

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	7-8
1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ	9-11
α) Γενικά	9
β) Το Λιμάνι σήμερα	10
2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	12-15
3. ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ	16-19
4. ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ	20-21
5. ΣΧΕΔΙΟ - ΚΑΤΟΨΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ	22
6. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΧΑΪΑΣ	23-46
α) Αξιοθέατα Πατρών	24-30
1. ΦΡΟΥΡΙΟ ή ΚΑΣΤΡΟ ή ΑΚΡΟΠΟΛΗ ΠΑΤΡΩΝ	24
2. ΚΑΣΤΡΟ ΤΟΥ ΜΩΡΙΑ - ΡΙΟΥ	25
3. ΑΡΧΑΙΟ ΩΔΕΙΟ	26
4. ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ	26
5. ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ	27
6. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΕΘΝΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ	27



ΑΡΙΘΜΟΣ  
ΕΙΣΑΓΟΓΗΣ

2024

7. ΑΧΑΪΑ ΚΛΑΟΥΣ	28
8. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΠΤΕΡΟ	29
9. ΣΚΑΛΕΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	29
10. ΚΥΜΑΤΟΘΡΑΥΣΤΗΣ	29
11. ΕΠΑΝΩ ΠΟΛΗ ή ΠΑΛΙΑ ΠΑΤΡΑ	30
12. ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ ΠΑΝΑΧΑΪΚΟΥ	30
β) Θρησκευτικά Αξιοθέατα της Πάτρας	31-35
1. ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	31
2. ΜΟΝΗ ΟΜΠΛΟΥ	32
3. ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡΟΣ	32
4. ΙΕΡΑ ΜΟΝΗ ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟΥ	32
5. ΑΓΓΛΙΚΑΝΙΚΗ ΕΚΚΛΗΣΙΑ	34
γ) Πλατείες - Μνημεία και Αρχιτέκτονες που άφησαν εποχή	36-39
1. ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ "ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ"	36
2. ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ "ΑΠΟΛΛΩΝ"	36
3. ΤΟ ΚΤΙΡΙΟ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡΟΣ	37
4. ΝΑΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ	37
5. ΠΛΑΤΕΙΑ ΥΨΗΛΩΝ ΑΛΩΝΙΩΝ	37
6. ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΛΓΑΣ Ή ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	38
7. ΠΛΑΤΕΙΑ ΝΟΡΜΑΝ	38
8. ΠΛΑΤΕΙΑ ΤΡΙΩΝ ΣΥΜΜΑΧΩΝ	39
9. ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΜΟΝΟΙΑΣ	39
10. ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ	39

δ) Θέατρα	40-42
ε) Αξιοθέατα υπόλοιπης Δυτικής Ελλάδος	43-46
1. ΚΑΛΑΒΡΥΤΑ - ΔΙΑΚΟΦΤΟ	43
2. ΜΕΓΑ ΣΠΗΛΑΙΟ	43
3. ΣΠΗΛΑΙΟ ΤΩΝ ΛΙΜΝΩΝ ΚΑΣΤΡΙΩΝ	44
4. ΧΙΟΝΟΔΡΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	44
5. ΜΟΝΗ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ	44
6. ΑΡΧΑΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑ	45
7. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ	47-49
α) Δυναμικότητα Ξενοδοχειακών Καταλυμάτων Πατρών & Αχαΐας	47
β) Πίνακες	47
8. ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ ΩΣ ΠΟΛΟΣ ΕΛΞΕΩΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ	50-52
9. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ & Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥΣ	53-55
10. ΤΟ ΚΑΡΝΑΒΑΛΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	56-59
α) Γενικά	56
β) Η πραγματικότητα για το Καρναβάλι	57
11. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	60-80
α) Στοιχεία διακίνησης επιβατών & οχημάτων στη Γραμμή Πατρών - Brindisi & Ηγουμενίτσα - Brindisi.	60

β) Περιγραφή των πλοίων που κινούνται στη γραμμή	61
1. ΠΑΤΡΩΝ - BRINDISI	61
2. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - BRINDISI	61
γ) Πίνακας όλων των πλοίων & εταιριών που κινούνται Πάτρα - Ιταλία	62
δ) Πάτρα - Αγκόνα σε 20 ώρες - Superfast II	64
ε) Πίνακας Απόσβεσης	65
στ) Πίνακας Επιβίβασης	66
ζ) Πίνακας κίνησης πλοίων επιβατηγών - φορτηγών	67
η) Πίνακας αριθμού πλοίων επιβατηγών-φορτηγών από Αύγουστο '94- Αύγουστο '95	68
θ) Πίνακας αριθμού αφίξεων επιβατηγών-φορτηγών από Αύγουστο '94- Αύγουστο '95	70
ι) Πίνακας σύνολου εσόδων 1989-1993	72
κ) Πίνακας ποσοστιαίας σύνθεσης εσόδων 1992-1993	73
λ) Πίνακας κίνησης οχημάτων 1989-1993	74
μ) Πίνακας κίνησης επιβατών 1989-1993	75
ν) Πίνακας καθαρών κερδών 1989-1993	76
ξ) Πίνακας κερδών προ αποσβέσεων	77
ο) Προβλέψεις ροών λιμανιών Πάτρας - Ηγουμενίτσας	78
<b>12. ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΣΗΜΕΡΑ</b>	<b>81-93</b>
α) Το Λιμενικό Ταμείο : το μηχανοστάσιο	84
β) Η επανάσταση	84
γ) Φταίνε οι τιμές	85
δ) Ελέγχουμε τους Τούρκους	86

ε) Η κίνηση το '95	87
στ) Γιουγκοσλαβικό - Πώς μας επηρεάζει	89
ζ) Το λιμάνι μας πάσχει από στεριά	91
η) Υπεράριθμοι; Λαθρέμποροι	92
13. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ	94-97
14. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ	98-102
α) Γενικά	98
β) Προβλήματα λειτουργίας	99
15. Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΛΥΣΗ	103-112
α) Η Πάτρα ως πύλη εισόδου του Τουρισμού	113
β) Άμεσες λύσεις	117
16. ΒΑΣΙΚΑ ΕΡΓΑ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ	113-131
α) Έργα υποδομής υπό κατασκευής του λιμανιού	113
β) Προτάσεις για τη βελτίωση της εικόνας του λιμανιού της Πάτρας	117
γ) Συγκοινωνιακά	119
1. ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ	119
2. ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ - ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	124
3. ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΑΤΡΑΣ	125
4. ΒΟΡΕΙΑ & ΝΟΤΙΑ ΕΙΣΟΔΟΣ	125
5. ΟΔΟΣ ΠΟΥΝΤΑ - ΚΑΛΑΒΡΥΤΑ	125
6. ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ ΠΑΤΡΩΝ - ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ	126

7. ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ	126
8. ΛΙΜΑΝΙ ΑΙΓΙΟΥ	126
9. ΜΕΘΟΡΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΑΤΡΩΝ	126
δ) Περιβάλλον - Ποιότητα ζωής - Πολιτισμός	127
1. ΠΙΝΑΚΑΣ : ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΟΣ	130
2. ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΥΠΠ. 94-99 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤ. ΕΛΛΑΔΟΣ	131
17. ΑΛΛΕΣ ΛΥΣΕΙΣ	132
α) Επιδ(ω)ξη των προγραμματισμένων διανυκτερεύσεων των τουριστών στην πόλη και την περιοχή	132
β) Προγράμματα εξειδικευμένου τουρισμού	133
γ) Ανάδειξη των μνημείων και των χώρων τουριστικού ενδιαφέροντος της πόλης και της περιοχής	136
18. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	138-143
α) Το αρμόδιο όργανο	138
β) Φθηνή διαφήμιση	140
γ) Το Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων Τ.Ε.Ι	142
19. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	144-145
20. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΜΕ ΟΛΑ ΤΑ ΚΕΝΤΡΑ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	146-151





## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Από : το Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ,

τη Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας,

το Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων

και τον Καθηγητή κ. Α. Παναγόπουλο

δόθηκε στις σπουδάστριες : Βέργου Δήμητρα, Μαυροδόντη  
Μαρίνα και Σμιθ Τζινέτ

η πτυχιακή εργασία με θέμα :

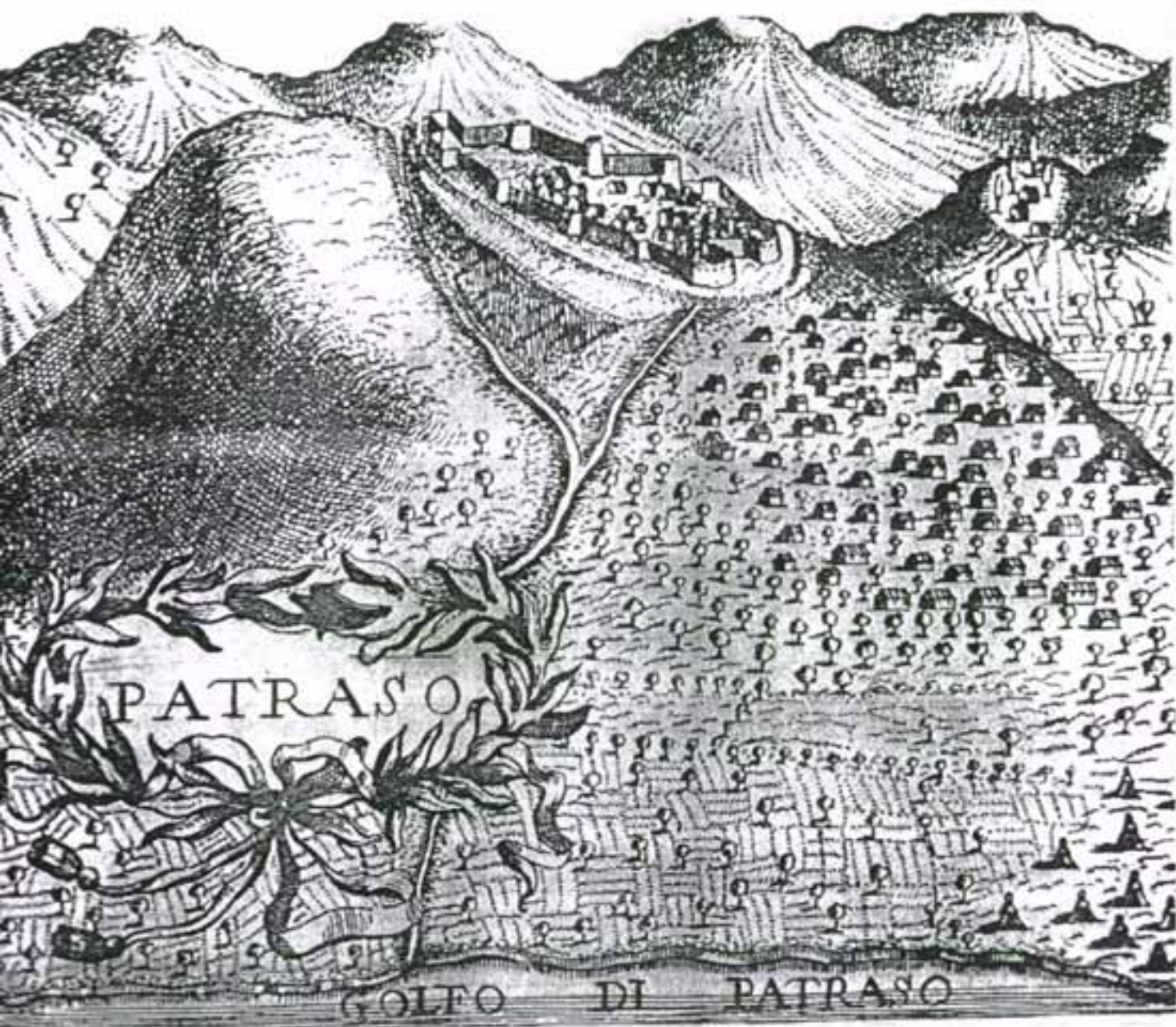
**" Το Λιμάνι της Πάτρας και η συμβολή του στην  
Τουριστική Ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδος"**

Για την εκπόνηση της εργασίας αντλήσαμε πληροφορίες από το Λιμενικό Ταμείο, τον ΕΟΤ, Τουριστικά και Ναυτιλιακά Γραφεία, το Λιμεναρχείο, το Δημαρχείο, Τουριστικά περιοδικά και εφημερίδες και την Βιβλιοθήκη των Πατρών και του Τ.Ε.Ι.

Οι φωτογραφίες είναι από τον Λεωνίδα Σωτηρόπουλο και την συλλογή του "Πάτρα το λιμάνι".

Θέλουμε να ευχαριστήσουμε τον καθηγητή μας κ. Α. Παναγόπουλο που μας έδωσε τη δυνατότητα να ασχοληθούμε με το θέμα.

Τελειώνοντας πιστεύουμε ότι προσεγγίσαμε και καλύψαμε πλήρως το θέμα και δώσαμε μία ολοκληρωμένη μορφή του Λιμανιού...



Πάτρα έχοντας τέτοια γεωγραφική θέση που διευκολύνει την επικοινωνία με τη θύση, αναπτύχθηκε σε εποχές που η επαφή της με αυτή ήταν εντονότερη, όπως στη Ρωμαϊκή κυριαρχία, -ραγκοκρατία, Ένετοκρατία.

## 1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ

### α) Γενικά

Η ιστορία της δημιουργίας του Λιμανιού της Πάτρας χάνεται στα βάθη των αιώνων. Για πρώτη φορά η περιοχή αναφέρεται από τον Στράβωνα σαν "υφόρμον μέτριον", που χρησιμοποιείται σαν τεχνητό λιμάνι σε αντιδιαστολή με τα φυσικά λιμάνια που βρίσκονται απέναντι στις ακτές της Αιτωλίας και δεν προσφέρουν προστατευμένα αγκυροβόλια.

Οι Ρωμαίοι χρησιμοποιούσαν το λιμάνι της Πάτρας γεγονός που φαίνεται από τα νομίσματα του Κόμμοδου 190μ.χ. και του Σεπτίμου Σεβήρου 200μ.χ.. Εκτοτε το λιμάνι δεν έπαυσε να λειτουργεί αφού και οι Αραβες γεωγράφοι αναφέρουν την Πάτρα σαν "λιμένα Πατρών".

Στην περίοδο της Φραγκοκρατίας το λιμάνι της Πάτρας, παραμένει σημαντικό κέντρο μεταφορών, οι δε καλαματιανοί ναυτικοί ονομάζουν την Πάτρα μέχρι και των ημερών μας "Φράγκα σκάλα".

Το 19ο αιώνα, κατά το εμπόριο της σταφίδας το κυριότερο εξαγωγικό λιμάνι είναι η Πάτρα όπου και σημείωσε την μεγαλύτερή του ακμή τότε.

Σήμερα η πόλη των Πατρών ζει και αναπνέει δίπλα στην θάλασσα. Ο επισκέπτης έχει την εντύπωση πως τα σπίτια, οι



ναοί, οι δρόμοι, τα πάρκα και οι πλατείες έχουν όλα στρέψει το πρόσωπό τους προς το λιμάνι της.

Εκδηλος ο ναυτικός χαρακτήρας του λιμανιού και κέντρο ζωής (από τους αρχαιότατους χρόνους) υπήρξε σταυροδρόμι ανεφοδιασμού μεταξύ της Ανατολής και της Δύσης. Σε αυτό συναντήθηκαν όλοι οι ναυτικοί λαοί της Μεσογείου.

## **β) Το λιμάνι σήμερα**

Και σήμερα το λιμάνι εξοπλισμένο με τεχνικά μέσα είναι η πόλη της Ελλάδος προς τη Δύση. Εκατοντάδες πλοία όλων των εθνοτήτων περνούν ετησίως από την Πάτρα και εκατοντάδες χιλιάδες τουριστών διέρχονται από την ωραία πελοποννησιακή πρωτεύουσα.

Ενα λιμάνι το οποίο εξυπηρετεί τα σκάφη όλων των ειδών, διαθέτει άνετες προβλήτες, εξέδρες, χώρους υποδοχής, εγκαταστάσεις, για την εξυπηρέτηση των Τουριστών.

Στην προκυμαία υψώνονται μεγαλόπρεπα κτήρια, ο κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός, οι γενικές αποθήκες, η ναυτική διοίκηση, το Λιμεναρχείο, τα μεγάλα σύγχρονα και παλαιά ξενοδοχεία. Η θέα της πόλεως από την εξέδρα είναι φαντασμαγορική. Αμφιθεατρικά απλώνεται η πόλη σαν να χαιρετά τον κατόπλου και τον απόπλου των μεγάλων πλοίων.

Στις αρχές του '70 η Κυβέρνηση διέθεσε το ποσόν των 300 εκατομμυρίων δρχ. και σε συνδυασμό με την διοίκηση, το λιμάνι

των Πατρών εξήλθε από τον μαρασμό και απέκτησε ζωή, δυναμικότητα και κατέβαλε μία από τις πρώτες θέσεις στην Ελλάδα.

Η εμπορευματική κίνηση του λιμανιού η οποία μετά το Β παγκόσμιο πόλεμο, καθιερώθηκε ως το καθεαυτό λιμάνι επιβατικής και εμπορικής διακίνησης προς την Ιταλία και την Ευρώπη, ύστερα μάλιστα από την διερεύνηση των συναλλαγών και του τουρισμού, από και προς, τις χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και την αλματώδη αύξηση της μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.

Όταν δε, αποπερατώθηκαν τα έργα του λιμανιού, - λιμενοβραχίονας, προβλήτα υποδοχής υπερωκεανίων, αποθήκες, μεθοριακός σταθμός εξυπηρέτησης τουριστών κ.α.- το λιμάνι θεωρήθηκε το πρώτο πάνω στον τουρισμό και μετά τον Πειραιά στην εμπορική κίνηση.



Η Πάτρα μίαικεται στη βορειοδυτική όκρη της Πελοποννήσου και μέσα στο ορινησιακό κόλπο. ε' αυτή τη παλιά λιθογραφία που αναφέρεται στη ναυμαχία της Ναυπάκτου (1571 μ.λ.) διακρίνεται μία σχεδόν φανταστική απεικόνιση της Πάτρας και του κάστρου της (κέντρο κάτω).



## 2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Για να φτάσει σήμερα το λιμάνι στην τελική του μορφή έλαβαν χώρα κάποιες διεργασίες που ξεκίνησαν πριν από μερικούς αιώνες.

Η Γεωγραφική θέση της Πάτρας, της είχε δώσει το δικαίωμα να έχει το δικό της μερίδιο στη ναυτιλία και στις θαλάσσιες μεταφορές.

Ετσι η κατασκευή του λιμανιού παίρνει την προτεραιότητα στα έργα για την ανοικοδόμηση της Πάτρας. Πρώτα κατασκευάζεται ο μώλος του Αγίου Νικολάου, σ' αυτόν αποβιβάζεται το 1838 ο Οθωνας. Ο σχεδιασμός του τεχνητού λιμανιού το 1872 από τον γάλλο μηχανικό Ν. Πασκάλ.

Τον Αύγουστο του 1873 υπογράφεται σύμβαση μεταξύ του Γάλλου εργολάβου Π. Μανιάκ και της λιμενικής αρχής για την αρχή των εργασιών έναντι 6 εκατ. δρχ.

Μετά από ορισμένες διαμαρτυρίες αφού ξαναγίνεται διαγωνισμός αναλαμβάνει το έργο πάλι ο Μανιάκ έναντι 5 εκατομμυρίων δραχμών.

Σύντομα όμως ο Μανιάκ σταματά τα έργα και ζητά μεγαλύτερη αμοιβή (1883).

Ισχυρίζεται ότι ο κυματοθραύστης κατολισθαίνει περισσότερο απ' ότι αρχικά προβλέφθηκε. Ετσι αποφασίζεται να κατα-



σκευαστεί δοκιμαστικά ένα τμήμα 100 μέτρα για να ελεγχθούν οι αξιώσεις του εργολάβου.

Τελικά τα έργα αποπερατώνονται το 1889 από την Γαλλική εταιρία Μανιάκ (απλή συνωνυμία με την πρώτη) με την κατασκευή του κυματοθραύστη μήκους 910 μέτρων, ύψους 20μ. και πλάτος 20μ. και των δύο μώλων Αγ. Νικολάου μήκους 340μ. και Καλαβρύτων 248 μ.

Στις 16/6/1889 προκηρύσσεται νέα σύμβαση που κατακυρώνεται στον Αύγουστο Σαϊν για να κατασκευαστούν τα κρηπιδώματα.

Επιβλέπων μηχανικός είναι ο D' ISTZIA. Αφού όμως κατασκευάζονται τα πρώτα 26μ. η θάλασσα κατακλύζει το συνεργείο και τα έργα σταματούν.

Οι πραγματογνώμονες του δημοσίου χαρακτηρίζουν το έδαφος του λιμανιού τελείως ακατάλληλο για να κατασκευαστούν κρηπιδώματα.

Κατά την λιμενική επιτροπή αυτό είναι λάθος γιατί επί 25 χρόνια που το έργο είχε σταματήσει παραμένουν άθικτα τα 26μ. που είχε κατασκευάσει ο ίδιος ο Σαϊν όπως άθικτοι είναι και οι λιμενοβραχίονες Καλαβρύτων και Αγ. Νικολάου καθώς και ο κυματοθραύστης. Αν το έδαφος ήταν ακατάλληλο όλα αυτά θα είχαν καταρρεύσει. Η έλλειψη στο λιμάνι των κρηπιδωμάτων έχει σαν αποτέλεσμα να μην προσεγγίζουν τα καράβια στις αποβάθρες για να αποβιβάσουν τους επιβάτες και να ξεφορτώνουν τα εμπορεύματα.

Αποτέλεσμα αυτού είναι να γίνονται αρκετά ατυχήματα, όπως και η ύπαρξη πολλών φορτηγίδων να δημιουργεί προβλήματα στις κινήσεις.

Το 1870 που αποφασίζεται η κατασκευή των κρηπιδωμάτων υπάρχουν 40 φορτηγίδες από 10-15 τόνων η κάθε μία.

Αργότερα το 1912 όμως που η εμπορευματική κίνηση αυξάνεται και προσεγγίζουν τα μεγάλα ατμόπλοια 15-20 χιλιάδες τόνων, οι φορτηγίδες φτάνουν τις 120 από 20-100 τόνων η κάθε μία. Υπάρχουν ακόμα και 200 βάρκες.

Η εμπορευματική κίνηση αναπτύσσει κυρίως το διαμετακομιστικό εμπόριο (TRANSITO) με την συγκέντρωση του εμπορίου της Ανατολής και την μεταφορά του στην Ευρώπη και την Αμερική.

Μεταφέρονται μέσω Πάτρας καπνά από την Καβάλα, φρούτα από τη Σμύρνη, ελιές, λάδι, ταπέτες κ.α. από τα άλλα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου. Γενικά η εξαγωγή και η εισαγωγή του διαμετακομιστικού εμπορίου φτάνει το 1912 τους 35-50.000 τόνους το χρόνο.

Το 1890 καταπλέουν στο λιμάνι της Πάτρας συνολικά 5.000 ατμόπλοια και ιστιοφόρα συνολικής χωρητικότητας 1.100.000 τόνους.

Το 1915 την εποχή όπου το λιμάνι περνάει κρίση η χωρητικότητα των πλοίων κατεβαίνει στις 480 χιλιάδες τόνους.

Σταδιακά όμως παρατηρούμε ότι τα εμπορεύματα μειώνονται και αυξάνεται η επιβατική κίνηση.

Το 1928 καταπλέουν 3.192 ατμόπλοια (τα 2.521 από το εσωτερικό) και η επιβατική κίνηση φτάνει τις 73.874 αφίξεις επιβατών και 77.036 αναχωρήσεις.

Αυτό όμως ανατρέπεται στην εποχή της σταφίδας, τους τρεις φθινοπωρινούς μήνες παρατηρείται δυσανάλογη συγκέντρωση εμπορικών και επιβατικών πλοίων.

Μην ξεχνάμε ότι και η πόλη των Πατρών έχει ανεπτυγμένο εμπόριο σε σταφίδα και ξυλεία. Προϊόντα τα οποία μέχρι και το 1970 (αν και πέρασαν και περίοδοι μεγάλης κάμψης) μεταφέρονταν ανελλιπώς από το λιμάνι της Πάτρας. Μετά το 1970 η εμπορία ελαχιστοποιήθηκε και αυξήθηκε η μεταφορά επιβατών, λόγω του ότι οι μεταφορές γίνονται με CONTAINERS από τον Πειραιά.

Η επιβατική κίνηση άρχισε να αναπτύσσεται από το 1961 (σαν καθαρή κίνηση μεταξύ Πάτρας και Ιταλίας διότι παλαιότερα υπήρχαν και γραμμές Πάτρα - Νέα Υόρκη, Πάτρα - Νέα Ορλεάνη, Πάτρα - Ρίο κλπ. περίοδο μετανάστευσης) με τη δρομολόγηση του Εγνατία και Απια. Η γραμμή αυτή προτιμήθηκε πολύ από τους επιβάτες όπως και ένα μέρος των εμπορευμάτων τα οποία μεταφέρονται σε φορτηγά και έχουν προορισμό την Ιταλία και την Κεντρική Ευρώπη.

Σαν αποτέλεσμα αυτής της ανάπτυξης είναι να έχουμε σήμερα γύρω στα 65 φέρρυ-μποτ.



ΟΡΤΩΝΙΣ ΣΤΑΦΙΔΟΣ

Patras

Embarquement du raisin sec



"Χρυσή εποχή" της εξαγωγής σταφίδας ήταν στα τέλη του 19ου αρχές του 20ου αιώνα. Τότε η σταφίδα ήταν το κύριο εξαγωγικό προϊόν της Ελλάδας, κυρίως από τη Πύτρα. Αν και η παρουσία της σταφίδας μειώθηκε, μεγάλες ποσότητες εξαγόταν από τη Πύτρα μέχρι και τη δεκαετία του 1960. Σήμερα η στακίνηση γίνεται από το Ηεираτό.

### 3. ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

- Παρακάτω παραθέτουμε συνοπτικά τις μελέτες που έχουν γίνει και τις προτεινόμενες εργασίες.

#### Α) Μελέτη ΔΑΛΛΑ - ΠΑΠΑΠΑΝΟΥ

Η μελέτη αυτή, ολοκληρώθηκε το 1968. Κατά την μελέτη αυτή το λιμάνι θα δέχεται 5.000 πλοία το χρόνο με την εμπορευματική κίνηση εξωτερικού : 2.400.000 τόνων μέχρι το 1980 και εσωτερικού 400.000 τόνων και 1.100.000 επιβάτες από τους οποίους οι 600.000 εξωτερικού.

#### Περιγραφή προτεινόμενου έργου(ων)

##### 1) Έργα πρώτης τετραετίας 1969-1972

###### α) ΔΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

1. Διαπλάτυνση του μώλου Καλαβρύτων από 20 μέτρα σε 80 μέτρα και διαμόρφωση της κεφαλής αυτού.
2. Διαπλάτυνση του μώλου Αγίου Νικολάου από 30 μέτρα σε 66 μέτρα, για την εξυπηρέτηση των οχηματαγωγών εσωτερικού και λοιπών επιβατηγών πλοίων.

3. Κατασκευή νέας μεγάλης προβλήτας Αστιγγος για την εξυπηρέτηση των οχηματαγωγών του εξωτερικού.
4. Επέκταση του κυματοθραύστη κατά 300μ. προς Βορρά.

β) ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ

1. Ανέγερση ισόγειων παραλιακών αποθηκών.
2. Ανέγερση σταθμού επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών.
3. Ανέγερση μπροστά στο σιδηροδρομικό σταθμό κτίριο υποδοχής επιβατών εσωτερικού.

γ) ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΪΑΣ

1. Οδοστρωσιά όλων των παραλιακών χώρων συνολικής επιφάνειας 73.000Μ<sup>2</sup>.

δ) ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

1. Προβλέπεται η προμήθεια διαφόρων μηχανημάτων, φορτοεκφόρτωσης και μεταφοράς εμπορευμάτων.
2. Πλωτά μέσα: α) Προβλέπεται η προμήθεια 2 ρυμουλκών με μηχανές 500 ίππων.

## 2) Έργα δεύτερης τετραετίας 1973-1976.

### α) ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

1. Νέα επέκταση του κυματοθραύστη προς Βορρά.
2. Αποκατάσταση των κρηπιδωμάτων λεκάνης (ΒΟΡΕΙΑΣ).
3. Επέκταση βάθους κρηπιδωμάτων λεκάνης υπεροκεανίων.
4. Διαμόρφωση χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων.

### β) ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΕΡΓΟ

1. Συμπλήρωση ορόφων παραλιακών αποθηκών.
2. Ανέγερση διώροφης αποθήκης μικτής εξυπηρέτησης.
3. Ανέγερση σταθμού εξυπηρέτησης φορτηγών αυτοκινήτων.
4. Στέγαστρα μώλου Αγίου Νικολάου.

### γ) ΟΔΟΠΟΪΑ

1. Οδοστρωσιά μώλου Αγίου Νικολάου.

### δ) ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

1. Προμήθεια μηχανημάτων φορτοεκφορτώσεων.

### 3) Τρίτη τετραετία 1977-1980

#### α) ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

1. Ολοκλήρωση του κυματοθραύστη.
2. Κατασκευή ακραίου βορείου Προβλήτας.

### **B) Μελέτη Παπανικολάου**

Η μελέτη ολοκληρώθηκε το 1975 και αναφέρεται στη σύνδεση της Πάτρας με τη Λιβύη.

Σκοπός της μελέτης είναι να δείξει ότι συμφέρει στη χώρα μας να συνδεθεί το λιμάνι των Πατρών με τη Λιβύη, δεδομένου ότι και οικονομικά οφέλη θα έχει η περιοχή Δ. Ελλάδος και θα πραγματοποιηθεί ο σκοπός του κράτους για αποκέντρωση σε όλους τους τομείς.





Το λιμάνι στα μέσα της δεκαετίας του 1926 (φωτογραφία του κ. Παρευόπουλου).

#### 4. ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Το λιμάνι της Πάτρας είναι τεχνητό. Για να γίνει όπως είναι σήμερα δούλεψαν πολλοί τεχνικοί και ξοδεύτηκαν πολλά χρήματα.

Ο χώρος του λιμανιού χωρίζεται σε τμήματα από τέσσερις μώλους.

Στον πρώτο μώλο που είναι στο νότιο μέρος του λιμανιού, απέναντι από την οδό Τριών Ναυάρχων έχει γίνει και η ιχθυόσκαλα.

Ο δεύτερος μώλος βρίσκεται απέναντι από τη λεωφόρο Γούναρη και έχει μήκος 132μ.

Ο τρίτος είναι απέναντι από την οδό Αγίου Νικολάου και είναι ο μεγαλύτερος με μήκος 260 μέτρα.

Ο τέταρτος απέναντι απ' την οδό Νόρμαν.

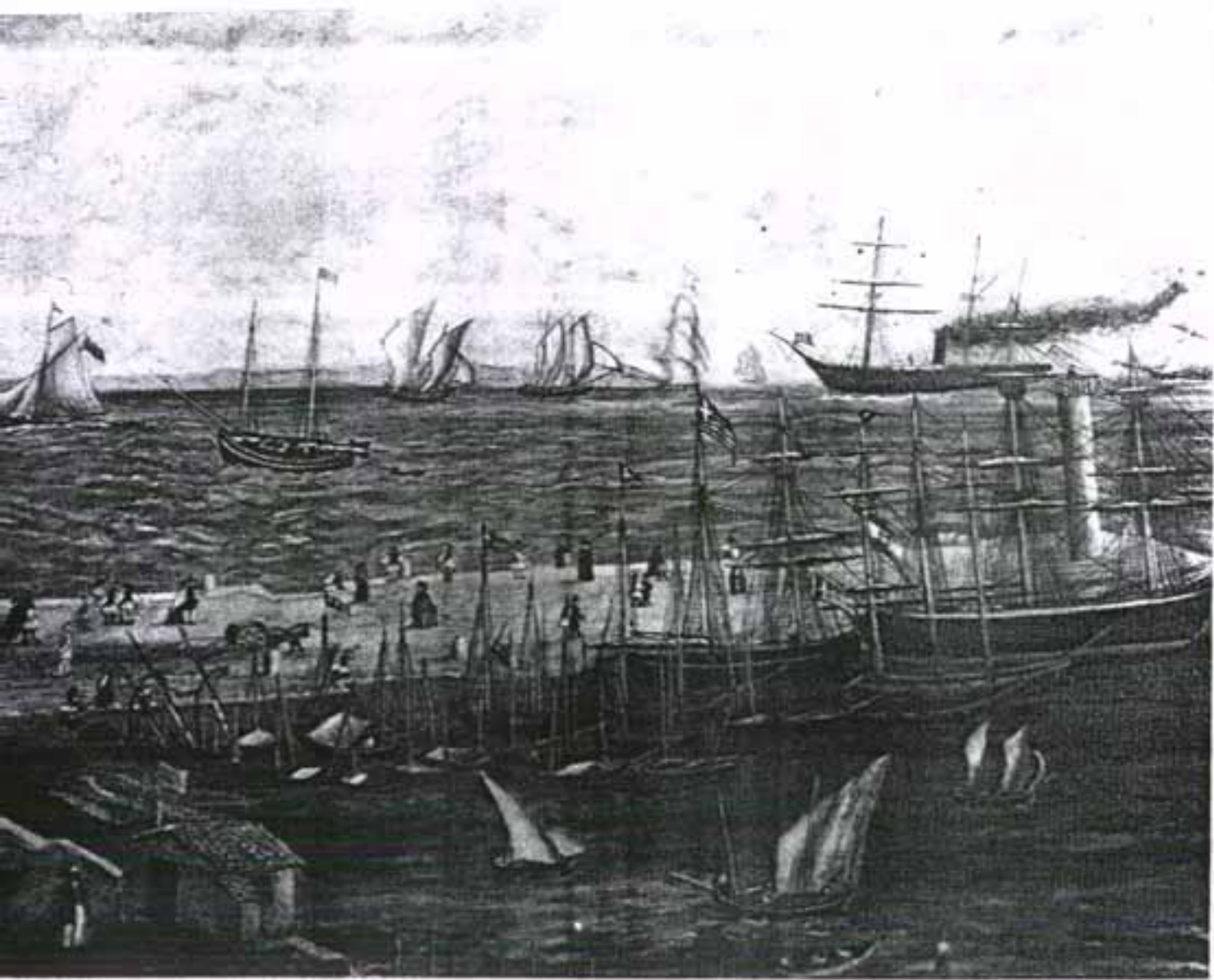
Μέσα στην θάλασσα και απέναντι από τους μώλους έχει γίνει ένας λιμενοβραχίονας (κυματοθραύστης) έχει μήκος 930μ. και πλάτος 9μ.

Στις άκρες του υπάρχουν φάροι για τη βοήθεια των πλοίων που μπαίνουν και βγαίνουν.

Ο λιμενοβραχίονας προστατεύει το λιμάνι από τα κύματα.

Στη βορειοανατολική άκρη του λιμενοβραχίονα υπάρχει το όμορφο εκκλησάκι του Αϊ-Νικόλα.

Στην αποβάθρα του λιμανιού έχουν γίνει και πολλές αποθήκες για τα εμπορεύματα.



Κεντρικός μώλος στα 1860. Πίνακας άγνωστου λαϊκού ζωγράφου (συλλογή ΤΖ(νη)

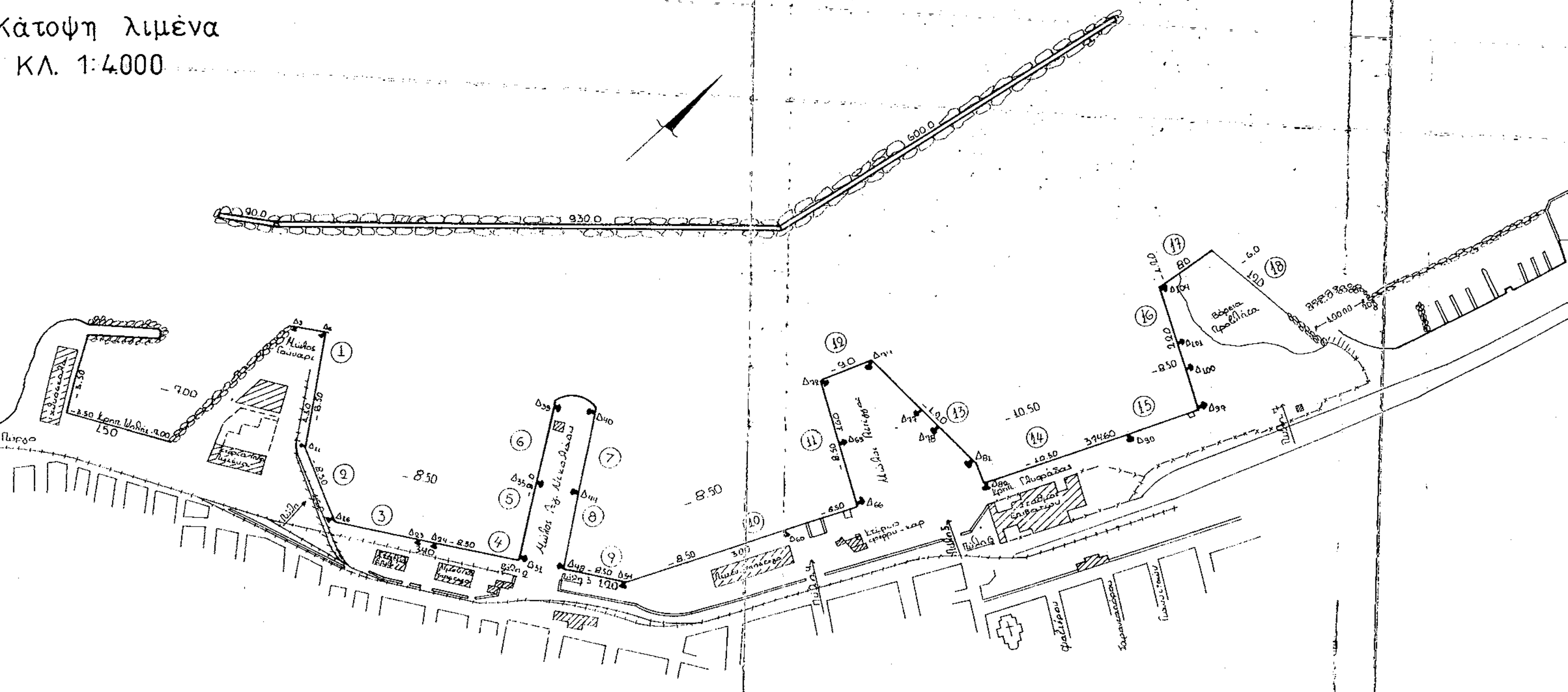
## 5. ΣΧΕΔΙΟ - ΚΑΤΟΨΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ



ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΑΤΡΩΝ

Κάτοψη λιμένα

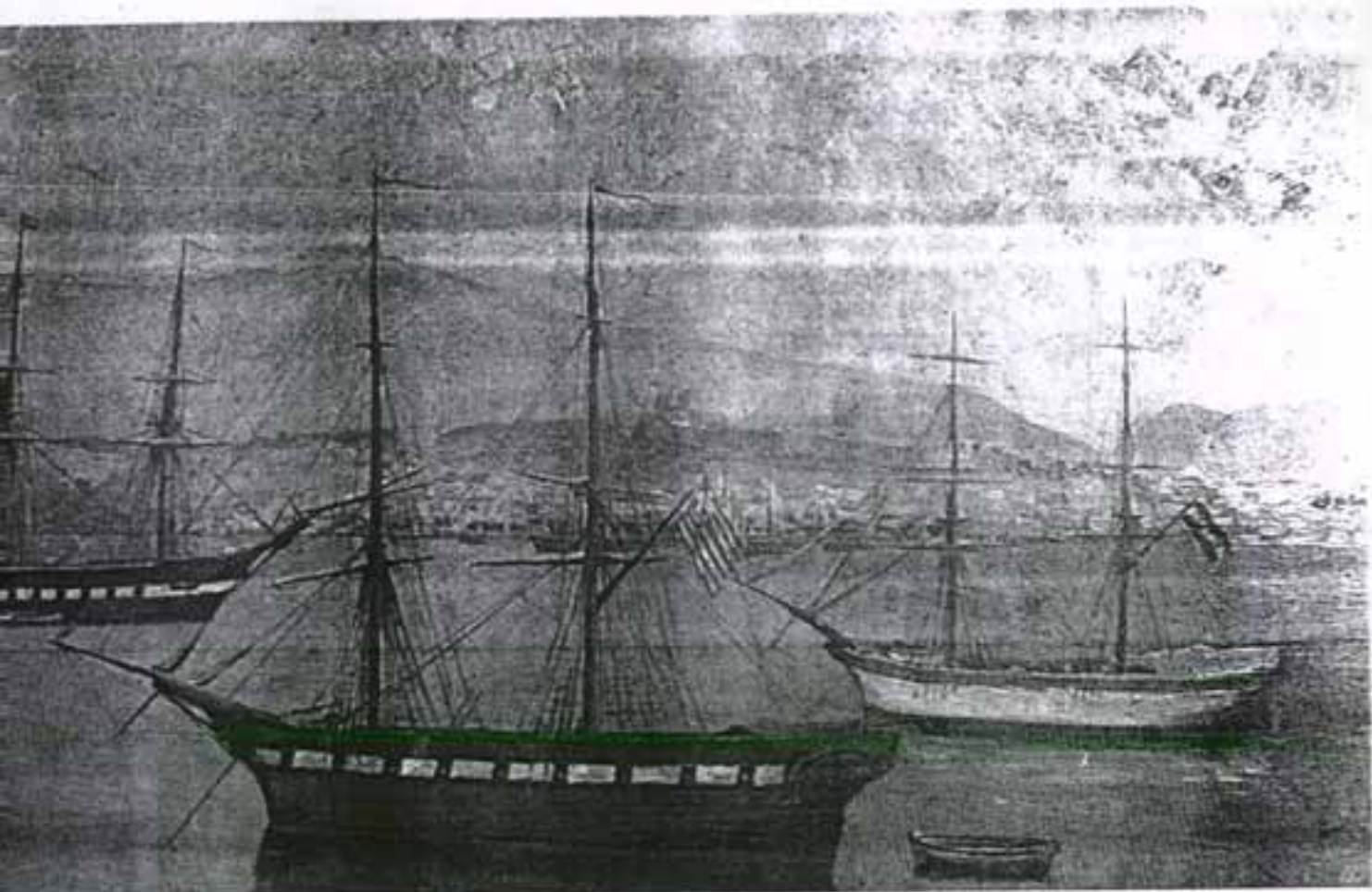
ΚΛ. 1:4.000



Πάτρα  
Ο Τεχνικός Διευθ.

Ρωσ. Μπουμπούρας  
Πολ. Μηχ/κός

Τα βυθόμετρα υπό την κατώτατη ρηχία



Η Πάτρα από τη θάλασσα το 1861 (ιδιωτική συλλογή).

## 6. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΧΑΪΑΣ

Η Πάτρα έχει μέλλον στον τουριστικό τομέα. Αρκεί να προβάλλει τα πλεονεκτήματά της ταυτόχρονα με τη δημιουργία υποδομής.

Για την Πάτρα ο τουρισμός περνάει μέσα από το λιμάνι της που αποτελεί και σ' αυτόν τον τομέα ζωτικό χώρο δράσης.

Το μεγάλο ζητούμενο στο οποίο επικεντρώνεται κατ' αρχήν το θέμα, παραμένει η αξιοποίηση των εκατοντάδων χιλιάδων διερχομένων ταξιδιωτών.

Για την Πάτρα ο τουρισμός προβάλλει ως εναλλακτική αναπτυξιακή επιλογή που ευνοείται τόσο από τις εσωτερικές όσο και τις διεθνείς συγκυρίες και εξελίξεις.

Δεν απομένει τώρα παρά ο συντονισμός των επιμέρους ενεργειών κάθε φορέα ώστε να υπάρξουν μεσοπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα αποτελέσματα προς όφελος της οικονομίας και της ανάπτυξης της περιοχής.



## α) Αξιοθέατα Πατρών

### 1. ΦΡΟΥΡΙΟ ή ΚΑΣΤΡΟ ή ΑΚΡΟΠΟΛΗ ΠΑΤΡΩΝ

Ιστορικά τοποθετείται στην αρχαιότητα, κατοικείται ήδη στους υστερομυκηναϊκούς χρόνους και σίγουρα ήταν εκεί η Αρόη (κατά τον Θωμόπουλο).

Ο λόφος είναι απ' ευθείας προέκταση - κατάληξη του Παναχαϊκού προς τον κόλπο - θάλασσα και ο ψηλότερος της περιοχής.

Μεγάλη η ιστορία του κάστρου τόσο στην αρχαιότητα όσο και στους μετέπειτα χρόνους. Αρχαίοι ναοί, τάφοι, αντικείμενα κλπ. βρέθηκαν σε διάφορες ανασκαφές. Μύθοι, παραδόσεις πάμπολλες, λέγονται ακόμα.

Αξίζει να πούμε πως τα υπολείμματα αυτών των ναών χρησιμοποιήθηκαν αργότερα στο κτίσιμο επί βυζαντινών χρόνων του σημερινού φρουρίου.

Ξαναχτίστηκε αρκετές φορές -ο Βύρων το 1809 το βρίσκει κατεστραμμένο ενώ οι Τούρκοι το 1820 ανοικοδόμησαν τις επάλξεις.

Ενα είναι σίγουρο δε σύμφωνα με την λεπτομερή περιγραφή του 1906 : ουδέποτε ανοικοδομήθει εκ νέου ολοσχερώς, σε αντίθεση με πολλά αλλά φράγκικα. Είχε δε εμβαδόν 24 βασ. στρέμματα όσο δηλαδή και το παλαμήδι.

Επαιξε πάντα σημαντικό ρόλο στην ιστορία, ακόμη και στη νεότερη. Γνωστή η μάχη του Οκτώβρη 1944 που περιήλθε στα χέρια των Βρετανών με τα πυροβολεία του και 30 αιχμαλώτους και γνωστά τα γεγονότα σε πολλούς σημερινούς πατριούς τη στιγμή της απελευθέρωσης.

Ακόμη υπάρχουν και εκτίθονται πολλά αντικείμενα από το κάστρο στο Μουσείο Πατρών.

## 2. ΚΑΣΤΡΟ ΤΟΥ ΜΩΡΙΑ - ΡΙΟΥ

Με μεγάλη ιστορία από την αρχαιότητα. Το σημερινό θεωρείται σαν το νεόκαστρο χτισμένο από τον Σουλτάνο Βαγιαζήτ Β' μετά την κατάκτηση της ενετοκρατούμενης Ναυπάκτου το 1499. Μαζί και το όμοιό του απέναντι (Αντίρριο) τα οποία κτίστηκαν μέσα σε 3 μήνες. Ονομάστηκαν Καστέλι του Μωριά και Καστέλι της Ρούμελης. Οι Ενετοί το ονόμασαν Λεπάντο και στις μέρες μας αναφέρονται και σαν μικρά Δαρδανέλια.

Το 1687 οι Ενετοί αναφέρουν πως εντός του κάστρου λειτουργεί ναός της Παρθένας της Υγείας -Ζωοδόχου Πηγής- το δε 1973 κυρώνεται καλύτερα θεωρούμενο σαν το πρώτο της Αχαΐας στο σημείο να σκέπτονται για μεταφορά εκεί των Πατρινών. Έχει τρία προπύργια -Αγ. Μάρκου, Αγ. Μαρία, Αγ. Αντωνίου.

Υπάρχει σήμερα η εκκλησία της ζωοδόχου Πηγής που περιτριγυρίζεται από μια σπάνια τάφος.

### 3. ΑΡΧΑΙΟ ΩΔΕΙΟ

Ανεγέρθηκε νωρίτερα από το Ωδείο της Αθήνας (Ηρώδειο 160 π.χ.) και όπως απέδειξαν οι αρχαιολογικές έρευνες έπαψε να χρησιμοποιείται μετά τον 3ο μ.χ. αιώνα.

Εχει όλα τα βασικά μέρη του θεάτρου, κοίλο, ορχήστρα, προσκήνιο, σκηνή, παρασκήνια και είναι μικρότερο από το Ηρώδειο.

Από τον 3ο μ.χ. αιώνα μέχρι το 1889 που έγινε η αποκάλυψή του, ο χώρος του Ωδείου χρησιμοποιήθηκε διαφορετικά (βρέθηκαν τάφοι).

Στο γύρω Ωδείο εκτίθενται σαρκοφάγοι, ψηφιδωτά και άλλα αρχαία κομμάτια.

Αυτά μεταφέρθηκαν εκεί μετά την ανεύρεσή τους κατά τις αρχαιολογικές ανασκαφές της Πάτρας.

### 4. ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ

Θεμελιώθηκε το 1871. Τελείωσε το 1872 ονομάστηκε "Απόλλων" και είναι έργο του αρχιτέκτονα Τσίλλερ, πανομοιότυπό του στη Ζάκυνθο.

Έχει τρεις σειρές θεωρείων, πλατεία και υπερώο. Είναι το παλαιότερο της Ελλάδας. Την περίοδο της Αποκρίας χρησιμοποιείται για χορούς (επίσημους, παιδικούς και μπουρμπούλια).

#### 5. ΑΧΡΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ

Στεγάζεται στο κτίριο των οδών Αράτου και Μαιζώνος.

Ο χώρος του Μουσείου περιλαμβάνει δύο αίθουσες στις οποίες εκτίθενται ευρήματα της περιοχής των Πατρών και ευρύτερα της περιοχής της Αχαΐας.

Στη μια αίθουσα υπάρχουν όπλα, χρηστικά αγγεία για οικιακή χρήση, αντικείμενα σε θέματα λατρείας, ιατρικά εργαλεία, αντικείμενα καλλωπισμού και κοσμήματα. Αξια λόγου είναι μια πολύ ενδιαφέρουσα συλλογή γυάλινων αντικειμένων Ρωμαϊκής εποχής.

Στην άλλη αίθουσα υπάρχουν κυρίως γλυπτά. Εκτίθενται σ' αυτό το χώρο αγάλματα ενώ στη μέση υπάρχει μόνο ένα ψηφιδωτό τεραστίων διαστάσεων.

#### 6. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΕΘΝΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ

Το μουσείο περιέχει κυρίως 5 κειμήλια της Επανάστασης του 1821. Μπορούμε να δούμε όπλα, τουρκικά λάφυρα,

ενδυμασίες αγωνιστών. Υπάρχουν διάφοροι πίνακες, κυρίως πορτραίτα Ελλήνων αγωνιστών της Φιλικής Εταιρείας.

Αξιοσημείωτο είναι το ότι στον ίδιο χώρο εκτίθενται, ένας ανάγλυφος πίνακας που δείχνει την κήρυξη της επανάστασης από τον Παλαιών Πατρών Γερμανών. Ακόμα υπάρχουν διάφορες γκραβούρες με σκηνές από την Επανάσταση. Τέλος υπάρχουν κάποιες δωρεές από οικογένειες των αγωνιστών της επανάστασης.

## 7. ΑΧΑΪΑ ΚΛΑΟΥΣ

Το 1854 ο Βαυαρός Gustav Clauss ανακαλύπτει ένα επίγειο παράδεισο στους αμπελόφυτους λόφους έξω από την Πάτρα. Αποφασίζει να εγκατασταθεί, αγοράζει γη και βάζει θεμέλια του κάστρου - οινοποιείου που διατηρείται ακέραιο μέχρι σήμερα.

Αρχίζει με τους συνεργάτες του παράγει κρασιά και να τα εξάγει σ' όλη την Ευρώπη.

Σήμερα η Αχαΐα Clauss είναι ένα από τα μεγαλύτερα οινοποιεία της Ελλάδος.

Αξίζει μια βόλτα για την πανοραμική θέα της και για επίσκεψη στις μεγάλες τις εγκαταστάσεις.

Επίσης δωρεάν θα πιείτε την πασίγνωστη μαυροδάφνη.

### 8. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΠΤΕΡΟ

Βρίσκεται ανάμεσα στα πεύκα του Δασυλλίου της Πάτρας με πανοραμική θέα προς τη θάλασσα και την κάτω πόλη.

Μπορείτε εκεί πάνω να πιείτε τον καφέ σας θαυμάζοντας επίσης και το πανέμορφο ηλιοβασίλεμα της Πάτρας.

### 9. ΣΚΑΛΕΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ

Δεν είναι ούτε πολλές, ούτε κουραστικές. Μόνον 193 σκαλοπάτια.

Αξίζει ν' ανεβείτε. Αλλωστε θα σας ξεκουράσουν τα 11 πλατύσκαλα με κήπους και παγκάκια. Βρίσκεται στο τέλος της οδού Αγ. Νικολάου.

### 10. ΚΥΜΑΤΟΘΡΑΥΣΤΗΣ

Θα τον δείτε απέναντι στο λιμάνι να το προστατεύει από την τρικυμία. Σε μια άκρη του υπάρχει και η γραφική εκκλησούλα του Αγ. Νικολάου, προστάτη των ναυτικών.

Στον κυματοθραύστη συνήθως υπάρχουν βάρκες που πηγαionoέρχονται από το λιμάνι.

## 11. ΕΠΑΝΩ ΠΟΛΗ ή ΠΑΛΙΑ ΠΑΤΡΑ

Την παλιά Πάτρα μόνον η ομορφιά, η αρχιτεκτονική, η καθαριότητα και η γραφικότητα μπορεί να τη διακρίνει.

Μπορείτε να ανεβείτε στην Μπουκαούρη και να δείτε τα Χαμάμ (ιαματικά λουτρά), τη Λόντου όπου οδηγεί στο κάστρο της Πάτρας στα Ταμπάχανα όπου θα βρείτε την όμορφη πλατεία Ταμπαχάνων, τα Εβραιομνήματα (ονομάζονται έτσι διότι παλιά κατοικούσαν Εβραίοι), την Αρόη και την Εγλυκάδα.

## 12. ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ ΠΑΝΑΧΑΪΚΟΥ

### 1. Καταφύγιο Α :

στη θέση Ψάρθι (υψ. 1500 μ.) 2.30 ώρες από Πουρναρόκαστρο (από την Πάτρα 3.15 ώρες)  
χωρητικότητα 40 άτομα.

### 2. Καταφύγιο Β :

στη θέση Πρασούδι (υψ. 1800 μ.) σε απόσταση 45 λεπτά από το καταφύγιο Α.

Πληροφορίες και κλειδιά για τα δύο καταφύγια από τον ΕΟΤ Πατρών.

## **β) Θρησκευτικά Αξιοθέατα της Πάτρας**

Πιστεύοντας ότι και τα θρησκευτικά αξιοθέατα είναι άξια λόγου και προσπαθώντας να τονίσουμε την σημαντικότητα της θρησκείας στην εξέλιξη της ιστορίας, παρουσιάζουμε διάφορες Μονές οι οποίες βοήθησαν το Ελληνικό Έθνος.

### **1. ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ**

Ο Ιερός Ναός του Αγίου Ανδρέα (Πολιούχου Αγίου) είναι ένα από τα ενδιαφέροντα αξιοθέατα της Πάτρας.

Πρόκειται για μία από τις επιβλητικότερες εκκλησίες όλης της Ελλάδος, χτισμένη στο σημείο που μαρτύρησε ο Άγιος. Ο Παλιός Ναός είναι χτισμένος σε βασιλικό ρυθμό.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο Ναός του Αγίου Ανδρέα είναι η μεγαλύτερη εκκλησία των Βαλκανίων και θεωρείται από τις μεγαλύτερες εκκλησίες του κόσμου.

Δίπλα από τον παλιό Ναό του Αγίου Ανδρέα υπάρχει υπόγεια στοά με νερό τρεχούμενο προς ίαση νοσιμάτων και ασθενειών.

Η υπόγεια στοά αυτή είναι η φυλακή όπου έμεινε ο Άγιος Ανδρέας πριν μαρτυρήσει με σταυρικό θάνατο. Ο σταυρός είχε σχήμα Χ για να μη μοιάζει το μαρτύριό του με του Δασκάλου του.



## 2. ΜΟΝΗ ΟΜΠΛΟΥ

Η Μονή του Ομπλού ιδρύθηκε το 1315 από τρεις ιερομοναχούς: τον Ιωακείμ, τον Ιωάσαθ και τον Παρθένιο.

Τους δόθηκαν χωράφια από το χωριό Βαλατούνα όπου και εγκαταστάθηκαν. Η Μονή Ομπλού πήρε το όνομά της από την αρβανίτικη λέξη OBIL που σημαίνει όμορφος.

## 3. ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡΟΣ

Στο μέσον της Αρχαίας Αγοράς βρίσκεται ο αρχαιότατος Ναός του Ολυμπίου Διός, όπως αναφέρεται από τον Φιλήμονος, Πλινίου και Πausανίου.

Η ανέγερση του Ιερού Ναού όπως είναι σήμερα υπολογίζεται βάσει υπαρχόντων στοιχείων - αφιερωμάτων στον Ναό ότι έγινε μεταξύ των ετών 1835-1840.

Η ιστορική αξία του Ναού είναι αναμφισβήτητος.

Η σπουδαιότερη επισκευή του Ναού έγινε το 1951, όπου έγινε η επικάλυψη του χαλκού όλων των τρούλων και τρουλίσκων της στέγης.

#### 4. ΙΕΡΑ ΜΟΝΗ ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟΥ

Η Ιερά Μονή Γηροκομείου είναι μία από τις αρχαιότερες Μονές της Ελλάδος. Ιδρύθηκε γύρω στον 10ο αιώνα τότε δηλαδή που εμφανίστηκε ο μοναχισμός στην κυρίως Ελλάδα.

Η ονομασία της οφείλεται στο ότι στο χώρο που ιδρύθηκε η Μονή, προϋπήρχε γηροκομείο που διέθετε και Ναό ή κατ' άλλους στο ότι όταν οι μοναχοί ίδρυσαν το μοναστήρι έκτισαν ταυτόχρονα και συντηρούσαν Γηροκομείο, πράγμα άλλωστε όχι άγνωστο για τα μοναστήρια της Βυζαντινής εποχής. Μια όμως παλιά παράδοση που δέχεται ο ιστορικός Θωμόπουλος, συνδέει την ίδρυση και το όνομα της Μονής με τον Άγιο Αρτέμιο, τη μεταφορά του Ιερού λειψάνου του Αγίου Ανδρέα στην Κωνσταντινούπολη και το υδραγωγείο της πόλης.

Η μονή υπήρξε για πολύ καιρό Πατριαρχική και Σταυροπηγιακή.

Το 1943 οι Μοναχοί εκδιώχθηκαν από την Μονή και έφυγαν εξόριστοι για ένα χρόνο στο παλαιομονάστηρο (Μονή του Μπάλα) όπου μετέφεραν με συγκίνηση την Ιερή εικόνα της Παναγίας της Γηροκομήτισας και τα ιερά λείψανα των Αγίων.

Ο σημερινός Ναός και τα κελιά χτίστηκαν από το 1833 ως το 1836.

Το θαυμάσιο μαρμάρινο τέμπλο κατασκευάστηκε το 1852 από Τήνιο γλύπτη.

Στο Ναό φυλάσσεται ο πάνσεπτος θησαυρός της Μονής, η θαυματουργός εικόνα της Παναγίας της Γηροκομήτισας που

φέρει επιγραφή "Μήτηρ Θεού, η αληθινή", (η μόνη διασωζόμενη εικόνα με την ονομασία αυτή) η οποία είναι έργο του 14ου αιώνα, καθαρίστηκε και συντηρήθηκε από το Χριστιανικό και Βυζαντινό Μουσείο Αθηνών το 1988-1989.

## 5. ΑΓΓΛΙΚΑΝΙΚΗ ΕΚΚΛΗΣΙΑ

Ο Αγγλικανικός Ναός του Αγίου Ανδρέα είναι κτισμένος από ξένο αρχιτέκτονα, σε νέο γοτθικό ρυθμό, χαρακτηρίζεται όμως από μια απλή λιτή μορφολογία. Δομημένος από ακανόνιστη λιθοδομή, έχει ορθογωνισμένους γωνιόλυθους, λαξευτά πλαίσια στα οξυκόρυφα τοξωτά ανοίγματα και απλά λίθινα γείσα.

Τα παράθυρα είναι συμμετρικά τοποθετημένα, ενώ η είσοδος διαμορφώνεται στο δυτικό τμήμα της μεσημβρινής πλευράς με θολωτό πρόπυλο και δύο επάλληλα τόξα που πλαισιώνονται από ένα βεργίο. Δύο λαξευτά περιμετρικά ζωνάρια, ένα στο ύψος του υπερυψωμένου δαπέδου και δεύτερο στο ύψος της ποδιάς των παραθύρων ποικίλουν στις όψεις, ενώ στις γωνίες υψώνονται στενές αντιρρίδες με λοξύτμητη απόληξη από ορθογωνισμένους δόμους τοποθετημένους έτσι ώστε να σχηματίζουν σταυρούς.

Στεγάζεται με δίρρικτη κεραμόσκεπη στέγη και αέτωμα της δυτικής όψης διακόπτεται από το μονόλοβο κωδωνοστάσιο,

που στηρίζεται σε τυφλό διπλό αψίδωμα πάνω σε λαξευτούς κιλλίβαντες.

\*\*\*\*\*

Η παραπάνω περιγραφή των θρησκευτικών αξιοθεάτων έχει σαν στόχο την γνωστοποίηση στο ευρύ κοινό των αξιοθεάτων της Πάτρας δείχνοντας αρκετά αξιόλογους θρησκευτικούς χώρους οι οποίοι μπορούν να αποτελέσουν πόλο έλξης για τους χιλιάδες τουρίστες που φθάνουν καθημερινά στην Πάτρα.

### **γ) Πλατείες - Μνημεία και Αρχιτέκτονες που άφησαν εποχή**

Συνεχίζοντας την κατατοπιστική έρευνα για την πόλη των Πατρών θα ήταν άστοχο, απρεπές και αχάριστο να ξεχάσουμε σπουδαία οικοδομήματα που έφτιαξαν σημαντικοί αρχιτέκτονες και ανδριάντες προτομείς ή επιτύμβιες στήλες, έργα άξια θαυμασμού τα οποία θυμίζουν αντίστοιχα άξιους και γενναίους ανθρώπους οι οποίοι είχαν την τιμή να ονομάζονται Έλληνες.

Σπουδαία αρχιτεκτονικά οικοδομήματα είναι τα εξής :

#### **1. ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ "ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ"**

Το νοσοκομείο "Άγιος Ανδρέας" ανεγέρθει το έτος 1872 βάσει σχεδίων του Δανού αρχιτέκτονα Hansen (Χάνσεν).

#### **2. ΘΕΑΤΡΟ "ΑΠΟΛΛΩΝ"**

Το κτίριο του δημοτικού θεάτρου "Απόλλων" ανεγέρθει το έτος 1872 βάσει σχεδίων του γερμανού αρχιτέκτονα Τσίλλερ.

### 3. ΤΟ ΚΤΙΡΙΟ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡΟΣ

Το κτήριο στην Πλατείας Παντοκράτορος αποτελεί σημαντικό δείγμα αρχιτεκτονικής του αιώνα μας. Κτισμένο το 1876 σε σχέδια του αρχιτέκτονα Τσίλλερ. Αναμφισβήτητα το σημαντικότερο κτήριο της πλατείας. Ο νεοκλασικός διάκοσμος συνεχίζεται και στο εσωτερικό του κτιρίου του οποίου οι οροφές σ' όλα τα δωμάτια είναι τοιχογραφημένες με αξιόλογα σχέδια.

### 4. ΝΑΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ

Ολο το οικοδομικό τετράγωνο είναι χτισμένο στο πρώτο μισό του 19ου αιώνα επισκευασμένο σε διάφορες περιόδους, με τη συμβολή γνωστών αρχιτεκτόνων όπως του Τσίλλερ.

Ο Ναός αποτελεί ενδιαφέρον δείγμα αρχιτεκτονικής μορφολογίας.

Σήμερα ο Ναός της Ευαγγελίστριας είναι ο Μητροπολιτικός Ναός της πόλης των Πατρών.

Σπουδαία έργα που βρίσκονται και ομορφαίνουν τις πλατείες είναι τα εξής :

### 5. ΠΛΑΤΕΙΑ ΥΨΗΛΩΝ ΑΛΩΝΙΩΝ

1. Βρίσκεται το άγαλμα του Π. Πατρών Γερμανού αρχιεπισκόπου και κηρυχτή της επανάστασης του 1821.

Κατασκευάστηκε το 1935 από τον Α. Σώχο.

Αποτελεί σήμα κατατεθέν της πόλης των Πατρών και παραμένει ανέγγιχτο στους αιώνες.

2. Μια επιτύμβια στήλη με ονόματα εκτελεσθέντων Ελλήνων πατριωτών υπό των Γερμανών κατακτητών. Οι πατριώτες μας, εκτελέστηκαν υπό των Γερμανών στις 9 Μαΐου 1944.

#### **6. ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΛΓΑΣ Ή ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ**

1. Βρίσκεται ολόσωμο το άγαλμα του Ανδρέα Μιχαλακοπούλου.

2. Συντριβάνι όπου στην μέση ευρίσκεται ημίγυμνη καλλονή κρατώντας με το χέρι της ακουμπισμένο στο δεξιό της ώμο έναν κοχλία ο οποίος πηγάζει νερό.

3. Βρίσκεται επίσης και άγαλμα, δαφνοστεφανώνεται σε εθνικές παραστάσεις.

#### **7. ΠΛΑΤΕΙΑ NORMAN**

Στην πλατεία αυτή βρίσκεται καθισμένος σε μια πολυθρόνα ο εθνικός μας ποιητής Κωστής Παλαμάς, 1859-1943.



Ανεγέρθει δι' εράνων, πρωτοβουλία εθνολόγησης Εταιρείας Πατρών το έτος 1974.

#### 8. ΠΛΑΤΕΙΑ ΤΡΙΩΝ ΣΥΜΜΑΧΩΝ

Σ' αυτήν την πλατεία βρίσκεται η προτομή του Α. Σώχου κατασκευαστή του αγάλματος του Π. Πατρών Γερμανού.

"Ευγνωμονών ο Δήμαρχος και η Πόλις των Πατρών τον Α. Σώχο". Αναγράφει η προτομή.

#### 9. ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΜΟΝΟΙΑΣ

Στην πλατεία αυτή βρίσκεται ένα άγαλμα πολεμιστή του 1821. Είναι έργο του Κ. Δημητριάδη.

#### 10. ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ

1. Στην πλατεία αυτή βρίσκεται μία επιτύμβια στήλη υπέρ αγωνιστών και εκτελεσθέντων υπό των Γερμανών στις 4 Δεκεμβρίου 1943.

2. Επίσης στην πλατεία βρίσκεται το άγαλμα του Χριστοστόμου κηρυτή Ευαγγελίου του Χριστού και εκ των Τριών Ιεραρχών και διδασκάλων. Κρατά ένα Ευαγγέλιο στα χέρια του.

## δ) Θέατρα

Το θέατρο, γενικά αποτελεί ένα χώρο πολιτιστικό. Είναι μια έννοια απόλυτα συνυφασμένη με την καλλιτεχνική δημιουργία και την πολιτιστική καλλιέργεια του ατόμου.

Στην αρχαιότητα το θέατρο δεν αποτελούσε μόνο και μια μορφή ψυχαγωγίας, αλλά λειτουργούσε σαν διδασκαλία και στάθμιζε το πολιτιστικό και μορφωτικό επίπεδο της κοινωνίας. Έτσι πέρασε μέσα από τους αιώνες, αναπτυσσόμενο σε όλες τις μορφές του και κατάφερε η ύπαρξή του να χαρακτηρίσει και να σημαδέψει και κάποιες εποχές, καθώς περνούσε, μέσα από το θεατρικό λόγο, το μήνυμα της εκάστοτε εποχής.

Στην Πόλη μας υπάρχουν σε περιορισμένο αριθμό κάποια κτίρια-θέατρα. Από την άλλη μεριά υπάρχει η προσπάθεια του θιάσου Νοτιοδυτικής Ελλάδας με έδρα την Πάτρα που προσφέρει με το δικό της τρόπο στην αναβάθμιση του πολιτιστικού γίνεσθαι της Πάτρας.

Τα θέατρα της Πάτρας είναι τα παρακάτω :

- ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ "ΑΠΟΛΛΩΝ", στην Πλατεία Γεωργίου
- ΘΕΑΤΡΟ "ΑΓΟΡΑ" στην οδό Καραϊσκάκη
- "ΠΑΝΘΕΟΝ" στην οδό Γούναρη
- "ΑΡΧΑΙΟ ΩΔΕΙΟ" στην Πλατεία Αγ. Γεωργίου.

Σε αυτούς τους χώρους δίνονται τόσο παραστάσεις θεατρικές, από θιάσους της Αθήνας ή και της επαρχίας, αλλά πραγματοποιούνται και άλλες πολιτιστικές εκδηλώσεις.

Το "ΠΑΝΘΕΟΝ" φιλοξενεί κατά κύριο λόγο θιάσους εκτός Πατρών για περιορισμένο αριθμό παραστάσεων. Είναι μια αίθουσα θεάτρου σε σύγχρονη αρχιτεκτονική άποψη, όπως είναι τα ιδιωτικά θέατρα της Αθήνας. Έχει αρκετά μεγάλη χωρητικότητα και λειτουργεί και ως κινηματογράφος.

Το θέατρο "ΑΓΟΡΑ" είναι μια μικρή αίθουσα, περιορισμένης χωρητικότητας. Στο χώρο αυτό παρουσιάζονται κυρίως παραστάσεις ερασιτεχνικών θιάσων. Ακόμα παραχωρείται για πολιτιστικές εκδηλώσεις που οργανώνουν σχολεία της περιοχής.

Πολλή μεγάλη σημασία και ενδιαφέρον παρουσιάζουν τόσο το **Δημοτικό Θέατρο** όσο και το **Αρχαίο Ωδείο**, για τα οποία υπάρχουν πολλά στοιχεία και αξιόλογα επίσης.

Το κτίριο του Δημοτικού Θεάτρου επερατώθει το 1872 και ονομάστηκε "ΑΠΟΛΛΩΝ". Είναι έργο του αρχιτέκτονα Τσίλλερ και είναι πανομοιότυπο αυτού της Ζακύνθου. Αποτελείται από τρεις σειρές θεωρείων και υπερώο.

Ανακαινίστηκε τελευταία στα 1956 και στα 1970. Παραχωρείται, έκτοτε, σε θιάσους της Πάτρας. Επίσης δίδεται

για παραστάσεις σχολείων. Βέβαια φιλοξενεί εκδηλώσεις του Δήμου Πατρέων και τα μπουρμπούλια του Πατρινού Καρναβαλιού.

**"ΑΡΧΑΙΟ ΩΔΕΙΟ"** : Η χωρητικότητά του είναι η μισή από εκείνο των Αθηνών αλλά είναι πανομοιότυπο κατά τ' άλλα. Δεν είναι γνωστό επί εποχής τήνος αυτοκράτορα κτίσθηκε. Μάλλον προοριζόταν όμως, για μουσικούς αγώνες.

Στην κορυφή του Ωδείου υπήρχε άγαλμα του Απόλλωνα το οποίο κατασκευάστηκε από λάφυρα από το στρατό των Γαλάτων. Αποκαλύφθηκε, τελικά, το 1889 κατά την ανασκαφή από οικόπεδο του Δημ. Πατρινού με σκοπό την επιχωμάτωση του λιμανιού. Αρχικά βρέθηκαν Ρωμαϊκά νομίσματα, μνήματα, ανθρώπινα οστά και οικιακά σκεύη.

Διεσώθηκαν ο τοίχος της οροφής, οι τοίχοι της σκηνής και τα μωσαϊκά. Βρέθηκαν, τέλος και βυζαντινά νομίσματα και λύχνοι με επιγραφές των τεχνιτών.

Πάντως διασώθηκε σε καλή κατάσταση ιδίως το κοίλο και το διάζωμα.

Το 1938-1943 έγιναν εργασίες για να προλάβουν την κατάρρευση του Ωδείου. Το 1959 έγινε επιμαρμάρωση. Αποκαλύφθηκε το διάζωμα και στοές με κλίμακες. Αναμορφώθηκε η ορχήστρα και οι κερκίδες και έγινε Ωδείο για 2.200 θεατές.

Σήμερα δίδεται για παραστάσεις, συναυλίες και εκδηλώσεις του Διεθνούς Φεστιβάλ Πάτρας.

## **ε) Αξιοθέατα υπόλοιπης Δυτικής Ελλάδος**

Οι φυσικές ομορφιές που μπορεί να θαυμάσει κάποιος στον νομό Αχαΐας είναι πολλές ακόμα.

### **1. ΚΑΛΑΒΡΥΤΑ - ΔΙΑΚΟΦΤΟ**

Η διαδρομή με τον οδοντωτό σιδηρόδρομο μοιάζει με ταξίδι σε όνειρο. Το τρένο τρυπώνει στο βαθύ φαράγγι του Βουραϊκού ποταμού που κατεβαίνει απ' τον Χελμό. Η άγρια ομορφιά καταπλήσσει. Πελώριες πέτρες, βράχοι μαστιγωμένοι απ' τον χρόνο, δέντρα γαντζωμένα απ' τις πλαγιές προκαλούν δέος και θαυμασμό.

Σε πλαγιά του Χελμού και σε ύψος 750 μέτρα απλώνονται τα Καλάβρυτα μέσα στα πλατάνια και στην ηρεμία. Πάνω σε βράχο είναι χτισμένο το ενετικό κάστρο "Κάστρο της Ωρηάς".

### **2. ΜΕΓΑ ΣΠΗΛΛΙΟ**

Μοναστήρι σε υψόμετρο 924 μέτρα. Εκεί φυλάσσεται η εικόνα της Παναγίας. Φτιαγμένη από κέρι, μαστίχα και αρώματα από τον Ευαγγελιστή Λουκά. Η εκκλησία της μονής έχει τοιχογραφίες του 1653. Στη Μονή υπάρχουν πολύτιμα χειρόγραφα ευαγγέλια, άμφια, λειψανοθήκες.

### 3. ΣΠΗΛΛΑΙΟ ΤΩΝ ΛΙΜΝΩΝ ΚΑΣΤΡΙΩΝ

Σε μικρή απόσταση από τα Καλάβρυτα, είναι ένα σπάνιο δημιούργημα της φύσης με κλιμακωτές λίμνες σε τρεις ορόφους, μυστηριώδεις στοές και παράξενους σταλακτίτες.

### 4. ΧΙΟΝΟΔΡΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

Σε απόσταση 14 χιλιομέτρων από τα Καλάβρυτα βρίσκεται το χιονοδρομικό κέντρο Χελμού με τη δυνατότητα ανάβασης στα 1800 και 2440 μέτρα. Από το ύψος αυτό προσφέρεται στον επισκέπτη μια υπέροχη θέα του Κορινθιακού Κόλπου που φαντάζει σαν τεράστια λίμνη. Από την Νεραδοράχη, η κατάβαση οδηγεί στο Μαυρονέρι "τα ύδατα της Στυγός", για τους αρχαίους, όπου βρισκόταν η είσοδος του Κάτω Κόσμου του Αδη.

### 5. ΜΟΝΗ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ

Ιδρύθηκε τον 10ο αιώνα από των ασκητή Αθανάσιο Αθωνίτη για να πυρποληθεί από τους Τούρκους το 1585 και το 1827 και από τους Γερμανούς το 1943. Ξαναχτίστηκε στη σημερινή της θέσης και μορφή. Στη Μονή δόθηκε το σύνθημα της επανάστασης του 1821.

## 6. ΑΡΧΑΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑ

Στην τουριστική Ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδος έχει συμβάλλει φυσικά και η αρχαία Ολυμπία.

Η καθιέρωση των αγώνων ξεκινά από το 1000 π.χ. ενώ από το 776 π.χ. ο ηγεμόνας της Ηλιδας Ιφίτος καθιερώνει την πρώτη Ολυμπιάδα και από τότε γίνονται αγώνες κάθε 4 χρόνια.

Το 393 μ.χ. καταργήθηκαν από τον Θεοδόσιο Α' και ανεβίωσαν το 1896 στην Ελλάδα από το Γάλλο Coubertin. Από τότε κάθε 4 χρόνια ένας λαμπαδηφόρος σαν τον αρχαίο σπονδοφόρο, ξεκινά από την Αρχαία Ολυμπία μεταφέροντας την ιερή φλόγα στον τόπο των αγώνων.

Αρχαιολογικός χώρος : αποτελείται από

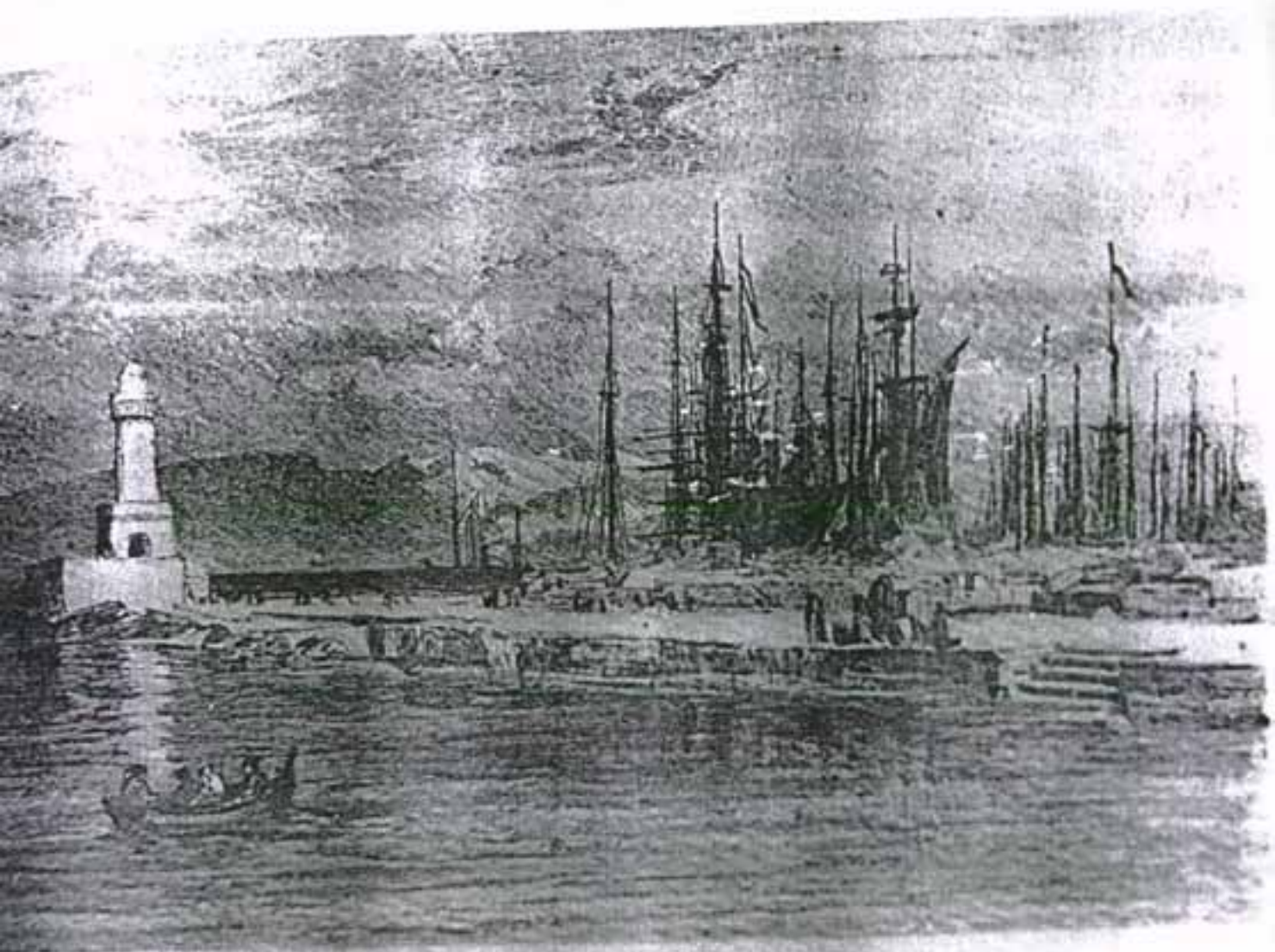
- \* το Πρυτανείο,
- \* το Φιλίππειο μνημείο και πλησίον του
- \* το Ηραίον ένας δωρικός ναός αφιερωμένος στην Ηρα
- \* υπάρχει ο Πελόπειος Βωμός και
- \* ο ναός του Δία, δωρικού ρυθμού
- \* και πολλά άλλα δημιουργήματα της αρχαίας τέχνης.

Ακόμη φυλάσσεται και η καρδιά του αναβιωτή των Ολυμπιακών Αγώνων Coubertin σε μνημείο.

Αν το ζητούμενο είναι η προσέλευση τουριστών μιας άλλης ποιότητας με ενδιαφέροντα διαφορετικά από το κυρίαρχο



3/S (Sun, Sea & Sand) και μεγαλύτερης εισοδηματικής στάθμης, τότε παράλληλα με τη βελτίωση των υποδομών και αναδομών θα πρέπει να προβληθούν και να υποστηριχθούν πολύπλευρα όλες οι ήδη προσφερόμενες εναλλακτικές μορφές τουρισμού και παράλληλα ο θαλάσσιος τουρισμός και Yachting, ο συνεδριακός τουρισμός, πολιτιστικός, εσωτερικός τουρισμός (οι Έλληνες είναι οι καλύτεροι πελάτες) και ο φυσιολατρικός.



Luogo di sbarco a Patrasso.

Αποψη του μώλου με το φάρο στα μέσα του 19ου αιώνα. Ο μώλος κατασκευάστηκε αρχικά ξύλινος μετά την επανάσταση του 21 και πήρε την τελική του μορφή στα τέλη του 19ου αιώνα.

## 7. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

### α) Δυναμικότητα Ξενοδοχειακών Καταλυμάτων Πατρών & Αχαΐας

Δεν είναι λίγα τα ξενοδοχεία στα οποία μπορεί να μείνει ο επισκέπτης ανάλογα με τις οικονομικές του δυνατότητες.

Τα ξενοδοχεία των Πατρών βρίσκονται διάσπαρτα και έχουν τη δυνατότητα να ικανοποιούν οποιαδήποτε γούστα και απαιτήσεις.

### β) Πίνακες

Ενδεικτικά αναφέρουμε και τον αριθμό των καταλυμάτων της υπόλοιπης Αχαΐας στους παρακάτω πίνακες :

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΝΟΜΟΣ : ΑΧΑΪΑΣ

ΔΗΜΟΣ : ΠΑΤΡΕΩΝ

Δ/ΝΣΗ :

ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ :

ΤΜΗΜΑ:

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ : ΤΕΛΟΣ '93

**ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ**

ΜΟΝΑΔΕΣ : 21  
 ΔΩΜΑΤΙΑ : 861  
 ΚΛΙΝΕΣ : 1622  
 ΔΩΜΑΤΙΑ ΑΠΛΑ : 126  
 ΔΩΜΑΤΙΑ ΜΕ ΛΟΥΤΡΟ Ή ΝΤΟΥΣ : 735

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Σύνολο Κλινών	ΔΩΜΑΤΙΑ	
				Απλά	Με λουτρό ή ντους
Ξενοδοχεία Πολυτελείας					
>> Α' τάξης	2	225	402		225
>> Β' >>	1	53	98		53
>> Γ' >>	6	304	553		288
>> Δ' >>	5	93	183		30
>> Ε' >>	2	47	103		
Bungalows Πολυτελείας					
>> Α' τάξης					
>> Β' >>					
>> Γ' >>					
Μοτέλ Πολυτελείας					
>> Α' τάξης					
>> Β' >>					
>> Γ' >>					
Επιπλωμένα Διαμερίσματα					
>> >> Α' τάξης					
>> >> Β' >>					
>> >> Γ' >>					
>> >> Δ' >>					
Ξενώνες Α' τάξης					
>> Β' >>	5	139	283		139
Οικοτροφεία Α' τάξης					
>> Β' >>					
>> Γ' >>					
Πανδοχεία γενικά					

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΝΟΜΟΣ : ΑΧΑΪΑΣ

Δ/ΝΣΗ :

ΔΗΜΟΣ :

ΤΜΗΜΑ :

ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ :

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ : ΤΕΛΟΣ '93

**ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ**

ΜΟΝΑΔΕΣ : 85

ΔΩΜΑΤΙΑ : 3190

ΚΛΙΝΕΣ : 6032

ΔΩΜΑΤΙΑ ΑΠΛΑ : 290

ΔΩΜΑΤΙΑ ΜΕ ΛΟΥΤΡΟ Ή ΝΤΟΥΣ : 2900

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	Αριθμός Μονάδων	Σύνολο Δωματίων	Σύνολο Κλινών	ΔΩΜΑΤΙΑ	
				Απλά	Με λουτρό ή ντους
Ξενοδοχεία Πολυτελείας					
>> Α' τάξης	4	633	1190		633
>> Β' >>	13	857	1612	24	833
>> Γ' >>	27	1020	1916	42	978
>> Δ' >>	16	194	377	108	86
>> Ε' >>	7	108	203	105	3
Bungalows Πολυτελείας					
>> Α' τάξης					
>> Β' >>					
>> Γ' >>	1	12	23		12
Μοτέλ Πολυτελείας					
>> Α' τάξης					
>> Β' >>	1	81	156		81
>> Γ' >>					
Επιπλωμένα Διαμερίσματα					
>> >> Α' τάξης					
>> >> Β' >>	3	74	148		74
>> >> Γ' >>	2	25	45		25
>> >> Δ' >>					
Ξενώνες Α' τάξης					
>> Β' >>	9	179	357	4	175
Οικοτροφεία Α' τάξης					
>> Β' >>					
>> Γ' >>					
Πανδοχεία γενικά	2	7	15	7	





Φαναίο στη νότια πλατεία του λιμανιού κοντά στην εκκλησία του Αγίου Ανδρέα  
α 1830 (Λεύκωμα Πεϊτιέ).

## 8. ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ ΩΣ ΠΟΛΟΣ ΕΛΞΕΩΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Τα μεγάλα έργα τα οποία φιλοξενούν αγώνες στο Νομό είναι :

- ⊙ το ΕΑΝΚ το κολυμβητήριο,
- ⊙ το εθνικό στάδιο,
- ⊙ το κλειστό του Απόλλωνα και
- ⊙ το Παλέ Ντε Σπορ που ολοκληρώθηκε τελευταία με σκοπό την Ολυμπιάδα του '96.

Το κλειστό στο Εθνικό Στάδιο είναι δυναμικότητας 2200 θέσεων, ενώ του Απόλλωνα 3500 θέσεων.

Ακόμη υπάρχει :

- ⊙ το κλειστό στο Αίγιο 500 θέσεων,
- ⊙ το κλειστό στα Καλάβρυτα 300 θέσεων,
- ⊙ και το κλειστό γυμναστήριο της Παναχαϊκής το οποίο είναι 450 θέσεων.

Κάποια από αυτά έχουν και χλοοτάπητα.



Δυστυχώς ο αθλητισμός στην Πάτρα δεν έχει να προσφέρει μεγάλη τουριστική κίνηση για το λόγο ότι δεν υπάρχουν πολύ μεγάλες εγκαταστάσεις και δεν γίνονται μεγάλες διοργανώσεις.

Ακόμη και οι εσωτερικές διοργανώσεις είναι ελάχιστες μια και που η Πάτρα είναι κοντά στην Αθήνα και η μεταφορά μπορεί να γίνει αυθημερόν.

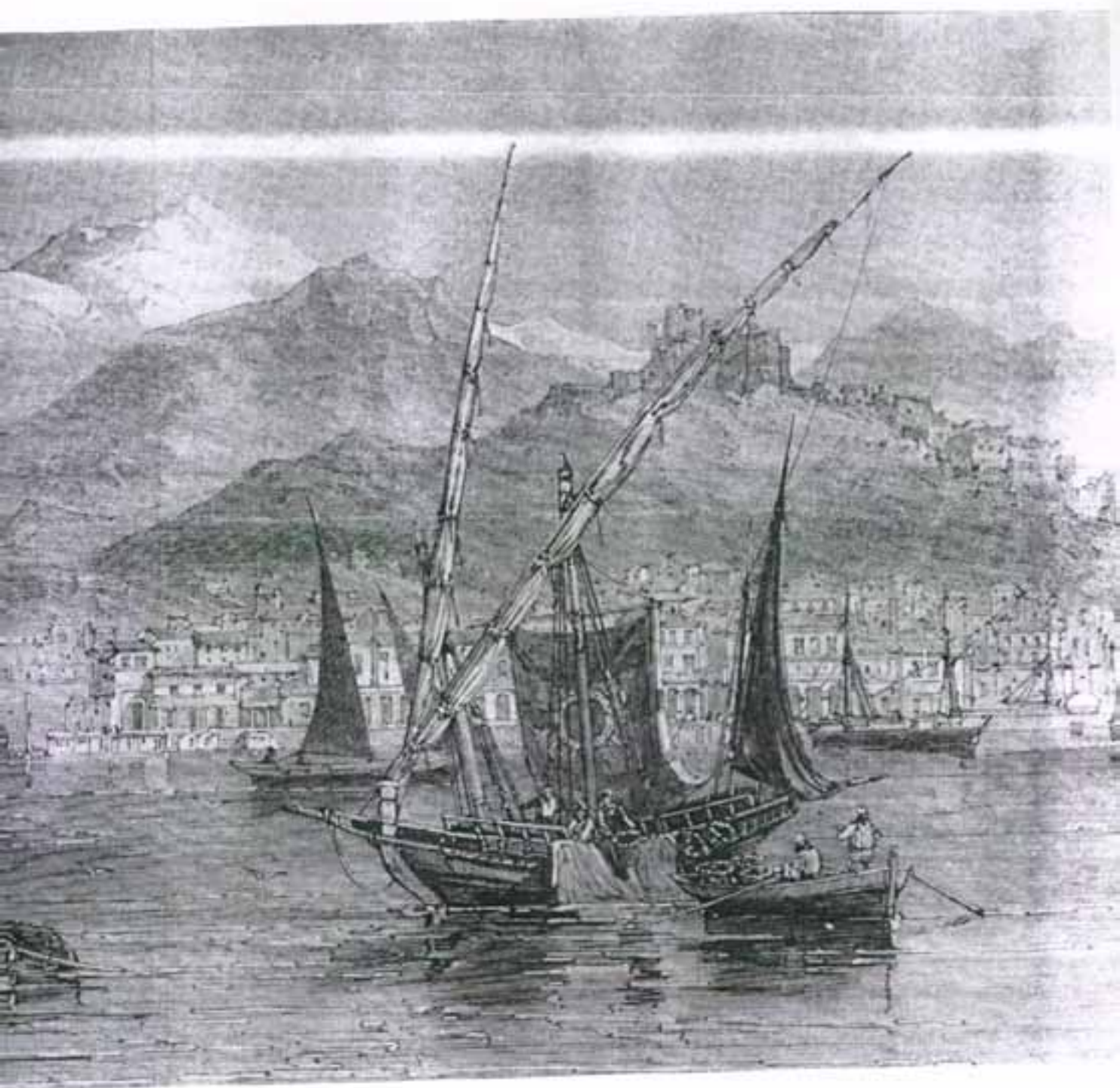
Υπάρχει μέλλον αν στα Καλάβρυτα γίνει προπονητικό κέντρο για την προετοιμασία επιπέδου.

Για να φιλοξενηθούν αγώνες Ευρωπαϊκής Ακτινοβολίας θα πρέπει να γίνουν σχέδια για την επένδυση και δημιουργία αθλητικών εγκαταστάσεων, να γίνει το αυτοκινητοδρόμιο της Χαλανδρίτσας.

Αλλα σχέδια είναι να γίνει ένα ιππικό κέντρο στο Δάσος της Καλόγριας.

Στο Εθνικό Στάδιο Πατρών έχουν γίνει οι Μεσογειακοί αγώνες, και ακόμη οργανώνονται σχολικά πρωταθλήματα με τη συνεργασία του ΣΕΓΑΣ κολύμβησης.

Τέλος υπάρχει και κάποια παράδοση στο Μπόξ, πριν από μερικά χρόνια είχε γίνει το Βαλκανικό Πρωτάθλημα Μποξ στην Πάτρα.



## 9. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ & Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥΣ

### α) Γενικό

Ο οργανισμός ιδρύθηκε το 1981 και έχει ως σκοπό την καλλιέργεια των πνευματικών και κοινωνικών σχέσεων μεταξύ των μελών, η ηθική και κοινωνική εξύψωση αυτών και η σύσφιξη φιλικών δεσμών μεταξύ τους, η ανάπτυξη καλλιτεχνικής δραστηριότητας και δημιουργίας τμημάτων φεστιβάλ, χορωδίας, μουσικής, θεάτρου, χορού και καρναβαλικών εκδηλώσεων.

Η συμβουλή του στην καλλιτεχνική, πνευματική και πολιτιστική ανάπτυξη του νομού Αχαΐας και της ευρύτερης περιοχής της Ν.Δ. Ελλάδος και η οργάνωση και παρουσίαση στην Πάτρα και στον Νομό καθ' όλη τη διάρκεια του έτους εκδηλώσεων καλλιτεχνικού, πολιτιστικού και πνευματικού χαρακτήρα.

Ο οργανισμός συνεργάζεται με όλους τους πολιτιστικούς φορείς της Πάτρας και έχει ως πηγές εσόδων τις εισφορές των μελών και των φίλων αλλά και της πολιτείας.

Οι εκδηλώσεις τις οποίες διοργανώνει, έχουν μεγάλη απήχηση και αποτελούν ένα πόλο έλξεως για τους ερχόμενους στην Πάτρα, τουρίστες. Η δε αναγνώριση του οργανισμού είναι όχι μόνο στα ελληνικά πλαίσια αλλά και στα ευρωπαϊκά και



πράγματι στις εκδηλώσεις αυτές συμμετέχουν αξιόλογα ελληνικά και ξένα συγκροτήματα και καλλιτεχνικές διεθνείς.

Εκδηλώσεις διοργανώνονται όλο τον χρόνο με σκοπό να συγκεντρωθεί το ενδιαφέρον των 2 εκ. τουριστών οι οποίοι έρχονται στην Ν.Δ. Ελλάδα και να δημιουργηθεί μια υποδομή η οποία θα βοηθάει μέγιστα την πόλη αλλά και στην ευρύτερη περιοχή.

Στόχος της οργάνωσης λοιπόν, είναι να κεντρίσει το ενδιαφέρον των τουριστών εκτός από των συμπολιτών, γιατί ο τουρισμός και ο πολιτισμός αποτελεί την μεγαλύτερη επένδυση για τον τόπο μας.

Βοηθάει όσο μπορεί τις προσπάθειες που κάνει, η ΔΕΠΑΠ αλλά ως γνωστό η Πάτρα μειονεκτεί σε κτιριακές εγκαταστάσεις που σημαίνει ότι δεν έχει κατάλληλους χώρους για τα πολιτιστικά, όπως και δεν διαθέτει μεγάλες αίθουσες για διεθνή συνέδρια.

Υπάρχει μια αίθουσα στην Πάτρα, η Δημοτική Πινακοθήκη στην οποία ο δήμος δεν παραχωρεί σε κανέναν παρά μόνο για δικές του εκδηλώσεις εφόσον αυτή η αίθουσα δεν διατίθεται και δεν υπάρχει άλλη, δεν υπάρχει και συναγωνισμός. Δηλαδή, ενώ ο δήμος παρουσιάζει αξιόλογα πράγματα έχουνε τις αίθουσες κλεισμένες.

Ουσιαστικά λοιπόν, δεν υπάρχει υποδομή, αλλά και θέληση, διότι υπάρχουν χώροι, οικόπεδα και σπίτια και απλά όλα αυτά υπάρχουν και ο Δήμος έχει τεράστια περιουσία...

Από το έτος ιδρύσεως του οργανισμού ενίσχυσε με συγκροτήματα τους Δήμους Αιγίου και Καλαβρύτων.

Τα 5 τελευταία χρόνια διερευνήθηκε αυτή η προσπάθεια και ενισχύθηκε το φεστιβάλ του Μωριά, το φεστιβάλ Ναυπάκτου και το φεστιβάλ Ηλείδος.



Γραφία του δε MÜNCEL από το βιβλίο "Από τη Βενετία στη Κωνσταντινούπολη".  
σφίστηκε κύβου μεταξύ του 1840 και 1844. Στην αριστερή πλευρά φαίνεται  
λοκή με βάρκες που συνηθιζόταν κατά τη περίοδο της εξαγωγής σταφίδας και  
ακόμα να καλύτερημει την αναχώρηση των άλλων πλοίων, γιατί το κράτος  
που θα έφθανε από προορισμό του, συνήθως έπιανε τις καλλίτερες τιμές.



## 10. ΤΟ ΚΑΡΝΑΒΑΛ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

### α) Γενικά

Το καρναβάλι άρχισε πριν από 160 χρόνια και λέμε 160 χρόνια περίπου γιατί δεν υπάρχει κάποιο γεγονός να το πιστοποιεί πλήρως.

Ο Δήμος για να αριθμήσει κάποια στιγμή την διάρκεια του καρναβαλιού το 1986 γιόρτασε τα 150 χρόνια του Πατρινού καρναβαλιού.

Θα μπορούσε να πει κανείς ότι έχει εκείνους τους άξονες στους οποίους ξεκίνησε δηλαδή το Απολλώνιο και το Διονυσιακό πνεύμα και στην σημερινή εποχή δεν έχει αλλάξει.

Διατηρείται δηλ. η μεταμφίεση, η σάτυρα, ο χορός και γενικότερα κάθε τι που ήταν αντίθεση στην καθημερινότητα.

Στην παρέλαση παίρνουν μέρος και κοινωνικά και ταξικά αντίθετα άτομα και αναιρούνται όλες αυτές οι διακοπές.

Σήμερα έχουν θεσμοθετηθεί με εθνικό περιεχόμενο εκδηλώσεις οι οποίες έχουν επηρεαστεί από το εσωτερικό και από το εξωτερικό.

Κατά καιρούς η εκκλησία έχει αντιδικία γενικότερα με τις καρναβαλικές εκδηλώσεις διότι τις θεωρεί ειδωλολατρικού χαρακτήρα. Θα πρέπει όμως να γνωρίζει ότι το καρναβάλι είναι απλά ένας διαφορετικός τρόπος διασκέδασης και τίποτα περισσότερο.

## β) Η πραγματικότητα για το Καρναβάλι

Το καρναβάλι είναι ένα πολιτιστικό γεγονός, το μεγαλύτερο στην Ελλάδα που γίνεται το χειμώνα μαζί με την Δ.Ε.Θ. (Διεθνής Εκθεση Θεσσαλονίκης) και έλκει κάποιο κόσμο.

Η οργανωτική του υποδομή δεν υπάρχει παρά μόνο τους μήνες που αρχίζει το καρναβάλι πράγμα κακό για μια τέτοια γιορτή με εθνικό χαρακτήρα και με μεγάλα πολιτιστικά οφέλη, να οργανώνεται σχεδόν ένα μήνα πριν από την καθορισμένη ημερομηνία του. Συνεπώς δεν υπάρχει υποδομή ώστε να δικαιολογεί ούτε υπαλλήλους, ούτε οργανωτική γραμματεία έτσι ώστε να μπορεί ο καθένας να μπορεί να πάρει πληροφορίες για το καρναβάλι ανά πάσα στιγμή παρά τους τελευταίους μήνες, Ιανουάριο - Φεβρουάριο.

Εκλέγεται από διάφορους νομούς μια καρναβαλική επιτροπή το πρώτο δεκαήμερο του Οκτωβρίου όμως αυτό το 3μηνο δεν είναι αρκετό για την οργάνωσή του.

Όσον αφορά στην ποιότητα των καρναβαλικών εκδηλώσεων δεν ανταποκρίνεται στην ποσότητα. Η ποσότητα σήμερα φτάνει τα 30.000 άτομα και φυσικά είναι λογικό να μην έχει ίδιες αποστάσεις με την ποιότητα, γιατί απλούστατα δεν μπορεί να ελεγχθεί σε τόσο κόσμο. Και από τη στιγμή που ο

καθένας λειτουργεί εντελώς ελεύθερα χωρίς πιέσεις και ηθικές δεσμεύσεις, συνεπώς η ποιότητα είναι ο καθρέπτης αυτής της πόλης.

Δηλαδή εάν το καρναβάλι δεν είναι αρκετά ποιοτικό σημαίνει ότι και ο κόσμος του δεν είναι αρκετά ποιοτικός. Αυτό βέβαια μπορεί να φαίνεται ρατσιστικό αλλά είναι γεγονός από τη στιγμή που δεν γίνεται επιλογή προσώπων.

Συνεπώς η ποιότητα είναι αυτή που έχουν οι Πατρινοί. Αν για παράδειγμα το καρναβάλι γινόταν στη Θεσσαλονίκη και είχε την ίδια δομή, θα είχε άλλη ποιότητα, γιατί ακριβώς είναι ένας άλλος χώρος.

Το καρναβάλι έχει ένα προϋπολογισμό ογκώδη αλλά κατά καιρούς οι καρναβαλικές επιτροπές και οι δήμαρχοι το έχουν εντάξει σε κάποια υπουργεία (Ε.Ο.Τ., Υπ. Εμπορίου, Υπ. Πολιτισμού κ.α.) χωρίς να αφήνουν τα απαραίτητα χρήματα, γιατί όταν το καρναβάλι κοστολογείται κάθε χρόνο περίπου στα 200 εκ. δρχ. και η πολιτεία το χρηματοδοτεί με 2,5 εκ. 5 εκ, ή 10 εκ. είναι δυνατόν να γίνει τόσο μεγάλη εκδήλωση με τέτοια ποσά.

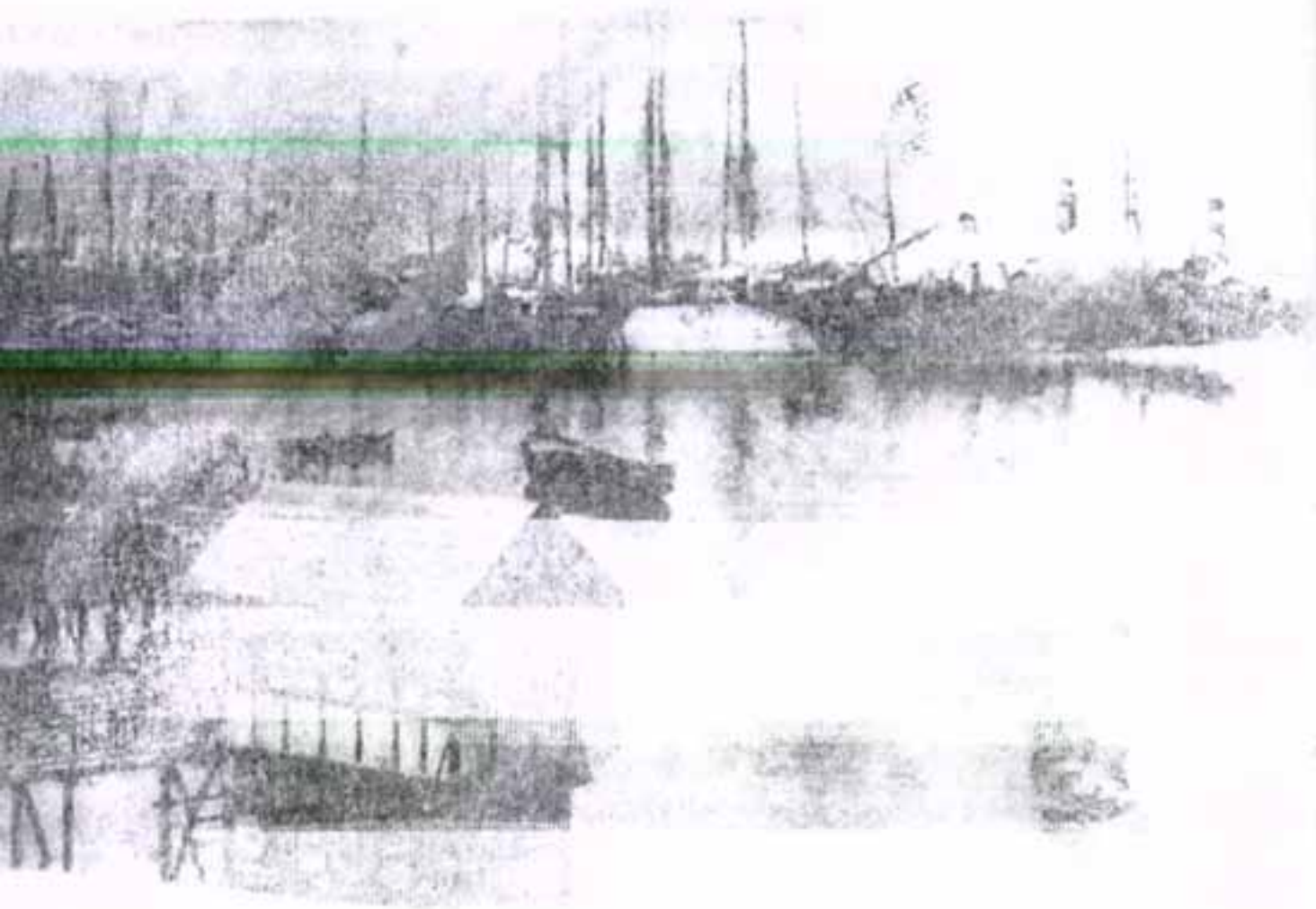
Χρήματα δεν παίρνει ο δήμος από αυτούς που συμμετέχουν στο καρναβάλι, μόνο από κάποιες διαφημίσεις έχει κάποιο έσοδο της τάξεως 10-15 εκ.

Ο Δήμος έχει πολλά άλλα οφέλη από το καρναβάλι. Κατ' αρχήν έχει γίνει γνωστός σ' όλο τον κόσμο αλλά τα οφέλη είναι για διάφορες κατηγορίες όπως, έμποροι, μακιγιέρ, χορογράφοι

κτλ. Το καρναβάλι της Πάτρας είναι το καλύτερο στην Ευρώπη ειδικότερα γιατί το αναγνωρίζουν και οι ξένοι ως το καλύτερο.

Επίσης το Μουσείο Καρναβαλιού είναι ενταγμένο στα μελλοντικά αναπτυξιακά σχέδια της Πάτρας.

Ετσι καλύψαμε όλους τους πόλους έλξεως τους οποίους διαθέτει η Πάτρα.



1911

1911

... ..



## 11. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Τα λιμάνια Πατρών-Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας είναι τα πλέον ενδεδειγμένα στην πρόσβαση από τα λιμάνια της Ιταλίας, από την αυξανόμενη τουριστική & εμπορική κίνηση των τελευταίων χρόνων, βάση των δεδομένων στατιστικών στοιχείων, η επένδυση θεωρείται εξασφαλισμένη. (Επισυνάπτουμε στατιστικά διακίνησης επιβατών & οχημάτων ).

### α) Στοιχεία διακίνησης επιβατών & οχημάτων στη Γραμμή Πατρών - Brindisi & Ηγουμενίτσα - Brindisi.

Από τις επισυναπτόμενες στατιστικές των τελευταίων ετών σχετικά με τη διακίνηση επιβατών & οχημάτων από & προς το λιμάνι της Πάτρας από & προς το λιμάνι της Ηγουμενίτσας σαφώς παρατηρείται ότι η ετήσια διακίνηση παρουσιάζει συνεχώς αυξητική τάση.

Ο άμεσος ετήσιος ρυθμός αύξησης τη διακίνησης επιβατών μέχρι το 1993 ήταν 10 έως 15% & ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης της διακίνησης φορτηγών 15%.

## **β) Περιγραφή των πλοίων που κινούνται στην Γραμμή**

### **1. ΠΑΤΡΩΝ - BRINDESI**

Στη γραμμή αυτή κινούνται σήμερα στην υψηλή περίοδο  
15 Ferry Boats & στη χαμηλή περίοδο (Χειμώνα) 9  
Ferry Boats.

### **2. ΗΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - BRINDESI**

Στη γραμμή αυτή κινούνται σήμερα στην υψηλή περίοδο  
7 Ferry Boats & στη χαμηλή περίοδο 2 Ferry Boats.

Τα Ferry boats που αποσύρονται στη χαμηλή περίοδο είναι  
αυτά που δεν διαθέτουν το απαιτούμενο γκαράζ.



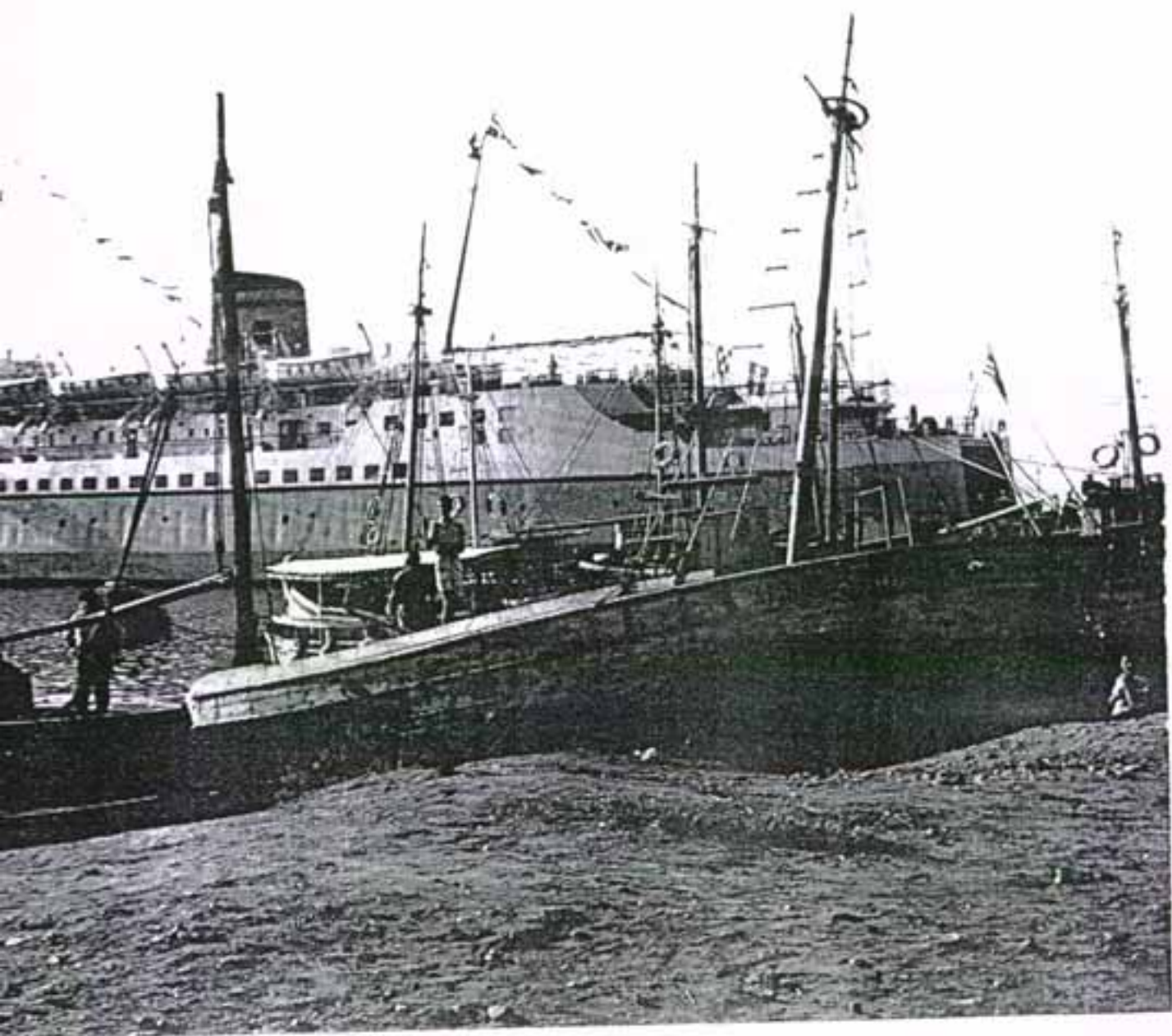
### γ) Πίνακας όλων των πλοίων & εταιριών που κινούνται Πάτρα-Ιταλία

Παρακάτω παραθέτουμε όλες τις εταιρίες και τα πλοία κινούνται από και προς ΙΤΑΛΙΑ, από το λιμάνι της Πάτρας.

ΕΤΑΙΡΙΑ	ΚΑΡΑΒΙ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
SUPERFAST	1. Superfast I	για Ancona
	2. Superfast II	για Ancona
ANEK	1. Lato	για Ancona
	2. Talos	για Ancona
	3. Venizelos	για Τεργέστη
	4. Kriti	για Bari
MARTINES	1. Dame	για Ancona
	2. Crown	για Ancona
	3. Charn	για Bari
VENTOURIS	1. Sutumos	για Bari
	2. Venus	για Bari
	3. Polaris	για Bari
POSEIDON	1. Sea Serenade	για Bari
ADRIATIKA	1. Laurana	για Brindisi
	2. Sansorio	για Brindisi
	3. Egitto express	για Brindisi

## ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

ΕΤΑΙΡΙΑ	ΚΑΡΑΒΙ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
VERGINA	1. Valentino	για Brindisi
	2. Brindisi	για Brindisi
MED LINK	1. Poseidon	για Brindisi
	2. Afrodite	για Brindisi
	3. Ag. Antreas	για Brindisi
A.K. VENTOURIS	1. Anna V.	για Brindisi
	2. Arion	για Brindisi
FRAGLLINE	1. Ouranos	για Brindisi
HML	1. Media	για Brindisi
	2. Egnatia	για Brindisi
MINOAN-STRINTZIS	1. Aretousa	για Ancona
	2. Erotokritos	για Ancona
	3. Ionian Srar	για Ancona
	4. Island	για Ancona
	5. El Greco	για Ancona & Venezia
	6. Fedra	για Ancona & Venezia
	7. daedalie	για Ancona & Venezia
	8. Festos	για Ancona & Venezia
	9. Ariadne	για Ancona & Venezia
	10. Galaxy	για Ancona & Venezia



ο Εγνατία, το πρώτο ψέρρι-μπάτ στη γραμμή Πάτρα - Ιταλία, στο λιμάνι της Πάτρας το 1900, σ' ένα από τα πρώτα του ταξίδια.

## **δ) Πάτρα - Αγκόνα σε είκοσι ώρες**

### Δρομολογήθηκε το SUPERFAST II

Στις 7 Ιουνίου 1995 έγινε μια συγκινητική τελετή για να τιμήσει την Ελληνική σημαία που υψώθηκε στο SUPERFAST II πριν ξεκινήσει από τα ναυπηγεία της Γερμανίας για την Ελλάδα.

Το SUPERFAST I, πρώτο από τα δύο υπερσύγχρονα επιβατηγά πλοία μέχρι σήμερα εκτελεί με επιτυχία το δρομολόγιο Αγκόνα - Πάτρα / Πάτρα - Αγκόνα σε 20 μόνο ώρες και έχει καταφέρει να κερδίσει την ενθουσιώδη ανταπόκριση της Ελληνικής και Ευρωπαϊκής αγοράς.

Το SUPERFAST II πραγματοποίησε το παρθενικό του ταξίδι από την Πάτρα για την Αγκόνα την Παρασκευή 16 Ιουνίου 1995 και από εκείνη την στιγμή τα δύο πλοία μαζί θα καλύπτουν την ίδια απόσταση σε 20 μόνο ώρες μειώνοντας για την πρώτη φορά κατά 40% ημερησίως το χρόνο που απαιτείται για αυτήν την απόσταση προσφέροντας στις μεταφορικές εταιρίες την ευκαιρία να στείλουν τα φορτία τους γρηγορότερα και στους επιβάτες την ευκαιρία να απολαύσουν ως υψηλών προδιαγραφών υπηρεσίες ταξιδεύοντας από την Ελλάδα στην Ευρώπη και αντίστοιχα.

## ε) Πίνακας Αποβίβασης

Συνολικός αριθμός δια-φορετικών πλοίων που κινήθηκαν στο λιμάνι	Ετος	Επιβάτες	Ι.Χ. - Αυτοκίνητα	Λεωφορεία
	1989	466.844	70.744	1503
37	1990	492.597	71.859	1838
36	1991	461.473	75.968	1517
58	1992	497.977	83.732	1909
62	1993	477.490	79.196	1739
65	1994	472.626	82.685	2758

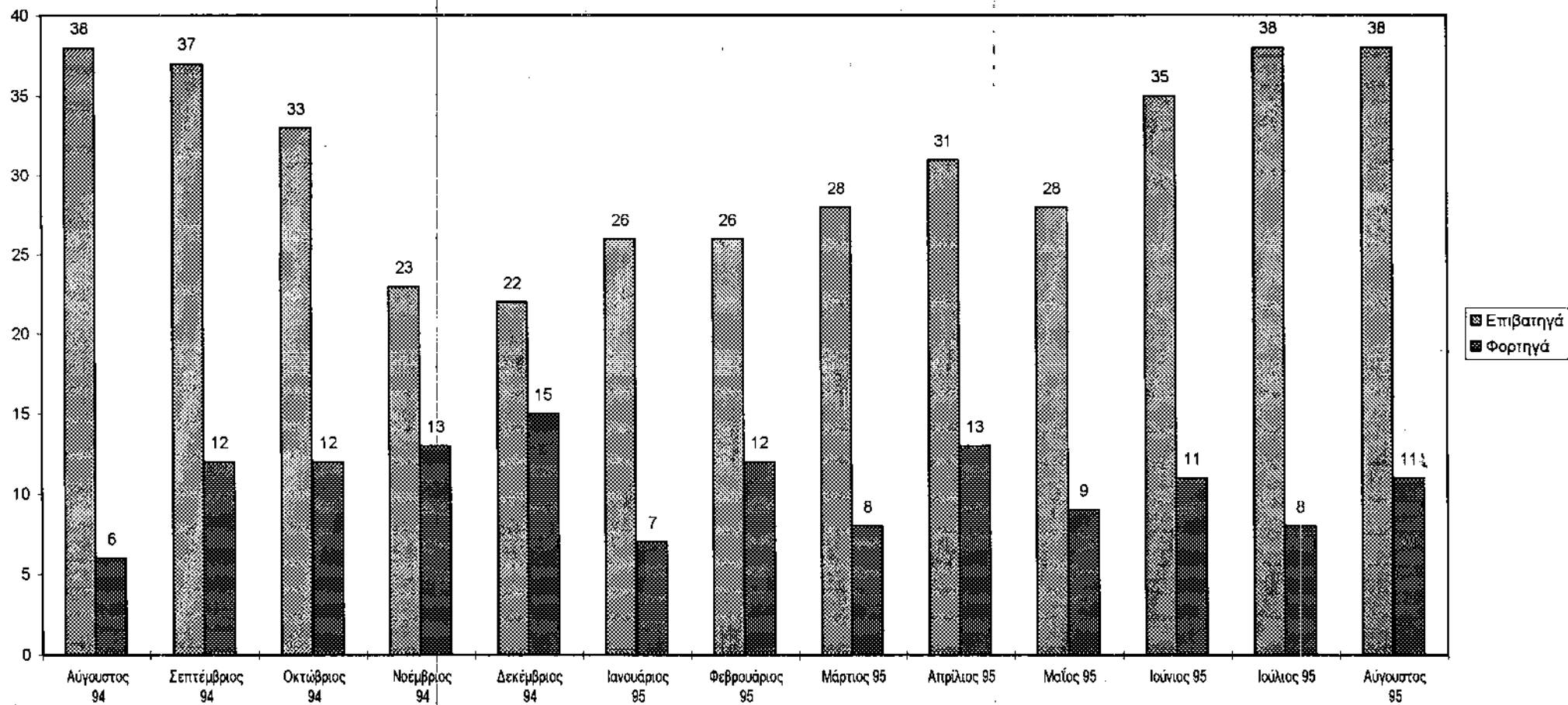
**στ) Πίνακας Επιβίβασης**

<b>Ετος</b>	<b>Επιβάτες</b>	<b>Ι.Χ. - Αυτοκίνητα</b>	<b>Λεωφορεία</b>
1989	453.788	70.101	1693
1990	482.738	72.794	2090
1991	427.212	69.672	1639
1992	459.869	71.705	17798
1993	432.032	67.087	1738
1994	451.721	70.416	2481

## ζ) Πίνακας κίνησης πλοίων Επιβατηγών - Φορτηγών

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	ΑΡΙΘΜΟΙ ΑΦΙΞΕΩΝ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΑΡΙΘΜΟΙ ΑΦΙΞΕΩΝ
Αύγουστος 94	38	408	6	6
Σεπτέμβριος 94	37	354	12	13
Οκτώβριος 94	33	316	12	13
Νοέμβριος 94	23	221	13	14
Δεκέμβριος 94	22	214	15	16
Ιανουάριος 95	26	225	7	7
Φεβρουάριος 95	26	229	12	12
Μάρτιος 95	28	239	8	9
Απρίλιος 95	31	285	13	13
Μαΐος 95	28	308	9	10
Ιούνιος 95	35	309	11	11
Ιούλιος 95	38	419	8	10
Αύγουστος 95	38	432	11	12

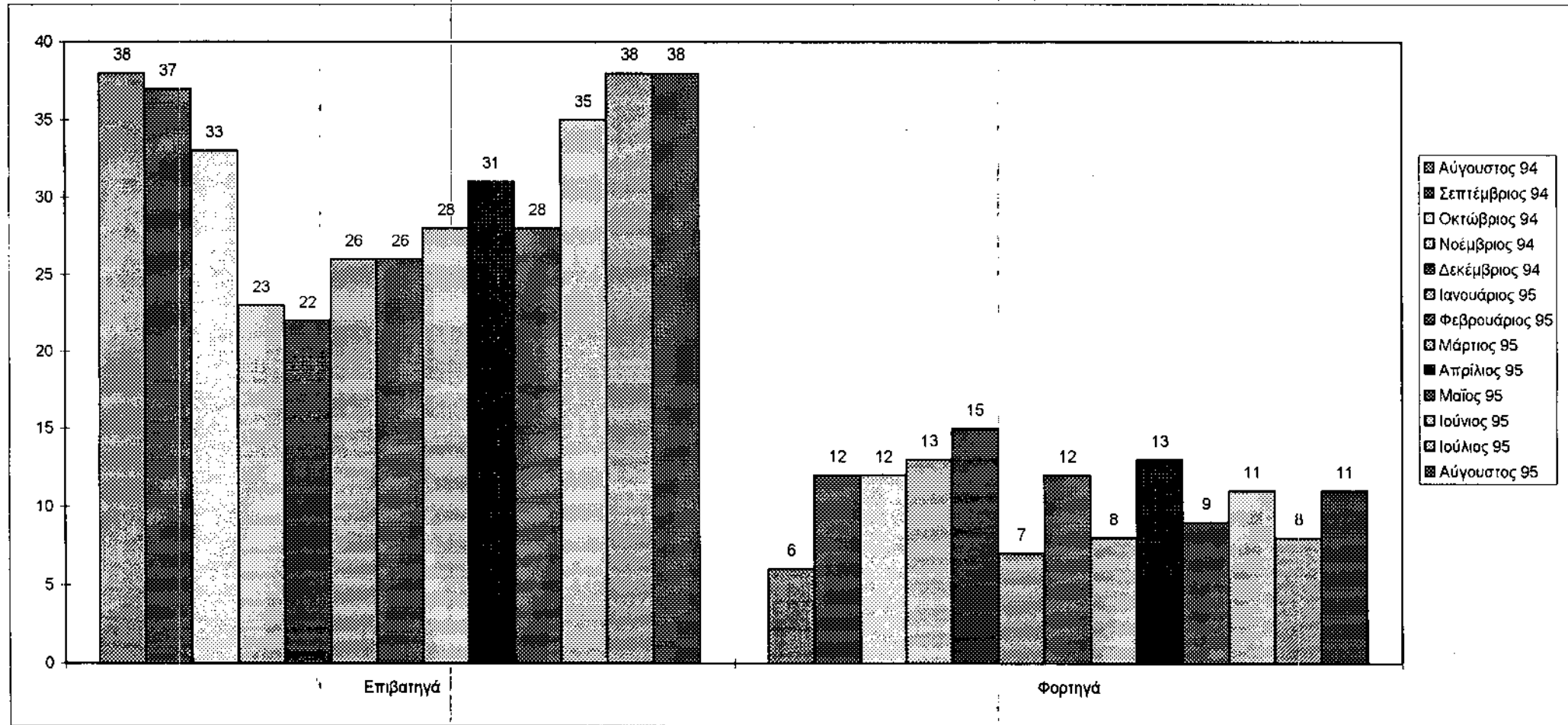
η) Αριθμός πλοίων Επιβατηγών - Φορτηγών από Αύγουστο '94 - Αύγουστο '95



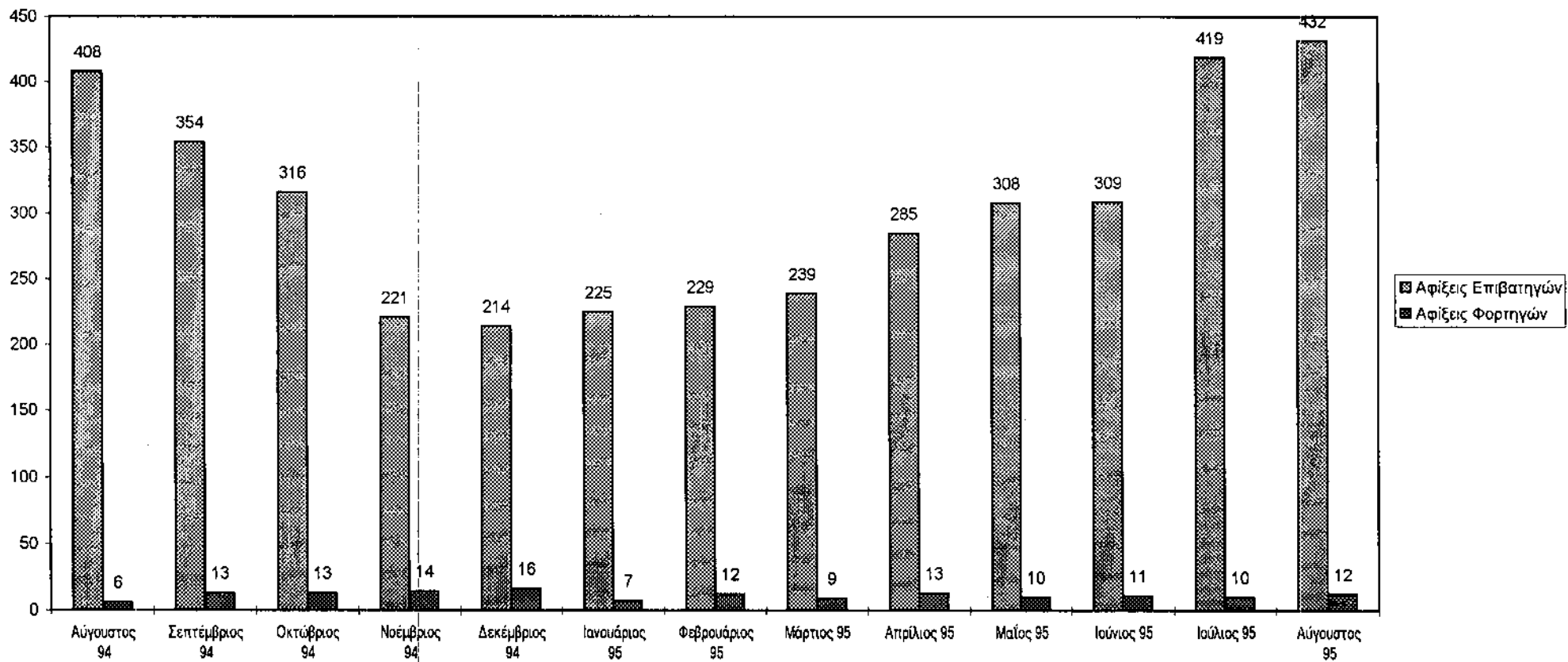
\*68\*



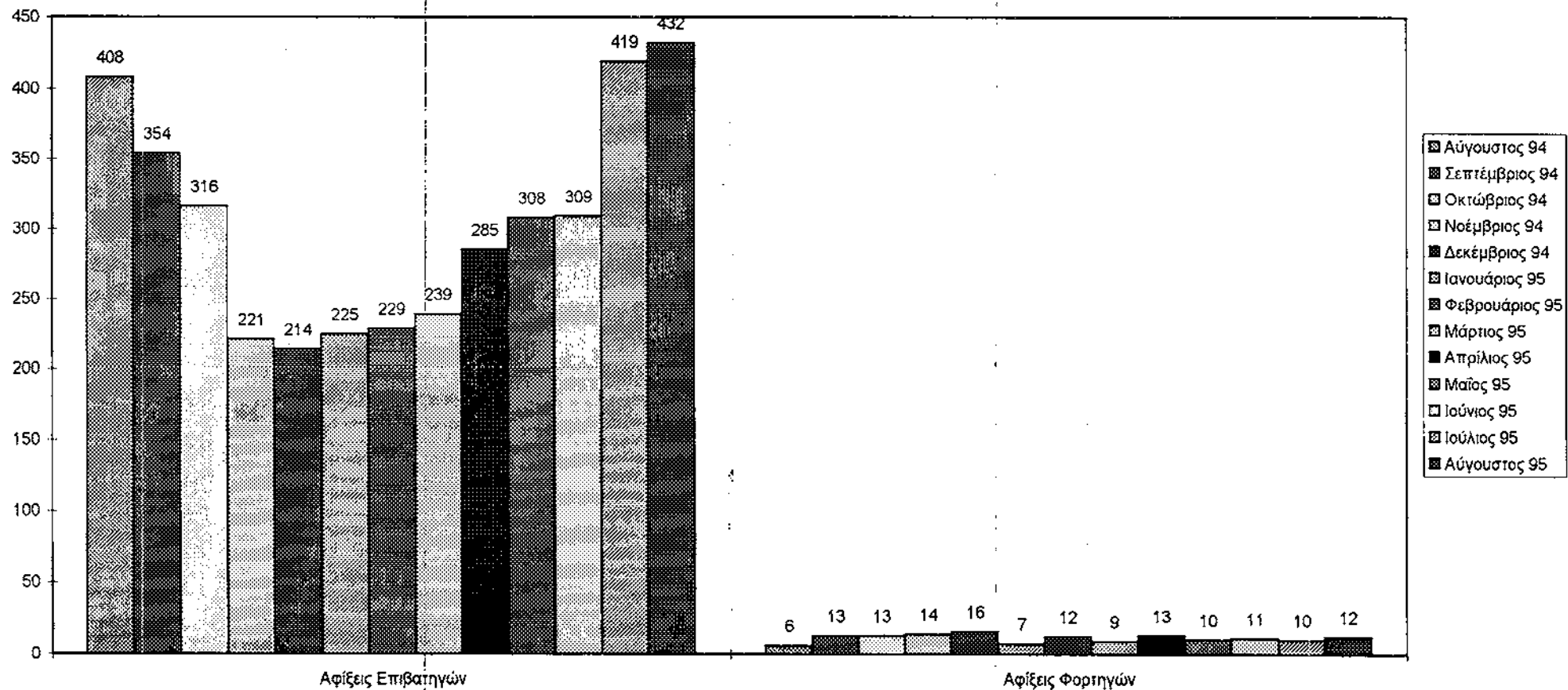
η) Αριθμός πλοίων Επιβατηγών - Φορτηγών από Αύγουστο '94 - Αύγουστο '95



θ) Αριθμός αφίξεων Επιβατηγών - Φορτηγών από Αύγουστο '94-Αύγουστο '95

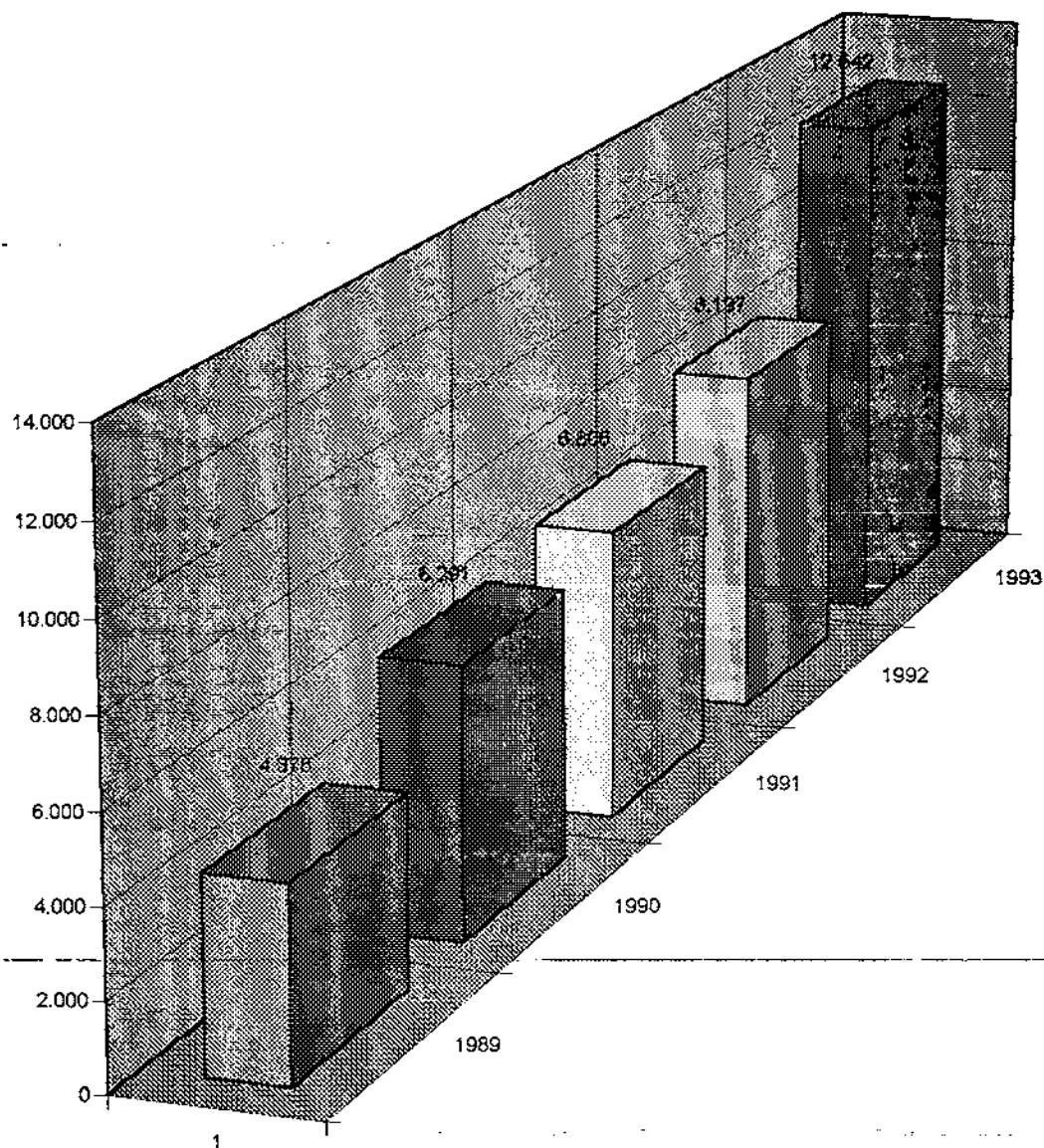


θ) Αριθμός αφίξεων Επιβατηγών - Φορτηγών από Αύγουστο '94-Αύγουστο '95



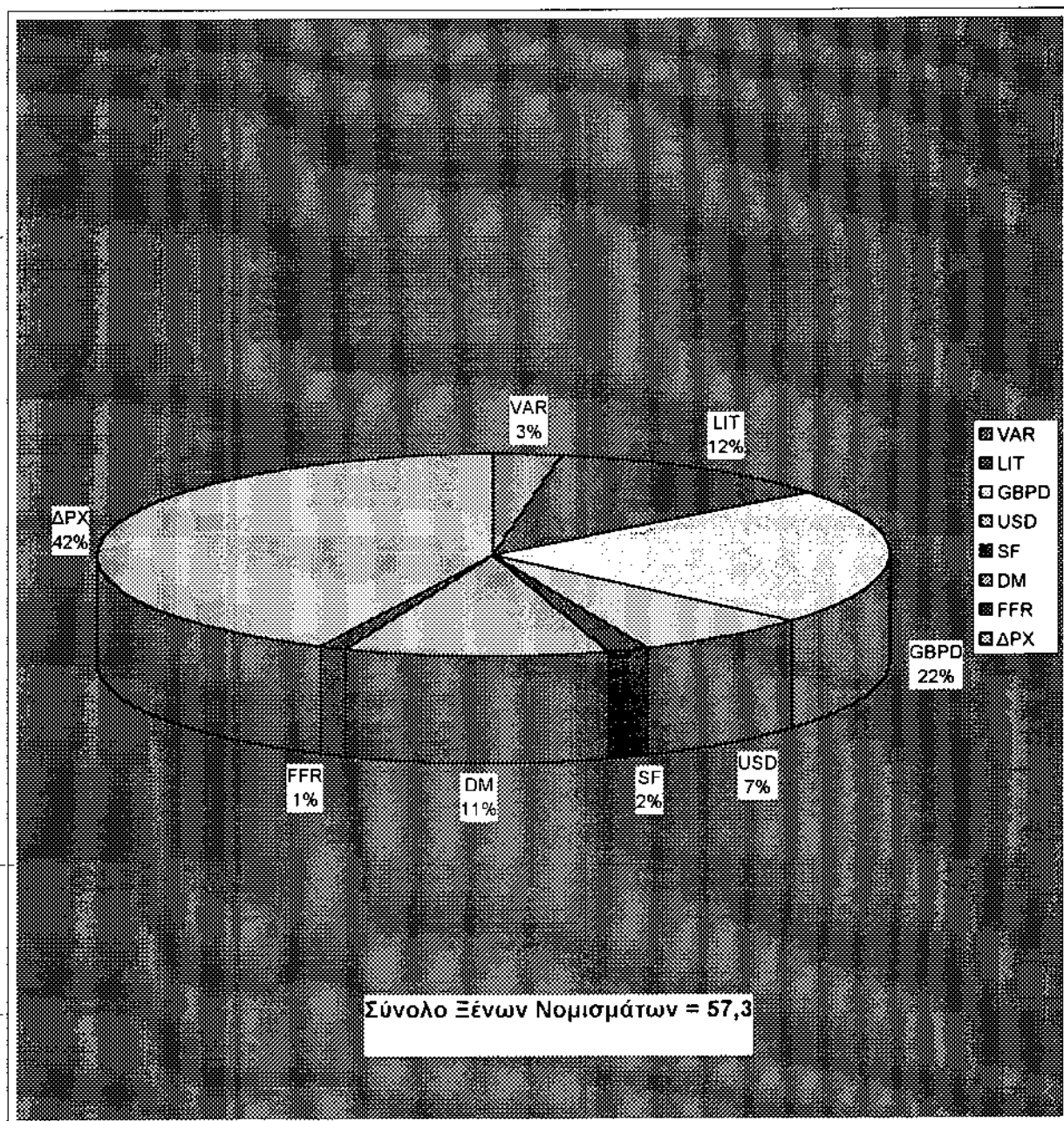
**ι) Σύνολο Εισόδων, 1989 - 1993**

(σε εκατομμύρια δραχμές)

