

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΤΜΗΜΑ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



Διπλωματική Εργασία
Αθήνα, 2009

ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΠΟΛΗ: Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Λένα Τσουραμάνη, Γεωγράφος

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: **Ντόρα Κόνσολα**



Φωτογραφία εξωφύλλου:

Το «θεατράκι» στην μαρίνα της Πάτρας. Η φωτογραφία είναι του Νίκου Υφαντή (διαθέσιμη στην ιστοσελίδα: <http://photodp.com/photographers/showphoto.php/photo/15285>)

Στους γονείς μου,
που με έμπνευσαν και με στήριξαν ακούραστα όλα αυτά τα χρόνια



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	7
ΘΕΜΑ ΚΑΙ ΔΙΑΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	9

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ: ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ & ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ

1. ΤΑ ΠΑΛΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΩΣ ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΑ	13
2. ΟΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΩΣ ΜΕΣΟ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ	17
2.1. Αναδιάρθρωση της οικονομικής βάσης των πόλεων	17
2.2. Η έμφαση στις πολιτιστικές λειτουργίες της πόλης και στην αισθητική του χώρου	19
3. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	24
4. ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΕ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΑΣΤΙΚΑ ΜΕΤΩΠΑ	30
5. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΕ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΑΣΤΙΚΑ ΜΕΤΩΠΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	34
5.1. Η εμπειρία της Βαρκελώνης	34
5.2. Η ανάπλαση του Ρότερνταμ	42
6. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΕ ΑΣΤΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΩΠΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	51
6.1. Το θαλάσσιο μέτωπο της Θεσσαλονίκης: η ανάπλαση του παλιού λιμανιού και της παραλίας.	51
6.2. Το θαλάσσιο μέτωπο της Αθήνας: Οι επεμβάσεις στο πάρκο Φλοίσβου	56
6.3. Το θαλάσσιο μέτωπο του Βόλου: Η μελέτη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας	61

ΜΕΡΟΣ Β΄

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

7. ΠΑΤΡΑ: Η ΠΟΛΗ	67
7.1. Ιστορικά στοιχεία	67
7.2. Φυσικογεωγραφικά στοιχεία	71
7.3. Περιφερειακή θέση και συγκοινωνιακή υποδομή	72

7.4. Αστική χωροταξική διάρθρωση – Χρήσεις γης	76
7.5. Οικονομικά στοιχεία	83
7.6. Δημογραφικά χαρακτηριστικά	86
7.7. Πολιτιστικό περιβάλλον	87
8. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ (MEGA EVENTS) ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	91
8.1. Καρναβάλι	92
8.2. Πάτρα Πολιτιστική πρωτεύουσα 2006	94
8.3. Νέο μουσείο	97
9. Η ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟ ΠΑΡΑΛΙΟ ΜΕΤΩΠΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ: ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	100
9.1. Εισαγωγή	100
9.2. Τμήμα 1 - Έλος Αγιάς	103
9.3. Τμήμα 2- Μαρίνα	105
9.4. Τμήμα 3 – Το κέντρο	108
9.5. Τμήμα 4 – Άγιος Ανδρέας	113
9.6. Τμήμα 5- Ακτή Δυμαίων	117
9.7. Τμήμα 6 - Νέος λιμένας	122
9.8. Συμπεράσματα και παρατηρήσεις για την υφιστάμενη κατάσταση στο θαλάσσιο μέτωπο	124
10. ΣΥΝΟΨΙΖΟΝΤΑΣ: ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	126

<p>ΜΕΡΟΣ Γ΄</p> <p>ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ: ΦΟΡΕΙΣ, ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</p>
--

11. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	129
11.1. Τα επίπεδα του σχεδιασμού	129
11.2. Νομοθετικό πλαίσιο αστικών αναπλάσεων	129
11.3. Νομοθετικό πλαίσιο για την διαχείριση της παράκτιας ζώνης	131
12. ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	136
12.1. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς	136

12.2. Θέσεις και προτάσεις Φορέων	138
12.3. Συμπεράσματα	144
13. ΜΕΛΕΤΕΣ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	146
13.1. Ρυθμιστικό Σχέδιο Πατρών	146
13.2. Το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Πάτρας	147
13.3. Μελέτη ποιοτικής αναβάθμισης του Παλαιού Σχεδίου Πόλης	149
13.4. Μελέτη οργάνωσης χερσαίων χώρων υφιστάμενου λιμένα Πατρών	149
13.5. Μελέτη χωροθέτησης λειτουργιών χερσαίας ζώνης Νέου Λιμένα	151
13.6. Μελέτη για την ανάδειξη του Ιστορικού Κέντρου της Πάτρας	152
13.7. Μελέτη για τη χωροθέτηση και επιλογή παρεμβάσεων προς εκτέλεση των αναγκαίων έργων για τη σύνταξη φακέλου τεκμηρίωσης της υποψηφιότητας της πόλεως των Πατρών προς ανάληψη του θεσμού της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης για το έτος 2006	152
13.8. Μελέτη Πάρκου Αναψυχής Ακτής Δυμαίων	155
13.9. Μελέτη πολεοδομικής, Οικονομικής και Περιβαλλοντικής ανασυγκρότησης της παλαιάς βιομηχανικής περιοχής στην Ακτή Δυμαίων	155
13.10. Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ	157
13.11. Ημερίδα «Πόλη και Νερό»	159

ΜΕΡΟΣ Δ΄ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
--

14. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	162
15. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ: ΕΠΙΤΕΛΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	168
15.1. Η αναγκαιότητα στρατηγικής διάστασης στην πολιτιστική πολιτική της Πάτρας	169
15.2. Η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος ως παράγοντας για την ανάπτυξη της Πάτρας	171
15.3. Η σημασία της αποτελεσματικής αστικής διακυβέρνησης	176
Παράρτημα I: Πίνακες της ΕΣΥΕ: Απόγραφες 1991, 2001	179
Παράρτημα II: Οι υφιστάμενες χρήσεις γης και όροι δόμησης στον παλαιό λιμένα Πατρών	185

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του μεταπτυχιακού προγράμματος σπουδών του τμήματος Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πάντειου Πανεπιστημίου.

Το αντικείμενο της εργασίας είναι η διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπλασης και αξιοποίησης του θαλασσίου μετώπου της πόλης της Πάτρας. Η Πάτρα επιλέχθηκε ως μελέτη περίπτωσης επειδή αποτελεί ένα από τα καλύτερα παραδείγματα πόλης «φυλακισμένης» από το λιμάνι της. Ταυτόχρονα ένα σύνολο χαρακτηριστικών της πόλης καθιστούν την ενδεχόμενη ανάπλαση του θαλάσσιου της μετώπου μια επέμβαση με εξαιρετικές προοπτικές. Ακόμα η Πάτρα επιλέχθηκε λόγω του ειδικού ενδιαφέροντος που έχω για την πόλη μιας είναι η πόλη καταγωγής μου.

Η πρωτογενής έρευνα αφορά την καταγραφή της υφισταμένης κατάστασης στο θαλάσσιο μέτωπο και πραγματοποιήθηκε με επιτόπια ερευνά και καταγραφή την άνοιξη του 2009. Μια ακόμα πρωτογενή πηγή για την μελέτη ήταν η προσωπική συνέντευξη που παραχώρησε ο αντιδήμαρχος κ. Ν. Τζανάκος τον Δεκέμβριο του 2009.

Οι δευτερογενείς πηγές για την εργασία συλλέχθηκαν από βιβλιοθήκες (Πάντειο Πανεπιστήμιο, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Τεχνικό Επιμελητήριο Δυτικής Ελλάδας) και την συλλογή άρθρων που μου διέθεσε η επιβλέπουσα καθηγήτρια κα. Κόνσολα και ο κ. Καραχάλης. Ακόμα σημαντικές μελέτες και στοιχεία παραχωρήθηκαν από το γραφείο Μελετών και Έργων της αντιδημαρχίας. Τέλος, αξιοποιήθηκαν διαδικτυακές πηγές για την άντληση επιμέρους στοιχείων.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την κα. Ντόρα Κόνσολα για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή της. Την ευχαριστώ ακόμα για την επιμονή της και τις απαιτήσεις της ως προς επίπεδο της εργασίας, καθώς επίσης και για την ικανότητά της να εμπνέει και να πείθει ταυτόχρονα για την κατάκτησή του.

Ακόμα θα ήθελα να ευχαριστήσω τον αντιδήμαρχο κ. Νίκο Τζανάκο για την συνέντευξη που μου παραχώρησε, για την πρόθυμη βοήθεια του και το βιβλιογραφικό υλικό που μου διάθεσε.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την κ.α. Ελένη Αλεξοπούλου Διευθύντρια του γραφείου Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων, Περιβάλλοντος και Πρασίνου της Αντιδημαρχίας για την παραχώρηση σημαντικών μελετών και στοιχείων.

ΘΕΜΑ ΚΑΙ ΔΙΑΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Σκοπός της εργασίας είναι η διερεύνηση των δυνατοτήτων ανάπλασης και αξιοποίησης του θαλασσίου μετώπου της πόλης της Πάτρας. Το θέμα εντάσσεται στο ευρύτερο πεδίο των αστικών αναπλάσεων, βιομηχανικών και άλλων χώρων, οι οποίοι, εγκαταλειμμένοι σήμερα από την αρχική τους χρήση, βρίσκονται εγκλωβισμένοι στον ρυμοτομικό ιστό ως «αστικά κενά». Στα πλαίσια μιας λογικής ανακύκλωσης του αστικού χώρου, αυτοί οι χώροι αναπλάθονται, αξιοποιούνται με νέα περιεχόμενα και επανεντάσσονται στην λειτουργία της πόλης συνήθως φιλοξενώντας χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού.

Οι παλιές λιμενικές ζώνες είναι μια ιδιαίτερη κατηγορία τέτοιων περιοχών που εγκαταλείπουν το βιομηχανικό τους παρελθόν για να μετατραπούν σε μεταμοντέρνους χώρους αναψυχής τουρισμού και πολιτισμού. Και η ανάπλασή τους έχει ειδικές απαιτήσεις.

Συγκεκριμένα, τα αστικά θαλάσσια μέτωπα αποτελούν στις σημερινές συνθήκες μια θαυμάσια ευκαιρία για της πόλεις να επενδύσουν στην ποιότητα του αστικού χώρου και να αποκτήσουν ένα νέο πολιτιστικό περιεχόμενο. Πράγματι, τόσο ο πολιτισμός όσο και η ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος έχουν στις νέες συνθήκες αναδειχθεί σε όχημα αστικής ανάπτυξης και αποτελούν κρίσιμο παράγοντα για την αναζωογόνηση των πόλεων. Η αναψυχή και ο πολιτισμός γίνονται σύμβολα του ανανεωμένου δυναμισμού ενός αστικού κέντρου, το σημάδι ότι η πόλη έχει αφήσει πίσω της την παρακμάζουσα βιομηχανική εικόνα της και έχει εισέλθει στην νέα οικονομία των υπηρεσιών. Και αυτό μπορεί να αξιοποιηθεί στρατηγικά στα πλαίσια του ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων.

Η Πάτρα, ως μεταβιομηχανική μεσογειακή πόλη, μετρίου μεγέθους, συνδυάζει τα στοιχεία τα οποία επιβάλλουν την αναγέννηση του θαλασσίου της μετώπου, εάν θέλει να αξιοποιήσει το αναπτυξιακό δυναμικό της. Επιπλέον, η μεταφορά του λιμένα εκτός του κεντρικού ιστού της πόλης, τα μεγάλα έργα στην ευρύτερη περιοχή και η νέα θέση της Πάτρας στα δίκτυα μεταφορών, φέρνουν την Πάτρα για πρώτη φορά αντιμέτωπη με την μοναδική ευκαιρία να αλλάξει πρόσωπο και αναπτυξιακή κατεύθυνση επενδύοντας στον πολιτισμό και στην ποιότητα του αστικού χώρου.

Βέβαια, ας μην ξεχνάμε, πως πέρα από τις οποίες επιδράσεις στην αναπτυξιακή της πορεία, το σημαντικότερο που δικαιούται η πόλη από την ανάπλαση του θαλασσίου μετώπου της, είναι η ανάκτηση της μοναδικής ποιότητα ζωής που μπορούν να προσφέρουν οι παραθαλάσσιες μεσογειακές πόλεις.

Η εργασία διαρθρώνεται σε τέσσερα μέρη:

Το πρώτο μέρος επιχειρεί να προσεγγίσει γενικά το φαινόμενο των αστικών αναπλάσεων και κυρίως των αναπλάσεων θαλάσσιων μετώπων, πριν η εργασία εστιάσει στην περίπτωση της Πάτρας. Τα πρώτα κεφάλαια αφιερώνονται στο να περιγράψει το είδος της ανάπλασης στο οποίο αυτή η μελέτη αναφέρεται και που οραματιζόμαστε για την πόλη της Πάτρας. Περιγράφεται πως μπορεί μια τέτοια ανάπλαση να λειτουργήσει ως μέσο αναζωογόνησης της πόλης και πως μπορεί να ενταχθεί σε ευρύτερες στρατηγικές αστικής ανάπτυξης. Σε επόμενα κεφάλαια του πρώτου μέρους παρουσιάζονται κάποιες σχεδιαστικές αρχές όπως αυτές έχουν προκύψει από επιτυχείς εφαρμογές προγραμμάτων ανάπλασης και από τον διάλογο επιστημόνων και φορέων. Στα δυο τελευταία κεφάλαια του πρώτου μέρους παρουσιάζονται χαρακτηριστικά παραδείγματα αναπλάσεων από την ευρωπαϊκή και ελληνική εμπειρία αντίστοιχα.

Στόχος του δεύτερου μέρους της εργασίας είναι να διαφανούν οι δυνατότητες ανάπλασης της υπό μελέτη περιοχής. Έτσι πρώτα περιγράφεται η πόλη στους βασικούς της τομείς ώστε να αναδεχθούν οι αναπτυξιακές της ανάγκες και κυρίως οι αναπτυξιακές της προοπτικές. Στην συνέχεια εστιάζουμε στα χαρακτηριστικά του υπό μελέτη χώρου. Η υφισταμένη κατάσταση στον παράλιο χώρο περιγράφεται ανά τμήματα. Για το κάθε επιμέρους τμήμα του μετώπου αναφερόμαστε στην λειτουργία του μέσα στην πόλη, τα χαρακτηριστικά του και η σημερινή εικόνα όπως διαπιστώθηκε από την επιτόπια εξέταση του χώρου. Στο τελευταίο κεφάλαιο του δεύτερου μέρους επισημαίνονται συμπερασματικά τα αναπτυξιακά πλεονεκτήματα και οι αδυναμίες της Πάτρας όπως αυτά πρόεκυψαν από την προηγούμενη ανάλυση.

Το τρίτο μέρος της εργασίας αφιερώνεται στην παρουσίαση των βασικών θεσμικών ρυθμίσεων που διέπουν τις αναπλάσεις των παράλιων αστικών χωρών στην Ελλάδα και των φορέων που είναι αρμόδιοι για αυτές. Ακόμα, παρουσιάζονται εποπτικά τα

συμπεράσματα και οι προτάσεις από τις βασικότερες μελέτες που έχουν εκπονηθεί για το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας.

Τέλος, στο τέταρτο και τελευταίο μέρος αυτής της εργασίας επιδιώκεται η συγκέντρωση των σημαντικότερων σημείων- συμπερασμάτων στα οποία κατέληξε η προηγούμενη ανάλυση και η σύνθεση τους σε μερικές παρατηρήσεις.

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ

**ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ: ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ & ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΑ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ**

1. ΤΑ ΠΑΛΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΩΣ ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΑ

Οι λειτουργίες και οι ανάγκες της πόλης μεταλλάσσονται. Επίσης αλλάζουν και οι ανάγκες της παραγωγής. Και οι εξελίξεις αυτές είναι πια πολύ γρήγορες. Ένα πλήθος δραστηριοτήτων, που η αστική δυναμική αρχικά τοποθετούσε στις παρυφές της πόλης και στην συνέχεια η διεύρυνση του κέντρου εγκλώβισε σε αστική γη, ωθούνται σε μετεγκατάσταση αφήνοντας πίσω τους θύλακες κενούς λειτουργίας. Έτσι, έχουμε την δημιουργία αστικών κενών: μεγάλων εκτάσεων σε παρακμή που διασπούν τη συνέχεια του αστικού ιστού.

«Τα κενά είναι παράγωγα μη προβλέψιμων μετασχηματισμών της πόλης. Η παρουσία τους προκαλεί αμηχανία. Θα μπορούσαν να ειπωθούν ως παρενέργεια στον οργανισμό της πόλης ή ως παράπλευρη εξέλιξη. Η αναφορά σε αυτά γίνεται πάντα έμμεσα, κυρίως ως περιγραφή κάποιας πρώην δραστηριότητας ή αξίας. Καθώς αποτελούν χώρους εγκατάλειψης αποφεύγονται από τους περαστικούς. Σε αυτούς θα μπορούσαν εύκολα να αποδοθούν περίεργοι «αστικοί μύθοι». Άλλες φορές συνιστούν προσωρινό καταφύγιο για άστεγους, τσιγγάνους ή μετανάστες. ... Στο πλαίσιο αυτό δεν έχει σημασία τόσο η παρουσία ή απουσία της δόμησης με την ευρύτερη έννοια, όσο η αδυναμία αυτών των χώρων να εκληφθούν ως ολοκληρωμένες οντότητες, ως στοιχεία της αστικής δομής που διαθέτουν σαφήνεια ρόλου και νοήματος στη δεδομένη στιγμή. Οι τόποι αυτοί γίνονται αντιληπτοί ως «δοχεία» εν αναμονή περιεχομένου. Αυτή η αναμονή αποτελεί το εντονότερο χαρακτηριστικό τους.» (Δ. Πολυχρονόπουλος, 2006)

Οι χαρακτηριστικότερες περιοχές τέτοιου τύπου είναι οι πρώην βιομηχανικοί χώροι που αφέθηκαν στην εγκατάλειψη και την ερείπωση αλλά και οι κενοί χώροι που προκύπτουν από την κατεδάφιση παλαιών κτιρίων, χώροι με μη ξεκάθαρο νομικό καθεστώς ή κτήρια σε εγκατάλειψη. Σύμφωνα με τον Δ. Παλυχρονόπουλο (2006) ως αστικά κενά, αλλά σε άλλη κλίμακα θεωρούνται και χώροι μη ενταγμένοι στον υπόλοιπο αστικό ιστό, όπως τα παλιά λιμάνια και αεροδρόμια ή τα στρατόπεδα καθώς και τμήματα οδικών αξόνων, παραλιακές ζώνες και ρέματα που δημιουργούν ασυνέχειες του ιστού,

χώροι σε αχρησία όπως ταράτσες και ακάλυπτοι οικοδομικών τετραγώνων, αλλά και περιφραγμένοι αρχαιολογικοί χώροι με περιορισμένη πρόσβαση και χρήση.

Παραδείγματα αστικών κενών, που έχουν αντιμετωπιστεί και επαναλειτουργήσει άλλοτε επιτυχώς και άλλοτε αποσπασματικά, στην Αθήνα είναι, το «Γκάτσι» στην οδό Πειραιώς, το παλιό αεροδρόμιο του Ελληνικού, η περίπτωση του Ελαιώνα, καθώς και λατομεία που μετατράπηκαν σε υπαίθρια θέατρα, όπως αυτά στο Λυκαβηττό και την Πετρούπολη.

Τα παλιά λιμάνια είναι μια ιδιαίτερη περίπτωση τέτοιων χώρων. Συχνά τα λιμάνια ήταν ο πρώτος πυρήνας γύρω από τον οποίο εξελίχθηκε η καρδιά της πόλης, κληροδοτώντας μια φυσική εγγύτητα των πολεοδομικών κέντρων με τον λιμένα, που σε πολλές πόλεις διατηρείται μέχρι σήμερα. Τα λιμάνια, ιστορικά, αποτέλεσαν σημεία εξωστρέφειας και ανταλλαγής ιδεών. Το λιμάνι συνήθιζε να έχει μια έντονα αισθητή παρουσία στην πόλη και σε μεγάλο βαθμό συμμετείχε στην διαμόρφωση του χαρακτήρα της, όχι μόνο πολεοδομικά, αλλά και κοινωνικά και οικονομικά. Η χωρική και λειτουργική διασύνδεση λιμανιού και πόλης δεν παραμένει, όμως, ιστορικά σταθερή.

Η βιομηχανική επανάσταση αλλάζει τα πάντα και τα λιμάνια φυσικά. Η ραγδαία ανάπτυξη της παραγωγής, δημιουργεί μεγάλες διεθνείς ροές προϊόντων και εργατών. Τα λιμάνια ανταποκρινόμενα στις απαιτήσεις της εποχής εξαπλώνονται στις παρυφές των αστικών μετώπων. Τα λιμάνια, επίσης, γίνονται οι ομφαλοί του αναπτυσσόμενου μεταφορικού δικτύου, συνδεδεμένα με τον πρωτοεμφανιζόμενο σιδηρόδρομο και συνεχίζοντας να αξιοποιούν το υπάρχον οδικό δίκτυο και τους ιστορικούς δρόμους του εμπορίου. Η λειτουργική απομόνωση του λιμανιού από την πόλη αρχίζει να εμφανίζεται και συμβαίνει αυθόρμητα. Απλώς, η ένταση και η έκταση των λιμενικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο μέτωπο των πόλεων εκτοπίζει το εμπόριο και την κατοικία και μετατρέπει το λιμάνι και την άμεση ενδοχώρα του σε περιοχές οικονομικής μονοκαλλιέργειας.

Έκτοτε, οι αλλαγές επιταχύνονται. Ο εικοστός αιώνας αλλάζει ριζικά την μορφή της πόλης, έτσι όπως αυτή είχε διαμορφωθεί τους προηγούμενους αιώνες. Τα λιμάνια αποτελούν κατά την περίοδο αυτή ισχυρούς πόλους ανάπτυξης και απορροφούν ένα μεγάλο μέρος των κρατικών επενδύσεων. Στις αρχές του αιώνα η πολιτεία, αποφασίζει

να αντιμετωπίσει τις ανάγκες ελέγχου και ασφάλειας που ήταν ήδη πιεστικές. Έτσι, πέρα από τελωνεία δημιουργούνται τμήματα ελέγχου των μεταναστών και χώροι καραντίνας καθώς και διοικητικοί χώροι όπου στεγάζονται οι διευρυμένες κρατικές υπηρεσίες φύλαξης και ελέγχου. Τα λιμάνια για πρώτη φορά περιφράσσονται (Vallega A., 2001).

Μέχρι τα μέσα του 20^{ου} αιώνα η λειτουργική και οικονομική εξειδίκευση των λιμένων και των ζωνών γύρω από αυτά έχει ολοκληρωθεί και τα λιμάνια καθίστανται πλέον μια εντελώς αυτόνομη ζώνη της πόλης: ένας ιδιαίτερος χώρο της πόλης απόλυτα εξειδικευμένος λειτουργικά, όπου οι κάτοικοι δεν έχουν πρόσβαση, ούτε καν οπτική. Τα λιμάνια όχι μόνο αποκόπτονται τα ίδια από την πόλη αλλά επιπλέον αποκόπτουν την πόλη από το νερό.

Η επανάσταση που ακολούθησε στη ναυτιλία και τη λιμενική τεχνολογία δημιούργησε μια τεράστια πίεση χώρου για τα μεγάλα λιμάνια, και οδήγησε στην μετεγκατάσταση των ιστορικών λιμανιών σε τοποθεσίες εκτός των πόλεων. Οι λόγοι της μετεγκατάστασης των λιμενικών και βιομηχανικών ζωνών αναφέρονται αναλυτικότερα στο παράρτημα και σχετίζονται με: α) Την ναυτική τεχνολογία και την νέα οργάνωση των μεταφορών β) Την νέα γεωγραφική διάρθρωση της παραγωγής και της συνακόλουθης αποβιομηχάνισης πολλών πόλεων και γ) Την διόγκωση του παγκοσμίου εμπορίου την γιγάντωση του μεταφορικού τομέα και την ανάγκη για διεύρυνση των λιμενικών εκτάσεων.

Η εγκατάλειψη μεγάλων εκτάσεων, εξοπλισμού και κτηρίων στους ιστορικούς λιμένες δημιούργησε κενές/ανενεργές εκτάσεις σε άμεση επαφή με τις αστικές περιοχές. Στο Λονδίνο, για παράδειγμα, εγκαταλείφθηκαν περιοχές συνολικής έκτασης άνω των 2.000 εκταρίων, ενώ στο Λίβερπουλ εγκαταλείφθηκαν περίπου 300 εκτάρια γης (Hall P., 1992). Η αποδέσμευση από τις βαριές λιμενικές δραστηριότητες δεν καθιστά, βέβαια, αυτές τις περιοχές άμεσα διαθέσιμες στην ανάπτυξη αστικών χρήσεων. Τα λιμάνια αφήνουν πίσω τους οικονομικό μαρασμό και περιοχές πλήρως αποδιοργανωμένες πολεοδομικά και κοινωνικά. Η παρακμή και η εγκατάλειψη είναι η εικόνα των πρώην λιμενικών ζωνών.

Πέρα από τις λειτουργικές και αισθητικές ασυνέχειες στον αστικό ιστό ο σχεδιασμός θα πρέπει να αντιμετωπίσει το σύνθετο πρόβλημα της επανασύνδεσης της πόλης με την

θάλασσα. Η βιομηχανική εποχή άφησε τις πόλεις-λιμάνια με στραμμένη πλάτη τους στο νερό. Οι παράκτιες πόλεις που για αιώνες είχαν διαμορφωθεί διαλεκτικά με το υγρό στοιχείο έμαθαν να λειτουργούν μακριά από την θάλασσα.

Και αυτό είναι πολύ χαρακτηριστικό για την πόλη της Πάτρας. Ολόκληρο το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας βρίσκεται σε πλήρη λειτουργική και αισθητική απομόνωση από τον υπόλοιπη πόλη. Το περιγραφόμενο λιμάνι αποτελεί το πρώτο σύνορο ανάμεσα στην πόλη και το νερό. Οι σιδηροδρομικές γραμμές περιμετρικά του λιμανιού και οι μπάρες εκατέρωθεν των γραμμών δημιουργούν ένα δεύτερο σύνορο. Οι οδικές αρτηρίες ταχείας κυκλοφορία που διατρέχουν το θαλάσσιο μέτωπο είναι ένα ακόμα εμπόδιο, ενώ η παλιά βιομηχανική ζώνη δημιουργεί το λειτουργικό σύνορο ανάμεσα στην θάλασσα και την πόλη. Άλλωστε, απόβλητα, βιομηχανικά, αστικά και λιμενικά, έχουν μετατρέψει τον Πατραϊκό Κόλπο σε ένα δύσοσμο και ανθυγιεινό τόπο που κανείς δεν θα ήθελε να επισκεφθεί ακόμα και αν μπορούσε.

Η ανάπλαση θαλάσσιων μετώπων αποτελεί σήμερα παγκόσμιο φαινόμενο που κάποιες φορές αναφέρεται στην βιβλιογραφία ως σύνδρομο της Βαλτιμόρης. Οι πρώτες προσπάθειες ανάκτησης των πρώην λιμενικών περιοχών από την πόλη, ξεκίνησαν από τα τέλη της δεκαετίας του '70. Τα σοβαρά πλεονεκτήματα αυτών των περιοχών, που είναι η γειτνίαση τους με το υγρό στοιχείο αλλά και με τα αστικά κέντρα, τα τοποθετούν στην καρδιά της ζήτησης και τα αναδεικνύουν σε έναν από τους προσοδοφόρους τομείς επένδυσης. Λόγω του δημόσιου ιδιοκτησιακού καθεστώσ σε πολλές πόλεις οι πρώην περιοχές των αποβάθρων πέρασαν πολύ γρήγορα στην φάση της ανάπλασης και μεταμορφώθηκαν σε μετα-βιομηχανικά τοπία γραφείων, λιανικού εμπορίου, τουρισμού και αναψυχής. Η ανάπτυξη και η αξιοποίηση των θαλάσσιων μετώπων με νέο περιεχόμενο φάνηκε πως έχει πολλαπλές δυναμικές επιδράσεις στο πρόσωπο της πόλης αλλά και στην λειτουργία και την οργάνωση ευρύτατων τμημάτων της (Vallega A., 1991).

2. ΟΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΩΣ ΜΕΣΟ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

2.1. Αναδιάρθρωση της οικονομικής βάσης των πόλεων

Η προαγωγή του τομέα των υπηρεσιών στον σημαντικότερο τομέα της οικονομίας στις δυτικές χώρες και ο εξοβελισμός, παράλληλα, της βαριάς δευτερογενούς παραγωγής, είχαν αξιοσημείωτες επιδράσεις στον χαρακτήρα της πόλης. Η σημερινή πόλη αλλάζει το είδος των υποδομών και το είδος του αστικού περιβάλλοντος που επιθυμεί γιατί πρωτίστως αλλάζει την οικονομική λειτουργία της.

Οι αναπλάσεις της κατηγορίας και της κλίμακας που εξετάζουμε σε αυτή την εργασία, διαφέρουν δραματικά από την παραδοσιακή έννοια της ανάπλασης, ως προς την φιλοσοφία και κυρίως ως προς τους στόχους τους οποίους θέτουν. Στόχος δεν είναι πλέον μόνο η αισθητική βελτίωση της πόλης, ή η απόδοση του αστικού χώρου στους πολίτες, ή η λειτουργική βελτίωση της πόλης κ.ο.κ. Τέτοιες αναπλάσεις εντάσσονται σε στρατηγικές αστικής αναγέννησης και συχνά αποτελούν επιμέρους δράση ή πεδίο εφαρμογής μιας ευρύτερης αναπτυξιακής πολιτικής. Τελικός στόχος είναι η αλλαγή του αναπτυξιακού προφίλ της πόλης, η επανατοποθέτηση της στον παγκόσμιο οικονομικό χάρτη, η αλλαγή στον τρόπο που συνδιαλέγεται με το τοπικό και διεθνές οικονομικό περιβάλλον. Οι αισθητικοί, πολιτιστικοί, κοινωνικοί στόχοι της ανάπλασης, μέσα σε αυτό το πλαίσιο, δεν είναι πλέον αυτόνομοι αλλά εκτιμώνται σε συνάρτηση με τα αναμενόμενα αποτελέσματα τους στην οικονομική δομή της πόλης. Προσδοκία, λοιπόν, των μεγάλων αναπλάσεων, που επιχειρούνται σήμερα σε πολλές πόλεις ανά την υφήλιο, είναι να λειτουργήσουν όπως ακριβώς τα υπόλοιπα έργα υποδομής: να αποτελέσουν τους καταλύτες για την ανάπτυξη της πόλης.

Οι αναπλάσεις των θαλάσσιων μετοπών είναι από τις πιο χαρακτηριστικές επεμβάσεις αυτού του είδους, λόγω της μεγάλης έκτασης των εγκαταλειμμένων λιμενικών χωρών και των παραθαλασσίων πρώην βιομηχανικών περιοχών, λόγω της καίριας σημασίας τους για την σχέση της πόλης με το νερό το οποίο αποτελεί

κεφαλαιώδη πόρο των πόλεων, αλλά και λόγω της εγγύτητας με το κέντρο των πόλεων που συνήθως διαθέτουν.

Συνήθως ο οικονομικός στόχος των σύγχρονων αναπλάσεων θαλάσσιων μετώπων αλλά και άλλων μεγάλων αστικών επεμβάσεων είναι η έλξη τριτογενών δραστηριοτήτων. Όμως ανάλογα με τον τύπο των τριτογενών δραστηριοτήτων στις οποίες η ανάπλαση στοχεύει μπορούμε να διακρίνουμε τις αναπλάσεις σε δύο κατηγορίες (Cecarelli, 1999):

Σε κάποιες περιπτώσεις η ανάπλαση επιχειρεί να προσελκύσει την νέα ελαφριά βιομηχανία όπως η ανάπλαση του Ρότερνταμ (καινοτόμες επιχειρήσεις και επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες προς παραγωγούς, όπως ασφαλιστικές, νομικές, διαφημιστικές, χρηματοοικονομικές, τραπεζικές, φοροτεχνικές, logistics κ.τ.λ.). Σε άλλες περιπτώσεις η ανάπλαση στοχεύει στην προσέλκυση χρήσεων τουρισμού, αναψυχής και γενικότερα υπηρεσιών πολιτισμού και διάθεσης ελεύθερου χρόνου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η ανάπλαση της Βαρκελώνης που εξετάσαμε νωρίτερα.

Το λιανικό εμπόριο είναι και στις δύο περιπτώσεις συμβατή και επιθυμητή χρήση. Η σημασία του πολεοδομικού σχεδιασμού στην απόδοση του αντίστοιχου αστικού ύφους και υποδομών είναι κρίσιμη. Ο σχεδιασμός δεν έχει να επιλέξει μόνο τις επιθυμητές χρήσεις γης, αλλά θα πρέπει να προσαρμόσει την μορφή του δημόσιου χώρου, τον τύπο ανοικοδόμησης και τέλος να παρέχει τις απαιτούμενες υποδομές (μέσα μαζικής μεταφοράς κυκλοφοριακό δίκτυο, τηλεπικοινωνίες κ.ο.κ.)

Στην περίπτωση των επεμβάσεων που προτείνουν ένα επιχειρηματικό προφίλ για την υπό ανάπλαση περιοχή, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναπτυχθεί ένα αστικό περιβάλλον ικανό να προσδίδει κύρος στις επιχειρήσεις που φιλοξενεί. Τα σχέδια περιλαμβάνουν εκτός από χώρους γραφείων, εμπορικές χρήσεις και σε κάποιες περιπτώσεις συνεδριακά ή/και εκθεσιακά κέντρα ή ερευνητικά ιδρύματα. Η πυκνή δόμηση, οι υψηλοί συντελεστές και οι σχετικά περιορισμένοι δημόσιοι χώροι είναι χαρακτηριστικά του σχεδιασμού σε αυτές τις περιπτώσεις προκειμένου η περιοχή να αποκτήσει ένα έντονα αστικό ύφος. Πύργοι γραφείων και εμπορικά κέντρα δίνουν το έμβλημα του χώρου. Τα Docklands του Λονδίνου αποτελούν χαρακτηριστική περίπτωση τέτοιου τύπου ανάπλασης.

Η δεύτερη κατηγορία όπως αναφέραμε περιλαμβάνει αναπλάσεις που στοχεύουν η υπό μελέτη περιοχή να αποκτήσει ψυχαγωγικό ή πολιτιστικό χαρακτήρα. Εδώ μεγάλη προτεραιότητα δίνεται στον σχεδιασμό του υπαίθριου δημόσιου χώρου καθώς και την αναπαλαίωση και επανάχρηση χαρακτηριστικών κτηρίων όπως βιομηχανικών διατηρητέων κ.α. Ο πολιτισμός, η ιστορική μνήμη, η ανθρώπινη κλίμακα, ο χαρακτήρας του τοπιού και η αρμονική συνύπαρξη δομημένων και φυσικών χωρών είναι εδώ τα πιο σημαντικά στοιχεία του σχεδιασμού. Συχνά τέτοιες περιοχές μετά την ανάπλαση μετατρέπονται σε καλλιτεχνικές-πολιτιστικές ζώνες που φιλοξενούν γκαλερί, θέατρα, μουσεία, συναυλιακούς χώρους, πολυχώρους πολιτισμού κ.ο.κ. μαζί με χώρους αναψυχής (μπαρ, εστιατόρια κ.α.). Η Γένοβα και η Βαρκελώνη αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτού του τύπου ανάπλασης.

Βέβαια θα πρέπει να σημειωθεί με ιδιαίτερη έμφαση ότι συχνά σε τέτοιες επεμβάσεις ενσωματώνονται υπέρμετρες προσδοκίες τόσο για την βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος όσο και για την ενίσχυση της οικονομίας της πόλης. Παρά τα επιτυχημένα παραδείγματα κάποιων πόλεων σε καμιά περίπτωση δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζεται η ανάπλαση των θαλάσσιων μετοπών σαν «αστική πανάκεια» (Marshall, 2004). Η πορεία των περισσότερων προγραμμάτων έχει δείξει ότι η ανοικοδόμηση των λιμενικών και παρακτίων περιοχών δεν αποτελεί ικανή και αναγκαία συνθήκη για την επίλυση των οικονομικών προβλημάτων των αποβιομηχανοποιημένων πόλεων και δεν αποτελεί από μόνο του ικανό στοιχείο για να ανακατευθύνει τον οικονομικό προσανατολισμό της πόλης ειδικά στην περίπτωση των μεγάλων πόλεων (Ceccarelli, 1999). Αντίθετα, στις μικρότερες πόλεις οι προσδοκίες μπορούν να είναι υψηλότερες και οι αρχές της ανάπλασης να στοχοθετούν σε μια ισχυρή ώθηση σε κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο.

2.2. Η έμφαση στις πολιτιστικές λειτουργίες της πόλης και στην αισθητική του χώρου

Ο πολιτισμός έχει πλέον βρει την θέση του στις στρατηγικές για την ανάπτυξη. Η «πολιτιστική πόλη» είναι σήμερα το βασικό ζητούμενο του σχεδιασμού προκειμένου οι

πόλεις να κατορθώσουν ανταγωνιστούν στο διεθνές περιβάλλον για την προσέλκυση νέων οικονομικών δραστηριοτήτων και ανθρώπων και προκειμένου να αλλάξουν το οικονομικό τους προφίλ προσαρμοζόμενες στην «νέα» οικονομία.

Όσο αφορά την ανάπλαση των θαλάσσιων μετώπων η στροφή προς το πολιτιστικό περιεχόμενο των παρεμβάσεων μαζί με την έμφαση στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και βιωσιμότητα αποτελούν σήμερα την αιχμή του σχεδιασμού.

Η νέα αυτή θέση που αποδίδει ο κρατικός σχεδιασμός στους πολιτιστικούς πόρους, συνδέεται με τις εξελίξεις στον ανερχόμενο τομέα των υπηρεσιών. Ο τομέας των υπηρεσιών, είτε πρόκειται για υπηρεσίες προς παραγωγούς (π.χ. χρηματοοικονομικές, νομικές, ασφαλιστικές), είτε πρόκειται για τον τομέα του τουρισμού, είτε, απλώς για τον κλάδο του εμπορίου, χαρακτηρίζεται από την εξάρτηση του από πολιτιστικές εισροές. Υπάρχουν δύο διαφορετικοί λόγοι για αυτήν την εξάρτηση. Ο πρώτος είναι η αυξημένη ανάγκη τέτοιων οικονομικών δραστηριοτήτων για εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό. Η μεσαία όμως τάξη -η δεξαμενή υπαλλήλων υψηλής μόρφωσης και ειδίκευσης- έχει διαφορετικές απαιτήσεις από την αστική ζωή από αυτές που είχε η εργατική τάξη. Η ύπαρξη ενός ενδιαφέροντος πολιτιστικού κλίματος είναι σημαντική προκειμένου μια πόλη, ιδιαίτερα μικρότερου μεγέθους, να διατηρήσει το ειδικευμένο εργατικό δυναμικό της ή να προσελκύσει νέο.

Ο δεύτερος τρόπος, με τον οποίο οι πολιτιστικές εισροές επηρεάζουν το επιχειρηματικό κλίμα μιας περιοχής, είναι η δυνατότητα τους να βελτιώνουν την εικόνα μιας πόλης στο διεθνές περιβάλλον. Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό του τομέα των υπηρεσιών είναι η ανάγκη του για την ύπαρξη ενός αστικού περιβάλλοντος κύρους. Ο τόπος εγκατάστασης μιας επιχείρησης είναι πολύ σημαντικό μέρος του προφίλ της. Αστικό περιβάλλον κύρους είναι σε θέση να προσφέρουν, πόλεις που έχουν επενδύσει πολλά στην ποιότητα του περιβάλλοντος τόσο ως φυσικού σχεδιασμού όσο και στην απόδοση πολιτιστικού περιεχομένου σε αυτό.

Αυτή η σχέση, οικονομίας και πολιτιστικού περιβάλλοντος, άρχισε να κατανοείται από την επιστημονική ερευνά, μόλις μετά το 1970. Σήμερα, έχει γίνει ευρύτερα αποδεκτό ότι η πολιτιστικές εισροές είναι σημαντικός παράγοντας της οικονομικής ανάπτυξης. Η θέση αυτή έχει θεμελιωθεί, τόσο με μακροοικονομικές, όσο και με μικροοικονομικές μελέτες. Σε μακροοικονομικό επίπεδο, όπως αναφέραμε, η σχέση αυτή αφορά κυρίως

την προσέλκυση ενός ανθρώπινου δυναμικού ευέλικτου, υψηλού μορφωτικού επιπέδου και με έφεση στην καινοτομία. Σε μικροοικονομικό επίπεδο, η σχέση πολιτισμού και οικονομίας, θεμελιώνεται κυρίως στην προσέλκυση επενδύσεων στον τομέα του τουρισμού και σε καινοτομικούς κλάδους (Κόνσολα Ν., 2006).

Μετά το 1980, οι πολιτιστικές στρατηγικές για την αναζωογόνηση των πόλεων αρχίζουν λοιπόν να αποτελούν μέρος των κρατικών πολιτικών. Οι πολιτικές αυτές, εντάσσονται στο πλέγμα των νέων εναλλακτικών στρατηγικών για την ανάπτυξη, διεκδικώντας μάλιστα ηγετική θέση ανάμεσα στις πολιτικές. Πράγματι, ένας σημαντικός αριθμός ευρωπαϊκών πόλεων, κυρίως μεσαίου μεγέθους πόλεις της περιφέρειας, έχουν επενδύσει με επιτυχία σε μεγαλεπήβολα προγράμματα αστικής αναζωογόνησης μέσω της ανάπτυξης του δημόσιου χώρου και την ανάδειξη των πολιτιστικών τους πόρων. Οι προσπάθειες αυτές στοχεύουν κυρίως να προσελκύσουν επενδύσεις, κατοίκους, επισκέπτες και τουρίστες (Μπιανκί Φ., 1994).

Ανάμεσα, στα μέσα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την εφαρμογή μιας στρατηγικής αστικής αναζωογόνησης βασισμένης στον πολιτισμό, είναι η προώθηση πολεοδομικών επεμβάσεων μεγάλης κλίμακας. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός χρησιμοποιείται προκειμένου να αναδειχτεί η πόλη ως φυσικός χώρος, αλλά κυρίως προκειμένου να τονιστούν οι πολιτιστικές της λειτουργίες. Οι πολεοδομικές επεμβάσεις μπορούν να αφορούν την ανάπλαση μιας περιοχής, την αναδιοργάνωση των χρήσεων γης, την αποκατάσταση και ανάδειξη μνημείων κ.τ.λ. Η έμφαση στο design είναι καθοριστικής σημασίας. Στόχος είναι η απόδοση στην πόλη ενός σαφούς και μοναδικού χαρακτήρα. Έτσι, είτε πρόκειται για ένα μεμονωμένο κτήριο, είτε για την διαμόρφωση υπαίθριων δημόσιων χώρων, ο πρωτοποριακός φυσικός σχεδιασμός έχει κεντρική σημασία. Όπως αναφέρει η Α. Γοσποδίνη (2000: 206), *«Ανεξαρτήτως των συγκεκριμένων λειτουργιών που μπορεί να φιλοξενούνται στον χώρο, ο πρωτοποριακός φυσικός σχεδιασμός του χώρου μπορεί να καταστήσει έκθεμα τον ίδιο τον χώρο και να τον μετατρέψει σε αξιοθέατο και πόλο τουριστικής έλξης»*.

Συχνά, τέτοιες επενδύσεις σε υποδομή για να αποδώσουν πρέπει να συνδυαστούν με δράσεις σε άλλους τομείς ώστε να προκύψει μια ολοκληρωμένη πολιτιστική εικόνα για την πόλη. Ένα από τα διδάγματα της διάσημης ανάπλασης της Βαλτιμόρης είναι ότι δεν αρκεί η πόλη να αναδιοργανώνεται. Πρωτίστως χρειάζονται τρόποι να γίνετε αυτό

γνωστό. Οι καλλιτεχνικές, αθλητικές ή επιστημονικές διοργανώσεις δίνουν μια θαυμάσια ευκαιρία όταν έχουν υπερτοπική ακτινοβολία.

Έτσι, στον αγώνα μιας πόλης να αλλάξει πρόσωπο και να ενισχύσει την οικονομική της βάση, μπορεί να είναι καταλυτική η διοργάνωση μεγάλων πολιτιστικών γεγονότων, όπως εκθέσεων, φεστιβάλ, αθλητικών αγώνων, συνεδρίων κ.α. Αυτά τα πολιτιστικά γεγονότα τα λεγόμενα «mega events» όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες ή η Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης μπορούν να έχουν σημαντικές μακροχρόνιες οικονομικές επιδράσεις στις διοργανώτριες πόλεις. Μέσα στο νέο πλαίσιο ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων τέτοιοι θεσμοί αξιοποιούνται από τις πόλεις προκειμένου να ενισχύσουν την εικόνα τους και να αναγνωριστούν διεθνώς ως πόλοι έλξης (Κόνσολα Ν., Ιωαννίδης Γ., 2005). Αυτά τα οφέλη προκύπτουν από την σημαντική διεθνή προβολή που κερδίζει η πόλη, μέσω της προβολής της διοργάνωσης στα διεθνή μέσα μαζικής ενημέρωσης καθώς επίσης και επειδή τα mega events αξιοποιούνται ως αφορμή για ουσιαστική βελτίωση των αστικών υποδομών.

Πράγματι αρκετές πόλεις με εξέχων παράδειγμα την Βαρκελώνη πέτυχαν με όχημα κάποια μεγάλη διοργάνωση μια σοβαρή ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ελκυστικότητας της πόλης για κατοίκους, επενδυτές και επισκέπτες.

Οι μεγάλες διοργανώσεις συνδέονται όμως και με υψηλό οικονομικό κόστος, το οποίο περιορίζει τα όποια θετικά οφέλη. Η διοργάνωση μεγάλων εκδηλώσεων θέτει επομένως υψηλές απαιτήσεις σε επίπεδο οργάνωσης και συντονισμού δράσεων κατά την προετοιμασία και διεξαγωγή τους, ώστε να οδηγήσουν τελικά σε ένα θετικό συνολικό αποτέλεσμα στη χωρική εξέλιξη της μητροπολιτικής περιοχής. Σ' αυτό το πλαίσιο, κεντρικό ρόλο παίζουν οι οργανωτικές και διοικητικές δομές διακυβέρνησης (Βασενχόβεν Λ., Γεράρδη Κ., Σερράος Κ., 2004).

Πόλεις που η πολιτιστική πολιτική τους βασίστηκε στον συνδυασμό πολεοδομικών τους επεμβάσεων και μεγάλων διοργανώσεων είναι η Γλασκόβη, το Μομφελιέ, το Μπέρμινγχαμ κ.α.

Η δημιουργία πολιτιστικής υποδομής, είναι επίσης πολύ σημαντική τόσο για την ταυτότητα μιας πόλης όσο και επειδή πραγματικά αλλάζει την καθημερινότητα των κατοίκων της. Με την κατασκευή θεάτρων, μουσικών σκηνών, βιβλιοθηκών, μουσείων, όπερας, αθλητικών εγκαταστάσεων, ερευνητικών κέντρων κ.ο.κ. προσδίδεται στην

περιοχή ένα μεγάλο μέρος του αστικού της χαρακτήρα. Συχνά, μάλιστα ο πρωτοποριακός και εμβληματικός σχεδιασμός τέτοιων χώρων τέχνης μπορεί να προσδώσει στην πόλη το σύμβολο της ως σημείο πολιτισμού. Εκτός της πολιτιστικής υποδομής που σε κάποιο βαθμό έχουν όλες οι πόλεις, κάποιες λίγες διαθέτουν πολιτιστική υποδομή διεθνούς ακτινοβολίας. Στην περίπτωση αυτή κτήρια και διοργανώσεις αποτελούν από μονά τους τουριστικό πόρο.

Τέλος, μιας και όπως θα έγινε ήδη αντιληπτό το νέο ενδιαφέρον για την πολιτιστική ταυτότητα της πόλης είναι ένα ενδιαφέρον που εγείρεται από οικονομικά κίνητρα, το αστικό μάρκετινγκ είναι ιδιαίτερα σημαντικό ώστε οι παραπάνω δράσεις να αποδώσουν τα αναμενόμενα οικονομικά αποτελέσματα. Ο φυσικός σχεδιασμός, οι αναπλάσεις, τα μουσεία και τα λοιπά μέσα πολιτιστικής ανάπτυξης ίσως να αποτύχουν εάν δεν καταφέρουν να συνδυαστούν σε μια διακριτή ταυτότητα για την πόλη (Μπιανκίνι Φ., 1994). Το αστικό marketing λοιπόν, αναλαμβάνει να συνδυάσει σε μια ενιαία ταυτότητα τα παραπάνω μέσα, καθώς και να τα προβάλλει στο εξωτερικό. Ο ρόλος του marketing είναι να προβάλλει εμφατικά κάποια στοιχεία που θα αποτελέσουν το στίγμα της πόλης. Κάποιες πόλεις είναι γνωστές για τον κοσμοπολίτικο χαρακτήρα τους, άλλες για την ιστορία τους, άλλες για την καλλιτεχνική παραγωγή τους κ.ο.κ. Σήμερα, ιδιαίτερα σημαντική για τις πόλεις είναι η παρουσίαση ενός καινοτόμου, δημιουργικού προφίλ και μιας έντονης πολιτιστικής ταυτότητας.

Ακόμα, στα πλαίσια του αστικού marketing, κρίσιμες είναι οι «δημόσιες σχέσεις» της πόλης. Η προσέλκυση ερευνητικών κέντρων και πανεπιστημιακών τμημάτων, η φιλοξενία διεθνών συνεδριών και εκθέσεων, αλλά και πολύ απλούστερα πράγματα όπως η ιστοσελίδα της πόλης στο διαδίκτυο, ή η συμμετοχή της με περίπτερο σε εκθέσεις π.χ. τουρισμού και εμπορίου, μπορούν να συνεισφέρουν σημαντικά στην προβολή της πόλης στο εξωτερικό.

Συμπερασματικά, θα λέγαμε, πως μια νέα λογική έχει αναπτυχθεί σύμφωνα με την οποία οι δαπάνες για πολιτιστική υποδομή μπορούν να αντιμετωπίζονται πλέον, όχι ως επιχορήγηση, αλλά, ως επένδυση.

3. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Σε παγκόσμια κλίμακα η επιδείνωση της ποιότητας ζωής στις λεγόμενες μητροπολιτικές περιοχές και στον ευρύτερο αστικό χώρο σηματοδοτεί την εντεινόμενη κρίση των αστικών κέντρων. Σήμερα, ο σχεδιασμός των πόλεων έχει να αντιμετωπίσει νέες προκλήσεις που σχετίζονται με τα συσσωρευμένα οικολογικά και κοινωνικά προβλήματα που κληροδοτήσαν οι αναπτυξιακές επιλογές προηγούμενων δεκαετιών. Ορισμένες από τις πλέον ορατές αιχμές αυτών των προβλημάτων είναι (Βλαστός Θ., Πολύζος Ι., 1999):

- Η συνεχής *εξάπλωση του αστικού ιστού* και η συνεχιζόμενη αύξηση του πληθυσμού των αστικών κέντρων και αστικών περιφερειών. Ειδικότερα, για την Ελλάδα η τάση αυτή επιτείνεται από *«την έλλειψη σχεδιασμού ή την αδυναμία εφαρμογής του, την πολεοδομική νομοθεσία και την καταστρατήγησή της, την απεριόριστη δυνατότητα δόμησης εκτός σχεδίου, την ένταξη σε σχέδιο περιοχών πολλαπλάσιας έκτασης από την αναγκαία, την αυθαίρετη δόμηση, την εμπορευματοποίηση και οικοδομική εκμετάλλευση της γης»* (Αναιρούση Φ., 2007).

- Ο πολλαπλασιασμός των μετακινήσεων μέσα στην πόλη και η αύξηση της κυκλοφορίας ιδιωτικών αυτοκινήτων. Ο λόγος για αυτή την *διόγκωση των μεταφορών* είναι ο γιγαντισμός των σύγχρονων αστικών κέντρων και κυρίως ο λειτουργικός διαχωρισμός τους σε ζώνες κατοικίας, αναψυχής, εμπορικές κ.ο.κ. Η αύξηση των ημερήσιων μετακινήσεων καταλήγει σε επιδείνωση της ποιότητας ζωής, σε σπατάλη ενέργειας και αύξηση των εκπομπών αερίων.

- Η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και μικροκλίματος από την εντεινόμενη ρύπανση αέρα, νερού και εδάφους, την ηχορύπανση, την αισθητική υποβάθμιση και την υπέρβαση της ανθρώπινης κλίμακας σε όλο το αστικό τοπίο. Οι σημερινές πόλεις καταλήγουν σε περιβάλλοντα απάνθρωπα και ανθυγιεινά.

- Οι εντεινόμενες κοινωνικές ανισότητες και η περιθωριοποίηση ευάλωτων κοινωνικών ομάδων (μετανάστες, ηλικιωμένοι, άνεργοι κ.α.). Η έλλειψη δεσμών κοινωνικής αλληλεγγύης των πολιτών, η διεύρυνση της κοινωνικής αποξένωσης και η επικράτηση συνθηκών, που ευνοούν τη βία και τον κοινωνικό αποκλεισμό.

Εκτός από τα παραπάνω που αφορούν το στενά αστικό περιβάλλον, καταλυτικές επιδράσεις έχουν στις πόλεις οι δραματικές αλλαγές σε συστήματα ευρύτερα αυτών: η νέα διάρθρωση της παγκόσμιας οικονομίας, τα οικουμενικά οικολογικά προβλήματα, η εισβολή νέων τεχνολογιών, οι κοσμογονικές αλλαγές στην επιστήμη, στην επικοινωνία και στη γνώση.

Έτσι, θεωρήσεις για την Πόλη και τη Χωροταξία που θεωρούνταν πριν λίγες δεκαετίες πρωτοποριακές, αγγίζουν όλο και λιγότερο τα εκρηκτικά προβλήματα των σημερινών αστικών κέντρων και αστικών περιφερειών. Οι θεωρίες, προγράμματα και πρακτικές για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, που άνθησαν στην περίοδο και στις χώρες της κοινωνίας της αφθονίας, επηρεασμένες άλλες από το ευρυνόμενο καταναλωτισμό, τον μοντερνισμό, τις νέες τεχνολογικές δυνατότητες και άλλες από τη νοσταλγία των χαμένων πόλεων της ανθρώπινης κλίμακας δεν μπόρεσαν να ανταποκριθούν στις προσδοκίες των εμπνευστών τους. Δεν μπόρεσαν να κατοχυρώσουν ένα πιο ανθρώπινο αστικό περιβάλλον παρά τις αναμφισβήτητες τεχνικές και ποσοτικές βελτιώσεις που πέτυχαν στους χώρους εργασίας και κατοικίας. Οι ανεπάρκειες αυτές δεν μπορούν να αποδοθούν μονοδιάστατα στην έλλειψη πολιτικής βούλησης για ολοκληρωμένη εφαρμογή αυτών των προγραμμάτων ούτε μόνο σε κοινωνικό - οικονομικά συμφέροντα που παίδευσαν τις πολεοδομικές προσπάθειες. Συμπληρωματικά μπορούν να αναζητηθούν στην αποσπασματικότητα αυτών των θεωρήσεων και στη συχνή επικράτηση μονοδιάστατων ή τομέων προσεγγίσεων και επιλογών και στην άμεση ή έμμεση υποτίμηση της ενεργούς συμμετοχής του πολίτη στη διαμόρφωση του περιβάλλοντός του και τέλος στην υποτίμηση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων της παρέμβασης.

Πολλά παραδείγματα σχεδίων πόλεων-δορυφόρων, προαστίων-κηπουπόλεων, συγκροτημάτων κατοικίας με οργανωμένη δόμηση και ζωνοποιήσεων δεν μπόρεσαν να απαντήσουν αποτελεσματικά στα προβλήματα του αστικού χώρου. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι νέοι πολεοδομικοί πυρήνες συνέβαλαν ή και οδήγησαν στον πολλαπλασιασμό της χρήσης του αυτοκινήτου και συνέτειναν στην διαρκώς επιταχυνόμενη εξάπλωση του αστικού χώρου. Παράλληλα, δεν απέφευγαν να διαμορφωθούν σε χώρους αφιλόξενους χωρίς ιστορική διαδρομή, με παρενέργειες όπως

την διεύρυνση των φαινομένων αποξένωσης και τον πολλαπλασιασμό περιστατικών βίας και εγκληματικότητας.

Την δεκαετία του 1980 έγιναν πολλές μεγάλες επενδύσεις σε νέες μορφές επιχειρηματικών πάρκων και εμπορικών κέντρων σε σημεία υψηλής προσπελασιμότητας στην περιφέρεια των πόλεων που δημιούργησαν το δικό τους περιβάλλον (Γαλλία, Ισπανία, Βρετανία). Οι αναπτύξεις αυτές απειλούν την βιωσιμότητα και την ζωντάνια των παραδοσιακών κέντρων πόλεων. Ορισμένα κράτη όπως η Ολλανδία και η Γερμανία παίρνουν μέτρα για τον περιορισμό τους.

Η ταυτόχρονη αποκέντρωση περιοχών κατοικίας και εργασίας οδηγεί στην εξάπλωση της αστικής περιφέρειας, ενώ δημιουργείται απώλεια δημοσίου και ιδιωτικού πρασίνου εντός των πόλεων. Το αυστηρό σύστημα Zoning στις νέες αναπτύξεις, τις έκανε μονοχρηστικές χωρίς λειτουργική και αισθητική ποικιλότητα. Έτσι, τέτοιες σχεδιασμένες εξολοκλήρου ζώνες των πόλεων κατέληξαν περιοχές κενές από την ταυτότητα που προσδίδει στους οικισμούς η δυναμική της ιστορίας και της γεωγραφίας.

Η έντονη αμφισβήτηση παρόμοιων θεωριών και των πολυδάπανων παραδειγμάτων τους συνεπικουρούμενη και από τη συνεχιζόμενη οικονομική ύφεση οδήγησε στην εμφάνιση (στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του '80 και στις αρχές του '90) φιλοπεριβαλλοντικών κατευθύνσεων για το αστικό περιβάλλον και τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό.

Η βιωσιμότητα σήμερα έχει αναδειχθεί σε βασικό άξονα σε όλους τους τομείς σχεδιασμού. Ειδικά κατά την τελευταία δεκαετία, η τεράστια ποικιλία των στρατηγικών για την αστική αναβάθμιση μοιάζει να συγκλίνει στο όραμα της βιώσιμης ή αειφόρου πόλης (φυσικά με όλες τις διαφορετικές ερμηνείες που ο όροι της βιωσιμότητας και της αειφορίας επιδέχονται). Είναι σημαντικό πως ο αρχικά στενά περιβαλλοντικός προβληματισμός έδωσε γρήγορα την θέση του σε ένα ευρύτερο θεματικό πλαίσιο, έτσι ώστε να ξαναδοθεί η απαραίτητη έμφαση σε θέματα κοινωνικής ισότητας και συμμετοχής των πολιτών. Αν και εξακολουθεί να παραμένει δύσκολο να ξεχωρίσει κανείς τι συμβάλλει στην βιωσιμότητα και τι όχι, σήμερα υπάρχει μια γενική συμφωνία ότι το να ενστερνίζεται κανείς την βιώσιμη ανάπτυξη σημαίνει α) ότι αυξάνεται η προτεραιότητα που δίνεται στους περιβαλλοντικούς σκοπούς β) ότι εξασφαλίζεται η

οικονομική και κοινωνική αποδοτικότητα της δράσης και γ) ότι υιοθετούνται μακρύτεροι χρονικοί ορίζοντες στο σχεδιασμό απ' ότι μέχρι σήμερα.

Όσο αφορά το αστικό περιβάλλον, γύρω στο '90 είχαν αναγνωριστεί τα μακροπρόθεσμα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα της διατήρησης και βελτίωσης υπαρχουσών αστικών περιοχών. Το «Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον» (CEC 1990) υποστήριζε ότι η παγκόσμια περιβαλλοντική προστασία θα μπορούσε να ωφεληθεί από αστικές πολιτικές που θα είχαν σαν πρωταρχικούς στόχους «τη δημιουργία ή αναδημιουργία πόλεων που θα παρείχαν ένα ελκυστικό περιβάλλον στους κατοίκους τους» και ότι θα έπρεπε να προτιμηθούν «στρατηγικές που θα έδιναν έμφαση σε μεικτές χρήσεις και πυκνότερη ανάπτυξη» (CEC 1990, σελ. 48,60).

Σήμερα η στοχοθέτηση της ευρωπαϊκής πολιτικής έχει αλλάξει ριζικά. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα διάφορα Συμβούλια στέφουν την προσοχή από τα παραδοσιακά θέματα προτεραιότητας, όπως την γεωργία, προς τα θέματα του αστικού χώρου. Χρηματοδοτικά προγράμματα όπως το URBAN και ερευνητικά προγράμματα όπως το Interreg IIc, III και το 5ο και 6ο Πλαίσιο «Πόλη του Αύριο» είναι τα αποτελέσματα αυτού του νέου ενδιαφέροντος για τις πόλεις.

Προκειμένου να αξιοποιηθεί η διεθνής εμπειρία, έχουν συσταθεί οργανισμοί που στοχεύουν στην ανταλλαγή εμπειρίας, την ανάλυση απόψεων και πεπραγμένων, την παρουσίαση σχεδίων και μελετών για την αναβάθμιση αυτών των περιοχών. Αν και από αυτές τις δράσεις δεν έχει προκύψει μια συνεκτική επιστημονική θεώρηση για την ανάπλαση του αστικού χώρου, έχει τουλάχιστον διαμορφωθεί ένα πλαίσιο αρχών γενικά παραδεκτών. Άλλωστε, δεν πρέπει να ξεχνάμε πως η μορφή του δημόσιου χώρου και των πόλεων εν γένει, παρά το ότι τείνει να εμφανίζεται ως μια τεχνοκρατική διαδικασία λήψης αποφάσεων, παραμένει μια βαθιά πολιτική διαδικασία. Οι επιλογές σε σχέση με τις αξίες και τις προτεραιότητες κάθε ανάπλασης είναι τελικά περισσότερο πολιτικές παρά τεχνικές.

Με αυτόν το περιορισμό οι νέες κατευθύνσεις στον σχεδιασμό της πόλης μπορούν να συνοψιστούν στις παρακάτω αρχές (Αμούργης Σ., 2004):

1. Ανάμειξη Χρήσεων- Ποικιλία Χρήσεων- Πολυκεντρικότητα

Παλαιότερες πολιτικές υποστήριζαν τον αυστηρό διαχωρισμό των χρήσεων με αυτόνομη οργάνωση των περιοχών κατοικίας μακριά από τις ζώνες των κεντρικών

λειτουργιών. Όπως αναφέρθηκε, τέτοιες επιλογές κατέληξαν στην διόγκωση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου και συνέβαλαν στη μείωση του ελεύθερου χρόνου των πολιτών μέσα στις πόλεις. Κυρίως όμως οι μονοχρηστικές περιοχές που αναπτύχθηκαν στερούνται, κοινωνικής ζωής και ταυτότητας και καταλήγουν σε διαφορών ειδών κοινωνικά γκέτο. Η ποικιλία χρήσεων, η ενθάρρυνση πυκνότερης αστικής ανάπτυξης, και η πολυκεντρικότητα ήρθαν ως απάντηση σε αυτά τα προβλήματα.

2. Αναπλάσεις Μικρής Κλίμακας

Στην πράξη αποδείχθηκαν ιδιαίτερα αποδοτικές σε τοπικό επίπεδο οι σημειακές ή τομεακές βελτιώσεις όπως παρεμβάσεις με στόχο τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, τη μείωση του θορύβου, τη βελτίωση του διαθέσιμου στεγαστικού δυναμικού, ή την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου σε κλίμακα γειτονιάς.

3. Προστασία και ανάπτυξη της ταυτότητας της πόλης

Η ανάδειξη των ιστορικών κτηρίων, η ενθάρρυνση της αρχιτεκτονικής καινοτομίας στα νέα κτήρια, η αρμονική ενσωμάτωση των ελεύθερων χώρων στον υφιστάμενο αστικό και κτηριοδομικό ιστό, δημιουργούν νέες ποιοτικές εικόνες και ένα αστικό τοπίο με ταυτότητα και χαρακτήρα. Ιδιαίτερα, η προστασία των διατηρητέων κτηρίων και συνόλων από τις αναπτυξιακές πιέσεις είναι απαραίτητη για τη διαφύλαξη της φυσιογνωμίας των ευρωπαϊκών πόλεων. Με αυτά τα εργαλεία δημιουργείται χωρική εξειδίκευση των πόλεων και ενδυναμώνεται η αναπτυξιακή προοπτική τους.

4. Επανάχρηση εγκαταλελειμμένων περιοχών και κτιρίων

Η ανάπλαση και αξιοποίηση εγκαταλελειμμένης γης βεβαίως αναβαθμίζει την ποιότητα του χώρου κυρίως όμως προσφέρει ευκαιρίες αστικής ανάπτυξης χωρίς την δέσμευση νέων ελεύθερων χώρων. Μη χρησιμοποιούμενες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, παρακαμπτήριοι σιδηροδρομικών γραμμών, λιμάνια, αποβάθρες και στρατιωτικές εγκαταστάσεις είναι μια πρόσφορη γη για αστική ανάπτυξη.

5. Βιώσιμες Μετακινήσεις

Για τη σταδιακή απελευθέρωση των πολιτών από το σύνδρομο της σχέσης που έχουν με το Ι.Χ. απαιτείται η λήψη πολλαπλών μέτρων, ταυτόχρονα περιοριστικών και παροχής κινήτρων, σε συνδυασμό με προγράμματα πληροφόρησης και εκπαίδευσης των πολιτών. Η ενίσχυση των μαζικών-δημόσιων αστικών συγκοινωνιών (αστικός σιδηρόδρομος, τραμ, ηλεκτροκίνηση, λεωφορειοκίνηση) και η ενθάρρυνση της χρήσης μεγαλύτερης

ποικιλίας μέσων, όπως το ποδήλατο, ή και την πεζοκίνηση μπορεί να δημιουργήσει ένα ενιαίο σύστημα συνδυασμένων μέσων μετακίνησης που συμβάλει καθοριστικά στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση.

6. Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος

Η προστασία και ανάδειξη της φύσης και των φυσικών οικοτόπων που έχουν απομείνει μέσα στα πολεοδομικά συγκροτήματα (ρέματα και παραρεμάτιες περιοχές, πάρκα πρασίνου και μεγάλοι ελεύθεροι χώροι, άλση, θαλάσσια μέτωπα) αποτελεί σήμερα κεφαλαιώδες μέρος της πολεοδομικής πολιτικής. Η δικτύωση μάλιστα των φυσικών περιοχών μέσα στον αστικό ιστό σε συνδυασμό με την απόδοση σε αυτές χρήσεων αναψυχής, εκπαίδευσης και πολιτισμού, μπορεί να εντάξει πραγματικά τέτοιες φυσικές ενότητες στην ζωή της πόλης.

7. Ενέργεια

Σήμερα, αναπτύσσεται μια νέα τάση στον πολεοδομικό σχεδιασμό η οποία συνυπολογίζει τις απαιτήσεις σε ενέργεια. Το ποσό ενέργειας που διατίθεται για τις μετακινήσεις, θέρμανση, φωτισμό και κλιματισμό αν και είναι ένα μικρό ποσοστό της συνολικής ενέργειας που καταναλώνουμε δεν είναι αμελητέο. Μια νέα κυκλοφοριακή διεύθυνση της πόλης και η ανάπτυξη κτιρίων χαμηλότερης ενεργειακής απαίτησης μπορούν λοιπόν να συμβάλλουν στην εξοικονόμηση ενέργειας.

4. ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΕ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΑΣΤΙΚΑ ΜΕΤΩΠΑ

Στα πλαίσια του έντονου προβληματισμού για την αξιοποίηση των εγκαταλειμμένων και φθινουσών αστικών περιοχών, έχει αναπτυχθεί ένας διεθνής διάλογος μεταξύ επιστημόνων και φορέων που αφορά ειδικά τις αναπλάσεις παράκτιων ή παρόχθιων ζωνών.

Το «International Centre Cities on Water» είναι ένας τέτοιος παγκόσμιος οργανισμός, που έχει δημιουργήσει ένα δίκτυο πόλεων το «Waterfront international Network», με μέλη κάποιες από τις πιο ιστορικές πόλεις – λιμάνια που προχώρησαν στην ανακατασκευή του θαλάσσιου μετώπου τους. Ο συγκεκριμένος οργανισμός, ανάμεσα σε άλλες του δράσεις, έχει διατυπώσει έναν δεκάλογο αρχών, ο οποίος συμπυκνώνει την διεθνή εμπειρία πόλεων που έχουν ήδη προβεί στην ανάπλαση του θαλασσιού μετώπου τους. Στόχος είναι καθοριστεί ένα αδρό κι ευέλικτο πλαίσιο για μελλοντικές αναπλάσεις. Οι αρχές αυτές, που έχουν υιοθετηθεί από τις πόλεις- μέλη του «Waterfront International Network» παρατίθενται εδώ σε ελεύθερη μετάφραση και είναι οι ακόλουθες:

«Δέκα Αρχές για την Βιώσιμη Ανάπτυξη Αστικών Παραλιακών Μετώπων»²

«Αρχή 1 – Εξασφάλιση της ποιότητας νερού και περιβάλλοντος

Η ποιότητα του νερού στο σύστημα ποταμών, λιμνών, κόλπων και θάλασσας αποτελεί την βασική προϋπόθεση για κάθε μορφής ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου.

¹ Αναλυτικά οι πόλεις που αποτελούν τα μέλη του «Waterfront International Network» είναι οι εξής:

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

² Οι δέκα αυτές αρχές πρωτοδιατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια του παγκόσμιου συνεδρίου υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών Urban 21.

Οι δήμοι είναι υπεύθυνοι για τη βιώσιμη αποκατάσταση παραμελημένων όχθων και μολυσμένων υδάτων.

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

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

Αρχή 3 – Η ιστορική ταυτότητα προσδίδει χαρακτήρα

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

Αρχή 4 – Η μείξη χρήσεων αποτελεί προτεραιότητα

Τα παραλιακά μέτωπα πρέπει να αξιοποιούν το νερό με μια ποικιλία εμπορικών, οικιστικών και πολιτιστικών χρήσεων. Οι χρήσεις που σχετίζονται άμεσα με το νερό πρέπει να έχουν προτεραιότητα. Οι περιοχές κατοικίας πρέπει να είναι μικτές κοινωνικά και λειτουργικά.

Αρχή 5 – Η δημόσια πρόσβαση αποτελεί προϋπόθεση

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

Αρχή 6 – Η συνεργασία ιδιωτικών και δημόσιων φορέων επιταχύνει τη διαδικασία

Η ανάπλαση των παραλιακών μετώπων πρέπει να σχεδιάζεται με τη συμμετοχή ιδιωτικών και δημόσιων φορέων. Η συμμετοχή του δημοσίου τομέα θα πρέπει να εγγυάται την ποιότητα του σχεδιασμού, και την παροχή δημόσιας υποδομής ώστε να υπηρετείται η αρχή της κοινωνικής ισότητας. Ο ιδιωτικός τομέας πρέπει να συμμετέχει εξ αρχής ώστε να εξασφαλίζεται γνώση της αγοράς και να επιταχύνεται ο ρυθμός της ανάπλασης. Οι φορείς που συντονίζουν την συνεργασία πρέπει να εγγυώνται την μακροπρόθεσμη επιτυχία του έργου οικονομική, κοινωνική και οικολογική.

Αρχή 7 – Οι συμμετοχικές διαδικασίες αποτελούν στοιχείο βιωσιμότητας

Οι πόλεις θα πρέπει να κερδίζουν από την ανάπλαση του θαλασσιού μετώπου τους, όχι μόνο σε ορούς οικολογικούς και οικονομικούς αλλά και κοινωνικούς. Η τοπική κοινότητα θα πρέπει να ενημερώνεται και να συμμετέχει στην συζήτηση από την αρχή και σε όλες τις φάσεις του σχεδιασμού και υλοποίησης.

Αρχή 8 – Η ανάπλαση ενός παράλιου μετώπου είναι εγχείρημα μακροπρόθεσμης απόδοσης.

Τα παράλια μέτωπα απαιτούν τον διαρκή επανασχεδιασμό τους ώστε ολόκληρη η πόλη να μπορεί να επωφεληθεί από τη δυναμική τους. Αποτελούν πρόκληση που αφορά περισσότερες γενιές και απαιτούν ποικιλία ως προς την αρχιτεκτονική, τους δημόσιους χώρους και τα έργα τέχνης. Η δημόσια διοίκηση πρέπει να δίνει ερεθίσματα σε πολιτικό επίπεδο, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι σκοποί συλλαμβάνονται ανεξάρτητα από βραχυπρόθεσμα συμφέροντα και από την φάση του οικονομικού κύκλου.

Αρχή 9 – Η αναζωογόνηση είναι μια εξελισσόμενη διαδικασία

Όλος ο σχεδιασμός πρέπει να βασίζεται σε λεπτομερή ανάλυση της πρωταρχικής λειτουργίας και της σημασίας του παραλιακού μετώπου. Οι μελέτες πρέπει να είναι ευέλικτες, ικανές να προσαρμοστούν σε αλλαγές και τους σχετικούς περιορισμούς. Για να προωθηθεί ένα σύστημα βιώσιμης ανάπτυξης των θαλασσιών μετώπων, πρέπει η διαχείρισή τους και η λειτουργία τους σε 24ώρη βάση να αποτελούν προτεραιότητα εξίσου με την κατασκευή τους.

Αρχή 10 – Τα παραλιακά μέτωπα επωφελούνται από την διεθνή δικτύωση

Η ανάπτυξη των παραλιακών μετώπων είναι ένα σύνθετο αντικείμενο, στο οποίο εμπλέκονται επαγγελματίες από πολλούς κλάδους. Η ανταλλαγή τεχνογνωσίας μέσω ενός διεθνούς δικτύου πόλεων που εμπλέκονται στην ανάπτυξη παραλιακών ζωνών, σε διαφορετικά επίπεδα εξέλιξης, προσφέρει ειδική υποστήριξη και πληροφόρηση σχετικά με σημαντικότερα έργα, ήδη ολοκληρωμένα ή σε εξέλιξη.

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε πως, ως βιώσιμος αστικός σχεδιασμός νοείται το σύνολο των μέτρων και παρεμβάσεων για την ολιστική-σφαιρική διαχείριση της κρίσης του αστικού περιβάλλοντος. Η υλοποίηση μιας στρατηγικής διαχείρισης του αστικού περιβάλλοντος σήμερα συνδέεται άμεσα με τη συμμετοχή των πολιτών και με την ικανότητα των αρχών διοίκησης των πόλεων να παρακολουθούν τα αποτελέσματα του σχεδιασμού.»

5. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΕ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΑΣΤΙΚΑ ΜΕΤΩΠΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

5.1. Η εμπειρία της Βαρκελώνης

Μεταξύ των διεθνών περιπτώσεων μεγάλων αναπλάσεων σε παραλιακά μέτωπα, η διευθέτηση του μετώπου της πόλης της Βαρκελώνης τράβηξε ιδιαίτερα τη διεθνή προσοχή λόγω των φιλοδοξιών και των χαρακτηριστικών της. Τα τελευταία είκοσι χρόνια, δυο σημαντικά γεγονότα, οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 1992 και το Παγκόσμιο Φόρουμ Πολιτισμών το 2004, βοήθησαν την πόλη να υποστεί μια μεταμόρφωση πιο ριζική από κάθε άλλη πόλη στην Ευρώπη.

Η Βαρκελώνη του 19^{ου} και 20^{ου} αι. ήταν μια τυπική βιομηχανική πόλη-λιμάνι. Το τελευταίο τέταρτο του 20ου αιώνα, βρέθηκε ανάμεσα στο πλήθος των δυτικών πόλεων που έπληξε το φαινόμενο της αποβιομηχάνισης και έτσι, το «εργοστάσιο της Ισπανίας», όπως αλλιώς αναφερόταν η Βαρκελώνη (Marshall , 2004), αντιμετώπισε τον ορατό κίνδυνο της οικονομικής περιφερειοποίησης. Η Βαρκελώνη παρουσίαζε όλα τα αρνητικά συμπτώματα των βιομηχανικών πόλεων και λιμανιών που είχε κληροδοτήσει ο 20^{ος} αιώνας: μόλυνση, αποκοπή της πόλης από την θάλασσα, υποβαθμισμένα, δυσλειτουργικά έως και εγκαταλειπόμενα τμήματα του αστικού ιστού της κ.ο.κ.

Η ανάθεση της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων στην πόλη το 1986 ήταν ο καταλύτης για την αλματώδη παρέμβαση που επιχειρήθηκε στην εικόνα της πόλης. Η πόλη, αξιοποιώντας υποδειγματικά την διοργάνωση των ολυμπιακών αγώνων και χρησιμοποιώντας τους Αγώνες ως μοχλό πίεσης για την εξασφάλιση κρατικής χρηματοδότησης, υλοποίησε ταυτόχρονα σημαντικά πολεοδομικά έργα, την ανάπλαση ανενεργών περιοχών του αστικού ιστού και την διευθέτηση των συγκοινωνιακών υποδομών της πόλης. Η αναμόρφωση της πόλης είχε άμεσα αποτελέσματα στην «εικόνα» της. Το σημαντικότερο αποτέλεσμα ήταν όμως οι αλλαγές που επήλθαν στην οικονομική βάση και την κοινωνική δομή της Βαρκελώνης.

Η ολυμπιακή ανάπλαση ήρθε σε μια περίοδο όπου η ιδέα της ανακύκλωσης της αστικής γης είχε αρχίσει να ωριμάζει (Marshall, 2004). Ταυτόχρονα, είχαν ήδη διαφανεί τα αδιέξοδα της διαρκούς επέκτασης της πόλης σε μη αστική γη. Σ' αυτά τα πλαίσια αποφασίστηκε η χωροθέτηση των τεσσάρων ολυμπιακών ζωνών στο εσωτερικό της πόλης και αυτή αποδείχθηκε η πλέον κρίσιμη επιλογή για την μορφή της πόλης. Οι τέσσερις ολυμπιακές ζώνες που αναπτύχθηκαν αργότερα θα ενσωματώνονταν στα σχέδια ανάπλασης των αντιστοιχών τμημάτων της πόλης, με τελικό στόχο την μετατροπή τους σε περιοχές κατοικίας, εμπορίου και υπηρεσιών.

Τα έργα ανάπλασης, που έγιναν στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων και στην συνέχεια, τοποθετούνται σε μια ζώνη έξι περίπου χιλιομέτρων, που βρίσκεται στην περιοχή ανάμεσα στο κέντρο της πόλης και τον ποταμό Besos. Τα σημαντικότερα από αυτά είναι τα ακόλουθα:

- ✓ Ολοκλήρωση της αναμόρφωσης του παραλιακού μετώπου της πόλης που ξεκίνησε με την κατασκευή του Ολυμπιακού χωρίου. Αφορμή για την ανάπλαση της περιοχής «Front Maritim» αποτέλεσε η εγκατάλειψή της από την εταιρία υγραερίου «Catalana de Gas».
- ✓ Το πρόγραμμα κατοικίας Diagonal Mar σε παράκτια περιοχή της πόλης.
- ✓ Το πρόγραμμα Diagonal- Poblenou που αφορά την επέκταση της οδού Diagonal μέχρι την θάλασσα και την ανάπλαση των εγκαταλελειμμένων και υποχρησιμοποιούμενων περιοχών που βρίσκονται στην πορεία της.
- ✓ Το πρόγραμμα ανάπλασης στην περιοχή Sant Andreu- La Sagrera, μετά την απομάκρυνση αρκετών μεγάλων βιομηχανιών και ειδικά της «La Manquinista».
- ✓ Η ανάπλαση της βιομηχανικής περιοχής Poblenou με το πρόγραμμα 22@District.
- ✓ Το πρόγραμμα αποκατάστασης (Front Litoral Besos) των παρόχθιων περιοχών του ποταμού Besos καθώς και της ευρύτερης παράκτιας περιοχής στην εκβολή του ποταμού που περιλαμβάνει και την περιοχή του Forum 2004.

Το σύνολο επεμβάσεων απόδωσε 18 εκτάρια παραλίας στο μέτωπο της ανατολικής Βαρκελώνης σε μια γραμμή μεγαλύτερη των 4χμ. και πάρκα έκτασης μεγαλύτερης των 50 εκταρίων.

Η περιοχή που υπέστη τις πιο ριζικές μεταβολές και η πιο προκλητική από πλευράς σχεδιασμού ήταν η περιοχή Poblenou για αυτό θα αναφερθούμε χωριστά σε αυτή την ενότητα παρεμβάσεων. Η περιοχή Poblenou, μέχρι την μεταφορά της βιομηχανικής ζώνης εκτός πόλης, αποτέλεσε την βιομηχανική «καρδιά» της Βαρκελώνης. Η περιοχή Poblenou, δηλ η ζώνη του ανατολικού μετώπου που βρίσκεται πλησιέστερα στην πόλη ήταν, πριν την ανάπλαση, «*μια εξαιρετική ανακεφαλαίωση των περιφερειακών χρήσεων, που η αστική δυναμική είχε συγκεντρώσει σε αυτή τη ζώνη της πόλης. Έτσι, από την άλλη μεριά του τείχους της Ciutadella μπορούσε κανείς να συναντήσει, σχεδόν χωρίς διακοπή: ένα στρατόπεδο, την παλιά ψαραγορά, τους εμπορευματικούς σταθμούς διαλογής, τις ημιεγκαταλελειμμένες βιομηχανικές ζώνες και τις γυναικείες φυλακές. Δύο σιδηροδρομικές διασταυρώσεις χώριζαν τη ζώνη, αφενός από την υπόλοιπη πόλη, αφετέρου από το παραλιακό μέτωπο. Επιπλέον, για μεγάλο χρονικό διάστημα, οι παραλίες στην περιοχή χρησιμοποιούνταν ως χώροι ρίψης μπάζων, υλικών κατεδάφισης και άλλων απορριμμάτων της πόλης.*»³

Δύο σιδηροδρομικές διασταυρώσεις χώριζαν τη ζώνη, αφενός από την υπόλοιπη πόλη, αφετέρου από το παραλιακό μέτωπο. Επιπλέον, για μεγάλο χρονικό διάστημα, οι παραλίες στην περιοχή χρησιμοποιούνταν ως χώροι ρίψης μπάζων, υλικών κατεδάφισης και άλλων απορριμμάτων της πόλης. Η «μεταμόρφωση» της παρακμασμένης ζώνης ήταν η τελευταία ευκαιρία της πόλης για αστική ανάπτυξη εντός των τειχών και έτσι η περιοχή επιλέχθηκε για την κατασκευή του Ολυμπιακού Χωριού (όπου αρχικά θα διέμεναν οι αθλητές ενώ μετά το πέρας των αγώνων θα λειτουργούσε ως περιοχή κατοικίας).

Ο σχεδιασμός του Ολυμπιακού Χωριού εστιάστηκε σε δύο βασικούς αλληλοσυνδεδεμένους στόχους (Αφιέρωματα ΤΕΕ, Τεύχος 1998): Ο πρώτος ήταν η ενσωμάτωση της υπό ανάπλασης ενότητας στην ζωή της πόλης. Στα πλαίσια αυτού του στόχου η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου αστικού χώρου, αποτελούμενου όχι μόνο από κατοικίες αλλά και από εμπορικά κέντρα, γραφεία, χώρους αναψυχής κ.τ.λ. ήταν

³ «το ολυμπιακό χωριό» ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΑ ΤΕΕ, Τεύχος 1998 - Δευτέρα 6 Απριλίου 1998

κεντρικό ζητούμενο. Ο δεύτερος στόχος αφορούσε την οπτική και φυσική προσβασιμότητα στην παραλία και το νερό. Για τον σκοπό αυτό οι αρχές προχώρησαν σε ένα διπλό εγχείρημα. Το πρώτο βήμα ήταν η απομάκρυνση των φυσικών εμποδίων ανάμεσα στην πόλη και την θάλασσα. Οι οδικές αρτηρίες υπογειοποιήθηκαν και η σιδηροδρομική κυκλοφορία παρακάμφθηκε με διασταύρωση προς το εσωτερικό της πόλης. Σε δεύτερη φάση η ανάπλαση επικεντρώθηκε στην αποκατάσταση των ακτών, την διευθέτηση των χρήσεων γης και την ανάπτυξη του δημόσιου χώρου.

Οι παρεμβάσεις στην περιοχή Poblenou ήταν όμως μέρος ενός ευρύτερου σχεδίου για την πόλη. Πιο αποκαλυπτική για την λογική του σχεδιασμού είναι μελέτη των παρεμβάσεων κατά παράλληλες ζώνες. Η Ολυμπιακή Πόλη, επινοήθηκε ως ένα σύστημα πέντε παράλληλων ομοκέντρων ζωνών οι οποίες ολοκληρώνονται με ένα σύστημα πάρκων και διαδρομών. Οι ζώνες παρεμβάσεων από την θάλασσα προς το εσωτερικό της πόλης είναι οι εξής (Αφιερώματα ΤΕΕ, Τεύχος 1998) :

α) *Το νερό και ακτή.* Οι παραλίες απέναντι από το Ολυμπιακό Χωριό έχουν έκταση ενός χιλιομέτρου. Κάθε παραλία προστατεύεται από τα θαλάσσια ρεύματα και τις καταγίδες από κυματοθραύστες παράλληλους του μετώπου. Το λιμάνι μεταφέρθηκε από την καρδιά της πόλης απελευθερώνοντας το κεντρικότερο τμήμα του παράλιου μετώπου. Στην θέση του κατασκευάστηκε μια τεράστια μαρίνα με εστιατόρια, ενυδρείο, κινηματογράφους, και καταστήματα δημιουργώντας έτσι μια νέα «πόλη» στην θέση του δύσοσμου λιμανιού. Ανατολικότερα, αφού αφαιρέθηκαν μπάζα και σκουπίδια, δημιουργήθηκε μια ακόμα πιο μεγάλη μαρίνα και 4-5 μεγάλες τεχνητές παραλίες. Οι παραλίες είναι εντελώς ανοιχτές στο κοινό ακόμα και το βράδυ και μάλιστα φωτίζονται.

β) *Η απόληξη της πόλης στην παραλία* (Φρεζάδου Ε., 2005). Παλιές εγκαταστάσεις απομακρύνθηκαν από την παραλία της Barceloneta και η περιοχή μεταμορφώθηκε στο νέο μητροπολιτικό περίπατο όλης της πόλης . Το Nuevo Paseo Marítimo υποδέχεται τους δρόμους της γειτονιάς και τις μικρές πλατείες που δημιουργούνται στις διευρύνσεις της ακανόνιστης πολυγωνικής απόληξης των τελευταίων οικοδομικών τετραγώνων προς τη θάλασσα. Ο παραλιακός περίπατος έχει πλάτος 30μ.

Δημιουργήθηκε νέα στάση του μετρό δίπλα στη θάλασσα και κάποιοι προσεγγμένοι χώροι στάθμευσης ανάμεσα σε δέντρα (όχι πολλοί για να μη γεμίσει το μέρος αυτοκίνητα).

Οι πεζοδρόμοι και οι πλατείες πλακοστρώθηκαν με μια γκρίζα τοπική πέτρα με επιφάνεια, χρώματα και ανακλάσεις συγγενείς προς το θαλασσινό νερό. Γενικά η παρέμβαση χαρακτηρίζεται από την ομαλή διαδοχή σχημάτων και υλικών από τα πιο αστικά και σκληρά (πολυγωνικές πλακοστρωμένες επιφάνειες) στο ξύλινο γραμμικό deck και τελικά στην άμμο. Η διαμόρφωση «μαλακών ορίων» είναι απόλυτα συμβατή με τον παραθαλάσσιο χαρακτήρα της περιοχής και την φύση του νερού ως στοιχείο αλλαγής και κίνησης. Στην απόληξη τους οι αστικές εγκαταστάσεις έχουν μόλις 40 cm υψομετρική διαφορά από το επίπεδο της άμμου. Η πόλη ξεχύνεται στη θάλασσα. Όλη η παρέμβαση χαρακτηρίζεται λειτουργικά και αισθητικά από γνώση, ποιότητα και ευαισθησία.

Η φύτευση οργανώνεται σε μεγάλες σκιερές ζώνες που περιλαμβάνουν και καθιστικά κοντά στα κτίρια, ενώ αφήνει ελεύθερους τους εγκάρσιους άξονες των δρόμων. Παρατηρείται ψηλή φύτευση σε γραμμική διάταξη και χαμηλή φύτευση που τονίζει τις γραμμές και τα δομικά στοιχεία του πάρκου.

Κάθε 200m υπάρχουν καλαίσθητες ξύλινες κατασκευές που στεγάζουν εστιατόρια, και μέσα στην παραλία, στην άμμο έχουν δημιουργηθεί παραλιακά μπαρ. Όλα τα μπαρ και εστιατόρια έχουν χτιστεί με κοινά αρχιτεκτονικά πρότυπα, με ελαφριές όμορφες κατασκευές και δίνονται από την πόλη σε επιχειρηματίες. Η παραλία έχει κίνηση σχεδόν 24 ώρες το 24ωρο για δουλειά και διασκέδαση, έτσι ώστε να μην είναι μια σκοτεινή επικίνδυνη περιοχή, αλλά ένα αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης μέρα-νύχτα.

γ) *Το μέτωπο των παραθαλάσσιων κτιρίων.* Στην περιοχή του παλιού λιμανιού (Port Vell) παλιές εμπορικές αποθήκες μετατράπηκαν σε γραφεία και εστιατόρια (π.χ. το κτίριο «Palau del Mar» στην αποβάθρα της Barceloneta). Κατασκευάστηκε ένα εμπορικό κέντρο (Mare Magnum) ένα συγκρότημα με αίθουσες κινηματογράφου, το ενυδρείο και ναυτικοί όμιλοι (maritime and sailing clubs) στην αποβάθρα espanya και τέλος το διεθνές εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο.

Ακόμα οικοδομήθηκαν δύο ουρανοξύστες υψηλότεροι των 100 μ. (ένα κτίριο γραφείων και ένα ξενοδοχείο με καζίνο και μεγάλο κλαμπ) σε σχέδια του γνωστού αρχιτέκτονα Frank Gehry.

δ) *Η παράλια οδός.* Η αναδιοργάνωση των συγκοινωνιακών υποδομών είχε στόχο την διασφάλιση της άνετης πρόσβασης στο σύνολο της παράκτιας ζώνης. Η παραλιακή

λεωφόρος χωρίστηκε σε δύο τμήματα: ένα υπόγειο ταχείας κυκλοφορίας το οποίο εξυπηρετεί την διαμπερή κίνηση (με μέση κίνηση 120.000 αυτοκίνητα ανά ημέρα) και αποτελεί μέρος του καινούργιου δακτυλίου του συγκοινωνιακού δικτύου και ένα τμήμα στο επίπεδο της πόλης για την τοπική κυκλοφορία. Οι διαβάσεις για τους πεζούς, το δίκτυο των πεζοδρόμων και ένα ικανοποιητικό δίκτυο μέσω μαζικής μεταφοράς, εξασφαλίζουν την ενοποίηση με την πόλη και την πρόσβαση στην παράκτια περιοχή. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η παραλιακή λεωφόρος (Avinguda del Litoral) εντάσσεται στην πόλη ως δρόμος-πάρκο και λειτουργεί ως τμήμα του δημόσιου χώρου της πόλης έχοντας ανακτήσει τις πολυλειτουργικές δραστηριότητες του παραδοσιακού δρόμου (Βογιατζάκη, 1998).

ε) *Ο Αστικός πυρήνας.* Η οικιστική ζώνη παρουσιάζει κτίρια διαφόρων ειδών (διαμερίσματα, μονοκατοικίες κτλ.) ομαδοποιημένα σε μπλοκ που ακολουθούν το παραδοσιακό σχήμα της χάραξης του 19ου αιώνα (ελαφρά τροποποιημένο ώστε να μετατραπεί σε μεγαλύτερα μπλοκ τεσσάρων μονάδων το καθένα). Κατασκευάστηκαν σχεδόν 2.000 μονάδες κατοικιών όπου διέμεναν 15.000 αθλητές και όπου, σήμερα, ζουν σχεδόν 6.000 κάτοικοι. Μετά τους Αγώνες, η ζώνη τροποποιήθηκε και πάλι με τη μετατροπή των παλιών στρατοπέδων σε Πανεπιστημιούπολη.

Η τέχνη της ανάπλασης στην Βαρκελώνη έχει εξελιχθεί και οι σχεδιαστές της πόλης έχουν εθιστεί σε αυτήν δημιουργώντας αδιάκοπα. Το 2004 ίδρυσαν το λεγόμενο 'Φόρουμ των Πολιτισμών' σε μια ακόμα σχετικά υποβαθμισμένη παραλιακή περιοχή 5-6 χμ. από το κέντρο. Συνδέσανε την περιοχή με τραμ, φτιάξανε ένα εμπορικό κέντρο και ένα τεράστιο συνεδριακό κέντρο με πολλά όμορφα κτίρια με κήπους και πισίνες. Έδωσαν πλούσιους οικοδομικούς συντελεστές και φαρδείς δρόμους. Ο ιδιωτικός τομέας πήρε κατευθείαν την σκυτάλη και σήμερα κατασκευάζονται όμορφα 20ώροφα κτίρια εξαιρετικών κατοικιών, με τρομερή θέα δίπλα στην παραλία.

Ένα εντυπωσιακό σημείο των προγραμμάτων ανάπλασης στην Βαρκελώνη ήταν η ταχύτητα με την οποία η πόλη ανταποκρίθηκε στις αλλαγές και προσάρμοσε την οικονομική της βάση. Η αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και η αντικατάσταση των αστικών χρήσεων, οδήγησε σε πλήρη αλλαγή των χαρακτηριστικών της παράκτιας περιοχής. Οι αλλαγές δεν περιορίστηκαν μόνο στην στενή ζώνη των αναπλάσεων, αλλά, επηρέασαν την εικόνα και την λειτουργία ολόκληρης της πόλης, κυρίως με δύο τρόπους:

Πρώτον, μετά τις επεμβάσεις η πόλη ανάκαμψε και καθιερώθηκε ως τουριστικός προορισμός αλλάζοντας τον οικονομικό της προσανατολισμό. Δεύτερον, η ανάπτυξη των περιοχών κατοικίας μέσα στην πόλη, ανέκοψε την τάση μετακίνησης των κατοίκων προς τα προάστια, συγκρατώντας έτσι την διαρκή επέκταση του πολεοδομικού συγκροτήματος της Βαρκελώνης. Οι αναφερόμενες παρεμβάσεις ανακυκλώνοντας τον αστικό χώρο έδωσαν στην πόλη μια αναπτυξιακή δυναμική που παλαιότερα ήταν συνυφασμένη απαραίτητα με την χρήση εξωαστικής γης. Εν τέλη βέβαια το μεγαλύτερο κέρδος της πόλης από τα προγράμματα ανάπτυξης ήταν η ανάκτηση του θαλάσσιου μετώπου της και η απόδοση στους κατοίκους της μιας νέας ποιότητας ζωής.

Τα μαθήματα από την εμπειρία της Βαρκελώνης και αποτίμηση της ανάπτυξης

Πάντοτε οι πόλεις μετά από ένα πρόγραμμα ανάπτυξης κάτι χάνουν και κάτι κερδίζουν. Η τελική αποτίμηση για την Βαρκελώνη βέβαια φαίνεται πως ήταν θετική. Μετά την εμπειρία της Βαρκελώνης, τόσο η επιστημονική κοινότητα, όσο και οι επίσημοι φορείς σχεδιασμού, αποκόμισαν μια σειρά σημαντικών μαθημάτων σχετικών με τις αστικές αναπλάσεις. Αυτά σε έκθεση του Τεχνικού Επιμελητήριου Ελλάδας μπορούν να συνοψιστούν ως εξής (Ενημερωτικό Δελτίο" Τ.Ε.Ε. - Τεύχος 1998):

1. *Η αναγκαιότητα σύνδεσης των παρεμβάσεων σε παραθαλάσσιους χώρους με το συνολικό σχεδιασμό της πόλης.* Αναμφίβολα, το θετικότερο σημείο του σχεδιασμού της Βαρκελώνης ήταν ότι οι παρεμβάσεις στον παραθαλάσσιο χώρο, και σε καθένα από τα τμήματά του, δεν ήταν αποσπασματικές, αλλά μέρος ενός συνολικού σχεδίου για ολόκληρη την πόλη.

2. *Ο σεβασμός στους τακτικούς πολεοδομικούς κανονισμούς.* Αντίθετα από τόσες άλλες περιπτώσεις, η διοργάνωση σημαντικών εκδηλώσεων δε σήμανε για τη Βαρκελώνη την παράκαμψη των τακτικών πολεοδομικών εργαλείων με τη δικαιολογία της βιασύνης ή της ανάγκης συντονισμού. Τα έργα εκπονήθηκαν στα πλαίσια του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου για τη Μητρόπολη, το οποίο ήταν σε ισχύ από το 1976 και οι αναγκαίες τροποποιήσεις έγιναν με σεβασμό στις κανονικές διαδικασίες. Αυτό, αφενός, κατέστησε δυνατή την ενσωμάτωσή των παρεμβάσεων στην μεταλλαγή του

συνόλου της πόλης, αφετέρου, ενίσχυσε την διαφάνεια και την δυνατότητα ελέγχου των έργων από τις δημόσιες αρχές και τους πολίτες.

3. *Η σημασία συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού φορέα.* Στην Βαρκελώνη κάθε παρέμβαση πρέπει να ωφελεί και οικονομικά. Μόνο έτσι μπορούν να βρεθούν τα τεράστια κεφάλαια που χρειάζεται μια αστική ανάπλαση του μεγέθους που επιχειρήθηκε στην Βαρκελώνη. Παρόλο που, όπως διαπιστώθηκε, η επένδυση προερχόταν στο μεγαλύτερο μέρος της από τον ιδιωτικό τομέα, η ανάληψη του σχεδιασμού, της εκτέλεσης και τελικά η διαχείριση του έργου έγιναν από δημόσιους φορείς. Την πρωτοκαθεδρία είχε η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Ο ρόλος και η σημασία της δημόσιας παρέμβασης έγκειται, αφενός, στην εγγύηση της ποιότητας του σχεδιασμού και αφετέρου, στην διασφάλιση μιας μακροσκοπικής αντίληψης του έργου: Μακροσκοπική, τόσο ως προς το χρονικό βάθος στο οποίο αποτιμώνται τα αποτελέσματα της, όσο και ως προς την έκταση της πόλης η οποία αναμένεται να δεχθεί τις επιδράσεις της ανάπλασης. Η συνεργασία λοιπόν μεταξύ του δημόσιου τομέα και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας υπήρξε αποφασιστική για την επιτυχία του εγχειρήματος.

4. *Η προτεραιότητα στην μείξη των χρήσεων.* Όπως έχουμε αναφέρει, ορισμένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα των σύγχρονων πόλεων προέρχονται από τη λειτουργική εξειδίκευση και τον κοινωνικό διαχωρισμό των αστικών περιοχών. Η ανάπλαση των παραθαλάσσιων χώρων στη Βαρκελώνη πρότεινε, ρητώς, τη διασφάλιση ενός πολυσυλλεκτικού αστικού χώρου σε ότι αφορά στις χρήσεις γης, αλλά και ως προς αξιοποίηση του δημόσιου χώρου από όλο το φάσμα των κοινωνικών ομάδων.

5. *Η έμφαση στην αισθητική συνέχεια πόλης.* Οι πολεοδομικοί κανονισμοί που αφορούν στα ύψη και στους όγκους εμπόδισαν να καταλήξει η τυπολογία των κτιρίων στην πρώτη γραμμή στη θάλασσα σε ένα συνεχές προπέτασμα, μια οθόνη κτιρίων. Η επιλογή του ανοίγματος της Diagonal υπήρξε, επίσης, μια απόφαση μεγάλης σημασίας για την αποφυγή του κινδύνου αυτού. Η μοναδική αξιοσημείωτη εξαίρεση, στους αυστηρούς πολεοδομικούς κανονισμούς, είναι οι δύο ουρανοξύστες μπροστά από το Ολυμπιακό Χωριό, των οποίων η ύπαρξη δικαιολογείται ακριβώς λόγω του ότι αποτελούν εξαίρεση.

6. *Ο ρόλος του δημόσιου χώρου ως πρωταρχικό στοιχείο των νέων παραθαλάσσιων ζωνών.* Η συνύπαρξη των πολιτών, οι πολιτιστικές εκδηλώσεις, οι ευκαιρίες άθλησης και

ψυχαγωγίας είναι εν τελεί αυτές που νοσηματοδοτούν τον δημόσιο χώρο και δίνουν πραγματική υπόσταση σε κάθε δομημένη έκταση. Η δημιουργία ενός ισχυρού δικτύου δημόσιων χώρων, στους οποίους μπορούν να έχουν πρόσβαση όλοι οι πολίτες (όπως στις νέες παραλίες και στα πάρκα του παραθαλάσσιου χώρου της Βαρκελώνης) αποτελεί ένα στοιχείο - κλειδί για την υιοθέτηση αυτών των νέων εκτάσεων από τους κατοίκους, καθώς και ένα αντίδοτο έναντι των ενδεχόμενων τάσεων διαχωρισμού.

Αν θέλουμε να εξετάσουμε τα αρνητικά σημεία της ανάπλασης αυτά κυρίως εντοπίζονται στα παρακάτω. Ένα πρώτο αρνητικό σημείο της ανάπλασης της Βαρκελώνης είναι ότι αγνοήθηκαν οι δυνατότητες διατήρησης κάποιων κτιρίων παραδοσιακής αρχιτεκτονικής και απαλείφθηκαν πολλά από τα στοιχεία της ιστορικής πορείας της πόλης. Η διαδικασία μετασχηματισμού της Βαρκελώνης ήταν μια διαδικασία μετατροπής μιας καταλανικής πόλης σε διεθνή.

Ένα άλλο σημείο κριτικής είναι ότι σε αρκετές διαμορφώσεις ελευθέρων χωρών και στην διαμόρφωση των παραλιών υπάρχει υπέρβαση της ανθρώπινης κλίμακας. Σε αντίθεση με τους χώρους του παλιού λιμανιού οι οποίοι χαρακτηρίζονται από μεγάλο αριθμό επισκεπτών οι παραλίες και οι ελεύθεροι χώροι στην υπόλοιπη παράκτια περιοχή δεν έγιναν οικίες στους κατοίκους.

5.2. Η ανάπλαση του Ρότερνταμ

Το λιμάνι του Ρότερνταμ είναι ένα ακόμα επιτυχημένο παράδειγμα οικονομικής αναζωογόνησης της πόλης μέσω πολεοδομικών παρεμβάσεων.

Το Ρότερνταμ είναι μια διεθνής πόλη που φιλοξενεί πάνω από 600.000 κατοίκους και όχι λιγότερες από 160 διαφορετικές εθνικότητες, ενώ η μητροπολιτική περιοχή του έχει συνολικά 1,2 εκατομμύρια κατοίκους. Σ' αυτή την πόλη έχουν βρει κατάλληλες συνθήκες για να εγκαταστήσουν τις δραστηριότητές τους πάνω από 1.000 εταιρείες. Από την δεκαετία του '60 και για περισσότερα από 40 χρόνια το Ρότερνταμ ήταν το λιμάνι με την μεγαλύτερη εμπορική κίνηση παγκοσμίως. Σταδιακά όμως νέες χώρες -ιδίως χώρες

τις Ανατολικής Ασίας- εισέρχονται στην αγορά. Την ίδια περίοδο οι παραδοσιακές βιομηχανικές πόλεις της Ευρώπης χάνουν την θέση τους ως βιομηχανικοί παραγωγοί. Και, ενώ, η παραγωγή μετατοπίζεται ανατολικότερα, η κατανάλωση παραμένει δυτικά. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω, οι μεταφορικές ροές διογκώνονται σε πρωτοφανή επίπεδα. Αυτή η αύξηση όμως, δεν ακολούθησε την παραδοσιακή κατάταξη των λιμένων σε εμπορική κίνηση, αλλά διαμοιράστηκε σύμφωνα με τον νέο χάρτη της παραγωγής και της κατανάλωσης.

Στην νέα ιεραρχία των λιμένων, το Ρότερνταμ βρίσκεται εμφανώς αποδυναμωμένο. Ήδη το 2000 έχει ξεπεραστεί σε εμπορική κίνηση από τα λιμάνια της Σαγκάης και της Σιγκαπούρης. Η νέα γεωγραφία της παγκόσμιας παραγωγής ανάγκασε το Ρότερνταμ να στραφεί στην αναζήτηση νέων αναπτυξιακών επιλογών προκειμένου να αποφύγει την μοίρα του Λίβερπουλ και άλλων παρακμασμένων πόλεων-λιμανιών. Επιπλέον τις τελευταίες δεκαετίες η πόλη του Ρότερνταμ είχε αποκτήσει εικόνα μη ενός μη ευνοϊκού τόπου για κατοικία και εργασία και είχε σοβαρά προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, έλλειψης χώρου και αυξανόμενων τιμών. Σε παλιές γειτονιές, συμπεριλαμβανομένων και των μεταπολεμικών συνοικιών, διαπιστώνονταν προβλήματα κοινωνικού αποκλεισμού, ανεργίας, ναρκωτικών και φυλετικών διακρίσεων. Ακόμα το Ρότερνταμ χαρακτηριζόταν από μια παρωχημένη διάρθρωση του εργατικού της δυναμικού.

Η τελευταία ανάπλαση του παρόχθιου μετώπου της πόλης, είχε σαφή στόχο την οικονομική προσαρμογή της πόλης (Couch C., Fraser C., Percy S., 2003). Το ενδιαφέρον για την αρχιτεκτονική και την πολεοδομία της πόλης ήταν λοιπόν αυτήν την φορά εμπνευσμένο από το μάρκετινγκ. Ο εξωστρεφής χαρακτήρας του σχεδίου είναι πράγματι έκδηλος. Όραμα των σχεδιαστών είναι η επάνοδος της πόλης στην διεθνή αρχιτεκτονική σκηνή αυτή την φορά όχι ως λιμάνι αλλά ως ελκυστική για τον τομέα των υπηρεσιών πόλη.

Πέρα όμως από την διεθνή προβολή και την προσέλκυση του κεφαλαίου ένας βασικός στόχος για το Ρότερνταμ ήταν η προσέλκυση στην πόλη ειδικευμένου εργατικού δυναμικού. Οι ειδικευμένοι σε βαριά βιομηχανία εργάτες ήταν πλήρως ακατάλληλοι για την ανερχόμενη ελαφριά βιομηχανία και τον τομέα των υπηρεσιών που το Ρότερνταμ στόχευε να προσελκύσει και αυτό ήταν ένα μεγάλο πρόβλημα για την πόλη. Οι πολιτικές

των προηγούμενων δεκαετιών και ειδικότερα η πολιτική της «υπερχείλισης» είχαν εκδιώξει την μεσαία τάξη που αποτελεί την δεξαμενή υπαλλήλων υψηλής ειδίκευσης που αναζητούν οι νέες ελαφριές επιχειρήσεις. Σύμφωνα με την πολιτική της «υπερχείλισης» η κυβέρνηση παρείχε κίνητρα στους κατοίκους των μεγάλων πόλεων τις Ολλανδίας να μετοικήσουν σε μικρότερες πόλεις. Επιρρεπής σε τέτοια κίνητρα όμως, αποδείχθηκε μόνο η κινητική μεσαία τάξη, δηλαδή τα άτομα υψηλού μορφωτικού επιπέδου και ειδίκευσης. Έτσι, οι μεγάλες πόλεις της Ολλανδίας έχασαν ένα πολύτιμο κομμάτι του ανθρώπινου κεφαλαίου τους (Μπιανκί Φ. 1994).

Το πολεοδομικό πρόγραμμα για το «νέο Ρότερνταμ», πήγε πολύ μακρύτερα από τον εξωραϊσμό του δημόσιου χώρου. Στόχος της ανάπλασης ήταν πρωτίστως η δημιουργία κλίματος, η επισήμανση της «αστικής κουλτούρας» και η απόδοση στην πόλη ενός νέου πολιτιστικού και ψυχαγωγικού περιεχομένου.

Η διαδικασία αναζωογόνησης στο Ρότερνταμ άντλησε πολλά από το αμερικανικό μοντέλο ανάπλασης παρόχθιων αστικών περιοχών όπως τα προγράμματα της Βαλτιμόρης και του Τορόντο. Τελικά η στρατηγική των αναπλάσεων βασίστηκε κυρίως στην πολιτιστική κατανάλωση και στην κατοικία αλλά και στην έννοια του «βιομηχανικού τουρισμού».

Σχεδιάστηκαν αναπλάσεις για την ανανέωση των κεντρικών γειτονιών, τη μεταπολεμική ανοικοδόμηση του κέντρου πόλης και την ανάπτυξη στις πρώην εσωτερικές προκουμαίες. Ο χωρικός σχεδιασμός για τη Μητροπολιτική Περιφέρεια του Ρότερνταμ βασίζεται στις ακόλουθες τέσσερις βασικές αρχές⁴:

- Ενίσχυση της λειτουργίας ως κύριου λιμανιού εθνικής σημασίας
- Σταθεροποίηση και διεύρυνση της οικονομικής σημασίας της περιφέρειας
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής
- Αποτροπή κοινωνικού διαχωρισμού

Οι βασικές αρχές του Στρατηγικού σχεδιασμού που ακολουθήθηκαν αποδίδουν ιδιαίτερο βάρος στη χωρική εξειδίκευση των μέτρων και των κατευθύνσεων πολιτικής σχετικά με τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Αναλυτικότερα, το πολεοδομικό σχέδιο που εκπονήθηκε το 1985, το ονομαζόμενο Binnenstadtsplan, εντοπίζει για το κέντρο του Ρότερνταμ τέσσερις περιοχές στρατηγικής

⁴ Πηγή: <http://www.rotterdam.nl>

παρέμβασης (Μπιανκίνι Φ. 1994): α) το Σίτυ ως πολεοδομικό κέντρο, με χρήσεις εμπορικές, αναψυχής και διοίκησης, β) την επιχειρηματική ζώνη -το «Kop van Zuid» όπως ονομάστηκε- όπου, ένα μεγάλο μέρος της προορίζεται για χώρους γραφείων, γ) το πολιτιστικό κέντρο, το λεγόμενο «πολιτιστικό ή πράσινο τρίγωνο», δ) την ζώνη στην θέση του παλιού λιμανιού που θα λειτουργεί ως τουριστικό και αθλητικό κέντρο με θέμα το νερό, το «Waterstadt».

Ιδιαίτερη συμβολή στην πολιτιστική ζωογόνηση της πόλης είχαν οι δύο από τις τέσσερις αυτές περιοχές το Waterstadt και το Πράσινο τρίγωνο. Στην συνέχεια αναφέρονται συνοπτικά οι παρεμβάσεις κυρίως σε αυτές τις δύο ζώνες (Μπιανκίνι Φ. 1994).

«Η Πόλη του Νερού»

Το Waterstadt, η Πόλη του Νερού, είναι μια τριγωνική περιοχή πολύ κοντά και νοτιά του συγχρόνου κέντρου της πόλης. Είναι η περιοχή από την οποία ξεκίνησε η πόλη το 1340. Ο σχεδιασμός της τουριστικής ζώνης ήταν ιδιαίτερα λεπτομερειακός και αφορούσε όλα τα επίπεδα, από τα διακοσμητικά και τις πινακίδες, έως τα δημόσια κτήρια και τις χρήσει γης. Ως προς τον φυσικό σχεδιασμό του δημόσιου χώρου, η έμφαση δόθηκε στην προσβασιμότητα των πεζών και την αισθητική ενοποίηση ποταμού, παρόχθιας περιοχής και πόλης.

Ένα τμήμα του λιμανιού ανακατασκευάστηκε σε μορφή παλιού λιμανιού και κατασκευαστήκαν ένα ναυτικό μουσείο, ένα κινηματοθέατρο, μια εντυπωσιακή πισινά. Τα εστιατόρια και τα καφέ που άνοιξαν στην περιοχή, ελέγχθηκαν προσεχτικά ως προς τον διάκοσμο, το μενού, ακόμα και τις ώρες λειτουργίας τους, ώστε να ανταποκρίνονται στο ύφος και στο επίπεδο που στόχευε η ανάπλαση. Τέλος, στην περιοχή εγκαταστάθηκε ένα ξενοδοχείο τεσσάρων αστέρων.

Μια σημαντική κίνηση προς την αισθητική ενοποίηση και την προσβασιμότητα των πεζών στην περιοχή, ήταν η μετατροπή του παρόχθιου αυτοκινητόδρομου σε λεωφόρο. Έτσι, αποδόθηκε πίσω στους πολίτες ένας χώρος που επέτρεπε στους ανθρώπους να κάνουν περίπατο δίπλα στις όχθες του ποταμού. Οι εμπορικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες που εγκατασταθήκαν κατά μήκος αυτής της διαδρομής, την έχουν μετατρέψει σε ένα ιδιαίτερα ελκυστικό και ζωντανό κομμάτι της πόλης.

Το Waterstadt εξακολουθεί να περιλαμβάνει σε μεγάλο βαθμό χρήσεις κατοικίας. Οι ανεβασμένες αξίες γης προσέλκυσαν βέβαια κατοικία υψηλού εισοδήματος. Οι εμπορικές χρήσεις που εδράζονται στην συνοικία είναι αντίστοιχες και κυρίως αφορούν καταστήματα μόδας και ντιζάιν. Στην περιοχή περιλαμβάνονται και συγκροτήματα γραφείων -ανάμεσα τους το περίφημο Wilemswerf. Τέλος, στον χώρο προυπήρχαν σημαντικά δημόσια κτήρια της πόλης, όπως η κεντρική δημόσια βιβλιοθήκη και η Σχολή Τεχνών και Αρχιτεκτονικής, κτήρια που συντελούν στον ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό της πλούτο.

Το Waterstadt ήταν γενικά ένα επιτυχημένο εγχείρημα που κατάφερε μέσα σε λίγα χρόνια να αποκτήσει πανεθνική φήμη και να δημιουργήσει περίπου 400 νέες θέσεις εργασίας μόνο σε υπηρεσίες αναψυχής (εστιατόρια, καφενεία, ξενοδοχεία κ.τ.λ.). Παρόλα αυτά, ένα μεγάλο μέρος της επιτυχίας του το Waterstadt το οφείλει σε παράγοντες που προυπήρχαν της σύλληψης του πολεοδομικού σχεδιασμού. Αυτό που εντυπωσιάζει τον επισκέπτη είναι κυρίως η αρχιτεκτονική κληρονομιά της δεκαετίας του '70. Οι περίφημες κυβικές κατοικίες, το κτήριο της κεντρικής βιβλιοθήκης και οι πολυκατοικίες του Μπλομ αποτελούν τα εξέχοντα σύμβολα της περιοχής.

«Ο δρόμος των Μουσείων»

Το πολεοδομικό σχέδιο προβλέπει μια δεύτερη ζώνη έντασης πολιτιστικών δραστηριοτήτων, διαφορετικού βέβαια τύπου από αυτές του Waterstadt. Πρόκειται, για τον «δρόμο των μουσείων». Σε μια από τις δύο κεντρικές λεωφόρους της πόλης και με άξονα το μουσείο σύγχρονης τέχνης, αποφασίστηκε να αναπτυχθεί ο «πολιτιστικός άξονας» του Ρότερνταμ, μια λεωφόρος μουσείων και αιθουσών τέχνης. Στην περιοχή εγκαταστάθηκαν μια εκθεσιακή αίθουσα και το Εθνικό Ινστιτούτο Αρχιτεκτονικής. Ακόμα, πολλαπλά κίνητρα δοθήκαν στον ιδιωτικό τομέα, προκειμένου η περιοχή να προσελκύσει επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο τομέα της τέχνης (γκαλερί, εργαστήρια καλλιτεχνών, κ.τ.λ.). Ο στόχος που έθετε εδώ ο πολεοδομικός σχεδιασμός ήταν σαφής η περιοχή προοριζόταν να προσελκύσει ένα κοινό επιρρεπές στην «υψηλή κουλτούρα».

Ο προϋπάρχοντας χαρακτήρας της περιοχής, θεωρήθηκε από τους υπεύθυνους ασύμβατος με το όραμα του «Νέου Ρότερνταμ» και ένας ανασταλτικός για τον

σχεδιασμό παράγοντας. Πρόκειται για μια περιοχή φημισμένη για τα νυχτερινά κέντρα, τις παράνομες λέσχες τυχερών παιχνιδιών, τα ύποπτα μπαρ και το εμπόριο ναρκωτικών. Η εκτόπιση αυτών μορφών της αστικής ζωής ήταν στόχος για τον σχεδιασμό της περιοχής. Ένα θέμα που ανακύπτει είναι κατά πόσο η αποστειρωμένη καλλιτεχνική ατμόσφαιρα που οραματιζόταν το πολεοδομικό σχέδιο αποτελεί πράγματι αναβάθμιση της περιοχής. Ακόμα και αν αποτελεί αναβάθμιση ένα δεύτερο ερώτημα είναι κατά πόσο ο σχεδιασμός θα μπορούσε να δει ως πλεονέκτημα την μίξη των δραστηριοτήτων και να προβλέπει την πρόσβαση ταυτόχρονα περισσότερες κοινωνικές ομάδες.

«Ένα Μανχάταν στην Ευρώπη»

Η τρίτη περιοχή, στην οποία το πολεοδομικό σχέδιο του 1985 είχε κρίσιμη παρέμβαση ήταν ένα τμήμα του λιμανιού που και αυτό συνορεύει με την καρδιά της πόλης και που στα προηγούμενα πολεοδομικά σχέδια εμφανιζόταν ως περιοχή κατοικίας. Στο νέο πολεοδομικό σχέδιο αυτή η περιοχή προορίστηκε να αποτελέσει την επιχειρηματική ζώνη του Ρότερνταμ. Πρόκειται για το Kor van Zuid. Το όραμα του συμβουλίου για αυτή την περιοχή ήταν να αποτελέσει μια περιοχή έντονα αστική ένα «Μανχάταν στον ποταμό Μέζα».

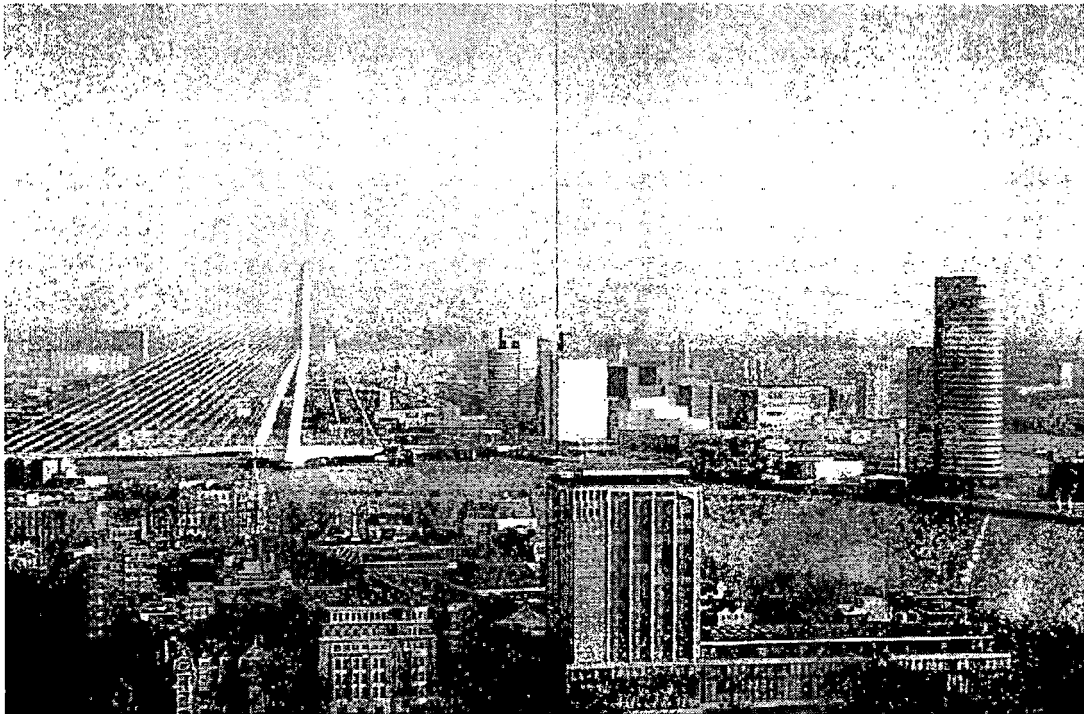
Όπως και σε παρόμοιες σημαντικές κινήσεις ανάπτυξης σε άλλες πόλεις ένας μονολειτουργικός μικρής διάρκειας οργανισμός ιδρύθηκε για τους σκοπούς του σχεδίου για το Kor van Zuid, του οποίου ηγήθηκε ένας διευθυντής έργου υποστηριζόμενος από δύο ειδικές ομάδες: την ομάδα επικοινωνίας και την ομάδα «αμοιβαίου κέρδους», που κινούνταν στο πεδίο της εύρεσης εργασίας.

Σήμερα το Kor van Zuid είναι μια περιοχή με συμπλέγματα γραφείων, εκατοντάδες κατοικίες με ποικιλία σχεδίων, καταστήματα, εστιατόρια, σχολεία, ένα Κολέγιο οικονομικών και νομικών σπουδών και το θέατρο Luxor 1500 θέσεων. Η περιοχή θεωρείται ένα υπαίθριο μουσείο μοντέρνας αρχιτεκτονικής, με πρωτοποριακά κτίρια σχεδιασμένα από φημισμένους αρχιτέκτονες.

Το Kor van Zuid έχει ένα πλήθος διαφορετικά πρόσωπα: η ατμόσφαιρα του λιμανιού στο βορειότερο τμήμα έχει διατηρηθεί όσο γίνεται καλύτερα με τα πρώην λιμενικά κτίρια να έχουν πάρει νέες χρήσεις όπως στούντιο, εστιατόρια ή διαμερίσματα. Η παλιά

με τη νέα αρχιτεκτονική συνυπάρχουν ενώ η ανοικοδόμηση σ' αυτό το τμήμα θα συνεχιστεί μέχρι το 2010.

Το Ρότερνταμ, στο παγκόσμιο στερέωμα δεν είναι γνωστό ως ιστορική πόλη ή πολιτιστική πρωτεύουσα. Αντίθετα, έχει ταυτίσει το όνομα του με την επιτυχία του ως λιμάνι. Και παρά, τα προβλήματα που έφερε η αποβιομηχάνιση της Ευρώπης, το Ρότερνταμ παραμένει μια παλλόμενη οικονομικά περιοχή. Η επιχειρηματική του ζώνη λοιπόν, θα μπορούσε να αποτελέσει την ζώνη έμβλημα της πόλης, τονίζοντας την ταυτότητα της ως επιχειρηματικό κέντρο. Παρόλα αυτά, οι τόνοι κρατηθήκαν εδώ χαμηλά.



Εικόνα 1: Το Kop van Zuid και η γέφυρα Erasmus

Πηγή: Couch C., Fraser C., Percy S., 2003

Η κριτική που έχει δεχθεί η ανάπτυξη αυτού του τμήματος της πόλης υποστηρίζει ότι τα κτήρια γραφείων της ζώνης θα μπορούσαν να βρίσκονται σε οποιαδήποτε πόλη του πλανήτη και δεν έχουν τίποτα που να τα συνδέει με την ιδιαίτερη θέση και ιστορία της περιοχής. Στην περίπτωση του Kop van Zuid ο σχεδιασμός απέτυχε να προσδώσει μια αρχιτεκτονική ποιότητα που θα προσέδιδε στην πόλη την μοναδική της διάσταση.

Συμπερασματικά...

Η ανάπλαση του Ρότερνταμ και οι πολιτιστικές δράσεις κατόρθωσαν όντως να δώσουν ένα νέο πολιτιστικό περιεχόμενο στην πόλη. Είναι, όμως, σημαντικό να τονίσουμε, ότι αυτό το πολιτιστικό κλίμα δεν κατασκευάστηκε εκ του μηδενός. Η πολιτιστική πολιτική του Ρότερνταμ κατόρθωσε να αξιοποιήσει και να συνδέσει με την ταυτότητα της πόλης προϋπάρχοντες πολιτιστικούς πόρους. Η ανάπλαση έφερε στο προσκήνιο τον αρχιτεκτονικό πλούτο της πόλης. Επίσης, πολιτιστικές δράσεις του παρελθόντος που ξεκίνησαν ως ελιτιστικές διοργανώσεις, ανασχηματίστηκαν, προβληθήκαν και εν τέλει κατοχυρώθηκαν ως στοιχεία της πόλης. Το Διεθνές Φεστιβάλ Κινηματογράφου που απευθύνονταν σε ένα εναλλακτικό κοινό και το Διεθνές Φεστιβάλ Ποίησης, που γεννηθήκαν την δεκαετία του '70, σήμερα αξιοποιούνται για να προσελκύσουν ένα αρκετά μαζικό κοινό, την μεσαία τάξη (Μπιανκίни Φ. 1994).

Η αποστασιοποίηση από τις προβληματικές πτυχές της ζωής στην πόλη ήταν ένα άλλο κεντρικό σημείο της λογικής με την οποία αναπλάστηκε το Ρότερνταμ. Το Ρότερνταμ κατά την συνήθη λογική των αστικών αναπλάσεων επέλεξε τον εξοβελισμό των ύποπτων δραστηριοτήτων και πληθυσμών. Η άσπιλη εικόνα του κέντρου έχει όμως το τίμημα της. Οι περιθωριακές δραστηριότητες είναι πολύ πιο επικίνδυνες όταν εξοβελίζονται στην περιφέρεια των πόλεων. Οίκοι ανοχής, ημιπαράνομα μπαρ και σημεία διακίνησης ναρκωτικών είναι πολύ πιο επικίνδυνα όταν συγκεντρώνονται εκτός κέντρου σε περιφερειακά σημεία της πόλης. Εκτός αυτού η γκετοποίηση μιας περιοχής που συγκεντρώνει παρόμοιες δραστηριότητες είναι πολύ πιθανότερη όταν η περιοχή δεν ανήκει στο κέντρο. Τέλος, πολλά κέντρα πόλεων που έχουν εκδιώξει εντελώς τις χρήσεις εκείνες που συνεχίζουν να προσελκύουν ανθρώπους τις νυχτερινές ώρες, έχουν πληγεί από το φαινόμενο της νυχτερινής ερημοποίησης, που τις καθιστά αδιάβατες τις νυχτερινές ώρες για τον κοινό πεζό.

Το Άμστερνταμ είναι ένα πολύ καλό παράδειγμα για το πώς περιθωριακές δραστηριότητες (νόμιμες και παράνομες) ενσωματώνονται στον χαρακτήρα της πόλης, γίνονται μέρος της γοητείας του και αποτελούν απροβλημάτιστα κομμάτι της αστικής ζωής. Το Άμστερνταμ μάλιστα φτάνει να αξιοποιεί την σκοτεινή πλευρά του ως τουριστικό πόρο.

Αντίθετα, στο Ρότερνταμ, η ανάπλαση έγινε κατά τα αμερικανικά πρότυπα, όπου ο δημόσιος χώρος μοιάζει υπερβολικά καθαρός και ο έμμεσος αποκλεισμός κοινωνικών ομάδων είναι χαρακτηριστικός.

Η χρήση των αμερικανικών προτύπων πολεοδόμησης είχε και άλλες ατυχείς παρενέργειες. Αντίθετα, από τα αμερικανικά παραδείγματα όπου οι περιοχές των αποβάθρων είχαν εγκαταλειφθεί το Ρότερνταμ εκπονούσε σχέδια για μια περιοχή που εξακολουθούσε να είναι ένα ζωντανό λιμάνι. Η μετακίνηση όλων των λιμενικών δραστηριοτήτων νοτιότερα ήταν μια επιλογή που πολλοί αμφισβήτησαν.

Ένα μεγάλο μέρος της γοητείας της η πόλη το αντλούσε, ακριβώς, από τις βιομηχανικές εικόνες πλοίων, γερανών και κοντέινερ. Το συμβούλιο δεν μπόρεσε να αντιληφθεί και να ενσωματώσει στον σχεδιασμό του τις αρετές της πραγματικής ζωής του Ρότερνταμ. Αντί αυτών των ζωντανών εικόνων και την πραγματική δράση στο λιμάνι επιλέχθηκε η προβολή μιας παρόδιας των λιμενικών δραστηριοτήτων π.χ. η δημιουργία του ναυτικού μουσείου, η αναπαράσταση ενός παλιού λιμανιού κ.ο.κ.

Εν τέλει, όμως, δεν πρέπει να ξεχνάμε, πως η ανάπλαση του Ρότερνταμ, όπως και κάθε ανάπλαση, δεν είναι παρά γραφειοκρατικός σχεδιασμός και πως με αυτόν τον περιορισμό, υπήρξε ένα επιτυχημένο πόνημα.

6. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΕ ΑΣΤΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΩΠΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

6.1. Το θαλάσσιο μέτωπο της Θεσσαλονίκης: η ανάπλαση του παλιού λιμανιού και της παραλίας.

Η Θεσσαλονίκη, το δεύτερο μεγαλύτερο αστικό κέντρο της χώρας, πόλη που συνέδεσε την μακραίωνη ιστορία της με τη θάλασσα, αναπτύχθηκε γραμμικά πάνω στην ακτή. Οι γεωπολιτικές ανακατατάξεις στα Βαλκάνια προσδίδουν ιδιαίτερη σημασία στη θέση της, ως πύλη της Ευρώπης και μείζονα πόλο μητροπολικής ανάπτυξης στα Βαλκάνια. Η αξιοποίηση της σχέσης της με τη θάλασσα και η ανάδειξη του παραλιακού μετώπου μετέχουν ενεργά και άμεσα σε αυτήν την προοπτική. Θα παρουσιάσουμε εδώ τις επεμβάσεις αξιοποίησης και ανάπλασης των δύο τμημάτων που απαρτίζουν το θαλάσσιο μέτωπο της Θεσσαλονίκης: του ιστορικού λιμανιού και της νέας παράλιας.

α) Το παλιό λιμάνι

Η Θεσσαλονίκη αποτελεί για τα ελληνικά δεδομένα εξέχουσα περίπτωση ως προς την σχέση μεταξύ του αστικού χώρου και του νερού. Η ανάπλαση του παλιού λιμανιού με πρωτοβουλία του ΟΠΠΕΘ'97, αποτελεί το πρώτο πρόγραμμα ανάπλασης ιστορικού λιμενικού χώρου στην Ελλάδα.

Το λιμάνι βρίσκεται στην απόληξη του ιστορικού εμπορικού κέντρου σε άμεση επαφή με τον αστικό ιστό και τη παραλία της πόλης. Η επέμβαση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης είχε μια σημαντική διάφορα από τις επεμβάσεις σε αλλά θαλάσσια μέτωπα. Εδώ το λιμάνι δεν έπαψε ποτέ να είναι μέρος του πολεοδομικού ιστού και να λειτουργεί σε συνέχεια με αυτόν. Η μελέτη ανάπλασης του μετώπου της Θεσσαλονίκης δεν είχε λοιπόν να αντιμετωπίσει προβλήματα απομόνωσης αλλά ούτε και σοβαρά

προβλήματα υποβάθμισης, συγκρουόμενων χρήσεων και βιομηχανικής εγκατάλειψης.

Το ζήτημα της απόδοσης τμήματος του παλιού λιμένα σε χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής ήταν για πολλές δεκαετίες ζητούμενο και θέμα προς διερεύνηση. Η σημαντικότερη όμως κίνηση έγινε με την ανάληψη από την Θεσσαλονίκη του θεσμού της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας το 1994. Στα πλαίσια της οργάνωσης αποφασίστηκε η ανάπλαση του προβλήτα Α' και η απόδοση των κτηριακών εγκαταστάσεων του προβλήτα (αποθήκες κ.ο.κ.) σε εκδηλώσεις και δράσεις της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας.

Πρέπει όμως εδώ να σημειωθεί ότι πρόθεση του έργου ήταν η αναβάθμιση του κέντρου και της πόλης συνολικά και όντως οι επεμβάσεις ξεπερνούσαν κατά πολύ τις άμεσες ανάγκες για χώρους υποδοχής των εκδηλώσεων της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας⁵. Το έργο πράγματι είχε συνολικότερες επιδράσεις στην πόλη της Θεσσαλονίκης αποτελώντας μια ουσιαστική επέκταση της κέντρου της πόλης που άγγιξε το 5% της επιφάνειάς του (Χαστάογλου-Μαρτινίδη Β, 2006). Κυρίως όμως το παλιό λιμάνι φιλοξενώντας χρήσεις πολιτισμού μητροπολιτικής εμβέλειας επέδρασε στην πολιτιστική και κοινωνική ζωή της πόλης. Σήμερα, το αναπλασμένο μέρος του λιμανιού αποτελεί τον πιο δημοφιλή ίσως προορισμό πολιτισμού και διασκέδασης στην πόλη. Φιλοξενεί μεγάλες διοργανώσεις, όπως το Διεθνές Φεστιβάλ Κινηματογράφου, εκθέσεις, συνέδρια και άλλες εκδηλώσεις.

Κατά την ανάπλαση της η λιμενική ζώνη αντιμετωπίστηκε ως ζωντανό σύνολο, ενιαίο λειτουργικά, ιστορικά και πολεοδομικά. Η απόδοση στην ζώνη μεικτών αστικών χρήσεων και η διατήρηση ταυτόχρονα των συμβατών λιμενικών χρήσεων επιβεβαίωσε και διεύρυνε την ιστορική ενότητα πόλης και λιμένα. Η νέα μορφή της λιμενικής ζώνης επιτρέπει σε κατοίκους και επισκέπτες βιώσουν μια σχέση πόλης και λιμανιού, το λιμάνι-αγορά-πλατεία, που έχει σχεδόν εκλείψει μετά την βιομηχανική επανάσταση. Η διατήρηση της ιδιαίτερης μορφολογία του και η προστασία του κτηριακού αποθέματος με αποφυγή κάθε κατεδάφισης ήταν επίσης άξονας για τον σχεδιασμό. Εκτός των ιστορικών κτιρίων, η ανάπλαση διατήρησε και το μεγαλύτερο μέρος του παλιού λιμενικού εξοπλισμού, των λιθόστρωτων και τμημάτων της περίφραξης.

⁵Το αρχικό πρόγραμμα του ΥΠΕΧΩΔΕ αφορούσε την ένταξη στην πόλη ολόκληρου του ιστορικού τμήματος του λιμανιού, μιας έκτασης 55.000 τ.μ. με κτίρια συνολικής επιφάνειας 13.500 τ.μ. τελικά όμως αναπλάστηκαν 29.000 τ.μ χερσαία έκταση και πέντε αποθήκες του Α' Προβλήτα επιφάνειας 6.700 τ.μ (Χαστάογλου-Μαρτινίδη Β. 2006)

β) Η παραλία της Θεσσαλονίκης

Η Νέα Παραλία της Θεσσαλονίκης, (το τμήμα του θαλάσσιου μετώπου της πόλης που εκτείνεται από το Λευκό Πύργο έως τα όρια του Δήμου Καλαμαριάς και αντιστοιχεί στην κεντρική περιοχή του παράλιου μετώπου), υπήρξε πάντα μία περιοχή που συγκέντρωνε στοιχεία ελκυστικά για την πόλη και τους πολίτες της, αποτελεί την έξοδο της πόλης προς την θάλασσα και εντάσσεται στην καθημερινή ζωή της πόλης συγκεντρώνοντας δραστηριότητες περιπάτου και αναψυχής.

Ο παραλιακός περίπατος της Θεσσαλονίκης είναι αποτέλεσμα επιχωμάτωσης που έγινε μέσα στη δεκαετία του '60 και διαμόρφωσε καθοριστικά το πρόσωπο της πόλης στη θάλασσα. Τα τότε έργα περιλάμβαναν την κατασκευή του κρηπιδώματος που αποτέλεσε τον άξονα περιπάτου δίπλα στη θάλασσα και την ανάπτυξη μιας παράλληλης ζώνης πρασίνου.⁶ Παράλληλα, την περίοδο αυτή, ολοκληρωνόταν η διαδικασία ανοικοδόμησης που είχε ξεκινήσει από την προηγούμενη δεκαετία και κατέληξε στην αντικατάσταση των παραθαλάσσιων μονοκατοικιών με τη σημερινή σειρά πολυκατοικιών.

Σημαντική κληρονομιά για την πόλη είναι και η παραθαλάσσια πλατεία της που όλα αυτά τα χρόνια έχει καθορίσει την σχέση των κατοίκων με το νερό. Όπως γράφει ο Ν. Καλογήρου⁷ *«Η πλατεία Αριστοτέλους αποτελεί τη θάλασσα απόληξη του μοναδικού μνημειακού άξονα που οργανώνει την κεντρική περιοχή της Θεσσαλονίκης. Σχεδιάστηκε από το Γάλλο αρχιτέκτονα Ernest Hébrard στο πλαίσιο της ανοικοδόμησης της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά του 1917. Πρόκειται για ένα μοναδικό, για τα ελληνικά δεδομένα, μνημειακό σύνολο με διατεταγμένες προσόψεις ενιαίας αρχιτεκτονικής σύλληψης οι οποίες αποτελούν την ύστερη έκφραση μιας λόγιας αρχιτεκτονικής παράδοσης που ξεκινά από την αναγέννηση και το μπαρόκ και ολοκληρώνεται με τον εκλεκτικισμό της σχολής των Beaux Arts. Η δημιουργία αυτού του συνόλου και ειδικότερα της παραθαλάσσιας πλατείας στη Θεσσαλονίκη αποτελεί μια από τις ελάχιστες φωτεινές*

⁶ Πηγή: Ιστοσελίδα Δήμου Θεσσαλονίκης (http://www.thessalonikicity.gr/astiki_anaptixi/Arch_mel/melarch/melarch2001-a.htm)

⁷ Α. Γερόλυμπου, Ν. Καλογήρου, Κ. Τρακσοπούλου, Β. Χαστάογλου, «Λαδάδικα Θεσσαλονίκης. Αναγνώριση της φυσιογνωμίας και προοπτικές διατήρησης ενός "ιστορικού τόπου"», Θεσσαλονίκη, τόμος 3ος, Επιστημονική Επετηρίδα Κέντρου Ιστορίας Θεσσαλονίκης, 1992.

εξαιρέσεις ολοκληρωμένου σχεδιασμού που ξεφεύγει από τη μετριότητα και την ισοπεδωτική πολεοδομική ομογενοποίηση των ελληνικών πόλεων... Ιστορικές αστικές συνθέσεις του ευρωπαϊκού χώρου, όπως η Piazzetta στη συνέχεια της πλατείας San Marco της Βενετίας, οι βασιλικές πλατείες και οι προσόψεις της Rue de Rivoli στο Παρίσι, αποτελούν άμεσα πρότυπα για το σχεδιασμό του άξονα και της πλατείας Αριστοτέλους.»

