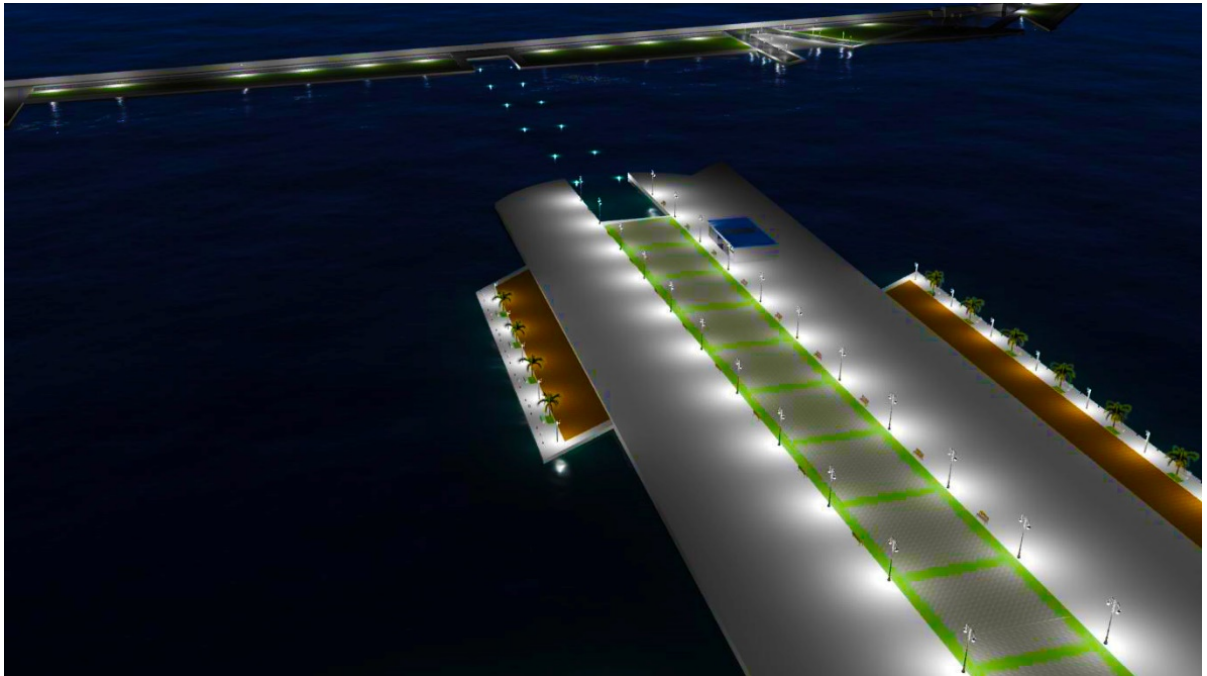


ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Τ.Ε.
(ΠΡΩΗΝ ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ)

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΛΑΙΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ



ΖΕΡΜΑ ΕΛΕΝΗ Α.Μ. 6891
ΧΟΝΔΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.Μ. 6881

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΜΑΡΤΙΝΗΣ ΣΠΥΡΙΑΩΝ

ΠΑΤΡΑ, 2016

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Θέμα της εργασίας, η ανάπλαση του Παλαιού Λιμένα Πατρών.

Αφορμή για την επιλογή το θέματος αυτού ήταν η προκήρυξη Πανελλήνιου Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού τον Ιανουάριο του 2016. Με παρότρυνση του επιβλέποντα καθηγητή για την συμμετοχή του στον διαγωνισμό, κρίναμε ιδανική την ευκαιρία για θέμα πτυχιακής μας, τόσο για το θέμα όσο και για την εμπειρία.

Τα δεδομένα, τα ζητούμενα, ο χρονικός περιορισμός, η συνεργασία με τον καθηγητή, η αναζήτηση πληροφοριών και οι απαιτήσεις ήταν τα κύρια χαρακτηριστικά αυτής της πτυχιακής.

Την εργασία την αγαπήσαμε, μας άγχωσε, μας ξενύχτησε, μας δημιούργησε νέες ιδέες για κάθε λεπτομέρεια, αλλά πάνω από όλα έφτασε στο τέλος της όπου και την θαυμάσαμε!

Η εργασία συμμετείχε στον Πανελλήνιο αρχιτεκτονικό διαγωνισμό ιδεών για την «Ανάπλαση του Παλαιού λιμένα Πατρών» στις 7 Μαΐου 2016.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Θέμα της εργασίας αυτής είναι η ανάπλαση του παλαιού λιμένα Πατρών με χαρακτηριστική ανάδειξη την διαμόρφωση του λιμένα μέσω της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής της περιοχής και των ιστορικών της σημείων.

Η εργασία χωρίζεται σε τέσσερις (4) θεματικές ενότητες για την καλύτερη ανάλυση της πρότασης.

Η πρώτη ενότητα αναφέρεται στα ιστορικά. Ξεκινώντας από τον βασικό ορισμό του λιμένα, περνάμε στην ιστορία και τα έργα υποδομής του παλαιού λιμένα της Πάτρας. Με την εμπορική κίνηση να αποτελεί τον 18^ο αι. Κύριο και σπουδαίο κομμάτι της Πάτρας, ενισχύθηκε η σχέση πόλης και θάλασσας εν έτη 1829.

Στην δεύτερη ενότητα γίνεται ανάλυση των συνθετικών αρχών που αποτέλεσαν και την βάση για την δημιουργία των ιδεών της πρότασης – εργασίας. Αρχικά γίνεται αναφορά στις χαράξεις της πόλης και την διαμόρφωση του αστικού κυκλοφοριακού ιστού. Έπειτα αναφέρονται οι χώροι δραστηριοτήτων, ψυχαγωγίας και η δημιουργία αθλητικών εγκαταστάσεων. Στην συνέχεια, γίνεται ανάλυση για την πρόσθεση και την αύξηση του πρασίνου στο παραλιακό μέτωπο. Γίνεται αναφορά στην ιστορία και τον πολιτισμό της Πάτρας, δίνοντας μεγάλη σημασία στα μνημεία και στην ανάδειξη αυτών. Τέλος, όλη η πρόταση βασίστηκε στην δημιουργία της και την αυτονομία μέσω της προσθήκης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Η τρίτη ενότητα αφορά την περιγραφή των προτάσεων. Αναλύεται επιγραμματικά κάθε κομμάτι του παλαιού λιμένα σε μεμονομένα κεφάλαια με χαρακτηριστικές λεπτομέρειες της κάθε παρέμβασης.

Τέλος, η τέταρτη ενότητα, αφορά την εκπλήρωση των στόχων. Πώς θα επιτευχθεί η οικονομική αναζωογόνηση και η βιωσιμότητα της περιοχής, τα στοιχεία του προϋπολογισμού για το κόστος της κατασκευής, η χρηματοδότηση και η εκμετάλλευση του λιμένα από τον δήμο και τους ιδιώτες.

Οι προτάσεις ανάπλασης που παρουσιάζονται στην εργασία δημιουργήθηκαν με σκοπό την αναζωογόνηση του παραλιακού μετώπου της Πάτρας και την ανάγκη προσέλκυσης περισσότερων πολιτών για την ενδυνάμωσή του.

Επίσης, παρουσιάζονται οι πινακίδες της εργασίας που συμμετείχαν στον διαγωνισμό καθώς και οι πινακίδες της νικήτριας ομάδας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	ii
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	iii
1.ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	3
1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	3
1.2. ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ.....	3
1.3. ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ (20 ^{ος} ΑΙΩΝΑΣ)	6
1.4. ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ.....	7
1.5. ΣΧΕΣΗ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	9
1.6. ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΙ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΖΩΗ	9
1.7 ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ	11
1.8. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΡΟΚΥΡΞΗΣ.....	12
2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΘΕΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ.....	13
2.1 ΠΟΛΗ - ΧΑΡΑΞΕΙΣ	13
2.2 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ – ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ - ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	15
2.3. ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	16
2.4. ΙΣΤΟΡΙΑ – ΜΝΗΜΗ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ.....	17
2.5 ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	17
3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ	20
3.1. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ.....	20
3.2. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΖΩΝΗ	21
3.3. ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΛΙΜΕΝΟΛΕΚΑΝΗ	23
3.4. ΜΟΛΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	29
3.5. ΖΩΝΗ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ – ΟΛΠΑ	31
3.7. ΠΕΡΙΟΧΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ.....	39
3.8.ΚΥΜΑΤΟΘΡΑΥΣΤΗΣ.....	40
3.9. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΧΩΡΟΥ.....	41
3.10. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	43
3.11. ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	44
3.12. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ.....	44
4.ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΣΤΟΧΩΝ	45
4.1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	46
4.2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ	46
4.2.1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ	46
4.2.2. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ.....	47

5. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	48
6. ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	50
7. ΝΙΚΗΤΡΙΑ ΟΜΑΔΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	53

1.ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

Η λέξη λιμάνι θεωρείται αντιδάνειο εκ της τουρκικής “İman” που και αυτή προέρχεται από την αρχαία ελληνική «λιμήν». Βάσει Εγκυκλίου του Υπουργείου Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας «Λιμένας είναι ζώνη ξηράς και θάλασσας μαζί με έργα και εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την υποδοχή κάθε είδους πλωτών μέσων και σκαφών αναψυχής, την φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση, παραλαβή και προώθηση των φορτίων τους, την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές». Τα λιμάνια χωρίζονται σε κατηγορίες όπως: Επιβατικά, Εμπορικά, Αλιευτικά, Πολεμικά και Καταφυγής.

1.2. ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ

Τα πρώτα δείγματα ναυτιλιακών και παράκτιων δραστηριοτήτων, κατά τα προϊστορικά χρόνια, έχουν εντοπιστεί στην περιοχή της Αγυιάς (βόρεια της Πάτρας), η οποία λειτουργούσε ως επίνειο της πολίχνης Αιγιαλός, που βρισκόταν στη θέση Αμυγδαλιά της Βούντενης. Από το υποτυπώδες λιμάνι της Αγυιάς, απέπλευσαν τα πλοία των Ιώνων Αιγιαλέων με κατεύθυνση το Αίγιο, όπου θα συναντούσαν τον μυκηναϊκό στόλο των Αχαιών, για να εκστρατεύσουν από κοινού κατά της Τροίας. Τον 11ο π.Χ. αιώνα, ιδρύεται σε περιοχή κοντά στη θάλασσα η πόλη των Πατρών. Ο λιμένας της οργανώθηκε στην νότια παραθαλάσσια περιοχή της, εκεί όπου αργότερα ανεγέρθη ο ναός της θεάς Δήμητρας, η οποία υπήρξε η προστάτιδα της Αχαϊκής Συμπολιτείας. Σήμερα, στη θέση του αρχαίου ναού ορθώνεται ο περίφημος παλαιός ναός του Αγίου Ανδρέα, ο οποίος έχει ανακηρυχθεί σε πολιούχο των Πατρών. Επί ρωμαϊκής περιόδου, η Πάτρα λόγω της γεωγραφικής της θέσης, γίνεται μια από τις σημαντικότερες επαρχίες της αυτοκρατορίας. Ο πρώτος λιμένας κατασκευάστηκε από τους Ρωμαίους την εποχή του Νέρωνα στη νότια παραθαλάσσια περιοχή της πόλης έμπροσθεν του σημερινού ναού του Αγίου Ανδρέα. Μερικοί ιστορικοί πιστεύουν πως εκείνη την εποχή ο λιμένας συνδεόταν με την περιοχή των Υψηλών Αλωνίων και βρισκόταν 1/4 του μιλίου μακριά από την τότε πόλη της Πάτρας. Η επικοινωνία πόλης - λιμένα, γινόταν μέσω τεχνητού καναλιού (η σημερινή οδός Τριών Ναυάρχων) που έφτανε μέχρι το ύψωμα των Υψηλών Αλωνίων, όπως φανερώνουν νομίσματα που έχουν βρεθεί εκεί από αρχαιολογικές έρευνες. Την περίοδο της Ενετοκρατίας, η κίνηση στον λιμένα αναπτύσσεται και πραγματοποιούνται έργα για αύξηση του βάθους του έτσι ώστε να μπορεί να φιλοξενεί μεγαλύτερα πλοία όπως φρεγάτες. Επί Φραγκοκρατίας, τον 13ο αιώνα μ.Χ, ο λιμένα των Πατρών μετατοπίστηκε προς τη βόρεια πλευρά της πόλης, στο

σημείο εκείνο που κατέληγε η “**MagnaRuga**” (η σημερινή οδός Αγίου Νικολάου) έτσι ώστε να βρίσκεται σε ευθεία γραμμή με το Κάστρο της και υπό την προστασία αυτού. Ιστορικά στοιχεία, φανερώνουν ότι μέχρι και τα τέλη του 13ου αιώνα μ.Χ, πραγματοποιήθηκαν στο λιμάνι αρκετές παρεμβάσεις για την προστασία των πλοίων και του διαμετακομιστικού εμπορίου, από τις επιδρομές πειρατών και διαφόρων εισβολέων. Μετά την Τουρκοκρατία, όπου και υπήρξε αποδυνάμωση της λιμενικής λειτουργίας, οι κάτοικοι της Πάτρας νιώθουν την ανάγκη επανάκτησης της σχέσης της πόλης με τον λιμένα, όπως και την ανάγκη επαφής με την Ευρώπη για οικονομικούς, πολιτισμικούς και τεχνολογικούς λόγους.

Η απελευθέρωση από τον τουρκικό ζυγό το έτος 1828, δημιούργησε για ακόμη μια φορά την ανάγκη στους Πατρινούς να στρέψουν το ενδιαφέρον τους προς τη θάλασσα. Σκοπός αυτής της κίνησης ήταν να έλθουν σε επαφή με την ευρωπαϊκή κουλτούρα και οικονομία, ανακτώντας με ταχύ ρυθμό τις δραστηριότητες της πόλης στο διαμετακομιστικό εμπόριο. Οι πρώτες δραστηριότητες επί της παραλιακής ζώνης ξεκίνησαν στα τέλη Οκτωβρίου του 1828. Τα παράλια της Πάτρας μέχρι τότε ήταν ερημικά αφού δεν υπήρχε ακόμα κανένας πολεοδομικός σχεδιασμός. Έτσι ξεκίνησαν να «στήνονται» οι πρώτοι πρόχειροι χώροι αναψυχής - στεγασμένα παραπήγματα, διασκέδασης και τροφοδοσίας - κυρίως των γαλλικών απελευθερωτικών στρατευμάτων. Σε μερικές περιπτώσεις οι χώροι αυτοί λειτουργούσαν και σαν αυτοσχέδια θέατρα που πρόσφεραν ψυχαγωγία στους Γάλλους στρατιώτες. Στα χρόνια που ακολουθούν και γύρω στο 1836, ξεκινούν οι ενέργειες κατασκευής τεχνητού λιμένα μετά από απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου της πόλης στην θέση που είναι η επέκταση της σημερινής οδού Αγίου Νικολάου. Το 1838 υλοποιήθηκε το πρώτο μέρος ενός ξύλινου μόλου μήκους 35 μ. και δύο χρόνια αργότερα πραγματοποιείται επέκταση αυτού κατά 20 μ., που και πάλι δεν αρκούσε για να ικανοποιήσει τις τότε ανάγκες της ναυσιπλοΐας, η οποία εξελισσόταν ραγδαία λόγω του ανεπτυγμένου θαλάσσιου εμπορίου. Παρά την από τότε υπόδειξη των ναυτικών για αναγκαία κατασκευή φάρου, αυτός θα πραγματοποιηθεί μετά από 17 χρόνια (1858). Τα λιμενικά έργα συνεχίστηκαν και τη δεκαετία του 1850 (λιμενοβραχίονας, αποβάθρα), αλλά ήταν αναποτελεσματικά λόγω του ότι το μικρό βάθος του πυθμένα της θάλασσας δεν επέτρεπε την προσέγγιση της αποβάθρας από μεγάλα ιστιοφόρα. Σε σχέδιο των Πατρών του 1860, εμφανίζεται στην άκρη της οδού Αγίου Νικολάου ξύλινη προβλήτα σε σχήμα Π και για πρώτη φορά απεικονίζεται ο φάρος. Φανοί στο λιμάνι τοποθετήθηκαν το 1868. Μέχρι το 1869, είχε πραγματοποιηθεί η τοποθέτηση φανών μόνο σε ένα μικρό μέρος του μόλου, της Αγίου Ανδρέου. Στον έντυπο Τύπο της εποχής βρίσκουμε έκθεση της εφορευτικής επιτροπής του λιμένος Πατρών (1872), η οποία χαρακτήριζε την πόλη των Πατρών αλίμενη από τότε που συστάθηκε. Γι’ αυτόν τον σκοπό η επιτροπή αναφέρει ότι πριν από 35 χρόνια (δηλαδή το 1837) αποφασίστηκε να αρχίσουν λιμενικά έργα, όμως αυτά υλοποιήθηκαν χωρίς κανέναν σχεδιασμό και

σύμφωνα με τις εμπνεύσεις των εκάστοτε μηχανικών (ήταν στο μεγαλύτερο μέρος τους κατασκευασμένα από ξυλεία). Τα έργα που ήταν αναγκαία να πραγματοποιηθούν ήταν η διαπλάτυνση των μολών της Αγίου Νικολάου και της Αγίου Ανδρέου. Ύστερα από αίτηση της λιμενικής επιτροπής, τα έργα του λιμένα των Πατρών ανατέθηκαν στον Ν. Πασκάλ, διευθυντή των έργων του λιμένα της Μασσαλίας. Το 1872 ο Πασκάλ συνέταξε μελέτη με πρόταση κατασκευής κυματοθραύστη. Η σύμβαση για την εκτέλεση του έργου υπογράφηκε το 1879. Εργολάβος αναδείχθηκε ο Γάλλος μηχανικός Μανιάκ και μια εταιρεία από το Παρίσι, έναντι του ποσού των 6.000.000 δρχ. Το ποσό όμως θεωρήθηκε υπέρογκο από τους Πατρινούς και τελικά η συμφωνία έκλεισε στις 4.932.000 δρχ. Οι εργασίες θεμελίωσης του τεχνητού λιμένα ξεκινάνε το 1879 και η ολοκλήρωση αυτού πραγματοποιείται σε διάστημα 9 χρόνων στιγματισμένο από πλήθος διαμαρτυριών.

Μόλις το 1880 επικυρώθηκε σύμβαση με Γάλλους μηχανικούς για την κατασκευή λίθινου τεχνητού λιμένα του οποίου οι εργασίες αποπερατώθηκαν το 1889 μετά από πληθώρα προβλημάτων. Τον ίδιο χρόνο υπεγράφη νέα σύμβαση για κατασκευή κρηπιδωμάτων, τα οποία δυστυχώς δεν κατασκευάστηκαν. Μέχρι το 1927 όπου το λιμενικό ζήτημα τέθηκε εκ νέου στο σύνολό του, ο λιμένας παρέμεινε χωρίς κρηπιδώματα και με πολλά λειτουργικά προβλήματα.

Από τις πρώτες εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στην τότε λιμενική ζώνη ήταν

- α) η επίστρωση τμημάτων με ψαμμίτη Τριταίας χρώματος γκρι σκούρο ορθογώνιας διατομής και με καμπυλωτή ακατέργαστη επιφάνεια
- β) η δημιουργία δεσμών τοποθετώντας αρχαία κανόνια αντί για λιθοκολόνες.

Μέχρι το 1889 το μεγαλύτερο μέρος των εργασιών είχε ολοκληρωθεί. Τα σπουδαιότερα έργα που υλοποιήθηκαν ήταν τα παραλιακά κρηπιδώματα του κεντρικού τμήματος 980 μ., η προβλήτα της οδού Αγίου Νικολάου, μήκους 310 μ. και πλάτους 20 μ. Επίσης ολοκληρώθηκε η προβλήτα της οδού Καλαβρύτων (σημερινή οδός Δ. Γούναρη), μήκους 220 μ. και πλάτους 6 μ., με φανό στην άκρη της με την πρώτη αφή να γίνεται το 1900. Τελευταίος κατασκευάστηκε ο κυματοθραύστης μήκους 930 μ. και σε απόσταση 150 μ. από τις προβλήτες. Στην αρκτική πλευρά της πόλης κατασκευάστηκε προβλήτα μπροστά στους μύλους Τριάντη (σημερινή οδός Άστιγγος).

