

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: Ανάπλαση
Παλαιάς Βιομηχανικής Περιοχής Πατρών

ΦΟΙΤΗΤΗΣ: Λέντζος Κωνσταντίνος

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Σαπουνάκης Α.



Βόλος, Οκτώβριος 2007

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΕΝΤΖΟΣ

Ανάπλαση Παλαιάς Βιομηχανικής Περιοχής
Πατρών

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτελεί η διερεύνηση της ένταξης των ανενεργών βιομηχανικών περιοχών στον αστικό ιστό της σύγχρονης πόλης, καθώς και η πρόταση ανάπλασης της Παλαιάς Βιομηχανικής Περιοχής της Πάτρας. Μέσα από την ανάλυση που ακολουθεί παρουσιάζονται οι λόγοι που δημιούργησαν το πρόβλημα της αποβιομηχάνισης στην περιοχή και στην συνέχεια αναφέρονται οι επιπτώσεις που είχε σε αυτή. Γίνεται αναφορά στην Ελλάδα αλλά και στο διεθνή χώρο παραθέτοντας πετυχημένα παραδείγματα ανάπλασης. Η πρόταση ανάπλασης της Παλαιάς Βιομηχανικής Περιοχής της Πάτρας ακολουθεί τις βασικές αρχές των διεθνών παραδειγμάτων, με σκοπό να επιτευχθεί η ανασυγκρότηση και ανάπτυξη της περιοχής, που ενώ παρουσιάζει αξιόλογα χαρακτηριστικά παραμένει αναξιοποίητη μέχρι σήμερα.

Λέξεις κλειδιά: Αποβιομηχάνιση, Πολιτιστική κληρονομιά, Ανάπλαση, Αξιοποίηση, Επανεένταξη.

ABSTRACT

Object of present dissertation constitutes the investigation of integration of inactive industrial regions in the urban web of modern city, as well as the proposal of reformation of Old Industrial Region of Patras. Through the analysis that follows are presented the reasons that created the problem of deindustrialization in the region and then are reported the repercussions that it had in this. Furthermore, Greece but also international space are mentioned along with successful examples of urban regeneration. The proposal of reformation of Old Industrial Region of Patras follows the basic principles of international examples, with a view to achieve the reconstruction and growth of region, that despite the fact that it presents remarkable characteristics, remains unexploited up to today.

Key words: Deindustrialization, Cultural heritage, Urban Regeneration, Development, Rehabilitation.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια των υποχρεώσεων μου ως φοιτητή του τμήματος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Η ολοκλήρωση της εργασίας αυτής δεν θα ήταν δυνατή χωρίς τη βοήθεια και τη συμπαράσταση συγκεκριμένων ανθρώπων.

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Άρη Σαπουνάκη για την καθοδήγησή του αλλά και τις χρήσιμες συμβουλές του. Στη συνέχεια θα ήθελα να ευχαριστήσω την κ. Ουρανία Κλουτσινιώτη, Αρχιτέκτων - Πολεοδόμο Μηχανικό, τον πατέρα μου Πάνο Λέντζο, Τοπογράφο Μηχανικό για την βοήθειά τους και για το πολύτιμο υλικό και το χρόνο που μου διέθεσαν καθώς και τους υπαλλήλους των δημοσίων υπηρεσιών που απευθύνθηκα, γιατί η βοήθειά τους και η συμβολή τους ήταν ιδιαίτερα σημαντική και συνετέλεσε στην ολοκλήρωση της εργασίας.

Επιπλέον, θέλω να ευχαριστήσω τους φίλους μου, για τη βοήθεια και τη συμπαράστασή τους, καθώς και για τις στιγμές χαλάρωσης που μου προσέφεραν όλο αυτό τον καιρό.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω ιδιαίτερα την οικογένειά μου, που μου συμπαράσταθη και με στήριξε για την επιτυχή ολοκλήρωση των σπουδών μου και με την σειρά μου τους αφιερώνω το παρόν της προσπάθειάς μου.

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ	4
1.1 ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	4
1.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	7
1.3 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	9
1.3.1 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	9
1.3.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	10
1.4 ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΧΩΡΟ	14
2.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ	14
2.2 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	19
2.3 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΜΠΙΑΜΠΑΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΤΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	27
3.1 Η ΠΑΤΡΑ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ.....	27
3.1.1 ΟΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΠΟΥ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΑΝ ΤΗΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	27
3.1.2 ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	28
3.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	33
3.2.1 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	33
3.2.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ.....	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ – ΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	43
4.1 Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΤΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΠΑΤΡΩΝ	43
4.2 ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ, ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	44
4.3 ΤΟ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΛΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....	49
4.4 ΟΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	52
4.5 ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	54
4.6 Ο ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΥΣΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	57

4.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ	62
5.1 ΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ	62
5.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΑΜΕΣΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ	63
5.2.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΠΑΤΡΕΩΝ Α. ΚΑΡΑΒΟΛΑ (1997)	63
5.2.2 ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΥ ΕΜΠΟ- ΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΑΤΡΑΣ - ΔΕ.ΚΕ.ΠΑ (1996)	66
5.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΑΦΟΡΟΥΝ ΑΜΕΣΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ	67
5.3.1 ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΕΚΘΕΣΙΑΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΑΧΑΪΑΣ - Δ.Ε.Α. (2000)	67
5.3.2 ΜΕΛΕΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (ΥΠΕΧΩΔΕ - ΦΙΛΩΝ, 2000)	69
5.3.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΤΡΕΩΝ ΓΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ INTERREG III (ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2000)	71
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	73
6.1 ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	73
6.2 ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	75
6.2.1 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	75
6.2.2 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΗΣ ΜΝΗΜΗΣ	78
6.2.3 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΞΙΟΛΟΓΑ ΚΤΙΡΙΑΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ (Π-Π, ΛΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΕΓΣΠ)	79
6.2.4 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΓΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ	80
6.2.5 ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	82
6.2.6 ΔΙΑΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	84
6.2.7 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΦΕΛΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	86
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	88
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	93
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	97

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΙΚΟΝΩΝ

<i>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2.1.1: ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ</i>	33
<i>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2.1.2: ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΓΕΙΤΟΝΙΚΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ</i>	35
<i>ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2.2.1: ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΙΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ</i>	37
<i>ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3.1: ΙΔΙΟΚΤΗΤΕΣ ΓΗΣ, ΠΛΗΝ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ, ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ</i>	50
<i>ΠΙΝΑΚΑΣ 4.4.1: ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΑ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΗΣ</i>	54
<i>ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7.1: ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT</i>	60
<i>ΕΙΚΟΝΑ 2.1.1: ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΣΑΛΑΠΑΤΑ</i>	16
<i>ΕΙΚΟΝΑ 2.1.2: ΜΕΤΑΞΟΥΡΓΕΙΟ</i>	17
<i>ΕΙΚΟΝΑ 2.3.1: ΜΟΥΣΕΙΟΥ GUGGENHEIM</i>	24
<i>ΕΙΚΟΝΑ 4.7.1: ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ</i>	59
<i>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1.2.1: ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ Δ. ΕΛΛΑΔΟΣ</i>	29
<i>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.1.2.2: ΑΦΙΞΕΙΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ Δ. ΕΛΛΑΔΟΣ</i>	29
<i>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.1.1: ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΠΑΤΡΩΝ</i>	33
<i>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.2.1: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΒΙ.ΠΕ ΠΑΤΡΑΣ</i>	39
<i>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.2.2: ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ ΣΤΟ Ν. ΑΧΑΪΑΣ</i>	40
<i>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.2.3: ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ</i>	40
<i>ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2.2.4: ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΟ Ν. ΑΧΑΪΑΣ</i>	41

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ & ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΑΕΙ	<i>Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα</i>
ΑΕΠ	<i>Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν</i>
ΒΙΟ. ΠΑ	<i>Βιοτεχνικό Πάρκο</i>
ΒΙ.ΠΕ	<i>Βιομηχανική Περιοχή</i>
ΓΠΣ	<i>Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο</i>
ΔΕΑ	<i>Δημοτική Επιχείρηση Ανάπτυξης</i>
ΔΕΗ	<i>Δημόσια Εταιρία Ηλεκτρισμού</i>
ΔΕΜΕΚΑΒ	<i>Δημοτική Επιχείρηση Μελετών-Κατασκευαστών & Ανάπτυξης Βόλου</i>
Δ.Ε.Π.Α.Π	<i>Δημοτική Επιχείρηση Πολιτιστικής Ανάπτυξης Πατρών</i>
ΔΕΥΑΠ	<i>Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης Αποχέτευσης Πάτρας</i>
ΕΓΣΠ	<i>Ένωση Γεωργικών Συνεταιρισμών Πατρών</i>
ΕΤΕΡΠΣ	<i>Εθνικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων</i>
ΕΟΤ	<i>Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού</i>
ΕΣΥΕ	<i>Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος</i>
ΗΠΑ	<i>Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής</i>
ΚΠΣ	<i>Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης</i>
ΟΛΠΑ	<i>Οργανισμός Λιμένος Πατρών</i>
ΟΣΕ	<i>Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος</i>
ΟΤΕ	<i>Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος</i>
ΟΤ	<i>Οικοδομικό Τετράγωνο</i>
ΠΑΘΕ	<i>Άξονας Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι</i>
Π-Π	<i>Πειραιϊκή-Πατραϊκή</i>
ΠΠΓΝΠ	<i>Περιφερειακό Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Πατρών</i>

ΣΔ	<i>Συντελεστής δόμησης</i>
ΣΠΑ	<i>Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης</i>
ΤΕΙ	<i>Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό ίδρυμα</i>
ΤΕΕ	<i>Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας</i>
ΚΤΕΛ	<i>Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων</i>
ΥΠΕΧΩΔΕ	<i>Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων</i>
ΦΕΚ	<i>Φύλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως</i>

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αποβιομηχάνιση επηρέασε και επηρεάζει μέχρι τις μέρες μας πολλές περιοχές στην Ελλάδα αλλά και στο εξωτερικό. Το φαινόμενο αυτό προκάλεσε ποικίλες συνέπειες στις περιοχές που εμφανίστηκε. Τα νέα οικονομικά δεδομένα ώθησαν το επενδυτικό ενδιαφέρον σε καινούριους κλάδους παραγωγής. Όσες περιοχές κατάφεραν να προσαρμοστούν στα σύγχρονα δεδομένα συνέχισαν να αναπτύσσονται, αντίθετα για τις περιοχές που δεν τα κατάφεραν οι συνέπειες ήταν πολύ αρνητικές.

Μια από τις περιοχές που δεν μπόρεσε να συμβαδίσει με τα νέα οικονομικά δεδομένα είναι αυτή της Πάτρας. Αυτό είχε σαν συνέπεια το κλείσιμο πολλών σημαντικών βιομηχανιών της πόλης, την αύξηση της ανεργίας και την παράλληλη μείωση των εισοδημάτων και της απασχόλησης.

Γνωρίζοντας τα παραπάνω και έχοντας μια ιδιαίτερη ευαισθησία για περιοχές που πλήχθηκαν από την αποβιομηχάνιση, έγινε η σκέψη να αποτελέσουν αυτές και πιο συγκεκριμένα η πόλη της Πάτρας, το θέμα της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας. Ξεκινώντας από ένα θεωρητικό υπόβαθρο που αφορά την φυσιογνωμία και την πολιτιστική κληρονομιά, καθώς και την ένταξή τους στον αστικό ιστό της πόλης, στην Ελλάδα αλλά και το διεθνή χώρο, ακολουθεί πρόταση ανάπλασης για την παλαιά βιομηχανική περιοχή της Πάτρας. Η επιλογή της περιοχής δεν είναι τυχαία αλλά οφείλεται σε προσωπικό δέσιμο λόγω καταγωγής.

Στόχος της παρούσας εργασίας αποτελεί η αντιμετώπιση των προβλημάτων της περιοχής καθώς και η εύρεση βιώσιμων λύσεων για την περαιτέρω ανάπτυξη της και την επιτυχή της ένταξη στο αστικό περιβάλλον της πόλης. Επίσης, βασικός στόχος της αποτελεί η ανάπλαση της παλαιάς βιομηχανικής περιοχής δίνοντας έμφαση στην προστασία της ιστορικής της μνήμης και ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής, για την δημιουργία αστικού χώρου υψηλής ποιότητας.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται εκτενής αναφορά για το φαινόμενο της αποβιομηχάνισης και παρουσιάζονται οι λόγοι που δημιούργησαν το πρόβλημα στην περιοχή και στην συνέχεια αναφέρονται οι επιπτώσεις της αποβιομηχάνισης στην Ελλάδα αλλά και πιο

συγκεκριμένα στην Πάτρα. Στο τέλος του κεφαλαίου προτείνονται κάποιοι ενδεικτικοί τρόποι αντιμετώπισης του προβλήματος για την Πάτρα.

Στο επόμενο κεφάλαιο παρουσιάζονται παραδείγματα, από τον ελλαδικό αλλά και από τον διεθνή χώρο, επιτυχημένων παρεμβάσεων σε πόλεις που αντιμετώπιζαν παρόμοια προβλήματα με αυτά που καλείται να αντιμετωπίσει σήμερα η Πάτρα. Οι πόλεις που αναφέρονται είναι ο Βόλος, το Ηράκλειο και το Μπιλμπάο της Ισπανίας. Το κριτήριο επιλογής τους ήταν οι βιώσιμες λύσεις που πρότειναν για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της αποβιομηχάνισης.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας. Αρχικά παρουσιάζονται οι δυνάμεις που διαμόρφωσαν την σημερινή κατάσταση και στην συνέχεια αναλύονται εκτενώς οι προοπτικές ανάπτυξης της πόλης. Παραθέτονται στοιχεία ικανά για να καταλάβουμε την φυσιογνωμία της πόλης τα χαρακτηριστικά της και τις δυνατότητές της. Ακόμα παρουσιάζονται πίνακες και διαγράμματα για την ευκολότερη κατανόηση των μεγεθών που εξετάζουμε σε αυτή την διπλωματική εργασία.

Στο κεφάλαιο τέσσερα ξεφεύγουμε από την κλίμακα της πόλης και επικεντρωνόμαστε στην παλιά βιομηχανική περιοχή. Παραθέτονται ακριβή στοιχεία για την θέση της στην πόλη, την έκτασή της καθώς και για τα μεγάλα υφιστάμενα ή προγραμματισμένα έργα που την αφορούν. Παρουσιάζονται στοιχεία για το ιδιοκτησιακό καθεστώς της περιοχής, για τις υφιστάμενες χρήσεις γης αλλά και γι' αυτές που προβλέπονται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Πάτρας και για το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δόμησης. Τα στοιχεία αυτά φαίνονται σε χάρτες βοηθώντας τον αναγνώστη να κατανοήσει καλύτερα την περιοχή μελέτης. Στο τέλος αυτού του κεφαλαίου βγαίνουν τα συμπεράσματα για τις δυνατότητες της περιοχής που σε συνδυασμό με τις αδυναμίες τις ευκαιρίες και τις απειλές που παρουσιάζονται σε αυτή, βοηθούν στην καλύτερη αντιμετώπιση του προβλήματος της περιοχής άρα και στην εύρεση πιο αποτελεσματικής πρότασης παρέμβασης.

Το επόμενο κεφάλαιο αναφέρει περιληπτικά μελέτες που έχουν είδη εκπονηθεί και αφορούν άμεσα την περιοχή που μας ενδιαφέρει. Σκοπός του κεφαλαίου είναι να αξιολογήσει αυτές τις μελέτες (σύμφωνα με προσωπικά κριτήρια που παραθέτονται

στο ίδιο κεφάλαιο) και να βρει αν οι παρεμβάσεις που προτείνουν είναι συμβατές με την φυσιογνωμία της περιοχής.

Στο ίδιο κεφάλαιο γίνεται αναφορά και σε μελέτες που δεν εξετάζουν συγκεκριμένα την περιοχή ανάπλασης, κρίθηκε σκόπιμο όμως να παρουσιαστούν γιατί συναντούμε σε αυτές αναπτυξιακούς στόχους και βασικές κατευθυντήριες γραμμές ανάπτυξης της περιφέρειας και του δήμου που δημιουργούν σχέσεις αλληλεξάρτησης με τις αναπτυξιακές επιλογές της Πάτρας και της περιοχής μελέτης.

Το έκτο κεφαλαίο είναι αυτό στο οποίο παρουσιάζεται η πρόταση ανάπλασης. Πριν την παρουσίαση της γίνεται αναφορά στους στόχους της παρέμβασης, που με βάση τους δημιουργήθηκε η πρόταση ανάπλασης. Σε αυτήν παρουσιάζονται αναλυτικά οι αλλαγές και τα μέτρα που προτείνονται όσον αφορά τις χρήσεις γης, τους όρους και περιορισμούς δόμησης, το δημόσιο χώρο και τα διατηρητέα κτίρια.

Στο τέλος αυτής της διπλωματικής εργασίας παραθέτονται χρήσιμα συμπεράσματα που προέκυψαν από την μελέτη της περιοχή και αναφέρονται οι προοπτικές ανάπτυξης αυτής, στοιχεία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν και σε άλλες περιοχές που παρουσιάζουν παρόμοια προβλήματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ

1.1 ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το φαινόμενο της αποβιομηχάνισης εμφανίστηκε στην Ελλάδα από τα μέσα της δεκαετίας του '80 και κατά την διάρκεια της δεκαετίας '90 και έπληξε πολλές περιοχές, άλλες σε μεγαλύτερο και άλλες σε μικρότερο βαθμό. Φαινόμενα αποβιομηχάνισης παρατηρήθηκαν και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες (Πορτογαλία, Ιρλανδία, Ν. Ιταλία Γαλλία και Ισπανία κ.α.). Οι επιπτώσεις της αποβιομηχάνισης είναι ορατές και στις μέρες μας αφού πολλές από τις φθίνουσες βιομηχανικές περιοχές (με τον όρο αυτό εννοούμε τις περιοχές εκείνες που παρουσίασαν έντονα φαινόμενα αποβιομηχάνισης τις δεκαετίες 80-90) δεν έχουν ανακάμψει ακόμα οικονομικά ούτε κοινωνικά από εκείνη την περίοδο.

Βάση της θεσμικής ρύθμισης που ισχύει από το 1993 (Υπουργική Απόφαση 29773/29-12-95, ΦΕΚ 1074B) ως φθίνουσες βιομηχανικές περιοχές ορίστηκαν 14 χωρικές ενότητες. Πρόκειται για τμήματα των νομών Αττικής, Κυκλάδων, Βοιωτίας, Εύβοιας, Χαλκιδικής, Μαγνησίας, Αχαΐας, Κοζάνης, Ημαθίας, Πέλλης, Λάρισας, Καστοριάς, Μεσσηνίας και Δράμας.

Με μια συστηματικότερη προσέγγιση διακρίνουμε δυο τύπους φθίνουσών βιομηχανικών περιοχών. Είναι οι αστικές περιοχές βιομηχανοκεντρικού χαρακτήρα με παρουσία αρκετών βιομηχανικών κλάδων (πολυκλαδικότητα), αλλά και δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα και οι αγροτικές περιοχές εκτεινόμενες γύρω από ημιαστικά κέντρα με παρουσία αποκλειστικά ενός βιομηχανικού κλάδου (μονοκαλλιέργεια). (Κλαμπατσέα Ε. 2003)

Αξίζει να επισημανθεί πως η Ελλάδα δεν πλήττεται από γενικευμένη αποβιομηχάνιση. Το φαινόμενο εντοπίζεται σε συγκεκριμένους τομείς (κλωστοϋφαντουργία, ένδυση, υπόδηση, δέρμα, καπνός, ξύλο κ.α.), γεγονός που αποδεικνύει πως πρόκειται για μια αντίδραση της οικονομίας μας, η οποία επιχειρεί να προσαρμοστεί στα σύγχρονα δεδομένα. Η Ελλάδα δεν είναι πια μια αναπτυσσόμενη περιοχή χαμηλού εργατικού κόστους. Ανήκει στις ανεπτυγμένες

οικονομίες του δυτικού κόσμου και είναι απόλυτα φυσιολογικό να μην είναι πια ανταγωνιστικοί σε δραστηριότητες τύπου φασόν. (Χρυσοχοϊδης Μ. 2006)

Για να μελετηθεί αποτελεσματικά το φαινόμενο της αποβιομηχάνισης την Ελλάδα θα παρουσιαστούν κατά δεκαετίες τα βασικά στοιχεία της βιομηχανικής συμπεριφοράς του ελληνικού χώρου

Δεκαετία του '60: Από της αρχές αυτής της δεκαετίας η ανάπτυξη της χώρας ταυτίζεται με την ταχεία εκβιομηχάνιση της, με στόχο την αναδιάρθρωση της βιομηχανικής παραγωγής υπέρ των κλάδων της βαριάς βιομηχανίας. Οι επιλογές αυτές συνδυάστηκαν με το συγκριτικό πλεονέκτημα του ορυκτού πλούτου, τις επενδύσεις ξένων κεφαλαίων, τον κρατικό προστατευτισμό και το σχετικά φθινό εργατικό δυναμικό. Η εκβιομηχάνιση έγινε με βάση εισαγόμενης τεχνολογίας και έτσι δεν επέτρεψε σε αρκετούς τομείς την ανάπτυξη τεχνογνωσίας. Στην ίδια δεκαετία παρατηρείται μια μετακίνηση των κατοίκων των αγροτικών περιοχών προς τα αστικά κέντρα, κυρίως όμως προς την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη. Το αποτέλεσμα αυτών των μετακινήσεων ήταν η συρρίκνωση του πληθυσμού του αγροτικού χώρου και η διόγκωση των πόλεων. Έτσι στα τέλη της δεκαετίας του '60 η Περιφέρεια Πρωτεύουσας συγκεντρώνει το 1/3 των βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων της χώρας, το 47% της αντίστοιχης απασχόλησης και το 30% της εγκατεστημένης ιπποδύναμης. Τέλος την περίοδο αυτή σχηματίζεται ο γνωστός βιομηχανικός άξονας S από την Πάτρα έως τη Θεσσαλονίκη

Δεκαετία '70: Την αμέσως επόμενη περίοδο '70-'80 ο συνολικός πληθυσμός της χώρας αυξάνεται με υπερδιπλάσιο ρυθμό από αυτόν της προηγούμενης περιόδου. Το ενδιαφέρον παρουσιάζεται όμως στην κάμψη του ρυθμού αύξησης του πληθυσμού των αστικών κέντρων. Σε αυτή την δεκαετία εμφανίζονται οι πρώτες μεγάλες βιομηχανίες (βιομηχανίες μεταλλουργίας, κλωστοϋφαντουργίας, χαρτοποιίας, ναυπηγοεπισκευαστικής και μεταλλικών ορυκτών). Στην ίδια περίοδο ο ρυθμός των μονάδων αυξάνεται κατά 3,5%, η βιομηχανική απασχόληση κατά 34%, κατευθυνόμενη κυρίως στα ήδη διαμορφωμένα βιομηχανικά κέντρα της χώρας. Πρόκειται για την περίοδο που χαρακτηρίζεται από τη διάχυση της αστικοποίησης και της βιομηχανικής δραστηριότητας.

Δεκαετία '80: Σε αυτή την περίοδο έχουμε την κρίση της ελληνικής βιομηχανίας που έχει σαν αποτέλεσμα την δημιουργία υπερχρεωμένων και φθινουσών επιχειρήσεων και την παύση της λειτουργίας μεγάλων βιομηχανικών μονάδων. Αυτό συμβαίνει γιατί σε διεθνές επίπεδο ως νέα συγκριτικά πλεονεκτήματα εμφανίζονται οι νέες τεχνολογίες και ο τεχνολογικός εκσυγχρονισμός. Γι'αυτό σε αυτή την φάση καταγράφεται η φθίνουσα πορεία πολλών παραδοσιακών κλάδων της ελληνικής βιομηχανίας που δεν μπόρεσαν να εκσυγχρονιστούν με τις νέες τεχνολογίες.

Ειδικότερα την δεκαετία του '80 βλέπουμε:

- Την ανάκαμψη των μετακινήσεων από τα δυο μεγάλα αστικά κέντρα και την μετακίνηση του πληθυσμού στην περιφέρεια.
- Την απόλυτη μείωση της βιομηχανικής απασχόλησης και την αύξηση της ανεργίας.
- Την διοχέτευση εργατικού δυναμικού στον τομέα των υπηρεσιών και του τουρισμού.

Τέλος κατά την ίδια δεκαετία έχουμε αύξηση του πληθυσμού κατά 6,5%, ενώ στον αντίποδα η βιομηχανική απασχόληση μειώνεται κατά 21% και η απασχόληση στον τριτογενή τομέα αυξάνεται σημαντικά κατά 44% περίπου. Δεν πρέπει να ξεχνάμε όμως την αλματώδη αύξηση του ποσοστού της ανεργίας το οποίο έφτασε το 8.09%.

Δεκαετία του '90: Σε αυτή την περίοδο παρατηρείται μείωση της συμμετοχής της βιομηχανίας στο ΑΕΠ, με ρυθμό που δεν έχει προηγούμενο στην τελευταία τριακονταετία, αφού η εξέλιξη της βιομηχανικής παραγωγής υστερεί απελπιστικά, ενώ ολοένα και μεγαλύτερο μέρος των αγαθών που καταναλώνονται προέρχεται από κάποια άλλη γειτονική ή μακρινή χώρα. (Κορφιάτης Χρ. 2005)

Την δεκαετία αυτή παρατηρείται διαφοροποίηση του βιομηχανικού προφίλ της χώρας. Η έρευνα της ΕΣΥΕ το 2000 αποκαλύπτει ποια είναι η ελληνική βιομηχανία. Είναι γεγονός ότι η ο ελληνικός μεταποιητικός τομέας μικρή σχέση έχει πλέον με εκείνον του 1980, όπου η παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών ειδών, ρούχων, τροφίμων και ποτών κάλυπτε το 50% περίπου του συνολικού όγκου παραγωγής. Σημαντικές αλλαγές έχουν σημειωθεί το 1995, καθώς οι ανακατατάξεις που σημειώθηκαν από τότε στο εσωτερικό της βιομηχανίας, σε συνδυασμό με τις μεγάλες επενδύσεις που

έγιναν στα τέλη της δεκαετίας του '90 και τη διαφοροποίηση της εγχώριας ζήτησης, προς όφελος κυρίως του κατασκευαστικού τομέα, άλλαξαν το κλαδικό προφίλ του βιομηχανικού ιστού. (Κορφιάτης Χρ. 2005)

Έτσι λοιπόν παρατηρείται αύξηση, αν και όχι στον βαθμό που θα περίμενε κανείς, άλλων πιο μοντέρνων κλάδων που ανταποκρίνονται στα νέα δεδομένα της εγχώριας και διεθνούς ζήτησης. Βασισμένη στα παραγωγικά δεδομένα 2.400 βιομηχανικών και βιοτεχνικών επιχειρήσεων το έτος 2000, η ΕΣΥΕ πληροφορεί ότι πλέον μόνο το 5,6% και το 4,3% του όγκου των βιομηχανικών προϊόντων της χώρας αντιστοιχούν στις κλωστοϋφαντουργικές ύλες και στα είδη ενδυμασίας αντιστοίχως. Λιγότερο δηλαδή από το 10% των συνολικών προϊόντων αφορά πια κλωστικά είδη και ρούχα.

Παρά τις όποιες βελτιώσεις σηματοδότησε η ανάπτυξη βιομηχανιών με μοντέρνα προϊόντα και εξαγωγικό προσανατολισμό, παραμένει γεγονός ότι το περίπου 80% της συνολικής ελληνικής παραγωγής προορίζεται για την εγχώρια αγορά και μόνο το 20% καταλήγει στην ανταγωνιστικότερη διεθνή αγορά. (Κορφιάτης Χρ. 2005)

1.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Από την ίδρυση και την λειτουργία της πρώτης βιομηχανίας στην Πάτρα έχουν περάσει περίπου εκατόν πενήντα χρόνια. Το υδροκίνητο βαμβακοκλωστήριο του Π.Φωτεινού, που δημιουργήθηκε το 1846, ήταν το πρώτο ουσιαστικό βιομηχανικό ξεκίνημα της πόλης και μάλιστα σε μια περίοδο που το υπό διαμόρφωση ελληνικό κράτος προσπαθούσε να εμψυχώσει την εθνική βιομηχανία όπως ανέφερε ο σχετικός νόμος του 1837.

Η οικονομική κατάσταση της χώρας δεν ήταν καθόλου καλή, πολύ περισσότερο της Πάτρας που απελευθερώθηκε τελευταία από τον τούρκικο ζυγό. Το 1829 ο πληθυσμός της δεν ξεπερνούσε τις 4.000 κάτοικους και οι συνθήκες για την ανασυγκρότηση της ήταν εξαιρετικά δύσκολες. Παρ' όλα αυτά όμως η Πάτρα δεν άργησε να εξελιχθεί σ' ένα δυναμικό αστικό κέντρο, ώστε μετά από τρεις δεκαετίες ο πληθυσμός της να έχει τετραπλασιαστεί και το λιμάνι, η σταφίδα και η ανάπτυξη του εμπορίου να προοιωνίζουν μια εντυπωσιακή πρόοδο.

Με την ίδρυση λοιπόν του πρώτου εργοστάσιου στην Πάτρα το 1846, θ' ακολουθήσει μια σειρά από βιοτεχνικές και βιομηχανικές μονάδες παραγωγής τροφίμων, ποτών, νημάτων, αγροτικών εργαλείων, οικιακών συσκευών κλπ. που θα καλύψουν την πρώτη φάση της εκβιομηχάνισης της Πάτρας.

Από το 1920 έως το 1938 θ' ακολουθήσει η δεύτερη φάση, όπου ο αριθμός των βιοτεχνικών και βιομηχανικών μονάδων θα ξεπεράσει τις 80 με 3.500 εργαζόμενους άνδρες και γυναίκες. Ανάμεσα στις οποίες, ιστορικές βιομηχανίες θα δώσουν το στίγμα της μεγάλης βιομηχανικής πόλης.

Ενώ από το τέλος της δεκαετίας του 1950 έχουμε την τρίτη φάση εκβιομηχάνισης της πόλης. Η οικονομία της Πάτρας αναπτύσσεται με ταχύτατους ρυθμούς και η Πάτρα γίνεται ένα μεγάλο βιομηχανικό κέντρο με δυναμική παρουσία στον Ελλαδικό χώρο.

Δυστυχώς, όμως από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 η βιομηχανική αυτή άνθιση θ' αντικατασταθεί από στασιμότητα και θα εξελιχθεί συν το χρόνο σε μια εκτεταμένη αποβιομηχάνιση με οδυνηρές συνέπειες στον οικονομικό και κοινωνικό ιστό της πόλης. Οι τρεις φάσεις της εκβιομηχάνισης της Πάτρας πέρασαν από δύσκολες περιόδους, συνέβησαν κοινωνικοοικονομικά γεγονότα που επηρέασαν ανασταλτικά την οικονομική ζωή της πόλης.

Πιο συγκεκριμένα ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος, η κατοχή, η παγκόσμια οικονομική κρίση το 1929 και ο εμφύλιος πόλεμος ήταν παράγοντες που συνέβαλλαν στην αποβιομηχάνιση. Δεν πρέπει να ξεχνάμε επίσης και την σταφιδική κρίση το 1893 που έπληξε ιδιαίτερα την περιοχή της Πάτρας, αφού η βιομηχανία της εξαρτιόταν κατά μεγάλο βαθμό από την παραγωγή και την επεξεργασία της σταφίδας. (Κολαΐτης Σ. 2000)

Εκτός από τα ιστορικά γεγονότα τα οποία συντέλεσαν στην αποβιομηχάνιση της περιοχής των Πατρών υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που όξυναν αυτή την τάση και απομάκρυναν το επενδυτικό ενδιαφέρον από την περιοχή. Ένας από αυτούς είναι η θέση της πόλης η οποία βρίσκεται μακριά από τον οικονομικό άξονα Αθηνά-Κεντρική Ελλάδα-Θεσσαλονίκη. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ακόμα και την ανάγκη αναβάθμισης σε έργα υποδομής της βιομηχανικής περιοχής, τα οποία έχουν

καθυστερήσει, εμποδίζοντας την ανάκαμψη της Πάτρας (ευρεία παράκαμψη του περιφερειακού, νέο λιμάνι, σιδηροδρομική γραμμή). Το βασικότερο όμως πλήγμα για την βιομηχανία στην Πάτρα είναι ο αποκλεισμός της από την παροχή φυσικού αερίου, αφού η επέκταση του αγωγού στην πόλη κρίθηκε ως αντιοικονομική από το αρμόδιο υπουργείο.

Ακόμα η έλλειψη επενδύσεων στις κατευθύνσεις παραγωγής νέων προϊόντων, το υψηλό κόστος επιβαρύνσεων από συμπληρωματικές λειτουργίες (επιτόκια, δυσκολίες χρηματοδότησης κλπ.) και τέλος η έλλειψη εξειδικευμένων προσώπων στο Management - Marketing και η μη προσαρμογή των επιχειρησιακών μονάδων σε νέες τεχνολογίες συνέβαλε στο φαινόμενο της αποβιομηχάνισης.

Σήμερα η Βιομηχανική Περιοχή των Πατρών (ΒΙ.ΠΕ) έκτασης 4050 στεμμάτων έχει δυνατότητα εγκατάστασης 300 περίπου βιομηχανικών μονάδων. Στην ΒΙ.ΠΕ βρίσκονται εγκατεστημένες και λειτουργούσες 55 μικρές και μεγάλες βιομηχανικές μονάδες με απασχολούμενο προσωπικό 1200 περίπου άτομα, ενώ βρίσκονται υπό κατασκευή 10 νέες βιομηχανίες. (Σαραφόπουλος Ν. 1998)

1.3 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

1.3.1 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Για τον ελληνικό χώρο οι επιπτώσεις της αποβιομηχάνισης στην περίοδο 1980-1990 φαίνονται παρακάτω:

- Μείωση της απασχόλησης σε 41 νόμους
- Περισσότερο από 22% μείωση της απασχόλησης στη μεταποίηση σε 22 νόμους
- Δραματική μείωση της απασχόλησης στους βιομηχανικούς νομούς
- Μετακίνηση των απασχολουμένων της μεταποίησης σε άλλους τομείς – κλάδους της οικονομίας
- Μείωση απασχόλησης στη μεταποίηση και αύξηση του αστικού πληθυσμού σε 33 νόμους

- Μείωση του αστικού πληθυσμού και της απασχόλησης στη μεταποίηση σε 2 νομούς
- Θετική μεταβολή του αστικού πληθυσμού και απασχόλησης στη μεταποίηση σε 6 νομούς
- Μείωση απασχόλησης της μεταποίησης σε επίπεδο χώρας κατά 21,28%
- Μείωση απασχόλησης της μεταποίησης στα αστικά κέντρα κατά 25,29%

Ακόμα στα μέσα της δεκαετίας του '80 παρατηρούμε την ανάκαμψη των μετακινήσεων προς τα δυο μεγάλα κέντρα και την κεντρόφυγη τάση από αυτά προς τα μεσαία αστικά κέντρα της περιφέρειας. Επίσης σημειώνεται απόλυτη μείωση της βιομηχανικής απασχόλησης σε εθνικό επίπεδο και διοχέτευση τμήματος του πλεονάζοντος δυναμικού στον τομέα των υπηρεσιών και του τουρισμού με παράλληλη αύξηση του ποσοστού των ανέργων. Παρατηρούμε επίσης την παύση της λειτουργίας μεγάλων βιομηχανικών μονάδων που αποτελεί την έκφραση της κρίσης δομικού χαρακτήρα που πλήττει τους παραδοσιακούς κλάδους της ελληνικής βιομηχανίας. Αυτές οι βιομηχανικές μονάδες σε πολλές περιοχές αποτελούσαν τη δραστηριότητα «κλειδί» για την επιβίωση των κατοίκων και έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής βιομηχανίας. Τέλος στην ίδια δεκαετία έχουμε την ανάδειξη 14 επίσημα αναγνωρισμένων φθινουσών βιομηχανικών περιοχών όπου οι περισσότερες ταυτίζονται με τις ακμάζουσες βιομηχανικές περιοχές της πρώτης μεταπολεμικής περιόδου.

