

Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας
Τμήμα Ανατολικής Κρήτης

Δημερίδα:

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Παρασκευή 12 και Σάββατο 13/06/09

Ρυθμιστικό Σχέδιο της Πάτρας:
Εξειδίκευση ή αμφισβήτηση του κυρίαρχου πρότυπου ανάπτυξης;

κείμενο: Νικηφόρος Γ. Μπαλατσινός
Εκπρόσωπος της εταιρείας "θεώρημα Α.Ε."
(αναδόχου της μελέτης του Ρ.Σ. Πάτρας)

Εισαγωγή

Τόσο το θεσμικό πλαίσιο όσο και οι προδιαγραφές με σαφήνεια χαρακτηρίζουν τα Ρ.Σ. ως επιτελικά σχέδια χάραξης χωρικών πολιτικών σε κρίσιμες αστικές περιοχές της χώρας

Ορισμένα προβλήματα που αφορούν στο Σχεδιασμό επηρεάζουν τον τρόπο εκπόνησης και το περιεχόμενο των Ρ.Σ.:

Το μονοκεντρικό πρότυπο ανάπτυξης

Ήδη από το πρώτο άρθρο της υπουργικής απόφασης που θεσμοθετεί τις τεχνικές προδιαγραφές των Ρ.Σ. προσδιορίζεται ο χαρακτήρας του αντίστοιχου σχεδιασμού: Επαναλαμβάνει το χωρίο του ν. 2508/97 σύμφωνα με το οποίο: «το Ρ.Σ. αποτελεί επιτελικό σχέδιο χάραξης χωρικών πολιτικών με προσδιορισμένα κοινωνικά, οικονομικά και αναπτυξιακά πλαίσια, αλλά και μηχανισμούς στρατηγικού σχεδιασμού των σημαντικών – κρίσιμων αστικών περιοχών της χώρας». Επιπλέον, όπως αναφέρει, τα Ρ.Σ. οφείλουν να εναρμονίζονται προς τις κατευθύνσεις του εγκεκριμένου Περιφερειακού Πλαισίου Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

Οι διατυπώσεις αυτές, οι οποίες υποστηρίζονται αρκούντως και από τα επόμενα άρθρα που περιγράφουν αναλυτικά το περιεχόμενο των αντιστοιχών μελετών, προσδιορίζουν το επίπεδο, το χαρακτήρα και την κλίμακα του σχεδιασμού που αντιστοιχεί στο Ρ.Σ. με τρόπο αρκετά σαφή.

Ωστόσο, η πραγματικότητα, υπαγορεύει τη χρήση των σχεδίων αυτών για την κάλυψη και ορισμένων άλλων αναγκών οι οποίες προκύπτουν ως προϊόν της συνισταμένης των παρακάτω προβλημάτων:

- Το Αθηνοκεντρικό πρότυπο ανάπτυξης δεν συγκεντρώνει απλώς δραστηριότητες, πόρους και εξουσίες στην Πρωτεύουσα, αλλά χρησιμοποιεί και τους δυναμικούς πόλους της Περιφέρειας ως συμπλήρωμα του αστικού εξοπλισμού της. Παρά τις σωστές κατευθύνσεις αποκέντρωσης σε επίπεδο εθνικών Χωροταξικών Πλαισίων (Γενικού και Ειδικών), ο πραγματικός εθνικός σχεδιασμός όπως διατυπώθηκε μέσα από τα 3 ΚΠΣ και το ΕΣΠΑ, δεν κατόρθωσε να ξεπεράσει τις μονοκεντρικές του «εμμονές». Στον εύκολο αντίλογο ότι σημαντικά έργα εθνικής σημασίας υλοποιούνται εκτός Αττικής η απάντηση αφορά στη χωρική κατανομή των αναπτυξιακών αποτελεσμάτων από τη δημιουργία των συγκεκριμένων υποδομών, πολύ περισσότερο από το φυσικό υποδοχέα τους. Για παράδειγμα ο

Η ανάγκη επικαιροποίησης του Περιφερειακού Σχεδιασμού

Ορισμένες ιδιαιτερότητες του νησιωτικού χώρου υπαγορεύουν χωροταξικό σχέδιο νομαρχιακού επιπέδου

εκσυγχρονισμός των μεταφορικών υποδομών στη δυτική Ελλάδα με επίκεντρο το λιμάνι της Πάτρας, είναι προσανατολισμένος στην εξυπηρέτηση αναγκών το κύριο βάρος των οποίων αφορά στη βελτίωση των παραγωγικών συντελεστών και την ικανοποίηση των καταναλωτικών απαιτήσεων του λεκανοπεδίου Αττικής.

- Ο Περιφερειακός Σχεδιασμός – χρήσιμο εργαλείο στην περίοδο που διατυπώθηκε και θεσμοθετήθηκε – δεν επικαιροποιήθηκε έκτοτε. Σήμερα, ακόμα κι αν δεχθεί κανείς ότι υπήρξε πλήρης, συνεκτικός και στη σωστή κατεύθυνση, εμφανίζει έντονα σημεία κόπωσης και χρήζει αναδιατύπωσης. Ωστόσο, οι κατευθύνσεις τις οποίες περιείχε, είναι σε ορισμένα τουλάχιστον ζητήματα, ασαφείς και συνεπώς δεκτικές πολλαπλών ερμηνειών. Η απουσία θεσμοθετημένου χωροταξικού σχεδιασμού στην Νομαρχιακή κλίμακα, είναι εμφανής ιδιαίτερα στο νησιωτικό χώρο. Το παράδειγμα του προτύπου διαχείρισης απορριμμάτων είναι χαρακτηριστικό: Από τη μια ο νομοθέτης ανέθεσε την αρμοδιότητα στην Περιφέρεια αναγνωρίζοντας προφανώς ότι οι σύγχρονες μονάδες επεξεργασίας και ανακύκλωσης πρέπει να οργανώνονται και να λειτουργούν σε Περιφερειακό σχήμα –δίκτυο. Η εκτίμηση αυτή είναι χωροταξικά ορθή σε ό,τι αφορά τον χερσαίο χώρο, αλλά δυσχεραίνει μάλλον παρά διευκολύνει την επίλυση του ζητήματος στις νησιωτικές Περιφέρειες. Από την άλλη, ο Περιφερειακός σχεδιασμός υπαγορεύει ακόμα και σήμερα τη δημιουργία ΧΥΤΑ, όταν η απλή υγειονομική ταφή του συνόλου των απορριμμάτων θεωρείται ξεπερασμένος τρόπος διαχείρισης στο σύνολο των χωρών της Ευρώπης και γενικότερα της Δύσης. Η απουσία Νομαρχιακού χωροταξικού Σχεδίου, οι πολλαπλές ερμηνείες των κατευθύνσεων του Περιφερειακού σχεδιασμού οι περιορισμένες δυνατότητες των οργάνων της Ν.Α. να ασκήσουν επιτελικό έλεγχο στο περιεχόμενο του τοπικού σχεδιασμού (ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ) και η, φαινομενικά τουλάχιστον, τυχαία χρονική ιεράρχηση της εκπόνησης των Σχεδίων αυτών, επηρεάζουν το θεσμικό καθεστώς της και συνεπώς και το αναπτυξιακό μοντέλο με έναν τρόπο хаοτικό. Αν επί παραδείγματι ένας δήμος Α

Πρωτότερο σχήμα: Τα ΡΣ εκπονούνται με καθυστέρηση σε σχέση με τα αντίστοιχα ΓΠΣ

Ο ρόλος των Οργανισμών είναι γνωμοδοτικός για τα σημαντικά χωροταξικά και πολεοδομικά θέματα

Οι σημαντικότερες, από πλευράς χωροταξικών αποτελεσμάτων, πολιτικές αποφάσεις είτε αγνοούν την χωροταξία ως επιστημονικό εργαλείο σχεδιασμού είτε τη χρησιμοποιούν ως άλλωθι.

