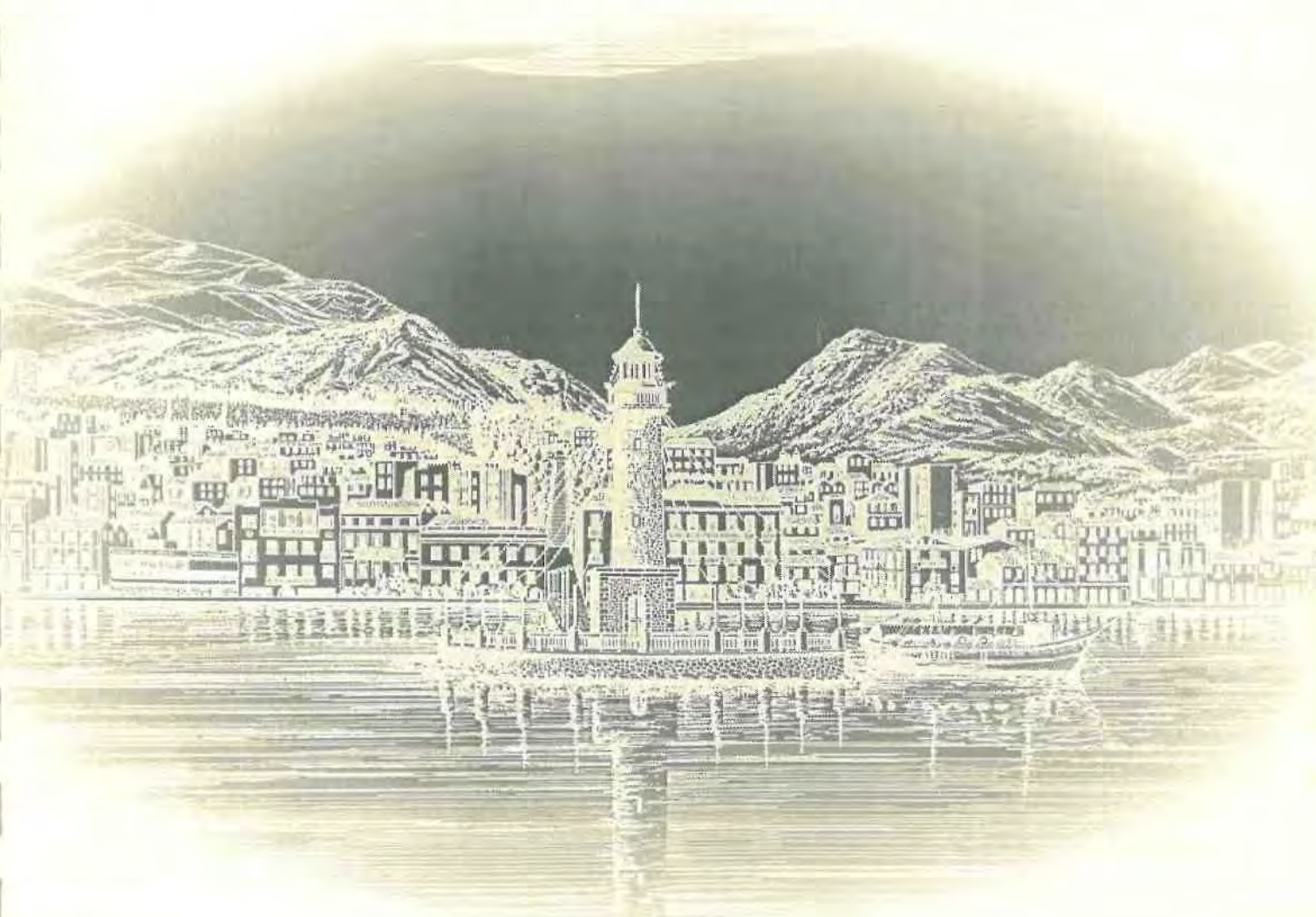


ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία
Ανάκτηση του θαλάσσιου μετώπου της Πάτρας
Αντιμετώπιση προβλημάτων συνύπαρξης λιμένα με αστικό περιβάλλον



Εισηγήτρια: Πετροπούλου Κρύστα

Επιβλέπων: Οικονόμου Δημήτρης

Βόλος, Σεπτέμβριος 1999



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 622/1
Ημερ. Εισ.: 22-10-1999
Δωρεά: Συγγραφέας
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ
1999
ΠΕΤ

Στους γονείς μου

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θεωρώ υποχρέωσή μου να ευχαριστήσω τον επιβλέπων καθηγητή μου κ. Δημήτρη Οικονόμου για τον χρόνο που μου αφιέρωσε και για τις πολύτιμες υποδείξεις του κατά την διάρκεια εκπόνησης της παρούσας εργασίας. Θα ήθελα, επιπλέον, να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου κ.κ. Βασίλη Παππά για την προσφορά των ψηφιακών υποβάθρων της περιοχής μελέτης μου, καθώς και για τις εποικοδομητικές του παρατηρήσεις.

Ευχαριστώ επίσης, όλους όσους με βοήθησαν στην συλλογή του απαραίτητου υλικού για την εκπόνηση της εργασίας και συγκεκριμένα τους κ.κ. Νίκο Μιλιώνη, Ν. Αντωνόπουλο και Τ. Καλοκαιρινό.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου και τους φίλους μου που με βοήθησαν και μου συμπαραστάθηκαν στην δύσκολη αυτή περίοδο.

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το φαινόμενο της ανάπτυξης παραλιακών περιοχών και ιδιαίτερα, περιοχών που αποτελούν πρώην λιμενικές ζώνες έχει εξαπλωθεί σε όλο τον πλανήτη για μια σειρά από λόγους. Οι καθοριστικοί παράγοντες που οδήγησαν σ' αυτή την κίνηση, είναι η εγκατάλειψη των παλιών λιμένων, λόγω των αλλαγών στην τεχνολογία των πλοίων και η ανάγκη προσδιορισμού νέων χρήσεων σ' αυτούς. Οι περιοχές αυτές, λόγω της ύπαρξης του υδάτινου στοιχείου και της συχνής εγγύτητάς τους στα κέντρα των πόλεων, αποτελούν πρόσφορο έδαφος για ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής, ψυχαγωγίας και τουρισμού. Στην Ελλάδα δεν έχουν εφαρμοσθεί τέτοιου είδους προγράμματα, παρόλα τα έντονα προβλήματα που προκαλεί η συνύπαρξη των λιμένων με τα κέντρα των αστικών περιοχών. Η Πάτρα αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αποκοπής της πόλης από το θαλάσσιο μέτωπο, λόγω της ύπαρξης του λιμένα, ενώ κάτι ανάλογο συμβαίνει στις περισσότερες παραλιακές πόλεις της χώρας. Στόχος, λοιπόν, των αρμόδιων φορέων θα πρέπει να είναι ο επαναπροσδιορισμός της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα, μέσω του κατάλληλου σχεδιασμού.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
1.1. Αντικείμενο και στόχος της εργασίας	7
1.2. Δομή της εργασίας	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΜΕ ΑΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑ.....	10
2.1. Συνέπειες της χωροθέτησης και του τρόπου ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων.....	10
2.1.1. Τρόπος ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων	10
2.1.2. Δυσμενείς συνέπειες και συγκρούσεις που δημιουργεί η συνύπαρξη λιμένων με αστικά περιβάλλοντα	12
2.2. Αντιμετώπιση του προβλήματος σε διεθνές επίπεδο.....	13
2.2.1. Μετατροπή υποβαθμισμένων λιμενικών περιοχών σε αναγεννημένες παραλιακές περιοχές.	13
2.2.2. Πολιτικές που ακολουθήθηκαν για την ανάπτυξη παραλιακών περιοχών	16
2.2.3. Συμπεράσματα	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	29
3.1. Εξέλιξη της πόλη των Πατρών	29
3.1.1. Ιστορική εξέλιξη μέχρι το 1829	29
3.1.2. Σχέδιο Βούλγαρη	31
3.1.3. Η εξέλιξη του σχεδίου και η πόλη σήμερα	34
3.2. Εξέλιξη του λιμένα και ο ρόλος του στην ανάπτυξη της πόλης.....	37
3.2.1. Ο ρόλος του λιμανιού και η ιστορία του	37
3.2.2. Η εξέλιξη του λιμανιού	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	43
4.1. Περιγραφή λιμένα	43
4.1.1. Γενικά.....	43
4.1.2. Αναλυτική περιγραφή του λιμένα.....	43
4.1.2.1. Περιγραφή Ζώνης Α.....	44
4.1.2.2. Περιγραφή Ζώνης Β.....	44
4.1.2.3. Περιγραφή Ζώνης Γ	47
4.1.2.4. Περιγραφή Ζώνης Δ.....	48
4.1.3. Λειτουργική ανάλυση λιμένα.....	49
4.1.3.1. Θέση λιμένα Πατρών στο Εθνικό λιμενικό σύστημα.....	49
4.1.3.2. Χαρακτηριστικά επιβατικής και βαρέας κυκλοφορίας.....	51
4.1.3.3. Χαρακτηριστικά ρύθμισης κυκλοφορίας σκαφών	52

4.1.4. Προβλήματα που δημιουργούνται από τον σημερινό τρόπο λειτουργίας του λιμένα.....	53
4.2. Περιγραφή εξωτερικής περιβάλλουσας ζώνης.....	56
4.2.1. Προσδιορισμός ορίων περιβάλλουσας εξωτερικής ζώνης.....	56
4.2.2. Περιγραφή θαλάσσιου μετώπου.....	57
4.2.3. Ανάλυση Δημόσιου χώρου.....	58
4.2.4. Χρήσεις γης, ύψος κτιρίων.....	63
4.3. Υποδομές.....	66
4.3.1. Κυκλοφοριακό δίκτυο.....	66
4.3.1.1. Γενικά.....	66
4.3.1.2. Δίκτυο προσπέλασης στο λιμένα.....	68
4.3.1.3. Προβλεπόμενα έργα.....	69
4.3.2. Σιδηροδρομικό δίκτυο.....	70
4.4. Προβλήματα αστικού ιστού.....	71
4.4.1. Κυκλοφοριακά προβλήματα.....	71
4.4.2. Αποκοπή αστικού ιστού από το θαλάσσιο μέτωπο.....	72
4.4.3. Συγκρούσεις χρήσεων γης.....	73
4.5. Προγραμματικό πλαίσιο.....	74
4.5.1. Αναγκαιότητα νέου λιμένα.....	74
4.5.2. Αντιμετώπιση των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών προβλημάτων.....	77
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΡΟΤΑΣΗ.....	80
5.1. Στόχος της επέμβασης.....	80
5.2. Περιορισμοί – Δεδομένα.....	82
5.3. Βασικές επιλογές και η αιτιολόγησή τους.....	83
5.3.1. Σύνδεση αστικού ιστού με υδάτινο στοιχείο.....	83
5.3.2. Ανάπτυξη ελκυστικών χαρακτηριστικών.....	84
5.3.3. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.....	86
5.3.4. Αρχιτεκτονικές επιλογές.....	87
5.4. Αναλυτική καταγραφή των προτάσεων.....	88
5.4.1. Περιγραφή περιοχής Α.....	88
5.4.2. Περιγραφή Ζώνης Β.....	89
5.4.2.1. Γενικά.....	89
5.4.2.2. Περιγραφή Προβλήτα Γούναρη.....	89
5.4.2.3. Περιγραφή παραλιακού κρητιδώματος.....	91
5.4.3. Περιγραφή ζώνης Γ.....	91
5.4.3.1. Γενικά.....	91
5.4.3.2. Περιγραφή Προβλήτα Αγ. Νικολάου.....	92
5.4.3.3. Περιγραφή κρητιδώματος.....	93
5.4.3.4. Περιγραφή προβλήτας Άστιγγος.....	94
5.4.4. Περιγραφή ζώνης Δ.....	95

5.4.4.1 Γενικά.....	95
5.4.4.2. Περιγραφή κρηπιδώματος Γλυφάδας και Βόρειας προβλήτας.....	96
5.4.4.3 Περιγραφή σταθμού Αγ. Διονυσίου.....	97
5.4.5. Διαμόρφωση ελεύθερου Χώρου.....	98
5.4.6. Αποκατάσταση θαλάσσιου μετώπου.....	99
5.5. Οργάνωση εφαρμογής.....	102
5.5.1. Διαχείριση.....	102
5.5.2. Κοστολόγηση και χρηματοδότηση προτεινόμενων έργων.....	103
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	106
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ.....	109
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ.....	119

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Αντικείμενο και στόχος της εργασίας

Ερέθισμα για την επιλογή του συγκεκριμένου θέματος αποτέλεσε η αποκοπή της πόλης της Πάτρας από τη θάλασσα. Αίτια της αποκοπής αυτής, είναι τα διάφορα διαχωριστικά στοιχεία που έχουν αναπτυχθεί κατά μήκος της παραλίας, τα οποία είναι οι λιμενικές δραστηριότητες, η σιδηροδρομική γραμμή και ο αυτοκινητόδρομος.

Η παραλία της Πάτρας είναι πλήρως κατειλημμένη από τις λιμενικές δραστηριότητες, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει δυνατότητα ανάπτυξης δραστηριοτήτων αναψυχής. Επιπλέον, η μη κατάλληλη οργάνωση των χερσαίων χώρων του λιμένα, καθώς και η ύπαρξη της σιδηροδρομικής γραμμής και της οδού Όθωνος Αμαλίας απωθούν τον πιθανό επισκέπτη, λόγω των αρνητικών εικόνων που του προκαλούν. Κατά συνέπεια, τόσο οι κάτοικοι της πόλης, όσο και οι επισκέπτες δε συμπεριλαμβάνουν την περιοχή του θαλάσσιου μετώπου στους πιθανούς προορισμούς για αναψυχή και ψυχαγωγία. Όλες αυτές οι δραστηριότητες έχουν αναπτυχθεί στις εσωτερικές πλατείες της πόλης, ενώ πολλοί επισκέπτες δηλώνουν, ότι δεν πρόσεξαν καν την παραλία της πόλης.

Στόχος, της συγκεκριμένης εργασίας είναι η ανάκτηση του θαλάσσιου μετώπου της πόλης και η απόδοσή του στους χρήστες. Παλαιότερα, όταν η ανάπτυξη των λιμενικών δραστηριοτήτων ήταν μικρότερη, το λιμάνι και ιδιαίτερα ο μώλος Αγ.Νικολάου αποτελούσε το κέντρο της κοινωνικής ζωής της πόλης, καθώς οι περισσότεροι Πατρινοί συνήθιζαν να συμπεριλαμβάνουν την περιοχή αυτή στον καθημερινό τους περίπατο. Με τη επικείμενη μεταφορά των λιμενικών δραστηριοτήτων στο νέο λιμάνι και την απελευθέρωση των εκτάσεων του παλιού λιμένα από αυτές, καθίσταται δυνατή η κατάλληλη διαμόρφωση της περιοχής αυτής, έτσι ώστε να επιτευχθεί ο παραπάνω στόχος.

Στην παρούσα εργασία, ιδιαίτερη έμφαση, δίνεται στην εξεύρεση των κατάλληλων χαρακτηριστικών που θα καταστήσουν την περιοχή αυτή θελκτική στους κατοίκους και στους επισκέπτες της πόλης. Στόχος, δηλαδή, είναι η

χωροθέτηση τέτοιων χρήσεων και η ανάπτυξη τέτοιου μίγματος δραστηριοτήτων, τα οποία θα προελκύσουν το κοινό στην παραλία, ενώ θα συμβάλλουν ταυτόχρονα και στην ανάπτυξη του τουρισμού, ο οποίος μέχρι σήμερα ήταν κυρίως διερχόμενος.

Η θεωρητική βάση, στην οποία στηρίχθηκε η παρούσα εργασία, είναι η μελέτη της διεθνούς εμπειρίας πάνω σε ανάλογα ζητήματα αναγέννησης παραλιακών περιοχών. Η μελέτη των περιπτώσεων του Inner Harbor στην Βαλτιμόρη, των London Docklands και της δυτικής όχθης του Μανχάτταν στην Νέα Υόρκη οδήγησαν στην εξαγωγή σημαντικών συμπερασμάτων, σχετικά με το ποιές δράσεις οδηγούν στην επιτυχία τέτοιας κλίμακας προγραμμάτων.

Οι προτάσεις για την ανάπλαση της περιοχής αποτελούν εφαρμογή των πορισμάτων της μελέτης της διεθνούς εμπειρίας και ευελπιστούν στην εξεύρεση της ιδανική λύσης για την ανάπτυξη της περιοχής. Οι προτάσεις περιλαμβάνουν την επιλογή εκείνων των χρήσεων, των δραστηριοτήτων και μορφολογικών στοιχείων που αναμένεται, ότι θα συμβάλλουν στην αναβάθμιση της ποιότητας του συγκεκριμένου περιβάλλοντος και στην κατακόρυφη αύξηση της ελκυστικότητάς του. Στις προτάσεις περιλαμβάνονται επίσης καινοτόμοι τρόποι οργάνωσης της διαδικασίας υλοποίησης και διαχείρισης της ανάπλασης καθώς και εξεύρεση τρόπων χρηματοδότησης των απαιτούμενων έργων.

Αυτό που πρέπει να τονισθεί είναι ότι κατά την εκπόνηση της εργασίας αυτής έχουν γίνει κάποιες βασικές παραδοχές και υποθέσεις, όπως για παράδειγμα η μετεγκατάσταση όλων των λιμενικών δραστηριοτήτων στις εγκαταστάσεις του νέου λιμένα. Επιπλέον, πιστεύεται, ότι στα πλαίσια μιας διπλωματικής εργασίας δεν είναι δυνατό να ληφθούν υπόψη όλοι οι περιοριστικοί παράγοντες και τα δεδομένα, τα οποία θα συμπεριλαμβάνονταν σε μια άμεσα εφαρμόσιμη μελέτη. Κατά συνέπεια, η συγκεκριμένη πρόταση αποτελεί μια άσκηση επί χάρτου που στοχεύει στην παρουσίαση των κατάλληλων τρόπων ανάπτυξης μια πρώην λιμενικής ζώνης, προκειμένου να ανακτηθεί η σχέση της θάλασσας με το αστικό περιβάλλον.

1.2. Δομή της εργασίας

Η παρούσα εργασία χωρίζεται σε τρία μέρη, εκ των οποίων, το πρώτο αποτελείται από το 2ο κεφάλαιο, το δεύτερο από το 3ο και 4ο και το τρίτο από το 5ο κεφάλαιο.

Στο πρώτο μέρος, επιχειρείται η ανάπτυξη μιας προβληματικής σχετικά με τους λόγους υποβάθμισης των περιοχών συνύπαρξης λιμένων με αστικά περιβάλλοντα, καθώς και η εξεύρεση τρόπων αντιμετώπισής τους. Συγκεκριμένα, γίνεται αναφορά στον τρόπο ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων και στους λόγους που οδήγησαν στην σημερινή δυσμενή κατάσταση της υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος και του εγκλωβισμού των λιμένων σε περιορισμένες χερσαίες ζώνες. Στην συνέχεια, εξετάζεται ο τρόπος αντιμετώπισης των προβλημάτων αυτών σε διεθνές επίπεδο, ενώ τέλος, εξάγονται συμπεράσματα σχετικά με τις δράσεις που μπορούν να ληφθούν για την επιτυχή αναγέννηση παραλιακών περιοχών.

Το δεύτερο μέρος απαρτίζεται από το 3ο και 4ο κεφάλαιο και στόχο έχει την δημιουργία μιας ολοκληρωμένης εικόνας για το λιμάνι της Πάτρας, την σχέση του με την πόλη και την εξέλιξή του. Συγκεκριμένα στο 3ο κεφάλαιο περιγράφεται η ιστορική εξέλιξη της πόλης και του λιμένα, ενώ τονίζεται η ισχυρή σχέση τους, μέσω της παράλληλης πορεία τους. Στο 4ο κεφάλαιο επιχειρείται μια πλήρη περιγραφή των χερσαίων χώρων του λιμένα και της περιβάλλουσας εξωτερικής ζώνης και καταγράφονται τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι εν λόγω περιοχές. Τέλος, γίνεται αναφορά στις σχεδιαστικές προσπάθειες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχουν εντοπισθεί.

Το τρίτο μέρος αποτελεί την πρόταση, της οποίας στόχος είναι η ανάκτηση του θαλάσσιου μετώπου της Πάτρας και η επίλυση των προβλημάτων συνύπαρξης που εντοπίστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο. Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει προτάσεις σχετικά με την επιλογή των κατάλληλων χρήσεων και δραστηριοτήτων της περιοχής του λιμένα, την αποκατάσταση και εξυγίανση της εξωτερικής περιβάλλουσας ζώνης και την οργάνωση της εφαρμογής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΜΕ ΑΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑ

2.1. Συνέπειες της χωροθέτησης και του τρόπου ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων

2.1.1. Τρόπος ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων

Όλα σχεδόν τα σημαντικά λιμάνια της χώρας βρίσκονται σε άμεση επαφή με τον αστικό ιστό και οι πόλεις που τα φιλοξενούν αποτελούν στην πλειονότητά τους τις μεγαλύτερες και σημαντικότερες πόλεις της χώρας. Αστικός ιστός και λιμάνι αποτελούν δηλαδή ένα αλληλένδετο σύνολο, όπου το ένα πυροδοτεί την ανάπτυξη του άλλου. Ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, ο Βόλος κ.ά. αποτελούν αντιπροσωπευτικά παραδείγματα αυτής της αλληλένδετης σχέσης μεταξύ των δύο αυτών συστημάτων.

Πολλά από τα σημερινά σημαντικά λιμάνια χωροθετήθηκαν στη συγκεκριμένη θέση πριν από πολλούς αιώνες για εμπορικούς αλλά κυρίως για στρατιωτικούς λόγους. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι ο Οκτάβιος Αύγουστος το 31 π.Χ. εκτίμησε τη θέση της Πάτρας ως ιδεώδες συνδυαστικό κρίκο Ανατολής - Δύσης, αναγνώρισε τη θέση του λιμανιού της και την μετέτρεψε σε σημαντικό στρατιωτικό, εμπορικό και διακομιστικό κέντρο (Χ.Παπαδάτου-Γιαννοπούλου,1991). Τα λιμάνια που βρίσκονταν σε σημαντική θέση όσον αφορά στη σύνδεση της Ελλάδας με την ανατολή και την δύση μετατράπηκαν σε ισχυρά εμπορευματικά κέντρα με αποτέλεσμα να συμβάλλουν στην ανάπτυξη των οικισμών που τα φιλοξενούσαν και στη μετατροπή τους σε σημαντικά αστικά κέντρα.

Μέχρι τον προηγούμενο αιώνα, αυτό το μοντέλο της άμεσης επαφής λιμανιού και αστικού κέντρου λειτουργούσε αποτελεσματικά καθώς το λιμάνι αποτελούσε σημαντική πηγή πλούτου για την πόλη και συνέβαλε στην ανάπτυξη πολλών συναφών δραστηριοτήτων και κατά συνέπεια επαγγελματιών. Άλλωστε, η εγκατάσταση των λιμανιών στις παραλιακές ζώνες αστικών κέντρων εξυπηρετούσε την προσπέλαση τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων. Επιπλέον, την εποχή εκείνη δεν υπήρχαν συγκρούσεις μεταξύ πόλης και

λιμένα, καθώς η ανάπτυξη και των δύο ήταν χαμηλής κλίμακας και για το λόγο αυτό, το λιμάνι, όχι μόνο δεν επιδρούσε αρνητικά στην πόλη, αλλά αντίθετα της έδινε ζωή.

Η χωροθέτηση των λιμανιών έγινε, λοιπόν, με κριτήρια που ανταποκρίνονται στον προηγούμενο αιώνα, αλλά η χωροθέτηση αυτή παραμένει στις περισσότερες περιπτώσεις η ίδια μέχρι σήμερα. Εξαιρέση αποτελούν οι λιμένες της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης, όπου ήδη έχει αρχίσει η κατασκευή νέων, ενώ σε φάση έναρξης της υλοποίησης βρίσκονται οι νέοι λιμένες στην Πάτρα, στην Ηγουμενίτσα και στη Ρόδο. Τα αστικά κέντρα στις ζώνες επαφής με τα λιμάνια άρχισαν να αναπτύσσονται ραγδαία με υπερβολική αύξηση των πυκνοτήτων και αξιών γης, με αποτέλεσμα να δημιουργούν σημαντικές πιέσεις στα λιμάνια, τα οποία αδυνατούν να αναπτυχθούν, καθώς είναι εγκλωβισμένα σε μια στενή ζώνη, η οποία δε δύναται να ανταποκριθεί στις νέες απαιτήσεις. Από την άλλη, το λιμάνι, το οποίο αποτελεί μια ελεγχόμενη περιφραγμένη ζώνη και όπου στο εσωτερικό του επικρατεί κυκλοφοριακό χάος, αποστερεί την πόλη από τη φυσική της διέξοδο, την θάλασσα. Επιπρόσθετα, παρατηρούνται σημαντικά προβλήματα σύνδεσης των λιμανιών με την ενδοχώρα, καθώς δεν υπάρχουν κατάλληλες κυκλοφοριακές συνδέσεις, γεγονός που συμβάλλει στη δημιουργία κυκλοφοριακής συμφόρησης στον αστικό ιστό και κατ' επέκταση στην υποβάθμιση των πόλεων.

Ενώ λοιπόν από τη δεκαετία του '70, είχε γίνει αισθητή από τη μία μεριά η ανάδειξη των λιμανιών ως κέντρων συνδυσμένων μεταφορών και η σημαντική αύξηση της κίνησης, και από την άλλη η ραγδαία εξέλιξη της αστικής ανάπτυξης, οι σχεδιαστικές προσπάθειες δεν ανέλαβαν κάποια σημαντική πρωτοβουλία σε αυτό το επίπεδο. Ακόμα, όμως, και στις περιπτώσεις που εκπονήθηκαν μελέτες για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος, όπως η μελέτη Δοξιάδη «Μελέτη Σχεδιασμού των Ελληνικών Λιμένων» (1983) και η μελέτη «Ελλάδα 2010: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής», οι προτάσεις τους για την αναβάθμιση του εθνικού λιμενικού συστήματος δεν βρήκαν εφαρμογή. Ενώ, δηλαδή, την εποχή εκείνη διαφαινόταν καθαρά η σημερινή δυσμενής κατάσταση, τα λιμάνια συνέχιζαν να επεκτείνονται προσθέτοντας προβλήτες, όπου αυτό ήταν δυνατό, και τα παραλιακά αστικά κέντρα συνέχιζαν να αναπτύσσονται χωρίς να υπάρχουν ή

να εφαρμόζονται ειδικά μέτρα ανακοπής αυτής της εξέλιξης. Τόσο τα ρυθμιστικά σχέδια που εκπονήθηκαν τη δεκαετία του '60 όσο και σχεδιαστικές προσπάθειες της ΕΠΑ δεν κατάφεραν να λύσουν τα προβλήματα αυτά (Ν.Μιλιώνης, Πλαίσιο Πολεοδομικού και Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού για την Πάτρα, 1991). Η αποτυχία αυτή οφείλεται κυρίως σε αδυναμία συμφωνίας μεταξύ των σχεδιαστών, των φορέων που διαχειρίζονται το λιμάνι, καθώς και των κυβερνητικών οργάνων λήψης αποφάσεων, γιατί η κάθε ομάδα εξετάζει το θέμα από τη δική της σκοπιά και αδυνατεί να κατανοήσει παραμέτρους που είναι για την άλλη σημαντικές.

Πολλά λοιπόν από τα Ρυθμιστικά Σχέδια και τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια που εκπονήθηκαν στις πόλεις λιμάνια, λόγω αδυναμίας επίλυσης του προβλήματος της συνύπαρξης, παρέπεμψαν το θέμα σε ειδικές ως προ τούτο μελέτες (Ν.Μιλιώνης, Πλαίσιο Πολεοδομικού και Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού για την Πάτρα, 1991). Έτσι τα προβλήματα συσσωρεύτηκαν μέχρι σήμερα και μόνο τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει κάποιες ουσιαστικές προσπάθειες αντιμετώπισης τους.

2.1.2. Δυσμενείς συνέπειες και συγκρούσεις που δημιουργεί η συνύπαρξη λιμένων με αστικά περιβάλλοντα

Οι αρνητικές συνέπειες και συγκρούσεις που δημιουργεί η συνύπαρξη λιμένων με αστικά περιβάλλοντα είναι πολλές και οφείλονται όπως προαναφέρθηκε στην αδυναμία αντιμετώπισης του προβλήματος από τους αρμόδιους φορείς την κατάλληλη χρονική περίοδο.

Η σημαντικότερη ίσως αρνητική συνέπεια αυτής της συνύπαρξης είναι η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Στις παραλιακές ζώνες συσσωρεύονται χρήσεις οι οποίες δεν είναι συμβατές μεταξύ τους καθώς η μια εμποδίζει την ομαλή λειτουργία της άλλης (εστιατόρια, καφέ και γραφεία μεταφορών, αποθήκες) (Ν.Μιλιώνης, Πλαίσιο Πολεοδομικού και Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού για την Πάτρα, 1991). Στην υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος συμβάλλει σημαντικά η αποκοπή της πόλης από το θαλάσσιο μέτωπο. Το λιμάνι καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος της παραλιακής ζώνης και λόγω του ότι αποτελεί μια περιφραγμένη ελεγχόμενη

ζώνη αποστερεί την πόλη από τη θάλασσα, τόσο οπτικά όσο και λειτουργικά αφού περιορίζει σημαντικά την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής στην περιοχή αυτή. Τέλος, η περιοχή γειτνίασης πάσχει από κυκλοφοριακά προβλήματα, αφενός λόγω των μεγάλων κυκλοφοριακών φόρτων στις εισόδους του λιμένα, όσο και των μεγάλων αναγκών σε στάθμευση που δημιουργούνται στην περιοχή αυτή, και οι οποίες οφείλονται στους περιορισμένους χερσαίους χώρους του λιμένα.

Όσο, σημαντικά είναι, όμως, τα προβλήματα που δημιουργούνται στην πόλη, άλλο τόσο σημαντικά είναι και τα προβλήματα δυσλειτουργίας που παρατηρούνται στα λιμάνια. Καταρχήν τα λιμάνια πάσχουν από αδυναμία επέκτασης και λειτουργικής αναβάθμισης, η οποία είναι απαραίτητη για να ανταποκριθούν στους σημερινούς φόρτους, καθώς είναι εγκλωβισμένα σε μια στενή ζώνη (Ν.Μιλιώνης, Πλαίσιο Πολεοδομικού και Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού για την Πάτρα, 1991). Επιπλέον λόγω των περιορισμένων χερσαίων χώρων, ο χωρικός προσδιορισμός των διαφόρων δραστηριοτήτων στο λιμένα δεν είναι σαφής, με αποτέλεσμα να καθίστανται προβληματικές οι περισσότερες λειτουργίες. Συγκεκριμένα, υπάρχει σημαντικό πρόβλημα στάθμευσης, καθώς σε πολλές περιπτώσεις οι θέσεις αυτές δεν είναι καθορισμένες, με αποτέλεσμα αφενός να δυσχεραίνεται η κυκλοφορία εντός του λιμένα και αφετέρου σε περιόδους αιχμής να διαχέεται μεγάλο μέρος της ζήτησης σε στάθμευση στη ζώνη γειτνίασης.

2.2. Αντιμετώπιση του προβλήματος σε διεθνές επίπεδο

2.2.1. Μετατροπή υποβαθμισμένων λιμενικών περιοχών σε αναγεννημένες παραλιακές περιοχές.

Το φαινόμενο της ανάπτυξης παραλιακών περιοχών έχει εξαπλωθεί σε όλο τον πλανήτη, καθώς αν λάβουμε ως χρονολογία αφετηρίας το 1965 θα μετρήσουμε πολλές εκατοντάδες αναπλάσεις σε όλο τον κόσμο (Ann Breen & Dick Rigby, 1996). Ενδιαφέρον άρχισε να εκδηλώνεται για αναπλάσεις παραλιακών περιοχών αρχικά στη Βόρειο Αμερική στη δεκαετία του '70 από αρχιτέκτονες, σχεδιαστές και αστικού γεωγράφους (Ο Vance στον Smith, 1995: 7). Αντίστοιχα

στην Ευρώπη, το ενδιαφέρον αυτό ήταν έντονο κατά την δεκαετία του '80, όπου παρατηρήθηκε μια έμφαση σε αυτό το αντικείμενο από πολιτικούς επιστήμονες, γεωγράφους και οικονομολόγους (Hoyle, Pinder & Husain στον Smith, σελ. 7).

Οι παράγοντες που οδήγησαν στην ανάπτυξη αυτού του έντονου ενδιαφέροντος για αναπλάσεις παραλιακών περιοχών είναι οικονομικοί, πολιτικοί, κοινωνικοί και πολιτιστικοί.

Ένας σημαντικός οικονομικός παράγοντας είναι η αλλαγές στην τεχνολογία των πλοίων. Ενώ, δηλαδή, το 1970 το μέγιστο βάρος ενός πλοίου γενικών φορτίων ήταν 25.000 τόνοι, σήμερα είναι περίπου 40.000 τόνοι (Smith, 1995). Η αλλαγή, δηλαδή, μεγέθους εμποδίζει πολλά πλοία να χρησιμοποιήσουν προβλήτες που κατασκευάστηκαν τον 19^ο αιώνα. Επιπλέον, τα τελευταία χρόνια έχει δοθεί μεγάλη έμφαση στις συνδυασμένες μεταφορές και συγκεκριμένα στην ανάπτυξη του συστήματος των containers. Το σύστημα αυτό απαιτεί εκτεταμένους χερσαίους χώρους για φόρτωση και αποθήκευση, κάτι που σπάνια προσφέρεται στα παλιά λιμάνια. Έτσι σε πολλές περιοχές, τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική, δημιουργήθηκαν νέα λιμάνια, που ικανοποιούσαν τις νέες ανάγκες αντικαθιστώντας τα παλιά, τα οποία σε πολλές περιπτώσεις εγκαταλείφθηκαν.

Η μεταφορά, όμως, των λιμενικών εγκαταστάσεων σε νέες περιοχές συνοδεύτηκε και από μετεγκατάσταση των συσχετιζόμενων με το λιμάνι δραστηριοτήτων και βιομηχανιών σε περιοχές κοντά στο νέο λιμάνι (Smith, 1995). Η διαδικασία αυτή είχε σαν αποτέλεσμα την περαιτέρω ερήμωση και οικονομική παρακμή της περιοχής γύρω από το παλιό λιμάνι.

Την υποβάθμιση και την εγκατάλειψη ακολούθησαν σε πολλές περιπτώσεις προγράμματα ανάπτυξης, καθώς οι περιοχές αυτές αποτελούσαν πρόσφορο έδαφος σχεδιασμού νέων χρήσεων, ικανοποίησης κοινωνικών αναγκών και προσέλκυσης επενδύσεων, κυρίως λόγω της χαμηλής αξίας γης αλλά και του ιδιοκτησιακού καθεστώτος. Άλλωστε σε πολλές περιπτώσεις, όπως στα London Docklands, βασικό κίνητρο για την ανάπτυξη μιας περιοχής αποτέλεσε η προσέλκυση επενδύσεων.

Σημαντικοί είναι, ωστόσο, και οι κοινωνικοί παράγοντες που συνέβαλλαν στις αναπλάσεις πολλών παραλιακών περιοχών. Ο πολιτισμός μας απαιτεί

περισσότερο χώρο για αναψυχή και αθλητικές δραστηριότητες καθώς η άνοδος της μεσαίας τάξης έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση του ελεύθερου χρόνου για τους περισσότερους ανθρώπους (Ann Breen & Dick Rigby, 1996). Η κατάσταση αυτή σε συνδυασμό με τη γενική τάση για τριτογενεποίηση της οικονομίας συμβάλλει με τη σειρά της στη δημιουργία μιας σειράς δραστηριοτήτων όπως αναψυχή, εμπόριο, εστιατόρια, καφέ και αθλητισμός. Λόγω, όμως, της ανάγκης του ανθρώπου για άμεση επαφή με τη θάλασσα, οι δραστηριότητες αυτές ενδείκνυται να χωροθετούνται σε παραλιακές περιοχές.

Αν συνδυάσουμε λοιπόν τις παραπάνω κοινωνικές ανάγκες που σχετίζονται με τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την αποκατάσταση της επαφής του κοινού με τη θάλασσα, με την ανάγκη για επανάχρηση των υποβαθμισμένων παλιών λιμανιών και βελτίωση της εικόνας τους, καθίσταται φανερό για ποιο λόγο έχει δοθεί τόσο μεγάλη έμφαση στις αναπτύξεις παλιών λιμένων.

Στους παραπάνω λόγους, προστίθενται και κάποιοι περιβαλλοντικοί παράγοντες, οι οποίοι ενισχύουν αυτή την κίνηση. Είναι γνωστή η έμφαση που δίνεται στα περιβαλλοντικά ζητήματα τα τελευταία χρόνια. Ιδιαίτερα μετά το 1970, στις αναπτυγμένες κυρίως χώρες, παρατηρείται μεγάλο ενδιαφέρον στον καθαρισμό του νερού. Έτσι σε πολλές περιπτώσεις ο καθαρισμός του νερού και κυρίως των καναλιών, όπως στο Birmingham, αποτέλεσε την απαρχή της διαδικασίας της ανάπτυξης (Ann Breen & Dick Rigby, 1996).

Τέλος, ένας λιγότερο εμφανής παράγοντας που συνετέλεσε στην ανάπτυξη πολλών εγκαταλελειμμένων λιμένων είναι η διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Μετά το 1970 παρατηρείται μεγάλο ενδιαφέρον στη διατήρηση παραδοσιακών κτιρίων και στην επαναχρησιμοποίησή τους για νέες δραστηριότητες. Τα παλιά λιμάνια αποτελούν συχνά κατάλληλο έδαφος για την προσέλκυση πολιτισμικού τουρισμού καθώς βρίσκονται κοντά στο ιστορικό κέντρο και διαθέτουν τα ίδια αξιολογικά παραδοσιακά κτίρια.

Όλοι οι παραπάνω παράγοντες ενισχύονται από το βασικότερο παράγοντα ανάπτυξης παραλιακών περιοχών, ο οποίος είναι η επιθυμία του ανθρώπου να βρίσκεται κοντά στο νερό. Το νερό αποτελεί βασικό στοιχείο έλξης σε όλους τους πολιτισμούς και σε όλες τις τάξεις των ανθρώπων από τα αρχαία χρόνια μέχρι σήμερα (Ann Breen & Dick Rigby, 1996). Έτσι η ύπαρξη της δυνατότητας

επανάκτησης αυτής της σχέσης στους κατοίκους μιας παραλιακής πόλης αποτελεί σημαντικότερο κίνητρο αναγέννησης αυτών των περιοχών.

2.2.2. Πολιτικές που ακολουθήθηκαν για την ανάπτυξη παραλιακών περιοχών

Σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι να εξετασθούν οι πολιτικές που ακολουθήθηκαν σε διάφορα προγράμματα ανάπτυξης παραλιακών περιοχών έτσι ώστε τα εξαχθούν κάποια συμπεράσματα σχετικά με τα μέσα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να παραχθούν θετικά αποτελέσματα.

Κανένα σχέδιο δεν είναι απόλυτα ίδιο με κάποιο άλλο, καθώς το καθένα έχει βασιστεί σε διαφορετικά κίνητρα, έχει διαφορετικούς στόχους, χρησιμοποιεί άλλα μέσα και έχει να αντιμετωπίσει διαφορετικές συνθήκες. Ωστόσο, υπάρχουν δύο βασικές κατηγορίες προγραμμάτων, των οποίων η ειδοποιός διαφορά βρίσκεται στις φιλοδοξίες που ικανοποιούν. Από τη μια μεριά, υπάρχουν τα σχέδια που δίνουν έμφαση στο δημόσιο χώρο, στην πρόσβαση στο νερό, στο ευχάριστο περιβάλλον και στην αναψυχή. Οι περιοχές αυτές που προσφέρουν τα παραπάνω αγαθά συντηρούνται από τον αστικό και πολιτισμικό τουρισμό και δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση σε κοινωνικές και πολιτισμικές αξίες, μπορούν να ικανοποιήσουν ποικίλες πολιτικές φιλοδοξίες (P. Malone, 1997). Από την άλλη υπάρχουν τα σχέδια που κατευθύνονται κυρίως από οικονομικές φιλοδοξίες και στοχεύουν στην προσέλκυση επενδύσεων. Κύρια χαρακτηριστικά των σχεδίων αυτών είναι η περιθωριοποίηση του σχεδιασμού, η έμφαση που δίνεται στην ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα και η αδιαφορία για τις κοινωνικές πιέσεις. Οι περιοχές αυτές χαρακτηρίζονται από εκτεταμένους χώρους γραφείων, οι οποίοι παρέχουν τις δυνατότητες εισχώρησης του χρηματιστηριακού τομέα, υψηλής ποιότητας κατοικία, ενώ το εμπόριο, ο τουρισμός και η αναψυχή αποτελούν συμπληρωματικά στοιχεία (P. Malone, 1997). Εκτός βέβαια από αυτές τις δύο ακραίες κατηγορίες τα περισσότερα προγράμματα δανείζονται και συνδυάζουν στοιχεία και από τις δύο.

