



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ: ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ
(ΠΑΡΕΛΘΟΝ, ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝ).
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ,
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ. ΕΠΙΡΡΟΕΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ
ΙΣΤΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΣΕΝΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΤΥΛΙΑΔΗ ΣΤΕΛΛΑ

ΠΑΤΡΑ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Επιτελική Σύνοψη	5
Πρόλογος	6

Κεφάλαιο 1^ο

1.1. Σύντομη Ιστορία του Λιμανιού Πάτρας	7
1.1.1. Το Λιμάνι στους Αρχαίους Χρόνους	8
1.1.2. Οι πρώτες μεταλευθερωτικές δραστηριότητες	9
1.1.3. Έντονη εμπορική κίνηση	9
1.1.4. Μια ιστορική απόφαση	10
1.1.5. Φάρος & νέα λιμενικά έργα	10
1.1.6. Κατασκευή τεχνικού λιμανιού	11
1.1.7. Συνέχιση των λιμενικών έργων	12
1.2. Η μετανάστευση	13
1.3. Στα χρόνια της σταφίδας	15
1.3.1. Πρωτεύουσα της σταφίδας	16
1.3.2. Κρίση	17
1.3.3. Κέντρο δικτύου	18
1.3.4. Εξαγωγές	19
1.3.5. Εισαγωγές	23
1.4. Πόλη – Λιμάνι	25
1.4.1. Πληθυσμιακή εξέλιξη	26

Κεφάλαιο 2^ο

2.1. Εμπορικό λιμάνι: Υπηρεσίες	30
2.2. Χώρος στάθμευσης	30
2.2.1. Parking	30
2.2.2. Επιβατικά – ημιφορτηγά εμπορεύματα	30
2.2.3. Φορτηγά – Λεωφορεία	31
2.3. Αποθήκευση εμπορευμάτων	31
2.4. Εμπορικό λιμάνι: Μηχανολογικός εξοπλισμός	32
2.5. Επιβατικό λιμάνι: Δρομολόγια	32

Κεφάλαιο 3°

3.1.	Το πλοίο και η εξέλιξη του	34
3.2.	Ταξινόμηση των πλοίων	34
3.3.	Γραμμές εξωτερικού και συχνότητες δρομολογίων	35
3.4.	Στατιστικά στοιχεία	36
3.5.	Χώροι στάθμευσης	56
3.6.	Σταθμός υποδοχής επιβατών	57
3.7.	Χώρος αναψυχής	57
3.8.	Το λιμάνι	57
3.9.	Η Μαρίνα	60

Κεφάλαιο 4°

4.1.	Το Νέο Λιμάνι (το μέλλον)	61
4.1.1.	Χαρακτηριστικά έργου	63
4.1.2.	Συνοχή (συνέργεια με άλλα έργα)	64
4.1.3.	Σκοπιμότητα και αποτελέσματα	64
4.1.4.	Μαρίνα	64
4.2.	Εμπορευματικό κέντρο	65

Κεφάλαιο 5°

5.1.	Το περιβάλλον της πόλης της Πάτρας	66
5.2.	Παραλιακή ζώνη	66
5.3.	Διαχείριση απορριμμάτων – ανακύκλωση	67
5.4.	Πλοία και θαλάσσια ρύπανση	68
5.5.	Ατμοσφαιρική ρύπανση – Ηχορύπανση	70
5.6.	Βιώσιμη κινητικότητα	71
5.7.	Πράσινο – Ελεύθεροι και κοινόχρηστοι χώροι	71
5.8.	Έλος – Κάμπινγκ αγιάς	72
5.9.	Δασύλιο	73
5.10.	Ανεξέλεγκτη η ρύπανση στο λιμάνι της Πάτρας	74

Κεφάλαιο 6^ο

6.1. Το λιμάνι της Πάτρας και η έξαρση του μεταναστευτικού προβλήματος	75
Συμπεράσματα	81
Προτάσεις	84
Βιβλιογραφία	86

ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ

Η εργασία μου έχει ως σκοπό την ανάδειξη του λιμανιού της Πάτρας ως πρωταρχικού παράγοντα ανάπτυξης της πόλης των Πατρών. Μέσα από την ιστορική αναδρομή θα δούμε την ανάπτυξη του χώρου του λιμανιού ενώ μέσα από στατιστικά στοιχεία και διαγράμματα παρουσιάζονται οι υπηρεσίες που προσφέρει, η συμβολή του στην ανάπτυξη του εμπορίου και των μεταφορών, η επίδραση του στο περιβάλλον και η συμμετοχή του στην δημιουργία του πληθυσμιακού πολυπολιτισμικού πάζλ από το οποίο αποτελείται η πόλη μας.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η μελέτη μου πραγματεύεται έναν από τους σημαντικότερους και ιστορικότερους οργανισμούς της χώρας μας, τον Ο.Λ.Π.Α..

Ένας οργανισμός με λαμπρό παρελθόν και σπουδαίο μέλλον. Μέσα από την ιστορική αναδρομή που θα παρακολουθήσετε θα μάθετε για τον πρωταρχικό του ρόλο στην ανάπτυξη του ελληνικού εμπορίου που ήταν συνυφασμένη με την ανάπτυξη της πόλης των Πατρών και της ευρύτερης περιοχής.

Μέσα από το κείμενο θα αναδειχθεί ένας χώρος συνάντησης του Ιταλικού και του Ελληνικού πολιτισμού, ένας χώρος όπου πλοία, άνθρωποι και εμπορεύματα γίνονται ένα μέσα στην αέναη κίνηση του χρόνου. Ένας χώρος που πρέπει να συνεχίσει να αναπτύσσεται με σεβασμό στο περιβάλλον και στις σύγχρονες ανάγκες των ανθρώπων της πόλης των Πατρών, ώστε στο μέλλον να παίξει ακόμα πιο σημαντικό ρόλο στη διαπολιτισμική συνάντηση των λαών και να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης όχι μόνο για την περιοχή αλλά και για την χώρα μας γενικότερα.

1.1. ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Το Λιμάνι της Πάτρας έχει στο παρελθόν παίξει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ζωή της σύγχρονης Ελλάδας από τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας της. Υπήρξε σημαντικό εισαγωγικό και εξαγωγικό κέντρο της χώρας μας.

Με το πέρασμα του χρόνου και την ανάπτυξη του Πειραιά, η κίνηση άρχισε να λιγοστεύει. Το 1893 έγινε η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου με συνέπεια να συνδεθεί με το Αιγαίο με το Ιόνιο και να μειωθεί έτσι η θαλάσσια απόσταση μεταξύ της Πάτρας και του Πειραιά καθώς δεν ήταν υποχρεωτικός πλέον ο περίπλους της Πελοποννήσου.

Μεγάλη ήταν η συμβολή του λιμανιού στην υπερπόντια μετανάστευση ιδιαίτερα στα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ου αιώνα. Κύριο μέσο μεταφοράς των μεταναστών μέχρι και τη δεκαετία του 1960 προτού γίνει άνισος ο συναγωνισμός με το αεροπλάνο αποτελούσαν τα υπερωκεάνια που συχνά προσέγγιζαν και στην Πάτρα.

Το Ελληνικό μεταναστευτικό κύμα προς την Αμερική έως το 1907, οπότε και ιδρύθηκε η πρώτη ελληνική ωκεανοπόρος επιβατική γραμμή, το διακινούσαν ξένες ατμοπλοϊκές



γραμμές. Δύο τέτοιες εταιρίες που τα υπερωκεάνιά τους προσέγγιζαν στην Πάτρα ήταν η γερμανική ‘Hambourg American Line’ και κυρίως η αυστριακή ‘Austro Americana’ που κατεξοχήν μετέφερε Έλληνες μετανάστες στην Αμερική έως το 1907.

Τα πρώτα χρόνια μετά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο το λιμάνι βρισκόταν σε μααρασμό μέχρι προ 30ετίας οπότε άρχισε να λειτουργεί η σύνδεση Ελλάδας -Ιταλίας με F/B. Ήδη κατά τη θερινή περίοδο στην γραμμή αυτή δρομολογούνται πλέον των 40F/B.

1.1.1. ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΟΥΣ ΑΡΧΑΙΟΥΣ ΧΡΟΝΟΥΣ

Τα πρώτα δείγματα ναυτιλιακών και παράκτιων δραστηριοτήτων, κατά τα προϊστορικά χρόνια, έχουν εντοπιστεί στην περιοχή της Άγιας, η οποία λειτουργούσε ως επίνειο τη πολίχνης Αιγιαλός, που βρισκόταν στη θέση Αμυγδαλιά της Μούντανες. Από το υποτυπώδες λιμάνι της Άγιας, ωστόσο, απέπλευσαν τα πλοία των Ιώνων Αιγιαλών με κατεύθυνση το Αίγιο, όπου θα συναντούσαν το μυκηναϊκό στόλο των Αχαιών, για να εκστρατεύσουν από κοινού κατά της Τροίας.

Μετά την ίδρυση της Πάτρας, τον 11ο π.χ. αιώνα, σε θέση πλέον πιο κοντά στην θάλασσα - σε σχέση με την προϊστορική τοποθεσία της πολίχνης Αιγιαλός - το Λιμάνι της πόλης οργανώθηκε στην ανατολική παραθαλάσσια περιοχή της, εκεί όπου αργότερα ανεγέρθηκε ο ναός της θεάς Δήμητρας, η οποία υπήρξε η προστάτιδα της Αχαϊκής Συμπολιτείας. Σήμερα, στην θέση του αρχαίου ναού ορθώνεται ο περίφημος ναός του Αγίου Ανδρέου, ο οποίος έχει ανακηρυχθεί σε πολιούχο των Πατρών.

Στη θέση αυτή, το Λιμάνι λειτούργησε μέχρι και τα τέλη του 13ου αιώνα, δεχόμενο, όμως, αρκετές παρεμβάσεις για την προστασία των πλοίων και του διαμετακομιστικού εμπορίου, από τους πειρατές και τους διάφορους εισβολείς.

Επί Φραγκοκρατίας, τον 13ο αιώνα, το Λιμάνι των Πατρών μετατοπίστηκε, προς την Βόρεια πλευρά της Πόλης, στο σημείο εκείνο που κατέληγε η “Magna Ruga” (η σημερινή οδός Αγίου Νικολάου), έτσι ώστε να βρίσκεται σε ευθεία γραμμή από το Κάστρο της πόλης και υπό την προστασία του.

Η απελευθέρωση από τους Τούρκους, το 1828 δημιούργησε την ανάγκη στους Πατρινούς να στρέψουν το ενδιαφέρον τους προς την θάλασσα ακόμη μια φορά. Σκοπός αυτής της κίνησης ήταν να έλθουν σε επαφή με την Ευρωπαϊκή κουλτούρα αλλά και να νιώσουν την έλξη των αρχαίων προγόνων τους προς την θάλασσα. Λόγω όμως της μετακίνησης των παραλιακών δρώμενων προς την Βόρεια πλευρά της πόλης ήδη από την εποχή της Φραγκοκρατίας, η αναβίωση της λατρείας των αρχαίων Πατρινών για την ακροθαλασσιά τους, φάνταζε μάλλον αδύνατη και έτσι σιγά - σιγά οι Πατρινοί του 19ου αιώνα μετέτρεψαν τους παραλιακούς χώρους, σε χώρους διασκέδασης και αναψυχής.

1.1.2. ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΜΕΤΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Οι πρώτες δραστηριότητες μετά την απελευθέρωση ξεκίνησαν από τα τέλη του Οκτωβρίου του 1828.

Τα παράλια της Πάτρας μέχρι τότε ήταν ερημικά αφού δεν είχε ξεκινήσει ακόμα κανένας πολεοδομικός σχεδιασμός.

Έτσι ξεκίνησαν να “στήνονται” οι πρώτοι πρόχειροι χώροι, στεγασμένα παραπήγματα, διασκέδασης και τροφοδοσίας, κυρίως των Γάλλων. Σε μερικές περιπτώσεις οι χώροι αυτοί λειτουργούσαν και σαν αυτοσχέδια θέατρα που πρόσφεραν ψυχαγωγία στους Γάλλους στρατιώτες.

1.1.3. ΉΝΤΟΝΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Παρόλο που οι Πατρινοί είχαν στρέψει τις δραστηριότητές τους προς την



θάλασσα, το **Σχέδιο Πόλης** εμπνευσμένο από τον μηχανικό Σταμάτιο Βούλγαρη δεν έδειχνε να διευκολύνει τις δραστηριότητες αυτές με την δημιουργία ενός τεχνητού λιμανιού. Ακόμα και χωρίς λιμάνι η Πάτρα είχε έντονη

κίνηση εμπορικών πλοίων από όλο τον κόσμο. Τα πλοία αυτά εξήγαγαν από την Πάτρα κυρίως σταφίδα αλλά και μετάξι, δέρματα, δημητριακά. Οι Πατρινοί εισήγαγαν οικοδομικά υλικά, είδη υφαντουργίας αλλά και ζάχαρη, καφέ. Οι εμπορικές αυτές δραστηριότητες εδραίωσαν το **“λιμάνι” της Πάτρας** ως το σημαντικότερο εμπορικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου και δημιούργησαν τις πρώτες γραμμές πλοίων που συνέδεαν με δρομολόγια την Πάτρα με την Κέρκυρα, Ζάκυνθο, Αγκώνα, Πειραιά, Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, Γιβραλτάρ, Τεργέστη κ.λ.π.

1.1.4. ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ

Ήταν εμφανέστατη πια η ανάγκη δημιουργίας ενός λιμανιού το οποίο θα εξυπηρετούσε τα πλοία που αγκυροβολούσαν στον φυσικό αυτό όρμο της Πάτρας. Έτσι παρά την δυσμενή οικονομική κατάσταση του Δήμου Πατρών αποφασίστηκε να εισηγηθεί ο Νομάρχης στην Γραμματεία Εσωτερικών για την δημιουργία του λιμανιού λόγω αυξημένων εμπορικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Η ιστορική απόφαση πάρθηκε στις **22 Αυγούστου 1836** και ήταν μια αληθινή οικονομική δοκιμασία για τους Πατριούς. Ύστερα από έντονες διαφωνίες ως προς την πηγή εσόδων για την δημιουργία του νέου λιμανιού, τελικά πραγματοποιείται το πρώτο ξύλινο κομμάτι του μήκους 35 μέτρων. Δύο χρόνια αργότερα επεκτείνεται κατά 20 μέτρα. Ούτε αυτή η επέκταση ικανοποιεί τις ανάγκες των πλοίων αφού μόνο τα αλιευτικά μπορούν να αγκυροβολήσουν με ασφάλεια και όχι μεγαλύτερα.

1.1.5. ΦΑΡΟΣ & ΝΕΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Ο ξύλινος μόλος που πρόσφατα είχε κατασκευαστεί, δεν πληρούσε τις προδιαγραφές ενός ασφαλούς λιμένα διότι δεν διέθετε φωτισμό για τον προσανατολισμό των πλοίων κατά τις νυχτερινές ώρες. Έπρεπε να δημιουργηθεί λοιπόν κάποιος φάρος όπως του λιμανιού της Αίγινας, της Τζιας, της Κέρκυρας, Λευκάδας και άλλων δικτύων σε διάφορα λιμάνια της Ελλάδας έστω και αν ο φωτισμός σε κάποια από αυτά ήταν υποτυπώδης. Το σχέδιο

αυτό ήταν δύσκολο να υλοποιηθεί δεδομένου ότι ο Δήμος Πατρέων δεν μπορούσε να αντεπεξέλθει οικονομικά στην νέα αυτή απαίτηση. Ήταν τόσο μεγάλες οι οικονομικές δυσκολίες που για την κατασκευή των αγροτικών δρόμων οι δημότες άνω των 18 ετών είχαν την υποχρέωση να εργαστούν αφιλοκερδώς για 4 μέρες το χρόνο για την κατασκευή τους. Οι ασθένειες θέριζαν τους Πατριούς που πέθαιναν αβοήθητοι, υπήρχε πείνα και εξαθλίωση.

Παρόλο που η σκέψη και το ενδιαφέρον των Πατρινών ήταν συνεχώς στο νέο λιμάνι καμία ενέργεια δεν αποδείχτηκε αποτελεσματική (νέος λιμενοβραχίονας, αποβάθρα) γιατί πρακτικά δεν εξυπηρετούσε την προσέγγιση των πλοίων στο λιμάνι. Ακόμα και ο φάρος πήρε την

σημερινή του ορθή μορφή μετά από πολλές κακοτεχνίες και λάθη. Τα λάθη αυτά ήταν αναπόφευκτα αφού οι ενέργειες γίνονταν τμηματικά και κάτω από το δυσβάσταχτο βάρος της οικονομικής αδυναμίας του Δήμου. Κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1860 το οριστικό σχέδιο για τις ναυτιλιακές ανάγκες της εποχής ωρίμαζε. Ύστερα από την επιβολή επιπρόσθετων φόρων επί των εισαγομένων προϊόντων ο Δήμος ήταν πλέον σε θέση να αναθέσει την δημιουργία του τεχνητού λιμανιού σε Ευρωπαίους μηχανικούς.

1.1.6. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΕΧΝΗΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Αφού η κυβέρνηση αποδέχτηκε τις προτάσεις της λιμενικής επιτροπής των Πατρών ανατέθηκε η μελέτη των αναγκαίων λιμενικών έργων στον Γάλλο μηχανικό Ν. Πασκάλ ο οποίος κατέθεσε τις προτάσεις του για την διαμόρφωση του φυσικού όρμου σε σύγχρονο τεχνητό Λιμάνι με την δημιουργία επιπροσθέτως ενός κυματοθραύστη, που δημοσιεύθηκε στις 26 Ιουνίου 1872. Επίσης απέρριψε την παλαιά τοποθεσία προσόρμισης των πλοίων στην περιοχή του Αγίου Ανδρέα, εντός της πόλεως.

Ύστερα από μακρές συζητήσεις και με βάση τα σχέδια του Πασκάλ σε διάστημα 6 ετών από την δημοπρασία τους ανέλαβε το έργο ο Γάλλος μηχανικός Π. Μανιάκ συνεταιρικά με μια εταιρία από το Παρίσι, έναντι του ποσού των 6.000.000 δρχ., ποσό που θεωρήθηκε υπέρογκο από τους Πατρινούς και ξεσήκωσε αντιδράσεις. Τελικά συμφωνήθηκε το ποσό των 4.932.000 δρχ.

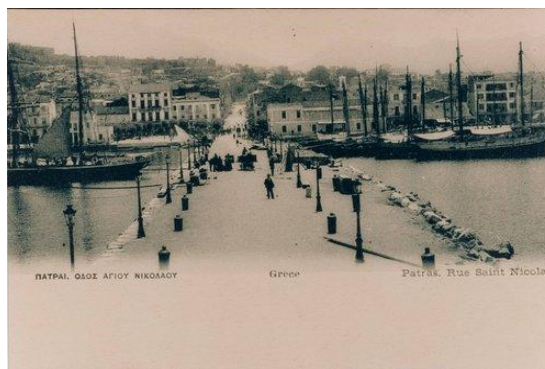
Οι εργασίες ξεκίνησαν και το έργο βρισκόταν σε εξέλιξη. Η τελετή των εγκαινίων όμως επισκιάστηκε από διάφορα δυσάρεστα γεγονότα. Η καταβύθιση ογκόλιθων στην θάλασσα γέμισε τους Πατρινούς με συγκρατημένο ενθουσιασμό, οργή και αγανάκτηση για το έργο αυτό. Ακολούθησαν καταγγελίες κατά του εργολάβου της εταιρίας για αυθαιρεσίες και προχειρότητες στην εκτέλεση του. Ο Μανιάκ εξοργίστηκε και χρειάστηκαν 5 χρόνια και η υπογραφή συμπληρωματικής σύμβασης ικανοποίησης των απαιτήσεων του Μανιάκ για να αρχίσει ξανά το έργο. Τελικά το έργο ολοκληρώθηκε το 1889 εν μέσω περαιτέρω συλλαλητηρίων διαμαρτυρίας σε διάστημα 9 χρόνων, διάστημα μικρό για τις απαιτήσεις της εποχής.

1.1.7. ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Αφού ολοκληρώθηκαν τα λιμενικά έργα, στις 16 Ιουνίου 1889 υπογράφηκε νέα σύμβαση με τον Φραγκίσκο Αύγουστο Σαιν για την κατασκευή των απαραίτητων για την λειτουργία του λιμανιού κρηπιδωμάτων μεταξύ των μόλων Αγίου Νικολάου και Καλαβρύτων, ιδρύσεως πλατείας για το νέο Τελωνείο, και δημιουργία κρηπιδώματος που θα αποτελούσε συνέχεια του άνω κρηπιδώματος του μηχανικού του λιμανιού της Πάτρας. Το έργο ναυάγησε πριν ακόμα ξεκινήσει λόγω τεχνικών δυσκολιών και ακολουθεί δικαστική οικονομική διαμάχη με τον εργολάβο του έργου. Τα κρηπιδώματα δεν κατασκευάστηκαν, με αποτέλεσμα τα πλοία να μην μπορούν να πλευρίσουν και να προσεγγίσουν τις αποβάθρες για να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν εμπορεύματα.

