

ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΤΟΠΙΟ_ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΟ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΠΑΤΡΑΣ

διπλωματική εργασία για τη σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ

σπουδαστής: Άγγελος Τζώρτζης
αριθμος μητρώου: 04103401

Σεπτέμβριος 2012

επιβλέπων: Κώστας Μωραΐτης
σύμβουλος: Δημήτρης Καρύδης



Η διπλωματική εργασία διαπραγματεύεται την συναρμογή του δημόσιου χώρου της Πάτρας με το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης. Η αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα αποτελεί το βασικότερο αίτημα για το δημόσιο χώρο της Πάτρας καθώς το δεύτερο σε φόρτο εργασίας λιμάνι της χώρας μεταφέρεται στο νότιο τμήμα της πόλης εκτός των ορίων του ιστορικού κέντρου της πόλης. Η μεταφορά του λιμανιού αναμένεται να αποδώσει μεγάλο τμήμα του χώρου του πρώην λιμανιού ,που ανήκει στον Οργανισμό Λιμένος Πατρών, στο δημόσιο χώρο της πόλης.

Ο σχεδιασμός αποσκοπεί στην οργάνωση ενός εκτεταμένου για τα δεδομένα της πόλης παράκτιου πάρκου με βασικούς στόχους την ενεργοποίηση ενός ανενεργού σήμερα πεδίου για την πόλη της Πάτρας και τον εμπλουτισμό του δημόσιου χώρου του κέντρου της Πάτρας με ένα δίκτυο ανοιχτών ελεύθερων χώρων πρασίνου και χώρων κοινοφελών δραστηριοτήτων. Η επαναδιατύπωση της προβληματικής σχέσης της πόλης με το φυσικό της περιβάλλον ακόμα κι όταν πρόκειται για κεντρικές αστικές περιοχές, η «επανάκτηση» δηλαδή του φυσικού περιβάλλοντος αποτελεί τον βασικό θεωρητικό άξονα της σκέψης για τον συγκεκριμένο χώρο.

Ταυτόχρονα κεντρικές έννοιες για την ανάλυση και το σχεδιασμό είναι αυτές της αστικής συνέχειας και της ιστορικής μνήμης. Επιδιώκεται η αποκατάσταση σχέσεων συνέχειας στο δημόσιο χώρο της πόλης.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	σελ.3
2. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΟΥΛΓΑΡΗ.....	4
3. ΠΑΛΙΟ ΚΑΙ ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ.....	6
4. ΠΑΤΡΑ-ΑΜΗΧΑΝΗ ΠΟΛΗ.....	7
5. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ.....	8
6. ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	12
7. ΤΕΛΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ-ΜΑΚΕΤΕΣ.....	17

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ

Κλασική περίοδος

Η πόλη της Πάτρας ιδρύεται κατά την Κλασική περίοδο (500 -323 π.Χ.) γύρω στο 450 π.Χ. ως συνένωση τριών οικισμών που ως γειτονιές του Δήμου Πατρέων διατηρούν ακόμα και σήμερα τα ονόματά τους: της Αρόης, της Άνθειας και της Μεσσάτιδας. Η πόλη δε θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο σε αυτά τα χρόνια αφού σε αντίθεση με πόλεις της Ανατολικής Αχαΐας δε θα ιδρύσει αποικίες στην κάτω Ιταλία και δεν θα συμμετάσχει στους Περσικούς Πολέμους ενώ έμμεση θα είναι η συμμετοχή της στους Πελοποννησιακούς πολέμους. Η ιστορική αυτή πληροφορία επιβεβαιώθηκε πρόσφατα από σωστικές ανασκαφές που έχουν πραγματοποιηθεί στην Κάτω Πόλη και αναδεικνύουν τμήμα των μακρών τειχών που κατασκευάστηκαν για να ενώσουν την πόλη με το λιμάνι για την εξυπηρέτηση των πολεμικών επιχειρήσεων των Αθηναίων ενώ ανασκαφές που έχουν πραγματοποιηθεί κυρίως στην Άνω Πόλη αναδεικνύουν τάφους, επιτύμβιες επιγραφές, αναθηματικά ανάγλυφα και ελάχιστα οικιστικά κατάλοιπα.

Ελληνιστική περίοδος

Κατά την ελληνιστική περίοδο η Πάτρα πρωτοστατεί στη ίδρυση της Αχαϊκής Συμπολιτείας μαζί με τις πόλεις Δύμη, Φαρές και Τριταΐα. Αργότερα στην Αχαϊκή Συμπολιτεία προσχωρούν και άλλες πόλεις. Η πόλη αποκτά πολιτική επιρροή και επεκτείνεται προς τη θάλασσα χωρίς όμως να φτάνει σε αυτήν. Η καταστροφή της Κορίνθου από τους Ρωμαίους θα σημάνει το τέλος της ελληνιστικής εποχής και μια νέα περίοδο στρατηγικής και οικονομικής σπουδαιότητας για το λιμάνι και την πόλη.

Ρωμαϊκή περίοδος

Το 14 π.Χ. ιδρύεται Ρωμαϊκή αποικία στην πόλη και δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την εδραίωση του ρόλου της πόλης ως μιας από τις σημαντικότερες της περιόδου φτάνοντας στο απόγειο της το 2^ο αιώνα μ.Χ.. Η αυτονομία, η αυτοδιοίκηση της πόλης και η απόδοση σε αυτήν γειτονικών περιοχών την καθιστούν ισχυρό πολιτικό κέντρο. Χαρακτηριστικά είναι τα ευρήματα δημόσιων έργων και μνημείων μεγάλης κλίμακας όπως το ρωμαϊκό υδραγωγείο και η ρωμαϊκή γέφυρα.

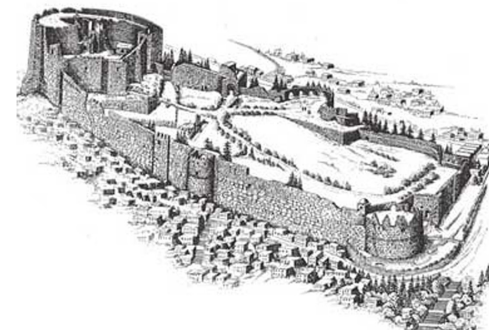


ΜΝΗΜΕΙΑΚΗ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑ

Σημειώνονται οι θέσεις των σημαντικότερων μνημείων της πόλης. Ανάμεσα σε αυτά: η ρωμαϊκή γέφυρα στη Βόρεια είσοδο της πόλης, το ρωμαϊκό ωδείο στο κεντρικό τμήμα, το ρωμαϊκό υδραγωγείο ανατολικά, πηγή Αρχαιολογικό μουσείο Πάτρας



Τοπιογραφία. Διακρίνεται το ρωμαϊκό υδραγωγείο της πόλης

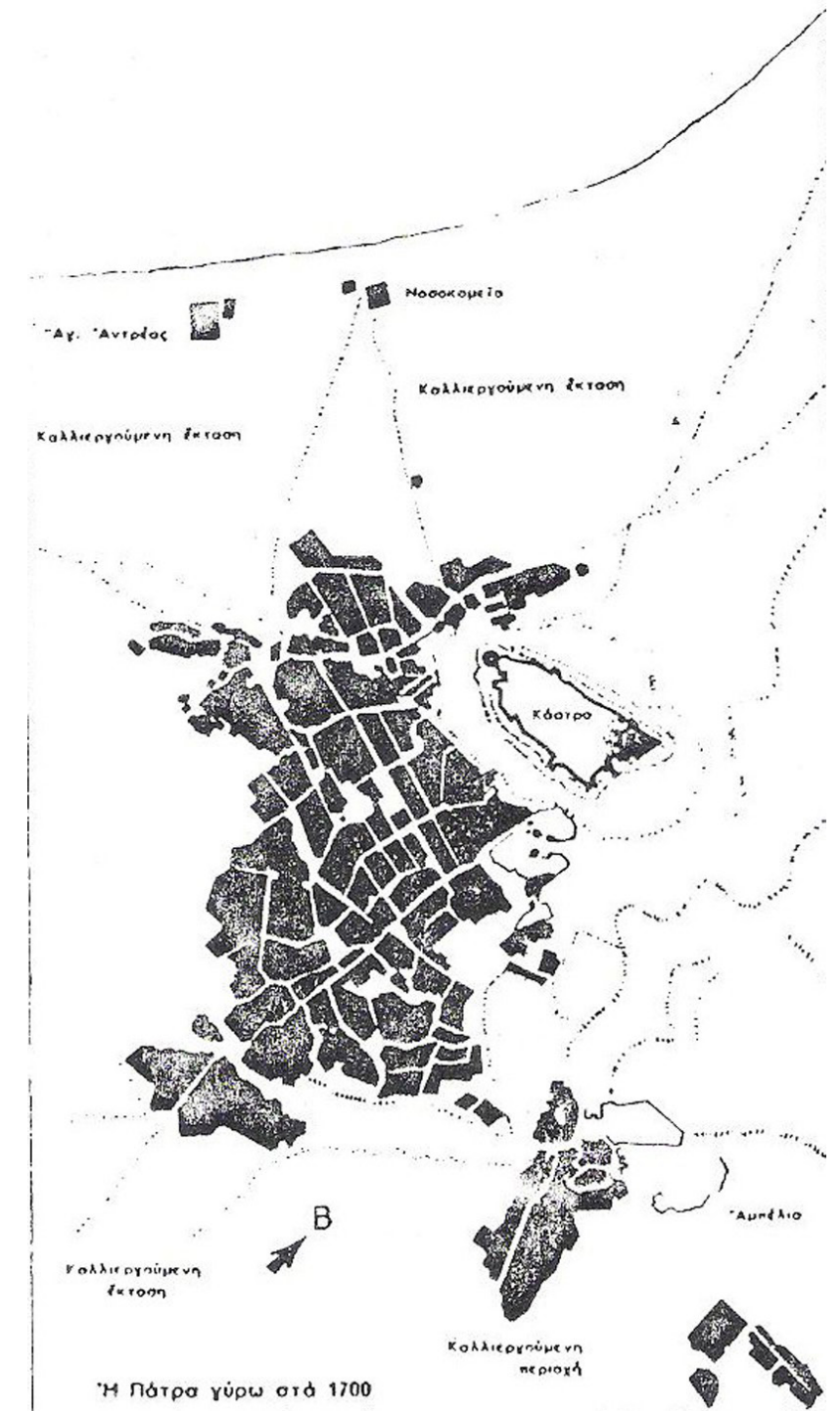


Το κάστρο της Πάτρας, σχέδιο Γεώργιου Τσονακίδη



Άποψη της πόλεως σε χαλκογραφία του Giacomo Rossi

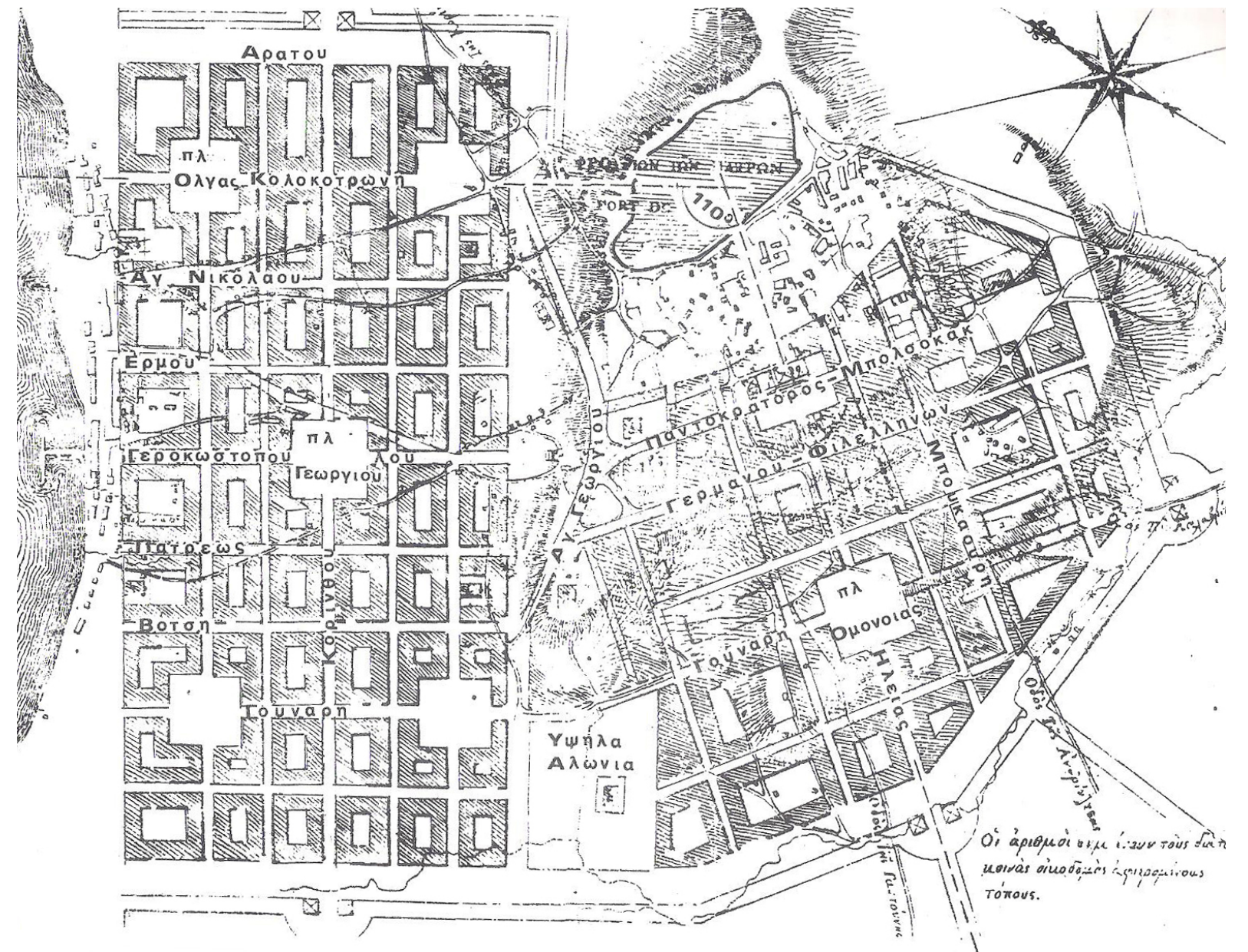
Η Πάτρα γύρω στα 1700. Διακρίνονται το κάστρο της πόλης και οι θέσεις δύο σημαντικών δημόσιων κτιρίων προς το θαλάσσιο μέτωπο



ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΟΥΛΓΑΡΗ

Μετά την προσάρτηση της Πάτρας στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος ο κυβερνήτης Ιωάννης Καποδίστριας αναθέτει στον Κερκυραίο μηχανικό και αξιωματικό του γαλλικού στρατού Σταμάτιο Βούλγαρη την εκπόνηση του σχεδίου πόλεως της Πάτρας το οποίο περατώνεται τον Ιανουάριο του 1929. Ο σχεδιαστής αναδιαμορφώνει την παλιά πόλη ως περιοχή αμιγούς κατοικίας και προσθέτει σε αυτήν ένα νέο τμήμα αντίστοιχης περίπου έκτασης. Ο Βούλγαρης σχεδιάζει με δική του πρωτοβουλία το νέο τμήμα της πόλης. Η Πάτρα ήταν ήδη ένα σημαντικό κέντρο με τα δεδομένα της εποχής, επομένως το κομμάτι αυτό σχεδιάζεται έτσι ώστε να ανταποκριθεί η πόλη στο νέο οικονομικό της ρόλο ως χώρος ανταλλαγών προς το εσωτερικό και το εξωτερικό. Ένας ακόμη λόγος που τον ωθεί σε αυτό είναι το γεγονός ότι η κάτω πόλη είχε ήδη αρχίσει να χτίζεται με άναρχο τρόπο. Η σχεδιαστική αντιμετώπιση του νέου ρόλου της πόλης φαίνεται από το είδος των χρήσεων γης που προβλέπονται για το νέο τμήμα, όπως είναι το χρηματιστήριο, το τελωνείο, τα δημόσια κτήρια και το θέατρο. Επιπλέον βασικό σημείο αναφοράς για τον Βούλγαρη ήταν το φρούριο της πόλης επομένως δικαιολογείται η επιλογή της προσθήκης ενός νέου τμήματος πόλης το οποίο μαζί με το παλιό αναπτύσσεται γύρω από το φρουριακό τοπόσημο.

Το περίγραμμα της νέας πόλης είναι ένα ορθογώνιο παραλληλεπίπεδο του οποίου ο προσανατολισμός καθορίζεται κυρίως από τα όρια του προς τη Δύση και την Ανατολή: την παλιά πόλη που φύεται στους πρόποδες του όρους Παναχαικού και το όριο με τη θάλασσα που αποτελούν και τα ισχυρότερα χαρακτηριστικά του γεωφυσικού υποβάθρου. Όσον αφορά τον χειρισμό της παραθαλάσσιας ζώνης, ο Βούλγαρης, εφαρμόζοντας το ορθοκανονικό σύστημα αγνοεί τη μη κανονικότητα της ακτογραμμής. Η πρόσοψη της πόλης είναι ένα επίμηκες όριο αφήνοντας μια ζώνη κενού, μεταβλητού πλάτους, ανάμεσα στην πόλη και την ακτή και η ζώνη αυτή σχεδιάζεται ως ένα γραμμικό άλσος.



Τα χαρακτηριστικά του σχεδίου

Ορθογώνια τεμνόμενοι δρόμοι-συμμετρικά τοποθετημένες πλατείες-αξονική συμμετρία του πολεοδομικού ιστού. Οι πλατείες διασχίζονται από πρωτεύουσες ή δευτερεύουσες αρτηρίες. Η Οδός Κολοκοτρώνη και η οδός Ηλείας προεκτεινόμενες συναντώνται στο χώρο του κάστρου υπό γωνία 110 μοιρών κάνοντας το σχέδιο λιγότερο αυστηρό και άκαμπτο.

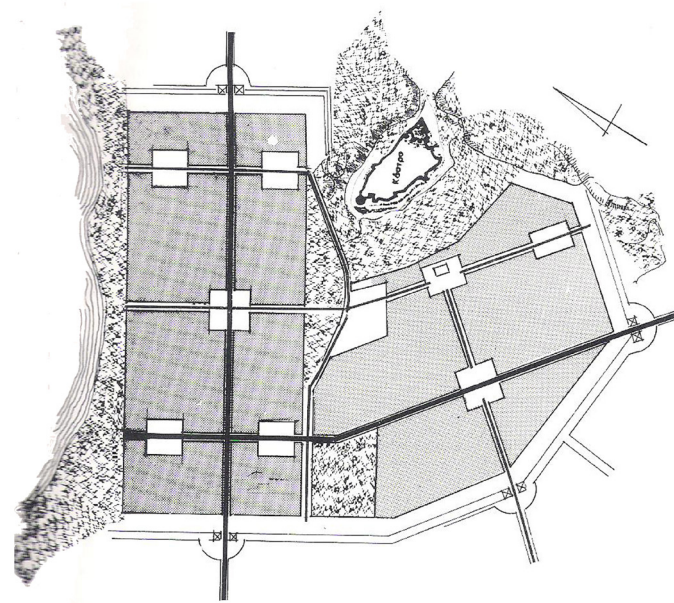
Οι κυκλοφοριακές ροές καθορίζονται από τις διαμορφωμένες ροές της ευρύτερης περιοχής μετατρέποντας την πόλη σε υποχρεωτικό σημείο συνάντησης του ευρύτερου χώρου. Τονίζονται δύο σημαντικές διελεύσεις, οι οδοί Κορίνθου και Γούναρη. Οι είσοδοι-έξοδοι επισημαίνονται με το σχεδιασμό κάποιων πυλών οι οποίες δεν θα υλοποιηθούν.

Κλειστό οικοδομικό σύστημα των τετραγώνων. Ο τρόπος δομήσεως είναι αυτός της οργανωμένης δόμησης, ή δόμηση κατά το σύστημα του ενεργού οικοδομικού τετραγώνου που σημαίνει ενιαία αντιμετώπιση σε κάτοψη και όψη. Η στέγη κατασκευάζεται ενιαία σύμφωνα με ιταλικά πρότυπα.

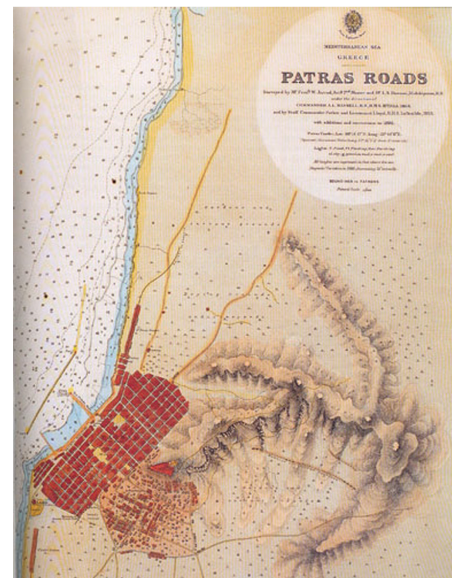
Ύπαρξη στοών. Προβλέπονται οδοί με στοές, συνήθως σε κάποιους κεντρικούς δρόμους που συνδέονται με πλατείες της πόλης ώστε να διευκολύνονται οι εμπορικές συναλλαγές (π.χ. πλατεία Γεωργίου-οδός Κορίνθου). Το μοτίβο αυτό ακολουθεί το παράδειγμα των Ιταλικών πόλεων της εποχής.

Διατήρηση ακάλυπτων χώρων και ζωνών πρασίνου. Στην Αρχαιότητα, κατά τον Πausanias, στην παραλιακή ζώνη υπήρχε άλσος με σημαντικά ιερά. Κατά μήκος της παραλιακής ζώνης ο Βούλγαρης προτείνει δενδροστοιχία περιπάτου 'για να είναι η πόλις ωραία και από τη θάλασσα'.

Το φρούριο και η παραλία είναι οι δύο σημαντικότερες αισθητικές φυγές του τοπίου. Η φύση σε αυτό το σχέδιο εντάσσεται στα όρια της πόλης ενώ το παραλιακό πράσινο και το πρανές του φρουρίου συντείνουν στην ανάδειξη της αρχαιολογικής υπόστασης της πόλης.



— Βασικές κυκλοφοριακές αρτηρίες
 — Δευτερεύουσες κυκλοφοριακές αρτηρίες
 * Ζώνες πρασίνου



Η Πάτρα, τα περίχωρα και τα βάθη του Πατραϊκού κόλπου σε χάρτη του Αγγλικού ναυαρχείου, έκδοση του 1893, πηγή: greekscares, Συλλογικός τόμος 2005

Οι αλλοιώσεις στο σχέδιο

-Μειώθηκαν οι πλατείες και οι χώροι πρασίνου.

-Στην παραλιακή ζώνη είχε σχεδιαστεί ένα γραμμικό άλσος. Το τμήμα αυτό κατά ένα μέρος οικοπεδοποιήθηκε και κατά ένα άλλο μέρος παραχωρήθηκε για τη διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής. Η ζώνη πρασίνου που προέβλεπε γύρω από το κάστρο της πόλης οικοπεδοποιήθηκε. Οι εγκαταστάσεις του λιμένα Πατρών, οι σιδηροδρομικές γραμμές και η έντονη κυκλοφορία παραλιακή λεωφόρος που με το πέρασμα του χρόνου θα καταλάβουν αυτή την έκταση κενού χώρου θα δημιουργήσουν ένα ρήγμα ανάμεσα στην πόλη και στο κυρίαρχο στοιχείο του φυσικού περιβάλλοντος της, τη θάλασσα.

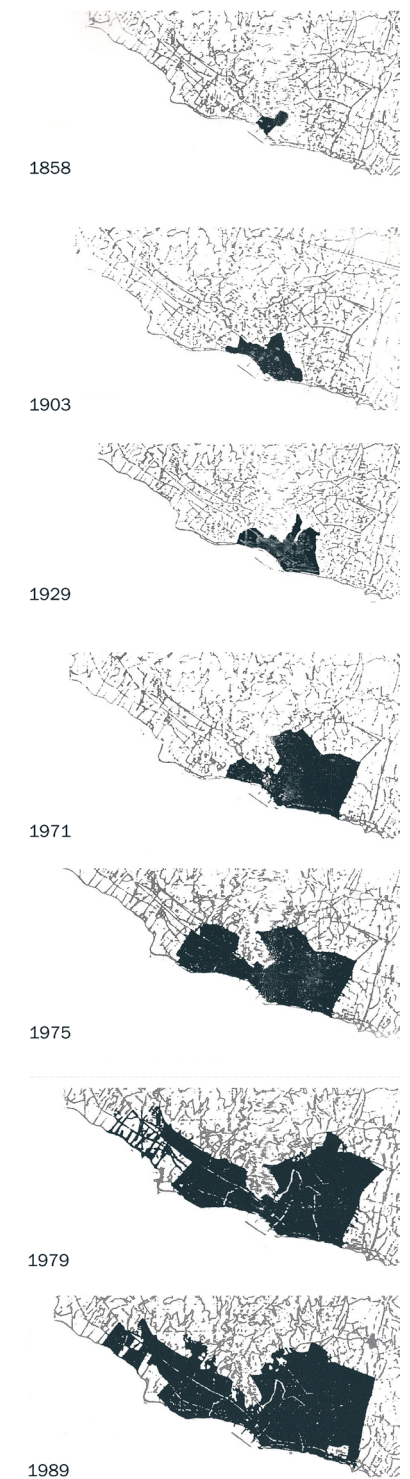
-Μετάθεση της πολεοδομικής μονάδας από το ενοποιημένο οικοδομικό σύστημα στην μεμονωμένη κατοικία. Επακόλουθο αυτής της αλλαγής είναι ο κατακερματισμός πολλών οικοδομικών τετραγώνων σε μικρότερα και η κάλυψη και οικοπεδοποίηση των ακάλυπτων χώρων.

-Κατάργηση ή διακοπή των στοών. Το πολεοδομικό μοτίβο γίνεται εν μέρει σεβαστό από μεταγενέστερες φάσεις οικοδόμησης της πόλης.



Το σχέδιο της πόλης στο τέλος του 19ου αιώνα, πηγή: greekscares, Συλλογικός τόμος 2005

● ΕΞΑΠΛΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ



Από το 1929 έως το 1971 η οικιστική επιφάνεια υπερδιπλασιάζεται ενώ ο πληθυσμός σχεδόν διπλασιάζεται σε μια σύντομη διαδικασία αστικοποίησης, πληθυσμός 1929 61.278 -πληθυσμός 1971 111.607.

ΠΑΛΙΟ ΚΑΙ ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ

Το δεύτερο βράδυ, πιάσαμε την Πάτρα, απέναντι από το Μεσολόγγι. Από τότε, ήρθα πολλές φορές σ' αυτό το λιμάνι, πάντα την ίδια ώρα, και κάθε φορά ένοιωθα την ίδια γοητεία. Πέφτεις πάνω σ' ένα μεγάλο ακρωτήριο σαν βέλος που βυθίζεται στο πλευρό ενός βουνού.[...]Ο φωτισμός των ελληνικών λιμανιών έχει κάτι το αυτοσχέδιο, μοιάζει με προετοιμασία γιορτής. Όσο μπαίνεις στο λιμάνι, μικρά πλοίαρχα έρχονται να σε συναντήσουν: είναι γεμάτα, από επιβάτες, από μπαγκάζια, από ζώα, από στρωσίδια, από έπιπλα. Οι βαρκάρηδες τραβάν τα κουπιά όρθιοι, σπρώχνοντας τη βάρκα αντί να την τραβούν[...]Μόλις πλευρίζουν στο πλοίο, αρχίζει το πανδαιμόνιο. Όλος ο κόσμος εφορμά προς τα εκεί που δεν πρέπει, όλα είναι σύγχυση, χάος, αταξία. Μα κανείς ποτέ δε χάνεται μήτε γίνεται κακό[...].Είναι κάτι σαν πάθος που γεννιέται.

Χένρυ Μίλλερ -απόσπασμα απο το βιβλίο 'ο κολοσός του Αμαρουσίου'



Η θέση του λιμανιού προσδιορίζεται απο την αρχαιότητα μέχρι την Τουρκοκρατία στην περιοχή όπου σήμερα βρίσκεται ο ναός του Αγίου Ανδρέα.

Αυτό που μέχρι πρόσφατα γνωρίσαμε ως λιμάνι της πόλης αντιστοιχεί στο τμήμα της ακτογραμμής που εκτείνεται ανάμεσα στην περιοχή όπου βρίσκεται η εκκλησία του Αγίου Ανδρέα και οι εκβολές του ποταμού Μείλιχου.

-Τα πρώτα χρόνια μετά τη συγκρότηση του ελληνικού κράτους αναφέρονται κατάπλοι πλοίων από μεγάλα λιμάνια του εξωτερικού (Οδησσός, Τεργέστη, Ν. Υόρκη).

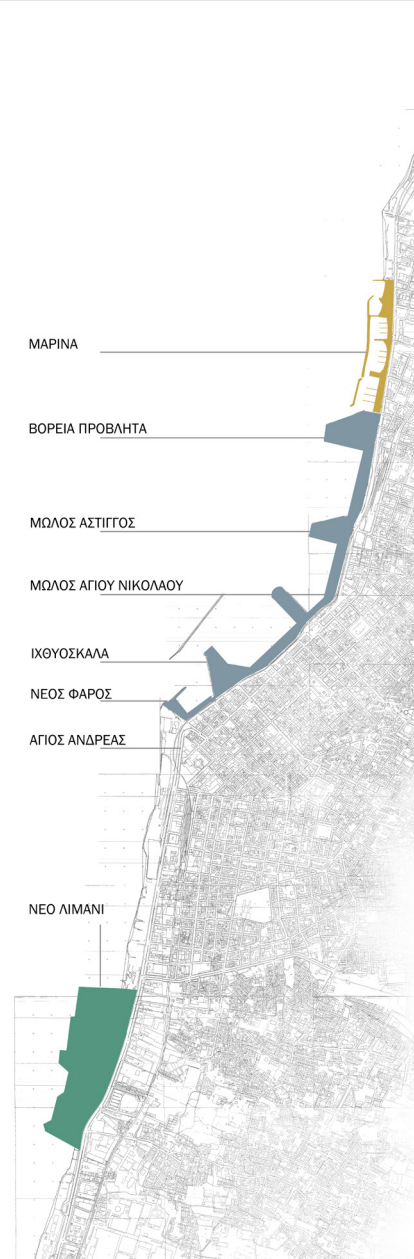
-το 1838 κατασκευάζεται ξύλινος μώλος πλάτους 35μ στην προέκταση της οδού Αγίου Νικολάου.

-Η κατάρτιση οριστικού σχεδίου λιμενικών έργων που προβλέπει την κατασκευή κυματοθραύστη 930 μ. μήκους ξεκινά το 1881 και περατώνεται το 1894.Με την κατασκευή των λιμενικών έργων εγκαθιδρύεται σταδιακά ο ρόλος της Πάτρας ως διαμετακομιστικού κέντρου και δίνεται ώθηση στην ανάπτυξη της βιομηχανίας. Νότια του κέντρου της πόλης δημιουργείται ένα σύνολο από νέες βιομηχανικές μονάδες που χρησιμοποιούν το λιμάνι για τη μεταφορά πρώτων υλών και προϊόντων.

-Την περίοδο 1927-36 κατασκευάζονται επιπλέον λιμενικά έργα μετά την ολοκλήρωση των οποίων καταργήθηκε η παρεμβολή μικρών λέμβων για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ πλοίων και στεριάς.

-Μετά τον πόλεμο κατά την περίοδο 1955-95 το λιμάνι παίρνει τη σημερινή του μορφή. Διαπλατώνονται οι ήδη υπάρχουσες προβλήτες (Γούναρη, Αγ. Νικολάου, Άστιγγος) και κατασκευάζεται μία νέα στα βόρεια, επεκτείνεται ο κυματοθραύστης, κατασκευάζεται το κτίριο της ιχθυόσκαλας, η μαρίνα και αποθήκες.

-Από το 1961 κι έπειτα η πόλη συνδέεται μέσω μεγάλων επιβατικών πλοίων με την Ηγουμενίτσα, τα νησιά του Ιονίου και σημαντικά λιμάνια της Ιταλίας. Το λιμάνι γίνεται επιβατικό και αναπτύσσεται περαιτέρω η βιομηχανία (μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 80'). Έπειτα από αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς του 1969' και του 1979' κατασκευάζεται το νέο κτήριο υπηρεσιών λιμένα Πατρών, πιστή εφαρμογή ενός μοντερνιστικού αρχιτεκτονικού λεξιλογίου.



Ο διεθνής και εθνικός ανταγωνισμός των λιμανιών, η ανάγκη εκσυγχρονισμού των λιμενικών εγκαταστάσεων και η μη αναγκαιότητα ένταξης των λιμενικών υποδομών στον αστικό ιστό οδήγησε τα τελευταία χρόνια στην ανάπτυξη σχεδιασμών που προβλέπουν την απομάκρυνση του λιμανιού από τη θέση που βρίσκεται μέχρι σήμερα και την τοποθέτηση του στην Ακτή Δυμαίων στο νότιο τμήμα της πόλης. Η θέση αυτή επιλέγεται ανάμεσα από άλλες προτεινόμενες αφού δεν προσκρούει σε απαλλοτριώσεις ιδιωτικών εκτάσεων, προσφέρει εκτάσεις γης ικανές να υποδεχτούν τις νέες εγκαταστάσεις, βρίσκεται κοντά στις παραγωγικές μονάδες και το χονδρεμπόριο που αναπτύσσονται στο νότιο τμήμα της πόλης και δεν παρεμποδίζει την οικιστική ανάπτυξη που πραγματοποιείται σήμερα κυρίως στο βόρειο τμήμα της πόλης.

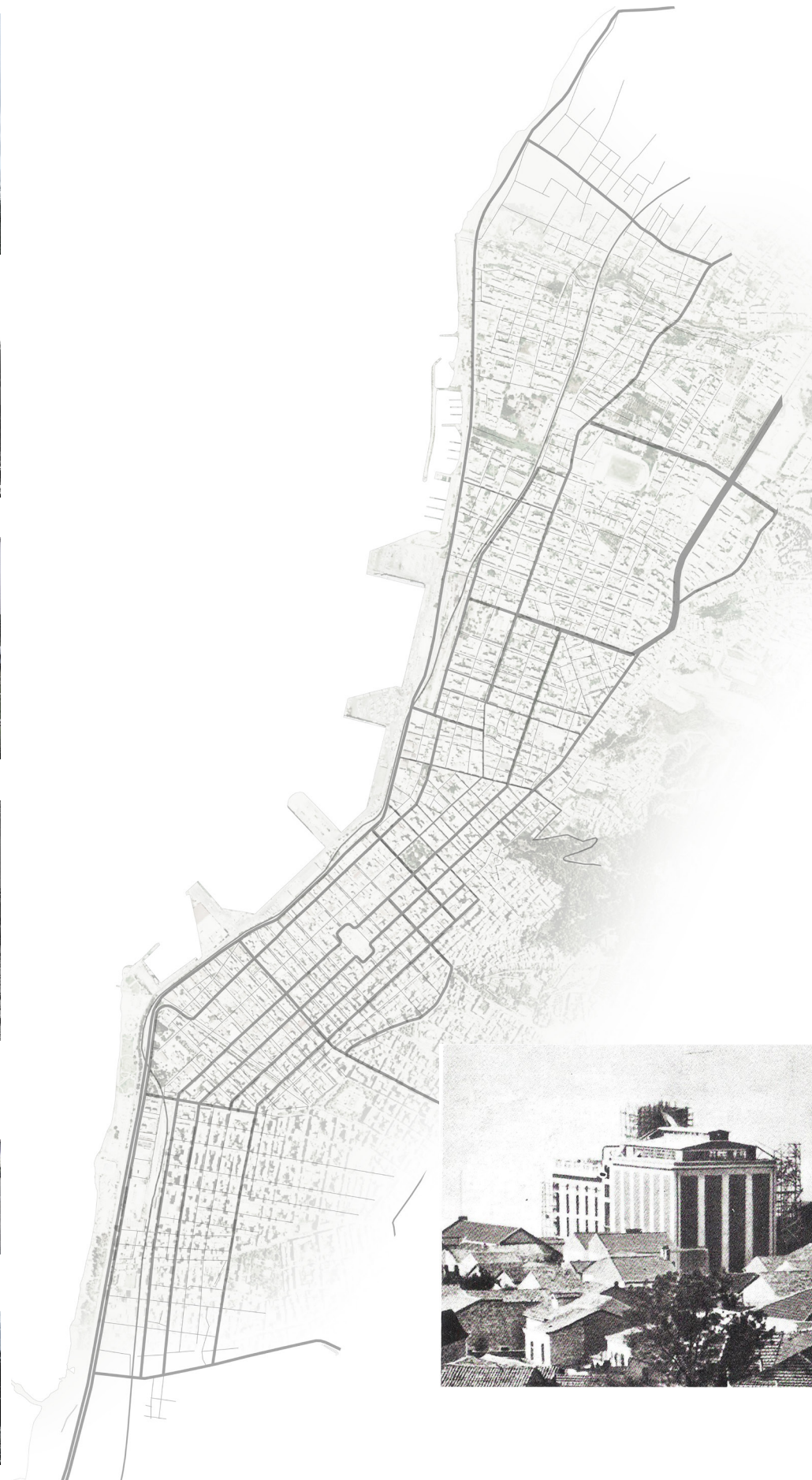
Το νέο λιμάνι που άρχισε να κατασκευάζεται το 1997, εντάσσεται σε νέους τύπους λιμανιών που αποτελούν κόμβους διανομής και διοικητικής οργάνωσης της εμπορικής αλυσίδας στη μεταφορά αγαθών. Η αρχική μελέτη προέβλεπε μια λιμενική έκταση συνολικού μήκους 2700 μ.(οδός Παπαφλέσσα-ποταμός Γλαύκος).Στο σχεδιασμό του νέου λιμένα επιλέγεται η κατασκευή 5 νηοδόχων για πλαγιόπρυμνοδέτηση. Η χερσαία ζώνη ανάμεσα στην Εθνική οδό και τα κρηπιδώματα είναι μέσου πλάτους 300μ. και προβλέπεται η κατασκευή κυματοθραύστη 2600μ. Η τοποθέτηση του νέου λιμένα στη συγκεκριμένη τοποθεσία δημιουργεί την αναγκαιότητα της σύνδεσης του με ένα άλλο έργο των τελευταίων ετών, την περιμετρική οδό της πόλης.

Έτος	Πάτρα		Ερμούπολη		Πειραιάς	
	Εισαγωγές	Έξαγωγές	Εισαγωγές	Έξαγωγές	Εισαγωγές	Έξαγωγές
1852	407.800	391.400	1.089.200	26.700	456.700	30.800
1853	422.800	390.031	1.097.285	29.303	461.580	36.500
1855	323.797	248.367	983.925	35.521	439.976	30.366
1856	337.993	142.976	1.280.000	52.000	476.637	45.960
1857	533.464	368.383	1.512.647	47.991	561.070	57.798

Πηγή: ΦΕΚ 53, 30.10.1852- 20, 23.7.1853- 44, 29.10.1855- 67, 31.10.1856- 34, 23.9.1857- 31, 2.8.1858.



ΠΑΤΡΑ_ΑΜΗΧΑΝΗ ΠΟΛΗ



Η βιομηχανική ιστορία της περιοχής παρουσίασε διακυμάνσεις. Το πέρασμα από τη βιοτεχνία στη βιομηχανία γίνεται βαθμιαία. Ακολουθεί μια αναπτυξιακή στροφή στις αρχές του 20ου αιώνα. Ήδη πριν από το 1900, η Πάτρα έχει 30 βιομηχανικά καταστήματα με 2500 απασχολούμενους, κάτι που την καθιστούσε τη δεύτερη βιομηχανική πόλη του ελληνικού χώρου.

Τα πρώτα εργοστάσια που εμφανίστηκαν στην περιοχή ήταν ατμοκίνητα και επεξεργάζονταν γλυκόριζα. Ακολουθούν νηματοργία βάμβακος από το 1850, ενώ δημιουργούνται μονάδες κατασκευής βαρελιών και κιβωτίων για τη μεταφορά της σταφίδας, αλευρόμυλοι και οινοποιητικές μονάδες. Η επεξεργασία και εκμετάλλευση των τοπικών προϊόντων της σταφίδας και των παραγώγων της αμπελουργίας αποτελούσε τη βασικότερη βιομηχανική-εμπορική δραστηριότητα. Παράλληλα αναπτύσσεται η αλευροβιομηχανία, η ελαιουργία, η σαπυνοποιία, η κλωστοϋφαντουργία, η χαρτοποιία κ.α. Έτσι στα μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα δημιουργούνται βιομηχανικές μονάδες που στεγάζονται συνήθως σε κτιριακά σύνολα που υπακούουν στις τεχνολογικές τάσεις της εποχής όπως είναι η χρήση του μετόν αρμέ.

Η οικονομική ύφεση και η κρίση στη βιομηχανική παραγωγή των δεκαετιών 80' και 90' θα επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό την πόλη της Πάτρας. Η ανεργία θα αποτελεί έκτοτε ένα από τα βασικά προβλήματα για την πόλη. Το αποτέλεσμα αυτού του μετασχηματισμού στο χώρο είναι η ύπαρξη διάσπαρτων εγκαταλειμμένων βιομηχανικών κελυφών τα οποία εντάσσονται στην κατηγορία των αστικών κενών χώρων, δηλαδή χώρων απονεκρωμένων σε επίπεδο αστικής χρήσης. Ειδικά στην περίπτωση της Πάτρας η γειτνίαση τέτοιων μονάδων με το κέντρο της πόλης και το παράκτιο μέτωπο εντείνει τις συνέπειες της εγκατάλειψης. Βλέπουμε δηλαδή αυτούς τους χώρους να βρίσκονται σε κατάσταση ερήμωσης δημιουργώντας προβλήματα πολεοδομικής και χρηστικής ασυνέχειας. Η Πάτρα συνεπώς έχει εύστοχα χαρακτηριστεί ως αμήχανη πόλη, ενώ στις όποιες περιπτώσεις αυτά τα κελύφη αποκαθίστανται, χρησιμοποιούνται για τη στέγαση ιδιωτικών επιχειρήσεων του τριτογενούς τομέα.



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Στο διάγραμμα σημειώνονται οι σημαντικότεροι οδικοί άξονες. Οι διαβαθμίσεις στο πλάτος των γραμμών δηλώνουν τον τρόπο με τον οποίο ιεραρχείται το οδικό δίκτυο. Τα φυσικά όρια της πόλης, η θάλασσα και οι λόφοι αφήνουν λίγα περιθώρια αποφόρτισης του επιβαρυσμένου οδικού δικτύου, ενώ η προβληματική σύνδεση της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο επιβαρύνεται λόγω της διέλευσης οχημάτων μέσω της παραλιακής οδού. Η υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία αναφέρεται συχνά ως μία από τις ενδεδειγμένες επιλογές για την άμβλυση του ορίου πόλης-θάλασσας, υποβαθμίζει ποιοτικά την ίδια τη διέλευση του τρένου από το κέντρο της πόλης ενώ η δυσκολία του εγχειρήματος μπορεί να έχει σημαντικό κόστος. Το βάρος της εργασίας θα πρέπει να δοθεί σε άλλους τρόπους 'γεφύρωσης' αυτού του πολεοδομικού χάσματος, που αναμφίβολα εντείνεται από τη σιδηροδρομική γραμμή ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα, όπως η δημιουργία δημόσιων χώρων-πόλων έλξης εκατέρωθεν του ορίου.

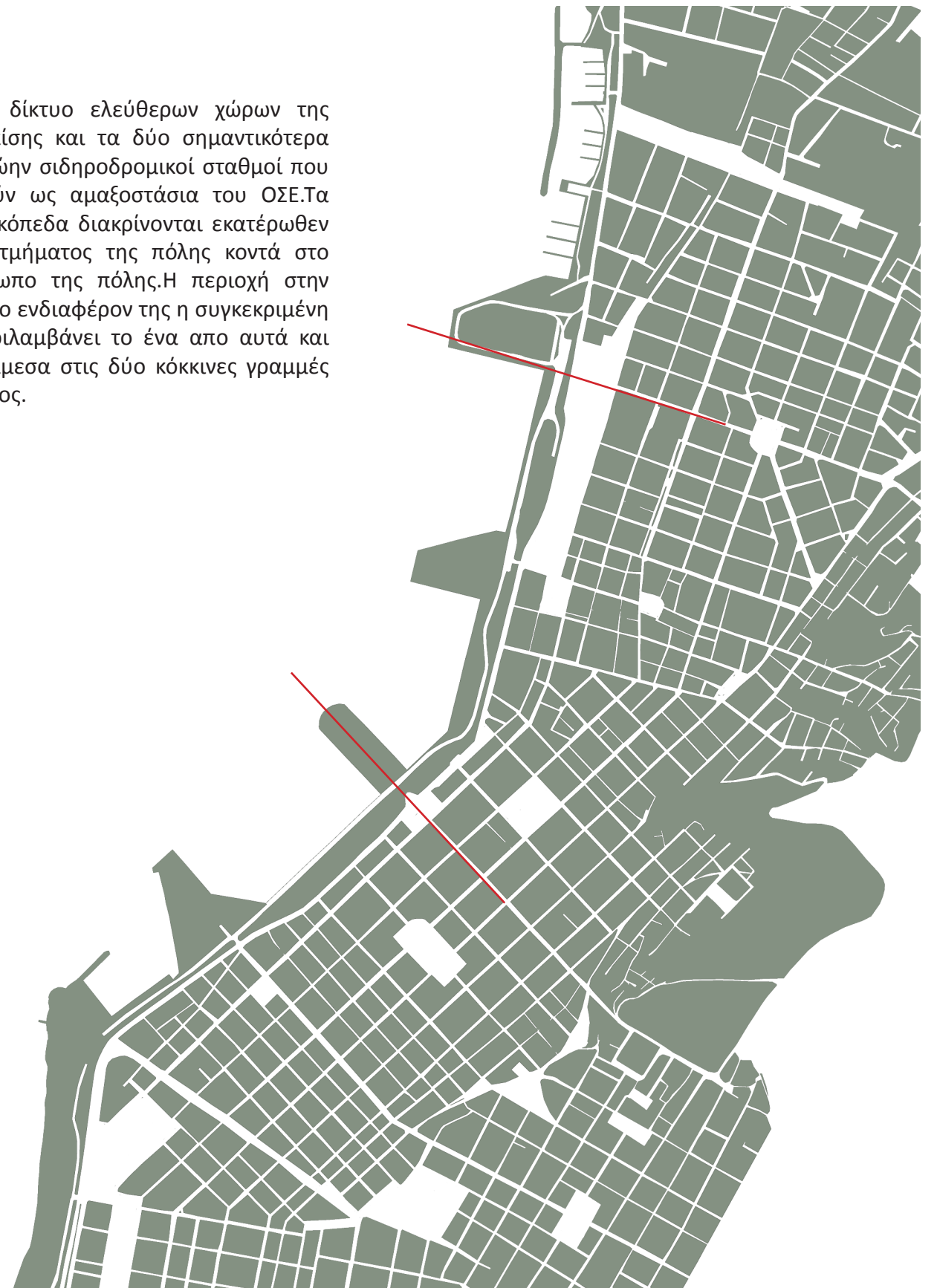


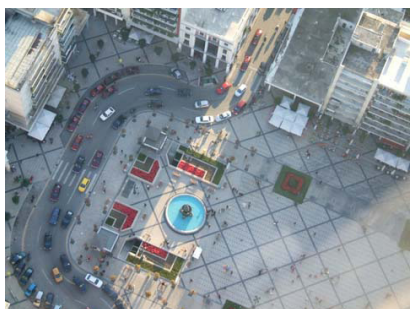
ΣΚΙΤΣΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ

Το σκίτσο αφορά το κεντρικό και βόρειο τμήμα της πόλης και όχι το σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος σε μια προσπάθεια να απεικονιστεί η διαβάθμιση των τμημάτων της πόλης όσον αφορά τον χαρακτηρισμό τους ως κεντρική περιοχή, περιοχή γενικής κατοικίας και περιοχή αμιγούς κατοικίας. Απεικονίζεται γραμμοσκιασμένη η μάζα πρασίνου που βρίσκεται στους πρόποδες των λόφων. Παρότι αποτελεί σημαντική παράμετρο του πολεοδομικού μορφώματος η επισκεψιμότητα του χώρου υπολείπεται των δυνατοτήτων βίωσης του χώρου από τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ

Διακρίνεται το δίκτυο ελεύθερων χώρων της πόλης όπως επίσης και τα δύο σημαντικότερα αστικά κενά, πρώην σιδηροδρομικοί σταθμοί που (υπο)λειτουργούν ως αμαξοστάσια του ΟΣΕ. Τα δύο επιμήκη οικοπέδα διακρίνονται εκατέρωθεν του κεντρικού τμήματος της πόλης κοντά στο παραλιακό μέτωπο της πόλης. Η περιοχή στην οποία εστιάζει το ενδιαφέρον της η συγκεκριμένη παρέμβαση περιλαμβάνει το ένα από αυτά και διακρίνεται ανάμεσα στις δύο κόκκινες γραμμές του διαγράμματος.





ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ-ΑΔΟΜΗΤΟΥ

Φαίνεται ακριβέστερα η σχέση κτισμένου-άκτιστου. Διακρίνονται επίσης τα κτίσματα που χρησιμοποιούνται κυρίως από τον Οργανισμό Λιμένος Πατρών κατά μήκος του παραλιακού μετώπου ενώ μεγαλύτερη πυκνότητα κτισμένου χώρου εμφανίζεται στο κεντρικό τμήμα της πόλης.



ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο χώρος αυτός όπως και ευρύτερα η παραθαλάσσια ζώνη της Πάτρας εντάσσεται σε μια κατηγορία χώρων υψηλής ζήτησης λόγω του οικονομικού δυναμισμού τους.

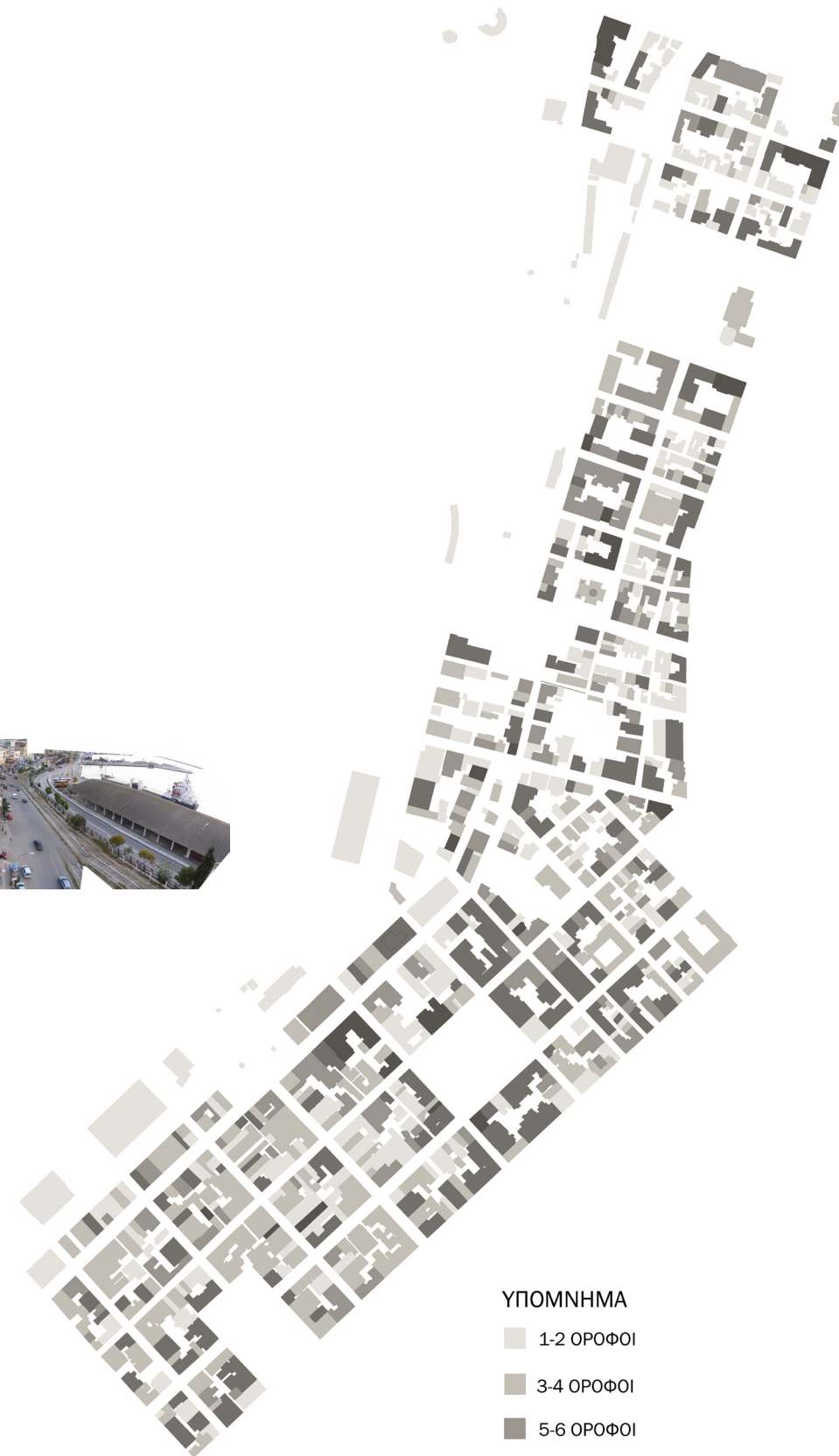
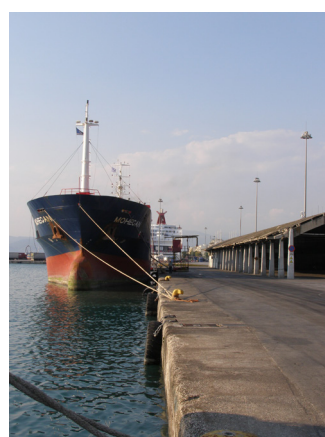
Η περιοχή γίνεται αντιληπτή ως σημείο συνάντησης του πλέγματος των ελεύθερων δημόσιων χώρων της πόλης, του γραμμικού πάρκου που είναι δυνατόν να δημιουργηθεί στο ανενεργό σήμερα μηχανοστάσιο του ΟΣΕ και του δικτύου που δημιουργείται από τα εγκαταλειμμένα εργοστάσια κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου.

Η πρόταση αξιοποίησης του οικοπέδου όπου βρίσκεται το κτίριο του παλιού σταθμού του ΟΣΕ προς όφελος του δημόσιου χώρου της πόλης της Πάτρας αποτελεί έναν από τους στόχους της διπλωματικής. Το συγκεκριμένο οικόπεδο παραμένει σήμερα περιτειχισμένο και ανενεργό.

Η παρουσία του εργοστασίου των μύλων Αγίου Γεωργίου και των παρακείμενων πρώην σταφιδαποθηκών θέτει εμφατικά, καθώς αποτελεί ένα ισχυρό τοπόσημο για το χώρο της ευρύτερης περιοχής, το ζήτημα της διαχείρισης της ιστορικής μνήμης ενώ το μέγεθος του κτιρίου και η αρχιτεκτονική του ιδιαιτερότητα το καθιστά ένα σημαντικό κτιριακό απόθεμα για την πόλη.

Ταυτόχρονα ο χώρος όπου σήμερα στεγάζεται ο σταθμός υπεραστικών λεωφορείων προκαλεί τη δυνατότητα μίας ακόμα σημειακής συναρμογής του ιστού της πόλης με το εκτεταμένο και προς απελευθέρωση από τις λιμενικές εγκαταστάσεις θαλάσσιο μέτωπο της πόλης: Ο σταθμός αναμένεται να μεταφερθεί παραπλεύρως του κτιρίου των μύλων Αγίου Γεωργίου το οποίο ήδη ανήκει στην κυριότητα του οργανισμού ΚΤΕΛ Αχαιίας.

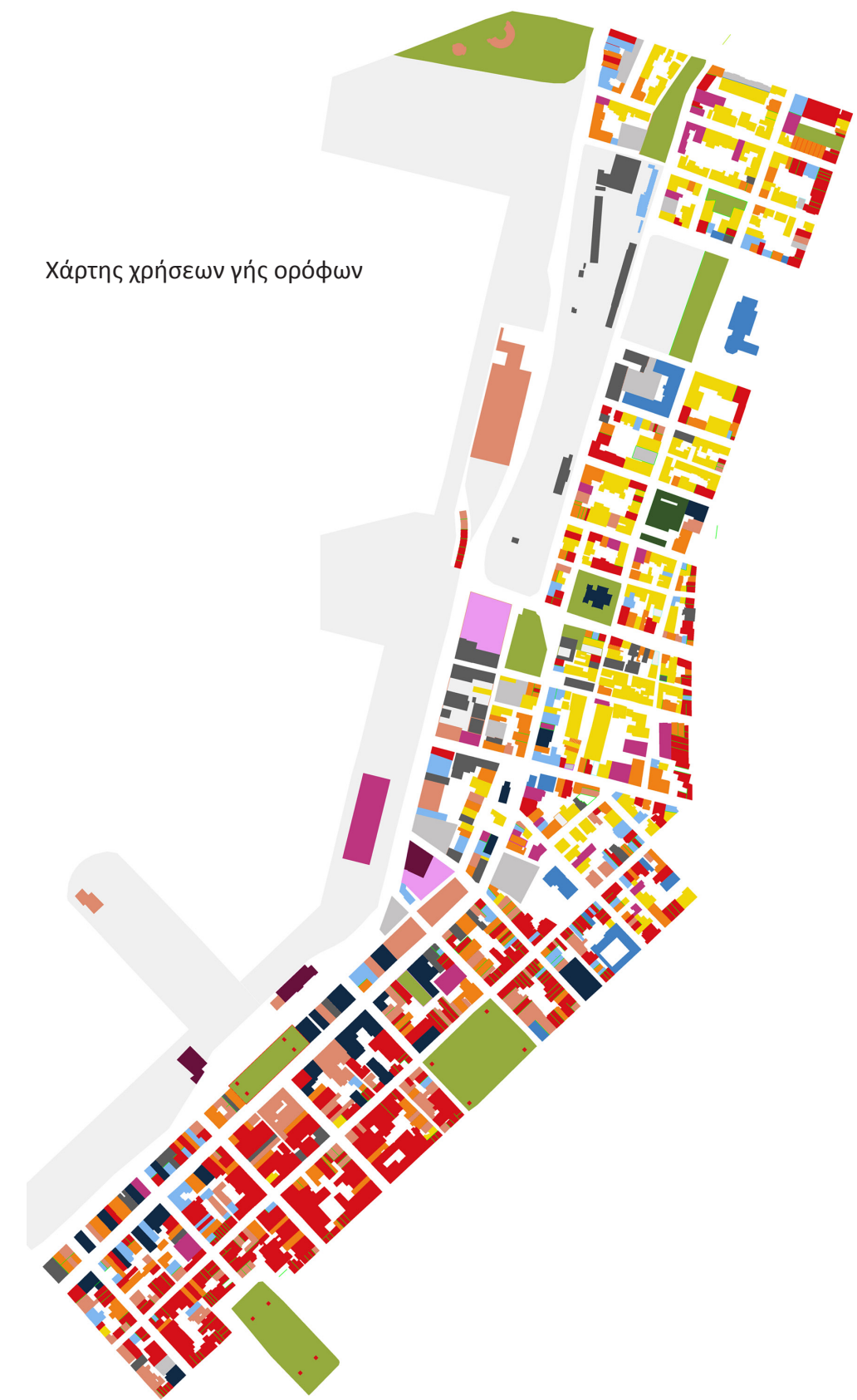
Τα δύο αυτά σημεία και ο μεταξύ τους χώρος δημιουργούν μια ζώνη ιδιαίτερης σημασίας για μια προσπάθεια επανάκτησης του θαλασσίου μετώπου από το δημόσιο χώρο της πόλης. Το ίδιο ισχύει και για το οικόπεδο του ΟΣΕ όπου αναμένεται να δημιουργηθεί ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός, μόνο που εδώ αυτή η ένωση μπορεί να ειδωθεί σαν ένα ενιαίο επίμηκες μέτωπο προς τη θάλασσα.



ΥΨΗ ΟΡΟΦΩΝ
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:2 5000

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΕΜΠΟΡΙΟ
- ΓΡΑΦΕΙΑ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ-ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
- ΔΙΟΙΚΗΣΗ-ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ-ΠΡΟΝΟΙΑ
- ΑΝΑΨΥΧΗ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ
- ΠΡΑΣΙΝΟ-ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΚΕΛΥΦΗ ΧΩΡΙΣ ΑΣΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
- ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
- ΧΩΡΟΙ ΧΩΡΙΣ ΑΣΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ
- ΙΣΟΓΕΙΑ ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ



ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ



1_ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΙ ΜΟΥΣΕΙΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Προτείνεται η χρησιμοποίηση των αμαξοστασίων του ΟΣΕ και του πρώην σιδηροδρομικού σταθμού για την οργάνωση μιας έκθεσης που αφορά στην ιστορία του οργανισμού σιδηροδρόμων δηλαδή την ιστορία της εργασίας στον ΟΣΕ, την εξέλιξη και το ρόλο του σιδηροδρομικού δικτύου, την συντήρηση και ανάδειξη του μηχανολογικού εξοπλισμού και των αμαξοστοιχιών. Ταυτόχρονα προτείνεται η δημιουργία ενός νέου κτιρίου για το σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης που να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες χωρικές, λειτουργικές και μορφολογικές απαιτήσεις. Στο υπόλοιπο η φύτευση οργανώνεται έτσι ώστε να περικλείει επιμέρους πλατείες ούτως ώστε να εκφράζει τον πολεοδομικό ιστό της πόλης και την ανάγκη της ενοποίησης αυτής με το παράκτιο άλσος που δημιουργείται.

2_ ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΩΝ ΚΤΕΛ ΚΑΙ ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Προτείνεται η δημιουργία μιας μόνιμης έκθεσης που θα αφορά την ιστορία της πόλης με επάλληλες στρώσεις καθ' ύψος όπου μπορεί να δει κανείς τις διαφορετικές περιόδους εξέλιξης της πόλης. Είναι μια λειτουργία που λείπει από τις ελληνικές πόλεις ή όπου υπάρχει ο ρόλος της είναι υποβαθμισμένος. Ως 'αντίβαρο' και ταυτόχρονα ως συνέχεια του μουσείου πόλης επιλέγεται η δημιουργία ενός γραμμικού κτιρίου-τοπίου στην απέναντι πλευρά (προβλήτα Άστιγγος) το οποίο είναι ενταγμένο στο παράκτιο άλσος.

3_ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΠΕΡΙΠΤΕΡΟ

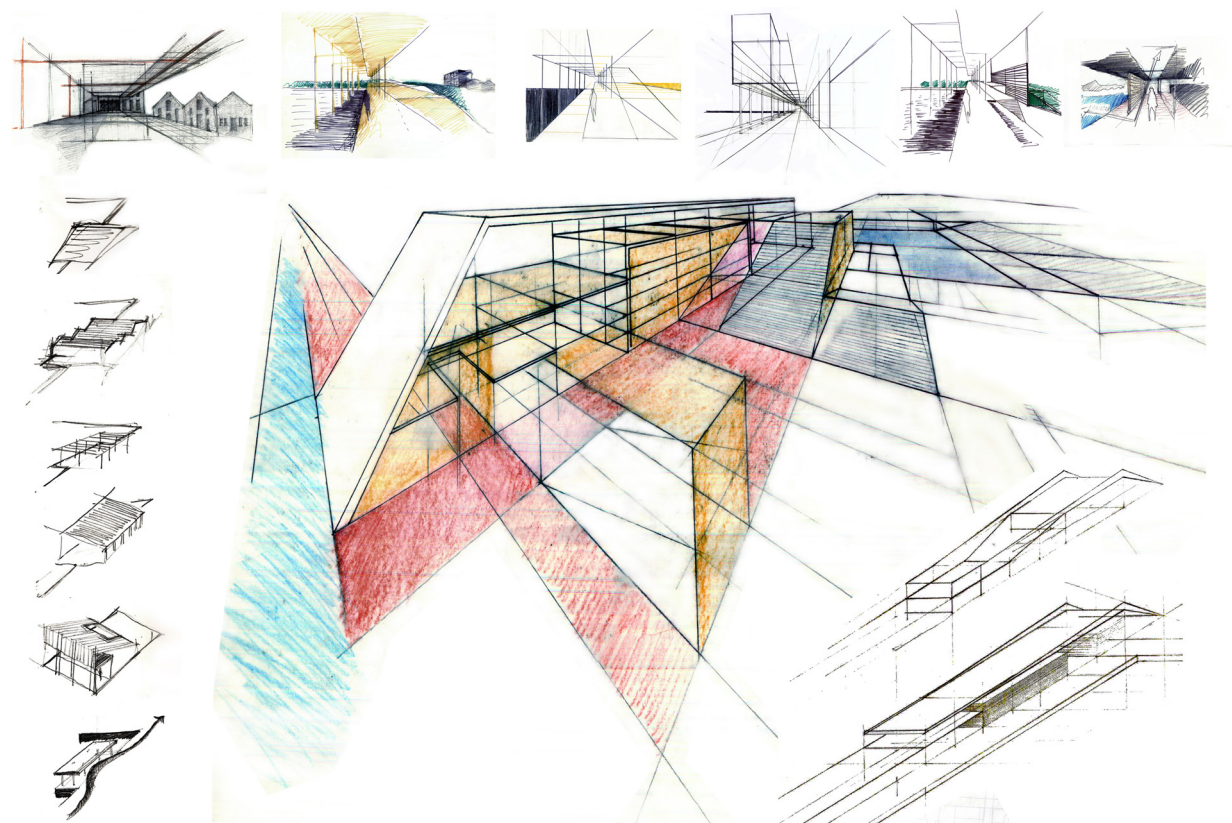
Δημιουργείται ένα εκθεσιακό περίπτερο στην απόληξη των δρόμων που τέμνουν εγκάρσια το επίμηκες οικόπεδο του ΟΣΕ τονίζοντας τη συνέχεια της πόλης προς τη θάλασσα και αμβλύνοντας το χαρακτήρα ορίου που έχει σήμερα το οικόπεδο του ΟΣΕ. Αποτελεί σταθμό στην παραλιακή βόλτα επομένως χώρο κατάλληλο για περιοδικές εκθέσεις ή την οργάνωση ενός μουσείου περιβάλλοντος.

2 βασικά προβλήματα της πόλης στα οποία η πρόταση απαντά

- Η Πάτρα πλήρως αποκομμένη από τη θάλασσα είναι μια παραθαλάσσια πόλη που συμπεριφέρεται ως ηπειρωτική
- Οι δημόσιοι χώροι δεν αποτελούν δίκτυο συναρθρωμένων χώρων αλλά αστικές νησίδες.

4_ ΤΡΙΔΥΜΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΩΗΝ ΣΤΑΦΙΔΑΠΟΘΗΚΩΝ ΜΠΑΡΥ.

Η αλευροποιία των μύλων Αγίου Γεωργίου και οι σταφιδαποθήκες Μπαρύ σχετίζονταν με την αγροτική παραγωγή και την βιομηχανική κατεργασία των τροφίμων. Στο συγκεκριμένο συγκρότημα στεγάστηκε αρχικά το πρώτο ατμοκίνητο εργοστάσιο γλυκόριζας και μετέπειτα η αλευροποιία Τριάντη. Προτείνεται η δημιουργία ενός μικρού συνεδριακού κέντρου για την ανάπτυξη και οργάνωση της αγροτικής παραγωγής.

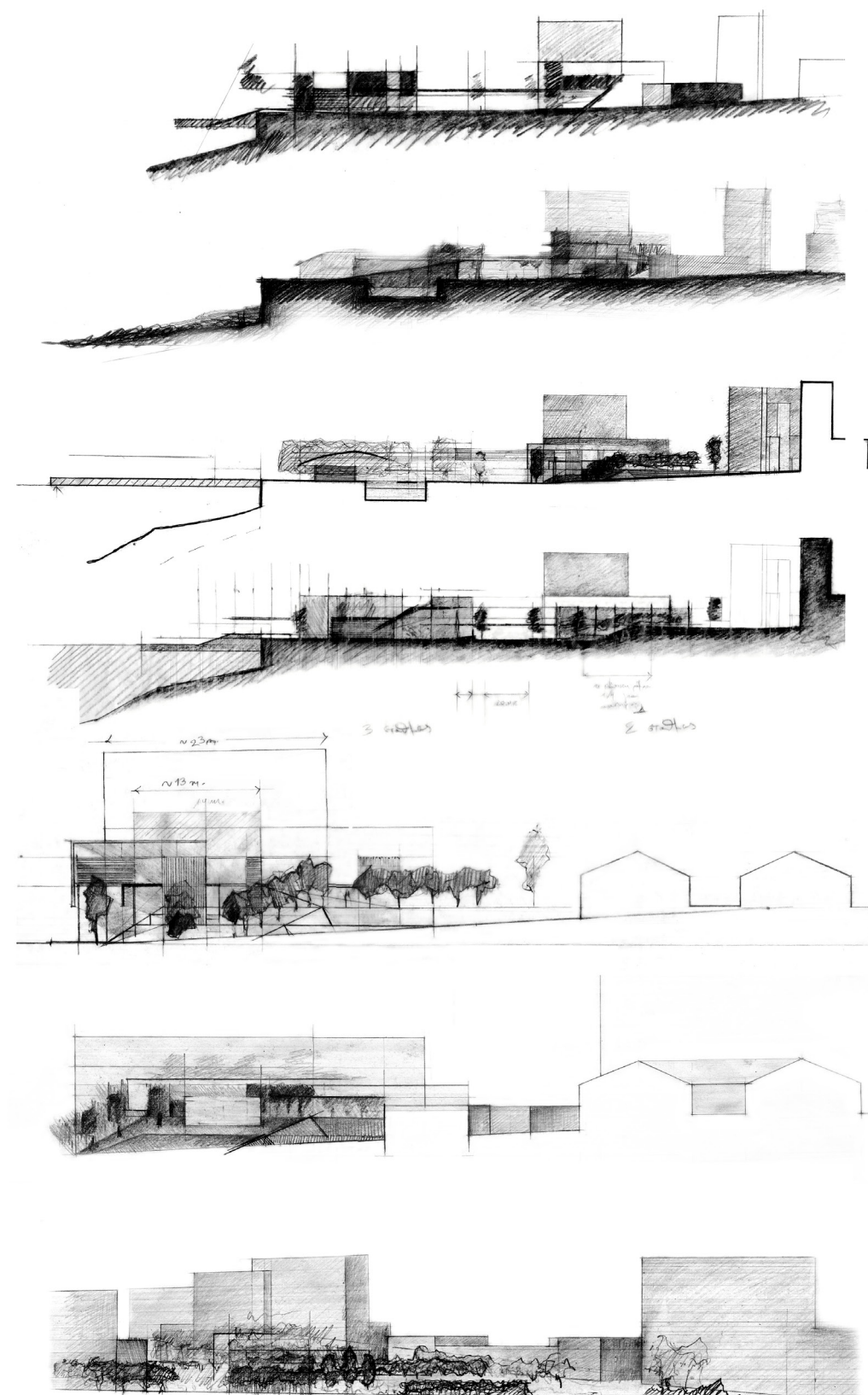


4__ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟ-ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

Το «κοινωνικό εργαστήριο» εντάσσεται στο δίκτυο δημόσιων χώρων της πόλης που προκύπτει από τις επιλογές του Βούλγαρη για τη χωροθέτηση των σημαντικότερων πλατειών της πόλης αφού η επιλογή αυτού του σημείου μπορεί χάρη στην έκτασή του να θεωρηθεί ως μια διεύρυνση του ήδη υπάρχοντος ιστού μεγάλων κεντρικών δημόσιων χώρων (πλατεία Όλγας, πλατεία Γεωργίου, μώλος Αγίου Νικολάου, πλατεία Αγίου Γεωργίου κ.α.). Μπορεί έτσι να εννοηθεί ως συνέχεια και απόληξη μιας ομάδας δημόσιων ελεύθερων χώρων που περιλαμβάνουν το κάστρο της πόλης, πολυσύχναστους πεζόδρομους όπως οι οδοί Γεροκωστοπούλου, Ρήγα Φεραίου, Αγίου Νικολάου κτλ και τις πλατείες του κέντρου. Το στήσιμο της μόνιμης έκθεσης μπορεί να αφορά 2 βασικούς στόχους: την ευαισθητοποίηση των κατοίκων απέναντι στα προβλήματα συσχετισμού του φυσικού με το ανθρωπογενές περιβάλλον και τη γνωριμία των επισκεπτών με το φυσικό περιβάλλον της ενδοχώρας του νομού Αχαΐας και ευρύτερα της δυτικής Ελλάδας.

5__ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΤΕΛ

Υπέργεια ένωση με το θαλάσσιο μέτωπο και δημιουργία μιας πλατείας η οποία αρθρώνει σημειακά τον δημόσιο χώρο της πόλης με το γραμμικό παράκτιο άλσος. Η πλατεία εντέλει σχεδιάζεται κενή από αστική χρήση παρά τις αναζητήσεις που φαίνονται στα σκίτσα και περιλαμβάνουν την πρόβλεψη επιπλέον κλειστών χώρων. Στόχος είναι επίσης να αποτελέσει η πλατεία το σημείο συνάντησης των σημαντικών γειτονικών της κτιρίων (αγορά Αργύρη, ξενοδοχείο Αστήρ, ξενοδοχείο Patras Palace). Η πλατεία αρθρώνει την πλατεία Όλγας άρα και ευρύτερα το πλέγμα κενών δημόσιων χώρων με το παράκτιο τοπίο. Στην πλευρά του παραλιακού μετώπου η κατασκευή ενσωματώνεται στις λειτουργίες του κοινωνικού-παραγωγικού κέντρου που σχεδιάζεται στην προβλήτα Άστιγος. Αποτελεί έτσι ένα πέρασμα προς αυτό το κτίριο υπερβαίνοντας τον παραλιακό δρόμο.



Φύτευση

Μεγάλα δέντρα, 12-30 m



Σφένδαμος Πλατανοειδής
(Νεροπλάτανος)
Norway Maple
Ύψος: 12 - 18 m



Σημύδα Πλατύφυλλη
Japanese White Birch
Ύψος: 12 - 18 m



Ακακία Κοινή (Ψευδακακία)
Black Locust
Ύψος: 12 - 15 m



Λικιδάμβαρη (Υγράμπαρη)
Sweetgum
Ύψος: 18 - 20 m



Πλάτανος
Sycamore, American Planetree
Ύψος: 18 - 30 m



Σοφόρα Ιαπωνική
Japanese Pagoda Tree
Ύψος: 12 - 18 m

Δέντρα μεσαίου μεγέθους, 7,5-15 m



Δρυς Ιαπωνική
Japanese Evergreen Oak
Ύψος: 9- 12 m



Σφένδαμος Πεδινός
Queen Elizabeth Hedge Maple
Ύψος: 7,5 - 10 m



Σημύδα
European White Birch
Ύψος: 9 - 12 m



Γλεδίσιχα
Thornless Honeylocust
Ύψος: 9 - 15 m

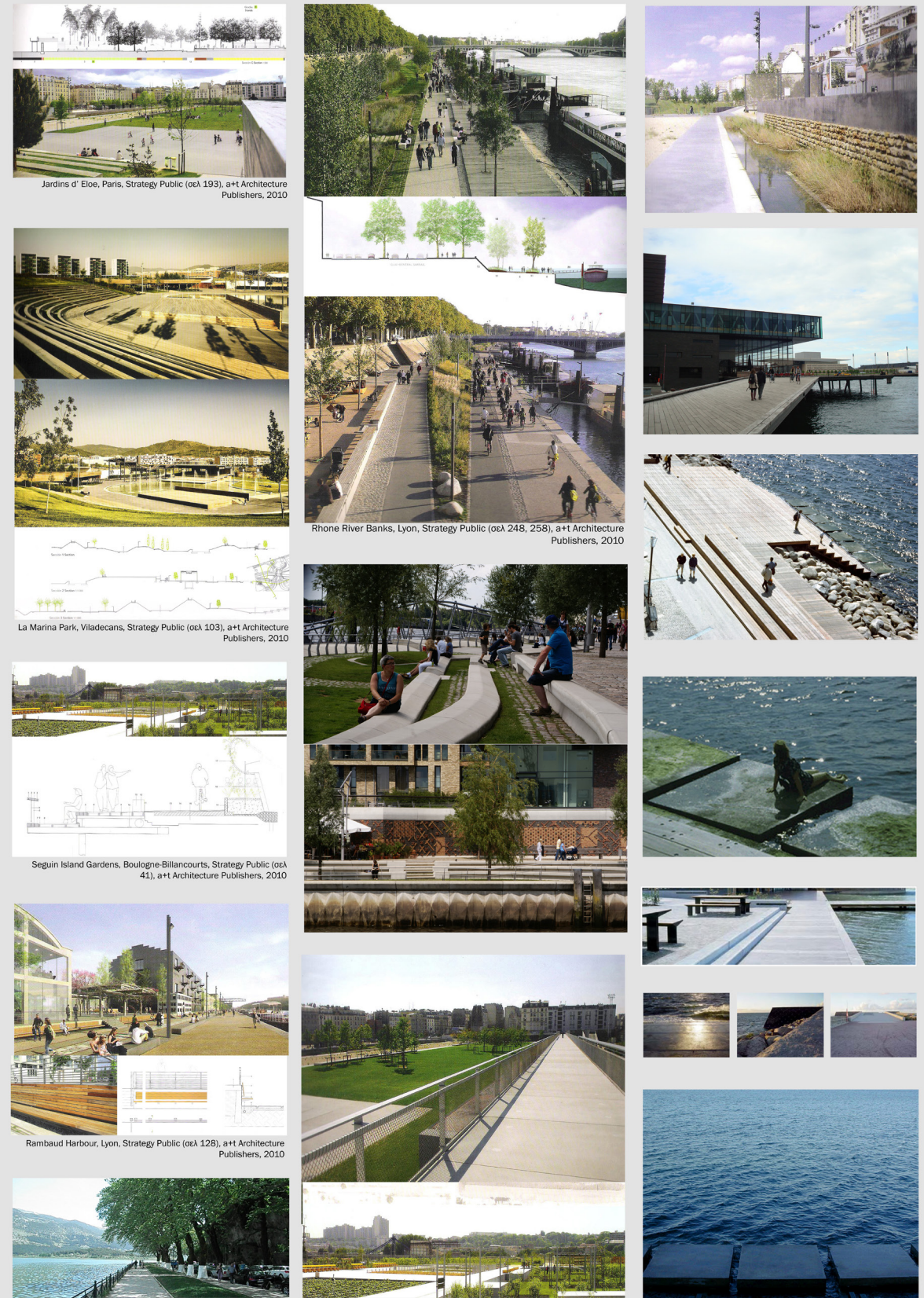


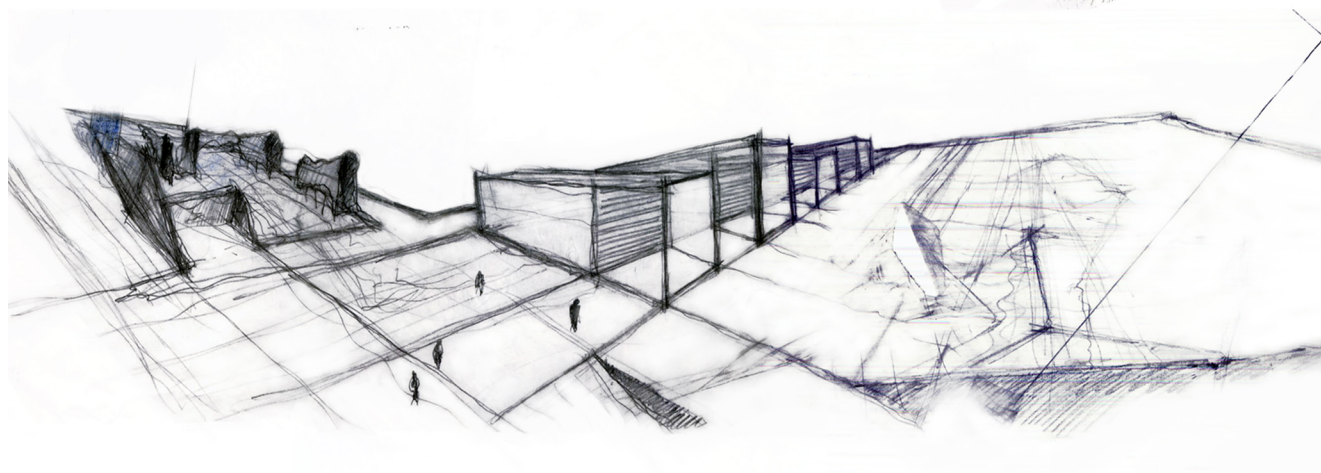
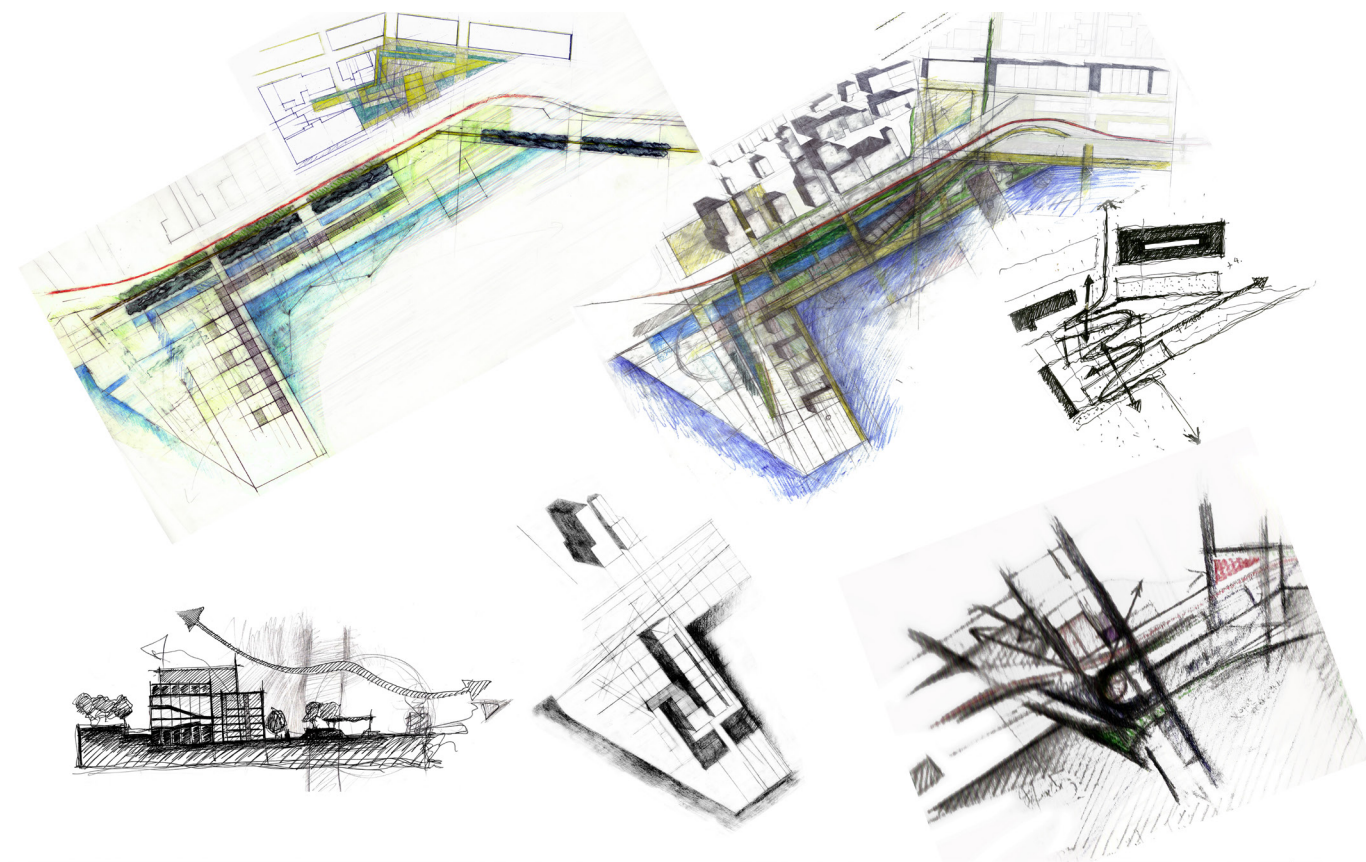
Ιτιά Πεντάστημων (Δαφνοϊτιά)
Laurell Willow
Ύψος: 7,5 - 10 m



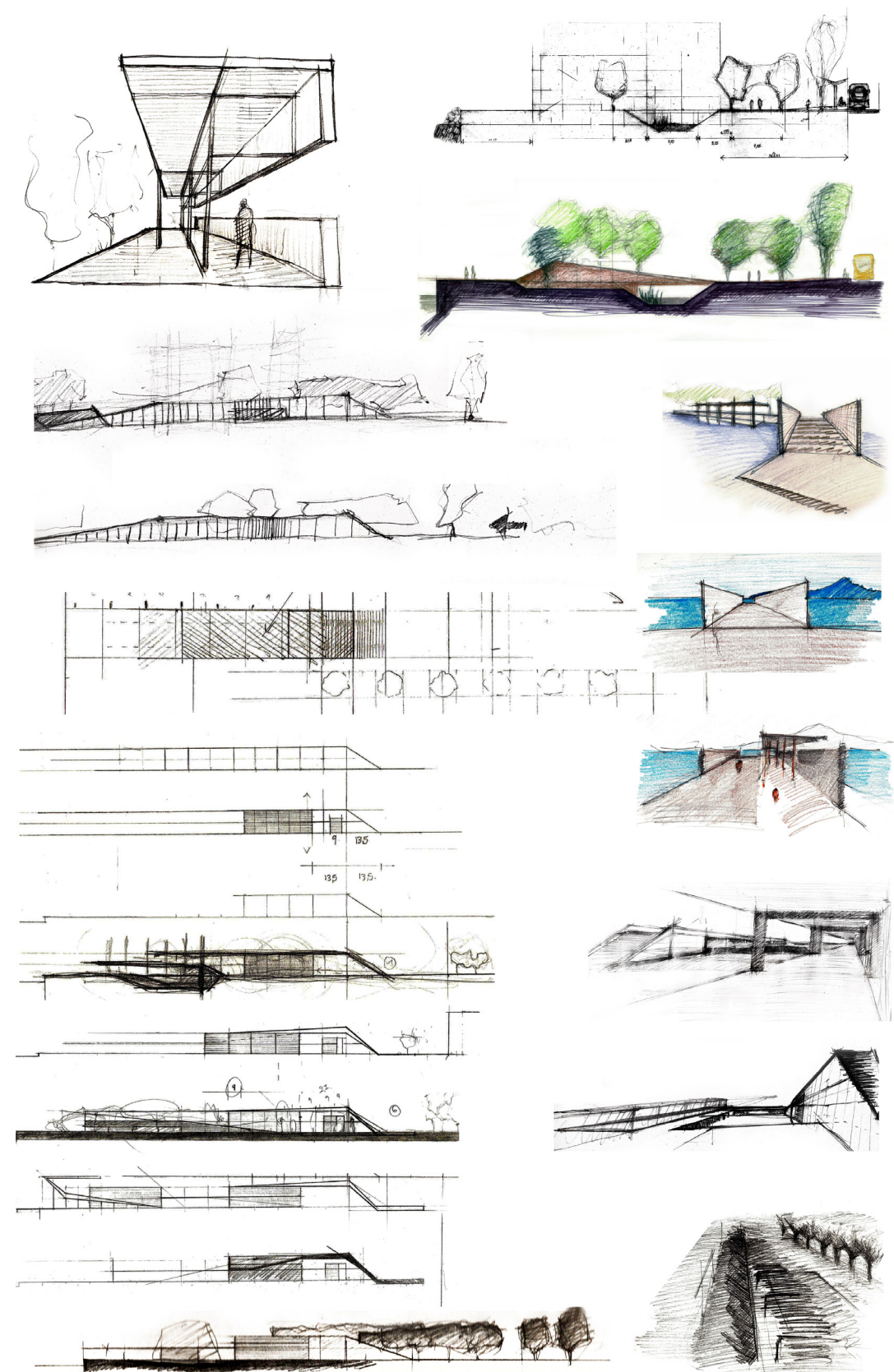
Φτελιά
Winged Elm
Ύψος: 9 - 12 m

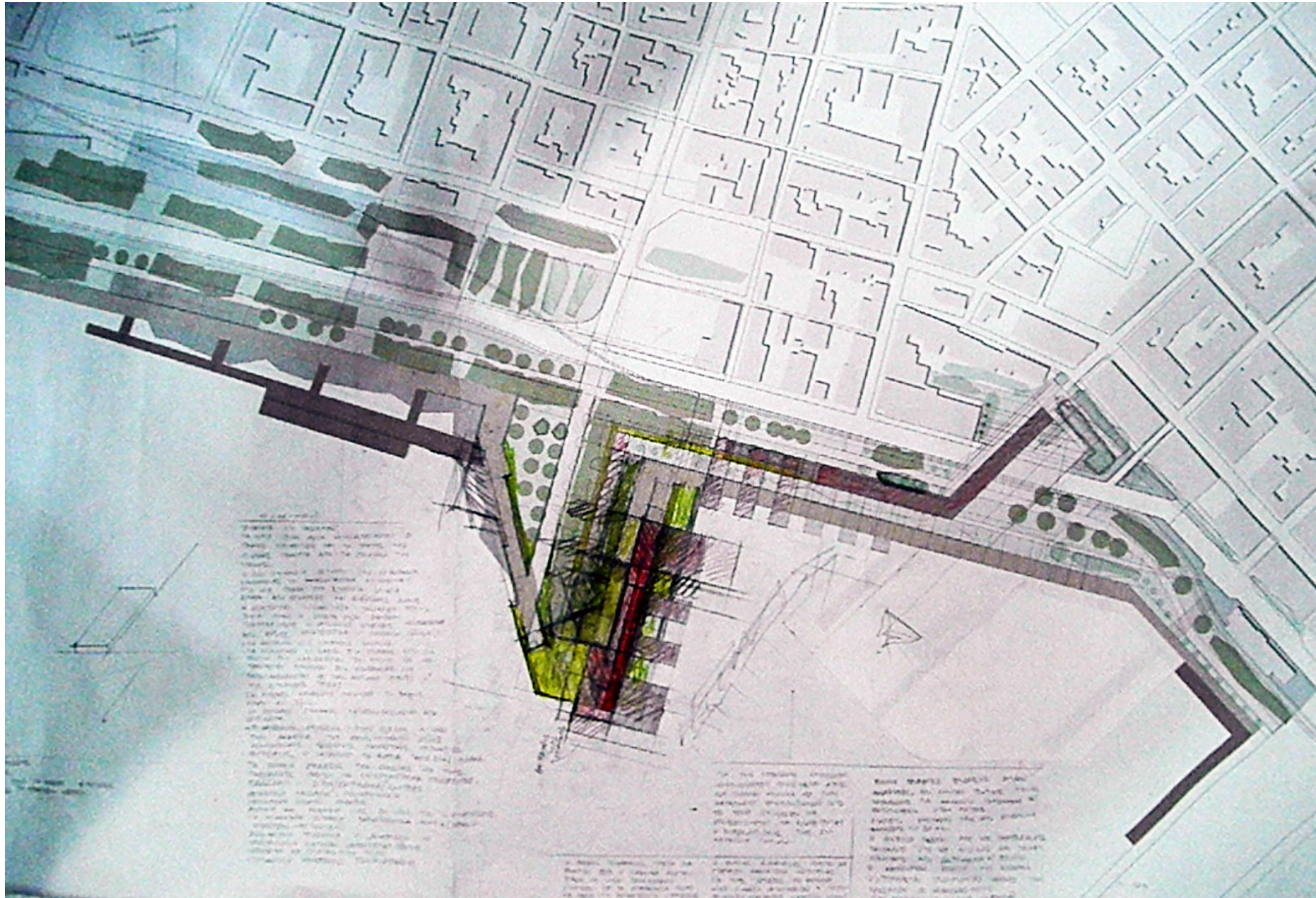
Σχετικά παραδείγματα





ΣΚΙΤΣΑ ΙΔΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΓΕΝΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ ΓΙΑ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ





1. The proposed building is to be located on the corner of the block bounded by the streets of the city of New York, and is to be a five-story building with a total height of 150 feet. The building is to be a rectangular structure with a flat roof and is to be constructed of masonry. The building is to be set back from the street by a distance of 10 feet. The building is to be surrounded by a sidewalk and is to be landscaped with trees and shrubs. The building is to be a landmark building and is to be a landmark building.

2. The proposed building is to be located on the corner of the block bounded by the streets of the city of New York, and is to be a five-story building with a total height of 150 feet. The building is to be a rectangular structure with a flat roof and is to be constructed of masonry. The building is to be set back from the street by a distance of 10 feet. The building is to be surrounded by a sidewalk and is to be landscaped with trees and shrubs. The building is to be a landmark building and is to be a landmark building.

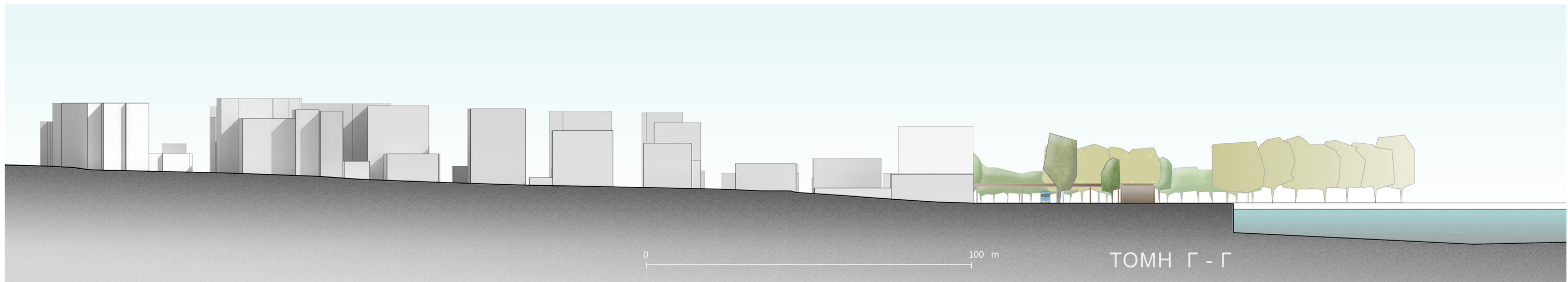
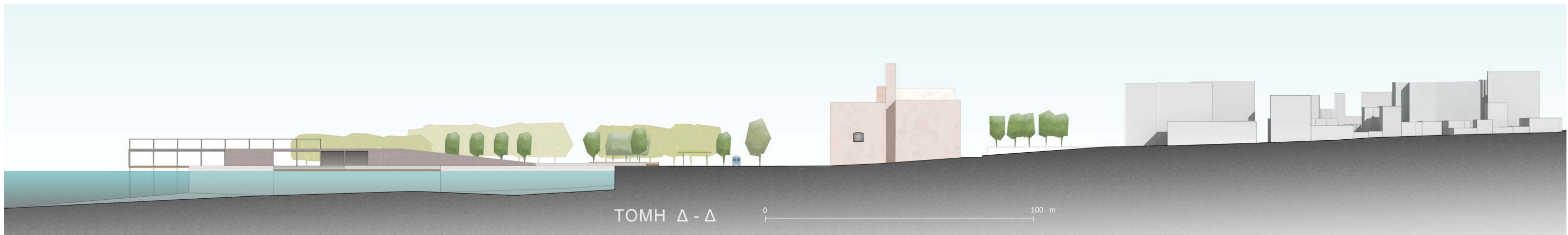
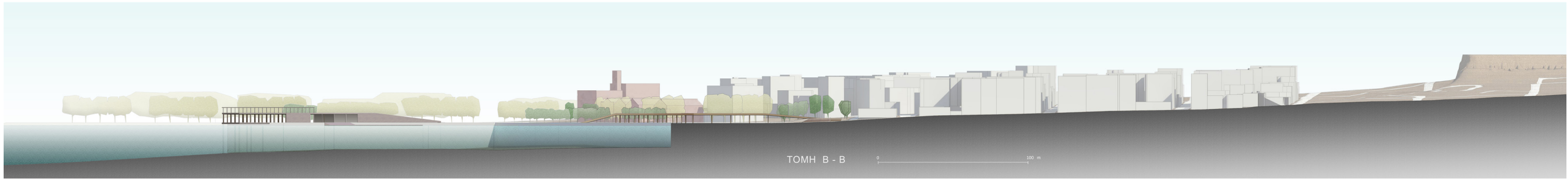
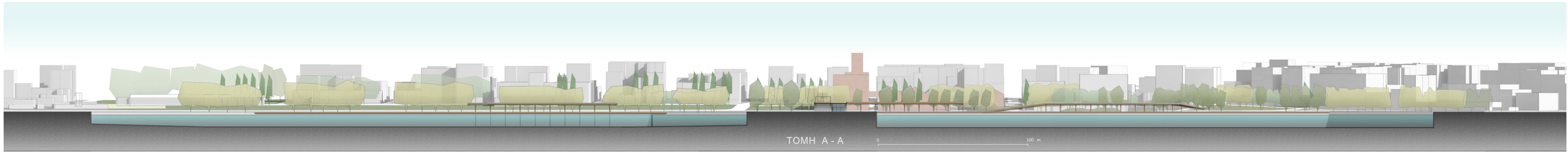
3. The proposed building is to be located on the corner of the block bounded by the streets of the city of New York, and is to be a five-story building with a total height of 150 feet. The building is to be a rectangular structure with a flat roof and is to be constructed of masonry. The building is to be set back from the street by a distance of 10 feet. The building is to be surrounded by a sidewalk and is to be landscaped with trees and shrubs. The building is to be a landmark building and is to be a landmark building.

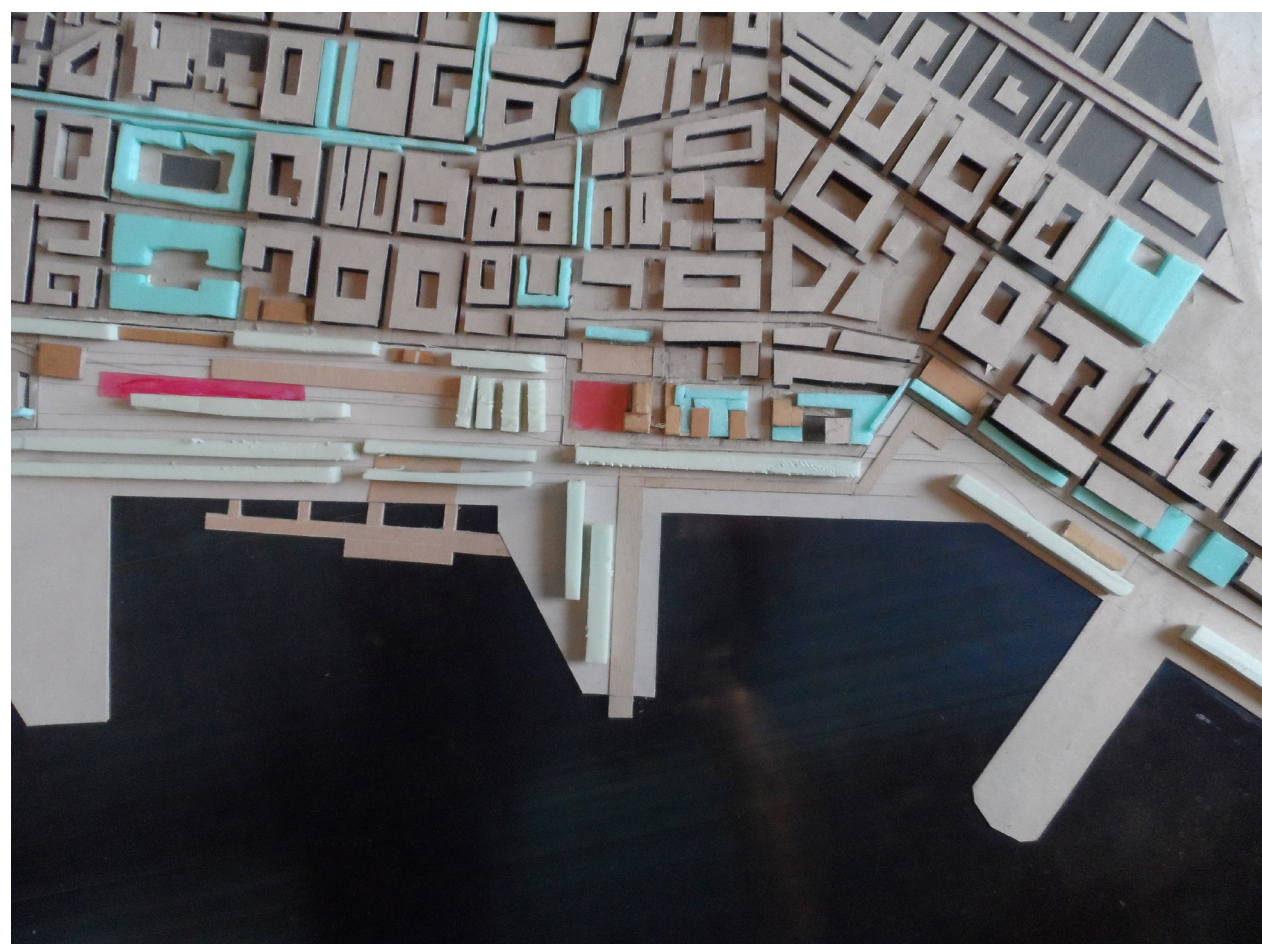
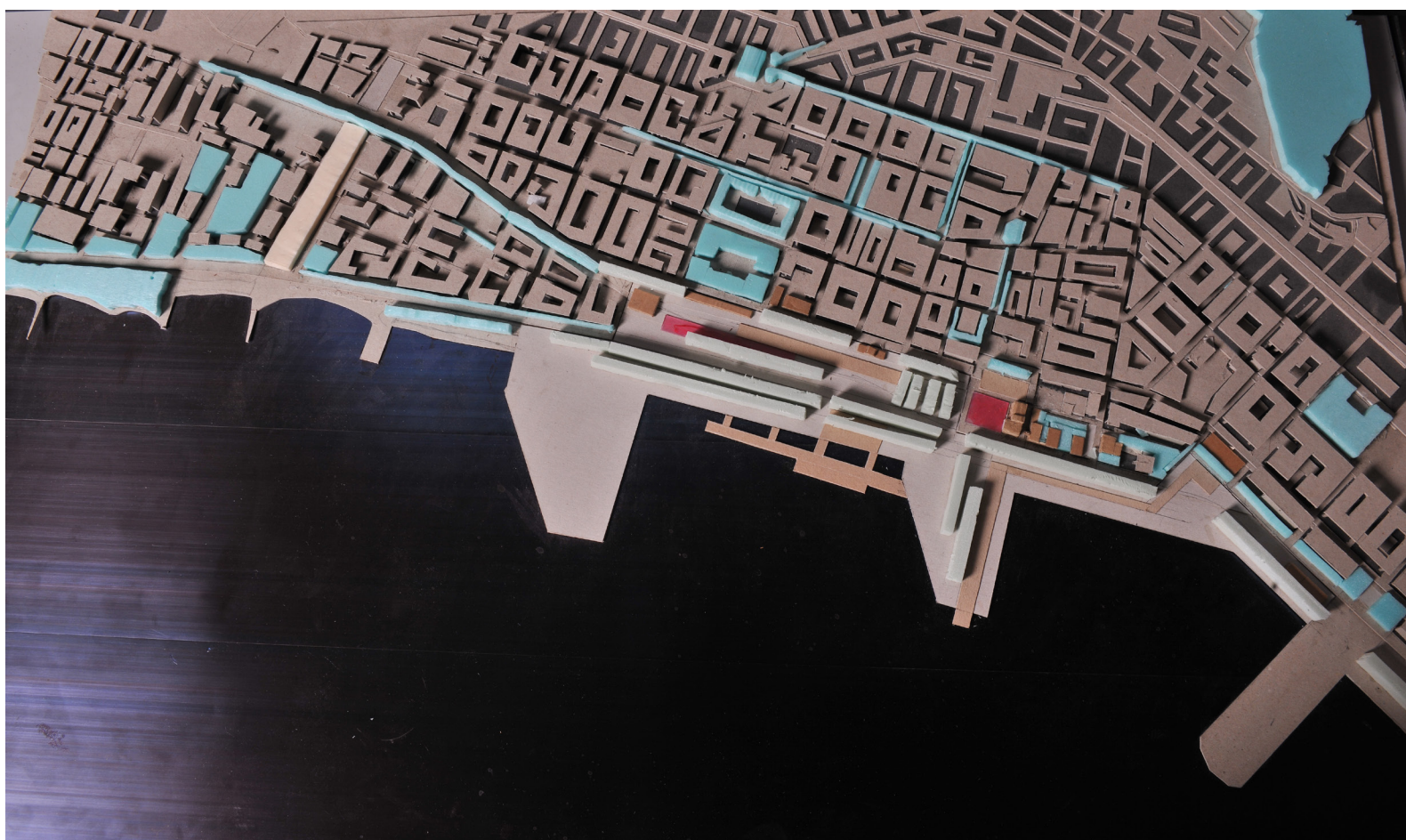
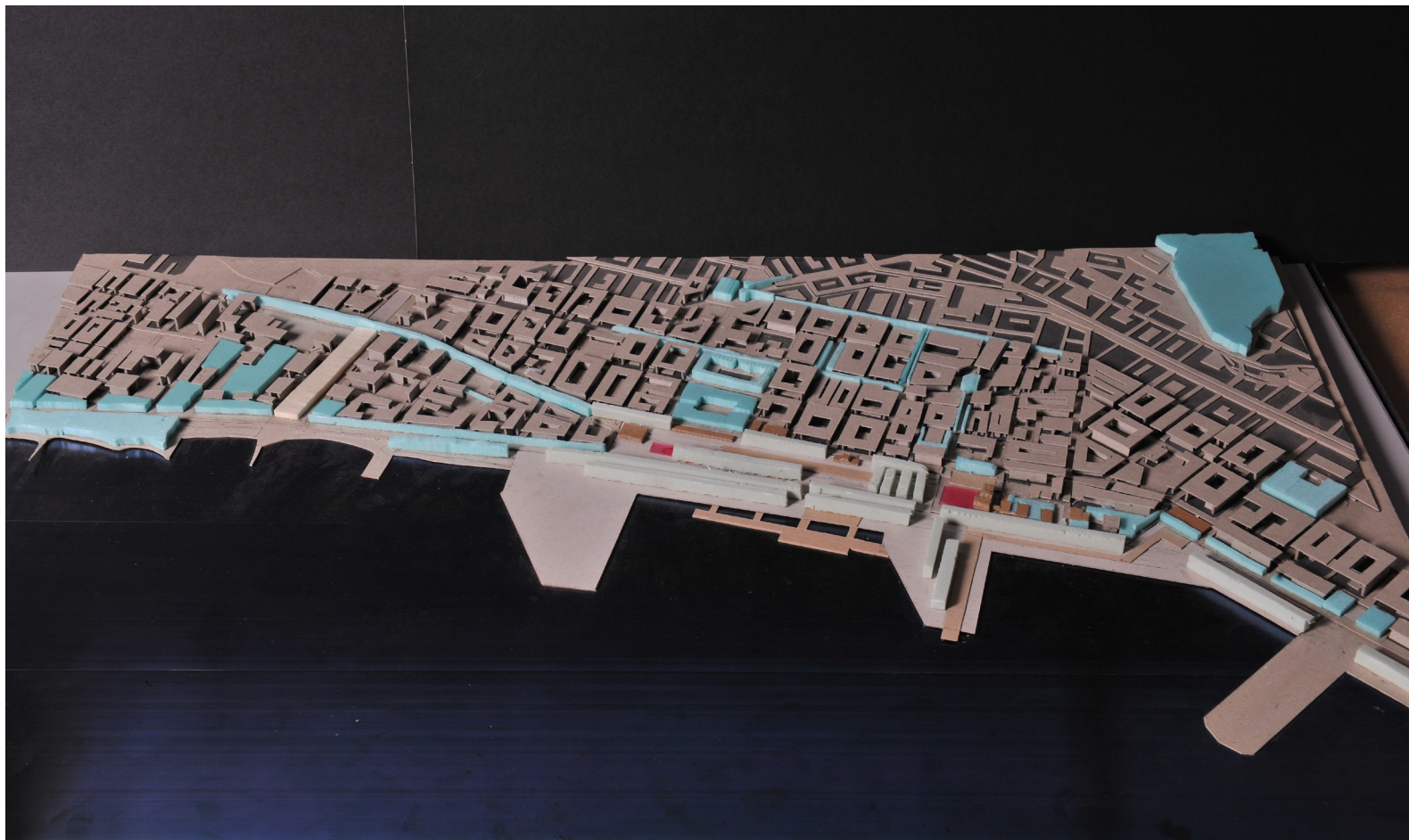
4. The proposed building is to be located on the corner of the block bounded by the streets of the city of New York, and is to be a five-story building with a total height of 150 feet. The building is to be a rectangular structure with a flat roof and is to be constructed of masonry. The building is to be set back from the street by a distance of 10 feet. The building is to be surrounded by a sidewalk and is to be landscaped with trees and shrubs. The building is to be a landmark building and is to be a landmark building.

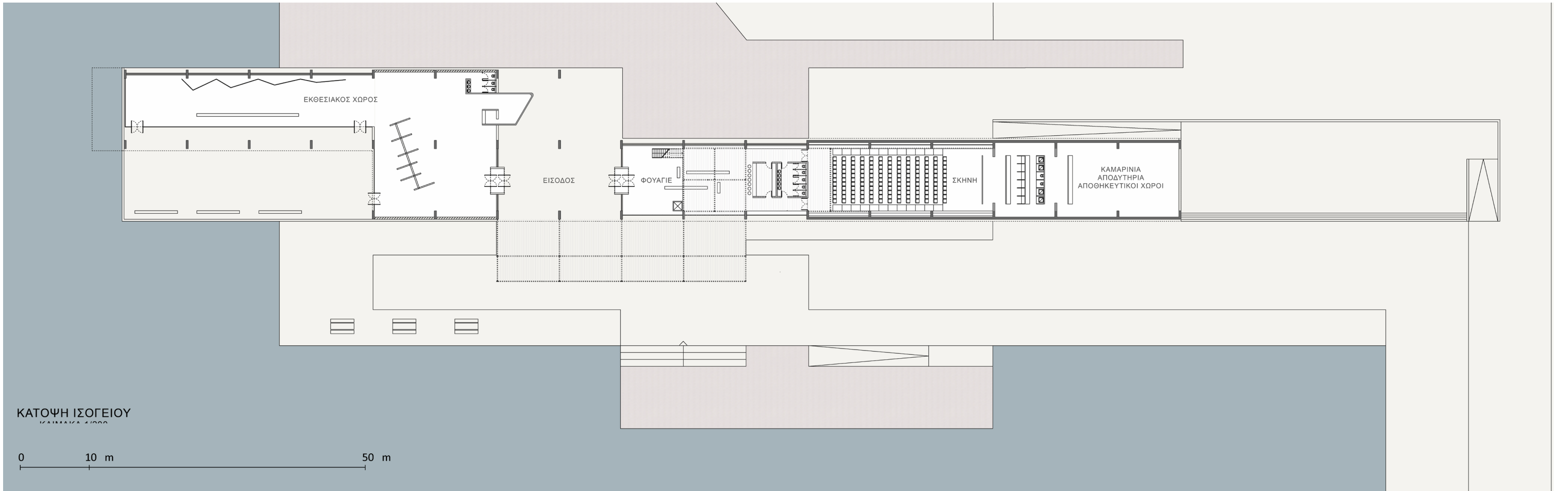


ΚΑΤΟΨΗ

0 100 m

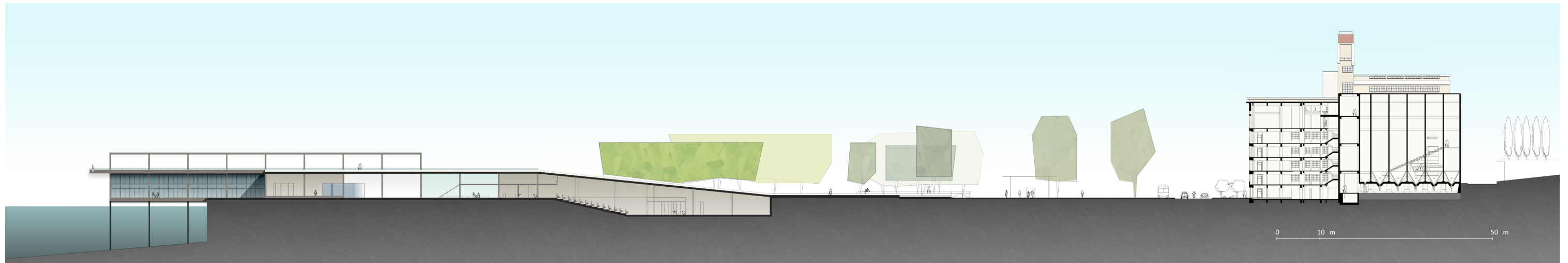
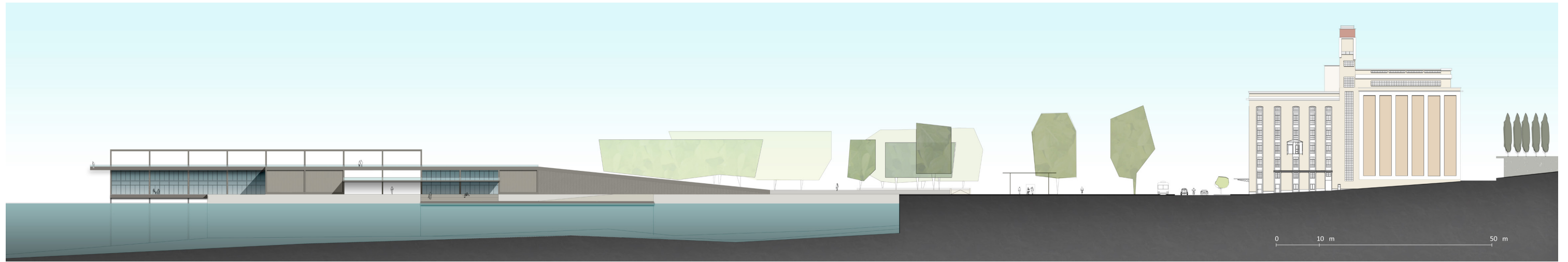


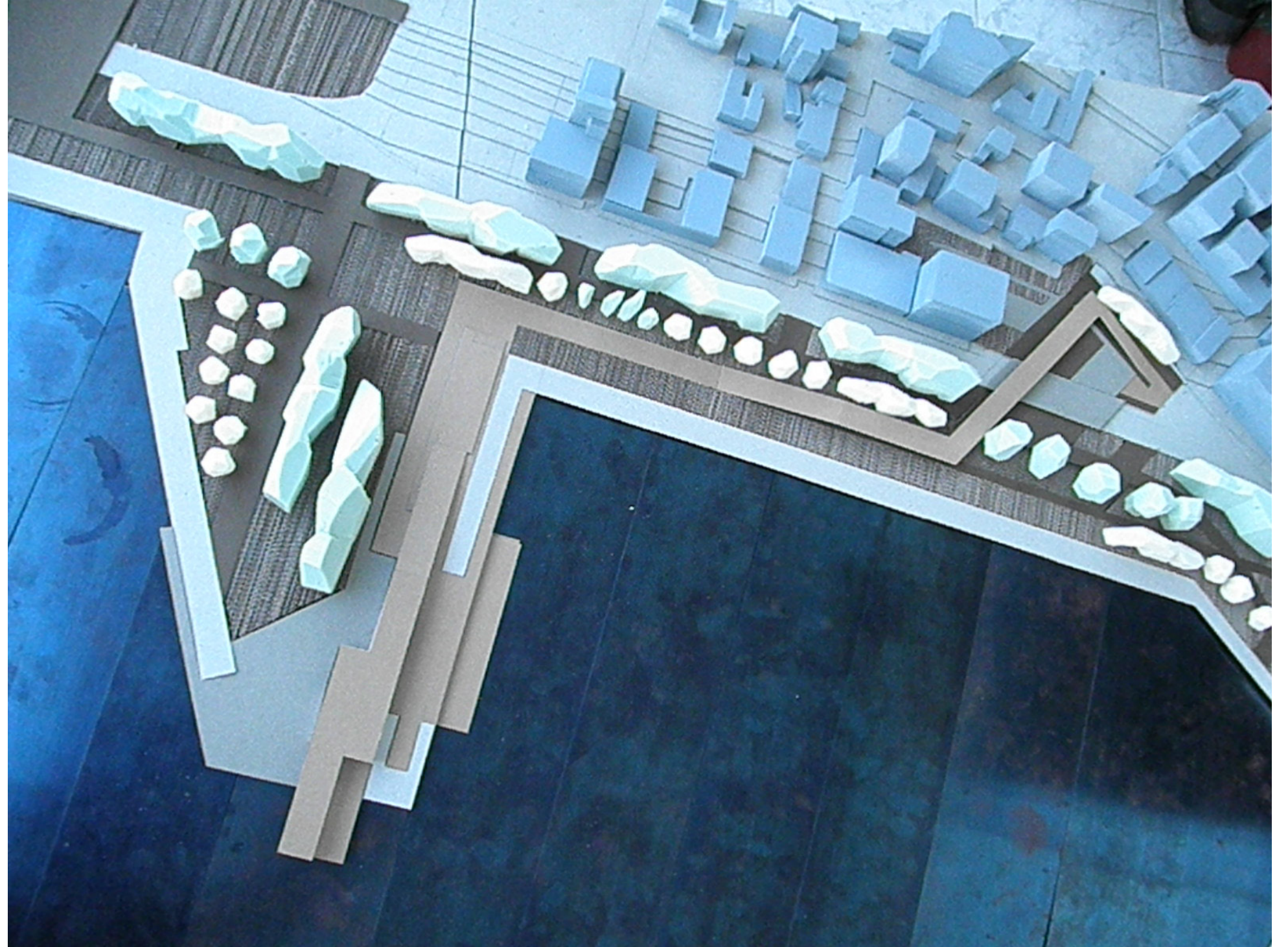
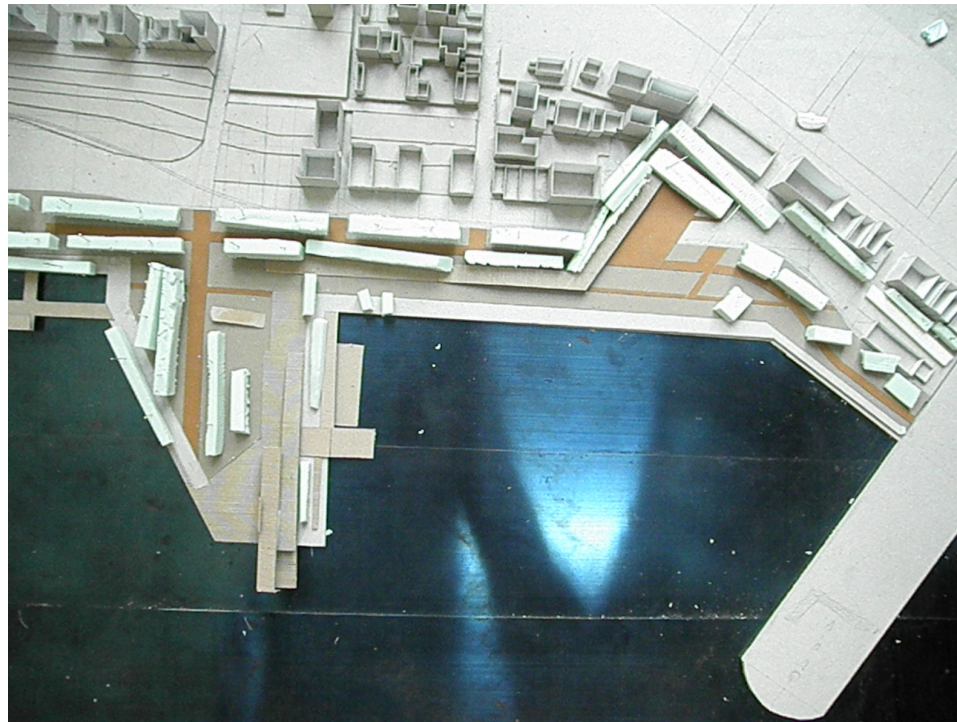
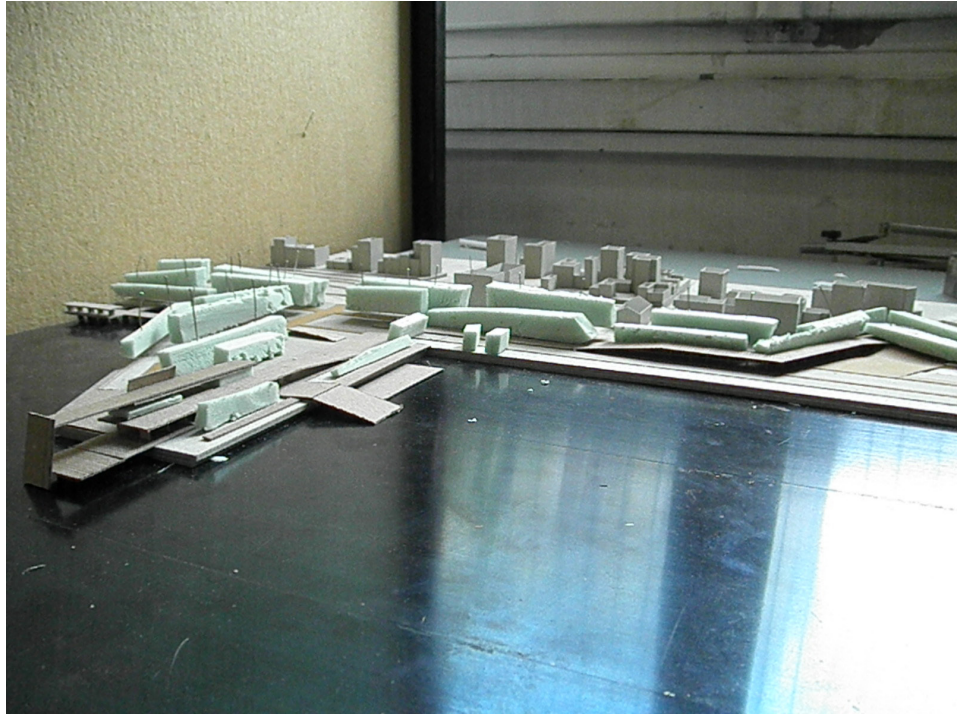




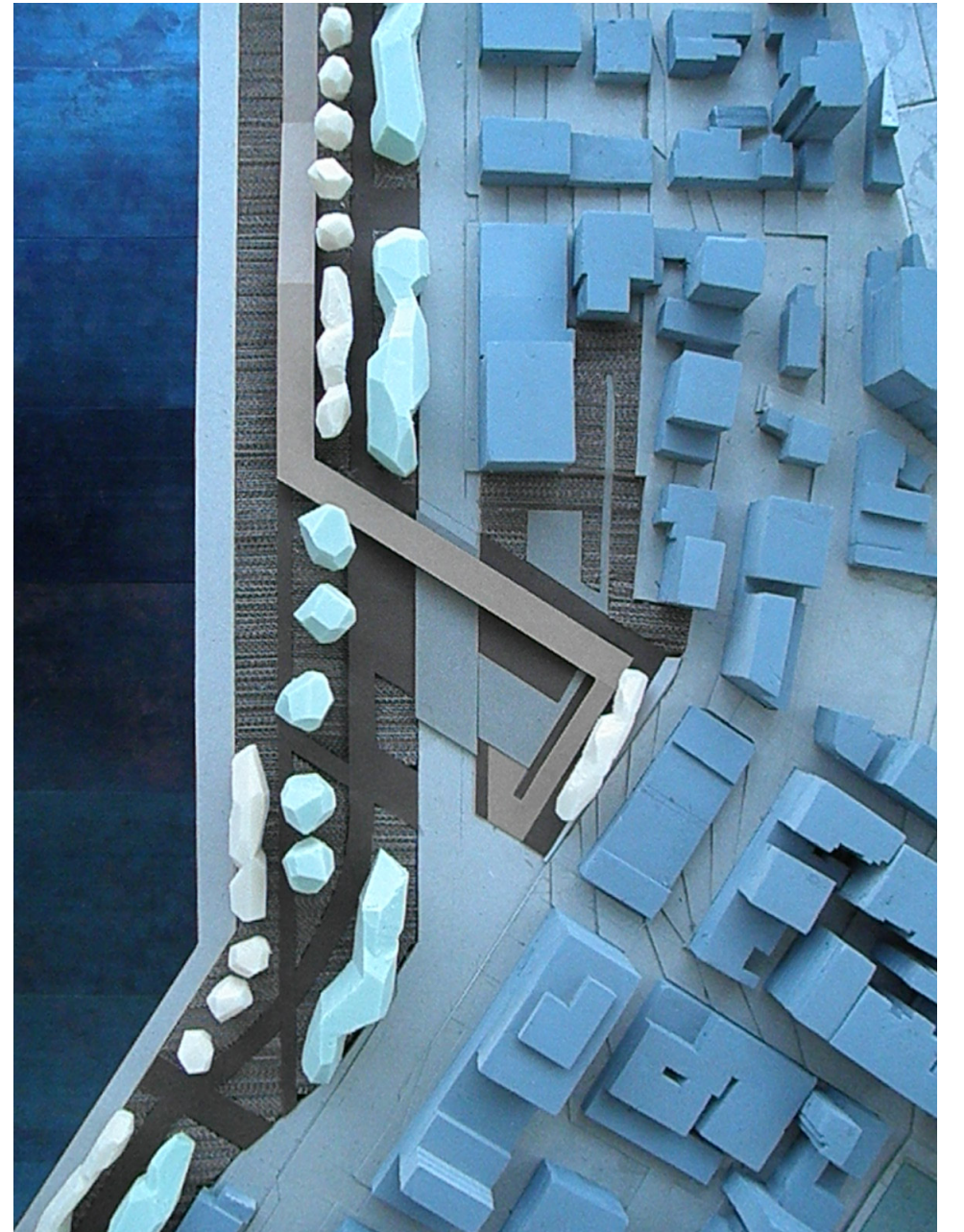
ΚΑΤΟΨΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ

0 10 m 50 m









ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Καρύδης Δ.Ν., 2006, Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας, Παπασωτηρίου, Αθήνα
- Λογαράς Κώστας και Οικονομόπουλος Νίκος, 2002, Πάτρα μια πόλη στη φωτογραφία, Μεταίχμιο, Αθήνα
- Μωραΐτης Κωνσταντίνος, 2003, Τοπίο πολιτιστικός προσδιορισμός του τόπου, Διδακτικές Σημειώσεις, εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα.
- Παπαδάτου Γιαννοπούλου Χαρά, 1991, Εξέλιξη του σχεδίου πόλεως των Πατρών 1829-1989, Αχαϊκές εκδόσεις, Πάτρα
- Παπαευθυμίου Ξενοφών(επιμέλεια), 2007, Βιομηχανικά κτίρια της Δυτικής Ελλάδας, αρχιτεκτονική φυσιογνωμία-δυνατότητες αξιοποίησης, το δόντι, Αθήνα
- Σωτηρόπουλος Λεωνίδας (επιμέλεια), 1993, Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών, Αχαϊκές εκδόσεις, Πάτρα



Οι εικόνες αποτελούν αποσπάσματα του video που επισυνάπτεται στο τεύχος



