



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
ΤΜΗΜΑ:  
ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Τ.Ε.

ΘΕΜΑ:

---

ΑΝΑΔΕΙΞΗ & ΣΥΝΔΕΣΗ  
ΡΩΜΑΙΚΩΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:  
ΝΙΚΗ ΜΠΕΣΚΟΥ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΟΜΕΝΗ:  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ  
ΠΑΝΑΓΑΡΗ  
ΑΜ. 5497

ΠΑΤΡΑ ΜΑΙΟΣ 2020

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- ❖ ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 4
- ❖ ΠΕΡΙΛΗΨΗ | 5
- ❖ ΣΗΜΑΣΙΑ ΣΗΜΕΙΟΥ ΒΑΣΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ | 6
- ❖ ΠΑΡΑΘΕΣΗ ΣΗΜΕΙΩΝ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ | 7
- ❖ ΜΕΛΕΤΗ ΔΡΟΜΩΝ ΠΡΟΣ ΗΜΙ-ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ | 16
- ❖ ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ WOONERF | 26
  - ΕΦΕΥΡΕΣΗ WOONERF
  - ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΗΣ
  - ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ
- ❖ ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ | 33
- ❖ ΠΑΡΑΘΕΣΗ ΟΔΩΝ ΜΕ ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ | 35
- ❖ ΣΗΜΕΙΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ | 37
- ❖ ΚΥΡΙΑΡΧΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΜΑΣ | 48
- ❖ ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ | 49
- ❖ ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΙΘΑΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΣ | 54
- ❖ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ | 56
- ❖ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 65
- ❖ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ | 66
- ❖ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΗΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ | 67

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στην οικογένεια μου, τους καθηγητές & φίλους που με στηρίζουν.

## ❖ ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πόλη που θέλει να είναι φιλική και προσιτή στους κατοίκους, της καθώς και στους επισκέπτες της, θα πρέπει να έχει οικία χαρακτηριστικά προς τα άτομα όλων των ηλικιακών ομάδων που κινούνται στην πόλη. Σκοπός αυτού είναι να μπορούν να κινούνται αδιάσπαστα σε έναν χώρο που θα τους προσφέρει σιγουριά-ασφάλεια και θα εξάπτει το ενδιαφέρον τους.

Ένας αστικός πυρήνας μιας πόλης, στην συγκεκριμένη ένας χώρος τόσο κεντρικός και ζωτικός όπως η ζώνη του Κεντρικού τομέα της Πάτρας από την 25<sup>η</sup> έως την Λόντου και από την Παπαδιαμαντοπούλου έως την Γούναρη θα πρέπει να προσφέρει τον απαραίτητο χώρο και περιβάλλον στον πεζό & τον κάτοικο ώστε να μπορεί να έχει μια καθημερινή σχέση με το περιβάλλον της περιοχής χωρίς βεβαία να έχει ρίσκο, λόγω της πυκνής και μη ασφαλούς κίνησης/κυκλοφορίας των οχημάτων, της σωματικής του ακμαιότητας.



## ❖ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην προκειμένη θα ασχοληθούμε με την ημιπεζοδρόμηση των χώρων αυτό του άνω κεντρικού τομέα τις πόλης.

Πρόταση μας αποτελεί μια χωροταξική επέμβαση που σαν στόχο έχει την καλύτερη διάταξη και φυσικά την μέγιστη ωφέλιμη κίνηση των πεζών στην περιοχή.

Η πρόταση μας περιλαμβάνει:

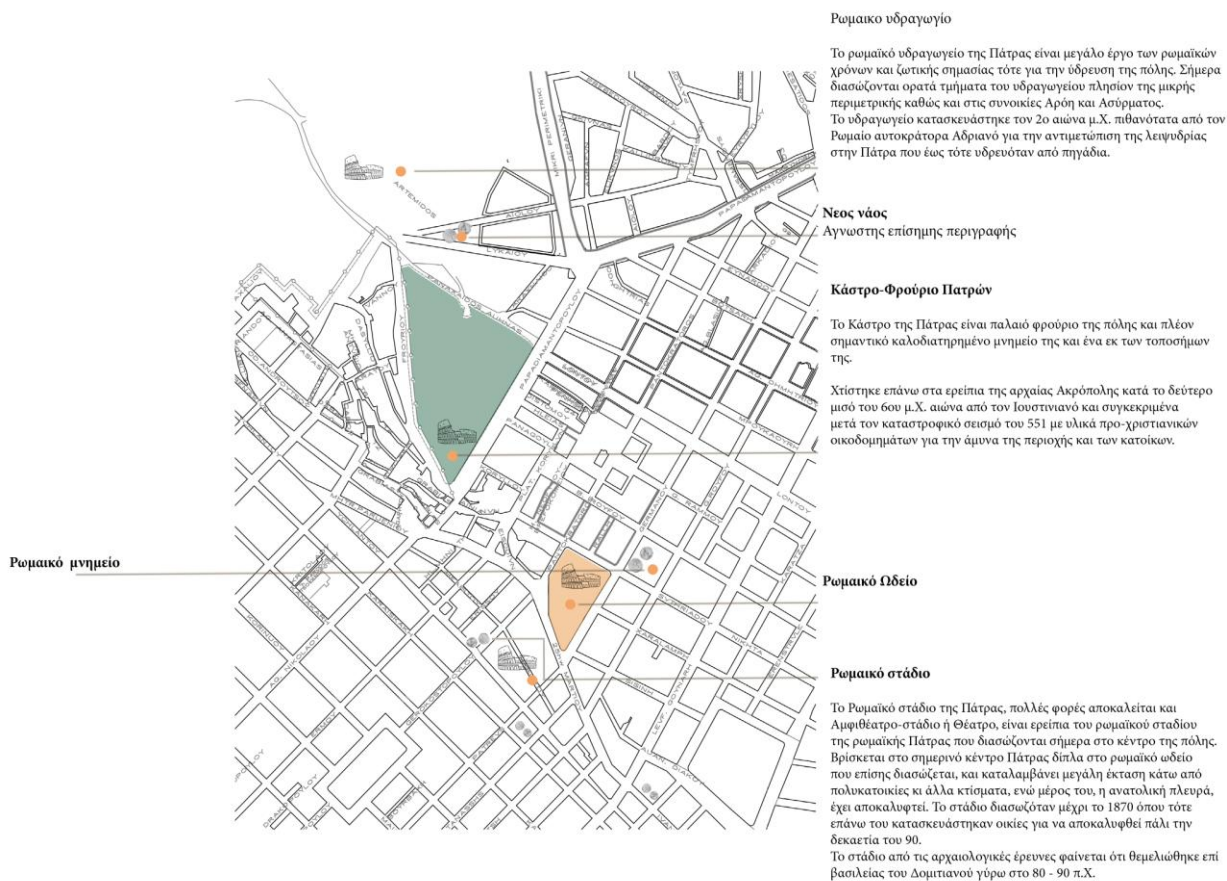
- ✓ Χρήση ήπιων οδών κυκλοφορίας/ ημιπεζοδρομήσεις /woonerf
- ✓ Ποδηλατοδρόμους
- ✓ Μονοδρομήσεις οδών
- ✓ Δημιουργία χώρων πρασίνου
- ✓ Χώρους στάθμευσης

❖ ΣΗΜΑΣΙΑ ΣΗΜΕΙΟΥ  
ΒΑΣΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ:

Το επιλεγθέν σημείο του κεντρικού τομέα-παλιά πόλη, έχει μεγάλη βαρύτητα για την πόλη των Πατρών. Είναι μια περιοχή η οποία βρίσκεται ενδιάμεσα στην ‘νέα’ πόλη-κέντρο της Πάτρας και στην παλιά πόλη και το μεγάλο-ιστορικού ενδιαφέροντος κάστρου.

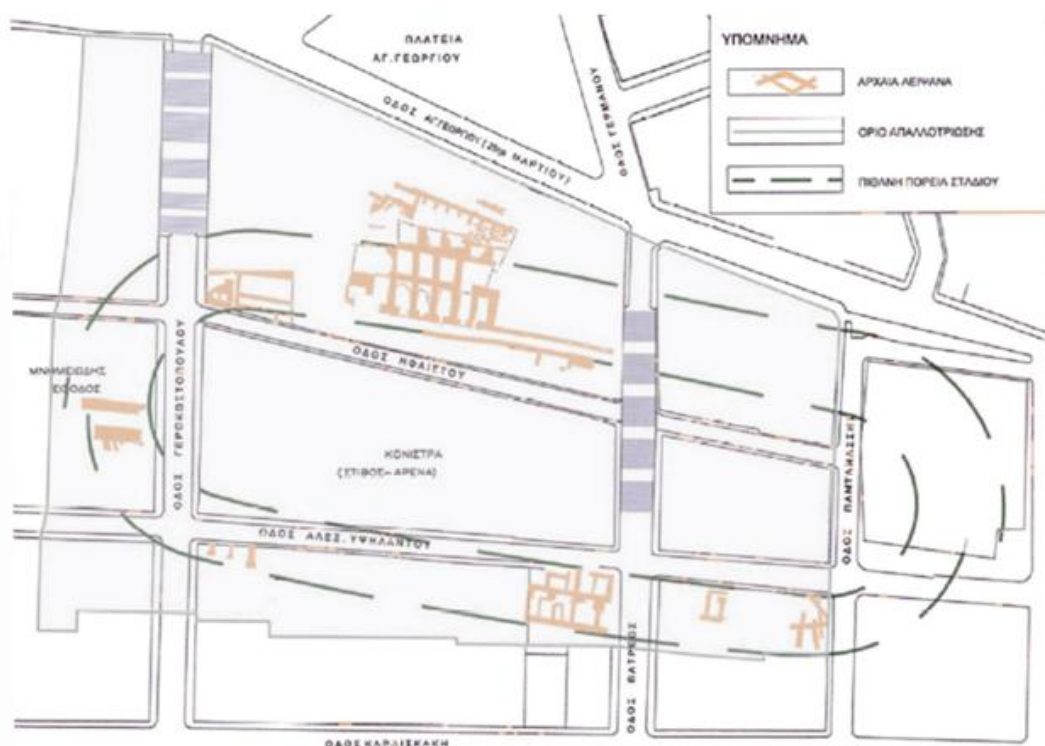
Η καθημερινή μας κίνηση στην πόλη, εμπορικά, διαμόρφωσε την άποψη για την ανάγκη προτεραιότητας των πεζών σε αυτό το οργανικό σημείο της οδού Γερμανού εν ολίγοις. Με την σημερινή κυκλοφοριακή γραμμή η μετάβαση μέσα στο κέντρο της πόλης γίνεται μέσα από την Γερμανού και συγκεκριμένα ακολουθώντας την βασική γραμμή Αγίου Νικολάου-Γούναρη. Είναι βιωματικά βέβαιο πως μια περιοχή με πυκνή κυκλοφορία οχημάτων και μηδενικές πεζοδρομήσεις δεν θα έχει εύκολα άνθιση για τις τοπικές επιχειρήσεις. Με την πρόταση για ημιπεζοδρόμηση του ζωτικού αυτού σημείου της πόλης θα κατορθώσουμε να επεκτείνουμε την πόλη και συνάμα να αναδείξουμε τους κρυμμένους και κυρίως ξεχασμένους από τους Πατραϊκούς κατοίκους χώρους ιστορικής σημασίας.

## ❖ ΠΑΡΑΘΕΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.



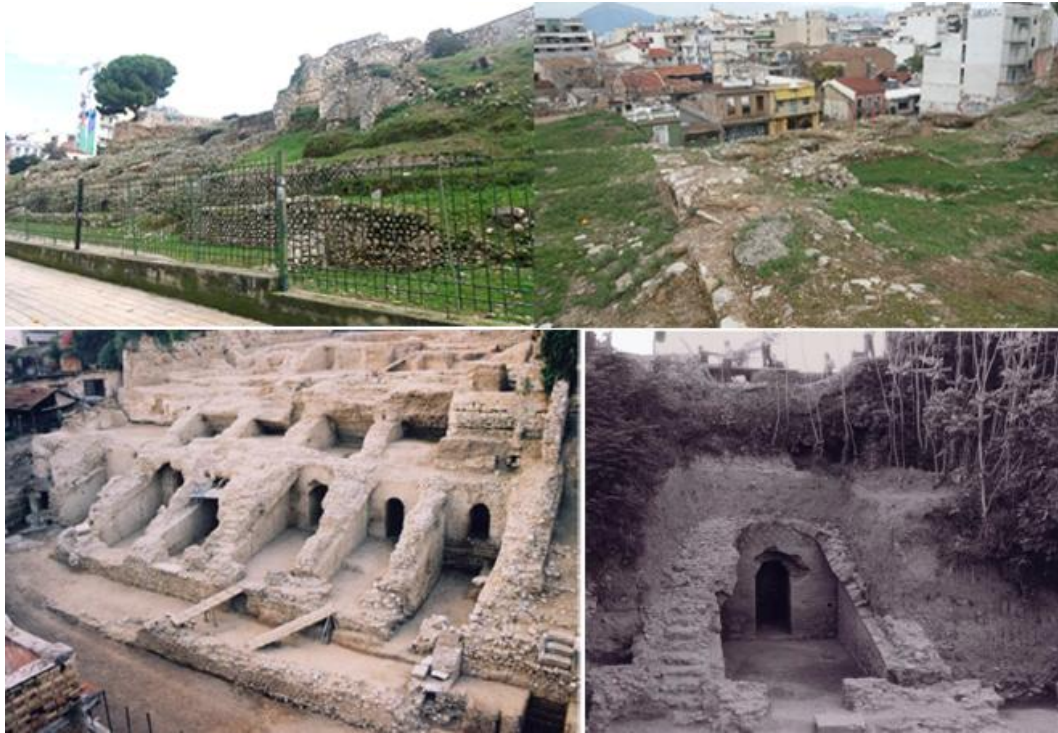
### 1. Το Ρωμαϊκό αμφιθέατρο ή στάδιο

Το Ρωμαϊκό στάδιο υπολογίζεται ότι χτίστηκε τον 1<sup>ο</sup> αιώνα μ.Χ. κατά την εποχή του αυτοκράτορα Δομιτιανού. Βρίσκεται κοντά στο ρωμαϊκό ωδείο και έχει μήκος 200μ ενώ το πλάτος του είναι 90μ. περικλείεται από τις οδούς Καραϊσκάκη, Παντανάσσης, Αγ. Γεωργίου και Ερισσού. Θεωρείται ένα από τα σημαντικότερα στάδια της ρωμαϊκής εποχής. Το μνημείο δεν έχει αποκαλυφθεί πλήρως και αναμένεται η σταδιακή απαλλοτρίωση του χώρου για να ολοκληρωθεί η συστηματική ανασκαφική έρευνα. Στην εικόνα 2 παρουσιάζεται το ίχνος του θεάτρου και οι φάσεις απαλλοτρίωσης.



*Το ίχνος του Ρωμαϊκού θεάτρου της Πάτρας*

Μέσα σε κάποια από τα υπόγεια δωμάτια βρέθηκαν κεραμοσκεπείς χριστιανικοί τάφοι, αλλά δυστυχώς ακτέριστοι, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή προς το παρόν η χρονολόγηση της εγκατάλειψης του μνημείου. Στην ανατολική μακρά πλευρά σώζονται τουλάχιστον δυο διαζώματα και κάτω από αυτά οι υπόγειοι διάδρομοι για την εξυπηρέτηση των αθλουμένων και των δρωμένων. Οι τοίχοι που είναι κτισμένοι κατά το *opus reticulatum*, φέρουν σε πολλά τμήματά τους διαμπερείς ρηγματώδεις που προέρχονται από σεισμούς. Τέλος, φιλοξένησε αγώνες όπως τα «Καισάρεια» καθώς επίσης και άλλες αθλητικές εκδηλώσεις προς τιμήν του Καίσαρα για να τιμηθούν τα 100 χρόνια της αποικίας της Πάτρας (δώρο του αυτοκράτορα Πausανία). Στις παρακάτω εικόνες (εικόνα 3) βλέπουμε τη σημερινή όψη πολλών στοιχείων που έχουν ανασκαφεί.



*Όψεις των ερημάτων του Ρωμαϊκού σταδίου όπως είναι σήμερα*

### **1. Το ρωμαϊκό ωδείο<sup>(2)</sup>**

Βρίσκεται δυτικά του κάστρου, δίπλα στο ρωμαϊκό στάδιο. Σήμερα έχει ανακατασκευαστεί και χρησιμοποιείται για μουσικές εκδηλώσεις. Είναι επενδυμένο με τούβλα ενώ οι κλίμακες του είναι από μάρμαρο. Κατασκευάστηκε στα χρόνια του Αυγούστου. Είναι παλιότερο από το Ωδείο Ηρώου του Αττικού. Βρίσκεται μεταξύ των οδών Παλαιών Πατρών Γερμανού, Σωτηριάδου, και Παντοκράτορος.



*Όψη του Ρωμαϊκού ωδείου από ψηλά*



## 2. Τα ρωμαϊκά νυμφαία<sup>(3)</sup>

Τα ρωμαϊκά νυμφαία είναι κτίσματα του 4<sup>ου</sup> αιώνα μ.Χ. που χρησιμοποιούνταν ως χώροι αναψυχής. Τα νυμφαία ήταν λατρευτικοί χώροι αφιερωμένοι στις νύμφες. Διέθεταν πίδακες νερού, κήπους. Κατά τη Βυζαντινή περίοδο χρησιμοποιούνταν κυρίως ως ναοί και κοιμητήρια. Δυο από τα πιο σημαντικά νυμφαία βρίσκονται σήμερα στις οδούς Ιωάννου Βλάχου και Κανακάρη.



*Ρωμαϊκό νυμφαίο οδού Κανάρη Πάτρας*

### 3. Το ρωμαϊκό υδραγωγείο

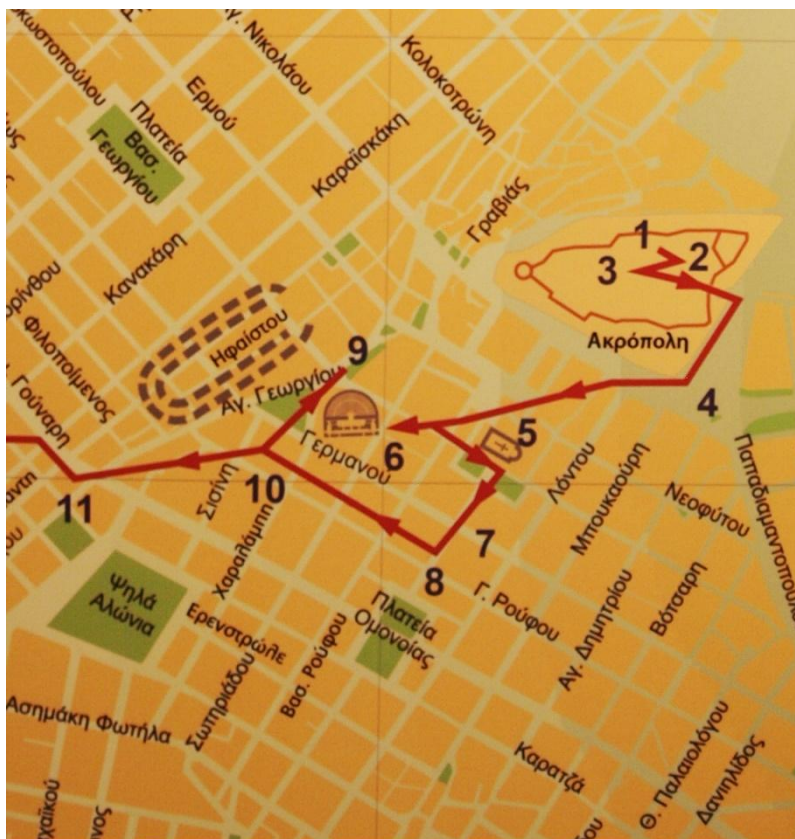
Βρίσκεται στην περιοχή δίπλα στο φρούριο, στα όρια της υπό μελέτης περιοχής. Σε αυτό το χώρο, κατά την αρχαιότητα, λατρεύονταν οι νύμφες (θεότητες των υδάτων). Το έργο αυτό για τα ρωμαϊκά χρόνια ήταν ζωτικής σημασίας για την ύδρευση της πόλης. Κατασκευάστηκε τον 2<sup>ο</sup> αιώνα μ.Χ. και βρίσκεται παραπλεύρως της μικρής περιμετρικής.



*Το ρωμαϊκό υδραγωγείο της Πάτρας. Κατά τους Ρωμαϊκούς χρόνους υδροδοτούσε την πόλη*

### 4. Το κάστρο

Παίρνοντας στα μνημεία της βυζαντινής περιόδου, θα βρούμε το Κάστρο της Πάτρας. Το κάστρο χτίστηκε κατά το δεύτερο μισό του 6<sup>ου</sup> αιώνα μ.Χ. επάνω στα ερείπια της αρχαίας πόλης από τον βυζαντινό αυτοκράτορα Ιουστινιανό. Τα τείχη περικλείουν περίπου 22.725 τ.μ. Αποτελείται από ένα τριγωνικό εξωτερικό περίβολο. Έως και τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο παρέμεινε σε συνεχόμενη χρήση για την άμυνα της πόλης αλλά και ως στρατιωτικό ή διοικητικό κέντρο. Παρότι μνημείο της Βυζαντινής περιόδου, στο εσωτερικό του υπάρχουν σημαντικές αρχαιολογικές ανασκαφές παλαιότερων εποχών. Σύμφωνα με την αφήγηση του Πausανία (170 μ.χ.) στην περιοχή (ακρόπολη) υπήρχε ιερό της Αρτέμιδος, επιτάφιο μνημείο του Ευρυπύλου καθώς και ναός της Αθηνάς Παναχαΐδος. (βλέπε εικόνα 7). Από τα νεότερα μνημεία εντός της βυζαντινής περιτοίχισης σώζεται ένα τζαμί της οθωμανικής περιόδου.



*Η περιοχή ενδιαφέροντός μας μέσα από την περιήγηση του Πανσανία. Τα σημεία 1-3 είναι σημεία του μεταγενέστερου κάστρου. Αναλυτικά αναφέρονται: (1) ιερό της Αρτέμιδος (2) επιτάφιο μνημείο του Ευρυπύλου (3) ναός της Αθηνάς Παναχαΐδος (4) ιερό της Δινδυμήνης Μητέρας και του Άττη (5) Ρωμαϊκή Αγορά (Ναός του Ολυμπίου Διός (δεν έχει βρεθεί) (6) ρωμαϊκό ωδείο (7) ανδριάντρες των μυθικών οικιστών της πόλη (Πατρέας, Αθερίωνας, Πρευγένης) (8) Ιερό αφιερωμένο στην Άρτεμη Λιμνάτιδα (9) Θέατρο (10) ιερό του Διονύσου Αισυμνήτη (11) ιερό της Σωτηρίας. Τα περισσότερα από τα παραπάνω παραμένουν έως σήμερα θαμμένα.*

### 5. Κρύπτη ρωμαϊκών χρόνων

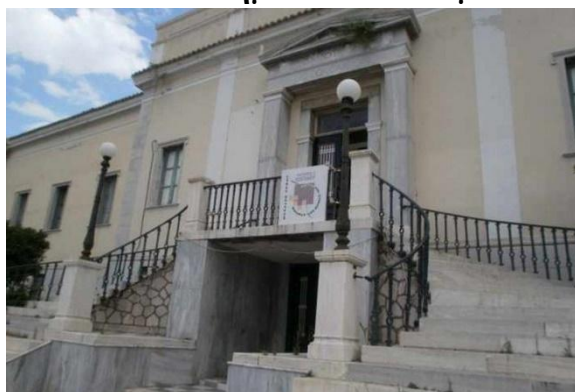
Πρόσφατες έρευνες δείχνουν πως ύστερα από την κατεδάφιση δύο κτιρίων και σε ένα από αυτά, αρχαιολόγοι εντόπισαν μία σιδερένια πόρτα, η οποία είχε τοποθετηθεί στο σημείο αυτό εδώ και 60 περίπου χρόνια. Αυτή η πόρτα μέσα από μία στοά οδηγεί στην αρχαία αγορά της Πάτρας, η οποία επεκτείνεται από την οδό Γερμανού μέχρι και το Ρωμαϊκό Υδραγωγείο στην οδό Ηφαίστου. Από αρχαιολόγους εκτιμάται πως η είσοδος της κρύπτης αποτελεί τμήμα της Ρωμαϊκής Αγοράς, εκδοχή που αν επιβεβαιωθεί θα έχει σίγουρα αρχαιολογικό ενδιαφέρον.



## 6. Το Δασύλλιο

Στην περιοχή ενδιαφέροντος αποφασίσαμε να εντάξουμε και το Δασύλλιο. Όχι για το αρχαιολογικό του ενδιαφέρον αλλά γιατί μπορεί βρίσκεται δίπλα στο κάστρο και μπορεί να ενοποιηθεί με την περιοχή μελέτης μας σας ενιαίος χώρος. Με την απίστευτη θέα που προσφέρει καλείται ως «βεράντα» του Πατραϊκού. Η δενδροφύτευση έγινε από μαθητές. Εκεί γίνονται περίπατοι καθώς επίσης και αθλητικές εκδηλώσεις και δραστηριότητες. Έχει εύκολη πρόσβαση και η διαδρομή είναι ευχάριστη χάρη στα μικρά όμορφα δρομάκια ενώ τα ψηλά δέντρα παρέχουν τέλειο ίσκιο.

## 7. Παλιό Δημοτικό Νοσοκομείο Πατρών<sup>(4)</sup>



Όψη Παλαιού Νοσοκομείου Πάτρας

Το Παλιό Δημοτικό Νοσοκομείο Πατρών (εικόνα 8) βρίσκεται ανάμεσα στον Παντοκράτορα και το κάστρο στην Πλατεία Κορυλλού 2. Είναι έργο του Δανού αρχιτέκτονα Ch. Hansen και λειτούργησε σαν νοσοκομείο από το 1872 έως το 1973, έναν περίπου αιώνα. Εξυπηρέτησε τραυματίες του πολέμου του 1897, τραυματίες των Βαλκανικών

πολέμων 1912-1913, θύματα βομβαρδισμών του 1940 από τους

Ιταλούς, στρατιώτες τραυματίες από την Ήπειρο του 1940-1941, όσους δεν βύθισαν τα γερμανικά αεροπλάνα μαζί με τα νοσοκομειακά πλοία που τους μετέφεραν στο λιμάνι της Πάτρας και πολλούς άλλους ασθενείς. Λειτούργησε υπό την εποπτεία του Δήμου ως το 1958, οπότε και κρατικοποιήθηκε. Το Παλιό Δημοτικό Νοσοκομείο στέγαζε για 12 χρόνια το Εικαστικό Εργαστήρι του Δήμου Πατρέων, λειτουργώντας παράλληλα και σαν εκθεσιακός χώρος. Από τον Ιούνιο του 2013 μεταφέρθηκε και στεγάζεται σε αυτό το Μουσείο Λαϊκής Τέχνης. Τέλος, θα ήταν παράλειψη να μην αναφέρουμε την προβολή του στην ελληνική ταινία «Λατέρνα Φτώχεια και Φιλότιμο».

## 8. Ναός Παντάνασσας Πατρών

Στο κέντρο της Αχαϊκής πρωτεύουσας, κοντά στην πλατεία Υψηλών Αλωνίων, βρίσκεται ο ιστορικός Ιερός ενοριακός ναός της Παναγίας Παντάνασσας Πατρών (εικόνα 9). Είναι χτισμένος επάνω σε ένα φυσικό ύψωμα και αποτελεί καύχημα για την Αποστολική Εκκλησία των Πατρών. Από το 1996, όπως αποφασίστηκε, ο Ναός αποτελεί διατηρητέο μνημείο, υπόδειγμα της νεότερης εκκλησιαστικής αρχιτεκτονικής. Όπως είναι καταγεγραμμένο στα ελάχιστα γραπτά στοιχεία που

βρέθηκαν, στη θέση που βρίσκεται σήμερα ο μεγαλοπρεπής Ναός, προϋπήρχε μικρή εκκλησία της Παναγίας, από τα χρόνια της Τουρκοκρατίας, η οποία ήταν κτισμένη σε περιοχή όπου παλαιότερα υπήρχε βυζαντινό κοιμητήριο. Τα επόμενα χρόνια έγιναν στα



Όψη από το πίσω μέρος του Ναού

οικοδομικά σχέδια μεταβολές. Η θεμελίωση του Ναού έγινε στα τέλη του 1847 και τα εγκαίνια του στις 30 Αυγούστου 1859. Ο ρυθμός του Ναού της Παντάνασσας, είναι ιδιόμορφος. Μοιάζει σαν βασιλική, διότι διαιρείται από τις μαρμάρινες κολόνες της, σε τρία κλίτη αλλά έχει και πολλά στοιχεία από το νεοκλασικισμό.



*Όψη Ναού Παντάνασσας Πατρών*

## 9. Ναός του παντοκράτορα

Ο ναός του Παντοκράτορα χτίστηκε το 900 μ.Χ., πάνω στα ερείπια του Ολυπίου Διός και ήταν ο πρώτος καθεδρικός ναός της αρχιτεκτονική του και όμορφους τοιχογραφίες του, αντίγραφο του



πάνω στα ερείπια του Ολυπίου Διός και ήταν ο πρώτος καθεδρικός ναός της Πάτρας, βυζαντινού ρυθμού. Η διακρίνεται για τους μολύβδινους τρούλους του, για τις ενώ εξωτερικά αποτέλεσε ναού της Αγίας Σοφίας στην Κωνσταντινούπολη.

*Ο Ναός του Παντοκράτορα Πατρών*

Στις απαρχές της μετά Χριστού περιόδου παρατηρούμε την τεραστία Ρωμαϊκή επιρροή κυρίως στην λεκάνη της Μεσογείου που ακόμα - ακόμα εκτείνεται και ως την Βρετανία την Τουρκία και τις ακτές της Αφρικής που βρέχονται από τη Μεσογείο Θάλασσα.

#### Η ΡΩΜΑΙΚΗ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ ΤΩΝ 20 ΑΙΩΝΑ Μ.Χ



Η Ρωμαϊκή αυτοκρατορία δεν διήρκησε σε βάθος χρόνου στους Μ.Χ αιώνες Παρολαυτά άφησε κτιριακές υποδομές / μνημεία σε πολλά μέρη της πρώην αυτοκρατορίας με μερικά από αυτά να έχουν διασωθεί σε ποσοστό άνω του 80%.

❖ ΜΕΛΕΤΗ ΔΡΟΜΩΝ ΠΡΟΣ ΗΜΙΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ

Λαμβάνοντας υπόψη την ολοκλήρωση της εκκρεμούς έως τώρα αντιδρόμηση της Κανακάρη, την πεζοδρόμηση μέρους την οδού Μαιζώνος & την εγκεκριμένη ανάπλαση του παλαιού νοσοκομείου,

Προτείνουμε την εξής δίοδο των οχημάτων ημιπεζοδρομώντας τις οδούς

- 25<sup>ης</sup>
- Εισοδείων
- Σωτηριάδου
- Β. Ρούφου
- Ηλείας
- Μητρ. Νεοφύτου
- Κορύλλων
- Κυρίλλου
- Παναγούλη
- Καρπενησίου
- Λόντου
- Βότσαρη
- Ευνάρδου
- Μπουκαούρη
- Αγ. Δημητρίου
- Τσισάμενος
- Δαηιλίδος
- Παντοκράτορος
- Αρκαδίου
- Γ. Ρούφου
- Γερμανού
- Αλεξάνδρου Υψηλάντου
- Βότση
- Σατωβριάνδου
- Αγισίου
- Σίφνου
- Ροδόπης
- Καραϊσκάκη
- Παπαδιαμαντοπούλου

Πρόταση μας είναι η χρήση ήπιων οδών κυκλοφορίας/ημιπεζοδρόμησης τύπου Woonerf.

Η βασική κίνηση των οχημάτων θα γίνεται μέσω της **Κορίνθου**, της **Κανακάρη**, της **Γούναρη** και φυσικά της **Παπαδιαμαντοπούλου** και σε επέκταση της μικρής περιμετρικής.

Με αυτή την περιμετρική δακτύλιο γύρω από τα δύο αστικά κέντρα της Πάτρας δημιουργούμε αποσυμφόρηση των οχημάτων στο κέντρο.

Παρόμοιο στυλ κατασκευής συναντάμε σε διάφορες οδούς ανά την πόλη. Πχ. Στις νέο πεζοδρομημένες οδούς Σίφνου και Αγασίου

Ένα τέτοιου είδους μοντέλο ημιπεζοδρόμηση μπορεί να σταθεί άψογα στις ανάγκες και περιστάσεις των προτεινόμενων οδών με το πλέον δοκιμασμένο Woonef όπως έχει ονομαστεί από την Χώρα προέλευσης του Ολλανδία.

### **Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα:**

- Ασφαλέστερο περιβάλλον προς τους κατοίκους- πεζούς**
- Φιλικό περιβάλλον για ΑμεΑ**
- Περιορισμό των ρύπων στο πυκνοκατοικημένο κέντρο.**
- Ελάττωση της ηχορρύπανσης**
- Ενοποίηση των 2 κεντρικών τομέων της πόλης-κέντρου**
- Ενοποίηση των αρχαιοτήτων και εύκολη μετάβαση σε αυτούς.**

Βασικός άξονας της ενοποίησης των δύο αυτών κέντρων είναι η Γεροκωστοπούλου, η Πατρέως, η Βότση & η Παντανάσης.

Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνουμε εκμετάλλευση των διαφορετικών σταθμών ύψους δλδ. της στάθμης των οδών από Γούναρη έως Γερμανού και από Οθωνος Αμαλίας έως 25<sup>ης</sup> με τη στάθμη του ρωμαϊκού ωδείου. Ακόμα, με την πρόταση μας επιτυγχάνουμε την εύκολη πρόσβαση στη "γειτονιά" της εκκλησίας του Παντοκράτορα η οποία διαθέτει, πέρα από την αναμφίβολης κύρους και ομορφιάς εκκλησία του Παντοκράτορα, δύο πλατείες που είναι σε σημείο που δεν έχει συνεχή αστικό θόρυβο και συγκεκριμένα ηχορύπανση οχημάτων.





PEOPLE























BIKES



VEHICLES

Διεύθυνση κίνησης των οχημάτων ανά οδό:

ΟΔΟΣ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	ΠΛΑΤΟΣ	ΜΗΚΟΣ	ΕΙΔΟΣ
25ης		9	497	WOONERF
Εισοδειων		3	80	WOONERF
Σωτηριαδου		6.5	340	WOONERF
Β Ρούφου		6	320	WOONERF
Ηλείας		6	80	WOONERF
συνεχεια Ηλείας		5	144	WOONERF
Μητρ. Νεοφύτου		5.80	65	WOONERF
Κορύλλων		6,5	83	WOONERF
Παναγούλη		6.7	85	WOONERF
Καρπενησιου		4.5	140	WOONERF
Λοντου		6	314	WOONERF
Βότσαρη		5	350	WOONERF
Ευνάρδου		6	310	WOONERF
Μπουκαούρη		5.5	390	WOONERF
Αγ Δημητρίου		7	381	WOONERF
Τσισάμενος		6	230	WOONERF
Δανηλίδος		6	220	WOONERF
Παντοκράτορος		6	630	WOONERF
Αρκαδίου		6	100	WOONERF
Γ Ρούφου		6.5	890	WOONERF
Γερμανου		8	800	WOONERF

### **Αναλυτικά η πρόταση μας ανά οδούς έχει ως εξής:**

- Αγ. Νικολάου:  
Διπλης κατεύθυνσης οχημάτων  
Κορίνθου έως Κανακάρη
- Ερμού:  
Λειτουργεί ως έχει
- Μαιζώνος:  
Αράτου έως Γούναρη: Χρήση της οδού ως πεζόδρομο
- Ρήγα Φεραίου  
Χρήση πεζοδρόμου ως έχει  
Δημιουργία ποδηλατοδρόμου από Βότση έως εκκλησία Αγίου Ανδρέα
- Παντανάσσης  
Λειτουργεί ως έχει
- Πατρέως  
Λειτουργεί ως έχει με πλήρη απαγόρευση στάθμευσης οχημάτων
- Γερωκοστοπούλου  
Λειτουργεί ως έχει
- Βότση  
Δημιουργία ποδηλατοδρόμου σε όλο το μήκος της οδού  
WOONERF
- Φιλοποίμενος  
Λειτουργεί ως έχει
- 25<sup>ης</sup>  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Εισοδείων  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Σωτηριάδου  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Β Ρούφου  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Ηλείας  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Μητρ. Νεοφύτου  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Κορύλλων  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Κυρίλλου  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Παναγούλη  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF



- Καρπενησίου  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Λόντου  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Βότσαρη  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Ευνάρδου  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Μπουκαούρη  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Αγ Δημητρίου  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Τσισάμενος  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Δαηιλίδος  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Παντοκράτορος  
Πλήρη Πεζοδρόμηση έως τις απαρχές της Λόντου
- Αρκαδίου  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Γ Ρούφου  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Γερμανου  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας μονής κατεύθυνση τύπου WOONERF
- Παπαδιαμαντοπούλου  
Ημιπεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF έως Λοντου  
υπόλοιπη Λειτουργεί ως έχει
- Αλ. Υψηλάντου  
Δημιουργία ποδηλατοδρόμου  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Σατωβριάνδου  
Δημιουργία ποδηλατοδρόμου  
Πεζοδρόμηση ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF
- Αγασίου  
Λειτουργεί ως έχει
- Σίφνου  
Λειτουργεί ως έχει
- Καραισκάκη  
Λειτουργεί ως έχει
- Ηφαίστου  
Λειτουργεί ως έχει

### Οχήματα ανά οδό :

ΟΔΟΣ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΔΕΞΙΑ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ
25 <sup>ΗΣ</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ	60		+
Λόντου	50	+	+
Ηλείας	40	+	+
Παπαδιαμαντοπούλου	30	+	+
Παναγούλη	20	+	+
Κυρίλλου	40	+	+
Κορύλλων	25	+	+
Παντοκράτορα	40	+	+
Ρούφου	40	+	+
Σωτηριάδου	40	+	+
Γερμανού	30	+	+
Χαραλάμπη	30		+
Υψηλάντου Αλ.	40		+
Πλατεία Ομόνοιας	20	+	
Σισίνη	25	+	+
Αθανασίου Διάκου	20		+
<b>Σύνολο οχημάτων</b>	<b>550</b>		

**Μετρήσεις για τον υπολογισμό του κυκλοφοριακού φόρτου**

<b>ΓΕΡΜΑΝΟΥ (ΑΠΟ ΚΕΝΤΡΟ) (αυτ/λεπτό)</b>	<b>ΓΕΡΜΑΝΟΥ (ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ) (αυτ/λεπτό)</b>	<b>25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ (ΑΠΟ ΚΕΝΤΡΟ) (αυτ/λεπτό)</b>	<b>25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ (ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ) (αυτ/λεπτό)</b>	<b>ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΑΠΟ ΚΕΝΤΡΟ) (αυτ/λεπτό)</b>	<b>ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΟ) (αυτ/λεπτό)</b>
17	4	10	12	12	4
15	5	13	9	8	5
16	8	14	13	10	5
9	1	14	15	11	6
18	11	17	8	11	4
14	6	9	14	10	4
14	5	16	10	5	5
4	9	11	11	18	4
13	6	15	7	10	1
17	4	12	13	17	7
23	9	17	10	11	5
20	3	13	12	18	5
17	6	10	8	12	4
11	10	9	10	9	2
18	6	11	15	10	8
9	5	17	9	17	6
13	8	14	14	11	4
14	9	12	11	10	4
14	4	17	7	8	5
21	9	16	14	12	4

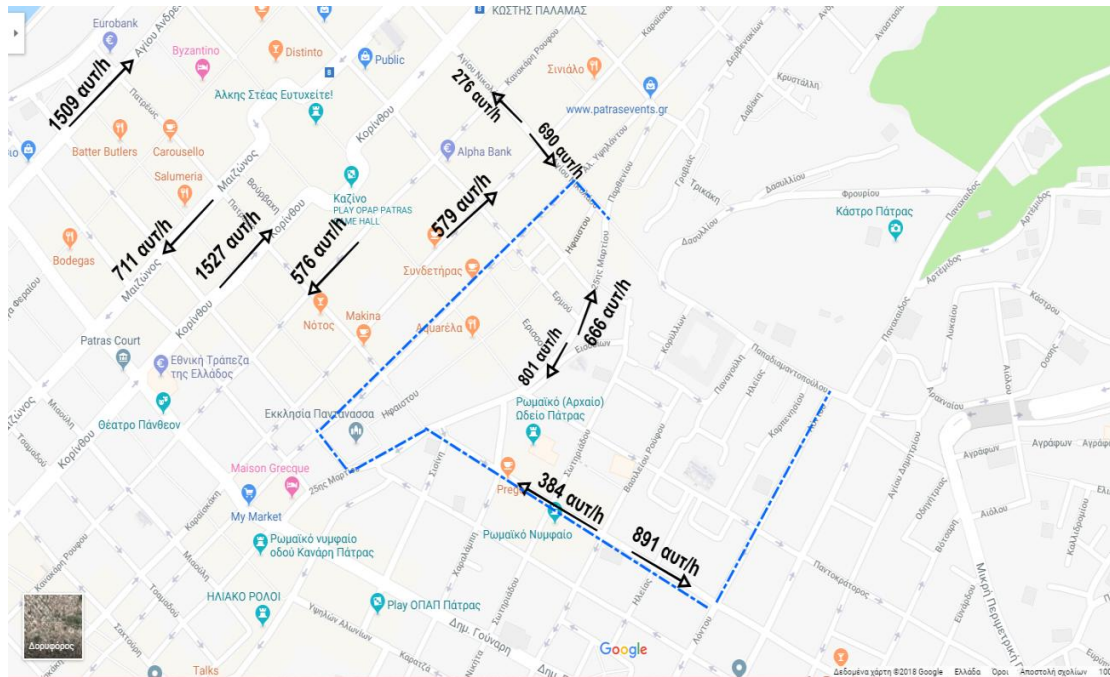
Πίνακες από Εργασία: Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων της παλαιάς πόλης των Πατρών Επιβλέπων Σωτήρης Λυκουργιωτης

<b>ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ</b> (αυτ/λεπτό)	<b>ΚΑΝΑΚΑΡΗ</b> (αυτ/λεπτό)	<b>ΚΟΡΙΝΘΟΥ</b> (αυτ/λεπτό)	<b>ΜΑΙΖΩΝΟΣ</b> (αυτ/λεπτό)	<b>ΑΓΙΟΥ</b> <b>ΑΝΔΡΕΟΥ</b> (αυτ/λεπτό)
12	8	28	19	22
10	6	20	12	31
7	8	24	11	27
9	12	26	9	26
7	12	21	10	26
6	5	24	4	32
13	13	30	13	24
11	11	21	14	15
9	9	34	12	28
12	11	26	14	20
13	12	32	7	18
9	8	22	11	31
11	10	26	13	28
12	14	26	18	18
8	12	20	12	26
6	8	23	8	32
10	7	33	10	20
12	11	27	14	16
7	9	21	14	24
9	6	25	12	32

\* Οι μετρήσεις έγιναν σε ώρες αιχμής, δηλαδή από τη 1μ.μ έως τις 3μ.μ σε δυο διαφορετικές ημέρες.

\* Πίνακες από Εργασία: Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων της παλαιάς πόλης των Πατρών Επιβλέπων Σωτήρης Λυκουργιώτης 2018

Στην παρακάτω εικόνα έχει υπολογιστεί ο φόρτος κυκλοφορίας για την κάθε οδό (αυτοκίνητα ανά ώρα):



*Κυκλοφοριακός φόρτος στις οδούς που θα πεζοδρομηθούν αλλά και στις κεντρικές*

\* Πίνακες από Εργασία: Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων της παλαιάς πόλης των Πατρών Επιβλέπων Σωτήρης Λυκουργιωτης

## ❖ ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΛΟΙΠΟΝ ΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ WOONERF;

Η έννοια του woonerf διαμορφώθηκε & αναπτύχθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1960 στην πόλη Delft της Ολλανδίας. Όπως η ιστορία λέει, οι κάτοικοι μιας γειτονιάς ήταν αναστατωμένοι με την ταχεία διέλευση οχημάτων από τη γειτονιά τους. Οι κάτοικοι έβγαλαν τους δρόμους και έπειτα τους αντικατέστησαν με ελικοειδή μονοπάτια από τούβλα.

Μέσω της φυσικής και σταδιακής αλλαγής του δρόμου, το woonerf παρέχει χώρο για αυτοκίνητα, ενώ παράλληλα εξυπηρετεί πλήρως τις ανάγκες των κατοίκων.

Ο κύριος στόχος ενός woonerf είναι να αλλάξει τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούνται οι δρόμοι και να βελτιώσει την ποιότητα ζωής, σχεδιάζοντάς τους με γνώμονα ανθρώπους, όχι μόνο για κυκλοφορία οχημάτων.

Σε ένα δρόμο, ο δρόμος μοιράζεται ανάμεσα στους πεζούς, τους ποδηλάτες και μηχανοκίνητα οχήματα; Ωστόσο, οι πεζοί έχουν προτεραιότητα έναντι των αυτοκινήτων.

Ο δρόμος τύπου Woonerf σχεδιάζεται χωρίς σαφή διαχωρισμό μεταξύ του πεζόδρομου και του χώρου οχημάτων (δηλ. Χωρίς συνεχή κάμψη), έτσι οι οδηγοί αναγκάζονται να επιβραδύνουν και να ταξιδεύουν με προσοχή.

Ο περιορισμός της ταχύτητας των οχημάτων όχι μόνο βελτιώνει το αίσθημα ασφάλειας των κατοίκων αλλά και προωθεί τη μεγαλύτερη χρήση του δημόσιου χώρου.

Αυτή η ενέργεια επιτρέπει περισσότερα περιθώρια για νέες δυνατότητες στο δρόμο, όπως έπιπλα δρόμου (π.χ. ζαρντινιέρες, δέντρα δρόμου, πάγκοι) και περιοχές κοινωνικής αλληλεπίδρασης, που θα φέρνουν περισσότερο τους ανθρώπους στους δρόμους για να περπατήσουν, να ποδηλατούν, να παίξουν και να αλληλεπιδρούν σε ένα ζωντανό και ελκυστικό περιβάλλον για μια ποικιλία δραστηριοτήτων.

**Άρα μιλάμε για την έννοια οδού ήπιας κυκλοφορίας**

### **Εφεύρεση WOONERF:**

Ο Hans Monderman (19 Νοεμβρίου 1945 - 7 Ιανουαρίου 2008) ήταν Ολλανδός μηχανικός και καινοτόμος οδικής κυκλοφορίας. Αναγνωρίστηκε ριζικά για την πρόκληση των κριτηρίων που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση τεχνικών λύσεων για το σχεδιασμό δρόμου. Η δουλειά του ανάγκασε τους σχεδιαστές μεταφορών και τους μηχανικούς αυτοκινητόδρομων να κοιτάζουν εκ νέου τον τρόπο που οι άνθρωποι και η τεχνολογία σχετίζονται μεταξύ τους.

Η σχεδιαστική του προσέγγιση είναι η έννοια του "κοινόχρηστου χώρου", μιας αστικής σχεδιαστικής προσέγγισης που επιδιώκει να ελαχιστοποιήσει τις οριοθετήσεις μεταξύ της κυκλοφορίας των οχημάτων και των πεζών, συχνά αφαιρώντας χαρακτηριστικά όπως κράσπεδα, σήμανση επιφανείας δρόμου, πινακίδες κυκλοφορίας και κανονισμούς. Ο Monderman διαπίστωσε ότι η αποτελεσματικότητα της κυκλοφορίας και η ασφάλεια βελτιώθηκαν όταν ο δρόμος και ο γύρω δημόσιος χώρος επανασχεδιάστηκαν για να ενθαρρύνουν κάθε άτομο να διαπραγματευτεί την κίνησή του απευθείας με άλλους.

### **Κοινός χώρος**

Ο Monderman το θεωρούσε δεδομένο ότι για αρκετές γενιές, η μηχανοκίνητη κίνηση θα παραμείνει βασικό χαρακτηριστικό των ευρωπαϊκών οικονομιών και του χωρικού τους ιστού. Στην πραγματικότητα, το έχει λάβει ως τεχνικό και πολιτικό στόχο του - ένα πρόβλημα που απλά δεν θα εξαφανιστεί. Σε αυτό το πλαίσιο, εξέτασε τις τεχνολογίες και τις πρακτικές του σχεδιασμού του δρόμου και αφαίρεσε αυτές που ένιωθε ανεπαρκείς ή αντιπαραγωγικές. Ένα από τα πιο γνωστά επιτεύγματα του Monderman είναι το ολλανδικό **Woonerf**, ή το έργο "Living Street", το οποίο προήλθε από μια βασικά μη προγραμματισμένη πρωτοβουλία πολιτών στο Ντελφτ το 1968.

## Στοιχεία σχεδίασης ενός Wooperf

Τα περισσότερα από τα παραδείγματα του wooperf είναι στην Ολλανδία, τη Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο, αλλά η έννοια έχει εξαπλωθεί μέσω της Ευρώπης, καθώς και της Ιαπωνίας, της Αυστραλίας και του Ισραήλ.

Ενώ κάθε σχεδόν χώρα έχει εφαρμόσει το σχεδιασμό wooperf.

Αυτό σημαίνει ότι κάθε χώρα και τόπος έχει μεταφέρει τις βασικές έννοιες ενός wooperf και έχει δημιουργήσει τις δικές του ασφαλείς περιοχές ανάλογα με τις ανάγκες και τον τοπικό πολιτισμό.

Με αυτή την λογική έχει ακολουθηθεί και ο σχεδιασμός μας.

Κάθε υλοποίηση ενός wooperf απαιτεί μια ξεχωριστή προσέγγιση στο σχεδιασμό του δρόμου, έτσι οι βασικές έννοιες του πυρήνα των wooperfs να είναι σαφείς και προσαρμόσιμες ανά περιπτώσεις.

### Βασικές έννοιες σχεδιασμού Wooperf:

- **Ύπαρξη μιας σαφής και ξεχωριστής εισόδου:**

Ένα wooperf θα πρέπει να σημαδεύεται από κάποιο είδος εισόδου έτσι οι άνθρωποι που πηγαίνουν στο δρόμο θα γνωρίζουν ότι αυτή η περιοχή δεν είναι μια τυπική γειτονιά. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την ενσωμάτωση χαρακτηριστικών πύλης όπως δέντρα και ζαρντινιέρες, τις επεκτάσεις των αυλακώσεων για να γίνει στενό το οδόστρωμα και/ή μια ράμπα μέχρι την κοινή επιφάνεια.

Οποιαδήποτε από αυτές τις προσεγγίσεις θα πρέπει επίσης να συνοδεύεται από μια πινακίδα που να δείχνει την κατάσταση wooperf. Επομένως, οι έξοδοι από το wooperf πρέπει να περιλαμβάνουν ένα σήμα που υποδεικνύει το τέλος της κατάστασης.





- **Χρήση μιας κοινής στάθμης επιφανιών:**

Ο χώρος πεζών και ο γενικός χώρος θα πρέπει να βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο. Η κοινή χρήση επιφανιών ενθαρρύνει τους οδηγούς να ταξιδεύουν πιο αργά και προσεκτικά, αφού δεν υπάρχει σαφής ορισμός της λωρίδας ταξιδιού.

Η χρήση διαφορετικών χρωμάτων ή υφών στο υλικό του πεζοδρομίου είναι επίσης σημαντική για την καθοδήγηση των χρηστών του δρόμου μέσα στο οδόστρωμα (π.χ. πεζόδρομοι έναντι αυτοκινητοδρόμων). Με την εξάλειψη του συνεχούς περιορισμού, οι κάτοικοι - ειδικά τα παιδιά - μπορούν να κινούνται ελεύθερα σε όλο το χώρο.

- **Μέτρα μετριασμού της κυκλοφορίας:**

Ο σχεδιασμός του δρόμου πρέπει να προστεθούν ελαφρές καμπύλες για να σπάσουν οι ορατές ευθυγραμμίες ενός οδοστρώματος και να εισαγάγει φυσικά και οπτικά χαρακτηριστικά που θα ενθαρρύνουν τους ανθρώπους να οδηγούν αργά και με μεγαλύτερη προσοχή.

Αυτός ο σχεδιασμός θα πρέπει να περιλαμβάνει "εμπόδια" τα οποία θα βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των 50 μέτρα μεταξύ τους, ώστε να μην υπάρχουν το μήκος που θα επέτρεπε στους οδηγούς να πιστεύουν ότι έχουν προτεραιότητα έναντι των πεζών και των ποδηλάτων, αλλά ταυτόχρονα θα πρέπει να σχεδιάζονται έτσι ώστε να μην αντιπροσωπεύουν κίνδυνο σε οδηγούς εάν μεταβούν στην περιοχή με μια ακατάλληλη ταχύτητα.

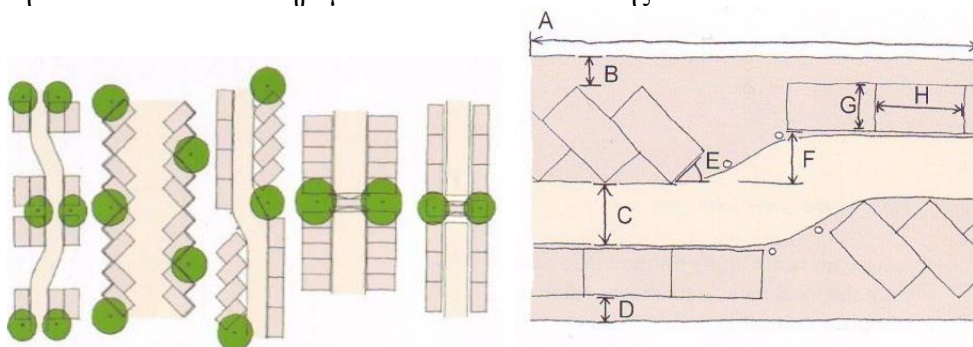
Επιπλέον, αυτά τα μέτρα μετριασμού της κυκλοφορίας δεν μπορούν να αποτελέσουν εμπόδιο για τα οχήματα έκτακτης ανάγκης.

- **Παροχή στάθμευσης στο δρόμο:**

Ο χώρος στάθμευσης πρέπει να παρέχεται διαλείπουσα και όχι συνεχώς, έτσι ώστε το αυτοκίνητο να μην αποτελεί το κυρίαρχο στοιχείο στο δρόμο.

Οι περιοχές στις οποίες επιτρέπεται η στάθμευση θα πρέπει να υποδεικνύονται με φυσικά στοιχεία (π.χ. στύλοι) ή / και διαφορετικό υλικό πεζοδρομίων.

Οι ρυθμίσεις στάθμευσης πρέπει επίσης να χρησιμοποιούνται ως μηχανισμός για την ηρεμία της κυκλοφορίας.



- **Ενσωμάτωση της εξωτερικής επίπλωσης:**

Τα δέντρα και οι περιοχές φύτευσης στις οδούς καθιστούν το δρόμο πιο ελκυστικό καθώς και συμβάλουν καθοριστικά στην ηρεμία της κίνησης.

Πρέπει επίσης να συμπεριληφθούν τα όποια καθίσματα για να ενθαρρυνθούν τους ανθρώπους να χρησιμοποιούν και να παραμένουν στο δρόμο για άλλες δραστηριότητες.

Οι χώροι καθισμάτων θα πρέπει να προστατεύονται από τα αυτοκίνητα, χρησιμοποιώντας μπουλόνια ή άλλα φυσικά εμπόδια.





Σχεδίαση παραδείγματος ημιπεζοδρόμου με εξωτερικό κάθισμα 3<sup>ων</sup> λειτουργιών

## Παραδείγματα γρήσεων WOONERF

### 1. Bohmte, Germany

[https://www.youtube.com/watch?v=Sf-O5o4aqcs&feature=emb\\_title](https://www.youtube.com/watch?v=Sf-O5o4aqcs&feature=emb_title)

Εμπνευσμένο από το έργο του Mondrian, ο Bohmte δημιούργησε ένα woonerf το 2007 στο κέντρο της πόλης. Τοπικοί αξιωματούχοι πίστευαν ότι μια κοινή ρύθμιση δρόμων θα έκανε περισσότερα από ό, τι οι διαβάσεις ασφαλείας και οι παγίδες ταχύτητας είχαν κάνει για να μειώσουν τις αρκετές δεκάδες ατυχήματα που συνέβησαν κάθε χρόνο στην κύρια διασταύρωση. Η Washington Post ανέφερε ότι η Bohmte αντικατέστησε τα πεζοδρόμια, τα πεζοδρόμια, τους σηματοδότες, τα σήματα κυκλοφορίας και τα σημεία στάθμευσης με ένα κοκκινωπό πεζοδρόμιο - το σχέδιό του "να αναγκάσει τους ανθρώπους να βασίζονται στην κοινή λογική και την ευγένεια"



## 2. Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

Τα περισσότερα από τα woonerf που εφαρμόζονται στις Ηνωμένες Πολιτείες είναι κοινόχρηστοι δρόμοι σε εμπορικές περιοχές. Τα καλά παραδείγματα βρίσκονται στα Asheville, NC (Wall Street), 36 San Francisco, CA (Linden Street) 37 και Cambridge, MA (Palmer και Winthrop Street). Ωστόσο, η εφαρμογή woonerf σε κατοικημένες περιοχές είναι σπάνια. Δύο γνωστές περιπτώσεις είναι οι εξοχικές κατοικίες και το Bridgewalk στο Boulder. Και τα δύο έργα κατασκευάστηκαν με βάση την έννοια woonerf. Ωστόσο, και οι δύο είχαν κάποιες δυσκολίες στην εφαρμογή της έννοιας.

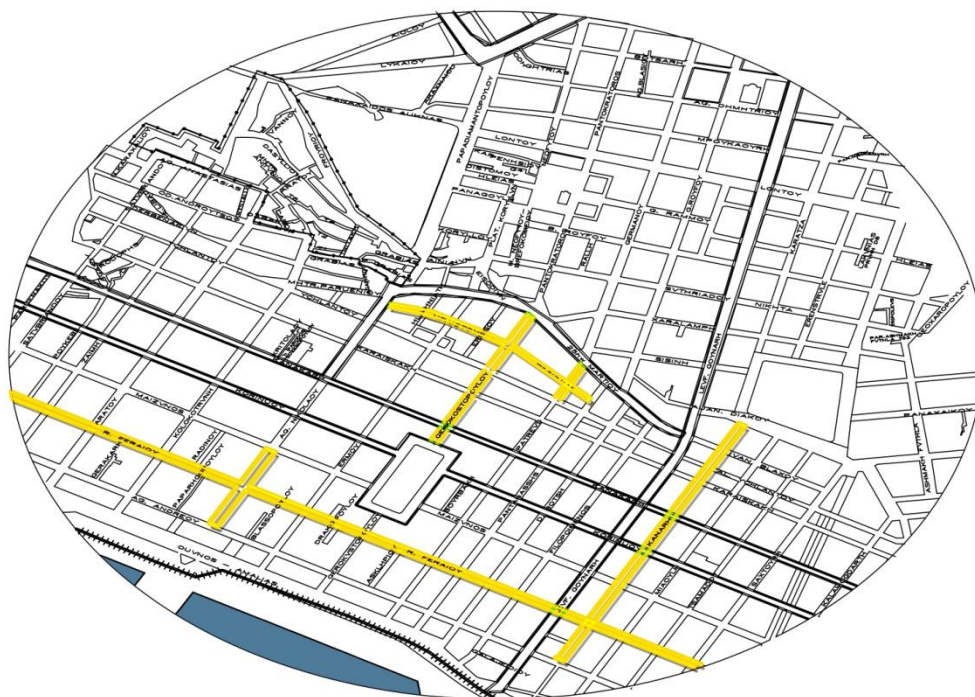
Για παράδειγμα, στην περίπτωση του Bridgewalk, τα σπίτια είχαν ήδη αυλές, βεράντες και άλλους χώρους για να συγκεντρωθούν οι άνθρωποι, οπότε ο κοινόχρηστος δρόμος χρησιμοποιήθηκε περισσότερο από αυτοκίνητα από ανθρώπους.



## ❖ Πρόταση σχεδιασμού:

Η Πάτρα είναι μία σύγχρονη πόλη η οποία έχει έναν έντονο χαρακτήρα λόγω της παλιάς της ιστορίας και βρίσκεται στις μέρες μας σε ένα μεταίχμιο όπου καλείται να κρατήσει φυσικά το χαρακτήρα της αλλά να διατηρήσει ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό ύφος.

Το πατραϊκό αστικό Παράθεση οδών με υπάρχουσα πεζοδρόμηση:



**Βασικές πεζοδρομήσεις της πόλης.**



❖ Παράθεση περιοχής με πρόταση ημιπεζοδρόμησης WOONERF

## ❖ ΠΑΡΑΘΕΣΗ ΟΔΩΝ ΜΕ ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ

Διαδρομή νέου ποδηλατοδρόμου



Για την σύνδεση των ποδηλατοδρόμων του κεντρικού Τομέα Πατρών, Πρόταση μας είναι να χρησιμοποιηθεί η **Γερμανού**, η **25<sup>η</sup> Μαρτίου**, μέρος της **Αγίου Νικολάου**, ολόκληρη μέχρι τη Βότση η Α. Υψηλάντου και να συνδεθεί με την **Ρήγα Φεραίου** μέσω της **Βότση**, με διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου στην Βότση, και έτσι να γίνεται ασφαλής και ομαλή μετάβαση των ποδηλατών μέσα στην πόλη.

Η Ρήγα Φεραίου από το σημείο που τελειώνει η Μιαούλη και έως την εκκλησία του Άγιου Ανδρέα έχει σηματοδοτηθεί σαν ποδηλατοδρόμος, η λύση που προτείνουμε είναι το κομμάτι αυτό να επεκταθεί έως την Βότση έτσι ώστε να δημιουργήσει μία ομαλή σύνδεση με το άνω μέρος της πόλης μας μέσω της Βότση.