1.3.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Η περίπτωση της Πάτρας δεν διαφέρει πολύ από το γενικότερο κλίμα που επικρατεί σε επίπεδο χώρας. Η αποβιομηχάνιση έπληξε πολύ την περιοχή της Πάτρας την δεκαετία του '80 και έφερε το δευτερογενή τομέα σε μια φθίνουσα πορεία.

Ειδικότερα τα συμπτώματα της αποβιομηχάνισης είναι:

- Η μεγάλη μείωση του αριθμού των απασχολούμενων στη βιομηχανία
- Η αύξηση του ποσοστού των ανέργων – μείωση των θέσεων εργασίας
- Η μείωση της αξίας και του όγκου της βιομηχανικής παραγωγής
- Η μείωση του ρυθμού ανάπτυξης της οικονομίας στην περιοχή

- Το κλείσιμο μεγάλων βιομηχανικών μονάδων που λειτουργούσαν στην περιοχή και έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής βιομηχανίας (π.χ. Πειραϊκή – Πατραϊκή, μακαρονοποιία ΜΙΣΚΟ, ALGIDA)
- Η εγκατάλειψη και ερήμωση της Ακτής Δυμαίων εκεί που παλιότερα ήταν το βιομηχανικό κέντρο της Πάτρας
- Έλλειψη επενδυτικού ενδιαφέροντος
- Μετακίνηση των απασχολούμενων της μεταποίησης σε άλλους τομείς – κλάδους της οικονομίας
- Μείωση του κατά κεφαλήν εισοδήματος της περιοχής σε σημείο τέτοιο ώστε να υπολείπεται του μέσου εθνικού κατά 10-13%

Παρατηρείται λοιπόν ότι η Πάτρα βρίσκεται σε κατάσταση ύφεσης εξαιτίας της αποδιάρθρωσης του βιομηχανικού παραγωγικού ιστού. Οι οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες είναι τεράστιες όπως φαίνεται και από τα παραπάνω στοιχεία. Αυτό συμβαίνει γιατί η Πάτρα ήταν μια καθαρά βιομηχανική πόλη με συνέπεια η αποβιομηχάνιση να την πλήξει σε μεγάλο βαθμό.

1.4 ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

Ο κλάδος της βιομηχανίας – βιοτεχνίας, χαρακτηριστικό στοιχείο της περιοχής της Αχαΐας, τα τελευταία χρόνια έχει πληγεί σημαντικά όπως προείπαμε, σε σημείο που οι συνέπειες της αδυναμίας του να είναι εμφανείς στην τάση της συνολικής ενεργού ζήτησης για την περιοχή, λόγω σημαντικής μείωσης του διαθέσιμου εισοδήματος.

Με βάση των διαπιστώσεων που έγιναν στην προηγούμενη ενότητα προσδιορίζονται συγκεκριμένες προτάσεις, στην κατεύθυνση βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων παρεμβάσεων, που θα ήταν δυνατόν να υποβοηθήσουν την αντιμετώπιση των αδυναμιών:

1. Βελτίωση των υποδομών

- Εξασφάλιση των αναγκαίων ποσοτήτων νερού για την λειτουργία των βιομηχανικών μονάδων στη ΒΙ.ΠΕ Πατρών με την κατασκευή του φράγματος Πείρρου – Παραπείρρου.
- Βελτίωση οδικής και δημιουργία σιδηροδρομικής επικοινωνίας της ΒΙ.ΠΕ με τα εθνικά δίκτυα και την ενδοχώρα της Αχαΐας.
- Αναβάθμιση υπηρεσιών ΟΤΕ
- Μεταφορά φυσικού αερίου, προκειμένου να επιτευχθεί μείωση του κόστους λειτουργίας.
- Οργάνωση και λειτουργία σταθμού Α βοηθειών στην ΒΙ.ΠΕ Πατρών, υπηρεσιών ασφάλισης προσωπικού. Πυροσβεστικού σταθμού.

2. Οργάνωση χώρου εγκατάστασης επιχειρήσεων εξειδικευμένου βιοτεχνικού χαρακτήρα (τεχνοπόλεις).

3. Δημιουργία Ειδικού Πάρκου στους χώρους της Πειραιϊκής – Πατραϊκής, που θα μπορούσε να περιλαμβάνει:

- Κέντρο μεταλλικών κατασκευών.
- Κέντρο τυπογραφίας, γραφικών τεχνών.
- Ινστιτούτο κλωστοϋφαντουργίας.
- Κέντρο τεχνικής εκπαίδευσης και πληροφόρησης.
- Κέντρο παραγωγής έτοιμου ενδύματος υψηλής ποιότητας.

4. Οργάνωση χωρών εγκατάστασης και λειτουργίας των πάσης φύσεως Βιοτεχνικών Επιχειρήσεων σε δυο χώρους (βιοτεχνικά πάρκα).

Σαν πλέον ενδεδειγμένοι χώροι θα μπορούσαν να χαρακτηρισθούν τα δυο άκρα – είσοδοι της πόλης της Πάτρας (στις προς Αθηνά και προς Πύργο κατευθύνσεις).

Τα βιοτεχνικά αυτά πάρκα θα μπορούσαν να δώσουν τη δυνατότητα για:

- Μείωση κόστους εγκατάστασης.
- Έλεγχο και περιορισμό ρυπογόνων για το περιβάλλον λειτουργιών.
- Περιορισμό της άναρχης οδικής κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης.
- Επίλυση σε σημαντικό βαθμό του προβλήματος της στάθμευσης.

5. *Λειτουργία γραφείου ή υπηρεσίας τυποποίησης προϊόντων, που παράλληλα θα περιεχέει συμβουλές – οδηγίες στις επιχειρήσεις.*
6. *Δημιουργία Υπηρεσίας σύνδεσης των επιχειρήσεων με το Επιστημονικό Πάρκο.*
7. *Δημιουργία Γραφείου υποδοχής επιχειρήσεων, που θα εγκαθίστανται στην ΒΙ.ΠΕ.*
8. *Έρευνα δυνατοτήτων επαναλειτουργίας τμημάτων της Πειραιϊκής – Πατραϊκής ή άλλων βιομηχανικών μονάδων, κάτω από όρους ανταγωνισμού και βιωσιμότητας με καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Σαν μια τέτοια λύση θεωρείται η προώθηση της πρότασης του Δήμου της Πάτρας για την Αναπτυξιακή Αχαΐας, μέσα από την οποία υπάρχει η δυνατότητα επαναλειτουργίας σε σημαντικό βαθμό τμημάτων βιομηχανιών, αλλά και η προώθηση σε συγκεκριμένη κατεύθυνση λύσεων στα προβλήματα ανάπτυξης της περιοχής. (Πανδής Ν. 1998)*

Η απάντηση λοιπόν στην αποβιομηχάνιση οφείλει να εστιάζει όχι στη διαίωνιση της προηγούμενης κατάστασης αλλά στην επικράτηση μιας νέας, καλύτερα προσαρμοσμένης στα σύγχρονα δεδομένα, οικονομικής δραστηριότητας. Αυτό που προέχει δεν είναι η σωτηρία των προβληματικών κλάδων και επιχειρήσεων, αλλά η αναδιάρθρωση της οικονομίας. Η λογική των επιδοτήσεων το μόνο που επιτυγχάνει είναι η κατασπατάληση πόρων που θα μπορούσαν να επενδυθούν για ανάπτυξη, προκειμένου να αναβληθεί προσωρινά ο επιθανάτιος ρόγχος των προβληματικών επιχειρήσεων. (Χρυσοχοϊδης Μ. 2006)

Η αποβιομηχάνιση λοιπόν δεν είναι απλώς μια καταστροφή. Είναι μια διαδικασία προσαρμογής, η οποία με την κατάλληλη διαχείριση μπορεί να δώσει νέα αναπτυξιακή προοπτική. Αυτό όμως δεν συμβαίνει αυτόματα. Απαιτείται η ενεργός συνδρομή της πολιτείας η οποία οφείλει, αφού αναλύσει το σύγχρονο οικονομικό περιβάλλον, να εντοπίσει τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που σήμερα διαθέτει κάθε περιοχή και να εκπονήσει ένα νέο, μακροπρόθεσμο αναπτυξιακό σχεδιασμό. Η πολιτεία έχει την υποχρέωση να δημιουργήσει τις κατάλληλες υποδομές και να προσφέρει τα απαραίτητα κίνητρα για την προσέλκυση επενδύσεων. (Χρυσοχοϊδης Μ. 2006)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΧΩΡΟ

2.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Ο Βόλος είναι πόλη της Θεσσαλίας, χτισμένος στον μυχό του Παγασητικού κόλπου, κοντά στην θέση της αρχαίας Ιωλκού στους πρόποδες του Πηλίου. Είναι μία από τις μεγάλες πόλεις της χώρας μας και ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της και ο μόνιμος πληθυσμός του, σύμφωνα με την απογραφή του 2001, ανέρχεται σε 82.439 κατοίκους. Το ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου έχει πληθυσμό 119.470 κατοίκους και είναι το έκτο σε πληθυσμό αστικό κέντρο της Ελλάδας (μετά την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη, την Πάτρα, το Ηράκλειο και τη Λάρισα).

Η βιομηχανική ανάπτυξη που γνώρισε ο Βόλος έως τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια δεν είχε ανάλογη συνέχεια κατά το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα. Μεγάλα εργοστάσια όπως η καπνοβιομηχανία Ματσάγγου, οι σιδηρουργίες Γκλαβάνη και Σταματελόπουλου, και η υφαντουργία Παπαγεωργίου έπαψαν να λειτουργούν. Η λειτουργία της Βιομηχανικής Ζώνης από το 1969 οδήγησε σε μία προσωρινή βιομηχανική άνθιση με την εγκατάσταση νέων βιομηχανιών. Όμως στα μέσα της δεκαετίας του 1980, η αποβιομηχάνιση του Βόλου άρχισε να γίνεται πλέον γεγονός.

Σήμερα, στην περιοχή εξακολουθούν να λειτουργούν ορισμένες μεγάλες βιομηχανικές μονάδες, όπως το εργοστάσιο «Όλυμπος» της ΑΓΕΤ «Ηρακλής», η «Χαλυβουργία Ελλάδος» πρώην Χαλυβουργία Θεσσαλίας, το εργοστάσιο ρητίνης ΡΕΤ της VPI, το εργοστάσιο χαλυβδόφυλλων της Κόντι, το εμφιαλωτήριο της ΕΨΑ, κ.ά. Ωστόσο, η οικονομία του Βόλου στηρίζεται πλέον κατά κύριο λόγο στο εμπόριο, τις υπηρεσίες και τον τουρισμό, και κατά δεύτερο λόγο στην βιοτεχνία και την βιομηχανία.

Με την Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN, η οποία απευθύνεται σε αστικές συνοικίες με ιδιαίτερα έντονα κοινωνικό-οικονομικά προβλήματα, έχει πραγματοποιηθεί

ανάπλαση στις προβληματικές περιοχές του Βόλου που επλήγησαν από την αποβιομηχάνιση.

Στόχος του προγράμματος ήταν η στήριξη της περιοχής, η βελτίωση της κοινωνικής υποδομής, η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και η διαμόρφωση προϋποθέσεων οικονομικής ανάκαμψης. Με τον τρόπο αυτό επιδιώχθηκε η βελτίωση των συνθηκών ζωής και δράσης των κατοίκων και η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής. Αυτό πραγματοποιήθηκε με την:

- Δημιουργία νέων βιώσιμων οικονομικών δραστηριοτήτων
- Στήριξη της απασχόλησης
- Αναβάθμιση και ανάδειξη της περιοχής (πολεοδομικές παρεμβάσεις)
- Ενδυνάμωση της κοινωνικής συνοχής (νέες υποδομές και δράσεις στήριξης)

Ειδικότερα από το πρόγραμμα προτείνονται:

- Απόκτηση, κατασκευαστικές προσαρμογές, εξοπλισμός πρώην κεραμοποιείου Τσαλαπάτα.
- Δημιουργία Κέντρου Ενεργειακών Εφαρμογών στο πρώην Απεντομωτήριο.
- Κτιριακές προσαρμογές και εξοπλισμός πρώην Μεταξουργείου.
- Πολεοδομικές παρεμβάσεις στην περιοχή Παλαιών και οδό Ρ. Φεραίου.
- Πολεοδομικές παρεμβάσεις στην περιοχή Προσφυγικών
- Δημιουργία Κέντρου άθλησης και Νεολαίας στο πρώην εργοστάσιο Αδαμόπουλου.
- Υποδομές για ειδικές κοινωνικές ομάδες στο παλιό εργοστάσιο Στρυχοκάρπου.
- Υποδομές για ειδικές κοινωνικές ομάδες στην περιοχή Προσφυγικών.
- Αποκατάσταση ή ανακατασκευή και επανάχρηση παλιών εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κτιρίων, για την ενθάρρυνση νέων οικονομικά βιώσιμων οικονομικών δραστηριοτήτων και την στέγαση νέων κοινωνικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων

Συγκεκριμένα το πρώην εργοστάσιο Τσαλαπάτα βρίσκεται στη συνοικία των Παλαιών, μεταξύ της δυτικής πλευράς του φρουρίου και του χείμαρρου Κραυσίδα. Κτίστηκε το 1925 από τους αδελφούς Σπ. και Νικ. Τσαλαπάτα. Το πλινθοκεραμοποιείο λειτούργησε για πενήντα χρόνια αποτελώντας μία από τις πιο

ονομαστές βιομηχανίες της περιοχής και το 1975 έπαυσε να λειτουργεί. (www.i-politismos.gr 2007)

Το συγκρότημα καταλαμβάνει έκταση 22,65 στρεμμάτων περίπου και αποτελεί ένα πολύ σπουδαίο δείγμα διασωθείσας βιομηχανικής αρχιτεκτονικής όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και σε ολόκληρη την Ευρώπη. Η ιστορική σημασία του εργοστασίου, η ανάγκη διατήρησης της βιομηχανικής κληρονομιάς, αλλά και η θέση-κλειδί που κατέχει στον ιστό της πόλης, το καθιστούν πόλο έλξης της ευρύτερης περιοχής του Δήμου Βόλου.



Εικόνα 2.1.1: Συγκρότημα Τσαλαπάτα
Πηγή: www.i-politismos.gr

Σήμερα στο συγκρότημα αυτό λειτουργεί ένας νέος, ολοζώντανος Πολυχώρος Πολιτιστικής Κληρονομιάς και Σύγχρονης Δημιουργίας. Το «ξαναζωντάνεμα» του συγκροτήματος Τσαλαπάτα ανατέθηκε, ύστερα από διαγωνισμό το 2004, αφενός στην «Ιωλκός Αναπτυξιακή Ψυχαγωγική Α.Ε.», θυγατρική της ΓΕΚ Α.Ε. Συμμετοχών, Ακινήτων και Κατασκευών η οποία έχει αναλάβει την ανάπτυξη, λειτουργία και εκμετάλλευση των πολιτιστικών, ψυχαγωγικών και εμπορικών χώρων και αφετέρου στο Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, το οποίο ανέλαβε την διαχείριση των μουσειακών χώρων.

Ειδικότερα, ο νέος Πολυχώρος περιλαμβάνει:

Α) Μουσείο Βιομηχανικής Ιστορίας, το οποίο στοχεύει στην ανάδειξη και αξιοποίηση των εγκαταστάσεων καθώς και του μηχανολογικού εξοπλισμού του παλιού πλινθοκεραμοποιείου.

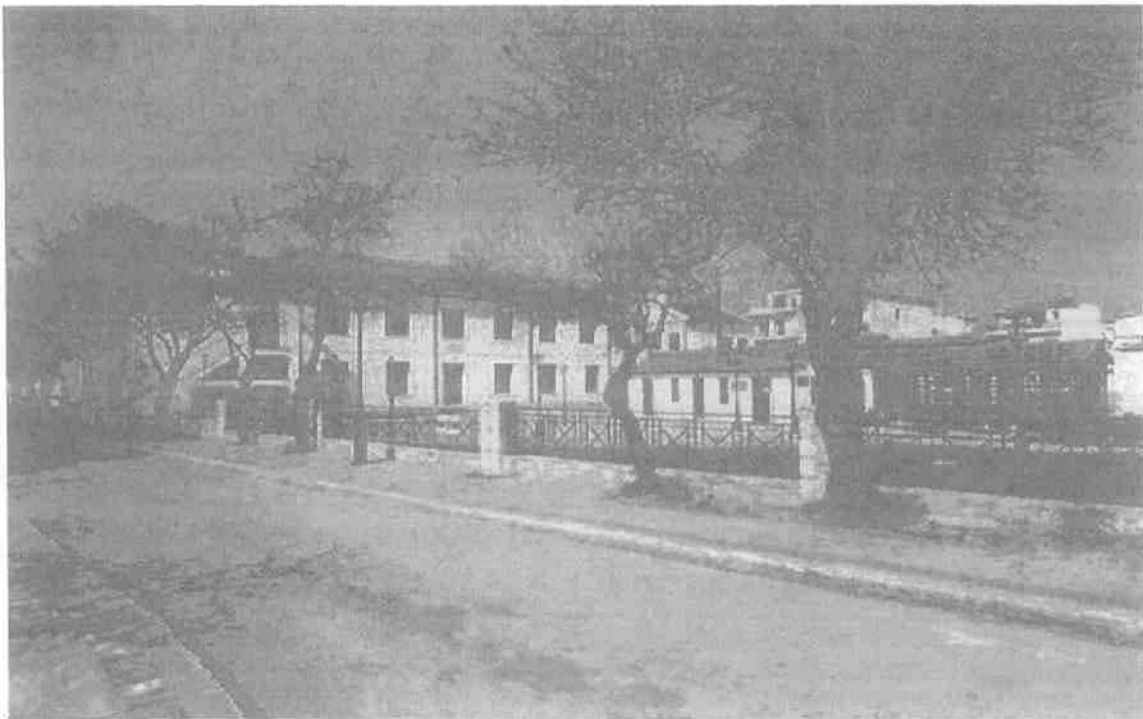
Β) Πολιτιστικούς, Ψυχαγωγικούς και Εμπορικούς Χώρους που μεταξύ άλλων περιλαμβάνουν χώρους αναψυχής, πολιτιστικών, μορφωτικών και καλλιτεχνικών εκδηλώσεων.

Οι παραπάνω χώροι, μαζί με το Μουσείο αποτελούν τόσο ένα πολυδύναμο και πολυπρόσωπο πυρήνα πολιτισμού, όσο και έναν τόπο σύγχρονης δημιουργίας. Οι μη

μουσειακοί χώροι του συγκροτήματος είναι δομημένοι σε θεματικές ενότητες συμβατές με τις νέες χρήσεις:

- Πλατεία Γεύσης
- Στοά Τέχνης (εργαστήρια)
- Υπαίθριοι & κλειστοί χώροι συνάθροισης κοινού
- Γραμμική Αγορά
- Υπαίθριοι χώροι

Το Μεταξουργείο ήκμασε στις αρχές του 20ου αιώνα, αλλά συνέχισε τη λειτουργία του μέχρι το 1992. Βρίσκεται σε κεντρική θέση στο Δήμο Νέας Ιωνίας και περιλαμβάνει κτίρια 2.750 τ.μ. σε μια έκταση 4 στρεμμάτων. Η χρήση του περιήλθε στο Δήμο Ν. Ιωνίας με χρηματοδότηση 300 εκ. δρχ. από πόρους του Εθνικού Ταμείου Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (ΕΤΕΡΠΣ). Το Παλιό Μεταξουργείο Ν.Ιωνίας είναι συνδεδεμένο με την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής από τις αρχές του αιώνα, όταν το εμπόριο μεταξιού ανθούσε στα χωριά του Πηλίου και ιδιαίτερα στη Μακρυνίτσα. Η λειτουργία του σταμάτησε οριστικά μόλις το 1992.



Εικόνα 2.1.2: Μεταξουργείο

Πηγή: www.diki.gr

Στόχος του προγράμματος URBAN είναι η δημιουργία ενός σύνθετου επαγγελματικού και πολιτιστικού κέντρου που περιλαμβάνει:

- 15 παραγωγικά εργαστήρια και μικρές εμπορικές επιχειρήσεις στους τομείς της χειροτεχνίας - μικρής βιοτεχνίας.
- Μουσείο Μεταξιού.
- Χώρους εκθέσεων και πολιτισμού (αίθουσα πολλαπλών χρήσεων).
- Χώρους αναψυχής (καφέ, μικρό εστιατόριο, ουζερί).
- Συμπληρωματικές υποστηρικτικές χρήσεις (γραμματειακή και λογιστική στήριξη).

Σκοπός του έργου είναι η χρησιμοποίησή του σαν εκκολαπτήριο νέων επιχειρήσεων. Ειδικότερα θα φιλοξενήσει νέους επαγγελματίες που θα τροφοδοτήσουν διάφορες σχολές παραδοσιακών επαγγελμάτων, που έχουν σχέση κυρίως με το "νήμα".

Το Απεντομωτήριο κτίστηκε το 1963 από το Υπουργείο Γεωργίας και χρησιμοποιήθηκε για την απεντόμωση οσπρίων και άλλων καρπών. Υπολειπορούσε τα τελευταία χρόνια και τελικά παραχωρήθηκε στο Δ. Βόλου το 1994.

Από το πρόγραμμα URBAN προτάθηκε η δημιουργία Κέντρου Ενεργειακών Εφαρμογών στο πρώην Απεντομωτήριο. Στο χώρο αυτό σήμερα βρίσκεται το Περιφερειακό Ενεργειακό Κέντρο Θεσσαλίας, το οποίο ιδρύθηκε με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και λειτουργεί υπό την αιγίδα της Δημοτικής Επιχείρησης Μελετών-Κατασκευαστών & Ανάπτυξης Βόλου (ΔΕΜΕΚΑΒ). Η δράση του καλύπτει το χώρο της Θεσσαλίας και τα κύρια αντικείμενά του είναι η βελτιστοποίηση της ενεργειακής υποδομής, η διαχείριση και ο εξορθολογισμός της ενεργειακής κατανάλωσης και η προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Βλέπουμε λοιπόν πως στο πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου οι αρνητικές συνέπειες της αποβιομηχάνισης κατάφεραν να εξαλειφθούν και να δημιουργήσουν ένα ευχάριστο και με πολλές προοπτικές ανάπτυξης αστικό περιβάλλον. Το αποτέλεσμα αυτό είναι προϊόν σωστής οργάνωσης και αξιοποίησης των πλεονεκτημάτων της περιοχής τα οποία βοήθησαν στην ανάδειξή της.

2.2 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Το Ηράκλειο βρίσκεται στην Κρήτη και έχει 130.914 κατοίκους (απογραφή 2001) και συνολική επιφάνεια 120 τετραγωνικά χιλιόμετρα, είναι η τέταρτη (μετά από την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και την Πάτρα) μεγαλύτερη σε έκταση και πληθυσμό πόλη της Ελλάδας, η πρωτεύουσα και ο μεγαλύτερος λιμένας της Κρήτης. Ο δήμος Ηρακλείου έχει πληθυσμό 137.711 κατοίκους. Κύριοι οικονομικοί τομείς της πόλης είναι ο τουρισμός, η γεωργία και το εμπόριο. Διαθέτει βιομηχανική περιοχή, ένα από τα μεγαλύτερα σε κίνηση αεροδρόμια της χώρας (αεροδρόμιο "Νίκος Καζαντζάκης") και ένα πολύ εμπορικό λιμάνι.

Η περιοχή που θα μας απασχολήσει είναι αυτή του δυτικού παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου Κρήτης. Η περιοχή αυτή απέκτησε σαφή βιοτεχνικό - βιομηχανικό χαρακτήρα. Εξ αιτίας αυτής της βιομηχανικής και βιοτεχνικής ανάπτυξης κοντά στα εργοστάσια δημιουργήθηκαν οι γειτονιές που εγκαταστάθηκαν οι άνθρωποι, πρόσφυγες στην πλειοψηφία τους, που αποτελούσαν το εργατικό δυναμικό του πρώτου αυτού βιομηχανικού πυρήνα του Ηρακλείου.

Σήμερα η περιοχή αυτή παρουσιάζει έντονα στοιχεία υποβάθμισης. Ολόκληρη η περιοχή έχει υψηλό επίπεδο ανεργίας μακράς διάρκειας, υψηλό επίπεδο φτώχειας και αποκλεισμού, ιδιαίτερα υποβαθμισμένο περιβάλλον, σημαντικές ελλείψεις ικανοτήτων και δεξιοτήτων του ανθρωπογενούς δυναμικού και ειδικές ανάγκες για ανασυγκρότηση λόγω τοπικών οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων. (Οικονόμου Δ. 2000)

Η υποβάθμιση του περιβάλλοντος της περιοχής είναι ιδιαίτερα αισθητή στο παραλιακό μέτωπο όπου έχουν συγκεντρωθεί μεγάλες βιομηχανικές μονάδες και μέχρι σήμερα λειτουργούσε και η λαχαναγορά ολόκληρου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος του Ηρακλείου. Η εικόνα της υποβάθμισης στο σημείο αυτό συνίσταται στην μόλυνση του γραφικού και ιστορικού κόλπου του Δερματά από οχετούς, στην ύπαρξη εγκαταλελειμμένων μεγάλων κτιρίων (ΔΕΗ, βιοτεχνικά κτίρια, Καπνοκοπήριο) καθώς και στην μέχρι πρότινος ύπαρξη οχλουσών και ρυπογόνων λειτουργιών (Λαχαναγορά, συνεργεία). (Οικονόμου Δ. 2000)

Με την Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN, η οποία καθορίζει τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη των πόλεων και των προαστίων που διέρχονται κρίση, υπέρ μιας αειφόρου αστικής ανάπτυξης της οποίας πρωταρχικός στόχος του προτεινόμενου προγράμματος είναι η οικονομική και κοινωνική αναζωογόνηση των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών του δυτικού παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εφικτότητα στην πραγματοποίηση του στόχου αυτού είναι η παράλληλη εξασφάλιση τριών σημαντικών παραμέτρων:

- της καινοτομίας τόσο σε επίπεδο προσέγγισης όσο και αναφορικά με το περιεχόμενο των παρεμβάσεων,
- και της αειφορικής διάστασης, επειδή η οικονομική και κοινωνική αναβάθμιση της περιοχής πρέπει να απαιτητάς να συνδυασθεί με την προστασία και αναβάθμιση του περιβάλλοντός της, και
- της ανάγκης για ανάπτυξη της γνώσης και ανταλλαγής εμπειριών σε σχέση με τις πρακτικές αναζωογόνησης περιοχών σε κρίση έτσι ώστε όχι μόνο να εμπλουτισθεί το σχεδιαζόμενο πρόγραμμα με την εμπειρία άλλων αντίστοιχων παρεμβάσεων αλλά και την εξασφάλιση της παραδειγματικής του επενέργειας σε νέους χώρους.

Για την επίτευξη όλων των παραπάνω στόχων προτείνεται η προώθηση ολοκληρωμένου προγράμματος παρέμβασης που έχει ταυτόχρονα οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική διάσταση και περιλαμβάνει ενέργειες τόσο αναδιοργάνωσης και αναβάθμισης του περιβάλλοντος όσο και οικονομικό-κοινωνικής ανασυγκρότησης της περιοχής.

Πιο συγκεκριμένα, προτείνονται τα παρακάτω:

- Στο παραλιακό μέτωπο της Αγίας Τριάδας, προτείνεται η δημιουργία δικτύου πολιτιστικών δραστηριοτήτων με κεντρικό πυρήνα τον χώρο της πρώην λαχαναγοράς και βασικούς πόλους ενδιαφέροντος το προτεινόμενο Μουσείο Φυσικής Ιστορίας Κρήτης που θα εγκατασταθεί στο κτιριακό συγκρότημα της πρώην Ηλεκτρικής, το υπό ανέγερση Μουσείο Βυζαντινής Αγιογραφίας στο κτιριακό συγκρότημα του πρώην καπνοκοπηριού, το υπάρχον Ιστορικό Μουσείο στα ανατολικά της περιοχής και ο προτεινόμενος χώρος δραστηριοτήτων

ενημέρωσης, απασχόλησης και πολιτισμού στον χώρο της πρώην λαχαναγοράς. Με την υλοποίηση του προγράμματος, η αποβιομηχανοποιημένη εντός των τειχών ζώνη μετατρέπεται σε δίκτυο πολιτιστικών δραστηριοτήτων με παράλληλη διατήρηση της ιστορικής μνήμης της περιοχής.

- Εκτός από την δημιουργία νέων κοινωνικό-οικονομικών δομών στην εν λόγω περιοχή, ιδιαίτερη είναι η σημασία που αποκτά η δημιουργία του Μουσείου Φυσικής Ιστορίας και των συνοδευτικών δραστηριοτήτων του (κέντρο περιβαλλοντικής κατάρτισης). Η αξιοποίηση του υπάρχοντος κτιριακού κελύφους για την στέγασή του θα αναβαθμίσει οπτικά την περιοχή, ενώ οι ροές ανθρώπων που θα δημιουργηθούν εξαιτίας του δικτύου δραστηριοτήτων που δημιουργείται (μεταξύ του συγκεκριμένου μουσείου, των άλλων δυο μουσείων και των δραστηριοτήτων που θα εγκατασταθούν στην παλιά λαχαναγορά) θα αναζωογονήσουν την ευρύτερη περιοχή. Επιπλέον, η λειτουργία του κέντρου περιβαλλοντικής κατάρτισης θα συμβάλλει στην αύξηση της απασχόλησης των κατοίκων της περιοχής μελέτης.
- Στην περιοχή των Καμινίων προτείνονται πολεοδομικές παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης του δικτύου κοινοχρήστων χώρων και εξυγίανσης του αστικού ιστού. Η ανεπάρκεια ελεύθερων χώρων και χώρων κυκλοφορίας πεζών δημιουργούν προβλήματα περιβαλλοντικής υποβάθμισης που έχουν αντίκτυπο στην καθημερινή ζωή των κατοίκων της περιοχής. Οι παρεμβάσεις αυτές στοχεύουν στην εξασφάλιση λειτουργικής σύνδεσης μεταξύ των κεντρικών χώρων της περιοχής, στην αύξηση του χώρου των πεζών και την ουσιαστική και επαρκή σύνδεση του αστικού ιστού με το παραλιακό μέτωπο. Η σύνδεση αυτή θα πρέπει να μελετηθεί και υλοποιηθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να παρακάμπτεται επαρκώς το πρόβλημα που προβλέπεται να δημιουργήσει η κατασκευή του νέου παραλιακού άξονα αλλά και να εξασφαλίζονται οι αναγκαίοι χώροι αναψυχής για τον οικισμό.
- Για το σύνολο περιοχή μελέτης προτείνεται η ενίσχυση της απασχόλησης και της κοινωνικής συνοχής και ιδιαίτερα η ενίσχυση και ο εκσυγχρονισμός των πολύ μικρών επιχειρήσεων της περιοχής και η εφαρμογή ενεργειών κατάρτισης για την βελτίωση των ικανοτήτων του εργατικού δυναμικού. Οι υπάρχουσες επιχειρήσεις έχουν ανάγκη στήριξης και ενίσχυσης αφού αντιμετωπίζουν προβλήματα λόγω του παρωχημένου εξοπλισμού τους αλλά και των πολεοδομικών προβλημάτων

και της γενικής υποβάθμισης της περιοχής. Παράλληλα, λαμβάνοντας υπόψη το υψηλό ποσοστό ανεργίας και το γεγονός ότι πολλοί από του ανέργους είναι σχετικά νέοι με μέτριο έως ικανοποιητικό επίπεδο κατάρτισης φαίνεται ότι υπάρχει ανθρώπινο δυναμικό για την δημιουργία μικρών επιχειρήσεων.

Για να έχουν ουσιαστικό όφελος οι παραπάνω ενέργειες για την περιοχή μελέτης απαιτείται η συνέργεια ειδικά επεξεργασμένων μέτρων προσαρμογής των υποκειμενικών δυνατοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού της περιοχής. Εν όψει της ανάγκης αυτής προτείνεται η ενίσχυση της απασχόλησης και της κοινωνικής συνοχής και ιδιαίτερα η ενίσχυση και ο εκσυγχρονισμός των πολύ μικρών επιχειρήσεων της περιοχής, ενέργειες κατάρτισης για την βελτίωση των ικανοτήτων του εργασιακού δυναμικού, νέες δομές υποστήριξης της οικογένειας, των εργαζομένων μητέρων και των κοινωνικά αποκλεισμένων και ιδιαίτερα των ηλικιωμένων που αποτελούν σημαντικό ποσοστό των κατοίκων εκτεταμένων τμημάτων του οικισμού. (Οικονόμου Δ. 2000)

Ιδιαίτερη μέριμνα έχει αποδοθεί στην προώθηση καινοτομικών ενεργειών καθώς και ενεργειών που αποσκοπούν στην προστασία του περιβάλλοντος. Θα πρέπει παράλληλα να τονισθεί ότι η δραστική αλλαγή των χρήσεων γης στην πρώην βιομηχανική περιοχή του παραλιακού μετώπου της Αγίας Τριάδας και η οργάνωση του χώρου με βάση δραστηριότητες κατάρτισης και πολιτισμού με παράλληλη διατήρηση της ιστορικής μνήμης, αποτελεί σημαντική καινοτόμο ενέργεια που αναφέρεται στην προσέγγιση του ζητήματος. (Οικονόμου Δ. 2000)

Βλέπουμε λοιπόν ότι παρεμβάσεις οι οποίες στηρίζονται στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος καθώς και στην αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού σε συνδυασμό με την προώθηση του πολιτισμού είναι ικανά εργαλεία για την αντιμετώπιση των προβληματικών περιοχών που συναντούμε συχνά στα αστικά κέντρα και θα ήταν σωστό να χρησιμοποιηθούν και στην περιοχή μελέτης μας.

2.3 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΜΠΙΛΜΠΑΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ

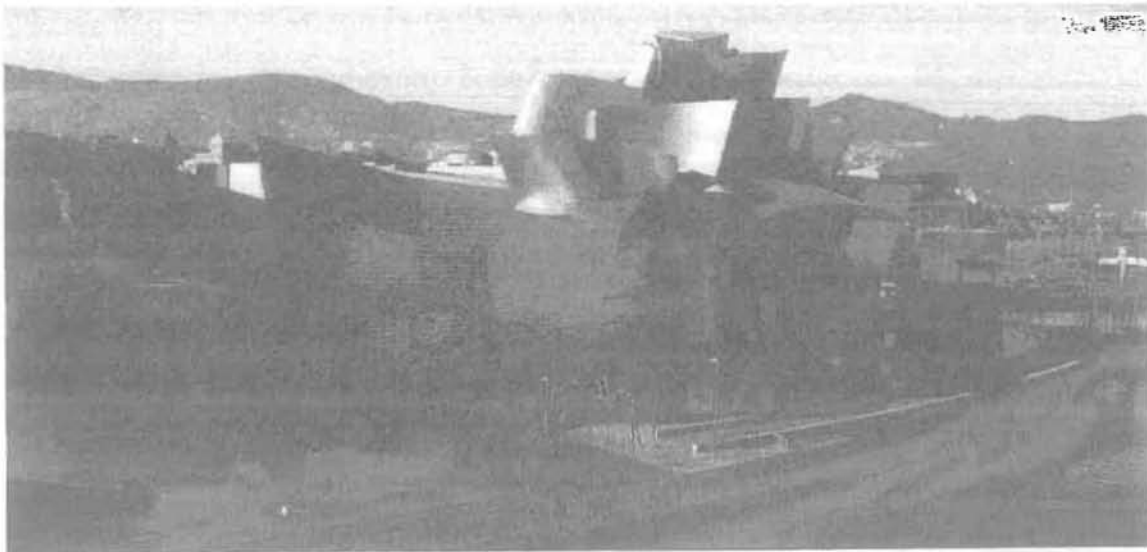
Τα τελευταία χρόνια έχουν πραγματοποιηθεί σειρά παρεμβάσεων σε πόλεις που γνώρισαν τη βιομηχανική παρακμή με σκοπό την αναγέννησή τους. Σε πολλές από αυτές, οι δραστηριότητες του πολιτισμού έπαιξαν το ρόλο υποκατάστατου της παρακμάζουσας βιομηχανίας ή άλλων δραστηριοτήτων. Σε πολλές περιοχές και πόλεις στην Ευρώπη και στις άλλες ηπείρους, ιδίως δε μεταξύ αυτών στις ΗΠΑ, αναζητούνται τρόποι αναζωογόνησης των πόλεων και προώθησης της ανάπτυξής τους. (Κλουτσινιώτη Ο. 2002) Έχει λοιπόν σημασία να αναλυθούν οι διεθνείς εμπειρίες από ανάλογες προσπάθειες.