εκπονήσει και θεσμοθετήσει πρώτος το ΣΧΟΟΑΠ και διατηρήσει το καθεστώς των παροδίων παρεκκλίσεων σε έναν οδικό άξονα που τον συνδέει με τον γειτονικό δήμο Β, τότε είναι σχεδόν βέβαιο, ότι ακόμα κι αν υφίστανται οι προϋποθέσεις και οι αναγκαιότητα ελέγχου της παρόδιας δόμησης στο δήμο Β, αυτός δεν πρόκειται ποτέ να θεσμοθετηθεί.

- Οι πόλεις στις οποίες επιχειρείται σύνταξη Ρυθμιστικών Σχεδίων περιέχουν αστικά τμήματα περισσότερων του ενός δήμων. Ωστόσο το πολεοδομικό καθεστώς ενός εκάστου καθορίζεται από ξεχωριστή μελέτη ΓΠΣ, η προσέγγιση της οποίας σχεδόν πάντα γίνεται αυτόνομα περιοριζόμενη εντός των διοικητικών ορίων του αντίστοιχου ΟΤΑ. Ήδη ορισμένα από τα ΓΠΣ τέτοιων δήμων βρίσκονται στο τελικό στάδιο εκπόνησης, ενώ τα Ρυθμιστικά Σχέδια με τις κατευθύνσεις των οποίων θα υπεχρεούντο να είναι συμβατά δεν έχουν ακόμα θεσμοθετηθεί.
- Τέλος, οι αρμοδιότητες του φορέα υλοποίησης του ΡΣ, δηλαδή του αντίστοιχου Οργανισμού, παρά τη βαρύτητα του Σχεδίου και τον επιτελικό του χαρακτήρα, εξαντλούνται σε έναν γνωμοδοτικό ρόλο στο σύνολο των ουσιαστικότερων χωροταξικών και πολεοδομικών θεμάτων.

Όλες οι παραπάνω «στρεβλώσεις» σχετίζονται με τον τρόπο που ασκούνται οι χωρικές πολιτικές στην Ελλάδα. Ας σημειωθεί ότι οι σημαντικότερες, από πλευράς χωροταξικών αποτελεσμάτων, πολιτικές αποφάσεις λαμβάνονται στο πλαίσιο της διαχείρισης των κοινοτικών προγραμμάτων τόσο σε τοπικό, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Κατά κανόνα οι φορείς που έχουν την ευθύνη διαμόρφωσης των πολιτικών αυτών υπό την έννοια της επιλογής, της αξιολογικής και προγραμματικής ιεράρχησης και της τελικής σύνθεσης, ελάχιστα αξιοποιούν τη χωροταξία ως εργαλείο σχεδιασμού. Σε εθνικό επίπεδο αρκεί το παράδειγμα της ανάπτυξης όλων των χερσαίων λιμενικών υποδομών στην Ηγουμενίτσα (που προορίζεται να παίξει το ρόλο διεθνούς πύλης με την ολοκλήρωση της Εγνατίας), χωρίς να έχουν μέχρι στιγμής σχεδιαστεί παρεμβάσεις με στόχο τη διάνοιξη και εκβάθυνση του μακρού, αβαθούς και στενού διαύλου του

λιμανιού, για να επιβεβαιώσει την ορθότητα της παραπάνω διαπίστωσης. Αντίστοιχα, σε τοπικότερη κλίμακα, η εκτεταμένη χρήση του εργαλείου των ΠΕΡΠΟ παραθεριστικής κατοικίας σε ανεπτυγμένες ή αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές στηριγμένη μάλιστα σε μελέτες που υιοθέτησε η πολιτεία (Νομαρχίες και ΥΠΕΧΩΔΕ), φωτογραφίζοντας στις περισσότερες περιπτώσεις εκκρεμείς «οικοδομικούς συνεταιρισμούς», αποτελεί παράδειγμα κυριαρχίας μικρών ή μεγαλύτερων συμφερόντων έναντι όχι κάποιας ανώτερης επιστημονικής θεώρησης, ή έναντι κάποιου ουτοπικού πολιτικού οράματος, αλλά έναντι του προφανούς δημόσιου συμφέροντος και της κοινής λογικής.

Εκτός δηλαδή από την χαστική ιεράρχηση και τις επικαλύψεις ή ελλείψεις των διαφόρων επιπέδων σχεδιασμού, ο ίδιος ο Σχεδιασμός, νοούμενος ως επιστημονικό εργαλείο εξειδίκευσης πολιτικών επιλογών και οραμάτων, δεν αξιοποιείται, ή χειρότερα, ευτελίζεται σε επιστημονικό άλλοθι προαποφασισμένων επιλογών.

Άλλες ιδιαιτερότητες που επηρεάζουν το περιεχόμενο των Ρ.Σ.

Σε αυτό το πραγματικό πλαίσιο, που στο βάθος των αιτιών του μπορεί κανείς να διακρίνει το δημοκρατικό έλλειμμα της σύγχρονης Ελλάδας και τις αντίστοιχες στρεβλώσεις εν ονόματι της δημοκρατίας, η εκπόνηση των νέων Ρυθμιστικών Σχεδίων, αποτελεί αληθινή πρόκληση για τους μελετητές. Από τη μια το ύψος της αμοιβής, οι χρόνοι εκπόνησης και οι προδιαγραφές υπαγορεύουν μια επιτελικού χαρακτήρα αναδιατύπωση ή και εξειδίκευση ενός διατυπωμένου και λίγο-πολύ υλοποιούμενου κεντρικού σχεδιασμού. Από την άλλη, τα περιθώρια εμβάθυνσης στη λεπτομέρεια της τοπικότερης κλίμακας (επιπέδου δήμου ή και οικισμού), θέτουν τον πειρασμό της εμπλοκής σε έναν σχεδιασμό που θεσμικά αντιστοιχεί στα ΓΠΣ και τα ΣΧΟΟΑΠ. Η τάση αυτή ενισχύεται και από το γεγονός ότι τόσο η διευθύνουσα υπηρεσία (Δ/νση Πολεοδομικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ), όσο και οι ομάδες μελέτης είναι κατά κανόνα περισσότερο προσανατολισμένοι σε πολεοδομικές και λιγότερο σε χωροταξικές κλίμακες και μεθόδους σχεδιασμού.

Το δημοκρατικό έλλειμμα της σύγχρονης Ελλάδας και οι αντίστοιχες στρεβλώσεις εν ονόματι της δημοκρατίας, αποτελούν τις αφετηρίες των παραπάνω προβλημάτων

Μικρά και μεγάλα συμφέροντα, με την ανοχή της κοινωνίας επιβάλλουν λύσεις και διαμορφώνουν αντιλήψεις για την αποτελεσματικότητα των μεθόδων που χρησιμοποιούν

Η αποκέντρωση δεν πρέπει να θεωρείται δώρο της κεντρικής διοίκησης αλλά αποτέλεσμα κοινωνικής ωρίμανσης και χειραφέτησης

Η αναφορά στο έλλειμμα δημοκρατίας δεν είναι επιπόλαιη. Στην ουσία, η διατήρηση και ενίσχυση του κάθετου, μονοκεντρικού προτύπου το οποίο συγκέντρωσε το μισό πληθυσμό της Ελλάδας στην Αττική και η αναπαραγωγή του στην τοπική κλίμακα του Νομού και της Περιφέρειας προϋποθέτει και ταυτόχρονα διαιώνίζει δομές και διαδικασίες άσκησης της εξουσίας που μόνο κατ' επίφασιν μπορούν να χαρακτηριστούν δημοκρατικές. Το σημαντικότερο πρόβλημα ωστόσο είναι ότι για την κατάσταση αυτή μικρή πια ευθύνη φέρει η επίσημη πολιτεία (υπό την έννοια της τρέχουσας πολιτικής), αφού συχνότατα, στην αντίθεσή της με τις τοπικές κοινωνίες εμφανίζεται προοδευτικότερη και δημοκρατικότερη. Η κύρια ευθύνη αφορά στις ίδιες τις κοινωνίες και στην κοινωνικά κυρίαρχη «ιδεολογία»: Η χρόνια σχέση πολίτη – εξουσίας, περιφέρειας – κέντρου, όπως κληρονομήθηκε από την ίδρυση του νεοελληνικού κράτους και αμφισβητήθηκε χωρίς αποτέλεσμα μόνο στις ταραγμένες περιόδους των δύο Παγκοσμίων πολέμων, μπορεί σχηματικά να αποδοθεί ως σχέση ζητιάνου προς άρχοντα. Στη συνείδηση του πρώτου η παρουσία του δεύτερου είναι απαραίτητη για την επιβίωσή του και με την έννοια αυτή εξαρτά την ύπαρξή του απ' αυτόν. Η δε χειραφέτησή του δεν μπορεί να αποτελεί καθήκον του άρχοντος αλλά επιδίωξη του ζητιάνου.

