν συνδυάζονται με άλλες δράσεις. Οι αστικές παραλίες αυτό το ποιοτικό άλμα το προσφέρουν. Ο επισκέπτης της πόλης μπορεί να συνδυάσει τις αστικές παραλίες της με τα μουσεία, τα αστικά δρώμενα, τα εμπορικά καταστήματα, τις πολιτιστικές δράσεις, την αρχιτεκτονική, τις αθλητικές εκδηλώσεις, κ.λπ. Ο ποιοτικός συνδυασμός που επιτρέπουν οι αστικές παραλίες με άλλες αστικές δράσεις είναι εκείνος που τις καθιστά σημαντικό εργαλείο του τουριστικού σχεδιασμού. Αυτό που προσφέρουν οι αστικές παραλίες είναι να ενισχύσουν ποιοτικά τον τουρισμό μιας πόλης, να καταστήσουν πιο ελκυστική (και όχι μόνο τουριστικά) μια πόλη.

Έχει υπολογιστεί ότι ένας τουρίστας σε μια πόλη με αστικές παραλίες κάνει χρήση περίπου 120 διαφορετικών υπηρεσιών, προερχόμενες από διαφορετικούς επαγγελματίες, άτομα ή φορείς. Είναι ένας αριθμός πολλαπλάσιος από αυτόν που αντιστοιχεί στον τουρισμό του "ήλιος και θάλασσα". Συνεπώς, ο τουρισμός των πόλεων με αστικές παραλίες εκμεταλλεύεται στο έπακρο τον εγκάρσιο χαρακτήρα του, τη διάχυση δηλαδή του οικονομικού οφέλους του τουρισμού στο μεγαλύτερο μέρος της κοινωνικό-οικονομικής βάσης της κάθε πόλης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα για τη διάχυση του οικονομικού οφέλους από τον τουρισμό αποτελεί η Βαρκελώνη. Το 2004 κατέγραψε ημερήσια έσοδα από τον τουρισμό 7.2 εκατ. ευρώ, τα οποία προέρχονται κατά 45% από τα τουριστικά καταλύματα (ξενοδοχεία ή μη), 20% από τις υπηρεσίες εστίασης, 15% από εμπόριο και πολιτισμό (μουσεία, συναυλίες κλπ) και 5% από τις μεταφορές. Για να καταδειχθεί η σημασία του αστικού τουρισμού, με τη μορφή που περιγράφεται, αξίζει να γίνει μια αντιπαράθεση με τον τουρισμό των Resorts (όπου όλα συμπεριλαμβάνονται στην αρχική τιμή), στον οποίο

το 95% των εσόδων καταλήγουν στις συγκεκριμένες επιχειρήσεις (ξενοδοχεία) και μόνο ένα 5% διαχέεται στην τοπική κοινωνία (Γεωργάκης Γ., 2009).

Κεφάλαιο 4: S.W.O.T Analysis Λιμένα Πατρών

4.1 Η Ανάλυση S.W.O.T στη Λήψη Στρατηγικών Αποφάσεων

Η ανάλυση S.W.O.T (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) ως μεθολογικό εργαλείο, αποτελεί ένα υπόδειγμα καταγραφής των σημαντικότερων συμπερασμάτων που προκύπτουν από την ανάλυση και την καταγραφή του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος της περιοχής μελέτης. Απότερος στόχος είναι ο εντοπισμός των ισχυρών σημείων στη βάση των οποίων μπορεί να στηριχθεί η αναπτυξιακή πορεία της περιοχής αναφοράς και να καθοριστούν οι στρατηγικές κατευθύνσεις μιας συνεκτικής και συνολικής στρατηγικής τοπικής ανάπτυξης. Επίσης, ο εντοπισμός και η καταγραφή των αδύνατων σημείων αποτελεί την αναγκαία βάση για εκείνες τις πολιτικές και δράσεις που θα συνέβαλαν στη αντιμετώπισή τους. Σε ένα δυναμικά μεταβαλλόμενο περιβάλλον παρουσιάζονται ευκαιρίες και κίνδυνοι, που πρέπει να αξιολογούνται και να λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό των παρεμβάσεων πολιτικής υπέρ της περιοχής αναφοράς.

Οι δύο πρώτες κατευθύνσεις συνδέονται με την ανάλυση του εσωτερικού περιβάλλοντος, δηλαδή των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης και αφορούν αποκλειστικά τον προσδιορισμό των πλεονεκτημάτων ή μειονεκτημάτων που πηγάζουν από την υφιστάμενη υποδομή, τις χωρικές διαρθρώσεις και τα στοιχεία που διαμορφώνουν το κοινωνικοοικονομικό προφίλ της περιοχής. Η συλλογή, ανάλυση και επεξεργασία των φυσιογνωμικών, οικονομικών, κοινωνικών και λοιπών στοιχείων που έχει προηγηθεί επιτρέπει την αξιολόγηση και τη σύνοψη των συμπερασμάτων σχετικά με τα δυνατά και αδύνατα σημεία που σκιαγραφούν το χαρακτήρα της υπό μελέτη περιοχής. Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που συγκροτούν το εσωτερικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης, εντοπίζονται και εξειδικεύονται οι παράμετροι που συνιστούν τα δυνατά σημεία, τα οποία πρέπει να αναπτύξει η παραγωγική δραστηριότητα στην περιοχή, καθώς και τα αδύνατα σημεία, τα οποία καλείται να περιορίσει, ώστε να μην αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα στην ανάπτυξή της. Αντίστοιχα, λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα από την ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος, προσδιορίζουμε τα σημεία εκείνα που διαφαίνεται να αποτελούν ευκαιρίες για ανάπτυξη και τα οποία θα πρέπει να εκμεταλλευθεί ο στρατηγικός αναπτυξιακός σχεδιασμός της περιοχής μελέτης, καθώς και οι κίνδυνοι που ενδέχεται να αντιμετωπίσει στο μέλλον η περιοχή αναφοράς.

Συνοψίζοντας, η μεθοδολογία της SWOT ανάλυσης αποσκοπεί στη διαμόρφωση αναπτυξιακής στρατηγικής με βάση δύο καίριες κατευθύνσεις:

- ❖ την εξωτερική αξιολόγηση, όπως αποτυπώνεται από τους κινδύνους και τις ευκαιρίες του υπό εξέταση συστήματος (περιοχής) στο περιβάλλον που λειτουργεί και
- ❖ από την εσωτερική αξιολόγηση, όπως αποτυπώνεται από τις δυνάμεις και τις αδυναμίες μέσα στο υπό εξέταση σύστημα (περιοχή).

Οι δύο ανωτέρω κατευθύνσεις διαφοροποιούνται ανάλογα με το βαθμό ελέγχου των παραγόντων και αλλαγών μέσα σε κάθε κατηγορία. Η δυναμική και απεριόριστη φύση του εξωτερικού περιβάλλοντος μπορεί σοβαρά να παρακωλύσει τη διαδικασία του στρατηγικού προγραμματισμού, ενώ οι εσωτερικοί παράγοντες καθίστανται ευκολότερα κατανοητοί και υπό έλεγχο.

Σε επίπεδο περιφερειακής ανάπτυξης, η ανάλυση SWOT συνδέεται με τη διαμόρφωση αναπτυξιακής στρατηγικής, σε ένα περιβάλλον με διακυμάνσεις, περιορισμούς και αυξανόμενο ανταγωνισμό. Έμφαση δίνεται σε ένα σύνολο παραγόντων που ασκούν ευμενή ή δυσμενή επίδραση στο παραγωγικό σύστημα της περιοχής αναφοράς. Οι παράγοντες αυτοί συνήθως αφορούν εξωγενείς και ενδογενείς περιορισμούς αλλά και δυνατότητες που δημιουργούμαι τόσο στο τοπικό / περιφερειακό επίπεδο, όσο και από την αλληλεξάρτηση του τοπικού με το εθνικό και το διεθνές επίπεδο αναφοράς. Οι εξωτερικές ευκαιρίες και απειλές μπορούν να έχουν επιπτώσεις στο ρυθμό ανάπτυξης της περιοχής και να απαιτούνται μέτρα δράσης για προώθηση υποστηρικτικών ή / και διορθωτικών πολιτικών, ανάλογα με τη δυναμική των εξελίξεων. Η εσωτερική ανάλυση των δυνάμεων και των αδυναμιών αποσκοπεί στην αξιολόγηση των πόρων, των οργανωτικών και λοιπών δυνατοτήτων που έχει η περιοχή προκειμένου να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες στο εξωτερικό της περιβάλλον ή να αναδείξει τομείς που ενδέχεται να πρέπει να δράσει, ώστε να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του εξωτερικού της περιβάλλοντος. Η ανάλυση και η μεθοδική αξιοποίηση των πληροφοριών για το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον της υπό μελέτη περιοχής είναι καθοριστικής σημασίας για τον περιορισμό της αβεβαιότητας στη λήψη στρατηγικών αποφάσεων και στη διαμόρφωση ενός ρεαλιστικού πλαισίου αναφοράς για την ορθολογική αξιολόγηση των ορίων ανάπτυξης και απασχόλησης στην περιοχή μελέτης. Με βάση αυτά η SWOT ανάλυση περιλαμβάνει:

- Strengths = δύναμη, πόροι, ικανότητες περιοχής αναφοράς που μπορεί να χρησιμοποιήσει αποτελεσματικά προκειμένου να επιτύχει τους στόχους της.
- Weaknesses: αδυναμίες, περιορισμοί, ελαττώματα ή ατέλειες που εμποδίζουν την περιοχή αναφοράς στην επίτευξη των στόχων της.
- Opportunities: ευκαιρίες, ευνοϊκή κατάσταση, αλλαγή, ή συγκυρία στο εξωτερικό περιβάλλον που μπορεί να ωφελήσει την περιοχή αναφοράς.
- Threats: απειλές, δυσμενής κατάσταση για το περιβάλλον της περιοχής αναφοράς που μπορεί να επηρεάσει την υλοποίηση της αναπτυξιακής στρατηγικής.

Οι ενέργειες που αναλαμβάνονται και μπορούν να συναχθούν από τους τέσσερις αυτούς τομείς είναι οι ακόλουθες:

- Στήριξη στις δυνάμεις της περιοχής αναφοράς.
- Περιορισμός των αδυναμιών.
- Αξιοποίηση των ευκαιριών.
- Αντιμετώπιση των απειλών.

(www.agrogos.gr)

4.2 S.W.O.T Analysis για το Λιμένα Πατρών (μετά επέκτασης) και γενικότερα το Θαλάσσιο Μέτωπο Πατρών

Παρακάτω παρουσιάζονται οι Δυνάμεις (Strengths), οι Αδυναμίες (Weaknesses), οι Ευκαιρίες (Opportunities) και οι Κίνδυνοι (Threats) που αφορούν το Νέο Λιμένα Πατρών και γενικότερα το Θαλάσσιο Μέτωπο Πατρών.

4.2.1 Δυνάμεις (Strengths)

1. Το λιμάνι αποτελεί τον ισχυρότερο πόλο οικονομικής δραστηριότητας για την πόλη και παραγωγό απασχόλησης.
2. Η ανάπτυξη του προαστιακού σιδηρόδρομου Αττικής και η ολοκλήρωση της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Κορίνθου - Πάτρας , σε συνδυασμό με την μελλοντική δημιουργία του δυτικού άξονα σιδηροδρόμων.
3. Ο λιμένας αποτελεί την μεγαλύτερη δυτική θαλάσσια πύλη της χώρας προς την Ευρωπαϊκή Ένωση και έχει στρατηγική σημασία στο Δίκτυο των Θαλάσσιων Μεταφορών.

4. Με την κατασκευή του «Νέου Λιμένα» επιτυγχάνεται ασφαλής και ταχεία διακίνηση επιβατών.
5. Η λειτουργία του λιμένα χαρακτηρίζεται από ένταση εργασίας και έντονο εξαγωγικό προσανατολισμό.
6. Σημαντικός αριθμός υλοποιημένων και προγραμματισμένων έργων αναβάθμισης στο σύστημα μεταφορικών υποδομών.
7. Με την κατασκευή του "Νέου Λιμένα" αναπτύσσεται η δυνατότητα διακίνησης φορτίων με την αξιοποίηση σύγχρονων μορφών μεταφοράς.
8. Ενίσχυση των τάσεων συγκέντρωσης δραστηριοτήτων (εμπόριο, βιομηχανία, υπηρεσίες) πλησίον σημαντικών μεταφορικών κόμβων, κρίσιμη παράμετρο στον καθορισμό των χρήσεων γης.
9. Εύρυθμη, ταχεία, ασφαλής διακίνηση επιβατών, οχημάτων και λεωφορείων - μείωση των χρονοαποστάσεων.
10. Αύξηση του ενδοκοινοτικού διαμετακομιστικού εμπορίου και των εθνικών εξαγωγών.
11. Αναβάθμιση του ελληνικού εξαγωγικού έργου, και ιδίως των ευπαθών προϊόντων.
12. Απελευθέρωση τμημάτων χερσαίας ζώνης πλησίον του ιστορικού κέντρου.
13. Αύξηση του κύκλου των εργασιών
14. Το Νέο Λιμάνι ως δυναμικό κέντρο επιχειρηματικότητας στην Μεσόγειο και την Αδριατική.

4.2.2 Αδυναμίες (Weaknesses)

1. Ανεπάρκεια των συστημάτων πρόσβασης να ανταπεξέλθουν στους φόρτους κυκλοφορίας που προκαλούνται από το λιμάνι.
2. Παράνομη διαρκής ή σύντομη στάθμευση στην ζώνη του λιμένα η οποία δυσχεραίνει την κινητικότητα ειδικά σε περιόδους αιχμής.
3. Περιβαλλοντική υποβάθμιση της ευρύτερης περιοχής από την συνύπαρξη διαφορετικών χρήσεων.
4. Οικολογική, αισθητική και ποιοτική υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
5. Τάσεις ανταγωνισμού από διάφορους φορείς συμφερόντων για την επικερδή αξιοποίηση τυχόν ελεύθερων χώρων στην λιμενική ζώνη.

Στο θαλάσσιο μέτωπο, εκτός του κεντρικού, οι υπάρχοντες φόρτοι δύσκολα εξυπηρετούνται και η πρόσβαση είναι ιδιαίτερα δύσκολη διότι:

- Υπάρχουν στενοί και αδιέξοδοι δρόμοι χαμηλής οδικής ποιότητας,
 - Δεν υπάρχουν χώροι οργανωμένης στάθμευσης,
 - Υπάρχει έλλειψη υποδομών για τους πεζούς,
 - Δεν υπάρχει εγκάρσια διάσχιση της σιδηροδρομικής γραμμής από πεζούς.
6. Διαφορετικές χρήσεις και καλύψεις γης με αποτέλεσμα τον κατακερματισμό των περιοχών του θαλασσίου μετώπου και την δημιουργία διακριτών ζωνών.
 7. Το σιδηροδρομικό δίκτυο χωρίζει 2 περιοχές χρήσεων γης χωρίς κοινή πολεοδομική – αρχιτεκτονική αισθητική και συμπληρωματικό χαρακτήρα.
 8. Έλλειψη ενιαίου χαρακτήρα ανάπτυξης θαλασσίου μετώπου (αθλητικό, πολιτισμικό).
 9. Προβληματική κίνηση ποδηλάτων.
 10. Έλλειψη συνολικού σχεδιασμού διαχείρισης ευαίσθητων περιοχών και φυσικών πόρων.
 11. Έλλειψη οπτικών αξόνων και αίσθησης του υγρού στοιχείου από το κέντρο της πόλης.
 12. Ελάχιστη συμβολή του λιμένα σε όρους απασχόλησης προϊόντος και εισοδήματος.

4.2.3 Ευκαιρίες (Opportunities)

1. Νέα δυναμική χωρικών μετασχηματισμών και χρήσεων γης στην ευρύτερη περιοχή.
2. Συνεχής τάση απομάκρυνσης της κατοικίας και των παραγωγικών δραστηριοτήτων από τον κεντρικό ιστό.
3. Προοπτική έλξης σημαντικού αριθμού επιχειρήσεων διανομής και αποθήκευσης που θα εγκατασταθούν στο λιμάνι και στην ενδοχώρα του.

4.2.4 Απειλές (Threats)

1. Η αποκοπή του θαλασσίου μετώπου οδηγεί σε υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.
2. Ανεπάρκεια των συστημάτων πρόσβασης να εξυπηρετήσουν τους φόρτους κυκλοφορίας που προκαλούνται από το λιμάνι, κυρίως σε ότι αφορά την προσπέλαση των οχημάτων.
3. Υπερβολική φόρτιση της ζώνης γειτνίασης προς τον λιμένα με διαχεόμενη ζήτηση για σύντομη ή διαρκή στάθμευση, η οποία στις περιόδους των

αιχμών παίρνει ιδιαίτερα έντονες διαστάσεις.

4. Περιβαλλοντική υποβάθμιση από την ανάγκη της συνύπαρξης τόσο διαφορετικών χρήσεων σε στενές ζώνες.
5. Υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
6. Οι έντονα ανταγωνιστικές τάσεις για την αξιοποίηση των, συνήθως περιορισμένων, ελεύθερων χώρων.

4.3 Θαλάσσιο μέτωπο και υπάρχοντα προβλήματα

Η κατασκευή του νέου λιμανιού της Πάτρας αποτελεί σημαντική επέμβαση στην παράκτια ζώνη, συνιστά δε περιβαλλοντικό πρόβλημα που απαιτεί ολοκληρωμένη διαχείριση και αντιμετώπιση γι' αυτό και η ανάπτυξη του λιμανιού θα πρέπει απαραίτητα να συνδυαστεί με μέτρα και δράσεις, που θα αποσκοπούν στην προστασία του αστικού περιβάλλοντος, της χωροταξίας της περιοχής και της μείωσης των επιπτώσεων.

Αναλυτικότερα, η κατάσταση του παραθαλάσσιου μετώπου παρουσιάζει τα ακόλουθα προβλήματα:

- Ο νότιος τομέας της παραλιακής ζώνης (περιοχή Ακτής Δυμαίων) περιλαμβάνει την παλαιά, μη ενεργή πλέον, βιομηχανική ζώνη της Πάτρας με τα εγκαταλελειμμένα οικοδομικά κελύφη και εγκαταστάσεις.
- Η πολεοδομία της πόλης στο παραθαλάσσιο μέτωπο καθορίζεται από τη λιμενική ζώνη και τη σιδηροδρομική γραμμή, που έχει χαραχθεί παράλληλα και σε επαφή με αυτή από το Σιδηροδρομικό Σταθμό του Αγίου Διονυσίου μέχρι τον Άγιο Ανδρέα, απομονώνοντας έτσι το λιμάνι από την πόλη.
- Η μεγάλης κυκλοφορίας συνεχής αρτηρία Ηρώων Πολυτεχνείου – Όθωνος Αμαλίας – Ακτής Δυμαίων διατρέχει ολόκληρο το παραθαλάσσιο μέτωπο της πόλης, από την περιοχή του Δήμου Παραλίας νότια του Γλαύκου, μέχρι το έλος της Αγυιάς βόρεια, σχηματίζοντας ένα επίσης ισχυρό φράγμα στην επικοινωνία των κατοίκων της πόλης με τη θάλασσα.
- Χαρακτηριστικό επίσης πολεοδομικό στοιχείο της παραθαλάσσιας ζώνης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, με αρνητική διάσταση, είναι το ποσοστό των κοινόχρηστων χώρων, πλατειών και ανοιγμάτων της πόλης στη θάλασσα, το οποίο είναι ιδιαίτερα περιορισμένο και παρουσιάζεται σημαντική έλλειψη χώρων για τους πεζούς. Συνυπολογίζοντας τα ανωτέρω, τότε κυρίαρχο ζήτημα

αναδεικνύεται η προσβασιμότητα των πεζών στους χώρους του θαλασσίου μετώπου που μπορούν να φιλοξενήσουν αστικές χρήσεις γης.

- Είναι ακόμα εμφανής η παντελής έλλειψη πεζόδρομων επικοινωνίας της πόλης με τη θάλασσα.
- οι υφιστάμενες διαβάσεις πεζών πάσχουν από ελλιπή σήμανση και διαγράμμιση.
- Συνολικά σε όλο το θαλάσσιο μέτωπο – εκτός του κεντρικού - η πρόσβαση, όπου αυτή υπάρχει, γίνεται είτε μέσω ιδιαίτερα στενών και χαμηλής ποιότητας αδιέξοδων δρόμων χωρίς ουσιαστικά χώρους για οργανωμένη στάθμευση οχημάτων, είτε μέσω παραλιακού δρόμου όπου τα κύρια χαρακτηριστικά του είναι: η ανεπάρκεια εξυπηρέτησης των παρουσιαζόμενων φόρτων (κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες), η έλλειψη υποδομών για τους πεζούς (πεζοδρόμια, χώρους στάσης, κ.λπ.) καθώς και η χαμηλή ποιότητα η οποία επιβαρύνεται ακόμα περισσότερο από τη διάβρωση των ακτών.
- Παράλληλα η πρόσβαση των πεζών στο θαλάσσιο μέτωπο επιβαρύνεται ιδιαίτερα από την ύπαρξη της σιδηροδρομικής γραμμής (η μικρότερη απόσταση, σιδηροδρομικής γραμμής – θάλασσας, παρατηρείται στα Καμίνια, 25 περίπου μέτρα, όπου στο ενδιάμεσο παρεμβάλλεται και η παλαιά εθνική οδός και η μέγιστη 1.300 περίπου μέτρα στο Ρίο (στο ύψος του Κάστρου) και την ανυπαρξία οργανωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού (εκτός του κεντρικού θαλασσίου μετώπου), η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντικότερη υποβάθμιση όχι μόνο των περιοχών που γειτνιάζουν με το θαλάσσιο μέτωπο και του θαλασσίου μετώπου αυτού καθ' αυτού, αλλά και τη σημαντική υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και της αξίας γης όλων των υπόψη περιοχών.
- Μετά την εφαρμογή του "Καλλικρατικού Νόμου" όπως έχει προαναφερθεί το μέγεθος του θαλασσίου μετώπου από 12 περίπου χιλιόμετρα ανήλθε σε 39 χιλιόμετρα περίπου, δηλαδή υπερτριπλασιάστηκε και έπαψε να ταυτίζεται με το θαλάσσιο μέτωπο που αντιστοιχεί στην προβολή του εγκεκριμένου Σχεδίου Πόλεως Πατρών, αλλά στην πλειοψηφία του αντιστοιχεί σε περιοχές που δεν έχουν Σχέδιο Πόλεως
- Η χαμηλή – έως ιδιαίτερα κακή – ποιότητα των θαλασσίων υδάτων, και του εν γένει θαλασσίου περιβάλλοντος, σε συνδυασμό με όλα τα ανωτέρω διαμορφώνει ένα ιδιαίτερα υποβαθμισμένο θαλάσσιο μέτωπο καθ' όλη την έκταση του νέου

Δήμου (και στο σύνολο των 39 χιλιομέτρων) με μικρές μόνον εξαιρέσεις, που και αυτές ως ανεκτές μόνο μπορούν να χαρακτηριστούν.

Η αύξηση του κύκλου εργασιών του λιμανιού (σύνδεση με τουρισμό - κρουαζιερόπλοια, εμπορικό τμήμα, εμπορευματοκιβώτια, logistics) μπορεί να δημιουργήσει σημαντικές θετικές επιπτώσεις στην τοπική οικονομία. Για την άρση των ανωτέρω προβλημάτων κρίνεται λοιπόν απαραίτητη η άρση των εμποδίων ώστε η πόλη να πλησιάσει και να διεισδύσει στο θαλάσσιο μέτωπο, η λειτουργική ένταξη των περιοχών αυτών στον αστικό ιστό, η αισθητική και λειτουργική τους αναβάθμιση, η βελτίωση του ευρύτερου αστικού περιβάλλοντος, η βελτίωση του ισοζυγίου κτισμένου – κοινόχρηστων χώρων, η απρόσκοπτη και άνετη πρόσβαση των πεζών σ' αυτές, η συστηματική χρήση τους από τους πεζούς καθώς και η ενίσχυση της ελκυστικότητας της πόλης και η αναβάθμιση του τουριστικού της προσώπου.

4.4 Συμπεράσματα - Στόχοι για την κατασκευή του Νέου Λιμένα Πατρών

- Επαναπροσδιορισμός της χρήσης των παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων και επαναπροσδιορισμός χρήσεων γης στην περιοχή της υφιστάμενης λιμενικής ζώνης.
- Μεταφορά δραστηριοτήτων με πολλαπλασιαστικά οικονομικά οφέλη για την τοπική οικονομία, στην ευρύτερη περιοχή του Νέου Λιμένα.
- Σταδιακή ένταξη στον πολεοδομικό ιστό χώρων που απελευθερώνονται.
- Βιώσιμη ανάπτυξη.
- Βελτίωση ποιότητας ζωής.
- Ισορροπία μεταξύ λιμενικών δραστηριοτήτων και πόλης.
- Συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων.
- Αναβάθμιση και ανάδειξη του αστικού περιβάλλοντος και του θαλασσίου μετώπου

Κεφάλαιο 5: Προτάσεις αστικής αναγέννησης και ανάπτυξης

5.1. Αντιμετώπιση των προβλημάτων του θαλάσσιου μετώπου - προτάσεις

Η Πάτρα οφείλει να αναβαθμίσει ουσιαστικά το περιβάλλον της και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της, να προσελκύσει τουρισμό (κρουαζιερόπλοια, αστικό τουρισμό, κλπ), να ενισχύσει σημαντικά την οικονομία της και να εισέλθει δυναμικά και με αξιώσεις στον ευρωπαϊκό και διεθνή ανταγωνισμό των πόλεων και αυτό θα επιτευχθεί μόνο με σημαντικές και ολοκληρωμένες παρεμβάσεις.

Για να γίνει η ανάπτυξη της πόλης βιώσιμη πρέπει να αναπτυχθούν πολιτικές οι οποίες θα εξισορροπούν τις οικονομικές και τις ανθρώπινες δραστηριότητες μεταξύ αγροτικών και αστικών περιοχών. Αυτό σημαίνει προστασία και ενίσχυση του πρωτογενούς και του δευτερογενούς τομέα παραγωγής. Οι νέες συνθήκες που δημιουργούνται στην πόλη με την λειτουργία του νέου λιμανιού και των νέων δικτύων μεταφοράς ευνοούν την γιγάντωση του τομέα των υπηρεσιών και του εμπορίου εις βάρος των υπολοίπων.

Η ανάπτυξη και ο σχεδιασμός της πόλης πρέπει να βρίσκεται σε αρμονία με τα τοπικά οικοσυστήματα (έδαφος, βλάστηση, νερό, θάλασσα, αέρας, κ.λ.π.). Οι χώροι, δημόσιοι και αστικοί, πρέπει να διαμορφωθούν έτσι ώστε να καλύπτουν τις ανθρώπινες ανάγκες ως προς την υγεία, την ασφάλεια και την κοινωνικότητα.

Θα πρέπει λοιπόν να αναληφθούν δράσεις οι οποίες θα μετατρέψουν την πόλη σε ένα κυκλικό οικοσύστημα, στο οποίο θα γίνεται συνετή διαχείριση των πόρων και θα εξάγονται κυρίως θετικές εκροές και ελάχιστες αρνητικές.

Ένα μείζον πρόβλημα είναι το γεγονός ότι η σχέση πόλης και λιμένα δεν έχει ποτέ μελετηθεί με ενιαίο και συνολικό τρόπο. Οι υπάρχουσες μελέτες αφορούν αποκλειστικά είτε το λιμένα είτε την πόλη. Μόνο, τελευταία, στα υπό έγκριση Ρυθμιστικό Σχέδιο και Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο γίνεται αναφορά για τις κατευθύνσεις και τις προοπτικές της σχέσης αυτής αλλά δεν περιλαμβάνουν συστηματική μελέτη της. Η μελέτη της σχέσης αυτής γίνεται ιδιαίτερα κρίσιμη λόγω της πυκνότητας των δραστηριοτήτων (αστικών και λιμενικών) και των κατά συνέπεια προκαλούμενων μετακινήσεων και κυκλοφοριακών φόρτων, αλλά και λόγω της ζωτικής σημασίας, για την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, που έχει η ύπαρξη αστικών δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο μέτωπο.

Συνεπώς για να αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις και να είναι το νέο περιβάλλον που θα διαμορφωθεί στην πόλη, από τη λειτουργία του λιμανιού, βιώσιμο και λειτουργικό θα πρέπει να προωθηθούν τα κάτωθι:

- σύνδεση του νέου λιμένα μέσω της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία θα ακολουθεί τη σημερινή χάραξη μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα, θα βυθίζεται – υπογειοποιείται όμως μετά την οδό Κανελλοπούλου και θα αναδύεται μετά το κολυμβητήριο του ΝΟΠ, ακολουθώντας νέα χάραξη εντός του λιμενικού χώρου
- αλλαγή και επανακαθορισμός των χρήσεων γης στο πολεοδομικό συγκρότημα, μέσω του νέου ΓΠΣ, ώστε αυτές να εναρμονίζονται με τις ανάγκες εξυπηρέτησης των λιμενικών δραστηριοτήτων και του νέου ρόλου της πόλης
- οριοθέτηση – καθορισμός των υπό ανάπλαση αστικών περιοχών στο μέτωπο του νέου λιμανιού
- πολεοδότηση της περιοχής της Ακτής Δυμαίων με εξασφάλιση κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου, διάνοιξη καθέτων στην παραλιακή αρτηρία δρόμων και πεζοδρόμων. Πρόβλεψη για χάραξη, μέσω του ρυμοτομικού, μιας ακόμα αρτηρίας, παράλληλης στην Ακτή Δυμαίων μέχρι το Γλαύκο (επέκταση μιας εκ των οδών Κορίνθου ή Μαιζώνος)
- απομάκρυνση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων της Ακτής Δυμαίων
- σύνταξη μελέτης κυκλοφορίας της πόλης – σχεδιασμός επεμβάσεων και θέσπιση κανόνων ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας (με την εγκατάσταση και γραμμής τραμ), εξασφαλίζοντας χώρο στον πεζό και τον ποδηλάτη.

Επίσης θα πρέπει να σχεδιαστούν και να προωθηθούν μελλοντικά τα έργα:

- υπογειοποίηση της Λ. Όθωνος – Αμαλίας μεταξύ των οδών Τριών Ναυάρχων και Καρόλου, σύνδεση του κέντρου της πόλης με το παραθαλάσσιο μέτωπο, εξωραϊσμός – ανάπλαση και απόδοση του χώρου στους κατοίκους ή συνολική ανάπλαση της με διπλοδρόμησή της και μετατροπή της σε αστικό δρόμο ήπιας κυκλοφορίας με νησίδα και μεγάλα πεζοδρόμια. Για την βέλτιστη υλοποίηση της πρότασης αυτής απαιτείται και χρήση του χώρου που απελευθερώνεται από την απομάκρυνση της σιδηροδρομικής γραμμής.

- επέκταση της οδού Αγίας Σοφίας μέχρι την παραλιακή οδό Ηρώων Πολυτεχνείου με άνω διάβαση από τον υπογειοποιημένο σιδηροδρομικό σταθμό Αγίου Διονυσίου
- διάνοιξη παραμειλίχιων αρτηριών και σύνδεση με τον κόμβο Κ3 της ΕΠΠ

5.1.1. Συνδυασμένη λειτουργία νέου και παλαιού λιμένα Πατρών

Βραχυπρόθεσμη συνδυασμένη λειτουργία Νέου και Παλαιού Λιμένα Πατρών:

- Συνεργασία μεταξύ Δήμου Πατρέων και ΟΛΠΑ, με άμεση απόδοση στο Δήμο Πατρέων τμημάτων της χερσαίας ζώνης και περιορισμό των εγκαταστάσεων του Παλαιού Λιμένα στο χώρο που εκτείνεται από την Πύλη 3 (βόρεια της προβλήτας Αγίου Νικολάου) μέχρι την Πύλη 7 (Βόρεια προβλήτα).
- Ως προς τη χωροθέτηση μαρίνας, προτείνεται η λιμενική ζώνη βόρεια του άκρου της προβλήτας Γούναρη του Παλαιού Λιμένα, καθώς προσφέρει τα πλεονεκτήματα της εύκολης θαλάσσιας πρόσβασης των σκαφών αναψυχής από τη νότια είσοδο του Παλαιού Λιμένα, ανεξάρτητα από τη βόρεια είσοδο που χρησιμοποιείται από πλοία, της δυνατότητας διαμόρφωσης της μαρίνας με πλωτές προβλήτες, καθώς η συγκεκριμένη θέση προστατεύεται πλήρως από κυματισμούς, και της χρήσης τμήματος μόνο της προβλήτας Γούναρη για τις χερσαίες εγκαταστάσεις της μαρίνας χωρίς να διακόπτεται η χερσαία πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο.

Μακροπρόθεσμη συνδυασμένη λειτουργία Νέου και Παλαιού Λιμένα Πατρών:

- Επέκταση του Νέου Λιμένα σε όσον το δυνατόν βαθύτερα ύδατα και όσον το δυνατόν μικρότερο μήκος θαλασσίου μετώπου βόρεια ή νότια της υφισταμένης εγκατάστασης
- Σταδιακή αποφόρτιση του Παλαιού Λιμένα από εμπορικές λιμενικές δραστηριότητες και φορτηγών πλοίων και στην ανάπτυξη τουριστικών λιμενικών δραστηριοτήτων (μαρίνα, κρουαζιέρα).

(Παππάς Β., 2010)

5.1.2. Σύστημα πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων

Για να είναι λειτουργικές οι παραπάνω προτάσεις και να αξιοποιηθούν οι περιοχές του θαλασσίου μετώπου που αποδίδονται σε αστική χρήση, απαιτείται η σύνδεση μεταξύ τους, εφ' ενός κατά τον άξονα Βορρά – Νότου με παράλληλη αύξηση της προσβασιμότητάς τους από τους πεζούς μέσω του υφιστάμενου ή προβλεπόμενου συστήματος πεζοδρόμων/ ποδηλατοδρόμων της πόλης καθώς και μέσω των κοινοχρήστων χώρων, και αφ' ετέρου, με το κύριο σώμα της πόλης, κατά τον ευρύτερο άξονα Ανατολής – Δύσης.