Η δημοφιλέστερη περίπτωση αναγέννησης πόλης με βάση τις πολιτιστικές δραστηριότητες είναι το Μπιλμπάο της Ισπανίας. Μέχρι τη δεκαετία του '90, το Bilbao, αποτελούσε αποβιομηχανοποιημένη πόλη με οξυμένα προβλήματα οικονομικής ύφεσης και ανεργίας, με εγκαταλειμμένες ή υπολειπόμενες εγκαταστάσεις παραδοσιακής βαριάς βιομηχανίας στο κέντρο της πόλης δίπλα στο ποτάμι. Το 1997 όμως ολοκληρώθηκε η κατασκευή και στο τέλος του έτους αυτού άρχισε η λειτουργία του Μουσείου Guggenheim σε αυτή την πόλη. Από τότε, εκτιμάται ότι η πόλη έχει προσελκύσει τέσσερα εκατομμύρια τουρίστες, οι οποίοι δημιούργησαν πρόσθετη οικονομική δραστηριότητα ύψους 500 εκατομμυρίων ευρώ. Η δαπάνη των τουριστών για διαμονή, εστίαση, αναψυχή και μεταφορές δημιούργησε φορολογικά έσοδα ύψους 100 εκατ. ευρώ, ποσό που ξεπερνάει ήδη το κόστος δημιουργίας του Μουσείου που ανήλθε στα 84 εκατ. Ευρώ (Plaza, B., 1999).

Σε συνδυασμό με την μεγάλη κλίμακα ανάπλαση της παλαιάς βιομηχανικής περιοχής και τον πρωτοποριακό φυσικός ανασχεδιασμός του αστικού χώρου το Bilbao έχει μετατραπεί σε κέντρο αστικού τουρισμού. Τα πρώτα αποτελέσματα ερευνών σχετικά με την τουριστική ανάπτυξη δείχνουν ότι οι επισκέπτες από το εξωτερικό έχουν αυξηθεί θεαματικά - 43% ανά μήνα του ημερολογιακού έτους. Αντιστοίχως, οι Ισπανοί επισκέπτες (πλην των Βάσκων) έχουν αυξηθεί κατά 20,4% (Plaza, B., 1999).

Ειδικότερα, το κτήριο του Μουσείου Guggenheim και ο πρωτοποριακός σχεδιασμός του από τον Frank. O. Gehry, τεκμηριώνουν με τον καλύτερο τρόπο μια νέα τάση που

αναδύεται διεθνώς και αφορά στον αστικό τουρισμό καθώς και στη σχέση μεταξύ χώρου και επισκέπτη. Ανεξαρτήτως των συγκεκριμένων λειτουργιών και δραστηριοτήτων που μπορεί να φιλοξενοούνται στο χώρο (κτήριο ή δημόσιο υπαίθριο χώρο), ο πρωτοποριακός φυσικός σχεδιασμός του χώρου μπορεί να καταστήσει έκθεμα τον ίδιο το χώρο και να τον μετατρέψει σε αξιοθέατο και πόλο τουριστικής έλξης. Χρησιμοποιώντας τα λόγια της Beatriz Plaza για το Μουσείο Guggenheim, “η avant-garde εικόνα αυτού του μνημειακού κυβιστικού γλυπτού ενός πλοίου έχει σημαντικότερο θετικό αποτέλεσμα για την πόλη του Bilbao τόσο λόγω της ικανότητας του Μουσείου να προσελκύει τουρίστες, όσο και λόγω της βελτίωσης της εικόνας της πόλης. Από τα εγκαίνια του Μουσείου Guggenheim, η πόλη έχει κάνει ένα άλμα μπροστά” (Plaza, B., 1999, p.592).



Εικόνα 2.3.1: Μουσείου Guggenheim

Πηγή: www.guggenheim-bilbao.es

Η ύπαρξη του Μουσείου Guggenheim δεν υπάρχει αμφιβολία ότι έθεσε το Μπιλμπάο στο διεθνή χάρτη. Μετετράπη από μία πόλη με παρακμάζουσα βιομηχανία και ένα λιμάνι του οποίου η ναυπηγική / ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα συρρικνούτο, σε ένα νέο πόλο που προσείλκυσε την προσοχή του διεθνούς κοινού. Η απόφαση για τη δημιουργία του Μουσείου δεν ήταν εύκολη καθώς πολλές κοινωνικές προτεραιότητες (υποστήριξη ανέργων, προγράμματα κατάρτισης, άλλα στοιχεία της φυσικής υποδομής της πόλης και ιδίως των φτωχών συνοικιών της, κίνητρα για την

προσέλκυση επιχειρήσεων) ανταγωνίζονταν για να αποσπάσουν μέρος των περιορισμένων πόρων του προϋπολογισμού.

Υπήρχε εξ αρχής αμφισβήτηση της σκοπιμότητας για τη δημιουργία του Μουσείου, καθώς δεν υπήρχε άλλο προηγούμενο και δεν θεωρείτο καθόλου βέβαιο ότι η δημιουργία του μουσείου από μόνη της ήταν αρκετή για να ξεκινήσει μία τάση ανατροπής της παρακμιακής πορείας της πόλης.

Εκ των υστέρων εκτιμάται ότι η συμβολή του Μουσείου στην ψυχολογική ανάταση των κατοίκων υπήρξε εξ ίσου σημαντικός παράγων για την αναγέννησή της, όπως και η συμβολή του στη δημιουργία της νέας δραστηριότητας του τουρισμού.

Γίνεται ήδη αντιληπτό όμως στην πόλη ότι το μέλλον της δεν μπορεί να στηριχθεί αποκλειστικά στην τουριστική δραστηριότητα που έφερε και θα συνεχίσει να προσελκύει το Μουσείο. Πρώτον, γιατί είναι πιθανό να περιορισθεί ποσοτικά το ενδιαφερόμενο κοινό στο μέλλον, μετά το πρώτο κύμα επισκεπτών. Δεύτερον, επειδή η ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας που συνεπιφέρει η λειτουργία του Μουσείου δεν μπορεί να καλύψει όλες τις αναπτυξιακές απαιτήσεις της πόλης. Τρίτον, διότι ο τουρισμός θεωρείται πάντοτε ως δραστηριότητα ευάλωτη σε αβεβαιότητες και κρίσεις μικρότερης ή μεγαλύτερης έντασης.

Ως εκ τούτου, η πόλη επιδιώκει να αναπτύξει πιο ολοκληρωμένα την φυσική και την παραγωγική υποδομή της, ώστε να ενθαρρύνεται και να υποστηρίζεται η δημιουργία παραγωγικών μονάδων σε όλους τους τομείς δραστηριότητας. Κύριο χαρακτηριστικό όμως όλων αυτών των επιδιώξεων είναι ο ιδιαίτερος ρόλος που αποδίδεται στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό που χρησιμοποιείται για να δημιουργηθεί ο νέος χαρακτήρας της πόλης σε συνδυασμό ή ακόμη και σε αντίθεση με τα παραδοσιακά χαρακτηριστικά της. Έτσι, τα περισσότερα νέα κτίρια της πόλης σχεδιάστηκαν ή σχεδιάζονται σήμερα από αρχιτέκτονες παγκόσμιας εμβέλειας:

- Το Μουσείο Guggenheim από τον Gehry
- Το μετρό της πόλης από τον Norman Foster
- Το αεροδρόμιο από τον Santiago Calatrava, όπως και μια νέα γέφυρα πάνω από τον ποταμό Νέρβιον

- Ένα νέο εμπορικό κέντρο (mall) από τον Robert Stern

Ενώ όμως προωθούνται αυτές οι εξελίξεις και εφαρμογές και αναγνωρίζεται ότι συνολικά προωθούν την ανάπτυξη και έχουν θετικά και ορισμένες φορές εντυπωσιακά αποτελέσματα, δεν είναι ικανές από μόνες τους να λύσουν όλα τα προβλήματα ανάπτυξης των πόλεων. Από την εμπειρία όχι μόνο του Μπιλμπάο, αλλά και άλλων πόλεων που επένδυσαν στην αναβάθμιση των κέντρων τους, (π.χ., Γλασκώβη, Βαρκελώνη) παρατηρείται ότι οι παρακμασμένες ή φτωχές γειτονιές που υπήρχαν στη θέση τους δεν εξαλείφθηκαν, αλλά απλώς μετακόμισαν στις παρυφές των πόλεων. Εκτός αυτού, οι επενδύσεις για την αναβάθμιση του κέντρου έχουν ένα κόστος ευκαιρίας, το κόστος δηλαδή της μη πραγματοποίησης άλλων δράσεων για τις οποίες δεν απομένουν πόροι. Ως εκ τούτου επισημαίνεται ότι οι δράσεις αναπλάσεων που στηρίζονται στην ανάπτυξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων και αναψυχής δεν μπορούν να είναι μεμονωμένες. Αντίθετα χρειάζεται να εντάσσονται σε συνολική στρατηγική ανάπτυξης και να χαρακτηρίζονται από συνέχεια στο χρόνο και συνέπεια στις επιδιώξεις. (Κλουτσινιώτη Ο. 2002)

Συμπερασματικά, στην περίπτωση του Μπιλμπάο της Ισπανίας οι κατευθυντήριοι άξονες ανάπτυξης που χρησιμοποιήθηκαν ήταν αυτοί της προώθησης του πολιτισμού και της αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος με την εισαγωγή καινοτόμων ιδεών και μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεων, που με την σειρά τους συνέβαλαν στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Άρα γίνεται πλέον ξεκάθαρο ότι στην περίπτωση της Πάτρας κάτι ανάλογο θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την προώθηση του πολιτισμού και την εξυγίανση του αστικού περιβάλλοντος της υποβαθμισμένης περιοχής που μελετάται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΤΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

3.1 Η ΠΑΤΡΑ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

3.1.1 ΟΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΠΟΥ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΑΝ ΤΗΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Η πόλη της Πάτρας ανέπτυξε κατά την διάρκεια του περασμένου αιώνα έντονη μεταποιητική δραστηριότητα με τάση εξειδίκευσης κυρίως στους κλάδους της κλωστοϋφαντουργίας, της οινοποιίας, της ζυθοποιίας, της βυρσοδεψίας και του χαρτιού. Η γεωγραφική συγκέντρωση μεγάλου αριθμού βιομηχανιών (κυρίως την δεκαετία του '60) καθιστούσε την Πάτρα βιομηχανικό κέντρο εθνικής σημασίας. Η παραγωγική φυσιογνωμία της Πάτρας ενισχυόταν από την παρουσία του Πανεπιστημίου, και την προωθητική λειτουργία του λιμανιού στην ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών. Η συνύπαρξη Βιομηχανίας-Λιμανιού-Πανεπιστημίου και αξιόλογων κοινωνικών υποδομών προσέδιδε στην πόλη μια σημαντική αναπτυξιακή δυναμική.

Από την δεκαετία του 80 όμως, μια σειρά από δυσμενείς εξελίξεις σε διεθνές, εθνικό και τοπικό επίπεδο διαμόρφωσαν κλίμα αποβιομηχάνισης και αποεπένδυσης στην περιοχή, συμπαρασύροντας ένα πλέγμα συμπληρωματικών οικονομικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων. Στον βαθμό που η βιομηχανία βρισκόταν στο επίκεντρο της τοπικής αναπτυξιακής διαδικασίας, η κάμψη της προκάλεσε σειρά από αρνητικές επιπτώσεις στα βασικά οικονομικά μεγέθη και τις κοινωνικές δομές της περιοχής. Την ύφεση της μεταποίησης ακολούθησαν φαινόμενα διαρθρωτικής ανεργίας, μείωσης των εισοδημάτων και της απασχόλησης.

Η διαδικασία της βιομηχανικής συρρίκνωσης ήταν ιδιαίτερα έντονη το διάστημα 1992-1995, κατά την διάρκεια του οποίου οδηγήθηκαν σε εκκαθάριση ορισμένες από τις πιο σημαντικές βιομηχανίες της πόλης, όπως η Πειραϊκή – Πατραϊκή, η Χαρτοποιία Λαδόπουλου και η Pirelli. Η απασχόληση σε αυτές έφθανε, κατά την ακμή τους, στις 3.000, 1.200 και 530 εργαζόμενους αντίστοιχα. Την φθίνουσα πορεία

της τοπικής μεταποίησης συμπλήρωσε η φυγή του εργοστασίου της ΜΙΣΚΟ, ενώ πρόσφατα διέκοψε την λειτουργία της η παραδοσιακή κλωστοϋφαντουργία «Κρητικός», η οποία και απασχολούσε 250 άτομα. (Κλουτσινώτη Ο. 2002)

Και σήμερα λοιπόν, η διαδικασία της παραγωγικής μετάλλαξης δεν φαίνεται να έχει φθάσει στο τελικό σημείο ισορροπίας. Παρόλα αυτά, από την διαδικασία του παραγωγικού μετασχηματισμού και την μετατόπιση του οικονομικού ενδιαφέροντος σε άλλους τομείς, διαφαίνονται προοπτικές ικανές να δημιουργήσουν μια δυναμική συνολικότερης αναπτυξιακής αναστροφής.

3.1.2 ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Οι παράμετροι που, σε συνδυασμό με τα ενδογενή οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής δημιουργούν ένα ισχυρό μίγμα αναπτυξιακών προοπτικών είναι:

1. Η λειτουργία της Πάτρας ως Δυτική Πύλη της χώρας
2. Η παρουσία του Πανεπιστημίου
3. Οι σημαντικές υποδομές υγείας
4. Οι δυνατότητες ανάπτυξης του Τουρισμού
5. Αξιοποιήσιμο θαλάσσιο μέτωπο

• Δυτική Πύλη

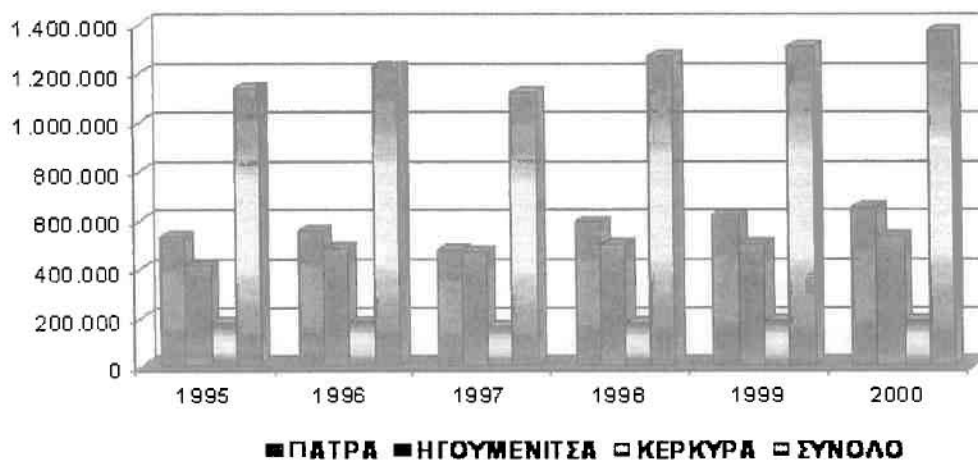
Θαλάσσιες Μεταφορές

Η Πάτρα αποτελεί παραδοσιακά το σημαντικότερο λιμάνι διασύνδεσης της χώρας με την Ιταλία και την Δυτική Ευρώπη. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Στατιστικής Εμπορικής Ναυτιλίας, το λιμάνι της Πάτρας διακινεί 2.828.996 μετρικούς τόνους εμπορευμάτων ετησίως. Η κίνηση εμπορευμάτων εξωτερικού διπλασιάστηκε, κατά τα έτη 1990-1998, ενώ πολλαπλάσια ήταν, κατά την ίδια περίοδο, η αύξηση της κίνησης των φορτηγών (230%). Από το λιμάνι της Πάτρας διακινήθηκε το έτος 2000, το 72% της συνολικής κίνησης των φορτηγών από/προς την Ιταλία. Από την ανάλυση των εμπορευματικών ροών εξωτερικού στο Δυτικό μέτωπο της χώρας, φαίνεται

ξεκάθαρα ότι η Πάτρα διατηρεί ισχυρό προβάδισμα έναντι του ανερχόμενου λιμανιού της Ηγουμενίτσας.

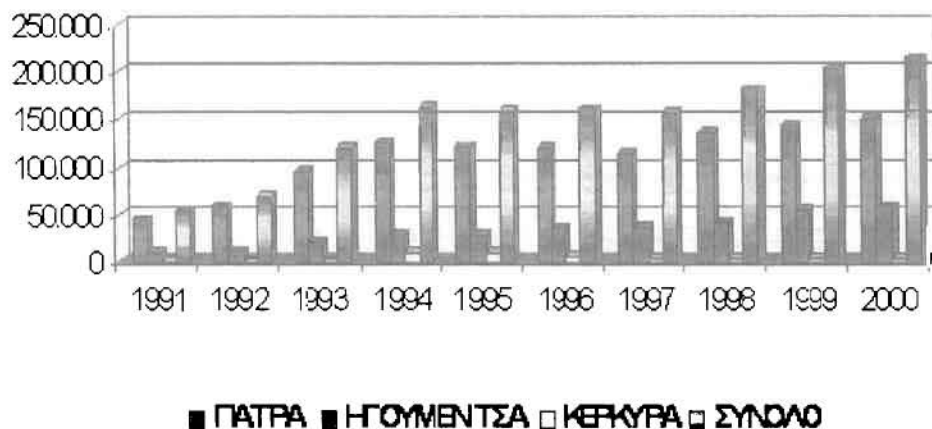
Παρόμοιες διαχρονικές τάσεις εμφανίζει και η επιβατική κίνηση με το ποσοστό της συνολικής επιβατικής κίνησης, από και προς τα λιμάνια της Ιταλίας, που διήλθε από την Πάτρα το έτος 2000 να υπερβαίνει το 49%. Το ίδιο έτος, οι επιβάτες που διακινήθηκαν από/προς το λιμάνι της Πάτρας με προορισμό/αφετηρία τα λιμάνια της Ιταλίας ανήλθαν σε 1.300.918 επιβ. . Τον χαρακτήρα της Πάτρας ως Δυτικής Πύλης της χώρας και κόμβου διασύνδεσης των διευρωπαϊκών δικτύων αναμένεται να ενισχύσει ο υπό κατασκευή νέος λιμένας, η κατασκευή του Δυτικού κατακόρυφου οδικού άξονα (Ιόνια οδός) και τέλος η ολοκλήρωση της γέφυρας του Ρίου-Αντίρριου συντέλεσε στην ενίσχυση αυτού του χαρακτήρα της Πάτρας.

Διάγραμμα 3.1.2.1: Αφίξεις επιβατών στα λιμάνια της Δ. Ελλάδος



Πηγή: ΕΣΥΕ

Διάγραμμα 3.1.2.2: Αφίξεις φορτηγών στα λιμάνια της Δ. Ελλάδος



Πηγή: ΕΣΥΕ

Χερσαίες Μεταφορές

Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Πάτρας στο Δυτικό Μέτωπο της χώρας συναρτώνται άμεσα με την ολοκλήρωση και λειτουργία των μεγάλων μεταφορικών αξόνων. Πιο συγκεκριμένα, η κατασκευή της ΠΑΘΕ και του Δυτικού Άξονα πολλαπλασιάζουν την σημασία της πόλης ως χερσαίου και θαλάσσιου κομβικού σημείου σύνδεσης της Πελοποννήσου με την Δυτική Ελλάδα, την Στερεά αλλά και την Μακεδονία, μέσω της Εγνατίας Οδού. Επιπλέον, η λειτουργία της γέφυρας του Ρίου ενισχύει την συνοχή ανάμεσα στους νομούς της Περιφέρειας Δ. Ελλάδας. Η προγραμματιζόμενη αναβάθμιση του σιδηροδρομικού άξονα Πατρών – Αθηνών, προβλέπεται να δώσει σημαντική ώθηση στην επιβατικές ροές ενώ μακροπρόθεσμα, η αντικατάσταση της σημερινής σιδηροδρομικής γραμμής θα επιτρέψει την ανάπτυξη εμπορευματικής μεταφορικής δραστηριότητας μείζονος σημασίας. Παρ'όλα αυτά σημαντικό μειονέκτημα είναι η απουσία σιδηροδρομικής σύνδεσης της Πάτρας με την Αιτωλοακαρνανία μιας και στη γέφυρα ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου δεν υπάρχει πρόβλεψη για σιδηροδρομική γραμμή και άρα για δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου Δυτικής Ελλάδας.

• Πανεπιστήμιο

Το Πανεπιστήμιο της Πάτρας αναπτύσσεται στην ανατολική είσοδο της πόλης σε έκταση 600στρ. και από το 1964 αποτελεί σημείο αναφοράς για την πόλη. Σήμερα, αποτελεί το τρίτο τριτοβάθμιο ίδρυμα της χώρας και στους χώρους του λειτουργούν 5 σχολές (Φυσικών Επιστημών, Πολυτεχνείο, Επιστημών Υγείας, Κοινωνικών και Ανθρωπιστικών επιστημών, Οικονομίας & Διοίκησης) και 22 τμήματα. Στα ακαδημαϊκά και ερευνητικά του τμήματα φοιτούν και απασχολούνται περισσότερα από 20.000 άτομα συμβάλλοντας καθοριστικά στην οικονομική, κοινωνική και πνευματική ζωή της πόλης. Τις υποδομές τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης συμπληρώνουν τα ΤΕΙ της Πάτρας, με τρεις σχολές και 10.000 φοιτητές, το Ανοικτό Πανεπιστήμιο καθώς και πλήθος ιδιωτικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων. (Πηγή: Πανεπιστήμιο Πατρών)

Ο τεχνολογικός προσανατολισμός της εκπαιδευτικής αλλά κυρίως της ερευνητικής δραστηριότητας του Πανεπιστημίου και των δορυφορικών του φορέων, προσφέρει μία νέα δυνατότητα αναδιάρθρωσης του κοινωνικό-οικονομικού ιστού και της

παραγωγικής βάσης της Πάτρας. Η παραγωγική αξιοποίηση της σύγχρονης τεχνολογίας και των καινοτομικών αποτελεσμάτων της έρευνας, η αφομοίωση από τις τοπικές επιχειρήσεις της υψηλής τεχνολογίας, τόσο στη μεταποίηση όσο και στον τομέα των υπηρεσιών, αποτελούν ένα δοκιμασμένο αποτελεσματικό αναπτυξιακό εργαλείο, ιδιαίτερα σε περιοχές αποβιομηχάνισης, παραγωγικής μετάλλαξης και υψηλής ανεργίας..

• Υποδομές Υγείας

Στις δραστηριότητες που ανάγουν την Πάτρα σε δυναμικό αναπτυξιακό πόλο εθνικής και περιφερειακής σημασίας συμπεριλαμβάνονται και οι προσφερόμενες υπηρεσίες υγείας. Στον νομό Αχαΐας είναι εγκατεστημένο το 67% των κλινών της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (71% των δημοσίων και το 51% των ιδιωτικών κλινών) Οι ημέρες νοσηλείας στα νοσοκομεία του Νομού Αχαΐας αντιπροσωπεύουν το 71% των ημερών νοσηλείας στα νοσοκομεία της περιφέρειας.(Πηγή: ΕΣΥΕ 1998-2001)

Η Πάτρα συγκεντρώνει ολόκληρη την υποδομή της τριτοβάθμιας περίθαλψης (σε υλικοτεχνική υποδομή και προσωπικό) όχι μόνο του Νομού Αχαΐας αλλά και της Περιφέρειας Δυτ. Ελλάδας. Στην Πάτρα λειτουργούν τέσσερα νοσηλευτικά Ιδρύματα με σημαντικότερο το Περιφερειακό Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Πατρών που συμμετέχει σε πρωτοποριακές ιατρικές εφαρμογές. Στο Περιφερειακό Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Πατρών υπάρχουν σήμερα 655 ανεπτυγμένες κλίνες. Ο αριθμός των ασθενών που διανυκτερεύουν στο ΠΠΓΝΠ κυμαίνεται από 410-530. Το απασχολούμενο ιατρικό προσωπικό ανέρχεται σε 464 άτομα και το απασχολούμενο νοσηλευτικό προσωπικό σε 829 άτομα.(Πηγή: Περιφερειακό Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Πατρών)

• Τουρισμός

Η Πάτρα και η ευρύτερη περιοχή της Αχαΐας, διαθέτουν ένα αξιόλογο απόθεμα φυσικών και πολιτιστικών πόρων, ικανών να κινητοποιήσουν τις δυνάμεις της τουριστικής ζήτησης και να προσελκύσουν ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια. Ιδιαίτερα ευνοϊκές συγκυρίες για την προσέλκυση τουριστών ήταν η διοργάνωση των

Ολυμπιακών αγώνων του 2004 και η ανάδειξη της Πάτρας ως πολιτιστικής πρωτεύουσας της Ευρώπης 2006. Αναφορικά με το πρώτο, η γεωγραφική θέση της Πάτρας στον άξονα Αθήνας – Ολυμπίας δημιουργεί συνθήκες διευρυμένης δυνητικής τουριστικής ζήτησης. Ο ρόλος της Πάτρας ως πολιτιστικής πρωτεύουσας σε συνδυασμό με τις ευοίωνες προοπτικές ανάπτυξης του θεματικού τουρισμού, δηλαδή αθλητικού, θρησκευτικού αλλά κυρίως συνεδριακού τουρισμού αποτελούν δραστηριότητες με τεράστια περιθώρια ανάπτυξης ενώ η σύνθεση αυτή του τουριστικού προϊόντος της Πάτρας συνεπάγεται την εισροή ποιοτικού τουρισμού και αυξημένα δυνητικά οφέλη.

• Θαλάσσιο μέτωπο

Η Πάτρα δεν έχει την επαφή που θα έπρεπε με το θαλάσσιο μέτωπό της, όπως άλλες πόλεις (π.χ. Βόλος) Η επί δεκαετίες ανάπτυξη του θαλασσιού μετώπου της πόλης με παρεμβάσεις μη εντασσόμενες σε ένα γενικό σχεδιασμό, με κυριαρχία των λιμενικών-εμπορικών χρήσεων προκάλεσαν διακοπή της συνέχειας των λειτουργιών της πόλης και δυσχέρεια μέχρι αποκλεισμού της πρόσβασης του κοινού στη θάλασσα.

Υπάρχει μια σειρά νέων δεδομένων που επιτρέπουν αισιοδοξία για μια ουσιαστική βελτίωση της σχέσης της Πάτρας ως πόλης με το θαλάσσιο μέτωπό της. Η κατασκευή του νέου λιμανιού και η συνακόλουθη δυνατότητα απελευθέρωσης των χώρων του υπάρχοντος θα ελευθερώσει σημαντικό τμήμα του θαλασσιού μετώπου για τους κατοίκους. Τον στόχο αυτό θα βοηθήσει η υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής στο κεντρικό μέτωπο της πόλης η οποία σήμερα αποτελεί εμπόδιο για τους κατοίκους.

Η αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας μπορεί να συμβάλλει καθοριστικά στην άνοδο της ποιότητας ζωής των κατοίκων και στην δημιουργία υψηλής ποιότητας αστικού περιβάλλοντος, δίνοντας αναπτυξιακή ώθηση στο πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας.

3.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

3.2.1 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

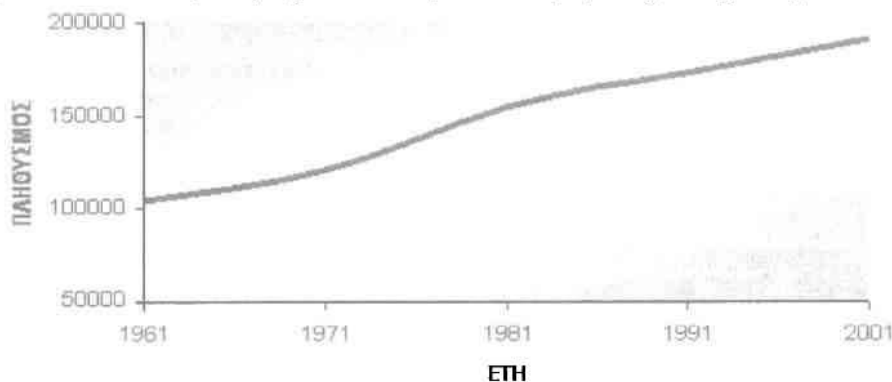
Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η πληθυσμιακή εξέλιξη στον Δήμο και το πολεοδομικό συγκρότημα Πατρών καθώς και η αντίστοιχη εξέλιξη για τον Νομό Αχαΐας.

Πίνακας 3.2.1.1: Πληθυσμιακή Εξέλιξη

ΕΤΟΣ	Δήμος Πατρέων	Πολεοδομικό Συγκρότημα Πατρών	Νομός Αχαΐας	Πληθ. Πολ. Συγκρ. Πάτρας % του Ν. Αχαΐας
1971	112.228	120.847	239.859	50,4%
1981	142.163	154.596	275.193	56,2%
1991	155.180	172.763	300.078	57,6%
2001	170.232	190.928	329.186	58,0%

Πηγή : ΕΣΥΕ, Απογραφή Πληθυσμού 1971,1981,1991,2001

Διάγραμμα 3.2.1.1: Πληθυσμός πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών



Πηγή : ΕΣΥΕ, Απογραφή Πληθυσμού 1971,1981,1991,2001

Θα πρέπει να τονίσουμε ότι τα μεγέθη των απογραφών αναφέρονται στον «πραγματικό πληθυσμό» το μέγεθος του οποίου διαφέρει από τον «μόνιμο πληθυσμό». Ο τελευταίος, ήταν για τον Δήμο της Πάτρας, σύμφωνα με τα αποτελέσματα κοινωνικοοικονομικής έρευνας που πραγματοποιήθηκε το 1993, 195.732 κάτοικοι. Ο ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού στην πόλη της Πάτρας

παρουσιάζει, από το 1961, μια συνεχή τάση αύξησης αλλά με φθίνοντα ρυθμό (Βλ. σχήμα). Στο πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας συγκεντρώνεται το 58% του συνολικού πληθυσμού του Νομού Αχαΐας. (Γραφείο Δοξιάδη 1999)

Η αύξηση του πληθυσμού του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας, κατά την δεκαετία 1971-1981 ήταν 27,9 ποσοστιαίες μονάδες, δηλαδή 6,5% υψηλότερη από την αντίστοιχη αύξηση του συνολικού αστικού πληθυσμού της χώρας. Την δεκαετία 1981-1991 το ποσοστό αύξησης του πληθυσμού εμφανίζεται αισθητά μειωμένο (10,5%) αλλά παραμένει υψηλότερο από το ποσοστό αύξησης του συνολικού αστικού πληθυσμού (6,6%). Αξίζει να σημειωθεί ότι σε σύγκριση με τα δυο μεγαλύτερα πολεοδομικά συγκροτήματα της χώρας (Αθήνα – Θεσσαλονίκη) η Πάτρα παρουσιάζει υψηλότερη ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού της, για την εικοσαετία 71-91 (41% έναντι 29,4% και 20,5% αντίστοιχα). (Γραφείο Δοξιάδη 1999)

Συγκεκριμένα, το 47,4% του πληθυσμού αποτελείται από μικρές ηλικίες (κάτω των 30 ετών) ενώ το 15,1% είναι μεγάλες ηλικίες (άνω των 60 ετών). Το επίπεδο εκπαίδευσης του πληθυσμού θεωρείται χαμηλό, με το 5% του συνολικού πληθυσμού να μην έχει πάει καθόλου σχολείο. Υψηλό είναι και το ποσοστό των νέων ηλικίας 16-25 ετών που εγκαταλείπει το σχολείο 5%. Οι συνθήκες διαβίωσης του πληθυσμού της Πάτρας θεωρούνται ιδιαίτερα επιβαρυντικές, τόσο για τις μεγάλες όσο και για τις μικρές ηλικίες. Άνεργοι δήλωσαν το 16% του ενεργού πληθυσμού, δηλαδή το 7% του συνολικού πληθυσμού με σημαντικό τμήμα των ανέργων να έχει χάσει την θέση του κατά το 1994.

Ο πληθυσμός της περιοχής που γειτνιάζει άμεσα με την περιοχή μελέτης παρουσιάζεται στον Πίνακα. Θα πρέπει να τονιστεί ότι στις περιοχές που γειτνιάζουν με την περιοχή μελέτης, η προβληματικότητα (ανεργία, χαμηλά εισοδήματα κλπ) υπερβαίνει τους μέσους όρους της Πάτρας.

Πίνακας 3.2.1.2: Πληθυσμός γειτονικών με την περιοχή ανάπλασης περιοχών

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ
Βίλα Λαδόπουλου	1.064
Πειραϊκή Πατραϊκή	938
Κρύα Ιτεών	868
ΣΥΝΟΛΟ	2.870

Πηγή: Γραφείο Δοξιάδη, 1999.

Παρά τις δυσμενείς κοινωνικοοικονομικές συνθήκες της δεκαετίας του 90, το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας συνεχίζει να αποτελεί το τρίτο σε μέγεθος πολεοδομικό συγκρότημα της χώρας. Αν και ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού εμφανίζει τάσεις επιβράδυνσης οι τελευταίες φαίνεται να αποκλίνουν θετικά από τον μέσο όρο των μεγαλύτερων ελληνικών πόλεων. Ιδιαίτερα δυναμική φαίνεται η σύνθεση του πληθυσμού τόσο στην Πάτρα όσο και στον νομό Αχαΐας, ο οποίος και βρίσκεται στην τέταρτη θέση σε σύνολο χώρας με βάση τους μαθητές της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης ανά 1000 κατοίκους.

3.2.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

• Εμπόριο

Η εμπορική δραστηριότητα είναι αρκετά ανεπτυγμένη στην περιοχή της Πάτρας και αποτελεί σήμερα την πιο σημαντική οικονομική δραστηριότητα.

Σήμερα, οι εμπορικές μονάδες αποτελούν το 39% των συνολικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην πόλη των Πατρών. Ο αριθμός των εμπορικών καταστημάτων αυξάνει αρκετά ενώ ο αριθμός των βιοτεχνιών και βιομηχανιών ακολουθεί πτωτική πορεία. Ειδικότερα, το 2000 ιδρύθηκαν 253 νέες εμπορικές μονάδες ενώ έκλεισαν 117, άρα έχουμε μία καθαρή αύξηση 126 καταστήματα (Πηγή: Επιμελητήριο Αχαΐας).

Η εμπορική δραστηριότητα του νομού Αχαΐας συγκεντρώνεται στη πόλη της Πάτρας, όπου βρίσκεται εγκατεστημένο το 76.18% των εμπορικών καταστημάτων του νομού. Παράλληλα, στην Πάτρα συγκεντρώνεται και το μεγαλύτερο ποσοστό της αύξησης των εμπορικών μονάδων του νομού, καταδεικνύοντας ότι η πόλη των Πατρών διαδραματίζει μείζονα ρόλο σε όλα τα επίπεδα της οικονομικής δραστηριότητας.

Πιθανολογείται ότι η εμπορική δραστηριότητα θα συνεχίσει να ακολουθεί ανοδική πορεία. Σε αυτό θα συμβάλει η δημιουργία του νέου λιμανιού, το οποίο σύμφωνα με τις εκτιμήσεις που έχουν εκφραστεί θα οδηγήσει σε αύξηση της εμπορικής και επιβατικής κίνησης, κάτι που συμπερασματικά οδηγεί σε αύξηση των εμπορικών αναγκών και υπηρεσιών. Αυτό θα αποτελέσει σημαντικό κίνητρο για την προσέλκυση επενδύσεων, τόσο από ενδογενείς παράγοντες όσο και από εξωγενείς επενδυτές.

• Τουρισμός

Ο τουρισμός είναι ένα κομμάτι της οικονομικής δραστηριότητας στο οποίο η πόλη της Πάτρας μπορεί να στηρίξει τον σχεδιασμό των αναπτυξιακών της προγραμμάτων. Είναι εμφανές το γεγονός ότι η Πάτρα δεν διαθέτει πόλους προσέλκυσης τουριστών, όμοιους με αυτούς άλλων πόλεων, ιδίου μεγέθους, της Ελλάδας και της Μεσογείου. Συνεπώς, ο σχεδιασμός της τουριστικής ανάπτυξης της πόλης πρέπει να στηριχθεί στην ανάδειξη των υπαρχουσών τουριστικών χαρακτηριστικών και στην δημιουργία νέων τρόπων προσέλκυσης τουριστών, τόσο εγχώριων όσο και ξένων.

Μία πρώτη σημαντική αναφορά σχετικά με τον τουρισμό στην Πάτρα είναι η έλλειψη υποδομών, κατάλληλων για την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού όπως είναι ο επιχειρηματικός-συνεδριακός τουρισμός, ο οικολογικός και ο θρησκευτικός, που μπορούν να προωθηθούν άμεσα. Η ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού είναι αρκετά διαδομένη σε πολλές χώρες του εξωτερικού ενώ αποτελεί πλέον και στόχο της συνολικής τουριστικής ανάπτυξης της χώρας μας.

Ένας σημαντικός ανασταλτικός παράγοντας είναι η έλλειψη απευθείας αεροπορικής σύνδεσης με πόλεις του εξωτερικού. Έτσι, οι τουρίστες που επισκέπτονται αεροπορικά την Ελλάδα, χρησιμοποιούν την Αθήνα ως κέντρο αναφοράς για την

μετάβαση σε προορισμούς, στους οποίους η Πάτρα είναι πιο κοντά όπως για παράδειγμα η Ολυμπία και η Επίδαυρος.

Επίσης, οι προσπάθειες ανάπτυξης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σχετιζόμενες με τον τομέα του τουρισμού (κέντρα αναψυχής κ.α) είναι μεμονωμένες και δεν εντάσσονται σε γενικότερο προγραμματικό σχέδιο εφαρμογής ανάλογων επιχειρηματικών-τουριστικών δραστηριοτήτων.

Από την άλλη πλευρά, η πόλη της Πάτρας διαθέτει αρκετές αθλητικές εγκαταστάσεις, οι οποίες θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για την ανάληψη διεθνών αθλητικών και άλλων πολιτιστικών εκδηλώσεων, με στόχο την προβολή της περιοχής και την προσέλκυση τουριστών.

Η Πάτρα και ιδιαίτερα η ευρύτερη περιοχή διαθέτει αρκετούς φυσικούς πόρους ομορφιάς, που μπορούν να αποτελέσουν ικανοποιητικούς πόλους προσέλκυσης τουριστών (Ελλήνων και ξένων). Τέτοιος στόχος όμως συνδέεται όχι μόνο με την δημιουργία κατάλληλων υποδομών αλλά και με την οργανωμένη προβολή τους, έτσι ώστε οι φυσικοί αυτοί πόροι να γίνουν γνωστοί.

Η Πάτρα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον τομέα του τουρισμού, τόσο σε επίπεδο Δ. Ελλάδας όσο και σε εθνικό επίπεδο, λόγω του χαρακτήρα της ως Δυτική Πύλη. Πιο συγκεκριμένα, η Πάτρα υποδέχθηκε θαλασσίως, το έτος 1999 περίπου 289.390 αλλοδαπούς τουρίστες, αριθμός που αποτελεί το 36,31% των συνολικών αφίξεων αλλοδαπών τουριστών, θαλασσίως. Χαρακτηριστικός είναι ο παρακάτω πίνακας:

Πίνακας 3.2.2.1: Αφίξεις Αλλοδαπών Τουριστών

Κατηγορία	Περιοχή	ΕΤΟΣ			
		1996	1997	1998	1999
Αφίξεις Αλλοδαπών Τουριστών Θαλασσίως	ΠΑΤΡΑ	221.070	172.439	209.903	289.390
	ΕΛΛΑΔ	578.044	565.706	834.516	797.106
	Α				

Πηγή: Ε.Ο.Τ.

Επιπρόσθετα, πρέπει να αναφερθεί η δημιουργία του νέου, σύγχρονου λιμανιού στην περιοχή της Ακτής Δυμαίων, το οποίο αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση της επιβατικής και εμπορικής κίνησης. Κάτι τέτοιο θα προσθέσει νέα δυναμική στην πόλη των Πατρών.

Η δυναμικότητα σε κλίνες στον νομό Αχαΐας παρουσιάζει μία ελαφρώς ανοδική πορεία από το 1996 και ύστερα. Σήμερα, ο νομός διαθέτει 79 ξενοδοχεία, εκ των οποίων το 6% είναι Α' τάξης ενώ ο δήμος της Πάτρας διαθέτει 16 ξενοδοχεία, εκ των οποίων μόλις 2 (δηλαδή το 13%) είναι Α' τάξης ενώ άξιο παρατήρησης είναι το γεγονός ότι το 56% είναι Γ' τάξης. Βασικό πρόβλημα είναι όχι απλά η έλλειψη ξενοδοχειακών επιχειρήσεων αλλά και απουσία ποιότητας σε αυτές που ήδη υπάρχουν.

• **Μεταποίηση**

A. Βιομηχανία

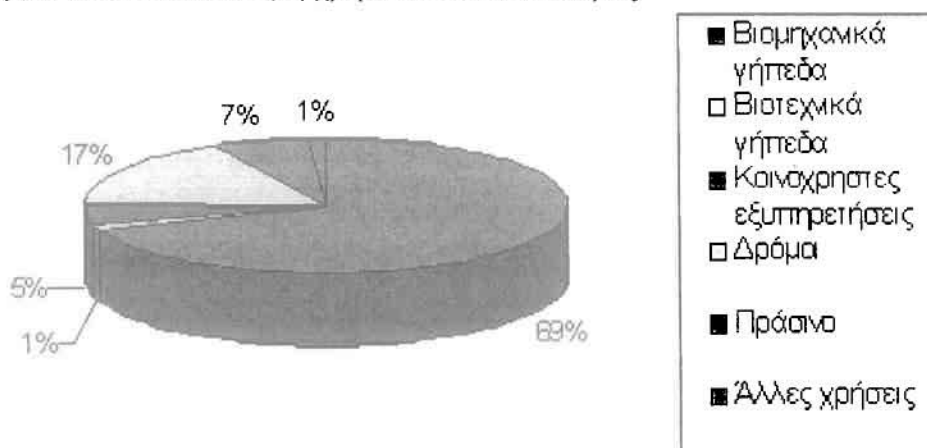
Την τελευταία εικοσαετία, η Πάτρα, από μία παραδοσιακά βιομηχανικά ανεπτυγμένη περιοχή, μεταλλάσσεται σταδιακά σε ένα αστικό κέντρο των υπηρεσιών.

Η οικονομική δραστηριότητα πέρασε από τον τομέα της μεταποίησης, στον οποίο πρωτεύοντα ρόλο διαδραμάτιζε η κλωστοϋφαντουργία, η οινοποιεία και η χαρτοποιεία στον τριτογενή τομέα, μέσω της ανάπτυξης των κλάδων της εκπαίδευσης, της υγείας, των μεταφορών, της πληροφορικής και του εμπορίου. Η αλλαγή αυτή βρίσκει ως χρονικό σημείο αναφοράς τα τέλη της δεκαετίας του 1980, ενώ φτάνει στο αποκορύφωμα της στα μέσα της δεκαετίας του 1990.

Μεγάλες βιομηχανικές μονάδες (π.χ. Πειραιϊκή-Πατραϊκή, Ε.Γ. Λαδόπουλου-Χαρτοποιίες, PIRELLI Hellas, Μύλοι Αγ. Γεωργίου κ.α), πολλές από τις οποίες λειτουργούσαν υπό την επίβλεψη του Ελληνικού Δημοσίου, σήμερα είναι ανενεργές, με τις εγκαταστάσεις τους να παραμένουν στους ίδιους χώρους, δίνοντας μία ξεκάθαρη εικόνα για την ύφεση που γνωρίζει πλέον η βιομηχανία στην πόλη της Πάτρας.

Σήμερα, λειτουργούν 99 βιομηχανικές μονάδες ενώ το μεγαλύτερο μέρος της βιομηχανικής δραστηριότητας έχει συγκεντρωθεί στην Βιομηχανική Περιοχή της Πάτρας, έκτασης 4.000 στρεμμάτων, η οποία διαθέτει καλές υποδομές και πλεονεκτική χωροθέτηση. Στην ΒΙ.ΠΕ. Πάτρας είναι εγκατεστημένες 55 βιομηχανικές μονάδες, μερικές από τις οποίες είναι η Αθηναϊκή Ζυθοποιία, η Lever Hellas, η Α.Ε. Χαρτοποιίας Αχαΐας. Από την συνολική έκταση όμως, μόλις το 40% της έκτασης αξιοποιείται για βιομηχανική παραγωγή όταν στις υπόλοιπες ΒΙ.ΠΕ. της Ελλάδος η κάλυψη ανέρχεται στο 60%. Από το σύνολο της έκτασης, ένα ποσοστό 7% έχει διατεθεί για πράσινο ενώ στο 17% έχουν κατασκευαστεί δρόμοι. Τέλος, υπάρχει ένα 5% για κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις ενώ υπάρχει και μία μικρή βιοτεχνική δραστηριότητα που όμως καλύπτει μόλις το 1% τα έκτασης της ΒΙ.ΠΕ.

Διάγραμμα 3.2.2.1: Κατανομή χρήσεων ΒΙ.ΠΕ Πάτρας



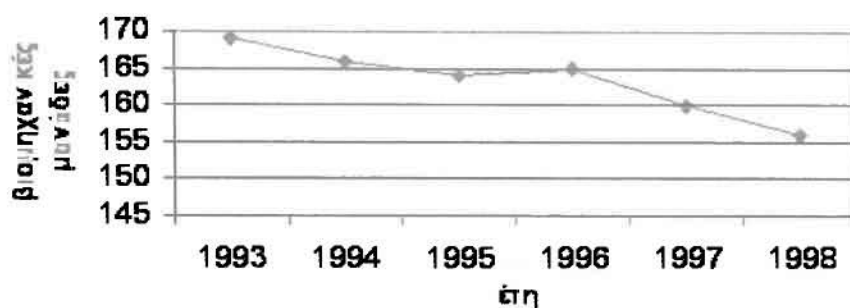
Πηγή: Νομαρχιακή Επιχείρηση Ανάπτυξης.

Πρέπει να επισημάνουμε ότι η πόλη της Πάτρας υπήρξε η περιοχή που φιλοξένησε το μεγαλύτερο μέρος του όγκου της βιομηχανικής δραστηριότητας ολόκληρου του νομού Αχαΐας. Αυτό το φαινόμενο παρατηρείται και σήμερα, και μάλιστα σε μεγαλύτερη έκταση, καταδεικνύοντας την συγκέντρωση του κυρίου όγκου των βιομηχανικών μονάδων στην περιοχή της Πάτρας

Η υφιστάμενη κατάσταση της βιομηχανικής δραστηριότητας μπορεί να περιγραφεί με την παρατήρηση διαφόρων στατιστικών στοιχείων, που δείχνουν μεταξύ άλλων και τις επιπτώσεις που προκάλεσε η αλλαγή της οικονομικής φύσης της πόλης σε κοινωνικό-οικονομικό επίπεδο.

Την περίοδο 1993-'98, η μείωση του αριθμού των βιομηχανικών μονάδων στο νομό Αχαΐας είναι 7,69%. Σημειώνεται ότι το 1998, ο αριθμός των βιομηχανιών βρίσκεται στο μικρότερο επίπεδο.

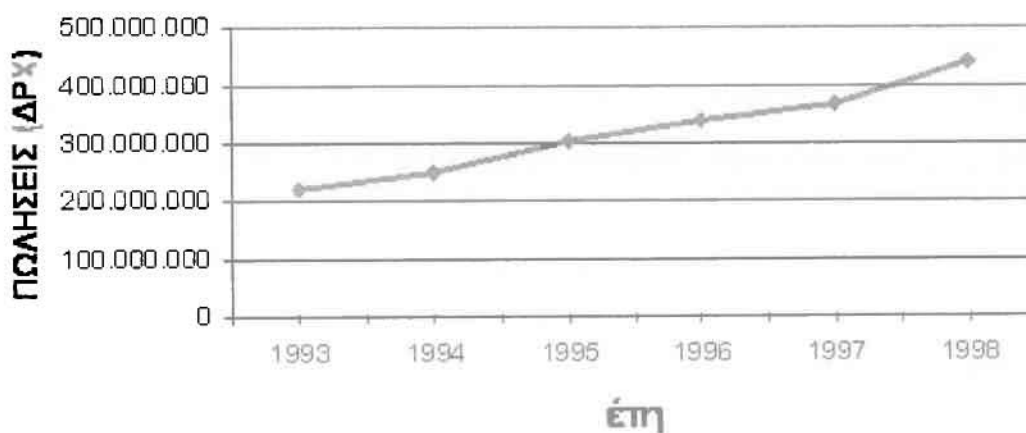
Διάγραμμα 3.2.2.2: Εξέλιξη αριθμού Βιομηχανιών στο Ν. Αχαΐας



Πηγή: ΕΣΥΕ

Παρά τη διαχρονική μείωση του αριθμού των βιομηχανικών μονάδων που δραστηριοποιούνται στο νομό, παρατηρούμε μία σημαντική αύξηση στο ύψος των πωλήσεων.

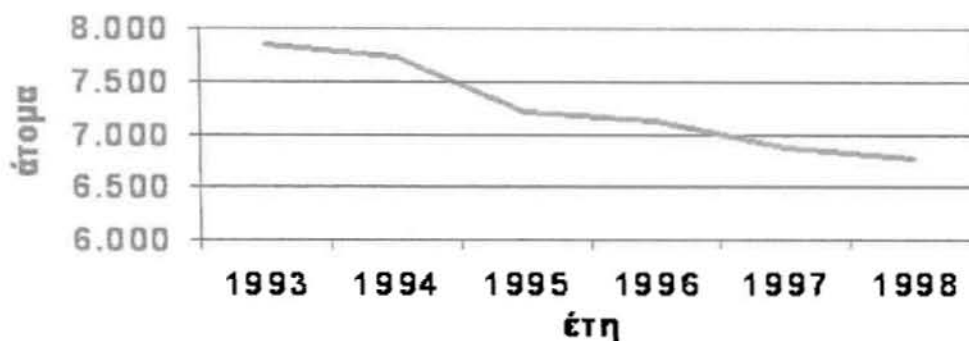
Διάγραμμα 3.2.2.3: Βιομηχανικές Πωλήσεις Ν. Αχαΐας



Πηγή: ΕΣΥΕ

Ειδικότερα, η βιομηχανική απασχόληση παρουσιάζει μία διαχρονική πτώση, η οποία ξεκινάει το έτος 1993 και καταλήγει το 1998 να είναι μειωμένη κατά 13,47%. Η απασχόληση σε βιομηχανίες όπως η Πειραιϊκή-Πατραϊκή συνδεόταν ταυτόχρονα και με την κοινωνική καταξίωση των εργαζομένων, με αποτέλεσμα η απενεργοποίηση των μεγάλων βιομηχανικών μονάδων να επιφέρει και κοινωνικές ανισοροπίες.

Διάγραμμα 3.2.2.4: Βιομηχανική απασχόληση στο Ν. Αχαΐας



Πηγή: ΕΣΥΕ

B. Βιοτεχνία

Η βιοτεχνική δραστηριότητα αποτελεί μία σημαντική δραστηριότητα για την περιοχή της Πάτρας. Σήμερα, οι βιοτεχνικές μονάδες αποτελούν το 27% των συνολικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην πόλη των Πατρών. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι ο αριθμός των βιοτεχνικών μονάδων παραμένει σταθερός αφού ο αριθμός των βιοτεχνιών που σταμάτησαν την παραγωγή τους είναι σχεδόν ο ίδιος με αυτόν που ξεκίνησε την λειτουργία του μέσα στο έτος 2000.

Επιπλέον, η βιοτεχνική δραστηριότητα του νομού Αχαΐας συγκεντρώνει την παραγωγική της διαδικασία στη πόλη της Πάτρας, όπου βρίσκεται εγκατεστημένο το 69% των βιοτεχνικών μονάδων του νομού. Αυτό είναι φαινόμενο αντίστοιχο εκείνου που παρατηρείται και στην βιομηχανική δραστηριότητα.

Σήμερα στην Πάτρα υπάρχει μία περιοχή που έχει χαρακτηριστεί ως βιοτεχνική. Η δραστηριότητα όμως στο ΒΙΟ.ΠΑ. δεν είναι ιδιαίτερα έντονη και συντίθεται από βιοτεχνικές μονάδες που ήταν εγκατεστημένες στην περιοχή αυτή πριν χαρακτηριστεί ως βιοτεχνική. Ακόμα δεν υπάρχει μετεγκατάσταση βιοτεχνιών από άλλες περιοχές της Πάτρας και η βασική αιτία εντοπίζεται στις σχετικά υψηλές αξίες γης που έχουν διαμορφωθεί και δεν καθιστούν ελκυστική την μετεγκατάσταση βιοτεχνικών μονάδων. Το κλίμα αυτό αναμένεται να αλλάξει μετά την πράξη εφαρμογής για το ΒΙΟ.ΠΑ αφού έχει ξεκινήσει η υλοποίηση των έργων υποδομής της περιοχής.

Παρά το γεγονός ότι υπάρχει ενδιαφέρον από νέους επιχειρηματίες να ασχοληθούν με την λειτουργία νέων βιοτεχνικών μονάδων, οι εκτιμήσεις σχετικά με τη λειτουργία του κλάδου στην Πάτρα και την ευρύτερη περιοχή παρουσιάζονται δυσοίωνες. Αυτό οφείλεται κυρίως στο νομοθετικό πλαίσιο που προσδιορίζει τον τρόπο λειτουργίας των βιοτεχνιών αλλά και στην έλλειψη επαρκών κινήτρων από την πλευρά του κράτους για ενίσχυση της βιοτεχνικής δραστηριότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ – ΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

4.1 Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΤΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΠΑΤΡΩΝ (ΒΛ. ΧΑΡΤΗ 1)

Η Περιοχή Ανάπλασης είναι φορτισμένη με μνήμες από την πρώτη βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης και κατέχει στρατηγική θέση στο αστικό σύστημα της Πάτρας. Βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο της παράκτιας ζώνης της, νότια και σε επαφή το κέντρο πόλης, στο μέτωπο του οποίου βρίσκεται το σημερινό Λιμάνι. Ο διαφορετικός χαρακτήρας, με τον οποίο αναπτύσσεται η νοτιοδυτική Πάτρα από την βορειοανατολική, είναι σαφώς εμφανής, με κύρια χαρακτηριστικά:

Προς βόρεια και ανατολικά, την επέκταση των χρήσεων πρώτης κατοικίας, τουρισμού και αναψυχής για τις τάξεις με υψηλότερα εισοδήματα, καθώς και την εγκατάσταση των χρήσεων αίγλης και αποδοτικών οικονομικά, όπως το Νοσοκομείο, το Πανεπιστήμιο και το Τεχνολογικό Πάρκο, συμπαρασύροντας ακόμη και τις Υπηρεσίες περιφερειακής εμβέλειας. Τα φαινόμενα αυτά, οξύνθηκαν με τη λειτουργία της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου.

Προς νότια και δυτικά, την επέκταση χρήσεων κατοικίας για χαμηλά εισοδηματικά στρώματα, σε εικόνα κατακερματισμένου αστικού ιστού, καθώς και την εγκατάσταση των «μη καθαρών» χρήσεων, όπως ο βιολογικός καθαρισμός της πόλης, στα νότια του πρώην εργοστασίου της Pirelli και το ΒΙΟ-ΠΑ.

Η περιοχή διασχίζεται από την σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών – Πύργου, στα δυτικά της, ενώ στα ανατολικά της, διέρχεται η εθνική οδός Αθηνών – Πύργου, από την οποία πραγματοποιούταν το σύνολο των μετακινήσεων προς την δυτική Πελοπόννησο (σήμερα χρησιμοποιείται η ευρεία παράκαμψη για τον λόγο αυτό). Ο κεντρικός εμπορευματικός σιδηροδρομικός σταθμός του Αγίου Ανδρέα βρίσκεται στα βόρειά της, σε πολύ κοντινή απόσταση και αμέσως βόρειά του, το σημαντικό θρησκευτικό κέντρο της Πάτρας, ο Άγιος Ανδρέας.

Η περιοχή μελέτης καταλαμβάνει έκταση 626,75 στρ., και αναπτύσσεται γραμμικά κατά μήκος της θάλασσας και της οδού Πατρών – Πύργου, αποτελούσε από παλαιά την βιομηχανική ζώνη της Πάτρας, η οποία λειτούργησε πάντοτε σε στενή σχέση με το Λιμάνι και τον Σιδηροδρομικό Σταθμό του Αγίου Ανδρέου. Η περιοχή διακρίνεται σε δύο τμήματα, το βόρειο, εντός σχεδίου με έκταση 187,50 στρ. και το νότιο, εκτός σχεδίου με έκταση 439,25 στρ.

Η περιοχή χαρακτηρίζεται γενικά από μεγάλες ιδιοκτησίες και σημαντικά κτιριακά κελύφη, ανενεργών μεν σήμερα, αλλά παλαιότερα σημαντικών για την Ελληνική οικονομία, βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Σήμερα η περιοχή να αποτελεί:

- εμπόδιο στην επαφή με τη θάλασσα των γειτονικών υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας, οι οποίες αναπτύχθηκαν άναρχα και σχετικά πρόσφατα και κατοικούνται από οικογένειες με χαμηλά εισοδήματα λόγω φτηνής γης,
- «κενό» αστικό χώρο με σημαντικές εκτάσεις δίχως χρήση, που παρελάμβανε έως πρόσφατα οχλούσες και ρυπαίνουσες, μικρής κλίμακας, εγκαταστάσεις σχετιζόμενες με τη δραστηριότητα της διερχόμενης κίνησης αυτοκινήτων, με συνέπεια να δημιουργείται περιβάλλον απωθητικό, από λειτουργικής και αισθητικής απόψεως,
- χώρο που, λόγω της νευραλγικής του θέσης στην πόλη, αρχίζει να υποδέχεται εμπορικές και δραστηριότητες αναψυχής υπερτοπικού χαρακτήρα και
- ζώνη με σημαντικές προοπτικές, δεδομένου ότι στο παραλιακό της μέτωπο έχουν ήδη αρχίσει να εκτελούνται τα έργα για τη δημιουργία του νέου Λιμένος της Πάτρας.

4.2 ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ, ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΑ. (ΒΛ. ΧΑΡΤΕΣ 1 ΚΑΙ 2)

Οι Οδικές υποδομές

Η μεγάλη καθυστέρηση η οποία παρατηρείται τα τελευταία χρόνια στην πραγματοποίηση των κάθετων συνδέσεων της ευρείας παράκαμψης της Πάτρας μπορεί ασφαλώς να αποδοθεί σε τεχνικές ελλείψεις και σε κακή ροή χρηματοδότησης. Θα πρέπει όμως να συσχετιστεί επίσης με:

- το γεγονός της έγκαιρης πραγματοποίησης του άξονα Αθήνα – Τρίπολη – Καλαμάτα, από τον οποίον εξυπηρετείται η νοτιοδυτική Πελοπόννησος,
- και το ότι οι σημαντικές παραγωγικές δραστηριότητες στην Ελλάδα έχουν ακόμη κέντρο αναφοράς τον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη και δεν έχουν προωθηθεί οι διαδικασίες για την δημιουργία της Ιονίας Οδού, του δυτικού δηλαδή οδικού άξονα της Χώρας, που προβλέπεται να συνδέει τις δυτικές περιοχές των χωρών της Αδριατικής με την Εγνατία και θα καταλήγει, διαμέσου της Πάτρας, στην Καλαμάτα.

Πιο συγκεκριμένα για την περιοχή μελέτης μας ενδιαφέρει ο κόμβος Κ5 της ευρείας παράκαμψης της Πάτρας, από τον οποίον συνδέεται και παρακάμπτεται η πόλη διαμέσου του ποταμού Γλαύκου, που αποτελεί και νότιο όριο της Περιοχής Ανάπλασης, παράπλευρα του οποίου ολοκληρώνονται τα έργα κατασκευής των παρόχθιων αξόνων. Σημειώνεται ότι από τον προηγούμενο και βορειότερο κόμβο Κ4, προβλέπεται η δημιουργία δύο συνδετήριων καθέτων αξόνων, ο ένας, διαμέσου της Δ. Γούναρη, προς το Κέντρο Πόλης και ο δεύτερος, διαμέσου του χειμάρρου Διακονιάρη (σήμερα οδός Ελ. Βενιζέλου), που βρίσκεται στο βόρειο όριο της Περιοχής Ανάπλασης, έως την παράκτια ζώνη. Τέλος, με τη δημιουργία και του προβλεπόμενου συνδετήριου άξονα από τον κόμβο Κ3, εκτιμάται ότι θα επιλυθούν σε ικανοποιητικό βαθμό τα μεγάλα λειτουργικά κυκλοφοριακά προβλήματα της Πάτρας, με δεδομένο μάλιστα ότι το πρωτεύον οδικό δίκτυο προβλέπεται να συμπληρωθεί με δευτερεύοντες συνδετήριους άξονες.

Το Λιμάνι Πάτρας

Στο παράκτιο δυτικό μέτωπο της Περιοχής Ανάπλασης προβλέπεται να δημιουργηθεί το νέο Λιμάνι της Πάτρας. Από την σχετική μελέτη προβλέπεται η κατασκευή του νέου λιμανιού σε δύο φάσεις:

- της πρώτης, όπως απεικονίζεται στον χάρτη 2, τα έργα της οποίας εκτελούνται, αλλά και σε αυτήν την περίπτωση με αργό ρυθμό, και
- της δεύτερης, τα έργα της οποίας έχουν μεν σχεδιαστεί προς βορρά έως το ύψος του σιδηροδρομικού σταθμού του Αγίου Ανδρέα, αλλά δεν έχουν ενταχθεί σε κανένα χρηματοδοτικό πρόγραμμα και δεν υπάρχει χρονική πρόβλεψη για την υλοποίησή τους.

Μια πρώτη παρατήρηση, που κρίνεται σκόπιμο να διατυπωθεί, είναι ότι θα πρέπει να αποφευχθεί η προς βορρά επέκταση του νέου λιμανιού, στη θέση της προβλεπόμενης Β Φάσης και η σχετική παράκτια ζώνη θα πρέπει να διαφυλαχθεί για χρήσεις αναψυχής των παρακείμενων πυκνοδομημένων περιοχών κατοικίας.

Στα εκτελούμενα έργα του νέου λιμανιού προβλέπεται η δημιουργία τριών τερματικών σταθμών, οι οποίοι μπορεί να μετατραπούν σε έξη, με πέντε θέσεις για μεγάλα πλοία, ενώ στο νότιο τμήμα έχει προβλεφθεί έκταση για δημιουργία, μεσαίας κλίμακας, ζώνης αποθήκευσης ασυνόδευτων μονάδων.

Ο προγραμματισμός που σχετίζεται με τη δημιουργία του νέου λιμανιού προβλέπει:

- να οργανωθούν εδώ οι λειτουργίες για τις μετακινήσεις αγαθών και επιβατών του Χώρου Σέγκεν και να παραληφθεί σε αυτό το 70% της κίνησης και
- να παραμείνει στο παλαιό το 30% της κίνησης, με μετατροπή της βόρειας λιμενολεκάνης σε Μαρίνα, της αμέσως νοτιότερης σε λιμάνι για τις ανάγκες μικρότερων πλοίων και της τρίτης (της λεγόμενης κεντρικής) σε λιμάνι για τις μετακινήσεις εκτός Χώρου Σέγκεν.

Μια δεύτερη παρατήρηση, που επίσης κρίνεται σκόπιμο να διατυπωθεί, είναι ότι θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα στους σχετικούς προγραμματισμούς, ώστε οι χώροι των προβλητών και οι προβλεπόμενες δραστηριότητες, της σημερινής κεντρικής λιμενολεκάνης, να αποδοθούν στην πόλη και τους κατοίκους της, δεδομένου ότι συνορεύουν με το Κέντρο της Πόλης.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο

Τα έργα της σιδηροδρομικής σύνδεσης Αθήνας – Πάτρας με γραμμή κανονικού εύρους, σε ορατό μέλλον, προκύπτουν ευθέως από την στρατηγική για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων Πελοποννήσου, που θα προωθηθεί από τον ΟΣΕ, μιας και στη γέφυρα ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου δεν υπάρχει πρόβλεψη για σιδηροδρομική γραμμή και άρα για δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου Δυτικής Ελλάδας.

Οι συνοπτικές αναφορές, που ακολουθούν, γίνονται για εύλογους λόγους, μιας και στο δυτικό τμήμα της Περιοχής Μελέτης δημιουργείται το νέο λιμάνι της Πάτρας και η σχέση του τελευταίου, ως Δυτική Πύλη εισόδου της Ελλάδας – εμπορευματική και επιβατική, με την σιδηροδρομική εξυπηρέτηση είναι προφανής.

Ο έως σήμερα γνωστός προγραμματισμός των έργων έχει ως εξής:

- έχει ήδη χρηματοδοτηθεί από το ΣΠΑ 1994-99 και προβλέπεται να προωθηθεί για πρόσθετη χρηματοδότηση από το ΣΠΑ 2000-06, ώστε να ολοκληρωθεί η πρώτη φάση του δικτύου Θριάσιο Πεδίο – Κόρινθος, με διπλή γραμμή κανονικού εύρους,
- προβλέπεται να προωθηθεί για πρόσθετη χρηματοδότηση από το ΣΠΑ 2000-06, η κατασκευή νέας μονής γραμμής κανονικού εύρους, σε υποδομή διπλής, μεταξύ Κορίνθου και Κιάτου,
- δεν έχει επιλεγεί ακόμη η χάραξη, μεταξύ τριών παραλλαγών για κατασκευή νέας μονής γραμμής, για το τμήμα Κιάτο – Πάτρα, ούτε και έχουν προωθηθεί οι τεχνικές μελέτες και επιλογές, για τις τερματικές εγκαταστάσεις στην Πάτρα.

Φαίνεται, όμως, να έχει οριστικά αποφασιστεί, ότι για τις τερματικές εγκαταστάσεις στην Πάτρα και τη μεταξύ τους σύνδεση θα χρησιμοποιηθούν οι υφιστάμενες υποδομές, όσο και η υπάρχουσα χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία διέρχεται από το παραλιακό μέτωπο της Πόλης και δημιουργεί σήμερα τα γνωστά λειτουργικά προβλήματα, ιδιαίτερα στο τμήμα μεταξύ Αγίου Διονυσίου και Αγίου Ανδρέα, τα οποία προφανώς θα επιταθούν στο μέλλον, όταν πραγματοποιηθεί η σιδηροδρομική σύνδεση Αθήνας – Πάτρας, με ταυτόχρονη εξυπηρέτηση του νέου Λιμένος.

Ειδικότερα, όσον αφορά την ευρύτερη περιβάλλουσα περιοχή:

- στην Μελέτη του νέου λιμανιού υπάρχει πρόβλεψη για σιδηροδρομική εξυπηρέτηση, με τη δημιουργία νέας γραμμής από τον σημερινό σταθμό του Αγίου Ανδρέα προς την λιμενική ζώνη. Όμως ο προβλεπόμενος επιλιμένος σιδηροδρομικός σταθμός δεν ικανοποιεί τις προϋποθέσεις, κυρίως λόγω έλλειψης χώρου, για την κατασκευή εγκαταστάσεων εμπορευματικού και επιβατικού σταθμού εξυπηρέτησης των ανταποκρίσεων πλοίου – σιδηροδρόμου. Εάν δεν

αλλάξει το Σχέδιο, τότε ο ΟΣΕ προσανατολίζεται να χρησιμοποιήσει, σε ενδιάμεση φάση, τον χώρο του σιδηροδρομικού σταθμού του Αγίου Ανδρέα για εμπορευματικό σταθμό, από όπου οι συρμοί θα κατευθύνονται προς την λιμενική ζώνη, προφανώς με διπλή υπογειοποίηση της παραλιακής οδικής αρτηρίας, τόσο στην είσοδο, όσο και στην έξοδο του σταθμού του Αγίου Ανδρέα. Σε οριστική φάση, ο ΟΣΕ προσανατολίζεται να κατασκευάσει τον εμπορευματικό σταθμό της Πάτρας σε ιδιόκτητη έκτασή του, στον Άγιο Βασίλειο, χρησιμοποιώντας πάντοτε την ίδια χάραξη για το λιμάνι, όπως προαναφέρθηκε.

- Η κατασκευή του νέου κεντρικού επιβατικού σταθμού της Πόλης προβλέπεται να γίνει στην ιδιόκτητη έκταση του ΟΣΕ, στον Άγιο Διονύσιο, με πρόθεση για δημιουργία διπλής – στην αρχή μετρικής και στη συνέχεια κανονικού εύρους – γραμμής στο ίχνος της υφιστάμενης, μεταξύ των σταθμών Αγίου Διονυσίου – Αγίου Ανδρέα.. Το μηχανοστάσιο του ΟΣΕ, που σήμερα είναι εγκατεστημένο στον Άγιο Διονύσιο προβλέπεται να μεταφερθεί στον Άγιο Βασίλειο.

Όλοι οι παραπάνω αναφερόμενοι προγραμματισμοί προφανώς επιβάλλουν, για όλο αυτό το τμήμα «Άγιος Διονύσης – Άγιος Ανδρέας», την κίνηση σε διαφορετικές στάθμες των πεζών και των οχημάτων, από αυτήν του τρένου, ώστε αποδοθεί στη χρήση των κατοίκων και των επισκεπτών το παραλιακό μέτωπο της πόλης.

Επίσης, θεωρείται αυτονόητο ότι, μετά την εκτέλεση των παραπάνω προγραμματισμένων έργων, η σημερινή σιδηροδρομική γραμμή, που διασχίζει την Περιοχή Ανάπλασης, θα καταργηθεί και θα αντικατασταθεί από την νέα προβλεπόμενη χάραξη στην περιοχή του νέου λιμανιού, απελευθερώνοντας με αυτόν τον τρόπο τον άξονα για χρήση πεζών και ποδηλάτων.

