



Η αποκοπή των παραλιακών πόλεων από το θαλάσσιο μέτωπό τους είναι ένα παράδοξο φαινόμενο, που παρουσιάζεται σε πολλές ελληνικές πόλεις, μη εξαιρουμένης και της Αθήνας.

Η Πάτρα να ανακτήσει το θαλάσσιο μέτωπο

Η Πάτρα, κομβικό σημείο μεταφορών της χώρας, είναι μία από τις πολλές μεγαλουπόλεις, που βιώνει έντονα την αποκοπή της από τη θάλασσα.

Η πόλη και το λιμάνι της Πάτρας αντί να αναπτύσσονται παράλληλα και σε συνάρτηση μεταξύ τους, φαίνεται ότι το λιμάνι διογκώνεται, σε βάρος της πόλης, η οποία σταδιακά απομακρύνεται όλο και περισσότερο από τη θάλασσα, καθώς οι δραστηριότητες του λιμανιού αποκόπτονται από το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης.

Η Πάτρα εξελίσσεται σε σταυροδρόμι των μεγάλων οδικών αξόνων της χώρας, που κατασκευάζονται με συμβάσεις παραχώρησης, ενώ παράλληλα αποτελεί βασική πύλη εισόδου στη χώρα, μέσω του λιμανιού της. Για την περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού και της πόλης, όλα δείχνουν ότι χρειάζεται απόλυτη συνεργασία στο σχεδιασμό, ώστε το αποτέλεσμα να είναι επωφελές και για τις δύο πλευρές. Ιδιαίτερα τώρα που επίκειται η ολοκλήρωση του νέου λιμανιού, το παλιό λιμάνι μπορεί να αναδιαμορφωθεί, ώστε να υλοποιηθεί, επιτέλους, το όνειρο των κατοίκων της Πάτρας, που είναι η πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπό της.

Το ΤΕΕ - ΤΔΕ, με σειρά ενεργειών, επιδιώκει την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής και παράλληλα την αποκατάσταση της πρόσβασης των κατοίκων και των επισκεπτών στο παραλιακό μέτωπο της πόλης.

Στο πλαίσιο των ενεργειών αυτών, ο νέος πρόεδρος ΤΕΕ/ΤΔΕ, δρ. **Αθανάσιος Ευαγ. Γιανναδάκης**, απέστειλε επιστολή προς τον πρωθυπουργό της Ελλάδας, **Γεώργιο Α. Παπανδρέου**, στην οποία τονίζει τα ακόλουθα:

«Η Διοικούσα Επιτροπή του Τεχνικού Επιμελητηρίου Δυτικής Ελλάδος επικοινωνεί μαζί σας, προκειμένου να σας μεταφέρει την έντονη ανησυχία της, για την καθυστέρηση που παρατηρείται στην εφαρμογή της προεκλογικής σας δέσμευσης, σχετικά με το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης των Πατρών.

Κανείς δεν αμφισβητεί ότι το λιμάνι αποτελεί πηγή ζωής και πλούτου για την πόλη. Συνδέεται μαζί

της ιστορικά και διαμόρφωσε την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική της ταυτότητα. Σήμερα αποτελεί τον ισχυρότερο ίσως πόλο οικονομικής δραστηριότητας, παραγωγό απασχόλησης και ένα από τα ισχυρότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Πάτρας.

Ιστορικά, η πόλη αναπτύχθηκε σταδιακά γύρω από το λιμάνι και αποκόπηκε έτσι από τη θάλασσα. Η πολεοδομική πύκνωση και η εξάπλωση της αυτοκίνησης, σε συνδυασμό με τη μετατροπή του λιμανιού από κλασικό εμπορικό λιμάνι σε λιμάνι συνδυασμένων μεταφορών και η επέκτασή του, δημιούργησαν συνθήκες αποκοπής της κεντρικής περιοχής της πόλης από το θαλάσσιο μέτωπό της. Το πρόβλημα αυτό δικαιολογημένα παραμένει στην καρδιά του προβληματισμού και των συγκρούσεων που αναδεικνύονται μεταξύ λιμανιού και πόλης.

Σ' αυτή τη δύσκολη εποχή για τη χώρα μας, η επίλυση του παραπάνω προβλήματος θα έδινε ελπίδα και θα σηματοδοτούσε για την Πάτρα και τους κατοίκους της, μια νέα εποχή και το ξεκίνημα μιας άλλης αναπτυξιακής πορείας για την περιοχή, βασισμένη στην ποιοτική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και την υγιή και ισορροπημένη διαβίωση των πολιτών και επισκεπτών της πόλης.

Το ΤΕΕ/ΤΔΕ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του, τα τελευταία χρόνια, ως γνωστόν, με σοβαρότητα και συνέπεια έχει εξετάσει και ερευνήσει το παραπάνω θέμα, δημιουργώντας ομάδες εργασίας και πραγματοποιώντας ημερίδες σε συνεργασία με άλλους επιστημονικούς φορείς, όπως ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Νομού Αχαιΐας και ο Δικηγορικός Σύλλογος Πάτρας, δίνοντας έτσι την ευκαιρία στην

Επιμέλεια: **ΒΑΣΩ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ**

επιστημονική κοινότητα και σε όλους τους φορείς της πόλης να εκφράσουν τις απόψεις τους για το σοβαρό αυτό πρόβλημα.

Από την παραπάνω δράση έχει προκύψει σημαντική γνώση και αξιόλογη πληροφόρηση, που πλέον μπορεί να συμπυκνωθεί σε ορισμένες οριστικές και επιστημονικά κοινά αποδεκτές θέσεις, που θα πρέπει να αποτελέσουν γενικό γνώμονα για την επίλυση του φλέγοντος προβλήματος. Αυτές είναι:

- Η πόλη πρέπει να περιορίζει το λιμάνι της στο μέγεθος που της ταιριάζει και όχι το λιμάνι να καθορίζει την εξέλιξη της πόλης.
- Πρέπει να ληφθούν υπόψη τα προβλεπόμενα στα: Εθνικό, Ειδικό Χωροταξικό,



Το ΤΕΕ - Τμήμα Δυτικής Ελλάδας ζητά την παρέμβαση του πρωθυπουργού

Ρυθμιστικό, Πολεοδομικό και άλλα σχέδια και μελέτες της περιοχής και της πόλης και οι όποιες προτάσεις να εναρμονίζονται με τους στόχους, τους ρόλους και την προοπτική που αυτά θέτουν για την περιοχή και την πόλη μας.

- Με δεδομένη την επικείμενη λειτουργία του νέου λιμανιού, κρίνεται αναγκαίο να ζητηθεί και να δρομολογηθεί άμεσα από την κυβέρνηση και τα αρμόδια υπουργεία νομοθετική ρύθμιση ώστε να επαναπροσδιοριστεί η χερσαία ζώνη λιμενικής δραστηριότητας.
- Την υπογειοποίηση της γραμμής κατά μήκος της διέλευσής της από το συνεκτικό τμήμα του πολεοδομικού ιστού της πόλης των Πατρών, λύση που τη θεωρούμε δεδομένη, εφικτή (τεχνικά και οικονομικά) και καθόλου οραματική. Η χάραξη δεν μπορεί να παραμείνει επιφανειακή στο σημερινό της ίχνος. Κάνει ήδη ζημιά στην πόλη.
- Ο υπόλοιπος χερσαίος χώρος του θαλάσσιου μετώπου να επιστραφεί στο ελληνικό Δημόσιο και να παραχωρηθεί στην πόλη ώστε ν' αξιοποιηθεί και ν' αποδοθεί στους πολίτες της, με τις διαδικασίες και τους όρους που περιγράφονται παρακάτω, αρχής γενομένης από το τμήμα που αντιστοιχεί στο ιστορικό κέντρο.
- Το σύνολο του θαλάσσιου μετώπου θα πρέπει να δεχθεί επεμβάσεις στο πλαίσιο

ενός "Master Plan" ευρύτερης περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη τη λιμενική ζώνη ως δομικό αναπόσπαστο τμήμα του πολεοδομικού, κοινωνικού και πολιτιστικού ιστού της πόλης.

- Απαιτείται η εκπόνηση και θεσμοθέτηση εξειδικευμένων σχεδίων αστικής σύνθεσης, δηλαδή, συνδυασμός πολεοδομικής και αρχιτεκτονικής μελέτης του δημόσιου χώρου, λαμβάνοντας υπόψη και τις διαχειριστικές δυνατότητες. Αυτά θα προέλθουν από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό.

Οι θέσεις αυτές προέρχονται από την έρευνα και τη γνωμοδότηση ειδικών, με κίνητρα την ερμηνεία της σημερινής παθογένειας στη λιμενική ζώνη και την εξερεύνηση των λύσεων και των προτάσεων, για τη σύγχρονη ανάπτυξή της, με άξονα τη συνολική ευημερία του κοινωνικού συνόλου της πόλης και τον αρμονικό εκσυγχρονισμό των υποδομών της, σε σχέση συμπληρωματική και όχι υποτέλειας.

Στόχος είναι, ένα σύγχρονο λιμάνι που θα συμπληρώνει την ελκυστική εικόνα της Πάτρας και όχι μόνο ένα προσοδοφόρο λιμάνι που αναπτύσσεται σε πείσμα μιας πόλης, που απλά "επιζει" γύρω του.

Σύμφωνα με την πληροφόρηση του Τεχνικού Επιμελητηρίου Δυτικής Ελλάδος από το Δήμαρχο Πατρέων, το καταργηθέν, πλέον,

Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, ζήτησε από τη διοίκηση του ΟΛΠΑ την εκπόνηση ενός συνολικού σχεδίου (City and Port Master Plan), βάσει του οποίου θα ολοκληρωθεί η δημιουργία του Νέου Λιμένα Πατρών και των εμπορικών δραστηριοτήτων που θα προκύψουν. Η συγκεκριμένη οδηγία θα έχει ως αποτέλεσμα την περαιτέρω επιβράδυνση της διαδικασίας απόδοσης της χερσαίας ζώνης, που δε χρησιμοποιείται από τον ΟΛΠΑ, στους πολίτες της Πάτρας. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο θεωρούμε καταλυτικής σημασίας για τη δρομολόγηση των προεκλογικών σας δεσμεύσεων, την άμεση Σύναψη Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠΑ και Δήμου Πατρέων, ώστε τα χερσαία τμήματα που δεν χρησιμοποιούνται για το Λιμένα Πατρών να αποδοθούν στον πατριάκό λαό.

Πιστεύουμε ότι η άμεση παρέμβασή σας είναι απαραίτητη, ώστε να πραγματοποιηθούν οι απαιτούμενες διαδικασίες που έχουν να κάνουν με τον επαναπροσδιορισμό της χερσαίας ζώνης του λιμένα, η οποία θα ανήκει στον ΟΛΠΑ και τον προσδιορισμό του τμήματος εκείνου που θα επιστραφεί στην πόλη, ικανοποιώντας έτσι το όνειρο όλων των κατοίκων της Πάτρας, που είναι η πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπό της.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων για το έντονο, άλλωστε, ενδιαφέρον σας για την περιοχή μας».

Η ιστορία του λιμανιού

Από τη σύνταξη του πρώτου πολεοδομικού σχεδίου της πόλης της Πάτρας το 1829, από τον Σταμάτη Βούλγαρη, διαφαίνεται η σημαίνουσα θέση του λιμένα της πόλης (που τότε είχε περισσότερο το χαρακτήρα θαλάσσιου μετώπου), αφού η προκυμαία και το φρούριο είναι τα δύο βασικά στοιχεία που καθορίζουν τον προσανατολισμό των αξόνων για το σχέδιο της Κάτω και Άνω Πόλης αντίστοιχα.

Μπορεί η πρόθεση του μελετητή τότε να μη μετουσιώθηκε, τελικά, απόλυτα στην υλοποίηση, καθώς η παραλιακή ζώνη που θα οριοθετούσε τη βόρεια πλευρά της πόλης, και για την οποία ο Βούλγαρης διέθεσε την αμοιβή του, προβλέποντας το σχεδιασμό ενός γραμμικού άλσους, κατέληξε να οικοπεδοποιηθεί και στη συνέχεια να αξιοποιηθεί και για τη διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής, καταστρέφοντας, στην ουσία, την έξοδο των κάθετων αξόνων προς τη θάλασσα. Ο στόχος ωστόσο του

πολεοδομικού σχεδιασμού του Βούλγαρη ήταν ακριβώς αυτό, ειδικά για το τμήμα της Κάτω Πόλης: Να επικοινωνήσει ο αστικός ιστός με το φυσικό στοιχείο της θάλασσας. Εξέφραζε, δε, μια αρχή πολεοδομικού σχεδιασμού αρκετά διαδεδομένη ήδη εκείνη την περίοδο στο σχεδιασμό των ευρωπαϊκών πόλεων, που είχε θεμελιωθεί από τη μεσαιωνική οικοδομική νομοθεσία και συνοψιζόταν στην εξής απαίτηση: «Η θέα τοπίου, δημόσιου σήματος ή μνημείου, είναι δικαίωμα του κάθε πολίτη».

Ο λιμένας της Πάτρας σύμφωνα με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής έχει χαρακτηριστεί ως «Λιμένας Εθνικής Σημασίας». Είναι ένας από τους μεγάλους επιβατικούς λιμένες της χώρας, ο τρίτος μεταξύ των 13 εθνικών λιμένων. Αποτελεί, δε, τη μεγαλύτερη «δυτική θαλάσσια πύλη» της χώρας προς την ΕΕ. Ο λεγόμενος «Διάδρομος της Αδριατικής» είναι μια περιοχική μεγάλη σπουδαιότητα, που αφορά

δύο κράτη - μέλη της ΕΕ, την Ιταλία και την Ελλάδα. Δεδομένου του δεσπόζοντος ρόλου του διαδρόμου στις εξωτερικές οικονομικές σχέσεις της Ενωμένης Ευρώπης με τα Βαλκάνια, τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, τη Μέση και την Άπω Ανατολή, ο λιμένας Πάτρας απέκτησε στρατηγική σημασία στο δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών.

Οι λόγοι που επέβαλαν την κατασκευή ενός νέου λιμένα στην Πάτρα διατυπώθηκαν αρχικά στη «Στρατηγική μελέτη ανάπτυξης Λιμένας Πατρών και αναγκαίες τεχνικές μελέτες». Οι στόχοι τής λειτουργίας του νέου λιμένα που είχαν εκτιμηθεί στην ίδια μελέτη, ήταν η ασφαλής και ταχεία διακίνηση επιβατών και η ανάπτυξη της δυνατότητας διακίνησης φορτίων με την αξιοποίηση σύγχρονων μορφών μεταφοράς. Οι ωφέλειες που είχαν εκτιμηθεί ότι θα προκύψουν από τη λειτουργία του νέου λιμένα ήταν:

- η εύρυθμη, ταχεία και ασφαλής διακίνηση των επιβατικών οχημάτων και λεωφορείων,
- η αύξηση του ενδοκοινοτικού διαμετακο-

“ Η επικείμενη λειτουργία του νέου λιμανιού, δίνει ελπίδες για αναδιαμόρφωση του παλαιού και απόδοσή του στους κατοίκους της Πάτρας ”

▶ Εξέλιξη κατασκευής του νέου λιμένα Πατρών

Το νέο λιμάνι άρχισε να κατασκευάζεται στην Ακτή Δυμαίων το 1997. Το αρχικό χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης του έργου προέβλεπε την ολοκλήρωσή του έως το 2001. Στη συνέχεια εκτιμήθηκε ότι μέχρι το καλοκαίρι του 2005 θα έχουν ολοκληρωθεί τα έργα. Λόγω καθυστερήσεων, οι

οποίες οφείλονταν τόσο σε προβλήματα ανεύρεσης υλικών για τη σταθεροποίηση του πυθμένα όσο και σε δυσλειτουργίες των εργολάβων, ο χρόνος περάτωσης μετατοπίστηκε στο 2009. Σήμερα, παρ' ότι έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή του Νέου Λιμένα δεν είχαν και δεν έχουν συνταχθεί,

από την προηγούμενη διοίκηση του ΟΛΠΑ οι απαραίτητες μελέτες, επιχειρησιακά σχέδια και κατασκευές που απαιτούνται για τη λειτουργία του. Ως εκ τούτου, η μεταφορά στο Νέο Λιμένα εκτιμάται από το νέα Διοίκηση του ΟΛΠΑ ότι θα ολοκληρωθεί στο τέλος του 2010.



μιστικού εμπορίου, καθώς και των εθνικών εξαγωγών,

- η αναβάθμιση του ελληνικού εξαγωγικού έργου, ιδίως των ευπαθών προϊόντων,
- η απελευθέρωση τμημάτων κερσαίας ζώνης στο Ιστορικό Κέντρο.

Το παλαιό λιμάνι

Το ΤΕΕ - ΤΔΕ προτείνει για τη διαμόρφωση και χρήση του απελευθερωμένου κερσαίου τμήματος παλαιού λιμένα Πατρών τα εξής:

- Η παραθαλάσσια ζώνη να προσλάβει έναν ιδιαίτερο οικονομικό, πολεοδομικό, αρχιτεκτονικό και κοινωνικό ρόλο, ώστε το υγρό στοιχείο να μην εξαντληθεί σε μία προβλήτα αναψυχής.
- Είναι απαραίτητος ο πολεοδομικός ανασχεδιασμός του θαλάσσιου μετώπου, από το βιολογικό ▶

καθαρισμό μέχρι την πλαζ ΕΟΤ, με στόχο να προτείνει ένα σύστημα αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων και όχι μια ζώνη οικοδομικών τετραγώνων. Θα προκύψει έτσι ένα master plan, το οποίο θα συνυπολογίζει τη δυναμικότητα του κάθε χώρου, του θαλάσσιου μέτωπου, και δεν θα εφαρμόζει απλώς χρήσεις γης με όρους αποκλειστικά «οικονομικής ανάπτυξης».

- Η σύνταξη του master plan θα πρέπει να αποτελέσει προϊόν ενός μεικτού αρχιτεκτονικού και πολεοδομικού διαγωνισμού που θα αντιμετωπίσει στην πλήρη του διάσταση το θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας και την ένταξή του στην πόλη.
- Για την εξασφάλιση όλων των παραπάνω συνθηκών, είναι αναγκαία η ύπαρξη ενός νέου οργάνου διαχείρισης και υλοποίησης όλου του εγχειρήματος, με τη συμμετοχή των κύριων και αρμόδιων φορέων της πόλης.
- Με τη σταδιακή απελευθέρωση του παλαιού λιμένα γίνεται δυνατή η ένταξη τμημάτων του στον πολεοδομικό ιστό της πόλης και ιδιαίτερα του κέντρου της με τις απαραίτητες αναπλάσεις και ενοποιήσεις, με στόχο η περιοχή να λειτουργήσει ως αστικό μέτωπο νερού και η πόλη να έρθει πάλι δίπλα στη θάλασσα. Αρχικά θεωρείται απαραίτητη η απελευθέρωση της λιμενικής ζώνης από το ύψος της οδού Γούναρη έως και την οδό Άστιγγος. Προτείνεται υπογειοποίηση τμήματος της οδού Όθωνος - Αμαλίας και της λεωφόρου Ακτής Δυμαίων από την οδό Αράτου έως και την οδό Παπαφλέσσα, σε συνδυασμό με την υπογειοποίηση της διπλής γραμμής του ΟΣΕ εντός του αστικού ιστού, για την πραγμάτωση της ενοποίησης της πόλης με το νερό χωρίς την παρεμβολή ετερόκλητων στοιχείων.
- Προτείνεται με μικρής κλίμακας τροποποιήσεις στην υπάρχουσα λιμενολεκάνη των προβλητών Αγ. Νικολάου και Άστιγγος, η Πάτρα να μπορεί να δεχθεί κρουαζιερόπλοια και μεγάλα σκάφη α-

“ Το λιμάνι αποτελεί πηγή ζωής και πλούτου για την πόλη. Αλλά και η πόλη χρειάζεται το θαλάσσιο μέτωπό της ”

ναψυχής (μεγαλιότ). Η λιμενολεκάνη Άστιγγος και βόρειας προβλήτας μπορεί να φιλοξενεί τα πλοία που εκτελούν συγκοινωνία εσωτερικού με τα νησιά του Ιονίου Πελάγους. Ο επιβατικός σταθμός («Π. Κανελλόπουλος», πρώην «Μελίνα Μερκούρη»), που βρίσκεται στη βόρεια πλευρά της πόλης μπορεί να εξυπηρετήσει και τις 2 χρήσεις.

- Η παράλια ζώνη που περιλαμβάνει το νέο κολυμβητήριο του ΝΟΠ, το νέο φάρο και την ιχθυόσκαλα μπορεί να αντιμετωπιστεί σε συσχέτιση με την υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμ-

μής και της Ακτής Δυμαίων ως ένα ευρύτερο πάρκο όπου θα περιλαμβάνεται η περιοχή του Ι.Ν. Αγίου Ανδρέα, το γραμμικό πράσινο της οδού Τριών Ναυάρχων και στη συνέχεια η πλατεία των Ψηλών Αλωνιών. Στην περιοχή μπορεί υπό προϋποθέσεις να ενισχυθεί η ανάπτυξη του ναυαθλητισμού, που παρά το ένδοξο τοπικό παρελθόν του, βρίσκεται αδικώς σε ύφεση, γεγονός παράδοξο για μια παραθαλάσσια πόλη.

- Στο παράλιο μέτωπο των Ιτεών, ανάμεσα στο Γλαύκο ποταμό και το χείμαρρο Παναγίτσας, στην περιοχή του βιολογικού καθαρισμού, είναι εφικτό να χωροθετηθεί μια σύγχρονα προδιαγραφών μαρίνα μικρών και μεσαίων σκαφών αναψυχής, με στόχο την αναβάθμιση της περιοχής.
- Το αλιευτικό καταφύγιο (που εσφαλμένα αποκαλείται «μαρίνα») και η περιοχή μέχρι το Μείλιχο ποταμό χρειάζεται συνολική ανάπλαση και εμπλουτισμό χρήσεων, με έμφαση στο δημόσιο χαρακτήρα.

► Η πόλη και η θάλασσα

Σχετικά με τις εξελίξεις που αφορούν στην παραχώρηση του θαλασσιού μετώπου, το ΤΕΕ - ΤΔΕ εκτιμά ότι είναι καιρός πλέον να ικανοποιηθεί άμεσα το όνειρο όλων των κατοίκων της Πάτρας που είναι η πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπό της.

Δυστυχώς, το καταργηθέν, πλέον, Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, ζήτησε από τη Διοίκηση του ΟΛΠΑ την εκπόνηση ενός συνολικού σχεδίου (City and Port Master Plan), βάσει του οποίου θα

ολοκληρωθεί η δημιουργία του Νέου Λιμένα Πατρών και των εμπορικών δραστηριοτήτων που θα προκύψουν. Η συγκεκριμένη οδηγία θα έχει ως αποτέλεσμα την περαιτέρω επιβράδυνση της διαδικασίας απόδοσης της χερσαίας ζώνης, που δε χρησιμοποιείται από τον ΟΛΠΑ, στους πολίτες της Πάτρας. Γι' αυτόν ακριβώς λόγο το ΤΕΕ/ΤΔΕ θεωρεί καταλυτικής σημασίας για τη δρομολόγηση των προεκλογικών δεσμεύσεων του πρωθυπουργού, την άμεση Σύμβαση Παραχώ-

ρησης μεταξύ ΟΛΠΑ και Δήμου Πατρέων, ώστε τα χερσαία τμήματα που δεν χρησιμοποιούνται για το Λιμένα Πατρών να αποδοθούν στον πατριτικό λαό.

Το ΤΕΕ/ΤΔΕ πιστεύει ότι η άμεση παρέμβαση του πρωθυπουργού είναι απαραίτητη, ώστε να πραγματοποιηθούν οι απαιτούμενες διαδικασίες για τον επαναπροσδιορισμό της χερσαίας ζώνης του λιμένα, η οποία θα ανήκει στον ΟΛΠΑ, και τον προσδιορισμό του τμήματος εκείνου που θα επιστραφεί στην πόλη.

- Η παραλιακή ζώνη, που εκτείνεται από τον ΙΟΠ - χείμαρρος Μείλικος μέχρι την οδό Κανελλοπούλου διαθέτει τα φυσικά χαρακτηριστικά για να αποτελέσει ένα παραλιακό πάρκο σε συνδυασμό με ναυαθλητικές εγκαταστάσεις και την προβλεπόμενη πλατεία μεταξύ αυτού και των παρυφών των οικιστικών συγκροτημάτων.
- Τέλος, η περιοχή του έλους της Αγιάς είναι απαραίτητο να τύχει μέριμνας αποκατάστασης, διατήρησης του υδροβιότοπου και διαμόρφωσης της υπάρχουσας πλαζ με συνθήκες πολύ ήπιας (ή και απαγόρευσης) κυκλοφορίας οχημάτων και συγκροτημένων παρεμβάσεων. ■