Ο προτεινόμενος πεζόδρομος / ποδηλατόδρομος θα αποτελέσει βασική σχεδιαστική παράμετρο για την ανάπλαση / διαμόρφωση όλων των περιοχών της λιμενικής ζώνης που αποδίδονται σε αστικές χρήσεις γης και μακροπρόθεσμος στόχος είναι να επεκταθεί και να αποτελέσει ενοποιητικό / αναζωογονητικό στοιχείο για όλο το παράλιο μέτωπο του Δήμου Πατρέων (Καμίνια – Πάτρα – Ψαθόπυργος). Πρέπει να αναφερθεί ότι αντίστοιχο πεζόδρομο / ποδηλατόδρομο προβλέπει και στις προτάσεις του το υπό έγκριση Ρυθμιστικό Σχέδιο.

A) Βραχυπρόθεσμες προτάσεις:

- Ανάπλαση της περιοχής του Αγ. Διονυσίου, περιλαμβάνοντας και διαμόρφωση «παραλιακού πεζόδρομου / ποδηλατόδρομου»
- Πεζοδρόμηση της Νόρμαν (όπως προτείνεται στο ΓΠΣ) και ενοποίησή της με τον προαύλιο χώρο του Ι.Ν. Αγ. Διονυσίου και της παρακείμενης πλατείας. Συμβάλλοντας έτσι στην διαμόρφωση της βόρειας σύνδεσης του συστήματος πεζοδρόμων / ποδηλατοδρόμων στο λόφο του Αλσυλλίου και γενικότερα με τον ορεινό όγκο (φυγή από το αστικό κέντρο).
- Διαμόρφωση / ανάπλαση του μώλου Αγ. Νικολάου και ενοποίησή του με την πλατεία Τριών Συμμάχων και τον παρακείμενο πεζόδρομο μέσω διαμορφωμένων ειδικών διαβάσεων πεζών / ποδηλάτων.
- Επέκταση των πεζοδρομίων στο υπόλοιπο τμήμα της οδού Αγ. Νικολάου (από την οδό Μαιζώνος μέχρι της σκάλες).
- Ενοποίηση της διαμορφωμένης οδού Αγ. Νικολάου με τις σκάλες - και συνεπώς με τον ευρύτερο χώρο του Κάστρου - και τον πεζόδρομο της οδού Ηφαιστου

- Ολοκλήρωση της πεζοδρόμησης της οδού Γεροκωστοπούλου και ενοποίησή της με την πλατεία Γεωργίου, τον πεζόδρομο της Ηφαίστου και τον αρχαιολογικό χώρο του Σταδίου.
- Διαμόρφωση / ενοποίηση του αρχαιολογικού χώρου του Σταδίου, με την πλατεία της Παντάνασσας, τις σκάλες Πατρέως και Γεροκωστοπούλου, την πλατεία Αγ. Γεωργίου και το Ρωμαϊκό ωδείο με στόχο τη δημιουργία ενός ενιαίου αστικού αρχαιολογικού πάρκου.
- Ολοκλήρωση της πεζοδρόμησης της οδού Παντανάσσης και διαμόρφωση διάβασης πεζών / ποδηλάτων προς το παραλιακό μέτωπο. Παράλληλα, ενοποίηση του πεζόδρομου με το αρχαιολογικό πάρκο και την πλατεία της Παντάνασσας.
- Επέκταση της πεζοδρόμησης της οδού Κανάρη μέχρι την οδό Όθωνος – Αμαλίας, ενοποίησή της με την πλατεία Πίνδου, και διαμόρφωση οργανωμένης διάβασης πεζών / ποδηλάτων προς το παραλιακό μέτωπο.
- Επέκταση της πεζοδρόμησης της οδού Τριών Ναυάρχων μέχρι την οδό Όθωνος – Αμαλίας και ενοποίησής της μέσω σαφώς διαμορφωμένων διαβάσεων πεζών / ποδηλάτων. Ειδικότερα για το τμήμα μεταξύ των οδών Μαιζώνος μέχρι Όθωνος – Αμαλίας η πεζοδρόμηση μπορεί να γίνει μόνο στο τμήμα καθόδου προς τη θάλασσα.
- Ενοποίηση της πεζοδρομημένης οδού Τριών Ναυάρχων με το παραλιακό μέτωπο μέσω ανισόπεδης ράμπας πεζών / ποδηλάτων που να διέρχεται υπεράνω της οδού Όθωνος – Αμαλίας (με πρόβλεψη ύψους για διέλευση και του τραίνου).
- Πεζοδρόμηση της οδού Σισίνη και ενοποίησή της με την πλατεία των Υψηλών Αλωνίων, το προτεινόμενο αρχαιολογικό πάρκο του Σταδίου και στη συνέχεια μέσω των οδών Εισοδίων, Ανιανών (που πρακτικά λειτουργούν ήδη ως πεζόδρομοι) στην πλατεία Κορύλλου, δηλαδή ενοποίηση με το παλαιό Δημοτικό Νοσοκομείο και το χώρο του Κάστρου.

B) Μακροπρόθεσμες προτάσεις:

Με την προϋπόθεση ότι η υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή έχει απομακρυνθεί (όχι υπογειοποίηση) καθώς και ότι έχει δρομολογηθεί η κατασκευή γραμμής τραμ προτείνεται:

- Πεζοδρόμηση της οδού Αγ. Ανδρέα με παράλληλη διέλευση της διπλής γραμμής του τραμ. Ενοποίησή της με τον Ι. Ν. Αγ. Ανδρέα, τον διαμορφωμένο χώρο του

αμαξοστασίου και την πλατεία στον Αγ. Διονύσιο, την πεζοδρόμηση της οδού Νόρμαν.

- Ανάπλαση, διαμόρφωση και ενοποίηση του προαυλίου χώρου του Ι.Ν. Αγ. Ανδρέα με τον παρακείμενο χώρο πράσινου (προς την οδό Παπαφλέσσα), τον πεζόδρομο της Αγ. Ανδρέου και τον πεζόδρομο της Ρήγα Φεραίου. Η εξυπηρέτηση σε χώρους στάθμευσης επισκεπτών του Ι. Ναού θα γίνεται μέσω των προβλεπόμενων παραλιακών χώρων στάθμευσης, ενώ η πρόσβαση σ' αυτόν μέσω της ράμπας Τριών Ναυάρχων και των λοιπών πεζοδρόμων.
- Ανάπλαση, διαμόρφωση της οδού Ακτής Δυμαίων σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας καθώς η είσοδος – έξοδος των οχημάτων στο νέο λιμένα θα εξυπηρετείται από τις υπό κατασκευή παραγλαυκίες αρτηρίες.

Προϋπόθεση για την εφαρμογή των προηγούμενων προτάσεων είναι η εκπόνηση ειδικής κυκλοφοριακής μελέτης για τη διερεύνηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων και αναγκαίων διευθετήσεων από τις προτεινόμενες πεζοδρομήσεις.

Με την υλοποίηση όλων των προηγούμενων προτάσεων δημιουργείται ένα σύστημα πεζοδρόμων/ποδηλατοδρόμων που ενοποιεί το ιστορικό κέντρο και τους αρχαιολογικούς χώρους της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο, αποθαρρύνεται η χρήση του αυτοκινήτου και αναβαθμίζεται συνολικά το αστικό περιβάλλον και κατά συνέπεια η ποιότητα ζωής των κατοίκων και της πόλης συνολικότερα.

Χάρτης 5.1 Προτεινόμενο σύστημα πεζών - ποδηλάτων



Πηγή: Παππάς Β., 2010

5.1.3 Κυκλοφοριακός σχεδιασμός

Η δημόσια συγκοινωνία είναι ένα μεγάλο δημόσιο έργο που πρέπει να προωθηθεί, από πλευράς του Δήμου, παράλληλα και σαν αντιστάθμισμα στην κατασκευή του νέου λιμανιού και των υπόλοιπων μεγάλων έργων. Ο χρήστης της δημόσιας συγκοινωνίας απελευθερώνει χώρο από το δρόμο. Δίνεται έτσι η δυνατότητα να σχεδιαστούν ο χώρος του πεζού και του ποδηλάτου. Θεωρείται ως εκ τούτου αναγκαία η σύνταξη μελέτης κυκλοφορίας (κυκλοφοριακός σχεδιασμός) για το σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος.

Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός ενοποιεί και ιεραρχεί την εικόνα της πόλης. Την κάνει προσπελάσιμη, λειτουργική, αναδεικνύει το περιβάλλον και βελτιώνει την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Η μελέτη της κυκλοφορίας πρέπει να αντιμετωπίζεται και να ενσωματώνεται σε κάθε νέα πολεοδομική μελέτη. Στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό θα καθοριστούν οι πολιτικές για τη στάθμευση και τη χωροθέτηση των μεγάλων γκαράζ. Επίσης θα καθοριστούν οι περιοχές της πόλης στις οποίες είναι δυνατή η ενίσχυση των πυκνοτήτων κατοικίας, ιδιαίτερα πλησίον των κεντρικών σταθμών μέσω μεγάλης ικανότητας μεταφοράς.

Η βιώσιμη κινητικότητα δεν θα επιτευχθεί με τμηματικές ή αποσπασματικές βελτιώσεις στην υπάρχουσα υποδομή των δρόμων της πόλης υπέρ του πεζού και του ποδηλάτη. Απαιτείται ολοκληρωμένη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης με ιεράρχηση του οδικού δικτύου, ανάπλαση των υποδομών, κατανομή του χώρου στους χρήστες με σειρά προτεραιότητας: πεζό, ποδηλάτης, δημόσια συγκοινωνία, αυτοκίνητο και θεσμοθέτηση κανόνων και περιορισμών εφαρμογής. Η δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο προϋποθέτει συμμετοχή και συναίνεση με υπεύθυνες προσωπικές και συλλογικές στρατηγικές (Δοξιάδη Γρ., 1996).

Προτείνω λοιπόν προς αυτή την κατεύθυνση την διάνοιξη αρκετών νέων, κάθετων στην ακτή, δρόμων – πεζόδρομων από την παραλιακή ζώνη προς στην ενδοχώρα καθώς επίσης και την δημιουργία επιπλέον χώρων στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου της πόλης, οι οποίοι θα εξυπηρετούνται από αστική συγκοινωνία προς το κέντρο αυτής. Βασικός παράγοντας είναι η εξυγίανση της λειτουργίας της αστικής συγκοινωνίας, με περισσότερα δρομολόγια και χαμηλό αντίτιμο, προς δέλεαρ των πολιτών. Μια ακόμα θετική παρέμβαση που θα συμβάλλει σημαντικά στην

ανακούφιση του κυκλοφοριακού φόρτου είναι η δημιουργία γραμμής τραμ στην υφιστάμενη ζώνη του ΟΣΕ.

5.1.4 Η σιδηροδρομική γραμμή

Όπως έχει ήδη αναφερθεί η υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή αποτελεί ένα μεγάλο εμπόδιο της «απελευθέρωσης του θαλασσίου μετώπου». Σε περίπτωση δε, που θ' αρχίσει η ανάπλαση και η απόδοση τμημάτων του θαλασσίου μετώπου σε αστικές χρήσεις γης τότε η σιδηροδρομική γραμμή θα αναδειχθεί σε μείζον ζήτημα και εμπόδιο της πρόσβασης προς της περιοχές αυτές.

Έτσι λοιπόν, η πρόταση του ΡΣ, όπως αυτή παρουσιάζεται στο κεφάλαιο 2, αντιμετωπίζει υπάρχοντα και αναδυόμενα χωρικά ζητήματα. Παρόλα αυτά, στις περιοχές αυτές, η ανάδυση της σιδηροδρομικής γραμμής στην διαμορφωμένη επιφάνεια του νέου λιμένα (όπου θα κατασκευαστεί και νέος επίγειος σιδηροδρομικός σταθμός), αφού ανέλθει διασχίζοντας τις εκβολές του Διακονιάρη μέσω γέφυρας και αφού διέλθει από το χώρο του νέου λιμένα, γεφυρώνει τον Γλαύκο, παραλιακά κάτω από την Ακτή Δυμαίων, και διέρχεται μέσω της περιοχής Κρύα Ιτεών. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τον προγραμματιζόμενο ανισόπεδο κόμβο στο Γλαύκο υποβαθμίζει ακόμα περισσότερο τη περιοχή Κρύα Ιτεών, δημιουργώντας επιπλέον εμπόδια στην πρόσβαση προς το θαλάσσιο μέτωπο.

Για την αντιμετώπιση του παραπάνω προβλήματος προτείνω τη συνδυασμένη λειτουργία τραίνου και γραμμής τραμ ως εξής: Να διατηρηθεί η υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή έως την Αγ. Διονύσιο, όπου θα υπάρχει τερματικός σταθμός με γραμμή τραμ προς το κέντρο της πόλης, η οποία θα εκτείνεται κατά μήκος της πόλης και θα καταλήγει στον Νέο Λιμένα, όπου θα συνδέεται και πάλι με την σιδηροδρομική γραμμή. Έτσι επιτυγχάνεται η εξυπηρέτηση των πολιτών στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου και ταυτόχρονα απελευθερώνεται το κεντρικό θαλάσσιο μέτωπο

5.1.5. Αστικό πράσινο - πράσινοι δρόμοι

Η καθετότητα πολλών οδικών αξόνων ως προς την ακτογραμμή εξυπηρετεί την εφαρμογή των λεγόμενων πράσινων δρόμων. Σύμφωνα με αυτή, οι επιλεγμένοι άξονες, που μπορεί να είναι είτε οδικές αρτηρίες είτε πεζόδρομοι, γεμίζουν με πράσινο και πηγάζοντας από το δασύλλιο, καταλήγουν στην παράκτια ζώνη,

διασχίζοντας τον πυκνό αστικό ιστό και δικτυώνοντας τους υπάρχοντες ελεύθερους χώρους.

Προτεινόμενοι άξονες από βορρά προς νότο: Αγίας Σοφίας, Νόρμαν, Καρόλου, Αγίου Νικολάου, Γεροκωστοπούλου, Γούναρη, Τριών Ναυάρχων (Λαλιώτη, 2012)

Εικόνα 5.1 Προτεινόμενο σύστημα πράσινων δρόμων



Πηγή: Λαλιώτη Β., 2012

5.2 Το θαλάσσιο μέτωπο - Διαχωρισμός

Στο συνολικό θαλάσσιο μέτωπο διακρίνονται οι επόμενες ευρύτερες ενότητες (από Βορρά προς Νότο):

- Η ευρύτερη περιοχή του Ψαθόπυργου, όπου το θαλάσσιο μέτωπο είναι αποδεκτά διαμορφωμένο με υποδομές που μπορούν να υποστηρίξουν δραστηριότητες των πολιτών σ' αυτό, οι οποίες αν και είναι ανεπαρκώς συντηρημένες, έχουν περιθώριο σημαντικών βελτιώσεων.
- Η ευρύτερη περιοχή του Δρέπανου, όπου -εκτός της περιοχής του εργοστασίου τσιμέντου με τις συγκεκριμένες δραστηριότητες- υπάρχει η πολύ ενδιαφέρουσα περιοχή του Φάρου με προβληματική όμως προσβασιμότητα, ενώ οι υπόλοιπες περιοχές χαρακτηρίζονται από χαμηλή δόμηση και αδιαμόρφωτο θαλάσσιο μέτωπο.

- Η περιοχή των Αραχωβίτικων, όπου εκτός από το θύλακα έμπροσθεν του οικισμού, που διαθέτει κάποιες υποδομές, στο σύνολό της χαρακτηρίζεται από χαμηλή προσβασιμότητα και ποιότητα, ενώ σε πολλές περιπτώσεις οι περιφράξεις των ιδιοκτησιών φτάνουν μέχρι τον αιγιαλό.
- Η περιοχή του Αγ. Βασιλείου με περιορισμένη πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο, το οποίο είναι χαμηλής ποιότητας με έντονα και εμφανή περιστατικά διάβρωσης των ακτών. Ο παράλιος δρόμος λειτουργεί υποτυπωδώς και ουσιαστικά δεν ικανοποιεί ούτε τις ανάγκες των πεζών ούτε των οχημάτων με αποτελεσματικό τρόπο. Μικρή εξαίρεση αποτελεί τμήμα του θαλάσσιου μετώπου μπροστά από την κεντρική περιοχή του οικισμού.
- Η βόρεια περιοχή του Ρίου, στην οποία αν και υπάρχουν περιοχές όπου υπάρχει κάποιας ποιότητας διαμόρφωση του θαλάσσιου μετώπου, συνολικά η ποιότητα και η προσβασιμότητα είναι ιδιαίτερα χαμηλή, γεγονός που επιτείνεται και από την ανυπαρξία υλοποίησης των όποιων πολεοδομικών σχεδίων. Στο νότιο τέλος της περιοχής αυτής η «κουρτίνα» των οχηματαγωγών πλοίων, η οποία – αν και δεν είναι παράνομη - αποκλείει παντελώς και με αυθαίρετο τρόπο την παραλία. Ο ελλιμενισμό των οχηματαγωγών πρέπει να αντιμετωπισθεί με οργανωμένο τρόπο.
- Η περιοχή της προβλήτας και του Κάστρου του Ρίου. Πρόκειται για μία ιδιαίτερα πλεονεκτική περιοχή (λόγω του αποθέματος κρατικής γης, του αρχαιολογικού χώρου και της γέφυρας) η οποία όμως παρουσιάζει έντονα τα σημάδια εγκατάλειψης της συντήρησης των όποιων υποδομών. Είναι εμφανής η απουσία οργανωμένης διαμόρφωσης των προβλητών όπως επίσης και του παράλιου χώρου του κάστρου που διαθέτει εξαιρετική θέα προς τη γέφυρα και είναι προσφιλής στους πολίτες. Επιπλέον η συντήρηση της λιμενικής ζώνης κάτω από τη γέφυρα απουσιάζει παντελώς.
- Η νότια περιοχή του Ρίου, η οποία είναι η περιοχή που έχει την καλύτερη διαμόρφωση – μετά τη κεντρική περιοχή των Πατρών - αποδεικνύεται απολύτως ανεπαρκής λόγω της έντασης των χρήσεων γης και της εντατικής χρήσης της από τους πολίτες. Τα εμφανή σημάδια διάβρωσης των ακτών εντείνουν το πρόβλημα.
- Η περιοχή μεταξύ Ρίου και Μποζαϊτικών αποτελεί περιοχή με χαμηλή προσβασιμότητα που ενώ η ποιότητα του αιγιαλού σε αρκετές περιπτώσεις είναι

απολύτως αποδεκτή (π.χ. δέλτα εκβολών του Χάραδρου) απαξιώνεται από την παντελή έλλειψη πρόνοιας ελέγχου και διαχείρισής της.

