



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΥ

Ιστορική Αναδρομή και Πολεοδομική Εξέλιξη της πόλεως των Πατρών.



ΚΑΤΣΑΜΠΟΥΛΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
Διπλωματική εργασία

Υπεύθυνη καθηγήτρια: Αλίκη Τζίκα - Χατζοπούλου

Επιβλέποντες:

Μηλιός Ι.

Γερασίμου Στ.

Σιόλας Α.

Αθήνα, Φεβρουάριος 2011

Πρόλογος

Στην εργασία αυτή γίνεται μια προσπάθεια συγκέντρωσης, καταγραφής και μελέτης των ιστορικών και πολεοδομικών στοιχείων της πόλεως των Πατρών.

Η περιγραφή ξεκινάει με τις γενικές πληροφορίες για την πόλη των Πατρών και την γεωγραφική και διοικητική της θέση στον Ελλαδικό χώρο. Στη συνέχεια γίνεται μια πλήρης καταγραφή των ιστορικών και πολεοδομικών στοιχείων διαμέσου των αιώνων, εστιάζοντας κυρίως στους δύο τελευταίους αιώνες με την περαιτέρω ανάλυση των πολιτιστικών, τεχνικών και κοινωνικών – οικονομικών στοιχείων, αναλύοντας στο τέλος τα προβλήματα και διατυπώνοντας προτάσεις για την επίλυσή τους.

Στο οπισθόφυλλο επισυνάπτεται CD με την εργασία και την παρουσίαση σε ψηφιακή μορφή.

Ευχαριστίες

Θέλω να ευχαριστήσω ιδιαίτερος την καθηγήτριά μου κα. Αλίκη Τζίκα – Χατζοπούλου, τους επιβλέποντες κ.κ. Μηλιό Ι., Γερασίμου Στ., Σιόλα Α. και τον πολιτικό μηχανικό – συγκοινωνιολόγο κ. Μηλιώνη Ν. για την συμβολή και την υπεύθυνη καθοδήγησή τους σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας.

Στην εργασία αυτή γίνεται μια ιστορική αναδρομή και εξετάζεται η πολεοδομική εξέλιξη της πόλεως των Πατρών από την ίδρυσή της μέχρι και τη σημερινή εποχή. Η καταγραφή αυτή έχει σκοπό να παρουσιάσει την σπουδαιότητα της πόλης δια μέσου των αιώνων, τον ρόλο της στα γεγονότα και την ανάδειξη του λιμανιού της ως το σημαντικότερο στην Δυτική Ελλάδα.

Η βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε περιλαμβάνει πηγές από το ΤΕΕ, τον Δήμο Πατρέων, την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος, μελέτες Πολεοδομικών και Ρυθμιστικών σχεδίων, πληροφορίες από μηχανικούς πολεοδόμους και άλλους υπευθύνους με τα θέματα που εξετάζουμε, προσωπικές γνώμες κατοίκων της πόλεως των Πατρών και το internet.

Η παρούσα διπλωματική αποτελείται από 10 κεφάλαια. Στο 1^ο κεφάλαιο παρέχονται γενικές πληροφορίες για την πόλη των Πατρών, τον γεωγραφικό της προσδιορισμό και τον διοικητικό της ρόλο. Στο 2^ο κεφάλαιο μελετούμε την ιστορία της Πάτρας δια μέσου των αιώνων, από την απαρχή της ύπαρξής της μέχρι και το σήμερα. Στο 3^ο κεφάλαιο εξετάζουμε την πολεοδομική οργάνωση της πόλης από το πρώτο ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχέδιο του 1828 μέχρι και σήμερα. Στα κεφάλαια 4 έως 8 γίνεται αναφορά στα οικονομικά στοιχεία, το φυσικό περιβάλλον καθώς και στις τεχνικές, κοινωνικές και πολιτιστικές υποδομές. Στο κεφάλαιο 9 αναλύονται τα κοινωνικά και πολεοδομικά προβλήματα της περιοχής και τέλος στο κεφάλαιο 10 προβάλλονται προτάσεις και λύσεις.

Abstract

In this project an historical retrospection is made and the urban planning evolution of the city of Patras is scrutinized since its foundation until today. This inventory aims at presenting the significance of the city through the ages, the role it played in the events and the distinction of its port as the most important one in the western Greece.

The bibliography used includes sources from the Technical Chamber of Greece, the municipality of Patras, the District of West Greece, studies on town plans and urban master plans, information from engineers, public transport experts and others responsible for the issues scrutinized in this project, personal views of the inhabitants of Patras and the Internet.

This thesis consists of ten chapters. In the first chapter general information is provided on the city of Patras, its geographical determination and its administrative role. In the second chapter we study the history of Patras through the ages, since its onset of its existence until today. In the third chapter the urban planning organization of the city is studied from the first town plan of 1828 until today. In chapters 4 to 8 we make a reference to the financial data, the natural environment, as well as to the techniques, social and cultural infrastructures. In chapter 9 are analyzed the social and the urban planning problems of the area and finally in chapter 10 are provided suggestions and solutions.

| | |
|----------------------|----------|
| Πρόλογος | σελ. i |
| Ευχαριστίες | σελ. i |
| Περίληψη | σελ. ii |
| Abstract | σελ. iii |
| Πίνακας περιεχομένων | σελ. iv |

Κεφάλαιο 1 : ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

| | |
|-----------------------------|--------|
| - Η Πάτρα του σήμερα | σελ. 1 |
| - Γεωγραφικός προσδιορισμός | σελ. 2 |
| - Διοικητική υποδιαίρεση | σελ. 3 |

Κεφάλαιο 2 : ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

| | |
|---|---------|
| - Προέλευση ονομασίας | σελ. 4 |
| - Ιστορική αναδρομή | σελ. 5 |
| - Η ιστορία, σήμερα | σελ. 12 |
| - Ιστορικοί τόποι – Αρχαιολογικοί χώροι | σελ. 26 |

Κεφάλαιο 3 : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

| | |
|---|---------|
| - Πολεοδομικό σχέδιο 1828 – Σχέδιο Βούλγαρη | σελ. 30 |
| - Εξέλιξη του Σχεδίου Πόλεως | σελ. 37 |
| - Εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης των Πατρών 1858 | σελ. 37 |
| - Εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης 1882 | σελ. 39 |
| - Εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης 1885 | σελ. 40 |
| - Εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης 1903 | σελ. 42 |
| - Εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης 1929 | σελ. 43 |
| - Επέκταση 1971 | σελ. 44 |
| - Επέκταση 1972 | σελ. 45 |
| - Επέκταση 1975 | σελ. 46 |
| - Επέκταση 1979 | σελ. 46 |
| - Εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης 1986 (ΦΕΚ 1061/86) | σελ. 47 |
| - Επεκτάσεις 1992 – 1999 | σελ. 49 |
| - Νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πατρών (προς έγκριση) | σελ. 49 |
| - Ρυθμιστικά Σχέδια | σελ. 52 |

Κεφάλαιο 4 : ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

| | |
|---|---------|
| - Οικονομικές δραστηριότητες – Τομείς παραγωγής | σελ. 57 |
| - Απασχόληση | σελ. 69 |

Κεφάλαιο 5 : ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

- Φυσικό περιβάλλον σελ. 70

Κεφάλαιο 6 : ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

- Ύδρευση – Άρδευση σελ. 75
- Αποχέτευση σελ. 77
- Απορρίμματα σελ. 78
- Ενεργειακό σύστημα σελ. 79
- Τηλεπικοινωνιακό σύστημα σελ. 80
- Οδικό δίκτυο σελ. 81
- Αστικές – Υπεραστικές συγκοινωνίες σελ. 91
- Σιδηροδρομική υποδομή σελ. 95
- Λιμενική υποδομή και λειτουργία σελ. 97

Κεφάλαιο 7 : ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

- Εκπαίδευση – Παιδεία σελ. 106
- Υγεία – Πρόνοια σελ. 115
- Αθλητισμός – Αναψυχή σελ. 117

Κεφάλαιο 8 : ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

- Πολιτιστική υποδομή σελ. 120
- Πολιτιστικοί θεσμοί σελ. 126

Κεφάλαιο 9 : ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

- Μεταναστευτικό πρόβλημα σελ. 131
- Ρομά σελ. 134
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση – Στάθμευση σελ. 135
- Νέος Χ.Υ.Τ.Α. σελ. 135

Κεφάλαιο 10 : ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

- Προτάσεις σελ. 136

Βιβλιογραφία

σελ. 138

Η Πάτρα του Σήμερα¹



Εικόνα 1: Πάτρα. Εικόνα από ελικόπτερο.

Η Πάτρα είναι η τρίτη μεγαλύτερη πληθυσμιακά πόλη της Ελλάδας, πρωτεύουσα του Νομού Αχαΐας, της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και το μεγαλύτερο αστικό κέντρο και λιμένας της Πελοποννήσου με μεγάλη εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη και αξιόλογη πολιτιστική δραστηριότητα..

Αποκαλείται “Πύλη της Ελλάδος προς τη Δύση” καθώς το λιμάνι της – ένα από τα μεγαλύτερα της χώρας – είναι κομβικό σημείο για το εμπόριο και την επικοινωνία με την Ιταλία, καθιστώντας την πόλη ένα διεθνές εμπορικό κέντρο. Τα σημαντικότερα εμπορικά προϊόντα της Πάτρας, και αυτά για τα οποία περφηφανεύεται είναι η σταφίδα, το ούζο, η τεντούρα (η οποία είναι ένα παραδοσιακό ηδύποτο), τα λουκούμια και τα κρασιά με... αρχόντισσα στο είδος της την Μαυροδάφνη.

Η Πάτρα είναι επίσης το διοικητικό, εκκλησιαστικό, στρατιωτικό, και νοσοκομειακό κέντρο της Δυτικής Ελλάδος. Σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη της πνευματικής κίνησης δίνουν τα 2 πανεπιστήμια, το Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα και τα συνδεδεμένα με αυτά ερευνητικά ινστιτούτα, που την καθιστούν επιστημονικό κέντρο με εξαιρετικές επιδόσεις στην τεχνική εκπαίδευση.

Η πόλη καυχείται και για το μεγαλύτερο ευρωπαϊκό, μεσογειακού τύπου καρναβάλι της με κύρια γνωρίσματα τα μεγάλα σατιρικά άρματα, τους θεαματικούς χορούς και τις παρελάσεις. Η τοπική πολιτιστική σκηνή ξεχωρίζει στις θεατρικές και τις

1. Γενικές Πληροφορίες

πλαστικές τέχνες και τη σύγχρονη αστική λογοτεχνία. Αποκορύφωμα για τον πολιτισμό της πόλης ήταν η ανάδειξή της ως “Πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης” για το 2006.

Γεωγραφικός Προσδιορισμός



Εικόνα 2: Η θέση της Πάτρας σε σχέση με άλλες σημαντικές περιοχές της Ελλάδας.

Η Πάτρα βρίσκεται 216 χλμ. Δυτικά της Αθήνας, στα βορειοδυτικά παράλια της Πελοποννήσου, στους πρόποδες του Παναχαϊκού όρους και βρέχεται από τον Πατραϊκό κόλπο. Λόγω της γεωγραφικής της θέσης βρίσκεται στο κέντρο ενός τριγώνου Ολυμπία – Δελφοί – Επίδαυρος και γίνεται πέρασμα λόγω του λιμανιού της. Η υπερσύγχρονη γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου ενώνει την Πελοπόννησο με τη Δυτική Στερεά Ελλάδα και την Ήπειρο και τα μεγάλα επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία συνδέουν τα Ιόνια νησιά και την Ιταλία με την ηπειρωτική Ελλάδα.

1. Γενικές Πληροφορίες

Η περιοχή έχει ευχάριστο μεσογειακό κλίμα με σχετικά δροσερά, αλλά υγρά καλοκαίρια και πολύ ήπιους χειμώνες. Οι σεισμικές δραστηριότητες στην περιοχή είναι πολύ έντονες δημιουργώντας χιλιάδες μικροσεισμούς κάθε χρόνο, αλλά και πιο έντονους της τάξης των 6,5 Richter σχεδόν κάθε 2 χρόνια και 7,5 Richter κάθε 10 χρόνια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η βύθιση της αρχαίας πόλης Ελίκης το 373π.Χ. ούσα πρωτεύουσα της Αχαϊκής Κοινοπολιτείας.

Ένα κεντρικό χαρακτηριστικό της αστικής γεωγραφίας της Πάτρας είναι η διαίρεσή της στην Άνω και Κάτω πόλη, που συνδέονται μεταξύ τους με σκάλες. Αυτό είναι αποτέλεσμα μιας αλληλεπίδρασης ανάμεσα στη φυσική γεωγραφία της περιοχής και του μοντέλου ανθρώπινης κατοίκησης. Η Κάτω πόλη, η οποία περιλαμβάνει τον αστικό πυρήνα του 19^{ου} αιώνα και το λιμάνι, βρίσκεται δίπλα στη θάλασσα και απλώνεται μεταξύ των εκβολών των ποταμών Γλαύκου και Χάραδρου και είναι χτισμένη πάνω σε ένα αρχικά ποταμογενές και ελώδες έδαφος, ενώ η Άνω Πόλη καλύπτει την περιοχή των παλαιότερων οικισμών, γύρω από το φρούριο, πάνω στις δυτικότερες υπώρειες του Παναχαϊκού όρους πριν τον Πατραϊκό κόλπο.

Διοικητική Υποδιαίρεση

Ο Δήμος Πατρέων ιδρύθηκε με το Β.Δ. 8/4/1835 και περιελάμβανε τους οικισμούς Πάτραι, Άνω Συχαινά, Κάτω Συχαινά, Ρωμανός, Κυνηγού, Εγλυκάδα, Μποζαϊτικά, και Μονή Γηροκομειού. Είχε 5.469 κατοίκους και κατατάχτηκε στη Β' Τάξη. Ανήκε στην επαρχία Παλαιάς Πάτρας του Ν. Αχαΐας.

Μέχρι το 1910 αρκετοί οικισμοί συνενώνονταν και αποσπόντουσαν ανά τα χρόνια. Εκείνη την περίοδο ο δήμος είχε 37.401 κατοίκους. Η επόμενη μεγάλη αλλαγή γίνεται το 1940 όταν 24 οικισμοί περιφερειακά της πόλης της Πάτρας προστίθενται στο Δήμο.

Επόμενη μεγάλη διοικητική μεταβολή είναι το 1997 με το νόμο 2539/1997 περί “Συγκρότησης της πρωτοβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης» γνωστό και ως σχέδιο Καποδίστριας, έχοντας πληθυσμό 163.466 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2001. Περιελάμβανε τα τοπικά διαμερίσματα Πατρέων, Ελεκίστρας, Μοίρας και Σουλίου.

Η τελευταία διοικητική μεταβολή είναι η εφαρμογή του νόμου 3852/2010 γνωστός και ως “πρόγραμμα Καλλικράτης” με το οποίο μεταρρυθμίστηκε η διοικητική διαίρεση της χώρας και επανακαθορίστηκαν τα όρια των αυτοδιοικητικών μονάδων, ο τρόπος εκλογής των οργάνων και οι αρμοδιότητές τους. Σύμφωνα με το σχέδιο, ο νέος ενοποιημένος δήμος Πατρέων θα περιλαμβάνει και τους όμορους δήμους Ρίου, Παραλίας, Μεσσήτιδος και Βραχνηϊκών. Η έκταση του νέου δήμου θα είναι 334,86 τ.χιλ. και ο προβλεπόμενος πληθυσμός του θα είναι 230.580 κάτοικοι.

¹<http://el.wikipedia.org/wiki>

Προέλευση ονομασίας¹

Η ιστορία της Πάτρας ήταν γνωστή ως πρόσφατα μόνον από τη γραπτή παράδοση. Σύμφωνα με αυτήν ιδρύθηκε από τους Αχαιούς της Σπάρτης, οι οποίοι με επικεφαλής τον Πρέυγενη και τον υιό του Πατρέα, εκδιώκοντας τους Ίωνες κατοίκους της περιοχής, εγκαταστάθηκαν σε αυτήν, εκδιωγμένοι με την σειρά τους από τους Δωριείς κατά την κάθοδο των τελευταίων στην Πελοπόννησο τον 11^ο π.Χ. αιώνα. Οι δυο τους, προχώρησαν στην συνένωση 3 ιωνικών πολιτών, την Αρόη, την Μεσάτι και την Άνθεια, και με κέντρο την Αρόη ίδρυσαν μια νέα πόλη, τις Πάτρες, που έλαβε το όνομά της από τον Πατρέα.



Εικόνα 1: Πατρέας

Με την βοήθεια των ανασκαφών, κυρίως των σωστικών σε οικόπεδα πολλά κενά στην ιστορία της πόλης καλύπτονται αλλά και πολλά από τα παραδιδόμενα από τους αρχαίους συγγραφείς αναιρούνται. Έτσι από τα μέχρι στιγμής στοιχεία γίνεται φανερό ότι η Πάτρα πρωτοκατοικείται την Πρωτοελλαδική περίοδο δηλαδή την 3^η π.Χ. χιλιετία. Πολύ αργότερα κατά την εποχή του χαλκού, κατά τον 22^ο π.Χ. αιώνα, τα πελασγικά φύλα ήρθαν από τη Μ.Ασία και διαμέσου της Θράκης και της Θεσσαλίας υπέταξαν τους αυτόχθονες πληθυσμούς, αποίκησαν την περιοχή και ίδρυσαν ταυτόχρονα νέους οικισμούς όπως την Αρόη, την Άνθεια, την Μεσάτι και άλλους. Την περιοχή της επικράτειάς τους την ονόμασαν Αιγιάλια ή Αιγιαλό ενώ τους εαυτούς τους Αιγιαλέους Πελασγούς. Η γλώσσα των Πελασγών συνέβαλε τα μέγιστα στη διαμόρφωση της Ελληνικής.

Μετά από κυριαρχία επτά αιώνων για τους Πελασγούς η περιοχή κατακτήθηκε, γύρω στο 1400 π.Χ από τους Ίωνες της Αττικής. Τότε ο παλιός Αιγιαλός ονομάστηκε Ιωνία, μέχρι την εκδίωξή τους από τους Αχαιούς όπως αναφέραμε προτύτερα.

Η παράδοση όμως για τον Πατρέα είναι κατά πάσα πιθανότητα νεότερο δημιούργημα, ίσως των ελληνοιστικών χρόνων, όταν οι περισσότερες ελληνικές πόλεις εφεύρισκαν οικιστές για να ερμηνεύσουν το όνομά τους. Σύμφωνα με ιστορικούς η λέξη Πάτραι αποτελεί τον πληθυντικό της λέξης *πάτρα* που σημαίνει “πατρίδα” και δηλώνει τις τρεις πατρίδες – την Αρόη, την Μεσάτι και την Άνθεια. που ενώθηκαν και συγκρότησαν την πόλη των Πατρών.

Ιστορική Αναδρομή

α) Αρχαϊκή – Κλασική εποχή

Κατά την αρχαϊκή εποχή (7^{ος} – 6^{ος} π.Χ. αιώνας), από τα ανασκαφικά δεδομένα φαίνεται ότι η Αχαΐα παρήκμασε, ίσως γιατί αυτοπεριορίστηκε στα όριά της, με αποτέλεσμα την απομόνωσή της από τα πανελλαδικά δρώμενα. Αποκορύφωμα του απομονωτισμού των Αχαιών ήταν η αποχή τους από τους ελληνο-περσικούς πολέμους (500 – 479 π.Χ) που είχαν παγκόσμια σημασία, όπως και εν συνεχεία στον Πελοποννησιακό πόλεμο (431 – 404 π.Χ) αν και ο Αλκιβιάδης πρότεινε στους Πατρείς και κατασκεύασε μακρά τείχη για να συνδέσουν την περί ακρόπολη με το λιμάνι.

Ωστόσο αυτός ο απομονωτισμός είχε και ευεργετικά αποτελέσματα, που εκφράστηκαν στην αρχιτεκτονική των Αχαιών και στα οικονομικά τους, με την κυκλοφορία των πρώτων ασημένιων νομισμάτων από την έναρξη της Κλασικής εποχής γύρω στο 480 π.Χ..

β) Τέλος Ελληνιστικής περιόδου

Κατά το τέλος της Ελληνιστικής περιόδου η Αχαΐα αρχίζει να παίζει ενεργό ρόλο στα κοινά, όπου και πρωτοστατεί με την ίδρυση της Β' Αχαϊκής Συμπολιτείας ή αλλιώς "Κοινό των Αχαιών" το 280 π.Χ. , την οποία ύστερα από πολλές προσπάθειες αρκετών χρόνων προσχώρησαν 43 πόλεις με ολόκληρη σχεδόν την Πελοπόννησο εκτός της Σπάρτης.

Αποτέλεσμα αυτής της πρωτοβουλίας ήταν η αναζωπύρωση του παλαιού μίσους των Δωριέων Λακεδαιμόνων κατά των Αχαιών. Έτσι επήλθε η πρώτη ρήξη με την "Αιτωλική Συμπολιτεία" (240 – 229 π.Χ.), την οποία ακολούθησε ο λεγόμενος "Κλεομενικός πόλεμος" εναντίων των Σπαρτιατών (229 – 222 π.Χ.) και στη συνέχεια ο επονομαζόμενος Συμμαχικός πόλεμος (220 – 217 π.Χ.). Οι πόλεμοι αυτοί εξάντλησαν τις αντιμαχόμενες δυνάμεις, την περίοδο όπου η Ρωμαϊκή ισχύς εμφανιζόταν όλο και πιο απειλητική για την ανεξαρτησία των ελληνικών πόλεων.

γ) Ρωμαϊοκρατία

Η Πάτρα υποτάχθηκε τελικώς στη Ρώμη το 146 π.Χ.. Αυτή η υποταγή έμελλε να παίξει μεγάλο ρόλο, διότι η Πάτρα γνώρισε τη μεγαλύτερη ακμή της και παράλληλα με τη καταστροφή της Κορίνθου, το λιμάνι της άρχισε να έχει πλέον πρωτεύοντα ρόλο στην επικοινωνία Ελλάδας – Ιταλίας.

Ο Οκταβιανός Αύγουστος είχε διακρίνει την προνομιακή και επίκαιρη θέση της Πάτρας και ίδρυσε το 14 π.Χ. την αποικία "Colonia Augusta Achaica Patrensis" με

2. Ιστορικό Περιβάλλον

την εγκατάσταση βετεράνων, ανακηρύχθηκε “ελεύθερη πόλη” δίνοντάς της ώθηση με σημαντικά προνόμια, με δικά της διοικητικά όργανα και νομίσματα, τη δημιουργία κτηματολογίου, την ίδρυση βιοτεχνίας με σημαντικότερη εκείνη των πήλινων λυχναριών που εξάγονται σχεδόν σε όλο τον τότε γνωστό κόσμο, και τη δημιουργία τουλάχιστον 2 βιοτεχνικών ζωνών, την κατασκευή επαρχιακών δρόμων που την καθιστούν συγκοινωνιακό κέντρο, την επίστρωση των δρόμων της πόλης με λίθινες πλάκες, την ανέγερση ναών και δημοσίων κτηρίων, την εισαγωγή ξένων λατριών κλπ.

Η πόλη απλώνεται ως τη θάλασσα και ο πληθυσμός της μεγαλώνει. Η ύπαιθρος αναδιοργανώνεται και η εκμετάλλευση της γης γίνεται πλέον μέσω των αγροικιών. Στην Πάτρα εκχωρείται από τους Ρωμαίους αυτοκράτορες το δικαίωμα να κόβει και δικά της νομίσματα στην οποία αναγράφονται τα αρχικά CAAP “ Colonia Augusta Achaica Patrensis” δηλαδή Αποικία του Αυγούστου στην Αχαϊκή Πάτρα.

Αλλά και μεγάλα δημόσια κτήρια και ευεργεσίες προς την πόλη προσέφεραν οι ρωμαίοι αυτοκράτορες, όπως το ρωμαϊκό αμφιθέατρο, το ρωμαϊκό υδραγωγείο, το ρωμαϊκό ωδείο, πράγμα που αποδεικνύεται από τις αναθηματικές προς τιμήν τους επιγραφές που βρέθηκαν και στις οποίες χαρακτηρίζονται ως ευεργέτες.



Εικόνα 2: Ρωμαϊκό Ωδείο

Η παρουσία, η δραστηριότητα και η σταύρωση του Αποστόλου Ανδρέα στην πόλη κατά την εποχή του Νέρωνα της δίνει ένα καινούριο χαρακτήρα. Τη μεταβάλλει σε πεδίο σύγκρουσης ποικίλων θρησκευτικών αποκλίσεων μέχρι την τελική επικράτηση του 7ου Χριστιανισμού. Θα πρέπει να αναφερθεί επίσης η διαμονή στην Αχαΐα για αρκετό χρονικό διάστημα του ευαγγελιστή Λουκά, έργο του οποίου θεωρείται η εικόνα της Θεοτόκου, που διασώζεται στην Ιερά Μονή του Μεγάλου Σπηλαιίου κοντά στα Καλάβρυτα.

Η Πάτρα είναι πλέον μια κοσμοπολίτικη πόλη. Από το τέλος όμως του 3^{ου} μ.Χ. αιώνα αρχίζει να παρακμάζει, πιθανότατα και εξαιτίας ενός ισχυρού σεισμού που έπληξε ολόκληρη τη Β.Δ Πελοπόννησο γύρω στο 300 μ.Χ..

δ) Βυζαντινή περίοδος – Τουρκοκρατία

Χρειάστηκε να περάσουν σχεδόν 400 χρόνια για να ξαναρχίσει η οικονομική ανάπτυξη της Αχαΐας προς τα τέλη του 6^{ου} μ.Χ αιώνα με την ανάπτυξη του μεταξιού, που μεταδόθηκε και σε άλλες περιοχές του Βυζαντίου και παρά τις επιδρομές από τους Σαρακηνούς, τους Βούλγαρους, τους Νορμανδούς και τους Ενετούς, η μεταξουργία συνεχίστηκε και κατέστησε την Πάτρα σημαντικό βιοτεχνικό και εξαγωγικό κέντρο του μεταξιού. Τότε κατασκευάζεται και το βυζαντινό κάστρο στη θέση της αρχαίας ακρόπολης από τον Ιουστινιανό, το οποίο σώζεται έως σήμερα, και η πόλη έχει περιοριστεί κοντά στο κάστρο.

2. Ιστορικό Περιβάλλον

Από το 1266 έως το 1430 ανήκει στους Φράγκους, οι οποίοι έδειξαν ιδιαίτερο ζήλο για την κατασκευή νέων και την επιδιόρθωση παλαιών κάστρων και πύργων που θα τους επέτρεπαν τον έλεγχο των περιοχών. Ακολούθως ξαναπέρασε υπό την κυριαρχία του Βυζαντίου και από το 1458 στους Τούρκους, η μοναδική συμβολή των οποίων ήτανε στην κατασκευή των 2 ακροθαλάσσιων κάστρων στο Ρίο και το Αντίρριο, από το 1687 έως το 1715 στους Ενετούς και κατόπιν πάλι στους Τούρκους μέχρι και την επανάσταση του 1821.

ε) Ελληνική επανάσταση – Νεότερα χρόνια

Είναι γνωστός ο ρόλος της Πάτρας στο 1821. Στις 21 Μαρτίου οι Τούρκοι κλείστηκαν στο φρούριο. Στις 23 Μαρτίου έγινε επίσημη προκήρυξη στην πλατεία Αγίου Γεωργίου. Το φρούριο έμεινε στα χέρια των Τούρκων μέχρι τη 18 Οκτωβρίου 1828, οπότε παραδόθηκε στις υπό Μαιζώνα Γαλλικές δυνάμεις, αφού αναγκάστηκε ο Ιμπραήμ να εγκαταλείψει την Πελοπόννησο.



Εικόνα 3: Ο Παλαιών Πατρών Γερμανός υψώνει τη σημαία της ανεξαρτησίας

Μετά την απελευθέρωση ανοικοδομείται η σημερινή πόλη και το 1828 ο Καποδίστριας αναθέτει στο μηχανικό Στ. Βούλγαρη το σχέδιο της Πόλης που ολοκληρώθηκε το 1829. Η πόλη χωρίζεται σε Άνω και Κάτω Πόλη και αξιοποιείται το λιμάνι. Η Πάτρα είχε τότε 4.000 κατοίκους. Μέχρι το 1864 η οικονομική ζωή της πόλης είναι συνδεδεμένη με την καλλιέργεια και το εμπόριο της σταφίδας. Έμποροι και κτηματίες αποτελούν την άρχουσα τάξη και κτίζονται τα πρώτα νεοκλασσικά κτήρια. Αναπτύσσεται και η βιομηχανία δημιουργώντας χιλιάδες θέσεις εργασίας και συνέβαλαν στην οικονομική άνθηση της περιοχής.

στ) Ο εποικισμός της Πάτρας και το εμπόριο της σταφίδας.²

Ένα θέμα πολύ βασικό για τη φυσιογνωμία των κατοίκων που εγκαταστάθηκαν στη πόλη των Πατρών και διαμόρφωσαν το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον της είναι η αναζήτηση των αιτιών που οδήγησαν στο εποικισμό της πόλης αυτής. Είναι γεγονός ότι μια βασική επίπτωση της βιομηχανικής επανάστασης στη λεκάνη της Μεσογείου ήταν η ενίσχυση του ρόλου των “πόλεων – λιμανιών”, δηλαδή εμποροναυτικών

2. Ιστορικό Περιβάλλον

κέντρων που ξεπήδησαν κι άκμασαν χάρη στο εισαγωγικό και εξαγωγικό τους εμπόριο. Τέτοιες πόλεις ήταν η Αλεξάνδρεια, η Σμύρνη, η Θεσσαλονίκη, η Ερμούπολη, η Τεργέστη, η Μασσαλία και η Πάτρα, οι οποίες λόγω της θέσης τους εξελίχθηκαν σε ανοικτούς τόπους εμπορίου. Από αυτές η Πάτρα αποτελεί αντιπροσωπευτική περίπτωση Ελληνικού εμποροναυτικού κέντρου μέχρι τις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα.

Συγκεκριμένα κατά τη περίοδο 1794 - 1814 διακινείτο μέσω του λιμανιού της το 30% των εξαγωγών της Πελοποννήσου, ενώ το 1867 το ποσοστό αυτό είχε ανέβη στο 54% και με τη πάροδο του χρόνου συνεχώς αυξανόταν, μέχρι το άνοιγμα του Ισθμού της Κορίνθου στα 1893.

Σημαντικός παράγοντας αύξησης του πληθυσμού της Πάτρας ήταν η μετανάστευση από το εσωτερικό και από το εξωτερικό, η οποία συνετέλεσε ώστε στα τέλη του 19ου αιώνα η πόλη των Πατρών να αριθμεί περίπου 40000 κατοίκους. Είναι χαρακτηριστικό ότι στη δεκαετία 1870 - 1880 που θεωρείται περίοδος οικονομικής ανάπτυξης κι ευημερίας για τη Πάτρα, χάρη στη μετανάστευση ο πληθυσμός αυξήθηκε σημαντικά και συνέχισε να αυξάνεται μέχρι τα τέλη του αιώνα. Μεγάλος αριθμός από αυτούς που μετανάστευσαν στην Αχαϊκή πρωτεύουσα, είτε αναζητώντας απασχόληση σε ένα χώρο ο οποίος λόγω οικονομικής ανάπτυξης είχε ανάγκη τεχνικού και εργατικού δυναμικού, είτε κυνηγώντας ευκαιρίες για να επενδύσουν τα σημαντικά κεφάλαια που έφεραν μαζί τους, προέρχονταν από περιοχές του μέχρι τότε αλύτρωτου Ελληνισμού. Η προσπάθεια δε ευθυγράμμισης της τοπικής παραγωγής με τη παγκόσμια αγορά και η μονοκαλλιέργεια εξαγωγίμων προϊόντων και κυρίως της σταφίδας, είχαν σαν συνέπεια τη κάθοδο των ορεινών πληθυσμών και την αναστροφή της πληθυσμιακής πυκνότητας υπέρ των πεδινών και εις βάρος των ορεινών περιοχών.

Αρκετοί από τους εποίκους που ήλθαν στην Πάτρα τα πρώτα μεταπελευθερωτικά χρόνια μετέφεραν σημαντικά κεφάλαια τα οποία επένδυσαν στην αγροτική παραγωγή κυρίως της σταφίδας ή τα δάνειζαν στους ντόπιους για να τα χρησιμοποιήσουν για τη καλλιέργεια των κτημάτων τους. Στα μέσα του 19ου αιώνα η Πάτρα είχε καθιερωθεί σαν το πρώτο σταφιδοεξαγωγικό λιμάνι και γενικά σαν το κύριο εισαγωγικό κι εξαγωγικό κέντρο προς τη Δύση με τη μεγαλύτερη κίνηση από όλα τα άλλα Ελληνικά λιμάνια (το λιμάνι της σταφίδας). Αυτό διήρκεσε μέχρι το άνοιγμα του Ισθμού της Κορίνθου (1893), το οποίο κατέφερε μεγάλο πλήγμα στο τοπικό εμπόριο.

Όλο το 19ο αιώνα αλματώδης ήταν η αύξηση της σταφιδοκαλλιέργειας. Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας 1860 η καλλιέργεια της σταφίδας στη Πελοπόννησο είχε επεκταθεί σε 120 - 150.000 στρέμματα, που μέχρι τότε ήταν ακαλλιέργητα και μετά τη προσάρτηση των Ιονίων Νήσων το 1864, προσετέθη και η δική τους παραγωγή και το σύνολο της παραγόμενης σταφίδας στην Ελληνική επικράτεια ξεπέρασε τα 100 εκατομμύρια ενετικές λύτρες και συνεχώς αύξανε. Η ζήτησή της στην Ευρωπαϊκή αγορά ήταν μεγάλη και η αγροτική παραγωγή των Πατρών και της ενδοχώρας προσδέθηκε στη συγκυρία αυτή. Τα λιμάνια του Λονδίνου, Λίβερπουλ, Μασσαλίας, Τεργέστης, Άμστερνταμ και Οδησού ήταν ο προορισμός των πλοίων που έφευγαν φορτωμένα με σταφίδα από τα λιμάνια των Πατρών, Κατακόλου, Καλαμάτας και Ζακύνθου.

2. Ιστορικό Περιβάλλον

Έτσι η σταφίδα ανακηρύχθηκε το κυριότερο εξαγωγικό προϊόν του ελληνικού κράτους που κάλυπτε περισσότερο από 50% της συνολικής αξίας των εξαγωγών της χώρας. Η μεγάλη δε ζήτησή της είχε σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση της Ελλάδας σαν χώρας μονοεξαγωγικής, η οποία συμμετείχε στη διεθνή οικονομία με το μοναδικό αυτό προϊόν. Έως τις αρχές της δεκαετίας του 1860 η νέα καλλιέργεια κέρδισε μόνο στη Πελοπόννησο πάνω από 120000 νέων γαιών, που μέχρι τότε δεν καλλιεργούντο και το γεγονός αυτό συνοδεύτηκε από έναν εσωτερικό “αγροτικό εποικισμό”, δηλαδή από τη κάθοδο μεγάλου τμήματος ορεινών πληθυσμών προς τις πεδιάδες.



Εικόνα 4: Σκηνή από το Λιμάνι κατά την εποχή που τα διάφορα εμπορικά πλοιάρια φόρτωναν σταφίδα προς εξαγωγή.

Πολύ νωρίς η Πάτρα έγινε το κατεξοχήν εξαγωγικό κέντρο της σταφίδας που παραγόταν σε 66 συνολικά σταφιδοπαραγωγικά κέντρα της Αχαΐας και των γειτονικών περιοχών Ήλιδας και Αιγίου, της Αιτωλοακαρνανίας και της Μεσσηνίας, ενώ ο ρόλος του λιμανιού του Κατακόλου και του Αιγίου ήταν συμπληρωματικός. Το δίκτυο αυτό απαρτίστηκε από πόλεις - σκάλες (Αίγιο, Κόρινθος, Ναύπακτος, Μεσολόγγι, Καλαμάτα), όπου συγκεντρωνόταν η παραγωγή της ενδοχώρας και οργανωνόταν η αποστολή της στη Πάτρα μέσω της θάλασσας με μικρά ιστιοφόρα. Εκεί υπήρχαν μεσίτες, παραγγελιοδόχοι, αποθηκάριοι και αντιπρόσωποι που φρόντιζαν για τη ροή του προϊόντος προς το μεγαλοεξαγωγέα των Πατρών.

Στην εμπορική κίνηση της Πάτρας κυριαρχεί τα πρώτα μετεπαναστατικά χρόνια και για πολλές δεκαετίες μετά η Αγγλία, με τις εξαγωγές της σταφίδας και τις εισαγωγές των βιομηχανικών προϊόντων της. Δεν είναι υπερβολή ότι η Πάτρα εκινείτο στους ρυθμούς της Αγγλικής αγοράς. Μέχρι το 1840 το εμπόριο της σταφίδας ελεγχόταν κυρίως από Αγγλικούς εμπορικούς οίκους διευθυντές των οποίων ήταν οι αντίστοιχοι Άγγλοι πρόξενοι στη Πάτρα.

2. Ιστορικό Περιβάλλον

Η πρώτη σταφιδική κρίση εκδηλώθηκε τη δεκαετία 1850, όταν η φυλλοξήρα έπληξε τους σταφιδαμπελώνες, με συνέπεια να χρεοκοπήσουν πολλοί μεγάλοι εξαγωγικοί οίκοι. Στα τέλη δε της δεκαετίας του 1860 οι τιμές λόγω του ότι η βροχή είχε καταστρέψει τη παραγωγή, διατηρήθηκαν σε υψηλά επίπεδα, αλλά μετά συνεχίστηκε η πτωτική τάση. Ο πιο σημαντικός παράγοντας που επηρέαζε την οικονομική κατάσταση της Πάτρας, ήταν οι Ευρωπαϊκές οικονομικές κρίσεις, οι οποίες λόγω της κυρίαρχης θέσης της σταφίδας, είχαν άμεσο αντίκτυπο στην αγορά της πόλης. Η κρίση του σταφιδεμπορίου, που αποδίδεται στη μεγάλη παραγωγή σταφίδας και κατ'επέκταση τη χαμηλή τιμή του προϊόντος, είχε καταστρεπτικές συνέπειες για πολλούς εμπόρους, δημιούργησε κλίμα ηττοπάθειας στην αγορά και οδήγησε σε περιορισμό της ζήτησης. Για αυτό το λόγο πολλοί παραγωγοί αναγκάστηκαν να εξάγουν μόνοι τους τη σταφίδα που παρήγαγαν, αναλαμβάνοντας επιπλέον από τους κινδύνους της παραγωγής και αυτού του εμπορίου.

Ένα σημαντικός παράγοντας που ευνοούσε τη κερδοσκοπία ήταν και η ανυπαρξία αποθηκευτικών χώρων. Όταν άρχισαν να κτίζονται αποθήκες, για τη τοποθέτηση του καρπού οι οποίες βρίσκονται μέχρι σήμερα κατά μήκος του κεντρικού λιμανιού της Πάτρας, οι παραγωγοί έπαψαν να είναι υποχείριοι των εμπόρων, που τους έπαιρναν το προϊόν σχεδόν εκβιαστικά, με την απειλή ότι θα τους έμενε στο αλώνι. Από τότε όσοι διέθεταν αποθήκες, μπορούσαν να φυλάνε το προϊόν και να το προωθούν στην αγορά λίγο - λίγο ανάλογα με τη ζήτηση στο εξωτερικό και έτσι να εξασφαλίζουν σταθερότητα στις τιμές.



Εικόνα 5: Πάτρα. Σκηνή από το λιμάνι την ώρα που καράβια φόρτωναν τη σταφίδα.

Στα τέλη του 19ου αιώνα και αρχές 20ου αιώνα λειτουργούσαν στη Πάτρα οκτώ σταφιδοκαθαριστήρια, πέντε μεγάλα εργοστάσια προτύπων σταφιδομηχανών που χώριζαν το σταφιδόκαρπο σε τέσσερις έως πέντε ποιότητες, τέσσερα οινοπνευματοποιεία, έξι μεγάλα εργοστάσια οινοποιίας και δεκαέξι μικρά.

Ο απόπλους στις αρχές κάθε Αυγούστου του πρώτου πλοίου που μετέφερε σταφίδα σε κάθε λιμάνι του εξωτερικού “τα πριμαρόλια”, έπαιρνε εορταστική μορφή για τη πόλη και χαιρετιζόταν με κανονιοβολισμούς, φωταψίες και σημαιοστολισμό του σκάφους. Με τη πάροδο όμως του χρόνου ιδίως από τη δεκαετία 1880, τα “πριμαρόλια” λειτούργησαν επιζήμια για το εμπόριο, διότι δημιουργούσαν κλίμα ανταγωνισμού μεταξύ των σταφιδεμπόρων, για το ποιος θα φορτώσει πρώτος για το κάθε λιμάνι, ώστε να πετύχει καλύτερη τιμή και αδιαφορούσαν για τη ποιότητα. Έτσι για να προλάβουν τρυγούσαν νωρίτερα, ο καρπός κοβόταν άγουρος και μαζευτόταν νωπός, κάτι που δελέαζε και τους παραγωγούς, αφού αύξανε το βάρος του κατά 15% έως 20%, αλλά υποβάθμιζε τη ποιότητα. Γενικά τις ημέρες του καλοκαιριού η Πάτρα ζούσε σε ένταση και παρουσίαζε αυξημένη κινητικότητα, ιδίως στη παραλιακή ζώνη με αφορμή την έναρξη της σταφιδικής περιόδου που συνήθως ξεκινούσε το πρώτο δεκαήμερο του Αυγούστου.

Μέχρι το 1892 η οικονομική κατάσταση όσων ασχολούνταν με το εμπόριο της σταφίδας, ακόμα και των λαϊκότερων κύκλων ήταν πάρα πολύ καλή. Απόδειξη οι πολυτελείς κατοικίες και βίλες που χτίστηκαν, οι πολυτελείς ιδιωτικές άμαξες που διέσχίζαν τους δρόμους της πόλης και οι πολλοί και μεγάλοι θίασοι, κυρίως ιταλικοί που περνούσαν πολύ συχνά από τη Πάτρα και έδιναν παραστάσεις. Για τις λαϊκότερες τάξεις τα γλέντια έδιναν κι έπαιρναν, ιδίως κατά τη σταφιδική περίοδο, ενώ υπήρχαν και τα “καφέ αμάν” και “καφέ σαντάν”, πολλές φορές πρόχειρα υπαίθρια παρατεταγμένα τα πιο πολλά σε όλο το μήκος της παραλίας.

Εξαιτίας της σταφιδικής κρίσης που ξεκίνησε τη δεκαετία του 1850 και είχε σαν πραγματική αιτία τη μεγάλη προσφορά του προϊόντος, ιδρύθηκε το 1858 στη Πάτρα από ντόπιους κτηματίες η Ελληνική Οινοποιητική Εταιρεία. Ένας από τους σκοπούς της σύμφωνα με το καταστατικό της, ήταν η μεταποίηση του σταφιδοκάρπου σε οίνους και οινόπνευμα, ώστε να αξιοποιείται η πλεονάζουσα παραγωγή και να συγκρατείται η τιμή. Η ίδρυση της εταιρείας αυτής ήταν η πρώτη συστηματική προσπάθεια αντιμετώπισης του σταφιδικού ζητήματος και επέκτασης της οινοποιητικής τέχνης από τα στενά της κατοίκων επεξεργασίας στο στάδιο της εκβιομηχάνισης. Το 1861 η εταιρεία παρήγαγε τα πρώτα κρασιά σε τέσσερις διαφορετικούς τύπους (αφρώδες, μαύρο, λευκό και κόκκινο σταφιδίτη) και το 1870 έλαβε στην Έκθεση των Ολυμπίων χάλκινο βραβείο για το λευκό. Με την ίδρυση της Ελληνικής Οινοποιητικής Εταιρείας, που υπαγορεύτηκε από την ανάγκη αντιμετώπισης του σταφιδικού ζητήματος, επιχειρήθηκε να δημιουργηθεί ένα ισχυρό αντιστάθμισμα στην αβεβαιότητα που δημιουργούσε η εξάρτηση της παραγωγής της σταφίδας από τις εξωτερικές αγορές, δηλ. μια εσωτερική αγορά που να ελέγχεται απόλυτα από τη τοπική κοινωνία. Παρότι η προσπάθεια αυτή δεν είχε καλή κατάληξη σηματοδότησε την απαρχή μια πορείας, που μερικές δεκαετίες αργότερα κατέστησε την αχαϊκή πρωτεύουσα εκτός από το κύριο εξαγωγικό κέντρο της σταφίδας και οινοποιητικό κέντρο. Απόδειξη το γεγονός ότι ταυτόχρονα με τη διακοπή της λειτουργίας της εταιρείας αυτής, δημιουργήθηκαν στην Πάτρα νέες οινοβιομηχανίες με σημαντικότερη την Achaia Clauss.

ζ) Η Πάτρα σήμερα

Η σημερινή πόλη αποτελεί την Τρίτη σε πληθυσμό πόλη της Ελλάδος, με μεγάλη εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη και αξιόλογη πολιτιστική δραστηριότητα. Μεταξύ 1951 – 1971 παρουσίασε αύξηση του πληθυσμού της κατά 28%, ενώ το λιμάνι της παρουσιάζει μεγάλη εισαγωγική, εξαγωγική και επιβατική κίνηση. Η οικονομική ωστόσο άνθηση ανακόπηκε τα τελευταία χρόνια με το κλείσιμο αρκετών εργοστασίων και επιχειρήσεων της περιοχής που οδήγησαν σε άνοδο της ανεργίας, ωστόσο περιλαμβάνεται μέσα στις σπουδαιότερες ελληνικές πόλεις με έντονη καλλιτεχνική και πνευματική ζωή.

Η Ιστορία, σήμερα.

α) Νεώτερα Μνημεία³

Όλες σχεδόν οι κεντρικές οδοί της Πάτρας, αλλά και η Άνω Πόλη είναι γεμάτες οικοδομικές “ανάσες” που προσφέρουν διώροφα διατηρητέα κτίρια (με υπέροχες οροφωγραφίες, τοιχογραφίες και ακροκέραμα) αλλά και στοές και σκάλες. Λόγω της πληθώρας των χαρακτηριζόμενων ως διατηρητέων κτηρίων (256 κηρυγμένα κτήρια, κτίσματα και χώροι με την αρίθμηση του Μητρώου της Εφορίας Νεότερων Μνημείων). Ενδεικτικά αναφέρουμε τα σημαντικότερα:

- Δημοτικό Θέατρο Απόλλων (1871), στην πλατεία Γεωργίου, έργο του Ερνστ Τσίλλερ, αποτελεί επίκεντρο της πολιτιστικής ζωής της Πάτρας καθώς φιλοξενεί πληθώρα πολιτιστικών εκδηλώσεων.
- Παλιό Δημοτικό Νοσοκομείο Πατρών (1857), στην Πλατεία Κορυλλού 2, έργο του Δανού αρχιτέκτονα Ch. Hansen, λειτούργησε σαν νοσοκομείο από το 1872 έως το 1973. Φιλοξενούνται πολιτιστικές εκδηλώσεις (συναυλίες, παραστάσεις, εκδηλώσεις λόγου) αξιοποιώντας έτσι το κτιριακό σύνολο και αναδεικνύοντας την αισθητική και μνημειακή του αξία ενώ λειτουργεί και ως κέντρο τεχνών.



2. Ιστορικό Περιβάλλον

- Δημαρχείο (1880), στην Μαιζώνας 108, ένα κτίριο επιβλητικό, η όψη του οποίου βρίσκεται στην οδό Μαιζώνας και εκτίνεται από την γωνία με την οδό Παντανάσσης έως την γωνία με την οδό Βότση. Ξεχωρίζει για την επιβλητική του είσοδο τους μαρμάρινους εξώστες και την διακόσμηση της όψης με κορνίζες και γλυπτό διάκοσμο.



- Οικία Παπαγιάννη, έργο του αρχιτέκτονα Έρνστ Τσίλλερ και χτίστηκε το 1972. Είναι τριώροφο κτίριο που βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της πλατείας βασ. Γεωργίου Α΄, διαθέτοντας τρεις όψεις μία επί της οδού Γεροκωστοπούλου και τις δύο άλλες επί της Κανακάρη και της πλατείας όπου στο ισόγειο διαμορφώνονται στοές με τοξωτά ανοίγματα.



- Οικία Θωμόπουλου, έργο του αρχιτέκτονα Έρνστ Τσίλλερ και χτίστηκε το 1870. Είναι τριώροφο γωνιακό κτίριο, στην βόρεια πλευρά της πλατείας βασ. Γεωργίου Α΄, που έχει στοές με τοξωτά ανοίγματα και στις δύο όψεις, χαρακτηριστό δείγμα αστικής νεοκλασικής κατοικίας του 19ου αιώνα.



- Οικία Τζίνη, χτίστηκε το 1832, σύμφωνα με την χρονολογία που αναγράφεται στο υπέρθυρο της εισόδου του κτιρίου. Βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αγίου Νικολάου και Μαιζώνας και αποτελεί ένα από τα λίγα εναπομείναντα δείγματα πρώιμης αρχιτεκτονικής των Πατρών, των πρώτων μεταεπαναστατικών χρόνων.



- Οικία Κρεμμύδη, χτίστηκε το 1840 περίπου. Βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αγίου Νικολάου και Μαιζώνας και είναι μοναδικό δείγμα πρώιμου αστικού μεγάρου της μεταεπαναστατικής περιόδου. Είναι τριώροφο κτίριο με στοά με τοξωτά ανοίγματα στο ισόγειο, που στηρίζεται σε πέτρινες τετράγωνες κολώνες.



2. Ιστορικό Περιβάλλον

- Οικία Περιβολαρόπουλου, βρίσκεται στην συμβολή των οδών Μαιζώνος και Αγίου Νικολάου. Είναι διώροφο κτίριο νεοκλασικού ύφους χτισμένο στο τέλος του 19ου αιώνα, με ισόγεια στοά στο πεζοδρόμιο της οδού Αγίου Νικολάου, η οποία στηρίζεται σε μαρμαρινούς ιωνικού ρυθμού κίονες και φέρει ζωγραφική διακόσμηση στην οροφή της. Έχει εντυπωσιακή είσοδο με μαρμάρινο κλιμακοστάσιο που οδηγεί στον όροφο ο οποίος διατηρεί την ζωγραφική διακόσμηση των οροφών του, τυπικό δείγμα των νεοκλασικών μεγάρων της εποχής του.



- Οικία Πραπόπουλου, χτίστηκε στα τέλη του 19ου αιώνα και βρίσκεται στη συμβολή των οδών Αγίου Νικολάου και Κορίνθου. Είναι διώροφο κτίριο με στοές στο ισόγειο των όψεών του, του οποίου η μορφολογία διαφοροποιείται από τον νεοκλασικισμό, ενσωματώνοντας στοιχεία νεομπαρόκ ύφους, που το κάνουν να ξεχωρίζει σαν κτίριο της εποχής του. Αποτελεί ένα ξεχωριστό δείγμα της αρχιτεκτονικής της Πάτρας του 19ου αιώνα, που διαφοροποιείται από το πνεύμα του νεοκλασικισμού χρησιμοποιώντας με εκλεκτικό τρόπο στοιχεία από την ευρωπαϊκή αρχιτεκτονική της εποχής.



- Οικία Γαλανόπουλου, βρίσκεται στην άνω πόλη των Πατρών, επί της οδού Παλαιών Πατρών Γερμανού, στην πλατεία Αγίου Γεωργίου. Είναι διώροφη κατοικία με κήπο στο πλάι και το πίσω μέρος, η οποία χτίστηκε το 1924 σε σχέδια του Αλέξανδρου Χατζηλιάκου. Αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα αστικής κατοικίας του μεσοπολέμου, με εκλεκτικιστικό ύφος, όπου έχουν ενσωματωθεί στοιχεία άρτ-ντεκό.



- Οικία Γκολφινόπουλου, χτίστηκε το 1917 στη δυτική πλευρά της πλατείας Ψηλών Αλωνίων, στην συμβολή με την οδό Μεσολογγίου. Είναι διώροφο κτίριο με εκλεκτικιστικό ύφος καθώς στην κλασική διαμόρφωση των όψεών του ενσωματώνει στοιχεία και από ρεύματα όπως η άρτ νουβώ. Ξεχωριστό στοιχείο είναι η κυκλική διαμόρφωση του γωνιακού τμήματος του κτιρίου το οποίο απολήγει σε θόλο καλυμμένο με μεταλλικά ελάσματα, που του προσδίδει έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα και χάρη.



2. Ιστορικό Περιβάλλον

- Δικαστικό Μέγαρο Πατρών είναι έργο του αρχιτέκτονα Π.Δ.

Καραθανασόπουλου, άρχισε να χτίζεται το 1926, ενώ τα εγκαίνιά του έγιναν την 1/10/1931. Είναι ένα περίοπτο μέγαρο που καταλαμβάνει το οικοδομικό τετράγωνο που ορίζεται από τις οδούς Κορίνθου, Γούναρη, Μαιζώνος και Κανάρη, με την διαμόρφωση μικρού αίθριου στο εσωτερικό του. Υιοθετεί στοιχεία του κλασικισμού με κιονόκρανα, κορνιζώματα, θυρώματα, κλπ, κάνοντας έτσι «διάλογο» με τα παλαιότερα νεοκλασικά της πόλης, διαφοροποιούμενο όμως με το επιβλητικό όγκο και την κλίμακά του.



- Παλαιός ναός του Αγίου Ανδρέου, χτίστηκε μεταξύ 1836 και 1843 στον χώρο όπου υπήρχαν τα ερείπια του παλαιότερου ναού, που υπήρχε από την εποχή των Ενετών και καταστράφηκε από του τουρκαλβανούς το 1770, στα Ορλοφικά. Είναι τρίκλιτη βασιλική που έχει προστώο με πέντε τοξωτά



ανοίγματα στην όψη της, έργο του αρχιτέκτονα Λύσανδρου Καυταντζόγλου. Ήταν ο πρώτος ναός που οικοδομήθηκε στην μεταεπαναστατική Πάτρα και διετέλεσε Μητρόπολη της πόλης για την περίοδο 1845-1856. Η αγιογράφηση των οροφών του ναού που παραπέμπουν στις αντίστοιχες δυτικοπρεπείς των Επτανήσων και απεικονίζουν ολόσωμους τους πατριάρχες της Παλαιάς Διαθήκης και τους Αγίους της Εκκλησίας μεταξύ των οποίων και τον Άγιο Ανδρέα στον οποίο είναι αφιερωμένος ο ναός. Στη βόρεια υψώνεται το πέτρινο κωδωνοστάσιο που κατασκευάστηκε στα τέλη του 19ου αιώνα σε αντικατάσταση του αρχικού ξύλινου.

- Νέος ναός του Αγίου Ανδρέου, βρίσκεται παραπλεύρως του παλαιού και η απόφαση της οικοδόμησής του πάρθηκε στις αρχές του 20ου αιώνα. Έργο του Γάλλου αρχιτέκτονα Αιμ. Ρομπέρ ξεκίνησε η θεμελίωσή του το 1908 και εγκαινιάστηκε στις 26 Σεπτεμβρίου 1974. Αρχίζει να



διακοσμείται με αγιογραφίες που ακολουθούν το Βυζαντινό ύφος, ώστε να γίνει ένα λαμπρό εκκλησιαστικό μνημείο, το οποίο μαζί με τον ιστορικό παλιό ναό, αποτελούν πόλος έλξης χιλιάδων προσκυνητών από κάθε γωνιά της Ελλάδας αλλά και από όλο τον κόσμο.

- Ναός του Ευαγγελισμού της Θεοτόκου, βρίσκεται στην οδό Μαιζώνος, στην καρδιά της Πάτρας και είναι ο μητροπολιτικός ναός της πόλης. Η θεμελίωσή του έγινε το 1842 και εγκαινιάστηκε το 1846, ενώ ολοκλήρωση του κτιρίου έγινε το 1856. Σημαντικά έργα τέχνης είναι και τα ξυλόγλυπτα στοιχεία του ναού, όπως ο άμβωνας, οι πόρτες του ιερού, οι μπρούτζινοι πολυέλαιοι, κ.α. έργα σημαντικών τεχνιτών του 19ου και των αρχών του 20ου αιώνα και δωρεές παλαιών ευσεβών Πατρινών οικογενειών.



- Ναός της Παντάνασσας, στην οδό Αλ. Υψηλάντου και Παντανάσσης, έργο του αρχιτέκτονα Αθανάσιου Φρεαρίτη και του Λύσανδρου Καυταντζόγλου και αποτελεί ένα από τα λαμπρά δείγματα της νεοκλασικής ναοδομίας του 19ου αιώνα. Είναι ο δεύτερος αφιερωμένος στην Παναγία στην πόλη των Πατρών, θεμελιώθηκε το 1857 και εγκαινιάστηκε στις 30 Αυγούστου του 1859. Το εσωτερικό του λαμπρύνεται από πολλά άλλα αφιερώματα μεγάλης καλλιτεχνικής και ιστορικής αξίας, δωρεές επιφανών οικογενειών της Πάτρας αλλά και απλών ευλαβών πολιτών.



2. Ιστορικό Περιβάλλον

- Ναός του Παντοκράτορα, βρίσκεται στην άνω πόλη στην οδό Παντοκράτορος και είναι το παλαιότερο εν λειτουργία χριστιανικό μνημείο της Πάτρας. Εκκλησιαστικό μνημείο με βυζαντινές καταβολές, είναι τρίκλιτη βασιλική με τρούλους, με τον κεντρικό τρούλο να στηρίζεται σε τέσσερα σφαιρικά τρίγωνα, ενώ στα ανατολικά και δυτικά υπάρχει από ένα τεταρτοσφαίριο για την ανάληψη των φορτιών. Έχει χτιστεί στην θέση του ναού του Ολυμπίου Διός της αρχαίας Αγοράς των Πατρών και μετατράπηκε σε Οθωμανικό Τέμενος (Τζαμί) κατά την διάρκεια της Τουρκοκρατίας.



- Ναός του Αγίου Νικολάου, βρίσκεται στη συνοικία του Βλατερού, στην Πάτρα, στο πάνω μέρος της ομώνυμης οδού. Ο σημερινός ναός χτίστηκε γύρω στα 1890, στη θέση παλαιότερου ναού οποίος σύμφωνα με ιστορικές μαρτυρίες υπήρχε στην περιοχή από τον 18ο αιώνα. Είναι βασιλική νεοκλασικού ύφους με ένα κωδωνοστάσιο στη νότια πλευρά του και αποτελεί ενοριακό ναό της συνοικίας.



- Αγγλικανικός ναός του Αγίου Ανδρέου, βρίσκεται σε οικόπεδο, που παραχωρήθηκε στα μέλη της Αγγλικής κοινότητας της Πάτρας, στην συμβολή των οδών Αγίου Ανδρέου και Καρόλου. Το αρχιτεκτονικό ύφος του ναού ακολουθεί τα αγγλικανικά πρότυπα, δανειζόμενος στοιχεία από αντίστοιχους ναούς της Αγγλίας, έχει επιμελημένη κατασκευή από εμφανή λιθοδομή με επεξεργασμένα αρχιτεκτονικά μέλη. Έχει στεγασμένη είσοδο νεογοτθικού ύφους από την ανατολική πλευρά του ναού, ενώ ξεχωρίζει το κωδωνοστάσιο που προβάλλει από το μέσο της δυτικής πλευράς του.



2. Ιστορικό Περιβάλλον

- Καθολικός Ναός του Αγίου Ανδρέου που ανήκει στο Ρωμαιοκαθολικό δόγμα, βρίσκεται στην οδό Μαιζώνος, κοντά στην πλατεία βασ. Όλγας, και εξυπηρετεί τις θρησκευτικές ανάγκες της πολυπληθούς καθολικής κοινότητας της Πάτρας. Το αρχιτεκτονικό ύφος του ναού ακολουθεί το δυτικό Ιταλικό ύφος, με λιτή πρόσοψη, όπου ξεχωρίζει στο κέντρο της το κωδωνοστάσιο. Στο ναό υπάρχουν και δύο παράπλευρα θυσιαστήρια, αφιερωμένα στην Παναγία της Καρμήλου και στον Άγιο Ιωσήφ.

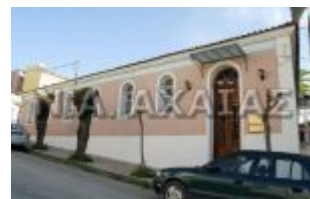


- Το κτίριο καταστημάτων Β. Μαραγκόπουλου βρίσκεται στην οδό Αγίου Ανδρέου και καταλαμβάνει το δυτικό μέτωπο του οικοδομικού τετραγώνου μεταξύ των οδών Δ. Βότση και Φιλοποίμενος. Το λαμπρό αυτό κτίριο το οποίο στην εποχή του αποτέλεσε το πολυτελέστερο εμπορικό κατάστημα έχει χτιστεί γύρω στα 1915 και αποτελεί ένα λαμπρό δείγμα εκλεκτικιστικής αρχιτεκτονικής των πρώτων δεκαετιών του 20ου αιώνα, με πολλά μορφολογικά στοιχεία ύφους άρτ νουβώ. Ξεχωριστό στοιχείο του κτιρίου είναι η κυκλική διαμόρφωση του γωνιακού τμήματος που βρίσκεται στη γωνία με την οδό Δ. Βότση, το οποίο απολήγει σε θόλο καλυμμένο με μεταλλικά ελάσματα, που του προσδίδει έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα και χάρη.

- Τα Δημοτικά Σφαγεία βρίσκονται στη νότια πλευρά της πόλης, επί της Ακτής Δυμαίων, στη θέση «Κρύα» Ιτεών. Το κτιριακό συγκρότημα των Δημοτικών Σφαγείων κατασκευάστηκε το 1903 και είναι έργο του αρχιτέκτονα Γεώργιο Λυκούδη. Καταλαμβάνει έκταση περίπου 20 στρεμμάτων, όπου δεσπόζει ένα μεγάλο κεντρικό με άλλα μικρότερα που στέγαζαν βοηθητικούς χώρους και γραφεία. Τα κτίρια έχουν ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, είναι κατασκευασμένα από λαξευτή ανεπίχριστη πέτρα, με ανοίγματα που πλαισιώνονται από λίθινες ταινίες και ακμές που κοσμούνται από μεγάλους ακρογωνιαίους λίθους. Οι δίρριχτες και τετράρριχτες κεραμοσκεπές προεξέχουν περιμετρικά και στηρίζονται σε ξύλινα φουρούσια.



- Παλαιά Τούρκικα Λουτρά – Χαμάμ, βρίσκεται στην άνω πόλη της Πάτρας στην οδό Μπουκαούρη 29, στη συμβολή με την οδό Παντοκράτορος. Η κατασκευή του ανάγεται στον 14ο αιώνα και είναι το αρχαιότερο που υπάρχει, καθώς συμπεριλαμβάνεται στα τρία Χαμάμ που ο Εβλιγιά Τσελεμπή, Τούρκος περιηγητής, αναφέρει ότι επισκέφτηκε, μαζί με εκείνο



2. Ιστορικό Περιβάλλον

του εξωτερικού προτειχίσματος και ένα τρίτο στη νοτιοδυτική πλευρά του Κάστρου, όπου τοποθετείται και το Μπεζεστένι – τούρκικη αγορά της Πάτρας. Σώζεται το θερμό τμήμα, με τα δύο ιδιαίτερα δωμάτια. Πρόκειται για έναν ορθογώνιο χώρο, διαστάσεων 6,40 X 3,80 μ. που στο κέντρο του στεγάζεται με θόλο, το ύψος του οποίου μέχρι το κλειδί φτάνει τα 5,10 μ. Οι δύο θερμές αίθουσες είναι τετράγωνα και καλύπτονται από ημισφαιρικούς θόλους με χαμηλά τριγωνικά λοφία. Οι εισοδοί στους χώρους γίνονται μέσω τοξωτών ανοιγμάτων. Πίσω τους βρίσκεται η δεξαμενή και ο χώρος της εστίας. Το Χαμάμ είναι αξιοσημείωτο ότι ποτέ δεν έπαψε να λειτουργεί και σήμερα συνεχίζει να προσφέρει τις ευεργετικές υπηρεσίες του σε όσους το επισκεφτούν.

- Πλατεία Γεωργίου Α΄, είναι η κεντρική πλατεία της Πάτρας. Δημιουργήθηκε επί κυβερνήτη Καποδίστρια και με το σχέδιο που συνέταξε ο απεσταλμένος του κυβερνήτη Σταμάτης Βούλγαρης το 1829. Το σχέδιο απέβλεπε στην δημιουργία της Πάτρας από την αρχή, αφού η πόλη είχε καταστραφεί εξ ολοκλήρου κατά την επανάσταση. Το σχέδιο περιελάμβανε ανάπτυξη της νέας πόλης δίπλα στην παλιά με κάθετους και οριζόντιους δρόμους και νέες μεγάλες πλατείες. Κατά καιρούς έχει αλλάξει πολλές ονομασίες. Ξεκίνησε ως Δημοκρατίας, άλλαξε σε Καλαμογάρτη, Όθωνος, Κεντρική, Θωμόπουλου, Εθνική, Παλλιγενεσίας και από το 1863 Γεωργίου Α΄. Το 1875 τοποθετήθηκαν τα δύο συντριβάνια που υπάρχουν και σήμερα, τα οποία παραγγέλθηκαν στην Ιταλία. Αποτελεί το κέντρο των καρναβαλικών εκδηλώσεων και είναι τόπος πολιτικών συγκεντρώσεων και συναυλιών.



- Πλατεία Υψηλών Αλωνίων, είναι η γνωστότερη περιοχή της Πάτρας στο κέντρο της πόλης, μια από τις μεγαλύτερες και ομορφότερες πλατείες στην Ελλάδα. Αποτελεί το επίκεντρο των εκδηλώσεων των Ανθεστηρίων της



Πρωτομαγιάς για την Πάτρα, ενώ πολλές εκδηλώσεις του Πατρινού Καρναβαλιού λαμβάνουν χώρα στην πλατεία αυτή. Έχει θέα προς το λιμάνι, πανύψηλους φοίνικες και αμέτρητους θαμώνες. Εδώ βρίσκεται το ηλιακό

2. Ιστορικό Περιβάλλον

ρολόι, το άγαλμα του Παλαιών Πατρών Γερμανού, πρωτεργάτη της Επανάστασης του 1821, να ευλογεί την Πάτρα βρίσκεται στη δυτική πλευρά της πλατείας, και η προτομή του Κωστή Παλαμά. Η ονομασία της πλατείας προέκυψε από την παλαιότερη χρήση της ως αλώνι για σταφίδες, που βρισκόταν ψηλότερα από τις σταφιδαμπέλους.

- Πλατεία Όλγας, φέρει το όνομα της γυναίκας του βασιλιά Γεωργίου Α΄. Λεγόταν πλατεία Ομοιοίας. Βρίσκεται επί των οδών Μαιζώνος και Αράτου, Ρήγα Φερραίου και Κολοκοτρώνη. Σύμφωνα με το αρχικό πολεοδομικό σχέδιο προοριζόταν για αγορά δημητριακών, κατόπιν όμως δενδροφυτεύθηκε και ονομάστηκε «Της βασίλισσας το περιβόλι». Σήμερα αυτή η πλατεία έχει μετονομασθεί σε πλατεία «Εθνικής Αντίστασης». Ο ίσκιος που τα δέντρα της προσφέρουν ελκύουν τους κατοίκους και επισκέπτες τους θερινούς μήνες για διασκέδαση και δροσιά.



- Πλατεία Τριών Συμμάχων είναι μικρή και βρίσκεται στο τέλος της Αγίου Νικολάου και μπροστά από την κεντρική προβλήτα. Είναι το πρώτο σημείο που βλέπουν όσοι φτάνουν στο λιμάνι ακτοπλοϊκώς. Χαρακτηριστικό είναι το μεγάλο λουλουδένιο ρολόι της.



- Πλακόστρωτη οδός Τριών Ναυάρχων σχηματίζει μια τεράστια πλατεία -ίσως τη μεγαλύτερη της πόλης- κατά μήκος της οποίας βρίσκονται πλήθος εστιατορίων. Καταλήγει κάτω από τα Ψηλαλώνια και τις σκάλες Τριών Ναυάρχων, εκεί όπου βρίσκεται το αρχαίο τείχος της πόλης. Μέχρι πριν λίγα χρόνια επάνω στο τείχος είχαν εντοπιστεί 3 δέστρες- γεγονός που ενισχύει την άποψη πως η θάλασσα έφτανε ως εδώ.



2. Ιστορικό Περιβάλλον

- Πλατεία Αγίου Γεωργίου (ή 25ης Μαρτίου), βρίσκεται απέναντι από το Αρχαίο Ωδείο της Πάτρας και πρόκειται για την ιστορική πλατεία όπου οι αχαιοί αγωνιστές μαζί με τον Π. Πατρών Γερμανό ορκίστηκαν να δοθούν ολόψυχα στον αγώνα και να κερδίσουν την "λευτεριά ή τον θάνατο".



- Ο Φάρος, το στολίδι και σύμβολο της Πάτρας, ήταν χτισμένος από πέτρα και βρισκόταν στον μώλο της Αγ.Νικολάου. Όταν πρωτοφτιάχτηκε λειτούργησε σαν σηματοδότης. Με την κατασκευή του κυματοθραύστη όμως αυτός του ο ρόλος



καταργήθηκε. Κάθε φορά που ένα καράβι ξένης εθνικότητας έμπαινε στο λιμάνι, ένας ναύτης του караβιού έβαζε τη σημαία της χώρας του να ανεμίσει στο φάρο και η ορχήστρα υποδεχόταν το νεοφερμένο καράβι παίζοντας τον εθνικό του ύμνο. Στην περιοχή Αγ. Ανδρέα, ακριβώς απέναντι από την εκκλησία, κατασκευάστηκε το 1999 ο σύγχρονος φάρος ο οποίος είναι πιστό αντίγραφο του παλαιού που κατεδαφίστηκε το 1972 και ο οποίος αποτελεί το σήμα κατατεθέν της Πάτρας.

- Σ' έναν καταπράσινο λόφο, οχτώ χιλιόμετρα ΝΑ του κέντρου της Πάτρας, βρίσκονται οι εγκαταστάσεις της οινοποιίας ACHAIA CLAUSS που ξεχωρίζει ως ένα από τα σημαντικότερα τουριστικά αξιοθέατα της περιοχής. Ιδρυτής της, ήταν ο Βαυαρός Γουστάβος Κλάους που ήρθε στην Πάτρα το 1854 για να εργαστεί σε μία γερμανική εταιρία εξαγωγής σταφίδας. Σε μία από τις εξορμήσεις του γνώρισε την περιοχή που τον μάγεψε με το φυσικό της κάλος. Αγόρασε ένα αμπελάκι για να φτιάχνει κρασί για τον εαυτό του και κατέληξε στη δημιουργία του Κάστρου -



2. Ιστορικό Περιβάλλον

Οινοποιείου που διατηρείται ακέραιο έως σήμερα. Το 1861 ίδρυσε την εταιρία ACHAIA CLAUSS και τα εξαιρετικής ποιότητας κρασιά του μεταξύ των οποίων και η Μαυροδάφνη Πάτρας, κατέκτησαν την ελληνική αλλά και τη διεθνή αγορά. Τα πέτρινα κτίρια, τα μεγάλα δρύινα σκαλιστά βαρέλια με μαυροδάφνη ενός αιώνα, η παραδοσιακή κάβα για την υποδοχή των επισκεπτών αλλά και το μοναδικό τοπίο με την εκπληκτική θέα προσελκύουν κάθε χρόνο γύρω στα 200.000 άτομα.

- Το Δασύλιο, ο πευκόφυτος αυτός λόφος αποκαλείται η “βεράντα” του Πατραϊκού κόλπου για την εξαιρετική θέα που προσφέρει. Η πευκοφύτευση του Δασυλλίου έγινε το Μάρτη του 1916 από μαθητές των Δημοτικών Σχολείων, των δυο Γυμνασίων και της Εμπορικής Σχολής κάτω από την επίβλεψη του Αυστριακού δασολόγου Στέγγελ. Η ιδέα της δεντροφύτευσης του άγονου λόφου, ήταν του δημάρχου Ανδρέα Μιχαλόπουλου.



β) Νεώτερα μη κηρυγμένα που έχουν καταγραφεί⁴

Σε αυτή την κατηγορία υπάγονται δύο υποσύνολα. Αφενός τα παραδοσιακά κτίρια, νεοκλασσικά, νεοκλασσικότροπα, εκλεκτικιστικά, “νέου ρυθμού” (art nouveau) που δεν είναι εγγεγραμμένα στο Μητρώο της Ε.Ν.Μ. Ενδεικτικό το νέο αρχαιολογικό μουσείο και αφετέρου τα κτίρια του μοντέρνου κινήματος, και της σύγχρονης αρχιτεκτονικής, εντός κι εκτός ιστορικού κέντρου, που έχουν σημασία είτε μόνο ως αντιπροσωπευτικά είτε και ως αξιόλογα δείγματα της κατηγορίας. Στις φωτογραφίες που ακολουθούν απεικονίζονται ενδεικτικά ορισμένα κτίρια αντιπροσωπευτικά των διαφόρων τάσεων – κινήματων.

γ) Πλατείες

Η πλειονότητά τους ακόμα & ακραίων γειτονιών έχουν πράσινο & περιποιημένη διαμόρφωση. Και οι περισσότερες του ιστορικού κέντρου είναι άρρηκτα δεμένες με την ιστορία και τα πολιτιστικά δρώμενα της πόλης και του δήμου. Σε αυτές αναφέρουμε την πλατεία Γεωργίου, κέντρο της πόλης & των πολιτιστικών εκδηλώσεων, την πλατεία Ψηλών Αλωνιών, ορόσημο, “μπελβεντέρε” & αρχαιολογικό χώρο, την Βασιλίσσας Όλγας (Εθνικής Αντίστασης), Των Τριών Συμμάχων μαζί με την προβλήτα Αγίου Νικολάου.

Κάποιες είναι ακόμα αδιαμόρφωτες. Κάποιες εξαιρετες αλλά πρόσφατα διαμορφωμένες με πράσινο, πλακόστρωτα, καθιστικά δεν αναφέρονται σε χάρτες ούτε ως σημερινή κατάσταση ούτε ως πρόταση, όπως η πλατεία των νέων εργατικών κατοικιών στην οδό Μαραθωνομάχων της Εγλυκάδας, η πλατεία-άλσος στην Εγλυκάδα, η μικρή πλατεία της οδού Εγγονοπούλου στο Μπεγουλάκι, η Μικράς Ασίας καθρέφτης ζωντανής ιστορίας των υποδειγματικών, για την εποχή που χτίστηκαν, προσφυγικών κατοικιών που την περιβάλλουν, στην γειτονιά Προσφυγικά.

δ) Τοπόσημα

Στα τοπόσημα, καταγράψαμε αντικείμενα υπερτοπικά όπως η Γέφυρα του Ρίου, σύνθετης σημασίας όπως η Ρωμαϊκή Γέφυρα & ο Σ. Σταθμός Αγίου Νικολάου με σταματημένο τραίνο, αλλαγές στο παραθαλάσσιο τοπίο όπως η Μαρίνα της Τερψιθέας, “σήματα” που πρέπει να διασωθούν όπως το πλέγμα πεύκων σε μικρή πλατεία της Αρόης & το πανέμορφο πεύκο της οδού Ζωοδόχου Πηγής στα Ταμπάχανα.

Ακόμα και πρόσκαιρα όπως το σήμα της Πολιτιστικής, ακόμα και αρνητικά όπως η παραγκούπολη των Ρομά στον Γλαύκο ή ο “πύργος” της γωνίας Όλγας & Μαιζώνος ή το χειρότερο, το πολυόροφο Μαιζώνος & πλατείας Γεωργίου, δίπλα στο νεοκλασικό αριστούργημα του Τσίλλερ.

i) ΝΕΩΤΕΡΑ ΚΗΡΥΓΜΕΝΑ

314 μνημεία όπως έχουν καταγραφεί στο “διαρκή κατάλογο των κυρηγμένων αρχαιολογικών χώρων και μνημείων της Ελλάδος”.⁵

ii) ΝΕΩΤΕΡΑ ΜΗ ΚΗΡΥΓΜΕΝΑ ΠΟΥ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΚΑΝ

1. Έξω Αγιά στην οδό Αυστραλίας
2. Έξω Αγιά στην οδό Νοταρά
3. Εκκλησία των Αγγέλων στο 1ο Νεκροταφείο
4. Τάφος Μπολασόπουλου στο 1ο Νεκροταφείο
5. Συγκρότημα κατοικιών στον Μείλιχο, Δάφνες
6. Μεταμοντέρνο στην οδό Αρήτης, Δάφνες
7. Αρχαιολογικό Μουσείο Μαιζώνος & Αράτου
8. Κατοικία Υψηλάντου & Μιαούλη
9. Κατοικία Καραϊσκάκη & Σαχτούρη
10. Πιτσερία Καραϊσκάκη & Σαχτούρη σύγχρονη με στοιχεία
11. Κατοικία Κανακάρη & Πατρέως
12. Κατοικία με καταστήματα Ερμού & Μαιζώνος
13. Κατοικία με καταστήματα στη Μαιζώνος
14. Κτίριο στην Τριών Ναυάρχων με μείξη στοιχείων
15. Εργαστήριο στην Ακτή Δυμαίων σύγχρονο με στοιχεία παραδοσιακά
16. Κτίριο του τέως Πτωχοκομείου στις Ιτιές – Λεύκα

iii) ΠΛΑΤΕΙΕΣ

1. Πετμεζιά στον Καστελλόκαμπο
2. Αμπελοκήπων
3. Αρχαίων Πεσόντων Κύπρου
4. Βόρειας Ηπείρου
5. Κωστη Παλαμά
6. Αγίας Λαύρας
7. Θρ. Κωνσταντίνου
8. Τριών Συμμάχων παραλιακή Αν. της προβλήτας Αγ. Νικολάου
9. Βασ. Όλγας (Εθνικής Αντίστασης)
10. Δημοκρατίας (Βασιλέως Γεωργίου) πολιτιστικό κέντρο της Πάτρας
11. Πλατεία Βότση
12. 28ης Οκτωβρίου με δέντρα & καθιστικά
13. Πλατεία Εθνομαρτύρων
14. Καποδιστρίου
15. Βλατερού
16. Ψηλά Αλώνια με αρχαιολογικά ευρήματα.
17. 25ης Μαρτίου (Αγ. Γεωργίου)
18. Ομόνοιας (Παπαδιαμαντοπούλου)
19. Παντοκράτορα
20. Αγωνιστών 1821
21. Φιλικών
22. Γιαννιά (Μαρούδα)
23. Μικράς Ασίας
24. Ποντιακού Ελληνισμού
25. Γεωργίου Παπανδρέου
26. Στρατηγού Μακρυγιάννη
27. Πλατεία Ιτιών - Λεύκας
28. Πλατεία Δεμένικων
29. Πλατεία Περιβόλας

iv) ΤΟΠΟΣΗΜΑ

1. Πανοραμική Γέφυρας Ρίου
2. Η Ρωμαϊκή Γέφυρα
3. Η Μαρίνα στην Τερψιθέα.
4. Η Προβλήτα του Αγίου Νικολάου
5. Ασύρματος-Ρωμαϊκό Υδραγωγείο
6. Ο Σταθμός Αγίου Νικολάου.
7. Το Ηλιακό Ρολόι της πλατείας Τριών Συμμάχων
8. Στοά στην οδό Αγίου Νικολάου
9. Άγιος Νικόλαος & αρχή Σκάλας.
10. Η Σκάλα Αγίου Νικολάου.
11. Λεωφορείο με το σήμα της Πολιτιστικής.
12. Κτίριο με κυκλικό πύργο στα Ψηλά Αλώνια
13. Αρόη-οδός Πρεβέζης προς μικρή πλατεία-Πεύκα
14. Ταμπαχάνα-οδός Ζωοδόχου Πηγής προς Αν-Πεύκο
15. Το Σκαγιοπούλειο
16. Ο Χάραδρος

17. Το Εθνικό Στάδιο Πατρών στο Κουκούλι.
18. Παλαιά Σφαγεία, υπόδειγμα ανάπλασης - επανάχρησης.
19. Εσωτερικό βιομ/κής μονάδας στην Πειραική - Πατραϊκή.
20. Μικρή πλατεία στην Περιβόλα, Αν. της Περιμετρικής.
21. Ο λόφος Κλάους.
22. Η Παραγκούπολη των Ρομά στον Γλαύκο
23. Ο “πύργος”, Πλατεία Όλγας & Μαιζώνος.
24. Τα πλοία “μέσα” στην πόλη.
25. Συντριβάνι Πλ. Γεωργίου.
26. Άγαλμα στην Πλ. Όλγα.
27. Σύμπλεγμα δένδρων στην πλατεία Δεμένικων.
28. Περίπατος στην Τριών Ναυάρχων.
29. Το roundabout της Περιβόλας, υπόδειγμα φύτευσης.
30. Ο Ι.Ν. Αγίου Ανδρέα.
31. Ο φάρος στην Ιχθυόσκαλα.

ν) ΤΟΠΙΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

1. Η παραλία του Καστελλόκαμπου
2. Το Έλος της Αγιάς
3. Πανοραμική της ΝΔ πόλης από το φρούριο
4. Πανοραμική της ΒΔ πόλης από το Φρούριο
5. Πανοραμική με τον Κυματοθραύστη
6. Ζαβλάνι-Λόφος Ζαβλάνι
7. Πανοραμική από Ασύρματο μέχρι Λόφο Ζαβλάνι
8. Το Δάσος του Βλατερού
9. Βλατερό πανοραμική λόφου προς Β. από οδό Παναχαΐδος
10. Βλατερό πανοραμική λόφου προς ΒΔ
11. Οι υπώρειες του Παναχαικού από την Αριστοτέλους
12. Προοπτική της Ακτής Δυμαίων
13. Ο Γλαύκος από την Ακτή Δυμαίων
14. Ο Γλαύκος ανατολικά
15. Οι εκβολές του Μείλιχου
16. Το Εσχατοβούνι με επέμβαση – Μικρή Περιμετρική
17. Το Δασύλλιο.
18. Το Πάρκο αναψυχής δίπλα στην θάλασσα
19. Τοπίο με ανεμογεννήτριες ανατολικά του Πανεπιστημίου.
20. Η διαμόρφωση της Ιχθυόσκαλας.

Ιστορικοί Τόποι – Αρχαιολογικοί Χώροι

Πολυάριθμα και αξιόλογα στοιχεία του αρχαίου κόσμου βρίσκονται διάσπαρτα στους δήμους της περιοχής μελέτης. Μερικά, όμως, από τα μνημεία των Πατρών, που δεν σώζονται, έγιναν γνωστά από παραστάσεις των πατρινών νομισμάτων, χωρίς να είναι δυνατές ακριβέστερες και συγκεκριμένες ταυτίσεις.

α) Η Πόλη της Πάτρας



Εικόνα 6: Το αρχαίο φρούριο της Πάτρας.

Το μεσαιωνικό κάστρο της Πάτρας είναι χτισμένο επάνω στα ερείπια της αρχαίας Ακρόπολης, στο χαμηλό λόφο του Παναχαϊκού, που απέχει από την ακτή περί τα 800 μέτρα. Το κάστρο καταλαμβάνει έκταση 22.725 τ.μ., έχει περίβολο τριγωνικού σχήματος και είναι ενισχυμένο με πύργους και προμαχώνες, οι οποίοι προστατεύονταν αρχικά από μία βαθιά τάφρο και ένα εσωτερικό περίβολο που υψώνεται στη ΒΑ γωνία, η οποία, επίσης περιβάλλεται από τάφρο. Κατασκευάστηκε από τον Ιουστινιανό, περί το Β' μισό του 6ου μ.Χ. αι., συγκεκριμένα μετά τον καταστροφικό σεισμό του 551 μ.Χ. Τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν προέρχονταν από προχριστιανικά οικοδομήματα που χρησιμοποιούνταν για την άμυνα της περιοχής και των κατοίκων της. Μάρτυρες των μνημείων που υπήρχαν στην Ακρόπολη είναι τα αρχιτεκτονικά μέλη αρχαίων κτηρίων που έχουν χρησιμοποιηθεί για την οικοδόμηση του Κάστρου και είναι ακόμη εντοιχισμένα σε αυτό δημιουργώντας γραφικές όψεις στην παλιά οχύρωση.

Έως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, το κάστρο παρέμενε σε συνεχή χρήση για την άμυνα της πόλης ενώ, λειτουργούσε και ως διοικητικό και στρατιωτικό κέντρο.

2. Ιστορικό Περιβάλλον

Πολλοί ήταν οι λαοί που το πολιορκήσαν, Σλάβοι, Σαρακηνοί, Βούλγαροι, Νορμανδοί, οι οποίοι πραγματοποίησαν αρκετές αλλαγές. Για παράδειγμα οι Φράγκοι σταυροφόροι μεγάλωσαν και ενίσχυσαν το κάστρο και άνοιξαν τάφρο στις τρεις πλευρές του. Οι οικοδομικές αλλαγές που υπέστη, είναι ευδιάκριτες και αποτελούν μαρτυρία των εργασιών που πραγματοποιήθηκαν από τους εκάστοτε κατακτητές του, με σκοπό την επισκευή και την προσαρμογή του στις εξελίξεις της πολεμικής τεχνολογίας.

Το 1828 πέρασε στα χέρια των Ελλήνων με την απελευθέρωση από την Τουρκοκρατία, κατόπιν της επέμβασης του γαλλικού στρατού υπό τον Maison. Κατά την διάρκεια 1941-1944, το κάστρο βρισκόταν υπό την γερμανική κατοχή, από την οποία ελευθερώθηκε μαζί με την Πάτρα στις 4 Οκτωβρίου 1944.

Σε ειδική εσοχή στην τοιχοποιία, είναι εντοιχισμένος κορμός αγάλματος και κεφάλι ανδρός των ρωμαϊκών χρόνων. Το παραμορφωμένο αυτό άγαλμα πήρε μυθικές διαστάσεις στα μάτια των κατοίκων της Πάτρας. Έγινε το στοιχείο της πόλης, η 'Πατρινέλα'. Η παράδοση λέει ότι ήταν γυναίκα μεταμορφωμένη σε άντρα στα χρόνια της Τουρκοκρατίας που φυλάει την πόλη από επιδημίες και κλαίει τις νύχτες, όταν πεθαίνει κάποιος γνωστός Πατρινός”

Σήμερα το μεσαιωνικό κάστρο, εκτός από αρχαιολογικός χώρος, λειτουργεί και ως λυόμενο θεατράκι.

Το Αρχαίο Ωδείο της πόλης βρίσκεται δυτικά της Ακρόπολης, στην Άνω Πόλη. Η ύπαρξη του αγνοούνταν για αρκετά χρόνια, όταν μετά από σεισμούς, πολέμους και κατακτητές καταστράφηκε και καλύφθηκε από άλλα κτίρια και χώματα. Ήρθε στο φως το 1889 με αφορμή τις εργασίες εκσκαφής που έγιναν στο λόφο για την επιχωμάτωση του λιμανιού. Μετά από πολύχρονες εργασίες, το 1956 το Αρχαίο Ωδείο απέκτησε την αρχική του μορφή.

Ο Πausanίας έκανε συχνά αναφορές και περιέγραφε το Ωδείο, το οποίο αποτελεί ένα από τα καλά σωζόμενα κτήρια της αρχαίας πόλης. Η τοπογραφική του σχέση με την Αγορά είναι χρήσιμη για τον προσδιορισμό της θέσης της στον χώρο, όπου το Ωδείο φαίνεται να αποτελούσε το δυτικό άκρο της.



Εικόνα 7: Το Ρωμαϊκό Ωδείο

Σήμερα το Ωδείο απαρτίζεται από τα βασικά μέρη του θεάτρου, κοίλο, ορχήστρα, προσκήνιο, σκηνή, παρασκήνια, καθώς και 23 σειρές καθισμάτων, που είναι δυνατόν να φιλοξενήσουν 2300 θεατές. Το Αρχαίο Ωδείο αποτελεί τη βασική έδρα του Διεθνούς Φεστιβάλ Πάτρας. Κοντά στο Αρχαίο Ωδείο εντοπίστηκαν ερείπια αμφιθεάτρου, πιθανόν του 1ου αι. μ.Χ. Στην περιοχή προς τα νότια της Ακρόπολης φαίνεται να ήταν η αρχαία αγορά των Πατρών. Σήμερα στο τμήμα αυτό της πόλης, και επί της οδού Λόντου, υπάρχουν υπόλοιπα κατασκευών, τα οποία δικαίως έχουν ταυτιστεί με εγκαταστάσεις της Αγοράς. Εκτιμάται ότι για την εφαρμογή των μεγάλων οικοδομικών προγραμμάτων όπως του αμφιθεατρικού κτίσματος του Ωδείου, χρειάστηκαν να κατεδαφιστούν παλιότερα κτήρια, κατοικίες και εργαστήρια.

Όταν η Πάτρα έγινε ρωμαϊκή αποικία, το 31 π.Χ., η επικράτηση της ρωμαϊκής αρχιτεκτονικής ήταν ορατή σε όλη την έκταση της πόλης. Πολλά ήταν τα έργα που έγιναν με δαπάνες ρωμαίων αυτοκρατόρων, ανάμεσα στα οποία ήταν και το Ρωμαϊκό Υδραγωγείο, το οποίο αποτέλεσε και το πρώτο συστηματικό υδραγωγείο της Πάτρας. Το έργο αυτό είχε κριθεί απαραίτητο για μια πολυάνθρωπη πόλη, όπως η Πάτρα, η οποία καταλάμβανε τη θέση της πύλης της Ελλάδας προς την Ιταλία. Το Ρωμαϊκό Υδραγωγείο βρίσκεται στα ριζά του λόφου του Δασυλλίου.

Οι Ρωμαίοι κατασκεύασαν μια μεγάλη δεξαμενή νερού στις πηγές «Νερομάννα» του Ρωμανού, από όπου ξεκινά ο χείμαρρος του Διακονιάρη και καταλήγει, μετά από διαδρομή 6χλμ., κάτω από το βυζαντινό κάστρο της Αρόης. Η δεξαμενή έγινε με τη μορφή τεχνητού φράγματος στην αρχή του λαγκαδιού και σ' απόσταση δέκα μέτρων από τις πηγές.

Το υδραγωγείο της Πάτρας είχε μήκος από τη δεξαμενή έως το κάστρο 6,5 χλμ., ενώ το νερό μεταφερόταν στο μεγαλύτερο τμήμα του με κτιστό υπόγειο καμαροσκεπή αγωγό, ο οποίος διέσχισε τις πλαγιές των χαμηλών λόφων ενώ, στις χαράδρες περνούσε επάνω σε κτίστες τοξοτοιχίες. Υπήρχαν διακλαδώσεις προς διάφορες κατευθύνσεις με μικρότερης διατομής σκεπαστούς αγωγούς. Η συνεχής ροή του νερού επιτυχανόταν χάρις στην αρχή των συγκοινωνούντων δοχείων που γνώριζαν οι Έλληνες.

2. Ιστορικό Περιβάλλον

Μνημειώδες κτίσμα του 3ου αι. αποτελούν τα Ρωμαϊκά Νυμφαία. Το κτίσμα αυτό κατά τα βυζαντινά χρόνια χρησιμοποιείτο ως εκκλησία και έπειτα ως νεκροταφείο.

Η Ρωμαϊκή Γέφυρα του Μείλιχου ή αλλιώς η Γέφυρα Πανσανία, σώζεται σήμερα σε ικανοποιητική κατάσταση, και αποτελείται από δύο τούβλινες καμάρες, οι οποίες στηρίζονται πάνω σε περίτεχνες βάσεις από πελεκητές πέτρες.

Το Βόρειο Νεκροταφείο είναι ρωμαϊκό μνημείο, που χρονολογείται μεταξύ του τέλους του 1ου και του τέλους του 2ου αι. μ.Χ., έχει σχήμα σταυρού, όπως ο ναός της Ίσιδας στην Πομπηία, ενώ αποτελεί μοναδικό μνημείο με αυτή τη μορφή στην Πάτρα.

Μεγάλο μυκηναϊκό νεκροταφείο αποτελεί ο αρχαιολογικός χώρος της Βούντενης ή Μυκηναϊκοί Τάφοι Βουντένης. Ο αρχαιολογικός χώρος βρίσκεται 4,5 χλμ. ανατολικά της πόλης, ωστόσο δεν είναι επισκέψιμος.

Το Αρχαίο Θέατρο-Στάδιο ανασκάπτεται σήμερα στο κέντρο της Πάτρας, μεταξύ των οδών Παντάνασσης και Γεροκωστοπούλου, επί της οδού Ηφαιστου και πλησίον του Ωδείου.

Κατά μήκος της πόλης υπάρχουν τμήματα ισχυρών τοιχών από οπτόπλινθους, οι οποίοι αποτελούσαν αναλήμματα στις πλαγιές των υψωμάτων και στα άνδηρα. Τέτοια υπόλοιπα τοιχών μπορεί κανείς να εντοπίσει πίσω από την εκκλησία της Παντάνασσης, καθώς και σε άλλα σημεία προς τα βόρεια του σταδίου μέχρι και την εκκλησία του Αγ. Νικολάου, τα οποία διατηρούνται και προστατεύονται από την Αρχαιολογική Υπηρεσία.

Το λιμάνι της Πάτρας και συγκεκριμένα η λέξη “λιμήν” αναφερόταν συχνά από τον Πανσανία, για να δηλώσει τεχνητή εγκατάσταση. Πρόκειται για προκυμαία κατασκευασμένη με στρώσεις ογκωδών λιθοπλίνθων, με γωνιώδεις προεξοχές και υδραυλικό κονίαμα τα οποία ταιριάζουν σε κατασκευή μώλου. Κοντά στην παραλία και το λιμάνι βρισκόνταν ένα Λυχνομαντείο, στο οποίο πιστεύεται ότι σύχναζαν οι ξένοι ναυτικοί.

¹ <http://www.achaia.gr>

² <http://lyk-peir-patras.ach.sch.gr>

³ <http://www.visit-achaia.gr>

⁴ Δήμος Πατρέων, διεύθυνση πολεοδομικού σχεδιασμού και εφαρμογών, μελέτη Ν.Γ.Π.Σ. Πατρών. Τα μητρώα της Εφορίας Νεωτέρων Μνημείων Πατρών αρχικά, της Δ/σης Πολεοδομίας πρόσφατα. Τεύχη πολεοδομικής κι αρχιτεκτονικής ιστορίας των Πατρών. Τα 8 τεύχη της «ΠΑΤΡΑΣ Πολιτιστικής Πρωτεύουσας»

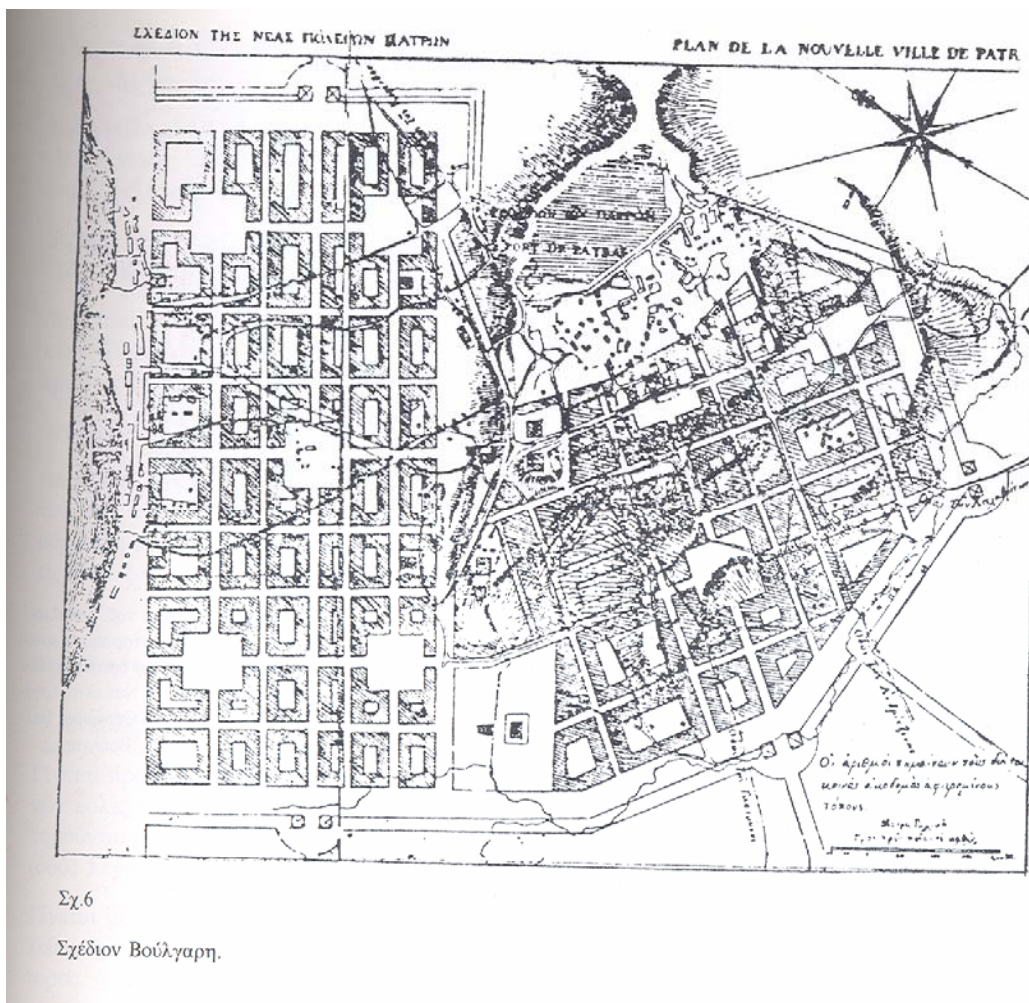
Η επιτόπια έρευνα και καταγραφές & η συμμετοχή στην καθημερινότητα της πόλης.
⁵ http://listedmonuments.culture.gr/result_declarations.php

3. Πολεοδομική Οργάνωση

Πολεοδομικό Σχέδιο 1828 – Σχέδιο Βούλγαρη¹

Με την απελευθέρωση της Ελλάδος και με εντολή του Κυβερνήτη Καποδίστρια, καταφθάνει στην Πάτρα ο λοχαγός Σταμάτης Βούλγαρης με σκοπό τη σύνταξη του πολεοδομικού σχεδίου της Πάτρας. Ο Βούλγαρης, ο στρατιωτικός, ο γεωμέτρης αλλά και ζωγράφος, ο μη εκπαιδευμένος πολεοδόμος, έδωσε τον καλύτερό του εαυτό στη μελέτη αυτή, με μόνα εφόδια τη θέλησή του, την αγάπη του στην αναγεννημένη Ελλάδα, την αρχαιολατρεία του, την ευρωπαϊκή του μόρφωση και την οξυδέρκεια στην παρατήρηση του χώρου, που αρμόζει σε ένα ζωγράφο, έβαλε τις βάσεις της πολεοδομίας στη νεότερη Ελλάδα καθιστώντας τον, τον πρώτο Έλληνα πολεοδόμο.

Η μελέτη που ανέλαβε να κάνει ο Βούλγαρης είναι η πολεοδομική αναμόρφωση της Άνω Πόλης. Εκτός όμως από αυτό, αποφασίζει και προτείνει τη δημιουργία ενός εντελώς νέου τμήματος στο δυτικό, παραθαλάσσιο χώρο. Αυτό ακριβώς είναι το νέο στοιχείο που καθορίζει το Σχέδιο της Πάτρας σαν την πιο ενδιαφέρουσα ίσως πολεοδομική σύνθεση της πρώτης εκείνης περιόδου της ελληνικής πολεοδομίας.



Εικόνα 1: Σχέδιο Βούλγαρη

3. Πολεοδομική Οργάνωση

α) Διερεύνηση της μεθοδολογίας του Βούλγαρη στην Άνω Πόλη

Γίνεται προσπάθεια προσαρμογής στα δεδομένα του χώρου. Ο χώρος αυτός ήταν η ανά τους αιώνες πόλη των Πατρών, πυκνοκατοικημένη και με όλα τα κατάλοιπα της Τουρκοκρατίας. Διατηρούνται 3 βασικές αρτηρίες. Το μπολσοκάκ (οδός Παντοκράτορος), η οδός Φιλελλήνων (οδός Γερμανού) και η οδός προς Ανδρίτζαιναν (οδός Μπουκαούρη). Γίνεται μεταφορά της οδού Γαστούνης ανατολικότερα και συμπίπτει με τη σημερινή οδό Ηλείας, η οποία διασχίζοντας την πλατεία Ομονοίας καταλήγει στην εκκλησία του Παντοκράτορος, ο οποίος στεφανώνεται από το μεσαιωνικό κάστρο. Ο δρόμος αυτός θεωρήθηκε σημαντικός, γι' αυτό και ο Βούλγαρης τοποθετεί στην αρχή του μία από τις εισόδους της πόλης. Ένας άλλος σημαντικός δρόμος που σχεδιάζεται, είναι η οδός Καλαβρύτων, η σημερινή λεωφόρος Γούναρη. Και εδώ συμπίπτει με την αρχαία οδική αρτηρία που οδηγούσε στο παραλιακό τμήμα της πόλης.

Στο ανατολικό της πέρας, τοποθετείται πάλι μια είσοδος. Ο δρόμος αυτός διασχίζει τρεις πλατείες και εφάπτεται ενός μεγάλου χώρου (η σημερινή πλατεία Υψηλών Αλωνίων) και καταλήγει στη θάλασσα. Όπως και στην αρχαιότητα, ο δρόμος αυτός συνδέει την Άνω με την Κάτω Πόλη και τη θάλασσα, και συγχρόνως είναι η συλλεκτήρια αρτηρία που οδηγεί την κίνηση από την ευρεία ανατολική περιφέρεια στην πόλη.

Το σχέδιο προσπαθεί να προστατεύσει και να αναδείξει το φρούριο. Παρ' όλο που στις νότιες παρυφές του υπάρχει μια διάσπαρτη δόμηση, ο Βούλγαρης αφήνει μια ζώνη ασφαλείας πριν την ακραία οικοδομική του γραμμή, όχι για λόγους αμυντικούς, αλλά για καθαρά πολεοδομικούς. Η ελεύθερη αυτή ζώνη πρασίνου συνεχίζεται μέχρι την πλατεία Αγ. Γεωργίου συμπεριλαμβάνοντας το πρηνές μεταξύ των οδών Αγ.Γεωργίου και Αλ.Υψηλάντου, συνεχίζεται νοτιότερα μέχρι τη σημερινή πλατεία Υψηλών Αλωνίων.

Το νέο σχέδιο της Άνω Πόλης συμπίπτει απόλυτα με τον προσανατολισμό του παλαιού οικισμού, διαιώνίζοντας έτσι την παράδοση της αρχαίας και ελληνιστικής Πάτρας. Ο αρχαίος οικισμός στο σημείο αυτό είχε ακριβώς το ίδιο σύστημα δρόμων και τον ίδιο προσανατολισμό. Τόσο η παλιά όσο και η νέα διάταξη του πολεοδομικού ιστού σέβεται απόλυτα την τοπογραφία της περιοχής.

β) Διερεύνηση της μεθοδολογίας του Βούλγαρη στην Κάτω Πόλη

Με δική του πρωτοβουλία ο Βούλγαρης σχεδιάζει ένα εντελώς νέο τμήμα στην παραθαλάσσια περιοχή, όπως προαναφέραμε ήδη. Θα πρέπει να υποθέσουμε ότι η απόφαση αυτή βασίστηκε σε διάφορους λόγους.

Η Πάτρα ήταν ήδη ένα σημαντικό κέντρο, με τα μέτρα της τότε Ελλάδας. Πιθανώς ο Βούλγαρης να προείδε την αναπόφευκτη εξέλιξή της και θέλησε να ετοιμάσει την πόλη για κάτι τέτοιο. Ίσως ακόμα είδε ότι στη παραλιακή ζώνη είχε ξεκινήσει άναρχη

3. Πολεοδομική Οργάνωση

δόμηση ή ίσως ακόμα γιατί τον έθελε η χωρίς δέσμευση και διαμορφωμένες καταστάσεις, σχεδίαση μιας εντελώς νέας πόλης.

Και τα δύο τμήματα, Άνω και Κάτω Πόλη, παρουσιάζουν την ίδια πολεοδομική λύση: Ορθογώνια τεμνόμενοι δρόμοι, συμμετρικά τοποθετημένες πλατείες. Μια σύνθεση καθαρά γεωμετρική η οποία όμως δεν αφήνει τελικά την εντύπωση της αυστηρής, ανελαστικής γεωμετρικής μονοτονίας, από το γεγονός ότι τα δύο τμήματα τα οποία ξεχωρίζουν μεταξύ τους με μια ευδιάκριτη ζώνη πρασίνου, δεν είναι παράλληλα μεταξύ τους, αλλά τέμνονται υπό γωνία 70° . Αυτά τα δύο, υπό γωνία σκέλη του Σχεδίου, “αγκαλιάζουν” το Φρούριο με τέτοιο τρόπο ώστε να αναδεικνύεται σε ένα σημαντικό πολεοδομικό στοιχείο ενσωματωμένο στον οργανισμό της Πόλης.

Κατά μήκος της παραλιακής ζώνης ο Βούλγαρης προτείνει μια δενδροστοιχία περιπάτου για τη δημιουργία της οποίας προσέφερε την αμοιβή του.

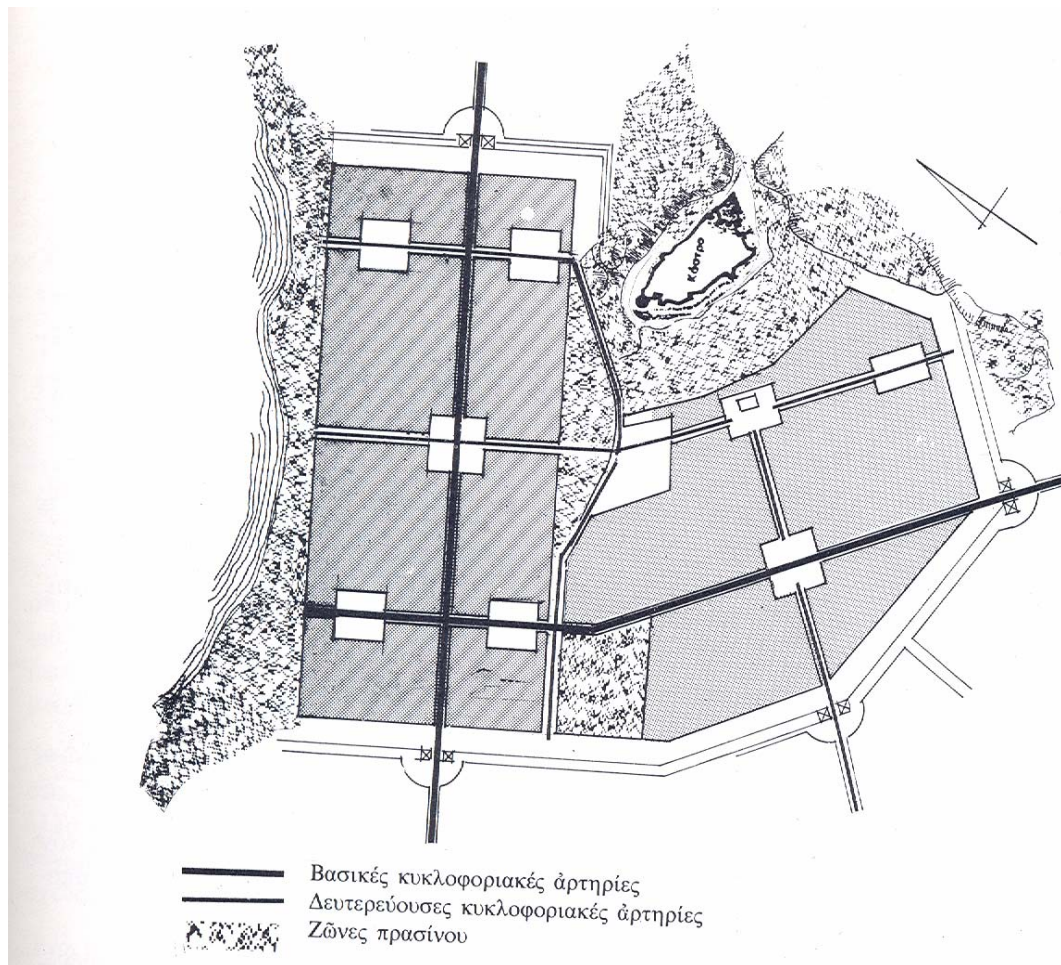
Καταλήγοντας, διαπιστώνουμε ότι στο σχέδιο έχουν ληφθεί υπ’ όψιν όλοι οι παράγοντες που διέπουν μια τέτοια εργασία. Η μορφή του εδάφους, οι βασικές κυκλοφοριακές συνδέσεις με την ευρύτερη περιοχή, η διαφαινόμενη εξέλιξη της πόλεως, η διαφύλαξη και ανάδειξη της αρχαιολογικής του υπόστασης και οι αισθητικές φυγές του τοπίου.

γ) Κυκλοφορία

Ο Πολεοδομικός ιστός είναι ένας αυστηρά ορθογωνικός κάναβος. Οι πλατείες συμμετρικά τοποθετημένες, διασχίζονται όλες από πρωτεύουσες ή δευτερεύουσες αρτηρίες. Δύο βασικοί κυκλοφοριακοί άξονες διασχίζουν την πόλη, ακολουθώντας και τονίζοντας τα δύο σκέλη του, η οδός Κορίνθου που στην ουσία είναι τμήμα του επαρχιακού δρόμου Αθηνών – Κορίνθου – Πύργου, και η οδός Γούναρη η οποία οδηγεί προς τα χωριά των Καλαβρύτων.

Παράλληλα ακριβώς προς τις παραπάνω βασικές αρτηρίες υπάρχουν 2 δευτερεύουσες, οι οποίες έχουν καθαρά τοπική σημασία. Η οδός Γεροκωστοπούλου, που επεκτεινόμενη γίνεται η οδός Παντοκράτορος και η οδός Αγ. Γεωργίου, οι οποίες διαμορφώνουν σχεδόν το πέρας του σχεδίου από την πλευρά του Φρουρίου, αγκαλιάζοντάς το.

Η κυκλοφοριακή ρύθμιση ολοκληρώνεται με την οδό Κολοκοτρώνη στην Κάτω Πόλη και την οδό Ηλείας στην Άνω Πόλη, οι οποίες διασχίζουν από δύο πλατείες η κάθε μία και τέμνουν καθέτως τις παραπάνω οδούς.



Εικόνα 2: Διερεύνηση κυκλοφοριακού συστήματος στο σχέδιο Βούλγαρη

δ) Σχόλια και Ανάλυση επιμέρους στοιχείων.

Η πολεοδομική μονάδα στο σχέδιο Βούλγαρη είναι το οικοδομικό τετράγωνο και όχι η μεμονωμένη ιδιοκτησία. Το κάθε ένα από αυτά, ορίζεται από δύο οικοδομικές γραμμές. Την εξωτερική, που συμπίπτει με τη ρυμοτομική, και την εσωτερική, η οποία οριοθετεί τον ακάλυπτο χώρο, ο οποίος προσδιορίζεται έτσι σε ένα ενιαίο κοινόχρηστο χώρο.

Ο τρόπος δομήσεως που προτείνει ο Βούλγαρης, είναι η οργανωμένη δόμηση ή η δόμηση κατά το σύστημα του ενεργού οικοδομικού τετραγώνου, έννοιες που εισάγονται στην ελληνική νομοθεσία 150 χρόνια μετά. Ο τρόπος αυτός δομήσεως, υποχρεώνει σε ενιαία αντιμετώπιση της δομημένης επιφανείας του οικοδομικού τετραγώνου από πλευράς κατόψεως και από πλευράς ρυθμολογίας των όψεων. Η στέγη ακολουθεί τα ιταλικά πρότυπα και είναι ενιαία για όλο το οικοδομικό τετράγωνο.

3. Πολεοδομική Οργάνωση

Η διαμόρφωση αυτή εμφανίζεται στην πολεοδομία της αναγέννησης. Η χρήση του γενικεύεται, όχι μόνο από τη συσσώρευση πληθυσμού στα αστικά κέντρα, αλλά κυρίως, από την αδυναμία αποκτήσεως ίδιας στέγης από μεγάλο μέρος του πληθυσμού. Τα συγκροτήματα αυτά διαθέτουν κυρίως διαμερίσματα προς ενοικίαση και χτίζονται από, πάντα σχεδόν, δημόσιους φορείς.

Τέλος, ένα άλλο στοιχείο που χαρακτηρίζει το σχέδιο Βούλγαρη είναι οι στοές, που προτείνει σε όλους τους βασικούς δρόμους της Άνω και Κάτω Πόλεως.

Έχω την τιμή να σας αποστείλω το σχεδιάγραμμα για τη χωροθέτηση της πόλης της Πάτρας και εκείνο του χώρου, που εκτείνεται μέχρι την ακτή της θάλασσας, όπου η βιομηχανία έχει βάλει τα πρώτα θεμέλια μιας πόλης, την οποία η σημαντική της θέση θα καταστήσει μίαν ημέρα όμορφη και ανθηρή.

Διαίρεσα αυτήν την καινούρια πόλη σε τέσσερα διαμερίσματα και επιχείρησα να την ενώσω με την [παλιά] Πάτρα, που αποκαλύπτεται μέσα από τα πρόσφατα ερείπιά της, κάτω από τα οποία είναι θαμμένη και όπου δε μένει όρθιο παρά κάποιο πλιθόκτιστο ετοιμόρροπο σπίτι και τέσσερα λιθόκτιστα τζαμιά. [Είναι] αυτό του Κουρζούμ Ατζαμί, λόγω του όγκου του και της καλής του θέσης, το οποίο έχει ανακαινισθεί, για να λειτουργεί ως καθεδρικός ναός, και οι οικοδομές, που περιβάλλουν την πλατεία, που εκτείνεται απέναντί του, και που χρησιμεύουν για την επισκοπή, για ένα σχολείο και για μια βιβλιοθήκη.

Δίνω 100 μέτρα μήκος στις πλατείες, 40 μέτρα πλάτος στις αποβάθρες, 20 μέτρα στους μεγάλους δρόμους, 14 μέτρα στους δευτερεύοντες και 10 μέτρα στους μικρότερους. Όλοι οι δρόμοι επικοινωνούν μεταξύ τους και οι πιο μεγάλοι επικοινωνούν με τους κύριους δρόμους της [πελοποννησιακής] χερσονήσου και της [πατραϊκής] επαρχίας, όπως το βλέπουμε στην οδό των Συμμάχων της Ιωαννούπολης [= της Κάτω Πάτρας]. Τα άκρα της οδού αγγίζουν τους δύο δρόμους, της Κορίνθου και της Γαστούνης [= της Ηλείας]. Στην ίδια οδό καταλήγουν οι δρόμοι, που έχουν ως αφετηρία το λιμάνι, και αυτοί, που κατεβαίνουν από την Επάνω Πόλη[...].

Σύμφωνα με τους νόμους της οχύρωσης αφήνω χώρο 150 μέτρων ανάμεσα στο φρούριο και στην πόλη, ο οποίος μπορεί να χρησιμεύσει ως θέση όπλων και που παράλληλα θα είναι δενδροφυτευμένος ως χώρος όμορφου περιπάτου. [Εδώ] δε θα πρέπει να κτίσουμε παρά μόνο στην έσχατη ανάγκη[...].

*Απ. επιστολής του Βούλγαρη στον Καποδίστρια για το ρυμοτομικό σχέδιο της Πάτρας.
ΓΑΚ. Γενική Γραμματεία Φ. 184. Μτφ από τα γαλλικά Κων. Λάζαρη.*

ε) Αλλοιώσεις του σχεδίου Βούλγαρη

Το σχέδιο Βούλγαρη αποτελεί μεν τη βάση του σημερινού πολεοδομικού Συγκροτήματος, διαφέρει όμως πολύ από το σημερινό. Οι επεμβάσεις και οι κατά καιρούς τροποποιήσεις αλλοίωσαν εντελώς τις θεμελιώδεις αρχές του. Η βασική κεντρική του σύλληψη ως προς τα σημεία αναφοράς (φρούριο – προκουμαία), απαλείφθηκε εντελώς ή δεν αναγνωρίστηκε ποτέ. Αυτό που στην ουσία διασώθηκε είναι ο προσανατολισμός των δύο τμημάτων (ή η γωνία υπό την οποία τέμνονται) και η αποδοχή των τμημάτων αυτών.

Οι επεμβάσεις όμως συνεχίστηκαν. Αυτό που δεν έγινε αποδεκτό είναι οι απόψεις του Βούλγαρη σχετικά με τον πολεοδομικό ιστό και οι αλλοιώσεις στην προκειμένη περίπτωση είναι τρεις:

A. Μείωση πλατειών και ζωνών πρασίνου.

Στην παραλιακή περιοχή οι πέντε πλατείες γίνανε μόλις δύο. Η πλατεία Γεωργίου έγινε μεγαλύτερη και η πλατεία Όλγας μετατέθηκε σε χώρο ολόκληρου οικοδομικού τετραγώνου. Η παραλιακή ζώνη, στην οποία ο Βούλγαρης σχεδίαζε ένα γραμμικό άλσος, για το οποίο διέθετε την αμοιβή του, και το οποίο θα έκλεινε την πόλη από την πλευρά της θάλασσας οικοπεδοποιήθηκε. Αργότερα δε, θεωρήθηκε η ζώνη αυτή η καλύτερη λύση για το πέρασμα της σιδηροδρομικής γραμμής. Έτσι, το πέρασμα προς τη θάλασσα, και η σημασία του παραλιακού αισθητικού σημείου αναφοράς της πόλεως καταστρέφεται ριζικά. Η Πάτρα μέχρι σήμερα δεν έχει στην ουσία πρόσβαση στη θάλασσα.

Η ζώνη πρασίνου γύρω από το Φρούριο καταργείται και εκείνη σιγά σιγά. Τα σπίτια φτάνουν μέχρι του σημείου να εφάπτονται των περιφερειακών τειχών. Υποβαθμίζεται έτσι και η σημασία του Φρουρίου σαν αυτόνομου σημείο αναφοράς.

Η αδόμητη ζώνη μεταξύ των δύο σκελών του σχεδίου, η οποία περιλαμβάνονταν μεταξύ των οδών Αγ.Γεωργίου και Υψηλάντου και η οποία συνέδεε το χώρο του φρουρίου με την πλατεία Υψηλών Αλωνίων, οικοπεδοποιείται. Η αλλοίωση του σχεδίου στο σημείο αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντική, μια και στην περιοχή αυτή τοποθετείται το αρχαίο αμφιθέατρο.

Η έλλειψη ευαισθησίας για την αρχαία κληρονομιά είναι χαρακτηριστική. Παρ'όλη την προτροπή του Βούλγαρη για σεβασμό των αρχαιοτήτων, η νέα Πάτρα χτίζεται κάτω από τον ασφυκτικό κλοιό των προβλημάτων μιας ολοσχερώς κατεστραμμένης χώρας που δεν έχει καιρό να ασχολείται με πολυτέλειες.

B. Η αλλαγή της πολεοδομικής μονάδας.

Καταργήθηκε η δόμηση κατά το σύστημα του ενεργού τετραγώνου με την παράλληλη υιοθέτηση των κανονιστικών όρων δόμησης. Η μετάθεση δηλαδή της πολεοδομικής μονάδας από το ενοποιημένο οικοδομικό σύστημα στη μεμονωμένη ιδιοκτησία.

3. Πολεοδομική Οργάνωση

Αποτέλεσμα αυτού ήταν η διάσπαση σε πολλές περιπτώσεις των αρχικών οικοδομικών τετραγώνων σε μικρότερα, η μετατροπή των εσωτερικών αυλών σε ενδιάμεσους δρόμους και η οικοπεδοποίηση ολόκληρου του ακάλυπτου χώρου.

Η αδυναμία εισαγωγής ενός νομοθετικού πλαισίου στην Ελλάδα εκείνης της εποχής, η μεγάλη διάρκεια των απαλλοτριώσεων και η καθυστερημένη εφαρμογή του σχεδίου, οδήγησαν στην αναπόφευκτη τροποποίησή του, σύμφωνα με τις άμεσες ανάγκες.

Γ. Στοές.

Σε πολλές περιπτώσεις οι στοές καταργήθηκαν.

Δ. Έκταση

Εκτός από τις μεταβολές ως προς τη βασική φιλοσοφία της συνθέσεως που έγιναν, εντοπίζεται ακόμα μία και ως προς την έκτασή του.

| | Άνω Πόλις | Κάτω Πόλις | Σύνολο |
|-----------------|-----------|------------|----------|
| Σχέδιο Βούλγαρη | 31,77 Ha | 40.48 Ha | 72.25 Ha |
| Σχέδιο 1858 | 25,44 Ha | 39.00 Ha | 64.44 Ha |

Είναι λοιπόν μικρότερο και ως προς την Άνω Πόλη και ως προς την Κάτω Πόλη. Το σχέδιο όπως τελικά διαμορφώθηκε και όπως ακόμα και σήμερα εξακολουθεί να υπάρχει σαν πυρήνας της σημερινής πόλης, το βρίσκουμε στα αρχεία του δήμου Πατρέων με χρονολογία 1858.



Αρχική έκταση σχεδίου Βούλγαρη.

Εικόνα 3: Αρχική έκταση σχεδίου Βούλγαρη.

Εξέλιξη του Σχεδίου Πόλεως.

Η εξέλιξη του σχεδίου στα επόμενα χρόνια μέχρι και σήμερα, σκιαγραφεί με μεγάλη σαφήνεια την ανάπτυξη της πόλεως στο διάστημα αυτό. Η προσεκτικότερη προσέγγιση στα επί μέρους στάδια και οι παρατηρήσεις σε πολεοδομικής φύσεως στοιχεία που ακολουθούν, αποτυπώνουν ανάγλυφα την ανυπαρξία οποιουδήποτε προγραμματισμού στη μεγάλη πορεία των επεκτάσεων και εξηγούν τα συσσωρευμένα και δυσεπίλυτα προβλήματα του σημερινού πολεοδομικού πια συγκροτήματος των Πατρών.



Εικόνα 4: Εγκεκριμένο σχέδιο 1858.

Εγκεκριμένο σχέδιο πόλεως των Πατρών 1858.

Έκταση: 64,44 Ha

Πληθυσμός: 19.876 κάτοικοι

Πυκνότητα: 335 κάτοικοι/Ha (πυκνότητα στο σύνολο του οικισμού)

Κοινόχρηστοι χώροι, πλατείες: Πλατεία Γεωργίου Α΄

Πλατεία Όλγας

Πλατεία Αγ. Γεωργίου. Συνολική έκταση 2,04 Ha

Ζώνη πρασίνου: Ζώνη νοτίως του κάστρου.

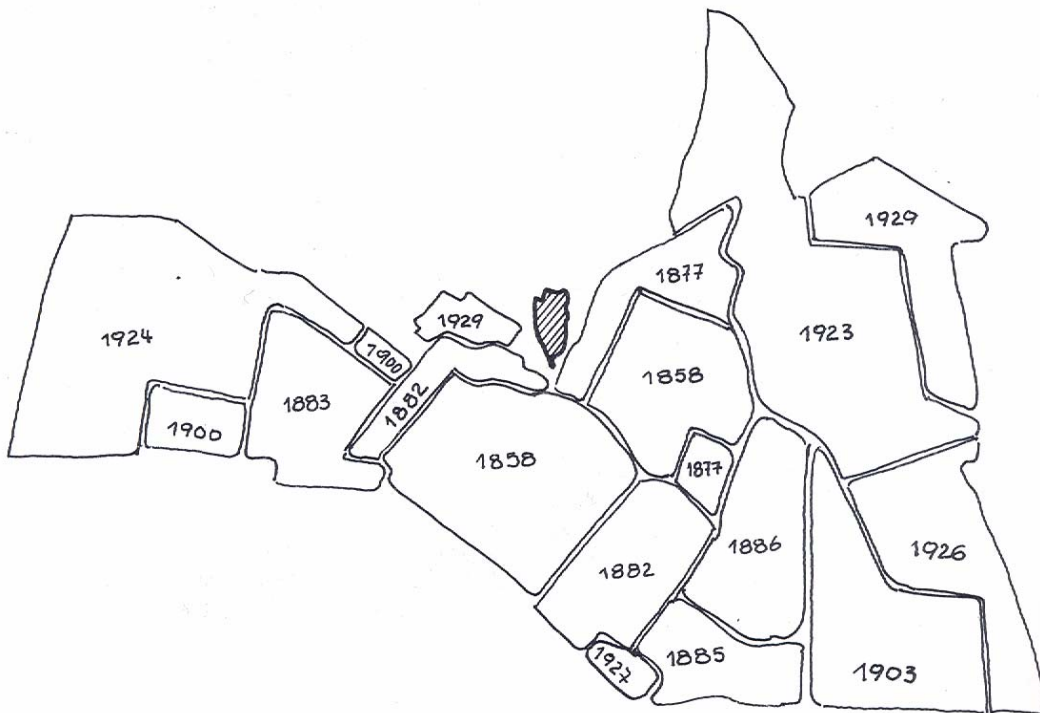
Αρχαιολογικός χώρος μεταξύ Υψηλάντου, οδού Αγ.Γεωργίου, Γεροκωστοπούλου και Γούναρη.

Δημόσια κτήρια: Είναι ενσωματωμένα στον πολεοδομικό ιστό. Μόνο εκκλησίες αποτελούν πολεοδομικά σημεία αναφοράς καταλαμβάνοντας ολόκληρο οικοδομικό τετράγωνο η κάθε μία, εκτός από δύο.

3. Πολεοδομική Οργάνωση

Η Μητρόπολη και ο ναός του Αγ. Ανδρέα των καθολικών είναι ενσωματωμένες σε μικτής χρήσεως οικοδομικά τετράγωνα.

Από το 1858 μέχρι το 1929 το σχέδιο επεκτάθηκε 12 φορές. Το 1877, 1882, 1883, 1885, 1886, 1900, 1903, 1923, 1924, 1926, 1927, και 1929. Όλες αυτές οι επεκτάσεις μαζί απαρτίζουν το λεγόμενο παλαιό σχέδιο, το οποίο διατήρησε την έκτασή του και μέχρι το 1971, οπότε άρχισε νέος κύκλος επεκτάσεων.



Εικόνα 5: Επεκτάσεις του Σχεδίου Πόλεως μεταξύ 1858 και 1929



Εικόνα 6: Εγκεκριμένο σχέδιο 1882.

Εγκεκριμένο σχέδιο πόλεως 1882.

Έκταση: 71,8 Ha

Πληθυσμός: 29.804 κάτοικοι

Πυκνότητα: 414 κάτοικοι/Ha

Με τις επεκτάσεις αυτές έγιναν σημαντικές επεμβάσεις στο κέντρο της πόλης.

- α) Η μετατόπιση της πλατείας Υψηλών Αλωνίων και η τελική της διαμόρφωση.
- β) Η οικοπεδοποίηση κατά μήκος της νότιας πλευράς του Κάστρου, που το σχέδιο Βούλγαρη το προέβλεπε σαν ζώνη πρασίνου (τελικά η περίπτωση έσχατης ανάγκης που έκανε λόγο ο Βούλγαρης στην επιστολή του, παρουσιάστηκε πολύ γρήγορα!).
- γ) Η οικοπεδοποίηση (!) του αρχαιολογικού χώρου, όπου βρίσκεται το αρχαίο αμφιθέατρο της Πάτρας.
- δ) Η επέκταση της πόλεως ανατολικά, μέχρι την Παπαδιαμαντοπούλου, χωρίς να αφηθεί ο χώρος για την πλατεία που προέβλεπε το σχέδιο Βούλγαρη (επί της οδού Παντοκράτορος).
- ε) Επέκταση στο νότιο μέρος του παλαιού πυρήνα της Κάτω Πόλεως χωρίς καμία πρόβλεψη νέων κοινόχρηστων χώρων.



Εικόνα 7: εγκεκριμένο σχέδιο 1885.

Εγκεκριμένο σχέδιο πόλεως 1885.

Έκταση: 143 Ha

Πληθυσμός: 31.459 κάτοικοι

Πυκνότητα: 220 κάτοικοι/Ha

Το σχέδιο, όπως διαμορφώθηκε το 1885 σχεδιασμένο από το μηχανικό Σπύρο Τζέτζη, εκτυπώθηκε στο λιθογραφείο Γούττμαν στην Τεργέστη. Από το σχέδιο παίρνουμε λεπτομερή στοιχεία, όχι μόνο για την έκταση, αλλά και για τη συγκρότηση της Πάτρας του 1885. Καταγράφει λεπτομερώς τα πάντα, τους δρόμους, τις ονομασίες, τα δημόσια κτήρια. Είναι, θα λέγαμε ένας οδηγός της Πάτρας του 1885.

Αναφέρονται 7 συνοικίες: Αγίου Διονυσίου, Ευαγγελισμού, Αγ.Νικολάου, Παντανάσσης, Αγ.Ανδρέου, Παντοκράτορος, και Αγ.Δημητρίου. Οι κοινόχρηστοι χώροι και πάλι δεν αυξήθηκαν. Απλώς ενσωματώνονται ο ναός του Αγ.Ανδρέα και του Αγ.Διονύση με τους περιβάλλοντες χώρους τους, στον πολεοδομικό ιστό.

Από το σχέδιο Τζέτζη αντλούμε πολλά στοιχεία, τα οποία αξίζει να αξιολογηθούν, σε σύγκριση με τη σημερινή Πάτρα.

Εκπαίδευση: 2 Δημοτικά σχολεία
(8 σχολεία) 2 Γυμνάσια
2 Ελληνικά σχολεία
Το Στρούμπειο Παρθεναγωγείο
Η Δημοτική Σχολή Αρρένων.

Πρόνοια: Δημοτικό νοσοκομείο
Στρατιωτικό νοσοκομείο
Δημοτικό βρεφοκομείο

3. Πολεοδομική Οργάνωση

Πτωχοκομείο

Υπηρεσίες: Νομαρχία, Δημαρχείο, Ειρηνοδικείο, Πρωτοδικείο, 3 Τράπεζες.

Πολιτιστικές εγκαταστάσεις: Θέατρο 500 θέσεων, έργο του Τσίλλερ. Θεμελιώθηκε το 1871 και αποπερατώθηκε το 1872.

Βιομηχανία: 15 βιομηχανικές εγκαταστάσεις.

Εκκλησίες: Άγ.Διονύσιος, Ναός Διαμαρτυρόμενων, Ναός Καθολικών, Άγ.Νικόλαος (νέος ναός), Μητρόπολη, Ναός Παντανάσσης, Άγ.Ανδρέας, Άγ.Ανδρέας (νέος ναός), Ναός Παντοκράτορος, Άγ.Δημήτριος, Άγ.Λουκάς, Αγ.Αικατερίνη, Ναός Εισοδίων.



Εικόνα 8: Εγκεκριμένο σχέδιο 1903.

Εγκεκριμένο σχέδιο 1903.

Έκταση: 196,36 Ha

Πληθυσμός: 37.894 κάτοικοι

Πυκνότητα: 193 κάτοικοι/Ha

Οι επεκτάσεις πραγματοποιήθηκαν συμμετρικά σχεδόν ως προς τον κεντρικό πυρήνα, τόσο στην αρκτική, όσο και στη μεσημβρινή πλευρά. Στις νέες επεκτάσεις και πάλι δεν προβλέπεται κανένας νέος κοινόχρηστος χώρος. Μια αλλαγή γίνεται ως προς τη σιδηροδρομική γραμμή και συγκεκριμένα μετά το Ναό του Αγ. Ανδρέα και προς νότο. Η γραμμή μετατίθεται ανατολικότερα της παλαιάς, αφήνοντας προς τη πλευρά της Παραλίας μια σειρά οικοδομικών τετραγώνων.



Εικόνα 9: Εγκεκριμένο σχέδιο 1929

Εγκεκριμένο σχέδιο 1929.

Έκταση: 400 Ha
Πληθυσμός: 61.278 κάτοικοι
Πυκνότητα: 153 κάτοικοι/Ha

Το 1929 ολοκληρώνεται το λεγόμενο Παλαιό Σχέδιο. Η έκτασή του καλύπτει 4000 στρέμματα. Οι νέες τμηματικές επεκτάσεις που έγιναν από το 1903, δεν προσέθεσαν, και πάλι, κανένα νέο κοινόχρηστο χώρο. Το σχέδιο αυτό παρέμεινε έτσι μέχρι το 1971.

Στα 43 χρόνια που ακολούθησαν, οι οικιστικές ανάγκες μετεβλήθησαν αισθητά. Η παρεμβολή του πολέμου, η σημαντική αύξηση του πληθυσμού, οι νέες συνθήκες ζωής και κυρίως οικοδομήσεως, δημιουργούν νέες προοπτικές εξελίξεων. Αναπτύχθηκε σημαντικά η βιομηχανία έχοντας ως αποτέλεσμα τη σωρευμένη εσωτερική μετανάστευση από την ορεινή Πελοπόννησο καθώς και την εξωτερική μετανάστευση 12.000 προσφύγων από τη Μικρασία.

Σύμφωνα με την απογραφή του 1971 η Πάτρα έχει 111.607 κατοίκους, έναντι 61.278 του 1929. Η πόλη έχει φτάσει σε επίπεδα κορεσμού. Έπρεπε να ληφθούν κάποια μέτρα. Έτσι το 1969 τροποποιούνται οι όροι δόμησης του παλαιού σχεδίου. Ορίζονται συντελεστές δομήσεως ειδικά για κατασκευαστές. Στο κεντρικό τμήμα της πόλης έχουμε συντελεστή 4,9 και στις γειτονικές περιοχές 4,2. Εννιαόροφα και δεκαόροφα μεγαθήρια ζωντανεύουν εμφατικά την αντίληψη περί πολεοδομίας της

3. Πολεοδομική Οργάνωση

εποχής εκείνης. Το μόνο θετικό είναι η επιβολή στοών στους κεντρικότερους δρόμους όπως στη Ρήγα Φερραίου, Μαιζώνος, Κορίνθου, Αγ.Ανδρέου, Κωνσταντινουπόλεως, Πατρέως, Γερμανού. Το 1975 αυξάνονται οι Συντελεστές Δόμησης σε ευαίσθητες περιοχές, όπως σε περιοχές της Άνω Πόλεως, ειδικά γύρω από το Φρούριο.

Τέλος το 1978, μειώνονται δραστικά οι όροι δομήσεως όλου του παλαιού σχεδίου. Πράξη αναγκαία και επιτακτική, η οποία έπρεπε να είχε γίνει πολύ νωρίτερα, μια και εν τω μεταξύ τα ωραιότερα νεοκλασσικά μέγαρα της Πάτρας, έπεσαν θύματα των καταστρεπτικών αυτών όρων δόμησης, σε συνδυασμό και με την αντιπαροχή.

Οι αυξομειώσεις του Συντελεστή Δομήσεως στο παλαιό σχέδιο και πάλι δεν έλυσαν το πρόβλημα. Η ανάγκη επεκτάσεως του σχεδίου αποβαίνει επιτακτική, γιατί η πόλη έχει ξεπεράσει τα όρια του εγκεκριμένου σχεδίου. Η πρώτη επέκταση γίνεται το 1971 προς τη μεσημβρινή πλευρά του παλαιού Σχεδίου και καταλαμβάνει 5.200 στρέμματα. Η επιφάνεια υπερδιπλασιάζεται και στην ουσία προστέθηκε μια ακόμη μεγαλύτερη Πάτρα.



Εικόνα 10: Με διαγράμμιση φαίνεται το λεγόμενο Παλιό Σχέδιο και με ψηφιδωτό οι επεκτάσεις του 1971.

Επέκταση 1971 (5.200 στρέμματα).

Συνολική έκταση: 920 Ha

Πληθυσμός: 111.607 κάτοικοι

Πυκνότητα: 121 κάτοικοι/Ha

3. Πολεοδομική Οργάνωση

Τον επόμενο χρόνο, το 1972, ακολουθεί νέα επέκταση, προς την αρκτική πλευρά του παλαιού Σχεδίου κατά 3.200 στρέμματα.

Το εγκεκριμένο σχέδιο καταλαμβάνει πλέον 12.400 στρέμματα. Έχει υπερτριπλασιαστεί, ενώ ο πληθυσμός δεν έχει καν διπλασιαστεί.



Εικόνα 11: Με ψηφιδωτό φαίνονται οι επεκτάσεις του 1972.

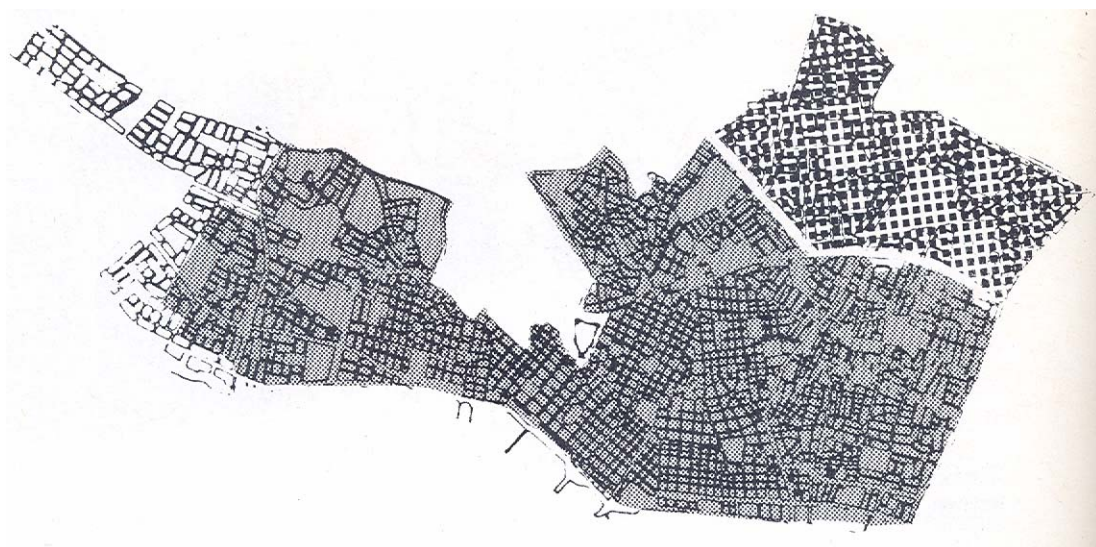
Επέκταση 1972 (3.200 στρέμματα)

Έκταση: 1.240 Ha

Πληθυσμός: 114.018 κάτοικοι

Πυκνότητα 92 κάτοικοι/Ha

Το 1975 ακολουθεί Τρίτη επέκταση προς την ανατολικομεσημβρινή πλευρά κατά 3.300 στρέμματα.



Εικόνα 12: Επέκταση 1975

Επέκταση 1975 (3.300 στρέμματα)

Έκταση: 1.570 Ha
Πληθυσμός: 123.660 κάτοικοι
Πυκνότητα: 79 κάτοικοι/Ha



Εικόνα 13: Επέκταση 1979

Επέκταση 1979 (1.500 στρέμματα)

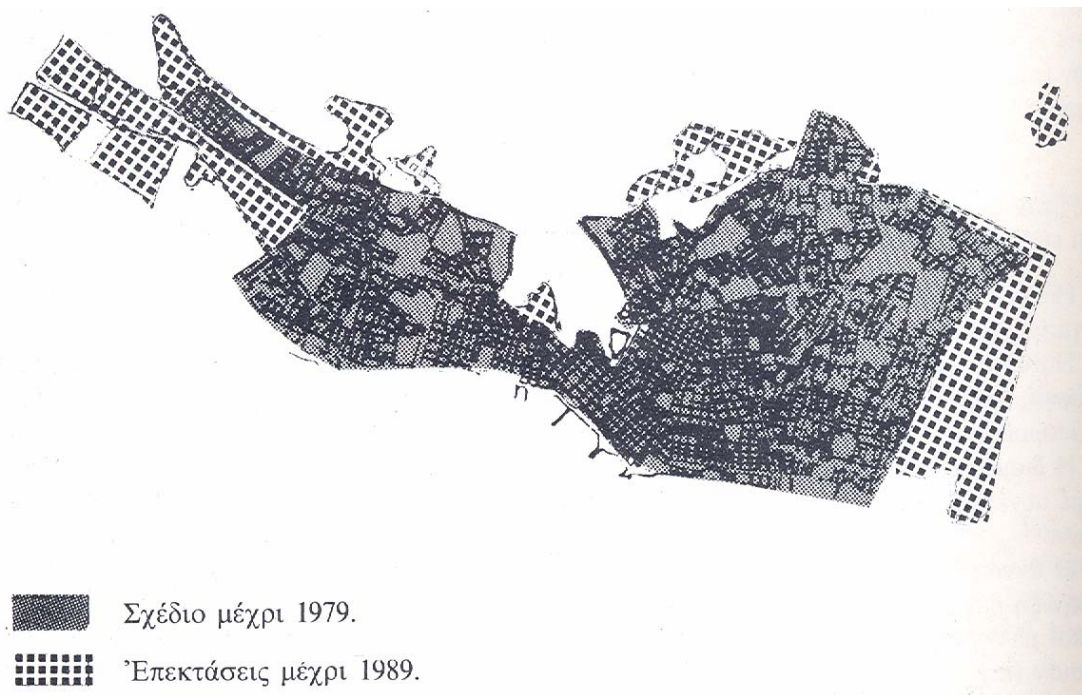
Έκταση: 1.720 Ha
Πληθυσμός: 134.821 κάτοικοι
Πυκνότητα: 78 κάτοικοι/Ha

3. Πολεοδομική Οργάνωση

Μέσα σε 9 χρόνια (1971 – 1979) η έκταση του σχεδίου αυξήθηκε κατά 330%. Ο πληθυσμός της πόλεως το ίδιο διάστημα αυξήθηκε μόλις κατά 20,8%. Γίνεται έτσι εμφανές, ότι η μεταβολή της επιφάνειας του σχεδίου σε καμμιά περίπτωση δεν είναι ανάλογη με την πληθυσμιακή αύξηση, η οποία είναι εκάστωτε αισθητώως κατώτερη του ρυθμού των επεκτάσεων.

Εντυπωσιακή διαφορά παρουσιάζεται στις επεκτάσεις του 1971 και 1972, όπου η έκταση αυξάνεται σχεδόν κατά 210% σε σχέση με το σχέδιο του 1929, ενώ ο πληθυσμός για την ίδια περίοδο αυξάνεται κατά 85%. Η πυκνότητα του πληθυσμού αυτομάτως πέφτει στους 92 κατοίκους/Ha. Είναι όμως πλασματική μιας και το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού κατοικεί στο παλαιό τμήμα. Από στατιστικά στοιχεία προκύπτει ότι ο μισός πληθυσμός κατοικεί στην περιοχή του παλαιού σχεδίου, 29,3% μόνο κατοικεί στις επεκτάσεις και το 21,06 κατοικεί εκτός σχεδίου.

Αυτό σημαίνει ότι οι επεκτάσεις των 1320 Ha δεν μπόρεσαν να λύσουν τα οικιστικά προβλήματα της περιοχής.



Εικόνα 14: Εγκεκριμένο σχέδιο 1986 μαζί με τις επεκτάσεις μέχρι το 1990

Εγκεκριμένο σχέδιο 1986 (ΦΕΚ 1061/86)

Έκταση: 2.243 Ha (μαζί με τις επεκτάσεις έως το 1990)

Πληθυσμός: 153.344 (απογραφή 1991)

Πυκνότητα: 68 κάτοικοι/Ha

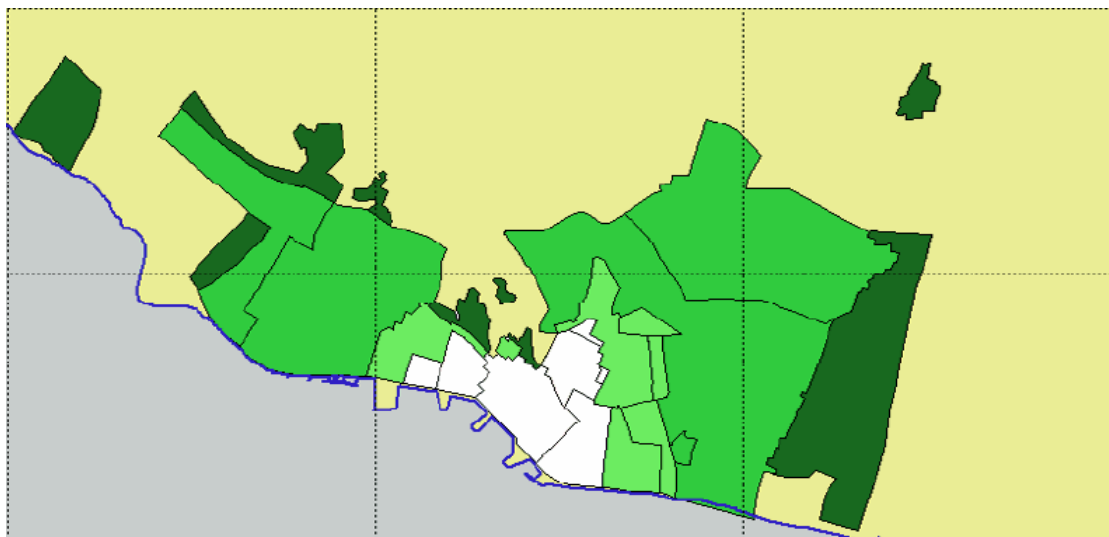
3. Πολεοδομική Οργάνωση

Νέος κύκλος επεκτάσεων ολοκληρώθηκε στα πλαίσια του προγράμματος ΕΠΑ (1983 – 1990) οι οποίες περιλαμβάνουν 5.230 στρέμματα. Ταυτόχρονα έχουμε και νέο γενικό πολεοδομικό σχέδιο το οποίο είναι σε ισχύ μέχρι σήμερα.

Το ισχύον Γ.Π.Σ. του '86, χώριζε το Πολεοδομικό Σχέδιο Πατρών σε 19 Συνοικίες και 57 γειτονιές, χωρίς όμως να θεσμοθετούνται οι απαραίτητες ρυθμίσεις για την κατοχύρωσή του. Μπορεί να έχανε σε χωροταξική οργάνωση, αλλά αυτό που κατάφερε είναι να ενσωματώσει περιοχές στα όρια του αστικού ιστού, ακόμα και εκτός Δήμου, κάτι που ισχύει και σήμερα. Έδειξε δηλαδή από τότε αυτή την τάση του Π.Σ.Π. να λειτουργεί σαν κέντρο εκτός των ορίων του Δήμου, κάτι που δείχνει την ανάγκη το Νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Πατρέων να οργανωθεί πάντα σε σχέση και με τους όμορους Δήμους, ιδίως τώρα με τη συνένωσή τους λόγω του προγράμματος Καλλικράτης.

Από τα πιο σημαντικά κομμάτια του νέου σχεδίου είναι η μελέτη και κατασκευή νέων οδικών αρτηριών όπως η Περιμετρική Πατρών (ολοκληρωμένη), της μίνι περιμετρικής (υπό κατασκευή), και των παραγλαυκίων αρτηριών που θα συνδέουν την περιμετρική με το νέο λιμάνι (υπό κατασκευή).

Άλλα σημαντικά σημεία του σχεδίου είναι η κατασκευή του Πανεπιστημιακού Περιφερειακού Νοσοκομείου Πατρών στο Ρίο, η ολοκλήρωση των εγκαταστάσεων του εθνικού σταδίου - το οποίο ανακατασκευάστηκε και για τους Ολυμπιακούς του 2004, η επέκταση της ζώνης της Πανεπιστημιούπολης ανατολικά, η χωροθέτηση του νέου Μουσείου των Πατρών, ενώ αν και προβλεπόταν δεν ολοκληρώθηκε η απομάκρυνση του στρατοπέδου ΚΕ.Τ.Χ. και η μη απελευθέρωση του παραθαλάσσιου μετώπου και η κατασκευή ζώνης πρασίνου (αίτημα ήδη από τον καιρό του Βούλγαρη).



Εικόνα 15: Η Πάτρα στις απαρχές του 21ου αιώνα.

Επεκτάσεις 1992-1999 (4.120 στρέμματα)²

Έκταση: 2.655 Ha

Πληθυσμός: 171.616

Πυκνότητα: 65 κάτοικοι/Ha

Νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πατρών (προς έγκριση)³

Το Ν.Γ.Π.Σ. Πατρών εξετάζει τη διαμόρφωση του Μέσου Συντελεστή Δόμησης στη κατεύθυνση ώστε οι επιμέρους Μέγιστοι Συντελεστές Δόμησης να μην υπερβαίνουν το 2,0 . Ομοίως και για την Άνω Πόλη επανεξετάζεται ο Συντελεστής Δόμησης ώστε να μειωθεί στο 1,6 . Οι επεκτάσεις του Σχεδίου Πόλεως θα είναι μικρής κλίμακας και σημειακές και θα αφορούν κυρίως εξομαλύνσεις ορίων.

Μέσα στις αλλαγές που προτείνονται ακόμη είναι:

- Ο χώρος του ΚΕΤΧ χαρακτηρίζεται ως χώρος Πολιτισμού-Αναψυχής-Διοίκησης με διάκριση του χώρου που πρόκειται να ανεγερθεί το νέο Δικαστικό Μέγαρο.
- Εξειδικεύεται η χρήση στην ιδιοκτησία του ΟΣΕ στην περιοχή του Αγ. Διονυσίου, όπου προβλέπεται ο νέος υπογειοποιημένος σιδηροδρομικός σταθμός.
- Επαναπροσδιορίζονται τα όρια αρχαιολογικών χώρων Βούντενη - Ρωμαϊκού Υδραγωγείου ως κηρυγμένοι αρχαιολογικοί χώροι.
- Η περιοχή του Ρήγματος “Αγ. Τριάδος” προσδιορίζεται ως χώρος ζώνης πρασίνου και η περιοχή του “Ολύμπιου Θεραπευτηρίου” ορίζεται ως χώρος Πρόνοιας-Περίθαλψης, ενώ το “Καραμανδάνειο” χαρακτηρίζεται ως ιατροπαιδαγωγικό κέντρο.
- Χαρακτηρίζεται ως ζώνη πρασίνου η περιοχή πέριξ των κόμβων της Ευρείας Παράκαμψης και σε ακτίνα 50μ. από το όριο απαλλοτρίωσής τους όπως επίσης και στο εσωτερικό των βρόγχων που σχηματίζονται στη σύνδεση της ανωτέρω οδού με τις συνδετήριες οδούς του Πολεοδομικού Συγκροτήματος.
- Όπου γίνονται αναφορές περί “γης υψηλής παραγωγικότητας” αποσαφηνίζεται ότι ο προσδιορισμός συνίσταται πρωτίστως στη σημασία που έχει για το Δήμο η εν γένει προστασία και διαφύλαξη της ζώνης γεωργικής γης στην περιοχή μέσα από ένα σχεδιασμό που θα περιορίζει τη δόμηση και θα διασφαλίζει ειδικές χρήσεις σχετικές και συμβατές με τον παραγωγικό χαρακτήρα.
- Χωροθετείται ο χώρος της “Ξερόλακας” με χρήσεις που θα αφορούν στη μελλοντική αξιοποίηση της συγκεκριμένης έκτασης.

3. Πολεοδομική Οργάνωση

- Στην προτεινόμενη από τη μελέτη Ζώνη Τουρισμού και συγκεκριμένα σ' αυτή που προβάλλεται στο Ιστορικό Κέντρο τονίζεται ότι πρέπει να προσδιοριστούν οι κλίνες στα ξενοδοχεία, να προβλεφθούν συγκεκριμένες κατηγορίες επαγγελματιών εργαστηρίων χαμηλής όχλησης όπως ζαχαροπλαστεία, καθαριστήρια, καφεκοπτεία κ.λ.π. καθώς και να προσδιοριστεί η κατηγορία και το εμβαδόν των εμπορικών καταστημάτων.
- Σχετικά με την ανάπτυξη των αιολικών πάρκων στο Παναχαϊκό η επιτροπή ζητά από το Δημοτικό Συμβούλιο, να γίνει ιδιαίτερη αναφορά στην σύνταξη απαιτούμενης μελέτης ως προϋπόθεση για την χωροθέτηση των πάρκων και τον τρόπο μεταφοράς της παραγόμενης ενέργειας.
- Η επιτροπή Σχεδίου Πόλης ζητά ακόμα επαναπροσδιορισμό των ορίων της περιοχής Διάκου ώστε να συμπεριληφθούν σε αυτά η Μονή Γηροκομείου, το Ίδρυμα “Μέριμνα”, το “Κωνσταντοπούλειο Ευγηρείο” κ.λ.π. και να διατηρηθούν οι χρήσεις όπως προβλέπονται από τη μελέτη, χωρίς δηλαδή να προστεθεί η χρήση κατοικίας, που αποτελεί αίτημα κατοίκων της περιοχής συνεκτιμώντας τη μορφολογία της περιοχής (έντονες κλίσεις κ.λ.π.), τη θέση της ως προς τον αστικό ιστό και την ανάγκη ύπαρξης πνευμόνων πρασίνου ώστε η περιοχή να λειτουργήσει σαν πάρκο και χώρος πρασίνου προσπελάσιμος από τους κατοίκους της πόλης.

Επισημαίνεται ότι στην περίπτωση που θα επιτρεπόταν η κατοικία, αυτό θα σήμαινε ότι στο μέλλον θα προέκυπταν τελικώς στην περιοχή, λόγω των έντονων κλίσεων και παρά τις απαγορεύσεις, κτίσματα πολυώροφα που θα αλλοίωναν το φυσικό περιβάλλον, όπως συμβαίνει σε άλλες περιοχές αντίστοιχης μορφολογίας.

- Προτείνεται πάντως να προστεθεί η παρατήρηση ότι θα επιτρέπεται η επέκταση των κτηριακών εγκαταστάσεων των υφισταμένων κοινωφελών ιδρυμάτων που υπάρχουν σε αυτή.

Η μελέτη αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου προβλέπει ακόμα ζώνες προστασίας και ζώνες ελεγχόμενης ανάπτυξης όπου τίθενται περιορισμοί στη δόμηση.

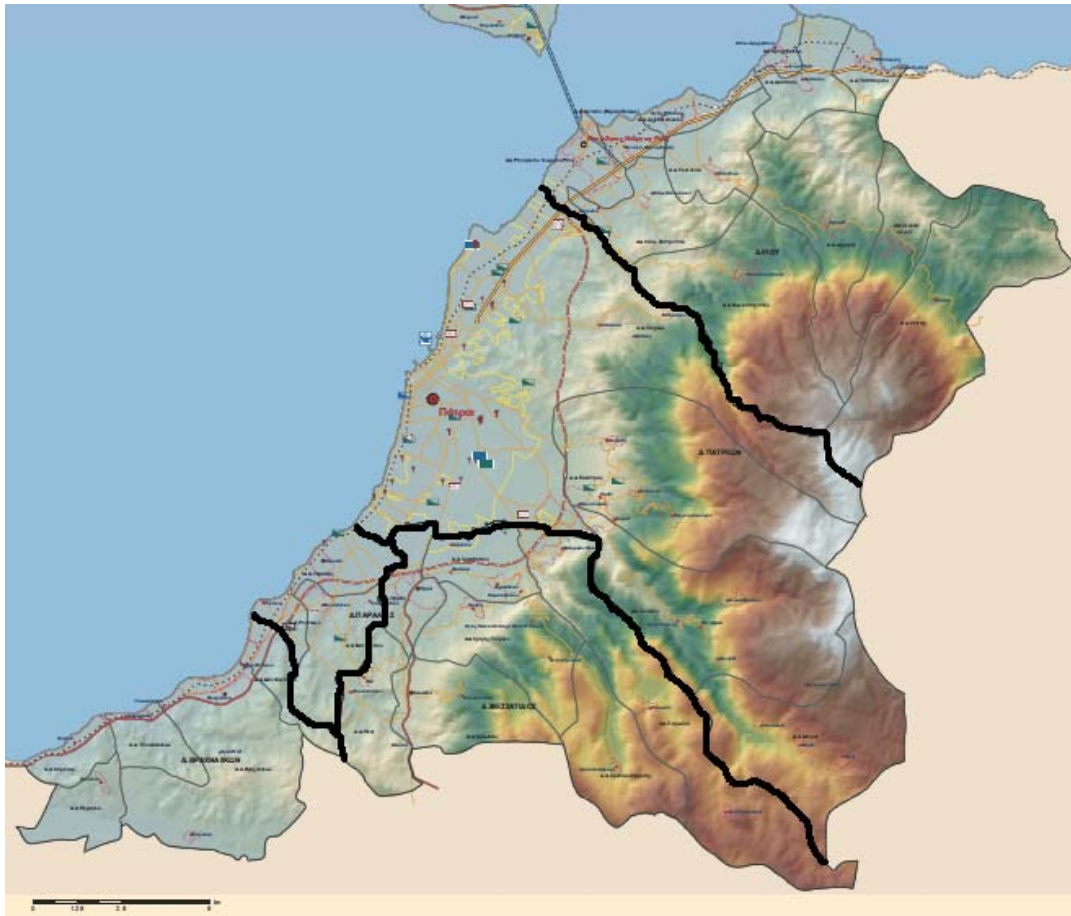
- Ζώνες Προστασίας Εξωραϊστικού Πρασίνου, ορίζονται οι περιοχές του Παναχαϊκού, του Δασυλλίου – Βλατερού και του Λόφου Διάκου όπου η αρτιότητα ορίζεται στα στη μεν πρώτη περίπτωση στα 12 στρέμματα, στις δε άλλες στα 8 στρέμματα.

- Το έλος Αγυιάς ορίζεται ως Ζώνη Προστασίας Υγροβιοτόπων με αρτιότητα τα 6 στρέμματα.

3. Πολεοδομική Οργάνωση

- Ζώνες Προστασίας ορίζονται ακόμα τα ρέματα και οι παραρεμάτιες περιοχές με αρτιότητα τα 8 και 4 στρέμματα κατά παρέκκλιση, όπως επίσης και οι αρχαιολογικοί χώροι.
- Στις Περιοχές Περιορισμού ή Ελέγχου Δόμησης ορίζονται ζώνες προστασίας της γεωργικής γης (υψηλής παραγωγικότητας) με αρτιότητα τα 8 στρέμματα και κατά παρέκκλιση τα 4 στρέμματα. Στις Ζώνες γεωργικών χρήσεων η αρτιότητα πέφτει στα 6 και 4 στρέμματα (κατά παρέκκλιση), όπως επίσης στη Ζώνη ανατολικά της Περιμετρικής.
- Στις Ζώνες Ελεγχόμενης Ανάπτυξης παρά το Γλαύκο ποταμό και στον Κόμβο Κ4 η αρτιότητα ορίζεται στα 4 στρέμματα, στη Ζ.Ε.Α πολιτισμού, αναψυχής και τουρισμού ανατολικά της μικρής Περιμετρικής, η αρτιότητα ορίζεται στα 8 στρέμματα και κατά παρέκκλιση στα 4 στρέμματα. Στη Ζ.Ε.Α ανατολικά του κόμβου Κ2 η αρτιότητα ορίζεται στα 4 στρέμματα, στη Ζ.Ε.Α (αθλητισμού) παρά τον κόμβο Κ2 η αρτιότητα ορίζεται στα 4 στρέμματα, στη Ζ.Ε.Α (τουρισμού – αναψυχής) ανατολικά του έλους Αγυιάς, η αρτιότητα ορίζεται στα 8 στρέμματα και στη Ζ.Ε.Α προστασίας από Βιολογικό Καθαρισμό η αρτιότητα ορίζεται στα 4 στρέμματα.

Σημαντική εξέλιξη αποτελεί το νέο πρόγραμμα “Καλλικράτης”, το οποίο αποτελεί νόμο του κράτους (3852/2010) σχετικά με τη “Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης”. Σύμφωνα με το πρόγραμμα αυτό ο δήμος Πατρέων συνενώθηκε με τους όμορους δήμους, Παραλίας, Μεσσάτιδας, Βραχνεϊκών και Ρίου. Κάθε ένας από τους δήμους έχει συγκροτήσει το δικό του σχέδιο πόλης, τα οποία προς το παρόν δε θα αλλάξουν, αλλά θα συνυρπάξουν μέχρι να δημιουργηθεί στο μέλλον η ανάγκη για τη δημιουργία ενός ενιαίου σχεδίου πόλης. Προς το παρόν το ρόλο αυτό τον καλύπτει το Ρυθμιστικό Σχέδιο.



Εικόνα 16: Ο νέος ενοποιημένος δήμος Πατρέων.

Ρυθμιστικά Σχέδια.

Το πρώτο Ρυθμιστικό Σχέδιο Πατρέων εκπονήθηκε από τον Α. Σκιαδαρέση το 1967 με σκοπό τη δημιουργία ενός κατευθυντηρίου πλαισίου για την ανάπτυξη της πόλεως των Πατρέων. Το σχέδιο αυτό περιελάμβανε το σύνολο σχεδόν των μεγάλων έργων που έχουν εκπονηθεί τα τελευταία 20 χρόνια, όπως η Ευρεία Παράκαμψη, η μικρή Περιμετρική (που είναι εν εξελίξει) ή και οι παραγλαυκίες οδοί.

Η Πάτρα σήμερα, δεν έχει αποκτήσει ακόμη Ρυθμιστικό σχέδιο, παρότι ο νόμος 2508/1997 προβλέπει τη δημιουργία ρυθμιστικών σχεδίων για όλες τις μεγάλες πόλεις επιπλέον της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Ωστόσο αν και η Α' και Β' φάση της μελέτης έχει ολοκληρωθεί ήδη από το 2008, εστάλη για διαβούλευση στους φορείς στις αρχές του 2010! Παρά το ότι η απόφαση για ανάθεση ενός ρυθμιστικού σχεδίου καθυστέρησε, η χρησιμότητά του και τα οφέλη από την εφαρμογή του θα είναι

3. Πολεοδομική Οργάνωση

πολλαπλά, ιδιαίτερα σήμερα που η περιοχή μας βρίσκεται σε μεταβατική περίοδο διαμόρφωσης των νέων αναπτυξιακών της αξόνων.

⁴ Σκοπός του Ρυθμιστικού Σχεδίου και του Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος του Οικιστικού Συγκροτήματος Πάτρας είναι η διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου επιτελικού στρατηγικού προγράμματος χωρικών πολιτικών για την περιοχή, το οποίο θα αποτελέσει το βασικό πλαίσιο αναπτυξιακών, περιβαλλοντικών, χωροταξικών και πολεοδομικών επιλογών για το χρονικό ορίζοντα ισχύος του (της 15ετίας).

Η μελέτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου της ευρύτερης αστικής περιοχής Πατρών, περιλαμβάνει τους Δήμους Πατρέων, Ρίου, Αντιρρίου, Ναυπάκτου, Παραλίας Πατρών, Βραχνεϊκών και Μεσσήτιδος, τους οποίους αντιμετωπίζει σαν μια αλληλοεξαρτώμενη γεωγραφική ενότητα.

Τα σενάρια που προτείνονται είναι δύο, το διαχειριστικό και το παρεμβατικό. Στο μεν πρώτο η Πάτρα και η ευρύτερη γεωγραφική ενότητα που περιλαμβάνει τους Δήμους Βραχνεϊκών, Παραλίας, Μεσσήτιδας, Ρίου, Αντιρρίου και Ναυπάκτου, εμφανίζονται ως ένας σύγχρονος πόλος συνδυασμένων μεταφορών με διευρυμένους διοικητικούς ρόλους, αξιοποιώντας τα μεγάλα έργα υποδομών που είναι σε εξέλιξη.

Το “παρεμβατικό” σενάριο προβλέπει δύο κύριους πόλους ανάπτυξης, έναν στην Πάτρα με παρεμβάσεις που θα έχουν στόχο την ανάπτυξη του αστικού, συνεδριακού και εκθεσιακού τουρισμού και έναν στο Ρίο με επίκεντρο την έρευνα και την καινοτομία. Παράλληλα προβλέπονται και μικρότεροι πόλοι, κυρίως διαμετακομιστικού και τουριστικού χαρακτήρα στην περιοχή του νέου λιμανιού της Πάτρας, στη Ναύπακτο και το Αντίρριο.

Από τα πιο πάνω σενάρια επιλέχθηκε- ορθά- από τη Δ/νουσα υπηρεσία το δεύτερο σενάριο, θεωρώντας θετική την γενική αναπτυξιακή φιλοσοφία της πρότασης και ιδιαίτερα τις επιλογές :

- της πολυκεντρικής ανάπτυξης, όπου σε κάθε πόλο δίνεται συγκεκριμένος ρόλος
- της ενίσχυσης της ενδογενούς ανάπτυξης μέσα από δραστηριότητες που αξιοποιούν πόρους και δυνατότητες, που συνθέτουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής
- της ολοκληρωμένης πρότασης ανάπτυξης του αστικού τουρισμού στην Πάτρα.

3. Πολεοδομική Οργάνωση

α) Οι γενικοί στόχοι του Ρυθμιστικού σχεδίου

Οι γενικοί στόχοι, όπως καθορίζονται από το Ρ.Σ. Πάτρας στην οποία εξειδικεύεται το επιλεγμένο σενάριο, είναι:

1. Η βελτίωση και η αξιοποίηση της διεθνούς αναγνωσιμότητας και της γεωπολιτικής θέσης της Πάτρας (ως περιοχή), σε όφελος της τοπικής κοινωνίας και της οικονομίας, δεδομένου ότι η σημαντική αυτή θέση, σήμερα, αξιοποιείται μόνο προς όφελος εθνικών και υπερτοπικών αναγκών, ενώ τα οφέλη για την τοπική οικονομία είναι ελάχιστα.
2. Η ενεργοποίηση των κατάλληλων μηχανισμών, που θα προωθήσουν την αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής εξασφαλίζοντας την συμπληρωματικότητα (χωρική, θεματική και λειτουργική) των προτεινόμενων παρεμβάσεων και την προώθηση της ισορροπίας και βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής.
3. Η ενίσχυση της πρωτογενούς παραγωγής μέσα από την αξιοποίηση των πόρων του χωρικού συστήματος και του ανθρώπινου δυναμικού.
4. Ο εκσυγχρονισμός της βιομηχανίας και η σύνδεσή της με την έρευνα και την καινοτομία, αποσκοπώντας στην ενίσχυση της ενδογενούς συνιστώσας της ανάπτυξης.
5. Ο εμπλουτισμός του τριτογενούς τομέα μέσα από τη στοχευμένη ενίσχυση συγκεκριμένων δραστηριοτήτων, όπως η σύνδεση του ερευνητικού έργου του Πανεπιστημίου με δράσεις ενίσχυσης του αστικού - συνεδριακού τουρισμού.
6. Η ενίσχυση του διεθνούς και εθνικού ρόλου της Πάτρας μέσα από την αξιοποίηση των νέων υποδομών (που εξελίσσονται) και τη διοικητική αναδιάρθρωση που επίκειται, με έμφαση στην ενίσχυση των ενδογενών και τοπικών αναπτυξιακών δράσεων, στην προοπτική διαμόρφωσης ενός νότιου μητροπολιτικού πόλου εμβέλειας έως τη Νότια Ήπειρο (σε συνδυασμό με τα Γιάννενα στο Βορρά)
7. Η ισόρροπη ανάπτυξη των χωρικών ενοτήτων (Χ.Ε) της περιοχής, μέσα από την άρση των μεγάλων αποκλίσεων, που διαπιστώνονται μεταξύ του συνεχώς εκτεινόμενου αστικού χώρου και της ραγδαία συρρικνωμένης αγροτικής (και ορεινής) ενδοχώρας.
8. Η ορθολογική οικιστική ανάπτυξη, η ενίσχυση του ρόλου των οικισμών της περιοχής, ο περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης και η ορθολογική χωροθέτηση οργανωμένων υποδοχέων των παραγωγικών δραστηριοτήτων.
9. Η προστασία, αποκατάσταση και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και του πολιτισμικού κεφαλαίου της περιοχής, ώστε να μετατραπούν σε ενεργό παράγοντα εναλλακτικής οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής.

β) Διαπιστώσεις

Από τα παραπάνω προκύπτουν, κατά το ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδος, 2 βασικές διαπιστώσεις οι οποίες χρήζουν περαιτέρω επεξεργασίας.

1η ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΗ

Στις προδιαγραφές εκπόνησης επικρατεί μια εξαιρετικά λεπτομερής καταλογοποίηση περιεχομένων και ταυτόχρονα απουσιάζουν εξαιρετικά κρίσιμες θεματικές ενότητες, όπως η κλιματική αλλαγή και η κατεύθυνση να ληφθούν υπόψη σύγχρονες ιδέες, εργαλεία, και αρχές του σχεδιασμού όπως η αειφορία (sustainability), η χάρτα της Λειψίας, το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου, οι αρχές της συμπαγούς πόλης κλπ.

2η ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΗ

Διαπιστώνεται η ύπαρξη χρονικής ανακολουθίας στην εκπόνηση των διαφορετικών επιπέδων σχεδιασμού, με προφανές αποτέλεσμα την ύπαρξη ασύμβατων κατευθύνσεων, στόχων και προτάσεων:

- Το Γενικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης και τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, τον Παράκτιο χώρο, τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, τη Βιομηχανία, είτε οριστικοποιήθηκαν εντελώς πρόσφατα, είτε βρίσκονται ακόμα υπό διαμόρφωση
- Το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Δυτικής Ελλάδος, υπάρχει εδώ και μια πενταετία και χρήζει αναθεώρησης.
- Ο υπερκείμενος σχεδιασμός, δηλαδή το Ρυθμιστικό Σχέδιο της περιοχής εκπονείται ταυτόχρονα και μάλιστα με χρονική υστέρηση σε σχέση με τους υποκείμενους, δηλαδή το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πατρών, το ΣΧΟΟΑΠ Δήμου Αντιρρίου, το ΣΧΟΟΑΠ Δήμου Ναυπάκτου, το ΣΧΟΟΑΠ Δήμου Μεσσήνης, τις Πολεοδομικές Μελέτες στο Δήμο Ρίου .

Αφετέρου υπάρχουν δύο δεδομένα, σήμερα, που πρέπει να ληφθούν υπόψη και να συνυπολογιστούν:

- η εκπόνηση και εφαρμογή του ΕΣΠΑ
- η Διοικητική Μεταρρύθμιση που επήλθε.

3. Πολεοδομική Οργάνωση

Παρατηρείται δηλαδή η δέσμευση των βασικών χρηματοδοτικών πηγών της επόμενης πενταετίας σε αναπτυξιακούς άξονες που σχεδιάστηκαν χωρίς να ληφθούν υπόψη οι προτάσεις και κατευθύνσεις των προαναφερθέντων επιπέδων σχεδιασμού και επομένως χωρίς την απαραίτητη διαλεκτική σχέση μεταξύ τους και την αναγκαία ιεράρχηση των προτεραιοτήτων με αποτέλεσμα την ακύρωση, a priori, μιας συντονισμένης προσπάθειας και την σπατάλη πόρων σε αναποτελεσματικές παρεμβάσεις.

¹Χαρά Παπαδάτου – Γιαννοπούλου. “Εξέλιξη του σχεδίου πόλεως των Πατρών 1829 – 1989” Μέρος 2ο και 3ο.

² Πολεοδομικό Σχέδιο Πατρών 1986.

³ Δήμος Πατρέων, διεύθυνση πολεοδομικού σχεδιασμού και εφαρμογών, μελέτη Ν.Γ.Π.Σ. Πατρών.

⁴ Περιφέρεια Δ.Ελλάδος. Μελέτη Ρυθμιστικού σχεδίου Πατρών
Θέσεις για το Ρυθμιστικό Σχέδιο Πάτρας, ΤΕΕ Δ.Ελλάδος

Οικονομικές δραστηριότητες – Τομείς παραγωγής

α) Πρωτογενής τομέας¹

ι) Γεωργία

Καλλιεργήσιμες εκτάσεις. Οι καλλιεργημένες ή καλλιεργήσιμες εκτάσεις στο Δήμο Πατρέων έχουν ανά Δημοτικό Διαμέρισμα, (συμπεριλαμβανομένων και των αγροναπαύσεων σε χιλιάδες στρέμματα), αναλυτικά ως εξής:

Πίνακας 1: Καλλιεργούμενες εκτάσεις – Αγροναπαύσεις σε χιλ. στρεμ.

| A/a | Δημοτικό Διαμέρισμα | Σύνολο εκτάσεων | Καλλιεργούμενες εκτάσεις & αγροναπαύσεις | Ποσοστό καλ/νων εκτάσεων |
|-----|---------------------|-----------------|--|--------------------------|
| 1 | Πατρών | 57,4 | 11,3 | 19,8% |
| 2 | Ελικίστρας | 25,5 | 3,2 | 12,6% |
| 3 | Μοίρας | 17,9 | 2 | 11,2% |
| 4 | Σουλίου | 24,6 | 3,1 | 13,1% |
| | Σύνολο | 125,4 | 15,6 | 20,75 |

Πηγή: ΕΣΥΕ 2005

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, το ποσοστό των καλλιεργούμενων εκτάσεων και των αγροναπαύσεων ανέρχεται στο 15,6% επί των συνολικών εκτάσεων του Δήμου.

Τα Δημοτικά Διαμερίσματα Ελικίστρας, Μοίρας και Σουλίου χαρακτηρίζονται ορεινά και δεν περιλαμβάνουν γη υψηλής παραγωγικότητας. Αντίθετα το Δημοτικό Διαμέρισμα Πατρών, χαρακτηρίζεται πεδινό και ένα σημαντικό μέρος της καλλιεργήσιμης γης, που ανέρχεται περίπου στο 40% είναι γη υψηλής παραγωγικότητας (θερμοκηπιακές καλλιέργειες, ανθοκομικά είδη, πρώιμα κηπευτικά κλπ.).

Στην περιοχή του Δήμου επικρατεί ο πολυτεμαχισμός των γεωργικών εκμεταλλεύσεων, δεν έχει πραγματοποιηθεί αναδάσμος και δεν λειτουργούν συλλογικά εγχειοβελτιωτικά έργα. Το επίπεδο οργάνωσης και μηχανοκαλλιέργειας των γεωργικών εκμεταλλεύσεων χαρακτηρίζεται χαμηλό.

4. Οικονομικά Στοιχεία

Η ετήσια παραγωγή των καλλιεργειών κατά ομάδες στην περιοχή (Πίνακας 2) έχει ως εξής:

Πίνακας 2: Ετήσια γεωργική παραγωγή σε τόνους

| | Δ.Δ.Πάτρας | Δ.Δ. Σουλίου | Δ.Δ.Μοίρας | Δ.Δ. Ελικίστρας | Σύνολο Δήμου |
|--------------------------------|------------|--------------|------------|-----------------|--------------|
| Προϊόν | Παραγωγή | Παραγωγή | Παραγωγή | Παραγωγή | Παραγωγή |
| Αροτραίες καλλιέργειες | | | | | |
| Σιτηρά για καρπό | 414.000 | 79000 | 42000 | 106500 | 641.500 |
| Όσπρια βρώσιμα | 5540 | 16500 | 3000 | 1500 | 26.540 |
| Βιομηχανικά φυτά | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Κτηνοτροφικά φυτά | 247.500 | 111000 | 45000 | 51500 | 455.000 |
| Μποστάνια - Πατάτες | 31.200 | 100.000 | 50.000 | 2.000 | 183.200 |
| Λαχανοκομικά είδη | | | | | |
| Λάχανα | 54.000 | 150.000 | 50.000 | 60.000 | 314.000 |
| Κουνουπίδια | 22.500 | 100.000 | 20.000 | 40.000 | 182.500 |
| Σπανάκι | 7.500 | 25.000 | 2.500 | 30.000 | 65.000 |
| Τομάτες επιτραπέζιες | 100.000 | 300.000 | 100.000 | 80.000 | 580.000 |
| Φασολάκια χλωρά | 36.000 | 100.000 | 50.000 | 40.000 | 226.000 |
| Μπάμιες | 5.000 | 3.000 | 0 | 0 | 8.000 |
| Πιπεριές χλωρές | 44.000 | 16.000 | 0 | 10.000 | 70.000 |
| Κρεμμύδια | 22.000 | 40.000 | 5.000 | 2.000 | 69.000 |
| Κολοκυθάκια | 60.500 | 150.000 | 100.000 | 90.000 | 400.500 |
| Μελιτζάνες (υπαίθρου) | 28.000 | 25000 | 5000 | 10.000 | 68.000 |
| Μαρούλια | 21.000 | 10000 | 0 | 15.000 | 46.000 |
| Αντίδια - Ραδίκια | 16.000 | 5000 | 0 | 10.000 | 31.000 |
| Αγγούρια | 22.500 | 50000 | 0 | 0 | 72.500 |
| Δενδρώδεις καλλιέργειες | | | | | |
| Λεμονιές (Δένδρα) | 132.000 | 400 | 0 | 5.000 | 137.400 |
| Πορτοκαλιές | 205.000 | 4.000 | 0 | 10.000 | 219.000 |
| Μανταρινιές | 12.000 | 500 | 0 | 500 | 13.000 |
| Αχλαδιές | 77.000 | 1.000 | 3.000 | 3.000 | 84.000 |
| Βερυκοκιές | 18.000 | 10.000 | 1.000 | 5.000 | 34.000 |
| Μηλιές | 2.000 | 4.000 | 8.000 | 5.000 | 19.000 |
| Συκιές | 3.250 | 2.000 | 0 | 15000 | 20.250 |
| Αμυγδαλιές – Καρυδιές | 3.950 | 5300 | 10000 | 7.000 | 26.250 |
| Ελιές για βρώση | 14.000 | 0 | 0 | 0 | 14.000 |
| Ελιές για ελαιοποίηση | 2.150.000 | 25.000 | 0 | 150.000 | 2.325.000 |
| Άμπελοι - σταφίδαμπελοι | | | | | |
| Άμπελοι για οινοπαραγωγή | 810.000 | 250000 | 60000 | 500000 | 1.620.000 |
| Σταφίδα Κορινθιακή | 0 | 0 | 0 | | 0 |
| Άμπελοι για επιτραπέζια σταφ. | 72.000 | 0 | 0 | 5000 | 77.000 |

Πηγή: ΕΣΥΕ 2005

Παραγωγικότητα στην Γεωργία – Κοστολόγηση προϊόντων – Εμπορική Οργάνωση.

Οι μέσες αποδόσεις των κλάδων παραγωγής συγκριτικά με εκείνες άλλων χωρών της Ε.Ε. παραμένουν χαμηλές και σε ορισμένες περιπτώσεις φθάνουν μόλις το 50%. Κύριες αιτίες είναι:

- ✓ Ο πολυτεμαχισμός των γεωργικών εκμεταλλεύσεων
- ✓ Η υποβάθμιση των εδαφών από τη μη εφαρμογή αγροανάπαυσης.
- ✓ Ο περιορισμένος βαθμός εφαρμογής σύγχρονων τεχνολογικών μεθόδων καλλιέργειας (καταπολέμησης ασθενειών κλπ.)
- ✓ Η καλλιέργεια μη ενδεικνυόμενων ποικιλιών.
- ✓ Η έλλειψη εκπαίδευσης και ενημέρωσης των παραγωγών.

Η αύξηση της παραγωγικότητας των καλλιεργούμενων εκτάσεων για κάθε είδος φυτικής παραγωγής, προβάλλει ως επιτακτική ανάγκη.

Ένα γενικότερο πρόβλημα που εντοπίζεται στον πρωτογενή τομέα είναι η έλλειψη ορθολογικής επιχειρηματικής δράσης και κοστολόγησης των προϊόντων. Το κόστος παραγωγής συνήθως υπολογίζεται από τον παραγωγό χωρίς συνυπολογισμό των αποσβέσεων των μηχανημάτων του της προσωπικής απασχόλησης, διάφορα προκύπτοντα γενικά έξοδα κλπ.

Η επιχειρηματική του δράση τις περισσότερες φορές φθάνει μέχρι την παραγωγή του προϊόντος, χωρίς όμως η συμπίεση του κόστους παραγωγής να αποτελεί διαρκεία και κατευθυντήρια επιδίωξη. Αυτό συνδυάζεται και με ανεπάρκεια ή και καθυστερήσεις στην αποθήκευση και μεταφορά των παραγόμενων αγροτικών προϊόντων, καμία επί τόπου επεξεργασία ή διαλογή κλπ.

Υπό αυτές τις συνθήκες η δυνατότητα επηρεασμού των τιμών διάθεσης από τους παραγωγούς είναι ιδιαίτερα χαμηλή κυρίως για τα ευπαθή προϊόντα.

Τέλος είναι ανύπαρκτη η οργάνωση της εμπορίας των αγροτικών προϊόντων και η σχετική υποδομή, όπως υποδομή για την επεξεργασία, συσκευασία, τυποποίηση, αποθήκευση και η οργανωμένη προώθησή τους στην αγορά.

Είναι γεγονός ότι καμία αξιόλογη επιχείρηση δεν μπορεί να σταθεί χωρίς αποτελεσματική οργάνωση εμπορίας. Η παραγωγή ενός προϊόντος απαιτεί την αντιμετώπιση των προβλημάτων διάθεσης στο νέο και σύνθετο πλαίσιο της αγοράς.

Προβλήματα – αδυναμίες. Η περιοχή των Πατρών παρουσιάζει σε μεγάλο βαθμό τα κλασικά προβλήματα και αδυναμίες των γεωργικών περιοχών της χώρας, δηλαδή προβλήματα, κοινωνικά, θεσμικά, δομικά, τεχνικά, οργανωτικά κλπ.

Τα χαρακτηριστικότερα από αυτά είναι:

Η διαρροή εργατικού δυναμικού στο αστικό κέντρο Πατρών, η μείωση και γήρανση του αγροτικού πληθυσμού, έχει ως συνέπεια την αντίστοιχη μείωση του γεωργικού

τομέα και κυρίως δημιουργεί ανελαστικές συνθήκες προσαρμογής στα νέα τεχνολογικά δεδομένα του τομέα.

Η διάρθρωση των γεωργικών εκμεταλλεύσεων από πλευράς εκτάσεων χαρακτηρίζεται αρνητική, αφού ο κλήρος είναι πολυτεμαχισμένος, οι εκτάσεις σε μεγάλο βαθμό ξηρικές και οι καλλιέργειες προσαρμοσμένες στα αρνητικά αυτά δεδομένα.

Λόγω του χαμηλού μορφωτικού επιπέδου των υψηλής και μέσης ηλικίας αγροτών, αλλά και της ελλιπούς παρουσίας της πολιτείας σε επίπεδο ενημέρωσης και εκπαίδευσης παρατηρούνται σοβαρά προβλήματα σχετικά με την οργάνωση και διαχείριση των γεωργικών εκμεταλλεύσεων, τον προγραμματισμό των καλλιεργειών σύμφωνα με τις ανάγκες και τους διαθέσιμους συντελεστές παραγωγής, την ορθολογική χρήση των λιπασμάτων και των φυτοφαρμάκων, την εκμηχάνιση των καλλιεργειών την προσαρμογή στα νέα δεδομένα της σύγχρονης γεωργίας, καθώς και στην εισαγωγή νέων καλλιεργειών στον τομέα της φυτικής παραγωγής.

Το πρόβλημα της χρηματοδότησης, το οποίο ουσιαστικά και κύρια είναι πρόβλημα επιτοκίων ακολουθεί πορεία επίλυσης στα πλαίσια της γενικότερης πολιτικής μείωσης των επιτοκίων και ελπίζεται ότι στο εγγύς μέλλον δεν θα είναι πρόβλημα, αλλά μοχλός ανάπτυξης και επενδύσεων για τον ευρύτερο γεωργικό τομέα.

Σημαντικό πρόβλημα μπορεί να θεωρηθεί η πλημμελής εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που προσφέρει ο κανονισμός της Ε.Ε. σε επίπεδο επενδύσεων, που τόσο έχει ανάγκη ο τομέας παρά το γεγονός ότι οι ορεινές περιοχές και ακόμα περισσότερο οι νέοι αγρότες αντιμετωπίζονται με ιδιαίτερα αυξημένα κίνητρα. Εδώ η απουσία της πολιτείας όσον αφορά την σχετική ενημέρωση του αγροτικού πληθυσμού είναι προφανής.

Έχει διαφανεί από τις παραπάνω επισημάνσεις ότι το πρόβλημα της πληροφόρησης και της εκπαίδευσης του αγροτικού πληθυσμού είναι από τις σημαντικότερες αδυναμίες του τομέα και τούτο παρά τις απεριόριστες δυνατότητες που δίνει η σύγχρονη τεχνολογία.

Στα πλαίσια της στρατηγικής ανάπτυξης της γεωργίας είναι αναγκαίο να εστιαστεί το ενδιαφέρον:

⇒ Στην αναδιάρθρωση των καλλιεργειών σύμφωνα με την ζήτηση και σύμφωνα με τα επιδοτούμενα προγράμματα.

⇒ Στην μείωση του πολυτεμαχισμού των γεωργικών εκμεταλλεύσεων με αναδασμό σε κτηματικές περιοχές που είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί.

⇒ Στην δημιουργία προϋποθέσεων για την συγκράτηση του αγροτικού πληθυσμού και την συνέχιση της γεωργικής και κτηνοτροφικής δραστηριότητας.

4. Οικονομικά Στοιχεία

ii) Κτηνοτροφία

Μετά την γεωργία η κτηνοτροφία στην περιοχή ασκείται συμπληρωματικά προς την γεωργία και συμβάλλει στην διαμόρφωση του αγροτικού εισοδήματος.

Η δραστηριότητα της κτηνοτροφίας ασκείται με τον παραδοσιακό τρόπο και τα παραγόμενα προϊόντα πωλούνται χωρίς περαιτέρω επεξεργασία και δημιουργία προστιθέμενης αξίας.

Τα αιγοπρόβατα στην περιοχή εκτρέφονται κυρίως σαν ποιμενικά και κατά δεύτερο λόγο σαν οικόσιτα. Τα οικόσιτα αφορούν μικρό αριθμό που καλύπτει κυρίως τις οικογενειακές ανάγκες σε γάλα και κρέας. Η ποιμενική εκτροφή των αιγοπροβάτων έχει παραδοσιακό χαρακτήρα και η χρησιμοποίηση νέων μεθόδων και σύγχρονου τεχνολογικού εξοπλισμού είναι υποτυπώδης.

Ζωικό Κεφάλαιο. Πρωτεύοντα ρόλο στην κτηνοτροφία της περιοχής του Δήμου έχει η προβατοτροφία.

Σε επίπεδο Δήμου σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ (Ετήσια Γεωργική Κτηνοτροφική Στατιστική Έρευνα των Δήμων και Κοινοτήτων) το ζωικό κεφάλαιο κατά το 2005 είχε ως εξής:

Πίνακας 3: Ζωικό κεφάλαιο το 2005 σε αρ. ζώων

| Είδη Ζώων | Δ.Δ. Πατρών | Δ.Δ. Μοίρας | Δ.Δ. Ελικίστρας | Δ.Δ. Σουλίου | Σύνολο Αριθ. Ζώων |
|----------------|-------------|-------------|-----------------|--------------|-------------------|
| Ίπποι | 12 | 7 | 10 | 7 | 36 |
| Ημίονοι-Γίνοι | 2 | 3 | 0 | 4 | 9 |
| Όνοι | 23 | 10 | 30 | 14 | 77 |
| Βοοειδή | 715 | 0 | 183 | 38 | 936 |
| Βουβάλια | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Χοίροι | 238 | 5 | 20 | 13 | 276 |
| Πρόβατα | 4545 | 2600 | 2900 | 1960 | 12005 |
| Αίγες | 2245 | 2420 | 2470 | 2350 | 9485 |
| Κουνέλια | 3230 | 500 | 800 | 750 | 5280 |
| Όρνιθες | 6700 | 1000 | 1700 | 1000 | 10400 |
| Χήνες | 65 | 0 | 0 | 0 | 65 |
| Πάπιες | 190 | 0 | 0 | 0 | 190 |
| Ινδιάνοι | 188 | 0 | 50 | 130 | 368 |
| Περιστερία | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Στρουθοκάμηλοι | 26 | 0 | 0 | 0 | 26 |
| Μέλισσες (κυψ) | 9030 | 250 | 300 | 220 | 9800 |

Πηγή: ΕΣΥΕ 2005

4. Οικονομικά Στοιχεία

Παραγωγή κρέατος. Η παραγωγή κρέατος ανά Δ. Δ. παρουσιάζεται στον πιο κάτω πίνακα. Η κύρια κατηγορία κρέατος είναι το αιγοπρόβειο και ακολουθεί το χοιρινό.

Πίνακας 4: Ετήσια παραγωγή κρέατος σε κιλά

| | Δ.Δ. Πατρών | Δ.Δ. Μοίρας | Δ.Δ. Ελικίστρας | Δ.Δ. Σουλίου | Συνολική παραγωγή |
|--------------------|-------------|-------------|-----------------|--------------|-------------------|
| Αρνιά | 37600 | 10720 | 16450 | 7700 | 72470 |
| Κατσίκια | 22824 | 13965 | 11280 | 11520 | 59589 |
| Μοσχάρια | 108600 | 0 | 14000 | 0 | 122600 |
| Χοιρίδια | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ζυγούρια & πρόβατα | 65180 | 7200 | 12000 | 5600 | 89980 |
| Βιτούλια και αίγες | 16200 | 10000 | 7000 | 7200 | 40400 |
| Χοίροι | 48320 | 8000 | 10560 | 20200 | 87080 |
| Κουνέλια | 25200 | 3600 | 4400 | 4100 | 37300 |
| Πουλερικά | 3050 | 2000 | 7200 | 8310 | 20560 |
| Στρουθοκάμηλοι | 280 | 0 | 0 | 0 | 280 |

Πηγή: ΕΣΥΕ 2005

Δεν υπάρχουν ιχθυοτροφία στην περιοχή του Δήμου.

Η μελισσοκομία δεν είναι ανεπτυγμένη και ασκείται συμπληρωματικά και σε μικρή έκταση.

β) Δευτερογενής τομέας παραγωγής²

Η κυριαρχία του δευτερογενή τομέα στην τοπική οικονομία, από το διάστημα του μεσοπολέμου μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '80, είναι αδιαμφισβήτητη. Η ανάπτυξη των πρώτων μεγάλων βιομηχανιών, που παρουσιάστηκαν στην περιοχή στα τέλη του 19ου αιώνα, στηρίχθηκε στην αξιοποίηση της λειτουργίας του λιμανιού. Η αύξηση του ανταγωνισμού διεθνώς ωστόσο, κατέστησε ανεπαρκή με το πέρασμα του χρόνου τη συνδυαστική αυτή λειτουργία, όσον αφορά στην ανταγωνιστικότητα των τοπικών προϊόντων. Η χαμηλή ανταγωνιστικότητα των τοπικών προϊόντων οδήγησε τελικά στη βιομηχανική κρίση, η οποία εκδηλώθηκε με την περίοδο ταχείας αποβιομηχάνισης, που σημειώθηκε στην περιοχή μελέτης την περίοδο 1984 – 1992.

Η έλλειψη έγκυρων στατιστικών στοιχείων πριν τη δεκαετία του '90, δεν επιτρέπει την αριθμητική αποτύπωση των συνεπειών της περιόδου ταχείας αποβιομηχάνισης. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του Επιμελητηρίου Αχαΐας ωστόσο, τη δεκαετία του '70, στο δευτερογενή τομέα παραγόταν περίπου το 40% του ακαθαρίστου προϊόντος του Ν.Αχαΐας, ενώ ο κύριος όγκος της δευτερογενούς δραστηριότητας του νομού συγκεντρωνόταν στο Δ.Πατρέων. Το 1992 (μετά το πέρας της περιόδου ταχείας αποβιομηχάνισης της περιοχής), η αντίστοιχη συμμετοχή ήταν περίπου 25%. Οι συνέπειες της αποβιομηχάνισης στην τοπική οικονομία ήταν δυσμενέστερες, κυρίως λόγω της κατακόρυφης αύξησης της ανεργίας. Το μέγεθος ορισμένων βιομηχανιών και η υπερτοπική τους σημασία, είχε δημιουργήσει αίσθηση ασφάλειας στους απασχολούμενους, σχετικά με το επαγγελματικό τους μέλλον.

Η αναδιάρθρωση ορισμένων παραδοσιακών κλάδων βιομηχανίας, που ήταν αποτέλεσμα της αύξησης του ανταγωνισμού διεθνώς, αποτέλεσε πανελλήνιο φαινόμενο. Η αδυναμία ένταξης των παραδοσιακών βιομηχανικών κλάδων στο πρώτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, το οποίο παρείχε ενισχύσεις σε επιχειρηματικές πρωτοβουλίες κυρίως του πρωτογενή και τριτογενή τομέα, επιδείνωσε την κρίση, με αποτέλεσμα την αδυναμία συμπίεσης του κόστους παραγωγής και τη διατήρηση της χαμηλής ανταγωνιστικότητας των τοπικών προϊόντων του μεταποιητικού κλάδου. Οι σημαντικότερες (όσον αφορά στη σημασία για την τοπική οικονομία και το μέγεθός τους) βιομηχανίες που είτε έπαυσαν τη λειτουργία τους, είτε μετέφεραν τις δραστηριότητές τους, την περίοδο της αποβιομηχάνισης, ήταν οι εξής: Πειραϊκή Πατραϊκή (κλωστοϋφαντουργία), Λαδόπουλος (χαρτοβιομηχανία), Pirelli (ελαστικά), Veso (ένα εργοστάσιο σαπουνοποιείας και ένα οινοπνευματοποιείας), Misco (ζυμαρικά), Dresco (μεταποίηση ενδυμάτων), Amgre (μεταποίηση καλτσών), Siemens (παρασκευή μαγιάς για φούρνους), Κρητικός (κλωστοϋφαντουργία), Μαραγκόπουλος (δύο εργοστάσια μεταποίησης ενδυμάτων και ένα εμπορικό κέντρο), Μύλοι Αγίου Γεωργίου (Παρασκευή αλευριού), Casa ΕΠΕ (κατασκευή κουζίτικών σκευών και ηλεκτρικών συσκευών) και Amiadit (παρασκευή αμιαντοτσιμέντου).

Παρά την περίοδο ύφεσης που διένυσε ο δευτερογενής τομέας, στο Ν. Αχαΐας παράγεται σήμερα το 3,1% του συνολικού ακαθαρίστου προϊόντος της μεταποίησης της χώρας (συγκριτικά πολύ μεγαλύτερο από το 0,5% που παράγουν οι Ν. Αιτωλοακαρνανίας και Ηλείας, γεγονός που διατηρεί το Ν. Αχαΐας ως το νομό της περιφέρειας με το μεγαλύτερο όγκο μεταποιητικής δραστηριότητας).

Μετά την ολοκλήρωση της περιόδου αποβιομηχάνισης, σημειώθηκε στροφή της τοπικής οικονομίας προς τον τριτογενή τομέα, φαινόμενο που παρατηρείται στα περισσότερα αστικά κέντρα σε διεθνές επίπεδο. Τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης δεν ενίσχυαν σημαντικά τις επενδύσεις στο δευτερογενή τομέα, ενώ οι υπάρχουσες βιομηχανίες αδυνατούσαν να διαφοροποιηθούν ποιοτικά από τις λοιπές ανταγωνιστικές σε διεθνές επίπεδο, αν και είχαν το πλεονέκτημα του χαμηλότερου κόστους παραγωγής. Τα τελευταία χρόνια ωστόσο, παρουσιάστηκε ανάκαμψη της δευτερογενούς δραστηριότητας, μέσω της αναδιάρθρωσης της μεταποιητικής βάσης και της μετατόπισης των δραστηριοτήτων από τους παραδοσιακούς φθίνοντες κλάδους (μεγάλες μονάδες) προς ανταγωνιστικές και βιώσιμες δραστηριότητες (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας). Σήμερα, μεγάλο ποσοστό των μεταποιητικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή έχουν εγκατασταθεί στη βιομηχανική ζώνη, που βρίσκεται στο Δ. Ωλενίας. Τα τελευταία χρόνια, η προσπάθεια συγκέντρωσης της δευτερογενούς δραστηριότητας στα όρια της ζώνης, είναι έντονη. Σύμφωνα με πηγές από το Επιμελητήριο Αχαΐας, μετά την προκήρυξη του τελευταίου αναπτυξιακού νόμου, όλες οι διαθέσιμες προς πώληση εκτάσεις στη ζώνη βιομηχανίας προπωλήθηκαν.

Ωστόσο εντός των ορίων του Δ. Πατρέων λειτουργούν 33 βιομηχανίες και οι δραστηριότητές τους έχουν σαν αντικείμενο την ξυλεία, τα γαλακτοκομικά προϊόντα, το χαρτί, το οινόπνευμα, το σκυρόδεμα, τα λατομεία, το πυρηνελαιουργείο και την κεραμουργία.

Όπως φαίνεται και από τον παρακάτω πίνακα (πίνακας 5), οι κλάδοι που συγκεντρώνουν τον κύριο όγκο των παραγωγικών συντελεστών που χρησιμοποιούνται στη μεταποιητική δραστηριότητα είναι η βιομηχανία τροφίμων και ποτών, η κατασκευή ειδών ένδυσης και η κατασκευή μεταλλικών προϊόντων. Ο υψηλός αριθμός μεταποιητικών επιχειρήσεων που παρατηρείται (1.638) δεν είναι αποτέλεσμα της αξιοποίησης κάποιου ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος στην περιοχή μελέτης, αλλά οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις ανάγκες που δημιουργήθηκαν λόγω της αποβιομηχάνισης. Η πλειονότητα των επιχειρήσεων προέκυψαν από πρωτοβουλίες ανέργων που απασχολούνταν στη βιομηχανία ως μισθωτοί πριν την αποβιομηχάνιση και απασχολούν μέχρι τέσσερις εργαζόμενους.

Υψηλό ποσοστό ωστόσο των απασχολούμενων στη βιομηχανία πριν την αποβιομηχάνιση, δεν ανέλαβε ιδιωτικές πρωτοβουλίες, αλλά απασχολήθηκε στους κλάδους των κατασκευών και των υπηρεσιών. Η κατασκευαστική δραστηριότητα εντάθηκε από τα μέσα της δεκαετίας του '90, γεγονός που οδήγησε στην αύξηση του αριθμού των κατασκευαστικών επιχειρήσεων (σήμερα δραστηριοποιούνται 1255) και της απασχόλησης στον τομέα, με συνέπεια τη συμμετοχή του δευτερογενή τομέα στο συνολικό ακαθάριστο προϊόν με ποσοστά υψηλότερα του αναμενομένου. Η αύξηση της κατασκευαστικής δραστηριότητας ήταν αποτέλεσμα μεταξύ άλλων της έντασης των ολυμπιακών έργων (η Πάτρα ήταν Ολυμπιακή πόλη) και των έργων της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου.

4. Οικονομικά Στοιχεία

Πίνακας 5: Κατανομή επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της μεταποίησης, ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στην περιοχή μελέτης, για το έτος 2003.

| Κλάδος Οικονομικής Δραστηριότητας | Αριθμός Επιχειρήσεων |
|--|----------------------|
| Βιομηχανία τροφίμων και ποτών | 289 |
| Παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών υλών | 62 |
| Κατασκευή ειδών ένδυσης, κατεργασία και βαφή γουναρικών | 250 |
| Κατεργασία και δέψη δέρματος, κατασκευή ειδών ταξιδιού (αποσκευών), τσαντών, ειδών σελλοποιίας, ειδών σαγματοποιίας και υποδημάτων | 30 |
| Βιομηχανία ξύλου και κατασκευή προϊόντων από ξύλο και φελλό, εκτός από τα έπιπλα, κατασκευή ειδών καλαθοποιίας και σπαρτοπλεκτικής | 106 |
| Παραγωγή χαρτοπολτού, χαρτιού και προϊόντων από χαρτί | 9 |
| Εκδόσεις, εκτυπώσεις και αναπαραγωγή προεγγεγραμμένων μέσων εγγραφής ήχου, εικόνας και μέσων πληροφορικής | 78 |
| Παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων | 11 |
| Κατασκευή προϊόντων από ελαστικό (καουτσούκ) και πλαστικές ύλες | 9 |
| Κατασκευή άλλων προϊόντων από μη μεταλλικά ορυκτά | 88 |
| Παραγωγή βασικών μετάλλων | 9 |
| Κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, με εξαίρεση τα μηχανήματα και τα είδη εξοπλισμού | 315 |
| Κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού | 112 |
| Κατασκευή μηχανών γραφείου και ηλεκτρονικών υπολογιστών | 0 |
| Κατασκευή ηλεκτρικών μηχανών και συσκευών | 23 |
| Κατασκευή εξοπλισμού και συσκευών ραδιοφωνίας, τηλεόρασης και επικοινωνιών | 7 |
| Κατασκευή ιατρικών οργάνων, οργάνων ακριβείας και οπτικών οργάνων, κατασκευή ρολογιών κάθε είδους | 8 |
| Κατασκευή αυτοκινήτων οχημάτων, κατασκευή ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων | 5 |
| Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών | 9 |
| Κατασκευή επίπλων, λοιπές βιομηχανίες | 218 |
| <i>Σύνολο επιχειρήσεων μεταποιητικού κλάδου</i> | 1638 |

Πηγή: ΕΣΥΕ, Μητρώο Επιχειρήσεων 2003

4. Οικονομικά Στοιχεία

γ) Τριτογενής τομέας παραγωγής

Η οικονομία της περιοχής των Πατρών, όπως και της πλειονότητας των μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας, βασίζεται κυρίως στον τριτογενή τομέα. Η τριτογενοποίηση της οικονομίας των αστικών κέντρων αποτελεί διεθνές φαινόμενο και οφείλεται στην έλλειψη ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων στους τομείς της πρωτογενούς και δευτερογενούς παραγωγής στις αστικές περιοχές, την ύπαρξη κοστολογικών μειονεκτημάτων και προβλημάτων συγκρούσεων των χρήσεων γης στην ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων και τη βελτίωση της λειτουργίας των γραφειοκρατικών διαδικασιών, μέσω της χωρικής συγκέντρωσης των υπηρεσιών. Σημειώνεται ωστόσο ότι στα ανεπτυγμένα αστικά κέντρα της Δυτικής Ευρώπης, η ανάπτυξη του τριτογενή τομέα βασίζεται στην αξιοποίηση των εκάστοτε ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων και προωθείται στο πλαίσιο του ευρύτερου σχεδιασμού. Στην Πάτρα αντίθετα, η μεταφορά παραγωγικών συντελεστών από τους λοιπούς παραγωγικούς τομείς στον τριτογενή, δεν προέκυψε μέσω της αξιοποίησης των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της περιοχής, αλλά ασχεδίαστα, γεγονός που οφείλεται εκτός από την έλλειψη σχεδιασμού, στη ραγδαία αύξηση της ανεργίας τις δεκαετίες του '80 και '90, λόγω της ταχείας αποβιομηχάνισης που σημειώθηκε στην περιοχή. Στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζεται η κλαδική διάρθρωση των απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα.

Πίνακας 6: Κλαδική διάρθρωση απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα και σχετική συμμετοχή κάθε τομέα στην περιοχή μελέτης, για τα έτη 1991 και 2001.

| Κλάδος οικονομικής δραστηριότητας | Απόλυτες τιμές | | Σχετική συμμετοχή | |
|---|----------------|--------|-------------------|---------|
| | 1991 | 2001 | 1991 | 2001 |
| Σύνολο | 40.076 | 56.602 | 100,00% | 100,00% |
| Χονδρικό, λιανικό εμπόριο και επισκευή οχημάτων και ειδών οικιακής χρήσης | 10.088 | 13.233 | 25,17% | 23,38% |
| Ξενοδοχεία και εστιατόρια | 2.436 | 4.849 | 6,08% | 8,57% |
| Μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες | 5.968 | 7.503 | 14,89% | 13,26% |
| Χρηματοοικονομικά | 3.722 | 6.607 | 9,29% | 11,67% |
| Δημόσια διοίκηση, άμυνα, κοινωνική ασφάλιση | 6.545 | 7.546 | 16,33% | 13,33% |
| Εκπαίδευση | 5.238 | 7.830 | 13,07% | 13,83% |
| Υγεία και κοινωνική μέριμνα | 3.458 | 5.042 | 8,63% | 8,91% |
| Λοιπές υπηρεσίες | 2.621 | 3.992 | 6,54% | 7,05% |

Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφές 1991 - 2001

Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της περιοχής των Πατρών έχουν να κάνουν με τη θέση της, τόσο στο διεθνές δίκτυο μεταφορών, όσο και με τους γύρω τουριστικούς προορισμούς και τη λειτουργία των ανωτέρων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και του νοσοκομείου, που έχουν υπερτοπική σημασία. Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, οι απασχολούμενοι αυξήθηκαν σε απόλυτες τιμές, σε όλους τους κλάδους του τομέα, κατά τη δεκαετία 1991 – 2001

Σημαντικότερος ίσως κλάδος για την τοπική οικονομία, με κριτήριο τη μεταφορά των αποτελεσμάτων του στο σύνολο της κοινωνίας, είναι η εκπαίδευση. Το Πανεπιστήμιο και το ΤΕΙ Πάτρας αποτελούν ιδρύματα υπερτοπικής σημασίας και έχουν πολλαπλές ωφέλειες στην οικονομική ζωή του τόπου. Τα οικονομικά οφέλη είναι κυρίως έμμεσα, λόγω της παρουσίας υψηλού αριθμού φοιτητών στην πόλη (έξοδα διαβίωσης, ψυχαγωγίας κλπ). Η υψηλή παρουσία φοιτητών στην πόλη, φαίνεται και από την πληθυσμιακά κατανομή ανά ομάδα ηλικιών (πυραμίδα ηλικιών), όπου ιδιαίτερα υψηλή είναι η σχετική συμμετοχή της ομάδας 20 – 24 ετών.

Η λειτουργία των ανωτέρων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων ωστόσο, έχει και άμεσες ωφέλειες για την περιοχή, λόγω του υψηλού αριθμού θέσεων απασχόλησης στον κλάδο και των υψηλών δυνατοτήτων παραγωγής ερευνητικού έργου. Σημειώνεται ωστόσο, ότι μέχρι σήμερα το ερευνητικό έργο που παράγεται (κυρίως στο πανεπιστήμιο και τα συνεργαζόμενα με αυτό ινστιτούτα) παραμένει αναξιοποίητο, όσον αφορά τόσο στη διάχυση των αποτελεσμάτων του στην κοινωνία, όσο και στην αξιοποίησή του από τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην περιοχή μελέτης.

Όσον αφορά στη θέση της, η Πάτρα αποτελεί την κύρια πύλη της χώρας προς τη Δυτική Ευρώπη και μείζονα κόμβο μεταφορών, γεγονός που οδήγησε στην έντονη ανάπτυξη των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και του εμπορίου από και προς το λιμάνι της. Στις αρχές του εικοστού αιώνα, η τοπική οικονομία στηριζόταν αποκλειστικά στη λειτουργία του λιμανιού. Τόσο οι επιχειρήσεις του τριτογενή τομέα, όσο και οι βιομηχανίες που δραστηριοποιούνταν στην περιοχή, αξιοποιούσαν την εγγύτητά τους με το λιμάνι, γεγονός που εξυπηρετούσε τη συμπίεση του λειτουργικού κόστους. Σήμερα ωστόσο, η λειτουργία του λιμανιού της Πάτρας ελάχιστα συνδέεται με τις λοιπές τοπικές, οικονομικές δραστηριότητες. Κύριες αιτίες για τη μη αξιοποίηση του λιμανιού είναι μεταξύ άλλων η έλλειψη σχεδιασμού και η μη ανάληψη των απαραίτητων πρωτοβουλιών για τη μετατροπή του λιμανιού σε ένα σύγχρονο, διαμετακομιστικό κέντρο. Οι συγκρούσεις στον τρέχοντα σχεδιασμό, καθιστούν αναγκαία την επανεξέταση του ρόλου του λιμανιού την επόμενη δεκαεπενταετία και την υιοθέτηση των κατάλληλων μέτρων για την επίτευξη του ρόλου αυτού.

Η θέση της περιοχής των Πατρών ωστόσο, αποτελεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και στον τουριστικό τομέα. Η σημασία της θέσης της περιοχής, όσον αφορά στις προοπτικές τουριστικής ανάπτυξης, είναι διπλή (προσβασιμότητα και εγγύτητα με αξιόλογους τουριστικούς πόρους). Η ολοκλήρωση εντός των επομένων ετών των μεγάλων έργων υποδομής θα βελτιώσει την ήδη υψηλή προσβασιμότητα της περιοχής (λιμάνι Πάτρας, αεροδρόμιο Αράξου, ΠΑΘΕ, Ιόνια οδός), η οποία γειτνιάζει με τουριστικούς προορισμούς διεθνούς αναγνωρισιμότητας (Ολυμπία, Δελφοί), δυναμικά αναπτυσσόμενους τουριστικούς πόλους (μοντέλο “ήλιος – θάλασσα” στα

4. Οικονομικά Στοιχεία

παράλια της Ηλείας, παραθεριστική κατοικία στην Κορινθία) και πόλους εναλλακτικού τουρισμού (Ορεινή Ναυπακτία, Καλάβρυτα, Ορεινή Αρκαδία).

Στον τουριστικό τομέα ωστόσο, τα πλεονεκτήματα λόγω της θέσης της περιοχής παραμένουν αναξιοποίητα. Το ξενοδοχειακό δυναμικό της περιοχής συγκεντρώνεται στα Δ.Δ Αντιρρίου, Ναυπάκτου, Καμινίων (Δ. Βραχναϊκών), Παραλίας, Πατρέων, Ρίου και Ψαθοπύργου (Δ. Ρίου). Στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζονται συγκεντρωτικά οι τουριστικές αφίξεις και διανυκτερεύσεις στην περιοχή μελέτης για το 2006, καθώς και το ξενοδοχειακό δυναμικό της περιοχής σε κλίνες.

Πίνακας 7: Τουριστικές αφίξεις και διανυκτερεύσεις το 2006 σε άτομα

| Γεωγραφική περιοχή | Αφίξεις | Διανυκτερεύσεις | Δυναμικό (κλίνες) |
|--------------------------------|---------|-----------------|-------------------|
| Δ.Δ.Αντιρρίου | 1.106 | 1.662 | 21 |
| Δ.Δ.Ναυπάκτου | 37.075 | 65.115 | 656 |
| Δ.Δ.Πατρέων | 151.959 | 259.660 | 1.611 |
| Δ.Δ.Καμινίων | 11.705 | 22.732 | 229 |
| Δ.Δ.Παραλίας | 2.525 | 4.297 | 38 |
| Δ.Δ.Ψαθοπύργου | 11.930 | 28.406 | 329 |
| Δ.Δ.Ρίου (Αγίου Γεωργίου Ρίου) | 48.549 | 101.147 | 727 |
| Περιοχή μελέτης | 264.849 | 483.019 | 3.611 |

Πηγή: ΕΣΥΕ 2006

Η παρατήρηση του πίνακα αποκαλύπτει το βασικότερο πρόβλημα του τοπικού τουρισμού, που είναι ο χαμηλός αριθμός διανυκτερεύσεων ανά άφιξη (μικρότερος των δύο ημερών). Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι η Πάτρα αποτελεί είσοδο στη χώρα, όσον αφορά στις επισκέψεις από το εξωτερικό (και όχι πύλη) και ενδιάμεσο σταθμό, όσον αφορά στις επισκέψεις από το εσωτερικό.

Το μέγεθος των τουριστικών αφίξεων και διανυκτερεύσεων είναι πολύ μικρό, συγκριτικά με τις εναλλακτικές επιλογές που παρέχει η Πάτρα στον επισκέπτη. Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή αναπλάσεων στο κέντρο της πόλης, με στόχο την αισθητική αναβάθμισή του, σε συνδυασμό με τη διεθνή προβολή της πόλης, ως πόλου αστικού τουρισμού (αξιοποίηση Ολυμπιακών Αγώνων, Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης 2006), αναμένεται να αυξήσει τη ζήτηση από το εξωτερικό. Άλλωστε, ο κύριος όγκος των τουριστικών επισκέψεων στην περιοχή μελέτης μέχρι σήμερα, αντιστοιχεί σε ημεδαπούς (~80%), καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Η προώθηση του αστικού τουρισμού και η αξιοποίηση των κύριων τουριστικών πόρων που διαθέτει η περιοχή (εγγύτητα με την Ολυμπία και τους Δελφούς, που αποτελούν αρχαιολογικούς πόλους διεθνούς εμβέλειας, καθώς και με πόλους εναλλακτικού τουρισμού), αναμένεται να αποτελέσει μοχλό άμβλυνσης της εποχικότητας των επισκέψεων, που αποτελεί μείζον πρόβλημα του ελληνικού τουρισμού.

Απασχόληση

Η εισροή οικονομικών μεταναστών, η δυναμική είσοδος της γυναίκας στην παραγωγική διαδικασία, η λειτουργία των ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και η έξοδος από την παραγωγική διαδικασία των γεννηθέντων την περίοδο 1935 – 1945, σε συνδυασμό με την ύπαρξη ευμενέστερων όρων απασχόλησης στην περιοχή μελέτης, που είχε ως συνέπεια τη μετεγκατάσταση σημαντικού τμήματος του ανθρωπίνου δυναμικού των ορεινών περιοχών, συνετέλεσαν στην αύξηση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, τη δεκαετία 1991 – 2001 κατά 22,5% περίπου.

Η αύξηση στο εργατικό δυναμικό που σημειώθηκε δεν αξιοποιήθηκε, με συνέπεια τη ραγδαία αύξηση της ανεργίας. Το φαινόμενο είναι πιο έντονο στις αγροτικές και ημιαστικές περιοχές της περιφέρειας, εξαιτίας της τάσης τριτογενοποίησης της τοπικής οικονομίας, που οδηγεί στη συγκέντρωση των υπηρεσιών στην Πάτρα. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την είσοδο των έργων της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου στην τελική τους φάση, είχε ως αποτέλεσμα τη διατήρηση της συγκέντρωσης του εργατικού δυναμικού γύρω από το αστικό κέντρο της Πάτρας (διαφυγή παραγωγικών συντελεστών από τις αγροτικές ζώνες προς την Πάτρα).

Η περιοχή των Πατρών παρουσιάζει υψηλή ανεργία από τα μέσα της δεκαετίας του '80, όταν εντάθηκε η τάση αποβιομηχάνισης. Έκτοτε, η τοπική οικονομία εξαρτάται περισσότερο από τον τριτογενή τομέα (εμπόριο, εκπαίδευση, μεταφορές κ.α). Στον τριτογενή τομέα, απασχολείται περίπου το 65% του συνόλου των. Οι βασικοί κλάδοι απασχόλησης στον τριτογενή τομέα είναι το εμπόριο, η εκπαίδευση και ο κλάδος των μεταφορών / αποθήκευσης. Συγκριτικά ωστόσο με την υπόλοιπη χώρα, υψηλή είναι η απασχόληση και στον κλάδο της υγείας.

Οι απασχολούμενοι στις βιομηχανίες μεταποίησης που έπαυσαν τη λειτουργία τους στην περιοχή κατά την περίοδο αποβιομηχάνισης, απορροφήθηκαν είτε στο τριτογενή τομέα, είτε ανέλαβαν ιδιωτικές πρωτοβουλίες στον κλάδο εξειδίκευσής τους. Η μείωση ωστόσο της συμμετοχής της απασχόλησης στο δευτερογενή τομέα ως προς τη συνολική απασχόληση τη δεκαετία του '90, είναι χαμηλότερη του αναμενόμενου. Βασική αιτία είναι η αύξηση της απασχόλησης στον κλάδο των κατασκευών (~27%), λόγω της ανάληψης των Ολυμπιακών Αγώνων, η οποία έδωσε εκ νέου ώθηση στη δευτερογενή δραστηριότητα, κυρίως χάρη στην ολοκλήρωση πολλών και μεγάλων έργων (αύξηση απασχόλησης στον κλάδο των κατασκευών). Η συμμετοχή του πρωτογενή τομέα στη συνολική απασχόληση είναι πολύ χαμηλή μόλις 2,69%. Οι ελάχιστες ιδιωτικές πρωτοβουλίες που αφορούν σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον πρωτογενή τομέα στην περιοχή μελέτης, αντιστοιχούν σε κάποιους από τους μικρότερους δήμους της περιοχής (πλην του Δ. Πατρέων).

¹ Δήμος Πατρέων, διεύθυνση πολεοδομικού σχεδιασμού και εφαρμογών, μελέτη Ν.Γ.Π.Σ. Πατρέων.

² Περιφέρεια Δ.Ελλάδος, μελέτη Ρυθμιστικού Σχεδίου Πατρέων.

Φυσικό περιβάλλον¹

α) Περιοχές σημαντικού φυσικού κάλους - Τοπία

Η περιοχή των Πατρών περιλαμβάνει στο όρια της το Παναχαϊκό Όρος. Το Παναχαϊκό έχει επίμηκες σχήμα και βρίσκεται στο κέντρο του νομού Αχαΐας και νοτιοανατολικά της πόλης των Πατρών. Το μέγιστο υψόμετρό του είναι 1927 m και οι κλιθείς του είναι απότομες (Πρασούδι).

Στο Παναχαϊκό υπάρχουν αρκετοί επιμέρους οικότοποι, ενώ φύονται εκατοντάδες είδη φυτών, πολλά από τα οποία είναι σπάνια και ενδημικά ενώ φιλοξενούνται και αρκετές δεκάδες είδη ζώων. Για το λόγο αυτό πρόκειται για ένα ορεινό οικοσύστημα με μεγάλο επιστημονικό ενδιαφέρον και καλές δυνατότητες ανάπτυξης, παρά το γεγονός ότι οι φυσικές διαπλάσεις της βλάστησης εμφανίζονται γενικά υποβαθμισμένες.



Εικόνα 1: Το Παναχαϊκό όρος.

5. Φυσικό Περιβάλλον

Στον πίνακα 1 παραθέτουμε και τη γενική περιγραφή του τόπου, όπως αυτό περιγράφεται στην τυποποιημένη μορφή δεδομένων (Standard Data Form) του Δικτύου Φύση 2000.

Πίνακας 1

| | |
|---|--|
| Όνομα | Όρος Παναχαϊκό |
| Κωδικός Οδηγίας 92/43 | GR2320007 |
| Θέση | Νομός Αχαΐας |
| Συντεταγμένες κέντρου | E 21 52 0 - N 38 12 0 |
| Έκταση | 12170 εκτάρια |
| Τύποι οικοτόπων | Δάση κεφαλληνιακής ελάτης |
| | Ελληνικά δάση πρίνου |
| | Δάση αριάς |
| | Δρυοδάση του Quercetum frainetto-brachyphyllae |
| | Κοιότητες με τρικουκιά |
| | Δάση πλατάνου |
| | Δάση χαλεπίου πεύκης |
| | Δάση μαύρης πεύκης |
| | Κοιότητες με Juniperus oxycedrus |
| | Φρύγανα |
| | Garrigue |
| | Στεπτόμορφα λιβάδια |
| | Ξυρισμένα λιβάδια |
| | Χασμοφυτικές κοιότητες απόκρυμων βράχων |
| | Κοιότητες με βούρλα |
| | Φυτοκοιότητες σαρρών |
| Στοές με Salix alba | |
| Ευτροφικές φυσικές λίμνες | |
| Καλαμώνες με Typha angustifolia | |
| Ολιγοτροφικά ρέοντα ύδατα υπαλπικών περιοχών | |
| Γεωργικές καλλιέργειες και εγκατελλειμένοι αγροί. | |

Πηγή: Natura 2000

Τα σημεία της περιοχής των Πατρών που χαρακτηρίζονται ως σημαντικά από την άποψη του φυσικού κάλους ή ως σημεία για την παρατήρηση τοπίων συνοψίζονται :

- α) Η περιοχή «Πελεκούδια» μέσα στο ελατοδάσος των Αγ. Θεοδώρων, στην οποία υπάρχει οικίσκος του Δασαρχείου Πατρών,
- β) Λίγο κάτω από το καταφύγιο στο Ψάθρι αναπτύσσεται φαράγγι το οποίο καταλήγει στην Ελεκίστρα. Η διαδρομή του χειμάρρου είναι σπάνιας ομορφιάς,
- γ) Η περιοχή «Μιχαλόλακκα» του Δ.Δ. Σουλίου η οποία ενδείκνυται για τη δημιουργία θέσης «Θέας και Αναψυχής»,
- δ) Πηγαίνοντας προς Μοίρα από χωματόδρομο που οδηγεί στον οικισμό Προφήτης Ηλίας, στη μέση περίπου της διαδρομής υπάρχει όμορφο ελατοδάσος και
- στ) στη χαράδρα του Γλαύκου το έντονο ανάγλυφο, οι κατά θέσεις αποκαλύψεις των γεωλογικών σχηματισμών και οι κατάφυτες πλαγιές της, συνθέτουν ένα μοναδικό αισθητικό τοπίο, χαρακτηρίζοντας την περιοχή ως ιδιαίτερου φυσικού κάλους.

β) Κλιματολογικά στοιχεία

Στην περιοχή μελέτης έχουμε συγκεκριμένες τιμές μετεωρολογικών παρατηρήσεων, και μπορούμε να υπολογίσουμε με ακρίβεια τα στοιχεία που καθορίζουν το συγκεκριμένο κλίμα που επικρατεί σ' αυτήν.

Στην περιοχή μελέτης, ο πλησιέστερος Μετεωρολογικός Σταθμός είναι αυτός της Πάτρας όπου η γεωγραφική θέση του είναι: γεωγραφικό πλάτος 38ο 15', γεωγραφικό μήκος 21ο 44', τα έτη παρατήρησης 1955 – 1997.

Το βιοκλίμα σύμφωνα με τον Μαυρομάτη (Μαυρομάτης Γ. 1971) ανήκει στον ασθενή μεσο - μεσογειακό βιοκλίμα (Mesomediterranean attenuue) με αριθμό βιολογικά ξηρών ημερών κατά την θερινή περίοδο από 40 - 75 ημέρες και στα ψηλότερα στο υπό - μεσογειακό (Submediterranean) με χειμώνα ψυχρό μέχρι και δριμύ και μέση θερμοκρασία ψυχρότερου μήνα μέχρι 3 °C.

γ) Υδρογεωλογικά στοιχεία

Ο Νομός Αχαΐας και ειδικότερα η περιοχή μελέτης είναι από τις σχετικά ευνοημένες περιοχές από πλευράς “υδατικού δυναμικού”. Η περιοχή μελέτης αποστραγγίζεται από τέσσερεις χειμάρρους (Χάραδρος, Βούτεντης ή Μήλιτος, Διακονιάρης, Γλαύκος) που καταλήγουν στην παραλία του Π.Σ.Π., χωρίς να σχηματίζουν δέλτα. Οι 2 βασικοί χειμάρροι, ο Γλαύκος και ο Χάραδρος, σχηματίζουν υδρολογικές λεκάνες απορροής. Τα τμήματα των χειμάρρων Βούτεντη και Διακονιάρη, που διασχίζουν το Π.Σ.Π. είναι καλυμμένα.

Ο ποταμός Γλαύκος ρέει εξ ανατολών προς δυσμάς, διασχίζει την κοιλάδα του και εκβάλει στον Πατραϊκό κόλπο στην περιοχή της Λεύκας. Το μεγαλύτερο τμήμα της λεκάνης του είναι ορεινό, εκτείνεται επί των δυτικών κλιτύων του Παναχαϊκού όρους, και καταλαμβάνει έκταση 118km². Στο ΝΔ τμήμα της λεκάνης του (Πηγή Μαυρονέρι – οικισμός Αγ. Ιωάννη, πηγή Σούρπι – οικισμός Παναγίας, Πηγή Σπηλιά – οικισμός Κεφαλόβρυσο, Πηγή Ζουμπάτα) σχηματίζεται η κοιλάδα του, που έχει τριγωνικό σχήμα και διαρρέεται από μικρούς χειμάρρους (Ελικίστρα, Διακονιάρης, Ξεροπόταμος). Η αποδάσωση του συνόλου σχεδόν του βουνού έχει διευκολύνει τη διάβρωση. Για να αντιμετωπιστούν τα πλημμυρικά φαινόμενα, οι κρίσιμες πλαγιές γύρω από το Γλαύκο έχουν αναδασωθεί με κυπαρίσσια και σπαρτά.

Η επίδραση του ανθρώπινου παράγοντα με τη διαυθέτηση της κοίτης του ποταμού και την εκτροπή του χειμάρρου Ελικίστρα έχει επηρεάσει σημαντικά την γεωμορφολογική εξέλιξη της κοιλάδας του Γλαύκου γιατί μεταβάλλει το συσχετισμό των δύο κυριότερων ανταγωνιστικών παραγόντων της διάβρωσης και της αποσάθρωσης.

Τα έργα κατασκευής αναβαθμών συγκράτησης φερτών υλικών στις λεκάνες Γλαύκου, Ελικίστρα, και Διακονιάρη έχουν συμβάλει στη συγκράτηση μεγάλου μέρους των φερτών υλικών, ενώ αυξάνουν την διήθηση νερού απορροής κατά μήκος της κοίτης. Η κύρια χρήση του νερού του ποταμού είναι για άρδευση (στην περιοχή της Περιβόλας) και για την παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος.

Στο χώρο μεταξύ των λεκανών του Γλαύκου και Φοίνικα, αναπτύσσεται η υπολεκάνη απορροής του Χάραδρου (πηγή Αγ. Νικολάου Μπάλα). Ο Χάραδρος εκβάλλει στον Πατραϊκό Κόλπο διερχόμενος βόρεια του οικισμού Μπάλα, κοντά στον οποίο παρατηρούνται υδατοπερατοί γεωολογικοί σχηματισμοί (κροκαλοπαγή και ψαμμίτες των πλειοτεταρτογενών αποθέσεων).

Στις ημιορεινές, λοφώδεις και πεδινές ζώνες της περιοχής έρευνας (Μεσολεκανώδη περιοχή του Γλαύκου, περιοχή βιομηχανικής ζώνης Πατρών και περιοχή Βούντενης) παρατηρούνται χαλαροί ημιπερατοί υδρολογικοί σχηματισμοί. Η υδροφορία των σχηματισμών των αδρομερών υλικών χαρακτηρίζεται κατά τόπους από σημαντική ειδική απόδοση των γεωτρήσεων όπως στη Βιομηχανική περιοχή (ΒΙΠΕ).

Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν οριοθετημένες ζώνες ευαίσθητες στην ρύπανση, αρκετές φορές το δίκτυο ύδρευσης ή το υδρομαστευτικό έργο έρχεται σε επαφή με διάφορους ρυπαντές. Οι γεωργικές και οι κτηνοτροφικές δραστηριότητες, λόγω της χρήσης χημικών λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων, προκαλούν χημική και βιολογική ρύπανση των υδάτινων αποδεκτών.

Επιπλέον, τα αστικά λύματα, όσον αφορά τους οικισμούς εκτός του Π.Σ.Π., διατίθενται σε βόθρους καθώς κανένας οικισμός δεν διαθέτει αποχετευτικό δίκτυο. Σε πολλές περιπτώσεις λόγω κορεσμού των βόθρων παρατηρείται υπερχείλιση αυτών κι επιφανειακή απορροή προς την κοίτη των χειμάρρων. Επίσης τα απορίμματα των οικισμών εκτός Π.Σ.Π. εναποτίθενται στους χειμάρρους, ενώ σε πολλά δημοτικά διαμερίσματα της περιοχής υπάρχουν κτηνοτροφικές μονάδες που διαθέτουν τα απόβλητά τους σε ανοικτούς λάκκους, δημιουργώντας με αυτόν τον τρόπο κινδύνους ρύπανσης των υπόγειων νερών.

Τέλος, η διάθεση αποβλήτων μικρών τοπικών τυροκομείων και ελαιοτριβείων, μακροχρόνια, χωρίς την κατάλληλη επεξεργασία, θα έχει ως αποτέλεσμα την ποιοτική υποβάθμιση του περιβάλλοντος και κατά συνέπεια την ρύπανση των υδάτινων αποδεκτών

δ) Σεισμικότητα

Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης παρατηρείται έντονη σεισμικότητα οφειλόμενη στην εμφάνιση σεισμών μεγάλου μεγέθους, λόγω της γειτνίασης με την τάφρο του Κορινθιακού κόλπου στα ανατολικά και την Ελληνική διάυλο στα δυτικά. Στην περιοχή της Πάτρας η σεισμικότητα είναι διάσπαρτη, όχι έντονη και εκφράζεται με μικρά έως μέτρια μεγέθη σεισμών, οφειλόμενη σε μικρά ρήγματα ΒΑ/κής – ΝΔ/κής διεύθυνσης, με εστιακά βάθη 15 Km. Στην περιοχή του Πατραϊκού και του δυτικού Κορινθιακού κόλπου υπάρχουν δύο περιοχές με ιδιαίτερα υψηλή σεισμικότητα.

Η πρώτη βρίσκεται ανατολικά της λίμνης της Τριχωνίδας, με μια διεύθυνση Β – Ν και χαρακτηρίζεται από διάσπαρτη σεισμικότητα. Τα βάθη των σεισμών σ' αυτή την περιοχή κυμαίνονται από 5 – 20 Km. Η δεύτερη περιοχή βρίσκεται δυτικά της διαύλου Ρίου – Αντιρρίου σε μια γραμμή ΒΑ/κής – ΝΔ/κής διεύθυνσης, στην οποία συγκεντρώνονται τα υπόκεντρα μέχρι το βάθος των 25 Km, όπου πρόκειται για

βυθιζόμενη ρηξιγενή ζώνη με κλίση προς τα ΒΑ/κά, που δρα σαν “ζώνη μετασχηματισμού” ανάμεσα στον Κορινθιακό και τον Πατραϊκό, με περίοδο επανάληψης σεισμού μεγέθους 6,2 Richter τα 50 έτη.

Στην ευρύτερη περιοχή μόνο οκτώ ρήγματα έχουν τη δυνατότητα να παράγουν σεισμούς μεγέθους μεγαλύτερου των 6 Richter (έως 6,7 Richter), με χρόνους επαναληψιμότητας μεταξύ 80 – 1690 ετών. Οι ΔΒΔ/κής – ΑΝΑ/κής διεύθυνσης τάφροι του Πατραϊκού και του Κορινθιακού ενώνονται διαγώνια με την ΒΑ/κής – ΝΔ/κής διεύθυνσης τάφρο του Ρίου – Αντιρρίου, όπου τα υπόκεντρα των σεισμών διαμορφώνουν επίπεδο ΔΒΔ/κής – ΑΝΑ/κής διεύθυνσης και ΒΑ/κής κλίσης. Το επίπεδο αυτό αποτελεί πιθανότατα την προέκταση του ενεργού ρήγματος της Κορινθιακής τάφρου.

Σύμφωνα με τον Νέο Αντισεισμικό Κανονισμό, η περιοχή έρευνας εντάσσεται στη ζώνη ΙΙΙ, δηλαδή στην “υψηλής σεισμικής επικινδυνότητας ζώνη” που οφείλεται στο μικρό εστιακό βάθος των σεισμών. Για τη ζώνη αυτή, το μέγιστο αναμενόμενο μέγεθος για τα επόμενα 100 χρόνια είναι 6,8 Richter και η μέγιστη αναμενόμενη οριζόντια σεισμική επιτάχυνση για τα επόμενα 50 χρόνια, με πιθανότητα μη υπέρβασης 90 %, είναι 0,24 g. Το μέγιστο αναμενόμενο μέγεθος σεισμού για τα επόμενα 50 χρόνια σε ακτίνα 100 km από την πόλη της Πάτρας είναι τα 6,6 Richter με μέγιστες αναμενόμενες σεισμικές επιταχύνσεις από 0,20 g έως 0,33 g.

¹ Δήμος Πατρέων, διεύθυνση πολεοδομικού σχεδιασμού και εφαρμογών, μελέτη Ν.Γ.Π.Σ. Πατρών.

Υδρευση - Αρδευση¹

Η υδροδότηση της πόλης κατά την αρχαιότητα εξασφαλιζόταν από τοπικές πηγές και πηγάδια. Αργότερα, κατά τη Ρωμαϊκή περίοδο, επί αυτοκράτορος Αυγούστου, και τους πρώτους Βυζαντινούς χρόνους, έγινε και το μεγαλύτερο έργο υδροδότησης της αρχαίας πόλης, ο αρχαίος υδραγωγός ή “Καμάρες”. Ο αγωγός αυτός ετροφοδοτείτο από την πηγή “Νερομάννα” στον Ρωμανού σε απόσταση 6,6 χιλιομέτρων από την πόλη.

Το 1872, επί δημαρχίας Γ.Ρούφου, αποφασίστηκε η ριζική ανακαίνιση και ανακατασκευή του υδραγωγού. Στο Φρούριο κατασκευάστηκε υδατοδεξαμενή χωρητικότητας 2.000 κυβ. μέτρων. Στα τέλη του αιώνα, η πόλη διοχετευόταν πλέον με μολύβδινους σωλήνες, έχοντας συνδέσει με το δίκτυο ύδρευσης περίπου 1000 οικίες, καλύπτοντας τις ανάγκες της υδροδότησης με τη μεταφορά νερού από τις πηγές Βελουχίου, σε υψόμετρο 460 μέτρα, στη δυτική όχθη του Χαράδρου.

Το 1928, επί δημαρχίας Ι.Βλάχου, εκπόνησαν πλήρη “Μελέτη Υδρεύσεως της πόλεως των Πατρών”. Η μελέτη περιελάμβανε αξιοποίηση όλων των πηγών, από της βορειοδυτικές υπώρειες του Παναχαϊκού, εξωτερικά υδραγωγεία, υδαταποθήκες, σωληνωτό δίκτυο διανομής κ.α.. Πολύ σύντομα κατασκευάστηκαν πομόνες, αντλιοστάσια, υδατοδεξαμενές, αγωγοί και άλλα έργα, που αποτέλεσαν τη λύση του προβλήματος για μια 30ετία. Την ίδια εποχή επισκέφτηκαν την πόλη οι μηχανικοί Γκόσμαν που κατέγραψαν μεγάλη κατασπατάληση και κλοπή νερού και πρότειναν σειρά μέτρων ελέγχου της κατανάλωσης.

Την δεκαετία του '80 κατασκευάστηκαν νέες γεωτρήσεις, αντλιοστάσια, δεξαμενές και ο μεγάλος αγωγός Διάκου – Δασυλλίου – Ανθουπόλεως, για τη μεταφορά νερού από τις γεωτρήσεις Εγλυκάδος, στις βαρύτερα πληττόμενες από τη λειψυδρία βορεινές συνοικίες της πόλεως. Στις αρχές της δεκαετίας του '90 ο συνδυασμός μιας σειράς από κακές υδρολογικές χρονιές και η έντονη οικιστική ανάπτυξη έφεραν στην επιφάνεια ένα σοβαρό πρόβλημα ύδρευσης. Έτσι στις 31 Δεκεμβρίου 1988 συστάθηκε η Δημόσια Επιχείρηση Ύδρευσης – Αρδευσης Πατρών η οποία μέχρι σήμερα έχει επιτελέσει σημαντικό έργο ύδρευσης, με την αντικατάσταση του πεπαλαιωμένου δικτύου ύδρευσης με υλικό από πολυαιθυλένιο, σε ποσοστό 80%, την κατασκευή δύο διύλιστηρίων νερού, την ανόρυξη και λειτουργία 17 νέων γεωτρήσεων.

Ακόμα και σήμερα όμως το πρόβλημα παραμένει. Η ποσότητα που απαιτείται για την ύδρευση της Πάτρας κυμαίνεται σήμερα από 60.000 – 70.000 m³/24ωρο, ανάλογα με την εποχή. Την χειμερινή περίοδο, η κύρια πηγή νερού είναι τα επιφανειακά νερά του ποταμού Γλαύκου. Για την καλοκαιρινή περίοδο, υπάρχουν 35 γεωτρήσεις, οι περισσότερες από τις οποίες βρίσκονται κατά μήκος της κοίτης του Γλαύκου και του Χαράδρου.

Για την άρδευση της περιοχής χρησιμοποιούνται τα επιφανειακά νερά του Γλαύκου και ιδιόκτητες γεωτρήσεις. Στη περιοχή Βούντενη και Μπάλα δίνεται νερό από γεωτρήσεις της ΔΕΥΑΠ. Μεγάλες καταναλώσεις νερού γίνονται από τον Οργανισμό Λιμένα Πατρών, τα νοσοκομεία, τα ξενοδοχεία, Δημόσια κτήρια με μεγάλες

κλιματιστικές μονάδες, από χώρους πρασίνου, αθλητικές εγκαταστάσεις και κάποιες λίγες βιοτεχνίες.

Όσον αφορά την μελλοντική ζήτηση για ένα χρονικό ορίζοντα 40 ετών, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΔΕΥΑΠ, εκτιμάται ότι:

Η ημερήσια κατανάλωση ανά κάτοικο θα είναι 300 λίτρα/κατ/ημ

Οι απώλειες του δικτύου θα είναι της τάξεως του 25%

Ο συντελεστής αιχμής μεταξύ της μέσης ημερήσιας κατανάλωσης θερινής περιόδου και χειμερινής περιόδου είναι της τάξεως του 15 – 20%.

Έτσι εάν ο πληθυσμός μετά από 40 χρόνια είναι 260.000 κάτοικοι η μέση ημερήσια κατανάλωση κατά την χειμερινή περίοδο (από Νοέμβριο έως Απρίλιο) προκύπτει 97,500 m³ ενώ κατά την θερινή περίοδο (από Μάιο έως Οκτώβριο) 117,000 m³. Έτσι οι ετήσιες μελλοντικές ανάγκες εκτιμώνται από την ΔΕΥΑΠ σε 40 εκατομμύρια m³ ετησίως

Με το υδρευτικό φράγμα Πείρου – Παραπείρου θα δοθεί οριστική λύση στο οξύτατο πρόβλημα ύδρευσης της Πάτρας και της Βορειοδυτικής Αχαΐας μέχρι το 2035 εξυπηρετώντας 300.000 μόνιμους κατοίκους, 11.200 εποχιακούς κατοίκους, 2 εκατομμύρια επιβάτες που διέρχονται ετησίως από το λιμάνι της Πάτρας και την υδροδότηση 4.035 στρεμμάτων της Βιομηχανικής Περιοχής Πατρών.



Εικόνα 1: Η περιοχή του νέου φραγματος Πείρου - Παραπείρου

Έτσι αντιμετωπίζεται ένα πρόβλημα που χρονολογείται από τις αρχές του αιώνα, θα σταματήσουν οι πολυδάπανες και ανεπαρκείς για τις ανάγκες της πόλης γεωτρήσεις, ενώ θα δημιουργηθούν σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές για την περιοχή, τόσο στον τουρισμό όσο και στις σύγχρονες λιμενικές και διακομιστικές εγκαταστάσεις.

Με την αποπεράτωση του φράγματος θα κατακλυστεί το χωριό Τόσκες, οι κάτοικοι του οποίου έχουν ήδη μετακομίσει. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου είναι:

- α) Κατασκευή λιθόριπτου φράγματος (χωμάτινου) στον ποταμό Παραπείρο με αδιαπέρατο αργιλικό πυρήνα ολικού όγκου 6.600.000 κυβικά μέτρα, πλάτους στέψης 14 μέτρα, μέγιστου ύψους από την θεμελίωση 75 μέτρα, για τη δημιουργία ταμιευτήρα ωφέλιμου όγκου 40 X 106 κυβικά μέτρα.
- β) Κατασκευή υπερπηδητού φράγματος (ρουφράκτη) από σκυρόδεμα στον ποταμό Πείρο ύψους 7 μέτρων και μήκους στέψης 30 μέτρων.
- γ) Κατασκευή αγωγού μεταφοράς (προσαγωγής) συνολικού μήκους 10 χιλιομέτρων με δυνατότητα παροχής (παροχή σχεδιασμού) 1,3 κυβικά μέτρα ανα δευτερόλεπτο που θα μεταφέρει το νερό από το Φράγμα Βαλμαδούρας προς τον ταμιευτήρα Αστερίου.

Αποχέτευση²

Το 1853 ο Δήμαρχος Ιωάννης Αντωνόπουλος (1851-1855) κατασκευάζει για πρώτη φορά “...Τους κυριότερους των ορθίων και πλαγίων οχετών...” όπως έγραφε η εφημερίδα “Φορολογούμενος”.

Το πρώτο έργο αποχέτευσης ήταν δεμένο με την οδοποιία (λιθόστρωτοι δρόμοι) και την ύδρευση, γιατί ο Δήμαρχος “...Ελιθόστρωσε κρήνας και έστησε μεγάλους φανούς καθ’ όλην την Ερμαϊκήν (Ερμού) οδόν...”. Οι αποχετευτικοί αγωγοί (οχετοί) αντικαθιστούσαν τους βόθρους και έκβαλαν τα λήμματα στην παραλία και πλησίον της οδού Αγίου Νικολάου.

Εκτεταμένο αποχετευτικό δίκτυο η Πάτρα άρχισε να αποκτά επί Δημαρχίων Γεωργίου Μπενεζέλου Ρούφου και του αδελφού του Θάνου Κανακάρη Ρούφου, το οποίο ολοκλήρωσε ο Δημήτρης Βότσης.

Με την αυγή του 20ου αιώνα, εκτός του κέντρου της Κάτω Πόλης, αποχέτευση αποκτούν και η Άνω Πόλη, αλλά και διάφορες συνοικίες που είχαν δημιουργηθεί με τις επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως. Και τούτο γιατί “...το ζήτημα της κατασκευής υπονόμων δεσπόζει, ούτως ειπείν, της δημόσιας υγιεινής...”, όπως τονίζει στη «ΛΟΓΟΔΟΣΙΑ» για την Δημαρχιακή θητεία των ετών 1900 - 1903 ο Δήμαρχος Δ. Βότσης και συνεχίζοντας “Δια τούτο η επέκτασις του δικτύου των υπονόμων είλκυσε ευθύς εξ’ αρχής αμέριστον την προσοχήν μου. Εις όλας σχεδόν τας συνοικίας της Άνω και Κάτω Πόλεως, ιδίως δε εις τας αποκέντρους, οι οχετοί των διαφόρων οικιών εξάβαλλον επί των οδών, εντεύθεν δε η αθλία και ανθυγιεινή κατάστασις εις την διετέλουν αι διάφοροι συνοικίαι...”. Την ίδια περίοδο κατασκευάστηκαν και οι πρώτοι οχετοί με την “περισυλλογήν των ομβρίων υδάτων”.

Ενώ όμως μεγάλωνε η Πάτρα γεωγραφικά και πληθυσμιακά, το τμηματικό της αποχετευτικό δίκτυο δεν ακολουθούσε την ίδια πορεία γιατί “... παν δημοτικών έργων είχαν σταματήσει από του 1912. Ουδεμία οδός είχε επισκευασθεί ή συντηρηθεί. Ουδέν έργο ώστε και κοινότατον ήτο δυνατόν να γίνει...” όπως μας πληροφορεί ο Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου Γ. Τοπόλης, για την οικονομική κατάσταση του Δήμου από το 1914 μέχρι το 1925, στη σχετική έκθεσή του προς το Δημοτικό Συμβούλιο της 28-11-1925. Η αδυναμία του Δήμου για την εκτέλεση των αναγκαίων έργων προερχόταν από τα λιγοστά έσοδα που εισέπραττε και από τα τοκοχρεωλύσια προς τις διάφορες τράπεζες.

Σήμερα, η αποχέτευση της πόλης της Πάτρας αντιμετωπίζεται επίσης από την ΔΕΥΑΠ στα πλαίσια της οποίας έχει συστηματοποιηθεί το πρόβλημα συλλογής και διάθεσης λυμάτων και ομβρίων. Το αποχετευτικό δίκτυο της Πάτρας μέχρι το 1980 ήταν παντοροϊκό με τελικό αποδέκτη τον Πατραϊκό Κόλπο και σήμερα έχει μετατραπεί σε διαχωριστικό.

Τελικός αποδέκτης των λυμάτων της πόλης είναι οι εγκαταστάσεις του βιολογικού καθαρισμού που βρίσκονται σε παράκτιο γήπεδο στα όρια του Δήμου Πατρέων και Παραλίας με έναρξη λειτουργίας το 2002. Οι εγκαταστάσεις λειτουργούν σήμερα καλύπτοντας το 30% του αποχετευτικού δικτύου, ενώ με την πλήρη κάλυψη του δικτύου και έχοντας δυναμικότητα 45.000 m³ αστικών λυμάτων την ημέρα, πρόκειται να καλύψει το σύνολο της αποχέτευσης της Πάτρας και των κυρίων δήμων. Επίσης σημαντική λειτουργία είναι και η παρασκευή βιοαερίου από τα βοθρολύματα.

Απορρίμματα

Η συλλογή και διάθεση των απορριμμάτων στο μεγαλύτερο μέρος του ΟΤΑ αντιμετωπίζεται κεντρικά από την Δ/ση Καθαριότητας του Δήμου Πατρέων. Τα απορρίμματα μεταφέρονται και αποτίθενται στον υπάρχοντα ΧΥΤΑ του Δήμου στη θέση “Ξερόλακκας” της περιοχής Συχαινών (έκταση περίπου 400 στρεμ.). Πριν τεθεί σε λειτουργία ο ΧΥΤΑ του Ξερόλακκα τα απορρίμματα του Δήμου διατίθεντο στον παλιό χώρο ταφής στο Ριγανόκαμπο, που σήμερα δεν λειτουργεί. Είχε αναπτυχθεί σε μία έκταση 300 στρεμ. (λειτουργούσε μέχρι το 1993). Ο χώρος αυτός έχει σήμερα αποκατασταθεί. Ο ΧΥΤΑ του Ξερόλακκα έχει σχεδιαστεί για διάρκεια λειτουργίας 18 ετών ως τον Σεπτέμβριο του 2011. Αυτό σημαίνει ότι ήδη εδώ και χρόνια ο ΧΥΤΑ είναι σε οριακό σημείο, και μέχρι σήμερα δεν έχει βρεθεί ο χώρος ή και ο τρόπος που θα τον αντικαταστήσει. Οι σκέψεις που υπάρχουν για μεταφορά στον ΧΥΤΑ στη θέση Φλόκα, όπου εναποθέτει τα σκουπίδια η Δ.Αχαΐα κρίνονται απαγορευτικές διότι θα μειώσει σημαντικά το χρόνο ζωής του από τα 11 χρόνια σε μόλις 2 λόγω του τεράστιου όγκου των σκουπιδιών.

Στο θέμα της ανακύκλωσης και πάλι δεν υπάρχει σοβαρός σχεδιασμός καθώς υπολειτουργεί με απογοητευτικά ποσοστά της τάξης του 5%, η κομποστοποίηση του οργανικού κλάσματος (κλαδέματα, υπολείμματα τροφών) είναι ανύπαρκτη με αποτέλεσμα την επιτάχυνση κορεσμού του ΧΥΤΑ στην Ξερόλακκα.

Οξύμωρο αποτελεί το γεγονός ότι η Δυτική Ελλάδα είναι πολύ πιο μπροστά από οποιαδήποτε άλλη περιφέρεια της χώρας, στον τομέα διαχείρισης των απορριμμάτων

και η μόνη που απειλείται με τα λιγότερα πρόστιμα από την Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα της αποκατάστασης των ανεξέλεγκτων χωματερών.

Ενεργειακό Σύστημα

³ Η Πάτρα αποτέλεσε μια ιστορική πόλη στο θέμα της παραγωγής και διάθεσης της ηλεκτρικής ενέργειας. Ο Υ.Η.Σ του Γλαύκου είναι ο πρώτος Υδροηλεκτρικός Σταθμός που έγινε στην Ελλάδα. Η θεμελίωση έγινε το 1922 από μια Γερμανοαυστριακή Εταιρεία και λειτουργεί από το 1925. Ο Υ.Η.Σ Γλαύκου, μετά την ανακαίνιση που ξεκίνησε το 1995 και τελείωσε το 1997 έχει δύο μονάδες:

- α) Την PELTON ισχύος 1500 KW και
- β) Την FRANCIS ισχύος 2800 KW.



Εικόνα 2: Υ/Η σταθμός Γλαύκου

Συνολικά 4 MW περίπου, τη στιγμή που η Πάτρα σε ώρες αιχμής χρειάζεται αρκετά περισσότερα! Δυστυχώς για την περιοχή των Πατρών αλλά και γενικά της Δυτικής Ελλάδας δεν υπάρχει πρόβλεψη στο άμεσο μέλλον για την σύνδεση της με τα δίκτυα τροφοδοσίας φυσικού αερίου.

Αιολικό Πάρκο Παναχαϊκού



Εικόνα 3: Αιολικό πάρκο Παναχαϊκού.

Είναι το μεγαλύτερο αιολικό πάρκο στην Ελλάδα με 56 ανεμογεννήτριες εγκατεστημένες στην κορυφογραμμή του Παναχαϊκού, με ισχύ που φτάνει συνολικά τα 48,5 MW και που τα χρησιμοποιεί η Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού για να καλύπτει τις ανάγκες 35.000 περίπου σπιτιών της περιοχής της Πάτρας (8 - 10% των αναγκών της πόλης σε ηλεκτρικό ρεύμα).

Τηλεπικοινωνιακό Σύστημα

Το δίκτυο τηλεπικοινωνιών του ΟΤΕ καλύπτει πλήρως τις ανάγκες του δήμου, με την λειτουργία 3 ψηφιακών τηλεφωνικών κέντρων, τα οποία συνδέονται με υπόγεια καλώδια οπτικών ινών.

Το αστικό συγκρότημα της Πάτρας καλύπτεται επίσης από ένα ευρύ δίκτυο οπτικών ινών χαλκού το οποίο φτάνει περίπου τα 19Km και αποτελείται από 4 κόμβους, 216 σημεία πρόσβασης και 11 ασύρματα σημεία πρόσβασης (ΓΠΣ, Δ. Πατρέων, 2004).

Στο πλαίσιο του προγράμματος Κοινωνία της Πληροφορίας, εντάσσεται η αναβάθμιση του δικτύου τηλεπικοινωνιών στους Δήμους Πατρέων και Ρίου περιλαμβάνει την δημιουργία Μητροπολιτικού Δικτύου Οπτικών Ινών. Το Μητροπολιτικό Δίκτυο Οπτικών Ινών, προϋπολογισμού 3.025.500 €, και μήκους 48 Km, θα οργανώνεται σε 4 κύριους κόμβους, 8 κόμβους διανομής, 22 κόμβους πρόσβασης με 47 ασύρματες ζεύξεις. Ο συνολικός αριθμός διασυνδεδεμένων σημείων (με οπτική ίνα ή ασύρματα), βάσει σχεδιασμού θα φτάσει τα 208 σημεία.

Το έργο αναβάθμισης του τηλεπικοινωνιακού δικτύου, ως έργο τεχνικής υποδομής, συντελεί στην αναπτυξιακή ενδυνάμωση των δύο μεγάλων δήμων του Νομού Αχαΐας, αποτελώντας κίνητρο προσέλκυσης για την εγκατάσταση νέων επενδύσεων στην περιοχή.

Οδικό Δίκτυο⁴

α. Δομή και Λειτουργία

Κατά την περίοδο εκπόνησης του ισχύοντος ΓΠΣ (1986) και μέχρι πρόσφατα, η δομή του οδικού δικτύου της πόλης χαρακτηριζόταν από την ύπαρξη δύο βασικών αξόνων (βορρά – νότου και ανατολής – δύσης), που σχημάτιζαν αρτηρίες οι οποίες διέσχισαν την κεντρική περιοχή. Το σχήμα αυτό αποτέλεσε τη βάση της εξέλιξης της πόλης μέχρι και σήμερα.

Όμως η δομή και η λειτουργία του βασικού οδικού δικτύου βρίσκεται την τελευταία πενταετία υπό αναδιαμόρφωση, ως αποτέλεσμα των πολύ σημαντικών έργων υποδομής, τα οποία, είτε κατασκευάστηκαν και λειτουργούν (όπως η Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, η Ευρεία Παράκαμψη Πάτρας και η οδός Κανελλοπούλου, που συνδέει τη ΝΕΟ Πατρών – Κορίνθου με την παραλιακή ζώνη και το λιμάνι παρακάμπτοντας την πυκνοδομημένη αστική περιοχή από βορρά), είτε βρίσκονται υπό κατασκευή (όπως η Μικρή Περιμετρική που παρακάμπτει την κεντρική περιοχή της πόλης, συνδέοντας τις βόρειες με τις ανατολικές συνοικίες, διερχόμενη ανατολικά του λόφου του Δασυλλίου, η αρτηρία Διακονιάρη, που συνδέει την Ευρεία Παράκαμψη με την παραλιακή ζώνη και οι παρόχθιες αρτηρίες Γλαύκου, που θα συνδέσουν την Ευρεία Παράκαμψη με το νέο λιμένα), είτε βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο ωρίμανσης (όπως η διάνοιξη στη οδού Κανακάρη και η σύνδεσή της με τον κόμβο Κουρτέση, βόρεια είσοδο της κεντρικής περιοχής της πόλης και απόληξη της ΝΕΟ Πατρών – Κορίνθου).

Οι προσθήκες αυτές στο σύνολό τους είχαν περιληφθεί ως προτάσεις στο πρώτο Ρυθμιστικό Σχέδιο που εκπονήθηκε για την Πάτρα (Σκιαδαρέσης, 1967) (πλην της Ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου, έργο με διαπεριφερειακό χαρακτήρα, για το οποίο επίσης γινόταν αναφορά, αλλά δεν μπορεί να θεωρηθεί ως τμήμα των προτάσεων στη συγκεκριμένη μελέτη), και, έκτοτε αποτελούσαν πάγια αιτήματα της πόλης. Περιλαμβάνονται επίσης στο σύνολό τους στο ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο.

Η πορεία υλοποίησης των έργων αυτών χαρακτηρίστηκε από τη μεγάλη χρονική καθυστέρηση της ολοκλήρωσης της Ευρείας Παράκαμψης Πάτρας, η οποία αποτελεί λειτουργικό τμήμα του ΠΑΘΕ και από την οποία εξαρτώνται λειτουργικά οι κάθετες προς την παραλιακή ζώνη μεγάλες αρτηρίες. Η λειτουργία της, στο τέλος του 2001, έχει επιφέρει σημαντικότερες και ορατές μεταβολές στη χωρική κατανομή της ζήτησης των μετακινήσεων εντός της αστικής περιοχής και η επιβάρυνση του δικτύου της κεντρικής περιοχής της Πάτρας από διερχόμενες υπεραστικές μετακινήσεις έχει μειωθεί δραστικά. Η προσθήκη των αρτηριών Διακονιάρη και Γλαύκου, συνδυασμένη με την ολοκλήρωση των λιμενικών έργων στην Ακτή Δυμαίων, αναμένεται να συμβάλλουν εξ ίσου δραστικά στη χωρική ανακατανομή των μετακινήσεων που παράγονται στον λιμένα και να αποφορτίσουν πλήρως την κεντρική περιοχή της πόλης από διερχόμενες μετακινήσεις.

Παράλληλα, τα έργα της Μικρής Περιμετρικής και της Κανακάρη αναμένεται να αποφορτίσουν περαιτέρω την κεντρική περιοχή, επιτρέποντας την εφαρμογή πολιτικών και διαχειριστικών σχημάτων που δεν ήταν δυνατά μέχρι σήμερα, λόγω ανεπάρκειας του δικτύου.

β) Πόλοι μετακινήσεων

Οι σημαντικότεροι πόλοι έλξης μετακινήσεων στην αστική περιοχή είναι:

Κέντρο πόλης

Η κεντρική περιοχή (Αγ. Σοφίας – Οθωνος Αμαλίας – Παπαφλέσσα – Καραϊσκάκη) στην οποία συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων εμπορίου, διοικητικών υπηρεσιών, προσωπικών υπηρεσιών και αναψυχής.

Ο λιμένας Πάτρας, ο οποίος παράγει περισσότερες από 300.000 μετακινήσεις διερχόμενων βαρέων οχημάτων, καθώς και περισσότερες από 500.000 μετακινήσεις ιδιωτικών οχημάτων ετησίως, χωρίς να υπολογίζονται οι μετακινήσεις που έλκονται στη λιμενική ζώνη από τις υπάρχουσες χρήσεις αναψυχής.

Βόρειο τμήμα

Η Πανεπιστημιούπολη του Πανεπιστημίου Πατρών βόρεια του Χαράδρου, η οποία εξυπηρετεί 15.000 περίπου ενεργούς φοιτητές (σύμφωνα με στοιχεία πρόσφατων δημοσιευμάτων σχετικά με τον ενεργό φοιτητικό πληθυσμό των ΑΕΙ – ΤΕΙ της χώρας) και το σύνολο του ακαδημαϊκού και διοικητικού προσωπικού του Πανεπιστημίου.

Το ΠΓΝΠ Πάτρας στο βόρειο άκρο στη Πανεπιστημιούπολη, δυναμικότητας της τάξεως των 662 κλινών με δυναμικό εργαζομένων της τάξεως των 2.100 περίπου ατόμων (στοιχεία 2006).

Νοτιοανατολικό τμήμα

Το campus του ΑΤΕΙ Πάτρας, το οποίο εξυπηρετεί περίπου 4.000 ενεργούς φοιτητές και το σύνολο του ακαδημαϊκού και διοικητικού προσωπικού του.

Νέα εμπορικά συγκροτήματα - Υπεραγορές

Η τάση κατασκευής εμπορικών συγκροτημάτων και υπεραγορών στην περιφέρεια στη πόλη παγιώθηκε κατά την τελευταία δεκαετία, με την κατασκευή ισχυρών τέτοιων πόλων, για την κλίμακά της Πάτρας, οι οποίοι προσελκύουν μετακινήσεις από την ευρύτερη περιφέρεια (π.χ. ΜΑΚΡΟ στη βόρεια περιοχή σε γειτνίαση με την Πανεπιστημιούπολη, CAREFFOUR – ΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟΣ, LIDL, MULTIRAMA – ΓΕΡΜΑΝΟΣ στην περιοχή Περιβόλας σε γειτνίαση με τον Γλαύκο, ΠΡΑΚΤΙΚΕΡ και ΑΒ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ στην Ακτή Δυμαίων). Την ανάπτυξη τέτοιου τύπου δραστηριοτήτων στην περίμετρο της πόλης κατέστησε δυνατή η κατασκευή της Ευρείας Παράκαμψης και η προοπτική της ολοκλήρωσης των κάθετων προς την παραλία αρτηριών. Η τάση αυτή αναμένεται να ενισχυθεί περαιτέρω.

γ. Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Αυτοκινητόδρομοι

Η μοναδική οδός με προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμου είναι το τμήμα της ΠΑΘΕ που χαρακτηρίζεται ως Ευρεία Παράκαμψη Πάτρας (ή Περιμετρική), από την περιοχή Χαράδρου στο βορρά, μέχρι το Μιντιλόγλι στο νότο, συνολικού μήκους 18, περίπου, χιλιομέτρων, διατομής 2 λωρίδων κυκλοφορίας (πλέον ΛΕΑ) ανά κατεύθυνση, με νησίδια διαχωρισμού των κατευθύνσεων.

Πρωτεύουσες αρτηρίες

Οι πρωτεύουσες αρτηρίες της αστικής περιοχής συμπίπτουν με τον βασικό κορμό του δικτύου που προϋπήρχε του έργου στη Ευρείας Παράκαμψης και σχηματίζουν δύο άξονες:

Άξονας Αθηνών – Πύργου: Ο άξονας αυτός περιλαμβάνει δύο αμφίδρομους που εξασφαλίζουν πρόσβαση στην πόλη από βορρά και νότο, την Ε.Ο. Αθηνών - Πατρών – Κανελλοπούλου και την Ακτή Δυμαίων. Τη σύνδεση των παραπάνω αμφίδρομων μέσα από τον πυρήνα της πόλης, εξασφαλίζουν τα ζεύγη μονοδρόμων Κορίνθου / Μαιζώνος και Αγ. Ανδρέου / Όθωνος – Αμαλίας. Προς βορρά τα δύο αυτά ζεύγη συνδέονται με την Ν.Ε.Ο. Αθηνών – Πατρών, το μεν πρώτο μέσω των οδών Αγ. Σοφίας, Αθηνών, Αγ. Διονυσίου, Μουρούζη, Κωνσταντινουπόλεως και τμημάτων των οδών Ελ. Στρατιώτου και Πανεπιστημίου, το δε δεύτερο μέσω των οδών Κανελλοπούλου, Ηρώων Πολυτεχνείου και Καρόλου. Προς νότο, το μεν πρώτο ζεύγος συνδέεται με την παραλιακή Ακτή Δυμαίων μέσω των οδών Δ.Γούναρη, Παπαφλέσσα, το δε δεύτερο μέσω τμήματος της οδού Τριών Ναυάρχων.

Άξονας Πάτρας – Καλαβρύτων: Ο άξονας αυτός αποτελείται από τους αμφίδρομους Δ. Γούναρη / Καλαβρύτων και Ακρωτηρίου. Συνδέεται με τον άξονα Αθηνών – Πύργου στο ύψος της κεντρικής πύλης του λιμανιού, και ακολουθεί αρχικά ανατολική και ύστερα νότια κατεύθυνση εξασφαλίζοντας πρόσβαση προς το εσωτερικό του νομού Αχαΐας και τα Καλάβρυτα.

Το συνολικό μήκος των πρωτεύουσών αρτηριών της Πάτρας, σύμφωνα με στοιχεία της Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης, προσαρμοσμένα κατά τάξη μεγέθους για να συμπεριλάβουν και την οδό Κανελλοπούλου, είναι της τάξεως των 25 χλμ.

Δευτερεύουσες αρτηρίες

Από τις δευτερεύουσες αρτηρίες της Πάτρας οι πιο βασικές είναι:

Η οδός Πανεπιστημίου η οποία, εκτεινόμενη από τον κόμβο Κουρτέση παράλληλα προς την Ε.Ο. Αθηνών - Πατρών, συνδέει την πόλη με το Πανεπιστήμιο, το Νοσοκομείο, το Ρίο και την Παλαιά Ε.Ο. Αθηνών – Πατρών και την Ευρεία Παράκαμψη Πάτρας μέσω του κόμβου Χαράδρου (Κ2). Σε μεγάλο βαθμό, η οδός αυτή λειτουργεί συμπληρωματικά προς την Ε.Ο. Αθηνών – Πατρών.

Οι οδοί Νοταρά / Ελ. Στρατιώτου και Ηρ. Πολυτεχνείου οι οποίες, εκτεινόμενες παράλληλα προς την Ν.Ε.Ο. Αθηνών – Πατρών από τις οδούς Αγ. Σοφίας και Νόρμαν αντίστοιχα, συνδέουν το βόρειο τμήμα με το κέντρο της πόλης. Μέσω των οδών Αγυιάς, Αμερικής και Αρέθα, οι οδοί αυτές εξασφαλίζουν επίσης πρόσβαση στην παραλιακή ζώνη από το βορρά.

Οι οδοί Αγ. Νικολάου, Π.Π. Γερμανού, 3ου Ορειβατικού, 12ου Συντάγματος και Εγλυκάδος οι οποίες, σχηματίζοντας άξονα με ανατολική κατεύθυνση, συνδέουν το κέντρο με τις ανατολικές περιοχές της πόλης και με την Ευρεία Παράκαμψη Πάτρας μέσω του Κόμβου Εγλυκάδος (Κ4).

Οι οδοί Σ. Παναγοπούλου, Σ. Τσερτίδου και Πατρών – Κλάους, οι οποίες συνδέουν το κέντρο και την Ευρεία Παράκαμψη Πάτρας με τα νοτιοανατολικό άκρο της πόλης μέσω των οδών Καλαβρύτων και Δ. Γούναρη και του Κόμβου Γλαύκου (Κ5).

Οι οδοί Ελ. Βενιζέλου, Ανθείας, Αυλίδος και Αυλώνος οι οποίες συνδέουν τις οδούς Ακτής Δυμαίων, Ακρωτηρίου και Πατρών-Κλάους, σχηματίζοντας άξονα ανατολικής κατεύθυνσης. Ωστόσο, η σημασία του άξονα αυτού περιορίζεται από τα ανεπαρκή γεωμετρικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά τα οποία παρουσιάζει στη συνέχεια.

δ. Οργάνωση οδικού δικτύου

Με βάση τη λειτουργική ιεράρχηση του κυρίου οδικού δικτύου μπορούν να γίνουν οι ακόλουθες παρατηρήσεις:

Υπάρχει σαφής διάκριση μεταξύ του οδικού δικτύου της παλαιάς πόλης, που εξελίχθηκε ιστορικά βάσει των πρώτων ρυμοτομικών σχεδίων του περασμένου αιώνα, και του οδικού δικτύου της περιοχής που διαμορφώθηκε μεταγενέστερα, χωρίς ουσιαστικά πολεοδομικό σχεδιασμό και συγκεκριμένη λογική στην ανάπτυξή του.

Το οδικό δίκτυο της παλαιάς πόλης, δηλαδή της περιοχής που οριοθετείται από την οδό Φαβιέρου προς βορρά, την οδό Βορ. Ηπείρου προς νότο και την 3ου Ορειβατικού προς ανατολάς, διαμορφώθηκε σύμφωνα με την λογική του ιπποδάμειου συστήματος. Η μορφολογία του εδάφους της περιοχής αυτής, που χαρακτηρίζεται από μεγάλες υψομετρικές διαφορές στην περιοχή μεταξύ των οδών Καραϊσκάκη και 25^{ης} Μαρτίου / Αθ. Διάκου, δυσχεραίνει σημαντικά την σύνδεση των τμημάτων της πόλης εκατέρωθεν της περιοχής αυτής. Η σύνδεση αυτή γίνεται ουσιαστικά μόνο μέσω των αρτηριών Αγ. Νικολάου / 25ης Μαρτίου / Π.Π. Γερμανού και Δ. Γούναρη.

Στην υπόλοιπη περιοχή το κύριο οδικό δίκτυο παρουσιάζει σε γενικές γραμμές ακτινική μορφή, με βασικές ακτινικές αρτηρίες τις: Ηρώων Πολυτεχνείου, Νοταρά / Ελ. Στρατιώτου, Ν.Ε.Ο, Πανεπιστημίου, Κοζάνης, Γηροκομείου/ Δαμασκηνού, Εγλυκάδος, Τσερτίδου / Πατρών-Κλάους, Καλαβρύτων/ Ακρωτηρίου, Ευβοίας, Αγ. Τριάδος / Πράτσικα και Ακτής Δυμαίων. Οι ακτινικές αυτές αρτηρίες εξασφαλίζουν σε γενικές γραμμές ικανοποιητική πρόσβαση σε όλους τους πόλους έλξης και σύνδεση των επιμέρους περιοχών με την κεντρική. Ωστόσο, το δίκτυο πάσχει από έντονη έλλειψη συνδετηρίων οδών ανάμεσα στις ακτινικές αρτηρίες, κυρίως όσον αφορά τις νότιες και ανατολικές περιοχές. Εξάλλου, είναι φανερό η έλλειψη παρακαμπτηρίων αρτηριών, τόσο για την παράκαμψη της ευρύτερης αστικής περιοχής, όσο και για την παράκαμψη του κέντρου. Ο άξονας Παναχαΐδος Αθηνάς/Αλσυλίου/28ης Οκτωβρίου εξυπηρετεί μόνον μερικώς, και όχι αποτελεσματικά, τις ανάγκες παράκαμψης της κεντρικής περιοχής. Η ολοκλήρωση της υπό κατασκευή Μικρής Περιμετρικής αναμένεται να δώσει ικανοποιητική μεσο – και μακροπρόθεσμη λύση στο ζήτημα αυτό.

Περίπου 30% του συνολικού μήκους των αρτηριών αποτελείται από μονοδρόμους.

Το δίκτυο της κεντρικής εμπορικής περιοχής (Καρόλου, Καραϊσκάκη, Παπαφλέσσα και Όθωνος-Αμαλίας) χαρακτηρίζεται από την απλότητα της μορφής, την μεγάλη πυκνότητα και την λειτουργία κυρίως με ζεύγη μονοδρόμων. Το ποσοστό μονοδρομήσεων φτάνει το 89%. Η μεγάλη πυκνότητα του δικτύου και οι μονοδρομήσεις αποτελούν συνέπεια των αυξημένων αναγκών σε χωρητικότητα που παρουσιάζει η περιοχή αυτή.

Εκτός κεντρικής περιοχής το δίκτυο παρουσιάζει μεμονωμένα προβλήματα ασυνέχειας αξόνων (π.χ. Ανθείας – Αυλίδος - Αυλώνος), πολυπλοκότητα μορφής, κακής συνέχειας αξόνων και γεωμετρίας (π.χ. πλατεία Βούδ, διασταύρωση Πέντε Δρόμων, κόμβος Ταμπαχάνων, πλατεία Γιαννιά, κ.α.), ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις η συνέχεια αξόνων δεν είναι σαφής, με αποτέλεσμα να υπάρχει ουσιαστικά διάχυση της κυκλοφορίας (π.χ. περιοχή Βούδ, περιοχή μεταξύ Παπαφλέσσα και Β. Ηλείου, κ.α.).

Ο υφιστάμενος λιμένας, επιβαρύνει λόγω της θέσης του με διερχόμενη κυκλοφορία την πόλη, ιδιαίτερα τις βόρειες προσβάσεις.

Η διέλευση της γραμμής του ΟΣΕ κατά μήκος της πόλης, από βορρά προς νότο, διακόπτει την συνέχεια μεγάλου αριθμού τοπικών οδών, αλλά και σημαντικών δρόμων του κυρίου δικτύου, όπως: Όθωνος / Αμαλίας, Ακτή Δυμαίων, Αγυιάς, Παπαφλέσσα, Β. Ηλείου, Ανθείας, κ.α.

Αρτηρίες υψηλού τύπου, δηλαδή με κεντρική διαχωριστική νησίδα, είναι μόνο εκείνες που δίνουν πρόσβαση στην Περιοχή Μελέτης (ΝΕΟ Κορίνθου - Πατρών, Ακτή Δυμαίων και Ευρεία Παράκαμψη Πάτρας). Υπάρχει μόνο άλλη μία τέτοια περίπτωση, η Ελ. Βενιζέλου, που προς το παρόν λειτουργεί σαν συλλεκτήρια οδός (αποτελεί τμήμα της υπό κατασκευή αρτηρίας Διακονιάρη και θα λειτουργήσει ως κύρια αρτηρία όταν ολοκληρωθεί).

Πλέον του μισού του συνολικού μήκους των μονοδρόμων – σύμφωνα με εκτιμήσεις της ΓΚΜ προσαρμοσμένες στα νέα δεδομένα - λειτουργεί ουσιαστικά με μία μόνο λωρίδα κυκλοφορίας, καθώς το υπόλοιπο πλάτος καταλαμβάνεται από νόμιμη ή παράνομη στάθμευση. Υπάρχει επομένως μεγάλη ανάγκη αντικατάστασης θέσεων στάθμευσης παρά την οδό με θέσεις εκτός οδού.

Το υλικό του οδοστρώματος στην συντριπτική πλειοψηφία των οδικών τμημάτων του δικτύου είναι άσφαλτος, με εξαίρεση τμήμα της οδού Παναχαΐδος Αθηνάς και τμήμα του παραλιακού άξονα Ηρώων Πολυτεχνείου - Όθωνος / Αμαλίας, όπου χρησιμοποιήθηκε σκυρόδεμα.

Η πλειοψηφία των πεζοδρομίων είναι μικρού πλάτους. Στο κέντρο, όπου συχνά τα πεζοδρόμια σχηματίζονται κάτω από τα κτίρια με στοές, παρατηρείται γενικά ομοιόμορφο πλάτος πεζοδρομίων κατά μήκος των οδικών συνδέσμων. Εκτός κέντρου, ωστόσο, υπάρχουν περιοχές, όπου λόγω απουσίας ρυμοτομικού σχεδίου τα πεζοδρόμια αλλάζουν συχνά πλάτος ή διακόπτονται (π.χ. οδός Ευβοίας). Στις παρυφές της πόλης δεν υπάρχουν γενικώς πεζοδρόμια και τα ερείσματα κατά μήκος των δρόμων έχουν μηδενικό ή ελάχιστο πλάτος, γεγονός που δυσκολεύει την μελλοντική κατασκευή πεζοδρομίων.

Κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά κεντρικής περιοχής

Η κεντρική περιοχή αποτελεί την πλέον επιβαρημένη κυκλοφοριακά περιοχή της πόλης. Στη ζώνη αυτή παρατηρούνται:

Έντονα φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά τις ώρες αιχμής τα οποία οφείλονται κυρίως στην παρουσία εκτεταμένης στάθμευσης στην οδό και στα έντονα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης. Από το τέλος του 2010 και λόγω της πεζοδρόμησης 2 βασικών οδών της πόλης, της Ρήγα Φερραίου (από Ερμού μέχρι και Γούναρη) και της οδού Παντανάσης (από Αγ.Ανδρέου μέχρι Καραϊσκάκη) έχει σαν αποτέλεσμα την διοχέτευση της κυκλοφορίας στην οδούς Μαιζώνος, Κανακάρη και Φιλοποίμενος καθιστώντας την κίνηση στις παραπάνω οδούς αδύνατη.

Σημαντική έλλειψη χώρων στάθμευσης εκτός οδού, η οποία επιτάθηκε κατά την τελευταία δεκαετία, ως αποτέλεσμα αφ' ενός μεν της κατακόρυφης αύξησης του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων και της ζήτησης μετακινήσεων από / προς την κεντρική περιοχή, αφ' ετέρου δε λόγω της εφαρμογής του Π.Δ. περί Ιστορικού Κέντρου της Πάτρας, το οποίο τέθηκε σε εφαρμογή το 1996 και απαγορεύει την κατασκευή και λειτουργία στεγασμένων και ελευθέρων χώρων στάθμευσης σε ολόκληρη την περιοχή εφαρμογής του, παρά τις περί του αντίθετου προτάσεις που περιλαμβάνονται στην Β' και Γ' Φάση της Γενικής Μελέτης Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την πόλη της Πάτρας, η οποία έχει εγκριθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Η απαγόρευση αυτή – η οποία συγκρούεται με τις εγκεκριμένες προτάσεις της ΓΚΜ - έχει συγκεντρώσει την αντίθεση όλων των παρατάξεων που εκφράζονται στο Δημοτικό Συμβούλιο από την εποχή της θέσπισής της μέχρι σήμερα και η άρση της αποτελεί πάγιο αίτημά τους, χωρίς ωστόσο να έχει μέχρι τώρα καταστεί δυνατή.

Υψηλή κυκλοφορία λεωφορείων σε λίγους άξονες (Κορίνθου, Μαιζώνος, Όθωνος Αμαλίας, Αγ. Ανδρέου, Ερμού), οι οποίοι επιβαρύνονται σημαντικά.

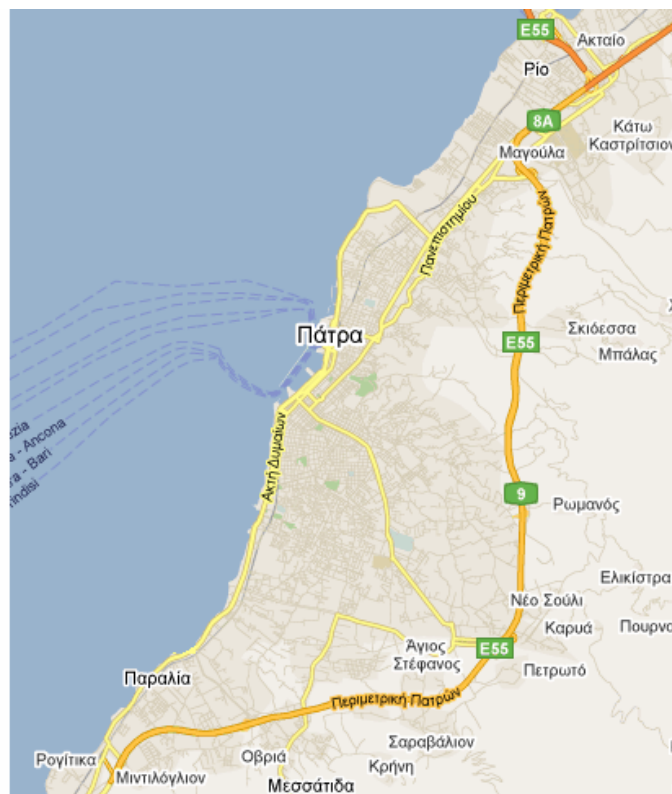
Κυκλοφοριακή πολιτική

Για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας λαμβάνονται κατά καιρούς διαχειριστικά μέτρα, τα οποία, ωστόσο, είναι αποσπασματικά και δεν προκύπτουν ως αποτέλεσμα συγκροτημένης και συνολικής διαχειριστικής κυκλοφοριακής πολιτικής εκ μέρους του Δήμου.

Σημειώνεται ότι, σε χρόνο μεταγενέστερο στη εκπόνησης του ισχύοντος ΓΠΣ, (1993 – 1999), εκπονήθηκε και ολοκληρώθηκε η «Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την πόλη στη Πάτρα» (*Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη – ΓΚΜ*), για λογαριασμό του ΥΠΕΧΩΔΕ, η οποία περιλαμβάνει προτάσεις στρατηγικού χαρακτήρα και διαχειριστικών πολιτικών, με χρονικό ορίζοντα το 2008.

Η ΓΚΜ βασίστηκε στην πρόταση οργάνωσης του βασικού οδικού δικτύου που περιλαμβάνεται στο ισχύον ΓΠΣ, τα βασικά σημεία της οποίας είναι:

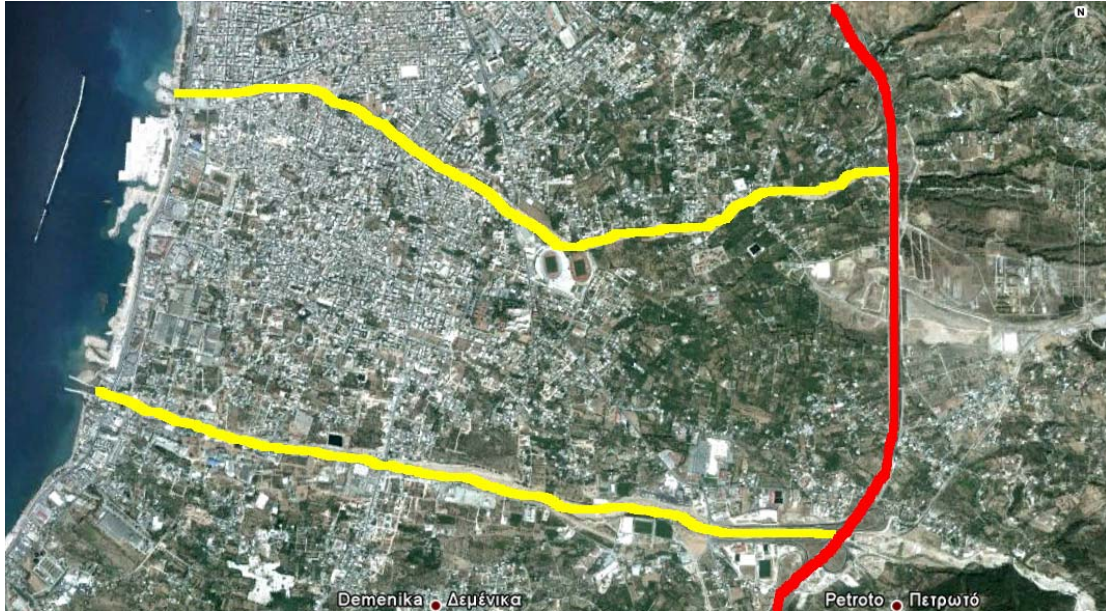
- Η κατασκευή της Ευρείας Περιμετρικής (που έχει ήδη ολοκληρωθεί).



Εικόνα 4: Ευρεία Περιμετρική Πατρών.

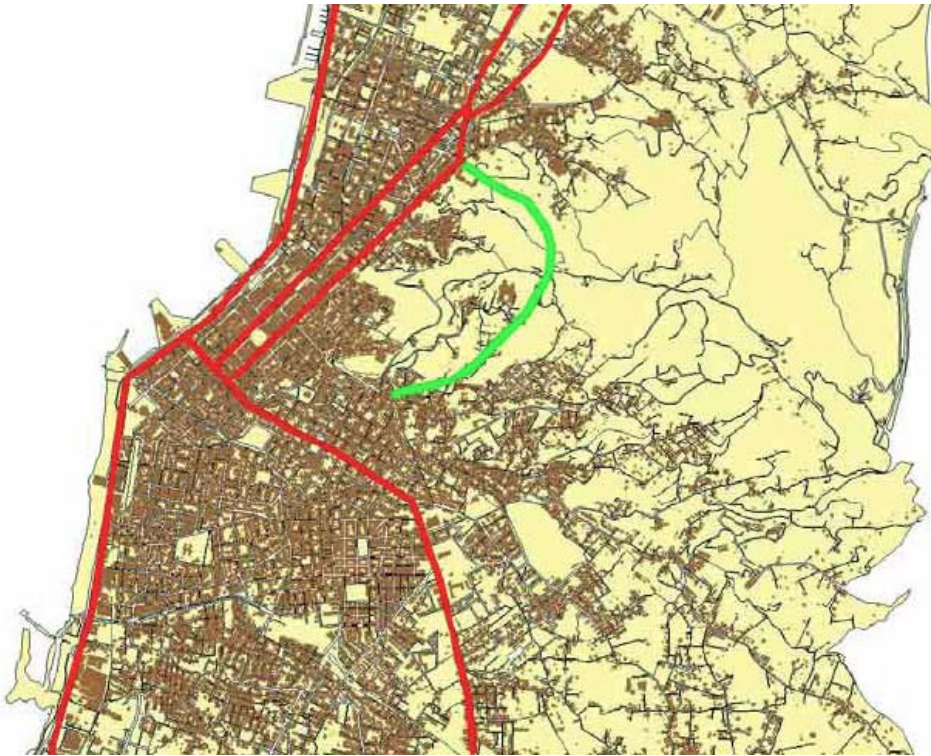
- Η κατασκευή των κάθετων αρτηριών που θα συνδέουν την Ευρεία Περιμετρική με την αστική περιοχή (έχουν δρομολογηθεί οι αρτηρίες Διακονιάρη και Γλαύκου που συνδέονται με τους κόμβους Κ4 και Κ5 αντίστοιχα, ενώ έχει εγκαταλειφθεί η κατασκευή του κόμβου Κ3 στην περιοχή

Συχαινών και συνακόλουθα έχει καθυστερήσει η κατασκευή της προβλεπόμενης αρτηρίας Μειλίχου).



Εικόνα 5: Με κόκκινο η Ευρεία Περιμετρική και με κίτρινο οι αρτηρίες του Διακονιάρη (επάνω) και του Γλαύκου (κάτω).

- Η κατασκευή στη Μικρή Περιμετρική που συνδέει την οδό Αγ. Σοφίας στη βόρεια πλευρά της πόλης με τον άξονα Πατρών – Κλάους στην ανατολική πλευρά της, παρακάμπτοντας το κέντρο (η κατασκευή βρίσκεται σε εξέλιξη και αναμένεται να ολοκληρωθεί περί το τέλος του 2011).



Εικόνα 6: Η μικρή Περιμετρική

- Η διάνοιξη σημαντικών εσωτερικών οδών, όπως οι οδοί Κανακάρη, Σμύρνης (η διάνοιξη Κανακάρη έχει ήδη δρομολογηθεί).
- Η σύνδεση της ΝΕΟ Πατρών – Κορίνθου με την παραλία και η εξασφάλιση άμεσης πρόσβασης στην υφιστάμενη λιμενική εγκατάσταση από τη βόρεια πλευρά (έχει ήδη κατασκευαστεί και λειτουργεί η οδός Κανελλοπούλου).
- Η κατασκευή βόρειας περιμετρικής αρτηρίας που Σχεδίου Πόλης, η οποία θα συνδέσει την αρτηρία Μειλίχου με τις προσβάσεις στη Ευρείας Παράκαμψης στον Χάραδρο (κόμβο Κ2) (δεν έχει προχωρήσει διαδικαστικά).

Η ΓΚΜ, η οποία εγκρίθηκε στο σύνολό της από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ το 1999, περιέλαβε πρόταση στρατηγικής οργάνωσης του δικτύου καθώς και βραχυπρόθεσμων μέτρων κυκλοφοριακής διαχείρισης, τα οποία, όμως, μέχρι σήμερα δεν έχουν προωθηθεί ή αξιοποιηθεί.

Η σημαντικότερη δράση στον τομέα της διαχείρισης της κυκλοφορίας στην πόλη, ανεξάρτητη από τις προτάσεις της ΓΚΜ, αναμένεται να είναι η εφαρμογή *Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης* (ΣΕΣ) στην κεντρική περιοχή, με ευθύνη του Δήμου. Ένα ΣΕΣ είχε λειτουργήσει και παλαιότερα με ευθύνη ιδιωτικής εταιρείας διαχείρισης συστημάτων στάθμευσης και με άριστα αποτελέσματα (πολύ ικανοποιητικά στην αρχή, απογοητευτικά στη συνέχεια).

Η υποδομή του νέου ΣΕΣ έχει εγκατασταθεί στο πεδίο από το τέλος του 2002, διάφορα διαδικαστικά εμπόδια, όμως, δεν έχουν επιτρέψει τη λειτουργία του μέχρι σήμερα. Από την πλευρά του Δήμου προωθείται η εφαρμογή του εντός του 2006. Ως περιοχή εφαρμογής του ΣΕΣ έχει οριστεί η περικλειόμενη από τις οδούς Ζαΐμη – Όθωνος και Αμαλίας – Γούναρη – Αγ. Ανδρέου - Τσαμαδού – Δημητρίου Υψηλάντου – Ζαΐμη . Η περιοχή εφαρμογής αυτού είναι τμήμα της περιοχής που χαρακτηρίζεται ως “Ιστορικό Κέντρο” βάσει του Π.Δ. 25/4/96, Ο αριθμός των νόμιμων θέσεων στάθμευσης στη περιοχή εφαρμογής του προέκυψε, βάσει μελέτης που εκπονεί ο Δήμος Πατρέων, είναι της τάξης των 1.500, εξαιρουμένων των δεσμευμένων θέσεων, των θέσεων ΑΜΕΑ, δικύκλων, κλπ. Η συνολική χωρητικότητα των υπαίθριων και των κλειστών χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην ίδια περιοχή, είναι της τάξεως των 1.000, περίπου, θέσεων.

Η εφαρμογή του ΣΕΣ κρίθηκε αναγκαία, αφού, σχετικές πρόσφατες μελέτες έδειξαν πολύ υψηλή συσσώρευση και χαμηλά ποσοστά συμμόρφωσης των χρηστών, όσον αφορά την τήρηση των ισχυόντων περιορισμών και απαγορεύσεων (μόλις το 29% του συνόλου των σταθμεύσεων πραγματοποιούνται σε νόμιμες θέσεις στάθμευσης, 28% πραγματοποιούνται στο κράσπεδο αλλά σε μη επιτρεπόμενες θέσεις - σε κίτρινες διαγραμμίσεις, κλπ. – ενώ 43% αφορούν διπλοπαρκάρια).

ε) Μεγάλα οδικά έργα σε εξέλιξη

Σημαντικά οδικά έργα βρίσκονται σε στάδιο κατασκευής. Αυτά είναι:

i) Μικρή Περιμετρική

Η κατασκευή της Μικρής Περιμετρικής χρηματοδοτείται από πόρους των ΚΠΣ. Θα ολοκληρωθεί με 5 τμηματικές εργολαβίες, από τις οποίες δύο βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο ολοκλήρωσης, μία έχει ήδη ξεκινήσει και οι υπόλοιπες δύο πρόκειται να δημοπρατηθούν σύντομα.

ii) Διάνοιξη Κανακάρη

Η διάνοιξη της οδού Κανακάρη έχει δρομολογηθεί. Έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες απαλλοτρίωσης και οι οριστικές μελέτες βρίσκονται σε στάδιο ολοκλήρωσης.

Για το τμήμα Νόρμαν έως Αγ. Σοφίας, σύμφωνα με την προμελέτη οδοποιίας, προβλέπεται ανοικτή εκσκαφή, και τοποθέτηση πλαισιωτής κατασκευής από οπλισμένο σκυρόδεμα εξωτερικών διαστάσεων 14,00 x 10,20 μέτρων. Η λύση αυτή είναι μονοσήμαντη καθώς δεν έχει παρουσιαστεί άλλη λύση που να θεωρείται υλοποιήσιμη από το Δήμο (σε τεχνικό ή οικονομικό επίπεδο).

iii) Αρτηρία Διακονιάρη

Η κατασκευή της αρτηρίας Διακονιάρη είναι ταυτόχρονα έργο αντιπλημμυρικό και οδικό και αποτελούσε πάγιο αίτημα των κατοίκων των γειτονικών περιοχών από πολλών ετών, λόγω των συχνών καταστροφών που προκαλούνται από υπερχειλίσεις του χειμάρρου. Προβλέπεται η διαμόρφωση και η κάλυψη της κοίτης και η διαμόρφωση οδικής αρτηρίας διατομής 2 λωρίδων ανά κατεύθυνση, η οποία θα συνδέει τον Κόμβο Κ4 της Ευρείας Παράκαμψης Πάτρας με τη βόρεια δευτερεύουσα έξοδο του νέου λιμένα στην Ακτή Δυμαίων. Ταυτόχρονα θα αποτελεί την κύρια

αρτηρία προσπέλασης των ανατολικών συνοικιών της πόλης από την Ευρεία Παράκαμψη. Μεγάλο μέρος της εργολαβίας δόθηκε σε κυκλοφορία με το νέο έτος ενώ και το υπόλοιπο προβλέπεται να ολοκληρωθεί μέσα στο 2011.

iv) Παρόχθιες αρτηρίες Γλαύκου

Το έργο είναι ενταγμένο στο ΕΠΟΑΛΑΑ (Επιχειρησιακού Προγράμματος Οδικού Άξονες, Λιμάνια, Αστική Ανάπτυξη) του ΥΠΕΧΩΔΕ και περιλαμβάνει τις δύο παρόχθιες αρτηρίες εκατέρωθεν του χειμάρρου Γλαύκου που συνδέουν την Ευρεία Παράκαμψη Πάτρας με την κύρια είσοδο – έξοδο του νέου λιμένα Πάτρας στην Ακτή Δυμαίων. Η ολοκλήρωσή τους προβλέπεται για το 2011.

Εκκρεμεί η οριστικοποίηση της σχεδίασης του ανισόπεδου κόμβου εισόδου στη νέα λιμενική εγκατάσταση, ο οποίος προβλέπεται να κατασκευαστεί στην παραλία. Ο κόμβος αρχικά προβλεπόταν πλήρης, αντιδράσεις όμως φορέων και κατοίκων γειτονικών περιοχών στο στάδιο της δημόσιας διαβούλευσης, οδήγησαν σε παράταση της διαδικασίας εγκρίσεων.

v) Ολυμπία οδός – Ιονία οδός

Η κατασκευή των δύο αυτοκινητόδρομων θα καταστήσει την Πάτρα ένα σημαντικότερο πόλο έλξης για όλη την περιοχή της Δυτικής Ελλάδας, γιατί βρίσκεται ακριβώς στο κέντρο ενώνοντας 3 περιφέρειες. Την Ήπειρο, τη Δυτική Ελλάδα και την Πελοπόννησο λειτουργώντας και ως ενδιάμεσος σταθμός για την Αθήνα. Η ολοκλήρωσή τους προβλέπεται να γίνει μέσα στα επόμενα 3-5 χρόνια αν και ήδη υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις εξαιτίας των απαλλοτριώσεων που απαιτούνται.

Αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες

α. Αστικές συγκοινωνίες

Το δίκτυο αστικών συγκοινωνιών εξυπηρετείται αποκλειστικά από λεωφορεία και καλύπτει την ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή, ήτοι το σύνολο των οικισμών των Δήμων Πατρέων, Μεσσήτιδος και Παραλίας καθώς και το μεγαλύτερο μέρος των οικισμών που ανήκουν στους Δήμους Ρίου και Βραχναϊκών.

Εξυπηρετούμενο Δίκτυο Αστικών Λεωφορειακών Γραμμών

Η μορφή του βασικού λεωφορειακού δικτύου είναι ακτινική, χωρίς σημαντικές μεταβολές επί πολλές δεκαετίες. Για την κάλυψη των νέων αναγκών συνήθως εισάγονται παραλλαγές των βασικών γραμμών. Σήμερα υπάρχουν αδειοδοτημένες με αποφάσεις των αρμοδίων Νομαρχιακών οργάνων δέκα (10) βασικές γραμμές με πολλές παραλλαγές, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι χαρακτηριζόμενες ως “άγονες”, που συνδέουν την Πάτρα με μικρούς περιστατικούς οικισμούς (Πλατάνι, Βούντενη, Μπάλα, Βελβίτσι, Ρωμανού, Ελεκίστρα, Θέα, Καλλιθέα, Ανω Καστρίτσι) με μικρή έως ελάχιστη επιβατική κίνηση.

Αναλυτικά οι γραμμές των λεωφορείων έχουν ως εξής:⁵

Γραμμή 1: Τερψιθέα – Εγλυκάδα.
Τερψιθέα – Διάκου.
Τερψιθέα – Ρωμανού.

Γραμμή 2: Ταραμπούρα (ΤΕΙ) – Νέος δρόμος.

Γραμμή 3: Ζαρουχλείκα – Θερμοπυλών – ανταπόκριση με mini bus εργατικές κατοικίες Λεύκας.
Ζαρουχλείκα (σχολικό) – Αρόη – Ελεκίστρα.

Γραμμή 4: Κολοκοτρώνη – Αρόη.

Γραμμή 5: Καρόλου – Τσουκαλείκα – Μονοδένδρι – Καρόλου.
Καρόλου – Βραχνείκα.
Καρόλου – Φάλαρη.
Καρόλου – Μιντιλόγλι.
Καρόλου – Μιντιλόγλι – εργατικές κατοικίες Εύας.

Γραμμή 6: Καρόλου – Πανεπιστήμιο – Νοσοκομείο – Ρίο.
Καρόλου – Νοσοκομείο – Δημοριγόπουλου – Ρίο.
Καρόλου – Παραλία προαστείου – Καστελλόκαμπος.
Καρόλου – Άνω Καστρίτσι.
Καρόλου – Αγ.Βασίλειος.
Καρόλου – Βούντενη – Βελβίτσι – Μπάλα.

Γραμμή 7: Καρόλου – Carrefour – Μπεγουλάκι. Από τα Carrefour ανταπόκριση με mini bus για τις παρακάτω διαδρομές:
Carrefour – Σούλι – ποτάμι – εκκλησία.
Carrefour – Κεφαλόβρυσο – Κρήνη.
Carrefour – Σαραβάλι.
Carrefour – Περιβόλα.

Γραμμή 8: Καρόλου – Δεμένικα – Άνω Οβρυά.
Καρόλου – Δεμένικα – Άνω-Κάτω Οβρυά.
Καρόλου – Καλλιθέα.
Καρόλου – Καλλιθέα – Θέα.

Γραμμή 9: Καρόλου – Πανεπιστήμιο – Νοσοκομείο – Έλληνας Στρατιώτου.

Γραμμή 10: Parking Veso – κέντρο – επιστροφή.

Γραμμή 11: Parking Τερψιθέα – κέντρο – επιστροφή.

Γραμμή 12: Κολοκοτρώνη – κάστρο – Δασύλλιο (καταργήθηκε).

Γραμμή 13: Parking Νοσοκομείο Αγ.Ανδρέας – κέντρο – επιστροφή.

Γραμμή 14: Parking Ακτή Δυμαίων (Πολιτεία) – κέντρο – επιστροφή (καταργήθηκε).

Τα εισιτήρια και οι τιμές τους έχουν ως εξής:

A' Ζώνης: Μαθητικό 0,55 €
Φοιτητικό 0,80 €
Κανονικό 1,10 €

B' Ζώνης: Μαθητικό 1,00 €
Φοιτητικό 1,00 €
Κανονικό 1,50 €

Αγορασμένο από τον οδηγό: 2,00 €

Parking: με επιστροφή 0,90 €

Το αστικό λεωφορειακό δίκτυο εμφανίζει πολύ μέτρια εικόνα από άποψη υποδομών. Οι αφητηρίες των λεωφορείων στην κεντρική περιοχή είναι χωροθετημένες σε ακατάλληλες θέσεις (π.χ. επί της παραλιακής Όθωνος – Αμαλίας, η οποία στερείται πεζοδρομίου στη δεξιά πλευρά της που εφάπτεται στις σιδηροδρομικής γραμμής) και δεν διαθέτουν στοιχειώδεις υποδομές (π.χ. στέγαστρα) ούτε εσοχές αναμονής για τα οχήματα.

Η φροντίδα του αστικού εξοπλισμού των στάσεων ανήκει στον Δήμο. Η εικόνα τους στην κεντρική περιοχή ποικίλει. Ορισμένα σημεία είναι ικανοποιητικά εξοπλισμένα με στέγαστρα, κλπ. – ενώ άλλα δεν έχουν καν στοιχειώδεις ενδείξεις και σήμανση. Στις εκτός κεντρικής περιοχής ζώνες εντοπίζεται παντελής έλλειψη των πλέον βασικών στοιχείων εξοπλισμού των στάσεων.

β. Υπεραστικές Συγκοινωνίες

Οι υπεραστικές συγκοινωνίες στην πόλη και το νομό εξυπηρετούνται αποκλειστικά από το «ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε.», το οποίο, από το 2004, αποτελεί Ανώνυμη Εταιρεία βάσει του Ν. 2963 / 2001 και υποκατέστησε αυτοδικαίως το προϋφιστάμενο ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του. Το δυναμικό του στόλου του ανέρχεται σε 144 λεωφορεία.

Πραγματοποιούνται περίπου 330 δρομολόγια (αναχωρήσεις και αφίξεις) ημερησίως (τυπική εργάσιμη ημέρα) από τον υφιστάμενο σταθμό της Πάτρας, με προορισμούς την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη, τον Πύργο, την Τρίπολη, την Καλαμάτα, τα Ιωάννινα, το Βόλο, τη Λάρισα και όλες τις περιοχές του νομού Αχαΐας. Επιπλέον, ο φορέας μισθώνει οχήματα για την καθημερινή μεταφορά μαθητών και εργαζόμενων σε σχολεία και βιομηχανίες της ευρύτερη περιοχής, ενώ, στα πλαίσια της επιχείρησης, λειτουργεί και τουριστικό γραφείο.

Υφιστάμενος Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε.

Οι τερματικές ανάγκες του ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ Α.Ε. στην Πάτρα εξυπηρετούνται σήμερα από τον υφιστάμενο ΣΥΛ στο Ο.Τ. 550 (Όθωνος - Αμαλίας, Ζαΐμη, Καψάλη και Αράτου). Το οικόπεδο, επί του οποίου είναι κτισμένος ο σταθμός, στη συμβολή των οδών Ζαΐμη και Όθωνος – Αμαλίας και έχει εμβαδόν περίπου 1400 τ.μ. Βρίσκεται στα όρια του εμπορικού κέντρου, σε θέση πολύ εξυπηρετική για τους επιβάτες, ιδιαίτερα για τους φοιτητές, τους επισκέπτες για αγορές ή προσωπικές υποθέσεις καθώς και για τους χρήστες του λιμένα. Γειτνιάζει με τον λιμενικό Σταθμό Υποδοχής «Μελίνα», καθώς και με τον σιδηροδρομικό σταθμό του ΟΣΕ. Στην ευρύτερη περιοχή κυριαρχούν χρήσεις που σχετίζονται κυρίως με μεταφορές, τουριστικές υπηρεσίες και αναψυχή (τουριστικά γραφεία και καταστήματα, ναυτιλιακά πρακτορεία, καταστήματα εστίασης στον παραλιακό άξονα, κ.λ.π.).

Διαθέτει 8 θέσεις εξυπηρέτησης λεωφορείων και εξυπηρετεί περίπου 2.000.000 επιβατών ετησίως. Στη σημερινή του μορφή αδυνατεί να εξασφαλίσει στοιχειωδώς ικανοποιητικό Επίπεδο Εξυπηρέτησης στο επιβατικό του κοινό. Το μεγάλο μειονέκτημά του είναι η στενότητα χώρου εξυπηρέτησης επιβατών (αναμονή, εισιτήρια, εξυπηρέτησεις) ενώ δεν υπάρχουν και περιθώρια επέκτασης των κτιριακών εγκαταστάσεων.

Το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) προέβλεπε μεταφορά του ΣΥΛ από τη σημερινή του θέση εκτός της κυρίως αστικής περιοχής, στην περιοχή των Κάτω Συχαινών / Μειλίχου με βασικό επιχείρημα την αποφυγή της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης από τη λειτουργία του στο δίκτυο του κέντρου. Η επιλογή της συγκεκριμένης θέσης συνδεόταν άμεσα με την προοπτική του Κόμβου Κ3 της Ευρείας Παράκαμψης Πατρών (Κόμβος Μειλίχου), ο οποίος όμως δεν περιλήφθηκε στον τελικό σχεδιασμό του έργου και δεν κατασκευάστηκε.

Σε αντίθεση με τα προβλεπόμενα στο ΓΠΣ, η ΓΚΜ πρότεινε στη Β' Φάση της (1995) τη δημιουργία νέου ΣΥΛ στο πρώην βιομηχανοστάσιο των «Μύλων Αγίου Γεωργίου», (το οποίο είχε ήδη αγοραστεί από το ΚΤΕΛ). Το σκεπτικό της ΓΚΜ βασίζεται στην εκτίμηση ότι είναι προτιμότερη η χωροθέτηση ΣΥΛ στις παρυφές της κεντρικής περιοχής της πόλης, που είναι κεντροβαρικό σημείο, εξυπηρετείται με οδικές και συγκοινωνιακές συνδέσεις με όλα τα τμήματα της πόλης και αποτελεί τον προορισμό μεγάλου μέρους των επιβατών ενώ, επί πλέον, η ύπαρξη τερματικών σταθμών όχι μακριά από τα κέντρα των πόλεων, εν γένει, δίνει, στα μέσα τα οποία εξυπηρετούνται εκεί, σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα. Η πρόταση αυτή εξυπηρετεί και τη γενικότερη κατεύθυνση στη ενίσχυση της πολυτροπικότητας των επιβατικών μεταφορών στην πόλη με την ανάπτυξη τερματικού συμπλέγματος στην περιοχή και την εν επαφή λειτουργία του ΣΥΛ με τον σιδηροδρομικό σταθμό Αγ. Διονυσίου και το νέο ΣΤΥ του λιμένα.

Το ΚΤΕΛ Ν. ΑΧΑΪΑΣ ζήτησε αλλαγή χρήσης του Ο.Τ. 607 και το χαρακτηρισμό του χώρου ως Επιβατικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων, η οποία και έγινε αποδεκτή με την υπ' αριθμόν 878/7-10-97 απόφαση του ΔΣ Πατρών, η έγκριση της οποίας από το Περιφερειακό ΣΧΟΠ Δυτικής Ελλάδος εκκρεμεί κατά τον χρόνο σύνταξης της παρούσας.

Ο προβλεπόμενος Επιβατικός Σταθμός θα είναι ειδικά σχεδιασμένος για την ικανοποίηση των αναγκών των χρηστών των υπεραστικών λεωφορείων, με προδιαγραφές που θα επιτρέπουν την εξυπηρέτηση φόρτου επιβατών της τάξεως των 3.000.000 ετησίως (κατηγορία σταθμού 3 κατά την κατηγοριοποίηση του ΠΔ 79/1-3-2004).

Σιδηροδρομική υποδομή⁶

α. Υφιστάμενη κατάσταση

Η σιδηροδρομική σύνδεση στη Πάτρας είναι μετρική, όπως ολόκληρο το δίκτυο στη Πελοπόννησο. Οι υποδομές του δικτύου στην ευρύτερη περιοχή μελέτης περιλαμβάνουν δύο σταθμούς που χρησιμοποιούνται και σήμερα ως αμαξοστάσιο (Σταθμός Αγ. Διονυσίου) και ως εμπορικός σταθμός (Σταθμός Αγ. Ανδρέα). Ο κεντρικός επιβατικός σταθμός της πόλης είναι κατασκευασμένος στην Πλατεία Τριών Συμμάχων, σε οικόπεδο ιδιοκτησίας του λιμένα Πατρών, το οποίο παραχωρήθηκε κατά χρήση στον Οργανισμό (1952), αλλά παραμένει τμήμα της λιμενικής ζώνης.

Ο σταθμός στη Πάτρας λειτουργούσε κυρίως ως ενδιάμεσος σταθμός των δρομολογίων των συρμών Intercity από Κυπαρισσία – Πύργο προς Αθήνα. Από τα μέσα του 2010 και λόγω των περικοπών των δρομολογίων, η γραμμή Πάτρα – Πύργος – Καλαμάτα – Πάτρα καταργήθηκε, με αποτέλεσμα η δυτική πελοπόννησος να μείνει αποκομμένη.

Τα τοπικά δρομολόγια που χρησιμοποιούν τον σταθμό Πάτρας ως τερματικό είναι ελάχιστα. (Προ δεκαετίας λειτούργησε τοπικό δρομολόγιο «προαστιακού» χαρακτήρα από Λάππα έως Διακοπτό με κέντρο την Πάτρα, χωρίς επιτυχία).

Το προσφερόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης που απολαμβάνουν οι χρήστες του δικτύου είναι ικανοποιητικό όσον αφορά στους χρόνους διαδρομής (Αθήνα – Πάτρα: 3,5 ώρες) και την κατάσταση του τροχαίου υλικού και μέτριο όσον αφορά στην υποδομή του σταθμού, ο οποίος είναι παλιός και μη επεκτάσιμος.

Η συνύπαρξη του σιδηροδρόμου με το αστικό περιβάλλον στην Πάτρα έχει όλες τις αναμενόμενες ομοιότητες με τα χαρακτηριστικά της σχέσης πόλης – λιμένα. Το τραίνο βοήθησε τα μέγιστα στην ανάπτυξη του εξαγωγικού εμπορίου δια θαλάσσης (στην πράξη ήταν η ζωτική προϋπόθεση) αλλά και στην βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης. Το δίκτυο, διέτρεχε την παραλιακή ζώνη όπου αρχικά υπήρχαν εγκατεστημένες μόνο εμπορικές χρήσεις. Η χάραξή του ανταποκρινόταν στη λειτουργική απαίτηση της απ' ευθείας σύνδεσης με τη λιμενική εγκατάσταση, χωρίς να δημιουργούνται εξ αυτής ιδιαίτερα προβλήματα τριβών με αστικές χρήσεις, αφού η πόλη ήταν ακόμα περιορισμένη στην παλαιά Άνω Πόλη. Η επέκταση της πόλης στη σημερινή κεντρική της περιοχή και, αργότερα, προς βορρά και νότο, έχει οδηγήσει σε ασφυκτικό «εναγκαλισμό» της γραμμής, που παρατηρήθηκε αρχικά στις περιστατικές περιοχές και τις νότιες συνοικίες για να επεκταθεί τα τελευταία 15 χρόνια και στην περιοχή Γλυφάδας – Αγυιάς. Το αποτέλεσμα είναι η παρουσία πολλών εξαιρετικά επικίνδυνων διασταυρώσεων, οι οποίες είναι, στην πλειοψηφία τους, αφύλακτες. Οι αστικές σιδηροδρομικές διαβάσεις με τον υψηλότερο δείκτη επικινδυνότητας,

σύμφωνα με στοιχεία ΟΣΕ, ήταν οι διαβάσεις των οδών Νόρμαν, Αγυιάς, Πέντε Πηγαδιών, Αγ. Διονυσίου και Αγ. Ανδρέα.

Το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό της ΕΠΑ, (Γ' Φάση), προέβλεπε αρχικά τη σιδηροδρομική παράκαμψη στη πόλης (από το Ρίο ως το Μιντιλόγλι) η οποία ξεκίνησε να λειτουργεί από το 2010 αλλά με τη διαδρομή να μην τερματίζει στο Μιντιλόγλι, αλλά στο ναό του Αγ. Ανδρέα, τη δημιουργία εμπορικού σταθμού επί της παράκαμψης, τη διατήρηση της υφιστάμενης γραμμής ως το σημερινό σταθμό του Αγ. Διονυσίου και τη κατασκευή τερματικού μετωπικού σταθμού, με μεταφορά των εγκαταστάσεων του μηχανοστασίου στον Αγ. Βασίλειο.

Από τότε, οι σχεδιασμοί του ΟΣΕ για την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού άξονα Κορίνθου – Πάτρας συγκεκριμενοποιήθηκαν και οι προτάσεις του ΓΠΣ έχουν ξεπεραστεί στο σύνολό τους.

β. Προγραμματιζόμενα έργα

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Σιδηροδρόμων το οποίο βρίσκεται σε εξέλιξη στα πλαίσια του Γ' ΚΠΣ προβλέπει την αναβάθμιση του συνόλου του τμήματος Κορίνθου – Πατρών σε διεθνούς πλάτους, με ηλεκτροδοτούμενη διπλή γραμμή και ταχύτητες μελέτης που διαφέρουν κατά τμήματα, από 120 έως 200 χλμ. / ώρα. Τα βασικά χαρακτηριστικά της χάραξης της γραμμής περιλαμβάνονταν στην Αναγνωριστική Μελέτη την οποία συνέταξε ο Ο.Σ.Ε. στα μέσα στη δεκαετία του 1990 και με βάση την οποία εξασφάλισε τις απαραίτητες αδειοδοτήσεις χωροθέτησης της γραμμής.

Υπό κατασκευή βρίσκεται το τμήμα Κορίνθου – Κιάτου ενώ για τα υπόλοιπα τμήματα μέχρι τον Αγ. Βασίλειο Ρίου έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες αδειοδοτήσεων και μελετών. Το αρχικό πλάνο του ΕΠ προέβλεπε την ολοκλήρωση όλων των έργων υποδομής και επιδομής σταθμών μέχρι το τέλος του 2008 μέχρι και την Πάτρα και την ολοκλήρωση της επιδομής ηλεκτροδότησης μέχρι το 2010. Σημαντικές καθυστερήσεις στην ωρίμανση των επιμέρους τμημάτων, όμως, καθιστούν, σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις, τον σχεδιασμό αυτό ανέφικτο.

Για την αστική περιοχή Πάτρας, ο Ο.Σ.Ε. έχει αναθέσει την εκπόνηση μελέτης των εγκαταστάσεων στην ΕΡΓΟΣΕ, η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη (έχει ολοκληρωθεί η προμελέτη). Η προμελέτη εκπονείται με βάση τις κατευθύνσεις που είχαν προκύψει από την παλαιότερη αναγνωριστική μελέτη και επιφέρουν πολύ σημαντικές αλλαγές στην υφιστάμενη κατάσταση – αν και εφ' όσον ο σχεδιασμός αυτός δεν ανατραπεί, είτε για λόγους κόστους ή άλλους:

Η χάραξη του δικτύου παραμένει ως έχει – χρησιμοποιείται ο υπάρχων διάδρομος διέλευσης στο βόρειο και στο κεντρικό τμήμα της πόλης. Για το τμήμα νότια του Αγ. Ανδρέα, η χάραξη τροποποιείται και χρησιμοποιεί την χερσαία ζώνη του νέου λιμένα για διέλευση προς νότο (με τεχνικό έργο γεφύρωσης του Γλαύκου), όπου η γραμμή συναντά ξανά την υπάρχουσα στην περιοχή Παραλίας.

Προβλέπεται ο υποβιβασμός της γραμμής (με το σύστημα cut and cover) σε σημαντικό τμήμα του αστικού χώρου. Συγκεκριμένα, εντός αστικής περιοχής

προβλέπεται υποβιβασμός της γραμμής αρχής γενομένης από σημείο βορειότερο της οδού Αγυιάς, η διέλευση της γραμμής σε όρυγμα σε όλο το κεντρικό μέτωπο, μέχρι το ύψος της οδού Σμύρνης, την ανάδυση της γραμμής εντός της νέας λιμενικής εγκατάστασης και την επιφανειακή συνέχιση προς νότο. Η σύνδεση με το μετρικό δίκτυο του νότιου τμήματος της γραμμής προς Πύργο αρχικά προβλεπόταν στον σταθμό του Αγ. Διονυσίου εξετάστηκε, δε, και το ενδεχόμενο να πραγματοποιηθεί εντός της λιμενικής ζώνης.

Η τερματική υποδομή προβλέπεται να διαφοροποιηθεί πλήρως: ο κύριος επιβατικός σταθμός θα κατασκευαστεί στον Αγ. Διονύσιο, ενώ δεύτερος σταθμός θα κατασκευαστεί εντός της χερσαίας ζώνης του νέου λιμένα. Ο εμπορικός σταθμός του Αγ. Ανδρέα, σύμφωνα με το σχέδιο αυτό καταργείται και η σχετική δραστηριότητα προβλέπεται να μεταφερθεί στο νέο σχεδιαζόμενο εμπορικό σταθμό στην περιοχή Δήμου Ρίου. Γενικά, προβλέπεται σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου και με τη νέα λιμενική εγκατάσταση για την προώθηση φορτίων, χωρίς όμως να έχουν συγκεκριμενοποιηθεί τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά της στην παρούσα φάση – δεδομένου μάλιστα ότι οι μελέτες των επιδομών του νέου λιμένα βρίσκονται σε στάδιο εκπόνησης.

Λιμενική υποδομή και λειτουργία⁷

Το λιμάνι της Πάτρας αποτέλεσε την πύλη της Ελλάδας προς τη Δύση. Εμπαιναν εμπορεύματα και ιδέες, ήταν δηλαδή η είσοδος υλικών αγαθών και ιδεολογιών. Τότε ήταν το κυριότερο λιμάνι της χώρας, ανώτερο και από αυτό του Πειραιά. Από εδώ ξεκίναγαν οι ακτοπλοϊκές γραμμές για Αμερική - Αυστραλία - Ευρώπη και από εδώ γίνονταν οι εξαγωγές και εισαγωγές των περισσοτέρων ειδών με σημαντικότερο τη σταφίδα. Όταν ανοίγει ο Ισθμός της Κορίνθου (οπότε η πρόσβαση προς τον Πειραιά είναι εύκολη) η Πάτρα χάνει την οικονομική της αίγλη και το λιμάνι της περνά σε δεύτερη μοίρα.



1622-1. ΠΑΤΡΑΙ. "Αποψις όπό θαλάσσης.

PATRAS. Vue prise de la mer

Εικόνα 7: Εικόνα του λιμανιού της Πάτρας το 1930

α. Υφιστάμενη εγκατάσταση

Η λιμενική ζώνη Πατρών ορίζεται από τον ποταμό Γλαύκο προς νότο και τον ποταμό Μείλιχο προς βορρά και αποτελεί μια στενή λωρίδα χερσαίας ζώνης. Σε όλο το μήκος της, σύνορο με την πόλη αποτελεί η παραλιακή οδός Ακτή Δυμαίων – Οθωνος-Αμαλίας – Ηρώων Πολυτεχνείου. Η διαχείριση, σύμφωνα με το Νόμο 2932/2001 περί οργάνωσης λιμένων, ασκείται από τον Οργανισμό Λιμένος Πατρών Α.Ε. (ΟΛΠΑ).



Εικόνα 8: Το λιμάνι της Πάτρας, σήμερα.

Ο υφιστάμενος λιμένας καταλαμβάνει το τμήμα της λιμενικής ζώνης που ορίζεται νότια από το ύψος της οδού Τριών Ναυάρχων και βόρεια στον ποταμό Μείλιχο. Διαθέτει 4 κύριους προβλήτες που σχηματίζουν 3 λιμενολεκάνες, οι οποίες προστατεύονται από κυματοθραύστη σχεδόν παράλληλο προς την ακτή. Από Νότον προς Βορρά διατάσσονται οι προβλήτες Γούναρη, Αγ. Νικολάου, Άστιγγος και Βόρειος (ή προβλήτας Γλυφάδας), που σχηματίζουν μεταξύ τους την Νότια, την Κεντρική και την Βόρεια Λιμενολεκάνη, αντίστοιχα.

Στο νότιο άκρο του λιμένα σχηματίζεται ο “νότιος προλιμένας”, που εξυπηρετεί κυρίως μικρά αλιευτικά σκάφη.

Στην συνέχεια προς βορράν συναντάται ο μώλος «Γούναρη» ή μώλος “Καλαβρύτων”, που αποτελεί το νότιο άκρο της νότιας λιμενολεκάνης. Στην κεφαλή του προβλήτα Γούναρη γίνεται διαχείριση και φορτοεκφόρτωση χύδην εμπορευμάτων, ενώ τμήμα της επιφάνειας του προβλήτα, έχει οριστεί ως περιοχή εξυπηρέτησης πλοίων προερχόμενων από χώρες εκτός Συνθήκης Schengen.

Η νότια λιμενολεκάνη περιορίζεται προς βορρά από τον προβλήτα Αγ. Νικολάου, (Μώλος Αγ. Νικολάου), ο οποίος χαρακτηρίζεται ως ιστορικό στοιχείο της πόλης, καθώς αποτελεί προέκτασή της μέσα στην λιμενική ζώνη. Χρησιμοποιείται τόσο ως χώρος αναψυχής και περιπάτου, όσο και ως χώρος που φιλοξενεί λιμενικές δραστηριότητες.

Ακολουθεί ο προβλήτας Άστιγγος. Οι δύο προβλήτες οριοθετούν την κεντρική λιμενολεκάνη του λιμένα, στην οποία εξυπηρετούνται πλοία ακτοπλοίας (προς Κεφαλονιά), Ε/Γ – Ο/Γ πλοία προς Ιταλία, καθώς και φορτηγά πλοία σε περιορισμένο τμήμα του κρηπιδώματος.

Αμέσως βόρεια του προβλήτα Άστιγγος ακολουθεί το παραλιακό κρηπίδωμα “Γλυφάδας” στους χερσαίους χώρους του οποίου βρίσκεται ο νέος Σταθμός Υποδοχής (ΣΤΥ) που κατασκευάστηκε από τον ΟΛΠΑ ως Ολυμπιακό Έργο το 2004. Τέλος με τον «Βόρειο προβλήτα» οριοθετείται η βόρεια λιμενολεκάνη, η οποία εξυπηρετεί αποκλειστικά πλοία των γραμμών Ιταλίας.

Τα υφιστάμενα κρηπιδώματα μπορούν να εξυπηρετήσουν φορτηγά πλοία και πλοία γενικού εμπορεύματος χωρητικότητας μέχρι 25.000 τόννων και επιβατηγά μήκους 220 μέτρων. Ο διαχωρισμός του λιμενικού χώρου από τον περιβάλλοντα αστικό χώρο στην περιοχή του κεντρικού λιμένα γίνεται με καγκελόφραχτο τοίχο.

Χρήσεις αναψυχής εντός λιμενικής ζώνης

Εκτός των κυρίως λιμενικών εγκαταστάσεων, η διαμορφωμένη λιμενική ζώνη περιλαμβάνει:

Προς νότο, στην περιοχή Αγ. Ανδρέου, (από την Παπαφλέσσα μέχρι τη Γούναρη) χώρο αναψυχής. Στον χώρο αυτό έχουν κατασκευαστεί και ανοικτά πάρκινγκ οχημάτων με ελεύθερη πρόσβαση καθώς και φυλασσόμενος ανοικτός χώρος στάθμευσης νταλικών και ασυνόδευτων μονάδων.

Στη βόρεια πλευρά της λιμενικής ζώνης σε τμήμα του Βόρειου προβλήτα, και στη συνέχεια του μέχρι τα όρια της λιμενικής ζώνης έχει διαμορφωθεί χώρος αναψυχής και περιπάτου με ανοικτό θέατρο, καταστήματα και εγκαταστάσεις αναψυχής, ο οποίος διαχωρίζει τις καθαρά λιμενικές λειτουργίες της μαρίνας από αυτές του περιβάλλοντα αστικού χώρου. Έχει επίσης διαμορφωθεί ανοικτός χώρος πάρκινγκ, με ελεύθερη πρόσβαση.

Προσπέλαση

Η είσοδος και η έξοδος από τον κεντρικό λιμένα, εξυπηρετείται από αριθμό πυλών, με διαφορετικές ρυθμίσεις ελέγχου και κατεύθυνσης. Συγκεκριμένα :

Πύλη 1 – Γούναρη: Βρίσκεται στην προέκταση της οδού Γούναρη και εξασφαλίζει πρόσβαση στην ιχθυόσκαλα, το Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένα και στην κυρίως λιμενική ζώνη. Η πύλη επικοινωνεί απευθείας με την Όθωνος – Αμαλίας, χωρίς σηματοδότηση. Η σιδηροδρομική κυκλοφορία διαχωρίζεται με δρύφακτο.

Πύλες 2 - 3: Λειτουργικά αποτελούν «ψευδοπύλες» στο ύψος της Πλατείας Τριών Συμμάχων που εξασφαλίζουν πρόσβαση στη νότια και κεντρική λιμενολεκάνη, αντίστοιχα.. Δεν χρησιμοποιούνται για εξυπηρέτηση της τροχαίας κυκλοφορίας.

Πύλη 4 – 5 : Βρίσκονται επί της Όθωνος – Αμαλίας, στο ύψος της οδού Καρόλου και στο ύψος της οδού Νόρμαν, αντίστοιχα. Παραμένουν κλειστές.

Πύλη 6 – Σταθμός Υποδοχής: Αποτελεί την κύρια πύλη εισόδου της επιβατικής κυκλοφορίας.

Πύλη 7 – Βόρειος Προβλήτας: Βρίσκεται στον πόδα του Βορείου Προβλήτα επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου, με την οποία επικοινωνεί απ' ευθείας. Αποτελεί την κύρια είσοδο και έξοδο του λιμένα για τα βαρέα οχήματα τα οποία προέρχονται ή κατευθύνονται προς την Εθνική Οδό Κορίνθου – Πατρών.

Οι εγκαταστάσεις αναψυχής είναι προσβάσιμες στο μεν νότιο τμήμα μέσω σηματοδοτημένου κόμβου στη διασταύρωση των οδών Ακτής Δυμαίων και Παπαφλέσσα, στο δε βόρειο τμήμα μέσω μη σηματοδοτημένου κόμβου στο ύψος της μαρίνας.

β. Λειτουργική αξιολόγηση υφιστάμενου λιμένα

Η κύρια λειτουργία του υφιστάμενου λιμένα Πάτρας είναι η σύνδεση με τους ιταλικούς λιμένες Brindisi, Ancona, Bari, Venezia, Trieste, με επιβατικά και οχηματαγωγά πλοία. Ο λιμένας εξυπηρετεί επίσης την ακτοπλοϊκή σύνδεση με Κεφαλονιά (Σάμη) και Ιθάκη, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Υπάρχει μικρής κλίμακας εμπορευματική διακίνηση με πλοία γενικού φορτίου, που αφορά συγκεκριμένα προϊόντα – ξυλεία, λιπάσματα, σιτηρά – και γίνεται με μικρής χωρητικότητας πλοία.

Η ανάπτυξη του μεταφορικού Διαδρόμου της Αδριατικής, από τις αρχές της δεκαετίας του '60 και μετά, βασίστηκε αρχικά στην επιβατική ζήτηση, η οποία στο διάστημα 1970 - 90 αυξανόταν σταθερά (μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης της τάξης του 8%). Η διακίνηση φορτίων με φορτηγά οχήματα ακολούθησε εντυπωσιακούς ρυθμούς αύξησης μετά το 1974 - 75 (οπότε και εμφανίστηκε ζήτηση της τάξεως των 4.000 οχημάτων στο λιμένα Πάτρας) μέχρι το 1985 - 86 (μέσος ρυθμός ετήσιας αύξησης περιόδου περίπου 22%) και εκρηκτικούς στη συνέχεια, με αποκορύφωμα την κατάσταση που δημιουργήθηκε τα τελευταία 15 χρόνια, λόγω των διεθνών πολιτικών εξελίξεων στην ευρύτερη περιοχή. Κατά την περίοδο αυτή, οι απαιτήσεις εξυπηρέτησης καθορίζονται από τις ανάγκες διακίνησης εμπορευμάτων. Καταργήθηκε έτσι ο εποχιακός χαρακτήρας των λιμένων και σταθεροποιήθηκε μία ολοχρονική αγορά, η οποία επέτρεψε την πλήρη ανανέωση του στόλου με πλοία ειδικά σχεδιασμένα για τις ανάγκες του Διαδρόμου.

Πίνακας 1: Ετήσια διακίνηση γραμμών Ιταλίας από / προς λιμένα Πάτρας

| Έτος | Επιβάτες | Επιβατικά οχήματα | Φορτηγά Οχήματα |
|------|-----------|-------------------|-----------------|
| 1975 | 337.693 | 68.875 | 5.023 |
| 1980 | 644.402 | 104.279 | 21.903 |
| 1985 | 834.481 | 117.082 | 38.770 |
| 1990 | 953.825 | 143.596 | 78.741 |
| 1995 | 956.795 | 158.609 | 218.813 |
| 2000 | 1.275.986 | 237.116 | 292.660 |
| 2001 | 1.315.005 | 234.430 | 280.689 |
| 2002 | 1.353.831 | 255.625 | 296.964 |
| 2003 | 1.263.124 | 249.345 | 304.979 |
| 2004 | 1.125.159 | 222.486 | 298.833 |
| 2005 | 1.247.991 | 226.268 | 283.778 |

Πηγή: ΕΣΥΕ

Ο λιμένας Πάτρας διατηρεί το μεγαλύτερο μέρος της επιβατικής και εμπορευματικής αγοράς του Διαδρόμου της Αδριατικής. Τα σχετικά μερίδια επί του συνόλου, διαμορφώνονται ως εξής (σύμφωνα με στοιχεία Στατιστικής Υπηρεσίας ΥΕΝ):
για τους επιβάτες: 44,3% το 2004 έναντι 80,4% το 1987
για τα επιβατικά οχήματα: 51,1% το 2004 έναντι 70,5% το 1987
για τα φορτηγά: 64,8% το 2004 έναντι 96,5% το 1987.

γ. Νέος Λιμένας Πατρών⁸

Τα έργα κατασκευής του νέου λιμένα στην Ακτή Δυμαίων μεταξύ των χειμάρρων Διακονιάρη και Γλαύκου, ξεκίνησαν το 1996, με προοπτική ολοκλήρωσης το 2004. Η πορεία του έργου εμφανίζει μεγάλες καθυστερήσεις, (κάποιες από τις οποίες οφείλονται σε συμβατικές εμπλοκές, άλλες σε πτώχευση εργολάβων, ενώ σημειώθηκαν και καθυστερήσεις στο αρχικό στάδιο, λόγω αδυναμίας έγκαιρης εξασφάλισης αδειοδοτήσεων για τη λήψη αδρανών υλικών). Το νέο λιμάνι της Πάτρας αναμένεται να λειτουργήσει την άνοιξη του 2011, σύμφωνα με τη Διοίκηση του ΟΛΠΑ.



Εικόνα 9: Ο νέος λιμένας των Πατρών.

Η κατασκευή της νέας λιμενικής εγκατάστασης προγραμματίστηκε αρχικά σε δύο φάσεις, για τις οποίες και έχουν εκδοθεί οι σχετικές αδειοδοτήσεις (εγκρίσεις χωροθέτησης και ΠΔ επιχώσεων). Η Α' Φάση ανάπτυξης (τμήμα της οποίας βρίσκεται υπό κατασκευή) εκτείνεται από τις εκβολές του χειμάρρου Διακονιάρη ως τον ποταμό Γλαύκο και θα δώσει 5 νέες θέσεις παραβολής επιβατικών – οχηματαγωγών πλοίων, μία θέση παραβολής εμπορικών πλοίων, προβλήτα πολλαπλών χρήσεων (multipurpose) και χερσαίους χώρους περίπου 300 στρεμμάτων. Η Β' Φάση ανάπτυξης (από τις εκβολές του Διακονιάρη ως την οδό Παπαφλέσσα) προβλέπεται μακροπρόθεσμα να αποδώσει 6 ακόμα θέσεις παραβολής.

Ο συνολικός προϋπολογισμός των έργων και εργασιών που χρηματοδοτούνται στα πλαίσια της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου (Γ' ΚΠΣ και Interreg III) είναι 66.000.000 € για τις υπολειπόμενες εργασίες του Α' τμήματος, την κατασκευή του αγωγού ομβρίων, την υπό εκπόνηση μελέτη επιδομών και την χρηματοδότηση των έργων επιδομής, καθώς και 30.300.000 € για την ολοκλήρωση των υπολειπομένων εργασιών.

Η συνολική χωρητικότητα του νέου τμήματος λιμένα Πατρών επαρκεί για να καλύψει την αναμενόμενη ζήτηση, η οποία, σύμφωνα με το αισιόδοξο σενάριο που περιλαμβάνεται στην πλέον πρόσφατη επικαιροποίηση της Μελέτης Σκοπιμότητας Νέου Λιμένα Πατρών (2002), εκτιμάται σε περίπου 550.000 φορτηγά οχήματα και αντίστοιχο αριθμό επιβατικών οχημάτων κατά το έτος 2025. Σημειώνεται ότι το Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΟΛΠΑ που συντάχθηκε για λογαριασμό του Οργανισμού από ανεξάρτητο σύμβουλο το 2003, εκτιμά τα αντίστοιχα μεγέθη σε 350.000 περίπου οχήματα για τον ίδιο χρονικό ορίζοντα.

Το νέο Λιμάνι διαθέτει: Μήκος κρηπιδώματος 950 μ., 4 θέσεις πλοίων, θέσεις πλαγιοπρυμνοδέτησης που έχουν επιμηκυνθεί από 190 σε 220 μέτρα, ώστε να “χωρούν” τα πλοία της νέας γενιάς, μήκος κυματοθραύστη 1230 μ., συνολικό εμβαδόν κτιρίων 6060 τμ (Τερματικός Σταθμός, Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένα, Πυροσβεστικός Σταθμός, δύο Πύλες) και έκταση χερσαίας ζώνης 210 στρέμματα.

Η σύνδεση του Νέου Λιμένα Πατρών με τις Παραγλαύκιες οδούς και την Ευρεία Παράκαμψη Πατρών πρόκειται να αποσυμφορήσει το κέντρο της πόλης και ταυτόχρονα θα κάνει πιο εύκολη και γρήγορη την διέλευση και πρόσβαση των οχημάτων από και προς αυτόν.

Οι μελλοντικές προοπτικές του λιμένα, τεκμηριώνονται στην τεχνικοοικονομική μελέτη σκοπιμότητας του έργου ως εξής:

Η ολοκλήρωση των κυρίων οδικών αξόνων Εγνατίας και ΠΑΘΕ θα διευρύνει περισσότερο το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του Διαδρόμου Αδριατικής. Η μεταστροφή της προτίμησης των χρηστών προς την Αδριατική, εκτιμάται ως μη αναστρέψιμη, ακόμα και αν, ή, όταν καταστεί δυνατή η επαναλειτουργία του οδικού άξονα της Γιουγκοσλαβίας.

Οι δύο κύριοι λιμένες από ελληνικής πλευράς (Πάτρας και Ηγουμενίτσας) είναι και θα παραμείνουν μεσοπρόθεσμα λιμένες πορθμειακής διεκπεραίωσης με λειτουργίες Ro - Ro. Η σχεδίαση των νέων υπό κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων, εξυπηρετεί αποκλειστικά αυτό τους τον χαρακτήρα. Επί πλέον, ο υπό κατασκευή λιμένας στο Πλατυγιάλι Αστακού, δεδομένης της ύπαρξης λειτουργιών ελεύθερης ζώνης εμπορίου, στην μεγαλύτερη έκταση αυτού, δεν αναμένεται να λειτουργήσει άμεσα ανταγωνιστικά προς το λιμάνι της Πάτρας.

Η προωθούμενη αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα της Πάτρας θα λειτουργήσει θετικά, στο βαθμό που θα του παράσχει την δυνατότητα να εξυπηρετήσει πρόσθετα φορτία συνδυασμένης μεταφοράς (trailers, κινητά αμαξώματα, κλπ) από την εγχώρια αγορά, και, θα ανοίξει νέες αγορές για τη διακίνηση transit φορτίων συνδυασμένης μεταφοράς.

Η ανάλυση της δυνητικής ενδοχώρας του λιμένα Πάτρας σε σχέση με τη θέση του στο ευρύτερο λιμενικό σύστημα της χώρας δεν δικαιολογεί, μεσοπρόθεσμα τουλάχιστον, αισιοδοξία για την ανάπτυξη άλλων δραστηριοτήτων πλην Ro - Ro. Η κάθετη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (Lo - Lo) πρέπει να αποκλειστεί ως δυνητική αγορά για τον λιμένα, τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα.

Το πλέον πιθανό σενάριο για το λειτουργικό μοντέλο που θα επικρατήσει στο νέο λιμένα είναι η αποκλειστική διάθεση των θέσεων πρόσδεσης και των τερματικών εγκαταστάσεων σε εταιρείες των γραμμών Ιταλίας. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές προς Βενετία, Μπάρι και Ανκόνα θα μεταφερθούν στο “νότιο” (σ.σ. νέο) λιμάνι, ενώ στο “βόρειο” (σ.σ. παλαιό) λιμάνι που ο ΟΛΠΑ σχεδιάζει την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων, θα παραμείνει μόνο η γραμμή για Μπρίντιζι και η εμπορική δραστηριότητα. Το ποσοστό της διακίνησης των γραμμών Ιταλίας που θα εξυπηρετείται από το νέο λιμένα εκτιμάται ότι δεν θα είναι κατώτερο από το 80% της συνολικής διακίνησης αυτής της κατηγορίας από τον λιμένα.

Η λιμενική λειτουργία στον υφιστάμενο λιμένα θα περιοριστεί αρχικά κατά μία λιμενολεκάνη και κατά δύο μακροπρόθεσμα, πιθανόν μετά το πέρας της περιόδου πρόβλεψης. Η πιθανότητα απελευθέρωσης τμήματος της λιμενικής ζώνης δεν έχει αντιμετωπιστεί ως επιχειρησιακό ενδεχόμενο από τον ΟΛΠΑ, ο οποίος πάντως είχε παλαιότερα εκπονήσει αναγνωριστική μελέτη μετατροπής της περιοχής της

προβλεπόμενης Β' Φάσης Ανάπτυξης (τμήμα μεταξύ Διακονιάρη και οδού Παπαφλέσσα) σε αστικό πάρκο πρασίνου, με δική του διαχείριση

Ο Δήμος Πατρέων, έχει θέσει το ζήτημα της διαχείρισης της παραλιακής ζώνης, διεκδικώντας την απόδοση των τμημάτων που δεν καταλαμβάνονται από λιμενικές δραστηριότητες και η βόρεια της μαρίνας περιοχή).

δ) Σύνοψη – Συμπεράσματα για τις μεταφορές

Η μεταφορική υποδομή της αστικής περιοχής Πάτρας υπόκειται σε δραστική αναδιαμόρφωση, αποτέλεσμα των πολύ σημαντικών έργων που ολοκληρώθηκαν, βρίσκονται σε εξέλιξη ή σχεδιάζονται για το άμεσο μέλλον.

Η προβλεπόμενη διάρθρωση και λειτουργία των δικτύων επιτρέπει την εκτίμηση ότι, ο ρόλος της κεντρικής περιοχής στη πόλη ως σημείου σύγκλισης όλων των δικτύων και ως υποδοχέα του συνόλου των μετακινήσεων, διαφοροποιείται. Οι διερχόμενες κινήσεις προβλέπεται να παρακάμπτουν την κεντρική περιοχή, το μεγαλύτερο μέρος της λιμενικής δραστηριότητας θα απομακρυνθεί, ενώ δραστική προβλέπεται να είναι και η μείωση των οχλήσεων από τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου.

Οι μεταβολές στη δομή του οδικού δικτύου, με την ολοκλήρωση της Ευρείας Περιμετρικής και των καθέτων αρτηριών κατά κύριο λόγο, αλλά και με την ολοκλήρωση της Μικρής Περιμετρικής καθώς και η μεταφορά του μεγαλύτερου τμήματος των λιμενικών δραστηριοτήτων έχουν ήδη σημαντικές επιπτώσεις στην χωροθέτηση σημαντικών πόλων μετακινήσεων και στην εν γένει εξέλιξη του αστικού συγκροτήματος, αυξάνοντας δραστικά την προσπελασιμότητα περιοχών στην περίμετρο της πόλης. Τούτο οδηγεί στην εμφάνιση νέων αναγκών μετακίνησης αλλά και στην σχετική αποδυνάμωση στη κεντρική περιοχή.

Προκύπτουν επομένως νέες ανάγκες και νέες δυνατότητες. Οι νέες ανάγκες επιβάλλουν την αναζήτηση εναλλακτικών στρατηγικών ικανοποίησης των αναγκών μετακίνησης, δεδομένου ότι όλοι οι προβλεπόμενοι από το Σχέδιο Πόλης σημαντικοί οδικοί άξονες θα έχουν ολοκληρωθεί. Οι νέες δυνατότητες αφορούν την εφαρμογή εναλλακτικών πολιτικών εξυπηρέτησης των μετακινήσεων και διαμόρφωσης του αστικού περιβάλλοντος, ιδιαίτερα στην κεντρική περιοχή.

Πυρήνας της εναλλακτικής στρατηγικής για τη βιώσιμη κινητικότητα μπορεί να είναι ένα αναβαθμισμένο δίκτυο αστικών συγκοινωνιών το οποίο θα καλύπτει το σύνολο του αστικού χώρου, με σχεδιαστική ευθύνη μητροπολιτικού οργάνου. Για την κεντρική περιοχή, θα πρέπει να εξεταστούν πολιτικές αποθάρρυνσης του ΙΧ, βελτίωσης του περιβάλλοντος και δημιουργίας φιλικού περιβάλλοντος για τους πεζούς καθώς και στροφή των μετακινήσεων σε εναλλακτικές μεθόδους, όπως το τραμ και το ποδήλατο.

¹ <http://www.deyap.gr>

² <http://www.deyap.gr>

³ <http://20gym-patras.ach.sch.gr>

⁴ Δήμος Πατρέων, διεύθυνση πολεοδομικού σχεδιασμού και εφαρμογών, μελέτη Ν.Γ.Π.Σ. Πατρών.

⁵ Ανδρέας Στασινόπουλος, οδηγός λεωφορείων ΚΤΕΛ Πατρών.

⁶ Δήμος Πατρέων, διεύθυνση πολεοδομικού σχεδιασμού και εφαρμογών, μελέτη Ν.Γ.Π.Σ. Πατρών.

⁷ Δήμος Πατρέων, διεύθυνση πολεοδομικού σχεδιασμού και εφαρμογών, μελέτη Ν.Γ.Π.Σ. Πατρών.

⁸ Περιφέρεια Δ.Ελλάδος, μελέτη Ρυθμιστικού σχεδίου.

Εκπαίδευση – Παιδεία¹

α) Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση

Όσον αφορά στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση, στο Δήμο Πατρέων λειτουργούν 74 νηπιαγωγεία, εκ των οποίων τα 2 είναι ειδικής αγωγής και το 1 πειραματικό και λειτουργεί εντός του χώρου του πανεπιστημίου. Σχετικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των σχολικών κτιρίων, το 71,6% στεγάζεται σε δημόσια κτίρια, ενώ μισθωμένα είναι τα 20 από αυτά. Σε όλα τα νηπιαγωγεία, οι σχολικές αίθουσες συγκεντρώνονται σε ένα κτίριο, πλην του 56ου, που διαθέτει δύο κτίρια με καθεστώς μισθώσεως. Ο αριθμός των νηπίων, για το σχολικό έτος 2006-2007, σύμφωνα με το Κέντρο Εκπαιδευτικής Έρευνας (Κ.Ε.Ε.) φτάνει τις 2.339, με 10% υπεροχή των αγοριών. Στο εκπαιδευτικό δυναμικό ανήκουν 116 νηπιαγωγοί, στο 100% γυναίκες.

Είναι σημαντικό να παρατηρηθεί ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των νηπιαγωγείων επανδρώνεται από 1-2 νηπιαγωγούς, παρά το γεγονός ότι σε ορισμένα σχολεία, ο μαθητικός πληθυσμός μπορεί να ξεπερνά τα 40, 50 ή και 60 νήπια. Τέσσερις (4) νηπιαγωγοί συναντώνται μόνο στο 2ο και 15ο σχολείο Πατρέων. Η πλειονότητα των σχολικών μονάδων είναι συγκεντρωμένη στην πόλη της Πάτρας, όπου καταγράφεται και η μεγαλύτερη πληθυσμιακή συγκέντρωση.

Ο συνολικός αριθμός των δημοτικών σχολείων του δήμου είναι 76, εκ των οποίων τα 4 είναι ιδιωτικά, ενώ παράλληλα λειτουργεί και ένα ιδιωτικό σχολείο κωφάλαλων στην περιοχή Αρόη. Πιο συγκεκριμένα, λειτουργούν 6 ειδικά σχολεία, και 2 πειραματικά. Σχεδόν στο σύνολό τους, τα σχολικά κτίρια ανήκουν στο δημόσιο (εξαιρούνται 3). Οι μαθητές που εξυπηρετούνται από το σύνολο των σχολικών μονάδων του Δ. Πατρέων ξεπερνούν τις 10.000 ενώ, το εκπαιδευτικό προσωπικό φτάνει τους 492, δηλαδή βάσει απόλυτων μεγεθών υπάρχει αντιστοιχία ένας δάσκαλος για 20 περίπου μαθητές. Όμως, βάσει καταγραφών, ανά σχολική μονάδα, η αντιστοιχία είναι τελείως διαφορετική. Καταγράφονται περιπτώσεις όπου 2 δάσκαλοι αντιστοιχούν σε 110 μαθητές (βλ. 36ο δημοτικό σχολείο στις Ιτιές), 12 δάσκαλοι για 93 μαθητές (βλ. 1ο σχολείο Πατρών), 3 δάσκαλοι για 119 μαθητές (βλ. 31ο σχολείο στην Αγία Σοφία). Όπως προκύπτει από τα παραπάνω παραδείγματα το διδακτικό προσωπικό δεν είναι ίσο - κατανεμημένο ανάλογα με το μαθητικό πληθυσμό, με συνέπεια αλλού να παρατηρείται πλεόνασμα και αλλού να δυσχεραίνεται το εκπαιδευτικό έργο, λόγω μεγάλου αριθμού μαθητών. Αντίστοιχα με τα νηπιαγωγεία, το μεγαλύτερο ποσοστό των δημοτικών σχολείων συγκεντρώνεται στο πολεοδομικό κέντρο της Πάτρας και στην ευρύτερη περιοχή του Δ.Δ. Πατρέων. Τα Δ.Δ. Ελικίστρας και Σουλίου διαθέτουν από ένα δημοτικό σχολείο.

β) Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση

Ο Δήμος Πατρέων διαθέτει 30 γυμνάσια, εκ των οποίων 2 είναι εσπερινά, 1 αθλητικό, 1 μουσικό, 2 πειραματικά, 1 ειδικής αγωγής για κωφούς και ένα ΕΕΕΕΚ (Εργαστήριο Ειδικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης). Ο μαθητικός πληθυσμός που εξυπηρετείται από αυτές τις σχολικές μονάδες, που στο σύνολό τους είναι ιδιοκτησία του δημοσίου, φτάνει τις 5.759. Τα γυμνάσια του δήμου είναι επανδρωμένα με 575 καθηγητές. Η αναλογία μαθητών-καθηγητών, στα περισσότερα σχολεία, κυμαίνεται μεταξύ 10-15 παιδιά ανά καθηγητή. Η αναλογία αυξάνεται αρκετά στα 2 εσπερινά γυμνάσια, όπου αντιστοιχούν περίπου 20 παιδιά ανά καθηγητή. Αντίθετα η αναλογία μειώνεται σημαντικά, στα ειδικά σχολεία, όπου ο μαθητικός πληθυσμός είναι μικρότερος, αλλά και ο αριθμός των καθηγητών μεγαλύτερος, λόγω πολλών και διαφορετικών ειδικοτήτων. Η δυναμικότητα των σχολικών μονάδων γυμνασιακού επιπέδου είναι 316 αίθουσες από τις οποίες μόνο 6 δεν χρησιμοποιούνται.

Στο Δήμο λειτουργούν επίσης 18 ενιαία λύκεια, εκ των οποίων 1 εκκλησιαστικό, 1 μουσικό, 2 πειραματικά και 1 εσπερινό. Αναφορικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς, μόνο το εκκλησιαστικό λύκειο είναι μισθωμένο. Χωρικά, όλες οι λυκειακές σχολικές μονάδες, χωροθετούνται στο Δ.Δ. Πατρέων, γεγονός που συνεπάγεται ότι οι μαθητές που κατοικούν στα υπόλοιπα Δ.Δ. του Δήμου, μετακινούνται καθημερινά στην Πάτρα.

Η δευτεροβάθμια εκπαίδευση στο Δήμο συμπληρώνεται και από ένα σημαντικό αριθμό σχολικών μονάδων Τεχνικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης. Συγκεκριμένα λειτουργούν 11 Τ.Ε.Ε., εκ των οποίων τα 2 είναι εσπερινά και 1 ειδικής αγωγής. Όμοια με τα λύκεια, τα Τ.Ε.Ε. συγκεντρώνονται χωρικά στην πόλη της Πάτρας. Περαιτέρω, στο κέντρο της Πάτρας (Μαιζώνας 110) λειτουργεί Δημοτική Βιβλιοθήκη και Λαϊκά Αναγνωστήρια, που βοηθούν στην ενημέρωση και επιμόρφωση των δημοτών. Παράρτημα της βιβλιοθήκης λειτουργεί στο “Σπίτι του Πολιτισμού” στην περιοχή Προσφυγικά.

γ) Ιδιωτική Εκπαίδευση

Οι υπηρεσίες ιδιωτικού τομέα που λειτουργούν στο δήμο και αφορούν στην εκπαίδευση / κατάρτιση / επιμόρφωση καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα ενδιαφερόντων και αναφέρονται σε διάφορες ηλικιακές ομάδες. Πιο συγκεκριμένα λειτουργούν 2 δημοτικά σχολεία και 1 γυμνάσιο. Αυξημένος είναι ο αριθμός των εργαστηρίων ελευθέρων σπουδών, που ανέρχονται σε 22 και παρέχουν τεχνική γνώση. Το έργο των εργαστηρίων αυτών συμπληρώνεται με τα 2 ΤΕΕ δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, τις 5 επαγγελματικές σχολές και τα 2 Κ.Ε.Κ. Ο αριθμός (47) των φροντιστηρίων εισαγωγικών εξετάσεων (φροντιστήρια θετικών ή θεωρητικών επιστημών) και (157) ξένων γλωσσών καλύπτει, το 72,6% της ιδιωτικής εκπαίδευσης στην Πάτρα.

Η καλλιτεχνική επιμόρφωση καλύπτεται από τις 20 σχολές χορού, τα 18 ωδεία, τη σχολή βυζαντινής μουσικής και τη σχολή αγιογραφίας.

Ιδιωτικές Υπηρεσίες που αφορούν στην εκπαίδευση:

- Πρωτοβάθμια εκπαίδευση (δημοτικά σχολεία): 2
- Υπηρεσίες πρώτου κύκλου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (γυμνάσια): 1
- Υπηρεσίες τεχνικής και επαγγελματικής δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης: 2
- Υπηρεσίες εργαστηρίου ελευθέρων σπουδών: 22
- Υπηρεσίες επαγγελματικών σχολών (λογιστών, γραμματέων, κομμωτών κλπ.): 5
- Εκπαίδευση ενηλίκων και λοιπή εκπαίδευση (Κ.Ε.Κ.): 2
- Υπηρεσίες εκπαίδευσης μέσω επιμορφωτικών σεμιναρίων: 3
- Υπηρεσίες εκπαίδευσης μέσω υπολογιστή (σχολές πληροφορικής): 30
- Υπηρεσίες φροντιστηρίου γενικά (θετικών ή θεωρητικών επιστημών): 47
- Υπηρεσίες φροντιστηρίου ξένων γλωσσών: 157
- Υπηρεσίες σχολής χορού: 20
- Υπηρεσίες ωδείου: 18
- Υπηρεσίες καθοδήγησης & παροχής συμβούλων που αφορούν τα παιδιά (δημιουργική απασχόληση): 1

Γενικό Σύνολο 310

Πηγή: Επιμελητήριο Ν. Αχαΐας

δ) Τριτοβάθμια Εκπαίδευση

Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα

Η οικονομική ανάπτυξη της περιόδου 1950-1970 επέδρασε θετικά στην πόλη της Πάτρας, η οποία αναδείχθηκε σε βιομηχανικό κέντρο. Η λύση στην έλλειψη εξειδικευμένου τεχνικού προσωπικού, ικανό να χρησιμοποιεί τα μηχανήματα της νέας τεχνολογίας, δόθηκε ίδρυση σχολών ανώτερης εκπαίδευσης και ειδικότερα με το τμήμα Κατάρτισης Βιομηχανικών Εργατών με Τεχνολογική Γνώση. Με διάταγμα οργανώνεται και ρυθμίζεται ενιαία Τεχνολογική και Επαγγελματική Εκπαίδευση, για πρώτη φορά στην Ελλάδα, ενώ παράλληλα δημιουργούνται πέντε κέντρα σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Λάρισα και Ηράκλειο Κρήτης. Το 1974 ανοίγει το Κέντρο Ανωτέρας Τεχνικής Εκπαίδευσης (Κ.Α.Τ.Ε.), το οποίο εκσυγχρονίζεται και μετονομάζεται σε ΤΕΙ το 1983. Το Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα της Πάτρας (Τ.Ε.Ι.) ανήκει μαζί με τα πανεπιστήμια στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, και από το 2001 έχει ενταχθεί στην ανώτατη εκπαίδευση και συνιστά τον τεχνολογικό τομέα της. Οι εγκαταστάσεις του Ανώτατου Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (ΑΤΕΙ) βρίσκονται στην περιοχή Κουκούλι Πατρών, εντός του σχεδίου πόλης, δίπλα στις εγκαταστάσεις του Εθνικού Σταδίου. Η εκπαιδευτική δομή του ΤΕΙ οργανώνεται σε 4 σχολές κάθε μία από τις οποίες περιλαμβάνει ξεχωριστά τμήματα. Πιο συγκεκριμένα:

- Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών. Περιλαμβάνει τα τμήματα:
 - α) Ηλεκτρολογίας,
 - β) Μηχανολογίας,
 - γ) Πολιτικών έργων υποδομής και
 - δ) Ανακαίνισης και αποκατάστασης κτιρίων.

- Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας. Περιλαμβάνει τα τμήματα:
 - α) Διοίκησης Επιχειρήσεων,
 - β) Λογιστικής,
 - γ) Τουριστικών Επιχειρήσεων,
 - δ) Επιχειρηματικού Σχεδιασμού και Πληροφοριακών Συστημάτων.
- Σχολή Επαγγελματών Υγείας και Πρόνοιας. Περιλαμβάνει τα τμήματα:
 - α) Κοινωνικής Εργασίας,
 - β) Νοσηλευτικής και
 - γ) Λογοθεραπείας.
- Παραρτήματα του ΤΕΙ Πάτρας λειτουργούν:
 - α) στον Πύργο-Τμήμα Πληροφορικής και ΜΜΕ,
 - β) στην Αμαλιάδα-Τμήμα Πληροφορικής στην Διοίκηση και Οικονομία και
 - γ) στο Αίγιο-Τμήμα Φυσικοθεραπείας.

Ο αριθμός των φοιτητών φτάνει τις 9.000. Το τακτικό εκπαιδευτικό προσωπικό ανέρχεται περίπου σε 200 επιστήμονες (Γ.Π.Σ. Δ.Πατρών, 2006). Το ανθρώπινο δυναμικό του πανεπιστημίου συμπληρώνεται από ένα σημαντικό αριθμό ειδικού εργαστηριακού και τεχνικού προσωπικού, βοηθών, διοικητικών υπαλλήλων και λοιπών ειδικοτήτων.

Η λειτουργία των σχολών και τμημάτων του ιδρύματος υποστηρίζεται από ένα ευρύ δίκτυο υποδομών (εκπαιδευτικό, τεχνικό, κοινωνικό) που περιλαμβάνει εργαστήρια, βιβλιοθήκες, αμφιθέατρα για την οργάνωση σεμιναρίων-συνεδρίων, χώρους άθλησης και λοιπό εξοπλισμό (διδακτικό υλικό, τεχνολογικά μέσα, κλπ). Σημαντική είναι η συνεισφορά του ΤΕΙ στην εφαρμοσμένη έρευνα, έργο το οποίο εκτελείται στα εργαστήρια του Ιδρύματος. Εντός του εκπαιδευτικού συγκροτήματος λειτουργεί το Κέντρο Διαχείρισης Δικτύου (1998, έτος δημιουργίας), το οποίο είναι υπεύθυνο για την καλή λειτουργία του δικτύου του Τ.Ε.Ι., όπως και για τις υπηρεσίες που το δίκτυο προσφέρει προς τους χρήστες του. Στον κόσμο της ψηφιακής τεχνολογίας εντάσσεται και η υπηρεσία E-Class, που προσφέρει το ΤΕΙ. Πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Ηλεκτρονικών Μαθημάτων που αποτελεί την πρόταση του Ακαδημαϊκού Διαδικτύου για την υποστήριξη της Υπηρεσίας Ασύγχρονης Τηλεκπαίδευσης. Έχει σχεδιαστεί με προσανατολισμό την ενίσχυση της κλασσικής διδασκαλίας και είναι προσαρμοσμένο στις ανάγκες της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα

Το Πανεπιστήμιο Πατρών ιδρύθηκε με το Ν.Δ. 4425 της 11ης Νοεμβρίου 1964 ως αυτοδιοικούμενο Ν.Π.Δ.Δ. υπό την εποπτεία του Κράτους, στο πλαίσιο του Προγράμματος Διοικητικής Ανάπτυξης της Χώρας. Χωροθετείται στο Δήμο του Ρίου, σε επαφή με τα διοικητικά όρια του Δ. Πατρών, σε απόσταση 12km από την πρωτεύουσα του Νομού Αχαΐας. Η ακαδημαϊκή δομή του Πανεπιστημίου Πατρών ξεκίνησε με Τεχνολογικές Σχολές, αργότερα συμπεριέλαβε τις Ιατρικές Επιστήμες και τα τελευταία δεκαοκτώ χρόνια ενσωμάτωσε τις Ανθρωπιστικές και Κοινωνικές

7. Κοινωνικές Υποδομές

Επιστήμες, έτσι ώστε σήμερα να περιλαμβάνει τέσσερις σχολές και δύο ανεξάρτητα τμήματα. Πιο συγκεκριμένα:

- Φυσικομαθηματική Σχολή που ιδρύθηκε το 1966 και μετονομάστηκε σε Σχολή Θετικών Επιστημών το 1983. Περιλαμβάνει τα εξής τμήματα:

- α) Φυσικής, 1966
- β) Μαθηματικών, 1966
- γ) Βιολογίας, 1966
- δ) Χημείας, 1966
- ε) Γεωλογίας, 1977
- στ) Επιστήμης των υλικών, 1999

- Πολυτεχνική Σχολή, με έτος ίδρυσης το 1967, περιλαμβάνει τα τμήματα:

- α) Ηλεκτρολόγων Μηχανικών, 1967 (Μετονομάστηκε σε Ηλεκτρολόγων Μηχανικών και Τεχνολογίας Υπολογιστών).
- β) Μηχανολόγων Μηχανικών, 1972 (Μετονομάστηκε σε Μηχανολόγων και Αεροναυπηγών Μηχανικών).
- γ) Πολιτικών Μηχανικών, 1972
- δ) Χημικών Μηχανικών, 1977
- ε) Μηχανικών Ηλεκτρονικών Υπολογιστών και Πληροφορικής, 1980
- στ) Γενικό Τμήμα, 1983
- ζ) Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, 1999

- Σχολή Επιστημών Υγείας, με έτος ίδρυσης το 1977, που περιλαμβάνει τα τμήματα:

- α) Φαρμακευτικής Ιατρικής, 1983 (η οποία κατά την ίδρυση της, το 1977, ονομαζόταν Ιατρική Σχολή),
- β) Φαρμακευτικής, 1983 - (η οποία κατά την ίδρυση της, το 1977, ανήκε στη Φυσικομαθηματική Σχολή),

- Σχολή Ανθρωπιστικών και Κοινωνικών Επιστημών (1989), που περιλαμβάνει τα τμήματα:

- α) Παιδαγωγικό Τμήμα Δημοτικής Εκπαίδευσης, 1983
- β) Παιδαγωγικό Τμήμα Νηπιαγωγών, 1983 (μετονομάστηκε σε Τμήμα Επιστημών της Εκπαίδευσης και της Αγωγής στην Προσχολική Ηλικία)
- γ) Τμήμα Θεατρικών Σπουδών, 1989
- δ) Τμήμα Φιλολογίας, 1994
- ε) Τμήμα Φιλοσοφίας, 1999

- Τμήμα Οικονομικών Επιστημών (μη υπαγόμενο σε Σχολή), 1985.

- Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων (μη υπαγόμενο σε Σχολή), 1999.

Συμπληρωματικά με το επιστημονικό έργο που συντελείται στα προπτυχιακά τμήματα σπουδών, λειτουργεί για το μεγαλύτερο μέρος των παραπάνω σχολών, μεγάλος αριθμός μεταπτυχιακών προγραμμάτων, που αντιστοιχούν κατά βάση στους τομείς που οργανώνονται στα προπτυχιακά τμήματα. Παράλληλα λειτουργούν διατμηματικά μεταπτυχιακά προγράμματα σε 10 διαφορετικά επιστημονικά αντικείμενα. Η περαιτέρω εξειδίκευση σε ένα από τα επιστημονικά πεδία που

7. Κοινωνικές Υποδομές

διδάσκονται στο χώρο του ιδρύματος οδηγεί στην απόκτηση μεταπτυχιακών τίτλων σπουδών.

Το εκπαιδευτικό περιεχόμενο του ιδρύματος πλαισιώνεται από κέντρα, που λειτουργούν στον Πανεπιστημιακό χώρο, καλύπτοντας τις μαθησιακές ανάγκες του συνόλου των φοιτητών. Συγκεκριμένα, λειτουργεί Διδασκαλείο Ξένων Γλωσσών, Κέντρο Διαπολιτισμικής Εκπαίδευσης, Διδασκαλείο Δημοτικής Εκπαίδευσης και Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης.

Η επιστημονική έρευνα αποτελεί σημαντικό τμήμα της δραστηριότητας του πανεπιστημίου. Σύμφωνα με στοιχεία του ίδιου του ιδρύματος, την περίοδο 1990 - 1997, το Πανεπιστημιακό Ίδρυμα Πατρών κατατάχθηκε τρίτο στην Ελλάδα σε όγκο ερευνητικής παραγωγής και δεύτερο σε παραγωγικότητα (δημοσιεύσεις, μέλη ΔΕΠ).

Τα Τμήματα του Πανεπιστημίου Πατρών συνεργάζονται με Ερευνητικά Ινστιτούτα, τα οποία, είτε φιλοξενούνται στους χώρους της Πανεπιστημιούπολης, είτε βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή, όπως το Επιστημονικό Πάρκο Πατρών, το Ερευνητικό Ακαδημαϊκό Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών, το Ερευνητικό Ινστιτούτο Χημικής Μηχανικής & Χημικών Διεργασιών Υψηλής Θερμοκρασίας (Ε.Ι.ΧΗ.Μ.Υ.Θ. - ΙΤΕ) και το Ινστιτούτο Βιομηχανικών Συστημάτων. Στο πλαίσιο της ερευνητικής διαδικασίας εντάσσεται ο μη κερδοσκοπικός εκδοτικός οργανισμός του πανεπιστημίου, που συμβάλλει ως αρωγός, με το έργο του, στην ανάδειξη του Ιδρύματος.

Η λειτουργία των σχολών και τμημάτων του ιδρύματος υποστηρίζεται από ένα ευρύ δίκτυο υποδομών που περιλαμβάνει εργαστήρια, βιβλιοθήκες, κλινικές και λοιπό εξοπλισμό (αίθουσες σεμιναρίων). Άλλες κτιριακές υποδομές που πλαισιώνουν τη λειτουργική - εκπαιδευτική δομή του πανεπιστημίου είναι οι μουσειακοί χώροι (ζωολογικός και βοτανικός κήπος), το κέντρο επιστημών - τεχνολογίας, η βιβλιοθήκη, και το συνεδριακό - πολιτιστικό κέντρο, του οποίου οι σύγχρονες εγκαταστάσεις μπορούν να λειτουργήσουν ως έναυσμα για την ανάδειξη του ως πόλο της επιστημονικής και πολιτιστικής ζωής της ευρύτερης περιοχής. Επίσης στο χώρο της πανεπιστημιούπολης λειτουργεί παιδικός σταθμός, δημοτικό και γυμνάσιο (που εξυπηρετούν τα παιδιά του προσωπικού του ιδρύματος), τράπεζα, ταχυδρομείο, νοσοκομείο κλπ.

Ανεπτυγμένο εντός του εκπαιδευτικού χώρου του πανεπιστημίου παρουσιάζεται και το πολιτιστικό στοιχείο. Ο συντονισμός των πολιτιστικών εκδηλώσεων ελέγχεται από την Επιτροπή Πολιτιστικής Ανάπτυξης (ΕΠΑ), ενώ παράλληλα δραστηριοποιούνται 4 πολιτιστικές ομάδες. Μερικές από τις κύριες δραστηριότητες είναι το μουσικό, θεατρικό, κινηματογραφικό, φωτογραφικό τμήμα, η χορωδία, η κινηματογραφική λέσχη, η γλυπτική, η διακοσμητική κλπ. Το, υψηλών προδιαγραφών, συνεδριακό και πολιτιστικό κέντρο που στεγάζεται εντός του πανεπιστημιακού συγκροτήματος αποτελεί το βασικό χώρο εκτέλεσης των πολιτιστικών εκδηλώσεων-δραστηριοτήτων. Συμπληρωματικά, άλλες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο ίδρυμα είναι ο ραδιοφωνικός σταθμός (UP-FM).

Τμήμα του πανεπιστημιακού χώρου καταλαμβάνει το αθλητικό κέντρο, που αποτελεί έργο κοινής ωφέλειας για το σύνολο του εκπαιδευτικού κόσμου.

7. Κοινωνικές Υποδομές

Περιλαμβάνει υπαίθρια γήπεδα, όπου λειτουργούν τμήματα για πολλά αθλήματα, καθώς και ένα σύγχρονο κλειστό γυμναστήριο, χωρητικότητας 400 θέσεων. Στα πλαίσια της φοιτητικής μέριμνας λειτουργεί εστία, εστιατόριο για τη σίτιση των φοιτητών, κέντρο στήριξης φοιτητών, ενώ παράλληλα παρέχεται υγειονομική περίθαλψη σε φοιτητές που δεν καλύπτονται από άλλο ασφαλιστικό φορέα. Συνολικά οι εκπαιδευτικοί και μη χώροι που οργανώνουν τον τρόπο λειτουργίας του πανεπιστημιακού συγκροτήματος καταλαμβάνουν έκταση 2.650 περίπου στρεμμάτων. Στο χώρο του πανεπιστημίου φοιτούν περί τα 17.000 άτομα, ενώ ο αριθμός των αλλοδαπών φοιτητών, οι οποίοι προέρχονται κυρίως από τις χώρες της Μέσης Ανατολής και της Αφρικής, υπερβαίνει τους 200 (Γ.Π.Σ. Δ.Πατρών, 2006). Το ακαδημαϊκό προσωπικό που στελεχώνει το πανεπιστήμιο υπερβαίνει τα 750 άτομα συμπεριλαμβανομένων των μελών ΔΕΠ, των επιστημονικών συνεργατών (Ε.Σ.) και των συμβασιούχων καθηγητών (Π.Δ./407/80). Το ανθρώπινο δυναμικό του πανεπιστημίου συμπληρώνεται από ένα σημαντικό αριθμό ειδικού εργαστηριακού και τεχνικού προσωπικού, βοηθών, διοικητικών υπαλλήλων και λοιπών ειδικοτήτων.

Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο (ΕΑΠ).

Πρόκειται για δημόσιο πανεπιστήμιο, ισότιμο με τα άλλα ΑΕΙ της χώρας, που το σύστημα εκπαίδευσής του στηρίζεται στην εξ αποστάσεως διδασκαλία και παροχή προπτυχιακής και μεταπτυχιακής εκπαίδευσης και επιμόρφωσης. Το ΕΑΠ ιδρύθηκε το 1992 (άρθρο 27 του Ν. 2083/92). Το 1998 ορίζεται έτος έναρξης παροχής των δύο πρώτων προγραμμάτων σπουδών. Έδρα του νέου θεσμού πανεπιστημιακής εκπαίδευσης ορίζεται η πόλη της Πάτρας. Οι κεντρικές κτιριακές εγκαταστάσεις του πανεπιστημίου βρίσκονται διάσπαρτες εντός της Πάτρας, καταλαμβάνοντας έκταση 6.118,65 m². Το κεντρικό κτίριο της βιβλιοθήκης στεγάζεται στην οδό Τριών Ναυάρχων & Μαιζώνος. Σήμερα, η εμβέλεια του ιδρύματος έχει επεκταθεί σε 8 διαφορετικές πόλεις της χώρας, ενσωματώνοντας υψηλό αριθμό φοιτητών και ακαδημαϊκού προσωπικού που το στελεχώνει. Η δυναμική που σημειώνει το πανεπιστήμιο τα τελευταία χρόνια έχει οδηγήσει στην προσέγγιση νέων επιστημονικών ενοτήτων, στο προσφερόμενο πρόγραμμα σπουδών (βλ. παρακάτω τη συνοπτική παρουσίαση των ποσοτικών και ποιοτικών χαρακτηριστικών του ΕΑΠ για το ακαδημαϊκό έτος 2006-2007).

Συνοπτική παρουσίαση των ποσοτικών και ποιοτικών χαρακτηριστικών του ΕΑΠ για το ακαδημαϊκό έτος 2006-2007:

1. Αριθμός προπτυχιακών φοιτητών: 15.026
2. Αριθμός μεταπτυχιακών φοιτητών: 8.624
3. Αριθμός υποψήφιων διδακτόρων: 47
4. Αριθμός προσφερόμενων Προγραμμάτων Σπουδών: 30
5. Αριθμός προσφερόμενων Θεματικών Ενοτήτων: 184
6. Αριθμός υποψήφιων φοιτητών για το ακαδημαϊκό έτος 2007- 08: 65.572
7. Αριθμός προσφερόμενων θέσεων για το ακαδημαϊκό έτος 2005-06: 6951
[6.660 + 135(ΑΜΕΑ) + 216(ΚΑΘΗΓ.ΤΕΙ)]
8. Συνολικά αποφοιτήσαντες: 5.895
9. Σύνολο εκδοθέντων βιβλίων από το ΕΑΠ: 550
10. Αριθμός υποτροφιών από το 1998 μέχρι το 2006: 2.206
11. Αριθμός μελών του Συνεργαζόμενου Εκπαιδευτικού Προσωπικού: 1.242

12. Αριθμός μελών του Διδακτικού Ερευνητικού Προσωπικού: 25
13. Διοικητικό Προσωπικό
 - α) Μόνιμοι (ΑΣΕΠ): 14
 - β) Αορίστου χρόνου: 47
 - γ) Σύμβαση έργου: 49
14. Αποσπασμένοι Εκπαιδευτικοί: 15
15. Εκπαιδευτικές Σταθιρές:
 - α) Πέντε Ομαδικές Συμβουλευτικές Συναντήσεις ετησίως σε 8 πόλεις. (Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Πάτρα - Ηράκλειο - Ιωάννινα - Ξάνθη - Πειραιά - Λάρισα)
 - β) Τέσσερις έως έξι εργασίες ετησίως
 - γ) Συμβουλευτική από απόσταση
 - δ) Τελικές Εξετάσεις σε 8 πόλεις
 - ε) Μέση αναλογία Διδασκόντων - Διδασκομένων 1/17
 - στ) Μελέτη από ειδικά διαμορφωμένο διδακτικό υλικό
16. Το Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο στεγάζεται σε 12 κτίρια συνολικού εμβαδού 6.118,65m²

Πηγή: Ιστοσελίδα ΕΑΠ.

Μηχανισμοί Τεχνολογικής Καινοτομικής Υποστήριξης

Στο Δ.Πατρών, εκτός από πανεπιστημιακά ιδρύματα, ερευνητικό έργο για καινοτόμες τεχνολογίες εκτελεί και ένας ακόμη μηχανισμός-φορέας, το Επιστημονικό Πάρκο Πατρών Α.Ε. (Ε.Π.Π.). Ιδρύθηκε το 1989 ως Τεχνολογικό Πάρκο Πατρών Α.Ε. με κύριο μέτοχο το Ίδρυμα Τεχνολογίας & Έρευνας / Ερευνητικό Ινστιτούτο Χημικής Μηχανικής και Χημικών Διεργασιών Υψηλών Θερμοκρασιών (ΙΤΕ/ΕΙΧΗΜΥΘ). Μετονομάζεται (με το σημερινό όνομα) το 1992. Οι κτηριακές υποδομές ολοκληρώθηκαν το 1998 και χωροθετούνται στην περιοχή Πλατάνι Πατρών. Μοναδικός μέτοχος είναι το Ελληνικό Δημόσιο και εποπτεύεται από το Υπουργείο Ανάπτυξης.

Κύριος στόχος του Ε.Π.Π. είναι να δημιουργήσει μία σύγχρονη Καινοτομική Επιχειρηματική Περιοχή στην Περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδας, εντός της οποίας θα λειτουργούν και θα αναπτύσσονται επιχειρήσεις, που θα βασίζονται στην τεχνογνωσία και την καινοτομία, για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους. Αναλυτικότερα, το έργο που εκτελείται μέσω του Ε.Π.Π. είναι:

- Η ολοκλήρωση καινοτόμων ιδεών, προϊόντων, υπηρεσιών, διαδικασιών καθώς και η επιχειρηματική αξιοποίηση των αποτελεσμάτων της επιστημονικής και τεχνολογικής έρευνας.
- Η εποικοδομητική σύνδεση των Οργανισμών Παραγωγής Γνώσης (Ο.Π.Γ.) με τις Επιχειρήσεις, κυρίως, της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (Π.Δ.Ε.).
- Η ανάπτυξη, ανανέωση και διεύρυνση του φάσματος των προϊόντων και των υπηρεσιών καθώς και των μεθόδων παραγωγής, εφοδιασμού και διανομής.
- Η εισαγωγή νέων μεθόδων οργάνωσης και διαχείρισης των επιχειρήσεων.

- Η απόκτηση νέων γνώσεων και διάδοσή τους καθώς και παροχή πάσης φύσης υπηρεσιών, επιστημονικών, τεχνολογικών συμβουλευτικών και εκπαιδευτικών, καθώς και εξειδικευμένης κατάρτισης προσωπικού σε επιχειρήσεις και γενικά σε κάθε ενδιαφερόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο.
- Η προσέλκυση και εγκατάσταση επιχειρήσεων, τμημάτων επιχειρήσεων ή επιχειρηματικών σχημάτων και η δικτύωση με άλλες εξωτερικές εταιρείες.
- Η προσέλκυση ξένων επενδύσεων σε τομείς υψηλής τεχνολογίας, που θα επωφεληθούν από τον Αναπτυξιακό Νόμο ή από παρόμοιους μηχανισμούς.

Οι επιχειρήσεις που επιθυμούν να ενταχθούν στο δυναμικό του Ε.Π.Π., είναι απαραίτητο να πληρούν συγκεκριμένα κριτήρια. Ανάλογα με την εσωτερική δομή που διατηρεί κάθε επιχείρηση (νομική υπόσταση, χρόνος λειτουργίας, κατοχύρωση καινοτομίας, κλπ.) εντάσσεται σε διαφορετική «Δομική Μονάδα» του Ε.Π.Π.. Το περιεχόμενο και το έργο που εκτελείται σε κάθε Δομική Μονάδα για την εξέλιξη της συμμετέχουσας επιχείρησης, περιγράφεται παρακάτω:

Δομικές Μονάδες Ε.Π.Π.

- **Θερμοκοιτίδα:** αποτελεί βασικό τμήμα της λειτουργικής δομής του Ε.Π.Π. Είναι ο χώρος αρχικής εγκατάστασης, προσωρινής υποδοχής και λειτουργίας καινοτομικών επιχειρηματικών σχημάτων.
- **Κέντρο Καινοτομίας:** αποτελεί τμήμα της ραχοκοκαλιάς της λειτουργικής δομής του Ε.Π.Π.. Αποτελεί το εφελκυστικό των νέων επιχειρήσεων "έντασης τεχνολογίας" για αποτελεσματική προώθηση στην αγορά του καινοτομικού αποτελέσματος που έχουν κατοχυρώσει.
- **Κέντρο Μεταφοράς Τεχνολογίας (ΚΜΤ):** Βασικός στόχος αυτής της μονάδας είναι να αναπτύσσει δομές προώθησης και ανάπτυξης στο πλαίσιο της βελτιστοποίησης και αξιοποίησης των ερευνητικών και τεχνολογικών αποτελεσμάτων.
- **Δράσεις Καινοτομικών Τεχνικών Διοίκησης Επιχειρήσεων.** Στο στάδιο αυτό το τμήμα διοίκησης των επιχειρήσεων λαμβάνει γνώση για τα κατάλληλα μέσα λήψης αποφάσεων που συμβάλλουν στην ανταγωνιστικότητά τους.
- **Εκθετήριο Υπηρεσιών.**

Παράλληλα, το Ε.Π.Π. αναπτύσσει δραστηριότητες και παρέχει ειδικές υπηρεσίες για τη διασύνδεση του παραγωγικού και κοινωνικού χώρου με τον ερευνητικό και τεχνολογικό ιστό και την προαγωγή των καινοτομιών. Ειδικότερα, λειτουργεί:

- Τμήμα ανάπτυξης επιχειρηματικής δραστηριότητας.
- Τμήμα υπηρεσιών πληροφόρησης και διαμεσολάβησης.
- Τμήμα οικονομικών και νομικών υπηρεσιών.

- Γραμματεία και Τεχνική Υπηρεσία.

Εξοπλισμός και Κτιριακές Εγκαταστάσεις του Ε.Π.Π.

Το Ε.Π.Π. διαθέτει κτιριακές υποδομές, και υπηρεσίες που υποστηρίζουν το έργο του, ενώ παράλληλα παρέχει διευκολύνσεις στα επιχειρηματικά σχήματα που ανήκουν στο δυναμικό του προκειμένου να λειτουργούν πιο αποτελεσματικά. Συγκεκριμένα οι κύριοι και βοηθητικοί χώροι που φιλοξενούν τις δραστηριότητες του Πάρκου ξεπερνούν τα 5.000m². Εντός αυτών των εγκαταστάσεων για την προβολή και προώθηση των καινοτόμων ιδεών λειτουργεί αίθουσα συσκέψεων και παρουσιάσεων καθώς και αίθουσα εκδηλώσεων και συνεδρίων. Η εσωτερική λειτουργική δομή του Πάρκου πλαισιώνεται από σύγχρονο τεχνικό και τεχνολογικό εξοπλισμό.

Υγεία – Πρόνοια

Ο τομέας της δημόσιας υγείας και πρόνοιας αλλά και η ιδιωτική πρωτοβουλία που καταγράφεται στο συγκεκριμένο κλάδο στο Δήμο Πατρέων είναι ιδιαίτερα διευρυμένος. Το γεγονός αυτό είναι αποτέλεσμα διαφόρων παραμέτρων που σχετίζονται με τα αναπτυξιακά χαρακτηριστικά του Δήμου και κυριότερα της πόλης. Η δυναμική που εμφανίζει η πόλη της Πάτρας, ως προς το πληθυσμιακό της μέγεθος, τον κομβικό της χαρακτήρα, τη θέση της στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, δημιουργούν την ανάγκη ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου συστήματος υγείας και πρόνοιας. Το σύστημα αυτό έχει ως αρμοδιότητες:

- να καλύψει τις ανάγκες του ντόπιου πληθυσμού,
- να υποστηρίξει το έργο (διοικητικά και σε ανθρώπινο δυναμικό) των κατώτερων βαθμίδων υγείας που χωροθετούνται στην ευρύτερη περιοχή και ελέγχονται από τις ανώτερες βαθμίδες υγείας,
- να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των κατοίκων των υπολοίπων δήμων που διατηρούν έντονες σχέσεις εξάρτησης από τις υπηρεσίες υγείας ανώτερης βαθμίδας που χωροθετούνται στην Πάτρα.

Ο χαρακτήρας που παρουσιάζει ο δήμος ως προς τη δομή και τη σύνθεσή του, έχει ως αποτέλεσμα η πλειονότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών υγείας και πρόνοιας δημοσίου και ιδιωτικού χαρακτήρα να συγκεντρώνονται στο αστικό συγκρότημα της Πάτρας. Το χαρακτηριστικό αυτό οξύνει το πρόβλημα της ανισότητας μεταξύ των δήμων ενώ παράλληλα, ενισχύει το φαινόμενο της καθημερινής μετακίνησης πληθυσμού από την ευρύτερη περιοχή του ίδιου του δήμου αλλά και από τους γύρω δήμους προς το κέντρο της Πάτρας για εξυπηρετήσεις τέτοιου είδους.

Τα δημόσια Νοσοκομεία που λειτουργούν στην Πάτρα είναι 4. Το Δορυφορικό - Πρώην 409, στην περιοχή Αστυνομικά, αποτελεί παράρτημα του Γενικού Κρατικού Περιφερειακού Νοσοκομείου “Άγιος Ανδρέας” που βρίσκεται στην περιοχή Προσφυγικά. Λειτουργούν 2 ακόμη νοσοκομεία: το νοσοκομείο νοσημάτων

7. Κοινωνικές Υποδομές

Θώρακος Ν.Δ. Ελλάδας ο “Άγιος Ανδρέας” και το Γενικό Νομαρχιακό Νοσοκομείο Παίδων (Καραμανδάνειο) στην περιοχή του Γηροκομείου. Στο δυναμικό των δημόσιων νοσοκομείων της Πάτρας εντάσσεται και το Περιφερειακό Πανεπιστημιακό στο Ρίο, διότι τα κριτήρια λειτουργίας του, έχουν απόλυτη συνάφεια με τη δυναμική της πόλης της Πάτρας. Στο έργο των ανώτερων αυτών βαθμίδων υγείας δρουν συμπληρωματικά ο “σταθμός πρώτων βοηθειών”, το “σώμα εθελοντών αδελφών”, οι κτιριακές υποδομές του παλαιού νοσοκομείου που χρησιμοποιούνται ως γραφεία διοίκησης των νοσοκομείων, κλπ.

Στη διοίκηση του νοσοκομείου «Άγιος Ανδρέας» εντάσσεται το ίδρυμα ΠΙΚΠΑ, που φιλοξενεί άτομα με ειδικές ανάγκες. Στο βορειοανατολικό άκρο της πόλης λειτουργεί το Εθνικό Ίδρυμα Κωφών. Πρόκειται για νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.), που φιλοξενεί περίπου 14 παιδιά. Οι εγκαταστάσεις του ιδρύματος βρίσκονται στο ίδιο κτιριακό συγκρότημα με το ειδικό σχολείο κωφών, που διαχειρίζεται το υπουργείο παιδείας και θρησκευμάτων. Δημοσίου χαρακτήρα είναι και το Σκαγιοπούλειο ορφανοτροφείο, στην περιοχή Χαλκώματα. Στο νοσοκομείο Παίδων εντάσσεται το Κέντρο Παιδοψυχικής Υγιεινής, ενώ στην θέση Ψηλά Αλώνια λειτουργεί παράρτημα του Ελληνικού Κέντρου Ψυχικής Υγιεινής και Ερευνών (ΕΚΨΥΕ). Τρία ακόμη κέντρα ιδιωτικού χαρακτήρα προσφέρουν υπηρεσίες σε κατοίκους της περιοχής. Πρόκειται για το “Άσυλο Ανιάτων”, το Θεραπευτικό Παιδαγωγικό Κέντρο “Η Μέριμνα” και το “Κωνσταντοπούλειο” γηροκομείο.

Στην πόλη της Πάτρας λειτουργούν ακόμη 11 δημοτικοί παιδικοί σταθμοί. Είναι απαραίτητο να επισημανθεί πως οι σταθμοί παρουσιάζουν χωρική συγκέντρωση στο κεντρικό και νότιο τμήμα της πόλης. Στο βόρειο τμήμα της πόλης, όπου έχει ενταχθεί μεταγενέστερα στο σχέδιο πόλεως δεν καταγράφεται κανένας παιδικός σταθμός. Στην ίδια χωρική ενότητα έχουν εντοπιστεί επίσης μεγάλες ελλείψεις σε σχολικές μονάδες πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης.

Στο πλαίσιο των δράσεων κοινωνικού χαρακτήρα του δήμου παρέχονται υπηρεσίες συμβουλευτικού χαρακτήρα, λειτουργούν γραφεία στήριξης για τους πολίτες με βοήθεια από ειδικούς γιατρούς (κοινωνιολόγοι-ψυχολόγοι κλπ), το πρόγραμμα “βοήθεια στο σπίτι” κλπ. Την φροντίδα των ηλικιωμένων της περιοχής έχουν αναλάβει τα 2 ΚΑΠΗ.

Διευρυμένος, αντίστοιχα με το δημοσίου χαρακτήρα τομέα υγείας, παρουσιάζεται και ο ιδιωτικός. Οι αυξημένες ανάγκες του μεγάλου πληθυσμιακού μεγέθους του αστικού συγκροτήματος της Πάτρας, σε συνδυασμό με τις ανάγκες του πληθυσμού που κατοικούν σε περιοχές που διατηρούν σχέσεις εξάρτησης από την πόλη της Πάτρας, έχει προκαλέσει υπέρ - προσφορά υπηρεσιών υγείας από ιδιώτες. Πολλές και εξειδικευμένες ιατρικές ειδικότητες, σύγχρονα διαγνωστικά κέντρα και ιδιωτικές κλινικές αποτελούν μέρος της εικόνας που έχει διαμορφωθεί στην περιοχή. Πιο συγκεκριμένα, από έρευνα που πραγματοποίησε η ομάδα μελέτης, σε συνδυασμό με στοιχεία της Δ/νσης Υγείας του Ν. Αχαΐας, στο Δήμο Πατρέων λειτουργούν 444 ιδιωτικά ιατρεία σε 35 διαφορετικές ιατρικές ειδικότητες. Οι ιδιωτικές κλινικές που λειτουργούν στην πόλη φτάνουν τις 17 και περιλαμβάνουν διάφορες ειδικότητες, όπως γενική ιατρική, μαιευτική - εξωσωματική γονιμοποίηση, οφθαλμολογία, παθολογία, κλπ. Τα ιδιωτικά διαγνωστικά κέντρα της Πάτρας, τα οποία είναι εξοπλισμένα με σύγχρονα ιατρικά εργαστήρια, ανέρχονται περίπου στα 15. Όπως

7. Κοινωνικές Υποδομές

προκύπτει από το παρακάτω διάγραμμα η πλειονότητα των μονάδων παροχής ιδιωτικών υπηρεσιών υγείας- πρόνοιας συγκεντρώνονται στον πυρήνα του οικιστικού συγκροτήματος της Πάτρας, ωστόσο εξυπηρετούν και την ευρύτερη περιοχή.

Σύμφωνα με τις καταγραφές του αρμόδιου επιμελητηρίου του Ν. Αχαΐας, οι ιδιωτικές υπηρεσίες που αφορούν στον τομέα υγείας και πρόνοιας, ανέρχονται στις 123, εμπεριέχοντας διάφορες ειδικότητες ιατρών, διαγνωστικά κέντρα, κλινικές κλπ.

Ιδιωτικές Υπηρεσίες που αφορούν στον τομέα της Υγείας –Πρόνοιας:

- Γυναικολογικές και Μαιευτικές Νοσοκομειακές Υπηρεσίες 3
- Νοσοκομειακές Υπηρεσίες (Κλινικές Γενικώς) 1
- Υπηρεσίες Λογοθεραπείας 13
- Υπηρεσίες Διαιτολόγων που δεν είναι ιατροί 4
- Υπηρεσίες Ομοιοπαθητικής 1
- Υπηρεσίες Φυσιοθεραπείας 11
- Υπηρεσίες Ιατρικών Εργαστηρίων (Διαγνωστικά Κέντρα, κλπ) 15
- Υπηρεσίες Ψυχολόγου 9
- Βρεφονηπιακοί και Παιδικοί Σταθμοί 25
- Υπηρεσίες Καθοδήγησης & Παροχής Συμβούλων Ε1 που αφορούν τα παιδιά.

Αθλητισμός-Αναψυχή

Στον Δήμο Πατρέων οι αθλητικές εγκαταστάσεις είναι πολλές. Χωρικά συγκεντρώνονται κυρίως στο βόρειο και νότιο τμήμα της πόλης, εμφανίζοντας μια σχετική επάρκεια. Στο κεντρικό και πιο πυκνοδομημένο τμήμα του αστικού συγκροτήματος, καταγράφεται μόνο το ανοιχτό κολυμβητήριο στη ζώνη του λιμανιού. Οι χώροι άθλησης αφορούν κυρίως σε γήπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ, βόλεϋ και τένις. Παράλληλα, στον Δήμο λειτουργούν μεγάλα αθλητικά κέντρα, κλειστά γυμναστήρια και κολυμβητήρια, υπερτοπικής εμβέλειας στα οποία διεξάγονται ταυτόχρονα πολλά αγωνίσματα. Η πόλη της Πάτρας αποτέλεσε ολυμπιακή πόλη το 2004, φιλοξενώντας τους αγώνες ποδοσφαίρου στο Παμπελοποννησιακό Στάδιο.



Εικόνα 1: Το Παμπελοποννησιακό στάδιο

Οι αθλητικοί χώροι που λειτουργούν στο δήμο ελέγχονται από διαφορετικούς φορείς διαχείρισης (Δημοτική Αυτοδιοίκηση, Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, Υπουργείο Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.). Παρακάτω παρουσιάζονται σε μορφή πίνακα τα γυμναστήρια-γήπεδα που ελέγχονται και συντηρούνται από την τοπική αυτοδιοίκηση. Παράλληλα, στον δήμο λειτουργούν πολλοί αθλητικοί χώροι ιδιωτικού χαρακτήρα, που ελέγχονται από ομάδες και αθλητικά σωματεία-συνδέσμους. Στο σύνολό τους οι χώροι άθλησης (ιδιωτικού και δημοσίου χαρακτήρα) εξυπηρετούν τις ανάγκες του πληθυσμού του δήμου, αλλά και μιας ευρύτερης περιοχής, που διατηρεί σχέση εξάρτησης από τις υποδομές του νομαρχιακού κέντρου. Επισημαίνεται ότι στον Δήμο δραστηριοποιείται ένας σημαντικός αριθμός συνδέσμων - σωματείων, που ξεπερνά τους 140, κάθε ένας από τους οποίους έχει τη δική του έδρα και ασχολείται με ένα ή περισσότερα αθλήματα.

Διαμορφωμένοι χώροι αναψυχής εντοπίζονται σε τρία πολύ κεντρικά σημεία του αστικού συγκροτήματος της Πάτρας: στον διαμορφωμένο χώρο της μαρίνας, στον πολυχώρο του Veso Mare και στο δασύλιο. Στο διαμορφωμένο πλακόστρωτο τμήμα της μαρίνας λειτουργούν καφετέριες, παιδική χαρά, υπαίθριο θέατρο όπου γίνονται εκδηλώσεις το καλοκαίρι, ενώ παράλληλα αναπτύσσονται κατά μήκος της παραλιακής ζώνης υπαίθρια σκίαστρα και διαμορφωμένοι διάδρομοι περιπάτου. Στην ακτή Δυμαίων, νότια του Αγίου Ανδρέα, βρίσκεται το Veso Mare. Πρόκειται για πολυχώρο, που εμπεριέχει χώρους αναψυχής (καφέ), χώρους εστίασης και θέασης (7 κινηματογραφικές αίθουσες). Η δασυφόρητη έκταση του δασυλλίου, σε συνδυασμό με την καφετέρια που λειτουργεί εντός του αποτελούν χώρο που επισκέπτεται καθημερινά μεγάλος αριθμός κατοίκων.

Δημοτικά Γυμναστήρια-Γήπεδα

- Γήπεδο Λεύκας
- Γήπεδο Γλαύκου
- Γήπεδο Εργατικών Κατοικιών Γλαύκου
- Γήπεδο Εργατικών Κατοικιών Άνθειας
- Γήπεδο Πλ. Ποντιακού Ελληνισμού
- Γήπεδο Εργατικών Κατοικιών Ζαρουχλείκων
- Κλειστό Γήπεδο Αγ. Αλεξιώτισσας
- Γήπεδο Γούβας
- Γήπεδο Αγυιάς
- Γήπεδο Ζαβλανίου
- Γήπεδο Αμπελοκήπων
- Γήπεδο Καζαρμά
- Γήπεδο Παγώνα
- Γήπεδο Μέσης Αγυιάς
- Γήπεδο Παραλίας Ιτεών
- Γήπεδο Μακρυγιάννη
- Μπάσκετ
- Γήπεδο Έξω Αγυιάς (Αχιλλέας)
- Γήπεδο Σουλίου
- Γήπεδο Ζαρουχλείκων
- Ποδόσφαιρο
- Εγκαταστάσεις Λαδόπουλου Στίβο & Ρυθμική-Ενόργανη
- Γήπεδο Τερψιθέας Τένις
- Κόκκινου Μύλου

Πηγή: ΟΝΑ Πατρέων

¹ Περιφέρεια Δ.Ελλάδος, μελέτη Ρυθμιστικού σχεδίου.

Πολιτιστική υποδομή¹

Η πόλη της Πάτρας διαθέτει πλούσια πολιτιστική υποδομή. Οι εικαστικές εκθέσεις, τα θέατρα, τα μουσεία και οι πολυχώροι σε όλη την έκταση της και αντίστοιχες πολιτιστικές εκδηλώσεις σε όλη τη διάρκεια του χρόνου μαρτυρούν την πλούσια πολιτιστική της δραστηριότητα.

α) Μουσεία

Τα μουσεία που λειτουργούν στην Πάτρα είναι:

- Το Αρχαιολογικό Μουσείο Πατρών στο οποίο εκτίθενται γλυπτά, αγγεία, μωσαϊκά και κοσμήματα από τη γεωμετρική, τη Μυκηναϊκή, την Κλασική, την Ελληνιστική και τη Ρωμαϊκή περίοδο. Στεγάζεται στο παλιό μέγαρο της οικογένειας Καραμανλή, επί των οδών Μαιζώνος και Αρατού.
- Το Εθνολογικό Μουσείο στο οποίο εκτίθενται όπλα, πίνακες ζωγραφικής και γραπτά κειμήλια. Το μουσείο ιδρύθηκε το 1973 κατόπιν προσπαθειών των Γιάννη Μελετόπουλου και Θοδωρή Παπαναγιώτου.
- Το Μουσείο Τύπου, στο οποίο εκτίθενται βιβλία που χρονολογούνται από το 1604, καθώς και σημαντικά ντοκουμέντα και καταγραφές για την Πάτρα αλλά και για τη χώρα, που χρονολογούνται από το 1875. Το μουσείο λειτουργεί από το 1952.
- Το Μουσείο Λαϊκής Τέχνης στο οποίο εκτίθενται αντικείμενα της καθημερινής ζωής και εργαλεία της προβιομηχανικής περιόδου. Το μουσείο ιδρύθηκε το 1977.
- ²Το Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο της Πάτρας βρίσκεται στη βόρεια είσοδο της πόλης, επί της Νέας Εθνικής Οδού Πατρών - Αθηνών. Πρόκειται για ένα συγκρότημα κτηρίων, συνολικού εμβαδού 8.000τ.μ. Την πρόσοψη κοσμεί σφαιρικός θόλος, καλυμμένος από τιτάνιο, ο οποίος εδράζεται σε δεξαμενή 500τ.μ., συνδέοντας το Μουσείο με το υγρό στοιχείο και υπονοώντας τη σχέση της πόλης της Πάτρας με τη θάλασσα. Η έκθεση διαρθρώνεται σε τρεις μεγάλες θεματικές ενότητες, οι οποίες καταλαμβάνουν αντίστοιχα τις τρεις αίθουσες του Μουσείου: την αίθουσα του Ιδιωτικού Βίου, την αίθουσα της Νεκρόπολης και την αίθουσα του Δημόσιου Βίου.



Εικόνα 1: Το νέο αρχαιολογικό μουσείο των Πατρών.

- Αίθουσα Ιδιωτικού Βίου

Παρουσιάζονται σε διάφορες θεματικές ενότητες ο ιδιωτικός βίος, η καθημερινή ζωή και οι ασχολίες των κατοίκων από τα προϊστορικά χρόνια έως το τέλος των αρχαίων χρόνων.

- Αίθουσα Νεκρόπολης

Ο επισκέπτης παρακολουθεί την εξέλιξη της ταφικής αρχιτεκτονικής και των ταφικών εθίμων από την Προϊστορική έως τη Ρωμαϊκή περίοδο στην Αχαΐα, μέσα από τα εκθέματα και το πλούσιο εποπτικό υλικό αλλά κυρίως μέσω της ανακατασκευής διαφόρων τύπων τάφων.

- Αίθουσα Δημόσιον Βίου

Η αίθουσα του δημόσιου βίου θα προσκαλέσει τον επισκέπτη να γνωρίσει τις ποικίλες εκφάνσεις της δημόσιας ζωής των αρχαίων κατοίκων της Πάτρας και της δυτικής Αχαΐας. Τα δημόσια κτίρια και μεγάλα δημόσια έργα της αρχαίας Πάτρας, το εμπόριο, η θρησκεία και η λατρεία, η κοινωνική διαστρωμάτωση, οι τέχνες και τα γράμματα, μουσικοί και αθλητικοί αγώνες, είναι μερικές μόνο από τις θεματικές ενότητες της έκθεσης.

β) Θέατρα

Η θεατρική δραστηριότητα της πόλης ήταν έντονη πριν τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ωστόσο κατά τη διάρκεια του πολέμου παρουσίασε σχετική κάμψη. Μετά τα χρόνια της μεταπολίτευσης και κατά τη δεκαετία του 1960, η θεατρική σκηνή άρχισε πάλι να βρίσκει τον παλμό της. Έτσι, παράλληλα με τις επισκέψεις θιάσων από το κέντρο ή το εξωτερικό, ενθαρρύνθηκε και η τοπική θεατρική δράση. Πολλές ήταν και οι απόπειρες συγκρότησης ντόπιων θιάσων.

8. Πολιτιστικές Υποδομές

Σήμερα, η πόλη διαθέτει έναν αριθμό θεατρικών σχημάτων, όπως είναι το ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ. Πάτρας (Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο), το οποίο ιδρύθηκε το 1988 και από τότε βρίσκεται σε συνεχή λειτουργία. Οι παραγωγές του θεάτρου δεν παρουσιάζονται μόνο στην Πάτρα αλλά και στην Αθήνα καθώς και σε άλλα αστικά κέντρα της χώρας. Άλλα θεατρικά σχήματα είναι η επαγγελματική ομάδα «Βιομηχανική» καθώς και το «Ρεφενέ» που αποτελεί ερασιτεχνικό σχήμα. Επιπλέον υπάρχει η θεατρική ομάδα εργαζομένων πανεπιστημίου, καθώς και το Ιόνιο θέατρο. Εντός της πόλης εντοπίζονται αρκετοί θεατρικοί χώροι, όπως :



Εικόνα 2: Το δημοτικό θέατρο Απόλλων, αντιγραφή της Σκάλας του Μιλάνου.

- Το Δημοτικό Θέατρο “Απόλλων” στην κεντρική πλατεία της πόλης (Πλατεία Γεωργίου Α’), το οποίο χαρακτηρίζεται ως το εντυπωσιακότερο αρχιτεκτονικό στολίδι της Πάτρας.
- Το Ανοικτό Θέατρο, το οποίο βρίσκεται εντός του αρχαιολογικού χώρου του Κάστρου, εγκαταστάθηκε το 1986 και έχει χωρητικότητα 250 ατόμων.
- Ο αρχαιολογικός χώρος του Ρωμαϊκού Ωδείου, ο οποίος στα πλαίσια του καλοκαιρινού Φεστιβάλ Πατρών φιλοξενεί πολλές εκδηλώσεις και παραστάσεις.
- Το Λαϊκό Δημοτικό Θέατρο, το οποίο είναι ανοικτό θέατρο, που λειτουργεί τους καλοκαιρινούς μήνες και φιλοξενεί παραστάσεις συλλόγων καθώς και παραστάσεις Θεάτρου Σκιών.

8. Πολιτιστικές Υποδομές

- Το Θέατρο Αγοράς στην οδό Καραϊσκάκη, το οποίο ιδρύθηκε το 1990. Ο χώρος παραχωρείται και για προβολές ταινιών και αφιερώματα, σεμινάρια και παρουσιάσεις βιβλίων.
- Το Θέατρο Μαρίνας βρίσκεται στον χώρο του υφιστάμενου λιμένα, είναι υπαίθριο θέατρο και έχει χωρητικότητα περί τα 500 άτομα.
- Το Θέατρο Επίκεντρο λειτούργησε ως εναλλακτική θεατρική σκηνή από το 1996, ενώ το 2000 μετατράπηκε σε θέατρο χωρητικότητας 150 θεατών, με δυνατότητα προσαρμογής πολλαπλής σκηνής.
- Το Λιθογραφείο, θεατρικό εργαστήρι και στούντιο επί της οδού Μαιζώνος. Την περίοδο 1939 έως 1975, το κτίριο λειτουργούσε ως τυπογραφείο, απ' όπου προέρχεται και το όνομα του.
- Το θέατρο “Φάτσες” λειτουργεί ως θέατρο κούκλας.
- Το Θέατρο Σκιών στην Άνω Πόλη, καθώς και
- Ένας ακόμα θεατρικός χώρος, ο οποίος στεγάζεται εντός του Πτωχοκομείου.

γ) Πολυχώροι – Εκθεσιακοί Χώροι – Συνεδριακοί Χώροι

Στην πόλη εντοπίζονται και αρκετοί πολύ - χώροι καθώς και αίθουσες εικαστικής τέχνης. Κάποιοι από τους χώρους αυτούς αποτελούν χαρακτηρισμένα αξιόλογα μνημεία. Τέτοιοι χώροι είναι :

- Η Δημοτική Πινακοθήκη στην οδό Μαιζώνος. Λειτουργεί από το 1988 έχοντας στο ενεργητικό της έναν αριθμό από θεματικές και αναδρομικές εκθέσεις από την ιστορική ανασκόπηση των εικαστικών τεχνών στην Ελλάδα. Για την ολοκλήρωση και υλοποίηση των εκθέσεων αυτών, η Δημοτική Πινακοθήκη έχει συνεργαστεί με τα μεγαλύτερα εικαστικά ιδρύματα της χώρας, όπως η Εθνική Πινακοθήκη, το Μουσείο Μπενάκη, το Βυζαντινό Μουσείο, κ.α.
- Το Εικαστικό Εργαστήρι Δήμου Πατρέων και οι αίθουσες Χάνσεν, που βρίσκονται εντός του Παλαιού Νοσοκομείου. Ο χώρος του εργαστηρίου ανήκει στο δίκτυο εικαστικών εργαστηρίων του ΥΠ.ΠΟ., ενώ οι αίθουσες Χάνσεν φιλοξενούν τις εκάστοτε εικαστικές εκθέσεις. Ο χώρος του εργαστηρίου βρίσκεται στην οδό Κορύλλων.
- Ο παλιός βιομηχανικός χώρος των Σταφιδαποθηκών Μπάρρυ, ο οποίος έχει διαμορφωθεί σε γκαλερί και βρίσκεται επί της οδού Όθωνος.
- Η μεγάλη εκθεσιακή αίθουσα του κτιρίου της πρώην Χαρτοποιίας Λαδοπούλου. Η αίθουσα αυτή διαμορφώθηκε για τις ανάγκες των εκδηλώσεων της Πάτρας ως Πολιτιστικής Πρωτεύουσας 2006. Το κτίριο βρίσκεται στην Ακτή Δυμαίων.
- Το Πολιτιστικό Κέντρο Μορφωτικού Ιδρύματος Εθνικής Τραπέζης,

8. Πολιτιστικές Υποδομές

- Η Αγγλικανική εκκλησία επί των οδών Αγίου Ανδρέα και Καρόλου και το κτίριο Φανελοπούας Μαραγκού, τα οποία χρησιμοποιούνται ως εκθεσιακοί χώροι για το Διεθνές Φεστιβάλ της Πάτρας.

- Οι αίθουσες Πολύεδρο, Περί Τεχνών, Προμαρόλια Art Hotel, Επίκεντρο, Αίθουσα Ζέρβας, Πολιτεία (πολυχώρος), Δροσέρικο, Flash Gallery, Aquarella και Millenium (πολυχώρος).

Εντός της περιοχής μελέτης λειτουργούν συνεδριακά κέντρα δυναμικότητας που ανέρχεται στα 500 άτομα και άνω. Τέτοια συνεδριακά κέντρα υπάρχουν :

- στις ξενοδοχειακές μονάδες Patra Palace Hotel και Astir Hotel καθώς και
- στις εγκαταστάσεις τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, Πανεπιστήμιο Πατρών (Δήμος Ρίου) και ΑΤΕΙ Πατρών.

Εντός του Δήμου των Πατρέων εντοπίζονται και συνεδριακοί χώροι / αίθουσες συνάθροισης, μικρότερης ωστόσο δυναμικότητας. Τέτοιες αίθουσες υπάρχουν στις ξενοδοχειακές μονάδες, Βυζαντινό Hotel, Airotel Achaia Beach Hotel.

δ) Κινηματογραφικές Αίθουσες

Οι κινηματογραφικές αίθουσες του Δήμου Πατρέων περιλαμβάνουν :

- Τον κινηματογράφο «Ιντεάλ», ο οποίος στεγάζεται σε διατηρητέο κτίριο, ενώ πρόσφατα ανακαινίστηκε και λειτουργεί και σαν καφετέρια. Όσον αφορά στις προβολές, ο κινηματογράφος είναι χειμερινός και προβάλλει ταινίες πρώτης και δεύτερης προβολής.
- Τον κινηματογράφο Village Πάνθεον, ένα από τα παλαιότερα κινηματοθέατρα της πόλης, ο οποίος λειτουργεί και ως χώρος θεάτρου.
- Τα Ster Cinemas, multiplex χώρος της Πάτρας, ο οποίος βρίσκεται στις πρώην εγκαταστάσεις Β.Ε.Σ.Ο. στην Ακτή Δυμαίων. Εντός του πολυώρου διασκέδασης λειτουργούν και άλλες χρήσεις αναψυχής, όπως καφέ, εστιατόρια καθώς και καταστήματα παιχνιδιών.
- Τους θερινούς κινηματογράφους της πόλης, “Δαναός” και “Αελλός”.
- Την κινηματογραφική Λέσχη της πόλης των Πατρών, η οποία χρονολογείται το 1978 και βρίσκεται επί της οδού Καραϊσκάκη.

ε) Βιβλιοθήκες

Αρκετές είναι και οι βιβλιοθήκες οι οποίες βρίσκονται διάσπαρτες σε όλη την έκταση της πόλης. Αυτές περιλαμβάνουν:

8. Πολιτιστικές Υποδομές

- Τη Δημοτική Βιβλιοθήκη, η οποία ιδρύθηκε το 1908 και από το 1955 λειτουργεί στο κτίριο της οδού Μαιζώνος. Ανάμεσα στην πληθώρα βιβλίων, που φιλοξενεί, υπάρχουν παλιές εκδόσεις, γκραβούρες, καθώς και ξενόγλωσσα βιβλία. Το κεντρικό κτίριο βρίσκεται στην οδό Μαιζώνος ενώ, διαθέτει παράρτημα στην οδό Φωκαίας.
- Την Πανεπιστημιακή βιβλιοθήκη που φιλοξενεί πολυάριθμους τόμους, έχει πρόσβαση και συνδρομές σε επιστημονικά περιοδικά και άρθρα, ενώ παράλληλα διαθέτει μεγάλη βάση δεδομένων.
- Τη βιβλιοθήκη Α.Τ.Ε.Ι. η οποία ιδρύθηκε το 1974 και, σήμερα, στεγάζεται σε χώρο επιφάνειας 2300 τ.μ. Διαθέτει οπτικοακουστικά μέσα καθώς και ηλεκτρονική πρόσβαση σε διάφορες πηγές πληροφόρησης.

στ) Επιπλέον χώροι και αίθουσες πολιτιστικού ενδιαφέροντος:

Αίθουσες εκδηλώσεων λόγου και ομιλίας, όπως οι :

- Διακίδειος Σχολή Λαού. Είναι η αίθουσα του αρχαιότερου πνευματικού σωματείου, εντός της οποίας πραγματοποιούνται διαλέξεις και ομιλίες.
- Μέγαρο Λόγου και Τέχνης, στην κεντρική πλατεία Γεωργίου Α΄.
- Πολύεδρο, στην οδό Καραϊσκάκη.
- Το Συνεδριακό Κέντρο Οργανισμού Λιμένος Πατρών, το οποίο βρίσκεται στην λιμενική ζώνη,
- Επιπλέον, αίθουσες εκδηλώσεων λόγου λειτουργούν στο Δικηγορικό Σύλλογο, στον Εμπορικό Σύλλογο Πατρών καθώς και στο Επιμελητήριο Αχαΐας.

Τέλος, ένας αριθμός κτιρίων της πόλης λειτουργούν ως πολυχώροι. Μερικοί από τους οποίους είναι :

- Η Αίγλη, στη Veso Mare ακτή Δυμαίων,
- το Millenium και
- η Πολιτεία, στην ακτή Δυμαίων.

Πλούσια είναι και η μουσική δραστηριότητα της πόλης των Πατρών. Η πόλη διαθέτει αρκετά σωματεία, όπως :

- Η Ορχήστρα Πατρών, με πολλές εμφανίσεις στο ενεργητικό της εντός και εκτός της πόλης. Μερικές από τις εμφανίσεις έχουν πραγματοποιηθεί στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών.
- Το Κουαρτέτο Πατρών.
- Η Ορχήστρα Νυκτών Εγχόρδων, η οποία αποτελείται από μαντολίνα και κιθάρες.

- Η Πατραϊκή Χορωδία και Μαντολινάτα.
- Η Πολυφωνική Χορωδία Πατρών.
- Η Χορωδία εργαζομένων Πανεπιστημίου Πατρών, καθώς και
- Η “Δημοτική μουσική”.

Από το πλούσιο μουσικό ρεπερτόριο δεν λείπουν και τα νεανικά σχήματα, όπως οι Raining Pleasure, ένα νεανικό συγκρότημα με αξιόλογη δισκογραφία.

Όσον αφορά στις αίθουσες μουσικής, η Πάτρα διαθέτει το Δημοτικό Ωδείο Πατρών, επί της οδού Αράτου, το οποίο φιλοξενεί την ορχήστρα Πατρών, καθώς και τα υποσύνολα της.

Στην Πάτρα λειτουργούν και τέσσερις τοπικοί τηλεοπτικοί σταθμοί : Πάτρα TV, ΑχαΐαTV, Tele Time, Super B.

Πολυάριθμοι είναι και οι ραδιοφωνικοί σταθμοί της πόλης.

Πολιτιστικοί Θεσμοί

Η πνευματική και καλλιτεχνική δραστηριότητα στην Πάτρα αποτελεί ένα μεγάλο και σημαντικό κεφάλαιο της ζωής των ντόπιων, από τα παλαιότερα χρόνια έως σήμερα. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η διαχωρισμός της πόλης των Πατρών σε “Άνω” και “Κάτω”, συμβολίζει τα δύο πολιτιστικά πρόσωπα της πόλης.

Συγκεκριμένα, στην “Κάτω Πόλη”, την νεοκλασική, άνθισε η όπερα, η οπερέτα, διάφοροι ελληνικοί θίασοι, το καρναβάλι δυτικού τύπου και οι θεατρικές σκηνές, με σημαντικότερη αυτήν του θεάτρου “Απόλλων”. Στην “Άνω Πόλη”, την παλαιά πόλη, άνθισαν τα λαϊκά θεάματα, οι παραδοσιακές αποκριές, η επιθεώρηση, οι λαϊκές ορχήστρες, ο Καραγκιόζης. Εξαιτίας του γεγονότος ότι τα δύο τμήματα της Πάτρας, “Άνω” και “Κάτω”, επικοινωνούν με τις “ευρείες κλίμακες” που σχεδίασε ο Σ. Βούλγαρης, η πολιτισμική φυσιογνωμία της πόλης απέκτησε τα χαρακτηριστικά ενός αμφίδρομα επηρεαζόμενου και τελικά συγχωνευμένου πλούσιου κεφαλαίου.

Σήμερα, οι πολιτιστικοί θεσμοί και οι εκδηλώσεις που πραγματοποιούνται στην πόλη των Πατρών, βρίσκονται υπό την οργάνωση και διαχείριση της Δημοτικής Επιχείρησης Πολιτιστικής Ανάπτυξης Πάτρας (ΔΕΠΑΠ).

α) Το καρναβάλι της Πάτρας

Το Πατρινό Καρναβάλι είναι ένα από τα μεγαλύτερα γεγονότα της πόλης των Πατρών, το πιο καταξιωμένο κομμάτι του πατρινού πολιτισμού, αλλά και μία από τις μεγαλύτερες αντίστοιχες εκδηλώσεις στην Ευρώπη.



Εικόνα 3: Ο "Βασιλιάς Καρνάβαλος"

Το καρναβάλι της Πάτρας έκανε την πρώτη του εμφάνιση περί τα μέσα του 19ου αι., με τη μορφή χορών σε σπίτια αλλά και σε δημόσιους χώρους. Ο πρώτος αποκριάτικος χορός, μπορεί να θεωρηθεί ότι έγινε το 1829 στο σπίτι του Πατρινού εμπόρου Μωρέτη. Ωστόσο, η εμφάνιση του δεν σταματά εκεί, μιας και ο χορός βρίσκεται και στις ταβέρνες, όπου οι Πατρινοί διασκεδάζουν, ενώ η παρουσία κάποιων μασκαρεμένων γίνεται σταδιακά αντιληπτή. Στα γλέντια αυτά, η λαϊκή συμμετοχή ήταν μικρή. Η εικόνα, ωστόσο, αλλάζει σημαντικά με την άφιξη των Επτανήσιων στην πόλη, οι οποίοι ιδρύουν την Ένωση των Επτανήσιων το 1865 και με το προοδευτικό πνεύμα και τα τραγούδια τους, αλλάζουν τη ζωή στις ταβέρνες του λιμανιού αλλά και τη σημασία των εκδηλώσεων του καρναβαλιού. Οι Επτανήσιοι είναι αυτοί που θα παίξουν καθοριστικό ρόλο για την εξέλιξη του. Επιπλέον, η γεωγραφική θέση της πόλης σε συνδυασμό με τη συνεχή εξέλιξη και ακμή του λιμανιού καθώς και οι επαφές με τη Δύση και συγκεκριμένα με την Ιταλία και το φημισμένο καρναβάλι της Βενετίας, αποτέλεσαν παράγοντες που συνέβαλλαν στην εδραίωση του καρναβαλιού της πόλης των Πατρών.

Κατά την δεκαετία του 1870, η οποία θεωρήθηκε ως η περίοδος οικονομικής ανάπτυξης της πόλης, έγιναν οι πρώτοι δημόσιοι αποκριάτικοι χοροί. Οι δημόσιοι αυτοί χοροί πραγματοποιήθηκαν στο χώρο του Δημοτικού Θεάτρου, ενώ την εμφάνισή τους έκαναν και τα πρώτα καρναβαλικά άρματα. Το Δημοτικό Θέατρο συνεχίζει ακόμα και σήμερα να έχει κεντρικό ρόλο στις εκδηλώσεις του καρναβαλιού.

8. Πολιτιστικές Υποδομές

Οι χρονιές μέχρι και το 1909, θεωρούνταν σημαντικές για το καρναβάλι στο οποίο αρχίζει να λαμβάνει μέρος κόσμος απ' όλες τις κοινωνικές τάξεις. Τότε καθιερώνεται και ο αυγοπόλεμος, κατά τη διάρκεια του οποίου οι συμμετέχοντες πετούσαν από τα μπαλκόνια των σπιτιών κέρινα αυγά γεμάτα κομφετί. Σήμερα ο αυγοπόλεμος έχει χαθεί ως έθιμο, ωστόσο θεωρείται ότι αποτελεί την εξέλιξη του σημερινού σοκολατοπόλεμου.

Στα χρόνια που ακολούθησαν, οι συνθήκες δεν ήταν ιδιαίτερα ευνοϊκές για το θεσμό του καρναβαλιού. Εξαιτίας των πολέμων (Βαλκανικοί Πόλεμοι, Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, Εθνικός Διχασμός, Μικρά Ασία), εμφανίζεται ιδιαίτερα υποτονικός, ενώ οι εκδηλώσεις, στο σύνολο τους, ήταν μεμονωμένες. Μεταξύ 1938 και 1965, το καρναβάλι περνάει διάφορες φάσεις, κατά τη διάρκεια των οποίων παρουσιάζεται άλλοτε εντυπωσιακό και άλλοτε ματαιώνεται εξαιτίας παραγόντων όπως η ξενική κατοχή 1940-1950 και ο θάνατος του βασιλιά Παύλου το 1964. Το 1966 αποτελεί χρονιά ορόσημο για το Πατρινό Καρναβάλι, αφού εισάγεται το Κυνήγι του Κρυμμένου Θησαυρού με τη συμμετοχή 94 Πατρινών. Ένας θεσμός που άλλαξε την πορεία του Πατρινού Καρναβαλιού.

Οι χρονιές από το 1974 και έπειτα αποτελούν μια περίοδο σταδιακής προόδου για το θεσμό του καρναβαλιού, κατά τη διάρκεια της οποίας κερδίζει συνεχώς έδαφος, ενώ οι συμμετέχοντες συνεχώς αυξάνονται.

Από το 1990 και έπειτα, αυξάνονται οι πόλεις της Ελλάδας, μικρές και μεγάλες, οι οποίες οργανώνουν τα δικά τους «τοπικά» καρναβάλια, στα βήματα, πάντα, του καρναβαλιού της Πάτρας.

Η έναρξη του καρναβαλιού είναι συνήθως στα μέσα του Ιανουαρίου και η σχετική τελετή πραγματοποιείται στην πλατεία του Γεωργίου Α΄.

β) Το Διεθνές Φεστιβάλ της Πάτρας

Έναν ακόμα πολιτιστικό θεσμό αποτελεί το Διεθνές Φεστιβάλ της Πάτρας. Ο θεσμός αυτός καθιερώθηκε το 1986 και έκτοτε έχει διαγράψει μία εντυπωσιακή πορεία. Το φεστιβάλ αυτό διεξάγεται τους καλοκαιρινούς μήνες και λαμβάνει χώρα, κυρίως, στο Ρωμαϊκό Ωδείο, αλλά και σε άλλους χώρους της πόλης. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Διεθνές Φεστιβάλ της Πάτρας συνέβαλε στην γένεση και άλλων περιφερειακών φεστιβάλ ανά την Ελλάδα. Οι εκδηλώσεις τις οποίες φιλοξενεί το φεστιβάλ ποικίλλουν, από σύγχρονη μουσική σε μοντέρνα και κλασική, αλλά και θέατρο και εικαστικά.

γ) Patra's International Circuit Kart



Εικόνα 4: Η εκκίνηση του αγώνα στην πλατεία Γεωργίου.

Από το 2009 και κάθε χρόνο, ένας νέος θεσμός δημιουργείται στην Πάτρα, αφού για πρώτη φορά στα χρονικά όχι μόνο της πόλης, αλλά και της χώρας, το ιστορικό κέντρο της Πάτρας μετατρέπεται σε πίστα μηχανοκίνητου αθλητισμού. Το διεθνές σερκούι διεξάγεται σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα με απότερο στόχο στο μέλλον να φιλοξενηθούν αγώνες για την Formula 3, Formula 3000 κ.α.. Τη διοργάνωση την παρακολουθούν πάνω από 10.000 άτομα ζωντανά, λαμβάνουν μέρος πάνω από 100 καρτ, σε μια διαδρομή σχεδόν 1 km.

δ) Άλλοι πολιτιστικοί θεσμοί στην Πάτρα

Οι πολιτιστικοί θεσμοί της πόλης της Πάτρας δεν σταματούν στο Καρναβάλι και στο Διεθνές Φεστιβάλ, αλλά επεκτείνονται και σε αρκετές άλλες πολιτιστικές εκδηλώσεις. Τέτοιες εκδηλώσεις είναι:

- Παραστάσεις αρχαίου δράματος και κωμωδίας, που ξεκίνησαν το 1981 υπό την αιγίδα του Οργανισμού Καλλιτεχνικών Πολιτιστικών Εκδηλώσεων.
- Το Συμπόσιο Ποίησης που αποτελεί ετήσια πανελλήνια φιλολογική συνάντηση διάρκειας τριών ημερών και διεξάγεται στους χώρους του Πανεπιστημίου Πατρών.

8. Πολιτιστικές Υποδομές

- Τα Πρωτοκλήτεια που αφορούν εκδηλώσεις λόγου και θρησκευτικής μουσικής και πραγματοποιούνται στα πλαίσια της γιορτής του πολιούχου της πόλης των Πατρών, Αποστόλου Ανδρέα.
- Ο Καραγκιόζης, που αποτελεί ένα ιδιαίτερο κομμάτι της πολιτισμικής ιστορίας της Πάτρας, μίας και η Πάτρα αποτελεί γενέθλια πόλη του Μίμαρου ή Δημήτρη Σαρδούνη, αναμορφωτή και ανανεωτή της τέχνης του θεάτρου σκιών στην Ελλάδα, ο οποίος γεννήθηκε και έδρασε για μεγάλο διάστημα στην Πάτρα. Επηρεασμένος από την πολυεθνική πόλη, στην οποία ζούσαν ξένοι και Έλληνες προερχόμενοι από άλλους τόπους, άντλησε πρόσωπα, ιδιαίτερες φιγούρες και χαρακτήρες, τα οποία τελικά επέβαλε στον «μπερντέ» του. Δύο σημαντικές εκδηλώσεις, οι οποίες σχετίζονται με το αντικείμενο αυτό λαμβάνουν χώρα ετησίως στην πόλη, το Διεθνές Φεστιβάλ Θεάτρου Σκιών και οι Αγώνες Ελληνικού Θεάτρου Σκιών. Το μεν φεστιβάλ επιδιώκει την επαφή των Ελλήνων δημιουργών με τις τεχνικές και τις παραδόσεις άλλων χωρών, ενώ οι αγώνες επιδιώκουν την παρουσίαση νέων δημιουργών ή καινοτομιών των παλαιότερων.

Το Διεθνές Φεστιβάλ Θεάτρου Σκιών οργανώνεται σαν εκδήλωση από το 1997 και αποτελεί, από μόνο του, μία ξεχωριστή ενότητα στις προγραμματισμένες ετήσιες πολιτιστικές δράσεις της ΔΕΠΑΠ. Το φεστιβάλ αυτό στα λίγα χρόνια που οργανώνεται έχει καταφέρει να μετατραπεί από αποκλειστικά ελληνικό σε διεθνές γεγονός, με αποτέλεσμα να χαρακτηριστεί ως πυρήνας συγκέντρωσης νέων καλλιτεχνών διαφορετικών πολιτισμών και καινοτόμων τεχνοτροπιών.

- Τέλος, το Ίδρυμα Τοπάλη μετέχει δραστήρια στην πολιτιστική ζωή της πόλης οργανώνοντας ποιοτικές πολιτιστικές εκδηλώσεις, με άμεσο σκοπό την ανάπτυξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων για τους φοιτητές του Πανεπιστημίου.

¹ Περιφέρεια Δ.Ελλάδος, μελέτη Ρυθμιστικού σχεδίου.

² <http://www.visit-achaia.gr>

Μεταναστευτικό πρόβλημα¹

Μεταναστευτικό πρόβλημα της Πάτρας αποκαλείται το έντονο κοινωνικό πρόβλημα που ταλανίζει την πόλη της Πάτρας από τα μέσα της δεκαετίας του 90, εξαιτίας της αθρόας εισέλευσης οικονομικών μεταναστών και της μόνιμης διαβίωσής τους. Μέχρι σήμερα έχουν υπάρξει διακυμάνσεις στον αριθμό και στην εθνικότητα τους, ενώ το πρόβλημα λόγω των ποικίλων κοινωνικών και πολιτικών συνθηκών μέχρι σήμερα παραμένει άλυτο, εντεινόμενο ιδιαίτερα από τις αρχές του 21ου αιώνα όταν άρχισαν να συρρέουν ανεξέλεγκτα Αφγανοί λαθρομετανάστες, καθώς Σομαλοί και Σουδανοί.

Σήμερα υπολογίζεται ότι διαβιούν στην Πάτρα περίπου 1.000 λαθρομετανάστες με το μέγιστο να έχει φτάσει γύρω στις 3.000 – 5.000, με σκοπό τη λαθραία ακτοπλοϊκή έξοδο από την Ελλάδα προς την Ιταλία και τις χώρες της ανεπτυγμένης Ευρώπης. Το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί τον βασικό κόμβο σύνδεσης με την Ιταλία μέσω ακτοπλοϊκής γραμμής και συνεπώς αποτελεί την κυριότερη πύλη εξόδου από την Ανατολή προς τη Δύση. Οι λαθρομετανάστες προερχόμενοι από το Αφγανιστάν ή την Σομαλία επιλέγουν ως συντομότερο και ασφαλέστερο δρόμο για τις χώρες της Ευρώπης τα δύο λιμάνια της δυτικής Ελλάδας, την Ηγουμενίτσα και την Πάτρα. Το λιμάνι της Πάτρας λόγω των περισσότερων γραμμών προς Ιταλία, αλλά και της ελλιπούς φύλαξης αποτελεί τον πόλο έλξης του μεγαλύτερου μέρους των λαθρομεταναστών. Κύριος στόχος αυτών είναι να φτάσουν στη Γερμανία, την Ολλανδία ή την Σουηδία. Τις ομάδες αυτές των λαθρομεταναστών ενισχύουν οι «έμποροι κεφαλών», οι οποίοι κατόπιν μεγάλου χρηματικού αντιτίμου, αναλαμβάνουν να τους περάσουν από τα σύνορα και να τους οδηγήσουν στις χώρες της Δύσης.

Η διαδικασία με την οποία περνάνε στην κεντρική Ευρώπη είναι η εξής. Αφού περάσουν τα ελληνικά σύνορα, προς την Πάτρα και με τη βοήθεια μεσαζόντων ή και μόνοι τους κρύβονται σε φορτηγά που πρόκειται να αποβιβαστούν σε ένα από τα πλοία της γραμμής με κατεύθυνση την Ιταλία. Πολλές φορές τα φορτηγά περιέχουν ειδικές κρύπτες έτσι ώστε να μην γίνουν αντιληπτοί από τις αρχές. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι κύριοι δίοδοι εισόδου προς την Ελλάδα είναι τα νησιά του Αιγαίου και ο Έβρος.

Οι πρώτες ομάδες Κούρδων λαθρομεταναστών εμφανίστηκαν το 1996 και ήταν απότοκο του πολέμου στο Ιράκ αλλά και των διώξεων που αντιμετώπιζαν από το τουρκικό κράτος. Ενδεικτικό της κατάστασης είναι ότι από το 1995 έως τον Νοέμβριο του 1997 υπολογίζεται σύμφωνα με στοιχεία του υπουργείου δημοσίας τάξεως ότι εισήλθαν παράνομα στην Ελλάδα 22.451 ιρακινοί υπήκοοι. Το πρόβλημα όμως στην Πάτρα διογκώθηκε μετά το 2001 και την εισβολή των Αμερικανών στο Αφγανιστάν, όταν και χιλιάδες Αφγανοί εγκατέλειψαν τα σπίτια τους ζητώντας μια καλύτερη ζωή στις χώρες της Δύσης. Στον αριθμό των Αφγανών προστέθηκαν από το 2008 και κάποιες εκατοντάδες Σομαλών, οι οποίοι αντιμετωπίζουν εμφύλιο πόλεμο στη χώρα τους από το 1991.



Εικόνα 1: Τα παραπήγματα των Αφγανών στην περιοχή του Αγ.Διονυσίου.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα του Μεταναστευτικού προβλήματος στην Πάτρα είναι το θέμα συντήρησης, διαβίωσης και ιδίως αυτό της στέγασης. Κατά το πρώτο κύμα μεταναστών, το 1996, είχε δημιουργηθεί ένας μικρός καταυλισμός στον παλιό σταθμό τραίνων που βρίσκεται ακριβώς απέναντι από το λιμάνι. Λόγω όμως αντιδράσεων των κατοίκων της περιοχής αλλά και φορέων αυτής και κατόπιν διαπραγματεύσεων των Κούρδων με τις αστυνομικές αρχές αποφασίστηκε η διάλυση του καταυλισμού και η μεταφορά των σε κατασκηνώσεις στην Περαχώρα Λουτρακίου. Καθώς όμως ο στόχος των λαθρομεταναστών ήταν να περάσουν στις χώρες της Δύσης, ο καταυλισμός του Λουτρακίου γρήγορα ερημώθηκε και οι ίδιοι επανεμφανίστηκαν στην Πάτρα.

Τη δεύτερη αυτή φορά, το 1998, δημιούργησαν νέο αυτοσχέδιο καταυλισμό σε οικοπέδο στην περιοχή της Αγυιάς, λίγο πιο μακριά από το λιμάνι, ο οποίος διατηρείται ακόμα και σήμερα. Για τον συγκεκριμένο καταυλισμό έχουν υποβληθεί μηνύσεις από τους κατοίκους. Εκτός από τον καταυλισμό αρκετοί διαμένουν σε εγκαταλελειμμένα σπίτια ενώ οι πρόσφατα αφιχθέντες Σομαλοί πρόσφυγες ζούν έξω από τον καταυλισμό, κυρίως στις περιοχές του Αγίου Ανδρέα και του Κάστρου, λόγω της κόντρας που υπάρχει μεταξύ αυτών και των Αφγανών. Και στους δύο καταυλισμούς δεν τηρούνται οι στοιχειώδεις όροι υγιεινής με αποτέλεσμα να εγκυμονεί κίνδυνος έξαρσης και μετάδοσης σοβαρών ασθενειών. Αντίστοιχα δεν τηρούνται και οι στοιχειώδεις κανόνες ασφάλειας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η πυρκαγιά που ξέσπασε στις 21 Ιανουαρίου του 2009 στον καταυλισμό των προσφύγων, απειλώντας τις ζωές των μεταναστών, αλλά και τις περιουσίες του παράπλευρου οικισμού.

Οι δυσκολίες άλλωστε που παρουσιάζονται στην κάλυψη των βιοτικών τους αναγκών αυξάνουν σοβαρά τον κίνδυνο αυτό, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα η έλλειψη χώρων υγιεινής που υπάρχει στον καταυλισμό. Επιπρόσθετα δεν είναι λίγοι αυτοί που αντιμετωπίζουν ψυχολογικά προβλήματα λόγω των δυσχερειών που αντιμετωπίζουν και της απουσίας των οικογενειακών τους προσώπων.



Εικόνα 2: Κοιτάζοντας στο λιμάνι προς την ελευθερία.

Πέρα όμως από τις συνθήκες διαβίωσης, οι πρόσφυγες διατρέχουν άμεσο κίνδυνο για τη ζωή τους κάθε φορά που επιχειρούν να περάσουν στην Ιταλία κρυμμένοι εντός των φορητών. Και αυτό γιατί πολλές φορές στοιβάζονται μέσα σε αυτά χωρίς τον στοιχειώδη εξοπλισμό. Άλλωστε έχουν καταγραφεί αρκετοί θάνατοι από ασφυξία μέσα στα φορητά ενώ το τραγικότερο περιστατικό και το πλέον πολυάριθμο σε νεκρούς συνέβη το 1999, όταν έπιασε φωτιά στο πλοίο «Superfast III» ενώ έπλεε ανοιχτά της Πάτρας. Από τη φωτιά αυτή βρήκαν τραγικό θάνατο 10 Κούρδοι, οι οποίοι είχαν κρυφτεί σε φορητά και πέθαναν μάλλον από ασφυξία.

Σχετικά με την εξεύρεση λύσης όσον αφορά την περιοχή της Πάτρας έχουν υπάρξει αρκετές απόψεις από τους αρμοδίους φορείς. Μια από τις πρώτες λύσεις που προκρίθηκαν από την ηγεσία του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας ήταν η ενίσχυση της περίφραξης του λιμανιού, στα πλαίσια του ISPS, η αύξηση του προσωπικού του λιμεναρχείου και η προμήθεια των Λιμενικών Αρχών με ανιχνευτές έτσι ώστε να γίνεται γρηγορότερα και ευκολότερα ο έλεγχος των φορητών.

Μετά το ναυάγιο του αυτού του σχεδίου, αποφασίστηκε η κοινή λήψη επιχειρήσεων μεταξύ λιμενικού σώματος και αστυνομίας. Έτσι τον Ιανουάριο του 2008, και ύστερα από ενισχύσεις που κατέφθασαν από την Αθήνα και τον Πειραιά, άρχισε το κοινό επιχειρησιακό σχέδιο σύμφωνα με το οποίο προβλέπονταν συχνές περιπολίες της αστυνομίας, έτσι ώστε οι λαθρομετανάστες να περιοριστούν στον χώρο του καταυλισμού τους και να μην μπορούν να πλησιάσουν το λιμάνι, αυξημένα μέτρα ασφαλείας στο λιμάνι και συλλήψεις. Σκέψεις για βίαιη απομάκρυνση των μεταναστών απορρίφθηκαν σχεδόν αμέσως από την τοπική ηγεσία της αστυνομίας. Πράγματι τις πρώτες μέρες πραγματοποιήθηκαν εκατοντάδες συλλήψεις λαθρομεταναστών, οι οποίοι στη συνέχεια με λεωφορεία μεταφέρονταν στο τμήμα αλλοδαπών της Αττικής για να διεκπεραιωθούν στο τέλος στους χώρους υποδοχής προσφύγων στο Λαύριο ή στην Θράκη.

Η τρίτη λύση που είχε προτάθει ήταν η δημιουργία σταθμού υποδοχής προσφύγων. Συγκεκριμένα αποφασίστηκε η διάλυση του υπάρχοντος καταυλισμού και η κατασκευή χώρου υποδοχής εκτός Πατρών, η χορήγηση πολιτικού ασύλου με γρηγορότερες διαδικασίες και η αύξηση των μέτρων ασφαλείας. Τον Νοέμβριο του 2008 το υπουργείο εσωτερικών ανακοίνωσε ότι ως κατάλληλος χώρος για την κατασκευή του σταθμού υποδοχής επιλέχθηκε οικόπεδο 40 στρεμμάτων στην περιοχή Δρέπανο του δήμου Ρίου, 15 χιλιόμετρα περίπου μακριά από την Πάτρα, χωρίς όμως μέχρι και σήμερα να έχει υλοποιηθεί.

Από το 2008 και την εμφάνιση των Σομαλών και Παλαιστινίων προσφύγων δημιουργήθηκαν νέες εντάσεις, αυτή τη φορά μεταξύ των Σομαλών και των Αφγανών, οι οποίοι αποτελούν και τον συντριπτικό αριθμό των προσφύγων. Αιτία, ο έλεγχος του λιμανιού, δηλαδή ποιος θα ελέγχει τις ευνοϊκότερες θέσεις, έτσι ώστε να μπορεί να κρυφτεί σε φορτηγά και να περάσει λαθραία στην Ιταλία. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τις συχνές εντάσεις και συγκρούσεις μεταξύ όλων αυτών των ομάδων, οι οποίες γίνονται όλο και πιο αιματηρές, όπως και στυγερές δολοφονίες αλλοεθνών.

Πέρα όμως από τα προβλήματα που έχουν οι ίδιοι σαν μετανάστες, δεν πρέπει να παραβλέπουμε και τα προβλήματα των κατοίκων, οι οποίοι βλέπουν την κατάσταση να γίνεται ολοένα και πιο έντονη και το κύμα εγκληματικότητας να αυξάνει. Ο χώρος του λιμανιού, που ήταν και χώρος περιπάτου έχει εγκαταληφθεί λόγω του φόβου και της παρουσίας ολοένα και περισσότερων μεταναστών. Οι ληστείες πολλαπλασιάζονται, οι εστίες μόλυνσης παραμένουν και θεωρείται μόνο θέμα χρόνου η στροφή και σε πιο στυγερά εγκλήματα. Ο νέος καταυλισμός που δημιουργείται κρυφά από την αστυνομία κρυμμένος μέσα στο έλος της Αγυιάς απέχει μόλις 50 μέτρα από την περιοχή της πλαζ, όπου χιλιάδες κάτοικοι την πλημμυρίζουν κάθε καλοκαίρι για τα θερινά τους μπάνια. Η ποιότητα ζωής έχει υποβαθμιστεί και η κατάσταση για αρκετούς έχει φτάσει στα άκρα πυροδοτώντας κοινωνικές εντάσεις.

Ρομά²

Οξύ κοινωνικό πρόβλημα θεωρείται και ο καταυλισμός των Ρομά στην περιοχή του Ριγανόκαμπου, μέσα σε χώρο ιδιοκτησίας του Πανεπιστημίου Πατρών. Ο καταυλισμός μεταφέρθηκε εκεί το 1999, ύστερα από τη σύμφωνη γνώμη της Νομαρχίας και του Πανεπιστημίου για την μετεγκατάσταση των Ρομά που διέμεναν στις ανατολικές περιοχές της Πάτρας (Πλατάκι, Ρίο, Κάτω Καστρίτσι).

Τα τελευταία δύο χρόνια, και ύστερα από την είσοδο στην Ευρωπαϊκή Ένωση της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας, ένα μεγάλο κύμα από κατοίκους ρομά των χωρών αυτών κατέληξε και στην περιοχή της Πάτρας, δημιουργώντας καταυλισμούς στην περιοχή του Δασυλλίου. Το φαινόμενο αυτό έχει γίνει ανεξέλεγκτο, με αποτέλεσμα σήμερα να υπάρχει έντονη αντίδραση προς τις αρχές από πολίτες που είναι αναγκασμένοι να έρχονται αντιμέτωποι εκτός από την φορτική επαιτεία (η οποία έχει εμφανιστεί με την μορφή οργανωμένου συνδικάτου), με τα σκουπίδια, αλλά και τον κίνδυνο πρόκλησης πυρκαγιάς, αφού οι αυτοσχέδιες υπαίθριες κουζίνες βρίσκονται ανάμεσα σε βλάστηση.

Κυκλοφοριακή συμφόρηση – Στάθμευση

Το κυκλοφοριακό παραμένει, για μακρό χρονικό διάστημα, ένα από τα άλυτα, αλλά ταυτόχρονα διογκούμενα προβλήματα της πόλης των Πατρών. Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Πάτρας δεν είναι μόνο απόρροια της παρουσίας πολύ περισσότερων οχημάτων από αυτά που μπορεί να “αντέξει” (λόγω ρυμοτομίας) η πόλη, αλλά και του ελλείμματος πολιτικής βούλησης, καθώς πολλές μελέτες έχουν εκπονηθεί, αλλά είναι αλληλοσυγκρουόμενες και ουδέποτε επιχειρήθηκε να “συνδεθούν” ή να εφαρμοστούν.

Μεγάλη συμβολή στο κυκλοφοριακό έχει το θέμα του “διπλοπαρκαρίσματος”. Η απουσία θέσεων στάθμευσης, η ελλιπής αστυνόμευση και τα αντικίνητρα για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς (ποδηλατόδρομοι, ελαχιστοποίηση χρόνου μεταφοράς με τα Μ.Μ.Μ, απουσία μέσου σταθερής τροχιάς) έχουν οδηγήσει σε μία καθημερινή περιπέτεια την μετακίνηση στο κέντρο της πόλης.

Προσωρινή λύση στο πρόβλημα είχε δώσει η τοποθέτηση πλαστικών εμποδίων (κορύνων) ανάμεσα στις λωρίδες των κεντρικότερων οδών της πόλης. Όμως η έλλειψη πολιτικής βούλησης, σε συνδυασμό με την ενόχληση των καταστημαρχών για μείωση της καταναλωτικής κίνησης, οδήγησε στη γρήγορη απόσυρση του μέτρου αυτού.

Ενθαρυντικό θεωρείται το γεγονός, ότι λόγω της αυξημένης τιμής των υγρών καυσίμων, πολλοί κάτοικοι της πόλης προσφεύγουν για τις καθημερινές μετακινήσεις τους στο ποδήλατο, ελαχιστοποιώντας τον χρόνο μετακίνησης από το ένα σημείο της πόλης στο άλλο. Παράλληλα όμως, χωρίς κινήσεις από την δημοτική αρχή, οι άνθρωποι αυτοί θα κινδυνεύουν καθημερινά από τους απρόσεκτους οδηγούς και την έλλειψη οδηγικής παιδείας.

Νέος ΧΥΤΑ

Ο Χώρος Υγειονομικής Ταφής Αποριμμάτων στην περιοχή της Ξερόλακας στην Πάτρα, είναι ουσιαστικά “νεκρός” λόγω κορεσμού από το 2007. Πλέον, ήδη στο 2011 δεν υπάρχει επιφάνεια ταφής και το μέρος μετατρέπεται σε μία συνεχόμενη εστία μόλυνσης λόγω της διαρροής υγρών από τα συσσωρευμένα επιφανειακά λύματα στον υδροφόρο ορίζοντα.

Νέος Χ.Υ.Τ.Α. δεν έχει βρεθεί και σκέψεις για μεταφορά σε γειτονικούς δήμους ή νομούς κρίνονται ασύμφορες οικονομικά και οικολογικά. Πολιτική βούληση και σε αυτό το θέμα δεν υπάρχει, ιδίως όσων αφορά και στον τομέα της ανακύκλωσης (όπως και στην ενημέρωση των κατοίκων περί ανακύκλωσης) και την αντικατάσταση των Χ.Υ.Τ.Α από Χ.Υ.Τ.Υπολειμμάτων.

¹ <http://el.wikipedia.org/wiki>

² <http://el.wikipedia.org/wiki>

Προτάσεις

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μια προσπάθεια διερεύνησης των προβλημάτων της περιοχής και εύρεσης τρόπων αντιμετώπισής τους. Τα συμπεράσματα βγήκαν μετά από πολύωρη ενασχόληση με τα θέματα που αφορούν την περιοχή μελέτης, από την ανάλυση και εξέταση των χρήσεων και των αλλαγών τους καθώς και με συζητήσεις που έγιναν με κατοίκους, καταστηματάρχες και επισκέπτες.

Τα συμπεράσματα και οι προτάσεις που θα διατυπώσουμε δεν αφορούν προβλήματα όσον αφορά το “καθαρό” κομμάτι της Πολεοδομικής Οργάνωσης, (εξάλλου το Νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο ασχολείται ιδιαίτερος με αυτά), αλλά με το παράγοντα “Ποιότητα Ζωής”. Ο ρυπασμένος αέρας (η Πάτρα είναι η 4^η ευρωπαϊκή πόλη σε ρύπους), το κυκλοφοριακό έμφραγμα, η κατάληψη πεζοδρομίων και η απουσία ποδηλατόδρομων, επηρεάζουν την αξιοπρέπεια της πόλης και το σεβασμό στον κάτοικό της.

Ο θεσμός της “Πράσινης Ευρωπαϊκής Πρωτεύουσας” που διοργανώνει η Ε.Ε. εκτός της αίγλης που δίνει στην πόλη που θα ψηφιστεί, προωθεί την ανταλλαγή ιδεών και προτάσεων μεταξύ τους. Η περίπτωση του Αμβούργου, μιας πόλης παρόμοιας με την Πάτρα, η οποία αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της Γερμανίας και την δεύτερη σε πληθυσμό είναι άξια μελέτης. Τα μέτρα που εφάρμοσε στον τομέα εξοικονόμησης ενέργειας στα δημόσια κτίρια ήταν επιτυχημένα, όπως αποτελεσματικά αποδείχτηκαν και τα μέτρα για την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη διαχείριση αποβλήτων και λυμάτων και την ατμοσφαιρική ρύπανση. Η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα στην πόλη είναι σε πολύ καλά επίπεδα, ενώ τα περιβαλλοντικά προγράμματα που έχει θέσει σε εφαρμογή συνεχώς εξελίσσονται.

Η απελευθέρωση του θαλάσσιου μετώπου είναι αίτημα ήδη από την εποχή του Βούλγαρη, και η αξιοποίησή του δημιουργώντας παράλληλα ένα μεγάλο πνεύμονα πρασίνου θα έκανε την πόλη πιο ελκυστική. Με την προοπτική του νέου λιμανιού, οι γειτνιάζοντες βιομηχανικοί χώροι που παραμένουν αναξιοποίητοι (Πειραϊκή Πατραϊκή, Λαδόπουλος) θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τη δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πάρκου.

Το κυκλοφοριακό θα μπορούσε να λυθεί με την ποιοτικότερη αναβάθμιση των λεωφορείων των Κ.Τ.Ε.Λ., τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων, την επιβολή αντικινήτρων στη μετακίνηση με αυτοκίνητο εντός του ιστορικού κέντρου της πόλης και την εφαρμογή των μελετών για τη δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς (TRAM). Ήδη η γραμμή του Προαστιακού μεταξύ του κέντρου της Πάτρας με το Ρίο, δείχνει τη δυναμική και τις προοπτικές ενός τέτοιου εγχειρήματος.

Η μείωση του συντελεστή δόμησης, με την θέσπιση από την πολιτεία νέου αυστηρότερου Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού ως προς τη δημιουργία “πράσινων” κτηρίων, η αποτελεσματική διαχείριση των υδάτων κυρίως μέσω της αντικατάστασης του πεπαλαιωμένου δικτύου σωληνώσεων για την αποφυγή των διαρροών, οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας όπως η αξιοποίηση της ηλιακής ταυτόχρονα με την αιολική, είναι μερικές από τις προτάσεις που καταγράφησαν για την εξοικονόμηση ενέργειας.

Το μεταναστευτικό πρόβλημα θα μπορέσει να λυθεί με αυστηρότερη φύλαξη του λιμανιού κλείνοντας το δρόμο προς Ιταλία εκτρέποντας τις ορδές των μεταναστών προς άλλους δρόμους διαφυγής. Επίσης η ποινικοποίηση της επαιτείας θα λύσει και το πρόβλημα των “εισαγόμενων” Ρομά.

Στο θέμα των απορριμμάτων, χρειάζεται μια εκστρατεία ενημέρωσης των κατοίκων πάνω στην ανακύκλωση, κίνητρα ανά οικία μέσω της μείωσης δημοτικών τελών ή επιβολής προστίμων όπως συμβαίνει σε άλλες χώρες καθώς και τη δημιουργία κέντρου ανακύκλωσης και Χώρου Υγειονομικής Ταφής Υπολειμμάτων.

Τελευταία πρόταση είναι να γίνει η Πάτρα μία πόλη ελκυστική όχι μόνο στους κατοίκους της αλλά και στους τουρίστες. Δυστυχώς η Πάτρα, χρησιμοποιείται απλά ως ενδιάμεσος σταθμός για άλλες περιοχές (Ολυμπία, Καλάβρυτα, Δελφοί, Αθήνα), και εκτός από ελάχιστους πολιτιστικούς θεσμούς (καρναβάλι και πρόσφατα το Super Rally) δεν προσφέρει ελκυστικά “προϊόντα” τουρισμού. Θα πρέπει να αξιοποιηθούν τα μνημεία της πόλης αλλά και να διαφημιστεί και εκτός των συνόρων. Ένας τέτοιος τρόπος διαφήμισης είναι και μέσω της δημιουργίας του “Αυτοκινητοδρομίου” Πάτρας, μιας πίστας αγώνων προδιαγραφών Formula 1 με τις κατάλληλες υποστηρικτικές δομές και την προσέλκυση επενδυτών και τουριστών από όλο τον κόσμο. Επίσης με τη δημιουργία και του νέου λιμανιού πρέπει να στοχεύσουμε και σε διαφορετικά είδη τουρισμού, όπως ο “τουρισμός κρουαζιέρας”

¹ http://27europe.blogspot.com/2010/11/blog-post_11.html

Πηγές

Βιβλιογραφία:

Χαρά Παπαδάτου – Γιαννοπούλου. “Εξέλιξη του σχεδίου πόλεως των Πατρών 1829 – 1989” Μέρος 2ο και 3ο.

Δήμος Πατρέων, διεύθυνση πολεοδομικού σχεδιασμού και εφαρμογών, μελέτη Ν.Γ.Π.Σ. Πατρών.

Δήμος Πατρέων, διεύθυνση πολεοδομικού σχεδιασμού και εφαρμογών , Πολεοδομικό Σχέδιο Πατρών 1986.

Περιφέρεια Δ.Ελλάδος. Μελέτη Ρυθμιστικού Σχεδίου Πατρών

Θέσεις για το Ρυθμιστικό Σχέδιο Πάτρας, ΤΕΕ Δ.Ελλάδος

Μητρώα Εφορίας Νεωτέρων Μνημείων Πατρών

Διεύθυνση Πολεοδομίας

Τεύχη πολεοδομικής κι αρχιτεκτονικής ιστορίας των Πατρών.

“ΠΑΤΡΑ Πολιτιστική Πρωτεύουσα” τεύχη 1-8

Ιστότοποι:

<http://el.wikipedia.org/wiki>

<http://www.achaia.gr>

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

<http://www.visit-achaia.gr>

http://listedmonuments.culture.gr/result_declarations.php

<http://20gym-patras.ach.sch.gr>

<http://www.visit-achaia.gr>

http://27europe.blogspot.com/2010/11/blog-post_11.html

Γνώμες – Πληροφορίες:

Νικόλαος Μηλιώνης

Ανδρέας Στασινόπουλος

Εικόνες

Κεφάλαιο 1

Εικόνα 1: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 2: www.maps.google.com

Κεφάλαιο 2

Εικόνα 1: <http://kala-nea.gr/index.php?m=201008&paged=7>

Εικόνα 2: <http://www.mypatra.gr/patra/text/?id=319>

Εικόνα 3: http://anthoulaki.blogspot.com/2009/01/blog-post_22.html

Εικόνες 4, 5: http://www.ru5.cti.gr/port/portweb/general_info/hisory_photo_gr.htm

Εικόνα 6: <http://www.prevezatour.gr>

Εικόνα 7: <http://www.fysiolatrikos.gr/index.php?id=140&type=content>

Κεφάλαιο 3

Εικόνες 1 - 14: Χαρά Παπαδάτου – Γιαννοπούλου. “Εξέλιξη του σχεδίου πόλεως των Πατρών 1829 – 1989”

Εικόνα 15: Βασίλης Παππάς “Πάτρα. Η πολεοδομική φυσιογνωμία της πόλης”

Εικόνα 16: Περιφέρεια Δ.Ελλάδος. Μελέτη Ρυθμιστικού Σχεδίου Πατρών

Κεφάλαιο 5

Εικόνα 1: <http://www.panoramio.com/photo/3974347>

Κεφάλαιο 6

Εικόνα 1: <http://el.wikipedia.org/wiki/>

Εικόνα 2: <http://20gym-patras.ach.sch.gr>

Εικόνα 3: <http://navi-patra.blogspot.com>

Εικόνα 4: www.maps.google.com

Εικόνα 5: www.earth.google.com

Εικόνα 6: Βασίλης Παππάς “Πάτρα. Η πολεοδομική φυσιογνωμία της πόλης”

Εικόνα 7: <http://www.nautilia.gr/forum>

Εικόνα 8: <http://mmathinon.blogspot.com>

Εικόνα 9: <http://kataskeui.blogspot.com>

Κεφάλαιο 7

Εικόνα 1: <http://www.4m.gr/olympic.html>

Κεφάλαιο 8

Εικόνα 1: <http://ntsoukalis.blogspot.com>

Εικόνα 2: Προσωπικό αρχείο

Εικόνα 3: <http://mynima-hellas.com/>

Εικόνα 4: <http://www.peritroxon.gr>

Κεφάλαιο 9

Εικόνα 1: <http://xorisynora.wordpress.com/>

Εικόνα 2: <http://www.dete.gr>

Πίνακες

<http://www.statistics.gr> Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας