

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
ΠΑΤΡΩΝ (Τ.Ε.Ι.)
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ (Σ.Δ.Ο.)
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ:
ΜΙΧΑΛΙΤΣΙΑΝΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΑ

ΘΕΜΑ: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ
ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ
(Προοπτικές και εξελίξεις)

ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ:
ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ
ΠΑΤΡΑ 2001

148

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<i>ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: ΠΡΟΛΟΓΟΣ-ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</i>	<i>1-4</i>
<i>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ.....</i>	<i>5</i>
<i>1.1 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΓΡΑΠΤΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ.....</i>	<i>6</i>
<i>1.2 ΡΩΜΑΙΚΟΙ ΧΡΟΝΟΙ.....</i>	<i>9</i>
<i>1.3 ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΙ ΧΡΟΝΟΙ.....</i>	<i>10</i>
<i>1.4 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΑΝΑΣΚΑΦΕΣ... </i>	<i>12</i>
<i>1.5 ΜΕΣΑΙΩΝΙΚΗ ΚΑΙ ΝΕΟΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ.....</i>	<i>13</i>
 <i>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ:ΣΥΝΤΟΜΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΑΝ ΜΕΓΑΛΟ ΛΙΜΑΝΙ ΕΩΣ ΤΟ 1950.....</i>	 <i>14</i>
<i>2.1 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ-ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....</i>	<i>15</i>
<i>2.2 Η ΠΑΤΡΑ ΣΑΝ ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟ.....</i>	<i>16</i>
 <i>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ:ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΞΕΛΙΞΗ.....</i>	 <i>18</i>
<i>3.1 ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ.....</i>	<i>18</i>
<i>3.2 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....</i>	<i>21</i>
<i>3.3 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ (ΜΝΗΜΕΙΑ).....</i>	<i>25</i>
<i>3.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ.....</i>	<i>37</i>
<i>3.5 ΔΗΜΟΦΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....</i>	<i>40</i>
<i>3.6 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ-ΚΑΤΟΙΚΙΑ-ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....</i>	<i>41</i>
<i>3.7 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ.....</i>	<i>43</i>
<i>3.8 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ.....</i>	<i>47</i>
 <i>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ:Η ΠΑΤΡΑ ΣΗΜΕΡΑ.....</i>	 <i>54</i>
<i>4.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.....</i>	<i>54</i>
<i>4.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.....</i>	<i>58</i>
<i>4.3 ΑΛΛΕΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ.....</i>	<i>60</i>
 <i>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ:ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ.....</i>	 <i>64</i>

<i>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ:ΤΙ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΓΙΝΕΙ ΚΑΙ ΤΙ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ.....</i>	<i>68</i>
<i>6.1 ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΑΚΤΩΝ.....</i>	<i>69</i>
<i>6.2 ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΠΛΑΖ ΕΟΤ.....</i>	<i>70</i>
<i>6.3 ΕΛΛΕΙΨΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΜΝΗΜΕΙΩΝ.....</i>	<i>71</i>
<i>6.4 ΕΛΛΕΙΨΗ ΜΕΓΑΛΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ.....</i>	<i>73</i>
<i>6.5 ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ.....</i>	<i>74</i>
<i>6.6 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΧΕΙΜΕΡΙΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....</i>	<i>75</i>
<i>6.7 ΕΛΛΕΙΨΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....</i>	<i>79</i>
<i>6.8 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....</i>	<i>81</i>
<i>6.9 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....</i>	<i>87</i>
<i>6.10 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ.....</i>	<i>88</i>
<i>6.11 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ.....</i>	<i>89</i>
<i>6.11 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</i>	
<i>6.11.1 ΟΔΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....</i>	<i>89</i>
<i>6.11.2 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....</i>	<i>92</i>
<i>6.11.3 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....</i>	<i>93</i>
<i>6.11.4 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....</i>	<i>94</i>
<i>6.12 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΑΡΚΙΝΓΚ.....</i>	<i>95</i>
<i>6.13 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ-ΠΑΡΚΩΝ.....</i>	<i>95</i>
<i>6.14 ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ.....</i>	<i>96</i>
<i>6.15 ΥΔΡΕΥΤΙΚΟ.....</i>	<i>96</i>
<i>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ:ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ – ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ.....</i>	<i>99</i>
<i>7.1 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ.....</i>	<i>99</i>
<i>7.2 ΑΛΛΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ.....</i>	<i>102</i>
<i>7.3 ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ.....</i>	<i>103</i>
<i>7.4 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....</i>	<i>105</i>
<i>7.5 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....</i>	<i>109</i>
<i>7.6 ΟΙΚΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....</i>	<i>110</i>
<i>7.7 ΚΟΙΝΟΤΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ-ΙΣΧΥΑ ΚΟΝΔΥΛΙΑ.....</i>	<i>111</i>
<i>7.8 ΣΚΕΨΕΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ.....</i>	<i>113</i>
<i>7.9 ΕΚΘΕΣΗ ΤΕΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΠΕΛ/ΣΟΥ.....</i>	<i>116</i>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΩΟ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....118

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....121

ΠΗΓΕΣ.....122

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΣΕΛΙΔΕΣ ΣΤΟ INTERNET

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Θα ήταν άδικο να καταδικάσουμε την Πάτρα λέγοντας ότι μοναδική υπεύθυνη για την σημερινή κατάσταση που επικρατεί είναι η ίδια.

Η Πάτρα σήμερα περνά μια παρακμή ,που είναι επέκταση μιας γενικότερης παρακμής της χώρας και που αφορά όχι μόνο το οικονομικό πλαίσιο μα κυρίως τα ήθη και τις αξίες.

Η ζωή έχει μεταβληθεί κατά πολύ όσον αφορά τις σχέσεις των ανθρώπων και απο ζεστές και φιλικές με το πέρασμα του χρόνου μεταβλήθηκαν σε τυπικές έως ανύπαρκτες. Η πόλη απο γραφική και ήσυχη έχει διαμορφωθεί σε σύγχρονη τσιμντούπολη με γοργούς ρυθμούς ζωής, πολυθόρυβη και με όλα τα στοιχεία που συνθέτουν μια μεγαλούπολη άγχος, στρές, μόλυνση του αέρα, ηχορύπανση κλπ.

Η θάλασσα που βρέχει τις ακτές έχει γίνει πια συλλέκτης αποβλήτων και οι άνθρωποι φοβούνται πια να την πλησιάσουν και να την χαρούν. Οι Πατρινοί λοιπόν έχασαν πολλές από τις απολαύσεις που παλιότερα συνέθεταν την καθημερινότητα.

Σήμερα οι κάτοικοι της αναζητούν ελεύθερες ώρες για να φύγουν και να ξεσκάσουν από μια πόλη που νοιώθουν ότι τους σφίγγει.

Υπάρχουν στην Ελλάδα μερικές πόλεις με αυτό το μοτίβο ανάπτυξης. Αν κοιτάξουμε προσεκτικότερα θα μπορέσουμε να τις ονομάσουμε: Αθήνα, Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Πάτρα. Όλες έχουν την προσωπικότητα που η ιστορία διαμόρφωσε για κάθε μία. Η άναρχη βιομηχανική ανάπτυξη, η αυθαιρεσία στη δόμηση, η έλλειψη τεχνικών έργων τις μαστίζει και τις τέσσερις μα πιο πολύ την Πάτρα, καθώς δεν χαίρει των βελτιώσεων και της προσοχής της πρωτεύουσας και της συμπρωτεύουσας.

Η Πάτρα σήμερα έχει περάσει σε περίοδο παρακμής ,αφού έχει κορεστεί βιομηχανικά, έτσι όπως αναπτύχθηκε η βιομηχανία, το λιμάνι πνίγει, αφού η κίνηση δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπιστεί με αυτούς τους όρους, ο τουρισμός είναι ανύπαρκτος, παρά τον μεγάλο αριθμό τουριστών που αποβιβάζονται στην Πάτρα.

Τι είναι αυτά που οδήγησαν την Πάτρα στην σημερινή κατάσταση; Τι δεν έγινε ; Τι μπορεί να γίνει ;

Αυτά είναι τα βασικότερα θέματα που θα μας απασχολήσουν στα παρακάτω κεφάλαια της εργασίας αυτής.

Η Πάτρα δεν είναι μια απλή πόλη μέσα στον ελληνικό χώρο. Είναι ένα σημαντικό κομμάτι της χώρας που επέδρασε καθοριστικά τόσο στην κοινωνικο-πολιτική αλλά σε μεγάλο βαθμό και την οικονομική διαμόρφωση και εξέλιξη του ελλαδικού χώρου.

Η κοινωνία της Πάτρας, με την καλλιεργημένη εμφάνιση, την διορατικότητα, την διαίσθηση της κοινωνικο-οικονομικής βούλησης της εξελικτικής πορείας μέσα στο χρόνο, προώθησε δισεπίλυτα προβλήματα και διάνοιξε την πύλη της δικής της εξέλιξης αλλά και του γενικότερου ελληνικού χώρου.

Εώς τις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα διατήρησε την πρωτοπορία στην διαμόρφωση κάθε εθνικού γεγονότος (πολιτικού, κοινωνικο-οικονομικού, πολιτιστικού). Σιγά-σιγά όμως και καθώς περνούσε ο χρόνος και φθάνοντας στη σύγχρονη εποχή παρατηρούμε την Πάτρα να ακολουθεί τα βήματα και τον παλμό του γενικότερου χώρου της Ελλάδας και τα προβλήματα που σιγά-σιγά περικλείουν σαν κλειός γύρω από αυτόν.

Θα μπορούσαμε να φέρουμε σαν παράδειγμα όσον αφορά την πορεία της Πάτρας στο χρόνο, την αρχιτεκτονική της εξέλιξη, που προβάλλει σαν αντανάκλαση των εκάστοτε κοινωνικών και οικονομικών συνθηκών. Σ' αυτή την αρχιτεκτονική διαμόρφωση αντικατοπτρίζονται οι μεγάλες αλλαγές που προκάλεσε η βιομηχανική εξέλιξη, η αστυφιλία και η πρακτικότερη αντιμετώπιση των καινούργιων τρόπων ζωής. Αρχιτεκτονικά αλλά και πολιτιστικά και κοινωνικά οι εποχές πέρασαν από την άνθιση των παλαιότερων χρόνων στην σημερινή σύγχυση.

Όπως και από την πολιτική, κοινωνική, οικονομική, πνευματική και περιβαντολογική ζύμωση, στο σημερινό κοινωνικό, πνευματικό και περιβαλλοντολογικό λαβύρινθο.

Υπάρχει μια διάχυτη αγωνία σ' αυτή την πόλη τόσο για την εξελικτική της πορεία όσο και για τον καθορισμό αξιών και προγράμματος που θα την επιβάλλουν ξανά σαν έναν από τους άξονες διαμόρφωσης της χώρας.

Η Πάτρα σήμερα δεν μπορούμε να πούμε ότι έχει πλεονεκτήματα, τα οποία προέρχονται τόσο απο τεχνικές διεργασίες που ακολούθησαν μια σωστή μελετημένη και προγραμματισμένη πορεία, άλλα πλεονεκτήματα τα οποία προέρχονται από την εύνοια των φυσικών καλλωνών της που φαίνεται ότι δρουν με τον αντίθετο τρόπο. Μπορούμε όμως με βεβαιότητα να μιλήσουμε για τα πλεονεκτήματα λέγοντας ότι είναι η αρνητική έκφραση της Πατραϊκής κοινωνίας μέσα στο χώρο και το χρόνο, η αναρχία στην οικονομικο-κοινωνική και πνευματική εξέλιξη και είναι οι βασικότεροι παράγοντες που αποτελούν τροχοπέδη στην συνέχιση της λαμπρής της παράδοσης και ιστορίας της.

Μια πόλη που πνίγεται από την ανάπτυξη με την αρνητική της μορφή, χάνοντας παράδοση και προσωπικότητα, χάνοντας κάθε κληρονομιά, χάνοντας κάθε τι που θα μπορούσε να την κάνει διεκδικήτρια και γιατί όχι, και κάτοχο των επιτευγμάτων, απαλλαγμένη πια απο το ρόλο του απλού θεατή-ακροατή.

Στίς σελίδες που θα ακολουθήσουν πιο κάτω θα προσπαθήσουμε, έπειτα απο μια αναφορά στο παρελθόν ,να δούμε τα προβλήματα,να προτείνουμε λύσεις και θέσεις και να εξακριβώσουμε τις προοπτικές (κοινωνικές,οικονομικές, περιβαλλοντολογικές, πολιτιστικές) που θα διαμορφώσουν την πόλη σε τουριστικό πρότυπο γιατί η φύση με την συμβολή της έχει διώξει την αβεβαιότητα. Εκείνοι που την συντηρούν είναι τα μέλη που την αποτελούν, αλλά και αυτοί με την σωστή και προγραμματισμένη πολιτική μπορούν να πετύχουν το στόχο διατηρώντας την ελπίδα ότι η πόλη αυτή θα ξαναβρεί τον πρωτοποριακό της δρόμο.

1.ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΑΤΡΑΙ (και Πάτρα). Παράλια πόλη της βορειοδυτικής Πελοποννήσου, η μεγαλύτερη του διαμερίσματος και το τρίτο πολεοδομικό συγκρότημα της χώρας, μετά την πρωτεύουσα και τη Θεσσαλονίκη και πρώτο λιμάνι της χώρας σε κίνηση επιβατών από και προς το εξωτερικό. Η πόλη έχει 111.607 κατ.(1971) και διοικητικώς αποτελεί δήμο με πληθυσμό 111.228 κατ. Και έκταση 57χλμ. Στον οποίο υπάγονται και οι οικισμοί Μπάλας (193 κατ.), Σκιοέσα (334 κατ.) και Χάραδρο (94 κατ.). Το πολαιοδομικό συγκρότημα Πατρών, που εκτείνεται επι 24 χλμ. στην παράκτια ζώνη του Πατραϊκού κόλπου απο τα Βερναδέικα ως τα Τσουκαλέικα, έχει 120.847 κατ. Και περιλαμβάνει, εκτός από το Δήμο Πατρέων, τις κοινότητες Αγίου Γεωργίου Ρίου, Βερναδέικων, Βραχνεϊκών, Μιντιλογλίου, Μονοδενδρίου, Οβρυάς, Παραλίας, Ρογιτικών και Τσουκαλέικων. Και ο δήμος και το πολεοδομικό συγκρότημα Πατρών παρουσίασαν σημαντική αύξηση πληθυσμού. Ο δήμος παρουσίασε αύξηση 9,7% μεταξύ 1951-1961 και αύξηση 16,8% μεταξύ 1961-1971. Ο πληθυσμός του πολεοδομικού συγκροτήματος αυξήθηκε κατά 10% μεταξύ 1951-1961 και 16,2% μεταξύ 1961-1971.

Κέντρο μιας εξαιρετικά εύφορης περιοχής και κύρια είσοδος της χώρας από την δυτική Ευρώπη, η Πάτρα εκτός από την πληθυσμιακή της ανάπτυξη, εξελίχθηκε και σε σημαντικό βιομηχανικό κέντρο με πολλές μονάδες υφαντικών βιομηχανιών, προϊόντων ελαστικού, ποτών, χάρτου κ.α. Μεγάλη ανάπτυξη παρουσίασε και η κίνηση του λιμανιού της στο οποίο διπλασιάστηκαν οι κατάπλοι πλοίων μεταξύ 1971 και 1977 και κατέλαβε την τρίτη θέση μεταξύ των άλλων λιμανιών της χώρας με πρώτο τον Πειραιά, δεύτερο της Ελευσίνας και τέταρτο της Θεσσαλονίκης. Το λιμάνι της Πάτρας είναι όμως το πρώτο σε επιβατική κίνηση με αποβιβασθέντες 189.698 και επιβιβασθέντες 219.163, ενώ η κίνηση εμπορευμάτων δεν βρίσκεται ούτε στα δώδεκα πρώτα. Στην ναυτιλιακή κίνηση της ακτοπλοίας κατέχει την έννατη θέση στους επιβάτες και μετά τη δέκατη πέμπτη στα εμπορεύματα. Οι αποβιβασθέντες το 1977

επιβάτες έφτασαν τους 133.906.Οι επιβιβασθέντες κατά το ίδιο διάστημα ήταν 131.807.

Η Πάτρα είναι από τις λίγες ελληνικές πόλεις που αναπτύχθηκε με βάση κάποιο πολεοδομικό σχέδιο με κάθετους τεμνόμενους δρόμους,στοιχείο που της δίνει ιδιαίτερη φυσιογνωμία. Σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη της Πάτρας ως πολιτιστικού κέντρου έπαιξε και η ίδρυση εκεί Πανεπιστημίου(1966).

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΓΡΑΠΤΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ.

Σύμφωνα με την γραπτή παράδοση ιδρύθηκε από τους Αχαιούς της Σπάρτης, οι οποίοι με επικεφαλής τον Πρευγένη και τον γιό του Πατρέα ήλθαν εδώ, όταν εκδιώχθηκαν από τους Δωριείς. Αλλά και οι Αχαιοί του Άργους, που εκδιώχθηκαν επίσης από τους Δωριείς, με επικεφαλής τον Τισαμενό κατέλαβαν την Ανατολική Αχαΐα ύστερα από πολιορκία της Ελίκης. Από τους Ίωνες ολόκληρη η Αχαΐα ονομαζόταν ως τότε Ιωνία, αλλά αλλά και Αιγιαλός είτε από τον βασιλέα της Σικυώνος Αιγιαλέα είτε γιατί εκτεινόταν κατά μήκος του αιγιαλού (παραλία). Οι Ίωνες αρχικά κατέφυγαν στην Αθήνα και απο εκεί στην Μικρά Ασία, όπου ίδρυσαν δώδεκα πόλεις, την Ιωνική Δωδεκάπολη, σε ανάμνηση των δώδεκα πόλεων που άφησαν πίσω τους. Ο Πρευγένης με τον Πατρέα, συνένωσαν τρεις ιωνικές πολίχνες. Ο Εύμηλος θεμελίωσε πόλη που την ονόμασε Αρόη. Οι κάτοικοι της Αρόης εξαπλωθέντες με την πάροδο του χρόνου ίδρυσαν και δεύτερη κώμη,την Άνθεια,προς τιμή του υιού του Εύμηλου Ανθεία. Στη συνέχεια,από τους κατοίκους των δύο αυτών μικρών πόλεων ιδρύθηκε και τρίτη κώμη μεταξύ Αρόης και Ανθείας, που εξαιτίας της θέσης της ονομάστηκε Μεσάτις. Αυτές οι τρεις προιστορικές κώμες κατοικήθηκαν από Ίωνες, όταν αυτοί έστειλαν από την Αθήνα αποίκους στην Αγιάλεια. Μετά τα Τρωικά ,Θεσσαλοί άποικοι υπό τον Ευρύπυλο, υιό του βασιλιά Ευαίμονος, εγκαταστάθηκαν στην περιοχή του ναού της Αρτέμιδος και σταδιακά επικράτησαν και στίς τρεις ιωνικές κώμες.

Μετά την κάθοδο των Δωριαίων, Αχαιοί υπό τον Τισσαμενό διωχθέντες από την Λακεδαιμόνα απομάκρυναν τους Ίωνες από την αιγιάλεια και εγκαταστάθηκαν αυτοί στην χώρα, που από τότε ονομάστηκε Αχαιία. Ο Πατρεύς, υιός του ένδοξου Σπαρτιάτη Πρευγένους, ήταν μεταξύ των Αχαιών που ήρθαν στην Αιγιάλεια. Με τη βοήθεια των Λακεδαιμονίων κατέλαβε την Αρόη και αφού επεξέτεινε τον περίβολο των τειχών της οχύρωσε νέα πόλη που την ονόμασε "Πάτραι". Το γεγονός αυτό τοποθετείται στα 1802 π.Χ. ή κατά τον Ευσέβειο στα 1401 π.Χ. Η Άνθεια και η Μεσάτις διατηρήθηκαν μέχρι και τους Ρωμαϊκούς χρόνους και όπως φανερώνουν τα ανασκαφικά δεδομένα, δεν έπαυσαν να κατοικούνται. Ακόμη και η Αρόη, παρόλο που μετονομάστηκε σε "Πάτραι" δεν έχασε το ονομά της που διατηρήθηκε χαραγμένο πάνω σε ρωμαϊκά νομίσματα: AROE.

Η Πάτρα ήταν μέλος της Ομοσπονδίας των 12 Αχαικών πόλεων (Πελλήνη, Αιγείρα, Αιγαί, Βούρα, Ελίκη, Αίγιον, Ρύπες, Φαρραϊ, Ώλενος, Δύμη, Τριταία). Ο δεσμός μεταξύ των πόλεων ήταν περισσότερο θρησκευτικός παρά πολιτικός. Η Πάτρα συνέπρατε σε όλα με τις λοιπές πόλεις της Αχαικής συμπολιτείας, μέχρις ότου αυτή άρχισε να διαλύεται, μετά τη μάχη στη Χαιρώνεια το 338 π.Χ. Γνωρίζουμε από τον Πausανία ότι οι Πατρείς, όπως και οι άλλοι Αχαιοί, δεν πήραν μέρος στους Περσικούς πολέμους μεταξύ των ελληνικών πόλεων. Ο θουκιδίδης μαρτυρεί ότι οι Αθηναίοι ιδιαίτερα εζήτησαν τη συμμαχία των Πατρέων, εξαιτίας της θέσης της χώρας τους και της γειτνιασής της προς την απέναντι ακτή της Αιτωλίας. Το 419 π.Χ. οι Αθηναίοι έπεισαν τους Πατρείς να ενώσουν με μακρά τείχη την πόλη με την θάλασσα με το σκοπό βέβαια ο στόλος των Αθηναίων να υπερασπίζει την Πάτρα. Οι Πατρείς όμως δεν μπορούσαν να αποφύγουν την συμμετοχή τους στην Πελοποννησιακή συμμαχία, στην οποία ανήκαν και οι άλλοι Αχαιοί. Κατά τους αγώνες των Ελλήνων εναντίον της μακεδονικής κυριαρχίας, οι Πατρείς πολέμησαν με τους λοιπούς Αχαιούς στη μάχη της Χαιρώνειας το 338 π.Χ. Οι Μακεδόνες μετά την νίκη τους κατέλαβαν μερικές από τις αχαικές πόλεις και η αχαική συμπολιτεία άρχισε να διαλύεται. Κανένας από τους Αχαιούς δεν πήρε μέρος στο Λαμιακό

πόλεμο που έγινε το 322 π.Χ. για την αποτίναξη του Μακεδονικού ζυγού, εκτός από τον ολυμπιονίκη παλαιστή Χείλωνα από την Πάτρα, που έπεσε μάλιστα ένδοξα στον πόλεμο αυτό.

Κατά την ανασύσταση της αχαικής συμπολιτείας το 281 π.Χ. η Πάτρα έγινε πάλι μέλος της. Διοικείται από δική τους βουλή και άρχοντες υπό τους κοινούς νόμους των Αχαιών συμμετείχε στην περιοδική κοινή σύνοδο των Αχαιών στο Αίγιο. Οι Πατρείς υπέστησαν φοβερή καταστροφή όταν, μόνοι αυτοί από όλους τους Αχαιούς, έσπευσαν σε βοήθεια των Αιτωλών κατά την επιδρομή των Γαλατών στην Αιτωλία το 280 π.Χ.

Κατά τούς πολέμους μεταξύ Φιλίππου Δ΄ και Ρωμαίων το 211 π.Χ. η Πάτρα και οι άλλες Αχαικές πόλεις τάχθηκαν με το μέρος των Μακεδόνων. Κατά την τελευταία όμως περίοδο των πολέμων αυτών οι Ρωμαίοι κατάφεραν να τις προσετηριστούν. Τελικά ο Φίλιππος νικήθηκε οριστικά στη μάχη στις Κυνός Κεφαλές το 197 π.Χ. και από τον Ρωμαίο Κόιντο Φλαμινίκο κηρύχθηκε η αυτονομία των ελληνικών πόλεων το 196 π.Χ. Όταν όμως αργότερα ξέσπασε πόλεμος μεταξύ των Ρωμαίων και του βασιλιά της Συρίας Αντίοχου Γ΄ οι ελληνικές πόλεις τάχθηκαν με το μέρος του Αντίοχου εναντίον των Ρωμαίων. Την Πάτρα, το Αίγιο και την Κόρινθο υπέταξε ο Μάρκος Κάτων, που είχε εκστρατεύσει κατά του Αντίοχου στην Ελλάδα. Οι αχαικές πόλεις ενώθηκαν και πάλι υπό τον Άρατο και τον Φιλοποίμενα. Η Πάτρα πρωταγωνιστούσε κατά την τελευταία αναλαμπή της αχαικής συμπολιτείας, μέχρις ότου με τις λοιπές πόλεις της συμπολιτείας καθώς και όλης της Ελλάδας υπέκυψαν στους Ρωμαίους το 147 π.Χ.

ΡΩΜΑΙΚΟΙ ΧΡΟΝΟΙ

Κατά τους πρώτους Ρωμαϊκούς χρόνους η Πάτρα εξαιτίας της δύναμης και της κάριας θέσης της υπέστη συνέπειες από το Μιθριδατικό πόλεμο και την εμφάνιση του Σύλλα στην Ελλάδα και από τους εμφύλιους πολέμους των Ρωμαίων.

Μετά την ήττα του Αντωνίου στο Άκτιο, ο Οκτάβιος Αύγουστος (30 π.Χ.) αποφάσισε να αινίσει την Πάτρα και να την καταστήσει κέντρο των στρατιωτικών του δυνάμεων και του εμπορίου, θεμελιώνοντας έτσι τη δόξα της πόλης και για τους μεταγενέστερους Ρωμαϊκούς χρόνους. Ο Αύγουστος για να ενισχύσει τον πληθυσμό της πόλης διέταξε μέρος της στρατιάς που αγωνίστηκε στο Άκτιο να καταλάβει την Πάτρα και την περιοχή μέχρι το Ρίο σαν αποικία Ρωμαϊκή. Όσους από τους κατοίκους είχαν μετοικήσει στις κώμες Μεσάτιδα, Άνθεια, Βολίνη, Αργυρά και Άρβα μετά την ήττα τους στην Αιτωλία υπό των Γαλατών, επενέφερε στην Πάτρα. Υποχρέωσε δε και τους κατοίκους των Ρυπών να εγκατασταθούν στην Πάτρα, αφού κατεδάφισε την πόλη τους. Ο Αύγουστος ευεργέτησε τους Πατρείς με πλουσιοπάροχες δωρεές και τους ανακήρυξε μόνους απ' όλους τους Αχαιούς ελεύθερους και την πόλη τους ατελή και όρισε να διοικούνται αυτόνομα από δική τους βουλή και άρχοντες, ενώ ο Ρωμαίος ανθύπατος που έδρευε στην Πάτρα ασκούσε τη δικαστική εξουσία.

Από την εποχή του Αύγουστου αρχίζει ο χρυσός αιώνας της Πάτρας. Η ευμερία και η πρόοδος της πόλης υποστηρίχθηκε από όλους σχεδόν τους μετά τον Αύγουστο Ρωμαίους αυτοκράτορες. Ιδιαίτερα ο Νέρων όχι μόνο έστειλε νέα αποικία ρωμαίων στην Πάτρα, αλλά ευεργέτησε την πόλη και με νέα οικοδομήματα και δωρεές. Έτσι κατά τον 2^ο μ.Χ. αιώνα η Πάτρα ήταν μια από τις πρώτες πόλεις της Ελλάδας, πολυάνθρωπη και πλούσια "βριθούσα", κατά τον Πausανία, "περίλαμπρων ναών, αγαλμάτων και έχουσα περικαλή δημόσια κτίρια". Κατά τους χρόνους του αυτοκράτορα Κλαυσίου (41-54 μ.Χ.), ο πρωτόκλητος των αποστόλων Ανδρέας ήλθε στην Πάτρα και αφού κήρυξε τον χριστιανισμό καταδικάστηκε σε θάνατο από τον ανθύπατο της

Αχαιάς Αιγεάτη. Κατά τους τελευταίους ρωμαϊκούς χρόνους οι Γότθοι κατέλαβαν την πόλη.

ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΙ ΧΡΟΝΟΙ

Η Πάτρα εκχριστιανίστηκε από τον Μ.Κωνσταντίνο και τους γιούς του και διαδόχους του. Το 395 μ.Χ.κατά την νέα επιδρομή των Γόθων στην Ελλάδα υπό τον Αλάριχο και την εισβολή τους στην Πελοπόννησο η Πάτρα υπέστη νέα φοβερή καταστροφή. Κατά τους επόμενους βυζαντινούς χρόνους η πόλη υφίστατο φοβερές ληστείες και πειρατικές εισβολές από τους κατά του βυζαντινού κράτους επιτιθέμενους βαρβάρους. Το 805 μ.Χ. οι Άβαροι και οι Βάνδαλοι πολιορκήσαν την Πάτρα αλλά αποκρούστηκαν γενναία.

Κατά τον 9^ο μ.Χ. αιώνα η πόλη βρισκόταν σε μεγάλη ακμή,έχοντας αναπτύξει μεγάλο εμπόριο από τη βιομηχανία της μετάξης,της ταπητουργίας και της υφαντουργίας. Η εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη της Πάτρας είχε συγκεντρώσει κατά την εποχή αυτή μεγάλο πληθυσμό και πλούτο στην πόλη. Μετά την κατάληψη της Κωνσταντινούπολης από τους Φράγκους,φραγκικά στρατεύματα υπό τον Γουλιέλμο Σαμπλίτη αποβιβάσθηκαν το 1205 στην παραλία της κάτω Αχαιάς. Από εκεί ξεκίνησαν και πολιορκήσαν την πόλη και το φρούριο της Πάτρας που μετά από σφοδρή επίθεση το κατέλαβαν. Στη συνέχεια συγκροτήθηκε το φραγκικό πριγκηπάτο της Αχαιάς. Η Πάτρα με τα περίχωρα αποτελούσαν ιδιαίτερη υψηλή βαρонеία ,που δόθηκε στον ευγενή Φράγκο Γουλιέλμο Αλαμάν το 1209. Η φραγκική δεσποτεία στην Πάτρα διάρκεσε 225 χρόνια (1205-1430). Από το 1231 τους υψηλούς βαρόνους στη διοίκηση της πόλης διαδέχθηκαν αρχιεπίσκοποι που τελούσαν υπο τον πάπα. Το 1308 η Πάτρα περιήλθε για μια πενταετία στους Ενετούς αντί 500 δουκάτων. Στην συνέχεια περιήλθε και πάλι στην κυριαρχία του πάππα, μέχρις ότου το 1430 κατελύθη η φραγκική δεσποτεία της πόλης από τον Κωνσταντίνο Παλαιολόγο,δεσπότη τότε της ελληνικής Πελοποννήσου. Η Πάτρα υπό τους Παλαιολόγους είχε καταστεί κατά την περίοδο αυτή η πλουσιότερη και αξιολογότερη πόλη της Πελοποννήσου. Το 1446 όμως ο Μουράτ εισέβαλε μέσω του Ισθμού στην

Πελοπόννησο. Μετά από γενναία αντίσταση κυριεύσε την Πάτρα, την λεηλάτησε και την πυρπόλησε. Οι περισσότεροι από τους κατοίκους της τότε κατέφυγαν στις κατεχόμενες από τους Ενετούς πόλεις της Πελοποννήσου και στην Ναύπακτο. Το 1449 όταν ανέβηκε στο θρόνο του Βυζαντίου ο Κωνσταντίνος Παλαιολόγος η Πάτρα έγινε πρωτεύουσα του δεσποτάτου του αδελφού του Θωμά Παλαιολόγου, που μοιράστηκε με τον τρίτο αδελφό τους Δημήτριο το ελληνικό δεσποτάτο της Πελοποννήσου.

Μετά την άλωση της Κωνσταντινούπολης και την κάθοδο του Μωάμεθ του Β΄ έτος 1458 η Πάτρα παραδόθηκε σ' αυτόν από το Θωμά Παλαιολόγο. Η πόλη από την τουρκική κυριαρχία υπέστη αλλεπάλληλες συμφορές κατά τούς πολέμους της Ενετίας εναντίον της Τουρκίας. Οι Ενετοί απέβλεπαν πάντα στην κατάκτηση της Πάτρας για να μπορέσουν να επικρατήσουν στην Πελοπόννησο. Οι Τούρκοι φοβούμενοι τις Ενετικές επιδρομές οχύρωσαν τον Κορινθιακό Κόλπο με τα φρούρια του Ρίου και του Αντιρρίου. Η Πάτρα σταδιακά άρχισε να παρακμάζει και να εγκαταλείπεται από τούς κατοίκους της εξαιτίας των συνεχών λεηλασιών και καταστροφών που προξενούσαν οι συχνές επιδρομές των Ενετών και των άλλων εχθρών της Τουρκίας. Το 1687 ο Ενετικός στόλος από τον Μοροζίνη κατέλαβε την Πάτρα. Η ενετική κατοχή της Πάτρας διήρκεσε μέχρι το 1715. Μετά την εισβολή του Σουλτάνου Αχμέτ Γ΄ στην Πελοπόννησο το 1715 και με την συνθήκη του 1718 η Πάτρα περιήλθε πάλι υπό την κυριαρχία των Τούρκων. Χάρη στην ήπια διοίκησή της κατά την περίοδο αυτή η πόλη άρχισε πάλι να αναπτύσσεται, το εμπόρευμα σημείωσε ακμή. Η Πάτρα αποτελούσε επαρχία του μεγάλου σαντζακίου της Πελοποννήσου. Την διοικούσαν εντόπιοι προεστοί και πρόκριτοι, σύμφωνα με τους διοικητικούς θεσμούς που είχαν επικρατήσει σε όλες τις πόλεις της υπόδουλης Ελλάδας.

Την 23 Μαρτίου 1821 σε επιβλητική συγκέντρωση όλου του επαναστατημένου λαού της Πάτρας στην πλατεία Αγίου Γεωργίου ο Παλαιών Πατρών Γερμανός ευλόγησε τα επαναστατικά όπλα και όρκισε όλους στον "υπέρ πίστεως και πατρίδος αγώνα".

Η Πάτρα ελευθερώθηκε τον Οκτώμβριο του 1828 από τον Γάλλο στρατηγό Μαιζών, ύψωσαν στο φρούριο την ελληνική Σημαία και παρέδωσαν την πόλη στην ελληνική κυβέρνηση υπό τον Καποδίστρια.

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΑΝΑΣΚΑΦΕΣ

Με την βοήθεια των ανασκαφών, κυρίως των σωστικών σε οικόπεδα, πολλά κενά στην ιστορία της πόλης καλύπτονται, αλλά και πολλά από τα παραδιδόμενα από τους αρχαίους συγγραφείς αναιρούνται.

Δείγματα αξιόλογων προϊστορικών ευρημάτων αποτελούν ο πρωτοελλαδικός οικισμός της Αρόης και μυκηναϊκά νεκροταφεία, ανάμεσα στα οποία ξεχωρίζει αυτό της Βούντενης. Η Ακρόπολη της αρχαίας Πάτρας, μυκηναϊκή και κλασσική, βρίσκεται κάτω από το μεσαιωνικό κάστρο.

Η παράδοση για τα μακρά τείχη του Αλκιβιάδη φαίνεται ότι στηρίζεται σε πραγματικό γεγονός, διότι ίχνη τους εντοπίστηκαν σε σωστική ανασκαφή.

Την ελληνιστική εποχή, από το 323-146 π.Χ., η πόλη απλώνεται προς την θάλασσα και ιδρύεται και δεύτερο νεκροταφείο, το Νότιο. Την μεγαλύτερη, όμως ακμή στην ιστορία της η Πάτρα διέρχεται κατά την ρωμαϊκή περίοδο, όταν το λιμάνι της, εξαιτίας της καταστροφής της Κορίνθου, παίζει πλέον πρωτεύοντα ρόλο στην επικοινωνία Ελλάδας και Ιταλίας.

Δημιουργείται κτηματολόγιο, παρέχονται προνόμια, ιδρύεται βιοτεχνία, ανεγείρονται ναοί, διαμορφώνονται δρόμοι, κόβει δικά της νομίσματα κ.λ.π.

Αλλά και μεγάλα δημόσια κτίρια και άλλες ευεργεσίες προς την πόλη προσέφεραν οι ρωμαίοι αυτοκράτορες, όπως το ρωμαϊκό αμφιθέατρο, το ρωμαϊκό υδραγωγείο, το ρωμαϊκό Ωδείο κλπ., πράγμα που αποδεικνύεται από τις αναθηματικές προς τιμήν τους επιγραφές που βρέθηκαν και στις οποίες χαρακτηρίζονται ως ευεργέτες. Η Πάτρα είναι πλέον μια κοσμοπολίτικη πόλη. Από το τέλος, όμως του 3^{ου} αιώνα μ.Χ.

και εξής αρχίζει να παρακμάζει, πιθανότατα εξαιτίας ενός ισχυρότατου σεισμού που έπληξε ολόκληρη την Β.Δ. Πελοπόννησο γύρω στο 300 μ.Χ.

ΜΕΣΑΙΩΝΙΚΗ ΚΑΙ ΝΕΟΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Στα μέσα του 9ου αιώνα μ.Χ. γνωρίζουμε από την παράδοση της πλούσιας Δανηλίδος ότι η Πάτρα ακμάζει εκ νέου. Έκτοτε ακολουθεί τις τύχες του βυζαντινού κράτους. Μετά την απελευθέρωση από τους Τούρκους η Πάτρα αναπτύσσεται ταχύτατα χάρη στο λιμάνι της και το εμπόριο που διεξάγεται μέσω αυτού. Ωραία νεοκλασικά κτήρια κοσμούν την πόλη, της οποίας οι δρόμοι καταλήγουν στην θάλασσα, ώστε να μην αποκόπτεται από την ζωογόνο δύναμη της τελευταίας.

Η καλλιτεχνική και πνευματική ζωή είναι έντονη. σταδιακά αναπτύσσεται και η μεγάλη βιομηχανία με αποτέλεσμα την εντυπωσιακή αύξηση του πληθυσμού της.

Σήμερα η Πάτρα περιλαμβάνεται μέσα στις σπουδαιότερες ελληνικές πόλεις και το λιμάνι της εξακολουθεί να παίζει τον πρωτεύοντα εκείνο ρόλο που έπαιζε και κατά την διάρκεια ολόκληρης της μακραίωνης ιστορίας της.

2.ΣΥΝΤΟΜΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΑΝ ΜΕΓΑΛΟ ΛΙΜΑΝΙ ΩΣ ΤΟ 1950.

Η Ναυτιλία θεωρείται μια από τις πιο παραγωγικές πηγές στην εθνική οικονομία και γι'αυτό η χώρα μας είχε από την αρχαιότητα εξελιχθεί σε μια αξιόλογη ναυτική δύναμη.

Η Πάτρα έχει το δικό της μερίδιο στην ναυτιλιακή δραστηριότητα και τις θαλάσσιες μεταφορές. Η γεωγραφική της θέση της δίνει αυτό το προνόμιο. Η ίδια αυτή θέση οδήγησε απ'αρχής στην ανάγκη κατασκευής τεχνητού λιμανιού.

Η κατασκευή λιμανιού παίρνει προτεραιότητα στα έργα για την ανοικοδόμηση της Πάτρας γύρω στο 1889. Έως το 1870 πρέπει να σημειώσουμε ότι δεν υπήρχαν κρηπιδώματα στο λιμάνι της Πάτρας έτσι ώστε ήταν αδύνατη η προσέγγιση караβιών.

Πέρα απ'όλα αυτά όμως, όπως αναφέρει και ο Θωμόπουλος, μετά την εθνική αποκατάσταση πολλοί έλληνες αλλά και αλλοδαποί, ίδρυσαν εμπορικά καταστήματα κοντά σ'αυτό το μέρος. Έτσι σιγά-σιγά άρχισε να γίνεται στην Πάτρα η εμπορική κίνηση και η συναλλαγή όχι μόνο από διάφορα μέρη της Ελλάδας αλλά και με την Ευρώπη και την Ανατολή. Έτσι οδηγήθηκε στο μέγιστο και στην αποπεράτωση της κατασκευής του τεχνητού λιμανιού, που καλύπτει τις ανάγκες του εμπορίου και της βιομηχανίας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το έργο αυτό σταμάτησε στην εποχή του Καποδίστρια λόγω των οικονομικών δυσχερειών. Παρ'όλα αυτά όμως η εμπορική κίνηση ήταν αξιόλογη. Το κυριότερο εξαγωγικό προϊόν την εποχή εκείνη ήταν η σταφίδα και όπως αναφέρει ο Πούκεβιλ, η σταφίδα εξαγόταν στο εξωτερικό με τα εμπορικά πλοία από το λιμάνι αυτό. Λόγω δε του μεγάλου κέρδους που μένει από το εμπόριο σταφίδας, παροτρύνεται και ενθαρρύνεται το συγκεκριμένο προϊόν και έτσι η Πάτρα γίνεται η μητρόπολη της σταφίδας αν μπορούσαμε να την ονομάσουμε έτσι και αργότερα θα ιδρυθεί και ο Α.Σ.Ο.(Αυτόνομος Σταφιδικός Οργανισμός) στην πόλη.

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ-ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ-ΝΑΥΤ/ΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Από την αρχή της απελευθέρωσης η πόλη γίνεται συγκοινωνιακός κόμβος και συνδέεται αμέσως με τα λιμάνια του εξωτερικού Πρίντεζι και Τεργέστη. Από το 1833 υπάρχει γραμμή Πάτρα-Αγκώνα-Τεργέστη. Σιγά-σιγά η συγκοινωνία με το εξωτερικό πυκνώνει και το 1878 εκτελείται κάθε 15 ημέρες.

Με τον καιρό και ενώ η ναυτιλία συνεχώς εξελίσσεται και αναπτύσσεται, αρχίζει η δημιουργία μέσα από τη συγκοινωνία μια καινούρια τάξη στην κοινωνία της Πάτρας, αυτή των Ναυτ/κων Πρακτόρων (Φ.Βούλδεν, Δ.Αγγελόπουλος και Υιοί, Χάνκοκ, Γ.Τοπάλης κ.ά.).

Δημιουργούνται διάφορες ακτοπλοικές εταιρείες που τα ατμοπλοιά τους εξυπηρετούν αρχικά την επιβατική κίνηση, ενώ δεν υπάρχει τακτική εμπορευματική συγκοινωνία.

Το 1888 η εταιρεία FLORIO δημιουργεί τακτική συγκοινωνία μεταξύ Πάτρας-Πρίντεζι, Η LOYD AUSTRIACA με Πρίντεζι και Τεργέστη και η Πανελλήνια Ατμοπλοία με ελληνικά λιμάνια.

Στα 1902 αρχίζει εμπορευματική συγκοινωνία μεταξύ Πάτρας-Λίβερπουλ. Η ίδρυση της γραμμής αυτής έχει πολύ μεγάλη σημασία όσον αφορά τις μεταφορές εμπορευμάτων γιατί συντομεύει το χρόνο μεταφοράς σε 12 ημέρες από 30 με 40 που ήταν πριν και αυτό γιατί τα εμπορεύματα έρχονται απ'ευθείας στην Πάτρα χωρίς να χρειάζεται να περνούν πρώτα από το λιμάνι του Πειραιά. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την τόνωση της εμπορικής κίνησης με όλες τις συνεπακόλουθες συνέπειες που ήταν θετικές για την οικονομία των Πατρών.

Στα 1903 η Αυστρο-αμέρικα συνδέεται με δρομολόγια για την Πάτρα. Το 1904 καταπλέουν τα υπερωκεάνια "Μαντόνα" και "Ρώμη" της Γαλλικής Φάβρ Λάιν. Το 1907 η πρώτη Υπερωκεάνειος Ελληνική ατμοπλοική εταιρεία. Το 1913 κάνει την εμφάνισή της η αγγλική Κιούναρ-Λάιν. Έτσι γίνονται οι πρώτες συγκοινωνίες μεταξύ Πάτρας-Ελλάδας-Ευρώπης.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι ένα άλλο μέσο επικοινωνίας με τα Επτάνησα κυρίως γίνεται με τα καΐκια. Κανείς όμως δεν τα εμπιστεύεται καθώς γίνονται μ'αυτά

δυστηχήματα συνεχώς και αποτελούν κίνδυνο για την σωματική ακεραιότητα και τη ζωή των επιβατών.

Έτσι συνεχίζεται η επιβατική κίνηση μέχρι τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, στα χρόνια του οποίου αποδυναμώνονται όλα.

Μετά τον πόλεμο αρχίζει μια νέα εποχή για την κίνηση του λιμανιού της Πάτρας. Αναπτύσσεται η συγκοινωνία με ferry-boat μεταξύ Ρίου-Αντιρρίου συνδέοντας έτσι την Πελοπόννησο με την Στερεά Ελλάδα, πράγμα που έχει πολύ θετικό αποτέλεσμα για την οικονομία της Πάτρας, καθώς γίνεται κέντρο διερχομένων.

Γύρω στα 1950 αναπτύσσεται καθημερινή συγκοινωνία μεταξύ Πάτρας-Ιταλίας με μεγάλα ferry-boat.

Η τουριστική αεροπλοϊκή εταιρεία ελμέσ δρομολογεί μεγάλα πλοία όπως το "ΕΓΝΑΤΙΑ" και "ΑΡΡΙΑ" που συνδέουν την Πάτρα με το Πρίντεζι με ενδιάμεσους σταθμούς την Κέρκυρα και την Ηγουμενίτσα.

Με την πάροδο του χρόνου η συγκοινωνία αυτή αναπτύσσεται σημαντικά αυξάνοντας παράλληλα και την τουριστική κίνηση. Έτσι δρομολογούνται δεκάδες οχηματαγωγά, που φθάνουν από το Πρίντεζι, το Μπάρι, την Αγκώνα, την Τεργέστη και την Βενετία. Οι μεταπολεμικοί χρόνοι ανοίγουν την πόρτα της Ελλάδας προς την Δύση με άξονα την Πάτρα.

Η ΠΑΤΡΑ ΣΑΝ ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟ

Όπως προαναφέραμε, η κατασκευή του τεχνητού λιμανιού σημειώνει για την Πάτρα την αρχή της εμπορικής κίνησης που συνεχώς αυξάνει και γιγαντώνεται και έχει πολλά θετικά αποτελέσματα για την πόλη.

Στην αρχή προσαράζουν γύρω στις 40 φορτηγίδες 10 έως 15 τόννων κάθε μία. Το 1890 καταπλέουν στο λιμάνι συνολικά 5.000 ατμόπλοια και ιστιοφόρα συνολικής χωρητικότητας περίπου 1.000.000 τόννων. Το 1912 η εμπορευματική κίνηση μεγαλώνει και προσεγγίζουν μεγάλα ατμόπλοια 15-20.000 τόννων, οι φορτηγίδες φθάνουν τις 120

απο 20 έως 100 τόννους η μία. Την κίνηση στο λιμάνι και γενικότερα στην πόλη αυξάνει το διαμετακομιστικό εμπόριο (TRANSITO) με τη συγκέντρωση του εμπορίου της Ανατολής και τη μεταφορά του στην Ευρώπη και την Αμερική. Η γεωγραφική της θέση παίζει σημαντικό ρόλο. Μεταφέρονται μέσω Πατρών καπνά από την Καβάλα, φρούτα από την Σμύρνη, ελιές, λάδι, ταπέτα από άλλες πόλεις της Ελλάδας και της Ανατολής ενώ γίνεται και εξαγωγή σταφίδας. Γενικά η εισαγωγή και εξαγωγή του διαμετακομιστικού εμπορίου φθάνει το 1913 τους 45-60.000 τόννους το χρόνο. Φθάνουμε όμως στο 1915 όπου το λιμάνι περνά κρίση και η χωρητικότητα κατεβαίνει στους 500.000 τόννους.

Με τον καιρό ανακόφτει και το 1928 καταπλέουν 4.128 ατμόπλοια με συνολική χωρητικότητα 30.172.000 κόρους. Η εμπορευματική κίνηση συνεχώς αυξάνεται για να διακοπεί την εποχή πολέμου.

Στην μεταπολεμική εποχή έχουμε μια διαρκή και σταθερή εξέλιξη του λιμανιού όσον αφορά το εμπόριο που το κάνει να λαμβάνει μια από τις 6 πρώτες θέσεις στη χώρα μετά τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης κλπ. Και πρώτο στη χώρα λιμάνι προς την Δύση.

3. ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ :

Η Πάτρα είναι η τρίτη πόλη της Ελλάδας μετά το πολεοδομικό συγκρότημα Αθήνα-Πειραιά και την Θεσσαλονίκη. Σήμερα ο πληθυσμός της υπολογίζεται σε 170.000 κατοίκους.

Το λιμάνι της Πάτρας έχει στο παρελθόν παίξει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ζωή της σύγχρονης Ελλάδας. Υπήρξε σημαντικό εισαγωγικό και εξαγωγικό κέντρο της χώρας μας.

Με το πέρασμα του χρόνου και την ανάπτυξη του Πειραιά η κίνηση άρχισε να λιγοστεύει. Τα πρώτα χρόνια μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο το λιμάνι βρίσκεται σε μαρasmus μέχρι προ 25ετίας, οπότε άρχισε να λειτουργεί η σύνδεση Ελλάδας-Ιταλίας με F/B.

Ήδη κατά την θερινή περίοδο στην γραμμή δρομολογούνται περί τα 30 F/B. Στα 30 χρόνια που πέρασαν από την λειτουργία της γραμμής η Πάτρα καθιερώθηκε σαν Δυτική Πύλη της χώρας συνδεδεμένη με διάφορα λιμάνια της Ιταλίας.

Όπως έχει εξελιχθεί το λιμάνι και λειτουργεί σήμερα, χαρακτηρίζεται συγχρόνως ως επιβατικό, εμπορικό και διαμετακομιστικό.

Σύμφωνα με τα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία το λιμάνι συγκεντρώνει τη μισή περίπου (48%) από την συνολική κίνηση εξωτερικού ολόκληρης της χώρας που διακινείται με πλοία έναντι 18% της Κέρκυρας, 15% της Ηγουμενίτσας και 15% του Πειραιά. Το λιμάνι εξυπηρετεί και την επιβατική και εμπορική κίνηση Κεφαλλονιάς-Ιθάκης.

Την τριετία 1997-1998-1999 διακινήθηκαν από το λιμάνι της Πάτρας:

	1997	1998	1999
1.Επιβάτες	890.321	937.733	1.070.437
2.Φορτηγά οχήματα	34.732	38.458	61.261
3.Επιβατικά οχήματα	141.896	147.769	156.362
4.Εμπορεύματα	83.403	89.904	155.769

Στα εμπορεύματα δεν περιλαμβάνονται τα διακινούμενα T.I.R.(Σύνολο διακινούμενων εμπορευμάτων με οχήματα T.I.R.800.000-1.000.000 τόννοι).

Κυριότερα προϊόντα που εξάγονται από το λιμάνι της Πάτρας είναι:διάφορα κρασιά και άλλα ποτά, σταφίδα, σουλτανίνα,καρπούζια, πατάτες, ψάρια φρέσκα και μη, ελιές, προϊόντα γάλακτος, υφάσματα, δερμάτινα, νήματα, τσιμέντα κλπ.

Εισάγονται:ορυκτά προϊόντα,πλαστικές ύλες, χαρτόμαζα και προϊόντα χάρτου, ξυλεία, είδη μηχανικού εξοπλισμού και τεχνολογίας,προϊόντα χημικών βιομηχανικών κλπ.

Δυνατότητες εξυπηρέτησης-Ευκολίες

Το λιμάνι διαθέτει κρηπιδώματα μήκους συνολικού 2.600μ.-περίπου-και-μπορεί-να-εξυπηρετήσει-φορτηγά-πλοία μέχρι 25.000 τον. και επιβατικά μέχρι 16.000 κόρων και μήκους 200μ.

Το μέσο βάθος του λιμανιού είναι 8,5°μ. Πλήν της προβλήτας Άστιγγος μήκους 200μ. Που το βάθος φθάνει στα 12 μ. και του κρηπιδώματος Γλυφάδας μήκους 375 μ. που το βάθος φθάνει στα 10,5 μ. και της Βόρειας προβλήτας μήκους 220 μ. που το βάθος φθάνει στα 12 μ.

Διαθέτει 6.000 τ.μ. στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους.

Απο απόψεως μηχανικού εξοπλισμού διαθέτει 25 περονοφόρα ανυψωτικής ικανότητας από 6-118 τόννους,ένα ειδικό μηχάνημα φορτοεκφόρτωσης (CONTEINERS) ανυψωτικής ικανότητας 31 τόννων, ένα πνευματικό φορέα αναρροφήσεως δημητριακών κλπ.

Πέραν των ανωτέρω, το λιμάνι έχει τη δυνατότητα ύδρευσης των πλοίων επί 24ώρου βάσεως και παροχές

ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφώνου. Παρέχει πυρασφάλεια με ειδικό πυροσβεστικό σταθμό που λειτουργεί μέσα στο λιμάνι, ο οποίος διαθέτει και πυροσβεστικό πλοiάριο. Τέλος διαθέτει δύο σταθμούς υποδοχής επιβατών.

Προοπτικές ανάπτυξης

Είναι γενικά παραδεκτό ότι ο ρόλος του λιμανιού της Πάτρας δεν εξαντλείται στους πιο πάνω αριθμούς.

Η Πάτρα βρίσκεται σε απόσταση μόνο 220 χλμ. Από το πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας με την οποία έχει άριστη οδική σύνδεση (μία οδό ταχείας κυκλοφορίας και μία κοινή), καθώς και σιδηροδρομική σύνδεση.

Με την οδό Αντιρρίου-Ιτέας-Θερμοπυλών συνδέεται με τη Βόρειο Ελλάδα, ενώ η οδός Αντιρρίου-Μεσολογγίου-Άρτας-Ιωαννίνων τη συνδέει με τη Δυτική Στερεά και Ήπειρο. Υπάρχει επίσης οδική σύνδεση με την Νοτιοδυτική Πελοπόννησο με την οδό Πάτρας-Πύργου-Ολυμπίας, ενώ υπάρχει και οδική σύνδεση με την Κεντρική Πελοπόννησο.

Έτσι βλέπουμε ότι υπάρχει ευρύτερη ενδοχώρα, ενώ παράλληλα η Βιομηχανική Ζώνη αναπτύσσεται και συνεχώς εγκαθίστανται νέες βιομηχανίες.

Εξ' άλλου η Πάτρα μπορεί να αποτελέσει σημείο εξόρμησης για την επίσκεψη των σπουδαιότερων αρχαιολογικών μνημείων της χώρας μας, μνημεία με παγκόσμια ακτινοβολία (Αθήνα-Ολυμπία-Δελφοί-Επίδαυρος).

Είναι εύλογη λοιπόν η πρόβλεψη για αύξηση της κίνησης του λιμανιού, που θα οφείλεται στη γενική οικονομική άνοδο της χώρας και ειδικότερα των περιοχών που αποτελούν την ευρύτερη ενδοχώρα του και η ανάπτυξη αυτή θα καλύπτει τον εμπορικό και τουριστικό τομέα.

Εκτός όμως από τη φυσιολογική αύξηση που εύλογα αναμένεται η Πάτρα μπορεί να παίξει βασικό ρόλο στην εξυπηρέτηση του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας λόγω της γεινιάσεως της και της άριστης συγκοινωνιακής σύνδεσης μ' αυτό.

Είναι δυνατό δηλαδή ένα μέρος της διακίνησης εμπορευμάτων από την Δύση να γίνεται μέχρι την Πάτρα με πλοίο και στη συνέχεια οδικά ή σιδηροδρομικά προς την Αθήνα.

Λιμενικά έργα

Τα λιμενικά έργα είναι αναγκαία για την βελτίωση του λιμανιού και την ανταπόκριση του στην συνεχώς αυξανόμενη κίνηση.

Το κυριότερο έργο απ'αυτά είναι η κατασκευή της Βόρειας προβλήτας μέρος της οποίας δόθηκε για χρήση το 1987. Το έργο αυτό περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων με συνολικό προϋπολογισμό 347.000.000 δρχ. Μέχρι το 1999 είχαν διατεθεί για το κυρίως λιμενικό έργο που εκτελέστηκε με δύο εργολαβίες 240.000.000 δρχ.

Παράλληλα έχει επεκταθεί ο παλιός κυματοθραύστης του λιμανιού προς Βορρά κατά 600 μ. συνολικά και έτσι δημιουργήθηκε η νέα λεκάνη Γλυφάδας. Και αυτό το έργο χρηματοδοτείται από τον προϋπολογισμό Δημοσίων Επενδύσεων.

Τα λιμενικά αυτά έργα ολοκληρώνονται σύντομα.Επίσης ολοκληρώθηκε το έργο αποκατάστασης του Φάρου σε έναν όμορφα διαμορφωμένο χώρο στο λιμάνι που περιλαμβάνει παιδική χαρά και αναψυκτήριο.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

1.Βασικά μεγέθη

1.1.Αριθμός μεταποιητικών Επιχειρήσεων

Ο νομός Αχαΐας και ιδιαίτερα η Πάτρα παρουσιάζουν έντονη βιομηχανοποίηση στη σύγχρονη εποχή με την επιλογή και την εγκατάσταση σ'αυτή σωρείας βιομηχανιών και βιοτεχνιών.

Ειδικότερα μετά το 1966 με την ίδρυση του Πανεπιστημίου και του Τ.Ε.Ι. αργότερα, η Πάτρα δημιουργεί ακόμα περισσότερες προϋποθέσεις και δυνατότητες για προσέλκυση βιομηχανιών σύγχρονης τεχνολογίας.

Έτσι, ενώ στην περίοδο 1969-1978 έχουμε μείωση των μεταποιητικών επιχειρήσεων στην γύρω περιφέρεια συνολικά κατά 177 μονάδες, δηλαδή ρυθμό $-2,6\%$ στο νομό Αχαΐας οι βιοτεχνίες-βιομηχανίες αυξήθηκαν κατά 6% με την Πάτρα βέβαια να παίρνει την μερίδα του λέοντος.

Ο ίδιος ρυθμός ανάπτυξης παρατηρείται και έως το 1990 και έτσι μπορούμε να πούμε ότι όσον αφορά το νομό Αχαΐας ως προς το σύνολο της χώρας παρουσιάζει διαχρονικά μια συνεχή βελτίωση.

Αν επίσης θελήσουμε να κάνουμε και κάποια σύγκριση ως προς τη συμμετοχή του αριθμού των επιχειρήσεων της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, θα παρατηρήσουμε τις εξής μεταβολές:

α. Νομός Αχαΐας	+9%	περίπου
β. Νομός Ηλείας	-4%	...
γ. Νομός Αιτωλ/νίας	-12%	...

Η θέση του νομού Αχαΐας στο σύνολο της περιφέρειας είναι κυρίαρχη αφού συγκεντρώνει το 84% του συνόλου των επιχειρήσεων.

Τα τελευταία χρόνια υπάρχει μείωση των μεταποιητικών επιχειρήσεων λόγω εγκατάστασης τους σε άλλες χώρες με πιο φθηνό εργατικό δυναμικό.

1.2. Αριθμός απασχολούμενων

Ο αριθμός των εργαζόμενων στην μεταποίηση συνολικά στο νομό Αχαΐας αυξήθηκε την περίοδο 1969-1984 κατά 5.584 εργαζόμενους, γεγονός που αποτελεί θετική εξέλιξη.

Έχουμε έτσι, ως προς την συμμετοχή της απασχόλησης την μεταβολή του $2,96\%$. Έχουμε λοιπόν αύξηση των εργαζόμενων στις βιομηχανίες-βιοτεχνίες του νομού Αχαΐας, ο οποίος καταλαμβάνει την κυρίαρχη θέση στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας καθώς το 1984 έφθασε στο σημείο να

απασχολεί το 66% των εργαζόμενων στην μεταποίηση της Π.Δ.Ε.

Μετά το 1984 παρατηρήθηκε μείωση των εργαζόμενων στις βιομηχανίες-βιοτεχνίες λόγω εκαταστασής τους σε άλλες χώρες με πιο φθηνό εργατικό δυναμικό.

Πρέπει επίσης να αναφέρουμε ότι στον νομό Αχαΐας αναπτύχθηκε ιδιαίτερα ο δευτερογενής τομέας.

1.3.Εγκατεστημένη ισχύς

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι χρησιμοποιείται το παραπάνω μέγεθος σαν κριτήριο για τον βαθμό εκμηχάνισης, τον εκσυγχρονισμό και την παραγωγική δυναμικότητα του μεταποιητικού τομέα. Η υποδύναμη στο νομό Αχαΐας 1964-1994 κατά 137.109 HP που αντιπροσωπεύει αύξηση 169%. Στο διάστημα 1969-1980 η αύξηση της υποδύναμης ήταν εντονότερη σε σύγκριση με την περίοδο 1980-1999.

Ο νομός Αχαΐας και ως προς την υποδύναμη επιβεβαιώνει την κυρίαρχη θέση του, που το 1999 είχε φθάσει να κατέχει το 70% της συνολικής εγκατεστημένης ισχύος στην περιφέρεια Δυτ.Ελλάδας.

1.4.Δείκτες

1.4.1.Απασχολούμενοι ανά μεταποιητική επιχείρηση

Όπως είναι γνωστό ο μέσος αριθμός εργαζομένων ανά μεταποιητική επιχείρηση για όλη την Ελλάδα είναι χαμηλός (4,4 εργ/επιχ.)και προσδιορίζει το μικρό μέγεθος των επιχειρήσεων. Στο 1969-1999 έχουν βελτιωθεί οι δείκτες για τον νομό Αχαΐας καθώς υπερβαίνει κατά 41% το μέσο δείκτη της χώρας.

1.4.2.Μέση υποδύναμη ανά μεταποιητική επιχείρηση

Ο εν λόγω δείκτης για τον νομό Αχαΐας αυξήθηκε στην περίοδο 1969-1999.Οι συγκρίσεις είναι ευνοϊκές για τον νομό Αχαΐας καθώς οι αυξήσεις που συντελέστηκαν κρίνονται ικανοποιητικές επειδή υπερβαίνει τους αντίστοιχους σε κάθε χρονική στιγμή δείκτες για το σύνολο της χώρας.

1.5. Συμπεράσματα

Παρατηρούμε ότι το διάστημα 1969-1978 ο νομός Αχαΐας παρουσιάζει, όσον αφορά το σύνολο της χώρας, μείωση για βασικές παραμέτρους της μεταποίησης εκτός της αύξησης των αριθμών των επιχειρήσεων.

Η δυσμενής αυτή εξέλιξη είναι συνέπεια της επενδυτικής υποτονικότητας και της γενικότερης ύφεσης της ελληνικής οικονομίας, που ήταν αποτέλεσμα της πετρελαικής κρίσης του 1973.

Ευτυχώς όμως η αξιόλογη βιομηχανική υποδομή και παράδοση που διέθετε ήδη η περιοχή της Πάτρας την κατέστησαν πιο ανθεκτική και ευέλικτη στις επιπτώσεις της κρίσης.

Στο διάστημα 1978-1999 παρά την δεύτερη ενεργειακή κρίση του 1969 η μεταποίηση βελτίωσε όλα της τα βασικά μεγέθη. Η θετική αυτή εξέλιξη οφείλεται στην αποτελεσματική αντιμετώπιση της ύφεσης και στην επάνδρωση με τον αναγκαίο εκσυγχρονισμό και επέκταση.

Η Πάτρα λοιπόν εξελίχθηκε και διαμορφώθηκε σε σημαντικό βιομηχανικό κέντρο από τα πιο ανεπτυγμένα στην Ελλάδα λόγω των πλεονεκτημάτων που διαθέτει, όπως:

- Το μεγάλο μέγεθος της αγοράς σε συνδιασμό με τις ευνοϊκές δημογραφικές εξελίξεις.

- Εξασφάλιση υλικοτεχνικών προϋποθέσεων(έργα υποδομής, ΒΙΠΕ,συγκοινωνίες).

- Εξασφάλιση κατάλληλα ειδικευμένου προσωπικού και μή και στελεχών.

- Υπηρεσίες στήριξης της βιομηχανικής ανάπτυξης (τράπεζες,Α.Ε.Ι.,Τ.Ε.Ι.).

- Βιομηχανική παράδοση και νοοτροπία.

- Στρατηγική θέση της περιοχής.

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ –ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ

ΓΕΝΙΚΑ

Είναι γνωστό πιά ότι στίς μέρες μας, ο πολιτισμός δεν αποτελεί πια πολυτέλεια ή προνόμιο αλλά περιλαμβάνεται στίς ζωτικές ανάγκες της σύγχρονης ζωής, συνιστά αναφέρετο δικαίωμα του πολίτη και ουσιώδη συνισταμένη της ανάπτυξης της προσωπικότητάς του. Είναι η προέκταση της εκπαίδευσής του, διαρκής άσκηση και εκμβάνθυση στα ερωτήματα της ζωής μας. Ακόμα στην εκτίμηση ότι ο πολιτισμός αποτελεί βασική προϋπόθεση στη γενικότερη εξέλιξη ενός μεγάλου αστικού κέντρου, όπως είναι η Πάτρα.

Διαπίστωση κοινή είναι όμως η φανερή αντίθεση μεταξύ της πρωτοπόρας πολιτιστικής παράδοσης της πόλης και της μεταγενέστερης χρόνιας καθυστερησής της που πήρε στίς αρχές της δεκαετίας του 1980 την μορφή της υπανάπτυξης. Έτσι όσον αφορά την πολιτιστική εξέλιξη της Πάτρας, παρατηρούμε την παντελή έλλειψη υποδομής όχι τόσο κτιριακά(γιατί η Πάτρα είναι γεμάτη από κτίσματα που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για πολιτιστικές εκδηλώσεις) όσο οργανωτικά.

-ΜΟΥΣΙΚΗ

Έχουμε λοιπόν μια αρνητική εξέλιξη στα πολιτιστικά δρώμενα της πόλης. Έτσι ενώ παρατηρείται ανταπόκριση της πόλης(πυκνό ακροατήριο σε συναυλίες, εκδηλώσεις κλασσικής μουσικής) η ίδια η μουσική στην Πάτρα φυτοζωεί άν και υπάρχουν η Δημοτική μουσική και το Ωδείο, που όμως δεν ακολουθούν παράλληλες πορείες με αποτέλεσμα να μην υπάρξει μια ισόρροπη ανάπτυξη στον τομέα αυτό. Έτσι οι Πατρινοί αναγκάζονται να έχουν επαφή με την μουσική από διάφορες υπαίθριες συναυλίες της φροντίδας του Δήμου. Έτσι η μουσική που τόσο μεγάλη παράδοση είχε και έχει στην περιοχή της Πάτρας περνά στην υπανάπτυξη και βασική αιτία γι' αυτό η άγνοια αντιμετώπισης των πολιτιστικών πραγμάτων που κάτι ιδιαίτερο, όπως θα δούμε ότι συμβαίνει και με τίς άλλες πολιτιστικές εκδηλώσεις της πόλης.

-ΕΙΚΑΣΤΙΚΑ

Περνώντας τώρα σε έναν άλλο χώρο, στα εικαστικά, παρατηρούμε στενότητα όσον αφορά την ζωγραφική καθώς ελάχιστοι ασχολούνται μ'αυτό το είδος ενώ υπάρχει πλήρης ανυπαρξία όσον αφορά την γλυπτική και κεραμική, καθώς υπάρχει έλλειψη σχολών που να διδάσκουν αυτές τις μορφές τέχνης. Έτσι έχουμε όχι την απουσία των εικαστικών από την Πάτρα αλλά της Πάτρας από τα εικαστικά εννοώντας έτσι την μη εκπροσώπηση της πόλης σ'αυτόν τον τομέα. Σοβαρό επιχείρημα σ'αυτό είναι η έλλειψη τόσο κρατικών όσο και ιδιωτικών σχολών που να διδάσκουν και να διαδίδουν αυτές τις μορφές τέχνης.

ΧΟΡΟΣ

Επίσης ανυπαρξία ιδιαίτερης παράδοσης έχουμε στον χορό, όπου χαρακτηρίζεται από την έλλειψη χώρου και τις ευάριθμες ιδιωτικές προσπάθειες στον τομέα αυτό της εκπαίδευσης. Εδώ εξαιρούνται οι πολιτιστικοί σύλλογοι, οι οποίοι μέσα από μεγάλες και αξιόπαινες προσπάθειες πολλές φορές, έχουν σημαντική προσφορά στους παραδοσιακούς-δημοτικούς χορούς.

Η μηχανιστική μεταφορά μιας απλοποιημένης τουλάχιστον ιδεολογικής αντίληψης, οδήγησε ώστε επί σειρά ετών η μόνη εκτεταμένη πολιτιστική προσπάθεια στην Πάτρα να αφορά τους Δημοτικούς χορούς.

Αυτό είναι παράδοξο, αν σκεφτεί κανείς, ότι σ'όλη την πρόσφατη ιστορία της η πόλη υπήρξε πάντα βιομηχανικό, εμπορικό και ναυτικό κέντρο και η πιο δυτικότερη και συνδεδεμένη με την ευρωπαϊκή τέχνη, πόλη της Ελλάδας και επομένως οι γνήσιες λαϊκές παραδόσεις της είναι διαφορετικές (χορωδίες, καντάδες, καρναβάλι).

Η μεταπολεμική αθρόα προσέλευση στην πόλη πληθυσμού αγροτικής προέλευσης από την ευρύτερη περιοχή, δεν αναιρεί την υπερβολή της αποκλειστικής επίδοσης με τους δημοτικούς χορούς. Εξάλλου, όπως συχνά συμβαίνει, αυτή η

ποσότητα ενασχόλησης με τους δημοτικούς χορούς, δεν σημαίνει κατ'ανάγκη και ποιότητα δουλειάς.

ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ-ΜΝΗΜΕΙΑ-ΜΟΥΣΕΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

ΚΑΡΝΑΒΑΛΙ

Το καρναβάλι είναι ίσως η μόνη πραγματικά ζωντανή πολιτιστική εκδήλωση που δεν άργησε να γίνει θεσμός και παράδοση για τους κάτοικους της Πάτρας.

Το Πατρινό καρναβάλι έχει το δικό του ιδιότυπο χαρακτήρα τον οποίο δεν συναντά κανείς πουθενά στον κόσμο. Έχει τις ρίζες της ιδιομορφίας του σε κάποιες διασκεδάσεις και χοροεσπερίδες της τοπικής αστικής τάξης τον 19ο αιώνα.

Με την ένωση των Ιονίων νήσων με την Ελλάδα έχουμε εισροή του επτανησιακού στοιχείου με δυτικές καταβολές και στην Πάτρα με άμεσες συνέπειες στην μορφή του Πατρινού Καρναβαλιού (καρναβαλικές παρελάσεις).

Στίς αρχές του 20ου αιώνα εμφανίζονται τα πρώτα κομιτάτα (οργανωτικές επιτροπές) για το καρναβάλι και δημιουργούνται μουσικές συνθέσεις με θέμα το καρναβάλι που ακούγονται ακόμα και σήμερα.

Στήν μεταπολεμική Πάτρα το Καρναβάλι κινείται φιλόδοξα σε δύο άξονες, την παρέλαση και τους ιδιωτικούς χορούς.

Ένα καρναβάλι που συνεχώς εξελίσσεται στο μόνο ζωντανό κύτταρο πολιτισμού και μαγνήτη επισκεπτών στην αρχή από την υπόλοιπη Ελλάδα και αργότερα και από την Ευρώπη. Πρέπει επίσης να σημειώσω ότι το καρναβάλι συμπληρωνόταν επίσης από οκτώ μπάντες και τις περίφημες μπαντίνες. Το ξεφάντωμα στα μπουρμπούλια, όπου οι συμμετέχοντες γυναίκες πρέπει να φορούν μαύρο ντόμινο και οι άνδρες μάσκα. Τούς χορούς στο Δημοτικό Θέατρο, το Πάνθεον, τίσ διάφορες εκδηλώσεις στίς πλατείες καθώς και τίσ παρελάσεις μασκαράδων και αρμάτων.

Χώρος κατασκευής και επισκευής των αρμάτων είναι το Γκάζι. Επίσης για την καλύτερη διοργάνωση των καρναβαλικών εκδηλώσεων, έχουμε την διακόσμηση της πόλης, που συνεχώς αναβαθμίζεται, καθώς επίσης και η φωταγωγιση της όπως και η βελτίωση των ηχητικών εγκαταστάσεων.

Το 1966 εισήχθει στο καρναβάλι το παιχνίδι "Κρυμμένος Θησαυρός" το οποίο μέχρι και σήμερα σημείωσε μεγάλη επιτυχία και έχει αυξανόμενη κίνηση κάθε χρόνο.

Για την διοργάνωση του εκάστοτε καρναβαλιού είναι υπεύθυνη η Καρναβαλική επιτροπή που διαχειρίζεται τον προϋπολογισμό και η συστασή της γίνεται κάθε Οκτώβριο. Το Πατρινό Καρναβάλι αποτελεί έναν θεσμό ο οποίος εμπλουτίζεται και ανανεώνεται διαρκώς με καινούρια δρώμενα, γλέντια γεμάτα φαντασία και με αποκορύφωμα την παρέλαση την Κυριακή της Αποκριάς.

Το Πατρινό Καρναβάλι δεν περιγράφεται αλλά μόνο βιώνεται...

ΦΕΣΤΙΒΑΛ

Το Διεθνές Φεστιβάλ Πάτρας έχει καταγραφεί σαν ένας από τους κορυφαίους, αν μη ο κορυφαίος ελληνικός πολιτιστικός θεσμός του καλοκαιριού. Με μια ιστορία σχεδόν 15 χρόνων, με δικό του χαρακτήρα, αποκλειστικές εμφανίσεις και παραγωγές με υψηλό επίπεδο σε όλες τις εκδηλώσεις του το Διεθνές Φεστιβάλ προσφέρει στους κατοίκους της Πάτρας τη δυνατότητα επαφής και απόλαυσης κορυφαίων συγκροτημάτων και καλλιτεχνών στην πόλη, δε μια εξαιρετική προβολή στο πανελλήνιο και διεθνώς.

Φυσικά το Φεστιβάλ αποτελεί πλέον έναν αδιάσπαστο θεσμό και στοιχείο της ζωής της πόλης, κεντρικό σημείο της πολιτιστικής προβολής και κύρους της. Ιδιαίτερα οι πολιτιστικές τους εκδηλώσεις υπερβαίνουν τις εκδηλώσεις του και να ενισχύουν θετικά και άλλες σχετικές προσπάθειες.

Στο ξεκίνημα και στα χρόνια της εδραιώσής του στηρίχθηκε στην οικονομική ενίσχυση της Γενικής Γραμματείας Νέας Γενιάς, του Υπουργείου Πολιτισμού και

ορισμένων Τραπεζών. Οι εκδηλώσεις του Φεστιβάλ λαμβάνουν χώραν κυρίως στο Αρχαίο Ωδείο, στο κάστρο της Πάτρας, την Δημοτική Πινακοθήκη και το Παλαιό Δημοτικό Νοσοκομείο.

-ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

ΑΜΦΙΘΕΑΤΡΟ

Κοντά στο Αρχαίο Ωδείο ήρθαν στο φως ερείπια αμφιθεάτρου πιθανόν του 1^{ου} μ.Χ. αιώνα. Μαζί με το συνεχόμενο Αρχαίο Ωδείο θα αποτελέσουν ένα ενιαίο σύνολο μεγάλης αρχαιολογικής αξίας.

ΠΗΓΗ ΔΗΜΗΤΡΑΣ

Το σημερινό πηγάδι του Αγ. Ανδρέα παραπλεύρως του παλαιού Ι.Ναού το οποίο άλλοτε ήταν πηγή της θεάς Δήμητρας που λειτουργούσε και σαν μαντείο. Σώζεται η επιγραφή **ἮΜΕΡΤΕΣ ΤΟΔ΄ΥΔΩΡ/ΔΗΜΗΤΕΡΟΣ ΗΝ ΠΟΤΕ ΝΟΥΣΟΙΣ/ἘΝΘΑ ΠΑΓΕΙΣ ΞΥΛΩ ΑΝΔΡΕΑΣ/ ΠΑΤΡΑΣ ΑΜΦΙΒΕΒΗΚΕΝ** (Το θεραπευτικό για τις αρρώστιες τούτο νερό, ήταν κάποτε της Δήμητρας. Εδώ σταυρώθηκε και πέθανε ο Απόστολος Ανδρέας).

ΡΩΜΑΙΚΟ ΥΔΡΑΓΩΓΕΙΟ

Το πρώτο συστηματικό υδραγωγείο της Πάτρας βρίσκεται στα ριζά του λόφου του Δασυλλίου και είναι έργο ρωμαϊκό. Το υδραγωγείο, γνωστό με το όνομα **Καμάρες** από τις καμάρες των τόξων του, έπαιρνε τα νερά από το χωριό Ρωμανού, όπου σώζονται κάποια τμήματα του λιθόκτιστου αγωγού.

Η ΓΕΦΥΡΑ ΤΟΥ ΜΕΙΛΙΧΟΥ (γέφυρα Πausανία)

Στην διασταύρωση της Ν.Εθνικής οδού με την οδό Αρέθα βρίσκεται καλά διατηρημένη ρωμαϊκή γέφυρα με δύο

τούβλινες καμάρες που στηρίζονται πάνω σε περίτεχνες βάσεις από πελεκητές πέτρες.

ΜΥΚΗΝΑΙΚΟΙ ΤΑΦΟΙ ΒΟΥΝΤΕΝΗΣ

Ο αρχαιολογικός χώρος της Βούντενης βρίσκεται 4,5 χλμ. ανατολικά της Πάτρας και πρόκειται για μεγάλο μυκηναϊκό νεκροταφείο. Όταν ολοκληρωθεί η αποκάλυψη των εκατοντάδων τάφων που είναι λαξευμένοι στο μαλακό πέτρωμα, θα έχει η Πάτρα έναν από τους σπουδαιότερους τουριστικούς χώρους, δηλώνοντας έτσι την ύπαρξη μυκηναϊκού κέντρου στην περιοχή.

-ΤΑ ΜΝΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ

Στην πλατεία Γεωργίου Α΄ δεσπόζει το Δημοτικό Θέατρο της πόλης "Απόλλων". Ανεγέρθη επί δημάρχου Πατρέων Γεωργίου Ρούφου το 1872 από τον περίφημο αρχιτέκτονα Τσίλερ.

Είναι το αρχαιότερο θέατρο των νεώτερων χρόνων. Βωμός θεατρικής τέχνης αλλά και κέντρο καρναβαλικών διασκεδάσεων. Με τρεις σειρές θεωρείων με επένδυση από βελούδο, γαλαρία, υπερώο, πλατεία, είναι μικρογραφία των ωραίων Ιταλικών και Γερμανικών θεάτρων της εποχής του "Μπέλ-Κάντο". Από τη σκηνή του πέρασαν μεγάλοι ευρωπαϊκοί θίασοι και ακούστηκαν οι πιο διάσημοι τενόροι του κόσμου στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, αλλά στο Δημοτικό Θέατρο εμφανίστηκαν και οι διασημότεροι Έλληνες ηθοποιοί από την εμφάνιση του θεάτρου στην Ελλάδα μέχρι σήμερα.

Το θέατρο ανακαινίστηκε και επισκευάστηκε στα χρόνια της δημαρχείας του Γκολφινόπουλου και ξαναπήρε την μορφή που του είχε δώσει αρχικά ο Τσίλερ.

Είναι τα αρχαιότερα από τα σωζόμενα κλειστά θέατρα των νεοτέρων χρόνων και το εντυπωσιακότερο αρχιτεκτονικό στολίδι της Πάτρας.

Σήμερα στο Δημοτικό Θέατρο "Απόλλων" δίνονται παραστάσεις από το ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ Πάτρας, οργανώνονται καλλιτεχνικές εκδηλώσεις και γίνονται την περίοδο του καρναβαλιού οι αποκριάτικες χοροεσπερίδες, τα γνωστά "Μπουρμπούλια".

ΑΡΧΑΙΟ ΩΔΕΙΟ-ΘΕΑΤΡΟ

Στα δυτικά της Ακρόπολης στην Άνω πόλη βρίσκεται το ρωμαϊκό Ωδείο της Πάτρας, παλαιότερο από το Ωδείο της Αθήνας (Ηρώδειο 160 π.Χ.). Ο Πausανίας που επισκέφθηκε την Πάτρα στην δεκαετία του 170 μ.Χ. γράφει : "έχει την ωραιότερη διακόσμηση που έχω δει, αν εξαιρέσει κανείς βέβαια αυτό της Αθήνας".

Το Αρχαίο Ρωμαϊκό Ωδείο είναι το ωραιότερο κτίσμα που έχουμε από το πέρασμα των Ρωμαίων στην Πάτρα. Σύμφωνα με τις πληροφορίες κτίστηκε κοντά στην αρχαία Αγορά, ίσως την εποχή του Αυτοκράτορα Αυγούστου. Μοιάζει με το θέατρο Ηρώδου του Αττικού της Αθήνας.

Οι αιώνες, ο χρόνος, οι κατακτητές, οι σεισμοί, οι πόλεμοι επέδρασαν με τον τρόπο τους ώστε το θέατρο να καταπλακωθεί από χώματα και άλλα κτίσματα. Για αιώνες κανείς δεν γνώριζε την ύπαρξη του και αποκαλύφθηκε τυχαία το 1899. Παρ'όλα αυτά δηλαδή την ιστορία του και την αρχαιολογική του σημασία λεηλατήθηκε λόγω αμάθειας και απληστείας.

Το 1938 άρχισε η αξιοποίησή του Αρχαίου Ωδείου και το 1958 το Αρχαίο Ωδείο αναμορφώθηκε και προσέλαβε την πρωταρχική του μορφή. Με υποδείξεις της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας κτίστηκαν και πάλι οι ακτινοειδείς θόλοι, διαμορφώθηκαν με οπλινθοδομή επάνω από το διάζωμα έξι σειρές εδωλίων χωρισμένες με σκάλες σε επτά κερκίδες. Μετά την αναστυλωσή του το θέατρο μπορεί να φιλοξενήσει 2.300 θεατές.

Έπειτα από μερικά χρόνια απαλλοτριώθηκαν από το κράτος οι γύρω οικίες, ο χώρος απελευθερώθηκε εντελώς και διαμορφώθηκε σε αληθινό αρχαιολογικό πάρκο.

Στον γύρω χώρο από το Ωδείο εκτίθενται σαρκοφάγοι, ψηφιδωτά και άλλα αρχαία ευρήματα που μεταφέρθηκαν εκεί

μετά την ανευρεσή τους κατά τις αρχαιολογικές ανασκαφές της Πάτρας. Στο αρχαίο Ωδείο μετά την ανακαινισή του, εμφανίστηκαν αξιόλογοι καλλιτέχνες, συγκροτήματα, θεατρικά έργα, μουσικά έργα. Τα τελευταία χρόνια χρησιμοποιείται για το Διεθνές Φεστιβάλ Πατρών, που συγκεντρώνει την προσοχή τουλάχιστον της υπόλοιπης Ελλάδας.

Έτσι και το Αρχαίο Ωδείο έπαιξε σημαντικό ρόλο, όπως και το Δημοτικό Θέατρο στην πολιτιστική εξέλιξη της πόλης αυτής.

ΜΕΣΑΙΩΝΙΚΟ ΚΑΣΤΡΟ

Το Κάστρο της Πάτρας είναι κτισμένο σε χαμηλό λόφο του Παναχαικού σε απόσταση 800 μ. Περίπου από την ακτή. Οικοδομήθηκε από τον Ιουστινιανό περίπου το 551 μ.Χ. για την άμυνα της περιοχής και των κατοίκων της.

Το Κάστρο αποτελείται από έναν ευρύ εξωτερικό περίβολο με πύργους και προμαχώνες καθώς και δεύτερο περίβολο στην βορ. Αν. Γωνία με ισχυρούς πύργους. Από το κάστρο ο επισκέπτης μπορεί να αγναντέψει από ψηλά την πόλη και το λιμάνι της καθώς και το μοναδικό ηλιοβασίλεμα της Πάτρας.

ΠΑΛΑΙΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ

Νεοκλασικό κτίριο του Δανού αρχιτέκτονα CH. E. HANSEN το οποίο λειτούργησε σαν νοσοκομείο από το 1872 έως και το 1973. Μετά από εργασίες αποκατάστασης εσωτερικών και εξωτερικών όψεων το 1991 αρχίζει η λειτουργία του ως Πολιτιστικού Πολύκεντρου της Πάτρας.

ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΣΦΑΓΕΙΑ

Ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, τα πέτρινα κτίσματα των Δημοτικών σφαγείων λειτουργούσαν έως το 1998 και ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη οι εργασίες αποκατάστασης για την μετατροπή του χώρου σε μεγάλο εκθεσιακό κέντρο τοπικών προϊόντων.

ΧΑΜΑΜ

Διατηρηταίο κτίριο στην Άνω πόλη της Πάτρας, κτίστηκε πριν από 500 χρόνια και από τότε μέχρι σήμερα λειτουργούν σε αυτό τα χαμάμ (τούρκικα θερμόλουτρα). Είναι το μοναδικό που λειτουργεί σήμερα στην Ελλάδα και με ένα όμοιο του στο Παρίσι είναι τα μοναδικά που απόμειναν ενεργά στην Ευρώπη.

ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΤΟΥ ΠΑΛΑΜΑ

Διατηρηταίο κτίριο επί της οδού Κορίνθου 241 στο κέντρο της πόλης, όπου γεννήθηκε ο Κωστής Παλαμάς και η Ιταλίδα πεζογράφος Ματθίλδη Σεράο.

ΥΗΣ "ΓΛΑΥΚΟΣ"

Το πρώτο υδροηλεκτρικό εργοστάσιο της Ελλάδος, λειτουργεί από το 1927 ως δημοτική επιχείρηση. Σήμερα ανήκει στην ΔΕΗ έπειτα από ειδική παραχώρηση της κυβέρνησης το 1967. Βρίσκεται στην ομώνυμη περιοχή 8 χλμ. νοτιοανατολικά του κέντρου της Πάτρας.

ΤΑ ΜΟΥΣΕΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ

Ένα από τα σημαντικότερα μουσεία της Ελλάδος με ανεκτίμητους θησαυρούς. Στεγάζεται στο παλιό αρχοντικό της οικογένειας Καραμανδάνη. Περιέχει σημαντικότερα ευρήματα από μυκηναϊκούς τάφους, όπλα, ασπίδες, περιδέραια. Επίσης ανάγλυφα από αγάλματα εφήβους θεούς και ημίθεους. Τα περισσότερα γλυπτά που φυλάσσονται στο Αρχαιολογικό Μουσείο είναι αντίγραφα των έργων του Πραξιτέλη. Τα περισσότερα όμως από τα ευρήματα παραμένουν σε κιβώτια γιατί ο χώρος δεν επιτρέπει την εκθεσή τους. Στα επόμενα

κεφάλαια αναπτύσσω την άποψη δημιουργίας σύγχρονου Αρχαιολογικού Μουσείου.

Άξια προσοχής είναι επίσης τα διάφορα αγγεία τα οποία διαθέτει και είναι όλων σχεδόν των περιόδων από την πρωτοελλαδική εποχή μέχρι και της Ελληνορωμαϊκής. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν το μαρμάρινο άγαλμα της Αθηνάς, το μεγάλο Ρωμαϊκό δάπεδο και τα κεραμικά κλασικής και ελληνιστικής περιόδου.

Ανοικτό καθημερινά 8.30π.μ.-3.00μ.μ. εκτός Δευτέρας *
Τηλ.620-413

ΕΘΝΟΛΟΓΙΚΟ-ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Παρουσιάζονται όπλα από το 1770 και μετά, γκραβούρες, πίνακες, πολύτιμα χειρόγραφα και άλλα ιστορικά κειμήλια κυρίως της περιόδου της Επανάστασης του 1821.

Ανοικτό 11.00 π.μ.-13.00μ.μ. πλήν Τρίτης και Παρασκευής*
Τηλ. 274-962

ΛΑΟΓΡΑΦΙΚΟ

Το μουσείο περιλαμβάνει εκθέματα-έργα λαϊκής τέχνης που παρουσιάζουν τον τρόπο ζωής και παραγωγής της προβιομηχανικής κοινωνίας* Τηλ. 334713

ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

Εκτίθενται πατρινές εφημερίδες από το 1875 μέχρι σήμερα, πατρινά περιοδικά, πελοποννησιακά έγγραφα και βιβλία. Ένα από τα κυριότερα εκθέματα του μουσείου είναι το επίσημο έγγραφο που έστειλε η Γ' Εθνική Συνέλευση των Ελλήνων στον πρώτο πρωθυπουργό της Ελλάδας Ιωάννη Καποδίστρια (1827). Ανοικτό 10.00 π.μ.-13.00μ.μ., Δευτέρα-Παρασκευή*Τηλ. 310-488

ΑΡΧΕΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ

Στο κέντρο της Πάτρας, δίπλα από παλαιό Δημαρχείο, βρίσκεται η Δημοτική Βιβλιοθήκη, μια από τις μεγαλύτερες της χώρας. Διαθέτει σήμερα 120.000 τόμους βιβλίων, αρχείο πατρινών εφημερίδων, ιστορικά έγγραφα, πλούσια πινακοθήκη, φωτογραφικό υλικό και γκραβούρες. Σε ειδικό τμήμα φυλάσσονται βιβλία ανεκτίμητης αξίας. Στο ισόγειο λειτουργεί η Δημοτική Πινακοθήκη.

ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Ι.Μ.ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟΥ

Πέντε χλμ. ανατολικά του κέντρου της Πάτρας στον πευκόφυτο λόφο του Γηροκομείου είναι το ανδρικό μοναστήρι του Γηροκομείου αφιερωμένο στην κοίμηση της Θεοτόκου.

Στο μοναστήρι που η παρουσία του ανάγεται στο 1204 σώζονται: ο Κώδικας της μονής, που αρχίζει το 1807, πατριαρχικά έγγραφα, η εικόνα της Παναγίας Γηρομήτισσας κ.ά.

Η σημερινή εικόνα της Παναγίας είναι έργο 16^{ου} –17^{ου} αιώνα.

Ι.Μ.ΠΡΟΦΗΤΗ ΗΛΙΑ

Στους πρόποδες του λόφου του Γηροκομείου βρίσκεται το ονομαστό γυναικείο μοναστήρι του προφήτη Ηλία.

ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Ι.Ν. ΑΓΙΟΥ ΑΝΔΡΕΑ

Πανελλήνιο και πανορθόδοξο προσκύνημα οι δύο ναοί του Αγ. Ανδρέα. Ο παλιός Ναός κατασκευάσθηκε στην μεσοβυζαντινή περίοδο, ανοικοδομήθηκε εκ βάθρων τελευταία

φορά με ρυθμό βασιλικής στα χρόνια 1836-1843 με σχέδια του αρχιτέκτονα Λύσανδρου Κουταντζόγλου.

Ο νέος μεγαλοπρεπέστατος Βυζαντινού ρυθμού ναός θεμελιώθηκε το 1908 και εγκαινιάσθηκε το 1974. Είναι ο μεγαλύτερος και καλλιτεχνικότερος ναός των Βαλκανίων και ένας από τους μεγαλύτερους στην Ευρώπη. Το ύψος του τρούλου φθάνει τα 46μ. και η χωρητικότητά του είναι τουλάχιστον 5.500 άτομα. Στο εσωτερικό του Ναού φυλάσσεται σε πολυτελή θήκη η κάρα του Απόστολου Ανδρέα και ο σταυρός του μαρτυρίου του.

I.N. ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡΟΣ

Ο πρώτος ναός χτίστηκε γύρω στο 900 μ.Χ. στην θέση που στην αρχαιότητα υπήρχε ο ναός του Ολύμπιου Δία. Κατά την Τουρκοκρατία μεταβλήθηκε σε τζαμί. Το 1828 χρησιμοποιήθηκε σαν νοσοκομείο του Γαλλικού στρατού του Μαιζόν. Μετά την απελευθέρωση χτίστηκε ο σημερινός ναός με σχέδια αντίγραφα του ναού της Αγ. Σοφίας της Κωνσταντινούπολης. Υπήρξε ο πρώτος καθεδρικός ναός της Πάτρας.

I.N. ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ

Χτίστηκε για πρώτη φορά από τους λατίνους τον 14^ο αιώνα ως μοναστήρι.

ΑΓΓΛΙΚΑΝΙΚΗ ΕΚΚΛΗΣΙΑ (ΑΓ. ΑΝΔΡΕΑΣ)

Χτίστηκε το 1872 από την Αγγλική Προτεσταντική παροικία της Πάτρας. Είναι νεογοθτικού ρυθμού και είναι χτισμένος με γρανιτένιες πέτρες που ήρθαν με πλοία από την Σκωτία.

Άλλοι εφάμιλλοι σε αξία ναοί είναι οι : I.N. ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ, I.N. ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΗΣ, I.N. ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ κ.ά.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΑΣ

Ένα σημαντικό βήμα για την πολιτιστική εξέλιξη της Πάτρας καθώς και έναυσμα εισόδου νέων ιδεών και νοοτροπίας, όπως επίσης και μιας νέας κουλτούρας, ήταν η ίδρυση του Πανεπιστημίου Πατρών "Άγιος Ανδρέας". Τα εγκαίνια της λειτουργίας του έγιναν στις 30.11.1966.

Κατ' αρχήν στεγάστηκε στο Β Γυμνάσιο Θηλέων που προορίζεται για σχολικό κτίριο στην οδό Κορίνθου 231.

Το 1968 απολλοτριώθηκε έκταση 2.200 στρ. Στο Κάτω Καστρίτσι όπου άρχισε να κτίζεται η νέα Πανεπιστημιούπολη.

Το 1972 απολλοτριώθηκαν ακόμη 500 στρ. Δημιουργήθηκε έτσι και η Φοιτητική Εστία.

Στο Πανεπιστήμιο λειτουργούσαν τα τμήματα του Φυσικομαθητικού το 1972, η Πολυτεχνική και το 1977 η Ιατρική. Το 1975 υπήρχαν στην Πάτρα 3.000 φοιτητές. Στα επόμενα χρόνια το Πανεπιστήμιο εξελίχθηκε ιδιαίτερα όσον αφορά τους Η/Υ καταλαμβάνοντας έτσι εξέχουσα θέση στην χώρα στον τομέα της πληροφορικής. Σήμερα οι φοιτητές που φοιτούν στις σχολές του Πανεπιστημίου φθάνουν τους 10-12.000 περίπου.

ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ

Αξίζει επίσης να αναφέρουμε και στην ίδρυση των Τ.Ε.Ι. υπό μορφή ΚΑΤΤΕ το 1972, που περιλαμβάνει τα τμήματα Διοίκησης και Οικονομίας, Υγείας-Πρόνοιας και Τεχνολογικών Εφαρμογών και αριθμεί περί τους 4.000 σπουδαστές τα πρώτα χρόνια.

Σε εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στο μεγάλο αμφιθέατρο του ΤΕΙ, την 26/1/01, ο πρόεδρος του ΤΕΙ Πάτρας Δρ. Ιωάννης Μακρυγένης, αναφέρθηκε στο κολοσιαίο έργο που επιτελείται, καθώς και στις προοπτικές που διανοίγονται, επισημαίνοντας ότι με μια συγκεκριμένη στρατηγική, το ΤΕΙ της Πάτρας θα αναδειχθεί κορυφαίο στην χώρα.

Για πρώτη φορά το ΤΕΙ υπέβαλε στο ΥΠΕΠΘ τεκμηριωμένο Πρόγραμμα Στρατηγικής Ανάπτυξης (B' PLAN) με προοπτικές 10ετίας.

Επίσης ο κ.Μακρυγένης αναφέρθηκε στις κτιριολογικές υποδομές, που έχουν γίνει στο ίδρυμα λέγοντας:

- Ολοκληρώθηκε η διαδικασία απολλοτρίωσης των 14 και των 28 στρεμμάτων παρακείμενων στον χώρο του ΤΕΙ, όπου θα ανεγερθούν τρία κτίρια για τα νέα τμήματα και το Κ.Τ.Ε. Ήδη για τα 7+7 στρ. Έχουν κατατεθεί οι σχετικές πιστώσεις.
- Διαμορφώθηκαν-κατασκευάστηκαν δύο είσοδοι, μια κεντρική και μια στο συνεδριακό.
- Ολοκληρώθηκε το βάψιμο όλων των κτιρίων, της περιφράξης του ΤΕΙ και των κιγκλιδωμάτων ασφαλείας.
- Ολοκληρώθηκε η εγκατάσταση εσωτερικού δικτύου με πρόσβαση όλων στο Internet.
- Ολοκληρώθηκε ο διαγωνισμός προμήθειας σύγχρονου τηλεφωνικού κέντρου.
- Δημιουργήθηκε βιβλιοθήκη, εκτάσεως 2.000 τμ. Με προοπτική 2.500 τμ. Προϋπολογισμού ύψους 420.000.000.
- Ολοκληρώθηκαν οι οικοδομικές εργασίες και ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις του Μηχανουργείου ύψους 70.000.000.

Παράλληλα ανέφερε ότι κατασκευάζονται:

- Γυμναστήριο στο Δασύλλιο 1.200 τμ. Με προσθήκη Α΄ ορόφου 1.200 τμ. για 8 νέες αίθουσες διδασκαλίας των 100 ατόμων.
- Ο Α΄ όροφος του κτιρίου ηλιακής ενέργειας που θα χρησιμοποιηθεί για αίθουσες διδασκαλίας εκτάσεως 460 τμ.
- Ο Α΄ όροφος των κτιρίων Η/Υ εκτάσεως 560 τμ. Που θα χρησιμοποιηθεί επίσης για αίθουσες διδασκαλίας συνολικού ύψους 430.000.000.
- Έγιναν οι διαδικασίες και εγκρίθηκε απο το περιφερειακό Συμβούλιο ποσό ύψους 250.000.000 για την προσθήκη Β΄ ορόφου των κτιρίων της ηλιακής ενέργειας και την προέκταση της βιβλιοθήκης κατά 500 τμ.

Καταλήγοντας, ο κ.Μακρυγένης αναφέρθηκε στις λειτουργίες, πολιτιστικές και αθλητικές υποδομές, ενώ χαρακτήρισε πολυσήμαντο έργο το Κέντρο Τεχνολογικής Έρευνας, την συμμετοχή στο Τεχνολογικό Μουσείο κ.ά.

Η Πάτρα γίνεται μ΄ αυτό τον τρόπο το κέντρο της Νοτιοδυτικής Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα της χώρας αφού δέχεται σημαντικό μεταναστευτικό ρεύμα.

Σήμερα σημαντικός είναι ο ρόλος της ύπαρξης ανωτέρων και ανωτάτων σχολών στην περιοχή, καθώς προμηθεύουν με έμπυχο υλικό άριστα εξειδικευμένο και αποτελούν υπηρεσίες στήριξης της βιομηχανίας, συμβάλλοντας κατ΄ αυτόν τον τρόπο στην σωστή ανάπτυξη και εξέλιξη στον τομέα αυτό.

Περίπου 25.000 φοιτητές και σπουδαστές φοιτούν στα τμήματα των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων αυτών. Τα αποτελέσματα που πηγάζουν από αυτή την διαδικασία, έχουν θετική αντίδραση στην διαχρονική εξέλιξη της πόλης ενώ τα πλεονεκτήματα που συνεπάγονται μπορούμε να τα κατατάξουμε σε οικονομικά, κοινωνικά και πολιτιστικά.

Αν δούμε αναλυτικότερα τα πλεονεκτήματα αυτά θα μπορούσαμε να διαπιστώσουμε τα εξής:

1. Την ύπαρξη ενός πληθυσμού ιδιαίτερα κινητικού στον οικονομικό τομέα κάτι που έχει σαν αποτέλεσμα τους

- γοργούς ρυθμούς και νέα ενδιαφέροντα στην αγορά (εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια, ενοικιαζόμενα σπίτια, κέντρα διασκέδασης κ.ά.)
2. Την αυτόματη άνοδο του βιωτικού επιπέδου του πληθυσμού της πόλης που εκμεταλλεύεται οικονομικά τον αυτό τομέα.
 3. Την κατά το δυνατόν βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών, λόγω του συναγωνισμού (π.χ. εστιατόρια).
 4. Πέρα από αυτά τα πλεονεκτήματα που πηγάζουν αυτούσια για τους κατοίκους της Πάτρας ένα από τα σημαντικότερα για τον οικονομικό τομέα είναι ότι αποτελούν υπηρεσίες στήριξης της βιομηχανικής ανάπτυξης της Πάτρας τόσο όσο και μέσα από τις μελέτες και προτάσεις που έχουν σκοπό την βελτίωση και εξέλιξη του τομέα αυτού που τόσο σημαντικός είναι για την ανάπτυξη και την ισχυροποίησή της που έχει πολλαπλά ωφέληματα για την πόλη.
 5. Πέρα των οικονομικών και κοινωνικών πλεονεκτημάτων η ύπαρξη της πανεπιστημιακής έδρας συνεπάγεται και την είσοδο νέας νοοτροπίας και ιδεών που διασπά τα στενά σύνορα του τοπικισμού αναβαθμίζοντας με αυτόν τον τρόπο την πολιτιστική κυρίως υφή της πόλης. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι πολλές περιοχές της χώρας ζητούν επίμονα την ίδρυση έστω και ενός τμήματος πανεπιστημίου ή ΤΕΙ από την πολιτεία.

ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ-ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Στην τελευταία 20ετία έχουμε έντονη αστικοποίηση στην περιοχή της Αχαΐας καθώς η βιομηχανική ανάπτυξη (συντελεί στην δημιουργία θέσεων εργασίας) η διοικητική συγκέντρωση των εξουσιών καθώς επίσης και η ίδρυση Α.Ε.Ι. και Τ.Ε.Ι. αναγάγει την Πάτρα σε έντονο πόλο έλξης των γειτονικών και όχι μόνο περιφερειών. Πρέπει να επισημάνουμε την παύση της αφάιμαξης εργατικών χεριών από την Δυτική Ευρώπη καθώς η Πάτρα προσφέρει δυνατότητες εργασίας.

Έχουμε λοιπόν αύξηση του πληθυσμού στις τελευταίες 10-δεκαετίες η οποία είναι συνέπεια της εξελικτικής πορείας της και που είναι της τάξεως του 14,5%.

Τα κυριότερα δημογραφικά χαρακτηριστικά κατά την εικοσαετία 1971-1991 και που συνθέτουν την δημογραφική και κοινωνικοοικονομική εξέλιξη είναι:

α)Αύξηση του πληθυσμού στο νομό Αχαΐας κατά 16% περίπου, κάτι που οφείλεται στην Πάτρα που επιδρά σαν κέντρο στην αύξηση του πληθυσμού.

β)Συγκέντρωση μεγάλου αριθμού οικισμών στις πεδινές περιοχές. Όσο λοιπόν αυξάνει το υψόμετρο ελαττώνεται ο πληθυσμός.

γ)Έπειτα απ'αυτό παρουσιάζονται υψηλές πληθυσμιακές πυκνότητες κυρίως στις παραλιακές περιοχές της πόλης καθώς και στις πεδινές περιοχές της.

δ)Έχουμε σημαντική εσωτερική μετανάστευση προς την Πάτρα κυρίως αγροτικών μαζών και την απογύμνωση των αγροτικών περιοχών προς όφελος της Πάτρας που εξελίσσεται σε αστικοβιομηχανικό κέντρο.

ε)Ο νομός Αχαΐας και ειδικότερα η Πάτρα παρουσιάζουν ανεπτυγμένες τις αστικές περιοχές. Έπονται οι αγροτικές περιοχές, ενώ οι ημιαστικές περιοχές είναι σχεδόν ανύπαρκτες. Αυτό οφείλεται στην υπερδύναμη της Πάτρας η οποία είναι περιφερειακό κέντρο παροχής υψηλού βαθμού υπηρεσιών και δεν δίνει την δυνατότητα σε σχετικά μικρή ακτίνα να δημιουργηθούν μικρότερα κέντρα χωρίς την ύπαρξη αξιόλογων κινήτρων που θα είχαν ως συνέπεια την μετακίνηση του πληθυσμού προς αυτά.

ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ-ΚΑΤΟΙΚΙΑ-ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Γενικά:

Η χωροταξία αναφέρεται σε σχεδιασμένη οικονομική δράση κάτω από κοινωνικό έλεγχο, είναι δε το οργανικό κομμάτι της νέας αναπτυξιακής διαδικασίας του εκάστοτε προγράμματος.

Ο χωροταξικός σχεδιασμός αποβλέπει στην δομική αναδιάρθρωση του παραγωγικού συστήματος και είναι προσαρμοσμένος στα κοινωνικά, δημογραφικά, πολιτισμικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής και γενικότερα στο περιβάλλον. Στην τεχνική του έκφραση ο χωροταξικός σχεδιασμός περιλαμβάνει:

α.Την χωροθέτηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων όλων των τομέων.

β.Τον καθορισμό χρήσεων γής.

γ.Την διάρθρωση των δικτύων τεχνικής υποδομής, μεταφορών, συγκοινωνιών κλπ.

δ.Την διάρθρωση του οικιστικού ιστού (δημιουργία οικιστικών κέντρων).

ε.Σύνολο επεμβάσεων ώστε να βελτιωθεί η υποδομή και να καθοριστούν οι χώροι για κτίρια κοινωνικών υπηρεσιών.

στ.Τον καθορισμό των ζωνών ειδικής προστασίας σε ορισμένες ευαίσθητες κρίσιμες περιοχές οικολογικής και ιστορικής σημασίας ή τουριστικής ανάπτυξης.

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ.

Είναι γνωστό ότι το σχέδιο της πόλεως των Πατρών έγινε κατά την ανοικοδόμηση της Πάτρας από τις καταστροφές κατά τον προηγούμενο αιώνα, πάνω σε μια μελέτη του Βούλγαρη.

Το 1903 γίνεται μια συμπληρωματική επέκταση στο σχέδιο ώστε να αντιμετωπισθεί μια αύξηση του πληθυσμού, η οποία υπήρξε αυτά τα χρόνια.

Από το 1927 έως το 1932, έπειτα από την είσοδο των προσφύγων αφιερώνονται από τους αρμόδιους στην τακτοποιησή τους σε οικισμούς της πόλης, με κάποιες επεκτάσεις και παραλλαγές στο σχέδιο της πόλεως.

Από το 1932 έως το 1971 δεν γίνεται καμία επέκταση στο σχέδιο πόλεως. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα κατά την αύξηση του πληθυσμού η οποία ήταν σημαντική κατά τα έτη 1962-1966 να μην αρκεί το σχέδιο πόλεως και έτσι να έχουμε το φαινόμενο της αυθαίρετης κατάτμησης και δόμησης που γινόταν αφού χαρακτήριζαν τις αυθαίρετες κατοικίες με την νομοθετική κατάσταση περί σχεδίου πόλεως που ίσχυε πριν το 1923, έτσι ώστε να μην ισχύουν οι υπάρχουσες νομοθεσίες για τα αυθαίρετα. Έτσι λοιπόν το οικιστικό πρόβλημα αντιμετωπίσθηκε σε μια στρεβλή κατάσταση.

Αναγκαστικά το 1971 και 1972 γίνονται μεγάλες επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως για να γίνει η αρχή ώστε να μπούν σε σειρά ορισμένα πράγματα και να δημιουργηθούν δρόμοι, πλατείες, σχολεία και γενικότερα όλα εκείνα που συντελούν στην εύρυθμη λειτουργία κάθε πόλης που τείνει να εξελιχθεί.

Επίσης επείγον πρόβλημα που θα πρέπει να τακτοποιηθεί είναι και το θέμα των αυθαιρέτων.

Γίνονται προσπάθειες ώστε να υλοποιηθούν και τα άρθρα 8 και 9 του νόμου 1337/83 ώστε να συνεχισθεί η επέκταση του σχεδίου πόλεως και να αναπτυχθεί η πόλη με τον τρόπο που να είναι ανάλογος προς την αύξηση του πληθυσμού και της κοινωνικοοικονομικής εξέλιξης.

ΚΑΤΟΙΚΙΑ.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ:

Η οικοδομική δραστηριότητα παρέμεινε σε χαμηλά επίπεδα σε σχέση με τις δεκαετίες '60 και '70 όπου έχουμε αλματώδη αύξηση των κατοικιών ενώ επίσης παρατηρείται η ανέγερση μεγάλων πολυκατοικιών που από το 1960 και μετά παίρνουν την θέση των παλαιών γραφικών οικιών της πόλης. Έτσι ενώ τις δεκαετίες αυτές υπάρχει μεγάλη οικοδομική άνθηση, παρουσιάζεται στην δεκαετία του '80 ύφεση που οι βασικότεροι λόγοι της είναι :

1) Το υψηλό κόστος των κατοικιών και γενικά η απόκλιση μεταξύ του ρυθμού ανόδου των τιμών των κατοικιών και του ρυθμού αύξησης των αποδοχών των εργαζομένων. Σημαντική επιβάρυνση στο κόστος είναι και η αξία των οικοπέδων, η οποία αυξάνει συνεχώς λόγω της μικρής προσφοράς οικοπέδων.

2) Η χαμηλή εισοδηματική απόδοση των επενδύσεων σε κατοικίες, σε σύγκριση με τα υψηλά κεφαλαιακά κέρδη, έχει σαν αποτέλεσμα την χαμηλή ζήτηση κατοικιών για εκμετάλλευση με ενοίκια.

3) Η έλλειψη μεγάλης προσφοράς οικοπέδων. Παρά το γεγονός ότι την προηγούμενη δεκαετία υπήρξε μεγάλη ανοικοδόμηση εξακολουθεί να υπάρχει ακόμα σημαντικό πρόβλημα στέγασης.

Πρέπει όμως να σημειώσω ότι οι σημερινές κατοικίες είναι καλύτερες σε ποιότητα και σε παροχές.

Εκείνο πάντως που αφορά άμεσα την οικιστική ανάπτυξη σε σχέση με την γενικότερη εξέλιξη της πόλης είναι: α)η καταπολέμηση των αυθαιρέτων κτισμάτων, β)να ολοκληρωθούν οι πράξεις εφαρμογής ώστε οι δικαιούχοι να μπορούν να χτίσουν στα οικοπεδά τους.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.

-Γεωμορφολογία.

Όσον αφορά τον νομό Αχαΐας πρέπει να σημειώσουμε ότι το έδαφος είναι κατά το 25% πεδινό και 15% ημιορεινό και διασχίζεται από τους ποταμούς Γλαύκο, Κράθι, Σελινούντα και πολλούς χειμάρρους έτσι ώστε να χαρακτηρίζεται ως ο πιο χειμαρόπληκτος νομός της χώρας.

-Βαθμός ανάπτυξης.

Στον βαθμό ανάπτυξης παρατηρούμε ότι με το πέρασμα του χρόνου έχουμε συσσώρευση δραστηριοτήτων κυρίως στις παραλιακές-πεδινές ζώνες έτσι ώστε να υπάρχει και σημαντικός βαθμός επιβάρυνσης στα φυσικά οικοσυστήματα.

Η Πάτρα σαν η πόλη με την μεγαλύτερη εξέλιξη και ανάπτυξη σε όλους τους τομείς της παραγωγής και παροχής υπηρεσιών καθώς επίσης και ως πύλη της χώρας προς την Δυτική Ευρώπη ήταν φυσικό να υφίσταται μεγάλη οικολογική καταστροφή, καθώς:

A)Στην πεδινή παράκτια ζώνη της έχουν συσσωρευθεί πλήθος παραγωγικών δραστηριοτήτων.

B)Στην παράκτια ζώνη παραθεριστικές κατοικίες και οικισμοί που στην πλειοψηφία τους είναι αυθαίρετα. Αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχει στεγανό-αποχετευτικό δίκτυο έτσι ώστε να μολύνεται το υπάρχον οικοσύστημα συνεχώς. Πέραν όμως του

οικοσυστήματος η αυθαιρεσία, όσον αφορά τις κατοικίες αυτές βάλλει απευθείας κατά του τουρισμού.

Γ)Οι χείμμαροι, οι οποίοι μεταφέρουν αρκετά απόβλητα δημιουργώντας και αυτοί το δικό τους κεφάλαιο στην ρύπανση του Πατραϊκού κόλπου.

Δ)Η έλλειψη περιφερειακών οδών που έχει ως αποτέλεσμα η Πάτρα να είναι κόμβος, καθώς όλα τα οχήματα από και προς την Δυτική Πελοπόννησο να περνούν αναγκαστικά μέσα απ'αυτή δημιουργώντας συμφόρηση, νέφος και ηχορύπανση.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Γενικά.

Είναι γνωστά τα οικονομικά αποταλέσματα από την αύξηση εισερχόμενων τουριστών και παραμονή τους.

Από το 1950 που ιδρύθηκε ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (ΕΟΤ) παρατηρείται μια αλματώδης αύξηση του τουριστικού ρεύματος στην χώρα μας, με όλα εκείνα τα θετικά αποτελέσματα που απορρέουν από την πολιτική της τουριστικής ζήτησης και προσφοράς.

Η εισροή συναλλάγματος που συνεπάγεται η τουριστική κίνηση, καλύπτει ένα μεγάλο μέρος του ελλειμματικού μας εμπορικού ισοζυγίου. Ιδιαίτερα σημαντική θεωρείται επίσης η συμβολή του τουρισμού στην ανάπτυξη πολλών άλλων κλάδων της οικονομίας μας, μέσα από τις πολλαπλασιαστικές του επιδράσεις στους άλλους κλάδους τομείς.

-Κατανομή της τουριστικής δραστηριότητας.

Η Πάτρα αν και πληρούσε όλες τις προϋποθέσεις για να εξελιχθεί σε τουριστικό κέντρο καθηλώθηκε από τις εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες στην υπανάπτυξη και στην μηδαμινή προσφορά τουριστικών υπηρεσιών.

Αν εξετάσουμε την πολιτιστική της παράδοση και ιστορία της θα δούμε ότι ήταν αντιστρόφως ανάλογος με τα κονδύλια και τις διάφορες επιχορηγήσεις, που κατά περιόδους δίνονταν για έργα ανάπτυξης.

Η Πάτρα εξελίχθηκε λοιπόν τουριστικά έως του σημείου της υποδοχής τουριστών, οι οποίοι διέρχονταν από το λιμάνι της προς διάφορες τουριστικά ανεπτυγμένες περιοχές της χώρας.

Πως άλλωστε να υπήρχε η απαίτηση για παραμονή των τουριστών, όταν κανέναν σημαντικό έργο υποδομής δεν έχει γίνει τα τελευταία 30 χρόνια, όταν υπάρχει μια πλήρης αποδιοργάνωση σε αυτόν τον τομέα, όταν μνημεία που υποδηλώνουν την βαθειά παράδοση και ιστορία της πόλης αυτής είναι αφημένα στην μοίρα τους.

Έτσι για την μόνη τουριστική αύξηση για την οποία μπορούμε να μιλάμε για την Πάτρα είναι μόνο η αύξηση του αριθμού των εισερχομένων τουριστών που φθάνουν στο λιμάνι της.

Αυτή η υποδοχή του τουριστικού ρεύματος είναι και η βασική τουριστική δραστηριότητα της Πάτρας στα χρόνια που πέρασαν.

Αυτό συμβαίνει γιατί η Πάτρα είναι κύριος συγκοινωνιακός κόμβος της τουριστικής διαδρομής Αθήνας-Ναυπλίου, Ολυμπία-Πύλου και Δελφών-Αθήνας.

Τουριστικά έργα-υποδομή.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα ανα φέρω περισσότερο αυτά που δεν έγιναν τις τελευταίες δεκαετίες καθώς και τους κυριότερους πόρους (φυσικούς), αρχαιολογικούς χώρους, παραλιακούς οικισμούς που κατά κόρον έχουν μείνει ορισμένα στοιχεία γύρω από την ξενοδοχειακή υποδομή της περιοχής.

Τουριστικά έργα.

Τα κυριότερα τουριστικά έργα που έγιναν τις τελευταίες δεκαετίες είναι:

Α) Κάμπινγκ Έξω Αγιάς το οποίο κατασκευάστηκε το 1967 και που με το πέρασμα του χρόνου υποβαθμίστηκε σε σημείο μη λειτουργίας του σήμερα.

Β) Το 1968 ο ΕΟΤ ανήγειρε σύγχρονη αίθουσα επιβατών στην Γλυφάδα με την προοπτική να συγκεντρώσει όλη την κίνηση επιβατών εξωτερικού.

Γ) Το 1970 χτίζεται από τον ΕΟΤ τουριστικό περίπτερο στην περιοχή Γηροκομείου αλλά και αυτό με το πέρασμα του χρόνου υποβαθμίστηκε.

Ας δούμε τώρα τις φυσικές καλλονές και τα άλλα πλεονεκτήματα της περιοχής που έμειναν αναξιοποίητα.

1.-Παραλιακές περιοχές.

Α. Παραλιακή ζώνη Πατρών από το Ρίο μέχρι τον Αλισσό.

Β. Παραλιακή περιοχή Λόγγου-Σελιανιτικών.

2.-Χώροι φυσικού κάλλους.

Α. Το δάσος αειφύλλων της Πανεπιστημιούπολης στο Άνω Καστρίτσι.

Β. Τα δάση Βραχνίου και της Ζαρούχλας.

3.-Αρχαιολογικοί χώροι.

Α. Το κάστρο των Πατρών.

Β. Τα ενετικά φρούρια Ρίου-Αντιρρίου.

Γ. Η Ακρόπολη Δυμαίων ή Κάστρο της Καλόγριας στην Δύμη.

Δ. Η εντός του οχυρωματικού περιβόλου περικλειόμενος χώρος του Αρχαίου Λεοντίου στην θέση Καστρίτσι.

4.-Παραδοσιακοί οικισμοί.

Υπάρχουν οικισμοί που κηρύχθηκαν σαν παραδοσιακοί (Βεσίνιο, Αλεποχώρι) και άλλοι

παραδοσιακοί που χρειάζονται προστασία (Πάος, Δεχούνιο, Αροανία) κ.ά.

-Υποδομή.

Το ξενοδοχειακό δυναμικό περιλαμβάνει ξενοδοχεία Α, Β, Γ, Δ και Ε κατηγορίας. Ας τα δούμε πιο αναλυτικά:

Ξενοδοχειακή υποδομή έως το 1999.

Πολεοδομικό συγκρότημα Πάτρας.

Κατηγορία	Αρ. Ξενοδοχείων	Κλίνες	Θέσεις
Α Κατηγορίας	3	903	
Β' "	8	757	
Γ' "	8	752	
Δ+Ε "	12	474	
Ενοικ. Δωμάτια	39	332	
Κάμπινγκ			7

Κίνηση ξενοδοχειακών καταλυμάτων:

	<u>Αφίξεις</u>	<u>Διανυκτερεύσεις</u>
Αλλοδαποί	67.156	99.271
Ημεδαποί	123.552	234.071

Κίνηση ξενοδοχειακών καταλυμάτων.

Πολεοδομικό συγκρότημα Πάτρας:

-Μέσος όρος παραμονής .

Αλλοδαποί :3,47

Ημεδαποί :1,90

Γενικό σύνολο :-Αφίξεις :191.068

-Διανυκτερεύσεις :333.342

-Μ.Ο. παραμονής : 1,79

Παρατηρήσεις πάνω στο ξενοδοχειακό δυναμικό:

1. Ο αριθμός των ξενοδοχειακών κλινών δεν αυξήθηκε ουσιαστικά στην περίοδο 1989-1999 στην περιοχή της Πάτρας.
2. Η κατανομή των ξενοδοχειακών κλινών σε Α,Β,Γ,Δ,Ε κατηγορίες κατά εκατοστιαία αναλογία είναι:

Α΄Κατηγορίας 10%

Β΄Κατηγορίας 25,8%

Γ΄Κατηγορίας 64,2%

Διαπιστώσεις:

Όπως βλέπουμε δεν είναι ευκαταφρόνητη η παρουσία του φυσικού κάλλους στην περιοχή σύμφωνα με τα στοιχεία που αναφέρθηκαν. Εκείνο που σε σημαντικό βαθμό κάνει την πόλη της Πάτρας να υστερεί τουριστικά είναι βασικά η έλλειψη υποδομής και η σωστή μελέτη γύρω από την αναγκαιότητα προώθησης-αξιοποίησης των φυσικών πόρων καθώς επίσης και των σημαντικών της αρχαιοτήτων και μνημείων.

Η ένταξη των δύο αυτών στοιχείων (μνημείων, αρχαιοτήτων-φυσικών πόρων) στην αναπτυξιακή διαδικασία είναι σημαντική και η ασφαλέστερη οδός στην ανάδειξη της μνημειακής μας κληρονομιάς αλλά και της φυσικής ομορφιάς όλων των αξιόλογων περιοχών της χώρας που στο τέλος δεν έχουν υποστεί τον κορεσμό που

υπάρχει για τις επί χρόνια ανεπτυγμένες τουριστικά περιοχές της Ελλάδας.

Μέχρι πρότινος το ενδιαφέρον της πολιτείας για τα μνημεία εκδηλώνονταν επιλεκτικά και ανάλογα με την ιστορική βαρύτητα του καθενός και τον βαθμό διατηρησής τους. Αποτέλεσμα αυτής της επιλεκτικής τακτικής ήταν η δημιουργία και η εξέλιξη ορισμένων μνημειακών κέντρων όπως : Αθήνα, Δελφοί, Δήλος, Μυστράς, Μετέωρα, Κόρινθος κ.ά.

Η προαναφερθείσα επιλεκτική θεώρηση των μνημείων εκτός των άλλων αρνητικών επιπτώσεων είχε σαν αποτέλεσμα τον πολιτιστικό μαρασμό πολλών περιοχών της πατρίδας μας μέσα σ' αυτές και η Πάτρα, οι οποίες έχουν σπουδαίο ιστορικό παρελθόν και διαθέτουν σπάνιο μνημειακό πλούτο.

Διάσπαρτη η κληρονομιά των μνημείων μας (Αχαική Συμπολιτεία) σε ολόκληρη την περιοχή αφρόντιστη, ανερευνήτη, αναξιοποίητη δεν αποτελεί τίποτε άλλο από ένα βουβό παρελθόν που προστατεύεται από έναν παλαιό νόμο του Κ.Ν.5351/1932, τον οποίο παρά την αναχρονιστικότητά του κανείς δεν τόλμησε να ανθεωρήσει .

Πολιτιστική αποκέντρωση που, όπως εξαγγέλονταν από παλιά , ότι θα γίνει τελικά δεν έγινε και οι φορείς άσκησης της πολιτιστικής πολιτικής παρέμειναν αμετάβλητοι και όπως προβλέπονται από τον γεμάτο ατέλειες Οργανισμό του Υπουργείου Πολιτισμού Π.Δ. 941/1977.

Υπάρχουν μνημεία τα οποία έχει να επισκεφθεί αρχαιολόγος εδώ και πενήντα χρόνια. Μάτι δε μηχανικού έχει να τα δει από την εποχή της ανεγερσής τους.

Ένα χαρακτηριστικό δείγμα αμέλειας και εγκατάλειψης είναι το Αρχαιολογικό Μουσείο της Πάτρας, το οποίο δεν προσφέρει τίποτε άλλο από κάποια αμυδρή ανάμνηση αξιόλογων προσπαθειών παλιότερων αρχαιολόγων.

Αυτά λοιπόν όσον αφορά τις αρχαιότητες. Ας δούμε τώρα το χώρο των φυσικών πόρων, που με το πέρασμα του χρόνου μολύνθηκαν και νεκρώθηκαν μέσα από την άναρχη

και χωρίς μελέτη βιομηχανική ανάπτυξη, καθώς επίσης και της πληθυσμιακής αύξησης της πόλης που μπορεί να είχε θετικά κοινωνικοοικονομικά αποτελέσματα μα την υποβάθμισε τουριστικά μαζί βεβαίως και με την θαυμαστή αμέλεια των αρμοδίων αλλά και των κατά καιρούς συμφερόντων που ήταν δύσκολο να θιγούν.

Έτσι λοιπόν γίνεται κατανοητό ότι είναι δύσκολο να μιλάμε για τουριστική εξέλιξη της τελευταίας δεκαετίας αφού και τα τουριστικά έργα, όπως προαναφέραμε , είναι σχεδόν ανύπαρκτα, όπως το ίδιο ισχύει και για τα διάφορα έργα υποδομής που θα έδιναν κάποια ώθηση σ' αυτόν τον τομέα όλα αυτά τα χρόνια.

4.Η ΠΑΤΡΑ ΣΗΜΕΡΑ.

Στο κεφάλαιο αυτό θα δούμε συνοπτικά τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η Πάτρα στις μέρες μας, όπως επίσης και τα μειονεκτήματα της με σκοπό να διαμορφώσουμε μια γενική εικόνα της υπάρχουσας κατάστασης, όπως αυτή διαμορφώθηκε μέσα από την εξέλιξη της πόλης.

Αυτή η εικόνα είναι εκείνη που θα μας οδηγήσει στο να αξιολογήσουμε για το τί δεν έχει γίνει καθώς και για το τι μπορεί να γίνει και να προτείνουμε λύσεις όπως επίσης και προτάσεις ώστε να υπάρξει μια ορθολογική ανάπτυξη μέσα απο την οποία θα αναδειχθεί και η τουριστική αναγέννηση και ανάπτυξη της Πάτρας.

Α.Πλεονεκτήματα:

1.α.Γεωγραφική θέση :

Πρώτο λοιπόν πλεονέκτημα της Πάτρας είναι η γεωγραφική της θέση. Είναι το κέντρο μιας εξαιρετικά εύφορης περιοχής που βρέχεται από τα νερά του Πατραϊκού και της επιτρέπει το θείο δώρο της ναυτιλίας, που είναι ο βασικός παράγοντας αναπτυξής της, καθώς μέσα απ'αυτό έχει το προνόμιο της πύλης της χώρας προς την Δυτική Ευρώπη.

Ένα άλλο προνόμιο που της προσδίνει η γεωγραφική θέση της είναι ότι βρίσκεται πολύ κοντά στην πρωτεύουσα. Την απόσταση αυτή μειώνει η συνδεσή της με την Αθήνα με την Εθνική οδό. Επίσης είναι πόλος σύνδεσης με την Δυτική και Νοτιοδυτική Πελοπόννησο. Τέλος η γραμμή Ρίου-Αντιρρίου είναι αυτή που ενώνει την Πελοπόννησο με την Δυτική Ελλάδα.

2.α. Διαμετακομιστικό κέντρο.

Η ύπαρξη του λιμανιού καθώς επίσης και η ανάπτυξη του εμπορικού τομέα κατατάσσει την Πάτρα στα έξι πρώτα λιμάνια της χώρας με βάση την εμπορική κίνηση.

3.α. Δέκτης τουριστικού ρεύματος.

Η Πάτρα λόγω της θέσης του λιμανιού της, καθώς επίσης και η λειτουργία του, δηλαδή η αποβίβαση σ' αυτό του μεγαλύτερου ποσοστού των τουριστών που προέρχονται από την δυτική Ευρώπη ,από όλα τα λιμάνια της Δυτικής Ελλάδας έχει ονομαστεί "Πύλη της Ελλάδας" προς την Δύση.

Χαρακτηριστικοί είναι οι αριθμοί : 1.000.000 τουρίστες περίπου την τελευταία περίπου την τελευταία χρονιά πέρασαν από το λιμάνι της Πάτρας ενώ συγκεντρώνει την μισή επιβατική κίνηση (48%) από την συνολική επιβατική κίνηση που διακινείται με πλοία. Αυτό ίσως είναι και το πιο σημαντικό πλεονέκτημα της σημερινής Πάτρας, γιατί:

1. Ο αριθμός των εισερχομένων είναι πάρα πολύ μεγάλος, όπως προαναφέραμε.
2. Ο σκοπός του μεγαλύτερου ποσοστού των εισερχομένων είναι ο τουρισμός.
3. Αυτός είναι ίσως, ο σημαντικότερος λόγος για την προώθηση και προτεραιότητα για τουριστικά έργα στην περιοχή.
4. Η Πάτρα έχει τον πρώτο λόγο καθώς είναι το πρώτο σημείο αποβίβασης των εισερχομένων τουριστών και με τα ανάλογα έργα θα μπορεί να κρατήσει χωρίς δυσκολία ένα σημαντικό ποσοστό.
5. Η οικονομική ανάπτυξη που θα είναι συνέπεια της τουριστικής θα έχει σαν συνέπεια την αναβάθμιση του βιωτικού επιπέδου των κατοίκων.

Αυτοί είναι λοιπόν οι λόγοι που θα δηλώνουν το πόσο σημαντικό είναι για την Πάτρα να είναι δέκτης του μισού σχεδόν τουριστικού ρεύματος που έρχεται στην χώρα μας με πλοία.

4.α.Πολιτιστική παράδοση-ύπαρξη αρχαιολογικών μνημείων.

Η Πάτρα έχει μια βαθιά πολιτιστική παράδοση που χάνεται μέσα στους αιώνες μας που έχει αφήσει σημάδια στην σύγχρονη Πάτρα. Σε κάθε γωνιά της βλέπουμε κτίσματα νεοκλασσικά θαυμαστής ομορφιάς και αρμονίας που είναι κομμάτια μιας άλλης εποχής και μεταφέρουν την ατμόσφαιρα και την ωραιότητα εκείνης της παλιάς και ήσυχης ζωής μέσα στο σημερινό άγχος που δίνουν οι γοργοί ρυθμοί της σύγχρονης ζωής. Το μειονέκτημα στην περίπτωση αυτή είναι ότι ελάχιστα μόνο απ'αυτά τα κτίρια είναι διατηρημένα προσφέροντας δε πολλά απ'αυτά και υπηρεσίες π.χ. Δημαρχείο, Βιβλιοθήκη.

Η Πάτρα λοιπόν, έχει τις δυνατότητες μέσα από μια σωστή πολιτική των φορέων να ξαναβρεί την παράδοση και να αποκτήσει ξανά τον χαρακτήρα του πολιτιστικού κέντρου. Ισχύει βέβαια το ίδιο και με τις αρχαιότητες που σε προηγούμενο κεφάλαιο τις ονόμασα και τις αριθμήσα και διαπίστωσα ότι η αμέλεια και η έλλειψη προγραμματισμού έχει φέρει σε δυσχέρεια αυτά τα μνημεία του πολιτισμού.

Η σημερινή Πάτρα, πρέπει να τονίσουμε ότι έχει ένα σοβαρό πλεονέκτημα. Αυτό είναι το καρναβάλι της.

Το καρναβάλι της Πάτρας είναι ένα από τα καλύτερα που γίνονται στην Ευρώπη. Χιλιάδες κόσμου κυρίως από το εσωτερικό την επισκέπτονται το τριήμερο του καρναβαλιού. Πηγές αναφέρουν ότι 700.000 άτομα ήρθαν στην Πάτρα στο περσινό καρναβάλι.

Για την Πάτρα δεν είναι μια απλή γιορτή, το καρναβάλι είναι το σύμβολο της ζωής, της χαράς και του χορού. Η Πάτρα χορεύει, στολίζεται και γιορτάζει ένα μήνα πριν αρχίσει για τις άλλες πόλεις το καρναβάλι. Είναι γι' αυτήν το σήμα κατατεθέν, όπως θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι ο Λευκός Πύργος για την Θεσ/νίκη. Είναι ο μαγνήτης για χιλιάδες Έλληνες η Πάτρα τις μέρες εκείνες και αν υπήρχε πιο σωστή προβολή και πιο ανεπτυγμένο marketing θα ήταν και για ακόμη περισσότερους όχι μόνο ντόπιους, αλλά και για κατοίκους του εξωτερικού πόλος έλξης.

Σε σύγχρονο πολιτιστικό θεσμό επίσης έχει μεταβληθεί και το Φεστιβάλ Πάτρας που έχει καταφέρει να έχει το ανάλογο κύρος του θεσμού. Πολλά σημαντικά ονόματα έχουν περάσει στην περίοδο του Φεστιβάλ από την Πάτρα καθώς επίσης και πολλοί μεγάλοι καλλιτέχνες ήρθαν αποκλειστικά για το φεστιβάλ και όχι εν ονόματι κάποιας περιοδείας που θα έκαναν και στην υπόλοιπη χώρα. Αυτό έδωσε κύρος και εμβέλεια στο φεστιβάλ έτσι ώστε να παρατηρείται το φαινόμενο να υπάρχουν ακροατές και θεατές των εκδηλώσεων από πολλούς κατοίκους άλλων περιοχών της χώρας μας.

Ένας άλλος θεσμός πολιτιστικός επίσης υπάρχει στην Πάτρα. Είναι το φεστιβάλ Μεσογειακού Θεάτρου καθώς σημαντικοί πνευματικοί παράγοντες πρότειναν στον Δήμο Πατρέων να εκπροσωπεί την Ελλάδα στο σημαντικό αυτό θεσμό που λαμβάνουν μέρος οι περισσότερες μεσογειακές χώρες.

Οι χώρες που μετέχουν διοργανώνουν σε αρχαία θέατρα παραστάσεις μεσογειακού θεάτρου με σύγχρονες ερμηνείες και επιστημονικές συναντήσεις γύρω από τα θέματα αυτά με προοπτική να ανταλλάσουν εκδηλώσεις μεταξύ τους.

Στον θεσμό συμμετέχουν φημισμένα φεστιβάλ, όπως της Μέριδας (Ισπανία), Συρακουσών (Ιταλία) κ.ά.

Το ξεκίνημα της ελληνικής προσπάθειας έγινε τα τέλη Αυγούστου του 1990 με παραστάσεις του θεάτρου "ΑΤΠΣ". Ας ελπίσουμε ότι η διοργάνωση αυτή θα έχει ευρύτατους ορίζοντες και ισχυρή δυναμική ώστε να εξελιχθεί σε σημαντικό θεσμό με πολλαπλά ωφελήματα για την πόλη της Πάτρας.

Πρέπει επίσης να αναφέρουμε και την συγκρότηση της (Δ.Ε.Π.Α.Π.) Δημοτική Επιχείρηση Πολιτιστικής Ανάπτυξης Πάτρας που ιδρύθηκε με σκοπό την δημιουργία ενός επιτελικού πολιτιστικού τομέα που θα έχει σαν στόχο να αναγάγει τον πολιτισμό και να χαράξει νέες οδούς ανάπτυξης και δημιουργίας πολιτιστικής παράδοσης.

5.α.Διοικητικό κέντρο.

Η Πάτρα σήμερα αποτελεί το κέντρο της νοτιοδυτικής Ελλάδας. Αποτελεί πόλο έλξης και έχει μεταβληθεί-θα μπορούσα να πώ-σε πρωτεύουσα της περιοχής αυτής. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την συγκέντρωση των διοικητικών υπηρεσιών στην Πάτρα, που συνεπάγεται οικονομικές δραστηριότητες αλλά και αμεσότητα στον τρόπο διοίκησης, καθώς και ευκινησία στην λήψη αποφάσεων για προβλήματα που κατ'αυτόν τον τρόπο η επίλυσή τους είναι γρήγορη και αποτελεσματική, πράγμα που δεν συμβαίνει με περιοχές που δεν έχουν την τύχη να είναι διοικητικά κέντρα.

B.Μειονεκτήματα με αντίκτυπο στον τουρισμό.

1.β.Έλλειψη έργων υποδομής.

Είναι γνωστό ότι η Πάτρα σήμερα αντιμετωπίζει το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι περισσότερες εξελισσόμενες πόλεις της χώρας. Την έλλειψη έργων υποδομής, έργων δηλαδή που θα της επέτρεπαν να

δεχθεί, χωρίς συνέπειες, τις εξελίξεις που είναι κυρίως η πληθυσμιακή και βιομηχανική αύξηση.

Η Πάτρα σήμερα αριθμεί, χωρίς τους φοιτητές, 190.000 περίπου κατοίκους. Κι όμως η Πάτρα έχει υποδομή για 30.000 κατοίκους. Άλλωστε αυτό είναι καθημερινή διαπίστωση καθώς τα πεζοδρόμια δεν χωρούν τους ανθρώπους και οι δρόμοι τα αυτοκίνητα.

Ένα ακόμη σημείο που θα πρέπει να τονίσουμε είναι και η μόλυνση του περιβάλλοντος, που προκαλείται από το πρόβλημα της έλλειψης έργων υποδομής, όχι μόνο λόγω των αυτοκινήτων που εγκλωβίζονται τις ώρες αιχμής στους στενούς δρόμους εκπέμποντας αρκετούς ρύπους για την πόλη, όσο για την βιομηχανική ζώνη που αναπτύχθηκε και εξελίχθηκε με υποτυπώδη υποδομή. Αυτό έχει σαν συνέπεια την μόλυνση του περιβάλλοντος από τα απόβλητα τους, καθώς δεν έχουν κατασκευαστεί κέντρα βιολογικού καθαρισμού, που και αυτά θα παραμένουν ημίμετρα όσο η βιομηχανική ζώνη θα βρίσκεται τόσο κοντά σε κατοικίσιμες περιοχές και τόσο κοντά στην θάλασσα.

Η θάλασσα όμως δεν μολύνεται μόνο από τα βιομηχανικά απόβλητα αλλά και από πολλούς αποχετευτικούς αγωγούς που καταλήγουν σ' αυτήν. Το δίκτυο αποχέτευσης είναι παλαιό και ανίκανο να ανταποκριθεί όσο θα πρέπει στην σημερινή ανάπτυξη της πόλης και θα πρέπει να αντικατασταθεί όσο το δυνατόν γρηγορότερα. Η δρομολογησή του έχει ήδη γίνει. Η Πάτρα είναι η μοναδική μεγάλη πόλη που δεν έχει περιφερειακούς δρόμους. Κάτι που έχει σαν αποτέλεσμα την διοχέτευση επιπρόσθετης κίνησης στους ήδη κορεσμένους από κυκλοφορία δρόμους της. Αυτό έχει σαν συνέπεια όχι μόνο την μόλυνση του αέρα από τα καυσαέρια και την σκόνη αλλά και την υποβάθμιση των κατοίκων λόγω ρύπανσης, ηχορύπανσης αλλά και πρόβλημα διακίνησης μέσα στην πόλη.

Ένα ακόμη σημείο που θα πρέπει να προσεχθεί είναι και ο τομέας της ύδρευσης. Αποτελεί χρόνιο πρόβλημα για την περιοχή της Πάτρας καθώς οι κατά καιρούς δημοτικές αρχές απέφυγαν συστηματικά να δώσουν λύση σ' αυτό το καυτό πρόβλημα. Πρέπει να τονίσω ότι τα τελευταία χρόνια έγιναν σημαντικά έργα όπως η αντικατάσταση των σωληνών ύδρευσης.

Αποτελεί και αυτό ένα από τα βασικότερα μειονεκτήματα της σημερινής Πάτρας υποβαθμίζοντας και αυτό την ποιότητα ζωής και αποτελώντας τροχοπέδη κυρίως για την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.

Άλλες σημαντικές ελλείψεις.

Μέσα σε όλα αυτά σκόπιμο είναι να αναφέρω τον ανεπαρκή ηλεκτροφωτισμό όχι μόνο των συνοικιακών δρόμων αλλά και των κεντρικών δρόμων της πόλης.

Την ελλιπή σηματοδότηση δρόμων που σηκώνουν το βάρος σημαντικής κυκλοφοριακής κίνησης με αποτέλεσμα τα συχνά μποτιλιαρίσματα στις ώρες αιχμής δημιουργώντας έτσι μια κατάσταση αφόρητη για οδηγούς και πεζούς καθώς κανένας δεν έχει την δυνατότητα προσπέλασης.

Οι λαικές αγορές που δεν έχουν ένα συγκεκριμένο κλειστό χώρο συναλλαγής με το κοινό, αλλά κλείνουν διάφορους δρόμους κατά τις μέρες της εβδομάδας με αποτέλεσμα την αποκοπή δρόμων κλειδιών για την κυκλοφορία, όπως επίσης και την μόλυνση της περιοχής από τα σκουπίδια.

Αυτά είναι τα αποτελέσματα της έλλειψης έργων υποδομής που η ανυπαρξία τους οδηγεί τις περισσότερες φορές στην υπανάπτυξη.

Σε αυτό το σημείο θα μπορούσαμε να προσθέσουμε τις ελλιπείς αστικές συγκοινωνίες, που στην υπηρεσία τους έχουν παλαιά λεωφορεία, εκτός

απο μερικά καινούρια, που δεν είναι δυνατόν να προσφέρουν την απαραίτητη ταχύτητα και άνεση στους επιβάτες που διακινούνται με αυτόν τον τρόπο.

Η έλλειψη χώρων πρασίνου απραιτήτων σε κάθε μεγαλούπολη, που προσφέρουν ξεκούραση ψυχική και οπτική, καθώς επίσης και πνεύμονες οξυγόνου στις σημερινές τσιμεντουπόλεις που τόσο απομακρύνουν τον άνθρωπο από την φύση με την μορφή που έχουν, αλλοτριώνοντας τον έτσι και οδηγώντας τον αρκετές φορές στην εγκληματικότητα.

Το φαινόμενο του παρκαρίσματος των αυτοκινήτων σε μέρη που απαγορεύονται από την τροχαία, όπως επίσης πάνω σε πεζοδρόμια, έχει γίνει θεσμός και δεν προκαλεί καμιά αντίδραση τόσο από το κοινό που πολλές φορές δεν έχει που να περπατήσει, όσο και από τις Αρχές (Τροχαία), καθώς η έλλειψη πάρκινγκ δικαιολογεί την κάθε είδους προσπάθεια τοποθέτησης αυτοκινήτων. Ο αριθμός των θέσεων των πάρκινγκς σήμερα στην Πάτρα είναι η πόλη με τα περισσότερα αυτοκίνητα της χώρας σε αναλογία βέβαια με τον πληθυσμό. Πρέπει επίσης να αναφέρουμε ότι δεν υπάρχει Δημοτικό Πάρκινγκ παρά μόνο ιδιωτικά.

Μέσα στα μειονεκτήματα σημειώνουμε ακόμη την έλλειψη χώρων άθλησης και παιδικών χαρών.

Αυτές είναι οι κυριότερες ελλείψεις σε έργα υποδομής στην Πάτρα και αναλυτικότερα θα αναφερθώ στα επόμενα κεφάλαια.

2.β. Έλλειψη τουριστικής υποδομής.

Φθάνοντας στην σημερινή εποχή και κάνοντας τον απολογισμό για το τί έγινε για την δημιουργία τουριστικής υποδομής βλέπουμε την ανυπαρξία εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων της περιοχής, την αναξιοποίητη αρχαιολογική και πολιτιστική κληρονομιά, την έλλειψη τουριστικών έργων που θα αναβαθμίσουν την περιοχή καθώς επίσης και την

ξενοδοχειακή υπανάπτυξη, τόσο από πλευράς προσφερόμενων υπηρεσιών όσο και από την ποιότητα των υπηρεσιών όσο και από την ποιότητα των υπηρεσιών αυτών αλλά και ατόμων εξειδικευμένων γύρω από το τουριστικό αντικείμενο παρ'ότι υπάρχει το τμήμα τουριστικών επιχειρήσεων στα Τ.Ε.Ι. Σε αυτό οδήγησε τόσο η αδιαφορία των ξενοδόχων που δεν επιλέγουν απόφοιτους από το ανάλογο τμήμα των ΤΕΙ, αλλά και του Ε.Ο.Τ. όσο επίσης και η έλλειψη κινήτρων καθώς ο τουρισμός στην Πάτρα είναι ανύπαρκτος.

Η Πάτρα είναι τουριστικά υπανάπτυκτη και αυτό είναι το βασικό μειονέκτημα, το βασικότερο όλων από όσα έχουμε αναφέρει ή και θα αναφέρουμε στην συνέχεια. Γιατί πολλά από τα νησιά μας π.χ. Κέρκυρα έχουν πρόβλημα ύδρευσης, αυτό όμως δεν τους στερεί τον τουρισμό. Η Πάτρα δεν έχει την υποδομή, δεν έχει την ικανότητα σήμερα στην κατάσταση που βρίσκεται η τουριστική δομή της και όταν λέμε δομή δεν εννοούμε μόνο την ξενοδοχειακή αλλά όλους εκείνους τους κρίκους που δημιουργούν την αλυσίδα που σαν τέλος έχει την άριστη ποιότητα προσφερόμενων υπηρεσιών.

Αυτονόητο είναι λοιπόν γιατί η Πάτρα αποτελεί σήμερα κέντρο διερχομένων τουριστών και όχι κέντρο παραμονής των ερχόμενων τουριστών που πλουσιοπάροχα αποβιβάζονται στο λιμάνι της κάθε χρόνο.

Η Πάτρα σήμερα δεν μπορεί και δεν επιτρέπεται να έχει απαιτήσεις για αύξηση των στατιστικών που αφορούν την τουριστική διαμονή και αυτό γιατί βρίσκεται επιεικώς σε νηπιακή κατάσταση.

Πολλά είναι τα έργα που θα πρέπει να γίνουν και όχι μόνο τουριστικά, αλλά κυρίως τουριστικά.

3.β.Δέκτης μεταναστευτικού ρεύματος.

Η ανάπτυξη που παρουσίασε η Πάτρα τις τελευταίες δεκαετίες δημιούργησαν την έντονη τάση του πληθυσμού σ' αυτήν διαμορφώνοντας την έτσι σε πόλο μετανάστευσης και αναζήτησης ευκαιριών τόσο για εργασία όσο και για σπουδές, που είναι οι βασικότεροι παράγοντες της μετανάστευσης από μια περιοχή σε κάποια άλλη.

Αυτή η μεγάλη μετακίνηση πληθυσμιακών μαζών πρό την Πάτρα εκ πρώτης όψεως ίσως φανεί ότι φέρνει σημαντικά πλεονεκτήματα για την πόλη μιας και προκαλείται αύξηση των οικονομικών δραστηριοτήτων. Αυτό όμως ίσως υποστηριχθεί από ανθρώπους που κοντόφθαλμα κρίνουν την κατάσταση που δημιουργεί η εσωτερική μετανάστευση προς ένα κέντρο. Υπάρχουν όμως οι εξής αρνητικές επιπτώσεις:

- 1) Στο οικονομικό επίπεδο δημιουργεί υψηλό κοινωνικό κόστος λειτουργίας, επιβαρύνοντας έτσι σε τελική ανάλυση την ανάπτυξη.
- 2) Στο κοινωνικό και πολιτιστικό επίπεδο υποβαθμίζει την ποιότητα ζωής της πόλης που, όπως αναφέραμε και προηγούμενα, ασφυκτιά.
- 3) Στο ανθρώπινο επίπεδο η διάσπαση των δεσμών των μεταναστών από το οικογενειακό και κοινωνικό τους περιβάλλον αποτελούν πηγή συναισθηματικής αποστερήσεως.

Βλέπουμε λοιπόν ότι η πληθυσμιακή αύξηση δεν σημαίνει αναγκαστικά και εξέλιξη της περιοχής που δέχεται το μεταναστευτικό ρεύμα, ειδικά όταν δεν υπάρχουν οι δυνατότητες αφομοίωσης των μεταναστών, αφού όπως ανέφερα και προηγούμενα η Πάτρα είναι μια πόλη με υποδομή για 30.000 κατοίκους.

5. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ.

Η καλπάζουσα εξέλιξη της πόλεως τα τελευταία χρόνια είχε σαν συνέπεια την δημιουργία πολλών και ποικίλων προβλήματων που σήμερα έχουν φθάσει στο απροχώρητο.

Τα προβλήματα εκείνα που αφορούν ειδικά τον Δήμο επιγραμματικά είναι:

1. Το υδρευτικό.
2. Έλλειψη περιφερειακών οδών.
3. Ανυπαρξία χώρων πρασίνου.
4. Έλλειψη χώρων στάθμευσης.
5. Δακτύλιος-Πεζόδρομοι.
6. Κατασκευή λεωφορειοδρόμων.
7. Άνω πόλη.
8. Περίπτερα.

Η χρόνια αμέλεια δημιούργησε μια χαώδη κατάσταση που σήμερα η αντιμετώπισή της είναι πολύπλοκη και δυσκολότατη όχι μόνο όσον αφορά τα κονδύλια που χρειάζονται και που είναι τεράστια, αλλά και για την δυσκολία δημιουργίας των έργων αυτών.

Η ανάπτυξη της πόλης πληθυσμιακά, πολεοδομικά, βιομηχανικά, γιγάντωσε τα παραπάνω προβλήματα και υποβάθμισε την ποιότητα ζωής των κατοίκων της.

Με λίγα λόγια θα αναφερθούμε για τα προβλήματα αυτά στο σημείο καθώς λεπτομερειακή αναφορά γίνεται στα επόμενα κεφάλαια 6^α και 6β .

1) Το υδρευτικό σημειώνουμε ότι είναι το πιο φλέγοντα πρόβλημα του Δήμου καθώς το κακό δίκτυο δεν είναι δυνατόν πλέον να αντιμετωπίσει τις ανάγκες της πόλης.

Είναι λοιπόν ένα σοβαρό πρόβλημα για τον Δήμο, καθώς τα κονδύλια που χρειάζονται είναι πάρα πολύ υψηλά και οι εργασίες εξαιρετικά περίπλοκες, αν

αναλογιστεί κανείς, την μορφή της πόλης, όπως εξελίχθηκε τις τελευταίες δεκαετίες. Η επίλυση και αποκαταστασή τους θα σημάνει και την αυτόματη αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της πόλης.

2) Οι περιμετρικές οδοί είναι αυτές που θα λύσουν το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης που βασανίζουν τους κατοίκους της πόλης. Είναι ένα έργο μάλλον μακροχρόνιο που όμως βρίσκεται στο τέλος του.

Πληροφοριακά αναφέρω ότι οι περιμετρικές οδοί θα είναι:

- 1) Μεγάλη περιμετρική που θα συνδέει την εθνική οδό Αθηνών-Πατρών απ'ευθείας με την εθνική οδό Πατρών-Πύργου, χωρίς να χρειάζεται τα οχήματα να περνούν μέσα από την Πάτρα.
- 2) Μικρή περιμετρική, κατασκευή της οποίας θα έχει σαν στόχο την αποσυμφόρηση του κέντρου

3). Η ανυπαρξία χώρων πρασίνου είναι σημαντικό κομμάτι ζωής και πνεύμονας για τους κατοίκους των μεγάλων πόλεων καθώς και πόλεων που εξελίσσονται και αναπτύσσονται με το πέρασμα του χρόνου. Δυστυχώς η Πάτρα πάσχει και σε αυτόν τον τομέα και μάλιστα αρκετά. Καμιά μελέτη δεν υπάρχει και ούτε αποτελεί σοβαρό πρόβλημα για τον Δήμο η τσιμεντοποίηση της πόλης αφού καμιά εμπάθεια δεν προκαλεί το γεγονός ότι η Πάτρα δεν έχει ούτε ένα πάρκο. Κάτι αναγκαίο γι'αυτήν αν σκεφθεί κανείς ότι και οι ελεύθεροι χώροι που υπάρχουν και που υπάρχουν και που είναι προσιτοί (λόγω αποστάσεως) για τους κατοίκους είναι αναξιοποίητοι. Έτσι η μόνη διέξοδος για τους κατοίκους της πόλης είναι οι πλατείες που κι αυτές είναι υποβαθμισμένες σε μεγάλο βαθμό, αλλά και ασφυκτιούν λόγω της μεγάλης κίνησης αυτοκινήτων που προκαλούν ρύπανση αλλά και ηχορύπανση.

4) Η έλλειψη χώρων στάθμευσης είναι ένα θέμα που ούτε που απασχολεί τους αρμόδιους φορείς, λόγω έλλειψης κατάλληλης έκτασης.

5) *Δακτύλιος*: ο δακτύλιος θα μπορούσε να έχει επιβληθεί για ορισμένες ώρες ή μέρες της εβδομάδας στην Πάτρα. Η έλλειψη όμως εναλλακτικών λύσεων καθώς όλοι οι δρόμοι περνούν μέσα από το κέντρο μα και η αντίδραση των ιδιοκτητών των εμπορικών καταστημάτων απότρεψαν την επιβολή του. *Πεζόδρομοι* θα ήταν αναγκαίο να γίνουν για την ευκολότερη διέλευση των πεζών, σε ορισμένους δρόμους, που δεν υπάρχει μεγάλη κίνηση καθώς η λειτουργικότητά τους δεν την επιτρέπει. Ευχάριστο παράδειγμα προς μίμηση για τον Δήμο είναι η πεζοδρόμηση της οδού Αγίου Νικολάου.

6) Είναι πλέον κοινό μυστικό ότι το υπάρχον αστικό δίκτυο συγκοινωνίας και ανεπαρκές είναι, αλλά και ταλαιπωρεί το κοινό αφού πολλές γραμμές δεν καλύπτουν τις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων, με τα αραιά δρομολόγια έως ανύπαρκτα για ορισμένες περιοχές. Οι λεωφορειοδρόμοι μπαίνουν στην ζωή των πατριτών. Συνεργεία του Δήμου ξεκίνησαν την διαγράμμιση και την τοποθέτηση "ματιών γάτας" στις οδούς Κορίνθου (από Παπαφλέσσα μέχρι Αγίας Σοφίας) και Μαιζώνος (από Καρόλου μέχρι Αγίου Νικολάου), στο πλαίσιο πιλοτικού προγράμματος. Εντός των λεωφορειοδρόμων θα απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση των Ι.Χ. Τα λεωφορεία θα κινούνται μόνο εντός και θα υποχρεώνονται να σταματούν αν βρίσκουν εμπόδια, δηλαδή σταθμευμένα αυτοκίνητα, μπροστά τους.

7) Κάθε πόλη με την ιστορία της Πάτρας έχει πάντοτε κάποια γωνιά με σημάδια από περασμένες εποχές. Για την Πάτρα αυτή η γωνιά είναι η Άνω πόλη. Από την πλατεία Αγίου Γεωργίου ως τα Ταμπάχανα και ως το κάστρο είναι η περιοχή που αποτελεί τον αρμό της σύνδεσης της νέας πόλης με την παλαιά. Μα είναι τόση

η εγκατάλειψη των πολλών παραδοσιακών κτισμάτων της περιοχής ώστε να αποτελεί κίνδυνο για τους περαστικούς η συχνή αποκόλληση και κεραμιδιών. Πρέπει λοιπόν μέσα από ένα σωστά καταρτισμένο πρόγραμμα από τον Δήμο να ανβαθμιστεί η περιοχή. Κατ'αρχάς θα πρέπει να αναστηλωθούν τα κτίσματα που μπορούν και να εκσυγχρονισθεί και το εσωτερικό τους ώστε πολλά από αυτά να προσφέρουν και υπηρεσίες. Επίσης σωστό είναι να πάψει πλέον η ανέγερση σύγχρονων πολυκατοικιών που αλλοτριώνουν την μορφή της παλαιάς πόλης που με τον καιρό θα χάσει την υποστασή της. Αναγκαία λοιπόν είναι η αναβάθμιση της περιοχής της Άνω Πόλης καθώς αποτελεί το πιο σημαντικό κομμάτι τουριστικού ενδιαφέροντος γιατί εκεί βρίσκονται και σημαντικά αρχαία μνημεία (Ωδείο, Κάστρο).

8) Τα περίπτερα αποτελούν μια ακόμη πληγή για την Πάτρα στην μορφή που βρίσκονται. Πολλά απ'αυτά είναι κακοσυντηρημένα, τοποθετημένα στην μέση των πεζοδρομίων γίνονται μάλλον εμπόδιο για τους πεζούς, παρά προσφέρουν υπηρεσίες. Θα πρέπει να εκσυγχρονισθούν, ώστε η εικόνα τους να είναι σε αρμονία με την παραδοσιακή τους μορφή και να υπάρχει ένα συγκεκριμένο στόκ εμπορευμάτων που θα πωλούν.

Αυτά είναι τα σημαντικότερα προβλήματα του Δήμου της Πάτρας μα σαν να μην έφταναν αυτά, υπάρχει και το λιμάνι που έρχεται να προσθέσει ένα σημαντικό αριθμό προβλημάτων στην πόλη.

Όπως είναι γνωστό την πόλη την περιβάλλει ασφυκτικά το λιμάνι. Έτσι όλη η κίνηση διοχετεύεται μέσα από τους αστικούς δρόμους, με αποτέλεσμα κυκλοφοριακή συμφόρηση, μόλυνση του περιβάλλοντος, καταστροφή των οδοστρωμάτων, καταστροφή των υπογείων δικτύων. Εξάλλου όπως επισήμανα, έχει διαπιστωθεί στατιστικά ο χρόνος παραμονής των τουριστών είναι ελάχιστος και οι

διανυκτερεύσεις επίσης, έτσι η πόλη δεν αποκομίζει και πολλά οφέλη στο μέγεθος που θα περίμενε κάποιος από την τόσο μεγάλη κίνηση. Από την μεγάλη επίσης κίνηση και διέλευση δημιουργούνται αυξημένα προβλήματα καθαριότητας, τόσο για το λιμάνι όσο και για την πόλη.

Αυτά λοιπόν είναι τα σημαντικότερα προβλήματα που έχει να αντιμετωπίσει σήμερα ο Δήμος Πάτρας. Έργα σημαντικά που αν γίνουν, τότε θα αναβαθμίσουν κατά πολύ την ποιότητα ζωής της πόλης και θα την κάνουν ελκυστική για το τουριστικό κοινό που την χρησιμοποιεί μόνο σαν κέντρο διέλευσης, αφού καμιά ανάγκη δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθεί σε μια πόλη που πάσχει τόσο πολύ από την χρόνια αμέλεια και που η υποβαθμισή της είναι ορατή από την πρώτη ματιά.

Τα προβλήματα λοιπόν θα πρέπει να ιεραρχηθούν, να μελετηθούν και να εκτελεσθούν με συνέπεια και ταχύτητα. Αν γίνει αυτό τότε θα μπορούμε να έχουμε την απαίτηση πλέον για την τουριστική ανάπτυξη που θα επιφέρει νέες οικονομικές δραστηριότητες και οφέλη όχι μόνο οικονομικά αλλά και κοινωνικά, αφού θα ανέβει το βιωτικό επίπεδο των κατοίκων.

Αναγκαίο λοιπόν να εκτελεσθούν τα έργα για την επίλυση των προβλημάτων που ανάφερα και που θα μπορούσα να τα ονομάσω και έργα υποδομής αφού από την κατασκευή και λειτουργία τους θα εξαρτηθεί το πόσο σωστά μπορεί στο μέλλον να αναπτυχθεί η Πάτρα.

6.ΤΙ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΓΙΝΕΙ ΚΑΙ ΤΙ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ.

Από την μέχρι τώρα αναφορά μου στην Πάτρα δεν δικαιολογείται η αισιοδοξία όσον αφορά την τουριστική της ανάπτυξη, αυτό δεν σημαίνει ότι κάτω από ένα σωστό προγραμματισμό και συντονισμένες προσπάθειες των αρμόδιων φορέων της πόλης δεν είναι δυνατή η τουριστική της αναβάθμιση αλλά και μια γενικότερη ορθολογική αναπτυξή της. Στο κεφάλαιο αυτό θα εισχωρήσω σε όλα εκείνα τα προβλήματα που υπάρχουν στερώντας την ανάπτυξη της περιοχής. Επίσης θα επισημάνω εκείνα που θα έπρεπε να γίνουν αλλά και δεν έχουν γίνει, προσπαθώντας να συγκεντρώσουμε τα αίτια της τουριστικής υπανάπτυξης της περιοχής.

Ας δούμε αναλυτικότερα τι δεν έχει γίνει και τι μπορεί να γίνει :

1)Καθαρισμός ακτών:

Απαράδεκτο είναι το φαινόμενο που παρατηρείται στις ακτές λόγω της μεγάλης ρύπανσης που παρουσιάζουν.

Ακρογιαλιές που είναι θαυμάσιες από φυσικού τους, γίνονται αποκρουστικές αφού μεταβάλλονται σε σκουπιδότοπους όχι μόνο την θερινή σεζόν που δικαιολογείται τουλάχιστον λόγω της πολυκοσμίας κάποια ρύπανση, αλλά και τους επόμενους μήνες του χρόνου, αφού πολλοί κάτοικοι της πόλης προτιμούν να πετούν εκεί τα σκουπίδια τους.

Η κατάσταση φαντάζει αφόρητη κάτω από το πρίσμα της αδιαφορίας τόσο της τοπικής αυτοδιοίκησης όσο και μέσα από το πρόσωπο των επιχειρήσεων που ζούν από τις ακτές καθώς οι ενέργειες που έχουν κάνει κατά το παρελθόν δεν ήταν ιδιαίτερα αποδοτικές.

Η πρωτοβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση λοιπόν κολυσιεργεί αφού απαξιώνει πλέον ακόμα και δοχεία απορριμάτων να τοποθετήσει, οι κοινότητες δεν έχουν

τα μέσα και το κυριότερο απο όλα είναι ότι κανείς δεν βλέπει ότι η καθαριότητα των ακτών είναι κάτι το αναγκαίο που δεν πρέπει να αναβάλλεται γιατί οι καθαρές ακτές σημαίνουν το πρώτο βήμα για την τουριστική ανάπτυξη.

Θα έπρεπε λοιπόν οι νομαρχίες να δραστηριοποιηθούν και να δημιουργήσουν ειδική υπηρεσία καθαριότητας των ακτών. Δεν πρέπει να ξεχάσουμε επίσης τον ρόλο της εθελοντικής εργασίας που παράγεται από αρκετούς συμπολίτες μας που ανήκουν σε διάφορες περιβαλλοντικές οργανώσεις.

Τέτοιες ενέργειες είναι σημαντικές και θα πρέπει να προβάλλονται από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης περισσότερο.

Καλώς ή κακώς η τουριστική βιομηχανία παραμένει η πρώτη βιομηχανία μας, ιδιαίτερα μετά την κρίση της ναυτιλίας. Αξίζει λοιπόν τον κόπο να δοκιμασθούν κάποιοι τρόποι με την ελπίδα ότι θα αποκτήσουμε ακτές που δεν θα διώχνουν τους τουρίστες.

2) Υποβάθμιση Πλάζ Ε.Ο.Τ.

Πολύ ανησυχητική είναι η εικόνα που διαμορφώθηκε τα τελευταία χρόνια καθώς, τόσο από αμέλεια, όσο και από τίς εξελίξεις που διαμορφώθηκαν στο μάκρος του χρόνου (αυξημένος κολοβακτηριακός δείκτης στην θαλάσσια περιοχή του κάμπινγκ του ΕΟΤ στην Έξω Αγυιά) για το κάμπινγκ που είναι ένα από τα λιγοστά έργα που έχουν γίνει στην Πάτρα τα τελευταία χρόνια .

Την αξιοποίηση του κάμπινγκ του ΕΟΤ και του έλους της Αγυιάς προωθεί η Δημοτική Αρχή. Ο δήμαρχος της Πάτρας κ. Φλωράτος μετέβη στην Αθήνα και ενημερώθηκε για τις διαδικασίες που θα ακολουθήσει ο ΕΟΤ ως προς την αξιοποίηση της

ακίνητης περιουσίας του. Ο Οργανισμός έχει προχωρήσει στην δημιουργία φορέα αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας του, τακτική που έχουν ακολουθήσει και άλλοι κρατικοί φορείς με εντολή της κυβέρνησης (π.χ. ΟΤΕ), χωρίς να φράζει τον δρόμο στους ιδιώτες. Ο Δήμαρχος την θεωρεί περιοχή με ιδιαίτερη δυναμική αυτή του Κάμπινγκ και του Έλους.

Γι' αυτό και ως πρώτο βήμα έχει ζητήσει από την Διεύθυνση Οικιστικής Πολιτικής και Κατοικίας του ΥΠΕΧΩΔΕ την ένταξη του έλους στο πρόγραμμα "Χάμπιτατ", με σκοπό την δημιουργία ενός αστικού οικολογικού πάρκου.

Εκτίμηση της Δημοτικής Αρχής είναι ότι με την αξιοποίηση του Έλους και την συνδεσή του με την πλάζ του ΕΟΤ, περα από το γεγονός ότι υλοποιεί μια βασική απαίτηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, τεκμηριώνεται η πρόταση μετατροπής του χώρου σε αναψυχής και τουρισμού.

Τόσο από τα πλάνα του Δήμου όσο και από τα σχέδια του ΕΟΤ σε σχέση με την ακίνητη περιουσία του (έστω κι αν οι ρυθμοί του δεύτερου ακολουθούν αυτούς της χελώνας), δεν απαγορεύουν αλλά αντιθέτως ενθαρρύνουν την ιδιωτική πρωτοβουλία. Η δημιουργία σύστασης ενός φορέα, στον οποίο ο ιδιώτης θα δύναται να έχει την πλειοψηφία ανώνυμης εταιρείας που θα συσταθεί, ανάλογα με το ύψος της επένδυσής του, δεν είναι έξω από τα αρχικά πλάνα που επεξεργάζεται ο Δήμος για το μέλλον της περιοχής.

3) Έλλειψη εκμετάλλευσης αρχαιολογικών μνημείων.

Η ανάληψη από την Πάτρα της πολιτιστικής πρωτεύουσας για το 2006 είναι μια λαμπρή ευκαιρία να αναδείξει όλα εκείνα τα πολιτιστικά της στοιχεία, όχι μόνον του παρόντος της αλλά και του παρελθόντος της, που είναι πολλά και δυστυχώς παραμένουν τα περισσότερα θαμμένα στην γή. Ο λόγος για τους

αρχαιολογικούς της θησαυρούς ιδιαίτερα των προϊστορικών και των πρώτων χρόνων περίοδο.

Μέχρι τώρα μπορεί η αρχαιολογική σκαπάνη να έχει φέρει στην επιφάνεια πολύ σημαντικά ευρήματα δυστυχώς όμως αυτά δεν έχουν αναδειχθεί ούτε έχουν παρουσιαστεί όπως πρέπει.

Είναι μια ευκαιρία να προχωρήσουν οι αρχαιολογικές έρυνες στην περιοχή και να αναδειχθεί η σημαντική ιστορική παρουσία όχι μόνο της Πάτρας αλλά και ολόκληρης της Αχαΐας στα προϊστορικά, ιστορικά αλλά και τα βυζαντινά χρόνια επισημαίνει ο καθηγητής της Αρχαιολογίας, τέως Γενικός Επιθεωρητής Αρχαιοτήτων κ. Νικόλαος Γιαλούρης, ο οποίος είχε την ευθύνη της Εφορίας Προϊστορικών Κλασσικών Αρχαιοτήτων της Πάτρας από το 1952-1960.

Η Καλλιθέα είναι μια σπουδαία περιοχή. Εκεί, το 1956, βρέθηκε ο πρώτος μυκηναϊκός τάφος με τα πρώτα αμυντικά όπλα από χαλκό μυκηναϊκής εποχής. Επίσης βρέθηκαν κνημίδες πολύ καλά διατηρημένες ύστερης Μυκηναϊκής εποχής, θραύσματα από θώρακα. Το πρώτο εύρημα της Καλλιθέας μας απέδειξε πως τα μέρη του Ομηρικού έπους που μιλούν για "χαλκοκιτώνες και ευκμηκίδες Αχαιούς" δεν είναι μεταγενέστερη προσθήκη στο κείμενο αλλά γνήσια στοιχεία του έπους, όπως μέχρι τότε υποστήριζαν οι φιλόλογοι.

Ένας παράγοντας που άφησε πίσω το πρόγραμμα ήταν το γεγονός ότι η εντονη ανοικοδόμηση στην Πάτρα τα τελευταία χρόνια απορρόφησε τις δυνάμεις τις επιστημονικές της Εφορίας Προϊστορικών Κλασσικών Αρχαιοτήτων, αφού έπρεπε να παρακολουθούν τις εσκαφές των οικοπέδων μέσα στην πόλη, όπου επίσης υπήρξαν σημαντικά ευρήματα. Τότε βρέθηκε και η Ρωμαϊκή γέφυρα, στην πλευρά προς το πανεπιστήμιο που διασώζεται σε πολύ καλή κατάσταση.

Η πορεία της Αχαΐας συνεχίστηκε στα επόμενα χρόνια, τα Κλασσικά χρόνια, την περίοδο της Αχαικής Συμπολιτείας αλλά και αργότερα με τους Ρωμαίους, αλλά και την εποχή του Βυζαντίου.

Όλος αυτός ο πλούτος της Αχαΐας πρέπει να αναδειχθεί και να παρουσιαστεί όταν η Πάτρα θα είναι πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης. Και οπωσδήποτε χρειάζεται το Μουσείο για να στεγαστούν οι πολύ σημαντικοί αρχαιολογικοί θησαυροί της Αχαΐας επεσήμανε ο καθηγητής της Αρχαιολογίας και επίτιμος αντιπρόεδρος της Διεθνούς Ολυμπιακής Ακαδημίας κ. Νικόλαος Γιαλούρης.

4) Έλλειψη-Δημιουργία μεγάλης Μαρίνας.

Αυτή την στιγμή η Πάτρα έχει μόνο την μαρίνα Γλυφάδας, που μπορεί να φιλοξενήσει ένα μικρό αριθμό σκαφών, καθώς υπάρχει στενότητα χώρου, ενώ δεν έχει δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην παραπέρα αναπτυξής της κυρίως από λειτουργικής άποψης. Πρέπει λοιπόν να αξιοποιηθεί η περιοχή με την δημιουργία νέας Μαρίνας που θα εξυπηρετεί τις σημερινές ανάγκες του αυξημένου ρεύματος των σκάφων που ελλιμενίζουν στην Πάτρα. Αυτό θα έχει ευνοϊκό αντίκτυπο και σημαντική προσφορά στον τουρισμό της περιοχής.

Πρέπει να τονίσω ότι αξιοποιήθηκε ο παραθαλάσσιος χώρος της περιοχής της Γλυφάδας που ήταν σε άθλια κατάσταση, αφού δεχόταν μόνο μπάζα και σκουπίδια. Έγινε ένας καλαίσθητος χώρος όπου απολαμβάνουν οι κάτοικοι της Πάτρας και επιφέρει συνάμα και την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Διαθέτει παιδική χαρά για τα παιδιά και ένα θέατρο όπου έχουν δοθεί και κάποιες παραστάσεις μικρής εμβέλειας, αφού λειτουργεί εδώ και λίγο χρόνο.

Το Λιμενικό Ταμείο Πατρών φιλοδοξεί να κατασκευάσει μεγάλη μαρίνα, αξιοποιώντας έτσι

και αναψυχής της Βόρειας παραλίας Πατρών από το Ρίο μέχρι τον Αλισσό, η παραλιακή τουριστική ζώνη νότια της Πάτρας από την παραλία μέχρι τον Αλισσό, η παραλιακή περιοχή της Λακόπετρας, η περιοχή στο Λαμπίρι και αρκετές ακόμα παραθαλάσσιες περιοχές και υπέροχες παραλίες οι οποίες υπάρχουν κατά μήκος και που είναι ελάχιστα γνωστές λόγω :

- 1) Τη δυσκολίας πρόσβασης σε αυτές (ανυπαρξία δρόμων), έτσι θα πρέπει να δημιουργηθούν δρόμοι που θα οδηγούν σε αυτές.
- 2) Της ανυπαρξίας προσφοράς υπηρεσιών, θα πρέπει να δημιουργηθούν προϋποθέσεις προσφοράς υπηρεσιών για την κάλυψη των αναγκών των λουομένων. Τέτοιες υπηρεσίες θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι :α. ύπαρξη ντούζ, β. Ομπρέλες για τον ήλιο, γ. ύπαρξη συχνής αστικής συγκοινωνίας ώστε να υπάρχει άνετη διακίνηση του κοινού, δ. Η δημιουργία καμπίνων κ.ά.
- 3) Σημαντικό σημείο είναι επίσης και η προβολή των ακτών που είναι βέβαια αναγκαίο να γίνει μετά την διαδικασία της αναβαθμισής τους ώστε αυτές να γίνουν γνωστές στο κοινό και να αυξηθεί η τουριστική κίνηση προς την περιοχή.

Σημαντικό κομμάτι λοιπόν για την τουριστική ανάπτυξη αποτελεί και η αξιοποίηση των ακτών. Κάτι που δεν έχει γίνει και που πρέπει οπωσδήποτε να γίνει.

6) Έλλειψη-Ανάπτυξη χειμερινού τουρισμού.

Η έλλειψη χειμερινού τουρισμού είναι ένα θέμα που απασχολεί όχι μόνο την περιοχή της Πάτρας αλλά και γενικότερα της χώρας μας πλήν από μερικές περιοχές που ασχολούνται και προβάλλουν τους φυσικούς τους πόρους για χειμερινές εξορμήσεις. Βρισκόμαστε ακόμη σε αρχικό στάδιο σαν χώρα στον

τομέα αυτό του τουρισμού καθώς κανείς δεν ασχολήθηκε όλα αυτά τα χρόνια, αφού αρκούσε για την χώρα μας η τουριστική κίνηση της θερινής σεζόν. Τώρα όμως που παρουσιάστηκε το πρόβλημα του κορεσμού των επί τόσα χρόνια τουριστικά ανεπτυγμένων περιοχών που προσφέρουν συνεχώς τις ίδιες όχι και τόσο υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, έφθασε η εποχή που η τουριστική κίνηση προς την χώρα μας παρουσιάζει πτωτικές τάσεις. Είναι αναγκαστική πλέον η εξεύρεση νέων περιοχών για ανάπτυξη καθώς επίσης και η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, αφού είμαστε μια χώρα που βασικός οικονομικός πόρος της είναι οι τουριστικές δραστηριότητες.

Πρέπει λοιπόν να αρχίσει η προσπάθεια ανάπτυξης προς την κατεύθυνση του χειμερινού τουρισμού καθώς η Ελλάδα, όπως και η Αχαΐα, διαθέτει ένα σαγηνευτικό βουνίσιο χώρο με ανεπανάληπτη γοητεία που δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς ή καθόλου. Έτσι πρέπει να βελτιωθούν τα ήδη καθιερωμένα κέντρα χειμερινού τουρισμού ενώ παράλληλα είναι απαραίτητη η δημιουργία νέων ομοειδών κέντρων.

Ειδικότερα όμως το πρόβλημα του χειμερινού τουρισμού θα πρέπει να αντιμετωπισθεί σε βάθος ενώ θα πρέπει να δημιουργηθεί και η κατάλληλη υποδομή αφού αποτελεί καινοτομία. Έτσι θα πρέπει να ισχύσουν ακριβώς οι ίδιοι κανόνες που ισχύουν στην μαζική βιομηχανική παραγωγή μετά το πειραματικό στάδιο. Δηλαδή να επεκταθεί η μεθόδευση του προγράμματος με περισσότερα ξενοδοχεία περιοδικής λειτουργίας που έχουν αποκτήσει ήδη πείρα.

Θα πρέπει λοιπόν να δημιουργηθεί ένα μεθοδευμένο πρόγραμμα με περισσότερα ξενοδοχεία περιοδικής λειτουργίας που έχουν αποκτήσει ήδη την κατάλληλη εμπειρία.

Για την υλοποίηση του προγράμματος όμως πρέπει:

1. Να επιλεγούν περισσότερες πειραματικές περιοχές.
2. Οι ξενοδοχειακές μονάδες που θα επιλεγούν ή θα κατασκευασθούν να διαθέτουν εξειδικευμένες ανέσεις όπως θερμαινόμενο κολυμβητήριο, γυμναστήριο, σάουνα, αίθουσα συνεδρίων, παροχή θεατρικών, λαογραφικών παραστάσεων και άλλες συναφείς απασχολήσεις.

Σε πρώτη φάση θα πρέπει να λειτουργήσει πειραματικά η παραχείμανση, έστω σε ύφεση το χειμώνα για την εδραίωση της κλιματικής θέσης της περιοχής στο διεθνές περιηγητικό κοινό οπότε με την έναρξη της άνοιξης και του φθινόπωρου, θα γίνονται αρφαλέστερες οι κρατήσεις, στις μονάδες αυτές.

Εξάλλου κίνητρα θα μπορούσε να δώσει και το Υπουργείο Γεωργίας με την οργάνωση εκτροφείων θηραμάτων για κυνηγετικούς σκοπούς σε περιφραγμένα δάση.

Εκτός όμως των παραπάνω κρίνεται σκόπιμη και μια μεθόδευση αναδιαμονής ορισμένων δαπανών που να αντιμετωπίσει το όλο πρόβλημα λειτουργίας των ξενοδοχείων ως εξής:

1. Αντί ο ΟΑΕΔ να δίνει επιδόματα ανεργίας σε υπαλλήλους τουριστικών μονάδων να τα λαμβάνει ως αντίστοιχα επιδόματα η επιχείρηση για την περίοδο του χειμώνα και ο υπάλληλος να λαμβάνει πλήρες μισθό.
2. Τα ΙΚΑ-ΤΑΞΥ παρέχουν περίθαλψη στους ανέργους και τον χειμώνα χωρίς να έχουν αντίστοιχα έσοδα. Εάν το ΙΚΑ-ΤΑΞΥ καθιερώσουν μειωμένο συντελεστή εισφορών τον χειμώνα θα εισπράτουν χρήματα τα οποία σήμερα δεν εισπράτουν.
3. Παροχή ρεύματος της ΔΕΗ με μειωμένο τιμολόγιο.
4. Μικροαπαλλαγές και ρυθμίσεις από τους φόρους των τυχόν κερδών του χειμώνα.

Εκτός λοιπόν από την αναγκαία υποδομή η οποία είναι θεμέλιο για την ανάπτυξη του χειμερινού τουρισμού γίνεται αντιληπτό ότι απαραίτητο είναι να δίνονται και τα ανάλογα κίνητρα ώστε να τονώνεται το ενδιαφέρον των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων αλλά και των ξενοδοχουπαλλήλων γιατί πάντοτε ένας καινούριος χώρος ανάπτυξης κρύβει διάφορους κινδύνους.

Για την περιοχή της Πάτρας θα αποτελούσε μια πολύ καλή λύση η ανάπτυξη του χειμερινού τουρισμού αφού όλοι γνωρίζουμε ότι η μόλυνση του περιβάλλοντος στις θαλάσσιες περιοχές έχει σαν αποτέλεσμα την ανυπαρξία αυτού του είδους τουρισμού. Σε αυτό συνηγορούν και οι θαυμάσιες ορεινές περιοχές και το σαγηνευτικό ορεινό τοπίο που υπάρχει.

Ένας από αυτούς τους ορεινούς όγκους όπου μπορεί να αναπτυχθεί ο χειμερινός τουρισμός όπως και κάποιες ειδικές μορφές τουρισμού, όπως η ορειβασία, αφού υπάρχει έστω και κάποια υποτυπώδης παράδοση στον τομέα αυτό λόγω της ύπαρξης του Ε.Ο.Σ. (Ελληνικός Ορειβατικός Σύλλογος) είναι το:

Παναχαικό: Κορυφή "Πύργος Παλαβού" υψόμετρο 1927 μ. Σημειώνω ότι εδώ στην θέση "Πρασούδι" γίνονται κάθε χειμώνα χιονοδρομίες. Υπάρχουν δύο καταφύγια στην θέση "Ψάρθι" δυναμικότητας 45 ατόμων με θερμαινόμενους χώρους και φωτισμό καθώς και πόσιμο νερό. Το επόμενο βρίσκεται σε απόσταση 1 ½ ώρας. Στο Παναχαικό λοιπόν θα πρέπει να στραφεί η προσοχή των υπυθύνων για την ανάπτυξη του χειμερινού τουρισμού στην Πάτρα. Θα πρέπει εκεί να κατασκευαστούν:

1. Ξενοδοχείο LUX που θα πληρεί όλες τις προϋποθέσεις εξυπηρέτησης των αναγκών των πελατών όπως ανέφερα και στην αρχή.
2. Η αρχιτεκτονική δομή του ξενοδοχείου θα πρέπει να γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε να μην βρίσκεται σε αντίθεση με το περιβάλλον.

3. Σημαντικό βήμα για την επιτυχία της προσπάθειας είναι η δημιουργία ολοκληρωμένης πίστας για χιονοδρομίες που θα έχει όλες τις σύγχρονες εγκαταστάσεις.
4. Δημιουργία τελεφερίκ που θα συνδέει το ξενοδοχείο με την χιονοδρομική πίστα.

Η Πάτρα δεν θα πρέπει να χάσει ξανά ευκαιρίες, όπως επί χρόνια γινόταν, κυρίως στον τουριστικό τομέα, αλλά θα πρέπει οι αρμόδιοι φορείς δυναμικά να διεκδικήσουν την ανάπτυξη του χειμερινού τουρισμού καθώς έχει στοιχίσει όχι μόνο στην Πάτρα, αλλά και της γενικότερης υπανάπτυξης, που μαστίζει τον χώρο μας.

7) Έλλειψη ειδικών μορφών τουρισμού.

Είναι γενικά παραδεκτό πώς όταν κάποια περιοχή στερείται τον τουρισμό κι άς έχει τα προσόντα (φυσικές καλλονές, αρχαιότητες) να διεκδικήσει μερίδα από το τουριστικό ρεύμα που επισκέπτεται κάθε χρόνο την πατρίδα μας είναι πλέον περιττό να μιλούμε για οργάνωση ειδικών μορφών τουρισμού.

Σε μικρή απόσταση από την Πάτρα είναι η περιοχή Καιάφα, που όμως η τουριστική υποδομή της περιοχής είναι εντελώς ανεπαρκής, ενώ η προβολή των ιαματικών πηγών της είναι ανύπαρκτη. Γνωρίζουμε όμως ότι, πολύς κόσμος ταξιδεύει όχι μόνο για λόγους υγείας αλλά επίσης για αθλητισμό, μορφωτικό, θρησκευτικό, όμως η Πάτρα ενώ μπορεί να την επισκεφθεί κάποιος για τους παραπάνω λόγους, δεν έχει την τουριστική παράδοση που θα μαγνητίσει τα τουριστικά μετακινούμενα άτομα χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια. Κάτι τέτοιο πρέπει να σημειώσω, το πετυχαίνει το καρναβάλι. Μια μορφή ακόμη τουρισμού που έχει εντελώς αγνοηθεί είναι ο συνεδριακός τουρισμός. Απαραίτητη για την Πάτρα είναι η ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού καθώς είναι

προσιτή η δημιουργία κέντρου που θα έπρεπε να γίνει στο έλος Έξω Αγυιάς και θα έχει δύο σημαντικά αποτελέσματα:

- Την αναβάθμιση της περιοχής η οποία έχει γίνει χώρος μόλυνσης.
- Θα δώσει το έναυσμα για την ανάπτυξη μιας μορφής τουρισμού που έχει θετικές επιπτώσεις καθώς είναι σημαντική η διαφήμιση που γίνεται για τα συνέδρια.

Επίσης η ίδρυση του καζίνο στο ξενοδοχείο "PORTO RIO", σημαίνει ότι η Πάτρα έγινε κέντρο μια αρκετά μεγάλης περιοχής στην προσφορά του συγκεκριμένου είδους υπηρεσιών. Για τις ειδικές μορφές τουρισμού αναφέρομαι σε άλλα κεφάλαια πιο αναλυτικά.

8) Πολιτιστική ανάπτυξη.

Σημαντικοί για κάθε περιοχή η πολιτιστική της παράδοση αλλά ακόμη πιο σημαντική η τόνωση της παραδοσής της και η παραπέρα αναπτυξή της.

Η πολιτιστική παράδοση της Πάτρας είναι μεγάλη και αξιόλογη καθώς επίσης και οι νέοι θεσμοί και αυτοί είναι αξιοπρόσεκτοι και αντάξιοι της παραδοσής της. Πρέπει επίσης να τονίσω την υποβάθμιση σε γενικότερα πλαίσια της πολιτιστικής ζώνης της πόλης. Αυτό συμβαίνει γιατί δεν υπάρχει ένα κοινό πρόγραμμα δράσης. Εκείνα που θα πρέπει να επιδιωχθούν είναι:

- 1) Η δημιουργία ενός φορέα ικανού να διατηρήσει και να αναπτύξει τις υπάρχουσες πολιτιστικές λειτουργίες του Δήμου και να συμπεριλάβει νέες δραστηριότητες που να απευθύνονται στο σύνολο των δημοτών και ιδιαίτερα στους νέους και τα παιδιά.
- 2) Η ενοποίηση, ο συντονισμός και η ισορόπη ανάπτυξη των υπαρχούσων δραστηριοτήτων.
- 3) Η αύξηση των χρηματικών πόρων όχι με επιπρόσθετη επιβάρυνση του Δήμου αλλά με προγραμματικές συμβάσεις με την πολιτεία και την δημιουργία κάποιων δραστηριοτήτων που είναι δυνατόν να αποβούν κερδοφόρες.
- 4) Ο περιορισμός χρηματοβόρων, σήμερα δραστηριοτήτων (π.χ. Δημοτική Μπάντα).
- 5) Η δυνατότητα ανταπόκρισης στις αυστηρές απαιτήσεις οργάνωσης ταχύτητας και αποτελεσματικότητας θεσμών όπως το Καρναβάλι, το Διεθνές Φεστιβάλ Πάτρας και το Φεστιβάλ Μεσογειακού Θεάτρου.

Πέραν όμως της οργανωτικής δομής από πλευράς διοικητικής, σημαντικός τομέας για την πολιτιστική ανάπτυξη είναι τα κτίρια και οι χώροι όπου θα λαμβάνουν χώρα οι πολιτιστικές εκδηλώσεις. Εκτός

λοιπόν από τους υπάρχοντες χώρους (Δημοτικό Θέατρο, Μέγαρο Λόγου και Τέχνης, Δημοτική Πινακοθήκη) πρέπει να επιδιωχθεί:

1. Η αποπεράτωση του σπιτιού πολιτισμού για να εξυπηρετήσει λειτουργίες πολιτιστικές της ευρύτερης περιοχής (βιβλιοθήκη, αίθουσα χορού, κέντρο παιδιού).
2. Η χρησιμοποίηση του Σκαγιοπούλειου ως ψυχαγωγικού, πολιτιστικού και εκπαιδευτικού κέντρου για τα παιδιά.
3. Οι αποθήκες Μπάρι, να καταστεί δυνατόν η λειτουργία τους ως χώρος εκθέσεων και συγκεντρώσεων όλο τον χρόνο.
4. Η σύνδεση κάποιων δραστηριοτήτων με τον αθλητικό χώρο πρώην Λαδοπούλου. Επιδιώκεται έτσι και μια περιφερειακή "περικύκλωση" του κέντρου με κτίρια που συντελούνται σημαντικές και καθολικού ενδιαφέροντος για την πόλη εκδηλώσεις.

Ειδικότερα τώρα για τις διάφορες πολιτιστικές δραστηριότητες θα πρέπει να το δούμε ξεχωριστά.

A.-ΜΟΥΣΙΚΗ:

Στόν τομέα της μουσικής θα πρέπει να δοθεί έμφαση σε τρεις τομείς:

1. Στην άνοδο του εκπαιδευτικού επιπέδου και στην διεύρυνση του φάσματος των διδασκομένων οργάνων στο Δημοτικό Ωδείο ώστε να καταστεί η σημαντικότερη μουσική σχολή της Δυτικής Ελλάδας.
2. Στην δημιουργία ορχήστρας δωματίου με 25-30 εκτελεστές και στην συνέχεια την μετεξελιξή της σε μικρή συμφωνική.
3. Στην συγκρότηση μουσικών σχημάτων σε διαφορετικά είδη μουσικής ώστε και ως ενασχόληση για τους εκτελεστές θα είναι

αλλά και ως ακρόαση για το κοινό να καλύπτεται όλο το φάσμα των μουσικών ενδιαφερόντων και προτιμήσεων.

Η μπάντα και η ορχήστρα νυκτών οργάνων θα πρέπει να διατηρηθούν. Πρέπει όμως να μειωθεί το εξωφρενικό κόστος της μπάντας με την μείωση του προσωπικού και να αυξηθεί η προσφορά της με την υποχρέωση συγκρότησης από τα μέλη της μουσικών σχημάτων ποικίλης μουσικής για υπαίθριες συναυλίες, συμμετοχή σε εκδηλώσεις Συλλόγων, κάλυψη της ανάγκης για ορχήστρα στο Δημοτικό Θέατρο την καρναβαλική περίοδο κ.ά.

B.-ΕΙΚΑΣΤΙΚΑ:

Αντίθετα με τον χορό και την μουσική όπου οι ιδιωτικές σχολές αφθονούν στην Πάτρα, υπάρχει μια σχετική ανυπαρξία σε αυτόν τον τομέα.

Η έλλειψη γίνεται εντονότερη όταν υπάρχει άνοδος των εικαστικών εκδηλώσεων (εκθέσεις, φεστιβάλ κ.ά.). Πρέπει λοιπόν να γίνουν προσπάθειες μύησης των νέων και των παιδιών σε αυτόν τον χώρο.

Θα πρέπει λοιπόν να δημιουργηθεί η ανάλογη παιδεία που θα αφορά τρία επίπεδα :

1. Την εξοικείωση του παιδιού με χρώματα και σχήματα μέσα από το παιχνίδι.

2. Δημιουργία εικαστικών σχολών.

Στόν τομέα των εκδηλώσεων θα πρέπει να συνεχισθεί η οργάνωση επιλεγμένων εκθέσεων στην Δημοτική Πινακόθηκη. Επίσης θα πρέπει να γίνει στα πλαίσια του Φεστιβάλ η συνέχιση των αξιόλογων εκθέσεων και να επιδιωχθεί η

λειτουργία τους καθ'όλη την διάρκεια του χρόνου.

Στο κτίριο του Δημοτικού νοσοκομείου προβλέπεται η διαμόρφωση διάφορων εκθεσιακών χώρων εκτός αυτών που λειτουργούν σήμερα. Ακόμα χώρος εκθεσιακών εκδηλώσεων σχεδιάζεται στο κτίριο του Σκαγιοπούλειου.

Στο κτίριο του Δημοτικού νοσοκομείου θα πρέπει να προγραμματιστεί η οριστική εγκατάσταση των Μουσείων Τύπου και Εθνολογικού. Πρέπει επίσης να δημιουργηθούν :

1. Καρναβαλικό Μουσείο.
2. Παιδικό Μουσείο.
3. Μουσείο Οίνου και σταφίδας.

Γ.-ΧΟΡΟΣ:

Θα πρέπει να αναπτυχθεί ο χορός ακόμη περισσότερο. Αυτό θα γίνει αν δημιουργηθεί Σχολή χορού. Αυτό βέβαια θα εξαρτηθεί από τις δυνατότητες που προσφέρει η ιδιωτική εκπαίδευση. Ειδικότερα θα πρέπει να ερευνηθεί αν η δημιουργία μιας ακόμα ερασιτεχνικής σχολής προσφέρει κάτι περισσότερο από τις υπάρχουσες ιδιωτικές σχολές ή αν το ζητούμενο και αναγκαίο είναι η απευθείας δημιουργία μιας επαγγελματικής σχολής που θα αναπληρώσει το κενό που υπάρχει από την έλλειψη σε ολόκληρη την Δυτική Ελλάδα.

Δ.-ΚΑΡΝΑΒΑΛΙ:

Το καρναβάλι συνιστά τον κορυφαίο και αντιπροσωπευτικό θεσμό της πόλης. Θα πρέπει η δομή του να εκσυγχρονιστεί ώστε να υπάρξει

μεγαλύτερη εξέλιξη και προβολή που θα έχει και την ανάλογη τουριστική προσέλκυση.

Πρέπει λοιπόν να εντοπισθούν οι κύριες ανάγκες υποδομής του καρναβαλιού και να επιλυθούν βασικά προβλήματα:

1. Στον οικονομικό τομέα αύξηση των επιχορηγήσεων και των εσόδων από την διαφήμιση.
2. Στον οργανωτικό τομέα η ανανέωση της Επιτροπής με συμπολίτες που είχαν ευδόκιμη θητεία και εμπειρία στο παιχνίδι του κρυμένου θησαυρού, ο πολλαπλασιασμός των εκδηλώσεων, η ποιοτική τους βελτίωση, η επιμήκυνση της διάρκειάς του με αποτέλεσμα την θεαματική αύξηση της συμμετοχής και των επισκεπτών.
3. Στον τομέα της προβολής θα πρέπει να συμμετέχει σε συνέδρια, να επιδιωχθεί η ανάληψη του 10^{ου} συνεδρίου του ιδρύματος Καρναβαλικών πόλεων της Ευρώπης, οι μετακλήσεις καρναβαλικών συγκροτημάτων και η συμμετοχή σε φημισμένα καρναβάλια (VIORETZIO, Νίκαια).

Ακόμη για την προβολή του καρναβαλιού η μονιμοποίηση της τηλεοπτικής κάλυψης των εκδηλώσεων, η παραγωγή από την ΕΡΤ του ειδικού ντοκιμαντέρ "Ο Μεγάλος Καρνάβαλος", οι συχνές αναφορές με εκτεταμένα ρεπορτάζ στον περιοδικό Τύπο, η έκδοση φωτογραφικού άλμπουμ του Καρναβαλιού, η ετήσια εκδήλωση στην Αθήνα, η ετήσια παρουσία στην έκθεση "Φιλοξένια" στην Θεσ/νίκη.

Θα πρέπει επίσης η κατασκευή των αρμάτων να είναι καλύτερη και οικονομικότερη, θα πρέπει να γίνει μόνιμο συνεργείο επισκευών και κατασκευών από τον Δήμο.

Για την καλύτερη διοργάνωση των εκδηλώσεων η αναβάθμιση της διακόσμησης της πόλης, η βελτίωση των ηχητικών εγκαταστάσεων, τεχνική βοήθεια στα πληρώματα για την διοργάνωση υπαίθριων εκδηλώσεων, η ανβάθμιση της θαλασσινής βραδυάς και του baby-rally.

Για την τόνωση της παράδοσης η προσπάθεια αναβάθμισης των μπουρμπουλιών, ο χορός του Δήμου, ο γάμος της Γιαννούλας, ο διαγωνισμός χαρταετού.

Το κομβικό πρόβλημα οργάνωσης του καρναβάλου είναι, όπως και για το φεστιβάλ, ο έγκαιρος προγραμματισμός των εκδηλώσεων.

Για να επιτευχθεί αυτό προϋποτίθεται:

1. Έγκαιρη κατάρτιση του προϋπολογισμού.
2. Μόνιμη και όχι ανανεούμενη κάθε Οκτώβριο Καρναβαλική Επιτροπή.
3. Συνεχή όλο τον χρόνο προετοιμασία των αρμάτων και των εκδηλώσεων.
4. Ευελιξία και ταχύτητα, διοικητική και τεχνική.

Για την φιλοξενία των επισκεπτών: επιδίωξη συστηματικότερης οργάνωσης σχετικά με την διαμονή, διατροφή, διασκέδαση των επισκεπτών του Πατρινού Καρναβαλιού, επέκταση των εκδηλώσεων.

Για τις παραδόσεις του Πατρινού Καρναβαλιού:

- Δημιουργία Καρναβαλικού Μουσείου.
- Πανελλαδική προβολή των χορών στο Δημοτικό Θέατρο.

Για τους οικονομικούς πόρους του καρναβαλιού:

- Διεκδίκηση Καρναβαλικού Λαχείου.
- Αύξηση εσόδων από διαφημίσεις και εκδηλώσεις.

Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί και στο φεστιβάλ Μεσογειακού Θεάτρου που έχει σαν αποτέλεσμα την ευρύτερη προβολή της Πάτρας.

Άλλες πολιτιστικές εκδηλώσεις :

Η περιοχή έχει βαθιά παράδοση στον πολιτισμό. Αυτό σημαίνει ότι είναι αναγκαία όχι μόνο η ύπαρξη και η αναβάθμιση των ήδη υπάρχων πολιτιστικών εκδηλώσεων αλλά και η δημιουργία νέων που θα αποτελέσουν κέντρο ενδιαφέροντος και θα τονίσουν την προσπάθεια για τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Τέτοιες εκδηλώσεις θα μπορούσαν να είναι:

-Δημιουργία γιορτής κρασιού, καθώς η περιοχή έχει σημαντική παράδοση στην παρασκευή κρασιού.

Κατέληξα σε αυτήν την πρόταση γιατί έχω την πεποίθηση και την βεβαιότητα ότι τέτοιου είδους πολιτιστικές εκδηλώσεις προβάλλουν την εικόνα της περιοχής και της χώρας γενικότερα στο εξωτερικό και ανεβάζουν το πολιτιστικό επίπεδο στην επαρχία. Για πιο επιτυχημένη οργάνωση και πραγματοποίηση της γιορτής του κρασιού πρέπει να υπολογίσουμε ότι θα χρειασθεί οικονομική ενίσχυση από τον επιχειρηματικό κόσμο γιατί υπάρχουν δυναμικά στελέχη με συνεχώς αυξανόμενο ενδιαφέρον που επιθυμούν να βοηθήσουν αποκλειστικά για την επιτυχία της γιορτής.

9) Ανάπτυξη συνεδριακού τουρισμού.

Απαραίτητη για την Πάτρα είναι η ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού καθώς είναι προσιτή η δημιουργία συνεδριακού κέντρου που θα έπρεπε να γίνει στο έλος Έξω Αγυιάς και θα έχει δύο σημαντικά αποτελέσματα:

A. Την αναβάθμιση της περιοχής η οποία έχει γίνει χώρος μόλυνσης.

B. Θα δώσει το έναυσμα για την ανάπτυξη μιας μορφής τουρισμού που έχει θετικές επιπτώσεις

καθώς είναι σημαντική η διαφήμιση που γίνεται για τα συνέδρια.

10) Δημιουργία ξενοδοχειακής υποδομής.

Απαραίτητη για την ανάπτυξη του τουρισμού σε κάποια περιοχή είναι η δημιουργία ξενοδοχειακής υποδομής. Αυτό συνεπάγεται την αναβάθμιση της προσφοράς των υπηρεσιών για την ικανοποίηση των αναγκών των τουριστών σύμφωνα με τον τρόπο που εξελίσσονται μέσα στον χρόνο.

Για την Πάτρα ειδικά τα στοιχεία που έλαβα από τον ΕΟΤ λένε ότι έχει ένα ξενοδοχείο lux , τρία ξενοδοχεία Α' κατηγορίας, οκτώ Β' , οκτώ Γ' , και δώδεκα Δ' και Ε' κατηγορίας με σύνολο κλινών 2.915. Οι αριθμοί αυτοί μαρτυρούν κατ' αρχάς την αδυναμία της πόλης να δεχθεί μεγάλο αριθμό τουριστών ενώ η κατάταξη σε κατηγορίες και οι υπηρεσίες που προσφέρουν δεν είναι υψηλού επιπέδου καθώς υπάρχει μόνο ένα ξενοδοχείο lux και μόνο από τα υπόλοιπα είναι τρία Α' κατηγορίας. Το μεγάλο πρόβλημα κλινών γίνεται εμφανές κατά την περίοδο του καρναβαλιού, όταν μεγάλο πλήθος επισκεπτών αναγκάζεται εκ των πραγμάτων (έλλειψη ξενοδοχειακών καταλυμάτων), να παραμένει στην πόλη για μια και μόνο ημέρα.

Αναγκαίο είναι λοιπόν να υπάρξουν εξελίξεις σε αυτόν τον τομέα και να γίνουν ορισμένα βήματα προόδου όπως:

1. Κίνητρα για την κατασκευή ξενοδοχείων lux τουλάχιστον δύο ακόμα που θα καλύπτουν τις ανάγκες της υψηλής εισοδηματικής τάξεως τουριστών ενώ θα έχει και σαν συνέπεια την βοήθεια προς το συνεδριακό τουρισμό, που όπως ανέφερα, πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα.

2. Αύξηση ξενοδοχειακών κλινών κυρίως σε Α', Β', Γ', κατηγορίες ώστε να είναι δυνατή η υποδοχή και παραμονή περισσότερων τουριστών που επισκέπτονται την πόλη, ιδιαίτερα την εποχή του καρναβαλιού.
3. Την επάνδρωση των τουριστικών επιχειρήσεων με προσωπικό αυστηρά εξειδικευμένο κάτι που θα έχει σαν συνέπεια την αναβάθμιση των υπηρεσιών προς τους πελάτες. Αυτό είναι προσιτό για τις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις της πόλης που με συνεργασία με το ΤΕΙ τμήμα τουρισμού, θα είχαν την δυνατότητα να επανδρωθούν ανάλογα με έμπυχο υλικό που όπως γνωρίζουμε, είναι ο πρώτος παράγοντας επιτυχίας μιας επιχείρησης.

11) Δημιουργία τεχνικής υποδομής.

Επείγον είναι για την Πάτρα, ο παραμερισμός των οποιονδήποτε προβλημάτων και η δημιουργία τεχνικής υποδομής που θα της επιτρέψει να έχει νέες απαιτήσεις και να λαμβάνει μέρος στις εξελίξεις, όπως αυτές διαμορφώνονται μέσα στον χρόνο.

11.1. *Μεταφορές.*

11.1.1. *Οδικό σύστημα μεταφορών:*

Οι οδικές μεταφορές καταλαμβάνουν το συντριπτικά μεγάλο ποσοστό του μεταφορικού έργου στην Ελλάδα. Ιδιαίτερα στην περιοχή μας όπου άλλα συστήματα μεταφορών (αεροπορικές, σιδηροδρομικές) είναι ανύπαρκτα έως υποβαθμισμένα, οι οδικές μεταφορές έχουν αναλάβει το σύνολο σχεδόν των μεταφορικών αναγκών της πόλης.

Για να αμβλυθούν τα προβλήματα που έχουν αναφερθεί στην ανάλυση της υφισταμένης κατάστασης απαιτείται μελετημένη και ορθολογική αντιμετώπιση των προτάσεων που αφορούν τις προτεραιότητες για την αναβάθμιση του οδικού συστήματος μεταφορών.

Κατ'αρχήν οι προτάσεις θα πρέπει να είναι ρεαλιστικές και πραγματοποιήσιμες με κατάλληλο αλλά βραχυπρόθεσμο χρονικό περιορισμό.

Τα έργα εκείνα που θα συμβάλλουν στην αμβλυνση των οδικών προβλημάτων είναι:

- Μόνιμη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου.
- Παράκαμψη Πάτρας.
- Άμεσες βελτιώσεις του δρόμου Πατρών-Πύργου.

A. Μόνιμη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου.

Το έργο της ζεύξης δεν είναι από εκείνα που μπορούν να προσεγγισθούν μόνο με καθαρά τεχνοοικονομικά και κυκλοφοριακά κριτήρια, αλλά πρέπει να θεωρηθεί ως συνιστώσα του απαραίτητου κοινωνικού κεφαλαίου για την δημοκρατική και ορθολογική ανάπτυξη της περιοχής.

Οπωσδήποτε το έργο αυτό δεν είναι απλό. Είναι γνωστά τα τεχνικά, οικοπεριβαλλοντολογικά και οικονομικά προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπισθούν. Όμως το βέβαιο είναι ότι η κατασκευή του είναι δυνατή και η λειτουργία του απαραίτητη. Το έργο βρίσκεται σε εξέλιξη.

Ας δούμε ποιά είναι εκείνα τα χαρακτηριστικά που κάνουν το έργο απολύτως απαραίτητο.

1. Η μόνιμη ζεύξη αποτελεί συμπληρωματικό έργο προς όλα τα υφισταμένα και προβλεπόμενα έργα μεταφορικής υποδομής και στα οποία θα

- προσώσει το maximum της οικονομικής και κοινωνικής ανταποδοτικότητάς τους.
2. Ο σχεδιασμός της Περιφερειακής Ανάπτυξης του ευρύτερου χώρου της Δυτικής Ελλάδας θα γίνεται επί ενός νέου καθοριστικά ευνοϊκού παράγοντα, ο οποίος θα προσδώσει μέγιστη ευελιξία στον περιφερειακό παράγοντα, ο οποίος θα προσδώσει μέγιστη ευελιξία στον περιφερειακό προγραμματισμό.
 3. Η διευκόλυνση της επικοινωνίας θα βελτιώσει την απόδοση της κοινωνικής και πολιτιστικής υποδομής της περιοχής.

Β. Παράκαμψη της Πάτρας.

Αποτελεί ένα έργο που ίσως είναι ο σημαντικότερος άξονας αναπτυξής της. Η κατασκευή της παράκαμψης πέραν από την άρση των κυκλοφοριακών και περιβαντολλογικών επιπτώσεων που προκαλούνται στο οικιστικό σύνολο της Πάτρας αφού διοχετεύεται όλη η κίνηση από το κέντρο της πόλης θα έχει ευνοϊκή επίδραση τόσο στην διακίνηση των προϊόντων αλλά και στην διέλευση των τουριστών.

Γ. Άμεσες βελτιώσεις του Εθνικού δρόμου Πατρών-Πύργου.

Σήμερα έχει γίνει φανερό ότι η χάραξη που είχε επιλεγεί για την κατασκευή του δρόμου αυτού δεν έχει την δυνατότητα να παραλάβει τα τεράστια και πολύμορφα κυκλοφοριακά φορτία. Η μίξη των λειτουργιών του δρόμου συγκοινωνία, τουρισμός, μεταφορές προϊόντων, κίνηση γεωργικών μηχανημάτων, έχει καταστήσει προβληματικό τόσο από άποψη ασφάλειας, κυκλοφοριακή ικανότητα αυτό το οδικό δίκτυο .

Είναι προφανές λοιπόν ότι είναι αναγκαίες οι βελτιώσεις του οι οποίες είναι οι εξής:

- 1.Κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων-κόμβων στις περισσότερο επιβαρυμένες διασταυρώσεις.
- 2.Κατασκευή παράλληλων οδικών αξόνων στα τμήματα όπου η παλαιά εθνική οδός έχει ταυτιστεί με την νέα για την κίνηση κυρίως των επικίνδυνων μηχανημάτων.

11.1.2. Σιδηροδρομικό δίκτυο.

Θα πρέπει να παρατηρηθεί η αντιστοιχία μεταξύ των πραγματικών δυνατοτήτων του σιδηρόδρομου και της ελληνικής πραγματικότητας.

Ο σιδηρόδρομος αποτελεί το μαζικό μέσο μεταφοράς της Δυτ. Ευρώπης, λόγω της υψηλής στάθμης εξυπηρέτησης και το χαμηλό κόστος. Αντίθετα στην Ελλάδα το χαρακτηριστικό του είναι η χαμηλή--υποδομή-- αφού ο σιδηρόδρομος δημιουργήθηκε για να χρησιμοποιηθεί για πολεμικούς σκοπούς. Έτσι αφού η Δυτική Ελλάδα δεν έχει στρατιωτικό ενδιαφέρον, η υποβάθμιση είναι ακόμη μεγαλύτερη.

Εκείνο που θα έπρεπε ιδιαίτερα να τονιστεί και να βελτιωθεί με τον καιρό είναι η διαπίστωση ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου έχει μικρότερο πλάτος γραμμής από το υπόλοιπο δίκτυο. Αυτό έχει σαν συνέπεια τα οχηματά του να μην μπορούν να διακινηθούν προς το υπόλοιπο κύριο δίκτυο της χώρας και προς το εξωτερικό.

Ίσως αυτό φαίνεται κάπως ουτοπιστικό μα είναι η μόνη λύση την στιγμή που τόσο πενιχρά κονδύλια διατίθενται για τον ΟΣΕ που είναι η πιο προσιτή από λύσεις όπως η αντικατάσταση και η ηλεκτροκίνηση και η ανάπτυξη σιδηροδρόμου σε ολόκληρη την δυτική Ελλάδα.

Η ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ υπόσχεται νέα σιδηροδρομική γραμμή Κορίνθου-Πατρών. Η νέα γραμμή θα είναι κανονικού πλάτους και ηλεκτροκίνητη με σύγχρονη σηματοδότηση και τηλεπικοινωνίες που θα επιτρέπει ταχύτητες από 160-200 χλμ. την ώρα.

Η νέα γραμμή που μελετάται και κατασκευάζεται από την ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ, θα εξυπηρετεί όλες τις μετακινήσεις προς την Πάτρα σε χρόνο δυο ωρών, αντί 3,25 λεπτών που είναι σήμερα.

Ακόμη όπου αναμένεται θόρυβος εντός αστικών περιοχών θα κατασκευαστούν καλαίσθητα αντιθορυβικά πετάσματα. Το τμήμα Κόρινθος-Κιάτο θα παραδοθεί σε χρήση μαζί με την νέα γραμμή Αθήνα –Κόρινθος πριν από τους Ολυμπιακούς αγώνες. Τα τμήματα του υπολοίπου έργου θα παραδίδονται σταδιακά σε χρήση και αναμένεται να έχουν ολοκληρωθεί μέχρι το 2008.

11.1.3. Θαλάσσιες μεταφορές.

Λόγω της γεωγραφικής μορφής της περιοχής οι θαλάσσιες μεταφορές αναλαμβάνουν μεγαλύτερο μέρος του τομέα των μεταφορών κυρίως της εξωτερικής κίνησης.

Οι ελλείψεις όμως της λιμενικής υποδομής στην περιοχή καθιστούν τον τομέα αυτό προβληματικό λόγω αφ' ενός των περιβαλλοντολογικών και κοινωνικών επιπτώσεων που προκαλούνται στις περιοχές ελλιμενισμού και αφ' ετέρου λόγω των συνεπειών που αντανακλώνται στην ίδια την κίνηση (τουριστική-εμπορική).

Πρέπει λοιπόν η ανάπτυξη να γίνει με μεγαλύτερο ορθολογικό σχεδιασμό ώστε να προσφέρεται λειτουργικότητα του χώρου και να πάψει να έχει αρνητικές επιπτώσεις τόσο στον

εμπορικό όσο και πολύ περισσότερο στην τουριστική κίνηση.

11.1.4. Αεροπορικές μεταφορές.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την τουριστική αλλά και οικονομική ανάπτυξη είναι η λειτουργία αεροπορικών γραμμών. Για αυτό, βεβαίως απαιτείται προγραμματισμός ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις δημιουργίας πολιτικού και εμπορικού αεροδρομίου.

-Αεροδρόμιο Αράξου:

Το αεροδρόμιο Αράξου πρέπει να λειτουργήσει ως πολιτικό αεροδρόμιο. Εκτός από τα γενικότερα ωφέλη που θα προσδώσει στην περιοχή η λειτουργία του λόγω της γεωγραφικής του θέσης αλλά και των άριστων κλιματολογικών συνθηκών της περιοχής, το αεροδρόμιο αυτό μπορεί να απορροφήσει σε κάποιο βαθμό το υπερφορτισμένο αεροδρόμιο του Ελληνικού, ιδιαίτερα με πτήσεις εξωτερικού με κατεύθυνση από και προς την Δυτική Ελλάδα.

-Αεροδρόμιο Ανδραβίδας:

Το αεροδρόμιο αυτό πέραν του στρατιωτικού χαρακτήρα, θα πρέπει να λειτουργήσει και σαν εμπορικό. Έτσι θα μπορούσαν να γίνονται με μεγαλύτερη ασφάλεια εξαγωγές ευπαθών αγροτικών αλλά και άλλων προϊόντων της περιοχής.

11.2. Δημιουργία Parking:

Η έλλειψη χώρων στάθμευσης λόγω της ανυπαρξίας κυρίως χώρων για την κατασκευή τους είναι έργο που οπωσδήποτε θα πρέπει να πάψει να ανβάλλεται και να παραμελείται από τους αρμόδιους.

Οι επιπτώσεις είναι γνωστές και τις έχω αναφέρει σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Η δημιουργία χώρων στάθμευσης θα επέφερε αυτόματα:

-Κυκλοφοριακή άνεση αυτοκινήτων, πεζών.

-Μείωση των ρυπών αφού τα οχήματα θα κινούνταν πιο γρήγορα.

-Μείωση των θορύβων από κινητήρες και κορναρίσματα.

-Αύξηση των κερδών του Δήμου αφού θα εισέπρατε και από τα parking που θα δημιουργούσε, καθώς επίσης και από τα παρκόμετρα που θα πρέπει να τοποθετηθούν σε ορισμένες κεντρικές αρτηρίες, όπως Κορίνθου, Μαιζώνος όπου τα αυτοκίνητα σταθμεύουν παρά τις κίτρινες λωρίδες και με την ανοχή πολλές φορές της Τροχαίας.

11.3. Δημιουργία πεζόδρομων-πάρκων.

Η πληθυσμιακή ανάπτυξη της Πάτρας τα τελευταία 30 χρόνια είχε σαν αποτέλεσμα μια αποδιοργάνωση της λειτουργικότητας της καθώς πολλοί ελεύθεροι χώροι αφιερώθηκαν για δόμηση δημιουργώντας την σημερινή εικόνα της τσιμεντούπολης και των γρήγορων ρυθμών ζωής και κίνησης.

Αναγκαία λοιπόν είναι η ύπαρξη χώρων όπου τόσο οι κάτοικοι όσο και οι επισκέπτες θα μπορούν να ξεφύγουν από τον λαβύρινθο του κέντρου.

Επίσης ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί και σε ορισμένες από τις πλατείες που με την εικόνα τους απογοητεύουν τον επισκέπτη.

Αναγκαία λοιπόν είναι τα έργα ανάπλασης αλλά και καθαρισμού των πλατειών της πόλης που θα προσφέρουν στην αναβάθμιση της.

11.4. Δακτύλιος.

Η Πάτρα ως γνωστόν, σήμερα μαστίζεται από το κυκλοφοριακό πρόβλημα ελλείπει και των περιμετρικών που θα είχαν ευεργετικά αποτελέσματα στον τομέα αυτό. Θα έπρεπε λοιπόν ορισμένες ημέρες της εβδομάδας όπου η κίνηση είναι αυξημένη στο κέντρο να ισχύει η εκ περιτροπής κυκλοφορία των αυτοκινήτων, ώστε να αποφεύγεται το κυκλοφοριακό χάος που, παρατηρείται ορισμένες ώρες.

Κάποιες μελέτες έγιναν προς επίλυση του προβλήματος αυτού, βρήκαν όμως σοβαρή αντίδραση από τους ιδιοκτήτες των εμπορικών καταστημάτων του κέντρου που θα θίγονταν τα συμφεροντά τους από το μέτρο αυτό.

11.5. Υδρευτικό.

Η ύδρευση είναι ένα πρόβλημα πρώτης επιλογής και ζητά επίλυση άμεση και αποτελεσματική. Θα πρέπει και εδώ να αντικατασταθεί ριζικά το δίκτυο και η υδροδότηση να γίνει από πηγές με καθαρό νερό. Οι αρμόδιοι προτείνουν σαν μακροπρόθεσμη λύση τα νερά του Πηνειού, αφού αυτά περνούν μέσα από τους ανάλογους καθαρισμούς πρώτα. Σαν βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη λύση είναι η υδροδότηση της Πάτρας από τις πηγές του Γλαύκου,

που όμως δεν επαρκούν για να καλύψουν τις αυξημένες ανάγκες της πόλης.

Σημειώνω εδώ και την δημιουργία της ΔΕΥΑΠ, που στόχος της είναι:

1. Η δημιουργία ενός οργανισμού έτσι ώστε να μπορούν να απορροφηθούν τα κονδύλια της ΕΟΚ.
2. Η καλύτερη οργάνωση και δράση.
3. Η ευελιξία για την γρήγορη αποκατάσταση των προβλημάτων που προκαλούν η ύδρευση και η αποχέτευση.

Επίσης μεταξύ των διευθύνσεων που ζητούνται να δημιουργηθούν στην Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αχαΐας είναι και της "Διαχείρισης των Υδάτινων πόρων", που θα έχουν ως έργο την πραγματοποίηση μελετών του υδάτινου δυναμικού σε όλο τον Νομό.

Χρειάζεται να γίνει μια υπηρεσία τέτοια που θα οργανωθεί σωστά, θα διαχωρίσει τους τομείς (μελετών και έργων) και θα προχωρήσει σε τέτοιες παρεμβάσεις, ώστε να αντιμετωπισθεί ουσιαστικά το θέμα για να μην ζούμε με την αγωνία της λειψυδρίας.

Η Αχαΐα έχει 13 χείμαρρους και ποταμούς με πολύ σημαντικό υδάτινο φορτίο για το οποίο όμως δεν έχουμε στατιστικά στοιχεία, ώστε να γνωρίζουμε ποιές είναι οι καλύτερες παρεμβάσεις που πρέπει να γίνουν ώστε να εμπολουτιστεί μεν ο υδροφόρος ορίζοντας αλλά να δημιουργηθούν και φράγματα τέτοια από τα οποία θα υδρεύονται και θα αρδεύονται μεγάλες περιοχές, είτε ο υδρογεωλόγος της Νομαρχίας Αχαΐας Χρήστος Ράδος.

Επίσης θα πρέπει να υπολογιστεί η απαιτούμενη κατανάλωση ανά περιοχή έτσι ώστε να γνωρίζουμε το απαιτούμενο δυναμικό για να καλυφθούν οι ανάγκες. Δεν μπορούμε να κάνουμε μεγάλα φράγματα σε περιοχές που έχουν

εγκαταλειφθεί από τους κατοίκους τους και είναι πια αραιοκατοικημένες.

Αυτά όλα μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο της Διεύθυνσης Υδατινών Πόρων της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αχαΐας, επεσήμανε ο κ. Χρήστος Ράδος.

7. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ - ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Στα προηγούμενα κεφάλαια διαμορφώσαμε μια εικόνα για τον τρόπο που εξελίχθηκε η Πάτρα καθώς επίσης και την υπάρχουσα κατάσταση.

Η Πάτρα σήμερα είναι μια πόλη που έχει σοβαρά προβλήματα όπου μέσα από αυτά υποβαθμίζεται η ποιότητα ζωής αλλά και αργοπορεί η εξελιξή τους ενώ η τουριστική της ανάπτυξη βρίσκεται σε τέλμα εδώ και χρόνια.

Επισημάνει την σοβαρή έλλειψη της υποδομής τόσο των τεχνικών έργων που είναι η βάση για μια συνεχώς αναπτυσσόμενη πόλη όπως η Πάτρα, όσο και της τουριστικής υποδομής που σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα βρίσκεται πολύ κάτω από τα ανεκτά επίπεδα.

Και όμως η Πάτρα μπορεί να ανταποκριθεί σε αυτό που προσδοκούμε (τουριστική ανάπτυξη) αν κάτω από προγραμματισμένη και ορθολογική μελέτη αλλά και με συνέπεια και υπευθυνότητα συνταχθεί ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα για την εκτέλεση ορισμένων σημαντικών έργων, που θα απελευθερώσουν την Πάτρα από τα σημερινά αδιέξοδα και θα την αποτελματώσουν από την στασιμότητα στον τουριστικό τομέα.

Ας δούμε από πλευράς έργων κατ'αρχάς τις προοπτικές που υπάρχουν:

Συγκοινωνίες:

Η υφιστάμενη, όπως αναφέραμε, σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Πελοποννήσου με κανέναν τρόπο να καλύπτει τις ανάγκες της κίνησης. Είναι καιρός πλέον να αντικατασταθεί με γραμμή πλάτους διεθνών προδιαγραφών.

Η ηλεκτροκίνηση σε συνδιασμό με την κατασκευή διπλής γραμμής θα αναβαθμίσει ποιοτικά και ποσοτικά τον σιδηρόδρομο της περιοχής.

Μέσα στο πρόγραμμα θα πρέπει να ενταχθεί και η μεταφορά μέσα από την πόλη αλλά έξω από αυτή, έτσι ώστε να αποσυμφορηθεί η περιοχή του κέντρου.

Τοπικός σιδηροδρομικός άξονας.

Η μεταφορά του σιδηροδρόμου του ΟΣΕ θα σημάνει την απελευθέρωση του υπάρχοντος δικτύου. Προσφέρεται με αυτόν τον τρόπο η δυνατότητα δημιουργίας ελαφρού επιφανειακού μετρό.

Ακόμη πρέπει να εξεταστεί η λύση για την άρση των επιπτώσεων της ανοιχτής διάβασης του σιδηροδρόμου από το κέντρο της Πάτρας:

-Είτε με παράκαμψη της γραμμής σε συνδιασμό με την κατασκευή τερματικής γραμμής προς την Πάτρα.

-Είτε με την κατασκευή υπόγειας διάβασης του κέντρου της Πάτρας.

Μεταφορά του λιμανιού.

Σημαντικό κεφάλαιο στην προοπτική ανάπτυξης είναι και η μεταφορά του λιμανιού από το κέντρο της Πάτρας με ταυτόχρονη αποδοσή του, παραθαλάσσιου χώρου του, στους πολίτες της.

Η μεταφορά πέρα από την άρση των περιβαντολογικών επιπτώσεων που προκαλούνται σήμερα, θα αποσυμφορηθεί και θα αναπτυχθεί τόσο το εμπορικό όσο και το επιβατικό λιμάνι.

Αυτό είναι σημαντικό και θα πρέπει οπωσδήποτε να γίνει γιατί διάφορες μελέτες και προβλέψεις αναφέρουν ότι στο μέλλον το λιμάνι δεν θα είναι σε θέση να εξυπηρετήσει την κίνηση που

αναμένεται να προσελκύσει. Σύμφωνα με εκτιμήσεις το έτος 2005 θα υπάρχει πλεόνασμα: 250.000 τόννων/έτος:φορτίο RO-RD, 500.000 τόν/έτος γενικό και χύδην φορτίο που αναμένεται να ανέλθει το 2010.

Οι διαπιστώσεις αυτές οδήγησαν στην πρόταση για την κατασκευή νέου εμπορικού λιμανιού στην Πάτρα. Στα πλαίσια της μελέτης Δοξιάδη αξιολογήθηκαν ορισμένες εναλλακτικές λύσεις (Κ.Αχαία, βόρεια του υφισταμένου λιμανιού, Ρίο κ.ά.). Προτάθηκε τελικά η λύση κατασκευής του νέου λιμανιού στην Ακτή Δυμαίων σε δύο φάσεις (2000-2001: τερματικός σταθμός γενικού και ημιχύδην φορτίου, 2001-2010 :τερματικός σταθμός RO-RD), με κόστος 8,5 δις (τιμές 2000).

Η άποψη του λιμενικού ταμείου Πατρών είναι ότι η αναμενόμενη με βεβαιότητα συμφόρηση του λιμανιού της Πάτρας πρέπει να οδηγήσει στο μέλλον στην λήψη απόφασης "αναπτυξιακού σχεδιασμού" με βάση τα παρακάτω αναλυτικά σχέδια:

-Κατασκευή νέου εμπορικού λιμανιού σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα της μελέτης Δοξιάδη σε μια από τις τεχνικά δυνατές εναλλακτικές θέσεις.

-Εκτροπή μέρους των φορτίων σε γειτονικό λιμάνι με την δημιουργία λιμενικού διπόλου και ανάλογη αναπροσαρμογή του χρονοδιαγράμματος κατασκευής και του μεγέθους του νέου λιμανιού της Πάτρας. Το Αίγιο είναι το λιμάνι που μπορεί να παίξει συμπληρωματικό ρόλο στα πλαίσια του διπόλου όμως ενδεχόμενη επεκτασή του εκτιμάται αρκετά δαπανηρή, λόγω της έλλειψης εξωτερικών λιμενικών έργων και επαρκούς χερσαίου χώρου.

-Προτεραιότητα στην έναρξη κατασκευής του νέου λιμανιού Ηγουμενίτσας στην προοπτική σοβαρής εκτροπής φορτίων στο λιμάνι αυτό. Η λύση

αυτή συνδέεται οπωσδήποτε με την ουσιαστική προώθηση της κατασκευής του οριζόντιου άξονα της χώρας.

Άλλα τεχνικά έργα με προοπτικές μακροπρόθεσμες.

Όπως ανέφερα και σε προηγούμενο κεφάλαιο είναι αναγκαία η αποπεράτωση των έργων της μικρής και μεγάλης περιμετρικής.

Έργο επίσης που θα άλλαζε την Πάτρα είναι η αξιοποίηση των δύο υποσταθμών επισκευής βαγονιών του ΟΣΕ, στον Άγιο Ανδρέα και στον Άγιο Διονύσιο.

Οι δύο μεγάλοι αυτοί χώροι όχι μόνο μένουν αναξιοποίητοι αλλά στερούν και την διάβαση προς τον παραθαλάσσιο χώρο. Τα δύο αυτά σημεία θα έπρεπε να γίνουν το μεν ένας χώρος για parking το δε άλλο χώρος πρασίνου και αναψυχής αλλάζοντας την μορφή της πόλης.

Αναφέρω ορισμένα τεχνικά έργα στρατηγικής σημασίας για την περιοχή της Πάτρας και που είναι εκείνα που θα της δώσουν την ώθηση για εξέλιξη, αφού θα δημιουργήσουν νέες προοπτικές ξεπερνώντας τα σημερινά δεδομένα. Μεγάλη σημασία λοιπόν έχουν τα μακρόπνοα σχέδια και μελέτες για την τουριστική ανάπτυξη της πόλης. Μιας πόλης η οποία έχει τις προοπτικές σύγχρονης εξέλιξης, αρκεί η σωστή ώθηση των υπευθύνων φορέων (Δήμου, ΕΟΤ κ.ά.) κάτι που γίνεται πιο επιτακτικό μιας και βρισκόμαστε πολύ κοντά στην ανάδειξη της Πάτρας σε πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης το 2006.

ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ-- ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Κύρια επιδίωξη της οικονομικής πολιτικής για την περίοδο έως το 2002 είναι να τεθούν σε τροχιά ισορροπίας μακροοικονομικά μεγέθη και να δοθούν τα οικονομικά εφόδια για μια σωστή αντιμετώπιση της επερχόμενης καταστάσεως.

Αυτή βεβαίως η πολιτική δεν αφορά μόνο την Πάτρα, μα θα πρέπει να είναι μια γενικότερη πολιτική της πολιτείας μέσα από την οποία θα επανδρωθεί κατάλληλα η Πάτρα.

Προυπόθεση επιτυχίας της οικονομικής πολιτικής είναι:

- Η ολοκλήρωση της σταθεροποίησης της οικονομίας.
- Η εξυγίανση των θεσμών της λειτουργίας της οικονομίας.
- Η βελτίωση της οικονομικής και κοινωνικής υποδομής.
- Η πρόωθηση των επενδύσεων.

Κυρίαρχη λοιπόν επιλογή είναι η έμφαση η οποία δίνεται στην κοινωνική υποδομή και στην σταθεροποίηση και ανάπτυξη της οικονομίας.

Ειδικότερα για τον τουρισμό βασική κατεύθυνση της τουριστικής πολιτικής είναι η συγκρότηση ενός οικονομικά αποδοτικότερου κλάδου ανταγωνιστικού στο διεθνές επίπεδο και συμπληρωματικού στο εθνικό επίπεδο σε σχέση με τους υπόλοιπους τομείς της οικονομίας. Έτσι κύριο μέλημα θα είναι η προσέλκυση ενός τουρισμού περισσότερο συναλλαγματοφόρου με την προσέλκυση τουριστών υψηλότερης εισοδηματικής στάθμης και διαφοροποιημένου καταναλωτικού προτύπου σε σχέση με το παρελθόν. Αναγκαίος όρος για την επίτευξη των στόχων είναι η βελτίωση των

παρεχομένων υπηρεσιών και της γενικότερης υποδομής τόσο της χώρας όσο και ειδικότερα της πόλης της Πάτρας.

Πρέπει να γίνει σαφές ότι η στροφή προς την ποιότητα που θα επιχειρηθεί ενόψει των νέων εξελίξεων αλλά και μακροχρόνια συνεπάγεται ποικίλο κόστος σε επενδύσεις και έργα υποδομής και προϋποθέτει την προσπάθεια όλων των φορέων του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα που έχει σχέση με τον τουρισμό.

Η πραγματικότητα που καλείται να αντιμετωπίσει η νέα αυτή πολιτική είναι:

- Τα διαρθρωτικά προβλήματα της συγκέντρωσης και της εποχικότητας.
- Την κάμψη της ανταγωνιστικής θέσης της χώρας σε διεθνή επίπεδο.
- Τις ενδείξεις δυσλειτουργικότητας του ιδιωτικού τομέα στο τουριστικό κύκλωμα.

Παράλληλα η τουριστική πολιτική καλείται να συμβάλλει στην επίτευξη των μεσοχρόνιων οικονομικών στόχων.

Αξιοπρόσεκτα θα πρέπει να είναι και τα στοιχεία που δίνονται για τα τουριστικά μεγέθη για τα επόμενα χρόνια που προβλέπεται να δημιουργηθούν ως εξής:

- Μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης αφίξεων αλλοδαπών τουριστών 3-5%.
- Μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης διανυκτέρευσης αλλοδαπών τουριστών 3,5%.
- Μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης συναλλάγματος 5-8%.
- Νέες κλίνες σε κύρια συμπληρωματικά καταλύματα καθώς και σε πλωτά μέσα (135.000).
- Νέες θέσεις εργασίας.

Προοπτικές τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής.

Αναγκαίο είναι να γίνει στροφή προς την ποιότητα και επιλεκτικότητα ιδίως στον εξωτερικό τουρισμό κάτω από τις γενικές αρχές της νέας τουριστικής πολιτικής. Επίσης την κατανομή του εσωτερικού τουρισμού σε ευρύτερες περιοχές με σκοπό την αξιοποίηση των δυνατών πόρων και την παράλληλη ανύψωση του πολιτιστικού επιπέδου σε ζώνες τουριστικού ενδιαφέροντος.

A' ΖΩΝΗ.

Οι θάλασσες, οι παραλίες και οι αρχαιολογικοί χώροι που αποτελούν τους κύριους πόλους έλξης των ξένων τουριστών πρέπει να αποτελέσουν, θέματα μελέτης και φροντίδας για ποιοτική ανάπτυξη και απόδοση του τουριστικού προϊόντος αλλά να γίνουν και προθάλαμοι για την ευρύτερη διοχέτευση ή εξάπλωση του ρεύματος σε άλλους τουριστικούς χώρους όπως σε χώρους άθλησης, σε περιοχές ιαματικών λουτρών σε χιονοδρομικά κέντρα, ορειβατικά κλπ. Παράλληλα ζητείται μέσα από την εξάπλωση αυτή η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου. Βασικές μελέτες πρέπει να προσδιοριστούν στην έκταση και το βαθμό ανάπτυξης των παραθαλάσσιων περιοχών καθορίζοντας το είδος και τον ρυθμό (χρονικά και ποιοτικά) της εκμεταλλεύσής τους ώστε να προστατευθεί και η προοπτική για οργανωμένη (δημόσια ή ιδιωτική) επιχειρηματική δραστηριότητα (ποιότητας για το μέλλον) αλλά και η δυνατότητα για ευρύτερη λαϊκή προσέγγιση και συμμετοχή στην αναψυχή.

Γνώμονας πάντοτε η διατήρηση στο έπακρο δυνατό βαθμό των φυσικών ιδιοτήτων (προστασία,

συντήρηση, διαφύλαξη κλπ.) που δίνουν τα πλεονεκτήματα τους σε κάθε περιοχή.

Τελικά καταλήγουμε σε μια δημιουργία υποδομών ως εξής:

1. Ξενοδοχειακές μονάδες και Κάμπινγκ με οργανωμένες πλάζ μέσης και ανώτερης κατηγορίας σε διάταξη και μορφές εναρμονισμένες προς τον φυσικό χώρο.
2. Εγκαταστάσεις υποδοχής επιλεκτικής πελατείας με μαρίνα και οικιστικά σύνολα ανωτέρου επιπέδου.
3. Περιοχές για ανάπτυξη παραθεριστικού τουρισμού και με δυνατότητα προσέγγισης της λαϊκής εξυπηρέτησης μέσα από δημόσια προγράμματα ή την λειτουργία συνεταιρισμών κάλυψης των αναγκών Β' κατοικίας.
4. Σε ειδικά επιλεγμένες θέσεις, κέντρα πολλαπλής χρήσης για επιστημονική, τουριστική, εμπορική και πολιτιστική αξιοποίησή τους.
5. Επέκταση και οργάνωση των εγκαταστάσεων και εξυπηρετήσεων ιαματικών πηγών.
6. Σε οργάνωση και εναρμόνιση των αρχαιολογικών περιοχών σύμφωνα με τις ανάγκες του επιδιωκόμενου τρόπου για ποιότητα στον τουρισμό.

Οι στόχοι αυτοί έχουν την δυνατότητα να επιτευχθούν ή μέσα από τον σχεδιασμό του δημοσίου τομέα, δηλαδή τα Μ.Ο.Π. και τα προγράμματα του ΕΟΤ και των Δ.Ε. καθώς και μέσα από τις επιδιώξεις του ιδιωτικού τομέα.

B' ΖΩΝΗ.

Η ανάπτυξη του εσωτερικού τουρισμού και η σταδιακή επέκταση του εξωτερικού τουρισμού-

τοπικά και χρονικά για την εκμετάλλευση των υπόλοιπων τουριστικών πόρων της περιοχής έχουν σκοπό να διευρύνουν την κατανομή των δραστηριοτήτων.

Βασικός στόχος πρέπει να είναι η αξιοποίηση όλων των τουριστικών πόρων και η βελτίωση των αναγκαίων έργων, η εξυγίανση των παραλιακών περιοχών, η οργάνωση των τουριστικών δραστηριοτήτων μέσω μελετών χωροταξικής οργάνωσης, πολεοδόμησης και η ανάπτυξη νέων περιοχών στις ορεινές ζώνες για να γίνουν πόλοι έλξης και να συντελέσουν στην οικονομική ανάπτυξη, ανάπτυξη του χειμερινού τουρισμού και του αγροτουρισμού.

Ο περιηγητικός τουρισμός, ορειβατικός, οδοιπορικός, παραθεριστικός και ιδίως ο λεγόμενος αγροτικός τουρισμός καθώς αναφέρεται στις ορεινές και ημιορεινές περιοχές, οφείλει να αναπτυχθεί με την σύγχρονη στήριξη και εκπαίδευση του ντόπιου ανθρώπινου δυναμικού και την παράλληλη οργάνωση της υλικής υποδομής του. Η υλική υποδομή προυποθέτει έργα κοινής ωφέλειας, όπως ύδρευση, αποχέτευση οικισμών, δασικούς δρόμους, καταφύγια, πολιτιστικά κέντρα καθώς και κατασκευές ιδιωτικού ενδιαφέροντος, όπως ξενοδοχεία μέσης και κυρίως δυναμικότητας Β' κατηγορίας σε περιοχές που είναι το επίκεντρο τουριστικής δραστηριότητας και κάμπινγκ σε επιλεγμένες περιοχές φυσικού κάλλους ή άλλου είδους ενδιαφέροντος. Επίσης απαιτείται η υποβοήθηση βελτίωσης της οικιστικής δομής για καλύτερους όρους διαβίωσης και με την προοπτική να περιλάβουν τουριστικά καταλύματα αυτά μέσα από περιοχές προτύπων ή υποδειγματικών σχεδίων κατοικιών και ευνοικών δανειοδοτήσεων.

Η στήριξη του ντόπιου ανθρώπινου δυναμικού μπορεί να επιτευχθεί μέσα από

σεμινάρια, συσκέψεις, συνελεύσεις κλπ. Και μέσα από συνεταιριστικούς οργανισμούς .

Αλλά και με πλατύτερη και πολιτιστική καλλιέργεια και αυτό μπορεί να επιδιωχθεί με την σταδιακή επέκταση των πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

Η υλική υποδομή δημοσίου τομέα γίνεται με τα προγράμματα Δ.Ε. του ΕΟΤ, τα ΜΟΠ και τα προγράμματα έργων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Πολιτιστικός και Συνεδριακός Τουρισμός.

Ο πολιτιστικός και συνεδριακός τουρισμός ανήκουν στις νέες μορφές τουρισμού. Ας κάνουμε λοιπόν μια αναφορά στον τουρισμό αυτού του είδους.

Ο πολιτιστικός τουρισμός συνδιάζει την προώθηση της γνώσης της ιστορίας της τέχνης και του τρόπου ζωής των λαών. Εύκολα λοιπόν γίνεται αντιληπτό πως η Ελλάδα μα και η παρούσα περιοχή είναι ιδανικοί τόποι για την ανάπτυξη μιας τέτοιας μορφής τουρισμού.

Στα πλαίσια του πολιτιστικού τουρισμού μπορούμε να προωθήσουμε (διοργάνωση ειδικών σεμιναρίων), τον αρχαιολογικό κ.ά. Σε μια ενδιαφέρουσα ημερίδα που έγινε πριν λίγο καιρό στην Πάτρα για τον τουρισμό, αναφέρθηκε πως γίνονται ήδη οι προετοιμασίες για την διαμόρφωση διεθνών τουριστικών προγραμμάτων για Ευρωπαίους πολίτες με ιστορικά ή αρχαιολογικά ενδιαφέροντα.

Επειδή η μορφή αυτή του τουρισμού εξαρτάται λιγότερο από την καλοκαιρία σε σχέση με τον παραθεριστικό τουρισμό, μπορεί να παίζει ρόλο για την καλύτερη εποχιακή κατανομή του τουρισμού.

Ο Συνεδριακός τουρισμός τώρα είναι και αυτός μια νέα μορφή όπου υπάρχει ενδιαφέρον από την κοινότητα και που θα μπορούσε να αναπτυχθεί τόσο στην περιοχή μας όσο και στον ευρύτερο Ελλαδικό χώρο.

Μια ακόμη προτεραιότητα της κοινοτικής τουριστικής πολιτικής, που δεν πρέπει να μας διαφεύγει είναι η ορθολογική του τουρισμού στον χώρο και στον χρόνο.

ΟΙΚΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.

Ο οικοτουρισμός είναι μια ειδικότερη μορφή τουρισμού που καλύπτει την περιοχή ενδιαφερόντων που σχετίζεται με το φυσικό περιβάλλον (βιοτόποι, χλωρίδα, πανίδα). Είναι επίσης μια μορφή τουρισμού, η ανάπτυξη της οποίας προϋποθέτει υψηλές απαιτήσεις σε οδική ή ξενοδοχειακή υποδομή, έτσι έχει μικρό επενδυτικό κόστος. Αντίθετα τα οφέλη που προκύπτουν από αυτόν είναι σημαντικά. Εκτός των άμεσων οικονομικών ωφελειών για ένα μεγάλο αριθμό επαγγελματιών επέρχονται και σημαντικά έμμεσα οφέλη:

1. Ανάδειξη και προβολή σε ευρύ χώρο των περιβαλλοντικών και πολιτιστικών αξιών των περιοχών διεξαγωγής του οικοτουρισμού.
2. Ευαισθητοποίηση των κατοίκων και ιδιαίτερα των νέων απέναντι στις παραπάνω αξίες και δημιουργία θετικών προϋποθέσεων διατηρησιμότητάς τους (ο οικοτουρισμός περικλείει έντονα την διάσταση της περιβαλλοντικής εκπαίδευσης εφόσον απευθύνεται σε μαθητές, φοιτητές κ.ά.)
3. Απόκτηση πολύτιμης γνώσης πάνω στην δομή και λειτουργία ευαίσθητων οικοσυστημάτων (υδροβιότοποι) μέσω της οικοαναπτυξιακής έρευνας η οποία αποτελεί επέκταση του οικοτουρισμού.

Αναφέρω την πρόταση αυτή για ανάπτυξη του είδους αυτού του τουρισμού γιατί:

1. Έχει χαμηλό κόστος η δημιουργία υποδομής.
2. Υπάρχει θαυμάσιο περιβάλλον στην περιοχή.
3. Για το σταμάτημα της ερήμωσης που υφίστανται οι ορεινές κυρίως περιοχές λόγω της αστικοβιομηχανικής ανάπτυξης της Πάτρας.

ΚΟΙΝΟΤΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ – ΙΣΧΝΑ ΚΟΝΔΥΛΙΑ

Στις 21 Ιανουαρίου 1999 προκηρύχθηκε το Ευρωπαϊκό πρόγραμμα LEADER II, ο προϋπολογισμός του οποίου φθάνει τα 800 εκατομμύρια δραχμές. Όπως προαναφέρθηκε μέχρι τώρα αρκετοί ιδιώτες έχουν ήδη εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους για το πρόγραμμα, ζητώντας να μάθουν λεπτομέρειες.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις που γίνονται στην περιφέρεια, λίγοι θα είναι οι ιδιώτες που θα χρηματοδοτηθούν, αφού τα χρήματα που υπάρχουν από το πρόγραμμα δεν είναι αρκετά.

Όσον αφορά τα έργα που θα πάρουν κονδύλια από το LEADER II αφορούν τις περιοχές των ορεινών όγκων της Αιγιαλείας, των Καλαβρύτων, στο Καλέντζι και στο Μόρφι Αχαΐας. Άλλωστε, σκοπός και στόχος του προγράμματος είναι η συγκράτηση του τοπικού πληθυσμού, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, η συμπλήρωση του αγροτικού εισοδήματος και η προστασία του περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο λοιπόν αυτό χρηματοδοτούνται επενδύσεις που αφορούν τον χειμερινό τουρισμό.

Πάντως δεν είναι μόνο τα Ευρωπαϊκά προγράμματα που ενισχύουν οικονομικά τέτοιου είδους επενδύσεις. Υπάρχουν και οι αναπτυξιακοί νόμοι, οι διατάξεις των οποίων δίνουν τα κίνητρα για την κατασκευή έργων. Με ένα αναπτυξιακό νόμο που ίσχυε παλιότερα και συγκεκριμένα του 1262, έγιναν διάφορα έργα στην περιοχή των Καλαβρύτων, ενώ αυτό τον καιρό βρίσκεται σε ισχύ ένας άλλος νόμος του 1601.

Όπως προβλέπεται από τις διατάξεις αυτού του νόμου, όποιος ιδιώτης επενδυτής θέλει να πάρει χρηματοδότηση καταθέτει τις μελέτες στις

αρμόδιες υπηρεσίες και ξεκινά την κατασκευή του έργου με δικά του χρήματα.

Με την πρόοδο του έργου και αφού έχουν γίνει τα μισά απ'όσα προβλέπονται στην μελέτη, τότε επιθεωρούνται οι εργασίες και εγκρίνεται η χρηματοδότηση απο το Δημόσιο το ποσοστό της οποίας καλύπτει το 35% του όλου κόστους.

Στην περιφέρεια διατυπώνουν την εκτίμηση ότι το LEADER II , θα δώσει μια πνοή στην ανάπτυξη του χειμερινού τουρισμού αν και τα 800 εκατομμύρια του προγράμματος θα μοιραστούν αν υπάρξουν βέβαια οι ανάλογες προτάσεις και στους τρείς νομούς.

ΣΚΕΨΕΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ.

Με την άμεση συγκρότηση της Εταιρείας Τουριστικής Ανάπτυξης και για την δημιουργία του κέντρου ενημέρωσης για τους επισκέπτες η νέα Δημοτική Αρχή εκτιμά πως θα κάνει ένα σημαντικό βήμα για την χειμερινή (και όχι μόνο) τουριστική αναβάθμιση της Πάτρας, αξιοποιώντας την ως δορυφορικό κέντρο του Νομού.

Βασικό εργαλείο για την ανάπτυξη του χειμερινού τουρισμού η Δημοτική Αρχή θεωρεί πως είναι η ολοκλήρωση των εργασιών στην οδό από Πάτρα-Καλάβρυτα (απο 111).

Η εύκολη και ομαλή συγκοινωνία μπορεί να φέρει ικανό αριθμό επισκεπτών στην Πάτρα με δεδομένο πως οι δραστηριότητες στα Καλάβρυτα σταματούν γι' αυτούς μετά το σκι στο χιονοδρομικό και τα παιχνίδια με το χιόνι.

Έτσι θα αποσυμφορηθεί και η πόλη που ορισμένα Σαββατοκύριακα στενάζει απο τον υπερβολικό αριθμό επισκεπτών και κατά περιπτώσεις αδυνατεί να τους προσφέρει τα αναμενόμενα λόγω ελλείψεων σε θέματα υποδομών.

Από την κατασκευή του δρόμου Πάτρα-Καλάβρυτα εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό και η αξιοποίηση του αυτοκινητοδρομίου, που βρίσκεται στην ίδια διαδρομή, αφού η εύκολη πρόσβαση είναι στοιχείο απαραίτητο για την υπαρξή του ενώ εγγυάται σημαντικό αριθμό επισκεπτών την περίοδο που υπάρχουν δραστηριότητες στίς εκαταστάσεις του. Θα απομένει πλέον η κατασκευή-αναβάθμιση του δρόμου Πάτρα-Τρίπολη. Με δεδομένο ότι η Ε.Ο. Αθήνα-Τρίπολη παίρνει καλό βαθμό στην συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των τουριστών η αναβάθμιση της αντίστοιχης Ε.Ο. προς Πάτρα θα σημάνει

αυτομάτως την δημιουργία ενός τουριστικού τριγώνου (Αθήνα-Πάτρα-Τρίπολη ή με όποιο άλλο συνδυασμό διαδρομών) . Κάτι που δεν αποτολμά κανείς με τις σημερινές συνθήκες.

Το Παναχαικό έχει για την Δημοτική Αρχή την δυναμική για να αναπτυχθεί τουριστικώς, χωρίς να ανατραπεί η οικολογική του φυσιογνωμία. Η ενταξή του στο NATURA 2000 είναι μια καλή κίνηση. Υπάρχει το καταφύγιο και σε συνδυασμό με την εκμετάλλευση των κονδυλίων που προσφέρει το πρόγραμμα NATURA 2000 μπορούν να αναπτυχθούν συνδυασμένες δράσεις (κέντρο ενημέρωσης, διανοίξεις μονοπατιών κ.ά.).

Υπάρχει όμως και μια σειρά ειδικών μορφών τουρισμού που η Δημοτική μορφή εκτιμά πως μπορεί να φέρει και (το σημαντικότερο) να κρατήσει επισκέπτες στην Πάτρα όχι μόνο τον χειμώνα, αλλά καθόλη την διάρκεια του έτους.

Για παράδειγμα, τα στοιχεία συνηγορούν πως η Πάτρα μπορεί να αποτελέσει κέντρο Συνεδριακού τουρισμού. Διαθέτει επιστημονικούς και άλλους χώρους , υστερεί όμως σε αριθμό προσφερόμενων υλικών. Ένα απο τα πρώτα μελήματα της Δημοτικής Αρχής είναι λοιπόν ο εντοπισμός των σημείων (έξω απο το απαγορευμένο-βάσει Π.Δ. ιστορικό κέντρο) όπου μπορούν να ανεγερθούν ξενοδοχεία.

Αντίστοιχα στον πολιτιστικό τομέα η Δημοτική Αρχή πιστεύει πως ένα απο τα πρώτα έργα που θα βελτιωθούν είναι θα είναι το Μουσείο της Πάτρας. Οι μελέτες του είναι έτοιμες, το έργο προβλέπεται να ενταχθεί στο Γ΄ΚΠΣ και για αυτό έχει εγγυηθεί ο υπουργός Πολιτισμού Ευάγγελος Βενιζέλος. Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της πόλης είναι ακόμα ένας στόχος ενώ κανείς δεν παραβλέπει τις ακόμα περισσότερες δυνατότητες

ανάπτυξης τουρισμού που προσφέρει το Πατρινό Καρναβάλι.

Παρθένο έδαφος αποτελούν ακόμα ο θρησκευτικός τουρισμός, ο οικολογικός, ο αθλητικός, ο αγροτουρισμός και ο οινογαστρονομικός (π.χ. υπάρχουν πλείστα οινοποιεία και μύλοι με παράδοση ετών στην περιοχή ενώ υπάρχουν προτάσεις για αναβίωση της τοπικής κουζίνας κ.ά.).

Ο κατάλογος των δραστηριοτήτων είναι ανεξάντλητος. Για να βρεί όμως πρόσφαρο έδαφος και κυρίως να έχει αποτελέσματα πρέπει να υποστηριχθεί μέσα απο προβολή σε διεθνείς εκθέσεις τουριστικού περιεχομένου.

ΕΚΘΕΣΗ ΤΕΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ.

Ιδιαίτερα ενδιαφέροντα αν και απογοητευτική στα συμπεράσματά της είναι μια έρευνα ,που πραγματοποίησε για λογαριασμό της Περιφέρειας Πελοποννήσου το Τμήμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης του ΤΕΙ Καλαμάτας.

Απο την μελέτη αυτή προκύπτει ότι η Πελοπόννησος τα τελευταία χρόνια έχει περιέλθει σε τέλμα παρά το γεγονός ότι διαθέτει δυο ισχυρούς τομείς, που θα μπορούσαν, με τις κατάλληλες παρεμβάσεις να αποτελέσουν μοχλό ανάπτυξης για την περιοχή. Οι τομείς αυτοί είναι ο τουρισμός και η γεωργία.

Όπως τονίζεται στα συμπεράσματα τα αξιοθέατα της περιοχής, οι φυσικές ομορφιές, η ποικιλία του φυσικού περιβάλλοντος με τις εναλλαγές του ενδεικνύεται για τουριστική ανάπτυξη τόσο την θερινή περίοδο όσο και την χειμερινή.

Ο αγροτουρισμός και ο ορεινός τουρισμός, ο θρησκευτικός τουρισμός είναι τομείς που περιλαμβάνονται στο αναπτυξιακό πρόγραμμα για την Αχαΐα που έχει καταρτίσει η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και προβλέπει δράσεις στον ορεινό όγκο του Ερύμανθου, στο φαράγγι του Βουρραϊκού κλπ.

Για την σωστή αναπτυξή τους και την μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα τους οι τομείς αυτοί χρειάζονται κατάλληλες υποδομές. Η κυριότερη απο αυτές είναι τα έργα οδοποιίας, ώστε να παρέχεται δυνατότητα εύκολης πρόσβασης στα επλεγμαμένα από τους επισκέπτες σημεία.

Όσο θα καθυστερούν η κατασκευή της Ιόνιας οδού, η βελτίωση της 111 Εθνικής οδού Πατρών-Τριπόλεως, η αναβάθμιση/βελτίωση της

οδού Πατρών-Πύργου-Αρχαίας Ολυμπίας-Καλαμάτας (έργα που θα βοηθήσουν την πρόσβαση πολλαπλάσιου όγκου επισκεπτών στην ορεινή Κεντρική Πελοπόννησο) τόσο η περιοχή θα παρουσιάζει την εικόνα του τέλματος που έχει σήμερα.

Αυτό σημαίνει ότι οι τοπικές κοινωνίες και κυρίως οι καποδιστριακοί Δήμοι, που έχουν κοινές δυνατότητες ανάπτυξης σύμφωνα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους (ορεινοί, ημιορεινοί, πεδινοί) θα πρέπει να συνεργαστούν μεταξύ τους, να πάρουν πρωτοβουλίες για να αναδείξουν τα πλεονεκτήματά τους και να αναπτυχθούν, ώστε να προσελκύσουν επισκέπτες.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.

Ο Τουρισμός, όπως γνωρίζουμε, μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη οποιασδήποτε περιοχής μιας και είναι για την πατρίδα μας ο βασικός οικονομικός πόρος.

Πρέπει λοιπόν, οι προσπάθειες αναβάθμισης μιας περιοχής να αποβλέπουν κατά κύριο λόγο στην τουριστική ανάπτυξη.

Ειδικεύοντας τώρα αναφέρω ότι είναι αναγκαία η τουριστική ανάπτυξη της πόλης των Πατρών.

Η Πάτρα αντιμετωπίζει σήμερα μια σωρεία προβλημάτων τα οποία οφείλονται κυρίως στην ανάπτυξη χωρίς υλικοτεχνική υποδομή. Η υποδομή αυτή είναι κυρίως απαραίτητη για την αναβάθμιση των όρων ζωής των κατοίκων της και απολύτως απαραίτητη με τον χαρακτήρα της βάσης που επάνω θα στηριχθεί το οικοδόμημα του τουρισμού, η ύπαρξη του οποίου απαιτεί πολυποίκιλη υλικοτεχνική υποδομή όσο και ικανό ανθρώπινο δυναμικό.

Αποτελεί λοιπόν κοινή διαπίστωση ότι θα πρέπει να γίνουν τόσο έργα τεχνικά όσο και έργα τουριστικά, η ανυπαρξία των οποίων στο πέραςμα του χρόνου έγιναν το χαρακτηριστικό γνώρισμα της περιοχής που την οδήγησαν στην υπανάπτυξη. Και όχι μόνο αυτό αλλά μέσα σε όλα υπάρχει και το έντονο περιβαλλοντικό πρόβλημα λόγω της άναρχης ανάπτυξης και έντονης εκβιομηχάνισης της περιοχής:

Αναγκαίες λοιπόν πρέπει να είναι οι ακόλουθες προϋποθέσεις για μια ορθολογική ανάπτυξη:

1. Καλύτερευση της τεχνικής και κοινωνικής υποδομής που θα έχει ως αποτέλεσμα την

βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης ενώ θα διευκολύνει την αναπτυξή της.

2. Εντατικότερη προστασία του περιβάλλοντος και ρύθμιση των χρήσεων γής, ώστε να προληφθούν επιζήμιες εξελίξεις. Παράλληλα όμως με αυτά υπάρχει και η αναγκαιότητα δημιουργίας, αξιοποίησης, εκμετάλλευσης τόσο των υπαρχόντων τουριστικών πόρων όσο και νέων που οι οποίοι θα βοηθήσουν στην προσπάθεια της τουριστικής αναβάθμισης.

Πρέπει εδώ να αναφέρω ότι η τουριστική ανάπτυξη είναι αναγκαίο να γίνει με κάποια αντιστοιχία προς την φύση ώστε να μην υπάρξουν οικολογικά προβλήματα που θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις στον τουρισμό. Επίσης ένα άλλο σημαντικό κεφάλαιο είναι η ξενοδοχειακή υποδομή τόσο κτιριακά όσο και απο άποψη προσφοράς υπηρεσιών και έμπνευχου δυναμικού.

Είναι σημαντικοί όροι για την προσέλκυση του τουριστικού ρεύματος οι παραπάνω, κυρίως στις μέρες μας που στόχος είναι η προσπάθεια ανταπόκρισης απο τουρίστες υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

Αναγκαία όμως είναι η δημιουργία και ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού που θα έχουν θετικές οικονομικοκοινωνικές επιπτώσεις αλλά και την πολυπόθητη επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου. Αξίζει να αναφέρω ότι πολλές απο αυτές τις μορφές τουρισμού δεν θέλουν υψηλά κονδύλια για να δημιουργηθούν.

Η Πάτρα λοιπόν, καθηλωμένη στην σημερινή κατάσταση είναι αδύνατο να διεκδικήσει μερίδιο παραμονής τουριστών. Πρέπει πρώτα να ξεπεραστούν τα προβλήματα, κυρίως τα οργανωτικά και οι υπεύθυνοι φορείς να ιδρύσουν κοινό μέτωπο με κοινή δράση για γρήγορες και

αποτελεσματικές ενέργειες γιατί το 2006 είναι κοντά πλέον και οι νέες εξελίξεις και η Πάτρα φαίνεται να μην το έχει αντιληφθεί. Αν το τρένο χαθεί και πάλι τότε θα είναι πλέον αργά για να ανπτυχθεί τουριστικά η περιοχή. Και το τίμημα θα είναι πολύ μεγάλο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΜΕΓΑΛΗ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ
ΕΓΚΥΚΛΟΠΑΙΔΕΙΑ.
 2. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ:κ. Στάθη Αθανασόπουλου
Σερέτη(Τεχνικός Τομέας Δημ. Πάτρας).
 3. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ:κ.Καρκούλια-Κολώνα
(Τουρισμός –Αρχαιολογία).
 4. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ:κ.Αθανασίου Σαφάκα
(Βιομηχανία-Μεταποίηση).
 5. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ:κ.Γ.Ράπτη-Φ.Μπαλή
(χωροταξία-κατοικία-περιβάλλον).
 6. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ: υπό την ΔΕΠΑΠ (πολιτιστικά
στοιχεία).
 7. ΜΕΛΕΤΕΣ: Τεχνικής Λιμενικής Υπηρεσίας.
 8. Έκθεση δραστηριότητας ΕΟΤ για το 2000.
 9. ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ (Αλ.Μαρασλής)
Λιμάνι της Πάτρας.
 10. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΛΕΞΙΚΟ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ
(Κ.Τριανταφύλλου).
 11. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΑΧΑΪΑΣ.
 12. ΠΑΤΡΑ 1900 (Αλ. Μαρασλής).
 13. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΤΥΠΟΣ ΠΑΤΡΩΝ
(Πελοπόννησος, Ημέρα, Αλλαγή).
-

ΠΗΓΕΣ

1. Ε.Ο.Τ. :Αγγελακόπουλος Ν., Σελεβίστα Δήμητρα. Φιλοποίμενος 26, τηλ. 620-353
2. ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΑΤΡΩΝ: Πρόεδρος Λιμενικού Ταμείου- Γιάννης Δημαράς.Κτίριο Λιμενικών Υπηρεσιών- Λιμένας Πατρών τηλ.329-137.
3. ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΞΕΝΟΔΟΧΩΝ: Πρόεδρος Συλλόγου Ξενοδόχων- Μεντζελόπουλος Ηλίας, Γραμματέας του Συλλόγου- Χήρας Νίκος.
4. Δ.Ε.Π.Α.Π. : Πρόεδρος- Αγγελοπούλου Βίκυ, Κορυλλων (Παλαιό Δημοτικό Νοσ/μείο) ,τηλ. 278-730.
5. ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ ΠΑΤΡΩΝ: Αντιδήμαρχος- Φάκαλος Αλέκος, Αντιδήμαρχος καθαριότητας- Αγγελόπουλος Ηρακλής, Διευθυντής Πολεοδομικού Σχεδιασμού- Δελέγκος Θεόδωρος, αντιδήμαρχο Πολεοδομικού Σχεδιασμού- Καλεντζιώτης Γεώργιος. Μαιζώνος 147, τηλ.:966200-1-2.
6. ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΧΑΪΑΣ : Υπεύθυνος τμήματος Πολιτικής Προστασίας : Αγγελόπουλος Νίκος, Υδρογεωλόγος νομαρχίας :Ράδος Χρήστος. Κορίνθου 327, τηλ.638-326.
7. ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΟΣ : Πρόεδρος- Κοτσάνης Δημήτρης, Τριών Ναυάρχων 40, τηλ. 621-224.
8. ΚΤΕΛ - ΑΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ : Πρόεδρος-Συγκοινωνιολόγος - Μαλιώνης Νίκος, Πατρέως 49, τηλ.273-936.
9. ΑΔΕΠ :Κτίριο Λάζαρη-Αγ. Γεωργίου 104, τηλ.624-584.

10. ΣΤ' ΕΦΟΡΙΑ ΠΡΟΙΣΤΟΡΙΚΩΝ *
ΚΛΑΣΣΙΚΩΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ:Γιαλούρης
Νίκος-καθηγητής αρχαιολογίας,αντιπρόεδρος
της Διεθνούς Ολυμπιακής Ακαδημίας.
Κολωνάς Λάζαρος καθηγητής αρχαιολογίας
Αλ. Υψηλάντου 197, τηλ. 220-829.
11. ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ (εφημερίδα) :
Μπακοπούλου Άντυ – υπεύθυνη του
πολιτιστικού τμήματος, Μαιζώνος 206, τηλ.
312-530.(ημ/νίες εφημ. που χρησιμοποίησα
10/5/00, 22/5/00, 11/6/00, 13/8/00, 21/10/00,
2/11/00, 3/11/00, 7/11/00, 5/12/00,7/12/00,
15/12/00,4/1/00.)
12. INTERNET : Όμιλος Λαμπράκη,
ηλεκτρική δ/ση: www.in.gr.

ΑΙΤΩΛΩΝΙΑ

ΛΕΥΚΑΔΑ

ΛΑΚΩΝΙΑ



Ζούμε στην Ωραιότερη Χώρα του Κόσμου

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ & ΔΥΤΙΚΗΣ
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΤΗΛ: 061-620.353
ΦΑΞ: 061-620.125

Φιλοποίμενος 26
26442 - ΠΑΤΡΑ

Καλωσορίσατε στις σελίδες μας

οι σελίδες είναι υπό συνεχή ενημέρωση επι

Για καλύτερο αποτέλεσμα
ανάλυση οθόνης 800x600
Βέλτιστη απόδοση με



Κάντε κλικ εδώ για να ξεκινήσετε

Τελευταία ενημέρωση : Πέμπτη Δεκεμβρίου 09, 1999 08:54 πμ

Διαμόρφωση Σελίδων: Νίκος Ρόκας

Fas



Provided
By:
BizLand.com



Buy 3Com 10/100 products,

Get a \$15 Amazon.com Gift Certificate.

Click
here!

Free 1 year Domain Name at BizLand.com



Μια βόλτα στην Πάτρα

Πρωτεύουσα του νομού είναι η Πάτρα. Το όνομά της το οφείλει στον Πατρέα, ηγεμόνα των Αχαιών. Είναι μια από τις σημαντικότερες πόλεις της Ελλάδας και πρώτη της Πελοποννήσου. Σπουδαίος συγκοινωνιακός κόμβος συνδέει τη χώρα μας με την Ιταλία και την Πελοπόννησο με τα Ιόνια νησιά. Η πόλη αρχίζει απ' την παραλία και φτάνει ως πάνω στο Κάστρο. Χωρίζεται στην πάνω πόλη και στην κάτω που ξεχωρίζει με τη ρυμοτομία της, τους κήπους και τις πλατείες. Η παλιά πόλη, στα πόδια του Κάστρου, διατηρεί ακόμα αρκετά νεοκλασικά σπίτια. Αρχοντικά διατηρεί και η κάτω πόλη, όπως το Δημοτικό Θέατρο, το Ωδείο κ.λπ.

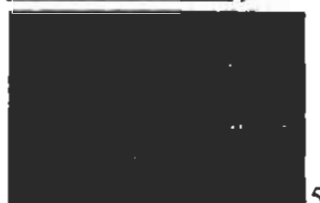
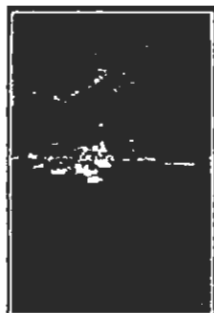


Στην κάτω πόλη υψώνεται μεγαλόπρεπος ο Ναός του Αγίου Ανδρέα, πολιούχου της πόλης. Στ' αριστερά σώζεται παλαιότερη εκκλησία που είχε κτισθεί στη θέση της καταστραμμένης απ' τους Τούρκους βυζαντινής εκκλησίας. Από δω ο δρόμος των Τριών Ναυάρχων οδηγεί στα Ψηλά Αλώνια το μπαλκόνι της Πάτρας - μια όμορφη μεγάλη πλατεία, με λιγνόκορμους φοίνικες και ηλιακό ρολόι. Στην Πάτρα υπάρχει αρχαιολογικό μουσείο με σημαντικά ευρήματα, πινακοθήκη και μουσείο Τύπου. Πάνω απ' την πόλη κυριαρχεί ο ερειπωμένος όγκος του κάστρου, διαμορφωμένου σήμερα σε κήπο. Από δω φαίνεται όλη η πόλη και η θάλασσα. Το περίφημο καρναβάλι της Πάτρας - δείγμα φαντασίας, χιούμορ και κεφιού των κατοίκων της - συγκεντρώνει κάθε χρόνο χιλιάδες επισκέπτες. Τέλος τα πολλά ζαχαροπλαστεία, τα ήσυχα καφεενεδάκια, οι κάθε είδους ταβέρνες, η ζωηρή κίνηση στους δρόμους της πόλης απ' τους κατοίκους της, τους ξένους και τους περαστικούς ταξιδιώτες συμπληρώνουν την εικόνα της Πάτρας, της όμορφης και ξακουστής σε όλη την Ελλάδα.

Provided By: **MONTHLY CONTESTS** Win Cash & Other Prizes! **GO!**
 BizLand.com \$1,000 Cash Contest

Free 1 year Domain Name at BizLand.com

- Η Πάτρα, η πανάρχαια πόλη του μυθικού Πατρέα, είναι η τρίτη σε μέγεθος πόλη της Ελλάδας και πρωτεύουσα του νομού Αχαΐας.
- Σπουδαίο εμπορικό και διαμετακομιστικό κέντρο Το λιμάνι της αποτελεί την Δυτική πύλη της Ελλάδος (Φ.5). Εκατομμύρια επισκέπτες περνούν από δω και θαυμάζουν την ξεχωριστή ρυμοτομία και αρχιτεκτονική της πόλης.
- Η πλούσια ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά της Πάτρας, τα σημαντικά θρησκευτικά και αρχαιολογικά της μνημεία και ο ρυθμός μίας σύγχρονης και ζωντανής πόλης που προσφέρει πολλές δυνατότητες ψυχαγωγίας την αναδεικνύουν σε πόλο έλξης χιλιάδων επισκεπτών
- Στην ιστορική διαδρομή της Ελλάδος από τους αρχαιότετους χρόνους έως σήμερα η Πάτρα έπαιξε πάντα κυρίαρχο ρόλο στην διαμόρφωση των ιστορικών συνθηκών Κάθε γωνία της πόλης έχει την δική της ιστορική αναφορά.
- Το Πατρινό Καρναβάλι αποτελεί το αποκορύφωμα των πολιτιστικών εκδηλώσεων της

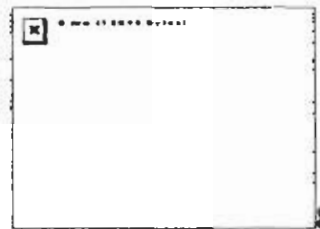


πόλης και το σπουδαιότερο χειμερινό πολιτιστικό γεγονός της χώρας. Μία ξέφρενη γιορτή που διαρκεί δύο μήνες και όπου τα χρώματα, η ζωντάνια, το κέφι και η φαντασία συμπαρασύρουν όλους τους Πατρινούς και ενώνουν χαρές και λύπες

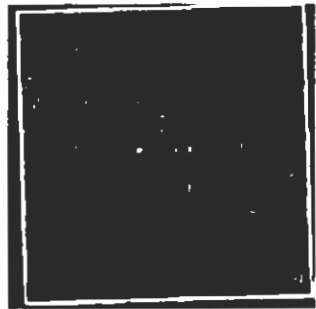


7

- Το Διεθνές Φεστιβάλ της πόλης συγκεντρώνει κάθε καλοκαίρι χιλιάδες επισκέπτες. Τα μεγαλύτερα ονόματα της τέχνης και του πολιτισμού τιμούν με την συμμετοχή τους τις βαθιές καλλιτεχνικές παραδόσεις των Πατρινών. Το Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο της πόλης - ένα από τα μεγαλύτερα και πιο δραστήρια της Ελλάδος - δίνει κάθε σαιζόν καταπληκτικές παραστάσεις ανεβάζοντας έργα των κλασικών θεατρικών συγγραφέων



8



9

- Η πόλη διαθέτει πλούσια αθλητική υποδομή με δύο μεγάλα γήπεδα ποδοσφαίρου και τρία κλειστά Γυμναστήρια Το Εθνικό Στάδιο Πατρών φιλοξενεί μεγάλες αθλητικές εκδηλώσεις ενώ στο Παλαιό ντε Σπορ της πόλης (Φ.8) διοργανώνονται αγώνες μπάσκετ, βόλεϊ και ενόργανης γυμναστικής με ευρωπαϊκό και παγκόσμιο ενδιαφέρον. Στην Πάτρα υπάρχουν επίσης τρία σύγχρονα συνεδριακά κέντρα και χώροι οργάνωσης εμπορικών εκθέσεων.
- Ο επισκέπτης μπορεί εκτός των άλλων να θαυμάσει τον Ιερό Ναό του Αγίου Ανδρέα (Φ.7), το Κάστρο της Πάτρας (Φ.2), το αρχαιολογικό Μουσείο, το Δημοτικό Θέατρο

"ΑΠΟΛΛΩΝ" (έργο του Ερνέστου Τσίλλερ) (Φ.9), τον Ιερό Ναό του Παντοκράτορα (βυζαντινού ρυθμού), το Αρχαίο Ωδείο (το ωραιότερο ρωμαϊκό κτίσμα στην περιοχή) (Φ.4), το κάστρο του Ρίου κτισμένο το 1499 (Φ.6), την Ιερά Μονή Γηροκομείου, την Ιερά Μονή Ομπλού, την ΑΧΑΙΑ ΚΛΑΟΥΣ (όπου κανείς μπορεί να περιηγηθεί στις εγκαταστάσεις της οινοποιίας και να γευθεί το ξεχωριστό άρωμα της ΜΑΥΡΟΔΑΦΝΗΣ) (Φ.3), την Καθολική εκκλησία του Αγίου Ανδρέα, την Δημοτική Πινακοθήκη και τις μοναδικές παραλίες στα περίχωρα της Πάτρας (Φ.1)



Provided
By:
BizLand.com

We will submit your site to

Free 1 year Domain Name at BizLand.com

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤ.ΕΛΛΑΔΟΣ

ΠΡΟΣΟΧΗ !



**ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ
ΕΡΓΑ...**

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ - ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤ.ΕΛΛΑΔΟΣ

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος βρίσκεται στο κεντροδυτικό τμήμα της χώρας και περιλαμβάνει τους Νομούς Αχαΐας, Αιτωλοακαρνανίας και Ηλείας. Διαθέτει άφθονους φυσικούς πόρους, εύφορες πεδινές εκτάσεις, σημαντικό υδάτινο δυναμικό, εκτεταμένα αλιευτικά πεδία, αξιόλογους βιότοπους, καθώς επίσης σημαντικότετους τουριστικούς, αρχαιολογικούς και ιστορικούς χώρους όπως η Ολυμπία, το Μεσολόγγι, τα Καλάβρυτα.

✕

Έχει έντονη βιομηχανική δραστηριότητα κυρίως σε μεταποίηση γεωργικών προϊόντων σε παραδοσιακούς κλάδους όπως έτοιμο ένδυμα, κρασιά, τρόφιμα, νήματα, είδη χειροτεχνίας, είδη δώρων,

προϊόντα από μη μεταλλικά ορυκτά κ.λ.π.

Αναπτύσσει σημαντική δράση στη μεταφορά αγαθών και επιβατών καθόσον το λιμάνι της Πάτρας είναι η κυριότερη πηγή εισόδου και εξόδου προς τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης.

Η Περιφέρεια Δυτ.Ελλάδος με επίκεντρο την Πάτρα και το Πανεπιστήμιο αυτής καθώς και τα Τ.Ε.Ι. αποτελεί για ολόκληρη την Νοτιοδυτική Ελλάδα το σημείο ανάπτυξης νέων καινοτόμων δραστηριοτήτων στον δευτερογενή και στον τριτογενή τομέα. Παράλληλα λειτουργεί ως κέντρο υπηρεσιών υγείας υψηλού επιπέδου.

Επιπλέον μπορεί να παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα που να προδιαθέτουν μια σημαντική αναπτυξιακή πορεία. Οι παρεμβάσεις που έχουν δρομολογηθεί από την Πολιτεία προδιαγράφουν ευοίωνο το μέλλον.

Η δημιουργία του νέου Εμπορικού Λιμένος της Πάτρας, η Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, η κατασκευή της Μάξι περιμετρικής της πόλης των Πατρών, η δημιουργία του Βιολογικού σταθμού επεξεργασίας των λυμάτων, ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου, η δυνατότητα αξιοποίησης της Αρχαίας Ολυμπίας ως κέντρου πολιτιστικού και τουριστικού ενδιαφέροντος, η ολοκλήρωση του Πανεπιστημίου κ.λ.π. συνηγορούν ότι η Περιφέρεια Αυτ. Ελλάδος συγκεντρώνει όλες εκείνες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για αναβάθμιση και ξεπέρισμα της κρίσης.



Η Περιφέρεια Δυτ. Ελλάδος έχει συνολική επιφάνεια 11.350 τετραγωνικά χιλιόμετρα και πληθυσμό 702.000 κατοίκους.

Στον πρωτογενή τομέα απασχολείται το 39% του εργατικού δυναμικού, στο δευτερογενή το 22% και στον τριτογενή το 39%.

	ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ	ΑΧΑΪΑΣ	ΗΛΕΙΑΣ
Αστικός πληθυσμός	75.853	198.664	44.517
Ημιαστικός	38.357	9.732	32.775
Αγροτικός	113.970	91.682	102.137
Κατά κεφαλή Εισόδημα	79.800	185.887	52.924
Πυκνότητα Πληθυσμού	42 κατ. /τετ. χλμ	91 κατ. /τετ. χλμ	67 κατ. /τετ. χλμ
Ποσοστιαία σύνθεση ΑΕΠ			
Πρωτογενής	40,45	18,73	45,29
Δευτερογενής	18,05	33,78	14,59
Τριτογενής	41,51	47,49	40,12

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ . ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ.

Σήμερα, τέσσερα χρόνια από την έναρξή του, το Β' ΚΠΣ έχει θέσει τις βάσεις για ένα ριζικό εκσυγχρονισμό στις υποδομές, στο παραγωγικό περιβάλλον και στην ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού της χώρας.

Με αυτούς ακριβώς τους αναπτυξιακούς προσανατολισμούς, το ΠΕΠ Λυτικής Ελλάδας προχωρεί αποφασιστικά, συμβάλλοντας - όπως και τα υπόλοιπα ΠΕΠ της χώρας - στην υλοποίηση του

στόχου σύγκλισης της Εθνικής Οικονομίας, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης,

Ολοκληρωμένα προγράμματα, συγκεκριμένα μέτρα και έργα βρίσκονται σε πλήρη εξέλιξη, σε όλους τους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής ζωής της Περιφέρειας,



Search Results					
Residence Name △ ▽	Place △ ▽	Telephone	Category △ ▽	Type △ ▽	
ASTIR	Patra, Achaia, Peloponnese	061-27.7502	A	Hotel	
MOREAS	Patra, Achaia, Peloponnese	061-42.5494	A	Hotel	
GALAXY	Patra, Achaia, Peloponnese	061-27.5981	B	Hotel	
ACROPOLE	Patra, Achaia, Peloponnese	061-27.9809	C	Hotel	
ATLANTA	Patra, Achaia, Peloponnese	061-22.0019	C	Hotel	
DELFINI	Patra, Achaia, Peloponnese	061-42.1001	C	Hotel	
EL GRECO	Patra, Achaia, Peloponnese	061-27.2931	C	Hotel	
KOUKOS	Patra, Achaia, Peloponnese	061-32.4520	C	Hotel	
MARIE	Patra, Achaia, Peloponnese	061-33.1302	C	Hotel	
MEDITERRANEE	Patra, Achaia, Peloponnese	061-27.9602	C	Hotel	

Page: 1 of 2



Page: 1 2

Search Criteria

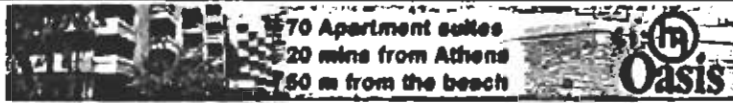
Region	Peloponnese	Area	Achaia		
Place	Patra	Category	Type		



All the Hotels in Greece
 ©1997 All rights reserved OTEnet S.A. & OneWorld
 Use of the data contained within these pages is restricted



All the
Hotels
in Greece



Search Results					
Residence Name	Place	Telephone	Category	Type	
OLYMPIC	Patra, Achaia, Peloponnese	061-22.4103	C	Hotel	
RANNIA	Patra, Achaia, Peloponnese	061-22.0114	C	Hotel	
ΑΔΩΝΙΣ	Patra, Achaia, Peloponnese	061-22.4235	C	Hotel	
AGHIOS GEORGIOS	Patra, Achaia, Peloponnese	061-22.5092	D	Hotel	
HELLAS	Patra, Achaia, Peloponnese	061-27.3352	D	Hotel	
METROPOLIS	Patra, Achaia, Peloponnese	061-27.7535	D	Hotel	
SPLENDID	Patra, Achaia, Peloponnese	061-27.6521	D	Hotel	

Page: 2 of 2



Page: 1 2

Search Criteria

Region	Peloponnese	Area	Achaia		
Place	Patra	Category		Type	



All the Hotels in Greece
©1997 All rights reserved OTEnet S.A. & OneWorld
Use of the data contained within these pages is restricted





mousicorama 102.7 fm

R.D.S.

Patras Best...

Patra...

Map Of Patras Town

[Home](#)

[Our music](#)

[TOP 10](#)

[Patra](#)

[Search](#)

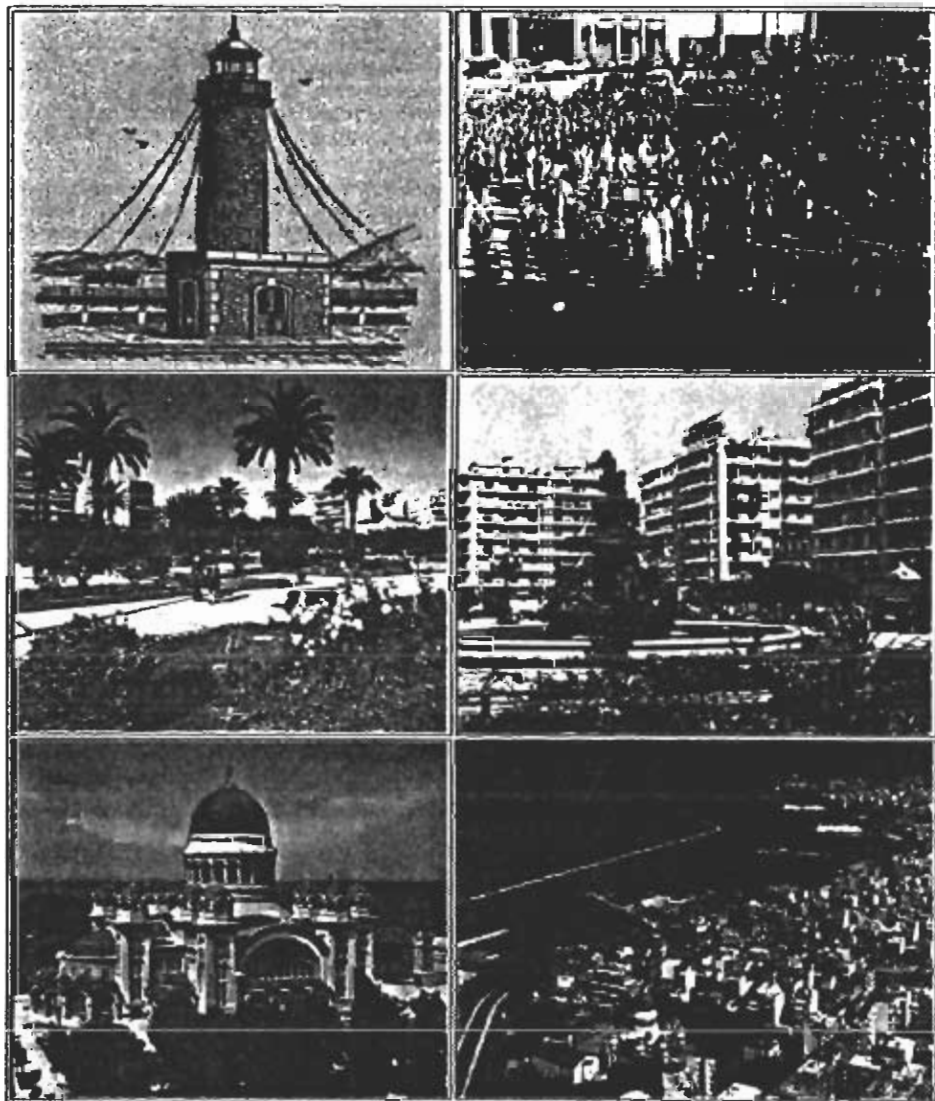
[Billboard](#)

[UK Charts](#)

[Advertising](#)

[Links](#)

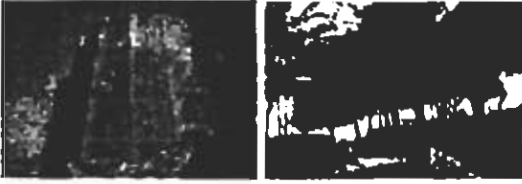
Μα



Ellinos Stratiotou 47 Tel/Fax: 003 061 438-491

E-mail: mousicor@otenet.gr

Πάτρα - Κάστρο



Τό κάστρο έχει δεχθεί επισκευές και προσθήκες από την αρχαιότητα μέχρι και την εποχή της Τουρκοκρατίας. Η κεντρική πύλη του Κάστρου ανήκει σ' έναν μεγάλο πύργο της Τουρκικής κατοχής της πόλης. Το σχήμα του κάστρου είναι ακανόνιστο τριγωνικό με εσωτερικό οχυρό-καταφύγιο και εξωτερικό περίβολο. Στο βόρειο τμήμα του υπάρχουν ίχνη βυζαντινής εποχής ενώ στο τμήμα αυτό και στο καταφύγιο-οχυρό μπορείτε υπάρχουν υλικά από αρχαία οικοδομήματα. Συγκεκριμένα υπάρχουν υλικά από τους ναούς της θεάς Άρτεμης και της θεάς Αθηνάς αλλά και από χριστιανικά κτίσματα και ναούς.

Στα καλοδιατηρημένα μέχρι σήμερα τείχη του κάστρου διακρίνονται οι οικοδομικές φάσεις όλων των περιόδων: της βυζαντινής, της φραγκικής, της ενετικής και της τουρκικής.

Η πολυαιώνια ιστορία του κάστρου, οι επιδρομές των διαφόρων λαών για την κατάκτησή του, η πολύχρονη σκλαβιά του σε διάφορους λαούς, οι αγώνες για την απελευθέρωσή του, οι θρησκευτικές δοξασίες κ.λ.π. γέννησαν κάποια λαογραφικά στοιχεία. Το πιο γνωστό από αυτά είναι η "Πατρινέλλα, το στοιχειό της Πάτρας". Οι κάτοικοι νόμιζαν ότι η "Πατρινέλλα" εξασφάλιζε την πόλη τους από κάθε κακό και κύρια από τις επιδημίες, που τότε ήταν συχνές.

Από το κάστρο φαίνεται η υπέροχη θέα της πόλης και ο Πατραϊκός κόλπος.

● [Πάτρα](#) ● [Achaia Clauss](#) ● [Πλατείες](#) ● [Λιμάνι](#) ● [Αγιος Ανδρέας](#)

Copyright © 1996 HIWAY NETWORK

Πάτρα - Πλατείες

Πλατεία Γεωργίου Α'



Ενας ευχάριστος περίπατος στην Πάτρα θα μπορούσε να ξεκινήσει από το πιο κεντρικό της σημείο, την Πλατεία Γεωργίου Α'. Γύρω από την πλατεία υπάρχουν ακόμα μερικά παραδοσιακά κτίρια, πιο αντιπροσωπευτικό των οποίων είναι το Δημοτικό Θέατρο Απόλλων και το κτίριο του Εμπορικού Συλλόγου "Ερμής", σχεδιασμένο από τον Τσίλερ.

Ψηλά Αλώνια

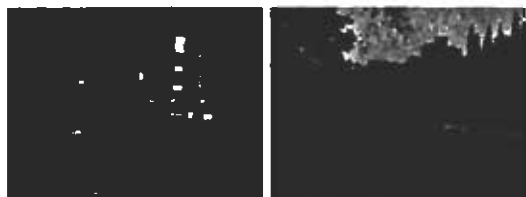


Τα Ψηλά Αλώνια είναι μια πανέμορφη πλατεία περιτριγυρισμένη με μια μεγάλη ποικιλία δέντρων. Το συντριβάνι και ο μεγάλος αριθμός από παγκάκια την κάνουν ιδανική για βόλτα. Εκεί βρίσκεται το άγαλμα του γνωστού Παλαιών Πατρών Γερμανού του 1821 και ένα παλιό ηλιακό ρολόι.

● Πάτρα ● Achaia Clauss ● Λιμάνι ● Άγιος Ανδρέας ● Κάστρο

Copyright © 1996 HIWAY NETWORK

Πάτρα - Achaia Clauss



Η Αχάϊα Clauss, που βρίσκεται στον ομώνυμο λόφο, ιδρύθηκε το 1861 από τον Βαυαρό Gustav Clauss. Στην ειδυλλιακή αυτή θέση υπήρχαν από παλιά αμπέλια με κόκκινο σταφύλι, που ονομάστηκε από τον G. Clauss "Μαυροδάφνη", για να τιμήσει την αρραβωνιαστικιά του Δάφνη, μια όμορφη μελαχροινή Ελληνίδα με μαύρα μάτια, που πέθανε σε νεαρή ηλικία.

Ο G. Clauss, μαζί με το οινοποιείο του, έστησε μια μικρή κοινότητα που περιλαμβάνει μία Ορθόδοξη και μία Καθολική εκκλησία. Όλοι σχεδόν οι εργαζόμενοι μαζί με τις οικογένειές τους, ζούσαν στην κοινότητα αυτή. Αξίζει να σημειωθεί, ότι πολλά από τα μέλη των 15 οικογενειών που κατοικούν σήμερα στην Αχάϊα Clauss, είναι απόγονοι των πρώτων εργατών που είχε προσλάβει ο G. Clauss. Η φήμη της Αχάϊα Clauss στην Ελλάδα και σε 27 άλλες χώρες του κόσμου, στηρίζεται στην έμφαση που δίνει η εταιρεία στη σταθερή ποιότητα και γεύση των κρασιών της.

Γύρω στους 100000 επισκέπτες έρχονται κάθε χρόνο στα βορεινά υψώματα της Πάτρας, για να θαυμάσουν το τοπίο, τις εγκαταστάσεις της Αχάϊα Clauss όπου λειτουργούν και δύο συνεδριακά κέντρα, με σύγχρονο εξοπλισμό, κλιματισμό, coffee breaks και πλήρες service.


● [Πάτρα](#) ● [Πλατείες](#) ● [Λιμάνι](#) ● [Αγιος Ανδρέας](#) ● [Κάστρο](#)

Copyright © 1996 HIWAY NETWORK



Το Πατρινό Καρναβάλι, το μεγαλύτερο χειμερινό πολιτιστικό γεγονός της Ελλάδας, έχει ιστορία πάνω από 160 χρόνια. Αναπτύχθηκε στην πόλη των Πατρών την περίοδο της οικονομικής άνθησης, ως εμπορικού και ναυτιλιακού κέντρου της Μεσογείου. Το Πατρινό καρναβάλι, επηρεασμένο από τις Μεσογειακές καρναβαλικές παραδόσεις, όπως αξιοποιήθηκαν από την έμπνευση και τη φαντασία των Πατρινών, έχει εξελιχθεί σ' ένα από τα σημαντικότερα καρναβάλια της Ευρώπης. Οι καρναβαλικές εκδηλώσεις που αρχίζουν στις 17 Ιανουαρίου κάθε έτους και διαρκούν μέχρι και την Καθαρή Δευτέρα, είτε προγραμματίζονται από την Επιτροπή Καρναβαλικών Εκδηλώσεων του Δήμου, είτε στηρίζονται στον αυθορμητισμό, την έμπνευση και τη δημιουργική ικανότητα των ίδιων των Πατρινών. Κάθε χρόνο το καρναβάλι εμπλουτίζεται με νέες εκδηλώσεις και τις πιο σημαντικές των οποίων θα παρουσιαστούν στη συνέχεια.

- Ο ύμνος του Πατρινού Καρναβαλιού
- Η παρέλαση
- Το κυνήγι του κρυμμένου θησαυρού
- Τα μπουρμπούλια
- Η Βασίλισσα του Καρναβαλιού

 page accesses since February 19th, 1996.