- Το κεντρικό θαλάσσιο μέτωπο, αποτελείται από το τμήμα εκείνο που έρχεται ως προβολή του εγκεκριμένου Σχεδίου Πόλεως Πατρών. Είναι το μεγαλύτερο και με την καλύτερη διαμόρφωση γι' αυτό και αναλύεται εκτενέστερα παρακάτω.
- Η παραθαλάσσια περιοχή Ιτεών, η οποία παρουσιάζει εικόνα πλήρης εγκατάλειψη αν και εκτιμάται ότι διαθέτει ιδιαίτερα μεγάλη δυναμική, κυρίως λόγω θέας προς την πόλη και τη γέφυρα.
- Η περιοχή από Ιτιές έως Τσαούση, περιοχή επίσης με μεγάλη δυναμική και σημαντικό απόθεμα γης θαλασσίου μετώπου. Οι υπάρχουσες παρεμβάσεις περιορίζονται σε αθλητικές εγκαταστάσεις χαμηλής ποιότητας ενώ οι όποιες παρεμβάσεις διαμόρφωσης είναι αποσπασματικές και με χαμηλή προσβασιμότητα. Συνολικά η περιοχή χαρακτηρίζεται από χαμηλή ποιότητα και προσβασιμότητα ενώ είναι εμφανέστατη η παντελής έλλειψη συντήρησης και πρόνοιας των όποιων εγκαταστάσεων και του θαλασσίου μετώπου (μικρή εξαίρεση αποτελούν κάποιες αθλητικές εγκαταστάσεις). Στην περιοχή βρίσκονται και τα περίφημα "Εγγλέζικα" που μπορούν αν αποτελέσουν σημαντικό κεφάλαιο στην αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής. Ειδικότερα το υπό έγκριση Ρυθμιστικό Σχέδιο της Πάτρας προτείνει την εκπόνηση ειδικής μελέτης με στόχο την "Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου του Δήμου Παραλίας – Εγγλέζικα".
- Η περιοχή των Ροϊτίκων – Βραχναϊκών, η οποία παρουσιάζει χαμηλή ποιότητα και προσβασιμότητα (έλλειψη ικανοποιητικών υποδομών για πεζούς) και σε συνδυασμό με τη δημοτικότητα των περιοχών και την ένταση των χρήσεων γης στο θαλάσσιο μέτωπο καθιστούν την όλη περιοχή ιδιαίτερα προβληματική έχοντας μετατρέψει τον αιγιαλό σε επέκταση των καταστημάτων και χώρο στάθμευσης. Σημαντικό επιβαρυντικό παράγοντα αποτελούν οι πρόχειρες κατασκευές, χαμηλής αισθητικής και κάκιστης κατασκευής, πάνω στον αιγιαλό. Η κατάσταση αυτή εντείνεται τα τελευταία χρόνια με τα εμφανή σημάδια διάβρωσης των ακτών που δημιουργούν έντονα προβλήματα στην κυκλοφορία των οχημάτων (το φαινόμενο η θάλασσα να «ανεβαίνει» τους χειμερινούς μήνες στο δρόμο είναι καθημερινό).

- Η περιοχή Τσουκαλαίων – Καμινίων, που χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα χαμηλή ποιότητα και προσβασιμότητα (στενοί αδιέξοδοι δρόμοι), ενώ η κατάληψη του αιγιαλού από περιφράξεις ιδιοκτησιών είναι ιδιαίτερα συχνό φαινόμενο.

(Παπάς Β., 2010)

Εικόνα 5.2 Το ευρύτερο θαλάσσιο μέτωπο του Δήμου Πατρέων



Πηγή: www.googleearth.com

5.3 Το κεντρικό θαλάσσιο μέτωπο – Χαρακτηριστικά και προτάσεις ανάπλασης

Όπως προαναφέρθηκε κεντρικό θαλάσσιο μέτωπο θεωρείται το τμήμα που έρχεται ως προβολή του εγκεκριμένου Σχεδίου Πόλεως Πατρών, έχει μήκος περίπου 12 χιλιόμετρα και η λιμενική ζώνη καταλαμβάνει το μεγαλύτερο τμήμα του - περίπου 6,7 χιλιόμετρα - και πρακτικά εμποδίζει την επικοινωνία του μεγαλύτερου τμήματος του αστικού πυρήνα της πόλης με τη θάλασσα, λόγω των λιμενικών δραστηριοτήτων που έχουν αναπτυχθεί και αναπτύσσονται σ' αυτή. Η προσβασιμότητα – επικοινωνία της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο δυσχεραίνεται ακόμα περισσότερο από την ύπαρξη της σιδηροδρομικής γραμμής που διατρέχει όλη την υπόψη περιοχή σε κοντινή απόσταση από τον αιγιαλό.

Χαρακτηριστικό των περιοχών του κεντρικού θαλασσίου μετώπου είναι ο κατακερματισμός τους (λόγω των διαφορετικών χρήσεων και καλύψεων γης) και η προβληματικότητα στην πρόσβασή τους από τους πεζούς.

Στην κεντρική λιμενική ζώνη υπάρχουν α) η μαρίνα, β) ο παλαιός λιμένας, γ) η ιχθυόσκαλα, δ) ο νέος λιμένας, ενώ οι υπόλοιποι χώροι είτε φιλοξενούν δραστηριότητες αναψυχής, τουρισμού και στάθμευσης, είτε είναι αδιαμόρφωτοι. Ο νέος λιμένας έχει κατασκευαστεί στο νότιο άκρο της λιμενικής ζώνης μεταξύ του χειμάρρου Διακονιάρη (οδός Ε. Βενιζέλου) και του ποταμού Γλαύκου.

Μετά την ολοκλήρωση των έργων κατασκευής της Α' φάσης του νέου λιμανιού και την κατανομή της ναυτιλιακής κίνησης μεταξύ παλαιού και νέου λιμένα, έχοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος στο παραθαλάσσιο μέτωπο της πόλης το κεντρικό θαλάσσιο μέτωπο διαχωρίζεται στον Βόρειο τομέα, τον Κεντρικό τομέα και τον Νότιο Τομέα.

Εικόνα 5.3 Οριοθέτηση του κεντρικού θαλάσσιου μετώπου



Πηγή: Παππάς Β., 2010, ίδια επεξεργασία

5.3.1. Βόρειος τομέας

Ο Βόρειος τομέας οριοθετείται από την οδό Θεσσαλονίκης νότια και περιλαμβάνει στο θαλάσσιο μέτωπο την περιοχή της μαρίνας και τις εγκαταστάσεις του ιστιοπλοϊκού ομίλου. Η επέκταση του θαλάσσιου μετώπου προς βορρά συναντά το έλος της Αγυιάς, σπάνιου σε χαρακτήρα υδροβιότοπου, και καταλήγει στην πλαζ του ΕΟΤ. Η περιοχή, λόγω της ποιότητας του φυσικού περιβάλλοντος – θαλάσσιου και χερσαίου – έχει διαμορφωθεί ως περιοχή τουρισμού και αναψυχής.

Ο χαρακτήρας της περιοχής ως τουριστικής και κυρίως αναψυχής θα πρέπει να παραμείνει και να δοθεί έμφαση στη διαμόρφωση των ελεύθερων χώρων, τόσο στον πολεοδομικό ιστό όσο και στο χώρο της παραλίας, ώστε να ευνοείται η κίνηση των πεζών και του ποδηλάτου.

Ο Βόρειος τομέας αναλυτικότερα διαχωρίζεται στις κάτωθι περιοχές:

A) Η Περιοχή του Έλους της Αγυιάς και της Πλαζ

Αποτελεί περιοχή με μοναδικά χαρακτηριστικά (αστικός υγροβιότοπος) και ενώ παράλληλα διαθέτει μεγάλα αποθέματα για πολλαπλή εξυπηρέτηση και υποστήριξη του περιβάλλοντος της πόλης, είναι αγαπητή και προσφιλή στους κατοίκους και έχει κάποια στοιχειώδη διαμόρφωση, η ιδιαίτερα προβληματική προσβασιμότητα και απομόνωσή της από τις όποιες παρεμβάσεις και ευρύτερους σχεδιασμούς δεν της επιτρέπουν να αναδείξει τη δυναμική που διαθέτει για την ενίσχυση του χαρακτήρα της, την εξυπηρέτηση της πόλης και των κατοίκων της και την εν γένει βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με τη "Μελέτη Καραθανάση" έχει προταθεί η διαμόρφωση όλης της παραλιακής περιοχής στο έλος της Αγυιάς - η οποία παρουσιάζει ασύμβατες χρήσεις κάμπινγκ και έλους – με στόχο τη δημιουργία ενιαίου πάρκου, παραθαλάσσιου πάρκου αναψυχής, σύγχρονου ελληνικού παραθαλάσσιου πάρκου Οικολογίας, Αναψυχής και Πολιτισμού. Κεντρική ιδέα είναι η διαμόρφωση ενός «Οικολογικού Πάρκου» , που οντολογικά αποτελεί ένα διαμορφωμένο χώρο με κοινό ύφος, αλλά και επιμέρους διαφοροποιημένα στοιχεία που το καθιστούν ελκυστικό. Ως βασικές λειτουργίες προτείνονται η αναψυχή, ο πολιτισμός, η επιμόρφωση και ο αθλητισμός.

Κατεύθυνση του Ρυθμιστικού Σχεδίου αποτελεί η προστασία του έλους ως υγροτόπου και η αξιοποίησή του ως υποδοχέα οικολογικού πάρκου και της ευρύτερης περιοχής ως κοινοχρήστου χώρου, δίνοντας έτσι μια ανάσα στις αυξημένες ανάγκες για πράσινο, αναψυχή και πολιτισμό. Προωθείται η χωροθέτηση υποδομών αναψυχής και πολιτισμού, περιορισμένης όμως δόμησης, στο χώρο του πρώην camping.

Η τοποθέτηση ενός τεχνητού πάρκου με χαρακτηριστικά θαλάσσιου οικοσυστήματος στη Βόρεια προβλήτα, όπου βρίσκεται το αποξηραμένο έλος της Αγυιάς δικαιολογείται μέσω της δυνατότητας ένταξής του στο ήδη υπάρχον φυσικό δίκτυο καθώς πλησίον της Πάτρας συναντώνται πληθώρα θαλάσσιων οικοσυστημάτων, όπως οι λιμνοθάλασσες της Καλόγριας, του Κοτυχίου και της Στροφυλιάς στο νομό Ηλείας καθώς και οι λιμνοθάλασσες του Μεσολογγίου στην απέναντι όχθη του Πατραϊκού κόλπου.

Βρίσκω εξαιρετικά ενδιαφέρουσα την υπάρχουσα πρόταση για την δημιουργία οικολογικού πάρκου και παράλληλα προτείνω να αποφευχθεί η δόμηση στην περιοχή του έλους, με εξαίρεση την κατασκευή παρατηρητηρίων. Η προσβασιμότητα δε στην

περιοχή θα βελτιωθεί σημαντικά με τον ποδηλατόδρομο που θα προωθείται κατά μήκος του θαλασσίου μετώπου της Πάτρας και θα καταλήγει στις αθλητικές εγκαταστάσεις του οικότοπου.

Εικόνα 5.4 Το οικολογικό πάρκο σύμφωνα με την "Μελέτη Καραθανάση"



Πηγή: www.horodinamiki.gr

Εικόνα 5.5 Η γενική διάταξη του Πάρκου σύμφωνα με την "Μελέτη Καραθανάση"



Πηγή: www.horodinamiki.gr

Εικόνα 5.6 Το παρατηρητήριο στο Έλος σύμφωνα με την "Μελέτη Καραθανάση"



Πηγή: www.horodinamiki.gr

B) Η Περιοχή που εκτείνεται από την οδό Κανελλοπούλου μέχρι τον χείμαρρο

Μείλιχο

Αποτελεί περιοχή διαμορφωμένη σε αστική παραλία με πεζόδρομο – ποδηλατόδρομο και χώρους στάθμευσης. Συνολικά η περιοχή και ειδικότερα ο πεζόδρομος – ποδηλατόδρομος χρήζουν άμεσης συντήρησης / βελτίωσης.

Το τμήμα αυτό της παραλιακής περιοχής χαρακτηρίζεται από τις υπάρχουσες διαμορφώσεις και προσφέρει μια πιο αναβαθμισμένη εικόνα από αυτή της νότιας παραλιακής περιοχής. Οι περιοχές κατοικίας που άμεσα γειτνιάζουν με την παραλιακή περιοχή είναι υψηλότερου επιπέδου. Απαιτείται καλύτερη διαμόρφωση της περιοχής και οπωσδήποτε άμεση συντήρηση και ανάδειξη των υπάρχουσών διαμορφώσεων.

Προτείνω λοιπόν την διατήρηση του ύφους της περιοχής με βασικές αστικές χρήσεις το αστικό πράσινο, περιοχές περιπάτου και στάσης, ποδηλατόδρομους, ήπιες χρήσεις πολιτισμού, αναψυχής (εστιατόρια, αναψυκτήρια, κλπ) και αθλητισμού, με βασική προϋπόθεση την άμεση συντήρηση της ενώ ταυτόχρονα μπορούν δημιουργηθούν κάποιοι οργανωμένοι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης.

Γ) Η Περιοχή που εκτείνεται από τον χείμαρρο Μείλιχο έως την οδό Θεσσαλονίκης

Στην περιοχή αυτή συνυπάρχουν η μαρίνα, το μικρό καρνάγιο, ο ναυτικός όμιλος Πατρών, εγκαταστάσεις πολιτισμού, αναψυχής (θεατράκι, καφετέριες, κλπ) καθώς και χώροι στάθμευσης.

Σαν κύριες αστικές χρήσεις στην περιοχή προτείνονται το αστικό πράσινο, περιοχές περιπάτου και στάσης, ποδηλατόδρομοι, ήπιες χρήσεις πολιτισμού, επιμόρφωσης, αναψυχής καθώς και χώροι στάθμευσης.

Βασική πρόταση για την περιοχή αποτελεί ο εκσυγχρονισμός της υφιστάμενης μαρίνας της Πάτρας και η αναβάθμισή της σε μέσης δυναμικότητας (περίπου 400 σκάφη), με την παράλληλη συμπλήρωση των παρεχομένων υπηρεσιών για την κάλυψη κυρίως αναγκών εστίασης, αναψυχής ανεφοδιασμού και μικροεπισκευών η οποία αποτελεί κατεύθυνση του Ρυθμιστικού Σχεδίου.

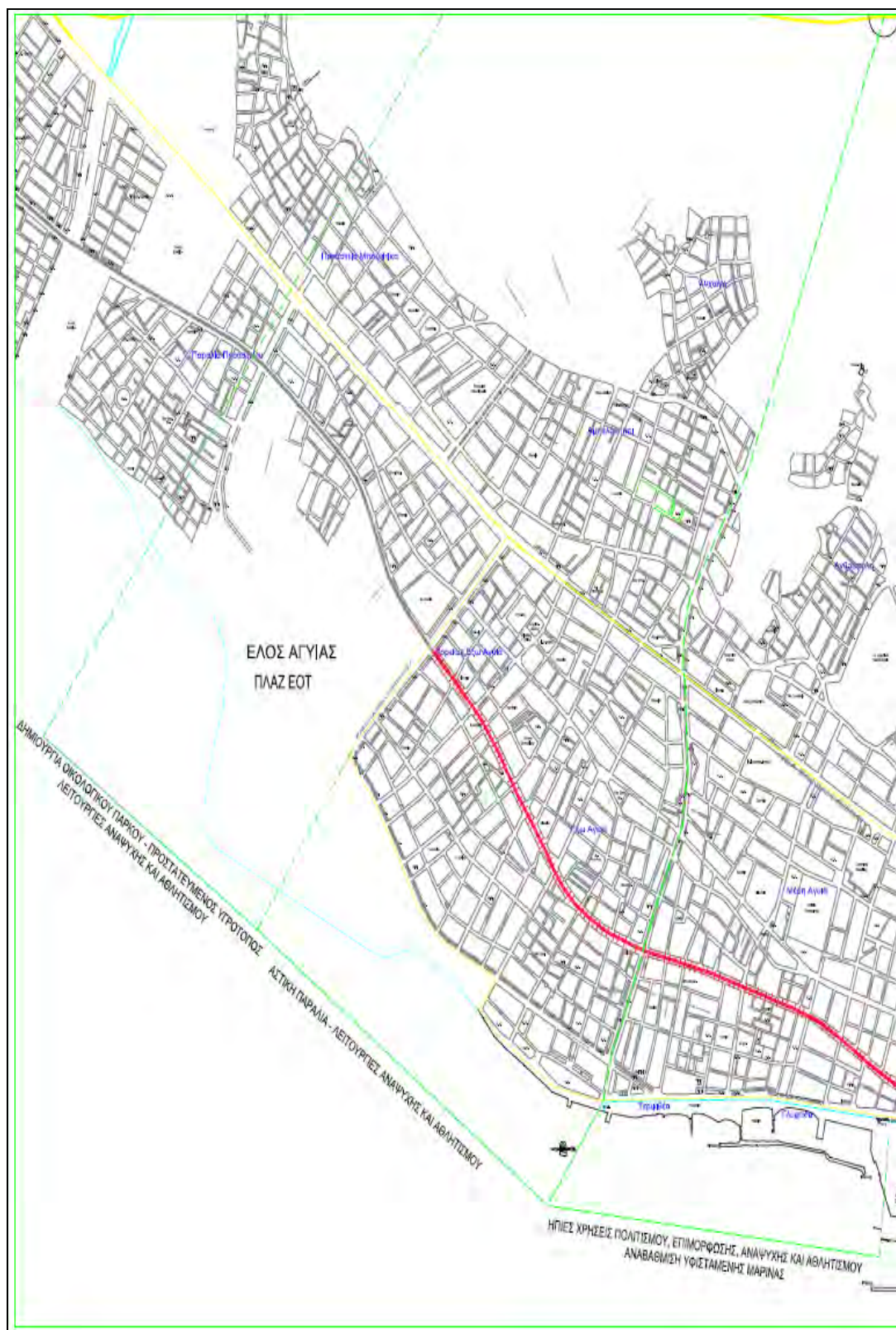
Η γεωγραφική θέση της (κεντροβαρική θέση στο θαλάσσιο άξονα Αδριατικής – Ιονίου, γειτνίαση με τον Κορινθιακό κόλπο), σε συνδυασμό με τα προγραμματιζόμενα έργα ενίσχυσης της προσβασιμότητάς της, την καθιστούν ιδιαίτερα ελκυστική ως προς την προοπτική ανάπτυξης θαλασσίου τουρισμού

(yachting), με την προϋπόθεση εξασφάλισης των απαιτούμενων ειδικών τουριστικών υποδομών.

Η αναβάθμιση και η κατ' επέκταση συστηματική αξιοποίηση της μαρίνας πέραν της τουριστικής κίνησης που προσδοκάται ότι θα επιφέρει, θα αποτελέσει και ενισχυτικό παράγοντα για τις εμπορικές δραστηριότητες και τις χρήσεις αναψυχής στον πολεοδομικό ιστό.

Στην παρούσα περιοχή σε συνάρτηση με την προηγούμενη περιοχή προτείνεται η προώθηση του αθλητισμού καθώς είναι δυνατό να αναπτυχθούν και περαιτέρω υποδομές για θαλάσσια αθλήματα, προσφέροντας έτσι τη δυνατότητα διοργάνωσης αθλητικών γεγονότων που σχετίζονται με το νερό. Η ευνοϊκή θέση στην οποία βρίσκεται η αδιαμόρφωτη ουσιαστικά αστική παραλία της περιοχής θα μπορούσε να αποτελέσει τον τόπο εγκατάστασης ενός θαλάσσιου αθλητικού πάρκου.

Χάρτης 5.2 Βόρειος τομέας-Προτάσεις



Πηγή: Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε./Γ.Γ.Δ.Ε./ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ, Κ/Ε ΠΑΤΡΑ 2000 ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ, ίδια επεξεργασία

5.3.2 Κεντρικός τομέας

Ο κεντρικός τομέας εκτείνεται από την περιοχή του Αγίου Ανδρέα μέχρι και το Σιδηροδρομικό Σταθμό στον Άγιο Διονύσιο. Περιλαμβάνει το σύνολο του παραδοσιακού τμήματος της πόλης (ιστορικό κέντρο) και συγκεντρώνει το σύνολο των λειτουργιών της πόλης και των επιχειρήσεων – υπηρεσιών εξυπηρέτησης του λιμανιού.

Σημαντικό στοιχείο για την αναβάθμιση της περιοχής και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της πόλης είναι η υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία θα δώσει τη δυνατότητα απρόσκοπτης επικοινωνίας του κεντρικού τομέα της πόλης με τη θάλασσα.

Το έργο της υπογειοποίησης της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής, σε αντικατάσταση της παλιάς μετρικής, περιβαλλοντικά έχει θετικές επιπτώσεις για την πόλη, ενώ ταυτόχρονα θα συμβάλλει, μέσω της σύνδεσής του με το νέο λιμάνι, στην προώθηση του συστήματος των συνδυασμένων μεταφορών και τη μείωση αντίστοιχα των οδικών διαδρομών, που είναι το επιδιωκόμενο.

Μια επίσης "τολμηρή" πρόταση, από πλευράς κόστους και πληθώρας οικονομοτεχνικών μελετών, θα ήταν η υπογειοποίηση τμήματος της παραλιακής αρτηρίας Όθωνος – Αμαλίας, που θα επιτρέψει στην πόλη και ιδιαίτερα στο χώρο του ιστορικού κέντρου να "βγει" στη θάλασσα. Αν αυτό δεν είναι εφικτό τότε προτείνω συνολική ανάπλαση της με διπλοδρόμησή της και μετατροπή της σε αστικό δρόμο ήπιας κυκλοφορίας με νησίδα και μεγάλα πεζοδρόμια (αφού υλοποιηθεί η πρόταση για την σιδηροδρομική γραμμή , όπως προτείνεται από το ΡΣ).

Παράλληλα θα πρέπει στο σύνολο του παραλιακού μετώπου να σχεδιαστούν έργα ανάπλασης, με σκοπό την απόδοσή του κατά κύριο λόγο σε χρήσεις τουρισμού και αναψυχής. Τα έργα ανάπλασης θα υπηρετούν κυρίως τον παράγοντα της βιώσιμης κινητικότητας, με κατάλληλες διαμορφώσεις, πεζών και ποδηλάτου, οι οποίες θα συνδέονται με περιοχές της ενδοχώρας της πόλης. Τα έργα θα συνεχίζονται με κατάλληλες πεζοδρομήσεις και περιορισμούς της κυκλοφορίας των οχημάτων, που θα επιτρέπουν τις απρόσκοπτες κινήσεις προς τη θάλασσα.

Η μορφή και η ποιότητα των έργων θα πρέπει να συνάδουν με το ύφος και το χαρακτήρα του ιστορικού κέντρου. Είναι βέβαια απαραίτητο να συνδυαστούν τα έργα και με τη σταδιακή απόδοση τμημάτων από τις προβλήτες του παλαιού λιμανιού

σε παρόμοιες χρήσεις τουρισμού και αναψυχής. Έτσι θα δημιουργηθεί μια νέα εικόνα της πόλης.

Είναι ευκαιρία λοιπόν η Πάτρα, παράλληλα με το ρόλο που αποκτά, λόγω των νέων μεγάλων έργων, να αναδειξεί και να προβάλλει το φυσικό και πολιτιστικό της πλούτο, δημιουργώντας παράλληλα τις συνθήκες για αναβάθμιση και ενδυνάμωση του τουριστικού της προϊόντος.

Επίσης σημειώνουμε τις θετικές επιπτώσεις που θα προκύψουν από τη μετεγκατάσταση επιχειρήσεων και φορέων από το παραδοσιακό κέντρο που ασφυκτιά, στην περιοχή του νέου λιμανιού, αφού οι υπηρεσίες που προσφέρουν σχετίζονται με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και λειτουργίες. Η Ακτή Δυμαίων έτσι θα διαθέτει το πλεονέκτημα της συντομότερης πρόσβασης σε συνδυασμό με τη δημιουργία χώρων στάθμευσης. Η μετεγκατάσταση θα είναι ευεργετική και θα συμβάλλει στην αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής του παλαιού λιμανιού, ενώ παράλληλα θα τονώσει τη ζωτικότητα της περιοχής του νέου λιμανιού.

Στα πλαίσια αυτά ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών (ΟΛΠΑ) θεωρώντας πως κατανοεί την ανάγκη της πόλης και των κατοίκων να αποκτήσουν πρόσβαση στη θάλασσα ανέθεσε την μελέτη με τίτλο: "Χωροταξική διάρθρωση χρήσεων πάρκου αναψυχής Ακτής Δυμαίων" (μελετητές Παπαδάτου – Γιαννοπούλου Χ., Ιούλιος 2002). Η πιο πάνω μελέτη όμως προτείνει συνδυασμό λειτουργιών στο τμήμα της παραλιακής ζώνης μεταξύ των οδών Τριών Ναυάρχων & Ελ. Βενιζέλου οι οποίες αν και δεν συγκρούονται ωστόσο υπερφορτώνουν το τμήμα αυτό.

Θεωρώ ότι η παραπάνω μελέτη στόχευε περισσότερο στην οικονομική εκμετάλλευση του θαλασσίου μετώπου προς όφελος του ΟΛΠΑ (δεδομένου ότι θα μπορούσε να μισθώνει τις προτεινόμενες κτηριακές εγκαταστάσεις) και όχι στην ουσιαστική απελευθέρωση του θαλασσίου μετώπου. Κι αυτό γιατί με την πιο πάνω μελέτη προβλέπεται προσθήκη σημαντικού οικοδομικού όγκου εντός της λιμενικής ζώνης. Τα νέα κτήρια θα προκαλέσουν, αναπόφευκτα, αύξηση της κυκλοφορίας μέσα και έξω από το λιμάνι.

Κατόπιν τούτων κρίνω σκόπιμο να σημειωθούν τα εξής :

- α) Θα πρέπει να αποφευχθεί η κατασκευή μόνιμων εγκαταστάσεων, οι οποίες θα δυσχεράνουν μελλοντικά την πιθανή ανάπτυξη των έργων της Β' φάσης του λιμένα.
- β) Στην επιχειρούμενη ανάπλαση η οποία μάλιστα αφορά δημόσιο χώρο, θα πρέπει να τεθούν σε απόλυτη προτεραιότητα περιβαλλοντικά κριτήρια (προστασία των οικοσυστημάτων – ενδιαιτημάτων της περιοχής) καθώς και ο σχεδιασμός –

κατασκευή των απαιτούμενων επεμβάσεων που θα δώσουν την δυνατότητα της εύκολης πρόσβασης στους κατοίκους με τη κατασκευή πεζοδιαβάσεων με φωτεινή σηματοδότηση εγκάρσια στην Ακτή Δυμαίων καθώς και τη κατασκευή υπόγειων διαβάσεων.

γ) Εφόσον κάποια κτήρια κριθεί απαραίτητο να κατασκευαστούν, δεν θα πρέπει να χωροθετηθούν στις νοητές επεκτάσεις των κάθετων προς τη θάλασσα οδών, ώστε να παραμένει ελεύθερη η οπτική θέα αλλά και η μελλοντική δυνατότητα πρόσβασης.

Ο Κεντρικός τομέας αναλυτικότερα διαχωρίζεται στις κάτωθι περιοχές:

A) Η Περιοχή που εκτείνεται από την οδό Θεσσαλονίκης μέχρι την οδό Κολοκοτρώνη

Στην υπόψη περιοχή, η οποία αν και συνορεύει με την "καρδιά" του πολεοδομικού ιστού, η προσβασιμότητα των πεζών είναι χειρότερη από όλες τις περιοχές λόγω της λειτουργίας των λιμενικών δραστηριοτήτων και του κανονισμού ασφαλείας του λιμένα (συρματοπλέγματα, κλπ), του ανάγλυφο της περιοχής (υψομετρική διαφορά από το αμαξοστάσιο του Αγ. Διονυσίου), του αμαξοστασίου αυτού καθ' αυτού και της εγκατάλειψής του, τον προβληματικό σχεδιασμό της οδού Όθωνος – Αμαλίας, του οδικού φόρτου της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου και βεβαίως της σιδηροδρομικής γραμμής.

Ακόμα και για τους πεζούς χρήστε του λιμένα η προσβασιμότητα (από την πλευρά της πόλης) είναι ιδιαίτερα προβληματική κυρίως στη συμβολή των οδών Όθωνος – Αμαλίας, Ηρώων Πολυτεχνείου και Νόρμαν σε συνδυασμό με τη διέλευση από τον κόμβο της σιδηροδρομικής γραμμής.

Στην περιοχή βρίσκεται επίσης και ο παλιός σταθμός υποδοχής των επιβατών «Παν. Κανελλόπουλος» όπου με την κατασκευή και τη λειτουργία πλέον του νέου σταθμού των υπεραστικών λεωφορείων σε συνδυασμό με τη μη πρόσβαση της οδού Αγ. Σοφίας στο θαλάσσιο μέτωπο επιδεινώθηκε περαιτέρω η προσβασιμότητα σε αυτό.

Απαιτείται λοιπόν άμεσος και συνολικός σχεδιασμός της ευρύτερης περιοχής, σε επίπεδο αστικού σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραπάνω παραμέτρους καθώς και την ύπαρξη ιδιαίτερα ενδιαφερόντων παλαιών κτηρίων. Ο σχεδιασμός αυτός πρέπει να προχωρήσει ανεξάρτητα ή και παράλληλα από τις όποιες προθέσεις της ΕΡΓΟΣΕ για αξιοποίηση του χώρου του αμαξοστασίου.

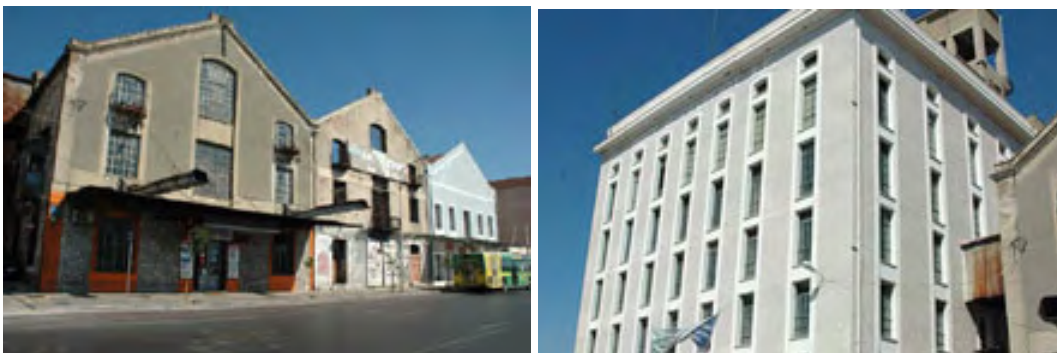
Εικόνα 5.7 Σταθμός υποδοχής «Παναγιώτης Κανελλόπουλος»



Πηγή: www.patrasinfo.com

Προς αυτή την κατεύθυνση προτείνεται η δημιουργία ενός μικρού συνεδριακού κέντρου για την ανάπτυξη και οργάνωση της αγροτικής παραγωγής στο συγκρότημα που αποτελείται από την αλευροποιία των μύλων Αγίου Γεωργίου και τις σταφίδαποθήκες Μπάρι, καθώς κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους σχετίζονταν με την αγροτική παραγωγή και κατεργασία τροφίμων.

Εικόνες 5.8 & 5.9 Οι σταφίδαποθήκες Μπάρι και οι Μύλοι Αγ. Γεωργίου



Πηγή: www.ecumenes.gr

Επίσης στην περιοχή αυτή βρίσκεται το εγκαταλειμμένο γραμμικό οικόπεδο του ΟΣΕ. Για την αναβάθμιση του τοπίου της περιοχής θα ήταν μια έξυπνη κίνηση η

χρησιμοποίηση των αμαξοστασίων του ΟΣΕ και του πρώην σιδηροδρομικού σταθμού για την οργάνωση μιας έκθεσης που αφορά στην ιστορία του οργανισμού σιδηροδρόμων, ενώ στην απόληξη των δρόμων που τέμνουν εγκάρσια το επίμηκες οικόπεδο του ΟΣΕ είναι δυνατή η δημιουργία εκθεσιακού περιπτέρου, κάτι που θα συμβάλλει στο να τονιστεί η συνέχεια της πόλης προς τη θάλασσα και θα αμβλύνει το χαρακτήρα ορίου που έχει σήμερα το οικόπεδο του ΟΣΕ καθώς το υπόψη σημείο αποτελεί σταθμό στην παραλιακή βόλτα.

Εικόνα 5.10 Οικόπεδο ΟΣΕ



Πηγή: www.googleearth.com, ίδια επεξεργασία

B) Η Περιοχή που αποτελείται από την προβλήτα του Αγίου Νικολάου, τις γύρω λιμενικές εγκαταστάσεις και την προβλήτα Γούναρη (μέχρι την οδό Μιαούλη).

Η περιοχή αυτή του θαλάσσιου μετώπου προσφέρει μεγάλη δυναμική για ανάπτυξη αλλά και τη συνύπαρξη / ανάπτυξη δραστηριοτήτων αποδοτικών για την πόλη καθώς με την λειτουργία του νέου λιμένα μπορεί να απελευθερωθεί από λιμενικές δραστηριότητες, κάτι το οποίο προβλέπεται και στο πρωτόκολλο συνεργασίας μεταξύ Δήμου Πατρέων και ΟΛΠΑ.

Μετά τη λειτουργία του νέου λιμανιού στην Ακτή Δυμαίων και τη μεταφορά του μεγαλύτερου φόρτου της κίνησης των οχημάτων μέσω του ανισόπεδου κόμβου της Ακτής Δυμαίων και των αρτηριών του Γλαύκου, η περιοχή εξυπηρετεί ένα πλέγμα μικτών χρήσεων: επιβατικές, εμπορικές, τουριστικές και αναψυχής, δεδομένου ότι μέρος των επιβατικών πλοίων (κυρίως κρουαζιερόπλοιων) ελλιμενίζεται στις λιμενολεκάνες του παλαιού λιμένα.