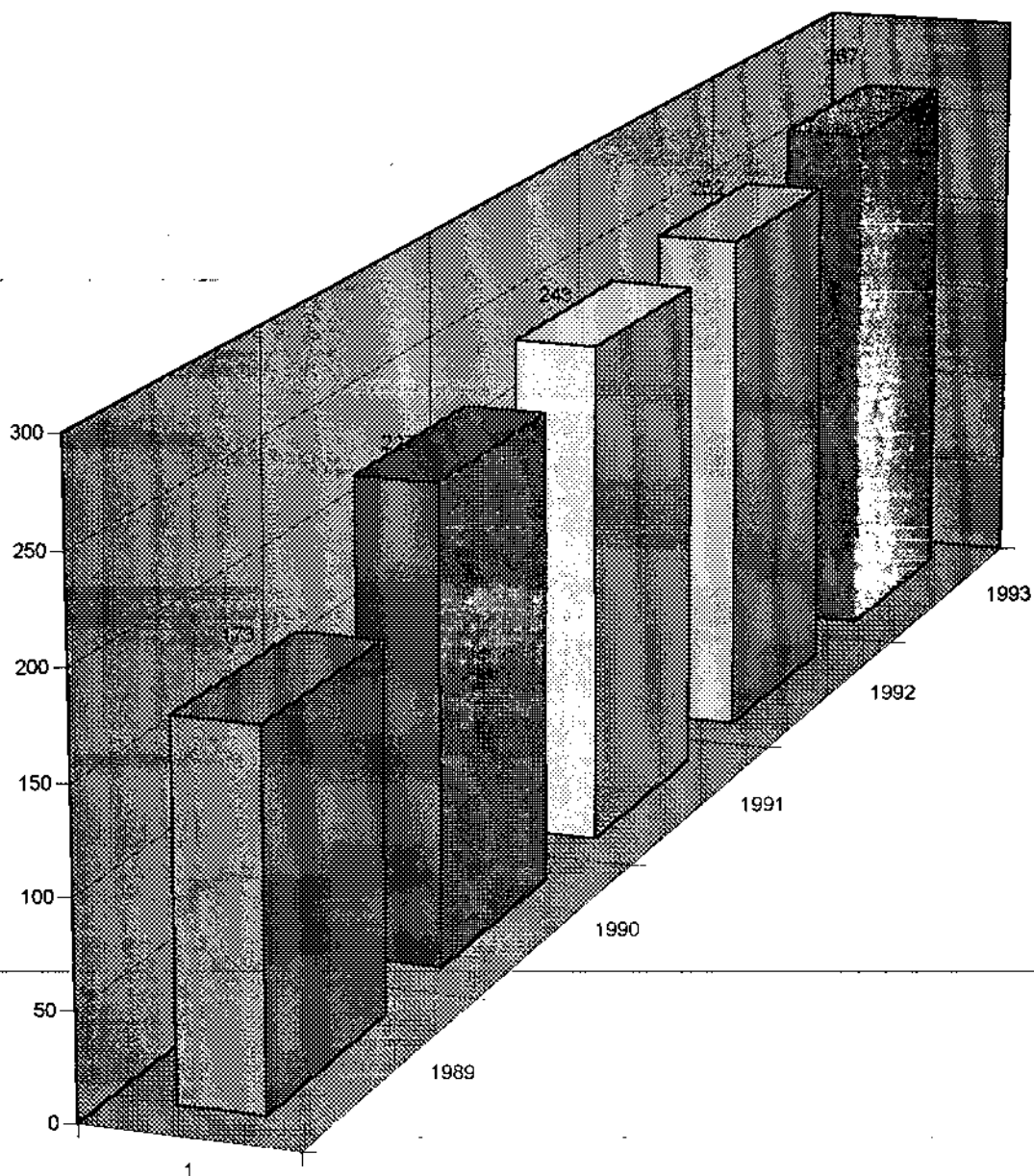


**κ) Ποσοστιαία Σύθεση Εσόδων, 1989 - 1993**

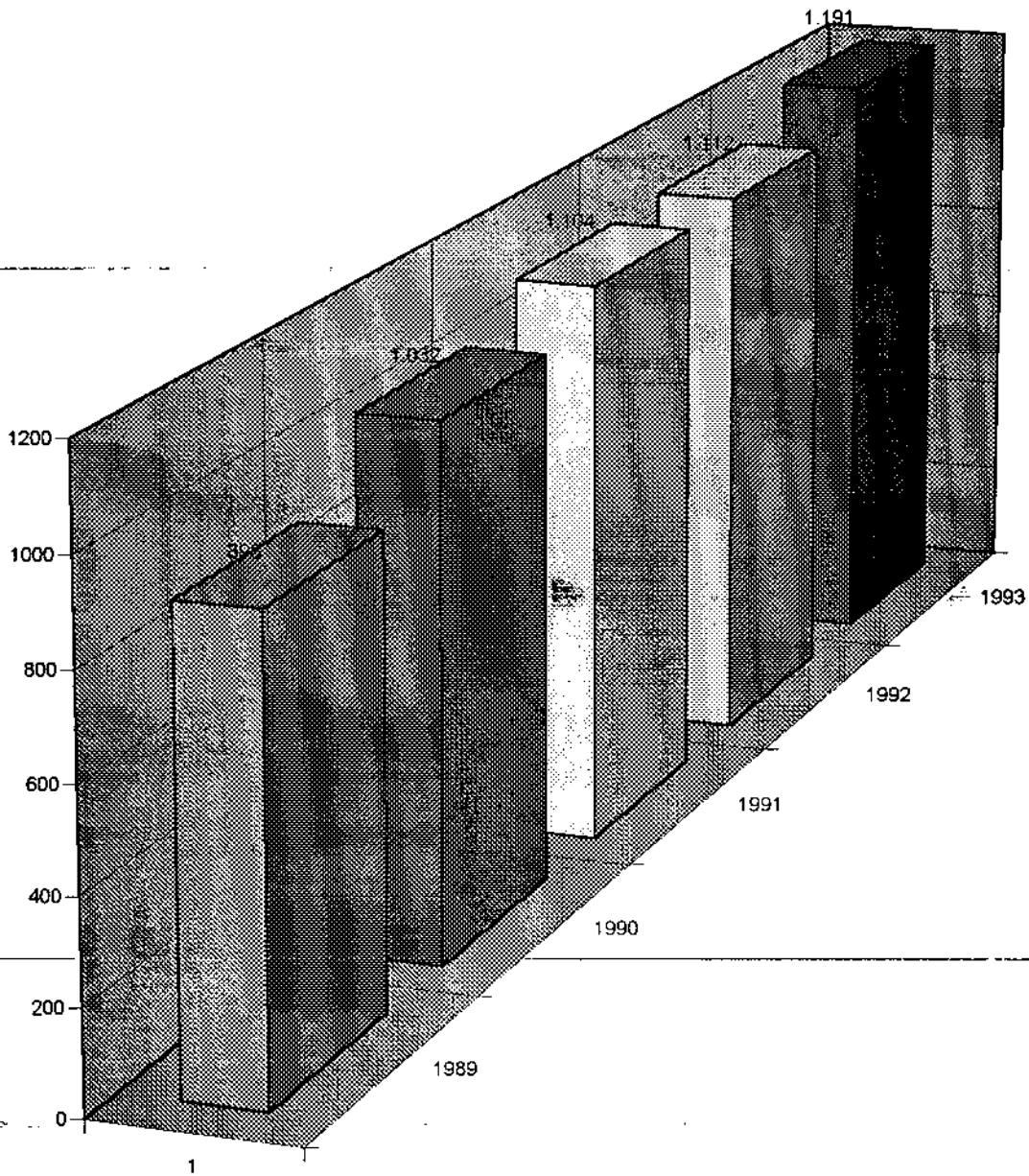
(ανά νόμισμα)



**λ) Κίνησης Οχημάτων 1989 - 1993**  
(σε χιλιάδες)

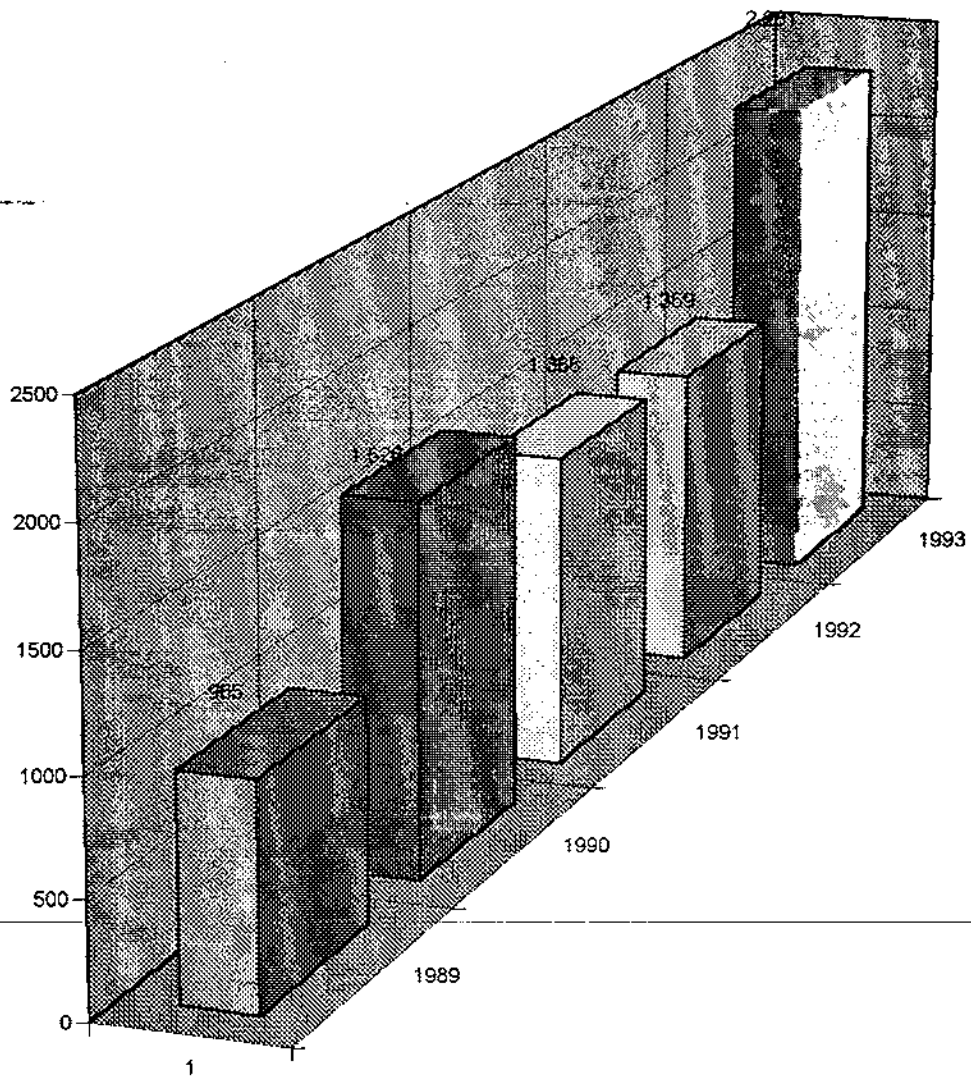


**μ) Κίνηση Επιβατών, 1989 - 1993**  
(σε χιλιάδες)



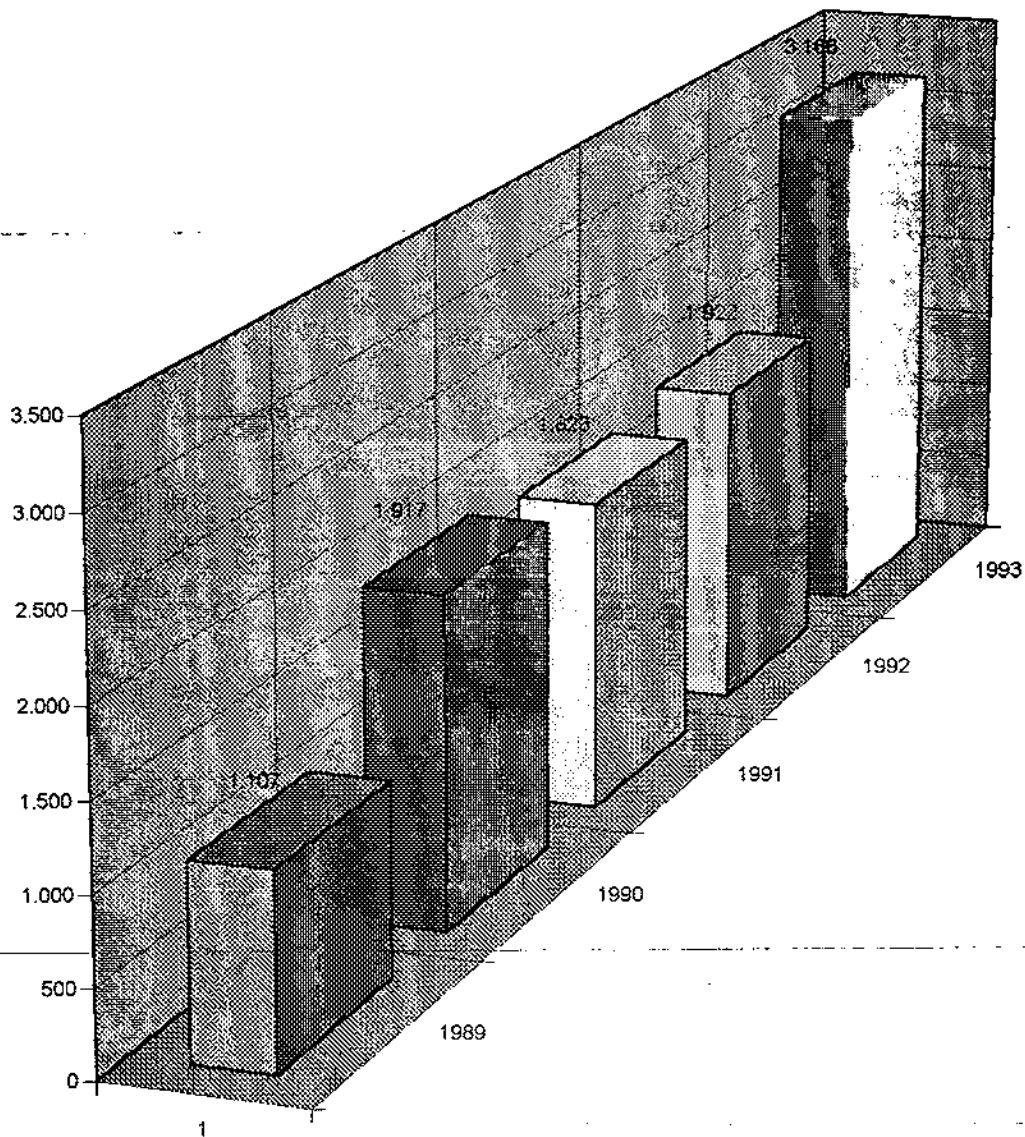


**ν) Καθαρά κέρδη 1989 - 1993**  
(σε εκατομμύρια δραχμές)



**Ξ) Κέρδη Προ Αποσβέσεων, 1989 - 1993**

(σε εκατομμύρια δραχμές)



## ο) Προβλέψεις ροών λιμανιών Πάτρας - Ηγουμενίτσας

### Προβλέψεις ροών

Για την πρόβλεψη της μελλοντικής κινήσεως εξωτερικού, χρησιμοποιήθηκε γραμμική παλινδρόμηση, με εξαρτημένη μεταβλητή το σύνολο των διακινούμενων επιβατών εξωτερικού, στους λιμένες Πάτρας και Ηγουμενίτσας και ανεξάρτητη μεταβλητή το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν του τριτογενούς τομέα της χώρας. Η επιλογή των μεταβλητών αυτών έγινε με την παραδοχή ότι, οι επιβάτες του εξωτερικού που εξυπηρετούνται στα δυο αυτά λιμάνια αντιπροσωπεύουν τουρισμό που κατευθύνεται στο σύνολο της χώρας και δεν αφορά μόνον τον τουρισμό που κατευθύνεται στο σύνολο της χώρας και δεν αφορά μόνον τον τουρισμό προς τη Θεσπρωτία και Αχαΐα. Εξ' άλλου, όπως αποδείχθηκε από την σχετική ανάλυση, η Πάτρα διατήρησε ένα υψηλό και σχεδόν σταθερό ποσοστό της συνολικής κινήσεως εξωτερικού μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας (το 1988 από τη συνολική διακίνηση 11.158.000 επιβατών, οι 930 διακινήθηκαν από το λιμένα της Πάτρας και οι 228.00 από το λιμένα της Ηγουμενίτσας), που στην περίοδο 1981-88 κυμάνθηκε μεταξύ 79,4% και 80,3%.

Για την πρόβλεψη της μελλοντικής κινήσεως εσωτερικού χρησιμοποιήθηκε ένα συγκοινωνιακό μοντέλο, το οποίο δίνει

προβλέψεις σε όλα τα εθνικά δίκτυα και σε όλα τα μέσα μεταφοράς (οδικά, σιδηροδρομικά, θάλασσα, εναέρια).

Με βάση την πιο πάνω ανάλυση και με την παραδοχή ότι, μετά την ολοκλήρωση του οδικού άξονα της Εγνατίας, η Πάτρα θα εξυπηρετεί το 75% περίπου της συνολικής κινήσεως εξωτερικού των δύο λιμένων Πάτρας και Ηγουμενίτσας, οι προβλέψεις κινήσεως είναι οι εξής:

- \* **Επιβατική κίνηση 1999: 1.930.000 επιβάτες** (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής έναντι 1998: 5,4%).
- \* **Επιβατική κίνηση 2010: 3.130.000 επιβάτες** (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής έναντι 1999: 4,5%).
- \* **Εμπορευματική κίνηση** : Ο λιμένας της Πάτρας εξυπηρετεί κίνηση εσωτερικού. Η κίνηση εξωτερικού αντιπροσώπευε το 1988 το 92% της συνολικής κινήσεως και κατανέμετο σε ποσοστά 57-43%, μεταξύ εκφορτώσεων και φορτώσεων.

Στην βάση του συγκοινωνιακού μοντέλου πρόβλεψης, μεθόδων γραμμικής παλινδρόμησης και στις διαχρονικές τάσεις της περιόδου 1971-1988, οι προβλέψεις της συνολικής

διακινήσεως εμπορευμάτων εσωτερικού και εξωτερικού, είναι οι εξής :

**1999:**

Εκφορτώσεις : 890.000 τόνοι

Φορτώσεις : 590.000 τόνοι

**Σύνολο** : 1.480.000 τόνοι

(μέση ετήσια αύξηση έναντι 1988 : 5,5%).

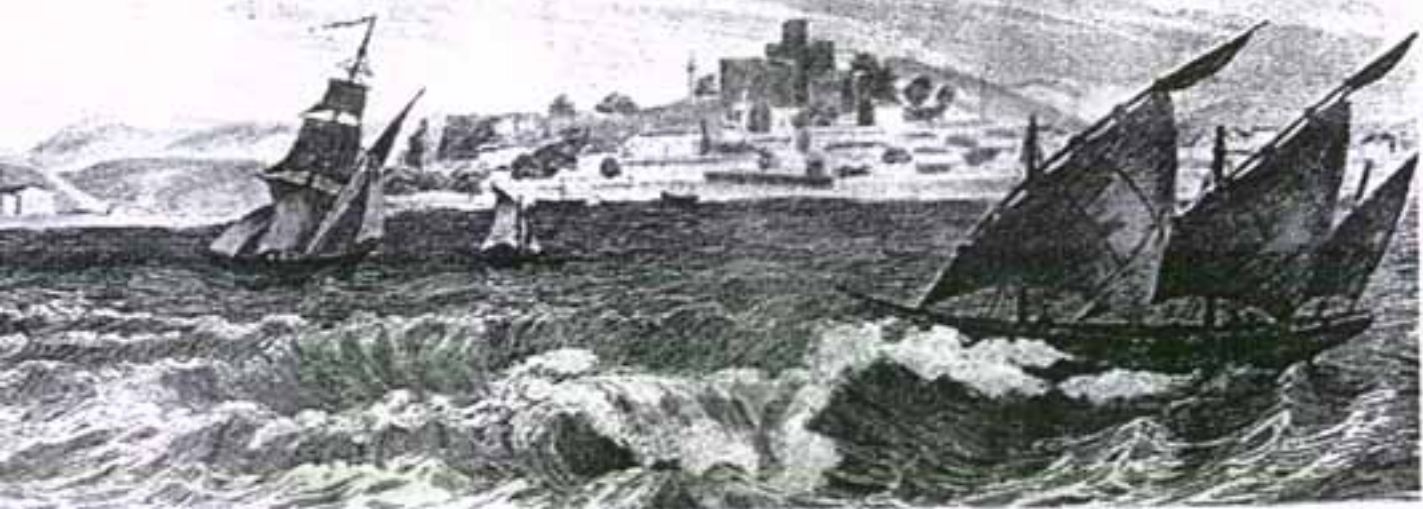
**2010 :**

Εκφορτώσεις : 1.420.000 τόνοι

Φορτώσεις : 940.000 τόνοι

**Σύνολο** : 2.360.000 τόνοι

(μέση ετήσια αύξηση έναντι 1999 : 4,3%).



Αποψη της Πάτρας στις αρχές του 19ου αιώνα (από το βιβλίο του L'UNIVERS)

## 12. ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΣΗΜΕΡΑ

Τη λένε πύλη της δύσης και θεωρείται κόμβος των κοινοτικών διευρωπαϊκών δικτύων. Ο ρόλος που καλείται να διαδραματίσει σε περιφερειακό αλλά και εθνικό επίπεδο, είναι ιδιαίτερης σημασίας.

Όλα αυτά, χάρη στο λιμάνι της το οποίο, μετά τον πόλεμο στην πρώην Γιουγκοσλαβία, έχει αποκτήσει ένα ουσιώδες ειδικό βάρος.

Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι ο έμμεσος ετήσιος τζίρος ανέρχεται σε 100δισ. δρχ. του Α.Ε.Π., της Δυτικής Ελλάδας, ενώ ο άμεσος τζίρος είναι 30 δισ. ετησίως δηλαδή το 9% του Α.Ε.Π. της περιοχής.

Έτσι σε μια εποχή, που η Πάτρα μαστίζεται κυριολεκτικά από μύρια οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα, **το λιμάνι είναι αυτό που σηκώνει το κύριο βάρος της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής.**

Τα τελευταία χρόνια η κίνηση στη γραμμή Πάτρα - Ιταλία έχει ~~τριπλασιαστεί~~, ενώ έχει συντομευτεί ο χρόνος ταξιδιού, χάρη σε ορισμένα σύγχρονα πλοία, τα οποία άλλαξαν κάποια δεδομένα.

Γι' αυτό και οι επαγγελματίες οδηγοί που διέρχονται την Αδριατική προτιμούν τη γραμμή, αφού θεωρούν πως το λιμάνι της Πάτρας είναι ο **"δρόμος του θεού"** όπως το αποκαλούν.



Ωστόσο ένα τέτοιο υπερφορτωμένο λιμάνι δεν μπορεί να λειτουργεί με το θεσμικό πλαίσιο του 1930, ούτε με την υπάρχουσα υποδομή και οργάνωση.

Ετσι η αναγκαιότητα επέκτασης του λιμανιού θεωρείται, εκ των πραγμάτων, επιβεβλημένη. Γι' αυτό και ο σχεδιασμός νέου λιμανιού βρίσκεται στα σκαριά, καθώς έγινε η μελέτη (προϋπολογισμού 60 δισ. δρχ.) η οποία αν εφαρμοστεί πιστά, εκτιμάτε ότι θα δημιουργηθεί ' η μεγαλύτερη πορθμειακή γραμμή της Μεσογείου".

Πάντως σύμφωνα με έγκυρες προβλέψεις, το λιμάνι, που θα "ανακουφίσει" την υπάρχουσα κατάσταση, δεν πρόκειται να είναι έτοιμο σε λιγότερο από 6 χρόνια.

Επομένως, στη φάση αυτή, απαιτούνται κάποιες διορθωτικές κινήσεις, που θα δημιουργήσουν προϋποθέσεις άμεσης εξυπηρέτησης των ταξιδιωτών, αποσυμφόρησης των μη επαρκών χερσαίων χώρων, λιγότερες κυκλοφοριακές οχλήσεις σε ευαίσθητες κατοικημένες περιοχές και έλεγχοι στη διέλευση των επικίνδυνων φορτίων από την αστική περιοχή και τη λιμενική ζώνη.

Περισσότερο επείγοντα είναι τα προβλήματα που σχετίζονται με την οργάνωση προσπέλασης των οχημάτων, καθώς και με την επιβίβαση και αποβίβαση ταξιδιωτών. Το ευχάριστο είναι ότι βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη το **πρόγραμμα Jupiter Patra**, στους στόχους του οποίου είναι η ορθολογική χρήση των διατεθειμένων χώρων στάθμευσης μέσα στο λιμάνι και η δημιουργία ενός σταθμού φορτηγών έξω από αυτό. Αλυτη,

ωστόσο, παραμένει το φαινόμενο που παρατηρείται, κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες, όπου για τον έλεγχο των ταξιδιωτικών εγγράφων, οι επιβάτες χρειάζεται να **διανύουν πεζοί μέχρι και ένα χιλιόμετρο** (φορτωμένοι με τις αποσκευές τους), για να φτάσουν στο σταθμό υποδοχής! Πέρα από τη βασανιστική αυτή υποχρέωση, η κατάσταση εγκυμονεί και σοβαρούς κινδύνους για τη ζωή των ταξιδιωτών. Η συνύπαρξη πεζών, νταλικών, μα ακόμα και του σιδηρόδρομου, που διασχίζει το λιμάνι, αυξάνει τους κινδύνους για τροχαία ατυχήματα.

Για να αντιληφθεί κανείς το μέγεθος του προβλήματος φτάνει να επισημανθεί ότι το **1974** διακινούνταν στο λιμάνι **4.000** φορτηγά, το **1990** περίπου **90.000** και το **1995** υπολογίζεται ότι διακινήθηκαν περισσότερα από **400.000 φορτηγά!**

Εχει υπολογιστεί επίσης ότι, μόνο με την κίνηση των φορτηγών που υπάρχει, θα έπρεπε το λιμάνι να έχει χερσαίους χώρους 5 φορές μεγαλύτερους. Παρ' όλα αυτά, η κατάσταση αντιμετωπίζεται, αφού ξεκινούν συνεχώς έργα υποδομής.

Παράλληλα αναπτύσσονται πρωτοβουλίες εκσυγχρονισμού, κυρίως μέσα από κοινωνικά προγράμματα. Ήδη δημιουργήθηκε Κέντρο Πληροφόρησης για τις μετακινήσεις ταξιδιωτών από και προς το λιμάνι, ενώ για την προβολή της Πάτρας στο εξωτερικό ξεκίνησε διαφημιστική καμπάνια σε τουριστικά περιοδικά. Ακόμη, τυπώνονται αφίσες και φυλλάδια που διοχετεύονται στο εξωτερικό, μέσω των πρακτορείων, για να γνωρίσουν οι τουρίστες ότι η Πάτρα είναι κέντρο τριών αρχαιολογικών χώρων.

### **α) Το Λιμενικό Ταμείο: το μηχανοστάσιο του λιμανιού**

Το Λιμενικό Ταμείο της Πάτρας αγωνίζεται να παρακολουθήσει την εκρηκτική εξέλιξη, που έχει το λιμάνι τα τελευταία χρόνια και φαίνεται να τα καταφέρνει.

Σύγχρονο αναπτυξιακό σχέδιο, επενδύσεις για την υποστήριξη και την επέκταση του λιμανιού.

### **β) Η Επανάσταση**

Η κρίση υπάρχει στη μεταφορά και διακίνηση του τουριστικού ρεύματος.

Η κρίση στη Γιουγκοσλαβία ευνόησε την Πάτρα και είναι ευθύνη δική μας και κυρίως της Πολιτείας αυτή η ανάπτυξη να έχει μέλλον.

Τα SUPERFAST, για παράδειγμα, ήταν η επανάσταση στον τομέα των συγκοινωνιών, αφού σε 20 ώρες κάνουν το ταξίδι Πάτρα-Αγκόνα.

Επίσης η παρέμβαση του κ.Παναγόπουλου στα ναυτικά δρώμενα της Πάτρας ήταν σημαντική, αφού με έξοδά του έφερε ειδικούς Λιμενολόγους από τη γραμμή Dover - Calais να μελετήσουν το λιμάνι και τις εγκαταστάσεις στην Πάτρα, να

συντάξουν μελέτη, που θα δοθεί στο Λιμενικό Ταμείο Πατρών. (Η μελέτη θα στοιχίσει 10.000.000 δραχμές.)

Τέτοια και άλλα πολλά χρειάζονται για να μη χάσει ποτέ η Πάτρα τα πρωτεία της στην Αδριατική.

Βέβαια η δομή του Λιμενικού Ταμείου Πατρών οπωσδήποτε δεν αντιμετωπίζει με τον καλύτερο τρόπο τη σημερινή λειτουργία του λιμανιού της Πάτρας που αποτελεί τη Δυτική Πύλη της χώρας μας. Το Λιμενικό Ταμείο της Πάτρας έχει απαρχαιωμένο θεσμικό πλαίσιο και λειτουργική δομή προσανατολισμένη στη λειτουργία του λιμένα της δεκαετίας του 1970 που ήταν αμιγώς εμπορική.

Αντίθετα σήμερα στο λιμάνι και ο φορέας του αδυνατεί να προσφέρει τις αναγκαίες εξυπηρετήσεις.

### **γ) "Φταίνε οι τιμές"**

~~Η μάλλον ακριβή τουριστική αγορά της Ελλάδας ευθύνεται για τη μειωμένη κίνηση του λιμανιού της Πάτρας.~~

Όσον αφορά τα του λιμανιού, πιστεύεται ότι η μετακίνησή του θα βλάψει την πόλη παρά θα την ωφελήσει.

Τα έσοδα του Λιμενικού Ταμείου Πατρών προέρχονται κατά 80% από τα τέλη ελλιμενισμού των πλοίων και τα τέλη των επιβατών και των οχημάτων που χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις του λιμανιού κατά τις επιβιβάσεις στα διάφορα πλοία. Το υπόλοιπο 20% προέρχεται από τις υπηρεσίες που προσφέρει και από την εκμετάλλευση του χώρου δικαιοδοσίας του.

#### **δ) Ελέγχουμε τους Τούρκους**

Η Med Link Lines διαθέτει δύο πλοία, το ΠΟΣΕΙΔΩΝ και το ΑΦΡΟΔΙΤΗ, και είναι και η μόνη που κατάφερε επιτυχώς να εξυπηρετήσει τη γραμμή Πρίντεζι - Πάτρα - Τσεσμέ (γύρος Πελοποννήσου). Τέσσερις φορές προσπάθησαν οι Τούρκοι να δρομολογήσουν καράβια στη γραμμή και τις τέσσερις φορές απέτυχαν. Αντ' αυτού τώρα αναγκάζουν τα πλοία που προσεγγίζουν στο Τσεσμέ να καταβάλουν US \$500.000 υπό μορφή εγγυητικής στην αρχή κάθε περιόδου.

Όπως μας είπε ο κ. Γιαννάτος, η γραμμή αυτή, που εξυπηρετεί κυρίως Τούρκους μετανάστες προερχόμενους από Δ. Ευρώπη, έχει μέλλον και μάλιστα ... Ελληνικό.

### ε) Η κίνηση το '95 και οι γραμμές

Η κίνηση σε επιβάτες του 1995 ήταν λίγο μικρότερη από την αντίστοιχη του 1994, ενώ η κίνηση σε φορτηγά ήταν αυξημένη, κατά 6 με 7%, συνεχίζοντας την ανοδική πορεία που έχει το λιμάνι μας τα τελευταία χρόνια.

Η πρόβλεψη για το 1996 είναι ότι η κίνηση των επιβατών θα φτάσει τα επίπεδα του 1994 και ότι θα συνεχιστεί με τον ίδιο ρυθμό αύξησης η διακίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων.

Η διακίνηση των επιβατών στη γραμμή της Αδριατικής εξαρτάται από την πορεία του Τουρισμού στην Ελλάδα, και οποιαδήποτε αυξομείωση στον Τουρισμό επηρεάζει άμεσα και τη δική μας γραμμή. Έτσι λοιπόν και φέτος, που ο Τουρισμός στην Ελλάδα ήταν μειωμένος, μείωσε και τη διακίνηση των επιβατών στη γραμμή μας, ευτυχώς όχι αναλόγως.

- Η νέα γραμμή της Βενετίας λειτούργησε το 1995 για πρώτη χρονιά και λαμβανομένου υπόψιν του μικρού χρόνου διαφήμισης της και προβολή της, παρουσίασε θεαματικά αποτελέσματα, όταν μάλιστα, ύστερα από γκάλοπ που έγινε σε όσους ταξιδεύουν στη γραμμή, μόνο το 15% γνώριζε την ύπαρξή της. Για το 1996, τα αποτελέσματα αυτά θα είναι πολύ καλύτερα.

- Το Μπάρι είχε μικρές απώλειες, μεγαλύτερες από το μέσο όρο της γραμμής, διότι είχαμε κάποια μετακίνηση των επιβατών προς τις του Βορρά, έτσι το κομμάτι αυτών των επιβατών ή των οχημάτων, που χρησιμοποιούσε τα λιμάνια αυτά για λόγους οικονομίας χρόνου, μετακινήθηκε προς Αγκόνα.
- Η δρομολόγηση των νέων πλοίων, Superfast I και II και του Αρετούσα, παρέσυρε σοβαρό κομμάτι του Νότου προς το Βορρά, λόγω της οικονομίας χρόνου που μπορούσε κάποιος να πετύχει με τα πλοία αυτά. **-Υπάρχει έντονος ανταγωνισμός σ' αυτή τη γραμμή.**
- Μεταξύ των εταιριών, που λειτουργούν στη γραμμή στα πλαίσια της Ελεύθερης Οικονομίας, αλλά θα τον χαρακτήριζα απόλυτα θεμιτό.
- Είναι ένας ανταγωνισμός σε όλα τα επίπεδα, τέτοιος που δίνει τη δυνατότητα στον τελικό καταναλωτή να απολαμβάνει ένα επίπεδο υψηλών υπηρεσιών, που δεν μπορεί να έχει σε κανένα άλλο λιμάνι της Ελλάδας, ακόμη και της Ευρώπης.
- Όσον αφορά το Λιμενικό Ταμείο Πατρών, οι σχέσεις με τη Διοίκηση είναι αρκετά καλές και βέβαια θα μπορούσαν να ήταν ακόμη καλύτερες. Υπάρχουν και διαφωνίες και αυτό



είναι δεδομένο, με την πολιτική που ακολουθεί κάθε φορά.

Πιο συγκεκριμένα, από τη μια πλευρά το Λιμενικό Ταμείο έχει μια διάθεση επιβολής εισπρακτικών τελών, με σκοπό την αύξηση των εσόδων του, από διάφορες παρεχόμενες υπηρεσίες, ενώ οι Ναυτικοί Πράκτορες είναι αντίθετοι -τις περισσότερες φορές- στην οποιαδήποτε νέα επιβολή τελών, π.χ. όπως αυτή των τελών για στάθμευση των φορτηγών αυτοκινήτων, ή ακόμη των τελών για τον πράκτορα.

Βέβαια όλα αυτά είναι μικρολεπτομέρειες, μπροστά στο μεγάλο έργο που προσπαθεί να επιτύχει η διοίκηση του Λιμενικού Ταμείου Πατρών. Και αυτό είναι η έναρξη εργασιών για την κατασκευή του νέου λιμανιού ή, αν θέλετε, της επέκτασης του ήδη υπάρχοντος. Είναι έργο πνοής για την Πάτρα και για την Ελλάδα. Τα έργα και οι βελτιώσεις που θα μπορούσαν να γίνουν στο υπάρχον λιμάνι είναι πάρα πολλά, αλλά μπροστά στο μεγάλο όνειρο που είναι η δημιουργία του νέου λιμανιού είναι μικρές λεπτομέρειες.

### **στ) Γιουγκοσλαβικό - Που μας επηρεάζει**

"Η κρίση της Γιουγκοσλαβίας αναβάθμισε το λιμάνι μας και άλλαξε βασικά τα μεγέθη. Ευτυχώς η ιδιωτική πρωτοβουλία

ανταποκρίθηκε με τις επενδύσεις της σε μεγάλα και αξιόλογα πλοία". Επαιξε και κυρίαρχο ρόλο και στη διακίνηση σημαντικού μέρους του Τουριστικού ρεύματος προς τη χώρα μας.

"Το ζητούμενο όμως είναι να διατηρηθούν τα οφέλη από την κρίση και επιτέλους να μην τα περιμένουμε όλα από τις ναυτιλιακές εταιρίες. Η δρομολόγηση των SUPERFAST αλλά και της ΑΡΕΤΟΥΣΑΣ σε συνδυασμό με το ΕΡΟΤΟΚΡΙΤΟΣ πράγματι άλλαξαν κάποια δεδομένα.

Αυξήθηκε η κίνηση, ιδίως των φορτηγών, και ακριβώς αυτή η μεγάλη αύξηση έκανε να φανούν οξυμένα τα προβλήματα του λιμανιού. Έτσι καθίσταται επιτακτική η ανάγκη επίσπευσής της κατασκευής του νέου λιμανιού και της περιμετρικής οδού.

Η επιβολή τελών πάρκινγκ στα φορτηγά από το Λιμενικό Ταμείο είναι μια προσωρινή λύση για την αποσυμφόρηση του λιμανιού.

Βέβαια αυτό είχε ως αποτέλεσμα την κατάληψη των δρόμων των παραλιακών από νταλίκες που εκδιώχτηκαν από το λιμάνι και συμφόρηση της κυκλοφορίας.

Βραχυπρόθεσμα χρειάζονται και άλλες πολλές βελτιώσεις και συντονισμός των υπηρεσιών του λιμανιού. Όμως μόνο το νέο λιμάνι και η περιμετρική αποτελούν μόνιμη λύση.

### **ζ) Το Λιμάνι μας πάσχει από ... στεριά**

Η υποδομή του λιμανιού βρίσκεται σε κάποια καλή κατάσταση, υπάρχουν όμως πάντα τα περιθώρια βελτίωσης και προσαρμογής στα νέα δεδομένα και τις εξελίξεις.

Ειδικά με τη δρομολόγηση της κατασκευής του νέου λιμανιού θα λυθεί μια για πάντα και το κυρίως "ελάττωμα" του λιμανιού μας που είναι η έλλειψη χερσαίων χώρων. Γεγονός είναι ότι από άποψη προγραμματισμού δε γινόταν πάντα το καλύτερο.

Ελειπε ο χαρακτήρας του λιμανιού εμπορικό-τουριστικό. Λείπει ο σαφής προσδιορισμός από την Πολιτεία, αφού βεβαίως δεν υπάρχει εθνική πολιτική λιμένων όπου θα ενταχθεί και η Πάτρα.

Η έλλειψη χώρων στο λιμάνι, το άτακτο και χωρίς μελέτη παρκάρισμα των φορτηγών δημιουργεί επιπλέον προβλήματα στο ήδη βεβαρημένο περιβάλλον.

Η απόφαση του Λιμενικού Ταμείου να επιβάλλει τέλη parking είναι σωστή, αλλά με την προϋπόθεση που το ίδιο είχε θέσει, ότι θα δημιουργηθεί ειδικός χώρος στάθμευσης. Πράγμα που δεν έγινε, αν και τα τέλη parking επιβλήθηκαν.

Επίσης στην υποδομή εκτός λιμένος υπάρχει έντονο πρόβλημα. Το θέμα είναι ότι η υποδοχή από η θάλασσα ή τη ξηρά των επιβατών ή οχημάτων είναι προβληματική.

Και μην ξεχνάτε ότι ένα λιμάνι είναι η πρώτη και η τελευταία εντύπωση των τουριστών που επισκέπτονται την Ελλάδα..."

## **η) Υπεράριθμοι ή Λαθρέμποροι ;**

Το ... σίριαλ των υπεράριθμων δεν πέζεται στο λιμάνι της Πάτρας, ενώ οι λαθρέμποροι φαίνεται να προτιμούν άλλους δρόμους διακίνησης, περισσότερο ... ασφαλείς. Έτσι η αστυνόμευση του λιμανιού δεν είναι εξαιρετικά δύσκολη υπόθεση.

Η κίνηση του λιμανιού της Πάτρας το '95 είναι στα ίδια περίπου με τα περσινά επίπεδα, με σημαντική αύξηση της τάξης του 30% στη διακίνηση Φ/Γ οχημάτων.

Ο ανταγωνισμός στη γραμμή Πάτρας-Ιταλίας είναι διαφορετικός από αυτόν μεταξύ των πλοίων του Πειραιά και από τα μέχρι σήμερα στοιχεία που έχουμε δεν ξεπερνά τα όρια του θεμιτού.

Το λιμεναρχείο της Πάτρας είναι πολύ μικρότερο από αυτό του Πειραιά με όλα τα καλά και τα κακά που αυτό συνεπάγεται. Στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πάτρας ο προϊστάμενος μπορεί να έχει προσωπική γνώμη για όλο το προσωπικό, γιατί μπορεί να τους γνωρίζει όλους πολύ καλά.

Έτσι ο αριθμός των πλοίων, το μέγεθός τους, ο τρόπος κράτησης των θέσεων και το είδος των γραμμών είναι τέτοιο,

ώστε να μην υπάρχει πρόβλημα υπεράριθμων επιβατών. Ελάχιστα είναι και τα προβλήματα με λαθρεμπόρους που έχουν παρουσιαστεί στο λιμάνι.



Άτρα και τα λιμάνι το 1834. Άποψη από τη βόρεια πλευρά. Πρωτότυπο στο  
αρχικό και Εθνολογικό μουσείο.

### 13. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ

Η Πάτρα είναι φυσικό να έχει ανταγωνισμό με άλλα λιμάνια όπως αυτό της Ηγουμενίτσας.

Εύλογο είναι κάθε περιοχή να θέλει να αναπτυχθεί το δικό της λιμάνι και εύλογο είναι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας να κάνει προσπάθειες να πάρει κι αυτό μια θέση.

Η ΕΟΚ ενδιαφέρεται για την ανάπτυξη των λιμανιών και της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας. Δηλ. ενδιαφέρει την ΕΟΚ να υπάρξει συμπίεση του κόστους σε όλα τα λιμάνια.

Όσον αφορά τις χρηματοδοτήσεις, αν το κράτος δίνει περισσότερα στο ένα ή το άλλο λιμάνι, είναι άλλο. Είναι θέμα πιέσεων, επιλογής της κυβέρνησης.

Η Ηγουμενίτσα αποτελείται μεν εναλλακτικό λιμάνι, έχει όμως οδικά, προβλήματα. Εάν γίνει ο δρόμος Ηγουμενίτσας - Βόλος μοιραία θα πάει την κίνηση της Βορ. Ελλάδος. Προς το παρόν τέτοιος κίνδυνος δεν υπάρχει γιατί έχουν δυνατότητες οδικών προσβάσεων στο εσωτερικό.

Βέβαια το θέμα αυτό έχει ανησυχήσει τις εταιρίες πάρα πολύ.

Η εξέλιξη που θέλει να παρουσιάσει η Ηγουμενίτσα είναι ένα θέμα που πρέπει να μας ανησυχήσει, δεδομένου ότι οι φορείς



δεν κάνουν τίποτα. Εφησυχάζουμε και δεν ζητάμε σε αντίθεση με τις συγκεκριμένες προτάσεις που κάνει η Ηγουμενίτσα.

Είναι γεγονός ότι τα κονδύλια που δίνονται για την Ηγουμενίτσα πρέπει να σημάνουν τον κώδωνα του κινδύνου. Το λιμάνι της Πάτρας δεν έχει τις αντίστοιχες πιστώσεις.

Επίσης σημαντικά έργα θα έπρεπε να έχουν γίνει για να προσελκύσουν κόσμο, ενώ η Ηγουμενίτσα εκτός των άλλων έχει και καλύτερη γεωγραφική θέση.

Εδώ θα θέλαμε να αναφέρουμε σε ορισμένα έργα που έχουν τεθεί δημόσια :

1. Ο δρόμος της Αγιάς. Ο Δήμος έχει προχωρήσει είτε με τις ανταλλαγές που γίνονται, είτε με καταβολή χρημάτων που έφθασαν τα 300 εκ. και έχει έτοιμους δύο δρόμους έναν 20m και έναν 14m μεταξύ Ρομάντζας και κολυμβητηρίου και υποβλήθηκε στον κ. Τσιπλάκο το αίτημα να καταλάβει και η πολιτεία τα 350 εκ. και αρνήθηκε για να κατασκευασθούν δύο δρόμοι 1.500 m ο καθένας.

2. Η περιμετρική, με τη χρηματοδότηση που γίνεται σήμερα σε σχέση με το συνολικό κόστος του έργου θα τελειώσει σε 30 χρόνια.

Η δική μας θέση είναι ότι η Ηγουμενίτσα όπως και η Πάτρα είναι ένα λιμάνι θεσμοθετημένο που προσφέρει εναλλακτικές

λύσεις στους ταξιδιώτες, που ορθολογικά το χρειάζεται τώρα και εμείς δεν μπορούμε να προβάλουμε κάποια τοπικιστική αντίληψη που θα είναι ανορθολογική στην ανάπτυξη της χώρας.

Το θέμα των χρηματοδοτήσεων λογικό είναι να είναι ανάλογες της σπουδαιότητας της έκτασης, του μεγέθους και του ρόλου κάθε λιμανιού.

Το πρόβλημα που αυτή τη στιγμή διαφαίνεται στη σκέψη του υπουργείου και εκείνο πρέπει να αντιμετωπίσουμε είναι να δοθεί λύση, στο πιεστικό πρόβλημα που λέγεται Γιουγκοσλαβία και προκαλείται με τη δημιουργία τρίτου λιμανιού μεταξύ Πάτρας - Ηγουμενίτσας.

Αντί λοιπόν να ξεκινήσουμε εκ του μηδενός για να δημιουργήσουμε λιμάνι, οδικές αρτηρίες που θα σταματάνε στο Ρίο - Αντιρρίο γιατί υπάρχει το γνωστό πρόβλημα, να δοθεί εκείνη η προτεραιότητα στην επέκταση και συμπλήρωση έργων και στην Πάτρα και στην Ηγουμενίτσα, για να αντιμετωπιστεί το οξύτατο πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί με τη συνεργασία των δύο λιμανιών. Υπάρχει και τρίτο λιμάνι το οποίο βρίσκεται στον Αστακό με υπερβολικά καλές εγκαταστάσεις και δρόμος υπάρχει. Κανείς όμως δεν το προτιμά γιατί υπάρχει το πρόβλημα στο πορθμείο του Ρίο. Οσο λοιπόν θα έχει φέρι-μποτ ή γραμμή Ρίου - Αντιρρίου, το λιμάνι του Αστακού δεν πρόκειται να αναπτυχθεί.

Εμείς προβληματιζόμαστε για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έχοντας υπόψιν ότι έχει κατά 28% αύξηση στις αφίξεις επιβατών τουριστών πέρυσι, τη στιγμή που εμείς είχαμε -2% και φέτος προβλέπεται ότι η αύξηση εκεί θα φτάσει το 34%, αυτό δείχνει μια ανοδική πορεία.

Δεν πρέπει βέβαια να λειτουργούμε πλήρως ανταγωνιστικά αλλά θα πρέπει να ζητηθούν όσα χρειάζονται για να αναπτυχθεί η Πάτρα.



3.- ΠΑΤΡΑΙ 'Ο λιμίν

PATRAS Le port

'Εκδοσις Κ. Στάθα Πατραί

Ο μώλις και το λιμάνι τη περίοδο του μεσοπολέμου. (φωτογραφία του Π. Λιόπητα)



## 14. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

### α) Γενικά

Προκειμένου η κοινή πολιτική βούληση να γίνει πράξη και να συνεργαστούν όλοι οι φορείς για να "μείνουν" στην Πάτρα το 1 εκ. τουρίστες πρέπει να ξεπεραστούν ορισμένα προβλήματα.

Υπάρχουν τρεις κατηγορίες προβλημάτων. Υπάρχει πρώτα το ζήτημα "η πολιτεία και εμείς" δηλαδή βασικότατα θέματα που συνδέονται με τον τουρισμό π.χ. αεροδρόμιο Αράξου η τερματικός σταθμός στον Άγιο Διονύση του ΟΣΕ και εκσυγχρονισμός και της γραμμής Κορίνθου Πατρών. Η περιμετρική και το νέο λιμάνι .

Είναι δηλαδή κάποια έργα που από την πολιτεία - στο πλαίσιο ενός προγράμματος της ΕΟΚ- με την συνδρομή των αρμοδίων υπουργείων δίνεται μια προτεραιότητα γιατί τοπικά δεν γίνεται να αντιμετωπιστούν.

Υπάρχει ένας δεύτερος τομέας που λέγεται ΕΟΤ και έχει περιφερειακή διεύθυνση. Ο τρίτος τομέας, είναι τα προβλήματα, που μπορούν οι φορείς μαζί με την περιφερειακή διεύθυνση του ΕΟΤ να τα αντιμετωπίσουν.

Τα τελευταία δεν έχουν ανάγκη πολλών χρημάτων έχουν ανάγκη μόνο προγράμματος. Θα πρέπει λοιπόν να δει ο καθένας τι μπορεί να κάνει και να αναλάβει τις ευθύνες του.

## β) Προβλήματα Λειτουργίας

Προβλήματα οξυμένα κατά τους θερινούς μήνες

Προβλήματα κατηγοριών :

i) Προβλήματα που εμφανίζονται στη χερσαία ζώνη

- ◊ Ανεπάρκεια αποθηκευτικών χώρων
- ◊ Αδυναμία εξυπηρέτησης αναγκών στάθμευσης-αναμονής οχημάτων
- ◊ Περίπου εξαντλημένη ικανότητα εξυπηρέτησης σκαφών

ii) Προβλήματα που εμφανίζονται στο σύστημα εισόδου-εξόδου του λιμανιού

- ◊ Ρυθμοί εξυπηρέτησης χρηστών
- ◊ Ελλιπής εγκαταστάσεις
- ◊ Προβλήματα στο σύστημα πρόσβασης
- ◊ Κυκλοφοριακή φόρτιση στο οδικό δίκτυο
- ◊ Αδυναμία εξυπηρέτησης αναγκών στάθμευσης

Όπως βλέπουμε από τα στοιχεία που έχουμε επεξεργαστεί φαίνονται καθαρά τα προβλήματα που υπάρχουν στο λιμάνι της Πάτρας στις μετακινήσεις των επιβατών, (εσωτερικού -

εξωτερικού) όπως και αντίστοιχων εμπορευμάτων τα οποία γίνονται με φορτηγά.

Αν και η μελέτη δεν έγινε με στοιχεία της περιόδου αιχμής (αυτή κυρίως είναι τους καλοκαιρινούς μήνες Ιούλιο - Αύγουστο) παρά ταύτα τα αποτελέσματα ήταν όχι και τόσο ευχάριστα, όσον αφορά την πληθώρα των προβλημάτων.

Η έλλειψη Ι.Χ. κυρίως στους χειμερινούς μήνες διευκολύνει τις μετακινήσεις των φορτηγών για την είσοδο και μεταβίβαση όπως και αποβίβαση και έξοδο τους από τους χώρους και τις εγκαταστάσεις του λιμανιού. Παρ' όλα αυτά όταν εισέρθουν στο λιμάνι ταυτόχρονα ορισμένα πλοία τότε μαζί μ' αυτά που είναι έτοιμα για τη φόρτωση των φορτηγών εμφανίζεται ένα μποτιλιάρισμα στους χώρους του λιμανιού το οποίο προεκτείνεται μέχρι και τους δρόμους Οθωνος Αμαλίας, Αγ. Ανδρέου.

Αυτό το πρόβλημα αυξάνεται πάρα πολύ όταν ταυτόχρονα με την είσοδο και έξοδο φορτηγών και Ι.Χ. έχουμε και στις παραπάνω αναφερθείσες οδούς δεξιά παρκαρισμένα πολλά Ι.Χ. και φορτηγά τα οποία περιμένουν για να μπουν στους χώρους του λιμανιού.

Επίσης το παρόν σύστημα και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης δεν διευκολύνει την γρήγορη φόρτωση και εκφόρτωση των οχημάτων με αποτέλεσμα αυτός ο οποίος θέλει να φύγει από τους χώρους λιμανιού να καθυστερεί τρομερά μια

και υπάρχει η έλλειψη ικανοποιητικής σηματοδότησης στους χώρους λιμανιού όπως και έξω από αυτό.

Απ' όλα αυτά μπορούμε να βρούμε τα κύρια προβλήματα που είναι :

1. Η προσπέλαση και η στάθμευση των φορτηγών εντός και εκτός τελωνειακού χώρου ολόκληρο τον χρόνο.
2. Η προσπέλαση και η στάθμευση των υπολοίπων οχημάτων στο γύρω από το λιμάνι οδικό δίκτυο κυρίως στις περιόδους αιχμής.
3. Στην ανεπάρκεια εξυπηρέτησης στους χώρους και στις υπάρχουσες εγκαταστάσεις (τελωνείο κλπ.)
4. Η υποχρεωτική πορεία των οχημάτων από τις περιβάλλουσες το λιμάνι οδούς με σκοπό την είσοδό τους από την μόνη είσοδο, αυτή της Γούναρη.

Από μελέτες που έχουν γίνει προκύπτει ότι ο αριθμός πλοίων που το λιμάνι μπορεί να εξυπηρετήσει είναι γύρω στα 40-45 αριθμός ο οποίος (ειδικότερα στην καλοκαιρινή περίοδο) έχει πολλές φορές ξεπεραστεί.

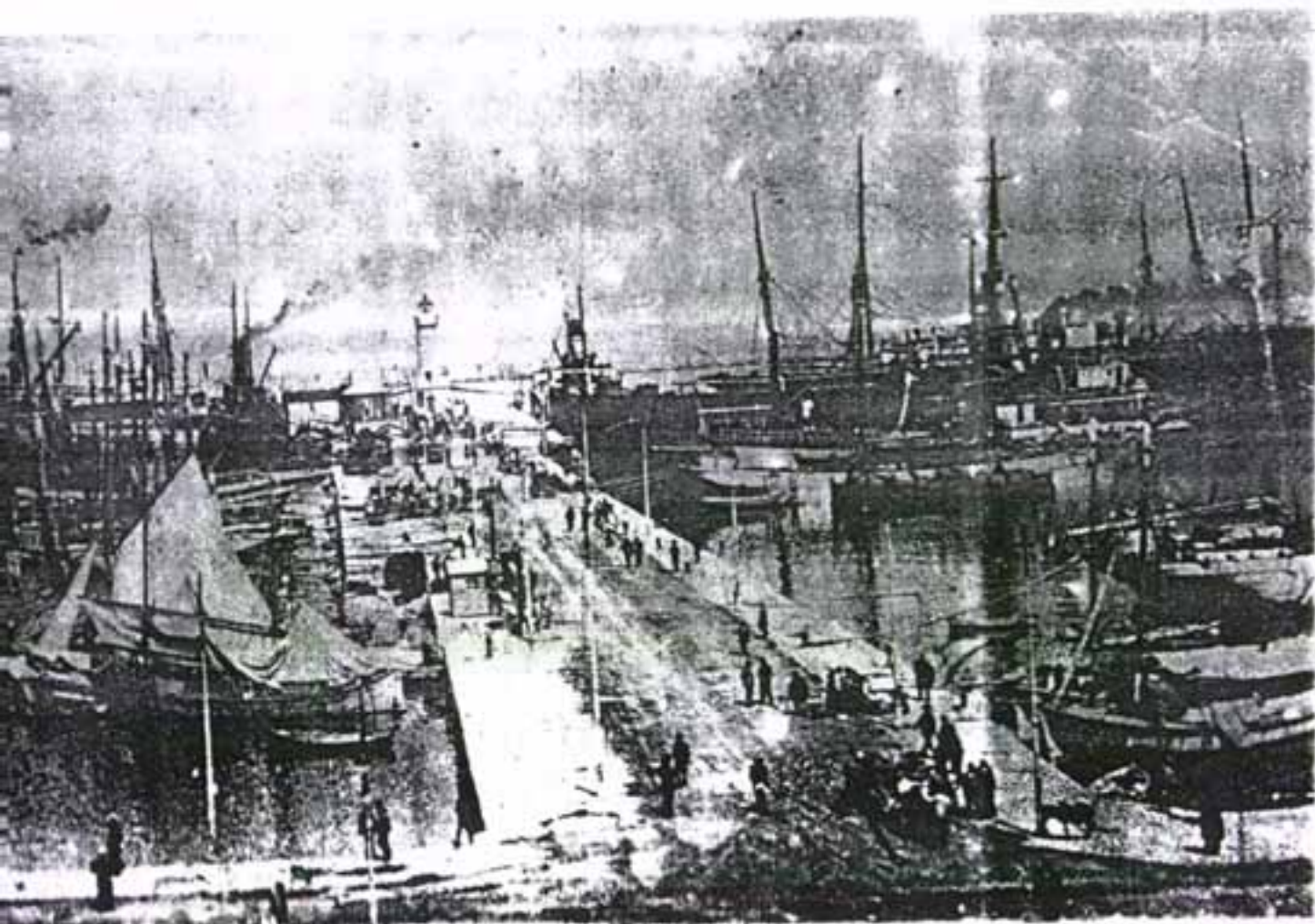
Αυτό σημαίνει πως γρήγορα θα πρέπει να ληφθούν μέτρα ώστε και να μην υπάρχουν προβλήματα στο γύρω οδικό δίκτυο αλλά και η εξυπηρέτηση των οχημάτων όπως και οι λειτουργικές ικανότητες του λιμανιού να μην μειωθούν. Γι' αυτό θα πρέπει να



ληφθούν άμεσα και δοκιμασμένα μέτρα μέχρις ότου αρχίσει εάν αυτό μπορεί να γίνει η επέκταση του λιμανιού.

Τέτοια μέτρα είναι :

1. Η οργάνωση στους χώρους και τις εγκαταστάσεις του λιμανιού με σκοπό την γρήγορη εξυπηρέτηση
2. Δημιουργία χώρων στάθμευσης των φορτηγών κυρίως, μέσα και έξω από ο λιμάνι.
3. Αύξηση του γύρω οδικού δικτύου (εάν αυτό είναι εφικτό) όπως και σωστή διακίνηση μέσα στο δίκτυο του λιμανιού (σήμανση κλπ.)
4. Αύξηση των εισόδων όπως και εξόδων στους και από τους χώρους του λιμανιού.



Λιμάνι στις αρχές του 20ου αιώνα (φωτογραφία του Γ. Λιόπητα).

## 15. Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΛΥΣΗ

Ο τουρισμός που ίσως και στο παρελθόν αποτέλεσε ένα σημαντικό θέμα, τώρα περνάει στο προσκήνιο για τον πρόσθετο λόγο, ότι τα γεγονότα στα βόρεια σύνορα της χώρας δίνουν μια νέα διάσταση, μια νέα κίνηση, μια νέα κλίση, δημιουργώντας νέα προβλήματα αλλά και νέες δυνατότητες ανάπτυξης στο λιμάνι και στον τουρισμό της Πάτρας.

Όλα αυτά έχουν απασχολήσει το Δήμο Πατρέων και ήδη έχουν αποτυπωθεί σε υπόμνημα που έχει σταλεί στο γ.γ. του ΕΟΤ.

Η Ραγδαία αποβιομηχάνιση της Πάτρας και της Αχαΐας, με τη γνωστή διακοπή λειτουργίας ή το δραστικό παραγωγικό περιορισμό των μεγάλων βιομηχανιών της περιοχής αλλά και την αφανή πλην εκτεταμένη παρόμοια αρνητική εξέλιξη σε μεγάλο αριθμό βιοτεχνών δημιουργεί για την περιοχή οξύτατα προβλήματα ανεργίας, κάθετης πτώσης της γενικότερης οικονομικής δραστηριότητας, αλλά και μείζον πρόβλημα απώλειας του οικονομικού χαρακτήρα της.

Η Πάτρα δεν είναι πια αυτό που για πολλές δεκαετίες υπήρξε: έπαψε να είναι βιομηχανική πόλη. Κι επειδή η

ενασχόληση χιλιάδων Πατρινών στη βιομηχανία και οι ανάγκες της τελευταίας στήριξαν και τον εμπορικό χαρακτήρα της και την εμπορική κίνηση του λιμανιού της, Πάτρας αυτή την κρίσιμη ώρα της ενσωμάτωσης της χώρας μας στην Ευρώπη μένει γυμνή κι αδιέξοδη χωρίς αναπτυξιακές προοπτικές.

Μια τόσο δραματική οικονομική απογύμνωση μιας πόλης 200.000 κατοίκων και ευρύτερης περιοχής της, με όσα τραγικά συνεπάγεται δεν συνιστά απλά ένα τοπικό πρόβλημα, αλλά ζητήματα σημαντικό σε εθνική κλίμακα που απαιτεί εθνική προτεραιότητα στις άμεσες λύσεις που επείγει να δρομολογηθούν για τη συγκράτηση και την αναστροφή αυτής της κατάστασης.

Στην κατεύθυνση αυτή ο δήμος Πατρών θεωρεί ότι η πόλη και η πολιτεία οφείλουν έναντι των δραματικών προβλημάτων της περιοχής μας, να ενισχύσουν και να σχεδιάσουν άμεσα την προγραμματισμένη ανάπτυξη δραστηριοτήτων και δυνατοτήτων που αποσπασματικά και ανολοκλήρωτα αυτά τα χρόνια δημιουργήθηκαν και που αρχίζουν να διαγράφουν αχνά αλλά ελπιδοφόρα, το νέο πρόσωπο της πόλης ως σύγχρονο αστικό κέντρο υπηρεσιών, εκπαίδευσης, νοσοκομειακής περίθαλψης, τεχνολογίας, συνεδρίων, τουρισμού και πολιτισμού. Το λιμάνι, πύλη εισόδου στην Ελλάδα από τη Δύση, το Πανεπιστήμιο Πατρών ως σύγχρονο κέντρο εκπαίδευσης και τεχνολογίας, το περιφερειακό νοσοκομείο του Ρίου, το σχεδιαζόμενο



αποτελούν τους υπαρκτούς δυναμικούς πόλους γύρω από τους οποίους, κατ' αρχήν με τη γενναιόψυχη στήριξή τους αλλά και με την παραπέρα αξιοποίησή τους με φαντασία, μεθοδικότητα και σύγχρονη οργάνωση μπορεί να επιδιωχθεί μια νέα αναπτυξιακή πορεία.

Θεωρούμε αυτή την εισαγωγή και τη γενικότερη τοποθέτηση αναγκαία για να καταδειχθεί σε ποια κλίμακα, με ποια ένταση και με ποια προτεραιότητα μέσα στις γενικότερες δραστηριότητες του ΕΟΤ, απαιτείται ν' αντιμετωπισθεί η τουριστική ανάπτυξη της Πάτρας και της περιοχής της. Αυτό που προτείνουμε είναι ένα ειδικό και ολοκληρωμένο πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης της Πάτρας και της περιοχή της, ως μία από τις οφειλόμενες κρατικές παρεμβάσεις για την οικονομική ανόρθωση και την αναπτυξιακή αφύπνιση της περιοχής μας. Ένα πρόγραμμα συνολικής ανάδειξης των δυνατοτήτων που υπάρχουν, που θα καταστρωθεί με πληρότητα, θα υλοποιηθεί τάχιστα και θα υπάρχει η πολιτική βούληση για την επίλυση των όποιων προβλημάτων παρουσιάζονται. Ένα πρόγραμμα στο οποίο θα στρατευθούν ο ΕΟΤ, η περιφέρεια Δυτ. Ελλάδος, ο Δήμος Πατρέων, ενδιαφερόμενοι φορείς της πόλης και οι επιχειρηματίες που εμπλέκονται με τον τουριστικό κλάδο. Που θα έχει κυβερνητική κατεύθυνση για την επίλυση από διάφορα υπουργεία και οργανισμούς ζητημάτων της αρμοδιότητάς τους που συνυφαίνονται με το πρόβλημα (λιμάνι, σιδηροδρομική γραμμή Κορίνθου - Πάτρας, αεροδρόμιο Αράξου κλπ.). Που θα

περιλαμβάνει τη συμπλήρωση του τουριστικού εξοπλισμού, την εξάλειψη αρνητικών καταστάσεων, την ανάδειξη των μνημείων της περιοχής και την οργανωμένη διαφημιστική προβολή.

Τα στοιχεία εκείνα τα οποία εκτιμούμε ότι συνιστούν την τουριστική ιδιαιτερότητα και ενισχύουν τις συγκεκριμένες τουριστικές δυνατότητες της περιοχής, ώστε η πρότασή μας να έχει ξεχωριστή σημασία και να μην αποτελεί έκφραση της πανελλαδικής επιθυμίας για τουριστική ανάπτυξη, πιστεύουμε ότι είναι το γεγονός ότι η Πάτρα :

- \* Αποτελεί τη συνεχώς διευρυνόμενη θαλάσσια πύλη εισόδου και εξόδου των τουριστών από τη δύση.
- \* Είναι το μεγάλο αστικό κέντρο με όλες τις σύγχρονες απαιτήσεις και εξυπηρετήσεις ανάμεσα σε τρεις παγκοσμίως γνωστούς αρχαιολογικούς τόπους (Ολυμπία - Δελφοί - Μυκήνες και Επίδαυρος) σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 150 χιλιόμετρα από τον καθένα απ' αυτούς.
- \* Αποτελεί την είσοδο αλλά και την πρωτεύουσα ενός χώρου με αυτόνομη τουριστική ελκτική δυνατότητα, όπως είναι η Πελοπόννησος, η συστηματική αξιοποίηση του οποίου δεν έχει επιχειρηθεί μέχρι σήμερα.

- ★ Οτι έχει συγκεκριμένες και ασφαλείς προοπτικές να αναδειχθεί σε σημαντικό διεθνώς συνεδριακό και εκθεσιακό κέντρο.
- ★ Οτι συνδυάζει δυνατότητες καλοκαιρινών (μα αυτές της Κορινθίας - Αχαΐας - Ηλείας) και χειμωνιάτικων (με το χιονοδρομικό κέντρο Χελμού), διακοπών.
- ★ Οτι διαθέτει πολιτιστικά γεγονότα που είτε αυθύπαρκτα (Πατρινό καρναβάλι) είτε συμπληρωματικά (Διεθνές Φεστιβάλ, Φεστιβάλ Μεσογειακού Θεάτρου), μπορούν ν' αποτελούν πόλους έλξης τουριστών. Κι ακόμα υπάρχουν προτάσεις (αυτοκινητοδρόμιο Χαλανδρίτσας - Καζίνο), που μπορούν να ευνοήσουν την ανάπτυξη εξειδικευμένου τουρισμού.

Η ταυτόχρονη και συντονισμένη αξιοποίηση αυτών των στοιχείων πιστεύουμε ότι μπορεί ν' ανατρέψει τη σημερινή αρνητική εικόνα όπου από την πόλη απλώς διέρχονται εκατοντάδες, χιλιάδες τουρίστες χωρίς να παραμένουν ούτε επί τρίωρο και να καταστήσει τον τουρισμό έναν από τους κύριους οικονομικούς και αναπτυξιακούς τομείς για την πόλη και την περιοχή.

Το πρόβλημα είναι ότι οποιαδήποτε περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού είμαστε πάρα πολύ ανέτοιμοι να την αντιμετωπίσουμε. Υπάρχουν πολλά πράγματα που έχουν



ξεκινήσει στραβά. Εχουν αντιμετωπιστεί ευκαιριακά και όχι σφαιρικά και η φιλοδοξία να εκμεταλλευτούμε απ' αυτό το τουριστικό ρεύμα κάτι ουσιαστικό και όχι μόνο <<απόνερά>> του, που μέχρι τώρα δέχεται, η πόλη, θέλει πάρα πολύ συστηματική και προγραμματισμένη προσπάθεια. Και φυσικά με τη συμμετοχή των πάντων, όχι μόνο του κράτους μέσω του ΕΟΤ, αλλά όλων των φορέων της πόλης, όλων των ιδιωτών - επιχειρηματιών που εμπλέκονται σε αυτό τον τομέα.

Η αντίφαση, όλης της υπόθεσης, η Πάτρα <<πύλη εισόδου και εξόδου>>, είναι ότι μέχρι σήμερα το πρόβλημα αντιμετωπίστηκε εκ των υστέρων σε σχέση με την πίεση της κίνησης μέσα στη λιμενική ζώνη χωρίς καμία σύνδεση έξω απ' αυτή.

Η λιμενική ζώνη εκ των πραγμάτων είναι <<στενή>> και δεν μπορεί να λύσει καν το πρόβλημα των τουριστών, πολύ περισσότερο δεν μπορεί να εξασφαλίσει το καθοριστικό πρώτο βήμα του τουρίστα προς την πόλη που θα τον έκανε να <<σύρει τα βήματά του>> και λίγο παραπέρα.

Δεν θα περιγράψουμε τώρα τη σημερινή κατάσταση. Τη ξέρουν καλύτερα και τη ζούν ναυτικοί πράκτορες, το λιμενικό ταμείο, ο εκπρόσωπος του ΕΟΤ. Θα λέγαμε όμως ότι, όπως είναι σήμερα τα πράγματα, η Πάτρα είναι άγνωστη, αποκρουστική. Είναι για τον τουρίστα άγνωστη γιατί δεν προλαβαίνει να τη δει, και αποκρουστική καθώς με χίλια χέρια τον σπρώχνει ν' ανέβει στο καράβι αμέσως ή να πατήσει το γκάζι και να φύγει. Για το πιο

απλό ότι δεν έχει χώρο σταθμεύσεως να μπορεί να πάρει ανάσα στη λιμενική ζώνη, μέχρι το ότι δεν υπάρχει τίποτα άλλο απ' αυτά που χρειάζεται εκείνη τη στιγμή να τον εξυπηρετήσουν.

Αυτή είναι η <<λειτουργική εικόνα>> της Πάτρας σήμερα.

Υπάρχει λοιπόν κατ' αρχήν το θέμα της εξυπηρέτησης των αναγκών του ξένου επισκέπτη. Ούτε αυτό το στοιχειώδες δεν είμαστε ικανοί να κάνουμε, δηλαδή να <<ξεφορτώσουμε>> -με την έννοια του βάρους ... τον τουρίστα που φεύγει, από κάποια Ελληνικά νομίσματα που του έμειναν, που δεν πρόκειται από τη στιγμή που θα μπει στο καράβι να φύγει να τα χρησιμοποιήσει.

Από την άποψη της Πόλης, θα μπορούσε τα πράγματα να τ' αλλάξουμε ως ένα βαθμό με κάποιες μικρές λύσεις. Ειδικότερα τα ζητήματα που πρέπει αμέσως να διερευνηθούν, να ληφθούν αποφάσεις και να δρομολογηθούν οι αναγκαίες παρεμβάσεις είναι:

#### **α) Η Πάτρα ως πύλη εισόδου του τουρισμού**

Υπάρχουν δύο κατηγορίες προβλημάτων :

- i) Η λειτουργία της εισόδου αυτής καθ' εαυτής .
- ii) Η επιδίωξη της ολιγώρης παραμονής των τουριστών και η αξιοποίησή της από την Πόλη.

Η πρώτη κατηγορία έχει τοπικό αλλά και εθνικό ενδιαφέρον, αφού αφορά την πρώτη και τελευταία εικόνα για την οργάνωση και τη λειτουργία του τουρισμού και της χώρας μας που έχει ο επισκέπτης της. Το γεγονός ότι η ανάδειξη αυτής της πύλης έγινε εκ των πραγμάτων, με μια αποσπασματική και των εκ των υστέρων κάθε φορά, πυροσβεστική προσπάθεια επίλυσης των προβλημάτων που παρουσιάζονται και αυτό μόνο στο χώρο της λιμενικής ζώνης, καθιστά ανεπαρκής τις λειτουργίες της τελευταίας, ανύπαρκτη εντελώς όποια συνέχεια της φροντίδας και της εξυπηρέτησης των τουριστών όταν διαβούν την πύλη του τελωνείου κι έτσι αφενός αποκόπτουν την πόλη από τη συμμετοχή της σ' αυτή τη διαδικασία και αφετέρου της στοιβάζουν αδιέξοδα προβλήματα. Για τον επισκέπτη η Πάτρα είναι ένα προβληματικό λιμάνι και μια άγνωστη πόλη εντελώς αφιλόξενη και απωθητική στην πρώτη εικόνα που δίνει, από την οποία η ροή της κίνησης στην έξοδο τον υποχρεώνουν ν' απομακρυνθεί.

## **β) Αμεσες λύσεις**

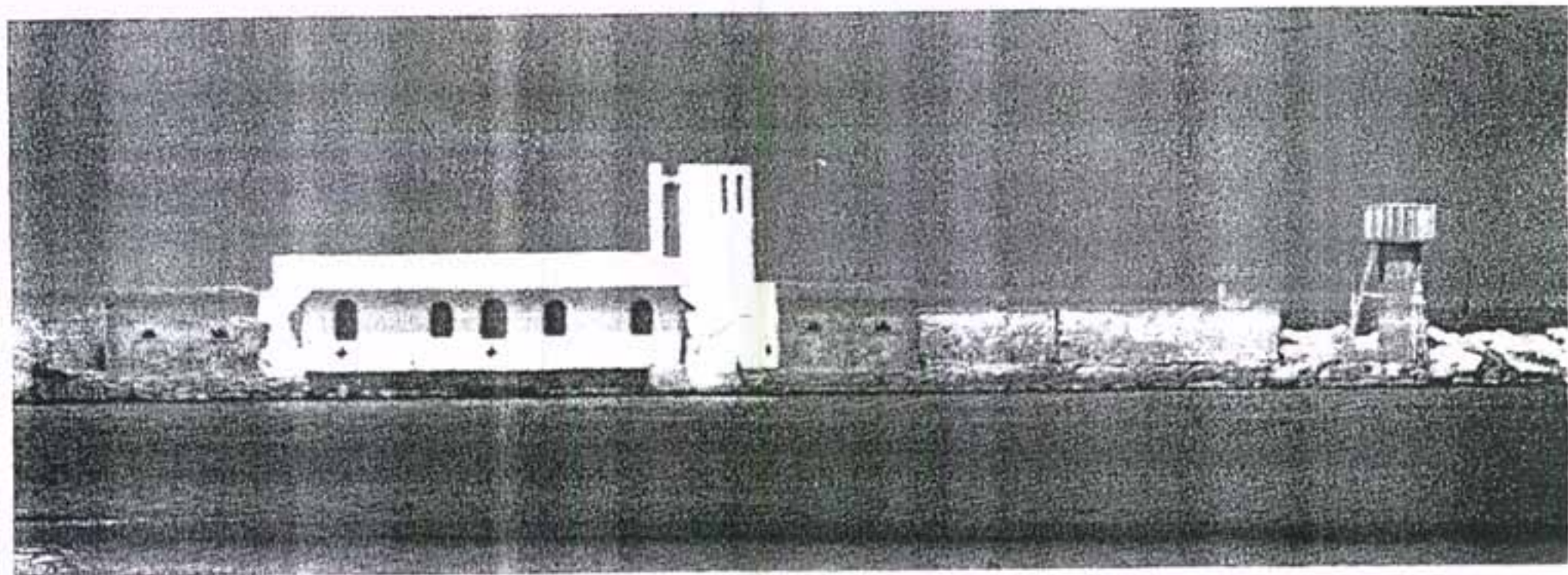
Είναι αναγκαίο, επομένως, να διερευνηθούν αμέσως: -η λειτουργία του σταθμού υποδοχής,- η αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας στην παραλιακή λεωφόρου με τη δημιουργία σταθμού



παραμονής των νταλικών σε δημόσια έκταση επί της εθνικής οδού, -η διάθεση και η αξιοποίηση δημοσίων, - δημοτικών και άλλων κτιρίων στην παραλιακή οδό στην κατεύθυνση της εξυπηρέτησης και της προσέλκυσης των τουριστών. Το δυτικό τμήμα του οικοπέδου του ΟΣΕ, ο δημοτικός χώρος του πρώην στρατοπέδου Δροσόπουλου, το οικόπεδο και το κτίριο των Μύλων Αγίου Γεωργίου που ανήκει στο υπεραστικό ΚΤΕΛ, η σταφιδαποθήκες Μπάρι, το δημοτικό οικόπεδο της πρώην αγοράς, το κτίριο Κόλλα που ανήκει στη Δημοτική Βιβλιοθήκη και το κτίριο των Γενικών Αποθηκών του Κράτους, μπορούν με ένα συντονισμένο σχεδιασμό να δώσουν άμεσες λύσεις στις ανάγκες χώρου στάθμευσης επιβατικών αυτοκινήτων, γραφείων πληροφοριών, αποθετηρίου δεμάτων για τον όποιον επιθυμεί να επισκεφτεί την πόλη, αλλαγής συναλλάγματος, αίθουσας ενημέρωσης των τουριστών εμπορικού κέντρου διαρκούς λειτουργίας, κατάλληλης στέγασης των πρακτόρων ταξιδίων, κ.α. και γενικά όλων εκείνων των υπηρεσιών και λειτουργιών που θα πληροφορούν και θα κατευθύνουν τον τουρίστα αλλά παράλληλα θα προσφέρουν και τη δυνατότητα μιας φιλόξενης επαφής με την πόλη που είναι δυνατόν να οδηγήσουν τα βήματά του και στα ενδότερά της.

Η δημιουργία Καρναβαλικού Μουσείου στις σταφιδαποθήκες Μπάρι και η αποκατάσταση της αγγλικανικής εκκλησίας μπορούν να δίνουν και μια πρώτη γεύση των μνημείων και των ενδιαφερόντων που η πόλη έχει να παρουσιάσει.

Παράλληλα η συντονισμένη δραστηριότητα των επαγγελματιών της περιοχής μέσα από ένα φορέα των καταστημάτων της τουριστικής ζώνης, η ανάδειξη των διατηρητέων κτιρίων της παραλίας και η ανάληψη απ' το Δήμο ειδικής φροντίδας για την καθαριότητα, τα πεζοδρόμια και την όλη εμφάνιση των κοινόχρηστων χώρων της παραλιακής λεωφόρου, μπορούν ν' αλλάξουν άμεσα, θεαματικά και ουσιαστικά την εικόνα και το λειτουργικό ρόλο της παραλίας της πόλης στην εξυπηρέτηση αλλά και στην κατ' αρχήν προσέλκυση και την αξιοποίηση του διερχομένου τουριστικού ρεύματος.



Πρόσφατη προσείχτη, το εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου στο κυριοθραύτη.

## 16. ΒΑΣΙΚΑ ΕΡΓΑ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ

Αν τα άμεσα αυτά μέτρα είναι εύκολο να σχεδιασθούν, να συντονισθούν και να εκτελεσθούν και πιο απαιτητικοί στόχοι που η υλοποίησή τους εξαρτάται αποκλειστικά από την κυβερνητική βούληση και από ένα συντονισμένο κυβερνητικό πρόγραμμα.

Η δημιουργία του εμπορικού λιμανιού ώστε ν' αναπτυχθεί χώρος για το επιβατικό λιμάνι, ο εκσυγχρονισμός της σιδηροδρομικής γραμμής Πάτρας - Αθήνας, η ανάπτυξη του αεροδρομίου Αράξου είναι αναγκαία έργα για ν' αποκατασταθεί μια επαρκής συγκοινωνιακή συνέχεια και σύνδεση της πύλης εισόδου με την υπόλοιπη Ελλάδα. Η ταχεία προώθηση και η αποπεράτωση της περιμετρικής είναι, επίσης, εξαιρετικά αναγκαία για την αλλαγή της πόλης και ιδιαίτερα της παραλιακής λεωφόρου, από το βάρος των διερχομένων οχημάτων.

### **α) Έργα υποδομής υπό κατασκευή του Λιμανιού (μελέτη και ο προϋπολογισμός τους)**

Το κυριότερο έργο που μελετείται είναι η κατασκευή του νέου λιμανιού της πόλης μας στην Ακτή Δυμαίων, προϋπολογισμού μόνο των λιμενικών εγκαταστάσεων 60.000.000.000 δραχμών του οποίου το πρώτο τμήμα, προϋπολογισμού



13.000.000.000 δραχμών, έχει ήδη δημοπρατηθεί και προβλέπεται η έναρξη της κατασκευής του το επόμενο εξάμηνο. Για τη μελέτη του έχουν ήδη δαπανηθεί 30.000.000 δραχμές και πρόσφατα εξασφαλίστηκαν άλλα 500.000.000 δραχμές από το Dellor 2.

Στο υπάρχον λιμάνι είναι σε εξέλιξη η μελέτη αναδιοργάνωσης της χρήσης των χερσαίων χώρων και η κυκλοφοριακή μελέτη δαπάνης 50.000.000 δραχμών, που θα περατωθεί σε τέσσερις μήνες. Κατασκευάζεται ήδη ένα συγκρότημα 15 μικρών καταστημάτων προς εξυπηρέτηση των επιβατών, προϋπολογισμού 100.000.000 δραχμών.

Επίσης δημοπρατείται η επέκταση του ηλεκτροφωτισμού στα υπόλοιπα μέρη του λιμανιού, όπου δεν υπάρχει, προϋπολογισμού 80.000.000 δραχμών.

Υπό δημοπράτηση είναι και η κατασκευή νέου δικτύου ύδρευσης του λιμένα που θα αντιμετωπίζει ολοκληρωτικά τις ανάγκες τροφοδοσίας των πλοίων, προϋπολογισμού 100.000.000 δραχμών.

Με την περάτωση της μελέτης χωροταξικής ανάπτυξης του λιμανιού μας και κυκλοφοριακής ρύθμισης προγραμματίζουμε έργα αξίας 500.000.000 δραχμών, για τη βελτίωση των χερσαίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, η κατασκευή των οποίων θα αρχίσει στις αρχές του επόμενου χρόνου.

Επίσης για τη συντήρηση των εγκαταστάσεων του λιμανιού έχουμε ήδη στείλει προς έγκριση τη σχετική μελέτη για έργα αξίας 150.000.000 δραχμών.

- Το 1994 δαπανήθηκαν για έργα συντήρησης περίπου 80.000.000 δραχμές και για την αποπεράτωση της βόρειας προβλήτας και των λιμενικών εγκαταστάσεων της νέας λιμενολεκάνης της Μαρίνας περίπου άλλα 100.000.000 δραχμές. Ακόμη δαπανήθηκαν 70.000.000 δραχμές για τη μελέτη του νέου λιμανιού.
  
- Η μεγάλη έλλειψη χερσαίων χώρων του λιμανιού οδήγησε στο να λάβουμε μέτρα που θα τερματίζουν την άναρχη στάθμευση που παρατηρείται. Μετά από μετρήσεις διαπιστώθηκε ότι αρκετές μεταφορικές εταιρίες άφηναν τα trailers τους μέσα στο λιμάνι μέχρι να βρουν φορτίο. Αυτό γινόταν χωρίς τη χορήγηση καμιάς άδειας, σε όποιο σημείο επιθυμούσαν και για όσο χρονικό διάστημα ήθελαν. Αυτή την απαράδεκτη κατάσταση που προκαλούσε μεγάλα κυκλοφοριακά προβλήματα αντιμετωπίστηκε ακινητοποιώντας οποιοδήποτε όχημα έμενε στο λιμάνι για χρονικό διάστημα άνω των 24 ωρών χωρίς άδεια. Καθορίστηκε για επιπλέον παραμονή μέσα στο λιμάνι τέλος στάθμευσης 2.000 δραχμές την ημέρα, που εκτιμήθηκε ότι είναι αρκετά μικρό αν αναλογιστούμε ότι μια νταλικά καταλαμβάνει χώρο εξαπλάσιο του αντίστοιχου χώρου ενός Ι.Χ.

- Οι εταιρίες που μονοπωλούν την εκμετάλλευση του λιμανιού των Πατρών σε σχέση με τα ασυνόδευτα φορτηγά.
- Την πρακτόρευση των ασυνόδευτων νταλικών την πραγματοποιούν στο λιμάνι κατά τις πληροφορίες, σε ποσοστό 80% τρεις πατρινές εταιρίες. Αυτό όμως έχει επικρατήσει ελεύθερα χωρίς καμιά παρέμβαση από το Λιμενικό Ταμείο.
- Οι χώροι υποδοχής οι οποίοι ήδη υπάρχουν δεν κρίνονται επαρκείς για την εξυπηρέτηση των επιβατών.
- Παρότι μόνο με την κατασκευή του νέου λιμανιού θα αντιμετωπιστεί οριστικά το πρόβλημα, κατασκευάζονται ήδη πρόσθετες εγκαταστάσεις και το ίδιο προγραμματίζει να κάνει ο ΕΟΤ.
- Υπάρχουν κάποια προβλήματα στις σχέσεις του Λιμενικού Ταμείου Πατρών με ορισμένους ναυτικούς πράκτορες. Η κύρια αιτία αυτών των προβλημάτων είναι ότι για πρώτη φορά έχουμε προσπάθεια να γίνουν κάποιοι έλεγχοι στα τέλη που αυτοί εισπράττουν για λογαριασμό του Λιμενικού Ταμείου από τους χρήστες του λιμανιού και στη συνέχεια τα αποδίδουν. Ήδη μετά από ελέγχους που έγιναν μερικοί από αυτούς επέστρεψαν δεκάδες εκατομμυρίων και διεκδικούν πιο σημαντικά ποσά ακόμα.

Είναι κατανοητό, όταν επί χρόνια υπήρχε μια τελείως ανεξέλεγκτη κατάσταση, να μην αντιμετωπίζεται με συμπάθεια η οποιαδήποτε προσπάθεια προάσπισης των συμφερόντων του Λιμενικού Ταμείου Πατρών, ακόμα και όταν αυτή στηρίζεται στη νομιμότητα και ενισχύει τον υγιή ανταγωνισμό.

Πρέπει όμως να τονίσουμε ότι οι ναυτικοί πράκτορες συμμετέχουν στην 9μελή Λιμενική Επιτροπή Πατρών με δύο μέλη, εκ των οποίων ο ένας είναι και πρόεδρος του Συλλόγου τους. Όλες δε οι επίμαχες αποφάσεις που δημιούργησαν τριβές με τους ναυτικούς πράκτορες πάρθηκαν ομόφωνα, γιατί όλοι παρατάξαν τα συμφέροντα του Λιμενικού Ταμείου Πατρών, που δεν ταυτίζονται πάντοτε με τα αντίστοιχα ορισμένων ναυτιλιακών πρακτόρων.

## **β) Προτάσεις για την βελτίωση της εικόνας του Λιμανιού της Πάτρας**

- ♦ Βελτίωση της καθαριότητας στους κοινόχρηστους χώρους και ιδιαίτερα στις τουαλέτες όπου η κατάσταση είναι εξαιρετικά άσχημη.

- ♦ Τοποθέτηση πράσινου στους κοινόχρηστους χώρους του αεροδρομίου.
- ♦ Βελτίωση του φωτισμού με συχνή συντήρηση
- ♦ Λειτουργία ανταλλακτηρίου Τράπεζας στο χώρο υποδοχής διερχομένων επιβατών σε 24 ωρη βάση.
- ♦ Σήμανση στο δρόμο για την καθοδήγηση των επιβατών στους επιθυμητούς προορισμούς τους.
- ♦ Άμεση έγκριση και υλοποίησης επέκτασης της αίθουσας υποδοχής επιβατών.
- ♦ Αύξηση του προσωπικού σερβιρίσματος στα αναψυκτήρια του λιμανιού κατά τις ώρες αιχμής και ύπαρξη τουλάχιστον δύο ατόμων σε κάθε αναψυκτήριο σε 24 ωρη βάση.
- ♦ Απολύμανση σε τακτά χρονικά διαστήματα όλων των χώρων του λιμανιού αλλά και της γύρω από το λιμάνι περιοχής και σε ακτίνα τουλάχιστον 500-700 μέτρων γύρω από τις εγκαταστάσεις
- ♦ Πρόσληψη εποχικών υπαλλήλων για την κάλυψη των αναγκών από την αυξημένη θερινή κίνηση και την αποφυγή καθυστερήσεων των δρομολογίων.
- ♦ Βελτίωση της ασφάλειας του λιμανιού και καλύτερος έλεγχος των διακινούμενων μέσα στους ελεγχόμενους χώρους.

## γ) Συγκοινωνιακά

1. Το σημαντικότερο έργο της περιοχής θεωρείται η **Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου** που θα ενώσει την Πελοπόννησο με τη Στερεά Ελλάδα και την Ηπειρο δια μέσου των Εθνικών οδών Πατρών - Αθηνών, Αντιρρίου - Ιωαννίνων και Πατρών- Πύργου - Καλαμάτας.

### Η Ζεύξη του Ρίου

Η ζεύξη του Ρίου-Αντιρρίου, έργο προϋπολογισμού με σημερινές τιμές 200 δισ. δρχ. περίπου, θα κατασκευαστεί με σύμβαση παραχώρησης προς την ανάδοχο κοινοπραξία <<ΓΕΦΥΡΑ>>, η οποία αποτελείται από τη Γαλλική GTM και τις Ελληνικές τεχνικές εταιρίες Ελληνική Τεχνοδομή, ΤΕΒ, Ιωάννου και Παρασκευαΐδης, Αθηνά, Προοδευτική και Κ.Ι.Σαραντόπουλος. Η χρηματοδότηση του έργου θα γίνει κατά 40% από το ελληνικό δημόσιο, κατά 10% από ίδια κεφάλαια της κοινοπραξίας και το υπόλοιπο 50% θα είναι δάνειο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Για την ανάληψη του δανείου αυτού εγγυητής της κοινοπραξίας -σύμφωνα με έγκυρες πληροφορίες- θα είναι η <<Μπανκ οφ Αμέρικα>>. Το νομικό μέρος της σύμβασης παραχώρησης ανέλαβε το διεθνούς εγκυρότητα γραφείο <<Λινκ

Λείτερος>>, που είχε αναλάβει και την σύμβαση του αεροδρομίου των Σπάτων.

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, κατόπιν αυτών, δεν φαίνεται κατ' αρχήν να προβάλλει αντιρρήσεις για τη δανειοδότηση του έργου.

Η έναρξη των εργασιών κατασκευής εκτιμάται ότι θα γίνει πριν από το καλοκαίρι και η ολοκλήρωση τους το έτος 2003. Στα επτά χρόνια της κατασκευής του έργου θα δημιουργηθούν περίπου 1.000 θέσεις εργασίας και στη συνέχεια θα απασχολείται προσωπικό για τη συντήρηση της γέφυρας.

Η κοινοπραξία θα εκμεταλλευτεί το έργο επί 35 χρόνια και εν συνέχεια θα περιέλθει στο ελληνικό δημόσιο.

Η λύση της ζεύξης που πρότεινε ο ανάδοχος <<Γέφυρα>> είναι μια καλωδιακή γέφυρα πέντε ανοιγμάτων, συνολικού μήκους 3,5 χιλιομέτρων περίπου με τέσσερα βάθρα στη θάλασσα και συνολικό πλάτος περίπου 25 μέτρων.

Θέλοντας να τονίσουμε την σημαντικότητα της ζεύξης Ρίου και τις αλλαγές τις οποίες θα εκφέρει στην Πάτρα θεωρήσαμε βασικό στοιχείο το παρακάτω άρθρο από την εφημερίδα "το ΒΗΜΑ" το οποίο δημοσιεύτηκε στις 31 Δεκεμβρίου 1995.



## Ευρωπαϊκό πρόγραμμα απασχόλησης στο Ρίο

### Η <<Γέφυρα>> κατά της ανεργίας

**ΤΑ ΟΦΕΛΗ** από την κατασκευή ενός μεγάλου αυτοκινητοδρόμου ή μιας γέφυρας ως σήμερα εξεταζόταν με βάση τη μείωση του χρόνου διαδρομής και των ατυχημάτων και την αύξηση της ταχύτητας. Ωστόσο υπάρχει ακόμη μια εξίσου σημαντική παράμετρος από την κατασκευή ενός μεγάλου έργου, η οποία αφορά την ενίσχυση της τοπικής απασχόλησης και τη μεγιστοποίηση των επιτόπου αγορών και των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Η πλήρης αξιοποίηση των μεγάλων έργων από την άποψη απασχόλησης και ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας αποτελεί σημαντικό βήμα στην καταπολέμηση της ανεργίας και μέτρο τόνωσης της τοπικής αγοράς ιδιαίτερα στη χώρα μας, όπου σε τοπικό επίπεδο η προσφορά εργασίας υπηρετεί τη ζήτηση, με αποτέλεσμα μεγάλος αριθμός εργαζομένων να στρέφεται στα αστικά κέντρα αναζητώντας απασχόληση. Με την εφαρμογή της πρακτικής αυτής τα αποτελέσματα της κατασκευής π.χ. ενός αυτοκινητοδρόμου δεν θα μετρούνται μόνο με τους συνήθεις δείκτες (αύξηση ταχύτητας, μείωση του χρόνου διαδρομής, μείωση ατυχημάτων κλπ.) αλλά και με την αύξηση της απασχόλησης, την ενίσχυση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων κ.α.

Η διεθνής εμπειρία αποδεικνύει ότι τα αποτελέσματα μιας τέτοιας προσπάθειας υπήρξαν ιδιαίτερα θετικά. Σε έργα όπως η κατασκευή τούνελ της Μάγχης, του πυρηνικού σταθμού του Chinon οι ανάγκες σε προσωπικό καλύφθηκαν σχεδόν ολοκληρωτικά από το τοπικό εργατικό δυναμικό (σε ποσοστό 80%-90%).

- ♦ **Καταγράφουν το εργατικό δυναμικό**

Στη μεταφορά και στην εφαρμογή αυτής της εμπειρίας στην Ελλάδα στρέφεται η κοινοπραξία ΓΕΦΥΡΑ, η οποία είναι ο κύριος ανάδοχος του έργου ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου, η κατασκευή του οποίου εκτός από οικονομικά οφέλη για την περιοχή θα έχει αποτέλεσμα τη μείωση της ανεργίας και την αξιοποίηση του τοπικού εργατικού δυναμικού όχι μόνο κατά την κατασκευή αλλά και μετά την ολοκλήρωση του έργου. Για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή της εμπειρίας, η εταιρία έχει αναθέσει τη μελέτη αξιοποίησης του τοπικού δυναμικού σε σύμβουλο, ο οποίος διαθέτει εμπειρία σε ανάλογα έργα του εξωτερικού.

Το σχετικό πρόγραμμα για τη ζεύξη σχεδιάζεται να ενταχθεί σε μια ομάδα αντίστοιχων προγραμμάτων (της Πορτογαλίας, της Ισπανίας κλπ.), τα οποία θα χρησιμοποιηθούν από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σε ό,τι αφορά ειδικά την άμεση ενίσχυση της απασχόλησης, δηλαδή την απασχόληση του τοπικού δυναμικού στην κατασκευή ενός μεγάλου έργου, ακολουθούνται συνοπτικά τα εξής βήματα :

Ο κύριος του έργου, σε συνεργασία με την ανάδοχο εταιρία, καταρτίζει έναν κατάλογο των απαιτούμενων ειδικοτήτων για όλη την κατασκευή, βασιζόμενος στις γνωστές ποσοτικές σχέσεις μεταξύ όγκου/είδους εργασιών και απαιτούμενων εργατοώρων. Όταν καταρτιστούν αυτές οι προβλέψεις, ο κύριος του έργου ανακοινώνει την πρόθεσή του να μεγιστοποιήσει τις θετικές επιπτώσεις του έργου στην τοπική απασχόληση, ευαισθητοποιώντας την τοπική κοινή γνώμη όσο και τους δημόσιους φορείς, την τοπική αυτοδιοίκηση κλπ. Ταυτόχρονα βεβαίως έχει πάρει την υπόσχεση της αναδόχου εταιρίας ότι αυτή θα χρησιμοποιήσει τοπικό δυναμικό, αν αυτό φυσικά διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό ειδίκευσης. Κατά το ίδιο στάδιο ορίζεται ένας "συντονιστής", ο οποίος είναι ανεξάρτητος από την ανάδοχο εταιρία που αναλαμβάνει την συντονισμό και την καθοδήγηση όλων των σχετικών ενεργειών.

♦ **Πολλές θέσεις θα διατηρηθούν**

Ακολουθεί η εκδήλωση ενδιαφέροντος του τοπικού εργατικού δυναμικού και ιδιαίτερα των ανέργων για την απασχόληση στην κατασκευή του έργου. Από την επεξεργασία των απαιτήσεων προκύπτουν οι ποσοτικές και ποιοτικές ανάγκες σε νέες ή και συμπληρωματικές εξειδικεύσεις. Στη συνέχεια κινητοποιούνται οι αντίστοιχες φορείς καθώς και τα κονδύλια κατάρτισης.

Η διαδικασία αυτή προηγείται της έναρξης των εργασιών, έτσι ώστε όταν πρόκειται να αρχίσει το έργο έχει διαμορφωθεί η εικόνα της προσφοράς και της ζήτησης εργασίας. Πρέπει βέβαια να τονίσουμε ότι η ανάδοχος εταιρία προβαίνει στην πρόσληψη τοπικού εργατικού δυναμικού εφόσον τα προσόντα και η εξειδίκευση τους είναι τουλάχιστον ίδια με αυτά που θα διέθετε αν μετέφερε ειδικευμένο προσωπικό από άλλες περιοχές καθώς και εφόσον το τοπικό δυναμικό είναι διαθέσιμο κατά τη χρονική στιγμή που παρουσιάζεται η αντίστοιχη ανάγκη στο εργοτάξιο.

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι λαμβάνεται μέριμνα για την αξιοποίηση των απασχολούμενων και μετά την ολοκλήρωση κατάσκευής του έργου. Στο πλαίσιο αυτής της προσπάθειας διερευνώνται όλες οι δυνατότητες αξιοποίησης της λειτουργίας του έργου και των δευτερογενών επιπτώσεων από άποψη απασχόλησης και καθώς εντοπίζονται οι απαραίτητες ειδικότητες και τα πρόσωπα που θα μπορούσαν να τα καλύψουν τίθενται τα αντίστοιχα προγράμματα κατάρτισης.

**2. Εθνική οδός Αντιρρίου - Ιωαννίνων :** Το έργο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος ζεύξης και έχει συνολικό προϋπολογισμό 28 δις θα δαπανηθούν στον Ν. Αιτωλ/νίας και

συγκεκριμένα στην παράκαμψη της ευρύτερης περιοχής Αγρινίου.

**3. Παράκαμψη Πάτρας :** Πρόκειται για οδό μήκους 18,5 χιλ. η οποία θα συνδέσει την Πατρών - Κορίνθου με την Πατρών - Πύργου που σήμερα διέρχεται μέσα από πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας.

Το έργο έχει προϋπολογισμό 30 δις, έχει ενταχθεί στο προσωρινό Ταμείο Συνοχής και ήδη έχει προκριθεί η δημοπράτηση ενός τμήματος προϋπολογισμού 5 δις. Το έργο περιλαμβάνει και η σύνδεση της Παράκαμψης με την πόλη και το λιμάνι.

**4. Βόρεια και Νότια είσοδος της Πάτρας :** Πρόκειται για τη βελτίωση - διαπλάτυνση των δύο εισόδων της Πάτρας από Κόρινθο και από Πύργο. Τα δύο έργα έχουν προϋπολογισμό 700 εκατομμύρ. και περιλαμβάνονται στο Περιφερειακό σκέλος του Προγράμματος.

**5. Οδός Πούντα-Καλάβρυτα :** Το έργο περιλαμβάνει την παράκαμψη του Ανω Διακοπτού που βελτιώνει και συντομεύει τη σύνδεση της Επαρχίας Καλαβρύτων με την Εθνική Οδό Πατρών -Κορίνθου. Προϋπολογισμός του έργου 800 εκατομμ. Περιλαμβάνεται στο ΠΕΠ.

**6. Εθνικής οδός Πατρών - Τριπόλεως :** Πρόκειται για τη βελτίωση της οδού τόσο εντός της πόλης των Πατρών όσο και αυτής, με προϋπολογισμό 610 εκατομμ. που περιλαμβάνεται στο ΠΕΠ.

**7. Νέο Λιμάνι Πάτρας :** Το έργο αποτελεί τη βασική πύλη της χώρας από και προς την Ευρώπη, που μετά τα τελευταία γεγονότα στη Βαλκανική προσλαμβάνει ιδιαίτερη σημασία για τη χώρας μας. Το έργο έχει ενταχθεί στο Εθνικό σκέλος του προγράμματος και έχει προϋπολογισμό 18 δις.

**8. Λιμάνι Αιγίου :** Το λιμάνι του Αιγίου θα αποτελέσει δορυφορικό του λιμανιού της Πάτρας κυρίως σε διακίνηση αγροτικών προϊόντων. Έχει προϋπολογισμό 1 δις και περιλαμβάνεται στο ΠΕΠ.

**9. Μεθοριακός Σταθμός Πατρών :** Πρόκειται για το νέο μεθοριακό σταθμό στο λιμάνι της Πάτρας για την καλύτερη διακίνησης επιβατών και αγαθών. Το έργο έχει προϋπολογισμό 800 εκατομμύρια και περιλαμβάνεται στο ΠΕΠ.

## **δ) Περιβάλλον - Ποιότητα ζωής - Πολιτισμός**

**1. Αντικατάσταση εσωτερικού δικτύου Υδρευσης Πάτρας :** Πρόκειται για την αντικατάσταση του πεπαλαιω-

μένου δικτύου ύδρευσης της Πάτρας που θα έχει σαν συνέπεια τη βελτίωση της ποιότητας του πόσιμου νερού της Πάτρας και την εξοικονόμηση μεγάλων ποσοτήτων που σήμερα χάνονται από τις διαρροές και τις συνεχείς βλάβες του δικτύου. Το έργο ήδη εκτελείται τμηματικά από την ΔΕΥΑ Πατρών, έχει προϋπολογισμό 3,6 δις και έχει ενταχθεί στο προσωρινό Ταμείο Συνοχής.

**2. Βιολογικός καθαρισμός Πάτρας :** πρόκειται για το μεγαλύτερο απορρυπαντικό έργο του Πατραϊκού Κόλπου, αφού επεξεργάζεται τόσο τα αστικά λύματα όσο και τα βιομηχανικά απόβλητα. Το έργο έχει ενταχθεί στο προσωρινό Ταμείο Συνοχής και θα εκτελεσθεί από την ΔΕΥΑ Πατρών. Ηδη το έργο βρίσκεται στο στάδιο αξιολόγησης των προσφορών. Προϋπολογισμός 4,4 δις.

**3. Αποχετευτικό Δίκτυο Πατρών :** Το έργο έχει άμεση σχέση με το προηγούμενο, αφού περιλαμβάνει την ολοκλήρωση του αποχετευτικού δικτύου της πόλης. Έχει ενταχθεί στο προσωρινό Ταμείο Συνοχής με προϋπολογισμό 10,2 δις και έχει αρχίσει να εκτελείται από την ΔΕΥΑ Πατρών.

**4. Επέκταση δικτύου αποχέτευσης και συμπληρωματικά έργα αποχέτευσης Αιγίου :** Το έργο αποτελεί συνέχεια του έργου του Βιολογικού Καθαρισμού Αιγίου που έχει ήδη ξεκινήσει από την ΔΕΥΑ Αιγίου και είναι



ενταγμένο στο ENVIREG. Το έργο έχει προϋπολογισμό 1,4 δις και έχει ενταχθεί στο προσωρινό Ταμείο Συνοχής.

**5. Διαχείριση απορριμμάτων Πατρών :** Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή του νέου χώρου υγειονομικής ταφής των απορριμμάτων της περιοχής Πατρών, καθώς και την αξιοποίηση του παλαιού σκουπιδότοπου της Πάτρας. Το έργο έχει ενταχθεί στο προσωρινό Ταμείο Συνοχής με προϋπολογισμό 1,2 δις.

**6. Μουσείο Πάτρας :** Το έργο προβλέπεται να κατασκευαστεί σε ιδιόκτητο χώρο του Δημοσίου και η μελέτη προέρχεται ύστερα από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό. Έχει προϋπολογισμό 5 δις και περιλαμβάνεται στο Εθνικό σκέλος του Προγράμματος.

**7. Ανάπλαση ιστορικού κέντρου - φρουρίου - μνημείων Πατρών και Παλαιολογίνας Καλαβρύτων :** Πρόκειται για συνολική παρέμβαση στο ιστορικό κέντρο της Πάτρας για την ανάδειξη των μνημείων της πόλης καθώς και την αναστήλωση του κτιρίου της Παλαιολογίνας στα Καλάβρυτα.

**8. Βελτίωση υποδομών αθλητικών εγκαταστάσεων Ν. Αχαΐας :** Προϋπολογισμός 500 εκατομ.

**9. Βελτίωση εγκαταστάσεων Χιονοδρομικού Κέντρου  
Καλαβρύτων :** Προϋπολογισμός 300 εκατομ.

**10. Καταφύγιο σκαφών Αιγίου :** Προϋπολογισμός 200  
εκατομ.

**11. Βελτίωση-εκσυγχρονισμός οδοντωτού σιδηρο-  
δρόμου Διακοπτού - Καλαβρύτων :** Προϋπολογισμός 500  
εκατομ.

## Πίνακας : Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

α/α	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
1	Συντήρηση ναού Επικουρείου Απόλλωνος	500
2	Ανάπλαση Ιστορικού κέντρου Πάτρας - Φρούριο και μνημεία Πάτρας	1300
3	Στερέωση, αποκατάσταση, αξιοποίηση φρουρίου Χλεμούτσι	300
4	Παλαιό μουσείο Ολυμπίας	600
5	Αρχαιολογικός χώρος και μουσείο Ηλιδας	500
6	Παλαιολογίνα	300
7	Ερευνα, ανάδειξη, αξιοποίηση των αρχαίων μνημείων Αιτωλοακαρνανίας	500
	<b>Σύνολο</b>	<b>4000</b>

## Πίνακας: Πρόγραμμα ΥπΠπο 94-99. Περιφ. Δυτικής Ελλάδας

α/α	ΕΡΓΟ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
1	Νέο μουσείο Πατρών	5000
2	Νέο μουσείο Αιτωλοακαρνανίας	900
3	Αρχαίο Θέατρο Στράτου - Οινιάδων	1200
4	Ολυμπία Πυροπροστασία και στερέωση αρχ/κού χώρου	2500
5	Μουσείο Πύργου	400
6	Απαλλοτριώσεις	1500
7	Ανασκαφές-στερεώσεις- αποκαταστάσεις μνημείων	3000
8	Εκθέσεις-επανεκθέσεις αρχαιοτήτων	500
9	Ενίσχυση πολιτιστικών δραστηριοτήτων	2000
10	Συντήρηση αξιοποίηση φρουρίων	500
11	Ανάδειξη-προστασία-προβολή αρχ. χώρων & κατασκευή εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επισκεπτών	2000
	<b>Σύνολο</b>	<b>19500</b>

# ΑΥΣΤΡΟ-ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ

ΚΑΤΕΥΘΕΙΑΝ ΕΚ ΠΑΤΡΩΝ ΔΙΑ ΝΕΥ ΥΟΡΚΗΝ ΚΑΙ ΝΕΑΝ ΟΡΛΕΑΝΗΝ  
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟΝ ΚΑΙ ΒΟΥΕΝΟΣ ΑΥΡΕΣ

ΑΠΡΟΣΒΛΑ  
ΕΣΒΑΤΩΝ  
ΚΑΡΑΚΟ ΕΣΒΑΤΩΝ  
ΦΕΚΛΑΙΣ  
ΑΛΟΥΡ  
ΑΛΟΝ  
ΑΠΕΣΤΙΝ  
ΚΑΡΑΡΑΔΕΚΟΝ  
ΟΝΑ ΕΣΒΑΤΩΝ  
ΕΡΤΕΡΑ  
ΕΣΚΟΝ  
ΕΣΒΑ  
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΑ

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΠΑΤΡΑΙΣ ΜΟΡΦΥ & ΥΙΟΣ - ΚΡΟΒΒ & ΣΤΙΒΕΝΣ.**  
 ΕΤΡΟΠΗΝΕΣ ΚΑΙ ΤΑΧΥΠΟΔΑ ΜΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΘΗΣ ΤΡΩΜ ΑΡΘΟΥΣ

διαφημίσεις πλοίων στις αρχές του αιώνα της γραμμής Αμερικής. Πολλοί Έλληνες μετανάστευαν εκείνη την εποχή. Μετά τη Νικρασιατική καταστροφή πολλοί Έλληνες της Νικράς

# ΑΥΣΤΡΟ-ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ

ΕΛΛΑΣ-ΑΜΕΡΙΚΗ

Π. ΜΟΡΦΥ & ΥΙΟΣ

ΚΡΟΒΒ & ΣΤΙΒΕΝΣ

ΕΤΡΟΠΗΝΕΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

**ΠΑΤΡΑΙ**

αόιας χρησιμοποιούσαν τη Πάτρα σα σταθμό γιά να προετοιμάσουν τη μετανάστευσή τους. Αιτού, συνήθως χωρίς χρήματα, πλήρωναν το αντίτιμο του εισιτηρίου τους με περσικά ή τούρκικα χαλιά.

## 17. ΑΛΛΕΣ ΛΥΣΕΙΣ

### α) Επιδίωξη των προγραμματισμένων διανυκτερεύσεων των τουριστών στην πόλη και την περιοχή

Η Πάτρα δεν προσφέρεται ως τελικός τόπος άφιξης και παραμονής των τουριστών. Για εκείνο, όμως, το ποσοστό από αυτούς που επιθυμεί να συνδυάσει τον <<τουρισμό διακοπών>> με τη γνωριμία ενός τόπου, μπορεί να αποτελέσει σημείο εκκίνησης, προσωρινής διαμονής και επανόδου, ώστε να προκύψει ένας αριθμός, μικρότερος ή μεγαλύτερος, διανυκτερεύσεων και πολύωρης παραμονής στην πόλη και την περιοχή.

### Το Τρίγωνο Ολυμπίας - Δελφοί - Μυκήνες

Σημείο εκκίνησης αυτής της προσπάθειας αποτελεί η εκτίμηση ότι η Πάτρα είναι το μεγάλο αστικό κέντρο στο μέσον του τριγώνου Ολυμπίας - Δελφοί - Μυκήνες και Επίδαυρος και παράλληλα ότι αποτελεί το διοικητικό, οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της Πελοποννήσου. Ετσι η επιδίωξη αυτού του στόχου πρέπει να συνδυάζει αφενός με την έντονη προβολή της θέσης και της λειτουργίας της μεταξύ των τριών φημισμένων αρχαιολογικών τόπων, ώστε να ερεθίζει τον τουρίστα που έχει τελικό προορισμό κάποια άλλη, εκτός Πελοποννήσου, περιοχή



της χώρας, η πρόταση της διήμερης παραμονής στην Πάτρα για να επισκευτεί τους αρχαιολογικούς αυτούς χώρους και αφετέρου με τη συστηματική προβολή ως πακέτου διακοπών και περιήγησης της Πελοποννήσου και τους Δελφούς.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι ενώ άλλες περιοχές της χώρας (Κρήτη - Ρόδος ακόμα και η Ζάκυνθος) απετέλεσαν θέμα συστηματικής και μακρόχρονης προβολής από τον ΕΟΤ, κάτι τέτοιο δεν έγινε μέχρι σήμερα για την Πελοπόννησο. Ομως η Πελοπόννησος και ως τόπος διακοπών, με τις αμμώδεις ακρογιαλιές της Δυτ. Αχαΐας, της Ηλείας, της Μεσσηνίας και την ποικιλία του φυσικού τοπίου της και ως χώρος διάσπαρτος από μνημεία της συνολικής ελληνικής ιστορίας (Μυκήνες - Ολυμπία - Επίδαυρος - Σπάρτη, ναός απόλλωνα, Μυστράς - Μονεμβασιά - Ενετικά κάστρα, ιστορικοί τόποι το Αγώνα της ανεξαρτησίας του 1821) αποτελεί πλήρη και ελκυστική πρόταση. Η προσθήκη των Δελφών προσθέτει ένα ακόμα πασίγνωστο τόπο στην πρόταση, εντάσσει τους Δελφούς στο πρόγραμμα και προσφέρει στην Πάτρα μια πιθανή διανυκτέρευση.

## **β) Προγράμματα εξειδικευμένου τουρισμού**

Εδώ εντάσσονται οι προτάσεις :

- i) Για συνεδριακό και εκθεσιακό κέντρο στην Αγιά, που έχει εκτεθεί αυτοτελώς.



- ii) Η πρόταση - αίτημα για τη λειτουργία καζίνο στην περιοχή.
- iii) Η πρόταση για την επιλογή της Χαλανδρίτσας ως χώρου δημιουργίας αυτοκινητοδρόμου. Τα δύο τελευταία αιτήματα στηρίζονται στα συγκριτικά πλεονεκτήματά της περιοχής σ' ότι αφορά τα δύο αυτά ζητήματα αλλά και στις ειδικές ανάγκες όπως εκτέθηκαν αρχικά.
- iv) Η πρόταση για προβολή ενός πακέτου χειμερινού τουρισμού που θα στηρίζεται στο Πατρινό Καρναβάλι και συμπληρωματικά στο χιονοδρομικό κέντρο του Χελμού.

Σε όλες αυτές τις προτάσεις υπάρχουν συγκεκριμένοι λόγοι και επιχειρήματα που αιτιολογούν την προβολή τους, ενώ λαμβάνονται υπόψιν οι γενικότερες δυνατότητες της πόλης, όπως αρχικά εκτέθηκαν.

Είναι δεδομένο απ' την εμπειρία των καθηγητών και του εκπαιδευτικού προσωπικού του Πανεπιστημίου ότι αν η Πάτρα είχε ένα συνεδριακό χώρο, η πραγματοποίηση πολλών μεγάλων συνεδρίων στην Πάτρα θα ήταν πολύ εύκολη. Αλλωστε διεθνώς τα τελευταία χρόνια λέγεται ότι έχει περάσει η εποχή των μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων, του Παρισιού, των Βρυξελλών, του Λονδίνου κλπ. λόγω πολλών προβλημάτων κυκλοφοριακού κ.α. και επειδή τα συνέδρια είναι μισό έρευνα και συζήτηση και μισό αναψυχή, είναι φανερό ότι η Πάτρα με τους επισκέψιμους χώρους

που αναφέρθηκαν με την έντονη πολιτιστική κίνηση που έχει, ιδιαίτερα το καλοκαίρι αλλά και τις περιόδους του χρόνου, μπορεί να προσφέρει εκείνο το πολιτιστικό γεγονός που χρειάζεται ένα συνέδριο. Με όλα αυτά θα ήταν ένας πολύ σοβαρός διεκδικητής διεθνών συνεδρίων.

Το τι σημαίνει επίσης η παραμονή για μια βδομάδα στην πόλη κάθε τόσο 2-3.000 συνεδρίων, αν υπολογίσουμε και τις οικογένειές τους, είναι κάτι πάρα πολύ σημαντικό.

Στον τομέα του εξειδικευμένου τουρισμού υπάρχει επίσης και το καρναβάλι που αναγνωρισμένα θεωρείται το πρώτο σε συμμετοχή, σε κέφι, σε πάθος, σε θέαμα και θα μπορούσε να προσελκύσει μεγάλο αριθμό τουριστών από τη γειτονική Ιταλία.

Θα μπορούσαμε να δοκιμάσουμε κατά πόσο αυτό το πακέτο μπορεί να αξιοποιηθεί κατ' αρχήν με την Ιταλία και μετά με τη Γερμανία αλλά και τη Γαλλία.

Πιστεύουμε ότι όλα αυτά πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο συστηματικής διερεύνησης, μελέτης, πειραματισμού και προσπαθειών, δεδομένου ότι όσο μετριοπαθής και περιορισμένα θεωρούνται τα αποτελέσματα για την τελματωμένη αυτή τη στιγμή οικονομία της περιοχής, θα είναι σημαντικά.

### γ) Ανάδειξη των μνημείων και των χώρων τουριστικού ενδιαφέροντος της πόλης και της περιοχής

Η επιδίωξη των παραπάνω στόχων απαιτεί την αναβάθμιση της προβολής και της λειτουργίας των μνημείων της περιοχής κι αυτό σημαίνει συντονισμένη παρέμβαση για να λυθούν προβλήματα, να επιταχυνθούν διαδικασίες, να εκτελεστούν εργασίες και να υπάρξει συνολική προβολή τους. Το αρχαιολογικό μουσείο, το μουσείο της νεότερης ιστορίας της πόλης, το κάστρο των Πατρών και του Ρίου, το μυκηναϊκό νεκροταφείο, το τουρκικό χαμάμ, ο πύργος της Αχάϊας Κλάους, η αγγλικανική εκκλησία, το ρωμαϊκό ωδείο, είναι χώροι ενδιαφέροντες και επισκέψιμοι εφόσον αξιοποιηθούν συνολικά και κατάλληλα.

### ΠΡΟΤΑΣΗ

Το προτεινόμενο και αιτούμενο, κατ' αρχήν, είναι μια συνολική διερεύνηση των παραπάνω προτάσεων και η αξιολόγησή τους αν, σε ποιο βαθμό, σε ποιες απ' αυτές μπορούν να αποτελέσουν ρεαλιστική προοπτική και παραγωγική επένδυση. Αυτό το ζητούμε να γίνει με μια κοινή διαδικασία των αρμοδίων φορέων της πολιτείας και της πόλης με τη συντονιστική ευθύνη του ΕΟΤ, η πείρα και η γνώση των στελεχών του οποίου είναι απαραίτητη. Αν απ' αυτή τη διαδικασία οι προτάσεις αυτές

επιβεβαιωθούν κι άλλες, θεωρούμε ότι πρέπει να συγκροτηθεί ένας τοπικός οργανισμός τουρισμού με συμμετοχή των προηγούμενων φορέων και σε άμεση λειτουργική σχέση με τον ΕΟΤ για να επιδιώξει τη συνολική δραστηριοποίηση όλων των ενδιαφερόμενων και τη συστηματική προώθηση όλων των θεμάτων που συνδέονται με το στόχο της τουριστικής ανάπτυξης της Πάτρας και της περιοχής της.

Ο Δήμος Πατρέων είναι έτοιμος να συμμετάσχει σ' αυτή την προσπάθεια όχι μόνο διατυπώνοντας προτάσεις και προβάλλοντας αιτήματα αλλά αναλαμβάνοντας και συγκεκριμένες υποχρεώσεις, όπως να εντάξει στην κατεύθυνση της τουριστικής εξυπηρέτησης την αξιοποίηση ακινήτων του, ν' αναβαθμίσει τη λειτουργική του παρουσία και προσφορά στην παραλιακή ζώνη (καθαριότητα, πεζοδρόμια, φωτισμός, συντήρηση οδοστρωμάτων) κι ακόμα να αναπτύξει κι άλλες δραστηριότητες αναγκαίες για την εξυπηρέτηση των τουριστών αλλά και την αξιοποίησή τους προς όφελος της πόλης. Ήδη ο Δήμος Πατρών μετέχει, στο πλαίσιο του Resite Sea Link, σε προγράμματα με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις για την ανάπτυξη της μεταφορικής και τουριστικής διασύνδεσης ευρωπαϊκών χωρών.





Υδρογραφία πριν το 1821. Φαίνεται η είσοδος του Κορινθιακού κόλπου και η  
βάση που σήμερα απλώνεται το κέντρο της πόλης. Βρίσκεται στον "Ερμή"  
εμπορικό σύλλογο που ιδρύθηκε το 1868 από εξαγωγείς.

## 18. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

### α) Το αρμόδιο όργανο

Για να πραγματοποιηθούν όλα τα παραπάνω θα πρέπει να υπάρχει ένα αρμόδιο όργανο.

Η ύπαρξη επιτροπής με συντονιστικό ρόλο, η ανάγκη προβολής των πλεονεκτημάτων της Πάτρας, η σημασία πρωτοβουλιών για αποφάσεις προκειμένου να δοθούν λύσεις σε ορισμένα ζητήματα τοπικού επιπέδου χωρίς την αναμονή το τι θα πει η Αθήνα ο καθοριστικός ρόλος της επαγγελματικής στάθμης του προσωπικού, ο ανταγωνισμός σε σχέση με άλλα λιμάνια της δυτικής Ελλάδας, τα έργα υποδομής αλλά και ο ρόλος του ΕΟΤ ως κατ' εξοχήν αρμόδιου φορέα είναι μερικά από τα θέματα που θα πρέπει να συζητηθούν από τους αρμόδιους.

Ο δήμος Πατρέων έχει τη θέληση να αναμειχθεί στο θέμα. Κατά καιρούς έχει αναλάβει πρωτοβουλίες όμως δεν έχει ξεκινήσει μια συγκεκριμένη πολιτική ακριβώς γιατί δεν έχει τον τρόπο, αυτή τη στιγμή να προσλάβει δύο συνεργάτες και να τους αναθέσει κάποιο "έργο".

Έτσι λοιπόν ο δήμος έχει τα κενά του, αλλά και στόχος του είναι να εξασφαλίσει μια στοιχειώδη οικονομική στήριξη από κάποιο πρόγραμμα για κάνει μια τέτοια πρόταση στους φορείς.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι αν θέλουμε μια ολοκληρωμένη άποψη του προβλήματος υπάρχει ο ΕΟΤ αλλά και η πολιτεία.

Χρειάζεται λοιπόν συντονισμός περιφέρειας - Νομαρχίας - υπηρεσιών - Δήμου - ΕΟΤ - Λιμενικού Ταμείου και η συνεργασία και ο συντονισμός όλων των φορέων και η θετική πολιτική η δυνατόν απαιτητική. Το αποτέλεσμα θα είναι να υπάρχει ομόφωνη πολιτική βούληση.

Ακόμα ο συντονιστικός φορέας θα πρέπει να είναι ευέλικτος. Γι' αυτό θα πρέπει να υπάρξει κάτι σαν αυτό που είχαμε και στο παρελθόν στην "τουριστική επιτροπή" που συμπεριλάμβανε εκπροσώπους συλλογών κ.κ. και είχαν το βάρος για την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.

Το συντονισμό άρα θα μπορούσε να αναλάβει μια τουριστική επιτροπή ενώ αναγκαία και η ύπαρξη ενός Συλλόγου Τουριστικών Επιχειρηματιών.

Στη συνέχεια προκειμένου να ξεπεραστούν μια σειρά προβλημάτων θα πρέπει να συνεργαστεί το Λιμενικό Ταμείο με τον Δήμο, πράγμα που συμβαίνει τελευταία, σε όλα τα θέματα.

Όσον αφορά τον συντονισμό και την πολυαρχία μάσα στο λιμάνι υπάρχει όχι στον τουριστικό τομέα αλλά και τον εμπορικό τομέα. Στον τουριστικό τομέα η συνεργασία πρέπει να υπάρχει μεταξύ Λιμενικού Ταμείου - Τελωνείου - Λιμεναρχείο - ΕΟΤ - Ελέγχου διαβατηρίων.

Βέβαια υπάρχει έλλειψη συντονισμού υπό την έννοια ότι δεν υπάρχει κάποιος αρμόδιος να έχει τον πρώτο λόγο. Αυτό το ρόλο έχει αναλάβει ο πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου άτυπα.



Ο ΕΟΤ σαν όργανο μπορεί να ανταποκριθεί στις σημερινές ανάγκες που παρουσιάζονται και να υλοποιήσει τα προαναφερόμενα γιατί ως όργανο είναι ευέλικτο και μπορεί να βρίσκει λύσεις.

## **β) Φθηνή διαφήμιση**

Κατά καιρούς έχει απασχολήσει τους αρμόδιους το θέμα του φυλλαδίου που "προπαγανδίζει" τις ομορφιές της Πάτρας. Η πόλη μας έχει το πλεονέκτημα να δέχεται με πλοία τον αριθμό του 1εκ. τουριστών.

Αυτός ο κόσμος παραμένει από 16-32 ώρες κλεισμένος σε ένα συγκεκριμένο χώρο, εκεί δεν έχει τίποτα άλλο να κάνουν παρά να πιούν, να κοιμηθούν και να διαβάσουν.

Εκεί λοιπόν ήταν το καλύτερο σημείο να "προπαγανδίσουμε" και να κερδίσουμε αυτό που λέγεται φτηνή διαφήμιση, εκεί θα μπορούσε να διατίθεται αυτό το φυλλάδιο που θα περιελάμβανε ομορφιές - δυνατότητες αλλά και ευκολίες κόστους ζωής στην πόλη με κάποιες ειδικές προσφορές.

Για να γίνει κάτι τέτοιο όμως χρειάζεται συντονισμός, κάτι το οποίο λείπει.

Η πρόταση αυτή είχε γίνει και παλιότερα, αλλά δεν υπήρχε ο συντονιστής και από πουθενά δεν κατευθύνθηκε κάτι ανάλογο.

Αυτή τη στιγμή υπάρχουν δύο φυλλάδια ου γίνονται. Κάποια στιγμή ζητήθηκε υλικό από την περιφέρεια αλλά δεν είναι γνωστό εάν είναι δική της πρωτοβουλία.

Τα καράβια είναι μια γνωστή λύση αλλά υπάρχουν και άλλες επιλογές.

Με το Δήμαρχο του Πρίντεζι που είχε έρθει τελευταία, έγινε μια κατ' αρχήν συμφωνία να ανοίξει στο λιμάνι τους γραφείο δικός μας -συμφώνησε και ο πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου και στην Πάτρα γραφείο δικό τους.

Αν όμως δεν υπάρξει συντονιστική επιτροπή με στελέχη, που θα ασχοληθούν συστηματικά, δεν γίνεται τίποτα. Γι' αυτό χρειάζεται ένα τοπικό γραφείο τουρισμού στο οποίο θα εκπροσωπούνται όλοι οι φορείς και θα έχει και στελέχη. Συνεργαζόμενο με τον ΕΟΤ θα προωθεί τα θέματα τουλάχιστον αυτά που μπορούμε να διευθετήσουμε εμείς, ως φορείς.

Η μόνη ρεαλιστική λύση είναι εκτός από τα θεσμοθετημένα όργανα να γίνει και ένα καινούργιο για να μην χρειάζεται η απόφαση από την Αθήνα για να κάνει κάτι.

Ζωντανό παράδειγμα που επανελειμμένος έχει ζητηθεί από την Ε.Τ. Είναι να κάνει ένα μεταγλωττισμό σε μια βιντεοκασέτα που θα προωθηθεί στα καράβια με θέμα την Πάτρα.

## γ) Το Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων Τ.Ε.Ι.

Το τμήμα τουριστικών επιχειρήσεων των Τ.Ε.Ι. έχει αρχίσει να "συνεργάζεται" με τους φορείς του τουρισμού. Τα Τ.Ε.Ι. Πατρών βοηθούν σε αυτό το σημείο "βάζοντας" στελέχη κάθε χρόνο και καλύτερα.

Οι εταιρίες προτιμούν πάρα πολλούς από αυτούς τους οποίους και επιλέγουν κάνουν την επιλογή τους και "διαλέγονται" οι καλύτεροι.

Βέβαια και με τις σχολές του ΕΟΤ υπάρχει μια πάρα πολύ καλή συνεργασία, όπου στέλνουν και αυτοί περίπου 10 μαθητές το χρόνο για πρακτική.

Δε φτάνει όμως μόνο αυτό. Δεν είναι μόνο τα μεγάλα ξενοδοχεία στην περιοχή, είναι οι καφετέριες και τα εστιατόρια που εκεί δεν μπορούν να επέμβουν ούτε ο ΕΟΤ, ούτε η Τουριστική Αστυνομία. Στις ξενοδοχειακές όμως μονάδες γίνεται προσπάθεια για "ξεσκαρτάρισμα" του κακού προσωπικού.

Όσον αφορά το χαρακτήρα του τουρισμού συνυπάρχει ταύτιση απόψεων ότι πρώτα η Πάτρα να γίνει ένα σωστό κέντρο διέλευσης και σε δεύτερο στάδιο να επιδιώξει τον πολυήμερο τουρισμό.

Να επιδιώξουμε την βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών, αλλά παράλληλα να επιδιωχθεί και η παραμονή των τουριστών στην πόλη. Βέβαια υπάρχουν τρία πράγματα. Η ολιγόωρη παραμονή, η ολιγοήμερη και πολυήμερη. Σε αυτό το

θέμα πάνε μαζί οι στόχοι της ολιγοήμερης και ολιγόωρης και χρειάζεται ευρύτερη πολιτική για την πολυήμερη, χωρίς να παραιτούμαστε και απ' αυτή.



Φωτογραφία του κ. Πορευόπουλου



## 19. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το πρώτο θέμα που τίθεται είναι αυτό του συντονισμού θα πρέπει να υπάρξει ένα συντονιστικό όργανο, τώρα αν θα λέγεται "τουριστική επιτροπή", αν θα είναι σύνδεσμος λίγο ενδιαφέρει, προέχει ότι θα πρέπει να έχει στελέχη. Να μπορούν να δουλεύουν αποκλειστικά και μόνο γι' αυτό.

Επίσης μπορούν να ιεραρχηθούν τα προβλήματα σε βραχυπρόθεσμα, σε αμέσως πραγματοποιήσιμα, σε λίγο δαπανηρά και δε μεγαλύτερα, μακροπρόθεσμα και περισσότερο δαπανηρά.

Ο εκσυγχρονισμός του συντονισμού του προγράμματος και της προσφοράς υπηρεσιών είναι αναγκαίος. Από τη στιγμή που είμαστε μέλος της ΕΟΚ απευθυνόμαστε σε ευρωπαίους και πρέπει να γίνουμε εμείς ευρωπαίοι, χωρίς βέβαια να χάσουμε την ταυτότητά μας, αλλιώς θα χάσουμε το τρένο μια για πάντα.

Όσον αφορά τα χρηματοδοτικά θέματα το Λιμενικό Ταμείο "πιέζει" πάντοτε, ζητά τις ανάλογες πιστώσεις οι οποίες άλλοτε γίνονται δεκτές και άλλοτε όχι κάθε φορά όμως διεκδικεί την ένταξη της προσπάθειας και να επικεντρωθεί στα προβλήματα με την σύσταση μιας επιτροπής.

Θα πρέπει λοιπόν να υπάρχει συνεργασία όλων των φορέων για να βρεθούν οι λύσεις. Δεν πρέπει οι φορείς να

εφησυχάζουν. Υπάρχει δηλαδή ανάγκη συνεχείς συλλογικής δραστηριότητας.

Τελειώνοντας θα θέλαμε να επαναλάβουμε ότι υπάρχουν προβλήματα τα οποία μπορούν να λυθούν από τους φορείς της πόλης - προβλήματα που χρειάζονται τον ΕΟΤ και προβλήματα που χρειάζονται την πολιτεία. Εκείνα όμως που μπορούν να λυθούν και δεν έχουν μεγάλο κόστος, μπορούν να λυθούν από τους φορείς.

Για το λόγο αυτό χρειάζεται ο συντονισμός μεταξύ των φορέων, χρειάζεται η στελέχωση και ευελιξία του οργάνου που θα συσταθεί.

Ο δήμος Πατρέων για να έχει αυτή την ευελιξία έχει αναθέσει την αρμοδιότητα του τουρισμού στην ΔΕΠΑΠ και επιπλέον ετοιμάζει μια πρωτοβουλία και αν λυθεί το πρόγραμμα της στελέχωσης τότε προτίθεται να απευθύνει και πρόταση για μια διαρκή απασχόληση με το θέμα τουρισμός.

Να παραχωρήσουμε λοιπόν λύνοντας όσα προβλήματα είναι δυνατόν, τοπικά.

Και όσον αφορά την πρωτοβουλία, θα ανήκει σ' αυτόν που θα μπορεί να κάνει μια βάσιμη πρόταση!





## 20. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### α) Εστιατόρια

Για ένα αστικό κέντρο σαν την Πάτρα είναι απαραίτητη η ύπαρξη μιας μεγάλης ποικιλίας εστιατορίων, που επεκτείνονται σε όλη την περιοχή της πόλης, ώστε να εξυπηρετούν τις ανάγκες των Πατρινών και των επισκεπτών της. Μετά από την προσπάθειά μας να συγκεντρώσουμε τα εστιατόρια της Πάτρας, παραθέτουμε τα παρακάτω.

1. "Κύκνος", Η.Πολυτεχνείου 106, Τηλ.: 434-234.
2. "La Gondola", Η.Πολυτεχνείου 42, Τηλ.: 424-765.
3. "Μυροβόλο", Αλ. Υψηλάντου 253, Τηλ.: 610-011.
4. "Osteria", Αράτου 5, Τηλ.: 255-688.
5. "Ρομάντζα", Αγιωά, Τηλ.: 420-756.
6. "Το Κονάκι", Αλ. Υψηλάντου, Τηλ.: 275-244.
7. "Ακροπόλ", Οθ. Αμαλίας, Τηλ.: 279-809.
8. "Βάγχος", Η.Πολυτεχνείου 106, Τηλ.: 651-538.
9. "Βλατερό", Τέρμα Αράτου, Τηλ.: 275-244.
10. "Familia", Ελ. Στρατιώτου 28, Τηλ.: 653-843.
11. "Δίπυλο", Οδ. Ανδρούτσου 56, Τηλ.: 620-623.
12. "Elegant", Λευκωσίας & Η.Πολυτεχνείου, Τηλ.: 428-981.
13. "Εξπρές", Κανακάρη 83, Τηλ.: 233-191.
14. "Cavo d' Oro", Οθ. Αμαλίας 100, Τηλ.: 341-172.

15. **"Καλυψώ"**, Η.Πολυτεχνείου 74, Τηλ.: 432-944.
16. **"Porto Bello"**, Αγ. Ανδρέου 71, Τηλ.: 226-604.
17. **"Majestic"**, Αγ. Νικολάου 2-4, Τηλ.: 222-792.
18. **"Νικολάρας"**, Αγ. Νικολάου 50 Τηλ.: 273-152.
19. **"Ολύμπιον"**, Αγ. Ανδρέου 55, Τηλ.: 221-154.
20. **"Βερβίτα"**, Αγ. Ανδρέου 57-59, Τηλ.: 221-154.
21. **"Βόλγας"**, Αγ. Νικολάου & Ηφαίστου.
22. **"Issimo"**, Σκάλες Γεροκωστοπούλου.
23. **"La Creperie"**, Φιλιποίμενος 37, Τηλ.: 271-900.
24. **"La Maison"**, Πλ. Αγ. Γεωργίου 71, Τηλ.: 225-494.
25. **"Macaroni Bar"**, Ηφαίστου & Ερισσού.
26. **"Γαλέρα"**, Παπαδιαμαντοπούλου & Μπουκαούρη.
27. **"Μουστάκας"**, Παντοκράτωρος & Μπουκαούρη.
28. **"Πίτσα ο Βαρδάρης"**, Πλ. Ομονοίας.
29. **"Ιταλική Κουζίνα"**, Υψ. Αλωνιών 24.
30. **"Κινέζικη Κουζίνα"**, Αλ. Υψηλάντου 162.
31. **"Γαλλική κουζίνα Βόλγας"**, Πλ. Αλ.Γεωργίου, Τηλ.: 225-494.
32. **"Κυπριακή Κουζίνα: Κυπριακή Ταβέρνα"**, Κολοκοτρώνη 74.
33. **"Χορτοφαγία"**, Κολοκοτρώνη 7.
34. **"Wine Bar Αμπελόεσσα"**, Ησαΐστου 26, Τηλ.: 270-972 (60 ποικιλίες κρασιών, μεγάλη ποικιλία συνοδευτικών φαγητών και μεζέδων)..
35. **"Γαλέρα"**, Μπουκαούρη 7, Τηλ.: 226-810.
36. **"Αστέρια"**, Αράτου 5, Τηλ.: 225-668.

## **β) Pizzeria**

1. **"Porto - Fino"**, Ελ. Στρατιώτου 13, Τηλ.: 429-901.
2. **"Δίδυμοι"**, Κωνσταντινουπόλεως 28α, Τηλ.: 432-029.
3. **"El Passo"**, Ελ. Στρατιώτου 3, Τηλ.: 433-756.
4. **"Lois"**, Κορίνθου 104-108, Τηλ.: 424-292.
5. **"Pizza Express"**, Κορίνθου 94, Τηλ.: 433-433.
6. **"Porto - Rico"**, Ελ. Στρατιώτου 93, Τηλ.: 428-484.
7. **"House Pizza"**, Πουκεβίλ, Τηλ.: 623-500.
8. **"Home Pizza"**, Κορίνθου 371 & Τριών Ναυάρχων,  
Τηλ.: 623-500.
9. **"Tzellis Pizza"**, Τριών Ναυάρχων 86, Τηλ.: 322-022
10. **"Ροζ Πάνθηρ"**, Τριών Ναυάρχων 49, Τηλ.: 341-727.
11. **"Napoli Pizza"**, Ακρωτηρίου 9, Τηλ.: 342-498.
12. **"Αδωνις"**, Υψηλά Αλώνια, Τηλ.: 322-209.
13. **"Αθως - Πόρθος - Αραμης"**, Υψηλά Αλώνια, Τηλ.: 331-810.
14. **"Canadian Pizza"**, Περγάμου 54, Τηλ.: 344-756.
15. **"Rio Santo"**, Σολωμού Δ. 24, Τηλ.: 336-051.

## γ) Κέντρα Διασκεδάσεων

Στην πόλη μας υπάρχουν αρκετά μέρη που μπορεί, τόσο ο πολίτης όσο και ο επισκέπτης να διασκεδάσει. Λειτουργούν πάρα πολλά κέντρα διασκέδασης, για όλα τα γούστα και προσιτά σε όλες τις ηλικίες. Αυτά συγκεντρώνονται στο κέντρο της πόλης, κυρίως, αλλά και στα προάστια λειτουργούν τα περισσότερα μεγαλύτερου μεγέθους κέντρα διασκέδασης.

Τα κέντρα διασκέδασης στην Πάτρα χωρίζονται ως εξής :

### 1. ΜΠΟΥΖΟΥΚΙΑ

1. "Ντέφι ", (Οθωνος Αμαλίας & Τριών Ναυάρχων, Τηλ.: 321-793).
2. "Παριζιάνα", (Τσαούση, Τηλ.: 522-402).
3. "Evita ", (Πατρών - Πύργου - Ιτιές, Τηλ.: 522-362).
4. "Osiris", (Πρώην Σπηλιά - Καρατζά και Παλαιολόγου, Τηλ.: 347-589).
5. "La notte", (Πανεπιστημίου 370, Τηλ.: 437-842).
6. "Utopia", (Αγ. Ανδρέου, Τηλ.: 276-771).
7. "Παρανόϊα", (Αγ. Ανδρέου).
8. "Λιντο", (Τσαούση, Τηλ.: 522-401).

## **2. ΜΠΟΥΑΤ**

1. "Σκάλες", (Γεροκωστοπούλου, Τηλ.: 226-898).
2. "Αισθήσεις", (Γερμανού - Ταμπάχαρα, Τηλ.: 222-352).
3. "Αναμνήσεις", (Ταμπάχαρα - Τέρμα Γερμανού, Τηλ.: 274-262).
4. "Prive", (Γερμανού, Τηλ.: 272-731).
5. "Είδωλο", Πλ. Τριών Ναυάρχων, Τηλ.: 339-792.
6. "Εναλλάξ", (Καρόλου, Τηλ.: 421-212).
7. "Ρεσιτάλ", (Γερμανού, Τηλ.: 621-839).

## **3. ΡΕΜΠΕΤΙΚΑ**

1. "Γαλέρα"
2. "Fagotto"
3. "Μονοπάτι"
4. "Μετρόπολις"

## **4. CLUBS**

1. "Αποκάλυψη", (Μπουκαούρη και Γερμανού).
2. "Direct", (Σκάλες Γεροκωστόπουλου).
3. "Drops", (Ηφαίστου 28).
4. "Εικόνες", (Ερισσού και Αλ. Υψηλάντου, Τηλ.: 621-631).
5. "Esta Noche", (Γερμ. Παλ. Πατρών 136,).

6. **"Calligula"**, (Γερμανού Παλ. Πατρών 2, Τηλ.: 220-000).
7. **"Octana"**, (Τριών Ναυάρχων 30, Τηλ.: 341-752).
8. **"Opera"**, (Σαχτούρη 15).
9. **"Satellite"**, (Παντανάσσης 21, Τηλ.: 225-830).
10. **"Soka"**, (Φιλιποίμενος 11).
11. **"Συνεργείο - Opus"**, (Κανάρη 90, Τηλ.: 341-725).
12. **"Traffic"**, (Σκάλες Γεροκωστόπουλου).
13. **"Peter's"**, (Ερμού 127, Τηλ.: 270-111).
14. **"Mosquito"**, (Οθ. Αμαλιάς & Πατρέως, Τηλ.: 270-344).
15. **"Gaga"**, (Κανάρη & Ρήγα Φεραίου, Τηλ.: 337-484).
16. **"Arena"**, (Αγ. Ανδρέα).
17. **"La Boom - Sub"**, (Γούναρη & Κανακάρη, Τηλ.: 344-976).
18. **"More Tiffanys"**, (Σαχτούρη & Αγ. Ανδρέα, Τηλ.: 342-553).
19. **"Kahlua"**, (Αλ. Υψηλάντου 152Α).
20. **"Ναός"**, (Ερμού 11).
21. **"Kona - Kai"**, (Ερμού 108).
22. **"Ciao"**, (Γεροκωστοπούλου 42, Τηλ.: 622-198).
23. **"Rocky - Raccoon"**, (Γεροκωστοπούλου & Ηφαίστου).