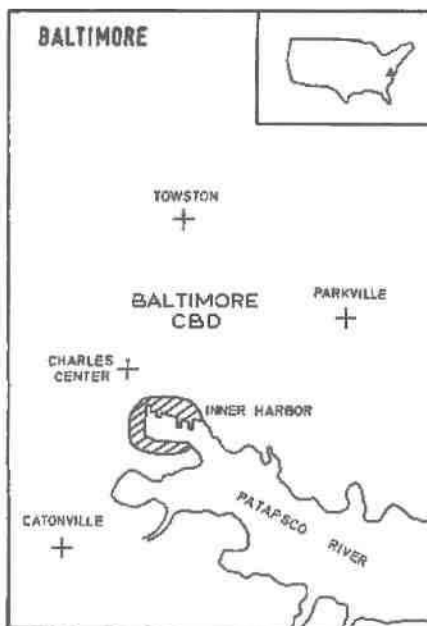
Στη συνέχεια, θα εξετάσουμε τρία σημαντικά παραδείγματα τα οποία παρουσιάζουν βασικές διαφορές, και το καθένα από τα οποία είτε μπορεί να καταταχθεί σε μια από τις παραπάνω κατηγορίες ή συνδυάζει στοιχεία και από

τις δύο. Αυτά τα παραδείγματα είναι το Inner Harbor στη Βαλτιμόρη, τα Docklands στο Λονδίνο και η δυτική όχθη του Μανχάτταν στη Νέα Υόρκη.

Η Βαλτιμόρη είναι ένα επιτυχημένο παράδειγμα, από το οποίο έχουν εμπνευσθεί πολλά άλλα σχέδια, όπως το Darling Harbor στο Sidney και η Βαρκελώνη. Η περιοχή του λιμανιού ήταν το 1960 μια εγκαταλειμμένη περιοχή, ενώ σήμερα αποτελεί πόλο έλξης επισκεπτών, καθώς μόνο το ενυδρείο επισκέπτονται ένα εκατομμύριο άνθρωποι το χρόνο (B.S. Hoyle, D.A. Pinder.,1992).

Η ώθηση δόθηκε από την επιχειρηματική κοινότητα και όχι από το δημοτικό συμβούλιο. Συγκεκριμένα η πρώτη δημιούργησε μια επιτροπή η οποία αποτελούνταν από υψηλά επιχειρησιακά στελέχη και σκοπό είχε την υποστήριξη των προτάσεων για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής της πόλης (S.J .Craig-Smith, M.Fagance , 1995).

Η περιοχή μελέτης καλύπτει έκταση 100 εκταρίων του Inner Harbor και είναι άμεσα συνδεδεμένη με το Charles Center, το οποίο είναι μία επιτυχημένη περιοχή πολλαπλών χρήσεων. Στην αρχή της αναπτυξιακής διαδικασίας,



Εικόνα 2.1: Βαλτιμόρη, Inner Harbor

Πηγή: Stephen J. Craig – Smith & Michael Fagance, 1995

έμφαση είχε δοθεί στη δημιουργία γραφείων και εμπορικών δραστηριοτήτων- χρήσεις που μέχρι το 1980 είχαν συνολικό εμβαδόν πάνω από 160.000τ.μ. (S.J.Craig-Smith, M. Fagance, 1995). Επιπλέον, βασική προτεραιότητα ήταν η άμεση πρόσβαση του κοινού στην παραλία καθώς το σχέδιο παρείχε 2.135 μέτρα περίπατο στην παραλία (B.S Hoyle, Pinder,1992). Αυτό όμως που έχει σημασία είναι ότι η τουρισμός και η ψυχαγωγία δεν αποτελούσαν βασικούς τομείς

ενδιαφέροντος στα πρώτα στάδια του σχεδιασμού. Το 1971 όμως, η επιτροπή έστρεψε το ενδιαφέρον της σε αυτές τις

δραστηριότητες προκειμένου να αντισταθμίσει περικοπές στην χρηματοδότηση από την κεντρική κυβέρνηση. Με σκοπό η περιοχή να είναι ελκυστική στους

επισκέπτες οργανώθηκαν διάφορες δραστηριότητες ψυχαγωγίας όπως υπαίθριες αγορές, διάφορα θεάματα, συναυλίες, παρελάσεις τα Σαββατοκύριακα κ.ά. (S.J. Craig-Smith, M. Faganca , 1995).

Προκειμένου, να προσελκύσει μία κρίσιμη μάζα επισκεπτών, μεταξύ 1977 και 1981, το συμβούλιο αποφάσισε την κατασκευή μιας σειράς κτιρίων, τα οποία θα μετέτρεπαν την περιοχή σε εθνικής σημασίας κέντρο προσέλκυσης τουρισμού (S.J. Craig-Smith, M. Faganca, 1995). Έτσι το 1977 άρχισε η κατασκευή ενός συνεδριακού κέντρου, ενώ στη συνέχεια το 1980 χτίστηκε το Harbor Place, το οποίο είναι ένα διώροφο κτίριο 25.000 μ² του οποίου οι κύριες χρήσεις είναι εμπόριο και εστιατόρια (B.S Hoyle, D.A Pinder., 1992). Στη συνέχεια το 1981 χτίστηκε το ενυδρείο, το οποίο, όπως αναφέρθηκε, αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης επισκεπτών, ενώ την ίδια χρονιά κατασκευάστηκε και το Hyatt Regency Baltimore Hotel. Μέχρι σήμερα, έχουν επενδυθεί στην περιοχή παραπάνω από 25 δισεκατομμύρια δολάρια εκ των οποίων το ένα τέταρτο προέρχεται από το δημόσιο και το υπόλοιπο από τον ιδιωτικό τομέα (S.J. Craig-Smith, M. Faganca , 1995).



Εικόνα 2.2: Φωτογραφία του Inner Harbor
Πηγή: Ann Breen & Dick Rigby, 1996

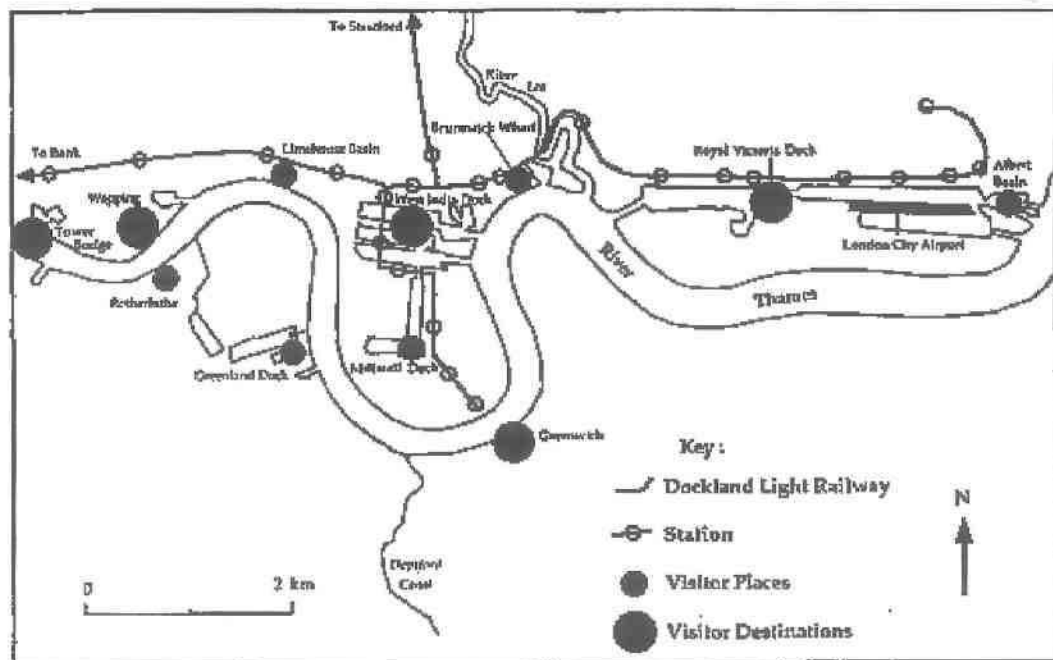
Το Inner Harbor είναι μια περιοχή που σφύζει από ζωή, λόγω του ότι περιλαμβάνει ένα τέτοιο μείγμα χρήσεων (αναψυχή, ψυχαγωγία, γραφεία, κατοικία) που του δίνει τη δυνατότητα να χρησιμοποιείται όλο το εικοσιτετράωρο και να καλύπτει όλες τις ανάγκες και τα ενδιαφέροντα. Η επιτυχία οφείλεται σε πολλούς παράγοντες, σημαντικότερος από τους οποίους, ίσως είναι, η επίτευξη ισορροπίας στην ικανοποίηση των κοινωνικών και οικονομικών αναγκών, αλλά και η εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα σε συγκεκριμένα στοιχεία του σχεδίου, γεγονός που επέτρεψε και τη χρηματοδότηση του. Επιπλέον, η δημιουργία ενός ειδικά σχεδιασμένου για το σκοπό αυτό οργανισμού έπαιξε σημαντικό ρόλο στη σωστή διαχείριση του προγράμματος. Τέλος, από ότι φάνηκε στα τελευταία στάδια του σχεδίου, ο τουρισμός και η αναψυχή έπαιξαν σημαντικότερο ρόλο στην επιτυχία της περιοχής μελέτης, παρόλο που στην αρχή δεν είχαν ληφθεί υπόψη.

Τα Docklands στο Λονδίνο είναι το μεγαλύτερο σε κλίμακα σχέδιο ανάπτυξης παραλιακών περιοχών στο κόσμο και παρουσιάζει πολλές ιδιαιτερότητες, στις οποίες είναι ενδιαφέρον να αναφερθούμε. Στην ουσία είναι ένα αποτυχημένο παράδειγμα, το οποίο στη δεκαετία του '80 αποτελούσε πρότυπο ανάπτυξης παραλιακών περιοχών, αλλά στη συνέχεια, στη δεκαετία του '90, αποτέλεσε το σύμβολο της αναπτυξιακής διαδικασίας που περιθωριοποιεί το σχεδιασμό και την κοινωνική πρόνοια, ενώ θέτει το κέρδος ως τη μόνη κινητήρια δύναμη της αστικής ανάπτυξης (P. Malone, 1997).

Οι προβλήτες έκλεισαν τη δεκαετία του '60, λόγω της οικονομικής ύφεσης και της νέας τεχνολογίας των πλοίων που περιγράφηκε παραπάνω. Η κυβέρνηση θεώρησε την περιοχή ως μια ευκαιρία για αύξηση των επενδύσεων και προσέλκυση ξένων κεφαλαίων και καθώς τόσο ο ιδιωτικός τομέας, όσο και η τοπική διοίκηση δεν ήταν σε θέση να αναλάβουν μεγάλης κλίμακας έργα, η κυβέρνηση έδωσε την ώθηση, δημιουργώντας το 1981 έναν υπεύθυνο για το σκοπό αυτό οργανισμό το London Docklands Development Corporation (LDDC). Η δράση του LDDC, το οποίο χρηματοδοτούνταν από την κεντρική κυβέρνηση, αντικατόπτριζε την πολιτική της Θάτσερ και κύρια χαρακτηριστικά του ήταν η έμφαση στις δυνάμεις της αγοράς για την προσέλκυση ιδιωτικών

επενδύσεων και η αδιαφορία για τα ενδιαφέροντα της τοπικής διοίκησης και του τοπικού πληθυσμού (S.J. Craig-Smith, M. Fagance , 1995).

Έτσι, προσπαθώντας να ικανοποιήσει το σκοπό του και να ακολουθήσει τις δυνάμεις της αγοράς, το LDDC προώθησε την κατασκευή εμπορικών κέντρων, πολυτελών διαμερισμάτων και χώρων γραφείων, ενώ το 1985 προτάθηκε και η κατασκευή του Canary Wharf, το οποίο είχε ως σκοπό την μετατροπή της περιοχής σε διεθνή πόλο έλξης κεφαλαίου (P. Malone , 1997). Στα αρχικά στάδια, η κατασκευή του είχε θετικά αποτελέσματα, καθώς οι τιμές γης στο Isle of Dogs αυξήθηκαν από 20.000 λίρες το στρέμμα σε 62.500 λίρες μέσα σε πέντε χρόνια μέχρι το 1986 (Malone P., 1997). Το Canary Wharf φιλοδοξούσε να δημιουργήσει 40.000 νέες θέσεις εργασίας, ενώ αποτελούσαν από 26 κτίρια, στα οποία προβλεπόταν πάνω από 10 εκατ. τετραγωνικά πόδια για γραφεία, χώρος για διακόσια καταστήματα, εστιατόρια, καφέ, γυμναστήρια, αλλά όχι κατοικία.



Εικόνα 2.3: Λονδίνο, Τάμεσης

Πηγή: Stephen J. Craig – Smith & Michael Fagance, 1995

Ενώ όμως βασικός σκοπός της κυβέρνησης και του LDDC ήταν να υπηρετήσει τις δυνάμεις της αγοράς, στην ουσία έπεσε θύμα της, αφού δεν κατάφερε να κατανοήσει τις δυναμικές της. Έτσι το Canary Wharf χρεοκόπησε και το 53%

των γραφείων που είχαν κατασκευαστεί παρέμειναν άδεια, ενώ τα ενοίκια μεταξύ 1988 και 1990 έπεσαν από 753 λίρες το τ.μ. σε 323 λίρες. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι το LDDC δεν κατάφερε να ικανοποιήσει τους οικονομικούς στόχους που είχε θέσει και αυτό, γιατί δεν είχε λάβει υπόψη του την ζήτηση, η οποία δε δικαιολογούσε τη δημιουργία τόσο εκτεταμένων χώρων γραφείων. Επιπλέον, τα Docklands είχαν να αντιμετωπίσουν και το πόλεμο του City, το οποίο προκειμένου να αντισταθμίσει τον ανταγωνισμό με το Canary Wharf δημιούργησε και άλλες περιοχές για ανάπτυξη γραφείων στο κέντρο του Λονδίνου.

Εκτός όμως από την οικονομική αποτελεσματικότητα, το LDDC απέτυχε και σε πολλούς άλλους τομείς. Καταρχήν, δεν κατάφερε να μειώσει την ανεργία, αλλά αντίθετα σε δύο από τις τρεις υποπεριοχές, η ανεργία μεταξύ 1983 και 1991, αυξήθηκε από 15.900 ανέργους σε 18.200 στην μια περίπτωση και από 16.900 σε 18.000 στην άλλη. Αυτό συνέβη λόγω του ότι οι περισσότεροι εργαζόμενοι στις νέες θέσεις εργασίας προέρχονταν από άλλες περιοχές του Λονδίνου, αλλά κυρίως επειδή η κυβέρνηση δεν έδωσε έμφαση σε προγράμματα κατάρτισης, τα οποία θα έδιναν τη δυνατότητα στον τοπικό πληθυσμό, να ενσωματωθεί. Επιπλέον επιδείνωσε τις στεγαστικές συνθήκες του τοπικού πληθυσμού καθώς ενώ το 1981 το 95% του πληθυσμού κατοικούσε σε εργατικές κατοικίες, το LDDC έδωσε έμφαση στη δημιουργία πολυτελών κατοικιών, μειώνοντας τη σημασία που έδινε μέχρι τότε η τοπική διοίκηση στην αποκατάσταση των αστέγων, των οποίων ο αριθμός συνεχώς αυξανόταν (S.J. Craig-Smith, M. Fagance , 1995). Τέλος, τα Docklands χαρακτηρίζονται από περιθωριοποίηση του σχεδιασμού και άνιση χωρική ανάπτυξη, καθώς ανεπτυγμένες και μη αναπτυγμένες περιοχές βρίσκονται η μια δίπλα στην άλλη, ενώ δεν υπάρχει καλή σύνδεση μεταξύ τους αλλά ούτε και με το κέντρο του Λονδίνου, λόγω της ανεπάρκειας των δημόσιων συγκοινωνιών. (Craig-Smith S.J., Fagance M., 1995).

Τέλος, σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι μέχρι το 1987 ο τουρισμός δεν αποτελούσε πρωταρχική προτεραιότητα για το LDDC. Από το 1987 και μετά, οι υπεύθυνοι του οργανισμού άρχισαν να πιστεύουν ότι ήταν απαραίτητο να βελτιώσουν την εικόνα της περιοχής και να δημιουργήσουν ένα ευχάριστο περιβάλλον για να προσελκύσουν τουρισμό. Έτσι, το 1988 αποφάσισαν την

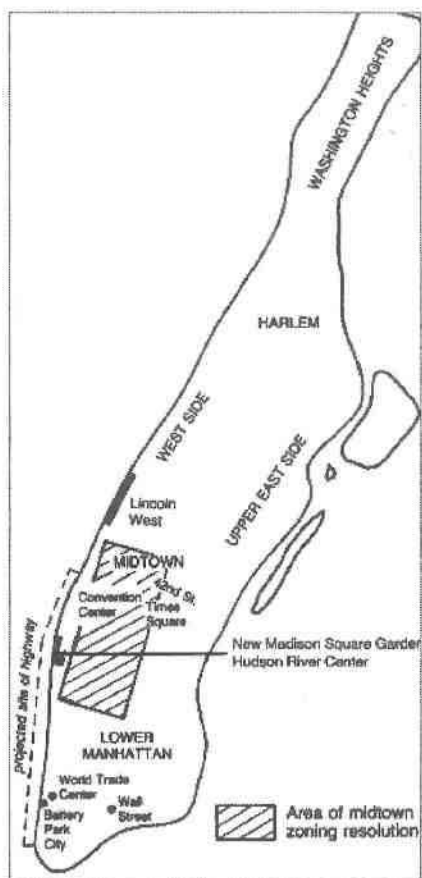
δημιουργία συγκεκριμένων «προορισμών επισκεπτών» οι οποίοι θα πρόσεφεραν διάφορα πλεονεκτήματα όπως εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια, νυχτερινή ζωή και ξενοδοχεία. Στη συνέχεια, το 1990 εισήγαγαν ένα σχέδιο που ονομαζόταν «Arts Action», το οποίο περιλαμβάνει οργάνωση εκθέσεων, προώθηση δημόσιας τέχνης, δημιουργία νέων γκαλερί, συναυλίες, κ.ά. Επιπλέον, το LDDC συνειδητοποίησε, ότι προκειμένου να προσελκύσει σημαντικό αριθμό επισκεπτών θα πρέπει να προσφέρει ένα μοναδικό διεθνώς συνδυασμό δραστηριοτήτων και για το λόγο αυτό, χρησιμοποίησε την ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά των Docklands για να προσφέρει αυτό το μοναδικό προϊόν. (S.J. Craig-Smith, M. Fagance, 1995).

Όμως, παρόλες τις επενδύσεις που έγιναν για το τουρισμό, τα Docklands δεν κατάφεραν να προσελκύσουν το απαιτούμενο μέγεθος ενώ ο κύριος προορισμός των επισκεπτών στην ευρύτερη περιοχή συνέχισε να είναι το Greenwich. Σύμφωνα με τον Stephen J. Page «το κύριο εμπόδιο στην ανάπτυξη του τουρισμού ήταν η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού μεταφορών και η αποτυχία εξασφάλισης άμεσης πρόσβασης σε μια μεγάλη αγορά επισκεπτών». Επιπλέον ο ιδιωτικός τομέας δεν ήταν σε θέση να προσφέρει μεγάλες επενδύσεις, λόγω των συνθηκών αβεβαιότητας που επικρατούν στον τουρισμό και έτσι η απουσία ενός στρατηγικού σχεδιασμού ανάπτυξης τουρισμού, οδήγησε στην δημιουργία αποσπασματικών δραστηριοτήτων που στερούνταν συνέχειας.

Τα Docklands απέτυχαν σε όλους τους τομείς και το κύριο αίτιο της αποτυχίας τους ήταν, ότι ενώ το κύριο ενδιαφέρον των σχεδιαστών ήταν η προσέλκυση επενδύσεων, αγνόησαν πολύ σημαντικούς παράγοντες όπως η ζήτηση, οι ανάγκες του τοπικού πληθυσμού και οι επαρκείς κυκλοφοριακές συνδέσεις με αποτέλεσμα να μην καταφέρουν να ικανοποιήσουν ούτε αυτό το βασικό τους στόχο. Επιπλέον, όσον αφορά στην προσπάθεια προσέλκυσης επισκεπτών, η περιθωριοποίηση του σχεδιασμού και οι αποσπασματικές προτάσεις οδήγησαν στη δημιουργία περιοχών, οι οποίες δεν ήταν δημοφιλείς στο κοινό.

Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει επίσης η περίπτωση της ανάπτυξης της δυτικής όχθης του Μανχάταν στην Νέα Υόρκη. Το ενδιαφέρον μας θα εστιαστεί όχι τόσο στο σχεδιασμό αλλά στον τρόπο δράσης των διάφορων φορέων που λαμβάνουν μέρος στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων.

Η φιλοσοφία της Νέας Υόρκης είναι η συνεχής και όσο το δυνατό μεγαλύτερη ανάπτυξη, κάτι που είναι εμφανές και από την εικόνα της. Καθώς, όμως, δεν



Εικόνα 2.4: Μανχάταν
Πηγή: H.V.Savitach, 1991

υπήρχε πλέον διαθέσιμος χώρος για επέκταση στις ήδη αναπτυγμένες περιοχές του Μανχάταν, που είναι το χρηματιστηριακό κέντρο στο Lower Manhattan, η περιοχή γραφείων στο Midtown και η περιοχή υψηλών εισοδημάτων στο Upper East Side, ήταν απαραίτητη η ανεύρεση μιας νέας κατάλληλης περιοχής για ανάπτυξη. Η καταλληλότητα της δυτικής όχθης έγκειται στο γεγονός ότι βρίσκεται σε άμεση επαφή με τα προαναφερθέντα αναπτυγμένα κέντρα. (H.V Savitach, 1991).

Η ανάπτυξη της δυτικής όχθης περιλαμβάνει μια σειρά από σχέδια που στοχεύουν στη ριζική αναζωογόνηση της περιοχής αυτής. Στο νοτιοδυτικό τμήμα του Μανχάταν, δίπλα από το World Trade Center, προτείνεται η δημιουργία ενός μεγάλου συμπλέγματος, το Battery Park City, το οποίο αποτελείται από πολυτελείς

κατοικίες και κτίρια γραφείων. Ένα παρόμοιο σχέδιο προτείνεται και για την περιοχή Lincoln West λόγω της εγγύτητας του με το μεγαλύτερο πολιτιστικό σύμπλεγμα της πόλης, το Lincoln Center. Προκειμένου αυτές οι δύο περιοχές ανάπτυξης να μην είναι απομονωμένες, προτείνεται η δημιουργία ενός αυτοκινητόδρομου, ο οποίος ονομάζεται Westway, και θα ενώνει το νότιο Μανχάταν με το Midtown. Ο αυτοκινητόδρομος προτείνεται να είναι στο μεγαλύτερο μέρος του υπόγειος έτσι ώστε τα πάρκα, οι κατοικίες και οι άλλες δραστηριότητες να μπορούν να χτιστούν πάνω από αυτόν. (H.V Savitach, 1991)

Όπως προαναφέρθηκε ιδιαίτερη έμφαση στο παράδειγμα αυτό θα δοθεί στη δράση των διάφορων εμπλεκόμενων φορέων και στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

Όσον αφορά στο Lincoln West, βρίσκεται σε μια ευρύτερη περιοχή, η οποία φιλοξενεί ένα μίγμα εθνοκοιτητών και κοινωνικών τάξεων, και όπου τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία κοινωνική μετάλλαξη. Επιπλέον, στην περιοχή αυτή, βρίσκεται ο σιδηροδρομικός σταθμός Penn Central, ο οποίος αποτελούσε το βασικό σημείο μεταφοράς βιομηχανικών φορτίων και σύνδεσης της πόλης με την υπόλοιπη χώρα. Σήμερα, ο σταθμός δε χρησιμοποιείται και παρουσιάζει μια εικόνα εγκατάλειψης και υποβάθμισης. Την περιοχή αποφάσισαν να αγοράσουν δύο επιχειρηματίες, οι οποίοι πρότειναν τη δημιουργία 4.850 κατοικιών, ενός εκατομμυρίου τετραγωνικών ποδιών γραφείων, εμπορίου, χώρων στάθμευσης και ενός ξενοδοχείου. (H.V Savitach, 1991)

Οι δύο επιχειρηματίες είχαν ενθουσιαστεί, καθώς πίστευαν ότι θα αναζωογονήσουν μια πλήρως υποβαθμισμένη περιοχή και επιπλέον θα είναι σε θέση να προσφέρουν στην πόλη 45 εκατομμύρια δολάρια τον χρόνο σε φόρους. Οι κάτοικοι όμως της περιοχής είχαν αντίθετη γνώμη, γιατί αφενός προτιμούσαν μια ανάπτυξη με χαμηλότερες πυκνότητες και περισσότερες δραστηριότητες αναψυχής και αφετέρου ήταν αντίθετοι με τη απομάκρυνση του σιδηροδρομικού σταθμού, γιατί πίστευαν ότι θα έχει σαν συνέπεια την πλήρη αποβιομηχανοποίηση της περιοχής. Η δημοτική επιτροπή σχεδιασμού δε συμφωνούσε με τους τοπικούς φορείς και υποστήριζε ότι ο σιδηροδρομικός σταθμός έπρεπε να απομακρυνθεί και ότι ο μόνος τρόπος για να αναπτυχθεί η περιοχή ήταν το ιδιωτικό κεφάλαιο. Στη συνέχεια, η δημοτική επιτροπή σχεδιασμού προέβη σε σκληρές διαπραγματεύσεις με τους επενδυτές, προκειμένου να υποστηρίξει την πρότασή τους. Οι επενδυτές υποσχέθηκαν την κατασκευή ενός σιδηροδρομικού σταθμού στο Bronx και την δημιουργία εκτεταμένων εγκαταστάσεων αναψυχής, οι οποίες δεν περιλαμβάνονταν στην αρχική πρόταση.

Υπέρ της πρότασης ήταν τα κατασκευαστικά σωματεία και η επιτροπή σχεδιασμού, ενώ κατά, ήταν δύο τοπικοί πολιτικοί, ένα εργατικό σωματείο και δύο κοινοτικά συμβούλια. Ύστερα από πολλές διαπραγματεύσεις και συζητήσεις, το σχέδιο εγκρίθηκε αλλά τελικά δεν ήταν σε θέση να υλοποιηθεί, αφού ενώ κέρδισε τον πολιτικό αγώνα έχασε στον οικονομικό πόλεμο. Οι αλλαγές που απαίτησε η δημοτική επιτροπή σχεδιασμού στο αρχικό σχέδιο, ήταν τόσο μεγάλες και αύξησαν τα έξοδα σε τέτοιο βαθμό, που οι

επιχειρηματίες δεν ήταν πλέον σε θέση να ανταποκριθούν. (H.V Savitach, 1991)

Στη συνέχεια, ένας άλλος επιχειρηματίας, ο Donald Trump, αγόρασε την γη σε τριπλάσια τιμή απ' ό τι οι δύο προηγούμενοι, γιατί ήταν πεπεισμένος ότι άξιζε τον κόπο. Ο Trump φιλοδοξούσε να κατασκευάσει μια περιοχή κατάλληλη για την προσέλκυση των τηλεπικοινωνιών, την οποία θα ονόμαζε «Television City». Σε αυτή σκόπευε να προσελκύσει και το εθνικό κανάλι NBC, κάτι που ερχόταν σε συμφωνία με την επιθυμία του δημάρχου να κρατήσει το NBC στη Νέα Υόρκη. Ο Trump, όμως, προκειμένου να κάνει αυτή την επένδυση, απαίτησε να μην πληρώνει φόρους για 30 χρόνια, γεγονός που τον έφερε σε ρήξη με το δήμαρχο, ο οποίος κατάφερε να κρατήσει το NBC στη Νέα Υόρκη, χωρίς τη βοήθεια του Trump. (H.V. Savitch, 1991)

Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι υπήρχαν συγκεκριμένες προσδοκίες σχετικά με το πώς θα πρέπει να αναπτυχθεί η περιοχή, οι οποίες δεν συνέπιπταν με τις προτάσεις των επιχειρηματιών. Επιπλέον, η αντίσταση των τοπικών παραγόντων ήταν ιδιαίτερα ισχυρή και όπως φάνηκε, συνέβαλαν και αυτοί σε μεγάλο βαθμό στην καθυστέρηση έγκρισης των σχεδίων.

Η δημιουργία του δυτικού αυτοκινητοδρόμου Westway παρουσιάζει επίσης μεγάλο ενδιαφέρον. Το 1969 οι συγκοινωνιολόγοι της πόλης πρότειναν την δημιουργία ενός νέου αυτοκινητοδρόμου καθώς ο παλιός δεν ήταν πλέον σε θέση να ανταποκριθεί στους τότε υφιστάμενους φόρτους. Η κεντρική κυβέρνηση ήταν πρόθυμη να χρηματοδοτήσει την κατασκευή του, με την προϋπόθεση να έχει προδιαγραφές κατασκευής αυτοκινητοδρόμου διαπολιτειακής σύνδεσης. Από την άλλη η δημιουργία ενός τέτοιου αυτοκινητόδρομου, συνέφερε την πόλη, καθώς οι συνθήκες χρηματοδότησης από την κεντρική κυβέρνηση ήταν πολύ πιο ευνοϊκές από ότι στην περίπτωση ενός αυτοκινητόδρομου χαμηλότερης κλίμακας. (H.V Savitach, Post - Industrial Cities, Princeton, 1991)

Ο αυτοκινητόδρομος προτείνεται τελικά να έχει μήκος 4,2 μίλια, να ξεκινά από το νότιο άκρο του Μανχάτταν και να εκτείνεται μέχρι τον 42^ο δρόμο και να αποτελείται από έξι λωρίδες. Προτείνεται, επίσης, να είναι στο μεγαλύτερο μέρος του υπόγειος, έτσι ώστε να είναι δυνατή η ανάπτυξη στον χώρο αυτό

κατοικιών, εμπορίου, βιομηχανιών, πάρκων και δραστηριοτήτων αναψυχής. Υπολογίστηκε ότι η υλοποίηση του σχεδίου θα κόστιζε περίπου 4 δισεκατομμύρια δολάρια και θα αποτελούσε, ίσως, το ακριβότερο αυτοκινητόδρομο στον κόσμο. (H.V Savitach, 1991)

Η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου είχε αρχικά τη υποστήριξη πολλών υψηλά ιστάμενων προσώπων, όπως ισχυρών πολιτικών, μεγάλων επιχειρηματιών αλλά ακόμα και εργατικών και επαγγελματικών τοπικών συλλόγων. Στη συνέχεια όμως ο επικεφαλής ενός κοινοτικού συμβουλίου συσπείρωσε τις τοπικές δυνάμεις και τις έστρεψε ενάντια στην υλοποίηση του σχεδίου. Η αντιπαράθεση αυτή επηρέασε και πολλούς πολιτικούς, οι οποίοι άρχισαν να αντιτίθενται στον αυτοκινητόδρομο, ενώ από την άλλη μεριά ο κυβερνήτης και ο δήμαρχος προσπαθούσαν να τον σώσουν. Όσο όμως περνούσε ο χρόνος, τόσο η υλοποίηση του σχεδίου γινόταν πιο ευάλωτη με αποτέλεσμα η υπόθεση να καταλήξει στα δικαστήρια. Ο ομοσπονδιακός δικαστής κατέληξε ότι δεν έχουν μελετηθεί επαρκώς οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις και τελικά αποκαλύφθηκε ότι οι μελετητές είχαν αποκρύψει σημαντικές πληροφορίες προκειμένου να λάβουν άδεια προσχώσεων. Το σκάνδαλο συνέβαλε στη διακοπή της κρατικής χρηματοδότησης και κατά συνέπεια στη διακοπή υλοποίησης του σχεδίου. (H.V Savitach, 1991)

Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι και στις δύο περιπτώσεις η υλοποίηση των μελετών εμποδίστηκε από την αντίσταση των τοπικών κοινωνιών, οι οποίες κατάφεραν να κερδίσουν την υποστήριξη των τοπικών πολιτικών και τελικά στη μεν περίπτωση του Westway, η απόφαση υλοποίησης εκτροχιάστηκε, ενώ στην περίπτωση του Lincoln West η αύξηση του κόστους έκανε αδύνατη την υλοποίηση. Ενώ, δηλαδή, οι αποφάσεις λαμβάνονται από του πολιτικούς και συγκεκριμένες δημόσιες υπηρεσίες, υπάρχουν πολλές περιπτώσεις όπου η προώθηση διάφορων θεμάτων μπορεί να παγιδευτεί σε μια διαδικασία, στην οποία παρεμβαίνουν διάφοροι φορείς, όπως κοινοτικά συμβούλια, δικαστήρια, νομικές διαδικασίες και ομάδες ενδιαφέροντος. Και όσο περισσότερο παραμένει ένα θέμα άλυτο, τόσο μεγαλύτερες είναι οι πιθανότητες να παγιδευτεί στην παραπάνω διαδικασία. (H.V Savitach, 1991)

2.2.3. Συμπεράσματα

Από τα παραδείγματα που εξετάστηκαν παραπάνω καθώς και από τη μελέτη διάφορων άλλων περιπτώσεων μπορούμε να εξάγουμε ορισμένα σημαντικά συμπεράσματα.

Βασικοί στόχοι των αναπλάσεων παραλιακών περιοχών είναι η εξασφάλιση της πρόσβασης του κοινού στο νερό, η βελτίωση της εικόνας της υποβαθμισμένης λιμενικής περιοχής και η οικονομική αναγέννηση (S.J. Craig-Smith, M. Faganca, 1995). Προκειμένου να επιτευχθούν οι παραπάνω στόχοι οι υπεύθυνοι των αναπλάσεων οδηγήθηκαν σε διάφορες δράσεις. Βασικό ρόλο στην επιτυχία πολλών περιπτώσεων έπαιξε η δημιουργία αναψυχής, ψυχαγωγίας και τουριστικών δραστηριοτήτων. Στις περισσότερες περιπτώσεις, μάλιστα, οι δραστηριότητες αυτές δεν είχαν ληφθεί υπόψη στα αρχικά στάδια του σχεδιασμού, αλλά η ανάγκη υιοθέτησής τους γεννήθηκε αργότερα λόγω αλλαγής των συνθηκών.

Πολύ σημαντική θεωρείται, επίσης, η δημιουργία ενός μίγματος πολλαπλών δραστηριοτήτων, οι οποίες θα καλύπτουν όλα τα ενδιαφέροντα και κατά συνέπεια θα δίνουν ζωή στην περιοχή όλο το εικοσιτετράωρο. Αυτή ακριβώς η επιλογή αποτελεί και μια από τις σημαντικότερες συνταγές επιτυχίας στην περίπτωση της Βαλτιμόρης. Πρέπει, επιπλέον, να αναφερθεί ότι περισσότερες πιθανότητες επιτυχίας έχει μια παραλιακή περιοχή που βρίσκεται σε άμεση επαφή με το κέντρο της πόλης. Αντίθετα, προκειμένου να επιτύχει μια περιοχή, η οποία βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από το κέντρο, θα πρέπει να διαθέτει πολύ καλό σύστημα μέσων μαζικής μεταφοράς.

Βασικό ρόλο παίζει, επίσης, η διατήρηση της μοναδικότητας της περιοχής, η οποία μπορεί να επιτευχθεί με την εκμετάλλευση ειδικών γεγονότων, καθώς και με τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και την ανακαίνιση ιστορικών κτιρίων. Προκειμένου μάλιστα να επιτευχθεί αυτή η μοναδικότητα πρέπει να αποφευχθεί η αντιγραφή άλλων σχεδίων, καθώς η κάθε περιοχή παρουσιάζει τις δικές της ιδιαιτερότητες και έχει να επιδείξει διαφορετικά πλεονεκτήματα.

Απαραίτητη, επίσης, για την εφαρμογή αλλά και την επιτυχία ενός σχεδίου είναι η επίτευξη της μεγαλύτερης δυνατής συνεργασίας μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, καθώς και η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας στην διαδικασία

λήψης αποφάσεων, έτσι ώστε το σχέδιο να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της. Όπως φάνηκε στην περίπτωση της Νέας Υόρκης, η αντίσταση της τοπικής κοινωνίας μπορεί να είναι τόσο ισχυρή, ώστε να συμβάλλει στην αδυναμία εφαρμογής του σχεδίου. Τέλος, απαραίτητη δράση τόσο στην φάση του σχεδιασμού όσο και στην φάση της υλοποίησης των προτεινόμενων έργων, θεωρείται η δημιουργία ενός ειδικά σχεδιασμένου για το σκοπό αυτό οργανισμού, ο οποίος θα έχει την πλήρη υπευθυνότητα για τη διαχείριση του προγράμματος.

Συμπερασματικά, διαπιστώνουμε ότι ένα πρόγραμμα θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του όλους τους παράγοντες είτε αυτοί είναι κοινωνικοί, οικονομικοί ή πολιτικοί και να στοχεύει στην ικανοποίηση πολλαπλών στόχων, όπως βελτίωση της ποιότητας ζωής, προσέλκυση επενδύσεων, ικανοποίηση κοινωνικών αναγκών και οικονομική αναγέννηση. Όταν ένα σχέδιο ανάπτυξης κατευθύνεται μόνο από την φιλοδοξία για οικονομική ανάπτυξη και αδιαφορεί για όλους τους άλλους τομείς, όπως έγινε στα Docklands, είναι καταδικασμένο να αποτύχει. Αντίστοιχα, για να είναι ένα σχέδιο επιτυχημένο θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του και κριτήρια οικονομικής βιωσιμότητας, έτσι ώστε να είναι σε θέση να λειτουργήσει. Παρατηρήσαμε ότι η επιτυχία της Βαλτιμόρης, οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι κατάφερε να διατηρήσει μια ισορροπία μεταξύ των δύο ακραίων κατηγοριών, που περιγράφηκαν στην αρχή του κεφαλαίου. Η σχεδιαστές στην προκειμένη περίπτωση στόχευαν τόσο στην προσέλκυση επενδύσεων όσο και στην βελτίωση της ποιότητας ζωής. Άλλωστε, η ανάγκη ανάπτυξης δραστηριοτήτων αναψυχής και τουρισμού πήγασε από λόγους οικονομικής αναγκαιότητας, ενώ αρχικά το σχέδιο στόχευε στη δημιουργία γραφείων και εμπορίου. Στην περίπτωση της Βαλτιμόρης, κινητήρια δύναμη της αναπτυξιακής διαδικασίας αποτέλεσε η οικονομική βιωσιμότητα του προγράμματος, γεγονός που συνετέλεσε στη σωστή οργάνωση και διαχείρισή του. Η ισορροπημένη και διαρκής αυτή μορφή ανάπτυξης θα πρέπει να αποτελέσει παράδειγμα για μελλοντικά προγράμματα ανάπτυξης παραλιακών περιοχών, έτσι ώστε αφενός να είναι ελκυστικά στο κοινό και αφετέρου να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τις διάφορες συνθήκες οικονομικής αβεβαιότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

3.1. Εξέλιξη της πόλη των Πατρών

3.1.1. Ιστορική εξέλιξη μέχρι το 1829

Η πόλη της Πάτρας έχει μακρά ιστορία, γεγονός που το αποδεικνύει τόσο η αρχαιολογική σκαπάνη, όσο και διάφορα αρχαία κείμενα. Η Πάτρα ιδρύθηκε το 1041π.Χ. από τον Πατρέα, γιό του Πρευγένη, ο οποίος αποίκισε την Αρόη, την επέκτεινε και της έδωσε το όνομά του. (Παπαδάτου, Γιαννοπούλου, 1991)

Κατά την περίοδο των Πελοποννησιακών και Μηδικών πολέμων, η Πάτρα δεν αναμιγνύεται, ενώ το 280 π.Χ. ιδρύει την Αχαϊκή Συμπολιτεία, γεγονός που της προσφέρει θρησκευτική και πολιτική δύναμη. Η περίοδος της Ρωμαϊκής κυριαρχίας αποτελεί τη χρυσή εποχή της Πάτρας, καθώς ο Οκτάβιος Αύγουστος αξιολογεί τη θέση της ως στρατηγικής σημασίας και τη μετατρέπει σε στρατιωτικό, εμπορικό και διακομιστικό κέντρο στολίζοντάς την με αξιόλογα κτίρια και το σημαντικότερο, παρέχοντάς της διοικητική αυτοτέλεια, καθώς την κήρυξε ελεύθερα (Παπαδάτου, Γιαννοπούλου, 1991). Κατά τη Ρωμαϊκή περίοδο, η πόλη εκτείνεται μέχρι την παραλία ενώ είναι χαρακτηριστικό ότι οι δρόμοι δε τέμνονται κατά ορθή γωνία, γεγονός που υποδεικνύει ότι οι Ρωμαίοι δεν έκτισαν την πόλη από την αρχή, αλλά διατήρησαν την προηγούμενη κατάσταση.

Για τους επόμενους αιώνες οι πληροφορίες είναι σχεδόν ανύπαρκτες, ενώ από τον 13^ο αιώνα και μετά αρχίζουμε να έχουμε κάποιες μαρτυρίες από τους περιηγητές. Έτσι, σύμφωνα με τον Nicolao de Marthono που επισκέφθηκε την πόλη το 1395, μαθαίνουμε ότι η αυτή απείχε από τη θάλασσα 800 περίπου μέτρα, ενώ ο Kevin Andrews στο βιβλίο του *Castles de Morea* παρουσιάζει ένα τοπογραφικό της Πάτρας κατά τη βενετική κατοχή (1687-1715). Στο τοπογραφικό αυτό παρατηρούμε ότι η πόλη εκτείνεται στα νότια του φρουρίου, ενώ η κυρίαρχη χρήση στην παραλία είναι οι καλλιέργειες. Στην παραλία υπάρχει μόνον ο Άγιος Ανδρέας και το νοσοκομείο. (Παπαδάτου – Γιαννοπούλου, 1991).



Εικόνα 2.1: Σχέδιο Μεσαιωνικής Πάτρας (1700), Πηγή: Βασίλης Τσονάκας, 1995

Η πόλη κατά τον 18^ο αιώνα έχει, σύμφωνα με τους περιηγητές, 10.000 κατοίκους και παρουσιάζει ιδιαίτερη ανάπτυξη στο εμπόριο και τη βιομηχανία,

καθώς οι πρώτες βιομηχανίες ιδρύονται πριν την έναρξη του απελευθερωτικού αγώνα (Παπαδάτου, Γιαννοπούλου, 1991). Κατά την περίοδο αυτή, το λιμάνι της μαζί με αυτό της Σύρου θεωρούνται τα δύο σημαντικότερα στην Ελλάδα. Στην περίοδο αυτή της Τουρκοκρατίας, η πόλη χάνει τη ρωμαϊκή αστραφτερή της μορφή και δίνει μία εικόνα εγκατάλειψης με μόνη εξαίρεση τις κατοικίες των προξένων. Τέλος, το 1828 ο πληθυσμός της πόλης έχει υποδιπλασιαστεί καθώς πολλές ζωές χάνονται στον Αγώνα. (Παπαδάτου, Γιαννοπούλου, 1991)

3.1.2. Σχέδιο Βούλγαρη

Όπως προαναφέρθηκε, κατά την περίοδο του Αγώνα ο πληθυσμός της πόλης είχε μειωθεί σημαντικά, ενώ η πόλη της Πάτρας όπως και οι υπόλοιπες πόλεις της Ελλάδας ήταν τελείως κατεστραμμένη. Για την ανοικοδόμηση των ελληνικών πόλεων, ο Καποδίστριας με ένα ψήφισμά του τον Απρίλιο του 1829 ορίζει μεταξύ άλλων ότι οποιαδήποτε ανοικοδόμηση θα πρέπει να ακολουθεί το σχέδιο που θα έχει συντάξει ο αρχιτέκτονας της πόλης, όπως τον αναφέρει. Κύριο σύμβουλό του στα πολεοδομικά θέματα είχε τον Στ. Βούλγαρη, στον οποίο ανέθεσε και το πολεοδομικό σχέδιο της πόλης των Πατρών στις 29.10.1928. (Παπαδάτου, Γιαννοπούλου, 1991)

Στον Βούλγαρη είχε ανατεθεί η πολεοδομική αναμόρφωση της άνω πόλης, αλλά αυτός προτείνει και τη δημιουργία ενός νέου τμήματος στο δυτικό παραθαλάσσιο χώρο. Σημαντικό κίνητρο για αυτή του την πρόταση, αποτελεί ίσως το ότι η περιοχή αυτή ανήκε στο Δημόσιο και δεν είχε κτίσματα, γεγονός που θα του έδινε τη δυνατότητα να εφαρμόσει χωρίς εμπόδια τις δικές του ιδέες. Ένα άλλο κίνητρο είναι ότι ίσως είχε προβλέψει τη μετέπειτα εξέλιξή της από τις πιέσεις που ασκούσαν και ήθελε κατά αυτόν τον τρόπο να προλάβει την άναρχη δόμηση έχοντας σχεδιάσει εκ των προτέρων την περιοχή. (Βασίλης Τσονάκας, Εικόνες στο χώρο και στο χρόνο, 1995)



Εικόνα 2.2.: Ρυμοτομικό Σχέδιο Σταμάτη Βούλγαρη (1829), Πηγη: Βασίλης Τσονάκας, 1995

Το σχέδιο του Βούλγαρη αποτελείται από δύο διακριτά τμήματα: την άνω και κάτω πόλη. Στην Άνω Πόλη, κύριοι στόχοι του σχεδιασμού ήταν η ανάδειξη του φρουρίου και η διατήρηση του προσανατολισμού του παλαιού αρχαίου οικισμού. Τα οικοδομικά τετράγωνα τέμνονται όσο το δυνατό κατά ορθή γωνία, ενώ προτείνει και τη δημιουργία τεσσάρων πλατειών. Στην Κάτω Πόλη, προτείνει ορθογώνια τεμνόμενους δρόμους και τη δημιουργία πέντε συμμετρικά τοποθετημένων πλατειών. Εντύπωση για τα δεδομένα της εποχής αποτελεί το γεγονός ότι ο Βούλγαρης δημιουργεί μία πλατιά παραθαλάσσια ζώνη στην οποία προτείνει δένδροφύτευση (Παπαδάτου, Γιαννοπούλου, 1991). Επίσης, από το σχέδιο είναι φανερό ότι η πόλη είναι ανοικτή προς τη θάλασσα καθώς όλες οι μεγάλες κάθετες αρτηρίες οδηγούν σε αυτήν. Σκοπός λοιπόν του Βούλγαρη ήταν να υπάρχει μία διαλεκτική σχέση μεταξύ πόλης και λιμανιού, και το λιμάνι να αποτελεί ένα οργανικό κομμάτι της πόλης καθώς και φυσική της διέξοδο. Επιπλέον, το τμήμα αυτό του σχεδίου είναι αρκετά ελαστικό καθώς η απουσία αυστηρά καθορισμένων πολεοδομικών προτύπων δίνει τη δυνατότητα

στην περιοχή αυτή να φιλοξενήσει στο μέλλον τις απαραίτητες ναυτικές ή χερσαίες δραστηριότητες.

Οι βασικές αρχές του σχεδίου του Βούλγαρη είναι οι εξής:

- Ελεύθεροι χώροι

Δίνει έμφαση στους ελεύθερους χώρους και με βάση αυτή τη λογική προτείνει τη δημιουργία μεγάλου αριθμού συμμετρικά τοποθετημένων πλατειών τόσο στην Άνω όσο και στην Κάτω πόλη. Όσον αφορά στους χώρους πρασίνου, δημιουργεί έναν ο οποίος χωρίζει τα δύο σκέλη του σχεδίου και ξεκινά από το φρούριο και καταλήγει μέχρι τα Υψηλά Αλώνια. Η ζώνη αυτή σκοπό έχει, αφενός την ανάδειξη του φρουρίου και αφετέρου την προστασία των αρχαιολογικών μνημείων που υπάρχουν στην περιοχή αυτή. Όπως προαναφέρθηκε, δημιουργεί έναν ακόμα χώρο πρασίνου στην παραλιακή ζώνη. (Παπαδάτου, Γιαννοπούλου, 1991)

- Πολεοδομικός ιστός

Ο πολεοδομικός ιστός είναι ορθογωνικός κάρναβος, ενώ παρατηρείται μία διαφορά προσανατολισμού μεταξύ Άνω και Κάτω πόλης. Όσον αφορά στο κυκλοφοριακό σύστημα, οι δύο κύριες αρτηρίες που διασχίζουν την πόλη είναι οι οδοί Γούναρη και Κορίνθου, εκ των οποίων η οδός Κορίνθου αποτελεί τμήμα της επαρχιακής οδού Αθηνών - Κορίνθου - Πύργου, ενώ η οδός Γούναρη οδηγεί στα χωριά των Καλαβρύτων. (Παπαδάτου, Γιαννοπούλου, 1991)

- Οικοδομικά τετράγωνα

Ο Βούλγαρης προτείνει ένα σύστημα δόμησης, το οποίο μας παραπέμπει στο σύστημα του ενεργού οικοδομικού τετράγωνου. Αυτό έχει σα συνέπεια μία ενιαία αντιμετώπιση του οικοδομικού τετράγωνου, τόσο από την πλευράς της κάτοψης όσο και μορφολογίας όψεων. Επιπλέον, προτείνει την περιμετρική δόμηση κατά μήκος της οικοδομικής γραμμής αφήνοντας ελεύθερο τον εσωτερικό χώρο με σκοπό τη δημιουργία μίας κοινόχρηστης αυλής. Αξιοπρόσεκτη είναι, επίσης, η πρόταση για δημιουργία στοών κατά μήκος των βασικότερων οδικών αρτηριών, η οποία είναι σαφώς επηρεασμένη από την αναγεννησιακή πολεοδομία. «Οι στοές προφυλάσσουν αφενός από τις καιρικές συνθήκες ενώ οι επαναλαμβανόμενες κιονοστοιχίες, τα τόξα και οι

διακοσμητικές παρεμβάσεις προσφέρουν ένα ιδιαίτερα ελκυστικό αισθητικό αποτέλεσμα». (Βασίλης Τσονάκας, Εικόνες στο χώρο και στο χρόνο, 1995)

Όμως το σχέδιο του Βούλγαρη δέχτηκε, όπως ήταν επόμενο την εποχή αυτή, μεγάλες κοινωνικές πιέσεις και προσαρμόστηκε σε αυτές, με αποτέλεσμα η κατάσταση που διαμορφώθηκε μερικές δεκαετίες αργότερα να είναι αρκετά διαφορετική από αυτή του σχεδιασμού.

Έτσι, ο αριθμός των πλατειών μειώνεται αισθητά, ενώ όλοι σχεδόν οι χώροι πρασίνου οικοπεδοποιούνται. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η οικοπεδοποίηση της παραλιακής ζώνης, και στη συνέχεια το 1888 η χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής κατά μήκος της περιοχής αυτής (Βασίλης Τσονάκας, Εικόνες στο χώρο και στο χρόνο, 1995). Το όραμα του Βούλγαρη για μία πόλη ανοικτή προς τη θάλασσα καταστράφηκε οριστικά, αφού μέχρι και σήμερα η πόλη είναι ουσιαστικά αποκομμένη από το θαλάσσιο μέτωπο λόγω της σιδηροδρομικής γραμμής αλλά και της ανάπτυξης του λιμανιού στην περιοχή αυτή.

Μία άλλη παραμόρφωση του σχεδίου είναι η κατάργηση της δόμησης κατά το σύστημα του ενεργού οικοδομικού τετράγωνου, με αποτέλεσμα τη διάσπαση πολλών οικοδομικών τετράγωνων σε άλλα μικρότερα και ακόμα χειρότερα την κατάληψη όλου του κοινόχρηστου χώρου από κτίσματα. Τέλος, οι στοές καταργήθηκαν σε πολλές περιπτώσεις, και μόνο στο κέντρο της πόλης γίνεται αντιληπτή η παράμετρος αυτή του σχεδίου. (Βασίλης Τσονάκας, Εικόνες στο χώρο και στο χρόνο, 1995)

3.1.3. Η εξέλιξη του σχεδίου και η πόλη σήμερα

Η πόλη της Πάτρας ακολούθησε μία αξιοσημείωτη εξελικτική πορεία, η οποία αντικατοπτρίζει αναμφισβήτητα τις κοινωνικές πιέσεις και τις αντιλήψεις της εποχής, και τέλος τις αδυναμίες της πολιτείας.

Το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο της Πάτρας, το οποίο αντιστοιχεί και στο σημερινό πυρήνα της πόλης, είναι αυτό του 1858. Το σχέδιο αυτό έχει λίγο μικρότερη έκταση από το σχέδιο Βούλγαρη (το σχέδιο Βούλγαρη ήταν 72,25Ha, ενώ αυτό του 1958 64,44 Ha) και παρουσιάζει αρκετές παραμορφώσεις ως προς αυτό, τις οποίες αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Αυτό, όμως, το σχέδιο δε διατηρείται για πολύ, καθώς μέχρι το 1929 γίνονται 12 επεκτάσεις του σχεδίου, με αποτέλεσμα η έκταση της πόλης να φθάσει τα 400 Ha. Το σχέδιο του 1929 αποτελεί το Παλαιό Σχέδιο της Πάτρας, το οποίο διατηρεί τη μορφή και την έκταση του μέχρι το 1971.



Εικόνα 2.3.: Γενικό Σχέδιο Πατρών (1932), Πηγή: Βασίλης Τσονάκας, 1992

Το 1971 αρχίζει μία νέα σειρά επεκτάσεων και μέχρι το 1979 η έκταση του εγκεκριμένου σχεδίου έχει υπερτετραπλασιασθεί. Επιπλέον, τροποποιούνται οι συντελεστές δόμησης του Παλιού Σχεδίου και ορίζονται νέοι, οι οποίοι στο κέντρο φθάνουν το 4,9. Όλες αυτές οι παρεμβάσεις ήταν ανεπιτυχείς και άνευ προοπτικής προσπάθειες της τότε πολιτικής εξουσίας να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της αυθαίρετης δόμησης και του πληθυσμιακού κορεσμού στο κέντρο της πόλης. Η επέκταση όμως του σχεδίου δε σήμαινε και εφαρμογή, καθώς η τελευταία προχωρούσε πολύ αργά και ανάλογα με τις ανάγκες. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να διαμορφωθεί μία κατάσταση αναρχίας, αφού στην ουσία το σχέδιο ερχόταν να θεσμοθετήσει τις επιλογές της αυθαίρετης δόμησης.

Άλλωστε, οι περισσότερες επεκτάσεις γίνονταν με βάση το διάταγμα για τους προ του 1923 οικισμούς, με αποτέλεσμα να οριοθετούνται και να κατοχυρώνονται νομοθετικά υποτιθέμενοι προ του 1923 οικισμοί. Τέλος, στα πλαίσια του προγράμματος ΕΠΑ γίνονται μεταξύ 1983 και 1990, μερικές ακόμα επεκτάσεις και η έκταση του εγκεκριμένου σχεδίου αυξάνεται κατά 5.230 στρέμματα. Και αυτές όμως οι επεκτάσεις δεν κατάφεραν να περιορίσουν την άναρχη δόμηση με αποτέλεσμα το πρόβλημα να διαιωνίζεται συνεχώς.

Όσον αφορά στην κτιριακή υποδομή, κυριάρχησαν δύο βασικές μορφές, οι οποίες διαφοροποιούνταν και χωρικά. Έτσι, στην Κάτω Πόλη έχουμε μία συνολική ανοικοδόμηση, η οποία ακολουθεί μία ενιαία κτιριολογική ρυθμολογία και η πόλη γεμίζει νεοκλασικά κτίρια, τα οποία προσφέρουν ένα άρτιο αισθητικό αποτέλεσμα. Αντίθετα, η Άνω Πόλη, και συγκεκριμένα η νοτιοδυτική πλευρά του φρουρίου, χαρακτηρίζεται από δαιδαλώδη αστικό ιστό από μικρές κατοικίες και κοινές αυλές, και γενικά από το τυχαίο και το απρόσμενο, στοιχεία που συναντά κανείς στη λαϊκή αρχιτεκτονική. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι στην Πάτρα είχε διαμορφωθεί μία ενδιαφέρουσα πολεοδομική και κτιριολογική μορφή, η οποία της προσέδιδε φυσιογνωμία και την κατέτασσε στις όμορφες πόλεις της Ελλάδας.

Όμως οι συνεχείς επεκτάσεις, αλλά και η αλματώδης αύξηση του συντελεστή δόμησης στο κέντρο της πόλης άλλαξαν σε σημαντικό βαθμό το χαρακτήρα της. Το μέγεθος της πόλης πενταπλασιάστηκε, ενώ η αύξηση του συντελεστή δόμησης και η καθιέρωση του συστήματος της ανπιπαροχής είχε σαν αποτέλεσμα να κατεδαφισθούν πολλά νεοκλασικά και στη θέση τους να κτιστούν οκτώροφες άμορφες πολυκατοικίες. Τέλος, η διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής από την παραλιακή ζώνη, αλλά και η μεγάλη ανάπτυξη του λιμανιού συντέλεσαν στην αποκοπή της πόλης από το λιμάνι και στη στροφή της πόλης προς τα μέσα, αφού το λιμάνι δεν αποτελεί πλέον οργανικό στοιχείο της.

3.2. Εξέλιξη του λιμένα και ο ρόλος του στην ανάπτυξη της πόλης

3.2.1. Ο ρόλος του λιμανιού και η ιστορία του

Το λιμάνι της Πάτρας αναφέρεται ήδη από το Στράβωνα ως «υφορμόν μέτριον», καθώς χρησιμοποιούταν σα τεχνητό λιμάνι και όχι σα φυσικό, όπως τα λιμάνια της Αιτωλοακαρνανίας (Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Λιμένος Πατρών, 1992). Η γεωγραφική της θέση διευκόλυνε την επικοινωνία με τη Δύση, και κατά συνέπεια το λιμάνι αναπτύχθηκε σε εποχές που η επαφή της με αυτή ήταν εντονότερη. Έτσι, σημαντικό ρόλο έπαιξε κατά την περίοδο της Ρωμαϊκής κυριαρχίας, καθώς η πόλη κηρύσσεται ελεύθερα από τον Οκτάβιο Αύγουστο, κυρίως εξαιτίας της σημασίας του λιμανιού της. Το ότι το λιμάνι χρησιμοποιούταν σε μεγάλο βαθμό από τους Ρωμαίους διαπιστώνεται και από τα νομίσματα του Κόμμοδου (190 μ.Χ.) και του Σεπτίμου Σεβίρου (200 μ.Χ.) (Παπαδάτου, Γιαννοπούλου, 1991).

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

Κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας και πριν από την έναρξη του απελευθερωτικού αγώνα, ιδρύονται στην Πάτρα οι πρώτες βιομηχανίες και εξαγωγικοί οίκοι, ενώ την εποχή εκείνη το λιμάνι της Πάτρας με το λιμάνι της Σύρου θεωρούνται τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας (Παπαδάτου, Γιαννοπούλου, 1991). Μετά τον απελευθερωτικό αγώνα κατασκευάστηκε και ο μώλος της Αγίου Νικολάου, ο οποίος αρχικά ήταν ξύλινος (Σωτηρόπουλος, 1983). Στα τέλη του 19^{ου} και αρχές 20^{ου} αιώνα, η πόλη γνώρισε μία περίοδο μεγάλης άνθησης, καθώς η περίοδος αυτή αποτελούσε τη «χρυσή εποχή» της σταφίδας. Η σταφίδα ήταν το κύριο εξαγωγικό προϊόν της Ελλάδας την εποχή

εκείνη, και η Πάτρα αποτελούσε το κύριο σημείο εκφόρτωσης, γεγονός που αύξησε σε μεγάλο βαθμό την εμπορευματική της κίνηση.

Στη συνέχεια όμως, με την παρακμή του σταφιδεμπορίου το λιμάνι περνά μία περίοδο ύφεσης, η οποία ήταν ιδιαίτερα έντονη τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Με την ανάπτυξη, όμως, των συνδυασμένων μεταφορών έχουμε μία νέα περίοδο ακμής για το λιμάνι της Πάτρας, η οποία αρχίζει από το 1960 και συνεχίζεται μέχρι σήμερα. (Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Λιμένος Πατρών, 1992)



Εικόνα 2.3.: Φωτ. Φορτοεκφόρτωση σταφίδας στο λιμάνι της Πάτρας

Πηγή: Σωτηρόπουλος, Πάτρα, το λιμάνι, 1983

Παρατηρούμε, λοιπόν, από τα παραπάνω ότι η Πάτρα αποτελεί τυπικό παράδειγμα παράλληλης ανάπτυξης λιμανιού και πόλης. Το λιμάνι, δηλαδή, αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι τόσο της αστικής δομής όσο και της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης. Από τη μία μεριά, η γεωγραφική θέση του οικισμού συνέβαλε στην ανάπτυξη του λιμανιού της κατά την περίοδο κυρίως της Ρωμαϊκής κυριαρχίας, της Ενετοκρατίας και της Φραγκοκρατίας, καθώς διευκόλυνε την επικοινωνία με τη Δύση (Σωτηρόπουλος, 1983). Από την άλλη, το λιμάνι και οι δραστηριότητες που το συνόδευαν, συνέβαλαν στην ανάπτυξη

του οικισμού και στη μετατροπή του σε μία από τις σημαντικότερες πόλεις της Ελλάδας. Η ανάπτυξη, δηλαδή, του λιμανιού οδήγησε σε δημιουργία πολλών συναφών επαγγελμάτων, στην αύξηση της ευημερίας, στη δημιουργία βιομηχανιών και εξαγωγικών οίκων, στην κατασκευή όμορφων κτιρίων και τέλος, στην προσέλκυση πληθυσμού. Ιδιαίτερα μάλιστα κατά την περίοδο της χρυσής εποχής της σταφίδας, η Πάτρα χαρακτηρίζεται από μεγάλη ευημερία, γεγονός που αντικατοπτρίζεται στην πληθώρα μεγαλοπρεπών κτιρίων που χτίζονται και στην ανάπτυξη των τεχνών και των γραμμάτων. Επιπλέον, η προσέλκυση όχι μόνο αγροτικών πληθυσμών, αλλά και ξένων εμπόρων προσδίδει στην πόλη ένα κοσμοπολίτικο χαρακτήρα (Αθηνά Κακούρη, 1998).

3.2.2. Η εξέλιξη του λιμανιού

Όσον αφορά στην εξέλιξη του λιμανιού κατασκευαστικά, θα αναφερθούμε στις μελέτες και στις κατασκευές που έχουν γίνει μέχρι να φθάσουμε στη σημερινή του μορφή.

Ο μώλος της Αγίου Νικολάου κατασκευάστηκε μετά την επανάσταση του '21 και στην αρχή ήταν ξύλινος. Στη συνέχεια, το Δημοτικό Συμβούλιο εισηγείται στις 22/08/1836 την κατασκευή τεχνητού λιμανιού, και έτσι στις 01/09/1872 δημοσιεύεται η πρώτη μελέτη για το λιμάνι από τον Ν. Πασκάλ, η οποία αφορά στην πρόταση κατασκευής κυματοθραύστη. Το έργο ανατίθεται στη γαλλική εταιρία Μανιάκ στις 17/08/1879, ενώ η κατασκευή αρχίζει στις 04/03/1882. Η κατασκευή συνεχίζεται μέχρι το 1894, οπότε και παραδίδονται από την κατασκευαστική εταιρία 980 μέτρα παραλιακού κρηπιδώματος, ο μώλος της Αγίου Νικολάου μήκους 310μέτρων, ο μώλος Καλαβρύτων διαστάσεων 220μ Χ 8μ και ο κυματοθραύστης μήκους 930 μέτρων. (Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Λιμένος Πατρών, 1992)

Στη συνέχεια, κατά την περίοδο 1930 –1940, η Λιμενική Επιτροπή αναθέτει στην τεχνική εταιρία ΚΟ.ΡΩ.ΒΕ. μία σειρά έργων, τα οποία περιλαμβάνουν την αύξηση του βάθους της λεκάνης του λιμένος από 8,5 στα 9,5 μέτρα, την κατασκευή κρηπιδοτοιχών συνολικού μήκους 1300μέτρων, την αύξηση του πλάτους της λιμενικής ζώνης από 40 σε 80μέτρα, τη διαπλάτυνση του μώλου Γούναρη από τα 8 στα 42μέτρα, και τέλος την κατασκευή μώλου στην

προέκταση της οδού Άστιγγος μήκους 120μέτρων. Παρατηρούμε ότι τα έργα της περιόδου αυτής ήταν μεγάλης κλίμακας και άλλαξαν σημαντικά το χαρακτήρα του λιμανιού, καθώς του έδωσαν τη δυνατότητα να δεχθεί πολύ μεγαλύτερους φόρτους απ' ό τι στο παρελθόν. (Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Λιμένος Πατρών,1992)



Εικόνα 2.4.: Παλαιός Φάρος στο μώλο Αγ. Νικολάου,

Πηγή: Σωτηρόπουλος, Πάτρα, το λιμάνι, 1983

Το 1960 κατασκευάστηκε από τον Πολιτικό Μηχανικό Α. Δάλλα κρηπίδωμα υπερωκεανίων, ενώ το 1971 άρχισε η κατασκευή διαπλάτυνσης του μώλου Αγίου Νικολάου και του μώλου Γούναρη καθώς και η κατασκευή του νέου μώλου Άστιγγος για την εξυπηρέτηση υπερωκεανίων. Το 1972, αρχίζει η κατασκευή του κρηπιδώματος Γλυφάδας για την εξυπηρέτηση των containers, καθώς και η επέκταση του κυματοθραύστη κατά 230 μέτρα παράλληλα με την ακτή. Τέλος, το 1991 άρχισε και η κατασκευή της Βόρειας προβλήτας. (Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Λιμένος Πατρών,1992)

Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι το λιμάνι επεκτεινόταν συνεχώς ενώ ταυτόχρονα αυξάνονταν και οι πιέσεις στο κέντρο της πόλης με αποτέλεσμα πόλη και λιμάνι να συμπίεζι το ένα το άλλο. Διαμορφώθηκε, δηλαδή, στην Πάτρα μία στενή

ζώνη όπου συνυπάρχουν αλληλοσυγκρουόμενες δραστηριότητες, κυκλοφοριακή συμφόρηση και μεγάλες ανάγκες στάθμευσης. Έτσι, το λιμάνι ήταν περιορισμένο και δε μπορούσε να επεκταθεί άλλο και να ικανοποιήσει τους συνεχώς αυξανόμενους φόρτους, ενώ από την άλλη η πόλη έχανε ολοένα και περισσότερο τη φυσική της διέξοδο, τη θάλασσα, και υποβαθμιζόταν περιβαλλοντικά.

Το πρόβλημα της αδυναμίας του λιμανιού να δεχτεί τους μελλοντικούς φόρτους διαφάνηκε από αρκετά νωρίς, και έτσι το 1985 εκπονήθηκε η Μελέτη Δοξιάδη, η οποία προτείνει την επέκταση του λιμανιού από τον Αγ. Ανδρέα ως τον Διακονιάρη, στην περιοχή Ακτή Δημαίων. Η μελέτη αυτή όμως δεν εφαρμόσθηκε λόγω αδυναμίας των αρμόδιων φορέων να συμφωνήσουν, ενώ μόνο η Λιμενική Επιτροπή ήταν απολύτως σύμφωνη με τις κατευθύνσεις της μελέτης (Ν. Μιλιώνης, 1991). Στη συνέχεια, το ΥΠΕΧΩΔΕ προκήρυξε το 1991 μελέτη για τη Στρατηγική Ανάπτυξη του Λιμανιού της Πάτρας, η οποία ανατέθηκε στις αρχές Ιουνίου το 1992 στη μελετητική κοινοπραξία ΑΔΚ-ΤΡΙΤΩΝ και προβλέπει την επιλογή δυνατών θέσεων ανάπτυξης του λιμανιού, τη σύνταξη Master Plan, καθώς και τεχνικο-οικονομική προμελέτη των προβλεπόμενων έργων επέκτασης. Τέλος, το 1995 εκπονήθηκε η Οριστική Μελέτη Λιμενικών Έργων, στην οποία οριστικοποιείται και η Ακτή Δημαίων ως η θέση επέκτασης του λιμανιού.

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

Σήμερα, έχουν ήδη ξεκινήσει οι διαδικασίες κατασκευής του νέου λιμένα, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της Οριστικής Μελέτης Λιμενικών Έργων, ενώ έχουν αρχίσει και τα έργα αναμόρφωσης της περιοχής πίσω από την

Ιχθυόσκαλα με βάση τις προτάσεις της Μελέτης Οργάνωσης των Χερσαίων Χώρων Λιμένα.

κ -

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

4.1. Περιγραφή λιμένα

4.1.1. Γενικά

Το λιμάνι της Πάτρας βρίσκεται σε μια στενή παραλιακή ζώνη, η οποία εκτείνεται νότια από το ύψος της οδού Παπαφλέσσα και βόρεια μέχρι τον ποταμό Μείλοχο. Η ζώνη αυτή φιλοξενεί όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις, από την Ιχθυόσκαλα ως τις εγκαταστάσεις της μαρίνας. Συγκεκριμένα, αποτελείται από 4 προβλήτες, οι οποίες σχηματίζουν τρεις λιμενολεκάνες, την ιχθυόσκαλα και τις εγκαταστάσεις μαρίνας. Τις εγκαταστάσεις αυτές προστατεύει κυματοθραύστης, παράλληλος προς την ακτή, μήκους 1600μ. (Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένος Πατρών, 1995)

Το λιμάνι βρίσκεται αποκομμένο από την πόλη, αφού παρόλο που βρίσκεται σε άμεση επαφή μ' αυτή, τα εμπόδια που το χωρίζουν είναι πολύ ισχυρά. Καταρχήν, η παραλιακή οδός παρουσιάζει μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο, καθώς είναι η προέκταση την Εθνικής οδού Αθηνών Πατρών μέσα στην πόλη και την συνδέει με την Εθνική οδό Πατρών Πύργου. Επίσης σημαντικά εμπόδια αποτελούν η σιδηροδρομική γραμμή αλλά και ο φράκτης του λιμανιού, ο οποίος εμποδίζει την ελεύθερη διέλευση των πολιτών. Παρατηρούμε λοιπόν, ότι λόγω των παραπάνω στοιχείων το λιμάνι δεν αποτελεί οργανικό στοιχείο της πόλης και μόνο ο προβλήτας Αγ. Νικολάου περιλαμβάνει κάποιες χρήσεις αναψυχής, οι οποίες δεν οφείλονται τόσο στην μορφή και οργάνωσή του, αλλά κυρίως στην ιστορική του αξία.

4.1.2. Αναλυτική περιγραφή του λιμένα

Όπως προαναφέρθηκε ο λιμένας αποτελείται από 4 κύριους προβλήτες, οι οποίοι από νότο προς βορρά, είναι οι προβλήτες Γούναρη, Αγ. Νικολάου,

Χάρτης 4.1 : Ζώνες Λιμένα



Άστιγγος και Βόρειος Προβλήτας. Όπως φαίνεται και στον Χάρτη 4.1, η περιοχή χωρίζεται σε 4 υποπεριοχές για την ανάγκη της ανάλυσης.

4.1.2.1. Περιγραφή Ζώνης Α

Η Ζώνη Α περιλαμβάνει τη Ιχθυόσκαλα και τον νότιο προλιμένα και αποτελείται από κρηπίδωμα βάθους 3.5μ., ενώ κάθετα στο κρηπίδωμα αυτό υπάρχει μώλος 85μ, ο οποίος προστατεύει την λιμενολεκάνη. Η περιοχή αυτή σκοπό έχει την εξυπηρέτηση μικρών αλιευτικών σκαφών και γι' αυτό τον λόγο αφήνεται μεταξύ των έργων μικρός κύκλος ελιγμών βάθους 7μ.. (Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένος Πατρών, 1995)

Το κτίριο της Ιχθυόσκαλας εμβαδού 2.300μ² είναι ένα επίμηκες κτίριο (φωτ. 1), το οποίο παρουσιάζει ενδιαφέρουσα αρχιτεκτονική μορφή, καθώς αποτελείται από κεκλιμένη σκεπή και αποτελεί τυπικό δείγμα κτιρίου λιμενικής εγκατάστασης. Πίσω από το κτίριο αυτό υπάρχει ψαροταβέρνα, η οποία έχει μακρά παράδοση, ενώ στην συνέχεια δύο ισόγεια λαμαρινοσκεπή κτίρια, εμβαδού 1.100τ.μ., τα οποία στεγάζουν τους θαλάμους απεντόμωσης και δεν παρουσιάζουν κάποιο ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Πρέπει να τονίσουμε ότι το κύριο χαρακτηριστικό αυτής της περιοχής είναι ότι βρίσκεται μπροστά από την εκκλησία του Αγ. Ανδρέα, ο οποίος αποτελεί ένα από τα κύρια αξιοθέατα της πόλης. Τέλος σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι η εξωτερική περιβάλλουσα ζώνη αποτελείται από αρκετά αξιόλογα νεοκλασικά κτίρια και παλιές πέτρινες αποθήκες.

4.1.2.2. Περιγραφή Ζώνης Β

Στην συνέχεια προς βορρά συναντάμε την Ζώνη Β, η οποία περιλαμβάνει την προβλήτα Γούναρη και την νότια λιμενολεκάνη μέχρι τον προβλήτα Αγ. Νικολάου. Ο μώλος Γούναρη είναι τραπεζοειδούς κάτοψης, η νότια πλευρά έχει μήκος 235μ. και η κεφαλή μήκος 60μ, ενώ στη βόρεια πλευρά υπάρχει κρηπίδωμα, το οποίο αποτελείται από δύο ευθύγραμμα τμήματα μήκους 130μ και 120μ. Στη συνέχεια η πρώτη λιμενολεκάνη σχηματίζει κύκλο ελιγμών διαμέτρου 360μ και βάθους 9μ ενώ στις παρειές της υπάρχει παραλιακό

κρηπίδωμα μήκους 350μ και βάθους 9μ. (Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένος Πατρών, 1995)

Όσον αφορά στην κτιριακή υποδομή της ζώνης Β, παρατηρούμε ότι ο προβλήτας Γούναρη είναι ο μόνος που καλύπτεται σχεδόν στο σύνολο του από κτίρια. Στην βάση του προβλήτα βρίσκεται πενταόροφο κτίριο συνολικού εμβαδού 7.000τ.μ. περίπου (φωτ.2), το οποίο στεγάζει κυρίως τις υπηρεσίες του λιμένα καθώς και κάποιες άλλες υπηρεσίες. Το κτίριο αυτό αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα αρχιτεκτονικής της δεκαετίας του '80 και δεν μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι παρουσιάζει κάποιο ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, αλλά μόνο ότι βρίσκεται σε μορφολογική αρμονία με τις πολυκατοικίες της εξωτερικής ζώνης. Θα μπορούσε, όμως, με κατάλληλη αλλαγή της όψης του και των υλικών επικάλυψης να αποκτήσει μια πιο ενδιαφέρουσα μορφή.

Το μεγαλύτερο μέρος του καταλαμβάνουν το Λιμενικό Ταμείο (1.200τ.μ.), το Λιμεναρχείο (1.300τ.μ.) και το Τελωνείο (2.100τ.μ.). Στο κτίριο αυτό στεγάζονται επίσης το Εργαστήριο Περιβάλλοντος, το Εργαστήριο Ρύπανσης και ο σταθμός εργαστηριακού ελέγχου της Χημικής Υπηρεσίας Πατρών, συνολικού εμβαδού 525τ.μ.. Σημαντικό είναι επίσης να αναφερθεί, ότι σε μέρος του ισόγειου και του μεσοπατώματος, στεγάζεται η Πυροσβεστική Υπηρεσία (570τ.μ.) . Τέλος στο 2^ο όροφο στεγάζονται το Ελεγκτικό Συνέδριο Νομού Αχαΐας (245τ.μ.) και ο πλοηγικός Σταθμός Πατρών (140τ.μ.). Το κτίριο αυτό βρίσκεται εκτός του φυλασσόμενου λιμενικού χώρου, ενώ η πρόσβαση είναι άμεση από την παραλιακή οδό, καθώς στη βάση του προβλήτα βρίσκεται η νότια πύλη του λιμένα. (Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένος Πατρών, 1995)

Στον προβλήτα Γούναρη υπάρχει ακόμα ένα ισόγειο κτίριο αποθηκών του Τελωνείου και ένα υπόστεγο, ενώ στο ακρότατο σημείο του υπάρχουν τρία κτίσματα ελαφριάς κατασκευής, εκ των οποίων τα δύο πρώτα χρησιμεύουν ως αποθήκες για τις δεξαμενές καυσίμων των πλοίων του Λιμεναρχείου, ενώ το τρίτο είναι ο οικίσκος του παλιρροιογράφου. Τέλος, πρέπει να αναφέρουμε, ότι τα κτίρια αυτά είναι πρόχειρες κατασκευές και μάλλον δημιουργούν αρνητική οπτική εικόνα στην περιοχή. (Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένος Πατρών, 1995)

Στην συνέχεια, κατά μήκος του παραλιακού κρηπιδώματος, υπάρχουν διάφορα κτίσματα όπως καντίνες και εκδοτήρια εισιτηρίων εγκαταστάσεις W.C. Μεγάλο μέρος του κρηπιδώματος καταλαμβάνει ισόγειο κτήριο, εμβαδού 1000τ.μ., το οποίο παλαιότερα λειτουργούσε ως σταθμός υποδοχής επιβατών, ενώ σήμερα στεγάζει υπηρεσίες όπως Αστυνομία, Τελωνείο, Γραφεία Πρακτορείων, γραφείο αφορολόγητων ειδών και κυλικείο. Το επόμενο κτίσμα είναι ένα υπόστεγο μόνιμης κατασκευής εμβαδού 2.300τ.μ., το οποίο περιλαμβάνει και στεγασμένο χώρο εμβαδού 1.100μ² και χρησιμοποιείται για φύλαξη και αποθήκευση εξοπλισμού μηχανημάτων του Λιμενικού Ταμείου Πατρών (Μελέτη οργάνωσης χερσαίων χώρων λιμένος Πατρών, 1995). Ο πρώην σταθμός υποδοχής δεν παρουσιάζει αξιόλογη μορφή, ενώ το υπόστεγο, καθώς μοιάζει μορφολογικά με την ιχθυόσκαλα μπορούμε να πούμε ότι ακολουθεί ένα συγκεκριμένο αρχιτεκτονικό στυλ του λιμανιού (φωτ 3). Το τελευταίο κτίσμα της ζώνης Β είναι ένα υπόστεγο, το οποίο περιλαμβάνει τρία κτίσματα, τα οποία στεγάζουν τα Γραφεία Διαχείρισης Εξοπλισμού Λιμενικού Ταμείου Πατρών και Υποσταθμό ΔΕΗ, ενώ η αρχιτεκτονική του μορφή είναι ουδέτερη.

Όσον αφορά στην στάθμευση στον προβλήτα Γούναρη, διατίθενται θέσεις για τους εργαζόμενους αλλά και τους επισκέπτες, ενώ στο εσωτερικό του προβλήτα υπάρχει αρκετός ελεύθερος χώρος για κίνηση και στάθμευση οχημάτων. Η χωρητικότητα είναι 30 περίπου οχήματα, αλλά δεν υπάρχει οριοθέτηση ή διαγράμμιση με αποτέλεσμα τα οχήματα να σταθμεύουν ακανόνιστα. Στο παραλιακό κρηπίδωμα, το μεγαλύτερο μέρος του υπαίθριου χώρου διατίθεται για στάθμευση και συγκεκριμένα, ο στεγασμένος χώρος (700τ.μ.), πίσω από το πρώην κτήριο υποδοχής επιβατών, χρησιμοποιείται μόνο για στάθμευση επιβατικών αυτοκινήτων. Οι χώροι εκατέρωθεν του κτηρίου αυτού, και μέχρι τα επόμενα κτήρια, προς νότο και βορρά, χρησιμοποιούνται για στάθμευση και αναμονή διακινούμενων φορτηγών, νταλικών κλπ. και η περιοχή έχει θεωρητική χωρητικότητα 15 περίπου οχήματα (Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένος Πατρών, 1995).