Στην περιοχή προτείνεται λοιπόν να αναπτυχθούν χρήσεις γης που έχουν άμεση σχέση με το ιστορικό / εμπορικό κέντρο της πόλης και την εντατική χρήση του από τους κατοίκους δηλαδή: αστικό πράσινο, περιοχές περιπάτου και στάσης, ποδηλατόδρομοι, ήπιες χρήσεις αναψυχής και εμπορίου ενώ μπορούν να διαμορφωθούν και χώροι στάθμευσης.

Πιο συγκεκριμένα οι προτάσεις ανάπλασης της περιοχής που θεωρώ εφαρμόσιμες είναι οι κάτωθι:

- Βραχυπρόθεσμα η διαμόρφωση / ανάπλαση του μόλου Αγ. Νικολάου και ενοποίησή του με την πλατεία Τριών Συμμάχων και τον παρακείμενο πεζόδρομο ενώ μακροπρόθεσμα η πεζοδρόμηση της Αγ. Ανδρέου και παράλληλη διπλοδρόμηση της Όθωνος – Αμαλίας. Μέχρι την υλοποίηση του έργου απαιτείται ιδιαίτερη μέριμνα για την εξασφάλιση της ασφαλούς διέλευσης των πεζών από τις δύο οδούς (Αγ. Ανδρέου και Όθωνος – Αμαλίας), τη σιδηροδρομική γραμμή και τον εσωτερικό δρόμο του λιμένα. Αυτό είναι δυνατό να επιτευχθεί με την κατασκευή οργανωμένων υπερυψωμένων διαβάσεων των πεζών και την χρήση αυτόματα ανυψούμενων μπαρών ασφαλείας για τους πεζούς κατά τη διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής με χρήση φωτεινών σηματοδοτών (για τους πεζούς).

Στη περιοχή αυτή, λόγω των προϋπάρχοντων υποδομών του παλιού λιμανιού είναι δυνατή η δημιουργία δεύτερης μαρίνας με δυνατότητα ελλιμενισμού και μεγάλων yacht. Έτσι λοιπόν στον προβλήτα θα αναπτυχθούν ο τουρισμός και η αναψυχή και σε συνδυασμό με τη δημιουργία μικρών καταστημάτων το εμπόριο.

- Δημιουργία "Μουσείου της Πόλης" με θεματικές ενότητες όπως είναι το λιμάνι και η πόλη της Πάτρας, η ιστορική εξέλιξη της βιομηχανίας, η πόλη της Πάτρας και το καρναβάλι στις υπάρχουσες εγκαταλελειμμένες εγκαταστάσεις του ΟΛΠΑ.
- Σύνδεση του ιστορικού κέντρου μέσω του πεζόδρομου της οδού Τριών Ναυάρχων με α) απρόσκοπτη χρήση του από τους πεζούς (περιορισμός του

διατιθέμενου χώρου σε τραπεζοκαθίσματα, μικρές παρεμβάσεις σημειακών αναπλάσεων, συντήρηση), β) διαμόρφωση διαγραμμισμένων διαβάσεων πεζών /ποδηλάτων στις διασταυρώσεις των εγκάρσιων δρόμων, γ) διαμόρφωση του τμήματος προς στις σκάλες των Υψηλών Αλωνίων ώστε να διασφαλιστεί η συνέχεια του πεζοδρόμου προς την πλατεία, δ) πεζοδρόμηση της τμήματος καθόδου προς τη θάλασσα, από Μαιζώνος έως Όθωνος – Αμαλίας και ε) δημιουργία ανισόπεδης ράμπας πεζών / ποδηλάτων για τη σύνδεσή της με το παραθαλάσσιο πάρκο του φάρου.

Γ) Η περιοχή που εκτείνεται από την οδό Μιαούλη μέχρι την οδό Τριών Ναυάρχων - Ιχθυόσκαλα

Η περιοχή αυτή του παραλιακού μετώπου περιλαμβάνει την ιχθυόσκαλα και όλες τις υποστηρικτικές υποδομές αυτής. Το ΓΠΣ προτείνει εύστοχα τη διατήρηση της ιχθυόσκαλας και την εξυγίανσή της, όμως κρίνω απαραίτητη και την ταυτόχρονη ανάπτυξη διαδρόμων πεζών και ποδηλάτων κατά μήκος της διαδρομής αυτής, καθώς έως τώρα δεν υφίσταται ούτε υποτυπώδης υποδομή ασφαλούς διέλευσης πεζών.

Δ) Η περιοχή που εκτείνεται από την οδό Τριών Ναυάρχων μέχρι την οδό Αρχ. Κυρίλλου.

Η περιοχή περιέχει τους χώρους αναψυχής του Φάρου, παιδική χαρά, χώρο στάθμευσης και χώρους περιπάτου. Το ΓΠΣ, δεν αναφέρει κάποια επιπλέον πρόταση, εφόσον η περιοχή έχει ήδη κάποιο χαρακτήρα. Απαιτείται όμως βελτίωση της προσβασιμότητας προς την περιοχή. Πρόκειται για περιοχή που ήδη φιλοξενεί αστικές χρήσεις γης (αναψυχή, εστίαση, αθλητισμό, χώρους στάθμευσης). Κύριο χαρακτηριστικό της περιοχής η γειτνίασή της με τον ιερό ναό του Αγίου Ανδρέα.

Σε συνδυασμό με το πάρκο των ευκαλύπτων που βρίσκεται στην περιοχή προτείνεται η δημιουργία αστικού παραθαλάσσιου πάρκου. Προς αυτή την κατεύθυνση ήδη στην περιοχή πραγματοποιούνται εργασίες εξυγίανσης και διαμόρφωσής της.

5.3.3 Νότιος Τομέας - Περιοχή του Νέου Λιμένα Πατρών – Ακτή Δυμαίων

Το περιβάλλον της παραλίας στην Ακτή Δυμαίων ήταν μέχρι σήμερα σημαντικά υποβαθμισμένο και απροσπέλαστο στο κοινό, αφού είχε γίνει χώρος παράνομης απόρριψης απορριμμάτων, εκβολής κάθε είδους αγωγών λυμάτων κ.λ.π. αλλά με τον κατάλληλο σχεδιασμό των χώρων, φύτευση, ανάπλαση και δημιουργία δυνατότητας προσπέλασης του κοινού η περιοχή έχει αρχίσει να αναβαθμίζεται σταδιακά.

Τα σημαντικά διεθνή προβλήματα και οι πιέσεις που δημιουργήθηκαν τα τελευταία χρόνια στον τομέα της βιομηχανίας και οι πολιτικές που ασκήθηκαν, συνετέλεσαν στη σταδιακή υποβάθμιση της περιοχής, αλλά και της περιβάλλουσας αυτήν ζώνης καθώς το τμήμα που έχει μέτωπο στη ζώνη του Νέου Λιμένα, ήτοι από την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου μέχρι τον ποταμό Γλαύκο, αποτελεί πλέον μια απαξιωμένη παλαιά βιομηχανική περιοχή με μεγάλες, μη χρησιμοποιούμενες ιδιοκτησίες και μεγάλα κτηριακά κελύφη, τα οποία όμως θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν στα πλαίσια μιας πολιτικής αναβάθμισης του χώρου.

Η παραλιακή ζώνη του βορείου τμήματος διαθέτει σημαντικό αριθμό παλαιών κτηρίων, τα οποία μπορούν να χαρακτηριστούν και ως κτήρια ιστορικής μνήμης (τα μικρά λιθόκτιστα της ΒΕΣΟ, η βίλα Τριάντη, τα κτήρια της ΔΕΥΑΠ, η βίλα Λαδόπουλου, το Πτωχοκομείο, κ.λπ), έχουν δε κηρυχθεί μερικά από αυτά ως διατηρητέα.

Εικόνα 5.11 Μικρά λιθόκτιστα της ΒΕΣΟ



Πηγή: www.googleearth.com, ίδια επεξεργασία

Εικόνες 5.12 Βίλα Τριάντη



Πηγή: www.temp24.gr

Εικόνα 5.13 Βίλα Λαδόπουλου



Πηγή: www.axortagos.gr

Εικόνα 5.14 Πτωχοκομείο



Πηγή: www.molonoti.gr

Στο ισχύον ρυμοτομικό της περιοχής είναι επίσης εμφανής η ασυνέχεια και η μη αναγνωσιμότητα του δικτύου κοινόχρηστων χώρων, πεζόδρομων και χώρων για κοινωφελείς εγκαταστάσεις, καθώς και η έλλειψη δυνατοτήτων διεξόδου στην παραλιακή ζώνη.

Το εκτός σχεδίου τμήμα, που αποτελείται από την παραλιακή ζώνη δυτικά της γραμμής του ΟΣΕ, νότια της οδού Ανθείας μέχρι και τον π. Γλαύκο, περιλαμβάνει και τις, ανατολικά της γραμμής του ΟΣΕ, εκτάσεις της Ένωσης Γεωργικών Συνεταιρισμών Πατρών (ΕΓΣΠ) και της πρώην Πειραιϊκής – Πατραϊκής.

Στο τμήμα αυτό δεν έχουν εμφανιστεί ακόμα τάσεις για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων. Χαρακτηριστική είναι η ανάπλαση που έγινε με πρωτοβουλία του Δήμου στην έκταση των πρώην Δημοτικών Σφαγείων, όπου έχει αναπτυχθεί και λειτουργεί πολιτιστικός πυρήνας με εκθεσιακούς χώρους παραδοσιακών αντικειμένων, αίθουσες ψυχαγωγίας, χώρους αναψυχής και κέντρο παραγωγής, κατανάλωσης και διάθεσης παραδοσιακής μπύρας.

Το ζητούμενο, στα πλαίσια μιας νέας πολεοδομικής θεώρησης, είναι να εισχωρήσουν λειτουργικά και να αναπτυχθούν παράλληλα χρήσεις γενικής κατοικίας (κυρίως κατοικία και μικρεμπόριο), καθώς και δραστηριότητες πολιτιστικές, ψυχαγωγικές, αθλητικές, ξενοδοχειακές, εκθεσιακές, εμπορίου, διοίκησης, πρόνοιας, τραπεζικές, που θα συνθέτουν την εικόνα τμήματος με κεντρικές λειτουργίες πόλης, έτσι ώστε να υπάρχει ζωή κατά το δυνατόν σε όλη τη διάρκεια του 24ώρου.

Θα πρέπει για το λόγο αυτό να προταχθεί και να αναδειχθεί η ανάγκη μελέτης και σχεδιασμού της περιοχής στα νέα δεδομένα και η εξασφάλιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και της βιωσιμότητας των νέων κοινωνικοοικονομικών συνθηκών που επικρατούν.

Η ανάπτυξη της περιοχής θα πρέπει να διασφαλίζει τη λειτουργική ποιότητα και τη βιωσιμότητα στα πλαίσια των αρχών της αειφορίας.

Είναι προφανές ότι η λειτουργία του νέου λιμανιού στο μέτωπο του τμήματος της πόλης που έχει αναπτυχθεί στην Ακτή Δυμαίων θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές στις λειτουργίες του υφιστάμενου πολεοδομικού ιστού και θα προκαλέσει, λόγω των νέων αναγκών στήριξης του λιμανιού, εγκατάσταση νέων χρήσεων και μορφών επιχειρηματικής δραστηριότητας και θα εμφανιστούν εδώ κυρίως επιχειρήσεις και υπηρεσίες που συνδέονται με τον τομέα της ναυτιλίας.

Ο Δήμος Πατρέων, αναγνωρίζοντας τη σημασία της περιοχής της Ακτής Δυμαίων ενόψει της κατασκευής και λειτουργίας του νέου λιμένα, τις νέες τάσεις που θα

δημιουργηθούν για αλλαγή των χρήσεων γης και των πολεοδομικών λειτουργιών, ανέθεσε την εκπόνηση μελέτης με τίτλο: "Πολεοδομική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της παλαιάς βιομηχανικής περιοχής στην Ακτή Δυμαίων" (Κλουτσινώτη Ουρ., Κουτρέτση Π. κ.ά., 2002).

Στην πιο πάνω μελέτη γίνεται λεπτομερής καταγραφή των ακινήτων, της έκτασής τους, του ιδιοκτησιακού καθεστώτος και της σημερινής χρήσης τους. Έχει επίσης καταγραφεί ο υφιστάμενος κτηριοδομικός εξοπλισμός, ο οποίος αξιολογείται από την άποψη της δυνατότητας συντήρησης και επανάχρησης, καθώς και από την άποψη της προστασίας στοιχείων πολιτισμού και ιστορικής μνήμης.

Οι μελετητές μέσα από την χωροταξική και πολεοδομική θεώρηση της περιοχής και την επεξεργασία των προτάσεων και απόψεων των αρμοδίων φορέων της πόλης, διατύπωσαν προτάσεις αξιοποίησης των σημαντικότερων ακινήτων στις ακόλουθες ομάδες χρήσεων:

- Ξενοδοχεία (περιλαμβάνουν μονάδες κάθε κατηγορίας)
- Αναψυχή – πολιτισμός (περιλαμβάνονται οι δραστηριότητες: καφεενία – εστιατόρια, μουσεία, κινηματογράφοι, θέατρα, βιβλιοθήκες, αίθουσες πολιτιστικών εκδηλώσεων και εκθέσεων, γυμναστήρια, κ.τ.λ.)
- Συνεδριακό κέντρο (πλήρως οργανωμένο συγκρότημα με ικανότητα φιλοξενίας μεγάλου αριθμού συνέδρων)
- Εκθεσιακό κέντρο (χώρος φιλοξενίας μεγάλων εμπορικών εκθέσεων)
- Γραφεία – Υπηρεσίες (περιλαμβάνονται δραστηριότητες για τις οποίες καταβάλλεται ιδιωτική δαπάνη. Όχι γραφεία Δημοσίων Υπηρεσιών ή εξυπηρέτησης του λιμανιού)
- Κατοικία (περιλαμβάνονται κατοικίες κάθε είδους)
- Βιοτεχνία – αποθήκες (περιλαμβάνονται κάθε είδους βιοτεχνικά καταστήματα).

Για το οδικό δίκτυο της περιοχής προτείνεται η διάρθρωση και ιεράρχηση δικτύου πεζών και οχημάτων. Στα πλαίσια αυτά έχει σχεδιαστεί δίκτυο πεζόδρομων, που συνδέουν την ενδοχώρα με την παραλιακή ζώνη.

Ως κεντρική ραχοκοκαλιά του συστήματος πεζόδρομων – πρασίνου προτείνεται η ζώνη κατάληψης της σημερινής μετρικής σιδηροδρομικής γραμμής, μετά τη μεταφορά της στο χώρο του λιμανιού.

Προσδοκείται λοιπόν οι νέες χρήσεις που θα διεισδύσουν, οι οποίες θα συνδέονται με τις λιμενικές λειτουργίες, να περιλαμβάνουν σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό τις χρήσεις κέντρου πόλης, γεγονός που προοιωνίζει τη βελτίωση του χαρακτήρα και της εμφάνισης της περιοχής. (Μελέτη Κλουτσιωτή, Κουτρέτση Π. κ.ά., 2002).

Ο γενικός σχεδιασμός των χρήσεων γης και οι κατευθύνσεις της πολεοδομικής ανάπτυξης της περιοχής θα αντιμετωπιστούν στην υπό σύνταξη μελέτη του νέου ΓΠΣ της Πάτρας. Στις νέες ρυθμίσεις θα πρέπει να αντιμετωπιστούν:

- Η απομάκρυνση των οχλουσών βιομηχανικών δραστηριοτήτων που λειτουργούν στην περιοχή και η εγκατάστασή τους στη ΒΙΟΠΑ Γλαύκου ή στη ΒΙΠΕ Πατρών.
- Η θέσπιση ειδικών επιχειρηματικών χρήσεων και ειδικών όρων δόμησης, προκειμένου να ευνοηθεί η προσέλκυση κεφαλαίου για την πραγματοποίηση σύγχρονων κατασκευών, που θα προκαλέσουν το σοβαρό επιχειρηματικό δυναμικό της πόλης και της χώρας να επενδύσουν σε έργα και δραστηριότητες εμπορευματικές, ξενοδοχειακές, πολιτιστικές και άλλες, διεθνούς εμβέλειας, συνάδουσες με τις λιμενικές ανάγκες και γενικότερα με το ρόλο της Πάτρας ως κόμβου διευρωπαϊκών δικτύων, συνδυασμένων μεταφορών και ως διαμετακομιστικού κέντρου.
- Οριοθέτηση της περιοχής που περιλαμβάνει την παραλιακή ζώνη δυτικά της σιδηροδρομικής γραμμής, νότια της οδού Ελ. Βενιζέλου και μέχρι τον ποταμό Γλαύκο και το εκτός σχεδίου πόλης τμήμα που βρίσκεται νότια της οδού Ανθείας και ανατολικά της σιδηροδρομικής γραμμής, στην οποία προτείνεται η θέσπιση κανόνων δόμησης και λειτουργίες "επιχειρησιακού πάρκου".
- Για την ολοκληρωμένη πολεοδομική μετάλλαξη της περιοχής και την προσαρμογή της σε νέα δεδομένα, θα πρέπει να καθοριστεί ως περιοχή υπό ανάπλαση η ενδοχώρα, σε βάθος μέχρι τη θεωρητική επέκταση προς νότο της οδού Ι. Πράτσικα.
- Στα πλαίσια των ρυθμίσεων του ΓΠΣ, θα πρέπει επίσης να αντιμετωπιστεί η ομαλή διαβάθμιση από την παραλιακή ζώνη ("επιχειρησιακό πάρκο") προς την ενδοχώρα, με επιλεγμένη ανάμιξη των χρήσεων γης και της ποικιλίας των λειτουργιών, η οποία θα ενισχύσει τη ζωντάνια και την ελκυστικότητα και των δύο μερών, του παραλιακού μετώπου και της ενδοχώρας αντίστοιχα. Στην κατεύθυνση αυτή θα συμβάλλει η μετατροπή της αμιγούς, σε γενική κατοικία.

Το στοιχείο αυτό θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για αναβάθμιση – ανάπλαση της ενδοχώρας, λόγω της υπεραξίας της γης που θα προκληθεί.

- Στα πλαίσια του πολεοδομικού σχεδιασμού θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στο πράσινο, την κυκλοφορία (πεζών και οχημάτων), την αισθητική του αστικού τοπίου και τη δημιουργία αποδεκτού φιλικού περιβάλλοντος. Επίσης, απαιτείται η εξασφάλιση κοινόχρηστων χώρων, ανοιγμάτων – πλατειών – αλσών στην οικιστική περιοχή πίσω από τον νέο λιμένα.

Θεωρώ ότι για την ανάπλαση της περιοχής απαιτείται η διάνοιξη αρκετών νέων, κάθετων στην ακτή, δρόμων – πεζόδρομων, ως αξόνων διείσδυσης στη μετόπισθεν ενδοχώρα.

Μια ακόμα θετική παρέμβαση θα είναι η διάνοιξη νέας αρτηρίας στην ενδοχώρα, παράλληλης της Ακτής Δυμαίων, η οποία θα συμβάλλει σημαντικά στην ανακούφιση του πρόσθετου φόρτου που θα επωμιστεί η παραλιακή οδός, λόγω της λειτουργίας του νέου λιμένα. Η αρτηρία αυτή μπορεί να αποτελέσει και την επέκταση μιας εκ των οδών Κορίνθου ή Μαιζώνος.

Στα πλαίσια του νέου σχεδιασμού, ευεργετικό παράγοντα για την περιοχή αποτελεί η μεταφορά της σιδηροδρομικής γραμμής στο λιμενικό χώρο και η απελευθέρωση της επιφανειακής λωρίδας που καταλαμβάνει σήμερα. Από την πλευρά του ΟΣΕ, υπάρχει η πρόθεση διάθεσης της υφιστάμενης ζώνης για γραμμή τραμ, λύση κατά τη γνώμη μου θετική για το κυκλοφοριακό της Πάτρας, που θα συμβάλλει επίσης στη μεταφορά νότια των δραστηριοτήτων και λειτουργιών του κέντρου της πόλης.

Η ένταξη στο κυκλοφοριακό δίκτυο της περιοχής των δύο νέων αρτηριών, Ελευθερίου Βενιζέλου και Παραγλαύκιων οδών (υπό κατασκευή), καθώς και ο ανισόπεδος κόμβος στο Γλάυκο θα απορροφήσουν τη βαριά κυκλοφορία του νέου λιμανιού και θα βοηθήσουν επιπλέον στην ανακούφιση της αστικής κυκλοφορίας.

Παρόλα αυτά εκτιμώ ότι θα υπάρξει αύξηση της αστικής κυκλοφορίας, ιδιαίτερα στην Ακτή Δυμαίων, λόγω των νέων αναγκών εξυπηρέτησης των Υπηρεσιών του λιμανιού και καθώς αποτελεί σήμερα κοινή συνείδηση ότι με νέους δρόμους και διαπλατύνσεις των υφισταμένων δεν αντιμετωπίζεται μακροπρόθεσμα το κυκλοφοριακό πρόβλημα των πόλεων θεωρώ ως εκ τούτου μονόδρομο τη θέσπιση κανόνων ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας και περιορισμού του αυτοκινήτου στην πόλη.

Προτείνω λοιπόν η ανάπλαση της οδού της Ακτής Δυμαίων να στοχεύει στην μείωση των παρατηρούμενων ταχυτήτων και φόρτων και την ανάδειξη του παραλιακού

μετώπου. Τα μέτρα προς την κατεύθυνση αυτή είναι η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και της διαχωριστικής νησίδας, η πρόβλεψη χώρων στάθμευσης παρά την οδό και η δημιουργία σηματοδοτημένων διαβάσεων πεζών (κυρίως στις απολήξεις των πεζόδρομων / ποδηλατόδρομων).

Με τον τρόπο αυτό η είσοδος οχημάτων (και κυρίως φορτηγών) προς την πόλη θα αποθαρρύνεται και θα κατευθύνεται προς τις παραγλαυκίες οδούς, ενώ ο δρόμος θα είναι ελκτικός για τους τουρίστες και τους επισκέπτες.

Ο Νότιος τομέας διαχωρίζεται στις κάτωθι περιοχές:

A) Η περιοχή που εκτείνεται από την οδό Αρχ. Κυρίλλου μέχρι το χείμαρρο Διακονιάρη (Λεωφ. Ελευθ. Βενιζέλου).

Πρόκειται για μια περιοχή περιφραγμένη ασυντήρητη και βρώμικη που όμως τους τελευταίους μήνες έχει ξεκινήσει προσπάθεια καθαρισμού και χωματουργικών εργασιών εξυγίανσης / διαμόρφωσης.

B) Η περιοχή που εκτείνεται από το χείμαρρο Διακονιάρη έως τον ποταμό Γλαύκο - Νέος Λιμένας Πατρών.

Σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο στην υπόψη περιοχή προτείνεται η χωροθέτηση ενός κέντρου επιχειρηματικού χαρακτήρα, αποφεύγοντας την ανάπτυξη πολυκαταστημάτων και υπεραγορών. Αξιοποιώντας παράλληλα τη συγκέντρωση εγκαταλελειμμένων πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων (π.χ. Πειραϊκή Πατραϊκή) είναι εφικτό το κέντρο αυτό να αναπτυχθεί προγραμματισμένα και οργανωμένα εξασφαλίζοντας και τους απαιτούμενους χώρους για τη φιλοξενία, εμπορικών και εφοδιαστικών (logistics) χρήσεων και συμπληρωματικά μεταφορικών δραστηριοτήτων. Οι εκτός σχεδίου εκτάσεις της Πειραϊκής Πατραϊκής (ιδιοκτησίας ΟΛΠΑ) προτείνεται να ενταχθούν στο σχέδιο και να αποτελέσουν τμήμα του επιχειρησιακού κέντρου, ως αντιστάθμισμα της απελευθέρωσης του θαλασσιού μετώπου.

Στα πλαίσια του Ρυθμιστικού σχεδίου εντάσσεται η Μελέτη Ανάπλασης Περιοχής Επιχειρησιακού Πάρκου:

Ανάπλαση και ανάπτυξη της περιοχής του Επιχειρησιακού Πάρκου (παλαιά βιομηχανική περιοχή της Πάτρας) με σημειακές αναπλάσεις των υπαρκτών

βιομηχανοστασίων, εργοστάσιο Pirelli, Πειραϊκής – Πατραϊκής, Λαδόπουλου ΒΕΣΟ και με κατάλληλη προσαρμογή της μελέτης "πολεοδομική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της παλαιάς βιομηχανικής περιοχής στην Ακτή Δυμαίων" στην πρόταση για δημιουργία στη θέση αυτή Επιχειρησιακού Πάρκου σε σχέση με το νέο λιμάνι. Ειδικότερα:

- Οι εγκαταστάσεις της Πειραϊκής – Πατραϊκής: Ήδη κτήμα του ΟΛΠΑ προορισμένο για εγκατάσταση των υπηρεσιών & γραφείων του Νέου Λιμένα, σε έκταση 250 στρ., με εκτεταμένες κτηριακές εγκαταστάσεις σε καλή κατάσταση, καλό δείγμα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής του μοντέρνου κινήματος & περιποιημένους εξωτερικούς χώρους. Προτείνεται η ανάπλαση – επανάχρηση του κτηριακού αποθέματος, δυνητικά με αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, αντί της κατεδάφισης – ανοικοδόμησης.
- Οι εγκαταστάσεις της Βιομηχανίας Λαδόπουλου: Επειδή τα κτίσματα που απομένουν μετά την ανάπλαση του κεντρικού ως εκθεσιακού χώρου είναι παλιά, παραπήγματα, προτείνεται η κατεδάφιση, η απελευθέρωση του περιβάλλοντος χώρου & η μετατροπή του σε πάρκο εκθέσεων γλυπτικής

Εικόνα 5.15 Πειραϊκή Πατραϊκή



Πηγή: w.w.w.tanea.gr

Εικόνα 5.16 Βιομηχανία Λαδόπουλου



Πηγή: [www.google earth](http://www.google-earth), ίδια επεξεργασία

Επιπλέον των παραπάνω προτείνεται και αναγνωρίζεται μία νέα περιοχή, γραμμικού χαρακτήρα, η οποία επεκτείνεται κατά μήκος της περιοχής του νέου λιμένα. Ρόλος της περιοχής αυτής είναι να λειτουργήσει ως φυσική προστασία και περιοχή διαχωρισμού μεταξύ λιμένα και πόλης (buffer zone). Η περιοχή αυτή προκύπτει από τη συνένωση του προβλεπόμενου χώρου πράσινου και των πεζοδρομίων της οδού ακτής Δυμαίων. Στην περιοχή αυτή προτείνεται να αναπτυχθεί αστικό πράσινο καθώς και να κατασκευαστεί ένας διαμήκης πεζόδρομος – ποδηλατόδρομος που να ενώνει τις βόρειες περιοχές με τις νότιες, αλλά και τις νοτιότερες παραλιακές των πρώην Δήμων Παραλίας και Βραχναϊκών.

Γ) Η περιοχή που εκτείνεται από τον ποταμό Γλαύκο έως το χείμαρρο Παναγίτσα (οδός Α. Παπανδρέου)

Περιοχή που φιλοξενεί ήδη αστικές χρήσεις γης καθώς και οικιστικές δραστηριότητες. Στο θαλάσσιο μέτωπο της περιοχής αυτής υπάρχει η διαμόρφωση που έγινε στο πλαίσιο του προγράμματος Urban. Όλες οι εγκαταστάσεις (πλατείες, πεζόδρομοι, κ.λπ.) είναι σε κακή κατάσταση, βρώμικες και ασυντήρητες. Ειδικότερα

ο πεζόδρομος έχει απαξιωθεί πλήρως. Οι όποιες διαμορφώσεις έχουν απαξιωθεί και απαιτείται άμεση αποκατάσταση και συντήρησή τους.

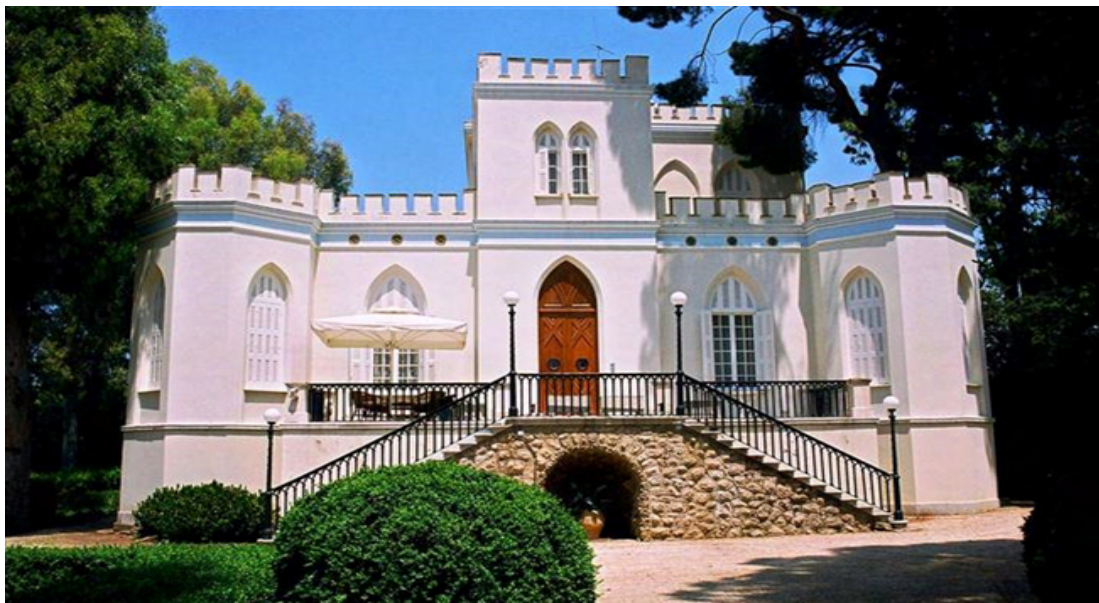
Η περιοχή διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη λειτουργία του θαλασσιού μετώπου γιατί λειτουργεί αφ' ενός ως περιοχή προστασίας – εκτόνωσης από την περιοχή του νέου λιμένα και της ανάντη (ανατολικά) περιοχής του ΒΙΟΠΑ και εφ' ετέρου σηματοδοτεί την έναρξη του ιστορικού παραλιακού μετώπου της Πάτρας (Εγγλέζικα, κ.λπ.).

Εικόνα 5.17 Η βίλα της οικογένειας Κρόου (Crowe), κατασκευής 1830, στη συνοικία Εγγλέζικα στην περιοχή της Παραλίας Πατρών



Πηγή: www.el.wikipedia.org

Εικόνα 5.18 Το "κτήμα Σωτηριάδη", κατασκευής 1901, στο Μονοδένδρι



Πηγή: www.el.wikipedia.org

Χάρτης 5.4 Νότιος τομέας-Προτάσεις



Πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε./Γ.Γ.Δ.Ε./ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ, Κ/Ξ ΠΑΤΡΑ 2000 ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ, ίδια επεξεργασία

Κεφάλαιο 6: Συμπεράσματα

Στην παρούσα διπλωματική εργασία αφού έγινε η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης με τη βοήθεια της SWOT Analysis διαμορφώθηκε ένα σύνολο προτάσεων γενικότερων χωρικών κατευθύνσεων, χρήσεων γης και έργων ανάπλασης-προστασίας του αστικού περιβάλλοντος, για την εξυγίανση και ανάπτυξη του θαλασσίου μετώπου και της ενδοχώρας του βάσει των αρχών του βιώσιμου αστικού σχεδιασμού.

Τα νέα δεδομένα που δημιουργούνται στην Πάτρα από την κατασκευή του νέου λιμανιού σε συνδυασμό με τις οδικές συνδέσεις και τη νέα γραμμή του ΟΣΕ εντός του λιμενικού χώρου, απαιτούν την παράλληλη ανάληψη δράσεων σε δύο κυρίως ενότητες:

- την ολοκληρωμένη διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος
- την ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης

Για τη διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος απαιτείται δράση σε όλα τα επίπεδα. Οι εθνικές και περιφερειακές αρχές, όπως και οι τοπικές – δημοτικές, έχουν όλες το ρόλο τους. Είναι σήμερα απαραίτητο, όσο και εφικτό, οι τοπικές αρχές να σχεδιάσουν ολοκληρωμένες προσεγγίσεις στη διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος, υιοθετώντας μακροπρόθεσμα στρατηγικά σχέδια δράσης, με λεπτομερείς αναλύσεις για τις πολιτικές και τα μέτρα υλοποίησης.

Στο νέο τοπικό ολοκληρωμένο πλαίσιο διαχείρισης του αστικού περιβάλλοντος θα πρέπει ο Δήμος της Πάτρας να ενσωματώσει τους πιο κάτω στόχους:

- Βιώσιμος πολεοδομικός σχεδιασμός (χρήσεις γης, ρυμοτομικό, αναπλάσεις) προκειμένου να αποφευχθεί η άναρχη δόμηση. Η ολοκληρωμένη διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος θα επικεντρωθεί επίσης σε πολιτικές βιώσιμης χρήσης γης και ευαισθητοποίησης των πολιτών. Υπό το πρίσμα αυτό, θα επιδιωχθεί στον χωροταξικό σχεδιασμό των νέων, υπό ένταξη περιοχών, καθώς και στις υπό ανάπλαση περιοχές, η εξοικονόμηση χώρου, μείξη χρήσεων και η εξασφάλιση ορθολογικής χρήσης γης. Είναι τα στοιχεία που θα αποτελέσουν τον αμυντικό μηχανισμό της πόλης απέναντι στην πίεση των ιδιωτικών οικονομικών συμφερόντων, που θα επιδιώξουν την εγκατάστασή τους σε θέσεις κοντά στα νέα δίκτυα μεταφοράς και ιδιαίτερα κοντά στο νέο λιμάνι.

- Κυκλοφοριακός σχεδιασμός – σχέδια βιώσιμων μεταφορών στα νέα δεδομένα της πόλης, που θα προωθήσουν τη δημόσια συγκοινωνία, θα ενθαρρύνουν τη χρήση ποδηλάτου και θα δίνουν χώρο στον πεζό. Έτσι θα αντιμετωπιστεί το κυκλοφοριακό και θα επιτευχθεί μείωση της ρύπανσης του αέρα και της ηχορύπανσης, με θετικές επιδράσεις στην υγεία των κατοίκων.

