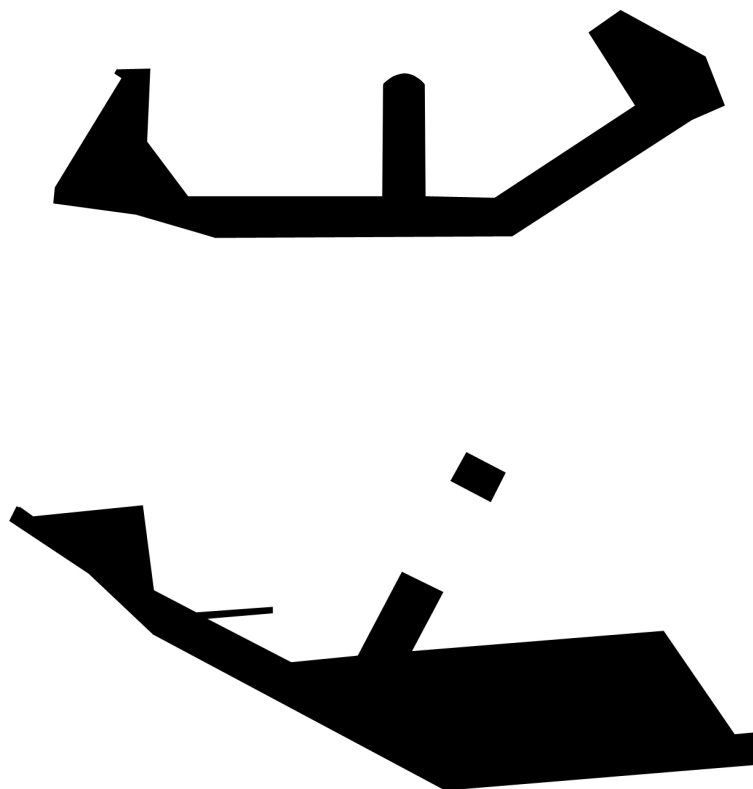


ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ
ΤΜΗΜΑ: ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΗΡΙΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ
ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ
ΣΧΕΣΕΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΤΙΑ
ΠΕΡΙΟΧΗ



ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ:
ΚΛΟΥΒΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.Μ 1206
ΧΑΜΗΛΑΚΗ ΟΥΡΑΝΙΑ Α.Μ 1298

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΘΟΡΒΑΛΤ ΜΠΑΡΛΑΣ
ΠΑΤΡΑ 13 ΙΟΥΝΙΟΥ 2013

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ-ΕΙΣΑΓΩΓΗ-ΠΕΡΙΛΗΨΗ	σελ 1
ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΠΑΛΑΙΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ	σελ 2
ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ	σελ 15
ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΑΛΛΑ ΕΛΛΗΝΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΩΠΙΑ	σελ 18
ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	σελ 20
ΔΙΑΚΡΙΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ	σελ 22
ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ	σελ 24
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	σελ 26
ΠΡΟΤΑΣΗ	σελ 32
ΚΤΗΡΙΟ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ	σελ 35
ΥΠΟΣΤΕΓΟ ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	σελ 43
ΚΑΦΕΤΕΡΙΑ-ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ-ΕΚΘΕΣΙΑΚΟΣ ΧΩΡΟΣ	σελ 49
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	σελ 50
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ	σελ 62
ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	σελ 63
WATER TAXI	σελ 67
ΠΡΟΤΑΣΗ ΦΑΡΟΣ	σελ 68
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ 69

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα μελέτη, έγινε στα πλαίσια της πτυχιακής εργασίας Η' εξαμήνου του τμήματος Ανακαίνισης και Αποκατάστασης Κτηρίων στο Α.Τ.Ε.Ι Πάτρας. Αφορά την ανάπλαση τμήματος του παλαιού λιμένα Πατρών και την αποκατάσταση των σχέσεων της πόλης με την παράκτια περιοχή. Τα σχέδια του λιμένα (κατόψεις) προέρχονται από το αρχείο της λιμενικής υπηρεσίας με έδρα τον νέο λιμένα Πατρών. Τα αρχιτεκτονικά σχέδια αποτελούνται από το τοπογραφικό σχέδιο του λιμένα και τις κατόψεις των υπάρχοντων κτηρίων σε αυτό. Στη σειρά ακολουθούν τα σχέδια της πρότασης με τον σχεδιασμό αναπτυγμάτων στον λιμένα όπου κρίθηκε σκόπιμο και η φωτορεαλιστική απόδοσή τους.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Προυπόθεση για την εκπόνηση της πτυχιακής εργασίας αποτέλεσε η εύρεση μιας περιοχής μελέτης, όπου η σχέση του ιστού της πόλης με το αστικό περιβάλλον τίθεται προς επαναπροσδιορισμό. Η αποδεύσμευση μεγάλου τμήματος του παραλιακού μετώπου από την τωρινή του λειτουργία δημιουργεί νέες ανάγκες και ευκαιρίες ανάπτυξης. Το λιμάνι της Πάτρας είναι ένας μεγάλος χώρος “λανθάνωντος” δυναμικού, ενώ θα μπορούσε να αποτελεί ένα ισχυρό κεφάλαιο για την πόλη.

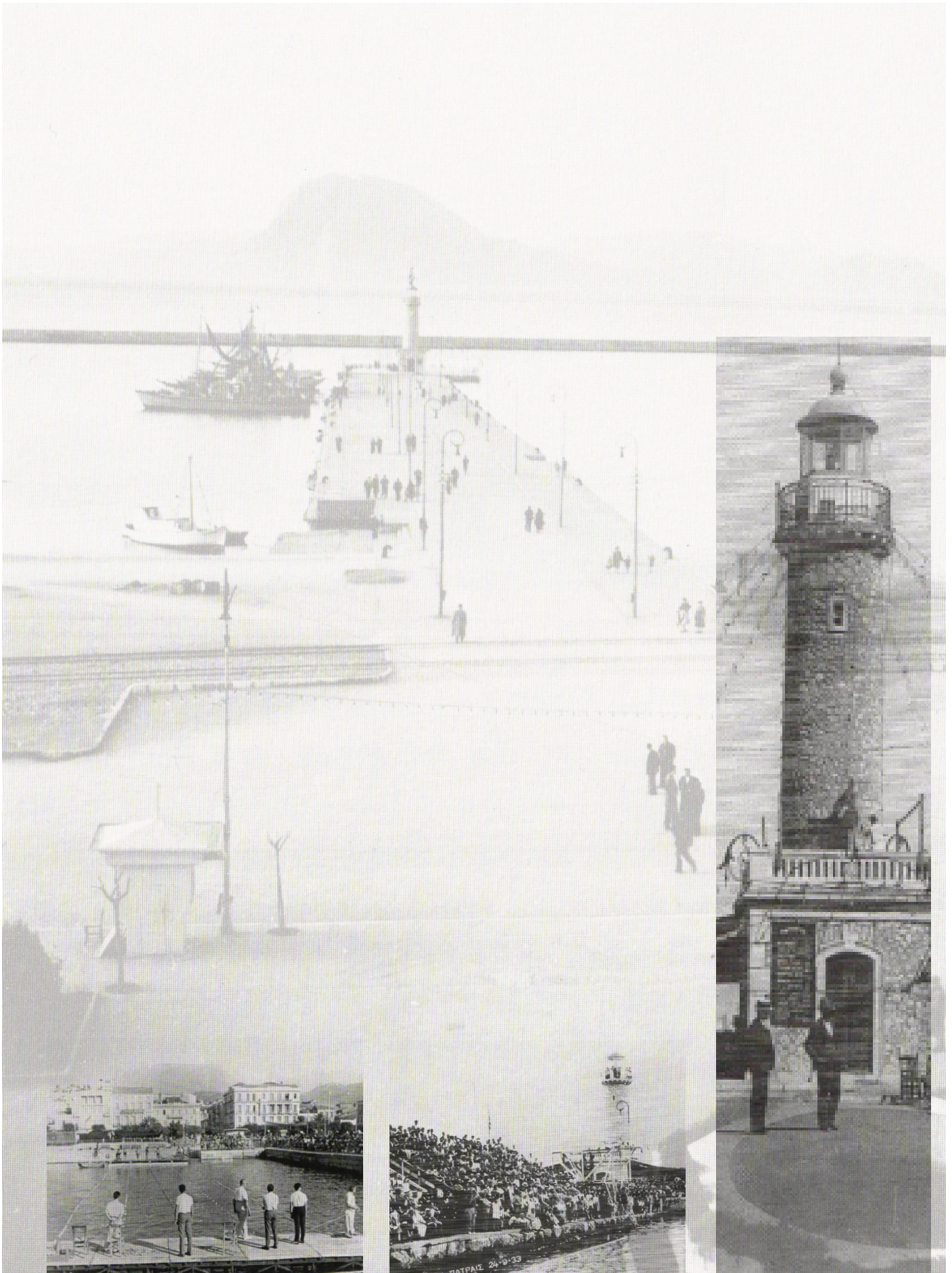
ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Κατόπιν μελέτης και προσωπικής αναζήτησης οδηγηθήκαμε σε ορισμένα συμπεράσματα τα οποία προσφέρουν νέες δυνατότητες έτσι ώστε το λιμάνι να αποτελέσει τον τόπο συνάντησης, κοινωνικής συνύπαρξης και παράλληλα τοπόσημο της εκάστοτε πόλης.

- Να διαθέτει χρήσεις που να ελκύουν άτομα κάθε ηλικίας και τάξης
- Να σχηματίζει διαδρομικές κινήσεις κοντά στο υγρό στοιχείο
- Να βελτιώσει τις συνθήκες των κατοίκων σε αυτό
- Η μεταφορά δραστηριοτήτων από το κέντρο της πόλης στην άκρη του νερού.

Παράλληλα προβλέπεται αλλαγή των επικαλύψεων των χώρων για την δημιουργία πιο θελκτικού περιβάλλοντος και για τη μείωση του θορύβου. Η πτυχιακή εργασία βασίζεται σε προσωπική αναζήτηση χωρίς τον περιορισμό των διαστάσεων.

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΠΑΛΑΙΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ



Μύριζε θάλασσα το λιμάνι τότε, αρμύρα του πελάγου και ήταν καθαρό και ήταν δικό μας.

Μετα κέρα του, και τους εργάτες του, και τα εμπορεύματα του, ήταν δικό μας, των Πατρινών, να το κολυμπάμε, να το περπατάμε, να το αγνατεύουμε από την Άνω Πόλη, να το δουλεύουμε και να αναπνέουμε τον αέρα του που μοσχοβόλαγε αμόλυντος

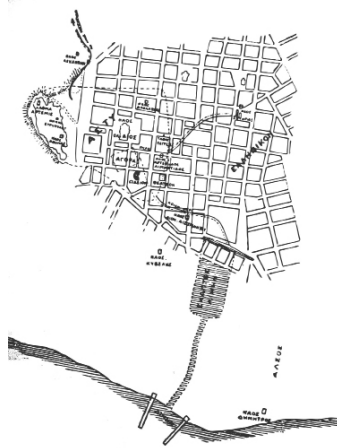
πηγή:Μαρτυρία το λιμάνι

της Πάτρας πριν το '60(Λεωνίδα Σωτηρόπουλος)





Πάτρα (18ος αιώνας)



Πάτρα (Παλία Πόλη)



Πάτρα(1829)

Το σχέδιο της

π ό λ η ς

Η πόλη της Πάτρας εξελίσσεται στο χρόνο σαν ένας συνδυασμός περιοχών που η δομή τους είναι αναγνωρίσιμη και συσχετίζεται με τις ανάγκες της περιοχής. Το παλαιότερο τμήμα της πόλης, ρωμαϊκό - βυζαντινό - ενετικό, εντοπίζεται υψομετρικά στην περιοχή του κάστρου όπου από αυτό έχουν σωθεί ερείπια. Η σχέση του με τη θάλασσα ήταν αυτή της ενατένισης της θέας του πατραϊκού.

Λειτουργικά είχε αναπτυχθεί ένας κλειστός λιμένας κάτω από την περιοχή των Υψηλών Αλωνίων που συνδεόταν με τη θάλασσα μέσω ενός διαύλου που αντιστοιχεί σήμερα με την Τριών Ναυάρχων. Αργότερα η πόλη άρχισε να αναπτύσσεται. Το 1829 καταρτίζεται το σχέδιο του Σταμάτη Βούλγαρη.

Η πόλη από τα τέλη του 18ου αιώνα βρισκόταν ήδη σε ακμή (εμπόριο και βιομηχανία). Με δική του πρωτοβουλία, ο Βούλγαρης σχεδιάζει μια νέα πόλη που δεν περιορίζεται στην περιοχή της υπάρχουσας γύρω από το κάστρο αλλά επεκτείνεται χαμηλότερα στην παραλιακή ζώνη.



Το πολεοδομικό σχέδιο του Σταμάτη Βούλγαρη για την πόλη των Πατρών το 1829.

ΟΡΑΜΑ ΤΟΥ ΗΤΑΝ Η ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΖΩΝΗ ΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΕΙ ΧΩΡΟ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΚΑΙ ΠΕΡΙΠΑΤΟΥ.

Δυστυχώς, οι γαιοκτήμονες της εποχής επέτρεψαν να εφαρμοστεί μόνο κατά το ήμισυ. Εάν εφαρμοζόταν εξ ολοκλήρου, σήμερα η Πάτρα θα ήταν μια από τις ομορφότερες πολεοδομικά πόλεις της Ευρώπης.

Ο Βούλγαρης σχεδιάζει μια καινούρια πόλη στη θέση της πεδιάδας κατά μήκος της ακτής, η οποία να ανταποκρίνεται στον οικονομικό ρόλο που καλείται να παίξει ως χώρος ανταλλαγής, ανοιχτός προς το εξωτερικό. Μια νέα πόλη που θα αντιπετώπιζε την παλιά ως αποκλειστικό χώρο κατοίκησης.

Ο Βούλγαρης σχεδιάζει μια πόλη συμμετρική. Το κάτω τμήμα της είναι απόλυτα ορθογώνιο και χωρίζεται σε 41 οικοδομικά τετράγωνα. Ορθογώνιο τύπο, όσο το επιτρέπουν οι τοπογραφικές συνθήκες, δίνει και στο πάνω τμήμα της πόλης που χωρίζεται σε 43 οικοδομικά τετράγωνα.

Το σχέδιο αυτό αποτελεί μια πολύ καλή οργανική σύλληψη του ρόλου που θα παίξει η πόλη ως εμπορικό εξαγωγικό κέντρο. Ο Βούλγαρης προβλέπει όχι μόνο την ανάπτυξη του λιμανιού αλλά και την δημιουργία μιας ωραίας πρόσοψης για όσους βλέπουν την πόλη από την θάλασσα και μιας ωραίας promenade για τους κατοίκους. Όμως, το μεγαλύτερο μέρος του, το σχέδιο αυτό έμεινε στα χαρτιά. Αιτίες ήταν ζήτημα των αποζημιώσεων, η έλλειψη κτηματολογίου, τα πολιτικά και οικονομικά συμφέροντα, αυθαίρετη δόμηση που ευνοήθηκε από το μεταναστευτικό ρεύμα προς την πόλη, η κερδοσκοπία της γής και η αδυναμία του κράτους να επιβληθεί.



Από την βόρεια πλευρά της πόλης, η Πάτρα και το λιμάνι της, το 1831

Εντονη Εμπορική

Κ ί ν η σ η

Ενώ όμως η κατεύθυνση της πόλης είχε ήδη στραφεί προς την θάλασσα, εντούτοις, το έξοχο κατά τα άλλα σχέδιο πόλης του Στ.Βούλγαρη, δεν πρόβλεπε τα αναγκαία έργα για τη προστασία του φυσικού όρμου της Πάτρας, δηλαδή την κατασκευή ενός τεχνητού λιμανιού. Παρά την ανυπαρξία όμως ενός τέτοιου λιμανιού, η κίνηση των εμπορικών πλοίων υπήρξε αξιόλογη και είναι πολύ ενδεικτικές οι πληροφορίες που υπάρχουν μέσα σε σχετικές αναφορές που είχαν γραφτεί εκείνη την εποχή.

Με βάση, λοιπόν τις πληροφορίες, το 1830 κατέπλευσαν στο λιμάνι της Πάτρας 5 βρετανικά πλοία για την φόρτωση σταφίδας και τον επόμενο, το 1831 φορτώθηκε σε 13 βρετανικά πλοία σταφιδοκαρπός. Στο ίδιο χρονικό διάστημα προσορμίσθηκαν ή στάθμευσαν στην Πάτρα, με προορισμό την Γλαρέντζα και το Ναυαρίνο, συνολικά 565 ελληνικά πλοία, 223 επτανησιακά και 98 πλοία διαφόρων εθνικοτήτων, όπως αυστριακά, γαλλικά, ρώσικα, τοσκανικά, ναπολιτάνικα, τουρκικά κ.λ.π.

Εκτός της σταφίδας όμως, από το λιμάνι της Πάτρας εξάγονταν και άλλα είδη, όπως δημητριακά, δέρματα, βελενίδια, μετάξι κ.λ.π., ενώ παράλληλα εισάγονταν πολλά και διάφορα υλικά πρώτης ανάγκης, για την ανοικοδόμηση της πόλης. Οι εισαγωγικές ανάγκες και κυρίως οι εξαγωγικές δραστηριότητες κατέστησαν το λιμάνι της Πάτρας, από το 1828, σημαντικό κέντρο της ναυσιπλοΐας στην ανατολική Μεσόγειο, με τέσσερις γολέτες του 'Αυστριακού Λόυδ' να συνδέουν, από το 1833, την Πάτρα με την Τεργέστη, μέσω της Κέρκυρας δύο φορές τον μήνα, μεταφέροντας εμπορεύματα και επιβάτες.



Ο βόρειος προλιμένας και ο μόλος της Αγ.Νικολάου.

Ιστορική Απόφαση

Η μεγάλη κίνηση στο λιμάνι της Πάτρας δημιούργησε από πολύ νωρίς, τις σκέψεις για την αναγκαιότητα της προστασίας του φυσικού όρμου και ως εκ τούτου, της διευκόλυνσης των καραβιών που αγκυροβολούσαν σε αυτόν, προοπτική όμως, που φάνταζε εξωπραγματική για τις τότε δυνατότητες αυτοχρηματοδοτούμενου Δήμου Πατρεων, ο οποίος είχε να αντιπετωπίσει τεραστίων διαστάσεων προβλήματα.

Ωστόσο, παρά την οικονομική ασφυξία, οι πατρινοί ήταν αποφασισμένοι να εκσυγχρονίσουν τον μοναδικό δίαυλο επικοινωνίας τους με την Ελλάδα και τον Μεσογειακό περίγυρο. Γι' αυτό το Δημοτικό τους συμβούλιο αποφάσισε ...'να εισηγηθεί από τον Νομάρχη και επί των Εσωτερικών Γραμματεία την πληρωμή της ανάγκης κατασκευής τεχνητού λιμένος, απαραίτητου, λόγω αυξανόμενης εμπορικής και ναυτιλιακής κινήσεως των Πατρών...'

Η απόφαση αυτή με ημερομηνία 22 Αυγούστου του 1836, θα πρέπει να θεωρείται ως ιστορική, μίας και από τότε άρχισε για την Πάτρα και τους κατοίκους της, ένας επίπονος, μακροχρόνιος και πολυδάπανος αγώνας δρόμου, για την κατασκευή του τεχνητού λιμανιού της πόλης, έργο που βασίστηκε αποκλειστικά και μόνο στις οικονομικές αντοχές των Πατρινών.

Τελικά κατασκευάστηκε τον Οκτώμβριο του 1838 το πρώτο μέρος του μόλου, μήκος 35 περίπου μέτρων, επί του οποίου αποβιβάστηκε το βασιλικό ζεύγος Οθων και Αμαλία, κατά την πρώτη του επίσκεψη στην Πάτρα. Δύο χρόνια αργότερα (1840), ο ξύλινος μόλος επεκτάθηκε κατά 20 μέτρα, χωρίς και πάλι να ικανοποιεί τις ανάγκες της ναυσιπλοΐας.



Λιμενικά έργα της δεκαετίας '30

Φάρος και Νέα

Λ ι μ ε ν ι κ ά Ε ρ γ α

Ο νεοκατασκευασμένος ξύλινος μόλος όμως, δεν διέθετει κάποια φωτιστική πηγή για τον προσανατολισμό των πλοίων καΐτα τις νυχτερινές ώρες,παρά την μεγάλη κίνηση στο λιμάνι και παρά τις υποδείξεις, το 1841, του γάλλου προξένου στην Πάτρα Α. Δενώ, για την αναγκαιότητα ύπαρξης ενός Φάρου.

Μόνο μετα από 17 χρόνια, το 1858, θ'αποκτήσει η Πάτρα τον πρώτο της Φάρο, ενώ στο λιμάνι της Αίγινας λειτουργούσε κάποιος υποτυπώδης Φάρος ήδη από το 1829, ο οποίος ήταν ο πρώτος ελληνικός Φάρος καταγραμμένος στους διεθνείς καταλόγους της εποχής.Στην Τζία λειτουργούσε ο Φάρος από το 1831, στις Σπέτσες από το 1835 και στο λιμάνι του Πειραιά, τα φανάρια υπήρχαν επί τουρκοκρατίας, ξανακτίσθηκαν το 1839.

Η κατασκευή του πρώτου Φάρου της Πάτρας δεν ήταν ένα εύκολο εγχείρημα, εάν συνυπολογισθεί το γενικότερο επίπεδο της πόλης και ιδιαίτερα η οικονομική αδυναμία του Δήμου Πατρέων να ανταποκριθεί στις ανάγκες της.Μολαταύτα, το ενδιαφέρον για το λιμάνι έμεινε αμείωτο και τα λιμενικά έργα συνεχίσθηκαν και κτά την δεκαετία του 1850, με την κατασκευή ενός νέου λιμενοβραχίονα και αποβάθρας, που από την πράξη όμως αποδείχθηκαν αναποτελεσματικά.Γιατί , το μικρό βάθος της θάλασσας εμπόδιζε τα μεγάλα ιστιοφόρα να προσεγγίζουν και για να φορτώσουν και να ξεφορτώσουν, ήταν αναγκασμένα να πλευρίζουν στις ξύλινες εξέδρες, που έστηνε ο κάθε σταφιδέμπορας, με συνέπεια να δημιουργείται ανεξέλεγκτη κατάσταση στο λιμάνι και να παρουσιάζει άσχημη όψη. Στα πλαίσια των νέων λιμενικών έργων ήταν ενταγμένος και ο πρώτος Φάρος των Πατρών.



Η λεκάνη της Αγ.Νικολάου και η λεκάνη της Καλαβρύτων.

Επειδή όμως και τα νέα λιμενικά έργα, όπως άλλωστε και τα προηγούμενα, δεν έλυσαν ουσιαστικά το λιμενικό πρόβλημα της πόλης, αφ' ενός μεν γιατί δεν ήταν ενταγμένα σ' ένα γενικότερο σχέδιο, αφ' ετέρου δε, γιατί η εκτέλεση τους γινόνταν τμηματικά, λόγω της οικονομικής αδυναμίας του Δήμου Πατρέων. Γι' αυτό, από τα τέλη της δεκαετίας του 1860, άρχισε να ωριμάζει η ιδέα της κατάρτισης ενός οριστικού σχεδίου, το οποίο θα ανταποκρινόνταν στις ναυτιλιακές ανάγκες της εποχής.

Για το σκοπό αυτό, το Δημοτικό Συμβούλιο της πόλης αποφάσισε την επιβολή νέου φόρου επι των εισαγομένων ειδών, εγκρινόμενη από την κυβέρνηση (δημοσιεύθηκε στις 3 Φεβρουαρίου του 1868). Την επόμενη χρονιά, το 1869, η Λιμενική Επιτοπή Πατρών ζήτησε από την κυβέρνηση του Αχαιού Θρασύβουλου Ζαΐμη την κατάρτιση ενός νέου και οριστικού σχεδίου για την δημιουργία τεχνητού λιμανιού, προβάλλοντας παράλληλα και για πρώτη φορά, το αίτημα της ανάθεσης των προς εκτέλεση έργων σε ευρωπαϊούς μηχανικούς.

Κατασκευή Τεχνητού Λιμανιού

Η κυβέρνηση αποδέχτηκε τις προτάσεις της τοπικής Λιμενικής Επιτροπής, η οποία, στην συνέχεια ανέθεσε στον Γάλλο μηχανικό Ν. Πασκάλ, που ήταν γενικός διευθυντής του λιμανιού της Μασσαλίας και υπεύθυνος διαφόρων δημοσίων έργων στην πατρίδα του, την σύνταξη της μελέτης των αναγκαίων λιμενικών έργων.

Ο Γάλλος μηχανικός την 1η Μαΐου του 1872, κατέθεσε στο Νομάρχη τις προτάσεις του για την μετατροπή του φυσικού όρμου των Πατρών σ' ένα σύγχρονον τεχνητό λιμάνι, χωρίς όμως να συνοδεύονται οι προτάσεις του και από τους αντίστοιχους προϋπολογισμούς. Η έκθεση του Ν. Πασκάλ, μεταφρασμένη από τα γαλλικά, δύο περίπου μήνες αργότερα, στις 26 Ιουνίου του 1872, δημοσιεύθηκε στην τοπική εφημερίδα *Γερμανος*, απο την οποία οι πατρινοί πληροφορήθηκαν, εκτός των άλλων έργων και για την κατασκευή ενός κυματοθραύστη.

Για την θέση του λιμανιού, ο Ν. Πασκάλ στην έκθεση του, ήταν κατηγορηματικός, απορρίπτοντας την παλαιά τοποθεσία προσλορμισμού των πλοίων, δηλαδή την περιοχή του Αγίου Ανρέα, προτείνοντας την διαμορφωμένη θέση του λιμανιού εντός της πόλης και όχι έξω από αυτήν.

Με βάση τα σχέδια Ν. Πασκάλ και μετά από μακρές συζητήσεις, την υποχρέωση κατασκευής των νέων λιμενικών έργων. μέσα σε διάστημα έξι ετών από την δημοπρασία τους, ανέλαβε ο Γάλλος μηχανικός Π. Μανιάκ, συνεταιρικά με την εταιρεία *Companie Generale des Travaux Publics et Particuliers* του Παρισιού αντί το ποσό των έξι εκατομμυρίων δραχμών. επειδή όμως το ποσό για την εκτέλεση των έργων θερήθηκε από τους πατρινοί υπέρογκο, δημιουργήθηκαν πολλές αντιδράσεις.

Τελικά, μετά από πιέσεις οι Γάλλοι κατασκευαστές συμβιβάστικαν με το ποσό των 4.932.000 δραχμών και η σχετική σύμβαση υπογράφηκε στις 28 Σεπτεμβρίου 1897. Αμέσως, μετά την επικύρωση της σχετικής σύμβασης, η γαλλική εργολάβος εταιρεία άρχισε τις εργασίες για την κατασκευή του τεχνητού λιμανιού, το οποίο με βάση τα σχέδια του Ν. Πασκάλ, θα έχει επιφάνεια 19 μέτρων για να ανταποκρίνεται στην κίνηση πλοίων χωρητικότητας 450.000 τόννων περίπου και όμοια εμπορευμάτων 60.000 τόννων.

Την ημέρα όμως, που είχε ορισθεί για την εορτή των εγκαινίων των λιμενικών έργων, συνέβει ένα δυσάρεστο γεγονός, η πρώτη καταβύθιση ογκόλιθων στην θάλασσα, κάτι που είχε θεωρηθεί και προπαγανδισθεί σαν έναρξη της πήξης του λιμανιού. Έτσι, έκαναν την εμφάνιση τους τα πρώτα σύννεφα αβεβαιότητας, ιδιαίτερα μετά τις καταγγελίες του μέλους της Λιμενικής Επιτροπής Παν. Αλεξόπουλου, κατά της εργολάβου εταιρείας, για σοβαρές ατασθαλίες στην εκτέλεση των έργων. Μάλιστα η δημοσιοποίηση των καταγγελιών του Παν. Αλεξόπουλου, θορύβησαν τους πατριούς, ενώ η αδράνεια κρατικών υπερεσιών επί των καταγελομένων ατασθαλιών, εξώθησαν τον Π. Μανιάκ σε ακραίες θέσεις που στην συνέχεια οδήγησαν στην αναστολή των εργασιών.

Τελικά, παρά της διενέξεις που οδήγησαν και σε συλλαλητήριο διαμαρτυρίας, τα λιμενικά έργα αποπερατώθηκαν το 1889, δηλαδή μέσα σε εννέα χρόνια, διάστημα σχετικά μικρό για τις τεχνολογικές δυνατότητες της εποχής και παρουσιαζόμενα προβλήματα. Τον ίδιο χρόνο που ολοκληρώθηκαν τα λιμενικά έργα και συγκεκριμένα στις 16 Ιουνίου 1889, υπογράφηκε νέα σύμβαση για την κατασκευή των αναγκαίων για την λειτουργία του λιμανιού κρηπιδωμάτων, λόγω όμως των εσωτερικών εξελίξεων (Επανάσταση 1909, Αποκλεισμός, Εθνικός Διχασμός) και των πολεμικών γεγονότων (Βαλκανικοί Πόλεμοι, ΑΠαγκόσμιος) το λιμάνι παρέμεινε για πολλά χρόνια χωρίς κρηπιδώματα και συγκεκριμένα μέχρι το 1927 όπου τότε τέθηκε εκ νέου το λιμενικό ζήτημα στο σύνολο του. Μετά από σχεδόν τρία χρόνια συζητήσεων, εισηγήσεων και μελετών, η Λιμενική Επιτροπή Πατρών, την 1η Σεπτεμβρίου 1930, ανάθεσε στην τεχνική εταιρεία γενικών κατασκευών 'KODORE' την εκτέλεση των εξής εργασιών

Γενική εσκαφή του λιμανιού μέχρι του βυθομέτρου -9.5 κάτω της στάθμης του νερού, δημιουργία νέας παραλιακής λεωφόρου στην οποία θα κατασκευαστούν αποθήκες εμπορευμάτων.

Διαπλάτυνση του υφιστάμενου μόλου Καλαβρύτων έτσι ώστε να αποκτήσει πλάτος 42 μέτρα. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1930 λοιπόν, το λιμάνι και η παραλιακή περιοχή μεταβλήθηκαν σ' ένα ενιαίο, απέραντο και πολυάνθρωπο εργοτάξιο, με την βυθοκόρο, τους γερανούς, αλλά και τα συνεργεία των εργατών που κατασκεύαζαν τους ογκόλιθους των κρηπιδότοιχων.



Η καθιερωμένη “βόλτα στο φάρο”
περίπου το 1920

Παραλιακοί Περίπατοι και Διασκεδάσεις

Τα λιμάνια δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται ως περάσματα, αλλά ως κέντρα ανάπτυξης, δημιουργίας, πολιτισμού, τα οποία δεν συντηρούν απλώς την τοπική οικονομία αλλά τη διαμορφώνουν και δίνουν το στίγμα της πόλης. Με τα λιμενικά έργα της δεκαετίας του 1880, η Πάτρα έχει ανακουφισθεί σημαντικά και υπο ευμενέστερους όρους συνοδοιπορεί ή και ανταγωνίζεται τις παραθαλάσσιες μεγαλουπόλεις της Ανατολικής Μεσογείου, όπως την Αλεξάνδρεια, τη Σμύρνη, τη Βηρυτό.

Παράλληλα, εκτός των διευκολύνσεων που παρείχαν στο διαμετακομιστικό εμπόριο και την ακτοπλοΐα, τα λιμενικά έργα της δεκαετίας του 1880, συνέβαλαν και στην διεύρυνση των σχέσεων των πατρινών με το παραλιακό χώρο τους, σε τέτοιο βαθμό, ώστε μετα από χρόνια, ως σύμβολο της πόλης να καταστεί ο πέτρινος Φάρος του μόλου της Αγίου Νικολάου, στην κυκλική εξέδρα του οποίου, τουλάχιστον τέσσερις γενιές πατρινών, από την εποχή της “*Μπελ Εποκ*” έως το τέλος της δεκαετίας του 1960, αναζήτησαν την φυγή από την καθημερινότητα.

Οι δοξασμένες ημέρες της εξέδρας του Φάρου όμως, άρχισαν από το 1891, όταν κατασκευάστηκε ... *εν τω Φάρο καφεενείον...*, και ιδιαίτερα από το 1899, όταν το καφεενείο του Φάρου, ανακαινισμένο και με την ονομασία ‘*Θαλάσσια Αυρα*’ επαναλειτούργησε υπό την διεύθυνση κάποιου Γιαχόπουλου.



Μόλος Αγ.Νικολάου.

Στο μεταξύ είχε κατασκευασθεί, από το 1889 ο μόλος της Καλαβρύτων, της σημερινής δηλαδή οδού Γούναρη, ο οποίος όμως, αν και πρόσφερε στους πατριούς σημαντικές ψυχαγωγικές υπηρεσίες, τελικά, έμεινε στην σκιά του λαμπρού πέτρινου Φάρου και τις κυκλικής εξέδρας του, που ήταν η κατάληξη του κοσμικού περιπάτου επί του μόλου της Αγίου Νικολάου

Για όσους λοιπόν, αναζητούσαν λίγες στιγμές αναψυχής, σε εποχές που δεν υπήρχαν αυτοκίνητα αλλά και αργότερα που τ' αυτοκίνητα ήταν είδη υπερπολυτελείας. η βόλτα στο Φάρο ήταν μία από τις λιγιστές διεξόδους και η μοναδική για τους ζεστούς καλοκαιρινούς μήνες. Άλλωστε ένας λόγος που επέβαλε στους πατριούς την βόλτα στο φάρο ήταν και η γεύση της κοσμοπολίτικης ζωής, που ήταν διάχυτη στην ατμόσφαιρα, καθ' όλη την διάρκεια του περιπάτου. Γιατί εκεί και ιδιαίτερα στην εξέδρα του Φάρου, ο επισκέπτης συναντούσε όλη την καλή κοινωνία της πολυεθνικής Πάτρας την εποχή της 'Μπελ Επόκ' γιατί εκεί βολτάριζε η κοσμική ελίτ της πόλης την εποχή του μεσοπολέμου. Έτσι, ο μόλος και η εξέδρα του Φάρου είχαν γίνει μία ιδιότυπη πασαρέλα επίδειξης των νέων. Επίσης η εξέδρα του Φάρου ήταν και μία υπαίθρια προωθητική σκηνή των μοντέρνων καλλιτεχνικών δημιουργημάτων.

Τέλος, γύρω από τον παραλιακό χώρο της πόλης υπήρχαν διάφορες δραστηριότητες των κάθε είδους διασκεδαστηρίων, όπως το θέατρο *Μούσαι*, η σκηνή του οποίου φιλιξένησε θιάσους κωμειδυλλίων και ιταλικών μελοδραμάτων. Εκτός αυτού υπήρχαν επίσης ιδιαίτερα από την δεκαετία του 1920, πολλά καφενεία, καμπαρέ και μαγειρεία, στα οποία σύχναζαν κυρίως λιμανίσιοι αλλά και οι εκατοντάδες ταξιδιώτες που έφθαναν για διάφορους λόγους στην πόλη.



Σιδηροδρομικές γραμμές

Σιδηροδρομική Συγκοινωνία

Το επικοινωνιακό μονοπώλιο του λιμανιού σταμάτησε από την 12η Δεκεμβρίου 1887, ημερομηνία κατά την οποία έφθασε στην Πάτρα, προερχόμενη από Αθήνα, Κόρινθο και Αίγιο η πρώτη αμαξοστοιχία. Όπως ήταν επόμενο, για το παρθενικό της ταξίδι, είχαν προγραμματισθεί γιορτές και πανηγυρισμοί, με την συμμετοχή του συνόλου του πληθυσμού της πόλης, γεγονός που αποκάλυπτε την ακόμα μεγαλύτερη κίνηση, που θα αποκτούσε η παραθαλάσσια περιοχή της Πάτρας, από την σιδηροδρομική συγκοινωνία.

Μέχρι το 1892, η αμαξοστοιχία εξ Αθηνών σταματολούσε στον σταθμό του Αγίου Διονυσίου, ενώ εκ Πύργου ερχόμενη σταματολούσε στον σταθμό του Αγίου Ανδρέα. Δηλαδή, οι σιδηροδρομικές γραμμές δεν διέρχονταν μέσα από την πόλη, όπως ακριβώς ζητούσε ο εμπορικός κόσμος της, ο οποίος αντιδρούσε στην προοπτική της παρεμβολής-μεταξύ της πόλης και του λιμανιού της-προσκομμάτων, που θα εμπόδιζαν την ελεύθερη πρόσβαση στην θάλασσα! Κατά συνέπεια, το νέο συγκοινωνιακό μέσον αύξησε την κίνηση, ακόμα περισσότερο στην παραλιακή ζώνη, που έλαβε διαφορετική μορφή, μετά την μεταφορά του σταθμού του Αγίου Διονυσίου και την στέγαση του σε κτίριο επί της συμβολής των οδών Αράτου και Όθωνος- Αμαλίας. Έτσι περίπου το 1899 και εν μέσω διαμαρτυριών, ενοποιήθηκαν οι μέχρι τότε δύο σιδηροδρομικοί σταθμοί, σε έναν, στον σιδηροδρομικό στάθμο Πατρών.



Χρωσιάτε σ' όσους ήρθαν,
πέρασαν θα 'ρθούνε...*

Κωστής Παλαμάς

“Σύγχρονη Μαρτυρία”

Κάθε φορά που ταξιδεύουμε σε άλλες παραλιακές πόλεις της Ελλάδος ή του εξωτερικού, κάνουμε την ίδια σύγκριση και μας πιάνει το ίδιο παράπονο. Παντού,αλλού λιγότερο και αλλού περισσότερο βλέπουμε πόλεις που ζούν την και στην παραλιακή τους ζώνη.

Παντού εκτός απο την Πάτρα.Εδώ, μια μεγάλη μάντρα κατά μήκος της πόλης χωρίζει τη θάλασσα απ’την πόλη,δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα και στα δύο μέρη.Η πόλη στερείται τον πιό ζωτικό της χώρο που είναι η επαφή με το θαλάσσιο μέτωπό της αλλά και το λιμάνι ασφυκτιά στον περιορισμένο του χώρο.

Θεωρώ περιττό να μιλήσω για την σχέση του Δήμου Πατρέων με το λιμάνι της πόλης.Θα θυμίσω μόνο πως αν υπάρχει σήμερα λιμάνι τούτο οφείλεται στους διαχρονικούς αγώνες και τις προσπάθειες του δήμου,σχεδόν αμέσως μετά την απελευθέρωση της πόλης απο τους Τούρκους και σε όλη τη διάρκεια του 19ου και 20ου αιώνα.

Ζητάμε την άμεση παραχώρηση στο Δήμο,δηλαδή στην πόλη,όλων των τμημάτων της παραλιακής ζώνης που δεν έχουν λιμενική χρήση.Το αίτημα αυτό είναι παράπονο και απο αυτονόητο και ο Δήμος Πατρέων προτίθεται να το διεκδικήσει με όλους τους δυνατούς τρόπους και έος ότου το επιτύχει.

Ταυτόχρονα θέτουμε το ζήτημα των χρήσεων του υπάρχοντος λιμανιού,ενόψει της λειτουργίας του νέου.Το να πέσουν οι μάντρες και ένα μεγάλο κομμάτι της πόλης να αποκτήσει άμεση και ευθεία σχέση με τη θάλασσα,αποτελεί ύψιστο αναπτυξιακό,οικιστικό και περιβαλλοντικό στόχο της πόλης.Η ικανοποίηση αυτού του στόχου,δίχως καμία υπερβολή μπορεί ν’αλλάξει θεαματικά την πραγματικότητα,την εικόνα και τις προοπτικές της Πάτρας.

Φούρας, Δήμαρχος Πατρέων

“Η διαχείριση του λιμανιού”

Σήμερα ο Δήμος της Πάτρας και όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς διεκδικούν το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης, παράλληλα με την ανάπτυξη του λιμανιού.Ενός λιμανιού που μέσα απο τις ανταγωνιστικές και υψηλού επιπέδου υπηρεσίες,θα λειτουργήσει ως στρατιγικός κόμβος στην ευρύτερη περιοχή και στο πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς.

Όμως,ο περίπατος του Πατρινού στο Μόλο είναι αναφαίρετο δικαίωμά του,είναι μια ιδιότυπη σχέση, <<γεύση>> απο τη ζωή στην πόλη της Πάτρας.Οι κυβερνήσεις απ’το 2000 και μετά,σκέπτονται και σχεδιάζουν το αύριο του σημερινού λιμανιού,χωρίς τη γνώση της ίδιας της πόλης και των Πατρινών,οι οποίοι διεκδικούν και δικαιούνται να έχουν πρόσβαση στην παραλιακή ζώνη.

Το 2001,με το νόμο 2932/01 αποφασίστηκε η μετατροπή των λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες.Στις 22/10/2001 προσδιορίζεται με υπουργική απόφαση η Ζώνη Λιμένα της ΟΛΠΑ Α.Ε. και στις 12/12/2002 συστήνεται ο ΟΛΠΑ με υπογραφή Προγραμματικής Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΛΠΑ,η οποία προβλέπεται να διαρκέσει ως το 2042.

Πάτρα πάνω απ’όλα σημαίνει λιμάνι.Για τούτο γενιές και γενιές των κατοίκων αυτής της πόλης, αναγνωρίζοντας ότι η λειτουργία του λιμανιού αποτελεί πηγή ζωής και ανάπτυξης, αποδέχθηκαν-παραχώρησαν το κεντρικότερο σημείο της πόλης τους, προκειμένου να αναπτυχθεί.Από αυτό όμως το σημείο έως τη σημερινή κατάσταση όπου με διάφορους τρόπους μια ανώνυμη εταιρεία κατέχει και εκμεταλλεύεται όλο το μήκος(7000 μ.)του θαλάσσιου μετώπου της πόλης,με ότι αυτό συνεπάγεται, υπάρχει τεράστια διαφορά.Έχει αλήθεια ανάγκη το λιμάνι αυτή την τεράστια έκταση για λιμενικές χρήσεις ή κάποιοι θέλουν να χρησιμοποιήσουν την περιουσία της πόλης;

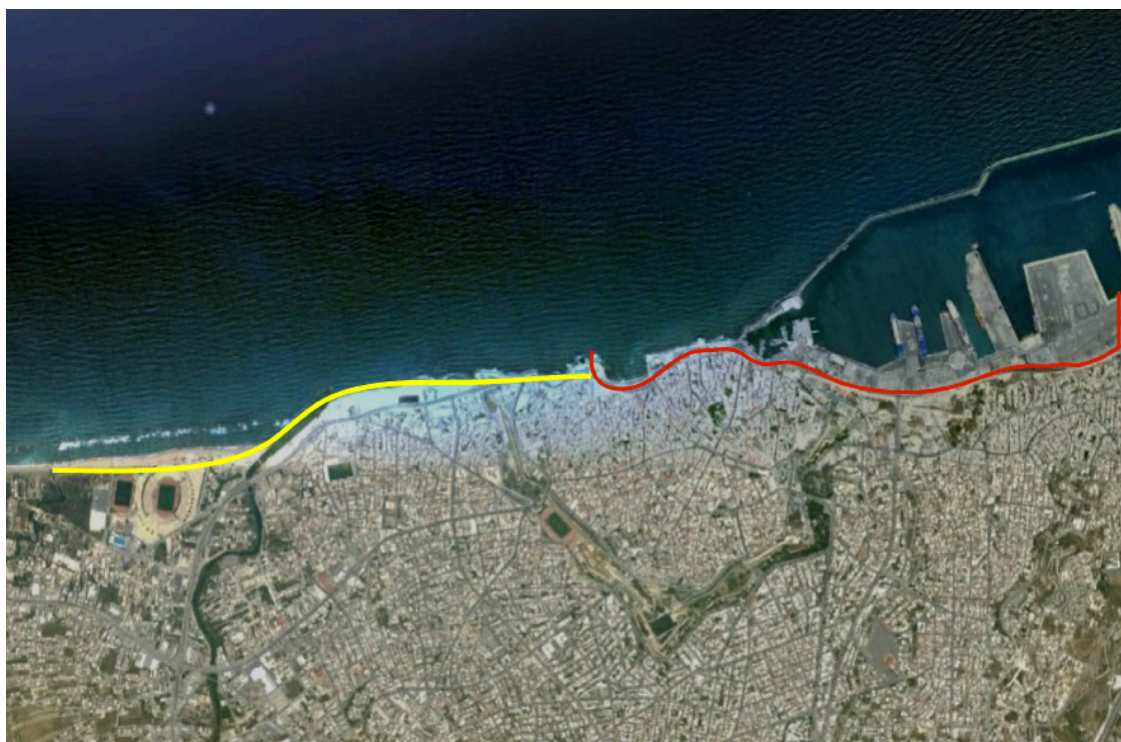
ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΆΛΛΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΑΡΑΛΙΑ ΜΕΤΩΠΑ



Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει περιοριστεί στα δύο χιλιόμετρα (κόκκινη γραμμή) τα οποία και του επαρκούν, παρ' όλο που έχει δεκαπλάσια δραστηριότητα από ότι της Πάτρας. Τα υπόλοιπα πέντε χιλιόμετρα (κίτρινη γραμμή) ανήκουν στην πόλη. Η ανάπλαση τους έγινε από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. και το Δήμο της Θεσσαλονίκης, χωρίς καμία συμμετοχή της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. (Πηγή: Google Earth)



Η Ανώνυμη Εταιρία Ο.Λ.Θ. περιορίστηκε στα 2.000 μ. των λιμενικών δραστηριοτήτων, έτσι η ανάπλαση των υπόλοιπων 5.000 μ. είναι υπόθεση της πόλης.



Και στο Ηράκλειο η Ανώνυμη Εταιρία περιορίστηκε στα 2.500 μ.
Στα υπόλοιπα 3.000 μ. πραγματοποιούνται αναπλάσεις από Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
και το Δήμο Ηρακλείου.



Στο Βόλο υπήρξε θέληση για δημιουργία δύο τεράστιων χώρων πρασίνου με πρόσωπο στη θάλασσα. Η πρόσοψη της πόλης έρχεται σε άμεση επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο και τα παραλιακά καταστήματα υποδέχονται τουρίστες και ντόπιους δίπλα στη θάλασσα.

ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ



Οι υφιστάμενοι, προ του 2011, Ο.Τ.Α. στο Νομό Αχαΐας



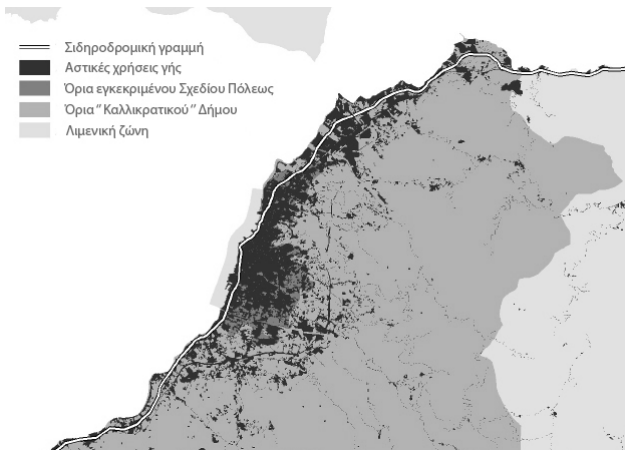
Οι νέοι Δήμοι στο Νομό Αχαΐας με την εφαρμογή του προγράμματος Καλλικράτης

Η Πάτρα είναι η πρωτεύουσα του Νομού Αχαΐας, της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και το μεγαλύτερο αστικό κέντρο και λιμένας της Πελοποννήσου.

Αποκαλείται Πύλη της Ελλάδας προς τη Δύση, καθώς είναι διεθνές εμπορικό κέντρο, μεγάλο λιμάνι και κομβικό σημείο για το εμπόριο και την επικοινωνία με την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Δύση.

Η δημοτική ενότητα της Πάτρας, που αντιστοιχεί στην κυρίως πόλη, έχει πληθυσμό 160.400 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2001. Από 01/01/2011 στη χώρα μας έχει ισχύ και εφαρμόζεται ο Νόμος 3853 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» (Φ.Ε.Κ. 87Α / 7-6-2010) ευρύτερα γνωστός ως «πρόγραμμα Καλλικράτης». Το πρόγραμμα αφορά τη διοικητική αναδιάρθρωση του πρώτου και δεύτερου βαθμού της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.





Θαλάσσιο μέτωπο και διοικητικές αλλαγές του Δήμου Πατρέων



Θαλάσσιο μέτωπο, σιδηροδρομική γραμμή και αστικές χρήσεις γης

Η πλέον όμως σοβαρή αλλαγή που επήλθε, είναι η ιδιαίτερα μεγάλη αλλαγή στο μέγεθος του θαλάσσιου μετώπου το οποίο καλείται να διαχειριστεί ο Δήμος. Απο 12 περίπου χιλιόμετρα αυτό ανήλθε σε 39 χιλιόμετρα περίπου, δηλαδή υπερτριπλασιάστηκε.

Καθ' όλο το μήκος του, και σε κοντινή απόσταση από αυτό, υπάρχει η σιδηροδρομική γραμμή. Συνεχής γειτνίαση με αστικές χρήσεις γης (δομημένος χώρος), οι οποίες έχουν δημιουργηθεί στην πλειοψηφία τους τυχαία, και όχι ως αποτέλεσμα οργανωμένου χωρικού σχεδιασμού. Η συνολική έκταση που καταλαμβάνουν οι πάσης φύσεως αστικές χρήσεις γης (κτίσματα, δρόμοι, κλπ.) ξεπερνά τα 54 τετραγωνικά χιλιόμετρα.

Μόνο στην κεντρική περιοχή, η πρόσβαση σ' αυτό γίνεται με ορθολογικό τρόπο ως αποτέλεσμα χωρικού σχεδιασμού. Στις περισσότερες περιοχές η πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο είναι ιδιαίτερα προβληματική μέσω υποτυπωδών δρόμων, ενώ σε πολλές περιπτώσεις το ίδιο το θαλάσσιο μέτωπο είναι αποκλεισμένο από τους πολίτες.



ΔΙΑΚΡΙΤΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΟ ΘΑΛΛΑΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ

Λαμβάνοντας υπόψη τη συστηματική ανάλυση των λειτουργικών χαρακτηριστικών του νέου και παλιού λιμένα στο κεντρικό θαλάσσιο μέτωπο (κεντρικός αστικός πυρήνας του πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών) διαμορφώνονται 10 διακριτές ζώνες, η κάθε μία με τα δικά της χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες.

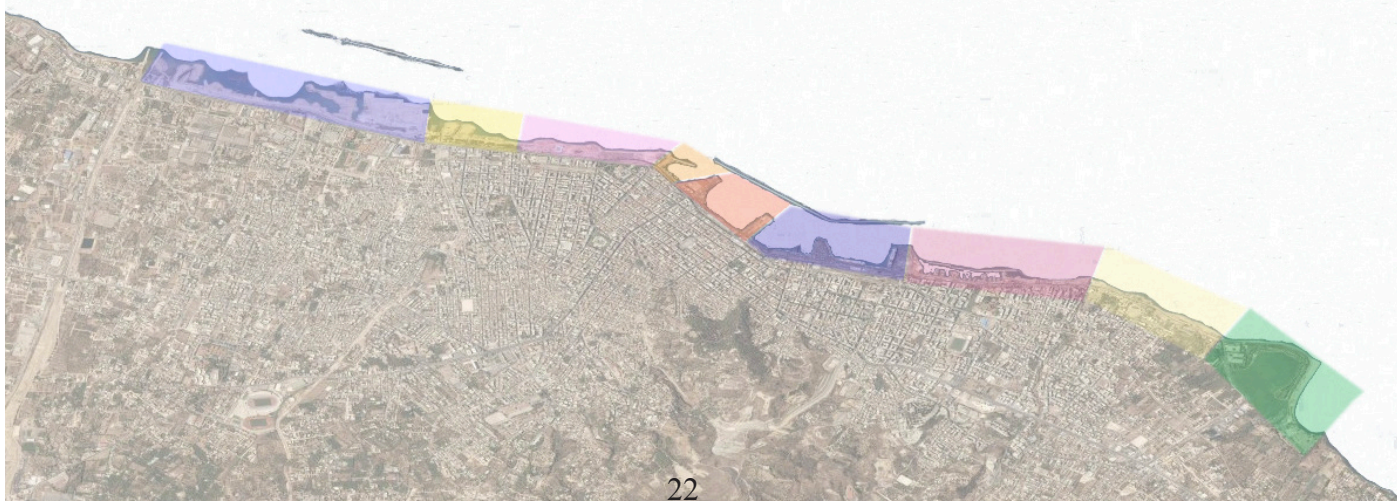
● Απο την οδό Τριών Ναυάρχων μέχρι την οδό Αρχ.Κυρίλλου. Περιοχή που ήδη φιλοξενεί αστικές χρήσεις γής(αναψυχη-αθλιτισμό-εστίαση-χώρο στάθμευσης).



● Απο την οδό Αρχ.Κυρίλλου μέχρι το χείμαρο Διακονιάρη. Το <<άλσος>> ευκαλύπτων. Περιοχή περιφραγμένη.



● Απο το χείμαρο Διακονιάρη έως τον ποταμό Γλαύκο. Η περιοχή του νέου λιμένα Πατρών.



● Περιοχή του Έλους της Αγυιάς και της Πλαζ. Περιοχή με μοναδικά χαρακτηριστικά (αστικός υγροβιό).



● Απο την οδό Κανελλοπούλου μέχρι τον χείμαρο Μείλιχο. Περιοχή διαμορφωμένη σε αστική παραλία με πεζόδρομο, ποδηλατόδρομο και χώρο στάθμευσης.



● Απο τον χείμαρο Μείλιχο ως την οδό Θεσσαλονίκης περιοχή στην οποία συνυπάρχουν: μαρίνα, μικρό καρνάγιο, ναυτικός όμιλος, εγκαταστάσεις πολιτισμού-αναψυχής (θεατράκι, καφετέριες, κλπ)



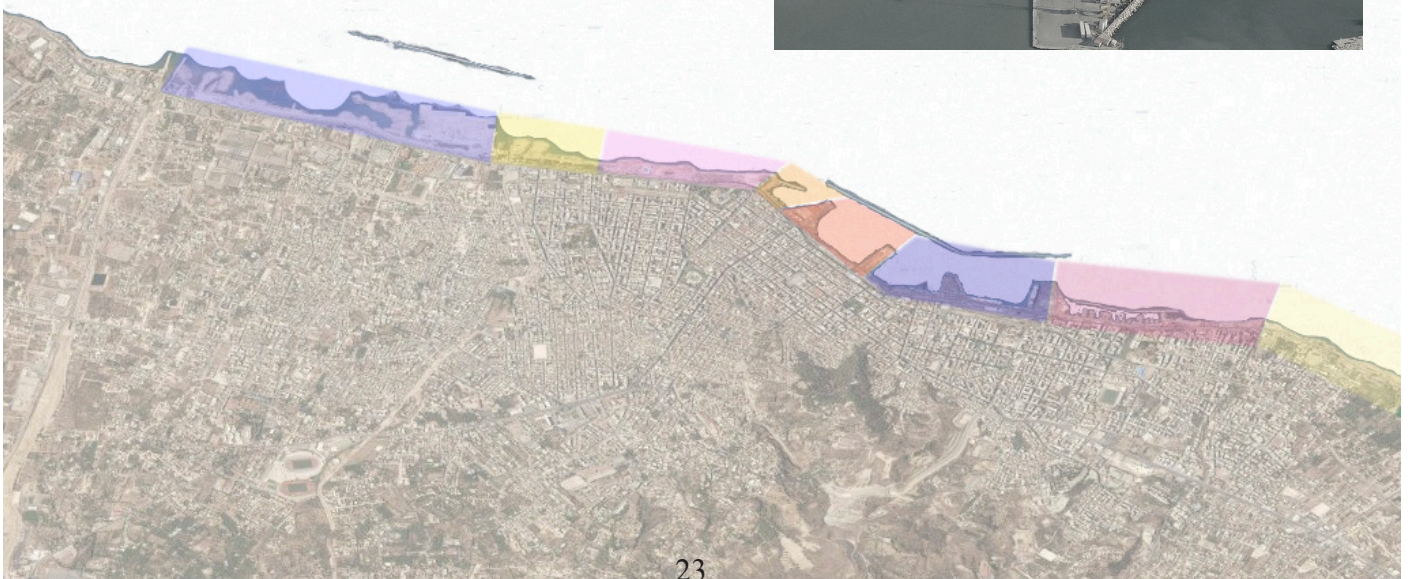
● Απο την οδό Θεσσαλονίκης μέχρι την οδό Κολοκοτρώνη. Πρόκειται για βασικές λιμενικές δραστηριότητες.

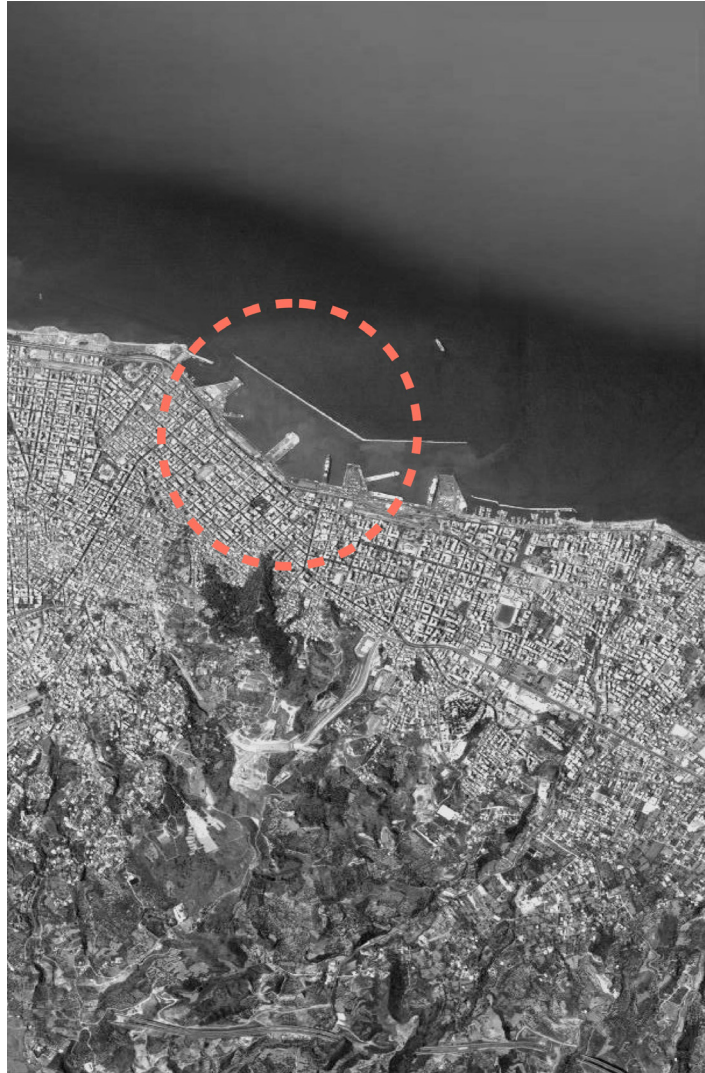


● Πρόκειται για την προβλήτα της Αγίου Νικολάου, της γύρω λιμενικές εγκαταστάσεις και την προβλήτα Γούναρη. Περιοχή όπου η ανάλυση των λειτουργικών χαρακτηριστικών του νέου και του παλιού λιμένα προβλέπει ότι μπορεί να απελευθερωθεί απο λιμενικές δραστηριότητες.



● Απο την οδό Μιαούλη μέχρι την οδό Τριών Ναυάρχων. Πρόκειται για την περιοχή της ιχθυόσκαλας.



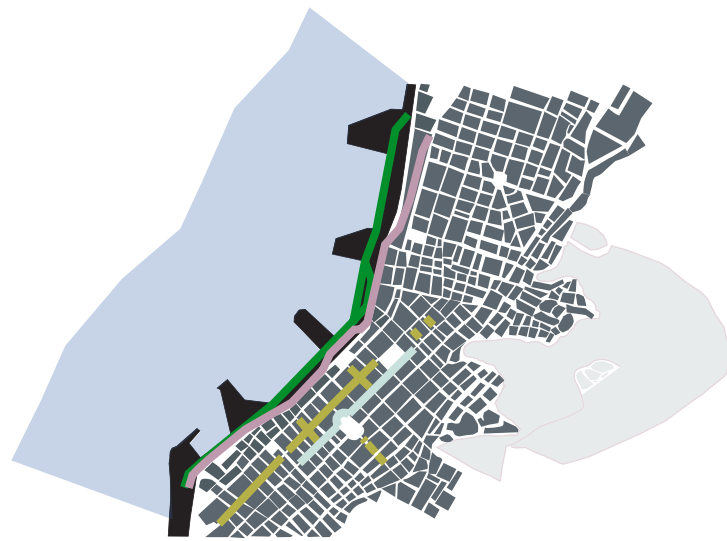
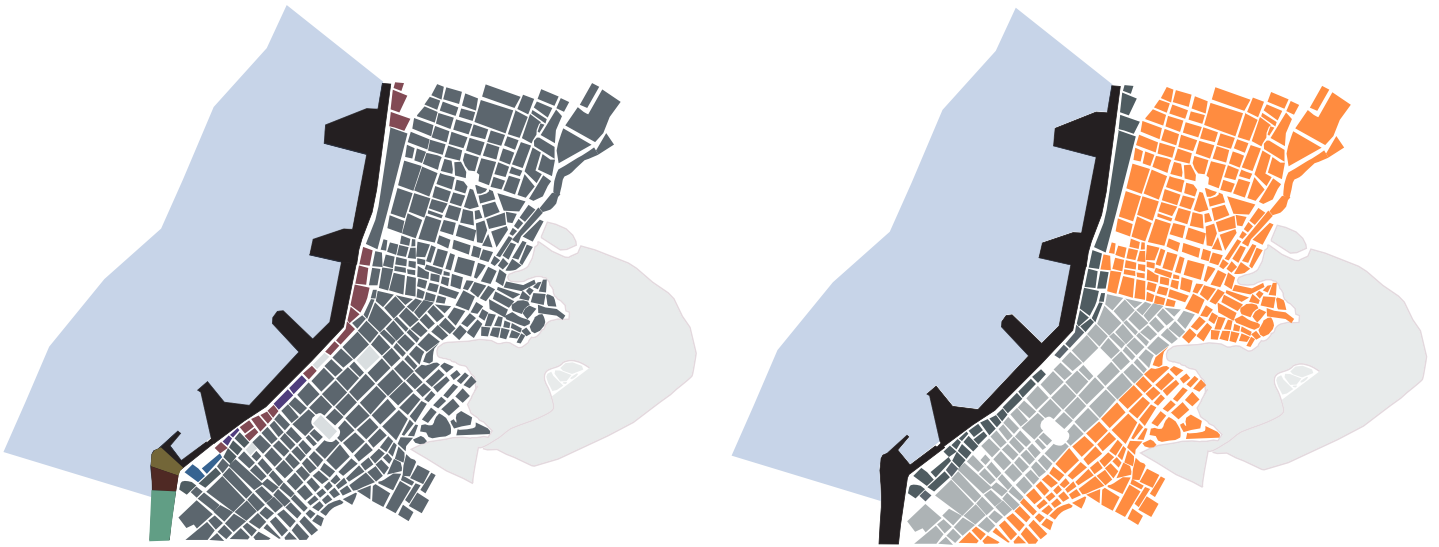


Η πόλη της Πάτρας παρά την παραθαλάσσια θέση της παρουσιάζεται αποκομμένη από το υγρό στοιχείο το οποίο απουσιάζει από την αστική ζωή. Η θέση του λιμανιού, το οποίο καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος της ακτογραμμής σε συνδιασμό με την παραλιακή οδό και τις γραμμές του τραίνου δημιουργούν ένα αδιαπέρατο όριο που αποτρέπει την ανάπτυξη δραστηριοτήτων στη ζώνη αυτή. Το λιμάνι δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως πέρασμα αλλά ως κέντρο ανάπτυξης, δημιουργίας, πολιτισμού, τα οποία δεν συντηρούν απλώς την τοπική οικονομία αλλά την διαμορφώνουν και δίνουν το στίγμα της πόλης.

Προϋπόθεση για την εκπόνηση της πτυχιακής εργασίας αποτέλεσε η εύρεση μιας περιοχής μελέτης, όπου η σχέση του ιστού της πόλης με το άκτιστο περιβάλλον τίθεται προς επαναπροσδιορισμό.

Η αποδέσμευση μεγάλου τμήματος του παραλιακού μετώπου από την τωρινή του λειτουργία δημιουργεί νέες ανάγκες και ευκαιρίες ανάπτυξης πολιτισμού ώστε να αποκατασταθεί η σχέση της πόλης με τη θάλασσα.

Βιώνοντας την καθημερινότητα σε αυτή την πόλη και παρατηρώντας την απουσία του ήδη υπάρχοντος υδάτινου στοιχείου, επιλέγουμε να ασχοληθούμε με το κεντρικό παράκτιο τμήμα της πόλης. Η έκταση αυτή αναζητά νέες χρήσεις για την ανάδειξή της και για την αποκατάσταση των σχέσεών της με τους κατοίκους της πόλης.



- λιμάνι
- υπηρεσίες
- εμπόριο
- κατοικία
- γραφεία
- εμπόριο
- αστικά κενά
- δημόσιος χώρος
- χώρος στάθμευσης
- χώρος πρασίνου
- σιδηροδρομική γραμμή
- ποδηλατόδρομος
- κυκλοφορία εντός

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Βλέποντας το είδος των χρήσεων που καλύπτουν το μέτωπο της πόλης προς τη θάλασσα παρατηρείται η συσσώρευση γραφείων και υπηρεσιών στο τμήμα αυτό, με τις κατοικίες και το εμπόριο να συγκεντρώνονται στο κεντρικό τμήμα της πόλης.

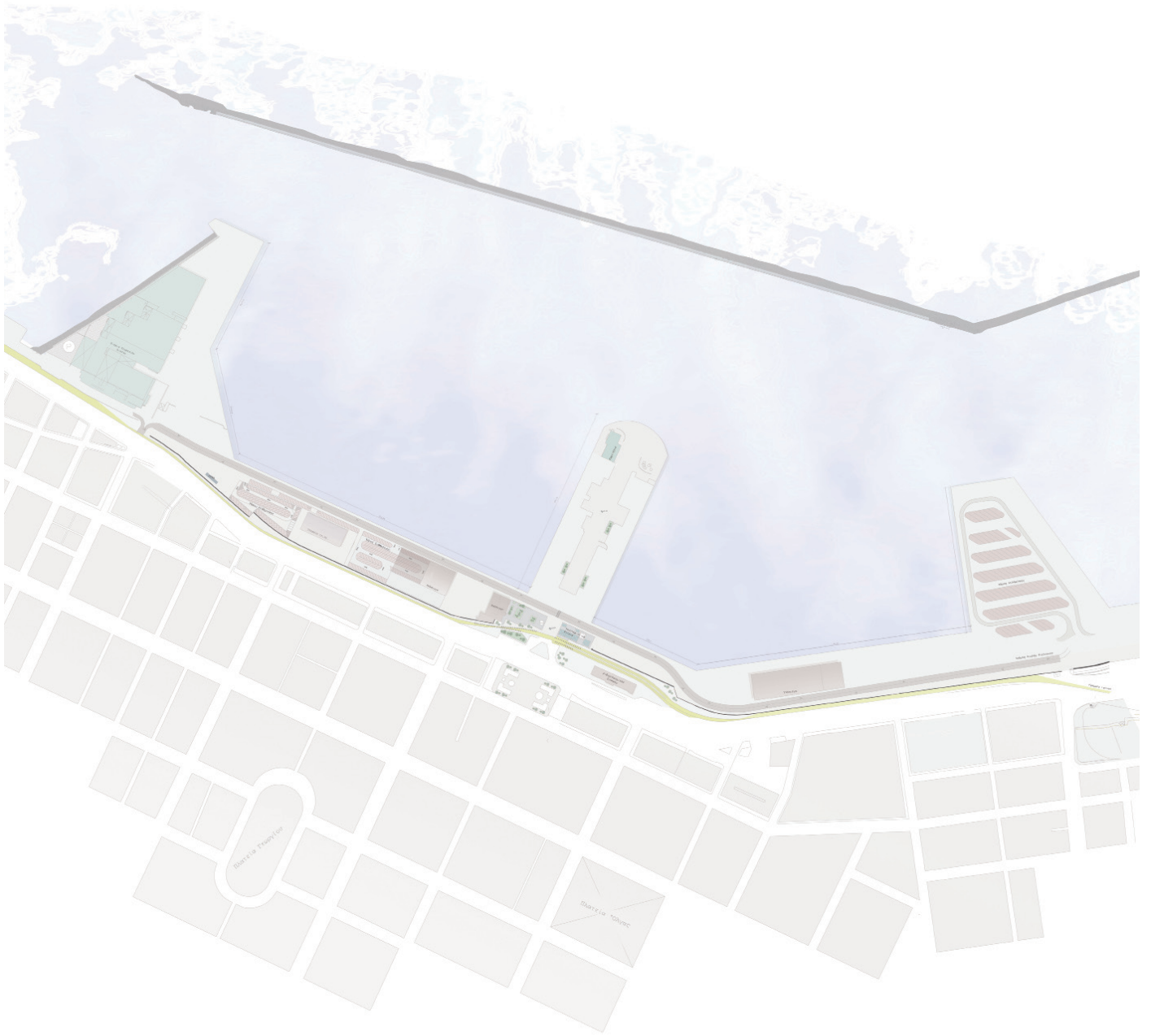
Τονίζεται η ασυνέχεια χρήσεων εκατέρωθεν του δρόμου, καθώς και ο αποσπασματικός χαρακτήρας των τμημάτων που είναι εφικτή η πρόσβαση στο παραλιακό κομμάτι.

Χαρακτηριστικό στοιχείο της επίδρασης του δημιουργημένου ορίου πάνω στον πολεοδομικό ιστό είναι η οργάνωση της πόλης σε ζώνες παράλληλες προς αυτό.

Τα κτήρια δημόσιου χαρακτήρα και οι υπαίθριοι χώροι κατανέμονται στον ιστό της πόλης παραμένοντας σε απόσταση ασύνδετοι, χωρίς μεταξύ τους αλληλεπιδράσεις.

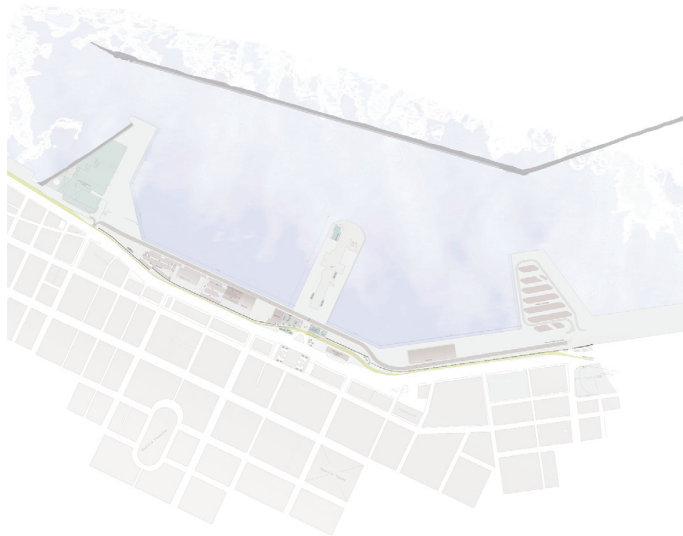
Έτσι παρά την αυξημένη ανάγκη για ανοικτούς χώρους η αδυναμία ανάπτυξης υπαίθριων δραστηριοτήτων σε αυτούς τονίζεται την αποτυχία εκμετάλλευσής τους προς όφελος της αστικής εμπειρίας. Από την άλλη ο διασκορπισμός των κτιρίων στο πολεοδομικό ιστό και η απορόφηση τους από τα πυκνά δομημένα περιβάλλον τους, έχει ως αποτέλεσμα, η παρουσία τους στην ζωνή και στην δραστηριότητα της πόλης να εξασθενεί.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΚΤΗΡΙΑ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΖΩΝΗ

Εντός της επιλεγμένης λιμενικής ζώνης του ιστορικού κέντρου της πόλης καταγράφονται δέκαοκτώ (18) κτήρια - κατασκευές με αμιγώς λιμενική χρήση. Απο την οδό Νόρμαν μέχρι την οδό Κολοκοτρώνη, πρόκειται για βασικές λιμενικές δραστηριότητες και για τον σταθμό υποδοχής των επιβατών του λιμένα. Στη συνέχεια βρίσκεται η προβλήτα Αγ. Νικολάου, και γύρω λιμενικές εγκαταστάσεις, νοτιότερα η προβλήτα Γούναρη (μέχρι την οδό Μιαούλη). Περιοχή όπου η ανάλυση των λειτουργικών χαρακτηριστικών του νέου και του παλιού Λιμένα προβλέπει ότι μπορεί να απελευθερωθεί από λιμενικές δραστηριότητες.



<p>ΚΤΗΡΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ Πενταώροφο κτήριο, ορθογωνικής κάτοψης, μόνιμης κατασκευής -Στέγαζε τις υπηρεσίες του Ο.Λ.ΠΑ καθώς και άλλες υπηρεσίες μέχρι το σεισμό του 2008.</p>	<p>ΚΤΗΡΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ - ΑΠΟΘΗΚΕΣ Ο.Λ.ΠΑ αποθήκες μόνιμης κατασκευής, τραπεζιάς κάτοψης που χρησιμοποιούνται ως αποθήκες αλλά και ως σταθμός υποδοχής επιβατών εκτός Ε.Ε.</p>	<p>ΚΤΗΡΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ - ΕΚΚΛΑΒ Κτήριο κατασκευής container, ορθογωνικής κάτοψης.</p>	<p>ΚΤΗΡΙΟ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ Κτήριο κατασκευής container, ορθογωνικής κάτοψης. Σταθμός Λιμένα.</p>	<p>ΓΡΑΦΕΙΑ Ο.Λ.ΠΑ Παλιός σταθμός υποδοχής, κτήριο μόνιμης κατασκευής, ορθογωνικής κάτοψης, χρησιμοποιείται ως κεντρικό γραφείο του Ο.Λ.ΠΑ αλλά και αρκετές από τις υπηρεσίες που στεγάζονται στο κτήριο υπηρεσιών του Λιμένα πριν το σεισμό του 2008.</p>	<p>ΥΠΟΣΤΕΓΟ Κτήριο μόνιμης κατασκευής, ορθογωνικής κάτοψης, διαστάσεων 80 x 28 μ τμήμα του είναι κλειστό και χρησιμοποιείται ως αποθηκευτικός χώρος, ενώ το υπόλοιπο χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης.</p>	<p>ΥΠΟΣΤΕΓΟ-ΚΤΗΡΙΟ Κτήριο μόνιμης κατασκευής, τετράγωνης περίπου κάτοψης, τμήμα του οποίου είναι κλειστό και χαρακτηρίζεται ως χώρος πολλαπλών χρήσεων.</p>	<p>ΚΤΗΡΙΑ ΥΠΟΘΗΡΑΚΤΙΚΑ Κτήρια ελαφριάς κατασκευής που χρησιμοποιούνται ως περίπτερο εκδοτήριο εισιτηρίων και φυλάκιο του Λιμεναρχείου (Ψευδοπούλη 3)</p>
--	--	--	--	--	--	--	---

<p>ΥΠΟΣΤΕΓΑ Σύμμικτες κατασκευές με μεταλλικά υποστυλώματα και πλάκα οπλισμένου σκυροδέματος, ορθογωνικής κάτοψης, επιφάνειας 75 τ.μ το καθένα.</p>	<p>ΚΑΦΕΤΕΡΙΑ-ΑΝΑΨΥΧΤΗΡΙΟ Μόνιμη κατασκευή, ορθογωνικής κάτοψης, επιφάνειας 221 τ.μ.</p>	<p>ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟΣ Κεντρικός σταθμός Ο.Σ.Ε, ο χώρος είναι παραχωρηθεί στον Ο.Σ.Ε από το πρώην Λ.Τ.Π. κτήριο μόνιμης κατασκευής, ορθογωνικής κάτοψης.</p>	<p>ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ-ΚΑΦΕΤΕΡΙΑ Στο κτήριο διακρίνονται δύο όγκοι, ορθογωνικής κάτοψης-Ο ένας είναι μόνιμης κατασκευής, ενώ ο άλλος είναι κατασκευασμένος από μεταλλικά φέροντα στοιχεία και μεγάλα υαλοστάσια.</p>	<p>ΥΠΟΣΤΕΓΟ Προκατασκευασμένο κτίσμα από αμιγώς μεταλλικά στοιχεία, με μεταλλική στέγαση, ορθογωνικής κάτοψης, διαστάσεων 100x28, χρησιμοποιείται ως αποθήκη, τμήμα του είναι λειψό ως αποθήκη αλλά και ως γραφείο λιμενεργατών.</p>	<p>ΚΤΗΡΙΑ ΕΛΑΦΡΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ορθογωνικής κάτοψης, απροσδιόριστης χρήσης.</p>	<p>ΚΤΗΡΙΟ FERRY CAT Το όγυετιο κτίσμα, μόνιμης κατασκευής, καμπυλόμορφη κάτοψη στο οποίο στεγάζονται διάφορες υπηρεσίες, όπως η παραγωγή του λιμένα.</p>	<p>ΚΤΗΡΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΦΥΛΑΚΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Κτήρια ελαφριάς κατασκευής, πολυμορφικής κάτοψης.</p>	<p>ΕΥΓΚΡΟΤΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ Κατασκευή τετρά επιμήκους κατάσκελε από οπλισμένο σκυ και τσιμέντο κίονα στο μεγαλύτερο τμήμα (ολοκληρωμένο)</p>
--	--	---	--	---	--	---	---	---

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ



δρόμος



γραμμές τρένου



λιμάνι



νερό...

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΜΑΧΙΑΣ ΕΛΛΗΣ
ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ
ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ
ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ
ΦΑΒΙΕΡΟΥ
NORMAN
ΑΣΤΙΓΚΟΣ
28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ (ΚΑΡΟΛΟΥ)
ΖΑΪΜΗ
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ
ΑΡΑΤΟΥ
ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ
ΕΡΜΟΥ
ΓΕΡΟΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ
ΠΑΤΡΕΩΣ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΗΣ
ΒΟΤΣΗ
ΦΙΛΟΠΟΙΜΕΝΟΣ
ΓΟΥΝΑΡΗ
ΚΑΝΑΡΗ
ΜΙΑΟΥΛΗ
ΣΑΧΤΟΥΡΗ
ΤΡΙΩΝ ΝΑΥΑΡΧΩΝ
ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ
ΚΥΡΙΛΛΟΥ ΑΡΧΙΕΠΙΣΚΟΠΟΥ
ΓΕΡΟΘΕΟΥ ΑΡΧΙΕΠΙΣΚΟΠΟΥ
ΜΑΞΙΜΟΥ
ΑΝΘΕΙΑΣ
ΑΜΦΙΚΡΑΤΟΥΣ
ΑΡΡΙΑΝΟΥ
Β. ΗΠΕΙΡΟΥ
ΑΡΜΟΔΙΟΥ
ΕΛ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΟΝΟΣ
ΔΗΜΟΚΛΕΟΥΣ
ΓΛΑΥΚΟΥ

-το μέτωπο

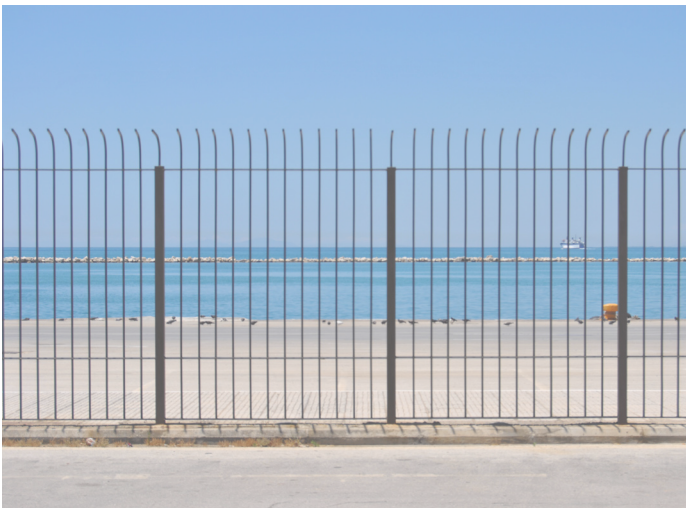
Για τον κάτοικο, η Πάτρα ταυτιζόταν πάντα με την πλ. Γεωργίου, τα μαγαζιά της Μαιζώνος, τα καφέ της Αγ. Νικολάου, τον πεζόδρομο της Γεροκωστοπούλου και την Ρήγα Φεραίου. Θραύσματα που συγκροτούν μια εμπειρική αποσπασματική εικόνα για την πόλη, βιώματα βουτηγμένα στην καθημερινότητά της. Η διαδρομή που διανύεις ζώντας σε μια πόλη πολλές φορές είναι τόσο μικρή που γνωρίζεις μόνο ένα μικρό κομμάτι της. Δεν υπάρχουν οι αφορμές της. Σαλπάροντας για Ιταλία πάνω στο κατάστρωμα βλέπεις για πρώτη φορά, ως ταξιδιώτης πλέον, την Πάτξρα. Σου δίνεται η αφορμή να παράγεις πραγματικούς και φανταστικούς χώρους γι' αυτήν. Τα κενά μεταξύ των θραυσμάτων γεμίζουν και ίσως για πρώτη φορά μπορείς να αντικρίσεις την πόλη ως τοπίο, να συλλάβεις το όλο και το μέγεθος της πόλης.

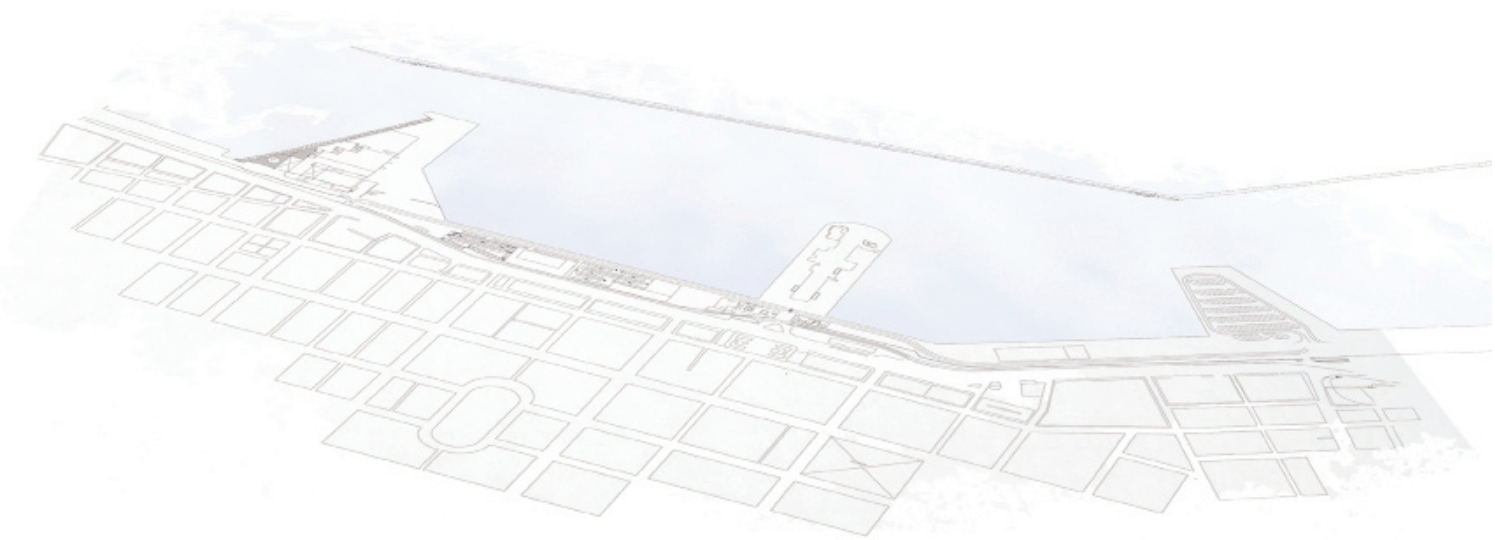
-ο τόπος

Ο χώρος αυτός ήταν επί αιώνες επιφορτισμένος με το καθήκον να προσδιορίζει την Πάτρα. Η ταυτότητα αυτής της πόλης συνδέεται άμεσα με το λιμάνι της. Κάμερες και ιδιωτική ασφάλεια μαζί με συρματοπλέγματα φυλάνε και προσδιορίζουν το όριο του λιμένα, μετατρέποντάς τον σε σωστό φρούριο.

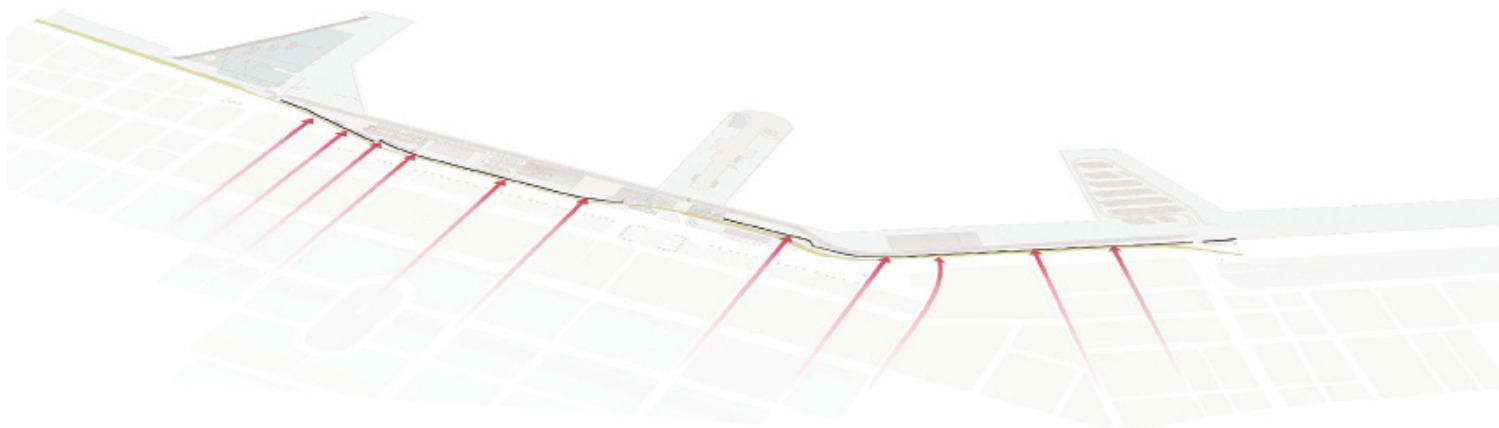
-κυκλοφορία

Δύο είναι οι γραμμές ανάμεσα στον κάτοικο της Πάτρας και την θάλασσα. Σημαντικές νοητές γραμμές που χρόνια τώρα διευκόλυναν τις ζωές στους αλλά ταυτόχρονα τους χώριζαν από την επαφή με το υγρό στοιχείο. Η οδός ταχείας κυκλοφορίας Όθωνος Αμαλίας και οι σιδηροδρομικές γραμμές.

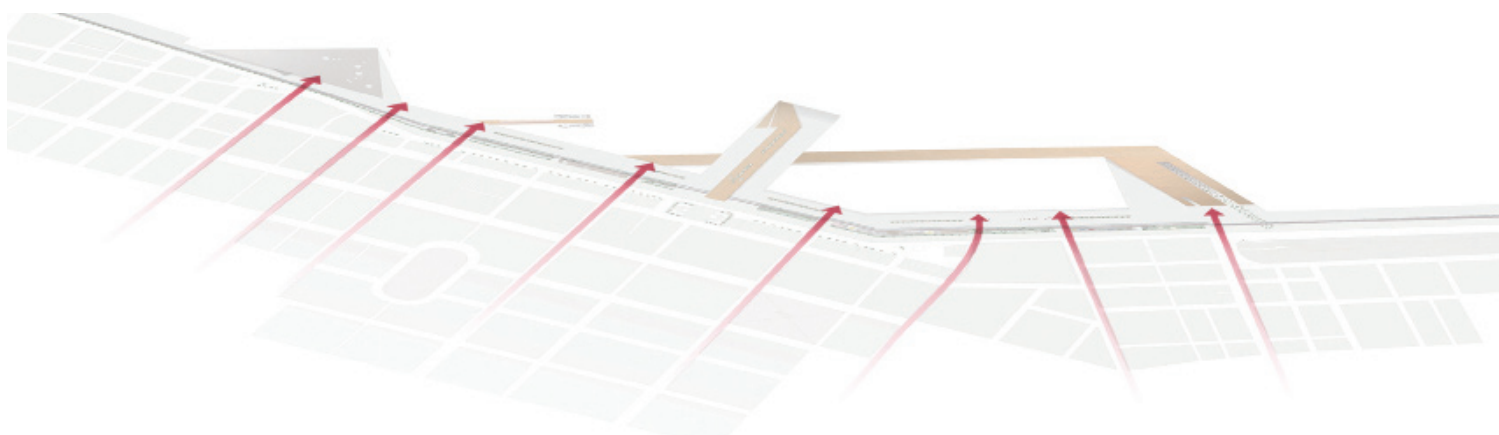




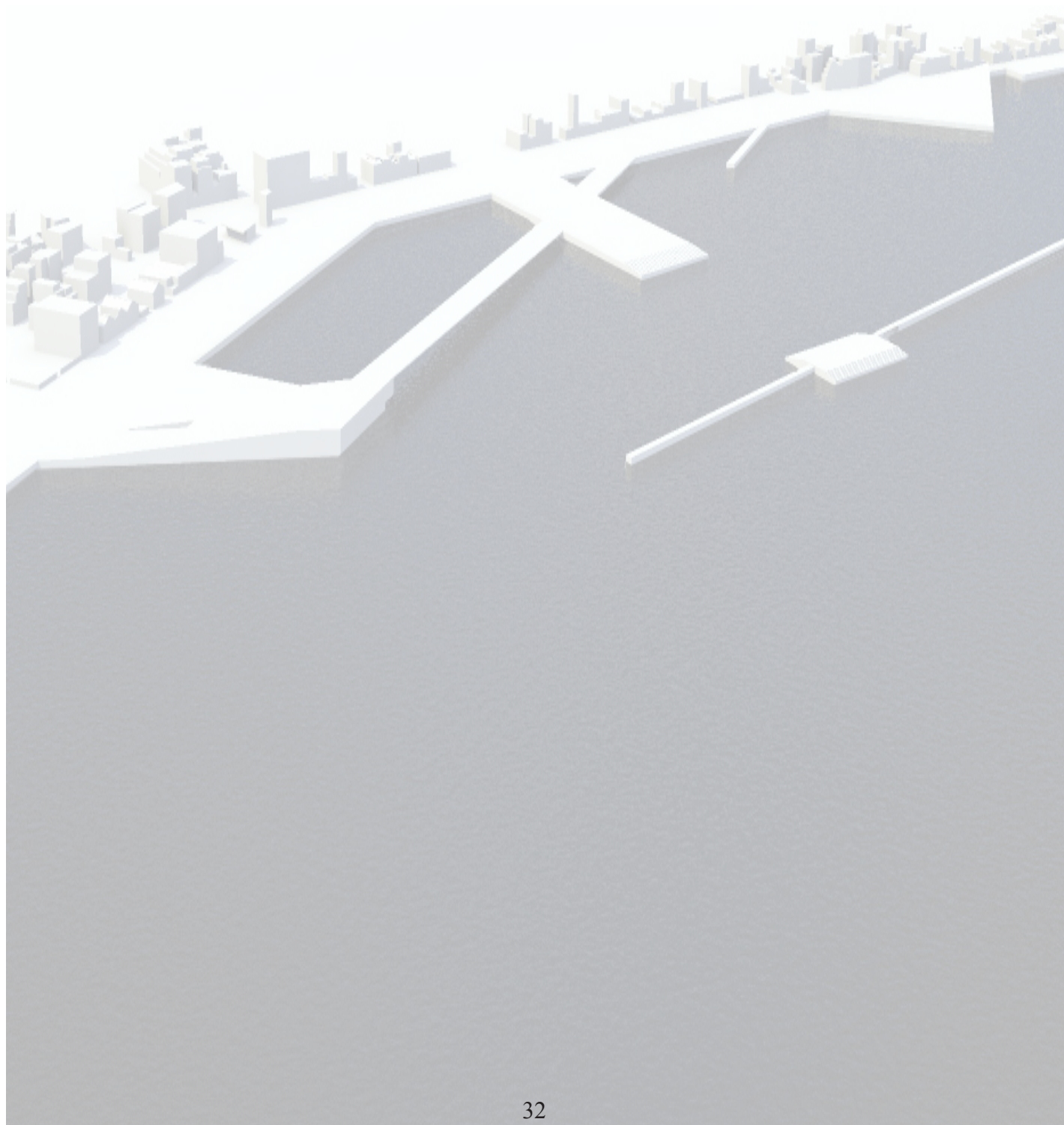
Προσβασιμότητα στο Λιμάνι

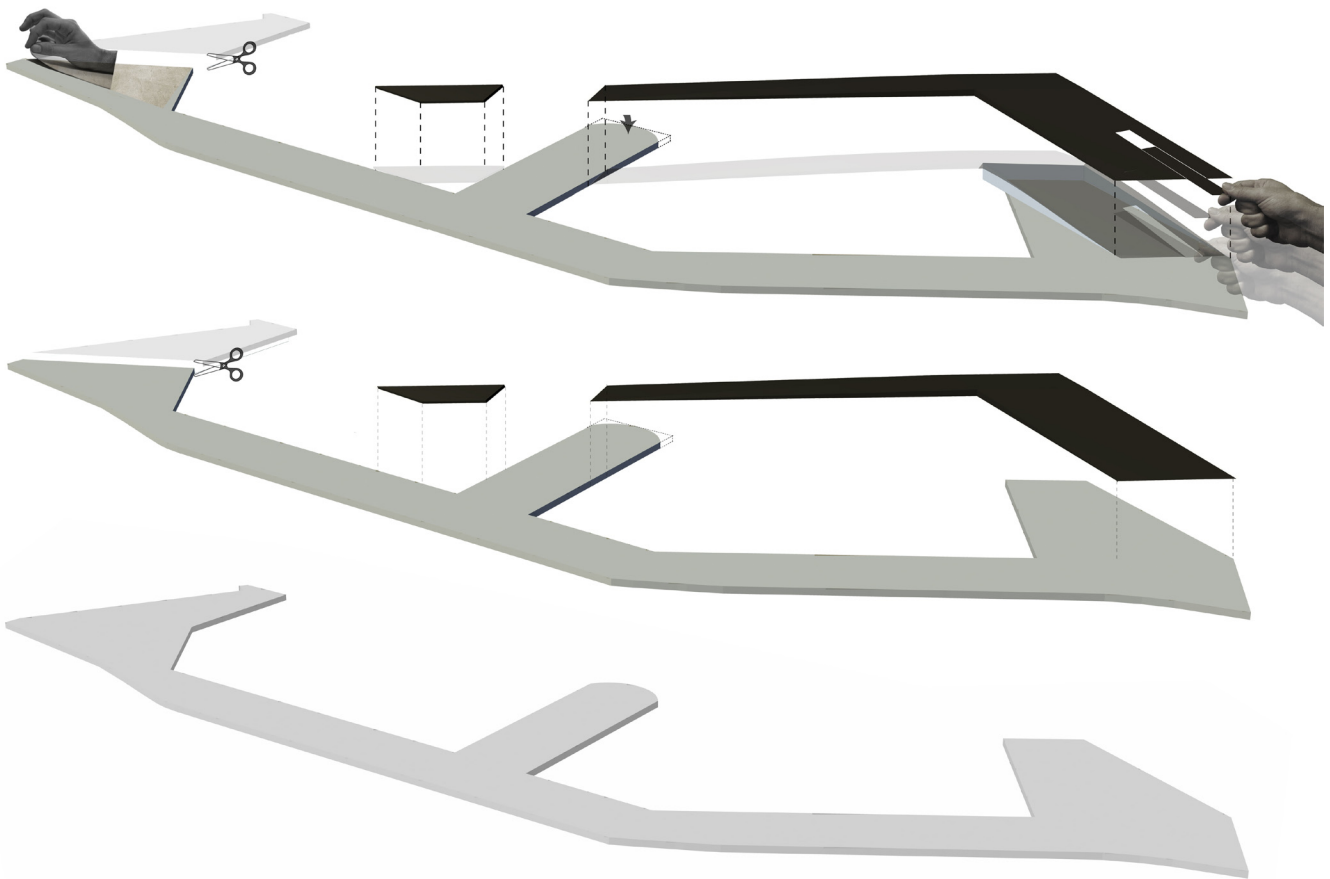


Ελεγχόμενοι εισόδοι που περιορίζουν τον διαβάτη να εισέλθει στο λιμάνι



Ο επισκέπτης φτάνοντας στο λιμάνι μπορεί να εισέλθει σε αυτό χωρίς το περιορισμό ελεγχόμενων εισόδων





-θάλασσα και πόλη

Η πόλη χάραξε και χαραχτηκε απο τη θάλασσα.Ο άνθρωπος συμφιλιώνεται πλέον με το νερό και το βάζει στην καθημερινότητά του.

-το λιμάνι έφυγε

Ο χώρος άδειασε.Στόχος είναι η ένταξη της θάλασσας στην πόλη μια και θα είναι η πρώτη φορά που ο κτισμένος χώρος νοητός ως πόλη θα πλησιάσει το νερό.

-ο χώρος

Ο κενός απο χρήση πλέον χώρος αφήνεται προς χρήση της πόλης.Η πόλη πλέον καλείται να αποκαταστήσει τη σχέση της με τη θάλασσα.Ο χώρος του λιμανιού πρέπει τώρα να γίνει ο τόπος νέων γεγονότων,να ενωθεί με την πόλη.

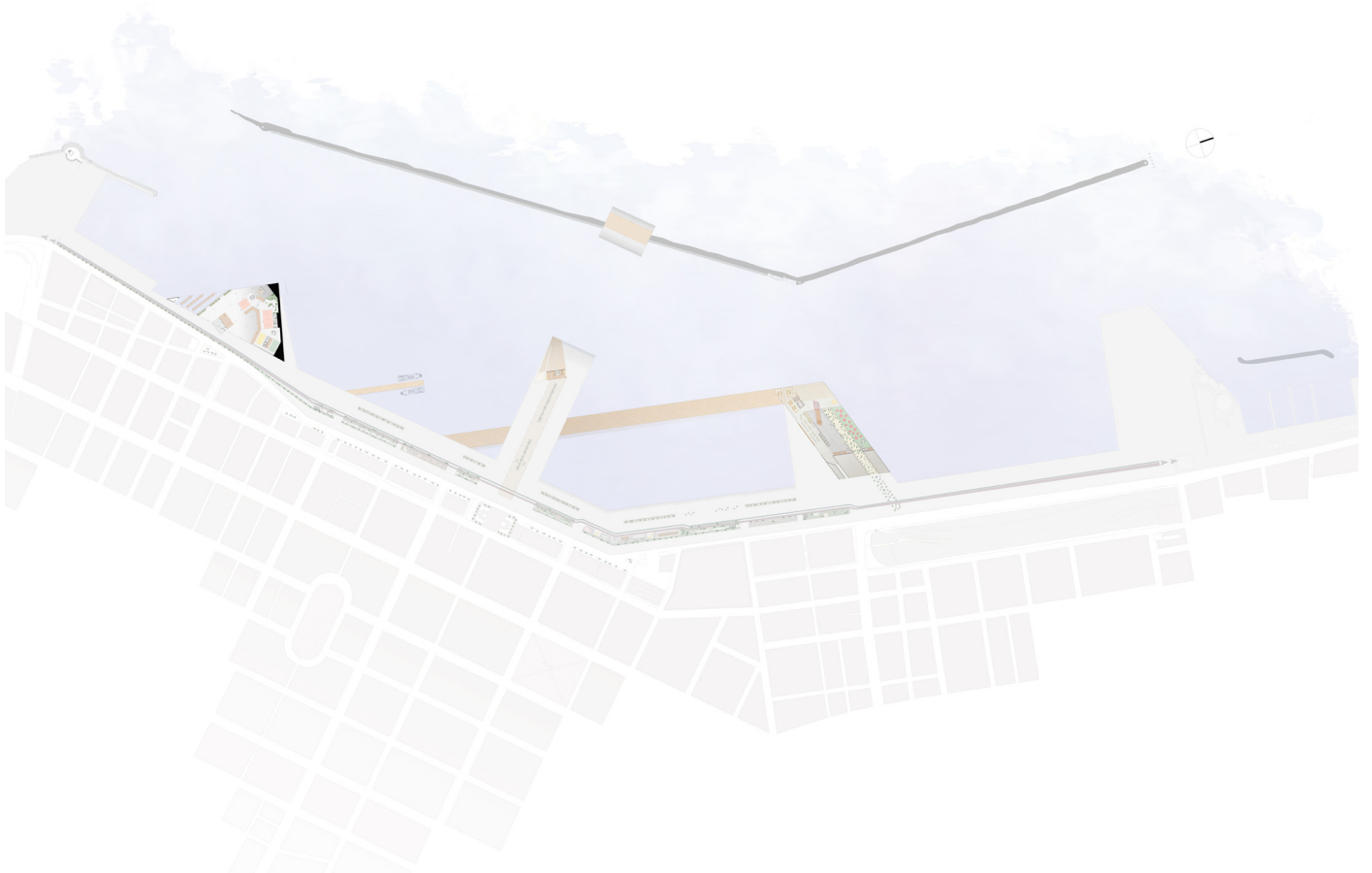
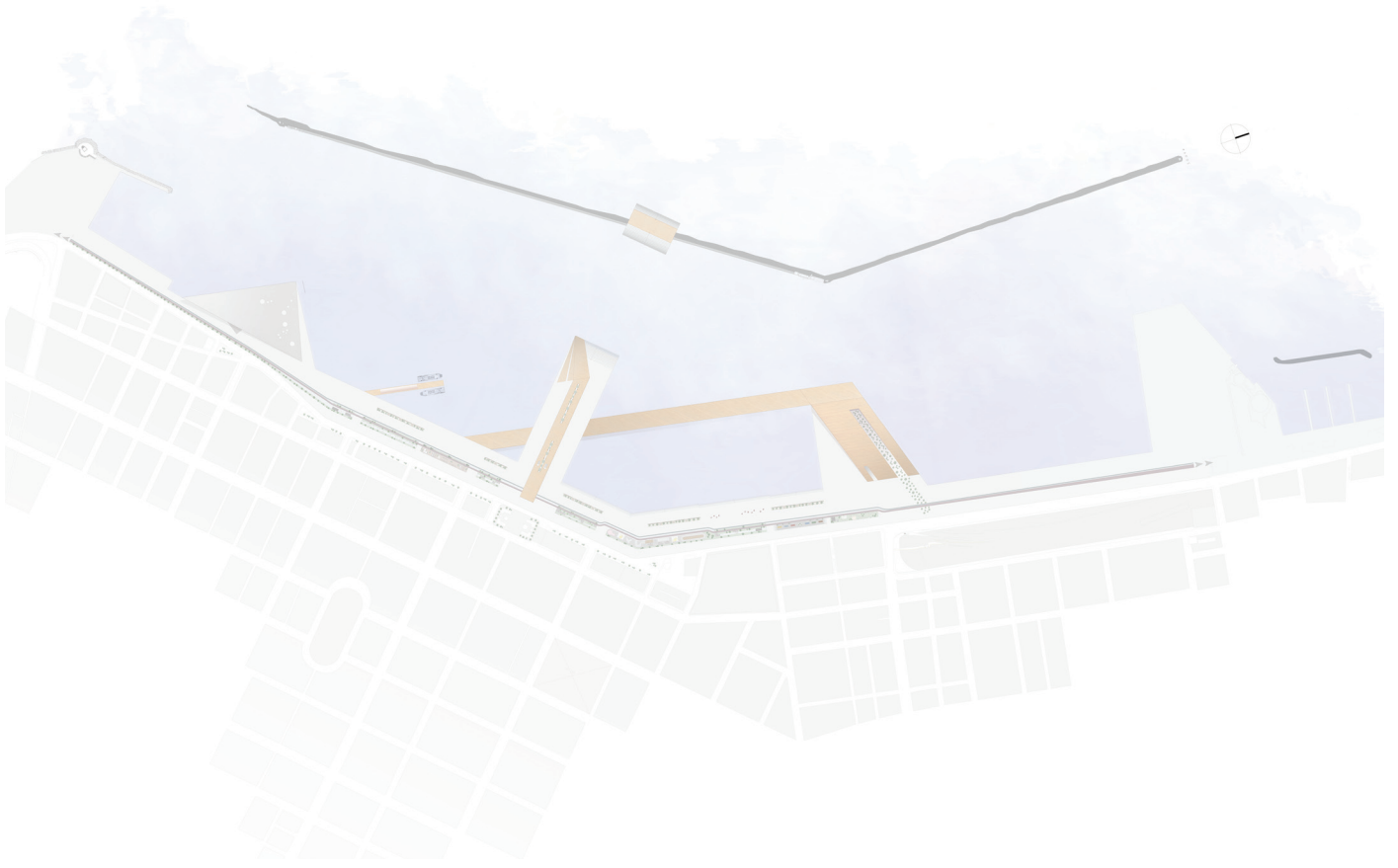
Χωρίς λιμάνι στο μέτωπο η Πάτρα αποκτά νέα ταυτότητα.Κάποτε στις ακμές της παρήγαγε εμπόριο και πολιτισμό.Το εμπόριο της σταφίδας και οι βιομηχανίες που είχε κάποτε σταμάτησαν.

-πόλη και θάλασσα

Ο λιμενικός χώρος είναι μια συνεχόμενη λωρίδα γής που χωρίζει την πόλη απο τη θάλασσα.Μόλις το ίχνος του ιστού έρχεται σε επαφή με τη θάλασσα τότε δημιουργείται μια ώσμωση των δύο στοιχείων.Το νερό εισχωρεί.Ο παράλληλος χώρος κατατμείται.Προκύπτουν έτσι νέοι χώροι που μπορούν να φιλοξενήσουν λειτουργίες πόλης.

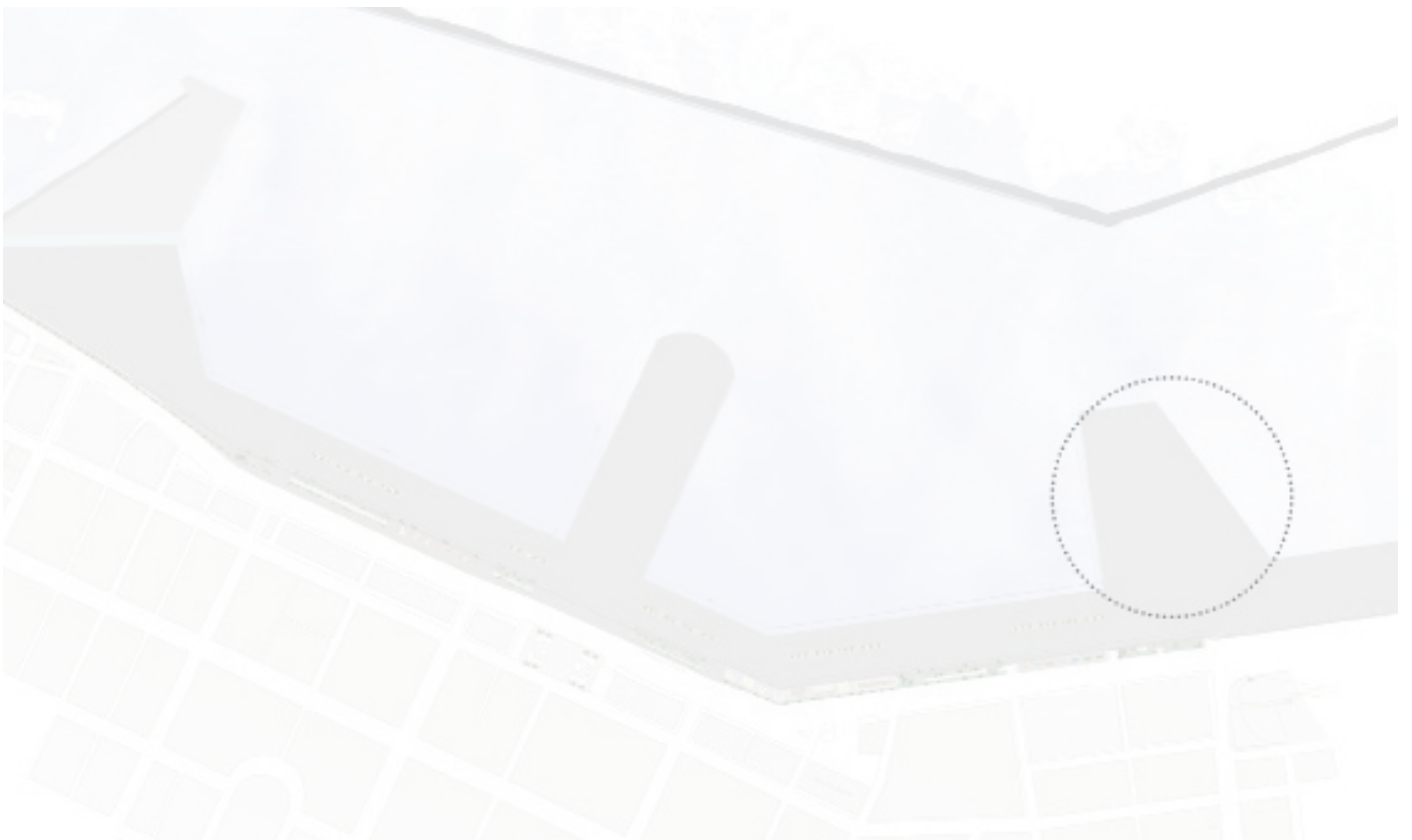
-χρήσεις

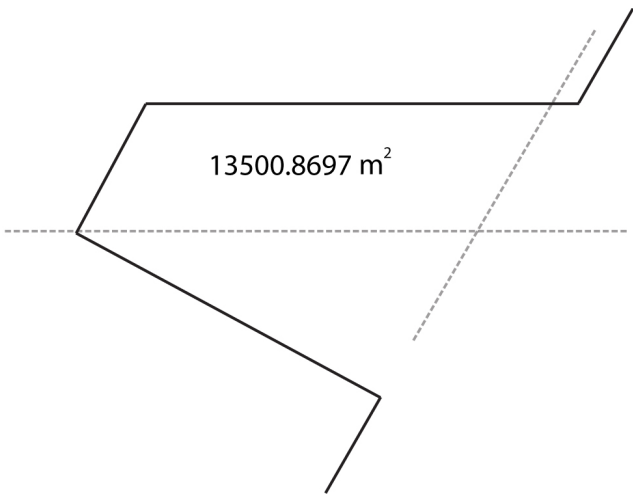
Για να αποκαταστάθει το κενό αυτό απο τον οργανισμό της πόλης πρέπει να συνδεθεί με τέτοιο τρόπο που να μην είναι ξένο προς αυτή,με επεμβάσεις και αναπλάσεις που αλληλεπιδρούν με τον ιστό της.



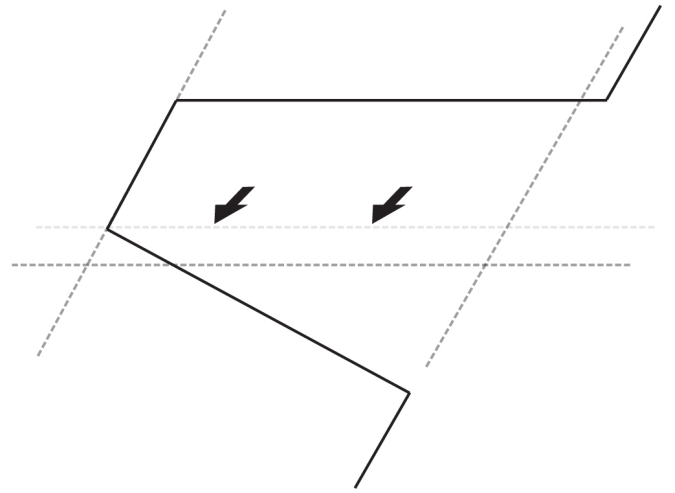
ΚΑΤΟΨΕΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΚΤΗΡΙΟ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ

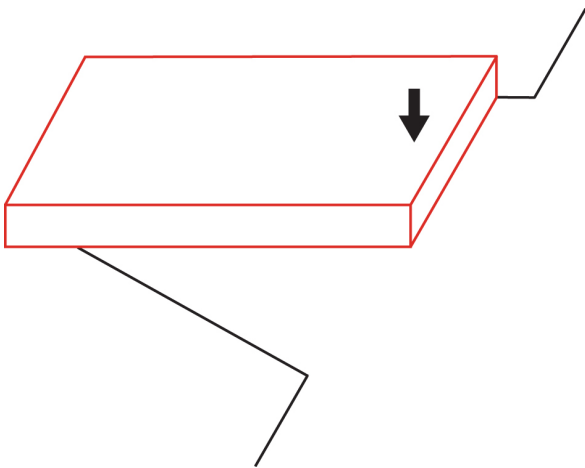




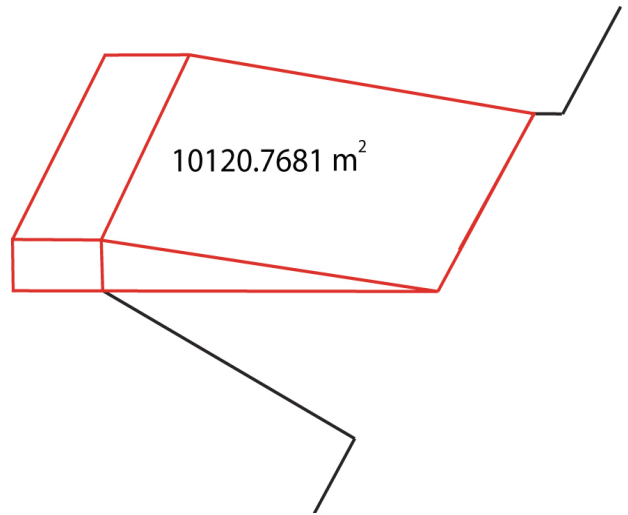
01



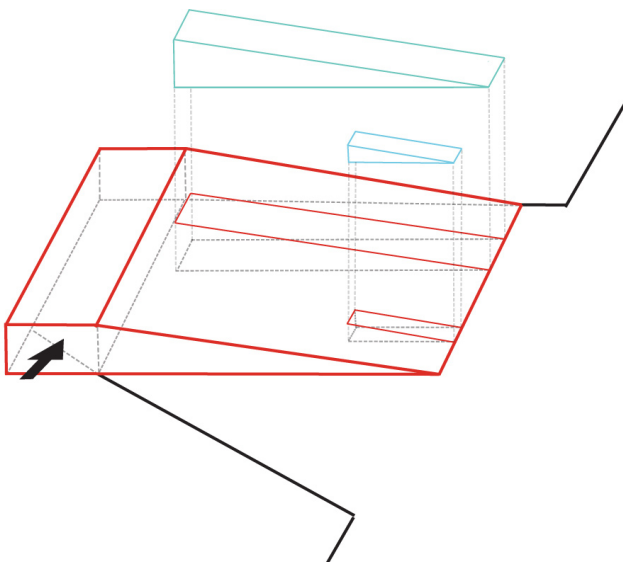
02



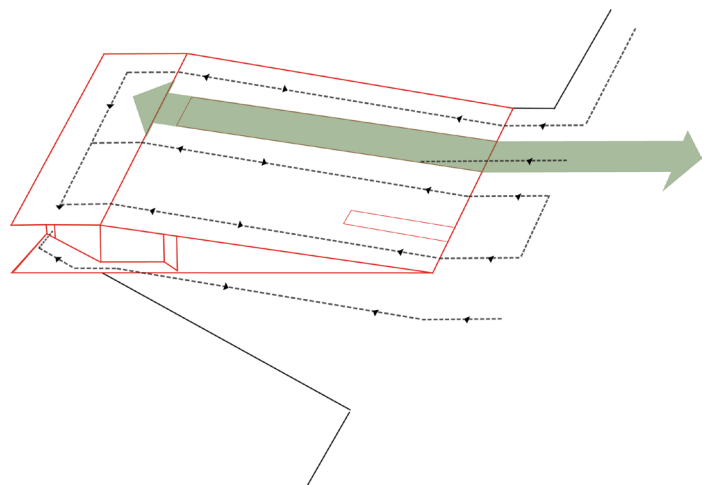
03



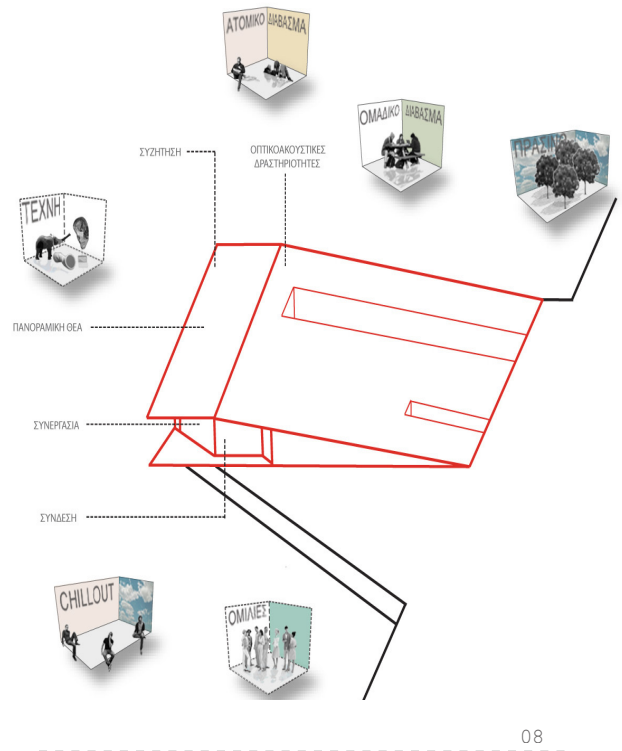
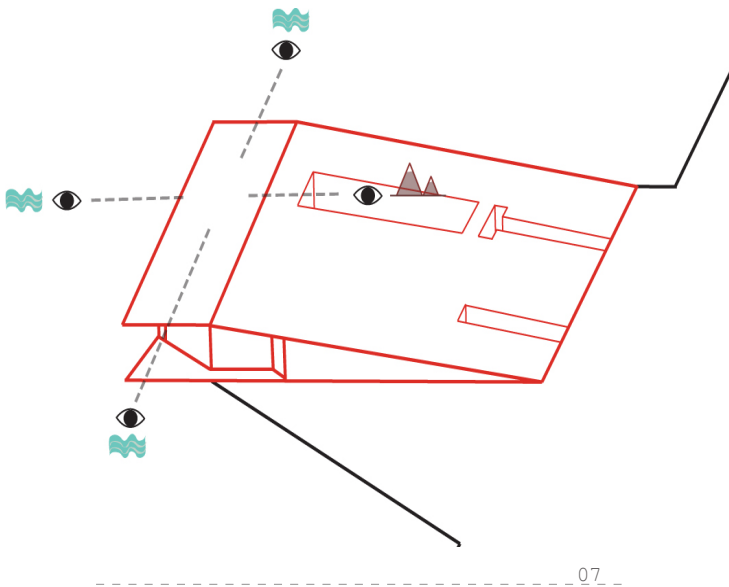
04



05



06



Στους κτηριακούς όγκους το ζητούμενο ήταν να δημιουργηθούν κτήρια με χαμηλό ύψος έτσι ώστε να εξασφαλίζει τη βέλτιστη ορατότητα των κατοίκων της πόλης προς το νερό. Ο στόχος μας επιτεύχθηκε με ένα σύστημα σχεδιασμού μεγάλων σε τετραγωνικά κατόψεων και μηδέν ορόφων.

Το κτήριο βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του κεντρικού θαλάσσιου μετώπου, στον βραχίονα της Άστιγγος. Ο βραχίονας ανέρχεται στα 19.551 τ.μ και η κάλυψη του κτηρίου καταλαμβάνει 13.500 τ.μ και οι χώροι λειτουργίας βρίσκονται στα 10.120 τ.μ. Οι χαράξεις του κτηρίου έγιναν με βάση τον βραχίονα και φέρνοντας παράλληλη την πλευρά αυτού με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός ορθογώνιου όγκου.

Στη μύτη του βραχίονα το κτήριο φτάνει σε ύψος 5.85 μ. ενώ στη συνέχειά του δημιουργείται κλίση προς την πόλη έτσι ώστε να γίνεται χρήση για προσπέλαση. Στο κτήριο δημιουργήθηκε εξώστης και αφαιρέθηκαν δύο όγκοι διαφορετικής κλίμακας που αποσκοπούν στην προσέλκυση του κοινού προς αυτό. Στον μεγαλύτερο όγκο όπου και δημιουργείται ένα πάρκο με κατευθυντήρια γραμμή προς την πόλη βρίσκονται οι εισοδοί της παιδικής βιβλιοθήκης, της βιβλιοθήκης ενηλίκων και του εκθεσιακού χώρου. Ενώ αντιθέτως στον μικρότερο όγκο τοποθετείται η είσοδος για το εστιατόριο και την καφετέρια, παράλληλα είσοδος για τα προηγούμενα είναι όλη η νότια όψη του κτηρίου.

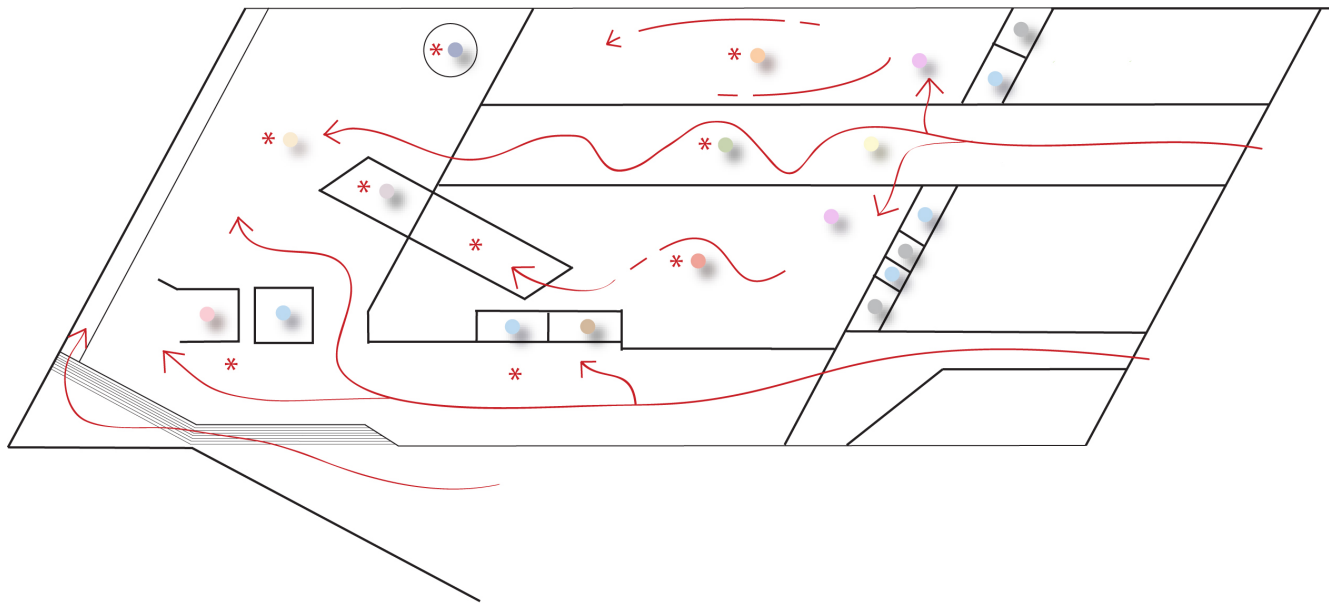
Κτηριολογικό πρόγραμμα

Στο κεντρικό τμήμα της κάτοψης βρίσκονται οι βιβλιοθήκες(ενηλίκων-παιδική) και ανάμεσα σε αυτές δημιουργείται το πάρκο που έχει ως στόχο την εξασφάλιση φυσικού φωτισμού στις δύο αυτές αίθουσες.

Με τη δημιουργία του πάρκου επιτυγχάνουμε την απομόνωση των δύο αυτών ηληκιών αλλά και ταυτόχρονα την συνέβρεσή τους.

Κεντρική ιδέα και ταυτόχρονα πηγή έμπνευσης αυτών των δύο χώρων ήταν η σταδιακή μετάβαση του ανθρώπινου γένους απο **έμβρυο** σε κάθετο **δύποδο**. Αυτό είναι εμφανές στην τοποθέτηση κυκλικών βιβλιοθηκών στην παιδική βιβλιοθήκη ερμηνεύοντας έτσι την οικειότητα που έχει ένα έμβρυο στην καμπύλη ενώ αντιθέτως η αυστηρή ευθεία στην βιβλιοθήκη των ενηλίκων σχετίζεται με την κοινωνία και τις ορθές απόψεις που την περιβάλλουν.





● ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ	● ΕΙΣΟΔΟΣ-ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
● WC	● ΠΑΡΚΟ
● ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	● ΠΑΙΔΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
● ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΕΝΗΛΙΚΩΝ	● ΟΠΤΙΚΟΑΚΟΥΣΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
● CAFE	● ΧΩΡΟΣ Η/Υ -ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ-ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ
● ΓΡΑΦΕΙΑ-ΑΡΧΕΙΟ	* ΣΤΑΣΗ

ΠΑΙΔΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Στην παιδική βιβλιοθήκη που ανήκει στο βόρειο τμήμα του κτηρίου θεωρήθηκε πρέπον να τοποθετηθούν αντικείμενα και υλικά φιλικά προς αυτή την ηλικία.

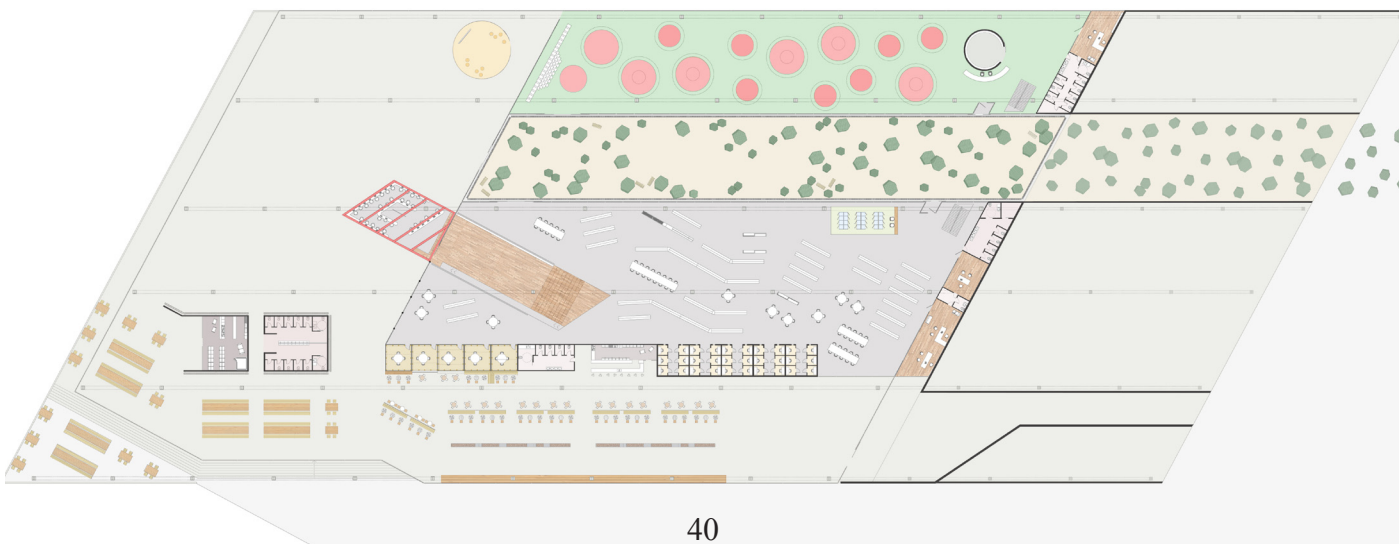
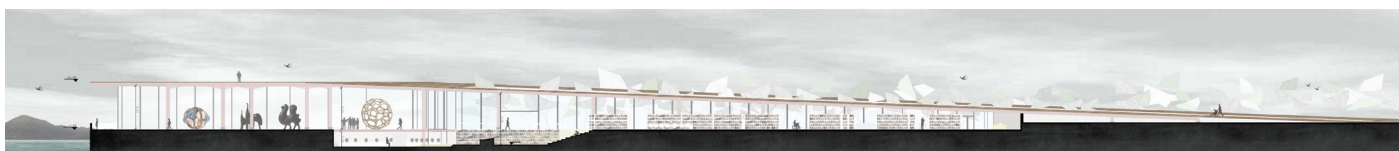
Αυτή η σκέψη πραγματοποιήθηκε με τη χρήση ειδικών υαλοπινάκων για την αποφυγή υπεριώδους ακτινοβολίας προς τον χώρο, ακόμη με την τοποθέτηση κυκλικής ενδοδαπέδιας βιβλιοθήκης έτσι ώστε το παιδί να δρά σε μια ελεγχόμενη επιφάνεια και τέλος με τον τάπητα ως προστατευτικό υλικό δαπέδου.

Επίσης η βιβλιοθήκη περιλαμβάνει έναν χώρο υποδοχής-ελέγχου, γραφείο διοίκησης και wc. Εκτός της κεντρικής εισόδου-εξόδου για τη βιβλιοθήκη, υπάρχουν άλλες τρεις εισόδοι-εξόδοι που αφορούν

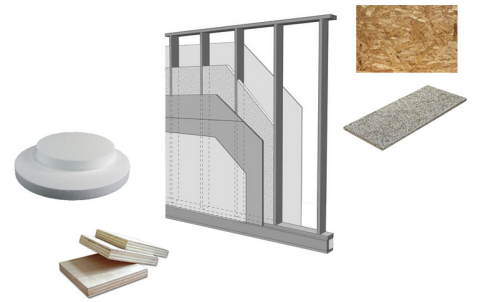
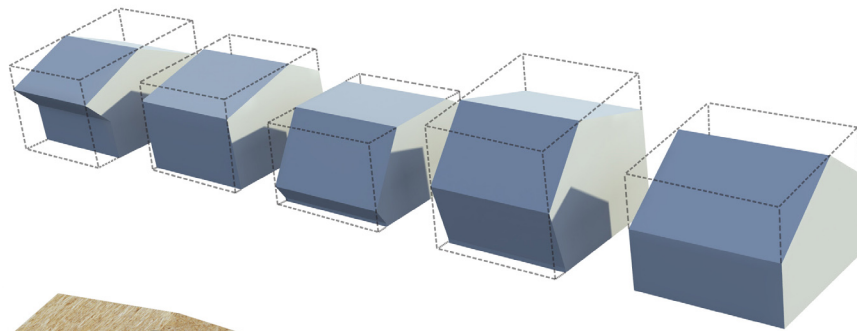
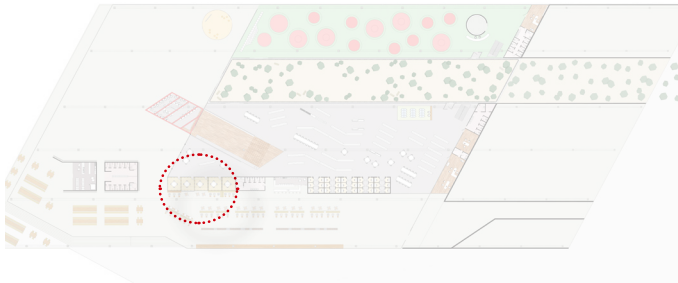
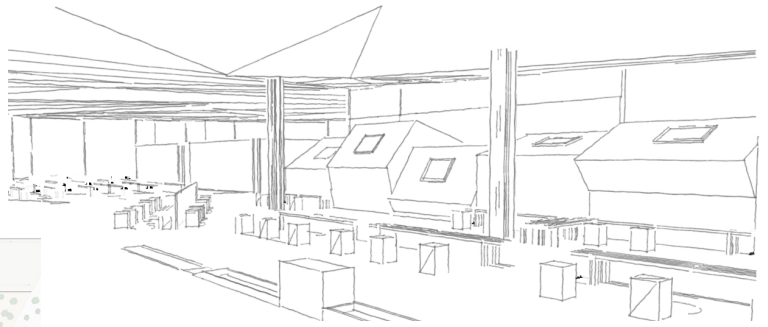
1. την άμεση επικοινωνία της παιδικής βιβλιοθήκης με αυτή των ενηλίκων, η οποία γίνεται με τη χρήση υπόγειας διαδρομής
2. την επαφή των χρηστών με το πάρκο μέσω του ανοίγματος στη νότια πλευρά του χώρου
3. την επικοινωνία με τον χώρο της οπτικοακουστικής βιβλιοθήκης όπου θα αναφερθούμε παρακάτω.

Με την είσοδο στην ακριβώς απέναντι πλευρά της παιδικής βιβλιοθήκης και στο νότιοανατολικό μέρος του πάρκου βρίσκεται η βιβλιοθήκη των ενηλίκων η οποία τοποθετείται κεντρικά της κατόψεως. Η αίθουσα αποτελείται από διάφορα τμήματα με διαφορετικές χρήσεις το καθένα. Στο νότιο μέρος του χώρου αυτού έχουν σχεδιαστεί 30 αναγνωστήρια για τη χρήση ατομικού διαβάσματος. Επιπλέον τοποθετήθηκαν 5 αίθουσες στο νοτιοανατολικό μέρος της βιβλιοθήκης για τη χρήση meeting και συνεβρέσεων μικρών ομάδων. Τέλος, μεγάλο μέρος της αίθουσας καταλαμβάνει το τμήμα του αμφιθεάτρου (11 ρίχτια) που έχει τη μορφή της ίδιας της κάτοψης του κτηρίου και τοποθετείται στο δυτικό μέρος της βιβλιοθήκης. Η χρήση αυτού είναι για διαλέξεις και μελέτη, ενώ στο βάθος υπάρχει χώρος για ηλεκτρονικούς υπολογιστές με την πρόσβαση ράμπας για εύκολη χρήση από τα ΑΜΕΑ.

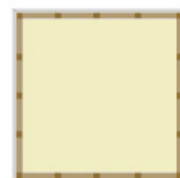
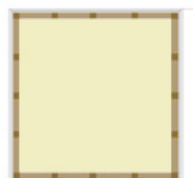
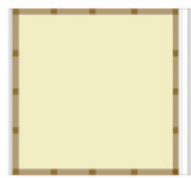
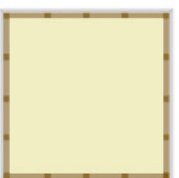
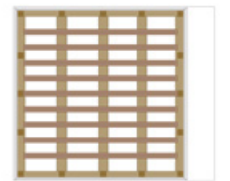
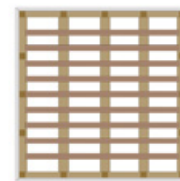
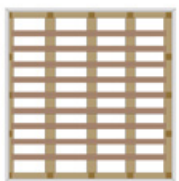
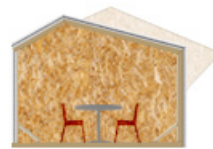
Αναφορικά με τη χρήση αντικειμένων, έγινε με βάση την ευθεία γραμμή και αυτό έχει ως αποτέλεσμα τις διαδρομές μέσα στο χώρο.



ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΛΕΠΤΟΜΕΡΙΑ
Χώρος ομαδικού διαβάσματος



Υλικά κατασκευής





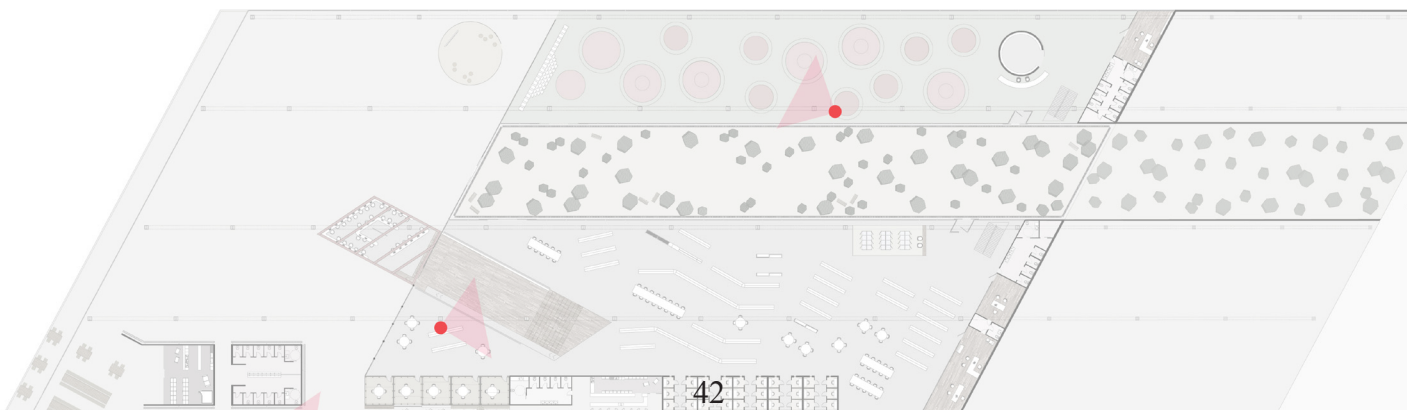
Άποψη Καφετέριας



Άποψη Παιδικής Βιβλιοθήκης

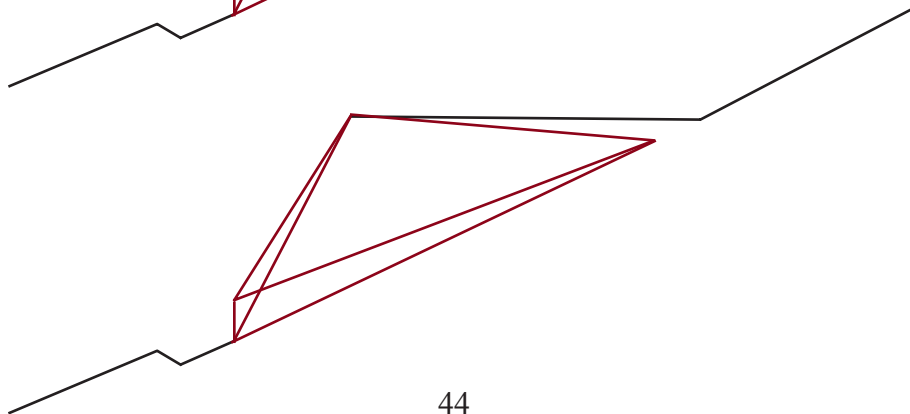
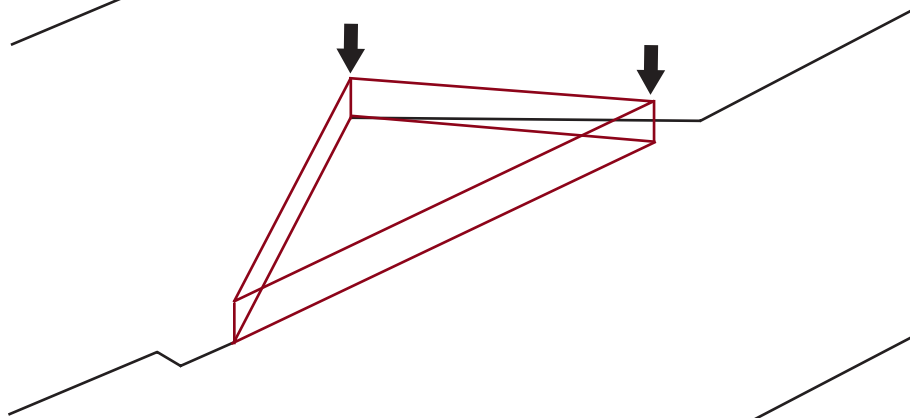
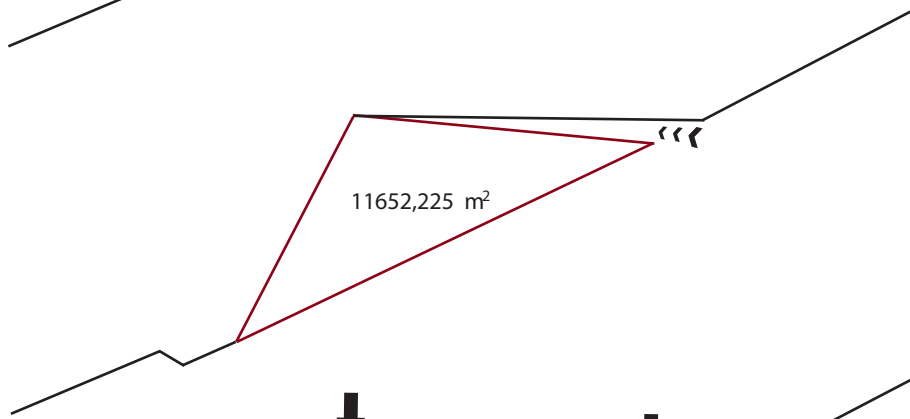
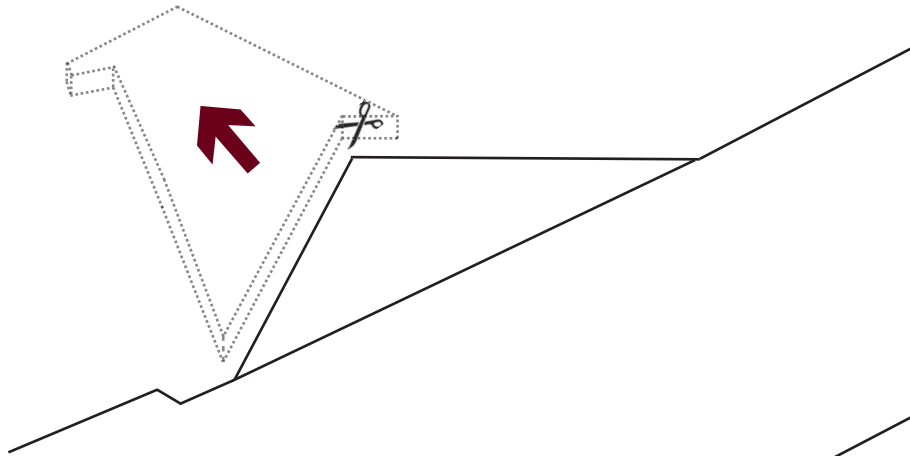
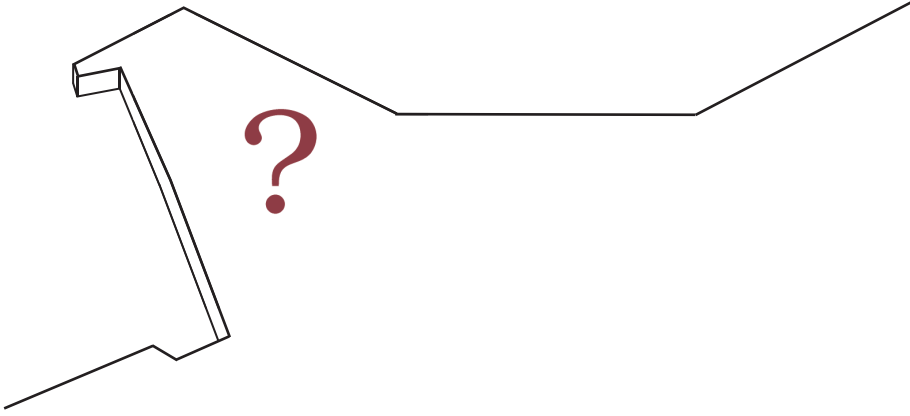


Άποψη Βιβλιοθήκη Ενηλίκων



ΥΠΟΣΤΕΓΟ ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΩΝ





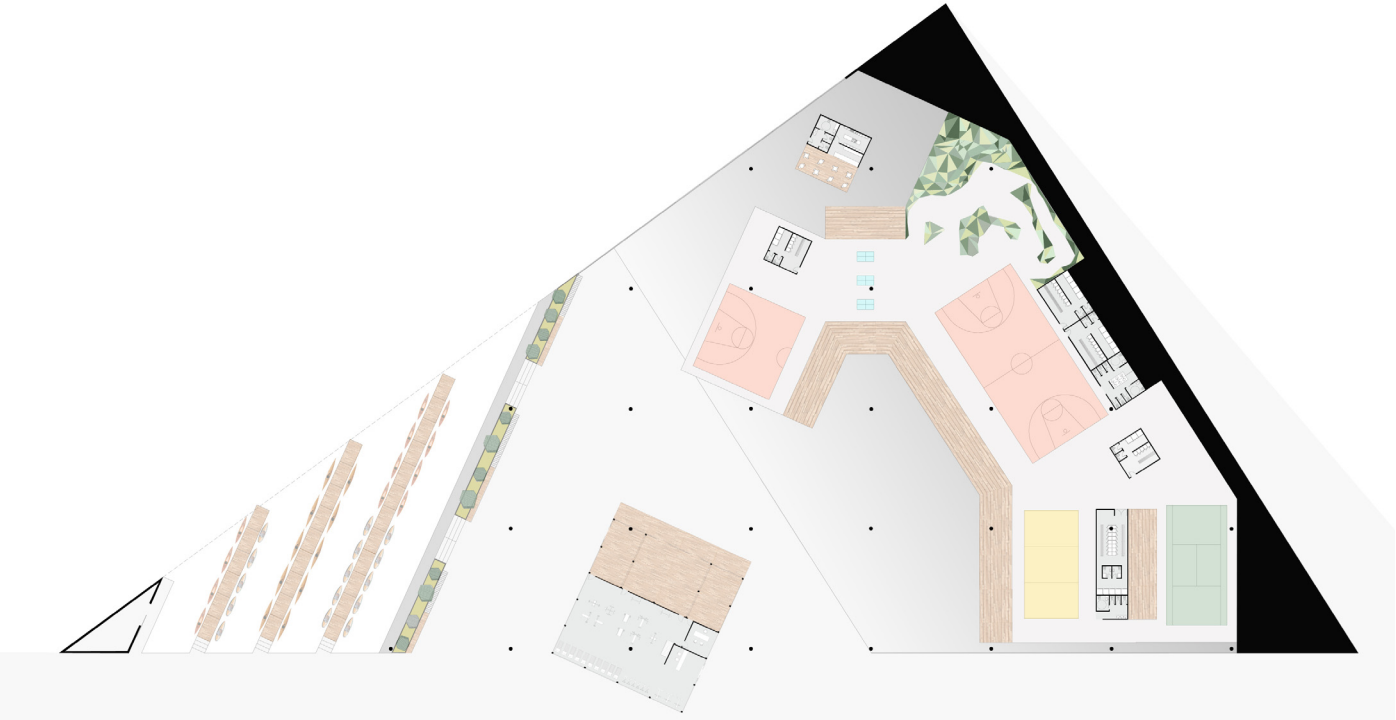
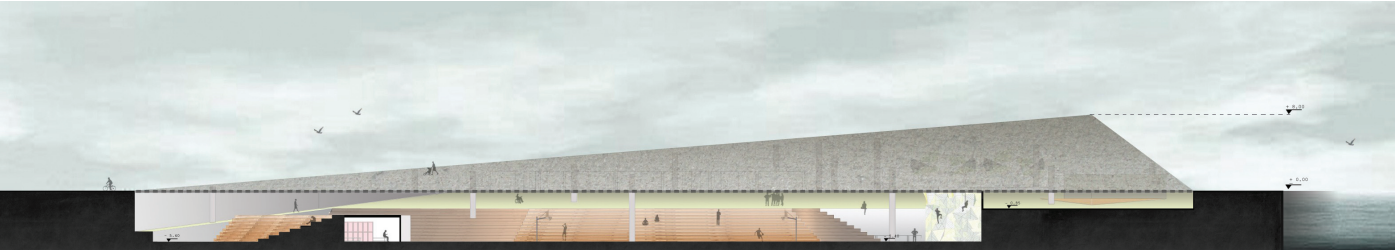
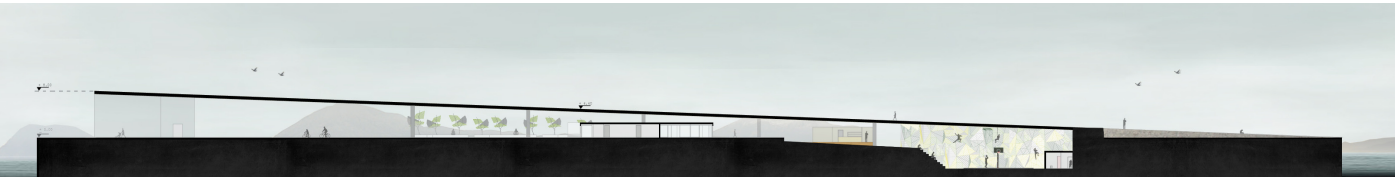
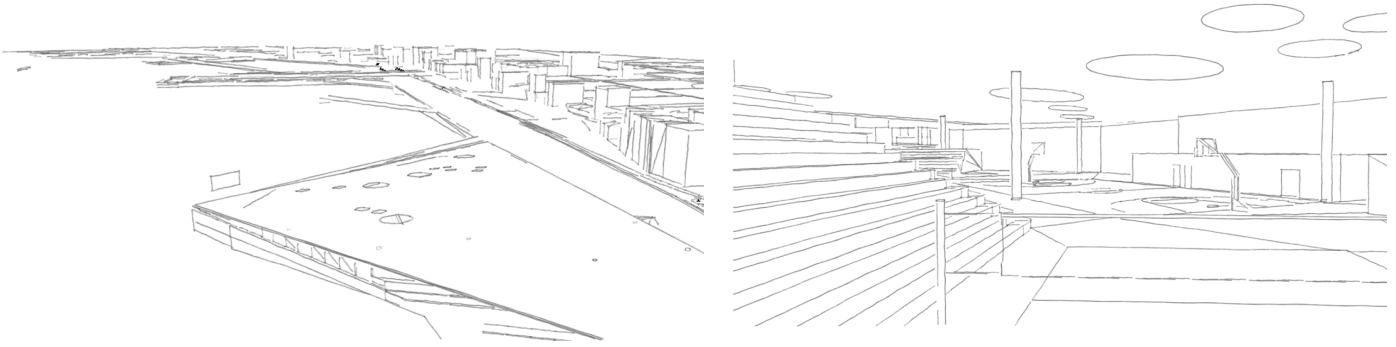
ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

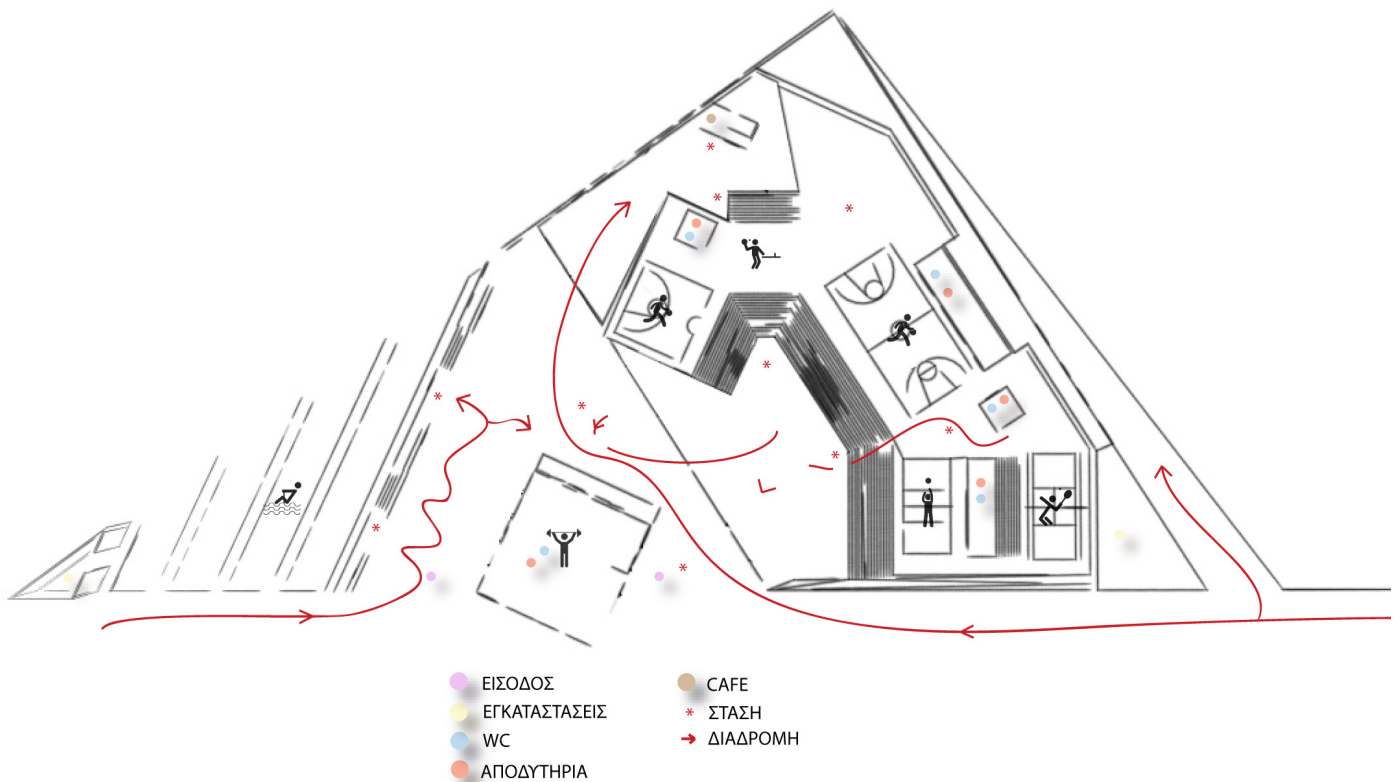
Θεωρήσαμε ως πρόκληση τη διερεύνηση του σχεδιασμού ενός κτηρίου στο οποίο θα εισχωρεί το νερό. Γι' αυτόν το λόγο καταλήξαμε στον σχεδιασμό στεγασμένων αθλητικών εγκαταστάσεων που έχουν να κάνουν και με θαλάσσια αθλήματα. Το στέγαστρο βρίσκεται στο νότιο τμήμα του κεντρικού θαλάσσιου μετώπου, στον βραχίονα της οδού Γούναρη. Ο βραχίονας ανέρχεται στα 26.210 τ.μ εκ των οποίων καλύπτονται τα 11.650τ.μ καθώς έχει γίνει αφαίρεση-κατεδάφιση στο υπόλοιπο τμήμα. Οι χαράξεις του στεγαστρού επιτεύχθηκαν μέσω του αντικατοπτρισμού της μιας πλευράς του βραχίονα ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένα τρίγωνο.

Το στέγαστρο φτάνει σε ύψος 8.00 μ. στη νότια πλευρά του (στη μύτη) και έχει κλίση 3.69%. Η οροφή του χρησιμοποιείται για προσπέλαση, στάση και παρατήρηση στον εσωτερικό χώρο των εγκαταστάσεων μέσω των στρογγυλών υαλοπινάκων που έχουν τοποθετηθεί.

Τέλος η οροφή έχει τη χρήση “καθισμάτων” για θερινό σινεμά καθώς στη βορεινή πλευρά του κτηρίου και μέσα στη θάλασσα τοποθετείται πανί για προβολές ταινιών.







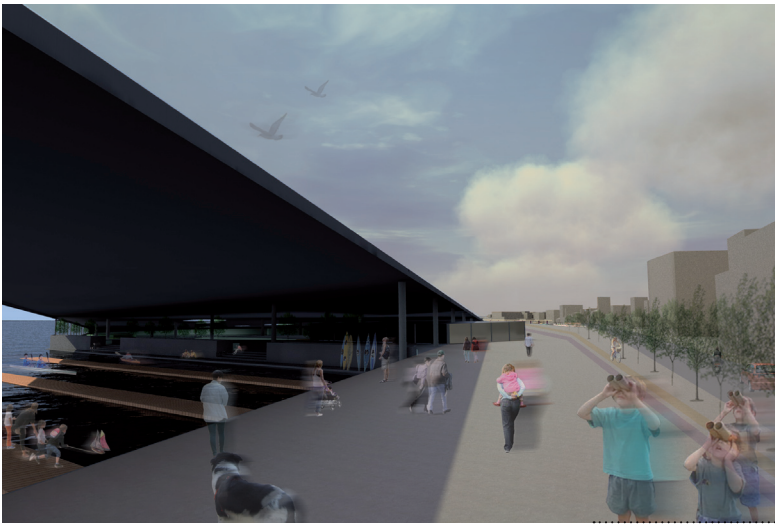
ΚΤΗΡΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Η είσοδος στις αθλητικές εγκαταστάσεις γίνεται στην νοτιοανατολική πλευρά του κτηρίου και περίπου στο κέντρο της όψης αυτής δημιουργείται ένα αίθριο. Σε αυτό το σημείο σχεδιάστηκε το γυμναστήριο τετράγωνης κάτοψης με 590 τ.μ στον ισόγειο χώρο και 75 τ.μ στον υπόγειο όπου και βρίσκονται τα αποδυτήρια. Αριστερά του γυμναστηρίου δημιουργούνται θέσεις ποδηλάτων και κλίμακα που οδηγεί στον χώρο του canoe cayak τον οποίο αποτελούν 3 ξύλινες προβλήτες 48 μ. 36 μ. 24 μ. αντίστοιχα, με ξεχωριστές εισόδους.

Στο βόρειο τμήμα του στεγάστρου δημιουργείται ράμπα και συνεχίζει στη βόρεια πλευρά της κάτοψης καταλήγοντας στις εξέδρες (10 ριχτια) των γηπέδων του basket, ping pong, volley, tennis και ορειβασία τα οποία βρίσκονται στα -5.40 μ. Η πρόσβαση στα γήπεδα γίνεται μέσω των εξέδρων ενώ για τα Α.Μ.Ε.Α προβλέπεται ειδικός μηχανισμός για την μεταφορά τους από το ένα επίπεδο στο άλλο.

Τέλος έχουν προβλεφθεί χώροι αποδυτηρίων για κάθε γήπεδο εξυπηρετώντας τις ανάγκες των χρηστών.

Βορειοανατολικά του κτηρίου και στη ράμπα σχεδιάστηκε κυλικείο σύμφωνα με τις ανάγκες των αθλητικών εγκαταστάσεων.



Εξωτερική άποψη

Χώρος θαλάσσιων sports.



Εσωτερική άποψη

Χώρος αθλητικών εγκαταστάσεων



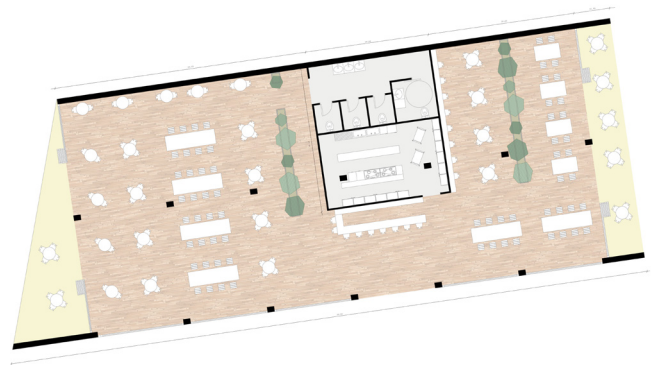
Εξωτερική άποψη

Θερινός Κινηματογράφος

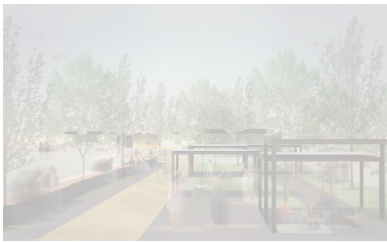


ΚΑΦΕΤΕΡΙΑ-ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ-ΕΚΘΕΣΙΑΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

Στο νότιο τμήμα του κτηρίου της βιβλιοθήκης σχεδιάστηκαν οι χώροι της καφετέριας και του εστιατορίου των οποίων η πρόσβαση γίνεται απο μεγάλο τμήμα της νότιας όψης του κτηρίου, καθώς και απο τη ράμπα που δημιουργείται στο νοτιοανατολικό τμήμα αυτού. Σε οριζόντια διάταξη με την δευτερεύουσα είσοδο βρίσκεται η καφετέρια και ακολουθεί το εστιατόριο. Στην πρόσοψη της καφετέριας έχει κατασκευαστεί κλίμακα δύο επιπέδων η οποία χρησιμοποιείται και για στάση. Επίσης στον χώρο της καφετέριας έχουν τοποθετηθεί stands στα οποία μπορεί να γίνει άμεση χρήση και απο τους χρήστες της βιβλιοθήκης. Κατά τη συνέχεια αυτής της ευθείας βρίσκεται το εστιατόριο μέσα στο οποίο τοποθετούνται 2 όγκοι ίδιου μεγέθους με κάθετους κήπους στις εξωτερικές πλευρές τους. Ο πρώτος κατά σειρά λειτουργεί ως wc και ο δεύτερος ως η κουζίνα του εστιατορίου. Τέλος το εστιατόριο επεκτείνεται στους εξώστες που έχουν δημιουργηθεί με σκοπό την βέλτιστη θέα προς τη θάλασσα. Στο δυτικό μέρος του κτηρίου βρίσκεται ένας ενιαίος εκθεσιακός χώρος 2.050 τ.μ, ο οποίος και καλύπτει όλη την πλευρά αυτή.



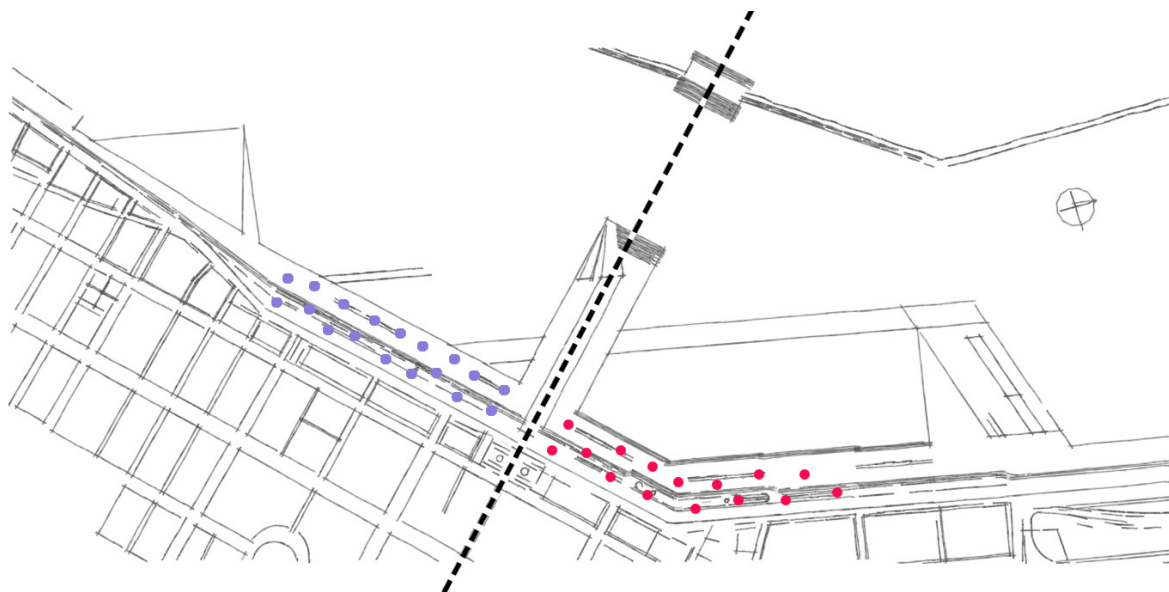
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ



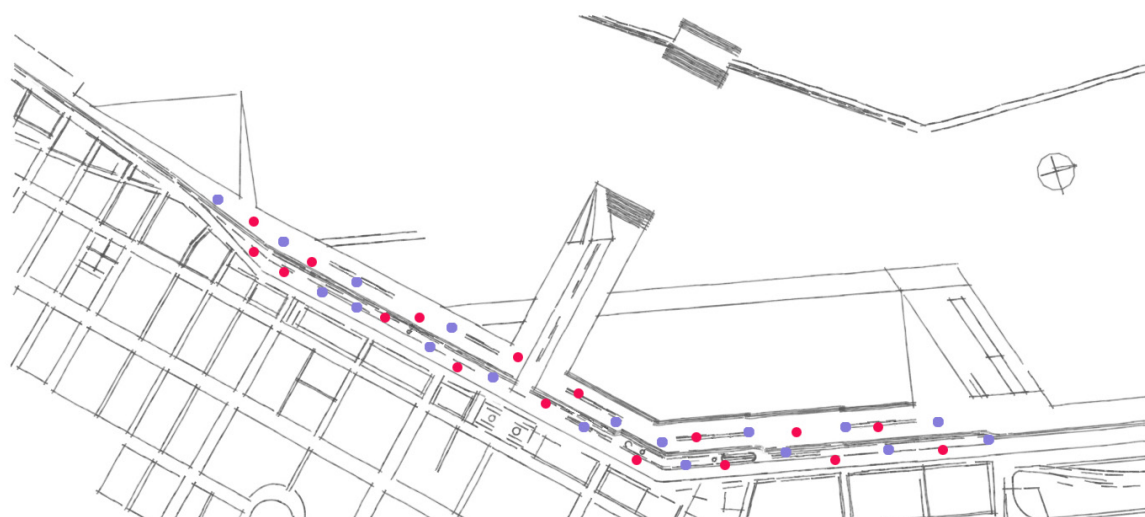
Κατανομή δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο μέτωπο

Η πόλη χάραξε και χαραχτηκε απο τη θάλασσα. Ο άνθρωπος συμφιλιώνεται πλέον με το νερό και το βάζει στην καθημερινότητά του. Αυτό επιτυγχάνεται με την δημιουργία δραστηριοτήτων στο κεντρικό θαλάσσιο μέτωπο ως αποτέλεσμα ενός πιο θελκτικού περιβάλλοντος. Ενός χώρου που θα ελκύει τους επισκέπτες του να τον χρησιμοποιήσουν με τρόπους που θα ανακαλύψουν οι ίδιοι καθώς τον διαβαίνουν.

Στο παρακάτω σχέδιο αποτυπώνονται οι δραστηριότητες όπως θα ήταν αν αριστερά του μώλου γινόταν χρήση για ενήλικες ενώ δεξιά χρήσεις για παιδιά. Αυτόματα οι ηλικίες θα διαχωρίζονταν και θα υπήρχε έντονη η απομόνωση των ηλικιών.

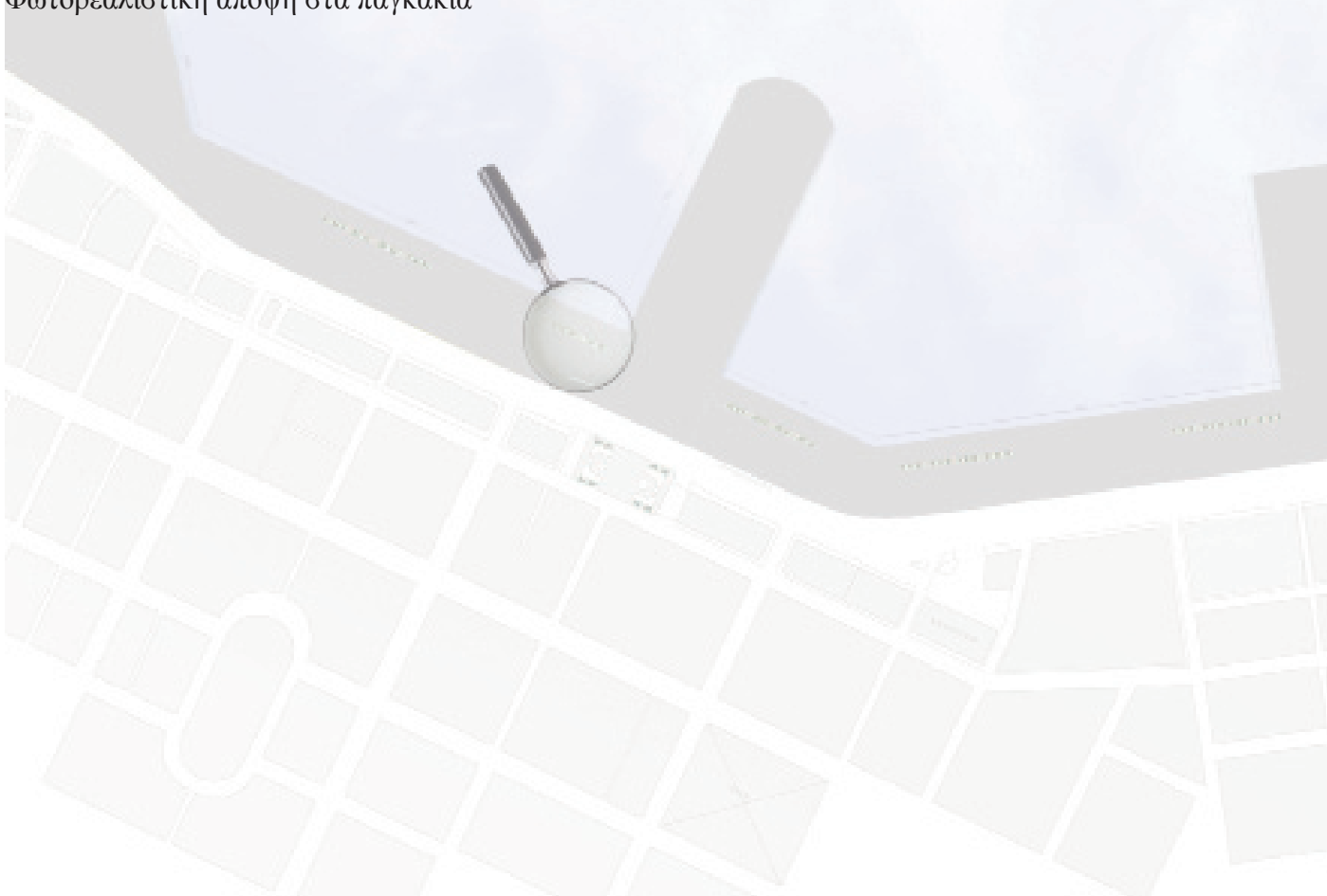


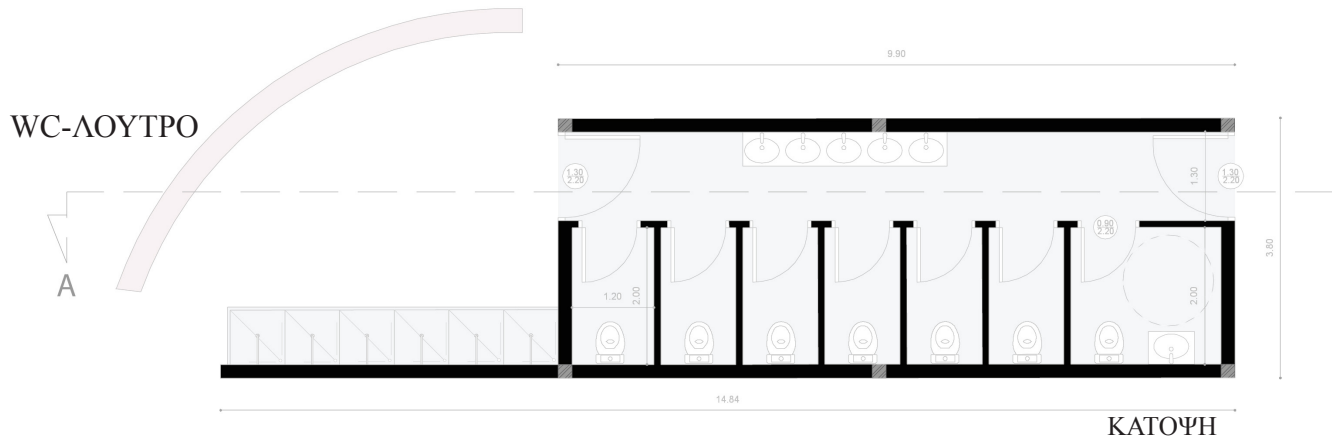
Προτείνεται η μίξη των δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο μέτωπο έτσι ώστε να επιτευχθεί η αλληλεπίδραση των ηλικιών μέσα στο χώρο του λιμένα. Στο παρακάτω σχέδιο αποτυπώνονται οι δραστηριότητες όπως τοποθετήθηκαν στην πρόταση.





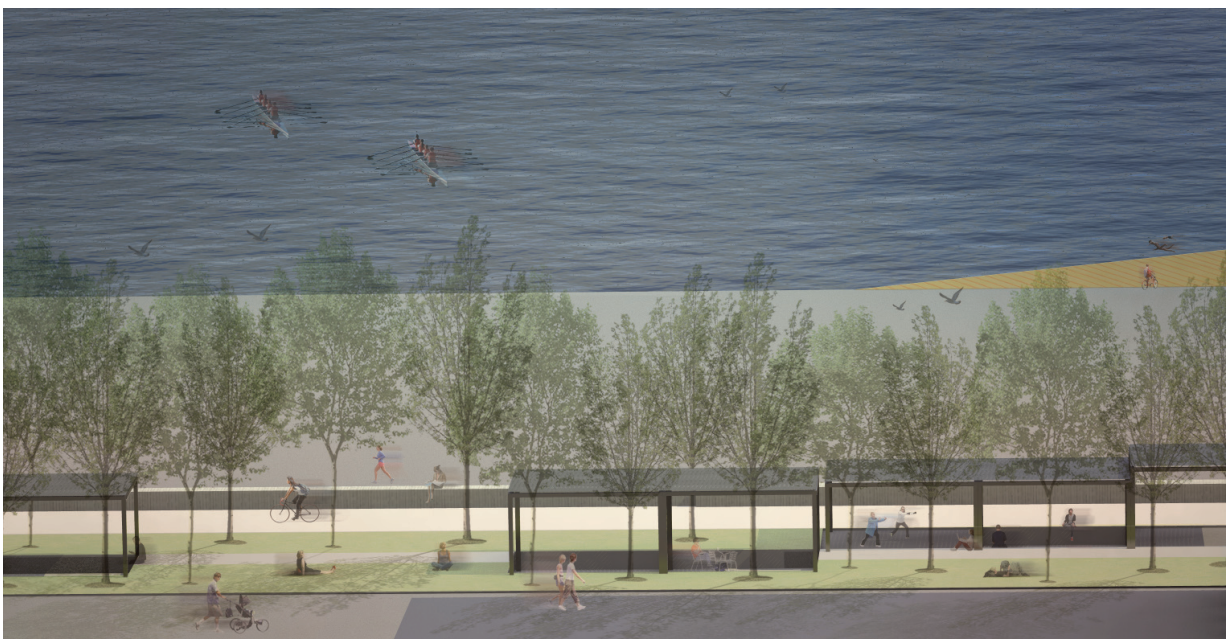
Φωτορεαλιστική άποψη στα παγκάκια

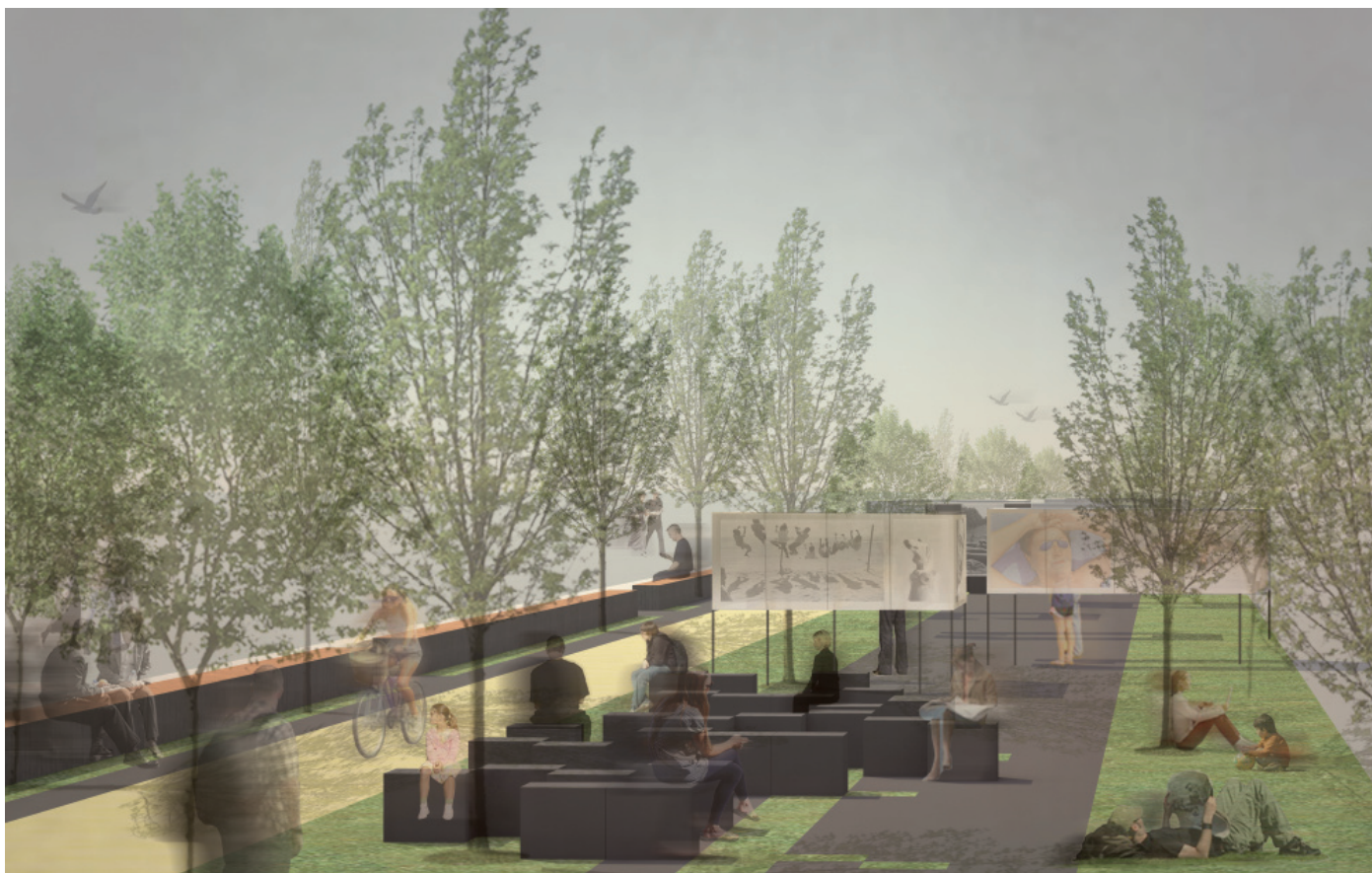




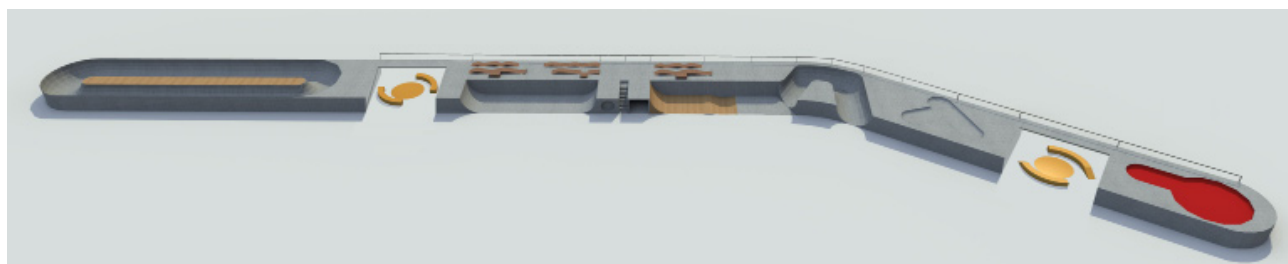


Φωτορεαλιστική άποψη τμήματος του κεντρικού λιμένα



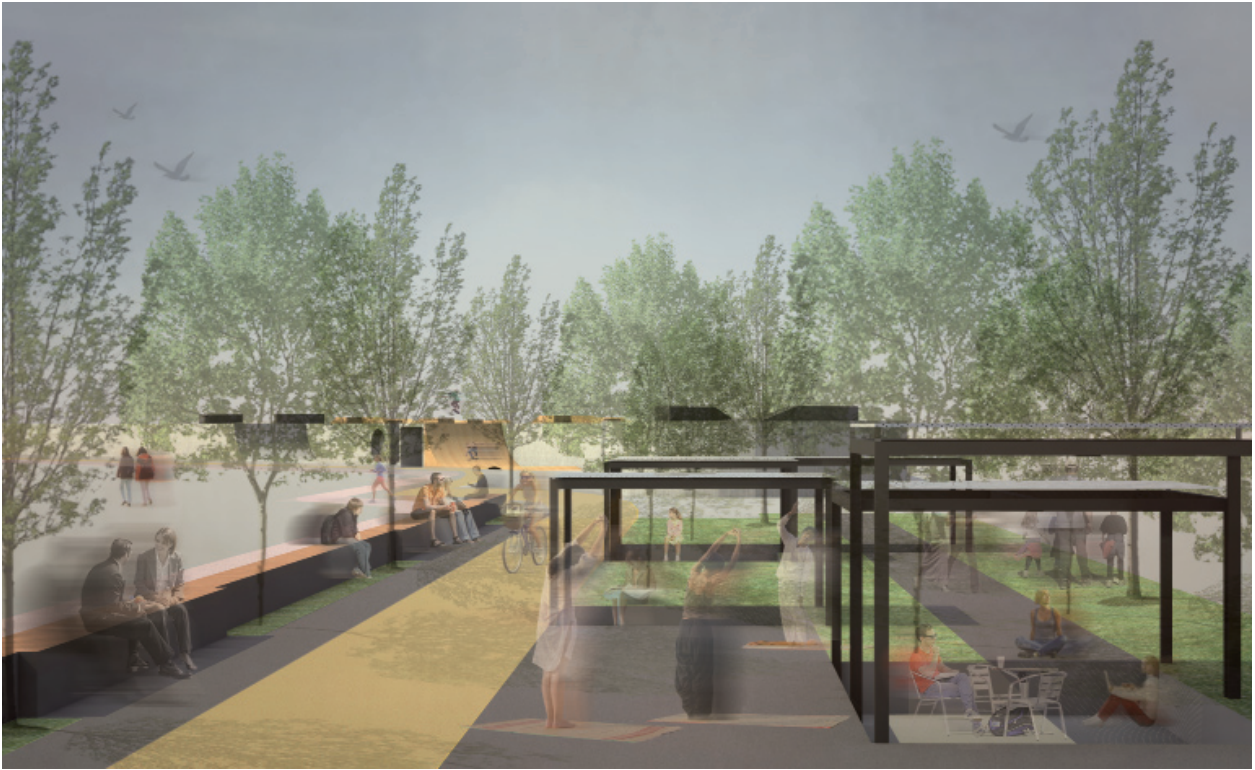


Φωτορεαλιστική άποψη εκθεσιακού χώρου και παιδικής χαράς



Φωτορεαλιστική άποψη της πλατφόρμας skate

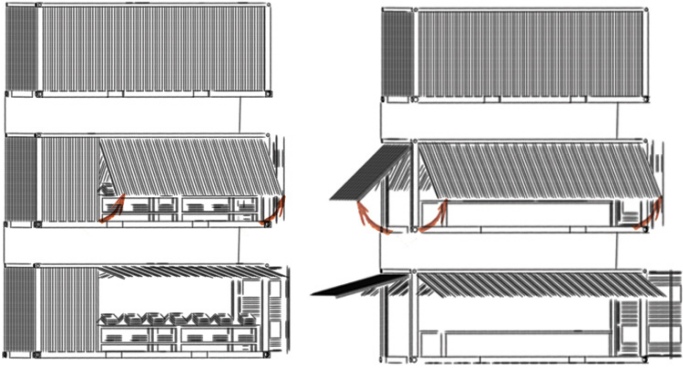




Φωτορεαλιστική άποψη τμήματος του λιμένα με υπόστεγα

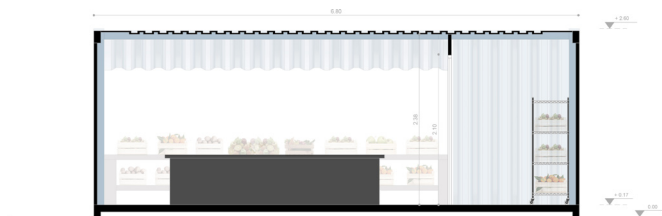
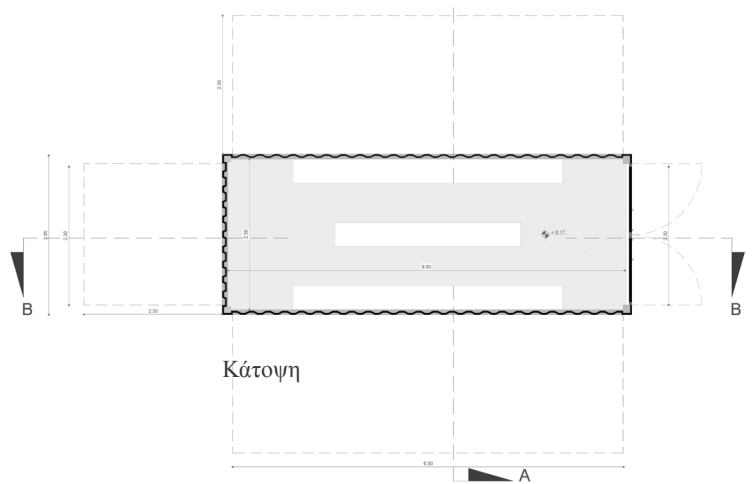
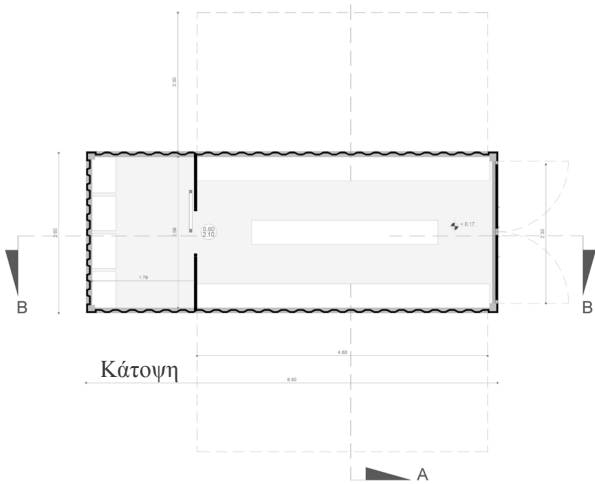
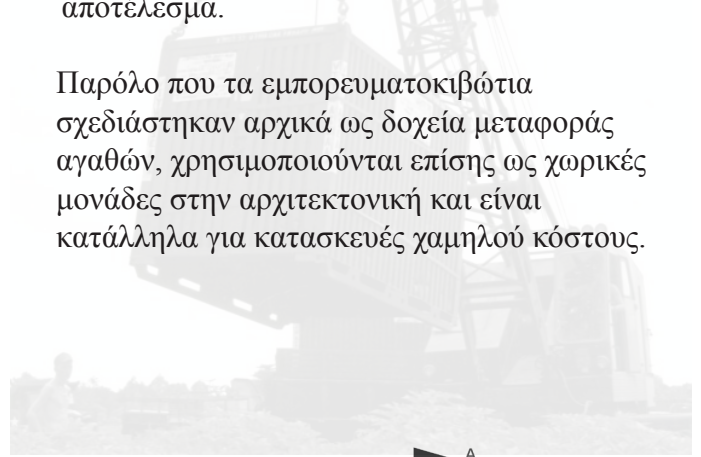
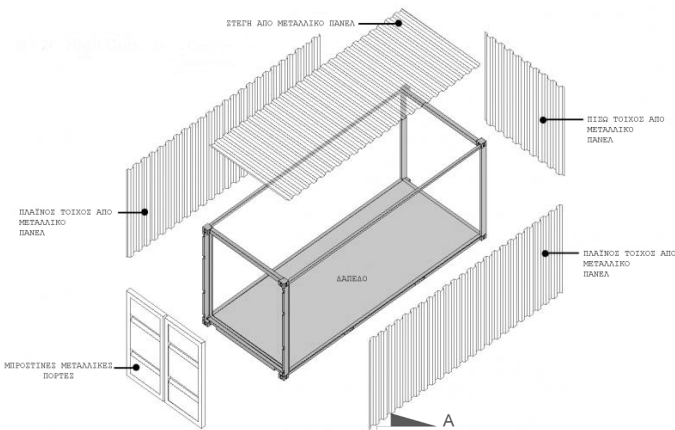


ΥΠΑΙΘΡΙΑ ΑΓΟΡΑ

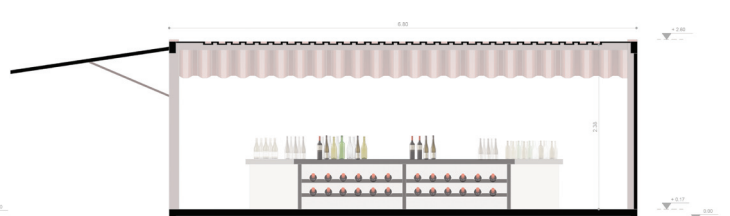


Ελάχιστη δομική και λειτουργική μονάδα της κατασκευής αποτελεί το χρησιμοποιημένο, ελαφρώς τροποποιημένο εμπορευματοκιβώτιο (container). Βασικοί λόγοι επιλογής του αποτέλεσαν οι διαστάσεις του, το χαμηλό κόστος του, η δυνατότητα μεταφοράς του, η τυποποίηση σε επίπεδο κατασκευής, μεταφοράς και στοίβαξης, η ύπαρξή του σε αφθονία και αχρησία στα λιμάνια ολόκληρης της Ευρώπης, η ιδέα της επανάχρησης, η λογική του ελάχιστου στην κατασκευή και το αισθητικό αποτέλεσμα.

Παρόλο που τα εμπορευματοκιβώτια σχεδιάστηκαν αρχικά ως δοχεία μεταφοράς αγαθών, χρησιμοποιούνται επίσης ως χωρικές μονάδες στην αρχιτεκτονική και είναι κατάλληλα για κατασκευές χαμηλού κόστους.



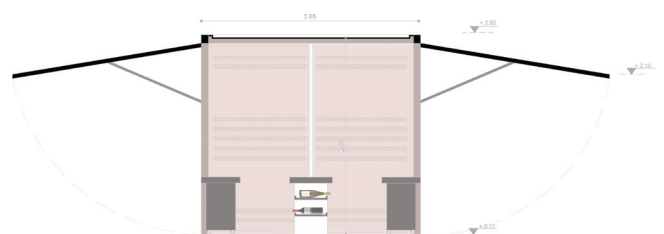
Τομή B-B



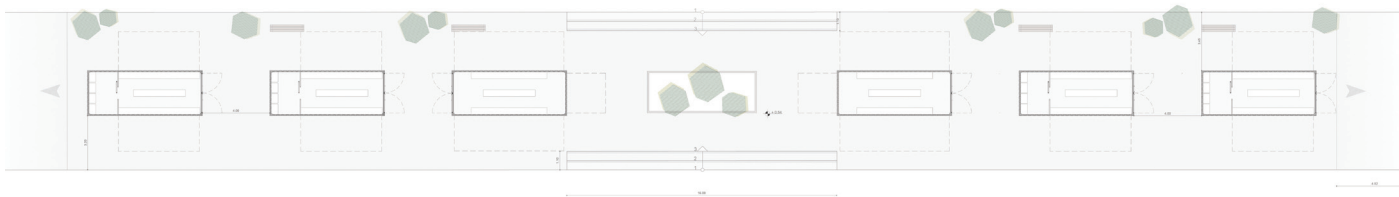
Τομή B-B



Τομή A-A



Τομή A-A

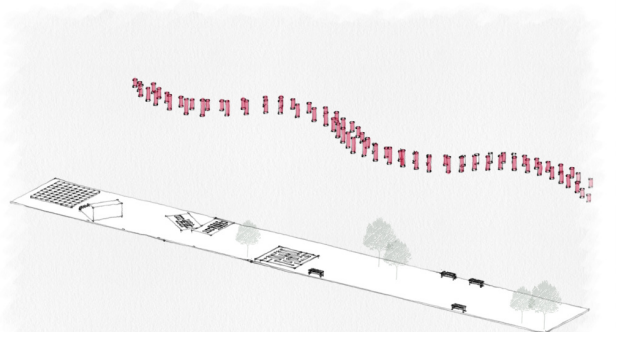
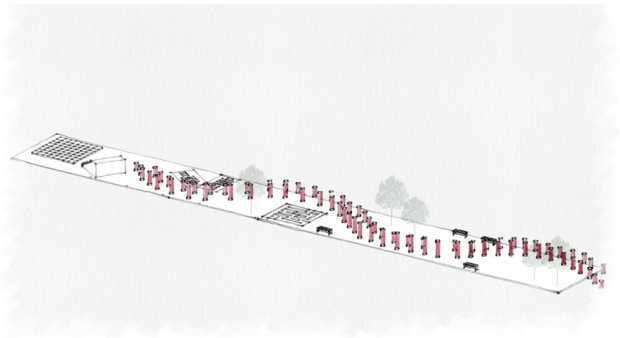


Συνολική Κάτοψη

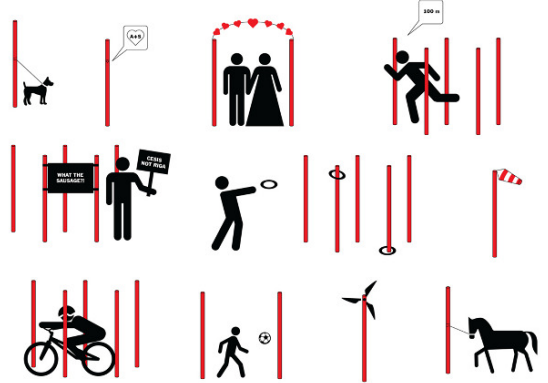


Συνολική Όψη





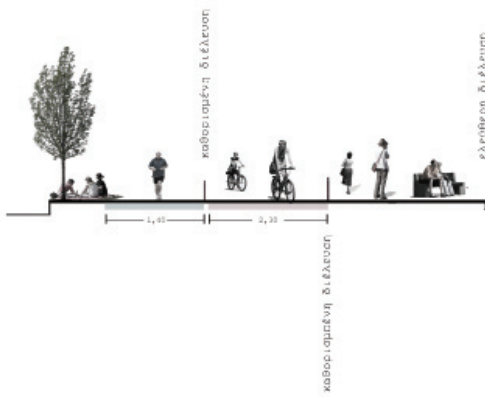
ΠΑΙΧΝΙΔΙΑ ΕΔΑΦΟΥΣ





Φωτορεαλιστική άποψη της κλίμακας

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ



Α
Αλλαγή υλικού στο δάπεδο



Β
Υπερψωμένη διαδρομή

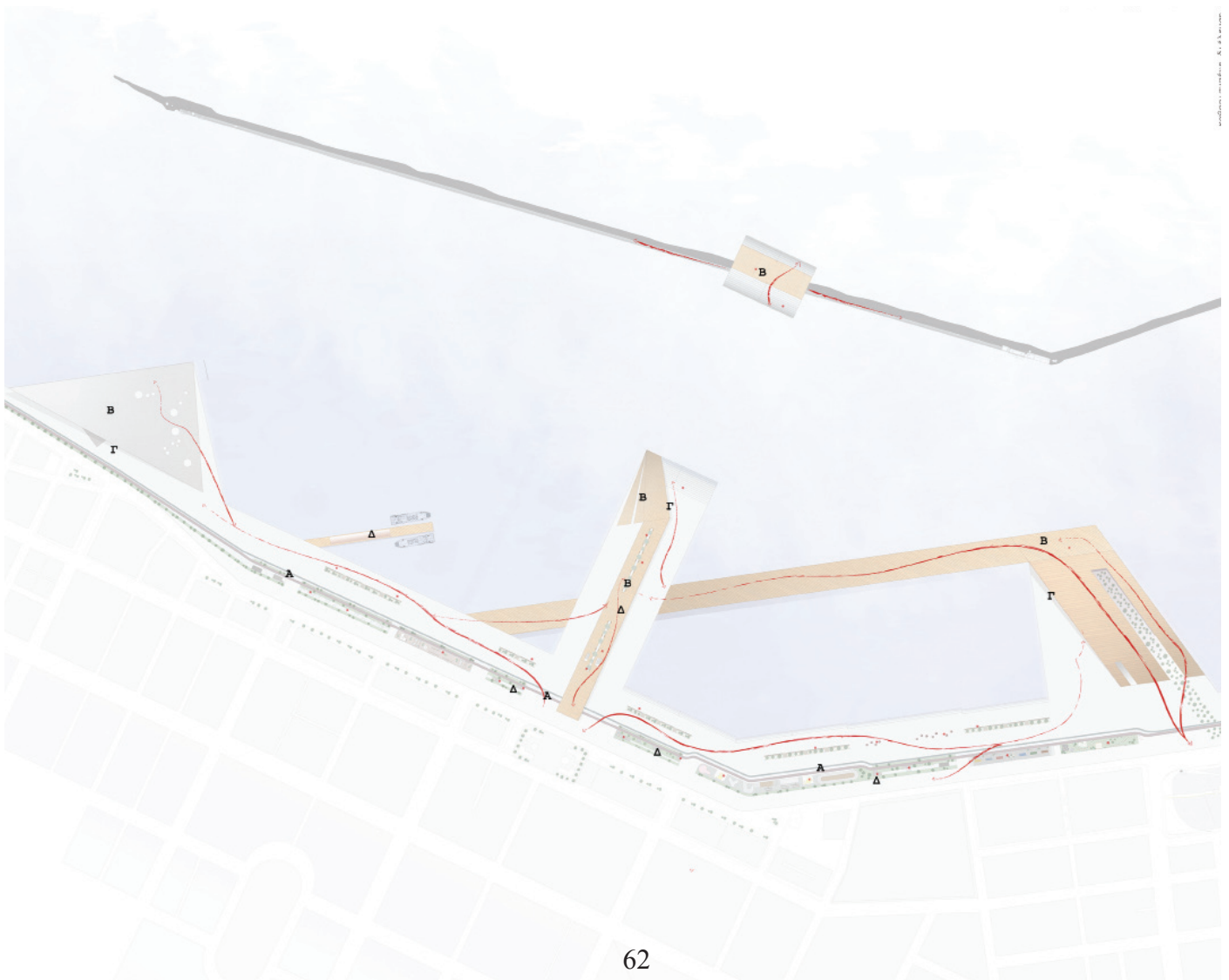


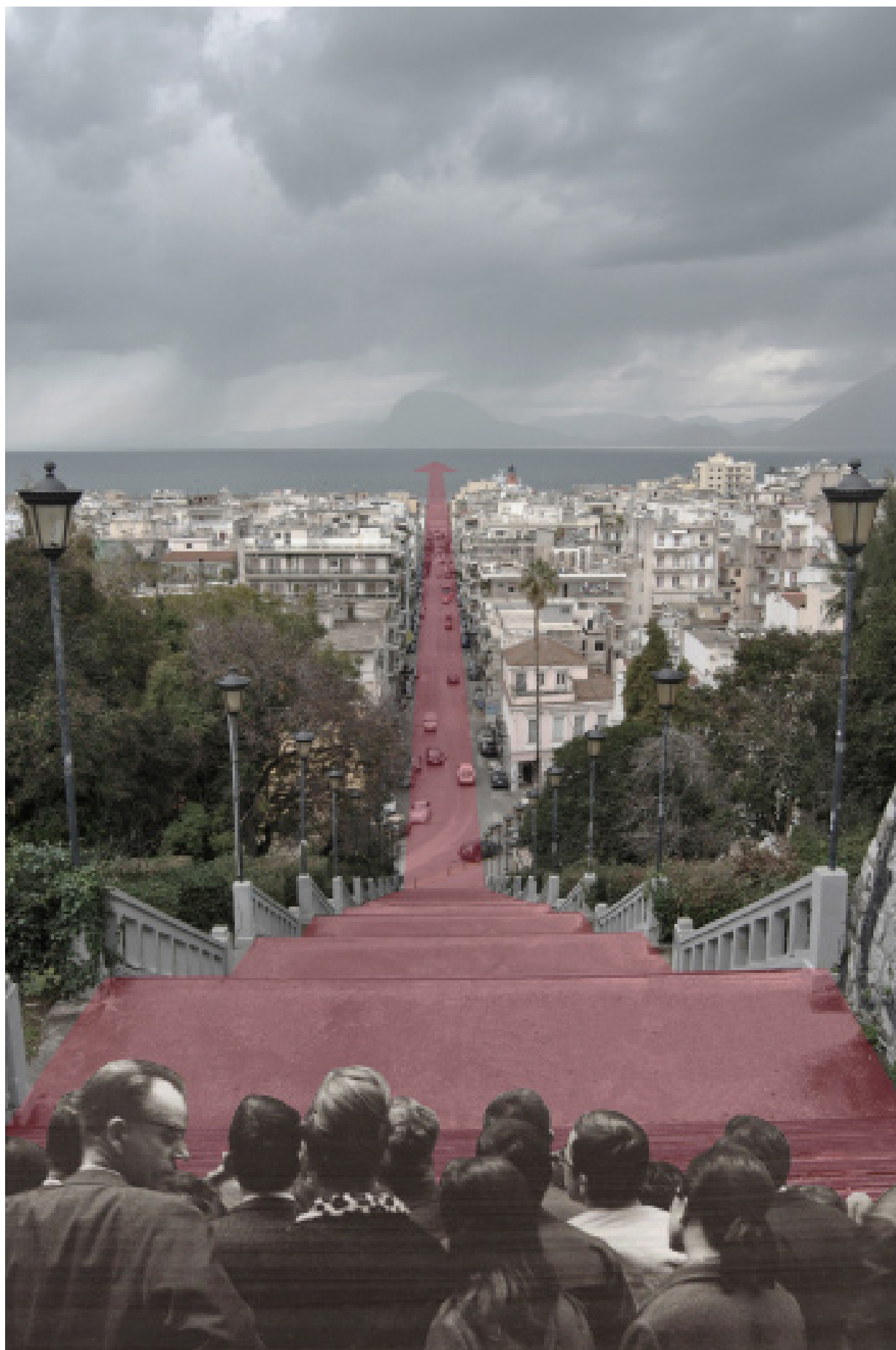
Γ
Εκλειστή διαδρομή

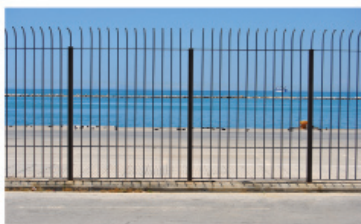


Δ
Στεγασμένη διαδρομή

* ΣΤΑΣΗ
→ ΔΙΑΔΡΟΜΗ





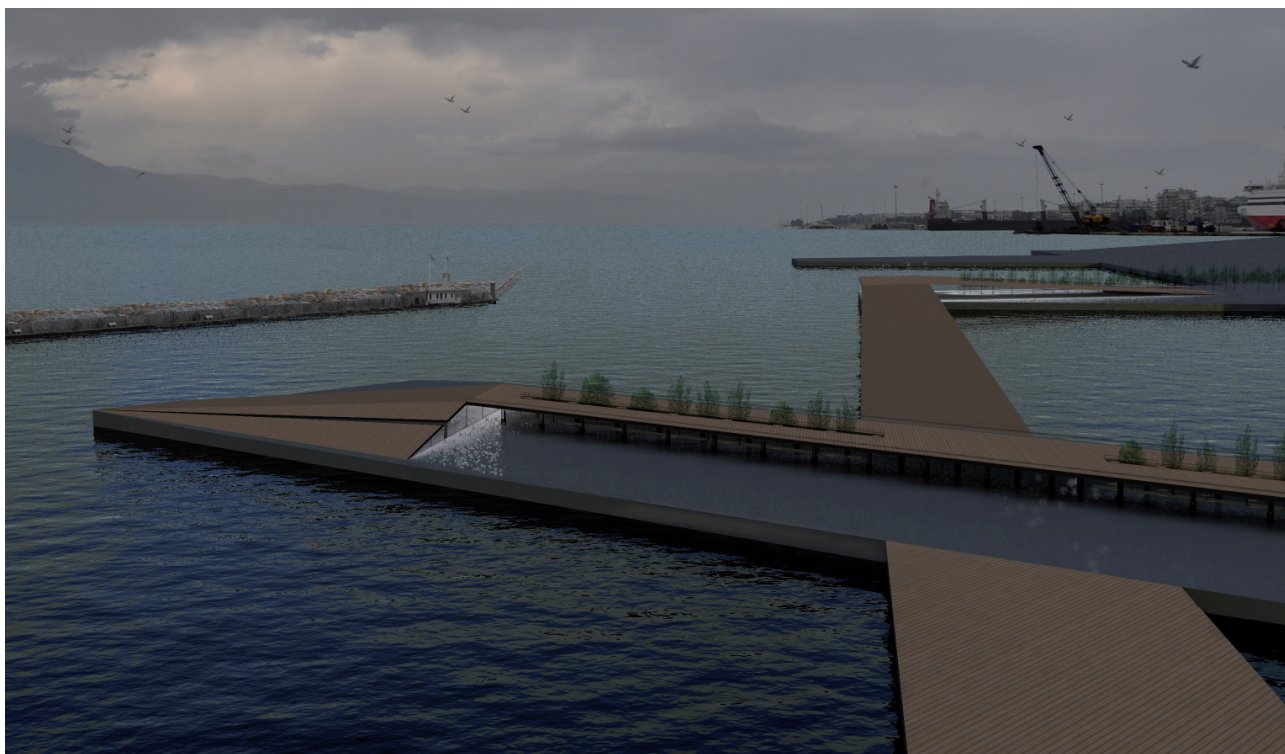


Ο χώρος αυτός ήταν επί αιώνες επιφορτισμένος με το καθήκον να προσδιορίζει την Πάτρα. Η ταυτότητα αυτής της πόλης συνδέεται άμεσα με το λιμάνι της. Κάμερες και ιδιωτική ασφάλεια μαζί με συρματοπλέγματα φυλάνε και προσδιορίζουν το όριο του λιμένα, μετατρέποντάς τον σε σωστό φρούριο. Στην πρόταση που γίνεται αφαιρούνται τα κάγκελα κατ'όλο το μήκος του θαλάσσιου μετώπου και αυτόματα δημιουργείται μια συνέχεια διαδρομής που περνάει από τη νοητή υγρή πλατεία (ανάμεσα από τον μώλο και την εξέδρα) και μέχρι τον κυματοθραύστη.

Τομή Αγίου Νικολάου



Φωτορεαλιστική άποψη του μώλου Αγίου Νικολάου

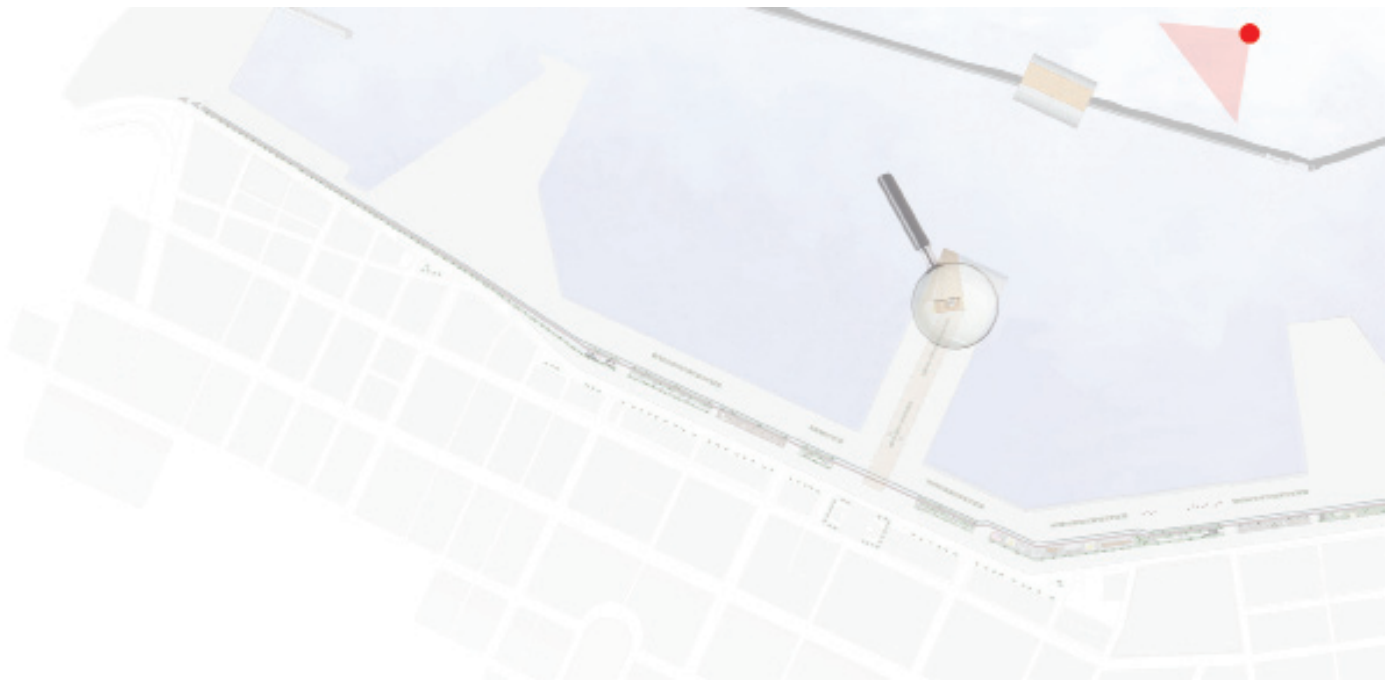




Περπατώντας μέσα στην πόλη ψάχνοντας το υγρό στοιχείο τίποτα δεν υπάρχει που να σου το υπενθυμίζει ή που να σε οδηγεί σε αυτό.

Οι δρόμοι οι οποίοι εκτονώνονται προς την θάλασσα όσο τη πλησιάζεις όπως για παράδειγμα η Λεωφόρος Γούναρη και η Αγίου Νικολάου πρέπει να απελευθεροθούν από τα οπτικά εμπόδια και να αντικρίσει την θάλασσα κατευθείαν.

Έτσι εμείς προτείνουμε προς το τελίωμα σε όλες αυτές τις διαδρομές να βομβαρδίζονται από εικόνες του νερού. Να έρθει νοητικά η θάλασσα στο κέντρο της πόλης. Πρέπει να θυμόμαστε ότι η Πάτρα είναι μια παραλιακή πόλη και ότι η θάλασσα είναι μέρος της καθημερινότητας της.

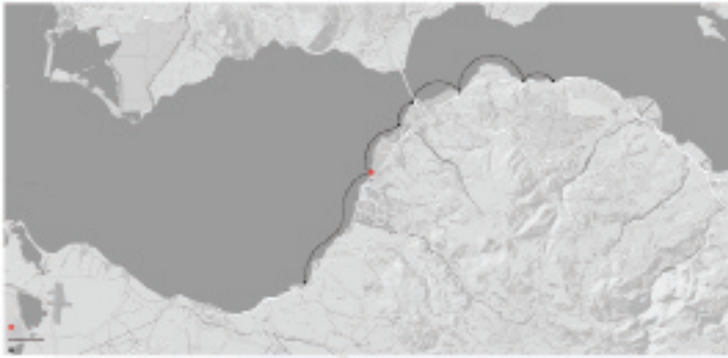


Εξέδρα στον κυματοθραύστη

Δημιουργία εξέδρας σαν συνέχεια του μώλου της Αγίου Νικολάου. Μέσο πρόσβασης στον κυματοθραύστη και στην εξέδρα ορίζεται το water taxi.



WATER TAXI



Αφετηρία_Κεντρικό Θαλάσσιο Μέτωπο

Στάσεις_Βραχναϊκά

Καστελίκαμπος

Άγιος Βασίλειος

Ψαθόπυργος

Ροδινή



.Εναλλακτικό μέσο το οποίο έχει τοποθετηθεί σε αρκετές παραθαλάσσιες Ευρωπαϊκές πόλεις για τη μείωση της κυκλοφορίας στους δρόμους.

Με αφετηρία την ξύλινη προβλήτα δίπλα στο κτήριο των αθλητικών εγκαταστάσεων το water taxi δημιουργείται για να εξυπηρετεί τους πολίτες της Πάτρας και όχι μόνο.Οι στάσεις επιλέχθηκαν με βάση την συχνότητα επίσκεψης των πολιτών και την εύκολη πρόσβαση σε αυτές.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΦΑΡΟΣ

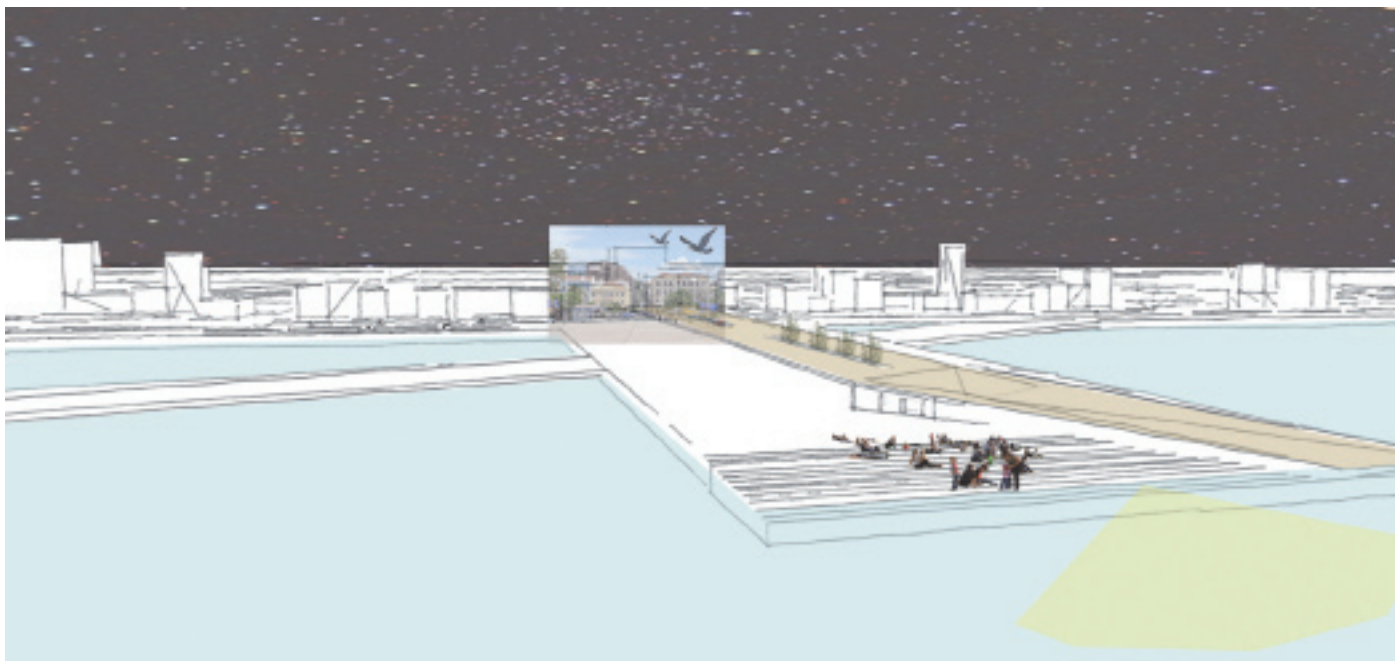


Η καθιερωμένη “βόλτα στον φάρο” περίπου το 1920

Τα λιμάνια δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται ως περάσματα, αλλά ως κέντρα ανάπτυξης, δημιουργίας, πολιτισμού, τα οποία δεν συντηρούν απλώς την τοπική οικονομία αλλά την διαμορφώνουν και δίνουν το στίγμα της πόλης.

Φάρος Αγίου Νικολάου Πρόταση

Προτείνεται η επανατοποθέτηση του φάρου στη μύτη του μώλου όπου έχει δημιουργηθεί κλίμακα ως συνέχεια της σκάλας της Αγίου Νικολάου. Η κίνηση αυτή ξυπνά μνήμες της πόλης και ταυτόχρονα υπενθυμίζει την κλιματική αλλαγή και την αύξηση της στάθμης του νερού καθώς θα καλύπτονται τα ρίχτια.



1. Πάτρα, το λιμάνι
Λεωνίδας Σωτηρόπουλος
εκδόσεις: ΑΧΑΪΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ
2. Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών πριν το '60
Λεωνίδας Σωτηρόπουλος
εκδόσεις: ΑΧΑΪΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ
3. Το λιμάνι της Σταφίδας, Πάτρα 1828-1900, Εμπόριο-Βιομηχανία-Τράπεζες-Ασφάλειες
Χρήστος Μούλιας
εκδόσεις: Περί Τεχνών
4. Η μεσοπολεμική βιομηχανική ανάπτυξη της Πάτρας και οι μεταλλαγές στον αστικό ιστό της πόλης
Νικόλαος Β. Μίτζαλης
εκδόσεις: Περί Τεχνών
5. Απο το σχέδιο ανάπλασης-αποβάθρες transforming the east river waterfront N.Y
Ουρανία Πάλμου (Δ.Ε 726/2006)
Αρχείο Βιβλιοθήκης Ανοιχτού Πανεπιστημίου
6. Ερευνητικό Έργο: Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης και πρόταση οργάνωσης του θαλασσιού μετώπου της πόλης των Πατρών
Κύριοι Ερευνητές: Δήμας Αθανάσιος, Αν. Καθηγητής, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών,
Παππάς Βασίλης, Αν. Καθηγητής, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών,
Σκούρας Δημήτρης, Καθηγητής, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών,
Τσεκούρας Κώστας, Αν. Καθηγητής, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών
Ψαλτόπουλος Δημήτρης, Αν. Καθηγητής, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών
Ερευνητές: Αντωνίου Αναστάσιος, Πολιτικός Μηχανικός
Βαγιώτα Σοφία, Αρχιτέκτων Μηχανικός, MSc, MA
Γκυπάλη Αρετή, Οικονομολόγος, MSc
Κολοκυθάς Γεράσιμος, Πολιτικός Μηχανικός, MΔΕ
Λέκκας Γιώργος, Τελειόφοιτος Αρχιτέκτων Μηχανικός,
Ταραπέρας Χαράλαμπος, Αρχιτέκτων Μηχανικός, MΔΕ
Χρυσανθοπούλου Παρθενοπή, Αρχιτέκτων Μηχανικός, MΔΕ