Παρά τα μοναδικά και αξιόλογα στοιχεία που διαθέτει η παράλια ζώνη της Θεσσαλονίκης και παρά το γεγονός πως αυτή δεν απόκτησε ποτέ τα προβλήματα υποβάθμισης και απομόνωσης των βιομηχανικών παράκτιων εκτάσεων άλλων πόλεων της Ευρώπης, η σχέση της πόλης με την παράλια είναι συχνά αποσπασματική και ενίοτε βεβιασμένη.

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης προκειμένου για την ανάπλαση αυτού του τμήματος της νέας παραλίας έχει πραγματοποιήσει αρχιτεκτονικό διαγωνισμό και η πρόταση της μελέτης που τελικά υιοθετήθηκε σύντομα θα υλοποιηθεί τουλάχιστον κατά ένα τμήμα της. Πρόκειται για την μελέτη «Πράσινα δωμάτια στο θαλάσσιο μέτωπο της Θεσσαλονίκης»⁸ που μάλιστα βραβεύτηκε από το Ελληνικό Ινστιτούτο Αρχιτεκτονικής.

Η διαδρομή του θαλάσσιου μετώπου έχει πολλές και διαφορετικές φυσικές ιδιαιτερότητες, ιστορικές αναφορές και προσφέρεται για πολλαπλές αναγνώσεις και προτάσεις. Βασική αρχή της παραπάνω μελέτης λοιπόν είναι να διατηρηθεί η χαρακτηριστική και αναγνωρίσιμη φυσιογνωμία του ενιαίου μετώπου της πόλης προς τη θάλασσα, η συνέχεια και η γραμμικότητα του τοπίου. Το παραλιακό πλακόστρωτο είναι ο ιδανικός τόπος περιπάτου, χωρίς διακοπές ή οχλήσεις. Ο περιπατητής είναι εκτεθειμένος στο φως, στην ανοικτή προοπτική, σε μια συνεχή και σταθερή πορεία δίπλα στην αστάθεια του υγρού στοιχείου. Πιστεύοντας στη διαφύλαξη του χαρακτήρα αυτού δεν επιχειρήθηκε καμία προέκταση κατασκευών μέσα στη θάλασσα.

Ωστόσο, η ανάγκη να βρεθούν σημεία ενδιαφέροντος στην ανάπτυξη της παραλιακής διαδρομής οδήγησε στο σχεδιασμό δεκαέξι σημειακών επεμβάσεων ως επεισόδιων που θεματικά σχετίζονται με το νερό. Τα επεισόδια «χαμηλώνουν» την κλίμακα του παραλιακού μετώπου, δημιουργούν στάσεις και τόπους παιχνιδιού και σηματοδοτούν συγκεκριμένα σημεία χωρίς να ατονούν τη γραμμική ενότητα της διαδρομής. Τα

⁸ Υπεύθυνοι της μελέτης ήταν οι Πρόδρομος Νικηφορίδης, atelier R. Castro, S. Denissof και Μπερνάρ Κουόμο

επεισόδια αυτά ονομάστηκαν από τους μελετητές «Πράσινα Δωμάτια» ή «Κήποι». Όπως αναφέρεται στην ιστοσελίδα του Δήμου Θεσσαλονίκης «πρόκειται για χώρους που επιχειρούν να διατηρήσουν την οικεία ατμόσφαιρα του ιδιωτικού κήπου, οργανώνοντας ωστόσο το δημόσιο χώρο της πόλης. Δεν πρόκειται για μεγάλα "πάρκα", αλλά μικρής έκτασης "δωμάτια" που φέρνουν στη μνήμη τους κήπους των εξοχικών κατοικιών που βρίσκονταν στην ανατολική παραλία πριν την επιχωμάτωση και οι οποίοι έφταναν μέχρι την άκρη του κύματος και τον φυσικό αιγιαλό. Οι κήποι, σε αντίθεση με το πλακόστρωτο της παραλίας είναι προστατευμένοι χώροι, έχουν τη δική τους εσωστρέφεια».

Ενδεικτικά αναφέρονται οι Κήποι του Λευκού Πύργου, του Αλεξάνδρου και της Μουσικής, που περιβάλλουν τα αντίστοιχα μνημεία ή κτίσματα, καθώς και ο Κήπος της Άμμου που φιλοξενεί χώρους άθλησης, ο Κήπος των Γλυπτών που φιλοξενεί μοντέρνα γλυπτά μεγάλου μεγέθους και ο Κήπος του Οδυσσέα Φωκά, που στην ουσία είναι αναμορφωμένος ο σημερινός παιδότοπος.

Με την ενίσχυση της παρουσίας της βλάστησης, την παροχή επαρκούς σκιασμού, είτε με φυτεύσεις, είτε με κατάλληλα σκιάστρα, την παρουσία του νερού και την αισθητική αναβάθμιση του χώρου επιδιώκεται η δημιουργία θετικών περιβαλλοντικών συνθηκών στον αστικό υπαίθριο χώρο και η ενθάρρυνση της χρήσης από τους πολίτες. Στη μελέτη, πέρα από τη θερμική άνεση, λαμβάνονται υπόψη η οπτική και η ακουστική άνεση, καθώς και η επιλογή των κατάλληλων για τον τόπο φυτικών ειδών (χαλέπιος πεύκη και πλάτανος).

Το σημαντικότερο αισθητικό πρόβλημα που απομένει είναι η ρύπανση των νερών, όμως αναμένεται να αντιμετωπιστεί προοδευτικά με την ολοκλήρωση των εγκαταστάσεων επεξεργασίας των λυμάτων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος.

Για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών προβλέπεται δρόμος ήπιας κυκλοφορίας παράλληλα με την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου, ελαφρά υποβαθμισμένος σε σχέση με το οδόστρωμα και το πράσινο. Οι χώροι στάθμευσης διατάσσονται γραμμικά σε εισχωρήσεις/εισόδους και είναι αδιέξοδοι για το αυτοκίνητο όσον αφορά στην είσοδό τους στο παραθαλάσσιο πλακόστρωτο (Π. Νικηφορίδης, Μ., Κουόμο, κ.α., 2006).

Η κριτική που δέχθηκε η παραπάνω πρόταση αφορά την αποσπασματική θεώρηση του θαλασσιού μετώπου χωρίς πρόβλεψη για κυκλοφοριακή αναδιευθέτηση της πόλης. Γενικότερα μια μελέτη της κλίμακας αυτής οφείλει να αποτελεί μέρος ενός

ολοκληρωμένου σχεδιασμού, που θα συνδυάζει τον πολεοδομικών με τον οικονομικό και χωροταξικό προγραμματισμό. Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης ήταν σημαντικό να συμπεριληφθούν στον σχεδιασμό τα προγραμματισμένα «μεγάλα» έργα του Δήμου (δημοτικό μέγαρο, υποθαλάσσια αρτηρία κ.α.). Ακόμα ένας απών παράγοντας είναι ο χρονικός προγραμματισμός υλοποίησης και η πρόβλεψη για την μελλοντική εξέλιξη της μητροπολιτικής περιοχής. Είναι, λοιπόν, ορατός ο κίνδυνος η προβλεπόμενη λειτουργία των επεισοδίων να ακυρωθεί από την αποκοπή που θα δημιουργήσουν οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που θα απαιτηθούν για την έξοδο της υποθαλάσσιας αρτηρίας επί της παραθαλάσσιας οδού Μεγ. Αλεξάνδρου.

Συμπερασματικά, θα λέγαμε πως, η ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου της Θεσσαλονίκης συνιστά ένα μοναδικό εγχείρημα διαφορετικό από ανάλογες επεμβάσεις ανά τον κόσμο. Δεν πρόκειται για την επίλυση ενός προβλήματος ανάπλασης ή επανάχρησης μιας υποβαθμισμένης περιοχής αλλά για την αναζήτηση μιας νέας σχέσης της πόλης με τη θάλασσα. Μιας σχέσης που αφενός να αποτυπώνει την προοπτική οικονομικής ανάπτυξης και αφετέρου να διασφαλίζει την πλήρη ένταξη της παραλιακής ζώνης στις δραστηριότητες και την καθημερινή ζωή της πόλης.

6.2. Το θαλάσσιο μέτωπο της Αθήνας: Οι επεμβάσεις στο πάρκο Φλοίσβου

Όπως αναφέρεται στην ενιαία μελέτη προστασίας και ανάπτυξης δραστηριοτήτων αναψυχής, τουρισμού, πολιτισμού για την παραλιακή ζώνη από Φαληρικό όρμο μέχρι Αγία Μαρίνα Κρωπίας⁹ «Η Αθήνα ποτέ δεν ήταν παραθαλάσσια αν και η θάλασσα υπήρξε πάντα ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες της ιστορίας της, του τοπίου της ή του κλίματός της. Δεν είχε ποτέ αστικό θαλάσσιο μέτωπο όπως η Θεσσαλονίκη, ο Βόλος ή ακόμη και ο Πειραιάς. Μόνο σχετικά πρόσφατα έφτασε στην ακτή, έχοντας συγχρόνως καταλάβει το Λεκανοπέδιο και ξεχειλίζοντας έξω απ' αυτό. Η Αθήνα είναι σήμερα ένα συμπαγές αν και ποικιλόμορφο συγκρότημα που έχει ενοποιήσει όλους τους μέχρι

⁹ Η μελέτη που ανατέθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ είναι αναρτημένη στην ηλεκτρονική διεύθυνση <http://www.minenv.gr>

πρόσφατα αυτοτελείς οικισμούς του Λεκανοπεδίου. Το αστικό θαλάσσιο μέτωπό της είναι σήμερα η υποτεινούσα στο «τρίγωνο» που τις δυο άλλες πλευρές του σχηματίζουν οι ορεινοί όγκοι του Λεκανοπεδίου: Αιγάλεω-Πάρνηθα, Πεντέλη-Υμηττός. Πέρα από τις διαφοροποιήσεις της γεωμορφολογίας της ζώνης αυτής της ακτής, η ιστορική εξέλιξη των επιμέρους περιοχών διαφοροποιούν αυτή την «υποτεινούσα» σε τρεις μεγάλες ενότητες: Α) Λιμάνι και Πειραιϊκή Χερσόνησος, Β) Φαληρικός Όρμος, Γ) Υπόλοιπη Ακτή μέχρι Βουλιαγμένη.»

Η πρώτη ενότητα αποτελεί ένα αστικό θαλάσσιο μέτωπο με εντατικές λιμενοβιομηχανικές χρήσεις και αποτελεί το πρόσωπο της πόλης του Πειραιά στην θάλασσα. Στην Πειραιϊκή ενότητα εντοπίζονται τα τυπικά κοινά προβλήματα που αντιμετωπίζουν σήμερα πολλές παραθαλάσσιες πόλεις: αλλαγή του χαρακτήρα ή και μεταφορά των λιμενικών ζωνών, εγκατάλειψη μεγάλων βιομηχανικών-βιοτεχνικών εγκαταστάσεων παλαιότερων τεχνολογιών που συναρτώνται με τις λιμενικές εξυπηρετήσεις, αναζήτηση νέων δραστηριοτήτων που θα καταλάβουν τον απελευθερωμένο από τις παραδοσιακές λειτουργίες σημαντικό χώρο του θαλάσσιου μετώπου.

Η δεύτερη ενότητα στην περίπτωση της οποίας θα αναφερθούμε εκτενέστερα στην συνέχεια είναι το μεγάλο ζητούμενο: το αστικό θαλάσσιο μέτωπο της Αθήνας. Εδώ βρισκόμαστε αντιμέτωποι με τη μεγάλη ευθύνη «της δημιουργίας ενός αστικού θαλάσσιου μετώπου για την Αθήνα, πρώτη φορά στην ιστορία της».

Η τρίτη ενότητα ουσιαστικά αποτελεί ένα προαστιακό θαλάσσιο μέτωπο τα βασικά προβλήματα του οποίου συναρτώνται με τον περιαστικό χαρακτήρα του. Το ζητούμενο εδώ είναι η εξασφάλιση της λεπτής ισορροπίας μεταξύ της διατήρησης και πολλές φορές αποκατάστασης του πολύπλοκου φυσικού περιβάλλοντος της ακτής και της ανάπτυξης δραστηριοτήτων αναψυχής.

Παρά, το ότι τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας - που είναι το θέμα της παρούσας εργασίας- προσομοιάζουν περισσότερο με αυτά του Πειραιά, επιλέξαμε να αναφερθούμε ειδικότερα και εκτενέστερα στις επεμβάσεις στο θαλάσσιο μέτωπο της Αθήνας. Ο λόγος για αυτή την επιλογή ήταν η πρόθεση μας να αναδείξουμε μια πρόταση ανάπτυξης ήπιων παρεμβάσεων και έμφασης στο φυσικό

περιβάλλον, η οποία θα μπορούσε να έχει εφαρμογή σε σχετικά άθικτα κομμάτια του παράλιου μετώπου της Πάτρας όπως το έλος Αγιάς ή σε τμήμα της Ακτής Δημείων.

Οι επεμβάσεις στο θαλάσσιο μέτωπο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Αθήνας επικεντρώνονται στο παραλιακό πάρκο του Φλοίσβου το οποίο σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ και του ΟΡΣΑ (Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας) θα αποτελέσει τον κρίκο σύνδεσης της Αθήνας με την με τη θάλασσά της¹⁰. Το πάρκο Φλοίσβου προβάλλει με ιδιαίτερο δυναμισμό στο ίδιο το αστικό σκηνικό, καθώς παρεμβάλλεται ανάμεσα στην πόλη και στη θάλασσα ως βασικό στοιχείο του τόξου του Φαληρικού Όρμου. Το υπάρχον νομικό καθεστώς το χαρακτηρίζει ως περιοχή απόλυτης προστασίας.

Όπως αναφέρθηκε με διαδοχικές, κατά περίπτωση, επεκτάσεις το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας κατακυριεύσε όλο το διαθέσιμο χώρο μεταξύ του ορεινού όγκου του Υμηττού και της παραλίας του Σαρωνικού. Σε αυτή την πορεία ενσωμάτωσε και κάποιες μεγάλης έκτασης ειδικές χρήσεις όπως βιομηχανικές, τις εγκαταστάσεις της Πολεμικής Αεροπορίας στο Φαληρικό Δέλτα και το Αεροδρόμιο του Ελληνικού οι οποίες τελικά αποτέλεσαν ή έχουν σήμερα την προοπτική να αποτελέσουν σημαντικά αποθέματα γης (υπάρχει σχετικό Ερευνητικό Πρόγραμμα: «Ανάπτυξη του Αεροδρομίου του Ελληνικού» που ανέθεσε ο ΟΡΣΑ στο ΕΜΠ).

Κάτω όμως από την έλλειψη ενός συνεπούς εφαρμοσμένου γενικού σχεδιασμού και προγράμματος ανάπτυξης για την Πρωτεύουσα οι επεκτάσεις αυτές ήταν αναπότρεπτο να εξυπηρετήσουν μικροπρόθεσμες προοπτικές, να φθάσουν σε αντιπαλότητες και αυτοαναιρέσεις και τελικά να σωρεύσουν σημαντικά προβλήματα και δυσλειτουργίες στην παραλιακή ζώνη, απειλώντας πια σήμερα την ίδια την ύπαρξη του ευαίσθητου και μοναδικού αυτού φυσικού πόρου: της ακτής του Σαρωνικού.

Τα προβλήματα σήμερα, είναι εξαιρετικά οξυμμένα και αφορούν σε όλα τα επίπεδα που συνθέτουν το πολύπλοκο περιβάλλον της παραλίας: ασυμβίβαστες και εντατικές χρήσεις, προβληματική πρόσβαση και κυκλοφορία, καταστροφή του φυσικού και αισθητικού τοπίου, απουσία αποτελεσματικής διαχείρισης, καταστρατήγηση του βασικού

¹⁰ «Φαληρικός Όρμος: Σχέδιο Πλαίσιο» Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ), Τομέας Ειδικών Μελετών, Ιούλιος 1989

δημόσιου, ανοιχτού χαρακτήρα της ζώνης κ.τ.λ. Κάποια από τα προβλήματα εμφανίζονται μη αναστρέψιμα, είτε απαιτούν ριζικές αλλαγές στο συνολικό σχεδιασμό του Λεκανοπεδίου όπως π.χ. η κυκλοφοριακή υποβάθμιση της σημασίας του παραλιακού άξονα της Λεωφόρου Ποσειδώνος. Τα σημαντικά οικονομικά συμφέροντα που διακυβεύονται στη ζώνη αποτελούν την σημαντικότερη απειλή για να μακροπρόθεσμο σχεδιασμό.

Ωστόσο, όπως εκτιμά και η έρευνα του Ε.Μ.Π.¹¹, εμφανίζεται μια δυναμική πολυμορφία που δεν έχει ακόμη καταστρέψει τη γενική αίσθηση μιας ενότητας στην ποικιλία. Η διάσωση σημαντικού τμήματος της ακτής αυτής δεν αποτελεί τυχαίο γεγονός. Σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στο γεγονός ότι από τα τέλη της δεκαετίας του '50 ο ΕΟΤ ανέπτυξε σημαντική δραστηριότητα στη ζώνη αυτή, ουσιαστικά ως μοναδικός φορέας διαχείρισης της έκτασης. Ήταν ένα φιλόδοξο πρόγραμμα ανάπτυξης όπου ο δημόσιος τομέας συνείσφερε μόνο το 58% των πόρων ενώ το υπόλοιπο 42% της χρηματοδότησης προήλθε από ιδιωτική πρωτοβουλία. Το πρόγραμμα αυτό βασίστηκε στη σχετική μελέτη του Γραφείου Δοξιάδη: «Πρόγραμμα και Σχέδιο Αναπτύξεως Ακτής Σαρωνικού» 1959, που αφορούσε την περιοχή από Πειραιϊκής (συμπεριλαμβανομένης τότε) μέχρι και Βάρκιζας. Πολλές προτάσεις της μελέτης αυτής υλοποιήθηκαν ή έγιναν αφορμή για νέες τροποποιητικές προτάσεις κατευθύνοντας τη συνολική ανάπτυξη αποδεικνύοντας την εφικτότητα και χρησιμότητα μακροπρόθεσμου σχεδιασμού. Στην πιο πρόσφατη περίοδο όμως οι προσπάθειες για την αναβάθμιση του θαλασσιού μετώπου της Αθήνας επικεντρώθηκαν στο πάρκο του Φλοίσβου.

Το πάρκο του Φλοίσβου δημιουργήθηκε από τις επιχωματώσεις και προσχώσεις που έγιναν στη δεκαετία του '70, στην ανάγκη να διαμορφωθεί η μαρίνα του σημερινού Φλοίσβου. Πήρε το όνομά του από το παρακείμενο πάρκο, που με τη σειρά του έχει ονομαστεί από το γειτονικό κέντρο διασκέδασης «Φλοίσβος». Η συνολική έκταση του πάρκου είναι 144.456 τ.μ.

Το πάρκο Φλοίσβου υπήρξε για περίπου δύο δεκαετίες ένας χώρος με πυκνή βλάστηση και χαρακτηριστική ετήσια ποώδη πανίδα, που αγαπούσαν ιδιαίτερα οι Φαληριώτες. Όμως, σταδιακά εγκαταλείφθηκε. Η πανίδα άρχισε να καταστρέφεται τόσο

¹¹ «Διερεύνηση Μεθόδου Διαχείρισης Προστασίας και Ανάδειξης Παράκτιων Μητροπολιτικών Περιοχών με Εντατική χρήση» ΕΜΠ Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Δεκέμβριος 1994.

από φυσική αιτία όσο και από ανθρωπογενή επίδραση. Στο εσωτερικό του πάρκου υπήρχε το αναψυκτήριο Sea Park, το οποίο παράνομα λειτουργούσε και ως νυχτερινό κέντρο με επεκτάσεις και με πρόχειρες κατασκευές. Επιπλέον, εγκαταστάθηκαν στο πάρκο ατσίγγανοι και άστεγοι. Οι εξελίξεις αυτές αλλοίωναν το χαρακτήρα του πάρκου και υπονόμειναν την αίσθηση ασφάλειας, με αποτέλεσμα την σταδιακή μείωση της επισκεψιμότητας.

Μια νέα περίοδος για το πάρκο εγκαινιάζεται το 2002, με τη δημιουργία και λειτουργία του κινηματογράφου Cine Φλοίσβος, που αποτέλεσε ένα νέο πόλο προσέλκυσης επισκεπτών. Επιπλέον, ο χώρος καθαρίστηκε και περιποιήθηκε. Ωστόσο, έγιναν και αρκετές υλοτομίες και απομακρύνθηκαν είδη που θα μπορούσαν να είχαν διατηρηθεί. Τέλος, χάθηκε η πράσινη χαμηλή βλάστηση που την άνοιξη γινόταν χρωματιστή με τα χαμομήλια και τις παπαρούνες.

Η διοίκηση και διαχείριση του πάρκου Φλοίσβου, που μέχρι την 26η Ιουνίου 2006 ήταν αρμοδιότητα της Εταιρείας Τουριστικής Ανάπτυξης Α.Ε. -ΕΤΑ ΑΕ. (Ανώνυμος Εταιρεία Διοίκησης και Διαχείρισης Περιουσίας ΕΟΤ), παραχωρήθηκε στο Δήμο Παλαιού Φαλήρου. Σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης σκοπός της παραχώρησης ήταν:

- *Η ανάπτυξη του Πάρκου Φλοίσβου και η ανάδειξή του σε αστικό πνεύμονα πρασίνου, ο οποίος θα συμβάλλει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Παλαιού Φαλήρου και της ευρύτερης περιοχής,*
- *Η συντονισμένη ανάπτυξη της παραλιακής ζώνης του Δήμου Παλαιού Φαλήρου και ιδιαίτερα των ιστορικών παραλιών «Λουτρά Μπάτη» και «Εδέμ»,*
- *Η αναβάθμιση και ο εμπλουτισμός των προσφερομένων υπηρεσιών υπαίθριας αναψυχής καθώς και η ανάπτυξη υπηρεσιών που θα εξυπηρετούν ψυχαγωγικούς και πολιτιστικούς σκοπούς στην παραλιακή ζώνη.*

Πράγματι ο Δήμος προχώρησε σε μια ήπια παρέμβαση στο πάρκο με έμφαση στο πράσινο το οποίο έχει «πρωταγωνιστικό ρόλο, αποτελώντας στοιχείο και τόπο πειραματισμού και έκφρασης μορφών, διατήρησης και φύλαξης της μνήμης, υπογράμμισης πρωταρχικών στοιχείων και ιστορίας της ευρύτερης εδαφικής περιοχής».

Το 2008 κατασκευάστηκε νέα παιδική χαρά, έκτασης 13.000 στρεμμάτων, η οποία λειτουργεί ως υπερτοπικός πόλος έλξης. Ωστόσο, ο χώρος δέχεται και έντονη αρνητική

κριτική, κυρίως για την παρωχημένη αισθητική των πλαστικών παιχνιδιών. Το πάρκο του Φλοίσβου έχει φυτευτεί με μεγάλο ποσοστό υψηλής βλάστησης αρμονικά προσαρμοσμένης στις περιοριστικές κλιματιστικές συνθήκες της παραθαλάσσιας περιοχής. Οι θαμνώδεις συστάδες παρουσιάζουν εντυπωσιακά σύνολα σε μέγεθος και ευρωστία. Πρώτο μέτωπο προς τη θάλασσα είναι συστάδες από Αλμυρίκια, μέτριας μέχρι πολύ πυκνής φύτευσης. Αποτελούν φυσικό φράχτη στην ισχυρή επίδραση της θάλασσας και έχουν το ρόλο του κυματοθραύστη για την υπόλοιπη βλάστηση στην υπό μελέτη περιοχή. Σήμερα, το πάρκο είναι και πάλι ασφαλές και βρίσκεται σε ικανοποιητική κατάσταση όντας υπό τη φροντίδα της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Πρασίνου του Δήμου Π. Φαλήρου.

Εντός του πάρκου σήμερα οι μοναδικές κτιριακές εγκαταστάσεις που υπάρχουν είναι το αναψυκτήριο του πάρκου, (στην θέση που παλιότερα λειτουργούσε το κέντρο Sea Park) και το κτίριο του θερινού κινηματογράφου «Cine Φλοίσβος». Στο χώρο περιλαμβάνεται και η έκταση που έχει παραχωρηθεί για τη λειτουργία αφετηρίας λεοφορείων του ΟΑΣΑ.

6.3. Το θαλάσσιο μέτωπο του Βόλου: Η μελέτη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Η πόλη του Βόλου βρίσκεται στο κέντρο της Ελλάδας, σε ίση σχεδόν απόσταση από τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη.

«Χτισμένη στο μυχό του Παγασητικού Κόλπου, στους πρόποδες του Πηλίου, είναι η μοναδική διέξοδος προς τη θάλασσα της μεγαλύτερης γεωργικής περιφέρειας της χώρας, της Θεσσαλίας. Το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου με πληθυσμό 120.000 κατοίκους περιλαμβάνει κατά σειρά μεγέθους το Δήμο Βόλου με 80.000 κατοίκους, το Δήμο Νέας Ιωνίας, το Δήμο Ιωλκού και μικρότερες περιφερειακές κοινότητες.

Αξιοποιώντας τη βιοτεχνική τεχνογνωσία του Πηλίου, το εργατικό δυναμικό της Θεσσαλίας και επενδύσεις απ' τα μεγάλα κέντρα του Ελληνισμού, εξελίχθηκε σε σπουδαίο βιοτεχνικό και βιομηχανικό κέντρο, και στο τρίτο κατά σειρά μεγέθους λιμάνι

της χώρας. Η οικονομία της πόλης στηρίζεται στη βιομηχανία, το εμπόριο, τη βιοτεχνία, τις υπηρεσίες και τον τουρισμό. Ο Βόλος σήμερα, διαθέτει ένα σύγχρονο πανεπιστήμιο, ζωντανή καλλιτεχνική και πνευματική ζωή και πολλαπλότητα ψυχαγωγίας.»¹²

Η παραλία του Βόλου συγκεντρώνει ωραία παλιά και νέα κτίρια, προσφέρει τη δυνατότητα ενός περιπάτου και οδηγεί από το εμπορικό τμήμα του λιμανιού ως τους ανατολικούς κολπίσκους της πόλης.

Η παραλία του Αναύρου αποτέλεσε την πρώτη οργανωμένη πλαζ του Βόλου. Στη δεκαετία του 1980, η δημοτική αρχή του Βόλου προχώρησε στον εξωραϊσμό του εκτεταμένου παραλιακού μετώπου της πόλης που απλωνόταν μετά το Ναό του Αγίου Κωνσταντίνου. Δημιουργήθηκαν πεζόδρομοι για περίπατο και πλατείες για στάση και αναψυχή. Στην παραλία υπάρχει το πάρκο Αναύρου, απέναντι από το Μουσείο, αντιπροσωπευτικά δείγματα μοντέρνας γλυπτικής, καθώς επίσης και απομεινάρια της παλαιολιθικής εποχής¹³.

Επιδίωξη των επεμβάσεων ήταν η δημιουργία ανοικτών χώρων χωρίς προκαθορισμένη χρήση, ώστε να προσφέρονται για πολλαπλές δράσεις – η πεμπτουσία της έννοιας της πλατείας. Στους χώρους αυτούς έχουν κατά καιρούς πραγματοποιηθεί μουσικές εκδηλώσεις, εργαστήρια και έκθεση γλυπτικής, ειδικά εργαστήρια αρχαιολογίας, ακόμα και δημόσιες συζητήσεις.

Όμως, οι επεμβάσεις αυτές δεν ξέφυγαν από την αποσπασματική θεώρηση της πόλης και του χώρου που χαρακτηρίζει τις περισσότερες τέτοιες προσπάθειες στην Ελλάδα.

Σήμερα, ο Δήμος Βόλου επιχειρεί μια τελείως νέα προσέγγιση στην διαχείριση των 16χλμ θαλασσιού μετώπου της πόλης, αναθέτοντας μια φιλόδοξη μελέτη στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, η οποία ολοκληρώθηκε σχετικά πρόσφατα. Η μελέτη αφορά σε αλλαγή της όψης της συνολικής εικόνας της πόλης και αποβλέπει σε ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό μοντέλο. Ουσιαστικά, οι προτάσεις του Πανεπιστημίου, αποσκοπούν σε έναν συνολικό μετασχηματισμό της πόλης. Ωστόσο, τα έργα που προτείνονται από την μελέτη

¹² Πληροφορίες από την ιστοσελίδα: <http://www.i-politismos.gr/volos.html>

¹³ <http://www.i-politismos.gr>

έχουν ιδιαίτερα υψηλό κόστος κάτι που τα καθιστά αμφίβολη την υλοποίησή τους σε ορίζοντα 20ετίας¹⁴.

Όπως αναφέρεται και στο Ρυθμιστικό Σχέδιο του Βόλου¹⁵ νευραλγικό σημείο ανάπτυξης είναι το λιμάνι και η περιοχή των Σιλό. Τα έργα που προτείνονται έχουν στόχο την ανάπτυξη της πόλης μέσα από τον τριτογενή τομέα, σε συνδυασμό με τα τοπογραφικά χαρακτηριστικά του Βόλου και τις περιβαλλοντικές ποιότητες. Τα προτεινόμενα έργα επικεντρώνονται στην αποκατάσταση της συνέχειας του παραλιακού μετώπου, και προβλέπουν ελαφρές θαλάσσιες συγκοινωνίες, ποδηλατοδρόμους, δεντροφυτεμένους πεζοδρόμους και τραμ.

Η πρόταση που έχει εκπονηθεί προδιαγράφει τις προϋποθέσεις που θα επιτρέψουν στον Οργανισμό Λιμένος να μπει σε μια άλλη λογική ανάπτυξης της λιμενικής ζώνης, βασισμένης σε αστικές χρήσεις, εντός της λιμενικής περιοχής.

Βασικό ζητούμενο της μελέτης ήταν να αναζητηθούν τρόποι βελτίωσης της προσβασιμότητας του παραλιακού μετώπου και ενδυνάμωσης των παραλιακών περιοχών, χωρίς να αίρεται η δικαιοδοσία του λιμανιού. Για το λόγο αυτό προτάθηκε μια συνολική άρθρωση διασυνδέσεων και επιλέχθηκε η δημιουργία πέντε γεφυρών σε συγκεκριμένα σημεία. Η πρώτη ονομάζεται «γέφυρα γραμμής Ανατολής» στην περιοχή Πευκάκια-Μπουρμπουλήθρα. Στόχος είναι η ενιαία αντιμετώπιση του αρχαιολογικού πάρκου και η ενοποίηση του βιότοπου. Η δεύτερη είναι η πεζογέφυρα του Ξηριά. Η γέφυρα αυτή θα συνδέσει την περιοχή όπου θα κατασκευαστεί ναυτικό μουσείο με το μυθολογικό πάρκο και τον βιότοπο. Στη γέφυρα μπορούν να εγκατασταθούν εκδοτήρια εισιτηρίων, ενημερωτικό περίπτερο και πωλητήριο. Προτείνεται επίσης η γέφυρα του Αναύρου. Είναι τοποθετημένη στο ύψος της γέφυρας του τραίνου Βόλου-Μηλεών και ολοκληρώνει τη δυνατότητα παραλιακού περιπάτου στο Βόλο προς ανατολάς. Ως μείζονος σημασίας εκτιμάται η προτεινόμενη γέφυρα της Γορίτσας. Η γεφύρωση της ακτογραμμής στο ύψος των χειμερινών κολυμβητών με τον όγκο της Γορίτσας μπορεί να ενεργοποιήσει το λόφο ως δασικό πάρκο και ως αρχαιολογικό χώρο. Βασικό στοιχείο θα

¹⁴ Πληροφορίες από το άρθρο «Κέντρο ανάπτυξης το λιμάνι και τα Σιλό» της Κατερίνας Λαμπρονίκου δημοσιευμένο στο Νέο Τύπο ([www. neostypos.gr](http://www.neostypos.gr))

¹⁵ Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασία Περιβάλλοντος Οικιστικού Συγκροτήματος Βόλου 2009. Το πλήρες κείμενο είναι διαθέσιμο στην διεύθυνση <http://www.volos.city.gr/Documents/>

είναι ο ανελκυστήρας που θα μεταφέρει τους περιπατητές πάνω από το δρόμο και στο ύψος του αρχαιολογικού χώρου,. Ταυτόχρονα θα λειτουργεί ως πύλη από την πόλη στο Πήλιο.

Ραχοκοκαλιά του παραλιακού μετώπου στη πρόταση θα αποτελέσει ένας συνεχής ποδηλατόδρομος 16 χιλιομέτρων. Έτσι γίνεται δυνατή η συνεχής διάσχιση της ακτογραμμής, πεζή ή με ποδήλατο.

Μια δεύτερη σημαντική κίνηση προς την κατεύθυνση της βελτίωσης της προσβασιμότητας είναι η πρόταση για δημιουργία γραμμής τραμ που θα διασύνδεει όλη την έκταση του παραλιακού μετώπου. Η γραμμή της παραλιακής θα συνδέεται με τις υπόλοιπες γραμμές του υπό μελέτη δικτύου τραμ και σε βασικά σημεία θα συνδέεται με τα αλλά μέσα των δημόσιων συγκοινωνιών και την προτεινόμενη θαλάσσια διασύνδεση.

Η μελέτη προτείνει ένα δίκτυο θαλάσσιων σταθμών που θα συνδέονται με μετεπιβίβαση στο τραμ ή τα αστικά λεωφορεία και θα σημάνουν σχεδιασμό νέων ελαφρών κατασκευών-προβλητών. Προτεινόμενοι θαλάσσιοι σταθμοί είναι ο Σωρός, τα Πευκάκια, οι Αλυκές, η Μπουρμπουλήθρα, η προβλήτα Σιλό, το Λιμεναρχείο, ο Αγ. Κωνσταντίνος, το Ιστιοπλοϊκό Κέντρο Αναύρου.

Το κτιριολογικό πρόγραμμα της μελέτης προτείνει δημιουργία θαλάσσιου κέντρου Αλυκών στις εγκαταστάσεις του ΕΟΤ, αναστύλωση του ανακτόρου της αρχαίας Δημητριάδας, κατασκευή πάρκου Αργούς σε συνδυασμό με ναυτικό μουσείο, δημιουργία ξενοδοχείου στις εγκαταστάσεις των Σιλό, πολυδύναμο κτίριο στάθμευσης στο λιμάνι, υπόσκαφο κτήριο στάθμευσης στο λατομείο της Γορίτσας, ανοιχτό αρχιτεκτονικό μουσείο στον Αναυρο και συγκεκριμένα στο πάρκο του Αγίου Κωνσταντίνου.

Από το λόφο της Γορίτσας μέχρι το Σωρό εντοπίζονται 4 ποτάμια. Οι χώροι κατά μήκος των ποταμών έχουν τη δυνατότητα να συγκροτήσουν γραμμικά πάρκα. Η ζώνη ανάμεσα στον Τσαλαπάτα και τις εκβολές μπορεί να αντιμετωπιστεί πιλοτικά ως αναπτυξιακή περιοχή, όπου εκτός της δημιουργίας του γραμμικού πάρκου μπορούν να πριμοδοτηθούν εγκαταστάσεις μικτών χρήσεων, πολιτισμού, αναψυχής και εμπορίου. Αυτό θα επιτευχθεί με την διευκόλυνση της πρόσβασης του κοινού μέσω του ανοίγματος νέων διόδων που θα αυξήσουν την προσβασιμότητα από τα Παλιά και θα συνδεθούν με δίκτυο ποδηλατοδρόμων.

Κομβική περιοχή στην μελέτη του παραλιακού μετώπου είναι αυτή που περιλαμβάνει την προβλήτα Σιλό, τον σιδηροδρομικό σταθμό του ΟΣΕ, την πλατεία δημαρχείου και την μαρίνα του λιμανιού. Η περιοχή έχει ονομαστεί Κοσμοδρόμιο για να αποτυπωθεί η αξία της. Η ιδέα που περιγράφεται είναι να γίνουν εκεί μετασχηματισμοί στις συγκοινωνιακές υποδομές. Στο λιμάνι του Βόλου η υπόθεση εργασίας προβλέπει την μερική η ολική μετεγκατάσταση των χρήσεων του εμπορικού λιμένος δυτικά, προς την προβλήτα κοντέινερς. Η προβλήτα θα μπορεί να παραλάβει τον λιμενικό σταθμό των κρουαζιερόπλοιων για να απελευθερωθεί επιφάνεια 110.000 τετραγωνικών και να μετατραπεί σε επιφάνεια αστικών χρήσεων. Θα ενοποιηθεί η βόρεια με τη νότια περιοχή των Παλαιών και θα συγκεντρωθούν τα δίκτυα μαζικής μεταφοράς σε έναν κόμβο. Η μελέτη προτείνει επίσης την υπογειοποίηση της οδού Λαμπράκη καθ' όλο το μήκος της για την ενοποίηση των Παλαιών και για να καταστεί δυνατή η ενεργοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής από τον σταθμό του ΟΣΕ προς την προβλήτα σιλό.

Στη στάθμη του εδάφους προβλέπεται η διοχέτευση της γραμμής του τραμ, παράλληλα με την υπογειοποιημένη οδό. Η μελέτη περιλαμβάνει και την εγκατάσταση του τερματικού σταθμού του ΟΣΕ και των ΚΤΕΛ στην προβλήτα Σιλό. Στην προβλήτα Σιλό προβλέπει και την δημιουργία σταθμού Υδροαρομεταφοράς, ενώ η εγκατάσταση του Σιλό θα μετατραπεί σε ξενοδοχειακή μονάδα. Προτείνεται επίσης δημιουργία νέου δημαρχείου στην περιοχή Σιλό-Ιχθυαγοράς, κατεδάφιση των κτιρίων του παλιού Τελωνείου, επέκταση και αναβάθμιση της μαρίνας.

Το μακροπρόθεσμο πλάνο της μελέτης προβλέπει στην περιοχή του Σιλό την δημιουργία ενός πολυλειτουργικού εμπορικού κέντρου κατοικίας και ξενοδοχειακής μονάδας. «Βόλος, ιστορία και θαλάσσια ζωή» ονομάζεται ο πυρήνας που προτείνεται να δημιουργηθεί και περιλαμβάνει το θεματικό πάρκο της Αργούς, τα παλιά Σφαγεία, την Ιχθυόσκαλα, την οικία Χριστόπουλου, τον σύλλογο αλιέων, στο σύγχρονο και το αρχαίο λιμάνι, την αρχαία πόλη και το καρνάγιο.

Επίσης προτείνεται η δημιουργία ναυτικού μουσείου στην περιοχή της Μπουρμπουλήθρας, ενώ οι μελετητές εκπόνησαν και ένα σχέδιο κτιριολογικού προγράμματος για την δημιουργία του.

ΜΕΡΟΣ Β΄
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

7. ΠΑΤΡΑ: Η ΠΟΛΗ

Η σημερινή ταυτότητα του χώρου, αλλά και η εν δυνάμει εξέλιξη της, έχουν οριστεί διαχρονικά από τη γεωγραφική θέση της πόλης, την ιστορία της, τον παραγωγικό της ρόλο στην ευρύτερη περιοχή, καθώς και από τις επιλογές της επίσημης πολιτείας.

Προκειμένου να διαφανούν οι δυνατότητες και οι περιορισμοί για την μελλοντική ανάπτυξη της πόλης, θεωρήσαμε σημαντικό να αναφέρουμε σφαιρικά κάποια στοιχεία για την θέση και την εικόνα της σημερινή πόλης. Έτσι, σε αυτή την ενότητα περιγράφουμε συνοπτικά την ιστορία της Πάτρας, την θέση της στο περιφερειακό δίκτυο, την οικονομία της, τις πληθυσμιακές τάσεις, την γενική πολεοδομική οργάνωση της πόλης και τέλος παραθέτουμε κάποια στοιχεία για το σύγχρονο πολιτιστικό της περιβάλλον.

7.1. Ιστορικά στοιχεία¹⁶

Η ίδρυση της πόλης εντοπίζεται στα βάθη της αρχαιοελληνικής εποχής με τον ερχομό του Σπαρτιάτη Πατρέα, γιο του Πρευγένου γύρω στο 1082 π.Χ. που ιστορικές πηγές αλλά και ο μύθος της πόλης αναφέρουν σαν ιδρυτή της πόλης.

Η λοφώδης έξαρση του κάστρου, που σήμερα αποκαλείται «παλιά πόλη», και ο παράλιος χώρος, γύρω από την θέση που αναπτύχθηκε το λιμάνι, αποτέλεσαν το δίπολο της οικιστικής ανάπτυξης της Πάτρας σε όλη την ιστορία της.

Την εποχή της Αχαϊκής Συμπολιτείας η Πάτρα αναφέρεται, ήδη, σαν σημαντική πόλη. Με την ανάδυση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας θα έρθει και η χρυσή εποχή Πάτρας. Το λιμάνι της, απουσία του Ισθμού της Κορίνθου, γίνεται η πύλη της Ρώμης προς την Αθήνα και την υπόλοιπη Ελλάδα και έτσι, εξελίσσεται σε εμπορικό και

¹⁶ Πηγές:

-Κώστας Α. Κοκκοβίκας, “1828 – 1945 Η Πάτρα και το Λιμάνι της”, Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., Β΄ Έκδοση, Πάτρα, 2002 &

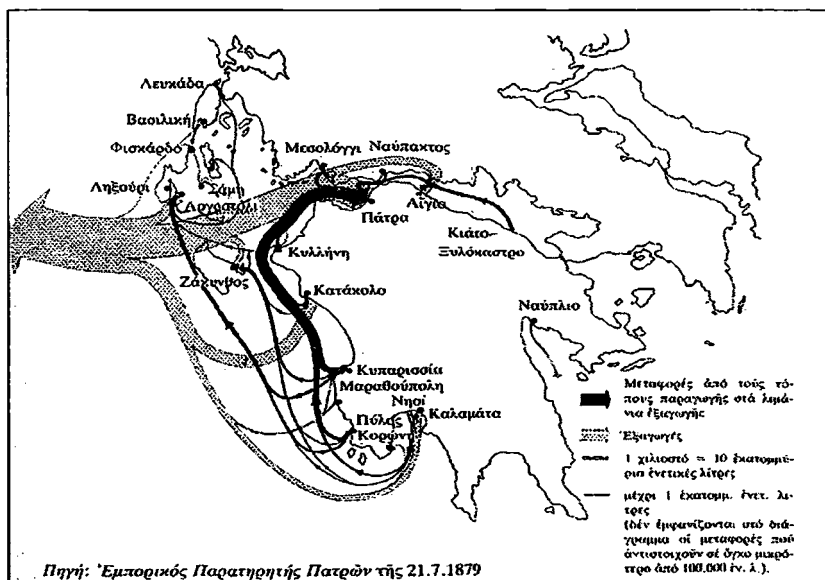
- Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830 – 1880, Μαρία Συναρέλλη, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989

- Ιστοσελίδα Δήμου Πατρέων (<http://www.patras.gr/el/c1/index-c1.asp>)

στρατιωτικό κέντρο. Τον 2ο μ.Χ. αιώνα, η πόλη ακμάζει, βασιζόμενη στην ανθούσα βιοτεχνία μεταξωτών και υφαντών και το εμπόριό τους.

Μετά το τον 12ο μ.Χ. αιώνα, τα προβλήματα πειρατείας στις θαλάσσιες μεταφορές και οι διαδοχικές εισβολές από Φράγκους, Βενετσιάνους και Τούρκους, αποδυναμώνουν την πόλη οικονομικά και πληθυσμιακά. Η Πάτρα, στα υστεροβυζαντινά χρόνια, όπως και πολλές αντίστοιχες πόλεις-λιμάνια, περιορίζεται ψηλά, γύρω από την ακρόπολη, και χάνει την λάμψη και την σημασία της. Μέχρι και το 1829, η πόλη της Πάτρας συνεχίζει να αναπτύσσεται μακριά από την θάλασσα. Η μόνη επαφή της πόλης με την θάλασσα παραμένει το λιμάνι της, που ονομάζεται Ντουάνα και συνδέεται με την πόλη μέσω της Magna Ruga.

Η επανάσταση του 1821, αφήνει την Πάτρα καταστραμμένη από πυρκαγιά και πλήρως αποδιοργανωμένη κοινωνικά και οικονομικά. Η ανοικοδόμηση της πόλης αρχίζει όμως σύντομα, αμέσως μετά τη σύσταση του ελληνικού κράτους, και μάλιστα στην βάση πολεοδομικού σχεδίου. Πρόκειται, για το σχέδιο, που συντάχθηκε το 1829 από τον Σταμάτη Βούλγαρη με εντολή του Καποδιστρία, το οποίο αποτελεί το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο του Νέου Ελληνικού Κράτους και ένα έξοχο δείγμα πολεοδομικής αρτιότητας. Με το σχέδιο αυτό πολεοδομείται από την αρχή η παλιά πόλη καθώς και το αριαοδομημένο έως τότε παράλιο τμήμα. Η πόλη σύντομα απλώνεται προς την θάλασσα και το κέντρο βάρους της σταδιακά μετατοπίζεται στο παράλιο τμήμα της.



Εικόνα. 2: Οι θαλάσσιοι δρόμοι της σταφίδας, 1879

Πηγή: Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830 – 1880, Μαρία Συναρέλλη, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989.

Τα χρόνια που ακολουθούν η πόλη ακμάζει. Το εμπόριο στην Πάτρα γίνεται συνώνυμο της λέξης σταφίδα. Η καταστροφή των αμπελώνων του γαλλικού νότου το διάστημα 1872 – 92 άνοιξε μια τεράστια αγορά για την ελληνική σταφίδα, καθιστώντας την Πάτρα το πρώτο εξαγωγικό λιμάνι της χώρας. Το 1888 αρχίζει να λειτουργεί η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας-Κυπαρισσίας που διασχίζει την Πάτρα σε επαφή με το λιμάνι και την παραλία της. Η κίνηση της σταφίδας εκτινάσσει την πατρινή οικονομία και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα φορολογικά έσοδα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους. Η “belle epoque” της Πάτρας αποτυπώνεται και στα κτίρια της πόλης, που όπως και η πολιτιστική της ζωή, είναι έντονα επηρεασμένα από την διεθνή κοινωνία¹⁷.

Με τη σταδιακή ανάπτυξη του Πειραιά, όμως, η κίνηση του λιμανιού της Πάτρας άρχισε να μειώνεται. Η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου το 1893, συνδέει το Αιγαίο με το Ιόνιο πέλαγος καταργώντας τον περίπλου της Πελοποννήσου και επιφέρει έτσι μια ακόμα αναδιανομή της ναυτικής κίνησης υπέρ του Πειραιά. Παράλληλα τα γαλλικά αμπέλια αρχίζουν να παράγουν και πάλι σταφίδα και η τιμή της ελληνικής σταφίδας καταβαραθρώνεται οδηγώντας σε πτωχεύσεις τους μεγαλύτερους εμπορικούς οίκους της Πάτρας, δημιουργώντας παράλληλα στρατιές ανέργων. Η οικονομία της πόλης αναδιοργανώνεται μια ακόμα φορά στρεφόμενη προς την βιομηχανία του οινοπνεύματος και την υφαντουργία μαστιζόμενη όμως από την ανεργία και την ύφεση που άφησε πίσω της η πτώση του σταφιδεμπορίου.

Το 1874, ξεκινά η σύνδεση του λιμένα της Πάτρας με την Νέα Υόρκη. Αν τον προηγούμενο αιώνα η Πάτρα ήταν το λιμάνι της σταφίδας η αυγή του 20ου αιώνα βρίσκει την Πάτρα λιμάνι ξενιτεμού. Υπερωκεάνια πλοία μεταφέρουν χιλιάδες μεταναστών.

Παράλληλα, η πόλη αρχίζει να προσελκύει κάποια μεταποιητική δραστηριότητα. Μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο η πόλη έχει μια γρήγορη ανάπτυξη στηριζόμενη στην βιομηχανία και στην βιοτεχνία. Η Πάτρα, συνεπικουρούμενη από τη λειτουργία του λιμένα, ήδη την δεκαετία του '50, έχει γίνει βιομηχανικό κέντρο εθνικής σημασίας. Μονάδες οινοποιίας, κλωστοϋφαντουργίας, χαρτοποιίας, ζυθοποιίας και βυρσοδεψίας,

¹⁷ Σήμερα, από αυτή την εποχή διατηρούνται λίγα μόνο έργα αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, όπως το Δημοτικό Θέατρο, το Δημοτικό Νοσοκομείο, αστικά σπίτια στο κέντρο, επαύλεις στις παρυφές της πόλης και κάποια βιομηχανικά κτίρια όπως εργοστάσια συσκευασίας και αποθήκες στη λιμενική ζώνη, που σήμερα εξυπηρετούν άλλες χρήσεις.

αναπτύσσονται γραμμικά κοντά στην θάλασσα στις παρυφές της πόλης (κυρίως στην ευρύτερη περιοχή της Ακτής Δυμαίων). Η νέα οικονομική δυναμικότητα αποτυπώνεται και στην εκρηκτική δημογραφική εξέλιξη της πόλης. Από το 1971-1991 η Πάτρα παρουσιάζει την υψηλότερη ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού σε εθνικό επίπεδο (41% έναντι 29.4% της Αθήνας και 20.5% της Θεσσαλονίκης.)

Οι εξελίξεις, όμως, στην διεθνή αγορά εργασίας και προϊόντων οδήγησαν την Πάτρα όπως και πολλά αλλά βιομηχανικά κέντρα του προηγούμενου αιώνα σε οικονομική παρακμή. Η σταδιακή πτώση του μεταποιητικού τομέα κατέληξε στην πλήρη αποβιομηχάνισή της την δεκαετία του '90 και αποτέλεσε ένα τεράστιο πλήγμα για την πόλη οικονομικό και κοινωνικό.



ΜΕΤΑΝΑΣΤΑΙ ΠΡΟΣΟΧΗ
ΝΕΑ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ
ΠΑΤΡΩΝ-ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ
Με την υπερωκεάνειον Έταιρίαν ΦΡΑΝΣ-ΛΑΪΝ
 Μέσω Πατρών—Με κασάλας—Ευρωπαϊκώς Ευρώ και έπειθεν μετα-
 επιτημον διακλόν του Ωκεανού εις Νέαν Υόρκην. Τα υπερωκεάνεια της
 Φρανς—Λαΐν είτε γνωστα εις τους ταξιδιώτας δια την ταχύτητα, το μέγεθος,
 την πολυτέλειαν και την άριστον τροφήν.
 Δι' άναχωρήσεις τακτικά και ημερησίως έτι καθυστερήσεις και καραντίνας,
 έπειτην έβδομαδα και εκ Πατρών και εκ Ευρώ.
 Τιμή εισιτηρίου τρίτης θέσεως Πελαχ. 260.
 Διά περισσώτερας πληροφορίας γράψατε και θα σάς αποκρίσωμεν άμέσως.
 Γενικοί άντιπρόσωποι
ΓΕΩΡ. ΛΑΜΠΡΥΝΙΔΗΣ & Σα
 Όδου Αγίου Ανδρέου αριθ. 39—ΠΑΤΡΑΣ

«SOCIETA PUGLIA»
 Τακτική έβδομαδιαία Γραμμή δι'
 επίδοτας και έμπορευματα. Πατρών,
 Βρενδονίου, Μάρης και τανάπαλιν.
 Άναχωρήσεις εκ Πατρών εκάστην
 Κυριακήν Μεσημβριαν. Άφίξεις εκά-
 στην Πέμπτην πρωίαν.
 Λεχόμεθα επίσης έμπορεύματα δι'
 Βενετίαν, Τεργέστην, Φιοόμπε και
 λοιπούς λιμένας Δαλματίας και Άλ-
 βανίας. (Έκ του Πρακτορείου)

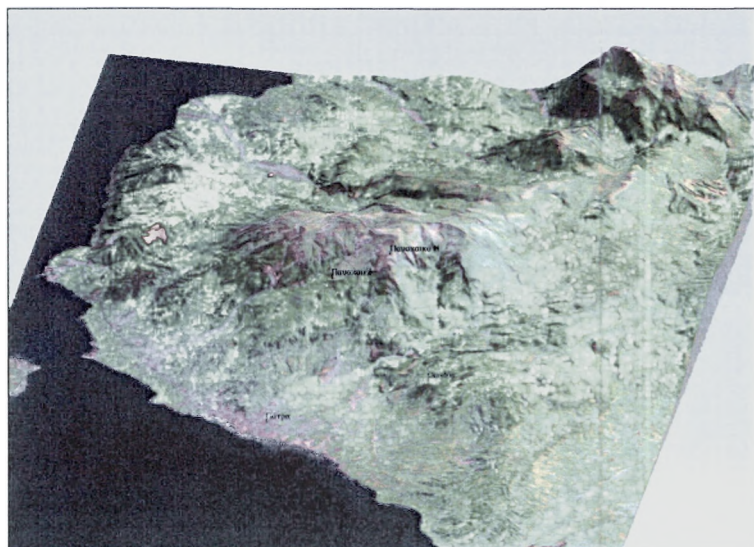
Εικόνα 3: Διαφημιστικές καταχωρίσεις για την γραμμή Πάτρα-Νέα Υόρκη σε εφημερίδες της εποχής

Πηγή: 1828 – 1945 Η Πάτρα και το Λιμάνι της, Κώστας Α. Κοκκοβίκας, Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., Β΄ Έκδοση, Πάτρα, Οκτώβριος 2002

7.2. Φυσικογεωγραφικά στοιχεία¹⁸

Η Πάτρα βρίσκεται στην βορειοδυτική Πελοπόννησο (38⁰15' βόρειο πλάτος και 21⁰44' ανατολικό μήκος). Από την Αθήνα απέχει 220 χλμ. Διοικητικά -και σε μεγάλο βαθμό και λειτουργικά- ανήκει στην περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδος.

Η πόλη είναι χτισμένη στην πεδινή παραθαλάσσια περιοχή που περιστοιχίζεται από τα ορεινά συγκροτήματα του Ερύμανθου και του Παναχαϊκού. Η μορφολογία στο πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας είναι από πεδινή έως λοφώδης (με κλίσεις, μέχρι και 25% στους λόφους του Φρουρίου, του Δασυλλίου και στην Άνω πόλη). Η ευρύτερη περιοχή είναι έντονα σεισμογενής¹⁹ και μάλιστα κάποια ρήγματα διασχίζουν ιδιαίτερα



Εικόνα 4: Αεροφωτογραφία

Πηγή: [www.homeapnet .gr/doc-neol/](http://www.homeapnet.gr/doc-neol/)

πυκνοδομημένες περιοχές (όπως το ρήγμα της Αγίας Τριάδος) .

Το κλίμα της ευρύτερης περιοχής²⁰ είναι ήπιο μεσογειακό και επηρεάζεται ευνοϊκά από την λειτουργία της θαλάσσιας αύρας η οποία μειώνει το εύρος των ακραίων

θερμοκρασιών και επιπλέον μειώνει αισθητά την ατμοσφαιρική ρύπανση της πόλης.

¹⁸ Πηγή: Δέσποινα Καββαδία, «Η πολεοδομική εξέλιξη της Πάτρας σε σχέση με τις γεωτεχνικές συνθήκες που επικρατούν», διπλωματική εργασία, Γεωλογική σχολή Πανεπιστημίου Πατρών, 1999.

¹⁹ Έχει ενταχθεί με βάση τον αντισεισμικό κανονισμό στην ζώνη τρία που είναι η δεύτερη από πλευράς επικινδυνότητας ζώνη.

²⁰ Η ελάχιστη μηνιαία θερμοκρασία κυμαίνεται από 6.10C –13.8 0C την χειμερινή περίοδο και από 19.70C -30.90C την θερινή, ενώ η απόλυτη ελάχιστη είναι –4.5 0C, και η απόλυτη μέγιστη 41.30C. Η υγρασία κυμαίνεται από 59.5 % ελάχιστη τον Αύγουστο ,ενώ τους χειμερινούς μήνες φτάνει έως 72 %τον Δεκέμβριο και γενικά τους περισσότερους μήνες του χρόνου κυμαίνεται πάνω από 63 %. Οι περισσότερες βροχοπτώσεις παρατηρούνται την περίοδο Οκτωβρίου – Απριλίου με μέγιστες τιμές τον μήνα Δεκέμβριο, που αγγίζουν τα 116,1 με συνολικές μέρες βροχόπτωσης 13,1. Την χειμερινή περίοδο κυρίαρχοι είναι οι βορειοανατολικοί άνεμοι (από 4.00bf- 5.1bf) και την θερινή οι νοτιοδυτικοί (από 4.3bf-4.5bf)

Το υδρογραφικό δίκτυο της περιοχής είναι σχετικά πυκνό και καταλήγει στον Πατραϊκό Κόλπο, ο οποίος αντιμετωπίζει μέχρι σήμερα έντονα προβλήματα ρύπανσης και μόλυνσης.

Το φυσικό περιβάλλον στην περιαστική και ευρύτερη περιοχή διαθέτει πλήθος σπάνιων οικοσυστημάτων πολλά από τα οποία προστατεύονται με ευρωπαϊκές οδηγίες. Συγκεκριμένα στο πλαίσιο εφαρμογής της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ «για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας χλωρίδας και πανίδας» και της προσπάθειας δημιουργίας του ευρωπαϊκού δικτύου «NATURA 2000», έχουν μελετηθεί και προταθεί για ένταξη οι εξής περιοχές του νομού Αχαΐας: λιμνοθάλασσα Καλόγριας, δάσος Στροφυλιάς και έλος Λάμιας, όρος Χελμός και Ύδατα Στυγός, φαράγγι Βουραϊκού, αισθητικό δάσος Καλαβρύτων, όρη Μπάρμπας και Κλωκός, φαράγγι Σελινούντα, Αλυκή Αιγίου, όρος Παναχαϊκό, όρος Ερύμανθος, σπήλαιο Καστριών.

7.3. Περιφερειακή θέση και συγκοινωνιακή υποδομή

Η Πάτρα αποτελεί το τρίτο σε έκταση πολεοδομικό συγκρότημα της χώρας και τον τέταρτο σε πληθυσμό δήμο, μετά την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και τον Πειραιά. Αποτελεί σημαντικό περιφερειακό κέντρο της βόρειας Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας, προσφέροντας εμπορικές, διοικητικές, εκπαιδευτικές και κοινωνικές υπηρεσίες.



Εικόνα. 5: Η Ευρεία Παράκαμψη Πατρών
 Πηγή: Ιστοσελίδα Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος

Ελλάδα με τα βαλκανικά κράτη στα βόρεια σύνορα της²¹. Ταυτόχρονα, η ΠΑΘΕ αποτελεί τον αναπτυξιακό σκελετό της χώρας (το λεγόμενο αναπτυξιακό S). Η ολοκλήρωση του έργου της Ευρείας Παράκαμψης Πατρών (ΕΠΠ), η οποία αποτελεί τμήμα του οδικού άξονα της ΠΑΘΕ, ήταν για την Πάτρα έργο ζωτικής σημασίας.²² Η ΕΠΠ αφενός απορρόφησε τις ροές προς/από την Αθήνα και τον Πύργο που ως τότε διέρχονταν από κέντρο της πόλης, αφετέρου εξασφάλισε εύκολη έξοδο από την πόλη και το λιμάνι με άμεση πρόσβαση στο εθνικό οδικό δίκτυο.

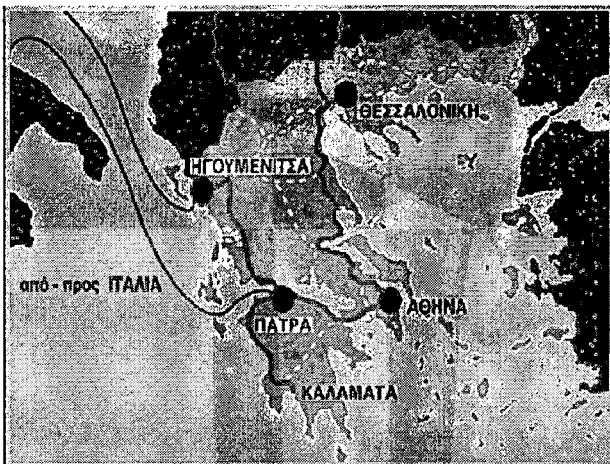
Η Πάτρα αποτελεί σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο, όχι μόνο σε εθνικό επίπεδο αλλά και στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής μεσόγειου, λόγω της θέσης της στον λεγόμενο Αδριατικό Διάδρομο. Πρόκειται, για την θαλάσσια οδό που ο συνδέει την Ιταλία και κατ' επέκταση την Ε.Ε. με τα Βαλκάνια, τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, τη Μέση και την Απω Ανατολή.

Σε εθνικό επίπεδο, η Πάτρα αποτελεί τον νοτιότερο κόμβο του οδικού άξονα Πατρών - Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων (ΠΑΘΕ). Ο άξονας αυτός, συνολικού μήκους 730 χλμ. συνδέει τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας και την

²¹ Η ΠΑΘΕ ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα μεταφοράς.

²² Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., «Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Δυτικής Ελλάδος», 2003.

Η Ιόνια Οδός είναι ο δεύτερος άξονας εθνικής σημασίας, με τον οποίο συνδέεται η Πάτρα²³. Με τον άξονα αυτό, ο οποίος διατρέχει όλο το δυτικό μέτωπο της χώρας, συνδέονται η νότια Ελλάδα με τα Αλβανικά σύνορα, και επίσης συνδέονται τα δύο σημαντικότερα δυτικά λιμάνια της χώρας η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα, μεταξύ τους αλλά κυρίως με ένα πλήθος πόλεων τοπικής και περιφερειακής σημασίας. Η Πάτρα κατέχει κεντροβαρή θέση στο δυτικό άξονα, ο οποίος αναμένεται να αποτελέσει τον άξονα ανάπτυξης της Δυτικής Ελλάδας. Η γέφυρα του Ρίου²⁴, που αποτελεί μέρος της Ιόνιας Οδού, ένωσε και οδικά την Πάτρα με το βόρειο τμήμα της Δυτικής Ελλάδος και τη γειτονική Στερεά, περιοχές που ήδη λειτουργούσαν σε αλληλεξάρτηση με την πόλη της Πάτρας. Παρά, την ολοκλήρωση της οδικής ζεύξης, συνεχίζει να λειτουργεί και το πορθμείο Ρίο – Αντίρριο.



Εικόνα. 6: Η σύνδεση της Πάτρας με τους οδικούς άξονες ΠΑΘΕ και Ιόνια Οδό.
Πηγή: Ιστοσελίδα Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος

Ο λιμένας της Πάτρας είναι ένας από τους μεγαλύτερους επιβατικούς λιμένες της χώρας, ο τρίτος μεταξύ των 13 εθνικών λιμένων (μετά τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη). Σήμερα, εξυπηρετεί δρομολόγια προς την Ιταλία (Μπάρι, Μπρίντζι, Βενετία, Ανκόνα, Τεργέστη) και τα Ιόνια Νησιά. Η θέση του στον «Διάδρομο της Αδριατικής» τον καθιστά τη μεγαλύτερη «δυτική θαλάσσια πύλη» της χώρας προς την

ΕΕ. Σύμφωνα με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής έχει χαρακτηριστεί ως «Λιμένας Εθνικής Σημασίας»²⁵.

Ο λιμένας Ηγουμενίτσας λειτουργεί ανταγωνιστικά με το λιμάνι της Πάτρας εξυπηρετώντας επιβατική και εμπορική κίνηση προς και από την Ιταλία και την ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Κέρκυρα και τους Παξούς. Η ολοκλήρωση της Εγνατίας

²³ Τμήματα της Ιόνιας Οδού συνεχίζουν να βρίσκονται υπό κατασκευή.

²⁴ Το επίσημο όνομα της γέφυρας είναι «Χαρίλαος Τρικούπης».

²⁵ Μόνο 22, από το σύνολο των 444 ελληνικών λιμένων, έχουν χαρακτηριστεί Εθνικής Σημασίας.

Οδού κι η απ' ευθείας σύνδεσή του με αυτήν είχε σημαντικό ρολό στην παγίωση της θέσης του στο εθνικό και ευρωπαϊκό μεταφορικό δίκτυο. Σήμερα, η Ηγουμενίσσα αποτελεί τη δεύτερη σημαντικότερη εθνική δυτική πύλη μετά την Πάτρα.

Ιδιαίτερα εμφανής είναι για την Πάτρα η απουσία αεροπορικής υποδομής. Το στρατιωτικό αεροδρόμιο του Αράξου εξυπηρετεί τα τελευταία χρόνια και πολιτικές πτήσεις (κυρίως πτήσεις τσάρτερ). Η κίνηση του όμως είναι τρομερά περιορισμένη και η υποδομή ανεπαρκής ακόμα και για αυτές τις ελάχιστες πτήσεις που εξυπηρετεί.

Η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού άξονα Πάτρα – Πειραιάς – Αθήνα – Θεσσαλονίκη, με την τρέχουσα κατασκευή της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων, θα ενδυναμώσει περαιτέρω την θέση της Πάτρας στα μεταφορικά δίκτυα. Προς το παρόν, η μετρική γραμμή που συνδέει την Πάτρα με την Αθήνα δεν ανταποκρίνεται στις σημερινές απαιτήσεις για ταχύτητα και όγκο δρομολογίων.

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε πως η Πάτρα σταδιακά ολοκληρώνει μια υποδομή που την καθιστά περιοχή σύγκλισης του κεντρικού και του δυτικού αναπτυξιακού άξονα της χώρας. Ακόμα, η ολοκλήρωση του νέου λιμένα σε συνδυασμό με το νέο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο αναμένεται να καταστήσει την πόλη εμπορευματικό – διαμετακομιστικό – επικοινωνιακό κόμβο και σταυροδρόμι συνδυασμένων μεταφορών.

Εκτός από την κομβική θέση της στο συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας, η λειτουργία της Πάτρας ως περιφερειακό κέντρο εδραιώνεται και στις διοικητικές και κοινωνικές υπηρεσίες του ευρύτερου δημόσιου τομέα που έχει συγκεντρώσει και προσφέρει σήμερα σε μια ευρεία περιφέρεια.

Η ίδρυση του Πανεπιστήμιου Πατρών το 1966 και των ΑΤΕΙ το 1983 ενίσχυσαν τον περιφερειακό ρόλο της Πάτρας σε εθνικό επίπεδο, καθιστώντας την εκπαιδευτικό κέντρο. Το Πανεπιστήμιο Πατρών είναι σήμερα το τρίτο Α.Ε.Ι. της χώρας από άποψη φοιτητικού δυναμικού, προσωπικού, αριθμού τμημάτων, διδασκόμενων μαθημάτων και απονεμόμενων τίτλων σπουδών. Στο ΑΤΕΙ Πάτρας λειτουργούν τρεις σχολές με φοιτητικό πληθυσμό της τάξεως των 15.000 σπουδαστών. Το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Πατρών στο Ρίο και το Νομαρχιακό Νοσοκομείο «Άγιος Ανδρέας», καθώς και οι ειδικές μονάδες του Νοσοκομείου Παιδών «Μπέμπη Καραμανδάνη» και του Νοσοκομείου Νοσημάτων Θώρακος έχουν επίσης διαπεριφερειακή εμβέλεια στην παροχή

υπηρεσιών υγείας. Τέλος, η πόλη αποτελεί εμπορικό κέντρο και έχει σημαντικό μερίδιο στην αγορά μιας περιφέρειας που υπερβαίνει τα όρια του νομού Αχαΐας.

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε πως η πόλη των Πατρών αποτελεί σήμερα κέντρο περιφερειακής σημασίας. Ο ρόλος της αυτός αναγνωρίστηκε και θεσμικά αφού ορίστηκε σαν ένα από τα επτά 'περιφερειακά ελληνικά οικιστικά κέντρα' (αρ.2 του Ν. 2508/97). Η σφαίρα επιρροής της ως διοικητικό, οικονομικό, εκπαιδευτικό και πολιτιστικό κέντρο επεκτείνεται στη Δυτική Πελοπόννησο, τη Δυτική Ελλάδα τα Ιόνια Νησιά και την Στερεά Ελλάδα.

7.4. Αστική χωροταξική διάρθρωση – Χρήσεις γης

Το ιστορικό κέντρο, η περιοχή του 'παλιού σχεδίου' ταυτίζεται με το πολεοδομημένο από τον Βούλγαρη τμήμα της πόλης²⁶. Ο χώρος αυτός αποτελεί το εμπορικό, πολεοδομικό, οικονομικό, πολιτιστικό και αισθητικό κέντρο βάρους του πολεοδομικού συγκροτήματος. Εντός του παλαιού σχεδίου, μια μικρότερη έκταση καταλαμβάνει, το θεσμοθετημένο από το ΓΠΣ πολεοδομικό κέντρο²⁷, όπου αναπτύσσονται και όλες οι κεντρικές λειτουργίες του συγκροτήματος. Τα εμπορικά καταστήματα, τα γραφεία, οι υπηρεσίες κεντρικής διοίκησης, το λιμάνι, οι υπηρεσίες αναψυχής, οι πολιτιστικές λειτουργίες κ.ο.κ. δίνουν την εικόνα ενός ζωντανού κέντρου, το οποίο διατηρεί κίνηση το μεγαλύτερο μέρος του 24ωρου.

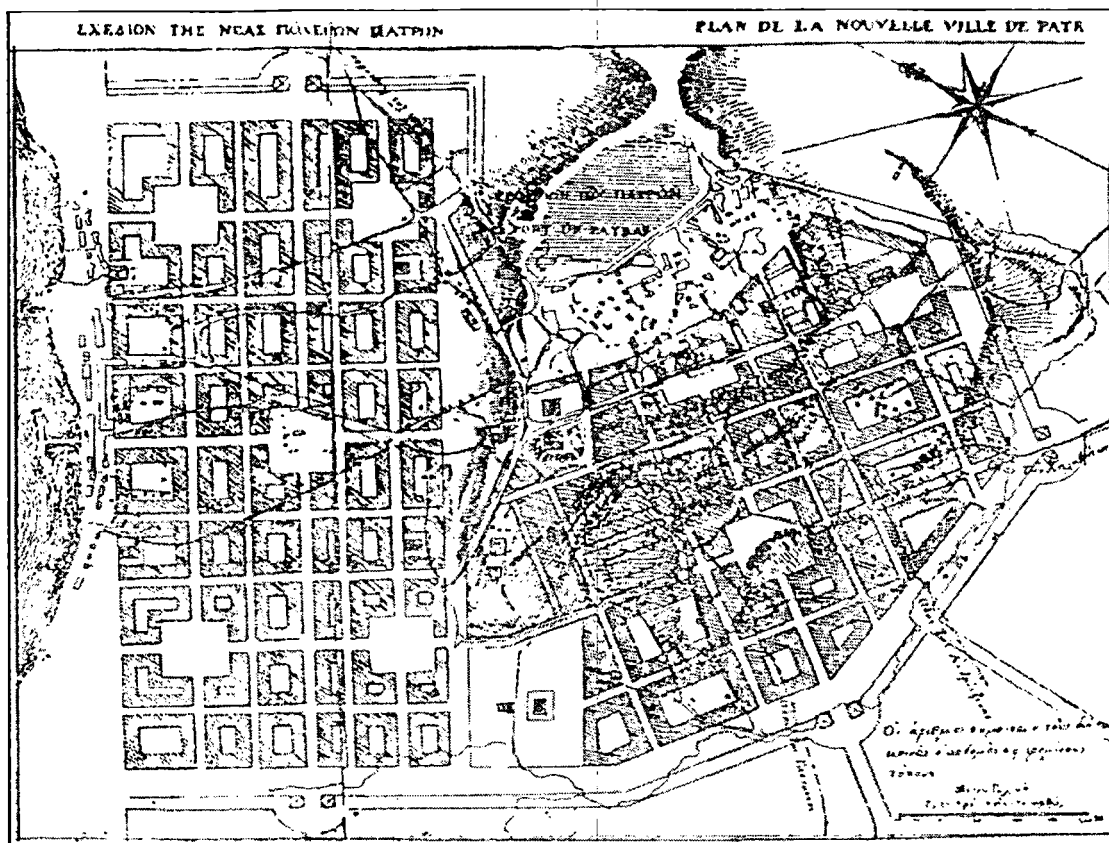
Ο πολεοδομικός χαρακτήρας του κέντρου καθορίζεται από τις προβλέψεις του σχεδίου Βούλγαρη, το οποίο αν και εφαρμόστηκε με αρκετές αλλοιώσεις²⁸, αποτελεί τον σκελετό της δόμησης μέχρι σήμερα. Παρά, το ότι το σχέδιο χρησιμοποίησε υποδάμειο σύστημα, χάρη στην ανάπτυξη της πόλης σε δύο επίπεδα (που μεταξύ τους ενώνονται με

26 Τα σημερινά όρια του ιστορικού κέντρου καθορίζονται από τις οδούς Όθωνος – Αμαλίας, Καρόλου, Κανακάρη, περ. Δασυλλίου, Λυκαίου, Παπαδιαμαντοπούλου, Καλαβρύτων, Καρατζά, Λόντου, Ερνεστρώλε, Χαραλάμπη, Ασημ. Φωτήλα, Κουμανιώτη, Δημ. Υψηλάντου, Ακτή Δυμαίων.

27 Χρήσεις πολεοδομικού κέντρου επιτρέπονται στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Καρόλου, Κανακάρη, Παπαφλέσσα και Όθωνος και Αμαλίας.

28 Οι αλλοιώσεις αυτές αφορούν τη μείωση έως και εξάλειψη των ζωνών πρασίνου που είχαν προβλεφθεί περιμετρικά του κάστρου και στην παραλία, τη μετατόπιση πλατειών, και την μετάθεση της πολεοδομικής μονάδας από το ενοποιημένο οικοδομικό τετράγωνο στην μεμονωμένη ιδιοκτησία.

σκάλες) και στην ημικύκλια πανοραμική ανάπτυξη του παλιού τμήματος της πόλης, η πόλη αποφεύγει την αισθητική μονοτονία του ορθογώνιου καννάβου²⁹.



Εικόνα 7: Σχέδιο Πόλης Πατρών Σταμάτη Βούλγαρη (1829)

Πηγή: Εξέλιξη του Σχεδίου Πόλεων των Πατρών 1829 – 1989, Χαρά Παπαδάτου – Γιαννοπούλου, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα 1991.

Η εικόνα του κέντρου, επίσης, χαρακτηρίζεται από τους υψηλούς συντελεστές, το συνεχές σύστημα δόμησης και τα σκεπαστά πεζοδρόμια, μιας και οι προσόψεις των υπερκείμενων ορόφων προεξέχουν πάνω από το πεζοδρόμιο σχηματίζοντας στοά. Να σημειώσουμε, ακόμα, πως οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι του κέντρου είναι περιορισμένοι (αν και περισσότεροι από αυτούς που διαθέτει ο υπόλοιπος αστικός ιστός) και το πράσινο ελάχιστο.

²⁹ ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗ, “Πρόγραμμα Ηρακλής: Δέκα σχέδια για την ελληνική πόλη”, Πρόγραμμα Ηρακλής, Αθήνα, Μάιος 1997.

Βέβαια, τεράστιο πρόβλημα για το κέντρο αποτελούν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι που υπερβαίνουν κατά πολύ την χωρητικότητα του οδικού δικτύου και αντιστοίχως οι περιορισμένες δυνατότητες στάθμευσης.

Οι περιοχές γύρω από το ιστορικό κέντρο της πόλης, οι οποίες με διαδοχικές επεκτάσεις ενταχθήκαν στον αστικό ιστό, έχουν εντελώς διαφορετικό πολεοδομικό, αισθητικό, και λειτουργικό χαρακτήρα. Κυρίως αποτελούν περιοχές κατοικίας. Τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά των περιοχών αυτών σε μεγάλο βαθμό καθοριστήκαν από το θεσμικό πλαίσιο ένταξης των εκτός σχεδίου περιοχών στο ΓΠΣ.

Συγκεκριμένα, οι επεκτάσεις του ΓΠΣ (ιδιαίτερα αυτές της περιόδου 1971-1979), κατά την γνώμη για τις ελληνικές πόλεις τακτική, εντάσσουν στο σχέδιο περιοχές όπου υπάρχει ήδη μια διαμορφωμένη και ανοργάνωτη δόμηση χωρίς υποδομές (είτε αυθαίρετη, είτε νόμιμη). Ταυτόχρονα, η αδυναμία των δήμων να αναλάβουν (σύμφωνα με το Δ/γμα του '23 «Περί Σχεδίων Πόλεων») τα τεράστια έξοδα διάνοιξης των κοινοχρήστων εκτάσεων, κάνει δυσχερή την εφαρμογή του σχεδίου και έχει σοβαρά αποτελέσματα στην διαμόρφωση του χώρου³⁰.

Οι νότιες επεκτάσεις της πόλης (Ζαρουχλείκα, Κρύα Ιτεών –Ζαρουχλείκα και η παραλιακή ζώνη της Ακτής Δυμαίων) είναι χαρακτηριστικές του παραπάνω τρόπου ένταξης στο ΠΣΠ. Επιπλέον, ο χαρακτήρας του νότιου τομέα της πόλης ορίστηκε και από την λειτουργία -μέχρι πρόσφατα- της βιομηχανικής ζώνης. Κατά την τοπική διάταξη τέτοιων περιοχών, πίσω από την βιομηχανική ζώνη αναπτύχθηκαν οι περιοχές κατοικίας εργατικών και λαϊκών στρωμάτων, σε πολλές περιπτώσεις με την απλή διαδικασία της αυθαίρετης δόμησης.

Σήμερα, η οικονομική αναδιάρθρωση της Πάτρας και η απομάκρυνση της βιομηχανικής ζώνης από την Ακτή Δυμαίων (με την μεταφορά της στην περιοχή του Αγίου Στεφάνου), έχουν αποδιαρθρώσει την περιοχή λειτουργικά, οικονομικά και κοινωνικά. Οι χρήσεις γης που απαντώνται σήμερα στις περιοχές Ζαρουχλείκων και Κρύα Ιτεών –Ζαρουχλείκα, είναι κυρίως η κατοικία, η οποία είναι οργανωμένη σε μικρές ιδιοκτησίες, ανάμεσα σε πρώην εργοστασιακούς χώρους και κενά οικοπέδα. Πολεοδομικά, ο χώρος χαρακτηρίζεται από την κακή ποιότητα του δημόσιου χώρου και

³⁰ Χαρά Παπαδάτου – Γιαννοπούλου, «Εξέλιξη του Σχεδίου Πόλεων των Πατρών 1829 – 1989», Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα 1991.

τον ασυνεχή αστικό ιστό με εκτάσεις χωρίς χρήση, που περιλαμβάνει οχλούσες επιχειρήσεις μικρής κλίμακας.

Η Ακτή Δυμαίων, η παράλια ζώνη της πρώην βιομηχανικής περιοχής, ωθείται σήμερα σε μια νέα αναπτυξιακή κατεύθυνση. Στην περιοχή είναι ήδη σε εξέλιξη οι εργασίες κατασκευής του νέου λιμένα και του ανισόπεδου κόμβου της ΕΠΠ, ενώ νότια του ποταμού Γλαύκου έχει χωροθετηθεί το Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟ.ΠΑ.) Πατρών. Ακόμα, μετά την ανακήρυξη της Πάτρας σε πολιτιστική πρωτεύουσα το 2006, η περιοχή απέκτησε σημαντική πολιτιστική υποδομή. Σε ανταπόκριση με τα μεγάλα έργα που χωροθετήθηκαν ή σχεδιάζονται στην Ακτή Δυμαίων, η περιοχή προσέλκυσε υπερτοπικού χαρακτήρα εμπορικές δραστηριότητες και δραστηριότητες αναψυχής (που λειτουργούν σε διάσταση με την θεσμοθετημένη για την περιοχή χρήση της αμιγούς κατοικίας).

Οι δυνατότητες όμως διάχυσης αυτής της ανάπτυξης, πίσω από το μέτωπο της Ακτής Δυμαίων, περιορίζεται από την εικόνα του κατακερματισμένου αστικού ιστού και την εγκατάσταση «μη καθαρών» χρήσεων, όπως ο βιολογικός καθαρισμός νότια του ποταμού Γλαύκου. Εάν, όμως, λυθούν τα προβλήματα του δημόσιου χώρου, υπάρχουν σημαντικές προοπτικές για αλλαγή του αναπτυξιακού προφίλ όλης της περιοχής και για προσέλκυση κατοικίας καλύτερης ποιότητας. Εφόδια για αυτό είναι η νευραλγική θέση της περιοχής σε σχέση με την πόλη, η γειτνίαση της με την θάλασσα και οι προοπτικές που δημιουργούνται από τα νέα έργα. Ακόμα, ο σημαντικός αριθμός ακινήτων επί της Ακτής Δυμαίων, που έχουν περιέλθει στην κατοχή του ευρύτερου Δημόσιου Τομέα (Δήμος, Ο.Λ.ΠΑ, Ε.Τ.Β.Α.) διευρύνει τις δυνατότητες για αξιοποίηση της περιοχής.

Η Πάτρα, παρά το πληθυσμιακό της μέγεθος και την χωρική της έκταση, εξακολουθεί να είναι μια μονοκεντρική πόλη. Οι ελάχιστες επεκτάσεις των κεντρικών λειτουργιών αναπτύσσονται γραμμικά στις παρυφές της πόλης, κυρίως κατά μήκος των τριών βασικών οδικών αξόνων-τυλών: την παλαιά εθνική οδό Πατρών-Κορίνθου, την Πατρών-Κλάους και την παλαιά Εθνική Οδό Πατρών-Πύργου.

Η βόρεια έξοδος της πόλης προς την Αθήνα και τον δήμο του Ρίου, δηλαδή η παλαιά εθνική οδός Πατρών-Κορίνθου, έχει αναπτυχθεί κατά τον τυπικό τρόπο των εθνικών οδών συγκεντρώνοντας αντιπροσωπείως αυτοκινήτων, υπερκαταστήματα, καταστήματα επίπλων κ.ο.κ.

Ο άξονας Πάτρας – Καλαβρύτων, που σχηματίζεται από τις οδούς Δημητρίου Γούναρη, Καλαβρύτων κι Ακρωτηρίου, συνδέει την πόλη με τα ανατολικά της προάστια (Δήμος Μεσσήτιδος). Επί της Ακρωτηρίου έχει δημιουργηθεί μια αναπτυσσομένη αγορά που εξυπηρετεί την ευρύτερη πυκνοδομημένη περιοχή κατοικίας (Οβρυά, Δεμμένα κ.α.). Αποτελεί την μοναδική συγκροτημένη αγορά της πόλης εκτός κέντρου.

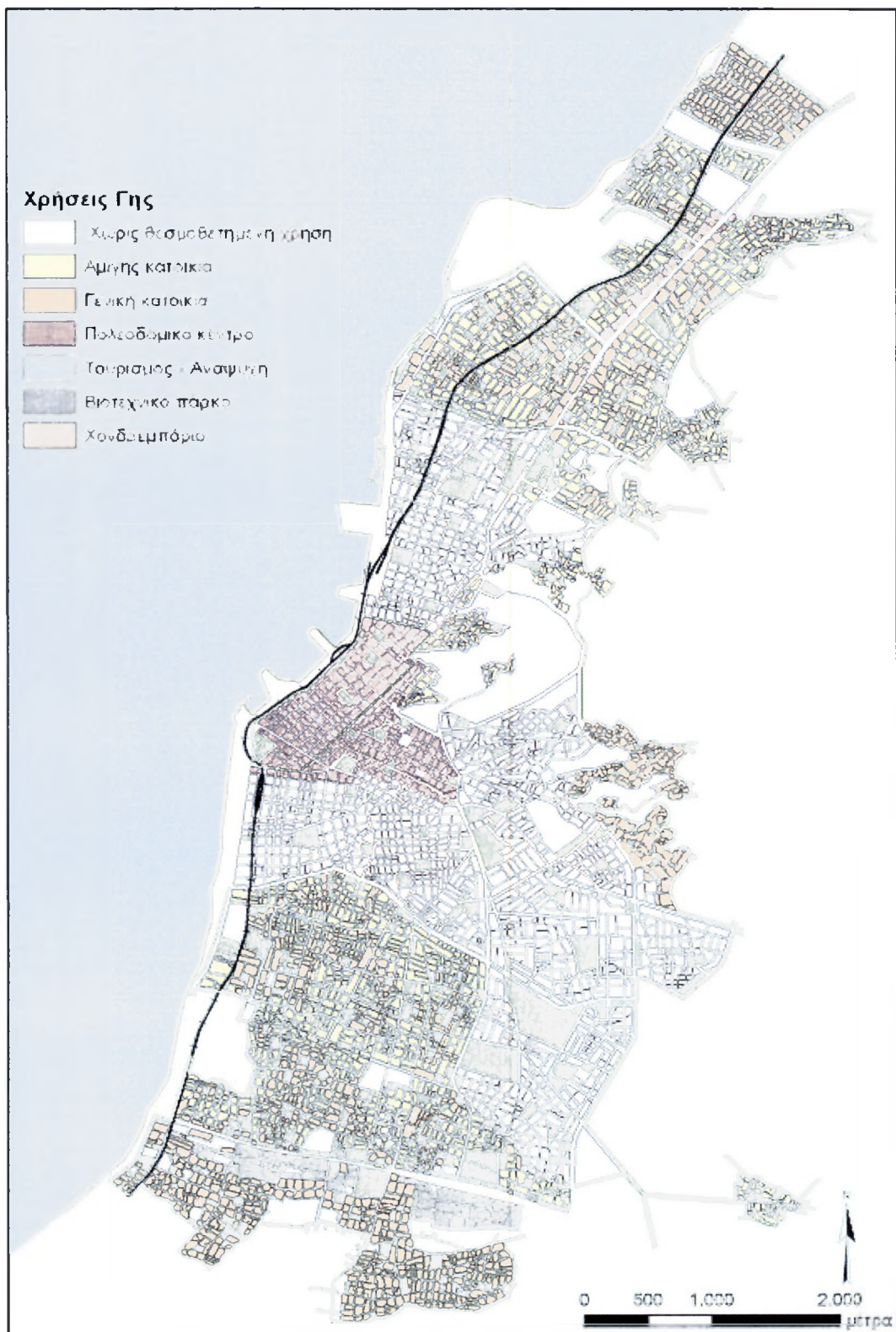
Η οδός Πατρών-Κλάους οδηγεί στην ΕΠΠ και ακόμα συνδέει την πόλη με τις περιοχές του Γλαυκού και της Περιβόλας που τα τελευταία χρόνια τείνουν να ενωθούν στον κύριο αστικό ιστό. Κατά μήκος αυτού του οδικού άξονα έχουν χωροθετηθεί σημαντικά κτίρια κοινωνικής υποδομής: το Νομαρχιακό Νοσοκομείο Άγιος Ανδρέας, τα ΤΕΙ, το κλειστό κολυμβητήριο, το Εθνικό Στάδιο, το κλειστό γήπεδο του Απόλλωνα και αρκετά σχολεία (τα Τεχνικά Λύκεια, το 5^ο, 4^ο και 2^ο Ενιαίο και το Πειραματικό Λύκειο). Μετά την δημιουργία του κόμβου της Ευρείας Παράκαμψης επί της Πατρών-Κλάους (Εξοδος Γλαύκου) εγκατασταθήκαν, ως νησίδες στον αδόμητο χώρο, το εμπορικό κέντρο του Carrefour και κάποια ακόμα υπερκαταστήματα.

Έξω από το συμπαγές αστικό συγκρότημα έχουν σήμερα αναπτυχθεί οικιστικές περιοχές με προαστιακού τύπου λειτουργίες οι οποίες υπάρχουν σε πλήρη εξάρτηση από το κυρίως αστικό συγκρότημα. Η περιοχή στην βόρεια πλευρά της πόλης (Δήμος Ρίου και Αγίου Βασιλείου) υπήρξε ο πρώτος πόλος αυτού του είδους ανάπτυξης αποτελώντας περιοχή πρώτης και δεύτερης κατοικίας υψηλού εισοδήματος, καθώς και περιοχή αναψυχής.

Η χωροθέτηση στην περιοχή του Ρίου του Πανεπιστήμιου Πατρών, του Πανεπιστημιακού Περιφερειακού Νοσοκομείου και πρόσφατα του Τεχνολογικού Πάρκου έδωσαν στην περιοχή νέο αναπτυξιακό περιεχόμενο, συμπαρασύροντας και άλλες υπηρεσίες περιφερειακής εμβέλειας. Ενδεικτικά, αναφέρονται η εγκατάσταση του πρώτου ιδιωτικού πολυιατρείου (Ιατρικό Κέντρο Ολύμπειο) της πόλης στην περιοχή Συχαινά, οι εγκαταστάσεις της INTRACOM στην περιοχή Αρέθα, κ.τ.λ. Η περιοχή, λοιπόν, βλέπουμε πως έχει συγκεντρώσει σημαντικές λειτουργίες πέρα από τις τυπικές προαστιακές και έχει εξελιχθεί, έτσι, σε έναν σημαντικό οικονομικό και κοινωνικό πόλο.

Έναν πιο πρόσφατο πόλο οικιστικής ανάπτυξης αποτελούν οι ανατολικές λοφώδεις περιοχές της πόλης, στους πρόποδες του Παναχαϊκού (δηλαδή οι περιοχές της Αρόης, της Εγλυκάδος, αλλά και οι οριοθετημένοι με το Π.Δ. του 1985 οικισμοί όπως το Σαραβάλι,

η Κρήνη, η Καρυά). Οι οικισμοί διέθεταν ήδη ιστορικούς πυρήνες κατοικίας. Η πανοραμική θέα προς τον Πατραϊκό κόλπο και η σχετικά μικρή απόσταση από την πόλη (5-10 χλμ) προσέλκυσε σε αυτές τις περιοχές μια νέου τύπου οικιστική ανάπτυξη με θυλάκες κατοικίας υψηλών εισοδημάτων. Η ανάπτυξη, όμως, αυτή δεν συνοδεύτηκε από ανάπτυξη εμπορικών και κοινωνικών εξυπηρετήσεων ή άλλων κεντρικών λειτουργιών, όπως έχει συμβεί με την περιοχή του Ρίου.



Εικόνα 8: Οι χρήσεις γης στο πολεοδομικό συγκρότημα Πάτρας.

Το χαρτογραφικό υπόβαθρο προέρχεται από εφαρμογή του ΤΕΕ/ΤΔΕ για την ψηφιακή απεικόνιση του εγκεκριμένου Σχεδίου Πόλεως Πατρών (Ιανουάριος 2002)

7.5. Οικονομικά στοιχεία

Όπως είδαμε, σε όλο τον προηγούμενο αιώνα, η Πάτρα βασίζει την οικονομία της στην βιομηχανία και το εμπόριο που αναπτύσσει με επίκεντρο το λιμάνι της. Από τη δεκαετία του 1980 και μετά, αναδιαρθρώσεις σε διεθνές, εθνικό και τοπικό επίπεδο οδηγούν την Πάτρα σε αποβιομηχάνιση, η οποία και κορυφώνεται το διάστημα 1992 - 95. Ενδεικτικά είναι τα στατιστικά στοιχεία της περιόδου 1991 - 2001, που δείχνουν πτώση της μεταποιητικής βιομηχανίας σε αυτό το διάστημα κατά 25.3%³¹. Οι βασικοί δυναμικοί κλάδοι διακόπτουν την λειτουργία τους και ορισμένες από τις πιο σημαντικές μονάδες της πόλης οδηγούνται σε εκκαθάριση. Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις της Πειραιϊκής - Πατραϊκής όπου εργάζονταν 3.000 άτομα, η Χαρτοποιία Λαδόπουλου που απασχολούσε 1.200 εργαζόμενους, η Pirelli που απασχολούσε 530 άτομα κ.α. Τη φθίνουσα πορεία της τοπικής οικονομίας συμπλήρωσε την τελευταία δεκαετία η μετεγκατάσταση του εργοστασίου της ΜΙΣΚΟ, κι η χρεοκοπία μικρότερων μονάδων, τοπικών συμφερόντων όπως η κλωστοϋφαντουργία «Κρητικός» (250 εργαζόμενοι)³². Έτσι, ένα ευρύ τμήμα της παλιάς βιομηχανικής ζώνης εγκαταλείπεται. Ενδεικτικό είναι πως το 2001 λειτουργούσαν μόνο οι μισές, από τις 99 περίπου μονάδες, που φιλοξενούσε η βιομηχανική περιοχή.

Η οικονομική αναδιάρθρωση της Πάτρας αφήνει, λοιπόν, πίσω της χιλιάδες άνεργους και σωρεία κοινωνικών προβλημάτων. Σήμερα, η ανεργία ανέρχεται σε ποσοστό 8.2%. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ για τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό (βλ. Παράρτημα Ι, Πίνακα 3), διαπιστώνεται διπλασιασμός των άνεργων ηλικίας 30-44 ετών και σχεδόν τριπλασιασμός των άνεργων ηλικίας 45-65 χρόνων. Ταυτόχρονα υπάρχει τεράστια αύξηση της ανεργίας σε μικρότερες ηλικιακές ομάδες (20 έως 29 ετών). Ένα ιδιαίτερο πρόβλημα για την Πάτρα είναι ο διαρθρωτικός χαρακτήρας της ανεργίας που εκφράζεται με τα πολύ υψηλά ποσοστά μακροχρόνια άνεργων. Σημαντικό επίσης πρόβλημα είναι η έμφαση με την οποία εμφανίζεται η ανεργία σε ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες όπως οι γυναίκες, οι μετανάστες, οι μεσήλικες κ.ο.κ.

³¹ Στοιχεία απογράφης ΕΣΥΕ

³² «Πολεοδομική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της παλαιάς βιομηχανικής περιοχής στην Ακτή Δυμαίων», Έρευνα του Δήμου Πάτρας, Ανάδοχοι: Μελετητικά Γραφεία Ου. Κλουτσινιάτη, Π. Κουτρέτση, Π. Λέντζου, Ν. Παπαγεωργίου - Τορτοπίδη, Σεπτέμβριος 2001.

Παρά, το ότι η βιομηχανία βρίσκεται σε κάμψη, ο δευτερογενής τομέας συνεχίζει να έχει σημαντικό μερίδιο στην οικονομία της πόλης (βλ. Παράρτημα Ι, Πίνακα 4). Το Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟΠΑ), που έχει εγκατασταθεί σε προνομιακή από άποψη κυκλοφοριακών συνδέσεων περιοχή (νότια του ποταμού Γλαύκου όπου μέσω των παραγλαύκιων αρτηριών θα επικοινωνεί απευθείας με το νέο λιμάνι και την Ευρεία Παράκαμψη Πατρών), περιλαμβάνει ζώνες βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου. Εκτείνεται σε έκταση 600 περίπου στρεμμάτων και ήδη, στο χώρο του δραστηριοποιούνται πολλές βιοτεχνίες (ξύλου, μετάλλου, τροφίμων κ.τ.λ.).

Η Βιομηχανική Περιοχή Πατρών (ΒΙΠΕ) βρίσκεται νότια και σε απόσταση 16 χλμ από την πόλη. Ιδρύθηκε το 1976 και καταλαμβάνει σήμερα έκταση 4.050 στρεμμάτων. Στην ΒΙΠΕ έχουν εγκατασταθεί κάποιες από τις μεγάλες επιχειρήσεις της χώρας, με πανελλήνια κυκλοφορία των προϊόντων τους και με εξαγωγικό προσανατολισμό.

Παρά όλα αυτά η σύγκριση των εξελίξεων σε τοπικό επίπεδο ως προς τα βασικά οικονομικά μεγέθη και τα επίπεδα ανεργίας, με το μέσο όρο άλλων περιοχών της Ελλάδας που υπέστησαν αποβιομηχάνιση, δείχνει απόκλιση παρά σύγκλιση. Κυρίως, όμως, το πρόβλημα είναι πως δεν διαφαίνεται η ανάπτυξη κάποιων νέων δυναμικών κλάδων ικανών να στηρίξουν την μελλοντική οικονομική ανάπτυξη της Πάτρας. Η Πάτρα συνεχίζει σήμερα λοιπόν να αντιμετωπίζει τα διαρθρωτικά της προβλήματα αναζητώντας το συγκριτικό της πλεονέκτημα στην διεθνή σκηνή.

Το λιμάνι που αποτελούσε βασικό αναπτυξιακό άξονα για την πόλη σήμερα έχει απαξιωθεί ως προς την εμπορική του δραστηριότητα. Οι λόγοι σχετίζονται με το ελλιπές βάθος του λιμανιού που αποτρέπει τον ελλιμενισμό μεγάλων εμπορικών πλοίων, με την μη ανταγωνιστική τιμολογιακή πολιτική του ΟΛΠΑ, την απουσία στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων εντός του λιμανιού και άλλες δυσλειτουργίες. Ο εμπορευματικός χαρακτήρας του αφορά στην εξυπηρέτηση περιορισμένων εκφορτώσεων χύδην και γενικών εμπορευμάτων, που γίνονται στα κρηπιδώματα, καθώς και τη μεταφορά ασυνόδευτων μονάδων. Το λιμάνι δεν συμμετέχει στην αλυσίδα μεταφοράς κοντέινερ. Αποτέλεσμα είναι ο λιμένας Πάτρας να εκπέσει σε θέση επιβατικού κύρια λιμανιού. Κυρίως, εξυπηρετεί την τουριστική κίνηση προς/από την Ιταλία και την ακτοπλοϊκή σύνδεση προς/από την Κεφαλονιά και την Ιθάκη.

Η νέα θέση στο εθνικό και διεθνές σύστημα μεταφορών στην οποία θα φέρει την πόλη και την ευρύτερη περιοχή η κατασκευή της ΠΑΘΕ, της Ιόνιας οδού και η ολοκλήρωση του νέου λιμανιού μπορεί να καταστήσει την Πάτρα διαμετακομιστικό και εμπορικό κέντρο της Δυτικής Ελλάδας.

Η σημερινή κατεύθυνση ανάπτυξης πάντως στηρίζεται κυρίως στον τριτογενή τομέα. Κατά την περίοδο 1991-2001 παρατηρείται αύξηση του ποσοστού των εργαζόμενων στον τριτογενή τομέα κατά 54%, ενώ από αυτήν, το 28% αφορά αύξηση ειδικά στον τομέα του εμπορίου.

Επίσης, παρατηρείται αύξηση των απασχολούμενων στις κατασκευές. Αυτή οφείλεται στην συνεχιζόμενη οικιστική ανάπτυξη και κυρίως στην κατασκευή κατά την τρέχουσα δεκαετία (2000-2010) των μεγάλων έργων στην ευρύτερη περιοχή (Γέφυρα Ρίου, Ολυμπιακή Πόλη, Πολιτιστική Πρωτεύουσα, νέο λιμάνι, ΕΠΠ, Μίνι Περιμετρική κ.α.).

Η ίδρυση του Πανεπιστημίου Πατρών το 1966 και των ΤΕΙ το 1983 ενίσχυσε την πόλη πληθυσμιακά και αύξησε τη ζήτηση κατοικίας κι υπηρεσιών αναψυχής. Τα εκπαιδευτικά ιδρύματα αποτελούν μέχρι σήμερα έναν σημαντικό οικονομικό πόρο για την πόλη.

Παρά, το ότι η πόλη είναι πύλη εισόδου επισκεπτών από την δύση η ανάπτυξη του τουρισμού είναι υποτυπώδης και οι επισκέπτες αυτοί χρησιμοποιούν την πόλη μόνο σαν ενδιάμεσο σταθμό προς τον βασικό τους προορισμό. Σήμερα, σε επίπεδο επίσημων φορέων (Δήμος –επιμελητήρια) επιδιώκεται το άνοιγμα της πόλης στην τουριστική αγορά. Όπως αναφέρθηκε, η ευρύτερη περιοχή, αλλά και η ίδια η Πάτρα, πράγματι διαθέτουν αξιόλογους τουριστικούς πόρους. Η πόλη διαθέτει ένα πλούσιο πολιτιστικό περιβάλλον με κορυφαία από τουριστική άποψη διοργάνωση το καρναβάλι της ενώ, η ευρύτερη περιοχή Αχαΐας διαθέτει σπάνιο φυσικό περιβάλλον και παραλίες. Επιπλέον, η Αχαΐα βρίσκεται στο μέσον του νοητού τριγώνου που σχηματίζουν η Αρχαία Ολυμπία, οι Δελφοί κι η Αργολική γη (Άργος, Μυκήνες, Επίδαυρος), τρεις από τους πιο φημισμένους ιστορικούς χώρους παγκοσμίως.

Το 2001 στην πόλη λειτουργούσαν δεκαέξι ξενοδοχεία εκ των οποίων τα δύο είναι Α τάξης και τα υπόλοιπα Γ. Σήμερα, έχουν κατασκευαστεί δύο νέα ξενοδοχεία υψηλών κατηγοριών, όπως το ανακαινισμένο διατηρητέο Πριμαρόλια, και το Πάτρα PALACE.

7.6. Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Ο πληθυσμός της πόλης παρουσιάζει από το 1961 μια συνεχή τάση αύξησης. Αυτή η αυξητική τάση, ακολουθώντας την οικονομική πορεία της Πάτρας, κορυφώνεται την περίοδο 1971-1991. Στην περίοδο αυτή ο πληθυσμός της πόλης αυξάνεται κατά 41% (!)³³. Στην πρόσφατη απογραφική περίοδο (1991-2001) το ποσοστό αύξησης του πληθυσμού έχει περιοριστεί σε 5%.

Σύμφωνα, με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, όπως προέκυψαν από τις απογραφές πληθυσμού 2001 και 1991, μπορούμε να παρατηρήσουμε τα ακόλουθα. Ως προς την ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού, έχουμε μείωση του αριθμού ατόμων που ανήκουν στις πληθυσμιακές ομάδες 0-14 ετών, τόσο σε απόλυτες όσο και σε σχετικές τιμές (βλ. Παράρτημα Ι, Πίνακα 2). Έτσι, ενώ αυτές οι ηλικίες το 1991 είχαν ποσοστό 21.7% επί του συνολικού πληθυσμού, σήμερα, έχουν ποσοστό 15.76%. Η μείωση αυτή, βέβαια, ακολουθεί την αναστροφή της πληθυσμιακής πυραμίδας σε όλη την χώρα και αντανακλά το συνολικό δημογραφικό πρόβλημα της Ελλάδας.

Επίσης, παρατηρείται εντυπωσιακή αύξηση του αριθμού μεταναστών οι οποίοι κατά αυτή την περίοδο (1991- 2001) περίπου πενταπλασιάστηκαν³⁴ (βλ. Παράρτημα Ι, Πίνακα 1). Βέβαια, αυτό το εντυπωσιακό ποσοστό αύξησης, υπολείπεται της αύξησης των μεταναστών στην Δυτική Ελλάδα και στο σύνολο του νομού Αχαΐας.

Ως προς το επίπεδο εκπαίδευσης, παρατηρούμε πως το 17% του πληθυσμού έχει πτυχίο ανώτερων και ανώτατων σχολών (έχοντας παρουσιάσει σημαντική άνοδο σε σχέση με το 1991 που το ποσοστό αυτό ήταν 10%). Αντίστοιχα, 12% του πληθυσμού της Πάτρας έχει ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση (απολυτήριο γυμνασίου), το 11,7% είναι απόφοιτοι Λυκείου, ενώ, το 36% είναι απόφοιτοι στοιχειώδους εκπαίδευσης. Το 6% δεν έχει τελειώσει το δημοτικό, αλλά, γνωρίζει γραφή και ανάγνωση και το 2.5% είναι αναλφάβητοι.

³³ Την ίδια περίοδο τα πολεοδομικά συγκροτήματα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης αύξησαν τον πληθυσμό τους 'μόνο' 29.4% και 20.5% αντίστοιχα.

³⁴ Ο αριθμός των αλλοδαπών στον Δήμο Πάτρας ήταν 1.891 το 1991 έναντι 10.490 ατόμων το 2001.

7.7. Πολιτιστικό περιβάλλον

Η πόλη της Πάτρας είχε και συνεχίζει να έχει σημαντική παρουσία στα πολιτιστικά δρώμενα της χώρας. Το πανεπιστήμιο και πολιτιστικές διοργανώσεις όπως το Καρναβάλι και το Διεθνές Φεστιβάλ της Πάτρας δίνουν πολιτιστική πνοή στην ευρύτερη περιοχή, ενώ μόλις απέκτησε ένα από τα μεγαλύτερα και πιο σύγχρονα μουσεία της χώρας.

Σήμερα, ο σημαντικότερος πολιτιστικός φορέας της πόλης είναι η Δημοτική Επιχείρηση Πολιτιστικής Ανάπτυξης Πάτρας (ΔΕΠΑΠ). Στις δράσεις της ΔΕΠΑΠ είναι ενταγμένη η πλειοψηφία των πολιτιστικών θεσμών που λειτουργούν με ευθύνη του Δήμου. Στους τομείς ευθύνης της ΔΕΠΑΠ περιλαμβάνονται το Καρναβάλι, το Διεθνές Φεστιβάλ της Πάτρας, η ορχήστρα νηκτών εγχόρδων, το φεστιβάλ θεάτρου σκιών, το Εικαστικό Εργαστήριο και χορευτικό τμήμα³⁵.

Το Καρναβάλι της Πάτρας θεωρείται το κορυφαίο πολιτιστικό γεγονός της πόλης και προσελκύει χιλιάδες επισκεπτών από όλη την Ελλάδα. Την ευθύνη της διοργάνωσης έχει ο Δήμος, όμως σε μεγάλο βαθμό ο χαρακτήρας και το θέαμα που προσφέρει οφείλεται στην μαζική συμμετοχή των απλών πολιτών. Λόγο της μεγάλης του σημασίας για την πόλη θα αναφερθούμε λίγο πιο αναλυτικά στο καρναβάλι σε επόμενη ενότητα.

Το Διεθνές Φεστιβάλ Πάτρας είναι ένας πολιτιστικός θεσμός, που διεξάγεται κάθε καλοκαίρι (συνήθως από τον Ιούλιο έως το Σεπτέμβριο) και αποτελεί πλέον μια εκδήλωση σημαντικών διευρωπαϊκών πολιτιστικών συναντήσεων. Στα πλαίσια της διοργάνωσης πραγματοποιούνται θεατρικές παραστάσεις, μουσικές συναυλίες και άλλες εκδηλώσεις. Οι περισσότερες παραστάσεις δίνονται στην σκηνή του διατηρημένου Ρωμαϊκού Θεάτρου της πόλης (Αρχαίο Ωδείο). Το Διεθνές Φεστιβάλ της Πάτρας που φέρει τη σφραγίδα της ΔΕΠΑΠ.

Η Δημοτική Πινακοθήκη Πατρών, επίσης, λειτουργεί στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της ΔΕΠΑΠ και λειτουργεί από το 1988. Σε συνεργασία με αλλά εθνικά

³⁵ Οι κυριότεροι χώροι που αξιοποιούνται από την ΔΕΠΑΠ για την στέγαση των εκδηλώσεων της είναι το Ρωμαϊκό Ωδείο, το Θέατρο Κάστρου, το Παλαιό Δημοτικό Νοσοκομείο, η Δημοτική Πινακοθήκη, οι Σταφιδαποθήκες Μπάρρου ως "Κέντρο Τεχνών", το Θεατράκι του Λιμενικού, το Μέγαρο Λόγου Τέχνης, το "Θέατρο Απόλλων" και Θέατρο Γερμανού

ιδρύματα (Εθνική Πινακοθήκη, Μουσείο Μπενάκη κ.α.) έχει φιλοξενήσει σημαντικές και αντιπροσωπευτικές εκθέσεις της νεοελληνικής ζωγραφικής, γλυπτικής και χαρακτικής.

Η «Δημοτική Μουσική» είναι το αρχαιότερο Ίδρυμα του Δήμου Πατρέων και ίσως το μοναδικό καλλιτεχνικό σχήμα σε ολόκληρη την Ελλάδα που διέρχεται τρεις αιώνες ζωής.

Πρέπει ακόμα να αναφερθεί ότι η Πάτρα είναι άμεσα συνδεδεμένη με το Θέατρο Σκιών, καθώς εδώ πραγματοποιήθηκε ο εξελληνισμός του Καραγκιόζη. ο Πατρινός Καραγκιοζοπαίχτης Μίμαρος (Δημήτριος Σαρδούνης) είναι αυτός που έφερε στην Ελλάδα τον τύπο του καμπούρη ήρωα ως ελληνικό και υπερτασικό θέαμα. Σήμερα αν και οι παραστάσεις και οι χώροι που φιλοξενούν τον Καραγκιόζη έχουν περιοριστεί δεν έχουν εκλείψει οι παραστάσεις και οι εκδηλώσεις για τον Καραγκιόζη σε διάφορους χώρους στην πόλη, στα σχολεία, είτε στα καφεενεία και τις πλατειές πολλών χωριών της ορεινής Αχαΐας. Η σημαντικότερη όμως κίνηση για να διατηρηθεί η σχέση της πόλης με το θέατρο σκιών ήταν διοργάνωση από τον Δήμο του Διεθνές Φεστιβάλ Θεάτρου Σκιών. Αναλυτικότερα η ΔΕΠΑΠ έχει από το 1997 εντάξει το θέατρο σκιών ως ξεχωριστή ενότητα στις προγραμματισμένες ετήσιες πολιτιστικές δράσεις. Το 2001 πραγματοποιήθηκε το 1ο Διεθνές Φεστιβάλ Θεάτρου Σκιών.

Το Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο Πάτρας (ΔΗΠΕΘΕ) αποτελεί επίσης σημαντικό πολιτιστικό φορέα της πόλης. Το Δημοτικό Θέατρο «Απόλλων» είναι η κύρια θεατρική σκηνή της πόλης. Στο δημοτικό θέατρο έχουν ανέβει πολλές σημαντικές παραστάσεις με ηθοποιούς και καλλιτέχνες πανελληνίας και σε κάποιες περιπτώσεις διεθνούς εμβέλειας.

Η Πάτρα πρόσφατα απέκτησε ένα από τα πιο εντυπωσιακά και σύγχρονα μουσεία της Ελλάδας το οποίο στεγάζεται σε ένα εμβληματικό κτίριο.

Στα πολιτιστικά δρώμενα της Πάτρας συμμετέχει και ένα πλήθος ιδιωτικών (επαγγελματικών και ερασιτεχνικών) φορέων με αξιόλογη παρουσία. Η πόλη διαχρονικά έχει αναδείξει καλλιτέχνες που άφησαν σημαντικό έργο και συνέβαλαν στην διαμόρφωση της νέας ελληνικής τέχνης³⁶.

³⁶ Με σημαντικότερους τον Μέμο Μακρή (γλύπτη), τον Ε. Θωμόπουλο (ζωγράφο), Γ. Μπισκίνη και με νεότερους όπως ο Στάθης Χρυσικόπουλος, Άγγελος Σκούρτης, Γιώργος Μπογδανόπουλος. Ο τόπος ανέδειξε ακόμα μουσουργούς όπως ο Δ. Λιάλιος, Γ. Λυκούδης, Θεόδ. Κάβουρας και από τους σύγχρονους τον Θάνο Μικρούτσικο. Τέλος, ένας σημαντικός αριθμός λογοτεχνών είχαν ως τόπο καταγωγής και

Η ανακήρυξη της Πάτρας σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το έτος 2006, αποτέλεσε μια ευκαιρία προβολής της πόλης σε διεθνές επίπεδο και κληροδότησε στην πόλη έναν σημαντικό αριθμό κτηρίων και πολιτιστικής υποδομής που μπορούν να αξιοποιηθούν για την διοργάνωση διαφόρων εκδηλώσεων. Σήμερα όμως η υποδομή αυτή υποαπασχολείται και τα περισσότερα από τα κτήρια που ανασκευάστηκαν για τους σκοπούς της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας υπολειτουργούν όπως θα αναλύσουμε στην ενότητα.

Σημαντική τέλος είναι η παρουσία της Πάτρας στις αθλητικές διοργανώσεις της χώρας. Οι υφιστάμενες αθλητικές υποδομές συντέλεσαν στην συμμετοχή της Πάτρας ως Ολυμπιακής Πόλης κατά τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων «Αθήνα 2004», φιλοξενώντας τους προκριματικούς αγώνες ποδοσφαίρου στο Παμπελοποννησιακό Στάδιο, που ανακατασκευάστηκε για το σκοπό αυτό. Επανεπιλημμένως έχουν διοργανωθεί και διεξαχθεί με επιτυχία παγκόσμιοι και πανευρωπαϊκοί αγώνες, σε διάφορα αθλήματα κι επίπεδα.

Ως προς την αρχιτεκτονική φυσιογνωμία της Πάτρας αλλά και γενικότερα της Αχαΐας μπορούμε να παρατηρήσουμε πως αυτή είναι σαφώς επηρεασμένη από όλους τους κατακτητές της (Φράγκοι, Βενετοί, Ρωμαίοι, Βυζαντινοί). Χαρακτηριστικά είναι τα κτίρια που ανεγέρθηκαν τον 19ο και 20ο αιώνα, ενώ υπάρχει και ένα σύνολο από βιομηχανικά κτίρια που μαρτυρούν την οικονομική και εμπορική ανάπτυξη της περιοχής κατά την διάρκεια του 20ου αιώνα. Σήμερα, τα σημαντικότερα κτίσματα ιστορικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος που διασώζονται στην πόλη είναι τα παρακάτω:

- Το Δημοτικό Θέατρο «Απόλλων» (1871) στην πλατεία Γεωργίου και το κτίριο του Εμπορικού Συλλόγου Ερμής, σχεδιασμένα από τον Τσίλερ.

- Το Ρωμαϊκό Ωδείο στην πλατεία Αγίου Γεωργίου, που χρονολογείται από το 160 μ.Χ.

- Το μεσαιωνικό κάστρο (Βενετσιάνικο) και το ανοιχτό θέατρο μέσα σ' αυτό.

- Η εκκλησία του Παντοκράτορα.

- Η εκκλησία του Αγίου Ανδρέα.

δράσης τους το νομό Αχαΐας. Ο Κ. Παλαμάς, ο Σ. Θωμόπουλος, ο Π. Κανελλόπουλος είναι μερικοί από αυτούς που άφησαν σημαντικό έργο πίσω τους.

- Η Ιερά Μονή Γηροκομείου.
- Η Ιερά Μονή Ομπλού.

Επίσης, στις αρμοδιότητες της 6ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων εντάσσονται, μεταξύ των άλλων:

- Το κάστρο της Πάτρας.
- Ο παλιός Ναός του Αγίου Ανδρέα (1836 - 1843)
- Η Αγγλικανική εκκλησία του Αγίου Ανδρέα.
- Το παρεκκλήσι της Αγίας Λουκίας (κτήριο Ζαΐμη στο Ρίο).
- Το κάστρο του Ρίου.

Επιπλέον λειτουργούν:

- Το νέο αρχαιολογικό μουσείο.
- Το μουσείο τύπου.
- Το μέγαρο λόγου και τέχνης.
- Το μουσείο λαϊκής τέχνης.

Ως χώροι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, σύμφωνα με την Στ' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων, αναφέρονται:

- Ο οικισμός Πάνορμος (βόρεια του οικισμού Αγίου Βασιλείου).
- Ο οικισμός Αγίου Βασιλείου.
- Η περιοχή Προαστείου.
- Οι περιοχές Αγιάς, Τερψιθέας και Παραλίας Πατρών.

Αυτά όμως που προκαλούν το ενδιαφέρον στο κέντρο της σύγχρονης Πάτρας είναι τα νεοκλασικά κτίρια και οι στοές με τα οποία κοσμήθηκε η πόλη στα τέλη του 19ου αιώνα και τα οποία μαρτυρούν την τότε ευμάρειά της. Όλες σχεδόν οι κεντρικές οδοί της Πάτρας, αλλά και η Άνω Πόλη είναι γεμάτες από διάφορα διατηρητέα κτίρια (με οροφωγραφίες, τοιχογραφίες και ακροκέραμα) αλλά και στοές και σκάλες. Σήμερα σημαντικός αριθμός από αυτά έχουν κηρυχθεί διατηρητέα από το Υπουργείο Πολιτισμού και το Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

8. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ (MEGA EVENTS) ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Όπως αναφέραμε και στα εισαγωγικά κεφάλαια οι μεγάλες διοργανώσεις (mega events) που αναλαμβάνει μια πόλη μπορούν να έχουν σημαντικές επιδράσεις στην οικονομία της. Ακόμα και όταν η διοργάνωση δεν είναι περιοδικού χαρακτήρα αλλά εξαντλείται σε ένα και μόνο γεγονός, όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες ή η Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης, η «κληρονομιά» που αφήνουν στην πόλη μπορεί να έχει σημαντικές και μακροχρόνιες επιδράσεις στην διοργανώτρια πόλη. Η ευκαιρία για διεθνή προβολή της πόλης μέσω των Μ.Μ.Ε. είναι το πρώτο σημαντικό όφελος. Επίσης, τέτοιες διοργανώσεις μπορούν να αποτελέσουν ισχυρό μοχλό χωροταξικής και πολεοδομικής ανάπτυξης, όπως αποδεικνύει η εμπειρία κάποιων πόλεων με εξέχον παράδειγμα τον τρόπο που αξιοποίησε η Βαρκελώνη την διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων το 1992.

Η Πάτρα έχει την τύχη να διαθέτει ένα από τα μεγαλύτερης εμβελείας και μάλιστα ετησίου χαρακτήρα event της Ελλάδας: το καρναβάλι της. Μια μεγάλη ευκαιρία για την Πάτρα αποτέλεσε ακόμα η ανακήρυξη της σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 2006. Επίσης η Πάτρα πρόσφατα απέκτησε ένα από τα μεγαλύτερα και πιο εντυπωσιακά μουσεία της Ελλάδος.

Σε αυτή την ενότητα λοιπόν θα αναφερθούμε χωριστά στις μεγάλες διοργανώσεις και το νέο μουσείο της Πάτρας δεδομένου του κρίσιμου ρόλου με τον οποίο μπορούν να αξιοποιηθούν τα παραπάνω για την ανάπλαση του παλαιού λιμανιού. Εάν ο στόχος της ανάπλασης είναι η ανάπτυξη του παλιού λιμένα σε πολιτιστική περιοχή κατά το υπόδειγμα της Θεσσαλονίκης τότε οι μεγάλες διοργανώσεις της Πάτρας μπορούν να αποτελέσουν τους καταλύτες που θα καθιερώσουν την περιοχή ως τέτοια και θα προσδώσουν τον χαρακτήρα της.

8.1. Καρναβάλι

Το σημαντικότερο πολιτιστικό γεγονός της Πάτρας είναι βέβαια το καρναβάλι της το οποίο έχει πλέον ιστορία μεγαλύτερη των 150 χρόνων. Αυτή τη στιγμή αποτελεί τη μεγαλύτερη και τη μαζικότερη εκδήλωση στον ελλαδικό χώρο και μία από τις μεγαλύτερες αντίστοιχες εκδηλώσεις στην Ευρώπη.

Ο πρώτος αποκριατικός χορός θεωρείται πως έγινε στο σπίτι του Πατρινού εμπόρου Μωρέτη το 1829. Το καρναβάλι στο ξεκίνημα του ήταν θεσμός της αστικής τάξης της Πάτρας, κυρίως των εμπόρων της, που πράγματι αποτελούσαν μια εξωστρεφή και κοσμοπολίτικη κοινότητα. Αρχικά λοιπόν η λαϊκή συμμετοχή ήταν μικρή. Στη δεκαετία του 1870, περίοδο οικονομικής ανάπτυξης για την Πάτρα το Δημοτικό θέατρο Απόλλων παραχωρείται για την διεξαγωγή των πρώτων δημόσιων αποκριατικών χορών, ενώ συγχρόνως εμφανίζονται και τα πρώτα καρναβαλικά άρματα ως δωρεά και κίνηση διαφήμισης κάποιων κραταιών πατρινών επιχειρηματιών.

Τα πρώτα βήματα όσων στην συνέχεια καθιέρωσαν το μεγαλύτερο υπαίθριο πανηγύρι της Ελλάδας είχαν γίνει. Μέχρι το 1900 έχει καθιερωθεί τις μέρες του καρναβαλιού μεταμφιεσμένοι, οι λεγόμενες «μπούλες», να τριγυρνάνε στις γειτονιές της Πάτρας με πειραχτική διάθεση. Σταδιακά από τις αρχές του αιώνα το καρναβάλι αρχίζει να αφορά όλες τις κοινωνικές τάξεις και να βγαίνει από τα σπίτια και τις αίθουσες χωρών στον δρόμο. Σιγά σιγά καθιερώνεται και ο υπαίθριος αυγοπόλεμος. (πόλεμος με κέρινα αυγά γεμισμένα με κομφετί, πρόδρομος του σημερινού σοκολατοπόλεμου). Το 1966 εισήχθηκε το Κυνήγι του Κρυμμένου θησαυρού. Από το 1974 και μετά, το καρναβάλι αρχίζει σιγά να γιγαντώνεται και να παίρνει τη σημερινή του μορφή³⁷.

Το πατρινό καρναβάλι, σήμερα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα στην Ευρώπη και τα πιο πολυπληθή ως προς τους ενεργά συμμετέχοντες. Κάθε χρόνο στήνεται ένα ανυπολόγιστης έντασης υπαίθριο πανηγύρι, με παρελάσεις αρμάτων και εκατοντάδες πληρωμάτων του Κρυμμένου Θησαυρού.

³⁷ Πηγή: 4dim-patras.ach.sch.gr/files/tour.pdf, Σταύρου Βιολέττα, Πάτρα 2007.

Λόγω αυτής της πορείας και των ιστορικών καταβολών του το καρναβάλι έχει κάποια μοναδικά χαρακτηριστικά. Το πρώτο είναι η μαζικότητα της συμμετοχής. Ένας τεράστιος αριθμός νεαρών ατόμων συμμετέχουν στα πληρώματα του κρυμμένου θησαυρού, ενώ επίσης εντυπωσιακό είναι και το πλήθος των επισκεπτών. Έτσι, παρά το ότι πλέον την διοργάνωση έχει αναλάβει η αντιδήμαρχια το καρναβάλι παραμένει μια εκδήλωση που ο χαρακτήρας της προκύπτει περισσότερο από την δημιουργικότητα και την συμμετοχή των πολιτών και λιγότερο από εκ των άνω σχεδιασμό. Η αυθεντικότητα αυτής της εκδήλωσης την καθιστά λοιπόν ένα μοναδικό πολιτιστικό δρώμενο. Πράγματι αν και άλλοι δήμοι ανά την Ελλάδα επιχειρήσαν παρόμοιες διοργανώσεις στο πρότυπο του πατρινού καρναβαλιού τα αντίστοιχα προγράμματα δεν γνώρισαν πραγματική επιτυχία.

Οι εκδηλώσεις καλύπτουν μια περίοδο μεγαλύτερη του ενός μηνός αλλά ο σημαντικότερος όγκος των επισκεπτών εντοπίζεται στο τελευταίο τριήμερο των εκδηλώσεων όπου πραγματοποιούνται οι δύο κεντρικές παρελάσεις και η καύση του βασιλιά καρνάβαλου. Τα τελευταία χρόνια ο καρναβάλι των μικρών διεξάγεται σε χωριστή παρέλαση μια εβδομάδα νωρίτερα από το κανονικό καρναβάλι.

Σήμερα το καρναβάλι διεξάγεται με φόντο τους κεντρικούς δρόμους της πόλης. Η πλατεία Γεωργίου εξακολουθεί να αποτελεί τον κυρίως χώρο των καρναβαλικών εκδηλώσεων. Τις τελευταίες δεκαετίες η καύση του βασιλιά καρνάβαλου με τα φαντασμαγορικά πυροτεχνήματα και τα αλλά δρώμενα που την πλαισιώνουν έχει αρχίσει να αναδεικνύεται σε μια από τις κορυφαίες στιγμές του καρναβαλιού. Αυτή η τελετή πραγματοποιείται στον λιμενικό χώρο. Ακόμα μετά την ανάπλαση του ο πεζόδρομος της αγίου Νικόλαου φιλοξενεί το υπαίθριο καρναβαλικό παζάρι. Αυτές οι δύο εκδηλώσεις έχουν μετατοπίσει κάπως το κέντρο βάρους του καρναβαλιού από το εσωτερικό της πόλης προς την παράλια ζώνη. Η ανάπλαση του παλιού λιμανιού θα μπορούσε να προσφέρει νέους χώρους για την ανάπτυξη του καρναβαλιού. Κυρίως όμως το καρναβάλι θα μπορούσε να δώσει νέο νόημα και σημασία στην επικείμενη ανάπλαση καθώς και οικονομική βιωσιμότητα στο εγχείρημα αυτό.

Ειδικά στην περίπτωση ανάπλασης του λιμανιού με πολιτιστικό περιεχόμενο το καρναβάλι θα μπορούσε να παίξει κρίσιμο ρολό. Στην καθιέρωση μιας πολιτιστικής περιοχής «συχνά ιδιαίτερο ρόλο κατέχει ένα γεγονός-καταλύτης, το οποίο βοηθά στην προβολή και το branding της περιοχής. Σκοπός του γεγονότος είναι να προσθέσει μια ιδιαίτερη ταυτότητα στη περιοχή, με την οποία να ταυτίζονται οι επιχειρήσεις και ο ντόπιος πληθυσμός» (Καραχάλης Ν., 2007). Έτσι το καρναβάλι

της Πάτρας θα μπορούσε να αξιοποιηθεί για να προωθήσει και να καθιερώσει το νέο προφίλ της πόλης μετά την ανάπλαση.

8.2. Πάτρα Πολιτιστική πρωτεύουσα 2006

Ο θεσμός της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης ξεκίνησε από τη Μελίνα Μερκούρη ως συμβολικός, εμβληματικός θεσμός της κοινής ευρωπαϊκής πολιτιστικής κληρονομιάς και συνείδησης. Σήμερα μαζί με τους Ολυμπιακούς Αγώνες ο θεσμός αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα πολιτιστικά γεγονότα της Ευρώπης και έχει εξελιχθεί σε μοχλό αναπτυξιακής πολιτικής για τις πόλεις που αναλαμβάνουν την διοργάνωση του. Έτσι, τουλάχιστον, αντιμετώπισαν το θεσμό σχεδόν όλες οι διοργανώτριες πόλεις και ιδίως οι μικρότερες και αυτές που δεν είναι η πολιτική πρωτεύουσα του κράτους.

Η Πάτρα ήταν η Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης το 2006. Η λογική με την οποία η Ελλάδα ανέλαβε την διοργάνωση ήταν για να αξιοποιηθεί περαιτέρω η ολυμπιακή δυναμική και για να υπάρχει μία συνέχεια μετά από τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας το 2004 με μεγάλα ευρωπαϊκά ή διεθνή γεγονότα. Οι πράξεις προετοιμασίας έγιναν το 2001 και το 2003 ελήφθη η θεσμική απόφαση για την ανάθεση του θεσμού.

Η Μελέτη για τη σύνταξη φακέλου τεκμηρίωσης της υποψηφιότητας της πόλεως των Πατρών για την ανάληψη του θεσμού αναφέρεται σε εκτεταμένες πολεοδομικές παρεμβάσεις και έργα σε όλη την πόλη και κυρίως στο θαλάσσιο μέτωπο της (βλ. παράγραφο 13.7.). Αυτή η μελέτη όμως σχεδόν στο σύνολο της παρέμεινε απλώς δήλωση προθέσεων μιας και στην πραγματικότητα υλοποιήθηκε ένα ελάχιστο μέρος όσων προταθήκαν. Όπως δήλωσε και ο αντιδήμαρχος κ. Ν. Τζανάκος σε συνέντευξη που μας παραχώρησε: «Η Πάτρα ως Πολιτιστική Πρωτεύουσα δεν έκανε τίποτα. Ανακαίνισε κάποια κτίρια και κατασκεύασε ένα λυόμενο θέατρο στον χώρο του Λαδόπουλου που τώρα έχει πέσει σε αχρηστία λόγω τεχνικών προβλημάτων. Τα σημαντικά έργα όπως η κατασκευή ανοικτού θεάτρου εκκρεμούν ακόμα. Και είναι έργα που πρέπει να γίνουν έστω και εκ των ύστερων γιατί η πόλη τα έχει ανάγκη.»

Πράγματι αυτό που κυρίως έγινε στα πλαίσια του θεσμού ήταν σημειακές επεμβάσεις σε κτήρια για την ανάπτυξη των αναγκαίων για τις εκδηλώσεις χώρων. Συγκεκριμένα ο Οργανισμός Πάτρα 2006 αναμόρφωσε έξι κτήρια:

-Ανακαινίστηκε το Παλιό Πτωχοκομείο της πόλης. Παρά την χρήση του ως ίδρυμα είναι ένα όμορφο και μεγαλόπρεπές κτίριο, χαρακτηριστικό της αρχιτεκτονικής του 19ου αιώνα. Σήμερα ο εσωτερικός χώρος του παλαιού «Πτωχοκομείου» έχει μετατραπεί σε αίθουσα πολλαπλών πολιτιστικών χρήσεων.

-Το συγκρότημα Λαδόπουλου απέκτησε την αίθουσα εκθέσεων Ντα Βίντσι, και Το Εργοστάσιο Τέχνης. Στην αίθουσα φιλοξενήθηκαν οι μεγάλες εκθέσεις στη διάρκεια του 2006 και στην συνέχεια αξιοποιήθηκε περιστασιακά ως συνεδριακό κέντρο ενώ το εργοστάσιο τέχνης λειτούργησε ως θεατρική σκηνή αλλά σήμερα είναι κλειστό λόγω τεχνικών προβλημάτων και του υψηλού κόστους συντήρησης.

-Ανακαινίστηκε το κτίριο Μαραγκόπουλου ένα κτίριο με στοιχεία μπελ επόκ το οποίο σήμερα έχει αποδοθεί σε εμπορικές χρήσεις .

-Ανακαινιστήκαν οι Μύλοι του Αγίου Γεωργίου στους οποίους δημιουργηθήκαν κάποιες αίθουσες εκθέσεων. Σήμερα στεγάζει το πληροφοριακό κέντρο του Δήμου Πατρέων.

-Ανακαινίστηκε το Παλιό Δημοτικό Νοσοκομείο, το νεοκλασικό κτίριο του Δανού αρχιτέκτονα CH. E. Hansen το οποίο λειτούργησε σαν νοσοκομείο από το 1872 έως το 1973. Είναι ένας από τους σημαντικότερους χώρους που κληροδότησε ο θεσμός στην πόλη και σήμερα λειτουργεί ως Πολιτιστικό Πολυκέντρο της Πάτρας.

-Αναμορφώθηκαν οι Αποθήκες "Μπαρρν". Πρόκειται για ένα συγκρότημα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής συνδεδεμένο με την εποχή ακμής της πόλης. Χρησιμοποιήθηκαν διαδοχικά ως εργοστάσιο νηματοποιίας, κλωστικής, αλευροποιίας και κατεργασίας σταφίδας. Σήμερα λειτουργεί σαν κέντρο τεχνών.

-Συντηρήθηκε το Παλιό Αρσάκειο. Είναι ένα επιβλητικό κτίριο της αρχιτεκτονικής του Μεσοπολέμου σχεδιασμένο από τον Αναστάσιο Μεταξά. Κτίστηκε το 1933 για να στεγάσει το περίφημο Παρθεναγωγείο και μέχρι τα τελευταία χρόνια λειτουργούσε ως εκπαιδευτήριο. Μετά τις επεμβάσεις η αίθουσα θεάτρου και τα γυμναστήρια του Παλαιού Αρσάκειου έχουν μετατραπεί σε χώρους για πολλαπλές πολιτιστικές χρήσεις και οι αίθουσες διδασκαλίας μικρότερης χωρητικότητας έχουν μετατραπεί σε αίθουσες κατάλληλες για προβολές και εκθέσεις.

Γενικότερα μπορούμε να παρατηρήσουμε πως η διοργάνωση του θεσμού χαρακτηρίστηκε από τις καθυστερήσεις και τις ακυρώσεις έργων. Τα σημαντικότερα από τα προγραμματισμένα έργα υλοποιήθηκαν μετά το περάς των εκδηλώσεων ή δεν υλοποιήθηκαν ποτέ. Όμως, το σημαντικότερο μειονέκτημα της διοργάνωσης δεν ήταν αυτά που δεν έγιναν αλλά ο τρόπος με τον οποίο ξεχαστήκαν και όσα έγιναν. Σχεδόν το σύνολο της κτιριακής και τεχνικής υποδομής της πολιτιστικής πρωτεύουσας έπεσε στην αδράνεια.

Η Πάτρα τελικά ήταν ανάμεσα στις πόλεις που κέρδισαν τα ελάχιστα από τον θεσμό και αντίστοιχα συνεισέφεραν τα ελάχιστα σε αυτόν. Η Θεσσαλονίκη η οποία ήταν πολιτιστική πρωτεύουσα το 1997 είχε μια πολύ διαφορετική εμπειρία διοργάνωσης από αυτή της Πάτρας.

Όπως ανέφερε για την διοργάνωση της Θεσσαλονίκης ο Ελ. Βενιζέλος «Ποτέ άλλοτε δεν έχει γίνει μία επένδυση τέτοιας πυκνότητας και τέτοιας προοπτικής σε μία περιοχή της χώρας ...Όποιος μπαίνει στη Θεσσαλονίκη από τη δυτική είσοδο οδικά ερχόμενος από την Αθήνα, βρίσκει το μεγάλο πολιτιστικό κέντρο της Μονής Λαζαριστών, έργο της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας. Βρίσκει τα πολλά πολιτιστικά κτήρια της πρώτης προβλήτας του λιμανιού που είναι μια τεράστια πολιτιστική υποδομή. Βρίσκει το νέο Βασιλικό Θέατρο. Βρίσκει το Νέο Θέατρο της Εταιρείας Μακεδονικών Σπουδών. Βρίσκει το νέο Θέατρο Γης στο Νταμάρι. Βρίσκει το ανακαινισμένο Θέατρο Δάσους. Βρίσκει το Ολύμπιον ως μόνιμη έδρα του Φεστιβάλ Κινηματογράφου στην πλατεία Αριστοτέλους. Βρίσκει το Μακεδονικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης στο χώρο της ΔΕΘ. Βρίσκει τους νέους θεσμούς. Βρίσκει το Κρατικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης με τη μεγαλύτερη περιουσία που έχει στα εικαστικά, τη Συλλογή Κωστάκη, περιζήτητη διεθνώς. Βρίσκει το Μουσείο Κινηματογράφου με τη Συλλογή HELLAFI, που είναι η πιο σημαντική συλλογή στο αντικείμενο αυτό. Βρίσκει το Μουσείο Φωτογραφίας με τη συλλογή Μπουασονά. Βρίσκει την Όπερα Θεσσαλονίκης. Βρίσκει τις πέντε σκηνές του Κρατικού Θεάτρου Βορείου Ελλάδος, κανένα άλλο θέατρο δεν έχει τέτοια υποδομή. Βρίσκει το Μέγαρο Μουσικής που μπορεί να μην ήταν τυπικά έργο της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας, αλλά προωθήθηκε μέσα από την πίεση της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας»³⁸.

³⁸ Αγόρευση Ευ. Βενιζέλου κατά τη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Πολιτισμού: «Ίδρυση Οργανισμού Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης- Πάτρα 2006 Α.Ε.».

Και πράγματι στην διοργάνωση της Θεσσαλονίκη είχε ασκηθεί η αντίθετη κριτική, συγκεκριμένα ότι οι υποδομές που ανέπτυξε υπερέβαιναν κατά πολύ τις άμεσες ανάγκες της πολιτιστικής πρωτεύουσας. Αντίθετα στην περίπτωση της Πάτρας έχουν απομείνει ελάχιστα από την διοργάνωση της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας τόσο σε επίπεδο χώρων όσο και σε επίπεδο θεσμών.

8.3. Νέο μουσείο³⁹

Το Αρχαιολογικό Μουσείο της Πάτρας αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο Μουσείο της χώρας μετά το νεότευκτο Μουσείο της Ακρόπολης κι ένα από τα πλέον σύγχρονα του ευρωπαϊκού χώρου. Οι αρχικές ελπίδες να συμπέσει η ολοκλήρωση της κατασκευή του με τις εκδηλώσεις της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας το 2006 διαψευστήκαν και τελικά το έργο άνοιξε για το κοινό μόλις τον Ιούνιο του 2009.

Όπως αναφέρουν ο πρόεδρος και τα μέλη της επιστημονικής Επιτροπής του Νέου Μουσείου Πατρών (συνέντευξη τύπου Δευτέρα 20 Ιουλίου 2009): «Το Αρχαιολογικό Μουσείο της Πάτρας με εμβαδόν 8.000 τ.μ. έχει χτιστεί στη βόρεια είσοδο της πόλης, σε ένα οικόπεδο έκτασης 28.000 τ.μ. επί της νέας εθνικής οδού Αθηνών – Πατρών. Το οικόπεδο παραχωρήθηκε στο ΥΠΠΟ από την ΚΕΔ και η αρχιτεκτονική μελέτη ανατέθηκε μετά από διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό. Η σύμβαση του έργου υπογράφηκε στις 29-11-2004 με προϋπολογισμό 20 εκ. ευρώ περίπου, ενώ ο τελικός προϋπολογισμός ανήλθε στα 21,5 εκ. ευρώ.»

Το κτήριο, που είναι έργο του αρχιτέκτονα κ. Θεοφάνη Μπομπότη, συντίθεται από δύο κυρίως όγκους: από έναν ελλειψοειδές θόλο καλυμμένο από φύλλα τιτανίου ο οποίος σηματοδοτεί έντονα το κτήριο καθώς και από ένα παραλληλεπίπεδο όγκο που αποτελεί σε ένα βαθμό το επίπεδο προβολής του ελλειψοειδούς. Ο περιβάλλον χώρος του μουσείου, 20 περίπου στρεμμάτων, στο μεγαλύτερο μέρος του έχει διαμορφωθεί ως χώρος πρασίνου, η δεξαμενή 500 τ.μ. που περιβάλλει τον θόλο δείχνει την σχέση της πόλης με το υγρό στοιχείο, ενώ ο υπόλοιπος περιβάλλον χώρος έχει διαμορφωθεί για την εξυπηρέτηση ευρύτερων δράσεων πολιτισμού.

³⁹ Πηγές:

-Στυξ: Ανεξάρτητη Πολιτισμική και Πολιτική Εφημερίδα της Βόρειας Πελοποννήσου, 23/0709

-Το Βήμα, Μ. Θερού, 15/7/09

-kataskeui.blogspot.com

Τέλος, για το παραχωρηθέν προσφάτως από την ΚΕΔ οικόπεδο δίπλα στο νέο Μουσείο, έχει εξαγγελθεί ο σχεδιασμός πάρκου πολιτισμού και ψυχαγωγίας.



Εικόνα. 6: Εξωτερική άποψη του νέου Αρχαιολογικού Μουσείου Πάτρας.

Πηγή: kataskeui.blogspot.com

Στόχος του μουσείου είναι να ανασυνθέσει το ιστορικό παρελθόν της πόλης της Πάτρας, από την προϊστορική εποχή έως τους ύστερους ρωμαϊκούς χρόνους. Η έκθεση διαρθρώνεται σε τρεις μεγάλες θεματικές ενότητες, οι οποίες καταλαμβάνουν αντίστοιχα τις τρεις μεγάλες αίθουσες του μουσείου. Πρόκειται, για την αίθουσα του Ιδιωτικού Βίου, την αίθουσα της Νεκρόπολης και την αίθουσα του Δημόσιου Βίου. Ακόμα το μουσείο στεγάζει μια αίθουσα περιοδικών εκθέσεων και την αίθουσα εκπαιδευτικών προγραμμάτων, ενώ αποπερατώνεται η αίθουσα πολυμέσων, όπου ο επισκέπτης θα έχει πρόσβαση μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών σε πληροφορίες που αφορούν στα εκθέματα του Μουσείου, στους χώρους αρχαιολογικού ενδιαφέροντος κ.ά.

Στην αίθουσα Ιδιωτικού Βίου παρουσιάζονται σε διάφορες θεματικές ενότητες όσα έχουν σχέση με την καθημερινή ζωή και τις ασχολίες των κατοίκων από τα προϊστορικά χρόνια έως το τέλος των αρχαίων χρόνων. Στην αίθουσα ξεχωρίζει η αναπαράσταση δύο δωματίων μιας ρωμαϊκής αγροικίας από προάστιο της Πάτρας και η αναπαράσταση δύο δωματίων με ψηφιδωτά δάπεδα από πλούσια ρωμαϊκή οικία της αρχαίας Πάτρας. Ακόμα η συλλογή είναι γνωστή για τα δεκατέσσερα ψηφιδωτά δάπεδα αστικών κατοικιών της ρωμαϊκής Πάτρας, τα οποία αποτελούν τμήμα μιας μεγάλης σε αριθμό και ποικιλία συλλογής ψηφιδωτών δαπέδων, από τις μεγαλύτερες στην Ελλάδα.

Στην αίθουσα της Νεκρόπολης ο επισκέπτης παρακολουθεί, μέσω εκθεμάτων αλλά κυρίως μέσω της ανακατασκευής διαφόρων τύπων τάφων, την εξέλιξη της ταφικής αρχιτεκτονικής και των ταφικών εθίμων από την Προϊστορική Περίοδο έως την μυκηναϊκή και τη Ρωμαϊκή. Τα εκθέματα και οι πληροφορίες για τα ταφικά έθιμα και όλα όσα συνθέτουν την εθιμοτυπία των διαφόρων εποχών σε σχέση με τον θάνατο, στοχεύουν να κάνουν κατανοητή στον επισκέπτη τη σχέση θανάτου και ζωής στην αρχαιότητα.

Η αντίληψη της Επιστημονικής Επιτροπής ήταν η δημιουργία ενός «ανοικτού» Μουσείου, που θα διαμορφώνει ερεθίσματα αυξημένης και διαρκούς επισκεψιμότητας. Όπως τονίζει ο πρόεδρος της Επιστημονικής Επιτροπής του μουσείου «το Αρχαιολογικό Μουσείο της Πάτρας, προϋποθέτει ευελιξία, τόσο σε επίπεδο διοικητικής οργάνωσης όσο και σε επίπεδο πολιτιστικών δράσεων».



9. Η ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟ ΠΑΡΑΛΙΟ ΜΕΤΩΠΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ: ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

9.1. Εισαγωγή

Ως παράλιο μέτωπο ορίζουμε -και με αυτή την έννοια θα χρησιμοποιούμε τον ορό στην συνέχεια- το τμήμα της πόλης που περιλαμβάνει την ακτογραμμή, την παραλία, την παραλιακή οδό, πάρκα πεζόδρομους και ελεύθερους χώρους και τέλος το προπέτασμα κτισμάτων που έχουν πρόσωπο στο νερό και που αποτελούν στην ουσία την επαφή της υπόλοιπης πόλης με την θάλασσα.

Στην περίπτωση της Πάτρας στο σύνολο σχεδόν του παραλίου μετώπου εξαπλώνεται η χερσαία ζώνη του λιμένα⁴⁰. Αυτό αποτυπώνεται και στο ιδιοκτησιακό καθεστώς της περιοχής μιας και με εξαίρεση το τμήμα 1, σε όλα τα υπόλοιπα τμήματα ο παράλιος χώρος ανήκει στον Ο.Λ.ΠΑ Α.Ε. Σε όλο της το μήκος η λιμενική περιοχή (δηλαδή τα τμήματα 2 έως 6) είναι σήμερα περιφραγμένη. Εξαιτίας της σημερινής της χρήσης, η χερσαία έκταση που βρίσκεται σε επαφή με την θάλασσα έχει σε ένα μεγάλο μέρος της διαμορφωθεί με σπλισμένο σκυρόδεμα.

Ο θαλάσσιος χώρος⁴¹ επίσης εξυπηρετεί κυρίως τις δραστηριότητες του λιμένα με εμπορικές και επιβατικές γραμμές. Οι γραμμές εσωτερικού κυρίως εξυπηρετούν τα Ιόνια Νησιά ενώ οι γραμμές εξωτερικού συνδέουν την Πάτρα με τα λιμάνια της Ιταλίας. Η μακρόχρονη και εντατική χρήση του πατραϊκού κόλπου ως λιμάνι και η ελλιπής λειτουργία βιολογικού καθαρισμού (ακόμα και σήμερα δεν έχει ολοκληρωθεί

⁴⁰ Η χερσαία ζώνη του λιμένα καθορίστηκε με βάση τον νόμο 2971/2001 (ΦΕΚ 285/19.12.2001), «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις»: « Η χερσαία ζώνη λιμένα αποτελείται από τον αιγιαλό και τους αναγκαίους συνεχόμενους παραλιακούς χώρους για την εκτέλεση των έργων που αναφέρονται στο προηγούμενο άρθρο. Όπου υπάρχει σχέδιο πόλεως, το όριο της χερσαίας ζώνης δεν μπορεί να επεκταθεί πέρα από την πλησιέστερα ρυμοτομική γραμμή του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως. Όπου δεν υπάρχει σχέδιο ρυμοτομίας, το όριο της χερσαίας ζώνης καθορίζεται με ανάλογη εφαρμογή της παραγράφου 5 του άρθρου 7.»

⁴¹ Η θαλάσσια ζώνη του λιμένα καθορίζεται με τον νόμο 2971/2001, κατά τον οποίο “Η θαλάσσια ζώνη περιλαμβάνει τις λεκάνες λιμένων (συνεχόμενες με τον αιγιαλό η τυχόν κατασκευασμένα κρηπιδώματα ,μόλους , προβλήτες) και έκταση θάλασσας μέχρι απόσταση πεντακοσίων μέτρων από τις ακτές της χερσαίας ζώνης. Αν τα νερά της θαλάσσιας ζώνης είναι αβαθή , η θαλάσσια ζώνη λιμένα δύναται να επεκταθεί και πέρα από την γραμμή των πεντακοσίων μέτρων μέχρι να συναντήσει την ισοβαθή των τριάντα μέτρων.”

η κατασκευή των συλλεκτριών αγωγών και έτσι μόνο τμήμα του φόρτου καταλήγει στην μονάδα επεξεργασίας λυμάτων) έχουν επιφέρει υψηλά επίπεδα ρύπανσης και μόλυνσης. Η κολύμβηση στην περιοχή έγινε αδιανόητη μετά την δεκαετία του '60 και το ψάρεμα επίσης σχεδόν εκλείπει. Η μόνη χρήση αναψυχής που διατηρεί ο πατραϊκός κόλπος αφορά την ιστιοπλοΐα.

Ακόμα η χρήση του λιμανιού της Πάτρας ως πύλης παράνομης μετανάστευσης προς την Ευρώπη αποτελεί ένα σημαντικό θέμα για την πόλη. Η έλλειψη κέντρου υποδοχής μεταναστών -νομίμων και παρανόμων- έχει καταλήξει όλη η ευρύτερη λιμενική ζώνη και κυρίως οι ελεύθεροι χώροι κοντά στο έλος Αγυιάς να φιλοξενούν άτυπα ένα τεράστιο αριθμό λαθρομεταναστών. Σήμερα χιλιάδες άνθρωποι ζουν προσωρινά στο παράλιο μέτωπο ως άστεγοι περιμένοντας να φύγουν από λιμάνι προς άλλες χώρες της Ευρώπης.

Στην συνέχεια περιγράφονται αναλυτικά και κατά τμήματα οι λειτουργίες, οι χρήσεις γης, τα χαρακτηριστικά και η σύνδεση με την ζωή της υπόλοιπης πόλης του παράλιου μετώπου της Πάτρας.



Εικόνα 9: Τα επιμέρους τμήματα του παράλιου μετώπου και οι χρήσεις γης στο πολεοδομικό συγκρότημα Πάτρας.

Πηγή χαρτογραφικού υποβάθρου: Εφαρμογή του ΤΕΕ/ΤΔΕ για την ψηφιακή απεικόνιση του εγκεκριμένου Σχεδίου Πόλεως Πατρών (Ιανουάριος 2002)

Τμήματα Παράλιου Μετώπου	Κύρια χρήση επί της παραλίας
Τμήμα 1 (Έλος Αγιάς)	Χώρος περιπάτου- αναψυχής
Τμήμα 2 (Μαρίνα)	Μαρίνα- Πάρκο
Τμήμα 3 (Κέντρο)	Κεντρικός λιμένας
Τμήμα 4 (Άγιος Ανδρέας)	Αναψυχή
Τμήμα 5 (Ακτή Δυμαίων)	Κολυμβητήριο, χώροι στάθμευσης
Τμήμα 6 (Νέο Λιμάνι)	Κατασκευή Νέου λιμένα

9.2. Τμήμα 1 - Έλος Αγυιάς

Το τμήμα 1 βρίσκεται δίπλα από την πλαζ του ΕΟΤ, ξεκινάει από το έλος της Αγυιάς και καταλήγει στις εκβολές του Μειλιχού ποταμού. Το παράλιο κομμάτι, αποτελεί ιδιοκτησία της Κτηματικής Υπηρεσίας.

Στην περιοχή του Έλους, η οποία έχει αναγνωριστεί ως περιοχή οικολογικής σημασίας, σήμερα βρίσκεται το σε εγκατάλειψη κάμπινγκ του ΕΟΤ. Για το έλος εκκρεμεί η υλοποίηση της οριστικής μελέτης του έργου «Ανάπλαση - Αξιοποίηση Camping και Έλους Αγυιάς»⁴² με στόχο τη δημιουργία ενός πολιτιστικού πάρκου αναψυχής και ταυτόχρονη ανάπλαση της παραλιακής ζώνης.

Η περιοχή βρίσκεται στις παρυφές του κέντρου, με πυκνότητες πολύ χαμηλότερες από τα επόμενα τμήματα⁴³, είναι εντός σχεδίου και οι θεσμοθετημένες από το ΓΠΣ χρήσεις γης είναι αμιγής και γενική κατοικία. Στην περιοχή υπάρχουν αρκετές αδόμητες εκτάσεις, κάποιες από τις οποίες χρησιμοποιούνται για φύλαξη και εμπορία σκαφών, ως χώροι αναψυχής (πάρκο και παιδική χαρά), ενώ κάποιες άλλες παραμένουν χωρίς χρήση. Στην περιοχή επίσης βρίσκεται το παλιό κλειστό κολυμβητήριο.



Εικόνα 10: Χώροι αναψυχής εκατέρωθεν της Ηρώων Πολυτεχνείου

Η παραλιακή οδός- η Ηρώων Πολυτεχνείου- εξυπηρετεί κατά ένα μεγάλο μέρος την σύνδεση του αστικού οδικού δικτύου με την εθνική οδό Πατρών-Αθηνών.

Η παράλια περιοχή του τμήματος 1 είναι, σε μεγάλο της τμήμα, ήπια διαμορφωμένη σε χώρο περιπάτου και αναψυχής. Αποτελεί ένα από τα τμήματα με τα

⁴² Ο δήμος Πατρών προκήρυξε το 2008 αρχιτεκτονικό διαγωνισμό ιδεών κατά τον οποίο αρχικά πρώτη κατετάγη η μελέτη που προέβλεπε βαρείες κατασκευές στο Έλος με κύριο στοιχείο κωπηλατοδρόμιο κατά μήκος του Έλους. Μετά από ένσταση όμως η απόφαση ανετράπη στην συνεδρίαση του Δημ. Συμβουλίου στην οποία είχε με ανακοίνωση της παρέμβει και η ΟΙ.ΚΙ.ΠΑ. και προκρίθηκε πρόταση για διαχείριση του Έλους ως οικολογικού πολιτιστικού πάρκου.

⁴³ Ο συντελεστής δόμησης είναι 0.8 στην περιοχή κοντά στο έλος και 1.6 μετά την οδό Αχελώου.

μικρότερα προβλήματα πρόσβασης, αν εξαιρέσει κανείς τον κυκλοφοριακό φόρτο της Ηρώων Πολυτεχνείου και την ερημική εικόνα που έχει η περιοχή τις περισσότερες ώρες του εικοσιτετράωρου.

9.3. Τμήμα 2- Μαρίνα

Το τμήμα 2 ξεκινάει από τις εκβολές του Μειλιχού και φτάνει έως την βόρεια λιμενολεκάνη. Αποτελεί κατά την θεσμοθετημένη χρήση περιοχή αμιγούς κατοικίας και η πυκνότητα δόμησης παραπέμπει σε καθαρά αστική περιοχή⁴⁴. Πρόκειται για περιοχή κατοικίας υψηλών εισοδημάτων μιας και φαίνεται πως η εγγύτητα με το κέντρο, με το νερό και με την Μαρίνα αποτιμηθήκαν θετικά στην διαμόρφωση των αξιών γης. Στα ισόγεια λειτουργούν καταστήματα κυρίως αναψυχής αλλά και κάποια γραφεία ναυτιλιακών εταιριών.

Το κομμάτι επί της παραλίας είναι στο σύνολο του διαμορφωμένο σε χώρους αναψυχής. Συγκεκριμένα στο παράλιο τμήμα ανάλογα με τις εγκαταστάσεις και την χρήση μπορούμε να διακρίνουμε τις παρακάτω ενότητες χώρων αναψυχής: α) τις εγκαταστάσεις του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου, β) την μαρίνα και γ) το παραθαλάσσιο πάρκο.

α) Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Πατρών.

Στον χώρο λειτουργεί καρνάγιο και ανοιχτός χώρος στάθμευσης οχημάτων. Μέσα στο χώρο του καρνάγιου βρίσκεται ο εντευκτήριος χώρος του Ιστιοπλοϊκού Ομίλου Πατρών. Ακόμα εδώ λειτουργούν δύο μικρά, ιδιωτικά νεώρια αλιευτικών και ιστιοφόρων πλοίων.



Εικόνα 11: Το καρνάγιο

⁴⁴ Στο τμήμα αυτό οι οροί δόμησης έχουν ως εξής: Στο κομμάτι που περιλαμβάνεται στο παλαιό ΓΠΣ έχουμε συντελεστή δόμησης 2.4, κάλυψη 70% και μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 19.00 μέτρα σε 6 το μέγιστο ορόφους. Στο βορειότερο κομμάτι της περιοχής που ανήκει στην α' φάση επέκτασης του ΓΠΣ έχουμε αντίστοιχα συντελεστή 1.6, κάλυψη 40% και ύψος 16.50 σε 5 το μέγιστο ορόφους.

Η περιοχή της μαρίνας βρίσκεται ακριβώς δίπλα από το πάρκο και μοιράζεται την είσοδο της με αυτό. Κάποια μικρής έκτασης έργα προχώρησαν παράλληλα με την κατασκευή του πάρκου και στον χώρο της μαρίνας (πλακόστρωση, ανανέωση του αστικού εξοπλισμού, δειροφύτευση, δημιουργία θέσεων στάθμευσης)



Εικόνα 12: Ημιυπαίθρια safe-Bar επί της Ηρώων Πολυτεχνείου

από την μαρίνα σήμερα λειτουργεί ένας μικρός αριθμός ιδιωτικών καφέ-μπαρ τα οποία διατηρούν μια μικρή ροή επισκεπτών στην περιοχή και κατά τις νυχτερινές ώρες. Τα καταστήματα αυτά στεγάζονται σε ημιυπαίθριες και ημιμόνιμες κατασκευές σε χώρους που ενοικιάζονται επί του παραλιακού πεζοδρομίου της Ηρώων Πολυτεχνείου.

Παρά, το ότι, η μαρίνα αποτελούσε ένα παραδοσιακό σημείο της πόλης για περίπατο και αναψυχή πριν την ανάπλαση της περιοχής και την κατασκευή του πάρκου η κίνηση είχε ατονήσει και η μαρίνα ως χώρος αναψυχής είχε παρακμάσει.

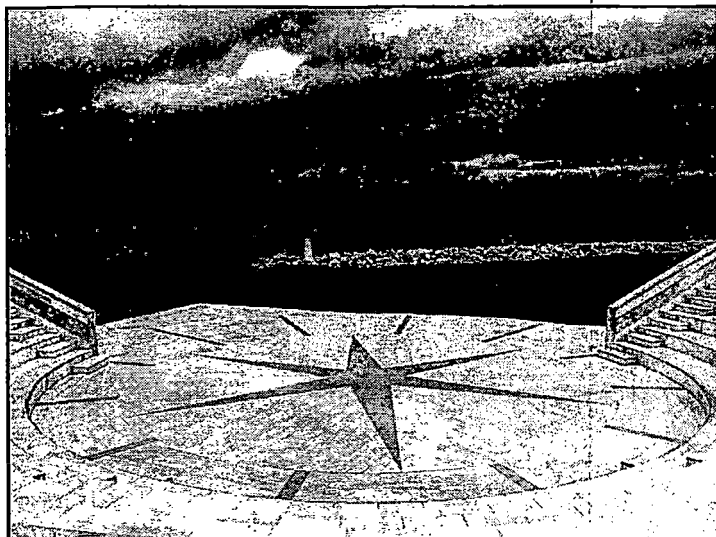
Στον χώρο της μαρίνας λειτουργεί από πολύ παλιά ένα καφέ-εστιατόριο δίπλα στο νερό. Επίσης ακριβώς πάνω



Εικόνα 13: Η μαρίνα

γ) Το «θεατράκι»

Τον πιο ενδιαφέροντα χώρο αυτού του τμήματος αποτελεί ο εντυπωσιακός, πρόσφατα κατασκευασμένος δημοτικός χώρος αναψυχής. Στον χώρο κατασκευάστηκε ένα



μικρό ανοιχτό θέατρο κυκλικής κάτοψης και χωρητικότητας 300 θέσεων το οποίο έδωσε στο πάρκο το άτυπο όνομα του. Ακόμα, το πάρκο περιλαμβάνει μια πρωτότυπη παιδική χαρά, ένα μεγάλο διαμορφωμένο χώρο πρασίνου και

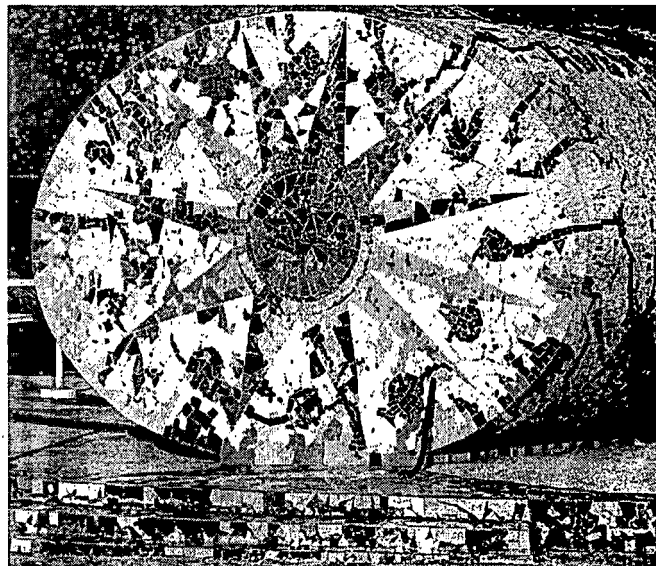
Εικόνα 14: Το υπαίθριο θεατράκι δίπλα στο νερό.
Πηγή:

<http://photodp.com/photographers/showphoto.php/photo/1528>

περιπάτου δίπλα στο νερό

και μια εντυπωσιακή

κυκλική ημιυπαίθρια κατασκευή διαμορφωμένη σε καφετερία. Η διακόσμηση είναι χαρακτηριστική (βλ. εικόνες ...) και ενιαία σε όλο τον δημόσιο χώρο. Με επίκεντρο το υπαίθριο θέατρο διοργανώνονται διάφορα πολιτιστικά δρώμενα όπως ερασιτεχνικές παραστάσεις και φοιτητικά φεστιβάλ. Όμως και το ίδιο το πάρκο και η καφετερία που λειτουργεί εντός του προσελκύει καθημερινά μια αξιόλογη ροή επισκεπτών.



Εικόνα 15: Οι χαρακτηριστικές ψηφιδωτές κατασκευές που κοσμούν το πάρκο.

Πηγή:

<http://photodp.com/photographers/showphoto.php/photo/1528>

9.4. Τμήμα 3 – Το κέντρο

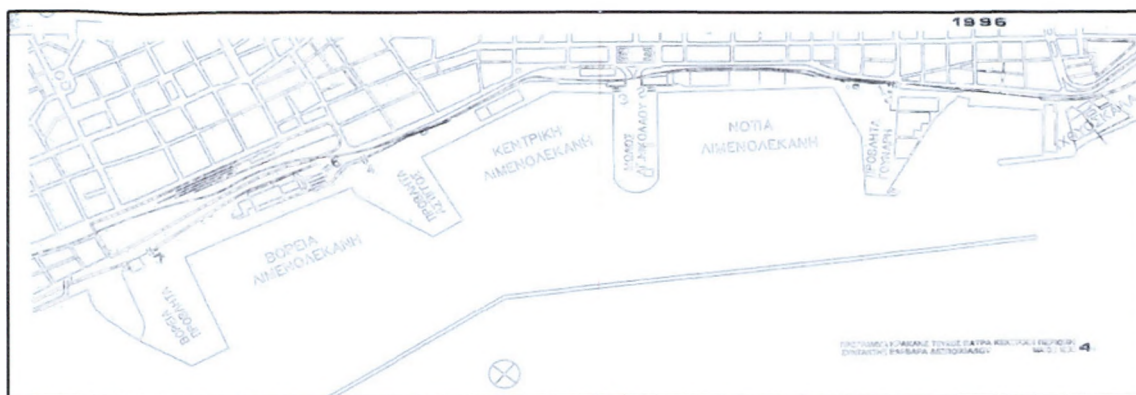
Το τμήμα 3 αποτελεί στην ουσία τον χώρο λειτουργίας του σημερινού λιμανιού της Πάτρας και συγκεντρώνει όλες τις εμπορικές και επιβατικές δραστηριότητες που σχετίζονται με την λιμενική κίνηση. Αυτό το τμήμα του παράλιου μετώπου, βρίσκεται σε επαφή με την καρδιά του πολεοδομικού κέντρου της Πάτρας και σε απόσταση ενός μόνο οικοδομικού τετραγώνου από κάποια από τα πιο πολυσύχναστα σημεία της πόλης (πεζόδρομο Αγίου Νικολάου, πλατεία Όλγας κ.α.). Παρά, την φαινομενική εγγύτητα, η εικόνα του παλλομένου κέντρου σβήνει κάτω από την οδό της Αγίου Ανδρέου και το λιμάνι και οι γύρω χρήσεις παραμένουν ουσιαστικά αποκομμένα από τις χρήσεις στα όμορα τμήματα του αστικού ιστού.

Ως προς την πολεοδομική του οργάνωση, αυτό το τμήμα της πόλης χαρακτηρίζεται από τις υψηλές πυκνότητες, τους περιορισμένους ακαλύπτους χώρους και την έλλειψη κοινόχρηστων χώρων. Συγκεκριμένα, στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου, η κάλυψη είναι 60-70% και τα μέγιστα ύψη καθορίζονται από 20.2 μέτρα έως 23,40 μέτρα⁴⁵. Το σύστημα είναι συνεχές και ο συντελεστής δόμησης εξάγεται έμμεσα, σύμφωνα με το πλάτος της οδού και τον αριθμό των ορόφων. Στο εμπορικό τμήμα του κέντρου, οι πυκνότητες είναι ακόμα υψηλότερες μιας και ορίζονται συντελεστές που ξεκινούν από 3,0 και φτάνουν 4.9 , με κάλυψη από 50-70%⁴⁶. Να σημειώσουμε πως στην περιοχή από Αράτου έως Γούναρη και από την παραλιακή οδό Όθωνος-Αμαλίας έως την Καραϊσκάκη, όταν το ισόγειο κατασκευάζεται με χρήση καταστήματος η επιτρεπόμενη κάλυψη είναι 100%.

Το συγκεκριμένο τμήμα του παράλιου μετώπου, λόγω της εγγύτητας του με το κέντρο, είναι ιδιαίτερα κρίσιμο για το τελικό αποτέλεσμα των παρεμβάσεων. Η επιτυχία ή μη της ανάπλασης του συνόλου του παράλιου μετώπου της πόλης σε μεγάλο βαθμό θα κριθεί από το πώς θα αξιοποιηθεί ο συγκεκριμένος χώρος μετά την απομάκρυνση των λιμενικών δραστηριοτήτων.

⁴⁵ Βασιλικό διάταγμα του 1962 ΦΕΚ 146/16-11-62

⁴⁶ Βασιλικό διάταγμα του 1969 ΦΕΚ 122/20-6-1969



Εικόνα 16: Το κεντρικό τμήμα του λιμανιού της Πάτρας

Πηγή: Τεύχος προμελέτης του προγράμματος Ηρακλής- συντάκτης Δεσποινιάδου Βαρβάρα

Λόγω της μεγάλης σημασίας της περιοχής οι χρήσεις γης και το κτηριακό κεφαλαίο του τμήματος 3 καταγράφηκαν με ακρίβεια και παρατίθενται εδώ λεπτομερώς:

A. Χρήσεις και εγκαταστάσεις εντός της λιμενικής ζώνης:

1. Βόρεια προβλήτα
2. Κτίριο υποδοχής Μελίνα Μερκούρη
3. Προβλήτα Αστιγγος
4. Υπόστεγο
5. Κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός
6. Προβλήτα Άγιου Νικολάου –ανοιχτή προς το κοινό ,χώρος περιπάτου
7. Γεφυροπλάστιγγα
8. Συνεδριακό κέντρο
9. Προβλήτα Γούναρη
10. Κεντρικό κτίριο ΟΛΠΑ .ΑΕ

Εικόνα 17: Ο σταθμός υποδοχής επιβατών «Μελίνα Μερκούρη»



χώρου πρόσβασης στο σταθμό δηλαδή της πύλης 6.

Με αφορμή τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων «Αθήνα 2004», ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. προέβη στην ανακαίνιση και αναδιαρρύθμιση του κτιρίου υποδοχής επιβατών του λιμανιού. Η κτιριακή ανακαίνιση συμπληρώθηκε από διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου και του

Εξετάζοντας την περιοχή πιο μακροσκοπικά μπορούμε να παρατηρήσουμε τα παρακάτω: Ο λιμενικός χώρος προστατεύεται με περίφραξη αποκόπτοντας από το κέντρο ακόμα και την οπτική διέξοδο προς την θάλασσα. Το σημαντικότερο σημείο επαφής της πόλης με την θάλασσα παραμένει ο λιμενοβραχίονας της Αγίου Νικολάου ή «Μόλος» για τους Πατρινούς. Ο Μόλος αποτελεί το μόνο ελεύθερα πρόσβαση χώρο στο κεντρικό κομμάτι του παράλιου μετώπου. Πρόκειται για ένα κομμάτι γης που βρέχεται και από τις δύο πλευρές από την θάλασσα στο οποίο μπορεί κανείς να περπατήσει.

Ανέκαθεν, ο μόλος λειτουργούσε ως προέκταση της πόλης μέσα στην λιμενική ζώνη, ως χώρος αναψυχής, περιπάτου και ως χώρος πολιτιστικών δράσεων στενά συνυφασμένων με την Πάτρα (π.χ. κάψιμο του Βασιλιά Καρνάβαλου). Μέχρι το 1972 που κατεδαφίστηκε στον χώρο λειτουργούσε και ο «Φάρος», σήμα κατατεθέν της πόλης. Σήμερα ο φάρος με απόφαση της τελευταίας διοίκησης του Λιμενικού Ταμείου Πάτρας (Λ.Τ.) ανασκευάστηκε αλλά σε διαφορετικό σημείο της πόλης (στην κατάληξη της οδού Τριών Ναυάρχων).



Σ Εικόνα 18: Ο λιμενοβραχίονας της Αγίου Νικολάου στις αρχές του αιώνα.
τον Φωτογραφία τραβηγμένη από τον φάρο.

μόλο καταλήγει η οδός Αγίου Νικολάου η οποία είναι μια πλήρως ευθεία οδός που στην ουσία διχοτομεί το κέντρο της πόλης. Η οδός ξεκινάει από τις σκάλες της Αγίου Νικολάου, που ενώνουν την πάνω με την κάτω πόλη, και καθώς κατηφορίζει προς την θάλασσα διασχίζει το εμπορικό κέντρο της πόλης. Στην συνέχεια, μετατρέπεται στον γνωστό πεζοδρόμο, που σήμερα αποτελεί από τους πιο πολυσύχναστους χώρους

διασκέδασης της πόλης. Ο πεζοδρόμος της Αγίου Νικολάου καταλήγει στην Πλατεία Συμμάχων και η Πλατεία Συμμάχων καταλήγει στον μόλο.



Εικόνα 19: Οι σκάλες και η οδός Αγ. Νικολάου. Στο βάθος ο Μόλος.

Η σημερινή διαμόρφωση του μόλου, λοιπόν, δεν είναι αντίστοιχη της ιστορίας του ούτε της θέσης του μέσα στην πόλη. Τα διακοσμητικά στοιχεία του δημόσιου χώρου όπως υπόστεγα, παγκάκια, φωτιστικές στήλες, καλάθια αποκριμάτων κ.α. είναι σήμερα ανεπαρκή και απαρχαιωμένα, ενώ ο χώρος του αναψυκτηρίου είναι εκτός λειτουργίας. Ο

πανελλήνιος αρχιτεκτονικός διαγωνισμός, που προκηρύχθηκε το 1999-2000 με πρωτοβουλία της τότε διοίκησης του Λ.Τ., και αφορούσε την αναμόρφωση του μόλου, οδηγήθηκε σε αδιέξοδο και καμιά από τις προτάσεις δεν έχει μέχρι σήμερα υλοποιηθεί σε έργα.

Β. Χρήσεις γης στο άμεσο περιβάλλον του λιμένα (επί της οδού Όθωνος-Αμαλίας).

(Οι χρήσεις παρατίθενται ανά οικοδομικό τετράγωνο και αφορούν τον ισόγειο χώρο των κτιρίων)

1. Σταθμός ΟΣΕ Άγιου Διονύσιου
2. Οικόπεδο ΚΤΕΛ – Μύλοι Άγιου Γεωργίου
3. Παλαιές αποθήκες Μπάρι που σήμερα έχουν μετατραπεί σε πολυχώρο του δήμου
4. Ναυτιλιακές εταιρίες, τουριστικά είδη, ξενοδοχείο
5. ΚΤΕΛ Τερματικός σταθμός υπεραστικών λεωφορείων
6. Ναυτιλιακές εταιρίες, ξενοδοχεία, ναυτική διοίκηση, τράπεζες
7. Κεντρικός επιβατικός σταθμός ΟΣΕ
9. Πλατεία Τριών Συμμάχων
10. Βρετανικό Προξενείο
11. ΚΤΕΛ Κεφαλληνίας – Λευκάδος – Τρικάλων, τράπεζες
12. Βενζινάδικο



Εικόνα 20: Ο σταθμός του ΟΣΕ στο κέντρο

Πηγή: Οργανισμός σιδηρόδρομων Ελλάδος([http:// www.ose.gr](http://www.ose.gr))

Στους ορόφους οι κυρίες χρήσεις είναι χρήσεις γραφείων και δημόσιων υπηρεσιών. Η κατοικία, όπου υπάρχει, περιορίζεται στους υψηλότερους ορόφους.

Η παραλιακή οδός περιλαμβάνει αξιόλογα βιομηχανικά και νεοκλασικά κτήρια. Τα περισσότερα έχουν ήδη ανακαινιστεί και στεγάζουν νέες χρήσεις (κυρίως τράπεζες και ναυτιλιακές εταιρίες). Τα σημαντικότερα από αυτά τα κτίρια είναι τα παρακάτω:

-Αποθήκες Μπάρρυ

Αποτελούν ένα συγκρότημα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής συνδεδεμένο με την εποχή ακμής της πόλης. Στο παρελθόν χρησιμοποιήθηκε διαδοχικά ως σταφιδαποθήκη, εργοστάσιο νηματοποιίας, κλωστικής, αλευροποιίας και κατεργασίας σταφίδας. Σήμερα έχει περιέλθει στην ιδιοκτησία του Δήμου και στεγάζει το info center της Πάτρας ενώ λειτουργεί και σαν κέντρο τεχνών.

-Μύλοι Αγίου Γεωργίου

Οι Μύλοι είναι ένα κτίριο του μεσοπολέμου και είναι χαρακτηριστικοί της οικονομικοκοινωνικής και πολιτιστικής πορεία της Πάτρας τον τελευταίο αιώνα. Ο τελευταίος όροφος του κτηρίου έχει ανακαινιστεί και στον χώρο γίνονται διάφορες προβολές εκθέσεων.

-Κτίριο Μαραγκοπούλου



Το κτίριο, που βρίσκεται στην συμβολή Αγίου Ανδρέα και Βότση, είναι ένα ακόμα δείγμα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής του Μεσοπολέμου. Σήμερα έχει ανακαινιστεί και στεγάζει εμπορικές χρήσεις.

9.5. Τμήμα 4 – Άγιος Ανδρέας

Το τμήμα 4 ανήκει σε μια ιδιαίτερη περιοχή της πόλης, λόγω της γειτνίασής του με τον μεγάλο πεζόδρομο της Τριών Ναυάρχων και την εκκλησία του Αγίου Ανδρέα -ένα από τα χαρακτηριστικότερα αξιοθέατα της πόλης. Ο πρόσφατα κατασκευασμένος φάρος -αντίγραφο του ιστορικού φάρου της Αγίου Νικολάου- έχει δημιουργήσει ένα ακόμα χώρο επίσκεψης στην περιοχή.

Το τμήμα, συμπεριλαμβάνεται στο κομμάτι του αστικού ιστού που είναι χαρακτηρισμένο ως πολεοδομικό κέντρο. Οι εμπορικές χρήσεις, βέβαια, βαθμιαία ασθενούν καθώς απομακρυνόμαστε από την καρδιά του κέντρου. Στην περιοχή, όμως, συγκεντρώνονται πλήθος χώρων εστίασης και διασκέδασης, κύρια λόγω του πεζόδρομου και δευτερεύοντος λόγω του πάρκου του Αγίου Ανδρέα και του πάρκου του Φάρου. Σε υψηλή αναλογία εμφανίζεται στην περιοχή και η χρήση κατοικίας. Επί της παράλιας οδού, χαρακτηριστικές είναι χρήσεις όπως κέντρα διασκέδασης, ψαροταβέρνες, εμπορία αυτοκινήτων και αποθήκες. Στην ουσία το τμήμα αυτό της



Εικόνα 21: Η εκκλησία και το πάρκο του Αγ. Ανδρέου όπως φαίνονται από την παραλία

πόλης αποτελεί μια ενδιάμεση περιοχή ανάμεσα στο κέντρο και τις νοτιότερες συνοικίες που αποτελούν αμιγώς περιοχές κατοικίας.

Μπορούμε και εδώ να παρατηρήσουμε πως η όλη περιοχή έχει τα νώτα της στραμένα στην θάλασσα, μιας και οι λειτουργίες της είναι εντελώς ανεξάρτητες από αυτήν και δεν υπάρχει ούτε καν

οπτική επαφή με το νερό. Η σιδηροδρομική γραμμή, με συνεχείς μπάρες εκατέρωθεν, συνεχίζει και σε αυτό το τμήμα της πόλης παράλληλα και σε επαφή με την ακτή.

Επιπλέον, όπως και στο κεντρικό τμήμα του παράλιου μετώπου, έτσι και εδώ κάτω της Αγίου Ανδρέου χάνεται ο συμπαγής και πολυσύχναστος πολεοδομικός ιστός: Οι πεζοί είναι σπάνιοι, ο φωτισμός ανεπαρκής ενώ υπάρχουν πολλοί εγκαταλημένοι ή αδιαμόρφωτοι χώροι. Έτσι, λοιπόν, ακόμα και αν αγνοήσουμε τα φυσικά εμπόδια που δυσχεραίνουν την πρόσβαση προς την περιοχή, παραμένει ουσιώδες εμπόδιο η αίσθηση κινδύνου που δημιουργείται στον πεζό.



Εικόνα 22: Τοπογραφικό διάγραμμα της λιμενικής ζώνης στην περιοχή Αγ. Ανδρέου.
Πηγή: ΟΛΠΑ ΑΕ

Οι χρήσεις στα οικοδομικά τετράγωνα πάνω από την παραλιακή οδό όπως εμφανίζονται στο διάγραμμα (εικόνα..) είναι οι εξής:

- 1-2 Ψαροταβέρνες
- 3 Παλιές αποθήκες που έχουν μετατραπεί σε κέντρο διασκέδασης
- 4 Πρώην κτίριο του ΕΛΚΕΠΑ και κατοικίες
- 5 Πολεοδομία και κατάστημα πώλησης αυτοκινήτων.

Αναλυτικότερα, οι βασικές χωρικές ενότητες του παράλιου τμήματος όπως εμφανίζονται και στο τοπογραφικό διάγραμμα της περιοχής (εικόνα 22) είναι: η Ιχθυόσκαλα που βρίσκεται εντός του λιμενικού χώρου, το πάρκο του Φάρου, ο Ιερός Ναός του Αγίου Ανδρέα και ο πεζοδρόμος της Τριών Ναυάρχων.

α) Η Ιχθυόσκαλα

Αν και ένα κομμάτι της ιχθυόσκαλας προορίζεται για αναψυχή και μάλιστα



περιλαμβάνει εστιατόριο, σήμερα ο χώρος είναι πολύ υποβαθμισμένος, τόσο ως προς την κτιριακή του υποδομή, όσο και ως προς την διαμόρφωση του εξωτερικού χώρου. Όπως θα δούμε στην συνέχεια, αναμένετε η μεταφορά της ιχθυόσκαλας στις εγκαταστάσεις του νέου λιμένα και η μετατροπή του

παρόντος κτιρίου σε συνεδριακό κέντρο .

β) Το πάρκο του φάρου

Η διαμόρφωση του χώρου οποίος βρίσκεται μπροστά από το πάρκο του αγίου Ανδρέα και τον πεζόδρομο της Τριών Ναυάρχων έγινε πρόσφατα από τον ΟΛΠΑ ΑΕ. Αυτό



το σημείο επιλέχθηκε για την ανασκευή ομοιώματος του παλιού φάρου της Αγίου Νικολάου το οποίο σήμερα λειτουργεί ως αναψυκτήριο με υπαίθριους και ημιυπαίθριους χώρους για τραπεζοκαθίσματα. Οι εξωτερικοί χώροι διαμορφώθηκαν ήπια σε χώρους περιπάτου και παιδική χαρά. Ακόμα

στο σημείο λειτουργεί και φυλασσόμενος χώρος στάθμευσης αντί αντιτίμου Η πρόσβαση γίνεται κυρίως οδικώς μέσω των χώρων στάθμευσης.

γ) Ιερός Ναός και πάρκο Αγίου Ανδρέα

Ο Άγιος Ανδρέας δεν είναι μόνο ο πολιούχος της πόλης αλλά και ένα από τα σημαντικότερα σημεία έλξης για τον τουρισμό της πόλης. Το παράδειγμα του πάρκου του Αγίου Ανδρέα είναι χαρακτηριστικό για το πώς μπορεί χώροι με γεωγραφική εγγύτητα να «απομακρύνονται» πολεοδομικά. Το πάρκο παρά το ότι αποτελεί έναν ανοικτό χώρο που απέχει μόνο κάποια μέτρα από την παραλία δεν έχει καμιά επαφή με αυτήν. Ανάμεσα στο πάρκο και το νερό μεσολαμβάνουν οι μανδρότοιχοι του πάρκου, η Ακτή Δυμαίων, η σιδηροδρομική γραμμή και κάποιες δεντροφυτεμένες σειρές.

δ) Ο πεζόδρομος της Τριών Ναυάρχων

Ο πεζόδρομος αποτελεί ένα ζωντανό σημείο της πόλης και στις δύο πλευρές του υπάρχει πλήθος καταστημάτων εστίασης και διασκέδασης. Ο πεζόδρομος όπως και το πάρκο του Αγίου Ανδρέα αν και απέχει μόλις ένα τετράγωνο από την παραλία δεν έχει ούτε καν οπτική επαφή με το νερό και δίνει την εντύπωση πως βρίσκεται στο εσωτερικό της πόλης.



Εικόνα 23: Η έξοδος της Τριών Ναυάρχων στην παραλία, δεξιά φαίνονται παλιές αποθήκες που σήμερα στεγάζουν κέντρο διασκέδασης.

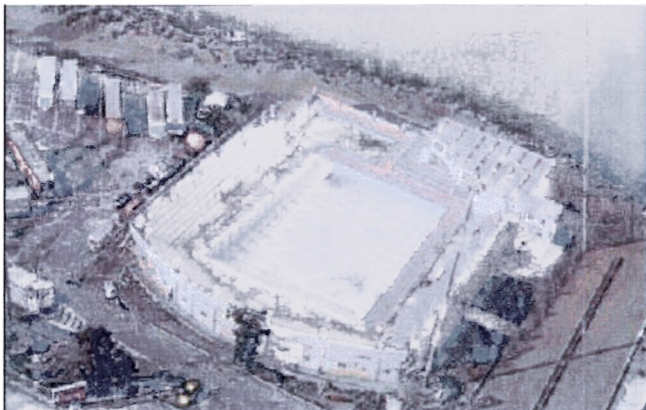
9.6. Τμήμα 5- Ακτή Δυμαίων

Ο νότιος τομέας της πόλης -η Ακτή Δυμαίων- στην άκρη του εφάπτεται με τον χώρο που κατασκευάζεται ο νέος λιμένας. Η περιοχή περιλαμβάνει την παλαιά, μη ενεργή πλέον, βιομηχανική ζώνη της Πάτρας. Οι βιοτεχνίες και τα εργοστάσια ήταν εγκαταστημένα στο νοτιοδυτικό τμήμα και προς την θάλασσα, ενώ οι κατοικίες ανατολικότερα. Κατά το πρότυπο κοινωνικής διαστρωμάτωσης του προηγούμενου αιώνα, στο κέντρο και κοντά στο λιμάνι της πόλης είχαν εγκατασταθεί οι έμποροι και οι αστοί, ενώ σε αυτό τμήμα της πόλης, δηλαδή πίσω από τη βιομηχανική ζώνη, αναπτύχθηκαν οι εργατικές συνοικίες. Ακόμα πιο πίσω, ανατολικά της πόλης, αναπτύχθηκαν οι λαϊκές και προσφυγικές συνοικίες. Μετά την αποβιομηχάνιση της Πάτρας και μέχρι σήμερα, η περιοχή είναι συνολικά υποβαθμισμένη.

Ως προς την πολεοδομική της διάρθρωση, η πόλη σε αυτήν την περιοχή λειτουργεί σε δυο τμήματα. Ένα τμήμα πάνω από την σιδηροδρομική γραμμή και ένα τμήμα κάτω από αυτήν. Οι περισσότερες οδοί δεν οδηγούν στην παραλιακή οδό μιας και η πρόσβαση διακόπτεται από τις γραμμές. Έξοδο στην παραλιακή οδό έχουν μόνο τρεις δρόμοι (Ιεροθέου, Βορείου Ηπείρου και Ελευθέριου Βενιζέλου).

Η παραλιακή έκταση (ιδιοκτησίας Ο.Λ.ΠΑ Α.Ε.) είναι στο μεγαλύτερο μέρος της αδιαμόρφωτη και περιφραγμένη, συνεπώς απροσπέλαστη για επισκέπτες. Στο αδιαμόρφωτο τμήμα δεν απαντώνται χρήσεις ή εγκαταστάσεις. Τα διαμορφωμένα τμήματα της παραλίας αφορούν το κολυμβητήριο του Ναυτικού Ομίλου Πατρών (ΝΟΠ) και τους μεγάλους χώρους στάθμευσης και φύλαξης εκατέρωθεν.

Αναλυτικότερα, το κολυμβητήριο του Ν.Ο.Π. (επιφάνειας 3.797 τ.μ.) έχει ανεγερθεί σε χώρο που παραχωρήθηκε κατά χρήση από το πρώην Λ.Τ.Π. Η



Εικόνα 24: το ναυταθλητικό κέντρο του Ναυτικού Ομίλου Πατρών

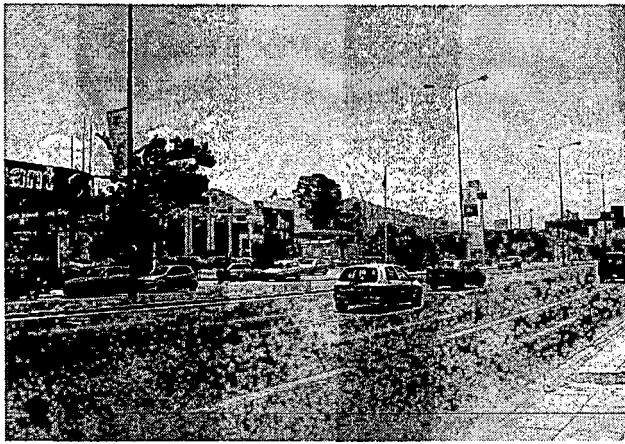
Πηγη: ΟΛΠΑ (<http://www.pasport.g r>)

κάμερες ασφαλείας) χώρος στάθμευσης ασυνόδευτων πλατφορμών και φορτηγών.

κατασκευή και η χρήση του κολυμβητηρίου υποβαθμίζεται από τις χρήσεις και την διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου. Συγκεκριμένα σε επαφή με το χώρο του κολυμβητηρίου στην νότια πλευρά του λειτουργεί με ευθύνη του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. διαμορφωμένος, ελεγχόμενος (περίφραξη, φυλάκιο, δρύφακτα,

Στην βόρεια πλευρά του κολυμβητηρίου λειτουργεί ένας τεράστιος δημοτικός χώρος στάθμευσης επιβατικών αυτοκινήτων με ελεγχόμενη από φωτεινό σηματοδότη είσοδο από την Ακτή Δυμαίων. Το πάρκινγκ έχει σκοπό να απορροφήσει ένα μέρος της κίνησης προς την πόλη και εντάσσεται στο σχέδιο για την δημιουργία τριών μεγάλων δημοτικών χώρων στάθμευσης περιμετρικά της πόλης (ένα σε κάθε πύλη) τα οποία συνδέονται με το κέντρο με 10λεπτης συχνότητας δημοτική συγκοινωνία.

Στο παράλιο μέτωπο, εκτός της λιμενικής ζώνης, οι αστικές χρήσεις που αναπτύσσονται είναι κύρια εμπόριο χονδρικού και υπερτοπικού χαρακτήρα.



Εικόνα 25: Αντιπροσωπευτική άποψη της Ακτής Δυμαίων

Αναφερόμαστε στις χρήσεις επί της Ακτής Δυμαίων που, όπως αναφέραμε, είναι ένας δρόμος ταχείας κυκλοφορίας διπλής κατεύθυνσης. Δομημένη είναι μόνο η μια πλευρά της οδού, ενώ η πλευρά η όμορη της θάλασσας

είναι ελεύθερη από κτίσματα.

Αναλυτικότερα, χαρακτηριστικές

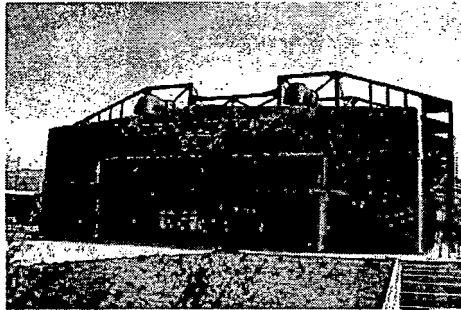
χρήσεις που απαντώνται στην Ακτή Δυμαίων είναι οι εξής: Γραφεία, χονδρεμπόριο (metro, praktiker, ξυλεία), υπερκαταστήματα (Βασιλόπουλος, Βερόπουλος, Elephant), εμπορία αυτοκινήτων, εμπορία ελαστικών και ανταλλακτικών, συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων, βενζινάδικα. Ακόμα, η περιοχή φιλοξενεί αρκετές δημοσιές υπηρεσίες (ΔΕΗ, Γ' Εφορία Πατρών, Λιμενικό Σώμα, Υπουργείο Οικονομικών – Ελεγκτικό Σώμα Πατρών), ενώ η κατοικία είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Απαντώνται επίσης μονάδες αναψυχής και πολιτισμού στις οποίες θα αναφερθούμε παρακάτω. Τέλος στην περιοχή συνεχίζουν και σήμερα να λειτουργούν κάποιες βιομηχανικές μονάδες αλλά σε καθεστώς υποαπασχόλησης και υπολειτουργίας. Πρόκειται για την βιομηχανία ξυλείας ΑΒΕΞ (έκτασης 22 στρεμμάτων), την Ένωση Γεωργικών Συνεταιρισμών, και την Οينوπνευματοποιία Σπηλιώπουλου (έκτασης 21 στρεμμάτων). Περισσότερες όμως είναι μονάδες που έχουν περιπέσει σε αχρηστία ή στεγάζουν νέες χρήσεις. Έτσι, η περιοχή διαθέτει ένα σημαντικό κεφάλαιο σε βιομηχανικά και άλλα κτίρια, κάποια από τα οποία έχουν ήδη κηρυχθεί διατηρητέα ως κτίρια ιστορικής μνήμης (όπως τα μικρά λιθόκτιστα της ΒΕΣΟ, η βίλα Τριάντη, τα κτίρια της ΔΕΥΑΠ, η βίλα Λαδόπουλου, το Πτωχοκομείο). Εκτός των κτισμάτων, να σημειώσουμε, πως στην περιοχή υπάρχουν και αρκετοί αδόμητοι χώροι μεγάλης

έκτασης που μπορούν μελλοντικά να αξιοποιηθούν για την ανάπτυξη του δημόσιου χώρου.

Σημαντικά κτίρια που σήμερα φιλοξενούν νέες χρήσεις είναι τα παρακάτω:

- **Χαρτοποιία Λαδόπουλου**

Το συγκρότημα του εργοστασίου Χαρτοποιίας Λαδόπουλου, εγγαταλελλημενο



Εικόνα 26: Το «Εργοστάσιο Τέχνης»

από την δεκαετία του 1990 έχει περιέλθει πλέον στην ιδιοκτησία του Δήμου Πάτρας και έχει χαρακτηριστεί διατηρητέο. Ο χώρος στέγασε το διοικητικό κέντρο του Οργανισμού της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας 2006 και αποτέλεσε χώρο φιλοξενίας εκδηλώσεων και δράσεων. Σήμερα, έχει ανασκευαστεί και, εκτός από χώρους εκθέσεων και εκδηλώσεων, στον

υπαίθριο χώρο της Χαρτοβιομηχανίας κατασκευάστηκε το «Εργοστάσιο Τέχνης». Πρόκειται για ένα κλειστό προκατασκευασμένο θέατρο χωρητικότητας 900 θέσεων. Οι προδιαγραφές κατασκευής του ακολουθούν τη φιλοσοφία ανάδειξης του βιομηχανικού συγκροτήματος ώστε η κατασκευή του να προσιδιάζει με την αρχιτεκτονική και την ατμόσφαιρα που αναδίδουν τα κτίρια της παλαιάς Χαρτοβιομηχανίας.

- **Βίλα Λαδόπουλου**

Η Βίλα Λαδόπουλου είναι σήμερα ιδιοκτησία της Εμπορικής Τράπεζας, η οποία σχεδίαζε τη δημιουργία υποκαταστήματος, για την υποστήριξη του λιμανιού, ενώ σήμερα προγραμματίζεται η μετεγκατάσταση εκεί των γραφείων της Περιφέρειας Πελοποννήσου.

- **Τα Παλαιά Σφαγεία**

Τα πέτρινα κτίσματα των Δημοτικών Σφαγείων, κατασκευασμένα το 1903, λειτουργούσαν έως το 1998. Σήμερα, τα Παλαιά Σφαγεία έχουν πλέον μετατραπεί σε ένα 'Πολυχώρο Τέχνης και Πολιτισμού' με επίσημη ονομασία Πολυχώρος Πολιτεία. Στον χώρο, που έχει επεκταθεί από τα 3,5 στρέμματα σε 14,5 στρέμματα, αναπτύσσονται πολλαπλές θεματικές αίθουσες και υπαίθριοι χώροι. Τα κτίρια έχουν ανακαινιστεί πλήρως, αλλά οι σημαντικές παρεμβάσεις δεν αλλοιώσαν την χαρακτηριστική αρχιτεκτονική. Εκτός από τις αίθουσες που προσφέρονται για εκδηλώσεις, λειτουργεί και ένα μικρό κέντρο παραγωγής και διάθεσης παραδοσιακού ζύθου.

- **ΒΕΣΟ**

Η παλιά σαπωνοποιία της ΒΕΣΟ, επιφάνειας 5.350 τ.μ. (κτίριο) και συνολικής έκτασης 16 περίπου στρεμμάτων, αναπλάστηκε με ιδιωτικά κεφάλαια και στον χώρο της λειτουργεί σήμερα η «Veso Mare». Πρόκειται για έναν περικλειστο πολυχώρο, με εσωτερικά αλλά και κάποια υπαίθρια τμήματα, στον οποίο λειτουργούν κινηματογραφικές αίθουσες, καφέ, εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα, αίθουσες μπιλιάρδου και μπόουλινγκ καθώς και ένα υπόγειο πάρκινγκ. Ένα μεγάλο τμήμα της Veso Mare είναι εκ νέου κατασκευασμένο, ενώ στην μια πλευρά διασώζονται τα πέτρινα κτίρια της παλαιάς ΒΕΣΟ.

- **Πειραϊκή – Πατραϊκή**

Η έκταση 206 περίπου στρεμμάτων αγοράστηκε πρόσφατα από τον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. Για τον χώρο έχουν προταθεί διαφορές χρήσεις. Ακόμα δεν έχει υλοποιηθεί κάποια συγκεκριμένη.

- **Εργοστάσιο φωταερίου**

Ο χώρος σήμερα στεγάζει τις υπηρεσίες της ΔΕΥΑΠ.

- **Το Παλαιό Πτωχοκομείο**

Κτίστηκε το 1870 την εποχή ανάπτυξης της Πάτρας μαζί με άλλα σημαντικά κτίρια της πόλης, όπως το Δημοτικό Θέατρο «Απόλλων», το Βρεφοκομείο, σχολεία, ναοί, το εργοστάσιο αεριόφωτος κ.α. δηλωτικό της σημαντικής οικονομικοκοινωνικής δομής της Πάτρας εκείνη την περίοδο. Παρότι κατασκευάστηκε για την συγκεκριμένη χρήση η αρχιτεκτονική του δεν υπολείπεται από αυτή των μεγάλων ιδιόκτητων νεοκλασικών αρχοντικών της Πάτρας. Στο πλαίσιο των επεμβάσεων του Οργανισμού «Πάτρα2006», ο εσωτερικός χώρος του παλαιού Πτωχοκομείου έχει μετατραπεί σε αίθουσα πολλαπλών πολιτιστικών χρήσεων. Στο εξωτερικό κέλυφος του κτιρίου αποδόθηκε με χρωματικές επεμβάσεις η αρχική του όψη όπως επίσης διατηρήθηκε σχεδόν στην αρχική του μορφή το μεγάλο δεντρόφυτο προαύλιο.

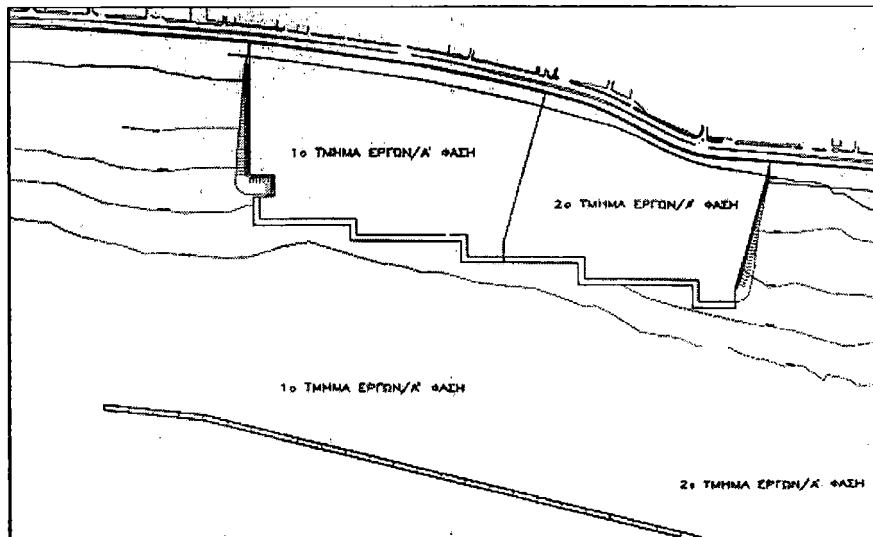
Μπορούμε λοιπόν να παρατηρήσουμε πως η περιοχή προσελκύει αξιόλογες ροές ανθρώπων για αναψυχή (π.χ. προς την ΒΕΣΟ, την Πολιτεία το ναυταθλητικό κέντρο) και μάλιστα κατανεμημένες σε μεγάλο κομμάτι του 24ωρου. Οι ροές, όμως, αυτές απορροφούνται εντός των περικλειστων χώρων και δεν δημιουργούν κάποιου είδους πεζής κίνησης στην γύρω περιοχή. Κατά μεγάλο μέρος αυτό οφείλεται στο υποβαθμισμένο και ανεπαρκές σε δημόσιους χώρους περιβάλλον. Η ασυνέχεια και η μη αναγνωσιμότητα του δικτύου κοινόχρηστων χώρων, πεζόδρομων και κοινωφελών

εγκαταστάσεων είναι χαρακτηριστική. Εκτός αυτού, βασικός λόγος για την απουσία πεζών, παραμένει βέβαια και δομή και λειτουργία της περιοχής όπου η πρόσβαση ουσιαστικά γίνεται μόνο με αυτοκίνητο εξ αιτίας του υπερτοπικού κυκλοφοριακού χαρακτήρα της Ακτής Δυμαίων.

Κλείνοντας να σημειώσουμε πως το ΓΠΣ προβλέπει χρήσεις αμιγούς κατοικίας για το παράκτιο μέτωπο και γενικής κατοικίας στα πίσω οικοδομικά τετράγωνα. Δεδομένης της διάστασης μεταξύ θεσμοθετημένου κι υφιστάμενου, αλλά και λόγω των νέων χρήσεων που αναμένεται να αναπτυχθούν με την μεταφορά του λιμένα στην όμορη περιοχή, η επικείμενη αναθεώρηση του ΓΠΣ δίνει την ευκαιρία για επανακαθορισμό των χρήσεων γης κι όρων δόμησης με βάση την πραγματική λειτουργία της περιοχής. Είναι πάντως εξαιρετικά θετικό για την εξέλιξη του χαρακτήρα της περιοχής το γεγονός ότι σημαντικός αριθμός μεγάλων ακινήτων του παραθαλάσσιου μετώπου της Ακτής Δυμαίων ανήκουν στον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα (Δήμος, Ο.Λ.ΠΑ, Ε.Τ.Β.Α.).

9.7. Τμήμα 6 - Νέος λιμένας

Σε αυτό το τμήμα του παράλιου μετώπου, στο νότιο τμήμα της Ακτής Δυμαίων, προγραμματίζεται η μεταφορά του λιμανιού. Οι εργασίες κατασκευής ξεκίνησαν το 1997 και βρίσκονται ακόμα σε εξέλιξη. Στην εγκεκριμένη προκαταρκτική μελέτη προβλέπεται η κατασκευή του λιμένα σε δύο φάσεις. Η Α' φάση, που έχει σχεδόν ολοκληρωθεί, οριοθετείται μεταξύ των οδών Ελευθερίου Βενιζέλου (χειμάρρος Διακονιάρης) και ποταμού Γλαύκου⁴⁷ και η Β' φάση μεταξύ των οδών Ελευθερίου Βενιζέλου και Παπαφλέσσα. Ταυτόχρονα, υπό κατασκευή βρίσκεται η 'Παραγλαύκια Οδός', η οποία θα συνδέσει το νέο λιμάνι με την περιμετρική οδό της πόλης και το εθνικό οδικό δίκτυο.



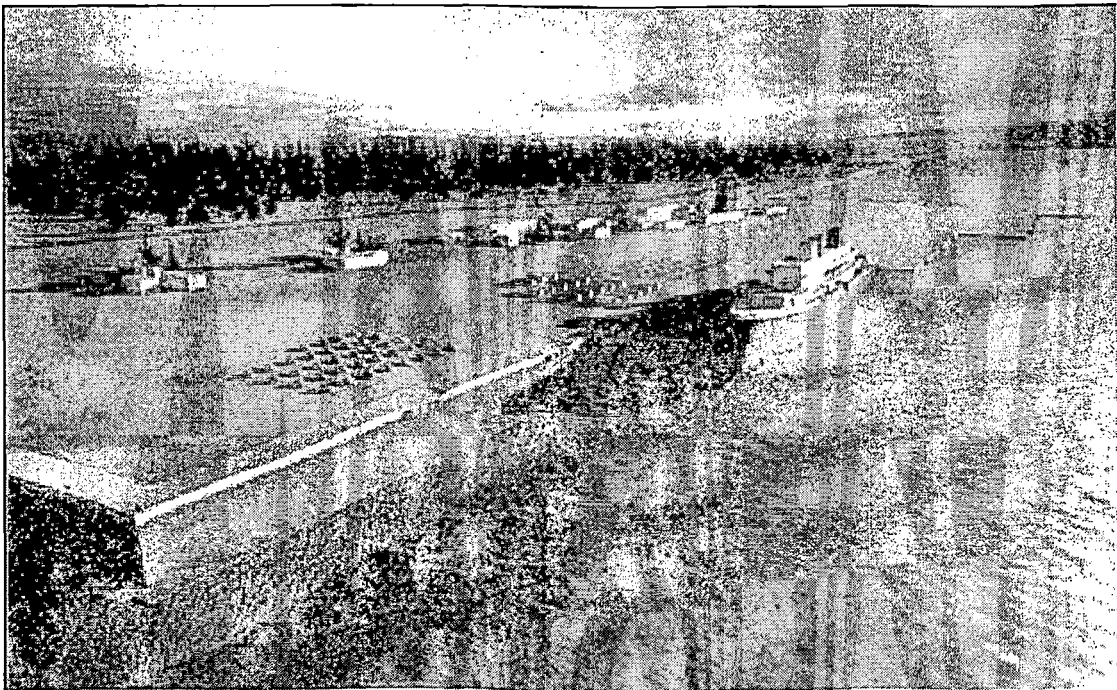
Εικόνα 27: Σχηματική απεικόνιση των έργων του νέου λιμένα Πάτρας

Πηγή: Ιστοσελίδα ΟΛΠΑ ΑΕ (<http://www.pasport.gr>)

Να σημειώσουμε πως για τις περιοχές Ζαρουχλείκα και Κρύα Ιτεών, στον παράκτιο χώρο των οποίων χωροθετήθηκε και κατασκευάζεται ο νέος λιμένας, οι χρήσεις γης που ορίζει το θεσμοθετημένο ΓΠΣ (αμιγή και γενική κατοικία) είναι ασύμβατες με την παρουσία και λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης. Η ευκαιρία της αναθεώρησης του ΓΠΣ πρέπει να αξιοποιηθεί, ώστε να γίνουν οι απαιτούμενες

⁴⁷ Τελικά, από τα έργα της Α' φάσης κατασκευής έχει υλοποιηθεί μόνο ένα μέρος (το 2ο τμήμα Α' φάσης) κι αυτό με αρκετές δυσκολίες και καθυστερήσεις. Αυτό συνέβη τόσο λόγω τεχνικών δυσκολιών που ανακύβαν και σχετίζονται με την δυσκολία σταθεροποίησης του πυθμένα όσο και λόγω κακοδιαχείρισης και δυσλειτουργιών των εργολάβων (και οι δύο αναδοχές εταιρίες πτώχευσαν).

τροποποιήσεις, που θα προδιαγράψουν με σαφήνεια τους όρους ανάπτυξης χρήσεων συμβατών με τη λιμενική δραστηριότητα. Ζητούμενο είναι να αποτραπεί η οικονομική μονοκαλλιέργεια και να αναπτυχθεί μια πολυλειτουργική περιοχή με κεντρικές αστικές λειτουργίες, που θα έχει ζωή κατά το δυνατόν σε όλη τη διάρκεια του 24ώρου. Με αυτό το δεδομένο, απαιτείται προστασία ευαίσθητων χρήσεων από τις κυκλοφοριακές, περιβαλλοντικές κι αισθητικές οχλήσεις που θα προκύψουν από την λειτουργία του λιμένα και προσπάθεια προσέκλυσης δραστηριοτήτων πολιτιστικών, ψυχαγωγικών, αθλητικών, ξενοδοχειακών, εκθεσιακών, εμπορίου, διοίκησης, πρόνοιας, τραπεζικών κ.α.



Εικόνα 28: Φωτορεαλιστική απεικόνιση των έργων του νέου λιμένα Πάτρας

Πηγή: Ιστοσελίδα ΟΛΠΑ ΑΕ (<http://www.pasport.gr>)

9.8. Συμπεράσματα και παρατηρήσεις για την υφιστάμενη κατάσταση στο θαλάσσιο μέτωπο

Σήμερα η Πάτρα, με εξαίρεση τις λιμενικές της δραστηριότητες, λειτουργεί αποκομμένη από το νερό. Έτσι, όχι μόνο στερείται η οικονομία της πόλης ένα από τα βασικά εν δυνάμει πλεονεκτήματα της, αλλά και οι ίδιοι οι κάτοικοι στερούνται την δυνατότητα για μια νέα ποιότητα αστικής ζωής.

Αν και σε πολλά σημεία του μετώπου έχουν προχωρήσει μικρής έκτασης αναπλάσεις (Φάρος, Θεατράκι, κολυμβητήριο ΝΟΠ κ.α.), τα έργα αυτά παραμένουν αποσπασματικά και υποβαθμίζονται από την λειτουργία του χώρου που τα περιβάλλει. Επιπλέον, οι αναπλάσεις αυτές αφορούν περιοχές που δεν βρίσκονται σε άμεση επαφή με το κεντρικό τμήμα της πόλης.

Πέρα όμως από τα παραπάνω, αυτό που κυρίως πρέπει να γίνει κατανοητό είναι πως οι λόγοι αποκοπής της πόλης με το νερό δεν σχετίζονται με την απουσία καλαίσθητων χωρών δίπλα σε αυτό. Οι παράγοντες που έχουν απομονώσει την πόλη από την θάλασσα αφορούν πρωτίστως την πολεοδομική και χωροταξική οργάνωση της. Αναλυτικότερα οι παράγοντες αυτοί όπως προέκυψαν την εξέταση του θαλασσιού μετώπου κατά τμήματα, είναι οι εξής:

α) Ο λιμένας

Το περιφραγμένο λιμάνι σήμερα αποτελεί ένα οπτικό και φυσικό σύνορο που παρεμβάλλεται ανάμεσα στην πόλη και την θάλασσα. Η απομόνωση της λιμενικής ζώνης από την πόλη όμως δεν είναι μόνο θέμα φυσικών εμποδίων. Κυρίως είναι λειτουργική: οι χρήσεις που αναπτύσσονται εντός και περιμετρικά του λιμανιού εκτοπίζουν άλλες αστικές χρήσεις που σχετίζονται με το νερό και θα μπορούσαν να διατηρήσουν την επαφή των κατοίκων με αυτό.

β) Ο παραλιακός οδικός άξονας

Η σύνδεση του λιμανιού, αλλά και μεγάλου μέρους της πόλης με το εθνικό δίκτυο γίνεται όπως είδαμε μέσω των παραλιακών οδών που διατρέχουν το σύνολο του παράλιου μετώπου (Ηρώων Πολυτεχνείου, Όθωνος Αμαλίας, Ακτή Δυμαίων, Αγίου Ανδρέου). Η εξυπηρέτηση υπερτοπικών ροών από αυτές τις οδούς δυσχεραίνει ή αποκλείει την διάβαση των πεζών προς την θάλασσα. Ακόμα το μέγεθος και το είδος του κυκλοφοριακού φόρτου (π.χ. τα βαρέα οχήματα) δημιουργούν σημαντική όχληση στον περιβάλλοντα χώρο. Η λειτουργία του παράλιου οδικού άξονα, σε πολλά σημεία, είναι εντελώς ασύμβατη με τις χρήσεις κατοικίας, αναψυχής και λιανικού

εμπορίου που έχουν αναπτυχθεί εκατέρωθεν. Η μεταφορά του λιμένα θα δώσει μια σημαντική ευκαιρία για την υποβάθμισή του ρόλου αυτών των οδών από πρωτεύοντα σε αστικό.

γ) Η σιδηροδρομική γραμμή

Όπως αναφέραμε, η σιδηροδρομική γραμμή, περιφραγμένη με χαμηλές μπάρες, περνάει παράλληλα και εφαιπτόμενη στην ακτογραμμή, στο σημαντικότερο τμήμα του μετώπου της πόλης Η γραμμή, συνδυαστικά με την παραλιακή οδό, λειτουργεί ως φυσικό εμπόδιο για την πρόσβαση στην παραλία. Όπως θα δούμε στην συνέχεια, ένα από τα σημαντικότερα έργα που προγραμματίζονται είναι η υπογειοποίηση τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής.

δ) Η ρύπανση

Σήμερα, ο πατραϊκός κόλπος λόγω την εντατικής χρήσης του ως λιμάνι, αλλά και λόγω του ανεπαρκή βιολογικού καθαρισμού, εξακολουθεί να έχει ιδιαίτερα σημαντικά προβλήματα ρύπανσης και μόλυνσης. Η κατάσταση του νερού κοντά στην πόλη αποκλείει την ανάπτυξη δραστηριοτήτων, όπως ψάρεμα, κολύμβηση, θαλάσσια σπορ κ.ο.κ. Το πρόβλημα των οσμών, σε κάποιες περιπτώσεις, δημιουργεί προβλήματα ακόμα και στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων δίπλα στο νερό.

Ο σχεδιασμός της ανάπλασης του θαλασσίου μετώπου θα πρέπει λοιπόν, πρώτα από όλα να διαχειριστεί τα παραπάνω προβλήματα και σε δεύτερο επίπεδο να επιλέξει τις νέες χρήσεις που θα αναπτυχθούν στην περιοχή.

10. ΣΥΝΟΨΙΖΟΝΤΑΣ: ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Η Πάτρα σήμερα αναζητά ένα νέο αναπτυξιακό ρολό. Στον αγώνα αναζήτησης του συγκριτικού της πλεονεκτήματος η πόλη διαθέτει ήδη σημαντικά εφόδια. Σημαντικότερες, όμως, είναι οι νέες ευκαιρίες που προκύπτουν, κυρίως από την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων της Δυτικής Ελλάδας πολλά από τα οποία αφορούν άμεσα την Πάτρα. Αντίστοιχα, υπάρχουν σημαντικά εμπόδια και αδυναμίες που η Πάτρα οφείλει να υπερβεί εάν θέλει να αναβαθμίσει την θέση της στην ιεραρχία των ευρωπαϊκών πόλεων και στον παραγωγικό χάρτη της χώρας.

Συμπερασματικά, παραθέτουμε εδώ τα βασικότερα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες της Πάτρας όπως αυτά προέκυψαν από την εξέταση των βασικών στοιχείων της πόλης στα προηγούμενα κεφάλαια. Συνοψίζοντας, λοιπόν, τα κυριότερα πλεονεκτήματα εντοπίζονται στους εξής τομείς:

- Το σημαντικότερο πλεονέκτημα της Πάτρας είναι η θέση της στο εθνικό και το διεθνές σύστημα μεταφορών. Η Πάτρα, κατέχει ήδη μια κομβική θέση στα συγκοινωνιακά δίκτυα της χώρας. Επιπλέον μετά την ολοκλήρωση της προγραμματισμένης μεταφορικής υποδομής που αφορά τους μεγάλους οδικούς άξονες της χώρας και άλλα συγκοινωνιακά έργα (Ιόνια οδός, νέα σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας- Πάτρας , Νέος Λιμένας Πατρών κ.ο.κ) η Πάτρα αποκτά κεντροβάρη θέση.
- Η βιομηχανική παράδοση της πόλης σε συνδυασμό μάλιστα με την ολοκλήρωση σημαντικής σύγχρονης υποδομής (ΒΙΠΕ, ΒΙΟΠΑ, Τεχνολογικό Πάρκο).
- Η συγκέντρωση στην Πάτρα στην ενός πλήθους δομών εκπαίδευσης και κατάρτισης σε όλα τα επίπεδα. Η λειτουργία των πολυτεχνικών και τεχνικών σχολών και πλήθους άλλων πανεπιστημιακών τμημάτων, έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη ενός επαρκούς και ικανού, επιστημονικού και ερευνητικού δυναμικού. Γενικότερα, η Πάτρα μπορούμε να πούμε πως διαθέτει ένα ικανοποιητικό κεφάλαιο σε ανθρώπινο δυναμικό υψηλής ειδίκευσης.
- Οι πολιτιστικοί πόροι που διαθέτει η πόλη. Τέτοιοι πόροι είναι σήμερα σημαντικοί τόσο στην προσπάθεια προβολής της πόλης όσο (και κυρίως) στην

διαμόρφωση μιας υψηλής ποιότητας ζωής για τους κατοίκους της. Όπως είδαμε το Καρναβάλι είναι πια συνυφασμένο με το όνομα της Πάτρας και προσελκύει στην πόλη χιλιάδες επισκεπτών. Το διεθνές φεστιβάλ της πόλης έχει επίσης υπερτοπικό χαρακτήρα. Εκτός αυτών η Πάτρα έχει κατορθώσει να προσελκύσει μεγάλες διοργανώσεις με διεθνή προβολή. Παραδείγματα είναι η ανακήρυξη της Πάτρας σε Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης το 2006, η διεξαγωγή ολυμπιακών αγωνισμάτων στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 καθώς και άλλες σημαντικές αθλητικές διοργανώσεις.

- Η ευκαιρία αξιοποίησης του παραθαλασσίου και μεσογειακού χαρακτήρα της και του στοιχείου του νερού.
- Το ικανοποιητικό πληθυσμιακό μέγεθος της πόλης. Πρόκειται για έναν σημαντικό παράγοντα αναπτυξιακής δυναμικής δεδομένου ότι η συγκράτηση εξειδικευμένων στελεχών στις μικρότερες πόλεις είναι ιδιαίτερα προβληματική.

Στην προσπάθεια για οικονομική ανάκαμψη και αναζωογόνηση των λειτουργιών της η Πάτρα έχει βέβαια να αντιμετωπίσει και σοβαρές αδυναμίες:

- Τα διαρθρωτικά προβλήματα που άφησε πίσω της η αποβιομηχάνιση της πόλης στην δεκαετία του '90.
- Το πολύ υψηλό ποσοστό των μακροχρόνια ανέργων με έμφαση σε πληθυσμιακές ομάδες όπως οι γυναίκες, οι οικονομικοί μετανάστες κλπ
- Η Χαμηλή ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος.
- Οι σοβαρές ανεπάρκειες στην συγκοινωνιακή υποδομή και η ελλιπής ολοκλήρωση του μεταφορικού δικτύου. Συγκεκριμένα αναφερόμαστε στην ανεπάρκεια του σιδηροδρομικού δικτύου, την απουσία ουσιαστικά αεροπορικής υποδομής και την υπερβολική επιβάρυνση του οδικού δικτύου σε αστικό και υπεραστικό επίπεδο.
- Η ενδεχόμενη στο μέλλον υποβάθμιση της θέσης της περιφέρειας λόγω της δημιουργίας νέων αρτηριών μεταφοράς εμπορευμάτων σε άλλες περιφέρειες και εκτροπής του μεταφορικού έργου.
- Η υποβάθμιση του περιβάλλοντος και κυρίως του πατραϊκού κόλπου από τις ανεξέλεγκτες βιομηχανικές δραστηριότητες του παρελθόντος και από την σημερινές ανεπάρκειες περιβαλλοντικής διαχείρισης .

ΜΕΡΟΣ Γ΄

**ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ: ΦΟΡΕΙΣ, ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ,
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

11. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

11.1. Τα επίπεδα του σχεδιασμού

Στην Ελλάδα τα κύρια επίπεδα σχεδιασμού διαρθρώνονται ως εξής:

Η κεντρική διοίκηση σε επίπεδο υπουργείου οφείλει να καταρτίζει το γενικό χωροταξικό σχέδιο της χώρας ή χωροταξικά σχέδια μείζονων περιφερειών τα οποία και αποτελούν το επίπεδο του στρατηγικού σχεδιασμού σε εθνική κλίμακα. Για την Πάτρα αποτελεί θετική εξέλιξη η έγκριση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος⁴⁸.

Το δεύτερο επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού επιτελείται σε επίπεδο νομού. Τα μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα απαιτείται να συντάσσουν Ρυθμιστικό Σχέδιο και Προγράμμα Προστασίας του Περιβάλλοντος με ευθύνη της αντίστοιχης Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Ρυθμιστικό Σχέδιο, μέχρι πρόσφατα, διέθεταν μόνο τα πολεοδομικά συγκροτήματα Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Με το Ν.2508/97 (άρθρο 2 παρ.1) αποκτά Ρυθμιστικό Σχέδιο και η Πάτρα και αυτή ήταν μια από τις σημαντικότερες εξελίξεις στο θέμα της ολοκλήρωσης του σχεδιασμού για την πόλη. Σημαντική ήταν και η πρόβλεψη για την σύσταση του «Οργανισμού Εφαρμογής Ρυθμιστικού Σχεδίου» (άρθρο 3 του Ν.2508/97). Στις αρμοδιότητες του φορέα περιλαμβάνεται η συνεργασία με τις τοπικές αρχές και η προώθηση μελετών και έργων.

Τέλος, με τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, που εκπονούνται με ευθύνη των Δήμων, εξειδικεύονται για κάθε πόλη οι κατευθύνσεις χωρικής και πολεοδομικής οργάνωσης όπως αυτές έχουν οριστεί σε υπερκείμενο επίπεδο. Τα Γ.Π.Σ. αποτελούν επίσης το στρατηγικό επίπεδο του πολεοδομικού σχεδιασμού.

11.2. Νομοθετικό πλαίσιο αστικών αναπλάσεων

⁴⁸ Με την αριθ. Α.Π. 25297/25-6-2003 απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε

Όπως αναφέρθηκε, στην Ελλάδα τα παραδείγματα ανάπλασης είναι λίγα και μικρής κλίμακας. Άλλωστε μέχρι πρόσφατα η ελληνική πολεοδομική νομοθεσία ήταν ανέτοιμη να ρυθμίσει αναπλάσεις του μεγέθους που παρουσιάστηκαν στον υπόλοιπο ευρωπαϊκό χώρο. Τα κενά αυτά εν μέρη καλυφθήκαν με την εισαγωγή του Ν. 2508/1997 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις».

Η έννοια της ανάπλασης κατά τον παραπάνω νόμο ορίζεται ως *«το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων, και διαδικασιών πολεοδομικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων της περιοχής...»*

Με τον ίδιο νόμο οριοθετούνται τρεις κατηγορίες αναπλάσεων:

- Ανασυγκρότηση δομημένης περιοχής, με αναδόμηση του μεγαλύτερου της τμήματος. Αυτή αποτελεί την δραστικότερη και πιο πολυδάπανη μορφή παρέμβασης.
- Αναβάθμιση οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων με επεμβάσεις στις χρήσεις, στις όψεις ή στην εσωτερική διαρρύθμιση των κτιρίων καθώς και τη διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων, τη βελτίωση δικτύων και υποδομών κ.α. Αποτελεί μια ηπιότερη μορφή παρέμβασης που συχνά παίρνει τομεακό χαρακτήρα.
- Αναβάθμιση ακάλυπτων ιδιωτικών και δημόσιων χώρων με βελτίωση του εξοπλισμού, της μορφής και την αισθητικής τους. Η τρίτη κατηγορία αναπλάσεων, μιας και αφορά αδόμητο χώρο, αποτελεί την πιο ήπια μορφή παρέμβασης. Συνήθως ο χαρακτήρας της είναι σημειακός.⁴⁹

Ως φορείς των αναπλάσεων ορίζονται δημόσιοι – δημοτικοί φορείς, ή νομικά πρόσωπα.

Η ανάπλαση αστικών θαλασσίων μετώπων, γενικά, εμπίπτει στην πρώτη κατηγορία επεμβάσεων, και κατά αυτόν τον τρόπο άλλωστε υλοποιείται σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

Βέβαια οι όροι, οι προϋποθέσεις και η πολυπλοκότητα των σχετικών ρυθμίσεων που αφορούν τις αναπλάσεις είχε ως συνέπεια τη μη θεσμοθέτηση, ως σήμερα, καμίας μελέτης ανάπλασης σε εφαρμογή του Ν. 2508/1997. Η ελληνική πραγματικότητα άλλωστε δεν ευνοεί τέτοιου είδους ρυθμίσεις λόγω της γενικότερης δυσλειτουργίας του συστήματος του πολεοδομικού σχεδιασμού και των γνωστών αδυναμιών της ελληνικής δημόσιας διοίκησης.

⁴⁹ Ιστοσελίδα Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (<http://www.minenv.gr/1/13/131/13108/g13108250808.html>)

Παρά όλα αυτά είναι σημαντικό ότι παρέχεται ένα κατ' αρχήν θεσμικό πλαίσιο όπου η ανάπλαση θεωρείται ως μια σύνθετη παρέμβαση πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα και καθορίζονται οι διαδικασίες προώθησης των μελετών, δημοσιοποίησης, συμμετοχής των πολιτών και έγκρισής τους. Στην συνέχεια θα πρέπει να μελετηθούν και να συνταχθούν οι προδιαγραφές των μελετών προκειμένου να απλοποιηθεί και να διευκρινισθεί η εφαρμογή της νομοθεσίας στις αστικές αναπλάσεις.

11.3. Νομοθετικό πλαίσιο για την διαχείριση της παράκτιας ζώνης

11.3.1. Ειδικές νομοθετικές Ρυθμίσεις

Οι ειδικότερες ρυθμίσεις για την παράκτια περιοχή αφορούν αποκλειστικά θέματα του αιγιαλού και την παραλία που ουσιαστικά καλούνται να επιλύσουν διαχειριστικά και διοικητικά θέματα και δεν αποτελούν συνθετικές ρυθμίσεις περιβαλλοντικού, χωροταξικού και αναπτυξιακού περιεχομένου⁵⁰.

Σήμερα βρίσκονται σε ισχύ οι διατάξεις του Ν.2971/2001 «Αιγιαλός Παραλία και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 285Α/19-12-01)⁵¹. Σύμφωνα με αυτόν ως «αιγιαλός» ορίζεται η ζώνη της ξηράς που βρέχεται από τις μεγαλύτερες και συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων και ως «παραλία» η ζώνη της ξηράς έως και 50 μ. από την οριογραμμή του αιγιαλού. Με τον νέο νόμο περί αιγιαλού και παραλίας προσαυξάνεται η ζώνη παραλίας που με τον Α.Ν. καθοριζόταν στα 20 μ. από τη γραμμή της μέσης στάθμης του αιγιαλού. Γίνεται, έτσι, φανερό ότι η νομοθεσία περί αιγιαλού και παραλίας καλύπτει ένα πολύ μικρό σε βάθος τμήμα της παράκτιας ζώνης της χώρας⁵².

Για τον σχεδιασμό του υπόλοιπου χερσαίου τμήματος προς τη ενδοχώρα έχουν εφαρμογή οι γενικές διατάξεις για τον πολεοδομικό σχεδιασμό δηλαδή ο Ν. 1337/83

⁵⁰ Ε.Μ.Π.- Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών- Τομέας Πολεοδομίας και χωροταξίας «Προστασία και Αναβάθμιση των ακτών του Σαρωνικού», Πολιτική ολοκληρωμένου σχεδιασμού και διαχείρισης του παράκτιου μητροπολιτικού χώρου, Αθήνα 2001. σελ. 61-64

⁵¹ Νόμος που αντικατέστησε τον Α.Ν. 2344/40 «Περί αιγιαλού και παραλίας» (ΦΕΚ 154Α/18-05-1940)

⁵² Παπαπετρόπουλος Α., Χωροταξικός σχεδιασμός του αιγιαλού και της παραλίας. θεωρητικές και νομολογιακές προσεγγίσεις (Ιούνιος 2009) άρθρο διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=3749&lang=1&catid=1>

«Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, Οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις» (ΦΕΚ33Α/04-03-1983) και ο νέος οικιστικός Ν. 2508/1997 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις»(ΦΕΚ 124Α/13-06-1997). Ειδικότερα με το αρθρ. 4, παρ.4 του Ν.2508/1997 δίνεται η δυνατότητα θεσμοθέτησης Περιοχών Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ), οπότε και παρέχεται ένα επιπλέον μέσω χωρικού σχεδιασμού που μπορεί να συμβάλει στην διευθέτηση του παράκτιου χώρου.

Στις παράκτιες περιοχές έχουν εφαρμογή άμεσα ή έμμεσα και άλλες γενικότερες διατάξεις. Ο νόμος Ν. 1650/86 «Για την προστασία του περιβάλλοντος» (ΦΕΚ 160Α/16-10-1986) θέτει ένα πλαίσιο για την αντιμετώπιση κρίσιμων περιβαλλοντικών ζητημάτων και όρους για την άσκηση δραστηριοτήτων που μπορούν να έχουν επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον. Ο νόμος τροποποιήθηκε με τον Ν. 3010/2002 (ΦΕΚ 91Α/25-04-2002) με σκοπό την εναρμόνισή του με τις οδηγίες 97/11ΕΕ και 96/61ΕΕ της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο Ν. 2742/99 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αιεφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 207Α/07-10-1999) θέτει τις βασικές αρχές και τους όρους για την κατάρτιση Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου, Περιφερειακών Χωροταξικών Σχεδίων και Ειδικών Χωροταξικών Σχεδίων ανά τομέα δραστηριότητας, για την βιομηχανία, τα ενεργειακά έργα, τον παράκτιο χώρο κ.α. Έως σήμερα όμως δεν έχει θεσμοθετηθεί κανένα Ειδικό Χωροταξικό Σχέδιο βάση του νέου νόμου ούτε βέβαια αυτό για τον παράκτιο χώρο. Πέρα από τα παραπάνω στην παράκτια ζώνη έχουν εφαρμογή και άλλες τομεακές ρυθμίσεις όπως η γενική νομοθεσία περί δημοσίων κτημάτων (Π.Δ. 11/12-11-1929), η τουριστική νομοθεσία, η νομοθεσία περί δήμων και κοινοτήτων ή η νομοθεσία που διέπει την διαχείριση, διοίκηση και λειτουργία λιμένων.⁵³

11.3.2. Φορείς διαχείρισης

Η διαχείριση των παράκτιων περιοχών στον ελληνικό χώρο συνεπάγεται την εμπλοκή πολλών δημόσιων κρατικών και αυτοδιοικούμενων οργανισμών και υπηρεσιών. Χαρακτηριστικά αναφέρεται (Καρτάλης, 2007) ότι στην διαχείριση του αιγιαλού και μόνο, εμπλέκονται συνολικά 11 υπουργεία, επτά δημόσιες υπηρεσίες και έξι εταιρίες του Δημοσίου, 24 δηλαδή συνολικά φορείς του Δημοσίου. Έτσι, ενώ η διαχείριση του αιγιαλού και της παραλίας ανήκει εν' γενει στο Δημόσιο, που την

⁵³ Ευαγγελίδου Μάρω, Η ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου και το σχέδιο νομού περί αιγιαλού (Μάρτιος 2007) άρθρο διαθέσιμο στην διεύθυνση <http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=2764&lang=1&catid=2>

ασκεί μέσω των κεντρικών και περιφερειακών υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών, η διοίκηση και διαχείριση των δημοσίων κτημάτων, μεταξύ των οποίων και τμήματα αιγιαλών, που χαρακτηρίζονται ως «τουριστικά», μπορεί να ανατίθενται στον ΕΟΤ, ενώ αντίστοιχα η διοίκηση και διαχείριση των δημοσίων κτημάτων που βρίσκονται μέσα στην χερσαία ζώνη λιμένος γίνεται από τους Οργανισμούς Λιμένος/ Λιμενικά Ταμεία.

Παράλληλα, είναι δυνατή η παραχώρηση δικαιωμάτων απλής χρήσεως στον αιγιαλό και την παραλία σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα⁵⁴, καθώς και η αποκλειστική χρήση⁵⁵ και η εκτέλεση έργων που εξυπηρετούν εμπορικούς, βιομηχανικούς, συγκοινωνιακούς λιμενικούς ή άλλους σκοπούς.

Η ευθύνη για την τήρηση των διατάξεων της νομοθεσίας περί αιγιαλού, διαχέεται εξίσου μεταξύ πολλών αποσπασματικών και ασυντόνιστων φορέων. Την κύρια ευθύνη για την εξασφάλιση της κοινόχρηστης χρήσης του αιγιαλού και την τήρηση των όρων των ενδεχόμενων παραχωρητηρίων που έχουν συναφθεί μεταξύ ελληνικού δημοσίου και παραχωρησιούχων νομικών και φυσικών προσώπων, έχει το Υπουργείο Οικονομικών.

Την ευθύνη για τον έλεγχο των οικοδομικών εργασιών που εκτελούνται στο αιγιαλό και τη παραλία, και την χερσαία ζώνη λιμένα έχουν οι υπηρεσίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. μέσω της διαδικασίας έκδοσης οικοδομικών αδειών, ενώ ο έλεγχος των αυθαίρετων κατασκευών γίνεται για τον αιγιαλό και την παραλία από την Κτηματική Υπηρεσία του Δημοσίου⁵⁶ και για την ζώνη λιμένα από τις Λιμενικές Αρχές⁵⁷.

Η αρμοδιότητα για την αστυνόμευση της παράκτιας ζώνης ανήκει, για μεν το θαλάσσιο χώρο, τα πλοία, τα πάσης φύσης πλωτά ναυπηγήματα, τους λιμένες και τη χερσαία ζώνη τους, στην αρμοδιότητα της Λιμενικής Αστυνομίας (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας), ενώ για τον υπόλοιπο χερσαίο χώρο, στον οποίο ανήκει ο αιγιαλός και η παραλία, στα σώματα ασφαλείας (Γενικό Επιτελείο Ναυτικού) και τα οικεία αστυνομικά όργανα.

Η νομοθέτηση πλέγματος διατάξεων για τη δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων σκαφών αναψυχής στον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους του αλλά και σε συνεχόμενη θαλάσσια ζώνη μεγίστου πλάτους 500 μέτρων (άρθρο 23-27, Ν.2160/1993), επιτείνει το πρόβλημα της πολυδιάσπασης φορέων και

⁵⁴ Αρ. 13, Ν.2971/2001

⁵⁵ Αρ. 14, Ν.2971/2001

⁵⁶ Αρ. 27 Ν. 2971/2001 και Απόφαση 1090652/6799/Β0010/ΦΕΚ 1393Β/07-10-2005

⁵⁷ Αρ.3 παρ.23 Ν.2242/1994 και αρ. 29, παρ. 1 του Ν.2971/2001

αρμοδιοτήτων στον παράκτιο χώρο, στο μέτρο που δημιουργεί νέα όργανα και ειδικές ανεξάρτητες διαδικασίες χωροθέτησης, έγκρισης όρων δόμησης, παραχώρησης και κατασκευής τουριστικών λιμένων, παράλληλες και ανταγωνιστικές προς τις ήδη υπάρχουσες.

Σημαντική απόπειρα για μια πιο συνθετική θεώρηση της διαχείρισης των παράκτιων περιοχών πρέπει να θεωρηθεί η έγκριση από το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας και Περιβάλλοντος της υπ' αριθμ. 9/1981 Απόφασής του, με αντικείμενο τη χάραξη κατευθυντήριων γραμμών και αναγκαίων ενεργειών για την διαχείριση των ακτών. Μειονέκτημα της απόφασης αυτής ήταν η μη εξειδίκευσή της μέσω δεσμευτικών μέσων δράσης, με αποτέλεσμα να παραμείνει ένα κείμενο προθέσεων χωρίς πρακτική εφαρμογή.

Σε ανάλογη κατεύθυνση κινούνται οι ρυθμίσεις των άρθρων 18-21 του Ν.1650/1986, βάση των οποίων ορίζονται και κατατάσσονται οι περιοχές προστασίας της φύσης και του τοπίου, καθορίζεται η διαδικασία οριοθέτησης και χαρακτηρισμού τους και η επιβολή ειδικών όρων και περιορισμών, καθώς και οι δυνατότητες διαχείρισής της μέσω της έκδοσης ειδικών κανονισμών. Οι διατάξεις των άρθρων αυτών έχουν ευρύτερο περιεχόμενο και δεν αναφέρονται αμιγώς στις παράκτιες περιοχές παρά μόνα εάν εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου 21 «Κριτήρια χαρακτηρισμού και αρχές προστασίας»⁵⁸. Παρά όλα αυτά είναι σημαντικές στον βαθμό που επιχειρούν να εισαγάγουν μια πιο συντονισμένη διαχείριση του φυσικού χώρου, συνδυάζοντας τις παραμέτρους της περιβαλλοντικής προστασίας, με αυτή του χωροταξικού σχεδιασμού αλλά και των τομεακών πολιτικών (γεωργία, τουρισμός, βιομηχανία, αλιεία).

Σημαντική είναι τέλος, για την συντονισμένη διαχείριση των περιοχών αυτών, η σύνδεση της εφαρμογής τους με εργαλεία πολιτικής γης, όπως αυτά που προβλέπονται στο άρθρο 22 του Ν.1650/1986, μεταφορά συντελεστού δόμησης, απαλλοτριώσεις, ανταλλαγή ακίνητων κ.τ.λ., που όμως δεν έχουν ενεργοποιηθεί μέχρι σήμερα.

Για τον χαρακτηρισμό, την οριοθέτηση και την επιβολή ειδικών όρων και περιορισμών, προβλέπεται η έκδοση Π.Δ. που συνυπογράφεται από τους Υπουργούς ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Γεωργίας, Βιομηχανίας και άλλων συναρμόδιων Υπουργών⁵⁹.

⁵⁸ Σύμφωνα με το άρθρο 21, οι φυσικές περιοχές μπορούν να χαρακτηριστούν α) περιοχές απόλυτης προστασίας β) περιοχές προστασίας, γ) εθνικά πάρκα, δ) προστατευόμενοι φυσικοί σχηματισμοί και ε) περιοχές οικοανάπτυξης

⁵⁹ Αρ. 21 του Ν.1650/1986

Η νομοθεσία, τέλος, δίνει την δυνατότητα ίδρυσης ειδικών φορέων διαχείρισης είτε με τη μορφή φορέων του δημοσίου τομέα, είτε με την μορφή νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου, είτε τέλος με την δημιουργία ad hoc συντονιστικών σχημάτων με συμμετοχή εκπροσώπων της κεντρικής, περιφερειακής και τοπικής αυτοδιοίκησης⁶⁰.

Από την ισχύουσα νομοθεσία απουσιάζουν διαδικασίες και μηχανισμοί κινητοποίησης των ιδιωτικών συμφερόντων (ατομικών και συλλογικών) στην κατεύθυνση μιας κοινής αντιμετώπισης με τους τοπικούς ή κεντρικούς δημόσιους φορείς, προβλημάτων διαχείρισης των παράκτιων περιοχών. Επιπλέον αν εξαιρέσουμε, τη γενική ευχέρεια που παρέχεται από διατάξεις της δημοτικής και κοινοτικής νομοθεσίας για δημιουργία αμιγών ή μικτών δημοτικών επιχειρήσεων και αναπτυξιακών συνδέσμων, απουσιάζει στην ισχύουσα νομοθεσία η δυνατότητα ίδρυσης ειδικών διαχειριστικών σχημάτων των παράκτιων ζωνών με συμμετοχή εκπροσώπων της δημόσιας διοίκησης, της τοπικής αυτοδιοίκησης των επιχειρηματικών συμφερόντων τοπικών επαγγελματιών και κοινωνικών οργανώσεων για την από κοινού εφαρμογή μιας ειδικής διαχειριστικής στρατηγικής σε τοπικό επίπεδο. Αυτές οι ελλείψεις, δεν αφορούν μόνο τους μηχανισμούς ενημέρωσης, πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης των ιδιωτικών συμφερόντων (ιδιοκτητών γης, παραχωρησιούχων) αλλά γενικότερα τους μηχανισμούς συνεργασίας και σύμπραξης δημοσίου- ιδιωτικού στη κατεύθυνση, τόσο του καθορισμού και ελέγχου των ελάχιστων όρων και περιορισμών προστασίας του παράκτιου χώρου, όσο και αντίστοιχα των όρων και τρόπων αξιοποίησής του για κοινόχρηστες, κοινωφελείς ή ιδιωτικές δραστηριότητες.

⁶⁰ Αρ. 6, παρ. 4γ του Ν.2052/1992

12. ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

12.1. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς

Η λιμενική ζώνη στην Πάτρα καταλαμβάνει τα 7 από τα 11 συνολικά χιλ ακτής που διαθέτει ο Δήμος Πατρέων. Το 65%, λοιπόν, του θαλασσίου μετώπου της πόλης - και μάλιστα το κεντρικότερο τμήμα του- αποτελεί ιδιοκτησία του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. . Η Πάτρα είναι η μοναδική περίπτωση στην Ελλάδα ίσως και παγκοσμίως που συμβαίνει κάτι τέτοιο. Όπως τονίζει ο κ. Τζανάκος⁶¹ «η Πάτρα έχει 7 χιλ λιμενική ζώνη όταν στη Θεσσαλονίκη το λιμάνι που έχει δεκαπλάσιο κύκλο εργασιών από αυτό της Πάτρας περιορίστηκε στα 2 χιλ. Η Θεσσαλονίκη έχει και αυτή 7 χιλ θαλάσσιο μέτωπο. Τα 5 χιλ από αυτά ανήκουν πια στην πόλη δηλαδή στον δήμο. Αντίστοιχα στο Ηράκλειο η έκταση που διαχειρίζεται ο Όργανισμός Λιμένος περιορίστηκε στα 2,5 χιλ ενώ στα υπόλοιπα 3 χιλ υλοποιείται πρόγραμμα ανάπλασης από το ΥΠΕΧΩΔΕ και τον Δήμο της πόλης.»

Με τον Νόμο του 2001 για «Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες εταιρείες» δέκα Λιμενικά Ταμεία της χώρας μεταξύ των οποίων και της Πάτρας διασπώνται, και μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες. Ο «Όργανισμός Λιμένος Πατρών, Ανώνυμη Εταιρία», ορίζεται «ως καθολικός διάδοχος του Λιμενικού Ταμείου Πατρών» και ρητά αναφέρετε πως «η κινητή κι ακίνητη περιουσία του μετατρεπόμενου νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου περιέρχεται στην Ανώνυμη Εταιρία». Έτσι, ο Ο.Λ.ΠΑ. αποκτά εγκεκριμένο δικαίωμα χρήσης κι εκμετάλλευσης των χώρων της λιμενικής ζώνης.

Στο Κεφάλαιο Α' (άρθρο 2) του παραπάνω νόμου, ο σκοπός της εταιρίας ορίζεται, ως ακολούθως: «Σκοπός της εταιρείας είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση

⁶¹ Προσωπική συνεντεύξη που παραχώρησε στα πλαίσια εκπονησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας ο Αντιδήμαρχος προγραμματισμού και εποπτείας δημοτικών διαμερισμάτων κ. Ν. Τζανάκος

των χώρων της Ζώνης Λιμένα δικαιοδοσίας της.» Για την επίτευξη παραπάνω σκοπού ως επιμέρους στόχοι και αρμοδιότητες της εταιρίας καθορίζονται:

- 1 « Η εγκατάσταση, οργάνωση και εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής.
- 2 Η ανάληψη κι εκτέλεση προγραμμάτων, μελετών και έργων σχετικών με τις δραστηριότητες του Οργανισμού Λιμένα που χρηματοδοτούνται από εθνικούς, κοινοτικούς ή άλλους πόρους και που εντάσσονται στην εθνική λιμενική πολιτική.
- 3 Η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με το λιμενικό έργο, καθώς και κάθε άλλης εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας πέραν των παραδοσιακών λιμενικών υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένων ιδίως της τουριστικής, της πολιτιστικής, της αλιευτικής, του σχεδιασμού και της οργάνωσης λιμενικών εξυπηρετήσεων.
- 4 Η μέριμνα αισθητικής και λειτουργικής διάρθρωσης του λιμένα.
- 5 Η εποικοδομητική συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα και τους τοπικούς φορείς και τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας».

Η βασική αποστολή του Ο.Λ.ΠΑ., λοιπόν, όπως προκύπτει από τα παραπάνω, είναι η εξυπηρέτηση λιμενικών δραστηριοτήτων. Εν δυνάμει όμως, ο οργανισμός μπορεί να εξυπηρετεί και ευρύτερους στόχους όπως π.χ. τουριστικούς.

Αντίστοιχα, ο καθορισμός χρήσεων γης κι ειδικών όρων δόμησης, όπως είναι προφανές από την πρόβλεψη του νόμου, καθορίζεται αυστηρά από τις λιμενικές ανάγκες. Ως προς την αδειοδότηση εργασιών ανέγερσης νέων οικοδομημάτων ή τροποποίησης των υφιστάμενων, ορίζεται πως «...οι οικοδομικές άδειες στις περιοχές χερσαίας ζώνης λιμένα εκδίδονται από τις κατά τόπους Πολεοδομικές Υπηρεσίες ύστερα από έγκριση της ΓΓΛΠ του ΥΕΝ...».

Οι υπερκείμενοι του Ο.Λ.ΠΑ. φορείς για την διαχείριση της λιμενικής ζώνης είναι η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛΠ) που υπάγεται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) και η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ).

Οι διαδικασίες διαβούλευσης με τους τοπικούς φορείς που δεν σχετίζονται με την λιμενική λειτουργία κυρίως εξασφαλίζονται από την υποχρεωτική συμμετοχή εκπροσώπων στο διοικητικό συμβούλιο του Ο.Λ.ΠΑ. Συγκεκριμένα ο παραπάνω νόμος προβλέπει θέση εκπροσώπων της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αχαΐας, του Δήμου Πατρέων και του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου.

12.2. Θέσεις και προτάσεις Φορέων

Αυτό το ιδιόμορφο ιδιοκτησιακό καθεστώς, με τον Ο.Λ.ΠΑ. διαχειριστή μιας ζώνης κατά πολύ μεγαλύτερης από αυτήν που αξιοποιείται για καθαρά λιμενικές λειτουργίες, δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στις όποιες διαβουλεύσεις για την αξιοποίηση και ανάπλαση του θαλασσιού μετώπου της Πάτρας. Όπως είναι αναμενόμενο η κομβική διαφωνία αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς του χώρου.

Ο Ο.Λ.ΠΑ. καλυπτόμενος από τον υπάρχοντα νόμο επιμένει στην πλήρη κυριότητα του χώρου παραχωρώντας κατά την κρίση του τμήματα για κοινόχρηστη χρήση. Σε εξαγγελία που έκανε η διοίκηση του Ο.Λ.ΠΑ., στις 17 Απριλίου 2008, ο κ. Μαμμάσης ανακοίνωσε ότι με την ολοκλήρωση του νέου λιμανιού τα 3,8 χλμ από τα 7 χλμ της λιμενικής ζώνης θα απελευθερωθούν για τους πολίτες: «Η απόδοση στην πόλη του τμήματος από Παπαφλέσσα έως Κολοκοτρώνη, ήταν όραμά μας και αυτό κάνουμε πραγματικότητα». Όμως ο σχεδιασμός του Ο.Λ.ΠΑ. αν και περιλαμβάνει αρκετούς χώρους αναψυχής έχει διαφορετική φιλοσοφία από τον σχεδιασμό ή το όραμα των άλλων φορέων της πόλης.

Ο Δήμος της Πάτρας και άλλοι τοπικοί κοινωνικοί και επιστημονικοί φορείς πιέζουν για αλλαγή της κείμενης νομοθεσίας ώστε ο Ο.Λ.ΠΑ. να περιοριστεί στην κυριότητα των εγκαταστάσεων του νέου λιμανιού στην ακτή Δυμαίων και το υπόλοιπο τμήμα να αποδοθεί στον Δήμο της Πάτρας ώστε οι όποιες παρεμβάσεις να υφίστανται κοινωνικό έλεγχο.

Μια από τις ενδιάμεσες λύσεις που έχουν προταθεί είναι η προσωρινή παραχώρηση στον δήμο. Στη συνέντευξη που μας παραχώρησε ο αντιδήμαρχος κ. Ν. Τζανάκος τονίζει με ιδιαίτερη έμφαση το πρόβλημα του ιδιοκτησιακού καθεστώτος. Συμφωνά με τις θέσεις του κ. Τζανάκου, ο οποίος εκπροσωπεί τον Δήμο στο διοικητικό συμβούλιο του Ο.Λ.ΠΑ., η προσωρινή παραχώρηση στον δήμο δεν είναι λύση, αφενός επειδή δεν αποτελεί νομική κατοχύρωση, κυρίως όμως, επειδή συγκαλύπτει το πραγματικό πρόβλημα που είναι η σταδιακή διολίσθηση της δημόσιας περιουσίας προς τον ιδιωτικό τομέα. Μεταφέροντας την επίλυση του πραγματικού προβλήματος στο μέλλον η Πάτρα κινδυνεύει να χάσει οριστικά το θαλάσσιο μέτωπο από την κυριότητα της.

Προς το παρόν ο Ο.Λ.ΠΑ. είναι Ανώνυμη Εταιρία με μια μοναδική μετοχή την οποία κατέχει το ελληνικό δημόσιο. Ο κίνδυνος προκύπτει από την δυνατότητα που δόθηκε μετά την μετατροπή του οργανισμού σε Α.Ε. για εισαγωγή του στο χρηματιστήριο. Όπως παρατηρεί και η κα. Καραμανώφ⁶²: «Οι επιπτώσεις από αυτή τη μετατροπή είναι τεράστιες, αφού πλέον οι σκοποί μιας τέτοιας Α.Ε. είναι καθαρά κερδοσκοπικοί και η λειτουργία της παύει να ελέγχεται από τα διοικητικά δικαστήρια όπου προέχει το δημόσιο συμφέρον. Καμία σημασία δεν έχει αν σήμερα το δημόσιο κατέχει την μία μετοχή αφού είναι υποχρεωμένο να λειτουργεί ως ιδιώτης. Η διασφάλιση του 51% που πρέπει να κρατήσει μελλοντικά το δημόσιο στην ουσία είναι ανύπαρκτη, αφού και ένα μικρό ποσοστό μετοχών να περάσει σε ιδιώτες, έχουν νομικά το δικαίωμα να αξιώνουν την κερδοφορία της εταιρίας βάζοντας σε δεύτερη μοίρα οποιοδήποτε άλλο κριτήριο.»

Παρόμοιες θέσεις εξέφρασε και ο κ. Τζανάκος: «Αν στο άμεσο μέλλον ο Ο.Λ.ΠΑ. εισαχθεί στο χρηματιστήριο ή πουληθούν κάποιες μετοχές του όπως έγινε με τόσες άλλες ΔΕΚΟ, τότε η Πάτρα δεν θα έχει καμιά δικαιοδοσία παρέμβασης και τα 7 χιλ. του θαλασσιού μέτωπου της πόλης θα χαθούν οριστικά από την δικαιοδοσία της. Ότι είναι να γίνει θα έχει αντίκρισμα πριν την εισαγωγή της ανώνυμης εταιρίας στο χρηματιστήριο και πριν την παραχώρηση σε ιδιώτες για οποιαδήποτε δραστηριότητα. Έπειτα θα είναι πολύ αργά για δάκρυα».

Η μετάθεση της οριστικής λύσης για το μέλλον με προσωρινή παραχώρηση ενέχει λοιπόν τον κίνδυνο, ένα κρίσιμο για την πόλη κομμάτι της, το θαλάσσιο μέτωπο, να περάσει στην δικαιοδοσία των ιδιωτικών συμφερόντων και η πόλη να χάσει οριστικά την ευκαιρία της επανασύνδεσης με την θάλασσα της και μιας ανάπτυξης διπλά στο νερό.

Σύμφωνα με τις γενικότερες θέσεις του δήμου όπως τις εκφράζει ο κ. Τζανάκος «απαιτείται άμεση νομοθετική ρύθμιση με την οποία θα περιέλθει και πάλι το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας στην αυστηρή ιδιοκτησία του ελληνικού δημόσιου χωρίς την εμπλοκή ανώνυμων εταιριών ή άλλων ιδιωτικών φορέων».

Το 2005 η εκπόνηση της μελέτη αναμόρφωσης της χωροταξικής και κυκλοφοριακής οργάνωσης των χερσαίων χώρων του Λιμένα Πατρών έδωσε ακόμα μεγαλύτερες διαστάσεις στο πρόβλημα, δεδομένου ότι στην ουσία δημιούργησε ένα χωριστό χωροταξικό σχέδιο για την λιμενική ζώνη. Οι οροί δόμησης επιτρέπουν πλέον την ανοικοδόμηση 220 στρεμμάτων ανάμεσα στην πόλη και την θάλασσα.

⁶² Αποσπασμα από εισήγηση «η ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΑ ΖΩΝΗ στους ΠΟΛΙΤΕΣ της ΠΑΤΡΑΣ». Η Μαρία Καραμανώφ είναι Σύμβουλος Επικρατείας και μέλος του ΔΣ Επιμελητηρίου Περιβάλλοντος και Βιωσιμότητας.

Είναι μια εξέλιξη που προκάλεσε και εξακολουθεί να προκαλεί έντονες αντιδράσεις μεταξύ του Ο.Λ.ΠΑ. και των φορέων της Πάτρας.

Πέρα από τα σημαντικά πολιτικά ζητήματα που αίρει το ιδιοκτησιακό καθεστώς της παράλιας ζωής η διευθέτηση του ζητήματος γίνεται ακόμα σημαντικότερη δεδομένου ότι οι φορείς της πόλης έχουν διαφορετικές προτάσεις αξιοποίησης που σκιαγραφούν μια διαφορετική φιλοσοφία και διαφορετικό όραμα για την αξιοποίηση της ζώνης. Όλες οι προτάσεις περιέχουν χρήσεις αναψυχής, αθλητισμού και πολιτισμού. Όμως ο Ο.Λ.ΠΑ. προκρίνει μια πιο εντατική ανάπτυξη της παράλιας ζώνης ενώ οι λοιποί φορείς στρέφονται προς μια πιο ήπια ανάπτυξη του παράλιου χώρου. Παραθέτουμε εδώ συνοπτικά θέσεις των βασικών φορέων της πόλης έτσι όπως προκύπτουν από αντίστοιχες μελέτες και εξαγγελίες των υπεύθυνων:

Οργανισμός Λιμένος Πάτρας (Ο.Λ.ΠΑ.)

Σύμφωνα με τους σχεδιασμούς του Ο.Λ.ΠΑ., πρόκειται μελλοντικά να λειτουργήσουν δύο λιμάνια στο παραλιακό μέτωπο της πόλης. Εκτός από το νέο λιμάνι στην ακτή Δυμαίων, θα συνεχίσει να λειτουργεί και το παλιό σαν επιβατικό για την γραμμή Πάτρα- Πρίντεζι, εμπορικό (φορτηγά πλοία), γραμμές εσωτερικού και κρουαζιερόπλοια.

Επίσης, η κατασκευή μαρίνας «βαρέως τύπου» στην κεντρική παραλιακή ζώνη (από Γούναρη μέχρι Κολοκοτρώνη) προβλέπει αυξημένα μέτρα ασφαλείας με κιγκλιδώματα και στις δυο πλευρές της κεντρικής προβλήτας της Αγ. Νικολάου, ενώ δεν αποκλείεται να υπάρξει παρόμοια περίφραξη λωρίδας πλάτους 1-2 μέτρων από τη θάλασσα κατά μήκος της μαρίνας. Τα σχεδιαζόμενα από τον Ο.Λ.ΠΑ έργα σήμερα είναι:

- Εκσυγχρονισμός της υπάρχουσας μαρίνας, δυναμικότητας 415 σκαφών μήκους μέχρι 15μ
- Δημιουργία σύγχρονης νέας μαρίνας (μεταξύ Γούναρη και Αράτου) δυναμικότητας 256 σκαφών μήκους 15-70μ
- Διαμόρφωση 350 θέσεων στάθμευσης
- Δημιουργία κτηριακών εγκαταστάσεων 3350τ.μ.
- Δημιουργία μονάδας διαχείμασης σκαφών, έκτασης 18 στρ. για εξυπηρέτηση περίπου 120 σκαφών μέσου μήκους 20μ.
- Διαμόρφωση εκτεταμένων ζωνών πρασίνου και αναψυχής

Κτιριακές εγκαταστάσεις της νέας μαρίνας	
- Φυλάκιο εισόδου.....	20τ.μ.
- Κτίριο Διοίκησης και Υπηρεσιών.....	250τ.μ.
- Πύργος Ελέγχου.....	100τ.μ.
- Εμπορικές χρήσεις (καταστήματα κλπ).....	2000τ.μ.
- Αποθήκες, κεντρικός υποσταθμός, αντλιοστάσιο...	600τ.μ.
- Χώροι υγιεινής (WC, ντους, πλυντήρια).....	300τμ
- Διάφορα κτίρια (σταθμός καυσίμων, Η/Μ).....	80τ.μ.
ΣΥΝΟΛΟ.....	3350τμ

Ακόμα Ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. προωθεί την προκήρυξη Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού που θα μελετήσει την Ανάπλαση της λιμενικής ζώνης από την Οδό Παπαφλέσσα μέχρι το Βόρειο όριό της στον ποταμό Μείλιχο. Επίσης στα πλαίσια την εν λόγω ανάπλασης μετά την μεταφορά μέρους της λιμενικής δραστηριότητας από το υπάρχον λιμάνι, θα κατεδαφισθεί η υπάρχουσα περιφραξη στο τμήμα από την οδό Τριών Ναυάρχων μέχρι την Οδό Κολοκοτρώνη απελευθερώνοντας το αντίστοιχο θαλάσσιο μέτωπο μήκους 1100μ., περίπου και αποδίδοντάς το με ελεύθερη πρόσβαση στους πολίτες των Πατρών. Παραμένει με κιγκλιδώματα το κεντρικότερο μέρος του θαλασσίου μετώπου.

Δήμος Πάτρων

Οι θέσεις του Δήμου Πατρέων συγκλίνουν στην προοπτική μιας ήπιας διαχείρισης του χώρου χωρίς περιορισμούς στην πρόσβαση των πολιτών. Με την μελέτη «Προτάσεις ανάπλασης του θαλασσίου μετώπου της Πάτρας: ειδική χωροταξική προσέγγιση» που ψήφισε το δημοτικό συμβούλιο τον Ιούνιο του 2008 σκιαγραφείται η παρακάτω πρόταση για το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας:

Η βόρεια λιμενολεκάνη (μεταξύ προβλητών Άστιγγος και Γλυφάδας), διατηρείται για τον ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων. Στην κεντρική λιμενολεκάνη (μεταξύ των προβλητών Αγίου Νικολάου και Άστιγγος) δημιουργείται μια μαρίνα για μεγαλύτερα σκάφη ενώ η νότια λιμενολεκάνη (Αγίου Νικολάου- Γούναρη), κρηπιδώματα και αποβάθρες θα αποδοθούν για κοινόχρηστες χρήσεις συμβατές με τις χρήσεις αναψυχής, τουριστικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Ωστόσο, συντριπτικό ποσοστό της έκτασης θα καταλαμβάνουν οι διαμορφωμένοι ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι.

Ειδικότερα προτείνεται:

- Η απελευθέρωση της προβλήτας Γούναρη από το Κτίριο Διοίκησης του ΟΛΠΑ (κατεδάφιση του κτιρίου που έχει σοβαρά πληγεί από το σεισμό).
- Η χρήση του μώλου του Αγ. Νικολάου για περίπατο και για εκδηλώσεις υπαίθριου χαρακτήρα.
- Στους χώρους των ντοκ 4 και ντοκ 5 πολιτιστικές δραστηριότητες όπως συναυλίες νέων κλπ.
- Η χρησιμοποίηση του χώρου του σημερινού τελωνείου για την ανέγερση πολιτιστικού πόλου – κέντρου με αίθουσα συνεδρίων.
- Δημιουργία ναυτικού μουσείου και μουσείου ιστορίας του λιμένα της Πάτρας στο προτεινόμενο πολιτιστικό πολύκентρο.
- Αποκάλυψη και ανάδειξη του αρχαίου ρωμαϊκού λιμένα.
- Η ακύρωση του ρυμοτομικού που έχει θεσμοθετηθεί στο μέτωπο της λιμενικής ζώνης από Αγ. Ανδρέα έως Μείλιχο (τοπικό ρυμοτομικό ΕΣΑΛ).
- Εξυγίανση της υπάρχουσας ιχθυόσκαλας

Νότια του λιμανιού μετά την ιχθυόσκαλα στο παραθαλάσσιο τμήμα που φτάνει μέχρι τον Διακονιάρη (νέο λιμάνι) προτείνεται η δημιουργία αστικού παραθαλάσσιου πάρκου με χώρους μικρής κλίμακας πολιτιστικών δραστηριοτήτων, αναψυχής και τουρισμού. Το τμήμα αυτό έρχεται σε άμεσο διάλογο με την ενότητα της πλατείας του Αγ. Ανδρέα και των δύο τμημάτων πρασίνου που βρίσκονται βόρεια και νότια αυτής. Σε όλο το μήκος του θαλάσσιου μετώπου από την Ακτή Δυμαίων μέχρι το Έλος της Αγιάς προτείνεται η διαμόρφωση ενιαίου παραλιακού πεζοδρόμου – ποδηλατοδρόμου.

Τεχνικό Επιμελητήριο Δυτικής Ελλάδας, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Δικηγορικός Σύλλογος

Οι απόψεις του Τ.Ε.Ε./Δυτ. Ελλ., έχουν πολλές φορές παρουσιαστεί σε ημερίδες σχετικές με το θαλάσσιο μέτωπο των Πατρών. Στην ημερίδα «Η Παραθαλάσσια Ζώνη στους Πολίτες της Πάτρας» που συνδιοργάνωσε, τον Ιανουαρίου του 2009, ο Δικηγορικός Σύλλογος με το Τεχνικό Επιμελητήριο Δυτικής Ελλάδας και τον

σύλλογο Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, εκφράστηκαν σημαντικές προτάσεις αξιοποίησης του θαλασσίου μετώπου. Συγκεκριμένα τα πορίσματα και οι προτάσεις της ημερίδας συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Απελευθέρωση της λιμενικής ζώνης από το ύψος της οδού Γούναρη έως και την οδό Άστιγγος με την λειτουργία του νέου λιμανιού
- Υπογειοποίηση τμήματος της οδού Όθωνος – Αμαλίας και της λεωφόρου Ακτής Δυμαίων από την οδό Αράτου έως και την οδό Παπαφλέσσα, σε συνδυασμό με την υπογειοποίηση της διπλής γραμμής του Ο.Σ.Ε εντός του αστικού ιστού για την πραγμάτωση της ενοποίησης της πόλης με το νερό χωρίς την παρεμβολή ετερόκλητων στοιχείων
- Χώρος ελλιμενισμού σκάφων αναψυχής στην κεντρική λιμενολεκάνη
- Χρήση της βόρειας λιμενολεκάνης για ελλιμενισμό πλοίων συγκοινωνίας εσωτερικού

Θεωρούμε σκόπιμο να παραθέσουμε εδώ και απόσπασμα από την συνέντευξη τύπου της Οργανωτικής Επιτροπής που παρουσίασε το κοινό πόρισμα της παραπάνω ημερίδας (ομιλητής Γ. Ζεππάτος):

«Είναι γνωστό ότι στο παρελθόν το κρίσιμο για την πόλη θαλάσσιο μέτωπο της αναπτύχθηκε με ανεξέλεγκτες αποσπασματικές παρεμβάσεις που σταδιακά διέκοψαν τη συνέχεια των λειτουργιών της πόλης προς τη θάλασσα και με τον ουσιαστικό αποκλεισμό της πρόσβασης των κατοίκων προς αυτή, παρά το γεγονός ότι το λιμάνι αποτελεί βασικό στοιχείο της ζωής, του πολιτισμού της Πάτρας και σημείο αναφοράς της.

Η τάση αυτή δυστυχώς ενισχύθηκε μετά την αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου και τη λειτουργία του Ο.Λ.ΠΑ. ως Ανώνυμης Εταιρείας. Το τεράστιο σφάλμα του Ν.2932/2001 και ότι ακολούθησε ήλθε η ώρα, ωρίμασαν οι συνθήκες, να διορθωθεί από την Πολιτεία και η έκταση που δεν θα χρειασθεί για το νέο λιμάνι και λιμενικές χρήσεις να επανέλθει ιδιοκτησιακά στο Ελληνικό Δημόσιο και στους πολίτες της Πάτρας. Για την κατοχύρωση της πόλης η λύση αυτή είναι μονόδρομος.»

Οικολογική Κίνηση Πάτρας (ΟΙΚΗΠΑ)

Όπως αναφέρεται στην ιστοσελίδα της οργάνωσης «Η ΟΙΚΗΠΑ συντάσσεται με το μέρος των φορέων της πόλης θεωρώντας αδιανόητη και απαράδεκτη την

παρεμπόδιση πρόσβασης των πολιτών στη παραλία τους και την διαχείριση της από μια ανώνυμη εταιρία που έχει σαν κύριο στόχο το κέρδος. Θεωρεί συνεπώς αυτονόητη τη συμμετοχή της στο μέτωπο φορέων που δημιουργείται για την επίτευξη των παραπάνω στόχων ώστε όλοι μαζί να διεκδικήσουμε μια παραλιακή ζώνη ελεύθερη και ζωογόνα για την πόλη.»

12.3. Συμπεράσματα

Η πόλη της Πάτρας είναι μια από τις πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις όπου οι διαδικασίες της αστικής ανάπτυξης και της λιμενικής επέκτασης - αναδιάρθρωσης, συνέβησαν παράλληλα, χωρίς όμως να συναντηθούν σε επίπεδο σχεδιασμού. Στις μέχρι τώρα διαδικασίες σχεδιασμού του χώρου, η παραλιακή ζώνη δε θεωρήθηκε «τμήμα της υφιστάμενης αστικής δομής» και δεν ελήφθη υπόψη. Έτσι, από την μια το παλιό ΓΠΣ αντιμετώπισε το θέμα της συνύπαρξης παραπέμποντάς το προς διερεύνηση – επίλυση σε ειδικές μελέτες στο μέλλον, από την άλλη η μελέτη για το σχεδιασμό του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος, αποτέλεσε μια ολοκληρωμένη πρόταση για την οργάνωση και το μακροπρόθεσμο σχεδιασμό της λιμενικής υποδομής, αγνοώντας όμως την πόλη. Με αυτό τον τρόπο η παράλια ζώνη αποκλείστηκε από ένα συνολικό και ενιαίο σχεδιασμό σε διάλογο με την πόλη και τις ανάγκες της.

Τα κενά αυτά στον σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων σχετίζονται με κενά στο θεσμικό πλαίσιο και κυρίως με κενά στην οριζόντια και κάθετη διασύνδεση των επιπέδων σχεδιασμού. Κάθε απόφαση σε τοπικό επίπεδο θα πρέπει να αναφέρεται σε ένα υπερκείμενο επίπεδο στόχων και κατευθύνσεων.

Η διαχείριση της ελληνικής παράκτιας ζώνης είναι λοιπόν αποσπασματική. Το αίτημα του συντονισμού της δημόσιας δράσης στην διαχείριση των παράκτιων περιοχών παραμένει θεσμικά ανολοκλήρωτο και αυτό έχει σημαντικές επιπτώσεις στον τρόπο και την ποιότητα ρύθμισής του παράκτιου χώρου.

Στην περίπτωση της Πάτρας ο Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. είναι σήμερα ο μοναδικός φορέας διαχείρισης της παράκτιας ζώνης της πόλης και τυπικά αρμόδιος για την εκπόνηση μελετών και την εκτέλεση έργων σε αυτήν. Ουσιαστικά όμως οι στόχοι μιας ανάπλασης της κλίμακας που απαιτεί το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας διαφεύγουν

των αρμοδιοτήτων του ως φορέα. Η απουσία αποφασιστικού ρόλου της Δημοτικής αρχής στον σχεδιασμό των τμημάτων της πόλης που βρίσκονται παρά το μέτωπο δημιουργούν σοβαρά προβλήματα στην ανάπτυξη του τμήματος αυτού.

Ακόμα Ο.Λ.ΠΑ και Δήμος επιλεγούν διαφορετικές προσεγγίσεις κατά τον σχεδιασμό ανάδειξης του παραλιακού μετώπου έπειτα από την μεταφορά του λιμανιού που αναδεικνύουν την διαφορετική φιλοσοφία και όραμα των δύο φορέων.

Οι σχεδιασμοί του Ο.Λ.ΠΑ. για τη νέα μαρίνα και την Μονάδα Διαχείρισης σκαφών σε συνδυασμό με τα προτεινόμενα μέτρα ασφαλείας θα προσθέσουν νέους φράκτες στην προβλήτα της Αγ.Νικολάου και (ενδεχομένως) στην παραλιακή ζώνη από Γούναρη μέχρι Αράτου ενώ παράλληλα διατηρείται η περίφραξη στο παλιό λιμάνι.

Ο Δήμος αλλά και οι επιστημονικοί φορείς της πόλης συντάσσονται με μια πιο ήπια μορφή ανάπτυξης. Οι παρεμβάσεις και χρήσεις θα επιτρέπουν την ελεύθερη πρόσβαση των πολιτών σε όλο το μήκος της παραλιακής ζώνης εκτός των λιμενικών εγκαταστάσεων. Η μαρίνα που προτείνεται από τον Δήμο θα είναι μικρότερου μεγέθους και θα λειτουργεί (όπως στο Βόλο) χωρίς να εμποδίζεται η πρόσβαση των πολιτών στη θάλασσα τους.

Η πολιτική σχεδιασμού για την Πάτρα αλλά και για άλλες πόλεις της Ελλάδας καταλήγει στο παραπάνω πλαίσιο να είναι περισσότερο αποτέλεσμα από πολιτικές συμμαχίες, ανταγωνισμούς και συμβιβασμούς πολιτικών ομάδων παρά αποτέλεσμα επιλογών προσανατολισμένων στις πραγματικές ανάγκες και προβλήματα της πόλης.

13. ΜΕΛΕΤΕΣ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται σύντομα και επιλεγμένα το αντικείμενο, οι προτάσεις και τα συμπεράσματα μελετών που έχουν τα τελευταία χρόνια εκπονήσει επίσημοι φορείς διαχείρισης και σχεδιασμού της λιμενικής ζώνης Πατρών (Υπουργείο Συντονισμού, ΥΠΕΧΩΔΕ, Λιμενικό Ταμείο Πατρών, ΟΛΠΑ ΑΕ, Δήμος Πατρέων, Τεχνικό Επιμελητήριο Δυτικής Ελλάδος).

13.1. Ρυθμιστικό Σχέδιο Πατρών

Πρόκειται για μελέτη Πολεοδομικής Αναπτύξεως, που εκπονήθηκε για λογαριασμό του Υπουργείου Συντονισμού, Κεντρική Υπηρεσία Περιφερειακής Αναπτύξεως, από το Τεχνικό Γραφείο Γ.Α. Σκιαδαρέσης και Συνεργάτες, την περίοδο 1964 – 67. Πρέπει να σημειωθεί ότι μέχρι σήμερα δεν έχει υπάρξει εγκεκριμένο ρυθμιστικό σχέδιο για την Πάτρα. Παρόλα αυτά έχουν εκπονηθεί σχετικές μελέτες, όπως η παραπάνω.

Στην μελέτη αυτή:

- Αναγνωρίζεται η σημασία του λιμένα Πάτρας για την τοπική οικονομία καθώς και το γεγονός ότι η σχέση του με την πόλη «και δη με το Εμπορικό Κέντρο της ..., λόγω της θέσης του, είναι τέτοια ώστε οποιοδήποτε πρόγραμμα ανάπτυξης της περιοχής αυτής είναι αδύνατο να θεωρηθεί ξεχωριστά. Κατά συνέπεια το θέμα του λιμένα εξετάζεται στην παρούσα μελέτη όχι με το σκοπό αναζήτησης ειδικών επιμέρους λύσεων, οι οποίες πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ειδικής μελέτης, αλλά με το σκοπό εκτιμήσεως των μελλοντικών αναγκών και προσδιορισμού της αμοιβαίας επιδράσεως μεταξύ λιμένος και άλλων βασικών λειτουργιών της πόλης, ούτως ώστε να καταστούν δυνατές οι απαραίτητες για την ομαλή ανάπτυξη της πόλης προβλέψεις».

- Περιγράφεται ένα πλαίσιο εξέτασης της μελλοντικής ανάπτυξης του λιμένα, το οποίο βασίζεται στις δυο ξεχωριστές λειτουργίες του λιμένα ως εμπορικού και επιβατικού και καταλήγει προτείνοντας το μόλο του Αγίου Νικολάου ως «όριο

διαχωρισμού μεταξύ του εμπορικού κι επιβατικού τμήματος του λιμένα, με κατάλληλη δε διαπλάτυνση και κρηπίδωση είναι δυνατόν ν' αυξηθεί σημαντικά η ικανότητα αυτού για πλεύρισμα επιβατικών πλοίων. Από τον σημείον αυτού και προς βορρά δύναται να οργανωθεί ο επιβατικός λιμένας», ενώ διακρίνεται ότι «η προοπτική επέκτασης του εμπορικού λιμένα βρίσκεται προς νότο, μετά την ιχθυόσκαλα».

- Εντοπίζεται το πρόβλημα της δυσχέρειας «εξευρέσεως χώρου για αποθήκες, δεδομένου ότι το βάθος του χώρου του λιμένα είναι πολύ περιορισμένο», προτείνεται στην περιοχή του κέντρου της πόλης «να μην αποκοπεί η θέα προς τη θάλασσα για την κατασκευή αποθηκών κατά μήκος της προκουμαίας» και προτείνεται «η κατασκευή αποθηκών επί προβλητών επαρκούς πλάτους κάθετα προς την παραλία κι ενδεχομένως μεμονωμένες πολυώροφες αποθήκες σε κατάλληλα σημεία, εφ' όσον αυτό μπορεί από πλευράς θεμελιώσεων να καταστεί εφικτό».

Στις προτάσεις της μελέτης, ορίζονται περιοχές ειδικών χρήσεων μεταξύ των οποίων ζώνη λιμένα και ζώνες αναψυχής και τουρισμού. Τα όρια της ζώνης λιμένος δεν ορίζονται σαφώς. Ως ζώνες αναψυχής και τουρισμού «προσφερόμενες για εντατική ανάπτυξη» ορίζονται «οι παραλιακές λωρίδες βορείως και νοτίως της πόλης. Η προς βορρά ζώνη αναψυχής εκτίνεται από τα σύνορα του επιβατικού λιμένα έως τον Ψαθόπυργο και η προς νότο αρχίζει από την παρά το Μιντιλόγλι βιομηχανική περιοχή έως τα Βραχνεία. Οι ζώνες αυτές πρέπει να προστατευθούν από την ανεξέλεγκτη ανάπτυξη χρήσεων ώστε να διαφυλαχθούν για τις προσφερόμενες, ιδίως στη βόρεια πλευρά, δυνατότητες τουριστικής αξιοποίησης, αλλά και για τις ανάγκες αναψυχής του ίδιου του πληθυσμού».

Τέλος, στο κεφάλαιο των προτάσεων για τις μεταφορές, περιγράφεται ότι απαιτείται «ειδική μελέτη για τη σύνταξη προγράμματος ανάπτυξης του λιμένα από άποψης οργάνωσης κι εκμετάλλευσης, δημιουργίας νέων εγκαταστάσεων, κυκλοφοριακής εξυπηρέτησεως και πολεοδομικής συνδέσεως αυτού με την κεντρική περιοχή της πόλης».

13.2. Το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Πάτρας

Η μελέτη αναθεώρησης του ΓΠΣ, για την χωρική οργάνωση στα όρια του Δήμου Πάτρας αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε διαδικασία διαβούλευσης μεταξύ του Δήμου

Πατρέων, μελετητών, φορέων της πόλης, και το ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας. Το νέο ΓΠΣ της Πάτρας, προτείνει σε γενικές γραμμές⁶³:

- Την πολυκεντρική δομή και ανασυγκρότησή του Δήμου
- Την αναβάθμιση – αποσυμφόρηση του Ιστορικού Κέντρου και την δημιουργία επιχειρησιακού Πάρκου (Ακτή Δυμαίων, Π-Π κ.λ.π.)
- Την οργάνωση σε συνοικίες και γειτονιές
- Την αναβάθμιση / συμπλήρωση της κοινωνικής και τεχνικής υποδομής
- Την οργάνωση / εξυγίανση του κυκλοφοριακού
- Την υπογειοποίηση της Σιδηροδρομικής Γραμμής
- Την ολοκλήρωση / λειτουργία του νέου λιμένα και την απόδοση τμήματος του θαλάσσιου μετώπου στην πόλη.

Επιπλέον, προβλέπει την οργάνωση των 23 οικισμών εκτός του πολεοδομικού συγκροτήματος (περιαστικοί και ορεινοί οικισμοί) σε τρεις ενότητες, την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, της γεωργικής γης, των αρχαιολογικών χώρων, των μνημείων κ.λ.π. μέσω της θεσμοθέτησης ειδικών ζωνών και την «ελεγχόμενη» ανάπτυξη συγκεκριμένων χρήσεων στον περιαστικό κυρίως χώρο.

Όσον αφορά στις συνοικίες της Πάτρας, το νέο ΓΠΣ προτείνει την μείωση του αριθμού τους και την ομαδοποίησή τους σε κεντρικές, περιμετρικές, πεδινές και ημιορεινές.

Επιπλέον προτείνεται η εισαγωγή της πολυκεντρικότητας για την εκτόνωση του Ιστορικού και του μείζονος κέντρου με την δημιουργία τριών υπερτοπικών κέντρων. Ωστόσο σύμφωνα με την επιτροπή του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας, η πρόταση της πολυκεντρικής οργάνωσης της πόλης με ταυτόχρονη εξυγίανση του Ιστορικού Κέντρου, είναι σωστή, όμως έχει το μειονέκτημα ότι υλοποιείται χωρικά κυρίως με την αποδοχή των ήδη διαμορφωμένων γραμμικών «Εμπορικών Κέντρων» στους άξονες της Ν.Ε.Ο. και της Ακρωτηρίου. Στην πιο πάνω πρόταση η επιτροπή του ΤΕΕ χαρακτηρίζει ως αρνητική την επιλογή «γραμμικών κέντρων» πάνω σε άξονες ταχείας κυκλοφορίας και μάλιστα χωρίς υποστηρικτικές προτάσεις χρήσεων (parking – πράσινο κ.λ.π.).

Στην μελέτη του ΓΠΣ προβλέπονται ακόμα επτά Ζώνες Ελεγχόμενης Ανάπτυξης (ΖΕΑ) για την χωροθέτηση συγκεκριμένων χρήσεων. Συγκεκριμένα πρόκειται για τις εξής ζώνες:

- ΖΕΑ 1: Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, εμπόριο, εκπαίδευση (περιοχή Ανοικτού Πανεπιστημίου – Καρφούρ) Αρτιότητα: 4 στρέμματα.

⁶³ Έκθεση της Μόνιμης Επιτροπής Πολεοδομίας και Χωροταξίας του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας.

- ΖΕΑ 2: Αθλητισμού-Πολιτισμού (Λόγω δρομολόγησης κατασκευής Ανοικτού Θέατρου κ.λ.π.). Αρτιότητα : 4 στρέμματα
- ΖΕΑ 3: Πολιτισμού-Τουρισμού-Αναψυχής (Αρόη). Αρτιότητα : 8 στρέμματα
- ΖΕΑ 4: Κόμβος Κ4 – ΚΤΕΟ Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης κ.λ.π. Αρτιότητα: 4 στρέμματα
- ΖΕΑ 5: Αθλητικά-(Τόφαλος). Αρτιότητα: 4 στρέμματα
- ΖΕΑ 6: Τουρισμού – αναψυχής (Έλος Αγκιάς και τμήμα παραλιακής ζώνης Ηρώων Πολυτεχνείου). Αρτιότητα: 8 στρέμματα
- ΖΕΑ 7: Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης κ.λ.π. (περιοχή Βιολογικού Καθαρισμού) Αρτιότητα: 4 στρέμματα

13.3. Μελέτη ποιοτικής αναβάθμισης του Παλαιού Σχεδίου Πόλης

Η Μελέτη με τίτλο «Ποιοτική Αναβάθμιση του Παλαιού Σχεδίου Πόλης»⁶⁴ ανατέθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ το 1987.

Η μελέτη αυτή περιλάμβανε την παραλιακή ζώνη ανάμεσα στις αστικές περιοχές ειδικής αντιμετώπισης που χρήζουν ειδικής μελέτης και λεπτομερούς σχεδιασμού.

Η μελέτη οριοθετεί την αστική παραλιακή ζώνη στην έκταση από το έλος της Αγκιάς μέχρι και τον ποταμό Γλαύκο και παρέχει λεπτομερείς οδηγίες ως προς τα κριτήρια αντιμετώπισης και αναβάθμισης όλης της ζώνης. Πρωταρχικής σημασίας θεωρεί την απομάκρυνση της σιδηροδρομικής γραμμής και των οχλουσών χρήσεων από το θαλάσσιο μέτωπο και την απόδοση σε κοινή χρήση των χώρων του λιμανιού, μετά την μετεγκατάστασή του.

13.4. Μελέτη οργάνωσης χερσαίων χώρων υφιστάμενου λιμένα Πατρών

Η μελέτη «Οργάνωση Χερσαίων Χώρων Λιμένα Πατρών»⁶⁵ εκπονήθηκε για λογαριασμό του Λιμενικού Ταμείου Πατρών (ΛΤΠ) το διάστημα 1995 - 96, με σκοπό

⁶⁴ Ανάδοχος Χαρά Παπαδάτου – Γιαννοπούλου

⁶⁵ Ανάδοχοι: ΑΔΚ, ΚΑΡΠΟΥΖΟΓΛΟΥ, ΠΑΠΠΑΣ, ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ, ΤΡΙΤΩΝ,

τη διαμόρφωση ενός γενικού προγραμματικού σχεδίου (master plan) του λιμενικού χώρου μεταξύ της οδού Παπαφλέσσα και του χειμάρρου Μείλιχου. Ζητούμενα απ' την πλευρά του εργοδότη – διαχειριστή της λιμενικής ζώνης ήταν:

- Η οργάνωση των λιμενικών εγκαταστάσεων με τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται το βέλτιστο δυνατό επίπεδο εξυπηρέτησης προς τους χρήστες του λιμένα, στον υφιστάμενο χερσαίο χώρο του, χωρίς την πραγματοποίηση πρόσθετων λιμενικών έργων, και

- Η αξιοποίηση των διαθέσιμων ελεύθερων χώρων εντός της λιμενικής ζώνης με την ένταξή τους στο σύστημα του δημόσιου χώρου της πόλης και την ανάπτυξη χρήσεων αναψυχής.

Οι προτάσεις που διατυπώθηκαν (πολεοδομικές, λειτουργικές, κυκλοφοριακές) έλαβαν υπόψη την προοπτική κατασκευής και λειτουργίας της νέας λιμενικής εγκατάστασης νοτιότερα της υφιστάμενης, και κατ' επέκταση την απελευθέρωση σημαντικού τμήματος της υφιστάμενης λιμενικής ζώνης για την ανάπτυξη χρήσεων περισσότερο φιλικών προς το περιβάλλον και την πόλη.

Όσον αφορά στη διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων ενταγμένων στο πλέγμα των αστικών δραστηριοτήτων εντός της λιμενικής ζώνης διατυπώθηκαν οι ακόλουθες προτάσεις:

- Αναβάθμιση του μόλου της οδού Αγίου Νικολάου και σύνδεσή του με την πλατεία Τριών Συμμάχων για τη δημιουργία ενιαίου δημόσιου χώρου αναψυχής. Για τη διαμόρφωση του μόλου και της ευρύτερης περιοχής προτάθηκε η διενέργεια ειδικού αρχιτεκτονικού διαγωνισμού.

- Αναβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου της ιχθυόσκαλας, ώστε να αποτελέσει πόλο έλξης ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων στην προέκταση του άξονα της οδού Τριών Ναυάρχων. Η θέση αυτή προτείνεται ως η καταλληλότερη για την κατασκευή του παραδοσιακού φάρου του λιμένα

- Διαμόρφωση της περιοχής εμπροσθεν του ιερού ναού Αγίου Ανδρέου σε πάρκο αναψυχής κι αθλητισμού με διαμόρφωση ναυταθλητικών εγκαταστάσεων.

- Διαμόρφωση χώρων αναψυχής και πολιτισμού στο κοινόχρηστο τμήμα του βόρειου προβλήτα με κατασκευή εγκαταστάσεων υπαίθριου θεάτρου, παιδότοπου, κ.λ.π. και αναβάθμιση της εφαπτόμενης προς βορρά παραλιακής ζώνης της μαρίνας με έργα πλακόστρωσης, ανανέωσης του αστικού εξοπλισμού, δενδροφυτεύσεις και με δομημένους χώρους, που μπορούν να φιλοξενήσουν δραστηριότητες αναψυχής και τουρισμού, ώστε στο σύνολό της η περιοχή να αναδειχθεί σε πόλο έλξης των κατοίκων.

Οι παραπάνω προτάσεις έχουν σήμερα υλοποιηθεί με εξαίρεση αυτή που αναφέρεται στην ανάπλαση του μόλου της Αγίου Νικολάου.

13.5. Μελέτη χωροθέτησης λειτουργιών χερσαίας ζώνης Νέου Λιμένα

Με την εγκεκριμένη⁶⁶ μελέτη «Χρήσεις γης και όροι, περιορισμοί δόμησης στη χερσαία ζώνη του Νέου Λιμένα Πάτρας», ορίζονται οι χρήσεις, οι όροι κι οι περιορισμοί δόμησης που πρόκειται να ισχύσουν στο χώρο ανάπτυξης των έργων Α΄ φάσης του λιμένα. Συγκεκριμένα προβλέπεται η διαίρεση του λιμενικού χώρου στις ακόλουθες τέσσερις ζώνες:

- Ζώνη στάθμευσης – αναμονής - επιβίβασης.
- Ζώνη αποθέσεως εμπορευμάτων.
- Ζώνη Οικοδομικών Τετραγώνων (I, II, III, IV).
- Ζώνη πρασίνου και μελλοντική διέλευση γραμμής ΟΣΕ.

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

1. Στη ζώνη στάθμευσης – αναμονής – επιβίβασης προβλέπονται φορτοεκφόρτωση πλοίων, αναμονή και στάθμευση φορτηγών και ΙΧ αυτοκινήτων, κατασκευή πεζογεφυρών, κοινών – κυλιόμενων κλιμάκων και η διαμόρφωση πεζοδρόμων

2. Στη ζώνη απόθεσης εμπορευμάτων επιτρέπεται η απόθεση ασυνόδευτων εμπορευμάτων και ο απαραίτητος εξοπλισμός φορτοεκφόρτωσης.

3. Στα διαμορφωθέντα οικοδομικά τετράγωνα προβλέπονται τα εξής:

- στο Ο.Τ. I : κτίριο τελωνιακού ελέγχου οχημάτων, μηχανουργείο, υπόστεγο ασυνόδευτων εμπορευμάτων, χώρος στάθμευσης
- στο Ο.Τ. II : χώροι στάθμευσης, στέγαστρα, περίπτερο, πρακτορεία, τερματικός σταθμός
- στο Ο.Τ. III : χώροι στάθμευσης, πύργος ελέγχου, στέγαστρα, πρακτορεία,

⁶⁶ Απόφαση ΕΣΑΛ υπ' αριθμ. 3/15.7.2002

εστιατόριο, θερματικός σταθμός

- στο Ο.Τ. IV : χώροι στάθμευσης, κτίρια λιμενικού, τελωνείου, υποσταθμός Δ.Ε.Η.

4. Στη ζώνη πρασίνου επιτρέπονται μόνο η φύτευση και η κατασκευή πεζοδρόμων.

Τα προγραμματιζόμενα κι υπό κατασκευή έργα ανάμεσα σε άλλα περιλαμβάνουν:

- κατασκευή παραλιακού κρηπιδοτόιχου,
- κατασκευή κυματοθραύστη
- επιχώσεις για δημιουργία χερσαίων χώρων όπισθεν των κρηπιδωμάτων

13.6. Μελέτη για την ανάδειξη του Ιστορικού Κέντρου της Πάτρας

Η μελέτη για την «Ανάδειξη του Ιστορικού Κέντρου της Πάτρας»⁶⁷ ανετέθη από το Δήμο Πατρέων το 1997 κι αναφέρεται λεπτομερώς στα ειδικά χαρακτηριστικά του Ιστορικού Κέντρου. Η μελέτη αυτή προτείνει σειρά μέτρων κι αναπλάσεων για την ανάδειξη του Ιστορικού Κέντρου καθώς και την ανάδειξη μνημείων και μνημειακών χώρων. Κάνει λόγο για δημιουργία «παραλιακού άλσους» και προτείνει:

- Διερεύνηση δυνατοτήτων στέγασης πολιτιστικών δραστηριοτήτων σε χώρους του Ο.Λ.ΠΑ.
- Διαμόρφωση και κυκλοφοριακή ρύθμιση στην περιοχή των προβλητών και του σταθμού Ο.Σ.Ε.
- Ανάδειξη λιμενοβραχίονα με κατασκευή Φάρου και λειτουργία στο κτίσμα κυκλικού καφενείου,
- Δημιουργία χώρων πρασίνου, αναψυχής και τουρισμού.

13.7. Μελέτη για τη χωροθέτηση και επιλογή παρεμβάσεων προς εκτέλεση των αναγκαίων έργων για τη σύνταξη φακέλου τεκμηρίωσης της υποψηφιότητας της πόλεως των Πατρών προς

⁶⁷ Ανάδοχος Χαρά Παπαδάτου – Γιαννοπούλου

ανάληψη του θεσμού της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης για το έτος 2006

Η μελέτη για τη «Χωροθέτηση και επιλογή παρεμβάσεων κ.τ.λ. προς εκτέλεση των αναγκαίων έργων για τη σύνταξη φακέλου τεκμηρίωσης της υποψηφιότητας της πόλεως των Πατρών προς ανάληψη του θεσμού της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης για το έτος 2006»⁶⁸, ανετέθη από το Δήμο Πατρέων το 2001.

Ένα από τα θέματα που αναδεικνύει η μελέτη είναι η σύνδεση του πολεοδομικού ιστού της Πάτρας με το θαλάσσιο μέτωπο. Εξεταστήκαν τρία τμήματα του αστικού θαλασσιού μετώπου για τα οποία προκρίνονται διαφορετικές λειτουργίες: το κεντρικό τμήμα της πόλης όπου το Ιστορικό Κέντρο εφάπτεται με τη θάλασσα, το Νότιο τμήμα (Ακτή Δημαίων) και το Αρκτικό τμήμα που εκτείνεται βόρεια του Ιστορικού Κέντρου.

• Κεντρικό τμήμα

Στην περιοχή μεταξύ των δύο σιδηροδρομικών σταθμών του ΟΣΕ, δηλαδή του σταθμού Αγίου Διονυσίου και του σταθμού Αγίου Ανδρέου, προτείνονται στα πλαίσια των κυκλοφοριακών παρεμβάσεων:

- υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής,
- μετατροπή της οδού Αγίου Ανδρέου σε οδό κυκλοφορίας διπλής κατεύθυνσης,
- χαρακτηρισμό της οδού Όθωνος & Αμαλίας σε οδό τοπικής σημασίας και λεωφορειόδρομο και σε δεύτερη φάση την μετατροπή της σε μικτό πεζόδρομο,
- μεταφορά των διαφόρων ΚΤΕΛ εκτός Ιστορικού Κέντρου,
- δημιουργία χώρων και κτιρίων στάθμευσης,
- μικτή πεζοδρόμηση πολλών μικρών δρόμων, παράπλευρων της περιοχής μελέτης.

«Εκτιμάται ότι με τις παραπάνω ρυθμίσεις, η παραλιακή ζώνη θα δράσει ως πραγματικό μέτωπο του αστικού χώρου προς την θάλασσα και θα ενοποιηθεί με τις υπάρχουσες και προτεινόμενες πεζοδρομημένες περιοχές και κατ' επέκταση με όλα τα μνημεία και τους ιστορικούς τόπους του Ιστορικού Κέντρου. Ταυτόχρονα το κέντρο συνδέεται άμεσα με το λιμάνι χωρίς κυκλοφοριακούς διαχωρισμούς.»

Ταυτόχρονα η μελέτη προτείνει σημειακές παρεμβάσεις αισθητικού χαρακτήρα:

- ολοκλήρωση των αναπαλαιώσεων των διατηρητέων κτηρίων,
- αναβάθμιση κι ανανέωση των όψεων των κτιρίων που έχουν μέτωπό στη θάλασσα,
- αποκάλυψη κι ανάδειξη του τμήματος του αρχαίου ρωμαϊκού λιμένα.

⁶⁸ Ανάδοχος: «Κοινοπραξία 2006»

Σε επίπεδο χρήσεων γης και λειτουργιών, προτείνεται το τμήμα της λιμενικής ζώνης «Μόλου Αγίου Νικολάου και Παπαφλέσσα να χρησιμοποιηθεί για τη δημιουργία ενός πολιτιστικού πάρκου χερσαίου και θαλασσίου. Ειδικότερα προτείνεται:

- χρήση του Μόλου Αγίου Νικολάου για περίπατο και για εκδηλώσεις υπαίθριου χαρακτήρα, καθώς και για σύνδεση με θαλάσσιες εκδηλώσεις στο τμήμα του λιμανιού μεταξύ Μόλου Αγίου Νικολάου και προβλήτας Γούναρη (λήξη καρναβαλιού, βαρκαρόλες, ναυταθλητικές διοργανώσεις κ.τ.λ.),
- πολιτιστικές λειτουργίες όπως εκθέσεις, συναυλίες νέων κ.τ.λ.
- χρησιμοποίηση του χώρου του σημερινού Τελωνίου, μετά την μεταφορά όλων των υπηρεσιών που εδρεύουν εκεί στη νέα χερσαία έκταση στην ακτή Δυμαίων, για την ανέγερση πολιτιστικού πολυκέντρου, με αίθουσα συνεδρίων,
- δημιουργία ναυτικού Μουσείου και Μουσείου ιστορίας του Λιμένα της Πάτρας στο χώρο του προτεινόμενου Πολυκέντρου,
- ανέγερση υπόγειου χώρου στάθμευσης στον προβλήτα Γούναρη και σε συνδυασμό με τις νέες εγκαταστάσεις που προτείνονται,
- δρομολόγηση μεταφοράς της ιχθυόσκαλας σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Γ.Π.Σ., Πατρών, κι ανάπτυξη των προβλεπόμενων θαλασσίων εγκαταστάσεων αναψυχής,
- αξιοποίηση του κυματοθραύστη κι επανασύνδεσή του με την ζωή των κατοίκων ως επισκέψιμο χώρο με την επαναλειτουργία των μικρών πλοιαρίων που εκτελούσαν τη συγκοινωνία. Αξιοποίηση του χώρου για υπαίθριες εκθέσεις γλυπτικής».

• Νότιο τμήμα

Το τμήμα αυτό της παραλιακής ζώνης εκτείνεται από το σταθμό ΟΣΕ του Αγίου Ανδρέου μέχρι τον ποταμό Γλαύκο. Δε διατυπώνονται συγκεκριμένες προτάσεις ανάπλασης, δεδομένου ότι δεν έχουν προκύψει τα συμπεράσματα εκτελούμενης μελέτης για τη συγκεκριμένη περιοχή. Πάντως θεωρείται σημαντικό στοιχείο στο πλαίσιο της ανάπτυξης της περιοχής «η αναμόρφωση του χώρου του εργοστασίου Λαδόπουλου κι η δημιουργία εκεί λυρικού θεάτρου, μουσείων, συνεδριακού κέντρου, ξενοδοχείου, κ.λ.π.».

• Αρκτικό τμήμα

Το τμήμα αυτό της παραλιακής ζώνης εκτείνεται από το σταθμό ΟΣΕ του Αγίου Διονυσίου μέχρι το Κολυμβητήριο. Θεωρώντας δεδομένη τη μεταφορά του λιμένα και την ολοκλήρωση των μεγάλων κυκλοφοριακών παρεμβάσεων, διατυπώνονται προτάσεις αναπλάσεων και κυκλοφοριακών παρεμβάσεων (κατασκευή πεζοδρόμων

και ποδηλατοδρόμων, ανάπτυξη πρασίνου, κ.ά.), «που θα ενισχύσουν το χαρακτήρα της περιοχής ως ήσυχης ζώνης αναψυχής για τους κατοίκους».

Όπως αναλυτικότερα περιγράφηκε στην παράγραφο 8.2 ένα ελάχιστο μέρος των προτάσεων αυτής της μελέτης τελικά υλοποιήθηκε. Και δυστυχώς οι λόγοι της μη υλοποίησης δεν ήταν τόσο περιορισμοί προϋπολογισμού και κόστους αλλά πρωτίστως οι γνωστές αγκυλώσεις της δημόσιας διοίκησης.

13.8. Μελέτη Πάρκου Αναψυχής Ακτής Δυμαίων

Η μελέτη του Πάρκου Αναψυχής Ακτής Δυμαίων⁶⁹ εκπονήθηκε για λογαριασμό του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. το 2002, κι εξετάζει τη δημιουργία πάρκου αναψυχής στο τμήμα της λιμενικής ζώνης μεταξύ των οδών Τριών Ναυάρχων και Ελευθερίου Βενιζέλου, λαμβάνοντας υπόψη τις προβλεπόμενες στο Γ.Π.Σ. Πατρών (ΦΕΚ 1061Δ'86) χρήσεις γης για την περιοχή αυτή. Έτσι, το σύνολο των προτάσεων που διατυπώνονται αφορούν μια εκτεταμένη περιοχή πρασίνου, χρήσεις σχετικές με τον πολιτισμό, την αναψυχή και τον αθλητισμό που αυτή τη στιγμή λείπουν από την πόλη. Συγκεκριμένα προτείνονται οι εξής κατασκευές: πίστα scattting και πατινάζ, ελικοδρόμιο, παγοδρόμιο, εστιατόριο - υπαίθριος εκθεσιακός χώρος, ξύλινη προβλήτα, παιδική χαρά «Το παιδί και το δελφίνι», παιδικό πάρκο η «Λίμνη Νηρηίδων», πάρκο γλυπτικής, aquarium «Μεσόγειος» και ένα μικρό εμπορικό κέντρο.

13.9. Μελέτη πολεοδομικής, Οικονομικής και Περιβαλλοντικής ανασυγκρότησης της παλαιάς βιομηχανικής περιοχής στην Ακτή Δυμαίων

Η μελέτη⁷⁰ υλοποιήθηκε για λογαριασμό του Δήμου Πατρέων το διάστημα 2001 – 02. Στόχοι της μελέτης ήταν η λεπτομερής καταγραφή των ακινήτων της πρώην βιομηχανικής παράλιας ζώνης ως προς την έκτασή τους, το ιδιοκτησιακό καθεστώς

⁶⁹ «Πάρκο Αναψυχής Ακτής Δυμαίων – Χωροταξική Διάρθρωση Χρήσεων», Ανάθεση ΟΛΠΑ ΑΕ, Ανάδοχος: Χαρά Παπαδάτου – Γιαννοπούλου, Ιούλιος 2002

⁷⁰ «Πολεοδομική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της παλαιάς βιομηχανικής περιοχής στην Ακτή Δυμαίων», Ανάθεση: Δήμος Πατρών, Ανάδοχοι: Μελετητικά Γραφεία Ου. Κλουτσινιώτη, Π. Κουτρέτη, Π. Λέντζου, Ν. Παπαγεωργίου – Τορτοπίδη, 2001

και την σημερινή χρήση τους. Επίσης καταγράφηκε ο υφιστάμενος κτιριοδομικός εξοπλισμός, ο οποίος αξιολογείται από την άποψη της δυνατότητας συντήρησης και επανάχρησης, καθώς και από την άποψη της προστασίας στοιχείων πολιτισμού και ιστορικής μνήμης.

Η μελέτη καταλήγει στην διατύπωση προτάσεων αξιοποίησης των σημαντικότερων ακινήτων στις ακόλουθες ομάδες χρήσεων:

- Ξενοδοχεία
- Αναψυχή – πολιτισμός (περιλαμβάνονται οι δραστηριότητες: καφεενεία – εστιατόρια, μουσεία, κινηματογράφοι, θέατρα, βιβλιοθήκες, αίθουσες πολιτιστικών εκδηλώσεων και εκθέσεων, γυμναστήρια, κ.τ.λ.)
- Συνεδριακό κέντρο
- Εκθεσιακό κέντρο
- Εμπόριο
- Γραφεία – Υπηρεσίες (δεν περιλαμβάνονται γραφεία Δημοσίων Υπηρεσιών ή εξυπηρέτησης του λιμανιού)
- Κατοικία
- Βιοτεχνία – αποθήκες

Για κάποιες σημαντικές παρεμβάσεις που προτείνονται (ξενοδοχεία 500 κλινών, συνεδριακό κέντρο, εκθεσιακό κέντρο, κ.τ.λ.) εξετάζεται συνοπτικά η οικονομική απόδοση των επενδύσεων και η βιωσιμότητά τους. Για την πολεοδομία της περιοχής καθορίζονται στη μελέτη τέσσερις με διακριτές χρήσεις γης και όρους δόμησης περιοχές.

Τέλος, γίνονται συγκεκριμένες προτάσεις επανάχρησης επιλεγμένων κτιριακών συγκροτημάτων της βιομηχανικής περιοχής της Ακτής Δυμαίων. Αναφέρουμε τις προτάσεις για τα παρακάτω κτιριακά σύνολα:

- Για το συγκρότημα πρώην εργοστασίου Χαρτοποιίας Λαδόπουλου, το οποίο είχε ήδη περιέλθει στην ιδιοκτησία του Δήμου Πάτρας, προτεινόταν η προώθηση του προγράμματος της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας.

- Για το συγκρότημα των πρώην Δημοτικών Σφαγείων σχεδιάστηκε η λειτουργία πολυχώρου αναψυχής και πολιτισμού, σε συνδυασμό με την παρασκευή και διάθεση ζύθου.

- Για το συγκρότημα πρώην εργοστασίου Πειραϊκής – Πατραϊκής, προτεινόταν κατασκευή βιομηχανικού μουσείου, Ειδικού Κέντρου Βιοτεχνών, που ασκούν μεταποιητική δραστηριότητα στον τομέα της ένδυσης, δημιουργία Ελεύθερης Τελωνειακής Ζώνης σε συνδυασμό με τη λειτουργία του νέου λιμένα,

δραστηριότητες νυκτερινής αναψυχής σημαντικής κλίμακας, εγκατάσταση γραφειακών χώρων όπως Διοικητικών (π.χ. Νομαρχιακές Υπηρεσίες), Ναυτλιακών και Μεταφορικών Επιχειρήσεων, Επιχειρήσεων Τροφοδοσίας, που θα μπορούσαν να συνδυαστούν με τη δημιουργία εδώ του Κέντρου Προώθησης Εξαγωγών Δυτικής Ελλάδας,

- Για την έκταση της Ένωσης των Γεωργικών Συνεταιρισμών Πάτρας, πέρα από τις σημερινές της δραστηριότητες, προτείνονται συνδυαστικά με τη δραστηριότητα που αναπτύσσεται στα πρώην Δημοτικά Σφαγεία, να λειτουργήσει Κέντρο Διάθεσης Πελοποννησιακών Προϊόντων και Οινολογικό Μουσείο.

Στα πλαίσια του προγράμματος για την Πολιτιστική Πρωτεύουσα υλοποιήθηκαν οι προτάσεις που αφορούσαν το συγκρότημα Λαδόπουλου και τα Παλαιά Δημοτικά Σφαγεία.

Για το οδικό δίκτυο της περιοχής προτείνεται η διάρθρωση και ιεράρχηση δικτύου πεζών και οχημάτων. Στα πλαίσια αυτά έχει σχεδιαστεί δίκτυο πεζόδρομων, που συνδέουν την ενδοχώρα με την παραλιακή ζώνη. Σαν κεντρική ραχοκοκαλιά του συστήματος πεζόδρομων – πρασίνου προτείνεται η ζώνη κατάληψης της σημερινής μετρικής σιδηροδρομικής γραμμής, μετά τη μεταφορά της στο χώρο του λιμανιού.

Να σημειωθεί ότι θέση της μελέτης είναι πως *«θα πρέπει οπωσδήποτε 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, από τον Διακονιάρη έως και τη σημερινή Ιχθυόσκαλα».*

13.10. Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ

Το πρόγραμμα «Ηρακλής» εκπονήθηκε το 1997 με σκοπούς τη διερεύνηση της σύγχρονης ελληνικής πόλης, τη συγκριτική προσέγγιση της ιταλικής κι ελληνικής πραγματικότητας, τον εντοπισμό των προβληματικών περιοχών και της πολεοδομικής πραγματικότητας που αντιμετωπίζουν οι φορείς σχεδιασμού και τη διατύπωση δύο προτάσεων ανά πόλη, μία από Έλληνες αρχιτέκτονες και μία από Ιταλούς. Η Πάτρα ήταν μία απ' τις πόλεις που εξέτασε το πρόγραμμα και συγκεκριμένα η κεντρική της περιοχή, που εκτείνεται ανάμεσα στους δύο εγκαταλειμμένους σιδηροδρομικούς σταθμούς Αγίου Διονυσίου και Αγίου Ανδρέα, κατά μήκος της θάλασσας και γύρω από το λιμάνι. Τίτλος της συγκεκριμένης μελέτης ήταν «Πάτρα, η πόλη ξαναπλησιάζει τη θάλασσα». Οι μελετητές εντοπίζοντας πολλές δυνατότητες

πολεοδομικής ανάπλασης κι αναβάθμισης του περιβάλλοντος στο υπό μελέτη τμήμα, κι έχοντας ως στόχο την ανάκτηση της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα σχέση καταλήγουν σε δύο ανεξάρτητες προτάσεις. Παρουσιάζουμε στην συνέχεια εκτενέστερα την πρόταση της αρχιτεκτονικής ομάδας του Μωραΐτη και συνοπτικά την πρόταση την ιταλική του Antonio Monestiroli.

• **Κώστας Μωραΐτης και Αρχιτεκτονική Ομάδα «Άρσις»**

Στην πρόταση αυτή ο αστικός ιστός της Πάτρας αναγνωρίζεται ως «κτένα», που τα «δόντια» της αντιστοιχούν στους κάθετους δρόμους προς την παραλία, ενώ το συνδετικό της στέλεχος – υπερτροφικό σε σχέση με τα «δόντια» - είναι ο παραλιακός δρόμος (Οθωνος και Αμαλίας). Η πρόταση στοχεύει στην αντιστροφή της επιρροής από τη θάλασσα προς την πόλη με τη δημιουργία ενός ισχυρού πράσινου μετώπου, που ακολουθώντας τα κενά των δρόμων – πράσινες λόγχες - αγγίζει το λιμάνι, όπου συναντάται με μιαν άλλη, εκτεταμένη, υπαίθρια διαμόρφωση. Στο όλο εγχείρημα της προσέγγισης συμμετέχουν και κτιριακά κελύφη, εξυπηρετώντας την αναρρίχηση των φυτών καθώς και το στοιχείο του νερού.

Αναλυτικότερα για την ανάκτηση της εγγύτητας ανάμεσα στην πόλη και την θάλασσα η μελέτη θεωρεί αναγκαία πρωτίστως την επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος. Ως προς την κυκλοφοριακή διαρρύθμιση προτείνονται:

- Η κατασκευή μετά την ολοκλήρωση της μικρής περιμετρικής ενός ζεύγους αρτηριών που θα αναλάβουν τη διαμπερή κίνηση
- Η δημιουργία και η απόδοση στους πεζούς μιας προστατευμένης από τη κυκλοφορία ζώνης στην όμορη του μετώπου περιοχή
- Η λειτουργία ενός πυκνού δικτύου δρομολογίων μικρών λεωφορείων,
- Η δημιουργία ενός αναβαθμισμένου περιβάλλοντος για την κίνηση των πεζών και η ενίσχυση του ποδηλάτου.
- Η αξιοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής για αστικούς τροχιόδρομους

Η μελέτη στην συνέχεια προβαίνει στην διατύπωση συγκεκριμένων προτάσεων ως προς τις ενδεδειγμένες χρήσεις σε κάθε τμήμα της λιμενικής ζώνης. Συγκεκριμένα προτείνονται τα εξής:

- Διαμόρφωση του σταθμού του Άγιου Διονυσίου και της προβλήτας της Γλυφάδας σε κόμβο μετεπιβίβασης
- Κατασκευή μουσείου στη βόρεια προβλήτα
- Θαλάσσια πλατεία από τη βόρεια προβλήτα μέχρι και το μόλο της Άγιου Νικολάου

- Οικολογικό πάρκο από το μόλο της Άγιου Νικολάου έως και τη Γούναρη το οποίο θα περιλαμβάνει λεκάνη ιχθυοκαλλιέργειας, aquarium, οικολογικό-τεχνολογικό κέντρο και βιβλιοθήκη
- Παραδοσιακές χρήσεις και ψαροταβέρνες από τη Γούναρη έως την ιχθυόσκαλα
- Διάνοιξη του παλαιού καναλιού της Τριών Ναυάρχων
- Αθλητικές εγκαταστάσεις από τον Άγιο Ανδρέα και μετά.

• **πρόταση Antonio Monestiroli**

Για την επανάκτηση της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα η μελέτη εντοπίζει τα ακόλουθα δύο σημεία:

- την ορθολογική διάταξη των παράκτιων δραστηριοτήτων, και
- τον επανακαθορισμό της πολεοδομικής μορφής των οριακών περιοχών μεταξύ πόλης και Θάλασσας.

Σε κάθε τμήμα της πόλης σχεδιάζεται μια προβολή προς τη θάλασσα, ώστε η αστική μορφή ολόκληρης της παράκτιας πρόσοψης να έρχεται ως φυσική συνέπεια της σχέσης της θάλασσας με τα διάφορα τμήματα της πόλης. Οι διαφορετικές αστικές λειτουργίες επανασχεδιάζονται ώστε να εξαλείφονται στο μείζονα δυνατό βαθμό οι συγκρούσεις των χρήσεων που εντοπίζονται στο αστικό θαλάσσιο μέτωπο.

13.11. Ημερίδα «Πόλη και Νερό»

Η ημερίδα «Πόλη και Νερό» πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο του 1994, μετά από πρωτοβουλία του συλλόγου Αρχιτεκτόνων Νομού Αχαΐας και του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος / Τμήμα Δυτικής Ελλάδος.

Παρατίθενται αποσπάσματα της εισήγησης του Γ. Σημαιοφορίδη με τίτλο «Λιμάνια και ειδικά προγράμματα», ενδεικτικά του προβληματισμού για τη σχέση της πόλης με το υδάτινο στοιχείο. *«Δεν πρόκειται ποτέ να αλλάξει κάτι στο τοπίο των πόλεών μας, ούτε στην αρχιτεκτονική μας και πολεοδομική κατάσταση, αν αυτοί που έχουν την εξουσία τη πολιτική και την δυννητική, αυτοί που υλοποιούν τα έργα και αυτοί που τα μελετούν και τα σχεδιάζουν δεν συνεργαστούν... Το να κάνουμε ευχές ή το να επενδύουμε ενέργεια και χρήματα σε μια σειρά δραστηριοτήτων, δίχως αυτές να είναι ενταγμένες σε μια προβληματική επιστημονική και σύγχρονη, θα ήταν ίσως ένα λάθος από πλευράς ενέργειας και χρημάτων.*

... Ο σχεδιασμός της πόλης θα πρέπει να είναι ικανός να ανοίξει ένα διάλογο λαμβάνοντας υπόψη του διαφορές και προτάσεις, τη μνήμη της πόλης κ.τ.λ., διάλογο που μπορεί να βρει λύσεις ειδικές στις κλίμακες που διαμορφώνουν την ταυτότητα της

πόλης. Λοιπόν, η σχέση λιμενικών ταμείων ή οργανισμών λιμένος, δηλαδή των αρμοδίων φορέων για τα λιμάνια και δήμων, θα πρέπει προφανώς να είναι οργανική και όχι ανταγωνιστική και αυτό σημαίνει ότι πρέπει να αποσαφηνιστούν οι επιλογές μακράς διάρκειας για την ευρύτερη περιοχή των λιμανιών, διότι δίχως αυτό καμία ανάκαμψη δεν πρόκειται να γίνει, ας είμαστε ρεαλιστές, κανενός είδους, ούτε επενδυτική, ούτε πολεοδομική.

... Το στοίχημα των πόλεων μας σε αυτές ακριβώς τις περιοχές, είναι ένα στοίχημα που πρέπει να βρίσκεται στο επίκεντρο τόσο των δημοτικών αρχών και των αρμοδίων φορέων, όσο των αναπτυξιακών επιχειρήσεων και των εταιρειών, που εδώ είναι η μεγάλη διαφορά, οφείλουν να δεσμευθούν σε τολμηρά προγράμματα που να πηγάζουν όμως από τις κοινωνικές ανάγκες βελτίωσης της πόλης και όχι από τις λογικές μόνο του κέρδους. Να λαμβάνουν υπόψη τους την ανοδική κοινωνική διαφοροποίηση του κοινωνικού ιστού και να βασίζονται στις έννοιες του εφικτού και της αποδοτικότητας, γιατί κάθε έργο πρέπει να είναι και αποδοτικό για να επιτύχει. Να προσφέρει αυτή την ευκαιρία, να αξιοποιήσει το δυναμικό που κρύβεται στη πόλη ενθαρρύνοντας τα ειδικά προγράμματα με τη συμμετοχή και του ιδιωτικού τομέα. Κάτι τέτοιο, λοιπόν, μπορεί να συμβεί και να επιτύχει -και εδώ οφείλουμε να είμαστε ρηζικέλευθοι-, μόνο με την ενεργοποίηση συγκεκριμένων διαδικασιών στις οποίες συμπεριλαμβάνονται η πρόσκληση ειδικών συμβούλων σε πολεοδομικά θέματα».

ΜΕΡΟΣ Δ΄

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

14. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως, ίσως, έγινε φανερό κατά την προηγούμενη ανάλυση, δεν αντιμετωπίζουμε την ανάπλαση του θαλασσίου μετώπου της Πάτρας απλώς ως μια ευκαιρία να διευρυνθούν οι ελεύθεροι χώροι της πόλης. Διαπραγματευτήκαμε την ανάπλαση του παράλιου χώρου ως μια παρέμβαση ικανή να αναδιοργανώσει όλους τους δημόσιους χώρους στην πόλη δίνοντας τους διέξοδο στο νερό και κυρίως ως μια παρέμβαση ικανή να απολέσει ένα όχημα ανάκαμψης για την οικονομία της πόλης. Ο στόχος τον οποίο οραματιστήκαμε σε αυτή την εργασία είναι η αλλαγή συνολικά της εικόνας και του χαρακτήρα της πόλης: η αναζωογόνηση της Πάτρας μέσα από την ανάπλαση του θαλασσίου μετώπου της.

Μπορεί όμως η Πάτρα να στοχεύει σε αναζωογόνηση από την ανάπλαση του παράλιου χώρου της; Αντίστοιχες εμπειρίες πόλεων στο εξωτερικό, αλλά και η θεωρία, επιτρέπουν αισιοδοξία. Ταυτόχρονα, όμως, κάνουν φανερούς και τους αυστηρούς όρους και περιορισμούς που απαιτούνται για την επιτυχία ενός τέτοιου εγχειρήματος.

Πρώτη και ουσιαστικότερη προϋπόθεση αναδεικνύεται η ένταξη κάθε παρέμβασης σε ένα συνολικό σχεδιασμό για την πόλη. Κάθε παρέμβαση πρέπει να ανταποκρίνεται σε ένα ενιαίο όραμα που θα υλοποιείται σε κάθε επίπεδο και τομέα σχεδιασμού. Ένα ακόμα σημείο που προκύπτει από την εξέταση παραδειγμάτων όπως αυτά του Ρότερνταμ και της Βαρκελώνης είναι το τεράστιο ύψος της επένδυσης που απαιτείται εάν ο στόχος είναι η αναζωογόνηση μιας πόλης. Τέλος, ένα σημαντικό μάθημα που προκύπτει αβίαστα όταν εξετάσει κανείς προσεκτικότερα το τρόπο με τον οποίο υλοποιήθηκαν τα αντίστοιχα προγράμματα επεμβάσεων τόσο στο Ρότερνταμ όσο και στην Βαρκελώνη είναι η σημασία της δημόσιας διοίκησης για την ανάληψη, τον σχεδιασμό και την υλοποίηση ενός τέτοιου προγράμματος.

Θεωρία και εμπειρία μας δείχνουν λοιπόν ότι είναι δυνατό μια πόλη να αλλάξει εντελώς αναπτυξιακή κατεύθυνση εφορμώντας από αλλαγές στην εικόνα της και τον δημόσιο χώρο. Μπορεί όμως συγκεκριμένα η Πάτρα να έχει τόσο «φιλόδοξους» στόχους και να προσδοκεί την εφαρμογή ενός προγράμματος ανάπλασης στα πρότυπα της Βαρκελώνης και του Ρότερνταμ; Η Πάτρα αυτή την στιγμή συγκεντρώνει ένα σύνολο από πλεονεκτήματα και χαρακτηριστικά που επιτρέπουν

αισιοδοξία. Θεωρούμε, λοιπόν, πως η Πάτρα είναι πράγματι κατάλληλη για την εφαρμογή ενός εκτεταμένου προγράμματος αναζωογόνησης και την θέση μας αυτή την στηρίζουμε στα παρακάτω σημεία (που εκτενεστέρα αναλύθηκαν στο κεφάλαιο 7):

α) Η σημαντική περιφερειακή θέση της Πάτρας και οι σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές δίνουν ένα μεγάλο αναπτυξιακό πλεονέκτημα στην πόλη. Επειδή οι πόροι που θα δεσμευτούν για μια ανάπλαση σαν αυτή που περιγράφουμε θα είναι τεράστιοι είναι σημαντικό η δέσμευση τους να έχει και οικονομικό νόημα. Θεωρούμε λοιπόν ότι το αναπτυξιακό δυναμικό της Πάτρας κάνει την τοποθέτηση δημόσιων πόρων στην ανάπλαση του θαλασσίου μετώπου της πόλης οικονομικά αποτελεσματική.

Αναλυτικότερα, η κομβική θέση της Πάτρας στον Αδριατικό διάδρομο την καθιστά ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας σε συνδυασμό μάλιστα με την θέση της στα εθνικά δίκτυα μεταφορών. Η σφαίρα επιρροής της ως διοικητικό, οικονομικό, εκπαιδευτικό και πολιτιστικό κέντρο επεκτείνεται στη Δυτική Πελοπόννησο, τη Δυτική Ελλάδα τα Ιόνια Νησιά και την Στερεά Ελλάδα.

Το σημαντικότερο όμως είναι πως σήμερα, ολοκληρώνεται στην Πάτρα μια αξιόλογη υποδομή συγκοινωνιακών δικτύων: η Π.Α.Θ.Ε., η Ιόνια Οδός, το νέο λιμάνι, η περιμετρική και η μίνι περιμετρική οδός, το νέο σιδηροδρομικό δίκτυο. Η υποδομή αυτή αφενός λύνει πολλά από τα καθημερινά προβλήματα των πολιτών της Πάτρας κυρίως όμως καθιστά την Πάτρα περιοχή σύγκλισης του κεντρικού και του δυτικού αναπτυξιακού άξονα της χώρας. Έτσι, η Πάτρα αναβαθμίζεται στην αστική ιεραρχία και εδραιώνει την θέση της ως περιφερειακό κέντρο.

Αυτές οι παρεμβάσεις εάν συνδυαστούν με ένα σημαντικής έκτασης έργο ανάπλασης και μια δραστήρια πολιτιστική πολιτική είναι ικανές να απογειώσουν τις αναπτυξιακές δυνατότητες της πόλης. Η Πάτρα λοιπόν αλλάζει επιχειρώντας ένα άλμα. Στρατηγικές επεμβάσεις που θα αλλάξουν το πρόσωπο της πόλης το περιβάλλον της και το πολιτιστικό της περιεχόμενο μπορούν εάν συνδυαστούν μεταξύ τους και με το υπάρχον δυναμικό της πόλης να απογειώσουν την Πάτρα.

β) Το μέγεθος της πόλης θεωρούμε πως είναι επαρκές και κατάλληλο για την εφαρμογή ενός προγράμματος αστικής αναζωογόνησης. Όπως περιγράφηκε στο δεύτερο κεφάλαιο η Πάτρα είναι μια μεσαία, ευρωπαϊκή, μεσογειακή πόλη. Πόλεις του μεγέθους της Πάτρας είναι αυτές που έχουν να κερδίσουν τα περισσότερα από την εφαρμογή ενός συνολικού σχεδίου αναζωογόνησης που θα περιλαμβάνει μεγάλης κλίμακας πολεοδομικές επεμβάσεις και μια φιλόδοξη πολιτιστική πολιτική. (Μπιανκίني Φ., 1994).

Ακόμα πέρα από τα παραπάνω το μέγεθος της πόλης είναι επαρκές να στηρίζει και να κάνει βιώσιμες πολιτιστικές δράσεις και διοργανώσεις σημαντικής εμβέλειας. Η ανεπάρκεια επισκεπτών και κοινού είναι ένα από τα σημαντικότερα εμπόδια που έχουν να αντιμετωπίσουν οι πόλεις της περιφέρειας στην προσπάθεια τους να προσελκύσουν σημαντικές διοργανώσεις και να συστήσουν μακροπρόθεσμα μια αξιόλογη πολιτιστική πολιτική. Στην περίπτωση της Πάτρας αυτό ισχύει μόνο εν μέρη και θεωρούμε το πληθυσμιακό της μέγεθος επαρκές για να υπερβεί αυτό το πρόβλημα.

γ) Ο χαρακτήρας της πόλης και το πολιτιστικό κεφάλαιο που διαθέτει είναι τέλος από τα σημαντικότερα εφόδια που έχει να αξιοποιήσει η πόλη εάν προχωρήσει στην ανάπλαση του παλιού λιμανιού. Η Πάτρα είναι μια μεσογειακή πόλη με ταπεραμέντο! Είναι γνωστή για το καρναβάλι της και για τις όμορφες πλατείες της, τους ζωντανούς δρόμους με τις καφετερίες. Η πόλη της Πάτρας διαθέτει ένα σημαντικό πολιτιστικό κεφάλαιο που μπορεί να αξιοποιηθεί από την επικείμενη ανάπλαση να ενσωματωθεί στον νέο χαρακτήρα της πόλης και να την διαφημίσει στο εξωτερικό της περιβάλλον. Το Καρναβάλι, όπως είπαμε, είναι πια συνυφασμένο με το όνομα της Πάτρας και προσελκύει στην πόλη χιλιάδες επισκεπτών. Το διεθνές φεστιβάλ της πόλης έχει επίσης υπερτοπικό χαρακτήρα. Εκτός αυτών η Πάτρα έχει κατορθώσει να προσελκύσει μεγάλες διοργανώσεις με διεθνή προβολή. Παραδείγματα είναι η ανακήρυξη της Πάτρας σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης το 2006, η διεξαγωγή ολυμπιακών αγωνισμάτων στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, καθώς και άλλες σημαντικές αθλητικές διοργανώσεις. Βέβαια, η Πάτρα μέχρι σήμερα δεν κατάφερε να αποκομίσει πολλά από την διοργάνωση των παραπάνω διοργανώσεων, ακριβώς επειδή δεν μπόρεσε να τα αξιοποιήσει στα πλαίσια ενός ευρύτερου αναπτυξιακού σχεδιασμού. Αν και η διαχείριση των παραπάνω διοργανώσεων ήταν λοιπόν αποτυχημένη παραμένει το μάθημα που έλαβε η πόλη πως αν δεν αξιοποιηθούν κατάλληλα τέτοιες σημαντικές ευκαιρίες μπορεί να χαθούν χωρίς τελικά να αφήσουν κάτι για την επόμενη μέρα της πόλης.

Ακόμα το βιομηχανικό παρελθόν της πόλης καθώς και οι χρυσές μέρες του εμπορίου της σταφίδας έχουν κληροδοτήσει στην πόλη ένα σημαντικό κεφάλαιο σε κτίρια -βιομηχανικά και νεοκλασικά- που μπορούν να αξιοποιηθούν εύκολα από την επικείμενη ανάπλαση.

δ) Οι αναξιοποίητες δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης της Πάτρας δίνουν ένα ακόμα σημείο που στηρίζει την θέση ότι τα μακροπρόθεσμα οικονομικά οφέλη από

την ανάπλαση του παλιού λιμανιού μπορεί μπορούν να υπερβούν κατά πολύ το κόστος της ανάπλασης. Πράγματι, αυτή την στιγμή η τουριστική ανάπτυξη της πόλης είναι υποτυπώδης (εάν εξαιρέσουμε την σύντομη περίοδο του καρναβαλιού). Και όμως η Πάτρα διαθέτει ένα σημαντικό αν και αναξιοποίητο κεφαλαίο τουριστικών πόρων:

-Η ευρύτερη περιοχή της Αχαΐας διαθέτει ένα σπάνιο φυσικό περιβάλλον και πανέμορφες παραλίες.

- Η Αχαΐα βρίσκεται στο μέσο του νοητού τριγώνου που σχηματίζουν η Αρχαία Ολυμπία, οι Δελφοί κι η Επίδαυρος με τις Μυκήνες και είναι σχετικά κοντά στο χιονοδρομικό κέντρο των Καλαβρύτων. Η κεντροβαρή θέση της πόλης σε σχέση με αυτούς τους σημαντικότερους αρχαιολογικούς χώρους είναι ένα ακόμα αναξιοποίητο πλεονέκτημα της Πάτρας.

-Η Πάτρα δεν έχει καταφέρει να εκμεταλλευτεί την τεράστια ροή επισκεπτών που δημιουργείτε λόγω της τουριστικής κίνησης του λιμανιού, οι οποίοι στην πλειονότητα τους μετεπιβιβάζονται από το λιμάνι χωρίς πρώτα να επισκεφτούν την πόλη.

-Το νέο αρχαιολογικό μουσείο που απέκτησε πρόσφατα η Πάτρα συγκαταλέγεται ανάμεσα στα πιο μεγάλα και εντυπωσιακά μουσεία της Ελλάδας.

Η μεταφορά του λιμανιού από το κέντρο της πόλης δίνει λοιπόν στην Πάτρα την μοναδική ευκαιρία να ανακτήσει την σχέση με την θάλασσά της, να αναδείξει την παραλία της ως μια σημαντική φυσική ενότητα, ως ιδιαίτερο κοινωνικό και πολιτιστικό χώρο της πόλης. Πάνω από όλα όμως η μεταφορά του λιμανιού δίνει στην Πάτρα την ευκαιρία να αλλάξει πρόσωπο και αναπτυξιακή κατεύθυνση.

Πρώτα όμως θα πρέπει να αντιμετωπιστούν τα ειδικά πολεοδομικά προβλήματα στον παράλιο χώρο αλλά και στο εσωτερικό της πόλης. Κατά την εξέταση του θαλασσιού μετώπου και συνολικά της πόλης εντοπίστηκαν τα παρακάτω σημεία που θεωρούμε πως είναι αυτά που θα πρέπει πρωτίστως να αντιμετωπίσει η όποια ανάπλαση του παλιού λιμανιού.

Ολόκληρο το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας βρίσκεται σε πλήρη απομόνωση από τον υπόλοιπη πόλη: απομόνωση φυσική, λειτουργική και αισθητική. Το περιφραγμένο λιμάνι αποτελεί το πρώτο σύνορο ανάμεσα στην πόλη και το νερό. Οι σιδηροδρομικές γραμμές περιμετρικά του λιμανιού και οι μπάρες εκατέρωθεν των γραμμών δημιουργούν ένα δεύτερο σύνορο. Οι οδικές αρτηρίες ταχείας κυκλοφορίας που διατρέχουν το θαλάσσιο μέτωπο είναι ένα ακόμα εμπόδιο, ενώ η παλιά βιομηχανική ζώνη δημιουργεί το λειτουργικό σύνορο ανάμεσα στην θάλασσα και την

πόλη. Άλλωστε, απόβλητα, βιομηχανικά, αστικά και λιμενικά, είχαν μετατρέψει τον Πατραϊκό Κόλπο σε ένα δύσοσμο και ανθυγιεινό τόπο που κανείς δεν θα ήθελε να επισκεφθεί ακόμα και αν μπορούσε.

Εκτός, όμως, από το ότι σήμερα το λιμάνι δεν είναι φυσικά προσπελάσιμο ένα πλήθος άλλων χαρακτηριστικών στερούν τον παραθαλάσσιο χαρακτήρα από το σύνολο της πόλης: Η Πάτρα κατά το ελληνικό πρότυπο αστικής ανάπτυξης χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα υψηλούς συντελεστές δόμησης. Έτσι, πυκνοδομημένες επταώροφες πολυκατοικίες σε όλη την θαλάσσια γραμμή εμποδίζουν την οπτική έξοδο προς την θάλασσα. Η οπτική επαφή με το υγρό στοιχείο και τον ορίζοντα, όπου είναι δυνατή, γίνεται μέσα από τις στενές διόπτρες των, κάθετων στη θάλασσα, οδικών αξόνων κι εφόσον το επιτρέπει το μέγεθος των αγκυροβολημένων πλοίων.

Ακόμα, η ανεπάρκεια ελεύθερων και δημόσιων χώρων, η κακή ποιότητα των υπαρχόντων, καθώς και η κακή δικτύωση αυτών των χώρων μεταξύ τους, φέρνουν την Πάτρα, η οποία ξεκίνησε με ένα έξοχο πολεοδομικό σχέδιο, στην μοίρα κάθε άλλης ελληνικής πόλης.

Τέλος, η Πάτρα έχει και άλλα σοβαρά πολεοδομικά προβλήματα που υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής στην πόλη και στερούν από το αναπτυξιακό δυναμικό της. Αυτά συνοψίζονται στα τεράστια κυκλοφοριακά προβλήματα και την σοβαρή έλλειψη χώρων στάθμευσης σε συνδυασμό μάλιστα με την ανεπαρκή και κακής ποιότητας δημόσια συγκοινωνία.

Όλες οι μελέτες που εκπονήθηκαν κατά καιρούς για τον παράλιο χώρο και που στα βασικά του σημεία παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο 10 περιλαμβάνουν προβλέψεις, τουλάχιστον για κάποια από τα παραπάνω σημεία και όλες προκρίνουν χρήσεις αναψυχής και τουρισμού για τον υπό ανάπτυξη χώρο. Αυτό που φαίνεται πως δεν έχει καμία μελέτη συλλάβει είναι το μέγεθος των παρεμβάσεων που απαιτούνται για την αναδιευθέτηση μιας πόλης όπως η Πάτρα που όπως έχουμε πολλές φορές αναφέρει έχει λειτουργήσει και αναπτυχτεί για περισσότερο από μισό αιώνα μακριά από το νερό της. Η πόλη θα πρέπει να λοιπόν να υποβληθεί σε μια τεράστια αναδιοργάνωση των δημόσιων χώρων της, των χρήσεων γης, του οδικού δικτύου της και εν τέλει, του θαλασσιού μετώπου της προκειμένου να μετατραπεί από πόλη λιμάνι σε παραθαλάσσια πόλη.

Γίνεται λοιπόν φανερό, πως οι ρυθμίσεις που απαιτούνται για μια τέτοια ανάπτυξη δεν μπορεί να είναι αντικείμενο μιας ειδικής μελέτης για τον λιμενικό-παράλιο χώρο. Οι βασικοί στόχοι θα πρέπει πρώτα να τεθούν με το Ρυθμιστικό

Σχέδιο της πόλης, να ενταχθούν στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και έπειτα να εξειδικευτούν σε ειδικές μελέτες.

Η ευκαιρία που δόθηκε πρόσφατα στην Πάτρα με την αναθεώρηση του Γ.Π.Σ. δυστυχώς δεν κατέληξε στην σύνταξη ενός ολοκληρωμένου σχεδίου αξιοποίησης της λιμενικής ζώνης. Το νέο Γ.Π.Σ. προκρίνει ένα μετριοπαθές σενάριο για την παράλια ζώνη.

Εδώ θα θέλαμε να τονίσουμε ότι η Πάτρα στην οποιαδήποτε προσπάθεια ανάπλασης του παράλιου χώρου της έχει να αντιμετωπίσει σημαντικά θεσμικά ζητήματα. Ειδικά για την Πάτρα η πλήρης ιδιοκτησία του παράλιου μετώπου από τον Ο.Λ.ΠΑ. έχει εγείρει μια δημόσια αντιπαράθεση των φορέων κυρίως ανάμεσα στον Δήμο και τον Ο.Λ.ΠΑ. γύρω από την επικείμενη ανάπλαση και μέχρι αυτή να λυθεί λίγα μπορούν να γίνουν. Το πρόβλημα αυτό ανέδειξε με μεγάλη έμφαση και ο αντιδήμαρχος κ. Ν. Τζανάκος στην συνέντευξη που μας παραχώρησε. Ο σχεδιασμός των φορέων για την παράλια ζώνη όπως αποκαλύπτουν οι σχετικές μελέτες κινείται σε διαφορετική φιλοσοφία. Ο μεν δήμος προκρίνει ήπιες επεμβάσεις χωρίς προσθήκη νέων κτιρίων και εγκαταστάσεων και την ελεύθερη πρόσβαση των πολιτών ώστε να ανοιχτεί και πάλι η πόλη στην θάλασσα. Ο Ο.Λ.ΠΑ. προκρίνει εντατικότερες μορφές αξιοποίησης του θαλασσιού μετώπου και μια βαρέως τύπου μαρίνα.

Όμως, πέρα από αυτό το ειδικό πρόβλημα της ιδιοκτησίας του χώρου υπάρχουν και γενικότερα θεσμικά ζητήματα που δυσχεραίνουν την επικείμενη ανάπλαση. Η πολυδιάσπαση των φορέων και η πολυαρχία εμποδίζουν την ενιαία σύλληψη ενός οράματος για την ελληνική πόλη και ακόμα περισσότερο την υλοποίηση ενός τέτοιου οράματος. Το αποτέλεσμα της πολυαρχίας είναι κάθε επέμβαση να περιορίζεται στα στενά πλαίσια του χώρου αρμοδιότητας χωρίς να μπορεί να γίνει χρήσιμη για την αναζωογόνηση συνολικά της πόλης. Η ανάγκη οργάνωσης και σχεδιασμού των μετώπων σαν σύνολο και η λειτουργία ενός δημόσιου φορέα που να έχει τον έλεγχο αυτών των περιοχών είναι λοιπόν εμφανής.

Βέβαια, όλα τα παραπάνω μας αποπροσανατολίζουν από το βασικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η προώθηση μιας ανάπλασης σαν και αυτή που προτείνουμε: την εξεύρεση επαρκών χρηματικών πόρων. Αυτό είναι ένα σημείο που ίσως υποβαθμίστηκε στην παρούσα μελέτη μιας και δεν θεωρήθηκε αντικείμενο της. Αυτό που μπορεί να διαπιστωθεί, εξετάζοντας παραδείγματα άλλων πόλεων που επεχείρησαν με επιτυχία αντίστοιχα προγράμματα αναζωογόνησης, είναι ότι η επένδυση σε ένα τέτοιο πρόγραμμα μπορεί να είναι οικονομικά αποτελεσματική και βιώσιμη.

15. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ: ΟΙ ΕΠΙΤΕΛΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

«...Η Πάτρα αντιμετωπίζει ένα πρόβλημα αυτοπεποίθησης και συλλογικού μύθου. Ποια είναι, ποια θα πρέπει να είναι η σημερινή θέση της στον χάρτη της χώρας, κι ακόμα περισσότερο ποια θα μπορούσε να είναι η θέση της σε έναν ευρύτερο ευρωπαϊκό περίγυρο. Στο μέτρο που η τοπική κοινωνία δυσκολεύεται να απαντήσει εμπράκτως, χαράζοντας μάλιστα ανάλογη πορεία, θα συνεχίσει να διατηρεί τα χαρακτηριστικά της πόλης που ναι μεν μεγαλώνει, αλλά που δεν έχει αποφασίσει τι θέλει να γίνει όταν μεγαλώσει».⁷¹

Δημήτρης Σ. Αβραμίδης

Δεν θα επιχειρήσουμε να παρουσιάσουμε μια ολοκληρωμένη πρόταση για την μορφή και την κατεύθυνση που θα πρέπει να έχει η ανάπλαση του θαλασσιού μετώπου της Πάτρας. Άλλωστε, κάτι τέτοιο υπερβαίνει τους στόχους της παρούσας μελέτης.

Όμως, θεωρούμε σημαντικό να επισημάνουμε την σημασία τριών παραγόντων για την επιτυχία της οποιαδήποτε αστικής ανάπλασης οι οποίοι προκύπτουν σχεδόν αυθόρμητα από την βιβλιογραφική ανασκόπηση και την εξέταση της διεθνούς εμπειρίας. Πρόκειται για την έμφαση στο πολιτιστικό περιεχόμενο της ανάπλασης, την ποιότητα του δομημένου χώρου και (ως προϋπόθεση για τους άλλους δύο παράγοντες) την αποτελεσματικότητα της αστικής διακυβέρνησης. Και οι τρεις αυτοί παράγοντες στα πλαίσια του διεθνούς ανταγωνισμού μεταξύ των αστικών κέντρων έχουν αποκτήσει μια εντελώς νέα σημασία και έχουν αναδειχθεί στα σημαντικότερα κριτήρια επιτυχίας των σύγχρονων πόλεων.

⁷¹ Αβραμίδης Δ., 2005, «Η Πάτρα σήμερα», στο *Πάτρα: Από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Συλλογικός τόμος. Εκδοτική Επιτροπή: Τριαντάφυλλος Ε. Σκλαβενίτης, Κωνσταντίνος Σπ. Στάικος. Εκδόσεις «Κότινος».

15.1. Η αναγκαιότητα στρατηγικής διάστασης στην πολιτιστική πολιτική της Πάτρας

Η αναψυχή και ο πολιτισμός θεωρούνται σύμβολα του ανανεωμένου δυναμισμού των πόλεων. Το σημάδι ότι η πόλη έχει αφήσει πίσω της την παρακμάζουσα βιομηχανική εικόνα της και έχει εισέλθει στην νέα ελαφριά οικονομία. Μια δραστήρια, κοσμοπολίτικη πολιτιστική ζωή αποτελεί σήμερα για μια πόλη βασικό συστατικό του αστικού μάρκετινγκ και της προσπάθειας προσέλκυσης κεφαλαίων. Ο πολιτισμός, άλλωστε, δεν είναι μόνο μέσο προσέλκυσης νέων οικονομικών δραστηριοτήτων αλλά και μια ανθούσα βιομηχανία από μόνος του. Μια κοινή τάση για τις ανεπτυγμένες οικονομίες είναι η μείωση του χρόνου εργασίας και η αύξηση του ποσοστού εισοδήματος που δαπανάτε σε δραστηριότητες αναψυχής και πολιτισμού. Πολιτιστικές βιομηχανίες όπως η μόδα, ο τουρισμός, το ντιζάιν, ο αθλητισμός και οι τέχνες είναι αναπτυσσόμενοι οικονομικοί κλάδοι, που για πολλές δυτικές οικονομίες αντιστάθμισαν την απώλεια των βιομηχανικών θέσεων εργασίας. Η συνεισφορά της πολιτιστικής πολιτικής στην οικονομική και φυσική αναζωογόνηση των πόλεων μπορεί λοιπόν πλέον να αξιολογηθεί και με οικονομικά κριτήρια.

Η Πάτρα έχει όλα τα στοιχεία να συγκροτήσει μια ιδιαίτερα δυναμική πολιτιστική πολιτική, ικανή να «βάλει την πόλη στον χάρτη». Η πόλη διαθέτει ικανοποιητικό μέγεθος αγοράς ώστε να στηρίζει σημαντικού μεγέθους και έκτασης πολιτιστικές δράσεις, διαθέτει μια ζωντανή καλλιτεχνική κοινότητα, έχει σοβαρές υποδομές - ανάμεσα τους και το νέο αρχαιολογικό μουσείο-, ακόμα έχει ένα μεγάλο και δραστήριο πανεπιστήμιο. Πάνω απ' όλα όμως η Πάτρα διαθέτει πολιτιστικούς θεσμούς και πόρους με ιστορικές ρίζες, με πρώτο το καρναβάλι της.

Παρά όμως, το ότι η Πάτρα είναι μια πόλη με αξιόλογους πολιτιστικούς πόρους, φαίνεται αδύναμη να τους ενσωματώσει στην ταυτότητα της και να τους αξιοποιήσει ως στοιχεία ελκυστικά για την πόλη. Πράγματι, η Πάτρα έχει κάνει ελάχιστα για να εντάξει και να αξιοποιήσει με στρατηγικό τρόπο τον πολιτιστικό της πλούτο και να αυτοδιαφημιστεί μέσω αυτού. Εάν η Πάτρα θελήσει να επενδύσει σοβαρά στην πολιτιστική της εικόνα αυτή δεν θα χρειαστεί να επινοηθεί από το μηδέν. Ο πολιτισμός της Πάτρας υπάρχει ήδη εκεί και περιμένει απλώς την συγκρότηση του σε μια ενιαία εικόνα για την πόλη .

Η ανάπλαση του θαλασσίου μετώπου της πόλης είναι μια σημαντική ευκαιρία να δημιουργηθεί ο κατάλληλος χώρος ανάπτυξης της πολιτιστικής ζωής της πόλης. Το

πλήθος των σημαντικών βιομηχανικών κτηρίων που υπάρχουν στην περιοχή είναι ένας σημαντικότερος πόρος που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί προς αυτή την κατεύθυνση. Ήδη στα πλαίσια της «πολιτιστικής πρωτεύουσας» έγιναν αρκετά. Το θέατρο στην παλαιά Χαρτοποιεία του Λαδόπουλου, το πολιτιστικό κέντρο στις αποθήκες Μπάρι κ.ο.κ. Όμως, δυστυχώς, αυτά τα σημεία πολιτιστικών δράσεων δεν ενταχθήκαν σε ένα δίκτυο χώρων πολιτισμού και αναψυχής και έτσι συνεχίζουν να υπάρχουν και να υπολειπονται ως απομονωμένες νησίδες μέσα σε ένα υποβαθμισμένο περιβάλλον αφιλόξενο στον επισκέπτη. Το σημαντικό είναι η ανάπτυξη μιας ενιαίας ζώνης αναψυχής, όπου δημόσιος χώρος, οι χρήσεις γης και η θάλασσα θα αποτελούν μια ολότητα που αξίζει κανείς να επισκεφτεί. Θέατρα, μουσεία, πολυχώροι κ.ο.κ. μπορούν να λειτουργήσουν μόνο ως οι εξάρσεις τέτοιων περιοχών και όχι ως αποκομμένα από το περιβάλλον τους σημεία.

Η ανάπλαση του θαλασσιού μετώπου μπορεί λοιπόν να δημιουργήσει εκείνο περιβάλλον αναψυχής και τις αντίστοιχες ροές επισκεπτών που έχουν ανάγκη τα σημεία πολιτιστικών δράσεων για να παραμείνουν ζωντανά. Σήμερα είναι αδύνατο να αξιοποιηθούν επαρκέστερα οι χώροι που ήδη υπάρχουν στο θαλάσσιο μέτωπο και θα είναι μάταιη η δημιουργία νέων χωρίς τον συνολικό επανασχεδιασμό του μετώπου της πόλης.

Βέβαια, μια τέτοια ανάπλαση δεν αφορά μόνο το κομμάτι της πόλης στο οποίο υλοποιείται. Τα αποτελέσματα είναι σημαντικά για την πόλη συνολικά και την πολιτιστική της ζωή σε κάθε της σημείο. Η Πάτρα αναπτυγμένη για χρόνια εσωστρεφώς σε πλατείες και πεζοδρόμους δίνει στον σημερινό της επισκέπτη την εικόνα μιας αδιάφορης και ίσως πληκτικής μεγαλούπολης. Ούτε στοιχεία παράδοσης ούτε όμως και στοιχειά μιας υπερσύγχρονης πόλης είναι ορατά σήμερα στα ματιά του περαστικού επισκέπτη. Η απουσία εμβληματικών χώρων και οπτικών σημείων αναφοράς είναι χαρακτηριστική για την Πάτρα. Η ανάπλαση της παραλίας ζώνης ίσως δημιουργήσει ένα άμεσα ορατό κέντρο πολιτιστικών δραστηριοτήτων που ίσως προτρέψει τον επισκέπτη να εξερευνήσει και τις άλλες πτυχές της πόλης που αν και αξιόλογες είναι λιγότερο ορατές.

Πράγματι, εξαιτίας αυτής της απουσίας ταυτότητας και άμεσα ορατών σημείων ενδιαφέροντος στην πόλη, η Πάτρα δεν κατάφερε μέχρι σήμερα να αξιοποιήσει την κεντροβαρική της θέση σε σχέση με μια σειρά από αξιόλογους και διεθνώς γνωστούς αρχαιολογικούς χώρους (Δελφοί – Μυκήνες – Ολυμπία – Επίδαυρος), ούτε τις τεράστιες ροές τουριστών που διέρχονται από το λιμάνι της.

Για την Πάτρα, τέλος, ένα ακόμα στοιχείο που καθιστά οικονομικά βιώσιμη μια μεγάλης κλίμακας παρέμβαση στο θαλάσσιο μέτωπό της, είναι το πασίγνωστο ετήσιο καρναβάλι της. Σήμερα, το καρναβάλι διεξάγεται με φόντο τα κεντρικά σημεία της πόλης και μόνο κάποιες δράσεις του, όπως η νυκτερινή τελετή της καύσης του Βασιλιά Καρνάβαλου, πραγματοποιούνται στην λιμενική ζώνη. Η ανάπλαση με την δημιουργία νέων ανοικτών δημοσίων χώρων και η δυνατότητα χρήσης των παλιών υπόστεγων και των αποθηκών της λιμενικής ζώνης μπορούν να προσφέρουν χώρο για την περαιτέρω ανάπτυξη του καρναβαλιού και την αποσυμφόρηση του κέντρου που κυριολεκτικά ξεχειλίζει από τους χιλιάδες επισκέπτες.

Το σημαντικότερο, όμως, είναι πως αυτό το πολιτιστικό γεγονός μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέσο για την άμεση και αποτελεσματική προώθηση της νέας εικόνας της πόλης στο εξωτερικό της περιβάλλον. Ένα από τα μαθήματα που έχουν προσφέρει αντίστοιχες αναπλάσεις σε άλλες πόλεις, είναι πως η γρήγορη διάδοση της νέας εικόνας της πόλης είναι ένα σημείο κλειδί για την επιτυχία των οικονομικών στόχων της ανάπτυξης. Δεν αρκεί η πόλη να αλλάξει αλλά και να γίνουν γνωστές οι αλλαγές της, να ενσωματωθούν στην ταυτότητα με την οποία αναγνωρίζεται η πόλη στο εξωτερικό της περιβάλλον. Το καρναβάλι της Πάτρας θα μπορούσε να αποτελέσει ένα σημαντικό όχημα προβολής της πόλης.

15.2. Η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος ως παράγοντας για την ανάπτυξη της Πάτρας

Η ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος και η πολεοδομική οργάνωση μιας πόλης, πέρα από τις εμφανείς επιπτώσεις τους στην ποιότητα ζωής των κατοίκων, αποκτούν σήμερα νέες σημασίες για τα αστικά κέντρα. Η πολεοδομία, σε συνδυασμό με τις πολιτιστικές δράσεις που προαναφερθήκαν, γίνεται ένας ακόμα μοχλός του αστικού marketing. Ουσιαστικά, η πολεοδομία τίθεται πλέον στην υπηρεσία του παγκόσμιου ανταγωνισμού μεταξύ των αστικών κέντρων. Όπως επισημαίνει ο Βασενχόβεν (2001), «η πόλη προβάλλεται τελευταία ως η βιτρίνα της ανάπτυξης, η προθήκη όπου τα επιτεύγματα της κάθε χώρας απλώνονται για να τα δουν οι ανταγωνιστές της». Η ικανότητα, λοιπόν, των πόλεων να προσελκύουν εντυπωσιακές επενδύσεις, και να προβαίνουν σε «αστικές αναπτύξεις» που «βάζουν την πόλη στον χάρτη» γίνεται, ο πυρήνας των σύγχρονων στρατηγικών για την αστική αναγέννηση.

Η Πάτρα, σήμερα, πρέπει να εφεύρει εκ νέου το συγκριτικό της πλεονέκτημα. Εάν επιθυμεί να γίνει πόλη υπηρεσιών θα πρέπει να επενδύσει σοβαρά στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και στον πολιτισμό.

Όπως, ίσως, έχει ήδη γίνει φανερό, την υψηλότερη προστιθεμένη αξία στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος από κάθε άλλη επέμβαση θα έχει στην Πάτρα η επαναπροσέγγιση της θάλασσας και η ένταξη της παράλιας ζώνης στον αστικό ιστό. Η μετατροπή της Πάτρας από λιμάνι σε παραθαλάσσια πόλη μπορεί να αλλάξει εντελώς την αίσθηση που αποκομίζει κανείς από τον τόπο και να συνεισφέρει με τον πιο ουσιαστικό τρόπο στην ποιότητα ζωής των κατοίκων. Επιπλέον, είναι η σημαντικότερη κίνηση, προκειμένου να αλλάξει η εικόνα με την οποία η Πάτρα μπορεί να προβάλλεται στο εξωτερικό της περιβάλλον.

Πράγματι, η ανάπλαση των θαλασσιων μετώπων, έτσι όπως έχει χρησιμοποιηθεί από πληθώρα πόλεων ανά τον κόσμο, έχει διαφανεί πως έχει σημασία πολύ ευρύτερη από την αναμόρφωση του παράλιου τμήματος της πόλης. Τέτοιες αναπλάσεις έχουν για πολλές πόλεις αποτελέσει «...το όχημα για στρατηγική, χωρική και βιώσιμη ανάπτυξη. Η ανάπλαση του μετώπου λειτουργεί ως καταλύτης που δύναται να αλλάξει ολοκληρωτικά την εικόνα μιας πόλης και που μπορεί να της προσφέρει μια νέα ταυτότητα, μια νέα έκφραση του τι είναι η πόλη και τι επιθυμεί να γίνει στο μέλλον»⁷².

Ειδικότερα για τις μικρότερες πόλεις της περιφέρειας ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού έχει γίνει κρίσιμος (Γοσπονδίνη, 2001). Εξαιτίας της νεοαποκτηθής ικανότητας του κεφαλαίου να κινείται και να εγκαθίσταται σε πολλά και διαφορετικά μέρη, ο αστικός σχεδιασμός μπορεί να αποτελέσει ένα κρίσιμο παράγοντα στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης των επιχειρήσεων. Έτσι, αν και αρχικά η αναγέννηση του θαλασσιού μετώπου αφορούσε τα μεγάλα αστικά κέντρα, από το '90 και έπειτα τέτοιες αναπλάσεις επιχειρούν και μεσαίες και μικρές πόλεις ανά τον κόσμο.