Οι στρεβλώσεις επίσης δεν οφείλονται κυρίως, όπως θα περίμενε κανείς, στο πράγματι δαιδαλώδες γραφειοκρατικό, χρονοβόρο και αναποτελεσματικό σύστημα διοίκησης, αλλά πρωτίστως στο γεγονός ότι εν ονόματι της δημοκρατίας μικρά και μεγάλα συμφέροντα, με την ανοχή της κοινωνίας, ασκούν πιέσεις με τρόπο αρκετά αποτελεσματικό τόσο στις τοπικές όσο και στις κεντρικές δομές εξουσίας και με τον τρόπο αυτό όχι μόνο επιτυγχάνουν αρκετούς από τους σκοπούς τους αλλά –το χειρότερο-, δικαιώνουν την αντικοινωνική και αντιδημοκρατική μέθοδό τους ως τη μόνη αποτελεσματική.

Η μεταφορά πόρων και εξουσιών προς την τοπική αυτοδιοίκηση δεν πρόκειται να είναι βελούδινη... Ακόμα κι αν η κεντρική διοίκηση με γενναιότητα και εμπιστοσύνη απεφάσιζε ποτέ να τα εκχωρήσει υλοποιώντας ένα σύγχρονο πρόγραμμα αποκέντρωσης (πράγμα εξαιρετικά απίθανο χωρίς σθεναρή και συγκροτημένη διεκδίκηση), είναι σχεδόν

βέβαιο ότι οι τοπικές κοινωνίες θα απαιτούσαν ένα πολύ μακρύ και επώδυνο διάστημα δημοκρατικής χειραφέτησης, μέχρι να κατορθώσουν να διαχειριστούν τους πόρους και την εξουσία που θα αποκτούσαν. Άλλωστε το παράδειγμα της 30χρονης πορείας της Ελλάδας στην ΕΕ, προφανώς επιβεβαιώνει σε μια ανώτερη κλίμακα το συλλογισμό.

Τρέχον αναπτυξιακό πλαίσιο, ρόλος του λιμανιού της Πάτρας

*Το λιμάνι της Πάτρας:
ένας υπερτοπικός γίγαντας
στην καρδιά της πόλης*

Το Ρ.Σ. της Πάτρας εκπονείται σε μια περίοδο όπου σημαντικά έργα κυρίως μεταφορικών υποδομών σχεδιάζονται ή υλοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή ή και στο εσωτερικό του αστικού χώρου. Ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου και του αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου – Πατρών, ο διευρυμένος Δυτικός άξονας (Ιονία οδός και Πάτρα – Πύργος - Τσακώνα – Καλαμάτα), το υπό κατασκευήν νέο Λιμάνι, ο υπό ένταξιν «διαγώνιος άξονας» (Πάτρα – Ναύπακτος – Δελφοί – Λαμία), οι συνδέσεις της πόλης με την Περιμετρική οδό, κλπ. αποτελούν παρεμβάσεις στην περιοχή που έχουν δρομολογηθεί στη βάση της υλοποίησης ενός κεντρικότερου σχεδιασμού. Οι περισσότερες από τις παρεμβάσεις αυτές σχεδιάστηκαν με αφετηριακό «κεφάλαιο» το λιμάνι της Πάτρας που αποτελεί πόλο υπερτοπικής σημασίας με σημαντικό ρόλο στον εθνικό χώρο αλλά και στον υψηλής γεωπολιτικής αξίας Αδριατικό διάδρομο.

*Η υπερτοπική δυναμική του
λιμανιού δεν παράγει πια
τοπικά αναπτυξιακά
αποτελέσματα*

Αντίθετα όμως μ' αυτό που θα περίμενε κανείς, η πόλη και η ευρύτερη περιοχή δεν φαίνεται να μεταλαμβάνουν των αποτελεσμάτων που η παρουσία τους παράγει. Παρά την κατεκτημένη θέση του λιμανιού της στο διεθνές μεταφορικό σύστημα, παρά τη σημαντική ως προς το μέγεθος αλλά και ως προς το παραγόμενο έργο λειτουργία των υποδομών ανώτατης εκπαίδευσης και παρά το πλούσιο πολιτιστικό κεφάλαιο, η Πάτρα εμφανίζεται ως η έδρα μιας από τις φτωχότερες και πιο προβληματικές Περιφέρειες της Ευρώπης με οξυμένα προβλήματα ανεργίας, δημογραφικής και παραγωγικής συρρίκνωσης.

Στο παρελθόν, η παρουσία του λιμανιού δημιούργησε τις προϋποθέσεις οικονομικής άνθησης της πόλης και της ευρύτερης περιοχής, αποτελώντας ταυτόχρονα και τον σημαντικότερο (αν όχι το μοναδικό) πόλο θαλάσσιας σύνδεσης της χώρας με την Ευρώπη

Η αποβιομηχάνιση της Πάτρας είχε σαν αποτέλεσμα τη συρρίκνωση του ρόλου του λιμανιού για την τοπική κοινωνία και οικονομία

Η ιστορία της πόλης, ο τρόπος με τον οποίο απέκτησε χαρακτήρα σημαντικού αστικού πόλου, η ιστορία των ίδιων των παραγωγικών δυνάμεων που προκάλεσαν και στήριξαν την όλη διαδικασία από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα μέχρι τη δεκαετία το 1980, διαμορφώθηκε από παραμέτρους οι οποίες κατά τα τελευταία χρόνια υπέστησαν δραματικές αλλαγές.

Το λιμάνι απετέλεσε το σημαντικότερο μοχλό ανάπτυξης της πόλης, όχι μόνον επειδή είχε υπερτοπικό χαρακτήρα, όχι δηλαδή απλά γιατί ήταν η κύρια θαλάσσια πύλη της χώρας από και προς τη δύση, αλλά πρωτίστως γιατί η υπερτοπικότητά του, ισορροπούσε με το γεγονός ότι η τοπική παραγωγή και οικονομία το αξιοποιούσε ως ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα για φτηνότερες εξαγωγές αγροτικών κυρίως προϊόντων. Στη συνέχεια, μετά το β' παγκόσμιο πόλεμο που η βιομηχανία και η μεταποίηση αναπτύχθηκαν σημαντικά σε όλον τον κόσμο, η ύπαρξη του λιμανιού απετέλεσε κίνητρο εγκατάστασης σημαντικών βιομηχανικών μονάδων στη ευρύτερη περιοχή της Πάτρας πάλι με βάση την ευκολότερη διακίνηση προϊόντων και πρώτων υλών. Η βιομηχανική ανάπτυξη προκάλεσε ενίσχυση των οικονομικών δεικτών, και έντονη στροφή προς την αστική περιοχή των πιο δυναμικών πληθυσμιακών ομάδων που εγκατέλειψαν την ύπαιθρο και συνεπώς την πρωτογενή παραγωγή και εγκαταστάθηκαν στην πόλη απασχολούμενοι στη βιομηχανία.

Η αποβιομηχάνιση της περιοχής, αποτέλεσμα συνολικότερων μεταβολών στις διεθνείς αγορές και συγκεκριμένων πολιτικών της Κοινότητας, δεν μπόρεσε να αντιστρέψει την κεντρομόλο δυναμική που η πόλη είχε δημιουργήσει. Δεν δημιούργησε δηλαδή ικανοποιητικά κίνητρα για την αντιστροφή του φαινομένου και την αναζωογόνηση του πρωτογενούς τομέα της παραγωγής. Φυσικά το γεγονός αυτό δεν εμφανίστηκε μόνο στην Πάτρα αλλά σε ολόκληρη τη χώρα και σε πολλές άλλες Ευρωπαϊκές περιφέρειες. Όμως οι περιοχές που στήριξαν την ανάπτυξή τους στη βιομηχανική παραγωγή επλήγησαν περισσότερο από την ραγδαία αποβιομηχάνιση. Μια τέτοια περιοχή είναι και αυτή της Πάτρας.

Σήμερα λοιπόν, στην οικονομία της Πάτρας κυριαρχεί η τριτογενής παραγωγή στηριγμένη κυρίως στη διόγκωση του δημόσιου τομέα

Το λιμάνι πια είναι περισσότερο παράγοντας όχλησης παρά συγκριτικό πλεονέκτημα της περιοχής

Ο σχεδιασμός του ΟΛΠΑ παρά τις παραπάνω διαπιστώσεις προβλέπει την επέκταση των λιμενικών χρήσεων σε όλο το αστικό παραλιακό μέτωπο!!!

Έτσι διευρύνεται αντί να αμβλύνεται ο αποκλεισμός της πόλης από τη θάλασσα εν ονόματι του εθνικού συμφέροντος...

Κάτω από αυτές τις συνθήκες, ο μόνος τομέας που είχε περιθώρια ανάπτυξης ήταν ο τριτογενής. Αλλά μέχρι σήμερα, στο σύνολο της χώρας, στον ένα ή τον άλλο βαθμό η ανάπτυξη της τριτογενούς παραγωγής τροφοδοτήθηκε κυρίως από τη διόγκωση του δημόσιου τομέα, που δεν ήταν βέβαια δυνατόν ν' απορροφήσει τον κύριο όγκο του «πλεονάζοντος» ανθρώπινου δυναμικού. Σήμερα λοιπόν, στην οικονομία της Πάτρας κυριαρχεί η τριτογενής παραγωγή, ενώ οι αξιόλογες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες που έχουν αναπτυχθεί στην προσπάθεια αναζωογόνησης ορισμένων βιομηχανικών και μεταποιητικών κλάδων, δεν επαρκούν για να δώσουν διέξοδο στα προβλήματα της ανεργίας ούτε συμβάλλουν αποτελεσματικά στην γενικότερη εξυγίανση των υπολοίπων οικονομικών και δημογραφικών δεικτών.

Σ' αυτό το περιβάλλον, η οικονομία της πόλης αλλά και της ευρύτερης περιοχής χαλάρωσε τους δεσμούς της με το λιμάνι. Έτσι η σημερινή λειτουργία του λιμανιού που ο υπερτοπικός του χαρακτήρας δεν εξισορροπείται πια από την παράλληλη κάλυψη τοπικών οικονομικών αναγκών, όπως συνέβαινε στο παρελθόν, φαίνεται λιγότερο απαραίτητη και περισσότερο ενοχλητική για την πόλη. Και αυτό όχι λόγω της υπαρκτής αύξησης του μεταφορικού έργου του λιμανιού, αλλά κυρίως λόγω της αποξένωσής του από την τοπική οικονομία.

Στις συνθήκες αυτές, η κατασκευή νέου λιμένα στα Νότια της Πόλης, θα έπρεπε, εκτός από την προφανή και θεμιτή επιδίωξη του εκσυγχρονισμού των λιμενικών εγκαταστάσεων να εξυπηρετεί και την ανακούφιση του αστικού παραλιακού μετώπου από χρήσεις που εμποδίζουν μια παραθαλάσσια πόλη να έχει φυσική επαφή με τη θάλασσα. Αντίθετα όμως με την προφανή αυτή αναγκαιότητα, επιχειρείται η επέκταση των λιμενικών χρήσεων στο νέο λιμάνι χωρίς την παράλληλη απελευθέρωση του παραλιακού μετώπου στο σημερινό. Αν αυτή η επιδίωξη επιτευχθεί, η Πάτρα θα διαθέτει 7.4km γραμμικής ανάπτυξης λιμενικών χρήσεων εξ' ολοκλήρου στον αστικό της χώρο!!! Η πολιτική αυτή, ακόμα κι αν αποδειχθεί εθνικά συμφέρουσα (αύξηση του παγίου κεφαλαίου του ΟΛΠΑ, δυνατότητα εισαγωγής στο Χρηματιστήριο, διαπραγμάτευση της τιμής της μετοχής

*Η Πάτρα δεν είναι το
Δυτικό επίνειο της Αττικής*

*Το Ρυθμιστικό Σχέδιο
προτείνει ένα εναλλακτικό
πρότυπο ανάπτυξης της
περιοχής στην κατεύθυνση
της αξιοποίησης τόσο των
υλοποιούμενων
μεταφορικών υποδομών,
όσο και ορισμένων
«ανενεργών» συγκριτικών
της πλεονεκτημάτων.*

διεύρυνση των επιτρεπομένων χρήσεων κλπ.), επιβαρύνει την πόλη και την ευρύτερη περιοχή με βαριές υπερτοπικές χρήσεις περιορισμένης αναπτυξιακής αποτελεσματικότητας εις ό,τι αφορά την τοπική κοινωνία και οικονομία. Η αντίθεση αυτή έχει πολώσει ήδη τη συζήτηση, ενώ τόσο το Γενικό Πολεοδομικό όσο και το Ρυθμιστικό Σχέδιο έχουν διαπιστώσει ότι η χωρητικότητα του νέου λιμανιού επαρκεί για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών και προτείνουν την πλήρη απελευθέρωση του παραλιακού μετώπου από τη σημερινή μαρίνα μέχρι την ακτή Δυμαίων.

Ένας σχεδιασμός που αντιμετωπίζει την Πάτρα αποκλειστικά ή κυρίως ως Δυτικό επίνειο της Αττικής, ενδεχομένως να στηρίζεται σε μια παρελθούσα ιστορική πραγματικότητα, αδικεί όμως την πόλη ως προς τις πραγματικές της δυνατότητες. Ένας ολοκληρωμένος και ταυτόχρονα ποιοτικότερος ρόλος είναι όχι μόνο εφικτός αλλά και αναγκαίος για την επιβίωση της πόλης και της ευρύτερης περιοχής.

Ο ρόλος του Ρυθμιστικού Σχεδίου. Προτεινόμενο αναπτυξιακό πρότυπο

Το περιεχόμενο μιας εναλλακτικής προοπτικής για την Πάτρα, πέραν των αποτελεσμάτων που θα παραχθούν από τα ήδη δρομολογημένα προγράμματα και έργα, πρέπει να υποστηρίζει τη δυναμική που είναι δυνατόν να εμφανίσει η πόλη αν αξιοποιηθούν πόροι, που ενώ υφίστανται, παραμένουν ανεκμετάλλευτοι.

Η διεθνής αναγνωρισιμότητα του πόλου ως σημαντικού αστικού κέντρου στον Αδριατικό διάδρομο, η καλή προσβασιμότητα η οποία ενισχύεται από τις προγραμματιζόμενες παρεμβάσεις, το σημαντικό ερευνητικό έργο του Πανεπιστημίου και του Ερευνητικού Πάρκου, το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, το σημαντικό φυσικό και πολιτισμικό κεφάλαιο της πόλης και της ευρύτερης περιοχής και ορισμένα χαρακτηριστικά του αστικού χώρου (μέγεθος, αρχιτεκτονική και πολεοδομική ταυτότητα, γεινίαση με διεθνούς ακτινοβολίας αρχαιολογικούς χώρους), συνθέτουν ένα σύνολο πλεονεκτημάτων, μερικά τουλάχιστον από τα οποία έχουν δυναμικό χαρακτήρα

Ο αστικός – συνεδριακός τουρισμός και η καθετοποίηση της ερευνητικής δραστηριότητας αποτελούν του βασικούς αναπτυξιακούς άξονες που εισηγείται το Ρ.Σ.