1.3. ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ (20^{ος} ΑΙΩΝΑΣ)

Το 1903 ο ναυτικός πράκτορας Γ. Μόρφου εξέδωσε σύντομη εργασία στην οποία εξέθετε διάφορες σκέψεις για έργα που έπρεπε να πραγματοποιηθούν στον λιμένα της Πάτρας. Το 1927 ανατέθηκε σε τεχνική εταιρεία κατασκευών η εκτέλεση λιμενικών έργων (εκσκαφή λιμένος στα 9,5 μ., κρηπιδώματα μήκους 1.400 μ. και πλάτους 80 μ. ως χερσαία ζώνη, διαπλάτυνση του μόλου Καλαβρύτων 42 μ (Δ. Γούναρη) , επέκταση του μόλου Άστιγγος 120 μ.). Τη δεκαετία του 1930 όλη η παραλιακή ζώνη μεταβλήθηκε σε ένα απέραντο πολυάνθρωπο εργοτάξιο που σταμάτησε με την κήρυξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Μέχρι τη δεκαετία του 1950, όπως μας μαρτυρούν κάρτες εποχής, στον κεντρικό μόλο της Αγίου Νικολάου, πρόσδεσαν τα ψαροκάικα και οι ψαράδες άπλωναν τα δίχτυα τους πάνω στο καλντερίμι του.



Εικ.01. Το λιμάνι της Πάτρας γύρω στο 1900

Το 1956 επανέρχεται στο προσκήνιο το λιμενικό ζήτημα με την επέκταση του λιμένα προς το βορρά μέσω έργων εκσυγχρονισμού του, που συνεχίστηκαν μέχρι τη δεκαετία του '90 με έμφαση στις υποδομές εξυπηρέτησης οχηματαγωγών (νέα προβλήτα, σταθμός υποδοχής επιβατών κ.λπ.).



Εικ.02. Το λιμάνι της Πάτρας στη δεκαετία του 1930

Το 1991 ξεκινάει η πραγματοποίηση μελέτης για τη δημιουργία του νέου (νότιου) λιμένα Πατρών, όταν η συνολική κατάσταση στην χώρα ήταν πολύ διαφορετική από τη σημερινή. Συγκεκριμένα, ο πόλεμος στην πρώην Γιουγκοσλαβία είχε αποκλείσει τον οδικό άξονα, μέσω του οποίου άνθρωποι και αγαθά μεταφέρονταν από την Ευρώπη προς την Ελλάδα και το αντίθετο, κατά συνέπεια η επιλογή αναβάθμισης του λιμένα της Πάτρας αποτελούσε μονόδρομο.

Η χωροθέτηση και ο γενικός σχεδιασμός προέβλεπαν τη δημιουργία διπλάσιου μεγέθους λιμένα από τον παλαιό. Προέβλεπε, δηλαδή, την κατασκευή δέκα συνολικών νηοδόχων πλαγιοδέτησης επιβατικών πλοίων και δύο εμπορικών. Σήμερα στο νέο λιμάνι, έχουν κατασκευαστεί μόνο οι τέσσερις θέσεις πλαγιοδέτησης με έναν επιβατικό τερματικό σταθμό.

Με τα δεδομένα της σημερινής οικονομικής κατάστασης, φαντάζει μάλλον απίθανη η υλοποίηση και του υπόλοιπου μισού, ώστε να ολοκληρωθεί όπως προέβλεπε η αρχική μελέτη χωροθέτησης. Με τη μεταφορά σχεδόν όλων των δραστηριοτήτων στον νέο (νότιο) λιμένα της Πάτρας, ο παλιός που περιλαμβάνει 4 αποβάθρες και τις 3 λιμενολεκάνες έχει περιέλθει σε μια κατάσταση λειτουργικής ημιαδράνειας, αναμένοντας μια επίλυση όσο αφορά στο ιδιοκτησιακό καθεστώς, την εκμετάλλευση και τη διαχείρισή του.

1.4. ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Η εξέλιξη του λιμένα της Πάτρας από τον 18 αιώνα μ.Χ μέχρι τις πρώτες δεκαετίες του 19ου προσδιορίστηκε από παραμέτρους, τόσο τοπικού όσο και διεθνούς χαρακτήρα, ενώ διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην κοινωνικοοικονομική ζωή και ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της πόλης των Πατρών. Ιδιαίτερα σημαντική θεωρείται η γενικότερη γεωγραφική θέση της

Πάτρας στο εσωτερικό ενός φυσικού χώρου, ο οποίος περιλαμβάνοντας τη δυτική και νοτιοανατολική Πελοπόννησο, τη Στερεά Ελλάδα και τα Επτάνησα, κατέληγε σε πλήθος κόλπων, φυσικών λιμένων και όρμων έχοντας άνοιγμα προς το Ιόνιο και την Αδριατική. Η Πάτρα συνιστά αντιπροσωπευτικό δείγμα ελληνικού εμποροναυτικού κέντρου. Χαρακτηρισμένη ως «πόλη – λιμάνι», που άκμασε κυρίως λόγω του σταφιδεμπορίου και γενικότερα λόγω του εισαγωγικού και εξαγωγικού της εμπορίου συνδεόμενη και με άλλα σημεία της Μεσογείου, από το Γιβραλτάρ μέχρι την Κωνσταντινούπολη. Στα μέσα του 19ου αιώνα η Πάτρα είχε καθιερωθεί ως το πρώτο σταφιδοεξαγωγικό λιμάνι και γενικά ως κύριο εξαγωγικό και εισαγωγικό κέντρο με συνδέσεις προς Τεργέστη, Ανκόνα, Λιβόρνο, Μασσαλία και από εκεί μέσω χερσαίων περασμάτων προς τις αγορές της Βόρειας Ευρώπης. Το 1893 υλοποιείται η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου που απέφερε δεινό πλήγμα στο τοπικό εμπόριο, λόγω της νέας σύνδεσης του Αιγαίου με το Ιόνιο και κατά συνέπεια τη μείωση της θαλάσσιας απόστασης μεταξύ της Πάτρας και του Πειραιά καθώς δεν ήταν υποχρεωτικός πλέον ο περίπλους της Πελοποννήσου. Με το πέρασμα του χρόνου και την ανάπτυξη του Πειραιά, η κίνηση άρχισε να ελαττώνεται στον λιμένα της Πάτρας. Τα πρώτα χρόνια μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ο λιμένας βρισκόταν σε μαρasmus μέχρι προ 30ετίας όπου άρχισε να λειτουργεί η σύνδεση Ελλάδας - Ιταλίας με επιβατικά πλοία. Την περίοδο 1950-2000, ο λιμένας παρουσίαζε σημαντική ανάπτυξη (εποχή ανασυγκρότησης) με θεαματική αύξηση της εμπορευματικής κίνησης (εισαγωγές - εξαγωγές). Από το 1960 και έπειτα από τη δειλή ανάπτυξη της επικοινωνίας με την Ιταλία και κατ' επέκταση με τη Δυτική Ευρώπη, έχουμε μια αλματώδη ανάπτυξη επιβατικών κυρίως πλοίων. Έτσι ενδεικτικά, το 1971, έχουμε 2.525 κατάπλους πλοίων, ενώ το 1977 αυξήθηκαν στους 5.430 καταλαμβάνοντας την τρίτη θέση μετά τον Πειραιά και την Ελευσίνα και αφήνοντας τη Θεσσαλονίκη στην τέταρτη θέση. Η ανοδική αυτή πορεία συνεχίστηκε για πολλά χρόνια, αποφέροντας μια ισχυρή οικονομική ενίσχυση στη πόλη. Ο παλιός λιμένας της Πάτρας βρίσκεται σε μία φάση μετάλλαξης. Πολλές από τις δραστηριότητές του έχουν μεταφερθεί στον νέο (νότιο) λιμένα και η συνέχεια λειτουργίας του θα δώσει στην πόλη την ευκαιρία ανάπλασης του μετώπου της εξυπηρετώντας τις σημερινές της ανάγκες.

Ωστόσο μετά από πρόσφατη τεχνική ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του ερευνητικού προγράμματος «Πάτρα - Θαλάσσιο Μέτωπο - Λιμένας - Πόλη», τα κύρια συμπεράσματα στα οποία καταλήγει είναι ότι η συμβολή του λιμένα στην οικονομία της περιοχής σε όρους προϊόντος, απασχόλησης και εισοδήματος είναι μικρή ή αλλιώς μικρότερη από ό, τι αναμενόταν. Από την άλλη πλευρά, η λειτουργία του κλάδου στον οποίο εντάσσεται ο λιμένας χαρακτηρίζεται από τεχνολογίες έντασης εργασίας και έντονο εξαγωγικό προσανατολισμό.

1.5. ΣΧΕΣΗ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Τα τελευταία χρόνια της Τουρκοκρατίας, η πόλη που είχε αναπτυχθεί γύρω από το Κάστρο, ξεκίνησε να αναπτύσσεται προς το παραλιακό της μέτωπο, με τις πρώτες κατοικίες να κάνουν εκεί την εμφάνισή τους. Το 1829, ο κυβερνήτης Ιωάννης Καποδίστριας αναθέτει στον φίλο του μηχανικό και γεωγράφο του γαλλικού στρατού Σταμάτιο Βούλγαρη, την εκπόνηση πολεοδομικού σχεδίου, καθώς διέδιδε τη σημασία και τον ρόλο που θα διαδραμάτιζε η Πάτρα στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος. Το ρυμοτομικά άρτιο σχέδιο του Σ. Βούλγαρη, προέβλεπε τη διάνοιξη κάθετων και οριζόντιων δρόμων, μεγάλων πλατειών καθώς και την επέκταση της πόλης έως την παραλία, παρουσιάζοντας μια στοιχειώδη υπόδειξη λιμενικής εγκατάστασης (στην προέκταση του σημερινού άξονα της οδού Γεροκωστοπούλου). Σύμφωνα με αυτό το σχέδιο, όριο του πολεοδομικού ιστού αποτελούσε η σημερινή οδός Αγίου Ανδρέου, διαμορφώνοντας έτσι έναν ανοιχτό χώρο μέχρι τη θάλασσα, πλάτους 66 μ, ο οποίος θα αποδιδόταν στους κατοίκους της πόλης και τον οποίο ο Σταμάτης Βούλγαρης οραματίστηκε ως ένα χώρο πρασίνου και περιπάτου. Ωστόσο, τον Σεπτέμβριο του 1830, μόλις ένα περίπου χρόνο μετά την εκπόνησή του, το πολεοδομικό σχέδιο υπέστη σοβαρές τροποποιήσεις. Αποφασίστηκε, μεταξύ άλλων, η οικοπεδοποίηση ενός μέρους του ανοιχτού κι ελεύθερου χώρου μεταξύ του ορίου του πολεοδομικού ιστού και της θάλασσας. Αυτή ήταν και η πρώτη από μια σειρά αποφάσεων – ενεργειών, που συνετέλεσαν στην υποβάθμιση του παράκτιου μετώπου της πόλης. Στα τέλη του 19ου αιώνα μ.Χ. ο αχαϊκός λιμένας αναπτύσσεται ταχύτατα και ήδη σε χάρτες εποχής καταγράφονται οι διαμορφώσεις του, με τις προβλήτες, το εξωτερικό προστατευτικό κρηπίδωμα και τις θέσεις των σιδηροδρομικών σταθμών. Σε οικονομικό επίπεδο ο λιμένας αποτέλεσε σημαντικό κόμβο για το εξαγωγικό εμπόριο, το οποίο καθόριζε την οικονομική ζωή της πόλης, της αχαϊκής και πελοποννησιακής αγροτικής ενδοχώρας και κατ' επέκταση του ελληνικού κράτους, αποκτώντας το ρόλο του κυριότερου κέντρου οργάνωσης της παραγωγής σταφίδας, προσφέροντας αποθηκευτικές, τραπεζικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες.

1.6. ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΙ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΖΩΗ

Σύμφωνα με μαρτυρίες και αναφορές, ο περίπατος στον λιμένα, και ιδιαίτερα προς τον φάρο της προβλήτας της οδού Αγίου Νικολάου, αποτελούσε τη συνηθέστερη επιλογή των κατοίκων της πόλης, αν όχι τη μοναδική. Το υπόλοιπο παράκτιο μέτωπο παρέμενε ακόμα αδιαμόρφωτο και υποβαθμισμένο. Ωστόσο, περιοχές βόρεια και νότια του λιμένα επιλέγονταν τόσο από τους κατοίκους για τα θαλάσσια μπάνια τους όσο και από εύπορους αστούς και εμπόρους για την ανέγερση εξοχικών επαύλεων. *Κοιτάζοντας κάρτες της παλιάς Πάτρας, δηλαδή της νεοκλασικής Πάτρας, βρίσκουμε και μία όπου κυρίες με τα κρινολίνα τους και*

κύριοι με ανάλογο ένδυμα κάνουν τη βόλτα τους στον μώλο φτάνοντας μέχρι τον φάρο.



Εικ.03. Ο Φάρος, το σύμβολο του λιμανιού της Πάτρας στις αρχές του 1900

Αντίστοιχες εικόνες μεταδίδει και ο Μιχαήλ Μητσάκης, ο οποίος επισκέφτηκε την Πάτρα το 1896, στο διήγημα του «Αυτόχειρ» : «...ήτον ήδη σχεδόν σούρπα, και για τούτο, συναντήσας μετ' ολίγον και τον φίλο μου Λεωνίδα Κανελλόπουλον, καγκελλάριον του τουρκικού προξενείου εν τη πόλει και λαογράφον εις τας ώρας του, τον επήρ' από το μπράτσο, και ετράβηξα μαζί του για τον μώλο, όπου ο συνηθέστερος πατρινός περίπατος».

Τις δεκαετίες του 1950 και του 1960 ο περίπατος στον λιμένα εξακολουθούσε να μονοπωλεί το ενδιαφέρον των κατοίκων της πόλης. Ο Βασίλης Λαδάς περιγράφει χαρακτηριστικά : «Έτσι κατέβαιναν οι Πατρινοί, όταν ήμουν παιδί, στον μώλο της Αγίου Νικολάου, τις Κυριακές για να ανασάνουν». Μάλιστα, ο πέτρινος φάρος στην άκρη της προβλήτας της οδού Αγ. Νικολάου αποτελούσε όχι μόνο σήμα κατατεθέν – τοπόσημο της πόλης, αλλά και σημείο συγκέντρωσης και αναφοράς πολλών δραστηριοτήτων, μία “πλατεία εν μέσω θαλάσσης”, όπως έγραφε ο Τύπος της εποχής. Ήταν το τέλος ή καλύτερα ο προορισμός μιας μεγάλης βόλτας που άρχιζε από την οδό Αγίου Νικολάου, στο ύψος της οδού Μαιζώνος, και συνεχιζόταν μέσα στη θάλασσα και κατά μήκος του μώλου».

1.7 ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Το παραλιακό μέτωπο της πόλης έχει αφεθεί ατημέλητο. Αποτελεί βασικό στοιχείο της πόλης. Ιστορικά, η Πάτρα είχε μεγάλο λιμάνι με έντονη κινητικότητα όπου δεχόταν πλοία από πολλές Ευρωπαϊκές χώρες. Το εμπόριο και το λιμάνι ήταν κύριο χαρακτηριστικό της Πάτρας, πράγμα που την βοήθησε να αναβαθμιστεί ως πόλη.

Η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου, αποτελεί ανάγκη για τους κατοίκους της πόλης ώστε να ξαναζωντανέψει μέσω του κύριου στοιχείου της, το λιμάνι.

Η μετακίνηση του κύριου λιμανιού, με τα εμπορικά πλοία να δένουν και να ανεφοδιάζονται έξω από την πόλη, έχει ως αποτέλεσμα την μείωση της κίνησης μέσα σε αυτήν. Η κίνηση που υπήρχε από τα οχήματα και τα φορτηγά που θέλανε να ταξιδέψουν, δημιουργούσε σύγχυση στην κυκλοφορία και την ροή της κίνησης. Η διάνοιξη της περιμετρικής οδού και το άνοιγμα του δρόμου της Ηρώων Πολυτεχνείου και της Ακτής Δυμαίων κοντά στο νέο λιμάνι βοήθησε στην καλύτερη μετακίνηση των φορτηγών και των οχημάτων χωρίς να κόβουν την κίνηση.

Σημαντικό είναι να συνδεθεί το παραλιακό μέτωπο με την κάτω πόλη και στην συνέχεια με την άνω πόλη. Χρησιμοποιώντας την νέα δομή και τους κύριους κάθετους άξονες – οδούς συνδέεται η άνω με την κάτω πόλη και επεκτείνοντας τους άξονες μέσα από την παραλιακή ζώνη έως τον κυματοθραύστη.

Επίσης, για να επιτευχθεί η ένωση της ακτής με την πόλη, αφαιρούνται μεγάλα κομμάτια του χτιστού φράχτη που διαχώριζε την πόλη με το παραλιακό μέτωπο. Ο φράχτης είχε δημιουργηθεί λόγω της έντονης εμφάνισης λαθραίων μεταναστών που είχαν ελεύθερη πρόσβαση στα πλοία. Αποτέλεσμα είχε η κυβέρνηση να λάβει δραστικά μέτρα με αυστηρούς ελέγχους της πρόσβασης κάθε είδους οχημάτων στον λιμένα. Αφαιρώντας μεγάλα κομμάτια του φράχτη δημιουργείται ευκολότερη πρόσβαση από και προς αυτό με αποτέλεσμα να ενοποιηθούν πόλη και λιμάνι δίνοντας έτσι νέα μορφή στην πόλη. Κάποια κομμάτια διατηρούνται ως έχουν σαν μνημεία για την ιστορική τους αξία.

Γενικά, η Πάτρα παρουσιάζει σοβαρές ελλείψεις πρασίνου, με εξαίρεση το Δασύλλιο της άνω πόλης, γύρω από το κάστρο και την πόλη, με το παραλιακό μέτωπο να έχει ελάχιστη ως και καθόλου βλάστηση. Με την πρόταση ανάπλασης, δίνεται η ευκαιρία εμπλουτισμού του πρασίνου και η προσθήκη πάρκου με εύκολη πρόσβαση στους πεζούς.

1.8. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΡΟΚΥΡΗΞΗΣ

Από την προκήρυξη και το τεύχος τεχνικών πληροφοριών που την συνόδευε τα δεδομένα ήταν:

α) Απελευθέρωση της λιμενικής ζώνης από το ύψος της οδού Γούναρη έως και την οδό Άστιγγος με τη λειτουργία του νέου λιμανιού.

β) Πρόβλεψη χώρου ελλιμενισμού σκάφων αναψυχής στην κεντρική λιμενολεκάνη.

γ) Χρήση της βόρειας λιμενολεκάνης για ελλιμενισμό πλοίων συγκοινωνίας εσωτερικού.

δ) Η βόρεια λιμενολεκάνη (μεταξύ προβλητών Άστιγγος και Αγίου Διονυσίου)

διατηρείται για τον ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων.

ε) Κτίριο ΟΣΕ ως σταθμός Προαστιακού παραμένει.

στ) Κτίριο Σταθμού υποδοχής «Παναγιώτης Κανελλόπουλος» παραμένει.

ζ) Κτίριο ΟΛΠΑ παραμένει με μελλοντικές χρήσεις υπηρεσιών, πολιτισμού και αναψυχής.

Και τα ζητούμενα ακολούθως να είναι η κατασκευή κτιρίων σύμφωνα με κτιριολογικό πρόγραμμα:

Μουσείο Ιστορίας της πόλης των Πατρών.....	600 τ.μ.
Κατάστημα εξοπλισμού γιοτ.....	200 τ.μ
Εργαστήρια λιμενικών δραστηριοτήτων γιοτ.....	100 τ.μ.
Κτίρια ανεφοδιασμού.....	100 τ.μ.
Καταστήματα αναψυχής σύνολον.....	300 τ.μ.
Κτίρια ναυταθλητισμού.....	300 τ.μ.

(τα παραπάνω εμβαδά είναι ενδεικτικά, μικτά και περιλαμβάνονται οι βοηθητικοί χώροι)

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΘΕΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

Οι συνθετικές αρχές της πρότασης ανάπλασης διατυπώνονται ως εξής (Εικ.04):



Εικ.04. Συνθετικές Αρχές Ανάπλασης

2.1 ΠΟΛΗ - ΧΑΡΑΞΕΙΣ

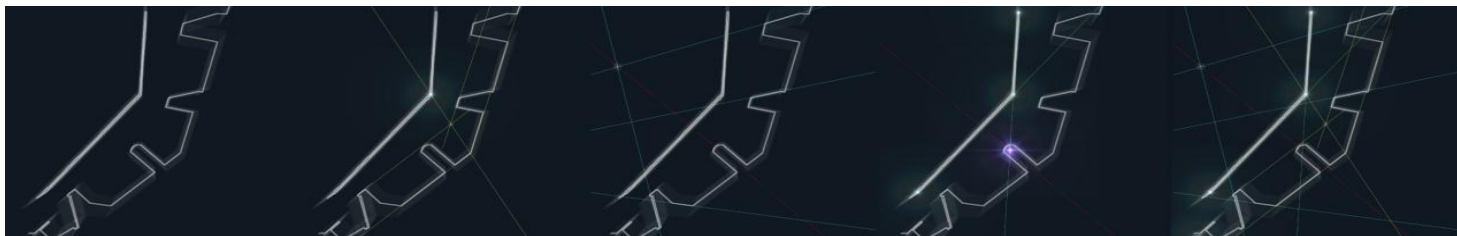
Βασικό χαρακτηριστικό της πόλης της Πάτρας, έτσι όπως αυτό προέκυψε μετά τις τροποποιήσεις και επεκτάσεις του σχεδίου πόλης του Σ. Βούλγαρη από το 1829, είναι ο ορθογωνικός κάναβος από οδούς κάθετες και παράλληλες προς το θαλάσσιο μέτωπο.

Με την παρούσα μελέτη, ενισχύονται και ενσωματώνονται στη συνολική πρόταση, βασικοί οδοί – άξονες, που οδηγούν από τη θάλασσα και το λιμάνι σε σημαντικά σημεία αναφοράς της πόλης. Κοινό χαρακτηριστικό των οδών που επιλέχθησαν να παίξουν το ρόλο αυτό, είναι ότι όλες καταλήγουν στην αντίθετη από τη θάλασσα πλευρά, σε κλίμακες, συνδέοντας την κάτω (νέα) με την άνω (παλαιά) πόλη.

- Η οδός Αγ. Νικολάου (πεζόδρομος από την οδό Αγ. Ανδρέου μέχρι την οδό Μαιζώνος) καταλήγει στις μεγαλύτερες και πιο γνωστές από τις κλίμακες της πόλης, που οδηγούν στο κάστρο.
- Η οδός Γεροκωστοπούλου (πεζόδρομος) οδηγεί στην κεντρική πλατεία της πόλης (Γεωργίου Α') με το πολύ σημαντικό Δημοτικό Θέατρο¹ και καταλήγει μέσω κλίμακας στο ρωμαϊκό Ωδείο.
- Η οδός Πατρέως (προτείνεται η πεζοδρόμησή της) καταλήγει μέσω κλίμακας στο ρωμαϊκό αμφιθέατρο, την πλατεία 25^{ης} Μαρτίου και την οδό Γερμανού.
- Η οδός Τριών Ναυάρχων (πεζόδρομος) καταλήγει μέσω κλίμακας στην πλατεία Υψηλών Αλωνίων.

¹ Έργο του ErnstZiller

Επιπλέον, μετά από παρατηρήσεις στο ήδη διαμορφωμένο λιμάνι με τις προβλήτες και τα κρηπιδώματά του (Εικ.05) προκύπτουν οι χαράξεις στις οποίες βασίστηκε η πρόταση.



α. β. γ. δ. ε.

Εικ.05. Βασικές χαράξεις λιμένα

- α. Υπάρχον περίγραμμα προβλητών, κρηπιδωμάτων και κυματοθραύστη.
- β. Η προέκταση της γραμμής που ενώνει το σημείο όπου τα κρηπιδώματα σχηματίζουν γωνία, με το σημείο ένωσης των παράλληλων προς τα κρηπιδώματα γραμμών από το πέρας των προβλητών (πλην της πιο πρόσφατης Βόρειας), καταλήγει στο βόρειο άκρο του πρώτου (πριν επεκταθεί προς τα βόρεια) κυματοθραύστη.
- γ. Η προεκτάσεις των ακραίων (βόρεια και νότια) πλευρών των προβλητών τέμνονται σε σημείο απ' όπου διέρχεται ο άξονας του μόλου Αγ. Νικολάου.
- δ. Η προέκταση του άξονα του νεότερου (βόρειου) τμήματος του κυματοθραύστη τέμνει τον άξονα του μόλου της Αγ. Νικολάου στη θέση του παλαιού φάρου.
- ε. Το σύνολο των χαράξεων στις οποίες σε συνδυασμό με τους άξονες των κάθετων προς τη θάλασσα οδικών αξόνων βασίστηκε ο σχεδιασμός της προτεινόμενης λύσης.

2.2 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ – ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ - ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

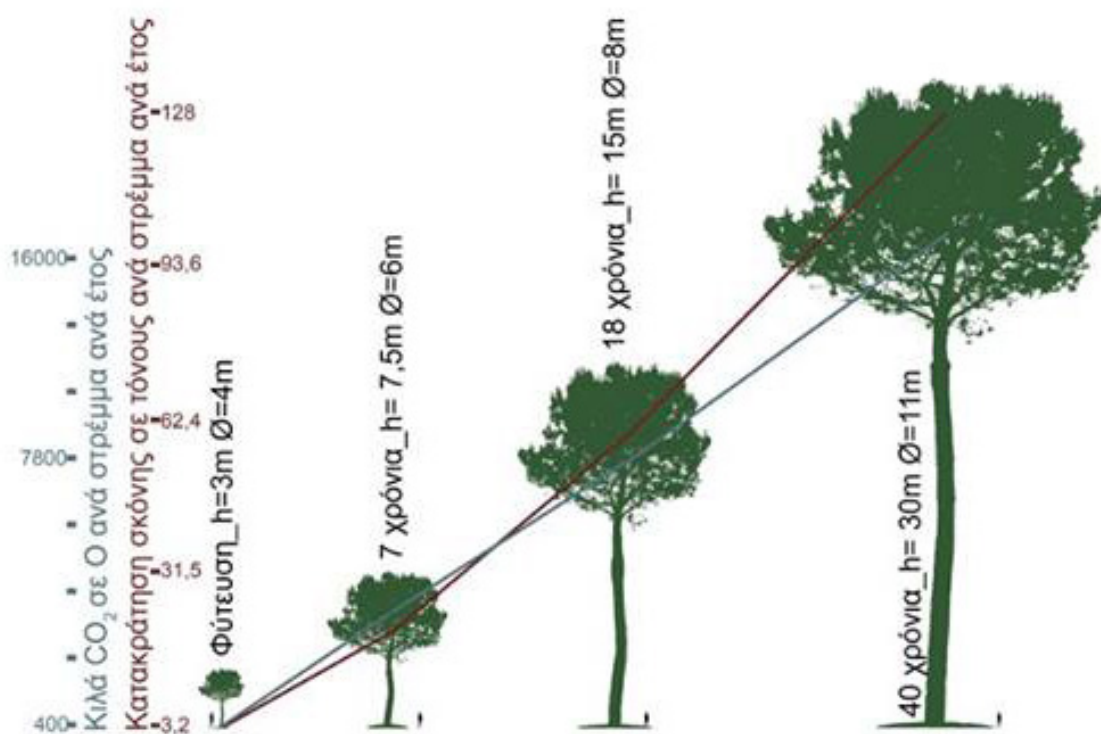
Η επαφή με τη θάλασσα στο παραλιακό μέτωπο της πόλης είναι κάτι που επιζητάται από τους κατοίκους της Πάτρας. Σκοπός της παρούσας πρότασης είναι η χωροθέτηση χρήσεων και λειτουργιών που θα προσελκύσουν επισκέπτες και θα επαναφέρουν στην περιοχή τη ζωντάνια που της λείπει.

- Πλωτές κατασκευές χρησιμοποιούνται για τη δημιουργία ενός χώρου που απευθύνεται κυρίως σε παιδιά. Ξεφεύγοντας από τη αυστηρότητα των χαράξεων και των αξόνων, μια διαδρομή που οι στάθμες της «παίζουν» με τη στάθμη της θάλασσας, οδηγεί τους πεζούς πιο κοντά στο νερό, ακόμα και κάτω από αυτό.
- Στην προβλήτα πίσω από το κτήριο του παλαιού λιμεναρχείου τοποθετείται υπαίθριος κινηματογράφος στην οροφή στεγασμένου χώρου στάθμευσης. Καθότι πρόκειται για το υψηλότερο σημείο της περιοχής ανάπλασης, προσφέρεται η δυνατότητα ανεμπόδιστης θέας του ορίζοντα.
- Στο άκρο της προβλήτας κατασκευάζεται κολυμβητική δεξαμενή ενώ η παρακείμενη λιμενολεκάνη ενδείκνυται για ανάπτυξη δραστηριοτήτων ναυταθλητισμού. Για την υποστήριξη των δραστηριοτήτων αυτών κατασκευάζονται W.C. για το κοινό, αποδυτήρια και μικρό κατάστημα αναψυχής κάτω από τον κινηματογράφο.
- Αξιοποιείται και αναδεικνύεται ο κυματοθραύστης. Προσφέρεται η δυνατότητα για επαφή με την πόλη από «άλλη οπτική γωνία». Προβλέπεται σημαντική αύξηση της επιφάνειάς του με την προσθήκη στοιχείων πλωτών κατασκευών ικανών να φιλοξενήσουν επισκέπτες αλλά και χαμηλή φύτευση. Μικρές κωπήλατες λέμβοι εξασφαλίζουν την επικοινωνία με το λιμάνι ενώ θα μπορούσε να λειτουργήσει κι ένα μικρό κατάστημα αναψυχής.
- Δίνεται η δυνατότητα εγκατάστασης τραπεζοκαθισμάτων στα καταστήματα αναψυχής.
- Δημιουργείται κέντρο πληροφόρησης και επικοινωνίας για την άμεση ενημέρωση πολιτών και επισκεπτών.

Οι προτεινόμενες κατασκευές διαθέτουν ευελιξία και πολυμορφικότητα για φιλοξενία μεγάλου εύρους δραστηριοτήτων.

2.3. ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Το υπάρχον πράσινο σε όλη την έκταση της περιοχής υπό μελέτη χαρακτηρίζεται ως μη σημαντικό. Πρόκειται για μια αποδυναμωμένη γραμμική φύτευση κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής και εντός της λιμενικής ζώνης, με μικρές διαπλατύνσεις πλησίον του σιδηροδρομικού σταθμού και της εισόδου του μόλου της οδού Αγ. Νικολάου, όπου διαμορφώνεται ένα μικρό πάρκο στο τέρμα της Γεροκωστοπούλου. Δεν αποτελείται από συγκεκριμένα είδη δένδρων, τα οποία θα έδιναν έναν ενιαίο, αξονικό και ξεχωριστό χαρακτήρα στην περιοχή. Αντίθετα, συναντάται πληθώρα διαφορετικών ειδών, μεταξύ των οποίων πεύκα,

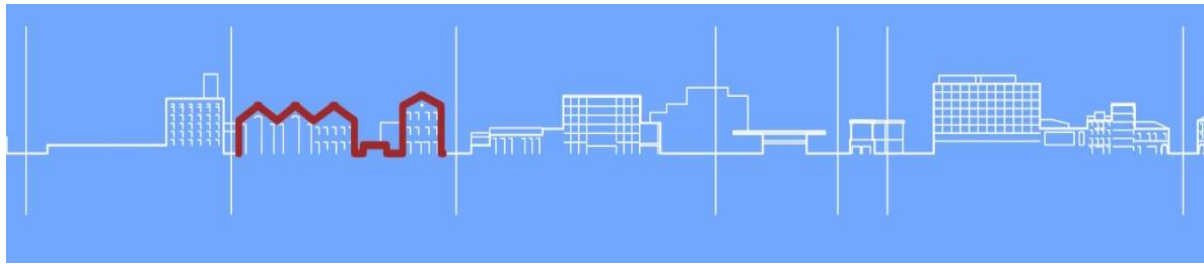


Εικ.06. Απεικόνιση του οξυγόνου σε βάθος χρόνου

ακακίες, γιούκα, ευκάλυπτοι, αγιόκλημα και για την αναδειξη του χρώματος στην περιοχή προτείνεται μπούζι, μηδική και λεβάντα, από τα οποία δεν προκύπτει κάποια σαφής διαμόρφωση ή συγκεκριμένος χαρακτήρας του αστικού υπαίθριου χώρου. Προκειμένου να επιτευχθεί η μορφολογική ενοποίηση και αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής, τα δέντρα αυτά διατηρούνται μόνο εφόσον η θέση τους βρίσκεται σε χώρο όπου από τη μελέτη προβλέπονται φυτεύσεις και μόνο εφόσον μπορούν να συνυπάρξουν με τα νέα προτεινόμενα φυτά.

2.4. ΙΣΤΟΡΙΑ – ΜΝΗΜΗ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

Για την ανάδειξη της ιστορικότητας του χώρου κατασκευάζεται Μουσείο της Ιστορίας της πόλης. Η θέση του (στη συμβολή της οδού Ερμού με την παραλιακή ζώνη) συνδυάζει πολλά στοιχεία από την ιστορία της περιοχής. Ο μόνος της οδού Αγ. Νικολάου, ο σιδηρόδρομος, η περιφραξη της λιμενικής ζώνης και το παλαιό όριο της θάλασσας πριν την κατασκευή των κρηπιδωμάτων είναι μερικά από αυτά. Η μορφή του παραπέμπει σε τμήμα του παραλιακού μετώπου της Πάτρας όταν αυτή βρισκόταν στην ακμή της με βιομηχανικά κτήρια και αποθήκες που όλα είχαν άμεση σχέση με το λιμάνι και το εμπόριο. (Εικ.07)



Εικ.07. Τμήμα του παραλιακού μετώπου της Πάτρας (Απεικόνιση των όψεων των βιομηχανικών κτηρίων και αποθηκών)

Εκτείνεται σε δύο επίπεδα που συμβολίζουν την κάτω (νέα) και την επάνω (παλαιά) πόλη που συνδέονται με ευθύγραμμη κλίμακα, επίσης χαρακτηριστικό της πόλης.

2.5 ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Ενέργεια είναι δυνατό να παραχθεί από τον άνεμο, τον ήλιο και τη θάλασσα. Ωστόσο, το κυματικό πεδίο και η παλιρροϊκή δράση της θάλασσας εμφανίζουν μια σταθερή περιοδικότητα στο χρόνο, απολύτως προβλέψιμη για την παλιρροϊκή δράση και ικανοποιητικά υπολογίσιμη για την κυματική επίδραση. Τα παραπάνω καθιστούν την αξιοποίηση των θαλάσσιων συνιστωσών, κύματα και ρεύματα, σημαντική και σταθερή πηγή παραγωγής ενέργειας².

Προκειμένου να αποφευχθεί η χρήση ανεμογεννητριών που θα επηρέαζαν δυσμενώς και θα αλλοίωναν την εικόνα του παραλιακού μετώπου αλλά και φωτοβολταϊκών συστημάτων που θα απαιτούσαν τεράστιες επιφάνειες για την τοποθέτησή τους, επιλέγεται η εφαρμογή υποβρύχιων διατάξεων για την αξιοποίηση των θαλασσιών ρευμάτων. Η χρήση τους αν και δεν είναι δυνατόν να καταστήσει το σύνολο της περιοχής υπό μελέτη ενεργειακά αυτόνομο, έχει πρωτίστως συμβολικό χαρακτήρα αφού η θάλασσα που είναι το επίκεντρο όλων

²Φουρνιώτης, Ν.Θ. “Τρισδιάστατη Αριθμητική Προσομοίωση της Υδροδυναμικής Κυκλοφορίας του Πατραϊκού Κόλπου με Έμφαση στον Υπολογισμό Ρευμάτων στην Παράκτια Ζώνη του Λιμένα Πατρών”, Διδακτορική Διατριβή (Δ.Δ.), Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Πατρών, Ιούλιος 2009, σ. 323.

των παρεμβάσεων και δραστηριοτήτων, μπορεί να συμβάλλει στον τομέα της κάλυψης μέρους των ενεργειακών αναγκών.

Το πεδίο ροής που προκύπτει στον Πατραϊκό κόλπο καθορίζει την υδροδυναμική κυκλοφορία στην περιοχή του παλαιού λιμένα Πατρών. Η ευρύτερη περιοχή του λιμένα περιλαμβάνει την ζώνη απόσβεσης (πλησίον της ακτής), όπου τα θαλάσσια ρεύματα είναι κυρίως ανεμογενή και κυματογενή, μετά τη θραύση των κυμάτων και την υπεράκτια ζώνη (στην εξωτερική περιοχή του κυματοθραύστη και προς τα βαθιά) όπου η θραύση του κύματος δεν έχει επέλθει ακόμα και τα ρεύματα είναι κυρίως παλιρροϊκής προέλευσης. Η παλιρροϊκή δράση γίνεται σημαντική και ισχυρά παλιρροϊκά ρεύματα προκύπτουν στις θέσεις στενώσεως οι οποίες διαμορφώνονται από τα θαλάσσια έργα που διαμορφώνουν την λιμενολεκάνη (κυματοθραύστης, κρηπιδώματα). Προτείνεται η περίπτωση ΑΠΕ(Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας), όπου η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας γίνεται από την υδροδυναμική κυκλοφορία των υδάτων, πιο συγκεκριμένα από τα ρεύματα που δημιουργεί η παλίρροια μέσω μηχανών – διατάξεων που ονομάζονται υδροστρόβιλοι. Στην περίπτωση των θαλάσσιων ρευμάτων η βασική φιλοσοφία είναι η ενέργεια των υδάτων να μετατραπεί σε μηχανική ενέργεια μέσω της εφαρμογής υδροστροβίλων σε επιλεγμένες, όσο αφορά στην ένταση των ρευμάτων, θέσεις.

Από την ανάλυση των τεχνικών χαρακτηριστικών των υδροστροβίλων μπορούμε να επιλέξουμε υδροστρόβιλο ο οποίος θα μπορούσε (δυνητικά) να εγκατασταθεί στην περιοχή ενδιαφέροντος που είναι ο λιμένας Πατρών και συγκεκριμένα σε περιοχή όπου παρατηρείται στένωση της ροής και αναμένεται αύξηση της ταχύτητας του παλιρροϊκού ρεύματος, ικανοποιώντας κριτήρια όπως:

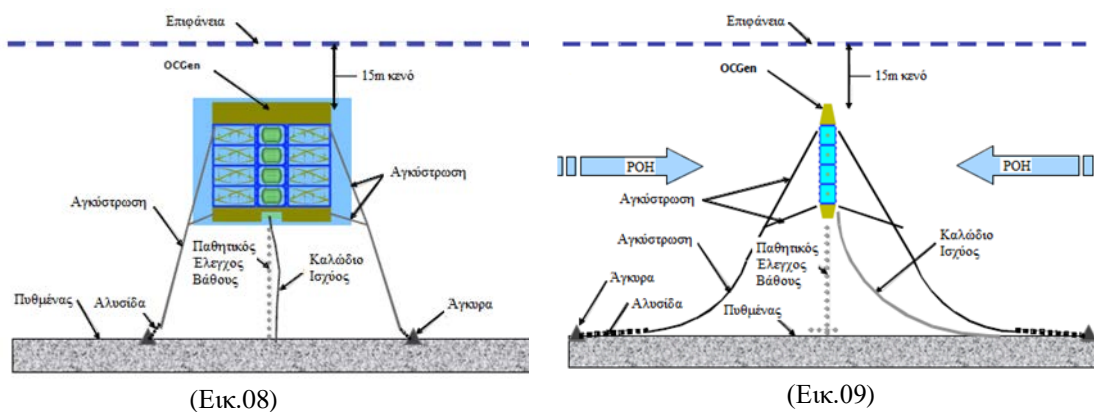
- Να έχει ολικό ύψος το πολύ 15~20m μαζί με τη βάση (ο περιορισμός προέρχεται από τα μικρά βάθη στην περιοχή του λιμένα).
- Να μπορεί να εκμεταλλευτεί την ροή της παλίρροιας (ρεύματος) και από τις δύο διευθύνσεις (δεδομένου ότι το παλιρροϊκό ρεύμα μεταβάλλει τη διεύθυνσή του ημερήσια).

Οι ιδιαίτεροι αυτοί τεχνικοί περιορισμοί προκύπτουν από το γεγονός ότι πρόκειται για σχετικά αβαθή ύδατα όπου το βάθος ροής δεν υπερβαίνει τα 20 m και την επάλλαξη του παλιρροϊκού ρεύματος (βάση των χαρακτηριστικών της παλίρροιας της περιοχής). Με βάση τα στοιχεία των υδροστροβίλων³, διαφαίνεται ότι για την τοποθέτηση των περισσότερων υδροστροβίλων απαιτούνται σημαντικά βάθη (π.χ. βάθη > 20 m) συγκρινόμενα με τα βάθη της θαλάσσιας περιοχής όπου χωροθετείται ο λιμένας Πατρών.

³ Κονδύλης, Δ. Μ. (2013). "Υδροενεργειακή Ανάλυση Παλιρροϊκών Ρευμάτων στο Στενό Ρίου - Αντιρρίου", Διατριβή Διπλώματος Ειδίκευσης, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Πατρών, Πάτρα

Επομένως, προτείνεται η εγκατάσταση των εξής τύπων υδροστροβίλων:

- i) OCGen: Οι υδροστροβίλοι αυτοί είναι εγκάρσιας ροής, τοποθετούνται πλήρως βυθισμένοι στο νερό και βρίσκονται σε οριζόντια θέση (Εικ.08, 09). Μπορεί να διαμορφωθεί σε διάφορες διατάξεις ανάλογα με την γεωμετρία της διατομής που πρέπει να εγκατασταθεί. Η τοποθέτησή τους στον πυθμένα γίνεται με αγκίστρωση.
- i) DeepGreen: Το DeepGreen αναπτύχθηκε από την εταιρία Minesto. Πρόκειται για μια πολύ ελαφριά και μικρή μονάδα παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας σε σχέση με τους υπόλοιπους υδροστροβίλους (Εικ.10). Αποτελείται από συναρμολογούμενα μέρη, που σημαίνει ευκολία στην μεταφορά. Η εγκατάσταση του DeepGreen είναι εύκολη, καθώς γίνεται με αλυσίδες που αγκιστρώνονται στον πυθμένα. Τέλος, είναι κατασκευασμένο από οικονομικά υλικά και είναι ικανό να λειτουργεί σε πολύ μικρές ταχύτητες ρευμάτων, σε μικρά ή και μεγάλα βάθη.⁴



(Εικ.08) Πρόσωση και (Εικ.09) πλάγια όψη εγκατεστημένης μονάδας υδροστροβίλου OCGen(πηγή Κονδύλης, 2013).



Εικ.10. Υδροστροβίλος DeepGreen, της εταιρίας Minesto(πηγή Κονδύλης, 2013).

⁴ Κονδύλης, Δ. Μ. (2013). "Υδροενεργειακή Ανάλυση Παλιρροϊκών Ρευμάτων στο Στενό Ρίου - Αντιρρίου", Διατριβή Διπλώματος Ειδίκευσης, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Πατρών, Πάτρα

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

Υπάρχοντα κτήρια, κατασκευές ή εγκαταστάσεις που δεν αναφέρονται στην περιγραφή των προτάσεων, θεωρείται ότι αφαιρούνται. Για την πληρέστερη περιγραφή των παρεμβάσεων η συνολική έκταση του λιμένα χωρίζεται σε περιοχές ανάλογα με τη χρήση ή τις δραστηριότητες που φιλοξενούν.

3.1. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Για τη διατύπωση των προτάσεων ως προς την κυκλοφορία οχημάτων θεωρήθηκε ως ολοκληρωμένη και σε λειτουργία η μικρή περιμετρική, που παρακάμπτει το κέντρο, συνδέοντας τα βόρεια τμήματα της πόλης από τον κόμβο Κουρτέση με το οδικό δίκτυο νοτιοανατολικά του κάστρου. Σε μικρότερο βαθμό επηρεάζει την παρούσα μελέτη αλλά επίσης θεωρήθηκε ως ολοκληρωμένο και το έργο της διάνοιξης της οδού Κανακάρη.

Με δεδομένο ότι με την ολοκλήρωση των παραπάνω έργων ο κυκλοφοριακός φόρτος στο κέντρο της πόλης αναμένεται κατά πολύ μικρότερος, προτείνονται οι εξής παρεμβάσεις που σαν στόχο έχουν τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας, όχι μόνο κατά το μήκος της περιοχής μελέτης στο θαλάσσιο μέτωπο αλλά και της πόλης γενικότερα:

i) Επέκταση και διπλοδρόμηση της οδού Αγ. Σοφίας (ως η συντομότερη σύνδεση της παραλιακής οδού με τη μικρή περιμετρική) μέχρι την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, μέσω ανισόπεδου κόμβου κάτω από τις εγκαταστάσεις και τη γραμμή του Ο.Σ.Ε. Η υπάρχουσα υψομετρική διαφορά μεταξύ της οδού Αθηνών, όπου καταλήγει η οδός Αγ. Σοφίας και της παραλιακής οδού Ηρώων Πολυτεχνείου, διευκολύνει μια τέτοιου είδους παρέμβαση.

ii) Κατασκευή κυκλικών κόμβων δύο λωρίδων στα άκρα του παλαιού λιμένα και όρια της περιοχής υπό μελέτη:

- Κόμβος Κ1 στα βόρεια, επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου στο ύψος της οδού Αγ. Σοφίας. Στο σημείο αυτό προτείνεται η κύρια είσοδος οχημάτων προς τη λιμενική ζώνη και η δημιουργία χώρου στάθμευσης 21 θέσεων για τουριστικά λεωφορεία και 21 θέσεων για το κοινό. (Εικ.11)

- Κόμβος Κ2 στα νότια, επί της οδού Ακτής Δυμαίων, στη συμβολή της με την οδό Παπαφλέσσα, η οποία απορροφά μέρος της εισερχόμενης κυκλοφορίας ενώ μέσω αυτού δίνεται η δυνατότητα πρόσβασης στον υπάρχοντα χώρο στάθμευσης προς την παραλία.

ii) Διπλοδρόμηση της οδού Αγ. Ανδρέου με δύο λωρίδες εισόδου (όπως λειτουργεί σήμερα) και μία ακόμα λωρίδα εξόδου ώστε να απορροφήσει

μέρος της κίνησης της οδού Όθωνος Αμαλίας που μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας. Προτείνεται επίσης η επέκταση της συγκεκριμένης οδού μέχρι την οδό Ακτής Δυμαίων (Αστικός Κόμβος Κ3 μίας λωρίδας). Με τον τρόπο αυτό αποφεύγονται οι απότομες και επικίνδυνες στροφές (Ακτή δυμαίων προς Αγ. Ανδρέου μέσω Τριών Ναυάρχων) και δίνεται η δυνατότητα στον πεζόδρομο της οδού Τριών Ναυάρχων να επεκταθεί μέχρι τη θάλασσα. Στο τμήμα που διέρχεται εμπρός από τους Ι. Ν. Αγ. Ανδρέα (παλιό και νέο), προβλέπεται ελαφρά εκτροπή της οδού ώστε να απομακρύνει την κυκλοφορία από την είσοδο του παλαιού ναού.

iii) Επέκταση της διπλής κυκλοφορίας οχημάτων και στο τμήμα της οδού Δ.Γούναρη από την οδό Αγ. Ανδρέου μέχρι την οδό Όθωνος Αμαλίας (αστικός Κόμβος Κ4 μίας λωρίδας) με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση.

Σχετικά με τη λειτουργία του προαστιακού σιδηρόδρομου προτείνεται η κατεύθυνσή του απευθείας προς το νέο λιμάνι. Αποφεύγεται έτσι μια ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση επί οδού μεγάλης κυκλοφορίας, επιτυγχάνεται η σύνδεση του νέου λιμένα με το κέντρο της πόλης και αυξάνεται η ακτίνα εξυπηρέτησης του συγκεκριμένου μέσου προς τις νότιες περιοχές της πόλης. Η υπάρχουσα γραμμή από τον κόμβο Κ3 προς τον τερματικό σταθμό διατηρείται αλλά χρησιμοποιείται μόνο σε περίπτωση ανάγκης χρήσης των εγκαταστάσεων (διανυκτέρευση συρμού, επισκευές κ.λ.π.).



Εικ.11. Κάτοψη

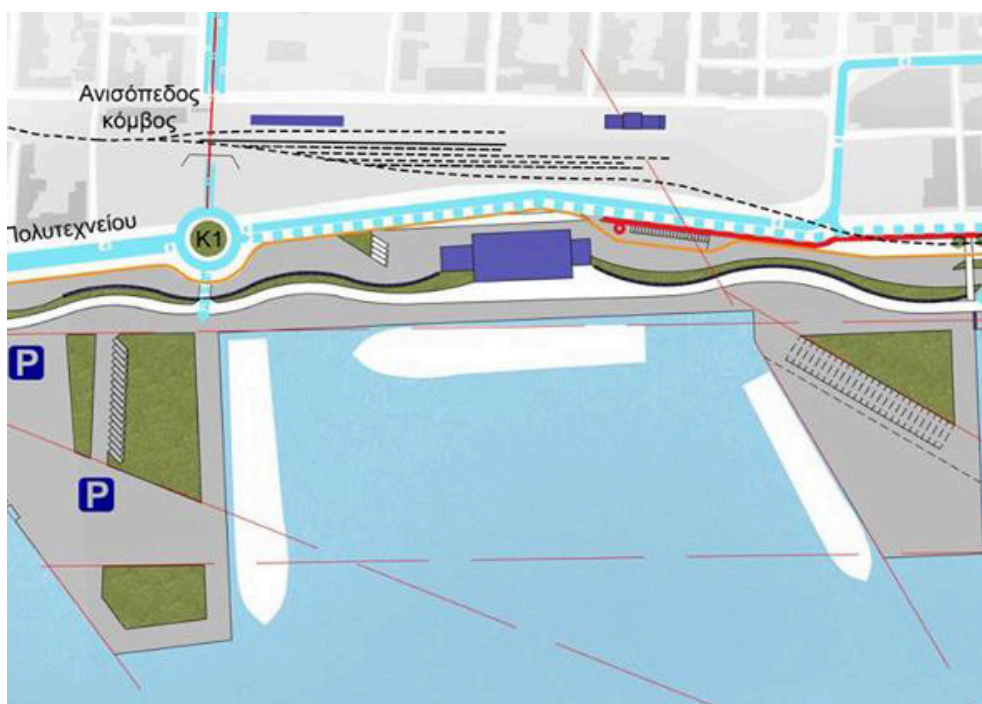
3.2. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΖΩΝΗ

Περιλαμβάνει της δύο βόρειες προβλήτες και τη μεταξύ αυτών λιμενολεκάνη. Παραμένει στη δικαιοδοσία του ΟΛΠΑ (Οργανισμός Λιμένος Πατρών) για ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων και δεν είναι ελεύθερα προσβάσιμη. Το κτήριο του σταθμού υποδοχής «Παναγιώτης Κανελλόπουλος» διατηρείται. Η οριοθέτηση του χώρου γίνεται με χαμηλού ύψους περίφραξη σε συνδυασμό με πράσινο. Έχει κυματοειδή μορφή παραπέμποντας στην περίφραξη του νέου

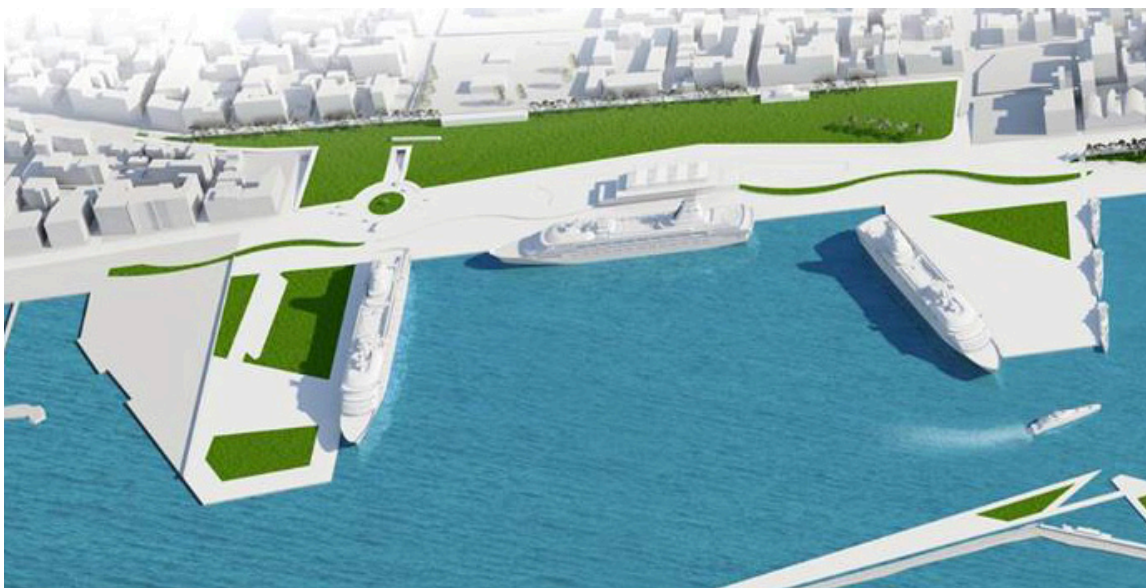
λιμανιού αφού οι δύο χώροι έχουν κοινές δραστηριότητες αλλά και κοινό διαχειριστή. Προβλέπονται 21 θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, 21 θέσεις στάθμευσης οχημάτων και μεγάλες επιφάνειες πρασίνου. (Εικ.12, 13)

Με την άφιξη των επιβατών και την αποβίβασή τους από το κρουαζιερόπλοιο θα υπάρχει minibus που θα τους μεταφέρει στον χώρο υποδοχής όπου θα μπορούν να επισκεφτούν τα dutyfree του χώρου, να απολαύσουν έναν καφέ στην καφετέρια που στεγάζεται από πάνω (D.E.C.K.). Επίσης θα μπορούν να ενημερωθούν για τα δρομολόγια της ακτογραμμής και του υπεραστικού κτελ από το informationdeck. Ηλεκτρονικοί πίνακες με σύστημα αφής θα βρίσκονται μέσα στον χώρο από όπου θα μπορούν να ενημερωθούν για restaurant, καταστήματα, ακόμη και την ιστορία της πόλης. Οι ηλεκτρονικοί πίνακες θα τοποθετηθούν σε κομβικά σημεία κατά μήκος του λιμένα αλλά και μέσα στην πόλη.

Στην δεύτερη προβλήταθα υπάρχουν 25 θέσεις στάθμευσης yacht μετρίου μεγέθους με δυνατότητα αύξησης των θέσεων, όποτε και αν υπάρξει ζήτηση, έφοσον υπάρχει επαρκής χώρος. Μεταξύ λιμενικής ζώνης και κεντρικής λιμενολεκάνης θα υπάρχει διαχωριστική πύλη που θα επιτρέπει την είσοδο μόνο στους έχοντες εργασία στον χώρο αυτό.



Εικ.12. Κάτοψη Λιμενικής Ζώνης



Εικ.13. Λιμενική Ζώνη

3.3. ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΛΙΜΕΝΟΛΕΚΑΝΗ

Οριοθετείται από τις προβλήτες Άστυγγος προς βορρά και Αγ. Νικολάου προς Νότο. Υπόκειται στη δικαιοδοσία του Δήμου και προορίζεται για κατασκευή μαρίνας. Η έντονη αλλαγή στο πράσινο που χωρίζει την Λιμενική ζώνη από την πόλη με την κυματοειδή μορφή αποτελεί μοτίβο του Νέου Λιμανιού μιας και αποτελεί εν μέρη επέκτασή του. Περνώντας στην Κεντρική Λιμενολεκάνη και αλλάζοντας πλέον δικαιοδοσία, εφόσον πλέον περνάει σε ιδιώτη, διαφοροποιείται και η σύνθεση του πρασίνου τονίζοντας τους χώρους και τις χρήσεις τους.(Εικ.14, 15, 24)

Τοποθετούνται τρεις πλωτές προβλήτες για αγκυροβόληση των σκαφών οι οποίες αποτελούν συνέχεια των οδών 28^{ης} Οκτωβρίου, Αράτου και Ζαΐμης. Η μεγαλύτερη προβλήτα (συνέχεια 28^{ης} Οκτωβρίου) είναι πιο ενισχυμένη και προορίζεται για τα megayacht ενώ οι άλλες δύο (Αράτου και Ζαΐμης) σαν μικρότερες θα εξυπηρετούν yacht μικρότερου μήκους. Όλες οι προβλήτες θα είναι εξοπλισμένες με εγκαταστάσεις παροχής ρεύματος, νερού και πυροσβεστήρες. (Εικ.16, 17)

Κατασκευάζονται κατάστημα εξοπλισμού γιοτ, εργαστήριο λιμενικών δραστηριοτήτων γιοτ και κτήριο ανεφοδιασμού σε μια γραμμική ενότητα. Το κτήριο ανεφοδιασμού θα στεγάζει γεννήτριες ρεύματος, δεξαμενές νερού και όλες τις καταλήξεις των αντλιών από τις προβλήτες. Στο εργαστήριο λιμενικών δραστηριοτήτων θα μπορούν αν επισκευάσουν τυχόν φθαρμένα κομμάτια του εξοπλισμού τους. Τέλος υπάρχει διώροφο κτήριο που στο ισόγειό του στεγάζει το κατάστημα εξοπλισμού yacht, παρέχοντας διάφορα εφόδια και αξεσουάρ για τα yacht. Στον όροφο του καταστήματος προτείνεται η λειτουργία εστιατορίου με

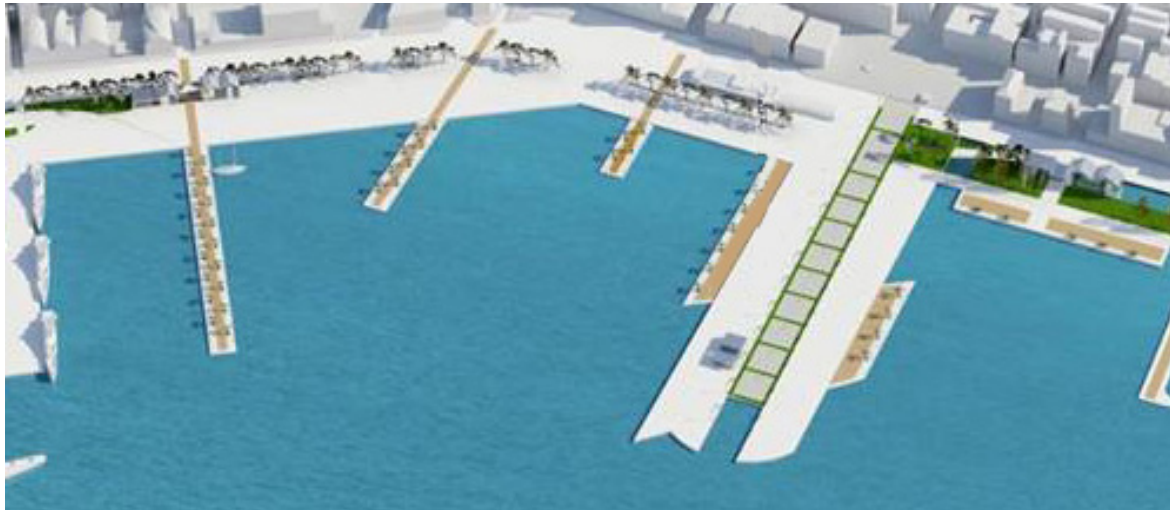
θέα τον κυματοθραύστη και την ακτογραμμή. Κύρια υλικά των κατασκευών αυτών είναι τα πλακάκια ξύλου, το γυαλί και το αλουμίνιο. (Εικ.18, 19, 20, 21, 22, 23)

Το συγκρότημα έχει επηρεαστεί αρχιτεκτονικά από την βιομηχανική αρχιτεκτονική της πόλης της Πάτρας. Η δίριχτη στέγη και τα δώροφα κτίρια αποτελούσαν σήμα κατατεθέν αυτής της αρχιτεκτονικής, ιδέα που έχει διατηρηθεί και στην κατασκευή των νέων κτηρίων.

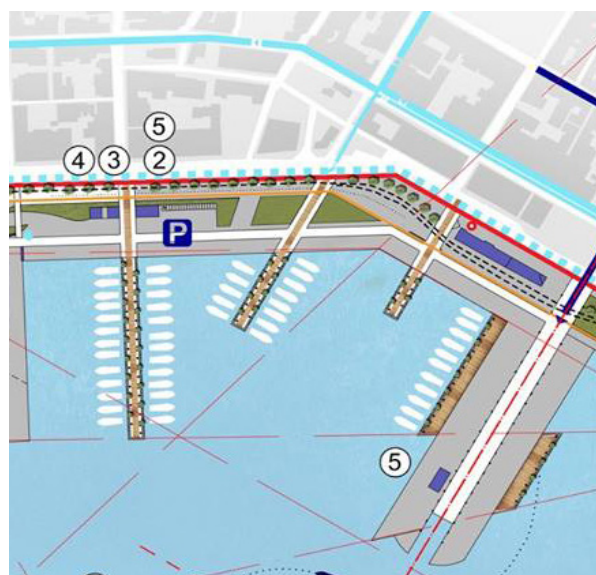
Επίσης, προτείνεται η δημιουργία κτιρίου πρώτων βοηθειών, εξοπλισμένο με ειδικά φορεία – κρεβάτια, για την ασφάλεια και επίβλεψη του λιμενικού χώρου.

Ο σιδηροδρομικός σταθμός μένει ως έχει, χωρίς επεμβάσεις, διατηρώντας και το χώρο εστίασης που στεγάζεται δίπλα σε αυτόν (café ΣΤΑΘΜΟΣ).

Τα κτήρια διαθέτουν χώρο στάθμευσης 18 οχημάτων ενώ επί της προβλήτας Άστυγος δημιουργούνται 25 θέσεις διαχείμανσης σκαφών αναψυχής.



Εικ.14. Κεντρική Λιμενολεκάνη



Εικ.15. Κάτοψη Κεντρικής Λιμενολεκάνης



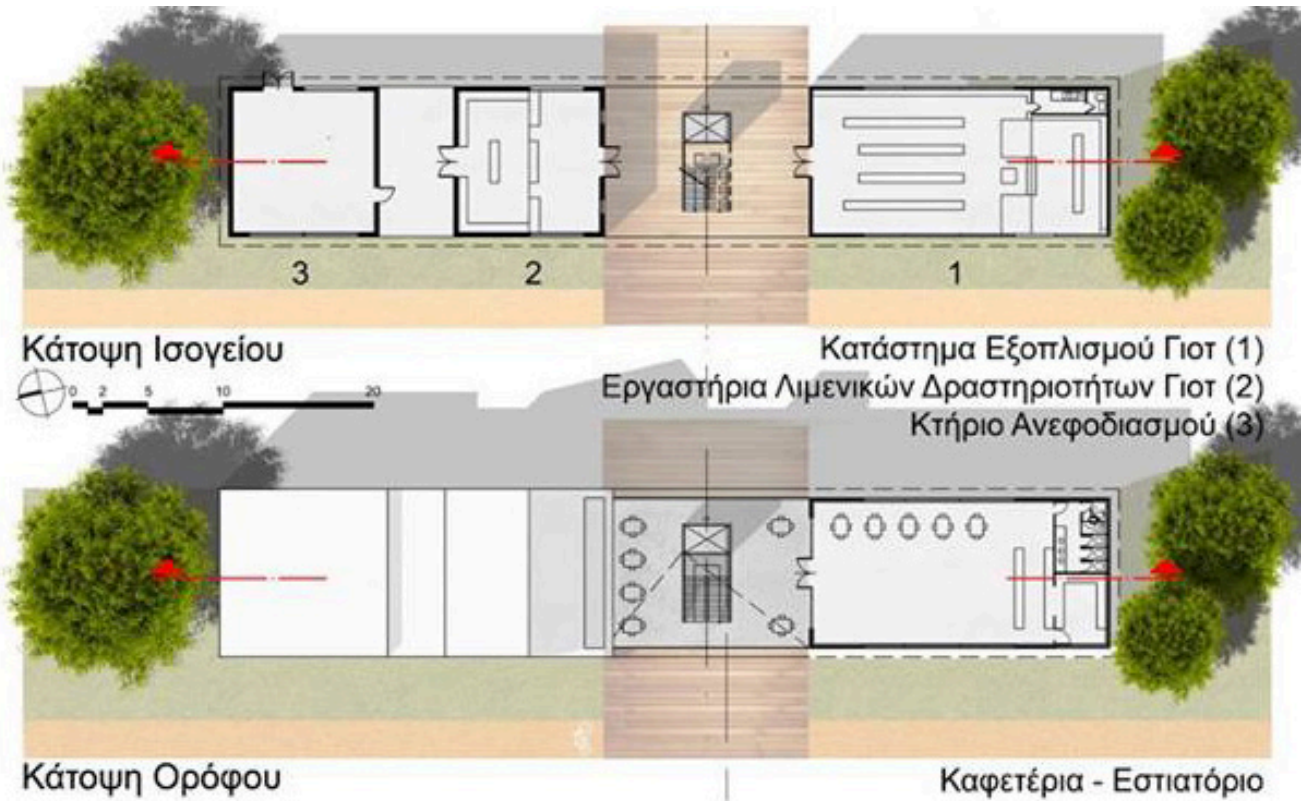
Εικ.16. Απεικόνιση Προβλήτας



Εικ.17. Απεικόνιση Προβλήτας



Εικ.18. Συγκρότημα κτιρίων σε γραμμική ενότητα



Εικ.19. Κάτοψη συγκροτήματος σε γραμμική ενότητα



Εικ.20. Δυτική όψη συγκροτήματος σε γραμμική ενότητα



Εικ.21. Ανάδειξη κλιμακοστασίου συγκροτήματος



Εικ.22. Συγκρότημα κτιρίων σε γραμμική ενότητα



Εικ.23. Συγκρότημα κτιρίων σε γραμμική ενότητα



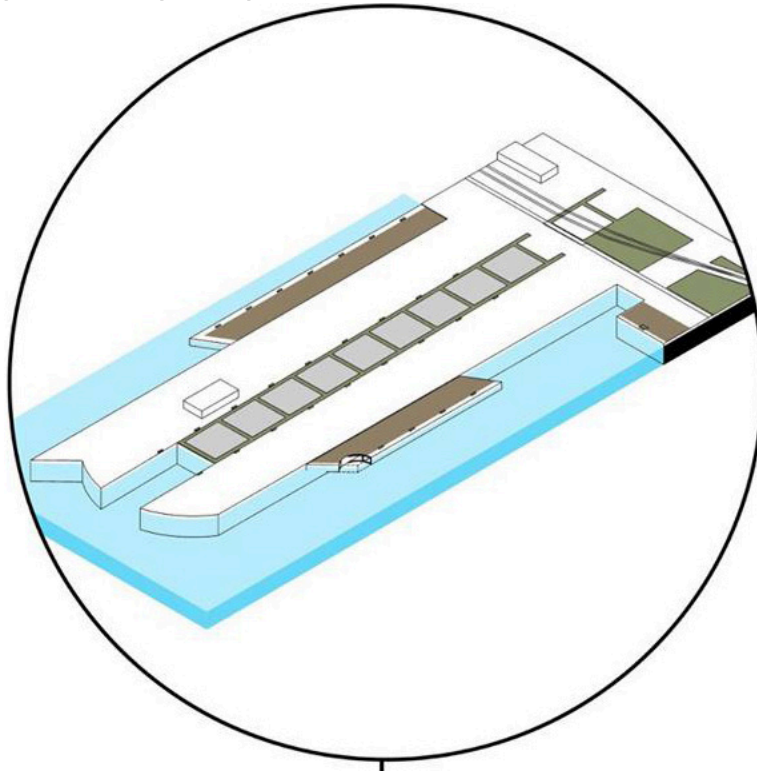
Εικ.24. Απεικόνιση Κεντρικής Λιμενολεκάνης και Κυματοθραύστη

3.4. ΜΟΛΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ

Παραδοσιακά αποτελεί περιοχή περιπάτου και εκδηλώσεων (τελετή λήξης πατρινού καρναβαλιού, airshow). Παραμένει ελεύθερος και ανοιχτός – αποφεύγεται η χωροθέτηση χρήσεων που θα αλλοίωναν το χαρακτήρα του. Αποφεύγεται επίσης η φύτευση επί του μόλου. (Εικ.25,26)

Όλη η ιδέα έχει αναπτυχθεί πάνω στον κεντρικό άξονα της Αγίου Νικολάου. Η έκτασή της, ξεκινώντας από τα σκαλιά και καταλήγοντας στον μόλο, βοηθάει στην ένωση της παλαιάς με την νέα πόλη. Τα σκαλιά της Αγίου Νικολάου αποτελούν τοπόσημο για την Πάτρα. Η δυνατότητα ορατότητας τους είναι ξεκάθαρη όταν βρίσκεσαι στον μόλο. Κατηφορίζοντας, ο δρόμος είναι γεμάτος με καταστήματα δίνοντας στον δρόμο την αξία που του αρμόζει. Κεντρικός δρόμος, κεντρικά καταστήματα που καταλήγουν στον πεζόδρομο της Αγίου Νικολάου, τον πιο πολυσύχναστο δρόμο της Πάτρας. Στην συνέχεια, λίγο πριν τον μόλο, βρίσκεται η πλατεία Τριών Συμμάχων με τον άνθινο ρολόι, χαρακτηριστικό γνώρισμα της πλατείας και την προτομή του JeanMoreas, δηλαδή του ποιητή και διανοούμενου Ιωάννη Παπαδιαμαντόπουλου, που βρίσκεται απέναντι από την πλατεία, στην πράσινη γωνία που συναντάμε στα αριστερά μας κατεβαίνοντας προς τον μόλο. Με την είσοδο στον μόλο παρατηρείται η κεντρική λωρίδα του μόλου πλάτους 20μ. (όσο το πλάτος του κατά το 1889) που επιστρώνεται με πέτρινο κυβόλιθο χρώματος γκρι σκούρο, ανάλογο με τον ψαμμίτη Τριταίας που είχε χρησιμοποιηθεί εκείνη την εποχή. Η διαφοροποίηση της πλακόστρωσης γίνεται με σκοπό την αναγνώριση του παλαιού μόλου και την ανάδειξη της επέκτασης που έχει γίνει. Τμήμα αυτής της επίστρωσης διατηρείται στην είσοδο του μόλου πλησίον της σιδηροδρομικής γραμμής. Ο αστικός εξοπλισμός (φώτα, καθιστικά) στη λωρίδα αυτή παραπέμπει στο χαρακτήρα της εποχής σε αντίθεση με τους υπόλοιπους χώρους όπου επιλέγονται σύγχρονης μορφής στοιχεία και υλικά. Επιπλέον, προτείνεται η τοποθέτηση, στην δεξιά άνω μεριά αλλά και στην αριστερή κάτω μεριά, ξύλινων πλωτών κατασκευών μήκους 125 μ. και 78 μ. αντίστοιχα, σε χαμηλότερο επίπεδο για την ανάδειξη της εναλλαγής των επιπέδων και περισσότερη, πιο άμεση επαφή με την θάλασσα. Από την αριστερή - νότια εξέδρα προβλέπεται η σύνδεση με τον κυματοθραύστη μέσω μικρών θαλάσσιων ταξί που θα μεταφέρουν τους ενδιαφερόμενους στην περιοχή του κυματοθραύστη. Στην άκρη του μόλου έχει δημιουργηθεί εσοχή, ίδιου πλάτους με το πέτρινο κομμάτι της πλακόστρωσης, ώστε να εισχωρεί το υγρό στοιχείο μέσα στον μόλο. Η δημιουργία του οφείλεται στην ιδέα να αναδειχτεί ο χώρος όπου βρισκόταν αρχικά ο φάρος πριν μετακινηθεί στην σημερινή του θέση. Τέλος, δημιουργείται μια εικονική επέκταση του μόλου στην πλευρά του κυματοθραύστη, κρατώντας καθαρές γραμμές και πλάτος ίδιο με τον μόλο.

Ο σταθμός του προαστιακού σιδηροδρόμου διατηρείται όπως και το γειτονικό του κατάστημα αναψυχής. Αντίθετα, το κατάστημα αναψυχής στο άκρο του μόλου (café ΜΩΛΟΣ) απομακρύνεται και κατασκευάζεται νέο μικρότερης επιφάνειας στην αντίθετη πλευρά.(Εικ.27)



Εικ.25. Αξονομετρικό του μόλου της Αγίου Νικολάου



Εικ.26. Απεικόνιση του μόλου



Εικ.27. Απεικόνιση νέου καταστήματος αναψυχής

3.5. ΖΩΝΗ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ – ΟΛΠΑ

Η ζώνη Αγίου Νικολάου - ΟΛΠΑ οριοθετείται από τις προβλήτες των Αγ. Νικολάου προς βορρά και Γούναρη προς Νότο. Υπόκειται στη δικαιοδοσία του Δήμου και φιλοξενεί το Μουσείο Ιστορίας της πόλης.(Εικ.29)

Το Μουσείο τοποθετείται στα αριστερά του μόλου και συνδιάζει το νέο με το παλιό, την στεριά με το νερό, το κενό με το πλήρες. Πρόκειται για δύο ξεχωριστά κτίρια, το ένα στεγάζει όλη την έκθεση με το φωτογραφικό υλικό και τα ιστορικά ενώ το άλλο διατίθεται σαν χώρος εκδηλώσεων. Κύριο χαρακτηριστικό του Μουσείου είναι το facade που έχει τοποθετηθεί στο εκθεσιακό κτήριο όπου απεικονίζει την κάτοψη της πόλης της Πάτρας, φτιαγμένο με μεταλλικό σκελετό και γυαλί κάνοντας το διαμπερές. Στην κατασκευή των δύο κτηρίων του Μουσείου διατηρείται το ίδιο βιομηχανικό ύφος με τα κτήρια στην κεντρική λιμενολεκάνη (κτήρια yacht). (Εικ.28,30,32,33,34)

Ο εκθεσιακός χώρος στεγάζεται σε διώροφο κτήριο, με το κάθε επίπεδο να παρουσιάζει και διαφορετικό κομμάτι της Πάτρας. Στο ισόγειο θα υπάρχει υλικό για την νέα πόλη της Πάτρας ενώ στον όροφο θα παρουσιάζονται εκθέματα και η ιστορία για την παλαιά πόλη με την δυνατότητα οι επισκέπτες να αναζητούν όσα διαβάζουν και εξωτερικά, διαμέσου την γυάλινης επιφάνειας που θα υπάρχει περιμετρικά του κτηρίου για την καλύτερη επαφή του μέσα με το έξω. Τα δύο επίπεδα συνδέονται με κεντρικό ανοιχτό κλιμακοστάσιο. Ανελκυστήρα, WC και αποθηκευτικός χώρος βρίσκονται και αυτά στο ισόγειο, πίσω από το κλιμακοστάσιο. Από τον όροφο υπάρχει η δυνατότητα πρόσβασης σε εξώστη. Το

Μουσείο, δεν θα αποτελεί μόνο χώρο αναψυχής και συνάντησης, αλλά θα αποτελέσει τοπόσημο της πόλης.

Ο χώρος εκδηλώσεων, πρόκειται για κτήριο ενός επιπέδου, αρκετά μεγάλο ώστε να φιλοξενηθούν στον χώρο εκδηλώσεις και εκθέσεις.

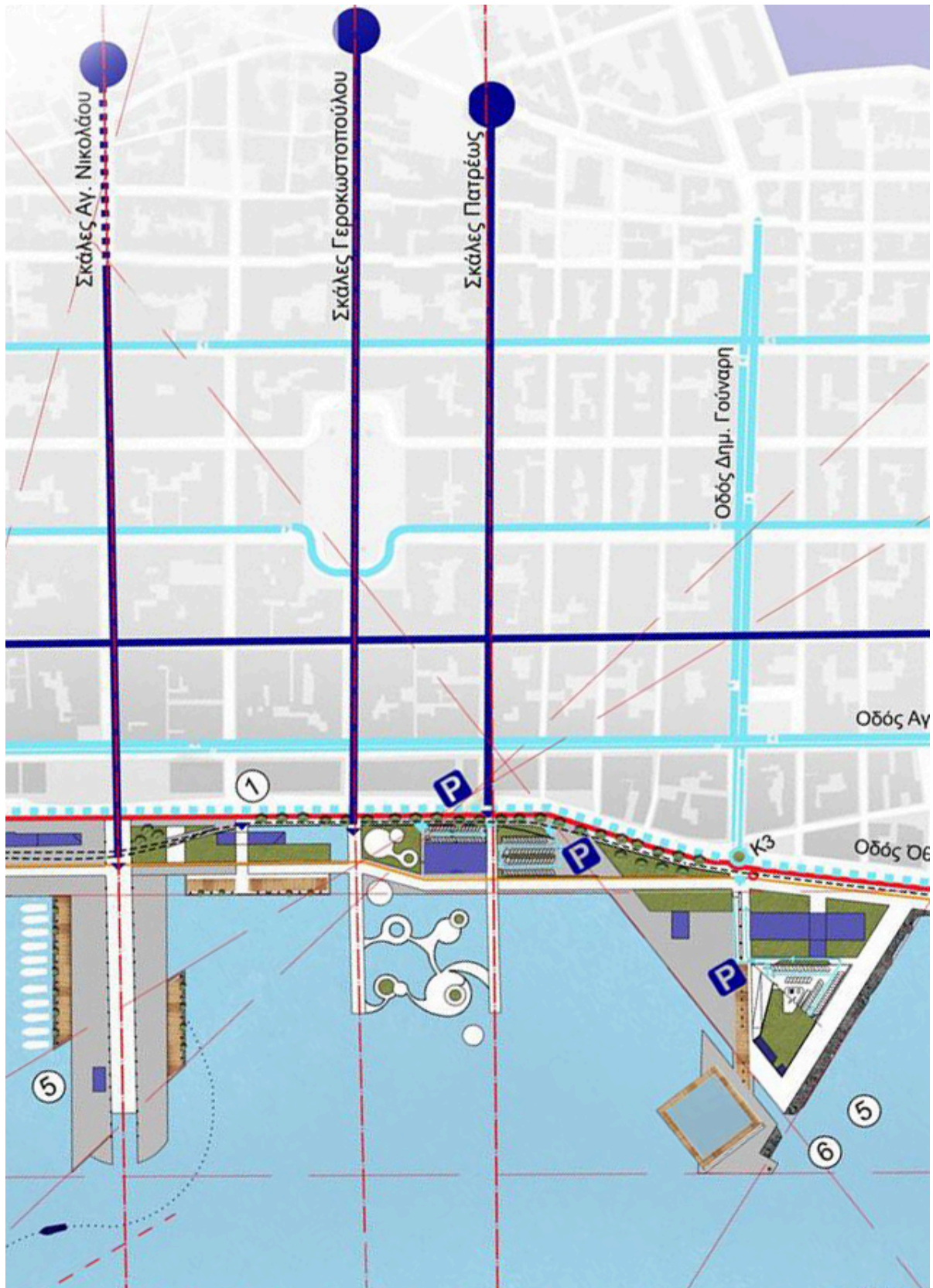
Τμήμα του κρηπιδώματος πλησίον του Μουσείου αφαιρείται ώστε η θάλασσα να εισχωρήσει μέχρι το αρχικό της όριο. Επίσης, εν συνεχεία της εισόδου προς αυτό και παράλληλα, έχει τοποθετηθεί πλωτή κατασκευή για την διαπλάτυνση του περιβάλλοντα χώρου.(Εικ.31)

Στην επέκταση των οδών Γεροκωστοπούλου και Πατρέως δημιουργούνται σύνθετο πάρκο από πλωτές κατασκευές για έναν χώρο που απευθύνεται κυρίως σε παιδιά. Ξεφεύγοντας από τη αυστηρότητα των χαράξεων και των αξόνων, μια διαδρομή που οι στάθμες της «παίζουν» με τη στάθμη της θάλασσας, οδηγεί τους πεζούς πιο κοντά στο νερό, ακόμα και κάτω από αυτό, εμπνέοντας ένα πιο αυθαίρετο ύφος.(Εικ.35)

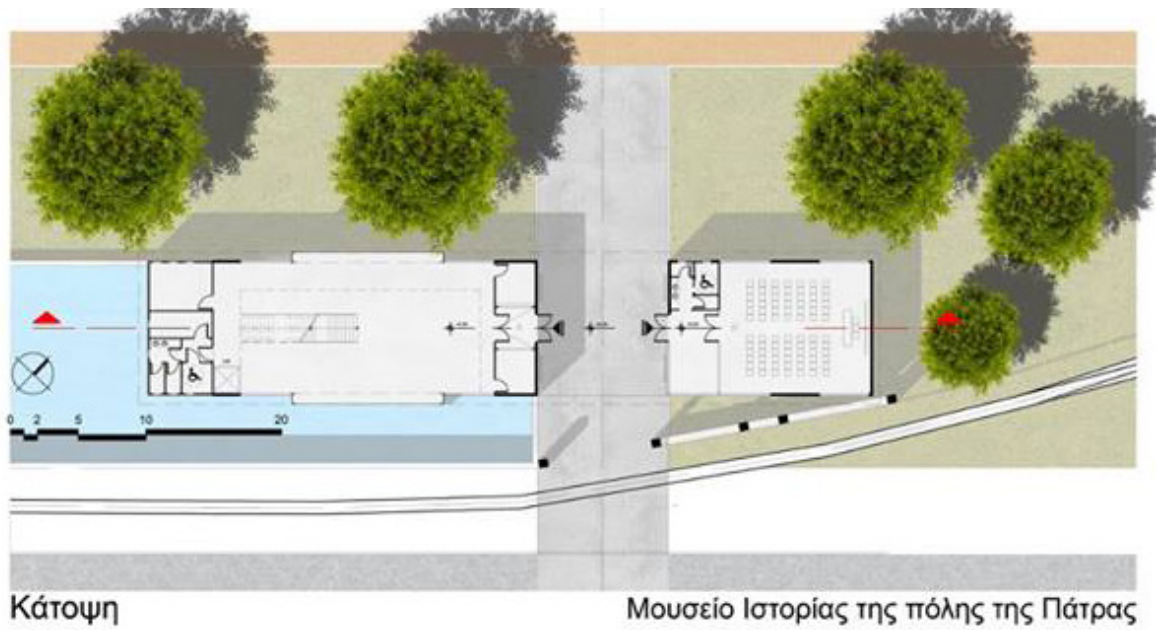
Το κέντρο εξυπηρέτηση πολιτών (Κ.Ε.Π.) διατηρείται καθώς οι χρήσεις του μπορούν να προσελκύσουν επισκέπτες στην περιοχή. Προβλέπονται 30 θέσεις στάθμευσης για την εξυπηρέτηση του κτηρίου και 50 θέσεις που απευθύνονται στους κατοίκους. Η πρόσβαση στους χώρους στάθμευσης γίνεται από την οδό Όθωνος Αμαλίας χωρίς να είναι δυνατή η προσπέλαση των οχημάτων στην παραλιακή οδό.



Εικ.28. Νυχτερινή απεικόνιση μουσείου



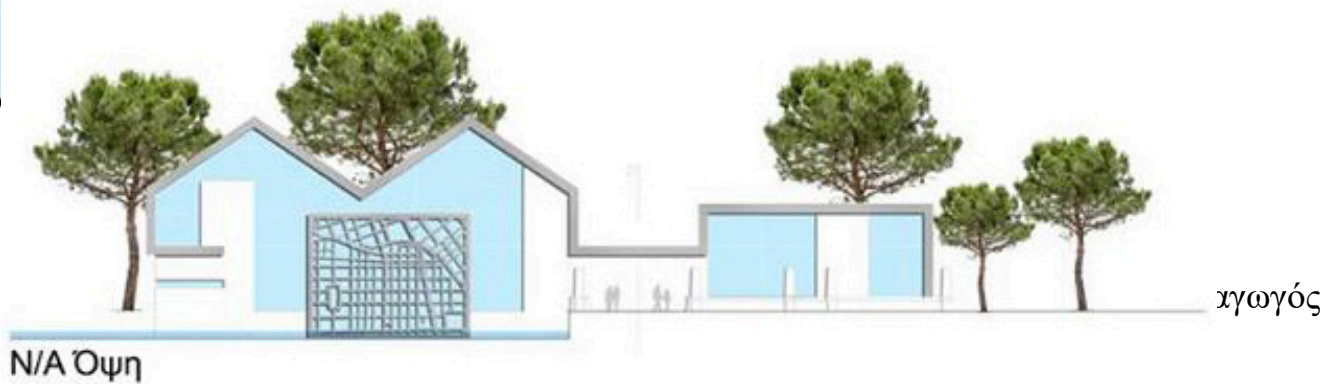
Εικ.29. Ανάδειξη χαράξεων και κάτοψη μόλου Αγ.Νικολάου, μουσείου, πλωτής κατασκευής, Ο.Λ.Π.Α. και πισίνας



Εικ.30. Κάτοψη μουσείου



Τομή



N/A Όψη

Εικ.32. Τομή και N/A όψη μουσείου



Εικ.33. Απεικονίσεις Μουσείου Πάτρας



Εικ.34. Απεικόνιση μουσείου



Εικ.35. Απεικόνιση πλωτής κατασκευής

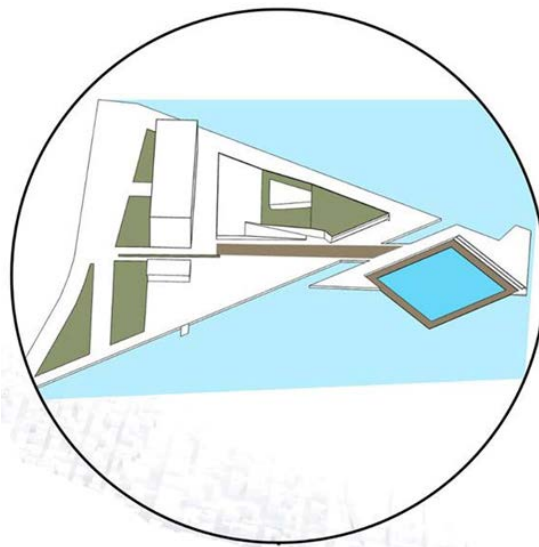
3.6. ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΓΟΥΝΑΡΗ

Η προβλήτα Γούναρη υπόκειται στη δικαιοδοσία του Δήμου. Κύρια κτίρια που υπάρχουν εκεί είναι: ο Ο.Λ.ΠΑ., το κτήριο ναυταθλητισμού, υπαίθριος κινηματογράφος, χώρος στάθμευσης, caffe και η πισίνα. (Εικ.36,40,41)

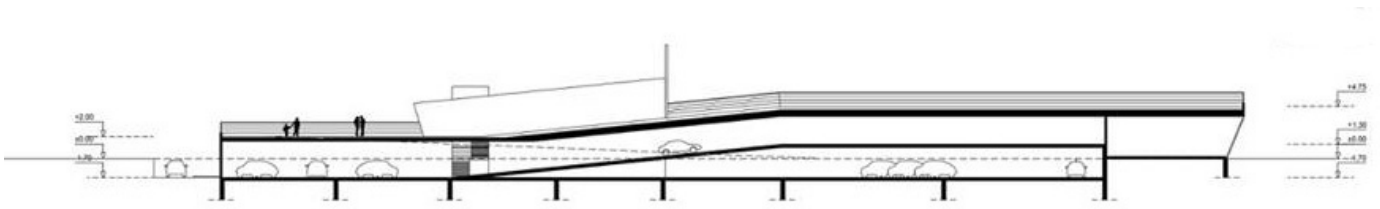
Στην προβλήτα πίσω από το κτήριο του παλαιού λιμεναρχείου (Ο.Λ.ΠΑ.) που διατηρείται (αφαιρούνται όλες οι υπόλοιπες κατασκευές)σαν αποτέλεσμα αρχιτεκτονικού διαγωνισμού που διενεργήθη το 1972 και κατασκευάσθηκε μέχρι και το 1983, τοποθετείται υπαίθριος κινηματογράφος στη οροφή στεγασμένου χώρου στάθμευσης 100 οχημάτων.Πρόκειται για ένα διώροφο parking κατάλληλα διαμορφωμένο με εσωτερικές ράμπες ώστε να καλύψει την ανάγκη ύπαρξης 100 θέσεων. Η κατασκευή του υπαίθριου κινηματογράφου γίνεται με την ιδέα εναρμόνισης του περιβάλλοντα χώρου με την φύση με επιδαπέδια καθίσματα και χαμηλά τραπέζια. (Εικ.37)

Το κτήριο ναυταθλητισμού τοποθετείται δίπλα στον Ο.Λ.ΠΑ., με χώρο διδασκαλίας και αποθήκη για τον εξοπλισμό. (Εικ.38,39)

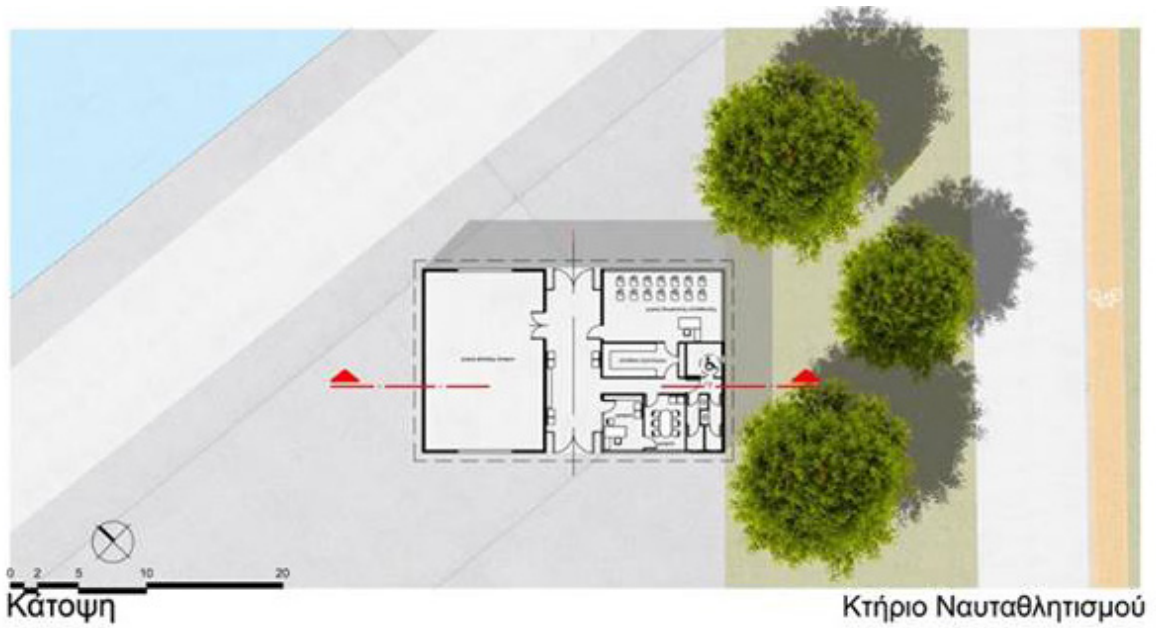
Στο άκρο της προβλήτας κατασκευάζεται κολυμβητική δεξαμενή (50 x 50) που σε συνδυασμό με την παρακείμενη λιμενολεκάνη, ενδείκνυται για ανάπτυξη δραστηριοτήτων ναυταθλητισμού που υποστηρίζονται από αντίστοιχο κτήριο, wc, αποδυτήρια και μικρό κατάστημα αναψυχής.



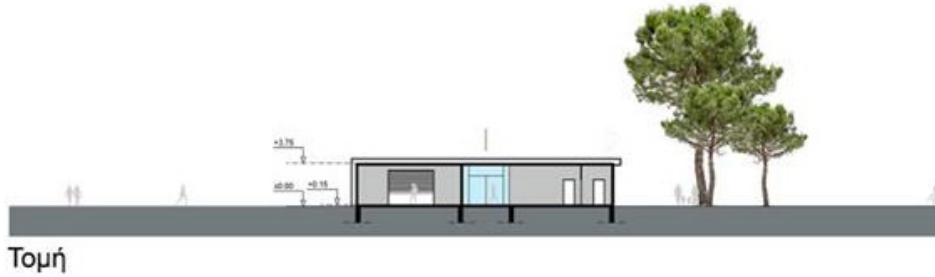
Εικ.36. Αξονομετρικό Προβλήτας Γούναρη



Εικ.37. Τομή χώρου στάθμευσης και κινηματογράφου



Εικ.38. Κάτοψη Ναυταθλητισμού



Εικ.39. Νότια όψη και Τομή



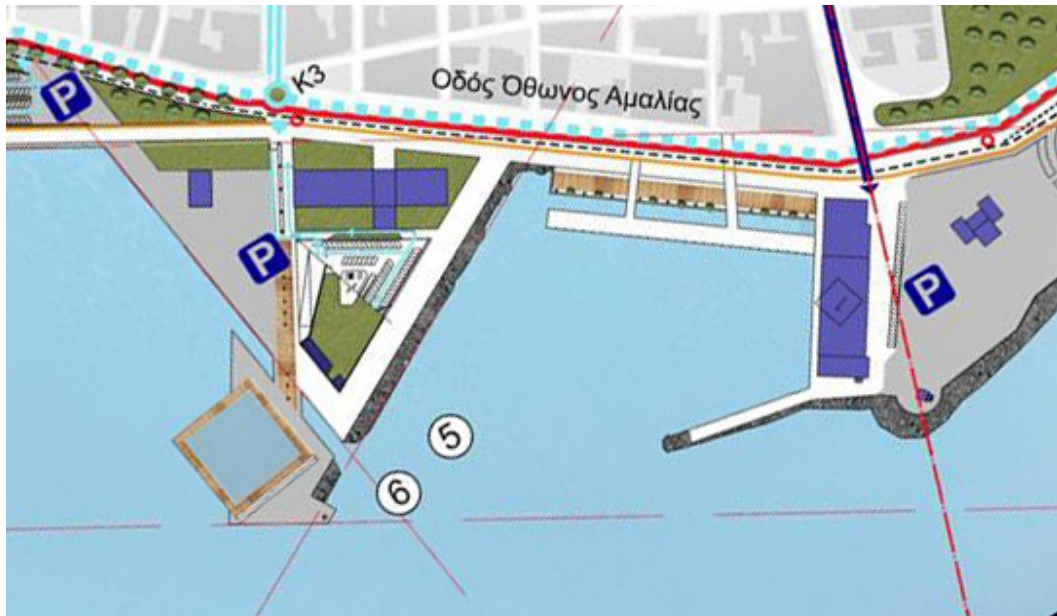
Εικ.40. Απεικόνιση Προβλήτας Γούναρη



Εικ.41. Απεικόνιση Προβλήτας Γούναρη

3.7. ΠΕΡΙΟΧΗ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΣ

Χώρος που εκμεταλλεύονται και χρησιμοποιούν οι αλιευτές της Πάτρας. Το κτήριο διατηρείται αλλά προστίθεται πλωτή αποβάθρα για πρόσδεση σκαφών, καθώς οι δραστηριότητά τους θα εμπόδιζε ή θα έθετε σε κίνδυνο την απρόσκοπτη διέλευση των πεζών. (Εικ.42,43)



Εικ.42. Κάτοψη περιοχής ιχθυόσκαλας



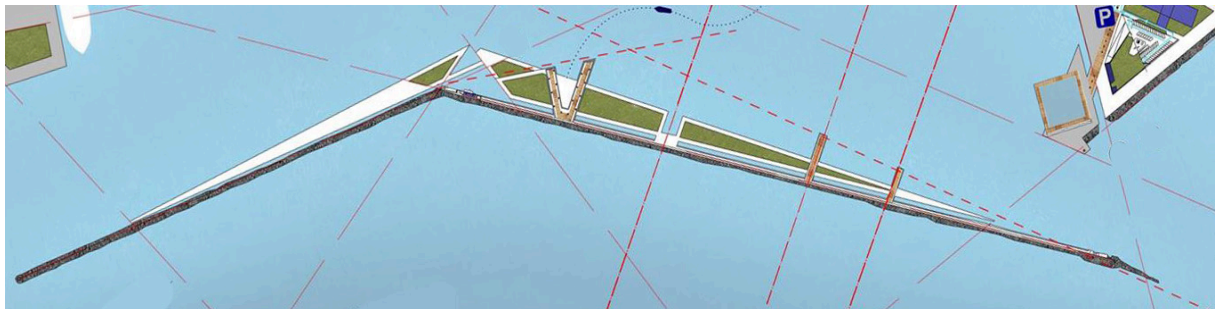
Εικ.43. Απεικόνιση περιοχής ιχθυόσκαλας

3.8.ΚΥΜΑΤΟΘΡΑΥΣΤΗΣ

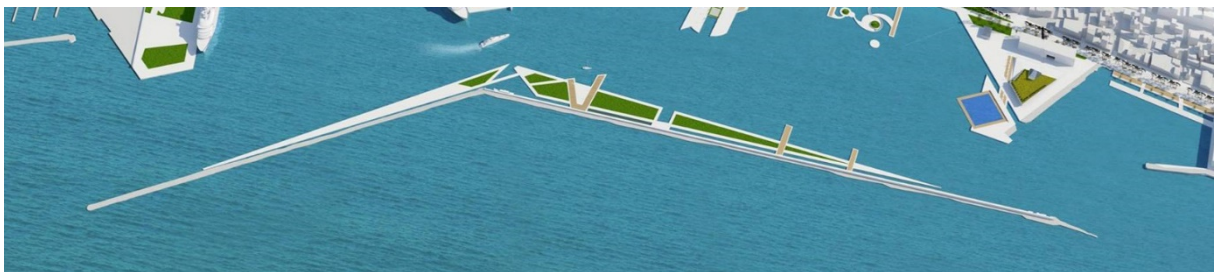
Ο κυματοθραύστης ανήκει στον ΟΛΠΑ και αποτελεί το σημείο όπου προτείνονται οι μεγαλύτερες παρεμβάσεις. Έχει κατασκευασθεί σε φάσεις, έχει πλάτος περίπου 4,50 μ. και ύψος πάνω από τη θάλασσα 4,00 μ.. Η βατή επιφάνειά του σχεδόν πενταπλασιάζεται με χρήση πλωτών κατασκευών για τη φιλοξενία επισκεπτών και χαμηλής φύτευσης. Η αλλαγή αυτή προτείνεται αφενός για να δώσει τη δυνατότητα στους επισκέπτες να αντικρίσουν την πόλη από μια άλλη οπτική γωνία και αφετέρου για να αλλάξει τη γκρίζα εικόνα που προσδίδει στο χώρο. Απέναντι από την κεντρική λιμενολεκάνη δημιουργείται ξύλινη εξέδρα και προτείνεται η κατασκευή μικρού χώρου εστίασης. (Εικ.44,45)

Στο βόρειο άκρο βρίσκεται το μικρό εκκλησάκι Άγιος Νικόλαος προς τιμήν των ναυτικών που διατηρείται και η επισκεψιμότητά του επιδιωκεται να αυξηθεί. (Εικ.46)

Ο κυματοθραύστης αποτελεί το δυτικό όριο της περιοχής μελέτης. Η δημιουργία και η μορφή του κυματοθραύστη οφείλεται στις προεκτάσεις των βασικών αξόνων, στους οποίους βασίστηκε και η ανάπλαση του λιμένα.



Εικ.44. Κάτοψη πρότασης κυματοθραύστη



Εικ.45. Απεικόνιση Κυματοθραύστη



Εικ.46. Εκκλησιάκι Αγίου Νικολάου επί του κυματοθραύστη

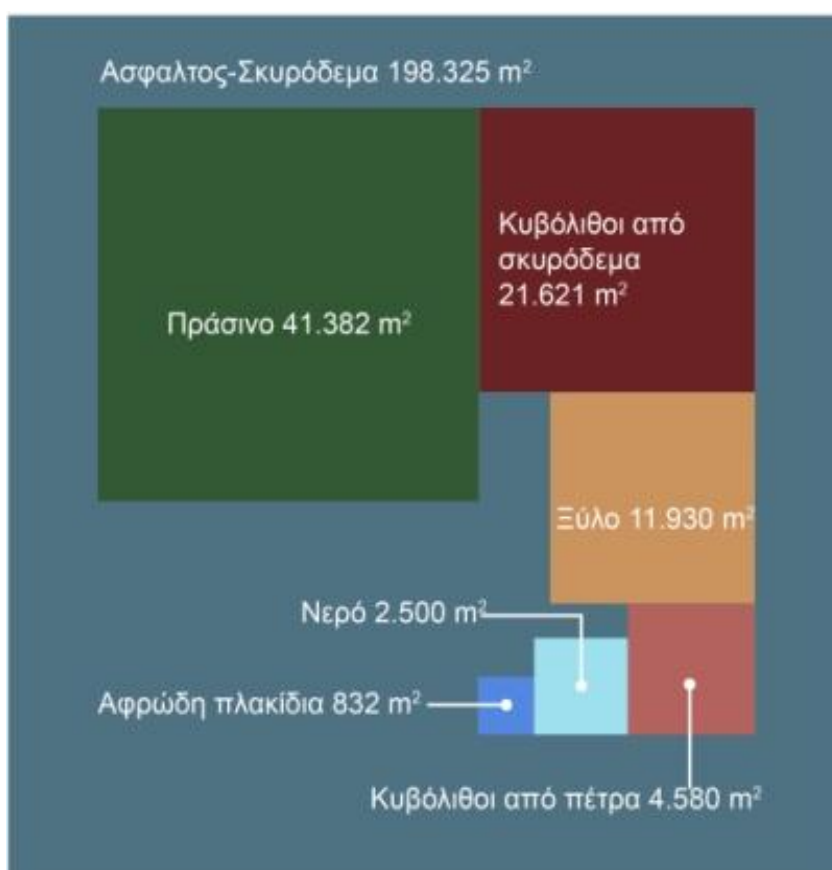
3.9. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΧΩΡΟΥ

Κύριο στοιχείο για τις νέες επιφάνειες που προτείνονται μέσα στο νερό είναι οι πλωτές κατασκευές οι οποίες παρουσιάζουν πλεονεκτήματα όπως:⁵

- Είναι φιλικές προς το περιβάλλον αφού δεν βλάπτουν το θαλάσσιο οικοσύστημα, δεν εναποθέτουν ιζήματα στο βυθό και δε διαταράσσουν τα θαλάσσια ρεύματα, οπότε δεν επηρεάζεται η ανανέωση του νερού.
- Είναι οικονομικά συμφέρουσες ειδικά σε βαθιά νερά.
- Τοποθετούνται εύκολα και γρήγορα αφού είναι δυνατή η κατασκευή τους στη στεριά και η μεταφορά στην τελική τους θέση για συναρμολόγηση
- Μπορούν εύκολα να αφαιρεθούν χωρίς να προκαλέσουν ζημιά στο περιβάλλον αλλά και να επεκταθούν σε περίπτωση που παραστεί ανάγκη.
- Δραστηριότητες ή εγκαταστάσεις που είναι τοποθετημένες σε πλωτές κατασκευές δεν επηρεάζονται από σεισμικές δονήσεις αφού είναι απομονωμένες από το έδαφος.
- Δεν κινδυνεύουν από διαφορετικές καθιζήσεις αφού της τοποθέτησής τους δεν προηγείται εξυγίανση του εδάφους.
- Διατηρούν σταθερή τη θέση τους σε σχέση με την επιφάνεια του νερού και διευκολύνουν έτσι το αγκυροβόλιο μικρών ή μεγαλύτερων σκαφών.

⁵ E. Watanabe, C.M. Wang, T. Utsunomiya and T. Moan VERY LARGE FLOATING STRUCTURES: APPLICATIONS, ANALYSIS AND DESIGN Centre for Offshore Research and Engineering, National University of Singapore:

- Για τις επιστρώσεις των επιφανειών, προτείνονται (Εικ.47):
- iii) Ασφαλτοσκυρόδεμα για το μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής.
 - iv) Γρασίδι σαν βάση σε όλες τις επιφάνειες φυτοκάλυψης.
 - v) Ξύλο τύπου Deck για τις προστιθέμενες προβλήτες και κάποια σημεία περιπάτου δίπλα στη θάλασσα.
 - vi) Κυβόλιθοι από σκυρόδεμα στις επιφάνειες που προορίζονται για κυκλοφορία οχημάτων (χώροι στάθμευσης και ελεύθερη λωρίδα για ήπια κίνηση οχημάτων σε όλο το μήκος της περιοχής υπό μελέτη).
 - vii) Κυβόλιθοι από πέτρα στο κεντρικό τμήμα του μόλου της οδού Αγ. Νικολάου.
 - viii) Αφρώδες υλικό για την επίστρωση των παιδότοπων



Εικ.47. Επιφάνειες ανά υλικό επίστρωσης

Το σύνολο της περιοχής εξοπλίζεται με φωτιστικά σώματα, καθιστικούς πάγκους, κάδους απορριμμάτων και ανακύκλωσης.

3.10. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Οι βασικές αρχές διαμόρφωσης του πρασίνου είναι:

- Υποστήριξη του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού και της συνολικής στρατηγικής για την περιοχή παρεμβάσεων με συμβολή στην ορθολογική οργάνωση και λειτουργία του υπαίθριου χώρου.
- Βελτίωση των τοπικών βιοκλιματικών συνθηκών και του μικροκλίματος.
- Οριοθέτηση της παραλιακής ζώνης με «ανοίγματα» προς τη θάλασσα σε σημεία που καθορίζονται από τις αρχές σχεδιασμού.
- Ανάδειξη σημείων ενδιαφέροντος, βασικών αξόνων καθώς και υπαρχόντων ή νέων κτηρίων με ενίσχυση της τοπικής ταυτότητας και δημιουργία τοπικών σημείων αναφοράς.

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων επιλέγονται οι εξής παρεμβάσεις:

- i) Δημιουργία ζώνης πρασίνου κατά μήκος της περιοχής υπό μελέτη παράλληλα με το θαλάσσιο μέτωπο. Η παραπάνω ζώνη θα συμπεριλάβει την εξυγίανση, τον εμπλουτισμό και τελικά την ενσωμάτωση της υπάρχουσας δενδροστοιχίας της οδού Όθωνος Αμαλίας προς την πλευρά της πόλης, αποτελούμενης κυρίως από ακακίες. Ο στόχος της είναι να λειτουργήσει ως το «ενδιάμεσο» μεταξύ του αστικού ιστού και της θάλασσας.
- ii) Ο άξονας της σιδηροδρομικής γραμμής ενισχύεται. Συστάδες από πεύκα (*Pinushalepensis*) αποτελούν το βασικό χαρακτηριστικό του ώστε να διατηρηθούν και τα περισσότερα από τα υπάρχοντα φυτά. Το ψηλό πράσινο διακόπτεται στα σημεία των κάθετων προς το λιμάνι βασικών οδικών αξόνων, επιτρέποντας την ανεμπόδιστη θέα προς τη θάλασσα ακόμα και από μεγάλη απόσταση (λόγω της κλίσεως του εδάφους) άρα και τον εύκολο προσανατολισμό μέσα στην πόλη.
- iii) Πλησιάζοντας προς τη θάλασσα, το πράσινο χαμηλώνει με τη χρήση θάμνων. Λεβάντες (*Lavandulaangustifolia*), πελαργόνιο (*Pelargonium*) και δεντρολίβανο (*Rosmarinusofficinalis*) προσφέρουν πλούσια ανθοφορία και εξαιρετικό άρωμα.
- iv) Φύτευση στις προβλήτες και τον κυματοθραύστη. Στους συγκεκριμένους χώρους αποφεύγεται η χρήση ψηλών στοιχείων ώστε αυτά να μη λειτουργούν ανταγωνιστικά ως προς τους γραμμικούς άξονες αλλά και να μην εμποδίζουν την ελεύθερη θέα.
- v) Σημειακή φύτευση σκίασης καθιστικών - Παρεμβάσεις πρασινίσματος εγκαταστάσεων υποδομής και κοινωνικού εξοπλισμού. Προτείνεται η ήπια διαμόρφωσή τους μέσω αναρριχώμενων φυτών όπως το Αγιόκλιμα (*Lonicerajaponica* "Halliana" και μεμονωμένων δέντρων όπως ακακία κυανόφυλλη (*Acaciacyanophylla*), γιούκα (*Yuccagloriosa*), αροκάρια (*Araucaria*) και φοίνικας (*Phoenix*).

Τα προτεινόμενα φυτά είναι κατάλληλα για τις κλιματολογικές συνθήκες και τις ιδιομορφίες της περιοχής. Με τις παραπάνω επιλογές εξασφαλίζεται η παρουσία χαμηλού, μέσου και υψηλού πρασίνου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

3.11. ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, η έντονη παρουσία πρασίνου με άμεσο αντίκτυπο στο μικροκλίμα της περιοχής και η εξυγίανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αποτελούν κάποια από τα βιοκλιματικά στοιχεία της πρότασης. Η εκμετάλλευση των ομβρίων υδάτων θα μπορούσε επίσης να συμβάλει προς αυτή την κατεύθυνση. Συγκεκριμένα, τα όμβρια του συνόλου της επιφάνειας της περιοχής υπό μελέτη μπορούν να συλλεχθούν και να χρησιμοποιηθούν για άρδευση. Κάτι τέτοιο βέβαια προϋποθέτει ότι θα εξασφαλίζεται ο καθαρισμός τους από επιφανειακούς και χημικούς ρύπους.

3.12. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Για τη διατύπωση των προτάσεων ως προς την κυκλοφορία οχημάτων θεωρήθηκε ως ολοκληρωμένη και σε λειτουργία η μικρή περιμετρική, που παρακάμπτει το κέντρο, συνδέοντας τα βόρεια τμήματα της πόλης από τον κόμβο Κουρτέση με το οδικό δίκτυο νοτιοανατολικά του κάστρου. Σε μικρότερο βαθμό επηρεάζει την παρούσα μελέτη αλλά επίσης θεωρήθηκε ως ολοκληρωμένο και το έργο της διάνοιξης της οδού Κανακάρη.

Με δεδομένο ότι με την ολοκλήρωση των παραπάνω έργων ο κυκλοφοριακός φόρτος στο κέντρο της πόλης αναμένεται κατά πολύ μικρότερος, προτείνονται οι εξής παρεμβάσεις που σαν στόχο έχουν τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας, όχι μόνο κατά το μήκος της περιοχής μελέτης στο θαλάσσιο μέτωπο αλλά και της πόλης γενικότερα:

- i) Επέκταση και διπλοδρόμηση της οδού Αγ. Σοφίας (ως η συντομότερη σύνδεση της παραλιακής οδού με τη μικρή περιμετρική) μέχρι την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, μέσω ανισόπεδου κόμβου κάτω από τις εγκαταστάσεις και τη γραμμή του Ο.Σ.Ε. Η υπάρχουσα υψομετρική διαφορά μεταξύ της οδού Αθηνών, όπου καταλήγει η οδός Αγ. Σοφίας και της παραλιακής οδού Ηρώων Πολυτεχνείου, διευκολύνει μια τέτοιου είδους παρέμβαση.
- ii) Κατασκευή κυκλικών κόμβων δύο λωρίδων στα άκρα του παλαιού λιμένα και όρια της περιοχής υπό μελέτη:
 - Κόμβος K1 στα βόρεια, επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου στο ύψος της οδού Αγ. Σοφίας. Στο σημείο αυτό προτείνεται η κύρια είσοδος οχημάτων προς τη λιμενική ζώνη.
 - Κόμβος K2 στα νότια, επί της οδού Ακτής Δυμαίων, στη συμβολή της με την οδό Παπαφλέσσα, η οποία απορροφά μέρος της εισερχόμενης κυκλοφορίας ενώ μέσω αυτού δίνεται η δυνατότητα πρόσβασης στον υπάρχοντα χώρο στάθμευσης προς την παραλία.

- iii) Διπλοδρόμηση της οδού Αγ. Ανδρέου με δύο λωρίδες εισόδου (όπως λειτουργεί σήμερα) και μία ακόμα λωρίδα εξόδου ώστε να απορροφήσει μέρος της κίνησης της οδού Όθωνος Αμαλίας που μετατρέπεται σε οδό ήπιας κυκλοφορίας. Προτείνεται επίσης η επέκταση της συγκεκριμένης οδού μέχρι την οδό Ακτής Δυμαίων (Αστικός Κόμβος Κ3 μίας λωρίδας). Με τον τρόπο αυτό αποφεύγονται οι απότομες και επικίνδυνες στροφές (Ακτή δυμαίων προς Αγ. Ανδρέου μέσω Τριών Ναυάρχων) και δίνεται η δυνατότητα στον πεζόδρομο της οδού Τριών Ναυάρχων να επεκταθεί μέχρι τη θάλασσα. Στο τμήμα που διέρχεται εμπρός από τους Ι. Ν. Αγ. Ανδρέα (παλιό και νέο), προβλέπεται ελαφρά εκτροπή της οδού ώστε να απομακρύνει την κυκλοφορία από την είσοδο του παλαιού ναού.
- iv) Επέκταση της διπλής κυκλοφορίας οχημάτων και στο τμήμα της οδού Δ. Γούναρη από την οδό Αγ. Ανδρέου μέχρι την οδό Όθωνος Αμαλίας (αστικός Κόμβος Κ4 μίας λωρίδας) με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση.

Σχετικά με τη λειτουργία του προαστιακού σιδηρόδρομου προτείνεται η κατεύθυνσή του απευθείας προς το νέο λιμάνι. Αποφεύγεται έτσι μια ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση επί οδού μεγάλης κυκλοφορίας, επιτυγχάνεται η σύνδεση του νέου λιμένα με το κέντρο της πόλης και αυξάνεται η ακτίνα εξυπηρέτησης του συγκεκριμένου μέσου προς τις νότιες περιοχές της πόλης. Η υπάρχουσα γραμμή από τον κόμβο Κ3 προς τον τερματικό σταθμό διατηρείται αλλά χρησιμοποιείται μόνο σε περίπτωση ανάγκης χρήσης των εγκαταστάσεων (διανυκτέρευση συρμού, επισκευές κ.λ.π.).

4.ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΣΤΟΧΩΝ

Με τις παραπάνω παρεμβάσεις εξασφαλίζονται:

- Η σταδιακή εξυγίανση των υδάτων. Η μείωση της κινητικότητας από μεγάλα εμπορικά πλοία θα μειώσει τους ρύπους και τις οσμές. Απαραίτητος κρίνεται και ο καθαρισμός του βυθού από ξένα αντικείμενα. Με τον τρόπο αυτό θα ανακάμψουν τα θαλάσσια οικοσυστήματα της περιοχής.
- Νέες υποδομές και χρήσεις για το λιμάνι και κατ' επέκταση για την πόλη.
- Αποδυνάμωση του ορίου της οδού Όθωνος Αμαλίας με τη μετατροπή του σε οδό ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων – Διευκόλυνση της πρόσβασης στο λιμάνι.
- Λειτουργία ποδηλατόδρομου που συνδεέται με το υπάρχον (ελλειπές) δίκτυο και ενισχύει τη χρήση ποδηλάτου στην ευρύτερη περιοχή.

- Πρόσβαση σε όλα τα σημεία της παραλιακής ζώνης για άτομα με κινητικά προβλήματα.

4.1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η αναβάθμιση των υποδομών τού λιμανιού είναι η πρώτη κίνηση που θα μπορούσε να συμβάλει στην αναζωογόνηση της οικονομίας της περιοχής. Με την παρούσα πρόταση επιχειρείται η αύξηση του ενδιαφέροντος, ο εμπλουτισμός των χρήσεων, η φιλοξενία ποικίλων δραστηριοτήτων και η παροχή ελκυστικότερων υπηρεσιών. Όλα τα παραπάνω προσελκύουν επισκέπτες και το λιμάνι θα μπορούσε να αποκομίσει τα μέγιστα δυνατά οφέλη που άμεσα αντικατοπτρίζονται στην τοπική κοινωνία.

4.2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

4.2.1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

Κατά την εκπόνηση της μελέτης ανάπλασης αναζητήθηκαν συνθετικές επιλογές, εξοπλισμός και υλικά που διατηρούν το κόστος κατασκευής σε λογικά επίπεδα χωρίς σε καμία περίπτωση να ζημιώνουν το τελικό συνολικό αποτέλεσμα.

Μια προσεγγιστική εκτίμηση του κόστους για την υλοποίηση των προτάσεων ενδεικτικά αναφέρεται στον πίνακα 1 που ακολουθεί:

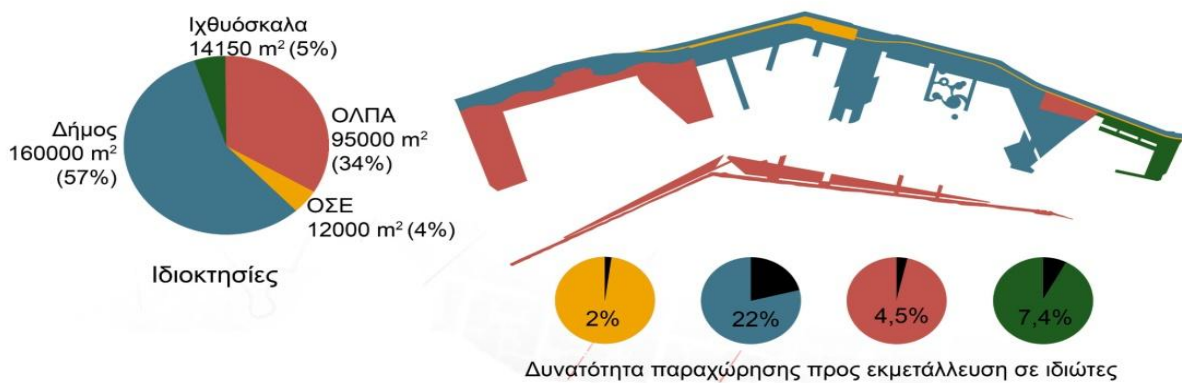
α/α	Είδος εργασίας	Κόστος
1	Πλωτές κατασκευές	30.000.000 €
2	Κτηριακά	2.000.000 €
3	Οικοδομικέςεργασίες	30.000.000 €
4	Εργασίες πρασίνου - άρδευσης	3.000.000 €
5	Ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις	5.000.000 €
6	Εγκαταστάσεις παραγωγήςενέργειας	60.000.000 €
	ΣΥΝΟΛΟ:	130.000.000 €

Πίνακας Ενδεικτικού προϋπολογισμού

4.2.2. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ

Ευρωπαϊκά προγράμματα τύπου ΕΣΠΑ, προγράμματα αστικών αναπλάσεων αλλά και το Ευρωπαϊκό ταμείο θάλασσας και αλιείας μπορούν να αποτελέσουν πηγές χρηματοδότησης για την υλοποίηση του έργου. Επιπρόσθετα, μεγάλες επιφάνειες της περιοχής υπό μελέτη είναι εφικτό να αποδοθούν προς εκμετάλλευση από ιδιώτες με την υποχρέωση αποπεράτωσης ποσοστού των εργασιών.

Στην παρακάτω εικόνα (Εικ.48), παρουσιάζονται οι φορείς που εμπλέκονται στο ιδιοκτησιακό καθεστώς της περιοχής υπό μελέτη, καθώς και τα ποσοστά επιφάνειας που μπορούν να διατεθούν για χρήση από ιδιώτες εξασφαλίζοντας σημαντικά έσοδα για τους δικαιούχους.



Εικ.48. Ποσοστά επιφανειών προς εκμετάλλευση από ιδιώτες

Ενδεικτικά αναφέρονται η μαρίνα σκαφών αναψυχής και οι κτηριακές της υποδομές, τα καταστήματα αναψυχής, ο στεγασμένος χώρος στάθμευσης με τον υπαίθριο κινηματογράφο καθώς και οι δραστηριότητες ναυταθλητισμού.

5. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αβραμίδης Δ., 2005, «Η Πάτρα σήμερα» στον Συλλογικό τόμο :«Πάτρα: Από την αρχαιότητα έως σήμερα».

Βλάνης Χ.,2012, Ερευνητική Εργασία «Πάτρα και Λιμένας: Προοπτικές και παραδείγματα ανάπλασης».

Γατοπούλου Ε., 2005, «Πολεοδομία- Υποδομή της πόλης –Αρχιτεκτονική-Μνημεία (19ος-20ος αιώνας)» στον Συλλογικό τόμο«Πάτρα: Από την αρχαιότητα έως σήμερα», Κότινος.

Ερευνητικό Πρόγραμμα Πανεπιστημίου Πατρών «Θαλάσσιο μέτωπο, λιμάνι, πόλη», 2011, Παππάς Β.

Κόδρος Ν., 2009, «Όψεις του σχεδιασμού στη λιμενική ζώνη της Πάτρας».

Κοκοβίκας Κ., 2001, «Η Πάτρα και το λιμάνι της : 1828-1945».

Κολοβός Γ., 2005, «Υποδομές των μεταφορών του Νομού Αχαΐας».

Λαδάς Β., 2002, «Η πόλη & ο μύθος: Αφηγήματα για την Πάτρα».

Λάζαρης Β.,2002, «Καποδιστριακή Πάτρα Ιστορική Μονογραφία», Περί Τεχνών.

Μολόχας Ν., 2002, «Ο φάρος της Πάτρας».

Μούλιας Χ., 2000, «Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828-1900», Περί Τεχνών.

Μπακουνάκης Ν., 1995, «Πάτρα 1828-1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα», Εκδόσεις Κατσανιώτη.

Μπακουνάκης Ν., 2005, «Πάτρα: Τότε & τώρα».

Παργινός Ν., 2014, « ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ: Ο πολεοδόμος της Πάτρας».

Σωτηρόπουλος Λ.,1993, «Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών πριν το '60».

Τζανάκος Ν., 2008, «Πάτρα : Πόλη φυλακισμένη».

Τριανταφύλλου Κ., 1995, «Ιστορικών Λεξικόν των Πατρών».

Χαρτών Μνήμες, Πάτρα 1831-1943, Χάρτες Διαγράμματα, Κείμενα για την Πάτρα και το Σχέδιο Πόλεως.

Χατζηχαμπής Μ., 2014, Ερευνητική Εργασία «Παραλιακά Μέτωπα της Μεσογείου».

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

<http://www.patrasport.gr/>

<https://patraikosgulf.wordpress.com/%CE%B7%CE%B5%CF%80%CE%BF%CF%87%CE%AE-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%AF%CE%B4%CE%B1%CF%82/>

<http://lyk-peir-patras.ach.sch.gr/portpatra.html>

ΕΙΚΟΝΕΣ

Το λιμάνι της Πάτρας γύρω στο 1900.

(<https://patraikosgulf.wordpress.com/%CE%B7-%CE%B5%CF%80%CE%BF%CF%87%CE%AE-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%AF%CE%B4%CE%B1%CF%82/>) ανάκτηση 24.10.2016

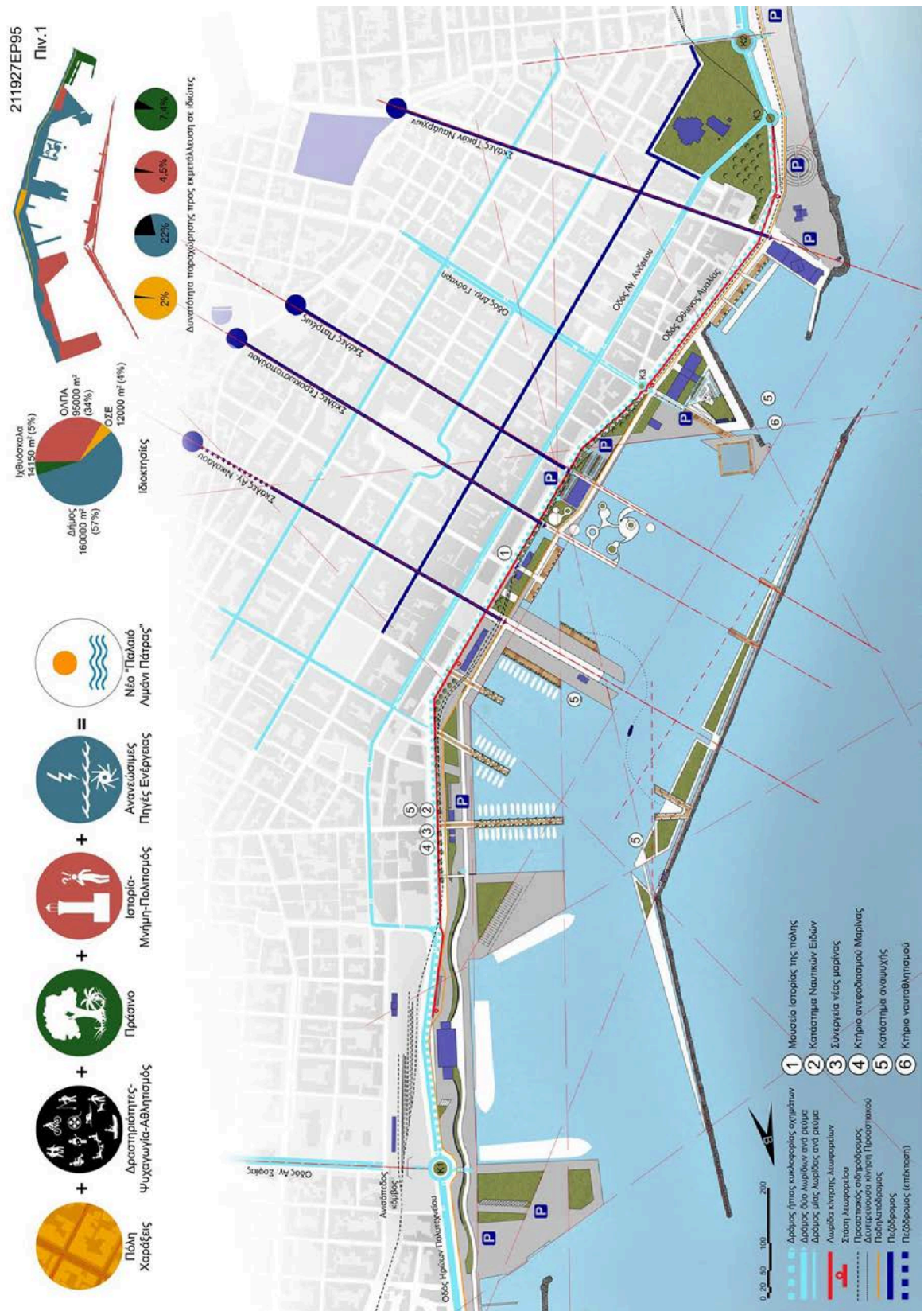
Ο Φάρος, το σύμβολο του λιμανιού της Πάτρας στις αρχές του 1900.

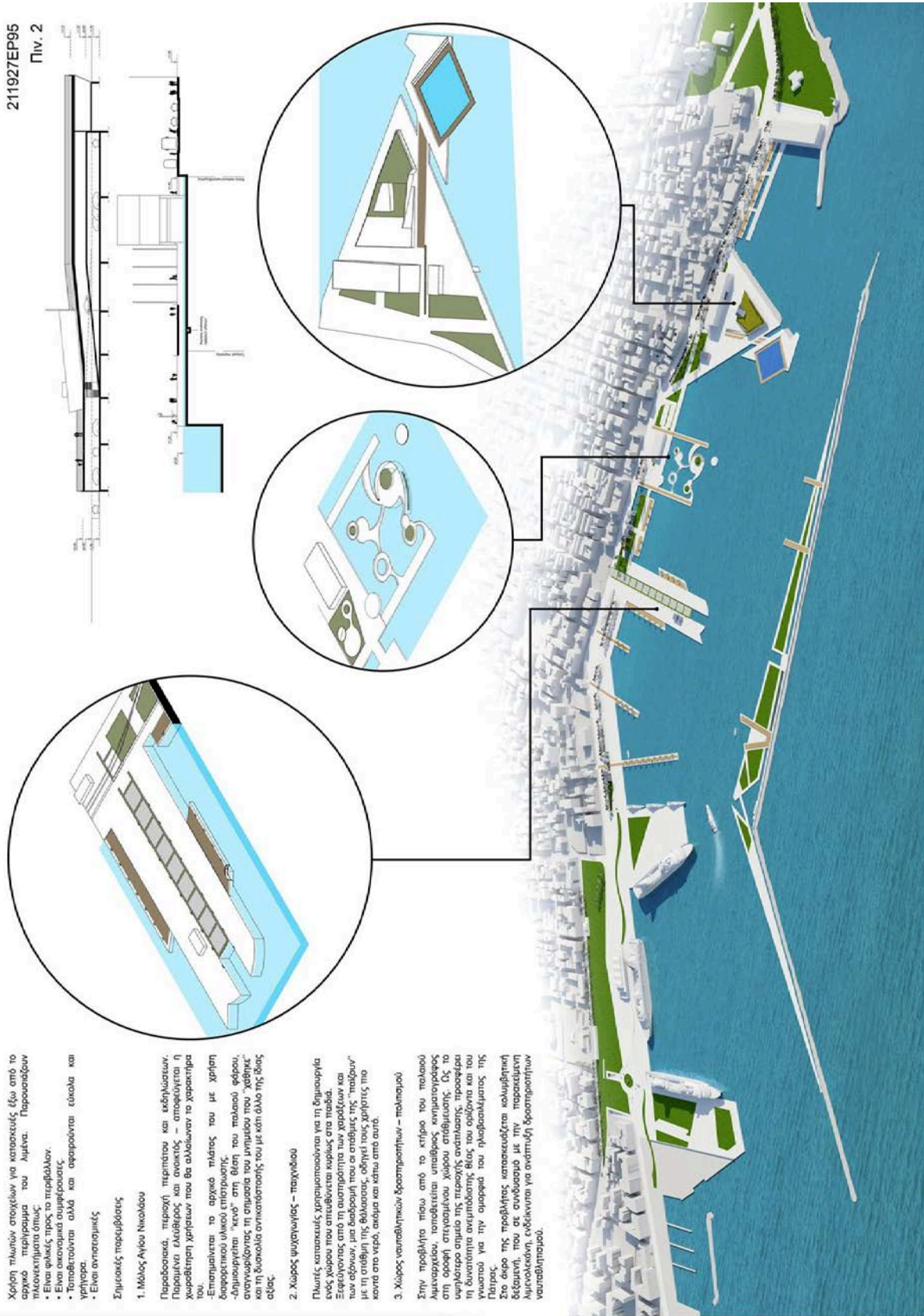
(<http://www.citybranding.gr/2012/08/blog-post.html>) ανάκτηση 24.10.2016

Το λιμάνι της Πάτρας στη δεκαετία του 1930

(<http://www.citybranding.gr/2012/08/blog-post.html>) ανάκτηση 24.10.2016

6. ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ





Χρήση πλυσίων στοίχειων για κατασκευές έξω από το αρχικό περιήρημα του λιμένα. Παρουσιάζουν πλεονεκτήματα όπως:

- Είναι φιλικές προς το περιβάλλον.
- Είναι αποδοτικά οικονομικά.
- Τυπικοποιούνται αλλά και υφαιρούνται εύκολα και γρήγορα.
- Είναι αντισεισμικές.

Σημειώσεις παρεμβάσεις

1. Μόλος Αγίου Νικολάου

Παράδοση, περιοχή περικύβητος και εκδηλώσεων. Παράμεινε ελεύθερος και ανοικτός – αποφεύγεται η χωροβάθηση χρήσεων που θα αλλοίωναν το χαρακτήρα του.

-Επισημαίνεται το αρχικό πλάτος του με χρήση διαφορετικού υλικού επιφάνειας.

-Δημιουργείται "κενό" στη θέση του παλαιού φέρου, αναγνωρίζοντας τη σημασία του μνημείου που "χάθηκε" και τη δυνατότητα αντικατάστασής του με κάτι άλλο της ίδιας αξίας.

2. Χώρος ψαχθυλιγιάς – παρχιδού

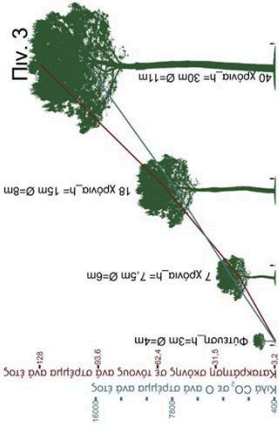
Πλωτές κατασκευές χρησιμοποιούνται για τη δημιουργία ενός χώρου που απευθύνεται κυρίως στα παιδιά. Στεγνώνεται από τη αυστηρότητα των χαρτζελών και των ατόμων, μια διάφορη που οι σταθμείς της "παίζου" με τη στάθμη της θάλασσας, οδηγεί τους χρήστες πιο κοντά στο νερό, ακόμα και κάτω από αυτό.

3. Χώρος ναυπηγητικών δραστηριοτήτων – προλιμου

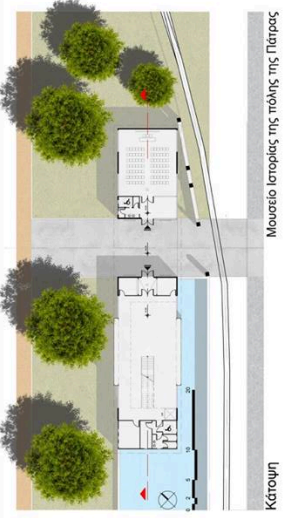
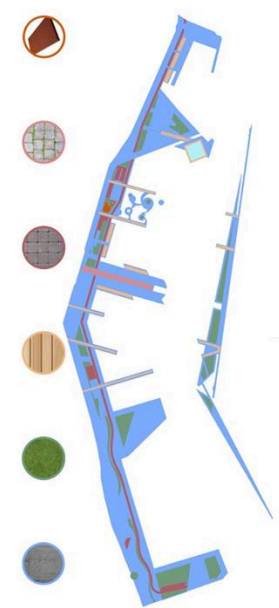
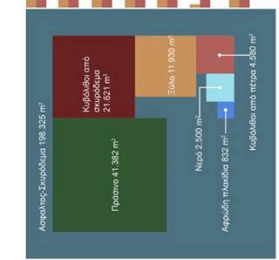
Στην προβλήτα πίσω από το κτήριο του παλαιού λιμεναρχείου, τοποθετείται υπαίθριος κινηματογράφος στη ορατή οριζομητική χάρου στήριξης. Έξω το υψηλότερο σημείο της παρακολούθησης προσφέρει μια υπέροχη θέα της πόλης και του λιμένα, ενώ η γωνία για την ορατή του φρεβουαλιγιάς της Πύρας.

Στα άκρα της προβλήτας κατασκευάζεται κολυμβητική δεξαμενή, που σε συνδυασμό με την παρακείμενη λιμεναρχική, ενδίδονται για ανάπτυξη δραστηριοτήτων ναυπηγητικού.

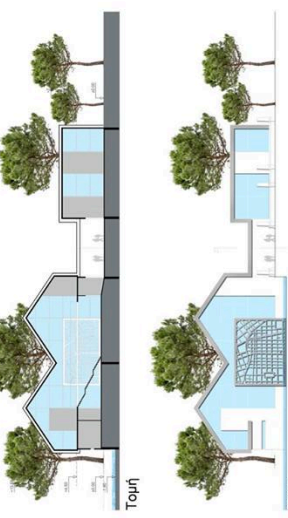
211927EP95



Απικτική Σύνθη:	92.380 m ²	0,00%
Μάρμα:	34.203 m ² / 38.111 m ²	+11,40%
Αγ. Νεοκόλου:	48.395 m ² / 65.375 m ²	+41,00%
Προβλεπόμενα Απικαρχαίου:	37.522 m ² / 37.535 m ²	+1,10%
Υδρότακα:	16.317 m ² / 18.276 m ²	+12,00%
Κυματοθώραξ:	4.227 m ² / 29.114 m ²	+588,76%
Σύνολο:	231.028 m ² / 281.170 m ²	+21,70%



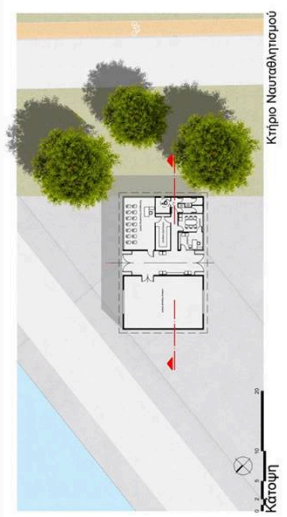
Κάτοψη / Μουσείο Ιστορίας της πόλης της Πάτρας



Ν/Α Όψη



Απεικονίσεις



Κάτοψη / Κτίριο Νεοαθητισμού



Νότια Όψη



Απεικονίσεις



Κάτοψη / Κάτοψη Ισογείου



Κάτοψη / Κάτοψη Ορόφου



Απεικονίσεις

7. ΝΙΚΗΤΡΙΑ ΟΜΑΔΑ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ
1ο ΒΡΑΒΕΙΟ
ΛΙΜΠΑ ΑΝΔΡΙΑΝΝΑ
ΜΟΥΡΑΤΙΔΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ



2.

04170204GA