Το ΒΙΟ.ΠΑ Πάτρας

Νότια από την Περιοχή Μελέτης και κατά μήκος του ποταμού Γλαύκου βρίσκεται το ΒΙΟ-ΠΑ Πάτρας που έχει έκταση περίπου 600,0 στρ. και η χωρητικότητά του, εάν καταληφθεί κατά ποσοστό 60%, υπολογίζεται σε 300 περίπου βιοτεχνικές μονάδες, με μέση έκταση οικοπέδου 750,0 μ².

Δραστηριότητες μικρής κλίμακας, που σήμερα είναι εγκατεστημένες στην Περιοχή Ανάπλασης, του τύπου μάντρες, συνεργεία και βαφές αυτοκινήτων, θα ήταν σκόπιμο να μετεγκατασταθούν εδώ.

Ο βιολογικός καθαρισμός

Ακόμη νοτιότερα, μετά το εργοστάσιο Pirelli, βρίσκεται ο βιολογικός καθαρισμός του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας, ο οποίος λειτουργεί από το 2002. (Πηγή: ΔΕΥΑΠ)

4.3 ΤΟ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

(Βλ. ΧΑΡΤΗ 3)

Στον Πίνακα 4.3.1 καταγράφονται όλοι οι ιδιοκτήτες γης της υπό Μελέτη Περιοχής και οι εκτάσεις τους, πλην αυτών που διαθέτουν πολύ μικρά τεμάχια γης, με χρήση κατοικία. Συγκεκριμένα, πρόκειται περίπου για 195 τεμάχια, με μέσο μέγεθος ιδιοκτησίας μικρότερο των 250,0 μ². Η μη αναλυτική αναφορά τους στον Πίνακα οφείλεται στο γεγονός ότι τα τεμάχιά τους είναι μικρά και έχουν μονοσήμαντη χρήση και κυρίως στο ότι ο τύπος του σχολιασμού που ακολουθεί δεν τους αφορά.

Ειδικότερα, από την συνολική έκταση 485.750,0 μ² των ακινήτων, όπως αυτά καταγράφονται στον Πίνακα 4.3.1:

- 68.808,0 μ², ήτοι ποσοστό 14,2%, ανήκουν στο Δήμο Πατρέων και συναφείς Δημοτικές Επιχειρήσεις,
- 4.219,0 μ², ήτοι ποσοστό 0,9%, ανήκουν στο Ελληνικό Δημόσιο,
- 276.401,0 μ², ήτοι ποσοστό 57,0%, ανήκουν σε πρόσωπα σχετιζόμενα με τον ευρύτερο δημόσιο τομέα (Εμπορική Τράπεζα, ΟΛΠΑ, ΕΓΣΠ, ΚΤΕΛ Αχαΐας, Πτωχοκομείο, Εκκλησία). Από αυτά τα 206.527,0 μ², ήτοι ποσοστό 42,5%, αποτελούν την ιδιοκτησία της πρώην Πειραιϊκής – Πατραϊκής, που σήμερα έχει περιέλθει στον ΟΛΠΑ Α.Ε. (Οργανισμός Λιμένος Πατρών), την οποία ο τελευταίος ενδιαφέρεται να εκμεταλλευτεί (δημιουργία αποθηκών, διαμετακομιστικό κέντρο) και
- τα υπόλοιπα 136.322,0 μ², ήτοι ποσοστό 27,9%, ανήκουν αμιγώς σε ιδιώτες.

Πίνακας 4.3.1: Ιδιοκτήτες γης, πλην χρήσης κατοικίας, στην Περιοχή Μελέτης

α / α	Επωνυμία	Εμβαδόν (μ ²)
1	Ιδιοκτησίες ενδιαφερόντων Δ. και Ν. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.	4.387,0
2	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΟΥΜΠΑΣ ΑΒΕΤΕ (Πρώην: ΖΥΜΑΙ ΠΑΤΡΩΝ Α.Ε.)	1.237,0
3	Α/Β ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.	6.137,0
4	ΙΔΙΩΤΕΣ (Εκθέσεις – Συνεργεία αυτοκινήτων)	5.799,0
5	Ιδιοκτησίες ενδιαφερόντων ΛΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΠΑΝΤΕΛΗΣ, ΤΕΡΖΗΣ	5.501,0
6	ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ (ΔΕΥΑΠ)	5.848,0
7	ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ (Πρώην: Εργοστάσιο Χαρτοποιίας Λαδοπούλου)	49.050,0
8	ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ (Βίλα Λαδόπουλου)	8.600,0
9	ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ	2.791,0
10	ΠΤΩΧΟΚΟΜΕΙΟ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΕΙΟ ΙΔΡΥΜΑ	6.984,0
11	ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΑΣΣΕΤ ΕΛΛΑΣ Α.Ε. - Praktiker	16.983,0
12	ΧΟΡΕΥΤΑΡΗΣ - Αποθήκη	1.030,0
13	ΚΟΖΙΩΡΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΙ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Συνεργείο αυτοκινήτων, Γραφεία, Βιοτεχνικός χώρος	1.873,0
14	ΙΔΙΩΤΗΣ	2.110,0
15	Αφοί ΒΕΡΟΠΟΥΛΟΙ ΑΕΒΕ	8.075,0
16	ΚΑΙΣΑΡΗΣ ΞΕΝΟΦΩΝ, ΚΑΙΣΑΡΗΣ ΚΑΙΣΑΡ	3.588,0
17	ΝΤΟΝΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ – ΝΤΟΝΤΗ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΑΒΕΕ (Ανώνυμος Βιομηχανική Εταιρεία Ξυλείας)	21.556,0
18	ΕΝΩΣΗ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩΝ ΠΑΤΡΩΝ	46.948,0
19	Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. (Πρώην: ΠΕΙΡΑΪΚΗ – ΠΑΤΡΑΪΚΗ)	206.527,0
20	ΜΟΣΚΟΠΟΥΛΟΣ Π. και Ν. Κατοικία – Θερμοκήπια – Κατάστημα	2.320,0

21	ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ – ΚΤΕΛ ΑΧΑΪΑΣ	5.121,0
22	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ και ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΠΟΥΛΟΣ Έκθεση επίπλων	821,0
23	ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ (Πρώην: ΣΦΑΓΕΙΑ)	9.197,0
24	ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ (Πρώην: ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΨΥΧΙΑΤΡΕΙΟ)	477,0
25	ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ	1.445,0
26	ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ Μετεωρολογικός σταθμός	2.692,0
27	ΙΔΙΩΤΗΣ (Πρώην: ΒΕΣΟ)	15.706,0
28	Β. Γ. ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΑΒΕΕ (Εργοστάσιο Οινοπνεύματος)	11.369,0
29	Β. Γ. ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΑΒΕΕ (Εργοστάσιο Οινοπνεύματος)	10.071,0
30	ΠΑΝΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΜΙΣΤΡΑΣ ΑΕΒΕ Έκθεση αυτοκινήτων – Φανοποιείο – Αποθήκες - Service	3.805,0
31	Δ. Γ. ΔΗΜΟΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ ΕΠΕ Ψυγεία - Παγοποιεία	3.654,0
32	Ιδιοκτησίες ενδιαφερόντων ΤΑΣΣΟΠΟΥΛΟΥ Οικοδομικά υλικά	4.925,0
33	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΥΡΟΣΒΟΥΤΗΣ του ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Έκθεση αυτοκινήτων – Service	1.012,0
34	Αφοί ΚΑΤΣΑΓΑΝΗ ΟΕ Συνεργείο αυτοκινήτων	619,0
35	ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ Δ. Πρατήριο υγρών καυσίμων	560,0
36α	ΛΑΝΘΙΜΟΣ	528,0
36β	ΔΑΛΑΠΑΣ Π. Φανοποιείο	763,0
37	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΧΟΛΙΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ – 14ο Δημ. Σχολείο	1.527,0
38	ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΑΓΙΩΝ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ	2.221,0
38α	ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ (οικόπεδο)	1.049,0
39	ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ	840,0
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	485.746,0

Πηγή: Κλουτσινώτη 2002, ίδια επεξεργασία.

4.4 ΟΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

(Βλ. ΧΑΡΤΗ 4)

Η Περιοχή Μελέτης καταλαμβάνει συνολικά έκταση 619,5 μ². Τα μεγέθη και τα ποσοστά, που αναφέρονται στη συνέχεια και καταγράφονται στον Πίνακα 4.4.1, υπολογίζονται στο περίγραμμα που διαμορφώνεται από τους άξονες των οδών Ακτή Δυμαίων, Βορείου Ηπείρου και Γλαύκου και τον άξονα της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής.

Κοινοφελείς – κοινόχρηστοι χώροι

Εάν εξαιρεθεί ο χώρος κατάληψης από το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, που και αυτός είναι περιορισμένης έκτασης, οι υφιστάμενοι εντός του περιγράμματος της Περιοχής Μελέτης κοινοφελείς και κοινόχρηστοι χώροι αποτελούν αμελητέο ποσοστό, δηλαδή 2,8 %.

Κατοικία

Όπως προαναφέρθηκε, πρόκειται για ιδιόκτητη κατοικία σε μικρές ιδιοκτησίες και η χρήση της καταλαμβάνει μικρό ποσοστό 3,4% επί της συνολικής έκτασης.

Βιομηχανία

Οι τρεις ακόμη εν λειτουργία μονάδες μεταποίησης εντός του περιγράμματος της Περιοχής Μελέτης, δηλαδή η ΑΒΕΞ, η Ένωση Γεωργικών Συνεταιρισμών και η Οινοπνευματοποιία Σπηλιόπουλου, βρίσκονται υπό καθεστώς υπολειτουργίας και η εικόνα των εγκαταστάσεών τους παρουσιάζει τάσεις εγκατάλειψης. Η χρήση καλύπτει έκταση 90.402,0 μ², δηλαδή ποσοστό 14,6%.

Βιοτεχνία

Οι σχετικά μικρής κλίμακας βιοτεχνικές εγκαταστάσεις της περιοχής φιλοξενούν δραστηριότητες «αποθήκες – ψυγεία – εργαστήρια» και «συνεργεία αυτοκινήτων», τα οποία κατά κανόνα συνδυάζονται με εκθεσιακό χώρο στην πρόσοψη, προς την λεωφόρο της Ακτής Δυμαίων. Η χρήση καλύπτει έκταση 6.591,0 μ², ποσοστό 1,1% της συνολικής έκτασης.

Εμπόριο και ειδικές εξυπηρετήσεις

Η μόνη δραστηριότητα, που παρουσιάζει τάσεις ανάπτυξης στην περιοχή, είναι το υπερτοπικής κλίμακας εμπόριο. Συγκεκριμένα, σχετικά πρόσφατα, έχουν εγκατασταθεί εδώ τρία μεγάλα πολυκαταστήματα των αλυσίδων «Βασιλόπουλος», «Praktiker» και «Βερόπουλος». Η χρήση καλύπτει έκταση 58.731,0 μ², ποσοστό 9,5%.

Πρώην βιομηχανία

Η συγκεκριμένη χρήση συντίθεται από τις εκτάσεις τεσσάρων μεγάλων μονάδων, οι δύο από τις σημαντικότερες βιομηχανικές επιχειρήσεις στον Βαλκανικό χώρο, δηλαδή η Χαρτοποιεία Λαδόπουλου και η Πειραϊκή – Πατραϊκή, μαζί με τα πρώην Σφαγεία και την ΒΕΣΟ. Η χρήση καλύπτει σημαντική έκταση 279.050,0 μ², ήτοι ποσοστό 45,0%.

Κενά οικόπεδα

Τέλος, στην Περιοχή Μελέτης συναντώνται και κενά χρήσεων οικόπεδα, που καλύπτουν έκταση 18.327,0 μ², ήτοι ποσοστό 2,9%.

Πινάκας 4.4.1: Επιφάνειες και ποσοστά τους ανά κατηγορία χρήσης

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	619.541,6 μ2	100,0 %
1. Κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι	145.343,1 μ2	23,5%
Οδικό / σιδηροδρομικό δίκτυο	112.252,8 μ2	
Δημόσιες Υπηρεσίες	8.653,0 μ2	
Πλατεία	2.245,3 μ2	
Σχολείο	1.533,0 μ2	
Πολιτισμός	14.235,0 μ2	
2. Κατοικία	21.096,7 μ2	3,4%
3. Βιομηχανία	90.402,0 μ2	14,6%
4. Βιοτεχνία	6.591,0 μ2	1,1%
5. Εμπόριο –Ειδικές εξυπηρετήσεις	58.731,8 μ2	9,5%
6. Πρώην βιομηχανία	279.050,0 μ2	45,0%
7. Κενό οικόπεδο	18.327,0 μ2	2,9%
Σύνολο εκμεταλλεύσιμων χώρων	474.198,5 μ2	76,5%

Πηγή: Κλουτσινώτη 2002, ίδια επεξεργασία.

4.5 ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

(Βλ. ΧΑΡΤΗ 5)

Χρήσεις γης κατά ΓΠΣ

Στον Χάρτη 5 απεικονίζονται οι προβλεπόμενες από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Πάτρας χρήσεις γης. Σημειώνεται ότι το ΓΠΣ της Πόλης, όπως άλλωστε και των υπολοίπων αστικών κέντρων της Χώρας, έχει υπερβεί τα όρια της χρονικής ισχύος του και η αναθεώρηση, που έγινε το 1998, δεν αφορά παρά σε περιορισμένης κλίμακας τοπικές τροποποιήσεις, προκειμένου ο σχεδιασμός να αντιστοιχίσει σε ήδη διαμορφωμένη πραγματικότητα. Οι σχετικές με το θέμα της Μελέτης τροποποιήσεις του 1998, αφορούν στην ευρύτερη ζώνη της Περιοχής Ανάπλασης και αναφέρονται: (1) στην τροποποίηση των ορίων του ΓΠΣ στην πολεοδομική ενότητα «Παραλία», που βρίσκεται νότια και ανατολικά της, με ένταξη νέων περιοχών στο σχέδιο και χρήση γενική κατοικία, (2) στην αλλαγή της χρήσης του ΒΙΟ-ΠΑ σε ΒΙΟ-ΠΑ προς

εξυγίανση και (3) σε συμπλήρωση του δικτύου χερσαίων μεταφορών, με τη χάραξη κόμβου στη συμβολή της περιμετρικής οδού Πατρών με τον ποταμό Γλαύκο.

Οι προβλεπόμενες χρήσεις γης, εντός του περιγράμματος της Περιοχής Μελέτης, είναι οι ακόλουθες:

- από το βόρειο όριο της έως και το κέντρο της έκτασης της πρώην Χαρτοποιίας Λαδόπουλου, στο μέτωπο της λεωφόρου: «κεντρικές λειτουργίες – εμπόριο»,
- στο νότιο τμήμα της ίδιας, όπως παραπάνω, ιδιοκτησίας: «εκπαίδευση»,
- στην έκταση της Βίλας Λαδόπουλου και του Πτωχοκομείου: «πρόνοια»,
- στο τμήμα νότια της οδού Ανθείας έως το νότιο όριο της και δυτικά της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής: «χονδρεμπόριο»,
- στην έκταση της Πειραιϊκής – Πατραϊκής: «βιομηχανία» και «αστικό πράσινο»,
- στην έκταση της Ένωσης Γεωργικών Συνεταιρισμών: «βιομηχανία»,
- στην υπολειπόμενη έκταση, από Β. Ηπείρου έως Αμαθείας: «γενική κατοικία» και
- στη ζώνη διέλευσης της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής: «αστικό πράσινο». Η χρήση αυτή επεκτείνεται προς βορρά και ενσωματώνει και τις εγκαταστάσεις του σιδηροδρομικού σταθμού του Αγίου Ανδρέα.

Οι προβλεπόμενες χρήσεις γης, στην άμεση περιφέρεια της Περιοχής Μελέτης, είναι οι ακόλουθες:

- δυτικά της παραλιακής λεωφόρου, καθ' όλο το μήκος της παράκτιας ζώνης έως τον Άγιο Ανδρέα, ακόμη και στη θέση του νέου λιμανιού: «τουρισμός – αναψυχή» και «αθλητικές εγκαταστάσεις». Σημειώνεται πάντως ότι ένα ανοικτό Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο έχει υλοποιηθεί, στη νότια περιοχή της ζώνης, τμήμα του οποίου περιλαμβάνεται εντός του περιγράμματος του προβλεπόμενου νέου λιμανιού,
- βόρεια από το βόρειο όριο της, στο μέτωπο της λεωφόρου: «κεντρικές λειτουργίες – εμπόριο»,
- ανατολικά της, έως και την οδό Ανθείας: «γενική κατοικία», με πρόβλεψη για τη δημιουργία πυρήνα αθλητικού κέντρου και εγκαταστάσεων εκπαίδευσης,
- ακόμη νοτιότερα και ανατολικά της, έως τον Γλαύκο: «γενική κατοικία», με επέκταση σχεδίου πόλης και πρόγραμμα κοινωνικής κατοικίας, φυσικά με

προβλέψεις για δημιουργία αστικού πρασίνου, εγκαταστάσεων εκπαίδευσης και πολιτιστικών, κλπ. Σημειώνονται ιδιαίτερα οι προβλέψεις για δημιουργία ζώνης αστικού πρασίνου, σημαντικού εύρους κατά μήκος της λεωφόρου Γλαύκου και εντός της έκτασης της Πειραιϊκής – Πατραϊκής.

Από το προβλεπόμενο δευτερεύον και τριτεύον οδικό δίκτυο, σημειώνεται ο παράλληλος με τη λεωφόρο Ακτής Δυμαίων άξονας, από την Βορείου Ηπείρου έως και τον Γλαύκο, η χάραξη του οποίου δεν έχει υλοποιηθεί επί του εδάφους.

Ρυμοτομικό Σχέδιο – Ισχύον θεσμικό πλαίσιο δόμησης

Η Περιοχή Μελέτης διακρίνεται σε δύο ενότητες:

- στην «εντός σχεδίου», από το βόρειο όριο της έως την οδό Ανθείας και
- στην «εκτός σχεδίου», σε όλο το υπόλοιπο τμήμα της,

ενώ αμέσως ανατολικά της περιβάλλεται στο σύνολό της από περιοχές «εντός σχεδίου».

Από την άποψη των θεσμοθετημένων όρων δόμησης ισχύουν τα ακόλουθα:

- βόρειος τομέας και επομένως για το τμήμα από Β. Ηπείρου έως και την Ελ. Βενιζέλου, Σ.Δ. = 2,4 / ύψη οικοδομών 16,0 μ. / χρήση «γενική κατοικία»,
- κεντρικός τομέας, από Ελ. Βενιζέλου έως Ανθείας, Σ.Δ. = 1,2 / ύψη οικοδομών 14,0 μ. / χρήση «αμιγής κατοικία» στην δυτικά της σιδηροδρομικής γραμμής ζώνη και «γενική κατοικία» στην υπόλοιπη,
- νότιος τομέας, ανατολικά της Περιοχής Ανάπλασης, στην επέκταση του σχεδίου, Σ.Δ. = 0,8 / ύψη οικοδομών 14,0 μ. χρήση «γενική κατοικία».

Από τους προβλεπόμενους, από το Ρυμοτομικό Σχέδιο της πόλης όρους και περιορισμούς στη χρήση και τη δόμηση, για την Περιοχή Ανάπλασης, σημειώνονται τα ακόλουθα:

- στο νότιο τμήμα της πρώην Χαρτοποιίας Λαδόπουλου, έχει υλοποιηθεί και λειτουργεί το 14ο Δημοτικό Σχολείο, σε επαφή με τη θεσμοθετημένη μικρή πλατεία της εκκλησίας των Αγίων Αποστόλων,

- η έκταση της Βίλας Λαδόπουλου, στην οποία προβλέπεται χρήση «πρόνοια», έχει περιέλθει στην ιδιοκτησία της Εμπορικής Τράπεζας, η οποία έχει τους δικούς της προγραμματισμούς όπως έχουμε αναφέρει σε προηγούμενα κεφάλαια.
- παρά την θεσμοθέτηση της χρήσης «αμιγής κατοικία» στην παραλιακή ζώνη του κεντρικού τομέα, έχουν εγκατασταθεί εκεί χρήσεις υπερτοπικού εμπορίου, όπως οι επιχειρήσεις «Praktiker» και «Αφοι Βερόπουλοι».

Όσον αφορά στην άμεση περιβάλλουσα περιοχή, από τα προβλεπόμενα έχουν ήδη υλοποιηθεί:

- στον κεντρικό τομέα, οι χρήσεις «εκπαίδευση» και «πλατεία»
- στον κεντρικό τομέα, στο δυτικό από τη γραμμή τμήμα της πρώην Χαρτοποιίας Λαδόπουλου, το Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο,
- στον νότιο τομέα, το πρόγραμμα Κοινωνικής Κατοικίας, που συνοδεύεται από τους προβλεπόμενους κοινωφελείς και κοινόχρηστους και
- ορισμένες μεμονωμένες σημειακές παρεμβάσεις εγκαταστάσεων εκπαίδευσης και αθλητισμού.

Η κριτική, που μπορεί να ασκηθεί στο ισχύον Ρυμοτομικό Σχέδιο και ιδιαίτερα για το τμήμα του που πρόσφατα απέκτησε σχέδιο, είναι ότι οι προβλεπόμενοι κοινόχρηστοι χώροι, οι πεζόδρομοι και οι χώροι για κοινωφελείς εγκαταστάσεις δεν συγκροτούν συνεχές και αναγνώσιμο δίκτυο, απαραίτητο για την ευχερή μετακίνηση των πεζών εντός του χώρου της εκάστοτε γειτονιάς.

Στο ότι δεν έχει επιλυθεί λειτουργικά αυτή η αναγκαιότητα, σε αυτό έχει συμβάλει οπωσδήποτε η ύπαρξη του τείχους των ανενεργών βιομηχανιών στο δυτικό της τμήμα, που είναι φυσικό εμπόδιο για την δυνατότητα διεξόδου προς την παραλία.

4.6 Ο ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΥΣΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Με όλα όσα αναφέρονται στα προηγούμενα κεφάλαια, έχει καταγραφεί σε γενικές γραμμές η εικόνα της άμεσης περιβάλλουσας περιοχής. Ωστόσο, ορισμένα πρόσθετα στοιχεία παρουσιάζει ενδιαφέρον να αναφερθούν. Συγκεκριμένα:

- στην παράκτια ζώνη, πέρα από την περιοχή του ανοικτού Δημοτικού Αθλητικού Κέντρου στο νότο και από αυτήν όπου εκτελούνται τα έργα του Νέου Λιμένος, το προς βορρά τμήμα είναι σε σχετικά «φυσική» κατάσταση, δίχως χρήσεις και διαμορφώσεις, πλην των υπό διαμόρφωση σύγχρονων εγκαταστάσεων του Ναυταθλητικού Κέντρου Πατρών. Μπορεί, επομένως, να διατυπωθεί η υπόθεση ότι υπάρχει εκ των πραγμάτων συναίνεση για την μη επέκταση του νέου λιμανιού προς βορρά, σε Β Φάση,
- στην παραλιακή ζώνη, παρά το γεγονός ότι θεσμικά ασκήθηκε πίεση να μην εξαπλωθούν χρήσεις υπερτοπικού εμπορίου, παρατηρείται σημαντική τέτοιου χαρακτήρα δραστηριότητα, με τις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων ΜΕΤΡΟ (στο ύψος του σταθμού Αγίου Ανδρέου) και Βασιλόπουλου, Praktiker και Βερόπουλου, εντός της Περιοχής Μελέτης. Εάν στις προηγούμενες προστεθεί και η δραστηριότητα, του «πολυλειτουργικού και πολιτιστικού κέντρου αναψυχής», που έχει εγκατασταθεί στην πρώην ιδιοκτησία «ΒΕΣΟ Α», σε άμεση επαφή με το νέο διοικητικό συγκρότημα της ΔΕΗ, είναι προφανές ότι η ζώνη, τουλάχιστον έως την οδό Ανθείας, έχει αρχίσει και αποκτά υπερτοπικό χαρακτήρα κέντρου πόλης,
- στην ανατολική ζώνη, η χρήση «γενική κατοικία» δεν έχει οργανωθεί ακόμη, αναπτύσσεται ακόμη σε πυρήνες, παρά το γεγονός ότι είναι εντός σχεδίου. Η εικόνα της γενικά συγκροτεί τοπίο ασυνεχές και άμορφο, εάν εξαιρεθεί το τμήμα της μέχρι και την Ελ. Βενιζέλου. Εκτιμάται, δηλαδή, ότι η σημερινή χωρητικότητα σε κατοικία της εκτεταμένης αυτής περιοχής δεν έχει καλύψει το όριο δυνατοτήτων της και τέλος
- στην νότια ζώνη, στον μεν εκτεταμένο, επίσης, χώρο του ΒΙΟ.ΠΑ δεν παρατηρείται ακόμη ειδική δραστηριότητα για εγκατάσταση βιοτεχνικών επιχειρήσεων, στην δε παραπλήσια περιοχή γενικής κατοικίας, με τις πρόσφατες επεκτάσεις του σχεδίου, ο χώρος είναι επίσης ασυνεχής και άμορφος. Η ύπαρξη ακόμη νοτιότερα, των εγκαταστάσεων του πρώην εργοστασίου της Pirelli συνιστούν πρόσθετο τείχος ασυνέχειας.

4.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Σε γενικές γραμμές, η ανάπτυξη της περιοχής θα πρέπει αφενός να διασφαλίζει την λειτουργική ποιότητα και αφετέρου να δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την βελτιστοποίηση του κοινωνικοοικονομικού οφέλους. Η βιωσιμότητα της ανάπτυξης της περιοχής προϋποθέτει σχέσεις αλληλεξάρτησης με τις ανάγκες του κοινωνικού και κυρίως του οικονομικού-επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται συμπερασματικά τα στοιχεία που συνθέτουν τις δυνατότητες και τις αδυναμίες του τοπικού κοινωνικοοικονομικού ιστού, καθώς και τις ευκαιρίες και τις απειλές που προκύπτουν στα πλαίσια της νέας οικονομική συγκυρίας.



Εικόνα 4.7.1: Περιοχή μελέτης

Πηγή: www.maps.google.com

Πινάκας 4.7.1: Ανάλυση SWOT

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Ιστορικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον • Κεντρική προνομιούχα θέση • Εγγύτητα στο κέντρο της Πάτρας • Αναξιοποίητες κτιριακές υποδομές • Πρόσβαση σε υποδομές θαλασσιών και χερσαίων μεταφορών • Αξιόλογη Πολιτιστική Επιστημονική και Οικονομική Δραστηριότητα • Υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης • Υποδομές Υγείας • Αστικές υποδομές • Αυξανόμενες εμπορευματικές ροές από το εξωτερικό • Γειτνίαση σε σημαντικές τουριστικές περιοχές 	<ul style="list-style-type: none"> • Χαμηλή ποιότητα δομημένου περιβάλλοντος • Άναρχη δόμηση • Υποβαθμισμένες αστικές χωρικές ενότητες • Μείωση των μισθών και της απασχόλησης • Έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου • Μείωση του αριθμού των βιομηχανικών μονάδων • Έλλειψη ποιοτικής Ξενοδοχειακής Υποδομής • Ελλιπείς Αεροπορικές Μεταφορές • Αισθητικά υποβαθμισμένη εικόνα της περιοχής • Υψηλά επίπεδα ανεργίας • Υποβαθμισμένη ποιότητα ζωής
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> • Δυνατότητα ανάδειξης κτιρίων • Αξιοποιήσιμα πολιτιστικά στοιχεία • Δυνατότητες αξιοποίησης του Λιμανιού και της Γέφυρας για την διεύρυνση του γεωγραφικού χώρου επιρροής • Διασύνδεση Πανεπιστημίου Πάτρας και Παραγωγής για την προώθηση της νέας τεχνολογίας • Ανάπτυξη Θεματικού Τουρισμού 	<ul style="list-style-type: none"> • Αυξημένη δυσκολία συντήρησης και αποκατάστασης κτιρίων • Μεγάλο κόστος ανάπλασης • Κυκλοφοριακά προβλήματα

Η ζωτικότητα της περιοχής ανάπλασης, ως συνέπεια της γεωγραφικής της θέσης, την καθιστά αναπόσπαστο τμήμα της αναπτυξιακής διαδικασίας της πόλης. Οι άξονες ανάπτυξης των χώρων της περιοχής ανάπλασης που από τη μία πλευρά αξιοποιούν τις δυνάμεις και τις προοπτικές του οικονομικού περιβάλλοντος της πόλης και από την άλλη δημιουργούν δυνάμεις αντίρροπές στο φθίνων κλίμα και τις αδυναμίες των περασμένων ετών. Συμπεραίνουμε λοιπόν πως μια περιοχή με τα παραπάνω

χαρακτηρίστηκα έχει μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης και μπορεί να δημιουργήσει υψηλής ποιότητας αστικό περιβάλλον συμπαρασύροντας μαζί της σε αυτό το κλίμα ανάπτυξης ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

5.1 ΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

Στο κεφάλαιο αυτό παραθέτονται οι μελέτες που έχουν είδη εκπονηθεί και αφορούν άμεσα την περιοχή που μας ενδιαφέρει, αλλά και μελέτες που αφορούν γενικά το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας ή ακόμα και τον δήμο και την περιφέρεια στην οποία εντάσσεται αυτό.

Όσο αναφορά τις μελέτες που δεν εξετάζουν συγκεκριμένα την περιοχή ανάπτυξης, κρίθηκε σκόπιμο να παρουσιαστούν γιατί συναντούμε σε αυτές αναπτυξιακούς στόχους και βασικές κατευθυντήριες γραμμές ανάπτυξης της περιφέρειας και του δήμου που δημιουργούν σχέσεις αλληλεξάρτησης με τις αναπτυξιακές επιλογές της Πάτρας. Τα συμπεράσματα που εξάγουμε θα μας βοηθήσουν στην αποτελεσματικότερη κατανόηση των αναγκών και των ευκαιριών ανάπτυξης της περιοχής ανάπτυξης.

Κρίνεται σκόπιμο λοιπόν να παραθέσουμε τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση των παρακάτω μελετών γιατί βοηθούν στο να αποσαφηνισθεί ο τρόπος με τον οποίο εξετάσαμε την καταλληλότητα κάθε πρότασης. Σύμφωνα λοιπόν με την προσέγγισή μας τα κριτήρια είναι τα εξής:

- Η ανάπτυξη του τουρισμού (Συνεδριακός, αθλητικός, θρησκευτικός κ.τ.λ.)
- Η ενίσχυση και προώθηση του πολιτισμού
- Η ενίσχυση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής μελέτης
- Η εφικτότητα της εκάστοτε πρότασης
- Η βιωσιμότητα της εκάστοτε πρότασης
- Η ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας της περιοχής μελέτης
- Η ανάδειξη και προστασία της ιστορικής μνήμης της περιοχής μελέτης

5.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΑΜΕΣΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

5.2.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΠΑΤΡΕΩΝ Α. ΚΑΡΑΒΟΛΑ (1997)

Συνοπτική παρουσίαση των προτάσεων

Η πρόταση εντάσσει τις υποψήφιες για ανάπτυξη δραστηριότητες στην Περιοχή Ανάπλασης εντός της ευρύτερης προοπτικής για δημιουργία στην Πάτρα «Κέντρου Υπηρεσιών Κεντρικής και Ανατολικής Μεσογείου».

Σύμφωνα με την πρόταση αυτή ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα, σε γενικό επίπεδο, συνιστούν οι χερσαίες και θαλάσσιες μεταφορικές υποδομές, η τεχνογνωσία στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η τοπική κουλτούρα εξωστρέφειας, η ύπαρξη υποδομών στήριξης της οικονομικής δραστηριότητας και η εμπειρία του Δήμου και του Πανεπιστημίου στη διαχείριση Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων και μάλιστα με χρήση υψηλής τεχνολογίας.

Ειδικότερα, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Περιοχής Ανάπλασης, ως προς τις προσφερόμενες δυνατότητες για την υποδοχή των δραστηριοτήτων του Κέντρου Υπηρεσιών Κεντρικής και Ανατολικής Μεσογείου, συναρτώνται με:

- την άμεση γειτνίαση με το λιμάνι
- τις υπάρχουσες υποδομές
- τον περιβάλλοντα ζωτικό χώρο
- το μεγάλο ποσοστό δημόσιας ιδιοκτησίας.

Όσον αφορά στο αντικείμενο-περιεχόμενο του έργου προτείνεται η δημιουργία συνόλου δραστηριοτήτων, που περιλαμβάνουν:

1. Διατραπεζικό Κέντρο
2. Κέντρο Ναυτιλιακών και Μεταφορικών Επιχειρήσεων
3. Κέντρο Χονδρεμπορίου και Προώθησης Εξαγωγών
4. Κέντρο Ελεύθερων Συναλλαγών
5. Διαμετακομιστικό Κέντρο

6. Εκθεσιακό Κέντρο
7. Συνεδριακό Κέντρο
8. Αστικό Κέντρο Ανάπτυξης μη Οχλουσών Βιοτεχνικών Δραστηριοτήτων

Ειδικότερα, για το νότιο τμήμα της Ακτής Δυμαίων προτείνεται η εγκατάσταση πλέγματος από Εμπορευματικές και Βιοτεχνικές Δραστηριότητες, ενώ για το βόρειο τμήμα η ανάπτυξη Τουριστικών Δραστηριοτήτων και Υπηρεσιών. Συγκεκριμένα, για τις ανενεργές βιομηχανίες κατά μήκος της Ακτής Δυμαίων, από την πρόταση διατυπώνονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις:

α. Εργοστάσιο Λαδόπουλου - Χαρτοποιία Δυτικής Ελλάδος:

Εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο, βοηθητικές λειτουργίες και ψυχαγωγικοί χώροι στα αποθηκευτικά και διοικητικά οικοδομήματα. Ξενοδοχειακές κλίνες στα κτίρια της Εμπορικής Τράπεζας (Βίλα Λαδόπουλου) και του Πτωχοκομείου.

β. Εργοστάσιο Πειραιϊκής – Πατραϊκής:

Διαμετακομιστικό – Εμπορευματικό Κέντρο, χώροι στάθμευσης και αποθήκευσης, και ελεύθερη τελωνειακή ζώνη. Τέλος επαγγελματικές και βιοτεχνικές εξυπηρετήσεις των μεταφορών (μηχανουργεία, πλυντήρια λιπαντήρια κλπ), έτσι ώστε να αξιοποιείται ο βιολογικός καθαρισμός του εργοστασίου.

γ. A και B ΒΕΣΟ:

Business Center, πρακτορεία εισιτηρίων και αξιοποίηση των, κατάλληλων για προσωρινή στάθμευση, ακάλυπτων χώρων. Τέλος χώροι για εγκατάσταση Super – market και πολυκαταστημάτων.

Τέλος, ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στην συμβολή της Περιοχής Ανάπλασης στην ανάπτυξη του τουρισμού και ειδικότερα στην ενίσχυση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Πάτρας στον τομέα του θεματικού τουρισμού (Συνεδριακός, Αθλητικός, Θρησκευτικός, κλπ).

Η πρόταση αυτή αναγνωρίζει την ζωτική για την πόλη σημασία της Περιοχής Ανάπλασης και συγκλίνει προς την χρήση της περιοχής για τη δημιουργία χώρου

μεγάλου οικονομικού μεγέθους και αναπτυξιακού δυναμισμού στο υπόλοιπο της πόλης της Πάτρας.