4.1.2.3. Περιγραφή Ζώνης Γ

Η Ζώνη Γ περιλαμβάνει τον προβλήτα Αγ. Νικολάου, την κεντρική λιμενολεκάνη κύκλου ελιγμών 250μ και βάθους 9μ., το κρηπίδωμα υπερωκεανίων συνολικού μήκους 420μ και βάθους 9μ και τον προβλήτα Άστιγγος.(Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Λιμένος Πατρών, 1992)

Ο προβλήτας Αγ. Νικολάου έχει ιστορική αξία, καθώς κατασκευάσθηκε στην αρχική ξύλινη μορφή του μετά την επανάσταση του '21. Επιπλέον, αποτελεί την φυσική προέκταση της πόλης προς την θάλασσα και αποτελούσε ανέκαθεν χώρο αναψυχής και κοινωνικών εκδηλώσεων. Στην σημερινή του μορφή έχει διαστάσεις 250 x 80μ., ενώ στις παρειές του έχουν κατασκευασθεί κρηπιδώματα βάθους 9μ. (Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένος Πατρών, 1995). Οι χερσαίες εγκαταστάσεις του προβλήτα Αγ. Νικολάου είναι τελείως διαφορετικές από αυτές των άλλων προβλητών, καθώς αποτελείται στο σύνολο του από εγκαταστάσεις αναψυχής. Συγκεκριμένα περιέχει υπαίθριες εγκαταστάσεις, υπόστεγα, καθιστικά, πράσινο ενώ στην κεφαλή του υπάρχει εστιατόριο - καφέ με εμβαδόν 225τ.μ., το οποίο είναι ένα ορθογώνιο κτίριο χωρίς κάποιο ιδιαίτερο χαρακτήρα.(Μελέτη οργάνωσης χερσαίων χώρων λιμένος Πατρών, 1995). Ο προβλήτας Αγ. Νικολάου έχει κυρίως χαρακτήρα αναψυχής καθώς τα κρηπιδώματά του χρησιμοποιούνται μόνο για ρυμουλκά και άλλα βοηθητικά πλοία ενώ μόνο στην βάση του έχουν διαμορφωθεί ράμπες για πρυμνοδέτηση οχηματαγωγών. Είναι σημαντικό να αναφερθεί, ότι στη βάση του εξυπηρετείται το μόνο πλοίο της Γραμμής Πάτρας - Σάμης. Τέλος, στην γένεσή του υπάρχουν διάφορες προκατασκευασμένες μονάδες, οι οποίες στεγάζουν εκδοτήρια εισιτηρίων, φυλάκια, καντίνες κ.ά.. Παρατηρούμε (φωτ.4) ότι στην περιοχή αυτή υπάρχει πρόβλημα στάθμευσης καθώς μεγάλο μέρος του υποτιθέμενου χώρου αναψυχής καλύπτεται από σταθμευμένα οχήματα.

Το 1/3 του παραλιακού κρηπιδώματος, χρησιμοποιείται, λόγω του μικρού του πλάτους, μόνο για την κυκλοφορία οχημάτων, ενώ προσφέρει και κάποιες περιορισμένες θέσεις στάθμευσης. Στη συνέχεια, μεγάλο μέρος καταλαμβάνει ένα λαμαρινοσκεπές κτίριο διαστάσεων 100x28μ και εμβαδού 2.800τ.μ. το

οποίο χρησιμοποιείται ως αποθηκευτικός χώρος και έχει παρόμοια μορφή με το υπόστεγο στην ζώνη Β (φωτ.5). Συνεχίζοντας βορειότερα, υπάρχει ισόγειο κτίσμα με καμπυλόγραμμη κάτοψη το οποίο έχει ενδιαφέρουσα μορφή και στεγάζει τη Λιμενική αστυνομία, τα Γραφεία της Ένωσης Τελωνοφυλάκων, W.C. και κυλικείο-αναψυκτήριο. (Μελέτη οργάνωσης χερσαίων χώρων λιμένος Πατρών, 1995).

Στην συνέχεια, ο προβλήτας Άστιγγος έχει τραπεζοειδή κάτοψη, το νότιο τμήμα του οποίου, είναι 160μ. και το βόρειο 200μ. με βάθος κρηπιδώματος 11,5μ.. Στη βάση του προβλήτα βρίσκεται η Πύλη 5, η οποία χρησιμοποιείται μόνο ως είσοδος φορτηγών. Στο σημείο αυτό υπάρχουν διάφορα προκατασκευασμένα κτίρια που στεγάζουν W.C., γραφεία μετατροπής συναλλάγματος και τα φυλάκια της Πύλης. Μετά την Πύλη υπάρχει ισόγειο κτίριο με τεθλασμένη επιμήκη κάτοψη, το οποίο εκτείνεται μέχρι την Πύλη 6 και στεγάζει καταστήματα πώλησης διαφόρων ειδών, καφέ, εστιατόρια κ.α. Το κτίριο αυτό κτίσθηκε τελευταία και λόγω της νεοκλασικής του μορφής συμβάλει θετικά στην εικόνα του λιμένα (φωτ. 6) (Μελέτη οργάνωσης χερσαίων χώρων λιμένος Πατρών, 1995).

Όσον αφορά την στάθμευση, στο παραλιακό κρηπίδωμα διατίθεται μικρή επιφάνεια χωρητικότητας 7 με 10 βαρέων οχημάτων. Στον προβλήτα Άστιγγος έχει δημιουργηθεί μια σημαντική επιφάνεια στάθμευσης βαρέων οχημάτων συνολικής επιφάνειας 15 στρεμμάτων και χωρητικότητας 120 οχημάτων. (Μελέτη οργάνωσης χερσαίων χώρων λιμένος Πατρών, 1995).

4.1.2.4. Περιγραφή Ζώνης Δ

Η Ζώνη Δ περιλαμβάνει το παραλιακό κρηπίδωμα Γλυφάδας, μήκους 375μ. και βάθους 10.5μ. και τον Βόρειο Προβλήτα τραπεζοειδούς κάτοψης, ο οποίος μαζί με τον προβλήτα Άστιγγος σχηματίζει την Βόρεια λιμενολεκάνη, κύκλου ελιγμών διαμέτρου 390μ. και βάθους 10.5μ. (Μελέτη οργάνωσης χερσαίων χώρων λιμένος Πατρών, 1995).

Στο παραλιακό κρηπίδωμα Γλυφάδας βρίσκεται ο Σταθμός Υποδοχής Γλυφάδας, ο οποίος περιλαμβάνει τις περισσότερες υπηρεσίες εξυπηρέτησης

των διακινούμενων στον λιμένα. Το κτίριο αυτό είναι ισόγειο, με ορθογώνια κάτοψη, σχηματίζει διάφορους ιμηυπαίθριους χώρους και στοές, αλλά δεν παρουσιάζει κάποιο ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Στο κτίριο αυτό στεγάζονται ο Έλεγχος Διαβατηρίων, το Τελωνείο, η Τουριστική Αστυνομία, η Υπηρεσία δίωξης Λαθρεμπορίου, γραφεία πρακτορείων, Τράπεζες, Ταχυδρομείο ΕΛΤΑ, γραφείο Ε.Ο.Τ., αίθουσα αναμονής, κυλικείο, W.C. και κατάστημα αφορολόγητων ειδών. Βορειότερα υπάρχουν τρία προκατασκευασμένα κτίσματα, εκ των οποίων τα δύο χρησιμοποιούνται για μετατροπές συναλλάγματος, ενώ το τρίτο είναι μονάδα του Ε.Κ.Α.Β..

Στον Βόρειο Προβλήτα συναντάμε το μεγάλο υπόστεγο της Πύλης 7 που χρησιμοποιείται μόνο για φορτηγά, ενώ πίσω από αυτό υπάρχει ένα λαμαρινοσκεπές κτίσμα 70τ.μ., το οποίο είναι αποθήκη (Μελέτη οργάνωσης χερσαίων χώρων λιμένος Πατρών, 1995).

Όσον αφορά στη στάθμευση, στο παραλιακό κρηπίδωμα, υπάρχουν γύρω από τον Σταθμό Υποδοχής περίπου 100 θέσεις στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των εργαζομένων, ενώ στην είσοδο του διατίθεται επιφάνεια 2 στρεμμάτων για την στάθμευση επιβατικών αυτοκινήτων. Στον Βόρειο Προβλήτα υπάρχουν σημαντικοί χώροι στάθμευσης, καθώς έχει διαμορφωθεί ζώνη στάθμευσης και αναμονής προς φόρτωση, 22 στρεμμάτων και χωρητικότητας 100 περίπου οχημάτων. Τέλος, στην βάση του προβλήτα υπάρχει χώρος χωρητικότητας 20 περίπου ασυνόδευτων μονάδων. Στην περιοχή αυτή, παρουσιάζεται σημαντικό πρόβλημα στάθμευσης των επιβατικών αυτοκινήτων, καθώς δεν υπάρχει διαχωρισμός θέσεων των επιβατικών και των βαρέων οχημάτων. Το γεγονός αυτό, έχει σαν αποτέλεσμα, οι περισσότερες θέσεις να καταλαμβάνονται από φορτηγά και έτσι οι οδηγοί των επιβατικών αυτοκινήτων να είναι αναγκασμένοι να παραμένουν στο αυτοκίνητο μέχρι να επιβιβαστούν.

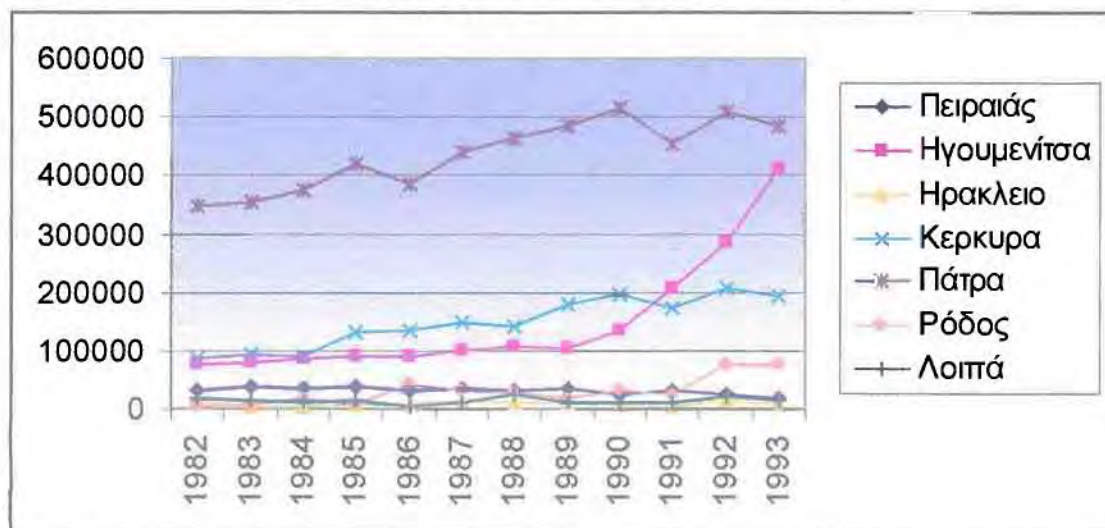
4.1.3. *Λειτουργική ανάλυση λιμένα*

4.1.3.1. Θέση λιμένα Πατρών στο Εθνικό λιμενικό σύστημα

Το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας, καθώς σύμφωνα με την υπ' αριθμό 3514.96/02/18.6.92 Κοινή Απόφαση των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας, Εσωτερικών, ΥΠΕΧΩΔΕ και Εμπορικής Ναυτιλίας κατατάσσεται στους Λιμένες Εθνικής Σημασίας (ΛΕΣ).

Συγκεκριμένα ο λιμένας της Πάτρας κατατάσσεται τρίτος (μεταξύ 13 μεγάλων λιμένων) όσον αφορά την επιβατική κίνηση, ενώ είναι πρώτος όσον αφορά την επιβατική κίνηση εξωτερικού. Η κίνηση ακτοπλοΐας αφορά σε ένα μικρό και συνεχώς μειούμενο ποσοστό της συνολικής εθνικής κινήσεως (14% το 1988), ενώ το υπόλοιπο ποσοστό αντιπροσωπεύει κίνηση εξωτερικού με την Ιταλία (86% το 1988) και κυριότεροι προορισμοί προέλευσης της κινήσεως είναι το Brindesi, η Ancona και η Κεφαλονιά (Ελλάδα 2010, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής, 1993). Στο Διάγραμμα 4.1. παρατηρούμε, ότι η επιβατική κίνηση εξωτερικού στο λιμάνι της Πάτρας είναι πολύ μεγαλύτερη από την κίνηση στα άλλα λιμάνια της χώρας. Από το 1990 όμως και μετά παρατηρείται μια μείωση, η οποία συνοδεύεται από μια αύξηση της κίνησης στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

Διάγραμμα 4.1: Κίνηση επιβιβασθέντων επιβατών εξωτερικού ανά λιμένα

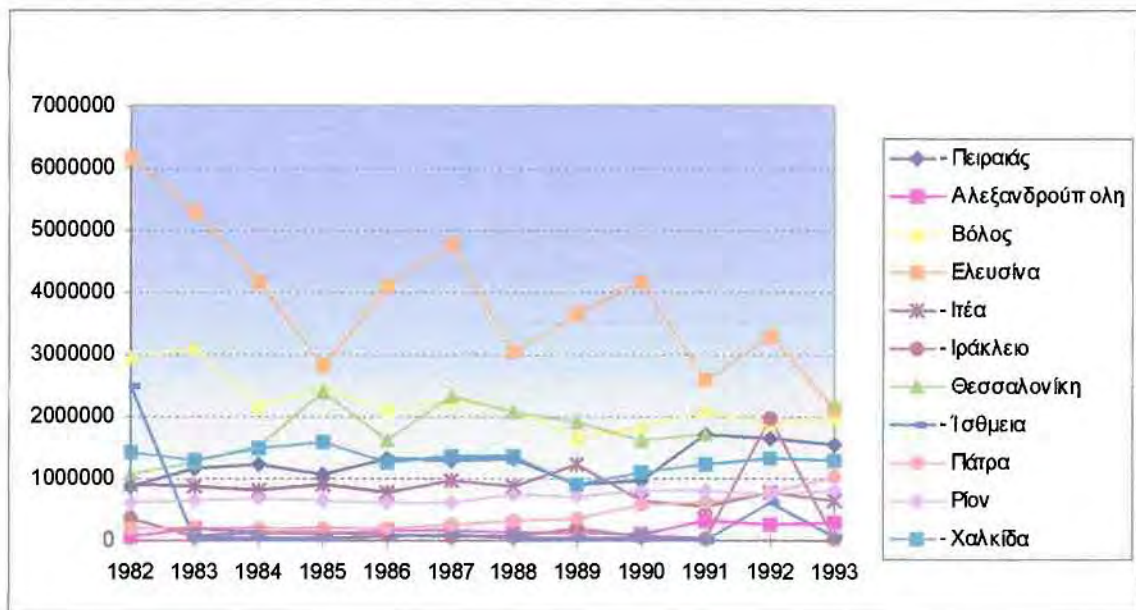


Πηγή: ίδια επεξεργασία

Αντίθετα, όσον αφορά την διακίνηση εμπορευμάτων η συμμετοχή του λιμένα Πατρών είναι μικρή. Η κίνηση εξωτερικού καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης (92%), ενώ τα κύρια διακινούμενα εμπορεύματα είναι η ξυλεία, τα

χρώματα, το βαμβάκι, ο σίδηρος και τα μηχανήματα (Ελλάδα 2010, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής, 1993). Στο διάγραμμα 4.2 παρατηρούμε ότι το 1993 η Πάτρα κατείχε την έκτη θέση όσον αφορά την διακίνηση εμπορευμάτων, ενώ ακολουθεί μια συνεχή αυξητική τάση.

Διάγραμμα: 4.2. : Φορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού ανά λιμένα



Πηγή: ίδια επεξεργασία

4.1.3.2. Χαρακτηριστικά επιβατικής και βαρέας κυκλοφορίας

Για την επιβατική κυκλοφορία υπάρχουν διαδικασίες ελέγχου της κυριότητας του οχήματος από υπαλλήλους του Υπ. Εσωτερικών αμέσως μετά την είσοδο στην Πύλη 5, στη συνέχεια έλεγχος διαβατηρίων στον σταθμό Υποδοχής και τέλος έλεγχος του εισιτηρίου από τους Οικονομικούς Αξιωματικούς του πλοίου. Η επιβατική κυκλοφορία προκαλεί συμφόρηση ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, καθώς δεν υπάρχει σύστημα διαχωρισμού των επιβατικών με τα βαρέα οχήματα, με αποτέλεσμα τα επιβατικά να παραμένουν ακανόνιστα δίπλα από τις μπάρες φόρτωσης. Επιπλέον, οι επιβάτες υποχρεώνονται σε check-in πριν από την είσοδο τους στο πλοίο στον Σταθμό Υποδοχής, ο οποίος δεν συνδέεται με τις ράμπες φορτώσεως με αποτέλεσμα να διασχίζουν πεζοί

μεγάλες αποστάσεις. (Μελέτη οργάνωσης χερσαίων χώρων λιμένος Πατρών, 1995)

Όσον αφορά στην κίνηση των βαρέων οχημάτων, ο έλεγχος της νομιμότητας του οχήματος και των διαβατηρίων γίνεται μετά την είσοδο τους στο λιμάνι, ενώ ο τελικός έλεγχος γίνεται από τους οικονομικούς αξιωματικούς του πλοίου στην μπάρα επιβίβασης. Τα φορτηγά σταθμεύουν στους χώρους parking ή φόρτωσης καταλαμβάνοντας όπως προαναφέρθηκε την πλειοψηφία των διαθέσιμων θέσεων. (Μελέτη οργάνωσης χερσαίων χώρων λιμένος Πατρών, 1995)

4.1.3.3. Χαρακτηριστικά ρύθμισης κυκλοφορίας σκαφών

Ο λιμένας διαθέτει 13 διαθέσιμες ράμπες, η πλειοψηφία των οποίων βρίσκεται στην κεντρική και στην βόρεια λιμενολεκάνη. Στην βάση του προβλήτα Αγ. Νικολάου προσδένει το πλοίο της ακτοπλοϊκής γραμμής Πάτρας – Σάμης, ενώ οι δύο άλλες λιμενολεκάνες χρησιμοποιούνται κυρίως από τα πλοία της γραμμής Πάτρας - Ιταλίας. Επίσης, βασικό χαρακτηριστικό αποτελεί το γεγονός ότι η κάθε ναυτιλιακή εταιρία δεν χρησιμοποιεί μια συγκεκριμένη ράμπα αλλά η κάθε ράμπα χρησιμοποιείται από περισσότερες από μια εταιρίες και εξυπηρετεί παραπάνω από ένα προορισμούς.

Όσον αφορά στο χαρακτήρα της κίνησης αυτή είναι κυρίως πορθμιακή σύνδεση με Ιταλία, η οποία ξεκίνησε με την εμφάνιση τουριστικής κίνησης μέχρι και το 1975, ενώ από τότε άρχισε να αυξάνεται ραγδαία και η εμπορευματική κίνηση. Οι κύριοι λιμένες προέλευσης /προορισμού είναι η Ancona, το Brindise και το Barry ενώ υπάρχει και ένα πλοίο στην γραμμή Πάτρα - Βενετία. Η ακτοπλοϊκή διακίνηση εσωτερικού περιλαμβάνει σύνδεση με Κεφαλονιά καθώς και σύνδεση με Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα, η οποία εξυπηρετείται από τα πλοία εξωτερικού. Παρατηρούμε λοιπόν, ότι η ακτοπλοϊκή διακίνηση εσωτερικού δεν επιβαρύνει επιπλέον το λιμένα λειτουργικά. Εξαίρεση αποτελεί η γραμμή σύνδεσης Πάτρας – Κεφαλονιάς, η οποία εξυπηρετείται από την ράμπα φόρτωσης στην βάση του προβλήτα Αγ. Νικολάου και προκαλεί προβλήματα σύγκρουσης με την

επιθυμητή χρήση της αναψυχής, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, κατά τους οποίους προκαλείται κυκλοφοριακή συμφόρηση.

4.1.4. Προβλήματα που δημιουργούνται από τον σημερινό τρόπο λειτουργίας του λιμένα

Το λιμάνι της Πάτρας δυσλειτουργεί και βασικό αίτιο της κατάστασης αυτής είναι η περιορισμένη πλάτους χερσαία ζώνη και η μη δυνατότητα επέκτασης του. Όπως προαναφέρθηκε, το λιμάνι αναπτύχθηκε ιστορικά στη περιοχή αυτή, παράλληλα με την πόλη, με αποτέλεσμα γύρω του να υπάρχει ένας συνεκτικός αστικός ιστός, ο οποίος δεν αφήνει περιθώρια επέκτασης του.

Ένα βασικό στοιχείο δυσλειτουργίας του λιμένα αποτελεί το πρόβλημα της στάθμευσης. Η περιορισμένου πλάτους χερσαία ζώνη, έχει σαν αποτέλεσμα, να καταλαμβάνεται από σταθμευμένα οχήματα όλος χώρος του λιμένα σε περιόδους αιχμής, γεγονός που προκαλεί δυσκολίες στην κυκλοφορία των οχημάτων.

Ένα επίσης σημαντικό πρόβλημα είναι η μη ύπαρξη διαχωρισμού των θέσεων στάθμευσης μεταξύ επιβατικών και βαρέων οχημάτων. Κατά συνέπεια η πλειοψηφία των θέσεων καταλαμβάνεται από τα βαρέα οχήματα και αυτό συμβάλει στην χαμηλού επιπέδου εξυπηρέτηση των επιβατικών αυτοκινήτων, στην δημιουργία μεγάλων ουρών δίπλα από τα σημεία φόρτωσης και στη κατάληψη μη κατάλληλου χώρου για στάθμευση. Σε περιόδους αιχμής παρατηρείται επίσης το φαινόμενο της διάχυσης της στάθμευσης στην εξωτερική ζώνη, λόγω του ότι οι χερσαίοι χώροι του λιμένα δεν είναι σε θέση να απορροφήσουν τη ζήτηση που εμφανίζεται στις περιόδους αυτές. (Μελέτη οργάνωσης χερσαίων χώρων λιμένος Πατρών, 1995)

Σημαντικό είναι το γεγονός ότι ο προβλήτας Αγ. Νικολάου, λόγω της αδυναμίας των υπόλοιπων χερσαίων χώρων να ικανοποιήσουν της ζήτηση, έχει μετατραπεί πρακτικά σε χώρο στάθμευσης χάνοντας τον χαρακτήρα της αναψυχής. Η κατάσταση αυτή επιβαρύνεται και από το γεγονός ότι πολλοί πράκτορες ναυτιλιακών εταιριών διαθέτουν άδεια στάθμευσης στο χώρο του λιμένα συμπεριλαμβανομένου και του προβλήτα Αγ. Νικολάου.

Ένα ακόμα στοιχείο δυσλειτουργίας του λιμένα, είναι αφενός, η ανεπάρκεια κτιριακής υποδομής, και αφετέρου η μη σωστή χρήση της υπάρχουσας υποδομής. Συγκεκριμένα, ο Σταθμός Υποδοχής Γλυφάδας έχει σχεδιασθεί σύμφωνα με τους φόρτους και τα δεδομένα παλαιότερης εποχής (συμπεριλαμβάνεται στις προτάσεις της μελέτης Δάλλα - Παπαπάνου 1968), με αποτέλεσμα να μην ανταποκρίνεται στις σημερινές ανάγκες. Έτσι παρατηρούνται σημαντικές καθυστερήσεις και τλαιπωρία των επιβατών κατά τις διαδικασίες ελέγχου και check –in, ενώ δημιουργούνται κατά τις περιόδους αιχμής μεγάλες ουρές αναμονής οχημάτων, οι οποίες ξεπερνούν τον διαθέσιμο χώρο του σταθμού υποδοχής και επεκτείνονται ως την παραλιακή οδό. Παρατηρούμε, δηλαδή, ότι ο Σταθμός Υποδοχής αφενός, προσφέρει χαμηλής ποιότητας εξυπηρέτηση, και αφετέρου η χωροθέτησή του προκαλεί σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα τόσο εντός, όσο και εκτός του λιμένα. (Μελέτη οργάνωσης χερσαίων χώρων λιμένος Πατρών, Α' φάση, 1995)

Εξαιρετικά ανεπαρκής είναι η κτιριακή υποδομή εξυπηρέτησης των επιβατών, τόσο όσον αφορά στις διαδικασίες ελέγχου αλλά και όσον αφορά στην αναμονή και στην παροχή διάφορων υπηρεσιών ικανοποίησης προσωπικών αναγκών. Συγκεκριμένα, ο Σταθμός Υποδοχής διαθέτει ελάχιστους χώρους αναμονής των επιβατών, οι οποίοι κάθε άλλο παρά ευχάριστοι μπορούν να χαρακτηρισθούν. Επίσης, το μικρό καμπυλόγραμμο κτίριο στην βάση του προβλήτα Αστιγγος θεωρείται ανεπαρκές για την αναμονή των επιβατών, ενώ οι προκατασκευασμένες καντίνες, W.C. κ.α., οι οποίες είναι διεσπαρμένες σε όλο το μήκος του λιμένα αντικατοπτρίζουν μια προχειρότητα στην αντιμετώπιση του ζητήματος (Μελέτη οργάνωσης χερσαίων χώρων λιμένος Πατρών, Α' φάση, 1995). Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι ο χώρος του λιμένα είναι τελείως αφιλόξενος για τους επιβάτες, καθώς εκτός από την ανεπάρκεια κατάλληλης κτιριακής υποδομής εξυπηρέτησής τους, αντιμετωπίζουν πεζοί αρκετούς κινδύνους, καθώς δεν υπάρχει ούτε υποτυπώδες σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

Επιπλέον οι υπάρχοντες αποθηκευτικοί χώροι δεν χρησιμοποιούνται επαρκώς, ιδιαίτερα δε αυτοί στην νότια λιμενολεκάνη λόγω της μετατόπισης των περισσότερων πλοίων προς βορρά. Ακόμα, όμως, και το Λιμενικό Υπόστεγο

που βρίσκεται στην κεντρική λιμενολεκάνη, ελάχιστα χρησιμοποιείται ως αποθηκευτικός χώρος ή χώρος στάθμευσης και πολύ συχνά παραμένει καινό.

Το λιμάνι της Πάτρας αντιμετωπίζει επίσης το πρόβλημα του μικρού αριθμού θέσεων πρυμνοδέτησης / παραβολής. Συνολικά, όπως προαναφέρθηκε, το λιμάνι διαθέτει 13 θέσεις, οι οποίες εξυπηρετούν 97 δρομολόγια σκαφών την εβδομάδα (Αύγουστος 1995). Θεωρείται όμως, ότι με την συνεχή αύξηση των σκαφών υψηλής ταχύτητας οι θέσεις αυτές δεν θα μπορούν να εξυπηρετήσουν όλα τα δρομολόγια, παρά μόνο αν οι ναυτιλιακές εταιρίες τα προγραμματίσουν κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να είναι κάτι τέτοιο εφικτό. Άλλωστε, ο λιμενάρχης ήδη είχε δηλώσει στην σύσκεψη της 1/09/1992 « φέτος με ιδιαίτερη προσπάθεια και παρά την έλλειψη προσωπικού οι τελωνειακές και οι λιμενικές αρχές έφεραν εις πέρας την μεγαλύτερη κίνηση που έχει παρουσιασθεί ποτέ στον λιμένα Πατρών»(Στρατηγική μελέτη ανάπτυξης λιμένα Πατρών, 1992). Τα παραπάνω λόγια υποδηλώνουν ότι ο λιμένας εξυπηρετεί οριακά τον υφιστάμενο αριθμό πλοίων.

Δυσλειτουργία προκαλεί και από το γεγονός, ότι τα περισσότερα από τα καινούργια F/B έχουν μήκος μεγαλύτερο των 150μ., ενώ οι λιμενολεκάνες έχουν σχεδιασθεί για πλοία μέχρι 130μ. με αποτέλεσμα να προκαλούνται δυσκολίες στους ελιγμούς. Επιπλέον, τα φορτηγά πλοία αναγκάζονται να μετακινούνται συνεχώς προκειμένου να εξυπηρετηθούν τα F/B (Στρατηγική μελέτη ανάπτυξης λιμένα Πατρών, Τεύχος Ι, 1992).

Τέλος, ο περιορισμένος χώρος του λιμανιού καθιστά αδύνατη την ανάπτυξή του ως κέντρο συνδυασμένων μεταφορών. Το λιμάνι της Πάτρας θα μπορούσε να λειτουργήσει ως λιμάνι Ro-Ro, αλλά λόγω των περιορισμένων χερσαίων χώρων αυτό συμβαίνει σε πολύ μικρό βαθμό. Συγκεκριμένα, η λειτουργία αυτή περιορίζεται μόνο σε φορτοεκφόρτωση φορτηγών και ιδιωτικών οχημάτων ενώ απουσιάζει τελείως η λειτουργία της φορτοεκφόρτωσης ασυνόδευτων μονάδων, μοναδοποιημένων φορτίων ή ακόμα και συρμών επί σιδηροτροχιών. Είναι φανερό ότι οι παραπάνω λειτουργίες είναι αδύνατο να αναπτυχθούν στους υπάρχοντες χερσαίους χώρους του λιμένα. (Στρατηγική μελέτη ανάπτυξης λιμένα Πατρών, Τεύχος Ι, 1992).

Σημαντικό πρόβλημα που προκαλείται από το σημερινό τρόπο λειτουργίας του λιμένα αποτελεί η παντελής έλλειψη χρήσεων αναψυχής σε όλη την έκταση του, πλην του προβλήτα Αγ. Νικολάου. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, οι λειτουργίες του λιμένα είναι τόσο συμπιεσμένες στον περιορισμένο χερσαίο χώρο, που είναι αδύνατη η ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής. Ακόμα όμως, και ο προβλήτας Αγ. Νικολάου που θεωρητικά αποτελεί χώρο αναψυχής δεν χρησιμοποιείται αποδοτικά αφενός, λόγω της μη καλής διαμόρφωσης του, και αφετέρου λόγω της κατάληψης μεγάλου ποσοστού ελεύθερου χώρου από σταθμευμένα αυτοκίνητα. Τέλος, ένα ακόμα αίτιο υπολειτουργίας του, αποτελεί η αποκοπή του από το κέντρο της πόλης, λόγω της ύπαρξης της σιδηροδρομικής γραμμής και της παραλιακής οδού.

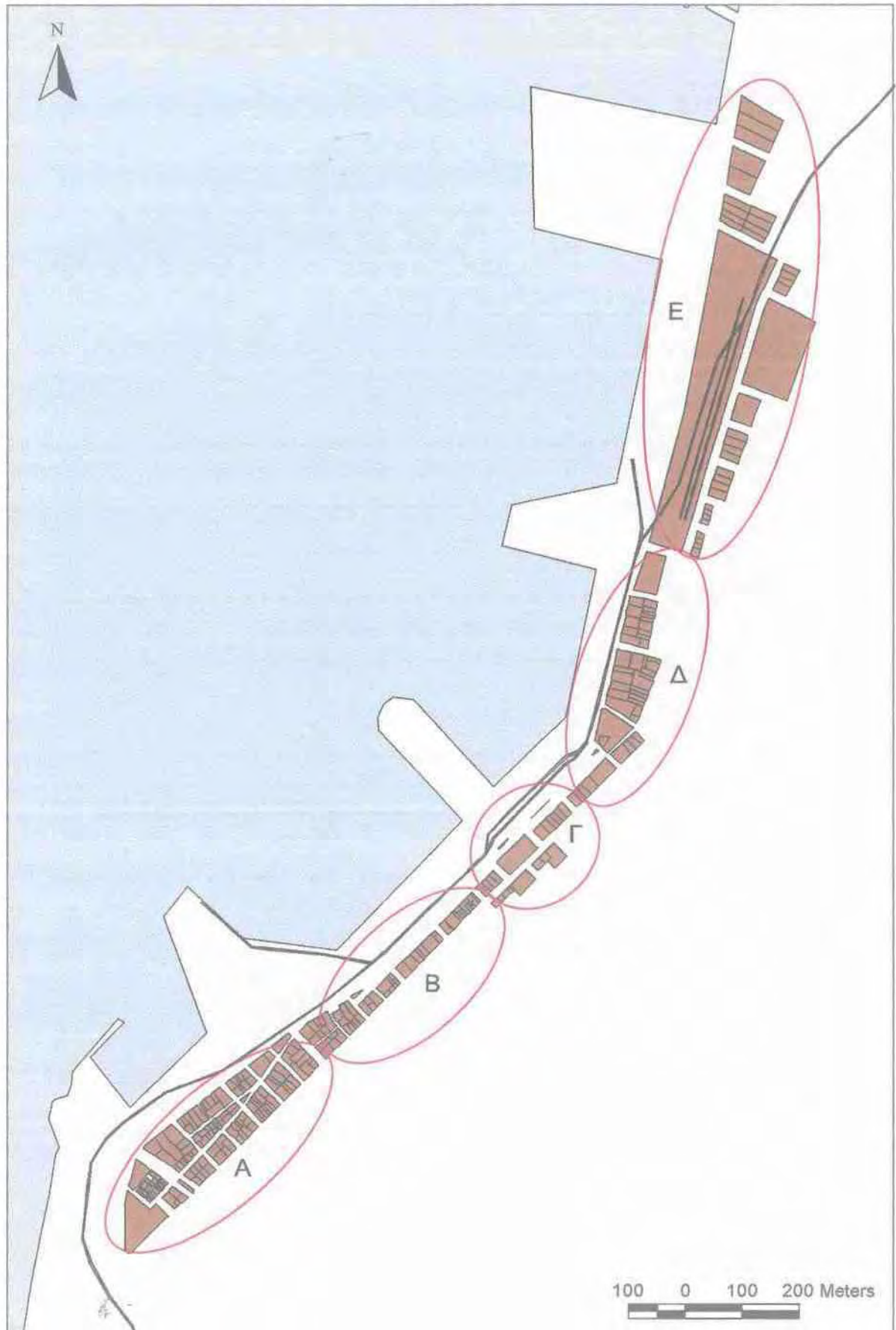
4.2. Περιγραφή εξωτερικής περιβάλλουσας ζώνης

4.2.1. Προσδιορισμός ορίων περιβάλλουσας εξωτερικής ζώνης.

Όπως φαίνεται από τον Χάρτη 4.2 η περιβάλλουσα εξωτερική ζώνη αποτελείται από την πρώτη και σε ορισμένες περιπτώσεις την δεύτερη σειρά τετραγώνων από τη θάλασσα προς το κέντρο και υποδιαιρείται σε 5 περιοχές για τις ανάγκες της ανάλυσης.

Όπως έχει προαναφερθεί, η πόλη αναπτύχθηκε παράλληλα με το λιμάνι, με αποτέλεσμα η κεντρική περιοχή και οι χρήσεις της να είναι άμεσα συνυφασμένες με αυτό. Η ανάπτυξη δηλαδή της κεντρικής περιοχή και συγκέντρωση σ' αυτήν όλων των κεντρικών λειτουργιών, αλλά και των δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας οφείλεται κυρίως στην ύπαρξη του λιμανιού, το οποίο αποτελούσε από πολύ παλιά τον βασικό πλουτοπαραγωγικό πόρο της πόλης. Έτσι, στην περιοχή αυτή συγκεντρώνονται όλες οι χρήσεις, οι εμπλεκόμενες με το λιμένα, όπως τα ναυτιλιακά και τουριστικά γραφεία, τα εκτελεωνιστικά γραφεία, τα ξενοδοχεία, τα γραφεία διεθνών μεταφορών και οι τράπεζες. Επιπλέον, λόγω του ότι παλαιότερα η ανάπτυξη του λιμανιού ήταν μικρότερη, υπήρχε άμεση επαφή της πόλης με το λιμάνι και ιδιαίτερα ο μώλος Αγ. Νικολάου αποτελούσε χώρο αναψυχής και ψυχαγωγίας. Χαρακτηριστικό

Χάρτης 4.2 : Περιοχές θαλάσσιου μετώπου



είναι άλλωστε, ότι οι παλιά οι Πατρινοί συνήθιζαν να πηγαίνουν κάθε απόγευμα βόλτα στον μώλο και να κάθονται στο καφενείο που υπήρχε εκεί στον παλαιό φάρο. Επιπλέον, στον μώλο οργανώνονταν διάφορες δραστηριότητες όπως συναυλίες, εκθέσεις και πολλές καρναβαλικές εκδηλώσεις. Παρατηρούμε λοιπόν, ότι η κοινωνική ζωή της πόλης ήταν άμεσα συνυφασμένη με το λιμάνι, με αποτέλεσμα να αναπτυχθούν στην περιοχή χρήσεις όπως εστιατόρια, καφέ και ζαχαροπλαστεία.

Η ζώνη που συνδέεται λειτουργικά με το λιμάνι είναι κατά συνέπεια δύσκολο να προσδιορισθεί, καθώς η σχέση μεταξύ τους έχει διαμορφωθεί ιστορικά και είναι δυναμική γιατί μεταβάλλεται συνεχώς. Ο προσδιορισμός της περιβάλλουσας ζώνης, στην συγκεκριμένη μελέτη, γίνεται με κριτήρια καθαρά μορφολογικά και όχι λειτουργικά καθώς περιγράφονται τα τετράγωνα που φαίνονται αν κοιτάξουμε την πόλη από την θάλασσα.

4.2.2. Περιγραφή θαλάσσιου μετώπου

Ως θαλάσσιο μέτωπο στην προκειμένη περίπτωση ορίζουμε τις όψεις των κτιρίων που φαίνονται αν κοιτάξουμε την πόλη από την πλευρά της θάλασσας.

Η περιοχή Α, η οποία βρίσκεται πίσω από την ιχθυόσκαλα, αποτελεί ένα ενδιαφέρον αρχιτεκτονικό σύνολο, καθώς η μορφολογία των κτιρίων συμβαδίζει με τον χαρακτήρα που της προσδίδει η ιχθυόσκαλα. Συγκεκριμένα, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τρεις πετρόκτιστες αποθήκες, δύο μονώροφες και μία τριώροφη, οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέες και έχουν την χαρακτηριστική αρχιτεκτονική μορφή των αποθηκών, κοντά στα λιμάνια, στις αρχές του αιώνα. Επιπλέον υπάρχουν ορισμένα νεοκλασικά κτίρια, ενώ δεν απουσιάζουν και οι πολυκατοικίες. Όσον αφορά στην ομοιομορφία στο ύψος του μετώπου, είναι σαφές, ότι ποικίλλει αισθητά.

Η περιοχή Β αποτελείται στην πλειοψηφία της από νεοκλασικά διατηρητέα κτίρια ενώ ανάμεσα τους παρεμβάλουν και κάποιες άμορφες οκταόροφες πολυκατοικίες. Σημαντικό είναι να αναφερθεί, ότι στην πλειονότητα τους τα διατηρητέα αυτά κτίρια δεν έχουν αναπαλαιωθεί, με αποτέλεσμα η περιοχή να παρουσιάζει μια εικόνα εγκατάλειψης. Λόγω του ότι τα κτίρια αυτά είναι

αξιόλογα, μια επικείμενη αναπαλαίωσή τους θα έδινε στην περιοχή μια εικόνα ανανεώσεις με έντονα στοιχεία ιστορικότητας.

Η περιοχή Γ, αποτελείται στην πλειονότητά της από διατηρητέα νεοκλασικά κτίρια, τα περισσότερα εκ των οποίων είναι αναπαλαιωμένα. Η εικόνα της περιοχής αυτής, που βρίσκεται ακριβώς στην βάση του μώλου Αγ.Νικολάου, συμβαδίζει απόλυτα με την παράδοσή της . Αρνητική εικόνα στις όψεις των κτιρίων προκαλούν οι φωτεινές επιγραφές και οι διαφημίσεις.

Η περιοχή Δ, παρουσιάζει έντονη ανομοιογένεια καθώς περιλαμβάνει μερικά νεοκλασικά κτήρια, τρεις πολυκατοικίες και αρκετές αποθήκες. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το προτελευταίο οικοδομικό τετράγωνο της περιοχής, καθώς αποτελείται από αποθήκες χαρακτηριστικής αρχιτεκτονικής μορφής. Επιπλέον σ' αυτή την περιοχή βρίσκεται το κτίριο των Μύλων Αγ. Γεωργίου, που αυτή την στιγμή βρίσκεται σε φάση αναπαλαίωσης. Η μορφή της περιοχής αυτής, αντικατοπτρίζει έντονα την βιομηχανική και λιμενική της παράδοση.

Η περιοχή Ε, μπορεί να χαρακτηριστεί ως αρκετά ομοιογενής, καθώς η πλειονότητα των κτιρίων της, είναι πολυώροφες πολυκατοικίες. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι το μεγαλύτερο τμήμα του θαλάσσιου μετώπου σ' αυτή την περιοχή αποτελείται από πολυκατοικίες, γεγονός που οφείλεται στο ότι η περιοχή αυτή έχει κτιστεί τα τελευταία χρόνια. Αντίθετα, στο μηχανοστάσιο του ΟΣΕ υπάρχουν αρκετά παλιά εγκαταλειμμένα κτίρια και αδιαμόρφωτο πράσινο, ενώ η περιοχή παρουσιάζει μια θλιβερή εικόνα, λόγω του ότι τα ενδιαφέροντα κτίρια που περιέχει είναι εγκαταλειμμένα και αφημένα στην τύχη τους.

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι καθώς το έδαφος της Πάτρας είναι κεκλιμένο και η πρώτη σειρά κτιρίων που περιγράψαμε έχει στις περισσότερες περιπτώσεις χαμηλό ύψος, η εικόνα του κτιριακού όγκου της Πάτρας, κοιτάζοντάς την από την θάλασσα, συμπληρώνεται από τις πολυκατοικίες που βρίσκονται στα εσωτερικά οικοδομικά τετράγωνα. Είναι σαφές, επίσης, ότι το θαλάσσιο μέτωπο στο παλαιό σχέδιο αποτελείται από αξιόλογα κτίρια, τόσο νεοκλασικά όσο και παλιές αποθήκες, γεγονός που αντικατοπτρίζει την ιστορική παράδοση της περιοχής.

4.2.3. Ανάλυση Δημόσιου χώρου

Ως δημόσιος χώρος, ορίζεται ο χώρος που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από το σύνολο των κατοίκων ή επισκεπτών μιας περιοχής και περιλαμβάνει τις πλατείες, τους δρόμους και τα πεζοδρόμια. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, το δημόσιο χώρο αποτελούν ο μώλος Αγ. Νικολάου, η πλατεία Τριών Συμμάχων, ο δρόμος Όθωνος Αμαλίας καθώς και το πεζοδρόμιο κατά μήκος της εξωτερικής περιβάλλουσας ζώνης. Στο κεφάλαιο αυτό θα δοθεί έμφαση στην περιγραφή του δημόσιου χώρου, στον τρόπο λειτουργίας του και στις χρήσεις που φιλοξενεί.

Η Πλατεία Τριών Συμμάχων είναι μια ορθογώνια πλατεία μεσαίου μεγέθους, η οποία βρίσκεται στην προέκταση του προβλήτα Αγ. Νικολάου. Σήμα κατατεθέν της, είναι το ρολόι στην βόρεια πλευρά της, καθώς και οι τέσσερις φοίνικες σε κάθε μια από τις γωνίες της. Φιλοξενεί επίσης εστιατόρια και καφέ, τα οποία καταλαμβάνουν και το μεγαλύτερο μέρος της επιφάνειάς της. Η πλατεία περικλείεται από νεοκλασικά κυρίως κτίρια, γεγονός που της προσδίδει μια ιστορικότητα. Βρίσκεται δε, σε έναν από τους σημαντικότερους άξονες της πόλης και κατά συνέπεια ο βαθμός ενσωμάτωσής της στον αστικό ιστό είναι πολύ μεγάλος. Ιδιαίτερα παλαιότερα που οι Πατρινοί συνήθιζαν να πηγαίνουν κάθε απόγευμα βόλτα στο μώλο, η πλατεία αποτελούσε μια από τις πιο πολυσύχναστες της πόλης. Σήμερα, η πλατεία χρησιμοποιείται κυρίως από τους περαστικούς επισκέπτες της πόλης και ιδιαίτερα από αυτούς που περιμένουν να επιβιβασθούν σε κάποιο πλοίο. Οι κάτοικοι της πόλης δεν συχνάζουν ιδιαίτερα στα μαγαζιά της πλατείας, γεγονός που οφείλεται προφανώς στην μείωση της συχνότητας της βόλτας στον μώλο. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι ο βαθμός ενσωμάτωσης της πλατείας έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια, λόγω της μείωσης των διερχόμενων κατοίκων από αυτή. Έτσι η πλατεία παρουσιάζει μεγάλη πυκνότητα χρήσης συγκεκριμένες ώρες της ημέρας και ιδιαίτερα μία με δύο ώρες πριν φύγουν τα πλοία. Παρόλο ταύτα, δεν μπορεί να θεωρηθεί ερημική καθώς, περικλείεται από πολύ πολυσύχναστους δρόμους. Τέλος, σημαντικό είναι να αναφερθεί, ότι τα δύο περίπτερα στις δύο νότιες γωνίες της, της δίνουν ζωντάνια αφού μένουν ανοιχτά μέχρι πολύ αργά το βράδυ.

Ο μώλος Αγ. Νικολάου έχει, όπως ήδη προαναφέρθηκε, χαρακτήρα κυρίως αναψυχής και η επιφάνεια του είναι διαμορφωμένη με υπόστεγα και παρτέρια, ενώ στο αριστερό άκρο βρίσκεται καφέ - εστιατόριο. Τόσο τα υπόστεγα όσο και το εστιατόριο δεν έχουν κάποια αξιόλογη αρχιτεκτονική μορφή και εικόνα που παρουσιάζουν είναι ουδέτερη. Παλαιότερα στην άκρη του μώλου υπήρχε ο πέτρινος φάρος, ο οποίος βρισκόταν ακριβώς στην προέκταση της οδού Αγ. Νικολάου και αποτελούσε τοπόσημο για την περιοχή. Σήμερα, λόγω της ουδετερότητας των κτιρίων στο μώλο δεν υπάρχει κάποιο τέτοιο στοιχείο. Το μεγαλύτερο μέρος του μώλου είναι ασφαλτοστρωμένο, ενώ υπάρχει μια κεντρική λωρίδα με πλακόστρωτο, η οποία καθορίζει κατά κάποιο τρόπο και την βόλτα των επισκεπτών. Η δενδροφύτευση είναι αραιή και μόνο στην βάση της προβλήτας, ο αριθμός των δένδρων μπορεί να θεωρηθεί επαρκής. Επιπροσθέτως, πρέπει να αναφέρουμε ότι μεγάλο ποσοστό ελεύθερου χώρου είναι αδιαμόρφωτο και δεν αντικατοπτρίζει κάποια συγκεκριμένη χρήση με αποτέλεσμα να χρησιμοποιείται για στάθμευση. Η κατάσταση αυτή επιδεινώνεται τους καλοκαιρινούς μήνες κατά τους οποίους μεγάλο μέρος της προβλήτας καταλαμβάνεται από αυτοκίνητα που περιμένουν να επιβιβασθούν στο πλοίο για Κεφαλονιά.



Πηγή: Σωτηρόπουλος, Πατρα, το λιμάνι (1983)

Ο μώλος χρησιμοποιείται πολύ λιγότερο για βόλτα από ότι παλαιότερα, γεγονός που οφείλεται σε πολλούς παράγοντες. Καταρχήν η αποκοπή της πόλης από την θάλασσα, λόγω της σιδηροδρομικής γραμμής αλλά και της οδικής αρτηρίας Όθωνος Αμαλίας αποτελεί ένα σημαντικό λόγο, καθώς η πόλη έχει στρέψει το πρόσωπο της προς τα μέσα και οι δραστηριότητες αναψυχής και ψυχαγωγίας εκδηλώνονται στις εσωτερικές πλατείες και δρόμους. Ένας επίσης σημαντικός λόγος είναι ότι δεν υπάρχει κάποιο σημαντικό στοιχείο ελκυστικότητας, δεν υπάρχει δηλαδή ένα τοπόσημο και επιπλέον η όλη διαμόρφωση δεν παρουσιάζει κανένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Τέλος, η ύπαρξη σταθμευμένων αυτοκινήτων και η διαμπερής κίνηση οχημάτων στην βάση του προβλήτα αποτελούν σημαντικά αρνητικά στοιχεία. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι ο μώλος δεν αποτελεί ιδιαίτερα ελκυστική περιοχή για τους κατοίκους και αυτοί που συνηθίζουν να τον χρησιμοποιούν είναι παιδιά και κυρίως ηλικιωμένα άτομα, για τα οποία η περιοχή αυτή έχει συναισθηματική αξία, καθώς θυμούνται τις μέρες που αποτελούσε το κέντρο της κοινωνικής ζωής της πόλης.

Στη συνέχεια θα γίνει περιγραφή του δρόμου και των χρήσεων που φιλοξενεί το πεζοδρόμιο καθόλο το μήκος του θαλάσσιου μετώπου.

Όσον αφορά την περιοχή Α, στο μεγαλύτερο μέρος της, το πεζοδρόμιο δεν ξεπερνά το 1,5 μ., είναι κακής ποιότητας με λακκούβες, ενώ το υλικό επίστρωσης δεν είναι ομοιογενές και κυμαίνεται από χώμα και τσιμέντο ως διαφόρων ειδών πλακόστρωτο. Επιπλέον, στο μεγαλύτερο μέρος της το πεζοδρόμιο δίνει μια εικόνα ερήμωσης, λόγω του ότι οι χρήσεις των ισογείων στην περιοχή αυτή δεν ευνοούν την χρησιμοποίησή του από τους κάτοικους. Η μη ύπαρξη δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας - υπάρχουν μόνο δύο παρακμιακά μπαρ, οίκοι ανοχής και δύο ψαροταβέρνες - καταστά την περιοχή αυτή ερημική, ιδιαίτερα δε, τις βραδινές ώρες. Επιπλέον, πρέπει να αναφερθεί, ότι στην περιοχή αυτή υπάρχει μια μικρή τριγωνική νησίδα πράσινου, η οποία όμως περιέχει αδιαμόρφωτο πράσινο και κάποιες κινητές προκατασκευασμένες μονάδες.

Στην περιοχή Β, το πλάτος του πεζοδρομίου αυξάνεται και φθάνει τα 2,5 μέτρα, ενώ όπως και στην προηγούμενη περίπτωση αποτελείται από όλων των ειδών τα υλικά. Στα σημεία που υπάρχουν γραφεία και τράπεζες παρατηρείται κίνηση

πεζών κατά τις εργάσιμες ώρες. Καθώς, όμως, μεγάλο μέρος των ισογείων δεν χρησιμοποιείται ή υποχρησιμοποιείται η περιοχή δεν διαθέτει ελκυστικά στοιχεία, ιδιαίτερα τις βραδινές ώρες που θα μπορούσαν να την καταστήσουν πολυσύχναστη. Επιπλέον, πρέπει να αναφερθεί, ότι στην περιοχή υπάρχει μια μικρή τριγωνική πλατεία, η οποία αυτή την στιγμή βρίσκεται σε φάση ανακατασκευής. Επίσης σε μεγάλο μέρος της περιοχής παρατηρείται παρόδια στάθμευση, ενώ εντός αυτής, βρίσκεται και ο σταθμός των αστικών λεωφορείων, με αποτέλεσμα πολλά λεωφορεία να παρκάρουν κατά μήκος του δρόμου και να δημιουργούν προβλήματα στην κυκλοφορία των οχημάτων.

Η περιοχή Γ αποτελεί ίσως το πιο ενδιαφέρον κομμάτι καθώς συγκεντρώνει τις περισσότερες λειτουργίες και αποτελεί το κεντρικό τμήμα της περιοχής μελέτης. Εκτός από την πλατεία Τριών Συμμάχων, που αναλύθηκε παραπάνω, μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο χώρος γύρω από τον σιδηροδρομικό σταθμό (φωτ 11). Παρατηρούμε ότι μεγάλο μέρος του δρόμου στην περιοχή αυτή χρησιμοποιείται για στάθμευση, ενώ τα τελευταία χρόνια στο χώρο του σιδηροδρομικού σταθμού υπάρχει ένα καφέ, το οποίο συγκεντρώνει πολύ κόσμο - επισκέπτες και μόνιμους κατοίκους- καθόλη την διάρκεια της μέρας. Επιπλέον, γύρω από την πλατεία αλλά και στην οδό Όθωνος Αμαλίας υπάρχουν καφέ, εστιατόρια, τράπεζες και γραφεία ταξιδίων, με αποτέλεσμα, η ποικιλία των δραστηριοτήτων να προκαλεί μια έντονη κίνηση πεζών και αυτοκινήτων όλο το 24ωρο. Λόγω βέβαια της μεγάλης συγκέντρωσης λειτουργιών, η περιοχή πάσχει από κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Όσον αφορά στην περιοχή Δ, μπορεί να θεωρηθεί, ότι είναι αρκετά ανομοιογενής. Στο πρώτο οικοδομικό τετράγωνο δεν παρατηρείται έντονη κινητικότητα στο πεζοδρόμιο, ενώ μπροστά από το ξενοδοχείο Αστήρ υπάρχει χώρος που χρησιμοποιείται για τη στάθμευση των πελατών του ξενοδοχείου. Στο επόμενο τετράγωνο, βρίσκεται ο σταθμός των υπεραστικών λεωφορείων, με αποτέλεσμα στην περιοχή αυτή να παρατηρείται έντονη δραστηριότητα. Στην περιοχή αυτή, υπάρχει ένα ιδιωτικό parking ενώ έντονα είναι τα φαινόμενα της παρόδιας στάθμευσης και της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Το πεζοδρόμιο, στη συνέχεια, παρουσιάζει κάποια κίνηση, λόγω της ύπαρξης εστιατορίων, καταστημάτων τουριστικών ειδών και γραφείων ταξιδίων, αλλά

επειδή η περιοχή χρησιμοποιείται, κυρίως από τους τουρίστες, παρουσιάζει κίνηση μόνο ορισμένες ώρες της ημέρας. Υπάρχουν δύο εστιατόρια που εκμεταλλεύονται το πεζοδρόμιο για την τοποθέτηση των τραπεζιών τους και ένα κατάστημα τουριστικών ειδών που το χρησιμοποιεί για την έκθεση του εμπορεύματός του. Στο υπόλοιπο της περιοχής τα πεζοδρομιά δεν χρησιμοποιούνται ιδιαίτερα, καθώς τα περισσότερα κτίρια είναι είτε ακατοίκητα ή βρίσκονται σε φάση αναπαλαίωσης.

Βασικό χαρακτηριστικό της περιοχή Ε, είναι το αμαξοστάσιο του Αγ. Διονυσίου, το οποίο αποτελεί αδιαμόρφωτη χορταριασμένη δημόσια έκταση. Μπροστά από την έκταση αυτή, υπάρχει πεζοδρόμιο πλάτους 1,5μ. το οποίο σπάνια χρησιμοποιείται για την διέλευση πεζών, ενώ συχνά παρατηρείται το φαινόμενο της στάθμευσης φορτηγών πάνω σ' αυτό όταν επικρατεί κορεσμός εντός του λιμένα. Όσον αφορά τα υπόλοιπα τρία οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής, παρατηρείται έντονη κίνηση πεζών αλλά και στάση, καθώς υπάρχει ποικιλία δραστηριοτήτων και κυρίως γραφεία ταξιδίων και εστιατόρια - καφέ. Από την μεριά της θάλασσας, υπάρχει χώρος πρασίνου ενώ σημαντικό είναι να αναφερθεί, ότι στη περιοχή αυτή κατασκευάζεται υπαίθριο θέατρο και διαμορφωμένη έκταση πρασίνου.

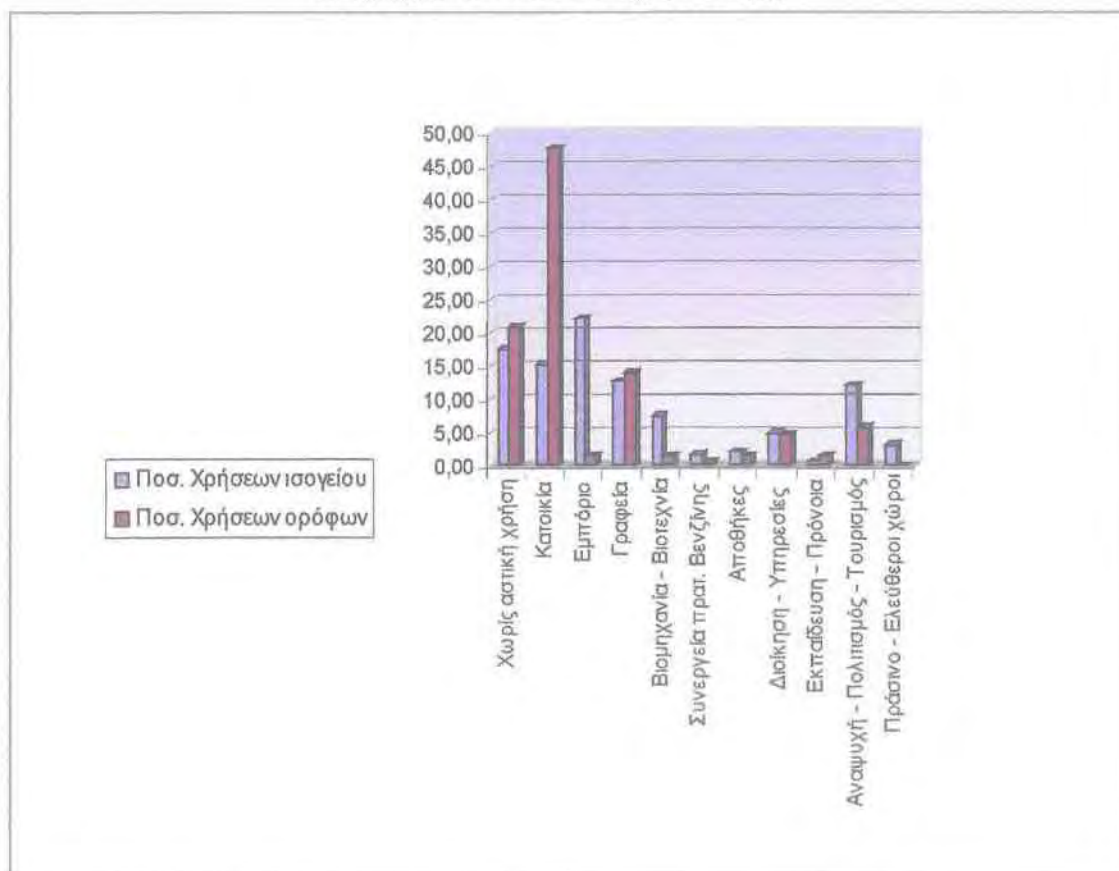
4.2.4. Χρήσεις γης, ύψος κτιρίων

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει αναφορά στις χρήσεις γης και στον αριθμό των ορόφων των κτιρίων της περιβάλλουσας εξωτερικής ζώνης, έτσι ώστε να εξετασθεί ο βαθμός εξάρτησής της από το λιμάνι και ο τρόπος κατανομής των διάφορων χρήσεων κατά μήκος της παραλιακής ζώνης. Η απογραφή των χρήσεων καθώς και του ύψους των κτιρίων έγινε με επιτόπια ίδια καταγραφή και με εμπλουτισμό αυτών των στοιχείων με στοιχεία από την Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένος Πατρών.

Όπως φαίνεται από το παρακάτω διάγραμμα, για το σύνολο της εξωτερικής ζώνης παρατηρούμε ότι όσον αφορά τις χρήσεις ισογείου το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνει το εμπόριο, ενώ σημαντικό ποσοστό παρουσιάζουν και τα οικόπεδα χωρίς αστική χρήση. Επιπλέον η κατοικία, τα γραφεία και η

αναψυχή – πολιτισμός – τουρισμός παρουσιάζουν υψηλά ποσοστά. Στις κυρίαρχες χρήσεις ορόφων παρατηρούμε, ότι σημαντικά μεγάλο ποσοστό παρουσιάζει η κατοικία (47,92%), ενώ υψηλό ποσοστό συναντάμε και στα ακατοίκητα κτίρια (20,83%). Υψηλό σχετικά ποσοστό έχουν και τα γραφεία, γεγονός αναμενόμενο λόγω του χαρακτήρα της περιοχής.

Διάγραμμα 4.3.: Ποσοστά χρήσεων γης



Πηγή: ίδια επεξεργασία.

Αναλυτικότερα στην περιοχή Α (Χάρτης 4.3 και Χάρτης 4.4), παρατηρείται μια έντονη ανομοιογένεια στις χρήσεις, καθώς στα ισόγεια η πλειονότητα των χρήσεων είναι εμπόριο, βιομηχανίες - βιοτεχνίες και κατοικία ενώ στους υπόλοιπους ορόφους είναι έντονη η παρουσία της κατοικίας. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι στη περιοχή αυτή συνυπάρχουν μη συμβατές μεταξύ τους χρήσεις, όπως για παράδειγμα κατοικία και βιομηχανία-βιοτεχνία.

Καθώς εισερχόμαστε στην κεντρική περιοχή παρατηρούμε, ότι στην περιοχή Β απουσιάζει τελείως η κατοικία στις χρήσεις ισόγειου, ενώ μικρή είναι η

παρουσία της και στις χρήσεις των υπόλοιπων ορόφων. Στις χρήσεις ισογείου συναντάμε κυρίως εμπόριο, χρήσεις αναψυχής – πολιτισμού – τουρισμού και γραφεία, διοίκηση, υπηρεσίες. Όσον αφορά στους υπόλοιπους ορόφους, οι χρήσεις που κυριαρχούν είναι τα γραφεία και η διοίκηση – υπηρεσίες.

Στην πλέον κεντρική περιοχή Γ, στις χρήσεις ισογείου κυριαρχούν η αναψυχή, πολιτισμός, τουρισμός και η διοίκηση – υπηρεσίες, ενώ στις χρήσεις των υπόλοιπων ορόφων έντονη είναι η παρουσία της χρήσης διοίκηση – υπηρεσίες και των γραφείων. Παρατηρούμε, επιπλέον, ότι στην περιοχή αυτή απουσιάζει τελείως η κατοικία.

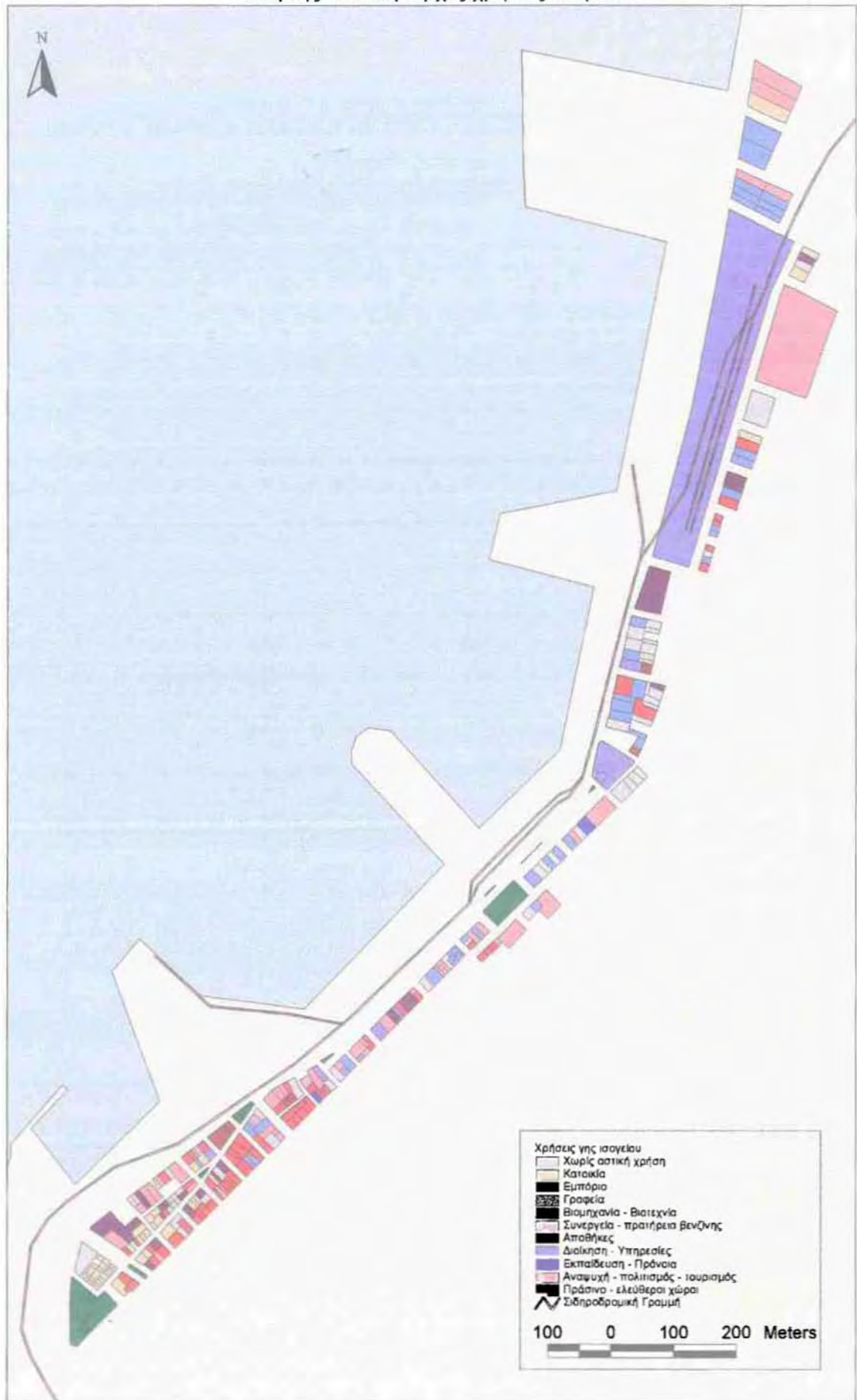
Στις χρήσεις ισογείου της περιοχής Δ, το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνουν τα γραφεία ενώ στην περιοχή αυτή βρίσκεται και ο σταθμός των υπεραστικών λεωφορείων. Χαρακτηριστικά μεγάλος είναι επίσης και ο αριθμός των κτιρίων χωρίς αστική χρήση. Οι χρήσεις των υπόλοιπων ορόφων παρουσιάζουν περίπου την ίδια εικόνα με την διαφορά ότι υπάρχουν μερικές κατοικίες.

Στην περιοχή Δ, έντονη είναι η παρουσία των γραφείων στις χρήσεις ισογείου, γεγονός που οφείλεται στην γεινίαση της περιοχής με τον Σταθμό Υποδοχής. Υπάρχουν, επίσης, κάποιες χρήσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας, ενώ στην περιοχή αυτή βρίσκεται και το μηχανοστάσιο του ΟΣΕ. Όσον αφορά τις χρήσεις των υπολοίπων ορόφων, παρατηρούμε ότι είναι ως επί το πλείστον κατοικίες.

Ο αριθμός των ορόφων των κτιρίων είναι σημαντικός, προκειμένου να διαπιστώσουμε το κατά πόσο το θαλάσσιο μέτωπο παρουσιάζει ομοιομορφία ως προς το ύψος του οικοδομικού όγκου. Από το παρακάτω διάγραμμα παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό κτιρίων έχει από 1 έως 3 ορόφους (53,02%), ενώ μεγάλο είναι και το ποσοστό αυτών με 3 έως 5 ορόφους (20,47%). Τέλος, υπάρχει και ένα σημαντικό ποσοστό άκτιστων οικοπέδων (9,06%).

Αναλυτικότερα στον Χάρτη 4.5, παρατηρούμε ότι η πλειονότητα των κτιρίων στις περιοχές Α, Β, Γ και Δ είναι από 1 έως 3 ορόφους ενώ λίγα είναι τα κτίρια με περισσότερους από 5 ορόφους, τα οποία συγκεντρώνονται κυρίως στην περιοχή πίσω από τον προβλήτα Γούναρη. Το χαμηλό ύψος των κτιρίων στις περιοχές αυτές, οφείλεται κυρίως στο γεγονός, ότι τα περισσότερα κτίρια είναι νεοκλασικά και πέτρινες αποθήκες. Αντίθετα, στην περιοχή Ε η πλειονότητα

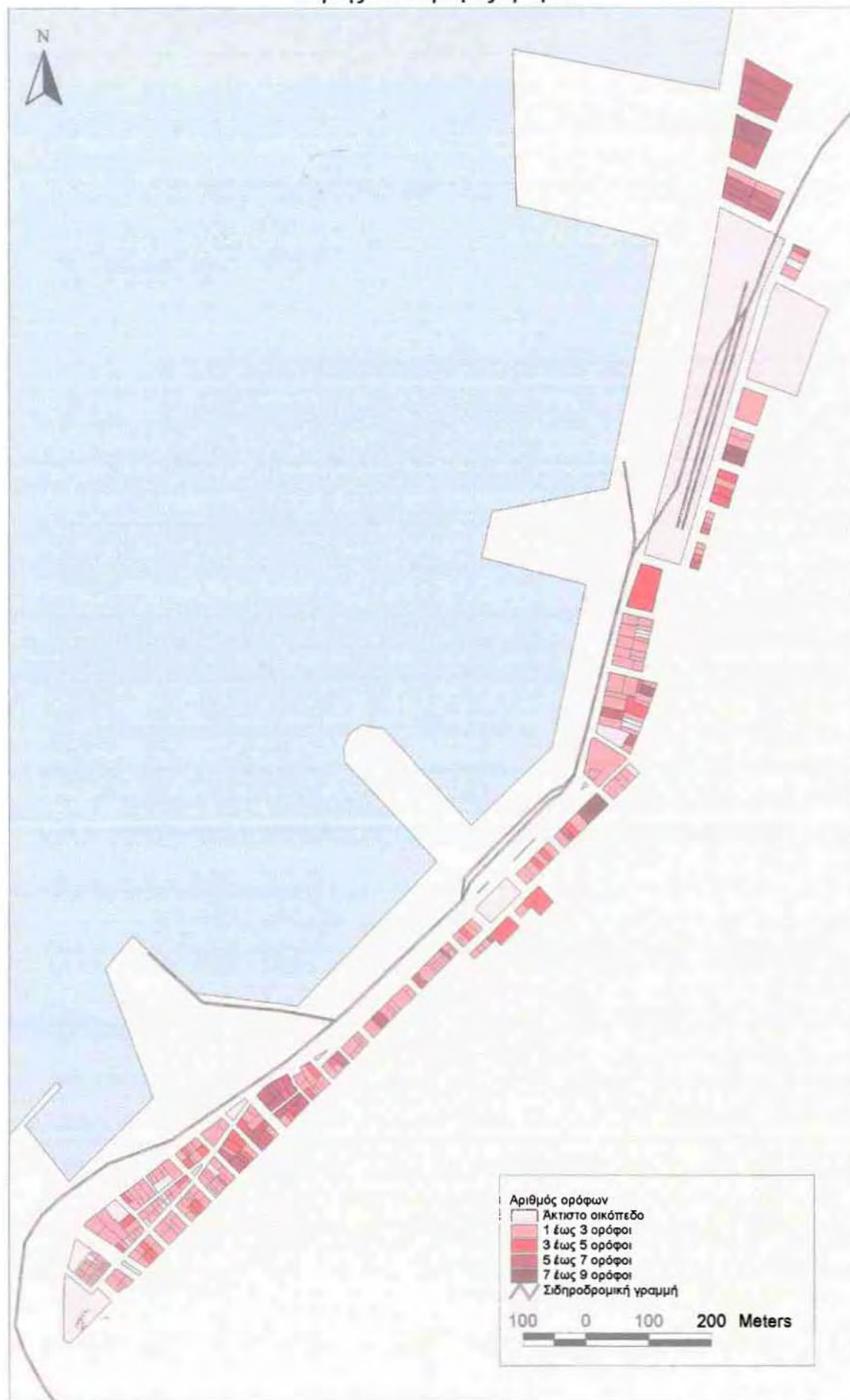
Χάρτης 4.3: Κυρίαρχες χρήσεις ισογείου



Χαρτης 4.4 : Κυρίαρχες χρήσεις ορόφων

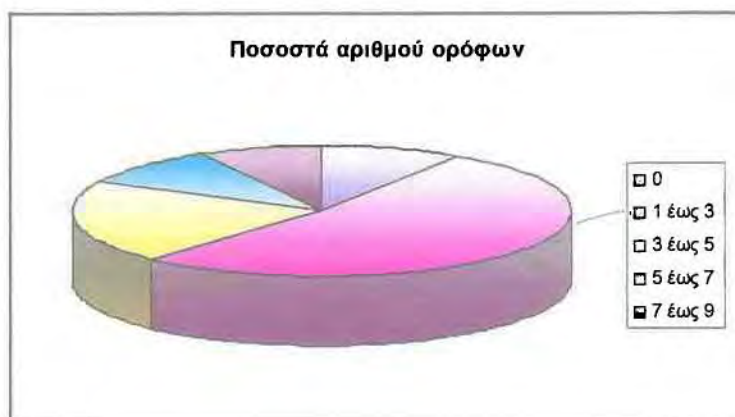


Χάρτης 4.5 : Αριθμός ορόφων



των κτιρίων λόγω των μεγαλύτερων επιτρεπόμενων συντελεστών δόμησης είναι πάνω από πέντε ορόφους.

Διάγραμμα 4.4.: Ποσοστά αριθμών ορόφων



Πηγή: ίδια επεξεργασία

4.3. Υποδομές

4.3.1. Κυκλοφοριακό δίκτυο

4.3.1.1. Γενικά

Το υφιστάμενο κυκλοφοριακό δίκτυο του νομού εξυπηρετεί σχετικά ικανοποιητικά τις σημερινές μεταφορικές ανάγκες με εξαίρεση το κέντρο της Πάτρας και το λιμάνι της. Από το βόρειο τμήμα του νομού διέρχεται ο κυκλοφοριακός άξονας Κορίνθου - Πατρών και Πάτρας - Πύργου, του οποίου η κυκλοφορία εμπλέκεται στην εσωτερική κυκλοφορία της Πάτρας, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται τοπικά, μεγάλα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης. (Στρατηγική μελέτη ανάπτυξης λιμένος Πατρών, Α' Στάδιο, 1992).

Η μορφή του αστικού δικτύου στην πόλη της Πάτρας μπορεί να χαρακτηριστεί ακτινική, καθώς αρτηρίες όπως η Ηρ. Πολυτεχνείου, Νοταρά/Ε.Στρατιώτου, Νέα Εθνική Οδός, Πανεπιστημίου, Τσερτίδου/Πατρών-Κλάους, Εγλυκάδος, Καλαβρύτων/Ακρωτηρίου, Ευβοίας Α. Τριάδος/ Α.Ι. Πράσινα και Ακτή Δυμαίων

συγκεντρώνουν την κυκλοφορία τους και συμβάλλουν στο κέντρο της πόλης.(Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την πόλη της Πάτρας, Στάδιο II, 1996).

Στο όλο σύστημα χαρακτηριστική είναι η έλλειψη παρακαμπτηρίων αρτηριών τόσο για την παράκαμψη της ευρύτερης αστικής περιοχής όσο και για την παράκαμψη του κέντρου (Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την πόλη της Πάτρας, Στάδιο II, 1996). Υπάρχει μόνο ο άξονας Παναχαΐδος Αθηνάς/Αλсуιίου/28^{ης} Οκτωβρίου, ο οποίος παρακάμπτει μόνο το κέντρο της πόλης, αλλά λόγω των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του (διαθέτει δύο ρεύματα κυκλοφορίας με μία λωρίδα για το κάθε ένα) είναι αναποτελεσματικός, ενώ ακόμα και στον ίδιο, σε περιόδους αιχμής, παρατηρούνται έντονα προβλήματα συμφόρησης. Κατά τις ώρες αιχμής, οι οποίες είναι 8-9π.μ. και 1-3μ.μ. για το περιοχή της Πάτρας και 11-12π.μ. για την κεντρική περιοχή, παρουσιάζονται ιδιαίτερα έντονα προβλήματα συμφόρησης στο κέντρο, αλλά και στις οδούς που συλλέγουν ή κατευθύνουν την κυκλοφορία από και προς το κέντρο αντίστοιχα.

Εντός της κεντρικής περιοχής το δίκτυο είναι Ιπποδάμεια και χαρακτηρίζεται από εκτεταμένες μονοδρομήσεις, το ποσοστό των οποίων, είναι 90% επί του συνόλου. Σε όλη την περιοχή μελέτης το ποσοστό αυτό είναι 30%. Άλλο βασικό χαρακτηριστικό του δικτύου, είναι ότι το 56% του κύριου οδικού δικτύου έχει πλάτος (περιλαμβανομένων και των πεζοδρομίων) μικρότερο από 10μ. , ενώ το 86% έχει πλάτος μέχρι 15μ. (Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την πόλη της Πάτρας, Στάδιο II, 1996). Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι το πλάτος των δρόμων είναι αρκετά μικρό και αν λάβουμε υπόψη ότι μία ή και δύο λωρίδες κυκλοφορίας, ιδιαίτερα στο κέντρο, καταλαμβάνονται από νόμιμη ή παράνομη στάθμευση, αντιλαμβανόμαστε πόσο μειώνεται η κυκλοφοριακή ικανότητα του δικτύου.

4.3.1.2. Δίκτυο προσπέλασης στο λιμένα

Το δίκτυο προσπέλασης στο λιμένα καθορίζεται από τις υποχρεωτικές πορείες των βαρέων οχημάτων από και προς στις πύλες του λιμένα, αλλά και από τις συνήθεις πορείες των επιβατικών οχημάτων.

Στον Χάρτη 4.6, βλέπουμε τις πορείες των βαρέων και επιβατικών οχημάτων. Όσον αφορά τα βαρέα οχήματα, παρατηρούμε ότι η κυκλοφορία τους εμπλέκεται στη κυκλοφορία της κεντρικής περιοχής στις οδούς Όθωνος Αμαλίας και Αγ. Ανδρέου. Επιπλέον, παρατηρούμε ότι μεγάλο μέρος, τόσο της προσπέλασης, όσο και της απομάκρυνσης των βαρέων οχημάτων από και προς βορρά εξυπηρετείται από την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου. Η περιοχή αυτή έχει μεγάλο ποσοστό κατοικιών, με αποτέλεσμα η διέλευση των φορτηγών να αποτελεί σοβαρή όχληση για τους κατοίκους. Η κυκλοφορία των επιβατικών αυτοκινήτων εμπλέκεται σε μεγαλύτερο βαθμό στην κεντρική περιοχή, καθώς εκτός από τις οδούς Όθωνος Αμαλίας και Αγ. Ανδρέου εξυπηρετείται και από τις οδούς Καρόλου και Κορίνθου, με αποτέλεσμα να επιβαρύνει ακόμα περισσότερο την εσωτερική κυκλοφορία.

Βασικό χαρακτηριστικό του συστήματος προσβάσεων, είναι ότι δεν υπάρχει δρόμος με τα χαρακτηριστικά ελεύθερης λεωφόρου, ενώ οι πρωτεύουσες αρτηρίες, οι οποίες αποτελούν το 48,5% του δικτύου πρόσβασης εντάσσονται στον οδικό άξονα Αθηνών-Πύργου ο οποίος διακόπτεται μέσα στην πόλη. Οι δευτερεύουσες αρτηρίες αποτελούν το 46,7% του δικτύου και οι βασικότερες από αυτές είναι οι οδοί Νοταρά, Ελλ. Στρατιώτου και Ηρώων Πολυτεχνείου. Τέλος, οι συλλεκτήριοι οδοί αποτελούν το 4,8%. (Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένος Πατρών, Α' φάση, 1995)

Όσον αφορά το πλάτος των οδών πρόσβασης (το οποίο περιλαμβάνει και το πεζοδρόμιο) το 26% και το 50% του συνολικού μήκους του δικτύου πρόσβασης έχει πλάτος μικρότερο από 10 και 15μ. αντίστοιχα. Τέλος, σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι το 55% του συνολικού μήκους του δικτύου προσπέλασης αποτελείται από μονόδρομους. (Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένος Πατρών, Α' φάση, 1995)

Χάρτης 4.6: Δίκτυο προσβάσεων στον λιμένα



4.3.1.3. Προβλεπόμενα έργα

Σημαντικό έργο, το οποίο είναι υπό κατασκευή , είναι η Ευρεία Περιμετρική Πατρών, η οποία αποκλίνει από την Εθνική Οδό Αθηνών Πατρών μετά τον οικισμό Αγ. Γεωργίου Ρίου και καταλήγει στην Εθνική Οδό Πατρών Πύργου, περίπου στο Μιντιλόγλι. Η οδός αυτή έχει τα χαρακτηριστικά ελεύθερης λεωφόρου, αποτελείται από δύο κύριες λωρίδες ανά κατεύθυνση, οι δύο κατευθύνσεις διαχωρίζονται από κεντρική νησίδα, ενώ συνδέεται με το κύριο οδικό δίκτυο με ανισόπεδους κόμβους. (Χάρτης 4.7)

Το συγκεκριμένο έργο πιστεύεται ότι θα λύσει σε σημαντικό βαθμό το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Πάτρας, καθώς θα απορροφήσει όλη τη διερχόμενη κίνηση. Επιπλέον, θα παραλάβει και τις μετακινήσεις που ανταλλάσσονται ανάμεσα στην αστική περιοχή και της νότιες/ βόρειες παρυφές της, καθώς ειδικά στον κόμβο Κ4 η περιμετρική συνδέεται με το πολεοδομικό συγκρότημα μέσω της αρτηρίας Διακονιάρη. Τέλος σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι στον κόμβο Κ5 η περιμετρική θα συνδέεται μέσω της αρτηρίας Γλαύκου με την Ακτή Δημαίων, όπου θα κατασκευασθεί ο Νέος Λιμένας Πατρών. Κατά συνέπεια, θα απορροφήσει όλη σχεδόν την κυκλοφορία προσπέλασης βαρέων και επιβατικών οχημάτων από και προς τον λιμένα, η οποία, όπως περιγράφηκε παραπάνω, επιβαρύνει σε σημαντικό βαθμό το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1986 προβλέπει και την κατασκευή μικρής περιμετρικής, η οποία θα συνδέει τον κόμβο Κουρτέση με την οδό Παπαδιαμαντοπούλου περιμετρικά του λόφου Δασυλλίου. Η κατασκευή της οδού αυτής δεν έχει ολοκληρωθεί, αλλά πιστεύεται ότι μετά την ολοκλήρωση της, θα συμβάλλει σημαντικά στην ανακούφιση της κεντρικής περιοχής τόσο από την διερχόμενη κυκλοφορία, αλλά κυρίως από την αστική κυκλοφορία που δεν αφορά την κεντρική περιοχή.

Τέλος, προβλέπεται και η κατασκευή άλλων εξίσου σημαντικών οδικών έργων αλλά η ανάλυση τους δεν εμπίπτει στους σκοπούς της παρούσας εργασίας.

Χάρτης 4.7: Προτεινόμενα έργα Γενικής Μελέτης
Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την πόλη της Πάτρας



4.3.2. Σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο ελίσσεται στο βόρειο παραλιακό τμήμα του νομού, διέρχεται από το Αίγιο και φθάνει στην Πάτρα από όπου συνεχίζει παραλιακά κατά μήκος της Ακτής Δημαίων, μέχρι την Κάτω Αχαΐα και την Μανωλάδα. Εντός της πόλης της Πάτρας, η σιδηροδρομική γραμμή διέρχεται περιμετρικά του υφιστάμενου λιμένα, με αποτέλεσμα να αποκόπτει την αστική περιοχή από το θαλάσσιο μέτωπο. Η σιδηροδρομική γραμμή είναι μονή για όλο το μήκος Αθηνών - Πατρών και κατά συνέπεια είναι ανεπαρκής τόσο για την επιβατική όσο και για την εμπορική διακίνηση. (Στρατηγική μελέτη ανάπτυξης λιμένος Πατρών, Α' Στάδιο, 1992)

Το ΓΠΣ προβλέπει την κατασκευή νέου επιβατικού σταθμού στον Αγ. Διονύσιο, την μεταφορά του εμπορευματικού σταθμού στον Αγ. Βασίλειο και την νέα περιμετρική χάραξη της γραμμής από το Ρίον έως το Μιντιλόγλι (Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την πόλη της Πάτρας, Στάδιο II, 1996). Όμως, η Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την πόλη της Πάτρας θεωρεί της προτάσεις του ΓΠΣ ξεπερασμένες και εκλαμβάνει σαν πλαίσιο σχεδιασμού της σιδηροδρομικής υποδομής την στρατηγική του ΟΣΕ προτείνοντας κάποιες αλλαγές σε ορισμένα σημεία.

Ο σχεδιασμός του ΟΣΕ περιλαμβάνει εμπορευματικό σταθμό και αμαξοστάσιο στον Αγ. Βασίλειο, υπόγειο επιβατικό σταθμό στον Αγ. Διονύσιο και εμπορευματικό σταθμό εντός των νέων εγκαταστάσεων του λιμένα. Επιπλέον, προβλέπει την υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία ξεκινά από την οδό Αμερικής συνεχίζει διερχόμενη από το μηχανοστάσιο του Αγ. Διονυσίου όπου προβλέπεται ο νέος υπόγειος επιβατικός σταθμός, αναπτύσσεται κάτω από οδό Όθωνος Αμαλίας έως τον Αγ. Ανδρέα και αφού εισέρχεται στην παραλιακή ζώνη, διεισδύει στον χώρο των νέων λιμενικών εγκαταστάσεων. Η σιδηροδρομική γραμμή νοτίως της οδού Παπαφλέσσα επανέρχεται επί του εδάφους, έτσι ώστε ο σιδηροδρομικός εμπορευματικός σταθμός στο νέο λιμένα να είναι στην στάθμη του εδάφους. (Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την πόλη της Πάτρας, Στάδιο II, 1996)

Παρατηρούμε λοιπόν ότι η Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας προβλέπει την υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής, γεγονός που θα συμβάλλει στον πλήρη διαχωρισμό της οδικής από την σιδηροδρομική κυκλοφορία, αλλά ακόμα πιο σημαντικό, θα εξαλείψει ένα βασικό στοιχείο αποκοπής της πόλης από την θάλασσα.

4.4. Προβλήματα αστικού ιστού

4.4.1. Κυκλοφοριακά προβλήματα

Η πόλη της Πάτρας, και ιδιαίτερα η κεντρική περιοχή, αντιμετωπίζει σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα, εκ' των οποίων τα σημαντικότερα, είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η ανεπάρκεια χώρων στάθμευσης. Τα περισσότερα προβλήματα οφείλονται στην ελλιπή οδική υποδομή και συγκεκριμένα στην απουσία περιμετρικής, η αναγκαιότητα της οποίας είχε ήδη εκφραστεί από το Ρυθμιστικό Σχέδιο Σκιαδαρέση το 1967 (Κυκλοφοριακά και πολεοδομικά προβλήματα στην πόλη της Πάτρας, Πανεπιστήμιο Πατρών, 1994). Η μη μέχρι σήμερα ολοκλήρωση των έργων, τόσο της Ευρείας Περιμετρικής όσο και της Μικρής Περιμετρικής έχει σαν αποτέλεσμα να επιβαρύνεται το κέντρο της Πάτρας με όλη την διερχόμενη κίνηση. Το κέντρο της πόλης είναι μια στενή αστική λωρίδα, η οποία συμπιέζεται από την μια μεριά από την θάλασσα και από την άλλη από τον λόφο Δασυλλίου με τρία μόνο ζεύγη μονόδρομων παράλληλα με την παραλία, τα οποία καλούνται να εξυπηρετήσουν την διερχόμενη κίνηση, την κίνηση του λιμανιού και την αυξημένη εσωτερική κίνηση, καθώς στο σημείο αυτό είναι συγκεντρωμένες οι περισσότερες κεντρικές λειτουργίες.

Η ύπαρξη του λιμανιού στην περιοχή αυτή, προκαλεί έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα. Όπως προαναφέρθηκε, τόσο η επιβατική όσο και η κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων από και προς τον λιμένα, εμπλέκεται σε σημαντικό βαθμό στην κυκλοφορία της αστικής περιοχής με αποτέλεσμα να δημιουργείται κυκλοφορική συμφόρηση, ιδιαίτερα στις πύλες του λιμένα.

Σημαντικό είναι, επίσης, το πρόβλημα της στάθμευσης στην κεντρική περιοχή, κυρίως, λόγω της μεγάλης ανεπάρκειας τόσο σε δημόσιους όσο και σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης. Παρουσιάζεται κατά συνέπεια μεγάλο ποσοστό παρόδιας στάθμευσης - νόμιμης και παράνομης - σε όλες σχεδόν τις οδούς του κέντρου, με αποτέλεσμα να μειώνεται σημαντικά η κυκλοφοριακή ικανότητά τους και να εντείνεται το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Επιπρόσθετα, κοντά στις πύλες του λιμένα παρατηρείται και το φαινόμενο της στάθμευσης βαρέων οχημάτων λόγω κορεσμού των θέσεων στο λιμένα, γεγονός που επιδεινώνει την κατάσταση.

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι στην παραλιακή ζώνη βρίσκονται οι σταθμοί των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων και ο σιδηροδρομικός σταθμός. Οι σταθμοί αυτοί είναι ξεπερασμένης υποδομής και συγκεκριμένα δεν διαθέτουν επαρκείς χώρους στάθμευσης και ελιγμών με αποτέλεσμα, αφενός να εντείνουν τα πρόβλημα της στάθμευσης και αφετέρου, τα λεωφορεία να εμπλέκονται στην ήδη κορεσμένη αστική κυκλοφορία.

4.4.2. Αποκοπή αστικού ιστού από το θαλάσσιο μέτωπο

Ένα σημαντικό πρόβλημα που προκύπτει από την συνύπαρξη και την παράλληλη ανάπτυξη της πόλης με το λιμάνι είναι η σταδιακή αποκοπή του αστικού ιστού από την θάλασσα.

Η κεντρική περιοχή της πόλης βασίσθηκε στο Σχέδιο Βούλγαρη, του οποίου βασικά στοιχεία ήταν ένα Ιπποδάμεια σύστημα με δρόμους παράλληλους και κάθετους προς την παραλία και ένα σύστημα δημόσιων χώρων, όπως η Πλατεία Γεωργίου, Όλγας, Τριών Συμμάχων κ.ά.. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι πολεοδομικά, η πόλη έχει μια διαλεκτική σχέση με την θάλασσα καθώς προσανατολίζεται προς αυτή. Επιπλέον, το λιμάνι αποτελούσε τα προπολεμικά χρόνια το κέντρο τόσο της επιχειρηματικής όσο και της κοινωνικής ζωής της πόλης, με αποτέλεσμα να δημιουργείται μια πολύ ισχυρή σχέση μεταξύ τους. Τις τελευταίες δεκαετίες, όμως, η σχέση αυτή χάθηκε για μια σειρά από λόγους.

Τα βασικότερα αίτια αποκοπής της πόλης από την θάλασσα είναι τα εμπόδια που αναπτύχθηκαν στην παραλιακή ζώνη. Ένα σημαντικό εμπόδιο είναι οι μεγάλης κλίμακας λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες καταλαμβάνουν όλο σχεδόν τον λιμενικό χώρο, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν μεγάλα περιθώρια για ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής. Η διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής κατά μήκος της παραλίας και ο κυκλοφοριακός άξονας Ηρώων Πολυτεχνείου/ Όθωνος Αμαλίας αποτελούν με την σειρά τους σημαντικά εμπόδια στην πρόσβαση του κοινού στο υδάτινο στοιχείο. Τέλος, το σύνολο όλων αυτών των στοιχείων αποκόπτουν την πόλη από την θάλασσα όχι μόνο λειτουργικά, αλλά και οπτικά, καθώς η διέλευση των αυτοκινήτων, του τρένου και ο φράκτης του λιμανιού αποστερούν από τους κάτοικους της πόλης την θέα της θάλασσας.

Είναι, λοιπόν, φανερό τα τελευταία χρόνια η στροφή την πόλης προς τα μέσα με την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας στους εσωτερικούς δρόμους και πλατείες της πόλης. Η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της, δεν δίνει την εικόνα μιας παραλιακής πόλης, στην οποία θα ανέμενε κανείς την παράλληλη προς την παραλία ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής, αλλά την εικόνα μιας ηπειρωτικής πόλης, όπου η πλειονότητα αυτών των δραστηριοτήτων συγκεντρώνεται στις κεντρικές πλατείες.

4.4.3. Συγκρούσεις χρήσεων γης

Η περιοχή του θαλάσσιου μετώπου, βρίσκεται στα όρια της κεντρικής περιοχής από την μια μεριά, και του λιμανιού από την άλλη. Το γεγονός αυτό, έχει σαν αποτέλεσμα, να αναπτύσσονται στην συγκεκριμένη περιοχή χρήσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες και των δύο περιοχών. Επιπλέον, τα διαχωριστικά στοιχεία δημιουργούν μια ουδετερότητα στην περιοχή αυτή, η οποία δεν παρουσιάζει κάποιο ιδιαίτερο χαρακτήρα καθώς συγκεντρώνονται σ' αυτή πολλές και συχνά συγκρουόμενες χρήσεις γης.

Στην εξωτερική αυτή ζώνη, συναντάμε, δηλαδή, τόσο χρήσεις εμπορίου όσο και χρήσεις που σχετίζονται με το λιμάνι. Πολύ συχνά, οι χρήσεις αυτές δεν

είναι συμβατές μεταξύ τους, καθώς παρατηρείται, χωροθέτηση στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο χρήσεων αναψυχής και κατοικίας με βιοτεχνία.

Επιπλέον, παρόλο που στην περιοχή αυτή, λόγω της εγγύτητάς της με την θάλασσα, θα ανέμενε κανείς την ύπαρξη πολλών χρήσεων αναψυχής και ψυχαγωγίας, η ύπαρξη του λιμανιού, της σιδηροδρομικής γραμμής και του αυτοκινητοδρόμου την καθιστά μη ελκυστική για την ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων.

Τέλος, παρατηρούμε, ότι μεγάλο ποσοστό των κτιρίων του θαλάσσιου μετώπου είναι ακατοίκητο, γεγονός που δείχνει, ότι η περιοχή λόγω της ουδετερότητας της, δεν είναι ιδιαίτερα ελκυστική. Η κατάσταση αυτή, οφείλεται σε μεγάλο βαθμό, στην κακή διαχείριση της περιοχής από τους ιδιοκτήτες, οι οποίοι αφενός, αρνούνται να αναπαλαιώσουν τα διατηρητέα κτίρια, λόγω του υψηλού κόστους, και αφετέρου ζητούν πολύ υψηλά ενοίκια, τα οποία είναι σχεδόν απαγορευτικά.

4.5. Προγραμματικό πλαίσιο

4.5.1. Αναγκαιότητα νέου λιμένα

Η ανάγκη δημιουργίας νέου λιμένα είναι πολύ μεγάλη, γεγονός που διαφαίνεται, τόσο από την αδυναμία των υφιστάμενων εγκαταστάσεων να εξυπηρετήσουν την υπάρχουσα και την μελλοντική ζήτηση, αλλά και από τα προβλήματα που προκαλεί ο υφιστάμενος λιμένας στο πολεοδομικό ιστό. Έτσι, από αρκετά νωρίς, τέθηκε το θέμα της επέκτασης των λιμενικών εγκαταστάσεων, έτσι ώστε να ξεπεραστούν τα προβλήματα που αναφέρθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια.

Το 1968 η Λιμενική Επιτροπή ανέθεσε τεχνικοοικονομική μελέτη αναπτύξεως προγραμματισμού και εκσυγχρονισμού λιμένος Πατρών στην μελετητική εταιρία Δάλλα-Παπαπάνου, της οποίας αντικείμενο ήταν « ο αιτιολογημένος προγραμματισμός των απαιτούμενων έργων, εγκαταστάσεων και μηχανημάτων και η υπόδειξη των γενικών και ειδικών μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την ανάπτυξη του λιμανιού τόσο από άποψη λιμενικών έργων, χερσαίων

εγκαταστάσεων και μηχανικού εξοπλισμού, όσο και από άποψη οργάνωσης της διοικήσεως και της εκμετάλλευσής» (Για τη στρατηγική ανάπτυξη του λιμανιού της Πάτρας, 1991).

Όσον αφορά την ανάπτυξη του λιμένα, ο μελετητής προτείνει δύο φάσεις επεκτάσής του. Κατά την πρώτη φάση προτείνει την κατασκευή μιας λιμενολεκάνης στα βόρεια του λιμένα για την αντιμετώπιση της κίνησης μέχρι το 1980, πρόταση που υλοποιήθηκε με την κατασκευή της Βόρειας προβλήτας. Κατά την δεύτερη φάση, για την αντιμετώπιση της κίνησης κατά την περίοδο 1980-2000, προτείνει δύο σενάρια επέκτασης του λιμένα. Το πρώτο σενάριο προτείνει την επέκταση του λιμένα προς βορρά με την κατασκευή μιας ακόμα λιμενολεκάνης προς τα βόρεια. Το δεύτερο σενάριο, προβλέπει την γραμμική επέκταση, κατά μήκος της Ακτής Δημαίων, στη συνέχεια της υφιστάμενης εγκατάστασης, με την κατασκευή δύο λιμενολεκάνων μήκους 400μ. η καθεμία που χωρίζονται από ένα προβλήτα μήκους 230μ. και πλάτους 150μ (Παράρτημα Χαρτών).

Το 1983 εκπονείται η μελέτη Δοξιάδη « Μελέτη σχεδιασμού των ελληνικών λιμένων» που σκοπό έχει την ανάπτυξη ενός εθνικού λιμενικού συστήματος με την διευθέτηση του ανταγωνισμού μεταξύ των διάφορων λιμανιών της χώρας και την αποτροπή των αποσπασματικών μελετών και έργων που σε πολλές περιπτώσεις κρίνονται μη αποδοτικά οικονομικά. (ΤΕΕ, Για τη στρατηγική ανάπτυξης του λιμανιού της Πάτρας, 1991)

Το λιμάνι της Πάτρας κατατάσσεται στα λιμάνια κατηγορίας Ι και συγκεκριμένα, σ' αυτά που θα έχουν προορισμό να χειρίζονται το διεθνές εμπόριο. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν, εκτός από την Πάτρα, και τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πειραιά και Ηγουμενίτσας. Όσον αφορά το λιμάνι της Πάτρας, η μελέτη προβαίνει σε προβλέψεις της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης για το 2010 και συγκεκριμένα, υπολογίζεται ότι το έτος 2010 η επιβατική κίνηση θα τριπλασιασθεί (1,491 εκατ. το 2010 αντί 584,6 εκατ. Το 1981), ενώ η εμπορευματική θα φθάσει τους 2.735 εκατομ. Τόνους, εκ των οποίων τα 1.681 εκατ. τόνοι θα μεταφέρονται με πλοία τύπου Ro-Ro. (Δοξιάδης, Μελέτη σχεδιασμού των ελληνικών λιμένων, Φάση 3, 1985)

Οι φόρτοι αυτοί δεν ήταν δυνατό να ικανοποιηθούν από τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις του λιμένα και για το λόγο αυτό η μελέτη καταλήγει σε μια σειρά από προτάσεις για επέκταση του λιμανιού. Συγκεκριμένα, στην πρώτη φάση (1985-1990) προτείνει μια σειρά έργων στον υφιστάμενο λιμένα τα οποία περιλαμβάνουν την διαπλάτυνση των προβλητών Καλαβρύτων και Άστιγγος, την ολοκλήρωση της κατασκευής της Βόρειας προβλήτας και τέλος, την προς βορρά επέκταση του κυματοθραύστη (Στρατηγική μελέτη ανάπτυξης λιμένος Πατρών, Τεύχος 1, 1992). Στη δεύτερη και τρίτη φάση, προτείνεται η δημιουργία ενός νέου τμήματος του λιμανιού, έτσι ώστε να αντιμετωπισθούν οι προαναφερθέντες φόρτοι και προτείνονται τρεις εναλλακτικές θέσεις (Παράρτημα Χαρτών). Οι θέσεις αυτές ήταν η επέκταση στη Βόρεια πλευρά, η επέκταση κατά μήκος της Ακτής Δημαίων και η δημιουργία ενός νέου λιμένα στην περιοχή Κ.Αχαιάς. Τελικά, επιλέχθηκε το δεύτερο σενάριο, λόγω του ότι το πρώτο μειονεκτεί γιατί εμπλέκεται με χρήσεις κατοικίας και αναψυχής και το τρίτο λόγω απόστασης, η οποία θα προκαλούσε δυσμενείς λειτουργικές επιπτώσεις (ΤΕΕ, Για τη Στρατηγική Ανάπτυξη του Λιμανιού της Πάτρας, 1991).

Η υλοποίηση της μελέτης καθυστέρησε, λόγω της αδυναμίας των αρμόδιων φορέων να πάρουν τελική απόφαση για το θέμα. Τελικά, το 1991, το ΥΠΕΧΩΔΕ προκήρυξε μελέτη για την Στρατηγική Ανάπτυξη του Λιμανιού της Πάτρας, στην οποία σύμφωνα με παρέμβαση του ΥΕΝ το ζήτημα της επέκτασης στην Ακτή Δημαίων θεωρείται δεδομένο (ΤΕΕ, Για τη στρατηγική ανάπτυξης του λιμανιού της Πάτρας, 1991). Σύμφωνα με την μελέτη αυτή, η συνολική εγκατάσταση θα διαθέτει 12 νέες θέσεις εξυπηρέτησης σκαφών και θα λειτουργήσει με αυτόνομη τερματική υποδομή.

Όσον αφορά στη δημιουργία νέου λιμένα, το Ρυθμιστικό Σχέδιο αναφέρει έμμεσα, ότι δεν είναι απαραίτητη η επέκταση του λιμένα μέχρι το 2000, ενώ προτείνει την διαμόρφωση της ακτή Δημαίων ως χώρο αναψυχής. Τέλος, αναφέρει, ότι η χωροθέτηση του νέου λιμένα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο εξειδικευμένη μελέτης και δεν εμβαθύνει περισσότερο στο θέμα. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι το Ρυθμιστικό σχέδιο αδυνατεί να δώσει κάποιες σαφείς κατευθύνσεις σχετικά με κρίσιμα θέματα ανάπτυξης, όπως αυτό της αναγκαιότητας νέου λιμένα.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο με τη σειρά του δεν δίνει απάντηση στο ζήτημα της αναγκαιότητας επέκτασης του λιμένα αλλά «προτείνει την άμεση ανάθεση μελέτης για την αναλυτική διερεύνηση των προοπτικών του λιμανιού, τον σχεδιαστικό προσδιορισμό μελλοντικών αναγκών και τη μελέτη και αξιολόγηση δυνατών λύσεων για την επέκτασή του και τη θέση του» (ΓΠΣ Β'φάση, ΕΠΑ, 82-84). Επιπλέον, το ΓΠΣ προσδιορίζει κάποια κριτήρια, με βάση τα οποία, θα πρέπει να επιλεγεί η περιοχή επέκτασης του λιμένα.

Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι και οι δύο προσπάθειες της ΕΠΑ, το Ρυθμιστικό Σχέδιο και το ΓΠΣ, αδυνατούν να δώσουν κάποιες σαφείς απαντήσεις και λύσεις για το κρίσιμο θέμα της επέκτασης του λιμένα και απλά προτείνουν την ανάθεση ειδικών ως προς το θέμα αυτό μελετών, θέτοντας απλώς μερικές προδιαγραφές.

4.5.2. Αντιμετώπιση των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών προβλημάτων

Όπως έχει προαναφερθεί, η συνύπαρξη του λιμένα με το κέντρο της πόλης δημιουργεί διάφορα προβλήματα, όπως συγκρούσεις χρήσεων, κυκλοφοριακή συμφόρηση και αποκοπή του αστικού ιστού από το θαλάσσιο μέτωπο, τα οποία προκαλούν έντονη υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Στη συνέχεια θα αναφερθούμε στις μελέτες που σκοπό είχαν την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών.

Όσον αφορά στις σχεδιαστικές προσπάθειες της ΕΠΑ, το Ρυθμιστικό Σχέδιο αναφέρεται μόνο αποσπασματικά στην περιοχή αυτή. Συγκεκριμένα, στο κεφάλαιο «Μεταφορές και τεχνική υποδομή» προτείνει «την αναδιοργάνωση και εξυγίανση της χερσαίας ζώνης για την βελτίωση της λειτουργικότητας του λιμένα και για τη δυνατότητα ένταξής της στον πολεοδομικό ιστό» χωρίς όμως να προσδιορίζει τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να επιτευχθεί αυτό. Στην συνέχεια, στο κεφάλαιο «Πολεοδομική Οργάνωση» προτείνει την διεύρυνση της επαφής της κεντρικής περιοχής με τη θάλασσα» αλλά και σ' αυτή την περίπτωση δεν αναφέρεται στο πώς. Τέλος, στο κεφάλαιο «Ζώνες Αστικών χρήσεων» προτείνει την οριοθέτηση ζώνης αναψυχής - πρασίνου βόρεια και νότια του μόλου Αγ. Νικόλαο, χωρίς να αναφέρει περισσότερες λεπτομέρειες.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο δεν αναφέρεται σχεδόν καθόλου στην επίλυση των προβλημάτων αυτών, γεγονός που προκαλεί εντύπωση καθώς αποτελούν σημαντικότερα πολεοδομικά προβλήματα της πόλης.

Η μοναδική μελέτη, η οποία στοχεύει στην αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων είναι η Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένα Πατρών που ανετέθη από το Λιμενικό Ταμείο στις 27 Ιουλίου 1995 στην κοινοπραξία ΑΔΚ-ΤΡΙΤΩΝ. Η μελέτη καταρτίζεται με χρονικό ορίζοντα δεκαετίας, διάστημα στο οποίο προβλέπεται ότι θα ολοκληρωθεί η κατασκευή του νέου λιμένα. Έχει λοιπόν χαρακτήρα μεταβατικό, καθώς στο διάστημα αυτό ο χώρος του κεντρικού λιμένα θα συνεχίζει να χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση της λιμενικής ζήτησης και μόνο ο Προβλήτας Αγίου Νικολάου θα μπορέσει να δεχθεί χρήσεις αναψυχής. (Οργάνωση Χερσαίων Χώρων Λιμένα Πατρών, 1996)

Ένας από τους βασικότερους στόχους της μελέτης, είναι η σύνδεση της πόλης με το λιμένα και προτείνει μια σειρά μέτρων για να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός. Συγκεκριμένα, προτείνεται η αναβάθμιση του μώλου Αγ. Νικολάου και ο προορισμός του για χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού, καθώς και η διαμόρφωση δραστηριοτήτων αναψυχής και αθλητισμού στην περιοχή νοτίως της Ιχθυόσκαλας και έμπροσθεν του Ναού Αγ. Ανδρέα. Προβλέπει επίσης, την επέκταση της μαρίνας προς τα βόρεια και τέλος σκοπεύει στην ανάδειξη της συνέχειας των βασικών πολεοδομικών στοιχείων της πόλης στον λιμενικό χώρο, προτείνοντας για παράδειγμα την κατασκευή φάρου στην περιοχή της Ιχθυόσκαλας, στην προέκταση του άξονα της Τριών Ναυάρχων. Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση, προτείνει διάφορες λύσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος, οι οποίες αναφέρονται κυρίως στο εσωτερικό του λιμένα. Η μελέτη αυτή έχει θεσμοθετηθεί και ήδη έχει αρχίσει η υλοποίηση των έργων στην περιοχή πίσω από την Ιχθυόσκαλα (Παράρτημα Χαρτών). (Οργάνωση Χερσαίων Χώρων Λιμένα Πατρών, 1996)

Τέλος, σημαντικές προτάσεις για την αποκατάσταση της σχέσης ανάμεσα στην πόλη και την θάλασσα αλλά και για την αντιμετώπιση των προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης και απομάκρυνσης οχλούσων χρήσεων προτείνονται από την Αρχιτεκτονική ομάδα Άρσης, αλλά και από τον Ιταλό

αρχιτέκτονα Antonio Monestiroli, στα πλαίσια του Προγράμματος Ηρακλής για πέντε πόλεις της Ελλάδας. Σκοπός του προγράμματος αυτού, είναι η υπέρβαση των εμποδίων συνέχειας του αστικού ιστού και όσον αφορά στην Πάτρα, ο επαναπροσδιορισμός της παραδοσιακής σχέσης του αστικού ιστού με τη θάλασσα, ο επανακαθορισμός της σημασίας του δημόσιου χώρου και αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων. (Πρόγραμμα Ηρακλής, 1997)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΡΟΤΑΣΗ

5.1. Στόχος της επέμβασης

Όπως έχει προαναφερθεί η πόλη διατηρούσε παλαιότερα μια διαλεκτική σχέση με το λιμάνι, καθώς το τελευταίο αποτελούσε οργανικό τμήμα της τόσο σχεδιαστικά - δρόμοι κάθετοι προς την παραλία και ένα σύστημα δημόσιων χώρων που την συνδέουν με αυτή - όσο και λειτουργικά, καθώς αποτελούσε το κέντρο της επιχειρηματικής και κοινωνικής της ζωής. Τα τελευταία 20 χρόνια η πόλη έχει στρέψει ουσιαστικά την πλάτη της προς την θάλασσα, ενώ κατά μήκος της παραλίας έχει αναπτυχθεί μια ουδέτερη ζώνη με διαφορετικές και συχνά ασυμβίβαστες χρήσεις. Στόχος της συγκεκριμένης εργασίας είναι η ανάκτηση του θαλάσσιου μετώπου της πόλης, καθώς και η αντιμετώπιση των προβλημάτων που δημιουργήθηκαν από την συνύπαρξη της πόλης με το λιμένα.

Με τον όρο ανάκτηση του θαλάσσιου μετώπου, εννοούμε την απόδοση της περιοχής μελέτης στους χρήστες. Προκειμένου να επιτευχθεί ο παραπάνω στόχος, κρίνεται απαραίτητος ο σχεδιασμός των κατάλληλων χαρακτηριστικών και υπηρεσιών, τα οποία θα την καταστήσουν θελκτική τόσο στους κατοίκους της πόλης, όσο και στους επισκέπτες.

Το θεσμικό πλαίσιο που θα χρησιμοποιηθεί είναι ο νέος οικιστικός νόμος 2508/97 και κυρίως οι κυρίως οι διατάξεις που αναφέρονται στις περιοχές αναπλάσεων (άρθρα 8-13). Συγκεκριμένα προτείνεται ο καθορισμός της περιοχής μελέτης ως περιοχής ανάπλασης, η οποία θα καθορισθεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Στην περιοχή μελέτης συντρέχουν τα προβλήματα που αναφέρονται στο άρθρο 8 παρ. 3 του νόμου και συγκεκριμένα μεγάλες κτιριακές πυκνότητες, συγκρούσεις χρήσεων γης, έλλειψη προστασίας και ανάδειξης των ιστορικών, αρχαιολογικών και πολιτιστικών στοιχείων και δραστηριοτήτων της περιοχής και εντεινόμενη υποβάθμιση της αισθητικής και εν γένει της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος. Με τον ορισμό αυτό θα είναι δυνατή η χρήση όλων των θεσμικών εργαλείων που προβλέπει ο νόμος για αυτές τις περιοχές.

Η ελκυστικότητα της περιοχής μπορεί να επαυξηθεί με μια σειρά από εργαλεία τα οποία θα της προσδώσουν ένα συγκεκριμένο χαρακτήρα. Καταρχήν απαραίτητη θεωρείται η σύνδεση του αστικού ιστού με το θαλάσσιο μέτωπο, γεγονός που θα επιτευχθεί, αφενός με την άρση των διαχωριστικών στοιχείων, καθώς και με την δημιουργία στοιχείων σύνδεσης. Σημαντικό εργαλείο είναι επίσης, η ανάπτυξη στην περιοχή ελκυστικών χαρακτηριστικών, τα οποία θα περιλαμβάνουν την χωροθέτηση κατάλληλων και μοναδικών χρήσεων καθώς και την ανάπτυξη συγκεκριμένων δραστηριοτήτων, όπως για παράδειγμα φεστιβάλ κινηματογράφου. Τέλος σημαντικός παράγοντας θεωρείται η βελτίωση της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος, τόσο μέσω της διατήρησης και αποκατάστασης του υφιστάμενου οικοδομικού όγκου, όσο και μέσω της εξασφάλισης υψηλών προδιαγραφών design για τα νέα κτίρια.

Τα βασικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η συγκεκριμένη περιοχή σήμερα, λόγω της άμεσης επαφής της με το λιμένα, είναι η αποκοπή του αστικού ιστού από το θαλάσσιο μέτωπο, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η υποβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος και η συνύπαρξη μη συμβατών χρήσεων. Η αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων επιτυγχάνεται, εν μέρει μέσω των δράσεων ικανοποίησης του πρώτου στόχου, αλλά απαιτούνται και κάποιες επιπλέον, όπως αντιμετώπιση κυκλοφοριακών προβλημάτων, απομάκρυνση οχλούσων χρήσεων, δημιουργία χώρων στάθμευσης, κ.ά..

Η ανάπλαση της περιοχής, η οποία θα προκύψει μέσω των παραπάνω επιλογών θα συμβάλλει στην αναγέννησή της και στην προσέλκυση νέων καταναλωτών. Η πόλη θα αποκτήσει μια νέα εικόνα, ένα νέο δηλαδή τουριστικό προϊόν το οποίο θα επαυξήσει κατακόρυφα τον τουρισμό στην πόλη, ο οποίος μέχρι σήμερα είναι κυρίως διερχόμενος. Η προσέλκυση τουρισμού θα συμβάλλει στην επίτευξη της οικονομικής βιωσιμότητας της ανάπλασης αφού θα προσφέρει το κρίσιμο μέγεθος για την απόσβεση των εξόδων.

Ο στόχος της ανάκτησης του θαλάσσιου μετώπου εμπεριέχει στόχους αναπτυξιακούς, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς. Συγκεκριμένα οι δράσεις για την ικανοποίηση του παραπάνω στόχου θα συμβάλλουν στην οικονομική αναγέννηση της περιοχής μέσω της προσέλκυσης επενδύσεων και τουρισμού, στην ικανοποίηση της επιθυμίας των κατοίκων της πόλης για άνοιγμα της

πόλης προς την θάλασσα αλλά και για αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών και τέλος, στην βελτίωση της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος.

5.2. Περιορισμοί – Δεδομένα

Για την διαμόρφωση της πρότασης λαμβάνουμε ως δεδομένα ορισμένα έργα μεγάλης κλίμακας, τα οποία βρίσκονται σε φάση υλοποίησης.

Συγκεκριμένα η κατασκευή του νέου λιμένα στην περιοχή Ακτή Δημαίων αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την διαμόρφωση της Πρότασης καθώς απελευθερώνει το υπάρχον λιμάνι από τις λιμενικές λειτουργίες. Κατά συνέπεια υπόθεση της συγκεκριμένης εργασίας είναι η μετεγκατάσταση όλων των λιμενικών δραστηριοτήτων στο νέο λιμάνι και η δυνατότητα ανάπτυξης στο παλιό νέων χρήσεων.

Σημαντικός περιοριστικός παράγοντας της συγκεκριμένης εργασίας είναι η θεσμοθέτηση των προτάσεων της «Μελέτης Οργάνωσης των Χερσαίων Χώρων του Λιμένα Πατρών», καθώς και η έναρξη της κατασκευής ορισμένων τμημάτων, όπως για παράδειγμα η περιοχή πίσω από την Ιχθυόσκαλα. Στη μελέτη αυτή, οι προτάσεις για το εμπορικό τμήμα του λιμένα έχουν μεταβατικό χαρακτήρα και στοχεύουν σε μια λειτουργική αναβάθμισή του, μέχρι την ολοκλήρωση των έργων των νέων εγκαταστάσεων. Κατά συνέπεια η συγκεκριμένη εργασία περιορίζεται στο εμπορικό το τμήμα του λιμένα, ενώ δεν επεμβαίνει στην περιοχή πίσω από την Ιχθυόσκαλα και στην περιοχή της μαρίνας, στις οποίες οι προτάσεις της Μελέτης Οργάνωσης των χερσαίων χώρων του Λιμένα είναι οριστικές.

Τέλος θεωρούμε ως δεδομένο την κατασκευή της Μικρής και της Ευρείας Περιμετρικής, γεγονός που θα μας δώσει την δυνατότητα να προβούμε στις απαραίτητες προτάσεις για την ελάφρυνση της κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης.

5.3. Βασικές επιλογές και η αιτιολόγησή τους

5.3.1. Σύνδεση αστικού ιστού με υδάτινο στοιχείο

Η σύνδεση του αστικού ιστού με το υδάτινο στοιχείο αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία επανάκτησης της διαλεκτικής σχέσης που είχε η πόλη με το λιμάνι παλαιότερα. Μέσο για τη επίτευξη του παραπάνω σκοπού, είναι η άρση των διαχωριστικών στοιχείων που δημιούργησαν την συγκεκριμένη κατάσταση, καθώς και η επιλογή κατάλληλων δράσεων αποκατάστασης της σχέσης μεταξύ πόλης και θάλασσας και προσέλκυσης του κοινού στην παραλία.

Ένα βασικό διαχωριστικό στοιχείο αποτελεί η σιδηροδρομική γραμμή, η οποία εκτείνεται κατά μήκος της παραλιακής ζώνης. Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της «Γενικής Μελέτης Μεταφορών και Κυκλοφορίας» προτείνεται η υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία θα αρχίζει από την οδό Αμερικής και θα επανέρχεται επί του εδάφους νοτίως της οδού Παπαφλέσσα. Επιπλέον, προτείνεται η μετεγκατάσταση του επιβατικού σιδηροδρομικού σταθμού στο μηχανοστάσιο του Αγ. Διονυσίου. Η παραπάνω επιλογή κρίνεται σημαντική, καθώς, αφενός θα καταργήσει ένα σημαντικό εμπόδιο στην αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με το λιμάνι, και αφετέρου θα συμβάλλει στον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρόμου.

Κρίνεται επίσης απαραίτητη η μετατροπή της παραλιακής λεωφόρου Όθωνος Αμαλίας σε πεζόδρομο και της Αγ. Ανδρέου σε οδό τοπικής κυκλοφορίας. Οι δύο αυτές αρτηρίες, λόγω του σημαντικού κυκλοφοριακού τους φόρτου, αποτελούν σημαντικά εμπόδια στην σύνδεση της πόλης με την θάλασσα, τόσο λόγω των κινδύνων που εμπεριέχουν, όσο και λόγω της οπτικής όχλησης που δημιουργούν. Επιπλέον, πιστεύεται, ότι η επιλογή αυτή δεν θα προκαλέσει κυκλοφοριακά προβλήματα καθώς η κίνηση των αυτοκινήτων θα απορροφηθεί από την μικρή και την ευρεία περιμετρική όπως προβλέπεται από την «Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας».

Εξίσου σημαντική δράση για την επίτευξη της συνέχειας του αστικού ιστού στην περιοχή του λιμένα, θεωρείται η δημιουργία εγκάρσιων ανοιγμάτων του αστικού ιστού προς την παραλία μέσω των βασικών αξόνων του αστικού ιστού και η

δημιουργία ενός δικτύου πεζοδρόμων/ποδηλατοδρόμων που θα προσανατολίζεται προς αυτή και θα την συνδέει με τις γειτονικές πολυσύχναστες περιοχές. Θα πρέπει επιπλέον, να δημιουργηθεί ένα δίκτυο σύνδεσης των υφιστάμενων δημόσιων χώρων με αυτούς που θα δημιουργηθούν στην περιοχή του λιμένα. Άλλωστε σύμφωνα με τον Michael Fagence « ο καθοριστικός παράγοντας επιτυχίας πολλών ανάλογων σχεδίων είναι ο βαθμός εγγύτητας και προσπελασιμότητας της παραλίας σε πολυσύχναστες κεντρικές περιοχές» (Stephen J. Craig - Smith, Michael Fagence, 1995). Η συγκεκριμένη περιοχή, λόγω της άμεσης επαφής της με το κέντρο, καθιστά απαραίτητη την αξιοποίηση και όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ανάδειξη αυτού του πλεονεκτήματός της.

Η συνέχεια του αστικού ιστού στο θαλάσσιο μέτωπο μπορεί να επιτευχθεί και με την συνέχεια του αρχιτεκτονικού στυλ. Η κλίμακα, η αρχιτεκτονική και η ποιότητα των νέων κατασκευών θα πρέπει να συμβαδίζουν με την ιστορική εικόνα της πόλης. Η επιλογή αυτή θα συμβάλλει αφενός στην οπτική συνέχεια της μορφής της πόλης μέσα στο λιμάνι και κατά συνέπεια στην δημιουργία ενός ομοιογενούς συνόλου, και αφετέρου στο ξύπνημα ιστορικών αναμνήσεων, που το λιμάνι έπαιζε σαφώς ένα σημαντικότερο ρόλο.

5.3.2. Ανάπτυξη ελκυστικών χαρακτηριστικών

Ο σχεδιασμός της περιοχής κατά τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στις επιθυμίες των μελλοντικών χρηστών αποτελεί σημαντικό εργαλείο ανάκτησης του θαλάσσιου μετώπου.

Η κατάλληλη επιλογή και χωροθέτηση των νέων χρήσεων αποτελεί σημαντικό παράγοντα ελκυστικότητας και απαιτεί να ληφθούν υπόψη ορισμένα βασικά στοιχεία. Καταρχήν από τα παραδείγματα που μελετήθηκαν, παρατηρούμε ότι μεγάλη σημασία στην επιτυχία μιας περιοχής έχει η δημιουργία ενός μείγματος πολλαπλών δραστηριοτήτων, οι οποίες θα εμπεριέχουν εμπόριο, αναψυχή, ψυχαγωγία, τουρισμό, πολιτισμό και υπηρεσίες. Ο συνδυασμός όλων αυτών των σφαιρισμένων συμβάλλει στην ικανοποίηση των ενδιαφερόντων όλων των ομάδων καθώς και στη επίτευξη κίνησης και ζωντανίας στην περιοχή καθ' όλη

την διάρκεια της μέρας. Άλλωστε, από άποψη οικονομικής βιωσιμότητας μια περιοχή πολλαπλών χρήσεων έχει περισσότερες πιθανότητες να αντιμετωπίσει επιτυχώς αλλαγές στις οικονομικές συνθήκες σε σχέση με μια μονοδιάστατη περιοχή.

Επιπλέον, σημαντική θεωρείται η ανάδειξη στην περιοχή μοναδικών και κατάλληλων χαρακτηριστικών, τα οποία θα την διαφοροποιήσουν, θα της προσφέρουν συγκριτικό πλεονέκτημα και κατά συνέπεια θα συμβάλλουν στην διαμόρφωση μια συγκεκριμένης εικόνας για την περιοχή. Η διαμόρφωση μιας ξεχωριστής εικόνας αποτελεί σημαντικό παράγοντα προσέλκυσης τουρισμού. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με μια σειρά από εργαλεία, τα οποία είναι η δημιουργία τέτοιων δομών και μείγματος χρήσεων που δεν έχουν επαναληφθεί κατά το συγκεκριμένο τρόπο, η εκμετάλλευση συγκεκριμένων πολιτιστικών γεγονότων που στην περίπτωση της Πάτρας μπορεί να είναι το καρναβάλι και φεστιβάλ κινηματογράφου καθώς και η κατασκευή ιδιόμορφων αρχιτεκτονικών συνθέσεων, που θα λειτουργούν ως σύμβολα για τη περιοχή.

Τέλος, γνωρίζοντας την έλξη που ασκεί η θάλασσα στο άνθρωπο από τα αρχαία χρόνια, θα πρέπει να στοχεύσουμε σε μια τέτοια επιλογή χρήσεων και δραστηριοτήτων, οι οποίες θα σχετίζονται με το υδάτινο στοιχείο και οι οποίες λόγω της δημοτικότητάς τους θα συμβάλλουν στην επαύξηση της ζωτικότητας της παραλίας.

Με βάση αυτά που αναφέρθηκαν παραπάνω, προτείνεται η δημιουργία εμπορικών καταστημάτων τα οποία θα βρίσκονται σε συνέχεια με το εμπορικό κέντρο της Πάτρας και κατά συνέπεια θα συμβάλλουν με την σειρά τους, στον βασικό στόχο της λειτουργικής σύνδεσης της πόλης με την παραλία. Όσον αφορά την ψυχαγωγία, προτείνεται η δημιουργία καφέ και εστιατορίων σε επιλεγμένα σημεία της παραλίας, τα οποία θα προσφέρουν θέα στην θάλασσα. Πιστεύεται, ότι η συγκεκριμένη επιλογή θα αποτελέσει σημαντικό στοιχείο έλξης επισκεπτών, καθώς το φαγητό, ιδιαίτερα στην Ελλάδα, συνδέεται παραδοσιακά με την θέα της θάλασσας. Προβλέπεται, επίσης, η κατασκευή συγκεκριμένων στοιχείων προσέλκυσης επισκεπτών όπως ένα ενυδρείο, λούνα παρκ, εκθεσιακό κέντρο, συνεδριακό κέντρο και κινηματογράφος 5 αιθουσών, στον οποίον θα διοργανώνεται και φεστιβάλ κινηματογράφου.

Επιλέγουμε, λοιπόν, έναν τέτοιο συνδυασμό χρήσεων, δραστηριοτήτων και ελκυστικών στοιχείων που ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες συνθήκες της περιοχής, καθώς και στις συνήθειες και ιδιαίτερες προτιμήσεις των επιθυμητών καταναλωτών. Σε επόμενο κεφάλαιο θα αναφερθούμε αναλυτικά στις χρήσεις που επιλέγονται ανά περιοχή.

5.3.3. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

Προκειμένου να επιλυθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Πάτρας αλλά και να ικανοποιηθεί ο βασικός μας στόχος της επανάκτησης της σχέσης μεταξύ πόλης και θάλασσας, είναι απαραίτητο να γίνουν κάποιες συγκεκριμένες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Προτείνεται η δημιουργία ενός δικτύου πεζοδρόμων/ποδηλατοδρόμων, οι οποίοι θα συμβάλλουν, αφενός στην ενοποίηση των δημόσιων χώρων, και αφετέρου στη δημιουργία ευχάριστων διαδρομών προς την παραλία. Συγκεκριμένα, προβλέπεται η πεζοδρόμηση της Αγ. Νικολάου από το ύψος της οδού Κορίνθου, της Γεροκωστοπούλου από το ύψος της Πλατείας Γεωργίου, της Μαιζώνος από την οδό Αράτου έως την οδό Τριών Ναυάρχων, καθώς και πεζοδρόμηση της οδού Τριών Ναυάρχων. Επιπλέον, προτείνεται η μετατροπή της οδού Όθωνος Αμαλίας σε πεζόδρομο. Λόγω των παραπάνω πεζοδρομήσεων, θεωρείται αναγκαία η αλλαγή κατεύθυνσης ορισμένων μονόδρομων, όπως φαίνεται στον Χάρτη της Πρότασης. Επιπλέον, απαραίτητη επιλογή θεωρείται ο υποβιβασμός της οδού Αγ. Ανδρέου σε οδό τοπικής κυκλοφορίας έτσι ώστε να ελαττωθεί η όχληση που προκαλεί. Ο υποβιβασμός αυτός θα επιτευχθεί, αφενός μέσω της απαγόρευσης της διέλευσης βαρέων οχημάτων, και αφετέρου μέσω της τοποθέτησης πολλών φωτεινών σηματοδοτών. Λαμβάνοντας υπόψη, την υλοποίηση της κατασκευής της μικρής και της Ευρείας Περιμετρικής, οι παραπάνω κυκλοφοριακές ρυθμίσεις δε θα προκαλέσουν κυκλοφοριακή συμφόρηση καθώς η διαμπερής κίνηση και η κίνηση που δε θα αφορά στο κέντρο θα απορροφηθούν από αυτές τις δύο αρτηρίες.

Όπως προαναφέρθηκε, προτείνεται η υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής από την οδό Αμερικής έως την οδό Παπαφλέσσα και η μετεγκατάσταση του σιδηροδρομικού σταθμού στο μηχανοστάσιο του Αγ. Διονυσίου. Οι προτάσεις αυτές αποτελούν ήδη βασικές επιλογές τόσο στην στρατηγική του ΟΣΕ όσο και στην Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας και λόγω του ότι θεωρούνται απαραίτητες υιοθετούνται και στην συγκεκριμένη μελέτη. Επιπλέον, προτείνεται η μετεγκατάσταση στο μηχανοστάσιο του Αγ. Διονυσίου των Αστικών και Υπεραστικών σταθμών, καθώς οι υπάρχουσες τερματικές τους εγκαταστάσεις θεωρούνται, αφενός ξεπερασμένης υποδομής, και αφετέρου δημιουργούν κυκλοφοριακά προβλήματα στην περιοχή.

Τέλος, σημαντικό είναι να λυθεί το πρόβλημα της στάθμευσης, καθώς λόγω της έλλειψης κατάλληλων χώρων παρατηρείται το φαινόμενο της παρόδιας στάθμευσης, που μειώνει την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών. Με την επερχόμενη πεζοδρόμηση πολλών οδών, καθίσταται ακόμα πιο επιτακτική η ανάγκη της δημιουργίας κατάλληλων χώρων στάθμευσης, έτσι ώστε οι εναπομείναντες οδοί να είναι σε θέση να εξαντλήσουν πλήρως την κυκλοφοριακή τους ικανότητα.

5.3.4. Αρχιτεκτονικές επιλογές.

Οι αρχιτεκτονικές επιλογές θα πρέπει να είναι τέτοιες, έτσι ώστε να συμβάλλουν στην βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος και στην δημιουργία ξεχωριστών και μοναδικών χαρακτηριστικών. Στόχος των επιλογών αυτών, θα πρέπει να είναι η ανάδειξη της ιστορικότητας της περιοχής καθώς και η κατασκευή νέων καινοτόμων κτιρίων προχωρημένου design . Προτείνεται, λοιπόν, στο κεντρικό τμήμα, τα νέα κτίρια να αντικατοπτρίζουν τον νεοκλασικό χαρακτήρα της πόλης και σε άλλα πιο περιφερειακά τον βιομηχανικός - λιμενικός. Απαραίτητη θεωρείται επίσης η κατασκευή ιδιόμορφων κτιρίων τα οποία θα συντελέσουν στην δημιουργία ενός ξεχωριστού περιβάλλοντος. Στην συγκεκριμένη μελέτη δεν θα αναφερθούμε στα λεπτομερή αρχιτεκτονικά στοιχεία των προτεινόμενων κτιρίων αλλά θα γίνουν κάποιες υποδείξεις σχετικά με την επιθυμητή αρχιτεκτονική τους μορφή.

Όσον αφορά τα υπάρχοντα κτίρια, εντός του λιμένα, προτείνεται η διατήρηση ορισμένων αξιόλογων κτιρίων, τα οποία αντικατοπτρίζουν το εμπορικό παρελθόν του. Επιπλέον κρίνεται απαραίτητη, η αναπαλαίωση των παραδοσιακών κτιρίων του θαλάσσιου μέτωπου και η επανάχρησή τους. Όπως προαναφέρθηκε, το θαλάσσιο μέτωπο αποτελείται από μεγάλο αριθμό αξιόλογων νεοκλασικών και βιομηχανικών - λιμενικών κτιρίων, των οποίων η διατήρηση και ο επαναπροσδιορισμός των χρήσεων τους, θα συμβάλλει στην αποκατάσταση της ιστορικής μνήμης της πόλης, αλλά και στην προσέλκυση πολιτισμικού τουρισμού. Τέλος, προτείνεται η επιβολή στην περιοχή συγκεκριμένων κανονισμών και ρυθμίσεων προστασίας οι οποίοι θα εμπεριέχουν όχι μόνο όρους δόμησης αλλά και περιορισμούς για το χρώμα των νέων κατασκευών, το αρχιτεκτονικό στυλ ακόμα και την απαγόρευση τοποθέτησης φωτεινών επιγραφών.

5.4. Αναλυτική καταγραφή των προτάσεων

5.4.1. Περιγραφή περιοχής Α

Η περιοχή Α περιλαμβάνει την Ιχθυόσκαλα και τον νότιο προλιμένα για την εξυπηρέτηση μικρών αλιευτικών σκαφών. Στην περιοχή αυτή προτείνεται η διατήρηση του παραδοσιακού ψαράδικου χαρακτήρα της, καθώς αποτελεί ιστορικό τμήμα της πόλης αλλά και αξιόλογο από άποψη αρχιτεκτονικής κτιρίων στο θαλάσσιο μέτωπο. Η περιοχή αυτή θα συμβάλλει στην προσέλκυση επισκεπτών, λόγω του ότι θα προσφέρει αναψυχή σε ένα αναγεννημένο περιβάλλον με έντονα παραδοσιακά στοιχεία.

Προτείνεται η διατήρηση του κτιρίου της Ιχθυόσκαλας, η αναπαλαίωση του και η αλλαγή των υλικών επικάλυψης έτσι ώστε να αποκτήσει μια πιο ενδιαφέρουσα μορφή. Το κτίριο αυτό θα διατηρήσει την παραδοσιακή του χρήση, προτείνεται όμως μια λειτουργική αναβάθμιση των εσωτερικών του χώρων.

Στο παραλιακό κρηπίδωμα της περιοχής αυτής προβλέπεται η κατασκευή κτιρίων τα οποία θα είναι πέτρινα και θα ακολουθούν την αρχιτεκτονική των

πέτρινων αποθηκών που βρίσκονται ακριβώς από πίσω. Τα κτίρια αυτά θα φιλοξενούν κυρίως ψαροταβέρνες και ουζερί, ενώ πιστεύεται ότι η περιοχή αυτή θα είναι ιδιαίτερα δημοφιλής, καθώς το φαγητό δίπλα στην θάλασσα αποτελεί έναν από τους πλέον συνηθισμένους τρόπους διασκέδασης το καλοκαίρι. Στην περιοχή αυτή θα διακόπτεται ο παραλιακός πεζόδρομος και στην άκρη της παραλίας θα τοποθετηθούν τα τραπέζια των εστιατορίων, έτσι ώστε η επαφή με την θάλασσα να είναι άμεση.

5.4.2. Περιγραφή Ζώνης Β

5.4.2.1. Γενικά

Η Ζώνη Β περιλαμβάνει τον προβλήτα Γούναρη και το παραλιακό κρηπίδωμα μεταξύ αυτού και του προβλήτα Αγ. Νικολάου. Η περιοχή αυτή θα αποτελέσει σημαντικό πόλο έλξης πολιτισμικού τουρισμού στην περιοχή, καθώς θα έχει χαρακτήρα πολιτιστικό/εκπαιδευτικό. Συγκεκριμένα προτείνεται η δημιουργία ενυδρείου, βιβλιοθήκης, εκθεσιακού χώρου και μουσείου.

5.4.2.2. Περιγραφή Προβλήτα Γούναρη

Στο άκρο του προβλήτα Γούναρη προτείνεται η κατασκευή του μουσείου της πόλης, στο οποίο θα εκθέτονται αρχαιολογικά ευρήματα, ενώ θα παρουσιάζεται με χρονολογική σειρά και με την χρήση οπτικοακουστικών μέσων η ιστορική εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής από την αρχαιότητα έως σήμερα. Το μουσείο θα πρέπει να περιλαμβάνει ακόμα χώρους για εκθέσεις, βιβλιοθήκη, χώρους μέσων επικοινωνίας, χώρους αναψυχής (καφέ - εστιατόριο), χώρους αποθήκευσης και συντήρησης των εκθεμάτων, καθώς και γραφεία για το προσωπικό. Το συγκεκριμένο κτίριο επιλέγεται να έχει εμβαδόν 9.562τ.μ., να είναι διώροφο με μοντέρνα αρχιτεκτονική μορφή, η οποία θα καθορισθεί μέσω αρχιτεκτονικού διαγωνισμού. Η κατασκευή ενός μουσείου κρίνεται απαραίτητη, καθόσον το υπάρχον μουσείο, λόγω του μικρού του μεγέθους δε δύναται να συμπεριλάβει στους χώρους, του όλα τα εκθέματα και αντιμετωπίζει συχνά λειτουργικά και οργανωτικά προβλήματα. Επιπροσθέτως, η συγκεκριμένη θέση

χωροθέτησης κρίνεται η πλέον κατάλληλη αν λάβουμε υπόψη, ότι η περιοχή αυτή μέσω των χρήσεων που επιλέγονται αντικατοπτρίζει ένα καθαρά πολιτιστικό - εκπαιδευτικό χαρακτήρα.

Σημαντικό στοιχείο προσέλκυσης επισκεπτών θα αποτελέσει το ενυδρείο, το οποίο θα είναι και το μοναδικό τέτοιας κλίμακας στον ελλαδικό χώρο. Το ενυδρείο θα είναι κατασκευασμένο κατά τέτοιο τρόπο, έτσι ώστε το μεγαλύτερο μέρος του να βρίσκεται εντός της θάλασσα και κατά συνέπεια να είναι δυνατή η παρακολούθηση των διαφόρων θαλάσσιων ειδών που θα συγκεντρωθούν σε μια κλειστή θαλάσσια λεκάνη, της οποίας το νερό θα καθαρίζεται και θα ανανεώνεται τακτικά. Επιπλέον, προτείνεται η δημιουργία εντός του ενυδρείου χωρών έκθεσης της εξέλιξης των διάφορων θαλάσσιων ειδών μέσω διαφόρων οπτικοακουστικών μέσων. Η προβλήτα πάνω στην οποία θα κατασκευασθεί το ενυδρείο θα έχει ως υλικό επικάλυψης ξύλινες σανίδες, θα προεκτείνεται προς βορρά, ενώ στο άκρο της θα κατασκευασθεί γλυπτό, το οποίο θα αποτελεί τοπόσημο για την περιοχή και θα υποδηλώνει την χρήση της, καθώς το θέμα του θα είναι εμπνευσμένο από το θαλάσσιο βασίλειο. Η προβλήτα αυτή θα τέμνεται με μια τοξοειδή ξύλινη προβλήτα, η οποία θα ενώνει το παραλιακό κρηπίδωμα με τον προβλήτα Γούναρη. Η συγκεκριμένη διαμόρφωση, θα προσφέρει την δυνατότητα ενός ευχάριστου περιπάτου σε άμεση επαφή με την θάλασσα στους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης.

Το κτίριο το οποίο στεγάζει το Λιμενικό Ταμείο, το τελωνείο καθώς και κάποιες άλλες υπηρεσίες θα αποδεσμευτεί από τις χρήσεις αυτές καθώς οι συγκεκριμένες υπηρεσίες θα στεγαστούν στα νέα κτίρια που θα κατασκευασθούν στην περιοχή του νέου λιμένα. Προτείνεται η διατήρηση του συγκεκριμένου κτιρίου, με απαραίτητη όμως προϋπόθεση, την ανακαίνιση του και την αλλαγή των υλικών επικάλυψης, έτσι ώστε να αποκτήσει μια βελτιωμένη από αισθητικής απόψεως μορφή. Στο κτίριο αυτό προβλέπεται η στέγαση του οργανισμού που θα διαχειρίζεται την λειτουργία του λιμένα καθώς και ιδιωτών, οι οποίοι θα καταβάλουν ενοίκιο στο συγκεκριμένο οργανισμό.

Τέλος, ο υπόλοιπος ελεύθερος χώρος της προβλήτας θα περιλαμβάνει χώρους πρασίνου με κηποτεχνική διαμόρφωση και μικρή πλατεία στο κεντρικό τμήμα της περιοχής. Επίσης, λόγω των μεγάλων αναγκών σε στάθμευση που θα δημιουργήσουν οι παραπάνω χρήσεις προβλέπεται η κατασκευή υπόγειου

parking 600 θέσεων στάθμευσης και συνολικού εμβαδού 12000 τ.μ. , στο οποίο τα αυτοκίνητα θα εισέρχονται και θα εξέρχονται από την οδό Δ. Γούναρη με ράμπα κλίσεως 8% και μήκους 32,5μ.

5.4.2.3. Περιγραφή παραλιακού κρηπιδώματος

Στο παραλιακό κρηπίδωμα προτείνεται η κατασκευή κτιρίου βιβλιοθήκης, καθώς η υπάρχουσα κρίνεται ανεπαρκής. Η χωροθέτηση της συγκεκριμένης χρήσης ενδείκνυται σ' αυτή την περιοχή, καθώς θα δράσει συμπληρωματικά στην προσέλκυση επισκεπτών. Το κτίριο της βιβλιοθήκης θα πρέπει να έχει εμβαδόν ωφέλιμης επιφάνειας τουλάχιστον 3.000τ.μ έτσι ώστε να περιλαμβάνει τουλάχιστον 100.000 τόμους (προδιαγραφές Neufert). Το συγκεκριμένο κτίριο προτείνεται να είναι τριώροφο και να έχει συνολικό εμβαδόν 3.800τ.μ. και εκτός από τους χώρους αναγνωστηρίου, να διαθέτει χώρους γραφείων, χώρους φωτοτυπικών μηχανημάτων και κυλικείο. Το κτίριο θα έχει κάτοψη κυκλικού δίσκου και ο ελεύθερος χώρος θα περιλαμβάνει διαμορφωμένο κήπο με πέργκολες για υπαίθρια ανάγνωση.

Στην συνέχεια προτείνεται η διατήρηση του υπόστεγου μόνιμης κατασκευής, λόγω της ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής του μορφής, η οποία είναι παρόμοια με τα υπόλοιπα κτίρια που έχουμε διατηρήσει εντός του λιμένα, και η αναπαλαίωση του. Στο κτίριο αυτό θα εκθέτονται πίνακες και γλυπτά ξένων και ελλήνων καλλιτεχνών ενώ θα διοργανώνονται και εκθέσεις με συγκεκριμένη θεματολογία.

5.4.3. Περιγραφή ζώνης Γ

5.4.3.1 Γενικά

Η Ζώνη Γ, η οποία αποτελεί και το κεντρικό τμήμα της περιοχής μελέτης, περιλαμβάνει τον προβλήτα Αγ. Νικολάου, κρηπίδωμα μήκους 420μ. και τον προβλήτα Άστιγγος. Στην περιοχή αυτή, προτείνεται η χωροθέτηση ενός πολλαπλού μείγματος χρήσεων, το οποίο θα αποτελείται από αναψυχή, ψυχαγωγία, πολιτισμό, εμπόριο και τουρισμό. Οι χρήσεις που επιλέγονται στην

περιοχή αυτή, θα συμβάλλουν όχι μόνο στην επανάκτηση της σχέσης των κατοίκων της πόλης με το λιμάνι, αλλά συγχρόνως και στην προσέλκυση υψηλής ποιότητας τουρισμού.

5.4.3.2. Περιγραφή Προβλήτα Αγ. Νικολάου

Ο προβλήτας Αγ. Νικολάου αποτελεί, όπως έχει προαναφερθεί, ιστορικό στοιχείο της πόλης με σημαντική πολιτιστική και κοινωνική αξία. Σκοπός λοιπόν της παρέμβασης αυτής, είναι η αναβίωση της ιστορικής του σημασίας και η επανένταξή του στην κοινωνική ζωή της πόλης. Κατά συνέπεια, ο προβλήτας αποκτά χαρακτήρα αναψυχής με την κατάλληλη διαμόρφωση. Επιπλέον, καθώς στόχος μας είναι η προσέλκυση του κοινού στην παραλία, προτείνουμε μια σειρά από ελκυστικά στοιχεία για την ικανοποίησή του.

Συγκεκριμένα, προκειμένου να επιτευχθεί η συνέχεια με το ιστορικό κέντρο, προτείνεται η δημιουργία ενός κεντρικού πεζοδρόμου ο οποίος θα αποτελεί την συνέχεια της οδού Αγ. Νικολάου στο λιμάνι. Με σκοπό να υπάρχει και μορφολογική συνέχεια, συστήνεται η δημιουργία εκατέρωθεν του πεζοδρόμου στοών που θα ακολουθούν την νεοκλασική αρχιτεκτονική των κτιρίων του κέντρου, θα αποτελούν την συνέχεια των στοών της Αγ. Νικολάου και επιπλέον θα προσφέρουν στους περιπατητές προφύλαξη από τις καιρικές συνθήκες.

Στη συνέχεια, στο άκρο της προβλήτας, προτείνεται η κατασκευή εκατέρωθεν του πεζοδρόμου δύο κτιρίων τα οποία θα φιλοξενούν χρήσεις όπως εστιατόρια, καφέ και μπαρ και τα οποία θα προσφέρουν θέα στην θάλασσα. Τα κτίρια είναι διώροφα, με εμβαδόν 1.520τ.μ. περίπου το καθένα, προτείνεται να ακολουθούν την νεοκλασική αρχιτεκτονική και στο ισόγειο να κατασκευασθούν στοές, έτσι ώστε να δένουν αρμονικά με την υπόλοιπη διαμόρφωση.

Στην προέκταση του κεντρικού πεζοδρόμου, μέσα στην θάλασσα προτείνεται η κατασκευή γέφυρας, η οποία θα τον ενώνει με τον κυματοθραύστη. Η γέφυρα αυτή θα παρέχει την δυνατότητα προσπέλασης μικρών σκαφών, έτσι ώστε να μην χρειάζεται να κάνουν τον κύκλο για να εισέλθουν στον λιμένα. Στην τομή της γέφυρας με τον κυματοθραύστη θα δημιουργηθεί κυκλική πλατεία, στην οποία θα κατασκευασθούν δύο κτίρια εμβαδού 314τ.μ. το καθένα, που θα

φιλοξενούν χρήσεις αναψυχής, ενώ στο κέντρο της θα κατασκευασθεί σιντριβάνι, το οποίο θα αποτελεί τοπόσημο για την περιοχή. Η όλη διαμόρφωση στοχεύει στην δημιουργία επιπλέον επιλογών για τους επισκέπτες της περιοχής, καθώς και στην εξασφάλιση μιας πιο άμεσης οπτικής επαφής με την θάλασσα που θα προσφέρεται από τον κυματοθραύστη. Κατά συνέπεια ενδείκνυται η κατάλληλη διαμόρφωση του κυματοθραύστη, η τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού και η επικάλυψή του με ξύλινες τάβλες.

5.4.3.3. Περιγραφή κρηπιδώματος

Το παραλιακό κρηπίδωμα έχει μήκος 420μ. και πλάτος 70μ. Λόγω της εγγύτητάς του με την κεντρική περιοχή, προτείνεται η κατασκευή ενός εμπορικού κέντρου, το οποίο θα αποτελεί συνέχεια των εμπορικών καταστημάτων στην παραλία, και το οποίο εκτός από εμπόριο θα περιλαμβάνει εστιατόρια, καφέ και μπαρ. Το κτίριο αυτό θα είναι διώροφο, με συνολικό εμβαδόν 7.156τ.μ. και θα διακόπτεται με στοά στο ύψος της οδού Κολοκοτρώνη, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η απαραίτητη συνέχεια με τον αστικό ιστό. Λόγω της εγγύτητας του με το ιστορικό κέντρο, προτείνεται η αρχιτεκτονική του μορφή να εναρμονίζεται με αυτή των νεοκλασικών κτιρίων της περιοχής.

Στη συνέχεια διατηρείται το λαμαρινοσκεπές κτίριο, επιδέχεται αναμόρφωση των εξωτερικών υλικών, αλλά και διαμόρφωση των εσωτερικών του χώρων. Το κτίριο αυτό παρουσιάζει χαρακτηριστική αρχιτεκτονική μορφή, η οποία αντικατοπτρίζει το λιμενικό παρελθόν της περιοχής. Το μετατρέπουμε σε κέντρο πληροφόρησης και ενημέρωσης που σκοπό θα έχει την τουριστική προβολή του νομού και θα παρέχει την δυνατότητα στους επισκέπτες να ενημερωθούν για τα αξιοθέατα του νομού, να παρακολουθήσουν Video και να κλείσουν δωμάτια σε ξενοδοχεία. Επίσης στον χώρο αυτό θα υπάρχει έκθεση που θα παρουσιάζει την διαδικασία υλοποίησης της ανάπλασης του λιμένα μέσω μακετών, χαρτών και Video.

Όσον αφορά στη διαμόρφωση των εξωτερικών χώρων, προβλέπεται η δημιουργία χώρων πρασίνου στους οποίους θα φυτευτούν λουλούδια και

δένδρα. Ιδιαίτερα, μπροστά από τους μύλους Αγ. Γεωργίου και των αποθηκών Μπάρι προτείνεται κατάλληλη διαμόρφωση, η οποία θα προβάλλει τα συγκεκριμένα κτίρια, τόσο λόγω της ενδιαφέρουσας αρχιτεκτονικής τους μορφής και ιστορικής αξίας, όσο και λόγω των πολιτιστικών χρήσεων που θα φιλοξενούν.

Οι συγκεκριμένες χρήσεις που επιλέγουμε στην περιοχή αυτή θα προκαλέσουν σημαντικές ανάγκες σε στάθμευση. Κατά συνέπεια θεωρούμε απαραίτητη την δημιουργία ενός υπόγειου parking 600 θέσεων και εμβαδού 12.000 τ.μ. κάτω από το εμπορικό κέντρο, το οποίο θα καλύπτει τόσο τις ανάγκες του ίδιου, όσο και αυτές του εκθεσιακού κέντρου. Τα αυτοκίνητα θα εισέρχονται και θα εξέρχονται από το χώρο του parking από την οδό Κολοκοτρώνη με ράμπα κλίσεως 8% και μήκους 32,5μ.

5.4.3.4. Περιγραφή προβλήτας Άστιγγος.

Κυρίαρχη χρήση της προβλήτας Άστιγγος επιλέγεται ο τουρισμός, καθώς τα κρηπίδωμάτα της αλλά και το παραλιακό κρηπίδωμα μεταξύ αυτής και της βόρειας προβλήτας θα χρησιμοποιείται για την πρυμνοδέτηση σκαφών και φέρρου που θα εκτελούν εκδρομές στον Κορινθιακό Κόλπο. Η χρήση αυτή συνδυάζεται με την δημιουργία στον Μηχανοστάσιο του Αγ. Διονυσίου κόμβου δημόσιων μεταφορών με αποτέλεσμα η περιοχή αυτή να προσφέρει πολλαπλές δυνατότητες επιλογή μέσου και προορισμού στους επισκέπτες της πόλης.

Όσον αφορά την κτιριακή υποδομή, προτείνεται η κατασκευή πολυτελούς ξενοδοχείου 1.000 κλινών στο άκρο της προβλήτας, το οποίο θα έχει συνολικό εμβαδόν 13.664τ.μ. Το κτίριο αυτό προτείνεται να είναι τριώροφο με τρούλο και να επικαλύπτεται με γυαλί, έτσι ώστε καθώς είναι στο άκρο της προβλήτας να καθρεφτίζεται πάνω του η θάλασσα.

Σε άμεση γειτνίαση με το ξενοδοχείο συνίσταται η κατασκευή συνεδριακού κέντρου, το οποίο θα πρέπει να είναι σε θέση να φιλοξενεί 2.000 συνέδρους, αν λάβουμε ως δεδομένα, ότι αφενός, η πόλη δεν διαθέτει κάποιο μεγάλο χώρο για οργάνωση συνεδρίων, και αφετέρου, ότι λειτουργεί στην πόλη ένα μεγάλο

πανεπιστήμιο, το οποίο έχει ανάγκη από τέτοιους χώρους. Επιπλέον, η συγκεκριμένη χρήση σε συνδυασμό με την κατασκευή του ξενοδοχείου θα συμβάλει στην ενίσχυση του συνεδριακού τουρισμού, ο οποίος πηγάζει από τα ανώτερα κοινωνικά και οικονομικά στρώματα. Το κτίριο αυτό θα πρέπει να έχει ελάχιστο εμβαδόν 5.000τ.μ. (σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Neufert), έτσι ώστε να περιλαμβάνει αίθουσες παρουσιάσεων και διαλέξεων για έως 2.000 άτομα, 10 αίθουσες σεμιναρίων για μέχρι 20 άτομα, η καθεμία, και 10 χώρους εργασίας ομάδων. Στο συγκεκριμένο εμβαδόν δεν περιλαμβάνονται οι χώροι εκθέσεων και μπουφέ, οι αποθήκες επίπλων, οι χώροι των οπτικοακουστικών μέσων, προβολής, ταυτόχρονης μετάφρασης και φωτοαντιγραφικών μηχανημάτων. Επιπλέον δεν περιλαμβάνονται τα γραφεία των εργαζομένων καθώς και χώροι εστιατορίου. Κατά συνέπεια το συγκεκριμένο κτίριο θα πρέπει να έχει αρκετά μεγαλύτερο εμβαδόν από το προαναφερόμενο, έτσι ώστε να είναι σε θέση να στεγάσει τους παραπάνω απαιτούμενους χώρους. Προτείνεται να είναι τριώροφο και να έχει συνολικό εμβαδόν 7.776τ.μ., έτσι ώστε εκτός από τους προαναφερθέντες χώρους, να δύναται να στεγάσει μεγάλες εκθέσεις καθώς και άλλες δραστηριότητες, όπως δεξιώσεις. Διατηρούμε, τέλος, το κτίριο καμπυλόγραμμης κάτοψης στην γένεση του προβλήτα Άστιγγος και του αποδίδουμε χρήσεις ψυχαγωγίας - αναψυχής.

Καθώς οι παραπάνω χρήσεις θα δημιουργήσουν μεγάλες ανάγκες σε στάθμευση συνίσταται η δημιουργία χώρου υπαίθριου parking στο κρηπίδωμα Γλυφάδας 440 περίπου θέσεων και εμβαδού 5.000τ.μ..

5.4.4. Περιγραφή ζώνης Δ

5.4.4.1 Γενικά

Η Ζώνη Δ περιλαμβάνει το παραλιακό κρηπίδωμα Γλυφάδας, τον Βόρειο προβλήτα καθώς και το αμαξοστάσιο του Αγ. Διονυσίου. Στα δύο πρώτα τμήματα της ζώνης χωροθετούνται χρήσεις κυρίως αναψυχής και ψυχαγωγίας ενώ το μηχανοστάσιο του ΟΣΕ μετατρέπεται σε κόμβο μεταφορών. Η περιοχή αυτή θα αποτελέσει σημείο άφιξης πολλών επισκεπτών της πόλης, και κατά συνέπεια θα πρέπει να διαθέτει στοιχεία ελκυστικά, αλλά και άμεσα

αναγνωρίσιμα έτσι ώστε να είναι δυνατή η εξαρχής διαμόρφωση θετικής εικόνας.

5.4.4.2. Περιγραφή κρηπιδώματος Γλυφάδας και Βόρειας προβλήτας

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω η περιοχή αυτή φιλοξενεί χρήσεις καθαρά αναψυχής και ψυχαγωγίας, ενώ στην λιμενολεκάνη που σχηματίζουν οι δύο προβλήτες θα εξυπηρετούνται τα φέρρου, τα οποία θα εκτελούν εκδρομές στον Πατραϊκό και στον Κορινθιακό Κόλπο. Κατά μήκος του κρηπιδώματος θα κατασκευασθούν κιόσκια για την έκδοση των εισιτηρίων και την επιβίβαση των επιβατών.

Στο παραλιακό κρηπίδωμα Γλυφάδας θα χωροθετηθεί το parking που αναφέρθηκε παραπάνω, ενώ στο μέσο περίπου του κρηπιδώματος θα διαμορφωθεί μικρή πλατεία, στην οποία θα τοποθετηθούν κιόσκια. Στον υπόλοιπο ελεύθερο χώρο προτείνεται η κηποτεχνική διαμόρφωση του πρασίνου. Στην τομή του κρηπιδώματος Γλυφάδας με τον Βόρειο προβλήτα, προβλέπεται η κατασκευή κινηματογράφου 5 αιθουσών (διαστάσεων 27X17 η καθεμία) και συνολικού εμβαδού 3.200τ.μ. Προτείνεται η οργάνωση φεστιβάλ κινηματογράφου, το οποίο θα διοργανώνεται κάθε δύο χρόνια και θα συμβάλλει στην προσέλκυση τουρισμού, καθώς και στην δημιουργία μιας εικόνας πολιτισμικού χαρακτήρα για την πόλη. Επιπλέον, θα προβάλλονται παλιές ταινίες και θα οργανώνονται βραδιές με συγκεκριμένη θεματολογία.

Στον ανατολικό τμήμα του Βόρειου προβλήτα, έχει κατασκευασθεί, σύμφωνα με τις υποδείξεις της «Μελέτης Οργάνωσης των Χερσαίων Χώρων», υπαίθριο θέατρο, παιδική χαρά και διαμορφωμένο πράσινο. Η περιοχή αυτή, έχει ήδη χαρακτήρα αναψυχής και ψυχαγωγίας, τον οποίο ενισχύουμε με την κατασκευή ενός πάρκου ψυχαγωγίας (λούνα παρκ). Το πάρκο θα περιλαμβάνει μύλο διαμέτρου 60 μέτρων, από όπου θα είναι δυνατή η απόλαυση όλης της θέας του λιμανιού, αλλά και της πόλης, τρενάκι, πίστα συγκρουόμενων, πίστα περιστρεφόμενων δίσκων καθώς και σπίτι τρόμου. Στο τμήμα μπροστά από τον μύλο θα διαμορφωθεί μικρή πλατεία και θα κατασκευασθούν κιόσκια. Προτείνεται επίσης η κατασκευή ισόγειου κτηρίου, εμβαδού 1.000τ.μ., το

οποίου θα περιλαμβάνει εστιατόρια, καφέ και μαγαζιά πώλησης αναμνηστικών και το οποίο εξυπηρετεί κυρίως τους επισκέπτες του πάρκου. Κάθετα στον προβλήτα θα κατασκευασθεί ξύλινη προβλήτα μήκους 140μ. και πλάτους 10μ. για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών του πάρκου που θα έρχονται με τα σκάφη τους, ενώ στο άκρο της θα κατασκευασθεί κτίριο, το οποίο θα στεγάζει καφέ - εστιατόριο. Ο υπόλοιπος ελεύθερος χώρος θα περιλαμβάνει πράσινο, δένδρα και παρτέρια με λουλούδια. Πιστεύεται ότι η συγκεκριμένη περιοχή θα συμβάλλει στην προσέλκυση μεγάλου αριθμού επισκεπτών, καθώς όπως προαναφέρθηκε, αποτελεί το πρώτο ελκυστικό και άμεσα αναγνωρίσιμο στοιχείο, με το οποίο έρχεται σε επαφή ο επισκέπτης μετά την άφιξή του στην πόλη.

5.4.4.3 Περιγραφή σταθμού Αγ. Διονυσίου.

Στο μηχανοστάσιο του Αγ. Διονυσίου προτείνουμε την κατασκευή υπόγειου σιδηροδρομικού σταθμού, καθώς και την μεταφορά στην έκταση αυτή των σταθμών των υπεραστικών και αστικών λεωφορείων.

Συγκεκριμένα, προβλέπεται η αναπαλαίωση των κτιρίων στο ανατολικό τμήμα του οικοπέδου και η μετατροπή τους σε είσοδο του σιδηροδρομικού σταθμού. Επιπλέον, αναπαλαιώνονται τα κτίρια στο δυτικό τμήμα του γηπέδου για να στεγάσουν τα εκδότερα εισιτηρίων των σταθμών των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων. Συστήνεται η άσκηση του δικαιώματος προτίμησης υπέρ του Δημοσίου (άρθρο 55 του Ν.947/1979) και η αγορά από την αρμόδια αρχή των διατηρητέων κτιρίων πίσω από το μηχανοστάσιο, με σκοπό να στεγαστούν τα γραφεία των υπηρεσιών του σταθμού. Προτείνεται επίσης, η δημιουργία υπέργειου διώροφου σταθμού στάθμευσης, ο οποίος θα εξυπηρετεί τόσο τους επισκέπτες όσο και τους κατοίκους της πόλης. Τέλος, στο δυτικό τμήμα του γηπέδου προτείνεται η δημιουργία στεγασμένου χώρου 5.400 τ.μ., για την στάθμευση των λεωφορείων και την επιβίβαση των επιβατών, ενώ στον ίδιο χώρο θα κατασκευασθεί υπόγειο parking.

Όσον αφορά τους ελεύθερους χώρους, προβλέπεται η κατασκευή πλατείας στην μέση περίπου του γηπέδου και μπροστά από τα διατηρητέα κτίρια. Καθώς

η περιοχή χαρακτηρίζεται από πυκνή βλάστηση, προτείνεται η όσο το δυνατό μεγαλύτερη διατήρηση και αξιοποίησή της με την δημιουργία ευχάριστων διαδρομών.

5.4.5. Διαμόρφωση ελεύθερου Χώρου

Ο ελεύθερος χώρος της περιοχής μελέτης περιλαμβάνει τους πεζόδρομους, τους ποδηλατοδρόμους, τις πλατείες και τους χώρους πρασίνου.

Προκειμένου να επιτευχθεί η σύνδεση με τον αστικό ιστό, προτείνεται η δημιουργία ενός δικτύου πεζοδρόμων, ο οποίος περιλαμβάνει την οδό Αγ. Νικολάου, την οδό Γεροκωστοπούλου, την οδό Μαιζώνος, την οδό Όθωνος Αμαλίας και την οδό Τριών Ναυάρχων και συνδέει τους υπάρχοντες δημόσιους χώρους (πλατεία Γεωργίου, πλατεία Όλγας και πλατεία Τριών συμμαχών) με το λιμάνι. Επιπλέον, όλοι οι κάθετοι δρόμοι συνεχίζονται από πεζόδρομους εντός της λιμενικής ζώνης. Απαραίτητη κρίνεται επίσης, η καλή σύνδεση των επιμέρους στοιχείων του σχεδίου μεταξύ τους και για τον λόγο αυτό προτείνεται η δημιουργία πεζοδρόμου/ποδηλατοδρόμου κατά μήκος της παραλίας. Ο πεζόδρομος αυτός θα έχει συνολικό πλάτος 18μ, εκ των οποίων τα 4 πρώτα μέτρα θα είναι κατασκευασμένα από ξύλο και στα οποία θα τοποθετηθούν παγκάκια ανά 10 μέτρα για την απόλαυση της θέας. Τα επόμενα 3μ θα είναι ποδηλατοδρόμος διπλής κατεύθυνσης και τα υπόλοιπα 11μ. θα προσφέρονται για περίπατο. Ο ποδηλατόδρομος και ο πεζόδρομος θα έχουν διαφορετικό πλακόστρωτο, έτσι ώστε να υποδηλώνεται η χρήση τους. Τέλος, στο εσωτερικό τμήμα του πεζοδρόμου προτείνεται η δημιουργία δενδροστοιχίας με φοίνικες.

Όσον αφορά τους χώρους πρασίνου, προτείνεται η κατάλληλη κηποτεχνική διαμόρφωσή τους και η φύτευση δένδρων, κατά τέτοιο τρόπο, έτσι ώστε να μην εμποδίζεται η οπτική επαφή με την θάλασσα. Τέλος, απαραίτητος κρίνεται, ο εξοπλισμός της περιοχής μελέτης με τον κατάλληλο αστικό εξοπλισμό, ο οποίος θα περιλαμβάνει παγκάκια, κάδους απορριμμάτων, πινακίδες σήμανσης/πληροφόρησης και φωτιστικά.

Στην περιοχή μελέτη κατασκευάζονται αρκετές πλατείες σε σημεία στα οποία προβλέπεται μεγάλη πυκνότητα επισκεπτών. Οι πλατείες αυτές θα έχουν

κατάλληλη πλακόστρωση, έτσι ώστε να ξεχωρίζουν από τον πεζόδρομο και το ποδηλατόδρομο και σε μερικές από αυτές θα κατασκευασθούν κίосκια.

5.4.6. Αποκατάσταση θαλάσσιου μετώπου

Όπως προαναφέρθηκε στην ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, το θαλάσσιο μέτωπο αποτελείται από μεγάλο αριθμό αξιόλογων κτιρίων, τα οποία είναι κυρίως νεοκλασικά και παλιές πέτρινες αποθήκες. Θεωρείται επομένως απαραίτητη, η ανάδειξη των πολιτιστικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων που χαρακτηρίζουν την συγκεκριμένη περιοχή, γεγονός που θα επιτευχθεί με συγκεκριμένες δράσεις. Το θεσμικό πλαίσιο, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί, είναι ο νέος οικιστικός νόμος 2508/97 και συγκεκριμένα τα θεσμικά εργαλεία των μελετών πολεοδομικών αναπλάσεων αστικών περιοχών καθώς και οι διατάξεις περί κυρήξεως διατηρητέων κτιρίων σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν.1577/85.

Συγκεκριμένα, κρίνεται απαραίτητη διατήρηση και η προώθηση της διαδικασίας αναπαλαίωσης και επανάχρησης των αξιόλογων κτιρίων, γεγονός που θα επιτευχθεί μέσω του χαρακτηρισμού ως διατηρητέων, όσων δεν είναι ήδη χαρακτηρισμένα και μέσω της παροχής ειδικών κινήτρων. Το θεσμικό πλαίσιο που θα χρησιμοποιηθεί είναι οι διατάξεις του άρθρου 4 του Ν.1577/85 "για το καθορισμό διατηρητέων κτιρίων" καθώς και οι διατάξεις του άρθρου 32 του Ν. 1337/83, το οποίο αναφέρεται στις υποχρεώσεις των ιδιοκτητών διατηρητέων κτιρίων. Σύμφωνα με αυτό, ο ιδιοκτήτης ή νομείς των διατηρητέων κτιρίων οφείλουν να διατηρούν τα αρχιτεκτονικά, καλλιτεχνικά και στατικά στοιχεία, αυτών κατά τις υποδείξεις της αρμόδιας Επιτροπής Ενάσκησης Αρχιτεκτονικού ελέγχου. Σε περίπτωση όμως που οι υπόχρεοι αδυνατούν να αντιμετωπίσουν αυτή τη δαπάνη, τότε το σύνολο ή μέρος αυτής, μπορεί να αναληφθεί από το δημόσιο. Με Π.Δ. που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Πολιτισμού και Επιστημών, μπορούν να ρυθμιστούν οι περαιτέρω λεπτομέρειες αυτής της διαδικασίας. Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 13 & 4 του Ν.2508/97 ο φορέας ανάπλασης μπορεί να επιδοτεί τα επιτόκια ειδικών δανείων τα οποία συνάπτουν οι ενδιαφερόμενοι με τραπεζικά ιδρύματα για ανακαινίσεις όψεων

και αποπεράτωσης ημιτελών κατασκευών με σκοπό την αισθητική βελτίωση, ανεξαρτήτως χρήσεως.

Επιπρόσθετα, κρίνεται σημαντική η άσκηση του δικαιώματος προτίμησης υπέρ του φορέα ανάπλασης για αγορά ακινήτων εντός της περιοχής αυτής (Ν. 947/1979 αρθ. 55), καθώς και η ανταλλαγή ακινήτων προς όφελος του φορέα με δημοτικές εκτάσεις γης περιοχών επέκτασης του δήμου Πατρέων, μέσω ελεύθερων διαπραγματεύσεων. Μέσω των παραπάνω διαδικασιών, καθίσταται δυνατή, η προώθηση της επανάχρησης αξιόλογων κτιρίων προς συγκεκριμένες χρήσεις. Συγκεκριμένα, προτείνεται η αγορά από τον φορέα υλοποίησης των Μύλων του Αγ. Γεωργίου και η μετατροπή του σε κέντρο τέχνης, το οποίο θα αποτελεί χώρο ελεύθερης έκφρασης νέων καλλιτεχνών, θα περιλαμβάνει εργαστήρια ζωγραφική, γλυπτικής και φωτογραφίας ενώ θα διαθέτει και χώρους έκθεσης των δημιουργημάτων. Στο συγκεκριμένο κτίριο θα περιλαμβάνεται και χώρος έκθεσης των πιο αξιόλογων δημιουργημάτων της περιόδου των καρναβαλικών εκδηλώσεων, καθώς την περίοδο αυτή επικρατεί καλλιτεχνικός οργανισμός ανάμεσα στους συμμετέχοντες. Προτείνεται επίσης, η κατεδάφιση του κτιρίου των υπεραστικών λεωφορείων και η αγορά του ακινήτου από τον αρμόδιο φορέα για την δημιουργία πλατείας. Συνίσταται η αγορά του πέτρινου κτιρίου πίσω από το τελευταίο ακίνητο, το οποίο αποτελούσε παλιά την ψαραγορά της Πάτρας. Το κτίριο αυτό θα αποτελέσει χώρο έκθεσης και πώλησης τοπικών παραδοσιακών προϊόντων, καθώς η διαμόρφωση του, η οποία περιλαμβάνει αίθριο και διαχωρισμένους χώρους με πρόσοψη σ' αυτό, ενδείκνυται για το σκοπό αυτό. Προτείνεται ακόμα, η αγορά των διατηρητέων κτιρίων πίσω από το μηχανοστάσιο του ΟΣΕ και η μετατροπή τους σε χώρους γραφείων των εργαζομένων του σταθμού.

Στην περιοχή αυτή κρίνεται απαραίτητη, η επιβολή συγκεκριμένων κανονιστικών ρυθμίσεων, οι οποίες θα περιλαμβάνουν καθορισμό όρων δόμησης, χρήσεων γης και ειδικών κανονισμών που θα αφορούν την αρχιτεκτονική μορφή των νέων κατασκευών του θαλάσσιου μετώπου, την χρωματική γκάμα των προσόψεων, έτσι ώστε να είναι δυνατή η επίτευξη ομοιομορφίας αλλά και η ανάδειξη του υφιστάμενου κτιριακού πλούτου.

Συγκεκριμένα προτείνεται η επιβολή όρων δόμησης σε όλη την περιοχή του μετώπου, σύμφωνα με τους οποίους επιτρεπόμενο ποσοστό κάλυψης ορίζεται

το 70%, επιτρεπόμενος συντελεστή δόμησης 1,2, μέγιστο ύψος κτιρίων 9μ. καθώς και υποχρεωτική κατασκευή κεραμοσκεπής στα νέα κτίρια.

Όσον αφορά την επιβολή ειδικών χρήσεων γης, προτείνεται η χρησιμοποίηση του Π.Δ. από 23.2.1987 (ΦΕΚ 166Δ από 6.3.1987) και συγκεκριμένα η επιλογή της γενικής πολεοδομικής λειτουργίας " περιοχή πολεοδομικού κέντρου " με πρωτεύουσες χρήσεις την κατοικία , τουριστικές εγκαταστάσεις, εμπορικά καταστήματα, τις υπηρεσίες, τα γραφεία, διοίκηση, εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώρους συνάθροισης κοινού πολιτιστικά κτίρια, τα κτίρια εκπαίδευσης, οι θρησκευτικοί χώροι και οι χώροι στάθμευσης, ενώ απαγορεύονται οι τα κτίρια κοινωνικής πρόνοιας, τα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, τα πρατήρια βενζίνης, οι αθλητικές εγκαταστάσεις και οι εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς. Η επιβολή των συγκεκριμένων χρήσεων καθίσταται δυνατή μέσω της σταδιακής απομάκρυνσης των ανεπιθύμητων χρήσεων μέσα σε προθεσμία 2 με 3 έτη, ενώ σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, μπορούν να επιβληθούν κυρώσεις, όπως σφράγισμα χώρων με παράνομες χρήσεις. Σημαντικό θεσμικό εργαλείο αποτελεί ο καθορισμός Ζώνης Ειδικών Κινήτρων στο θαλάσσιο μέτωπο με Π.Δ. (Ν.1337/83 αρθ. 11 και σχετικές διατάξεις Ν2508/97), μέσω της οποίας, θα είναι δυνατή η παροχή ειδικών χρηματοδοτικών και πολεοδομικών κινήτρων στους ιδιοκτήτες των συγκεκριμένων ακινήτων για την κατασκευή ή διαμόρφωση κτιρίων ή τμημάτων τους που είναι αναγκαία για την περιοχή αυτή, όπως για παράδειγμα κτίρια αναψυχής, πολιτιστικών δραστηριοτήτων κ.ά.. Τέτοια κίνητρα μπορεί να είναι η απαλλαγή από την καταβολή φόρων των ιδιοκτητών που αναπαλαιώνουν τις ιδιοκτησίες τους, η χορήγηση δικαιώματος μεταφοράς συντελεστή δόμησης - όταν λυθούν τα προβλήματα παγώματος της διαδικασίας - (Ν. 880/1979) στους ιδιοκτήτες διατηρητέων κτιρίων, καθώς και η επιβολή επεικέστερων όρων παροχής στεγαστικών δανείων. Στην συγκεκριμένη περιοχή, επιλέγεται αυτή η κατηγορία χρήσεων και δίνεται έμφαση στις χρήσεις που αποτελούν πόλους κοινωνικής ζωής (εστιατόρια, κέντρα διασκέδασης, πολιτιστικά κτίρια, κ.ά.), καθώς βασικό στόχο αποτελεί η ανάκτηση του θαλάσσιου μετώπου, η προσέλκυση του κοινού και κατά συνέπεια η αύξηση των χρήσεων που τονώνουν την πολυλειτουργικότητά της.

Τέλος, όσον αφορά τους ειδικούς κανονισμούς που αφορούν τις αρχιτεκτονικές ρυθμίσεις, προτείνεται η επιβολή συγκεκριμένων κανονισμών για την αρχιτεκτονική των νέων κατασκευών, οι οποίες θα πρέπει να εναρμονίζονται μορφολογικά με το υπάρχον κτιριακό πλούτο, και ορίζεται μια επιτρεπόμενη γκάμα χρωμάτων για την απόχρωση των προσόψεων των κτιρίων, η οποία θα περιλαμβάνει ώχρα, κίτρινο, μπεζ , εκρού, άσπρο και κεραμιδί. Τέλος συνίσταται η απαγόρευση της τοποθέτησης φωτεινών επιγραφών με έντονα χρώματα και διαφημίσεων στις προσόψεις των κτιρίων αλλά και η τοποθέτηση υπερκατασκευών και διαφημίσεων στις οροφές των κτιρίων, καθώς τα συγκεκριμένα προκαλούν αλλοίωση της αρχιτεκτονικής τους μορφής.

5.5. Οργάνωση εφαρμογής

5.5.1. Διαχείριση

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν. 2508/97, ως φορέας ανάπτυξης ορίζεται ο οικείος δήμος ή κοινότητα. Ως φορέας ανάπτυξης μπορεί όμως να ορισθεί υφιστάμενη ή νεοϊδρυόμενη δημοτική ή κοινοτική επιχείρηση σύμφωνα με το άρθρο 190 του π.δ./τος 323/1989(ΦΕΚ 146 Α') ή οικοδομικός συνεταιρισμός. Καθώς η έκταση του λιμένα είναι υπό την κυριότητα του Λιμενικού Ταμείου προτείνεται η μεταβίβαση της επικαρπίας στον φορέα διαχείρισης για διάστημα 30 ετών.

Σκοπός του οργανισμού αυτού θα είναι η διαχείριση και οργάνωση του προγράμματος υλοποίησης καθώς και η εύρεση των κατάλληλων πηγών χρηματοδότησης. Συγκεκριμένα θα είναι υπεύθυνος για την εκπόνηση των σχετικών μελετών, για τη εξασφάλιση της υλοποίησης των έργων υποδομής από το δημόσιο, για το συντονισμό των δράσεων όλων των φορέων που αναμειγνύονται στο σχεδιασμό, καθώς και για την επίβλεψη των έργων. Όσον αφορά την χρηματοδότηση θα στοχεύει στην απορρόφηση των προβλεπόμενων κονδυλίων από την κεντρική κυβέρνηση, ενώ θα πρέπει να είναι σε θέση να προωθήσει και το σύστημα της αυτοχρηματοδότησης συγκεκριμένων στοιχείων του σχεδίου μέσω προσέλκυσης επενδύσεων. Η

προσέλκυση επενδύσεων και η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα πρέπει να αποτελέσει βασική προτεραιότητα του οργανισμού διαχείρισης, καθώς η αναγέννηση της συγκεκριμένης περιοχής απαιτεί μεγάλο κεφαλαίο, το οποίο δεν δύναται να απορροφηθεί μόνο από το δημόσιο. Σημαντικό ρόλο στην προσέλκυση των επενδυτών παίζει η διαμόρφωση μιας συγκεκριμένης εικόνας για την περιοχή καθώς και η διαφήμιση των πλεονεκτημάτων που θα προσφέρει. Η διαδικασία αυτή θα πρέπει να ξεκινήσει πριν την φάση υλοποίησης του έργου, μέσω συναντήσεων μεταξύ των εταίρων του έργου και των δυνητικών επενδυτών, έτσι ώστε να έχουν δημιουργηθεί ήδη κάποιες μορφές συνεργασίας.

Επιπλέον, θα πρέπει να συμβάλλει στην όσο το δυνατό μεγαλύτερη δυνατή σύγκλιση μεταξύ δημόσιου και κοινωνικού συμφέροντος έτσι ώστε να μην υπάρχουν προβλήματα και παρακωλύσεις κατά την διάρκεια υλοποίησης του σχεδίου. Βέβαια, το συγκεκριμένο σχέδιο δεν αναμένεται να υποστεί ιδιαίτερες αντιδράσεις, καθώς είναι κοινό αίτημα όλων των Πατρινών το άνοιγμα της πόλης προς την θάλασσα. Στα πλαίσια του έργου προτείνεται να διεξαχθεί εκστρατεία ενημέρωσης του κοινού προκειμένου να διαδοθούν πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες του έργου. Στα πλαίσια αυτής της εκστρατείας προτείνεται να διεξαχθούν και συναντήσεις μεταξύ των εταίρων του έργου και των δυνητικών επενδυτών.

Τέλος, ο φορέας διαχείρισης θα πρέπει να εξακολουθεί να υφίσταται και μετά την ολοκλήρωση των έργων της ανάπλασης, καθόσον μπορεί να αναλάβει δράση στην οργάνωση της λειτουργίας της όλης περιοχής, στην συντήρηση των εγκαταστάσεων, καθώς και στην ανάληψη των ενοικίων για απόσβεση των εξόδων και εξοφλισμό των δανείων.

5.5.2. Κοστολόγηση και χρηματοδότηση προτεινόμενων έργων

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει υπολογισμός του κόστους των προτεινόμενων παρεμβάσεων, υπολογίζοντας το κόστος των νέων κτιρίων σε 500.000 δρχ. το τ.μ., τις ανακατασκευές προϋπαρχόντων κτιρίων σε 250.000δρχ. το τ.μ. και τις

διαμορφώσεις εξωτερικών χώρων σε 11.000.000 δρχ. το στρέμμα. Οι μέσες αυτές τιμές προκύπτουν από την εμπειρία των ΠΕΠ.

Πίνακας 5.1.: Κόστος προτεινόμενων έργων

Κτίριο	Εμβαδόν	Ιδιωτ. ιδιοκτ.	Δημ. ιδιοκτ	Τιμή μον. (χιλ)	Ιδιωτ. χρημ. (εκατ)	Δημόσια χρημ. (εκατ)
Μουσείο	9.562	0	1	500	0,00	4.781,00
Βιβλιοθήκη	3.800	0	1	500	0,00	1.900,00
Κέντρο πληροφοριών και ενημέρωσης	2.800	0	1	250	0,00	700,00
Κέντρο τέχνης	5.600	0	1	250	0,00	1.400,00
Γραφεία	7.000	0	1	250	700,00	1.050,00
Γραφεία σταθμού	5.400	0	1	250	0,00	1.350,00
Εκθεσιακό κέντρο	2.300	1	0	250	575,00	0,00
Αγορά	1.320	1	0	250	330,00	0,00
Ιχθυόσκαλα	2.300	1	0	250	575,00	0,00
Καφέ-εστιατόρια (13)	700	1	0	250	175,00	0,00
Καφέ-εστιατόρια προβλήτας Αγ.Νικολάου	4.040	1	0	500	2.020,00	0,00
Καφέ-εστιατόρια κυματοθραύστη	628	1	0	500	314,00	0,00
Καφέ-εστιατόρια ξύλινης προβλήτας	180	1	0	500	90,00	0,00
Καφέ-εστιατόρια στο λούνα παρκ	1.000	1	0	500	500,00	0,00
Εμπορικό κέντρο	7.156	1	0	500	3.578,00	0,00
Ξενοδοχείο	13.664	1	0	500	6.832,00	0,00
Συνεδριακό κέντρο	7.776	1	0	500	3.888,00	0,00
Κινηματογράφος	3.200	1	0	500	1.600,00	0,00
Διώροφο parking σιδηρ/κό σταθμό	14.000	0	1	500	0,00	7.000,00
Υπόγειο parking στο σταθμό του Κτελ	21.000	0	1	500	0,00	10.500,00
Υπόγειο parking στο εμπορικό κέντρο	12.000	1	0	500	6.000,00	0,00
Σιδηροδρομικός σταθμός	-	0	1	500	-	-
Σταθμός ΚΤΕΛ	800	0	1	250	0,00	200,00
Υπόστεγο Κτελ	5.400	0	1	500	0,00	3.000,00
Ενυδρείο	-				-	-
Λούνα παρκ	-				-	-
Σύνολο Κτιρίων					27.177,00	31.881,00
Ελεύθεροι χώροι						
Περιοχή Α	5.900	0	1	11	0,00	64,90
Περιοχή Β	68.394	0	1	11	0,00	752,33
Περιοχή Γ	82.794	0	1	11	0,00	910,73
Περιοχή Δ	69.200	0	1	11	0,00	761,20
Σύνολο Ελεύθερων χώρων					0,00	2.489,17
Τελικό σύνολο					27.177,00	34.370,17

Από τον παραπάνω Πίνακα, υπολογίζουμε ένα ενδεικτικό συνολικό κόστος της ανάπλασης το οποίο ανέρχεται στα 60,940 δισ. δρχ. Στο παραπάνω ποσό δεν περιλαμβάνεται το κόστος της κατασκευής του ενυδρείου του Λούνα παρκ και του υπόγειου σιδηρόδρομου, καθώς αποτελούν ειδικές κατασκευές.

Η χρηματοδότηση της περιοχής θα καλύπτεται κατά ένα μέρος από τους ιδιοκτήτες των ακινήτων της περιοχής και από νέους επενδυτές και κατά το υπόλοιπο μέρος από επιχορηγήσεις και την ευνοϊκή δανειοδότηση του φορέα διαχείρισης από δημόσιους φορείς.

Όσον αφορά την δημόσια χρηματοδότηση, αυτή μπορεί να καλύπτεται, σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν. 2508/97, από πόρους των Οργανισμών Εφαρμογής Ρυθμιστικών σχεδίων και των Οργανισμών Εφαρμογής Πολεοδομικού Σχεδιασμού, πόρους του ΕΤΕΡΠΕΣ, από επιχορηγήσεις, πόρους από την συμμετοχή σε κοινοτικά προγράμματα, από χρηματοδοτήσεις από το δημοτικό προϋπολογισμό ή τον προϋπολογισμό νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, από δανειοδοτήσεις του φορέα, από το πρόγραμμα δημόσιων επενδύσεων καθώς και από έσοδα από κάθε είδους πρόστιμα που επιβάλλονται για πολεοδομικές παραβάσεις. Η χρηματοδότηση που θα καλύπτεται από δημόσιους φορείς θα αφορά την διαμόρφωση των κοινόχρηστων χώρων καθώς και την κατασκευή των δημόσιων κτιρίων.

Παρατηρούμε λοιπόν, ότι η χρηματοδότηση των προτεινόμενων έργων θα στηριχθεί σε μεγάλο βαθμό στο ιδιωτικό κεφάλαιο, γεγονός αναγκαίο, καθώς ο προϋπολογισμός του κράτους δεν δύναται να καλύψει τόσο μεγάλα έργα. Απαραίτητη βέβαια προϋπόθεση για την εφαρμογή των παραπάνω δράσεων, είναι η προσέλκυση επενδύσεων και η εκδήλωση ενδιαφέροντος από τον ιδιωτικό τομέα. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, ο φορέας διαχείρισης θα πρέπει να προβεί σε διάφορες διαδικασίες προώθησης της περιοχής, οι οποίες περιλαμβάνουν παροχή ευνοϊκών κινήτρων, διαφήμιση των πλεονεκτημάτων που θα προσφέρει η περιοχή, δημοσιεύσεις, καθώς και οργάνωση συναντήσεων με τους επενδυτές για ενημέρωση και πληροφόρηση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Breen, A. and Rigby, D. (1996): *The New Waterfront, A worldwide urban Success Story*. Singapore: C.S. Graphics Pte Ltd.

Craig – Smith, S. J. and Fagence, M. (1995): *Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment, An international survey*. Westport, London: Praeger.

Falk, N. (1995): "UK Waterfronts Development". *Urban Design Quarterly*. <http://rudi.herts.ac.uk>.

Hall, P. (1996): *Cities of Tomorrow*. Oxford: Plackwell Publishers.

Hoyle, B.S. and Pinder D.A. (1992): *European Port Cities in Transition*. London: Belhaven Press.

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

Neufert (1992): *Οικοδομική & Αρχιτεκτονική Σύνοψη*. Αθήνα: Μ.Γκιούρδας

Parfect, M. and Powe, P. (1997): *Planning for Urban Quality. Urban design in towns and cities*. New York: Routledge.

Savitach, H.V. (1991): *Post-industrial cities*. Princeton, New Jersey: Princeton, University Press.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΑΔΚ , Άρωνης - Δρέπτας - Καρλαύτης (1992): «Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Λιμένος Πατρών και Αναγκαίες Τεχνικές Μελέτες», Α Στάδιο, Τεύχος 1. Πάτρα: Λιμενικό Ταμείο Πατρών.

ΑΔΚ , Άρωνης - Δρέπτας - Καρλαύτης (1996): "Οργάνωση Χερσαίων Χώρων Λιμένα Πατρών", Α' φάση. Πάτρα: Λιμενικό Ταμείο Πατρών.

ΑΔΚ , Άρωνης - Δρέπτας - Καρλαύτης (1996): "Οργάνωση Χερσαίων Χώρων Λιμένα Πατρών", Β' φάση. Πάτρα: Λιμενικό Ταμείο Πατρών.

Αραβαντινός, Α.Ι. (1997): *Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*. Αθήνα: Συμμετρία.

«Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πάτρας» (1984), Α' και Β' Φάση,

Γιαννόπουλος, Γ.Α. (1986): *Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική, Τόμος 1, Βασικές έννοιες, Κόμβοι, Κυκλοφοριακή ικανότητα, Σήμανση, Σηματοδότηση, Κυκλοφοριακές μετρήσεις*. Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

Γιαννόπουλος, Γ.Α. (1986): *Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική, Τόμος 2, Α. Κυκλοφοριακές μετρήσεις και έρευνες, Β. Πρόβλεψη μετακινήσεων*. Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

«Διαρκής Ερμηνευτικός Κώδικας Δομικής Νομοθεσίας», Αθήνα: Τεχνικό Ινστιτούτο Ελλάδος.

Δοξιάδης (1985): "Μελέτη Σχεδιασμού των Ελληνικών Λιμένων". Φάση 3, Τελική Έκθεση. Αθήνα: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Δοξιάδης (1996): "Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την Πόλη της Πάτρας. Προτάσεις για μακροπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα μέτρα". Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ.

Δρόμος, Α. Ρόγκαν και Συνεργατες Ε.Π.Ε. (1993): « Ελλάδα 2010, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής». Τόμος 5. Αθήνα: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας.

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

Πανεπιστήμιο Πατρών (1994): "Κυκλοφοριακά και Πολεοδομικά Προβλήματα στην Πόλη της Πάτρας". Πάτρα: Επιστημονική Ημερίδα.

Παπαδάτου – Γιαννοπούλου, Χ. (1991): *Εξέλιξη του Σχεδίου Πόλεως των Πατρών*. Πάτρα: Αχαϊκές εκδόσεις.

Πρόγραμμα Ηρακλής (1997): "Δεκα Σχέδια για την Ελληνική Πόλη". Αθήνα: Α.Γ.Ε.Τ. ΗΡΑΚΛΗΣ.

Σωτηρόπουλος, Λ. (1983): *Πάτρα, το Λιμάνι*. Πάτρα

ΤΕΕ (1991): "Για την Στρατηγική Ανάπτυξη του Λιμανιού". Πάτρα: ΤΕΕ

Τσονάκας, Β. (1991): Πολεοδομικό Συγκροτημα Πατρών. Εικόνες στο χώρο και στο χρόνο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ



Φωτ. 1:Κτίριο Ιχθυόσκαλας



Φωτ. 2: Κτίριο Λιμενικού Ταμείου



Φωτ. 3: Υπόστεγο παραλιακού κρηπιδόματος



Φωτ. 4: Προβλήτα Αγ.Νικολάου



Φωτ. 5: Λαμαρνοσκεπές
Υπόστεγο



Φωτ. 6: Προβλήτας
Αστιγγος



Φωτ. 7: Κτίριο
Πόλης 6



Φωτ. 8: Υπαιθριο
Θέατρο



Φωτ.9: Ο νέος Φάρος



Φωτ. 10: Πλατεία Τριών
συμμάχων

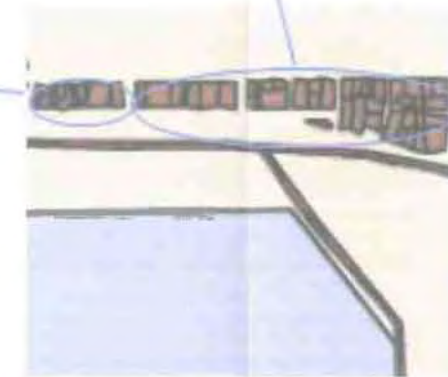


Φωτ. 11: Σιδηροδρομικός Σταθμός

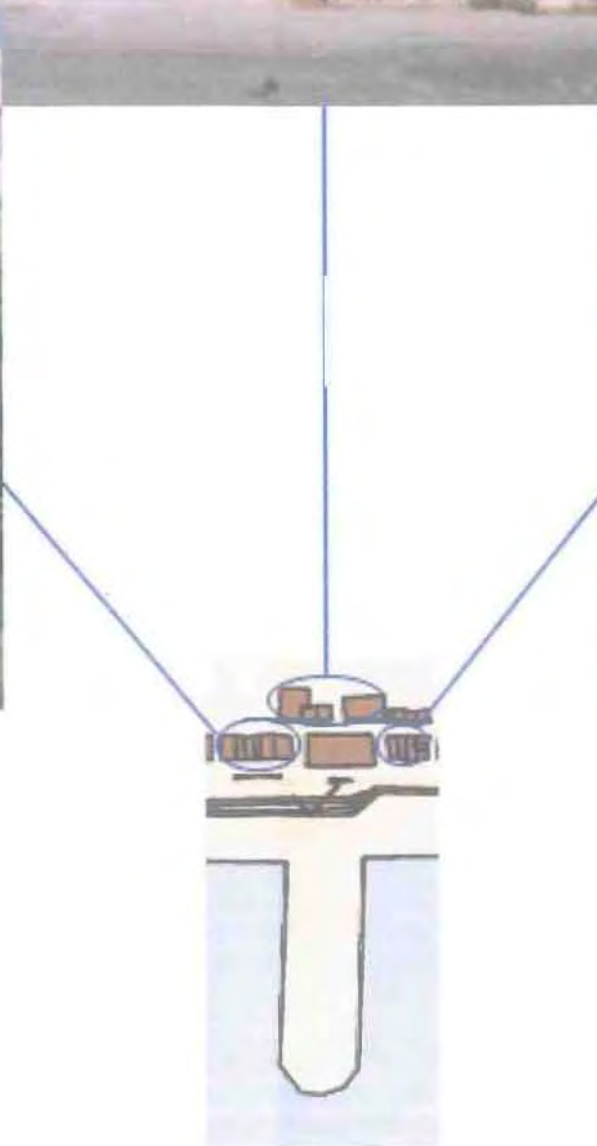
Περιοχή Α θαλάσσιου μετώπου



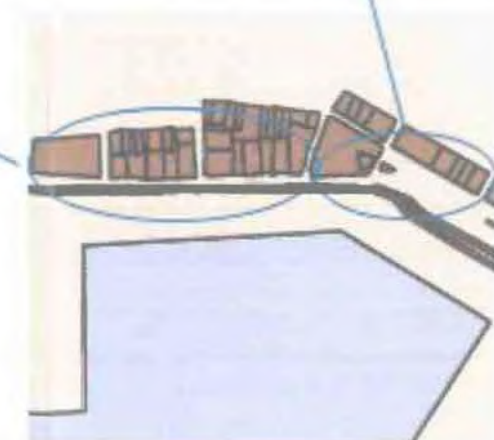
Περιοχή Β θαλάσσιου μετώπου



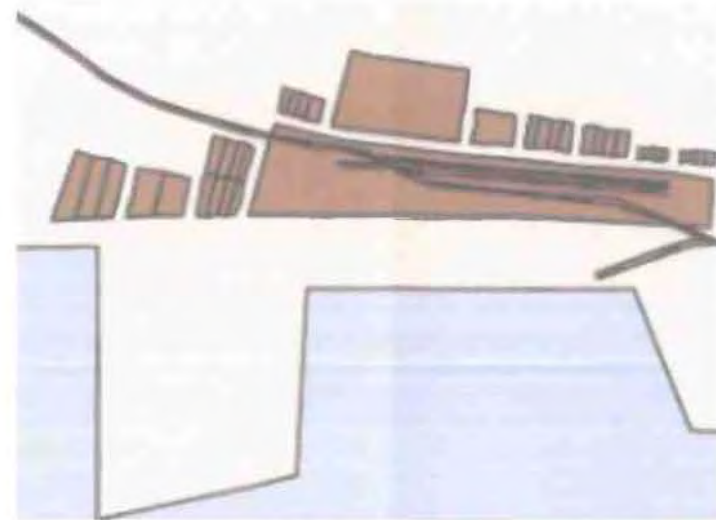
Περιοχή Γ θαλάσσιου μετώπου



Περιοχή Δ θαλάσσιου μετώπου

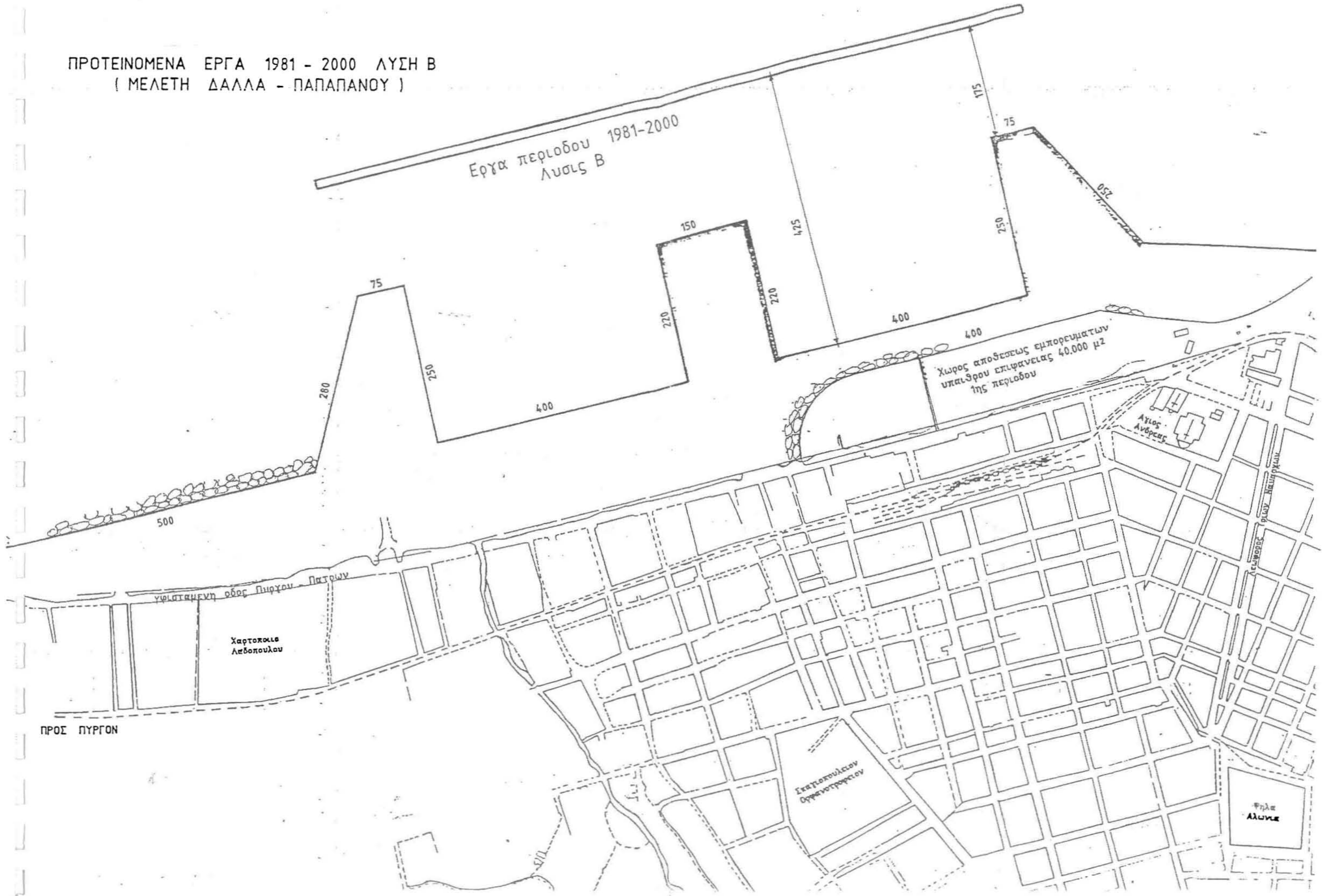


Περιοχή Ε θαλάσσιου μετώπου



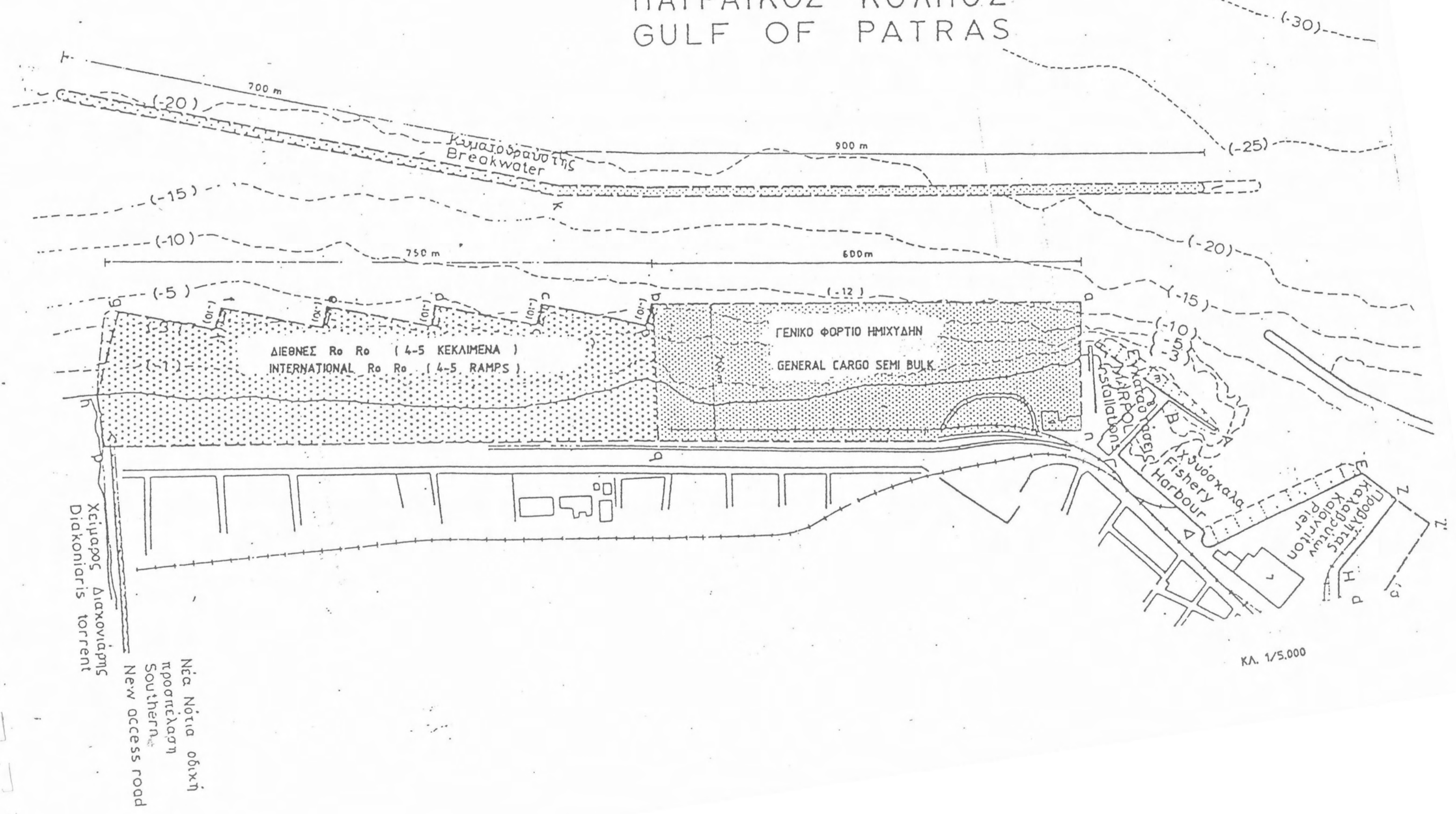
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ 1981 - 2000 ΛΥΣΗ Β
(ΜΕΛΕΤΗ ΔΑΛΛΑ - ΠΑΠΑΠΑΝΟΥ)

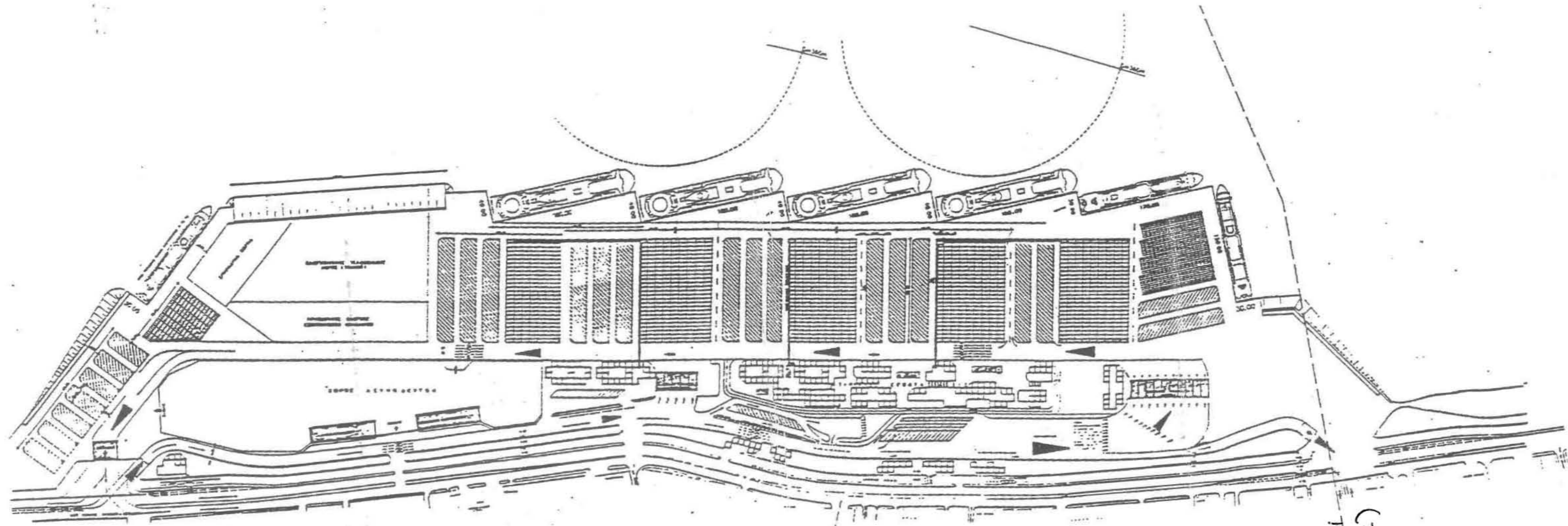


ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ 1990 - 2010
 (ΜΕΛΕΤΗ ΔΟΞΙΑΔΗ 1985)

ΠΑΤΡΑΪΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ
 GULF OF PATRAS



ΚΑ. 1/5.000



ΠΡΟΣΟΧΗ
ΑΡΤΗΡΙΑ
ΓΑΛΚΟΥ

ΠΡ. ΜΑΡΤΙΟΥ
(ΔΙΑΚΟΝΙΑΡΧΕ)

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ
ΡΟΩΝ ΣΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ II

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ