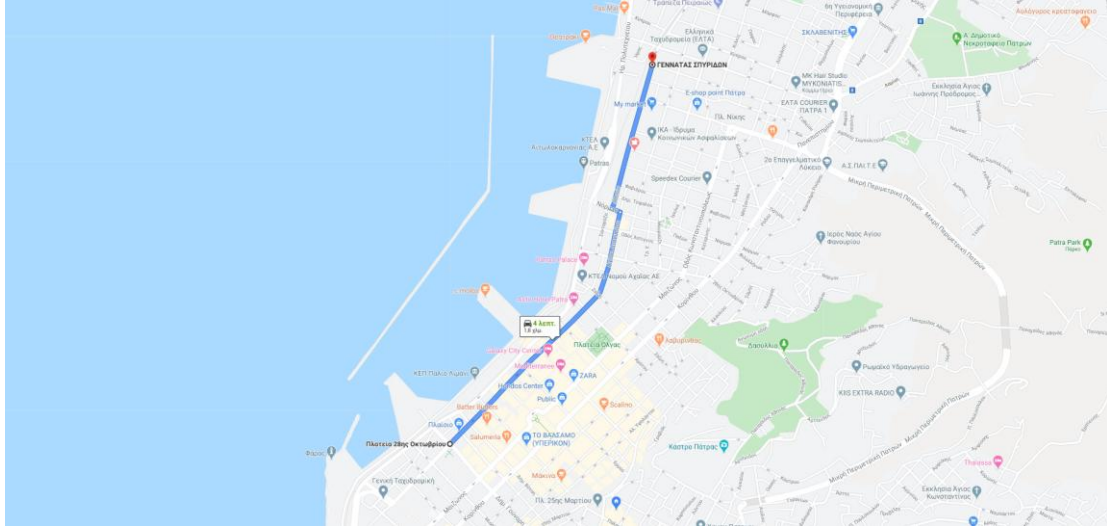
Με αυτό τον τρόπο και με αυτή τη διαδρομή αποφεύγεται η κίνηση των ποδηλατών στην όχι και τόσο μεγάλη μα πολλά επικίνδυνη οδό Γούναρη.

Για την διασφάλιση μίας ασφαλέστερης κίνησης διασχίζοντας το σημείο της Γούναρη από το ύψος της Ρήγα Φεραίου προτείνουμε το κομμάτι της Γούναρη από την Όθωνος Αμαλίας έως και την Κορίνθου θα είναι εφικτό να έχει μονή κατεύθυνση οχημάτων (προς την άνω πλευρά της πόλης)



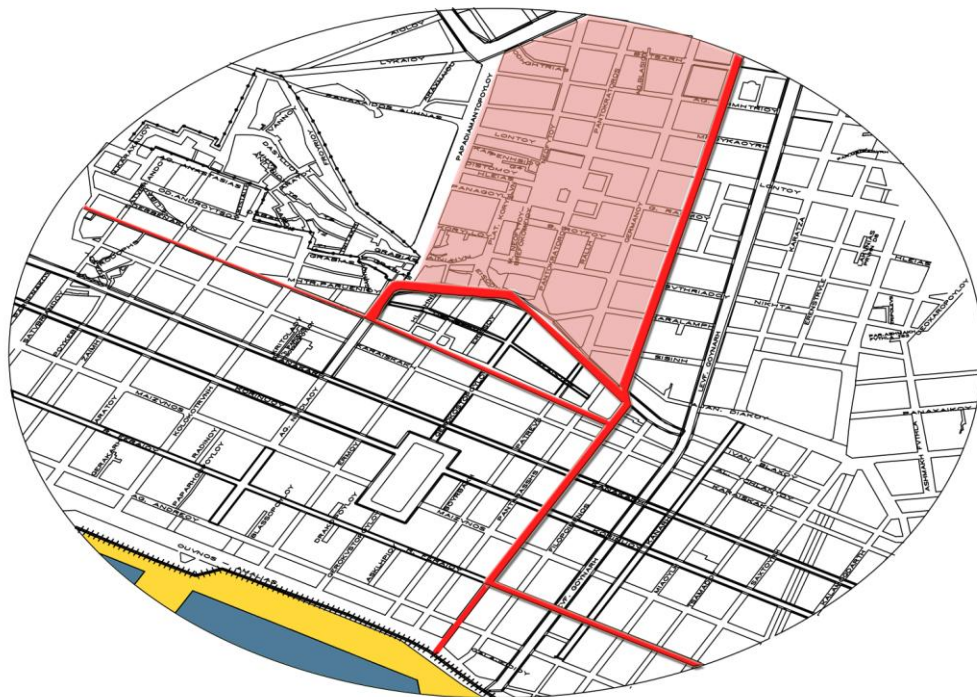
Από το εγκεκριμένο πρόγραμμα ΕΣΠΑ 2014-2020 βλέπουμε ότι έχει εγκριθεί κονδύλιο για την κατασκευή ποδηλατοδρόμου ο οποίος θα συνδέει την περιοχή της Τερψιθέας με την οδό Παπαφλέσσα.

Και ανάπλαση παραλιακού μετώπου από την οδό Θεσ/νίκης έως την οδό Παπαφλέσσα.



Ανάπλαση παραλιακού μετώπου από την οδό Θεσ/νίκης έως την οδό Παπαφλέσσα

Επομένως η πρόταση μας μπορεί να επεκταθεί μέσω της οδού Βότση όπως δείχνει η ακόλουθη εικόνα:





❖ ΣΗΜΕΙΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ:



Γενική κάτοψη περιοχών επέμβασης

ΣΗΜΕΙΟ Νο1  
Πλατεία Αγ. Γεωργίου & αργαίο Ωδείο



Η επιλογή του σημείου των δύο διαφορετικών όγκων, πλατείας Αγίου Γεωργίου και ρωμαϊκού ωδείου, έγινε κατά βάση λόγω της σημαντικότητας τόσο του μνημείου ως μνημείου όσο τις θέσεις του στην πόλη. Φυσικά μεγάλη βαρύτητα που καθόρισε την επιλογή των σημείων και το αποτέλεσμα της πρότασης μας είχε ρόλο η χρηστικότητα του.

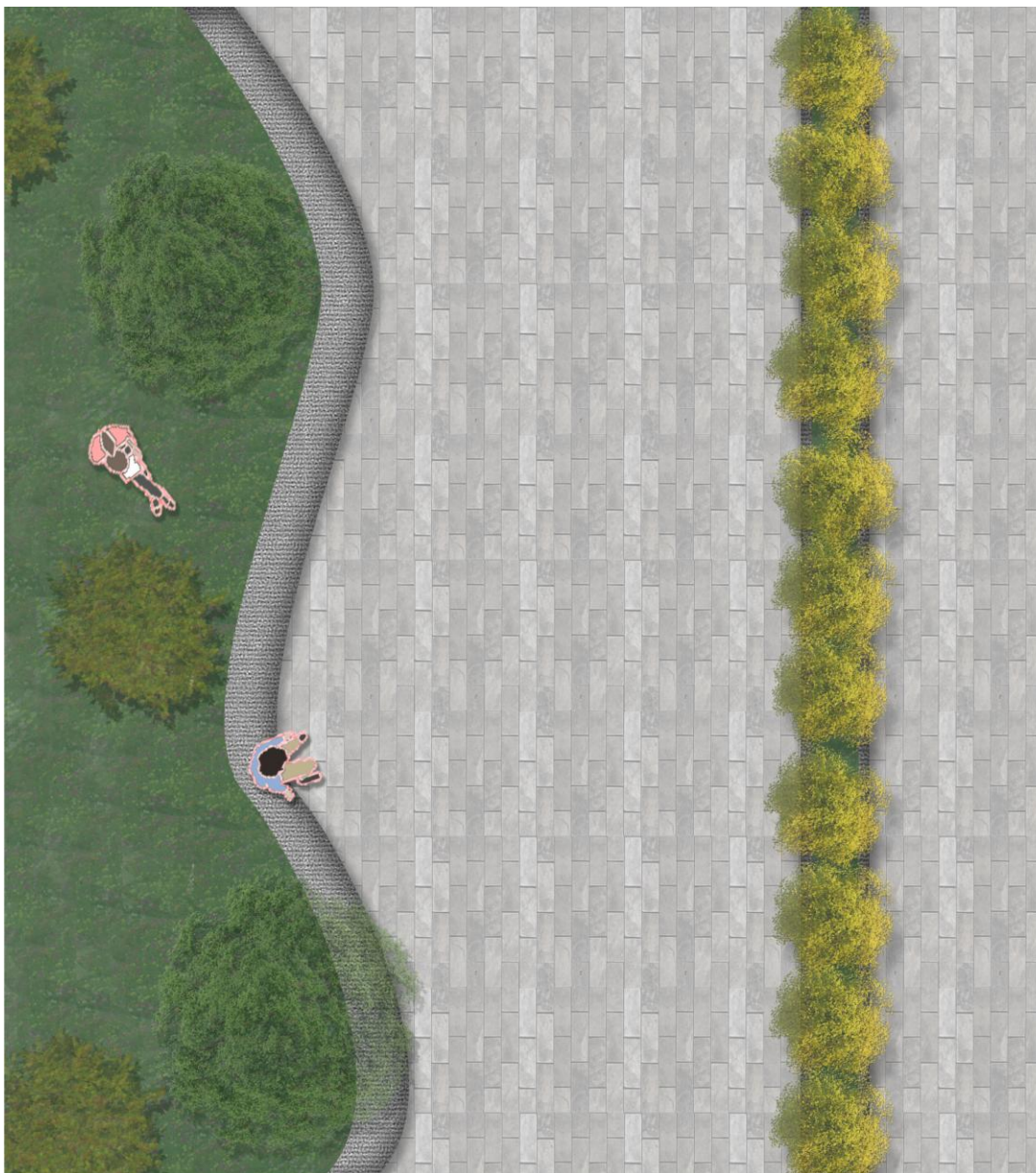
Η ενοποίηση των δύο αυτών χώρων προτείνεται με κύριο σκοπό την εύκολη και ομαλή πρόσβαση του πολίτη σε ένα άμεσα ζωντικό χώρο της Πάτρας.

Στον επανασχεδιασμό μας έχουμε κάνει χρήση μαλακών καμπυλών έτσι ώστε να έχει μία οργανική όψη η περιοχή.

Βασικός άξονας ήταν η διατήρηση όλων των αρχαιοτήτων της περιοχής και σαφώς η χρήση τους μέσα στην καθημερινότητα των πολιτών.

Γνωρίζοντας την δυσκολία του σημείου της οδού παντοκράτορος μέσα από τις υψομετρικές διαφορές μεταξύ των δύο της πλευρών και της στάθμης της οδού & το στενό πλάτος της οδού αποφασίσαμε την πλήρη πεζοδρόμηση της Παντοκράτορα από την 25ης έως την αρχή της Λόντου. Με αυτή την πρόταση δημιουργείτε ασφαλείς και φιλική προς τους πεζούς διαδρομή περιμετρικά του ωδείου της πλατείας/πάρκου & της περιοχής της Μεγαλοπρεπείς εκκλησίας του Παντοκράτορα.

Καθώς υπάρχουν πολλά αρχαία ευρήματα στον περίγυρο του αρχαίου Ρωμαϊκού Ωδείου, επιλέγουμε ένα διακριτικό διαχωριστικό μία μεταλλική κατασκευή που σκοπό έχει να προστατεύσει το ωδείο και τα αρχαία που περικλείει καθώς και να δώσει μία φουτουριστική όψη στην περιοχή. Στο σημείο αυτό λόγω των μεγάλων υψομετρικών διαφορών του, προτείνουμε χαμηλή φύτευση με απώτερο σκοπό την όσο το δυνατό ανεμπόδιστη όψη του σημείου.



8 μέτρα



4,5 μέτρα



3 μέτρα



0,5 μέτρα





- ✓ Οριοθέτηση πλατείας & Ρωμαϊκού Ωδείου μέσα από το τιμεντένιο 'πάγκο' που δημιουργείτε περιμετρικά της πλατείας & Ρωμαϊκού Ωδείου επι των οδών 25<sup>ης</sup>-Γερμανού
- ✓ Ακανόνιστη οριογραμμή πλατείας & Ρωμαϊκού Ωδείου  
Χαρακτηριστικός σχεδιασμός για την ελάττωση ταχύτητας
- ✓ Διαχωριστικό στοιχείο φύτευσης  
Μέσο αυτού του στοιχείου γίνεται διαχωρισμός μεταξύ της λωρίδας ημιπεζόδρομου και της λωρίδας ποδηλατών.