Η βιώσιμη διαχείριση της παράκτιας ζώνης σημαίνει, όχι μόνο ανάπτυξη με σεβασμό στις φυσικές και πολιτισμικές ιδιαιτερότητες αλλά και εξασφάλιση των προϋποθέσεων για την κοινωνική ευημερία του παράκτιου πληθυσμού, ο οποίος αντιμετωπίζει ιδιαίτερα προβλήματα.

Απαιτείται επίσης η σύνδεση και ο συγκερασμός διάφορων πολιτικών (οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών), που έχουν επιπτώσεις στην παράκτια περιοχή και η λήψη αποφάσεων που θα προκύπτουν από μια μεθοδολογία συμμετοχικού σχεδιασμού.

Στόχος πρέπει να είναι ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός, η επίλυση των συγκρούσεων και η αναζήτηση συνεργιών ανάμεσα στις ανθρώπινες δραστηριότητες και τις επιπτώσεις στους φυσικούς πόρους και τα οικοσυστήματα. Είναι ο πλέον πρόσφορος τρόπος για να διασφαλιστεί μακροπρόθεσμα η ανάπτυξη στην παράκτια ζώνη και η επίτευξη των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών στόχων και προτεραιοτήτων.

Βιβλιογραφία – Πηγές Τεκμηρίωσης

Ελληνόγλωσσες

Αβδελίδη, Κ. (2010): "*Η Χωρική Εξέλιξη 4 Μεγάλων Ελληνικών Πόλεων*". Έρευνα – Μελέτη. Κείμενα Εργασίας Εθνικού Κέντρου Κοινωνικών Ερευνών, 21

Αγγελίδης, Ι., Μηλιώνης, Ν., Παππάς, Β., (1997): "*Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Συμβουλίου Περιοχής 7ης Εδαφικής Περιφέρειας Νομού Αχαΐας*". Τεύχη Α', Β' και Γ' φάσης. Πάτρα

Αναπτυξιακή Δημοτική Επιχείρηση Πατρών, (1996): "*Αναπτυξιακή μελέτη του Νομού Αχαΐας*", τεύχη Α', Β' και Γ' Φάσης, ΥΒΕΤ, Αθήνα

Αραβαντινός, Α. (2007) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Αθήνα: Συμμετρία

Αργυριάδου, Ε., (2008): "*Μελέτη Δυνητικών Χρήσεων Γης και Αξιοποίησης της Περιοχής του οδικού Άξονα γύρω από τον Λιμένα Πατρών για την Καταγραφή Λύσεων και την Συμβολή στην Αειφόρο Οικονομική και Κοινωνική Ανάπτυξη*". Νομαρχιακή Επιχείρηση Ανάπτυξης Ν.Α. Αχαΐας

Αρώνης, Δρέττας, Καρλαύτης, Καρπούζογλου Π., Παναγιώτου Μ., Παππάς Β., (1996): "*Οργάνωση χερσαίων χωρών λιμένα Πατρών. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης*". Α' Φάση. Λιμενικό Ταμείο Πατρών, Πάτρα

Αρώνης, Δρέττας, Καρλαύτης, ΤΡΙΤΩΝ, Μηλιώνης Ν, (2004).: "*Μελέτη Αναμόρφωσης της Χωροταξικής και Κυκλοφοριακής Οργάνωσης των Χερσαίων Χώρων και Βελτίωσης της Λιμενικής Υποδομής του Λιμένα Πατρών. Τεχνική Έκθεση Λειτουργικής Διάταξης και Κτιριολογικού Εξοπλισμού Λιμένα - Όροι Δόμησης και Χρήσεις Γης*". ΟΛΠΑ, Πάτρα

Ασπρογέρακας, Ε., Σερραός, Κ., Σοφιανόπουλος, Δ. (2007): "*Χωρικές Μεταβολές και Πολιτικές Ανασχεδιασμού Παράκτιων Αστικών Περιοχών. Διερεύνηση Δυνατοτήτων Αστικής Αναβάθμισης στις Περιπτώσεις της Αθήνας και του Αμβούργου*". Αθήνα: 8^ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό Συνέδριο (ανασύρθηκε ηλεκτρονικά από:

<http://geolib.geo.auth.gr/digeo/index.php/pgc/article/view/9600/9349>, προσβάσιμη στις 18/ 03/2015)

Βαγγέλας, Κ.Γ., (2008): *"Δυναμική Ισορροπία Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα στην Παραγωγή των Λιμενικών Υπηρεσιών"*. Διδακτορική Διατριβή. Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Σχολή Επιστημών της διοίκησης, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών.

Βλαστός, Θ. (2003): *"Δίκτυο Υποδομής Ποδηλάτου Στην Πάτρα"*. Μελέτη. ΕΜΠ, Αθήνα

Βλαστός, Θ., Μηλάκης, Δ. (2007): *Ερευνητικό Πρόγραμμα: Ένταξη του ποδηλάτου στις ελληνικές πόλεις*. ΕΜΠ, Αθήνα

Γιαννόπουλος, Γ. (1998): *Θαλάσσιες Μεταφορές*. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις «Παρατηρητής»

Γεωργάκης, Γ. (2009): *"Οι όψεις του Αστικού Τοπίου στις Παράκτιες Πόλεις - Το παράδειγμα του Δήμου Αρτέμιδος Αττικής"*. Εργασία. ΕΜΠ, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
(ανασύρθηκε ηλεκτρονικά από: courses.arch.ntua.gr/fsr/129126/8_7_2009.pdf, στις 05/12/2014)

Γόγολα, Α. (2005): *"Σχέση Νέου Λιμανιού Και Πόλης. Η Περίπτωση Της Πάτρας"*. Διπλωματική εργασία. Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, τμήμα: Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Έργων Υποδομής, Πάτρα

Γόγολα, Α. (2012): *"Αναγκαιότητα Θέσπισης Προτύπων Υποδομών Ποδηλάτου Για Την Ελληνική Πόλη"*. Παρουσίαση. Βόλος: 1^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Αστικής Βιώσιμης Κινητικότητας

Γοσπονδίνη, Α. (2006): *Τα αναδυόμενα αστικά τοπία - Το διεθνές πλαίσιο: Σκιαγραφώντας ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα αστικά τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης*, στο Γοσπονδίνη, Α., Μπεριάτος, Θ. (επιμ): *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*. Αθήνα: εκδόσεις Κριτική

Δοξιάδης, Γραφείο. (1996): *"Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας της Πάτρας"*. Μελέτη, Πάτρα

Θεώρημα Α.Ε. Σύμβουλοι Ανάπτυξης, (2009): *Μελέτη Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προγράμματος Προστασίας Οικιστικού Συγκροτήματος Πάτρας*, ΥΠΕΧΩΔΕ, Δ/ση Πολεοδομικού Σχεδιασμού

Καλαμιώτης, Ι., Καρύδη, Α., (2014): *"Αμήχανη Πόλη"*. Ερευνητική Εργασία. Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Καμπούρη, Ε. (επιμ.) (2005): *"Ανάπλαση Και Αναζωογόνηση Λιμενικών Ζωνών. Το Παράδειγμα Των Docklands Του Λονδίνου Και Του Λίβερπουλ"*. Αθήνα (ανασύρθηκε ηλεκτρονικά από: <http://courses.arch.ntua.gr/106788.html>, στις 11/03/2015)

Καρύδης, Δ. (2006): *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπασωτηρίου

Κεφαλογιάννης, Ν. (2008): *"Οι Αστικές Παραλίες ως Μέσο Ανάπλασης των Παράκτιων Μετώπων και Οικονομικής Ανάπτυξης των Πόλεων"*. Άρθρο στο περιοδικό «Αρχιτέκτονες», τεύχος 71 – περίοδος Β/Σεπτέμβριος/Οκτώβριος 2008 (ανασύρθηκε ηλεκτρονικά από <http://www.sadas-pea.gr/architektones-71/>, στις 11/03/2015)

Κοδρός, Ν., Αναγνωστόπουλος, Π. (2005): *"HAFFENCITY AMBOΥΡΓΟ – Πόλη λιμάνι στις όχθες του Έλβα"*. Διάλεξη στη Σχολή Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ, Αθήνα 2005

Κοδρός, Ν. (2008): *"Όψεις Του Σχεδιασμού Στη Λιμενική Ζώνη Της Πάτρας"*. Εργασία ΕΜΠ, Αθήνα

Λαλιώτη, Β. (2012): *"Ανάπλαση Βόρειας Προβλήτας Στην Παράκτια Ζώνη Της Πάτρας"*. Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ, Αθήνα

Μανδαλάκη, Γ. (2013): *"Τρισδιάστατη Προσομοίωση Της Λειτουργίας Του Νέου Λιμανιού Της Πάτρας Σε Λογισμικό Simio"*. Διπλωματική Εργασία. Πανεπιστήμιο Πατρών

Μελετητικά γραφεία: Κλουτσινιώτη, Ουρ., Κουτρέτση, Π., Λέντζου, Π., Παπαγεωργίου – Τορτοπίδη, Ν. (2001): *"Πολεοδομική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της παλαιάς βιομηχανικής περιοχής στην Ακτή Δυμαίων"*

Μηλιώνης, Ν. (2005): *"Υπόμνημα σχετικά με την οργάνωση των χερσαίων χώρων του λιμένα Πατρών – Καθορισμό χρήσεων και όρων Δόμησης"*. Πρακτικά 6^{ης} Συνεδρίασης Επιτροπής Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Κυκλοφοριακής Ρύθμισης του Δήμου Πατρέων. Πάτρα

Μουτζούρης, Κ. (επιμ.) (2013): *"Προδιαγραφές Προγραμματικών Σχεδίων (Master Plan) Λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος"*. Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου/ Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής.

Μωραΐτης, Κ. (2011): *"Τοπία Λιμανιών: Η Ανάπλαση Των Λιμενικών Ζωνών Και Η Συμβολή Τους Στην Αναβάθμιση Του Αστικού Τοπίου"*. Κείμενο συμμετοχής στα πρακτικά Πέμπτου Πανελλήνιου Συνεδρίου Λιμενικών Έργων, Αθήνα

Παππάς, Β., Αγγελίδης, Γ., Μηλιώνης Ν., κ.α., (1995): *"Μελέτη Στρατηγικής Ανάπτυξης Δυτικής Αχαΐας"*. Κέντρο Τοπικής Ανάπτυξης Δυτικής Αχαΐας. Κάτω Αχαΐα.

Παππάς, Β. (2006) *Πάτρα: "Η πολεοδομική φυσιογνωμία της Πόλης"*. Διάλεξη μαθήματος. Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ

Παππάς, Β. (2010), *Πάτρα: "Θαλάσσιο Μέτωπο-Λιμένας-Πόλη"*. Ερευνητικό Έργο, Πανεπιστήμιο Πατρών

Παρδάλη, Α. (2001): *Η Λιμενική Βιομηχανία*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης

Παρδάλη Α. (2007): *Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης

Σκλίδα, Σ. (επιμ.)(2009): *Εμπορικοί Λιμένες Ελλάδος*, ΑΤΕΙ Θεσσαλονίκης. Διαθέσιμο στο eureka.lib.teithe.gr:8080/.../Emporikoi%20Limenes%20Ellados.pdf, (τελευταία πρόσβαση στις 20/05/2015)

Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (2010): "*Πάτρα – Σταυροδρόμι Ανάπτυξης Το Παραλιακό Μέτωπο*". Ενημερωτικό Δελτίο. Τεύχος 2603. Διαθέσιμο στο http://portal.tee.gr/portal/page/portal/press/ENHMEROTIKO_DELTIO/ED-YEAR-2010/ED2603, (τελευταία πρόσβαση στις 15/04/2015)

Τζώρτζης, Α. (2012): "*Αστικός Χώρος και Παράκτιο Τοπίο – Παρέμβαση στο Παραλιακό Μέτωπο της Πάτρας*". Διπλωματική Εργασία. ΕΜΠ, Αθήνα

Τριανταφύλλου, Κ. (1980): *Ιστορικό λεξικό των Πατρών*. Πάτρα: β έκδοση

«ΦΙΛΩΝ» Α. Πανταζής – Παν. Κυριακοπούλου & Συνεργάτες Ο.Ε. – Ε. Βακαλοπούλου, (2009): "Αναθεώρηση και Επέκταση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Πατρέων"

Τριανταφύλλου Τ., Παππάς Β., (1996): "*Διερεύνηση καθορισμού περιοχών υποδοχής συντελεστή δόμησης εντός του Εγκεκριμένου Σχεδίου Πόλεως Πατρών, με τη χρήση Γ.Σ.Π. και ψηφιακών χαρτών*". Πρακτικά 3ου Εθνικού Συνεδρίου Χαρτογραφίας με θέμα *Χαρτογραφία και Χάρτες στην Τοπική και Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση*, Καλαμάτα.

Τσονάκας, Β. (1997): *Πολεοδομικό Συγκρότημα Πάτρας: εικόνες στο χώρο και στο χρόνο, στο: "Η Πολιτιστική Φυσιολογία της Πάτρας"*, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα

Υπουργείο Οικονομίας: Διαχειριστική Αρχή του Κ.Π.Σ.: "*Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007 – 201*"

Χλωμούδης, Κ. (2001): *Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων*. Εκδόσεις J & J Ελλάς

Ξενόγλωσσες

Baltazar R. and Brooks M. R. (2007), *Port governance, devolution, and the matching framework: A configuration theory approach*. In: M. R. Brooks & K. Cullinane (Eds) *Devolution, port governance and port performance, research in transport economics* (Vol.17, pp. 379 - 403). London: Elsevier

Brooks, Mary R. and Athanasios A. Pallis (2012), *Classics in Port Policy and Management*, Camberley, UK: Edward Elgar Publishing.

Cadell, C., Falk, N., King, F., (2008): "Regeneration in European cities - Making connections". York U.K., Joseph Rowntree Foundation. (Available at <http://www.Jrf.org.uk/publications/regeneration-European-cities-makingconnections>, last access 22/02/2015)

Cartas urbanas, (2004): "International Review of Urbanism". vol. 10 – 2004. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Cullinane, K. and Mary R. Brooks (2007): "*Governance Models Defined* (Chapter 18) in Brooks, Mary R. and Kevin Cullinane (eds), *Devolution, Port Performance and Port Governance*". *Research in Transport Economics*, 17, 405-436.

Daamen T. (2007): "*Sustainable Development of the European Port-City Interface. W19-The Sustainable City*". ENHR International Conference: *Sustainable Urban Areas*, Rotterdam 25-28/6.

(Available at <http://www.enhr2007rotterdam.nl/home.htm>, last access 22/02/2015)

Evans, S. R. and Hutchins, M. (2002): *The development of strategic transport assets in Greater Manchester and Merseyside: does local governance matter?* *Regional Studies*, 36, 429–438.

Hall V.P, Hesse M., Rodrigue J. (2006): *Re - Exploring the Interface between Economic and Transport Geography, Environment and Planning A* Volume 38, pp 1401-1408, London U.K.

Hoyle, B.S. & Pinder, P.A. (1992): *European Port Cities in transition*, co. Published by Halsted Press, New York

Osborne, D., Gaebler, T. (1992): *Reinventing Government: How the Entrepreneurial Spirit Is Transforming the Public Sector*. Reading, MA: Addison-Wesley.

Pappas, V. (2006): "*Small metropolitan areas in rapid transition: the case of Patras*". *Proceedings of 46th Congress of the European Regional Science Association Enlargement, Southern Europe and the Mediterranean*. Volos, Greece

Wendel Duchscherer – Architects & Engineers. (2009): *Preliminary Draft: Town Of Hamburg Local Waterfront Revitalization Program*.

Θεσμικό Πλαίσιο

Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ128/Α/2008)

Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α για τον Τουρισμό (ΦΕΚ 1138/Β/2009)

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α Δυτικής Ελλάδας (ΦΕΚ/Β/1470/9.10.2003)

Υπ' αριθ. 3/2002 απόφαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων: "Χρήσεις γης και όροι, περιορισμοί δόμησης στη χερσαία ζώνη του Νέου Λιμένα Πάτρας"

Ν. 2971/2001 "*Αιγιαλός Παραλία και άλλες Διατάξεις*" (ΦΕΚ 285/Α'/2001)

Ιστοσελίδες

Δήμος Πατρέων (2014c) Τοπική Οικονομία.

Διαθέσιμο στο: <http://e-patras.gr/web/guest/city/local-economy> (προσβάσιμη στις 26/08/2014)

Ελληνική Στατιστική Αρχή (2013) Μόνιμος πληθυσμός: Κατανομές πληθυσμού 2011. Διαθέσιμο στο: <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE> (προσβάσιμη στις 26/08/2014)

Μελέτη διάγνωσης των αναγκών της τοπικής αγοράς εργασίας. Διαθέσιμο στο: <http://www.slideshare.net/agrogos> (προσβάσιμη στις 05/06/2015)

International Transport Forum: Διαθέσιμο στο :

<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/RoundTables/RTapr08Anming.pdf>,

(προσβάσιμη στις 15/05/2015)

Patra Active: *"Πάτρα - Πόλη και Ιστορία"*.

Διαθέσιμο στο: http://www.pattractive.gr/?page_id=3402 (προσβάσιμη στις 15/10/2014)

United Nations Economic Commission for Europe: Διαθέσιμο στο:

<http://www.unecce.org/> (προσβάσιμη στις 21/05/2015)

WiN Waterfront international Network : Διαθέσιμο στο: www.waterfront-net.org

(προσβάσιμη στις 12/09/2014)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