Σχολιασμός των προτάσεων

Οι προτεινόμενες δραστηριότητες, που αναφέρονται ως κατευθυντήριοι άξονες αυτής της πρότασης, όπως:

- η εξυπηρέτηση των Λειτουργιών του Νέου Λιμένα,
- το Εμπόριο και
- ο Τουρισμός- Πολιτισμός,

είναι συμβατές με το πλαίσιο στο οποίο θα κινηθούν οι παρεμβάσεις της ανάπλασης. Τα πλεονεκτήματα της Πόλης αλλά και της Περιοχής Ανάπλασης, ως προς την ανάπτυξη των προτεινόμενων δραστηριοτήτων, έχουν ενισχυθεί σημαντικά.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η πρόταση αυτή είναι πως το ιδιωτικό καθεστώς της Π-Π και η σημαντική παρουσία των ιδιωτικών ακινήτων στην Περιοχή Ανάπλασης αναιρεί ένα από τα βασικά επιχειρήματα της πρότασης ως προς το θεωρούμενο ως συγκριτικό πλεονέκτημα της ύπαρξης δημόσιας ιδιοκτησίας. Οι προτάσεις για Συνεδριακό και Εκθεσιακό χώρο στο πρώην εργοστάσιο του Λαδόπουλου δεν φαίνεται να είναι πραγματοποιήσιμες, αφού η Βίλα Λαδόπουλου δεν διατίθεται για την εγκατάσταση ξενοδοχείου αφού οι προθέσεις των ιδιοκτητών της (της Εμπορικής Τράπεζας) είναι να μετεγκατασταθεί εκεί το κεντρικό τους υποκατάστημα. Στους χώρους της Α ΒΕΣΟ έχει αναπτυχθεί ήδη ψυχαγωγικός πολυχώρος, ενώ για την Β ΒΕΣΟ η καταλληλότητα του ως προς την υποδοχή Ναυτιλιακών Πρακτορείων παραμένει αναμφισβήτητα υψηλή (οι περιοχές Α και Β ΒΕΣΟ δεν βρίσκονται στην περιοχή μελέτης). Τέλος η ανάπτυξη Διαμετακομιστικού Κέντρου στην Π-Π προσκρούει αφενός στις προθέσεις για μεγάλο διαμετακομιστικό κέντρο 2.000 στρεμμάτων και αφετέρου στο μεγάλο ποσοστό των υφιστάμενων δομημένων χώρων, οι οποίοι και υπερκαλύπτουν τις ανάγκες μιας τέτοιου τύπου δραστηριότητας.

5.2.2 ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΑΤΡΑΣ (ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ, 1996)

Συνοπτική παρουσίαση της πρότασης

Από τη Μελέτη προτείνεται η δημιουργία ενός μεσαίου μεγέθους Εμπορευματικού Διαμετακομιστικού Κέντρου με κύρια δραστηριότητα την εξυπηρέτηση:

- των περιφερειακών αναγκών στην διακίνηση Containers,
- των χερσαίων μεταφορών και
- του εμπορίου της περιφέρειας.

Για τις λειτουργικές ανάγκες του Διαμετακομιστικού Εμπορευματικού Κέντρου της Πάτρας, διατυπώνονται δύο εκδοχές, στηριζόμενες στην προβλεπόμενη διακίνηση φορτηγών, containers και εμπορευμάτων από το λιμάνι της Πάτρας. Η πρώτη, αισιόδοξη, εκτιμά τους αναγκαίους χώρους σε 151.000 μ² υπαίθριων αποθηκών και 26.000 μ² στεγασμένων ειδικών αποθηκών, ενώ οι γραφειακοί χώροι εκτιμώνται σε 5.000 μ². Σύμφωνα με την δεύτερη, απαισιόδοξη εκδοχή, οι αναγκαίοι υπαίθριοι αποθηκευτικοί χώροι υπολογίστηκαν σε 107.000 μ², οι στεγασμένες αποθήκες σε 18.000 μ² και οι γραφειακοί χώροι σε 4.000 μ².

Οι αναγκαίες κεφαλαιακές εκροές για την ανάπτυξη του Διαμετακομιστικού Κέντρου της Πάτρας υπολογίζονται σε 5.563.000 χιλ. δρχ. και 3.939.000 χιλ. δρχ. για το πρώτο και το δεύτερο σενάριο αντίστοιχα.

Οι εναλλακτικές λύσεις χωροθέτησης που εξετάζονται είναι:

Εντός της λιμενικής ζώνης, στο νότιο τμήμα του νέου λιμανιού, όπου προβλέπεται η χωροθέτηση του νέου εμπορευματικού λιμένα, τα χαρακτηριστικά του οποίου προβλέπουν μήκος προβλητών επαρκές για την πλαγιοδέτηση containerships καθώς και διαθέσιμους χώρους 200.000 μ². Ιδιαίτερα σημαντικό θεωρήθηκε το πλεονέκτημα του μηδενικού κόστους κτήσης της γης.

Στις εγκαταστάσεις του πρώην εργοστασίου της Pirelli, πλησίον της Περιοχής Ανάπλασης, σε συνολική έκταση 160.000 μ² με βιομηχανοστάσια εκτάσεως 38.000 μ².

Στις εγκαταστάσεις του Πρώην Εργοστασίου Λαδόπουλου, εντός της Περιοχής Ανάπλασης.

Στις εγκαταστάσεις της Πειραιϊκής –Πατραϊκής, επίσης εντός της Περιοχής Μελέτης.

Στον Δρέπανο, στην περιοχή γύρω από το εργοστάσιο της “TITAN”.

Συγολιασμός της πρότασης

Οι υποψήφιοι χώροι εγκατάστασης του Διαμετακομιστικού Κέντρου Πάτρας που αφορούν άμεσα την Περιοχή Ανάπλασης είναι οι χώροι της Π-Π και του Πρώην Εργοστασίου Λαδόπουλου, και έμμεσα το εργοστάσιο της Pirelli, σε μικρή απόσταση από την Περιοχή Μελέτης. Τόσο για τις εγκαταστάσεις του Πρώην Εργοστασίου Λαδόπουλου όσο και για το εργοστάσιο της Pirelli έχουν δρομολογηθεί σχέδια για την απόδοση χρήσεων πολιτισμού-τουρισμού και μεταποίησης αντίστοιχα. Τέλος, ο χώρος της Π-Π εμφανίζει τα μειονεκτήματα που αναλύθηκαν παραπάνω στα πλαίσια της προηγούμενης πρότασης.

5.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΑΦΟΡΟΥΝ ΑΜΕΣΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

5.3.1 ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΕΚΘΕΣΙΑΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΑΧΑΪΑΣ (Δ.Ε.Α. 2000)

Συνοπτική παρουσίαση της πρότασης

Από την αποτύπωση των στοιχείων της έρευνας για τις δυνάμεις της αγοράς, στα πλαίσια της μελέτης του Εκθεσιακού Κέντρου Αχαΐας, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την τοπική προσφορά και την ζήτηση εκθεσιακών χώρων.

α. Προσφορά

Η διερεύνηση της προσφοράς αποδεικνύει την έλλειψη ικανοποιητικού αριθμού διατιθέμενων εκθεσιακών χώρων. Ελλείψεις δεν παρατηρούνται μόνο σε εκθεσιακούς χώρους αλλά και σε υποδομές πρόσβασης, στάθμευσης καθώς και σε υποδομές δικτύων εξυπηρέτησης, πληροφόρησης, παρουσίασης εκθεμάτων και υποστήριξης

των υπάρχοντων εκθεσιακών χώρων. Σε ότι αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς των τελευταίων από την Μελέτη προκύπτει η σημαντική παρουσία της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Τέλος, διαπιστώνεται η έλλειψη ορθολογικής οργάνωσης και διάκρισης των εκθεσιακών χώρων.

β. Ζήτηση

Από τη Μελέτη διαπιστώνεται η ύπαρξη λανθάνουσας ζήτησης εκθεσιακών χώρων, ως συνέπεια της ποσοτικής, αλλά και της ποιοτικά ανεπαρκούς προσφοράς. Σε υψηλά επίπεδα εκτιμήθηκε και το ποσοστό της διαρρέουσας ζήτησης, εξ αιτίας της ελκυστικότητας της Αθηναϊκής αγοράς εκθεσιακών χώρων. Ωστόσο, η αναδιάρθρωση και ενίσχυση της τοπικής οικονομικής και επιχειρηματικής βάσης προσδοκάται να δώσει αυξητική ώθηση στην ζήτηση για χώρους εκθέσεων.

Για την χωροθέτηση του Εκθεσιακού Κέντρου Αχαΐας, προτείνεται η περιοχή Β.Α. του Αθλητικού Κέντρου Τόφαλος, στο Προάστιο Πατρών. Η θέση αυτή θεωρείται πλεονεκτική διότι συγκεντρώνει χαρακτηριστικά όπως:

- άριστες συνθήκες πρόσβασης (στον κόμβο σύνδεσης της πόλης με την περιμετρική και τον ΠΑΘΕ) και πλήρη κάλυψη από τα βασικά δίκτυα υποδομών,
- γειτνίαση με το Εκθεσιακό Κέντρο του Πανεπιστημίου Πατρών και επαφή με τις εγκαταστάσεις του «Τόφαλος», άρα και δυνατότητα να χρησιμοποιηθούν από κοινού.

Σχολιασμός της πρότασης

Από την Μελέτη του Εκθεσιακού Κέντρου προκύπτουν καταρχήν ευοίωνες συνθήκες ζήτησης και προσφοράς. Οι τελευταίες δημιουργούν προϋποθέσεις εφικτότητας και βιωσιμότητας των σχεδίων για την δημιουργία ενός ή περισσότερων εκθεσιακών κέντρων μικρότερης κλίμακας στην Νότια Πλευρά της Πάτρας, εντός ή πλησίον της Περιοχής Ανάπλασης. Μια τέτοια κίνηση θα ενισχύσει την ανταγωνιστική θέση της Πόλης στην αγορά εκθεσιακών χώρων και θα διορθώσει τις αδυναμίες της τοπικής προσφοράς.

5.3.2 ΜΕΛΕΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2000)

Συνοπτική παρουσίαση των αξόνων ανάπτυξης

Οι σχετικές με το θέμα αναφορές, που περιέχονται στη Μελέτη του Χωροταξικού Σχεδίου της Περιφέρειας, δεν εξειδικεύονται στην κλίμακα της πόλης της Πάτρας και συνεπώς ούτε και σε αυτήν της Περιοχής Ανάπλασης. Ωστόσο, είναι χρήσιμο να αναφερθούν οι αναπτυξιακοί στόχοι και οι βασικές κατευθυντήριες γραμμές που προτείνονται εφόσον συμπίπτουν με αυτές της Περιοχής Ανάπλασης.

Στα πλαίσια του Χωροταξικού Σχεδίου της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, οι αναπτυξιακοί στόχοι και κατευθύνσεις που αφορούν στην πόλη της Πάτρας είναι:

- Η αξιοποίηση της πλεονεκτικής της θέσης σε συνδυασμό με την υλοποίηση των μεγάλων έργων υποδομής.
- Η πολιτιστική και τουριστική ανάδειξη και ο εκσυγχρονισμός της τουριστικής υποδομής και ιδιαίτερα των ειδικών μορφών τουρισμού.
- Η εξασφάλιση της λειτουργικότητας της ΒΙ.ΠΕ. Πατρών και γενικά η υποστήριξη των βιομηχανικών υποδομών.
- Η σύνδεση της έρευνας και της τεχνολογίας με τους τοπικούς φορείς.

Ιδιαίτερη έμφαση αποδίδεται στην αντίφαση που προκύπτει από την συνύπαρξη πολιτιστικών και περιβαλλοντικών πόρων υψηλής ποιότητας και σημασίας με την απουσία αξιολογής ξενοδοχειακής υποδομής. Ωστόσο, οι προοπτικές της τοπικής τουριστικής βιομηχανίας είναι ιδιαίτερα ευνοϊκές. Την αντιστροφή της φθίνουσας κατάστασης στον τουρισμό αναμένεται να προκαλέσει η βελτίωση της προσπελασιμότητας και η μείωση των χρονοαποστάσεων μετά την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων μεταφορικής υποδομής.

Για τις θαλάσσιες μεταφορές οι βασικές προτάσεις περιλαμβάνουν ένα ιεραρχημένο σύστημα λιμανιών με κέντρο την Πάτρα, η οποία θα συνεχίσει να αποτελεί την βασική επιβατική Δυτική Πύλη της Χώρας, ενώ η κατασκευή του νέου Εμπορευματικού Λιμένα αναμένεται να δώσει ώθηση στην εμπορευματική κίνηση. Με δεδομένη την ύπαρξη στο λιμάνι της Πάτρας σύγχρονων εγκαταστάσεων

συνδυασμένων μεταφορών και την εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων διαχείρισης φορτίων και εφοδιαστικής διαχείρισης θεωρούνται απαραίτητες οι ακόλουθες παρεμβάσεις:

- Διασύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου με το λιμάνι και εξοπλισμός του με σύγχρονες εγκαταστάσεις αποθήκευσης και μεταφόρτωσης.
- Δημιουργία κέντρου συνδυασμένων μεταφορών στην εγγύτητα του εμπορικού λιμανιού και της βιομηχανικής ζώνης,
- Πιθανή δημιουργία ελεύθερης ζώνης σε συνάρτηση με διακρατικές συμφωνίες σε επίπεδο εθνικής οικονομικής πολιτικής,
- Ολοκλήρωση της μικρής περιφερειακής, ώστε να διοχετεύεται χωρίς όχληση ο αυξημένος όγκος των Ι.Χ. και των φορτηγών οχημάτων προς τα Εθνικά Δίκτυα χωρίς να διασχίζουν τον ιστό της Πόλης.

Το προτεινόμενο πλαίσιο ανάπτυξης για την Πάτρα, όπως περιγράφεται στη Μελέτη του Χωροταξικού Σχεδίου, φαίνεται να αποτελείται από ένα πλέγμα δυναμικών παρεμβάσεων στους άξονες των μεταφορών και του τουρισμού. Η αξιοποίηση των μεταφορικών υποδομών (Λιμενικών, Οδικών, Σιδηροδρομικών) και η λειτουργία Εμπορικής Έκθεσης θα προσδώσει στην Πάτρα τον χαρακτήρα Εθνικού και Διεθνούς Κέντρου προώθησης νέων τεχνολογιών και εμπορευματικών ροών, ενώ αυξημένα περιθώρια οφέλους προδιαγράφονται από την εντατικότερη εκμετάλλευση των τουριστικών πόρων της Πόλης αλλά και της ευρύτερης περιοχής.

Σχολιασμός της πρότασης

Η Περιοχή Ανάπλασης αναπόφευκτα θα διαδραματίσει κυρίαρχο ρόλο στην εφαρμογή των δράσεων που περιγράφηκαν εξ' αιτίας της θέσης που καταλαμβάνει στο πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας. Η βέλτιστη λειτουργία και η μεγιστοποίηση των θετικών επιπτώσεων, από την υλοποίηση των προτάσεων του Χωροταξικού Σχεδίου, συναρτάται άμεσα με την ανάπλαση της Περιοχής Μελέτης. Η γεωγραφική της θέση συνεπάγεται την υψηλή κοινωνικό - οικονομική αποδοτικότητα της εκμετάλλευσής της, το ύψος της οποίας θα καθοριστεί από το είδος και την ποιότητα των παραγωγικών δραστηριοτήτων, που θα εγκατασταθούν στην Περιοχή Ανάπλασης.

5.3.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΥ ΠΑΤΡΕΩΝ ΓΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ INTERREG III (ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2000)

Συνοπτική παρουσίαση των αξόνων ανάπτυξης

Η πρόταση στηρίζεται στη χρηματοδότηση έξι διακεκριμένων ομάδων δράσεων, οι οποίοι διαθέτουν τις προϋποθέσεις να εξελιχθούν σε άξονες ανάπτυξης με «διασυνοριακό – διεθνικό» χαρακτήρα, όπως απαιτείται από την Κοινοτική Πρωτοβουλία. Συγκεκριμένα, προτείνεται:

Δημιουργία Δικτύου Συνεταιριστικών Τραπεζών Αδριατικής, μεταξύ των επιλέξιμων περιοχών Ελλάδας – Ιταλίας, με κύριο στόχο την ανταλλαγή εμπειριών, τεχνογνωσίας και καλών πρακτικών σε θέματα οργάνωσης, πωλήσεων και ανάπτυξης νέων καινοτόμων χρηματοοικονομικών προϊόντων, στον προγραμματισμό δράσεων για την ανάληψη κοινών επενδυτικών projects, καθώς και την υιοθέτηση πρωτοβουλιών, που θα επέτρεπαν υψηλότερες αποδόσεις στις μικρές κλίμακες παραγωγής Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων των περιμετρικών οικονομιών, όσο και την εξειδίκευση του ανθρώπινου δυναμικού των περιοχών αυτών.

Στο πλαίσιο του Δικτύου προτείνεται η δημιουργία στην Πάτρα Ινστιτούτου Μελετών και Ανάπτυξης της Αδριατικής, δηλαδή του γεωγραφικού χώρου που ορίζεται στο Ευρωχωροταξικό ως «ο Διάδρομος της Αδριατικής», το οποίο θα αποτελέσει ξεχωριστή οντότητα και οικοδεσπότες του θα είναι τα Εμπορικά και Βιομηχανικά Επιμελητήρια και των δύο χωρών.

Δημιουργία Εμπορευματικού – Διαμετακομιστικού Κέντρου Πάτρας, ενσωματωμένου στον προγραμματισμό του Γ' ΚΠΣ για την ανάπτυξη δικτύου έξι Εμπορευματικών Κέντρων στη Χώρα, με προοπτικές ανάπτυξης των θαλασσίων μεταφορών, σε εμπορεύματα και μεταφορικά μέσα, μικρών και μεσαίων αποστάσεων, αλλά και μελλοντικής επέκτασης και ανάπτυξης συμπληρωματικών δραστηριοτήτων (χώροι τελωνειακού καθεστώτος ελεύθερης διακίνησης εμπορευμάτων), καθώς και εκσυγχρονισμού των εμπορευματικών μεταφορών.

Δημιουργία Εμπορικής Έκθεσης Αγαΐας, με στόχο την προβολή, την προώθηση και τη διαφήμιση των προϊόντων στην αγορά όπου απευθύνονται, επιδιώκοντας να καταστήσουν τη Δυτική Ελλάδα κέντρο Οικονομίας και Έρευνας στην Κεντρική Μεσόγειο και την Αδριατική.

Δημιουργία ολοκληρωμένου προγράμματος για τον καθορισμό, την ανάπλαση, την επανένταξη και την παρακολούθηση της εξέλιξης των Ιστορικών Κέντρων των Πόλεων της Μεσογείου, με έμφαση στις περιοχές Δυτικής Ελλάδας, Ιονίου και Αδριατικής και με στόχο τη μεταφορά τεχνογνωσίας μεταξύ παραθαλάσσιων πόλεων που διαθέτουν ιστορικά κέντρα, την απόκτηση γρήγορων αποτελεσμάτων και την εξοικονόμηση πόρων.

Καρναβάλι – Τουριστική, Πολιτιστική, Οικονομική Ανάπτυξη, με στόχο την τουριστική ανάπτυξη κατά την χειμερινή περίοδο, τη δημιουργία καρναβαλικών δομών και νέων θέσεων εργασίας και τη διατήρηση και την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και την ανάπτυξη μεγάλων λαϊκών εκδηλώσεων. Η Δ.Ε.Π.Α.Π., ως φορέας διοργάνωσης και υλοποίησης των καρναβαλικών εκδηλώσεων έχει δρομολογήσει επαφές με τις πόλεις της Ιταλίας, που οργανώνουν καρναβάλι, Fano και Acireale, με τις οποίες προτείνει συνεργασία.

Μουσική και Παιδεία, με στόχο τη δημιουργική και επιστημονική συνεργασία με ΑΕΙ Μουσικής διαφόρων πόλεων της Ευρώπης και τη συνδιοργάνωση Ημερών Σύγχρονης Μουσικής, Συναντήσεων Ορχηστρών, Διεθνών Σεμιναρίων και Θερινής Ακαδημίας. Τα αναμενόμενα αποτελέσματα είναι η ανάδειξη και η προβολή στοιχείων σύνδεσης πολιτισμών, η δημιουργία κοινών οδοιπορικών, η ανάδειξη νέων δημιουργών και η καλλίτερη δυνατή εκπαίδευση νέων ελλήνων μουσικών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

6.1 ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Η Παλαιά Βιομηχανική Περιοχή αποτελεί μια ιδιαίτερη περιοχή της Πάτρας, φορτισμένη με μνήμες από την πρώτη βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης. Όπως έχει αναφερθεί σε προηγούμενα κεφάλαια, βρίσκεται δίπλα στο κέντρο και το νέο (υπό κατασκευή) λιμάνι της πόλης στοιχείο που έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξή της. Η κατάσταση που επικρατεί εκεί δεν είναι η επιθυμητή, για μια περιοχή με σημαντική ιστορία και ιδιαίτερα αξιόλογο κτιριακό δυναμικό.

Βασικός στόχος της συγκεκριμένης εργασίας αποτελεί η ανάδειξη της ιστορικής μνήμης της περιοχής καθώς και η ένταξή της στον αστικό ιστό της πόλης. Σκοπός της είναι δηλαδή η εκμετάλλευση όλων των δυνατών στοιχείων για τη δημιουργία μιας περιοχής που θα λειτουργεί ως τοπόσημο για την πόλη της Πάτρας. Ένα μεγάλο μέρος της ανάπτυξης θα οφείλεται κυρίως στις πολιτιστικές δραστηριότητες, το εμπόριο και τον τουρισμό.

Ένας ακόμα στόχος είναι η αναβάθμιση της περιοχής και η δημιουργία κοινόχρηστων χώρων αλλά και η δυνατότητα ευνοϊκών συνθηκών πεζής πρόσβασης σε μεγαλύτερης κλίμακας χώρους πρασίνου και αναψυχής, χώρους δηλαδή που στερείται η περιοχή μελέτης σήμερα.

Επίσης, η προστασία της ιστορικής μνήμης και της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς μέσα από την πρόταση κήρυξης διατηρητέων κτιρίων και χρήσεων κρίνεται αναγκαία. Σκοπός είναι η υλοποίηση επιλεκτικών παρεμβάσεων, εκεί όπου υπάρχουν παλιά και εγκαταλελειμμένα κελύφη σε συνδυασμό με την χρήση πολεοδομικών και οικονομικών κινήτρων θα οδηγήσει στην ενεργοποίηση του ιδιωτικού τομέα, στην προσέλκυση κατασκευαστικού κεφαλαίου και στην ενδυνάμωση των τάσεων επανάπτυξης.

Ο κύριος στόχος της παρέμβασης είναι η ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής και η περαιτέρω ανάπτυξή της, έτσι ώστε να σταματήσει να αποτελεί εμπόδιο στην επαφή με τη θάλασσα των γειτονικών περιοχών κατοικίας και η δημιουργία ζωνών ειδικών κινήτρων (αποσκοπούν στην παροχή ειδικών χρηματοδοτικών και πολεοδομικών κινήτρων για την κατασκευή ή διαμόρφωση κτιρίων ή τμημάτων τους που είναι αναγκαία για τα κέντρα πολεοδομικών ενοτήτων πχ κτιρίων αναψυχής, πολιτιστικών δραστηριοτήτων, στάθμευσης κλπ.) ώστε να αρχίζει να υποδέχεται εμπορικές και δραστηριότητες αναψυχής υπερτοπικού χαρακτήρα που με την σειρά τους θα βοηθήσουν στην βελτίωση των οικονομικών δραστηριοτήτων της περιοχής.

Το λιμάνι αποτελεί πηγή ζωής και πλούτου για την πόλη, συνδέεται μαζί της ιστορικά και διαμόρφωσε την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική της ταυτότητα. Σήμερα αποτελεί σημαντικότερο πόλο οικονομικής δραστηριότητας, παραγωγό απασχόλησης και ένα από τα ισχυρότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα της πόλης. Η Πάτρα αναπτύχθηκε σταδιακά γύρω από το λιμάνι και έτσι αποκόπηκε από τη θάλασσά της, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν δικαιολογημένα συγκρούσεις στις χρήσεις και στη λειτουργία και των δύο. Στόχος μας λοιπόν είναι απόδοση τμήματος των λιμενικών εγκαταστάσεων του παλιού λιμανιού σε κοινή χρήση η θέσπιση χρήσεων γης τέτοιων έτσι ώστε να δοθεί το θαλάσσιο μέτωπο στους κατοίκους.

Τέλος, σημαντική είναι η εύρεση λύσης του κυκλοφοριακού προβλήματος το οποίο θα ενταθεί με την λειτουργία του νέου λιμένα. Σύμφωνα με την πρόταση αυτή θα πρέπει να γίνει σαφής διαχωρισμός της κίνησης των οχημάτων τόσο σε τοπικό όσο και σε υπερτοπικό επίπεδο έτσι ώστε να μπορέσει να δοθεί το παραλιακό μέτωπο στους κάτοικους που μέχρι σήμερα είναι αποκομμένοι από αυτό.

6.2 ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

6.2.1 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

(Βλ. ΧΑΡΤΗ Π1)

Στον χάρτη Π1, σημειώνονται αναλυτικά ανά οικοδομικό τετράγωνο οι προβλεπόμενες χρήσεις γης. Οι χρήσεις που συναντούμε στην περιοχή μελέτης είναι αμιγής κατοικία, πολεοδομικό κέντρο – κεντρικές λειτουργίες πόλης, ελεύθεροι χώροι – αστικό πράσινο, τεχνόπολη – τεχνολογικά πάρκα και αθλητικές περιοχές και εγκαταστάσεις. Το περιεχόμενό τους ορίζεται αμέσως παρακάτω.

Αμιγής κατοικία: επιτρέπονται μόνο κατοικία, ξενώνες μικρού δυναμικού(περί τις 20 κλίνες), εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής, κτίρια κοινωνικής πρόνοιας, κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, αθλητικές εγκαταστάσεις, θρησκευτικοί χώροι και πολιτιστικά κέντρα.

Πολεοδομικό κέντρο – κεντρικές λειτουργίες πόλης: επιτρέπονται μόνο κατοικία, ξενώνες ξενοδοχεία και τουριστικές εγκαταστάσεις, εμπορικά καταστήματα, γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, οργανισμοί, διοίκηση, εστιατόρια, αναψυκτήρια, κέντρα διασκέδασης και αναψυχής, πολιτιστικά κτίρια και εγκαταστάσεις, κτίρια εκπαίδευσης, θρησκευτικοί χώροι, κτίρια κοινωνικής πρόνοιας, κτίρια - γήπεδα στάθμευσης, πρατήρια βενζίνης, εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων ενώ εξαιρούνται από αυτή την κατηγορία οι εγκαταστάσεις μαζικής μεταφοράς και τα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης.

Ελεύθεροι χώροι – αστικό πράσινο: στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται διάφορα είδη κοινόχρηστου πράσινου όπως π.χ. δημοτικοί και δημόσιοι κήποι, πάρκα, άλση, δάση κλπ. Είναι δυνατό ακόμα να παρουσιασθούν κατά περίπτωση νησίδες πράσινου καθώς και υδάτινες επιφάνειες(τεχνίτες ή φυσικές λίμνες, ποτάμια, χείμαρροι κλπ).

Τεχνόπολη – Τεχνολογικά πάρκα: είναι μορφές παραγωγικών συγκεντρώσεων όχι μόνο του δευτερογενούς τομέα (βιομηχανία, βιοτεχνία) αλλά και τριτογενούς (υπηρεσίες, ερευνά) σε ενιαία σύνολα. Φυσικά στα σύνολα αυτά εμπεριέχονται και

πλήθος άλλων παραγωγικών και κοινωνικών λειτουργιών αλλά και κατοικίες, ξενώνες κλπ.

Αθλητικές περιοχές και εγκαταστάσεις: η κατηγορία αυτή μπορεί να χωριστεί σε δυο μεγάλες ομάδες τις εγκαταστάσεις για άθληση ή παιχνίδια για τον πληθυσμό και τα αθλητικά θέματα. Αυτή που μας ενδιαφέρει είναι η πρώτη και περιλαμβάνει από αμμόλακους, παιδότοπους και παιδικές χαρές, μέχρι όλες τις κατηγορίες ιεραρχημένων κοινόχρηστων αθλητικών εγκαταστάσεων για αθλοπαιδίες, στίβο, κολύμβηση κλπ. Μπορούμε να προσθέσουμε ακόμα και τις ιδιωτικές αθλητικές εγκαταστάσεις.

Ειδικότερα, όσον αφορά στο βόρειο, σήμερα «εντός σχεδίου» τμήμα της Περιοχής Ανάπλασης (Βορείου Ηπείρου μέχρι την οδό Ανθείας), δεν προβλέπεται αλλαγή των ισχυόντων συντελεστών δόμησης, μιας και εκτός από τα δύο βορειότερα Ο.Τ.(ανάμεσα στις οδούς Βορείου Ηπείρου και Ελ. Βενιζέλου) που έχουν Σ.Δ. 2,4 , στο υπόλοιπο τμήμα ο θεσμοθετημένος Σ.Δ. είναι 1,2 και καλύπτουν πλήρως τις ανάγκες της περιοχής.

Έτσι λοιπόν το «εντός σχεδίου» τμήμα χαρακτηρίζεται ως «πολεοδομικό κέντρο – κεντρικές λειτουργίες πόλης», με ορισμένα και περιορισμένου αριθμού οικοδομικά τετράγωνα που χαρακτηρίζονται ως «αμιγής κατοικία», με επιτρεπόμενες λειτουργίες αυτές που έχουν αναφερθεί παραπάνω.

Όσον αφορά στο νότιο «εκτός σχεδίου» τμήμα, διακρίνεται σε δύο ενότητες:

Ενότητα Α

Αφορά στο σύνολο του τμήματος, εξαιρουμένων των εκτάσεων της Ένωσης Γεωργικών Συνεταιρισμών Πατρών (ΕΓΣΠ) και του εργοστασίου της πρώην Πειραϊκής – Πατραϊκής (Π - Π).

Για το σύνολο της Ενότητας προτείνεται ο μέγιστος Σ.Δ., που είναι δυνατό να θεσμοθετηθεί, δηλαδή ο 0,8. Αντιστοίχως και σε αυτήν την περίπτωση, η ενότητα

χαρακτηρίζεται ως «πολεοδομικό κέντρο – κεντρικές λειτουργίες πόλης» με ορισμένα οικοδομικά τετράγωνα που χαρακτηρίζονται ως «αμιγής κατοικία» και κάποια αλλά περιορισμένου αριθμού χαρακτηρίζονται ως «αθλητικές περιοχές και εγκαταστάσεις» με επιτρεπόμενες λειτουργίες αυτές που έχουν αναφερθεί παραπάνω.

Ενότητα Β

Αφορά στις εκτάσεις της ΕΓΣΠ και της πρώην Π – Π. Η ενότητα αυτή χαρακτηρίζεται ως «τεχνόπολη – τεχνολογικά πάρκα» και προτείνεται ο μέγιστος Σ.Δ., που είναι δυνατό να θεσμοθετηθεί, δηλαδή ο 0,8.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να αναφέρουμε ότι ο τεχνολογικός προσανατολισμός της εκπαιδευτικής αλλά κυρίως της ερευνητικής δραστηριότητας του Πανεπιστημίου και των δορυφορικών του φορέων θα ενισχύσει και θα αξιοποιήσει την τεχνόπολη – τεχνολογικό πάρκο που προτείνεται να δημιουργηθεί. Η παραγωγική αξιοποίηση της σύγχρονης τεχνολογίας και των καινοτομικών αποτελεσμάτων της έρευνας, η αφομοίωση από τις τοπικές επιχειρήσεις της υψηλής τεχνολογίας, τόσο στη μεταποίηση όσο και στον τομέα των υπηρεσιών, αποτελούν ένα δοκιμασμένο αποτελεσματικό αναπτυξιακό εργαλείο, ιδιαίτερα σε περιοχές αποβιομηχάνισης, παραγωγικής μετάλλαξης και υψηλής ανεργίας χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης μας. Ένας ακόμα παράγοντας εγκατάστασης τέτοιων χρήσεων εδώ είναι η παρουσία του βιολογικού καθαρισμού στην περιοχή της Π – Π ο οποίος μπορεί να αξιοποιηθεί.

Τέλος προτείνονται χώροι στάθμευσης (βλ. χάρτη Π1) για τα σημαντικά κτιριακά συγκροτήματα της Πειραιϊκής – Πατραϊκής, του εργοστασίου Λαδόπουλου και της Ένωσης των Γεωργικών Συνεταιρισμών Πάτρας, για να καλύψουν τις απαιτούμενες ανάγκες στάθμευσης που υπάρχουν αλλά και αυτές που πρόκειται να δημιουργηθούν από την εγκατάσταση των προτεινόμενων δραστηριοτήτων στην περιοχή.

6.2.2 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΗΣ ΜΝΗΜΗΣ

(Βλ. ΧΑΡΤΗ Π2)

Στον χάρτη, σημειώνονται:

- τα ήδη κηρυγμένα διατηρητέα κτίσματα και
- τα προτεινόμενα για κήρυξη διατηρητέα κτίσματα

Όπως είναι φυσικό, σε μια περιοχή που φέρει τόσο ισχυρές μνήμες από την πρώτη βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης και της χώρας, δεν μπορεί παρά να συναντώνται αξιόλογα κτιριακά, βιομηχανικά και όχι μόνον, συγκροτήματα για προστασία, ανάδειξη και επανάχρηση.

Συγκεκριμένα, εντός της Περιοχής Ανάπλασης, έχουν κηρυχθεί:

- το συγκρότημα κτιρίων Φωταερίου με τον περιβάλλοντα χώρο του, που σήμερα στεγάζει υπηρεσίες της ΔΕΥΑΠ (Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης – Αποχέτευσης Πάτρας). Στο συγκρότημα έχουν εκτελεστεί εργασίες αποκατάστασης και ανάδειξής του,
- η Βίλα Λαδόπουλου με το σημαντικότερο τμήμα του περιβάλλοντα χώρου της, στην οποία έχουν εκτελεστεί εργασίες ανάδειξης και αποκατάστασης. Η Εμπορική Τράπεζα, που είναι ο σημερινός ιδιοκτήτης της, προτίθεται να το χρησιμοποιήσει για Τραπεζικό Κατάστημα και να μεταφέρει εδώ τα γραφεία της, της Περιφέρειας Πελοποννήσου και
- το συγκρότημα κτιρίων των Δημοτικών Σφαγείων με τον περιβάλλοντα χώρο του, η ανάδειξη και αποκατάσταση των οποίων πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας URBAN. Οι διαφαινόμενες προοπτικές επανάχρησής του θα αναφερθούν αναλυτικά στο αμέσως επόμενο κεφάλαιο 1.8.

Σημειώνεται ότι, στο άμεσο περιβάλλον της Περιοχής Ανάπλασης, προς βορρά, έχουν επίσης κηρυχθεί:

- η Βίλα Τριάντη, το παλαιό Ορφανοτροφείο Θηλέων, δίπλα στην πλατεία Αγίου Γερασίμου και

- ορισμένα κτίρια της λεγόμενης πρώην ΒΕΣΟ Α (που σήμερα ανήκει σε ιδιώτη και έχει γίνει η αποκατάστασή τους) που εκεί έχει εγκατασταθεί πολυλειτουργικό κέντρο αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

6.2.3 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΞΙΟΛΟΓΑ ΚΤΙΡΙΑΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ (Π-Π, ΛΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΕΓΣΠ)

Στα πλαίσια της Πάτρας Πολιτιστικής Πρωτεύουσας 2006 έγιναν αρκετά αλλά όχι σημαντικά βήματα για την αξιοποίηση της περιοχής μελέτης. Αν εξαιρέσουμε την κατασκευή του λυόμενου Θεάτρου της Πάτρας, την αποκατάσταση της Βίλας Λαδόπουλου του Πτωχοκομείου και την λειτουργία των Πρώην Δημοτικών Σφαγείων δεν έγιναν άλλες αξιόλογες προσπάθειες αξιοποίησης της περιοχής.