Η Πάτρα, ως μεταβιομηχανική μεσογειακή πόλη, μετρίου μεγέθους, συνδυάζει όπως είπαμε τα στοιχεία τα οποία επιβάλλουν την αναγέννηση του θαλασσιού της μετώπου, εάν θέλει να αξιοποιήσει το αναπτυξιακό δυναμικό της. Τα μεγάλα έργα στην ευρύτερη περιοχή και η θέση της στα νέα δίκτυα μεταφορών, φέρνουν την Πάτρα για πρώτη φορά αντιμέτωπη με ένα μοναδικό συνδυασμό εθνικών, περιφερειακών και τοπικών ευκαιριών τις οποίες οφείλει να αδράξει. Επιπλέον, η

⁷². Παναγόπουλος, Ειρ. Σ. Αργυριάδου, “Επαναπροσδιορίζοντας τη σχέση πόλης – θάλασσας: η περίπτωση του θαλασσιού μετώπου της Πάτρας”

μεταφορά του λιμένα εκτός του κεντρικού ιστού της πόλης, διαμορφώνει σήμερα την μοναδική ευκαιρία για την πόλη να εφαρμόσει τις σύγχρονες αρχές αστικού σχεδιασμού και την εμπειρία επιτυχημένων παραδειγμάτων πόλεων, που άλλαξαν με όχημα την ανάκτηση της σχέσης τους με το υγρό στοιχείο. Πράγματι, ο Οργανισμός Λιμένος και ο Δήμος Πατρέων έχουν επιδείξει σημαντική βούληση αλλαγής της εικόνας της πόλης με σημείο αφετηρίας τις παρεμβάσεις στο θαλάσσιο μέτωπο.

Στο νέο ΓΠΣ, που αυτή την στιγμή βρίσκεται στην β' φάση επεξεργασίας, σε σύνολο επτά Ζωνών Ελεγχόμενης Ανάπτυξης (ΖΕΑ) προβλέπονται τέσσερις ζώνες πολιτισμού-αναψυχής. Συγκεκριμένα πρόκειται για τις ζώνες:

ΖΕΑ 2: Αθλητισμού-Πολιτισμού (Λόγω δρομολόγησης κατασκευής Ανοικτού Θέατρου κ.λ.π.).

ΖΕΑ 3: Πολιτισμού-Τουρισμού-Αναψυχής (Αρόη).

ΖΕΑ 5: Αθλητικά-(Τόφαλος). Αρτιότητα: 4 στρέμματα

ΖΕΑ 6: Τουρισμού – αναψυχής (Έλος Αγυιάς και τμήμα παραλιακής ζώνης Ηρώων Πολυτεχνείου).

Παρόλα αυτά, η έκθεση αξιολόγησης που ετοίμασε ομάδα εργασίας του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας, στα βασικά της συμπεράσματα καταλήγει στην εκτίμηση ότι στη μελέτη του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Πάτρας δεν απαντάται σαφώς πού θα επενδύσει η πόλη προκειμένου για την αλλαγή της οικονομικής της βάσης και το άνοιγμα της στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον. Όπως σημειώνεται στην έκθεση *«Οι προτάσεις χωρικής οργάνωσης παρατίθενται λιγότερο ή περισσότερο αιτιολογημένα, μάλλον, ως προτάσεις βιώσιμης λειτουργίας της πόλης και της καθημερινής ζωής των κατοίκων της, παρά ως προτάσεις, που εξειδικεύουν χωρικά το όραμα της πόλης, όπως πρέπει να υλοποιηθεί στην επόμενη 15ετία. Η αποτύπωση στο χώρο ενός οράματος χάνεται μέσα από την προσπάθεια δημιουργίας «τόπου» όπου χωρούν όλα και τίποτε δεν αποκλείεται. Με το προτεινόμενο σενάριο γίνεται προσπάθεια να διορθωθεί η σημερινή κατάσταση και να «επουλωθούν» οι πληγές. Η πόλη θα συνεχίσει να πορεύεται χωρίς όραμα και χωρίς ελπίδα να κάνει ένα άλμα προς την Ευρώπη».*

Όσον αφορά συγκεκριμένα στο θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας το ΤΕΕ αναφέρει ότι η ΖΕΑ Αναψυχής και Τουρισμού απαιτεί πιο σαφείς κατευθύνσεις, ως προς τον χαρακτήρα ανάπτυξης. Δηλαδή η παραλιακή ζώνη να χωρισθεί σε υποενότητες, και να ορισθούν χρήσεις, που θα διασφαλίζουν τον επιθυμητό χαρακτήρα κάθε τμήματος και ταυτόχρονα θα προωθούν ένα συγκεκριμένο «σχέδιο» αστικού τουρισμού.

Βέβαια ο ακριβής χαρακτήρας των παρεμβάσεων στο θαλάσσιο μέτωπο μπαίνει σε δεύτερη μοίρα συγκρινόμενος με την σημασία της λειτουργικής σύνδεσης της πόλης με την θάλασσα. Παίρνοντας υπόψη αφενός τα ειδικά προβλήματα της Πάτρας και αφετέρου την διεθνή εμπειρία σε αναπλάσεις θαλάσσιων μετώπων θεωρούμε λοιπόν τα παρακάτω απόλυτη προτεραιότητα για τον σχεδιασμό του θαλασσιού μετώπου της Πάτρας:

α) Η Πάτρα θα πρέπει, κατά την άποψη μας, πρωτίστως να αντιμετωπίσει τα προβλήματα προσβασιμότητας και σύνδεσης του υπόλοιπου αστικού ιστού με το δίκτυο δημόσιων χωρών που θα δημιουργηθεί στην θέση του παλιού λιμένα ώστε να λειτουργήσει και πάλι το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας ως κοινωνικός χώρος της πόλης. Αυτό πρώτα από όλα θα απαιτούσε την κυκλοφοριακή αναδιευθέτηση της πόλης και την υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής. Πράγματι, η κατασκευή της μίνι περιμετρικής είναι σε θέση να απορροφήσει την διαμπερή κίνηση των παραλιακών οδών, ενώ η υπογειοποίηση έχει ήδη σχεδιαστεί. Σε περίπτωση μάλιστα που όπως ανακοινώνεται από τον Ο.Λ.Π.Α. ένα κομμάτι των λιμενικών δραστηριοτήτων παραμείνει στην θέση του οι δύο θέσεις του λιμένα (παλιού και νέου) δεν θα πρέπει να επικοινωνούν μέσω των παράλιων ή άλλων αστικών οδών αλλά να εξυπηρετούνται από διαφορετικές οδικές αρτηρίες και να επικοινωνούν μόνο μέσω του εθνικού δικτύου.

Ακόμα, όμως και αν απομακρυνθούν τα φυσικά εμπόδια, η προσβασιμότητα μπορεί να αίρεται από λειτουργικά εμπόδια, όπως την ερημοποίηση κατά τις βραδινές ώρες, τη συγκέντρωση στην περιοχή νομίμων και παρανομών περιθωριακών χρήσεων, την πολύ μεγάλη και μη ανθρώπινη κλίμακα του χώρου κ.ο.κ. Έτσι, η προσβασιμότητα υλοποιείται σε πολλά επίπεδα: από τον σχεδιασμό των χρήσεων γης μέχρι την κλίμακα του χώρου και την κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση της πόλης.

Ακόμα ο σχεδιασμός θα πρέπει να είναι φιλικός προς τον πεζό. Η μικρή κλίμακα του χώρου και των δρόμων και η δημιουργία κατάλληλων συνθηκών σκίασης είναι σημαντικές.

β) Το δεύτερο σημαντικό σημείο είναι οι προσεκτικά σχεδιασμένες χρήσεις γης, ώστε η παράλια ζώνη, η οποία εύκολα απομονώνεται από την πόλη και προσελκύει περιθωριακές χρήσεις να έχει ζωή 24 ώρες το 24ωρο. Η ανάμειξη χρήσεων είναι σημείο κλειδί εάν θέλουμε ένα χώρο πολυλειτουργικό, ζωντανό και επισκέψιμο καθ' όλη την διάρκεια του 24ωρου. Εκτός από χρήσεις πολιτισμού και διασκέδασης στην περιοχή θα πρέπει να αποδοθούν και χρήσεις εμπορίου ενώ και η κατοικίας θα πρέπει

να συμμετέχει σε σημαντικό βαθμό. Τέλος είναι σκόπιμο να διατηρηθούν οι συμβατές λιμενικές χρήσεις οι οποίες θα δίνουν στην περιοχή ζωή και τόνο.

γ) Η διασύνδεση του υπό ανάπλαση χώρου με το δίκτυο των υπόλοιπων δημόσιων χωρών της πόλης ή (κάτι που είναι σχεδόν ταυτόσημο) η επανένταξη του παράλιου μετώπου στον αστικό ιστό είναι επίσης ένα σημαντικό σημείο. Δεδομένου ότι η πόλη για δεκαετίες αναπτύχθηκε με την πλάτη στο λιμάνι και την θάλασσά η εμπορική κίνηση και οι κεντρικοί δρόμοι είναι διευθετημένοι σε εσωτερικούς άξονες και δεν οδηγούν προς τον παραθαλάσσιο χώρο της πόλης.

Αυτή η επανασύνδεση πόλης και παραλίας μπορεί να γίνει με αφετηρία δύο κεντρικούς δρόμους: της οδού Αγίου Νικόλαου και του πεζόδρομου Τριών Ναύαρχων, η απόληξη των οποίων είναι πολύ κοντά στον υπό ανάπλαση χώρο. Με γέφυρα αυτούς τους βασικούς δρόμους και με την δημιουργία και άλλων μικρότερων συνδετήριων κρίκων θα πρέπει ο θαλάσσιος χώρος να γίνει η φυσική συνέχεια του αστικού χώρου.

Μάλιστα, η ενοποίηση αυτών των δρόμων με το παραθαλάσσιο πάρκο θα δημιουργήσει ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον σύστημα υπαίθριων χωρών. Στην πρώτη περίπτωση θα έχουμε το γραμμικό σύστημα Κάστρο-Σκάλες και πεζόδρομος Αγίου Νικόλαου -Μόλος. Εδώ θα ήταν χρήσιμο να συνεχιστεί η πεζοδρόμηση της αγίου Νικόλαου μέχρι τις σκάλες ώστε να προκύψει ένα ενοποιημένο σύνολο χωρών αναψυχής, περιπάτου και διασκέδασης μέσα στην πόλη. Στην δεύτερη περίπτωση θα δημιουργηθεί το επίσης γραμμικό σύστημα Υψηλά Αλώνια –Τριών Ναύαρχων – περιοχή Φάρου. Εδώ θα πρέπει με ένα νέο σχεδιασμό της πλατειάς των Υψηλών Αλωνίων να τονιστεί η συμβολή τους με την σκάλα της τριών ναύαρχων, που αυτή την στιγμή δεν είναι ιδιαίτερα ορατή από την πλατεία, ώστε να αποδοθεί η συνέχεια στον χώρο.

γ) Η απόδοση ταυτότητας και χαρακτήρα στον χώρο είναι φυσικά μια ακόμα προϋπόθεση για την επιτυχία της ανάπλασης και ένα σημείο που θα πρέπει να επεξεργαστεί πολύ προσεκτικά ο σχεδιασμός. Η αξιοποίηση της συλλογικής κληρονομιάς νερού και πόλης, των βιομηχανικών κτιρίων, των νεοκλασικών κτηρίων και γενικά κάθε τοπικού στοιχείου που μπορεί να δώσει ειδικό νόημα στην ανάπλαση είναι σημαντική.

δ) Τέλος, η αποκατάσταση της ποιότητας του νερού στον πατραϊκό κόλπο είναι ένα ακόμα σημείο που θα πρέπει να διευθετηθεί παράλληλα με την ανάπλαση του λιμενικού και παράλιου χώρου, εάν πρόκειται η πόλη να αρχίσει να συνδιαλέγεται με

την θάλασσα της με έναν διαφορετικό τρόπο από τον τρόπο που το έκανε μέχρι σήμερα.

Η ποιότητα του σχεδιασμού είναι λοιπόν το κρίσιμο σημείο που θα προσδώσει όχι μόνο στον συγκεκριμένο χώρο αλλά σε όλη την πόλη την ταυτότητα της.

15.3. Η σημασία της αποτελεσματικής αστικής διακυβέρνησης

Η διεθνής εμπειρία έχει σαφώς δείξει πως η αποτελεσματικότητα της αστικής διακυβέρνησης είναι σήμερα ένα από τα πιο σημαντικά κριτήρια για την επιτυχία μιας πόλης. Άλλωστε, και οι δύο από τους παράγοντες που προαναφέρθηκαν (η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και το πολιτιστικό κλίμα της πόλης) δεν ανήκουν στους τομείς που λύνει μονή της η ελεύθερη αγορά. Και οι δύο αυτοί παράγοντες σε όλες τις ανεπτυγμένες χώρες στηρίζονται στις δράσεις του δημόσιου τομέα.

Στην Ελλάδα, το αίτημα για έναν ολοκληρωμένο αστικό σχεδιασμό χάνεται κάπου ανάμεσα στην πολυαρχία των φορέων και την απουσία συντονιστικών μηχανισμών της δημόσιας δράσης. Ειδικά, όσο αφορά την ανάπλαση του θαλασσίου μετώπου των ελληνικών πόλεων τα προβλήματα σε θεσμικό επίπεδο είναι ακόμα πιο σύνθετα. Όπως είδαμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, το πολύπλοκο ιδιοκτησιακό καθεστώς των παράλιων ζωνών και η εμπλοκή ενός τεράστιου αριθμού φορέων στην διαχείριση τους, καθιστά την ανάπλαση τους σε πολλές περιπτώσεις ακόμα και ανέφικτη.

Στις περιπτώσεις που τελικά οι επίσημοι φορείς προβαίνουν σε κάποιες επεμβάσεις, οι περιορισμοί που θέτει το διαφορετικό ιδιοκτησιακό καθεστώς του κάθε τμήματος των θαλασσιών μετώπων και η απουσία των απαραίτητων συντονιστικών μηχανισμών μεταφέρεται και στο σχεδιασμό. Η σημαντικότερη επίπτωση των παραπάνω είναι πως, όπως η Γοσπονδίνη αναφέρει, «σαν μια γενική τάση οι τοπικές αρχές δεν αντιμετωπίζουν την ανάπλαση των θαλασσιών μετώπων σαν σύνολο αλλά επεμβαίνουν τμηματικά και αποσπασματικά». Όμως ο αστικός σχεδιασμός γενικά, αλλά ακόμα περισσότερο η σύγχρονη αστική κατηγορία του θαλασσίου μετώπου, επιτάσσει την ύπαρξη ολοκληρωμένου σχεδιασμού που βλέπει την πόλη ως σύνολο και συντάσσεται με ένα ευρύτερο πλαίσιο αρχών.

Στην περίπτωση της Πάτρας οι δύο κύριοι φορείς που εμπλέκονται στον σχεδιασμό της παραλίας ζώνης είναι ο Δήμος Πατρέων και ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών. Οι όποιες παρεμβάσεις που έχουν ήδη λάβει χώρα στην παράλια ζώνη προκηρύχθηκαν μεμονωμένα και αναλήφθηκαν από διαφορετικά μελετητικά γραφεία, τα οποία ακολουθούσαν, όπως είναι λογικό, διαφορετικές κατευθύνσεις. Η επικέντρωση μόνο στο υπό ανάπλαση τμήμα και η αποσπασματική θεώρηση του χώρου είναι πολύ χαρακτηριστική των επεμβάσεων και είναι φανερό πως αυτές δεν στηρίχθηκαν σε κάποιες ενιαίες αρχές σχεδιασμού.

Όσο αφορά τις προτεινόμενες για μελλοντική υλοποίηση επεμβάσεις η εκπόνηση για τα ίδια τμήματα της ζώνης διαφορετικών και ανεξαρτήτων μελετών από τους δύο κυρίους φορείς διαχείρισης είναι χαρακτηριστική. Οι αντίστοιχες μελέτες καταδεικνύουν και την διαφορετική αναπτυξιακή οπτική και την διαφορετική σχεδιαστική αντίληψη των δύο φορέων. Η συνεργασία των φορέων σε επίπεδο σχεδιασμού παραμένει λοιπόν ζητούμενο που φαίνεται αδύνατο να υλοποιηθεί μέσα στο υπάρχον θεσμικό πλαίσιο.

Πέρα από την πολυαρχία και πολυδιαδιασπαση των φορέων ένα άλλο σημαντικό θεσμικό κενό είναι η απουσία εγκεκριμένου Ρυθμιστικού Σχεδίου για την πόλη της Πάτρας. Η αναγκαστική αναφορά στο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού, το οποίο όμως έχει διαφορετικούς στόχους, οδηγεί το Γ.Π.Σ και τα υπόλοιπα εργαλεία σχεδιασμού, σε προτάσεις, που δεν συγκροτούν και δεν υπηρετούν με σαφήνεια ένα σχέδιο ανάπτυξης για την Πάτρα.

Τα παραπάνω είχαν -και συνεχίζουν να έχουν- σοβαρές επιπτώσεις στον τρόπο και την ποιότητα ρύθμισης του αστικού χώρου. Οι συγκρουόμενοι φορείς διαχείρισης της παράκτιας ζώνης συνεχίζουν να μετατρέπουν την επίλυση των ζητημάτων σε μια διαδικασία συμβιβασμού των πολιτικών δυνάμεων αδιάφορη για τις πραγματικές ανάγκες. Έτσι, σήμερα η πολιτική σχεδιασμού για την Πάτρα αλλά και για άλλες πόλεις της Ελλάδας καταλήγει να είναι περισσότερο αποτέλεσμα από πολιτικές συμμαχίες, ανταγωνισμούς και συμβιβασμούς πολιτικών ομάδων παρά αποτέλεσμα επιλογών προσανατολισμένων στις πραγματικές ανάγκες και προβλήματα της πόλης.

Τα ειδικά ζητήματα λοιπόν που θέτει η προσπάθεια ανάπλασης των θαλασσιών μετώπων έτσι όπως εκτέθηκαν εδώ αλλά και κατά την πορεία όλης της παραπάνω εργασίας, δεδομένης μάλιστα της ειδικής σημασίας που έχει η ανάπλαση του θαλασσιού μετώπου της Πάτρας, καταδεικνύουν την ανάγκη αλλαγής του θεσμικού πλαισίου για τον σχεδιασμό της παράλιας ζώνης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Παράρτημα Ι: Πίνακες της ΕΣΥΕ: Απόγραφες 1991, 2001

Πίνακας 1: Πραγματικός πληθυσμός κατανεμημένος σε ομοδημότες, ετεροδημότες και αλλοδαπούς

Γεωγραφική Περιοχή	1991 Πραγματικός πληθυσμός				2001 Πραγματικός πληθυσμός			
	Σύνολο	Απογραφέντες στο δήμο ή την κοινότητα			Σύνολο	Απογραφέντες στο δήμο ή την κοινότητα		
		Ομοδημότες	Ετεροδημότες	Αλλοδαποί		Ομοδημότες	Ετεροδημότες	Αλλοδαποί
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	704.487	595.988	102.782	5.720	740.506	613.788	88.126	38.598
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	606.392	493.882	104.854	7.656	638.942	499.411	88.958	50.576
ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ (ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ)	155.697	118.793	35.013	1.891	163.446	124.004	28.952	10.490

Πίνακας 2: Πληθυσμός κατά φύλο και ομάδες ηλικιών, Δήμος Πατρέων

Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός		
	Σύνολο	Αρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Αρρενες	Θήλεις
Σύνολο	155.697	76.628	79.072	163.446	80.343	83.103
0-4 ετών	9.383	4.883	4.500	8.094	4.178	3.916
5-9 ετών	11.583	5.887	5.696	8.245	4.311	3.934
10-14 ετών	12.948	6.624	6.324	9.436	5.005	4.431
15-19 ετών	13.718	7.094	6.624	14.140	7.143	6.997
20-24 ετών	15.359	7.673	7.686	16.302	8.494	7.808
25-29 ετών	11.340	5.392	5.948	13.122	6.669	6.453
30-34 ετών	11.390	5.498	5.892	13.416	6.626	6.790
35-39 ετών	10.820	5.247	5.573	12.067	5.859	6.208
40-44 ετών	10.785	5.477	5.308	11.479	5.596	5.883
45-49 ετών	7.597	3.847	3.750	10.621	5.106	5.515
50-54 ετών	8.709	4.372	4.337	10.058	4.940	5.118
55-59 ετών	8.156	4.077	4.079	7.005	3.404	3.601
60-64 ετών	7.648	3.510	4.138	7.828	3.606	4.222
65-69 ετών	5.464	2.517	2.947	7.501	3.433	4.068
70-74 ετών	4.090	1.723	2.367	6.235	2.691	3.544
75-79 ετών	3.251	1.403	1.848	4.100	1.765	2.335
80-84 ετών	2.112	884	1.228	2.184	885	1.299
85 ετών και άνω	1.344	517	827	1.613	632	981

Πίνακας 3 : Οικονομικώς ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός κατά φύλο και ομάδες ηλικιών, Δήμος Πατρεών

Φύλο και Ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός					2001 Πραγματικός πληθυσμός				
	Οικονομικώς ενεργός πληθυσμός	Οικονομικώς ενεργοί			Οικονομικώς μη ενεργός πληθυσμός	Οικονομικώς ενεργός πληθυσμός	Οικονομικώς ενεργοί			Οικονομικώς μη ενεργός πληθυσμός
		Απασχολούμενοι	Ανεργοί	Ανεργοί νέοι			Απασχολούμενοι	Ανεργοί	Ανεργοί νέοι	
Σύνολο	56.778	50.501	2.734	3.544	76.468	67.206	50.388	5.526	5.292	79.901
Αρρενες	36.979	34.016	1.430	1.533	27.384	41.029	35.331	3.096	2.602	30.628
10-19 ετών	1.287	892	48	327	11.843	1.073	450	98	524	11.075
20-24 ετών	4.032	3.064	162	756	3.076	4.516	3.000	451	1.085	3.978
25-29 ετών	4.834	4.270	201	303	445	5.986	4.777	481	628	783
30-44 ετών	15.503	15.091	578	134	413	16.905	15.450	1.070	385	1.176
45-64 ετών	10.640	10.279	348	13	5.166	11.939	10.844	995	0	5.217
65+ ετών	403	400	3	0	6.841	810	810	0	0	9.596
Θήλειες	19.799	16.484	1.304	2.011	49.071	28.177	21.056	2.420	2.693	49.073
10-19 ετών	1.281	621	80	590	11.856	787	298	58	414	10.661
20-24 ετών	3.520	2.354	248	918	4.163	3.547	2.271	281	995	4.261
25-29 ετών	3.515	2.808	283	324	2.431	4.481	3.434	398	629	1.992
30-44 ετών	8.515	7.771	573	171	8.258	11.583	10.077	908	538	7.296
45-64 ετών	2.866	2.740	118	8	13.438	5.531	4.697	727	117	12.626
65+ ετών	92	90	2	0	9.129	288	288	0	0	11.839

Πίνακας 4: Οικονομικώς ενεργός πληθυσμός κατά φύλο ομάδες κλάδων οικονομικής δραστηριότητας και θέση στο επάγγελμα Δήμος Πατρεών

Κλάδος οικονομικής δραστηριότητας και θέση στο επάγγελμα	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός		
	Σύνολο	Αρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Αρρενες	Θήλειες
Σύνολο	56.778	36.979	19.799	67.206	41.029	28.177
Εργοδότες	4.096	3.248	847	7.588	5.409	2.157
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	10.344	8.018	2.326	6.116	4.440	1.675
Μισθωτοί	35.188	22.293	12.895	47.195	28.152	19.043
Συμβοηθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	1.185	487	678	1.036	426	608
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	5.985	2.932	3.053	5.286	2.602	2.693
Γεωργία κτηνοτροφία θήρα και δασοκομία, αλιεία	977	780	197	1.051	678	373
Εργοδότες	42	39	3	67	60	7
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	677	575	99	515	364	151
Μισθωτοί	117	106	17	286	232	54
Συμβοηθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	141	63	78	183	22	161
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	0	0	0	0	0	0

Ορυχεία και λατομεία	52	41	17	53	43	6
Εργοδότες	7	7	0	11	11	0
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	4	4	0	1	1	0
Μισθωτοί	41	30	17	38	31	7
Συμβοληθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	0	0	0	1	0	1
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	0	0	0	0	0	0
Μεταποιητικές βιομηχανίες	9.226	5.741	3.494	6.898	4.522	2.366
Εργοδότες	800	668	132	881	682	173
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	1.330	974	356	596	451	148
Μισθωτοί	6.886	4.005	2.884	5.256	3.294	1.962
Συμβοληθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	209	94	115	172	89	83
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	0	0	0	0	0	0
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου και νερού	341	274	67	401	320	81
Εργοδότες	2	2	0	3	3	0
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	7	5	2	2	1	1
Μισθωτοί	331	268	65	396	316	80
Συμβοληθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	1	1	0	0	0	0
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	0	0	0	0	0	0
Κατασκευές	4.856	4.791	64	6.050	5.684	166
Εργοδότες	335	328	7	473	481	12
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	1.228	1.211	17	801	792	9
Μισθωτοί	3.273	3.236	37	4.732	4.592	140
Συμβοληθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	19	16	3	44	38	6
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	0	0	0	0	0	0
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων, οχημάτων μοτοσυκλετών και ειδών προσωπικής και οικιακής χρήσης	8.085	5.587	2.498	10.326	6.213	4.113
Εργοδότες	1.623	1.263	365	3.482	2.382	1.114
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	3.009	2.286	723	916	643	272
Μισθωτοί	2.926	1.816	1.110	5.597	3.049	2.548
Συμβοληθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	522	222	300	332	153	179
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	0	0	0	0	0	0
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	1.827	1.126	701	3.568	2.017	1.552
Εργοδότες	331	252	79	882	602	254
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	525	388	137	148	87	61
Μισθωτοί	841	451	390	2.435	1.282	1.173
Συμβοληθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	130	35	95	124	80	64
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	0	0	0	0	0	0

Μεταφορές αποθήκευση και επικοινωνίες	4.588	4.212	357	5.808	4.972	836
Εργοδότες	216	203	13	325	284	41
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	907	888	19	748	720	29
Μισθωτοί	3.413	3.099	314	4.893	3.944	752
Συμβοηθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	33	22	11	41	27	14
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	0	0	0	0	0	0
Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, διαχείριση ακίνητης περιουσίας	3.094	1.808	1.286	5.156	2.620	2.536
Εργοδότες	252	192	60	526	379	147
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	1.017	717	300	1.043	668	375
Μισθωτοί	1.799	899	904	3.531	1.559	1.972
Συμβοηθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	26	4	22	58	14	41
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	0	0	0	0	0	0
Δημόσια Διοίκηση και άμυνα, Υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	5.283	3.685	1.598	5.839	3.899	1.940
Εργοδότες	2	2	0	26	17	9
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	111	96	15	49	25	24
Μισθωτοί	5.189	3.587	1.582	5.754	3.857	1.897
Συμβοηθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	1	0	1	10	0	10
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	0	0	0	0	0	0
Εκπαίδευση	4.320	1.821	2.499	6.127	2.389	3.738
Εργοδότες	94	38	56	193	90	103
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	317	132	185	228	78	149
Μισθωτοί	3.895	1.849	2.246	5.704	2.219	3.485
Συμβοηθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	14	2	12	2	1	1
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	0	0	0	0	0	0
Υγεία και κοινωνική μέριμνα	2.881	1.078	1.803	4.024	1.383	2.641
Εργοδότες	81	63	18	135	68	66
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	360	236	124	394	233	161
Μισθωτοί	2.438	779	1.659	3.493	1.080	2.413
Συμβοηθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	2	0	2	2	1	1
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	0	0	0	0	0	0
Λοιπές υπηρεσίες	2.103	1.082	1.041	3.081	1.193	1.888
Εργοδότες	190	107	83	298	145	154
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	517	249	268	353	145	207
Μισθωτοί	1.386	699	687	2.371	892	1.479
Συμβοηθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	30	7	23	39	11	28
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	0	0	0	0	0	0
Νέοι, Μη δυνάμενοι να καταταγούν κατά κλάδο	9.186	4.973	4.193	8.858	4.896	3.960
Εργοδότες	116	85	31	303	226	77
Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	335	254	81	319	231	88
Μισθωτοί	2.693	1.881	1.012	2.908	1.828	1.081
Συμβοηθούντα & μη αμειβόμενα μέλη	37	21	16	30	9	21
Δεν δήλωσαν επάγγελμα & νέοι	5.985	2.932	3.053	5.296	2.602	2.693

Πίνακας 5: Πληθυσμός ηλικίας 10 ετών και άνω κατά φύλο ομάδες ηλικιών και επίπεδο Εκπαιδύσεως, Δήμος Πατρεών

Επίπεδο εκπαίδευσης και ομάδες ηλικιών	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός		
	Σύνολο	Αρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Αρρενες	Θήλειες
Σύνολο	194.731	65.856	68.876	147.107	71.854	75.253
Κάτοχοι Μεταπτυχιακού - Διδακτορικού Τίτλου	572	414	158	1.249	845	404
10-19 ετών	0	0	0	0	0	0
20-24 ετών	31	18	13	53	27	26
25-29 ετών	68	52	16	247	147	100
30-44 ετών	319	219	100	568	377	189
45-64 ετών	141	116	25	342	260	82
65 ετών και άνω	13	9	4	41	34	7
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών	9.488	5.346	4.134	14.055	7.147	6.908
10-19 ετών	0	0	0	0	0	0
20-24 ετών	876	338	538	917	393	524
25-29 ετών	1.648	752	896	2.068	876	1.192
30-44 ετών	4.309	2.502	1.807	6.089	2.885	3.204
45-64 ετών	2.105	1.398	707	3.931	2.309	1.622
65 ετών και άνω	542	356	186	1.050	706	344
Πτυχιούχοι ΤΕΙ (ΚΑΤΕ ΚΑΤΕΕ)	2.204	1.195	1.209	5.587	2.699	2.888
10-19 ετών	0	0	0	0	0	0
20-24 ετών	458	172	286	585	229	356
25-29 ετών	598	237	361	1.148	497	651
30-44 ετών	1.067	585	481	2.552	1.208	1.344
45-64 ετών	267	191	76	1.080	643	437
65 ετών και άνω	14	8	6	224	134	90
Πτυχιούχοι Ανωτέρων Σχολών	9.013	623	290	5.078	2.692	2.386
10-19 ετών	0	0	0	113	55	58
20-24 ετών	72	38	33	1.209	509	699
25-29 ετών	111	78	33	1.043	502	541
30-44 ετών	346	251	95	1.499	846	653
45-64 ετών	302	204	98	1.010	632	378
65 ετών και άνω	82	51	31	205	148	57
Απόφοιτοι Μέσης Εκπαίδευσης	40.504	21.158	19.346	50.372	25.718	24.657
10-19 ετών	5.913	3.087	2.826	6.289	2.950	3.339
20-24 ετών	10.586	5.456	5.130	11.121	5.781	5.340
25-29 ετών	4.878	2.482	2.414	5.996	3.205	2.791
30-44 ετών	10.555	5.119	5.436	14.255	7.179	7.076
45-64 ετών	6.816	3.933	2.883	9.445	4.745	4.700
65 ετών και άνω	1.758	1.101	657	3.286	1.855	1.411
Τελειώσαν τη Γ' τάξη Γυμνασίου	15.828	8.483	7.345	17.244	9.419	7.825
10-19 ετών	7.825	3.906	3.719	7.174	3.714	3.460
20-24 ετών	1.355	740	615	1.278	840	438
25-29 ετών	1.210	596	614	1.388	796	591
30-44 ετών	2.711	1.475	1.236	3.788	1.998	1.790
45-64 ετών	2.007	1.184	823	2.509	1.418	1.091
65 ετών και άνω	920	582	338	1.109	654	455

Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαίδευσης	48.215	22.719	25.496	40.469	18.684	21.785
10-19 ετών	9.001	4.587	4.404	6.464	3.526	2.938
20-24 ετών	1.839	845	994	1.000	637	363
25-29 ετών	2.679	1.139	1.541	1.098	585	512
30-44 ετών	12.949	5.789	7.160	7.607	3.286	4.319
45-64 ετών	14.835	7.085	7.750	14.899	6.450	8.446
65 ετών και άνω	6.912	3.265	3.647	9.404	4.197	5.207
Δεν τελείωσαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	10.490	4.403	6.087	9.371	3.779	5.593
10-19 ετών	3.943	2.032	1.910	3.463	1.863	1.800
20-24 ετών	41	16	25	33	23	10
25-29 ετών	61	27	34	47	31	16
30-44 ετών	394	149	245	285	154	131
45-64 ετών	3.371	1.154	2.217	1.533	423	1.110
65 ετών και άνω	2.881	1.025	1.856	4.010	1.284	2.726
Αγράμματοι (μη γνωρίζοντες γραφή και ανάγνωση)	6.325	1.514	4.811	3.682	875	2.807
10-19 ετών	185	96	88	73	40	33
20-24 ετών	101	49	52	107	57	50
25-29 ετών	89	50	39	91	40	51
30-44 ετών	345	132	213	321	166	155
45-64 ετών	2.266	541	1.725	766	176	588
65 ετών και άνω	3.339	646	2.693	2.324	394	1.930

Παράρτημα II: Οι υφιστάμενες χρήσεις γης και όροι δόμησης στον παλαιό λιμένα Πατρών

Η ΕΣΑΛ με την 06/18.3.2003 απόφασή της ενέκρινε για το τμήμα της λιμενικής ζώνης που εκτείνεται μεταξύ των οδών Τριών Ναυάρχων και Παπαφλέσσα, τις ακόλουθες χρήσεις γης και όρους δόμησης:

Περιγραφή	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
Τμήμα μεταξύ των οδών Τριών Ναυάρχων και Παπαφλέσσα	8	0,08	12,00 (από το τελικά διαμορφωμένο έδαφος συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε επικάλυψης)

Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: Αίθουσα πολλαπλών χρήσεων, εστιατόριο, αθλητικές εγκαταστάσεις, πίστα πατινάζ, χώροι πρασίνου, υπαίθριος εκθεσιακός χώρος.

Η μελέτη με τίτλο «Χωροταξική - κυκλοφοριακή οργάνωση των χερσαίων χώρων και βελτίωση της Λιμενικής Υποδομής του λιμένα Πατρών και καθορισμός χρήσεων γης και όρων δόμησης» για το τμήμα της λιμενικής ζώνης από την οδό Παπαφλέσσα έως την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου και τη ζώνη του υφιστάμενου λιμένα από την Ιχθυόσκαλα έως το βόρειο άκρο της (χειμαρρος Μείλιχος), περιελάμβανε:

- σχεδιασμό συστήματος αγκυροβολίας υφιστάμενου λιμένα,
- χωροταξική οργάνωση υφιστάμενου λιμένα,
- εσωτερική κυκλοφοριακή οργάνωση του υφιστάμενου λιμένα,
- καθορισμός Ο.Τ. - προτεινόμενοι όροι δόμησης και χρήσεις γης κι εγκρίθηκε με

την 10/22.11.2004 απόφαση της ΕΣΑΛ, στην οποία αναφέρεται: «*Η πρόταση αποσκοπεί, μετά την έγκρισή της, στην προώθηση διαδικασίας εκπόνησης, έγκρισης μελετών και εκτέλεσης έργων, με έκδοση των απαιτούμενων οικοδομικών αδειών. Ρητά αναφέρεται ότι η πρόταση εγκρίνεται «για την τακτοποίηση υφιστάμενων κτιριακών εγκαταστάσεων και μόνο, ενώ κάθε νέα κατασκευή θα εξετασθεί μεμονωμένα από την ΕΣΑΛ».* Το περιεχόμενο της μελέτης, όσον αφορά στον καθορισμό οικοδομικών τετραγώνων (Ο.Τ.) εντός της χερσαίας ζώνης του υφιστάμενου λιμένα, όρων δόμησης (ΣΚ, ΣΔ και μέγιστου επιτρεπόμενου ύψος) ανά Ο.Τ. και επιτρεπόμενων χρήσεων γης ανά Ο.Τ. για τη νομιμοποίηση των υφιστάμενων κτισμάτων, παρατίθεται στη συνέχεια.

• Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 1

Διαιρείται στα Ο.Τ. 1α (επιφάνειας 13.058,69 τ.μ.) και 1β (επιφάνειας 8.226,34 τ.μ.). Γενικά πρόκειται για αδιαμόρφωτη περιοχή στο μεγαλύτερο τμήμα της. Στο Ο.Τ. 1α, σε χώρο που παραχωρήθηκε κατά χρήση από το πρώην ΛΤΠ, έχει ανεγερθεί το κολυμβητήριο του ΝΟΠ με επιφάνειες προπονητηρίου 7.120,0 τ.μ., κολυμβητηρίου και κτιριακών εγκαταστάσεων 3.797,0 τ.μ. Σε επαφή με το χώρο του κολυμβητηρίου λειτουργεί με ευθύνη του Ο.Α.ΠΑ. Α.Ε. διαμορφωμένος, ελεγχόμενος (περίφραξη, φυλάκιο, δρύφακτα, κάμερες ασφαλείας) χώρος στάθμευσης ασυνόδευτων πλατφόρμων. Στην προέκταση της οδού Ιεροθέου Αρχιεπισκόπου έχει διαμορφωθεί υπαίθριος χώρος στάθμευσης επιβατικών αυτοκινήτων με ελεγχόμενη από φωτεινό σηματοδότη είσοδο από την Ακτή Δυμαίων. Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
1α	100	1,0	-
1β	10	0,1	-

• Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 2

Το Ο.Τ. 2 (επιφάνειας 4.102,92 τ.μ.) περιλαμβάνει τις κτιριακές εγκαταστάσεις της Ιχθυόσκαλας. Οι λειτουργίες της γενικώς εκτελούνται ανεξάρτητα από τις υπόλοιπες δραστηριότητες της λιμενικής ζώνης, ως εκ τούτου ένα μεγάλο τμήμα των προτεινόμενων χρήσεων για την περιοχή λαμβάνει υπόψη τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της. Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
2	80	0,80	7,50

Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: αναμονή ατόμων, αναψυχή, γραφεία για τις ανάγκες του λιμένα, γραφεία για διοικητικές υπηρεσίες, πρακτορεία, τράπεζες, καταστήματα, χονδρικό και λιανικό εμπόριο, αποθήκες, χώροι εναποθέσεως συνοδευόμενων κι ασυνόδευτων εμπορευμάτων, υπόστεγα κι ημιυπαίθριοι χώροι, μηχανοστάσιο, υποσταθμός, δεξαμενές νερού, πρατήρια υγρών καυσίμων, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, χώροι κυκλοφορίας και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων Ι.Χ., λεωφορείων και φορτηγών (ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι).

• **Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 3**

Το Ο.Τ. 3 (επιφάνειας 21.203,84 τ.μ.) αντιστοιχεί στον προβλήτα Γούναρη.

Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
3	50	0,50	25,0 μ. με πρόβλεψη πρόσθετου επιτρεπόμενου ύψους 4,0 μ. για πιθανές ηλεκτρονικές / τηλεπικοινωνιακές εγκαταστάσεις

Επιτρεπόμενες χρήσεις u947 γης: αναμονή ατόμων, αναψυχή, γραφεία για τις ανάγκες του λιμένα, γραφεία για διοικητικές υπηρεσίες, πρακτορεία, τράπεζες, καταστήματα, πολιτιστικές εγκαταστάσεις, αποθήκες, χώροι εναποθέσεως συνοδευόμενων και ασυνόδευτων εμπορευμάτων, υπόστεγα και ημιυπαίθριοι χώροι, σιλό, μηχανοστάσιο, υποσταθμός, δεξαμενές νερού, πρατήρια υγρών καυσίμων, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, χώροι κυκλοφορίας και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων Ι.Χ., λεωφορείων και φορτηγών (ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι).

• **Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 4**

Διαιρείται στα Ο.Τ. 4α (επιφάνειας 1.362,12 τ.μ.), 4β (επιφάνειας 2.999,77 τ.μ.), 4γ (επιφάνειας 4.532,94 τ.μ.), 4δ (επιφάνειας 3.777,21 τ.μ.) και 4ε (επιφάνειας 1.583,10 τ.μ.) όπου βρίσκονται κτιριακές εγκαταστάσεις κτισμάτων επιφάνειας περί τα 2.600,0 τ.μ. και υπόστεγων επιφάνειας περί τα 3.000,0 τ.μ. Στα κτίρια που περικλείονται εντός του Ο.Τ. στεγάζονται κατά βάση οι Εξωτερικές Υπηρεσίες του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. κι ο Σταθμός Υποδοχής της Νότιας Λιμενολεκάνης. Θεωρείται πιθανόν ένα τμήμα του υπάρχοντος κτιριακού δυναμικού να αποκτήσει στο μέλλον διαφορετική χρήση η οποία θα συμβαδίζει και θα αλληλεπιδρά με τις γειτονικές προτεινόμενες χρήσεις στο Μόλο της Αγίου Νικολάου. Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
4α	50	0,50	11,0
4β	50	0,50	11,0
4γ	50	0,50	11,0

4δ	100	0,50	11,0
4ε	50	0,50	11,0

Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: αναμονή ατόμων, αναψυχή, γραφεία για τις ανάγκες του λιμένα, γραφεία για διοικητικές υπηρεσίες, πρακτορεία, καταστήματα, πολιτιστικές εγκαταστάσεις, αποθήκες, χώροι εναποθέσεως συνοδευόμενων και ασυνόδεντων εμπορευμάτων, υπόστεγα και ημιυπαίθριοι χώροι, μηχανοστάσιο, υποσταθμός, δεξαμενές νερού, πρατήρια υγρών καυσίμων, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, χώροι κυκλοφορίας και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων Ι.Χ., λεωφορείων και φορτηγών (ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι).

• Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 5

Διαιρείται στα Ο.Τ. 5α (επιφάνειας 2.564,45 τ.μ.) και 5β (επιφάνειας 2.571,11 τ.μ.). Σήμερα αποτελεί το συνδετικό κρίκο μεταξύ του κέντρου της πόλης, το οποίο διαχέεται από u964 τον άξονα της οδού Αγίου Νικολάου προς τις υπόλοιπες κεντρικές οδούς και του σχετικά ανεκμετάλλετου Μόλου της Αγίου Νικολάου. Κρίνεται αναγκαίο να αναδειχτεί ο κομβικός ρόλος του για τη λειτουργική σύνδεση του Μόλου με την Αγίου Νικολάου, για χρήσεις αναψυχής. Εντός του Ο.Τ. βρίσκεται ο κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός Πάτρας, που κατασκευάστηκε από τον ΟΣΕ το 1952, σε έκταση παραχωρηθείσα κατά χρήση από το τότε ΛΤΠ. Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
5α	30	0,30	7,50
5β	5	0,05	7,50

Οι προτεινόμενοι όροι δόμησης για το Ο.Τ. 5α νομιμοποιούν το κτίριο του σιδηροδρομικού σταθμού. Το Ο.Τ. 5β θεωρείται ότι αποτελεί «μεταβατικό τμήμα το οποίο οδηγεί προς τις πιθανές δομημένες περιοχές». Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: τερματικές εγκαταστάσεις μεταφορών, χώροι συνάθροισης κοινού και πολιτιστικών εκδηλώσεων, αναψυχή (εστιατόρια, αναψυκτήρια), λιανικό εμπόριο, κυκλοφορία και στάθμευση οχημάτων (ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι).

• Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 6

Το Ο.Τ. 6 (επιφάνειας 13.561,84 τ.μ.) αντιστοιχεί στο μόλο Αγίου Νικολάου. Δεδομένης της σημασίας του για την πόλη, δηλώνεται από τον Ο.Λ.Π.Α. Α.Ε. η πρόθεση διαμόρφωσής του «ως κοινόχρηστου χώρου περιπάτου και χρήσεων αναψυχής στο προσεχές μέλλον. Η συγκεκριμένη ενέργεια εκτιμάται ότι θα προσδώσει ώθηση σε ποικίλες δραστηριότητες, οι οποίες σχετίζονται με τον εμπορικό χαρακτήρα της πόλης και επομένως θα αυξήσουν την αλληλεπίδραση χρήσεων και λειτουργιών λιμένα και θαλασσίου μετώπου». Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
6	5	0,05	7,50

«Οι φαινομενικά χαμηλοί συντελεστές μπορούν να αξιοποιηθούν σχεδόν πλήρως δεδομένου ότι ολόκληρος ο μόλος, με εξαίρεση ενός κτιρίου 210,0 τ.μ. (αναψυκτήριο), είναι αδόμητος. Είναι σαφές ότι για το συγκεκριμένο Ο.Τ. ενδείκνυται ήπιας μορφής ανάπτυξη, η οποία θα στηρίζεται στις σύγχρονες αρχές και τάσεις του αστικού σχεδιασμού». Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: χώροι συνάθροισης κοινού και πολιτιστικών εκδηλώσεων, πράσινο, αναψυχή, (εστιατόρια, αναψυκτήρια), γραφεία υπηρεσιών, λιανικό εμπόριο, κυκλοφορία και στάθμευση οχημάτων (ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι).

• Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 7

Διαιρείται στα Ο.Τ. 7α (επιφάνειας 4.836,15 τ.μ.), 7β (επιφάνειας 2.289,45 τ.μ.) και 7γ (επιφάνειας 2.282,52 τ.μ.). Περιλαμβάνει κτιριακές εγκαταστάσεις κτισμάτων επιφάνειας περί τα 900 τ.μ. και υπόστεγων επιφάνειας περί τα 2.200,0 τ.μ. Οι κυριότερες χρήσεις που εντοπίζονται είναι φορτοεκφόρτωση - αποθήκευση εμπορευμάτων, στέγαση γραφείων λιμενεργατών υπόστεγο, υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, χώροι συνάθροισης κοινού, το κτίριο «Ferry Car». Κρίνεται σκόπιμη η διατήρηση παρόμοιου χαρακτήρα για το Ο.Τ. και στο μέλλον ώστε να εξυπηρετούνται οι βασικές λιμενικές ανάγκες. Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
7α	80	0,30	7,50
7β	30	0,30	7,50
7γ	30	0,30	7,50

Ο προτεινόμενος Σ.Κ. για το Ο.Τ. 7α αποσκοπεί στη νομιμοποίηση του υπόστεγου. Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: αναμονή ατόμων, αναψυχή, γραφεία για τις ανάγκες του λιμένα, γραφεία για διοικητικές υπηρεσίες, πρακτορεία, τράπεζες, καταστήματα, πολιτιστικές εγκαταστάσεις, αποθήκες, χώροι εναποθέσεως συνοδευόμενων και ασυνόδευτων εμπορευμάτων, υπόστεγα και ημιυπαίθριοι χώροι, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, χώροι κυκλοφορίας και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων Ι.Χ., λεωφορείων και φορτηγών (ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι).

• Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 8

Το Ο.Τ. 8 (επιφάνειας 13.654,56 τ.μ.) αντιστοιχεί στον προβλήτα Άστιγγος. Είναι σαφές πως δεδομένης της διατήρησης των λιμενικών λειτουργιών στη βόρεια λιμενολεκάνη, μετά την ολοκλήρωση των έργων του νέου λιμένα, το Ο.Τ. 8 θα εξακολουθεί να διαδραματίζει βασικό ρόλο στις λιμενικές λειτουργίες. Προοπτικά είναι πιθανή η ανέγερση κτιριακών εγκαταστάσεων για την κάλυψη νέων αναγκών. Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
8	10	0,10	7,50

Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: αναμονή ατόμων, αναψυχή, γραφεία για τις ανάγκες του λιμένα, γραφεία για διοικητικές υπηρεσίες, αποθήκες, χώροι εναποθέσεως συνοδευόμενων και ασυνόδευτων εμπορευμάτων, υπόστεγα και ημιυπαίθριοι χώροι, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, χώροι κυκλοφορίας και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων Ι.Χ., λεωφορείων και φορτηγών (ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι).

• Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 9

Για το Ο.Τ. 9 (επιφάνειας 21.780,0 τ.μ.), που περιελάμβανε κτιριακές εγκαταστάσεις επιφάνειας περί τα 1.700,00 τ.μ. μεταξύ των οποίων ο Σταθμός Υποδοχής «Μελίνα Μερκούρη», εγκρίθηκαν με προγενέστερη, ξεχωριστή απόφαση της ΕΣΑΛ (07/30.01.2004) όροι δόμησης και χρήσεις γης, λόγω αναγκαιότητας κατασκευής του έργου «Αναδιαρρύθμιση – Ανακαίνιση του υπάρχοντος επιβατικού σταθμού», το οποίο συμπεριλαμβανόταν στο πρόγραμμα του ΥΠ.ΠΟ. «Ελλάδα 2004», εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, κι έπρεπε να ολοκληρωθεί έγκαιρα (Ιούνιος 2004).

Καθορίστηκαν:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
9	20	0,20	17,50

(καλύπτει τις όποιες απαιτούμενες υπερκατασκευές, στέγαστρα καθώς και έργα σκίασης και ηλιοπροστασίας του κτιρίου) Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: Χώροι αναμονής – αναψυχής, γραφεία για ανάγκες λιμένα και διοικητικές υπηρεσίες, πρακτορεία – τράπεζες – καταστήματα, πολιτιστικές εγκαταστάσεις, αποθήκες και χώροι εναποθέσεως συνοδευόμενων και ασυνόδευτων εμπορευμάτων, υπόστεγα κι ημιϋπαίθριοι χώροι, υποσταθμός, πεζόδρομοι και πεζοδρόμια, χώροι κυκλοφορίας και στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων, λεωφορείων, φορτηγών (ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι). Στην απόφαση τέλος, σημειώνεται ότι οι παραπάνω ρυθμίσεις «θα πρέπει να ληφθούν υπόψη συνολικά στις περαιτέρω χρήσεις και ρυθμίσεις για το σύνολο των λιμενικών χώρων του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.».

• Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 10

Το Ο.Τ. 10 (επιφάνειας 26.634,73 τ.μ.) αντιστοιχεί στο Βόρειο προβλήτα. Αποτελεί, σε συνδυασμό με τον προβλήτα Άστιγγος και τη βόρεια λιμενολεκάνη την οποία σχηματίζουν, το τμήμα του λιμένα στο οποίο θα συγκεντρωθούν οι βασικές λιμενικές λειτουργίες μετά τη μεταφορά των υπολοίπων στο νέο λιμένα. Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
10	5	0,05	7,50

Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: αναμονή ατόμων, αναψυχή, γραφεία για τις ανάγκες του λιμένα, γραφεία για διοικητικές υπηρεσίες, αποθήκες, χώροι εναποθέσεως u963 συνοδευόμενων και ασυνόδευτων εμπορευμάτων, υπόστεγα και ημιϋπαίθριοι χώροι, πρατήρια υγρών καυσίμων, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, χώροι κυκλοφορίας και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων Ι.Χ., λεωφορείων και φορτηγών (ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι).

• Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 11

Στο Ο.Τ. 11 (επιφάνειας 8.850,44 τ.μ.). Ο χώρος έχει διατεθεί από το ΛΤΠ για την ανάπτυξη χρήσεων αναψυχής και περιπάτου. Οι υφιστάμενες κτιριακές εγκαταστάσεις καταλαμβάνουν επιφάνεια περί τα 2.000,0 τ.μ. Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
11	30	0,30	12,00

Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: χώροι συνάθροισης κοινού και πολιτιστικών εκδηλώσεων, αναψυχή, καταστήματα, κυκλοφορία και στάθμευση οχημάτων.

• Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 12

Διαιρείται στα Ο.Τ. 12α (επιφάνειας 1.943,25 τ.μ.), 12β (επιφάνειας 1.839,99 τ.μ.) και 12γ (επιφάνειας 835,37 τ.μ.). Στην περιοχή αυτή εντοπίζονται δραστηριότητες αναψυχής, ναυταθλητισμού και ήπιων λιμενικών λειτουργιών, οι οποίες και ενισχύονται. Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
12α	30	0,30	7,50
12β	30	0,30	7,50
12γ	20	0,20	7,50

Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: αναψυχή, γραφεία για τις ανάγκες του τουριστικού λιμένα, τράπεζες, καταστήματα, διοικητικές υπηρεσίες, αποθήκες, ημιυπαίθριοι χώροι, υπόστεγα, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, κυκλοφορία και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι, υποσταθμοί, δεξαμενές νερού και μηχανοστάσια (εγκαταστάσεις πυρόσβεσης, κ.λ.π.)

• Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 13

Το Ο.Τ. 13 (επιφάνειας 1.120,47 τ.μ.) ορίζεται στο μικρό προβλήτα της οδού Λευκωσίας. Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
13	30	0,30	7,50

Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: αναψυχή, γραφεία για τις ανάγκες του τουριστικού λιμένα, καταστήματα, ημιγυπαίθριοι χώροι, υπόστεγα, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, κυκλοφορία και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι, υποσταθμοί και δεξαμενές νερού.

• Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 14

Διαιρείται στα Ο.Τ. 14α (επιφάνειας 912,45 τ.μ.) και 14β (επιφάνειας 1.600,29 τ.μ.). Οι υφιστάμενες κτιριακές εγκαταστάσεις επιφάνειας περί τα 780 τ.μ. εξυπηρετούν κατά βάση χρήσεις αναψυχής (καφετέρια, εστιατόριο, γραφεία). Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
14α	10	0,10	7,50
14β	60	0,60	7,50

Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: αναψυχή, γραφεία για τις ανάγκες του τουριστικού λιμένα, τράπεζες, καταστήματα, διοικητικές υπηρεσίες, αποθήκες, ημιγυπαίθριοι χώροι, υπόστεγα, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, κυκλοφορία και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι, υποσταθμοί και δεξαμενές νερού.

• Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 15

Διαιρείται στα Ο.Τ. 15α (επιφάνειας 3.195,19 τ.μ.) και 15β (επιφάνειας 4.798,31 τ.μ.). Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
15α	20	0,20	7,50
15β	20	0,20	7,50

Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: αναψυχή, γραφεία για τις ανάγκες του τουριστικού λιμένα, καταστήματα, διοικητικές υπηρεσίες, αποθήκες, ημιγυπαίθριοι χώροι, υπόστεγα, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, κυκλοφορία και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι, υποσταθμοί, δεξαμενές νερού, μηχανοστάσια και πρατήρια υγρών καυσίμων, ναυπηγικές δραστηριότητες (κατασκευή 2 1 Tf0.7–συντήρηση μικρών σκαφών αναψυχής και αλιείας) και διαχείριση σκαφών.

• **Οικοδομικό Τετράγωνο Νο 16**

Διαιρείται στα Ο.Τ. 16α (επιφάνειας 6.167,47 τ.μ.) και 16β (επιφάνειας 3.482,13 τ.μ.). Καθορίζονται:

Ο.Τ.	Σ.Κ. (%)	Σ.Δ.	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος (μ)
16α	5	0,05	7,50
16β	5	0,05	7,50

Επιτρεπόμενες χρήσεις γης: αναψυχή, γραφεία για τις ανάγκες του τουριστικού λιμένα, καταστήματα, διοικητικές υπηρεσίες, αποθήκες, ημιυπαίθριοι χώροι, υπόστεγα, πεζόδρομοι, πεζοδρόμια, κυκλοφορία και χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι, υποσταθμοί, δεξαμενές νερού, πρατήρια υγρών καυσίμων. Η περιοχή της λιμενικής ζώνης η οποία υπολείπεται των προτεινόμενων Ο.Τ. που περιγράφηκαν παραπάνω ορίζεται ως Ζώνη στάθμευσης - αναμονής - επιβίβασης ή/και Ζώνη αποθήσεως εμπορευμάτων ή/και Ζώνη πρασίνου. Στη ζώνη στάθμευσης - αναμονής - επιβίβασης κι απόθεσης επιτρέπονται εκτός της φορτοεκφόρτωσης των πλοίων οι εξής χρήσεις γης: αναμονή και στάθμευση Ι.Χ. και φορτηγών οχημάτων, πεζοδρόμια και πεζοδιάδρομοι, οδοποιία, απόθεση ασυνόδεντων εμπορευμάτων με τον απαραίτητο εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης (γερανών, κ.λ.π.) καθώς και χώροι πρασίνου. Τα οριζόμενα Ο.Τ. απεικονίζονται στο επισυναπτόμενο στην απόφαση σχέδιο Λ - 01: «Οριζοντιογραφία - Όροι Δόμησης», που παρατίθεται στο Παράρτημα. Συγκεντρώνοντας τα παραπάνω σ' ένα συνοπτικό πίνακα, μπορεί να υπολογιστεί εύκολα η προκύπτουσα επιτρεπόμενη δόμηση για κάθε Ο.Τ. (γινόμενο επιφάνειας Ο.Τ. επί Σ.Δ.), άρα και το υπόλοιπο της δόμησης (απ' τη διαφορά της προκύπτουσας επιτρεπόμενης δόμησης μείον τις επιφάνειες των κτιριακών εγκαταστάσεων). Σημειώνεται ως επιφάνειες κτιριακών εγκαταστάσεων λαμβάνονται τα κτίσματα και τα υπόστεγα, αφού τα δεύτερα αποτελούν λειτουργικούς χώρους του λιμένα.

Ελληνική βιβλιογραφία

- Αμούργης Σ., Κοσμάκη Π. κ.α., 2004, *Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοικτών Χώρων*, Τόμος Β, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Πάτρα.
- Αναϊρούση Φ., Ευαγγελίδου Μ., Καλοκάρδου Ρ., 2007. ΣΕΠΟΧ/Μόνιμη Επιτροπή Πολεοδομικής Χωροταξικής και Περιβαλλοντικής Πολιτικής *Το αστικό περιβάλλον ως πλαίσιο άσκησης αρχιτεκτονικής: η σημερινή εικόνα, η νομοθεσία και οι πολιτικές*, διαθέσιμο στο www.sadas-pea.gr.
- Αραβαντινός Αθ., 1997, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
- Βασενχόβεν Λ., 1996, «Αειφόρος αστική ανάπτυξη και η έννοια των αστικών πόρων», στο, *Sustainable Development: Θεωρητικές Προσεγγίσεις μιας Κρίσιμης Έννοιας* (επιμέλεια Κ. Λάσκαρης), εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα.
- Βασενχόβεν Λ., Γεράρδη Κ., Σερράος Κ., 2004, *Μητροπολιτικός Σχεδιασμός στην Ευρώπη*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας ΙΙ Πολεοδομίας και Χωροταξίας, ΔΠΜΣ «Πολεοδομία – Χωροταξία», Αθήνα.
- Βλαστός Θ., Πολύζος Ι., 1999, «Πολιτικές για το αστικό περιβάλλον - Η ευρωπαϊκή εμπειρία», στο *Σχεδιασμός Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις και Μέθοδοι Εκτίμησής τους*, τόμος Α, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Πάτρα.
- Γοσποδίνη Α., 2000, «Ο Ανταγωνισμός των Ευρωπαϊκών Πόλεων και οι Νέες Χρήσεις του Αστικού Σχεδιασμού: μια Πρόκληση για τις Ελληνικές Πόλεις», στο *17 κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη* (επιμέλεια Χριστοπούλου Ο.), Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος.
- Δεκλερής Μ., 2006, *Εισαγωγή στην Βιώσιμη Πολιτεία: Οδηγός για την Πολιτική του 21ου Αιώνας*, Εκδόσεις Βιώσιμος Κόσμος, Αθήνα.
- Ειρήνη Φρεζάδου, 2005, «Το παράδειγμα της Βαρκελώνης: Η χαμένη ευκαιρία της Αθήνας» Εφημερίδα Καθημερινή, 10-12-05.
- Ενημερωτικό Δελτίο Τ.Ε.Ε., 1998, «Τα μαθήματα της εμπειρίας της Βαρκελώνης» στο *Ολυμπιακοί αγώνες και πόλη*, Τεύχος 1998.
- Ενημερωτικό Δελτίο Τ.Ε.Ε., 1998, «Το Ολυμπιακό Χωριό» στο *Ολυμπιακοί αγώνες και πόλη*, Τεύχος 1998.
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (CEC) 1990, *Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον*, Βρυξέλλες.
- Καραγιάννη Κ., 1994, «Η σχέση της Πάτρας με τη θάλασσα στα πλαίσια του Γ.Π.Σ», Πρακτικά ημερίδας Πόλη και νερό, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Ν. Αχαΐας – ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας, Πάτρα 16/04/1994.
- Καραγάλης Ν., 2007, *Πολιτισμός και Τοπική Ανάπτυξη: Ο ρόλος των πολιτιστικών και τουριστικών περιοχών στη σύγχρονη πόλη*, Αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.

- Κοκκοβίκας Κ., 2002, *1828 – 1945: Η Πάτρα και το Λιμάνι της*, Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε., Β΄ Έκδοση, Πάτρα.
- Κόνσολα Ν., 2006, *Πολιτιστική Ανάπτυξη και Πολιτική*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Κόνσολα Ν., Ιωαννίδης Γ., 2005, *Οι Πολιτιστικοί Θεσμοί στην Διαδικασία Αναζωογόνησης των Ελληνικών Πόλεων: Τα Νεωτερικά Φεστιβάλ*, Επιστημονικές μελέτες προς τιμήν του Νίκου Ι. Κόνσολα, Αθήνα.
- Μπιανκίνι Φ., 1994, *Η Ανάπλαση των Ευρωπαϊκών Πόλεων*, ΕΕΤΑΑ.
- Οικονόμου Δ., 2000, «Η περιβαλλοντική διάσταση της πολεοδομικής πολιτικής στην μεταπολεμική Ελλάδα» στο *Η βιώσιμη πόλη*, εκδ. ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ/ΔΙΠΕ.
- Οικονόμου Δ., 2004, «Αστική αναγέννηση και πολεοδομικές αναπλάσεις», *Τεχνικά Χρονικά*.
- Παναγόπουλος Ν., Αργυριάδου Ε., 2008, «Επαναπροσδιορίζοντας τη σχέση πόλης – θάλασσας: η περίπτωση του θαλασσιού μετώπου της Πάτρας», στο *Η συνεισφορά των λιμανιών στην περιφερειακή ανάπτυξη*, πρακτικά συνεδρίου 17-18 Οκτωβρίου, Πάτρα.
- Παπαδάτου-Γιαννοπούλου Χ., *Εξέλιξη του Σχεδίου Πόλεων των Πατρών 1829 - 1989*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1991.
- Παπαμίχος Ν., Χασιτάογλου Β., 2001 «Η ανάπλαση του Α΄ προβλήτα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης», στο *Μετασχηματισμοί του αστικού τοπίου. Αρχιτεκτονικές μελέτες και έργα του ΟΠΠΕΘ '97*, Α.Παπαδόπουλος επιμ., Λιβάνης, Αθήνα.
- Παρδάλη Α., Σταθόπουλου Κ., 2006, “Post war port industry development models: the effects on the economic development of the port’s hinterland”, εισήγηση στο 46ο συνέδριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης Περιφερειακών Επιστημών, Βόλος.
- Πολυχρονόπουλος Δ., 2006, «Αστικά κενά. Το κενό ως τόπος», *Αρχιτέκτονες*, τεύχος 55.
- Σκούρτος Μ., Σοφούλης Κ., 2004, *Η Περιβαλλοντική Πολιτική στην Ελλάδα*, εκδόσεις Τυπωθήτω, Αθήνα.
- Σταματίου Ε., 2003, *Εξελίξεις της νομοθεσίας για τον αιγιαλό και την παραλία-Οικιστική ανάπτυξη- Προβλέψεις, παραβλέψεις και επιπτώσεις στον παράκτιο χώρο*, Σειρά Ερευνητικών Εργασιών.
- Συναρέλλη Μ., 1989, *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830 – 1880*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα.
- *Τα Νέα της Τέχνης* Νο 96 «Η Οικονομική Επίδραση του Μουσείου Γκουγκενχάιμ», Απρίλιος 2001.
- Τζανάκος Ν., 2008, *Πάτρα: πόλη φυλακισμένη; Το θαλάσσιο μέτωπο και ο ρόλος του Δήμου στην ανάπτυξη του λιμανιού*, εκδόσεις Το Δόντι, Πάτρα.
- Χασιτάογλου-Μαρτινίδη Β., 2006, «Αξιοποίηση-ανάπλαση του παλιού λιμανιού και της αγοράς (Λαδάδικα) στη Θεσσαλονίκη», εισήγηση στο Διεθνές «Forum Επιχειρηματικής Στήριξης» για το Ιστορικό κέντρο της Καβάλας - Χερσόνησος Παναγίας.

Μελέτες

- ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί, ΤΡΙΤΩΝ Σύμβουλοι Μηχανικοί, 1993, *Στρατηγική μελέτη ανάπτυξης Λιμένος Πατρών και Αναγκαίες τεχνικές μελέτες*, ΥΠΕΧΩΔΕ / ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΑΤΡΩΝ, Αθήνα.
- Γ.Α. Σκιαδαρέσης και Συνεργάτες, 1967, *Ρυθμιστικό Σχέδιο Πατρών: Μελέτη Πολεοδομικής Αναπτύξεως*, Υπουργείο Συντονισμού, Κεντρική Υπηρεσία Περιφερειακής Αναπτύξεως.
- Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών- Τομέας Πολεοδομίας και χωροταξίας, 2001, *Προστασία και Αναβάθμιση των ακτών του Σαρωνικού: Πολιτική ολοκληρωμένου σχεδιασμού και διαχείρισης του παράκτιου μητροπολιτικού χώρου*, Αθήνα.
- Ε.Μ.Π., Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών- Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, 1994, *Διερεύνηση Μεθόδου Διαχείρισης Προστασίας και Ανάδειξης Παράκτιων Μητροπολιτικών Περιοχών με Εντατική χρήση*, Αθήνα.
- Καββαδία Δ., 1999, *Η πολεοδομική εξέλιξη της Πάτρας σε σχέση με τις γεωτεχνικές συνθήκες που επικρατούν*, διπλωματική εργασία, Γεωλογική σχολή Πανεπιστημίου Πατρών.
- Καρπούζογλου - Πάππας - Παναγιώτου – Τριτων, 1996, *Οργάνωση Χερσαίων Χώρων Λιμένα Πατρών*, Λιμενικό Ταμείο Πατρών.
- Καρύδης Δ., Cesare Macchi Cassia, 1997, *Πρόγραμμα Ηρακλής: Δέκα σχέδια για την ελληνική πόλη*, Πρόγραμμα Ηρακλής, Αθήνα.
- Κλουτσεινώτη Ο., Κουτρέτση Π., Λέντζου Π., Παπαγεωργίου-Τορτοπίδη Ν., 2001, *Πολεοδομική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της παλαιάς βιομηχανικής περιοχής στην Ακτή Δυμαίων*, Δήμος Πατρέων.
- Κοινοπραξία 2006, 2002, *Χωροθέτηση και επιλογή παρεμβάσεων κ.λ.π. προς εκτέλεση των αναγκαίων έργων για τη σύνταξη φακέλου τεκμηρίωσης της υποψηφιότητας της πόλεως των Πατρών προς ανάληψη του θεσμού της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης για το έτος 2006*, Δήμος Πατρέων.
- Νικηφορίδης Π., Κούμο Μ., Ταράνη Π., Καρυώτη Ε., 2006, *Παραθαλάσσιο αστικό τοπίο :Πράσινα δωμάτια στη νέα παραλία Θεσσαλονίκης*, Πρακτικά Συνεδρίου: Αρχιτεκτονική Τοπίου, εκπαίδευση, έρευνα, εφαρμοσμένο έργο, Πολυτεχνική Σχολή Α.Π.Θ. , Θεσσαλονίκη.
- Παπαδάτου – Γιαννοπούλου Χ., 1987, *Ποιοτική Αναβάθμιση του Παλαιού Σχεδίου Πόλης*, ΥΠΕΧΩΔΕ, Αθήνα.
- Παπαδάτου - Γιαννοπούλου Χ., 1997, *Ανάδειξη του Ιστορικού Κέντρου της Πάτρας*, Δήμος Πατρέων.
- Παπαδάτου-Γιαννοπούλου Χ. 2002, *Πάρκο Αναψυχής Ακτής Δυμαίων – Χωροταξική Διάρθρωση Χρήσεων*, ανάθεση: Δήμος Πατρέων.
- Παπαδάτου-Γιαννοπούλου Χ., 1986, *Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο των Πατρών*, ΥΠΕΧΩΔΕ, Δημοσίευση: ΦΕΚ 1061 Δ/86.
- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2003, *Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Δυτικής Ελλάδος*, Αθήνα.

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

- Ceccarelli P., 1999, “What waterfronts could have been: a contemplation” Aquapolis, Venezia.
- Chunsong Wang, 2002, “Waterfront Regeneration”, Town and Country Planning Summer School, Cardiff University, Wales.
- Consola D., 1993, *Culture environment and regional development*, Regional Development Institute, Athens.
- Gospodini A., 2001, “Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities: A Framework for Redesigning Space”, *Cities*, Vol. 18.
- Hall P., 1992, “Waterfronts, a new urban frontier”, *Aquapolis* 1/1992, Venezia.
- Mackloet A., 2006, “Locational dynamics in an era of global economic change: is the port of Rotterdam up to the challenge?”, εισήγηση στο 46ο συνέδριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης Περιφερειακών Επιστημών, Βόλος.
- Marshall R. (επιμ.), 2001, *Waterfronts in Post-industrial Cities*, Spon Press, London.
- Marshall R. 2004, *Transforming Barcelona*, Routledge, London.
- Romein A., 2006, “Leisure in waterfront redevelopment: an issue of urban planning in rotterdam?” OTB Research Institute for Housing, Urban and Mobility Studies.
- Vallega A., 2001, “Urban waterfront facing integrated coastal management” *Coastal and Ocean management*, Elsevier.

Ιστοσελίδες

- Δήμος Πάτρας (<http://www.Patras.gr>)
- IACP international centre citiew on water (<http://www.citiesonwater.com>)
- UNESCO (<http://www.ioc.unesco.org/iocweb/coastalManagment.php>)
- ΟΛΠ (<http://www.pasport.g r>)
- Οργανισμός σιδηρόδρομων Ελλάδος(<http:// www.ose.gr>)
- Waterfront International Network (<http://www.waterfront-net.org>)
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (<http://egov.yen.gr>)
- Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (<http://www.minenv.gr>)
- Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας (<http://www.westerngreece.gr>)
- Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αχαΐας (<http://www.achaia.gr>)
- Δήμος βόλου (<http://www.volos city.gr>)

- Δήμος Θεσσαλονίκης (<http://www.thessalonikicity.gr>)
- Νόμος και Φύση (<http://www.nomosphysics.org.g>)





ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Τηλ. 210 - 92 01 001

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ

--	--	--

