



Α.Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΩΝ

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ Ο
ΡΟΛΟΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΝΤΡΕΚΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
ΠΑΠΠΑ ΓΕΩΡΓΙΑ**

**ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ
ΠΟΛΥΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ**

Σεπτέμβριος 2012

Πάτρα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία με τίτλο «Το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας και ο ρόλος στην ανάπτυξη της πόλης», εκπονήθηκε κατά τη διάρκεια του ακαδημαϊκού έτους 2011-2012 στα πλαίσια του τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων της Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας.

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η παρουσίαση του θαλασσιού μετώπου της Πάτρας, η αξιολόγηση και τα δυνατά και αδύναμα σημεία που το χαρακτηρίζουν. Θα τονιστούν οι ανάγκες της πόλης, τα μέσα αξιοποίησης του μετώπου και οι δραστηριότητες που πραγματοποιούνται για τη βελτίωση των υπαρχουσών συνθηκών.

Η Πάτρα λόγω και του λιμένα αποτελεί ένα σημαίνον για την Ελλάδα εμπορικό κέντρο και η πόλη έχει να καταδείξει ευρείες πολιτιστικές δραστηριότητες. Ιστορικά στοιχεία δείχνουν ότι ήταν μια εύπορη πόλη, της οποίας η οικονομία δεν βασιζόταν όπως σήμερα στη παροχή υπηρεσιών. Στο παρελθόν και κατά τις απαρχές του 19^{ου} αιώνα βασιζόταν στο λιμάνι της, όπου ανέκαθεν έπαιξε σημαντικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτική ζωή της πόλης. Το λιμάνι της Πάτρας και λόγω της πλεονεκτικής του γεωγραφικής θέσης είχε από πάντα στρατηγική σημασία για τη πόλη στο κοινωνικοοικονομικό αλλά και πολιτικό τομέα.

Παρόλα αυτά σήμερα στη Πάτρα παρατηρείται μια διακριτή μείωση του εμπορίου. Με την πραγματοποίηση του Ισθμού της Κορίνθου και τη σύνδεση Αιγαίου και Ιονίου πελάγους, δεν ήταν απαραίτητος πλέον ο περίπλους της Πελοποννήσου με αποτέλεσμα να μειωθεί η κίνηση. Επίσης σημαντικό πρόβλημα για την Πάτρα αποτελεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο της πόλης, η οποία έχει ως συνέπεια πολλά και ανυπέρβλητα εμπόδια στην καθημερινότητα της πόλης. Επίσης με τη συνεχή προσέλευση μεταναστών, έχει αλλάξει ριζικά το κοινωνικό πρόσωπο της πόλης. Σημαντικές είναι και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο ευρύτερο αστικό

περιβάλλον κυρίως με ζητήματα μόλυνσης στο κόλπο της Πάτρας τα οποία είναι πάρα πολύ υψηλά

Γενικότερα το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί μια αστική κατηγορία και σήμερα παρατηρείται μια συνεχή ανάπτυξη του, αλλά και ενασχόληση με αυτό των πόλεων που είναι παραθαλάσσιες. Η ανάπτυξη ενός θαλάσσιου μετώπου δε βοηθά μόνο τοπικά στην εξεταζόμενη περίπτωση τη Πάτρα, αλλά μπορεί να βοηθήσει το σύνολο της χώρας,

Τα τελευταία χρόνια έχει γίνει αντικείμενο μελέτης η ανάπτυξη σχεδίων από διάφορους εμπλεκόμενους φορείς οι οποίοι έχουν επισημάνει την δυσλειτουργία του χώρου. Στις μέρες μας η πόλη της Πάτρας και το λιμάνι λειτουργούν παράλληλα και όχι συσχετισμένα ως δύο ξεχωριστοί πολεοδομικοί σταθμοί.

Είναι ανάγκη να βρεθούν οι στρατηγικοί στόχοι που εκφράζονται μέσα από το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης, αλλά και νέες προοπτικές που θα οδηγήσουν στη βιώσιμη ανάπτυξη της Πάτρας.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα παρόμοιων περιπτώσεων που εκμεταλλεύτηκαν τα θαλάσσια μέτωπα, αποτελούν τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Αντικειμενικός στόχος λοιπόν αποτελεί η ανάδειξη της πόλης της Πάτρας στην εθνική πύλη στον Αδριατικό διάδρομο, καθώς επίσης και να ενισχυθεί η πόλη σε θέματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης, όπως και να αξιοποιηθούν πλεονεκτήματα της θέσης της ανάμεσα από τους δύο εθνικούς άξονες ανάπτυξης ΠΑΘΕ και Δυτικού καθώς και ενίσχυση του ρόλου της πόλης στον ευρύτερο Πελοποννησιακό χώρο. Επίσης, η αξιοποίηση των υπαρχουσών υποδομών της πόλης, είναι πολύ σημαντικό βήμα για τη περεταίρω βελτίωση της Πάτρας.

Στην παρούσα εργασία αναλύονται λεπτομερώς τα βήματα προς την επιτυχία, για την σωστή αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου. Αυτά έχουν σχέση με την απόδοση του θαλάσσιου μετώπου στους πολίτες της Πάτρας, την αξιοποίηση παλιών εγκαταλειμμένων λιμενικών εγκαταστάσεων, τις φυσικές ομορφιές, τις κατάλληλες κλιματολογικές συνθήκες, την σταθερότητα του Κράτους, την δυνατότητα επιλογής ποικιλόμορφων

προορισμών, την πλούσια Ιστορία και πολιτιστική παράδοση, το γεγονός ότι η Ελλάδα είναι ένας επιθυμητός τουριστικός προορισμός, το υψηλό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών τουριστικών λιμένων, τις μαρίνες που στηρίζονται σε ιδιώτες, τα υψηλά επίπεδα εγκαταστάσεων των τουριστικών λιμένων και τη δυνατότητα επενδύσεων για την κατασκευή νέων τουριστικών λιμένων σε όλη την Ελλάδα.

Τέλος παρουσιάζεται μια έρευνα-ερωτηματολόγιο που πραγματοποιήθηκε μεταξύ εκατό κατοίκων της Πάτρας, την περίοδο του Σεπτεμβρίου του 2012, με κύριο περιεχόμενο την γνώση τους για τα προβλήματα της πόλης σε σχέση με το θαλάσσιο μέτωπο και την αξιοποίηση του λιμένα. Η παρούσα μελέτη μπορούμε να πούμε ότι αναδεικνύει το μέγα ζήτημα πως κανένα έργο δεν θα είχε αξία, αν δεν συγκέντρωνε τους χρήστες για τους οποίους κατασκευάστηκε.

Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε ότι η επιτυχία στην αναγέννηση του θαλασσιού μετώπου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη ενός βελτιωμένου και βιώσιμου συστήματος μεταφορών.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	9
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	9
1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	11
1.3 ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΗΣ ΣΤΑΦΙΔΑΣ	13
1.4 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	19
2.1 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΠΙΒΑΡΥΝΟΥΝ ΤΗ ΠΟΛΗ	19
2.2.ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ	22
2.3 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	23
ΠΗΓΗ: ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΚΟΙΝΩΝΙΑ (2012)	24
2.4 ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΠΑΤΡΑ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ	27
3.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	27
3.2 ΟΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	30
3.3 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΡΑΙΑ	30
3.4. ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ.....	36
4.1. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	36

4.2. ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΤΡΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Δ. ΕΛΛΑΔΑΣ (ΠΠΧΣΑΑ)	36
4.3 ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	38
4.4. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	39
4.5. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ: ΤΑ ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΙΑ	39
<i>4.5.1.ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ.....</i>	<i>44</i>
4.6. SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	45
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ : ΕΡΕΥΝΑ-ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ.....	47
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ.....	49
ΕΠΙΛΟΓΟΣ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	59
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	62

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Το Ρωμαϊκό Ωδείο της Πάτρας, το ωραιότερο στην Ελλάδα μετά το Ηρώδειο κατά τον περιηγητή Πausανία	10
Εικόνα 2: Ερείπια ρωμαϊκής οικίας	10
Εικόνα 3: Προτομή του Αντίνοου, προστατευόμενου του Αδριανού, η οποία βρέθηκε στην Πάτρα (130-138 μ.Χ.). Εκτίθεται στο Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο Αθηνών	12
Εικόνα 4: Η Ρωμαϊκή γέφυρα του Μειλίχου, όπως σώζεται σήμερα	12
Εικόνα 5 Το φρούριο της Πάτρας, τόπος συγκρούσεων κατά την επανάσταση του 1821.....	13
Εικόνα 6: Απεικόνιση του συχνού φαινομένου που αντιμετωπίζει η Πάτρα	20
Εικόνα 7: Απεικόνιση του θαλασσίου μετώπου της Πάτρας.....	24
Εικόνα 8: Μια όψη της σύγχρονης Πάτρας του 21ου αιώνα, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου	38

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην χώρα μας στις μέρες μας λειτουργούν περίπου 19 μαρίνες που με 6.661 θέσεις ελλιμενισμού, παρέχοντας συγχρόνως υπηρεσίες υψηλού επιπέδου ενώ πολλές από αυτές έχουν βραβευτεί από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης».

Σε πολλούς λιμένες της Ελλάδας εκτός των μεγάλων εμπορικών λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν κατάλληλα διαμορφωθεί και εξοπλιστεί μικρά και γραφικά αγκυροβόλια. Με τη κατασκευή προβλητών και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους ελλιμενίζονται σκάφη, καταβάλλοντας τα αναλογούντα λιμενικά τέλη.

Στα πιο πολλά από αυτά τα λιμάνια παρέχονται βασικές ευκολίες και στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις προς τα σκάφη. Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η παρουσίαση του θαλασσίου μετώπου της Πάτρας, η αξιολόγηση και τα δυνατά και αδύναμα σημεία που το χαρακτηρίζουν. Θα τονιστούν οι ανάγκες της πόλης, τα μέσα αξιοποίησης του μετώπου και οι δραστηριότητες που πραγματοποιούνται για τη βελτίωση των υπαρχουσών συνθηκών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Η Πάτρα αποτελεί τη τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδος και τη πρωτεύουσα του νομού Αχαΐας. Συγχρόνως η Πάτρα είναι το κέντρο της περιφέρειας της Δυτικής Ελλάδος και το μεγαλύτερο αστικό κέντρο και λιμένας της Πελοποννήσου. Η Πάτρα σήμερα με βάση τη τελευταία απογραφή του 2011, αριθμεί 160.400 κατοίκους. Με βάση τη πρόσφατη ανακατανομή που έγινε με το σχέδιο Καλλικράτης σ' επίπεδο δήμων, η Πάτρα έχει πληθυσμό 214.580 κατοίκους¹.

Το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας αποτελεί το τρίτο μεγαλύτερο σε πληθυσμό στην Ελλάδα, μετά την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Γεωγραφικά η Πάτρα, βρίσκεται 216 χιλιόμετρα δυτικά από την Αθήνα στα βορειοδυτικά παράλια της Πελοποννήσου, στους πρόποδες του Παναχαικού όρους, ενώ βρέχεται από το Πατραϊκό κόλπο ο οποίος ανήκει στο Ιόνιο Πέλαγος².

Η Πάτρα λόγω και του λιμένα αποτελεί ένα σημαίνον για την Ελλάδα εμπορικό κέντρο. Πέρα όμως από την εμπορική δραστηριότητα της πόλης, η οποία θα μελετηθεί εκτενέστερα παρακάτω, η πόλη έχει να καταδείξει ευρείες πολιτιστικές δραστηριότητες. Ενδεικτικά μπορεί να αναφερθεί ο Ναός του Αγίου Ανδρέα, στον οποίο βρίσκεται το μεσαιωνικό κάστρο από όπου είναι ορατά τα βουνά της Ρούμελης και το Αρχαίο Ωδείο³.

¹ Λαμπροπούλου, Α.(2006), *Πάτρα Πολιτιστική πρωτεύουσα 2006*, Πάτρα, εκδόσεις Κ. Στάϊκος, σ.σ 45-95

² Λαμπροπούλου, Α.(2006), *Πάτρα Πολιτιστική πρωτεύουσα 2006*, Πάτρα, εκδόσεις Κ. Στάϊκος, σ.σ 45-95

³ Παπαποστόλου, Α.(1991), *Τοπογραφικά των Πατρών*, Πρακτικά Β' Συνεδρίου Πελοποννησιακών Σπουδών.

Εικόνα 1: Το Ρωμαϊκό Ωδείο της Πάτρας, το ωραιότερο στην Ελλάδα μετά το Ηρώδειο κατά τον περιηγητή Πausανία



Πηγή: el.wikipedia.org/wiki/Ιστορία_της_Πάτρας

Συγχρόνως στην πόλη της Πάτρας λειτουργεί Αρχαιολογικό Μουσείο, Δημοτική Πινακοθήκη, Μουσείο Λαϊκής Τέχνης ενώ γίνονται πολλές εκδηλώσεις με βασικότερη το γνωστό καρναβάλι της Πόλης. Τέλος άλλες σημαντικές τοποθεσίες της Πάτρας είναι σε απόσταση 12χλμ. το χιονοδρομικό κέντρο των Καλαβρύτων καθώς και το γνωστό Σπήλαιο των Λιμνών, στα Καστριά.

Εικόνα 2: Ερείπια ρωμαϊκής οικίας



Πηγή: el.wikipedia.org/wiki/Ιστορία_της_Πάτρας

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Στα αρχαία χρόνια πυρήνας της Πάτρας ήταν η Αρόη. Συγκεκριμένα η ίδρυση της προήλθε από τον Πατρέυς, ο οποίος ήταν Αχαιός καταγόμενος από τη Σπάρτη, όταν κατακτήθηκε η πόλη του από τους Δωριείς αποφάσισε να μεταναστεύσει και ήρθε ως αρχηγός αποίκων στη περιοχή της Αρόης, όπου αφού κατάφερε να διώξει του Ίωνες κατοίκους της περιοχής εγκαταστάθηκε αυτός και οι συμπολίτες του στη περιοχή. Ο Πατρέυς αρχικά οχύρωσε τη πόλη και στη συνέχεια κατάφερε να συνενώσει επτά Προϊστορικούς αγροτικούς συνοικισμούς, τέλος της έδωσε το όνομά του⁴.

Η πόλη της Πάτρας, χτισμένη σε στρατηγική θέση, παραθαλάσσια καλυμμένη στα νότια της από το Παναχαικό όρος, σε μικρή απόσταση από τις ακτές της Αιτολοκαρνανίας και πολύ κοντά στα Ιόνια νησιά στο δρόμο προς την Ιταλία, η Πάτρα ήταν στην ιδανική τοποθεσία ώστε να παίζει σημαίνον ρόλο στην Ιστορία της Ελλάδος. Κατά το Πελοποννησιακό πόλεμο υποστήριξε και τα δυο στρατοπέδων, την Αθήνα και τη Σπάρτη σε διαφορετικές χρονικές στιγμές⁵. Σημαίνοντας σημασίας ήταν η συμβολή της Πάτρας στη συγκρότηση της Αχαιϊκής Συμπολιτείας το 280 π.χ.

⁴ Θωμόπουλου, Στ.Ν.(1992), *Ιστορία της πόλεως των Πατρών από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι το 1821*, Πάτρα

⁵ Λαμπροπούλου, Α.(2006), *Πάτρα Πολιτιστική πρωτεύουσα 2006*, Πάτρα, εκδόσεις Κ. Στάϊκος, σ.σ 45-95

Εικόνα 3: Προτομή του Αντίνοου, προστατευόμενου του Αδριανού, η οποία βρέθηκε στην Πάτρα (130-138 μ.Χ.). Εκτίθεται στο Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο Αθηνών



Πηγή: el.wikipedia.org/wiki/Ιστορία_της_Πάτρας

Η πόλη υποτάχθηκε στη Ρώμη το 146 π.Χ. Ο αυτοκράτορας Αύγουστος έχοντας κατανοήσει τη προνομιακή θέση της Πάτρας, φρόντισε να εγκαταστήσει εκεί τους παλαίμαχους Ρωμαίους. Από εκείνο το χρονικό σημείο και μετά παραχωρήθηκε στους Πατρινούς το προνόμιο της αυτοδιοίκησης, προκειμένου οι παλαίμαχοι να μπορούν να ζουν χωρίς έννοιες. Επόμενοι ρωμαίοι αυτοκράτορες όπως ο Τιβέριος, ο Νέρων και ο Ανδριανός εκτίμησαν τη σημαντικότητα της πόλης και της προσέφεραν προνόμια, με αποτέλεσμα το 2^ο αιώνα π.Χ να είναι μια από της πιο φημισμένες πόλεις της Ελλάδος.

Εικόνα 4: Η Ρωμαϊκή γέφυρα του Μειλίχου, όπως σώζεται σήμερα



Πηγή: el.wikipedia.org/wiki/Ιστορία_της_Πάτρας

Η παρουσία του Αποστόλου Ανδρέα, αλλάζει τη κατάσταση στη πόλη μια και αύξηση του Χριστιανισμού, εγείρει την αντίδραση των Ρωμαίων. Η πόλη μεταβάλλεται σε ένα πεδίο συγκρούσεων μέχρι όπου και επιβλήθηκε ο Χριστιανισμός. Η μεταφορά της πρωτεύουσας στη Κωνσταντινούπολη το 330 μ.Χ., φέρνει τη παρακμή. Αργότερα στα 807 μ.Χ, η πόλη πολιορκήθηκε από τους Σλάβους,

Εικόνα 5 Το φρούριο της Πάτρας, τόπος συγκρούσεων κατά την επανάσταση του 1821



Πηγή: el.wikipedia.org/wiki/Ιστορία_της_Πάτρας

1.3 ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΗΣ ΣΤΑΦΙΔΑΣ

Η σταφίδα γνώρισε δυο μεγάλες φάσεις. Η πρώτη ήταν σημαντική όπως θα παρουσιαστεί και παρακάτω για την Πάτρα ως προς το εμπόριο. Η δεύτερη εστιάστηκε στη κρίση υπερπαραγωγής η οποία συντέλεσε ώστε το προϊόν να μένει αδιάθετο. Τα προβλήματα που συντελέστηκαν είχαν ως αποτέλεσμα η εποχή της ακμής της καλλιέργειας και εμπορευματοποίησης της σταφίδας να τελειώσει.

Η Πάτρα ήταν πάντα μια εύπορη πόλη, της οποίας η οικονομία δεν βασιζόταν όπως σήμερα στη παροχή υπηρεσιών. Στο παρελθόν και κατά τις

απαρχές του 19^{ου} αιώνα, η Πάτρα βασιζόταν στο λιμάνι της, όπου ανέκαθεν έπαιξε σημαντικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτική ζωή της πόλης. Εκείνη τη περίοδο γνώρισε μια περίοδο μεγάλης άνθησης ως κέντρο του σταφιδεμπορίου. Τα γεωγραφικά πλεονεκτήματα της περιοχής, βοήθησαν στην άνθηση της συγκεκριμένη μορφής εμπορίου.

Σύμφωνα με το Σωτηρόπουλο (1993) «*Την εποχή της ακμής του εξαγωγικού εμπορίου της σταφίδας, το λιμάνι της Πάτρας ήταν το μεγαλύτερο εξαγωγικό λιμάνι της Ελλάδας, ξεπερνώντας φυσικά και το λιμάνι της Σύρου το οποίο κυρίως ήταν διαμετακομιστικού χαρακτήρα. (Το λιμάνι του Πειραιά άρχισε να αναπτύσσεται αργότερα)*»⁶. Οι εξαγωγές χρονολογικά μέχρι και τη παρακμή του εμπορίου της σταφίδας έγιναν ως εξής⁷:

1. Το 1899-1900 εξήχθησαν 108.919 τόνοι
2. Το 1900-1901 εξήχθησαν 48.201 τόνοι
3. Καθ' όλη τη περίοδο 1899-1901 εξήχθησαν 139.775 τόνοι.

Η Πάτρα φημιζόταν τότε για τη ποιότητα της σταφίδας της, πράγμα που ισχύει και σήμερα, μόνο που οι Πατρινοί δεν επενδύουν με την ίδια ένταση στο συγκεκριμένο τομέα. Η πιο φημισμένη ποιότητα ήταν η λεγόμενη Βοστίτσα της Αιγιαλείας. Είχε χρώμα μπλε, βαθύ ήταν εύγευστη και δεν είχε καμιά σχέση με τις άλλες ποιότητες αυτή η σταφίδα.

Το Αίγιο, οι πλαγιές της Αιγιαλείας παρήγαγαν τη φημισμένη ποιότητα Βοστίτσα. Εκείνη την εποχή υπήρχαν πολλά εργοστάσια σταφίδας στην Πάτρα και γίνονταν εξαγωγές από το Λιμάνι της Πάτρας και του Αιγίου, μια από τις φημισμένες οικογένειες σταφιδέμπορων ήταν η οικογένεια Φακίρη, που άκμασε στη περιοχή από το 1828 μέχρι και το 1860.

Την εποχή της ακμής στις πρώην περιοχές της Πελοποννήσου, που ήκμαζαν και όπου το χρυσάφι ήταν αρκετό από την επικερδή εξαγωγή της σταφίδας, οι πλούσιοι σταφιδέμποροι της Πάτρας και των άλλων πόλεων

⁶ Σωτηρόπουλος, Λ.(1993), *Μαρτυρίες για το Λιμάνι των Πατρών*, Εκδόσεις Αχαϊκή

⁷ Σπύρου, Π.(2008), *Περιβαλλοντική Εκπαίδευση*, Τμήμα Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης

επιδείκνυαν τον πλούτο τους με την κατασκευή οικημάτων και δημοσίων κτιρίων, παρακολουθώντας θεατρικές παραστάσεις ή εισάγοντας πολλά και ποικίλα αντικείμενα για την πολυέξοδη διαβίωσή τους, συνήθειες που ακολουθούσαν κατά το δυνατόν και οι κάτοικοι κωμοπόλεων ή ακόμη και χωριών, εφόσον όλος ο κόσμος που πλαισίωνε την οικονομία της σταφίδας ευημερούσε⁸.

Γύρω από τη σταφίδα είχαν αναπτυχθεί δεκάδες άλλες εμπορικές δράσεις, οι οποίες ενίσχυαν τη τοπική οικονομία και βοηθούσαν στη συνεχή ανάπτυξη της πόλης. Συγκεκριμένα ένα από τα πρώτα είδη βιομηχανίας που γνώρισαν ανάπτυξη λόγω της ανάγκης για καλύτερη συσκευασία της σταφίδας, ήταν η βιομηχανία ξύλου. Λίγο μετά το 1860 λοιπόν αναπτύχθηκε η συγκεκριμένη τοπική βιομηχανία, για τη κατασκευή κιβωτίων συσκευασίας σταφιδόκαρπου. Η συσκευασία από το 1850 και μετά είχε γίνει σε ξύλινα κιβώτια, σε τρίγωνους σάκους και αργότερα σε χάρτινα κιβώτια⁹.

Άλλες ιδρυθείσες βιομηχανικές μονάδες ήταν οι λεγόμενες οινοποιητικές εταιρείες. Το 1858 ιδρύεται η εταιρία της Ελληνικής Οινοπίας από ντόπιους και από κτηματίες και εμποροκτηματίες. Στόχος της ήταν η μεταποίηση του σταφιδόκαρπου σε οίνους και οινόπνευμα, ώστε να ακινητοποιείται το πλεόνασμα και να συγκρατείται η τιμή. Η ίδρυση της είχε ως στόχο της αντιμετώπισης του προβλήματος των αποθεμάτων, αλλά και την ανάπτυξη της οινοποιητικής τέχνης. Τη περίοδο αυτή γίνονται διάφορες δράσεις όπως η ίδρυση από τον Γορτύνιο έμπορο Νικόλαο Ασημακόπουλο το 1870 επιχείρηση ποτοποιίας και οινοπνευματοποιίας.

Στην καμπύλη του αιώνα, στη περιοχή υπήρχαν 8 σταφιδοκαθαριστήρια, 5 μεγάλα εργοστάσια σταφιδομηχανών, 4 οινοπνευματοποιία, 6 μεγάλα εργοστάσια οινοποιίας και 16 μικρά. Μερικοί

⁸ Αρώνη Τ.Κ.(2012) *Ο πόλεμος της σταφίδας* Το Βήμα. Ανάκτηση από : <http://www.tovima.gr/>, Ιούλιος 2012

⁹ Μούλια, Χρ.Α., (2000) *Το λιμάνι της σταφίδας, Πάτρα 1828-1900, Πάτρα, Περί Τεχνών*, σ.σ 227-230

μεγάλοι εργοστασιάρχες που τα είχαν αυτά ήταν οι Στέφανος Βουρλούμης, Δ. Αρσένης κ.α.

Τη περίοδο της κρίσης στο τομέα της σταφίδας, ο πρωθυπουργός Θεοτόκης, δημιουργεί τη τράπεζα της σταφίδας, στην οποία όλοι οι σταφιδέμποροι έδιναν καρπό μέσω του φόρου σε είδος. Η τράπεζα δεν εξελίχθηκε σύμφωνα με τις αναμενόμενες προσδοκίες. Μετά τη σταφιδική κρίση του 1893 το εργοστάσιο του Νικόλαου Ασημακόπουλου εφοδιάζεται με τελειότερα μηχανήματα και επεξεργάζεται το σταφιδόκαρπο.

Η σταφίδα, αρχικά στήριξε την ανάπτυξη του τοπικού εμπορίου, δεν βοήθησε όμως στην εξάπλωση καθαρών βιοτεχνικών - προβιομηχανικών δραστηριοτήτων. Ανταποκρίθηκε στην εξωτερική ζήτηση, αλλά δεν έθεσε το κατάλληλο υπόβαθρο για μεγάλες τεχνικές καινοτομίες και βιομηχανικές επεξεργασίες και τελικά ξεπεράστηκε από την διεθνή οικονομική συγκυρία του τέλους του 19ου αιώνα¹⁰.

Σήμερα η κατάσταση δεν έχει καμία σχέση με παλιά. Τα δεκάδες εργοστάσια που υπήρχαν και οι τόνοι που γινόντουσαν εξαγωγή δεν υφίστανται πια. Σήμερα οι μόνοι που κάνουν εξαγωγή στη Πάτρα η Παρθενών ΑΕ, η Μπελούσης και δύο μικρές εταιρείες που ασχολούνται με την εσωτερική αγορά¹¹.

Σήμερα στη Πάτρα παρατηρείται μια διακριτή μείωση του εμπορίου. Η μείωση αυτή δεν υφίσταται βέβαια μόνο στη Πάτρα, υπάρχει και στη Κόρινθο, στην Ηλεία, στη Ζάκυνθο. Από 70.000 τόνους που παράγονται πανελλαδική μόνο οι 38.000 με 40.000 αξιοποιούνται. Από αυτά γίνονται εξαγωγή οι 31.000 τόνοι ενώ τα υπόλοιπα αποτελούν παρακρατήματα που παραδίνονται για ξύδι, οινόπνευμα και τέτοια πράγματα. Σήμερα οι εξαγωγές συνεχίζονται με πολύ λιγότερη ένταση.

¹⁰ Μπακουνάκη, Ν. (1988), *Πάτρα, 1828-1860, Μια ελληνική πρωτεύουσα στο 19ο αιώνα*, Αθήνα, Εκδόσεις Καστανιώτη, σ.σ. 101-117

¹¹ Σπύρου, Π.(2008), *Περιβαλλοντική Εκπαίδευση*, Τμήμα Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης

1.4 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Το λιμάνι της Πάτρας από τα πρώτα κιόλας χρόνια ανεξαρτησίας, έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην οικονομία της Ελλάδας με μεγάλη συμμετοχή στο κομμάτι των εξαγωγών. Με την πραγματοποίηση του Ισθμού της Κορίνθου και τη σύνδεση Αιγαίου και Ιονίου πελάγους, δεν ήταν απαραίτητος πλέον ο περίπλους της Πελοποννήσου με αποτέλεσμα να μειωθεί η κίνηση.

Το 1970 ιδρύθηκε η 1η ελληνική επιβατική γραμμή σε δρομολόγια με πλοίο εν όψη του μεγάλου ρεύματος μετανάστευσης που έγινε εκείνη τη περίοδο προς την Αμερική. Γνωστές εταιρίες που συμμετείχαν με τα υπερωκεάνιά τους σε αυτό το μεταναστευτικό κύμα, ήταν η γερμανική «Hambourg American Line» και κυρίως η αυστριακή «Austro Americana».

Μετά τη περίοδο του Δεύτερου Παγκόσμιου πολέμου, το λιμάνι βρισκόταν σε μεγάλη ύφεση μέχρι και πριν από τριάντα περίπου χρόνια που ξεκίνησε να λειτουργεί γραμμή Ελλάδας με την Ιταλία¹².

Το λιμάνι της Πάτρας και λόγω της πλεονεκτικής του γεωγραφικής θέσης είχε από πάντα στρατηγική σημασία για τη πόλη στο κοινωνικοοικονομικό αλλά και πολιτικό τομέα. Με τη παρούσα οικονομική κρίση η πόλη της Πάτρας και το λιμάνι άλλαξαν πάρα πολύ όπως επίσης άλλαξαν και οι προτιμήσεις τουριστικών και εμπορικών ρευμάτων.

Σήμερα, συνεχίζει να αποτελεί μια σημαντική τερματική εγκατάσταση μεταφορών της Δυτικής Ελλάδας. Το ποσοστό του εξυπηρετούμενου εμπορίου της χώρας παραμένει σε ποσοστό 7-8% ετησίως και από το φόρτο αυτό, η πόλη εξυπηρετεί περίπου το 80%, ενώ η Ηγουμενίτσα το υπόλοιπο 20%.

Τα προβλεπόμενα φορτία για το 2013 ανέρχονται μέχρι 280.000 φορτηγά, 300.000 ιδιωτικά αυτοκίνητα, 10.000 λεωφορεία, 40.000 δίκυκλα

¹² Σπύρου, Π.(2008), *Περιβαλλοντική Εκπαίδευση*, Τμήμα Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης

και 1.700.000 επιβάτες το χρόνο¹³. Σύμφωνα με το ρυθμιστικό Σχέδιο της πόλης, η οικονομία της περιφέρειας της Δυτικής Ελλάδας είναι σε συνάρτηση με την οικονομία και στηρίζεται κατά κύριο λόγο στο τομέα των υπηρεσιών¹⁴.

¹³ Σπύρου, Π.(2008), *Περιβαλλοντική Εκπαίδευση*, Τμήμα Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης

¹⁴Αργυριάδου,Ε.(2010),Ρυθμιστικό Σχέδιο Πατρών, Χωροταξική και Πολεοδομική Αναγνώριση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

2.1 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΠΙΒΑΡΥΝΟΥΝ ΤΗ ΠΟΛΗ

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα στο κέντρο της πόλης της Πάτρας είναι πολύ σοβαρό καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου και παρόλο που οι τελευταίες Δημοτικές Αρχές, βάσει μελετών, αξιολόγησαν με προτεραιότητα τις λύσεις του προβλήματος, δεν έτυχαν μέχρι σήμερα συμπαράστασης από την πολιτεία, ώστε να συντονιστούν και να αποδώσουν τα μέτρα που λαμβάνονται¹⁵. Η καθημερινή ζωή και μετακίνηση στη πόλη της Πάτρας λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης με πολύ περιορισμένους χώρους στάθμευσης.

Επίσης οι οδηγοί δεν έχουν πάντα τη σωστή κυκλοφοριακή αγωγή αλλά ούτε και το ήθος που απαιτείται πολλές φορές, μη τηρώντας τους κανόνες κυκλοφορίας ούτε σέβονται τους πεζούς και τα άτομα με ανάγκες όπως είναι οι γέροι, ανάπηροι κ.τ.λ Το πρόβλημα της στάθμευσης των οχημάτων στο κέντρο της είναι ακανθώδες. Παράλληλα η άσκοπη χρήση των Ι.Χ. σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι οδηγοί των δικύκλων οδηγούν πολύ επικίνδυνα έχουν ως συνέπεια την αύξηση των ατυχημάτων.

Ζητήματα που μελετώνται συνήθως λιγότερο, σε σχέση με τις αστικές μεταφορές, είναι σχεδόν όλα που αγγίζουν τη διάσταση της αστικής ανάπτυξης και του αστικού περιβάλλοντος, εκτός από τα ζητήματα των διαφόρων ειδών ρύπανσης που τελευταία έχουν έρθει στο προσκήνιο.

¹⁵ Σηφουνάκης Ν.,(2007), Ερώτηση για τις καθυστερήσεις στην ελεγχόμενη στάθμευση, Ανάκτηση στις 12-11-2008 από <http://www.aiolikanea.gr>

Εικόνα 6: Απεικόνιση του συχνού φαινομένου που αντιμετωπίζει η Πάτρα



Πηγή: el.wikipedia.org/wiki/Ιστορία_της_Πάτρας

Μια σχέση τέτοια, μόνο και μόνο μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού, θα προϋπέθετε σκέψεις όπως¹⁶:

1. Την επιθετική πολεοδομική και οικιστική πολιτική από το κράτος ή τους ΟΤΑ (οργανωμένες επεκτάσεις πόλεων) ώστε τα προβλήματα και μέσα σ' αυτά των αστικών μεταφορών να προβλέπονται και να προλαμβάνονται,
2. Το σχεδιασμό της επέκτασης των πόλεων με τρόπο ώστε η χωρική εξάπλωση να μην οδηγείται εκεί όπου η εγκατάσταση υποδομών (και φυσικά μεταφορικών) είναι ακριβή,
3. Τους αυστηρούς όρους δόμησης πολεοδομική νομοθεσία, και την τήρησή τους,

¹⁶ Schaeffer, K.H.and Sclar, E. (1975): *Access for All: transportation and urban growth*. Middlesex: Penguin.

4. Τη δημιουργία τραπεζών γης για χρήσεις σχετικές με δημόσια αγαθά μεταξύ των οποίων και οι μεταφορές,
5. Την οργάνωση και τον έλεγχο των χρήσεων γης στη στενή και ευρύτερη αστική περιοχή έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται ο χρόνος και η ανάγκη μετακινήσεων,
6. Μικροπολεοδομικό σχεδιασμό τέτοιο ώστε να κατευθύνεται η κίνηση των ΙΧΕΑ, και να αποθαρρύνεται η άσκοπη και συχνή διέλευσή τους μέσα από περιοχές κύρια προορισμένες για κατοικία.
7. Την πρόβλεψη για όσο το δυνατόν πιο εκτεταμένες τοπικές εξυπηρετήσεις ώστε να αποφεύγονται οι άσκοπες μετακινήσεις, και αντίστοιχα τη χωροθέτηση απαιτητικών σε μεταφορές δραστηριοτήτων κοντά σε σημεία με σοβαρή μεταφορική υποδομή,
8. Σχεδιασμό πόλεων έτσι ώστε χωρίς να θίγεται η απαίτηση σε πράσινο και ελεύθερους χώρους, και το επίπεδο καλών συνθηκών διαβίωσης, να διασφαλίζουν τέτοιες πυκνότητες ώστε να ελαχιστοποιούν μετακινήσει

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι είναι δυνατόν με συνδυασμένες παρεμβάσεις σε πολεοδομικό επίπεδο και σε επίπεδο αστικών μεταφορών να υπάρξουν θετικά αποτελέσματα για το αστικό περιβάλλον. Τέτοιες σκέψεις όμως, με την οπτική που είναι αναγκαία, δεν είναι συνήθεις κατά τις διαδικασίες σχεδιασμού του αστικού χώρου στην Ελλάδα.

Η κατασκευή οδικών ή άλλων μεταφορικών αξόνων, ή η εγκατάσταση συγκοινωνιακών συστημάτων, πέρα από το γεγονός της εξυπηρέτησης της ήδη υπάρχουσας ζήτησης, είναι πια παραδεκτό ότι δημιουργεί νέα ζήτηση για μεταφορές.

2.2.ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Τα στοιχεία του νέου μεταναστευτικού κύματος είναι τα εξής¹⁷:

1. Η αύξηση πολιτικών προσφύγων / λαθρομεταναστών.
2. Η αύξηση ασυνόδευτων γυναικών και ανηλίκων.
3. Χώρες, που έστελναν μετανάστες, έγιναν χώρες υποδοχής (Ελλάδα).
4. Η εμφάνιση νέου κύματος μετανάστευσης από τις πρώην σοσιαλιστικές χώρες (Πολωνία).

Μέσα στις παραπάνω ομάδες συναντώνει και άτομα τα οποία έρχονται αρχικά με μία τρίμηνη τουριστική άδεια, λαθρομετανάστες, άτομα τα οποία πηγαиноέρχονται με προσωρινές άδειες παραμονής, εποχικούς μετανάστες, κλπ. Όλες όμως οι παραπάνω ομάδες μεταναστών δεν υπολογίζονται στον επίσημο αριθμό μεταναστών του κάθε κράτους¹⁸.

Σε αυτό το σημείο, θα έπρεπε να υπογραμμιστεί το γεγονός ότι οι μετανάστες, προκειμένου να εξασφαλίσουν τους πόρους διαβίωσής τους, έχουν μετατραπεί σε φτηνό εργατικό δυναμικό, που είναι κατώτερο του εθνικού αποδεκτού επιπέδου, στις χώρες υποδοχής. Με την παρουσία του έθνους-κράτους, οι κάτοικοι αποτελούν παράγοντα πλούτου ο οποίος θα έπρεπε να παραμείνει στα πλαίσια του κράτους αυτού¹⁹.

Η Πάτρα αποτελεί το φίλτρο ζωής για τον μετανάστη όπου γίνεται η συνάντηση του νέου με το ήδη υπάρχον. Με τη συνεχή προσέλευση μεταναστών, έχει αλλάξει ριζικά το κοινωνικό πρόσωπο της πόλης. Στην πόλη γίνεται η πρώτη επαφή του μετανάστη με τη χώρα παραμονής του και κυρίως με τους κατοίκους της²⁰.

¹⁷ Γιαννίρη Ν.(2003), Χρυσάφι τα ξένα χέρια, Ελευθεροτυπία

¹⁸ US Department of Labor (1989) The Effects of Immigration on the U.S. Economy and Labor Market Immigration Policy and Research Report 1, Washington, D.C., U.S. Department of Labor

¹⁹ ΟΗΕ και Διεθνής Αμνηστία, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία – 05/01/2003

²⁰ Papademetriou, D. (1994) "The economic and labor market effects of immigration on the United States", *National Forum* Vol. 74 No. 3, 17-21,40

Ο κοινωνικός χώρος της Πάτρας δεν είναι δεδομένος ή αυτόνομος αλλά δημιούργημα τόσο των σχέσεων των ατόμων όσο και της πολιτικής ζωής. Αναζητούμε, μέσα από μία χωροταξική προσέγγιση, τις παραμέτρους που επηρεάζουν τη ζωή των μεταναστών. Υφίσταται δε, μία αμφίδρομη σχέση ανάμεσα στο εσωτερικό και στο εξωτερικό ενός χώρου. Η πόλη αποτελεί, επίσης, το σταυροδρόμι ανάμεσα στην παγκόσμια και τοπική οικονομία²¹.

2.3 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

Το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί μια αστική κατηγορία και σήμερα παρατηρείται μια συνεχή ανάπτυξη του, αλλά και ενασχόληση με αυτό των πόλεων που είναι παραθαλάσσιες. Σήμερα οι πόλεις καλούνται να επαναπροσδιορίσουν τη σχέση τους με το υδάτινο στοιχείο που τις περιτριγυρίζει. Τα θαλάσσια μέτωπα έχουν πολλαπλό ρόλο αφού μπορούν να βοηθήσουν σε οικονομικό, τουριστικό αλλά και περιβαλλοντικό επίπεδο. Τα θαλάσσια μέτωπα προσελκύουν τουρίστες, επιχειρηματίες κ.λπ.²²

²¹ Frey, M. & Mammey U. (1996) *Impact of Migration in the Receiving Countries*, OIM

²² Εφημερίδα Κοινωνία (2012) "Το μεγάλο στοίχημα της Πάτρας για το θαλάσσιο μέτωπο Ανάκτηση από : "<http://www.patrastimes.gr>, Σεπτέμβριος 2012

Εικόνα 7: Απεικόνιση του θαλάσσιου μετώπου της Πάτρας



Πηγή: Εφημερίδα Κοινωνία (2012)

Η ανάπτυξη ενός θαλάσσιου μετώπου δε βοηθά μόνο τοπικά στην εξεταζόμενη περίπτωση τη Πάτρα, αλλά μπορεί να βοηθήσει το σύνολο της χώρας, ειδικά τώρα που η κρίση έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό την ελληνική οικονομία. Σήμερα σε επίπεδο Ευρωπαϊκό και παγκόσμιο η πολιτική σε σχέση με το θαλάσσιο μέτωπο δεν αναφέρετε πια στην εξυπηρέτηση των λιμενικών αναγκών, στη συνεχή ανάπτυξη τους σε επίπεδο υποδομών, προσωπικού κ.λπ. αλλά έχει ξεκινήσει να εστιάζει και στην χωροταξική αξιοποίηση ώστε ο λιμένας να γίνει συνεχής πόλος έλξης εσόδων²³.

Η πόλη της Πάτρας της οποίας μελετάται το θαλάσσιο μέτωπο, έχει όλα τα εχέγγυα ώστε να ξεχωρίσει, μπορεί να αποτελέσει τη βάση ανάπτυξης του θαλασσίου μετώπου. Τα στοιχεία που τη καθιστούν σημαίνουσα για το θαλάσσιο μέτωπο είναι τα ακόλουθα: Είναι μια βιομηχανική πόλη της Μεσογείου, το λιμάνι του έχει τη δυνατότητα να

²³ Γοσποδίνη, Α., και Μπεριάτος, Σ. (2006), *Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική πόλη*, Κριτική, Αθήνα

αποτελέσει βάση ανάπτυξης του θαλάσσιου μετώπου.

2.4 ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ

Το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης Μειχίλου-Έλους Αγυιάς χωρίζεται σε 2 τμήματα, το πρώτο τμήμα οριοθετείται ανάμεσα στο χείμαρρο Μείλιχο και την οδό Κανελλοπούλου και αποτελεί το φυσικό όριο του έλους Αγυιάς και το τμήμα Β που είναι το καθ' αυτό έλος με το αντίστοιχο θαλασσινό μέτωπο.

Το τμήμα Α συνολικού μήκους 1300 μ. αποτελεί μια περιοχή με αδιευκρίνιστη ταυτότητα χωρίς ουσιαστική ταυτότητα και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Η παραθαλάσσια ζώνη πλάτους 80-90 μέτρα εμπεριέχει κενούς χώρους και την παραλιακή οδική αρτηρία η οποία οδηγεί στο παλαιό λιμάνι. Πίσω από αυτό το σημείο υπάρχει μια παράλια ζώνη στην οποία υπάρχει ένα τμήμα της πόλης με μεγάλη οικιστική ανάπτυξη. Το τμήμα Β χαρακτηρίζεται ως νεκρή ζώνη χωρίς λειτουργίες και χρήσεις αφού ελάχιστοι το επισκέπτονται²⁴.

Τα τελευταία χρόνια έχει γίνει αντικείμενο μελέτης η ανάπτυξη σχεδίων από διάφορους εμπλεκόμενους φορείς οι οποίοι έχουν επισημάνει την δυσλειτουργία του χώρου και έχουν προτείνει τη διαμόρφωση και αξιοποίηση του έλους σε ένα περιβαλλοντολογικό χώρο αναψυχής και ευρύτερα δημιουργικής απασχόλησης των Πατρινών συμβάλλοντας σημαντικά στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής της Πάτρας.

Το έλος έχει έκταση 327 στρ. και αποτελείται από παραλία μήκους 1650 εμβαδού 47 στρ., από 228 στρ. έλους και 56 στρ. από το πρώην camping. Η περιοχή αυτή βρίσκεται αρκετά κοντά στο κέντρο της πόλης της Πάτρας στο Β.Δ. τμήμα της πόλης.

²⁴ Λοτσάρης, Κ., κ.α.(2008), *Πάτρα-Λιμάνι και Θαλάσσιο Μέτωπο*, Τμήμα Δυτικής Μακεδονίας.

Το μεγαλύτερο μέρος του αποτελείται από καλαμιώνα και διαχωρίζεται από τη θάλασσα από αμμώδη ακτή παλαιά αμμολωρίδα στην οποία έγιναν επιχώσεις και κατασκευάστηκε ασφαλτοστρωμένη οδός.

Το συγκεκριμένο αποτελεί τμήμα και κατάλοιπο της ευρύτερης ελώδους ζώνης της βόρειας ακτής της Αχαΐας. Αποτελεί φυσικό σχηματισμό που υφίσταται με το συγκεκριμένο σχήμα και εμβαδόν, τουλάχιστον προπολεμικά, όπως προκύπτει από φωτογραφική τεκμηρίωση του 1943²⁵.

Το θαλάσσιο μέτωπο των Ιτεών από το ποταμό γλαύκο μέχρι το χειμάρρο Παναγίτσας αποτελεί μια παραθαλάσσια ζώνη με μήκος 1300 μ, η οποία εκτείνεται από τις εκβολές του ποταμού Γλαύκου και του χειμάρρου Παναγίτσας και περιλαμβάνει τμήμα τόσο του Δήμου Πατρών αλλά και του Δήμου Παραλίας

Πατρών.

Αποτελεί μια περιαστική περιοχή αρκετά υποβαθμισμένη χαμηλής οικιστικής ανάπτυξης, πράγμα που δεν ευνόησε τη τοποθέτηση και κατασκευή εκεί του βιολογικού καθαρισμού του Δήμου Πατρών. Στα μέτωπα των 2 χειμάρρων που περιβάλλουν της συγκεκριμένη περιοχή έχουν χαραχτεί οι σημαντικότερες οδικές αρτηρίες που ενώνουν την πόλη με την περιμετρική οδό και με το Εθνικό δίκτυο και επιπλέον ο Γλαύκος ποταμός είναι το φυσικό όριο της περιοχής με τον νέο λιμένα.

²⁵ Λοτσάρης, Κ., κ.α.(2008), *Πάτρα-Λιμάνι και Θαλάσσιο Μέτωπο*, Τμήμα Δυτικής Μακεδονίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΠΑΤΡΑ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ

3.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

Σύμφωνα με τους Λοτσάρη Κ και Φραδέλου Α στη μελέτη τους «Πάτρα – Λιμάνι και θαλάσσιο μέτωπο της πόλης», «Η βελτίωση και ανάπτυξη του Θαλασσίου μετώπου είναι σημαίνουσας σημασίας για την ευρύτερη ανάπτυξη της πόλης». Οι ίδιοι αναφέρουν στην ίδια μελέτη ότι: «Στο Α΄ Πολεοδομικό Σχέδιο της Πάτρας, που συντάχθηκε από τον Σταμάτη Βούλγαρη το 1829, οι βασικοί άξονες χάραξης των οδών και των τετραγώνων της πόλης προσανατολίστηκαν σύμφωνα με τη θέση των δύο πιο σημαντικών φυσικών στοιχείων που δεσπόζουν στην περιοχή: της θάλασσας (με τη μορφή της προκυμαίας) και του κάστρου της πόλης και κατ' επέκταση του όρους του Παναχαϊκού». Με βάση τη παραπάνω θέση τους ήθελαν να δηλώσουν ότι κατά τον αρχικό σχεδιασμό υπήρχε η πρόβλεψη ώστε τα δυο σημαντικά στοιχεία της πόλης να συνυπάρχουν αλλά και να αναδεικνύουν τη πόλη της Πάτρας.

Τα πρώτα χρόνια γύρω στο 1970 οι κάτοικοι της Πάτρας χρησιμοποιούσαν τη περιοχή του θαλάσσιου μετώπου για περίπατους αναψυχής μέχρι και το σημείο του Αγίου Νικολάου, όμως με το πέρασμα των χρόνων και με την προφύλαξη των λιμενικών δραστηριοτήτων, αλλά και των χώρων εκμετάλλευσης η περιοχή έγινε πλέον πιο απομονωμένη και έπαψε να αποτελεί χώρο αναψυχής.

Στις μέρες μας η πόλη της Πάτρας και το λιμάνι λειτουργούν παράλληλα και όχι συσχετισμένα ως δύο ξεχωριστοί πολεοδομικοί σταθμοί. Εξάλλου ένας τέτοιος σύγχρονος οργανισμός δεν θα μπορούσε να

λειτουργεί σε τόσο άμεση σχέση και θέση με το ιστορικό κέντρο της πόλης.²⁶

Η εξυπηρέτηση και η ασφάλεια είναι παράμετροι που υποστηρίχθηκαν από τη «Στρατηγική Μελέτη Ανάπτυξης Λιμένος Πατρών και Αναγκαίες Τεχνικές Μελέτες», που είχε στόχο να φτιάξει ένα καινούριο λιμάνι από τον Γλαύκο ποταμό έως την οδό Παπαφλέσσα (περιοχή Ι.Ν. Αγίου Ανδρέα), και χωρίστηκε σε 2 τμήματα:

Την πρώτη Φάση που καταλαμβάνει την περιοχή από τον Γλαύκο ποταμό έως την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου, και την δεύτερη Φάση, σε συνέχεια της Α΄ και έως την οδό Παπαφλέσσα, έχοντας συνολικό μήκος και των δύο τμημάτων 2.700μ.

Σε αυτό το νέο λιμάνι υπάρχουν ως λειτουργικά σημεία η ζώνη στάθμευσης, απόθεσης εμπορικών αποσκευών, αυτή των οικοδομικών τετραγώνων και μια που να αφορά πράσινο το οποίο θα διασχίζει η γραμμή του ΟΣΕ

Ακόμη και μετά τη λειτουργία του Νέου Λιμένα, εξακολουθεί να λειτουργεί και ο παλαιός προκειμένου να καλύπτονται πλήρως οι ανάγκες σχετικά με τη κίνηση λόγω χάρη τα πλοία που προέρχονται εκτός Σέγκεν, συνεχίζουν να πηγαίνουν στο μόλο Γούναρη ενώ μικρά πλοία προσδένουν στο κρηπίδωμα Νο 10, που είναι μεταξύ των οδών Κολοκοτρώνη και Καρόλου, όπου υπάρχει και υπόστεγο 2.000τ.μ.²⁷

Υπάρχουν πολυάριθμα παραδείγματα σύγχρονων λιμένων και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με μεγάλη επιβατική κίνηση και μεγάλο ρυθμό ανάπτυξης.

²⁶ Γοσποδίνη & Μπεριάτος, (2006), Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική Πόλη, Κριτική, Αθήνα.

²⁷ ΥΠΕΧΩΔΕ, (2007), Μελέτη Ρυθμιστικού Σχεδίου Οικιστικού Συγκροτήματος Πάτρας, Α΄ Φάση, Θεώρημα ΑΕ, Αθήνα.

Αναφορικά με το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας, που στην ουσία αποτέλεσε συνολικά το αντικείμενο μελέτης της ομάδας εργασίας του Σ.Α.Ν.Α., η κ. Φραδέλου τονίστηκε τη σημασία της θεώρησης και αντιμετώπισής του σαν ενιαίο πολεοδομικό σύστημα, που εμπεριέχει και το λιμάνι, αλλά και αρκετές διαφορετικές μεταξύ τους περιοχές ως προς τη χρήση, τη λειτουργία, τη θέση, άρα και την απαιτούμενη αξιοποίηση.

Το μεγαλύτερο μέρος του θαλάσσιου μετώπου θα πρέπει να δεχθεί αλλαγές στο πλαίσιο ενός MASTER PLAN για την περιοχή, που θα πρέπει να προέλθει από έναν αρχιτεκτονικό αλλά και πολεοδομικό διαγωνισμό.²⁸

Για τη σωστή πραγματοποίηση του νέου λιμανιού προκειμένου να αποτελεί αυτόνομο οργανισμό προηγήθηκε και η κατάλληλη μελέτη και γι' αυτό προτάθηκε από την ομάδα η πρόσδεση των πλοίων, με ελάχιστες τροποποιήσεις ώστε γίνει δυνατή η ένταξη των τμημάτων του στον πολεοδομικό ιστό της πόλης και η Πάτρα να μπορεί να δεχθεί κρουαζιερόπλοια και μεγάλου μεγέθους σκάφη αναψυχής, τα λεγόμενα μεγαγιώτ. Ο επιβατικός σταθμός Π. Κανελλόπουλος – πρώην Μελίνα Μερκούρη – που βρίσκεται στη βόρεια πλευρά της πόλης, εξυπηρετεί και φιλοξενεί τα πλοία που εκτελούν συγκοινωνία εσωτερικού με τα νησιά του Ιονίου Πελάγους.

Νοτίως του λιμένα, μπορεί υπό προϋποθέσεις να ενισχυθεί και η ανάπτυξη του ναυταθλητισμού με γενικότερο στόχο να έχουμε μία συνολική διαμόρφωση με εμπλουτισμό χώρων άθλησης, αναψυχής, περιπάτου και τουρισμού σε όλο αυτό το θαλάσσιο όριο της Πάτρας, για να έχουμε επιτέλους την εικόνα που όλοι επιθυμούμε για την πόλη, σε αρμονία με την εύρυθμη λειτουργία του λιμένα.²⁹

²⁸ Daskalaki, T., (1996), Cultural Projects in Urban Regeneration, MSc in European Property and Development Planning, University College London, Bartlett School of Architecture and Planning

²⁹ Γοσποδίνη & Μπεριάτος, (2006), Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική Πόλη, Κριτική, Αθήνα.

3.2 ΟΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Το κέντρο της πόλης με τη μεγάλη ιστορική σημασία είναι απόλυτα επηρεασμένο από το ρόλο που είχε η Πάτρα ως ‘δυτική πύλη’, κάτι που εκφράζεται και στη φυσιογνωμία της πόλης

Η αστική δομή της πόλης, θα πρέπει να μας απασχολεί σε μεγάλο βαθμό μιας και μας απασχολεί η εξέλιξη του θαλάσσιου μετώπου στο μέλλον.

Οι στρατηγικοί στόχοι εκφράζονται μέσα από το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης, αλλά και νέες προοπτικές που θα οδηγήσουν στη βιώσιμη ανάπτυξη της Πάτρας. Στρατηγικό στόχο αποτελεί και η οικονομική συγκρότηση της περιοχής αλλά και η ανάδειξη των φυσικών πόρων και των πολιτιστικών στοιχείων. Σκόπιμο είναι να γίνουν αναπλάσεις σε όποιους χώρους το έχουν ανάγκη ή σε υποβαθμισμένες περιοχές. Στόχο επίσης αποτελεί και η κυκλοφοριακή οργάνωση.

Όλες οι δυνατότητες θα πρέπει να αναπτυχθούν ισόρροπα μιας και αποτελούν προϋποθέσεις για τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης.³⁰

3.3 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΡΑΙΑ

Οι διαδικασίες μεταξύ των φορέων είναι δυνατόν να αναπτύξουν το συνολικό σχέδιο διαχείρισης για τις παραθαλάσσιες ζώνες κάθε πόλης, που εμπράκτως έχει αποδειχθεί ότι αυτή η επιδίωξη είναι επιφανειακή και δύσκολα εφαρμόσιμη. Εφόσον ο ιδιωτικός και ο δημόσιος τομέας συμφωνούν σημαίνει ότι μια εταιρία αναβαθμίζεται ως ισότιμος συνομιλητής της τοπικής αυτοδιοίκησης του κοινού πράγμα που

³⁰ ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί & Τρίτων Σύμβουλοι Μηχανικοί & Ν. Μηλιώνης, (2002-2003), Τεχνικός σύμβουλος υποβοηθούμενος της Τεχνικής Υπηρεσίας ΟΛ.ΠΑ. ΑΕ. για την αναμόρφωση της χωροταξικής – κυκλοφοριακής οργάνωσης των χερσαίων χώρων και βελτίωση λιμενικής υποδομής Λιμένα Πατρών, ΟΛΠΑ ΑΕ, Πάτρα

προϋποθέτει ότι η εταιρία θα πρέπει να συνομιλεί και να συνεργάζεται με την αυτοδιοίκηση

Σχετικά με το λιμάνι της Πάτρας που είναι στην «επόμενη μέρα» από τη φάση που διανύει η Πάτρα σήμερα, όταν υπήρξε η ευκαιρία για απόδοση τμημάτων του λιμανιού στο ιστορικό κέντρο του Πειραιά λόγω εκσυγχρονισμού του λιμένα οι ζώνες παραχωρήθηκαν προς ιδιωτική εκμετάλλευση,

Σε μία προσπάθεια να απεικονιστεί το μέλλον για όλες τις αντίστοιχες περιπτώσεις από παράκτιες ζώνες που αποκλείονται από τη δημόσια πρόσβαση και χρήση, υπολογίζεται ότι οι περιοχές αυτές θα ανήκουν σε ιδιωτικές εταιρείες και η εξέλιξη αυτών των εταιρειών στο χρηματιστήριο θα προσδιορίσει και τα σενάρια βάσει των οποίων θα διαπραγματεύονται τα επόμενα χρόνια με τους πολίτες την παραμονή τους εκεί και τις πιθανές μελλοντικές χρήσεις του χώρου.

Παρόλα αυτά, στις μέρες μας παρήγορο είναι το γεγονός ότι συνεχώς ενεργοποιούνται κινήματα πολιτών και Τ.Α., όπου και διεκδικούν ρυθμίσεις που θα έπρεπε να είχε εξασφαλίσει το ΥΠΕΧΩΔΕ. γι' αυτούς σε θέματα που αφορούν τη προσβασιμότητα σε δημόσιους χώρους με αποτέλεσμα και την ιδιωτικοποίηση.³¹

³¹ Breen, A. & Rigby, D., (1996). The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story, Thames and Hudson, London.

3.4. ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

"Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συνδέεται με τα νησιά των Σποράδων, του Αιγαίου και την Κρήτη

Το ξεκίνημα του 21ου αιώνα βρίσκει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης άρτια οργανωμένο και ασφαλές, με έμπειρο προσωπικό, με σύγχρονο παραγωγικό εξοπλισμό, υλοποιούμενα επενδυτικά προγράμματα και το στόχο να συνεχίσει να είναι το κέντρο του διαμετακομιστικού εμπορίου των Βαλκανίων.

Η θέση της Θεσσαλονίκης ευνοεί την ανάπτυξη του εμπορίου. Υπήρξαν πριν από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο πολλές οργανώσεις, που βοήθησαν την εμπορική ανάπτυξη. Το 1919 ιδρύθηκε το εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο, το 1923 το ναυτικό επιμελητήριο, το 1928 το γεωργικό επιμελητήριο και άλλα γραφεία και ιδρύματα, που οργάνωσαν και προστάτεψαν τη βιομηχανία και το εμπόριο. Η οικονομική κίνηση της πόλης άρχισε πάλι να παρουσιάζεται ικανοποιητική.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι κέντρο συγκοινωνιακό και εμπορικό, που συνδέει την ανατολή (Ινδίες, Μ. Ανατολή) με την Ευρώπη, από τους αρχαίους χρόνους. Από τους καιρούς της μακεδονικής εποχής (π.Χ.), τους αιώνες των Ρωμαίων, των Βυζαντινών η πόλη της Θεσσαλονίκης είχε γίνει κέντρο εμπορίου και συγκοινωνιών ανατολής-δύσης, Εύξεινου πόντου - Αδριατικής".³²

Οι φορείς διαχείρισης γενικά είναι αυτοί που έχουν τον έλεγχο του έργου του λιμένα, στη περίπτωση μας καθορίζουν και τους λόγους χρήσης του. Ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα έχει σημαντικά δικαιώματα. Συγκεκριμένα να παραχωρεί διαρκή ή πολυετή ενοχικά δικαιώματα είτε σε σκάφη αναψυχής τα οποία λιμενίζονται μέσα στο τουριστικό λιμένα είτε σε τρίτους που αναλαμβάνουν την εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων της χερσαίας ζώνης τους. Αυτό ισχύει μόνο σε περιπτώσεις μίσθωσης ή παραχώρησης εκμετάλλευσης εστιατορίου, μπαρ, τουριστικού καταλύματος, οικιών, διαμερισμάτων, σταθμού ανεφοδιασμού.

³² <http://www.livepedia.gr>

Ο λιμένας Θεσσαλονίκης ως πεδίο σύνδεσης διαφόρων οικονομικών δραστηριοτήτων περί την ναυτιλία είναι υποχρεωμένος να βιώνει συνεχώς μέσα σε ένα περιβάλλον όπου η επικράτηση των κανόνων της αγοράς και ο αυξανόμενος ανταγωνισμός αποτελούν μια πραγματικότητα που σε όρους παγκοσμιοποίησης αποκτούν ιδιαίτερη σημασία. Αναμφισβήτητα και ο σύγχρονος ευρωπαϊκός λιμένας λειτουργεί σε αυτό το πλαίσιο των μικροοικονομικών αξόνων επιδιώκοντας συνεχώς την ανάδειξη του συγκριτικού του πλεονεκτήματος στο δρόμο των θαλάσσιων μεταφορών.

Πάνω από το 90 % του εξωτερικού εμπορίου της Κοινότητας και περίπου το ένα τρίτο (1/3) του εμπορίου μεταξύ των κρατών – μελών πραγματοποιείται μέσω θαλάσσιας μεταφοράς. Μεταξύ των ετών 1980 και 1990, το παγκόσμιο εμπόριο δια θαλάσσης αυξήθηκε από 2,6 δις τόνοι σε 4 δις τόνους. Η ποσότητα των αγαθών που φορτώθηκε σε λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) αυξήθηκε από 1,6 δις τόνους σε 1,8 τόνους.

Οι λιμένες γενικότερα καθώς και αυτός της Θεσσαλονίκης παρέχουν θαλάσσια μεταφορά με πρόσβαση προς τα δίκτυα ξηράς και αντιστρόφως. Κανένα άλλο σημείο της μεταφορικής αλυσίδας δεν μπορεί να λειτουργεί την ίδια στιγμή με τόσους διαφορετικούς τρόπους προς κάθε κατεύθυνση.

Η διαθαλάσσια μεταφορά και η ναυτιλία είναι ένα σημαντικό τμήμα του κοινού μεταφορικού συστήματος. Συγχρόνως, σε πολλές περιπτώσεις, το κύριο τμήμα του συνολικού ταξιδιού και βοηθά στην συνοχή, παρέχοντας συνδέσεις με νησιά και απομονωμένες περιοχές.

Αυτός είναι ο λόγος που καθιστά ζωτικής σημασίας την εισαγωγή της ναυτιλίας και των θαλάσσιων – ποτάμιων λιμένων στις Οδηγίες του Υπερ-Ευρωπαϊκού δικτύου.

Η επιτροπή έχει πρόσφατα υποβάλλει στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο μια πρόταση για μια «Απόφαση για την ανάπτυξη ενός Υπερ-Ευρωπαϊκού μεταφορικού δικτύου». Αυτό οραματίζεται την ανάπτυξη ενός μοναδικού δικτύου μεταφορικής διαδικασίας συγκροτώντας σε ενιαίο σύνολο τα διάφορα δίκτυα μεταφοράς (ενός μέσου μεταφοράς)

σύμφωνα με τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα. Εφόσον σχετίζεται με τη θαλάσσια μεταφορά, η απόφαση αυτή αφορά και επικεντρώνεται κυρίως στους λιμένες.

Παρόλα αυτά, το προσχέδιο της απόφασης δεν παρέχει ένα δίκτυο λιμένων, αντιθέτως, επικεντρώνεται σε σχέδια κοινού ενδιαφέροντος, λιμενικά ή σχετικά με τους λιμένες, συγκροτώντας ένα σύνολο ειδικών / συγκεκριμένων κριτηρίων που καθορίστηκαν από την επιτροπή.³³

Τα σχέδια καλύπτουν Βελτιώσεις στην πρόσβαση προς τον λιμένα από τη θάλασσα ή από τον θαλάσσιο διάδρομο της ενδοχώρας, π.χ. προβλέψεις για διάυλους θαλάσσιας πρόσβασης, προγράμματα εκβάθυνσης, ναυτιλιακά βοηθήματα κλπ. Βελτιώσεις στην λιμενική υποδομή της ενδοχώρας εντός των ορίων του λιμένα π.χ. νέες αποβάθρες. Βελτιώσεις στην μεταφορική υποδομή της ενδοχώρας εντός των ορίων του λιμένα π.χ. νέοι δρόμοι, σιδηρόδρομος, γέφυρες και τούνελ καθώς και καλύτερες ρυθμίσεις της ναυτιλίας στην ενδοχώρα. Καλύτερη μεταφορική υποδομή της ενδοχώρας στα τμήματα του Υπέρ – Ευρωπαϊκού μεταφορικού δικτύου. Τα σχέδια επίσης καλύπτουν βοήθεια, προκειμένου να ανακουφιστούν οι υπερφορτωμένοι χερσαίοι διάδρομοι και μείωση του εξωτερικού κόστους των Ευρωπαϊκών μεταφορών. Τέλος βελτίωση της προσβασιμότητας και ενδυνάμωσης της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Ένωση.³⁴

Στα άμεσα σχέδια ανάπτυξης του λιμένα Θεσσαλονίκης, είναι η αξιοποίηση 160 έως 170 θέσεων ελλιμενισμού πολυτελών σκαφών και θαλαμηγών³⁵, η αξιοποίηση του Πρωτοκόλλου στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού. Επίσης, μέσα από σχετικούς διαγωνισμούς προβλέπεται η κατασκευή πλωτών σταθμών οχημάτων για την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου

³³ <http://www.shortsea.org>

³⁴ Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ.Π. Βλάχος,(2003) « Ναυτιλιακή Οικονομική», 2^η έκδοση, Τζέι & Τζέι Ελλάς

³⁵ Αντωνίου Γ.,(2007),Οι Μαρίνες στην Ελλάδα, Το ΒΗΜΑ, Σελ.: D14 Κωδικός άρθρου: B13537D141 ID: 244720

τουρισμού. Για τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του Λιμένα Σκαφών Αναψυχής Θεσσαλονίκης , κατασκευαστικού προϋπολογισμού 50 εκατ. ευρώ, προβλέπεται ότι ο χρόνος παραχώρησης στον ιδιώτη επενδυτή θα ανέρχεται κατά μέγιστο σε 30 έτη.

Παρακάτω θα δούμε οτι ο σχεδιασμός ανάπτυξης του λιμένα Θεσσαλονίκης παρουσιάζει πάρα πολλά κοινά με την ανάπτυξη και περεταίρω βελτίωση του λιμένα Πάτρας. Βασικός στόχος και των δύο λιμένων **είναι** :

Η ανάπτυξη, λειτουργία και εκμετάλλευση των λιμένων κατά τρόπο που να διασφαλίζεται η ποιότητα του περιβάλλοντος του θαλάσσιου χώρου, η προσέλκυση τουριστικού κοινού υψηλού εισοδήματος, η εξυπηρέτηση των χρηστών των λιμένων καθώς και η καλαίσθητη ανάπτυξη του περιβάλλοντος χώρου, η συμβολή με την κατασκευή των έργων αυτών στην ανάπλαση και αναβάθμιση της αισθητικής των θαλάσσιων μετώπων των δύο πόλεων.(Θεσσαλονίκης και Πάτρας), η ανάδειξη των ιστορικών μνημείων των δύο περιοχών, η μεγιστοποίηση των εσόδων των δύο λιμανιών, η δημιουργία συνθηκών που θα δώσουν νέα πνοή στην εμπορική και τουριστική δραστηριότητα, η δημιουργία πολλών νέων θέσεων εργασίας και τέλος το κόστος κατασκευής των Λιμένων Σκαφών Αναψυχής θα βαρύνει εξ ολοκλήρου τους παραχωρησιούχους και η συνολική προθεσμία μελέτης και κατασκευής των έργων δεν θα ξεπερνά τους 28 μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης παραχώρησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

4.1. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Στη παρούσα ενότητα θα αναφέρουμε κάποιους στόχους για τη πόλη της Πάτρας σύμφωνα με τις διαβουλεύσεις του (ΓΠΧΣΑΑ)³⁶

Στόχο λοιπόν αποτελεί η ανάδειξη της πόλης στην εθνική πύλη στον Αδριατικό διάδρομο, καθώς επίσης και να ενισχυθεί η Πάτρα σε θέματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης, όπως και να αξιοποιηθούν πλεονεκτήματα της θέσης της πόλης ανάμεσα από τους 2 εθνικούς άξονες ανάπτυξης ΠΑΘΕ και Δυτικού καθώς και ενίσχυση του ρόλου της πόλης στον ευρύτερο πελλοπονησιακό χώρο.³⁷

4.2. ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΤΡΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Δ. ΕΛΛΑΔΑΣ (ΠΠΧΣΑΑ)

Στόχο της πόλης σύμφωνα με το (ΠΠΧΣΑΑ), αποτελεί η εξειδίκευση της πόλης σε τεχνολογικά θέματα όπως η πληροφορική, η ανάπτυξη διεθνών εμπορευματικών ροών και μεταφορών, η αξιοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων Αθηνών Κορίνθου Πάτρας.

³⁶ Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

³⁷ Πετροπούλου, Κ., (1999), Ανάκτηση του θαλασσιού μετώπου της Πάτρας, Διπλωματική Εργασία, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.

Στόχο επίσης αποτελεί ο εκσυγχρονισμός της τουριστικής προσφοράς αλλά και η ενδυνάμωση της βιώσιμης ανάπτυξης του οικιστικού δικτύου Σκόπιμο είναι να ρυθμιστούν συγκρούσεις χρήσεων γης Α και Β κατοικίας στην ευρύτερη περιοχή **Πατρών**, και να υπάρχει ανάπτυξη σε όλη την παράκτια ζώνη όπως και να προβλεφθούν αναμενόμενες πιέσεις στην ευρύτερη περιοχή αξόνων και κόμβων μεταφορών (ΠΑΘΕ, **Πατρών** Πύργου, Πάτρα, Αίγιο, Ρίο).³⁸

Πρόκειται με αναπλαστεί το κέντρο της πόλης που έχει ιστορική σημασία και να αξιοποιηθεί ο οποιοσδήποτε χώρος πράσινου όπως η περιοχή του Κάστρου, το Έλος Αγυιάς, το Δασύλλιο καθώς και οι εκβολές των Χαράδρου και Μειλίχου.

Επειδή το κυκλοφοριακό αποτελεί τεράστιο πρόβλημα της υπό εξέταση περιοχής, ένα σύστημα αποσυμφόρησης θα είναι η καλύτερη λύση. Κάτι τέτοιο χρειάζεται κυκλοφοριακή μελέτη

Η Πάτρα σύμφωνα με το ρυθμιστικό σχέδιο πόλεως έχει αρκετά πλεονεκτήματα όπως η στρατηγική της θέση στον ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο και ο κατακτημένος της ρόλος στον Αδριατικό διάδρομο ως κύριος σταθμός – λιμάνι.

Έχει μεγάλο μέγεθος με μεγάλη επιρροή στη Δυτική Ελλάδα αποτελώντας σημαντικό από πλευράς αναπτυξιακών δυνατοτήτων, τουριστικό προορισμό

Στόχοι για την πόλη της Πάτρας βάσει του υπό εκπόνηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Πατρών αποτελεί η ανάπτυξη συνεδριακού και εκθεσιακού τουρισμού, η ανάπτυξη της έρευνας όπως για παράδειγμα ένα οργανωμένο παραγωγικό πάρκο μέσα ή κοντά στο Πανεπιστήμιο καθώς

³⁸ Argyriadou, E., (2001), "Waterfront regeneration in post-industrial cities: the elements of success: What can a Mediterranean city learn from the international experience? The case of Patras, Thesis, MSc in Town and Country Planning, University College London, The Bartlett School of Planning, London.

και η δημιουργία δίπολου μεταξύ Αντιρρίου και Ναυπάκτου με έμφαση στις τουριστικές δραστηριότητες.³⁹

4.3 ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Η αξιοποίηση των υπαρχουσών υποδομών της πόλης, είναι πολύ σημαντικό βήμα για τη περαιτέρω βελτίωση της Πάτρας. Έργο υποδομής στρατηγικής σημασίας, ήταν η ολοκλήρωση της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, έργο το οποίο προσέδωσε στη λιμενική ζώνη κομβικό χαρακτήρα.

Εικόνα 8: Μια όψη της σύγχρονης Πάτρας του 21ου αιώνα, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου



Πηγή: el.wikipedia.org/wiki/Ιστορία_της_Πάτρας

Θα πρέπει επιπλέον να ενισχυθούν περαιτέρω έργα υποδομής όπως για παράδειγμα ο Νέος Λιμένας Πατρών, τα οποία έχουν αρχίσει να

³⁹ ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί, ΤΡΙΤΩΝ Σύμβουλοι Μηχανικοί, et al, (1998), (2000), (2006) Μελέτη Έργων Επιδομής Νέου Λιμένα Πατρών, Προμελέτη, Οριστικές Μελέτες Έργων Επιδομής Νέου Λιμένα Πατρών Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., ΓΓΔΕ/ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ, Αθήνα

αναβαθμίζουν την εικόνα της πόλης και να ενισχύουν τη σύγχρονη τάση ανάπτυξης δικτύων μεταφορών μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων.

Σκόπιμο είναι να ρυθμιστεί με κάποιο τρόπο η μικρή απόσταση της πόλης από τη πρωτεύουσα που είναι πολύ μικρή απόσταση από άποψη χιλιομέτρων και να ρυθμιστεί η προβληματική σιδηροδρομική γραμμή ⁴⁰

4.4. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Τα επίπεδα περιβαλλοντικής μόλυνσης στο κόλπο της Πάτρας είναι πάρα πολύ υψηλά γι' αυτό και η κατάσταση πρέπει να αντιμετωπιστεί άμεσα ώστε να αναβαθμιστεί όλη η περιοχή. Σύμφωνα με το ΓΠΧΣΑΑ: *«Κατά το σχεδιασμό μέτρων που αφορούν την παράκτια ζώνη, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να εφαρμόζουν τις αρχές της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων περιοχών ώστε να εξασφαλίζουν την καλή διαχείριση των οικείων ζωνών, λαμβάνοντας υπόψη τις καλές πρακτικές. Στο πλαίσιο αυτό, εντάσσεται και η πρόβλεψη μέτρων προστασίας των παράκτιων περιοχών από ενδεχόμενες δυσμενείς συνέπειες λόγω κλιματικής αλλαγής».* ⁴¹

4.5. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ: ΤΑ ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΙΑ

Προκειμένου να αξιοποιηθεί το θαλάσσιο μέτωπο σε σχέση πάντα με την ελληνική πραγματικότητα η μελέτη των καλών πρακτικών οδήγησε στα παρακάτω βήματα :

ΒΗΜΑ 1^ο: ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ «ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ»

⁴⁰ Παπαδάτου, Γιαννοπούλου, (1991), Εξέλιξη του Σχεδίου Πόλεως των Πατρών, Αχαϊκές Εκδόσεις Πάτρα.

⁴¹ Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

ΒΗΜΑ 2^ο : ΤΟ «ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ»

ΒΗΜΑ 3^ο : ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΤΩΠΟ

ΒΗΜΑ 4^ο : ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΒΗΜΑ 5^ο : ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΤΩΠΟ

Αναφορικά με το πρώτο βήμα, θα δημιουργηθεί μια δημόσια ή ιδιωτική Διεύθυνση η οποία θα συμμετέχει σε θέματα αναγέννησης της πόλης και θα αποτελεί τη διεύθυνση Αναγέννησης του Θαλασσιού Μετώπου της Πάτρας με το απαραίτητο προσωπικό που θα αποτελείται από όλες τις απαραίτητες ειδικότητες όπως μηχανικοί, νομικοί κ.τ.λ. που θα έχουν ως βασική μέριμνα της εφαρμογή του προγράμματος αναγέννησης, την αποκατάσταση εγκαταλειμμένων κτιρίων πάνω στον παραλιακό άξονα. Βασικό στόχο θα αποτελεί η αναγέννηση του κέντρου της Πάτρας και η προστασία του περιβάλλοντος. Σημαντική είναι η Εφαρμογή Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS) για την καταγραφή των χρήσεων γης, η διαχείριση παράκτιων χώρων και προώθηση του τουρισμού ως μοχλού ανάπτυξης της πόλης. Θα πρέπει επιπλέον να υπάρχει σχεδιασμός που να εξασφαλίζει και να προωθεί τον ιστορικό – λιμενικό χαρακτήρα των κτιρίων. Τέλος, θα πρέπει να εξασφαλιστεί η οικονομική ενίσχυση των παρεμβάσεων μέσα από τον απαιτούμενο σχεδιασμό των μελετών και την επεξεργασία των δεδομένων για την γενικότερη αναγέννηση της περιοχής.

Αναφορικά με το δεύτερο βήμα, πρόκειται για ένα πρόγραμμα το οποίο αφορά ολόκληρο το θαλάσσιο μέτωπο περιλαμβάνοντας στοιχεία όπως η παρούσα κατάσταση του θαλάσσιου μετώπου, οι δυνατότητες που μπορούν να υπάρξουν για περεταίρω βελτίωση, προτάσεις για κατάλληλη χρήση περιοχών.

Το πρόγραμμα οργάνωσης διαχείρισης, είναι μια στρατηγική ανάπτυξης η οποία αφορά ζητήματα νομοθεσίας, μελέτες έργων, επενδύσεις

και χρηματοδοτήσεις καθώς και επενδύσεις που θα αφορούν τα ιστορικά και πολιτιστικά μνημεία της περιοχής σεβόμενα τον τόπο και το περιβάλλον. Είναι το σημαντικότερο εργαλείο του προγράμματος μιας και είναι εκείνο που θα εξασφαλίσει και την υλοποίησή του.

Σχετικά με το **τρίτο βήμα**, θα προκύψει και το όραμα για το θαλάσσιο μέτωπο το οποίο σκοπό έχει να ενισχύσει και μακροπρόθεσμα να αλλάξει την ολική εικόνα της πόλης. Οι συμμετέχοντες για αυτή την υλοποίηση πρέπει να αντιμετωπίζουν την ανάπτυξη μακροπρόθεσμα και αποτελεσματικά. Στο πλαίσιο αναγνώρισης και εφαρμογής του οράματος, προτείνονται ως μέτρα η αναγνώριση των διαφορετικών ιδιοκτητών / διαχειριστών των επιμέρους τμημάτων του μετώπου. Εξεύρεση λύσεων που δημιουργούν συναίνεση, ως προς το όραμα για την ανάπτυξη. Να υπάρχει σχεδιασμός που να σέβεται και να ενισχύει τις συμμετοχικές διαδικασίας και ειδικότερα την συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας, να υπάρχει συνεργασία πολιτικών φορέων και να υπάρχουν οι κατάλληλοι σύμβουλοι. Θα πρέπει να υπάρχει η Συνειδητοποίηση της πραγματικής κατάστασης του θαλάσσιου μετώπου προκειμένου να αναπτυχθεί το όραμα που θα καθορίσει τους στόχους μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των ιδιοκτητών και θα οδηγήσει στον αναγκαίο, για την θετική εξέλιξη των έργων, ενθουσιασμό, απέναντι στην επερχόμενη ανάπτυξη

Σχετικά με το **τέταρτο βήμα** Η αναγέννηση του θαλασσίου μετώπου αποτελεί μια ιδιαίτερα παράτολμη και χρονοβόρα διαδικασία, που συνίσταται στη αναγκαιότητα συμφωνίας μεταξύ διαφορετικών δημοσίων και ιδιωτικών φορέων και της τοπικής κοινωνίας, καθώς συμπεριλαμβάνει τοποθεσίες όπου τα οικονομικά οφέλη κατέχουν πρωταρχικό ρόλο και αυτό δημιουργεί ζητήματα. η επιτυχία στην αναγέννηση του θαλασσίου μετώπου, απαιτεί την ύπαρξη συνεργασιών, με κοινό στόχο ο οποίος έχει τεθεί ήδη, στο στάδιο του οράματος.

Σε αυτό θα μπορούν να συμμετέχουν ο ΟΛΠΑ ΑΕ, δημόσιοι φορείς ΤΑ, περιφέρειες Δυτικής Ελλάδας, ΥΠΕΧΩΔΕ, Εμπορικό Επιμελητήριο, διάφοροι τοπικοί ιδιοκτήτες αλλά και κυβερνητικές οργανώσεις. Μέσα από

τις σωστές αρμοδιότητες και βασικό στόχο τη προστασία της πόλης θα επιτευχθεί ο στόχος προβάλλοντας το κύρος της Πάτρας

Σχετικά με το **πέμπτο βήμα** σκοπός είναι να αναγνωριστεί η υφιστάμενη κατάσταση και να τεθούν προτάσεις για το σχεδιασμό του θαλάσσιου μετώπου. Οι επιλογές ανάπτυξης των θαλάσσιων μετώπων, πολλές φορές, καθορίζονται, όχι από οικονομικούς όρους, αλλά από την ίδια την τοπογραφία / τοποθεσία τους.

Βασικό μέλημα του πέμπτου βήματος, είναι ο σεβασμός της περιοχής και της μοναδικότητάς του. Το θαλάσσιο μέτωπο προσφέρει εφόδια που θα προκύψουν, ύστερα από συλλογή και αξιολόγηση πληροφοριών και στοιχείων, όπως Χάρτες και αεροφωτογραφίες, πίνακες και στοιχεία που να αφορούν την περιοχή.

Επιπλέον σκοπός είναι η αξιοποίηση και ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου μέσα από χωροταξικές νομοθεσίες και πολιτικές μελέτες τουριστικής ανάπτυξης. Ακόμα θα καθοριστούν με όση ακρίβεια είναι δυνατή τα όρια της θαλάσσιας ζώνης.

Προτείνονται ως παρεμβάσεις στα θέματα γης, η σημειακή παρέμβαση μικρής κλίμακας σε περιοχές που έχουν ήδη αναπτυχθεί, η ανάπλαση περιοχών ιστορικού χαρακτήρα και η νέα ανάπτυξη σε ανεκμετάλλευτες περιοχές όπως για παράδειγμα η Ακτή Δυμαίων.⁴² Τα στοιχεία που πρέπει να αξιολογηθούν, ώστε να προκύψουν οι προτάσεις για τις χρήσεις γης, είναι η ιστορική αναδρομή της Πάτρας και του λιμανιού, αναπτυξιακές τάσεις, δημογραφικά στοιχεία και αναπτυξιακές τάσεις, καθώς και υποβαθμισμένες περιοχές και κατάσταση ελεύθερων χώρων πρασίνου, δημοσίων χώρων και αναψυχής.

Το **έκτο βήμα** και τελευταίο, αφορά την υλοποίηση του οράματος που είναι σημαντικός παράγοντας για την οργανωμένη και άρτια λειτουργία του θαλάσσιου μετώπου.

⁴² ΟΛΠΑ ΑΕ, (2002), ΠάρκοΑναψυχής Ακτής Δυμαίων, Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, Πάτρα.

Για την υλοποίηση του οράματος, θα πρέπει να εξασφαλιστεί η σωστή οργάνωση της κάθε εφαρμογής, μέσα από συμβουλευτικές επιρροές του ΟΛΠ καθώς και μέσα από χρηματοδοτήσεις. Για την εξασφάλιση της επιτυχίας, απαιτείται επίσης η διερεύνηση της πιθανότητας συνεργασίας με τους άλλους φορείς που λαμβάνουν, ή δύνανται να λάβουν μέρος στην υλοποίηση του μεγαλεπήβολου έργου, καθώς και ο Έλεγχος και αξιολόγηση της πορείας του Προγράμματος με σαφή χρονοδιαγράμματα και δείκτες εφαρμοσιμότητας

Προκειμένου να καταστεί εφαρμόσιμο κάθε έργο το οποίο προτείνεται ον προγραμματικό σχεδιασμό, θα χρειαστεί να συνοδεύεται και από συμπληρωματικές μελέτες, όπως: μελέτη σκοπιμότητας, ειδικές αρχιτεκτονικές μελέτες (και τις συναφείς για την έκδοση οικοδομικών αδειών), μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, μελέτες αρχιτεκτονικής τοπίου.

Θα πρέπει να γίνουν εργασίες που θα έχουν να κάνουν με ιδιαίτερες τεχνικές προδιαγραφές του έργου μέσα από το σωστό χρονοδιάγραμμα. Για κάτι τέτοιο θα χρειαστούν πολλές ειδικότητες όπως αρχιτέκτονες και υπεύθυνοι σχεδίου, οικονομολόγοι, Περιβαλλοντολόγοι, Συγκοινωνιολόγοι και άλλες ειδικότητες

Μια ακόμα σημαντική παράμετρος για την υλοποίηση του οράματος, είναι η σωστή χρηματοδότηση των έργων από κρατικούς πόρους και συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα

Τα στάδια που απαιτούνται για τη κατασκευή του έργου, αφορούν Συναντήσεις με την τοπική κοινωνία που να μπορεί να πείσει τους ιδιοκτήτες να προβούν σε πώληση / παραχώρηση του ακινήτου τους, απαλλοτριώσεις, όπου κριθεί σκόπιμο. Επίσης απαραίτητη είναι η έρευνα πεδίου μέσα από τη παροχή σε όλους τους εμπλεκόμενους μιας συγκεντρωτικής μελέτης με τα βασικά στοιχεία της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής. Σημαντικές είναι οι προμελέτες όπου μέσα από τη παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων σχεδιασμού, θα φτάσουν στο τελικό σχέδιο, κατόπιν ακολουθούν οι εξειδικευμένες μελέτες που απαιτούν

λεπτομερή σχεδιασμό και στατιστικές και άλλες μελέτες, μέχρι και το στάδιο της κατασκευής.

4.5.1.ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

Στο πλαίσιο του έργου, δηλαδή της απόδοσης του θαλάσσιου μετώπου στους πολίτες της Πάτρας μπορούν να αξιοποιηθούν εγκαταλειμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις που θα στεγάσουν διάφορες δραστηριότητες από πολιτιστικές και εκθεσιακές δράσεις μέχρι εμπορικά καταστήματα. Επίσης θα μπορούσαν να διαμορφωθούν κατάλληλα πάρκα, δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων τα οποία να είναι εύκολα προσβάσιμα στους πολίτες με διάφορους τρόπους(π.χ κατάλληλες πεζογέφυρες).Στον κατάλληλο αυτό διαμορφωμένο χώρο θα μπορούν να πραγματοποιούνται πολιτιστικές εκδηλώσεις και συγκεντρώσεις πολιτών, συναθροίσεις και συναυλίες για τους νέους. Για όλα τα παραπάνω θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα για άτομα με ειδικές ανάγκες ώστε να είναι εύκολη η πρόσβασή τους.

4.6. SWOT ANALΥΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Οι δυνατότητες των μεγάλων Ελληνικών λιμένων όπως αναλύσαμε και πιο διεξοδικά για τη Πάτρα και τη Θεσσαλονίκη είναι οι ακόλουθες:

1. Φυσικές ομορφιές, οι οποίες μπορούν να προσεγγιστούν μέσω θαλάσσης.

Με την σωστή αξιοποίηση των λιμενικών της υποδομών, η Ελλάδα ενδείκνυται ως τουριστικός προορισμός.

Η σωστή χρήση των φυσικών πόρων αποτελεί ένα ισχυρό όπλο στα χέρια των φορέων διαχείρισης των τουριστικών λιμένων.

2. Κατάλληλες κλιματολογικές συνθήκες. Οι κλιματολογικές συνθήκες της χώρας μας προσφέρονται για ναυσιπλοείς, μιας και τους δίνουν τη δυνατότητα να ταξιδέψουν μεγάλες αποστάσεις, με καιρική ασφάλεια.

3. Σταθερότητα Κράτους. Η σταθερή πορεία του Ελληνικού κράτους τα τελευταία χρόνια, έδωσε τη δυνατότητα για καλύτερη οργάνωση και αξιοποίηση όλων των δεδομένων της, τα οποία την βοηθούν να μπει δυναμικά σε κάθε είδους νέες αγορές, συμπεριλαμβανομένης αυτής της ναυτιλίας και του τουρισμού.

4. Δυνατότητα επιλογής ποικιλόμορφων προορισμών.- Πλούσια Ιστορία και πολιτιστική παράδοση.

Στην ανάπτυξη των τουριστικών λιμένων παίζει μεγάλο ρόλο η αύξηση του τουρισμού, η οποία θα επιφέρει κέρδη.

Οι δυνατότητες που δίνει η Ελλάδα μέσα από την ιστορία της, τον πολιτισμό και τους φυσικούς πόρους της, σίγουρα θα την βοηθήσουν να αναπτύξει περισσότερο τον θαλάσσιο τουρισμό, στον οποίο και υπάγονται οι μαρίνες, πετυχαίνοντας με αυτόν τον τρόπο να τον αναβαθμίσουν, απομακρύνοντας τον από το κλασικό τουριστικό πρότυπο του ήλιου και της θάλασσας.

5. Η Ελλάδα είναι ένας επιθυμητός τουριστικός προορισμός.

Παρόλο που η Ελλάδα, αποτελούσε από παλαιότερες δεκαετίες έναν επιθυμητό τουριστικό προορισμό, με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, επισημάνθηκε περαιτέρω ανάπτυξη τόσο στις ανωδομές όσο και στις υποδομές της, δεδομένο το οποίο την συμπεριέλαβε στους δέκα κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς παγκοσμίως.

6. Υψηλό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών τουριστικών λιμένων.

Σύμφωνα με τις απαντήσεις που δόθηκαν από τους ερωτηθέντες, επισημαίνεται ότι οι υπηρεσίες των τουριστικών λιμένων, χαρακτηρίζονται ως υψηλού επιπέδου και έχουν πολλά περιθώρια ανάπτυξης.

7. Οι μαρίνες στηρίζονται σε ιδιώτες, οι οποίοι έχουν την οικονομική δυνατότητα να τις βελτιώσουν. Βάσει των απαντήσεων των ερωτηθέντων, οι τουριστικοί λιμένες στηρίζουν την ανάπτυξή τους περισσότερο στις ιδιωτικές πρωτοβουλίες και λιγότερο στον κρατικό παρεμβατισμό.

8. Υψηλά επίπεδα εγκαταστάσεων των τουριστικών λιμένων. Σε επίπεδο εγκαταστάσεων, οι ελληνικοί τουριστικοί λιμένες είναι σε υψηλά επίπεδα, αυτό φαίνεται και από την ανάλυση των λιμένων του Αλίμου και του Παλαιού Φαλήρου.

9. Η δυνατότητα επενδύσεων για την κατασκευή νέων τουριστικών λιμένων σε όλη την Ελλάδα.

Προκειμένου να αναπτυχθεί το επίπεδο του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, έχουν επενδυθεί και θα συνεχίσουν να επενδύονται, από ιδιωτικούς φορείς, την Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και το κράτος μεγάλα ποσά για την ανάπτυξη των τουριστικών λιμένων.

Αδυναμίες

Οι Αδυναμίες των τουριστικών λιμένων της Ελλάδος αναφέρονται σε:

1. Ο κρατικός παρεμβατισμός είναι υψηλός. Η μείωση της ανταγωνιστικότητας και της ευελιξίας των επενδύσεων και της ανάπτυξης των τουριστικών λιμένων, έχει ως αποτέλεσμα την υψηλή γραφειοκρατία, η οποία περιορίζει τη διάθεση των ξένων επενδυτών.
2. Η μόλυνση του οικοσυστήματος, επηρεάζει την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και τις φυσικές ομορφιές του αιγιαλού και του βυθού. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τις αντιδράσεις από τους κατοίκους, ενώ επηρεάζει αρνητικά την αύξηση του τουρισμού, μιας και κάθε χρόνο η Ελλάδα χάνει την αίγλη της στον τομέα αυτό.
3. Η σταδιακή μείωση των επιδοτήσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση, θα έχει ως αποτέλεσμα την αποδυνάμωση των επενδύσεων στους τουριστικούς λιμένες.
4. Ανάγκη για βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Παρόλο που σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτηθέντων, το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών κρίνεται ως υψηλό, μέρα με τη μέρα οι παρεχόμενες υπηρεσίες, που θα πρέπει να προσφέρει ένας τουριστικός λιμένας, αυξάνονται. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχει αυξημένη ανάγκη για βελτίωση των υπηρεσιών.
5. Χαμηλά επίπεδα εκπαίδευσης και κατάρτισης των εργαζομένων στους τουριστικούς λιμένες.

Δεδομένο το οποίο επηρεάζει την ικανοποίηση των απαιτήσεων των τουριστών και την ευρύτερη ανάπτυξη των τουριστικών λιμένων.

Ευκαιρίες

1. Νέες τεχνολογίες
2. Ενίσχυση εγχώριου τουρισμού
3. Νέες άρτιες υποδομές κληροδότημα από τους Ολυμπιακούς Αγώνες
4. Προβολή εναλλακτικών μορφών τουρισμού

5. Μεμονωμένες προσπάθειες απαγκίστρωσης από το μοντέλο μαζικού τουρισμού
6. Κίνητρα από τον αναπτυξιακό νόμο
7. Ιδιωτικοποιήσεις περιουσιακών στοιχείων του ΕΟΤ
8. Οικονομικές ενισχύσεις από την Ε.Ε.

Απειλές

1. Ταξιδιωτικές οδηγίες που εκδίδουν κατά καιρούς άλλες χώρες για αποφυγή της Ελλάδας ως προορισμό.
2. Έντονος ανταγωνισμός από χώρες που παρέχουν πανομοιότυπο προϊόν σε χαμηλότερο κόστος.
3. Εστίαση ανταγωνιστών σε ειδικές μορφές τουρισμού ώστε να αντλήσουν οφέλη
4. Επιρροή από οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες στη χώρα (απεργίες και πληθωρισμό).
5. Περαιτέρω κρατικός παρεμβατισμός.
6. Περιορισμένη αξιοποίηση των ολυμπιακών έργων.
7. Μειώσεις των επενδύσεων από τους ιδιώτες και των επιδοτήσεων από την ευρωπαϊκή ένωση

Οι Ελληνικοί τουριστικοί λιμένες εμφανίζουν πλεονεκτήματα τα οποία συνδέονται κυρίως με τη στρατηγική θέση της χώρας και τα οποία, εάν αξιοποιηθούν, είναι δυνατό να προσελκύσουν σημαντικό αριθμό τουριστών και κατ' επέκταση αύξηση του θαλάσσιου τουρισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΕΥΝΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Τόπος : Πάτρα

Δείγμα: 100 Πατρινών

Χρόνος έρευνας: 3/9/12-21/9/12

1) Γνωρίζεται τι σημαίνει το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας;

Ναι

Όχι

2) Γνωρίζεται το μήκος του θαλάσσιου μετώπου;

Ναι

Όχι

3) Το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας κατά τη γνώμη σας ανήκει στους πολίτες της Πάτρας ή όχι;

Ναι

Όχι

4) Υπάρχει η ανάλογη διεκδίκηση από τους φορείς για την απόδοση του θαλάσσιου μετώπου στην πόλη;

Ναι

Όχι

5) Έχει αξιοποιηθεί μέχρι τώρα το θαλάσσιο μέτωπο;

Ναι

Όχι

6)Θεωρείτε ότι πρέπει να το << εκμεταλλευτούν>> οι πολίτες ως ιδιώτης ή να αναλάβει την <<εκμετάλλευση>> του το κράτος;

Πολίτες Κράτος

7)Με την ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου υπάρχουν συνέπειες;

A)Οικονομικές

B)Κοινωνικές

Γ)Πολιτιστικές

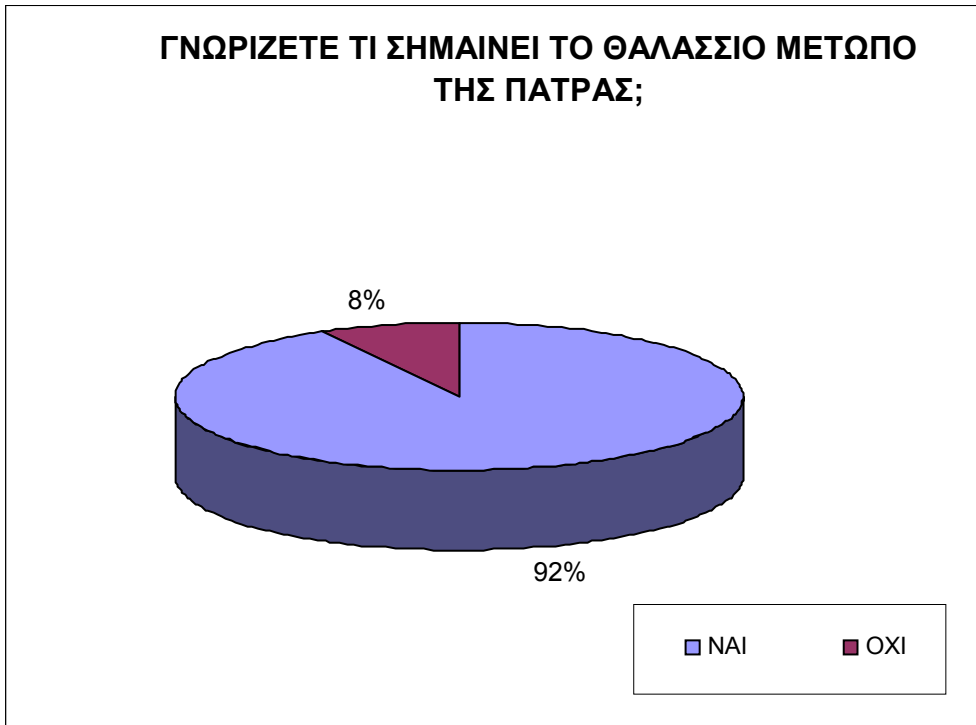
Δ)Τουρισμός

8)Πιστεύετε ότι πρέπει να ιδρυθεί φορέας για τη στρατηγική ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου;

Ναι

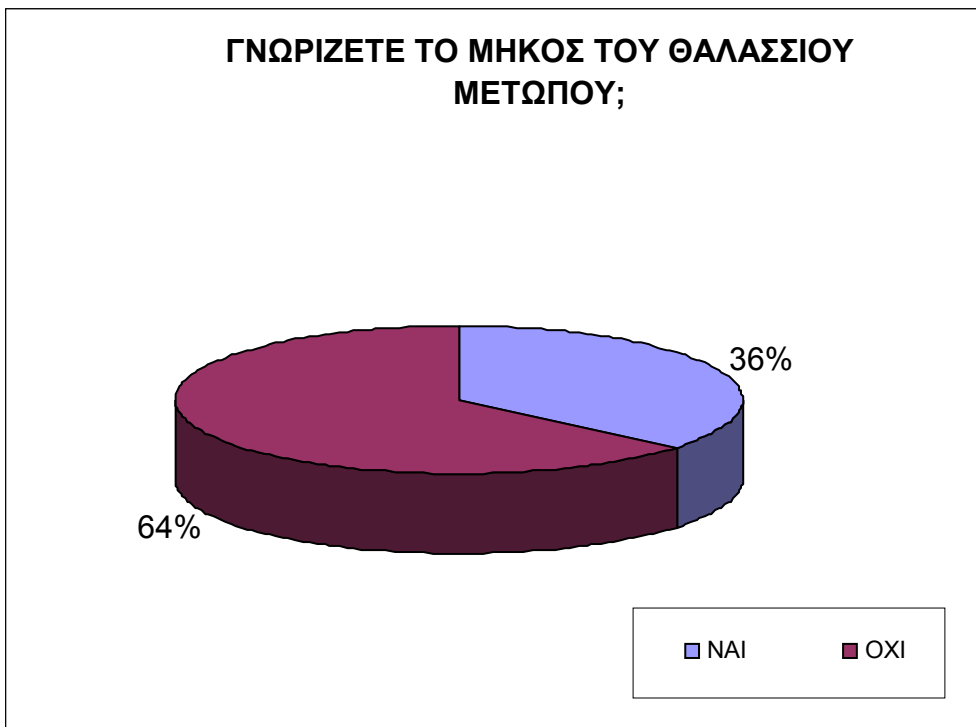
Όχι

ΕΡΩΤΗΣΗ1



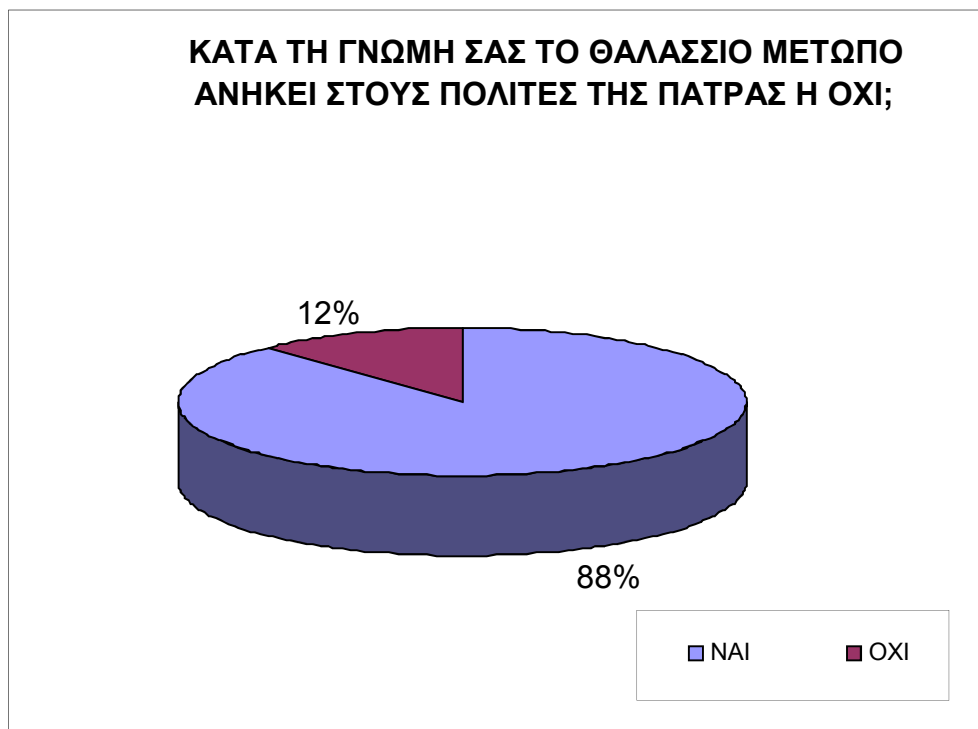
Στην πρώτη ερώτηση φαίνεται ξεκάθαρα ότι η πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησαν πως γνωρίζουν τι σημαίνει το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας. Αυτό είναι φυσικό διότι οι ερωτήσεις έγιναν σε πολίτες της Πάτρας.

ΕΡΩΤΗΣΗ2



Σε αυτή την ερώτηση βλέπουμε ότι παραπάνω από τους μισούς πολίτες της Πάτρας δεν γνωρίζουν το μήκος του θαλάσσιου μετώπου. Μόνο το 36% το γνωρίζει.

ΕΡΩΤΗΣΗ3



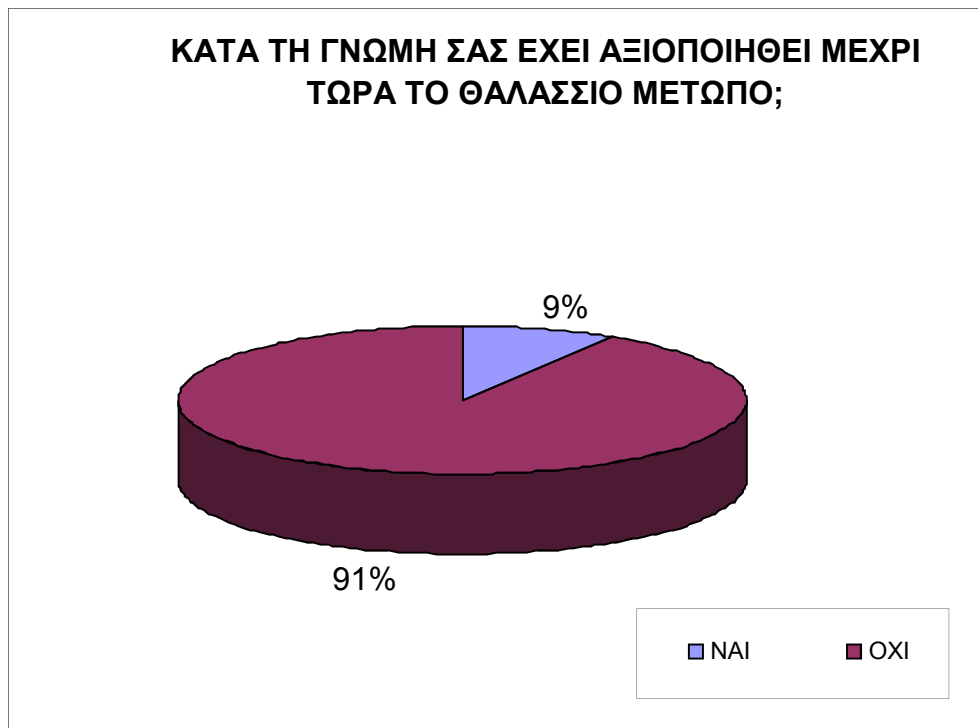
Στην 3η ερώτηση βλέπουμε ότι το 88% απάντησε ότι το θαλάσσιο μέτωπο ανήκει στους πολίτες της Πάτρας. Αναμενόμενο αποτέλεσμα γιατί είναι κάτι που το θέλουν και θα είναι προς όφελος της Πόλης της Πάτρας.

ΕΡΩΤΗΣΗ 4



Σε αυτή την ερώτηση οι πολίτες της Πάτρας απάντησαν ότι δεν υπάρχει η ανάλογη διεκδίκηση από τους φορείς για την απόδοση του θαλάσσιου μετώπου στους πολίτες της Πάτρας. Οι πολίτες της Πάτρας θέλουν να έχουν πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης τους και η δυσαρέσκεια τους για τη μη απόδοσή του διακρίνεται έντονη μέσα από το διάγραμμα.

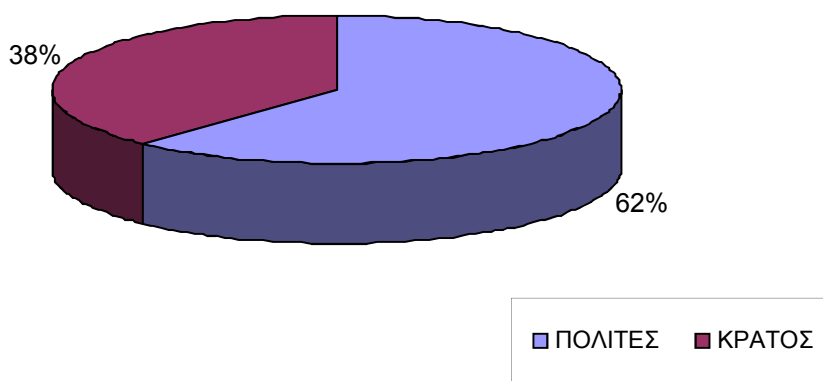
ΕΡΩΤΗΣΗ5



Στην 5^η ερώτηση οι πολίτες της Πάτρας απαντούν ότι το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας δεν έχει αξιοποιηθεί. Αναμενόμενες οι απαντήσεις των Πατρινών καθώς δεν έχει γίνει κάποια ενέργεια προς αυτή την κατεύθυνση.

ΕΡΩΤΗΣΗ6

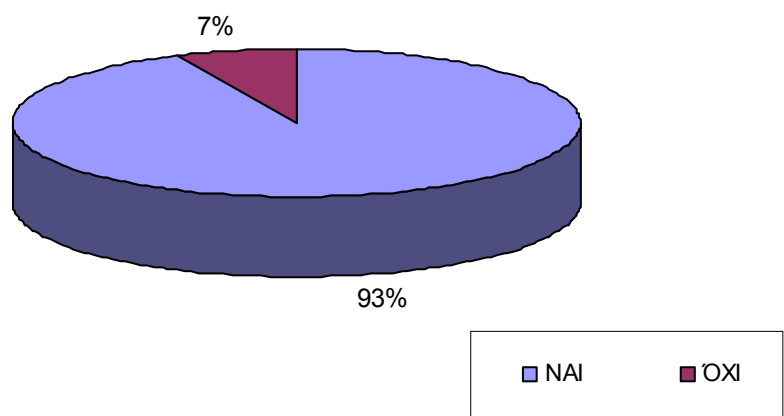
**ΘΕΩΡΕΙΤΕ ΟΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΟ
"ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΟΥΝ" ΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ ΩΣ ΙΔΙΩΤΗΣ Ή
ΝΑ ΑΝΑΛΑΒΕΙ ΤΗΝ "ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ" ΤΟΥ ΤΟ
ΚΡΑΤΟΣ;**



Σε αυτή την ερώτηση οι Πατρινοί απαντούν ότι τη διαχείριση και αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου επιθυμούν να αναλάβουν οι ίδιοι. Το 62% πιστεύει ότι θα είναι καλύτερα εάν την εκμετάλλευση του θαλάσσιου μετώπου αναλάβουν οι πολίτες της Πάτρας.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7

**ΚΑΤΑ ΤΗ ΓΝΩΜΗ ΣΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ;**

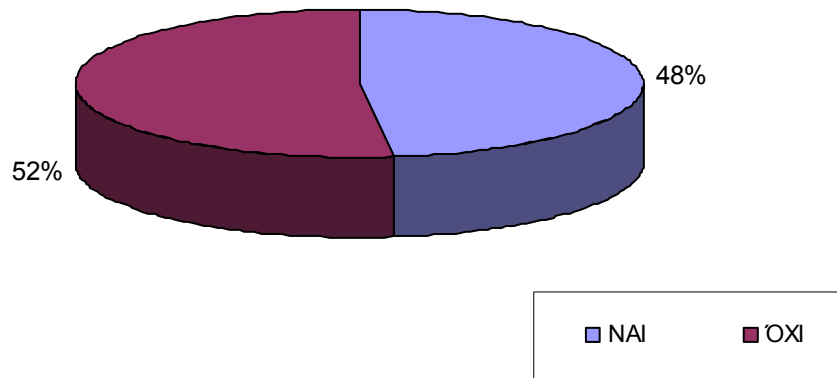


Σε αυτή την ερώτηση οι πολίτες της Πάτρας απαντούν ότι υπάρχουν συνέπειες οικονομικές. Το 93% απάντησε ότι μέσα από την αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου θα υπάρξει οικονομική ευημερία καθώς μπορούν να αξιοποιηθούν εγκαταλειμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις που θα στεγάσουν εμπορικά καταστήματα.



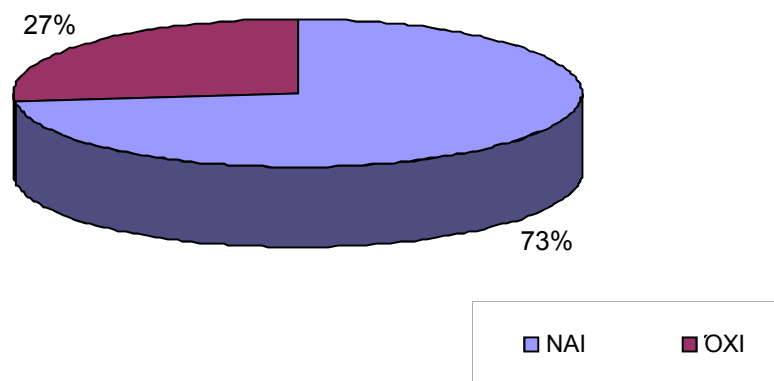
Σε αυτή την ερώτηση παραπάνω από τους μισούς απάντησαν ότι με την αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου θα προκύψουν κοινωνικές συνέπειες. Με την απόδοση του θαλάσσιου μετώπου οι πολίτες της Πάτρας θα μπορούν να έχουν πρόσβαση σε αυτό, να πραγματοποιούν περιπάτους ή βόλτες με ποδήλατα. Η κοινωνική ευημερία είναι απόρροια της αξιοποίησης του θαλάσσιου μετώπου.

**ΚΑΤΑ ΤΗ ΓΝΩΜΗ ΣΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ;**



Σε αυτή την ερώτηση το 48% των πολιτών απάντησε ότι με την αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου θα υπάρξουν πολιτιστικές συνέπειες. Το 52% θεωρεί ότι μέσα από την ανάπλαση του μετώπου δεν μπορεί να υπάρξει πολιτιστική ευημερία.

**ΚΑΤΑ ΤΗ ΓΝΩΜΗ ΣΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΘΑ ΕΧΟΥΜΕ ΑΥΞΗΣΗ
ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ;**



Σε αυτή την ερώτηση φαίνεται ότι το 73% των ερωτηθέντων πιστεύουν ότι με την ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου θα υπάρξει ανάπτυξη και στον τουρισμό. Οι απαντήσεις των Πατρινών είναι αναμενόμενες διότι η ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου μπορεί να λειτουργήσει ως δυνατός μαγνήτης ο οποίος θα προσελκύει τουρίστες και επισκέπτες.

ΕΡΩΤΗΣΗ 8



Στην τελευταία ερώτηση το 72% των πολιτών της Πάτρας απάντησε ότι πρέπει να ιδρυθεί φορέας για τη στρατηγική ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου. Το 28% θεωρεί ότι αυτό δεν είναι απαραίτητο.

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Σε αυτό το ερωτηματολόγιο απάντησαν 100 πολίτες της Πάτρας σε διάστημα 3 εβδομάδων. Σύμφωνα με το 1ο διάγραμμα το 92% των ερωτηθέντων απάντησε ότι γνωρίζει τι σημαίνει το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης τους. Από το διάγραμμα προκύπτει ότι οι Πατρινοί έχουν γνώση για το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας. Στο 2ο διάγραμμα βλέπουμε ότι μόλις το 36% γνωρίζει το μήκος του θαλάσσιου μετώπου. Αυτό το αποτέλεσμα προκύπτει από την ελλιπή ενημέρωση των πολιτών για το μήκος του θαλάσσιου μετώπου και τη μη σαφή οριοθέτηση των συνόρων του θαλάσσιου μετώπου. Στην 3η ερώτηση το 88% των πολιτών της Πάτρας απάντησε πως το θαλάσσιο μέτωπό της, ανήκει στους πολίτες της. Η απάντησή τους είναι αναμενόμενη καθώς τα θαλάσσια μέτωπα είναι φυσικά φαινόμενα –φυσικά σύνορα άρα είναι φυσικό οι πολίτες της να έχουν πρόσβαση σε αυτό και να λειτουργεί ως σημείο εστίασης. Στην επόμενη ερώτηση το 86% απαντά ότι δεν υπάρχει η ανάλογη διεκδίκηση από τους αρμόδιους φορείς. Αυτό που προκύπτει από το διάγραμμα είναι ότι δεν έχει γίνει κάποια προσπάθεια προς αυτή την κατεύθυνση κατά τη γνώμη πάντα των ερωτηθέντων. Στην 5η ερώτηση οι πολίτες της Πάτρας απαντούν ότι το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας δεν έχει αξιοποιηθεί. Έως σήμερα οι πολίτες της Πάτρας δεν έχουν πρόσβαση στο μέτωπό της, δεν μπορούν να κάνουν χρήση στο χώρο. Επίσης δεν έχει γίνει κάποια ενέργεια αξιοποίησης εγκαταλειμμένων λιμενικών εγκαταστάσεων που θα μπορούσαν να στεγάσουν διάφορες δραστηριότητες (πολιτιστικές και εκθεσιακές δράσεις). Στην 6η ερώτηση παραπάνω από τους μισούς θεωρούν ότι τη διαχείριση του θαλάσσιου μετώπου πρέπει να την αναλάβουν οι πολίτες ως ιδιώτες. Αυτό που απορρέει από το διάγραμμα είναι ότι οι πολίτες δείχνουν να μην έχουν εμπιστοσύνη στους χειρισμούς του κρατικού μηχανισμού. Στην 7η ερώτηση οι Πατρινοί απαντούν ότι η αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου θα επιφέρει οικονομική και κοινωνική ευημερία, πολιτιστική ανάπτυξη καθώς και αύξηση στον τουρισμό. Η ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου μπορεί να χαρακτηριστεί ως ανεκτίμητη καθώς θα επιφέρει οικονομική, αισθητική και περιβαλλοντική ανάπτυξη. Λειτουργεί ως

δυνατός μαγνήτης ο οποίος θα προσελκύσει επιχειρήσεις κεφάλαιο, τουρίστες και επισκέπτες αλλά κυρίως απλούς πολίτες. Στην τελευταία ερώτηση το 72% απαντά ότι πρέπει να ιδρυθεί φορέας για τη στρατηγική ανάπτυξη του θαλάσσιου μετώπου. Αυτός ο φορέας θα μπορούσε να είναι μια ομάδα ανθρώπων με εξειδικευμένη ιδιότητα(π.χ. οικονομολόγοι, περιβαλλοντολόγοι, κ.τ.λ.) οι οποίοι θα αναλάβουν τη διαχείριση και την εποπτεία του έργου για την ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου. Συμπερασματικά, αναφέρουμε ότι η ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου μπορεί να λειτουργήσει ως καταλύτης που δύναται να αλλάξει ολοκληρωτικά την εικόνα μιας πόλης. Μπορεί να της προσφέρει μια νέα ταυτότητα, μια νέα έκφραση του τι είναι και σε τι επιθυμεί μελλοντικά να εξελιχθεί.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ -ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ολοκληρώνοντας τη παρούσα μελέτη μπορούμε να πούμε ότι κανένα έργο δεν θα είχε αξία, αν δεν συγκέντρωνε τους χρήστες για τους οποίους κατασκευάστηκε. Γι' αυτό, σκόπιμη κρίνεται η προώθηση δραστηριοτήτων εκπαιδευτικού χαρακτήρα μέσα στο υπό εξέταση θαλάσσιο μέτωπο, η εμφανής σηματοδότηση εντός και εκτός ζώνης θαλασσίου μετώπου, η ύπαρξη πληροφοριακών περιπτέρων (info kiosks) με διαφημιστικά φυλλάδια για τις παροχές του μετώπου, σε καίρια σημεία της πόλης και τέλος η αποστολή ενημερωτικών φυλλαδίων σε σχετικές ημερίδες και εκθέσεις, σε Ελλάδα και εξωτερικό.

Με βάση λοιπόν τις ελλείψεις και τα προβλήματα που προαναφέρθηκαν και προκειμένου όλοι οι στόχοι για ανάπτυξη να επιτευχθούν, **προτείνονται τα παρακάτω:**

Η παραθαλάσσια ζώνη θα πρέπει να προσλάβει έναν ιδιαίτερο οικονομικό, πολεοδομικό, αρχιτεκτονικό και κοινωνικό ρόλο ώστε το υγρό στοιχείο να μην εξαντληθεί σε μία προβλήτα αναψυχής. Επίσης ο πολεοδομικός ανασχεδιασμός είναι απαραίτητος. Επίσης είναι αναγκαία η ύπαρξη ενός νέου οργάνου διαχείρισης και υλοποίησης όλου του εγχειρήματος, με τη συμμετοχή των κύριων και αρμόδιων φορέων της πόλης.

Ακόμα, το νέο λιμάνι θα πρέπει να ανασχεδιασθεί περαιτέρω προκειμένου να καλύπτει καλύτερα τις ανάγκες μιας σύγχρονης Δυτικής Θαλάσσιας πύλης της χώρας,

Με τη σταδιακή απελευθέρωση του παλαιού λιμένα ενισχύεται η ένταξη τμημάτων του στον πολεοδομικό χώρο της Πάτρας και ιδιαίτερα του κέντρου με σκοπό η πόλη να έρθει ξανά πλάι στη θάλασσα.

Προτείνονται ακόμα να γίνουν τροποποιήσεις στην υπάρχουσα λιμενολεκάνη των προβλητών Αγ. Νικολάου και Άστιγγος η Πάτρα να μπορεί να δεχθεί κρουαζιερόπλοια και μεγάλα σκάφη αναψυχής (μεγαλιώτ Ο επιβατικός σταθμός (Π. Κανελλόπουλος, πρώην Μελίνα Μερκούρη) που

βρίσκεται στην βόρεια πλευρά της πόλης μπορεί να εξυπηρετήσει και τις 2 χρήσεις. IV. Η παράλια ζώνη που περιλαμβάνει το νέο κολυμβητήριο του Ν.Ο.Π., τον νέο Φάρο και την ιχθυόσκαλα μπορεί να αντιμετωπιστεί σε συσχέτιση με την υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής και της Ακτής Δυμαίων ως ένα ευρύτερο πάρκο όπου θα περιλαμβάνεται η περιοχή του Ι.Ν Αγίου Ανδρέα, το γραμμικό πράσινο της οδού Τριών Ναυάρχων και συνέχεια η πλατεία των Ψηλών Αλωνίων. Το αλιευτικό καταφύγιο (που εσφαλμένα αποκαλείται «μαρίνα») και η περιοχή μέχρι το Μείλιχο ποταμό χρειάζεται συνολική ανάπλαση και εμπλουτισμό χρήσεων, με έμφαση στο δημόσιο χαρακτήρα και τη σύνδεση με την εγγύς αστική ζώνη που είναι κατά βάση οικιστική."⁴³

Συγκεντρωτικά οι προτάσεις για το σχεδιασμό του θαλάσσιου μετώπου μπορούν να συνοψιστούν:

Στη μίξη δραστηριοτήτων που συμβαδίζουν μεταξύ τους

Στη ποιότητα στον αστικό σχεδιασμό

Στη σωστή μορφή της πολιτιστικής ανάπτυξης

Στο ολοκληρωμένο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο

Στο θαλάσσιο σύστημα μεταφορών και προσβάσεων στο θαλάσσιο μέτωπο.

Στις ειδικές αρχές σχεδιασμού του θαλάσσιου μετώπου της πόλης της Πάτρας.

Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε ότι η επιτυχία στην αναγέννηση του θαλασσίου μετώπου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη ενός βελτιωμένου και βιώσιμου συστήματος μεταφορών. Δίχως αμφιβολία οι λιμένες αποτελούν χώρους όπου αν εκλείψει η αστυνόμευση μπορούν να

⁴³ Αργυριάδου Σ. Ειρήνη (2008) " ΜΕΛΕΤΗ ΔΥΝΗΤΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΛΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ" ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (Ν.Ε.Α.) Ν.Α. ΑΧΑΪΑΣ

καταστούν επικίνδυνοι. Επιπλέον, στην περίπτωση της Πάτρας, ένας μεγάλος αριθμός πολιτικών προσφύγων, οι οποίοι κυκλοφορούν συνεχώς εντός της λιμενικής ζώνης, καθιστά την αντιμετώπιση του προβλήματος επιτακτική. Ως εκ τούτου, επιβάλλεται η ανάπτυξη μιας σειράς μέτρων κοινωνικής υποστήριξης και στέγασης των ατόμων αυτών που αναγκάζονται και δρουν παράνομα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Argyriadou, E., (2001), “Waterfront regeneration in post-industrial cities: the elements of success: What can a Mediterranean city learn from the international experience? The case of Patras, Thesis, MSc in Town and Country Planning, University College London, The Bartlett School of Planning, London.
2. Breen, A. & Rigby, D., (1996). *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*, Thames and Hudson, London.
3. Daskalaki, T., (1996), *Cultural Projects in Urban Regeneration*, MSc in European Property and Development Planning, University College London, Bartlett School of Architecture and Planning
4. Frey, M. & Mammey U. (1996) *Impact of Migration in the Receiving Countries*, OIM
5. Papademetriou, D. (1994) “The economic and labor market effects of immigration on the United States “, *National Forum* Vol. 74 No. 3, 17-21,40
6. Schaeffer, K.H.and Sclar, E. (1975): *Access for All: transportation and urban growth*. Middlesex: Penguin.
7. US Department of Labor (1989) *The Effects of Immigration on the U.S. Economy and Labor Market Immigration Policy and Research Report 1*, Washington, D.C., U.S. Department of Labor
8. ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί & Τρίτων Σύμβουλοι Μηχανικοί & Ν. Μηλιώνης, (2002-2003), Τεχνικός σύμβουλος υποβοηθούμενος της Τεχνικής Υπηρεσίας ΟΛ.ΠΑ. ΑΕ. για την αναμόρφωση της χωροταξικής – κυκλοφοριακής οργάνωσης των χερσαίων χώρων και βελτίωση λιμενικής υποδομής Λιμένα Πατρών, ΟΛΠΑ ΑΕ, Πάτρα
9. ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί, ΤΡΙΤΩΝ Σύμβουλοι Μηχανικοί, et al, (1998), (2000), (2006) Μελέτη Έργων Επιδομής Νέου Λιμένα Πατρών, Προμελέτη, Οριστικές Μελέτες Έργων Επιδομής Νέου Λιμένα Πατρών Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., ΓΓΔΕ/ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ, Αθήνα

10. Αντωνίου Γ.,(2007),Οι Μαρίνες στην Ελλάδα, Το ΒΗΜΑ, Σελ.: D14
Κωδικός άρθρου: B13537D141 ID: 244720
11. Αργυριάδου Σ. Ειρήνη (2008) " ΜΕΛΕΤΗ ΔΥΝΗΤΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΛΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ" ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (Ν.Ε.Α.) Ν.Α. ΑΧΑΪΑΣ
12. Αργυριάδου,Ε.(2010),Ρυθμιστικό Σχέδιο Πατρών, Χωροταξική και Πολεοδομική Αναγνώριση
13. Αρώνη Τ.Κ.(2012) *Ο πόλεμος της σταφίδας* Το Βήμα. Ανάκτηση από : <http://www.tovima.gr/>, Ιούλιος 2012
14. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
15. Γιαννίρη Ν.(2003), Χρυσάφι τα ξένα χέρια, Ελευθεροτυπία
16. Γοσποδίνη & Μπεριάτος, (2006), Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική πόλη, Κριτική, Αθήνα.
17. Γοσποδίνη, Α., και Μπεριάτος, Σ. (2006), *Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική πόλη*, Κριτική, Αθήνα
18. Δ. Πατρεών, (2007), Αναθεώρηση και Επέκταση του ΓΠΣ Πατρών, Β' Στάδιο: Πρόταση, Φίλων ΑΕ & Βακαλοπούλου, Αθήνα
19. Ελ. Γεωργαντόπουλος – Γ.Π. Βλάχος,(2003) « Ναυτιλιακή Οικονομική», 2^η έκδοση, Τζέι & Τζέι Ελλάς
20. Εφημερίδα Κοινωνία (2012) "Το μεγάλο στοίχημα της Πάτρας για το θαλάσσιο μέτωπο Ανάκτηση από : "<http://www.patrastimes.gr>, Σεπτέμβριος 2012
21. Θωμόπουλου, Στ.Ν.(1992), *Ιστορία της πόλεως των Πατρών από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι το 1821*, Πάτρα
22. Λαμπροπούλου, Α.(2006), *Πάτρα Πολιτιστική πρωτεύουσα 2006*, Πάτρα, εκδόσεις Κ. Στάϊκος, σ.σ 45-95
23. Λοτσάρης, Κ., κ.α.(2008), *Πάτρα-Λιμάνι και Θαλάσσιο Μέτωπο*, Τμήμα Δυτικής Μακεδονίας.

24. Μούλια, Χρ.Α., (2000) Το λιμάνι της σταφίδας, Πάτρα 1828-1900, Πάτρα, Περί Τεχνών, σ.σ 227-230
25. Μπακουνάκη, Ν. (1988),*Πάτρα, 1828-1860, Μια ελληνική πρωτεύουσα στο 19ο αιώνα*, Αθήνα, Εκδόσεις Καστανιώτη, σ.σ. 101-117
26. ΟΗΕ και Διεθνής Αμνηστία, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία – 05/01/2003
27. ΟΛΠΑ ΑΕ, (2002), Πάρκο Αναψυχής Ακτής Δυμαίων, Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, Πάτρα.
28. Παπαδάτου, Γιαννοπούλου, (1991), Εξέλιξη του Σχεδίου Πόλεως των Πατρών, Αχαϊκές Εκδόσεις Πάτρα.
29. Παπαποστόλου, Α.(1991), *Τοπογραφικά των Πατρών*, Πρακτικά Β' Συνεδρίου Πελοποννησιακών Σπουδών.
30. Πετροπούλου, Κ., (1999), Ανάκτηση του θαλασσίου μετώπου της Πάτρας, Διπλωματική Εργασία, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.
31. Σηφουνάκης Ν.,(2007), Ερώτηση για τις καθυστερήσεις στην ελεγχόμενη στάθμευση, Ανάκτηση στις 12-11-2008 από <http://www.aiolikanea.gr>
32. Σπύρου, Π.(2008), *Περιβαλλοντική Εκπαίδευση*, Τμήμα Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης
33. Σωτηρόπουλος, Λ.(1993), *Μαρτυρίες για το Λιμάνι των Πατρών*, Εκδόσεις Αχαϊκή
34. ΥΠΕΧΩΔΕ, (2007), Μελέτη Ρυθμιστικού Σχεδίου Οικιστικού Συγκροτήματος Πάτρας, Α' Φάση, Θεώρημα ΑΕ, Αθήνα.
35. <http://www.livepedia.gr>
36. <http://www.shortsea.org>