Σχετικά με το πρώην εργοστάσιο του Λαδόπουλου, η θέση του στην πόλη και ο συγκεκριμένος κτιριακός πλούτος του, ο οποίος μπορεί να συμπληρωθεί με νέες κατασκευές, είναι σε θέση να φιλοξενήσει χρήσεις πολιτιστικού χαρακτήρα (μουσεία βιομηχανικής κληρονομιάς), συνεδριακό / θεατρικό και εκθεσιακό κέντρο και ξενοδοχειακές υποδομές, ικανοποιώντας ταυτόχρονα την αναγκαία συνέχεια της περιοχής του νέου Λιμανιού με το Κέντρο πόλης. Επίσης η δημιουργία μεγάλων κοινόχρηστων χώρων αλλά και η ύπαρξη πεζοδρόμων θα δώσουν ζωή στην περιοχή που θα πάψει να είναι εμπόδιο για τις περιοχές κατοικίας που βρίσκονται εκεί.

Όσο αναφορά στην έκταση της Πειραιϊκής – Πατραϊκής, τα χαρακτηριστικά (α) της προηγούμενης βιομηχανικής δραστηριότητας, (β) της θέσης και του μεγέθους της έκτασης και (γ) του ύψους και του μεγέθους των υφισταμένων κελυφών, συγκροτούν μία κατεύθυνση για τη στρατηγική και το είδος των χρήσεων που είναι επιθυμητό να εγκατασταθούν εκεί. Η ίδια η μνήμη του συγκροτήματος επιβάλλει την ίδρυση μουσείου, με εκθέματα από τη βιομηχανική κληρονομιά της Π-Π, καθώς και ενός Κέντρου Βιοτεχνών, που ασκούν μεταποιητική δραστηριότητα στον τομέα της Ένδυσης.

Επίσης, η ιδέα για κατασκευή Εμπορευματικού Κέντρου, μεσαίας κλίμακας, ανταποκρίνεται στα χαρακτηριστικά της (ανοιχτοί χώροι και άμεσα αξιοποιήσιμα κτίρια), αλλά και στις ανάγκες που θα προκύψουν από την λειτουργία του νέου Λιμανιού. Η δημιουργία Ελεύθερης Τελωνειακής Ζώνης στην περιοχή του εργοστασίου της Πειραιϊκής – Πατραϊκής, αποτελεί δραστηριότητα που αξίζει τον κόπο να εξετασθεί, συμπληρώνοντας τις υποστηρικτικές προς το Λιμάνι δραστηριότητες.

Ο συγκεκριμένος κτιριακός πλούτος και η αναγκαιότητα να παραμένει ζωντανή η έκταση της Πειραιϊκής – Πατραϊκής τις περισσότερες ώρες του 24ώρου επιτυγχάνεται με την δημιουργία του κεντρικού πεζόδρομου που διασχίζει το συγκρότημα και δημιουργεί άξονα σύνδεσης των περιοχών κατοικίας με τη θάλασσα. Ακόμα στην επίτευξη του στόχου αυτού βοηθούν η ύπαρξη μεγάλων κοινόχρηστων χωρών καθώς και οι δραστηριότητες που θα εγκατασταθούν στην περιοχή.

Τέλος στην έκταση της Ένωσης των Γεωργικών Συνεταιρισμών Πάτρας, πέρα από τις σημερινές της δραστηριότητες (οι δραστηριότητες που υπάρχουν στην ΕΓΣΠ, χωρίζουν την έκτασή της σε δύο τμήματα, το βόρειο ως κυρίως «εμπορική χρήση» και το νότιο ως κυρίως «παραγωγική χρήση»), θα μπορούσε να αναπτυχθεί, σε συνδυασμό με τη δραστηριότητα που αναπτύσσεται στα πρώην Δημοτικά Σφαγεία, Κέντρο Διάθεσης Πελοποννησιακών Προϊόντων, αλλά και Οινολογικό Μουσείο και στο συγκρότημα αυτό προβλέπεται δημιουργία μεγάλου κοινόχρηστου χώρου και πεζοδρόμου που θα βοηθήσει αναζωογόνηση της περιοχής.

6.2.4 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΓΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ

Για την αναγνωσιμότητα του χώρου στην Περιοχή Ανάπλασης έχουν ληφθεί τα ακόλουθα μέτρα:

- 1 Το παραλιακό μέτωπο της Πόλης απέναντι από την Δυτική Πύλη εισόδου της Ελλάδας, αποκτά υψηλή ποιότητα αστικού περιβάλλοντος και αναγνωσιμότητα.

Ο πρώτος ισχυρός πόλος ανάγνωσης του μετώπου δημιουργείται στο βόρειο «εντός σχεδίου» τμήμα, από την ΔΕΥΑΠ έως και το Πτωχοκομείο, με τα διατηρούμενα και με τα προτεινόμενα κελύφη στην περιοχή της πρώην βιομηχανίας Λαδόπουλου και τους μεγάλους κοινόχρηστους χώρους.

Στην περιοχή της πρώην βιομηχανίας Λαδόπουλου βρίσκεται σήμερα το Θέατρο Πάτρας και δυο μεγάλες αίθουσες διαφόρων χρήσεων (εκθεσιακοί, πολιτιστικοί, συναυλιακοί χώροι) που δημιουργήθηκαν για το γεγονός «Πάτρα – Πολιτιστική Πρωτεύουσα 2006».

Ο δεύτερος ισχυρός επίσης πόλος, εξ' αιτίας του ιδιαίτερου χαρακτήρα των κτιριακών συγκροτημάτων του, έχει ήδη δημιουργηθεί και αφορά στο συγκρότημα των πρώην Δημοτικών Σφαγείων. Το συγκρότημα βρίσκεται στην «εκτός σχεδίου» περιοχή.

Ως πρόσθετα πολεοδομικά εργαλεία, για την αναγνωσιμότητα του μετώπου, χρησιμοποιούνται:

- η επιβολή στοών, που η παρουσία τους ήδη αποτελεί σημείο αναφοράς για την Πάτρα και επεκτείνεται απέναντι από την είσοδο – έξοδο του λιμανιού,
- η δημιουργία πεζοδρομίου μεγάλου εύρους και μεγάλων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, είτε κατά μήκος του μετώπου, εμπρός από τα Ο.Τ., είτε και σε βάθος, έως τον προτεινόμενο άξονα πεζών και ποδηλάτων στην σημερινή σιδηροδρομική γραμμή.

Τέλος στο παραλιακό μέτωπο σημεία αναφοράς αποτελούν εκ των πραγμάτων τα τρία μεγάλα πολυκαταστήματα, διότι καταλαμβάνουν μεγάλο χώρο και διαθέτουν μια συγκεκριμένη και αναγνωρίσιμη αρχιτεκτονική μορφή. Επειδή και τα τρία είναι εγκατεστημένα σχετικά πρόσφατα στην περιοχή και σε ιδιότητα ακίνητα (οικόπεδα και κτίρια), η σημερινή χρήση τους θεωρείται δεδομένη.

2 Ο κεντρικός ποδηλατοδρόμος – πεζόδρομος στην σημερινή σιδηροδρομική γραμμή (βλέπε χάρτη Π4) οργανώνεται για να αποτελέσει ισχυρό άξονα αναφοράς και σύνδεσης του παραλιακού μετώπου με τις ανάντη περιοχές κατοικίας.

Ο άξονας αυτός έχει σχεδιαστεί να τέμνεται από κάθετους σε αυτόν πεζόδρομους και να γειτνιάζει με κοινόχρηστους χώρους και πάρκα, ώστε αφ' ενός να αναβαθμιστούν περιβαλλοντικά οι γειτονικές περιοχές κατοικίας και αφ' ετέρου να αποτελέσει συνδετήριο ιστό ανάμεσα στις διαφορετικού τύπου δραστηριότητες, που θα ασκούνται πλησίον του. Τέλος προτείνεται εκτός από την δημιουργία του πεζόδρομου, μέρος της σημερινής σιδηροδρομικής γραμμής να δεντροφυτευτεί έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένας άξονας πρασίνου σε μια περιοχή που τον έχει ανάγκη (δεδομένης της απουσίας πρασίνου και αξιόλογων κοινόχρηστων χώρων στην περιοχή).

3 Η αποκατάσταση, ανάδειξη και επανάχρηση των κτιριακών συγκροτημάτων της Πειραιϊκής – Πατραϊκής, με τους προβλεπόμενους κοινόχρηστους και χώρους για κοινωφελείς εγκαταστάσεις, προσδίδει στην περιοχή το ιστορικό της βάθος και δημιουργεί τις προϋποθέσεις να αποτελέσει ισχυρό στοιχείο αναφοράς υψηλής ποιότητας.

6.2.5 ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

(Βλ. ΧΑΡΤΗ Π3)

Όπως αναλυτικά τεκμηριώθηκε στα προηγούμενα κεφαλαία αυτής της διπλωματικής εργασίας, η άμεση περιβάλλουσα την Περιοχή Ανάπλασης ζώνη αποτελεί ασφαλώς συγκοινωνιακό κόμβο και κόμβο μεταφορών (Νέο Λιμάνι, ΠΑΘΕ και σύνδεσή του με το Νέο Λιμάνι, σιδηροδρομικό δίκτυο). Επειδή έως σήμερα δεν έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχουμε ήδη αναφέρει, προτείνονται οι έξι λύσεις:

1. Οδικό δίκτυο

Είναι φανερό ότι η κίνηση, προσώπων και αγαθών, από την Μεγάλη Περιμετρική και τον κόμβο Κ5 διαμέσου της Παραγλαύκιας Αρτηρίας προς το Νέο Λιμάνι και του αντίστοιχου Κ4 πάνω από τον χείμαρρο Διακονιάρη (εκτελούνται έργα υπογειοποίησης του) δεν είναι δυνατόν να επιβαρύνει την Λεωφόρο της Ακτής Δυμαίων, με τη δημιουργία ισόπεδου κόμβου μεταξύ τους. Η ανάγκη για επίλυση του

θέματος με διαφορετική αντιμετώπιση στηρίζεται σε λόγους λειτουργικούς (είδη οχημάτων και μετακινήσεων, ψυχολογία οδηγών που κινούνται σε υπερτοπικής κλίμακας αρτηρίες) και σε λόγους φόρτου για την επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων.

Θα πρέπει επομένως η σύνδεση του ΠΑΘΕ με το Νέο Λιμάνι να υλοποιηθεί με τη δημιουργία δυο ξεχωριστών ανισόπεδων κόμβων που θα είναι υπερυψωμένοι και θα περάσουν την σημερινή σιδηροδρομική γραμμή και τη λεωφόρο και θα μπουν κατ' ευθείαν στο Νέο Λιμάνι. Οι υπόλοιποι ισόπεδοι κόμβοι της λεωφόρου Ακτής Δυμαίων θα χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες της κίνησης των κατοίκων και των δραστηριοτήτων του Π.Σ. Πατρών.

2. Σιδηροδρομικό δίκτυο

Η νέα, κανονικού εύρους γραμμή, που προβλέπεται να κατασκευαστεί έως τον Κεντρικό Επιβατικό Σταθμό του Αγίου Διονυσίου και να φτάσει με νέα παραλιακή χάραξη έως το Νέο Λιμάνι, θα πρέπει για να υπογειοποιηθεί, προκειμένου να απελευθερωθεί και να αποδοθεί στους κατοίκους το κεντρικό παραλιακό μέτωπό της πόλης. Ο υποβιβασμός της θα πρέπει να αρχίσει από την οδό Μειλίχου μέχρι και τη διασταύρωση της Παραγλαύκιας Αρτηρίας με την Λεωφόρο της Ακτής Δυμαίων και στη συνέχεια να αρχίσει να ανυψώνεται.

Η παλαιά γραμμή, από τον σταθμό του Αγίου Διονυσίου έως σε αυτόν του Αγίου Ανδρέα και στη συνέχεια προς Πύργο – Καλαμάτα πρέπει να καταργηθεί και ο χώρος αυτός θα δοθεί στους κατοίκους της πόλης. Είναι προφανές ότι δεν μπορεί να συνυπάρχουν, από τον Άγιο Ανδρέα ως τη νότια έξοδο της Πόλης, δύο τομές με δύο παράλληλες και σε απόσταση 150,0μ. μεταξύ τους γραμμές.

Στον χώρο του νέου λιμανιού θα οργανωθεί ο νέος εμπορικός και επιβατικός σταθμός και κατά συνέπεια θα καταργηθεί ο σταθμός του Αγίου Ανδρέα και ο χώρος του θα αποδοθεί σε άλλες χρήσεις και δραστηριότητες.

3. Νέο Λιμάνι

Στους σχεδιασμούς του νέου λιμένα Πατρών θα πρέπει να ληφθούν όλα τα παραπάνω σοβαρά υπόψη και θα χρειαστεί ενδεχομένως να τροποποιηθούν μερικώς ή και σε σημαντικό βαθμό, οι χαράξεις των εσωτερικών οδικών δικτύων και κυρίως θα πρέπει να αντιμετωπιστεί η δυνατότητα για τη δημιουργία του νέου εμπορευματικού και επιβατικού σταθμού στο λιμάνι.

6.2.6 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

(ΒΛ. ΧΑΡΤΗ Π4)

Η οργάνωση του συστήματος οδικού δικτύου γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην διακόπτεται η συνέχεια του προτεινόμενου πεζόδρομου - ποδηλατόδρομου της Περιοχής Ανάπλασης στην περιοχή της σημερινής σιδηροδρομικής γραμμής, ενώ συγχρόνως ιεραρχείται:

- σε πρωτεύον Ελ. Βενιζέλου, Ακτή Δυμαίων, Παραγλαύκια,
- σε δευτερεύον Πηλέως, Ανθείας και
- σε τριτεύον Μαρκιανού, Πλούτωνος, «Νέα Οδός» (Προτείνεται η δημιουργία νέας οδού, ανάμεσα από τις ιδιοκτησίες της ΕΓΣΠ και της πρώην Π - Π, που θα συνδέει την οδό Πηλέως με την παραλιακή αρτηρία), Μεγάλου Αλεξάνδρου, Θεοφίλου και Παπαναστασίου).

Όλοι οι κόμβοι του συστήματος προβλέπονται ισόπεδοι εκτός από αυτούς «εισόδου – εξόδου» του νέου λιμανιού για τους λόγους που έχουν αναφερθεί παραπάνω. Η εξυπηρέτηση των μετακινήσεων από και προς τα Ο.Τ., και παράπλευρα της σημερινής γραμμής (του προτεινόμενου άξονα πεζών και ποδηλάτων), προβλέπεται να πραγματοποιείται με τους είδη υπάρχοντες δρόμους εκτός από την «νέα οδό» που προτείνεται και θα συνδέει την οδό Πηλέως με την Ακτή Δυμαίων .

Ανεξάρτητα από το οδικό δίκτυο και σε παράλληλη διάταξη με αυτό, οργανώνεται ένα πλήρες σύστημα μετακίνησης των πεζών και των ποδηλάτων, το οποίο:

- συνδέει τις αποκομμένες μέχρι σήμερα περιοχές κατοικίας με την παραλιακή ζώνη.

- διέρχεται από τις προτεινόμενες νέες πλατείες και μεγάλους κοινόχρηστους χώρους εντός της Περιοχής Ανάπλασης και τις συνδέει με τις αποκομμένες περιοχές κατοικίας.

Την κεντρική οριζόντια ραχοκοκαλιά του συστήματος αποτελεί η ζώνη κατάληψης από την σημερινή μετρική σιδηροδρομική γραμμή, που η διαμόρφωσή της αποτελεί προϋπόθεση για τη συνοχή του συνολικού πλέγματος και θα λειτουργήσει σαν τοπόσημο για την περιοχή διευκολύνοντας παράλληλα την κίνηση των πεζών και την αποσυμφόρηση της περιοχής.

Σχετικά με τις κάθετες προς την παραλιακή ζώνη, ροές πεζών και ποδηλάτων προβλέπονται:

η πρώτη, στο «μάτι» βόρεια και παράλληλα με την οδό Μαρκιανού, στο κέντρο της εγκατάστασης της Πειραιϊκής – Πατραϊκής, με τον χαρακτηρισμό και την ανάδειξη του κεντρικού πεζοδρόμου του συγκροτήματος, σε επαφή με τον οποίο δημιουργούνται μεγάλοι κοινόχρηστοι χώροι και χώροι και κτίρια για κοινωφελείς εγκαταστάσεις. Ο πεζόδρομος καταλήγει, επίσης, σε μεγάλο κοινόχρηστο χώρο, που δημιουργείται στην Ακτή Δυμαίων,

η δεύτερη, στο κέντρο της έκτασης της ΕΓΣΠ, η οποία συνδέει τις εργατικές κατοικίες και καταλήγει δια μέσου κοινόχρηστου χώρου στην Ακτή Δυμαίων,

η τρίτη, διάμεσου του προσφυγικού συνοικισμού η οποία τον συνδέει με την Ακτή Δυμαίων και με τον προτεινόμενο πεζόδρομο - ποδηλατόδρομο περιοχής της σημερινής σιδηροδρομικής γραμμής,

η τέταρτη, πεζόδρομος που θα ξεκινά από το μεγάλο Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο και θα καταλήγει στην παραλιακή ζώνη διαμέσου μεγάλης πλατείας και κοινοχρήστου χώρου, που δημιουργείται στην καρδιά του πρώην εργοστασίου Λαδόπουλου.

6.2.7 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΦΕΛΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Όλοι οι προβλεπόμενοι από την εργασία αυτή σημαντικοί και μη κοινόχρηστοι χώροι προτείνεται να περιέλθουν στην ιδιοκτησία του Δήμου. Αυτό μπορεί να γίνει

- στην μεν «εντός Σχεδίου» περιοχή, το κύριο σώμα των νέων κοινοχρήστων χώρων, βρίσκεται σε Δημοτική έκταση (βλέπε χάρτη 3) ο χώρος της σημερινής σιδηροδρομικής γραμμής μέρα την κατάργηση της μπορεί να έρθει στην ιδιοκτησία του δήμου με παραχώρηση από το δημόσιο,
- στην δε «εκτός Σχεδίου» από την εισφορά σε γη, με την ένταξή της στο Σχέδιο Πόλεως (Ν 1337/83 άρθρο 8). Για το τμήμα των κοινόχρηστων χωρών που δεν εξασφαλίζεται από εισφορές σε γη, είναι υπόχρεος ο δήμος προς απαλλοτρίωση. Ο χώρος της σημερινής σιδηροδρομικής γραμμής μέρα την κατάργηση της μπορεί να έρθει στην ιδιοκτησία του δήμου με παραχώρηση από το δημόσιο.

Όσον αφορά στη διαχείρισή τους, όταν ολοκληρωθούν οι διαδικασίες υλοποίησης των παρεμβάσεων, ο καταλληλότερος φορέας για την εκμετάλλευση παραμένει ο Δήμος, για τον οποίο όμως απαιτείται αποτελεσματική οργάνωση, προκειμένου να επιτευχθεί ποιοτική λειτουργία αλλά και διαρκής ανανέωση και εξέλιξη των αναπλασμένων περιοχών.

Για να είναι σημαντικές και αποτελεσματικές οι παρεμβάσεις αυτές θα πρέπει να έχουν ποιοτικό χαρακτήρα. Αφού διανύουμε μια εποχή κορύφωσης του παγκόσμιου ανταγωνισμού, οι πόλεις θα αναπτύσσονται εάν είναι ανταγωνιστικές στα πλαίσια ενός παγκόσμιου ή πάντως διεθνούς δικτύου πόλεων, για την επίτευξη του στόχου αυτού καθοριστικό ρόλο παίζει η ποιότητα του αστικού χώρου. Αυτό μας υποδεικνύει πως οι παρεμβάσεις στην Παλαιά Βιομηχανική Περιοχή θα πρέπει να είναι ποιοτικές.

Η ανάγκη ποιοτικών και ολοκληρωμένων παρεμβάσεων διαμορφωτικού χαρακτήρα απαιτεί μεγιστοποίηση των διαθέσιμων πόρων. Οι πόροι που δαπανήθηκαν κατά την διάρκεια του γεγονότος Πάτρα Πολιτιστική Πρωτεύουσα 2006 δεν ήταν αρκετοί για να ολοκληρωθεί μία μεγάλη καταλυτικού και διαμορφωτικού χαρακτήρα παρέμβαση.

Άρα πρέπει να καλλιεργηθούν και άλλες πηγές συγχρηματοδότησης. Κύριες τέτοιες πηγές είναι:

- τα Ευρωπαϊκά προγράμματα και πρωτοβουλίες και κυρίως το ΚΠΣ, το Interreg και το Leader
- οι ιδιωτικές επιχειρηματικές επενδύσεις σε όσες δραστηριότητες μπορούν να προσελκυσθούν.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση πρέπει να προωθηθεί η προσέλκυση ιδιωτικών επιχειρηματικών επενδύσεων, με διεθνή ή δημόσιο διαγωνισμό, αυτοχρηματοδότηση και εκμετάλλευση ή συνεκμετάλλευση των υποδομών και με τη δημιουργία ζωνών ειδικών κινήτρων.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Διπλωματική Εργασία που παρουσιάστηκε παραπάνω αφορά την Παλαιά Βιομηχανική Περιοχή της Πάτρας, μια περιοχή φορτισμένη με μνήμες από την πρώτη βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης, που κατέχει στρατηγική θέση στο αστικό σύστημα της Πάτρας.

Το φαινόμενο της αποβιομηχάνισης, που εμφανίστηκε στην Ελλάδα από τα μέσα της δεκαετίας του '80 και κατά την διάρκεια της δεκαετίας '90, έπληξε την περιοχή μελέτης μας καθώς και πολλές περιοχές στην Ελλάδα αλλά και στο εξωτερικό. Οι κλάδοι της βιομηχανίας που επηρεάστηκαν περισσότερο από το φαινόμενο αυτό ήταν ο κλάδος της κλωστοϋφαντουργίας, της μεταλλουργίας, της οινοποιίας, της ζυθοποιίας, της χαρτοποιίας, της καπνοβιομηχανίας και πολλοί ακόμα κλάδοι. Κλάδοι που υπήρχαν στην περιοχή μελέτης που με την αποβιομηχάνιση σταμάτησαν να λειτουργούν.

Στον βαθμό λοιπόν που η βιομηχανία βρισκόταν στο επίκεντρο της τοπικής αναπτυξιακής διαδικασίας της Πάτρας, η κάμψη της προκάλεσε σειρά από αρνητικές επιπτώσεις στα βασικά οικονομικά μεγέθη και στις κοινωνικές δομές της περιοχής. Την ύφεση της μεταποίησης ακολούθησαν φαινόμενα διαρθρωτικής ανεργίας, μείωσης των εισοδημάτων και της απασχόλησης. Η διαδικασία της βιομηχανικής συρρίκνωσης έγινε ιδιαίτερα έντονη το διάστημα 1992-1995, κατά την διάρκεια του οποίου οδηγήθηκαν σε εκκαθάριση ορισμένες από τις πιο σημαντικές βιομηχανίες της πόλης, όπως η Πειραϊκή – Πατραϊκή, η Χαρτοποιία Λαδόπουλου και η Pirelli. Η απασχόληση σε αυτές έφθανε, κατά την ακμή τους, στις 3.000, 1.200 και 530 εργαζόμενους αντίστοιχα.

Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη σταδιακή εγκατάλειψη και ερήμωση της Παλαιάς Βιομηχανικής Περιοχής με αποτέλεσμα να αποτελεί σήμερα εμπόδιο στην επαφή με τη θάλασσα των γειτονικά υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας (οι οποίες αναπτύχθηκαν άναρχα και κατοικούνται από οικογένειες με χαμηλά εισοδήματα), και «κενό» αστικό χώρο με σημαντικές εκτάσεις δίχως χρήση (που περιλάμβανε έως

πρόσφατα οχλούσες και ρυπαίνουσες, μικρής κλίμακας, εγκαταστάσεις σχετιζόμενες με τη δραστηριότητα της διερχόμενης κίνησης αυτοκινήτων, με συνέπεια να δημιουργείται περιβάλλον απωθητικό, από λειτουργικής και αισθητικής απόψεως).

Η κατάσταση λοιπόν που επικρατεί δεν είναι η επιθυμητή, για μια περιοχή με σημαντική ιστορία και ιδιαίτερα αξιόλογες προοπτικές. Δεν πρέπει να ξεχνάμε πως η περιοχή ανάπλασης αποτελεί συγκοινωνιακό κόμβο και κόμβο μεταφορών (Νέο Λιμάνι, ΠΑΘΕ και σύνδεσή του με το Νέο Λιμάνι, σιδηροδρομικό δίκτυο),ότι παρουσιάζει αξιοσημείωτη επιστημονική και οικονομική δραστηριότητα. έχει αξιόλογες υποδομές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, υγείας και αστικές υποδομές. Στοιχεία που δίνουν ακόμα μεγαλύτερη αναπτυξιακή ώθηση είναι το ιστορικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον που παρουσιάζεται στην περιοχή, οι αναξιοποίητες κτιριακές υποδομές ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού κάλλους και η εγγύτητα στο κέντρο της Πάτρας. Γίνεται σαφές λοιπόν πως υπάρχουν μεγάλες ευκαιρίες ανάπτυξης που με τον κατάλληλο σχεδιασμό θα αξιοποιηθούν έτσι ώστε να βγάλουν την περιοχή από την μη επιθυμητή κατάσταση που βρίσκεται σήμερα.

Λαμβάνοντας υπόψη παραδείγματα άλλων πετυχημένων παρεμβάσεων από την Ελλάδα αλλά και το εξωτερικό (Βόλος, Ηράκλειο και το Μπιλμπάο της Ισπανίας), συμπεραίνουμε πως χρησιμοποιώντας σαν κατευθυντήριους άξονες ανάπτυξης αυτούς της προώθησης του πολιτισμού και της αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος, με την εισαγωγή καινοτόμων ιδεών και μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεων, συμβάλουμε στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής και στην δημιουργία βιώσιμου αστικού χώρου. Άρα γίνεται πλέον ξεκάθαρο ότι η παρέμβαση που προτείνεται θα πρέπει να ενισχύει την προώθηση του πολιτισμού και την εξυγίανση του αστικού περιβάλλοντος της υποβαθμισμένης περιοχής που μελετάται.

Με την προτεινόμενη παρέμβαση στόχος μας είναι η προστασία και η ανάδειξη της ιστορικής μνήμης της περιοχής καθώς και η ένταξή της στον αστικό ιστό της πόλης, η αναβάθμιση της περιοχής και η δημιουργία κοινόχρηστων χώρων που θα την κάνουν πιο βιώσιμη για τους κατοίκους. Βασικός στόχος της παρέμβασης είναι η εύρεση λύσης του κυκλοφοριακού προβλήματος το οποίο θα ενταθεί με την λειτουργία του νέου λιμένα και η οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Παρεμβάσεις που θα

δημιουργήσουν υψηλής ποιότητας αστικό περιβάλλον και θα βοηθήσουν στην γενικότερη ανάπτυξη του πολεοδομικού συγκροτήματος.

Με ξεκάθαρους τους παραπάνω στόχους η οργάνωση του συστήματος μεταφορών γίνεται με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να διατηρείται η συνέχεια του αστικού ιστού και να δίνεται το παραλιακό μέτωπο στους κάτοικους της πόλης που μέχρι σήμερα είναι αποκομμένοι από αυτό. Παράλληλα δημιουργείται ένα δίκτυο με κάθετους και παράλληλους πεζόδρομους που μαζί με την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες πεζής πρόσβασης σε μεγαλύτερης κλίμακας χώρους πρασίνου και αναψυχής.

Για την επίτευξη μιας βιώσιμης και ευχάριστης για τους κατοίκους περιοχής ορίσαμε τέτοιες χρήσεις γης οι οποίες να βοηθούν την ανάπτυξη της, αλλά παράλληλα να προστατεύουν τους κατοίκους της από χρήσεις μη φιλικές προς αυτούς. Έτσι λοιπόν οι προτεινόμενες χρήσεις είναι αυτές της αμιγούς κατοικίας, του πολεοδομικού κέντρου – κεντρικών λειτουργιών πόλης, των ελεύθερων χώρων – αστικού πράσινου, της τεχνόπολης – τεχνολογικού πάρκου και των αθλητικών περιοχών και εγκαταστάσεων.

Το προτεινόμενο τεχνολογικό πάρκο (τεχνόπολη), με την συνεργασία του Πανεπιστημίου Πατρών, θα αποτελέσει κίνητρο για την εγκατάσταση δραστηριοτήτων που θα βοηθήσουν την οικονομική ενίσχυση και την αποτελεσματικότερη αξιοποίηση του δυναμικού της περιοχής με αποτέλεσμα την μείωση της ανεργίας με την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Επίσης προτείνονται μια σειρά από ενδεικτικές χρήσεις για τα αξιόλογα κτιριακά συγκροτήματα της Πειραιϊκής – Πατραϊκής, του πρώην Εργοστάσιου Λαδόπουλου και της Ένωσης των Γεωργικών Συνεταιρισμών Πάτρας που θα δημιουργήσουν υψηλής ποιότητας αστικό χώρο, σε συνδυασμό με τις πολιτιστικές χρήσεις που υπάρχουν στην Βίλα Λαδόπουλου, στο Πτωχοκομείο και στο Πρώην Δημοτικό Σφαγείο από το γεγονός Πάτρα Πολιτιστική Πρωτεύουσα 2006.

Πιο συγκεκριμένα προτείνονται μουσείο βιομηχανικής κληρονομιάς, συνεδριακό / θεατρικό και εκθεσιακό κέντρο και ξενοδοχειακές υποδομές για το πρώην Εργοστάσιο Λαδόπουλου, ενώ για την Πειραϊκή – Πατραϊκή κατασκευή Εμπορευματικού Κέντρου μεσαίας κλίμακας, βιομηχανικού μουσείου, κέντρου Βιοτεχνών και δημιουργία Ελεύθερης Τελωνειακής Ζώνης. Τέλος για τις εγκαταστάσεις της Ένωσης των Γεωργικών Συνεταιρισμών Πάτρας προτείνεται Κέντρο Διάθεσης Πελοποννησιακών Προϊόντων, αλλά και Οινολογικό Μουσείο. Σε όλες τις παραπάνω εγκαταστάσεις προτείνονται χώροι στάθμευσης ικανοί να λύσουν τα σημερινά προβλήματα της περιοχής, αλλά και αυτά που πρόκειται να προκύψουν μετά την εγκατάσταση των νέων δραστηριοτήτων.

Όπως είναι φυσικό, σε μια περιοχή που φέρει τόσο ισχυρές μνήμες από την πρώτη βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης και της χώρας, δεν μπορεί να μη μας απασχολήσει η προστασία, η ανάδειξη και η επανάχρηση των αξιόλογων κτιριακών, βιομηχανικών και όχι μόνο, συγκροτημάτων. Για τον λόγο αυτό αναφέρονται τα ήδη κηρυγμένα διατηρητέα αλλά και τα προτεινόμενα για κήρυξη διατηρητέα κτίσματα, τα οποία λειτουργούν και σαν στοιχεία ανάγνωσης του χώρου.

Άλλα βασικά στοιχεία ανάγνωσης του χώρου που προτείνονται από την πρόταση ανάπτυξης είναι η υψηλής ποιότητας αστικό περιβάλλον που δημιουργείται στο παραλιακό μέτωπο της Πόλης απέναντι από νέο λιμάνι (Βίλα Λαδόπουλου, Πτωχοκομείο, Πρώην Δημοτικό Σφαγείο, Πρώην Εργοστάσιο Λαδόπουλου), ο κεντρικός ποδηλατόδρομος – πεζόδρομος στην σημερινή σιδηροδρομική γραμμή με το αστικό πράσινο σε όλο το μήκος του και η αποκατάσταση, ανάδειξη και επανάχρηση των κτιριακών συγκροτημάτων της Πειραϊκής – Πατραϊκής και της Ένωσης των Γεωργικών Συνεταιρισμών Πάτρας, με τους προβλεπόμενους κοινόχρηστους χώρους και χώρους για κοινωφελείς εγκαταστάσεις.

Για να είναι σημαντικές και αποτελεσματικές οι παρεμβάσεις αυτές θα πρέπει να έχουν ποιοτικό χαρακτήρα. Επειδή διανύουμε μια εποχή κορύφωσης του παγκόσμιου ανταγωνισμού, οι πόλεις θα αναπτύσσονται εάν είναι ανταγωνιστικές στα πλαίσια ενός παγκόσμιου ή διεθνούς δικτύου πόλεων. Για την επίτευξη του στόχου αυτού καθοριστικό ρόλο θα παίζει η ποιότητα του αστικού χώρου. Αυτό είναι αρκετό για να

μας υποδεικνύει πως οι παρεμβάσεις στην Παλαιά Βιομηχανική Περιοχή θα πρέπει να είναι ποιοτικές για την δημιουργία ενός ανταγωνιστικού χώρου.

Η αποβιομηχάνιση λοιπόν δεν είναι μια καταστροφή. Είναι μια διαδικασία προσαρμογής, η οποία με την κατάλληλη διαχείριση μπορεί να δώσει νέα αναπτυξιακή προοπτική. Αυτό όμως δεν συμβαίνει αυτόματα. Απαιτείται η ενεργός συνδρομή της πολιτείας η οποία οφείλει, αφού αναλύσει το σύγχρονο οικονομικό περιβάλλον, να εντοπίσει τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που σήμερα διαθέτει κάθε περιοχή και να εκπονήσει ένα νέο, μακροπρόθεσμο αναπτυξιακό σχεδιασμό. Η πολιτεία έχει την υποχρέωση να δημιουργήσει τις κατάλληλες υποδομές και να προσφέρει τα απαραίτητα κίνητρα για την προσέλκυση επενδύσεων.

Η απάντηση στην αποβιομηχάνιση οφείλει να εστιάζει όχι στη διαίωνιση της προηγούμενης κατάστασης αλλά στην επικράτηση μιας νέας, καλύτερα προσαρμοσμένης στα νέα δεδομένα, οικονομικής δραστηριότητας. Αυτό που προέχει λοιπόν δεν είναι η σωτηρία των προβληματικών κλάδων και επιχειρήσεων, αλλά η αναδιάρθρωση της οικονομίας. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με σωστό σχεδιασμό και με αξιοποίηση των ειδικών χαρακτηριστικών αλλά και των ιδιαιτεροτήτων της κάθε περιοχής.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

Αθανασίου, Π. (1994), “*Επιδράσεις του λιμανιού στην εξέλιξη της πόλης της Πάτρας*”, Πρακτικά Ημερίδας: *Πόλη και νερό*, Πάτρα: ΤΕΕ – Τμήμα Δυτικής Ελλάδας.

Αναστασίου, Β. (1989), “*Προοπτικές της Ελληνικής Βιομηχανίας*”, έκδοση: Πρακτικά Συνεδρίου: *Β συνέδριο για την βιομηχανία*, Πάτρα: ΤΕΕ - Ευγενίδειο Ίδρυμα.

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

Γετιμής, Π. & Καυκάλας, Γ. (2003), *Χώρος και Περιβάλλον: Παγκοσμιοποίηση-Διακυβέρνηση-Βιωσιμότητα*, Αθήνα: Εκδόσεις ΤΟΠΟΣ.

Γεωργακοπούλου, Π., Δροσόπουλος, Κ., Καραθανάση, Ι. & Παπαδόπουλος, Ν. (1998). “*Καταγραφή - αποτύπωση μη λειτουργουσών βιομηχανιών στην περιοχή Πατρών*”, *Μελέτη*, Α και Β φάση, Πάτρα.

Γραφείο Δοξιάδη, (1999), “*Γενική μελέτη μεταφορών και κυκλοφορίας για την πόλη της Πάτρας, Στάδιο ΙΙΙ: Οριστική έκθεση μελέτης*”, *Μελέτη* Αθήνα.

Δεμαθάς, Ζ. (2001), *Η Ελλάδα μπροστά στην Τρίτη χιλιετία*, Αθήνα: Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου.

Καραγιάννη, Κ. (1994), “*Η σχέση της Πάτρας με τη θάλασσα στα πλαίσια του ΓΠΣ*”, Πρακτικά Ημερίδας: *Πόλη και νερό*, Πάτρα: ΤΕΕ – Τμήμα Δυτικής Ελλάδας.

Κλουτσεινώτη, Ο., Κουτρέτση, Π., Τορτοπίδου, Ν. & Λέντζος, Π. (2002), “Πολεοδομική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της παλιάς βιομηχανικής περιοχής στην Ακτή Δυμαίων”, *Μελέτη, Α* φάση Αθήνα.

Κολαΐτης, Σ. (2000), “Αλλαγές στο βιομηχανικό τοπίο της Πάτρας”, Πρακτικά Συνεδρίου: *Η Αποβιομηχάνιση της Πάτρας*, Πάτρα: ΤΕΕ – Τμήμα Δυτικής Ελλάδας.

Κορδάς, Χρ. (1998), “*Παρεμβάσεις για τα τρία μεγάλα έργα της Πάτρας*”, ΤΕΕ, 2015, 18-21.

Κορφιάτης, Χ. (2005), “*Σημάδια ταχείας αποβιομηχάνισης σε όλους σχεδόν τους κλάδους*”, Εφημερίδα *Το Βήμα*, 6 Φεβρουαρίου 2005, Αθήνα.

Μπεριάτος, Η. & Γοσποδίνη, Α. (επιμ) (2006), *Τα νέα αστικά τοπία και η σύγχρονη ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.

Πανδής, Ν. (2000), “*Προβλήματα - Προοπτικές της Βιομηχανίας στην Αχαΐα*”, Πρακτικά Συνεδρίου: *Η Αποβιομηχάνιση της Πάτρας*, Πάτρα: ΤΕΕ – Τμήμα Δυτικής Ελλάδας.

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, (2000), “*Πρόταση Δήμου Ηρακλείου Κρήτης για την αιεφόρο οικονομική και κοινωνική αναζωογόνηση των υποβαθμισμένων περιοχών του δυτικού παραλιακού μετώπου της πόλης (Αγία Τριάδα, Άγιος Μηνάς, Καμίνια) στα πλαίσια της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN II*”, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Παπαβλασόπουλος, Α. (1999), “*Η βιομηχανική κληρονομιά μας*”, Πρακτικά Ημερίδας: *Πάτρα και βιομηχανική κληρονομιά. Από το χθές στο σήμερα και το αύριο*, Πάτρα: ΤΕΕ – Τμήμα Δυτικής Ελλάδας.

Σαραφόπουλος, Ν. (2000), “*Η βιομηχανία της Αχαΐας – Μνήμη προς νέες προοπτικές*”, Πρακτικά Συνεδρίου: *Η Αποβιομηχάνιση της Πάτρας*, Πάτρα: ΤΕΕ – Τμήμα Δυτικής Ελλάδας.

Υπουργική Απόφαση Αριθμ. 59433/2550 “Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Πατρών (δήμου Πατρέων), Αγίου Γεωργίου Ρίου (κοινότητας Αγίου Γεωργίου), Παραλίας (κοινότητας Παραλίας), Δεμενικών (κοινότητας Σαραβαλίων), Ν. Αχαΐας”, (1986),(ΦΕΚ-1061/Δ/7-11-86).

Χρυσοχοϊδης, Μ. (2006), “Αποβιομηχάνιση: Καταστροφή ή ευκαιρία;”, Εφημερίδα *Ημερησία*, 20 Μαΐου 2006, Αθήνα.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Byrne, David S. (1999), *Deindustrialisation, planning and class structures: a study in the effects of social policy on social structures*, Stockton: University of Durham.

Cheshire, Paul C. (1989), *Problems of regional transformation and deindustrialisation in the European Community*, London: University of Reading, Department of Economics.

Hudson, Ray. (1992), *Institutional change, cultural transformation and economic regeneration: myths and realities from Europe's old industrial areas*, Stockton: University of Durham.

Plaza, B. (1999), “The Guggenheim-Bilbao Museum Effect: A Reply to Maria V. Gomez’ Reflective images: The case of Urban Regeneration in Glasgow and Bilbao”, *International Journal of Urban and Regional Research*, volume 23, 1999, pp.589-593.

Pitelis, Chr. (1998), *Manufacturing and deindustrialisation: theory, evidence and the case of Greece*. Cambridge: University of Cambridge.

Struyk, Raymond J. (1975), *Intrametropolitan industrial location: the pattern and process of change*, London: Lexington

ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

- www.minenv.gr
- www.tee.gr
- www.oikipa.gr
- www.yen.gr
- www.heraklion.gr
- www.guggenheim-bilbao.es
- www.europa.eu
- www.diki.gr
- www.ditikiellada.gov.gr
- www.i-politismos.gr

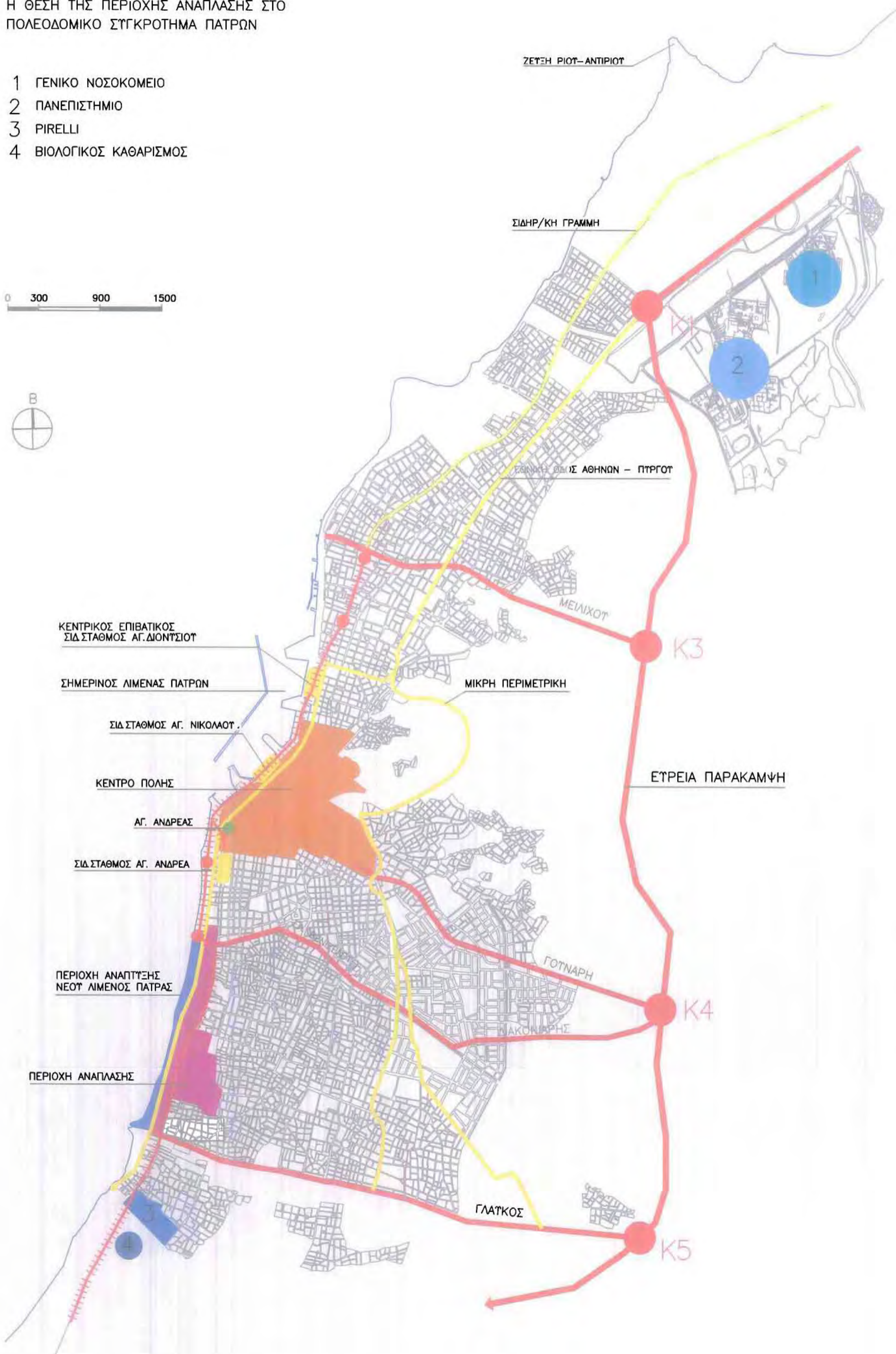
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΧΑΡΤΗΣ 1





Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΤΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΠΑΤΡΩΝ

- 1 ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ
- 2 ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
- 3 PIRELLI
- 4 ΒΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ



0 300 900 1500

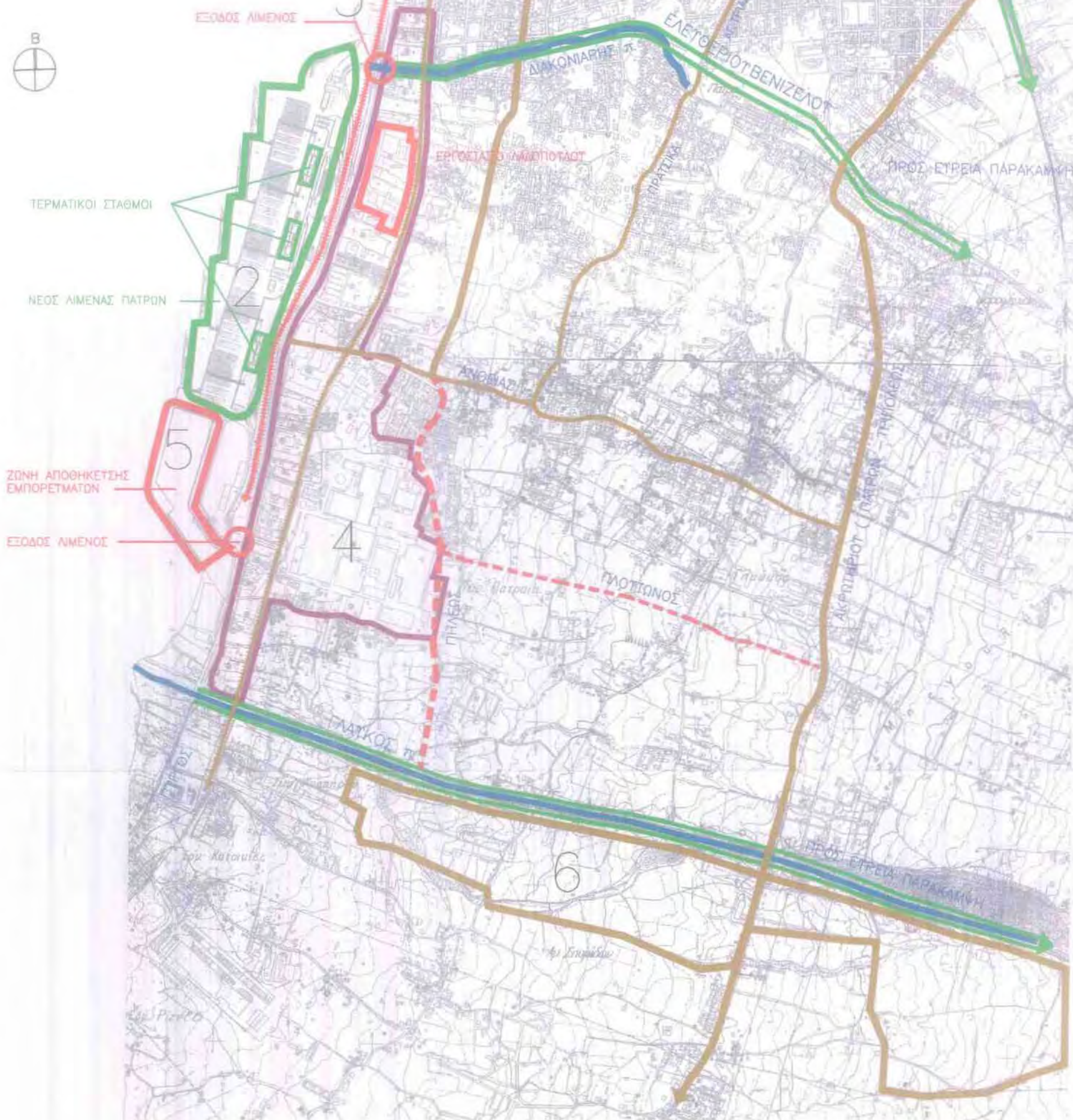


ΧΑΡΤΗΣ 2
 ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΎΦΙΣΤΑΜΕΝΑ, ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΑ
 ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

-  ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ
-  ΎΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΕΡΓΑ
-  ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑ
-  ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

- 1 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΠΑΛΑΙΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ
- 2 ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ
- 3 ΤΡΕΝΟ ΕΞΤΗΡΑΙΤΗΣΗΣ ΝΕΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ
- 4 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΚΤΗΣ ΔΤΜΑΙΩΝ
- 5 ΖΩΝΗ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΜΑΤΩΝ
- 6 ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΠΑΤΡΑΣ

-  ΚΤΥΠΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΟ
-  ΔΕΥΤΕΡΕΤΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΟ



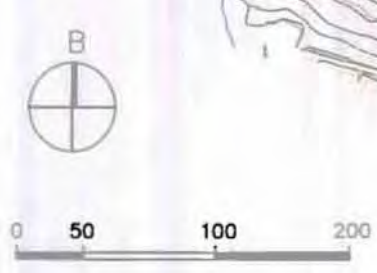
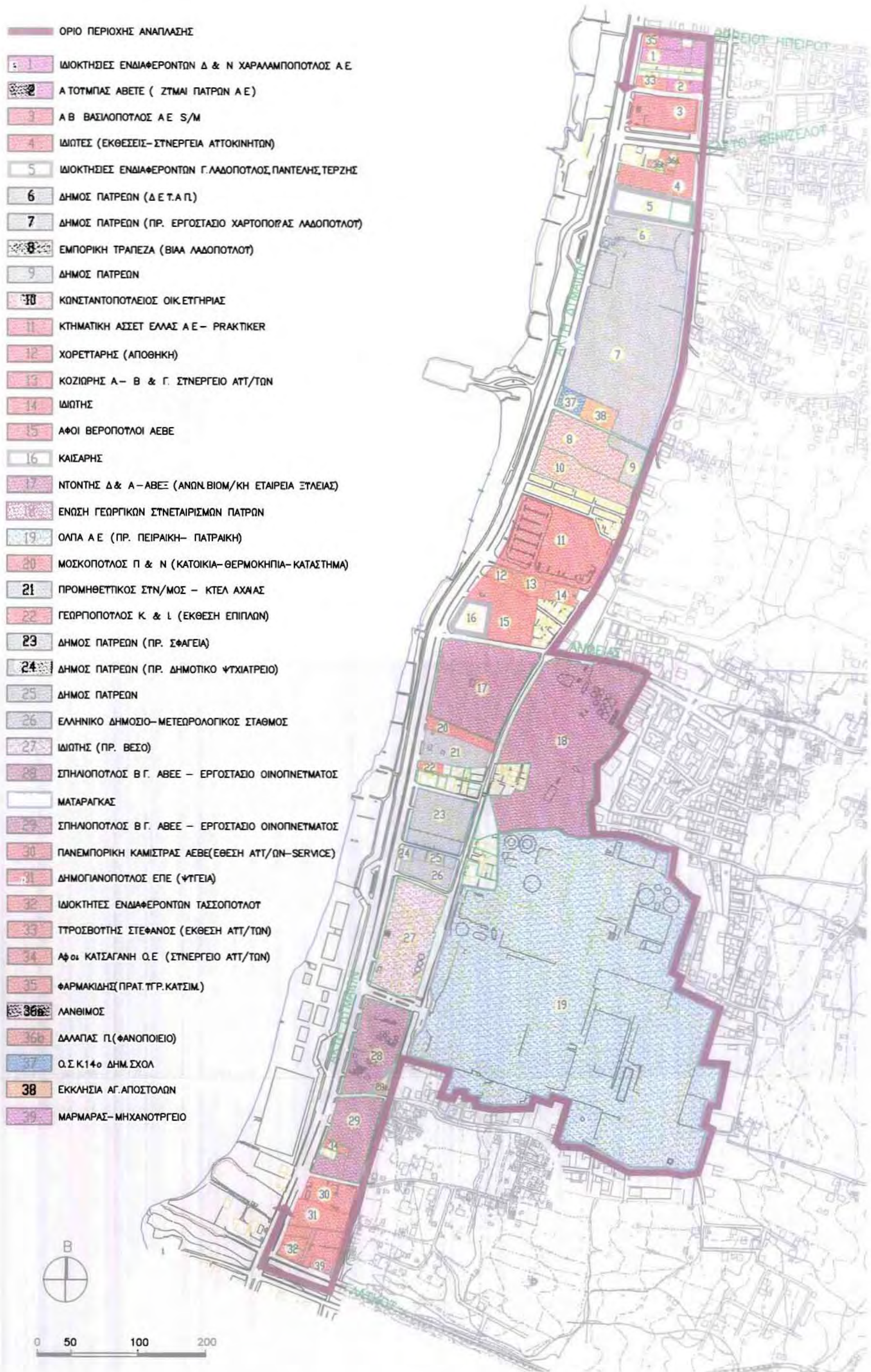
ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ

ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ

ΖΩΝΗ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΜΑΤΩΝ

ΕΞΟΔΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ

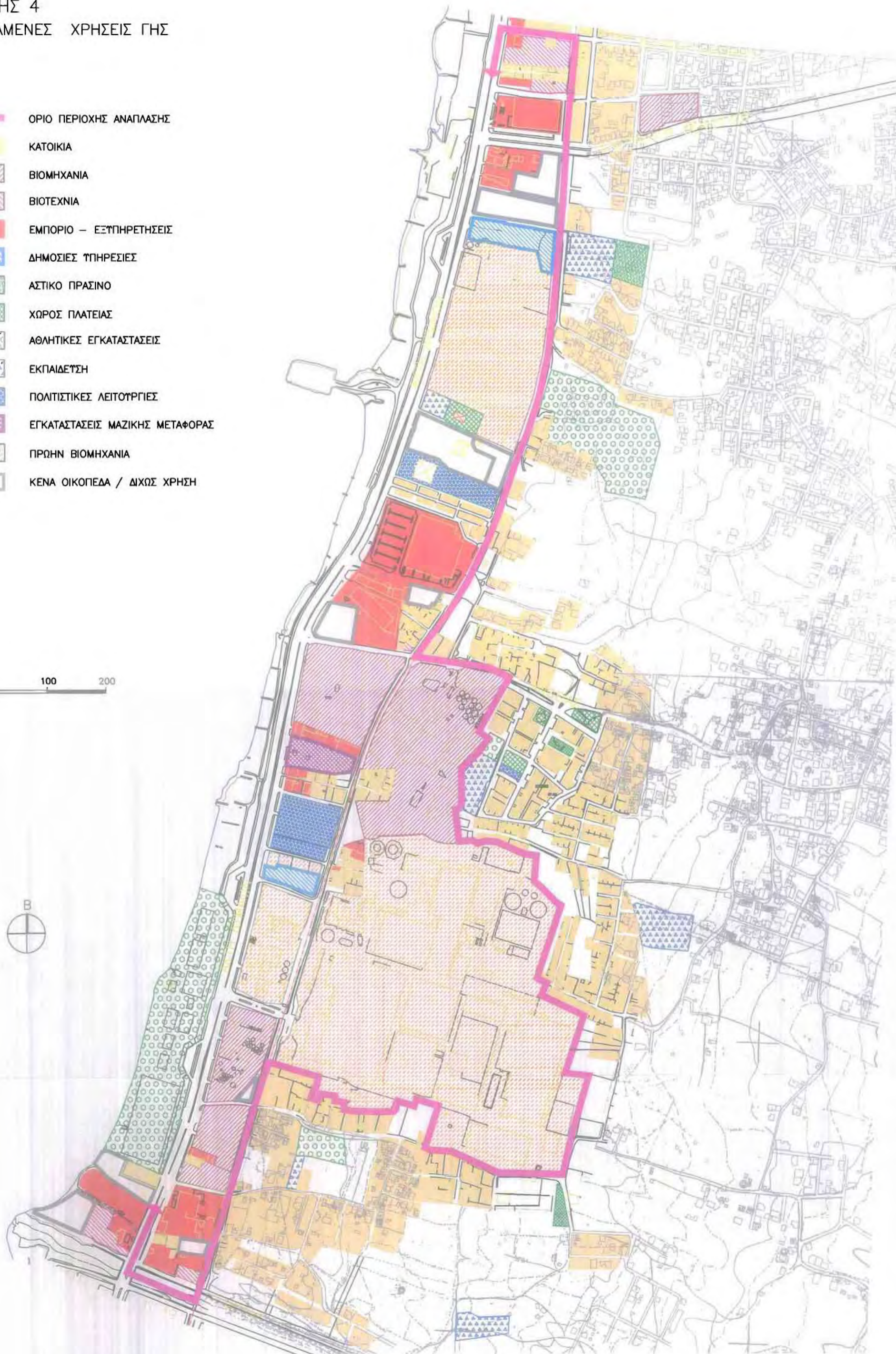
ΧΑΡΤΗΣ 3
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ



ΧΑΡΤΗΣ 4
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

-  ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ
-  ΚΑΤΟΙΚΙΑ
-  ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
-  ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
-  ΕΜΠΟΡΙΟ – ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ
-  ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
-  ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
-  ΧΩΡΟΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ
-  ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
-  ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
-  ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
-  ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
-  ΠΡΩΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
-  ΚΕΝΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ / ΔΙΧΩΣ ΧΡΗΣΗ

0 50 100 200

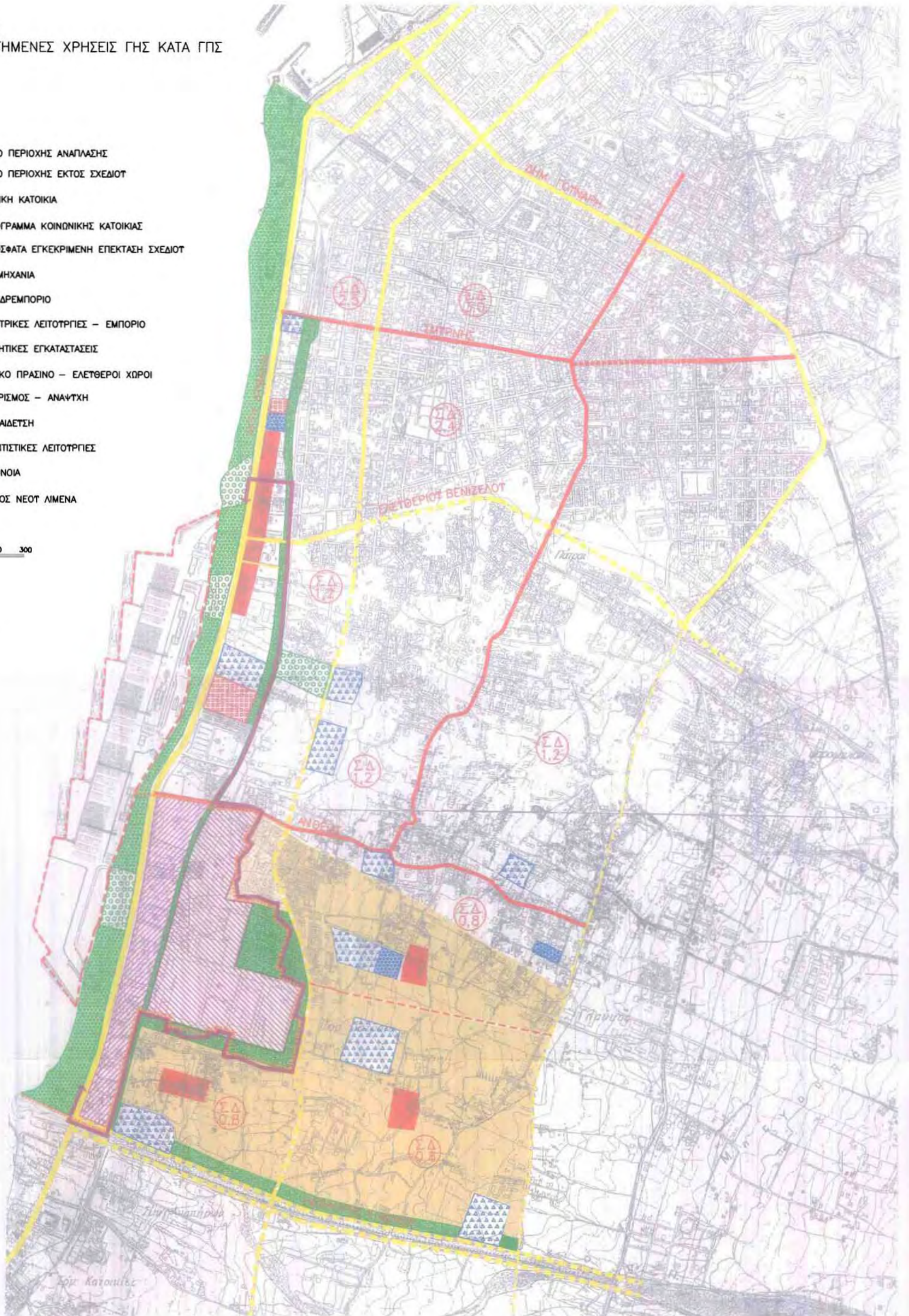
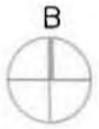


ΧΑΡΤΗΣ 5

ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΤΑ ΓΠΣ

- ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ
- ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ
- ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
- ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ
- ▨ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
- ▨ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ
- ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ - ΕΜΠΟΡΙΟ
- ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
- ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ - ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΑΝΑΨΥΧΗ
- ▨ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
- ▨ ΠΡΟΝΟΙΑ
- ▨ ΧΩΡΟΣ ΝΕΟΤ ΛΙΜΕΝΑ

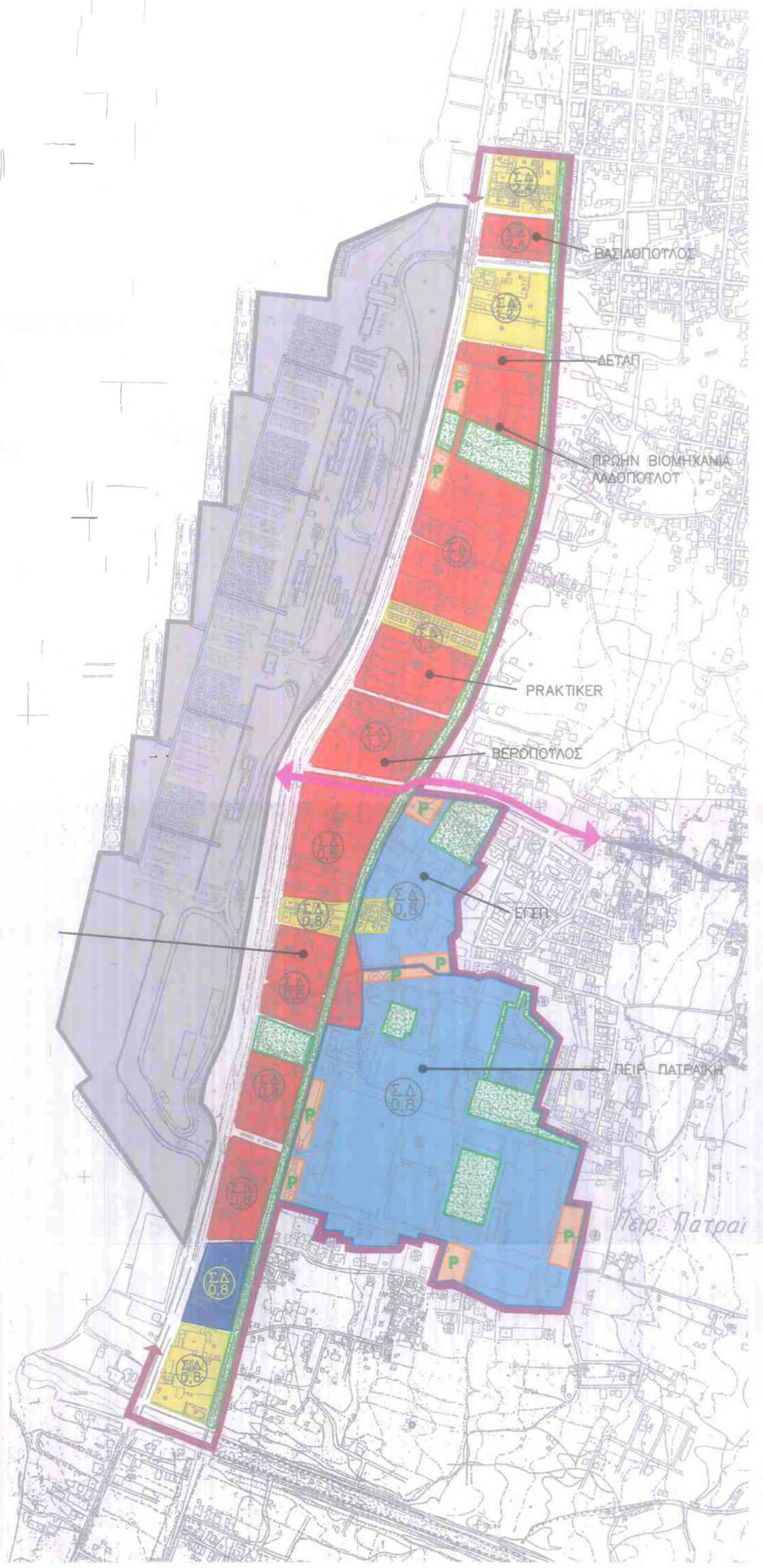
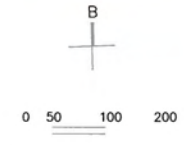
0 50 100 200 300



ΧΑΡΤΗΣ Π1
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

- ΟΡΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ
- ΟΡΙΟ ΒΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
- ΤΕΧΝΟΠΟΛΗ – ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΑ ΠΑΡΚΑ
- ΑΜΙΓΓΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ – ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΟΛΗΣ
- ΑΒΑΝΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
- ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ – ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
- ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΝΕΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ
- ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ PARKING

Yellow square: ΤΕΧΝΟΠΟΛΗ – ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΑ ΠΑΡΚΑ
Red square: ΑΜΙΓΓΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
Blue square: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ – ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΟΛΗΣ
Green square with dots: ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ – ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
Purple square: ΠΡΩΗΝ ΣΦΑΓΕΙΑ
Orange square: ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ PARKING



ΧΑΡΤΗΣ Π2

ΑΞΙΟΛΟΓΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ



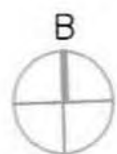
ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ



ΚΗΡΤΓΜΕΝΑ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΣΤΥΝΟΛΑ



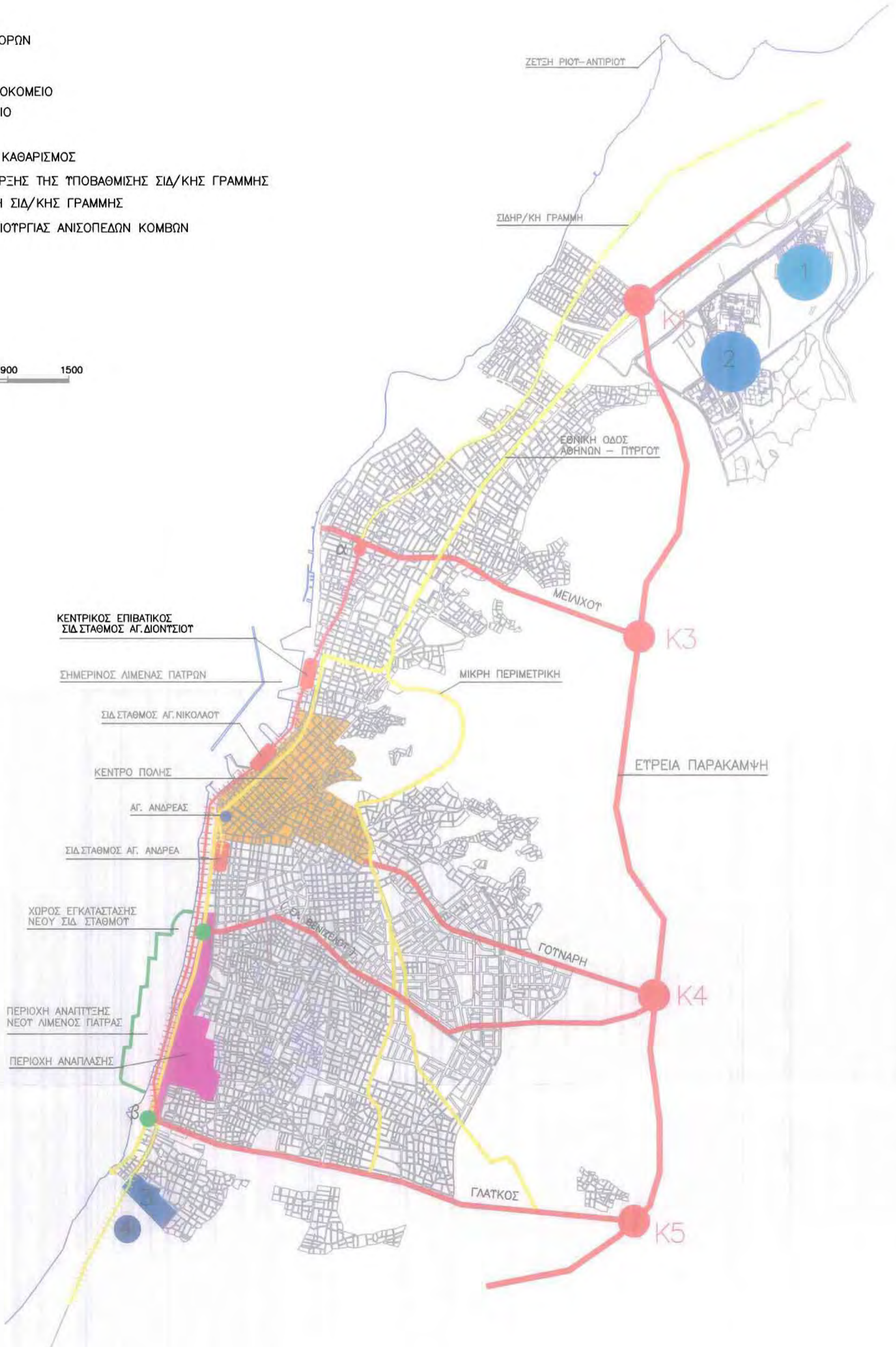
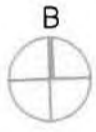
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΓΙΑ ΚΗΡΤΞΗ, ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΚΤΙΣΜΑΤΑ



ΧΑΡΤΗΣ Π3
ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- 1 ΓΕΝΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ
- 2 ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
- 3 ΡΙΡΕΛΛΙ
- 4 ΒΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ
- α,β ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ ΣΙΔ/ΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ
- ++ ΝΕΑ ΧΑΡΑΞΗ ΣΙΔ/ΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ
- ΣΗΜΕΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΑΝΙΣΟΠΕΔΩΝ ΚΟΜΒΩΝ

0 300 900 1500



ΧΑΡΤΗΣ Π4
ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ
ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

-  ΟΡΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ
-  ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
-  ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
-  ΤΡΙΤΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
-  ΠΑΙΖΟΔΡΟΜΟΣ
-  ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
-  ΠΛΑΤΕΙΕΣ
-  ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΣ ΧΩΡΟΣ
-  ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
-  ΑΝΙΣΟΠΕΔΟΣ ΚΟΜΒΟΣ

0 50 100 200

