

ΘΕΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

**«ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΣΤΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ »**



ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΒΕΡΡΑ ΔΗΜΗΤΡΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΔΗΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2008

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΛΙΜΑΝΙΑ	7
1.1. Έννοια του όρου Λιμένα	7
1.2. Κατηγορίες Λιμανιών από άποψη θέσης	7
1.3. Κατηγορίες Λιμανιών από λειτουργική άποψη	8
1.4. Ζώνη επιβατικής κίνησης	11
1.5. Ζώνη βιομηχανιών και τουριστικών σκαφών	13
1.6. Εξοπλισμός των έργων	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ	15
2.1 Σύντομη ιστορική αναδρομή της πόλης των Πατρών	15
2.2 Η Πάτρα ως πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης 2006	19
2.3 Η τουριστική εικόνα της Πάτρας	20
2.4 Τουριστικά αξιοθέατα Πάτρας	21
2.5 Εκδρομές από την Πάτρα	24
2.6 Εναλλακτικός τουρισμός Πάτρας	26
2.7 Μαρίνα Γλυφάδας Πατρών	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	31
ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ	31
3.1 Λιμάνι Πατρών	31
3.1.2 Εξέλιξη κατασκευής εμπορίου και επιβατικής κίνησης του Λιμανιού της Πάτρας	32
3.1.3 Το Λιμάνι στους Αρχαίους Χρόνους	33
3.1.4 Οι πρώτες μεταπελευθερωτικές δραστηριότητες	33
3.1.5 Μια ιστορική απόφαση	34

3.1.6 Κατασκευή τεχνητού λιμανιού	34
3.1.7 Φάρος και νέα λιμενικά έργα	35
3.1.8 Συνέχιση των λιμενικών έργων	36
3.2 Το λιμάνι της Πάτρας: Παρόν και Μέλλον	36
3.2.1 Σύνδεση του λιμένα με το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο	39
3.3. Χαρακτηριστικά λιμανιού	40
3.4. Διοίκηση του λιμανιού	41
3.5 Λιμενικές εγκαταστάσεις	41
4.2 Ο Φάρος	52
4.3 Σχέση πόλης και λιμένα	52
4.3 Οργανισμός Λιμένα Πατρών	54
4.4 ΤΟ ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ	55
4.4.1 Το Μέλλον	55
4.4.2 Χαρακτηριστικά Έργου	55
4.4.3 Συνοχή / Συνέργεια με άλλα έργα	56
4.4.4 Σκοπιμότητα και αποτελέσματα	56
4.4.5 Οφέλη από την κατασκευή του νέου Λιμανιού	57
4.5 Πιθανές αρνητικές επιπτώσεις από την κατασκευή του νέου Λιμένα	57
4.6 Μέτρα του Λιμενικού Ταμείου για την μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	60
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	60
5.1. Τα στάδια της έρευνας	60
5.2 Η Μεθοδολογία της έρευνας	62
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	64

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	64
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7	70
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	70
7.1 Συμπεράσματα	70
7.2 Προτάσεις	70
Βιβλιογραφία	72
Πηγές	72
Πηγές από διαδίκτυο	72

Εισαγωγή

Το θέμα το «Λιμάνι της Πάτρας και η συμβολή του στη τουριστική ανάπτυξη του Νομού Αχαΐας » έχει συζητηθεί πολύ και απασχολήσει τους τοπικούς και άλλους φορείς. Είναι θέμα με πολλές παραμέτρους που αφορούν κυρίως τον οργανωτικό τομέα του θέματος πάνω στην προσπάθεια εξεύρεσης λύσεων στα προβλήματα που κατά διαστήματα και ανάλογα με το πολιτισμικό χάρτη της χώρας παρουσιάζονται.

Είναι παραδεκτό ότι ο ρόλος του Λιμανιού της Πάτρας είναι σημαντικός όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη της πόλης της Πάτρας αλλά και της ευρύτερης περιοχής και της Ελλάδας γενικότερα.

Οι δυνατότητες εξυπηρέτησης]του σημερινού λιμανιού όμως είναι περιορισμένες, λόγω ελλείψεως χερσαίων χώρων για την αντιμετώπιση της μεγάλης κίνησης φορτηγών και ΙΧ οχημάτων. Επίσης υπάρχουν μεγάλες δυσχέρειες στη σύνδεση του με το υπεραστικό δίκτυο, δεδομένου ότι το λιμάνι περιβάλλεται ασφυκτικά από την πόλη και κατά συνέπεια όλη η κίνηση διέρχεται μέσα από το αστικό δίκτυο το οποίο είναι τελείως ανεπαρκές. Λόγω των παραπάνω προβλημάτων ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε σε συνεργασία με το Υπουργείο Χωροταξίας Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων ολοκλήρωσε τη μελέτη και ήδη από το 1997 άρχισε η κατασκευή του Νέου Λιμένα στην ακτή Δυμαίων 1χλμ. Νότια του υπάρχοντος και προβλέπεται να εξυπηρετήσει όλα τα είδη των συνδυασμένων μεταφορών.

Το νέο Λιμάνι¹ θα συνδέεται με τη βόρεια Παράκαμψη των Πατρών μέσω του κόμβου Κ5 με συνδετήριους δρόμους παραπλεύρως του ποταμού Γλαύκου, διευκολύνοντας έτσι την πρόσβαση στο Λιμάνι, αλλά και ανακουφίζοντας το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης.

Αυτή είναι και η πρώτη εντύπωση που αποκομίζει κανείς –όπως και εγώ–κάνοντας μια έρευνα σε βάθος και επισκεπτόμενη τους χώρους του λιμανιού αλλά και τους διάφορους φορείς που έχουν άμεση σχέση με το λιμάνι(οργανωτικές και διοικητικές υπηρεσίες Λιμένα Πατρών, υπηρεσίες του Δήμου Πατρών που ασχολούνται και συνεργάζονται με το λιμάνι και την ανάπτυξη του τουρισμού, Δημοτική Βιβλιοθήκη Πατρών, κ.ά.)

Η ύπαρξη ωστόσο κάποιων λειτουργικών προβλημάτων όπως ο βραδύς ρυθμός ανάπτυξης ή εκσυγχρονισμού των έργων, η ανάγκη αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών και ο

¹ Λιμενικό Ταμείο Πατρών 2008

χαμηλός βαθμός εξυπηρέτησης των διερχόμενων σε σχέση με την συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση, κάνουν επιτακτική την ανάγκη εξεύρεσης λύσεων και ανάληψης μέτρων.

Η λήψη διαφόρων μέτρων, η ανάληψη και διεκπεραίωση αναπτυξιακών προγραμμάτων με τη συμβολή του Κράτους και της Κοινότητας θα πρέπει να προωθηθούν εντονότερα προκειμένου ο ρόλος του λιμανιού να αξιοποιηθεί ακόμα περισσότερο και κατ' επέκταση να πραγματοποιηθεί η ανάπτυξη και στην ευρύτερη περιοχή, μιας και το λιμάνι αποτελεί πηγή εισόδων για την πόλη και το Νομό.

Οι προτεινόμενες βραχυχρόνιες και μακροχρόνιες λύσεις θα αποτελούσαν ένα σημαντικό βήμα των υφιστάμενων προβλημάτων καθιστώντας το προνομιούχο πραγματικά, λόγω γεωγραφικής κυρίως θέσης, λιμάνι της Πάτρας χαρίζοντας του τον τίτλο του «Στολιδιού της Αχαΐας».

Η μελέτη μας διακρίνεται σε επτά κεφάλαια. Θέλησα να ξεκινήσω την εργασία μου, αναλύοντας την έννοια του όρου λιμένα παρουσιάζοντας επίσης τις κατηγοριοποιήσεις για το θέμα αυτό γιατί έτσι θα κατανοήσουμε καλύτερα το λιμάνι της Πάτρας σαν όρο και τη συμβολή του στην τουριστική ανάπτυξη του Νομού Αχαΐας, καθώς επίσης αναλύσαμε τη ζώνη επιβατικής κίνησης, τη ζώνη βιομηχανιών και τουριστικών σκαφών και των εξοπλισμό των έργων.

Στη συνέχεια κάνουμε μία σύντομη ιστορική αναδρομή της Πάτρας ,θέλοντας να δούμε μερικά από τα χαρακτηριστικά της, από τη αρχαιότητα μέχρι σήμερα. Επίσης γίνεται μία μικρή ανάλυση της Πάτρας ως πολιτιστικής πρωτεύουσας της Ευρώπης . Επειδή η πόλη της Πάτρας θεωρείται μία πόλη με ποικίλα μοναδικά στοιχεία αναλύσαμε τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού και τις εκδρομές που μπορούν να αναπτυχθούν στην Πάτρα τις οποίες ο επισκέπτης μπορεί να χαρεί και να απολαύσει. Ενώ γίνεται και μία μικρή αναφορά στα αξιοθέατα της πόλης και στη μαρίνα της, η οποία αποκαλείτε ως Μαρίνα Γλυφάδας Πατρών

Στο τρίτο κεφάλαιο της εργασίας γίνεται μία μικρή αναφορά όσο αφορά την ιστορική αναδρομή του λιμένα, επίσης, θεωρήσαμε σημαντικό να παρουσιάσουμε τη σύνδεση του λιμένα με το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο. Για ένα λιμάνι σαν αυτό της Πάτρας δεν θα μπορούσαμε να μην παρουσιάσουμε τη σημερινή υποδομή της, τη διοίκηση της, τα χαρακτηριστικά και τα δρομολόγια του λιμένα, καθώς και κάποια στατιστικά στοιχεία που αφορούν την κίνηση του λιμανιού.

Επίσης η συμβολή του λιμανιού στην πόλη των Πατρών έχει μεγάλη σημασία. Το λιμάνι και η πόλη συνδέονται στενά και άρρηκτα. Ένα ακόμη σημείο της πόλης που έχει μεγάλη

σημασία για την Πάτρα είναι ο Φάρος, όπου χαρακτηρίζεται ως στολίδι και σύμβολο της πόλης. Στην εργασία μας θεωρήσαμε απαραίτητο να αναφέρουμε εκτός από τα παραπάνω, τα προβλήματα της πόλης σε σχέση με το λιμάνι και τα προβλήματα του λιμένα σε σχέση με την πόλη της Πάτρας γιατί έτσι θα καταλάβουμε καλύτερα τη σχέση που υπάρχει μεταξύ τους. Μια αναφορά για τον Οργανισμό Λιμένα Πατρών δε θα μπορούσε να λείπει από την εργασία, ο οποίος έχει δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης της λιμενικής ζώνης, κ.α..

Ένα άλλο σημαντικό έργο που γίνεται στην πόλη της Πάτρας είναι αυτό της κατασκευής του νέου λιμένα από το οποίο η Πάτρα θα αποκτήσει περισσότερη αίγλη και θα βελτιωθεί σε μεγάλο βαθμό η εικόνα της με αποτέλεσμα να αυξηθεί και ο τουρισμός της. Υπάρχουν όμως και μερικές αρνητικές επιπτώσεις που θα προκληθούν από την κατασκευή του νέου λιμανιού (περιβαλλοντικές ,ατμοσφαιρικές, επιπτώσεις από το θόρυβο, μορφολογικές και αισθητικές επιπτώσεις, επιπτώσεις στα οικοσυστήματα). Το λιμενικό ταμείο όμως έχει πάρει κάποια μέτρα για την μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων τα οποία θα τα δούμε αναλυτικότερα στο τέταρτο κεφάλαιο της εργασίας μας , όπως και τα παραπάνω.

Επίσης ένα σημαντικό πράγμα που πρέπει να κάνουμε στην εργασία μας πριν την τελειώσουμε είναι το στάδιο της έρευνας. Στο πέμπτο κεφάλαιο της πτυχιακής μας κάνουμε μία αναφορά στη μεθοδολογία της έρευνας μας και ποια στάδια ακολουθήσαμε για να έχουμε ένα επιθυμητό αποτέλεσμα.

Στη συνέχεια ακολουθεί το έκτο κεφάλαιο, όπου εδώ παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας όπου τα στοιχεία μας τα συλλέξαμε με τη μορφή ερωτηματολογίων, τα οποία συμπληρώθηκαν από διάφορους οργανισμούς που έχουν άμεση σχέση με το λιμάνι της Πάτρας και τέλος παρουσιάζουμε τα αποτελέσματα από τα στοιχεία που συλλέξαμε με τη μορφή διαγραμμάτων. Τέλος, το τελευταίο και πιο σημαντικό κεφάλαιο της εργασίας μας είναι το έβδομο κεφάλαιο στο οποίο παρουσιάζουμε τα συμπεράσματα μας καθώς και τις προτάσεις μας για το λιμάνι της Πάτρας και τη συμβολή του στη τουριστική ανάπτυξη του Νομού Αχαΐας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΛΙΜΑΝΙΑ

1.1. Έννοια του όρου Λιμένα

Λιμάνι ή λιμένας θεωρείται μία περικλειστη, σχετικά ευρεία και αρκετή ήρεμη θάλασσα (ή υδάτινη) λεκάνη που συγκοινωνεί με θαλάσσια (ή υδάτινη) πλεύσιμη οδό, μέσα στην οποία το πλοίο μπορεί, με οποιεσδήποτε συνήθεις καιρικές συνθήκες, γρήγορα και με ασφάλεια να εισπλεύσει, να παραμείνει και να διενεργήσει όλες τις ναυτιλιακές πράξεις, όπως φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων, επιβιβάσεις και αποβιβάσεις επιβατών, ανεφοδιασμό, επισκευές κ.α.

1.2. Κατηγορίες Λιμανιών από άποψη θέσης

➤ Φυσικά λιμάνια

Τα φυσικά λιμάνια βρέθηκαν σχηματισμένα στην φύση και περικλείουν μία περιορισμένη θαλάσσια λεκάνη, σχετικά ήρεμη και προστατευόμενη από τη δράση των κυμάτων. Τα φυσικά λιμάνια, όπου υπάρχουν, αποτελούν δώρα της φύσης.

Τέτοια λιμάνια σχηματίστηκαν στη φύση από τις εισερχόμενες μέσα στη θάλασσα οδοντώσεις της ξηράς ή από συστοιχίες μικρών νησίδων ή κοραλλιογενών υφαλών που βρίσκονται κοντά στις ακτές σε κατάλληλη διάταξη.

Στενοί κόλποι, λεκάνες πίσω από ακρωτήρια και λιμνοθάλασσες αποτελούν φυσικά λιμάνια. Τα λιμάνια Σούδας Κρήτης, Ελευσίνας, Μεσολογγίου, Πειραιά όπως και πολλά άλλα, ανήκουν στην κατηγορία των φυσικών λιμανιών.

➤ Τεχνητά λιμάνια

Τα τεχνητά λιμάνια σχηματίζονται εξολοκλήρου με την κατασκευή τεχνητών έργων ικανών να προστατεύουν την ηρεμία της υδάτινης λεκάνης από τη δράση των κυμάτων.

Είναι προφανές ότι τα λιμάνια αυτά κατασκευάζονται σε ανοιχτές προς τη θάλασσα ακτές και γενικά στις θαλάσσιες εκείνες περιοχές στις οποίες η ευρύτερη τοπογραφία δεν προσδίδει ικανή προστασία έναντι των κυματισμών που δεσπόζουν σ' αυτές. Στην

Ελλάδα τα περισσότερα λιμάνια ανήκουν στην κατηγορία αυτή, με σημαντικότερα αυτό της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου, των Πατρών και της Ρόδου.

➤ Θαλάσσια και ποτάμια λιμάνια

Από άποψης θέσης κατασκευής τα λιμάνια διακρίνονται σε θαλάσσια και σε ποτάμια. Τα θαλάσσια κατασκευάζονται στις θαλάσσιες ακτές, ενώ τα ποτάμια στις όχθες ή παρά τις όχθες ή τις εκβολές μεγάλων πλωτών ποταμιών ή ποταμόκολπων. Τα ποτάμια λιμάνια αποτελούνται συνήθως από πολλές ανεξάρτητες ή συγκοινωνούσες μεταξύ τους υδάτινες λεκάνες, οι οποίες ονομάζονται Ντοκ(Docks).

1.3. Κατηγορίες Λιμανιών από λειτουργική άποψη

Όλα τα παραπάνω λιμάνια ανάλογα με την σκοπιμότητα και την κυριότερη λειτουργική αποστολή τους μπορούν να διαχωριστούν σε: εμπορευματικά (ή εμπορικά), αλιευτικά, ναυτικά (λιμάνια και βάσεις), πολεμικά, τουριστικά (μαρίνες), ειδικά και τέλος σε λιμάνια αναμονής και καταφυγίου.

➤ Εμπορευματικά (ή εμπορικά) λιμάνια

Τα λιμάνια αυτά έχουν σκοπό να εξυπηρετήσουν ανάγκες διακίνησης εμπορευμάτων που μεταφέρονται με πλοία. Για το λόγο αυτό τα εμπορευματικά λιμάνια διαθέτουν πλήρη εξοπλισμό σε πλωτά και χερσαία μέσα και μηχανήματα καθώς επίσης επαρκή κρηπιδώματα πλεύρισης και ικανούς ακάλυπτους και σκεπαστούς αποθηκευτικούς χώρους, για την ασφαλή και γρήγορη φορτοεκφόρτωση, μεταφορά και αποθήκευση των εμπορευμάτων.

Τα λιμάνια αυτά παίζουν το ρόλο ενός μεταφορτωτικού μηχανήματος, το οποίο επιτρέπει τη συνέχιση των μεταφορών από τα μεταφορικά μέσα της θάλασσας στην ξηρά και το αντίστροφο.

Για να γίνει η λειτουργία της μεταφόρτωσης πρέπει στο νευραλγικό σημείο των κρηπιδωμάτων να καταλήγουν οι συγκοινωνιακές αρτηρίες της στεριάς, δηλαδή το οδικό ή και το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η κατηγορία αυτή αποτελεί τον κυριότερο παράγοντα ρύθμισης και ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών και γενικά της Εμπορικής Ναυτιλίας μιας χώρας.

➤ Αλιευτικά λιμάνια

Τα λιμάνια αυτά αποτελούν τα ορμητήρια και τα καταφύγια των αλιευτικών πλοιαρίων. Η συστηματική αλιεία για εμπορία απαιτεί εκσυγχρονισμένα ταχύπλοα πλοία με εγκαταστάσεις ψύξης και για το λόγο αυτό το κεφάλαιο παίζει τον πρώτο ρόλο στην ανάπτυξη τόσο του αλιευτικού στόλου όσο και των αλιευτικών λιμανιών. Τα αυτούσια αλιευτικά λιμάνια ωστόσο είναι πολύ περιορισμένα και οι επαγγελματίες ψαράδες χρησιμοποιούν κατά κανόνα τα εμπορευματικά λιμάνια. Το πλάτος του στομίου των θαλάσσιων λιμανιών αλιείας πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ τριάντα και ενενήντα μέτρων.

➤ Ναυτικά λιμάνια και βάσεις (Ναύσταθμοι)

Οποιοδήποτε λιμάνι μπορεί ανάλογα με τις απαιτήσεις να τεθεί στην χρήση ενός πολεμικού στόλου. Είναι δυνατό ακόμη, ένα απλό προφυλαγμένο αγκυροβόλιο να χρησιμεύει ως ναυτικό λιμάνι.

Υπάρχουν δύο κύρια χαρακτηριστικά στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη μελέτη των ναυτικών λιμανιών. Το πρώτο και βασικότερο είναι η εκλογή της θέσης του λιμανιού. Το ναυτικό λιμάνι θα πρέπει απαραίτητα να προστατεύεται τόσο από τη θάλασσα όσο και από τον αέρα. Το δεύτερο χαρακτηριστικό είναι η ύπαρξη ναυπηγικών κλινών για την άμεση επισκευή και συντήρηση των πλοίων.

➤ Πολεμικά λιμάνια

Απαιτούν πολύ σοβαρό εξοπλισμό. Η μεγάλη ποικιλία του είδους των πλοίων τα οποία εξυπηρετούν, απαιτεί αντίστοιχα μια μεγάλη ποικιλία κατασκευών. Τα ιδιαίτερα συγκροτήματα των κρηπιδωμάτων εξοπλίζονται ανάλογα με το πλοίο και το σκοπό που υπηρετούν.

Μια σειρά από συνεργεία και αποθήκες (καυσίμων, ανταλλακτικών, γενικού εφοδιασμού, πυρομαχικών), επίσης κατοικίες για το προσωπικό, νοσοκομεία, κτίρια διοίκησης βρίσκονται πάνω ή κοντά στο κρηπίδωμα. Ένας σταθμός ηλεκτροπαραγωγής, πλωτές δεξαμενές, κεντρικά λεβητοστάσια, ανυψωτικά μηχανήματα, δίκτυα σωληνώσεων για την τροφοδοσία των πλοίων με καύσιμα, νερό, ατμό, υποσταθμός ηλεκτρικού ρεύματος, δίκτυο πυρκαγιάς και ότι άλλο απαιτεί ένα πολεμικό λιμάνι για την αυτοτελή λειτουργία του, συμπληρώνει τον εξοπλισμό.

➤ Τουριστικά λιμάνια(Μαρίνες)

Η ανάπτυξη των τουριστικών λιμανιών αποτελεί σχετικά πρόσφατη καινοτομία, η οποία προήλθε από την άνοδο σε σχετικά υψηλά επίπεδα του βιοτικού επιπέδου μιας τάξης ανθρώπων. Τα λιμάνια αυτά έχουν σκοπό να προστατεύουν, να φιλοξενούν και να παρέχουν όλες τις διευκολύνσεις σε μικρά σκάφη, πλοία αναψυχής (κότσα, θαλαμηγούς, κρις – κραφτ κλπ.) αλλά και ερασιτεχνικής αλιείας .

Τα τουριστικά λιμάνια κατασκευάζονται κοντά σε σημαντικές παραλιακές πόλεις, ή κοντά σε παραθαλάσσια κέντρα αναψυχής, διασκέδασης και ανάπαυσης. Κατά γενικό κανόνα είναι τεχνητά λιμάνια, άρτια εξοπλισμένα σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης τόσο των πλοιαρίων αυτών καθαυτών, όσο και των επιβατών τους. Η εσωτερική διάταξη των θέσεων πλεύρισης είναι ιδιαίτερη και επιτρέπει την πλήρη εκμετάλλευση της υδάτινης λεκάνης του λιμανιού.

Σε τουριστικά λιμάνια οι απαιτήσεις των ιδιοκτητών των τουριστικών σκαφών αλλά και γενικά των επιβατών που ταξιδεύουν με αυτά, είναι μεγάλες . Γι' αυτό πλήρη δίκτυα τηλεπικοινωνίας, παροχής νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, καυσίμων και άλλων διευκολύνσεων, σε κάθε θέση πλεύρισης πρέπει απαραίτητα να υπάρχουν.

Τέλος, κατά την κατασκευή θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και η κάλυψη των μελλοντικών αναγκών ή να προβλεφθεί η δυνατότητα επέκτασης του λιμανιού, όταν οι ανάγκες το απαιτήσουν.

➤ Ειδικά λιμάνια

Το ειδικό λιμάνι (specialized port) είναι εκείνο που μπορεί ικανοποιητικά να δεχθεί υγρά, που μεταφέρονται με δεξαμενόπλοια και ύλες, όπως ζάχαρη, σιτηρά, λιπάσματα, τσιμέντα, άνθρακας και συντριμμένα μεταλλεύματα. Όλα αυτά χρειάζονται ειδικό εξοπλισμό και ιδιαίτερη κατασκευαστική διαμόρφωση για διακίνηση και αποθήκευση. Απαιτούνται επίσης μεγάλες εδαφικές εκτάσεις για αποθήκευση, οι οποίες συνήθως βρίσκονται στην περιφέρεια των λιμανιών, μακριά από τα συνήθη φορτία και τους σταθμούς των επιβατών. Σε ορισμένες περιοχές που υπάρχει ένα μόνο εμπόρευμα για μεταφορά με πλοίο, οι εγκαταστάσεις του λιμανιού σχεδιάζονται ειδικά για την εξυπηρέτηση των αναγκών του.

Ανάλογα παραδείγματα αποτελούν οι σταθμοί πετρελαίου, βωξίτη και μεταλλεύματος σιδήρου, οι οποίοι βρίσκονται εγκατεστημένοι σε όλο τον κόσμο σε τοποθεσίες κοντά στο σημείο που βρίσκονται τα προς μεταφορά ορυκτά μεταλλεύματα και το πετρέλαιο.

➤ Λιμάνια αναμονής και καταφυγίου

Στο παρελθόν συναντούσαμε ευρύτητα την κατηγορία «λιμανιού καταφυγίου», η οποία όμως σήμερα τείνει να εξαφανιστεί, κυρίως γιατί τα νεότερα πλοία είναι αρκετά ανθεκτικά ώστε να μην καταφεύγουν στα λιμάνια με μοναδικό σκοπό να προφυλαχθούν κατά τη διάρκεια αιφνίδιας και ισχυρής θαλασσοταραχής. Εξάλλου οι τηλεπικοινωνίες αναπτύχθηκαν τόσο ώστε τα πλοία να πληροφορούνται εγκαίρως τις καιρικές μεταβολές και να προσαρμόζουν ανάλογα την πορεία τους.

Τα περισσότερα από τα λιμάνια αυτά ήταν απλά αγκυροβόλια, δηλαδή δεν διέθεταν κανενός είδους λιμενικές εγκαταστάσεις, αλλά απλώς εξασφάλιζαν στο πλοίο ασφαλή προσωρινή παραμονή.

1.4. Ζώνη επιβατικής κίνησης

Η επιβατική κίνηση ενός λιμανιού έχει τριπλή προέλευση και για το λόγο αυτό διαιρείται στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες:

- Επιβατική κίνηση εσωτερικού
- Επιβατική κίνηση εξωτερικού
- Τουριστική επιβατική κίνηση

Οι δύο πρώτες κατηγορίες εξυπηρετούνται με επιβατικά ή και με οχηματαγωγά πλοία (ferry boats), τα οποία μπορούν να μεταφέρουν τόσο επιβάτες όσο και

οχήματα. Εκτελούν τακτικά δρομολόγια και ακολουθούν εντελώς καθορισμένες γραμμές, ανεξάρτητα από τον χρόνο και την εποχή.

Η **επιβατική κίνηση του εσωτερικού** είναι η πιο απλή κίνηση γιατί δεν χρειάζεται κανένας έλεγχος και οι επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται με τις αποσκευές τους χωρίς καμία διαδικασία. Ανάγκη δημιουργείται ιδιαίτερης και καλά μελετημένης ζώνης για την εξυπηρέτηση των οχημάτων, κατά την αποβίβαση τους. Χώροι στάθμευσης. Χώροι στάθμευσης είναι επίσης αναγκαίοι τόσο για τους αποβιβαζόμενους, όσο και γι' αυτούς που αναμένουν να τους παραλάβουν. Για την αναμονή των επιβατών χρειάζονται μόνιμα περιμετρικά σκέπαστρα και κτιριακές εγκαταστάσεις μέσα στις οποίες να στεγάζονται μπαρ, πρακτορεία έκδοσης εισιτηρίων, γραφεία πληροφοριών τουριστικών γραφείων, πρακτορείων και ξενοδοχείων, γραφεία λιμενικής αρχής, εγκαταστάσεις τραπεζικών διευκολύνσεων, επίσης θέσεις πώλησης διάφορων αντικειμένων τοπικής (αρχαίας και νεότερης) τέχνης, καθώς και χώροι υγιεινής.

Βάσει των παραπάνω, συνεπώς, χρειάζεται μία έκταση επιφάνειας τουλάχιστον 1.000 τετραγωνικών μέτρων. Η μελλοντική αύξηση της κίνησης θα πρέπει να προβλεφθεί στο γενικό σχέδιο ανάπτυξης της ζώνης εσωτερικής επιβατικής κίνησης.

Η **επιβατική κίνηση εξωτερικού** είναι περισσότερο σύνθετη, γιατί ο έλεγχος των διαβατηρίων των επιβατών, καθώς επίσης και ο τελωνειακός έλεγχος των αποσκευών και η εκτίμηση των επιβαλλόμενων σύμφωνα με το Νόμο δασμών και τελών επί των εισαγόμενων από το εξωτερικό αντικειμένων και εμπορευμάτων είναι απαραίτητη κατά την αποβίβαση. Τα παραπάνω απαιτούν εκτός από χρόνο και ειδικούς χώρους.

Η εξωτερική τουριστική κίνηση ενδιαφέρει όλες τις χώρες, δεδομένου ότι αποτελεί πηγή εισροής συναλλάγματος. Είναι συνεπώς προφανής ο σκοπός και η αναγκαιότητα ανάπτυξης της.

Οι εγκαταστάσεις δεν διαφέρουν από εκείνες της εσωτερικής επιβατικής κίνησης, με τη μόνη διαφορά ότι ολόκληρη η ζώνη πληροί συγκεκριμένες προϋποθέσεις ασφαλείας, με ελεγχόμενες εισόδους και εξόδους, και με προβλεπόμενους επίσης χώρους ιατρικής εξέτασης και απομόνωσης.

Η **τουριστική επιβατική κίνηση** εξυπηρετείται με κρουαζιερόπλοια και με υπερωκεάνια. Τα πλοία αυτά μπορούν να εκτελούν τακτικά και έκτακτα δρομολόγια, ανάλογα με την κίνηση. Τα εποχιακά δρομολόγια μπορούν να μεταβάλλονται από χρόνο σε χρόνο ανάλογα με το ρεύμα της κίνησης των τουριστών. Έχουν μάλλον τοπικό περιηγητικό χαρακτήρα, με επισκέψεις σε πολυάριθμες τοποθεσίες τουριστικού ενδιαφέροντος (αρχαιολογικού, θρησκευτικού).

Οι κρουαζιέρες με υπερωκεάνια των υπερατλαντικών δρομολογίων γίνονται με έκτακτα δρομολόγια και σε οποιαδήποτε εποχή του έτους.

Ενώ η με υπερωκεάνια διακίνηση των τουριστών τείνει να εκλείψει, δεν συμβαίνει

Το ίδιο με την περιήγηση των ξένων με τα κρουαζιερόπλοια.

Οι περιηγούμενοι επιβάτες των υπερατλαντικών ταξιδιών είναι στην πλειοψηφία τους ξένοι τουρίστες. Όταν πρόκειται για περιήγηση λίγων ωρών οι επιβάτες εισέρχονται κατευθείαν στα λεωφορεία που τους περιμένουν, χωρίς τις αποσκευές. Μέχρι να επιστρέψουν οι επιβάτες, το πλοίο βρίσκεται προσωρινά υπό τη φρούρηση και επιτήρηση από τα όργανα των λιμενικών και τελωνειακών αρχών.

Οι περιηγούμενοι τουρίστες με κρουαζιερόπλοια επισκέπτονται ένα ορισμένο αριθμό λιμανιών της ίδια χώρας και επανέρχονται στο αρχικό λιμάνι απ' όπου ξεκίνησαν.

Στην Ελλάδα τα λιμάνια του Πειραιά, του Ηρακλείου, της Ρόδου, της Θήρας, της Δήλου, της Μυκόνου παρουσιάζουν σημαντικότερη κίνηση κρουαζιερόπλοιων κατά τη θερινή περίοδο. Πολλά από τα δρομολόγια αυτά επεκτείνονται μέχρι τα λιμάνια της Κύπρου, της Τουρκίας, του Ισραήλ, του Λιβάνου, της Αιγύπτου. Η διάρκεια παραμονής των πλοίων αυτών στα λιμάνια κυμαίνεται μεταξύ τεσσάρων και δώδεκα ωρών.

1.5. Ζώνη βιομηχανιών και τουριστικών σκαφών

Σε πολλές αναπτυγμένες χώρες η εξαγωγή και μεταφορά μέσω θάλασσας μεγάλων ποσοτήτων βιομηχανικών προϊόντων και μηχανημάτων, αποτελεί φυσικό κανόνα. Σε άλλες χώρες υπάρχει η τάση της ανάπτυξης της βιομηχανίας με την εισαγωγή των πρώτων υλών. Στις περιπτώσεις αυτές η θέση της βιομηχανικής ζώνης για οικονομικούς λόγους επιβάλλεται να βρίσκεται στην πλησιέστερη περιοχή που προσεγγίζουν τα πλοία.

Η παραχώρηση της ακτής, η μελέτη αλλά και η κατασκευή των απαιτούμενων λιμενικών εγκαταστάσεων πρέπει να ανήκουν στην δικαιοδοσία του κράτους με εκτελεστικό φορέα τη διοίκηση του λιμανιού.

Το είδος και η έκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων θα εξαρτηθεί από τη φύση και τον όγκο της διακίνησης των πρώτων υλών και των έτοιμων βιομηχανικών προϊόντων.

Ακόμη οι ζώνες αυτές προσφέρονται για μικρά σκάφη αναψυχής με όλες τις απαιτούμενες λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις που έχουν περιγραφεί στην προηγούμενη παράγραφο.

1.6. Εξοπλισμός των έργων

Το σύνολο των κατασκευών και των εγκαταστάσεων που βοηθούν τα πλοία να φθάσουν στον προορισμό τους με μεγαλύτερη ευκολία, ασφάλεια και ταχύτητα αποτελούν τον «εξοπλισμό των έργων». Μία μεγάλη ποικιλία από κρίκους, βραχίονες, προσκρουστήρες, κλίμακες, ανυψωτικά μηχανήματα, σιδηροδρομικούς σταθμούς, σταθμούς επιβατών, υπόστεγα, αποθήκες κ.α. τοποθετούνται σε διάφορα σημεία τόσο στα μέτωπα όσο και στο κατάστρωμα των έργων για να συμπληρώσουν τον εξοπλισμό που απαιτείται σε κάθε περίπτωση. Το είδος και το μέγεθος του εξοπλισμού εξαρτάται από τρεις παράγοντες:

- Το είδος του λιμανιού
- Το είδος και το μέγεθος των πλοίων,
- Το είδος και την ποσότητα εμπορευμάτων που θα εξυπηρετούνται

Τα μικρά λιμάνια αλιείας για παράδειγμα εξυπηρετούνται μ' ένα στοιχειώδη εξοπλισμό για την παραβολή μικρών αλιευτικών σκαφών και τη διακίνηση του αλιεύματος.

Στα μεγάλα αλιευτικά λιμάνια οι εγκαταστάσεις είναι πολύ μεγαλύτερες . Το ανάπτυγμα των κρηπιδωμάτων είναι μεγαλύτερο, αλλά σε σχέση με τα πολεμικά ή εμπορικά λιμάνια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ

2.1 Σύντομη ιστορική αναδρομή της πόλης των Πατρών

Η Πόλη της Πάτρας παρουσιάζει μία συνεχή ιστορική εξέλιξη επί 4.000 χρόνια. Οι αναφορές που πιστοποιούν το γεγονός αυτό είναι πολλές και ποικίλες. Ο κ. Τριανταφύλλου, πρώην δήμαρχος Πατρών στο βιβλίο του ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΛΕΞΙΚΟΝ ΠΑΤΡΩΝ, αναφέρει ... Ιδιαίτερος ενδιαφέρουσα διατυπώσεις είναι εκείναι εκ μικρών ανασκαφών, επ' ευκαιρία αποχωματώσεων δι' ανέργεσις οικοδομών κατά τα τελευταία έτη. Ευρέθησαν μυκηναϊκαί αρχαιότητες εις την οδό Γερμανού, άρα αυτή η πόλις, όχι τα προάστεια μόνον, έχει αρχαιότατη ζωήν, κατοικείτο συνεχώς, ευρέθησαν παλαιοχριστιανικές αρχαιότητες πολλά, πρώιμοι βυζαντινοί, πολλά Ελληνιστικέ, δηλ. των χρόνων της Αχαϊκής Συμπολιτείας...

Η Πάτρα βρίσκεται στο ΒΔ άκρο της Πελοποννήσου. Είναι η πρωτεύουσα του νομού Αχαΐας. Το όνομα της το οφείλει στον Πατρέα ,ηγεμόνα των Αχαιών. Είναι μία από τις σημαντικότερες πόλεις της Ελλάδος και η μεγαλύτερη της Πελοποννήσου. Είναι η τέταρτη σε σειρά πληθυσμιακής ιεραρχίας στην Ελλάδα μετά την Αθήνα, το Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη με 160.000 κατοίκους περίπου. Η Πάτρα είναι μία από τις πιο όμορφες πόλεις της Ελλάδας , η νύμφη του Πατραϊκού, όπως χαρακτηριστικά έχει αποκαλεστεί. Πόλη με εξαιρετική ρυμοτομία, πλατιά προκουμαία και ωραίες πλατείες, είναι κτισμένη σε δύο επίπεδα, ανάμεσα στον Πατραϊκό Κόλπο και στο Παναχαϊκό όρος. Στα νοτιοανατολικά εκτείνεται ο ορεινός όγκος του Παναχαϊκού, στα νότια ο Ερύμανθος και η πεδιάδα της Μανωλάδα , στα βόρεια η Αιτωλοακαρνανία με διακρινόμενη τη Ναύπακτο, στα δυτικά το ακρωτήρι του Αράξου και στο βάθος τα νησιά του Ιονίου, η Κεφαλονιά, η Ζάκυνθος και η Ιθάκη. Σπουδαίος συγκοινωνιακός κόμβος συνδέει τις πόλεις της Πελοποννήσου με την Αθήνα από την οποία απέχει διακόσα δέκα επτά χιλιόμετρα. Το σύγχρονο λιμάνι που διαθέτει είναι το μεγαλύτερο στη δυτική Ελλάδα, διακινεί πολλά εμπορεύματα, ενώ πορθμεία του συνδέουν τη χώρα μας με πόλεις της νότιας Ιταλίας και την Πελοπόννησο με τα ιόνια νησιά.

Είναι η πρώτη πόλη του σύγχρονου Ελληνικού κράτους που απέκτησε πολεοδομικό σχέδιο. Στις 5 Δεκεμβρίου 1826 ο Σταμάτης Βούλγαρης, μηχανικός του Γαλλικού Στρατού, ανέλαβε να ετοιμάσει το σχέδιο της νέας πόλης των Πατρών και στις 26 Ιανουαρίου 1829 το υπέβαλε στον Κυβερνήτη Καποδίστρια, ο οποίος και το ενέκρινε. Ο Βούλγαρης εφάρμοσε τον ορθογωνικό τύπο στο ρυμοτομικό πλέγμα της Πάτρας. Το σχέδιο χωρίστηκε σε δύο ενότητες στο σχέδιο της Κάτω πόλης και στο σχέδιο της Άνω πόλης με διαφορετική διάταξη

των ορθογωνίων. Χαρακτηριστικό του σχεδίου είναι ότι ο Βούλγαρης δεν αρκέστηκε στο να χαράξει τις εξωτερικές οικοδομικές γραμμές, αλλά συγχρόνως χάραξε και τις εσωτερικές οικοδομικές γραμμές κάθε τετραγώνου. Έτσι καθορίζει τον εσωτερικό ακάλυπτο χώρο που θα αποτελείται από τις υποχρεωτικές αυλές των οικοδομών. Εδώ χρειάζεται να σημειωθεί ότι χρειάστηκε να περάσουν εκατόν είκοσι έξι χρόνια από τον καιρό του Βούλγαρη για να γίνει στην Ελλάδα νόμος που να κάνει υποχρεωτική την τήρηση αυτού του ακάλυπτου χώρου από τον καθένα που επιθυμεί να οικοδομήσει.

Ο Πausanίας (2ος μ.Χ. αιώνας) θεωρεί πυρήνα της πόλης, τους παλιούς αγροτικούς συνοικισμούς :Αρόη (την περιοχή του σημερινού Κάστρου), την Άνθεια (στην περιοχή της Εγλυκάδας) και Μεσάτης (στην περιοχή του Γηροκομείου).

Περί το 1082 π.Χ. ο Πατρέας με τους Αχαιούς κυριεύουν την Αρόη, την ενώνουν με την Άνθεια και τη Μεσάτιδα και δίνει στην νέα πόλη το όνομα του. Φιλήσυχοι οι κάτοικοι, ασχολούνται με τις δουλειές τους και δεν παίρνουν μέρος στους εμφύλιους πολέμους των άλλων ελληνικών πόλεων.

Το 800 π.Χ. ο Πατρέας μαζί με άλλες εννέα πόλεις της Αχαΐας, ίδρυσαν την Αχαϊκή συμπολιτεία. Στη μεγάλη αυτή ομοσπονδιακή οργάνωση, η οποία γρήγορα απλώθηκε και έξω από τα όρια της Αχαΐας, ο ρόλος της Πάτρας παρέμεινε ηγεμονικός. Ο χαρακτήρας της αχαϊκής συμπολιτείας ήταν στην αρχή καθαρά θρησκευτικός και από το 280 π.Χ. έγινε και πολιτική στρατιωτική οργάνωση με στόχο την άμυνα κατά των κοινών εχθρών. Από το 146 π.Χ. η Πάτρα, όπως και όλη η Ελλάδα, υποδουλώνεται στους Ρωμαίους. Από εδώ αρχίζει μία περίοδος ακμής για την Πάτρα, που έτυχε ιδιαίτερης εύνοιας των Ρωμαίων Αυτοκρατόρων (Αύγουστος Ανδριανός). Τα αυτοκρατορικά χρόνια είναι η πρώτη χρυσή εποχή της ιστορίας της πόλης. Ο Αύγουστος εξετίμησε ως πλεονεκτική τη θέση της για την επικοινωνία με την Ιταλία και εγκατέστησε Ρωμαίους παλαιμάχους ως αποίκους, ενώ παράλληλα διευκόλυνε την εγκατάσταση στην Πάτρα πολυάριθμων κατοίκων παρηκμασμένων αχαϊκών πολιτειών. Ήδη η πόλη έχει αρχίσει να επεκτείνεται προς τη νοτιοδυτική κατεύθυνση όπου υπήρχε και το τότε λιμάνι (στη σημερινή θέση του ναού του Αποστόλου Ανδρέα). Με τη διάδοση του Χριστιανισμού και επί Νέρωνα ήρθε στη Πάτρα ο Απόστολος Ανδρέας, όπου και μαρτύρησε. Στη Βυζαντινή περίοδο λεηλατήθηκε το 395 μ.Χ. από τους Γότθους και το 551 μ.Χ. δυνατός σεισμός προκαλεί τεράστιες καταστροφές.

Ο Νέρωνας έκανε διάφορες δωρεές και έκτισε αρκετά οικοδομήματα στην πόλη, όπως η Αγορά και το Ωδείο, ερείπια των οποίων σώζονται μέχρι σήμερα. Τον 2 ο μ.Χ. αιώνα

αναφέρεται ως μια από τις πρώτες πόλεις , πολυάνθρωπη και πλούσια. Τον 9ο αιώνα η Πάτρα είναι μία πλούσια εμπορική πόλη με αρκετό πληθυσμό.

Το 1458 πέφτει στα χέρια των Τούρκων. Μέχρι την περίοδο της Τουρκοκρατίας η Πάτρα καταλάμβανε μόνο τη λεγόμενη Άνω Πόλη και μόλις κατά τους τελευταίους προεπαναστατικούς χρόνους σημειώθηκε μικρή επέκταση δυτικά, μέχρι περίπου τη σημερινή οδό Καραϊσκάκη. Στην περίοδο της Τουρκοκρατίας εμφανίστηκαν ομοσπονδιακές κατοικίες μεταξύ της πόλης και του λιμανιού, που άνηκαν κυρίως στους τούρκους. Στην επανάσταση του 1769 (Ορλωφικά) η Πάτρα παραδίδεται στις φλόγες, γεγονός που γυρίζει την οικονομία της πολύ πίσω. Στις 21 Μαρτίου 1821, στην πλατεία Αγίου Γεωργίου κηρύσσεται η έναρξη του απελευθερωτικού αγώνα. Η πρώτη πόλη που επαναστάτησε γενικό ξεσηκωμό του 1821, η Πάτρα ελευθερώθηκε τελευταία στην Πελοπόννησο, στις 7 Οκτωβρίου 1828, όπου η πόλη παραδίδεται στο Γάλλο στρατηγό Μαιζών και ενώνεται με την ελεύθερη Ελλάδα. Η οικονομία της είναι εντελώς ρημαγμένη και η πόλη εντελώς κατεστραμμένη. Όπως αναφέρει ο Ν. Μόσχος από τις χιλιάδες του πληθυσμού σώθηκαν μερικές εκατοντάδες που είχαν κλειστεί στα ξένα προξενεία, οι άλλοι ή είχαν σκοτωθεί ή είχαν εγκαταλείψει την πόλη³. Ο Καποδίστριας έδειξε μεγάλο ενδιαφέρον για την Πάτρα και ανέθεσε στο Σταμάτη Βούλγαρη, μηχανικό του Γαλλικού Στρατού να συντάξει το πολεοδομικό σχέδιο της πόλης που πάνω σ' αυτό βασίστηκε η μετέπειτα ανάπτυξη της. Η οικονομία της περιοχής ανορθώνεται με την απαλλαγή από την εξοντωτική φορολογία και με τα νέα μέτρα των κυβερνήσεων. Ήδη η πόλη έχει επεκταθεί στη σημερινή Κάτω Πόλη.

Κάτω από την πίεση ισχυρών οικονομικών συμφερόντων ανοίχτηκαν νέοι δρόμοι, δημιουργήθηκαν νέα οικοδομικά τετράγωνα, κάτω από την οδό Αγίου Ανδρέου, όπου προβλεπόταν χώρος πρασίνου. Ακόμα και οι στοές που προβλέπονταν για όλους τους δρόμους καταργήθηκαν σε αρκετούς, όπως: στην Καραϊσκάκη, Γούναρη, Ρήγα Φεραίου κ.α. Αρκετές αλλαγές έγιναν και στην Άνω Πόλη που είχαν δημιουργηθεί τεράστια οικοδομικά τετράγωνα.

Όμως η ανάπτυξη της πόλης στους νεότερους χρόνους δεν υπήρξε προγραμματισμένη. Από έκτακτες συνθήκες εισροής πληθυσμού δημιουργήθηκαν νέες συνοικίες (Κρητικά, Προσφυγικά). Έτσι η επέκταση της πόλης απλώς νομιμοποίησε αυθαίρετες κατασκευές χωρίς πρόβλεψη για τις δημιουργημένες νέες ανάγκες. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα το 40% των κατοικιών της να βρίσκονται εκτός σχεδίου, η δε πόλη ν' αναπτύσσεται και να επεκτείνεται χωρίς ουσιαστικό έλεγχο. Η σημερινή πόλη παρουσιάζει όλα τα χαρακτηριστικά και τις αντινομίες ενός αναπτυσσόμενου ελληνικού αστικού κέντρου.

Η θέση της Πάτρας, ως πλησιέστερου σημαντικού ηπειρωτικού λιμένος προς τη Δυτική Ευρώπη, ως αστικού κέντρου υπερτοπικής κλίμακας και συγκοινωνιακού κόμβου ευνόησε τη χρησιμοποίηση της από τους τουρίστες, είτε ως σημείο εισόδου- εξόδου, είτε ως σημείο διέλευσης

Γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό για την πολεοδομική της διαμόρφωση, μιας και το λιμάνι, η σιδηροδρομική γραμμή και ο σταθμός καταλαμβάνουν σημαντικό, αν όχι ολόκληρο μέρος από την παραλία της πόλης και που σε συνδυασμό με την ύπαρξη των βιομηχανιών στα νοτιοδυτικά παράλια (Ακτή Δυμαίων) καθιστούν την Πάτρα μια παραθαλάσσια πόλη χωρίς θάλασσα.

Στα 1835 το λιμάνι της Πάτρας μαζί με άλλα της περιοχής συγκέντρωσε το μεγαλύτερο αριθμό ξένων πλοίων. Από εδώ και εμπρός και μέχρι πριν από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η ανάπτυξη της Πάτρας είναι συνεχής και γρήγορη. Η ανάπτυξη αυτή προσελκύει πολλούς από τους κατοίκους της ενδοχώρας για εργασία και εγκατάσταση. Δημιουργούνται βιοτεχνίες βαμβακοκλωστικής, οινοποιίας, χαρτοποιίας κλπ. Πλούσια πηγή στην οικονομία της πόλης είναι η εξαγωγή σταφίδας. Ο χαρακτήρας της πόλης γίνεται έντονα εμπορικός μεταπρατικός. Αν και η γοργή ανάπτυξη της Αθήνας έχει αρχίσει, ο ρυθμός ανάπτυξης της πόλης δεν μειώνεται. Αντίθετα, λόγω της συγκέντρωσης εμπορικής δραστηριότητας αυξάνεται (με μέσο ετήσιο ρυθμό 2,25%), και η πόλη αρχίζει να παίρνει έναν έντονο αστικό χαρακτήρα.