Carpinus betulus



Acer campestre

Yellow  
SedumConcrete  
Bench

Κάτοψη Γερμανού

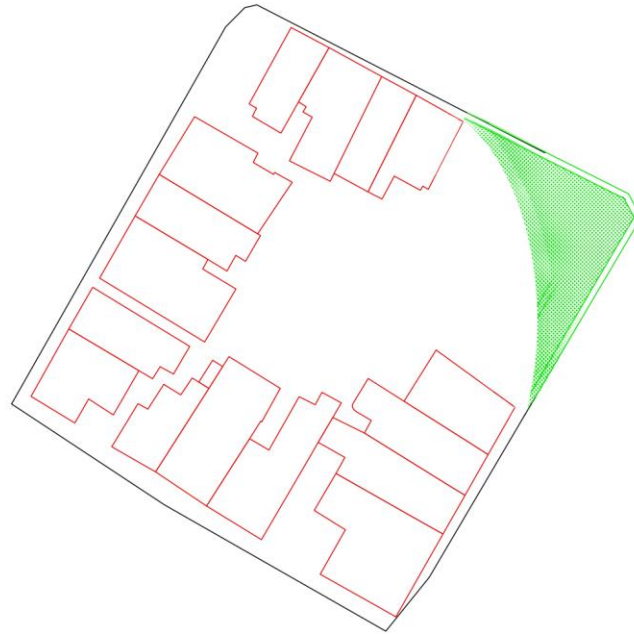


Όψη Γερμανού

Το βασικό υλικό κατασκευής των ημιπεζοδρόμων είναι ο τσιμεντοκυβόλιθος.



**ΣΗΜΕΙΟ Νο2**  
**Σύνοδο των οδών Γερμανού και Σωτηριάδου**



 Περιοχή πρασίνου- Ανάπαυσης

Στη σύνοδο των οδών 25ης Μαρτίου και Γεροκωστοπούλου δίπλα από τα σκαλιά και δίπλα από τα αρχαιολογικά ευρήματα του αρχαίο ρωμαϊκού Σταδίου βρίσκεται μία περιοχή η οποία είναι σε μορφή επίπεδη & περιφραγμένη.

Η μορφολογία και η θέση του σημείου αυτού θα μπορούσε κάλλιστα να χρησιμοποιηθεί υπέρ των κατοίκων της περιοχής.

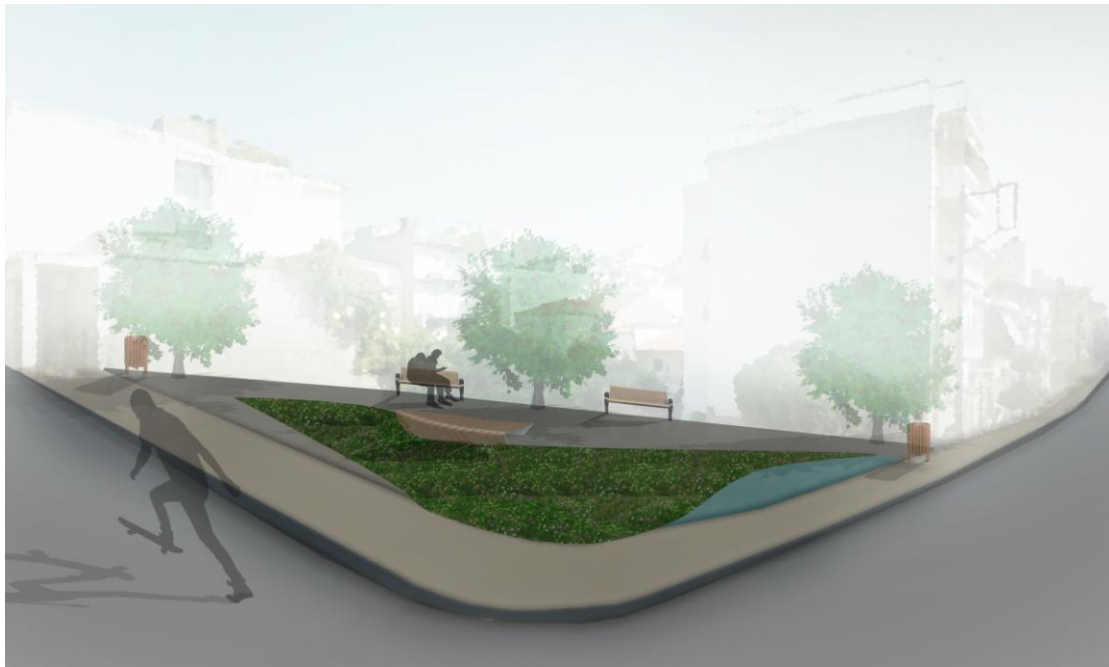
Ακολουθώντας το συνειρμό τις πρότασης μας το σημείο αυτό θα μπορούσε να έχει δύο χρήσεις

1. ένα μέρος αυτού να είναι χώρους αναψυχής και παιδική χαρά για τους μικρότερους της πόλης

&

2.η συνέχεια του σημείου μέχρι της σκάλες της Πατρέως προτείνουμε να γίνει ένας χώρος πρασίνου/αναψυχής για τους πεζούς της πόλης.

Καθώς στη γωνία 25ής Πέμπτης και Παντοκράτορος υπάρχει νηπιαγωγείο, είναι μια πολύ καλή λύση, εφόσον έχουμε δημιουργήσει οδούς φιλικούς προς τους πεζούς, να υπάρχει μία παιδική χαρά.



Όψη σημείου Νο2

Κατά κύριο λόγο στη περιοχή αυτή η επέμβαση μας θα περιλαμβάνει Φυτεύσεις, διακριτικό φωτισμό, κάδους ρίψης σκουπιδιών & παγκάκια, διφάνιες εδάφους.

**ΣΗΜΕΙΟ Νο3**  
**Περιοχή στα Δεξιά της 25<sup>ης</sup> Μαρτίου**



Όψη Σημείου Νο3

Στη σύνοδο των οδών 25ης Μαρτίου και Γεροκωστοπούλου δίπλα από τα σκαλιά και δίπλα από τα αρχαιολογικά ευρήματα το αρχαίο ρωμαϊκό Σταδίου βρίσκεται μία περιοχή η οποία είναι σε μορφή επίπεδη & περιφραγμένη.

Η μορφολογία και η θέση του σημείου αυτού θα μπορούσε κάλλιστα να χρησιμοποιηθεί υπέρ των κατοίκων της περιοχής.

Ακολουθώντας το συνειρμό τις προτάσεις μας το σημείο αυτό θα μπορούσε να έχει δύο χρήσης **α.** ένα μέρος αυτού να είναι χώρους αναψυχής και παιδική χαρά για τους μικρότερους της πόλης & **β.** η συνέχεια του σημείου μέχρι της σκάλες της Πατρέως προτείνουμε να γίνει ένας χώρος πρασίνου/αναψυχής για τους πεζούς της πόλης.

Καθώς στη γωνία 25<sup>ης</sup> Μαρτίου και Παντοκράτορος υπάρχει νηπιαγωγείο, είναι μια πολύ καλή λύση, εφόσον έχουμε δημιουργήσει οδούς φιλικούς προς τους πεζούς, να υπάρχει μία παιδική χαρά.

Με αυτό τον τρόπο μεγαλώνει ο χώρος που κινείται ο πεζός, αποκτά έναν εύκολα επισκέψιμο χαρακτήρα και φυσικά μέσω της χρήσης πράσινης φυτεύσεις δίνει μια νέα ζωντανή πνοή στην περιοχή.

Ακόμα, γνωρίζοντας ότι στο συγκεκριμένο σημείο παλιότερα λειτουργούσαν ορισμένα μαγαζιά-αναψυκτήρια μπορούμε να λάβουμε ειπούν την σημαντικότητα του σημείου για τον τοπικό πληθυσμό.



Όψη σημείου από την οδό Ηφαίστου

Κατά κύριο λόγο στη περιοχή αυτή η επέμβαση μας θα περιλαμβάνει μαλακό δάπεδο, διακριτικό φωτισμό, κάδους ρίψης σκουπιδιών, περίφραξη, υλικό παιδικής χαράς & παγκάκια.



**ΣΗΜΕΙΟ Νο4**  
**Στα δεξιά των Σκαλών Γερωκοστοπούλου**



Όψη Σημείου Νο4

Στις πολυσύχναστες σκάλες της Γερωκοστοπούλου, κομβικό σημείο της πόλης, Προτείνουμε στο μέσω των σκαλών να υπάρξει πρόσβαση προς το άνω μέρος της 25 Μαρτίου με τη δημιουργία διαδρόμων και μικρής έκτασης χώρου αναψυχής/πρασίνου.

Το σημείο αυτό με είσοδο από τα μέσα των σκαλιών της Γεροκωστοπούλου & από την 25<sup>η</sup> Μαρτίου θα μπορεί ομαλά να οδηγεί από το ύψος της 25ης έως τις Σκάλες. Η επέμβαση αυτή θα μπορεί να επεκταθεί και ως την Ηφαίστου με σα από διάνοιξη διαδρομής η οποία δεν θα απαιτεί εκσκαφές και περαιτέρω καταπόνηση της περιοχής του ρωμαϊκού σταδίου.

Θεωρούμε πολύ σημαντικό να γίνει επέμβαση σ' αυτό το σημείο χωρίς όμως να καταπατάμε τα αρχαιολογικά ευρήματα αλλά περιλαμβάνοντας τα στην καθημερινότητα των κατοίκων.

Κατά κύριο λόγο η περιοχή αυτή η επέμβαση θα περιλαμβάνει Φυτεύσεις, διακριτικό φωτισμό και Παγκάκια.

#### ❖ ΚΥΡΙΑΡΧΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΜΑΣ

- ✓ **Ασφάλεια πεζών:** η βελτίωση της ασφάλειάς τους, η μείωση των οδικών ατυχημάτων αλλά και η ευχάριστη ξενάγησή τους.
- ✓ **Εύκολη και άνετη μετακίνηση:** συχνή και άμεση επικοινωνία μεταξύ των ανθρώπων, δημιουργία ευχάριστου περιβάλλοντος για περπάτημα στα κέντρα των πόλεων.
- ✓ **Μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων:** το επίπεδο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης περιορίζεται καθώς μειώνεται ή απαγορεύεται η κίνηση των οχημάτων στην ευρύτερη περιοχή. Επιπλέον, η φύτευση της πεζοδρομημένης περιοχής βελτιώνει τις ατμοσφαιρικές συνθήκες.
- ✓ **Οικονομική ανάπτυξη και ευημερία της πόλης:** οι περιοχές με εμπορικό χαρακτήρα επωφελούνται περισσότερο καθώς ο περιορισμός της πρόσβασης των οχημάτων έχει δείξει ότι αυξάνει τις εμπορικές δραστηριότητες. Στις κατοικημένες περιοχές οι πεζόδρομοι αποτελούν χώρο αναψυχής και προσέλκυσης των κατοίκων βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής.
- ✓ **Αισθητική βελτίωσης της πόλης:** η σωστή διαμόρφωση του πεζόδρομου μπορεί να αναδείξει παραδοσιακά κτήρια, αρχαιολογικούς χώρους ή γενικότερα παραδοσιακούς και ιστορικούς οικισμούς. Με τη δημιουργία δικτύων κυκλοφορίας πεζών μπορεί να γίνει ενοποίηση των χώρων αυτών αλλά και των χώρων πρασίνου.
- ✓ **Προσέλκυση τουριστών.** Με την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της πόλης δημιουργείται ένας σημαντικός ενιαίος περίπατος με σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα που μπορεί να γίνει πόλος έλξης σημαντικού αριθμού επισκεπτών



## ❖ ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ



Από μελέτη που έχει γίνει για τα οχήματα που παρκάρουν στην περιοχή μελέτης - παρατηρούμε ότι ο αριθμός ανέρχεται στα 550 οχήματα.

Καθώς στην περιοχή μελέτης υπάρχει αυτός ο μεγάλος όγκος σταθμευμένων οχημάτων,  
Η πρόταση μας περιλαμβάνει και πιθανά μέρη στάθμευσης αυτών.

Όπως Προηγουμένως αναφερθήκαμε στην ανάλυση της έννοιας WOONERF δηλαδή της προτεινόμενης ημιπεζοδρόμησης,  
διαπιστώνουμε ότι αραιοί χώροι στάθμευσης οχημάτων μπορούν να συμπεριληφθούν στην διαμόρφωση του ημιπεζοδρόμου.

Οι ζώνες στάθμευσης θα χωριστούν σε δύο τομείς.

1. Στο κομμάτι το οποίο βρίσκεται στην κάτω στάθμη από το αρχαίο ωδείο &
2. Στην στάθμη του αρχαίου ωδείου

Για το πρώτο κομμάτι, πρόταση μας είναι τα οχήματα να έχουν θέση στάθμευσης στους δύο απαλλοτριωμένους χώρους επί της οδού Αλεξάνδρου Υψηλάντου Στο ύψος της Γεροκωστοπούλου



Χώρος στάθμευσης επί της οδού Αλεξάνδρου Υψηλάντου Α



Χώρος στάθμευσης επί της οδού Αλεξάνδρου Υψηλάντου Β

Για το δεύτερο κομμάτι πρόταση μας είναι επί της Γερμανού και συγκεκριμένα στις θέσης:

-Γερμανού και Γράμμου αριστερά και δεξιά επί της οδού (Γερμανού)



Γερμανού και Γράμμου δεξιά επί της οδού (Γερμανού)



Γερμανού και Γράμμου αριστερά επί της οδού (Γερμανού)



-Στη συμβολή των οδών Λόντου και Παντοκράτορος



Συμβολή των οδών Λόντου και Παντοκράτορος

-Στο κενό κεκλιμένο οικόπεδο στα αριστερά της Γερμανού μετά το ύψος της Δαηιλίδος



Γερμανού μετά το ύψος της Δαηιλίδος

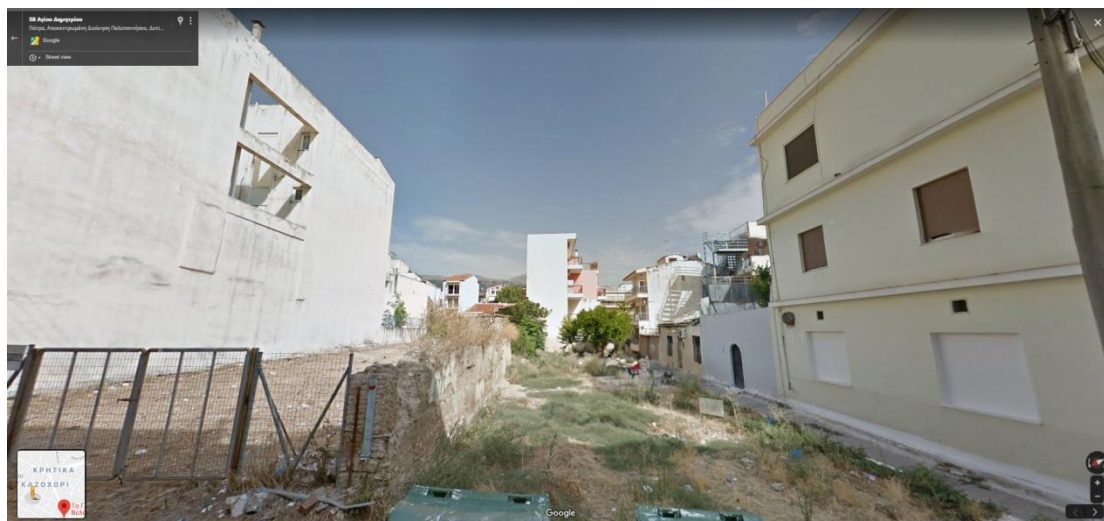
-Ακόμα ένας χώρος στάθμευσης οχημάτων μπορεί να γίνει στην οδό Ηλείας



Οδός Ηλείας  
Στην οδό αυτή υπάρχουν αρχαία ρωμαϊκά ευρήματα.

Παρά το γεγονός αυτό, και καθώς η οδό Ηλείας στο σύνολο της έχει πάνω από τρία πιθανά σημεία για εσοχές οι οποίες θα μπορούν να γίνουν χώροι στάθμευσης οχημάτων..

-Ένα κομμάτι για καθαρή χρήση παρκινγκ θα μπορούσε να είναι αυτό στην οδό Αγίου Δημητρίου-το οποίο βρίσκεται στην δίπλα στην είσοδο της μικρής οδού Αγίου Βλασίου λίγο πριν την Γερμανού.



Οικόπεδο δίπλα στην είσοδο της μικρής οδού Αγίου Βλασίου



## ❖ ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΙΘΑΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΣ

- 1. Παρατηρούμε, στα σημεία 1 & 2 υπάρχουν κατασκευές με διαφάνειες που απαιτούν την χρήση ειδικής κατασκευής γυαλιού σε συνδυασμό με μεταλλικό σκελετό.

Για την επιλογή της κατασκευής των περιοχών με διαφάνειες λάβαμε υπόψη παρόμοιες κατασκευές σε δημόσιους χώρους. Σε ολοκληρωμένο ερευνητικό βαθμό βρήκαμε και μελετήσαμε για το γυάλινο δάπεδο της γέφυρας Zhangjiajie στην περιοχή Grand Canyon.



Η συγκεκριμένη κατασκευή αποτελεί ένα άρτιο παράδειγμα γυάλινων δαπέδων σε κοινόχρηστες & πολυσύχναστες περιοχές.



Φότο με παράδειγμα γυάλινου πατώματος πάνω από αρχαιολογικούς χώρους.



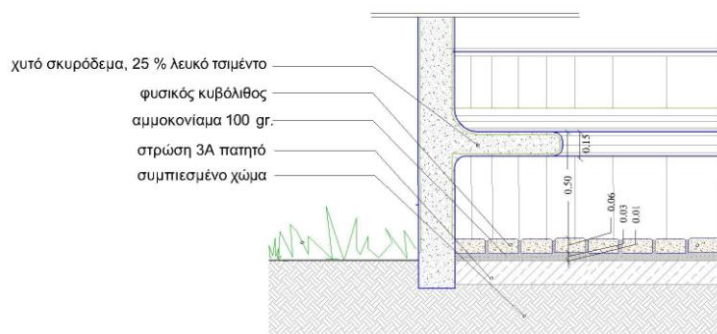
- 2. Τα 4 σημεία μελέτης επέμβασης, κατά βάση θα λαμβάνουν έναν μεγάλο βαθμό ανθρώπων/κατοικιδιών & οχημάτων. Γιαυτό το λόγο θα προτείνουμε στις διαφόρων ειδών κατασκευές τους να περιλάβουν στις επιφάνειες ξύλου ένα νέο είδος ξυλείας ονόματι **CTL** μια καινοτόμα κατηγορία τοιχοποιίας, ιδανική για μεγάλες εγκαταστάσεις από επικολητή ξυλεία ερυθρελάτης **με φέρουσα ικανότητα.**



16 όροφο συγκρότημα με χρήση σαν βιβλιοθήκη από τοιχοποιία & πάτωμα CTL

[https://www.youtube.com/watch?v=GHTdnY\\_gnmE](https://www.youtube.com/watch?v=GHTdnY_gnmE)

- 3. Σαν προτεινόμενο υλικό χρήσης των δαπέδων των οδών ημιπεζοδρόμησης πρότασή μας είναι η χρήση τσιμεντοκυβόλιθων



❖ **ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ**

Λαμβάνοντας υπόψη την «ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΚΓΡΙΣΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΤΡΕΩΝ» εκδομένη στις 27/1/2017 & σαφέστατα συνυπολογίζοντας την απόφαση αναρτημένη στον ΦΕΚ 525/2019 περί της μη μεταβίβασης του Ρωμαϊκού ωδείου & Σταδίου στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου Α.Ε.» **μεταβιβάσθηκαν στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου Α.Ε.»** παραθέτουμε τα έξι έγγραφα και ακολούθως τα έξι πορίσματα



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ  
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ Ε.Π.

Ταχ. Δ/ση : Ν.Ε.Ο Πατρών - Αθηνών 28  
Ταχ. Κώδικας : 26441  
Πληροφορίες : Γλυκερία Κατηφόρη  
Τηλέφωνο : 2613611426  
Fax : 2610422978  
Email : gkatifori@mou.gr

INFORMATICS  
DEVELOPME  
T AGENCY

Digitally signed by  
INFORMATICS  
DEVELOPMENT AGENCY  
Date: 2017.01.27 13:33:20  
ET  
Reason:  
Location: Athens

ΑΔΑ: 6ΣΡ37Λ6-ΡΩΧ



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ  
Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

Πάτρα, 27/01/2017  
Α.Π. : 388  
ΠΡΟΣ : 1. Δήμος Πατρέων,  
Γραφείο Δημάρχου,  
Μαιζώνας 108, ΤΚ 26221  
Πάτρα

ΘΕΜΑ : «ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΚΓΡΙΣΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΤΡΕΩΝ»  
Ο Περιφερειάρχης Δυτικής Ελλάδας

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 90 του «Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (ΦΕΚ 98/Α/22-4-2005).
2. Τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (αρθ. 110 παρ. 2 στοιχ. α, αρθ.115, αρθ. 125 παρ.2 στοιχ. γ και παρ.3, Παράρτημα ΧΙ).
3. Το Ν. 4314/2014 για τη διαχείριση, τον έλεγχο και εφαρμογή αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προγραμματική περίοδο 2014-2020» (ΦΕΚ 265/Α/23.12.2014).
4. Την υπ. αριθμ. 32681/ΕΥΘΥ335/23-03-2015 (ΦΕΚ 713/Β/24-4-2015 Υπουργική Απόφαση, με θέμα «Αναδιάρθρωση της Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης του ΕΠ Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, σύμφωνα με το άρθρο 7 του Ν. 4314/2014 και αντικατάσταση της αριθμ. 41546/Γ'ΚΠΣ/281/ΚΥΑ/8.12.2000 (ΦΕΚ 1501/Β) ΚΥΑ, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
5. Το Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης» (ΦΕΚ 87/Α/7-7-2010).
6. Το Π.Δ. 132/2010, «Περί Οργανισμού της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος» ΦΕΚ 225Α /2010.
7. Την με αριθμ 400/2014 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πατρών, περί επικύρωσης των αποτελεσμάτων των περιφερειακών εκλογών της 18ης και 25ης Μάιου 2014 και το από 25/08/2014 πρακτικό ορκωμοσίας της νέας Ευρωπαϊκή Ένωση ΕΤΠΑ Σελίδα 2 περιφερειακής αρχής της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.
8. Την Απόφαση της Επιτροπής των ΕΚ με αριθμό C(2014) 10161 final/18-12-2014 που αφορά την έγκριση του Ε.Π. «ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ 2014-2020».
9. Τη με αρ. πρωτ. 81986/ΕΥΘΥ 712/31-7-2015 Υπουργική Απόφαση με θέμα «Εθνικοί κανόνες επιλεξιμότητας για τα προγράμματα ΕΣΠΑ 2014-2020 - Έλεγχοι νομιμότητας δημοσίων συμβάσεων συγχρηματοδοτούμενων πράξεων ΕΣΠΑ 2014-2020 από Αρχές Διαχείρισης και Ενδιάμεσους Φορείς - Διαδικασία ενστάσεων επί των αποτελεσμάτων αξιολόγησης πράξεων», όπως αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με την υπ' αριθμ. 110427/ΕΥΘΥ/1020/20-10-2016 όμοια Απόφαση..
10. Το με Α.Π. 115812/ΕΥΘΥ 1091/13-11-2015 έγγραφο της ΕΥΘΥ που αφορά στην περιγραφή του Συστήματος Διαχείρισης και Ελέγχου για τα ΕΠ του ΕΣΠΑ 2014-2020 και ειδικότερα τις διαδικασίες ΔV\_1 και ΔV\_2 σχετικές με τον ορισμό και παρακολούθηση των ΕΦΔ

ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΝΤΥΠΟΥ: [E.I.2\_10] Επιστολή  
Έκδοση 2<sup>η</sup>  
Ημ. Έγκρισης: 19/01/2016  
Σελ. 1 / 9



ΑΔΑ: 6ΣΡ37Λ6-ΡΩΧ

11. Την με Α.Π. 81166/ΕΥΣΣΑ 1778/28-7-2015 εγκύκλιο του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού για τον «Σχεδιασμό, υλοποίηση και παρακολούθηση των εργαλείων Ολοκληρωμένης Χωρικής Ανάπτυξης των ΕΠ της ΠΠ 2014-2020»
12. Την με Α.Π. 40134/ΕΥΘΥ 373/12-4-2016 εγκύκλιο του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού «Οδηγίες για την διαχείριση και εφαρμογή των Στρατηγικών Ολοκληρωμένης Χωρικής Ανάπτυξης»,
13. Την με Α.Π. 2629/29-06-2016 απόφαση έγκρισης μέσω γραπτής διαδικασίας του Οδηγού για την υποβολή Στρατηγικών Σχεδίων 1) