

**Ολοκληρωμένη προσέγγιση της περιοχής της Πάτρας
με χρήση βάσης γνώσης και γεωγραφικά συστήματα πληροφοριών
για την καλύτερη αξιοποίηση των δυνατοτήτων της**



Μπουσδέκη Μαρία
αρχιτέκτων μηχανικός
διπλωματική εργασία
ΔΠΜΣ Περιβάλλον και Ανάπτυξη
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σεπτέμβρης 2020

**Ολοκληρωμένη προσέγγιση της περιοχής της Πάτρας με ανάπτυξη
βάσης γνώσης και συστήματα γεωγραφικών πληροφοριών για την
καλύτερη αξιοποίηση των δυνατοτήτων της**

Ευχαριστώ πολύ τον Κώστα Βαμβουκάκη, μέλος Ε.ΔΙ.Π., για την πολύτιμη συνεισφορά και καθοδήγησή του προκειμένου να μπορέσω να ολοκληρώσω με επιτυχία την παρούσα μελέτη αλλά και την βοήθειά του σε όλη τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών.

Ευχαριστώ πολύ τους καθηγητές Δ. Αργιαλά και Ε. Δημοπούλου, οι οποίοι μου έδωσαν τη δυνατότητα να παράξω την συγκεκριμένη μελέτη εμπνεόμενη από το μάθημά τους «Κτηματολόγιο, πολιτική και χρήσεις γης» του ΔΠΜΣ «Περιβάλλον και Ανάπτυξη», όπως αυτό διδάχθηκε το 2019, και την απόπειρα σύνδεσης εμπειρών συστημάτων και συστημάτων γεωγραφικών πληροφοριών.

Ευχαριστώ πολύ τους φίλους μου για την υπομονή τους τις τελευταίες εβδομάδες, για την κατανόησή τους που δεν τους έβλεπα προκειμένου να μπορέσω να ολοκληρώσω την διπλωματική μου παράλληλα με την δουλειά μου.

Ευχαριστώ πολύ τους ανθρώπους μου στην Πάτρα, με τους οποίους βαδίζουμε, ζούμε, μεγαλώνουμε και παλεύουμε μαζί κοντά δέκα χρόνια τώρα και συνεχίζουμε.

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία προέκυψε από το μάθημα «Κτηματολόγιο, πολιτική και χρήσεις γης», όπως αυτό διαδόχθηκε το 2019 στο πλαίσιο του μεταπτυχιακού ΔΠΜΣ Περιβάλλον και Ανάπτυξη και επιδίωξε να συνδέσει την τεχνολογία των έμπειρων συστημάτων και των συστημάτων γεωγραφικών πληροφοριών. Συνεπώς, όλη η εργασία διαπνέεται από αυτήν την ανάγκη και αυτή τη δυνατότητα αφ' ενός και αφετέρου από την μελέτη, την διάθεση αξιοποίησης και τις προοπτικές που μπορούν να δώσουν το σύνολο των τομέων της πραγματικής πραγματικότητας (περιβάλλον, πολιτική, οικονομία, τεχνολογία, πολιτισμός, κοινωνία πάντα με επίκεντρο τον άνθρωπο και τις συλλογικότητές του).

Έτσι, ορίζεται περιοχή μελέτης η Πάτρα. Αφού μελετήθηκε σε βάθος η υφιστάμενη της κατάσταση και όλα εκείνα τα στοιχεία της που επηρεάζουν και διαμορφώνουν την πόλη καθώς και το σύνολο του πλαισίου πολιτικής που υφίσταται για τον αναπτυξιακό σχεδιασμό και οι κατευθυντήριες γραμμές που μπαίνουν, ορίζονται οι στόχοι και το όραμα της πρότασης, τα οποία εδώ είναι κυρίαρχα η ενίσχυση της ουσιαστικής γνωριμίας με την πόλη της Πάτρας. Κατόπιν, επιχειρείται να βρεθεί ο τρόπος που μπορεί να συνεισφέρει η τεχνολογία των έμπειρων συστημάτων. Αυτός, εδώ, είναι η δόμηση μιας πλατφόρμας που θα καθοδηγεί τον χρήστη της τι να δει στην πόλη της Πάτρας. Τέλος, σχεδιάζονται ενδεικτικά κάποιες προτεινόμενες διαδρομές ενδιαφέροντος για την πόλη με τοπόσημα που έχουν προκύψει από το έμπειρο. Τις διαδρομές συνοδεύουν όλες οι πληροφορίες που μπορούν να βοηθήσουν το χρήστη στην περιήγησή του ενώ, τέλος, κατατίθενται συμπληρωματικές σκέψεις και προτάσεις που μπορούν να ενισχύσουν και να αναδείξουν μια τέτοια πρόταση. Το σύνολο της έρευνας συνοδεύεται με ψηφιοποίηση μέσω συστημάτων γεωγραφικών πληροφοριών (gis), όπου απαιτείται και είναι βοηθητικό.

Εν κατακλείδι, επιχειρείται σε αυτήν την διπλωματική εργασία να δοθεί μια-όσο το δυνατό- πιο ολοκληρωμένη πρόταση ανάδειξης και αξιοποίησης όλων των φυσικών και ανθρώπινων διαθεσίμων της πόλης της Πάτρας για την ουσιαστική γνωριμία του εκάστοτε χρήστη με αυτήν με την βοήθεια και τη συνεισφορά του συνδυασμού των έμπειρων συστημάτων και των συστημάτων γεωγραφικών πληροφοριών (gis).

Για τη δόμηση του έμπειρου συστήματος έχει χρησιμοποιηθεί το λογισμικό nexpert και η ψηφιοποίηση και ο σχεδιασμός έχει γίνει μέσω QGis.

Λέξεις-κλειδιά: έμπειρα συστήματα, γεωγραφικά συστήματα πληροφοριών, ολοκληρωμένη/αξιοβίωτη ανάπτυξη, Πάτρα, διαδρομές ενδιαφέροντος

Abstract

The present thesis came from the course "Kthmatologio, policy and land uses", as it taught in 2019 in the context of Master "Environment and Development" and it tried to connect the expert systems and the geographic information systems. So, the whole study is penetrated by this need and And on the other hand by the study, the mood of exploitation and the prospects that can give all all the sectors of reality (environment, politics, economy, technology, culture, society always with human and his collectives in the center) can give.

Thus, Patras is defined as a study area. After in-depth study of its current situation and all those elements that influence and shape the city as well as the whole policy framework that exists for the development planning and the guidelines that are included, there were defined the objectives and the vision of the proposal, the which is the strengthening of the essential acquaintance with the city of Patras. Then, attempts are made to find the way that the technology of expert systems can contribute. This, here, is the construction of a platform that will guide the user of Patras what to see in the city. Finally, some suggested routes of interest for the city are planned with landmarks that have emerged from the expert system. The routes are accompanied by all the information that can help the user to navigate while, finally, additional thoughts and suggestions are submitted that can reinforce and highlight this proposal. All research is accompanied by digitization through geographic information systems (gis), where required and helpful.

In conclusion, this was an attempt to give a complete proposal for the promotion and utilization of all the natural and human resources of Patras for the essential acquaintance of each user with the help and contribution of the combination expert systems and geographic information systems (gis).

The nexpert software has been used to build the expert system and the digitization and design has been done through QGis.

Keywords: expert systems, geographic information systems, integrated / viable development, Patras, routes of interest

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή	10
2. Ορισμός της περιοχής μελέτης: Πάτρα	14
3. Υφιστάμενη Κατάσταση	16
3.1. Εξωτερικές μεταβλητές.....	16
3.1.1. Νέο Λιμάνι με τις συνδέσεις που δημιουργεί.....	17
3.1.2. Αναπτυξιακή σχέση με Αθήνα και οδικό δίκτυο.....	18
3.1.3. Γέφυρα Ρίο-Αντίρριο	21
3.1.4. Η πόλη του Ρίο.....	23
3.2. Εσωτερικές μεταβλητές	25
3.2.1. Πολιτισμική κληρονομιά	25
3.2.2. Πολεοδομική εξέλιξη και διαμόρφωση πόλης.....	44
3.2.3. Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα (ΤΕΙ).....	50
3.2.4. Στρατόπεδο	51
3.2.5. Θρησκευτική κληρονομιά	52
3.2.6. Περιβαλλοντική κληρονομιά.....	55
3.2.7. Θαλάσσιο μέτωπο, νότιο πάρκο, τρένο.....	62
3.2.8. Καρναβάλι.....	66
3.2.9. Εμπορική Δραστηριότητα	68
3.2.10. Πολιτική	69

4.	Γενικό πλαίσιο πολιτικής στρατηγικού σχεδιασμού	71
4.1.	Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.....	71
4.2.	Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.....	74
4.3.	Ειδικά Πλαίσια	75
4.3.1.	Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού.....	76
4.3.2.	Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την Βιομηχανία και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού.....	78
4.3.3.	Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ).....	79
4.3.4.	Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των Καταστημάτων Κράτησης.....	81
4.4.	Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης	83
4.5.	Συνολική εκτίμηση και απολογισμός του πλαισίου πολιτικής για τον αναπτυξιακό σχεδιασμό της πόλης της Πάτρας	86
5.	Έμπειρα συστήματα (Experts Systems): Ορισμός και θεωρία	89
6.	Πρόταση	91
6.1.	Πλαίσιο πρότασης.....	91
6.2.	Κατασκευή έμπειρου συστήματος- Μεθοδολογία	92
6.2.1.	Ορισμός Χρηστών.....	92

6.2.2.	Κατασκευή Προβλήματος	94
6.2.3.	Χάρτες ψηφιοποίησης της πληροφορίας που συλλέχθηκε.....	95
6.2.4.	Σύνοψη και καταγραφή πληροφορίας που θα εισαχθεί στο έμπειρο σύστημα.....	96
6.2.5.	Δομή έμπειρου συστήματος/ Αναπαράσταση Γνώσης.....	99
6.3.	Προτεινόμενες διαδρομές	110
6.4.	Συμπληρωματικές προτάσεις και Ιδέες με βάση την παρούσα μελέτη .	127
7.	Επίλογος/Συμπεράσματα/Αποτελέσματα.....	133
8.	Βιβλιογραφία:	135
9.	Παράρτημα.....	144

1. Εισαγωγή

Με αφορμή το μάθημα «Κτηματολόγιο, πολιτική και χρήσεις γης» στο πλαίσιο του ΔΠΜΣ «Περιβάλλον και Ανάπτυξη» δόθηκε η δυνατότητα της σύνδεσης γεωγραφικών συστημάτων πληροφοριών με την τεχνολογία των έμπειρων συστημάτων σε μια κατεύθυνση απόδοσης της πληροφορίας που προκύπτει από μια έρευνα και πρότασης μιας ρεαλιστικής και χρήσιμης πλατφόρμας για το ζητούμενο κάθε φορά.

Σε αυτό το πλαίσιο, αξιοποιούμενη αυτή τη γνώση, η συγκεκριμένη έρευνα επιδιώκει να δώσει μια συνολική εικόνα της ευρύτερης περιοχής της Πάτρας προκειμένου να καταλήξει σε ορισμένα συμπεράσματα σχετικά με τους χρήστες της πόλης και να αποδώσει μια ολοκληρωμένη πρόταση ανάπτυξης της μέσα από την ανάδειξη και αξιοποίηση των διαθέσιμων της και όλης της δυνατής και προσβάσιμης πληροφορίας. Με βάση αυτό, διαμορφώνεται ένα έμπειρο σύστημα που θα αξιοποιεί την αποτύπωση της πληροφορίας σε χάρτες, όπως αυτοί προκύπτουν από την μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης, και θα διαμορφώσει έναν τουριστικό οδηγό, ένα χρήσιμο εργαλείο περιήγησης στην πόλη μέσω διαδρομών, οι οποίες σχεδιάζονται και συνοδεύονται από όλη την απαιτούμενη πληροφορία.

Έτσι, σε πρώτο στάδιο, ορίζεται η περιοχή μελέτης της παρούσας έρευνας και αποτυπώνονται οι σχέσεις που αυτή διαμορφώνει με το εξωτερικό της περιβάλλον (διεθνώς, πανελλαδικά, περιφερειακά κλπ). Πρώτο μέλημα αποτελεί η εξοικείωση με την περιοχή μελέτης, δίνοντας έμφαση στις δυνατότητες και στα προβλήματά της. Έτσι, μελετώνται τα εσωτερικά της χαρακτηριστικά, εκείνα που μπορούν να ορίσουν τη διαμόρφωσή της και τα βασικά της στοιχεία (πολιτισμός, χωροταξική οργάνωση, ζητήματα κεντρικά για την πόλη κλπ), οτιδήποτε επηρεάζει την πόλη χωρικά. Η παραπάνω έρευνα βασίστηκε σε πλήθος βιβλιογραφικών πηγών, με οδηγό μελέτης τα βήματα, τις αρχές και τις αξίες της αξιοβίωτης/ολοκληρωμένης

ανάπτυξης. Με βάση αυτήν την μελέτη προκύπτουν οι βασικοί χρήστες της πόλης με τα στοιχεία που τους χαρακτηρίζουν και μπορούν να εκκινήσουν τη διαμόρφωση ενός οδηγού για την διευκόλυνση και την ανάπτυξη νέων δυνατοτήτων, όπως το περιγράψαμε παραπάνω.

Τέλος, συλλέγεται η κατάλληλη πληροφορία που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη διαμόρφωση ενός συστήματος που θα αξιοποιεί τα δυνατά σημεία της περιοχής της Πάτρας με βάση τις ανάγκες και τις διαθέσεις του κάθε χρήστη σε μια προοπτική ανάπτυξης της περιοχής, διευκόλυνσης των χρηστών πάντα σε ένα πλαίσιο ολοκληρωμένης ανάλυσης των αναγκών, των δυνατοτήτων και των αρνητικών σημείων που μπορεί να προσφέρει η κάθε δραστηριότητα.

Κατόπιν των γνώσεων που αποκτήθηκαν έπειτα από την παρακολούθηση των μαθημάτων του ΔΠΜΣ «Περιβάλλον και Ανάπτυξη», η λογική τόσο της μελέτης όσο και του σχεδιασμού και της διαμόρφωσης της πρότασης, η οποία γίνεται με την παρούσα έρευνα για την περιοχή της Πάτρας, βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στα ερεθίσματα, τα βήματα, τις αξίες και τις αρχές της Αξιοβιώτης/Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης. Η επιλογή της Ολοκληρωμένης/Αξιοβιώτης ανάπτυξης δεν είναι μια τυχαία επιλογή ανάγνωσης και αντίληψης της πραγματικότητας και του σχεδιασμού. Είναι μια επιλογή, η οποία θεωρήθηκε ως ο πιο διεξοδικός και ορθός δρόμος για μια ισορροπημένη ανάπτυξη συνυπολογίζοντας εξίσου τις συνέπειες στην κοινωνία, το περιβάλλον, την πολιτική, την οικονομία, την τεχνολογία και τον πολιτισμό πάντα με επίκεντρο τον άνθρωπο και τις συλλογικότητές του. Μια ανάπτυξη που πραγματοποιείται σε αρμονία και με σεβασμό στο «όλο» φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον του, στο οποίο εντάσσεται ειρηνικά και δημιουργικά ως αναπόσπαστο και όχι κυρίαρχο μέρος του (Ρόκος, 2000).

Με βάση αυτή την αντίληψη και αποδεχόμενοι την έννοια και τον ορισμό της Ολοκληρωμένης/Αξιοβιώτης ανάπτυξης ως μέθοδο για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας, η ανάπτυξη μιας περιοχής μπορεί να οριστεί γενικά ως μια

καινούρια ισορροπία μεταξύ των ανθρώπινων, κοινωνικών και παραγωγικών σχέσεων και συστημάτων χρήσεων γης, παραγωγής, απασχόλησης, διανομής και κατανάλωσης, που θεωρείται “καλύτερη” από την προηγούμενη, με βάση τις αρχές και τις επιλογές των δυνάμεων που βρίσκονται στην εξουσία, όπως αυτές μαχητικά συνυπάρχουν με τη μέση κοινωνική συνείδηση και την κοινωνική δομή (Ρόκος, 2001).

Φυσικά, η παρούσα μελέτη δεν επιχειρεί να κάνει μια συνολική πρόταση στρατηγικού σχεδιασμού και συνολικής ανάπτυξης της περιοχής, προσπαθεί όμως να διαμορφώσει ένα λειτουργικό σύστημα για όλους τους χρήστες της σε μια κατεύθυνση αφ’ ενός διευκόλυνσής τους και αφετέρου περαιτέρω ανάπτυξης και επέκτασης της πόλης σε όποιους τομείς προβλέπεται. Συμπερασματικά, η θεωρία της Αξιοβίωτης/Ολοκληρωμένης ανάπτυξης είναι ένα όχημα, ένας οδηγός ανάγνωσης των παραγόντων επίδρασης στην πόλη και ένας δρόμος σχεδιαστικών επιλογών.

Ο ρόλος της πόλης της Πάτρας είναι πολύπλευρος. Αποτελεί την τρίτη μεγαλύτερη πόλη στην Ελλάδα, έχει άμεση σχέση με το Πανεπιστήμιο και το Νοσοκομείο ενώ η γέφυρα του Ρίο και το νέο λιμάνι δίνουν επιπλέον δυνατότητες διεθνούς σύνδεσης και επικοινωνίας στην περιοχή. Όλα αυτά είναι στοιχεία που καθορίζουν τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά της καθώς και τις χρήσεις που αναπτύσσονται στο εσωτερικό της. Έχει μία αυταξία η μελέτη όλων αυτών των παραγόντων, πως αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και πως διαμορφώνουν το ένα το άλλο αλλά έχει μια μεγαλύτερη αξία πως όλα αυτά θα ειπωθούν από μία ολοκληρωμένη σκοπιά, θα καταγραφούν επαρκώς και θα δώσουν μία άλλη προοπτική και μία νέα πρόταση αφ’ ενός ανάπτυξης της πόλης και διερεύνησης νέων δυνατοτήτων και αφετέρου διευκόλυνσης των ίδιων των χρηστών της.

Η Πάτρα και η ευρύτερη περιοχή της μπορεί να αναβαθμίσει τη θέση της μέσα στον εθνικό ιστό και να βελτιώσει τις προοπτικές της ως «διεθνούς» πόλης», με την αξιοποίηση των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων, τα οποία μπορούν να

αντιμετωπιστούν ως πυλώνες ανάπτυξης της. Η παρούσα μελέτη βασίζεται σε πλήθος βιβλιογραφικών πηγών, στη χρήση γεωγραφικών συστημάτων πληροφοριών και στα έμπειρα συστήματα, σε φωτοερμηνευτικά συμπεράσματα αλλά και προσωπικά συμπεράσματα βασιζόμενα τόσο στη βιβλιογραφική μελέτη όσο και στην εμπειρική γνώση της πόλης της Πάτρας.

2. Ορισμός της περιοχής μελέτης: Πάτρα

Η παρούσα μελέτη έχει περιοχή μελέτης τα όρια της Πάτρας με τις εξωτερικές σχέσεις, όμως, που αυτή δημιουργεί. Η ύπαρξη του Πανεπιστημίου και του Νοσοκομείου έξω από την πόλη, η μεγάλη συγκέντρωση καταστημάτων εστίασης και διασκέδασης εκτός μεν αλλά κοντά στην πόλη, αλλά και η πληθώρα τόπων με πλούσιο περιβαλλοντικό και πολιτισμικό ενδιαφέρον πέριξ της πόλης μας αναγκάζει να την μελετήσουμε -εδώ- ως ένα σύνολο λειτουργιών και συνδέσεων που ξεπερνούν τα αυστηρά όρια του Δήμου.

Η Πάτρα είναι η τρίτη μεγαλύτερη πόλη με 168.034 κατοίκους σύμφωνα με την Απογραφή του 2011. Το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας είναι το τρίτο μεγαλύτερο στην Ελλάδα. Βρίσκεται στα βόρεια παράλια της Πελοποννήσου. Εκτείνεται από τις δυτικές απολήξεις του Παναχαϊκού όρους (μεγ. υψόμετρο: 1.928 μέτρα) μέχρι και τις ακτές του Πατραϊκού κόλπου, ο οποίος στην ουσία είναι μια εγκόλπωση του Ιονίου πελάγους (wikipedia). Επιπλέον είναι το μεγαλύτερο οικονομικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο της Πελοποννήσου και της δυτικής Ελλάδας (Σύμβουλοι μηχανικοί Α.Ε., 2015).

Η κεντροβαρής θέση του Δήμου Πατρέων στο οικιστικό δίκτυο της χώρας, ενισχύει τον παραγωγικό, διοικητικό και κοινωνικό του ρόλο. Ο Δήμος Πατρέων αποτελεί το κέντρο της επιχειρηματικότητας, των λειτουργιών, των υπηρεσιών και των εξυπηρετήσεων για ολόκληρο το Νομό Αχαΐας, αλλά και την ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Ελλάδας και των νησιών του Ιονίου. Επιπλέον, ο «μητροπολιτικός» ρόλος της Πάτρας αναπτύσσει ισχυρές σχέσεις και αλληλεξαρτήσεις σε διαπεριφερειακό και διανομαρχιακό επίπεδο στους τομείς των μεταφορών, του εμπορίου, του τουρισμού, του πολιτισμού, της έρευνας & τεχνολογίας, της υγείας και όλων των υπηρεσιών. Με άλλα λόγια, η ακτίνα «επιρροής» και «έλξης» της Πάτρας για όλες τις αστικές λειτουργίες (είτε πρόκειται για εγκατάσταση – ανάπτυξη υπηρεσιών και επιχειρήσεων, είτε

πρόκειται για οικιστικές χρήσεις, είτε για νέες θέσεις απασχόλησης, κ.ο.κ) ολοένα μεγαθύνεται και αυτό, μεταξύ άλλων, μαρτυρά τη συνεχή ενίσχυση της δυναμικής της πόλης (Σύμβουλοι μηχανικοί Α.Ε., 2015).



Εικόνα 1: Χάρτης με τα όρια της πόλης (ίδια επεξεργασία).

3. Υφιστάμενη Κατάσταση

Η Πάτρα αποτελεί μια περιοχή με πολλά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που καθορίζουν την διαμόρφωσή της, την εξέλιξή της καθώς και τις μελλοντικές δυνατότητες επέκτασης και ανάπτυξής της με βάση τους χρήστες και τις δραστηριότητες που αξιοποιούν αλλά και τροφοδοτούν. Το μεγάλο πληθυσμιακό της μέγεθος με την ταυτόχρονη ισχυρή περιφέρεια όσον αφορά μια πληθώρα τομέων, οι οποίοι θα αναλυθούν και παρακάτω, η πολυλειτουργικότητά καθώς και ο διεθνής της ρόλος εξαιτίας του γεγονότος πως αποτελεί κόμβο πολλών δικτύων και ο σύγχρονος χαρακτήρας της (Παππάς, 2018) αποτελούν τα κεντρικά χαρακτηριστικά που τη σκιαγραφούν και καθορίζουν τον σχεδιασμό της.

Παρακάτω θα μελετηθεί η υφιστάμενη κατάσταση της πόλης, όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά της, δηλαδή, που την αφορούν, την επηρεάζουν και την διαμορφώνουν με κυρίαρχο στόχο να σκιαγραφηθούν οι βασικοί χρήστες της περιοχής καθώς και οι δυνατότητες που δίνει η πόλη για αυτούς προκειμένου όλο αυτό να οδηγήσει στη δημιουργία ενός χρήσιμου οδηγού για την πόλη με την βοήθεια των έμπειρων συστημάτων.

Τα χαρακτηριστικά αυτά διακρίνονται, εδώ σε δύο κατηγορίες: τις εσωτερικές μεταβλητές και τις εξωτερικές. Ως εσωτερικές ορίζουμε τις μεταβλητές που προκύπτουν από το εσωτερικό του συστήματος που μελετάμε με βάση και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, ενώ ως εξωτερικές αυτές που προκύπτουν, επηρεάζουν και προέρχονται από το εξωτερικό του συστήματος που μελετάμε.

3.1. Εξωτερικές μεταβλητές

Είναι φανερό πως οι προοπτικές της πόλης της Πάτρας και της ευρύτερης περιοχής της πρέπει να γίνονται αντιληπτές ως οργανικό υποσύνολο μιας

γενικότερης αναπτυξιακής πολιτικής και συντονισμένων δράσεων τόσο σε επίπεδο χώρας όσο κυρίως σε επίπεδο διακρατικών σχέσεων (Κουρλιούρης, 1997). Υπό αυτήν την έννοια έχει σημασία η μελέτη των εξωτερικών μεταβλητών. Σε αυτό το κεφάλαιο, λοιπόν, μελετάται οι δίοδοι-άρα και οι συνδέσεις- της πόλης της Πάτρας με παγκόσμια δίκτυα, αλλά και με εθνικά και τοπικά καθώς και η σχέση με την περιφέρειά της.

Άλλωστε, οι προοπτικές για την πόλη της Πάτρας ως βασικού αναπτυξιακού και μεταφορικού κόμβου στο δίκτυο αστικών κέντρων της κεντρικής μεσογειακής ζώνης της ΕΕ (Κουρλιούρης, 1997), είναι ελπιδοφόρες μόνο με την τοποθέτηση της καταλληλότερης προοπτικής.

3.1.1. Νέο Λιμάνι με τις συνδέσεις που δημιουργεί

Μελετώντας το ρόλο της Πάτρας είναι σημαντικό να ξεκινήσουμε από την διεθνή σημασία της καθώς αποτελεί επί της ουσίας την Πύλη της Ελλάδας προς τη Δύση, καθώς είναι διεθνές εμπορικό κέντρο, μεγάλο λιμάνι και κομβικό σημείο για το εμπόριο και την επικοινωνία με την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Δύση (Σύμβουλοι μηχανικοί Α.Ε., 2015). Το λιμάνι της πόλης είναι ένα από τα μεγαλύτερα της Ελλάδας και το σημαντικότερο με επικοινωνία με την Ιταλία και κατ' επέκταση προς την ευρωπαϊκή δύση. Σημαντικό τόσο από συγκοινωνιακή όσο και από εμπορική σκοπιά. Αποτελεί τη σημαντικότερη τερματική εγκατάσταση θαλάσσιων μεταφορών της Δυτικής Ελλάδας και το σημαντικότερο σημείο πορθμειακής σύνδεσης της χώρας με την Ιταλία. Ο ρόλος του στο δίκτυο των εσωτερικών ακτοπολικών συνδέσεων με τα νησιά του Ιονίου έχει αποδυναμωθεί, εξαιτίας αφ' ενός της ανάπτυξης του λιμανιού της Κυλλήνης ως κύριου σημείου συνδέσεως της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς και αφετέρου εξαιτίας της απαξίωσης ακτοπολικής σύνδεσης από τις εταιρίες πιθανώς για οικονομικά οφέλη και ανταγωνισμούς.

Όπως είναι φυσικό, το λιμάνι ανέκαθεν έπαιζε σημαντικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτική ζωή της πόλης και της ευρύτερης περιοχής. Κατά τον προηγούμενο αιώνα το σταφιδεμπόριο σημάδεψε την ιστορία της ανάπτυξης της πόλης, όπως θα αναφερθεί και παρακάτω. Τα πλεονεκτήματα της γεωγραφικής της θέσης επιφύλαξαν μια εκτεταμένη περίοδο ακμής, που σημάδεψε τη ζωή της Πάτρας και διαμόρφωσε σε μεγάλο βαθμό τα χαρακτηριστικά της τοπικής οικονομίας για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Οι εξελίξεις της διεθνούς μεταφορικής αγοράς στην ευρύτερη περιοχή της Αδριατικής και των Βαλκανίων ορίζουν ως αναγκαία την αναβάθμιση του ρόλου του λιμανιού της Πάτρας στο διεθνές δίκτυο των μεταφορών.

Τα έργα επέκτασης του λιμανιού της Πάτρας προσδοκούσαν να αποτελέσουν ένα σημείο ενίσχυσης του ρόλου της πόλης ως βασικού διαμετακομιστικού κόμβου στην ζώνη Κεντρικής Μεσογείου της ΕΕ (Κουρλιούρης, 1997) διατηρώντας, εδώ, αμφιβολίες σε σχέση με το αν τελικά το πέτυχαν ή όχι.

3.1.2. Αναπτυξιακή σχέση με Αθήνα και οδικό δίκτυο

Στο σύνολο της ενδοχώρας επικρατεί μια εξαιρετικά έντονη χωροταξική ανισορροπία μεταξύ της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας και του υπόλοιπου ελληνικού χώρου (Παππάς, 2018). Η Πάτρα καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από την σχέση και την εγγύτητά της με την Αθήνα, ως πρωτεύουσα της χώρας.

Επιπλέον, κυρίαρχο φαινόμενο στη χωρική ανάπτυξη της χώρας αποτελεί το λεγόμενο "αναπτυξιακό S" (Πάτρα – Αθήνα – Βόλος – Λάρισα – Θεσσαλονίκη – Καβάλα) με τάσεις δημιουργίας "αναπτυξιακών διακλαδώσεων". Στο "αναπτυξιακό S" υπάρχει η μεγαλύτερη χωρική ανάπτυξη, δηλαδή το μέγιστο μέρος του πληθυσμού, των βιομηχανικών συγκεντρώσεων, των υπηρεσιών και των δικτύων υποδομών, οι βασικές διεθνείς "πύλες εισόδου-εξόδου" της χώρας, το μέγιστο μέρος της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, των ερευνητικών και των τεχνολογικών

κέντρων, των πολιτιστικών δραστηριοτήτων, καθώς και των παραγωγικών γεωργικών περιοχών, όλων εκείνων των στοιχείων δηλαδή που ορίζουν και καθορίζουν την αναπτυξιακή πορεία μιας γεωγραφικής περιοχής. Το αναπτυξιακό S συμπυκνώνει την αιγαιοστροφική ανάπτυξη του ελλαδικού χώρου, όπως συμβαίνει ήδη από την αρχαιότητα.



Εικόνα 2: Χάρτης ένδειξης αναπτυξιακού "s" (ίδια επεξεργασία).

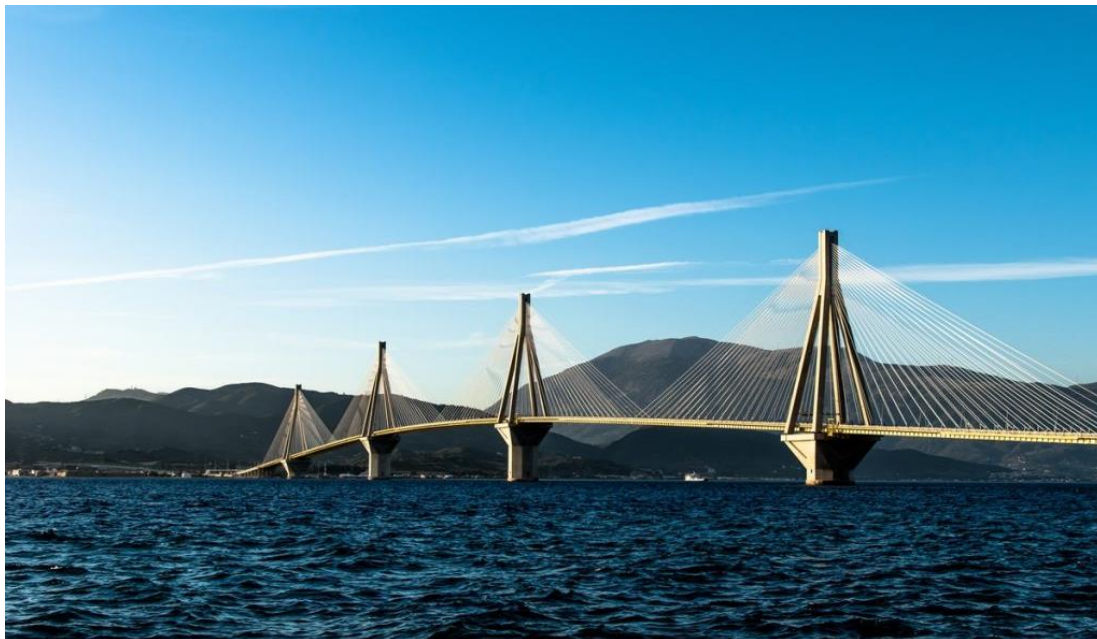
Στο σύνολο της χώρα αυτό που επικρατεί είναι η ύπαρξη των δυο Μητροπολιτικών Κέντρων (Αθήνα, Θεσ/κη) και τις περιφερειακές διαστάσεις των μεγαλύτερων πόλεων-εδρών νομών στο Ελληνικό οικιστικό δίκτυο που βρίσκονται, είτε επί των κύριων "αναπτυξιακών αξόνων" της χώρας, είτε σε μικρή απόσταση από εκείνους (Πάτρα, Βόλος-Λάρισα: τμήμα του "S", και Ηράκλειο, Χανιά: τμήμα του "Βόρειου Άξονα της Κρήτης") (Θεοδωρά Γ. Λουκάκης Π., 2011).

Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί, ότι η Πάτρα αποτελεί την δυτική προέκταση του ακτινικά διαρθρωμένου (ως προς την Αθήνα- Θεσσαλονίκη) μεταφορικού δικτύου, πράγμα που της δίνει ένα συγκριτικό μεταφορικό πλεονέκτημα πάνω στον διευρωπαϊκό άξονα Δύσης-Ανατολής, χωρίς βεβαίως να παραβλέπουμε το γεγονός ότι ανάλογο ρόλο στα βορειότερα της χώρας μπορεί να παίξει και η Ηγουμενίτσα σε συνδυασμό με την κατασκευή της Εγνατίας οδού (Gonzalez-Finat, 1993).

Η κακή κατάσταση του επαρχιακού και αγροτικού οδικού δικτύου, που ισχύει για όλη την περιοχή της περιφερειακής ενότητας Αχαΐας, πέραν του κεντρικού οδικού δικτύου που πρόσφατα ολοκληρώθηκε, εντείνει την εγκατάλειψη της ορεινής και όχι μόνο υπαίθρου υπέρ των αστικών κέντρων και των παραλιακών ζωνών.

Η ολοκλήρωση του εθνικού οδικού δικτύου Αθήνας-Πάτρας ανοίγει νέους δρόμους και δίνει νέες δυνατότητες στην ανάπτυξη της πόλης. Η ολοκλήρωση της Ολυμπίας Οδού στο τμήμα αυτό, παρά το μεγάλο αριθμό κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με προτεραιότητα στην ασφάλεια οδηγών και εργαζομένων, της κατασκευαστικής δραστηριότητας σε όλο το μήκος της ταυτόχρονα και το πλήθος υφιστάμενων τεχνικών έργων που έχρηζαν επεμβάσεων ή καθαίρεσεων (www.olympiaodos.gr), ολοκληρώθηκε πρόσφατα επιτυγχάνοντας τη γρήγορη και ασφαλή σύνδεση Αθήνας-Κορίνθου και Πάτρας με ό, τι αυτό συνεπάγεται για τον τουρισμό, την εμπορική δραστηριότητα και πλήθος άλλων επιπτώσεων στην οικονομία.

3.1.3. Γέφυρα Ρίο-Αντίρριο

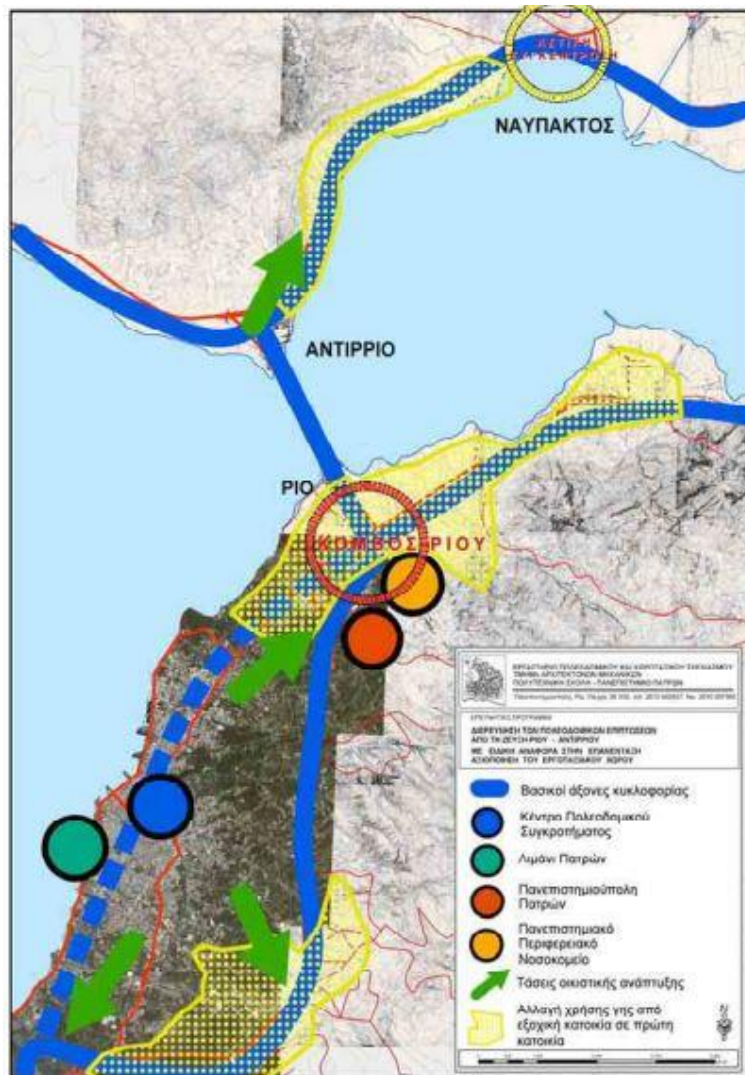


Εικόνα 3: Άποψη της γέφυρας Ρίο-Αντίρριο δυτικά της γέφυρας (Πηγή: parallaximag.gr, τελευταία πρόσβαση στις 19/03/2020).

Ένα βασικό πρόβλημα που υπήρχε σε ό, τι αφορά τη συνδεσιμότητα της πόλης αποτελούσε η φυσική διακοπή της συνέχειας του χώρου (Ρίο-Αντίρριο). Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου «Χαρίλαος Τρικούπης», η οποία εγκαινιάστηκε και τέθηκε σε λειτουργία το 2004, ήρθε να καλύψει αυτό το πρόβλημα και να συνδέσει το προάστιο της Πάτρας, το Ρίο, με το Αντίρριο της Αιτωλοακαρνανίας, ενώνοντας με αυτόν τον τρόπο την Πελοπόννησο με την Στερεά Ελλάδα. Η γέφυρα επίσης αποτελεί τμήμα της Ιόνιας Οδού και της Ευρωπαϊκής Οδού 55. Η Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου αποτελεί τμήμα του ευρωπαϊκού δικτύου αυτοκινητοδρόμων. Βρίσκεται στο σταυροδρόμι δύο σημαντικών οδών και

συγκεκριμένα του αυτοκινητοδρόμου Αθηνών-Κορινθου-Πατρών και του αυτοκινητοδρόμου Ιωαννίνων-Αντιρρίου, οι οποίοι κατόπιν της ολοκλήρωσης της κατασκευής τους αποτελούν τμήμα ενός σύγχρονου δικτύου αυτοκινητοδρόμων που θα συνδέει τις πιο σημαντικές ελληνικές πόλεις. Η Γέφυρα διευκολύνει επίσης την επικοινωνία μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας (και κατ' επέκταση με τη Δυτική Ευρώπη) μέσω των λιμανιών της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας.

Είναι γεγονός ότι η λειτουργία της Γέφυρας `δημιουργεί πρόσθετες μετακινήσεις προς Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα



Εικόνα 4: Οικιστική ανάπτυξη και τάσεις περίξ της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου (Πηγή: courses.arch.ntua.gr, τελευταία πρόσβαση στις 23/03/2020).

αλλά και την ευρύτερη περιοχή της βορειοδυτικής Ελλάδας από τα νότια και ανατολικά της χώρας. Παράλληλα, διαμορφώνει τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία νέων κατηγοριών μετακινήσεων (εμπορευματικές, κ.ά.), θέτοντας έτσι άμεσα το ζήτημα επανελέγχου του βασικού οδικού δικτύου της χώρας και του συστήματος λιμένων / αεροδρομίων, όχι μόνο όσον αφορά στις όμορες στην περιοχή μελέτης (Ρίο-Αντίρριο) περιφέρειες (Δυτικής Ελλάδας, Στερεάς Ελλάδας, Πελοποννήσου), αλλά στο σύνολο της χώρας.

Ο ρόλος της Γέφυρας στη διασύνδεση της Στερεάς και της Πελοποννήσου θεωρείται σημαντικός. Η ευρύτερη αστική περιοχή Πάτρας - Ναυπάκτου αποκτά τώρα μια νέα δυναμική και συνοχή.

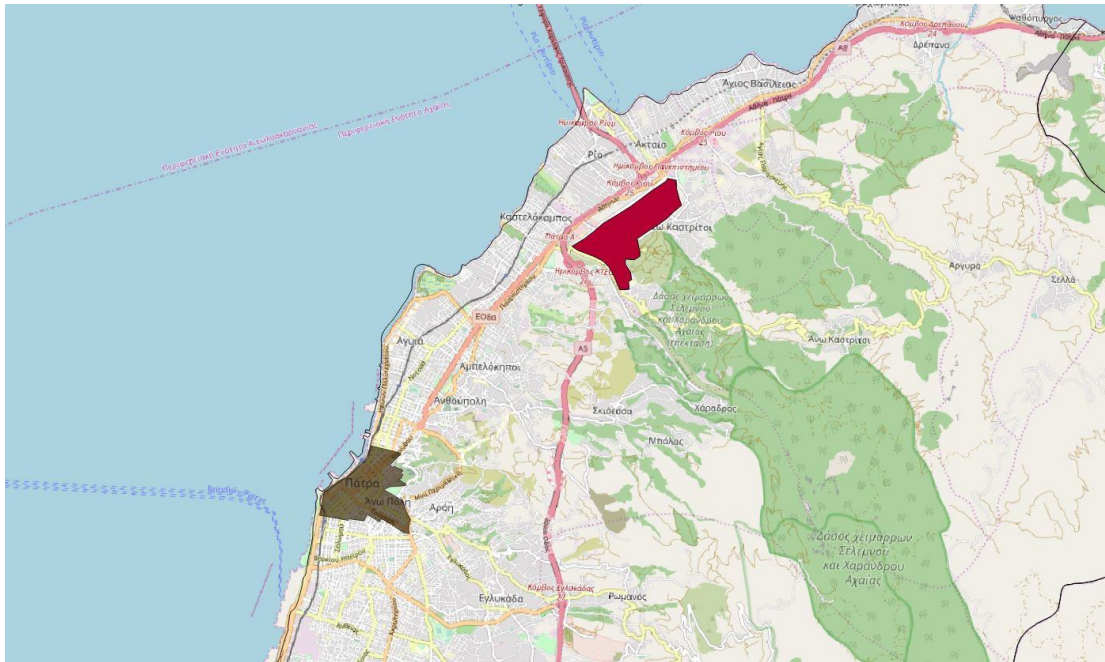
Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό έργο για τη Δυτική Ελλάδα και τη χώρα γενικότερα, τόσο από οικονομική και αναπτυξιακή άποψη, όσο και από κοινωνική.

3.1.4. Η πόλη του Ρίο

Η πόλη της Πάτρας διαθέτει δύο πανεπιστήμια (Το Πανεπιστήμιο Πατρών και το Ανοικτό Πανεπιστήμιο) καθώς και ένα Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα, το οποίο πλέον εντάσσεται στο Πανεπιστήμιο Πατρών, και τα συνδεδεμένα με αυτά ερευνητικά ινστιτούτα, που την καθιστούν επιστημονικό κέντρο με σημαντικές επιδόσεις στην τεχνολογική εκπαίδευση (Σύμβουλοι μηχανικοί Α.Ε., 2015). Η ΈΔΡΑ ΤΟΥ Πανεπιστημίου Πατρών βρίσκεται στο Ρίο, μερικά λεπτά έξω από το κέντρο της Πάτρας. Η σχέση των δύο πόλεων, συνεπώς, είναι άμεσα και σε μεγάλο βαθμό αλληλο-εξαρτώμενη. Στο Ρίο, σε ό, τι αφορά το Πανεπιστήμιο και την σχολή της Ιατρικής, υπάρχει επίσης το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο «Παναγία η Βοήθεια».

Η λειτουργία του Πανεπιστημίου και του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου στην περιοχή του Ρίο αυξάνουν τις τάσεις αστικοποίησης στην ευρύτερη περιοχή που

σταδιακά αποκτά καινούργιο χαρακτήρα, ενώ από περιοχή β' κατοικίας μετατρέπεται σε βασικό τμήμα της πόλης. Διαμορφώνεται ένας επιπλέον πόλος ανάπτυξης, όχι μέσα αλλά κοντά στην Πάτρα που την επηρεάζει άμεσα τόσο αυτήν όσο και με τον μεταξύ τους χώρο.



Εικόνα 5: Πανεπιστημιούπολη και Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο σε σχέση με το κέντρο της Πάτρας (ίδια επεξεργασία με qgis και γεωχωρική πληροφορία από το gissrvweb.geopatras.gr).

Η μεγάλη συγκέντρωση φοιτητικού πληθυσμού στην περιοχή του Ρίο εξαιτίας του Πανεπιστημίου σε συνδυασμό με την παραλιακή του θέση, την ύπαρξη της γέφυρας και τη σχετικά καλή συνδεσιμότητα με το κέντρο της Πάτρας (τρένο και λεωφορείο) έχει δώσει νέες δυνατότητες στην περιοχή. Τα μαγαζιά διασκέδασης τόσο στο κέντρο του Ρίο όσο και παραλιακά έχουν πολλαπλασιαστεί τα τελευταία

χρόνια δημιουργώντας έναν νέο πόλο έλξης και αναπτύσσοντας νέες χρήσεις και δυνατότητες, οι οποίες σαφώς επηρεάζουν και την πόλη της Πάτρας. Έτσι, η πόλη του Ρίο παίρνει ιδιαίτερη ζωή κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Η σχέση που δημιουργείται μεταξύ Ρίου και Πάτρας, όπως αυτή περιγράφηκε πιο πάνω, σε συνδυασμό με την συνεχώς αυξανόμενη αστική ανάπτυξη της πόλης διαμορφώνει και σχέσεις και επιρροές στον μεταξύ τους χώρο. Η ανάπτυξη της πόλης της Πάτρας φαίνεται να προσανατολίζεται προς το Ρίο με βάση όλα αυτά, αλλά αυτό θα αναλυθεί περισσότερο στο επόμενο κεφάλαιο που αφορά την πολεοδομική εξέλιξη και ανάπτυξη της πόλης.

Επιπλέον, η ανάγκη καθημερινής πρόσβασης τόσο στο Νοσοκομείο όσο και στο Πανεπιστήμιο διευκολύνεται με τα πολύ συχνά δρομολόγια της γραμμής 600 του αστικού ΚΤΕΛ της πόλης της Πάτρας αλλά και με την σιδηροδρομική γραμμή με αφετηρία την εκκλησία του Αγ. Αντρέα και τερματισμό το κέντρο του Ρίο, με στάση στον Καστελόκαμπο¹, όπου και λεωφορείο της ΤΡΕΝΟΣΕ κατευθύνει τους επιβάτες στον χώρο του Πανεπιστημίου με στάσεις στις σχολές.

3.2. Εσωτερικές μεταβλητές

3.2.1. Πολιτισμική κληρονομιά

Σε μια τέτοια μελέτη, κεντρικό κομμάτι δε μπορεί παρά να είναι η πολιτισμική κληρονομιά της ευρύτερης περιοχής μελέτης, η ιστορία που αυτή φέρει και τα απομεινάρια αυτής στο σήμερα. Απομεινάρια σημαντικά για την αναπτυξιακή ενίσχυση της περιοχής και την προσέλκυση ενδιαφέροντος σε αυτήν πάντα όμως

¹ Στο παρόν δρομολογείται η επέκταση της υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής μέχρι την Κάτω Αχαΐα. Στις 29 Φεβρουαρίου του 2020 πραγματοποιήθηκε το πρώτο δοκιμαστικό δρομολόγιο της διαδρομής αυτής.

με γνώμονα τη σωστή αξιοποίησή τους, την προστασία και διατήρησή τους, χωρίς υπερβολές.

/ Αρχαιότητα

Η ιστορία της Πάτρας ξεκινά από τα προϊστορικά, από τα αρχαία χρόνια, υπολογίζεται από την 3^η χιλιετία π.Χ. στη σύγχρονη Αρόη και αποτέλεσε σημαντικό κέντρο της μυκηναϊκής εποχής. Η πληθώρα των μυκηναϊκών νεκροταφείων και των οικισμών που βρέθηκαν τόσο μέσα στην πόλη (στην οδό Γερμανού), όσο και γύρω από αυτήν, στη Βούντενη, στην Αρόη, στη Σαμακιά, στο Γηροκομειό, στο Πετρωτό (Αχαΐα-Κλάους), στην Κρήνη, στο Σαραβάλι, στην Καλλιθέα και αλλού, δείχνουν όχι μόνον ότι ο πληθυσμός έχει αυξηθεί σημαντικά, αλλά και ότι έχουν αναπτυχθεί σχέσεις και με άλλες περιοχές.

Στα μέσα του 5ου αι. π.Χ. η Πάτρα συμμετέχει στο Α' Αχαιϊκό Κοινό, ενώ υπήρξε πρωταγωνιστικό μέλος της Αχαιϊκής Συμπολιτείας. Παρέμενε μια αγροτική περιοχή αλλά στη Κλασική περίοδο αποτέλεσε σημαντικό λιμάνι. Το 419 π.Χ. η πόλη, ύστερα από συμβουλή του Αλκιβιάδη συνδέθηκε με το λιμάνι της με μακρά τείχη. Μετά το 280 π.Χ., η Πάτρα έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ίδρυση της δεύτερης Αχαιϊκής Συμπολιτείας μαζί με τις πόλεις Δύμη, Τρίτεια και Φαραί.

Τη Ρωμαϊκή περίοδο η πόλη γνωρίζει τη μεγαλύτερη ακμή της, όταν το λιμάνι της, εξαιτίας της καταστροφής της Κορίνθου, διαδραματίζει πλέον πρωτεύοντα ρόλο στην επικοινωνία. Η αποικία του Αυγούστου της Αχαιϊκής Πάτρας έγινε μια από τις πιο πολυπληθείς πόλεις της Ελλάδας, η αποικιακή της νομισματοκοπία εκτείνεται από τον Αύγουστο ως τον Γορδιανό τον τρίτο. Εκείνη την περίοδο, χτίζονται πολλά δημόσια κτήρια και η Πάτρα γίνεται μια κοσμοπολίτικη πόλη. Αλλά στο τέλος του τρίτου αιώνα μ.Χ. έπεσε σε παρακμή, πιθανόν εξαιτίας ενός ισχυρού σεισμού που χτύπησε όλη την βόρεια Πελοπόννησο το 300 μ.Χ.

Τα απομεινάρια στο κέντρο της πόλης πολλά. Το αρχαιολογικό μουσείο, ο αρχαιολογικός χώρος πέριξ του Ι. Ναού Αγίου Κωνσταντίνου, ο αρχαιολογικός

χώρος στα Ψηλά Αλώνια, ο αρχαιολογικός χώρος στο οικοδομικό τετράγωνο των οδών Αρέθα -Παπαδιαμάντη -Γέφυρα του Μείλιχου στα Συχαινά, ο αρχαιολογικός χώρος Βούντενης, ο αρχαιολογικός χώρος περιοχής Παγώνας Πατρών, το ρωμαϊκό αμφιθέατρο, τα ρωμαϊκά νυμφαία και το ρωμαϊκό υδραγωγείο είναι μερικά από αυτά.



Εικόνα 6: Άποψη του αρχαιολογικού μουσείου Πατρών (Πηγή: www.juniorsclub.gr, τελευταία πρόσβαση στις 19/03/2020).



Εικόνα 7: Αρχαιολογικός χώρος Βούντενης (Πηγή: www.patrasport.gr, τελευταία πρόσβαση στις 20/03/2020).



Εικόνα 8: Άποψη του ρωμαϊκού ωδείου στην περιοχή της Άνω πόλης (Πηγή: www.westpoint.gr, τελευταία πρόσβαση στις 20/03/2020).



Εικόνα 9: Γέφυρα Μειλίχου (Πηγή: www.patrasport.gr, τελευταία πρόσβαση στις 20/03/2020).



Εικόνα 10: Άποψη από ψηλά του ρωμαϊκού υδραγωγείου (Πηγή: www.thebest.gr, τελευταία πρόσβαση στις 21/09/2020).

/ Βυζαντινή Εποχή

Στη Βυζαντινή εποχή, η Πάτρα παρέμεινε εμπορική πόλη. Πολιορκήθηκε, όμως, από Λατίνους, Ενετούς, Φράγκους, Βυζαντινούς και Τούρκους. Το 551 καταστρέφεται από σεισμό. Τον 9ο αιώνα η χήρα Δανιηλίσ από Πάτρα είχε συσσωρεύσει απέραντο πλούτο σε έγγεια ιδιοκτησία, στη βιομηχανία ταπήτων και κλωστοϋφαντουργίας και πρόσφερε κρίσιμη υποστήριξη στην άνοδο του

Βασιλείου Α΄ του Μακεδόνα στο βυζαντινό θρόνο, γεγονός που υποδεικνύει ακμή. Στους επόμενους αιώνες στην πόλη αναπτύσσεται η μεταξουργία και το εμπόριο.

Το Λουτρό (χαμάμ) στην οδό Μπουκαούρη, το Φρούριο Πατρών, το Πηγάδι Αγίου Ανδρέου (Λυμπέρη, 2012) είναι μερικά από τα απομεινάρια αυτής της περιόδου στην πόλη.



Εικόνα 10: Το Χαμάμ στην οδό Μπουκαούρη (Πηγή: www.thebest.gr, τελευταία πρόσβαση στις 20/03/2020).



Εικόνα 11: Άποψη του Κάστρου Πατρών (Πηγή: www.youtube.com, τελευταία πρόσβαση στις 20/03/2020).

/ Λατινοκρατία

Το 1204 κατακτήθηκε η πόλη από την τέταρτη σταυροφορία, και έγινε έδρα του λατινικού δουκάτου της Αχαΐας μέσα στο πριγκιπάτο της Αχαΐας. Κατελήφθη το 1205 από τον Γουλιέλμο Σαμπλίτη και τον Γοδεφρείδο Α΄ τον Βιλλαρδουίνο, η πόλη έγινε πρωτεύουσα και ο αρχιεπίσκοπός της προκαθήμενος του πριγκιπάτου της Αχαΐας. Το 1408, η πόλη έγινε ενετική. Στον τέλος του 15ου αιώνα η πόλη κυβερνήθηκε από το λατίνο αρχιεπίσκοπο στο όνομα του πάπα, το 1428 οι κοινοί δεσπότες του Μοριά, Κωνσταντίνος και Θεόδωρος, γιοι του αυτοκράτορα Μανουήλ Β΄ Παλαιολόγου κατόρθωσαν να την πάρουν στην κατοχή για έναν χρόνο (Λυμπέρη, 2012).

/ Τουρκοκρατία

Η πόλη βρισκόταν υπό τον τουρκικό ζυγό από το 1458 και ονομαζόταν Παλαιαί Πάτραι. Ο σουλτάνος Μωάμεθ Β΄ έδωσε στην πόλη ειδικά προνόμια και μειώσεις φόρων, όμως δεν μπόρεσε να γίνει μεγάλο εμπορικό κέντρο. Εκείνη την περίοδο, η Βενετία και η Γένοβα πολιόρκησαν την Πάτρα πολλές φορές αλλά ποτέ δεν εδραίωσαν την κυριαρχία τους αποτελεσματικά. Την δεύτερη Τουρκοκρατία η Πάτρα και όσες πόλεις αντιστάθηκαν γνώρισαν σφαγές. Έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην Ελληνική Επανάσταση του 1821 εναντίον των Οθωμανών (1821-29). Ήταν η πρώτη επαναστατική εστία μαζί με την υπόλοιπη Αχαΐα και τη Μάνη, σε μια περίοδο κατά την οποία η Πάτρα ήταν η μεγαλύτερη και πιο ευημερούσα πόλη της Πελοποννήσου. Το κλίμα στην Πάτρα ήταν τεταμένο ήδη από τα μέσα Φεβρουαρίου του 1821 όταν οι Πατρινοί αρνήθηκαν να καταβάλουν έκτακτες εισφορές για τον εξοπλισμό και τα πολεμοφόδια του Οθωμανικού στρατού που πολεμούσε εναντίον του Αλή Πασά. Την ίδια περίοδο μέλη της Φιλικής Εταιρίας προετοίμαζαν το έδαφος για την επανάσταση. Η επίσημη έναρξη της Ελληνικής Επανάστασης στην Πάτρα θεωρείται ότι έγινε στο εκκλησάκι του Αγίου Γεωργίου στις 25 Μαρτίου 1821 από επαναστάτες. Τελικά, η πόλη απελευθερώθηκε στις 7 Οκτωβρίου 1828.

Στην πλατεία Ψηλών Αλωνίων σήμερα, βρίσκεται ο χάλκινος ανδριάντας του μητροπολίτη Παλαιών Πατρών Γερμανού, παρουσιάζοντας αυτόν κρατώντας το λάβαρο της Επανάστασης του 1821, επί μαρμάρινου βάθρου.

/ Εγκατάσταση μικρασιατών

Μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή εγκαταστάθηκαν και στην Πάτρα πολλές οικογένειες μικρασιατών. Αρχικά στεγάστηκαν σε σχολεία και σε σταφιδαποθήκες, ενώ το 1926 άρχισε η κατασκευή των τριών πρώτων προσφυγικών συνοικισμών, τα Προσφυγικά Πάτρας. Ο ναός της Αγίας Φωτεινής κτίστηκε από τους Μικρασιάτες πρόσφυγες σε ανάμνηση του ομώνυμου Ναού που βρισκόταν στη

Σμύρνη. Το 1925, επίσης, κατασκευάζεται δίπλα στην Αγία Φωτεινή το Γήπεδο Προσφυγικών.

Συνολικά, οι μικρασιάτες φαίνεται να εμπλούτισαν σημαντικά την κοινωνία και τον πολιτισμό της περιοχής. Όλον τον 19^ο αιώνα, η πόλη μεγάλωνε και ενδυναμωνόταν. Διέθετε οικονομική ευρωστία, κάτι που την έκανε πόλο έλξης τόσο για ανθρώπους που επιθυμούσαν να επεκτείνουν τις επιχειρηματική τους δραστηριότητα είτε για άλλους που έψαχναν δουλειά (Μούλιας, 2000), όπως για παράδειγμα έμποροι από τη Σμύρνη που εγκαθίστανται στην Πάτρα μετά την μικρασιατική καταστροφή.

Στο παρόν, υπάρχει και λειτουργεί από το 1923 ο Παμμικρασιατικός σύλλογος Πατρών και Περιχώρων καθώς και μουσείο μικρασιατικής μνήμης στην περιοχή των προσφυγικών στην οδό Φωκαίας 26, όπου υπάρχουν πλήθος εκθέσεων σχετικών και διοργανώνονται πλήθος εκδηλώσεων (pammikrasiatikos.gr, 2017).

/ Νεότερα χρόνια

Μετά την απελευθέρωση από τους Τούρκους η Πάτρα αναπτύσσεται ταχύτατα χάρη στο λιμάνι και στο εμπόριο που διεξάγεται μέσω αυτού. Η πολεμική προσπάθεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου καθήλωσε την ανάπτυξη της πόλης. Κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου η Πάτρα αποτέλεσε κύριο στόχο των Ιταλικών αεροπορικών βομβαρδισμών.

Κατά τη διάρκεια της κατοχής από τις δυνάμεις του Άξονα, εγκαταστάθηκε γερμανική στρατιωτική διοίκηση και ιταλικά στρατεύματα στάθμευαν στην πόλη. Στις 13 Δεκεμβρίου 1943, στα γειτονικά Καλάβρυτα τα γερμανικά στρατεύματα εκτέλεσαν όλο τον ανδρικό πληθυσμό και κατέκαψαν την πόλη. Μετά την απελευθέρωση η πόλη αναπτύχθηκε γρήγορα.

Κατεβαίνοντας από τα Ψηλά Αλώνια τα σκαλιά της Τριών Ναυάρχων, στα δεξιά υπάρχουν βαριές σιδερένιες πόρτες ερμητικά κλειστές. Αυτές αποτελούν τις πύλες για τις υπόγειες στοές που προστάτευσαν τους κατοίκους της γειτονιάς των Τριών

Ναυάρχων και Ψηλών Αλωνίων από τους Ιταλικούς βομβαρδισμούς του 1940, οι οποίες πρόσφατα καθαρίστηκαν και φωταγωγήθηκαν από τον Δήμο αποκαλύπτοντας ένα δίκτυο κάτω από την πλατεία των Ψηλών Αλωνίων.

Στην πλατεία Ψηλών Αλωνίων, επίσης, υπάρχει μνημείο με τα ονόματα των απαγχονισθέντων από τους Ναζι αγωνιστών της Εθνικής Αντίστασης μπροστά στο οποίο λαμβάνουν χώρα σχετικές εκδηλώσεις σε ετήσια βάση (9 Μαΐου).

Σημαντική ήταν η περίοδος των εμφυλιακών χρόνων για την πόλη της Πάτρας. Οι κυβερνητικές βασιλικές δυνάμεις έχουν εκτελέσει στην περιοχή του Γηροκομείου 125 αγωνιστές της ΕΑΜικής αντίστασης και μεταξύ αυτών υπήρξαν και μαχητές του Δημοκρατικού Στρατού Πελοποννήσου.

Ο σχετικός κατάλογος, που καταρτίστηκε μετά από έρευνα της ΕΣΔΙΑ, αναφέρεται στους παραπάνω αγωνιστές ονομαστικά. Και μεταξύ τους περιλαμβάνονται οι «Οκτώ», από την Πάτρα και την ευρύτερη περιοχή Πατρών, που είχαν συλληφθεί και βασανιστεί από την Ασφάλεια Πατρών τον Ιανουάριο του 1949.

Παραπέμφθηκαν στο Έκτακτο Στρατοδικείο Πατρών, καταδικάστηκαν σε θάνατο στις 29 Ιανουαρίου και στις 7 η ώρα το χάραμα της 28 Φεβρουαρίου του ίδιου έτους εκτελέστηκαν στην θέση «Σκοποβολή» του Γηροκομείου.



Εικόνα 12: Μνημείο εκτελεσθέντων αγωνιστών του ΕΑΜ στην περιοχή του Γηροκομείου στην Πάτρα (Πηγή: www.patrasevents.gr, τελευταία πρόσβαση στις 20/03/2020).

Παράλληλα, το 1918 με πρωτοβουλία επιχειρηματιών της περιοχής του Νομού Αχαΐας ιδρύεται ο Σύνδεσμος Βιομηχάνων Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδος, με έδρα την πόλη της Πάτρας και περιοχή ευθύνης του τις γεωγραφικές περιοχές της Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδος, Ηπείρου και Ιονίων Νήσων. Το λιμάνι, που βλέπει στην Κεντρική Ευρώπη, η εμπορική δραστηριότητα που είχε αναπτυχθεί, καθώς και η μετακίνηση του κόσμου από τα χωριά της Αχαΐας στην Πάτρα που προσέφερε ένα φτηνό εργατικό δυναμικό για τους εργοδότες, συνέβαλαν ώστε να ανθήσει η βιομηχανική παραγωγή στα μέσα της δεκαετίας του '50 και κυρίως το '60. Η βιομηχανική ιστορία της Πάτρας χαρακτηρίστηκε από διακυμάνσεις, κρίσεις και ανασυντάξεις που σχετιζόταν με τις εκάστοτε διεθνείς και εγχώριες κοινωνικοοικονομικές εξελίξεις. Βαθμιαίο είναι το πέρασμα από τη βιοτεχνία στη βιομηχανία, μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα, για να ακολουθήσει μία αναπτυξιακή στροφή στις αρχές του 20ού. Έτσι από τα μικρά ατμοκίνητα εργοστάσια των πρώτων χρόνων μέχρι τα 1850 έχουμε το πέρασμα σε μεγαλύτερες παραγωγικές

μονάδες, όπως τα νηματοργία και τις αποθήκες – εργοστάσια επεξεργασίας και συσκευασίας σταφίδας, που αποτελούσε τότε το κύριο παραγωγικό προϊόν της ευρύτερης περιοχής.

Την ίδια περίοδο, δημιουργούνταν μονάδες που κατασκεύαζαν βαρέλια και κιβώτια για τη συσκευασία της σταφίδας, οινοποιητικές μονάδες, αλλά και αλευρόμυλοι, με αποτέλεσμα να αναπτύσσονται παραγωγικές και εμπορικές δραστηριότητες, οι οποίες απαιτούσαν πολλά εργατικά χέρια και δημιουργούσαν προϋποθέσεις για συνεχή οικονομική και πολεοδομική ανάπτυξη των αστικών κέντρων.

Η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο ένωσε την Αθήνα και τον Πειραιά με την Πελοπόννησο στα τέλη της δεκαετίας του 1880, συνέβαλε στη χειρσαία διακίνηση των προϊόντων και των πρώτων υλών, ενώ η Πάτρα εξελίχθηκε σε κέντρο όχι μόνο γεωγραφικό αλλά και οικονομικό, της δυτικής Ελλάδας, καθώς από το λιμάνι της- το οποίο ανατέθηκε το 1881 στη Γαλλική εταιρία του μηχανικού Μανιάκ και ολοκληρώθηκε σε διάφορα στάδια στις αρχές της δεκαετίας του 1890- γινόταν ο μεγαλύτερος δίαυλος εισαγωγών και εξαγωγών, με κυρίαρχη δραστηριότητα την εξαγωγή σταφίδας φυσικά, που είχε σαν αποτέλεσμα να εγκαταστήσουν την έδρα τους πολλοί εμπορικοί οίκοι κυρίως αγγλικής προέλευσης.

Χαρακτηριστικά αυτής της εποχής, τα οποία παραμένουν επιβλητικά στον αστικό ιστό της πόλης της Πάτρας αλλά και πέριξ αυτής είναι τα σπίτια των Άγγλων εμπόρων της εποχής αυτής, τα επονομαζόμενα «εγγλέζικα». Η πόλη της Πάτρας, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως την περίοδο για την οποία μιλάμε πλήθος άγγλων εμπόρων εγκαταστάθηκε στην περιοχή εξαιτίας του εμπορίου σταφίδας. Αυτοί, για την διαμονή τους στην πόλη, έφτιαξαν νεοκλασικές βίλες κυρίως παραλιακά και έξω από τα όρια του κέντρου της πόλης, αρκετές από τις οποίες παραμένουν μέχρι και σήμερα σε όχι καλή κατάσταση.

Μετά την πτώση της χούντας το 1974, μία από τις κεντρικότερες και πιο πολυσύχναστες πλατείες της πόλης, η πλατεία Όλγας μετονομάστηκε σε Εθνικής Αντιστάσεως προς τιμήν της Ελληνικής Αντίστασης κατά τη διάρκεια της Κατοχής κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο . Ένα μαρμάρινο μνημείο για την Αντίσταση αποτελεί το επίκεντρο της πλατείας καθώς και το γλυπτό της Νύμφης με το κέρασ της Αμάλθειας το οποίο δημιουργήθηκε τον 19ο αιώνα από τον Γάλλο γλύπτη Πιέρ Λουασόν.



Εικόνα 13: Ενδεικτική όψη εγγλέζικων. (Πηγή: patrinorama.com, τελευταία πρόσβαση στις 20/03/2020).

Η πλειοψηφία των όγκων που βρίσκεται στην περιοχή κοντά στο νέο λιμάνι της πόλης αποτελούν την-τότε-βιομηχανική περιοχή και παραμένουν μέχρι και σήμερα

εκεί στην μεγάλη τους πλειοψηφία. Παρά την ολοφάνερη σημερινή εγκατάλειψη υπήρξε σίγουρα μια εποχή που η Πάτρα ήταν από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές πόλεις της Ελλάδας. Πέρα ίσως από την παλιά οινοποιία της ΒΕΣΟ² (Βιομηχανία Ελαίων, Σαπώνων, Οίνων και Οινοπνευμάτων) και κάποιες άλλες μονάδες που μετατράπηκαν σε κέντρα διασκέδασης, παντού επικρατεί η ίδια εικόνα.



Εικόνα 14: Ενδεικτική κατάσταση εγκαταλελειμμένων εργοστασίων σε όλο το παράκτιο μέτωπο από τον φάρο μέχρι την περιοχή των Ιτεών (Πηγή: www.patrasevents.gr, τελευταία πρόσβαση στις 20/03/2020).

Σημαντικό σημείο στην ιστορία της πόλης και σημαντικό τοπόσημο αποτελεί η Achaia Clauss. Ο Πύργος της Αχαΐα Clauss είναι το πρώτο ελληνικό οινοποιείο που

² Σημερινό εμπορικό κέντρο «veso mare».

χτίστηκε στα 1861, όπου μέχρι και σήμερα παράγει μερικά από τα πιο διάσημα ελληνικά κρασιά. Στους χώρους του ο επισκέπτης μπορεί να θαυμάσει το καταπράσινο περιβάλλον και τα ιστορικά κτίρια (Λυμπέρη, 2012).



Εικόνα 15: Άποψη της Achaia Clauss (Πηγή: www.youtube.com, τελευταία πρόσβαση στις 20/03/2020).

Σήμερα, η Πάτρα είναι η τρίτη μεγαλύτερη ελληνική πόλη από άποψη πληθυσμού και η περιφερειακή πρωτεύουσα της Δυτικής Ελλάδας, ενώ ο «μητροπολιτικός» ρόλος της ολοένα επιχειρείται να ενισχυθεί μέσω της ανάπτυξης ισχυρών σχέσεων και αλληλεξαρτήσεων στους τομείς των μεταφορών, του εμπορίου, του τουρισμού, του πολιτισμού, της έρευνας και τεχνολογίας, της υγείας και όλων των υπηρεσιών.



Εικόνα 16: Εξωτερική άποψη του θεάτρου, το οποίο κατασκευάστηκε στην πόλη στην Ακτή Δυμαίων ενόψει της ανάδειξης της πόλης ως πολιτισμική πρωτεύουσα το 2006 (ίδια λήψη).

Η πόλη προσφέρει στους κατοίκους της μια ποικιλία από ανέσεις σε πολιτιστικό επίπεδο -κεντρική δημοτική βιβλιοθήκη, αρχαιολογικό μουσείο, μουσείο λαϊκής και παραδοσιακής τέχνης, μουσείο τύπου, δημοτικό θέατρο, κινηματογράφους, αίθουσες τέχνης, δημοτική πινακοθήκη, το Σκαγιοπούλειο (πρώην ίδρυμα) το οποίο φιλοξενεί πλήθος πολιτισμικών δραστηριοτήτων-και μεγάλη ποικιλία πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Επίσης, η Πάτρα επιλέχθηκε ως η «Πολιτιστική Πρωτεύουσα του 2006» αναδεικνύοντας έτσι τα προτερήματα της σε όλη την Ευρώπη και αυξάνοντας τις πολιτιστικές ανταλλαγές (Λυμπέρη, 2012). Εκείνη την περίοδο χτίστηκε το θέατρο-πολιτισμικό κέντρο «2006» στην Ακτή Δυμαίων, το οποίο χαρακτηρίζεται σήμερα από πλήρη εγκατάλειψη. Τους τελευταίους μήνες, έχει δρομολογηθεί η αξιοποίηση του, έχει διαμορφωθεί ο εξωτερικός χώρος ενώ έχει μετονομαστεί σε «Πολιτιστικό Κέντρο Θάνος Μικρούτσικος».



Κέντρο πολιτισμικών εκδηλώσεων τα τελευταία χρόνια έχει υπάρξει το παλιό νοσοκομείο στην Άνω Πόλη, το οποίο υπήρξε το πρώτο νοσοκομείο της Πάτρας και λειτούργησε από το 1872 έως το 1973. Υπό εργασίες συντήρησης και ανακατασκευής βρίσκεται το κτίριου του πρώην Αρσακείου και μπορεί να αποτελέσει εν δυνάμει πολιτιστικό κέντρο, όπως έχει υπάρξει και το παρελθόν ζωντανός χώρος πολιτιστικών εκδηλώσεων.

Η νεώτερη αρχιτεκτονική κληρονομιά της πόλης και η συμβολή της στην εξέλιξη των πόλεων του νεοελληνικού κράτους αποτυπώνεται με τον καλύτερο τρόπο στα μέχρι τώρα διασωθέντα από την καταστροφή νεοκλασικά κτίρια, πολλά από τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως διατηρητέα. Χαρακτηριστικά αυτών είναι:

- Κτίριο ιδιοκτησίας Μελιγκιώνη- επί των οδών Αγίου Νικολάου 30 & Μαιζώνος 101.
- Κτίριο Γ. Παπαθανασόπουλου- επί της οδού Μαιζώνος 52.
- Κτίριο ιδιοκτησίας Ιονικής Τράπεζας, (πρώην ξενοδοχείο «Δελφοί»)- Επί της οδού Αγίου Ανδρέου 63.
- Δημοτικό Θέατρο «Απόλλων»- Πλατεία Γεωργίου Α΄
- Παλαιό Δημοτικό Νοσοκομείο (Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου)- οδός Νοσοκομείου
- Κτήριο Κ. & Δ. Τζίνη- Π. Πατρών Γερμανού 10
- Κτήριο Κων/νου Πάνου- Αγίου Ανδρέου 36 & Όθων. Αμαλίας 40
- Μητροπολ. Ναός Ευαγγελιστρίας - Μαιζώνος 103
- Κτήριο Εισαγωγικού Εμπορίου- Πλατεία Γεωργίου Α΄
- Κτήριο Εξαγωγικού Εμπορίου- Πλατεία Γεωργίου Α΄ & Γεροκωστοπούλου 23
- Κτήριο Δημητρίου Ντότη- Τζουρτζ 2
- Κτήριο Δ. & Λ. Πυλαρινού - Τζουρτζ 4
- Κτήριο Σωτ. Μιχαλόπουλου- Σισίνη 2 & Γερμανού
- Κτήριο Αφών Παυλίδη- Αγίου Ανδρέου 109 & Ασκληπιού

- Κτήριο Ασύλου Αστέγων- Ρήγα Φεραίου 7
- Κτήριο Χρ. Αγγελόπουλου- Βότση 39 & Κορίνθου
- Κτήριο Κ.Τ.Ε.Α- Αράτου 10 & Μιχαλακοπούλου
- Κτήριο Δήμου Πατρών- Αράτου 23
- Ξενοδοχείο «Δελφοί»- Αγ. Ανδρέου 63
- Κτήριο Α. Κούκουνα (Πολύεδρο)- Κανακάρη 147
- Κτήριο Β. Σωτηρόπουλου - Μαιζώνος 75 & Κολοκοτρώνη
- Κτήριο Αλ. Αντωνόπουλου- Καρατζά 11 & Υψηλών Αλωνίων
- Οικία Κωστή Παλαμά (ιδιοκτησίας Ευαγ. Βασιλοπούλου)- Κορίνθου 241
- Ξενοδοχείο «Μητρόπολις»- Όθωνος Αμαλίας & Αγ. Ανδρέου
- Κτήριο Πραπόπουλου Ε. (Λούτζη)- Κορίνθου 224 & Αγ. Νικολάου
- Κτήριο Χαρ. Τζαβαλά- Ρήγα Φεραίου 70 & Αγ. Νικολάου
- Κτήριο Κ. & Λ. Τζίνη- Μαιζώνος 97 & Αγ. Νικολάου
- Κτήριο Γεωργίου Πανόπουλου- Αράτου 45 & Κανακάρη
- Κτήριο Κανελλόπουλου- Ρήγα Φεραίου 66
- Κτήριο Σταμ. Μπορονικολού- Π. Π. Γερμανού 55-57 & Ηλείας
- Κτήριο Κ. Γκολφινόπουλου- Πλ. Υψηλών Αλωνίων 50 & Μεσολογγίου
- Δημαρχιακό Μέγαρο- Μαιζώνος 108 – Βότση & Παντανάσσης
- Κτήριο Χ. Χριστόπουλου- Μαιζώνος 64 & Αγ. Νικολάου
- Αρέθιο Εκπαιδευτήριο- Αράτου 35 & Κορίνθου
- Δικαστικό Μέγαρο- Γούναρη 30- Μαιζώνος-Κανάρη- Κορίνθου

(<http://patrasurbex.eap.gr/>)

Ένα σύντομο σχόλιο κατόπιν της παραπάνω σύντομης καταγραφής της ιστορίας της Πάτρας και των τοποσημών που έχουν απομείνει στο σήμερα προκύπτει εύκολα από μια αυτοψία τους. Η εγκατάλειψη και η ελλιπής αξιοποίηση ή ανάδειξη των επιμέρους τοποσημών είναι χαρακτηριστικό της κατάστασης πλειοψηφίας τους. Επιπλέον, τα ελάχιστα μέτρα που παίρνονται από τις αρμόδιες υπηρεσίες φαίνεται να είναι στην αντίθετη κατεύθυνση από αυτή που θα έπρεπε.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το κάστρο της Πάτρας, το πιο εμβληματικό και σημαντικό μνημείο της, το οποίο σήμερα παραμένει ανοιχτό μόνο στο κεντρικό του τμήμα. Κατόπιν απόφασης της εφορείας αρχαιοτήτων έχει απαγορευτεί η χρήση του για φεστιβαλ, συναυλίες και πολιτιστικές εκδηλώσεις που άλλοτε του έδιναν ζωή καθώς και οι γύρω χώροι που κάποτε ήταν ανοιχτοί και προσβάσιμοι έχουν κλείσει. Ακόμα και έτσι, όμως, η επίσκεψη γίνεται μόνο συγκεκριμένες ώρες εισόδου και η επαφή με το χώρο είναι μια άψυχη περιπλάνηση στα απομεινάρια μιας άλλης εποχής.

Πολιτιστική & Περιβαλλοντική Διαδρομή

Η Ολυμπία Οδός συνεργάζεται από το 2014 με το σωματείο ΔΙΑΖΩΜΑ για την ανάδειξη της Πολιτιστικής Διαδρομής της Ολυμπίας Οδού, σε μια προσπάθεια ανάδειξης πολιτιστικών και περιβαλλοντικών μνημείων που βρίσκονται κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου με μία αναπτυξιακή προοπτική (olympiaodos.gr). Τα μνημεία, που επιδιώκεται να ενωθούν από την Αθήνα έως την Πάτρα είναι:

- τα μνημεία της Ελευσίνας,
- το Ηραίο,
- η Αρχαία Κόρινθος και η Ακροκόρινθος,
- η Στυμφαλία,
- η Σικυώνα,
- το φαράγγι του Βουραϊκού,
- τα αρχαία θέατρα της Αιγείρας και της Κερύνειας,
- η Αλυκή του Αιγίου,
- τα μνημεία και το αρχαιολογικό πάρκο της Πάτρας.

3.2.2. Πολεοδομική εξέλιξη και διαμόρφωση πόλης

Η πολεοδομική οργάνωση της πόλης της Πάτρας δε μπορεί παρά να σχετίζεται άμεσα με την ιστορία της, τις μετακινήσεις πληθυσμών και τις περιόδους εφαρμογής πολιτικών για τον χώρο. Η ιστορία της πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης ξεκινά στις αρχές του 19^{ου} αιώνα. Στις 5 Δεκεμβρίου του 1828 φθάνει στην πόλη της Πάτρας ο Σταμάτης Βούλγαρης. Ο Βούλγαρης αρχίζει αποτυπώνοντας την υφιστάμενη κατάσταση, δηλαδή ό, τι έχει απομείνει από το κτηριακό πλέγμα, τους δρόμους, το Κάστρο, που αποτελεί και κεντρικό σημείο αναφοράς του πολεοδομικού του σχεδίου (Μουτζάλη, 2016).

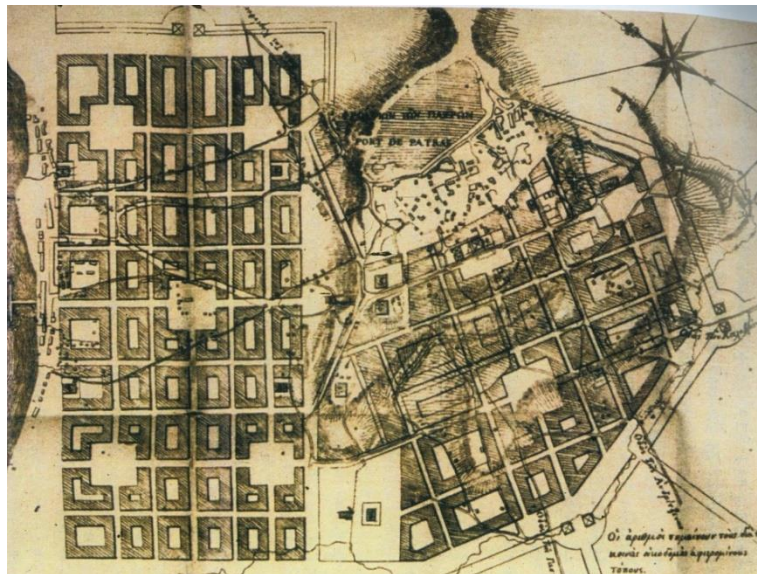
Στο σχέδιο Βούλγαρη η συνολική έκταση της πόλης ήταν 722,5 στρέμματα. Τα κύρια χαρακτηριστικά του σχεδίου αυτού ήταν η γεωμετρική σύνθεση, με δρόμους ορθογώνια τεμνόμενους, συμμετρικές πλατείες, στοές, χώρο πρασίνου γύρω από το Κάστρο, δενδροστοιχία περιπάτου, ανάδειξη του Ρωμαϊκού Ωδείου και του Σταδίου, στο σημείο επαφής της Άνω Πόλης με την Κάτω. Το σχέδιο πόλεως Πατρών του 1858 βασίζεται αποκλειστικά στο σχέδιο Βούλγαρη με κάποιες μεταβολές, που περιορίζουν την έκταση της πόλης στα 644,4 στρέμματα, χωρίς όμως να αλλοιώνουν την αρχική του φυσιογνωμία (Μουτζάλη, 2016).

Σε όλη τη διάρκεια του 19ου αιώνα οι νέοι πληθυσμοί αποτελούν τον κύριο δημογραφικό τροφοδότη της πόλης. Αυτοί οι πληθυσμοί, με εξαίρεση τους εμπόρους, εγκαταστάθηκαν σε περιοχές εκτός σχεδίου, στη βόρεια ή στη νότια πλευρά της πόλης. Στις αρχές του 1870 έχουν σχηματιστεί συνοικίες που διακρίνονται τόσο για την ομοιογένεια της οικονομικής δραστηριότητας των κατοίκων τους, όσο και από την κοινή γεωγραφική τους καταγωγή (Μουτζάλη, 2016).

Από το 1870 δημόσια και ιδιωτικά μέγαρα με στοές στο ισόγειο, όπου λειτουργούσαν καταστήματα και καφενεία, δημιουργούσαν το ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ύφος της πόλης.

Μοιρασμένη σε Άνω και Κάτω Πόλη, η Πάτρα παρουσιάζει έναν γεωγραφικό διχασμό που εκφράζεται και με διαφορετικές νοοτροπίες. Οι σκάλες της πόλης γεφυρώνουν αυτόν το διχασμό φέρνοντας τους πάνω κάτω και αντιστρόφως. Η πιο παλιά σκάλα είναι αυτή της οδού Πατρέως που χρονολογείται στο 1873. Η σκάλα της οδού Γεροκωστοπούλου κατασκευάστηκε το 1886. Τελευταία και μεγαλύτερη είναι η σκάλα της οδού Αγίου Νικολάου με τα 490 σκαλοπάτια της, που έγινε το 1934 (Μουτζάλη, 2016).

Μετά την εκπόνηση του πολεοδομικού σχεδίου του Σταμάτη Βούλγαρη (1829) και την έγκρισή του από τον κυβερνήτη Ιωάννη Καποδίστρια αρχίζει η συστηματική ανοικοδόμηση της πόλης. Διανοίγονται δρόμοι, διαμορφώνονται πλατείες, χτίζονται



Εικόνα 17: Το πρώτο σχέδιο του Σταμάτη Βούλγαρη (Πηγή: geopatras, τελευταία πρόσβαση στις 03/09/2020).

σπίτια, απλά και πολυτελή, εκκλησίες και δημόσια κτήρια. Χαρακτηριστικό στοιχείο του πολεοδομικού σχεδίου Βούλγαρη αποτελεί η δημιουργία στοών, επίδραση από τις αναγεννησιακές πόλεις της Ιταλίας, που δημιουργεί κομψότητα στις οικοδομές. Στα χρόνια που ακολούθησαν, η ανάπτυξη της Πάτρας υπήρξε αλματώδης σε όλα τα επίπεδα και

οδήγησε σε επεκτάσεις του αρχικού σχεδίου και οικοπεδοποιήσεις κοινοχρήστων χώρων και γης υψηλής παραγωγικότητας (Μουτζάλη, 2016).

Σήμερα, η Πάτρα διαιρείται στην Άνω και Κάτω πόλη. Αυτό είναι αποτέλεσμα μιας αλληλεπίδρασης ανάμεσα στο φυσικό ανάγλυφο και το δομημένο ανθρωπογενές περιβάλλον της πόλης. Η Κάτω πόλη, η οποία περιλαμβάνει το ιστορικό κέντρο της Πάτρας τον αστικό δηλαδή πυρήνα του 19ου αιώνα και το λιμάνι, βρίσκεται δίπλα στη θάλασσα και απλώνεται μεταξύ των εκβολών των ποταμών Γλαύκου και Χαράδρου, ενώ η Άνω πόλη καλύπτει την περιοχή των παλαιότερων οικισμών, γύρω από το φρούριο, πάνω στις δυτικότερες υπώρειες του Παναχαϊκού όρους (1.928 μέτρα) 10 πριν τον Πατραϊκό Κόλπο (Σύμβουλοι μηχανικοί Α.Ε., 2015).

Η Πάτρα είναι μια πόλη σχετικά μικρή με πολλούς κατοίκους στο κέντρο της. Έτσι η καθημερινή μετακίνηση εντός της καθώς και οι καθημερινές δραστηριότητες αφορούν αποστάσεις μικρές. Το ποδήλατο, λοιπόν, είναι ένα μέσο το οποίο θα μπορούσε να ανθήσει. Η έλλειψη ασφαλών ποδηλατοδρόμων δεν ευνοεί φυσικά. Τα τελευταία χρόνια λειτουργεί μια πλατφόρμα κοινόχρηστων ποδηλάτων με στάσεις στην πλατεία Πλατεία Εθνικής Αντίστασης, την Πλατεία Καποδίστρια, την Πλατεία Υψηλών Αλωνιών, την Πλατεία 28ης Οκτωβρίου, τον Πεζόδρομο Τριών Ναυάρχων, τον ΟΛΠΑ Πατρών, την Πλατεία Γεωργίου Α' και στην Τριών Συμμάχων. Φυσικά, οι σχεδιασμοί για κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων στο κέντρο της πόλης αλλά και παραθαλάσσια θα διευκολύνει σε αυτήν την κατεύθυνση.

Η αστικοποίηση έχει προεκταθεί μέσα στα χρόνια ιδιαίτερα στις περιοχές και τα προάστια της Πάτρας προς το Ρίο. Το Πανεπιστήμιο, το νοσοκομείο και οι συσπειρώσεις που δημιουργεί η ύπαρξή τους αλλά και η καλή σύνδεση ενισχύει την τάση αυτή.

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Πατρέων

Εδώ έχει σημασία να μελετήσουμε και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Δημοτικής Ενότητας Πατρέων, όπως αυτό εγκρίθηκε από την Βουλή των Ελλήνων τον Μάρτιο του 2011. Σκοπός του ΓΠΣ είναι ο καθορισμός των κατευθυντήριων γραμμών της οικιστικής ανάπτυξης και η ανάλυση της άναρχης δόμησης. Στοχεύει επιπλέον στην εξειδίκευση των γενικών στοχεύσεων που έχουν οριστεί από τα ευρύτερα πλαίσια πολιτικής που αφορούν τον χώρο με ευαισθησία στο περιβάλλον και στην κατεύθυνση της αειφόρου ανάπτυξης.

Και εδώ, όπως προκύπτει και στην παρούσα μελέτη, επιχειρείται να αξιοποιηθεί όλος ο πλούτος της ευρύτερης περιοχής για την καλύτερη δυνατή αξιοποίησή του στην κατεύθυνση υγιούς επέκτασης και αειφόρου ανάπτυξης της πόλης. Στην κατεύθυνση της ανάδειξης του διεθνούς και διαπεριφερειακού ρόλου της περιοχής, ορίζονται ως σημεία ενίσχυσης η ιστορία και ο πολιτισμός, η πόλη ως πύλη στη Δύση, η έρευνα και η εκπαίδευση (ΦΕΚ, 2011). Στην κατεύθυνση των νέων δυνατοτήτων που προκύπτουν από την ολοκλήρωση διαφόρων μεγάλων έργων των προηγούμενων χρόνων επισημαίνεται η ανάγκη ορθής αξιοποίησης τους. Στην κατεύθυνση της ανάγκης νέου αναπτυξιακού προσανατολισμού για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής δίνεται έμφαση στις μεταφορές και τις συνδέσεις, στην τεχνολογία και την εκπαίδευση, στον τουρισμό. Ενώ όλα αυτά ορίζονται από το πλαίσιο της προστασίας του περιβάλλοντος, των φυσικών αλλά και ανθρωπίνων διαθεσίμων. Τέλος, ανάγκη της πόλης αποτελεί η κυκλοφοριακή οργάνωση της Πάτρας. Έτσι κι εδώ, ενισχύονται οι διάφορες μελέτες που έχουν αποφασιστεί σε αυτήν κατεύθυνση επίλυσής της.

Οι γενικές κατευθύνσεις που ορίζονται από το ΓΠΣ συνοψίζονται στα εξής: ο περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης, η προστασία των φυσικών και ανθρωπίνων διαθεσίμων, η οργάνωση χώρων για εγκατάσταση παραγωγικών δραστηριοτήτων, η διασφάλιση της γεωργικής γης ως παραγωγικού πόρου (ΦΕΚ, 2011). Με βάση τα παραπάνω ορίζονται ειδικοί στόχοι και συγκεκριμένες δράσεις

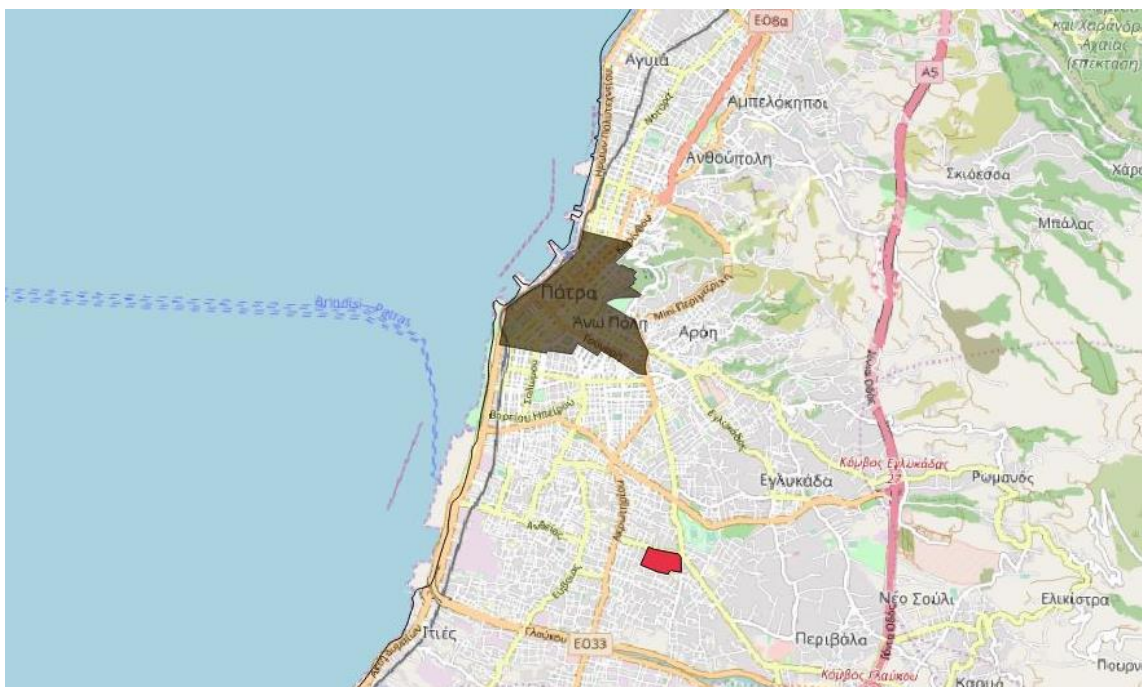
3.2.3. Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα (ΤΕΙ)

Σε μία μελέτη, η οποία επιδιώκει να εντοπίσει για το σύνολο της πόλης της Πάτρας τους χρήστες μιας πόλης, τις δυνατότητες, τις προοπτικές της καθώς και τις χρήσεις γης που διαμορφώνονται δε θα μπορούσε να λείπει η ύπαρξη του ΤΕΙ της Πάτρας εντός του Δήμου.

Το πρώην ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας ξεκίνησε ως Κ.Α.Τ.Ε.Ε. το 1970 και στο πέρασμα του χρόνου έφερε διάφορες επωνυμίες. Το 2013 με το Σχέδιο «Αθηνά», το ΑΤΕΙ Πατρών και το ΤΕΙ Μεσολογγίου συγχωνεύτηκαν και πήραν το όνομα ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας, το οποίο με πρόσφατο νόμο του 2019 καταργείται και απορροφάται από το Πανεπιστήμιο Πατρών.

Η ύπαρξη του ΤΕΙ της Πάτρας, σε συνδυασμό με το Πανεπιστήμιο Πατρών στο Ρίο, έχει μεγάλη σημασία για την πόλη της Πάτρας. Της δίνουν τη δυνατότητα να παίζει κυρίαρχο ρόλο στην έρευνα και την προώθηση της επιστήμης, με την λειτουργία δεκάδων σχολών ποικίλων γνωστικών αντικειμένων.

Επιπλέον, ενισχύει την τοπική εμπορική δραστηριότητα στην περιοχή της Πάτρας όπου και βρίσκεται. Διαμορφώνει συγκεκριμένες χρήσεις εμπορικές και ενισχύει το κτηματομεσιτικό κεφάλαιο της περιοχής. Συμβάλλει κι αυτό με τη σειρά του στην ύπαρξη χιλιάδων φοιτητών που ζουν και δραστηριοποιούνται – σχετικά- προσωρινά στην Πάτρα, οι οποίοι όμως ταυτόχρονα ορίζουν τις περισσότερες δραστηριότητες της πόλης.



Εικόνα 21: Θέση του ΤΕΙ σε σχέση με το ιστορικό κέντρο της πόλης της Πάτρας (ίδια επεξεργασία με qgis και γεωχωρική πληροφορία από το gissrvweb.geopatras.gr).

3.2.4. Στρατόπεδο

Αναφορικά, σε μια τέτοια μελέτη, εντάσσεται και το ΚΕΤΧ, στρατόπεδο εντός του Δήμου Πατρέων κι αυτό γιατί επηρεάζει άμεσα τις χρήσεις στην περιοχή όπου βρίσκεται αλλά και τον (προσωρινό) πληθυσμό/χρήστη της πόλης.

Το Κέντρο Εκπαίδευσης Τεχνικού (ΚΕΤΧ) εδρεύει στο Στρατόπεδο «ΑΝΧΗ ΜΟΥΖΑΚΗ», που βρίσκεται στην Πάτρα. Τον Ιούλιο του 1957 μεταστάθμευσε στην Πάτρα και εγκαταστάθηκε στο πρώην στρατόπεδο του Κέντρου Εκπαίδευσης Νεοσυλλέκτων Πατρών (ΚΕΝ) όπου βρίσκεται και σήμερα με την επωνυμία Στρατόπεδο «ΑΝΤΙΣΥΝΤΑΓΜΑΤΑΡΧΗ ΜΟΥΖΑΚΗ». Το έτος 1966

μεταφέρθηκε στο ΚΕΤΧ η Σχολή Εκπαίδευσης Στελεχών (ΣΕΣΤ) από το Συγκρότημα Σχολών Τεχνικού (ΣΥΣΤ) της Αθήνας.



Εικόνα 22: Θέση του ΚΕΤΧ και σχέση με το ιστορικό κέντρο της Πάτρας (ίδια επεξεργασία με agis και γεωχωρική πληροφορία από το gissnweb.geopatras.gr).

Έχει σημασία η αναφορά της ύπαρξης του στρατοπέδου αφενός γιατί δημιουργεί εμπορικές χρήσεις στην περιοχή τριγύρω του και αφετέρου γιατί υπάρχει ένα μεγάλος αριθμός φαντάρων και στρατιωτών οι οποίοι μένουν για πολύ καιρό-πιθανώς μήνες- στην περιοχή της Πάτρας.

3.2.5. Θρησκευτική κληρονομιά

Η πόλη της Πάτρας προσφέρει πλήθος τοποσημών θρησκευτικής κληρονομιάς, τα οποία αποτελούν πόλο έλξης για θρησκευτικό τουρισμό στην περιοχή. Οι

βυζαντινές και μεταβυζαντινές εκκλησίες, οι ναοί, τα ξωκλήσια, τα μοναστήρια με την αξιόλογη εικονογράφησή τους, τα ψηφιδωτά, τις τοιχογραφίες και τις εικόνες, μαρτυρούν την στενή και μακραίωνη διασύνδεση της τέχνης με τη θρησκευτική λατρεία.

Βασικό τοπόσημο θρησκευτικού ενδιαφέροντος για την ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων αποτελεί ο επιβλητικός ναός του Άγιου Ανδρέα. Οκτώ χρόνια μετά την απελευθέρωσή της, η πόλη ανάθεσε στον γνωστότερο Έλληνα αρχιτέκτονα της εποχής, τον Λύσανδρο Καυταντζόγλου, την ανέγερση του ναού του Πρωτοκλήτου, τον «παλιό Άγιο Ανδρέα» στο μέρος που βρήκε σταυρικό θάνατο ο Απόστολος Ανδρέας (66μ.Χ.) . Οι εργασίες οικοδόμησης άρχισαν το 1836 και ολοκληρώθηκαν το 1845 (Μουτζάλη, 2016).

Η εκκλησία του Αγίου Ανδρέα είναι η δεύτερη μεγαλύτερη των Βαλκανίων και μία από τις μεγαλύτερες της Ευρώπης. Μπροστά και δεξιά του Ναού, κοντά στο Άγιο Βήμα, βρίσκεται ο μαρμάρινος Τάφος του Αποστόλου ενώ δίπλα στον παλιό Ναό το πηγάδι του Αγίου Ανδρέα. Στη θέση του προϋπήρχε η πηγή της Δήμητρας στην οποία λειτουργούσε και μαντείο μόνο για αρρώστους. Η περιοχή της μαντικής πηγής ήταν ο τόπος όπου δίδασκε ο Απόστολος Ανδρέας. Σύμφωνα με την παράδοση, δίπλα σε αυτή την πηγή σταυρώθηκε.

Με βάση τη θρησκεία, ο Απόστολος Ανδρέας πριν καταλήξει στην Πάτρα περιόδευσε στην Ρωσία και σε πολλές χώρες της ανατολικής Ευρώπης με αποτέλεσμα οι ορθόδοξες εκκλησίες να τον θεωρούν ιδρυτή τους. Ο Πρωτόκλητος μαθητής του Κυρίου τιμάται ιδιαίτερα και στην Σκωτία μέσω παραδόσεων που υποστηρίζουν ότι το πλοίο που μετέφερε το λείψανό του, ναυάγησε κοντά στις ακτές της, λόγος για τον οποίο εκχριστιανίστηκε ο πληθυσμός της.



Εικόνα 23: Όψη της εκκλησίας του Άγιου Ανδρέα (Πηγή: www.newsbomb.gr, τελευταία πρόσβαση στις 20/03/2020).

Σημαντικός ναός για την πόλη της Πάτρας είναι η εκκλησία του Παντοκράτορα, στην Άνω Πόλη της Πάτρας. Ο Ιερός Ναός του Παντοκράτορα Πατρών χτίστηκε πάνω στα ερείπια αρχαίου ναού του Ολυμπίου Διός το 900 μ.Χ. περίπου. Είναι ο πρώτος καθεδρικός ναός της Πάτρας, βυζαντινού ρυθμού και αντίγραφο του ναού της Αγίας Σοφίας στην Κωνσταντινούπολη.

Τα μνημεία της θρησκείας που βρίσκονται στο νομό Αχαΐας αποτελούν σημαντικό πόλο έλξης επισκεπτών. Αυτά σε συνδυασμό με πόλους έλξης στην ευρύτερη περιφερειακή ενότητα Αχαΐας, όπως η Ιερά μονή Μεγάλου Σπηλαιίου 11 χιλιόμετρα από τα Καλάβρυτα, η Ιερά Μονή Αγίας Λαύρας δυτικά των Καλαβρύτων, η Παναγία Τρυπητή στο Αίγιο, η Ιερά Μονή Γηροκομείου, η Ιερά Μονή Αγίων Πάντων Τριταίας, η Ιερά Μονή Χρυσοποδαρίτισσας, τα ιστορικά μοναστήρια Αγίας Λαύρας και Μεγάλου Σπηλαιίου στα Καλάβρυτα, το προσκύνημα

της Παναγίας Τρυπητής στο Αίγιο και πολλά ακόμη (patrasport) αποδεικνύουν τη συγκέντρωση σημαντικού θρησκευτικού ενδιαφέροντος στην περιοχή.

3.2.6. Περιβαλλοντική κληρονομιά

Η ευρύτερη περιοχή της πόλης της Πάτρας διαθέτει αρκετά πλούσια περιβαλλοντική κληρονομιά και φυσικά διαθέσιμα παρότι αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας.

Μεγάλης σημασίας για τη βιοποικιλότητα της περιοχής και για τη διαφύλαξη του μικροκλίματος της, έχει το έλος της Αγυιάς, ένα μικρό και παράκτιο υδατικό οικοσύστημα, μόλις 30 εκταρίων που βρίσκεται βόρεια του κέντρου της πόλης. Κύρια χαρακτηριστικά του υγροτόπου είναι η προφανής σπανιότητα της διάσωσης του στην καρδιά ενός πυκνοκατοικημένου αστικού κέντρου, με ένα σχετικά ξηρό κλίμα και το θεωρούμενο ως υψηλό επίπεδο της βιοποικιλότητας (Σύμβουλοι μηχανικοί Α.Ε., 2015).



Εικόνα 24: Έλος Αγυιάς (Πηγή: googlemaps)

Στα μέσα Σεπτεμβρίου ξεκίνησαν οι εργασίες ανάπλασης στο έλος της Αγυιάς. Οι εργασίες θα ολοκληρωθούν σε ένα χρόνο περίπου και θα κατασκευαστούν περίπατος οικολογικής ευαισθητοποίησης, περίπατος αναψυχής, ποδηλατοδιαδρομή μήκους δύο χιλιομέτρων, αθλητικές διαδρομές, χώροι αναψυχής, φωτισμός, τραπεζοπάγκοι, παγκάκια, βρύσες, φύτευση κατάλληλων θάμνων και δένδρων, ξύλινος διάδρομος εντός του έλους, παρατηρητήρια της πανίδας, κιόσκια πληροφόρησης, ξύλινες κατασκευές διαφόρων τύπων κλπ (Δήμος Πατρέων, 2020).



Εικόνα 25: Πρόταση ανάπλασης στο έλος της Αγυιάς (Πηγή: Δήμος Πατρέων, 2020).

Στον Καστελόκαμπο, στις όχθες του Χαράδρου, λίγα λεπτά έξω από την Πάτρα, βρίσκεται το Πλατανόδασος, ένα «ακατέργαστο διαμάντι», όπως συνηθίζεται να ονομάζεται. Είναι ένα σημείο φυσικού πλούτου που όμως καλύπτεται από καλαμιές και άγρια χόρτα και σκουπίδια σε πολλά σημεία του, είναι περιφραγμένος σε κάποια κομμάτια του και χαρακτηρίζεται από εγκατάλειψη. Παλαιότερη έκθεση του Πανεπιστημίου Πατρών αναδεικνύει ότι το δάσος είναι ένα από τα λίγα στο είδος του πανελλαδικά, αφού παρόμοια οικοσυστήματα σε τόσο μικρή απόσταση από πόλεις είναι πολύ σπάνια. Ο Δήμος Πατρέων έχει προγραμματίσει να ξεκινήσει εργασίες για τη διαμόρφωση στον χώρο ενός περιπάτου.



Εικόνα 26: Φωτογραφία από το Πλατανόδασος στις όχθες του Χαράδρου στον Καστελόκαμπο (Πηγή: dete.gr, τελευταία πρόσβαση στις 29/02/2020).

Πιο άγνωστο αλλά περίπου μια ώρα από την Πάτρα, υπάρχει ένα μέρος που προσφέρει ένα πανέμορφο φυσικό τοπίο: το χωριό Πλανητέρο. Το χωριό Πλανητέρο Αχαΐας βρίσκεται σε υψόμετρο 697 μέτρα, σε 25 χιλιόμετρα από τα Καλάβρυτα και χτισμένο αμφιθεατρικά πάνω από το πανέμορφο πλατανοδάσος των πηγών του Αροάνιου ποταμού. Είναι γνωστό για τους πολλούς νερόμυλους και τα ιχθυοτροφεία που διαθέτει.



Εικόνα 27: Φωτογραφία από το Πλανητέρο Αχαΐας (Πηγή: www.bovary.gr, τελευταία πρόσβαση στις 29/02/2020).

Με μία απλή ανάγνωση ενός χάρτη του κέντρου της Πάτρας βλέπουμε πως πληθωρική παρουσία σε αυτόν καταλαμβάνει το Δασσύλιο. Βρίσκεται στον χαμηλό λόφο Εσχατοβούνι, που ονομάζεται έτσι διότι είναι ο έσχατος (δηλ. τελευταίος) λόφος της περιοχής του όγκου του Παναχαϊκού, πριν την επίπεδη, ομαλή εδαφικά, και πυκνοκατοικημένη περιοχή των Πατρών. Αποτελεί τοποθεσία

αναψυχής και χώρο ηρεμίας, χαλάρωσης και άθλησης των Πατρινών, με κύρια χαρακτηριστικά του το άλσος πυκνών συστάδων πεύκων που το καλύπτει, την όμορφη θέα που προσφέρει, την μερική διαμόρφωση κάποιων χώρων και την ύπαρξη μικρών μονοπατιών, καθώς και την μικρή απόστασή του από τον πυκνοδομημένο ιστό της πόλης.



Εικόνα 28: Άποψη του Δασσυλίου από ψηλά (Πηγή: googleearth).

Πολύ κοντά στην Πάτρα και εντός της Περιφεριακής Ενότητας Αχαΐας βρίσκεται το Παναχαϊκό Όρος. Το Παναχαϊκό όρος είναι το βορειότερο βουνό της Πελοποννήσου και καταλαμβάνει το βόρειο-κεντρικό τμήμα του Νομού Αχαΐας. Εκτείνεται ανατολικά της πόλης της Πάτρας. Το ψηλότερο σημείο του Παναχαϊκού είναι η κορυφή *Πύργος του Παλαβού* (1.928 μ.) που πήρε την όνομα της από το παράτολμο εγχείρημα κάποιου να χτίσει εκεί σπίτι. Το

Παναχαϊκό όρος δεν ενδείκνυται μόνο για μια απλή επίσκεψη. Οι δραστηριότητες που μπορεί να κάνει κανείς είναι πολλές: πεζοπορία, ορειβασία, ποδήλατο βουνού και πολλά ακόμα.



Εικόνα 29: Άποψη από ψηλά με drone (Πηγή: www.patrasevents.gr, τελευταία πρόσβαση 27/02/2020)

Τέλος, στο βορειοδυτικό άκρο της Πελοποννήσου, από τον Πατραϊκό κόλπο έως λίγο πριν την Κυλλήνη, εκτείνεται η προστατευόμενη περιοχή και περιοχή «NATURA 2000» του Δάσους Στροφυλιά και της λιμνοθάλασσας Κοτύχι. Το μήκος της φτάνει τα 22 χιλιόμετρα, ενώ το πλάτος κυμαίνεται από 0,5 έως 4 χιλιόμετρα περίπου. Η περιοχή μοιράζεται στους νομούς Αχαΐας και Ηλείας και στους Δήμους Δυτικής Αχαΐας και Ανδραβίδας-Κυλλήνης. Στο σύνολό του, το πάρκο αποτελείται από τα Μαύρα βουνά, το Δάσος Στροφυλιάς, τη λίμνη Λάμια, τη λίμνη Προκόπου, τη λιμνοθάλασσα Κοτυχίου, τη λίμνη Πάπα, τον ποταμό Λαρισσό ή Ριολίτικο, το

ακρωτήριο Άραξος, τα Λουτρά Υρμίνης, τον αρχαιολογικό χώρο του Τείχους Δυμαίων και τις παραλίες της Καλόγριας. Πρόκειται ουσιαστικά για ένα δίκτυο λιμνοθαλασσών, λιμνών, ελών και δασών που συνθέτουν ένα μοναδικής ομορφιάς και σημασίας οικοσύστημα που απλώνεται κατά μήκος των βορειοδυτικών ακτών της Πελοποννήσου, σημείο αναφοράς για ολόκληρη την περιοχή. Δυστυχώς, η ελλιπή φύλαξή του και τα διάφορα μικροσυμφέροντα που υπάρχουν στην περιοχή έχουν ριμάξει τον πλούτο αυτού του φυσικού τοπίου. Τα τελευταία - τουλάχιστον- είκοσι χρόνια έχει αποτελέσει πεδίο ανηλεούς εκμετάλλευσης και υποβάθμισης εξαιτίας του φυσικού του κάλλους και του πλούτου της χλωρίδας και της πανίδας που διαθέτει. Τα εκατοντάδες καταπατημένα στρέμματα δάσους για αυθαίρετη δόμηση και καλλιέργειες, οι εκχερσώσεις στο νότιο τμήμα, η συνεχής παράταση λειτουργίας των λατομείων Αράξου στα Μαύρα Βουνά (εντός του προστατευμένου τμήματος στο βόρειο τμήμα του πάρκου, που επιβαρύνουν ανεπιστρεπτί τον τόπο), η πρόσφατη πυρκαγιά τον Απρίλιο του 2019 αλλά και η ανεξέλεγκτη τουριστική ανάπτυξη σε όλη την έκταση της ευρύτερης περιοχής που επιχειρεί να εισβάλει και να απομυζήσει από τον τόπο ό, τι μπορεί για περαιτέρω κερδοφορία, είναι μερικά από τα σημαντικότερα συμφέροντα που υπάρχουν και ενεργούν σε όλη την έκταση του πάρκου. Τέλος, με βάση το νέο «περιβαλλοντικό» νομοσχέδιο προβλέπεται η εγκατάσταση 15 ανεμογεννητριών εντός της περιοχής NATURA 2000 κοντά στα Μαύρα Βουνά.



Εικόνα 30, 31: θέση «Κουκουναριά» και Έλος Λάμιας στο Δάσος της Στροφυλιάς (Πηγή: strofylianationalpark.gr, τελευταία πρόσβαση 27/02/2020)

Σημαντικός πνεύμονας για τους κατοίκους της πόλης της Πάτρας αποτελεί, πιο περιφερειακά, το Άλσος της Αρόης, καθώς και η πρόσφατη δημιουργία του νότιου πάρκου στο παραλιακό κομμάτι της πόλης, ο ρόλος και η σημασία δημιουργίας του θα αναλυθεί καλύτερα στο επόμενο κεφάλαιο.

3.2.7. Θαλάσσιο μέτωπο, νότιο πάρκο, τρένο

Η μελέτη του θαλάσσιου μετώπου και η εξαγωγή συμπερασμάτων από αυτήν απαιτεί την ταυτόχρονη μελέτη του-πρόσφατα διαμορφωμένου- νότιου πάρκου αλλά και της σιδηροδρομικής γραμμής με αφετηρία την εκκλησία του Αγ. Ανδρέα και τερματισμό το κέντρο του Ρίο. Κι αυτό γιατί το νότιο πάρκο έχει δώσει νέα πνοή στο παράκτιο κομμάτι της πόλης και έχει καταφέρει να επαναδιατυπώσει τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα, ενώ το τρένο αποτελεί ένα τεχνητό όριο, ένα

εμπόδιο για την πρόσβαση σε αυτή και αποτελεί διαχρονικά ένα ζήτημα προς επίλυση για τους σχεδιαστές του αστικού τοπίου.

Οφείλει να σημειωθεί εδώ πως αναμένεται σχέδιο ανάπλασης που να αφορά τη βελτίωση των προβλημάτων που δημιουργεί η ύπαρξη της γραμμής του τρένου στο κέντρο της πόλης της Πάτρας αλλά και την επέκταση της γραμμής και τη σύνδεση με Αθήνα. Υπάρχουν ποικίλες προτάσεις που έχουν απασχολήσει τον δημόσιο διάλογο της πόλης με αρκετές προβληματικές η κάθεμία ως προς την αποτελεσματικότητα της επίλυσης των υπαρκτών προβλημάτων που αναφέρονται και παρά κάτω αλλά και ως προς το κόστος της εκάστοτε πρότασης.

Συνολικά, η συνύπαρξη της λιμενικής ζώνης και του αστικού κέντρου δημιουργεί μία σειρά από συγκρούσεις σε πολεοδομικό επίπεδο. Εν πολλοίς, οι συγκρούσεις αυτές χαρακτηρίζονται από την έντονη πίεση που ασκούν οι λειτουργίες της λιμενικής ζώνης πάνω στην πόλη και το αντίστροφο, αλλά και την προφανή ανάγκη για διέξοδο των πεζών προς το θαλάσσιο μέτωπο και την ανάπτυξη αστικών χρήσεων γης σ' αυτό.

Στην Πάτρα, η-σχετικά πρόσφατη- απενεργοποίηση του αστικού λιμανιού της Πάτρας και η μετακίνηση λίγο έξω από το κέντρο της επανέφερε τέτοιου είδους προβληματισμούς για τη σχέση της πόλης και του θαλάσσιου μετώπου καθώς και για την πρόσβαση σε αυτό. Συνολικά, η πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο- όπου αυτή υπάρχει- γίνεται είτε με ιδιαίτερα στενούς και χαμηλής ποιότητας αδιέξοδων δρόμων χωρίς ουσιαστικά χώρους για οργανωμένη στάθμευση οχημάτων, είτε με τον παραλιακό δρόμο, όπου τα κύρια χαρακτηριστικά του είναι: η ανεπάρκεια εξυπηρέτησης των παρουσιαζόμενων φόρτων (κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες), η έλλειψη υποδομών για τους πεζούς (πεζοδρόμια, χώρους στάσης, κλπ) καθώς και η χαμηλή ποιότητα η οποία επιβαρύνεται ακόμα περισσότερο από τη διάβρωση των ακτών.

Έτσι, η πρόσβαση των πεζών στο θαλάσσιο μέτωπο επιβαρύνεται ιδιαίτερα από:

/ Την ύπαρξη της σιδηροδρομικής γραμμής, όπου ο σχεδιασμός της ανάγεται στον 19ο αιώνα χωρίς καμία προσπάθεια σχεδιαστικής αναβάθμισής της και ένταξής της στο διαμορφωνόμενο αστικό πλέγμα, και συνεπώς δεν υπάρχει η παραμικρή οργανωμένη – σχεδιασμένη προσπάθεια εγκάρσιας διάσχισης της σιδηροδρομικής γραμμής από πεζούς (Παππάς, 2013).

/ Την ανυπαρξία οργανωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού (εκτός του κεντρικού θαλασσίου μέτωπου) η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντικότερη υποβάθμιση μόνο των περιοχών που γειτνιάζουν με το θαλάσσιο μέτωπο και του θαλασσίου μέτωπου αυτού καθ' αυτού, αλλά και τη σημαντική υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και της αξίας γης όλων των υπόψη περιοχών (Παππάς, 2013).

Επίσης παρουσιάζεται σημαντική περιβαλλοντική υποβάθμιση στις παράκτιες ζώνες της περιφέρειας, και κύρια στη ζώνη Πατραϊκού-Κορινθιακού, λόγω απρογραμμάτιστης ανάπτυξης και μείξης βιομηχανικών, οικιστικών, τουριστικών και αγροτικών χρήσεων. Σημαντικό εμφανίζεται κατά τα τελευταία χρόνια το πρόβλημα της περιβαλλοντικής ρύπανσης στην πόλη της Πάτρας (Κουρλιούρης, 1997).

Είναι αλήθεια πως η πρόσφατη διαμόρφωση του νότιου πάρκου, το οποίο εκτείνεται από το ύψος της τριών ναυάρχων και τον φάρο μέχρι το νέο λιμάνι και η μεταμόρφωσή του από έναν σκουπιδότοπο σε ένα ζωντανό πάρκο έδωσε άλλη πνοή στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης. Έκανε πραγματικότητα τη σχέση της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο, τη σχέση του κατοίκου της Πάτρας με τη θάλασσα. Χωρίς μεγάλες παρεμβάσεις, χωρίς διαγωνισμούς και κονδύλια διαμορφώθηκε ένας όμορφος περίπατος που σφίζει καθημερινά από ζωή.



Εικόνα 32, 33: Απόψεις του νότιου πάρκου (Πηγή: www.patrasevents.gr, τελευταία πρόσβαση 27/02/2020)

Ταυτόχρονα, έχει αξία εδώ να σημειωθεί πως στα τέλη του 2019 προκηρύχθηκε από το δήμο Πατρέων το έργο κατασκευής παραλιακού ποδηλατόδρομου από την Κανελλοπούλου μέχρι την Παπαφλέσσα (thebest.gr, 2019). Ο ποδηλατόδρομος αμφίδρομης κυκλοφορίας σε πεζοδρόμιο με υλικό επίστρωσης πλάκες από σκυρόδεμα, ενώ το συνολικό μήκος του είναι 5 χλμ και το πλάτος του 2,50μ.

Παράλληλα, τον Ιούλιο του 2020 προκηρύχθηκε από τον Δήμο Πατρέων αρχιτεκτονικός διαγωνισμός για τη διαμόρφωση του παράκτιου μετώπου της πόλης. Παράλληλα, δρομολογείται η κατασκευή του τρένου με την υπογειοποίησή του από την Κανελλοπούλου ως το νέο λιμάνι κατόπιν πολλών διαφωνιών και μεγάλης συζήτησης που άνοιξε στον δημόσιο διάλογο από επιστήμονες, κατοίκους και τοπικούς φορείς.

Σε ό, τι αφορά τη σχέση των κατοίκων της πόλης με τη θάλασσα, έχει μεγάλη αξία το γεγονός πως εντός των ορίων του δήμο ή πολύ κοντά σε αυτόν υπάρχουν παραλίες προσβάσιμες σε μερικά μόνο λεπτά, στις οποίες υπάρχει η δυνατότητα

μπάνιου καθώς επίσης και λοιπές ψυχαγωγικές δραστηριότητες, εστιατόρια και λοιπά μαγαζιά διασκέδασης, τα οποία γεμίζουν τους καλοκαιρινούς κυρίως μήνες.

3.2.8. Καρναβάλι

Το καρναβάλι αναφέρεται στην υφιστάμενη κατάσταση της ευρύτερης περιοχής της Πάτρας γιατί επηρεάζει τόσο χωρικά όσο και χρονικά την Πάτρα, τις χρήσεις της, τη λειτουργία και τον πληθυσμό της. Είναι ενδεχομένως το μεγαλύτερο και σημαντικότερο γεγονός της πόλης και αυτό για το οποίο είναι περισσότερο γνωστή και προσελκύεται από μεγάλο αριθμό επισκεπτών. Φιλοξενεί κάθε χρόνο περισσότερους από 300.000 επισκέπτες διατηρώντας μια παράδοση περίπου 170 χρόνων.

Οι πρώτες αποκριάτικες εκδηλώσεις τοποθετούνται στα μέσα του 19ου αιώνα, που ήταν κυρίως χοροί σε σπίτια και σε δημόσιους χορούς. Σε αυτές κυριαρχούσαν οι ελληνικοί δημοτικοί χοροί, αλλά και οι Ευρωπαϊκοί της εποχής, όπως πόλκα, μαζούρκα, καντρίλιες και βαλς (carnivalpatras). Την περίοδο της οικονομικής ανάπτυξης της πόλης – δεκαετία του 1870 – εμφανίζονται τα πρώτα καρναβαλικά άρματα, ενώ το ολοκαίνουργο-τότε- Δημοτικό Θέατρο «Απόλλων» παραχωρείται για την πραγματοποίηση των πρώτων δημόσιων αποκριάτικων χορών. Την περίοδο της Μπέλ Επόκ, κυρίως την πρώτη δεκαετία του 1900 το καρναβάλι αρχίζει να αποκτά ταυτότητα, ενώ για πρώτη φορά παίρνουν μέρος σε αυτό, άτομα απ' όλες τις κοινωνικές τάξεις (carnivalpatras). Ακολουθεί μια υποτονική περίοδος εξαιτίας των Βαλκανικών Πολέμων, του Α' Παγκόσμιου, του εθνικού διχασμού και της Μικρασιατικής καταστροφής, ενώ η ανάκαμψη που παρατηρείται αμέσως μετά, με καλύτερες στιγμές τις χρονιές 1938 και 1939 ανακόπτεται την περίοδο της Γερμανικής κατοχής και του εμφυλίου 1940 – 1950, όπου σταματούν οι εκδηλώσεις του.

Η αναβίωσή του Πατρινού Καρναβαλιού τοποθετείται το 1951 με τους μουσικούς ομίλους του «Ορφέα» και της «Πατραϊκής Μαντολινάτας» να πρωτοστατούν στη διοργάνωσή του. Από το 1952 την διοργάνωση του Καρναβαλιού αναλαμβάνει ο Δήμος Πατρών.

Χαρακτηρίζεται από τη συνεχή αύξηση της συμμετοχής των καρναβαλιστών στις εκδηλώσεις του. Το Πατρινό Καρναβάλι στη σύγχρονη μορφή του εκτείνεται δημιουργικά καθ' όλη την καρναβαλική περίοδο από την Τελετή Έναρξης μέχρι και την Τελετή Λήξης με ένα σύνολο εκδηλώσεων, που περιλαμβάνουν χορούς, παρελάσεις, το Παιχνίδι Κρυμμένου Θησαυρού, το Καρναβάλι των Παιδιών, τα Μπουρμπούλια, θέατρα δρόμου, εκθέσεις, εικαστικές δραστηριότητες, συναυλίες, κ.α. Κορυφώνεται το τελευταίο Σαββατοκύριακο με τη νυχτερινή παρέλαση των πληρωμάτων το Σάββατο και την εντυπωσιακή μεγάλη Παρέλαση αρμάτων και πληρωμάτων την Κυριακή, ενώ το καρναβάλι ολοκληρώνεται με την καύση του Καρνάβαλου στην Τελετή Λήξης στο μόλο της Αγίου Νικολάου.

Η ιστορία που φέρει το Πατρινό Καρναβάλι αποτυπώνεται κάθε χρόνο και χωρικά, καθώς μεταλλάσσεται πλήρως το σύνολο του κέντρου της πόλης αλλά και πέριξ αυτού. Αλλάζουν πλήρως οι χρήσεις γης, ντόπιοι φεύγουν για να επινοικιάσουν τα σπίτια τους (ειδικά τα τελευταία χρόνια της κρίσης), τα ξενοδοχεία έχουν πάνω από 100% πληρότητα, μαγαζιά ανοίγουν ενόψει του τριημέρου και κλείνουν κατόπιν αυτού, οι δρόμοι και οι πλατείες γεμίζουν κόσμο που χορεύει και διασκεδάζει στον δρόμο. Ακόμα και φέτος (Πατρινό Καρναβάλι 2020), που η παρέλαση του καρναβαλιού απαγορεύτηκε για τη μη εξάπλωση του κορωνοϊού, η προσέλευση επισκεπτών ήταν τεράστια, η πόλη γέμισε με κόσμο, ενώ έγινε και άτυπη παρέλαση που μετρούσε περισσότερους από 8.000 καρναβαλιστές.

3.2.9. Εμπορική Δραστηριότητα

Το κέντρο της Πάτρας χαρακτηρίζεται από έντονη εμπορική δραστηριότητα. Η Πάτρα διαθέτει μια μεγάλη και προσεγμένη εμπορική αγορά που προσελκύει όχι μόνο ντόπιους αλλά και ξένους επισκέπτες από τις περιοχές πέριξ της (Λαμπύρη, 2012). Το εμπορικό κέντρο της πόλης συμπεριλαμβάνει, κατά βάση, τις οδούς: παράλληλα προς τον πατραϊκό κόλπο: Όθωνος Αμαλίας, Αγίου Ανδρέα, Ρήγα Φεραίου, Μαιζώνος, Κορίνθου, Κανακάρη, Καραϊσκάκη, Αλέξανδρου Υψηλάντου και κάθετα προς αυτόν: Καρόλου, Σατωμβριάνδου, Ζαΐμη, Αράτου, Κολοκοτρώνη, Άγιου Νικόλαου, Ερμού, Γεροκωστοπούλου, Πατρέως, Παντανάσσης, Βότση, Φιλοποίμενος.

Σύμφωνα με μελέτη που έχει εκπονηθεί στο πλαίσιο πτυχιακής εργασίας από το τμήμα διοίκησης επιχειρήσεων βλέπουμε πως τα ανοιχτά καταστήματα είναι 66% των υφιστάμενων καταστημάτων και τα κλειστά το 34% (Λέπενος Σωφρόνης, 2016). Συμπληρωματικά, η ίδια μελέτη καταγράφει πως το 30% των ανοικτών καταστημάτων αφορούν την ένδυση, το 17% την εστίαση, το 7% αφορούν τα φαρμακεία και το 7% αφορούν τα είδη κοσμημάτων. Η μελέτη έχει εκπονηθεί το 2016, όλα αυτά αφορούν τα τελευταία χρόνια της κρίσης και δεδομένου πως οι οικονομικές συνθήκες της χώρα και της πόλης δεν έχει αλλάξει δραματικά τα τελευταία 3 χρόνια θεωρούμε ότι ισχύουν, σε γενικές γραμμές, τα ποσοστά και σήμερα.

Ταυτόχρονα υπάρχουν σχεδιασμοί για να γίνουν παρεμβάσεις στην οδό Κωνσταντινουπόλεως, τόσο στην διαμόρφωση του δρόμου όσο και στα καταστήματα προκειμένου να μετατραπεί σε open mall.

Μεγάλη εμπορική δραστηριότητα υπάρχει επίσης στο κέντρο του Ρίο, κοντά στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, ενώ η σημερινή ΒΙΠΕ βρίσκεται περίπου μισή ώρα έξω από την πόλη και απασχολεί μεγάλο ποσοστό κατοίκων της Πάτρας.

Μεγάλο μειονέκτημα της πόλης σήμερα είναι το σχετικά υψηλό ποσοστό ανεργίας, το οποίο οφείλεται στην οικονομική κρίση που δημιουργήθηκε στην πόλη ήδη από την δεκαετία του 1980 και το κλείσιμο αρκετών εργοστασίων (Λαμπύρη, 2012).

3.2.10. Πολιτική

Τέλος, το σύνολο της μελέτης της υφιστάμενης περιοχής βασίζεται στην ολοκληρωμένη ανάλυση και αντίληψη της διαμόρφωσης του χώρου και των προοπτικών στρατηγικού σχεδιασμού. Σε μια ολοκληρωμένη μελέτη της ευρύτερης περιοχής της Πάτρας με βάση τους 5 τομείς της πραγματικότητας (πολιτισμός, κοινωνία, τεχνολογία, οικονομία, περιβάλλον, πολιτική) όπως ορίζονται από τη θεωρία της Αξιοβίωτης/Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης θα ήταν σωστό και λογικό να γίνει μια σύντομη ανάλυση της πολιτικής συνθήκης της πόλης της Πάτρας στο βαθμό που αφορά αυτή τη μελέτη.

Ένα βασικό κομμάτι μιας πολιτικής οπτικής που χωράει σε αυτή την έρευνα είναι η φανερή αλλαγή διαχείρισης σε σχέση με τα ζητήματα του χώρου της πόλης της Πάτρας. Η νέα διαχείριση της τοπικής αυτοδιοίκησης έχει δρομολογήσει νέες πολιτικές για το χώρο. Η πλήρης εγκατάλειψη κοινόχρηστων και δημοτικών χώρων των προηγούμενων χρόνων και διαχειρίσεων έρχεται να αντικατασταθεί από πολιτικές για την ενδυνάμωσή τους, την ενίσχυσή τους, την ουσιαστική τους χρήση με τις υφιστάμενες δυνατότητες βέβαια. Η ανακαίνιση και επαναλειτουργία νηπιαγωγείων και παιδικών σταθμών, η επιδιόρθωση μεγάλων προβλημάτων στην περιοχή της πλαζ, η δημιουργία καλοκαιρινών κέντρων δημιουργικής απασχόλησης, η ανακατασκευή και η δημιουργία νέων παιδικών χαρών, η μετατροπή του νότιου πάρκου από σκουπιδότοπο σε ζωντανό πάρκο είναι μερικά μόνο από τα παραδείγματα αυτής της πολιτικής.

Φυσικά, τα προβλήματα παραμένουν. Όλα αυτά σηματοδοτούν μια υγιή και πιο κοινωνικά προσβάσιμη αντίληψη για το χώρο και τις κοινόχρηστες δομές του

Δήμου παρ' όλα αυτά όταν όλα αυτά δε χρηματοδοτούνται επαρκώς ή δεν υπάρχει προοπτική διατήρησης από πλευράς κράτους, η διατήρησή τους επαφίεται στην διοικητική αρχή του Δήμου και τη δυνατότητά του να μεριμνήσει για αυτά. Πάντως σίγουρα έχει δοθεί πρόσβαση σε χώρους απαγορευτικούς -μέχρι πρότινος- για παιδιά και κατοίκους.

4. Γενικό πλαίσιο πολιτικής στρατηγικού σχεδιασμού

Σε μία τέτοια μελέτη, κρίθηκε σημαντικό να μελετηθεί και το πλαίσιο πολιτικής που ορίζεται ήδη θεσμικά προκειμένου να κατανοήσουμε τις κατευθύνσεις που υπάρχουν ήδη και να μπορέσει η οποιαδήποτε πρόταση να αξιοποιήσει αυτές τις προβλέψεις αλλά και να τις ενισχύσει ει δυνατόν. Άλλωστε οποιαδήποτε παρέμβαση αφορά με οποιοδήποτε τρόπο τον χωροταξικό/ χωρικό σχεδιασμό καθορίζεται από ένα πλαίσιο πολιτικής σε κλίμακα εθνική, περιφερειακή και τομιακή.

Σε αυτήν την κατεύθυνση, μελετάται εδώ το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας καθώς και τα ειδικά πλαίσια που είναι σε ισχύ.

4.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Σε μια ανάγνωση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το οποίο εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2008 από την Βουλή των Ελλήνων, συναντάμε ορισμένες κατευθύνσεις σχεδιασμού και αναπτυξιακών προοπτικών που καταγράφονται και αφορούν την περιοχή της Πάτρας. Οι περισσότεροι σχεδιασμοί στοχεύουν στις προοπτικές που θα δημιουργηθούν με νέες συνδέσεις που-κατά τη συγγραφή του σχεδίου- ήταν υπό μελέτη ή κατασκευή. Ο ρόλος του νέου λιμανιού της Πάτρας με την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Κορίνθου – Πατρών – Πύργου και της Ιονίας οδού, καθώς και με την ολοκλήρωση των έργων ταχείας σιδηροδρομικής σύνδεσης στο δυτικό

άκρο του ΠΑΘΕ (Κόρινθος – Πάτρα) αναμενόταν να αναβαθμίσει τη θέση και το ρόλο της πόλης.

Στην κατεύθυνση ενίσχυσης των πρωτευόντων εθνικών πόλων-ένας εκ των οποίων είναι και η πόλη της Πάτρας- και συνυπολογίζοντας τα πλεονεκτήματα της πόλης και την υφιστάμενη κατάσταση της ευρύτερης περιοχής όπως καταγράφηκε και εδώ, επιδιώκεται η ανάδειξη της σε εθνικό πόλο-πύλη και διαμετακομιστικό – εμπορευματικό κέντρο στον Αδριατικό διάδρομο, η ανάδειξή της σε κέντρο πολιτισμού, η ενίσχυσή της στους τομείς της ανώτατης εκπαίδευσης, της έρευνας-τεχνολογίας, του τουρισμού και της υγείας, η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της θέσης της στη συνάρθρωση των δύο εθνικών αξόνων ανάπτυξης ΠΑΘΕ και Δυτικού (Ιόνιας οδού) και η ενίσχυση του ρόλου της στον ευρύτερο χώρο της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων (Κεφαλονιά, Ζάκυνθος) (ΦΕΚ, 2008).

Το συγκεκριμένο σχέδιο προβλέπει πως με την ολοκλήρωση του νέου τμήματος του λιμένα της Πάτρας και με την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου της περιοχής (ΠΑΘΕ και Δυτικός Άξονας), ο λιμένας θα αναβαθμισθεί σημαντικά τόσο σε ό, τι αφορά τον κλάδο των επιβατικών όσο και σε ό, τι αφορά τον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών. Με τη δημιουργία εξειδικευμένων υποδομών εφοδιαστικών υπηρεσιών και την ενεργοποίηση του Αδριατικού/Ιόνιου Θαλάσσιου Αυτοκινητόδρομου, ο οποίος έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, θα ενισχυθεί περαιτέρω το μεταφορικό του έργο, κάτι το οποίο δεν φαίνεται να έχει συμβεί-ήδη 9 χρόνια μετά τη λειτουργία του νέου λιμανιού.

Προβλέπεται, επίσης, η επέκταση αερολιμενικών υποδομών με την αξιοποίηση δυο πρώην στρατιωτικών αερολιμένων (Αραξος και Ανδραβίδα) σε συνδυασμό με την αναβάθμιση των μεταφορικών υποδομών από και προς τα αεροδρόμια αυτά. Μέσα στα χρόνια έχει προσπαθηθεί μια τέτοια αξιοποίηση, τουλάχιστον του Αράξου, με τις παρελκόμενες δράσεις αλλά δεν φαίνεται να έχει λειτουργήσει και να έχει συνέχεια στο χρόνο, εξαιτίας σίγουρα της κακής συνδεσιμότητας των

αερολιμένων με το κέντρο της πόλης αλλά και εξαιτίας των περιορισμένων δρομολογίων που δρομολογούνται από τις εταιρείες.

Τέλος, το Σχέδιο καταγράφει τη διάθεση αναβάθμισης και επέκτασης των υφιστάμενων υπηρεσιών σιδηροδρόμου που να συνδέουν την πόλη με την Αθήνα, τις γειτονικές περιοχές της Πάτρας και του Πύργου, ένα ζήτημα το οποίο είναι πολύ έντονο στο δημόσιο διάλογο της πόλης εδώ και πολλά χρόνια και τώρα έχει δρομολογηθεί η ολοκλήρωσή του.

Εν συντομία, φαίνεται πως οι στοχεύσεις και οι προοπτικές που μπαίνουν από το Εθνικό Χωροταξικό Πλαίσιο του 2008 για την περιοχή της Πάτρας στοχεύουν κυρίως στη στρατηγική-από άποψη ανάπτυξης- θέση της. Επιδιώκουν να ενισχύσουν τις δυνατότητες διασύνδεσής της άρα τα μέσα μεταφοράς της. Κάτι τέτοιο, όμως, 12 χρόνια μετά φαίνεται να μην έχει κατορθωθεί. Αυτό μπορούμε να το συμπεράνουμε με μια απλή καταγραφή των στοχεύσεων και των αποτελεσμάτων 12 χρόνια μετά αλλά μπορούμε κυρίως να το συμπεράνουμε με την εμπειρική γνώση και διαβίωση στην πόλη της Πάτρας. Η πραγματικότητα, λοιπόν, σήμερα μας λέει πως η θέση της δίνει πολλές δυνατότητες σύνδεσης αλλά επί της ουσίας ο εθνικός δρόμος Αθήνα-Πάτρα μέχρι πέρσι ήταν αργός και εξαιρετικά επικίνδυνος λόγω της -υπο κατασκευή- κατάστασής του, τα επιβατικά πλοία σπάνια κάνουν δρομολόγια για τα νησιά του Ιονίου Πελάγους, ο αερολιμένας του Αράξου που λειτούργησε κάποια χρόνια δε λειτουργεί πια και το τρένο αποτελεί ένα μεγάλο βραχνά και αντικείμενο μεγάλων αντιπαραθέσεων στο δημόσιο διάλογο της πόλης.

4.2. Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Στο περιφερειακό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας του 2003 προσδιορίζονται οι κεντρικοί άξονες στρατηγικού σχεδιασμού με χρονικό ορίζοντα δεκαπέντε χρόνων συνυπολογίζοντας τα πλεονεκτήματα, τις αδυναμίες και τις δυνατότητες της περιφέρειας.

Με μία προσεκτική μελέτη του περιφερειακού πλαισίου για τη Δυτική Ελλάδα, παρατηρούμε και εδώ πως υπάρχουν τέσσερις κεντρικές στοχεύσεις, τέσσερις άξονες βάσει των οποίων διαμορφώνονται οι προτάσεις αναπτυξιακού σχεδιασμού, όπως ορίζονται από το περιφερειακό πλαίσιο.

Πρώτη επιδίωξη αποτελεί η καλύτερη δυνατή διασύνδεση με έμφαση στον τομέα των μεταφορών. Επιπλέον, το περιφερειακό σχέδιο κεντροβαρίζει ιδιαίτερα στο τομέα της εκπαίδευσης και της έρευνας, όπως είναι φυσικό και με βάση την μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης όπως την αναλύσαμε παραπάνω, την ύπαρξη του Πανεπιστημίου Πατρών, του ΤΕΙ και περιφερειακών σχολών πέριξ της πόλης. Επιπροσθέτως, εξαιτίας και της γεωμορφολογίας της περιφέρειας, κεντρικός άξονας ανάπτυξης προβλέπεται η ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα πάντα σε ένα πλαίσιο αειφόρου ανάπτυξης, με σεβασμό στο περιβάλλον, ενώ προτείνονται εναλλακτικές μορφές τουρισμού που να αξιοποιούν τα περιβαλλοντικά και πολιτισμικά διαθέσιμα. Όλα αυτά με μία διάθεση σχέσης και υγιούς αλληλεξάρτησης πόλης και υπαίθρου και την άρση των χωρικών ανισοτήτων διαπιστώνοντας πως μεγάλο πρόβλημα της περιοχής είναι οι ενδοπεριφερειακές ανισότητες καθώς και η περιβαλλοντική υποβάθμιση εξαιτίας των αστικών δραστηριοτήτων.

Παρακάτω παρατίθεται ο πίνακας προτεινόμενων προωθητικών δραστηριοτήτων για την περιοχή της Πάτρας, όπως αναγράφονται στο ΦΕΚ:

Προωθητικές Δραστηριότητες αστικών κέντρων			
Αστικά Κέντρα	Αναπτυξιακός Ρόλος	Αναπτυξιακές Υποδομές	Προωθητικές Δραστηριότητες
Ευρύτερη Περιοχή Πατρών (Πάτρα, Ρίο, Αντίρριο, Κάτω Αχαΐα, κ.α).	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Εθνικός Πόλος Ανάπτυξης. ▪ Πύλη - Κόμβος Διευρωπαϊκών Δικτύων ▪ Κέντρο 1^ο επιπέδου 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ «ΠΑΘΕ» ▪ Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου ▪ «Δυτικός Άξονας» ▪ Σιδηροδρομικό δίκτυο ▪ Προαστιακός σιδηρόδρομος (μελέτη βιωσιμότητας). ▪ Νέος λιμένας ▪ Πανεπιστήμιο ▪ ΤΕΙ ▪ Νοσοκομείο ▪ ΒΕΠΕ ▪ Διεθνές εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο. ▪ Τεχνολογικό Πάρκο 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Τριτογενής τομέας ▪ (Ανώτατη Εκπαίδευση Ανάπτυξη έρευνας και καινοτομίας. ▪ Υπηρεσίες Υγείας ▪ Εμπορευματικό – διαμετακομιστικό κέντρο σε συμπληρωματικό ρόλο με τον Αστικό ▪ Διοίκηση ▪ Συνεδριακός τουρισμός) ▪ Μεταποίηση

Εικόνα 34: Πίνακας προτεινόμενων κατευθύνσεων, όπως ορίζονται στο πλαίσιο (Πηγή: Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας)

Στο ΦΕΚ αναγράφονται δράσεις που στοχεύουν στην ενίσχυση της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας σε αυτές τις κατευθύνσεις που αναφέρονται παραπάνω, στη κλίμακα βέβαια που αναλογούν σε αυτή τη μελέτη.

4.3. Ειδικά Πλαίσια

Στην ακριβώς επόμενη κλίμακα στρατηγικού σχεδιασμού υπάρχουν τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού. Αυτά, τα οποία έχουν εγκριθεί από την Βουλή των Ελλήνων είναι το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις υδατοκαλλιέργειες, το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού, το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την Βιομηχανία και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού, το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού

και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ) και το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των Καταστημάτων Κράτησης. Όλα τα παραπάνω πλαίσια επιδιώκουν να οριοθετήσουν και να πλαισιώσουν την χωροθέτηση και τις προϋποθέσεις εγκατάστασης επιμέρους λειτουργιών και χρήσεων. Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις υδατοκαλλιέργειες, εγκεκριμένο το 2011 από τη Βουλή των Ελλήνων δεν αφορά κάπου τον στρατηγικό σχεδιασμό της περιοχής μελέτης της παρούσας έρευνας οπότε και δεν αναλύεται περαιτέρω.

4.3.1. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού

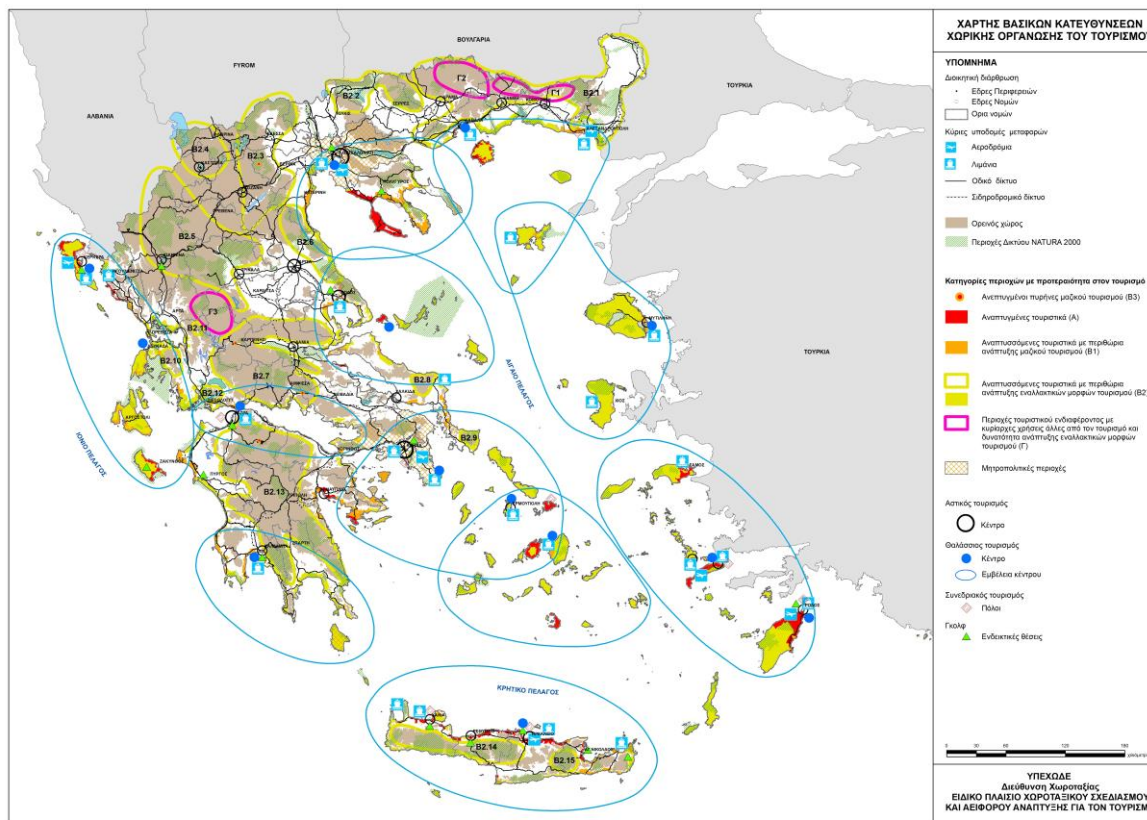
Σκοπός του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό είναι η παροχή κατευθύνσεων, κανόνων και κριτηρίων για τη χωρική διάρθρωση, οργάνωση και ανάπτυξη του τουρισμού στον ελληνικό χώρο και των αναγκαίων προς τούτο υποδομών καθώς και η διατύπωση ενός ρεαλιστικού προγράμματος δράσης για την επόμενη δεκαπενταετία (2009 – 2024).

Βασικός άξονας που διατρέχει το περιεχόμενο του Ειδικού Πλαισίου είναι η προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος η οποία εξάλλου αποτελεί προϋπόθεση για την επιβίωση και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τομέα και κεντρική κατευθυντήρια γραμμή από τα ευρύτερα πλαίσια σχεδιασμού.

Στο σύνολό της η μελέτη επιδιώκει να δρομολογήσει μέτρα βελτίωσης σε περιοχές τουριστικά αναπτυσσόμενες, μέτρα βελτίωσης με δυνατότητα πρόληψης υποβάθμισης περιβάλλοντος για τις τουριστικά αναπτυσσόμενες περιοχές και μέτρα ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού για τις περιοχές με κυρίαρχες χρήσεις άλλες εκτός τουρισμού. Σε ό, τι αφορά την περιοχή μελέτης μας, στις

τουριστικά αναπτυσσόμενες περιοχές με δυνατότητες ανάπτυξης ήπιων μορφών εναλλακτικών μορφών τουρισμού αναφέρεται ο ορεινός χώρος Πελοποννήσου (Παναχαϊκό, Χελμός, Ζήρεια, Ερύμανθος, Μαίναλο, Πάρνωνας και Ταΰγετος, ορεινή κεντρική Μεσσηνία και Νέδα).

Παρακάτω συνοψίζεται σε έναν χάρτη το σύνολο του Πλαισίου και των κατευθύνσεών του:



Εικόνα 35: Χάρτης Βασικών οργάνωσης του τουρισμού (Πηγή: Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού).

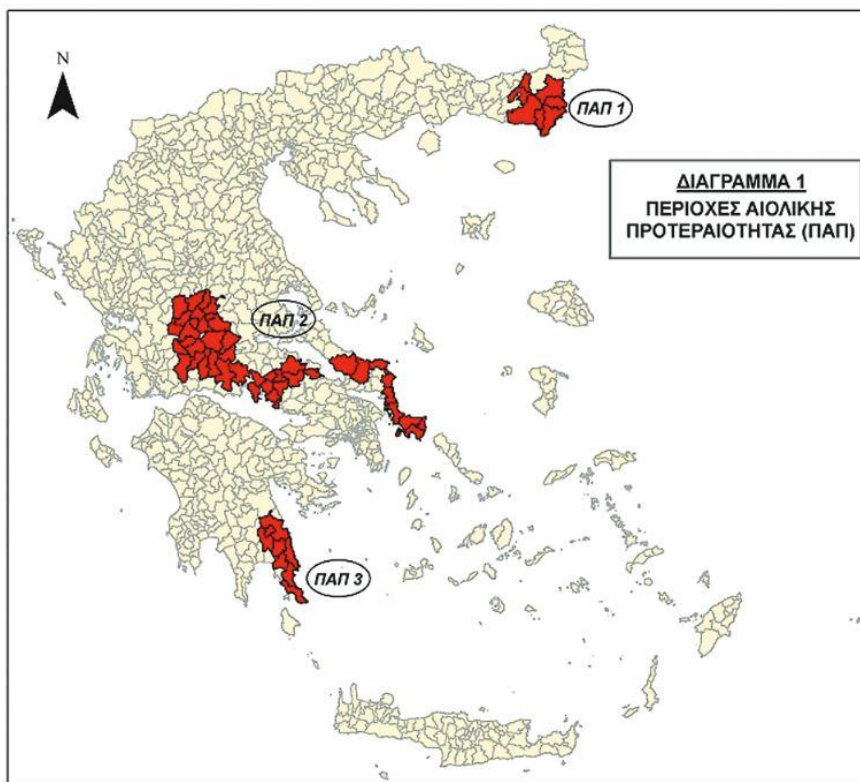
4.3.2. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την Βιομηχανία και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού

Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για την Βιομηχανία εγκρίθηκε το 2009 από τη Βουλή των Ελλήνων, ορίζει χρονικούς ορίζοντες το 2021 (μακροπρόθεσμος) και το 2013 (μεσοπρόθεσμος) και σκοπός του είναι ο μετασχηματισμός της χωρικής διάρθρωσης του εθνικής σημασίας τομέα της βιομηχανίας προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης, η οποία περιλαμβάνει τρεις διαστάσεις: την προστασία του περιβάλλοντος, την κοινωνική ισότητα και συνοχή και την οικονομική ευημερία. Το παρόν Πλαίσιο παρέχει κατευθύνσεις για τη χωροθέτηση της βιομηχανίας στον εθνικό χώρο σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο διοικητικών ενοτήτων (περιφέρειες, περιφερειακές ενότητες).

Σε ό, τι αφορά την περιοχή μελέτης μας, το παρόν πλαίσιο ορίζει την ανάγκη δρομολόγησης διαδικασιών χωρικής οργάνωσης της Βιομηχανίας ως σημαντική εξαιτίας της ύπαρξης της Πάτρας. Η γενική κατεύθυνση του πλαισίου σε σχέση με την Πάτρα είναι ο χωρικός συνδυασμός της μεταποίησης με εμπορευματικές/εφοδιαστικές δραστηριότητες, και με δραστηριότητες Ε.Τ.Α., Η Πάτρα παρουσιάζει πλεονεκτήματα και πρέπει να στηριχτεί, με βάση και τις δυνατότητες που δίνει η ίδια η περιοχή, τα μεγάλα ποσοστά μεταποίησης γεωργικών προϊόντων, την ύπαρξη του Πανεπιστημίου και της γέφυρας ως σύμβολο αλλά και ουσιαστική σύνδεση. Απαιτείται, παράλληλα, βελτίωση των υποδομών της ΒΙΠΕ και της ελκυστικότητάς της.

4.3.3. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ)

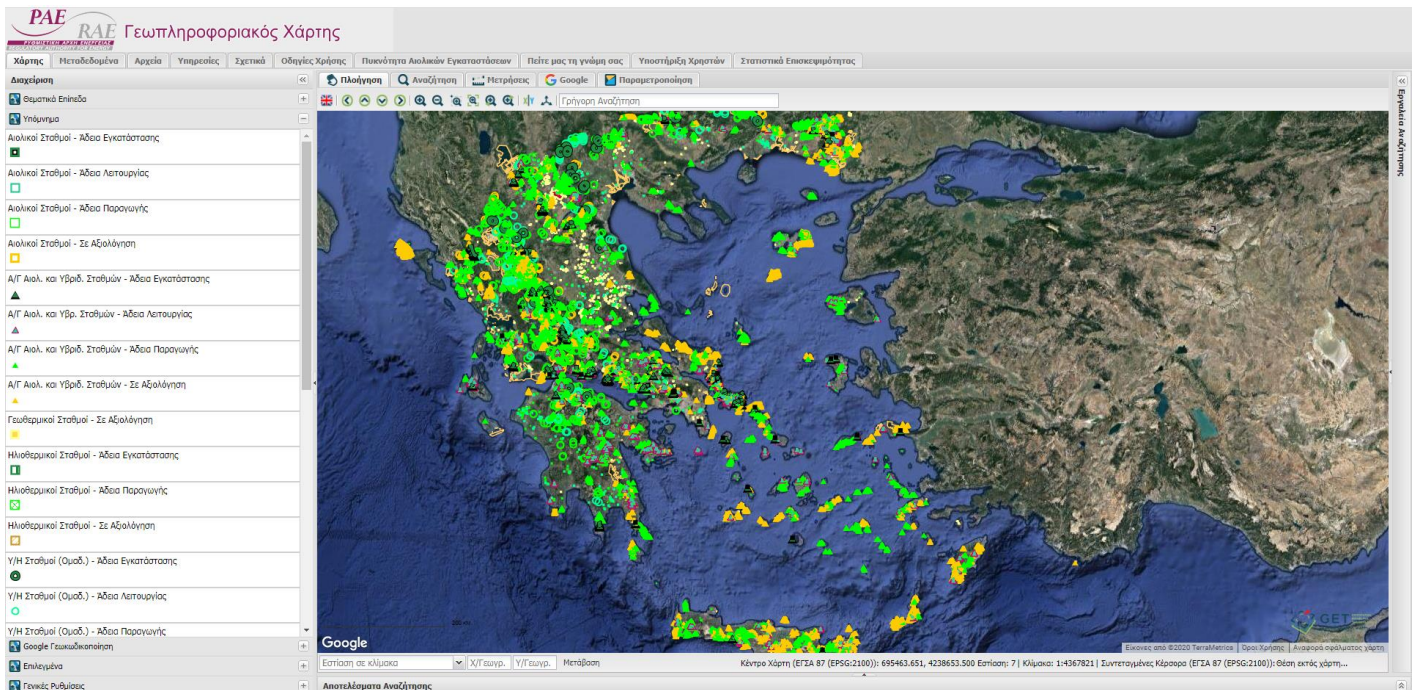
Η ανάπτυξη των Α.Π.Ε. αποτελεί βασική προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού. Σκοπός του παρόντος πλαισίου είναι να ορίσει το πλαίσιο χωροθέτησης των ΑΠΕ. Ορίζονται ζώνες απαγόρευσης και ειδικά κριτήρια χωροθέτησης στον ηπειρωτικό και νησιωτικό χώρο, στο θαλάσσιο χώρο και σε ακατοίκητες περιοχές καθώς και ασύμβατες παράλληλες χρήσεις.



Εικόνα 36: Διάγραμμα που αποτυπώνει τις περιοχές αιολικής προτεραιότητας (ΠΑΠ) (Πηγή: Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας).

Σε ό, τι αφορά την ευρύτερη περιοχή της Πάτρας, από τον χάρτη δεν φαίνεται να επηρεάζεται σημαντικά. Παρ' όλα αυτά, στο παρόν είναι υπό έγκριση το νέο ειδικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης που αφορά τη χωροθέτηση ΑΠΕ, το οποίο εκτιμάται πως θα έχει σημαντικές διαφορές καθώς τα ΑΠΕ έχουν αποκτήσει μεγάλη διάδοση τα τελευταία 15 χρόνια, από την έγκριση του προηγούμενου ειδικού πλαισίου.

Ο χάρτης, βέβαια στο διαδικτυακό τόπο της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας (ΡΑΕ), όπως παρουσιάζει τις δυνητικές παρεμβάσεις εγκατάστασης ΑΠΕ διαμορφώνεται ως εξής:



Εικόνα 37: Χάρτης ΑΠΕ από την ΡΑΕ (Πηγή: <https://geo.rae.gr/>).

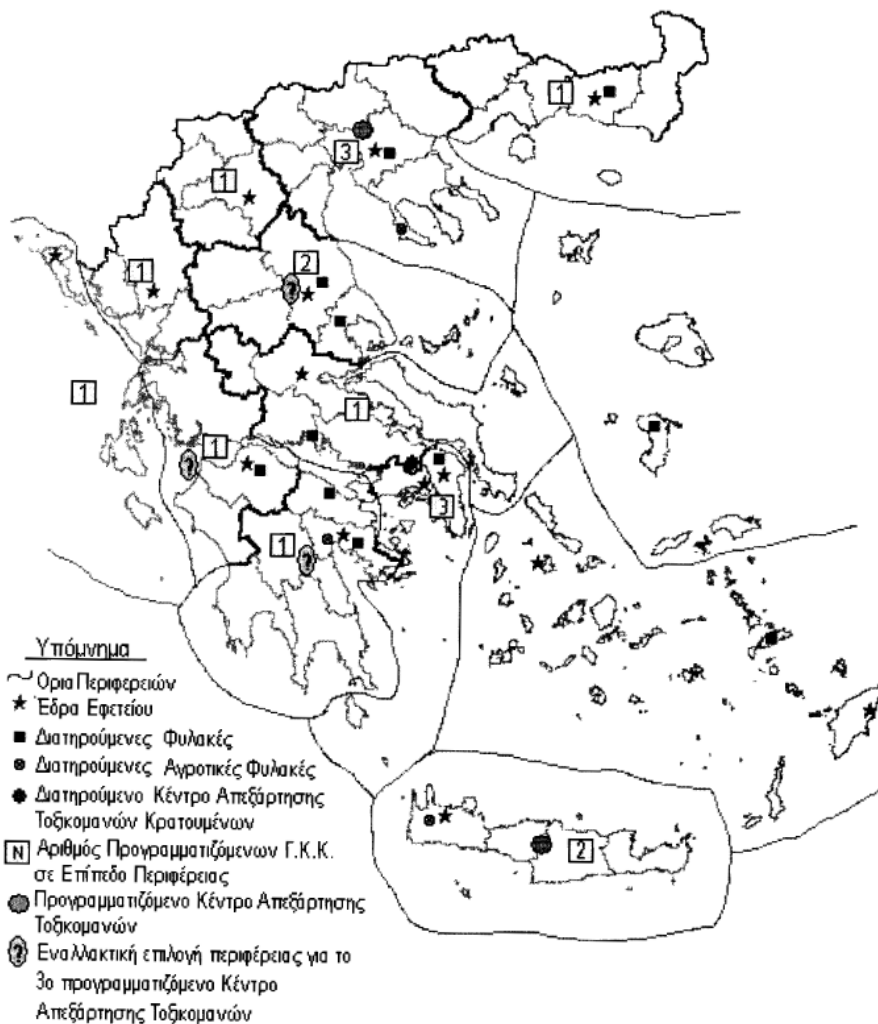
Παράλληλα, είναι άξιο αναφοράς στο σημείο αυτό πως ο νέος περιβαλλοντικός νόμος που ψηφίστηκε τον Μάρτη του 2020 διευκολύνει σε βάθος την αδειοδότηση εγκατάστασης ΑΠΕ και βάζει σαν προτεραιότητα την δημιουργία αιολικών πάρκων.

4.3.4. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των Καταστημάτων Κράτησης

Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των Καταστημάτων Κράτησης, εγκεκριμένο το 2001, αποσκοπεί στην διαμόρφωση κατευθύνσεων σε εθνικό επίπεδο για τη χωροθέτηση των καταστημάτων κράτησης με στόχο την προώθηση αρχών του Σωφρονιστικού Κώδικα, την κάλυψη επιτακτικών αναγκών συμπλήρωσης των υποδομών και τη βέλτιστη γεωγραφική κατανομή τους. Το πλαίσιο περιλαμβάνει κριτήρια χωροθέτησης καταστημάτων κράτησης σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο καθώς και πρόγραμμα δράσης και εξειδίκευση ενεργειών σε υποπρογράμματα.

Παρακάτω συνοψίζονται σε έναν χάρτη οι προτεινόμενες, από το πλαίσιο, υποδομές καταστημάτων κράτησης:

Προγραμματιζόμενες Υποδομές Καταστημάτων Κράτησης



Εικόνα 38: Προγραμματιζόμενες υποδομές καταστημάτων κράτησης (Πηγή: Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης των Καταστημάτων Κράτησης).

4.4. Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης

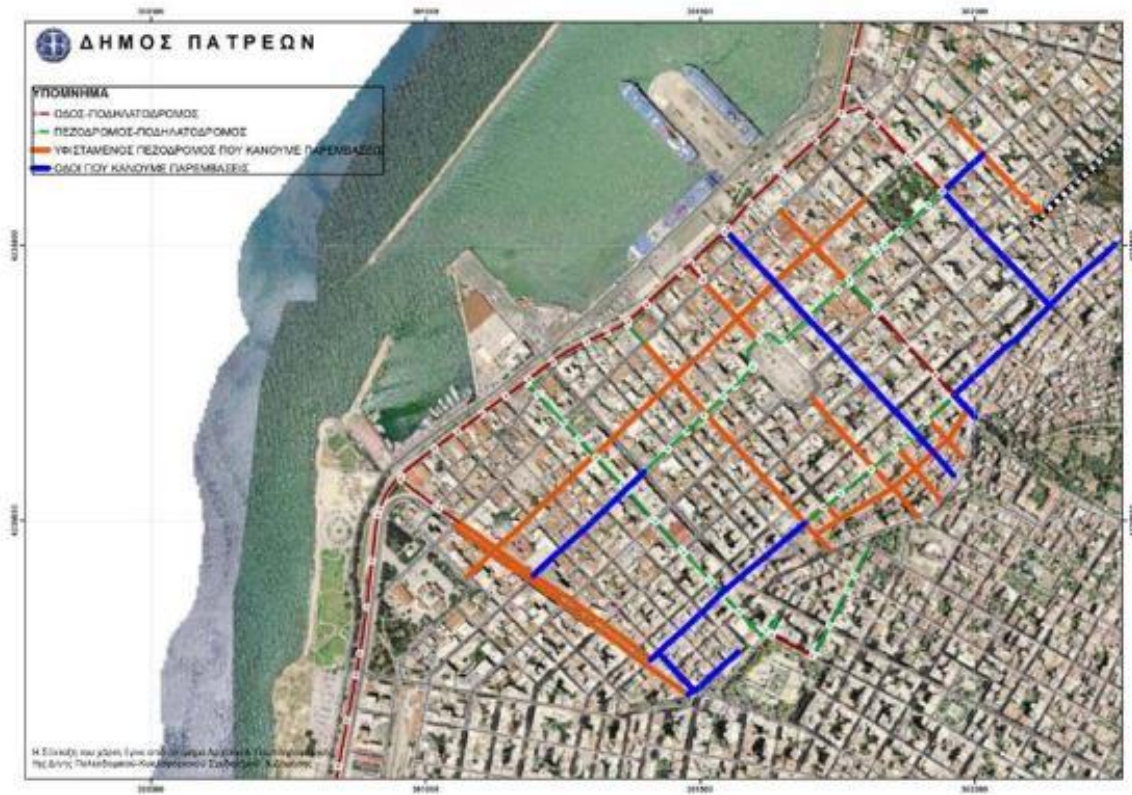
Υπάρχουν σχεδιασμοί, οι οποίοι δρομολογούνται στο παρόν, προκειμένου το ιστορικό κέντρο της Πάτρας να αλλάξει άρδην. Όλες αυτές οι δράσεις εμπεριέχονται στη Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Περιοχής παρέμβασης Αστικής Περιοχής Πάτρας του Δήμου Πατρέων, στο πλαίσιο του επιχειρησιακού προγράμματος «ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ» 2014 – 2020. Το ΣΒΑΑ που αφορά την πόλη της Πάτρας βασίζεται στην ανάδειξη της ως έξυπνη, βιώσιμη και «γαλάζια» πόλη.

Η μελέτη ορίζει στρατηγικούς στόχους, άξονες προτεραιότητας και ειδικούς στόχους που σχετίζονται με τις επενδυτικές προτεραιότητες.

Ένας από αυτούς τους σχεδιασμούς είναι ο παραλιακός ποδηλατόδρομος που θα ενώνει Κανελλοπούλου και Αγ. Ανδρέα. Η κατασκευή δικτύου ποδηλατόδρομου στο κέντρο της πόλης αφορά στην κατασκευή δικτύου ποδηλατόδρομων συνολικού μήκους 5,00 χ.λ.μ., μέσω του οποίου θα συνδέεται το Έλος και Camping της Αγυιάς και το θαλάσσιο μέτωπο με το Ιστορικό Κέντρο της πόλης.

Αυτό, παράλληλα με την υλοποίηση της μελέτης «Ανάπλαση - αξιοποίηση περιοχής Camping - Έλος Αγυιάς» που αφορά στην ανάπλαση και αξιοποίηση της περιοχής συνολικής έκτασης περίπου 325 στρεμμάτων, η οποία θεωρείται παραθαλάσσια και απαρτίζεται από 3 διακριτές χωρικές ενότητες : την παραλία, το έλος, το πρώην κάμπινγκ του Ε.Ο.Τ.. Αποσκοπεί στην δημιουργία ενός πάρκου που αποτελεί ένα οργανωμένο και διαμορφωμένο χώρο με κοινό ύφος, αλλά και επιμέρους διαφοροποιημένα στοιχεία που το καθιστούν ελκυστικό.

Ο πιο σημαντικός, όμως, είναι η αντιδρόμηση των βασικών δρόμων της Πάτρας και η πεζοδρόμηση-μεταξύ άλλων-της Μαιζώνος, η οποία προβλέπεται να αλλάξει πλήρως την λειτουργία και την όψη της πόλης.



Εικόνα 39: Πρόταση ποδηλατόδρομων, πεζοδρομήσεων και λοιπών οδικών παρεμβάσεων, όπως προτείνονται από τη ΣΒΑΑ για τον Δήμο Πατρέων (Πηγή: Δήμος Πατρέων (2016), *ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Περιοχής παρέμβασης Αστικής Περιοχής Πάτρας του Δήμου Πατρέων*, ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ» 2014 – 2020).

Παράλληλα, εντός του 2020 προβλέπεται να ξεκινήσει, επίσης, η δημοπράτηση ανάπλασης και ενοποίησης της Άνω με την Κάτω Πόλη. Μέσω της Γεροκωστοπούλου αλλά και των σκαλών θα ενοποιηθεί με πεζόδρομους που θα φτάνουν μέχρι τον Ιερό Ναό του Παντοκράτορα, αλλά θα πεζοδρομηθούν και οι γύρω δρόμοι από το Κάστρο, όπου κάποιος θα μπορεί να φθάσει πεζός, μέσω των σκαλών της Αγ. Νικολάου. Αλλά και σε κομμάτι της οδού Αγ. Νικολάου

αναμένεται να κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος, ο οποίος θα ενώνεται με τον μεγάλο ποδηλατόδρομο ο οποίος θα διέρχεται από την Αγ. Ανδρέου.



Εικόνα 40: Προτάσεις αναπλάσεων στην Άνω Πόλη (Πηγή: Δήμος Πατρέων (2016), *ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Περιοχής παρέμβασης Αστικής Περιοχής Πάτρας του Δήμου Πατρέων*, ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ» 2014 – 2020

Σε αυτό το συνολικό πλαίσιο αλλαγής της δομής αλλά και της αξιοποίησης των φυσικών και ανθρώπινων διαθεσίμων της πόλης εντάσσεται, επιπλέον, η συντήρηση του θεάτρου Απόλλων, η ανακατασκευή κλιμάκων του ιστορικού

κέντρου της Πάτρας (Τριών Ναυάρχων, Γεροκωστοπούλου, Αγίου Νικολάου, Παντανάσσης, Πατρέως), η ενεργειακή αναβάθμιση της δημοτικής βιβλιοθήκης Πατρών, η μετατροπή του Παλιού Νοσοκομείου σε Εκθεσιακό-Μουσειακό χώρο, η αποκατάσταση του παλιού Αρσακείου, η ολοκλήρωση της ανάπλασης της Γούβας, η ανάδειξη του ρωμαϊκού σταδίου και του ρωμαϊκού λουτρού, η ανάπλαση της περιοχής των Ζαρουχλείκων και λοιπές δευτερεύουσες παρεμβάσεις στην πόλη. Δράσεις που προβλέπεται να αλλάξουν άρδην την εικόνα της πόλης, των οποίων ο συνολικός προϋπολογισμός ανέρχεται σε περίπου 98.000.000 ευρώ.

4.5. Συνολική εκτίμηση και απολογισμός του πλαισίου πολιτικής για τον αναπτυξιακό σχεδιασμό της πόλης της Πάτρας

Είναι προφανές πως όλα τα πλαίσια πολιτικής που αναλύθηκαν παραπάνω (Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δημοτικής Ενότητας Πατρέων και Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού) κινούνται σε κοινές κατευθύνσεις. Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού ορίζει τις γενικές κατευθύνσεις στρατηγικού σχεδιασμού, το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας εξειδικεύει αυτές στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, ενώ το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Πάτρας επιχειρεί να επιλύσει χωρικά προβλήματα που απασχολούν την πόλη στις κατευθυντήριες γραμμές των πρώτων.

Επιπλέον, κάθε μελέτη που αφορά στην ευρύτερη περιοχή της πόλης της Πάτρας οφείλει να συνυπολογίζει την υφιστάμενη κατάσταση στη κατεύθυνση της ορθής αξιοποίησης της. Κάτι τέτοιο φαίνεται να συμβαίνει στις παραπάνω διατάξεις τουλάχιστον αναφορικά. Βασίζονται όλα τους στην αναγνώριση του πολιτισμικού,

περιβαλλοντικού, θρησκευτικού και χωρικού πλούτου της πόλης ως οφείλουν και στοχεύουν στην ορθότερη αξιοποίηση τους στην κατεύθυνση αντιμετώπισης των υπαρχόντων προβλημάτων και σεβασμού στους υπαρχόντων πόρων.

Ερώτημα της μελέτης των πολιτικών αυτών είναι αν τελικά επιτελούν τους σκοπούς και πετυχαίνουν τους στόχους τους. Αναλύοντας την «πραγματική πραγματικότητα» μέσα από την καθημερινή ζωή και παρουσία στην πόλη και γνωρίζοντας πολύ καλά τα πραγματικά χωρικά ζητήματα αλλά και ζητήματα ανάπτυξης που έχει να διαχειριστεί, εύκολα μπορεί να συμπεράνει κανείς πως ελάχιστα από όσα προτείνονται ή προτρέπονται για τις τοπικές κοινωνίες έχουν υλοποιηθεί ή έστω έχουν μπει σε κάποια κατεύθυνση υλοποίησης. Η έλλειψη καλής συνδεσιμότητας της Πάτρας συγκριτικά, μάλιστα, και με την ιδιαίτερα αξιόλογη θέση της στον χάρτη, η διαρκής υποβάθμιση του πολιτισμικού και φυσικού πλούτου της πόλης, η πλήρης εμπορευματοποίηση της πόλης, λόγω των φοιτητών και του καρναβαλιού αλλά και φυσικά η διαρκής επέκταση της οικιστικής ανάπτυξης της πόλης είναι όλα ζητήματα που παραμένουν στην «πραγματική πραγματικότητα» της Πάτρας, 10 χρόνια μετά την έγκριση του ΓΠΣ και κοντά στην ολοκλήρωση της περιόδου εφαρμογής του.

Σημαντική ήταν η ολοκλήρωση της Εθνικής Οδού Αθήνα-Πάτρα παρά την πολύχρονη διαδικασία κατασκευής της και την ταλαιπωρία για τους μόνιμους κατοίκους αλλά και τους επισκέπτες της πόλης. Ανοίγει διόδους επικοινωνίας, εύκολης διακίνησης και μετακίνησης.

Συμπεραίνουμε, μάλλον, πως η δυνατότητα υλοποίησης των προγραμμάτων και η δρομολόγηση δράσεων που να λειτουργούν διεξοδικά για την επίλυση των προβλημάτων της πόλης είναι κάτι που δεν έχει πετύχει σε ό, τι αφορά την πόλη. Η γραφειοκρατία, οι μικροπολιτικές αντιπαραθέσεις, οι ουσιαστικές διαφωνίες από την πραγματική κοινωνία της πόλης είναι όλα πραγματικές εξηγήσεις που έχουν οδηγήσει σε όλα αυτά. Έχει σημασία όλες οι αποφάσεις που αφορούν τον

στρατηγικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη μιας πόλης να εμπεριέχουν μεγαλύτερη ουσία.

Τα σχέδια που έχουν δρομολογηθεί από το ΣΒΒΑ για τον Δήμο Πατρέων προβλέπεται να αλλάξουν άρδην την δομή, την χωροταξική οργάνωση και την καθημερινή λειτουργία της πόλης. Οπότε, σίγουρα, σε ένα πλάνο σχεδιασμού και διαδικασίας σύνταξης μιας οποιασδήποτε πρότασης για την πόλη οφείλουμε να τα λάβουμε υπόψη μας ακόμα και αν δεν έχουν υλοποιηθεί ακόμη.

5. Έμπειρα συστήματα (Experts Systems): Ορισμός και θεωρία

Οι ερευνητές του προγραμματιστικού έργου Stanford Heuristic και ο αποκαλούμενος ως "πατέρας" του έμπειρου συστήματος Edward Feigenbaum εισήγαγαν τα έμπειρα συστήματα (wikipedia) τη δεκαετία του 1970. Ένα Έμπειρο Σύστημα είναι ένα υπολογιστικό σύστημα το οποίο μιμείται την ικανότητα ενός εμπειρογνώμονα στη λήψη αποφάσεων, προσπαθεί δηλαδή να επιδείξει ικανότητες στο να λαμβάνει αποφάσεις παρόμοιες με αυτές ενός ειδήμονα (εμπειρογνώμονα) σε ένα γνωστικό τομέα. Τα έμπειρα συστήματα σχεδιάστηκαν για να λύνουν πολύπλοκα προβλήματα συλλογιζόμενα με βάση τη διαθέσιμη γνώση σε ένα πεδίο, όπως κάνει ένας εμπειρογνώμονας, και όχι εκτελώντας μία ακριβή διαδικασία επίλυσης την οποία έχει προδιαγράψει ένας προγραμματιστής, όπως στην περίπτωση του συμβατικού προγραμματισμού υπολογιστών. Τη δεκαετία του 1980, τα έμπειρα συστήματα αναπτύχθηκαν ραγδαία καθώς αναγνωρίστηκαν ως πρακτικά εργαλεία για επίλυση προβλημάτων της καθημερινότητας.

Πιο απλά, ένα έμπειρο σύστημα είναι διαλογικό μηχανογραφικό εργαλείο σχεδιασμένο να λύνει δύσκολα προβλήματα λήψης αποφάσεων τα οποία βασίζονται σε γνώση συγκεντρωμένη από ειδήμονες. Υπό αυτό το πρίσμα, ένα ΕΣ αναμένεται να ενεργεί σε όλα του τα σημεία παρόμοια με τον τρόπο με τον οποίο θα ενεργούσε ένας ειδήμονας.

Τα έμπειρα συστήματα μπορούν να διαχωριστούν από τα άλλα συστήματα του χώρου στο ότι:

- Εξετάζουν προβλήματα ρεαλιστικής περιπλοκότητας τα οποία απαιτούν να αξιοποιηθεί σεβαστό απόθεμα ανθρώπινης εμπειρίας.
- Πρέπει να είναι ικανά για αξιολόγηση, επεξήγηση και δικαιολόγηση λύσεων, καθώς και παροχή συμβουλών, για να πειστεί ο χρήστης.
- Πρέπει να είναι γρήγορα και αξιόπιστα, ώστε να είναι χρήσιμα ως εργαλεία.

Για να σχεδιαστεί ένα έμπειρο σύστημα, δύο είναι τα βασικά βήματα: η απόκτηση της απαραίτητης γνώσης για το προς επίλυση πρόβλημα και η αναπαράστασή της.

Ένα έμπειρο σύστημα έχει δομή, διαφορετική από τα παραδοσιακά προγράμματα. Διαιρείται σε δύο μέρη, το ένα σταθερό, ανεξάρτητο από το έμπειρο σύστημα: η μηχανή εξαγωγής συμπερασμάτων, και το άλλο μεταβλητό: η βάση γνώσης. Για να τρέξει ένα έμπειρο σύστημα, η μηχανή σκέφτεται λογικά στηριζόμενη στη βάση γνώσης.

Στα έμπειρα συστήματα, η γνώση χωρίζεται από την επεξεργασία της (η επεξεργασία της Βάσης Γνώσης και της Συμπερασματικής Μηχανής είναι διαχωρισμένη). Όταν χρησιμοποιείται ένα κέλυφος έμπειρου συστήματος (expertsystemshell), ένας μηχανικός γνώσης ή ένας εμπειρογνώμονας εισάγει απλώς τους κανόνες στη βάση γνώσης. Κάθε νέος κανόνας προσθέτει κάποια νέα γνώση και κάνει το έμπειρο σύστημα πιο νοήμον.

Στην παρούσα εργασία, για τις ανάγκες της δόμησης του έμπειρου συστήματος χρησιμοποιείται το λογισμικό nexpert. Το nexpert είναι ένα λογισμικό, το οποίο παρέχει πλοήγηση στο δίκτυο στον προγραμματιστή και στον χρήστη, ενώ δομείται με τη μορφή δέντρου το οποίο ανατρέχεται προς τα πίσω (Kim T.J. Wiggins I. Wright J.R., 1990). Υπάρχει η δυνατότητα κίνησης σε διάφορα «παράθυρα» μέσα στο πρόγραμμα. Θεωρείται από τα κορυφαία λογισμικά της δεκαετίας του 1990 σε σχέση με την επεξεργασία και διαμόρφωση κανόνων

6. Πρόταση

6.1. Πλαίσιο πρότασης

Η γενική κατεύθυνση του σχεδιασμού, εδώ, όπως έχει ήδη αναφερθεί αποτελεί αφ' ενός η διερεύνηση των δυνατοτήτων προς αξιοποίηση της πόλης της Πάτρας και αφετέρου η διευκόλυνση των βασικών χρηστών της αλλά και ουσιαστικής γνωριμίας με την πόλη, τα τοπόσημα, την ιστορία της, τα ενδιαφέροντα που έχει να προσφέρει πάντα σε μια λογική διερεύνησης της δυνατότητας σύνδεσης των συστημάτων γεωγραφικών πληροφοριών με τα έμπειρα συστήματα ως μία δυνατότητα, η οποία μπορεί να αποτελέσει χρήσιμο εργαλείο μελετητικό και σχεδιαστικό.

Ο στόχος είναι να συνδεθούν τοπόσημα ή μέρη με οποιοδήποτε ενδιαφέρον (το οποίο χωρίζεται σε κατηγορίες) προκειμένου να αποτελέσουν αυτά ή να δημιουργήσουν διαδρομές ενδιαφέροντος, οι οποίες θα εισαχθούν στο έμπειρο σύστημα στη συνέχεια ως αποτελέσματα με βάση τις επιλογές των χρηστών του.

Σε πρώτο στάδιο, λοιπόν, παραπάνω έγινε μια πλήρης και εμπειριστατωμένη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της πόλης της Πάτρας σε ό, τι αφορά τις εσωτερικές αλλά και τις εξωτερικές μεταβλητές που επηρεάζουν την δομή, τη λειτουργία και τα διαθέσιμα της πόλης. Στην εξέλιξη της μελέτης, επιχειρείται να γίνει μία γεωγραφική καταγραφή όλης της πληροφορίας που διατίθενται παραπάνω προκειμένου αυτή να αποτελέσει τη βάση για τη διαμόρφωση διαδρομών με βάση τους χρήστες και τα ενδιαφέροντά τους έτσι ώστε να στηθεί ένας οδηγός με τη βοήθεια της τεχνολογίας των έμπειρων συστημάτων.

Για την γεωγραφική αποτύπωση έχει γίνει ίδια ψηφιοποίηση μέσω γεωγραφικών συστημάτων πληροφοριών (και συγκεκριμένα η χρήση του προγράμματος QGis) ενώ για τη σύνταξη του έμπειρου συστήματος η τεχνολογία nexpert.

Στα πρότυπα του έμπειρου συστήματος που πραγματοποιήσα για την περιοχή της Νέας Ιωνίας³, θέλω να δομήσω ένα έμπειρο σύστημα σε πιο ευρεία κλίμακα και με μεγαλύτερη και σε βάθος πληροφορία, που θα αναφέρεται στην περιοχή της Πάτρας: χωρικά, χρονικά (με βάση την εποχή επίσκεψης ή «χρήσης» της), ανά τομέα ενδιαφέροντος κ.λπ.

Η γενική κατεύθυνση έχει δοθεί από το μάθημα «Κτηματολόγιο, πολιτική και χρήσεις γης» στο πλαίσιο του ΔΠΜΣ «Περιβάλλον και Ανάπτυξη», κατά το ακαδημαϊκό έτος 2018-2019, στο οποίο επιδιώχθηκε να διερευνηθούν οι τρόποι σύνδεσης έμπειρων συστημάτων και γεωγραφικών συστημάτων πληροφοριών (με λογισμικό nexpert και qgis αντίστοιχα). Επιδιώκεται, λοιπόν, εδώ να υλοποιηθεί μια αναπτυξιακή πρόταση που αφορά την χωρική ανάλυση και τον χωροταξικό σχεδιασμό μέσα από την ανάγνωση γεωχωρικής πληροφορίας και την εξαγωγή συμπερασμάτων από ένα έμπειρο σύστημα που θα στηθεί.

6.2. Κατασκευή έμπειρου συστήματος- Μεθοδολογία

6.2.1. Ορισμός Χρηστών

Μέχρι στιγμής, η παρούσα έρευνα επιδιώκει να δώσει μια -όσο γίνεται- πιο συνολική και πλήρη εικόνα της πόλης της Πάτρας τόσο σε ό, τι αφορά την εσωτερική διαμόρφωσή της όσο και σε ό, τι αφορά τους εξωτερικούς παράγοντες που, όμως, την επηρεάζουν καθοριστικά, αλλά και να καταγράψει τις στρατηγικές για την πόλη που ορίζονται θεσμικά προκειμένου να ερευνηθεί που σε ένα επίπεδο πρότασης μπορούν όλα αυτά να συνδυαστούν. Η έρευνα και η ανάλυση

³Μπουσδέκη Μ. (2019), *Γνωριμία με την πλούσια ιστορία της Νέας Ιωνίας, Αφήγηση της ιστορίας στο πέρασμα της οδού Σεβαστείας | Τουριστικός οδηγός με τη βοήθεια των έμπειρων συστημάτων*, εργασία στο πλαίσιο του μαθήματος «Κτηματολόγιο, πολιτική και χρήσεις γης», ΔΠΜΣ Περιβάλλον και Ανάπτυξη, τμήμα αγρονόμων και τοπογράφων μηχανικών, ΕΜΠ.

της υφιστάμενης κατάστασης, όπως αυτή έγινε παραπάνω, μας δίνουν συμπερασματικά τους βασικούς χρήστες της πόλης της Πάτρας, εκείνους δηλαδή που θα αφορά και θα επηρεάζει οποιαδήποτε πρόταση γίνει στις κατευθύνσεις που έχουν οριστεί ήδη προηγουμένως.

Με βάση όλα τα παραπάνω, λοιπόν, αλλά και την εμπειρική γνώση για την περιοχή προκύπτει πως βασικοί χρήστες της πόλης είναι οι ντόπιοι, οι φοιτητές και οι τουρίστες, ενώ μία σταθερή κατηγορία προσωρινού πληθυσμού στην πόλη αποτελούν και οι φαντάροι/στρατιωτικοί.

✓ Ντόπιοι κάτοικοι: Όπως είναι φυσικό, μια πόλη με το εκτόπισμα και τις δυνατότητες της Πάτρας έχει πολλούς ντόπιους κατοίκους που ζουν στο κέντρο της αλλά και πέριξ αυτού, ενώ εργάζονται κατά βάση στο κέντρο, όπου εντοπίζεται η πλειοψηφία της εμπορικής και οικονομικής δραστηριότητας. Υπάρχουν επιπλέον συγκεντρωμένες οικονομικές δραστηριότητες σε μέρη εκτός του κέντρου, όπως το κέντρο του Ρίο, η Πανεπιστημιούπολη στο Ρίο, ο Γλαύκος, η ΒΙΠΕ κ.α.

✓ Φοιτητές: Η ύπαρξη του Πανεπιστημίου Πατρών στο Ρίο και του ΤΕΙ λίγο έξω από το κέντρο της πόλης αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την ίδια την πόλη της Πάτρας καθώς ορίζει έναν μεγάλο αριθμό κατοίκων της με εποχιακή και –εν μέρει- προσωρινή παραμονή σε αυτήν. Χιλιάδες φοιτητές έρχονται να μείνουν κάθε Σεπτέμβρη στην Πάτρα και άλλοι χιλιάδες φεύγουν όταν τελειώσουν τις σπουδές τους. Παράλληλα, η Πάτρα είναι μια πόλη «φάντασμα», μια έρημη πόλη τις περιόδους των «ακαδημαϊκών» διακοπών (Χριστούγεννα, Πάσχα, Καλοκαίρι και λοιπά τριήμερα). Όλα αυτά είναι χαρακτηριστικά που πρέπει να συνυπολογιστούν σε μια πρόταση που αφορά την Πάτρα και την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των δυνατοτήτων της με βάση τη χρήση της.

✓ Τουρίστες: Οι δυνατότητες σύνδεσης που δίνει η Πάτρα καθώς και το πλήθος των αξιοθέατων που παρέχει για όλους τους τύπους των επισκεπτών

την κάνει μια πόλη προσελκυσίμη σε τουρίστες. Η εγγύτητά της στην Αθήνα, η σύνδεση της με την Ιταλία, τα νησιά του Ιονίου, τις συνδεσιμότητες που παρέχει η ύπαρξη της γέφυρας την κάνει έναν τόπο που σίγουρα θα περάσει κάποιος ταξιδιώτης. Η πλούσια ιστορία της, ο πολιτισμός της, τα φυσικά και ανθρώπινα διαθέσιμά της την κάνουν έναν τόπο που-συνδυαστικά- θα παραμείνει κάποιος ταξιδιώτης να τον γνωρίσει.

Στην παρούσα μελέτη, θα θεωρήσουμε πως κανείς από τους χρήστες δεν γνωρίζει επαρκώς την πόλη, την ιστορία και τα τοπόσημά της ή τα σημεία ενδιαφέροντος που παρουσιάζει, όπως αυτά αναλύθηκαν παραπάνω στην μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης της Πάτρας. Κάτι το οποίο, από εμπειρική γνώση δεν απέχει πολύ από την πραγματικότητα. Έτσι, κατασκευάζονται εδώ διάφορες διαδρομές για την γνώση του πλούτου των φυσικών και ανθρώπινων διαθεσίμων της πόλης.

6.2.2. Κατασκευή Προβλήματος

Τα έμπειρα συστήματα επιδιώκουν εδώ να συνεισφέρουν στην μελέτη με την κατασκευή ενός «ταξιδιωτικού οδηγού», ο οποίος θα κατευθύνει τον χρήστη/επισκέπτη της πόλης με βάση τα ενδιαφέροντά του αξιοποιώντας την εισαγόμενη πληροφορία. Κεντρικός στόχος αποτελεί η ουσιαστική γνωριμία με την πόλη της Πάτρας με βάση και τα ενδιαφέροντα του χρήστη, κόντρα σε μια μαζική και ενδεικτική τυπική γνωριμία με ορισμένα μόνο σημεία της πόλης, με ορισμένες μόνο πτυχές της, με ορισμένα μόνο κομμάτια της ιστορίας της και του-κατά τα άλλα- πλούσιου παρελθόντος της.

Τα έμπειρα συστήματα και το λογισμικό nexpert φαίνονται ιδανικά για να εξυπηρετήσουν αυτόν τον σκοπό και να συνεισφέρουν σημαντικά σε έναν σχεδιασμό για την πόλη συνολικό και ολοκληρωμένο.

6.2.3. Χάρτες ψηφιοποίησης της πληροφορίας που συλλέχθηκε

Έχοντας μια εικόνα για την πόλη της Πάτρας, όπως αυτή τοποθετήθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια, επιδιώκεται εδώ να δοθούν συγκεκριμένες πληροφορίες για πιθανές διαδρομές ενδιαφέροντος των χρηστών και να αποτυπωθούν σε χάρτες με τη χρήση γεωγραφικών συστημάτων πληροφοριών.

Τα συστήματα γεωγραφικών πληροφοριών αποτελούν ένα μέσο χαρτογράφησης, απόδοσης δηλαδή της πληροφορίας σε χάρτη. Σύστημα γεωγραφικών πληροφοριών είναι ένα Σύστημα Πληροφοριών που βασίζεται στη διαχείριση γεωγραφικών πληροφοριών (χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν μπορεί να περιέχει και μη χωρικές - περιγραφικές πληροφορίες). Κάθε χάρτης είναι πλέον εφοδιασμένος με μια ισχυρή βάση δεδομένων και τα διάφορα γεωγραφικά δεδομένα μπορούν να συνδυαστούν και να δώσουν επιθυμητό αποτέλεσμα στη φάση της ανάλυσης.

Σε πρώτο στάδιο, λοιπόν, γίνεται ψηφιοποίηση της πληροφορίας που συλλέχθηκε κατά την μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης. Η ψηφιοποίηση στην παρούσα μελέτη γίνεται με το πρόγραμμα QGIS (Quantum GIS). Πρόκειται για ένα φιλικό προς το χρήστη λογισμικό Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών Ανοικτού Κώδικα και αποτελεί επίσημο πρόγραμμα του Open Source Geospatial Foundation (Καλογήρου Σ., 2013).

Κάποια δεδομένα έχουν χρησιμοποιηθεί από το αρχείο του Δήμου Πατρέων, ο οποίος τα διαθέτει δωρεάν μέσω του site του gissrvweb.geopatras.gr. Αυτά που βρήκαμε και παραθέτουμε είναι οι αθλητικές εγκαταστάσεις (οι οποίες, βέβαια, εμπλουτίστηκαν) του δήμου, οι πεζόδρομοι και το οδικό δίκτυο. Τα υπόλοιπα ψηφιοποιήθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Συνοπτικά, ψηφιοποιήθηκαν τα εξής: πλατείες, χώροι με συγκέντρωση μαγαζιών εστίασης, ιστορικά μνημεία (βυζαντινά, αρχαία, προσφυγικά,

εμφύλιακα, εγγλέζικα σπίτια), στάσεις ποδηλάτων, στάσεις και γραμμές λεωφορείων και τρένων, εκκλησίες και θρησκευτικοί χώροι, σημεία με φυσικό πλούτου, ΤΕΙ, Πανεπιστήμιο Πατρών, ΚΕΤΧ, θαλάσσιο μέτωπο (νέο λιμάνι, παλιό λιμάνι, θεατράκι-μαρίνα, νότιο πάρκο, ιχθυόσκαλα, πλαζ), σημεία πολιτισμού, χώροι άθλησης, χώροι στάθμευσης (ιδιωτικοί και δημόσιοι), σημείο συγκέντρωσης εμπορικής δραστηριότητας, διατηρητέα κτίρια, οδικά δίκτυα, ποδηλατόδρομοι (με βάση και τα σχέδια που δεν έχουν υλοποιηθεί ακόμη), πεζόδρομοι (με βάση και τα σχέδια που δεν έχουν υλοποιηθεί ακόμη).

Οι χάρτες παρατίθενται σε παράρτημα.

6.2.4. Σύνοψη και καταγραφή πληροφορίας που θα εισαχθεί στο έμπειρο σύστημα

Από την πληροφορία που καταγράφηκε και ψηφιοποιήθηκε γεωχωρικά επιχειρείται εδώ να κατηγοριοποιηθεί εν είδει σημείων προκειμένου να υπάρχει έτοιμη η πληροφορία που θα εισαχθεί στο έμπειρο σύστημα που θα στήσουμε και τα αποτελέσματά του θα μας διαμορφώσουν την χάραξη των προτεινόμενων διαδρομών. Η πληροφορία επιχειρεί να κατηγοριοποιηθεί συνυπολογίζοντας την μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής όλων ισότιμα των τομέων της πραγματικότητας της πόλης (κοινωνία, τεχνολογία, πολιτισμός, οικονομία, περιβάλλον και πολιτική) σύμφωνα με τις αρχές και τις αξίες της αξιοβίωτης/ολοκληρωμένης ανάπτυξης στο βαθμό βέβαια που αυτοί επηρεάζουν και αφορούν την γνωριμία με την πόλη,

Έτσι, προκύπτουν τα παρακάτω:

Πολιτισμός

Πρώην Αρσάκειο

Παλιό νοσοκομείο

Θέατρο Πάνθεον

Σκαγιοπούλειο

Δημοτική πινακοθήκη

Δημοτική βιβλιοθήκη

Θέατρο 2006

Veso mare

Θέατρο Απόλλων

Ρωμαϊκό Ωδείο

Θέατρο Κρίνης

Λαϊκό Θέατρο

Σπίτι Παλαμά

Μοντέρνες δραστηριότητες

Veso mare

Κέντρο (Αγίου Νικολάου-Ρήγα Φεραίου)/ ανοιχτό κέντρο εμπορίου (Patras Open Mall)

Ιστορία

/ αρχαιότητα:

αρχαιολογικό μουσείο

αρχαιολογικός χώρος πέριξ του Ι. Ναού Αγίου Κωνσταντίνου

αρχαιολογικός χώρος στα Ψηλά Αλώνια

ο αρχαιολογικός χώρος στο οικοδομικό τετράγωνο των οδών Αρέθα -

Παπαδιαμάντη -Γέφυρα του Μείλιχου στα Συχαινά

αρχαιολογικός χώρος Βούντενης

αρχαιολογικός χώρος περιοχής Παγώνας Πατρών

ρωμαϊκό αμφιθέατρο

ρωμαϊκά νυμφαία

ρωμαϊκό υδραγωγείο

/ βυζαντινή εποχή:

Λουτρό (χαμάμ) στην οδό Μπουκαούρη

Φρούριο Πατρών

Πηγάδι Αγίου Ανδρέου

/τουρκοκρατία:

Άγαλμα Παλαιών Πατρών Γερμανού

/ εγκατάσταση μικρασιατών:

Προσφυγικά

Ναός Αγίας Φωτεινής

Γήπεδο

/ νεότερα χρόνια:

Μνημείο εκτελεσθέντων Γηροκομείου

Λιμάνι κέντρο

Εγγλέζικα

Achaia Klaus

Παλιό νοσοκομείο

Παμικρασιατικός σύλλογος

Μνημείο εθνικής αντίστασης

Καταφύγιο Ψηλά αλώνια

Ηλιακό ρολόι

Ρολόι τριών συμμάχων

Ιστορική οικονομία

Εργοστάσια παλιά ΒΙΠΕ

Αναψυχή (ερώτηση για εποχή?)

Έλος Αγυιάς

Πλατανόδασος

Δασσύλιο

Παναχαϊκό

Στροφυλιά

Νότιο Πάρκο

Βόρειο Πάρκο

Άλσος της Αρόης
Σκαγιοπούλειο
Camping Αγυιάς
Καστελόκαμπος
Άγιος Βασίλειος
Ρίο παραλία

Θρησκεία

Παλιός Άγιος Ανδρέας
Άγιος Ανδρέας
Παντοκράτορας
Ιερά Μονή Γηροκομείου
Άγιος Νικόλαος (Σπάτα)
Παντάνασσα
Άγιος Ανδρέας (καθολικός ναός)

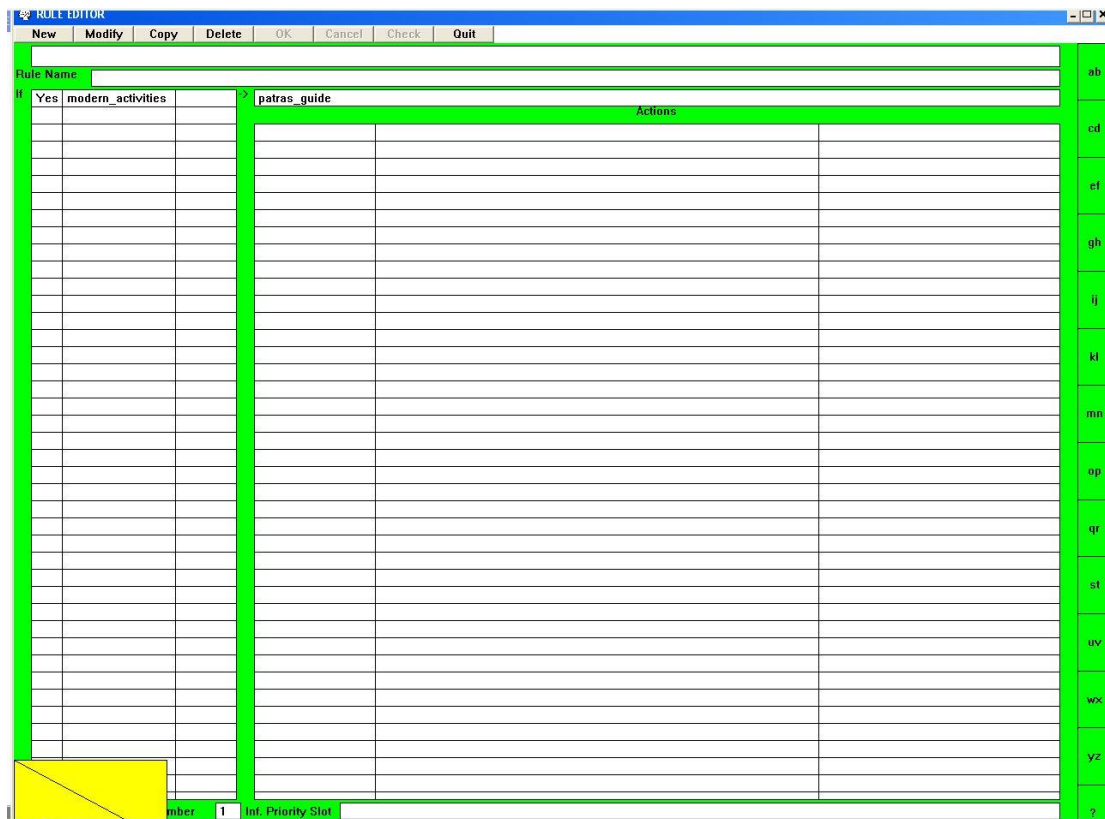
Γαστρονομία (εδώ μπαίνουν περιοχές με μεγάλη συγκέντρωση καταστημάτων εστίασης τόσο από εμπειρική γνώση όσο και από φωτοερμηνεία)

Γλαύκος
Ρίο παραλία
Μαρίνα-Θεατράκι
Κάστρο
Πεζόδρομος Ηφαίστου
Πεζόδρομος Παντανάσσης

6.2.5. Δομή έμπειρου συστήματος/ Αναπαράσταση Γνώσης

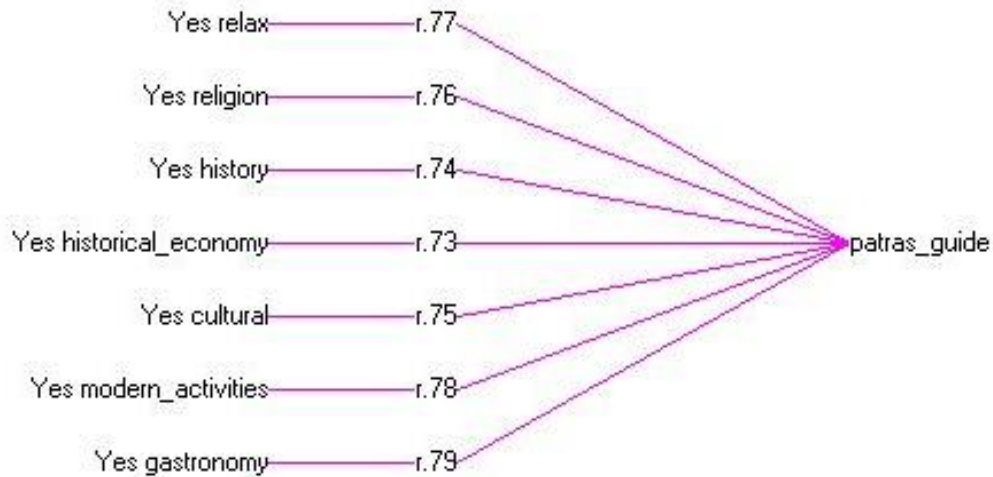
Αφού κατηγοριοποιήθηκε όλη η πληροφορία που διατίθενται, επιχειρείται να στηθεί ένας οδηγός για την περιοχή βασισμένος σε αυτήν. Παρακάτω επιχειρείται όλα αυτά τα στοιχεία να τοποθετηθούν στην εφαρμογή nexpert με τη βοήθεια κανόνων ώστε να προκύψει το έμπειρο σύστημα. Με κεντρική

υπόθεση το "patras_guide" ορίζουμε, με τη μορφή κανόνα στην αντίστοιχη καρτέλα, που να ορίζει όλες τι επιμέρους κατηγορίες ενδιαφερόντων, όπως τις καθορίσαμε παραπάνω. Έτσι, έχουμε: "modern activities", "relax", "religion", "sports", "history", "historical_economy", "cultural", "gastronomy". Ενδεικτικά, παρατίθεται η μορφή του κανόνα για την κατηγορία "modern_activities". Αντίστοιχα, διαμορφώνουμε τους κανόνες και για τις υπόλοιπες κατηγορίες ενδιαφερόντων.



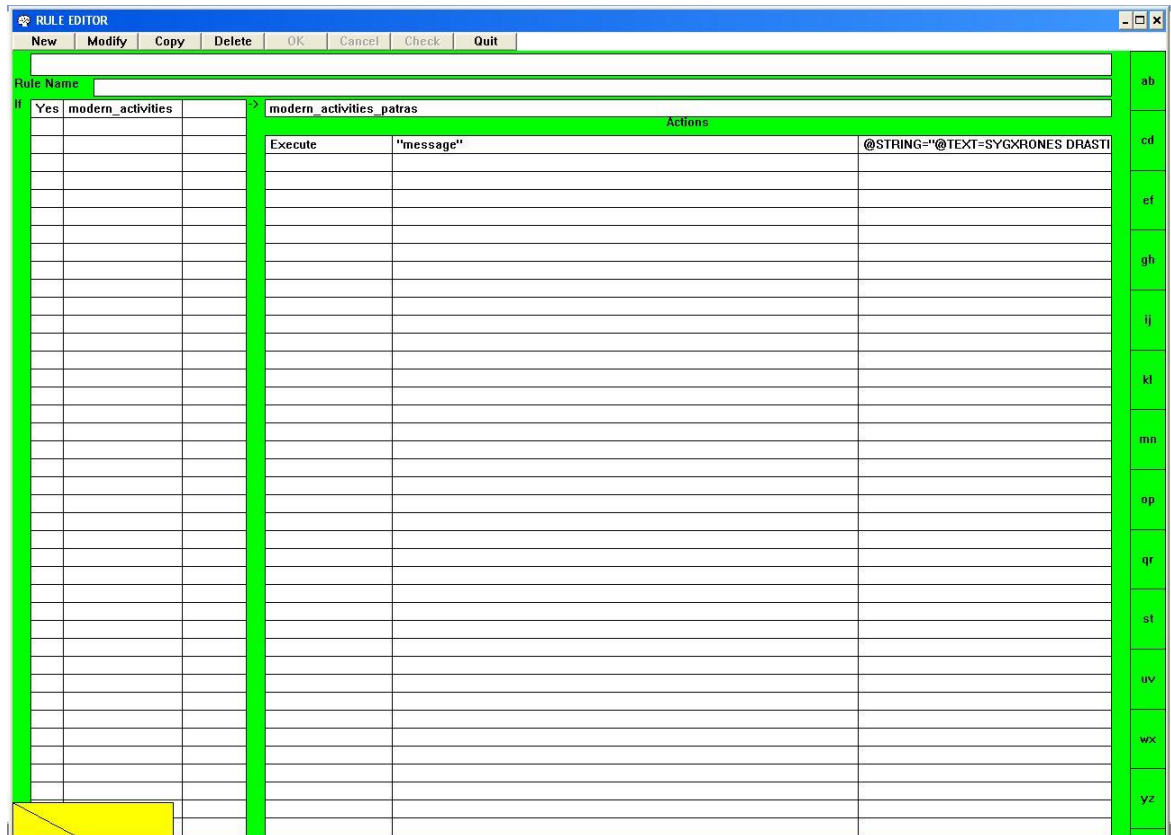
Εικόνα 41: Δείγμα σύνταξης κανόνων.

Με βάση αυτό, διαμορφώνεται το εξής δέντρο, σε πρώτο στάδιο σχεδιασμού του έμπειρου συστήματος:



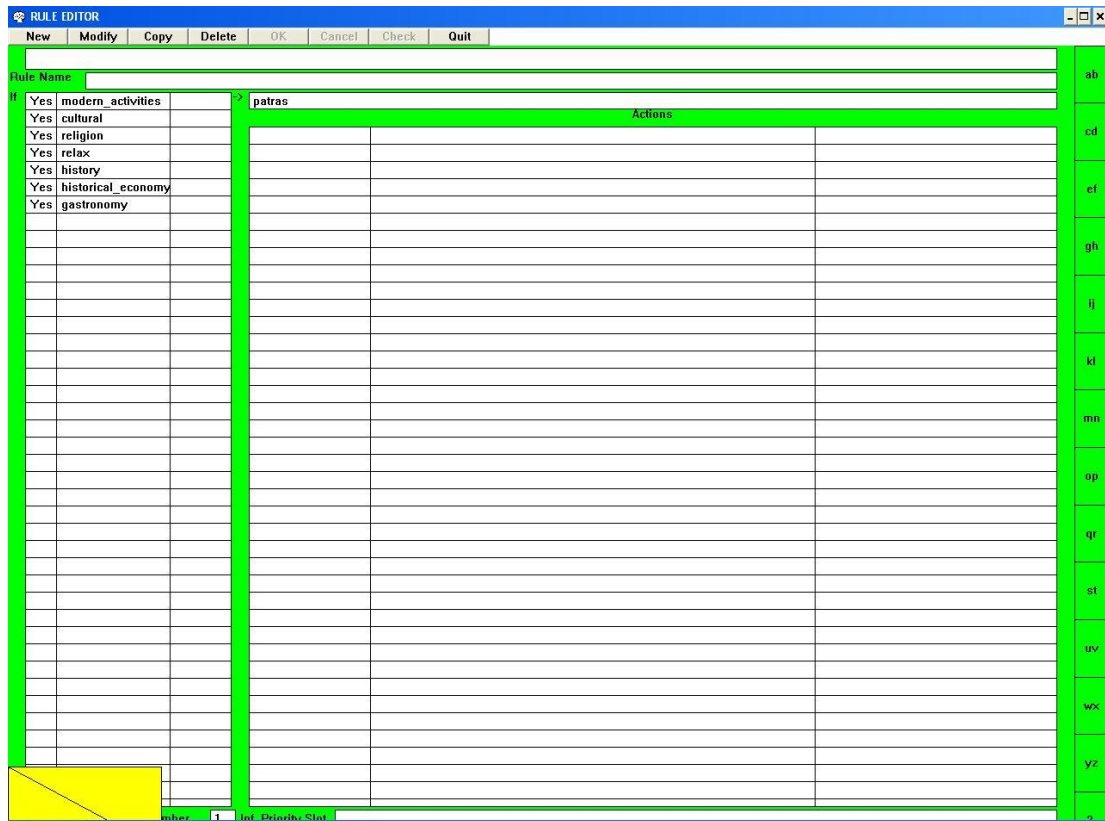
Εικόνα 42: Δέντρο κανόνων που αφορούν τις κατηγορίες ενδιαφερόντων για την περιοχή της Πάτρας.

Στην εξέλιξη της δόμησης του έμπειρου συστήματος, μέσα από την ίδια καρτέλα για τη σύνταξη κανόνων, ακολουθώ το παρακάτω μοτίβο προκειμένου να εμφανίζεται μήνυμα-απάντηση στον χρήστη της εφαρμογής με τα προτεινόμενα τοπία ή υποπεριοχές για κάθε κατηγορία ενδιαφέροντος.



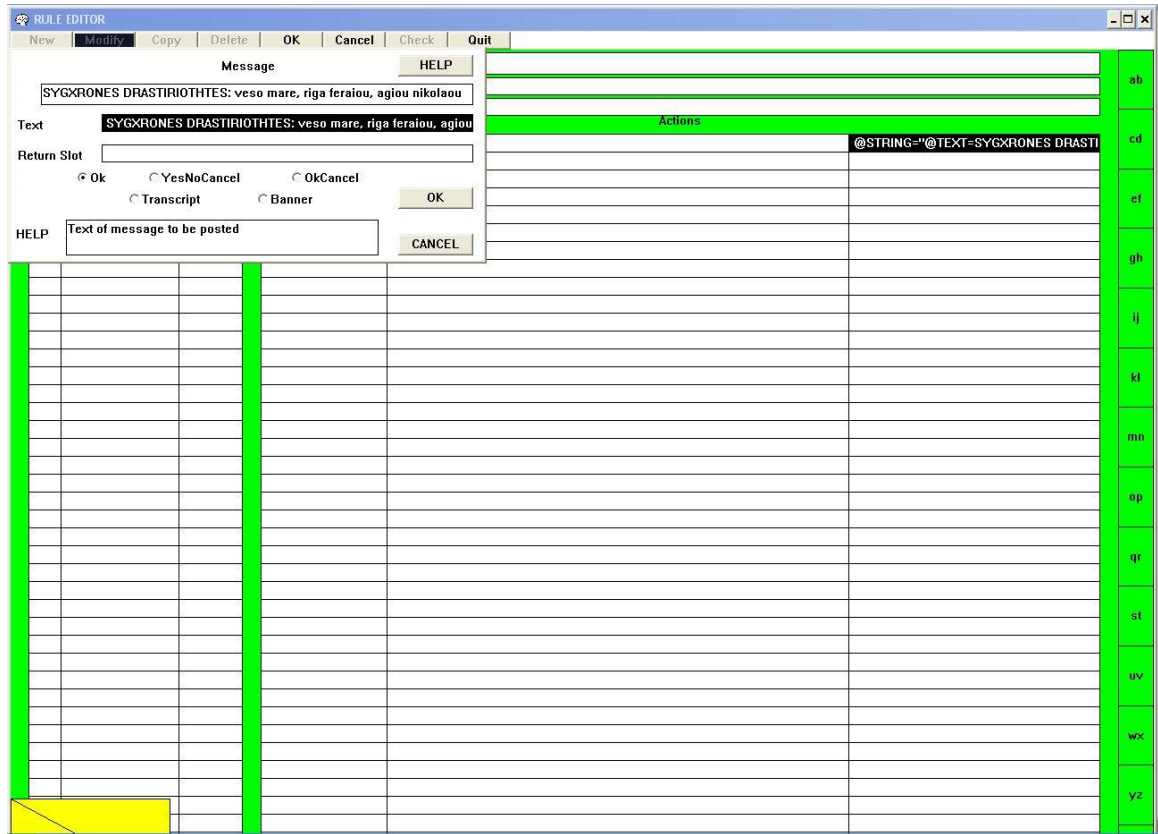
Εικόνα 43: Ενδεικτικά η σύνταξη κανόνων για τη διαμόρφωση του έμπειρου συστήματος στη τελική του μορφή και με τη δυνατότητα εμφάνισης μηνύματος.

Εισάγεται, επίσης, ο εξής κανόνας:



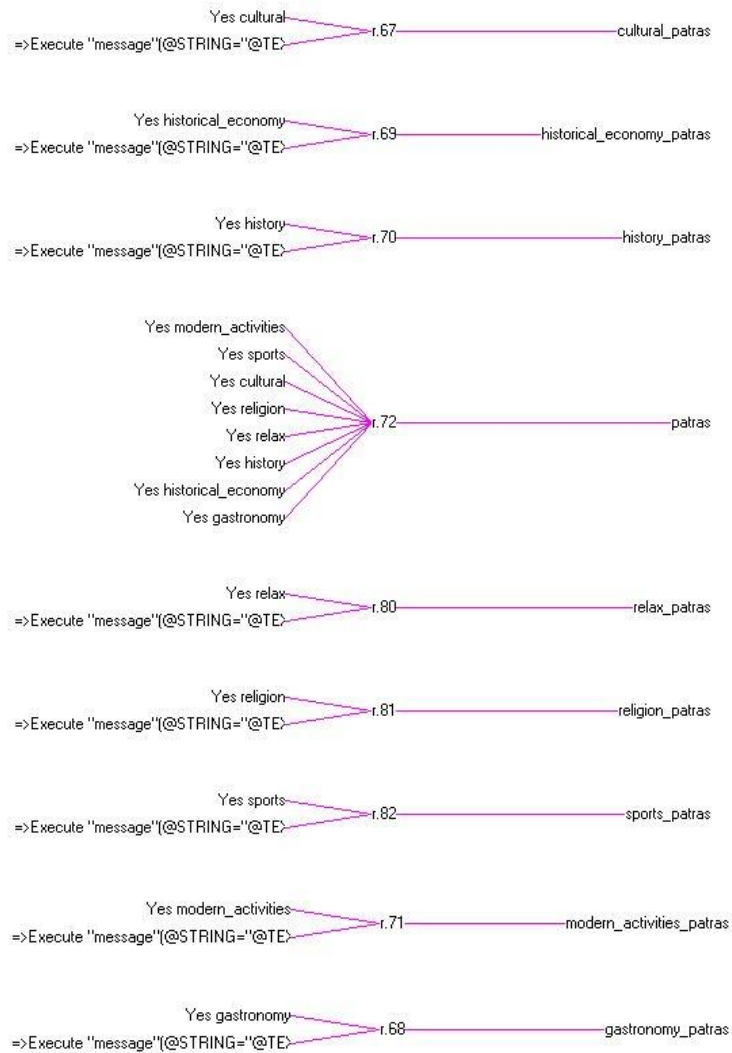
Εικόνα 44: Σύνταξη κανόνα.

Αυτός ο κανόνας εξυπηρετεί τη δυνατότητα να ισχύουν πάνω από μία εντολή. Στην παραπάνω καρτέλα, στην επεξεργασία του μηνύματος εμφανίζεται νέα καρτέλα την οποία και συμπληρώνουμε με τα αντίστοιχα τοπόσημα, όπως παρακάτω για την περίπτωση της κατηγορίας "modern activities":



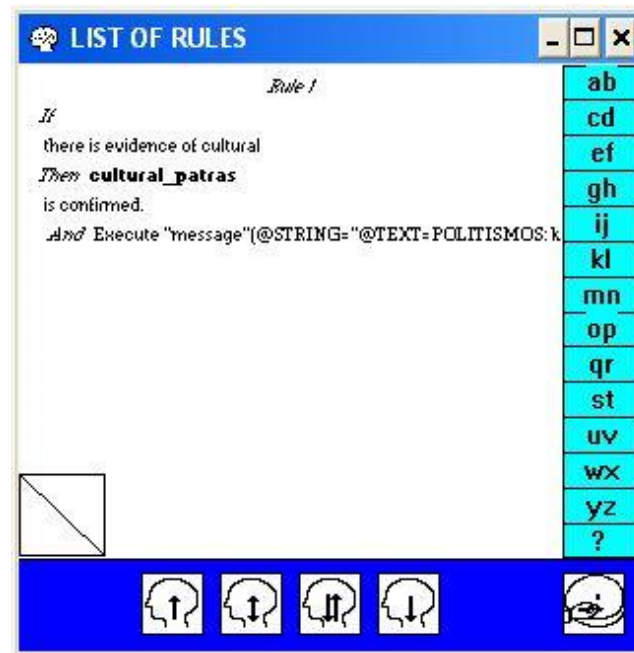
Εικόνα 45: Συμπλήρωση μηνύματος προς εμφάνιση.

Κάνουμε το ίδιο για όλες τις κατηγορίες συμπληρώνοντας τα ανάλογα τοπίσημα που έχουμε καταγράψει παραπάνω. Συνολικά, η εικόνα του δέντρου κανόνων που προκύπτει και συνιστά το έμπειρό μας σύστημα και τον οδηγό γνωριμίας με την πόλη της Πάτρας έχει την παρακάτω μορφή:

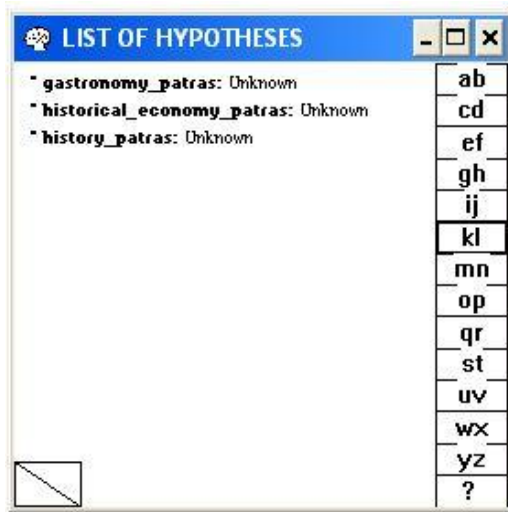


Εικόνα 46: Το δέντρο που προκύπτει από το σύνολο των κανόνων που ορίσαμε.

Το συγκεκριμένο περιβάλλον δίνει τη δυνατότητα προβολής των κανόνων και με άλλο τρόπο, αυτού της μορφής λίστας κανόνων, λίστα υποθέσεων και λίστα μεταβλητών. Σε αυτή την μορφή η οποία παρουσιάζονται παρακάτω. Στη λίστα κανόνων, επιπρόσθετα στο πάνω μέρος φαίνεται ο αριθμός του κανόνα, ο οποίος δίνεται τυχαία από το σύστημα.



Εικόνα 47: Λίστα κανόνων.



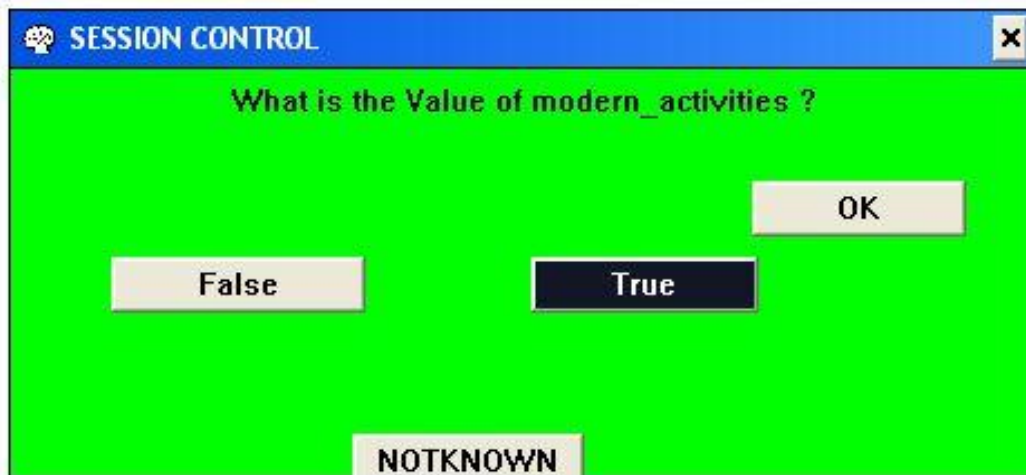
Εικόνα 48: Λίστα υποθέσεων.



Εικόνα 49: Λίστα δεδομένων.

6.2.6. Περιβάλλον χρήστη/ Λειτουργία έμπειρου συστήματος

Όταν, λοιπόν, «τρέχει» το πρόγραμμα και άρα να χρησιμοποιείται από τον επισκέπτη/χρήστη, εμφανίζονται ερωτήματα που αφορούν τις ενδεχόμενες κατηγορίες ενδιαφερόντων που μπορεί να αφορούν τον χρήστη με την παρακάτω μορφή:



Εικόνα 50: Ενδεικτικά οι ερωτήσεις που παρουσιάζονται στον επισκέπτη κατά τη χρήση του συστήματος.

Με την επιλογή «TRUE» στις κατηγορίες που ενδιαφέρουν τον χρήστη προκύπτει ένα μήνυμα για κάθε κατηγορία που επιλέχτηκε με τα αντίστοιχα τοπόσημα κατόπιν προσπέλασης όλων των ερωτήσεων, όπως παρακάτω:



Εικόνα 51: Αποτέλεσμα χρήσης έμπειρου συστήματος.

Η παρούσα μορφή οδηγού για την πόλη αποτελεί όσο το δυνατόν πιο εμπλουτισμένη εκδοχή από άποψη πληροφορίας, αν και υπάρχει η διάθεση περαιτέρω εμπλουτισμού της.

Αποτελεί μια εύκολη -στη χρήση- εφαρμογή προκειμένου η Πάτρα να αναδειχθεί για την-πράγματι-πλούσια ιστορία της. Ο κάθε επισκέπτης έχει τη δυνατότητα με μια απλή δήλωση/επιλογή των ειδικών του ενδιαφερόντων να επισκεφτεί όλα εκείνα τα σημεία στην περιοχή που μπορούν να του καλλιεργήσουν το ενδιαφέρον. Και όλη αυτή η κατασκευή της πλατφόρμας αποκτά ακόμη μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρακάτω, όπου και επιδιώκεται με βάση τις επιλογές του χρήστη να σχεδιαστούν οι προτεινόμενες διαδρομές για την γνωριμία με την πόλη.

6.3. Προτεινόμενες διαδρομές

Η κατασκευή του συνόλου διαδρομών που μπορεί να προκύψουν από τη λειτουργία του έμπειρου συστήματος με όλους τους πιθανούς συνδυασμούς τους είναι αδύνατη στο πλαίσιο μιας πτυχιακής εργασίας μεταπτυχιακού εξαιτίας του περιορισμένου χρόνου της. Οπότε εδώ, επιλέχθηκε ένας χρήστης από κάθε κατηγορία χρηστών της πόλης της Πάτρας (τουρίστας, φοιτητής, ντόπιος) να «τρέξει» το πρόγραμμα προκειμένου να κατασκευαστούν, να σχεδιαστούν, και να χαραχτούν και να δοθούν οι απαραίτητες πληροφορίες για τις 3 διαδρομές με 3 εναλλακτικούς τρόπους (πόδια, ποδήλατο, αυτοκίνητο ή MMM).

Η παρούσα πλατφόρμα χρησιμοποιήθηκε από χρήστες της πόλης προκειμένου να χαραχτούν ενδεικτικά οι διαδρομές αυτές με βάση τις απαντήσεις των χρηστών. Για κάθε έναν από τους χρήστες προτείνονται τέσσερις διαδρομές ανάλογα με το μέσο (πόδια, ποδήλατο, αυτοκίνητο και MMM). Για τη χάραξη της διαδρομής που θα ακολουθηθεί με τα πόδια αξιοποιούνται οι δυνητικοί πεζόδρομοι που θα κατασκευαστούν στο κέντρο της πόλης. Στις διαδρομές του ποδηλάτου αξιοποιούνται οι στάσεις δημοτικών ποδηλάτων που έχουν χωροθετηθεί από τον Δήμο πιλοτικά και δεν έχουν γνωρίσει την ανάλογη αναγνώριση και χρήση. Επίσης, στη χάραξη της διαδρομής σχεδιάζεται με βάση τους μελλοντικούς ποδηλατόδρομους που πρόκειται να κατασκευαστούν τόσο στο κέντρο της πόλης όσο και παραλιακά. Για την χάραξη της διαδρομής με αυτοκίνητο θα χρησιμοποιήσουμε επίσης δεδομένα που ψηφιοποιήθηκαν προηγουμένως, όπως χώρους στάθμευσης, δημόσιους ή ιδιωτικούς. Για την χάραξη διαδρομών με MMM αξιοποιούνται τα δεδομένα που ψηφιοποιήθηκαν (διαδρομές και στάσεις λεωφορείων και τρένου) καθώς και δεδομένα από το διαδίκτυο (πχ χρόνους αναχώρησης και άφιξης, στάσεις κλπ).

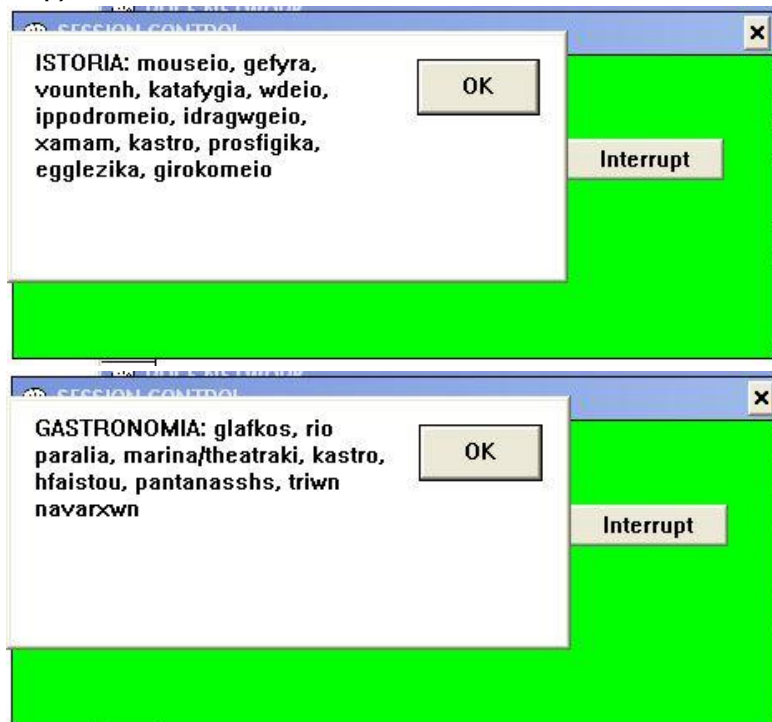
Σε όλες τις περιπτώσεις, αναγράφεται ενδεικτικός χρόνος με βάση τα δεδομένα του Google maps. Ενώ, εκτός από τα σημεία ενδιαφέροντος που έχει επιλέξει ο χρήστης παρουσιάζονται πιθανοί κοινόχρηστοι χώροι, όπως πάρκα,

πλατείες ή παιδικές χαρές που πιθανώς να ενδιαφέρουν τους επισκέπτες καθώς και τα καταγεγραμμένα διατηρητέα κτίρια που βρίσκονται στη διαδρομή και παρουσιάζουν αισθητικό και αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον.

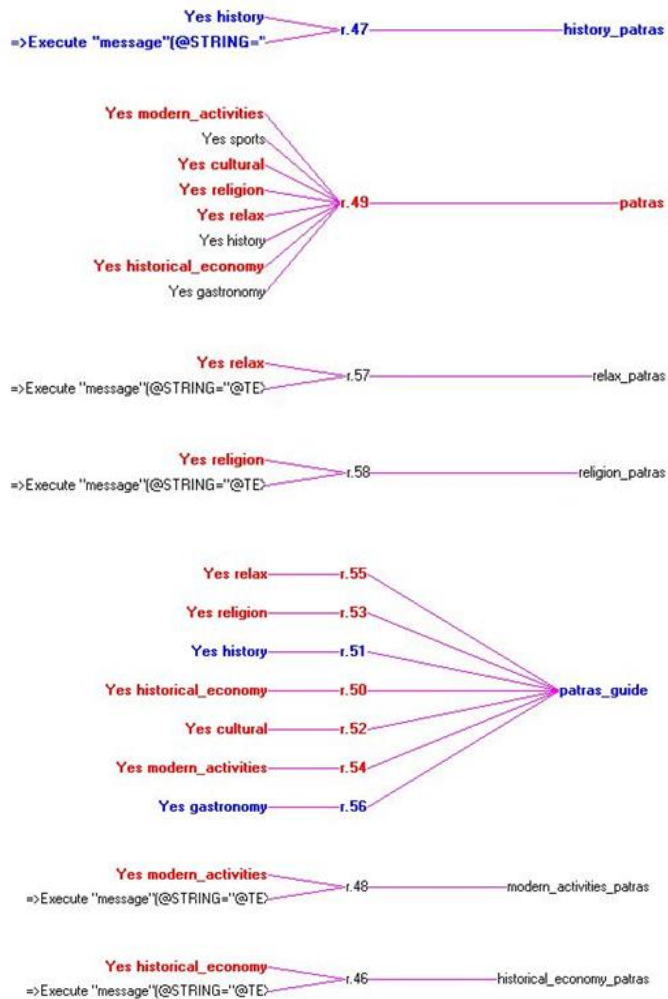
Ενδεικτικά, έτρεξε την πλατφόρμα ένας ενδιαφερόμενος χρήστης, οποίος επέλεξε να δει τοποσημα ιστορίας και γαστρονομίας στην πόλη της Πάτρας.

ΧΡΗΣΤΗΣ:

Ο πρώτος χρήστης ενδιαφέρεται να γνωρίσει την *ιστορία* της πόλης και την *γαστρονομία* της.

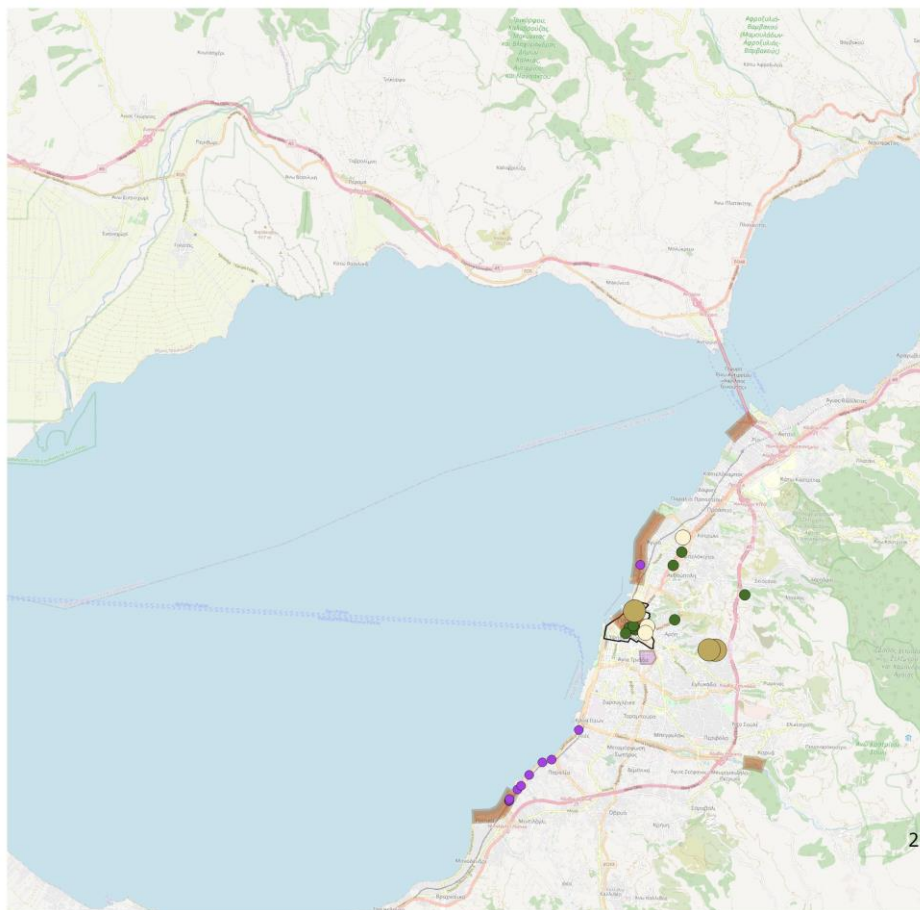


Εικόνα 52: Αποτελέσματα χρήσης έμπειρου συστήματος.



Εικόνα 53: Δέντρο κατόπιν χρήσης του συστήματος.

Κατασκευάζοντας έναν χάρτη με τα επίπεδα που αφορούν αυτά τα ενδιαφέροντα προκύπτουν τα παρακάτω σημεία ενδιαφέροντος:



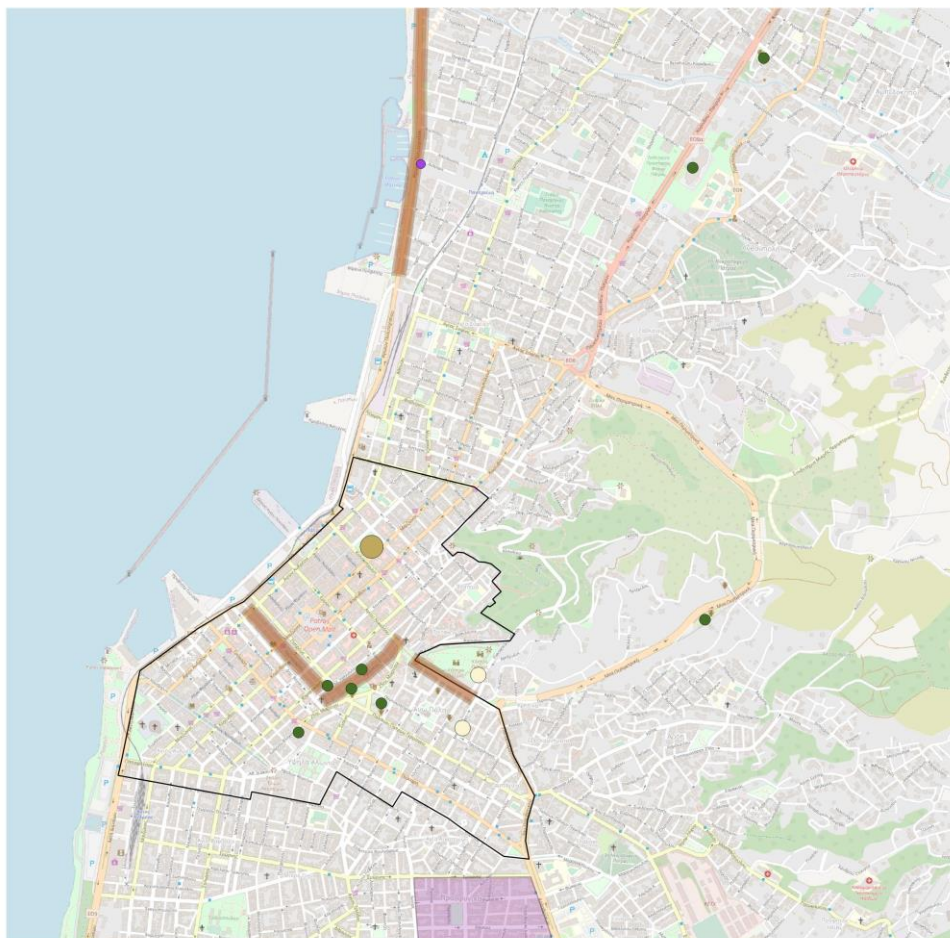
Σημεία ενδιαφέροντος:
Ιστορία και γαστρονομία

Υπόμνημα

- όριο ιστορικού κέντρου της Πάτρας
- Μνημεία εμφυλίου
- Προσφυγικά
- Εγγλέζικα
- Βυζαντινά μνημεία
- Αρχαία μνημεία
- Καταστήματα εστίασης

2.5 0 2.5 5 7.5 10 κμ

Εικόνα 54: Χάρτης με τα σημεία ενδιαφέροντος για να στηθούν οι διαδρομές (ίδια ψηφιοποίηση και επεξεργασία).



Σημεία ενδιαφέροντος:
Ιστορία και γαστρονομία

Υπόμνημα

- όριο ιστορικού κέντρου της Πάτρας
- Μνημεία εμφυλίου
- Προσφυγικά
- Εγγλέζικα
- Βυζαντινά μνημεία
- Αρχαία μνημεία
- Καταστήματα εστίασης

250 0 250 500 750 1000 m

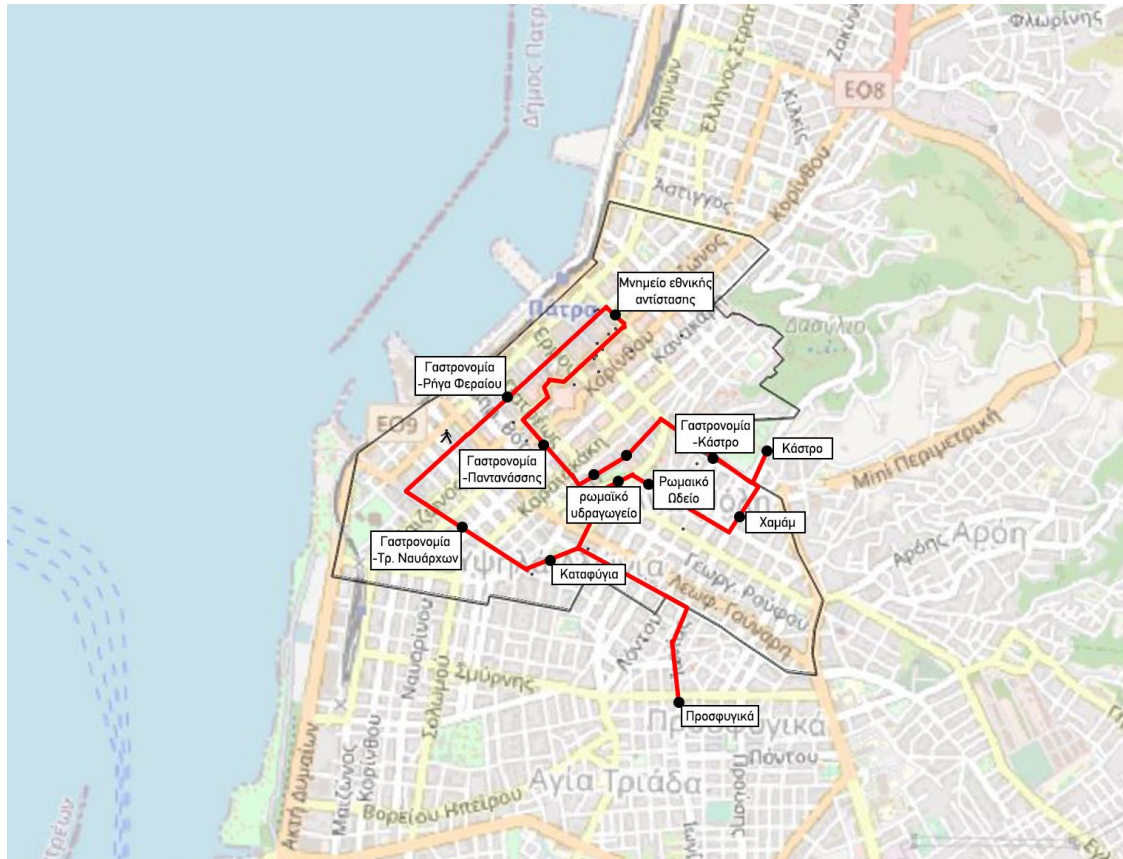


Εικόνα 55: Χάρτης με τα σημεία ενδιαφέροντος εστιασμένα στα όρια του ιστορικού κέντρου της Πάτρας για να στηθούν οι διαδρομές (ίδια ψηφιοποίηση και επεξεργασία).

Έτσι, με βάση αυτά τα δεδομένα, επιχειρούμε να διαμορφώσουμε τρεις πιθανές διαδρομές για τον συγκεκριμένο χρήστη με τρία πιθανά μέσα: πεζός, με ποδήλατο, με αυτοκίνητο ή ΜΜΜ.

/ με τα πόδια:

Αξιοποιώντας τους προβλεπόμενους σχεδιασμούς πεζοδρόμων χαράσσεται η παρακάτω διαδρομή:



Εικόνα 56: Προτεινόμενη διαδρομή πεζών (ίδια επεξεργασία).

Η διαδρομή για τους πεζούς επισκέπτες είναι κυκλική, δηλαδή μπορεί ο καθένας να την ακολουθήσει από όποιο σημείο επιθυμεί προκειμένου να διευκολυνθούν κι οι υπόλοιπες διαδρομές. Ξεκινάμε την περιγραφή της διαδρομής

από την πλατεία/πεζόδρομο Τριών Ναυάρχων. Προχωράει τον πεζόδρομο της Ρήγα Φεραίου, περνάει την Παντανάσσης, πεζόδρομος με μεγάλη συγκέντρωση μαγαζιών εστίασης συνεχίζει μέχρι την πλατεία Όλγας, όπου υπάρχει το μνημείο της αντίστασης, στρίβει στην πεζοδρομημένη πλέον Μαιζώνος, περνάει την πλατείας Βασιλέως Γεωργίου Α΄ και φτάνει μέχρι την Παντανάσσης. Ανεβαίνει την οδό Παντανάσσης μέχρι την πλατείας και στρίβει στη Ρήγα Φεραίου, έναν δρόμο με πλήθος αρχαίων και μαγαζιών εστίασης. Στην Αγίου Νικολάου ανεβαίνει τα εμβληματικά σκαλιά προς την Άνω πόλη. Εκεί, πέρα από τα μαγαζιά εστίασης, επισκέπτεται το ιστορικό κάστρο της Πάτρας και τα χαμάμ. Φτάνει στην πλατεία Παντοκράτορα, συνεχίζει επισκέπτοντας το ρωμαϊκό Ωδείο, την πλατεία Αγίου Γεωργίου και το υδραγωγείο. Κατεβαίνει την οδό Σισίνης μέχρι την πλατεία Ψηλών Αλωνίων. Εκεί, δίνονται δύο επιλογές: αφ΄ ενός η ολοκλήρωση της διαδρομής στην πλατεία Ψηλών Αλωνίων κι αφετέρου να συνεχίσει στην οδό Καρατζά μέχρι την Ιωνίας προκειμένου να γνωρίσει τα προσφυγικά.

Ακολουθεί πιστά τους πεζόδρομους του κέντρου στο βαθμό που αυτό εξυπηρετεί την επίσκεψη των σημείων ενδιαφέροντος.

Σε όλη τη διαδρομή υπάρχουν διατηρητέα κτίρια για παρατήρηση καθώς και δημόσιοι χώροι και πλατείες για στάση.

ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ (γαστρονομία και ιστορία):

- Καταστήματα εστίασης πεζόδρομου Παντανάσσης
- Μνημείο αντίστασης πλατείας Όλγας
- Αρχαία Υψηλάντου και Πατρέως
- Καταστήματα εστίασης Ηφαιστού
- Ρωμαϊκό Ιπποδρόμιο Ηφαιστού
- Καταστήματα εστίασης στο κάστρο
- Κάστρο Πάτρας
- Χαμάμ

- Ρωμαϊκό Ωδείο
- Προσφυγικά
Παράλληλα, στη διαδρομή περνάει από τις πλατείες:
- Πεζόδρομος Τριών Ναυάρχων
- Πλατεία Όλγας
- Πλατεία Βασιλέως Γεωργίου Α΄
- Πλατεία Παντανάσσης
- Πλατεία Παντοκράτορα
- Πλατεία Αγίου Γεωργίου
- Πλατεία Ομονοίας
Ενώ, στη διαδρομή υπάρχουν πλήθος διατηρητέων κτιρίων.

ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΩΡΑΡΙΟ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΩΝ ΧΩΡΩΝ:

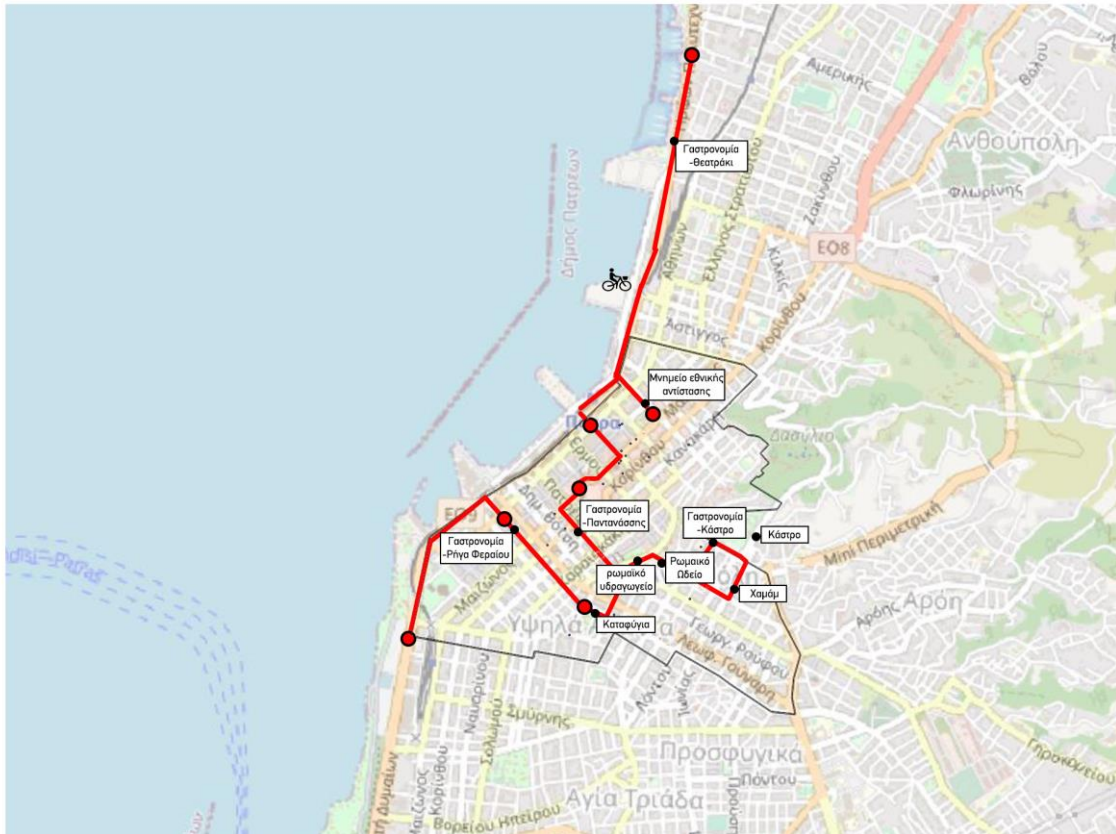
- Ρωμαϊκό Ωδείο:
Ωράριο: 8:30 π.μ.-3:30 μ.μ.
Τιμή: Δωρεάν
- Κάστρο Πάτρας:
Ωράριο: 8:30 π.μ.-3:30 μ.μ.
Τιμή: Δωρεάν
- Χαμάμ:
Ωράριο: 10:00 π.μ.-9:30 μ.μ. | Κυριακή κλειστά
Τιμή: από 5,50 ευρώ

ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ:

51΄ μέχρι πλατεία Ψηλών Αλωνίων
+9΄ με την επιλογή επίσκεψης των προσφυγικών

/ με το ποδήλατο:

Αξιοποιώντας τους προβλεπόμενους σχεδιασμούς πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων χαράσσεται η παρακάτω διαδρομή:



Εικόνα 57: Προτεινόμενη διαδρομή ποδηλατών (ίδια επεξεργασία).

Η διαδρομή ξεκινάει από το νότιο πάρκο, με σημείο εκκίνησης την στάση των κοινόχρηστων ποδηλάτων του Δήμου Πατρέων. Φτάνει μέχρι την Κανάρη, την οποία ανεβαίνει και περνάει από την πλατεία Πίνδου και τα αρχαία μνημεία στην συμβολή με την οδό Ιωάννου Βλάχου. Περνάει από την πλατεία Υψηλών Αλωνίων και μέσα από την οδό Σισίνης φτάνει στην πλατεία Αγίου Γεωργίου και το ρωμαϊκό ωδείο. Ακολουθεί την οδό Παντοκράτορα περνώντας από την ομώνυμη

πλατεία και συνεχίζει μέχρι να συναντήσει τα χαμάμ. Στη συνέχεια επισκέπτεται το κάστρο κι από εκεί επιστρέφει στη Σισίνης για να επανέλθει στην κάτω πόλη. Κατεβαίνει από εκεί την Παντανάσσης μέχρι την Μαιζώνος. Κατεβαίνει την Αγίου Νικολάου, βγαίνει στην πλατεία Τριών Συμμάχων κι εκεί ακολουθεί τον παραλιακό ποδηλατόδρομο της Όθωνος-Αμαλίας μέχρι το θεατράκι/μαρίνα, όπου υπάρχουν πλήθος μαγαζιών εστίασης. Από εκεί επιστρέφει από τον ίδιο δρόμο μέχρι την Αράτου, την οποία ακολουθεί και βγαίνει στην πλατεία Όλγας, όπου υπάρχει το μνημείο εθνικής αντίστασης κι υπάρχει, επίσης, στάση κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Ακολουθεί πιστά τους πεζόδρομους και τους ποδηλατόδρομους με βάση και τα μελλοντικά σχέδια που πρόκειται να υλοποιηθούν. Αξιοποιούνται, επίσης, οι στάσεις κοινόχρηστων ποδηλάτων του Δήμου Πατρέων που λειτουργούν ήδη σε σημεία που έχουν ψηφιοποιηθεί και παρουσιαστεί παραπάνω.

Η διαδρομή επικεντρώνεται στην κάτω πόλη της Πάτρας. Αυτό συμβαίνει για τη διευκόλυνση της μετακίνησης με το ποδήλατο και προκειμένου η διαδρομή να είναι βατή για όλους τους χρήστες. Το μόνο σημείο που είναι ανηφορικό είναι αυτό που ανηφορίζει τη Σισίνης και όλη η διαδρομή στην Άνω πόλη, η οποία αξίζει παρά την πιθανή κούραση εξαιτίας της ύπαρξης εκεί ιστορικών μνημείων, εμβληματικών για την πόλη (κάστρο, χαμάμ). Παρ' όλα αυτά σε περίπτωση δυσκολίας μπορεί να αποφευχθεί.

ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ (γαστρονομία και ιστορία):

- Αρχαία Κανάρη και Ιωάννου Βλάχου
- Ρωμαϊκό Ιπποδρόμιο
- Ρωμαϊκό Ωδείο
- Κάστρο Πάτρας
- Χαμάμ
- Καταστήματα εστίασης πεζόδρομου Παντανάσσης
- Θεατράκι/μαρίνα

- Μνημείο αντίστασης πλατείας Όλγας

Παράλληλα, στη διαδρομή περνάει από τις πλατείες:

- Πλατεία Πίνδου
- Πλατεία Ψηλών Αλωνίων
- Πλατεία Αγίου Γεωργίου
- Πλατεία Παντοκράτορα
- Πλατεία Βασιλέως Γεωργίου Α΄
- Πλατεία Τριών Συμμάχων
- Πλατεία Όλγας

Ενώ, στη διαδρομή υπάρχουν πλήθος διατηρητέων κτιρίων.

ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΩΡΑΡΙΟ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΩΝ ΧΩΡΩΝ:

- Ρωμαϊκό Ωδείο:
Ωράριο: 8:30 π.μ.-3:30 μ.μ.
Τιμή: Δωρεάν
- Κάστρο Πάτρας:
Ωράριο: 8:30 π.μ.-3:30 μ.μ.
Τιμή: Δωρεάν
- Χαμάμ:
Ωράριο: 10:00 π.μ.-9:30 μ.μ. | Κυριακή κλειστά
Τιμή: από 5,50 ευρώ

ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ:

45΄ χωρίς να συνεχίσει η διαδρομή στο κάστρο

60΄ αν περάσει κι από το κάστρο

ΕΠΙΠΕΔΟ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ⁴:

- Επίπεδο διαδρομής σε περίπτωση που σταματήσει στην πλατεία Ψηλών Αλωνίων:

⁴ Με δεδομένα που παρέχονται από το Google maps.

↑ 27 μ · ↓ 0 μ

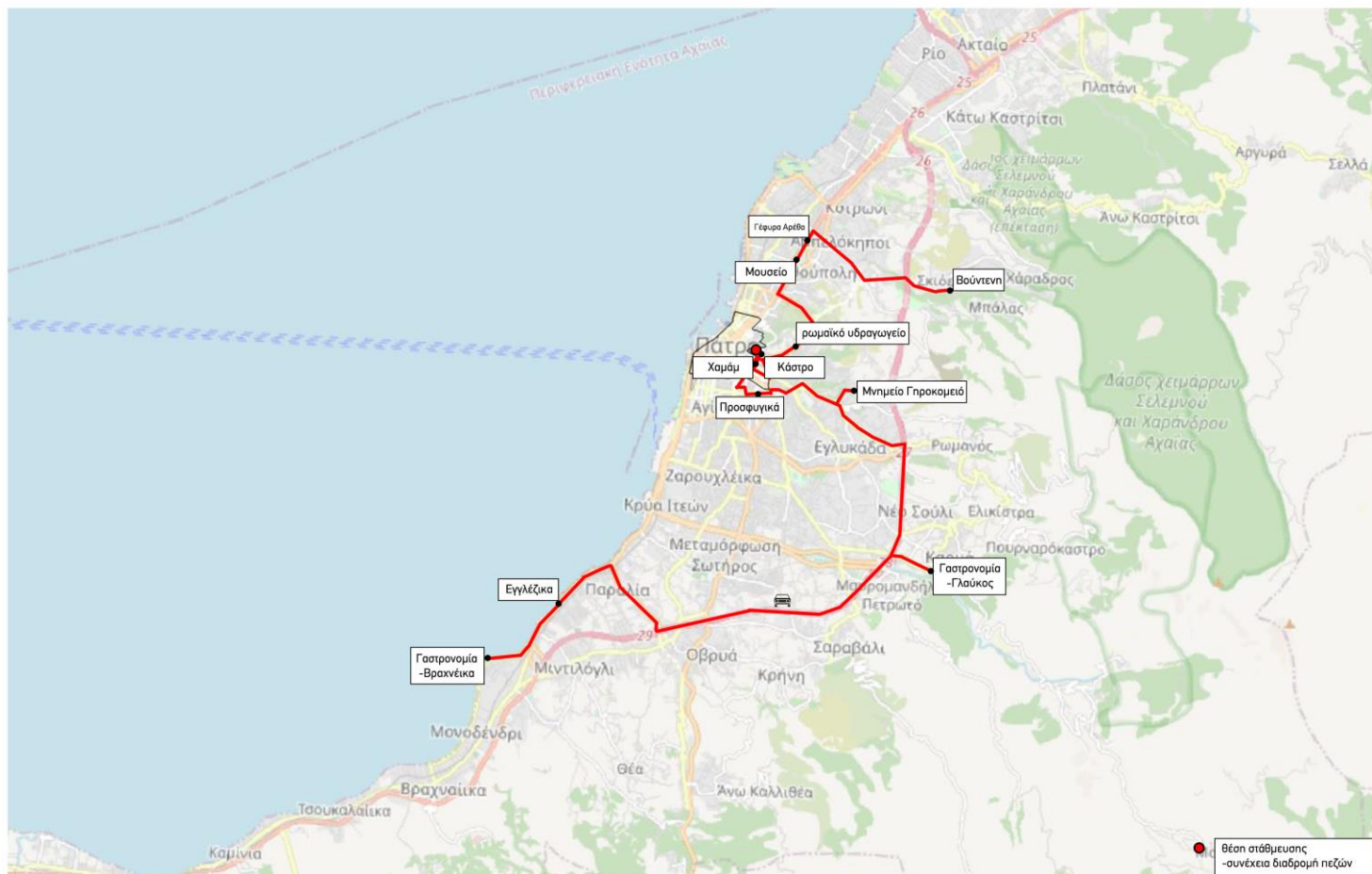


- Επίπεδο διαδρομής σε περίπτωση που συνεχίσει στο κάστρο:

↑ 77 μ · ↓ 0 μ



/ με αυτοκίνητο:
Σχεδιάζεται η παρακάτω διαδρομή:



Εικόνα 58: Προτεινόμενη διαδρομή με αυτοκίνητο (ίδια επεξεργασία).

Η διαδρομή ξεκινάει από τον αρχαιολογικό χώρο Βούντενης. Συνεχίζει και επισκέπτεται την ρωμαϊκή γέφυρα στην Αρέθα και το αρχαιολογικό μουσείο στο νέο δρόμο. Μετά την επίσκεψή του ακολουθεί τη νέα εθνική οδό μέχρι την περιμετρική προκειμένου να επισκεφτεί το ρωμαϊκό υδραγωγείο που βρίσκεται πάνω στη μίνι περιμετρική. Από εκεί, συνεχίζει να επισκεφτεί το κάστρο και το χαμάμ καθώς και έχει τη δυνατότητα να φιλοξενηθεί ο επισκέπτης στα μαγαζιά εστίασης εκεί με θέα την Πάτρα και τη θάλασσα στην Άνω Πόλη της Πάτρας.

Στο σημείο αυτό, υπάρχει η δυνατότητα στάθμευσης του αυτοκινήτου δωρεάν είτε στο παλιό Νοσοκομείο είτε στο κάστρο και να ακολουθηθεί η προτεινόμενη διαδρομή των πεζών για το κέντρο της Πάτρας. Άλλωστε, η χρήση του αυτοκινήτου στο κέντρο ούτε προτείνεται αλλά ούτε και ενδείκνυται αντικειμενικά και ακόμη με περισσότερο με βάση τους επικείμενους σχεδιασμούς για την πόλη όπως τους συνυπολογίζουμε στον σχεδιασμό μας.

Στη συνέχεια, συνεχίζει με το αυτοκίνητο και κατεβαίνοντας τη Λόντου φτάνει στα προσφυγικά, όπου θα δει μεγάλο ενδιαφέρον στη ρυμοτομία και την αρχιτεκτονική της συνοικίας. Από εκεί, ακολουθεί την Καλαβρύτων και την Μαραγκοπούλου για να φτάσει στο μνημείο εκτελεσθέντων στο Γηροκομείο. Μέσα σε λίγη ώρα, μετά υπάρχει η δυνατότητα να μεταβεί στο υδροηλεκτρικό φράγμα του Γλαύκου όπου υπάρχουν μαγαζιά για φαγητό. Στο σημείο αυτό, μπορεί η διαδρομή να ολοκληρωθεί.

Συμπληρωματικά, προτείνεται η μετάβαση στην παραλιακή περιοχή των Βραχνείων. Εκεί, σε όλη τη διαδρομή η οποία σε ένα κομμάτι της προτείνεται να γίνει παραλιακά υπάρχουν πλήθος εγγλέζικων σπιτιών που αντιπροσωπεύουν και ενσαρκώνουν στον χώρο μια ολόκληρη εποχή ακμής για την πόλη. Επιπλέον, στα Βραχνεία υπάρχουν πλήθος μαγαζιών διασκέδασης.

ΣΤΑΣΕΙΣ-ΧΡΟΝΟΣ⁵:

- Βούντενη-γέφυρα Μειλίχου: 11΄
- Γέφυρα Μειλίχου-αρχαιολογικό μουσείο: 2΄
- Αρχαιολογικό μουσείο-ρωμαϊκό υδραγωγείο: 10΄
- Ρωμαϊκό υδραγωγείο-κάστρο: 5΄
- Κάστρο-προσφυγικά-5΄
- Προσφυγικά-μνημείο Γηροκομειό: 8΄
- Μνημείο Γηροκομειό-Γλαύκος: 11΄
- Γλαύκος-Βραχνείκα: 16΄

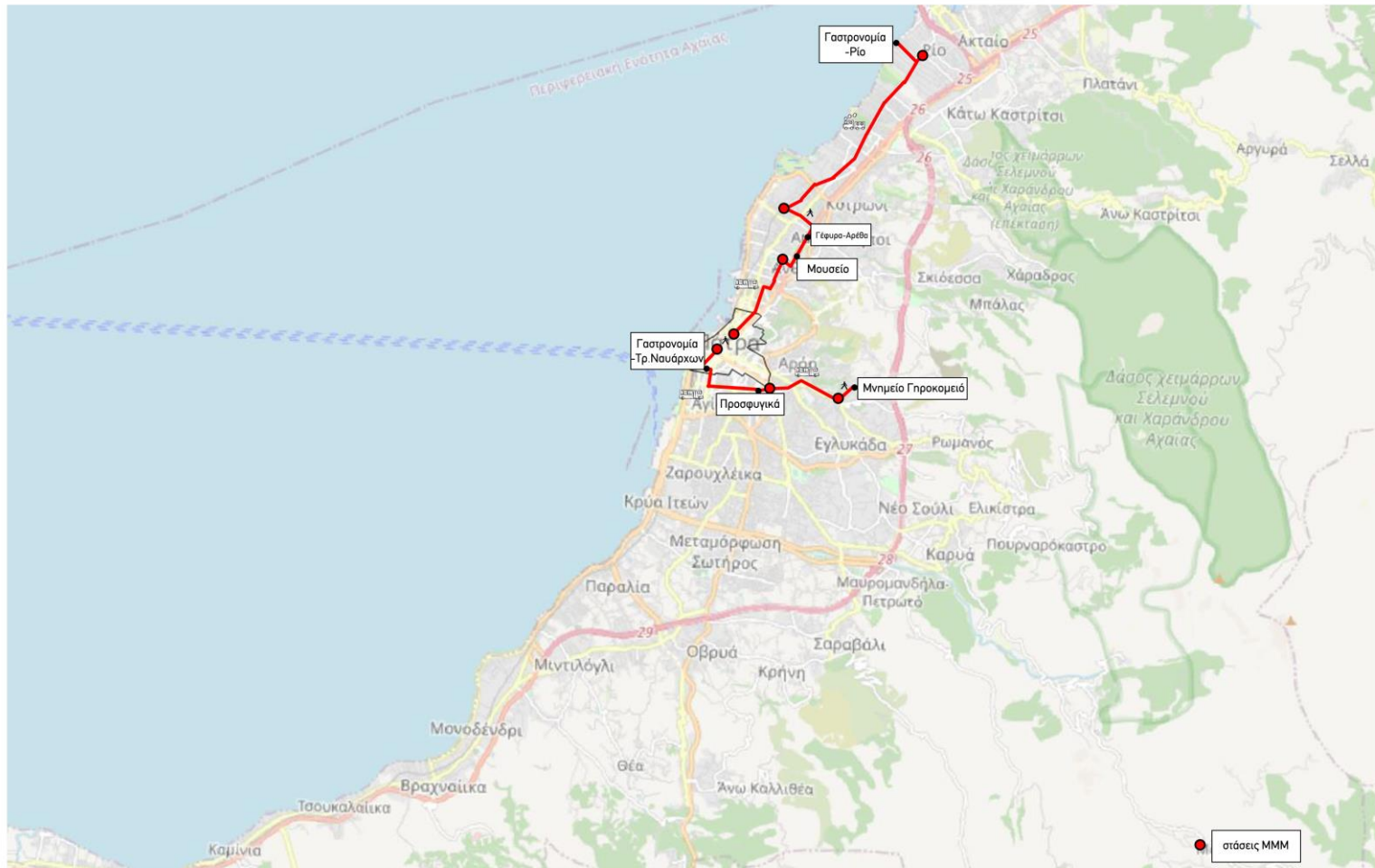
ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΩΡΑΡΙΟ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΩΝ ΧΩΡΩΝ:

- Αρχαιολογικός χώρος Βούντενης:
Ωράριο: 8:00 π.μ.-3:00 μ.μ.
Τιμή: ολόκληρο 2 ευρώ, μειωμένο 1 ευρώ
- Αρχαιολογικό Μουσείο Πατρών:
Ωράριο: 8:30 π.μ.-3:30 π.μ.
Τιμή: 6 ευρώ

⁵ Τα δεδομένα χρόνου έχουν προκύψει από το google maps χωρίς να συνυπολογίζεται η κίνηση στους δρόμους.

/ με MMM:

Συνοπολογίζοντας τις γραμμές και τις στάσεις των τρένων που έχουν ψηφιοποιηθεί προηγουμένως προκύπτει η παρακάτω διαδρομή:



Εικόνα 59: Προτεινόμενη διαδρομή με MMM (ίδια επεξεργασία).

Η διαδρομή ξεκινάει από την παραλιακή περιοχή του Ρίο. Εκεί υπάρχει πλήθος καταστημάτων δίπλα στη θάλασσα και δίπλα στη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Ανεβαίνει την Ηρώων Πολυτεχνείου για να πάρει το τρένο. Από εκεί θα κατέβει στη στάση «Αγυιά». Από τη στάση, ανεβαίνει στον νέο δρόμο για να επισκεφτεί τη γέφυρα του Μειλίχου και να επισκεφτεί το αρχαιολογικό μουσείο. Αφού ολοκληρώσει την επίσκεψη, παίρνει το λεωφορείο Κατεβαίνοντας την οδό Τρυταίων και κατεβαίνει από αυτό στη στάση μετά την οδό Κολοκοτρώνη για να ακολουθήσει την προτεινόμενη διαδρομή πεζών. Στη συνέχεια παίρνει το λεωφορείο για να επισκεφτεί τα προσφυγικά. Και αφού ολοκληρώνει την περιήγηση στην γειτονιά παίρνει το λεωφορείο 1 για να επισκεφτεί το μνημείο των εκτελεσθέντων στο Γηροκομείο.

ΣΤΑΣΕΙΣ-ΧΡΟΝΟΣ⁶:

- Καταστήματα εστίασης Ρίο-στάση τρένου Ρίο (πεζός): 11'
- Ρίο-Αγυιά (τρένο): 4'
Το τρένο περνάει κάθε μια ώρα από τις 6:10-22:10
- Στάση τρένου Αγυιά-γέφυρα Μειλιχού/αρχαιολογικό μουσείο (πεζός): 15'
- Στάση-στάση Μαιζώνος και Κολοκοτρώνη (λεωφορείο 3): 11'
Το λεωφορείο 3 περνάει από τις 6:10π.μ. μέχρι τις 10:40 μ.μ. κάθε 15'.
(μεσολαβεί η διαδρομή των πεζών)
- Στάση Μαιζώνος-Προσφυγικά (λεωφορείο 2): 13'
Το λεωφορείο 2 περνάει από τις 6:20 π.μ. μέχρι τις 11:15 μ.μ. κάθε 15'.
- Προσφυγικά-μνημείο εκτελεσθέντων (λεωφορείο 1): 15'

⁶ Τα δεδομένα χρόνου έχουν προκύψει από το google maps χωρίς να συνυπολογίζεται η κίνηση στους δρόμους.

Το λεωφορείο 1 περνάει από τις 6:40 π.μ. μέχρι τις 23:15 μ.μ. κάθε 20'.

ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΩΡΑΡΙΟ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΩΝ ΧΩΡΩΝ:

- Αρχαιολογικό Μουσείο Πατρών:
Ωράριο: 8:30 π.μ.-3:30 π.μ.
Τιμή: 6 ευρώ

Επιβάλλεται να σημειωθεί πως ένας από τους Ειδικούς Στόχους του ΣΒΑ του Δήμου Πατρέων είναι η βελτίωση των υποδομών προσβασιμότητας για ΑΜΕΑ, έχοντας το ίδιο αναγνωρίσει την έλλειψη λειτουργικών υποδομών. Έτσι, προτείνονται παρεμβάσεις βελτίωσης της προσβασιμότητας για ΑΜΕΑ σε δρόμους και χώρους ενδιαφέροντος ενώ προτείνονται και διάδρομοι διάβασης σε κεντρικές σκάλες της πόλης της Πάτρας.

6.4. Συμπληρωματικές προτάσεις και Ιδέες με βάση την παρούσα μελέτη

Θα είχε μεγάλο ενδιαφέρον μια τέτοια έρευνα να παράγει ένα όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένο αποτέλεσμα προκειμένου να αποτελέσει μια χρήσιμη-προς υλοποίηση- μελέτη. Υπό αυτή την έννοια επιδιώχθηκε οποιοδήποτε αποτέλεσμα να βασίζεται σε μια πλήρη και εμπεριστατωμένη μελέτη, η οποία δε θα βασίζεται απλά σε μια βιβλιογραφική αποτύπωση της περιοχής αλλά, επίσης, σε μία βιωματική γνώση της πόλης και σε μία-όσο το δυνατόν- πληρέστερη γεωγραφική αποτύπωση της πληροφορίας αυτής.

Σε αυτό το πλαίσιο, προκειμένου να μιλήσουμε για μια ολοκληρωμένη παρέμβαση και πρόταση θα είχε μεγάλο ενδιαφέρον να «ντυθεί» με συμπληρωματικές-συνοδευτικές προτάσεις που θα την ενισχύσουν και θα την

κάνουν λειτουργική και βιώσιμη. Έχοντας, μάλιστα, κάνει την αναγνώριση πως οποιαδήποτε πλαίσια πολιτικής για τον χώρο καθορίζονται από τις εκάστοτε πολιτικές είτε αργούν να γίνουν, είτε αφορούν ελλιπείς μελέτες που δεν στοχεύουν στην λειτουργικότητα της πόλης και στη διευκόλυνση των χρηστών της αλλά πως οποιαδήποτε βελτιωτική κίνηση γίνεται που στοχεύει πραγματικά στη βελτίωση της πόλης γίνεται με ευκολία δεκτή από τους κατοίκους της, οφείλουμε να μην επαναλάβουμε λάθη.

Έτσι, θα είχε ενδιαφέρον, σε μια συνέχιση της παρούσας μελέτης σε άλλο χρόνο, η **βελτίωση της καταγεγραμμένης πληροφορίας** και ο εμπλουτισμός των διαδρομών ενδιαφέροντος, που εισάγονται στο έμπειρο σύστημα, όσο περισσότερο και όσο καλύτερα γίνεται, για τη δόμηση ενός χρήσιμου οδηγού για την πόλη για όλους της τους χρήστες. Επιπλέον, πολλές συμπληρωματικές προτάσεις, οι οποίες επιδέχονται ξεχωριστή μελέτη και σχεδιασμό, με βάση βέβαια όλα τα παραπάνω, θα μπορούσαν να συμπληρώσουν και να ενθαρρύνουν την πρόταση μας.

Επιπλέον, την μελέτη αυτή μπορεί να εμπλουτίσει και να τροφοδοτήσει η **δόμηση και κατασκευή μιας εφαρμογής** για κινητά τηλέφωνα, η οποία να καθοδηγεί τον χρήστη μέσα από έναν χάρτη κατόπιν του ορισμού της διαδρομής ή των τοποσήμων ενδιαφέροντος που θα προκύψει από την πλατφόρμα που προτείνεται πιθανώς και με τη βοήθεια κάποιου *storymap*⁷. Η εφαρμογή αυτή θα καθοδηγεί τον χρήστη, ενώ μπορεί να του δίνει περαιτέρω πληροφορίες τόσο για την διαδρομή την ίδια (δρομολόγιο, εκτιμώμενος χρόνος, πιθανή χρήση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς ή και λοιπών μέσων κλπ) όσο και για τα σημεία ενδιαφέροντος που διαπερνά (ιστορικές, περιβαλλοντικές, πολιτισμικές πληροφορίες κ.α.).

⁷ Βλ. τα πρότυπα *storymap* τα οποία προσφέρονται από το *esri*.

Ένα επιπλέον μέτρο ολοκλήρωσης της πρότασης θα μπορούσε να είναι ο **πραγματικός σχεδιασμός των διαδρομών**, δηλαδή η πρόταση συνδέσεων, διαβάσεων και ό, τι άλλο διευκολύνει τη προσπέλαση της προτεινόμενης διαδρομής. Έναν σχεδιασμό που να περιλαμβάνει ενημερωτικές πινακίδες στα εκάστοτε τοπόσημα ή ταμπέλες προορισμού στο πέρας τους.

Ενισχυτικά, με μια σύντομη βιβλιογραφική μελέτη των έμπειρων συστημάτων εντοπίστηκαν προσπάθειες που έχουν γίνει σύνδεσης των έμπειρων συστημάτων και των Gis για πληθώρα ζητημάτων και σε πληθώρα τομέων. Ένα τέτοιο είναι η **αυτόματη εξαγωγή χάρτη**, το οποίο έχει μεγάλο ενδιαφέρον για την παρούσα μελέτη με άλλα βέβαια λογισμικά και εφαρμογές και με πολλά προβλήματα άλυτα ακόμη (Δημόπουλος, 2012). Παρ' όλα αυτά, μαθαίνουμε πως έχουν αναπτυχθεί έμπειρα συστήματα στην κατεύθυνση επίλυσης αυτών των προβλημάτων. Οπότε ενδεχομένως, θα μπορούσε η παρούσα έρευνα να αποτελέσει μια εκκίνηση, μια σκέψη για σύνδεση των τομέων της γεωχωρικής ανάλυσης, του αναπτυξιακού σχεδιασμού και της πληροφορικής και να μπορούν να δοθούν καλύτερα, πιο ολοκληρωμένα και πιο χρήσιμα αποτελέσματα. Η παρούσα πρόταση αποτελεί μια πρόταση που αφορά τη βελτίωση της ελκυστικότητας και της ανάπτυξης της πόλης οπότε θεωρείται ότι θα ενδιαφέρει την τοπική αυτοδιοίκηση, ενώ μπορεί να συνδεθεί με πληθώρα άλλων παρεμβάσεων. Μπορεί να αποτελέσει τη βάση για μία έρευνα διεπιστημονική για τη λειτουργία μιας πλατφόρμας που θα εξυπηρετεί τους χρήστες της πόλης και θα προτείνει τις βέλτιστες και πιο ενδιαφέρουσες διαδρομές συνυπολογίζοντας το δυνατόν περισσότερους παράγοντες.

Θα είχε τρομερό ερευνητικό ενδιαφέρον το πώς η παρούσα έρευνα θα μπορούσε να λειτουργήσει, κατά μία έννοια, αντιστρόφως. Δηλαδή μια πλήρης, ολοκληρωμένη και ταξινομημένη γεωχωρική πληροφορία να αποτελέσει την εισαγόμενη πληροφορία σε ένα έμπειρο σύστημα έτσι ώστε να προκύπτει κάποια προτεινόμενη διαδρομή ή οτιδήποτε αντίστοιχο. Θα είχε ενδιαφέρον στο πλαίσιο

μιας τέτοιας έρευνας να μελετηθούν και άλλα λογισμικά σε συνεργασία και με άλλους κλάδους στο πλαίσιο της σημασίας της διεπιστημονικότητας.

Τέλος, η υλοποίηση αυτής της πρότασης μπορεί να χρηματοδοτηθεί από υπάρχοντα χρηματοδοτικά εργαλεία.

Επίσης, πέρα από τα τοπόσημα και τα σημεία ενδιαφέροντος που διαθέτει η Πάτρα, περιγράφεται αναλυτικά παραπάνω και η κατάσταση στην οποία βρίσκονται. Πολλά σημεία χρήζουν **διατήρησης, συντήρησης ή ανάδειξης**. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτών είναι τα κτίρια στο κέντρο της Πάτρας που πέραν του ότι είναι νεοκλασικά έχουν καταστεί και διατηρητέα. Αυτό, πέρα από απλά από έναν θεσμικό τίτλο που τα προστατεύει από επεμβάσεις που μπορεί να τα αλλοιώσουν δεν τους εξασφαλίζει τη συντήρηση και την αξιοποίησή τους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η σημερινή τους εικόνα να χαρακτηρίζεται από εγκατάλειψη ενώ παυούν να παρουσιάζουν κάποιο αρχιτεκτονικό και αισθητικό ενδιαφέρον. Οφείλει, λοιπόν, η τοπική κοινωνία αλλά και το υπουργείο πολιτισμού να τα εντάξει σε κάποιο πλαίσιο ανακατασκευής τους τηρώντας τις αρχικές αρχιτεκτονικές προδιαγραφές, σαφώς, ενώ μπορεί επίσης-αφού εντοπιστεί το ιδιοκτησιακό καθεστώς του καθενός- να ενθαρρυνθεί η αξιοποίηση και η λειτουργικότητά τους. Υπάρχουν χρηματοδοτικά εργαλεία που μπορούν να εξασφαλίσουν αυτήν την δράση.

Ακόμα, ένα μεγάλο κεφάλαιο στην ιστορία της Πάτρας που την επηρεάζει και την έχει επηρεάσει στο παρελθόν ως προς τη δομή, την οργάνωση και την λειτουργία της αποτελεί η **πρώην βιομηχανική περιοχή απέναντι από το νέο λιμάνι**. Εκεί που σήμερα υπάρχει πλήθος εργοστασίων που χαρακτηρίζονται από εγκατάλειψη και βρωμιά. Στην ευρύτερη περιοχή υπάρχουν πολιτιστικοί χώροι που έχουν επιδιώξει να αξιοποιήσουν αυτού του είδους την ομορφιά και να τη μετατρέψουν σε σύγχρονους χώρους τέχνης. Την περίοδο κατασκευής του νέου λιμανιού, η περιοχή αυτή ήταν αντικείμενο συζήτησης για τους σχεδιαστές για την καλύτερη δυνατή αξιοποίησή της. Έτσι, υπάρχουν αρκετές προτάσεις ανάπλασης

κατατεθειμένες. Το βασικό πρόβλημα των περισσότερων εξ αυτών είναι ότι αγνοούν την παρούσα κατάσταση. Επιδιώκουν την πλήρη καταστροφή των υπαρχόντων κτισμάτων ενώ αφηφούν την εγκατάσταση πλέον εκεί εκατοντάδων προσφύγων και μεταναστών. Με άλλα λόγια, η περιοχή αυτή θα μπορούσε να αποτελέσει **κομμάτι ενός περιπάτου-διαδρομής και περιπλάνησης στην ιστορία της πόλης, την περίοδο εκείνη της μεγάλης ανάπτυξης της πόλης μέσα από την αξιοποίηση των υπαρχόντων κελυφών και τον απόλυτο σεβασμό της παρουσίας μεταναστών**. Αυτό αναφέρεται εδώ γιατί εκτιμάται πως λείπει από την περιπλάνηση στα ενδιαφέροντα της πόλης η περίοδος αυτή της μεγάλης ανάπτυξης που γνώρισε και τη σημάδεψε.

Επιπλέον, υπάρχει ένας πολύ ενημερωμένος διαδικτυακός ιστότοπος των δημοτικών ποδηλάτων της Πάτρας⁸, ο οποίος μπορεί να αξιοποιηθεί προκειμένου να τροφοδοτήσει και να τροφοδοτηθεί από τις προτεινόμενες διαδρομές. Όλα αυτά σαφώς απαιτούν ένα ολοκληρωμένο σχέδιο σύνδεσης των δυνατοτήτων που ήδη έχει ή θα αποκτήσει στο μέλλον η πόλη με αφορμή ή κάτω από την ομπρέλα μιας τέτοιας πρότασης. Έτσι, πρέπει να διερευνηθεί το σύνολο των μέσων που μπορεί να αξιοποιηθεί στη κατεύθυνση της ολοκληρωμένης και αξιοβίωτης ανάπτυξης.

Οι τελευταίες σκέψεις ενδεχομένως φαίνονται δευτερεύουσες ή μεμονωμένες, αναφέρονται εδώ στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης οπτικής του αναπτυξιακού- υπό την σκοπιά του ολοκληρωμένου- σχεδιασμού. Έτσι, πέραν από συμπληρωματικές προτάσεις που ολοκληρώνουν την μελέτη επιχειρείται αν εντοπιστούν και άλλα σημεία που χρήζουν βελτίωσης στην κατεύθυνση της βελτίωσης της ελκυστικότητας της πόλης και ενίσχυσης των διαδρομών ενδιαφέροντος, όπως αυτές προτείνονται παραπάνω.

⁸ <http://patra.easybike.gr/el/>

Έχει ήδη επιδιωχθεί, στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης, να αξιοποιηθεί, να εκμεταλλευτεί και να συνυπολογιστεί όχι μόνο τα υπάρχοντα διαθέσιμα της πόλης αλλά και τους δρομολογημένους σχεδιασμούς για αυτήν. Αυτό είναι πολύ σημαντικό στοιχείο μιας οποιασδήποτε αναπτυξιακής πρότασης που αφορά τον χωρικό σχεδιασμό. Έτσι, πρέπει και το απότοκο μιας τέτοιας πρότασης να συνδεθεί με όποιο τρόπο μπορεί με τα υπάρχοντα πλαίσια πολιτικής καθώς επίσης να διερευνηθούν τρόποι χρηματοδότησης από χρηματοδοτικά εργαλεία που υπάρχουν προκειμένου να ενισχυθεί η αναπτυξιακή θέση της πόλης και να δείξει το δρόμο στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη της Πάτρας.

Παράλληλα, υπάρχουν και *στοιχεία της μελέτης τα οποία μπορούν να εκμεταλλευτούν* από τον δήμο για άλλες χρήσεις και διευκολύνσεις, όπως για παράδειγμα οι στάσεις και οι γραμμές των λεωφορείων και του τρένου τα οποία μπορούν να διευκολύνουν τους χρήστες της πόλης, πιθανώς με τη βοήθεια κάποιου *storymap* από τον ιστότοπο του *esri*.

Πιθανώς, να υπάρχουν περαιτέρω μέτρα για την καλύτερη και-όσο το δυνατόν- πιο ολοκληρωμένη κατάθεση μιας πρότασης για την πόλη της Πάτρας. Όλα τα παραπάνω είναι εκείνα που εντοπίστηκαν, σε μια πρώτη, ανάγνωση της προτεινόμενης δράσης. Πιθανώς, επίσης, να μπορεί να ανοίξει δρόμους για νέες προτάσεις, βελτιωτικές δράσεις ή να αξιοποιήσει και να συνδέσει υπάρχουσες. Επιπλέον, ο χώρος βρίσκεται σε διαρκή μαχητική συνύπαρξη, αλληλεξάρτηση και αλληλεπίδραση με δράσεις, στάσεις, ενέργειες, επιπτώσεις και συμπεριφορές οι οποίες καθορίζονται από την πολιτική, την οικονομία, την κοινωνία, το περιβάλλον και την τεχνολογία. Υπό αυτή την έννοια, οποιαδήποτε πρόταση υλοποιηθεί χρήζει συνεχούς αξιολόγησης, επανεξέτασης και βελτίωσης με βάση τις σύγχρονες δυνατότητες και ανάγκες.

7. Επίλογος/ Συμπεράσματα/ Αποτελέσματα

Συμπερασματικά, η παρούσα μελέτη επιδιώκει να συγκεντρώσει όλα τα διαθέσιμα της πόλης της Πάτρας που έχουν κάποιο ενδιαφέρον ή κάποια χρήση για τα δρώντα υποκείμενα της, προσπαθώντας επιπλέον να ορίσει αυτά. Για το λόγο αυτό γίνεται μια πλήρης και ολοκληρωμένη μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης, των πλαισίων πολιτικής σε ισχύ ή μη που θα καθορίσουν ή έχουν ήδη καθορίσει τον χώρο και την οργάνωσή του. Στη συνέχεια, επιδιώκεται όλη αυτή η πληροφορία που συλλέγεται στο πλαίσιο της έρευνας αλλά και ακόμη περισσότερη που είναι γνωστή από την εμπειρική γνώση της πόλης καταγράφονται γεωχωρικά με τα συστήματα γεωγραφικών πληροφοριών. Με βάση αυτή τη γεωγραφική καταγραφή προτείνονται διαδρομές ή σημεία ενδιαφέροντος-εξυπηρέτησης, τα οποία μπορούν να αποτελέσουν την βάση, την εισαγόμενη πληροφορία από τον συντάκτη της δομής και κατασκευής του έμπειρου συστήματος. Τέλος, δομείται το δέντρο εντολών-βασιζόμενη στην πληροφορία αυτή- το οποίο θα διαμορφώσει της δομής της πλατφόρμας που θα είναι διαθέσιμη για χρήση. Αποτέλεσμα όλου αυτού, επιδιώχθηκε να είναι ένας χρήσιμος οδηγός για την πόλη που να αφορά όλους όσοι θέλουν να κινηθούν σε αυτή για οποιαδήποτε δραστηριότητα. Ένας οδηγός που θα οδηγεί σε ολοκληρωμένες και εμπλουτισμένες με πλήθος χρήσιμων πληροφοριών διαδρομές ενδιαφέροντος. Τέλος, προτείνονται επιπλέον δράσεις για την όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη και ρεαλιστική περιγραφή της πρότασης προς υλοποίηση.

Σημαντικό εργαλείο ανάλυσης σε όλη την έκταση της μελέτης υπήρξαν οι αρχές και οι αξίες της Ολοκληρωμένης/Αξιοβίωτης Ανάπτυξης. Επιχειρείται σε κάθε στάδιο της μελέτης η ολοκληρωμένη προσέγγιση των ζητημάτων συνυπολογίζοντας και διαβάζοντας το καθετί από τη σκοπιά της οικονομίας, της πολιτικής, του περιβάλλοντος, της κοινωνίας και της τεχνολογίας πάντα με επίκεντρο τον άνθρωπο και τις συλλογικότητές του. Και όλα αυτά αναλύονται,

τοποθετούνται και επεξεργάζονται στο σύνολο της μελέτης ισάξια και ισότιμα προκειμένου να υπάρξει ένας νέος δρόμος ανάπτυξης για όλους, στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό στην μικρή έκταση μιας χρονικά και χωρικά περιορισμένης μελέτης. Πιο συγκεκριμένα, σε ό, τι αφορά το αποτέλεσμα της παρούσας έρευνας, η πλατφόρμα χρήσης που κατασκευάστηκε αφορά ένα σύνολο πληροφορίας για την πόλη με βάση το πλήθος των διαθέσιμων της που αφορά και τους 5 τομείς της πραγματικότητας. Και όλα αυτά για την ίδια τη διευκόλυνση των χρηστών της, τη διευκόλυνση και την προοπτική περαιτέρω ανάπτυξης της πόλης της Πάτρας.

Επιπλέον, όπως έχει τονιστεί σε πληθώρα σημείων στα προηγούμενα κεφάλαια η παρούσα μελέτη δεν βασίζεται αμιγώς και μόνο σε βιβλιογραφικά στοιχεία. Βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην εμπειρική γνώση της Πάτρας, στην επίγνωση των δυνατοτήτων και των αδυναμιών της, στην επίγνωση και βαθιά κατανόηση της τοπικής κοινωνίας και της πιθανής αντίδρασης και δεκτικότητας σε οποιαδήποτε πιθανή πρόταση αφορά τη ζωή και την πόλη τους.

Φυσικά, στο σύνολο της μελέτης μπορούν να εντοπιστούν κενά. Η παρούσα έρευνα αποτελεί το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα μιας χρονικά περιορισμένης εκπόνησης μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας. Παρ' όλα αυτά, εκτιμώντας τη σημασία και την αξία της ήδη δουλεμένης πρότασης αφενός αλλά και αφετέρου έχοντας μια διάθεση συνέχισής της, θα είχε μεγάλο ενδιαφέρον να προχωρήσει είτε σε επίπεδο πληροφορίας υφιστάμενης κατάστασης, είτε σε επίπεδο βελτίωσης της λειτουργίας και των αποτελεσμάτων του έμπειρου συστήματος, είτε με την μελέτη και την υλοποίηση των συμπληρωματικών προτάσεων όπως αυτές κατατίθενται παραπάνω.

8. Βιβλιογραφία:

Αλεξανδροπούλου Α. (2016), *ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ ΚΑΙ «ΑΝΑΠΤΥΞΗ» ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ*, διπλωματική εργασία, ΔΠΜΣ «Αρχιτεκτονική-Σχεδιασμός του χώρου», Κατεύθυνση Β': Πολεοδομία και Χωροταξία, ΕΜΠ.

Αμπακούμκιν Κ. (1994), *Παρουσίαση Εργων Δυτικής Ελλάδος: Ζεύξη Ρίο-υ-Αντιρρίου, Ζεύξη Πρέβεζας-Ακτίου, Αυτοκινητόδρομος Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη -Εύξωνοι, Εγναντία Οδός*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου Μεγάλα Έργα Υποδομής και Περιφερειακή Ανάπτυξη.

Αραμού Ε. (2020), *Τυποποίηση Συναισθημάτων σε Βάση Γνώσης σε Λογισμικό Έμπειρου Συστήματος Nexpert Θερινό μάθημα Μεγάλες Ασκήσεις Τηλεπισκόπησης*, διπλωματική εργασία, ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑΣ – ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΤΗΛΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ

Γενικό Επιτελείο Στρατού, *Κέντρο Εκπαιδεύσεως Τεχνικού (ΚΕΤΧ- Πάτρα)*, διαθέσιμο στο: <http://army.gr/el/organosi/stoiheia-organosis-genikoy-epiteleiou-stratoy/dieythynseis-somaton/dieythynsi-tehnikoy-8>, τελευταία πρόσβαση στις 10/03/2020.

Δημόπουλος Φ. (2012), *Ανάπτυξη έμπειρου συστήματος για τις ασθένειες και τους εχθρούς της πατάτας*, μεταπτυχιακή διατριβή, εργαστήριο πληροφορικής, τομέας πληροφορικής, μαθηματικών και στατιστικής, Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, διαθέσιμο εδώ: http://dspace.aua.gr/xmlui/bitstream/handle/10329/5694/Dimopoulos_F.pdf?sequence=3, τελευταία πρόσβαση στις 26/04/2020.

Δήμος Πατρέων (2016), *ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Περιοχής παρέμβασης Αστικής Περιοχής Πάτρας του Δήμου Πατρέων*, ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ» 2014 – 2020, διαθέσιμο εδώ: <https://www.koinotikon.gr/sites/all/sites/default/files/files/1%20%CE%A3%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%BF%20%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%BA%CE%BB%CE%B7%CF%81%CF%89%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CF%89%CE%BD%20%CF%87%CF%89%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8E%CE%BD%20%CE%B5%CF%80%CE%B5%CE%BD%CE%B4%CF%8D%CF%83%CE%B5%CF%89%CE%BD%20%CE%92%CE%91%CE%91%20%CE%A4%CE%B5%CF%8D%CF%87%CE%BF%CF%82.pdf>, τελευταία πρόσβαση στις 22/04/2020.

Εφορεία Αρχαιοτήτων Αχαΐας (2018), *Η πολιτιστική κληρονομιά της Πάτρας*, διαθέσιμο στο: <https://www.archaiologia.gr/blog/2018/09/26/%CE%B7-%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%BA%CE%BB%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%AC-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CF%80%CE%AC%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%82/>, τελευταία πρόσβαση στις 10/03/2020.

Ζησοπούλου Α. Τσώνη Μ. (2017), *Ανάδειξη των ρωμαϊκών μνημείων της Πάτρας, πτυχιακή εργασία*, τμήμα πολιτικών μηχανικών ΤΕ, σχολή τεχνολογικών εφαρμογών, ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας

Θεοδωρά Γ. Λουκάκης Π. (2011), *Τάσεις εξέλιξης στο δίκτυο των αστικών κέντρων της Ελλάδας*, περιοδικό αιχώρος, τεύχος 15, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Καλογήρου Σ. (2013), *Δημιουργία Θεματικού Χάρτη με το QGIS*, Σεμινάριο στα πλαίσια του 1ου Συνεδρίου Χωρικής Ανάλυσης Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 17-18 Μαΐου 2013, διαθέσιμο εδώ: http://gisc.gr/sac/docs/SKalogirou_QGIS.pdf, τελευταία πρόσβαση στις 25/04/2020.

Κουρλιούρης Η. (1997), *Διευρωπαϊκά Δίκτυα και Ανιση Ανάπτυξη στον Ευρωπαϊκό Νότο: Η Περίπτωση της Περιοχής Πάτρας*, διαθέσιμο εδώ: https://www.researchgate.net/publication/267630072_Dieuropaika_Diktya_kai_Anise_Anaptyxe_ston_Europaiko_Noto_E_Periptose_tes_Perioches_Patras (τελευταία πρόσβαση στις 26/12/2019)

Λεπένης Χ. Σωφρόνης Α. (2016), *Η επιρροή της οικονομικής κρίσης στη διάρθρωση της εμπορικής δραστηριότητας στην πόλη των Πατρών*, πτυχιακή εργασία, ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΤΕΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.

Λούρμπα Ε. (2016), *Οι κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις της Γέφυρας Ρίου Αντιρρίου στην ευρύτερη περιοχή (2004-2014)*, διπλωματική εργασία, ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΝΕΕΣ ΑΡΧΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (ΜΒΑ), ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ

Λυμπέρη Β. (2012), *Η Πολιτιστική Κληρονομιά της Πάτρας & η Επίδρασή της σε Παιδιά Δημοτικού Σχολείου*, διπλωματική εργασία, ΠΜΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ & ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ, ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ, ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ, διαθέσιμο στο:

<http://estia.hua.gr/file/lib/default/data/9592/theFile>, τελευταία πρόσβαση στις 10/03/2020.

Μούλιας Χ. (2000), *Το λιμάνι της σταφίδας. Πάτρα 1828-1900. Εμπόριο-βιομηχανία-τράπεζες-ασφάλειες*, Πάτρα: Περί Τεχνών.

Μουτζάλη Α. (2016), *Μεταβολές του αστικού τοπίου στην Πάτρα του 19ου αιώνα Από τη ραγδαία εναλλαγή των γεγονότων*, άρθρο στο www.archaiologia.gr, διαθέσιμο εδώ:

<https://www.archaiologia.gr/blog/2016/02/01/%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CE%AD%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D-%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%AF%CE%BF%CF%85-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CF%80%CE%AC%CF%84/> (τελευταία πρόσβαση στις: 04/02/2020).

Μπουσδέκη Μ. (2019), *Γνωριμία με την πλούσια ιστορία της Νέας Ιωνίας, Αφήγηση της ιστορίας στο πέρασμα της οδού Σεβαστείας | Τουριστικός οδηγός με τη βοήθεια των έμπειρων συστημάτων*, εργασία στο πλαίσιο του μαθήματος «Κτηματολόγιο, πολιτική και χρήσεις γης», ΔΠΜΣ Περιβάλλον και Ανάπτυξη, τμήμα αγρονόμων και τοπογράφων μηχανικών, ΕΜΠ.

Μπουσδέκη Μ. (2017), *Παρέμβαση στην περιοχή των Ιτεών*, διπλωματική εργασία, τμήμα αρχιτεκτόνων μηχανικών, πολυτεχνική σχολή, Πανεπιστήμιο Πατρών.

Σύμβουλοι Μηχανικοί Α.Ε. (2015), *Μελέτη για την εφαρμογή ΟΧΕ για βιώσιμη αστική ανάπτυξη για το ΕΠ ΠΔΕ 2014-2020, Έργο συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και από Εθνικούς Πόρους*, ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ Ε.Π. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.

Παπαδόπουλος Δ. (2014), *Το μεταναστευτικό ζήτημα στην Πάτρα*, μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, ΠΜΣ «Κοινωνικές διακρίσεις, μετανάστευση, ιδιότητα του πολίτη», τμήμα κοινωνικής και εκπαιδευτικής πολιτικής, Σχολή Κοινωνικών επιστημών, Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου.

Παππάς Β. (2018), *Πάτρα: Αναζητώντας το παρόν και το μέλλον της πόλης*, διημερίδα «Μιλάμε για την πόλη», Πάτρα 7 – 8 Δεκεμβρίου 2018

Παππάς Β. (2013), *Πάτρα: Θαλάσσιο μέτωπο, Λιμένας, Πόλη*, διάλεξη στην Αγορά Αργύρη, Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Πατρών.

Παππάς Β. (2005), *Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου: Από την ασυνέχεια στη συνέχεια ενός μητροπολιτικού φαινομένου;*, εργασία για το επιστημονικό συνέδριο «Γεωγραφία της Μητρόπολης: Όψεις του φαινομένου στον ελληνικό χώρο», Θεσσαλονίκη 21-22/10/2005.

Ρόκος Δ. (2000), *Θεμελιώδεις Προϋποθέσεις για ένα Σχέδιο Αξιοβίωτης Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης. Η Περίπτωση μιας Ελληνικής Περιφέρειας. Από τη Θεωρία στην Πράξη*, 6ο Συνέδριο Προβλήματα Σοσιαλισμού Εξουσία και Κοινωνίες στη Μεταδιπολική Εποχή, Τομέας Φιλοσοφίας, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, 25.8.2000, Χανιά.

Ρόκος Δ. (2001), *Από τη "βιώσιμη" ή "αιεφόρο" στην αξιοβίωτη ολοκληρωμένη ανάπτυξη*, Εκδοτικός Οργανισμός Α.Α.Λιβάνη, Αθήνα.

Σιώρης Ι. (1994), *Νεος Λιμένας Πατρών*, Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου Μεγάλα Έργα Υποδομής και Περιφερειακή Ανάπτυξη, Πάτρα.

Σκάγιαννης Π. (2008), *Η αναδυόμενη φυσιογνωμία του Ν. Καρδίτσα μετά την ολοκλήρωση του δικτύου μεγάλων υποδομών*, Εργαστήριο Υποδομών, τεχνολογικής πολιτικής και ανάπτυξης, τμήμα μηχανικών πολεοδομίας, χωροταξίας και περιφερειακής ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Στεφανάκης Κ. Τσούλος Λ. (2017), *Τεχνητή νοημοσύνη και συστήματα γεωγραφικών πληροφοριών*, Τομέας Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, Ε.Μ.Π. Ηρώων Πολυτεχνείου 9, 15780 Αθήνα, διαθέσιμο εδώ: http://repfiles.kallipos.gr/html_books/93/05a-main.html, τελευταία πρόσβαση στις 28/03/2020.

Σπανάκης Γ. (2015), *Ανάπτυξη Βάσης Γνώσης για την Ανάλυση Εικόνων με Σκοπό την Ενημέρωση Τοπογραφικών Χαρτών*, διπλωματική εργασία, ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ, ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

Τσαπικούνης Ν. (2010), *«Γέφυρα Χαρίλαος Τρικούπης - Δημιουργία & Κατασκευή με σύμπραξη ιδιωτικού και δημόσιου τομέα»*. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΝΟΣ ΕΡΓΟΥ ΣΔΙΤ, ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ, ΤΕΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ.

ΦΕΚ 128 Α/03.07.2008, *ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ*, Εφημερίδα της Κυβέρνησης, διαθέσιμο στο: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=znJpFQj917U%3d&tabid=513&language=el-GR>, τελευταία πρόσβαση στις 10/03/2020.

ΦΕΚ 151 ΑΑΠ/13.04.2009, *Ειδικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης για τη βιομηχανία και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού*, Εφημερίδα της Κυβέρνησης, διαθέσιμο στο: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=5WV7YAFLsTM%3d&tabid=513>, τελευταία πρόσβαση στις 10/03/2020.

ΦΕΚ 1138 Β/11.06.2009, *Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού*, Εφημερίδα της Κυβέρνησης, διαθέσιμο στο: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=v1z2MuVqGmE%3d&tabid=513>, τελευταία πρόσβαση στις 10/03/2020.

ΦΕΚ 1575 Β/28.11.2001, *Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Καταστημάτων Κράτησης*, Εφημερίδα της Κυβέρνησης, διαθέσιμο στο: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=BuZInS%2bAWcU%3d&tabid=513>, τελευταία πρόσβαση στις 10/03/2020.

ΦΕΚ 1722/4–11–2011, *Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις υδατοκαλλιέργειες και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού*, Εφημερίδα της Κυβέρνησης, διαθέσιμο στο: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=63fqgg7cbug%3d&tabid=367&language=el-GR>, τελευταία πρόσβαση στις 10/03/2020.

ΦΕΚ 2464 Β/03.12.2008, *Ειδικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού*, Εφημερίδα της Κυβέρνησης, διαθέσιμο στο: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=zkmN5DrZKko%3d&tabid=513>, τελευταία πρόσβαση στις 10/03/2020.

Χαρέας Α. (2015), *Πάτρα: Δια-βαίνοντας / Δια-βάζοντας το παράκτιο μέτωπο*, ερευνητική εργασία, τμήμα αρχιτεκτόνων μηχανικών, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Πατρών.

CodePatras (2016), *Σιδηρόδρομος και Πόλη / Η μέθοδος TestPlanningProcess για την Πάτρα*, Έκθεση Αποτελεσμάτων 2015 // Εργαστήριο Ιδεών 2016.

Kim T.J. Wiggins I. Wright J.R. (1990), *Expert Systems: Applications to Urban Planning*, Springer Science & Business Media, διαθέσιμο εδώ: https://books.google.gr/books?id=oGLdBwAAQBAJ&pg=PA23&lpg=PA23&dq=nexpert+expert+system+manual&source=bl&ots=w7007N_Q9j&sig=ACfU3U1leIMAprzgIlvWO5sSid_miKl3Sw&hl=el&sa=X&ved=2ahUKEwiDwcWO_OroAhXDXJoKHZt5CAAQ6AEwAHoECAkQLw#v=onepage&q=nexpert%20expert%20system%20manual&f=false, τελευταία πρόσβαση στις 22/04/2020.

Thebest.gr (2019), *Νέα όψη σε 3 χρόνια στο κέντρο της Πάτρας - Έρχεται κι ο παραλιακός ποδηλατόδρομος*, διαθέσιμο στο: <https://www.thebest.gr/article/557078-allazei-tin-epomeni-trietia-to-kentro-tis-patras-mesa-ston-epomeno-chrono-o-paraliakos-podilatodromos> τελευταία πρόσβαση στις 25/03/2020.

ΙΣΤΟΓΡΑΦΙΑ

www.carnivalpatras.gr

www.diazoma.gr

www.gefyra.gr

www.gissrvweb.geopatras.gr

el.wikipedia.org

www.olympiaodos.gr

<http://patrasurbex.eap.gr/>

www.patrasport.gr

<https://geo.rae.gr/>

www.strofylianationalpark.gr

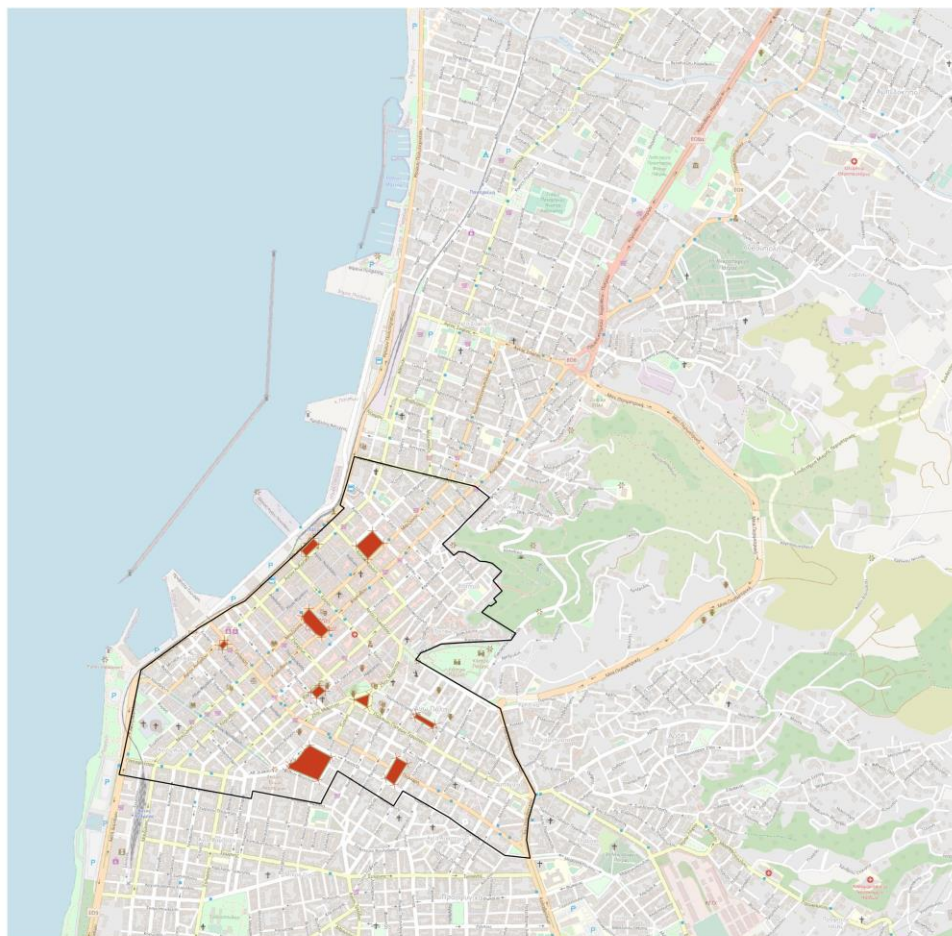
www.youtube.com/watch?v=NmA0q6JOfEc&fbclid=IwAR0879-bpejtcy0galOiuUzVjywOx4w0GkY35yrjFbSmgqw-9SL3FIOMiFs

ypodomes.com/

pammikrasiatikos.gr

<http://patra.easybike.gr/el/>

9. Παράρτημα



Πλατείες εντός των ορίων του ιστορικού κέντρου της Πάτρας

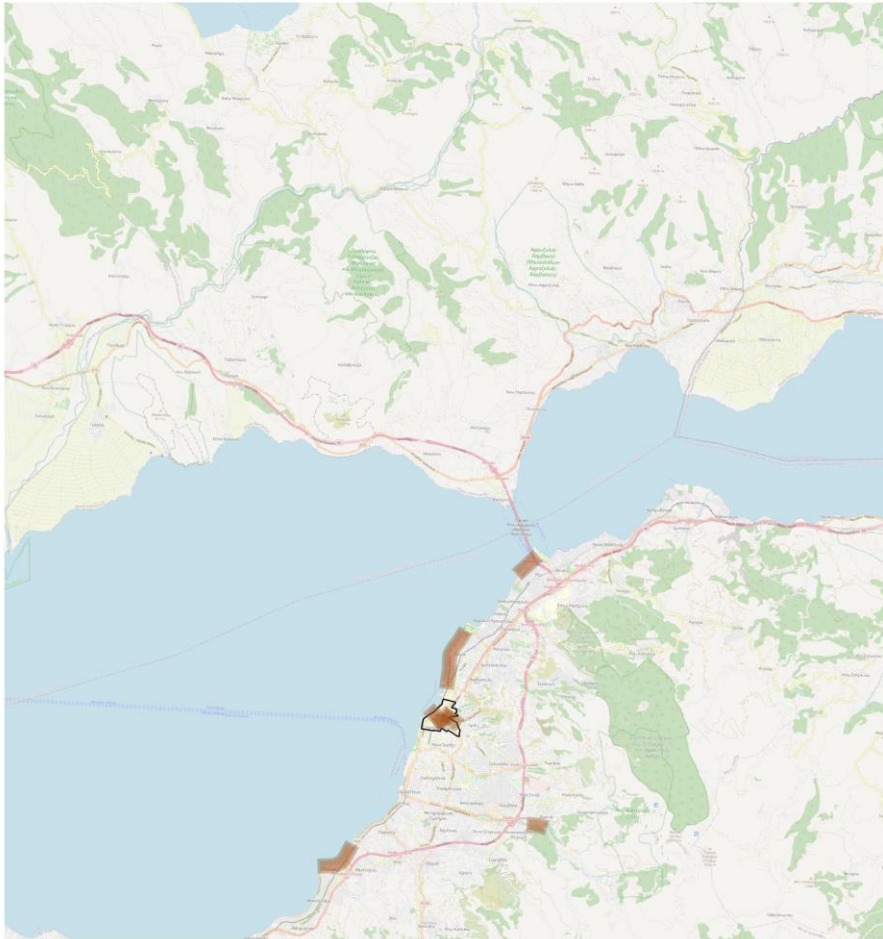
Υπόμνημα

■ Πλατείες
□ όριο ιστορικού κέντρου της Πάτρας

250 0 250 500 750 1000 m

Χάρτης 1: Πλατείες εντός των ορίων του ιστορικού κέντρου της Πάτρας (ίδια επεξεργασία).

Καταστήματα εστίασης



Υπόμνημα

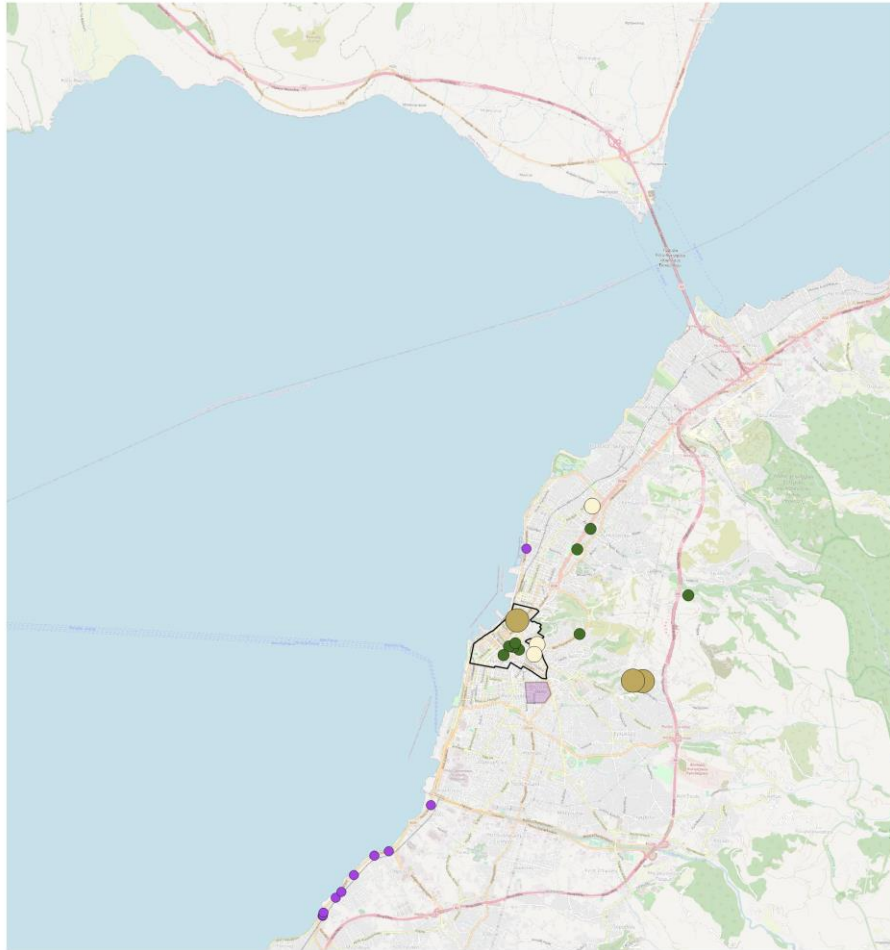
□ όριο ιστορικού κέντρου της Πάτρας

■ δρόμοι συγκέντρωσης καταστημάτων εστίασης

2.5 0 2.5 5 7.5 10 km



Χάρτης2: Χώροι μεγάλης συγκέντρωσης καταστημάτων εστίασης (ίδια επεξεργασία).



Σημεία ιστορικού ενδιαφέροντος

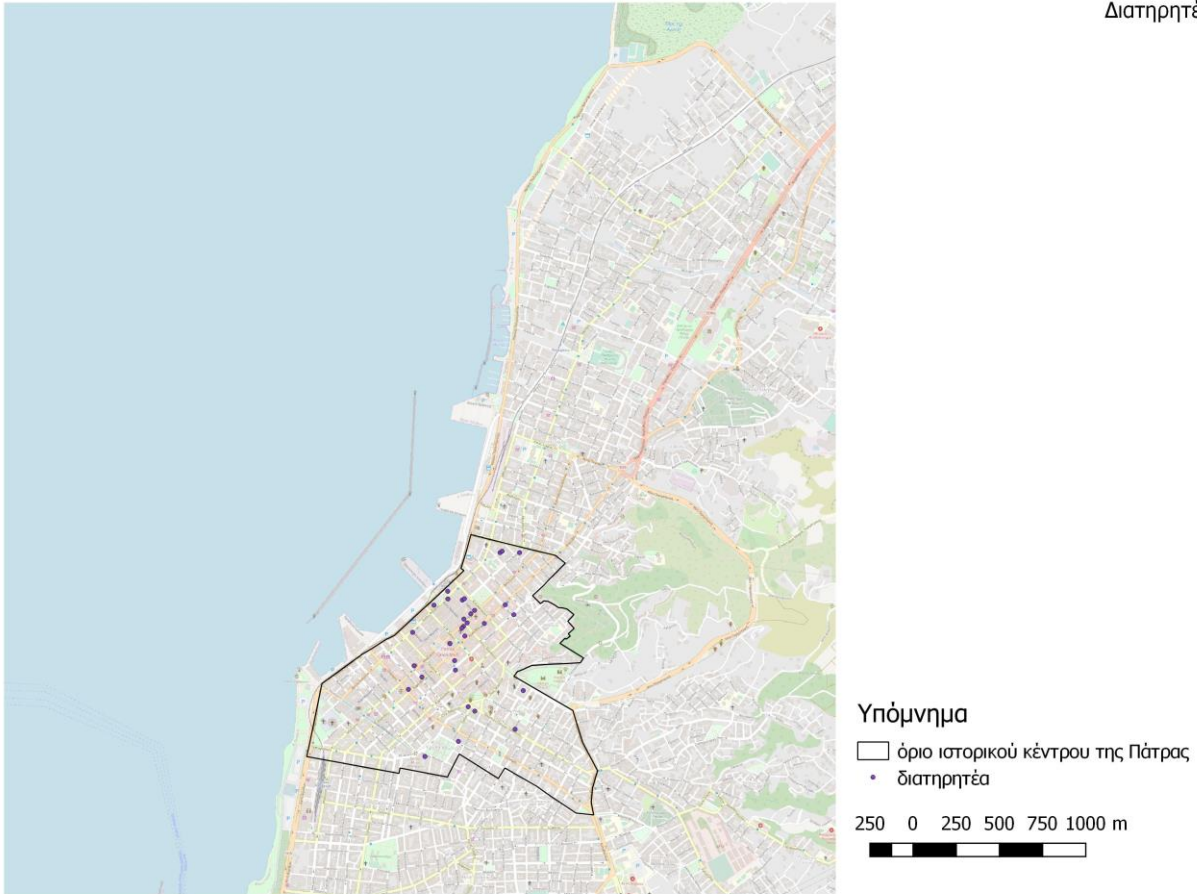
Υπόμνημα ιστορικής περιόδου μνημείων

- όριο ιστορικού κέντρου της Πάτρας
- εμφυλιακά
- προσφυγικά
- εγγλέζικα
- βυζαντινά
- αρχαία



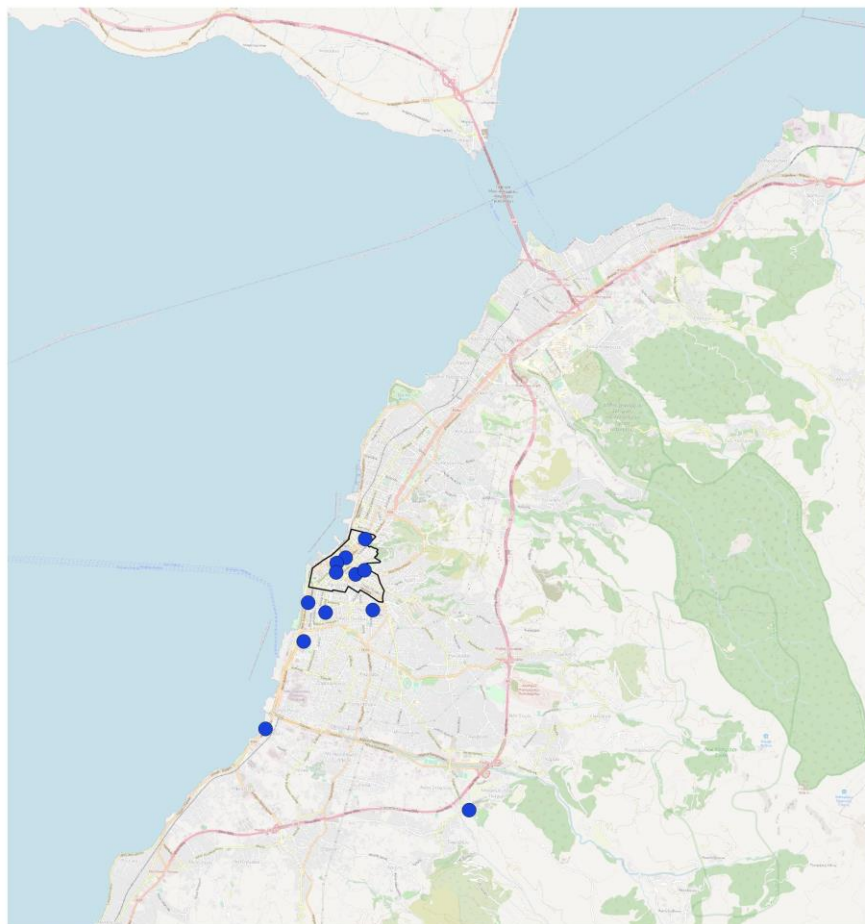
Χάρτης 3: Σημεία ιστορικού ενδιαφέροντος (ίδια επεξεργασία).

Διατηρητέα κτίρια



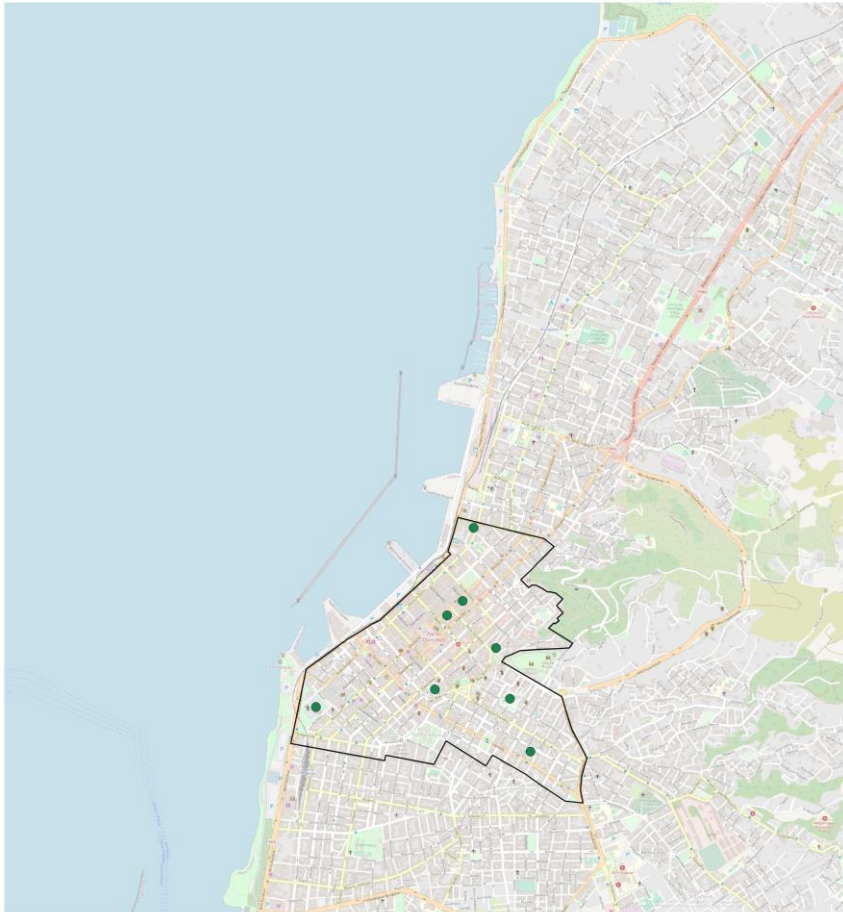
Χάρτης 4: Διατηρητέα κτίρια εντός των ορίων του ιστορικού κέντρου της Πάτρας (ίδια επεξεργασία).

Σημεία πολιτισμικού ενδιαφέροντος



Χάρτης 5: Σημεία πολιτισμικού ενδιαφέροντος (ίδια επεξεργασία).

Σημεία θρησκευτικού ενδιαφέροντος



Υπόμνημα

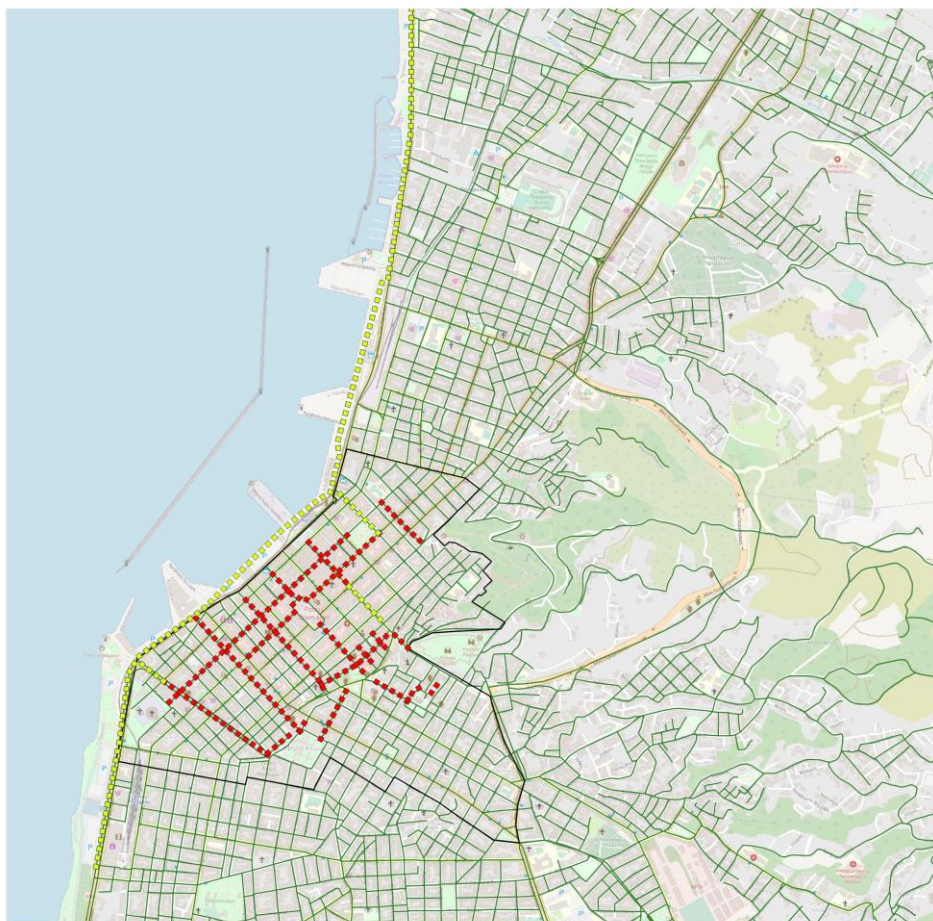
- όριο ιστορικού κέντρου της Πάτρας
- Σημεία θρησκευτικού ενδιαφέροντος

250 0 250 500 750 1000 m



Χάρτης 6: Σημεία θρησκευτικού ενδιαφέροντος (ίδια επεξεργασία).

Δίκτυα

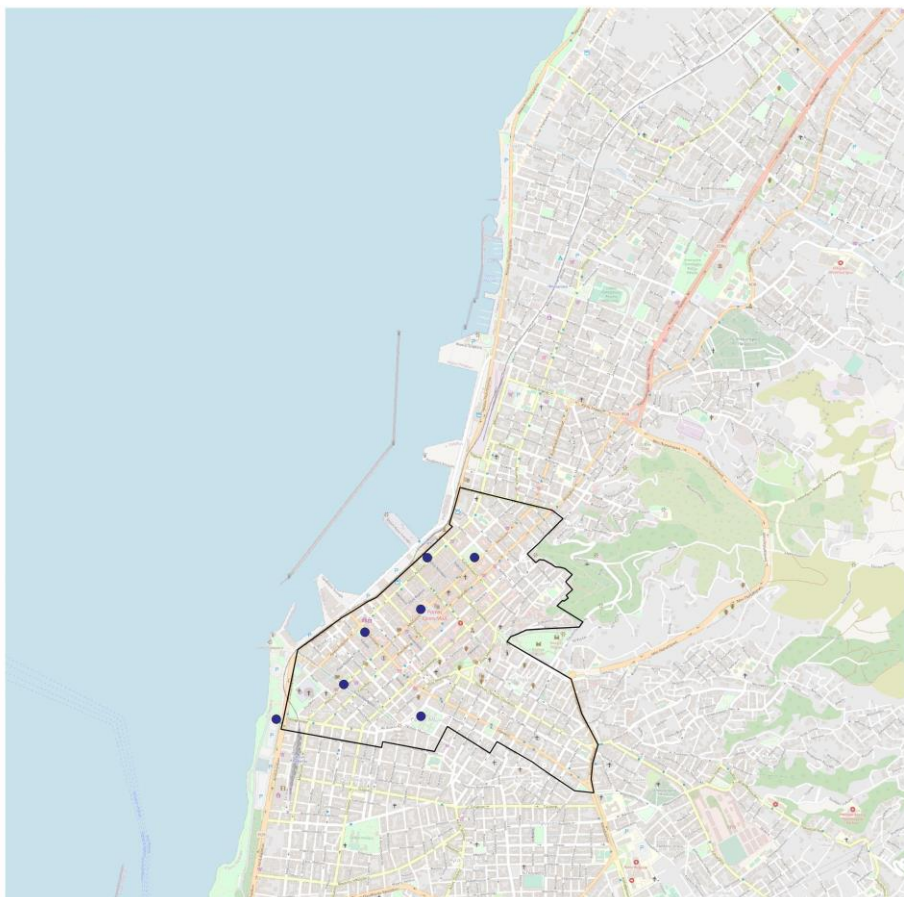


Υπόμνημα

- όριο ιστορικού κέντρου της Πάτρας
- - - Δίκτυα ποδηλάτων
- · · Δίκτυα πεζών
- Οδικό δίκτυο



Χάρτης 7: Δίκτυα (ίδια επεξεργασία).



Στάσεις κοινόχρηστων δημοτικών ποδηλάτων

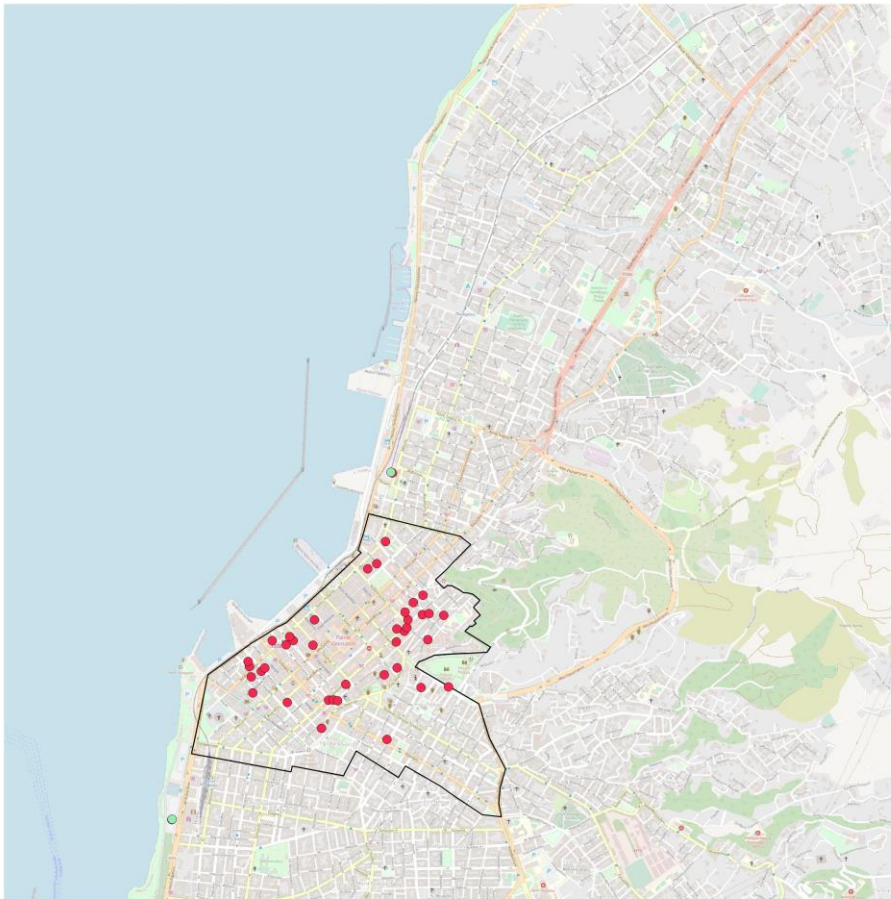
Υπόμνημα

- όριο ιστορικού κέντρου της Πάτρας
- Στάσεις δημοτικών ποδηλάτων

250 0 250 500 750 1000 m

Χάρτης 8: Στάσεις κοινόχρηστων δημοτικών ποδηλάτων (ίδια επεξεργασία).

Χώροι στάθμευσης



Υπόμνημα

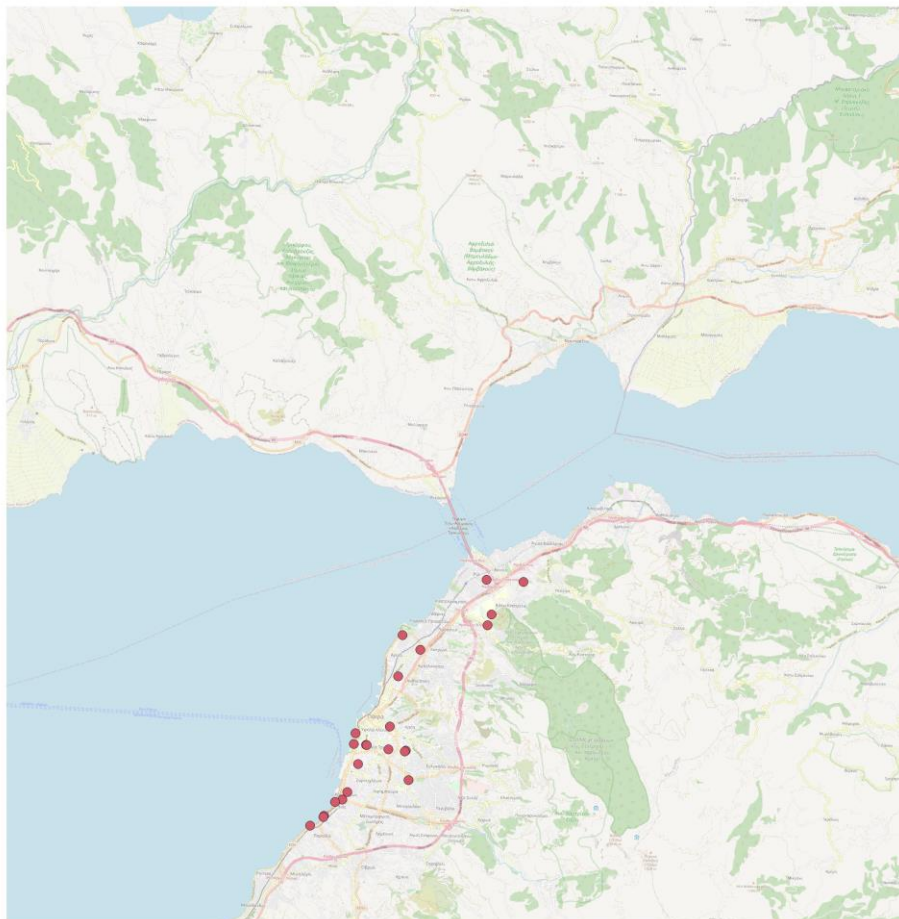
- όριο ιστορικού κέντρου της Πάτρας
- Δημοτικοί δωρεάν χώροι στάθμευσης
- Ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης

250 0 250 500 750 1000 m



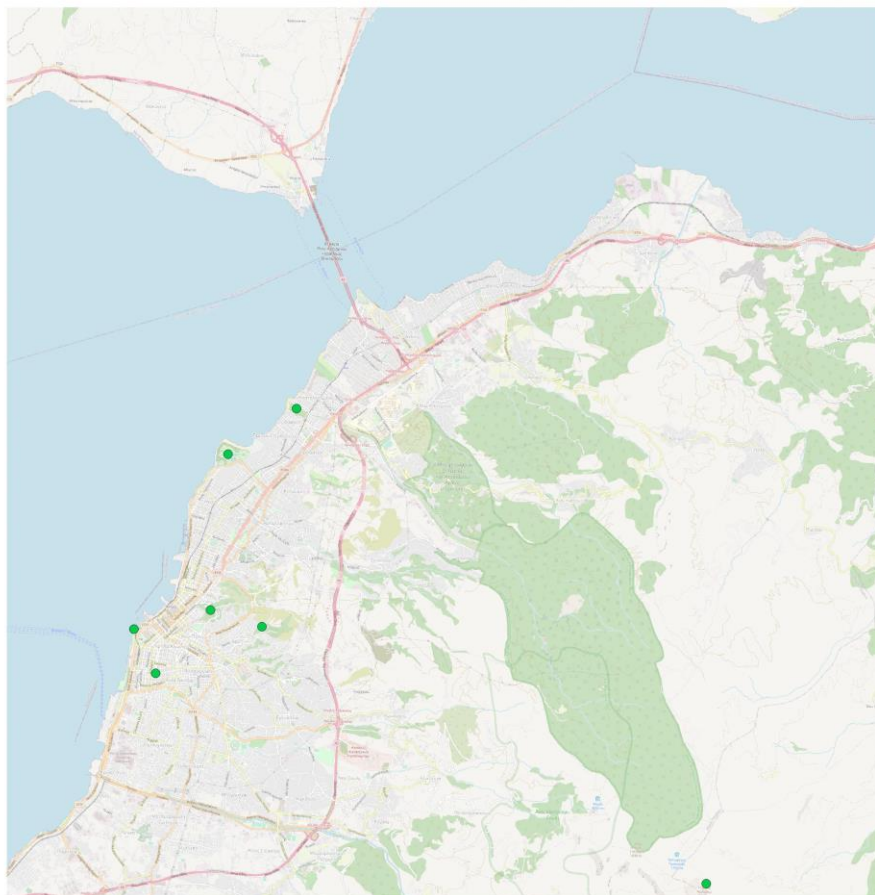
Χάρτης 9: Χώροι στάθμευσης (ίδια επεξεργασία).

Χώροι άθλησης



Χάρτης 9: Χώροι άθλησης (ίδια επεξεργασία).

Χώροι περιβαλλοντικού
ενδιαφέροντος



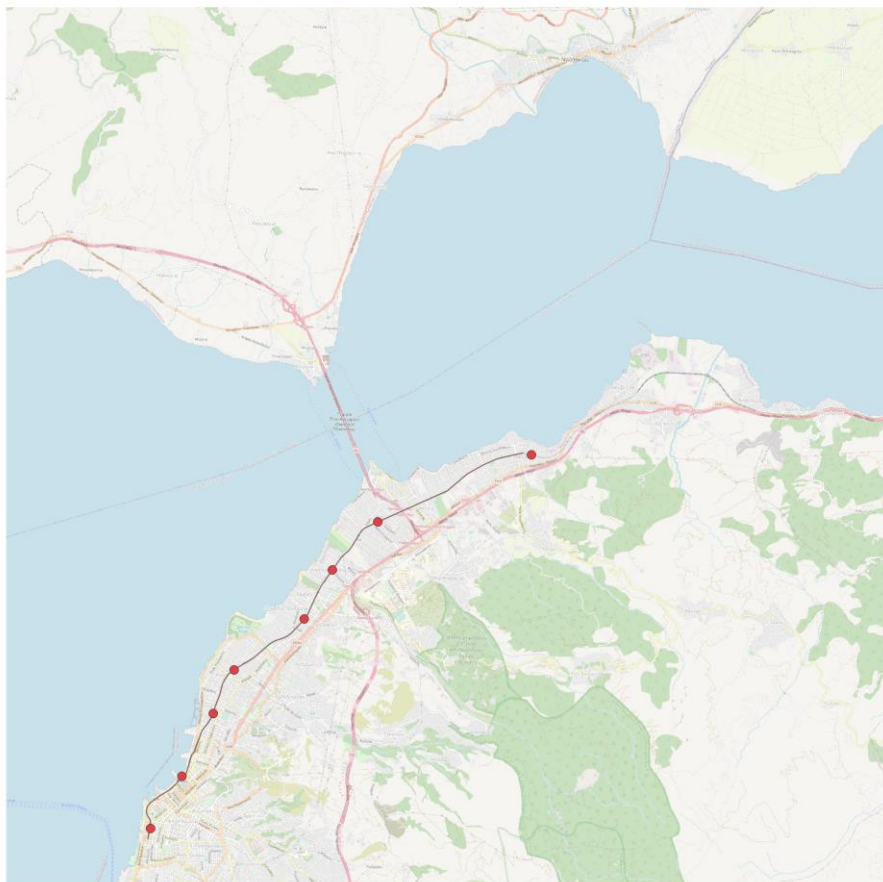
Υπόμνημα

- όριο ιστορικού κέντρου της Πάτρας
- Χώροι περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος

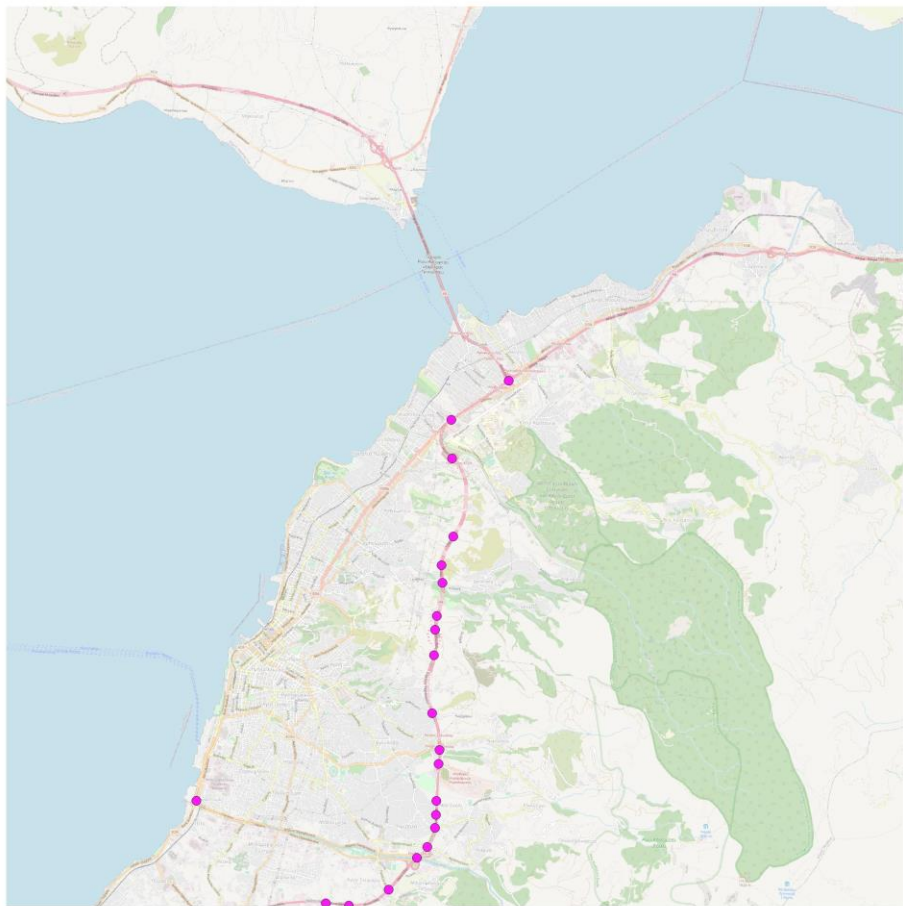
1 0 1 2 3 4 km

Χάρτης 10: Χώροι περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος (ίδια επεξεργασία).

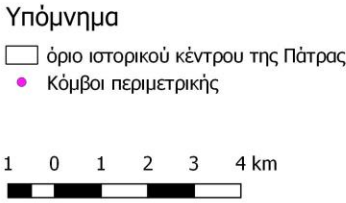
Τρένο



Χάρτης 11: Τρένο (ίδια επεξεργασία).

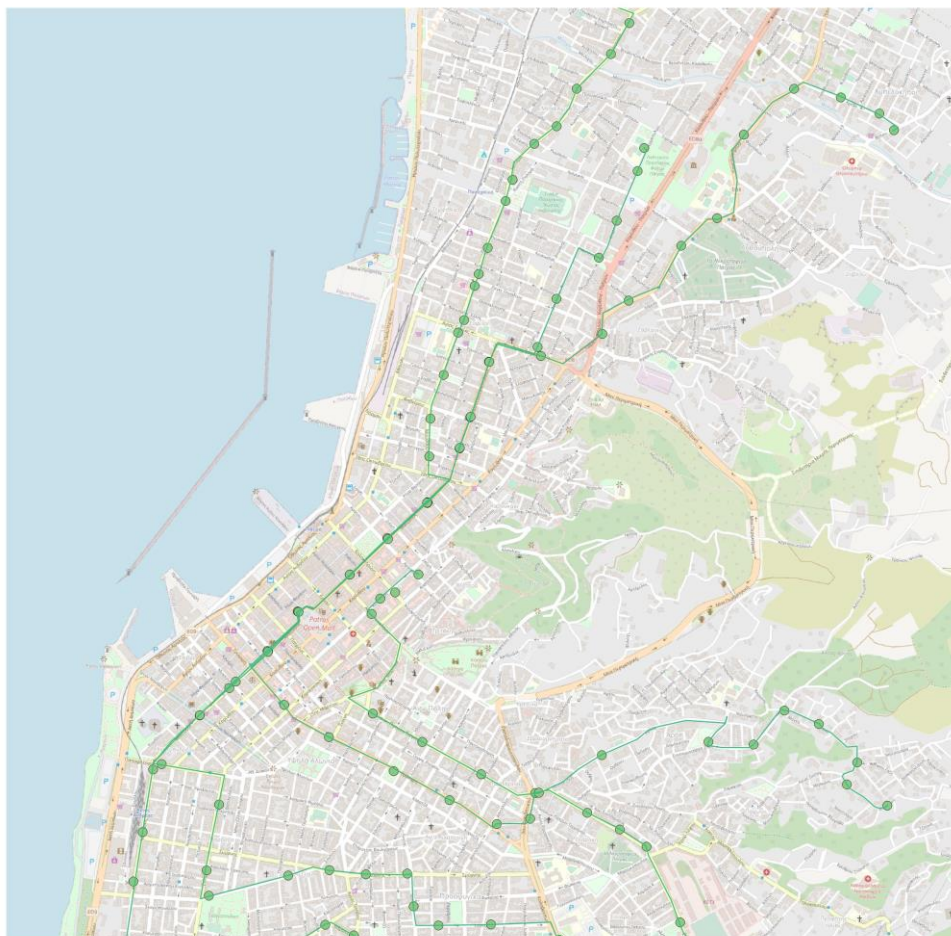


Κόμβοι περιμετρικής



Χάρτης 12: Κόμβοι περιμετρικής (ίδια επεξεργασία).

Λεωφορεία



Υπόμνημα

- όριο ιστορικού κέντρου της Πάτρας
- Γραμμές λεωφορείων
- Στάσεις λεωφορείων

250 0 250 500 750 1000 m



Χάρτης 13: Λεωφορεία (ίδια επεξεργασία).