Η βελτίωση της μορφολογίας και της λειτουργικότητας του αστικού χώρου εκτός από την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων αποτελεί και προϋπόθεση για την ανάπτυξη αστικού-συνεδριακού τουρισμού

Αναδεικνύεται λοιπόν, μια προοπτική που σχετίζεται με την ενίσχυση του ρόλου της πόλης ως αστικού τουριστικού προορισμού και τη δυνατότητα ανανέωσης των παραγωγικών δραστηριοτήτων στη βάση της στήριξης της καινοτομίας, της παραγωγής και διάχυσης της γνώσης. Σημαντική προϋπόθεση για την εξέλιξη της οικονομίας προς αυτή την κατεύθυνση αποτελεί η γενικότερη στροφή του κεντρικού σχεδιασμού, στη στήριξη ορισμένων τουλάχιστον αστικών κέντρων της χώρας ως δυνάμει τουριστικών πόλων και στην σθεναρή ενίσχυση του τομέα της έρευνας και της καινοτομίας.

Παρά το γεγονός ότι αυτή η στροφή δεν έχει επιτελεστεί, κρίνεται ότι αργά η γρήγορα, οι πραγματικές συνθήκες, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και οι ίδιες οι πιέσεις της αγοράς θα την διευκολύνουν, τουλάχιστον στους πόλους οι οποίοι διαθέτουν συγκριτικά πλεονεκτήματα. Άλλωστε, στο σύνολο της Ε.Ε. και ιδιαίτερα στις περιφερειακές χώρες η τάση αυτή έχει ήδη κατακτήσει κυρίαρχο ρόλο στην οικονομία και την απασχόληση.

Ειδικότερα:

τουρισμός

Εκτιμάται η δυνατότητα ανάπτυξης αστικού, συνεδριακού – εκθεσιακού τουρισμού. Οι κατευθύνσεις αυτές περιέχονται και στο υπό διαβούλευσιν σχετικό ειδικό πλαίσιο.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων και την εισαγωγή του προορισμού στο διεθνές τουριστικό κύκλωμα απαιτείται σειρά παρεμβάσεων μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι εξής:

- ρυθμίσεις σχεδιασμού για τη διευθέτηση θεμάτων συγκρούσεων χρήσεων γης στον αστικό ιστό και τον περιαστικό χώρο,
- προώθηση αναπλάσεων για την ανάδειξη και τη βελτίωση της λειτουργικότητας και της τουριστικής εικόνας των αστικών συνόλων (Πάτρας - Ρίου και Αντιρρίου - Ναυπάκτου),
- ανάδειξη και αναβάθμιση του θαλασσιού μετώπου, απελευθέρωση τμήματος του από λιμενικές χρήσεις και απόδοση του στην πόλη ώστε να εμπλουτιστεί με χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής στο πρότυπο

διεθνών παραδειγμάτων,

- ανάδειξη και προβολή αρχιτεκτονικών συνόλων και άλλων αξιόλογων στοιχείων του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και προώθηση αναπλάσεων περιοχών με παρουσία βιομηχανικών κελυφών,
- προώθηση δικτυώσεων βάσει θεματικών ενοτήτων (κοινή ιστορία, αρχιτεκτονική, τοπική παραγωγή κ.α.), στην ζώνη άμεσης επιρροής (Παναχαϊκό όρος, Ναύπακτος, ορεινή Ναυπακτία) αλλά και στην ευρύτερη περιοχή (τουριστικός δρόμος Ολυμπίας – Δελφών – Επιδαύρου),
- εμπλουτισμός και αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στον τομέα της υγείας, των πολιτιστικών δραστηριοτήτων και των αστικών υποδομών,
- αναβάθμιση, εκσυγχρονισμός και βελτίωση της ποιότητας του ξενοδοχειακού δυναμικού, το επίπεδο του οποίου είναι εξαιρετικά χαμηλό,
- βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, εξασφάλιση ευκολίας πρόσβασης στους τουριστικούς πόρους και ενημέρωση των επισκεπτών για τη θέση και το περιεχόμενό τους,
- ενίσχυση του ερευνητικού έργου που παράγεται στην Πάτρα με πόλους, το Πανεπιστήμιο, το Ερευνητικό Πάρκο και το Νοσοκομείο,
- συμπλήρωση των συνεδριακών εγκαταστάσεων με τη δημιουργία νέων, είτε αμιγών είτε συνδυασμένων με καταλύματα υψηλών προδιαγραφών,
- εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση των υφιστάμενων δημοσίων υποδομών,
- ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στις σχετικές υποδομές,
- αποκατάσταση και επανάχρηση αξιόλογων παλαιών κελυφών,
- προώθηση συνεδρίων θεματικού περιεχομένου (καινοτομία, έρευνα)

Υποδομές θαλάσσιου τουρισμού ενισχύουν το χαρακτήρα και την ταυτότητα του προορισμού

Η καθετοποίηση του ερευνητικού έργου και η σύνδεση της έρευνας με την παραγωγή είναι εφικτή δεδομένης της σημαντικής δυναμικής που έχει ήδη αναπτυχθεί από το Ερευνητικό Πάρκο, σε συνδυασμό με την ενίσχυση των μεταφορικών υποδομών και τη σημαντική γεωπολιτική θέση της Πάτρας

Περαιτέρω, για την ευρύτερη περιοχή της Πάτρας λόγω της θέσης πάνω στο θαλάσσιο άξονα Αδριατικής – Ιονίου, της προγραμματιζόμενης αναβάθμισης του αεροδρομίου του Άραξου αλλά και της γειτνίασης με τον Κορινθιακό κόλπο διαγράφεται, η προοπτική ανάπτυξης θαλάσσιου τουρισμού (yachting), με την προϋπόθεση της προώθησης ειδικών τουριστικών υποδομών δηλαδή:

- την αναβάθμιση της υφιστάμενης μαρίνας της Πάτρας σε μέση δυναμικότητα, τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και τον εκσυγχρονισμό των χερσαίων εγκαταστάσεων,
- τη δημιουργία νέας μαρίνας υψηλής δυναμικότητας στην περιοχή του Αντιρρίου με παράλληλη ανάπτυξη των απαραίτητων συνοδών υποδομών στον χώρο του πρώην εργοταξίου κατασκευής της γέφυρας (υποδομές φιλοξενίας και εστίασης, χώροι φύλαξης, συντήρησης και επισκευής σκαφών, γραφείων τουρισμού πρακτόρων θαλάσσιου τουρισμού, κ.α.)

έρευνα - καινοτομία

Στο πλαίσιο εμπλουτισμού και εξειδίκευσης των κατευθύνσεων του κεντρικού σχεδιασμού η ευρύτερη Πάτρα, μπορεί να αποτελέσει πόλο έρευνας, τεχνολογίας, επιχειρηματικής και μεταποιητικής δραστηριότητας με επίκεντρο την εξειδίκευση της παραγωγής σε προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας σε τομείς έντασης γνώσης (πληροφορική, media, χρηματοοικονομικά, υπηρεσίες συμβούλων, ιατρικές υπηρεσίες κ.α.) και σε τεχνικές ανάπτυξης καινοτομίας με την προώθηση ειδικών εφαρμογών εφόσον ενισχυθούν οι υφιστάμενες υποδομές και δράσεις.

Η χωροθέτηση ενός οργανωμένου υποδοχέα (παραγωγικού πάρκου), περιορισμένης σχετικά κλίμακας, σε περιοχή μέσα ή κοντά στο Πανεπιστήμιο, με εξειδίκευση σε προϊόντα υψηλής τεχνολογίας και γνώσης, δημιουργεί προϋποθέσεις καθετοποίησης μιας παραγωγής αντίστοιχων προϊόντων. Με αυτόν τον τρόπο στην περιοχή του Δήμου Ρίου δημιουργείται ένας ελκυστικός πόλος και το απαιτούμενο υπόβαθρο ώστε ισχυρές βιομηχανίες που εξειδικεύονται στους συγκεκριμένους τομείς (τηλεπικοινωνίες,

Παραγωγικές δραστηριότητες συμβατές με τη σχεδιαζόμενη ταυτότητα της πόλης, τη νέα θέση του λιμανιού και την αναμενόμενη ζήτηση προβλέπονται από το Ρ.Σ.

Επιχειρείται η άμβλυνση του μονοκεντρικού προτύπου και η ενίσχυση ενός τοπικού πολυθεματικού δικτύου

υπολογιστές, αυτοματισμοί, βιοτεχνολογία, ιατρικά εργαλεία) να επενδύσουν στην περιοχή.

Η προοπτική παραγωγικής ανανέωσης της πόλης μπορεί να ενισχυθεί περαιτέρω από την ανάπτυξη ενός δεύτερου εξειδικευμένου πόλου μεταποιητικών, εμπορικών, εφοδιαστικών (logistics) και μεταφορικών δραστηριοτήτων νοτιοδυτικά της Πάτρας, στον άξονα από το νέο λιμάνι μέχρι τον περιφερειακό δακτύλιο. Η περιοχή αυτή σήμερα δέχεται πιέσεις για ανάπτυξη πολυκαταστημάτων και υπεραγορών και πρέπει να διαφυλαχθεί από αυτή τη μονοδιάστατη ζήτηση. Πρέπει ν' αναπτυχθεί, οργανωμένα, με χρήσεις πολεοδομικού κέντρου στον αστικό χώρο, με στόχο την εξυπηρέτηση των αναγκών που θα προκύψουν από την λειτουργία του νέου λιμένα, αλλά και την ενδογενή αξιοποίηση των δυνατοτήτων που δημιουργούνται με τη συγκέντρωση και τον εκσυγχρονισμό μεταφορικών υποδομών.

Χωρικά, το προτεινόμενο πρότυπο ανάπτυξης επιχειρεί την ενίσχυση ενός πολυκεντρικού συστήματος, φροντίζοντας κυρίως για την διαμόρφωση ενός τοπικού πολυθεματικού δικτύου, παρά για την «ολοκλήρωση» του ρόλου της Πάτρας. Στη λογική αυτή, το Δίπολο Αντίρριο – Ναύπακτος απομακρύνεται από το ρόλο του υποδοχέα οικιστικών πιέσεων της Πάτρας, ενώ παράλληλα ενισχύεται ο ρόλος του ως πόλου τουρισμού-αναψυχής. Στα όρια του δήμου Ρίου, ο οποίος αναπτύχθηκε ως προάστιο της Πάτρας, προτείνεται η χωροθέτηση υποδοχέα παραγωγικών δραστηριοτήτων σε λειτουργική και χωρική εξάρτηση από το Πανεπιστήμιο και το Ερευνητικό Πάρκο. Ο χώρος της ορεινής Ναυπακτίας και του Παναχαϊκού όρους αφ' ενός προστατεύονται από την εκτός σχεδίου δόμηση και αφ' ετέρου ενισχύονται ως προς τη δυνατότητα αξιοποίησης του οικιστικού τους αποθέματος (παραθεριστική κατοικία, αγροτουρισμός, ήπιες τουριστικές δράσεις). Τέλος οι οικισμοί νότια της Πάτρας στους δήμους Παραλίας, Μεσσήτιδος και Βραχνηϊκών, αναμένεται να ενισχύσουν το ρόλο τους ως πόλοι υποστήριξης ήπιων και εναλλακτικών μορφών τουρισμού ιδιαίτερα αν υλοποιηθεί η σχεδιαζόμενη επένδυση για την κατασκευή πίστας μηχανοκίνητου αθλητισμού στη Χαλανδρίτσα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Σκοπός και στόχοι

Σκοπός του Ρυθμιστικού Σχεδίου και του Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος του Οικιστικού Συγκροτήματος Πάτρας είναι η διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου επιτελικού στρατηγικού προγράμματος χωρικών πολιτικών για την περιοχή, το οποίο θα αποτελέσει το βασικό πλαίσιο αναπτυξιακών, περιβαλλοντικών, χωροταξικών και πολεοδομικών επιλογών για το χρονικό ορίζοντα ισχύος του, μέσα από τη δράση του προβλεπόμενου Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Πατρών.

Η ισόρροπη και βιώσιμη ανάπτυξη των χωρικών ενοτήτων της περιοχής μελέτης, η αναβάθμιση των παραγωγικών δραστηριοτήτων, η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και των ευκαιριών που δημιουργούνται σε διεθνές επίπεδο, η διευκόλυνση της υγιούς επιχειρηματικότητας, η προστασία, ανάδειξη και αξιοποίηση του πολιτισμικού και φυσικού περιβάλλοντος και η παροχή κατευθύνσεων προς τα υποκείμενα επίπεδα σχεδιασμού συνθέτουν το πλαίσιο του περιεχομένου του Ρ.Σ.

- Η βελτίωση και αξιοποίηση της διεθνούς αναγνωρισιμότητας και της γεωπολιτικής θέσης της περιοχής,
- η εξασφάλιση των προϋποθέσεων και η ενεργοποίηση μηχανισμών για την αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής με κριτήριο τη βελτίωση των τοπικών κοινωνικών και οικονομικών παραμέτρων,
- η συγκράτηση των θετικών δημογραφικών δεικτών στα σημερινά επίπεδα, ο περιορισμός του ποσοστού ανεργίας σε επίπεδα συγκρίσιμα με τον εθνικό Μ.Ο. και η άμβλυνση των δημογραφικών αποκλίσεων μεταξύ αστικών κέντρων και αγροτικής ενδοχώρας,
- η βελτίωση των προϋποθέσεων αξιοποίησης των πόρων του χωρικού συστήματος και του ανθρώπινου δυναμικού για την ενίσχυση της πρωτογενούς παραγωγής, ο εκσυγχρονισμός της βιομηχανίας και η σύνδεσή της με την έρευνα και την καινοτομία και ο εμπλουτισμός του τριτογενούς τομέα μέσα από τη στοχευμένη ενίσχυση συγκεκριμένων δραστηριοτήτων σύνδεσης του ερευνητικού έργου με δράσεις ενίσχυσης του αστικού – συνεδριακού τουρισμού,
- η ενίσχυση του ρόλου της Πάτρας μέσα από την αξιοποίηση των νέων υποδομών και της διοικητικής αναδιάρθρωσης με έμφαση στην εξυγίανση της ενδογενούς αναπτυξιακής συνιστώσας και προοπτική την διαμόρφωση ενός πραγματικά μητροπολιτικού χαρακτήρα,

- ο περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης , η ενίσχυση του ρόλου των οικισμών (στην κατεύθυνση της χωρικής και θεματικής ολοκλήρωσης του οικιστικού δικτύου), η ορθολογική πρόβλεψη των απαραίτητων οργανωμένων υποδοχέων, είτε κατοικίας είτε παραγωγικών δραστηριοτήτων, η απομάκρυνση οχλουσών χρήσεων, η αύξηση και εξυγίανση των κοινοχρήστων χώρων και η βελτίωση της λειτουργικότητας των πόλεων,
- η προστασία του φυσικού και πολιτισμικού κεφαλαίου, ο έλεγχος και η ελαχιστοποίηση των πηγών ρύπανσης, η βελτίωση της ποιότητας των φυσικών και πολιτισμικών πόρων στις περιοχές όπου έχουν υποστεί υποβάθμιση και η δημιουργία των προϋποθέσεων ώστε οι συγκεκριμένοι πόροι, από εμπόδια της αστικής επέκτασης να μετατραπούν μέσα από δράσεις αποκατάστασης, προστασίας, ανάδειξης και αξιοποίησης σε ενεργό παράγοντα εναλλακτικής οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής,

αποτελούν τους γενικούς στόχους του Ρ.Σ.

Στο Πλαίσιο της εξυπηρέτησης των παραπάνω στόχων το Ρ.Σ εισηγείται ρυθμίσεις, πολιτικές, δράσεις και έργα, προτείνει ένα χρονοδιάγραμμα και ένα χρηματοδοτικό σχήμα και εκτιμά τα περιβαλλοντικά αποτελέσματα από την υλοποίησή του.

Ειδικότερες προτάσεις

Προστασία πρασίνου

Το Ρ.Σ. προωθεί τη στρατηγική μιας ολοκληρωμένης διαχείρισης του πρασίνου σε ολόκληρη την έκταση της περιοχής μελέτης και σε όποια μορφή και εάν αυτό εμφανίζεται (αστικό, περιαστικό, εξωαστικό), θεωρώντας την ως απαραίτητη προϋπόθεση στη διαμόρφωση του μητροπολιτικού της χαρακτήρα. Η προώθηση της στρατηγικής αυτής εκτιμάται ότι θα λειτουργήσει θετικά τόσο ως προς τη διατήρηση του φυσικού πλούτου της περιοχής και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της, όσο και ως προς την τόνωση της προωθούμενης αναπτυξιακής της φυσιογνωμίας. Στο πλαίσιο αυτό δίνονται κατευθύνσεις που αφορούν στην προστασία του κρίσιμου παράκτιου χώρου (προστασία και αξιοποίηση των αδόμητων θυλάκων), στην προστασία της γεωργικής γης που λόγω του αναγλύφου της περιοχής μελέτης αποτελεί κρίσιμη παράμετρο κατά την εκτίμηση του Ρ.Σ., στην προστασία των ρεμάτων και παραρεμάτων περιοχών, στην προστασία των καλυπτόμενων από δάση και δασώδη βλάστηση εκτάσεων και στην προστασία – αξιοποίηση των λοιπών οικοσυστημάτων. Ειδικά σε σχέση με το αστικό πράσινο στην πόλη της Πάτρας το Ρ.Σ. εισηγείται ένα πρόγραμμα διάσωσης των χαρακτηρισμένων στο παλιό σχέδιο κοινοχρήστων χώρων που σιγά-σιγά αποχαρκτηρίζονται λόγω αδυναμίας του δήμου να προβεί στις απαιτούμενες απαλλοτριώσεις.

Οικιστικό δίκτυο

Εις ό,τι αφορά τη διάρθρωση του δικτύου και την ιεράρχηση των πόλων του, δεν προτείνονται αλλαγές σε σχέση με τη θεσμοθετημένη από το Περιφερειακό Χωροταξικό δομή. Εν όψει όμως της διοικητικής αναδιάρθρωσης (Καποδίστριας ΙΙ) προτείνεται η συγκρότηση δύο δήμων στην περιοχή του Ρ.Σ. Ο ένας θα προκύψει από τη συνένωση των δήμων Αντιρρίου και Ναυπάκτου και ο άλλος από τη συνένωση των δήμων Ρίου, Πατρέων, Μεσσήτιδος, Παραλίας και Βραχγεϊκών.

Αστικός Χώρος

Η βασικότερη παρέμβαση που εισηγείται το Ρ.Σ. σχετίζεται με τον επαναπροσδιορισμό της λειτουργίας της πόλης μετά τη μεταφορά των λιμενικών δραστηριοτήτων στην Ακτή Δυμαίων. Η απελευθέρωση του θαλασσιού μετώπου βελτιώνει τις δυνατότητες στροφής της πόλης προς τη θάλασσα απαιτώντας και ορισμένες πολεοδομικού χαρακτήρα παρεμβάσεις. Αντίστοιχα η μεταφορά του λιμανιού στο νότιο άκρο της πόλης, υπαγορεύει τη διαμόρφωση των συνθηκών για την εξυπηρέτηση της λειτουργίας του. Ειδικότερα το Ρ.Σ προτείνει τη δημιουργία ενός δεύτερου πολεοδομικού κέντρου στην Ακτή Δυμαίων και την ανάπλαση και απόδοση σε κοινόχρηστες λειτουργίες του παραλιακού μετώπου από το βιότοπο της Αγυιάς μέχρι το νέο λιμάνι. Επιπλέον, προτείνει την ενίσχυση του δικτύου πεζοδρόμων στο ιστορικό κέντρο της πόλης.

Η πρόταση συνολικά προϋποθέτει την αποθάρρυνση της χρήσης ΙΧ στο ιστορικό κέντρο και τον παραλιακό δρόμο. Το κυκλοφοριακό πρότυπο επιχειρεί παράλληλα, αξιοποιώντας τη μικρή περιμετρική και τις συνδέσεις με τον περιφερειακό άξονα να μεταφέρει τον κύριο όγκο της διαμήκου κυκλοφορίας (Βορράς-Νότος) σε οδούς παράλληλες με την παραλιακή, προκειμένου να αποφορτίσει την τελευταία.

Η πύκνωση του δικτύου κοινοχρήστων χώρων πέραν της βελτίωσης που επιτυγχάνεται από την απελευθέρωση του αστικού παράκτιου χώρου, συναρτάται και με το πρόγραμμα που περιγράφεται στην παράγραφο «Προστασία Πρασίνου».

Με δεδομένο το ότι ολόκληρο σχεδόν το παραλιακό μέτωπο της περιοχής του Ρ.Σ. αποτελεί πια υποδοχέα αστικών δραστηριοτήτων ανεξάρτητα από το πολεοδομικό καθεστώς και παρ' όλο που ένα πρότυπο συμπαγούς πόλης είναι επιθυμητό, δεν μπορεί να προταθεί αφού είναι πια ανέφικτο. Προτείνεται ωστόσο ο έλεγχος των πιέσεων διάχυσης των αστικών χρήσεων με στόχο την ανάσχεση του φαινομένου.

Στη Ναύπακτο αντίστοιχα επιχειρείται ο έλεγχος της οικιστικής διάχυσης, η ρύθμιση των συγκρούσεων των χρήσεων γης στην παράκτια ζώνη και η διατύπωση κατευθύνσεων για την αντιμετώπιση των αναμενόμενων πιέσεων στην περιοχή. Στην κατεύθυνση εξυπηρέτησης του στόχου για ενίσχυση και εξειδίκευση του ρόλου της πόλης ως αστικό κέντρο εκτεταμένης εμβέλειας, με έμφαση στον αστικό τουρισμό

και τον πολιτισμό, προτείνεται και η λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση και ανάπλαση τμημάτων της πόλης.

Ο οικισμός του Ρίου απαιτεί άμεση εκπόνηση ΓΠΣ για την επίλυση σημαντικών και δυναμικών πολεοδομικών προβλημάτων που σχετίζονται αφ' ενός με τη διαρκή και ασχεδίαστη εξάπλωση των αστικών χρήσεων και αφ' ετέρου με την ποιότητα του δημόσιου – κοινόχρηστου χώρου. Η πόλη αναπτύχθηκε οικιστικά με έντονους ρυθμούς ως προάστιο της Πάτρας και παρά τις πολυτελείς κατασκευές και τις υψηλές τιμές γης, χαρακτηρίζεται από την κακή ποιότητα ή ακόμα και την απουσία των πλέον αναγκαίων στοιχείων αστικού εξοπλισμού. Η πρόταση του Ρ.Σ. για την αξιοποίηση του Πανεπιστημίου, του Ερευνητικού Πάρκου και του Νοσοκομείου που φιλοξενεί ο δήμος και για την ενίσχυση του ρόλου του στην ευρύτερη περιοχή, ως πόλου έρευνας - καινοτομίας αλλά και αστικού συνεδριακού τουρισμού προϋποθέτουν τη συγκρότηση πολεοδομικού κέντρου αλλά και σειρά άλλων μέτρων πολεοδομικού και λειτουργικού χαρακτήρα, αναδεικνύοντας την ανάγκη άμεσης εκπόνησης ΓΠΣ.

Παραγωγικές δραστηριότητες

Το Ρ.Σ αναγνωρίζει την αναγκαιότητα χωροθέτησης οργανωμένων υποδοχέων παραγωγικών δραστηριοτήτων όχι μόνο για τον έλεγχο του φαινομένου της ασχεδίαστης παρόδιας δόμησης στις εισόδους της πόλης, αλλά και για τον εκσυγχρονισμό των παραγωγικών συντελεστών. Με την έννοια αυτή προτείνει τη γενναία επέκταση της ΒΠΠΕ Πατρών (διπλασιασμός της έκτασης) με δεδομένη την σημερινή ζήτηση. Ταυτόχρονα προτείνει την ίδρυση αρκετών υποδοχέων στην περιοχή του Ρ.Σ.: Ενός Πάρκου σχεδιασμού και ανάπτυξης καινοτόμων βιομηχανικών προϊόντων στην ευρύτερη περιοχή του Πανεπιστημίου, μιας ΠΟΑΠΔ τουρισμού στο Αντίρριο συνδεδεμένη με την προτεινόμενη κεντρική μαρίνα στο χώρο του εργοταξίου της γέφυρας και μιας ΠΟΑΠΔ βιοτεχνίας – χονδρεμπορίου στην είσοδο της Παραγλαύκιας οδού. Τέλος προτείνει τη χρήση πολεοδομικών εργαλείων (ρυμοτόμηση, πρασιές) για την ένταξη του ΒΙΟΠΑ Γλαύκου στον αστικό ιστό.

Περιαστικός χώρος

Ταυτόχρονα με τη χωροθέτηση οργανωμένων υποδοχέων, προτείνονται μέτρα ελέγχου της παρόδιας δόμησης με ελάττωση των επιτρεπομένων χρήσεων, αύξηση των αρτιοτήτων και κατάργηση των παρεκκλίσεων στον περιαστικό χώρο. Η ελάχιστη περιαστική γεωργική γη και οι αδόμητοι παράκτιοι θύλακες προστατεύονται. Τέλος προτείνεται ζώνη περιαστικής προστασίας νότια της πόλης για μελλοντική επέκταση. Αντίστοιχα μέτρα περιορισμού της δόμησης

(παραθεριστική κατοικία) στον παράκτιο χώρο της βόρειας ενότητας (Αντίρριο – Ναύπακτος) επιχειρούν να ελέγξουν τους ρυθμούς απαξίωσης των τουριστικών πόρων της περιοχής.

Ενδοχώρα – Ορεινός χώρος

Εκτός από τις ρυθμίσεις που εισηγείται το Ρ.Σ. για την προστασία του ορεινού χώρου και των ευαίσθητων οικοσυστημάτων, προτείνει ταυτόχρονα δύο ακόμα κατευθύνσεις που αφορούν τους ορεινούς οικισμούς. Η μία αφορά στη βελτίωση της προσβασιμότητάς τους μέσα από την αναβάθμιση του οδικού δικτύου σύνδεσης (τοπικές βελτιώσεις γεωμετρικών χαρακτηριστικών) και η άλλη την αξιοποίηση του οικιστικού αποθέματος των φθινόντων και εγκαταλελειμμένων οικισμών για την κάλυψη της ζήτησης για παραθεριστική κατοικία. Τέλος προτείνει τον περιορισμό των ορίων των στάσιμων οικισμών στο πραγματικό τους μέγεθος (αντί του κύκλου με ακτίνα 800m γύρω από το κέντρο τους). Το Ρ.Σ. αντιμετωπίζει θετικά το ενδεχόμενο κατασκευής πίστας αγώνων στη Χαλανδρίτσα (εφ' όσον αποδειχθεί τεχνικά και οικονομικά εφικτή) υπό την προϋπόθεση ότι οι ο κύριος όγκος των συνοδών υποδομών (ξενοδοχεία, εστιατόρια) δεν θα επιβαρύνουν τον ορεινό εντός σχεδίου χώρο και θα επιδιωχθεί να ενισχυθεί η ταυτότητα και ο χαρακτήρας των γύρω οικισμών.

Υποδομές

Προτείνεται η δημιουργία κεντρικής μαρίνας στο Αντίρριο με στόχο την εξυπηρέτηση αναγκών, ελλιμενισμού, φύλαξης και επισκευών σκαφών και γενικότερα εξυπηρέτησης και διανομής της κίνησης προς το Βόρειο και Νότιο Ιόνιο και τον Κορινθιακό κόλπο. Επιπλέον προτείνεται η αναβάθμιση της μαρίνας της Πάτρας σύμφωνα με τα πρότυπα λειτουργίας αντίστοιχων εγκαταστάσεων σε ευρωπαϊκά αστικά κέντρα-τουριστικούς προορισμούς.

Η μικτή λειτουργία του νέου λιμανιού (επιβατική και εμπορευματική) απαιτεί τη σύνδεσή του με σιδηρόδρομο και δικαιολογεί τη δημιουργία σιδηροδρομικού σταθμού στο νέο λιμάνι. Η λιμενική ζώνη προτείνεται να φιλοξενεί αποκλειστικά λιμενικές λειτουργίες, ενώ το σημερινό λιμάνι απελευθερώνεται και αποδίδεται χωρίς δυνατότητα δόμησης σε κοινόχρηστες χρήσεις. Μικρή νότια επέκταση της μαρίνας είναι αποδεκτή για την εξυπηρέτηση του στόχου του εκσυγχρονισμού και της περιορισμένης αύξησης της χωρητικότητας της.

Ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου Αθήνας - Πάτρας αποτελεί προϋπόθεση για την εμπορευματική λειτουργία του λιμανιού. Προτείνεται η επέκταση της γραμμής μέχρι τη ΒΠΠΕ και το αεροδρόμιο του Αράξου άμεσα και μεσοπρόθεσμα μέχρι την Ολυμπία. Επιπλέον προτείνεται η χρήση των γραμμών και

από συμπληρωματικό μέσο σταθερής τροχιάς με στόχο την εξυπηρέτηση της κίνησης Αίγιο – Ρίο (Πανεπιστήμιο, Νοσοκομείο) – Πάτρα – ΒΙΠΕ – Αράξος (αεροδρόμιο) – Πύργος - Ολυμπία. Η υπογειοποίηση τμήματος της γραμμής στον αστικό χώρο της Πάτρας στο βαθμό που αποδειχθεί τεχνικά και οικονομικά εφικτή, θα βελτιώσει τις δυνατότητες ένταξης του παρακτίου μετώπου στη πόλη, που αποτελεί κεντρικό στόχο του Ρ.Σ. Όμως, ο σχεδιαζόμενος από την ΕΡΓΟΣΕ υπόγειος σιδηροδρομικός σταθμός στον Άγιο Διονύσιο (πέραν του επίγειου στο νέο λιμάνι), δε δικαιολογείται. Αντί σταθμού το Ρ.Σ. προτείνει απλή στάση δεδομένου ότι στο σημείο αυτό αφ' ενός η γραμμή θα είναι υπόγεια και αφ' ετέρου δύο σιδηροδρομικοί σταθμοί στην ίδια πόλη, επί της ίδιας γραμμής και με 3.5km απόσταση δεν δικαιολογούνται. Τέλος ο σταθμός του ΚΤΕΛ προτείνεται να χωροθετηθεί στην ακτή Δυμαίων ώστε να βελτιστοποιείται η συμπληρωματικότητα των μεταφορικών μέσων. Επιπλέον κρίνεται επιβεβλημένη η βελτίωση της σύνδεσης της περιοχής του Πανεπιστημίου και του νοσοκομείου με την Ν.Ε.Ο. και την Περιμετρική.

Η αναβάθμιση του αεροδρομίου του Αράξου, αποτελεί προϋπόθεση για την εξυπηρέτηση των στόχων του Ρ.Σ. για ανάπτυξη αστικού – συνεδριακού τουρισμού στην περιοχή και ενίσχυση των παραγωγικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την καινοτομία.

Τέλος προτείνεται ο εκσυγχρονισμός του συστήματος διαχείρισης απορριμμάτων με μέτρα και έργα που σε μεγάλο βαθμό είναι υποχρεωτικά στη βάση της συμμόρφωσης με τις οδηγίες της ΕΕ, αλλά και αναγκαία για την προστασία των φυσικών πόρων (μετατροπή των ΧΥΤΑ σε ΧΥΤΥ, διαλογή στην πηγή, αξιολόγηση των δυνατοτήτων κομποστοποίησης κλπ.). Προτείνεται η πύκνωση των αποχετευτικών δικτύων με στόχο την εξυπηρέτηση όλων των οικισμών με πληθυσμό >2000 κατ., ενώ το ήδη κατασκευαζόμενο έργο ύδρευσης από το φράγμα Πείρου – Παραπείρου εκτιμάται ότι θα αποκαταστήσει σε ικανοποιητικό βαθμό τους ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες ύδρευσης στην περιοχή.