Έτσι περιορισμένη η πόλη από τη μια πλευρά από τη θάλασσα και από την άλλη από το λόφο του Κάστρου (υπώρειες Παναχαϊκού με μεγάλες κλίσεις) αναπτύσσεται κατά μήκος δύο αξόνων: τον κυρίαρχο Βορρά Νότου και τον Βορειοδυτικό-Νοτιοανατολικό, ενώ οι γύρω οικισμοί υφίστανται έντονη την επιρροή της αστικοποίησης της περιοχής.

Μετά το τέλος του εμφυλίου και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1970 η οικονομία της πόλης φθίνει, κύρια λόγω του υδροκεφαλισμού του διδύμου Αθήνας – Πειραιά. Στη δεκαετία 1950-1960 το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας μόλις φαίνεται να συγκρατεί τη φυσική του αύξηση (γύρω στο 0,8% ετήσια). Η πόλη θα ξαναβρεί θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1970, αρχές του 1980, κύρια λόγω της έντονης κίνησης του λιμανιού της, της γεωγραφικής της θέσης και της ίδρυσης του Πανεπιστημίου Πατρών και του Περιφερειακού Νοσοκομείου.

2.2 Η Πάτρα ως πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης 2006

Η πόλη της Πάτρας φιλοξένησε για το έτος 2006 τον Θεσμό των πολιτιστικών πρωτευουσών. Είναι μία πόλη που από την αρχαιότητα το λιμάνι της και η γεωγραφική της θέση, στο κέντρο τριών από τα μεγαλύτερα αρχαιολογικά μνημεία της Ελλάδος τους Δελφούς, την Ολυμπία και τις Μυκήνες-Επίδαυρο, την κατέστησαν κέντρο εμπορίου και πυρήνα ενός πολυπολιτισμικού πολιτισμού.

Έχει πλούσια επιστημονική, πνευματική και καλλιτεχνική παραγωγή ενώ το λιμάνι της την συνδέει με την υπόλοιπη Ευρώπη. Άλλη μία πόλη με έντονη πολιτιστική δραστηριότητα και πλούσια ιστορία ανακηρύσσεται ΠΠΕ. Η Πάτρα όμως έχει ένα ακόμα πλεονέκτημα που την βοήθησε να γίνει μία από τις ελληνικές πόλεις που φιλοξένησαν τον θεσμό. Το 2004 ήταν μία από τις Ολυμπιακές πόλεις.

Τα πλεονεκτήματα που μπορεί να εκμεταλλευτεί και να αξιοποιήσει προς όφελος της πολιτιστικής είναι, πρώτον το σύνολο των υποδομών, κτήρια, αθλητικές εγκαταστάσεις κ.λπ. που έχει στην διάθεση της, δεύτερον, η αναγνωσιμότητα της πόλης ως τόπος πρόσφορος για επιστημονικές και αθλητικές δραστηριότητες και τρίτον, η αύξηση του τουρισμού σε συνδυασμό με οργανωμένες κινήσεις που θα ωφελήσουν ακόμα περισσότερο τον τομέα αυτό.

Η Πάτρα όπως και η Θεσσαλονίκη για την διοργάνωση και διαχείριση της πολιτιστικής χρονιάς ίδρυσε τον οργανισμό «Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης, Πάτρα 2006, Α.Ε.». Ο οργανισμός διοικούνταν από το Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο αποτελούνταν από 15 μέλη με κύρια αρμοδιότητά τους την γνωμοδότηση και την χάραξη της γενικής στρατηγικής που ακολούθησε η Πάτρα. Τα 15 μέλη είναι προσωπικότητες υψηλού κύρους και εκπροσώπους των τοπικών αρχών.

Πιο συγκεκριμένα αποτελούνταν από τον Πρόεδρο της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων του Ν. Αχαΐας, τον Δήμαρχο της Πάτρας, τον Νομάρχη Αχαΐας, τον Πρύτανη του Πανεπιστημίου, Καθηγητές του Πανεπιστημίου και του Τ.Ε.Ι. Πατρών, τον Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας Δ. Ελλάδος, από έναν εκπρόσωπο του Δικηγορικού Συλλόγου και έναν από Πολιτικό Μηχανικό, τον Πρόεδρο του Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου και άλλους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης επίσης. Πέντε άτομα του Δ.Σ. απάρτιζαν την Εκτελεστική Επιτροπή, η οποία είχε ως αρμοδιότητα να διοικεί και να εκπροσωπεί τον οργανισμό και να φροντίζει για την επίτευξη των στόχων που έχει θέσει ο οργανισμός.

Επίσης στον οργανισμό συμμετείχαν ο Διευθύνων Σύμβουλος, ο Καλλιτεχνικός Διευθυντής, ο Διευθυντής Παραγωγής, ο Διευθυντής Επικοινωνίας, ο Διοικητικός Διευθυντής, ο Διευθυντής Μάρκετινγκ, ο Διευθυντής Κατάρτισης Καλλιτεχνικού Προγράμματος, δύο βοηθοί του Καλλιτεχνικού Διευθυντή και ο Νομικός Σύμβουλος του οργανισμού .

Η Πάτρα θέλησε μέσα από την φιλοξενία του θεσμού των πολιτιστικών πρωτευουσών να ενδυναμώσει την ευρωπαϊκή συνεργασία σε θέματα πολιτισμού και να δώσει την ευκαιρία σε καλλιτέχνες και πολιτιστικούς οργανισμούς να ανταλλάξουν απόψεις.

Επίσης θέλησε να δημιουργήσει δίκτυα συνεργασίας με τις ευρωπαϊκές χώρες για να προβάλλει την πολιτιστική και καλλιτεχνική δραστηριότητα της πόλης που μπορεί να συμβάλλει στην ευρωπαϊκή σκέψη. Προσπάθησε να προωθήσει νέα καλλιτεχνικά σχήματα και νέους καλλιτέχνες δίνοντας τους την ευκαιρία να αναδειχτούν μέσα από την ΠΠΕ της Πάτρας. Άλλος πολύ βασικός στόχος ήταν να ενισχύσει την υπάρχουσα εικόνα της πόλης δίνοντας έμφαση στις φυσικές ομορφιές της περιοχής αλλά προβάλλοντας και τις ευκαιρίες που προσφέρει η πόλη σε κάθε είδους δραστηριότητα.

Θέλησε να διασφαλίσει μακροπρόθεσμη πολιτιστική ανάπτυξη και να καταστήσει την πόλη ένα παρατηρητήριο της πορείας της ευρωπαϊκής ενοποίησης μέσα από την διοργάνωση μία σειράς συνεδρίων με θέματα «ΜΜΕ και Πολιτισμός», «Επιστήμη και Πολιτισμός», «Πολιτική και Πολιτισμός».

Ένας ακόμα στόχος της ήταν να ενθαρρύνει τους κατοίκους της πόλης να συμμετέχουν στο Πρόγραμμα Εθελοντισμού της πολιτιστικής της Πάτρας και να προσελκύσουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών τόσο από την Ελλάδα, όσο και από το εξωτερικό ώστε να εξασφαλίσουν τον παραγωγικό διάλογο με τους υπόλοιπους ευρωπαίους².

2.3 Η τουριστική εικόνα της Πάτρας

Η Πάτρα είναι μία από τις μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας που βρίσκεται στα βορειοδυτικά παράλια της Πελοποννήσου και βρέχεται από τον Πατραϊκό κόλπο. Είναι πρωτεύουσα του νομού Αχαΐας.

Η Πάτρα είναι το μεγαλύτερο οικονομικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο της Δυτικής Ελλάδας. Κατά τη διάρκεια των τεσσάρων χιλιετιών της ιστορίας της και ειδικότερα στη Ρωμαϊκή περίοδο, η Πάτρα αποτέλεσε κοσμοπολίτικο κέντρο της Μεσογείου, ενώ σύμφωνα με την χριστιανική παράδοση είναι ο τόπος του μαρτυρίου του Αγίου Ανδρέα.

² www.patra2006.gr

Η Πάτρα βρίσκεται σε απόσταση 216 χιλιομέτρων δυτικά της Αθήνας στα βορειοδυτικά παράλια της Πελοποννήσου, στους πρόποδες του Παναχαϊκού όρους και βρέχεται από τον Πατραϊκό κόλπο, ο οποίος στην ουσία είναι μια εγκόλπωση του Ιονίου πελάγους. Η περιοχή έχει ευχάριστο μεσογειακό κλίμα με σχετικά δροσερά, αλλά υγρά καλοκαίρια και πολύ ήπιους χειμώνες.

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

Η πόλη διαθέτει δύο πανεπιστήμια και ένα Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα και συνδεδεμένα με αυτά ερευνητικά ινστιτούτα, που την καθιστούν επιστημονικό κέντρο με εξαιρετικές επιδόσεις στην τεχνική εκπαίδευση. Η υπερσύγχρονη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου συνδέει το προάστιο της Πάτρας Ρίο με το Αντίρριο, ενώνοντας την Πελοπόννησο με την Στερεά Ελλάδα.



Σχήμα 1: Σκάλες Αγίου Νικολάου

Επιπλέον, η πόλη καυχείται για το μεγαλύτερο ευρωπαϊκό, μεσογειακού τύπου καρναβάλι της, το περίφημο Πατρινό καρναβάλι, τα κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα του οποίου είναι τα τεράστια σατιρικά άρματα και οι θεαματικοί χοροί και παρελάσεις. Η τοπική πολιτιστική σκηνή ξεχωρίζει στις θεατρικές και τις πλαστικές τέχνες και τη σύγχρονη αστική λογοτεχνία. Η πόλη της Πάτρας ήταν η Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης(Σχήμα 1) του 2006.

2.4 Τουριστικά αξιοθέατα Πάτρας

Η Πάτρα έχει πολλά αρχαία μνημεία και αξιοθέατα τα οποία αμέσως κερδίζουν τον επισκέπτη της. Καταφέρνει να συνδυάζει ποικίλους φυσικούς πόρους με την παράδοση της περιοχής ενώ ταυτόχρονα διαθέτει πολλούς πολιτιστικούς πόρους τους οποίους μπορεί αν προβάλλει για να ενισχύσει τον τουρισμό της.

Ειδικότερα τα κυριότερα αξιοθέατα της Πάτρας είναι:

Ρωμαϊκό Υδραγωγείο: Το πρώτο συστηματικό υδραγωγείο της Πάτρας βρίσκεται στα ριζά του λόφου του Δασυλλίου και είναι έργο ρωμαϊκό.

Βόρειο Νεκροταφείο: Το ρωμαϊκό αυτό μνημείο χρονολογείται μεταξύ του τέλους του 1ου αι. μ.Χ. και τους τέλους του 2ου αι. μ. Χ. Έχοντας σχήμα σταυρού, όπως ο ναός της Ίσιδας στην Πομπηία, αποτελεί το μοναδικό μνημείο με αυτή τη μορφή που βρέθηκε στην Πάτρα.

Μυκηναϊκοί Τάφοι Βούντενης: Ο αρχαιολογικός χώρος της Βούντενης βρίσκεται 4,5 χμ ανατολικά της Πάτρας και πρόκειται για μεγάλο μυκηναϊκό νεκροταφείο(μη επισκέψιμος).

Αμφιθέατρο: Κοντά στο Αρχαίο Ωδείο ήρθαν στο φως ερείπια αμφιθεάτρου πιθανόν του 1ου μ.Χ αιώνα. Μαζί με το συνεχόμενο Αρχαίο Ωδείο θα αποτελέσουν ένα ενιαίο σύνολο μεγάλης αρχαιολογικής αξίας.

Πηγή Δήμητρας: Το σημερινό πηγάδι του Αγ. Ανδρέα παραπλεύρως του παλαιού Ι. Ναού το οποίο άλλοτε ήταν πηγή της θεάς Δήμητρας που λειτουργούσε και σαν μαντείο.

Ρωμαϊκά Νυμφαία: Γερμανού 36-40 Μνημειώδες κτίσμα του 3ου αιώνα, χώρος αναψυχής με πίδακες νερού και κήπους. Ι. Βλάχου 3 & Κανάρη Τμήμα μεγάλου συγκροτήματος, πιθανόν θερμών. Στους πρώιμους βυζαντινούς χρόνους ο χρόνος χρησιμοποιήθηκε πιθανόν ως εκκλησία και αργότερα ως νεκροταφείο.

Ρωμαϊκή Γέφυρα του Μειλίχου (γέφυρα Πανσανία): Στην διασταύρωση της Ν. Εθνικής οδού με την οδό Αρέθα βρίσκεται καλά διατηρημένη ρωμαϊκή γέφυρα με δύο τούβλινες καμάρες που στηρίζονται πάνω σε περίτεχνες βάσεις από πελεκητές πέτρες.

Το Κάστρο της Πάτρας: Το Κάστρο της Πάτρας είναι κτισμένο σε χαμηλό λόφο του Παναχαϊκού σε απόσταση 800 μ. περίπου από την ακτή. Οικοδομήθηκε από τον Ιουστινιανό περίπου το 551 μ.Χ. για την άμυνα της περιοχής και των κατοίκων της.

Αρχαίο Ωδείο: Στα δυτικά της Ακρόπολης στην Άνω πόλη βρίσκεται το ρωμαϊκό Ωδείο της Πάτρας, παλαιότερο από το Ωδείο της Αθήνας (Ηρώδειο 160 π.χ.).

Θέατρο "Απόλλων": Κατασκευάστηκε το 1872 με σχέδια του Γερμανού αρχιτέκτονα Ερνέστου Τσίλλερ. Είναι το αρχαιότερο από τα σωζόμενα κλειστά θέατρα των νεότερων χρόνων και το εντυπωσιακότερο αρχιτεκτονικό στολίδι της Πάτρας.

Αποθήκες "Μπάρρυ": Συγκρότημα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής συνδεδεμένο με την εποχή ακμής της πόλης . Χρησιμοποιήθηκε ως εργοστάσιο νηματοποιίας, κλωστικής,

αλευροποιίας και κατεργασίας σταφίδας. Σήμερα λειτουργεί σαν κέντρο τεχνών και στεγάζει το info center της Πάτρας.

Παλαιό Δημοτικό Νοσοκομείο: Νεοκλασικό κτίριο του Δανού αρχιτέκτονα CH. E. Hansen το οποίο λειτούργησε σαν νοσοκομείο από το 1872 έως το 1973. Λειτουργεί σήμερα ως Πολιτιστικό Κέντρο της Πάτρας.

Δημοτικά Σφαγεία: Ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, τα πέτρινα κτίσματα των Δημοτικών Σφαγείων λειτουργούσαν έως το 1998. Σήμερα, τα Παλαιά Σφαγεία έχουν πλέον μετατραπεί σε ένα πολυχώρο Τέχνης και Πολιτισμού με επίσημη ονομασία Πολυχώρος Πολιτεία.

Αχαΐα Clauss: Ο Πύργος της Αχαΐα Clauss είναι το πρώτο ελληνικό οινοποιείο που χτίστηκε στα 1861 και μέχρι σήμερα παράγει μερικά από τα πιο διάσημα ελληνικά κρασιά. Στους χώρους του ο επισκέπτης μπορεί να θαυμάσει το καταπράσινο περιβάλλον, τα ιστορικά κτίρια, τα ξυλόγλυπτα βαρέλια παλαιώσης από το 1873 της φημισμένης Μαυροδάφνης, καθώς επίσης, στην Κάβα Δανηλίδος, να δοκιμάσει μερικά από τα εκλεκτά κρασιά της Αχαΐα Clauss.

Υης Γλαύκος: Το πρώτο Υδροηλεκτρικό εργοστάσιο της Ελλάδος, λειτουργεί από το 1927 ως δημοτική επιχείρηση. Σήμερα ανήκει στη ΔΕΗ η οποία έχει δημιουργήσει Μουσείο της ιστορίας του σταθμού. Βρίσκεται στην ομώνυμη περιοχή, 8 χμ νοτιοανατολικά του κέντρου της Πάτρας.

Το Σπίτι του Κωστή Παλαμά: Διατηρητέο κτίριο επί της οδού Κορίνθου 241 στο κέντρο της πόλης, όπου γεννήθηκε ο Κωστής Παλαμάς και η Ιταλίδα πεζογράφος Ματθίλδη Σεράο.

Χαμάμ: "Λουτρά Χαμάμ Πατρών: Έτος 1400". Κτίστηκε επί Ενετοκρατίας και διατηρήθηκε αργότερα από τους Τούρκους οι οποίοι είχαν την συνήθεια αυτή. Από τότε μέχρι σήμερα λειτουργούν σ' αυτό τα χαμάμ (τουρκικά θερμόλουτρα).

Αρχαίο Θέατρο-Στάδιο: Σήμερα ανασκάπτεται στο κέντρο της Πάτρας ανάμεσα στις οδούς Παντανάσης και Γεροκωστοπούλου

Αξιοθέατα στο κέντρο της πόλης αποτελούν η πλατεία Γεωργίου Α', το Δημοτικό Θέατρο Απόλλων, αντίγραφο της Σκάλας του Μιλάνου, και το κτίριο του Εμπορικού Συλλόγου "Ερμής", σχεδιασμένα από τον Τσίλερ. Σύμφωνα με τα ευρήματα των ανασκαφών η περιοχή αποτελούσε οικιστικό κέντρο στα Ρωμαϊκά Χρόνια, με επαύλεις και γυμναστήριο. Στην όμορφη πλατεία των "Ψηλών Αλωνίων" σώζεται αρχοντικό έργο του Τσίλερ.

Από τις ανασκαφές έχει επισημανθεί η θέση της αρχαίας αγοράς (περιοχή ναού του Παντοκράτορα) Σε καλή κατάσταση διατηρείται το Ρωμαϊκό ωδείο στην πλατεία Αγίου Γεωργίου που χρονολογείται στα 160 μ.Χ. και παρουσιάζει αρκετές ομοιότητες με το ωδείο της Αθήνας, αν και είναι προγενέστερο.

Λίγο ψηλότερα βρίσκεται το Μεσαιωνικό κάστρο το οποίο αποτελούσε προϊστορική ακρόπολη και δέχτηκε επανειλημμένες επισκευές και προσθήκες από την αρχαιότητα μέχρι την Τουρκοκρατία. Στην τοιχοδομία του υπάρχει ενσωματωμένο οικοδομικό υλικό από τους ναούς της Άρτεμης και της Αθηνάς, αρχιτεκτονικά λείψανα από προχριστιανικά οικοδομήματα, καθώς και αρχιτεκτονικά μέλη χριστιανικών ναών και κτισμάτων.

Στα αξιοθέατα της περιοχής περιλαμβάνεται η εκκλησία του Παντοκράτορα, που γνώρισε επανειλημμένες επισκευές και ήταν την περίοδο της Τουρκοκρατίας τζαμί, ενώ ο Μοροζίνης το μετέτρεψε σε εκκλησία του Αγίου Μάρκου (1687). Από τις μεγαλοπρεπέστερες εκκλησίες όχι μόνο της Πάτρας αλλά και όλης της Ελλάδας είναι η εκκλησία του Αγίου Ανδρέα, πολιούχου της πόλης.

Δίπλα στη νέα εκκλησία σώζεται η παλιά βασιλική, στη νότια πλευρά της οποίας βρίσκεται η είσοδος του αγιάσματος του Αγίου Ανδρέα. Στην εκκλησία υπάρχουν βυζαντινές εικόνες, τμήμα από το σταυρό στον οποίο μαρτύρησε ο Απόστολος Ανδρέας και η κάρα του Αγίου.

2.5 Εκδρομές από την Πάτρα

Η Πάτρα αποτελεί την βάση από την οποία ο επισκέπτης μπορεί να ξεκινήσει μια εκδρομή, να γνωρίσει νέους τόπους γύρω από την Πάτρα, να χαρεί τις υπέροχες παραλίες της περιοχής καθώς επίσης και να προβεί σε μονοήμερες εκδρομές λόγω της κοντινής της απόστασης από την Αθήνα

Ειδικότερα ο ταξιδιώτης μπορεί να κάνει τις εξής εκδρομές:

Ανατολικά προάστια της Πάτρας (Ρίο-Ακταίο-Άγιος Βασίλειος)

Τα προάστια της Πάτρας προσφέρονται για θαυμάσιες, μονοήμερες εκδρομές. Στην περιοχή υπάρχουν οι όμορφες ακρογαλιές του Ακταίου και του Αγίου Βασιλείου, λίγα μόλις χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης.

Το Ρίο, χτισμένο πάνω στο ομώνυμο ακρωτήριο, είναι σημαντικός συγκοινωνιακός κόμβος. Εξυπηρετεί, με δρομολόγια προς το Αντίρριο, τη συγκοινωνία με Στερεά Ελλάδα, Ήπειρο, Λευκάδα και Κέρκυρα. Στο Ρίο υπάρχει και ομώνυμο κάστρο.

Τα δυτικά προάστια της Πάτρας (Ροϊτικά-Μιντιλόγλι-Βραχνέικα)

Άλλη επιλογή για μπάνιο είναι και τα δυτικά προάστια Ροΐτικα, Μονοδένδρι και Βραχνέικα, όπου μπορεί να γίνει συνδυασμός του μπάνιου με το φαγητό σε κάποια από τις πολλές φημισμένες ψαροταβέρνες της ακτής.

Η Αχάια Κλάους

Η Αχάια Κλάους, που βρίσκεται στον ομώνυμο σήμερα λόφο, ιδρύθηκε το 1861 από το Βαυαρό Gustav Clauss. Στην ειδυλλιακή αυτή θέση, που ατενίζει την Πάτρα, τον κάμπο της Αχαΐας, τον Πατραϊκό και το Ιόνιο Πέλαγος, υπήρχαν από παλιά αμπέλια με κόκκινο σταφύλι, που ονομάστηκε από τον Clauss "Μαυροδάφνη".

Ο Clauss, μαζί με το οινοποιείο, έστησε και μια μικρή κοινότητα που περιλάμβανε μία ορθόδοξη και μία καθολική εκκλησία. Γύρω στους 100.00 επισκέπτες από όλο τον κόσμο έρχονται κάθε χρόνο για να θαυμάσουν το τοπίο και τις εγκαταστάσεις οινοποίησης, να δοκιμάσουν την περίφημη μαυροδάφνη που το προσωπικό τους προσφέρει, αλλά και να ξεναγηθούν στην ιστορία του 19ου και 20ου αιώνα, όπως αυτή έχει αποτυπωθεί στα κελάρια, στα βιβλία επισκεπτών και στους χώρους της Αχάια Κλάους. Στην Αχάια Κλάους λειτουργούν και δύο πλήρη συνεδριακά κέντρα (350 και 200 ατόμων).

Η Μονή Γηροκομείου

Σημαντικό ενδιαφέρον παρουσιάζει και μία εκδρομή στη Μονή Γηροκομείου. Πρόκειται για ένα από τα παλαιότερα μοναστήρια της Πελοποννήσου, σε μια ωραιότατη πευκόφυτη τοποθεσία, στην κορυφή του ομώνυμου λόφου.

Πάτρα-Καλογριά

Όμορφα μέρη μπορεί να ανακαλύψει κανείς, κάνοντας τη διαδρομή Πάτρα-Καλογριά:

Καμίνια (16χλμ. από την Πάτρα) και **Κάτω Αλισσός** (20χλμ.): γνωστά θέρετρα τα οποία προσφέρονται για κάθε είδους τουρισμό, αφού συνδυάζουν την ησυχία και την ηρεμία του χωριού με τη διασκέδαση και το ξεφάντωμα των διακοπών.

Κάτω Αχαΐα (22χλμ.): χτισμένη στη θέση της Αρχαίας Δύμης, αποτελεί κέντρο της δυτικής Αχαΐας με ζωνρή κίνηση .

Ελαιοχώρι (30χλμ.): στο χωριό αυτό υπάρχουν τα ερείπια του φραγκικού κάστρου της Άρλας, ενώ λίγο πιο κάτω, στο χωριό Πηγάδια, υπάρχει το Μοναστήρι της Μαρίζης.

Νιφορέικα (26χλμ.) και **Λακκόπετρα** (32χλμ.): γνωστά παραθαλάσσια μέρη της περιοχής με ζωνρή τουριστική κίνηση.

Καλογριά (47χλμ.): εκεί υπάρχει το μοναδικό δάσος της Στροφιλιάς, με κουκουναριές και μια πλατιά, αμμουδερή παραλία που απλώνεται σε μήκος πολλών χιλιομέτρων.

Πάτρα-Ακράτα

Με ενδιάμεσο σταθμό την πόλη του Αιγίου, μπορείτε να πραγματοποιηθεί μία ευχάριστη εκδρομή περνώντας από καταπράσινα και γραφικά χωριά όπως:

Ψαθόπυργος (17χλμ. από την Πάτρα): όμορφο ψαροχώρι, στο οποίο μπορείτε να γευτείτε όλες τις απολαύσεις του καλοκαιριού.

Λαμπίρι (28χλμ.): τουριστικό μέρος που φιλοξενεί και τις εγκαταστάσεις του Club Mediterranee.

Λόγγος (32χλμ.): καταπράσινο παραθαλάσσιο χωριό. Ακρογιαλιά με βότσαλα και βαθιά, καθαρά νερά.

Σελιανίτικα (33χλμ.): γνωστό θέρετρο κατάλληλο για όλα τα γούστα και για κάθε ηλικία. Υπάρχουν πολλές ταβέρνες και μέρη για διασκέδαση. Γνωστό επίσης και για τις πηγές.

Νικολαίικα (52χλμ.): γνωστό παραθεριστικό κέντρο της περιοχής με θαυμάσιες αμμουδιές και ζωνρή τουριστική κίνηση.

Διακοφτό (58χλμ.): ωραιότατη παραθαλάσσια τοποθεσία, αλλά και αφετηρία για ένα "ανέβασμα" μέχρι τα Καλάβρυτα με τον Οδοντωτό Σιδηρόδρομο μέσω του μοναδικού φαραγγιού του Βουραϊκού ποταμού.

Ενδιάμεσος σταθμός στο χωριό Ζαχλωρού, δίπλα στο Μεγάλο Σπήλαιο. Ευκαιρία για "κατέβασμα" του φαραγγιού με πεζοπορία, μέχρι πίσω στο Διακοφτό, ακολουθώντας τις ράγες του τρένου.

Ακράτα (70χλμ.): γνωστό θέρετρο με ωραία και καθαρή παραλία, περιβόλια με εσπεριδοειδή και ελαιώνες. Μπορείτε ο επισκέπτης να γνωρίσει τη Μονή της Αγίας Τριάδας που κτίστηκε το 1715. Υπάρχουν θαυμάσιες τοιχογραφίες, εκκλησιαστικά βιβλία, λειψανοθήκες, φορητές εικόνες και χειρόγραφο ευαγγέλιο του 1672³

2.6 Εναλλακτικός τουρισμός Πάτρας

Η περιοχή της Πάτρας θεωρείται ως μια περιοχή με ποικίλα μοναδικά στοιχεία τα οποία ο επισκέπτης μπορεί να χαρεί και να απολαύσει.

³ www.achaia.gr

Η Πάτρα είναι ένα μέρος το οποίο προσφέρει οικογενειακές διακοπές συνήθως, παραθεριστικό τουρισμό καθότι διαθέτει πολλά όμορφα μέρη με ενοικιαζόμενα δωμάτια αλλά ταυτόχρονα συνδυάζει τις διακοπές με την διασκέδαση και την αναψυχή.

Με άλλα λόγια η Πάτρα μπορεί να δεχτεί διαφόρων κατηγοριών εγχώριους και αλλοδαπούς τουρίστες. Συνήθως την Πάτρα την επισκέπτονται εγχώριοι τουρίστες δηλαδή έχει έντονο εσωτερικό τουρισμό λόγω της ύπαρξης κάποιου εξοχικού σπιτιού ή επειδή είναι κοντά στην Αθήνα.

Ωστόσο λόγω της ύπαρξης του λιμανιού της Πάτρας το οποίο πραγματοποιεί δρομολόγια για την Ιταλία, υπάρχει και έντονος εξωτερικός τουρισμός. Πολλοί αλλοδαποί τουρίστες επισκέπτονται την Πάτρα για να πάνε Ιταλία και παράλληλα γνωρίζουν και την περιοχή και επισκέπτονται διάφορα μνημεία της.

Η Πάτρα μπορεί να προσφέρει ήρεμες διακοπές, διασκέδαση σε όποιον επιθυμεί, ενώ ταυτόχρονα ο επισκέπτης μπορεί να επισκεφτεί και γύρω περιοχές θαλάσσιες ή ορεινές.

Στην Πάτρα ο εναλλακτικός τουρισμός μπορεί να αναπτυχθεί σε μεγάλο βαθμό λόγω των ποικίλων φυσικών και πολιτιστικών πόρων της περιοχής. Καταρχήν η Πάτρα ως πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 2006 είχε την δυνατότητα να αναπτύξει σε μεγάλο βαθμό τον πολιτιστικό τουρισμό της και αυτό το κατάφερε μέσα από διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις, όπως: κάνοντας διάφορες συναυλίες με σπουδαίους καλλιτέχνες στο Κάστρο της Πάτρας, ανεβάζοντας διάφορες παραστάσεις αρχαίου θεάτρου στο Αρχαίο Ωδείο της, δημιουργώντας διάφορους διαγωνισμούς καλλιτεχνικού περιεχομένου όπως (ζωγραφικής κ.τ.λ.). Επίσης ένα άλλο γεγονός που κάνει πολύ γνωστή και πολύ μοναδική την πόλη της Πάτρας και αναπτύσσει σε μεγάλο βαθμό τον τουρισμό της είναι η μεγάλη αυτή εκδήλωση του Πατρινού Καρναβαλιού.⁴

Εκτός από τον πολιτιστικό τουρισμό, η Πάτρα έχει την δυνατότητα να αναπτύξει και τον θρησκευτικό αλλά και τον αρχαιολογικό τουρισμό λόγω των πολλών εκκλησιών που διαθέτει καθώς επίσης και των αρχαιολογικών μνημείων της.

Εξίσου σημαντική μορφή τουρισμού για την περιοχή είναι ο θαλάσσιος τουρισμός. Η Πάτρα αλλά και οι γύρω περιοχές διαθέτουν πολλές, ξεχωριστές και όμορφες παραλίες που προσδίδουν μια ξεχωριστή θέση στην περιοχή και ικανοποιούν τις ανάγκες και του πιο απαιτητικού ταξιδιώτη.

⁴ www.patra.gr

Παράλληλα η δυνατότητα ενασχόλησης με διάφορες θαλάσσιες δραστηριότητες ενισχύει την επιθυμία των τουριστών να επισκεφτούν την περιοχή.

Άλλες σημαντικές μορφές τουρισμού είναι ο τουρισμός περιπέτειας και ο φυσιολατρικός τουρισμός. Στην Πάτρα ο λάτρης της φύσης μπορεί να επισκεφτεί ορισμένες ορεινές ή δασώδεις περιοχές και να προβεί στην εξερεύνηση της περιοχής. Επίσης σε ορισμένες περιοχές πραγματοποιούνται και διάφορες δραστηριότητες όπως ποδηλασία, καγιάκ, ράφτινγκ κ.α. που αμέσως κερδίζουν το ενδιαφέρον του τουρίστα.

Εξίσου σημαντικές μορφές τουρισμού της περιοχής είναι ο οινικός και ο αγροτικός τουρισμός. Η Πάτρα διαθέτει πολλές περιοχές οι οποίες κατεξοχήν αγροτικές και οι οποίες διαθέτουν αγροτικά καταλύματα και την δυνατότητα ανάπτυξης του αγροτουρισμού. Παράλληλα λόγω της ύπαρξης της Achaia Claus στην περιοχή υπάρχει η δυνατότητα να αναπτυχθεί ο οινικός τουρισμός και η περιοχή να υποδεχτεί τουρίστες λάτρεις του κρασιού οι οποίοι επιθυμούν να γνωρίσουν τα μυστικά του.

Το λιμάνι της Πάτρας προσδίδει ακόμα περισσότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα στον τουρισμό της Περιοχής, την προβάλλει ως την Τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδος ενώ ταυτόχρονα αποτελεί πόλο έλξης πολλών τουριστών.

Συνεπώς είναι ευθύνη των αρμοδίων να προάγουν, να διασφαλίσουν και να αναπτύξουν το νέο λιμάνι της Πάτρας.

2.7 Μαρίνα Γλυφάδας Πατρών

Βρίσκεται 2-3 χιλιόμετρα ανατολικότερα από το λιμάνι, πλάι στη θάλασσα. Λίγο πιο πέρα βρίσκεται η Τερψιθέα και στο τέλος του παραλιακού δρόμου το πρώην κλειστό κολυμβητήριο και η Πλαζ του Ε.Ο.Τ. με κάμπινγκ.

Η μαρίνα Γλυφάδας κατασκευάστηκε το 1981 και μαζί με την επέκταση που έγινε το 1991 περιλαμβάνει χερσαία ζώνη ακτής 700 μέτρων περίπου και θαλάσσιο χώρο με συνολικό πλάτος από 70-125 μέτρα των οδών Θεμιστοκλέους και Λευκωσίας, όπου και ο σχετικός μόλος και δυτικά της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου και της νοητής προέκτασης του κυματοθραύστη με της πάσης φύσεως κατασκευές και εγκαταστάσεις που βρίσκονται εντός του χώρου αυτού, χερσαίου και θάλασσας.

Διαθέτει εξακόσια ενενήντα τρία αγκυροβόλια για πάσης φύσεως τουριστικά και ναυταθλητικά πλοία και πλοιάρια ολικού μήκους μέχρι είκοσι μέτρων, που κατανέμονται σε ανάλογες θέσεις, ως εξής:

Μέχρι 20 μέτρα : 20 θέσεις

Μέχρι 18 μέτρα : 20 θέσεις

Μέχρι 15 μέτρα : 30 θέσεις

Μέχρι 12 μέτρα : 80 θέσεις

Μέχρι 10 μέτρα : 150 θέσεις

Μέχρι 8 μέτρα : 180 θέσεις

Μέχρι 7 μέτρα : 100 θέσεις

Μέχρι 5 μέτρα : 113 θέσεις

ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΑΤΡΩΝ 2008

Οι δυνατότητες ανεφοδιασμού είναι: παροχή νερού, ηλεκτροφωτισμού, καυσίμων.

Οι θέσεις στη μαρίνα είναι πάντα καλυμμένες από πλοιάρια κυρίων ντόπιων ιδιοκτητών. Έτσι τα πλοιάρια ξένων περιηγητών που φτάνουν στη πόλη αγκυροβολούν στο μόλο Αγίου Νικολάου, αφού υπάρχει έλλειψη θέσεων. Αυτά τα σκάφη ξένων περιηγητών προέρχονται κυρίως από την Αγγλία, Γερμανία, Ιταλία, Γαλλία και Η.Π.Α.



Σχήμα 2: Μαρίνα Πατρών

ΜΑΡΙΝΑ ΠΑΤΡΑΣ(Σχήμα 2) (ΠΑΤΡΑ)

Χωρητικότητα : 400 θέσεις

Βάθος νερών :4-8 μέτρα

Φρέσκο νερό : υπάρχει

Ηλεκτρική ενέργεια : μερική

Καύσιμα : υπάρχουν

Τηλέφωνα : στην κοντινότερη πόλη/ κοντά

Αγκυροβόλια : δεν υπάρχουν

W.C. : υπάρχουν

Ντους : δεν υπάρχουν

Κάδοι απορριμμάτων : υπάρχουν

Τράπεζα : υπάρχει

Επισκευές : υπάρχουν (ναυπηγεία:3, συνεργεία:5)

Γερανός :υπάρχει

Ξενοδοχεία : στην κοντινότερη πόλη/ κοντά

Εστιατόρια : υπάρχουν

Ταβέρνες :υπάρχουν

Μαγαζιά :υπάρχουν

Λιμενική Αστυνομία : υπάρχει

Ασφάλεια : υπάρχει

Γραφείο Αλλοδαπών : υπάρχει

Ιατρείο : υπάρχει

Συγκοινωνία : Λεωφορείο (1)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ

3.1 Λιμάνι Πατρών

Το λιμάνι της Πάτρας είναι εκείνο που φέρει τη μεγαλύτερη σημασία όχι μόνο για την Περιφέρεια της Πελοποννήσου στην οποία ανήκει, αλλά και για την χώρα μας, στην οποία έχει καταστεί λιμάνι εθνικής σημασίας. Συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό επιβατικής κίνησης εξωτερικού και επίσης κατέχει υψηλό ποσοστό εμπορευματικής κίνησης εξωτερικού και εσωτερικού (μεταφορές TIR κλπ.). Είναι λιμάνι μικτό. Από το λιμάνι της Πάτρας κατά τους μήνες αιχμής φεύγουν περίπου 40 πλοία ημερησίως.

Η γραμμή εξωτερικού δρομολογεί περίπου 55 πλοία. Οι κυριότερες ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες ναυλώνουν πλοία και παίζουν αντιπροσωπευτικό ρόλο στο λιμάνι της Πάτρας, είναι οι εξής⁵:

SUPERFAST FERRIES

ANEK LINES

MINOAN LINES

STRINTZIS LINES

MEDITERRANEAN LINK LINES

HELMES- H.M.L. (HELLENIC MEDITERRANEAN LINES)

ADRIATIKA

MARINES

ΠΗΓΗ: ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΑΤΡΩΝ 2008

Σημαντικό λοιπόν λιμάνι η Πάτρα, τόσο για το εξωτερικό εμπόριο, όσο και για τις επιβατικές θαλάσσιες μεταφορές με την ευρύτερη ενδοχώρα. Μετά την ολοκλήρωση κάποιων έργων υποδομής (κατασκευή προβλήτας και κυματοθραύστη) η δυναμικότητα του φθάνει σε ένα εκατομμύριο τόνους ετησίως. Βασικό πρόβλημα που παρουσιάζει το λιμάνι, είναι η μικρή απόσταση του από την πόλη, γεγονός που έχει αμφίδρομες συνέπειες τόσο για το λιμάνι όσο και για την πόλη.

⁵ Λιμενικό Ταμείο Πατρών 2008

3.1.2 Εξέλιξη κατασκευής εμπορίου και επιβατικής κίνησης του Λιμανιού της Πάτρας

Το Λιμάνι της Πάτρας έχει στο παρελθόν παίξει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ζωή της σύγχρονης Ελλάδας από τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας της. Υπήρξε σημαντικό εισαγωγικό και εξαγωγικό κέντρο της χώρας μας.

Με το πέρασμα του χρόνου και την ανάπτυξη του Πειραιά, η κίνηση άρχισε να λιγοστεύει. Το 1893 έγινε η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου με συνέπεια να συνδεθεί το Αιγαίο με το Ιόνιο και να μειωθεί έτσι η θαλάσσια απόσταση μεταξύ της Πάτρας και του Πειραιά καθώς δεν ήταν υποχρεωτικός πλέον ο περίπλους της Πελοποννήσου.

Μεγάλη ήταν η συμβολή του λιμανιού στην υπερπόντια μετανάστευση ιδιαίτερα στα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ου αιώνα. Κύριο μέσο μεταφοράς των μεταναστών μέχρι και τη δεκαετία του 1960 προτού γίνει άνισος ο συναγωνισμός με το αεροπλάνο αποτελούσαν τα υπερωκεάνια που συχνά προσέγγιζαν και στην Πάτρα.

Το Ελληνικό μεταναστευτικό κύμα προς την Αμερική έως το 1907, τη στιγμή που ιδρύθηκε και η πρώτη ελληνική ωκεανοπόρος επιβατική γραμμή, το διακινούσαν ξένες ατμοπλοϊκές γραμμές. Δύο τέτοιες εταιρίες που τα υπερωκεάνιά τους προσέγγιζαν στην Πάτρα ήταν η γερμανική «Hambourg American Line» και κυρίως η αυστριακή «Austro Americana» που κατ' εξοχήν μετέφερε Έλληνες μετανάστες στην Αμερική έως το 1907.

Τα πρώτα χρόνια μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο το λιμάνι βρισκόταν σε μαρασμό μέχρι προ 30ετίας οπότε άρχισε να λειτουργεί η σύνδεση Ελλάδας. Ιταλίας με F/B. Ήδη κατά τη θερινή περίοδο στην γραμμή αυτή δρομολογούνται πλέον 740 F/B.



Σχήμα 3: Παλαιό λιμάνι Πατρών



Σχήμα 4: Παλαιά μαρίνα Πατρών

3.1.3 Το Λιμάνι στους Αρχαίους Χρόνους

Τα πρώτα δείγματα ναυπλιακών και παράκτιων δραστηριοτήτων, κατά τα προϊστορικά χρόνια, έχουν εντοπιστεί στην περιοχή της Αγιάς, η οποία λειτουργούσε ως επίνειο της πολίχνης αιγιαλός, που βρισκόταν στη θέση αμυγδαλιά της Βούντενης. Από το υποτυπώδες λιμάνι της Αγιάς, ωστόσο, απέπλευσαν τα πλοία των Ιώνων αιγιαλέων με κατεύθυνση το Αίγιο, όπου θα συναντούσαν το μυκηναϊκό στόλο των αχαιών, για να εκστρατεύσουν από κοινού κατά της Τροίας.

Μετά την ίδρυση της Πάτρας, τον 11ο π.χ. αιώνα, σε θέση πλέον πιο κοντά στην θάλασσα-σε σχέση με την προϊστορική τοποθεσία της πολίχνης αιγιαλός- το Λιμάνι της πόλης οργανώθηκε στην ανατολική παραθαλάσσια περιοχή της, εκεί όπου αργότερα ανεργέθη ο ναός της θεάς Δήμητρας, η οποία υπήρξε η προστάτιδα της «αχαϊκής Συμπολιτείας». Σήμερα, στην θέση του αρχαίου ναού ορθώνεται ο περίφημος ναός του Αγίου Ανδρέα, ο οποίος έχει ανακηρυχθεί σε πολιούχο των Πατρών.

Στη θέση αυτή, το λιμάνι λειτούργησε μέχρι και τα τέλη του 13ου αιώνα, δεχόμενο, όμως, αρκετές παρεμβάσεις για την προστασία των πλοίων και του διαμετακομιστικού εμπορίου, από τους πειρατές και τους διάφορους εισβολείς.

Επί φραγκοκρατίας, τον 13ο αιώνα, το λιμάνι των Πατρών μετατοπίστηκε προς τη Βόρεια πλευρά της Πόλης, στο σημείο εκείνο που κατέληγε η «Magna Ruga» (η σημερινή οδός Αγίου Νικολάου), έτσι ώστε να βρίσκεται σε ευθεία γραμμή από το Κάστρο της πόλης και υπό την προστασία του.

Η απελευθέρωση από τους τούρκους, το 1928 δημιούργησε την ανάγκη στους πατριούς να στρέψουν το ενδιαφέρον τους προς τη θάλασσα ακόμη μια φορά. Σκοπός αυτής της κίνησης ήταν να έλθουν σε επαφή με την ευρωπαϊκή κουλτούρα αλλά και να νιώσουν την έλξη των αρχαίων προγόνων τους προς τη θάλασσα. Λόγω όμως της μετακίνησης των παραλιακών δρώμενων προς τη Βόρεια πλευρά της πόλης ήδη από την εποχή της φραγκοκρατίας, η αναβίωση της λατρείας των αρχαίων Πατρινών για την ακροθαλάσσια τους, φάνταζε μάλλον αδύνατη και έτσι σιγά-σιγά οι πατρινοί του 19ου αιώνα μετέτρεψαν τους παραλιακούς χώρους, σε χώρους διασκέδασης και αναψυχής.

3.1.4 Οι πρώτες μεταπελευθερωτικές δραστηριότητες

Οι πρώτες δραστηριότητες μετά την απελευθέρωση ξεκίνησαν από τα τέλη του Οκτωβρίου του 1928. Τα παράλια της Πάτρας μέχρι τότε ήταν ερημικά αφού δεν είχε ξεκινήσει ακόμα κανένας πολεοδομικός σχεδιασμός. Έτσι ξεκίνησαν να «στήνονται» οι πρώτοι πρόχειροι

χώροι, στεγασμένα παραπήγματα, διασκεδάσεως και τροφοδοσίας, κυρίως των γάλλων. Σε μερικές περιπτώσεις οι χώροι αυτοί λειτουργούσαν και σαν αυτοσχέδια θέατρα που πρόσφεραν ψυχαγωγία στους γάλλους στρατιώτες.

Παρόλο που οι πατρινοί είχαν στρέψει τις δραστηριότητες τους προς τη θάλασσα, το Σχέδιο Πόλης εμπνευσμένο από τον μηχανικό Σταμάτιο Βούλγαρη δεν έδειχνε να διευκολύνει τις δραστηριότητες αυτές με τη δημιουργία ενός τεχνητού λιμανιού. Ακόμα και χωρίς λιμάνι η Πάτρα είχε έντονη κίνηση εμπορικών πλοίων από όλο τον κόσμο.

Τα πλοία αυτά εξήγαγαν από την πάτρα κυρίως σταφίδα αλλά και μετάξι, δέρματα και δημητριακά. Οι πατρινοί εισήγαγαν οικοδομικά υλικά, είδη υφαντουργίας αλλά ζάχαρη και καφέ. Οι εμπορικές αυτές δραστηριότητες εδραίωσαν το λιμάνι της Πάτρας ως το σημαντικότερο εμπορικό κέντρο της ανατολικής μεσογείου και δημιούργησαν τις πρώτες γραμμές πλοίων που συνέδεαν με δρομολόγια την πάτρα με την Κέρκυρα, Ζάκυνθο, Αγκώνα, Πειραιά, Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, Γιβραλτάρ, Τεργέστη κλπ.

3.1.5 Μια ιστορική απόφαση

Ήταν εμφανέστατη πια η ανάγκη δημιουργίας ενός λιμανιού το οποίο θα εξυπηρετούσε τα πλοία που αγκυροβολούσαν στον φυσικό αυτό όρμο της Πάτρας. Έτσι παρά την δυσμενή οικονομική κατάσταση του Δήμου Πατρέων αποφασίστηκε να εισηγηθεί ο Νομάρχης στην Γραμματεία Εσωτερικών για την προσέγγιση των πλοίων στο λιμάνι. Ακόμα και ο φάρος πήρε τη σημερινή του ορθή μετά από πολλές κακοτεχνίες και λάθη. Τα λάθη αυτά ήταν αναπόφευκτα αφού οι ενέργειες γίνονταν τμηματικά και κάτω από το δυσβάσταχτο βάρος της οικονομικής αδυναμίας του Δήμου. Κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1860 το οριστικό σχέδιο για τις ναυτλιακές ανάγκες της εποχής ωρίμαζε. Ύστερα από την επιβολή επιπρόσθετων φόρων επί των εισαγόμενων προϊόντων ο Δήμος ήταν πλέον σε θέση να αναθέσει την δημιουργία του τεχνητού λιμανιού σε Ευρωπαίους μηχανικούς.

3.1.6 Κατασκευή τεχνητού λιμανιού

Αφού η κυβέρνηση αποδέχτηκε τις προτάσεις της λιμενικής επιτροπής των Πατρών ανατέθηκε η μελέτη των αναγκαίων λιμενικών έργων στο Γάλλο μηχανικό Πασκάλ ο οποίος κατέθεσε τις προτάσεις του για τη διαμόρφωση του φυσικού όρμου σε σύγχρονο τεχνητό λιμάνι με τη δημιουργία επιπροσθέτως ενός κυματοθραύστη, που δημοσιεύθηκε στις 26 Ιουνίου 1872. Επίσης απέρριψε την παλιά τοποθεσία προσόρμισης των πλοίων στην περιοχή του Αγίου Ανδρέα, εντός της πόλεως.

Ύστερα από μακρές συζητήσεις και με βάση τα σχέδια του Ν. Παस्कάλ σε διάστημα 6 ετών από τη δημοπρασία τους ανέλαβε ο Γάλλος μηχανικός Π. Μανιάκ συνεταιρικά με μια εταιρεία από το Παρίσι, έναντι του ποσού των 6.000.000 δρχ., ποσό που θεωρήθηκε υπέρογκο από τους Πατρινούς και ξεσήκωσε αντιδράσεις. Τελικά συμφωνήθηκε το ποσό των 4.932.000 δρχ.

Οι εργασίες ξεκίνησαν και το έργο βρισκόταν σε εξέλιξη. Η τελετή των εγκαινίων όμως επισκιάστηκε από διάφορα δυσάρεστα γεγονότα. Η καταβύθιση ογκόλιθων στην θάλασσα γέμισε τους πατρινούς με συγκρατημένο ενθουσιασμό, οργή και αγανάκτηση για το έργο αυτό.

Ακολούθησαν καταγγελίες κατά του εργολάβου της εταιρείας για αυθαιρεσίες και προχειρότητες στην δημιουργία του λιμανιού λόγω αυξημένων εμπορικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Η ιστορική απόφαση πάρθηκε στις 22 Αυγούστου 1836 ήταν μια αληθινή οικονομική δοκιμασία για τους πατρινούς. Ύστερα από έντονες διαφωνίες ως προς την πηγή εσόδων για την δημιουργία του νέου λιμανιού, τελικά πραγματοποιείται το πρώτο ξύλινο κομμάτι του μήκους 35 μέτρων. Δύο χρόνια αργότερα επεκτείνεται κατά 20 μέτρα. Ούτε αυτή η επέκταση ικανοποιεί τις ανάγκες των πλοίων αφού μόνο τα αλιευτικά μπορούν να αγκυροβολήσουν με ασφάλεια και όχι με

3.1.7 Φάρος και νέα λιμενικά έργα

Ο ξύλινος μόλος που πρόσφατα είχε κατασκευαστεί, δεν πληρούσε τις προδιαγραφές ενός ασφαλούς λιμένα διότι δεν διέθετε φωτισμό για τον προσανατολισμό των πλοίων κατά τις νυχτερινές ώρες. Έπρεπε να δημιουργηθεί λοιπόν κάποιος φάρος όπως του λιμανιού της Αίγινας, της Τζίας, της Κέρκυρας, Λευκάδας και άλλων δικτύων σε διάφορα λιμάνια της Ελλάδας έστω και αν ο φωτισμός σε κάποια από αυτά ήταν υποτυπώδης. Το σχέδιο αυτό ήταν δύσκολο να υλοποιηθεί δεδομένου ότι ο Δήμος Πατρέων δεν μπορούσε να ανταπεξέλθει οικονομικά στη νέα αυτή απαίτηση. Ήταν τόσο μεγάλες οι οικονομικές δυσκολίες που για την κατασκευή των αγροτικών δρόμων οι δημότες άνω των 18 ετών είχαν την υποχρέωση να εργαστούν αφίλοκερδώς για 4 μέρες το χρόνο για την κατασκευή τους. Οι ασθένειες θέριζαν τους Πατρινούς που πέθαιναν αβοήθητοι, υπήρχε πείνα και εξαθλίωση.

Παρόλο που η σκέψη και το ενδιαφέρον των Πατρινών ήταν συνεχώς στο νέο λιμάνι καμία ενέργεια δεν αποδείχτηκε αποτελεσματική (νέος λιμενοβραχίονας, αποβάθρα) γιατί

πρακτικά δεν εξυπηρετούσε την εκτέλεση του. Ο Μανιάκ εξοργίστηκε και χρειάστηκαν 5 χρόνια και η υπογραφή συμπληρωματικής σύμβασης ικανοποίησης των απαιτήσεων του Μανιάκ για να αρχίσει ξανά το έργο. Τελικά το έργο ολοκληρώθηκε το 1889 εν μέσω περαιτέρω συλλαλητηρίων διαμαρτυρίας σε διάστημα 9 χρόνων, διάστημα μικρό για τις απαιτήσεις της εποχής .

3.1.8 Συνέχιση των λιμενικών έργων

Αφού ολοκληρώθηκαν τα λιμενικά έργα, στις 16 Ιουνίου 1889 υπογράφηκε νέα σύμβαση με τον Φραγκίσκο Αύγουστο Σαιν για την κατασκευή των απαραίτητων για τη λειτουργία του λιμανιού, κρηπιδωμάτων μεταξύ των μόλων Αγίου Νικολάου και Καλαβρύτων, ιδρύσεως πλατείας για το νέο Τελωνείο, και δημιουργία κρηπιδώματος που θα αποτελούσε συνέχεια του άνω κρηπιδώματος του μηχανικού του λιμανιού της Πάτρας. Το έργο ναυάγησε πριν ακόμα ξεκινήσει λόγω τεχνικών δυσκολιών και ακολουθεί δικαστική οικονομική διαμάχη με τον εργολάβο του έργου. Τα κρηπιδώματα δεν κατασκευάστηκαν, με αποτέλεσμα τα πλοία να μην μπορούν να πλευρίσουν και να προσεγγίσουν τις αποβάθρες για να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν εμπορεύματα.

Αποτέλεσμα αυτού ήταν να δημιουργηθεί χάος στο λιμάνι κατά την προσέγγιση των πλοίων και πολλά θανατηφόρα ατυχήματα. Δημιουργήθηκε επίσης και ένας στόλος από βάρκες-μασούνες (φορτηγίδες που εξυπηρετούσαν τα πλοία στην φορτοεκφόρτωση). Και εκεί είχαμε συμπλοκή μεταξύ των ιδιοκτητών των πλοιαρίων ατυχήματα και νεκρούς επίσης . οι εσωτερικές εξελίξεις και πολεμικά γεγονότα δεν επέτρεψαν την δημιουργία για πολλά χρόνια. Την 1^η Σεπτεμβρίου 1930 η Λιμενική Επιτροπή Πατρών αναθέτει στην Τεχνική Εταιρεία KODORE την εκτέλεση κάποιων έργων ριζικής ανάπλασης και διαμόρφωσης του λιμανιού. Καθώς λοιπόν τα έργα βρίσκονταν σε εξέλιξη, ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος πλήττει και την Πάτρα. Κατόπιν το 1956 ύστερα από τα καταστροφικά γεγονότα του 1940 ήρθε ξανά στην επιφάνεια το Λιμενικό Ζήτημα της πόλης και η βόρεια επέκταση του λιμανιού επειδή δεν υπήρχε χερσαία οδός πρόσβασης .

3.2 Το λιμάνι της Πάτρας: Παρόν και Μέλλον

Το λιμάνι ανέκαθεν έπαιξε σημαντικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτική ζωή της πόλης(Σχήμα 5). Κατά τον προηγούμενο αιώνα γνώρισε μία περίοδο μεγάλης άνθησης σαν κέντρο σταφιδεμπορίου. Τα πλεονεκτήματα γεωγραφικής θέσης του επεφύλαξαν μια εκτεταμένη περίοδο ακμής, που σημάδεψε τη ζωή της Πάτρας και διαμόρφωσε σε μεγάλο βαθμό τα χαρακτηριστικά της τοπικής οικονομίας.



Σχήμα 5: Λιμάνι Πάτρας

Στη συνέχεια, η κάμψη και παρακμή του σταφιδεμπορίου, συμπάρεσυρε και το λιμάνι σε μία περίοδο στασιμότητας και αργότερα παρακμής, που έγινε ιδιαίτερα έντονη τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Όμως η ανάπτυξη των πορθμειακών μεταφορών, οδήγησε σε μία νέα περίοδο ακμής που άρχισε τη δεκαετία του 1960 και συνεχίζεται και σήμερα με πολύ θετικές προοπτικές.

Το χαρακτηριστικά του λιμανιού σε όλη την περίοδο του μεσοπολέμου μέχρι και τις αρχές του Β΄ παγκόσμιου πόλεμου ορίζουν ένα εύρωστο λιμάνι με έντονη εμπορευματική δραστηριότητα. Υπήρχε ναυτική σύνδεση των Πατρών με όλη σχεδόν τη Δυτική Ελλάδα καθώς και με την Ιταλία και Αλβανία.

Ο Β΄ παγκόσμιος πόλεμος δημιουργεί μία τομή που ακολουθείται από μία φάση απραξίας και αναδιοργάνωσης μετά την απελευθέρωση. Από το 1951 -52 αρχίζει πάλι να ανακτά σημαντική εμπορευματική δραστηριότητα στα πλαίσια των αλλαγμένων μεταπολεμικών συνθηκών. Από το τέλος της δεκαετίας του '50 δρομολογούνται οι συνθήκες που καθόρισαν το σημερινό χαρακτήρα του λιμανιού.

Μέσα στα τελευταία 30 χρόνια, τόσο η Πάτρα όσο και το λιμάνι της άλλαξαν δραστικά. Ιδιαίτερες αλλαγές στον χαρακτήρα του λιμανιού έγιναν τα τελευταία χρόνια οι οποίες οφείλονται κυρίως στην κρίση των Βαλκανίων, όπου οι προτιμήσεις τουριστικών και εμπορευματικών ροών άλλαξαν δραστικά.

Οι ριζικές διαφοροποιήσεις, που οφείλονται σε τοπικές συνθήκες και σε γενικότερες πανελλήνιες εξελικτικές τάσεις, έκαναν το λιμάνι πράγματι "αγνώριστο". Ως χρονολογία ορόσημο μπορεί να χαρακτηριστεί το 1960 γιατί είναι η χρονιά εκείνη που δρομολογείται το πρώτο οχηματαγωγό πλοίο (ferry-boat) στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας.

Ήταν το οχηματαγωγό "Έγνατία" και το παρθενικό του ταξίδι χαιρετίστηκε με μουσική και πυροτεχνήματα. Η γραμμή αυτή ξεκίνησε με μία συνεργασία της ελληνικής ΕΛΜΕΣ (Ελληνικό Μεσογειακά Γραμμαί Α.Ε.) και της ιταλικής Adriatica di Navigazione S.p.A., η οποία το επόμενο χρόνο δρομολόγησε και το νεοαυπηγημένο "Απλία".

Σήμερα, το λιμάνι αποτελεί τη σημαντικότερη τερματική εγκατάσταση θαλάσσιων μεταφορών της Δυτικής Ελλάδας και το σημαντικότερο σημείο πορθμειακής σύνδεσης της χώρας με την Ιταλία, ενώ ο ρόλος του στο δίκτυο των εσωτερικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων με τα νησιά του Ιονίου έχει αποδυναμωθεί, μετά την ανάπτυξη του λιμανιού της Κυλλήνης ως κύριου σημείου συνδέσεως της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς.

Οι εξελίξεις της διεθνούς μεταφορικής αγοράς στην ευρύτερη περιοχή της Αδριατικής και των Βαλκανίων, αναδεικνύουν και αναβαθμίζουν το ρόλο του λιμανιού της Πάτρας στο διεθνές δίκτυο των μεταφορών. Η κρίση των Βαλκανίων έχει σαν αποτέλεσμα την εκτροπή πολύ σημαντικού τμήματος του διεθνούς εμπορίου της χώρας στη θαλάσσια οδό εξυπηρέτησης.

Ενώ το ποσοστό του διεθνούς εμπορίου της χώρας που εξυπηρετείται οδικά παραμένει σταθερό στην τάξη του 7-8% ετησίως, η κατανομή των φόρτων μεταξύ θαλάσσιου δρόμου της Αδριατικής και των χερσαίων διαδρομών, έχει μεταστραφεί, από 80-20% περίπου στα μέσα της δεκαετίας του 1980, σε 50-50% για το 1993. Από τον φόρτο αυτό, το 1993 η Πάτρα εξυπηρετεί περίπου το 80%, ενώ η Ηγουμενίτσα το υπόλοιπο 20%.

Οι προβλέψεις συγκλίνουν στο ότι ακόμα και μετά την αποκατάσταση της πολιτικής ομαλότητας στα Βαλκάνια, θα παραμείνει εξυπηρετούμενο από τη θαλάσσια οδό το μεγαλύτερο μέρος από την εκτραπέυσα κίνηση.

Οι προβλεπόμενοι φόρτοι για το 2010 ανέρχονται σε 190.000 - 280.000 φορτηγά, 280.000 - 300.000 ιδιωτικά αυτοκίνητα, 10.000 λεωφορεία, 40.000 δίκυκλα και 1.700.000 επιβάτες το χρόνο. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1992 τα αντίστοιχα νούμερα ήσαν: 948.226 επιβάτες, 110.999 φορτηγά, 6.806 λεωφορεία, 153.096 επιβατικά και 17.883 δίκυκλα⁶

⁶ Λιμενικό Ταμείο Πατρών 2008

3.2.1 Σύνδεση του λιμένα με το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο

A. Οδικό δίκτυο

Μέχρι πριν την ολοκλήρωση της μεγάλης περιμετρικής, τα αυτοκίνητα που κατευθύνονταν σε περιοχές πριν και μετά τη πόλη των Πατρών, όσο και στο λιμάνι, ήταν υποχρεωμένα, να ακολουθήσουν πορεία μέσα από αυτή και συγκεκριμένα μπροστά από το λιμάνι, επιβαρύνοντας ακόμη περισσότερο την ήδη προβληματική κυκλοφορία των οδών Ηρώων Πολυτεχνείου, Όθωνος –Αμαλίας και Ακτή Δυμαίων. Πολλές φορές και ιδιαίτερα τους μήνες αιχμής, τα φορτηγά σχηματίζουν “ουρά” μέχρι και 5 χιλιομέτρων από το λιμάνι, μέχρι της εθνική οδό. Λύση στο πρόβλημα αναμενόταν να δώσει η μεγάλη περιμετρική της πόλης, που δόθηκε σε κυκλοφορία (τέλη 2002).

B. Σιδηροδρομικό δίκτυο

Στο Νομό Αχαΐας, το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο(μονή μετρική γραμμή),ελίσσεται στο βόρειο παραλιακό τμήμα του νομού, διέρχεται από το Αίγιο και μέσω του Αγίου Γεωργίου Ρίου, φθάνει στη Πάτρα. Η σιδηροδρομική γραμμή, σήμερα διέρχεται περιμετρικά του υφιστάμενου λιμένα και μπροστά στην προβλήτα του Αγίου Νικολάου, λειτουργεί ο κεντρικός επιβατικός σταθμός της πόλης. Η γραμμή, συνεχίζει σχεδόν παραλιακά κατά μήκος της Ακτής Δυμαίων, μέχρι την Κάτω Αχαγιά και τη Μανωλάδα, ενώ χρησιμοποιείται κυρίως για επιβατική διακίνηση και ελάχιστα για εμπορική.

Κατά καιρούς, έχουν δει το φώς της δημοσιότητας, διάφορες προτάσεις και μελέτες (οι πρώτες δεκαετίες του 60) που προβλέπουν αναβάθμιση και εκσυγχρονισμού του δικτύου, υπογειοποίηση του, από την Αγιά μέχρι και το νέο λιμάνι και τη δυνατότητα λειτουργίας τραμ ή προαστιακού σιδηρόδρομου, πάνω στις γραμμές του ΟΣΕ, με στόχο να συνδεθούν περιοχές με μεγάλο κίνηση (Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, ΤΕΙ, Νοσοκομείο Αγίου Ανδρέα). Ωστόσο, κανένα έργο δεν έχει ξεκινήσει. Αξίζει να σημειωθεί ότι το δίκτυο είναι κατασκευής της εποχής του Χαρίλαου Τρικούπη.

Τα τελευταία στοιχεία από τον Ο.Σ.Ε., μιλάνε για δημιουργία εμπορευματικού σταθμού στο νέο λιμάνι, διπλή σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων, με ηλεκτροκίνηση, μέχρι το Κιάτο έως το 2004 και για δημοπράτηση του υπολοίπου της γραμμής, τα επόμενα χρόνια.

3.3. Χαρακτηριστικά λιμανιού



Σχήμα 6: Χαρακτηριστικά λιμένα Πατρών

Το λιμάνι περιλαμβάνει τα εξής:

ΕΟΤ
Έλεγχος Διαβατηρίων
Ιστιοπλοϊκός Όμιλος
Ιχθυόσκαλα
Κατάστημα Αφορολόγητων Ειδών (Duty Free)
Λιμενικό Ταμείο Πατρών (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)
Λιμεναρχείο (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)
Μαρίνα
Πάρκινγκ
Πλοηγική Υπηρεσία (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)
Πυροσβεστικός σταθμός (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)
Τελωνείο (Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένος)
Υπευθύνος Καθαριότητας

Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Πατρών 2008

3.4. Διοίκηση του λιμανιού

Το Λιμάνι διοικείται από 10μελές συμβούλιο που καλείται Λιμενική Επιτροπή. Τα μέλη της φαίνονται παρακάτω:

Πρόεδρος
Αντιπρόεδρος
Δ/ντής Τελωνείου Πατρών
Εκπρο/πος ΤΕΔΚ
Εκπρο/πος Επιμελητηρίου Αχαΐας
Εκπρο/πος Εργατικού Κέντρου Πατρών
Εκπρο/πος Ναυτικών Πρακτόρων Λιμ. Πάτρων
Εκπρο/πος Ορίσθεις Από Περιφ Διοίκηση Αχαΐας.
Εκπρο/πος Συλλόγου Εργαζομένων Α.Τ.Π

ΠΗΓΗ: ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΑΤΡΩΝ 2008

3.5 Λιμενικές εγκαταστάσεις

Το Λιμάνι διαθέτει κρηπιδώματα συνολικού μήκους 3.000 μ. περίπου, βάθους 8,50-10,50 μ. και δύναται να εξυπηρετήσει φορτηγά πλοία μέχρι 25.000 τον. και επιβατικά μέχρι 16.000 κόρων και μήκους 220 μ. Διαθέτει 8.000 τ.μ. στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων, 80.000 τ.μ. υπαίθριων αποθηκευτικών χώρων, και γεφυροπλάστιγγα 60 τόν. Το μέσος βάθος του λιμανιού είναι 8,2 μέτρα, πλην της προβλήτας Άστιγγος, μήκους 200 μέτρων, όπου το βάθος ανέρχεται στα 12 μέτρα, μήκους 375 μέτρων, όπου το βάθος φτάνει στα 12 μέτρα.

Επίσης το λιμάνι διαθέτει κατάλληλους και ευρύχωρους χώρους στεγασμένους προσπελάσιμους σε μηχανικά μέσα για την προσωρινή εναπόθεση και προφύλαξη των εμπορευμάτων από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Το σύνολο των στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων είναι οκτώ χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα και των υπαίθριων αποθηκευτικών χώρων είναι ογδόντα χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα.

Από απόψεως μηχανολογικού εξοπλισμού διαθέτει 25 περνοφόρα ανυψωτικά μηχανήματα (Κλαρκ), ανυψωτικής ικανότητας τριών –πέντε τόνων, έξι γεραμούς ανυψωτικής ικανότητας από έξι έως εκατόν δέκα οκτώ τόνων, ένα ειδικό μηχάνημα φορτοεκφορτώσεως (Containers) ανυψωτικής ικανότητας τριάντα ένα τόνων κ.α.

Πέρα αυτών το λιμάνι διαθέτει δίκτυα με τη δυνατότητα υδροδότησης των πλοίων σε 24ωρη βάση και παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφωνικής εξυπηρέτησης. Παρέχει πυρασφάλεια με ειδικό πυροσβεστικό σταθμό που λειτουργεί μέσα στο λιμάνι, ο οποίος διαθέτει και πυροσβεστικό πλοιάριο.

Κοντά στο κυρίως λιμάνι, λειτουργεί ιχθυόσκαλα και στο ΒΑ άκρο του Λιμανιού ευρίσκεται η Μαρίνα(Σχήμα 6). που υπάγεται στο Λιμενικό Ταμείο και διαχειρίζεται από αυτό. Επίσης στην Βόρεια Προβλήτα του Λιμανιού έχει διαμορφωθεί ένας χώρος αναψυχής με θέατρο, παιδική χαρά και αναψυκτήριο.

Τέλος, στο λιμάνι λειτουργούν δύο ειδικές αίθουσες υποδοχής και εξυπηρέτησης επιβατών στις οποίες παρέχονται όλες οι εξυπηρετήσεις (τελωνειακές – λιμενική αστυνομία).

Ο τερματικός σταθμός επιβατών καλύπτει έκταση 5300τμ.και τα κτίρια εξυπηρέτησης του λιμένα 3200τμ⁷



Σχήμα 6: Μαρίνα Πατρών

3.5.1 Μόλοι - Προβλήτες

Ο χώρος του λιμανιού χωρίζεται σε τμήματα από τέσσερις μόλους. Στον πρώτο μόλο, που είναι απέναντι από την οδό Τριών Ναυάρχων, έχει γίνει η ιχθυόσκαλα. Ο δεύτερος μόλος είναι απέναντι από την λεωφόρο Γούναρη. Ο τρίτος είναι απέναντι από την οδό Νόρμαν.

⁷ Λιμενικό Ταμείο Πατρών 2008

Στον μόλο Αγίου Νικολάου γίνεται ο καθημερινός περίπατος των Πατρινών και διάφορες εκδηλώσεις, π.χ. ανάβουν πυροτεχνήματα στις εθνικές γιορτές και στη τελετή λήξης του Καρναβαλιού.

3.5.2 Υπολιμάνια Πάτρας

Η περιοχή του Νομού Αχαΐας , εκτός από το λιμάνι της Πάτρας έχει και δύο υπολιμάνια. Αυτά τα δύο υπολιμάνια είναι το λιμάνι του Αγίου και του Ρίου. Χρησιμοποιούνται ως πορθμειακοί λιμένες.

Λιμένας Αγίου

Το λιμάνι του Αγίου είναι περισσότερο γνωστό από την εξαγωγή της μαύρης σταφίδας

Από το λιμάνι του Αγίου φεύγουν σήμερα ferry boats για το παραθαλάσσιο χωριό Άγιος Νικόλαος του νομού Φωκίδας.

Πορθμειακός Λιμένας Ρίου

Ο πορθμειακός λιμένας Ρίου από χρόνια τώρα εξυπηρετεί σε συνδυασμό με το Αντίρριο, το μεγαλύτερο ποσοστό του μεταφορικού έργου που διακινείται στα δυτικά διαμερίσματα της χώρας.

Η διακίνηση γίνεται με μικρά οχηματαγωγά ανοικτού τύπου και οι θέσεις (κρηπιδώματα) πλωροδέτησης δεν προστατεύονται από εξωτερικά λιμενικά έργα. Τα κρηπιδώματα του λιμένα του Ρίου έχουν αναπτυχθεί δυτικά και ανατολικά του μεσαιωνικού κάστρου, το οποίο από αισθητικής άποψης είναι και το βασικότερο χαρακτηριστικό του λιμένα.

3.5.3 Πλοία που «δένουν» στο Λιμάνι της Πάτρας

Στα νηολόγια των πλοίων που κρατά το Λιμεναρχείο Πατρών, η ονομασία των караβιών όπως και οι κατευθύνσεις τους αναγράφονται με κωδικούς αριθμούς, ως εξής:

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ
1	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ
2	ΑΙΝΟΣ
3	ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ
4	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
5	ΙΟΝΙΣ

6	ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ
7	ΕΣΠΙΡΕΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ
8	ΕΛ.ΚΑΡΝΤΙΕΡΙ
9	ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΥ
10	ΚΟΡΦΟΥ ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ
11	ΣΑΠΠΡΟΥΣ ΣΤΑΡ
12	ΚΟΡΙΝΘΙΑ
13	ΑΠΗΘΙΑ
14	ΕΓΝΑΤΙΑ
15	ΛΗΔΙΑ
16	ΟΥΡΑΝΟΣ
17	ΑΙΟΛΟΣ
18	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ
19	MEDITERRANEAN SKY
20	COUNTESS M.
21	KING MINOS
22	IONIAN GALAXY
23	EL GRECO
24	ΦΑΙΔΡΑ
25	IONIAN SKY
26	PRINCESS M.
27	MEDITERRANEAN SEA
28	EXPRESS GRECIA
29	ATHENS EXPRESS
30	EUROPA I

31	EUROPA II
32	TRAPEZITSA
33	IONIAN STAR
34	TIEPOLO
35	OLYMPIC CHAMPION

ΠΗΓΗ: ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΑΤΡΩΝ 2008

Οι κατευθύνσεις αναγράφονται ως εξής:

Κωδικός

ΚΑΤΟΠΛΟΥ(έρχονται)

ΑΠΟΠΛΟΥ(φεύγουν)

3.6.Δρομολόγια

Το Λιμάνι της Πάτρας είναι επιβατικό. Συνδέεται με γραμμές Ferry Boat με λιμάνια της Ιταλίας, Αλβανίας, με τα Ιόνια Νησιά και με την Ηγουμενίτσα. Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται τα δρομολόγια πλοίων που ξεκινούν από το λιμάνι της Πάτρας καθώς και οι ναυτιλιακές εταιρίες που συμμετέχουν σε αυτά:

Δρομολόγια Πλοίων	Ναυτιλιακές Εταιρίες
Πάτρα-Τεργέστη (μέσω Ηγουμενίτσας,Κέρκυρας)	ANEK LINES
Πάτρα-Βενετία (μέσω Ηγουμενίτσας,Κέρκυρας)	MINOAN LINES STRINTZIS LINES
Πάτρα-Αγκόνα	SUPER FAST
Πάτρα-Αγκόνα (μέσω Ηγουμενίτσας)	ANEK LINES MINOAN LINES
Πάτρα-Αγκόνα (μέσω Ηγουμενίτσας,Κέρκυρας)	STRINTZIS LINES

Πάτρα-Μπάρι	A.K VENTOURIS INC
Πάτρα-Μπάρι (μέσω Ηγουμενίτσας)	SUPER FAST
Πάτρα-Μπρίντζι	ADRIATICA LINES MED LINK LINES
Πάτρα-Δυρράχιο	ARTEMIS LINES
Πάτρα-Κέρκυρα	ANEK LINES MINOAN LINES STRINTZIS LINES
Πάτρα-Ηγουμενίτσα	ANEK LINES MINOAN LINES STRINTZIS LINES SUPER FAST
Πάτρα-Σάμη-Ιθάκη	STRINTZIS LINES

ΠΗΓΗ:ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΑΤΡΩΝ 2008

3.7.Στατιστικά

Στη συνέχεια παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία σχετικά με το λιμάνι της Πάτρας και κατά πόσο αυξάνεται ή μειώνεται η επιβατική του κίνηση .Το λιμάνι συγκεντρώνει τη μισή περίπου από την συνολική επιβατική κίνηση εξωτερικού ολόκληρης της χώρας που διακινείται με πλοίο.

Κατά το διάστημα 1996-2006 διακινήθηκαν από το λιμάνι της Πάτρας

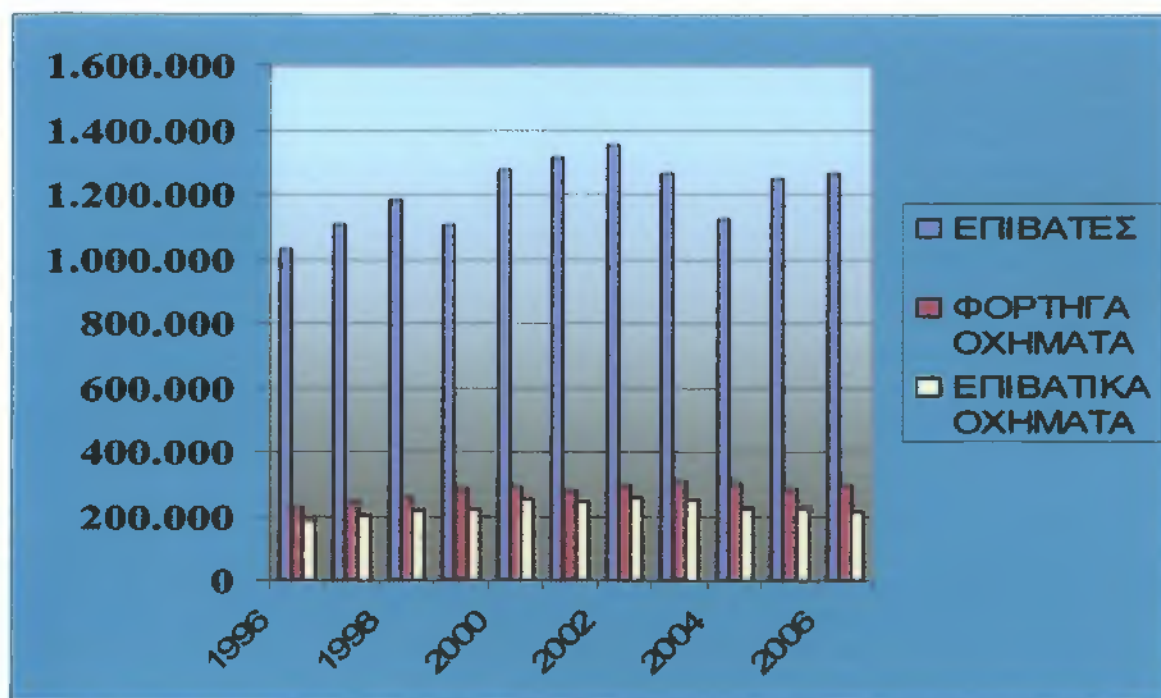
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ
1996	1.027.978	224.613	186.232
1997	1.107.073	246.052	202.306
1998	1.182.391	257.562	217.297

Το Λιμάνι της Πάτρας και η συμβολή του στη τουριστική ανάπτυξη του Νομού Αχαΐας

1999	1.106.293	284.030	217.297
2000	1.275.987	292.661	251.242
2001	1.315.019	280.689	248.309
2002	1.355.350	296.964	255.626
2003	1.263.124	304.979	249.345
2004	1.125.159	298.833	222.486
2005	1.247.991	283.778	226.269
2006	1.264.274	295.206	216.186

ΠΗΓΗ: ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΑΤΡΩΝ 2008

Στη συνέχεια παρουσιάζεται διαγραμματικά:



ΠΗΓΗ: ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΑΤΡΩΝ 2008

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

4.1 Η Πάτρα και το λιμάνι της

Όπως αναφέραμε και πιο πάνω, στους αρχαίους χρόνους η Πάτρα δημιουργήθηκε από την ένωση τριών μικρών χωριών, της Αρόης, της Μεσάτης (περιοχή Σανταπιά) και της Ανθείας (περιοχή Εγλυκάδας).

Η πόλη ονομάστηκε Πατρέα από την αρχαία λέξη Πάτρα που σημαίνει πατρίδα. Το ότι ιδρύθηκε από τον Πατρέα είναι μύθος. Ο ήρωας πήρε το όνομά του από την πόλη και όχι το αντίθετο. Στους νεότερους χρόνους η πόλη ξεκίνησε με έναν κεντρικό πυρήνα γύρω από το κάστρο και εξαπλώθηκε προς την παραλία.

Η Πάτρα ήταν η πρώτη αληθινά Ευρωπαϊκή πόλη στην Ελλάδα. Το καινούργιο της κομμάτι κτίστηκε από τον Καποδίστρια με πολεοδομικό σχέδιο.

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

Το λιμάνι και η πόλη συνδέονται στενά και άρρηκτα. Ο μώλος με το φάρο και ο Γαλλικός μώλος ήταν χώροι περιπάτου και διασκέδασης, ενώ οι βάρκες προσφέρονταν για βόλτες στα καθαρά νερά του κόλπου.

Στον Γαλλικό μώλο, εκεί που τώρα βρίσκεται το τελωνείο, κολυμπούσαν τα μέλη του Ν.Ο.Π. (Ναυτικός Όμιλος Πατρών). Η ομάδα του θαλασσιού μπάσκετ άφησε εποχή για τα πολλά έπαθλα που κέρδισε, τις επιδόσεις της και το ευγενικό πνεύμα της. Οι χώροι προσφέρονταν για αθλητικούς αγώνες (κολύμβηση, πόλο). Αθλήτριες του Ν.Ο.Π. ήταν από τα πιο όμορφα κορίτσια της πόλης με ωραίο βάδισμα και κορμοστασιά.

Στην παραλία υπήρχαν αρκετά καφενεία, καφέ Σαντάν, Καφέ Αμάν. Μετά την διασταύρωση του τραίνου με την οδό Νόρμαν ήταν τέσσερα ωραία μαγαζιά. Το πρώτο του

Σαραντίδη απ' όπου πέρασαν όλοι οι μεγάλοι καλλιτέχνες της εποχής, ο Τσιτσάνης, η Μπέλλου, ο Χιώτης, Δίπλα του Βαζούρα με συγκροτήματα ελαφριάς μουσικής, πιο πέρα του Λυγερού και έπειτα του Ζαφειράκη. Στα καφενεία γύρω από το λιμάνι σύχναζαν οι εργάτες, ενώ στο καφενείο, στο σημερινό του Αγγελόπουλου, σύχναζαν οι πλούσιοι της εποχής.

Το λιμάνι προπολεμικά δεν είχε τη σημερινή του μορφή. Η θάλασσα έφθανε μέχρι τη θέση της σημερινής σιδηροδρομικής γραμμής, δηλαδή η λεκάνη του λιμανιού ήταν πολύ μεγαλύτερη, με πολλές σκαλωσιές, απ' όπου γίνονταν οι φορτοεκφορτώσεις με βάρκες με κουπιά, οι οποίες πλησίαζαν τα πλοία.

Οι βαρκάρηδες ήταν συνήθως Λευκαδίτες, Κεφαλλονίτες ή από άλλα νησιά του Ιονίου. Τα αφεντικά ήταν ντυμένοι σαν πρέσβηδες και ξεχώριζαν. Η μεταφορά των επιβατών γινόταν με πλοία, δρόμοι δεν υπήρχαν. Στην Αθήνα πήγαιναν με το τραίνο ή με το πλοίο, που αναχωρούσε το βράδυ στις 9 μμ. και έφθανε στον Πειραιά στις 4 το πρωί. Από εκεί αναχωρούσε για Πάτρα στις 7 μμ. Υπήρχαν πολλές γραμμές που συνέδεαν την Πάτρα με την υπόλοιπη στερεά και νησιωτική χώρα. Υπήρχαν και οι άγονες γραμμές που επιχορηγούνταν από το κράτος για τη μεταφορά ταχυδρομείου.

Τα επαγγέλματα που εμφανίστηκαν λόγω του λιμανιού θα συνεχισθούν και στη δεκαετία του '40. Οι άνθρωποι στρέφονται στις χειρωνακτικές εργασίες και σημειώνεται εξέλιξη στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες.

Κάποιες περιοχές της πόλης, κυρίως γύρω από την παραλία, αποκτούν κακή φήμη.

Μέχρι το '45 η Όθωνος Αμαλίας ήταν απροσπέλαστη κυρίως για τις γυναίκες, αφού μέχρι την Αγίου Ανδρέου ήταν κακόφημη συνοικία.

Παράλληλα η σταφίδα ως κύριο εξαγωγικό προϊόν, συνετέλεσε στη δημιουργία της εγγλέζικης συνοικίας καθώς και στις ιδιαίτερες σχέσεις μεταξύ Πατρών και Αγγλίας, που επέδρασαν ποικιλοτρόπως στη ζωή της πόλης.

Η επιβατική κίνηση του λιμανιού, θα μπορούσε να χωρισθεί σε τρεις υποκατηγορίες: α. μετακίνηση, β. ακτοπλοία, γ. κίνηση με το εξωτερικό. Η εμπορευματική κίνηση ήταν δύο ειδών: προς το εσωτερικό και προς λιμάνια του εξωτερικού.

Σιγά η ζωή στην Πάτρα άρχισε να αλλάζει, γιατί μέσω λιμανιού άρχισαν να έρχονται χαρτομάζες και αναπαρήγαγαν το χαρτί στο εργοστάσιο του Ελευθερίου Λαδόπουλου. Στην

αρχή το εργοστάσιο αυτό κάλυπτε τις τοπικές ανάγκες, αλλά μετά έκανε εξαγωγή στο εξωτερικό.

Από το '53 και μετά άρχισε να έχει κίνηση το λιμάνι. Έρχονταν πολλά πλοία με τραβέρσες (ράγιες) για σιδηρόδρομο, ηλεκτρικό δίκτυο της χώρας και πολλή ξυλεία. Άλογα από το Τέξας και αγελάδες από την Ολλανδία έρχονταν επίσης. Κι' έτσι ο κόσμος άρχισε να ασχολείται με άλλα επαγγέλματα. Ερχότανε βαμβάκι για την Πειραιϊκή - Πατραϊκή από το Πακιστάν.

Πριν, την εγχώρια παραγωγή την κατανάλωνε το μικρό εργοστάσιο που είχαν στήσει οι Στράτος και Κατσάμπας πίσω από τον Ιερό Ναό του Αγίου Ανδρέα. Μέχρι τον πόλεμο του '40 εξυπηρετούσε σε υφάσματα και νήματα την τοπική κοινωνία. Οι Γερμανοί όμως το επίταξαν. Μετά το '60 το εργοστάσιο μεταφέρθηκε στην Κρύα Ιτεών, όπου έκανε εξαγωγές σε όλο τον κόσμο. Επίσης πολυεθνική εταιρία ίδρυσε εργοστάσιο ελαστικών με το όνομα PIRELLI. Τα εργοστάσια απασχολούσαν πολλούς εργάτες και έτσι η Πάτρα είχε καλύτερο βιοτικό επίπεδο. Σήμερα βέβαια τα εργοστάσια αυτά παραμένουν κλειστά με αποτέλεσμα να μένουν πολλοί άνθρωποι άνεργοι, να μειώνεται το βιοτικό επίπεδο και να χάνονται πολλά χρήματα.

Οι Πατρινοί έχουν να επιδείξουν κι άλλες δραστηριότητες. Όταν σταμάτησε μερικώς η εξαγωγή της σταφίδας, άνοιξαν εργοστάσια όπως η Achaia Claus με τα κρασιά που είναι γνωστά σε όλο τον κόσμο. Συγκρίνοντας την Πάτρα του '20 - '30 με την Πάτρα του '90 - 2000 βλέπουμε ότι έχει ένα επίπεδο πολιτισμού πολύ ανώτερο.

Η Πάτρα ήταν το κύριο λιμάνι της Κορινθιακής σταφίδας. Οι Πατρινοί εξαγωγείς ήταν κυρίως φορείς του εμπορίου, ενώ στις άλλες περιοχές δούλευαν περισσότερο επί βάσεως FOB (Free on Board) κατ' εντολή των πατρινών εμπόρων. Αναλάμβαναν δηλαδή τα έξοδα μέχρι την φόρτωση της σταφίδας επί του πλοίου και μετά παρέδιδαν τη φορτωτική κυρίως στους Πατρινούς εξαγωγείς.

Έτσι υπήρχαν εξαγωγείς στην Πάτρα όπως οι: Φλαμουριάς, Ανδρουτσόπουλος κλπ. Αυτοί διεξήγαν μόνοι τους τη δουλειά, έχοντας επαφές, ξέροντας γλώσσες και άλλα πολλά. Ένας συνήθης τρόπος εργασίας ήταν να στέλνουν οι εισαγωγείς της Αγγλίας τηλεγραφήματα υπό μορφή εγκυκλίων, ζητώντας συγκεκριμένες ποσότητες, στα οποία απαντούσαν οι έμποροι με προσφορές.

Ο ανταγωνισμός ήταν εντονότατος, και μερικές φορές υπερέβαινε τα όρια, επρόκειτο για Ελληνο-Ελληνικό πόλεμο με αποτέλεσμα να έχουμε χρεοκοπίες, κάτι το οποίο κατέληγε σε

βάρος της οικονομίας μας. Υπήρχε ανταγωνισμός, μεταξύ των εισαγωγέων στην Αγγλία, που τον μετακάλιαν στους εξαγωγείς εδώ και αυτοί στους φορμεστές (αυτούς που φόρτωναν FOB). Πάντως ο έντονος συναγωνισμός που υπήρχε, οδήγησε στο να μειωθούν οι εξαγωγείς από 45 σε ελάχιστους σήμερα.

Γι' αυτόν τον λόγο και προς συγκράτηση των τιμών αλλά και για την ποιοτική προστασία ιδρύθηκε ο Αυτόνομος Σταφιδικός Οργανισμός (ΑΣΟ). Ο ΑΣΟ καθόριζε την τιμή εξαγοράς κάθε χρονιά κατά περιοχή και ποιότητα και τιμή εξαγοράς και παρακράτησης.

Ο Αυτόνομος Σταφιδικός Οργανισμός όριζε ένα ποσοστό που ήταν υποχρεωμένος κάθε έμπορος να αφήσει κατά την επεξεργασία της σταφίδας και να το παραδώσει στον ΑΣΟ. Οι σταφιδέμποροι έπαιρναν σαν αποδεικτικό της παράδοσης, της παρακράτησης, τα λεγόμενα δελτία από τον ΑΣΟ και μόνο με την παρουσίαση αυτών των δελτίων μπορούσε να πραγματοποιηθεί η εξαγωγή. Λόγω του συστήματος αυτού είχε δημιουργηθεί μια αγορά, το χρηματιστήριο των δελτίων με πωλήσεις ή προπωλήσεις.

Οι ονομαστές περιοχές προστατεύονταν αυστηρότατα και υπήρχαν διακρίσεις κατά περιοχή, όπως σταφίδες Αιγίου "Vostizza", σταφίδες Κορινθίας, "Gulf", σταφίδες Πύργου "Amalias" πλην όμως για την περιοχή της Πάτρας, η ονομασία "Patras" δεν αντιπροσώπευε αποκλειστικά σταφίδες περιοχής Πατρών αλλά και χαρμάνια και από άλλες περιοχές απ' όπου ξεχώριζαν τις καλές σταφίδες, κατάλληλες για να ανταποκριθούν στην ποιότητα.

Η σταφίδα εξαγόταν κυρίως στην Αγγλία, αλλά προπολεμικά εν' όψει του "προγραμματισμένου" πολέμου έπαιρνε και η Γερμανία, η οποία ήθελε να δημιουργήσει αποθέματα από τρόφιμα πλούσια σε θερμίδες για τα στρατεύματα. Αποτέλεσμα ήταν από το Κατάκολο να εξάγονται μεγάλες ποσότητες σταφίδας για τη Γερμανία. Η μεγαλύτερη εξαγωγή ήταν και είναι στην Αγγλία, η οποία είχε τότε την αίγλη της αυτοκρατορίας.

Οι Άγγλοι ήταν τότε οι άνθρωποι των 7 γευμάτων. Τα αλλεπάλληλα τσάγια που έπιναν συνοδεύονταν από κέικ που είχε Κορινθιακή σταφίδα.

Το λιμάνι των Πατρών από απόψεως εξαγωγής ήταν ανώτερο από κάθε άλλο λιμάνι της Ελλάδος, διότι εκτός από τις εξαγωγές της σταφίδας, οι οποίες ήταν περίπου τότε 50.000 τόνοι, είχε καπνά, ελιές και γλυκόριζα, η οποία ερχόταν από την Κ. Αχαΐα. Μεγάλες ποσότητες ελιών στέλνονταν στην Αμερική ενώ αντίθετα ελάχιστες ποσότητες έπαιρνε η Γαλλία. Η περισσότερη σταφίδα έφευγε για την Αγγλία, κατά 3/4 αν όχι περισσότερο, μετά έπαιρνε η Γερμανία και Ολλανδία και τ' άλλα κράτη της Ευρώπης δεν έπαιρναν τίποτα. Αλλά η Γερμανία και η Ολλανδία έπαιρναν το ένα τέταρτο της εξαγωγής.

Επίσης εκείνο που ήταν καλό για το εμπόριο ήταν και τα καπνά τα οποία τα έφερναν από το Αγρίνιο και είχαν μεγάλη ζήτηση στην Ευρώπη και στην Αμερική. Πριν από τον πόλεμο γινόταν εξαγωγή και σε καρύδια δηλ. σπασμένα καρύδια τα οποία δεν είχαν τσόφλια. Τα καρύδια έρχονταν από τα Καλαβρυτοχώρια.

Και γινόταν καλή εξαγωγή δηλ. όσο καρύδι να είχες μπορούσες να το πουλήσεις και δεν έφτανε η παραγωγή να καλύψει τη ζήτηση.

Τέλος, τις φλούδες τις πουλούσαν εδώ στην Πάτρα και συγκεκριμένα στα Καμίνια διότι ανάβανε πολύ εύκολα. Εκείνο που είχε μεγάλη ζήτηση ήταν και τα χέλια, που τα έφερναν από τα Γιάννενα, τα οποία τα έπαιρνε ζωντανά η Ολλανδία. Ερχόταν βαποράκι από την Ολλανδία και τα έβαζε σε δεξαμενές με θαλασσινό νερό.

4.2 Ο Φάρος

Ο φάρος το στολίδι και σύμβολο της Πάτρας ήταν χτισμένος από πέτρα(Σχήμα 7). Ο φάρος (όλος και όλος 4-5 τετραγωνικά μέτρα) και το καφενεδάκι του συγκέντρωνε πλήθος κόσμου και μαζί με την Αγίου Νικολάου και τον μόλο, ήταν η καθημερινή βόλτα των Πατρινών. Στο χώρο γύρω από το φάρο γίνονταν συναυλίες και οι περισσότεροι από τους γνωστούς τραγουδιστές της εποχής είχαν τραγουδήσει εκεί.

Όταν ψευτοφπάχτηκε λειτούργησε σαν σηματοδότης. Με την κατασκευή του κυματοθραύστη όμως αυτός του ο ρόλος καταργήθηκε. Κάθε φορά που ένα καράβι ξένης εθνικότητας έμπαινε στο λιμάνι, ένας ναύτης του караβιού έβαζε τη σημαία της χώρας του να ανεμίσει στο φάρο και η ορχήστρα υποδεχόταν το νεοφερμένο καράβι παίζοντας τον εθνικό του ύμνο.



Σχήμα7: Φάρος Πατρών

4.3 Σχέση πόλης και λιμένα

Η Πάτρα και το λιμάνι της αποτελούν το κέντρο θαλάσσιων μεταφορών από το παρελθόν μέχρι τις μέρες μας. Χαρακτηρίζεται ως το λιμάνι της σταφίδας στα τέλη του 19ου αιώνα

και της υπερπόντιας μετανάστευσης στις αρχές του 20ου. Ο σημαντικότερος τοπικός οικονομικός πόρος του παρόντος και του μέλλοντος της πόλης.

Η από κοινού εξέλιξη της πόλης και του λιμανιού στο χώρο και το χρόνο υπήρξε καθοριστική για την ταυτότητα της πόλης, την οικονομία και τον πολιτισμό της, τη θέση της στον ελλαδικό, ευρωπαϊκό και παγκόσμιο χάρτη, τη σχέση των κατοίκων της με τη θάλασσα.

Ωστόσο συνεχίζουν να υπάρχουν ακόμα ορισμένα προβλήματα

i. Τα προβλήματα της πόλης

- Συγκέντρωση, στο θαλάσσιο μέτωπο και την περιορισμένου πλάτους ζώνη πίσω απ' αυτό, χρήσεων ασύμβατων με τις λειτουργίες και ανεπιθύμητων με το χαρακτήρα και την αισθητική του κέντρου, με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός απωθητικού - κατά τόπους περιβάλλοντος για την ανάπτυξη χρήσεων αστικού χαρακτήρα, π.χ. εμπορικές, αναψυχής, πολιτιστικές, κ.ά.
- Κατάληψη του παράκτιου χώρου από τις λιμενικές υποδομές και τις απαραίτητες κτιριακές εγκαταστάσεις. Αποκοπή της δυνατότητας απρόσκοπτης πρόσβασης των κατοίκων και επισκεπτών στο κεντρικό θαλάσσιο μέτωπο, η οποία και εντείνεται από την ύπαρξη της σιδηροδρομικής γραμμής.
- Μη διαχειρίσιμη, με λήψη ρυθμιστικών μέτρων, κυκλοφοριακή επιβάρυνση του αστικού οδικού δικτύου, λόγω της ανεπάρκειας των συστημάτων πρόσβασης να εξυπηρετήσουν τους φόρτους κυκλοφορίας που έλκει ο λιμένας. Εξάντληση του διαθέσιμου δυναμικού στάθμευσης παρά την οδό που προβλέπεται για τους κατοίκους και επισκέπτες.
- Μη ελκυστική εικόνα του κατειλημμένου παράκτιου χώρου και του παραλιακού μετώπου. Αποκοπή της οπτικής επαφής της πόλης με τη θάλασσα, παρεμπόδιση της ανταλλαγής αέριων ρευμάτων, απαραίτητων για τη διάχυση των ατμοσφαιρικών ρύπων, λόγω του μεγέθους των πλοίων.
- Υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος με συνέπειες στη θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα.

ii. Τα προβλήματα του λιμένα

- Λειτουργική δυσχέρεια λόγω στενότητας της χερσαίας λιμενικής ζώνης.

• Η αδυναμία του αστικού οδικού δικτύου να παραλάβει τους κυκλοφοριακούς φόρτους που έλκονται από τη λειτουργία του, επιβάλλει τη διέλευση της κυκλοφορίας στο εσωτερικό της λιμενικής ζώνης, ρύθμιση που επιβάλλει οργάνωση του οδικού δικτύου με διαμόρφωση λωρίδων κυκλοφορίας, χώρων στάθμευσης και ελιγμών, περιορίζοντας το διαθέσιμο χώρο της λιμενικής ζώνης⁸

Αρχικά είχε προγραμματιστεί η κατασκευή δύο τμημάτων. Το πρώτο εκτεινόταν μεταξύ των οδών Παπαφλέσσα και Ελευθερίου Βενιζέλου (χειμάρρος Διακονιάρης), ενώ το δεύτερο τμήμα λόγω δυνατότητας απ' ευθείας σύνδεσής του με την παράκαμψη Πατρών είχε προβλεφθεί στη συνέχεια του πρώτου και ολοκληρωνόταν πλησίον του χειμάρρου Γλαύκου.

Τελικά, κατασκευάζεται μόνο μέρος του δεύτερου τμήματος και αυτό με αρκετές δυσκολίες, ενώ κάθε εκτίμηση για το χρόνο ολοκλήρωσής του και απόδοσής του σε χρήση έχει διαψευστεί.

Τα έργα σύνδεσής του με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο άργησαν να ξεκινήσουν ενώ η σύνδεσή του με το νέο σιδηροδρομικό δίκτυο αντιμετωπίζεται διαφορετικά στην προμελέτη των έργων επιδομής του νέου λιμένα.

4.3 Οργανισμός Λιμένα Πατρών

Ο Οργανισμός Λιμένος Πάτρας είναι μια ανώνυμη εταιρεία που ιδρύθηκε το 2001 με δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης της λιμενικής ζώνης, με σκοπό την εγκατάσταση, την οργάνωση και την εκμετάλλευση της λιμενικής υποδομής, την ανάληψη εμπορικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και με αρμοδιότητα την εποπτεία και τον έλεγχο της εφαρμογής του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης του λιμένα.

Πρόσθετα, για την επίτευξη του σκοπού της μπορεί να συνιστά θυγατρικές εταιρίες, να συμμετέχει και να συνεργάζεται με άλλες με σκοπό την εκμετάλλευση χώρων και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων στην περιοχή δικαιοδοσίας της, με απόφαση του Διοικητικού της Συμβουλίου, στη συγκρότησή του οποίου οι αρχικά προβλεπόμενες θέσεις εκπροσώπων φορέων της πόλης έχουν συρρικνωθεί.⁹

⁸ www.patra.gr

⁹ Λιμενικό Ταμείο Πατρών 2008

4.4 ΤΟ ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ

4.4.1 Το Μέλλον

Είναι παραδεκτό ότι ο ρόλος του Λιμανιού της Πάτρας είναι σημαντικός όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη της πόλης της Πάτρας αλλά και της ευρύτερης περιοχής και της Ελλάδας γενικότερα.

Οι δυνατότητες εξυπηρέτησης του σημερινού λιμανιού όμως είναι περιορισμένες, λόγω ελλείψεως χερσαίων χώρων για την αντιμετώπιση της μεγάλης κίνησης φορτηγών και ΙΧ οχημάτων. Επίσης υπάρχουν μεγάλες δυσχέρειες στη σύνδεση του με το υπεραστικό δίκτυο, δεδομένου ότι το λιμάνι περιβάλλεται ασφυκτικά από την πόλη και κατά συνέπεια όλη η κίνηση διέρχεται μέσα από το αστικό δίκτυο το οποίο είναι τελείως ανεπαρκές. Λόγω των παραπάνω προβλημάτων ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε σε συνεργασία με το Υπουργείο Χωροταξίας Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων ολοκλήρωσε τη μελέτη και ήδη από το 1997 άρχισε η κατασκευή του Νέου Λιμένα στην ακτή Δυμαίων 1χλμ. Νότια του υπάρχοντος και προβλέπεται να εξυπηρετήσει όλα τα είδη των συνδυασμένων μεταφορών.

Το νέο Λιμάνι θα συνδέεται με τη βόρεια Παράκαμψη των Πατρών μέσω του κόμβου Κ5 με συνδετήριους δρόμους παραπλεύρως του ποταμού Γλαύκου, διευκολύνοντας έτσι την πρόσβαση στο Λιμάνι, αλλά και ανακουφίζοντας το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης.

4.4.2 Χαρακτηριστικά Έργου

Τα χαρακτηριστικά της κατασκευής του νέου Λιμένα παρουσιάζονται στη συνέχεια⁸:

Κατασκευή παραλιακού κρηπιδότοιχου μήκους 600μ. από κυψελωτά κιβώτια από οπλισμένο σκυρόδεμα με ωφέλιμο βάθος -11.0μ. Τα κιβώτια θα κατασκευαστούν σε ειδική πλωτή εξέδρα, θα ρυμουλκηθούν δια θαλάσσης και θα ποντιστούν στις αντίστοιχες θέσεις με πλήρωση του εσωτερικού τους με νερό.

- Κυματοθραύστη μικτής διατομής μήκους 1200μ., με πρόβλεψη γεωφασμάτων αντοχής στην έδραση του.
- Επιχώσεις για δημιουργία χερσαίων χώρων όπισθεν των κρηπιδωμάτων εμβαδού 150 στρεμμάτων.

- Έργα βελτίωσης του χαμηλής φέρουσας ικανότητας πυθμένα με έμπηξη γεωσυνθετικών στραγγιστηριών, σταδιακή προφόρτιση και κατασκευή χαλικοπασσάλων.
- Το νέο Λιμάνι θα έχει πριονωτά κρηπιδώματα συνολικού μήκους 1000μ. περίπου, με βάθος 11μ. με τη δημιουργία 5 νηοδόχων και 250.000τμ. χερσαίων χώρων για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης.

Επίσης θα δημιουργηθεί εμπορική προβλήτα 300μ. καθώς και χερσαίοι χώροι 140.000τμ. για την εναπόθεση εμπορευμάτων και την εξυπηρέτηση της εμπορευματικής κίνησης. Θα προστατεύεται από κυματοθραύστη μήκους 1500μ. παράλληλο με τα κρηπιδώματα και σε απόσταση 350μ. από αυτά.

Το 2004 ολοκληρώθηκαν οι εργασίες των λιμενικών έργων (κρηπιδώματα-κυματοθραύστης) των 4 νηοδόχων του Νέου Λιμανιού που θα συνδέεται με την περιμετρική της πόλης και προβλέπεται η σιδηροδρομική σύνδεση αυτού από εγκεκριμένη μελέτη του Ο.Σ.Ε., ως και εμπορευματικός σταθμός.

4.4.3 Συνοχή / Συνέργεια με άλλα έργα

Με την συμπλήρωση των έργων σε συνδυασμό με την κατασκευή του λιμένα της Ηγουμενίτσας θα εξυπηρετείται ικανοποιητικά η ζήτηση από/προς Ιταλία/Ευρωπαϊκή Κοινότητα τουλάχιστον μέχρι το έτος 2010.

4.4.4 Σκοπιμότητα και αποτελέσματα

Το λιμάνι αποτελεί δυτική πύλη της Χώρας μας και τα τελευταία χρόνια λειτουργεί σε κατάσταση υπερκορεσμού λόγω της αλματώδους αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου ιδίως μετά τα γεγονότα στην πρώην Γιουγκοσλαβία. Το προτεινόμενο έργο σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση του οδικού άξονα του ΠΑΘΕ στοχεύει στην άμεση διασύνδεση της Ελλάδας με την Ε.Ε. ικανοποιώντας τους βασικούς στόχους της στρατηγικής μεταφορών της χώρας για εναλλακτικές διεθνείς συνδέσεις και υλοποίηση των ολοκληρωμένων μεταφορικών διαδρομών στον άξονα Δύσης-Ανατολής.

Τέλος ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται: 61.628.760 εκ. ευρώ (21 δις δρχ.). Πηγές χρηματοδότησης: Εθνικό Σκέλος Β ΚΠΣ & INTERREG και Φορέας Υλοποίησης: ΥΠΕΧΩΔΕ/Γ.Γ.Δ.Ε./Διεύθυνση Δ4

4.4.5 Οφέλη από την κατασκευή του νέου Λιμανιού

Η Πάτρα μετά από την κατασκευή του νέου της λιμανιού απέκτησε περισσότερη αίγλη και βελτιώθηκε σε μεγάλο βαθμό η εικόνα της.

Ειδικότερα τα οφέλη της πόλης από την κατασκευή του νέου λιμανιού είναι:

1. Αποσυμφόρηση του χώρου που βρίσκεται σήμερα το λιμάνι.
2. Μείωση του κυκλοφοριακού προβλήματος στο κέντρο της πόλης.
3. Βελτίωση της ποιότητας του αέρα και αισθητική αναβάθμιση της παραλιακής ζώνης στο κέντρο της Πάτρας.
4. Αναβάθμιση της περιοχής στην παλαιά βιομηχανική ζώνη της Ακτής Δυμαίων.
5. Αξιοποίηση του παλαιού λιμανιού με την χρησιμοποίησή του σαν μεγάλη μαρίνα με στόχο την προσέλευση ανάλογης μορφής τουρισμού, που θα ωφελήσει την πόλη.
6. Βελτίωση των μετακινήσεων
7. Αναβάθμιση της εικόνας της περιοχής¹⁰

4.5 Πιθανές αρνητικές επιπτώσεις από την κατασκευή του νέου Λιμένα

4.5.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Κατά την διάρκεια των έργων για την κατασκευή του νέου λιμένα της Πάτρας αλλά και μετά από την αποπεράτωση των έργων είναι πιθανόν να δημιουργηθούν περιβαλλοντικές οχλήσεις:

1. Οχλήσεις από τις δραστηριότητες στο εργοτάξιο, π.χ την διακίνηση βαρέων οχημάτων (ηχορύπανση), τις έξαλλες επιδώσεις και χρωματισμούς γενικά που θα προκαλέσουν σκόνες και μικρού μεγέθους ρύπανση του περιβάλλοντος, τις ύφαλες Επιχώσεις που θα προκαλέσουν θολερότητα στη θάλασσα κλπ.

2. Κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των έργων αλλά και μετά θα υπάρξει αύξηση στην διακίνηση οχημάτων (ιδιωτικών οχημάτων, φορτηγών, καθώς και οχημάτων μαζικής μεταφοράς).

Η αύξηση αυτή του αριθμού των οχημάτων που θα διακινούνται προς και από την Πάτρα, θα προκαλέσει σημαντική αύξηση των ποσοστών των ρύπων στην ατμόσφαιρα της Αχαϊκής

¹⁰ 11⁰ Γυμνάσιο Πατρών

πρωτεύουσας, όπως επίσης θα δημιουργηθεί έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα, αφού η Πάτρα στερείται των οδικών αρτηριών.

Το φαινόμενο αυτό του κυκλοφοριακού προβλήματος έχει αρχίσει να γίνεται αισθητό από τις μέρες μας, γι' αυτό είναι επιτακτική ανάγκη να ληφθούν μέτρα για την καταπολέμηση τόσο του έντονου κυκλοφοριακού προβλήματος όσο και του περιβαλλοντολογικού.

3. Όσο τα λιμενικά και χερσαία έργα θα προωθούνται και οι νέες εγκαταστάσεις θα αρχίσουν να εξυπηρετούν πλοία, η μορφή και ο χαρακτήρας της ευρύτερης χερσαίας περιοχής του Πατραϊκού Κόλπου θα διαφοροποιηθεί.

4.5.2 Ατμοσφαιρικές επιπτώσεις

Επιπτώσεις στην ατμόσφαιρα, θα υπάρξουν από τις εκπομπές αερίων ρύπων των βαρέων οχημάτων μεταφοράς, προς και από τον λιμένα και των μηχανημάτων κατασκευής, όπως επίσης και από την παραγόμενη στο εργοτάξιο σκόνη.

4.5.3 Επιπτώσεις από τον θόρυβο

Η μέγιστη στάθμη θορύβου, που θα δημιουργηθεί στην άμεση περιοχή από τα διάφορα φορτηγά οχήματα καθώς και από τα μηχανήματα που θα χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή του έργου, εκτιμάται ότι θα είναι της τάξης 100-110 DB. Αυτό θα είναι μία σοβαρή αρνητική συνέπεια για την γύρω περιοχή και τους κατοίκους της Ακτής Δυμαίων.

4.5.4 Μορφολογικές και αισθητικές επιπτώσεις

Κατά την φάση κατασκευής του έργου, με την εγκατάσταση και λειτουργία του εργοταξίου όπως και από του όγκους των διαφόρων υλικών που θα απαιτηθούν στην κατασκευή, θα αλλοιωθεί το τοπίο της παραλιακής ζώνης, δυτικά της λεωφόρου της Ακτής Δυμαίων, σε όλο το μήκος των έργων.

4.5.5 Επιπτώσεις στα οικοσυστήματα

Από την κατασκευή των έργων, θα επηρεασθεί το χερσαίο οικοσύστημα σε περιορισμένες ζώνες κατά μήκος της Ακτής Δυμαίων, όπου θα γίνουν τα έργα και θα εγκατασταθεί το εργοτάξιο.

Όσον αφορά το θαλάσσιο οικοσύστημα με την επέκταση του χερσαίου χώρου του λιμανιού, θα καταστραφεί τοπικά το βένθος από την επιχωμάτωση του πυθμένα.

Κατά την επέκταση των έργων, η ιχθυοπανίδα θα απομακρυνθεί από την άμεση περιοχή, αλλά τα περισσότερα είδη θα έχουν τη δυνατότητα να επανέλθουν μετά την ολοκλήρωση του έργου.

4.6 Μέτρα του Λιμενικού Ταμείου για την μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Προκειμένου να περιοριστούν οι επιπτώσεις που προκαλούνται στο περιβάλλον από την κατασκευή του λιμανιού ελήφθησαν ορισμένα μέτρα.

Τα μέτρα αυτά είναι:

1. Τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν για τις επιχωματώσεις, είναι στο μεγαλύτερό τους ποσοστό κοκκώδη, οπότε οι επιπτώσεις αναμένεται να είναι περιορισμένες, δεδομένου ότι η πλειονότητα των υλικών θα καθιζάνει άμεσα και μόνο τα πολύ μικρής διαμέτρου θα παραμείνουν σε αιώρημα για περιορισμένη διάρκεια χρόνου.
2. Η εκσκαφή των υλικών του πυθμένα θα γίνει με αναρροφητική βυθοκόρο με κοπτική κεφαλή έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθεί η θολότητα στην περιοχή του έργου. Η εναπόθεσή τους θα γίνει στη θαλάσσια περιοχή που θα έχει βάθος μεγαλύτερο από 50 μ. και ο ανάδοχος έχει συμβατική υποχρέωση ώστε με συγκεκριμένα στοιχεία να την επιλέγει ώστε η θέση αυτή να επιβαρύνει λιγότερο το θαλάσσιο περιβάλλον .
3. Αποκλείεται η μεταφορά υλικών διαμέσου του ευρύτερου αστικού ιστού της πόλης. Η είσοδος και έξοδος των αυτοκινήτων θα γίνεται από τον έναντι της αρτηρίας του Γλαύκου χώρο του εργοστασίου αποκλειόμενης της κίνησής τους επί της λεωφόρου της Ακτής Δυμαίων.

Η εξόρυξη των υλικών, θα γίνεται από νόμιμα λατομεία, κατά δε την κίνηση των οχημάτων εντός και εκτός του εργοταξίου να λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα προστατευτικά μέτρα για αποτροπή πρόκλησης και διασποράς σκόνης. Η έναρξη της λειτουργίας του νέου λιμανιού θα γίνει μετά την αποπεράτωση της ευρείας παράκαμψης της πόλης των Πατρών. Επίσης θα εξασφαλισθούν όλα τα νόμιμα μέσα και εγκαταστάσεις για την πρόληψη και αντιμετώπιση ατυχημάτων θαλάσσιας ρύπανσης.¹¹

¹¹ Λιμενικό Ταμείο Πατρών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

5.1. Τα στάδια της έρευνας

Η ερευνητική δραστηριότητα διέπεται από μια σειρά ενεργειών και βημάτων που ακολουθεί ο ερευνητής προκειμένου να ορίσει το θέμα που διερευνά, να συλλέξει τα απαραίτητα δεδομένα και να καταλήξει στα απαιτούμενα συμπεράσματα και προτάσεις. Σύμφωνα με τους Howard & Sharp (1998) έρευνα ορίζεται ως η μεθοδική αναζήτηση που κάνει κάποιος για να προσθέσει κάτι στις επιπλέον γνώσεις του και στις γνώσεις των άλλων με την ανακάλυψη σημαντικών πραγμάτων ή απόψεων.

Τα βασικά στάδια που διέπουν μία έρευνα είναι τα ακόλουθα :

Στάδιο 1-ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ

Κατά την έναρξη οποιασδήποτε ερευνητικής δραστηριότητας το τοπίο δεν είναι ξεκάθαρο. Αν και συνήθως είναι γνωστό το θέμα για το οποίο γίνεται η αναζήτηση των πληροφοριών, δεν είναι λίγες οι φορές που υπάρχουν αντικειμενικές δυσκολίες στον ακριβή ορισμό του τι θα ερευνηθεί και με ποιο τρόπο θα πως θα συλλεχθούν οι κατάλληλες πληροφορίες. Ειδικότερα θα πρέπει να υπάρχει συμφωνία στο θέμα της έρευνας και αμοιβαία κατανόηση σε θέματα που αφορούν τουλάχιστον σε τρεις επόμενες κατηγορίες:

- **Προβλήματα και ευκαιρίες:** Μια έρευνα συχνά ενεργοποιείται από την ύπαρξη ενός προβλήματος ή μιας ευκαιρίας στην Τουριστική Αγορά. Για παράδειγμα η αύξηση του ελεύθερου χρόνου των εργαζομένων μπορεί να ως μια ευκαιρία επέκτασης για ένα ταξιδιωτικό οργανισμό. Παρόλα αυτά ο εντοπισμός και η ερμηνεία ενός προβλήματος ή μιας ευκαιρίας είναι το πρώτο και πολύ σημαντικό βήμα προς την επίλυση του η' την εκμετάλλευση ή αντίστοιχα.
- **Εναλλακτικές Αποφάσεις:** Οι έρευνες έχουν σαν απώτερο σκοπό την βοήθεια λήψης αποφάσεων δια μέσου της ανάλυσης δεδομένων και περιγραφής καταστάσεων. Ο ερευνητής θα πρέπει να διατηρεί στα υπόψη πως τα αποτελέσματα της έρευνας μπορεί να μην είναι καθοριστικά για τη λήψη διοικητικών αποφάσεων πιθανώς λόγω περιορισμένων δυνατοτήτων ή χρόνου και τότε η έρευνα θα πρέπει να κριθεί ως μη πρακτική και να μην πραγματοποιηθεί. Επίσης οι αποφάσεις δεν είναι μοναδικές. Πάντα υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις που η έρευνα θα πρέπει να καλύψει. Το βασικό όμως είναι να καλύψει την

επιχειρηματική απόφαση που ενεργοποίησε την έρευνα και στη συνέχεια να προτείνει εναλλακτικές δράσεις με βάση την ρεαλιστικότητα και τις δυνατότητες υλοποίησης.

- **Χρήστες Έρευνας:** Ο ερευνητής θα πρέπει να γνωρίζει ποιος θα είναι ο τελικός χρήστης της έρευνας όπως επίσης και για ποιους λόγους έχει κινητοποιηθεί. Αν και απλοϊκή στην σκέψη η παραπάνω επισήμανση είναι μια συχνή παράβλεψη που οδηγεί πολλές έρευνες σε αδιέξοδο και οδηγούν σε μη χρήσιμα αποτελέσματα. Εδώ θα πρέπει να τονίσουμε πως υπάρχει ορισμένες φορές και η περίπτωση κατά την οποία ο στόχος κάποιας έρευνας είναι να αποτελέσει απλά μια παραπομπή σε επόμενη αναλυτικότερη έρευνα. Κατ' αυτόν τον τρόπο ως χρήστης μπορεί να θεωρηθεί εκτός από τον αποφασίζων και ο ερευνητής που θα αναλάβει το επόμενο κομμάτι της έρευνας. Με αυτή την λογική η έρευνα θα πρέπει να δημιουργεί τουλάχιστον τις βάσεις για να μπορέσει να δουλέψει η επόμενη ομάδα.

Στάδιο 2:ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ

Επόμενο βήμα της ερευνητικής δραστηριότητας είναι ο καθορισμός των στόχων της έρευνας με μια απλή και όσο το δυνατόν ξεκάθαρη περιγραφή των επιδιωκόμενων αποτελεσμάτων. Ο καθορισμός των αντικειμενικών στόχων με σαφήνεια είναι η βάση για την τελική αντιμετώπιση του ερευνητικού προβλήματος. Η ύπαρξη των στόχων δίνει τη δυνατότητα της πρακτικής μέτρησης της απόδοσης των αποτελεσμάτων της έρευνας. Για να καθοριστούν τα αίτια του προβλήματος είναι συχνά απαραίτητο να γίνει έρευνα, προκειμένου να ξεκαθαριστούν και να επιλυθούν σχετικά νωρίς τυχόν λανθασμένες και επιφανειακές υποθέσεις εργασίας.

Στάδιο 3:ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΑΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Με την έως τώρα περιγραφόμενη διαδικασία ο ερευνητής θα πρέπει να είναι σε θέση να ξεκαθαρίσει το ακριβές περιεχόμενο και η σκοπιμότητα της έρευνας. Συχνά όμως οι έρευνες συνδέονται με την αναγκαιότητα για λήψη συγκεκριμένων επιχειρηματικών αποφάσεων. Το τρίτο στάδιο είναι το κρίσιμότερο αφού αναφέρεται στα αποτελέσματα της ανάλυση κόστους και πραγματικού κέρδους που αναμένεται να προκύψει από την έρευνα. Το αναμενόμενο κέρδος είναι σχετικά αποθετικό και δεν μπορούμε να μιλάμε για μια απόλυτη αριθμητική εκτίμηση που εγγυάται 100% το αποτέλεσμα. Ωστόσο βάση πιθανοτήτων μπορούμε να εκτιμήσουμε το κέρδος και με γνώμονα αυτά τα αποτελέσματα να προχωρήσουμε σε συγκρίσεις και στην τελική απόφαση για το αν θα πραγματοποιηθεί η έρευνα.

Στάδιο 4:ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Οι δυο βασικότεροι τρόποι συλλογής στοιχείων και δεδομένων καλύπτονται από τεχνικές πρωτογενούς και δευτερογενούς έρευνας. Η πρωτογενής έρευνα είναι πληροφορίες και στοιχεία συγκεντρωμένα από αρχικές πηγές για ένα συγκεκριμένο σκοπό. Οι τεχνικές συλλογής πρωτογενών δεδομένων είναι: η παρατήρηση, τα ερωτηματολόγια και οι συνεντεύξεις, οι πειραματικές και άλλες μέθοδοι. Η δευτερογενής έρευνα είναι στοιχεία που ήδη υπάρχουν στις πηγές, που μπορεί να είναι ευκολότερο να βρεθούν και κοστίζουν. Οι πηγές των δευτερευόντων δεδομένων είναι εσωτερικές (κατά κανόνα ενδοεπιχειρησιακές) και εξωτερικές (εξωεπιχειρησιακές), όπως βιβλιοθήκες, δημοσιεύματα παντός είδους, επιμελητήρια, κυβερνητικά έντυπα, εμπορικοί και ιδιωτικοί οργανισμοί, σύμβουλοι επιχειρήσεων κλπ.

Στάδιο 5:ΣΥΛΛΟΓΗ, ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ & ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Στο στάδιο αυτό ο ερευνητής συγκεντρώνει τα διάφορα στοιχεία με βάση ένα χρονικό προγραμματισμό δραστηριοτήτων προκειμένου μέσα σε ένα συγκεκριμένο διάστημα να έχει ολοκληρώσει τη συλλογή των δεδομένων και να προχωρήσει στην ανάλυση τους.

Στάδιο 6:ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Στο στάδιο αυτό ο ερευνητής παρουσιάζει τα αποτελέσματα της έρευνας, αναλύει τα συμπεράσματα και προτείνει διάφορες λύσεις που μπορούν να βοηθήσουν στην επίλυση των θεμάτων που έχει αναλύσει.

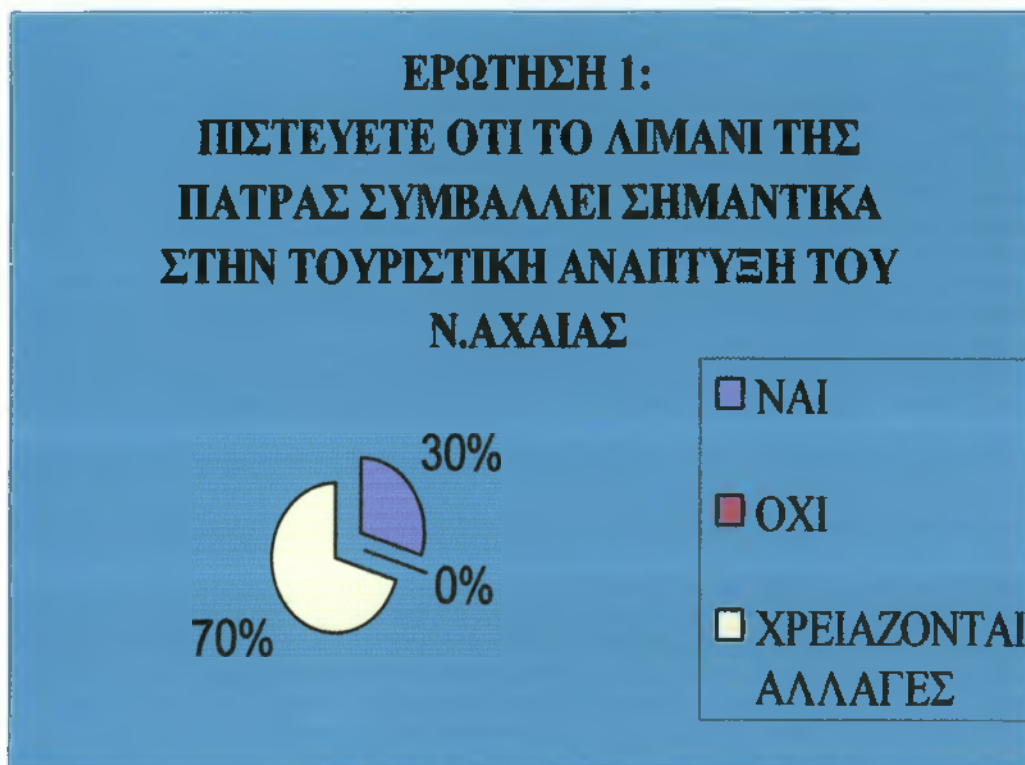
5.2 Η Μεθοδολογία της έρευνας

Η μεθοδολογία συγκέντρωσης των απαραίτητων στοιχείων και δεδομένων που ακολουθείται στη συγκεκριμένη μελέτη είναι σύμφωνη με το γενικό πλαίσιο βασικών σταδίων μιας έρευνας αγοράς και βασίζεται στη συγκέντρωση και ανάλυση δεδομένων από πρωτογενείς και δευτερογενείς πηγές. Τα πρωτογενή στοιχεία προέρχονται από συνεντεύξεις υπηρεσιακών παραγόντων του Λιμενικού Ταμείου Πατρών σχετικά με τον τρόπο συμβολής του λιμένα Πατρών στη τουριστική ανάπτυξη του Νομού Αχαΐας. Τα δευτερογενή στοιχεία προέρχονται από επίσημους οργανισμούς όπως είναι για παράδειγμα η Αναπτυξιακή Δημοτική Επιχείρηση Πατρών (ΑΔΕΠ), η Νομαρχία Αχαΐας και πιο συγκεκριμένα στο τμήμα τουρισμού, ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (ΕΟΤ), καθώς και αναζήτηση βιβλιογραφικών πηγών, περιοδικών, βιβλίων και σχετικών άρθρων δημοσιευμένων στον τύπο. Η χρησιμοποίηση δευτερογενών στοιχείων βοηθούν στην εξοικονόμηση χρόνου και χρηματικών πόρων.

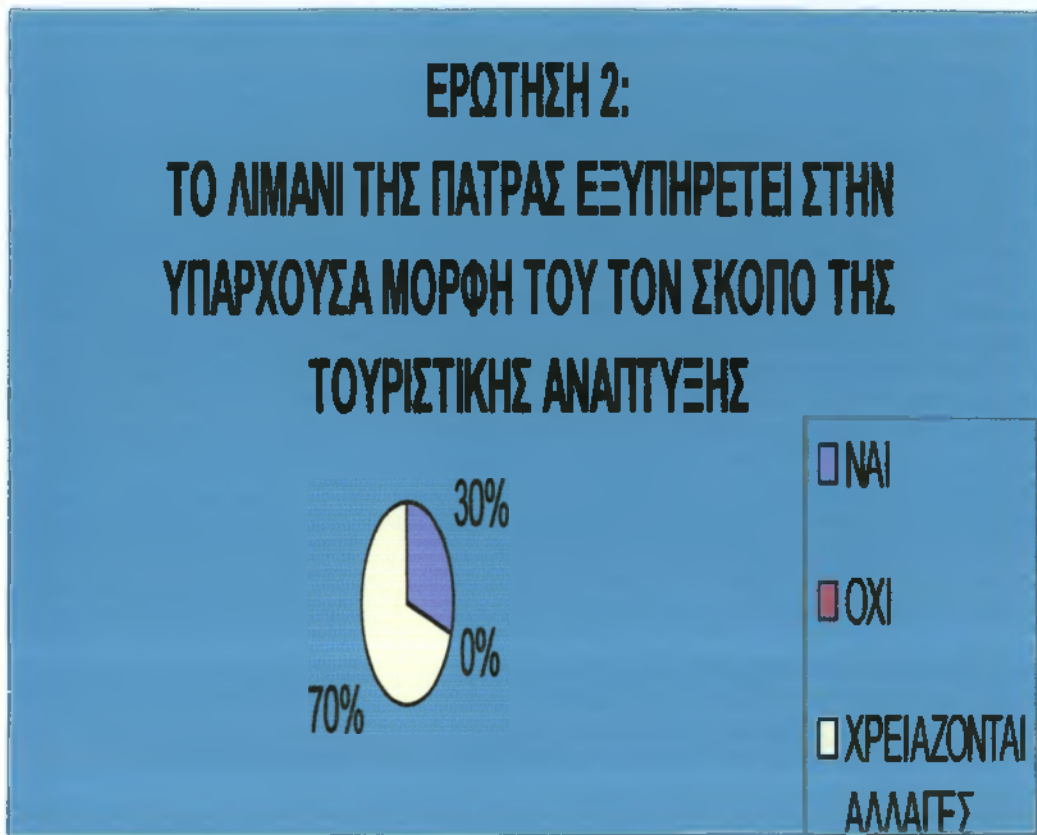
Πιο συγκεκριμένα, η έρευνα περιλαμβάνει τη συλλογή στοιχείων σχετικά κατά πόσο συμβάλει το Λιμάνι της Πάτρας στη τουριστική ανάπτυξη του Νομού Αχαΐας και εάν επηρεάζεται θετικά ή αρνητικά. Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη της παρούσας εργασίας είναι σύμφωνη με βάση τις διαδικασίες και τα στάδια της έρευνας προκειμένου με μεθοδικότητα και σωστό προγραμματισμό να καταλήξουμε στα ζητούμενα συμπεράσματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

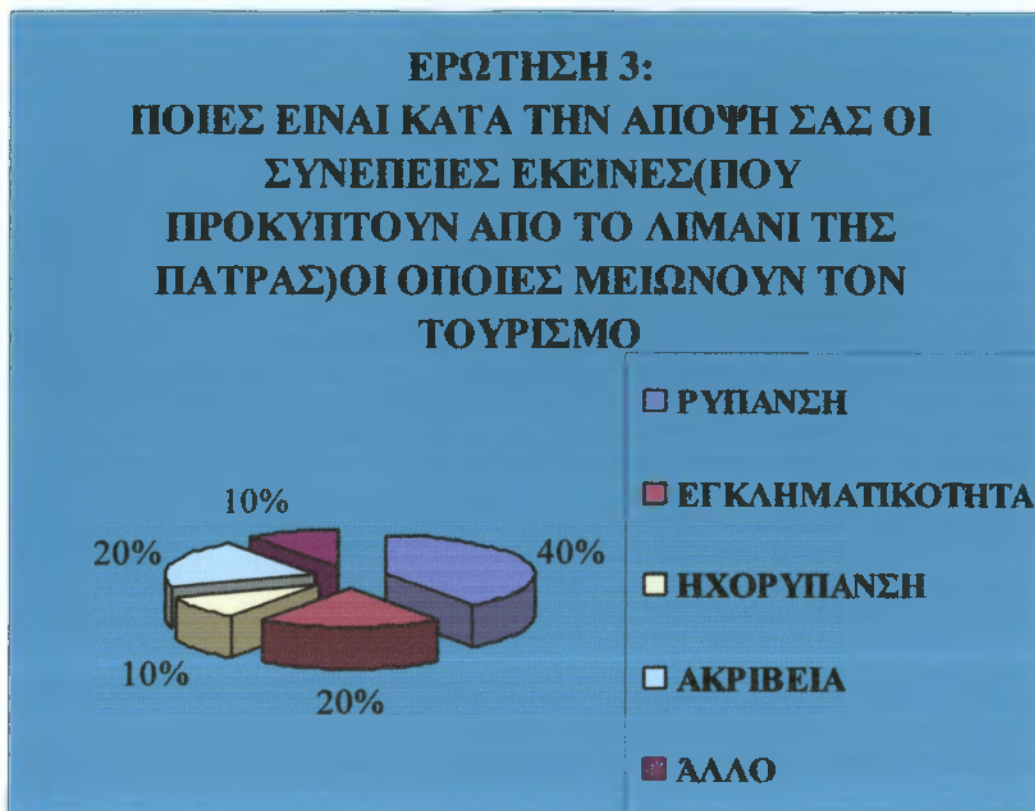
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ



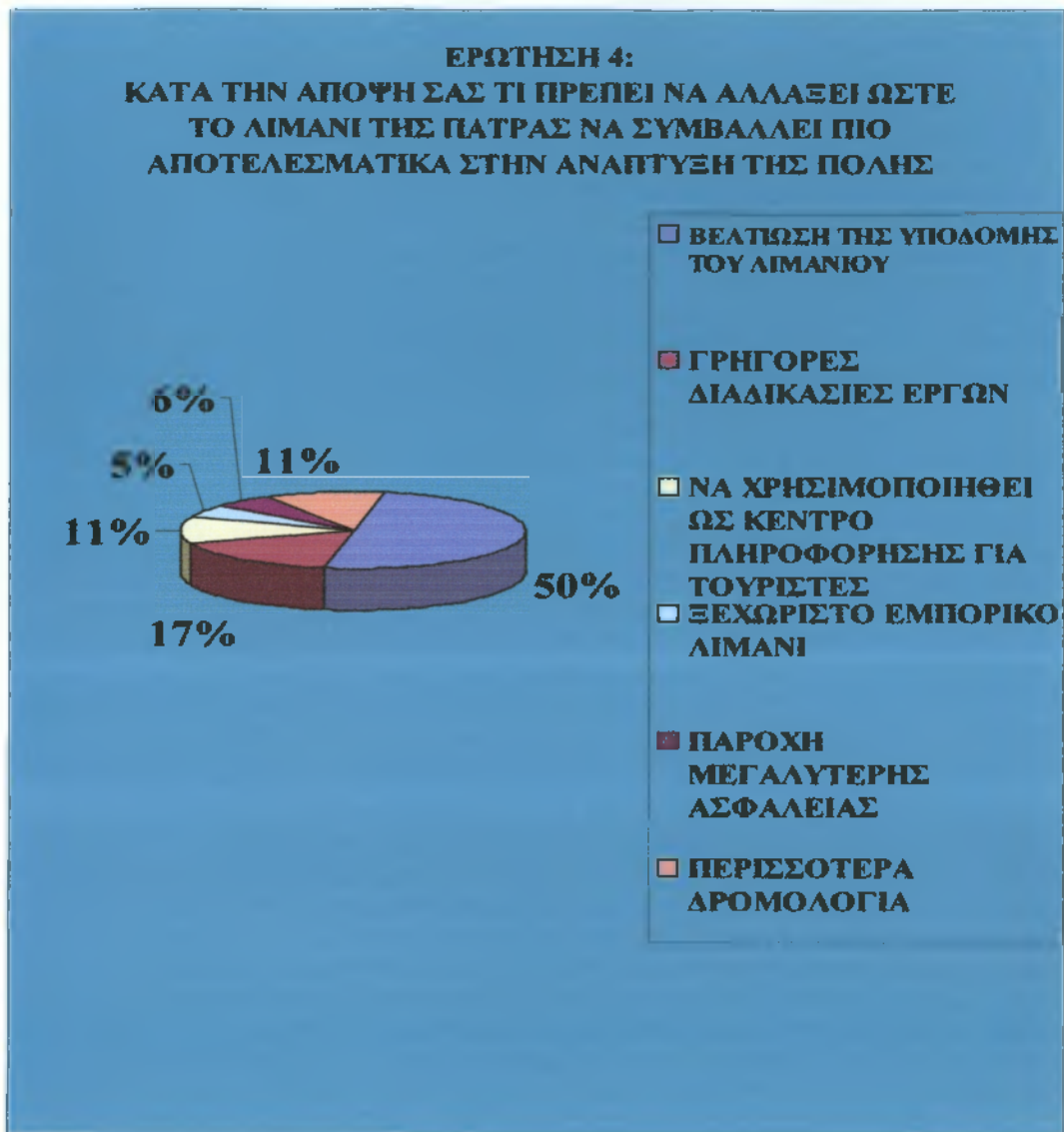
Από το σχεδιάγραμμα της πίτας προκύπτει ότι το 64% των ερωτηθέντων πιστεύει ότι το λιμάνι συμβάλλει κατά πολύ στη τουριστική ανάπτυξη του Νομού Αχαΐας, ενώ το 36% πιστεύει ότι χρειάζονται αλλαγές. Ένας από τους ερωτηθέντες που απάντησε ναι απάντησε και ότι χρειάζονται και αλλαγές.



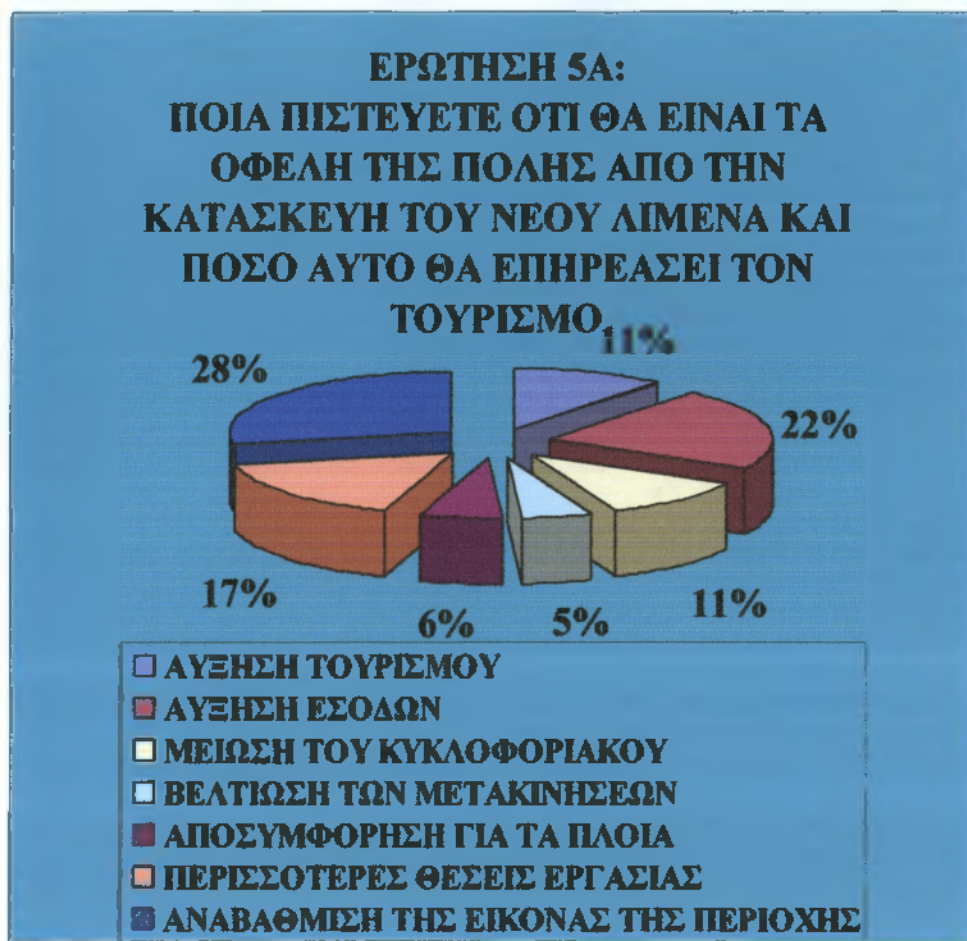
Σύμφωνα με την υπάρχουσα μορφή του το λιμάνι της Πάτρας δεν εξυπηρετεί τον σκοπό της τουριστικής ανάπτυξης και χρειάζεται αρκετές αλλαγές και που καλύπτει όπως βλέπουμε το μεγαλύτερο ποσοστό της πίας (70%).



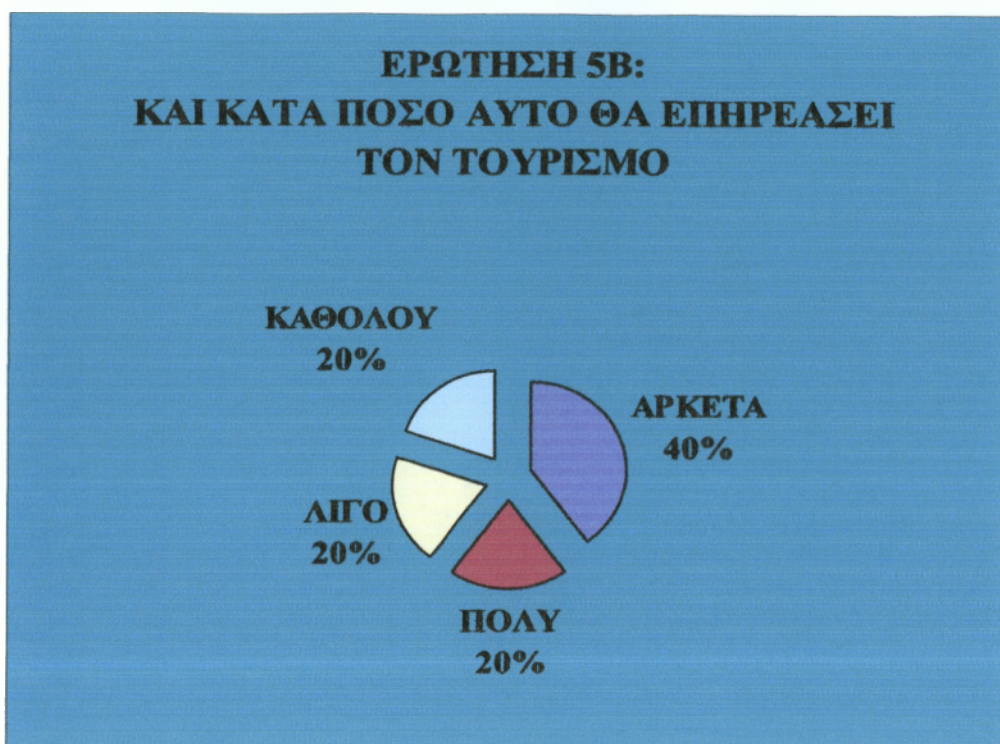
Από το σχεδιάγραμμα μας βλέπουμε ότι η συνέπεια που οδηγεί κατά μεγάλο ποσοστό σε μείωση του τουρισμού του Νομού Αχαΐας και ειδικότερα στη πόλη της Πάτρας, οφείλεται στην ρύπανση (40%).



Αυτό που θα πρέπει να αλλάξει ώστε το λιμάνι της Πάτρας να συμβάλει πιο αποτελεσματικά στην ανάπτυξη της πόλης, είναι η βελτίωση της υποδομής του λιμανιού όπου κατέχει το 50% των ερωτηθέντων και ένα δεύτερο μεγάλο μέρος των ερωτηθέντων μας 17% απάντησαν να γίνουν γρήγορες διαδικασίες έργων για την κατασκευή του νέου λιμένα .



Όπως βλέπουμε από την πίτα μας τα οφέλη της πόλης είναι πολλά, αυτό όμως που απάντησαν οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες μας 28%, είναι στο ότι θα βοηθήσει πολύ στο να αναβαθμιστεί η εικόνα της περιοχής .



Από το σχεδιάγραμμα της πίτας προκύπτει ότι το 40% μόνο των ερωτηθέντων πιστεύουν ότι θα επηρεάσει τον τουρισμό είτε αρνητικά, είτε θετικά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

7.1 Συμπεράσματα

Είναι γενικά αποδεκτό ότι ο ρόλος του Λιμανιού της Πάτρας είναι σημαντικός καθώς ενισχύει την οικονομική ανάπτυξη της πόλης της Πάτρας αλλά και της γύρω περιοχής και της Ελλάδας γενικότερα.

Επίσης ευνοεί τις μετακινήσεις και προάγει την εικόνα της Πάτρας αλλά και της χώρας γενικότερα. Οι δυνατότητες εξυπηρέτησης του σημερινού Λιμανιού είναι ωστόσο ακόμα περιορισμένες λόγω ελλείψεως χερσαίων χώρων για την αντιμετώπιση της μεγάλης κίνησης φορτηγών και ΙΧ οχημάτων.

Επίσης υπάρχουν μεγάλες δυσκολίες στη σύνδεση του με το υπεραστικό δίκτυο λόγω ότι το Λιμάνι περιβάλλεται ασφυκτικά από την πόλη και συνεπώς όλη η κίνηση διέρχεται μέσα από το αστικό δίκτυο το οποίο είναι ανεπαρκές.

Για να αντιμετωπιστούν τα παραπάνω προβλήματα θα πρέπει να υπάρξει από τους αρμόδιους φορείς μελέτη για τον περιορισμό των προβλημάτων και των επιπτώσεων που προκαλεί το λιμάνι στις υπόλοιπες δραστηριότητες της πόλης.

7.2 Προτάσεις

Ορισμένες από τις προτάσεις μας έτσι ώστε το λιμάνι της Πάτρας να συμβάλει πιο αποτελεσματικά στη τουριστική ανάπτυξη του Νομού Αχαΐας είναι:

1. Η δημιουργία ελεύθερης ζώνης εμπορίου και ζώνης χονδρεμπορίου
2. Η αποπεράτωση της συνδετήριας οδού με την περιμετρική Πατρών και η αναμόρφωση του σιδηροδρομικού δικτύου με υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής μέσα στη πόλη των Πατρών
3. Η αναμόρφωση των λιμενικών τελών, προκειμένου το λιμάνι να είναι πραγματικά ανταγωνιστικό
4. Η συστηματικότερη και η αυστηρότερη αστυνόμευση του λιμένα
5. Γρήγορη κατασκευή του νέου λιμένα, έτσι ώστε να αναβαθμιστεί η περιοχή στην παλαιά βιομηχανική ζώνη της Ακτής Δυμαίων

6. Αξιοποίηση του παλαιού λιμανιού με τη χρησιμοποίηση του σαν μεγάλη μαρίνα με στόχο την προσέλευση ανάλογης μορφής τουρισμού, που θα ωφελήσει την πόλη.

Βιβλιογραφία

- [1] Λιμενικά έργα/ Τόμος 2/J. Gharou/ Εκδόσεις Μ. Γκιούρδας/ σελ 4-5
- [2] Λιμάνια – Θαλάσσια κύματα – Λιμενικά έργα / Τόμος Ι Μ. Δασκαλάκη /Εκδόσεις Φοίβος (Αθήνα 1982)
- [3] Πάτρα 1828 – 1860 / Νίκος Μπακουνάκης / Εκδόσεις Καστανιώτη (Αθήνα 1995)
- [4] Ιστορία της Πάτρας / Αλέκος Αναστ. Μαρασλής (Πάτρα 1983)
- [5] Η Πάτρα και το Λιμάνι της / Κώστας Κοκκοβίκας (Πάτρα 1828-1945)
- [6] Το Λιμάνι της σταφίδας / Χρήστου Α. Μούλια (Πάτρα 1828-1900)
- [7] Μαρτυρίες για το Λιμάνι των Πατρών πριν το '60/Λεωνίδα Σωτηρόπουλος /Αχαϊκές Εκδόσεις /Πάτρα 1993
- [8] Δημαράς Γ., Πάτρα 2006,Τώρα για την Πάτρα,
- [9] Γεώργιος Κολοβός., Πάτρα 2005,Υποδομές των μεταφορών του Νομού Αχαΐας,

Πηγές

Λιμενικό Ταμείο Πατρών 2008

11^ο Γυμνάσιο Πάτρας

Πηγές από διαδίκτυο

www.patra.gr

www.patra2006.gr

www.achaia.gr