Αποτέλεσμα αυτού ήταν να δημιουργηθεί χάος στο λιμάνι κατά την προσέγγιση των πλοίων και πολλά θανατηφόρα ατυχήματα. Δημιουργήθηκε επίσης και ένας στόλος από βάρκες-μαούνες (φορτηγίδες που εξυπηρετούσαν τα πλοία στην φορτοεκφόρτωση. Και εκεί είχαμε συμπλοκή μεταξύ των ιδιοκτητών των πλοιαρίων ατυχήματα και νεκρούς επίσης. Οι εσωτερικές εξελίξεις και πολεμικά γεγονότα δεν επέτρεψαν την δημιουργία για πολλά χρόνια. Την 1η Σεπτεμβρίου 1930 η Λιμενική Επιτροπή Πατρών αναθέτει στην Τεχνική Εταιρεία KODORE την εκτέλεση κάποιων έργων ριζικής ανάπλασης και διαμόρφωσης του λιμανιού. Καθώς λοιπόν τα έργα βρίσκονταν σε εξέλιξη, ο Β Παγκ. Πόλεμος πλήττει και την Πάτρα. Κατόπιν το 1956 ύστερα από τα καταστροφικά γεγονότα του 1940 ήρθε ξανά στην επιφάνεια το Λιμενικό Ζήτημα της πόλης και η βόρεια επέκταση του λιμανιού επειδή δεν υπήρχε χερσαία οδός πρόσβασης.

Σήμερα το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί τη σημαντικότερη τερματική εγκατάσταση θαλάσσιων μεταφορών της Δυτικής Ελλάδας και το σημαντικότερο σημείο πορθμειακής σύνδεσης της χώρας με την Ιταλία. Οι εξελίξεις της διεθνούς μεταφορικής αγοράς στην ευρύτερη



περιοχή της Αδριατικής και των Βαλκανίων, αναβαθμίζουν το ρόλο του λιμανιού της Πάτρας στο διεθνές δίκτυο των μεταφορών.

Η κρίση των Βαλκανίων έχει σαν αποτέλεσμα την εκτροπή πολύ σημαντικού τμήματος του διεθνούς εμπορίου της χώρας στη θαλάσσια οδό εξυπηρέτησης. Η κατανομή των φόρτων μεταξύ θαλάσσιου δρόμου της Αδριατικής και των χερσαίων διαδρόμων, έχει μεταστραφεί, από



20-80% περίπου στα μέσα της δεκαετίας του 1980, σε 50-50% για το 1993. Από το φόρτο αυτό, το 1993 η Πάτρα εξυπηρετεί περίπου το 80%, ενώ η Ηγουμενίτσα το υπόλοιπο 20%.

1.2. Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ

Το εξαγωγικό προϊόν της σταφίδας ανέδειξε την παραλιακή ζώνη ως τον κατεξοχήν επιχειρηματικό χώρο, όπου ήσαν εγκατεστημένα τα γραφεία των σταφιδεμπόρων και των μεσιτών σταριού.

Στον ίδιο χώρο, μετά τη σταφιδική κρίση, δηλαδή από τα μέσα της δεκαετίας 1890, εγκαταστάθηκαν τα μεσιτικά γραφεία που αντιπροσώπευαν εταιρίες μεταφοράς μεταναστών (μεταναστευτικοί πράκτορες) στον «Νέο Κόσμο», δηλαδή την αμερικανική ήπειρο και κυρίως τις Η.Π.Α και η Πάτρα λειτούργησε για πολλούς εργαζόμενους ως ο μεταβατικός σταθμός για τον εκπατρισμό τους προς τη «γη της επαγγελίας».

Πρώτοι ανταποκρίθηκαν στη ζήτηση εργατικών χειρών από τις Ηνωμένες Πολιτείες οι ριψοκίνδυνοι και φιλόπονοι κάτοικοι της νότιας Πελοποννήσου, τους οποίους ακολούθησαν από το 1905 πολλοί κάτοικοι της ηπειρωτικής Ελλάδος και της Θεσσαλίας, λόγω της μικρής επίμορτης αγροληψίας που ίσχυε στα μέρη εκείνα και αρκετοί που προήρχοντο από την Τουρκία, την Μ. Ανατολή, την Αλβανία, την Βουλγαρία κ.λ.π., οι οποίοι περιμένοντας να φύγουν έμεναν 2-3 μέρες στην Πάτρα. Έτσι η εικόνα που παρουσίαζε ο παραλιακός χώρος ήταν φαινομενικά εορταστική, με τους εστιάτορες, τους εμπόρους και τους μεταναστευτικούς πράκτορες να προσπαθούν να προσελκύσουν τους υπό

μετανάστευση αγρότες, αλλά η εικόνα αυτή ήταν εντελώς αντίθετη με την πραγματικότητα που διαδραματιζόταν στην αποβάθρα κατά την ώρα του αποχωρισμού των μεταναστών από τους συγγενείς των.

Από το 1882 είχε ψηφιστεί νόμος που ρυθμίζει την μεταφορά επιβατών διά θαλάσσης και οι «μεσίτες μεταναστεύσεων» έκαναν χρυσές δουλείες.



Χαρακτηριστικά το 1910 λειτουργούσαν στην Πάτρα πέντε πρακτορεία μεταναστεύσεων (Αμερικαν Λάιν – οδός Ανεξαρτησίας 7, Αυστροαμερικάνο, Εθνική Ατμοπλοία της Ελλάδος, Ελληνική υπερωκεάνιος ατμόπλοια

και Ηνωμένα πρακτορεία δι' Αμερικήν, όλα επί της οδού Αγίου Ανδρέα στους αριθμούς 49, 35, 61 και 39 αντίστοιχα). Το λιμάνι των Πατρών ήταν σταθμός συγκέντρωσης μεταναστών από μια ευρύτερη περιοχή και πολλές από τις εταιρείες μεταναστεύσεων δημιούργησαν καταυλισμούς όσοι θα ταξίδευαν και προετοιμάζονταν με ιατρικούς ελέγχους, εμβολιασμούς κ.λ.π.

Το 1870, δηλαδή πριν αρχίσει το μεγάλο μεταναστευτικό ρεύμα, ο αριθμός όσων εκπατρίστηκαν έφθασε τους 23, το 1887 ανήλθε στους 313, το 1890 στους 1.105, για να φθάσει το 1900 τους 3.775 και το 1907 τους 46.283.

Οι στρατολογικές ανάγκες της Ελλάδος, λόγω των Βαλκανικών πολέμων, ανέκοψαν προσωρινά το ρεύμα της μετανάστευσης, ενώ παράλληλα δημιουργήθηκε έντονη κίνηση παλιννόστησης Ελλήνων για να συμμετάσχουν εθελοντικά στον πόλεμο. Μετά το τέλος όμως των Βαλκανικών πολέμων η μεταναστευτική κίνηση αναζωπυρώθηκε, μέχρι τις αρχές του 1920 που οι Η.Π.Α. έθεσαν φραγμό στην αθρόα προέλευση μεταναστών.

Η μετανάστευση ήταν η μόνη λύση στην ασφυκτική κατάσταση που είχε δημιουργηθεί από την ανεργία, το επακόλουθο της σταφιδικής κρίσης, από το πλεόνασμα του πληθυσμού, την ανεπάρκεια του αγροτικού κλήρου και την κλονισμένη ασφάλεια στην ύπαιθρο, με τη ζωοκλοπή να ανθεί και σε πολλές περιπτώσεις να χρησιμοποιείται από τους τοπικούς “μικροκομματαρχίσκους” ως μέσον πολιτικής εκβίασης. Παρ’ ότι δε από το 1833 μέχρι το 1907 ψηφίστηκαν 27 νόμοι περί αγροφυλακής, οι οποίοι

κατά το πλείστον ήσαν επαρκείς, η κατάσταση δεν βελτιώθηκε, διότι η Πολιτεία αντί να φροντίζει για την εφαρμογή τους, τους χρησιμοποιούσε για να εξυπηρετήσει σκοπιμότητες. Την κατάσταση επέτεινε η κακοδιοίκηση που ενδημούσε, η ανύπαρκτη κρατική μέριμνα για τη βελτίωση της γεωργικής παραγωγής, η ανυπαρξία οδικού δικτύου για τη μεταφορά των αγροτικών προϊόντων και η τοκογλυφία που είχε αλυσοδοήσει



τους αγρότες. Και σε όλα αυτά να προστεθούν οι επιτήδριοι πράκτορες, οι οποίοι εκμεταλλευόμενοι την κατάσταση έσπρωχναν τους αγρότες προς την Αμερική, δελεάζοντας τους ότι εκεί είναι ο «παράδεισος». Κανένας βέβαια δεν ανησυχούσε για τους κινδύνους που εγκυμονούσε η μετανάστευση του πληθυσμού και απορροφούσε τα ζωτικότερα και πλέον ικανά προς εργασία στοιχεία της χώρας, τους άνδρες 15 – 35 ετών. Παρ' όλα αυτά τον πρώτο καιρό λίγοι ήσαν οι μετανάστες που κατόρθωσαν να αποκατασταθούν. Τα μεταναστευτικά εμβάσματα ήταν ένα σημαντικό και καθοριστικό κονδύλι του ισοζυγίου πληρωμών και ανεξάρτητα από τις συνέπειες που είχε η μετανάστευση για το δημογραφικό πρόβλημα της χώρας, λειτουργούσαν ευνοϊκά για την πορεία του ελληνικού συναλλάγματος προς το άρτιο, την ανατίμηση της δραχμής και την επιστροφή της το 1909 στην σε χρυσό ισοτιμία της με το γαλλικό φράγκο. Χαρακτηριστικά το 1914 τα ποσά που εστάλησαν διά των τραπεζών στην Ελλάδα από την Αμερική έφθασαν τα 69.000.000 χρυσά φράγκα, ενώ το 1920 ανήλθαν σε 670.000.000 χρυσά φράγκα, που σημαίνει ότι τα πραγματικά ποσά που εισήχθησαν ήσαν πολύ υψηλότερα.

1.3. ΣΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΣΤΑΦΙΔΑΣ

Η σταφίδα, ένα αγροτικό προϊόν που δεν προοριζόταν για την ελληνική αγορά αλλά για τις εξωτερικές, κυρίως της Αγγλίας ως βασικό συστατικό μιας αστικής και μεσοαστικής ζαχαροπλαστικής (πουτίγκες και κέικ) ήταν σε όλη την διάρκεια του 19ου αιώνα το κύριο εξαγωγικό προϊόν του Ελληνικού κράτους. Η ανάπτυξη της σταφιδοκαλλιέργειας γνώρισε δύο μεγάλες φάσεις: η πρώτη από το 1848 έως το 1870,

αποτέλεσμα της διαρκούς αύξησης της ζήτησης σταφίδας από την Αγγλία, η δεύτερη από το 1876 έως το 1890, όταν η φυλλοξήρα καταστρέφει τους γαλλικούς αμπελώνες και η Ελληνική σταφίδα χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη της γαλλικής οινοποιίας. Όταν η γαλλική αμπελώνες αποκαθίστανται και η συγκυριακή γαλλική αγορά της σταφίδας κλείνει, η κρίση υπερπαραγωγής αποδιαρθρώνει οριστικά το σταφιδικό τοπίο της Ελλάδος.

1.3.1. ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΤΗΣ ΣΤΑΦΙΔΑΣ

Μέσα στο σταφιδικό 19ο αιώνα η πόλη της Πάτρας αναδεικνύεται σε αδιαμφισβήτητη «πρωτεύουσα της σταφίδας», μεγάλο κέντρο του εξαγωγικού εμπορίου αλλά και χρηματοδότησης της παραγωγής.

Από το 1830 έως το τέλος του αιώνα η Πάτρα εμφανίζει όλα τα χαρακτηριστικά μιας δυναμικής πόλεως – λιμένος σε πλήρη ανάπτυξη. Εστία επιχειρήσεων, κέντρο επικοινωνιών και ποικίλων σχέσεων, η πόλη προσελκύει νέα επιχειρηματικά στοιχεία – έλληνες και ξένους – που ασχολούνται σχεδόν αποκλειστικά με το εμπόριο της σταφίδας και με την αγροτική και εμπορική πίστη. Η καταγωγή αυτών των νέων επιχειρηματιών, που πολύ γρήγορα θα συγκροτήσουν ένα ισχυρό αστικό στρώμα, είναι διττή: αφενός, Έλληνες από τις οθωμανικές επαρχίες (Ηπειρος, Μικρά Ασία, Ανατολικό Αιγαίο, Κρήτη), από τα ιόνια νησιά και από τις κοινότητες τις διασποράς (Λιβόρνο, Τεργέστη) αφετέρου ξένοι, κυρίως γερμανοί και άγγλοι. Ο οικονομικός χώρος μέσα στον οποίον εγγράφεται η δραστηριότητα αυτού του νέου εμπορικού στρώματος υπερβαίνει τα παραδοσιακά όρια της μεσογείου. Απλώνεται προς την Αγγλία, προς τα λιμάνια της βόρειας θάλασσας, αργότερα προς την Αμερική. Δημιουργείται έτσι ένα μεγάλο δίκτυο επικοινωνιών που στο ιδεολογικό πεδίο μεταγράφεται ως κοσμοπολιτισμός. Η νεοκλασική Πάτρα είναι δημιούργημα όλου αυτού του κόσμου, που εμπορευόμενος τη σταφίδα θα φτάσει ακμαίος ως τις παραμονές του Α' Παγκόσμιου Πολέμου, για τρεις ολόκληρες γενιές.

1.3.2. ΚΡΙΣΗ

Όλος αυτός ο κόσμος των εμπόρων, των μεσιτών, των παραγγελιοδόχων, των αποθηκαρίων, των κολλυβιστών, των ασφαλιστών, των υπαλλήλων αρχίζει να κλονίζεται με τη σταφιδική κρίση, που εκρήγνυται βίαια το 1893, ως κρίση υπερπαραγωγής. Η οικονομική και κοινωνική αποσταθεροποίηση θέτει εν



κίνδυνο την επιβίωση μεγάλων αγροτικών πληθυσμών που ζούσαν μόνο και χάρη στη σταφίδα. Το εμπορικό κεφάλαιο της Πάτρας, που έχει μετατρέψει την Πελοπόννησο σε έναν τεράστιο σταφίδαμπελώνα, χρηματοδοτώντας την παραγωγή συχνά με τοκογλυφικούς όρους, τώρα εμφανίζεται απειλητικό. Όταν ξεσπάει η κρίση οι αμπελουργοί – οι περισσότεροι δημιουργήματα της συγκυρίας, αποδεικνύονται ένα σύνολο ασταθές, άναρχο, βίαιο στις εκδηλώσεις της δυσφορίας του και στις αντιδράσεις του, αλλά και έτοιμο να διαλυθεί με την ίδια ευκολία που δημιουργήθηκε. Η σταφιδική κρίση αποδιορθώνει τον κοινωνικό ιστό, προκαλώντας αναταραχές που φτάνουν ακόμη και στη βία. Στις 11 Ιουνίου 1895 γίνεται στην κεντρική πλατεία του Γεώργιου Α', στην Πάτρα, μεγάλο συλλαλητήριο με κύριο αίτημα την άμεση αναστολή της φορολογίας επί της σταφίδας. Τα χωριά της Αχαΐας και της Ηλείας εξεγείρονται, όταν εμφανίζονται οι αντιπρόσωποι των εμπόρων της

Πάτρας για να κατάσχουν το προϊόν. Το πιστωτικό δίκτυο αποδιαρθρώνεται. Την Κυριακή, 3 Νοεμβρίου 1896, ο αναρχικός τσαγκάρης Δημήτρης Μάτσαλης σκοτώνει με μαχαίρι τον έμπορο του τραπεζίτη Διονύσιο Φραγκόπουλο και πυροβολεί τον



επίσης έμπορο και τραπεζίτη Ανδρέα Κόλλα, ενώ έβγαιναν από την εκκλησία της Ευαγγελίστριας. Η κοινωνική αναταραχή συμβαδίζει με την εμφάνιση και την ανάπτυξη αναρχικών και σοσιαλιστικών κύκλων

και ομάδων, που αναπτύσσουν μεγάλη δραστηριότητα, επωφελούμενοι από το κλίμα δυσαρέσκειας, καθώς και το αίσθημα κοινωνικής αδικίας και ήττας που έχει κυριεύσει στους πληθυσμούς των περιοχών της σταφίδας.

Το λιμάνι της Πάτρας, πύλη εξόδου του σταφιδόκαρπου και συντάκτης του ευρύτερου αγροτικού χώρου της Πελοποννήσου για έναν αιώνα, γίνεται τώρα πύλη εξόδου πληθυσμών προς την Αμερική . Ο πλεονάζων σταφιδόκαρπος διοχετεύεται ως λύση ανάγκης σε αποστακτήρια και οινοποιεία και οι πόλεις και τα χωριά πλημμυρίζουν με αλκοόλ . Αργότερα θα αρχίσει και το ξερίζωμα των σταφιδαμπέλων.

1.3.3. ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΚΤΥΟΥ

Ως «πρωτεύουσα της σταφίδας» η Πάτρα αναδεικνύεται ταυτόχρονα σε σημείο αναφοράς ενός αστικού δικτύου που συγκροτείται αρχικά κατά μήκος των βορειοδυτικών παραλιών της Πελοποννήσου και αργότερα, μετά το 1870, όταν η καταστροφή των γαλλικών αμπελώνων από φυλλοξήρα θα δημιουργήσει



μια πρόσχαιρη αλλά μεγάλη αύξηση της σταφίδας, κατά μήκος των νοτιοδυτικών παραλιών, στις επαρχίες της Πυλίας και της Τριφυλίας. Αυτό το δίκτυο αποτελείται κυρίως από πόλεις – δορυφόρους ή πόλεις – σκάλες που συγκεντρώνουν την παραγωγή της ενδοχώρας και οργανώνουν την αποστολή της στην Πάτρα, δια της θαλάσσιας οδού, κυρίως με μικρά ιστιοφόρα. Η θάλασσα παραμένει η κύρια οδός επικοινωνίας, ακόμη κι όταν στα τέλη του αιώνα ο σιδηρόδρομος θα κάνει την εμφάνισή του στην πελοποννησιακή ακτή. Οι πόλεις αυτές είναι έδρες μεσιτών, παραγγελιοδόχων, αποθηκαρίων, αντιπροσώπων δηλαδή ενός μεγάλου αριθμού διαμέσων που προκαλούν αποσφυκτικές καταστάσεις στις τοπικές αγορές αλλά διασφαλίζουν τη ροή του προϊόντος προς την Πάτρα, προς το μεγαλέμπορο εξαγωγή, για

λογαριασμό του οποίου δρουν στην Ολυμπία, στην Τριφυλία ή στην Πυλία.

Καθώς οι σταφιδοπαραγωγοί αφομοιώνονται ολοκληρωτικά από τον κόσμο της αγοράς και τους μηχανισμούς του οι μεγαλέμποροι της Πάτρας, ως κύριοι παράγοντες της αγροτικής πίστης, αναδεικνύονται σε απόλυτους άρχοντες του οικονομικού και κοινωνικού παιχνιδιού.

Η σταφίδα επιβάλλει παντού τους χρόνους της και τους ρυθμούς της. (Δεν είναι τυχαίο ότι στη βορειοδυτική και νοτιοδυτική Πελοπόννησο οι χρόνοι της σταφίδας επηρεάζουν και τη δημογραφία. Η καμπύλη της χαμηλότητας αρχίζει να ανεβαίνει το Σεπτέμβριο και εκρήγνυται τον Οκτώβριο, όταν το χρήμα από την πώληση του σταφιδόκαρπου αρχίζει να ρέει προς τους πληθυσμούς). Αυτή η μοναδική θέση ισχύος των εμπόρων της Πάτρας έχει κατά την περίοδο του 19ου αιώνα ιδιαίτερα ποιοτικά χαρακτηριστικά, καθώς το «τοπικό» είναι πολύ πιο ορατό από το θαμπό «εθνικό» και τα ενοποιητικά δίκτυα, αυτά που συμβάλλουν στη δημιουργία και στη συνοχή ενός εθνικού χώρου, απουσιάζουν. Άλλωστε η χρηματοδότηση της σταφιδοκαλλιέργειας από το εμπορικό κεφάλαιο της Πάτρας προσδιορίζει ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά του σταφιδεμπορίου που είναι η συγκέντρωσή του σε μερικά εξαγωγικά σπίτια της πόλης, στους Αμβούργερ, στους Φραγκόπουλους, στους Βούδ, στους Κόλλα, στους Γερούσηδες, στους Κρεμμύδηδες, στους Τσίνηδες και σε άλλους.

1.3.4. ΕΞΑΓΩΓΕΣ

Η σταφίδα καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος εξαγωγών που γίνονται από το λιμάνι της Πάτρας. Στο προϊόν αυτό η πόλη οφείλει την ακμή της όπως οφείλει και την παρακμή της, σε αυτό οφείλει το ενεργητικό του εμπορίου της. Η σταφίδα είναι μοναδική σχεδόν πηγή εισροής χρήματος στην πόλη και σημαντική πηγή εσόδων για το δημοτικό προϋπολογισμό. Τα δεδομένα των εξαγωγών ακολουθούν στον παρακάτω πίνακα και τα ποσά δίνονται σε εκατομμύρια δραχμές (μία δραχμή = 0,89 του γαλλικού φράγκου):

Έτος	α	β	%β στο α	γ	%γ στο α	δ	%δ στο β	%δ στο β
1833	5,42			1,54	28,51	1,36		88,14
1834	8,86			3,45	38,98	2,52		72,88
1835	10,9			5,17	47,36	3,01		58,19
1836	12,2			3,18	31,87	3,1		79,94
1837	7,38			3,3	44,72	2,8		81,27
1838				5,03		4,84		96,23
1839				5,71		3,74		65,58
1840				5,67		4,23		75,58
1841				5,59				
1842				6,06				
1843				1,74		0,71		41,23
1844				2,79		2,6		93,17
1845	11	3,5	31,81	3,6	32,8	3	85,71	83,14
1846		8,99		6,34		5,1	56,73	80,34
1847				6,45				
1848				4,46				
1849		6,66		6,83		5,47	82,16	80,07
1850		7,6		4,18		3,56	46,88	85,25
1851	13,8	8,07	58,29	5,26	38,01	3,69	45,7	70,07
1852	10,4	2,75	26,46	2,13	20,52			
1853	8,98			3,38	37,66			
1854	6,79			1,01	14,98			
1855	10,8							
1856	26			21,8	84,17	21,1		96,83
1857	24,3	13,4	55,3	8,98	36,89			
1858	25			8,88	35,48			
1859	24,4	12,5	51,3	9,62	39,4	7,48	59,64	77,79

α. αξία των ελληνικών εξαγωγών σε εκατομμύρια δραχμές.

β. αξία της εξαγόμενης σταφίδας.

γ. αξία των εξαγωγών από το λιμάνι της Πάτρας.

δ. αξία της εξαγόμενης σταφίδας από το λιμάνι της Πάτρας.

Είναι γνωστό πως μόλις το 1854 δημοσιεύθηκε επίσημα κάποιες πληροφορίες για την εμπορική κίνηση στην τριετία 1851 – 1853. Το 1855 δημοσιεύθηκαν στοιχεία για το 1854 και το 1858 για το 1857. Τακτική δημοσίευση πινάκων, από το Υπουργείο Οικονομικών, με τα στοιχεία των εξαγωγών και των εισαγωγών αρχίζει το 1858.

Η ανάγνωση του πίνακα μας επιτρέπει να παρατηρήσουμε τα ακόλουθα:

- Στην Πάτρα καταγράφεται πάνω από το 1/3 της αξίας των εξαγωγών που γίνονται από όλα τα λιμάνια του Κράτους (στήλες α και γ).
- Η αξία της σταφίδας καταλαμβάνει το 80% της αξίας των εξαγωγών που γίνονται από το λιμάνι της Πάτρας (στήλες γ και δ).
- Η Πάτρα συγκεντρώνει το 60%, περίπου, του συνολικού εξαγωγικού εμπορίου σταφίδας (στήλες β και δ).

Για τα άλλα προϊόντα που εξάγονται από το λιμάνι της Πάτρας, τα ποσοτικά στοιχεία μας, αν και είναι ανεπαρκή είναι ενδεικτικά κάποιων τάσεων:

- Προέρχονται από τον πρωτογενή τομέα της παραγωγής και είναι ακατέργαστα.
- Από τα εργαστήρια της παραγωγής χυμού και γλυκόριζα εξάγονται κάποιες ποσότητες χυμού.
- Ορισμένα έτη καταγράφονται στις εξαγωγές μικρές ποσότητες δέρματος, κατεργασμένου στα βυρσοδεψεία της πόλης.

Ο παρακάτω πίνακας είναι ενδεικτικός (η αξία δίνεται σε δραχμές):

Έτος	Δημητριακ ά	Βαλανίδι α	Έριο	Δέρμα	Μετάξι ι	Χυμός γλυκόριζα ς
1833	127.712	15.904	9.945	-	-	-
1834	225.691	127.662	-	18.000	-	-
1838	21.566	2.575	8.226	1.340	87.529	-

1839	-	861.224	-	-	-	-
1840	12.116	36.084	-	-	-	-
1845	-	-	-	-	-	555.000

Ως το 1847 κανένας νομοθετικός περιορισμός δεν έχει τεθεί από τη διοίκηση στις εξαγωγές. Ο νόμος για την απαγόρευση εξαγωγής δημητριακών εφαρμόζεται στην Πάτρα στις 29 Μαρτίου 1847, χωρίς να επιφέρει, όμως, κανένα τροποποιητικό αποτέλεσμα στο «χάρτη» των εξαγωγών, αφού ήδη από το 1840, οι εξαγόμενες ποσότητες δημητριακών είναι ελάχιστες. Ένας άλλος νομοθετικός περιορισμός έχει τεθεί από το 1836 και αφορά στην εξαγωγή βδελλών, περιορισμός που έχει τεθεί προφανώς για λόγους δημόσιου συμφέροντος. Μέχρι τότε ήταν οι γάλλοι που είχαν το μονοπώλιο αυτού του εμπορίου.

Ενδεικτικά, οι τιμές ορισμένων προϊόντων που εξήχθησαν από το λιμάνι της Πάτρας το 1840 είναι:

- Ø Η οκά του σιταριού, ανάλογα με την ποιότητα από 25 έως 35 λεπτά.
- Ø Η οκά του κριθαριού από 16 ως 22 λεπτά.
- Ø Η οκά του αραβοσίτου από 19 ως 22 λεπτά.
- Ø Η οκά του ακατέργαστου μεταξιού από 70 ως 85 δρχ.
- Ø Το βαρέλι του κρασιού (ένα βαρέλι=48 οκάδες) από 8 ως 16 δρχ.
- Ø Το βαρέλι του λαδιού από 50 ως 52 δρχ.
- Ø Οι 1.000 ενετικές λίβρες βαλανιδιών από 54 ως 120 δρχ., ανάλογα με την ποιότητα.

Το 1834 οι τιμές ήταν:

- Ø Σιτάρι 0,20-0,21
- Ø Κριθάρι 0,11-0,12
- Ø Αραβόσιτος 0,13
- Ø Ακατέργαστο μετάξι 25-35
- Ø Κρασί(το βαρέλι) 15
- Ø Λάδι (βαρέλι) 60-77,50
- Ø Βελανίδια (οι 1,000 ενετικές λίβρες) 48-84.

1.3.5. ΟΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ

Η Πάτρα είναι μία διαρκής αγορά όπου διοχετεύεται η παραγωγή της αγροτικής ενδοχώρας και συγκλίνουν οι εισαγωγές όλης της Δυτικής Ελλάδας.

Η πόλη, και η περιβάλλουσα αυτήν επαρχία, δεν καταναλίσκουν παρά τα 2/5 έως 3/5 των εισαγομένων στο λιμάνι της προϊόντων. Τα υπόλοιπα διοχετεύονται στην ενδοχώρα της Πελοποννήσου, στην απέναντι Ρούμελη αλλά και στην Ήπειρο, επαρχία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Στα καφενεία της παραλίας, όπου <<συμφωνούνται>> αγορές, στις αποθήκες και στα γραφεία των εισαγωγικών οίκων οι περιηγητές συναντούν εμπόρους, Έλληνες, Τούρκους και Εβραίους, που φτάνουν από την Άρτα, την Πρέβεζα και τα Γιάννενα.

Ο πίνακας δίνει το ύψος των εισαγωγών και των εξαγωγών που πραγματοποιούνται στο και από το λιμάνι της Πάτρας την περίοδο 1833 ως 1858 (η αξία δίνεται σε δραχμές).

Έτος	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Ratio εξαγωγών / εισαγωγών
1833	616.964	1.554.010	2,5
1834	1.159.387	3.457.634	2,9
1835	1.776.000	5.176.482	2,9
1836	2.336.634	3.889.653	1,6
1837	2.411.103	3.304.617	1,3
1838	2.820.118	5.033.236	1,7
1839	2.138.816	5.818.083	2,7
1840	3.092.580	5.679.109	1,8
1841	3.096.356	5.593.702	1,8
1842	3.373.768	6.061.620	2,5
1843	2.764.558	1.744.517	0,6
1844	2.538.804	2.790.446	1
1845	3.698.369	3.608.229	0,9

1846	4.374.301	6.349.635	1,4
1847	4.378.728	6.450.750	1,4
1848	3.039.961	4.468.717	1,4
1849	4.476.575	6.833.300	1,5
1850	3.822.302	4.180.353	1
1851	4.248.321	5.265.724	1,2
1852	3.016.880	2.135.052	0,7
1853	2.073.603	3.385.725	1,6
1854	2.567.287	1.018.542	0,3
1856	5.339.149	21.885.075	4
1857	8.435.649	8.988.447	1
1858	7.591.504	8.880.883	1,1

Η ανάγνωση του πίνακα μας επιτρέπει να διαπιστώσουμε ότι το λιμάνι της Πάτρας δεν εμφανίζει σοβαρό εμπορικό έλλειμμα, παρά μόνο το 1843, οπότε παρατηρείται μεγάλη πτώση της τιμής της σταφίδας και τα έτη 1852 και 1854, οπότε παρατηρείται καθολική πτώση της παραγωγής της σταφίδας, εξαιτίας της γνωστής ασθένειας των αμπελώνων. Πάντως από το 1837 παρατηρείται μια προοδευτική μείωση του ανοίγματος στις εισαγωγές-εξαγωγές, υπέρ των εισαγωγών, γεγονός που εξηγείται, όπως θα δούμε, από την αυξανόμενη ζήτηση των προϊόντων της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και ειδών πολυτελείας και δημητριακών, σε συνδυασμό με την πτωτική τάση της τιμής της σταφίδας.

Ως το 1836 το μεγαλύτερο μέρος των εισαγωγών αποτελούν προϊόντα σιδήρου (καρφιά, βέργες, κλειδαριές) και άλλων μετάλλων, οικοδομικές πλάκες και κατεργασμένο ξύλο. Μια πόλη καινούργια οικοδομείται (ή Κάτω) και μια παλιά ανοικοδομείται (ή Άνω) και είναι φυσικό να έχουν ζήτηση τα οικοδομικά υλικά.

Το 1838 το 53% των εισαγωγών αποτελούν προϊόντα της ευρωπαϊκής υφαντουργίας (υφάσματα και βαμβακερά νήματα), ενώ τα αποικιακά προϊόντα (ζάχαρη και καφές) και τα οικοδομικά υλικά αποτελούν το 8,6% και το 9,6%, αντίστοιχα, των εισαγωγών. Το 1840 οι εισαγωγές βιομηχανικών προϊόντων αγγίζουν το 80%, ενώ το 10% φθάνουν οι εισαγωγές ζάχαρης και καφέ. Το 1846 η αξία των υφασμάτων που εισάγονται στο λιμάνι της Πάτρας απ' ευθείας από την Αγγλία καλύπτει

το 16% των εισαγωγών (αξία υφασμάτων 708.002 δρχ.). γενικά στις εισαγωγές κυριαρχούν τα υφάσματα και τα βαμβακερά νήματα και ακολουθούν τα αποικιακά προϊόντα.

Κάθε κρίση στην ευρωπαϊκή υφαντουργία και κυρίως στην αγγλική, που τροφοδοτεί την αγορά της Πάτρας, αντανakλάται στην κίνηση των εισαγωγών του λιμανιού.

Η κρίση της αγγλικής υφαντουργίας των ετών 1845 – 1847 επηρεάζει τις εισαγωγές, όπως δείχνει η πτώση τους μεταξύ των ετών 1847 και 1848. Για την περίοδο αυτή οι πηγές μας σημειώνουν μείωση των εισαγωγών υφασμάτων.

Η υποχώρηση που παρατηρείται μεταξύ των ετών 1851 και 1853 είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων. Σημειώνουμε τον αποκλεισμό του λιμανιού από αγγλικά πλοία και την οικονομική απραξία που δημιουργεί ή υποπαραγωγή της σταφίδας.

Μια νέα υποχώρηση που παρατηρείται μεταξύ των ετών 1857 και 1858 δεν είναι άσχετη με την κρίση που πλήττει την Ευρώπη και κυρίως την Αγγλία. Η τελευταία διέρχεται από το 1854, μια περίοδο ελαφράς ύφεσης που θα γίνει όμως πολύ σοβαρή μετά το τέλος του Κριμαϊκού πολέμου (1856). Η κρίση θα πλήξει την αγγλική υφαντουργική και θα εκδηλωθεί με πολλές χρεοκοπίες.

1.4. ΠΟΛΗ - ΛΙΜΑΝΙ

Οι δομές αυτές που εν συντομία περιγράψαμε, χαρακτηρίζουν νομίζω ένα



ιδιαίτερο τύπο πόλης: την πόλη – λιμάνι. Πρόκειται για μια πόλη που ο πληθυσμός της είναι ανομοιογενής, συνέχεται δε σχεδόν αποκλειστικά μέσω οικονομικών σχέσεων, που συνήθως καθορίζουν και την παραμονή του στο χώρο

αυτό. Οι πόλεις αυτές αναπτύσσουν ένα ιδιόρρυθμο κοσμοπολίτικο χαρακτήρα, αφενός μεν λόγω της συρροής σε αυτές διαφορετικών πολιτισμικών ομάδων που συχνά διατηρούν στοιχεία της ιδιαιτερότητας

τους, αφετέρου δε λόγω της επαφής τους με άλλα εμπορικά κέντρα που λειτουργούσαν ως εμπορικοί ανταποκριτές των πόλεων αυτών (ανταλλάσσοντας συχνά παράλληλα με τις εισαγωγές / εξαγωγές και ιδέες, μόδες, τάσεις). Αυτά είναι χαρακτηριστικά αρκετών πόλεων της ανατολικής Μεσογείου, όπως της Θεσσαλονίκης, Σμύρνης, Αλεξάνδρειας, Βηρυτού.

Η Πάτρα (όπως και οι άλλες πόλεις – λιμάνια που προαναφέραμε) ανδρώθηκε τον 19ο αιώνα, παράλληλα με το λιμάνι της, που μεγάλωνε και ενδυναμωνόταν.

Δημογραφικά δείχνει καλπάζοντας ρυθμούς αύξησης, διαθέτει οικονομική ευρωστία που την μετατρέπει σε πόλη έλξης.

Έμποροι από τη Σμύρνη, παραδείγματος χάριν, καταφεύγουν σ' αυτήν μετά την Μικρασιατική Καταστροφή, επαγγέλματα δημιουργούνται πως του κασελοκαρφωτή (για τις κασέλες σταφίδας) του σημειωτή φορτίου, των μαουνιέρηδων. Στην ουσία η ακμή των πόλεων – λιμανιών στην ανατολική Μεσόγειο τον 19ο αιώνα οφείλεται σε ένα σημαντικό αριθμό στον εκβιομηχανισμό που συντελείται στη Δύση. Οι πόλεις αυτές της ανατολικής Μεσογείου αποτελούσαν κατά κάποιο τρόπο νησίδες νεωτερισμού που συνέδεαν μία οικονομικά παραδοσιακή «ενδοχώρα» με τις ανάγκες που δημιούργησε στις αγορές της Δύσης η βιομηχανική επανάσταση. Έτσι δεν είναι περίεργο ότι ως πόλεις ανέπτυξαν ένα κοσμοπολίτικο τόνο που επηρέαζε και την «ενδοχώρα» που συνδεόταν οικονομικά μαζί τους. Η εικόνα αυτή της Πάτρας ως πόλη – λιμάνι, έτσι πως περιγράφηκε, αλλοιώνεται και αλλάζει μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, αλλά το λιμάνι της διατηρεί τη δυναμικότητά του, όντας σήμερα ένα από τα πιο μεγάλα λιμάνια της Μεσογείου σε κίνηση οχηματαγωγών/επιβατικών πλοίων.

1.4.1. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Το 1829 η απελευθέρωση του Ελληνικού Κράτους βρίσκει την Πάτρα με μόλις 4.000 κατοίκους. Ο πληθυσμός βρίσκεται αριθμητικά στο χαμηλότερο σημείο όλης της μακραίωνης ιστορίας της. Μετά την έναρξη του αγώνα κατά του Rouqueville, οι Πατρινοί αναγκάζονται να καταφύγουν στα ορεινά μέρη της Πελοποννήσου, της Αιτωλοακαρνανίας και τα νησιά του Ιονίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Αίγιο και τα

Καλάβρυτα έχουν μεγαλύτερο πληθυσμό από την Πάτρα. Από την στιγμή όμως που ο φόβος υποχωρεί και οι κάτοικοι αισθάνονται πιο ασφαλείς μέσα στην πόλη, η Πάτρα αναπτύσσεται σε ταχύτατο ρυθμό και αρχίζει να δημιουργείται αστυφιλία. Κατά τον Mangeart δημιουργούνται 500 νέα καταστήματα, ενώ χίλιες καλύβες στήνονται στην κάτω πόλη. Το ερέθισμα για την εγκατάσταση στην πόλη είναι η βεβαιότητα όλων για ένα ευνοϊκό οικονομικό μέλλον. Την ίδια διορατικότητα και πρόβλεψη σχηματίζουν οι αρχές και θεωρούν ότι η Πάτρα συγκεντρώνει όλες τις προοπτικές για μια μελλοντική μεγαλούπολη στο Ελληνικό Κράτος. Ήδη υπάρχει η υποδομή με το λιμάνι, τη σταφίδα και το εμπόριο. Υπάρχει όμως και η παράδοση με την ιστορική εξέλιξη της πόλης από την αδιάκοπη πορεία της μέσα στους αιώνες. Οι αντιλήψεις αυτές οδηγούν τον Καποδίστρια να αναθέσει στον Κερκυραίο, Σταμάτη Βούλγαρη τη σύνταξη σχεδίου της πόλης των Πατρών. Οι πρώτοι ξένοι κάτοικοι που πλαισιώνουν τον ισχνό πληθυσμό της Πάτρας είναι νησιώτες, από την Κεφαλονιά και την Ζάκυνθο. Ακολουθούν οι Καλαβρυτινοί, Ηλείοι, Ρουμελιώτες και Ηπειρώτες. Ο πληθυσμός σε μια πρώτη εκτίμηση το 1860 φτάνει τους 18.000 και το 1879 τους 25.494 κατοίκους. Στην απογραφή του 1889 ο δήμος Πατρών έχει 38.164 κατοίκους και στην απογραφή του 1907 έχει 39.247 κατοίκους. Στην σύνθεση του πληθυσμού έχει αναμιχθεί και το ξένο στοιχείο σαν αποτέλεσμα του διεθνούς εμπορίου της σταφίδας και λόγω του λιμανιού της πόλης. Το ξένο στοιχείο ενισχύεται σημαντικά μετά την ομαδική εγκατάσταση των Ιταλών, που αρχίζει το 1848. Οι Ιταλοί δημιουργούν μια αρκετά υπολογίσιμοι παροικία και διατηρούν σε ένα μεγάλο βαθμό τις συνήθειες, τον τρόπο ζωής, αλλά και τις θρησκευτικές τους πεποιθήσεις. Εγκαθίστανται στη συνοικία του Αγίου Διονυσίου, ιδρύουν συλλόγους, δικά τους σχολεία, διατηρούν τις δημόσιες γιορτές, ανεγείρουν την καθολική εκκλησία και δημιουργούν δική τους μουσική πάντα. Δημιουργείται δηλαδή μια ξεχωριστή κοινωνία μέσα στον Πατραϊκό λαό. Με την πάροδο του χρόνου αναπτύσσεται και μια άλλη τάση στην πληθυσμιακή εξέλιξη. Η μετακίνηση ενός μέρους των Πατρινών προς την Αθήνα, που σαν πρωτεύουσα του Ελληνικού κράτους γίνεται ένας σημαντικός πόλος έλξης. Στην τελευταία δεκαετία του 19^{ου} αιώνα το λιμάνι της Πάτρας θεωρείται σαν μεταναστευτικό για την Αμερική. Είναι η εποχή που η οικονομική κρίση της σταφίδας προκαλεί σημαντική

ανεργία. Ακόμα οι άθλιες συνθήκες δουλειάς με το χαμηλό ημερομίσθιο, αναγκάζουν κάθε πολίτη με κάποιες τυχοδιωκτικές τάσεις, να αναζητεί διέξοδο στην Αμερική. Το αυξημένο βιοτικό επίπεδο των αναπτυγμένων χωρών που δεν φτάνει σε καμία σύγκριση με το δικό μας όπως και η φημολογία των σπουδαίων ευκαιριών στον νέο κόσμο αναγκάζουν πολλούς από τους κατοίκους της Πάτρας να την εγκαταλείψουν. Είναι γεγονός ότι ο κάτοικος της Πάτρας καταλαβαίνει από νωρίς την βιοτική διαφορά ανάμεσα στα διάφορα κράτη, αν σκεφτούμε ότι οι πιο πλούσιοι Πατρινοί ταξιδεύουν, σπουδάζουν και ζούνε για πολύ καιρό στην Ευρώπη. Σε όλα αυτά σημαντικό ρόλο παίζει και η σύνδεση της Πάτρας με τη Δύση που είναι εύκολη και συχνή. Η ατμοπλοϊκή συγκοινωνία με την Ιταλία (Μπρίντιζι) γίνεται κάθε βδομάδα όπως και με την Τεργέστη και τα άλλα λιμάνια της Μεσογείου. Αντίθετα η σύνδεση με την Αθήνα είναι αρκετά δύσκολη, τουλάχιστον ως την εποχή που αρχίζει να λειτουργεί ο σιδηρόδρομος. Σημαντική ανάπτυξη της ζωής και της κίνησης στην πόλη δίνει το προσφυγικό στοιχείο που εγκαθίσταται μετά την Μικρασιατική καταστροφή. Το ίδιο σημαντικό παράγοντας είναι και η ανάπτυξη της βιομηχανίας που απορροφά ένα σημαντικό εργατικό δυναμικό. Στη συνέχεια ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος ανακόπτει αυτή την εξέλιξη. Μετά όμως τη λήξη του ξαναβρίσκει το ρυθμό της. Προχωρώντας, βλέπουμε ότι το 1972, η Πάτρα έχει 112.000 κατοίκους και το 1980 παρουσιάζει μια σημαντική αύξηση και φτάνει στους 142.163 κατοίκους περίπου. Σήμερα σύμφωνα με την τελευταία απογραφή της 17^{ης} Μαρτίου 1991, ο πληθυσμός του Δήμου Πατρών ανέρχεται σε 153.344 κατοίκους. Μια αύξηση η οποία συγκριτικά με τα προηγούμενα έτη, θεωρείται σχετικά μικρή αν αναλογιστούμε ότι η Πάτρα κατά την δεκαετία 1960 – 1970 σημείωσε μια πληθυσμιακή αύξηση γύρω στα 28%, λόγω βέβαια των συνεχώς βελτιωμένων συγκοινωνιακών συνθηκών, της μικρής απόστασης που την χωρίζει από την Ευρώπη και φυσικά την ίδρυση Πανεπιστημίου. Παράγοντες ικανοί, που συμβάλλουν στην προσέλκυση ολοένα και περισσότερων ατόμων.

Παρακάτω βλέπουμε την πληθυσμιακή εξέλιξη της Πάτρας:

ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

ΕΤΟΣ	ΚΑΤΟΙΚΟΙ
1829	4.000
1860	18.000
1879	25.494
1889	38.164
1907	39.247
1972	112.000
1980	142.163
1991	153.344
2001	160.446

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

2.1. ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ: ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Το Λιμάνι διαθέτει κρηπιδώματα βάθους 8,50-10,50μ και δύναται να εξυπηρετήσει φορτηγά πλοία μέχρι 25.000 τόνους και επιβατικά μέχρι 16.000 κόρων και μήκους 220μ.

Παρέχεται η δυνατότητα ύδρευσης των πλοίων επί 24ωρου βάσεως καθώς και παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφώνου.

2.2. ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Για τη διευκόλυνση του παρκαρίσματος των οχημάτων που διέρχονται από το λιμάνι έχει δημιουργηθεί ειδικός χώρος στάθμευσης στην Ακτή Δυμαίων. Εξυπηρετούνται επιβατικά, ημιφορτηγά, φορτηγά και λεωφορεία. Το κόστος διαφέρει ανάλογα με τον τύπο του οχήματος και τον χρόνο παραμονής.

2.2.1. PARKING

Για τη διευκόλυνση του παρκαρίσματος των φορτηγών και των trailers που διέρχονται από το Λιμάνι έχει δημιουργηθεί ειδικό παρκινγκ στην Ακτή Δυμαίων. Η τιμή στάθμευσης στο παρκινγκ αυτό είναι 7,5€ την ημέρα τόσο για τα φορτηγά όσο και για τα trailers. Το πρώτο 8ωρο στάθμευσης παρέχονται δωρεάν.

ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ (ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ)

2.2.2. ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ-ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ (ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ)

Για παραμονή επιβατικών οχημάτων ως και ημιφορτηγών πάσης φύσεως που εκφορτώνονται ως εμπορεύματα στο λιμενικό χώρο εφόσον παραμείνουν σε αυτόν πέρα των οκτώ ωρών καταβάλλουν ως δικαίωμα κατά τεμάχιο υπέρ του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 3,25 ευρώ την 1η μέρα. Από την 2η ημέρα έως την 10η 5 ευρώ την ημέρα. Από την 11η ημέρα 10 ευρώ την ημέρα.

2.2.3. ΦΟΡΤΗΓΑ-ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

- Για κάθε φορτηγό όχημα ή λεωφορείο που σταθμεύει στον ειδικό προς τούτο χώρο παρκινγκ της Ακτή Δυμαίων, καθορίζεται δικαίωμα κατάληψης λιμενικού χώρου 7,50 Ευρώ συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.
- Δεν επιτρέπεται η παραμονή ασυνόδευτων οχημάτων 'trailers' στους χώρους του κεντρικού λιμένος πέραν του δώρου.
- Τα οχήματα αυτά θα πρέπει να μεταφέρονται στο χώρο της Ακτής Δυμαίων όπου ισχύει το ανώτερο (περίπτ. 1) τιμολόγιο. Εφ' όσον παραμείνουν στο κεντρικό Λιμάνι πέραν του δώρου θα επιβαρύνονται με δικαιώματα παραμονής, που καθορίζονται σε 60 Ευρώ ανά ημέρα παραμονής.

Παραμονή φορτηγών οχημάτων σε χώρους του κυρίως λιμένα:

Ημέρες	Κόστος
1η ημέρα (απαλλάσσεται για 8 ώρες)	7,5 €
2η ημέρα	20 €
3η - 5η ημέρα	30 €ανά ημέρα
6η ημέρα και άνω	50€ανά ημέρα

2.3. ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών διαθέτει 8.000τ.μ στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων, 80.000τ.μ υπαίθριων αποθηκευτικών χώρων και γεφυροπλάστιγγα 60 τόνων. Παρέχει την δυνατότητα αποθήκευσης των εμπορευμάτων για ορισμένο χρονικό διάστημα προκειμένου να ολοκληρωθεί η φορτοεκφόρτωση τους. Επίσης παρέχεται η δυνατότητα προσωρινής αποθήκευσης σε στεγασμένους χώρους, είτε πρόκειται για εναποτιθέμενα ή εισαγόμενα στα υπόστεγα του Ο.Λ.ΠΑ Α.Ε και τους στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους της Λιμενικής ζώνης εμπορεύματα, είτε για εμπορεύματα προελεύσεως εξωτερικού ή

εσωτερικού μεταφορτώνομενα για το εξωτερικό ή παραδιδόμενα για χρήση παντός πλοίου.

2.4. ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ: ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών διαθέτει προς ενοικίαση το πλήρες σύνολο του μηχανολογικού εξοπλισμού του, όπως:

- Γερανούς δυνατότητας ανύψωσης μέχρι και 70 τόνων,
- Περονοφόρα οχήματα διαφόρων τύπων,
- Ειδικά μηχανήματα και
- Οχήματα.

Επίσης διαθέτει μηχανήματα και εργαλεία διαφόρων τύπων, μέσα στοιβασίας καλύψεως και προσωρινής αποθήκευσης εμπορευμάτων και φορτοεκφορτωτικά μηχανήματα.

2.5. ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ: ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Η Πάτρα αποτελεί σπουδαίο συγκοινωνιακό κόμβο καθώς διαθέτει το μεγαλύτερο λιμάνι στην δυτική Ελλάδα. Συνδέει την Ελλάδα με την Ιταλία, με τα Ιόνια νησιά και με την Ηγουμενίτσα.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται τα δρομολόγια πλοίων που ξεκινούν από το Λιμάνι της Πάτρας καθώς και οι ναυτιλιακές εταιρίες που συμμετέχουν σε αυτό:

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ
Πάτρα - Βενετία (μέσω Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας)	MINOAN LINE ANEK LINES
Πάτρα – Αγκόνα	SUPER FAST FERRIES MINOAN LINES ANEK LINES

Πάτρα – Μπάρι	AGOUDIMOS LINES BLUE STAR FERRIES SUPER FAST FERRIES
Πάτρα – Μπρίντιζι	ENDEAVOR LINES
Πάτρα – Κέρκυρα	ANEK LINES MINOAN LINES
Πάτρα – Ηγουμενίτσα	ANEK LINES MINOAN LINES AGOUDIMOS LINES ENDEAVOR LINES
Πάτρα - Σάμη – Ιθάκη	STRINTZIS LINES
Πάτρα – Σάμη	AGOUDIMOS LINES ENDEAVOR LINES

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 30

3.1. ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ

Το πλοίο είναι το μεταφορικό μέσο με το οποίο εκτελούνται οι θαλάσσιες μεταφορές. Κατά συνέπεια ο τύπος το μέγεθος και οι διαστάσεις του πλοίου αποτελούν τα ουσιώδη εκείνα χαρακτηριστικά στοιχεία πάνω στα οποία θα βασιστεί ο καθορισμός των πλωτών



και χερσαίων μέσων και μηχανημάτων που χρειάζονται για την φορτοεκφόρτωση του, κυρίως όμως ο προσδιορισμός των διαφόρων διαστάσεων και βαθών των κρηπιδότοιχων και του πυθμένα της λεκάνης ενός λιμανιού ή ενός υδάτινου ή θαλάσσιου διαύλου.

3.2. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ανάλογα με το είδος του φορτίου που μεταφέρουν, τα πλοία μπορούν να ταξινομηθούν στους παρακάτω τύπους:

- **Επιβατικά (Passenger Ships):** Τα πλοία αυτά μεταφέρουν μόνο επιβάτες.
- **Επιβατικά – φορτηγά (Passenger – Cargos Ships):** Με το πλοίο αυτό μεταφέρονται συγχρόνως επιβάτες και εμπορεύματα.
- **Γενικού φορτίου ή φορτηγό πλοίο (General Cargos Ships):** Τα πλοία αυτά μεταφέρουν ανάμεικτα φορτία πάσης φύσεως.
- **Κιβωτιοφόρα (Container Ships):** Τα πλοία αυτά ειδικής κατασκευής μεταφέρουν μοναδοποιημένα φορτία, δηλαδή κιβώτια γεμάτα εμπορεύματα.
- **Δεξαμενόπλοια (Tanker Ships):** Τα πλοία αυτά διαθέτουν δεξαμενές και μεταφέρουν πάσης φύσεως ρευστό όπως αργό πετρέλαιο και τα παράγωγα προϊόντα του που εξάγονται με δύλιση (όπως είναι το μαζούτ, το πετρέλαιο ντίζελ, η βενζίνη κ.α.), καθώς και άλλα υγρά (κρασί, οινόπνευμα κ.α.) και υγραέρια.

- Μαζικού ή χύδην φορτίου (Bulk Carrier and Ore Carrier Ships): Τα πλοία αυτά μεταφέρουν μαζικά σε μεγάλες ποσότητες μεταλλεύματα πάσης φύσεως, άνθρακες, κοκκώδη υλικά (όπως σίτο τσιμέντο κ.α.), και άλλα πολλά.

3.3. ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

Οι γραμμές εξωτερικού από το λιμάνι της Πάτρας είναι:

- Γραμμή Πάτρας – Μπρίντιζι
- Γραμμή Πάτρας – Μπάρι
- Γραμμή Πάτρας – Αγκώνα

Όπως επίσης και η εκτέλεση δρομολογίων για Τεργέστη και Βενετία. Παρακάτω δίνονται οι γραμμές αναλυτικά:

ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΤΡΑ – ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

Στην γραμμή αυτή υπάρχει αύξηση κατά την τουριστική περίοδο στα πλοία, τους επιβάτες, τα φορτηγά, λεωφορεία και ΙΧ. Η τουριστική περίοδος αρχίζει τον Ιούλιο και λήγει τον Αύγουστο. Κατά την περίοδο αυτή εκτελείται το 50% των ετησίων δρομολογίων με μήνα αιχμής τον Αύγουστο. Στους επιβάτες μήνας αιχμής είναι ο Ιούλιος (όπως και στα φορτηγά, λεωφορεία και ΙΧ).

ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΤΡΑ – ΜΠΑΡΙ

Σε αυτή την γραμμή υπάρχει αύξηση κατά τους 2 μήνες Ιούλιο και Αύγουστο. Κατά την περίοδο αυτή εκτελούν τα πλοία το 72% των ετήσιων δρομολογίων τους, με μήνα αιχμής τον Αύγουστο. Μήνας αιχμής για την μετακίνηση επιβατών, φορτηγών και ΙΧ είναι ο Ιούλιος και για τα λεωφορεία ο Αύγουστος.

ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΤΡΑΣ – ΑΓΚΩΝΑ

Η τουριστική περίοδος αρχίζει τον Ιούλιο και λήγει τον Αύγουστο. Κατά την περίοδο αυτή εκτίουν το 23% των ετήσιων δρομολογίων με μήνα αιχμής τον Αύγουστο. Για τους επιβάτες, τα φορτηγά και ΙΧ, μήνας αιχμής είναι ο Ιούλιος.

Εκτός των παραδοσιακών συνδέσεων μεγάλης συχνότητας της Πάτρας και Ηγουμενίτσας / Κέρκυρας με Μπρίντιζι / Μπάρι / Αγκώνα / Βενετία / Τεργέστη, έχουν συνδεθεί και διάφορα άλλα νησιά όπως η Κεφαλονιά, Πάρος, Σάμος, Ιθάκη, Παξοί για τουριστικούς λόγους.

ΑΠΟ	ΠΑΤΡΑ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΣΕ ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΙΛΙΑ
ΑΓΚΩΝΑ	ΝΑΙ	500
ΜΠΑΡΙ	ΝΑΙ	297
ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ	ΝΑΙ	240
ΒΕΝΕΤΙΑ	ΝΑΙ	570
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	ΝΑΙ	620

3.4. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η ετήσια διακίνηση γραμμών Ιταλίας από / προς λιμένα Πάτρας:

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ ΟΧΗΜΑΤΑ
1975	337.693	68.875	5.023
1980	644.402	104.279	21.903
1985	834.481	117.082	38.770
1990	953.825	143.596	78.741
1995	956.795	158.609	218.813



Το Λιμάνι συγκεντρώνει την μισή περίπου από την συνολική επιβατική κίνηση εξωτερικού ολόκληρης της χώρας που διακινείται με πλοία. Κατά το διάστημα 2000 - 2008 διακινήθηκαν από το Λιμάνι της Πάτρας:

ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2000

□ □ ΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	23979	11689	3391	18	135934
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	17852	11524	1990	24	116026
ΜΑΡΤΙΟΣ	27481	12156	2631	28	105576
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	42580	10352	4460	196	88948
ΜΑΙΟΣ	43071	11793	5802	388	91203
ΙΟΥΝΙΟΣ	51699	12632	8935	940	170753
ΙΟΥΛΙΟΣ	89361	11685	13800	1004	123969
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	148626	8456	27723	3303	85830
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	90299	10009	18033	1237	93463
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	53102	11537	9247	299	107093
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	24356	11824	3928	44	110447
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	25936	10125	3956	12	105755
ΣΥΝΟΛΟ	638342	133779	103896	7493	1334997

ΑΠΟΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2000

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	24959	11722	6185	52	140928
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	21864	13977	6028	14	161785
ΜΑΡΤΙΟΣ	34062	15036	6829	155	174561
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	50993	13387	11355	251	153883
ΜΑΙΟΣ	46399	13146	10129	510	158775
ΙΟΥΝΙΟΣ	58757	13599	13119	747	164949
ΙΟΥΛΙΟΣ	119047	13503	23155	1261	168954
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	121469	10628	23607	2711	130458
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	63577	13353	11433	753	158904
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	39837	13267	7701	131	163244
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	24331	13770	5774	19	163489
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	32350	13494	7905	29	155165
ΣΥΝΟΛΟ	637645	158882	133220	6633	1895095

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 2000

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	48938	23408	9576	70	276862
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	39716	25501	8018	38	277811
ΜΑΡΤΙΟΣ	61543	27192	9460	183	280137
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	93573	23739	15815	447	242831
ΜΑΙΟΣ	89470	24939	15931	898	249978
ΙΟΥΝΙΟΣ	110456	26231	22054	1687	335702
ΙΟΥΛΙΟΣ	208408	25188	36955	2265	292923
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	270095	19084	51330	6014	216288
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	153876	23362	29466	1990	252367
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	92939	24804	16948	430	270337
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	48687	25594	9702	63	273936
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	58286	23619	11861	41	260920
ΣΥΝΟΛΟ	1275987	292661	237116	14126	3230092



ΕΠΙΒΑΤΑΣΤΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2001

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΔΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	23026	10983	3323	20	129691
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	19210	10230	2187	11	113996
ΜΑΡΤΙΟΣ	26542	11581	2812	39	122682
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	48670	9191	5783	209	90633
ΜΑΙΟΣ	38696	10252	5005	477	91020
ΙΟΥΝΙΟΣ	54608	12335	9280	1141	170846
ΙΟΥΛΙΟΣ	88464	10423	13241	857	111944
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	152857	7668	26713	3102	85688
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	88662	10781	17275	1147	106828
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	50661	10692	8768	371	101675
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	24322	10726	4456	37	103180
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	28974	10830	4516	11	176024
ΣΥΝΟΛΟ	644692	125692	103358	7422	1404207

ΑΠΟΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2001

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	23755	11269	4902	20	127635
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	23690	12606	5166	7	141833
ΜΑΡΤΙΟΣ	34060	13810	7326	60	153406
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	56329	12176	11560	268	139374
ΜΑΙΟΣ	46149	12711	10419	697	149794
ΙΟΥΝΙΟΣ	65800	13428	12919	731	156287
ΙΟΥΛΙΟΣ	131396	13499	24383	1133	154564
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	127492	10191	22990	2657	119960
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	62585	13420	10319	695	150642
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	37363	13590	6905	134	146767
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	25052	13451	5903	19	143583
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	36656	14846	8281	35	276970
ΣΥΝΟΛΟ	670327	154997	131073	6456	1860815

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2001

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	46781	22252	8225	40	257326
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	42900	22836	7353	18	255829
ΜΑΡΤΙΟΣ	60602	25391	10138	99	276088
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	104999	21367	17343	477	230007
ΜΑΙΟΣ	84845	22963	15424	1174	240814
ΙΟΥΝΙΟΣ	120408	25763	22199	1872	327133
ΙΟΥΛΙΟΣ	219860	23922	37624	1990	266508
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	280349	17859	49703	5759	205648
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	151247	24201	27594	1842	257470
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	88024	24282	15673	505	248442
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	49374	24177	10359	56	246763
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	65630	25676	12796	46	452994
ΣΥΝΟΛΟ	1315019	280689	234431	13878	3265022



ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2002

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΔΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	25314	11156	3680	18	125486
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	21238	10555	2470	10	102559
ΜΑΡΤΙΟΣ	28197	11717	3629	41	112572
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	45970	11014	5180	197	95870
ΜΑΙΟΣ	51114	10505	7512	755	90541
ΙΟΥΝΙΟΣ	51302	12834	8549	776	170229
ΙΟΥΛΙΟΣ	88134	11274	13891	911	117341
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	150466	8324	28640	3136	81627
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	96586	11584	19820	1176	102275
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	54298	10766	10418	326	78596
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	27274	12040	4499	80	111799
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	28480	10412	4435	10	112680
ΣΥΝΟΛΟ	668373	132181	13878	7436	1301575

ΑΠΟΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2002

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	25835	12032	5138	15	135310
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	26776	13430	5068	17	145302
ΜΑΡΤΙΟΣ	41130	15452	8403	75	170502
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	49997	13816	10049	216	148344
ΜΑΙΟΣ	57160	12730	12236	577	136731
ΙΟΥΝΙΟΣ	59971	14202	12898	664	152683
ΙΟΥΛΙΟΣ	124214	14215	25549	1132	157891
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	134398	10889	26940	2713	121859
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	67417	14644	13268	609	164855
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	38663	14239	8331	197	155801
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	27593	14732	6440	27	153319
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	33823	14402	8583	39	138170
ΣΥΝΟΛΟ	686977	164783	142903	6281	1780767

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ 2002

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	51149	23188	8818	33	260796
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	48014	23985	7538	27	247861
ΜΑΡΤΙΟΣ	69327	27169	12032	116	283074
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	95967	24830	15229	413	244214
ΜΑΙΟΣ	108274	23235	19748	1332	227272
ΙΟΥΝΙΟΣ	111273	27036	21447	1440	322912
ΙΟΥΛΙΟΣ	212348	25489	39440	2043	275232
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	284864	19213	55580	5849	203486
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	164003	26228	33088	1785	267130
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	92961	25005	18749	523	234397
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	54867	26772	10939	107	265118
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	62303	24814	13018	49	250850
ΣΥΝΟΛΟ	1355350	296964	255626	13717	3082342



ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2003

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤ ΕΣ	ΦΟΡΤΗΓ Α	Ι.Χ	ΔΙΤΡΟΧ Α	ΦΟΡΤΙ Ο
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	24071	11412	3619	22	133176
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙ ΟΣ	20003	11254	2192	7	111161
ΜΑΡΤΙΟΣ	27729	12232	2932	43	110374
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	39391	9701	4887	172	83467
ΜΑΙΟΣ	38648	11694	6214	488	92810
ΙΟΥΝΙΟΣ	51861	13062	9442	994	165243
ΙΟΥΛΙΟΣ	78736	12051	13215	849	128805
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	149039	9003	28236	2950	95513
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙ ΟΣ	85332	11698	17806	1008	101763
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	51701	11546	9785	322	95087
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	24598	11511	4263	40	95733
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ Σ	28875	9897	4533	20	92063
ΣΥΝΟΛΟ	619984	135061	10712 4	6915	1305195

ΑΠΟΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2003

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	25624	12507	5716	16	117470
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	22904	15267	5421	10	136888
ΜΑΡΤΙΟΣ	33902	15600	7239	58	156368
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	46864	13157	10769	253	131535
ΜΑΙΟΣ	49075	14496	12559	470	157541
ΙΟΥΝΙΟΣ	57447	14947	13559	718	152912
ΙΟΥΛΙΟΣ	112528	14878	23785	1034	154740
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	135982	11613	26776	2558	123317
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	58059	14280	11901	494	146691
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	40089	15031	9067	160	155395
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	28178	14530	6695	55	152469
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	32488	13612	8734	36	141947
ΣΥΝΟΛΟ	643140	169918	142221	5862	1727273

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2003

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	49695	23919	9335	38	250646
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	42907	26521	7613	17	248049
ΜΑΡΤΙΟΣ	61631	27832	10171	101	266742
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	86255	22858	15656	425	215002
ΜΑΙΟΣ	87723	26190	18773	958	250351
ΙΟΥΝΙΟΣ	109308	28009	23001	1712	318155
ΙΟΥΛΙΟΣ	191264	26929	37000	1883	283545
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	285021	20616	55012	5508	218830
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	143391	25978	29707	1502	248454
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	91790	26577	18852	482	250482
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	52776	26041	10958	95	248202
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	61363	23509	13267	56	234010
ΣΥΝΟΛΟ	1263124	304979	249345	12777	3032468



ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2004

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΔΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	23587	11002	3553	15	118076
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	20110	11438	2252	17	100645
ΜΑΡΤΙΟΣ	29775	12351	2952	22	93050
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	46408	10388	5351	177	69640
ΜΑΙΟΣ	35172	12705	4605	458	97295
ΙΟΥΝΙΟΣ	48329	13848	7965	825	171337
ΙΟΥΛΙΟΣ	65341	12093	10710	766	111954
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	106416	8761	20732	2065	87568
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	67460	11198	14396	855	102790
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	51882	11395	9411	268	108387
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	24133	10912	4028	36	89784
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	26289	10049	4328	13	100290
ΣΥΝΟΛΟ	544902	136140	90283	5517	1250816

ΑΠΟΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2004

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	29492	12035	7123	23	125595
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	26838	14422	6843	12	162439
ΜΑΡΤΙΟΣ	37600	15003	8740	37	167367
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	51978	13072	11696	213	152908
ΜΑΙΟΣ	49797	15564	12493	550	189462
ΙΟΥΝΙΟΣ	52428	14686	11911	620	176654
ΙΟΥΛΙΟΣ	89384	14751	19621	799	174936
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	95730	10639	20413	1821	128083
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	53676	12664	11684	506	145296
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	40164	13881	8591	115	162646
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	25404	12893	5883	37	156467
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	27766	13083	7205	20	160801
ΣΥΝΟΛΟ	580257	162693	132203	4753	1902654

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ 2004

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	53079	23037	10676	38	243671
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	46948	25860	9095	29	263084
ΜΑΡΤΙΟΣ	67375	27354	11692	59	260417
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	98386	23460	17047	390	222548
ΜΑΙΟΣ	84969	28269	17098	1008	286757
ΙΟΥΝΙΟΣ	100757	28534	19876	1445	347991
ΙΟΥΛΙΟΣ	154725	26844	30331	1565	286890
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	202146	19400	41145	3886	215651
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	121136	23862	26080	1361	248086
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	92046	25276	18002	383	271033
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	49537	23805	9911	73	246251
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	54055	23132	11533	33	261091
ΣΥΝΟΛΟ	1125159	298833	222486	10270	3153470



ΕΠΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2005

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΔΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	22550	10677	3456	18	115774
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	18832	10603	2334	8	103489
ΜΑΡΤΙΟΣ	30576	10803	3042	31	98463
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	48049	10308	4175	100	91290
ΜΑΙΟΣ	44485	10747	6427	655	94679
ΙΟΥΝΙΟΣ	48303	12478	7545	933	161340
ΙΟΥΛΙΟΣ	76456	11151	12671	850	129428
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	132621	8485	25000	2631	85888
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	82507	11108	16586	981	102319
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	51079	11789	9480	229	97144
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	23522	11587	3962	42	107028
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	27305	10823	3992	8	119069
ΣΥΝΟΛΟ	606285	130559	98670	6486	1305911

ΑΠΟΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2005

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	27522	11268	6170	17	137669
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	22274	12357	5186	20	149593
ΜΑΡΤΙΟΣ	38285	13138	7030	97	157728
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	53421	13517	9673	144	161982
ΜΑΙΟΣ	53295	12208	10847	702	153283
ΙΟΥΝΙΟΣ	57514	13322	10968	703	161015
ΙΟΥΛΙΟΣ	113546	13387	22557	990	163328
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	121820	9973	23778	2310	124213
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	57062	13098	11330	591	158279
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	41839	14391	8121	110	170283
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	25766	13058	5282	30	152574
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	29362	13502	6657	36	145754
ΣΥΝΟΛΟ	641706	153219	127599	5750	1835701

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ 2005

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	50072	21945	9626	35	253443
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	41106	22960	7520	28	253082
ΜΑΡΤΙΟΣ	68861	23941	10072	128	256191
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	101470	23825	13848	244	253272
ΜΑΙΟΣ	97780	22955	17274	1357	247962
ΙΟΥΝΙΟΣ	105817	25800	18513	1636	322355
ΙΟΥΛΙΟΣ	190002	24538	35228	1840	292756
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	254441	18458	48778	4941	210101
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	139569	24206	27916	1572	260598
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	92918	26180	17601	339	267427
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	49288	24645	9244	72	259602
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	56667	24325	10649	44	264823
ΣΥΝΟΛΟ	1247991	283778	226269	12236	3141612



ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2006

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΔΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	22341	10954	3184	8	124831
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	14618	8667	1635	9	88603
ΜΑΡΤΙΟΣ	31751	12648	2627	28	110799
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	48784	10129	5048	206	81851
ΜΑΙΟΣ	38644	11919	4719	389	102875
ΙΟΥΝΙΟΣ	51642	13125	7843	993	164542
ΙΟΥΛΙΟΣ	82369	11963	12063	794	132319
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	129918	8646	23437	2468	78376
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	79159	11947	15690	915	111571
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	51470	12317	8681	279	103182
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	25638	12368	4164	20	99715
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	30736	11316	4514	10	114604
ΣΥΝΟΛΟ	607070	135999	93605	6119	1313268

ΑΠΟΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2006

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	27610	11677	5511	7	131408
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	18761	10575	4127	11	122134
ΜΑΡΤΙΟΣ	39777	15046	6637	41	169232
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	57116	12473	10352	236	136617
ΜΑΙΟΣ	50149	13694	10353	449	154750
ΙΟΥΝΙΟΣ	59869	14070	11084	690	154764
ΙΟΥΛΙΟΣ	115070	14092	20328	905	159340
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	122487	10505	22519	2037	120764
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	59100	13627	10938	540	152358
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	40408	14725	7499	99	164560
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	33340	14316	6145	53	157099
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	33517	14407	7088	17	155522
ΣΥΝΟΛΟ	657204	159207	122581	5085	1778548

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ 2006

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	49951	22631	8695	15	256239
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	33379	19242	5762	20	210737
ΜΑΡΤΙΟΣ	71528	27694	9264	69	280031
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	105900	22602	15400	442	218468
ΜΑΙΟΣ	88793	25613	15072	838	257625
ΙΟΥΝΙΟΣ	111511	27195	18927	1683	319306
ΙΟΥΛΙΟΣ	197439	26055	32391	1699	291659
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	252405	19151	45956	4505	199140
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	138259	25574	26628	1455	263929
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	91878	27042	16180	378	267742
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	58978	26684	10309	73	256814
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	64253	25723	11602	27	270126
ΣΥΝΟΛΟ	1264274	295206	216186	11204	3091816



ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2007

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΔΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	23446	12324	3204	14	130652
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	18462	11104	2007	7	101769
ΜΑΡΤΙΟΣ	37415	12871	2815	16	114965
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	46661	10387	4753	187	89437
ΜΑΙΟΣ	37764	11949	4730	619	99656
ΙΟΥΝΙΟΣ	49747	13086	7580	860	152532
ΙΟΥΛΙΟΣ	70163	12077	11240	788	104943
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	116521	8892	22198	2349	73346
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	65432	12107	13409	797	87309
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	45824	12624	7586	235	91062
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	24671	11984	3750	35	94600
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	28824	10082	4447	15	92495
ΣΥΝΟΛΟ	564930	139487	87719	5922	1232766

ΑΠΟΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2007

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	28049	12850	5167	15	141003
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	20240	12770	4057	18	141072
ΜΑΡΤΙΟΣ	39550	14896	5967	47	165431
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	50432	12374	8541	162	132844
ΜΑΙΟΣ	46433	13449	9733	532	143375
ΙΟΥΝΙΟΣ	54036	13716	10019	760	149229
ΙΟΥΛΙΟΣ	93864	12902	17573	849	136108
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	101617	10028	20351	1886	109786
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	46727	13484	8896	597	143587
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	33350	14560	6280	142	157287
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	23185	13641	4559	36	148760
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	28467	12743	5943	32	141499
ΣΥΝΟΛΟ	565950	157413	107086	5076	1709981

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ 2007

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΛΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	51495	25174	8371	29	271655
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	38702	23874	6064	25	242841
ΜΑΡΤΙΟΣ	76965	27767	8782	63	280396
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	97093	22761	13294	349	222281
ΜΑΙΟΣ	84197	25398	14463	1151	243031
ΙΟΥΝΙΟΣ	103783	26802	17599	1620	301761
ΙΟΥΛΙΟΣ	164027	24979	28813	1637	241051
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	218138	18920	42549	4235	183132
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	112159	25591	22305	1394	230896
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	79174	27184	13866	377	248349
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	47856	25625	8309	71	243360
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	57291	22825	10390	47	233994
ΣΥΝΟΛΟ	1130880	296900	194805	10998	2942747



ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 2008

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΔΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	22854	11967	3052	20	110787
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	19873	12421	1977	17	98093
ΜΑΡΤΙΟΣ	31389	13289	2960	38	98748
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	45378	12303	3726	160	75835
ΜΑΙΟΣ	41000	13013	5776	649	98322
ΙΟΥΝΙΟΣ	45065	14060	6377	699	146342
ΙΟΥΛΙΟΣ	69657	12746	10619	1127	114139
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	107969	9371	20046	2253	78006
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	63334	12616	12842	765	90955
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	47742	13075	8062	202	78235
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	23524	11319	3483	38	76551
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	25949	9194	4145	7	73537
ΣΥΝΟΛΟ	543734	145374	83065	5975	1139550

ΑΠΟΒΙΒΑΣΕΙΣ ΑΙΜΕΝΟΣ 2008

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΑΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	25024	12748	4679	29	143204
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	21762	14368	4004	36	161975
ΜΑΡΤΙΟΣ	38388	15786	5496	44	181701
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	46230	15317	7577	207	178180
ΜΑΙΟΣ	47367	14200	9110	469	159511
ΙΟΥΝΙΟΣ	56113	15379	9899	689	172448
ΙΟΥΛΙΟΣ	87639	14329	15757	1220	157176
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	100341	11103	19448	1851	128953
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	45849	13973	8763	505	157959
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	33951	15003	5981	110	168549
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	23050	13415	3559	46	149174
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	25002	11464	4384	20	127073
ΣΥΝΟΛΟ	550716	167085	98657	5226	1885903

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΙΜΕΝΟΣ 2008

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΑΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	47878	24715	7731	49	253991
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	41635	26789	5981	53	260068
ΜΑΡΤΙΟΣ	69777	29075	8456	82	280449
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	91608	27620	11303	367	254015
ΜΑΙΟΣ	88367	27213	14886	1118	257833
ΙΟΥΝΙΟΣ	101178	29439	16276	1388	318790
ΙΟΥΛΙΟΣ	157296	27075	26376	2347	271315
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	208310	20474	39494	4104	206959
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	109183	26589	21605	1270	248914
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	81693	28078	14043	312	246784
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	46574	24734	7042	84	225725
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	50951	20658	8529	27	200610
ΣΥΝΟΛΟ	1094450	312459	181722	11201	3025453



Στον παρακάτω πίνακα απεικονίζεται η συνολική επιβατική κίνηση εξωτερικού ολόκληρης της χώρας που διακινείται με πλοία , κατά το διάστημα 2000 – 2008:

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2000 – 2008

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	Ι.Χ	ΔΙΤΡΟΧΑ	ΦΟΡΤΙΟ
2000	638342	133779	103896	7493	1334997
2001	1275987	292661	237116	14126	3230092
2002	1355350	296964	255626	13717	3082342
2003	1263124	304979	249345	12777	3032468
2004	1125159	298833	222486	10270	3153470
2005	1247991	283778	226269	12236	3141612
2006	1264274	295206	216186	11204	3091816
2007	1130880	296900	194805	10998	2942747
2008	1094450	312459	181722	11201	3025453



Στο παραπάνω γράφημα παρουσιάζεται η συνολική επιβατική κίνηση το χρονικό διάστημα 2000 – 2008. Βλέπουμε πως για κάθε χρόνο στους επιβάτες, φορτηγά, ι.χ., δίτροχα και το φορτίο υπάρχουν σημαντικές αυξομειώσεις στην κίνηση.

3.5. ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Ο Ο.Λ.ΠΑ Α.Ε για την εξυπηρέτηση των πολιτών έχει καθορίσει τους κατωτέρω χώρους εντός της λιμενικής ζώνης ως χώρους στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων:

- 560 θέσεις περίπου στη Νότιο χερσαία ζώνη του Λιμένα,
- 500 θέσεις από την ιχθυόσκαλα μέχρι των συναλλασσομένων με τις διάφορες υπηρεσίες που στεγάζονται στο λιμενικό χώρο,
- 110 θέσεις παραπλεύρως του μόλου Αγίου Νικολάου, σε στεγασμένο και φυλασσόμενο χώρο,
- 150 θέσεις στάθμευσης στο χώρο της μαρίνας,
- 200 θέσεις στάθμευσης στο βόρειο όριο της λιμενικής ζώνης.

3.6. ΣΤΑΘΜΟΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Στο σταθμό υποδοχής επιβατών υπάρχει χώρος έκδοσης εισιτηρίων, κατάστημα αφορολόγητων ειδών DUTY FREE καθώς και χώρος εστίασης.

3.7. ΧΩΡΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Στη βόρεια προβλήτα του λιμανιού έχει διαμορφωθεί ένας χώρος αναψυχής με θέατρο, παιδική χαρά και αναψυκτήριο.

3.8. ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Τι Περιλαμβάνει το Λιμάνι:

- Ε.Ο.Τ
- Έλεγχος Διαβατηρίων
- Ιστιοπλοϊκός Όμιλος
- Ιχθυόσκαλα
- Κατάστημα Αφορολόγητων Ειδών (Duty Free)
- Οργανισμός Λιμένος Πατρών (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)
- Λιμεναρχείο (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)
- Μαρίνα
- Παρκινγκ
- Πλοηγική Υπηρεσία (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)
- Πυροσβεστικός Σταθμός (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)
- Τελωνείο (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)

Το Λιμάνι της Πάτρας έχει τέσσερις κύριες προβλήτες, με δύο (2) σταθμούς υποδοχής επιβατών, και στην Βόρεια Προβλήτα του Λιμανιού έχει διαμορφωθεί ένας χώρος αναψυχής με θέατρο, παιδική χαρά και αναψυκτήριο. Λειτουργεί ιχθυόσκαλα και στο ΒΑ άκρο του Λιμανιού ευρίσκεται η Μαρίνα.

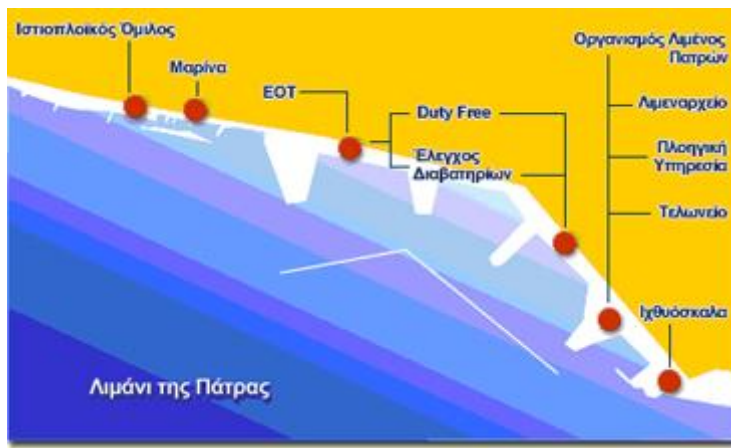
Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι προβλήτες του λιμανιού, οι αποβάθρες, το μήκος τους και το βάθος τους:

Προβλήτα	Αποβάθρα	Μήκος	Βάθος
Προβλήτα Γούναρη	1	130	9
	2	120	9
	3-4	340	14
Μόλος Νικολάου	Αγ.	5-6	200
	Αγ.	7-8	200
	Αγ.	9	120
	Αγ.	10	300
Προβλήτα Άστιγος	Αγ.	11	160
	Αγ.	12	70
	Αγ.	13	120
	Αγ.	14-15	375

Παρακάτω φαίνονται οι προβλήτες, οι αποβάθρες και οι ράμπες του Λιμανιού της Πάτρας.



Στον παρακάτω χάρτη φαίνεται τι περιλαμβάνει το Λιμάνι:



Στο Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος που βρίσκεται στο μόλο της οδού Γούναρη, στεγάζονται οι υπηρεσίες διοίκησης του Οργανισμού Λιμένος Πατρών και άλλες υπηρεσίες του. Αυτές φαίνονται στο παρακάτω σχήμα:

ΚΤΙΡΙΟ I		ΚΤΙΡΙΟ II
Οργανισμός Λιμένος Πατρών Πρόεδρος Διευθύνων Σύμβουλος Διευθυντής Τμήμα Διοίκησης Τμήμα Κατασκευών και Συντήρησης Έργων Τμήμα Ηλεκτρομ/κών Έργων Διευθυντής Τεχνικής Υπηρεσίας Πρωτόκολλο Αίθουσα Συνεδριάσεων	3ος όροφος	Γενικό Χημείο
Οργανισμός Λιμένος Πατρών Τμήμα Εκμετάλλευσης Τμήμα Μηχανοργάνωσης	2ος όροφος	Τελωνείο Οικον. Επιθεώρηση Τελωνείου

Γραφείο Στατιστικής Επεξεργασίας Στοιχείων Λιμενικών Τελών Πλοηγικός Σταθμός Ελεγκτικό Συνέδριο		
Λιμεναρχείο	1ος όροφος	Τελωνείο Πυροσβεστικός Σταθμός
Βιβλιοθήκη	Μεσοπάτωμα	Αρχείο Τελωνείου/ΛΤΠ
Γκαράζ Λιμεναρχείου	Ισόγειο	Εργαστήρια Χημείου Πυροσβεστικός Σταθμός

3.9. Η ΜΑΡΙΝΑ

Η Μαρίνα Πατρών παρέχει ελλιμενισμό, νερό και ρεύμα στα σκάφη καθώς και γερανό για ανέλκυση – καθέλκυση των σκαφών μέχρι 14 μέτρα. Στη νέα Μαρίνα υπάρχει προς χρήση των ελλιμενιζόμενων, χώρος αναψυχής, υπαίθριο θέατρο, καφετέριες, εστιατόρια, wc, τηλέφωνα και αποδυτήρια με λουτρό. Σε μικρή απόσταση (100-700 μέτρα), υπάρχουν ανταλλακτήρια συναλλάγματος, σταθμός πρώτων βοηθειών και τελωνείο.

ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΚΟΝΤΙΝΩΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ

ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΗΣ : 2 χλμ

ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ : 7 χλμ

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ : 45 χλμ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4Ο

4.1. ΤΟ ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Είναι παραδεκτό ότι ο ρόλος του Λιμανιού της Πάτρας είναι σημαντικός όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη της πόλης της Πάτρας αλλά και της ευρύτερης περιοχής και της Ελλάδας γενικότερα.



Οι δυνατότητες εξυπηρέτησης του σημερινού Λιμανιού όμως είναι περιορισμένες, λόγω ελλείψεως χερσαίων χώρων για την αντιμετώπιση της μεγάλης κίνησης φορτηγών και ΙΧ οχημάτων. Επίσης υπάρχουν μεγάλες δυσχέρειες στη σύνδεση του με το υπεραστικό δίκτυο, δεδομένου ότι το Λιμάνι περιβάλλεται ασφυκτικά από την πόλη και κατά συνέπεια όλη η κίνηση διέρχεται μέσα από το αστικό δίκτυο το οποίο είναι τελείως ανεπαρκές.

Λόγω των παραπάνω προβλημάτων ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε. σε συνεργασία με το Υπουργείο Χωροταξίας Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων ολοκλήρωσε τη μελέτη και ήδη από το 1997 άρχισε η κατασκευή Νέου Λιμένα στην ακτή Δυμαίων 1 χλμ. νότια του υπάρχοντος και προβλέπεται να εξυπηρετήσει όλα τα είδη των συνδυασμένων μεταφορών.

Το Νέο Λιμάνι θα συνδέεται με την βόρεια Παράκαμψη των Πατρών μέσω του κόμβου Κ5 με συνδετήριους δρόμους παραπλεύρως του ποταμού Γλαύκου, διευκολύνοντας έτσι την πρόσβαση στο Λιμάνι, αλλά και ανακουφίζοντας το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης.

Στόχος του Ο.Λ.ΠΑ. είναι να κατακτήσει το λιμάνι της Πάτρας ανταγωνιστικό με:

- Την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών,
- Καλύτερες λιμενικές εγκαταστάσεις και
- Μικρότερο κόστος υπηρεσιών.

Για αυτό το ενδιαφέρον του Δ.Σ. του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. επικεντρώνεται στο Νέο Λιμάνι. Με την αξιοποίηση και του ακινήτου της Πετραϊκής Πατραϊκής, που ανήκει στον Ο.Λ.ΠΑ. και το οποίο προορίζεται για Εμπορευματικό Κέντρο, τα μεγάλα έργα υποδομής που εκτελούνται ή ξεκινούν άμεσα (κατασκευή οδικού άξονα Πατρών-Κορίνθου, νέα σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων, Ιόνια Οδός, κατασκευή συνδετήριων οδών και ανισόπεδου κόμβου σύνδεσης του Νέου Λιμανιού με την Ευρεία Παράκαμψη κ.α.) το Νέο Λιμάνι της Πάτρας αναδεικνύεται σε βασικό κόμβο συνδυασμένων μεταφορών στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ο θαλάσσιος διάδρομος της Αδριατικής σε συνδυασμό με τις προαναφερόμενες υποδομές, που αποτελούν μεγάλη επένδυση της Πολιτείας στην ευρύτερη περιοχή, δημιουργούν μια νέα μεταφορική αλυσίδα, η οποία προσφέρει ιδανικές μεταφορικές συνθήκες, ασφάλεια, ταχύτητα και χαμηλό μεταφορικό κόστος, με αποτέλεσμα την δημιουργία ενός κλειστού ασφαλούς δρόμου υψηλών ταχυτήτων που σχετίζεται μέσω σύγχρονων μεγάλων πλοίων Ro-Ro.

Παράλληλα ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. προωθεί τον εκσυγχρονισμό της σημερινής Μαρίνας, αλλά και την δημιουργία μίας νέας και σύγχρονης Μαρίνας πολλαπλών χρήσεων (θαλάσσιος τουρισμός, δραστηριότητες εμπορίου, εστίασης, αναψυχής κ.λπ.). Η νέα Μαρίνα θα προσφέρει υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και θα αποτελεί πύλη εισόδου για το θαλάσσιο τουρισμό στο Ιόνιο Πέλαγος, αναβαθμίζοντας και αξιοποιώντας το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας.

Το όραμα του Δ.Σ. του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. έναντι της τοπικής κοινωνίας είναι να διαθέσει τον μεγαλύτερο δυνατό χώρο της λιμενικής ζώνης στους πολίτες, πάντα σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς. Αυτό θα γίνει σταδιακά από τον Οργανισμό μετά την κατασκευή του Νέου Λιμένα, σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο και τις κατευθύνσεις της ηγεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.



4.1.1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΈΡΓΟΥ

Κατασκευή παραλιακού κρηπιδοτοίχου μήκους 600μ. από κυψελωτά κιβώτια από οπλισμένο σκυρόδεμα με

ωφέλιμο βάθος -11.0μ. Τα κιβώτια θα κατασκευασθούν σε ειδική πλωτή εξέδρα θα ρυμουλκηθούν δια θαλάσσης και θα ποντιστούν στις αντίστοιχες θέσεις με πλήρωση του εσωτερικού τους με νερό.

Κυματοθραύστη μικτής διατομής μήκους 1200μ., με πρόβλεψη γεωφασμάτων αντοχής στην έδραση του.

Επιχωματώσεις για δημιουργία χερσαίων χώρων όπισθεν των κρηπιδωμάτων εμβαδού 150 στρεμμάτων.

Έργα βελτίωσης του χαμηλής φέρουσας ικανότητας πυθμένα με έμπηξη γεωσυνθετικών στραγγιστηριών, σταδιακή προφόρτιση και κατασκευή χαλικοπασσάλων.

Το Νέο Λιμάνι θα έχει πριονωτά κρηπιδώματα συνολικού μήκους 1000 μ. περίπου, με βάθος 11 μ. με την δημιουργία 5 νηοδόχων και 250.000 τμ. χερσαίων χώρων για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης.

Επίσης θα δημιουργηθεί εμπορική προβλήτα 300 μ. καθώς και χερσαίοι χώροι 140.000 τμ. για την εναπόθεση εμπορευμάτων και την εξυπηρέτηση της εμπορευματικής κίνησης.

Θα προστατεύεται από κυματοθραύστη μήκους 1500μ. παράλληλο με τα κρηπιδώματα και σε απόσταση 350 μ. από αυτά.

Το 2004 θα έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες των λιμενικών έργων (κρηπιδώματα-κυματοθραύστης) των 4 νηοδόχων του Νέου Λιμανιού που θα συνδέεται με την περιμετρική της πόλης και προβλέπεται η σιδηροδρομική σύνδεση αυτού από εγκεκριμένη μελέτη του Ο.Σ.Ε., ως και εμπορευματικός σταθμός.

4.1.2. ΣΥΝΟΧΗ / ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΜΕ ΑΛΛΑ ΕΡΓΑ

Με την συμπλήρωση των έργων σε συνδυασμό με την κατασκευή του λιμένα της Ηγουμενίτσας θα εξυπηρετείται ικανοποιητικά η ζήτηση από/προς Ιταλία / Ευρωπαϊκή Κοινότητα τουλάχιστον μέχρι το έτος 2010.

4.1.3. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ & ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Το λιμάνι αποτελεί δυτική πύλη της Χώρας μας και τα τελευταία χρόνια λειτουργεί σε κατάσταση υπερκορεσμού λόγω της αλματώδους αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου ιδίως μετά τα γεγονότα στην πρώην Γιουγκοσλαβία. Το προτεινόμενο έργο σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση του οδικού άξονα του ΠΑΘΕ στοχεύει στην άμεση διασύνδεση της Ελλάδας με την Ε.Ε. ικανοποιώντας τους βασικούς στόχους της στρατηγικής μεταφορών της χώρας για εναλλακτικές διεθνείς συνδέσεις και υλοποίηση των ολοκληρωμένων μεταφορικών διαδρόμων στον άξονα Δύσης - Ανατολής.

4.1.4. ΜΑΡΙΝΑ

Με τη λειτουργία του Νέου Λιμένα, προβλέπεται:

- Ø Η αναβάθμιση της υπάρχουσας Μαρίνας δυναμικότητας 415 σκαφών κάτω των 15 μέτρων, η οποία θα δημιουργήσει ισχυρό πόλο για την προσέλκυση σημαντικού μέρους της κίνησης του θαλάσσιου τουρισμού με παράλληλη αξιοποίηση όλων των διαθέσιμων θαλάσσιων υποδομών.
- Ø Και τη δημιουργία εκσυγχρονισμένης Νέας Μαρίνας στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης πολλαπλών χρήσεων (θαλάσσιος τουρισμός, δραστηριότητες εμπορίου, εστίασης, αναψυχής κλπ), δυναμικότητας 256 σκαφών μήκους 15-70 μέτρων, η οποία θα προσφέρει υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και θα αποτελέσει πύλη εισόδου για το θαλάσσιο τουρισμό στο Ιόνιο Πέλαγος, αναβαθμίζοντας και αξιοποιώντας το θαλάσσιο μέτωπο.

Επίσης στα υποστηρικτικά έργα κατασκευής της Νέας Μαρίνας περιλαμβάνονται:

- Η διαμόρφωση 300-350 θέσεων στάθμευσης,
- Η δημιουργία κτιριακών εγκαταστάσεων 4.550 τ.μ.,
- Η διαμόρφωση εκτεταμένων ζωνών πρασίνου και αναψυχής,
- Η δημιουργία Μονάδας Διαχείρισης Σκαφών έκτασης 18 στρεμμάτων για την εξυπηρέτηση περίπου 120 σκαφών μέσου μήκους 20 μέτρων.

4.2. ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

Στο Ανατολικό άκρο της χερσαίας ζώνης έναντι του Εμπορικού Τμήματος του Νέου Λιμένα Πατρών βρίσκεται το ακίνητο του πρώην εργοστασίου της Πειραιϊκής Πατραϊκής, 200 στρεμμάτων περίπου που ανήκει στον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. από το 2003 και προβλέπεται η αξιοποίηση του με την μετατροπή του σε Εμπορευματικό Κέντρο ώστε να λειτουργεί σε συνδυασμό με το Λιμάνι.

Οι χρήσεις που προβλέπεται να υπάρξουν είναι:

- Ø Στάθμευση ασυνόδευτων ρυμουλκούμενων πλατφόρμων και μεταφορά τους από και προς πλοία Ro-Ro των γραμμών Πάτρας-Ιταλίας,
- Ø Στάθμευση φορτηγών οχημάτων που προορίζονται για επιβίβαση στα πλοία Ro-Ro των γραμμών Πάτρας-Ιταλίας,
- Ø Αποθήκευση κενών εμπορευματοκιβωτίων,
- Ø Σταθμός διαλογής εμπορευματοκιβωτίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο

5.1. ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Μεγάλο αριθμό περιβαλλοντικών προβλημάτων καταγράφει η οικολογική κίνηση της πόλης. Τα σημαντικότερα κατά την ΟΙΚΠΑ είναι η τσιμεντοποίηση και εμπορευματοποίηση της παραλιακής ζώνης, ο ΧΥΤΑ στη Ξερόλακα που έχει εξαντλήσει τα όρια αντοχής του, η κάκιστη λειτουργία ανακύκλωσης, η επικινδυνότητα της αυξημένης ατμοσφαιρικής ρύπανσης, η υπερπληθώρα των αυτοκινήτων σε συνάρτηση με τους λίγους πεζόδρομους και την απουσία ποδηλατοδρόμων, το περιορισμένο πράσινο της πόλης, οι ελάχιστοι κοινόχρηστοι χώροι, το υποβαθμισμένο έλος της Αγυιάς και η συνεχής συρρίκνωση του Δασυλλίου.

5.2. ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΖΩΝΗ

Η Πάτρα είναι μοναδική περίπτωση παραθαλάσσιας πόλης με αποκλεισμένο το θαλάσσιο μέτωπο για τους πολίτες της. Τα σχέδια του ΟΛΠΑ για το χώρο (μελέτη επιχειρησιακού σχεδιασμού του Παν. Πατρών) περιλαμβάνουν:

- Ø Κατασκευή μεγάλης μαρίνας με αντίστοιχη δέσμευση χερσαίου χώρου για επισκευαστικές επιχειρηματικές δραστηριότητες.
- Ø Δημιουργία καταστημάτων αναψυχής κατά μήκος της κεντρικής προβλήτας.
- Ø Κατασκευή νέων χώρων στέγασης τεχνικών και λοιπών υπηρεσιών στο ύψος της Γούναρη.

Επιδιώκεται η τσιμεντοποίηση της παραλιακής ζώνης αφού προβλέπονται να γίνουν συνολικά κτίσματα 24000 τμ από την Τερψιθέα μέχρι τον Φάρο.

- ο Η ιδιωτικοποίηση της λιμενικής ζώνης μέσω της εισόδου του ΟΛΠΑ στο χρηματιστήριο θα εντείνει τις πιέσεις για πλήρη εμπορευματοποίηση του χώρου σε βάρος του δημόσιου συμφέροντος.

- ο Τα μέτρα ασφαλείας στον μόλο της Αγ. Νικολάου στα πλαίσια της πιστοποίησης του θα περιορίσουν την ελεύθερη πρόσβαση των πατρινών στο χώρο.

Θέση της ΟΙΚΙΠΑ: Άμεση απελευθέρωση των τμημάτων της παραλιακής ζώνης που δεν χρησιμοποιούνται ως λιμενικές εγκαταστάσεις, αποτροπή της τσιμεντοποίησης του χώρου, γρήγορη ολοκλήρωση του νέου λιμανιού για την πλήρη απόδοση και χρήση του παλιού ως χώρου ελεύθερης πρόσβασης και αναψυχής.

5.3. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ- ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ

Ο υφιστάμενος ΧΥΤΑ στην Ξερόλακα έχει εδώ και καιρό εξαντλήσει τα όρια αντοχής του. Έχουν γίνει πολλές καταγγελίες των περιοίκων και της ΟΙΚΙΠΑ για πλημμελή λειτουργία του, παράνομη επέκταση του, ελλιπή καύση του βιαερίου που ρυπαίνει τον αέρα, στραγγίσματα στον υδροφόρο ορίζοντα.

Η κατασκευή της νέας μονάδας επεξεργασίας απορριμμάτων στου Φλόκα, αποτελεί πλέον έργο άμεσης προτεραιότητας. Η θέση μας για την μη κατασκευή εργοστασίου καύσης έγινε τελικά αποδεκτή από την Νομαρχία. Επιμένουμε στη άποψη για την μη παραγωγή RDF στην σχεδιαζόμενη μονάδα αφού το καύσιμο αυτό παράγεται κυρίως από χαρτί και πλαστικό, υλικά που πρέπει να ανακυκλώνονται.

Διαπιστώνεται καθυστέρηση στην υλοποίηση του έργου με την μεταφορά της αρμοδιότητας κατασκευής και διαχείρισης του από την Νομαρχία στη ΤΕΔΚ.

ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ: Ένας πολύτιμος για το περιβάλλον θεσμός που στην Πάτρα φυτοζωεί και μαραζώνει. Σύμφωνα με πρόσφατα επίσημα στοιχεία το ποσοστό των υλικών που ανακυκλώνονται από τους μπλε κάδους, δεν υπερβαίνει το 5%, όταν σε άλλες πόλεις (πχ Ελευσίνα) είναι πολλαπλάσιο και στις ευρωπαϊκές πόλεις προσεγγίζει το 40%. Σημαντικές είναι οι ευθύνες της Δημοτικής Αρχής για το απαράδεκτα χαμηλό ποσοστό ανακύκλωσης. Η προβολή του θεσμού είναι ανύπαρκτη, απουσιάζουν προγράμματα ευαισθητοποίησης των μαθητών της περιοχής, ουδεμία συνεργασία υπάρχει με φορείς της πόλης για την ανάπτυξη του θεσμού. Πρόταση της ΟΙΚΙΠΑ: Άμεση σύσταση Γραφείου

Ανακύκλωσης με την συμμετοχή τοπικών φορέων και οικολογικών οργανώσεων για τον σχεδιασμό και την στήριξη της ανακύκλωσης, σε συνεργασία με την ΕΕΑΑ που έχει αναλάβει το τεχνικό κομμάτι.

5.4. ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

Τα πλοία, είτε είναι επιβατικά, τουριστικά, εμπορικά, μικρά ή μεγάλα, είναι μια «πηγή» της θαλάσσιας ρύπανσης. Αυτό συμβαίνει διότι το συνολικό ποσό πετρελαίου που μεταφέρεται καθημερινά από τα λιμάνια των παραγωγών χωρών στις χώρες κατανάλωσης εκτιμάται ότι ξεπερνάει τους 100 εκατομμύρια τόνους. Το συνολικό ποσό πετρελαίου που απορρίπτεται στη θάλασσα κυμαίνεται μεταξύ 600 χιλιάδων και 3.2 εκατομμυρίων τόνων κάθε χρόνο. Παρόλο που η ποσότητα πετρελαίου που μεταφέρεται δια θαλάσσης έχει αυξηθεί, το συνολικό ποσό πετρελαίου που εισέρχεται στην θάλασσα από πλοία έχει περικοπεί κατά 60% από το 1981. Σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία, από την παραπάνω ποσότητα, πάνω από το 60% οφείλεται στις λειτουργικές διαδικασίες των πλοίων (π.χ από νερά μολυσμένα με πετρέλαιο που χύνονται στην θάλασσα από τις μηχανές όλων των πλοίων), και μόλις τα 20% από ατυχήματα πετρελαιοφόρων. Αυτό οφείλεται κυρίως στην έλλειψη δεξαμενών υποδοχής κατάλοιπων στα λιμάνια που να δέχονται τα λύματα των πλοίων.

Σε όσα λιμάνια υπάρχουν τέτοιες ευκολίες υποδοχής, οι κυβερνήσεις τους χρεώνουν μεγάλα χρηματικά ποσά για την χρήση τους. Έτσι, πολλά πλοία προτιμούν να ρίχνουν τα πετρελαιώδη κατάλοιπα τους στη θάλασσα παράνομα ρισκάροντας να συλληφθούν.

Πετρέλαιο μπορεί επίσης να εισέλθει στη θάλασσα από δεξαμενές καυσίμων, πετρέλευση και λειτουργίες πλυσίματος δεξαμενών πετρελαίων, νερά με πετρελαιώδη κατάλοιπα από το τμήμα της μηχανής. Οι πετρελαιοκηλίδες που προέρχονται από δεξαμενόπλοια είναι μια από τις πολλές καταστροφικές συνέπειες της εξάρτησης του κόσμου από το πετρέλαιο και τα υπόλοιπα ορυκτά καύσιμα.

Πρέπει να μειωθεί άμεσα η εξάρτησή μας από τα ορυκτά καύσιμα, δεδομένου ότι αυτές οι ενεργειακές πηγές προκαλούν καταστροφικές

επιπτώσεις στο περιβάλλον και θέτουν σε κίνδυνο την υγεία των ανθρώπων.

Ο περιορισμός της εξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα όχι μόνο θα βοηθήσει στο να μετριασθούν οι κλιματικές αλλαγές λόγω της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, αλλά επίσης θα βοηθήσει να μειωθούν οι κίνδυνοι εμφάνισης πετρελαιοκηλίδων στις θάλασσες. Απαραίτητο είναι να αναληφθούν παρόμοιες δράσεις για τη θαλάσσια μεταφορά και άλλων επικίνδυνων υλικών.

Οι κυβερνήσεις θα πρέπει να απαιτήσουν την ενίσχυση των μέτρων που αναφέρονται στην αστική ευθύνη και τις οικονομικές αποζημιώσεις για τις πετρελαιοκηλίδες (καθώς και για ατυχήματα που σχετίζονται με τη διασπορά και άλλων επικίνδυνων ουσιών στους ωκεανούς). Παράλληλα θα πρέπει να επιτρέπεται στις διάφορες χώρες να εφαρμόζουν ακόμα αυστηρότερα μέτρα αστικής ευθύνης για την προστασία του περιβάλλοντος, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο.



Εκτός από αυτά σημαντικό ρόλο στην θαλάσσια ρύπανση παίζουν και τα στερεά απόβλητα. Τα στερεά απόβλητα παράγονται κυρίως από τα εστιατόρια και τα καταστήματα των πλοίων. Η ανακύκλωση εξασφαλίζει την μείωση αυτών των αποβλήτων,

ενώ παράλληλα η ελαχιστοποίηση της χρήσης των πλαστικών και άλλων μη ανακυκλώσιμων ουσιών, βοηθά στην μείωση των στερεών αποβλήτων. Τα απόβλητα από τα πλοία που συνήθως καταλήγουν στην θάλασσα είναι κυρίως ο βιολογικός καθαρισμός, οι ελαιοκηλίδες, το θαλάσσιο έρμα και τα υφαλοχρώματα.

Παρακάτω απεικονίζονται οι πηγές της θαλάσσιας μόλυνσης:

ΠΗΓΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ

Απόβλητα από τη στεριά 44%

Ατμοσφαιρικές ρυπογόνες ουσίες 33%

Θαλάσσιες μεταφορές 12%

Θαλάσσιοι σκουπιδότοποι 10%

Εκμετάλλευση και παραγωγή πετρελαίου 1%
ΠΗΓΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
Βιομηχανικά απόβλητα 60.7%
Ναυτιλία, (άλλοι λόγοι) 14.4%
Φυσικές πηγές 10.3%
Κανονική λειτουργία πετρελαιοφόρων 6.6%
Ατυχήματα πετρελαιοφόρων 4.7%
Παραγωγή πετρελαίου στη στεριά 2.1%
Σταθμοί παραγωγής πετρελαίου 1.2%

5.5. ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ- ΗΧΟΡΥΠΑΝΣΗ

Η ατμοσφαιρική ρύπανση επηρεάζει έντονα της λειτουργία της Πάτρας και αποτελεί ένα μεγάλο περιβαλλοντικό πρόβλημα. Σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) , στη λίστα των δέκα Ευρωπαϊκών πόλεων με την μεγαλύτερη παρουσία μικροσωματιδίων (PM10) η Πάτρα βρίσκεται σε πολύ υψηλή θέση επικινδυνότητας σε Εθνικό επίπεδο, μετά την Θεσσαλονίκη και την Αθήνα. Οι επιδημιολογικές έρευνες, γύρω από τις επιδράσεις των ατμοσφαιρικής ρύπανσης καταδεικνύουν ολοένα και περισσότερο τις δυσμενείς, άμεσες και μακροχρόνιες επιπτώσεις στην υγεία (νοσηρότητα), καθώς και την αύξηση της θνησιμότητας του αστικού πληθυσμού. Πηγές είναι η οδική κυκλοφορία (Αστική και Υπεραστική) οι λειτουργίες του Λιμανιού (πλοία, φορτηγά) και οι βιομηχανίες της περιοχής.

Προτάσεις:

- Ø Η παρακολούθηση εκπομπής ρύπων σε σημεία που παρατηρείται η μεγαλύτερη συσσώρευση.
- Ø Η εφαρμογή των οδηγιών της Ε.Ε. για τα όρια εκπομπών από τους πλοιοκτήτες και τους ιδιοκτήτες φορτηγών.
- Ø περιορισμός του ΙΧ με παράλληλη ενίσχυση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης.

Συνακόλουθο πρόβλημα και η ηχορύπανση. Η Πάτρα όπως και η Λάρισα βρίσκονται στις ψηλότερες θέσεις ανάμεσα στις Ευρωπαϊκές πόλεις με προβλήματα ηχορύπανσης με τιμές που ξεπερνούν κατά πολύ τις φυσιολογικές. Επιβάλλεται να ενταθούν οι μετρήσεις και να βελτιωθούν οι υπάρχοντες μηχανισμοί ελέγχου.

5.6. ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Οι μετακινήσεις στη πόλη έχουν γίνει εχθρικές στους πολίτες. Η αυτοκίνηση κυριαρχεί, τα μαζικά μέσα μεταφοράς υπολειμμένους, οι πεζόδρομοι είναι ελάχιστοι, οι ποδηλατοδρόμοι ανύπαρκτοι. Σημαντικό πρόβλημα είναι η κατάληψη πεζοδρομίων και δημόσιων χώρων από εμπορεύματα, τραπεζοκαθίσματα, αυθαίρετες κατασκευές, σταθμευμένα οχήματα ή και κινούμενα δίκυκλα αφού δημιουργεί συνθήκες αποκλεισμού και υψηλής ανασφάλειας για όσους επιλέγουν να περπατήσουν στην πόλη τους. Το πρόβλημα είναι χρόνιο και οξύνεται συνεχώς. Μεγάλες είναι οι ευθύνες του Δήμου που αρκείται σε κάποια θετικά αλλά αποσπασματικά μέτρα όπως το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης ή συγκοινωνιακή σύνδεση με τα περιφερειακά παρκινγκ. Απαιτείται ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός στηριγμένος σε επιστημονικές μελέτες που να περιλαμβάνει αποθάρρυνση της κυκλοφορίας των ΙΧ στο κέντρο, δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, λεωφορειόδρους στις κεντρικές αρτηρίες, αναβάθμιση του στόλου των λεωφορείων σε συνδυασμό με την γραμμή του τραμ που σχεδιάζεται. Απαιτείται πάνω από όλα πολιτική βούληση και τόλμη πάνω και πέρα από συντεχνιακές λογικές και πιέσεις.

5.7. ΠΡΑΣΙΝΟ- ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ

Η πόλη έχει ελάχιστο πράσινο, ενώ η πολιτική του Δήμου στον τομέα αυτό είναι ανύπαρκτη. Κακές επιλογές δένδρων (πλ. Γεωργίου), παραμελημένες ή ανύπαρκτες δενδροστοιχίες στον πολεοδομικό ιστό, κακοσυντηρημένο ή ελάχιστο πράσινο στις πλατείες της πόλης, Απαιτείται μια ολοκληρωμένη πολιτικού πρασίνου που εκτός από την αισθητική του αξία λειτουργεί σαν ένα φυσικό φίλτρο καθαρισμού του αέρα. Οι κοινόχρηστοι χώροι στη Πάτρα είναι ελάχιστοι, ενώ σχεδιασμός

για νέους είναι στον αέρα. Η οικονομική δυσπραγία του Δήμου να αποζημιώσει τους ιδιοκτήτες δεσμευμένων εκτάσεων που προβλέπονται ως κοινόχρηστοι οδηγεί ήδη στην απώλεια τους. Από τα 1125 στρέμματα που προβλέπονται, ήδη έχουν αποχαρακτηριστεί με δικαστικές αποφάσεις πάνω από 50 στρέμματα ενώ εκκρεμεί η αποζημίωση για 500 στρέμματα ακόμα. Μεγάλη είναι η ευθύνη του Δήμου διαχρονικά που δεν αξιοποίησε το μέτρο της εισφοράς γης και σε χρήμα φτάνοντας στα σημερινά αδιέξοδα. Οι προτάσεις της ΟΙΚΙΠΑ είναι:

- Ø αξιοποίηση των διατάξεων για μεταφορά δόμησης
- Ø εξέταση του ενδεχόμενου να δημιουργηθεί τράπεζα γης
- Ø Διεκδίκηση από το σύνολο των φορέων κεντρικού πόρου για το ζήτημα αυτό
- Ø άμεση και πιστή εφαρμογή του νέου Σχεδίου Πόλης με έμφαση στην αποφόρτιση του ιστορικού κέντρου και μείωση των ορίων στις ημιορεινές περιοχές

Καθοριστική σημασία για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των Πατρινών είναι η σωστή αξιοποίηση και διαχείριση δύο σημαντικών χώρων πρασίνου και περιπάτου. Πρόκειται για το Έλος της Αγυιάς και το Δασύλλιο.

5.8. ΈΛΟΣ- ΚΑΜΠΙΝΓΚ ΑΓΙΑΣ

Σημαντικός αστικός υγροβιότοπος και παράλληλα μοναδικός χώρος περιπάτου και αναψυχής για τους πατρινούς. Το έλος σήμερα είναι υποβαθμισμένο ενώ έχουν γίνει κάποιες θετικές παρεμβάσεις στο χώρο του κάμπινγκ. Απαιτείται η άμεση ολοκλήρωση της μελέτης Καραθανάση για τη δημιουργία οικολογικού πάρκου στη περιοχή ένα έργο που αν και έχει ενταχθεί στα έργα της πολιτιστικής δεν προβλέπεται η εκταμίευση των σχετικών κονδυλίων από το ΥΠΠΟ. Σε εξέλιξη είναι η νομική διεκδίκηση τμημάτων από παλιούς ιδιοκτήτες που διεκδικούν άρση της απαλλοτρίωσης και επιστροφή των ιδιοκτησιών του. Η Δημοτική Αρχή οφείλει να προχωρήσει σε όλες τις νόμιμες ενέργειες για

την αποτροπή μιας τέτοιας αρνητικής εξέλιξης και να εντείνει τις πιέσεις της για την άμεση χρηματοδότηση του έργου.

5.9. ΔΑΣΥΛΛΙΟ

Αποτελεί τον μοναδικό μεγάλο πνεύμονα πρασίνου για την πόλη. Ο Δήμος οφείλει να γίνει ένας καλός «νοικοκύρης» σε αυτό τον πολύτιμο για την πόλη χώρο. Πρέπει άμεσα να σταματήσει την «σαλαμοποίηση» και συρρίκνωση του (έχει ήδη χαθεί το 25% της αρχικής του έκτασης), περιφράσσοντας όλη την έκταση και διεκδικώντας νομικά τις καταπατηθείσες εκτάσεις. Στο δασύλλιο απαιτείται συνεχής έλεγχος για ενδεχόμενες παρανομίες, φροντίδα των δένδρων, απομάκρυνση και καθαρισμό του εδάφους από ξηρά και εύφλεκτα υλικά, σχέδια πυροπροστασίας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

1. Η ποιότητα ζωής στη πόλη είναι υποβαθμισμένη με σημαντικά προβλήματα να εκκρεμούν εδώ και χρόνια.
2. Υπάρχει ελλιπής αντιμετώπιση τους από τις τοπικές αρχές που λειτουργούν αποσπασματικά χωρίς ένα συνολικό σχεδιασμό βιώσιμης διαχείρισης και ανάπτυξης.

Αποτελεί πλέον αδήριτη ανάγκη:

- Ø Οι τοπικές αρχές οφείλουν σταθούν πάνω από μικροπολιτικές αντιλήψεις και συντεχνιακές πιέσεις και να προχωρήσουν σε ολοκληρωμένα σχέδια διαχείρισης και αντιμετώπισης των ζητημάτων.
- Ø Οι πολίτες να στηρίξουν το έργο των ΜΚΟ και παράλληλα να αναλάβουν τις δικές τους ευθύνες αλλάζοντας στάσεις και πρακτικές.

5.10. ΑΝΕΞΕΛΕΓΚΤΗ Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΩΝ

Ανεξέλεγκτες διαστάσεις λαμβάνει η ρύπανση στο λιμάνι της Πάτρας, καθώς χιλιάδες τόνοι αστικών λυμάτων καταλήγουν στον πατραϊκό κόλπο, μετατρέποντάς τον σε νεκρά θάλασσα. Δεκάδες αγωγοί ρίχνουν στη θάλασσα περισσότερους από 10.000



χιλιάδες τόνους αστικών λυμάτων, ποσότητα που αντιστοιχεί στο 30% των λυμάτων της πόλης, και η οποία δεν έχει καταστεί δυνατό να οδηγείται στο βιολογικό καθαρισμό. Η δημοτική επιχείρηση ύδρευσης και αποχέτευσης της Πάτρας γνωρίζει το πρόβλημα και όπως υποστηρίζει χρειάζεται χρήματα και χρόνο για να το λύσει, καθώς ο βιολογικός καθαρισμός της πόλης υπολειτουργεί. Από την πλευρά τους, οι ψαράδες της περιοχής μιλάνε για μια κατάσταση που τους έχει αλλάξει για πάντα της ζωή.

6.1 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ Η ΕΞΑΡΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Στα πλαίσια του γενικότερου μεταναστευτικού προβλήματος που ταλανίζει εδώ και αρκετά χρόνια την χώρα μας δεν θα μπορούσε να μην αποτελεί μέρος του και το σπουδαιότερο προς δυσμάς λιμάνι της χώρας.



Η πόλη της Πάτρας, και πιο συγκεκριμένα το λιμάνι της,

αποτελεί εδώ και πάνω από μια δεκαετία, πόλο έλξης για χιλιάδες ξεριζωμένους ανθρώπους διαφόρων εθνικοτήτων, που έχουν σαν σκοπό, μέσω αυτού, να μεταβούν στο δυτικό κόσμο, ώστε να ζήσουν τον καπιταλιστικό «παράδεισο». Αιτίες για τον ξεριζωμό αυτών των ανθρώπων είναι πολλές, όπως οι στρατιωτικές επιχειρήσεις, στο Αφγανιστάν, στο Ιράκ και αλλού, η εγκαθίδρυση απολυταρχικών καθεστώτων με διώξεις χιλιάδων αντιφρονούντων, η οικονομική λεηλασία από τα κράτη της δύσης στο λεγόμενο τρίτο κόσμο, όλα αυτά εξαναγκάζουν εκατομμύρια ανθρώπων σε έναν αγώνα δρόμου για επιβίωση και αξιοπρέπεια. Η ιστορία όμως μας διδάσκει ότι για το λιμάνι της Πάτρας αυτό δεν είναι ένα καινούργιο πρόβλημα, ήδη από τα μέσα του 19ου αιώνα ιταλοί πρόσφυγες, λόγω των εμφύλιων διαμαχών στην Ιταλία, βρήκαν καταφύγιο εδώ. Στις αρχές τις δεκαετίας του '90 κούρδοι μετανάστες κυνηγημένοι από το ιρακινό, κυρίως, αλλά και το τουρκικό κράτος έρχονται στην πόλη, φυσικό είναι λοιπόν όπως προαναφέρθηκε, η Πάτρα, λόγω του λιμανιού της, να αποτελεί σημείο προσέγγισης των «λάθρο» μεταναστών με σκοπό να επιβιβαστούν σε κάποιο πλοίο με προορισμό την Ιταλία.

Είναι φυσικό ότι η συγκέντρωση τόσο πολλών ανθρώπων με διαφορετικά πολιτιστικά, εθνολογικά, γλωσσικά και θρησκευτικά χαρακτηριστικά σε ένα τόσο μικρό χώρο, όπως το λιμάνι της Πάτρας, να οδηγεί αναπόφευκτα σε βίαιες συγκρούσεις επηρεάζοντας και υποβαθμίζοντας

την ποιότητα ζωής όλων των κατοίκων της πόλης, δυστυχώς η κατάσταση στην Πάτρα έχει ξεφύγει. Τα περιστατικά πολλά, έχουμε εβδομαδιαία θανάτους προσφύγων στην προσπάθεια τους να επιβιβαστούν παράνομα σε πλοία, αίσθηση προκαλούν οι τρόποι με τους οποίους προσπαθούν, η εικόνα δύο παράνομων μεταναστών, που προκειμένου να φύγουν λαθραία από το λιμάνι της Πάτρας στο εξωτερικό, «συσκευάστηκαν» σε σακβουαγιάζ και μεταφέρονταν στο πίσω κάθισμα ΙΧ αυτοκινήτου ενός ζεύγους αλλοδαπών είναι χαρακτηριστική, το μαχαίρωμα ενός 14χρονου Αφγανού μετανάστη από λιμενικό την ώρα που προσπαθούσε να επιβιβαστεί σε κάποιο πλοίο κρυμμένος σε μια νταλικά, ενδεικτικές είναι επίσης οι δηλώσεις που έκανε στην εφημερίδα «espresso» ο οδηγός διεθνών μεταφορών κ. Τάσος Νικηφοράκης: «Αυτό που συμβαίνει στην Πάτρα δεν το έχω συναντήσει σε καμία ευρωπαϊκή πόλη. Όταν φτάνουμε στο λιμάνι, οι λαθρομετανάστες βγαίνουν από τα χωράφια και προσπαθούν να ανέβουν στα οχήματά μας την ώρα που βρισκόμαστε εν κινήσει! Κάποιοι χώνονται κάτω από τους πράκτορες, ενώ άλλοι γαντζώνονται από τις πόρτες και τους καθρέφτες. Και πρόσεξε: Αν κρυφτούν και δεν τους αντιληφθούμε, θα έχουμε πρόβλημα με το λιμενικό και την αστυνομία.



Εκτελούμε δρομολόγια θανάτου!».

Χαρακτηριστικά είναι και τα παραδείγματα βίας και απόγνωσης που κατά καιρούς έχουν απασχολήσει την κοινή γνώμη. Ποιος ξεχνάει τον αυτοπυρπολισμό του ιρακινού στα κρατητήρια της ασφάλειας στην Ερμού, την εισβολή του λιμενικού

σώματος στο κατάλυμα των ιρακινών στην Καρόλου και τους ξυλοδαρμούς που την ακολούθησαν, τον ξυλοδαρμό του ανήλικου Αφγανού και το θάνατο του ξάδερφου του από ανακοπή μπροστά στη θέα της ωμής βιαιότητας, την πυρκαγιά σε οικοδομή όπου κοιμόντουσαν Αφγανοί με αποτέλεσμα την μόνιμη αναπηρία δυο εξ αυτών που έπεσαν από το δεύτερο όροφο για να γλιτώσουν, τους κούρδους που κάηκαν ζωντανοί στα αμπάρια του SuperFast, τους μετανάστες που παραλίγο να πεθάνουν από ασφυξία μέσα σε χαρτόκουτα σε νταλικά και δεκάδες άλλα περιστατικά λιγότερο η περισσότερα γνωστά.

Αυτή τη στιγμή δύο είναι οι κυρίαρχοι πληθυσμοί αλλοδαπών στο λιμάνι, που μάλιστα έχουν δημιουργήσει και τα δικά τους «γκέτο», οι αφγανοί και οι αφρικανοί, οι οποίοι μάλιστα έχουν συστήσει συμμορίες οι οποίες εκμεταλλεύονται όλους τους αλλοδαπούς ενοικιάζοντας τους τις καλές θέσεις-πόστα στο λιμάνι έναντι του ποσού των 50€ θέσεις οι οποίες γίνονται συχνά αντικείμενο πολεμικής σύρραξης με συνεπακόλουθο την παρέμβαση των αστυνομικών δυνάμεων και την γενίκευση των επεισοδίων με πετροπόλεμο, επιθέσεις με κλομπ και καδρόνια και χρήση δακρυγόνων, ο απολογισμός είναι μια ολόκληρη περιοχή να μετατρέπεται σε πραγματικό πεδίο μάχης με τραυματίες, ζημιές σε καταστήματα, αυτοκίνητα και κτίρια. Βροχή οι μηνύσεις, οι καταγγελίες σε Δήμο, Νομαρχία, πολεοδομία, ΔΕΥΑΠ (νερού), των γύρω κατοίκων, από την άλλη πλευρά το λιμεναρχείο είναι κατεδαφιστέο, με αποτέλεσμα οι μετανάστες να κρατούνται υπαίθρια ολόκληρες μέρες κάτω από άθλιες συνθήκες. Η αγανάκτηση, η απόγνωση, η απογοήτευση, το μίσος και των δύο πλευρών μέρα με τη μέρα αυξάνεται και έχει ήδη αρχίσει να παίρνει επικίνδυνες κοινωνικά διαστάσεις.

Ποια είναι όμως τα βαθύτερα αίτια αυτού του προβλήματος και μέχρι ποιο βαθμό μπορεί μια τοπική κοινωνία να τα αντιμετωπίσει; Υπάρχει η δυνατότητα για να βγει το λιμάνι της Πάτρας από αυτή τη στενωπό;

Η αναζήτηση αυτή πρέπει να γίνει μέσα στα πλαίσια μιας γενικότερης μεταναστευτικής πολιτικής που θα ισχύσει στη χώρα μας, και η οποία πρέπει να αποφασιστεί άμεσα. Σε παραδοσιακές μεταναστευτικές χώρες, όπως οι ΗΠΑ, ο Καναδάς και η Αυστραλία υπάρχει μια μεταναστευτική πολιτική που προσδιορίζει το είδος και τον αριθμό των μεταναστών που επιθυμεί η χώρα υποδοχής. Οι μετανάστες προσκαλούνται για να καλύψουν τις ελλείψεις που έχει η οικονομία της χώρας. Σε μεγάλο βαθμό, το ίδιο ίσχυε και στις χώρες της Βορείου Ευρώπης. Αντίθετα, στην Ελλάδα τόσο οι λαθρομετανάστες όσο και οι νόμιμοι ήρθαν απρόσκλητοι και όχι στα πλαίσια μιας γενικότερης μεταναστευτικής πολιτικής του ελληνικού κράτους. Απ' αυτή την σκοπιά, λοιπόν, η μετανάστευση προς την Ελλάδα θυμίζει περισσότερο αυτό που συμβαίνει στην Αφρική, όπου μεγάλες πληθυσμιακές ομάδες μετακινούνται σε γειτονικές χώρες είτε λόγω των εμφύλιων συρράξεων είτε επειδή η οικονομική κατάσταση τους έχει οδηγήσει σε σημείο απόγνωσης. Το γεγονός ότι οι μετανάστες στην Ελλάδα ήρθαν

απρόσκλητοι δεν σημαίνει φυσικά ότι δεν υπήρξε ζήτηση για τις υπηρεσίες τους σε διάφορους τομείς της οικονομίας. Πάντως, το γεγονός ότι στην Ελλάδα οι μετανάστες απλά ήρθαν απρόσκλητοι, σήμανε ότι η συζήτηση σχετικά με τους στόχους και το μοντέλο της μεταναστευτικής πολιτικής δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ στη χώρα μας. Στη Δυτική Ευρώπη π.χ. υπάρχει μια τεράστια συζήτηση σχετικά με το μοντέλο της «ενσωμάτωσης» που θα πρέπει να εφαρμοσθεί. Ένα είναι το «γαλλικό μοντέλο» που θεωρεί ως κριτήριο ενσωμάτωσης ότι οι πολίτες ακολουθούν τις αρχές που επιτάσσει το σύνταγμα και η νομοθεσία. Ένα άλλο –αν και έχει πια υποχωρήσει σημαντικά–είναι το «πολυπολιτισμικό» μοντέλο το οποίο παλαιότερα εφάρμοζε η Ολλανδία που έδινε τεράστια έμφαση στην αναγνώριση των ιδιαιτεροτήτων της κάθε μεταναστευτικής ομάδας. Ένα τρίτο πάλι μοντέλο «ενσωμάτωσης» το οποίο τονίζεται σε ολοένα μεγαλύτερο βαθμό στις Βορειοευρωπαϊκές χώρες απαιτεί από τους μετανάστες την αποδοχή των βασικών πολιτισμικών κανόνων και συμβόλων της χώρας υποδοχής.

Στην Ελλάδα αυτές οι συζητήσεις και διαμάχες δεν έλαβαν ποτέ χώρα για τον απλούστατο λόγο ότι η μεγάλη πλειοψηφία του πληθυσμού θεωρεί ότι δεν έχει νόημα να συζητάς με ποιο τρόπο θα ενσωματωθεί κάποιος τον οποίο δεν έχεις προσκαλέσει ποτέ! Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο η ελληνική κοινή γνώμη αντιδρά αμήχανα στα αιτήματα των μεταναστών άλλωστε η δυσπιστία προς τους μετανάστες είναι ιδιαίτερα έντονη στα ασθενέστερα οικονομικά στρώματα της κοινωνίας. Όχι, και πάλι, επειδή πάσχουν από κάποιο εγγενή «ρατσισμό» αλλά επειδή, όπως έχουν δείξει πολλαπλές έρευνες, τόσο εδώ όσο και αλλού, αυτά είναι κυρίως τα στρώματα τα οποία πλήττονται από την έλευση των μεταναστών, η μετανάστευση οδηγεί σε μια αναδιανομή του εισοδήματος στις χώρες υποδοχής από την οποία ωφελούνται κυρίως οι μετανάστες και οι εύποροι (που κάνουν χρήση της φτηνής εργασίας των μεταναστών) ενώ πλήττονται οι ανειδίκευτοι και οι οικονομικά ασθενέστεροι καθώς εκτοπίζονται από την αγορά εργασίας και παράλληλα, βιώνουν μια επιδείνωση της ποιότητας των δημόσιων αγαθών: η δημόσια παιδεία χειροτερεύει λόγω της μαζικής παρουσίας σε ορισμένες τάξεις αλλοφώνων ενώ οι ουρές και οι καθυστερήσεις στα δημόσια ιατρεία αυξάνονται λόγω της προσέλευσης και των μεταναστών. Ο δυτικός κόσμος γενικότερα αντιμετωπίζει τις στρατιές των μεταναστών, από τη

μια σα δεξαμενή εκμεταλλεύσιμου εργατικού δυναμικού, και από την άλλη σαν απειλή για τους ντόπιους καταπιεσμένους, ανάλογα με τα συμφέροντά του.

Όσο, λοιπόν, δεν θα αντιμετωπίζονται αυτά τα προβλήματα και όσο θα καθυστερεί μια ευρεία συζήτηση -στην οποία να έχουν όλοι οι πολίτες την δυνατότητα να συμμετάσχουν και να συναποφασίσουν- για τους στόχους που θα πρέπει να έχει η μεταναστευτική πολιτική σε τοπικό αλλά και εθνικό επίπεδο τόσο τα προβλήματα και οι συγκρούσεις θα εντείνονται. Θα πρέπει, επιτέλους, να διαμορφωθεί μια πολιτική που θα έχει την έγκριση της ευρύτερης πλειοψηφίας του λαού. Αυτή η πολιτική θα προσδιορίζει τους στόχους της μεταναστευτικής πολιτικής -δηλαδή τον αριθμό και το είδος των μεταναστών που επιθυμεί η χώρα.

Όσο δεν θα συμβαίνει αυτό, τόσο οι πρωτοβουλίες αντιμετώπισης του μεταναστευτικού προβλήματος θα παραμένουν στα χέρια ακραίων ομάδων, όπως των ρατσιστών της «Χρυσής Αυγής» αφενός και των «επαγγελματιών αντιρατσιστών» αφετέρου, με τραγικές μελλοντικές συνέπειες για τις τοπικές κοινωνίες.

Εάν δεν θέλουμε να δούμε στην πόλη της Πάτρας τις σκηνές που βλέπουμε σε περιοχές της πρωτεύουσας όπως ο Άγιος Παντελεήμονας, το Μεταξουργείο και η Ομόνοια όπου υπάρχει μαζική παρουσία μεταναστών, αν δεν θέλουμε να βιώσουμε μια σημαντική επιδείνωση στην ποιότητα της ζωής μας, που εκφράζεται με την αύξηση της εγκληματικότητας και ένα αίσθημα γενικευμένης ανασφάλειας θα πρέπει αυτή η συζήτηση να ξεκινήσει άμεσα από όλους τους φορείς με την συμμετοχή των πολιτών και με την βοήθεια των τοπικών ΜΜΕ, τα οποία θα πρέπει να σταματήσουν να λειτουργούν ως φερέφωνα ιδιωτικών συμφερόντων καλλιεργώντας από τη μια το φόβο και την ανασφάλεια και καταγγέλλοντας από την άλλη τον ρατσισμό, η ώρα της ανάληψης ευθυνών και πρωτοβουλιών για το λιμάνι της Πάτρας έχει φθάσει.

Ενέργειες του τύπου «ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΘΑΡΟ ΛΙΜΑΝΙ» στο όνομα της «ασφάλειας, της αισθητικής και της ποιότητας ζωής» εντείνουν όλο και περισσότερο τον έλεγχο και τη καταστολή και δεν αποφέρουν μακροχρόνια αποτελέσματα αντιμετωπίζοντας αποσπασματικά και μόνο το πρόβλημα. Ουσιαστικές λύσεις θα μπορούσαν να είναι η κατασκευή ενός σύγχρονου λιμεναρχείου με τους κατάλληλους χώρους υποδοχής και στέγασης αλλοδαπών, ένας μηχανισμός απορρόφησης του απαραίτητου

εργατικού δυναμικού και προώθησης του πλεονάζοντος στην χώρα προέλευσης ή σε άλλες δυτικές χώρες και όποιες άλλες ιδέες θεωρηθούν αποδεκτές και υλοποιήσιμες από το κοινωνικό ιστό της πόλης μας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ: Η ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΑΛΙΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΤΟΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ – ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΙΣΤΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.

- Ø Η πόλη της Πάτρας χαρακτηρίζεται και συνδέεται άρρηκτα με την έννοια της πόλης - λιμάνι, είναι μια ιδιαίτερα παραστατική περίπτωση του πως η παρουσία ενός λιμανιού επηρεάζει και διαμορφώνει τον αστικό ιστό, τις χρήσεις της γης, την οικονομική, εμπορική και άλλη δραστηριότητα και κατ' επέκταση και την ίδια την ιστορία και τη φυσιογνωμία της πόλης.
- Ø Ακόμη σημαντικότερο, με βάση τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου και του αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου – Πατρών, το διευρυμένο Δυτικό άξονα (Ιονία οδός και Πάτρα – Πύργος - Τσακώνα – Καλαμάτα), το υπό κατασκευήν νέο Λιμάνι, τον υπό ένταξιν «διαγώνιος άξονας» (Πάτρα – Ναύπακτος – Δελφοί – Λαμία), τις συνδέσεις της πόλης με την Περιμετρική οδό, κλπ., η επίπτωση του Λιμανιού της Πάτρας στον Κοινωνικό – Οικονομικό Ιστό της πόλης αναμένεται να ενταθεί και να ενισχυθεί. Οι περισσότερες από τις παρεμβάσεις αυτές σχεδιάστηκαν με αφετηριακό «κεφάλαιο» το λιμάνι της Πάτρας που αποτελεί πόλο υπερτοπικής σημασίας με σημαντικό ρόλο στον εθνικό χώρο αλλά και στον υψηλής γεωπολιτικής αξίας Αδριατικό διάδρομο.
- Ø Το λιμάνι έχει την ιδιότητα να προσελκύει πολλές διαφορετικές δραστηριότητες (αφού δημιουργεί αντίστοιχες ανάγκες για την ύπαρξη υπηρεσιών εξυπηρέτησης και λοιπών συμπληρωματικών υπηρεσιών) λόγω της φύσης των λειτουργιών του και της σημαντικής πληθυσμιακής συγκέντρωσης που παρατηρείται.
- Ø Το λιμάνι παρουσιάζει ισχυρές αλληλεξαρτήσεις με τουριστικές δραστηριότητες, δραστηριότητες αναψυχής και δευτερευόντως χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και το κλασσικό εμπόριο, ενώ κοντά στο λιμάνι παρατηρείται και η συγκέντρωση άλλων σημαντικών διαμετακομιστικών σταθμών της πόλης όπως του σιδηροδρόμου και των υπεραστικών λεωφορείων, γεγονός που εντείνει την

υψηλή συγκέντρωση δραστηριοτήτων σε μια περιορισμένη γεωγραφικά έκταση.

- Ø Το λιμάνι της Πάτρας με την υπάρχουσα επιχειρηματική του μορφή (Α.Ε.) ακόμη βρίσκεται σε μια περίοδο αναζήτησης της ισορροπίας και της αποτελεσματικής και αποδοτικής χρήσης των πόρων που διαθέτει ώστε να καταφέρει και να αυξήσει τα οικονομικά του αποτελέσματα αλλά και συμβάλλει θετικά στη πορεία και στην διαμόρφωση της Πόλης. Οι πετυχημένες πόλεις – λιμένες δεν είναι απαραίτητα αυτές οι οποίες καταφέρνουν να αυξήσουν την κίνηση του Λιμανιού τους σε απόλυτους αριθμούς κίνησης – διαμεταγωγής φορτίων και ανθρώπων όσο αυτές που καταφέρνουν να διατηρήσουν μια ισορροπία μεταξύ των διαφορετικών ρυθμών (ανάπτυξης και λειτουργίας των επιχειρήσεων), των διαφορετικών λειτουργιών (οικονομικών, κοινωνικών και αναπτυξιακών) και των διαφορετικών κλιμάκων – μεγεθών (οικονομίες ή αντί – οικονομίες κλίμακος).
- Ø Τα οικονομικά του αποτελέσματα τα τελευταία 3 χρόνια δίνουν θετική ροπή προς το μέλλον και με δεδομένη την λειτουργία του Νέου λιμένα ως εμπορικού καθαρά Λιμένα που σημαίνει ότι ο ήδη υπάρχον Λιμένας θα μπορεί να συγκεντρωθεί στην ποιοτικότερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία του, ως επιβατηγός Λιμένας, αναμένονται θετικά αποτελέσματα με τόνωση του αριθμού των επιβατών που θα περνούν από το Λιμάνι της Πάτρας αλλά και θετικά αποτελέσματα ιδιαίτερα στην διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων που αποτελούν και το μέλλον όπως διαφαίνεται στις μμαζικές παγκόσμιες μεταφορές.
- Ø Η λειτουργία του έχει πολλαπλασιαστικά μακρο και μικρο – οικονομικά οφέλη αλλά και σε συγκεκριμένες περιπτώσεις προβλήματα στο χώρο της πόλης, παραδείγματος χάριν τη δημιουργία παράπλευρων οικονομικών δραστηριοτήτων, θέσεων απασχόλησης ή εισοδήματος αλλά και την ταυτόχρονη δημιουργία περιβαλλοντικής ρύπανσης καθώς και κυκλοφοριακής επιβάρυνσης του αστικού ιστού.
- Ø Παρά την κατακτημένη θέση του λιμανιού της στο διεθνές μεταφορικό σύστημα, παρά τη σημαντική ως προς το μέγεθος αλλά και ως προς το παραγόμενο έργο λειτουργία των υποδομών

ανώτατης εκπαίδευσης και παρά το πλούσιο πολιτιστικό της κεφάλαιο, η Πάτρα εμφανίζεται ως η έδρα μιας από τις φτωχότερες και πιο προβληματικές Περιφέρειες της Ευρώπης με οξυμένα προβλήματα ανεργίας, δημογραφικής και παραγωγικής συρρίκνωσης.

Η αποβιομηχάνιση της περιοχής, αποτέλεσμα συνολικότερων μεταβολών στις διεθνείς αγορές και συγκεκριμένων πολιτικών της Κοινότητας, δεν μπόρεσε να αντιστρέψει την κεντρομόλο δυναμική που η πόλη είχε δημιουργήσει. Δεν δημιούργησε δηλαδή ικανοποιητικά κίνητρα για την αντιστροφή του φαινομένου και την αναζωογόνηση του πρωτογενούς τομέα της παραγωγής.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Το βασικότερο στοιχείο μελλοντικής ανάπτυξης του λιμανιού και της ευρύτερης περιοχής αποτελεί η δυνατότητα ενδυνάμωσης και προβολής νέων μορφών τουρισμού όπως, αστικού, συνεδριακού – εκθεσιακού τουρισμού.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων και την εισαγωγή του προορισμού στο διεθνές τουριστικό κύκλωμα απαιτείται σειρά παρεμβάσεων μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι εξής:

- Ø προώθηση αναπλάσεων για την ανάδειξη και τη βελτίωση της λειτουργικότητας και της τουριστικής εικόνας των αστικών συνόλων (Πάτρας - Ρίου και Αντιρρίου - Ναυπάκτου),
- Ø ανάδειξη και αναβάθμιση του θαλασσίου μετώπου, απελευθέρωση τμήματος του από λιμενικές χρήσεις και απόδοση του στην πόλη ώστε να εμπλουτιστεί με χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής στο πρότυπο διεθνών παραδειγμάτων,
- Ø ανάδειξη και προβολή αρχιτεκτονικών συνόλων και άλλων αξιόλογων στοιχείων του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και προώθηση αναπλάσεων περιοχών με παρουσία βιομηχανικών κελυφών,
- Ø προώθηση δικτυώσεων βάσει θεματικών ενοτήτων (κοινή ιστορία, αρχιτεκτονική, τοπική παραγωγή κ.α.), στην ζώνη άμεσης επιρροής (Παναχαϊκό όρος, Ναύπακτος, ορεινή Ναυπακτία) αλλά και στην ευρύτερη περιοχή (τουριστικός δρόμος Ολυμπίας – Δελφών – Επιδαύρου),
- Ø εμπλουτισμός και αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στον τομέα της υγείας, των πολιτιστικών δραστηριοτήτων και των αστικών υποδομών,
- Ø αναβάθμιση, εκσυγχρονισμός και βελτίωση της ποιότητας του ξενοδοχειακού δυναμικού, το επίπεδο του οποίου είναι εξαιρετικά χαμηλό,
- Ø βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, εξασφάλιση ευκολίας πρόσβασης στους τουριστικούς πόρους και ενημέρωση των επισκεπτών για τη θέση και το περιεχόμενο τους,

- Ø ενίσχυση του ερευνητικού έργου που παράγεται στην Πάτρα με πόλους, το Πανεπιστήμιο, το Ερευνητικό Πάρκο και το Νοσοκομείο,
- Ø συμπλήρωση των συνεδριακών εγκαταστάσεων με τη δημιουργία νέων, είτε αμιγών είτε συνδυασμένων με καταλύματα υψηλών προδιαγραφών,
- Ø εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση των υφιστάμενων δημοσίων υποδομών,
- Ø ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στις σχετικές υποδομές,
- Ø προώθηση συνεδρίων θεματικού περιεχομένου (καινοτομία, έρευνα).

Περαιτέρω, για την ευρύτερη περιοχή της Πάτρας λόγω της θέσης πάνω στο θαλάσσιο άξονα Αδριατικής – Ιονίου, της προγραμματιζόμενης αναβάθμισης του αεροδρομίου του Άραξου αλλά και της γειτνίασης με τον Κορινθιακό κόλπο διαγράφεται, η προοπτική ανάπτυξης θαλάσσιου τουρισμού

(yachting), με την προϋπόθεση της προώθησης ειδικών τουριστικών υποδομών δηλαδή:

- Ø την αναβάθμιση της υφιστάμενης μαρίνας της Πάτρας σε μέσης δυναμικότητας, τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και τον εκσυγχρονισμό των χερσαίων εγκαταστάσεων,
- Ø τη δημιουργία νέας μαρίνας υψηλής δυναμικότητας στην περιοχή του Αντιρρίου με παράλληλη ανάπτυξη των απαραίτητων συνοδών υποδομών στον χώρο του πρώην εργοταξίου κατασκευής της γέφυρας (υποδομές φιλοξενίας και εστίασης, χώροι φύλαξης, συντήρησης και επισκευής σκαφών, γραφείων τουρισμού πρακτόρων θαλάσσιου τουρισμού, κ.α.)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ:

Αλέκος Αν. Μαρασλής..... Ιστορία της Πάτρας. Η εξέλιξη μιας πρωτοποριακής πόλης στον 19^ο αιώνα (1988).

Αλέκος Αν. Μαρασλής..... Η Πάτρα του 1900.

Νίκος Μολόχας..... Το λιμάνι της Πάτρας 1986.

Νίκος Τζανάκος..... Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη, εκδόσεις το Δόντι.

Χρήστος Α. Μούλιας.... Το λιμάνι της σταφίδας, Πάτρα 1828 – 1900,

Εκδόσεις περί τεχνών. Πάτρα 2000.

Αθηνά Κακούρη..... Πριμαρόλια, μυθιστόρημα ΕΣΤΙΑ – Αθήνα 2008.

Εφημερίδα η Καθημερινή (21 Φεβρουαρίου 1999).

Εφημερίδα Πελοπόννησος 2006

Δήμος Πατρών.

Ο.Λ.Π.Α.

DVD του Ο.Λ.Π.Α.

Αδαμοπούλου Σωτηρία (Υπάλληλος Στατιστικών Υπηρεσιών Ο.Λ.Π.Α.).

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ:

www.google.gr

www.patra.gr

www.patrasport.gr

www.westnet.gr

www.symboulos.gr

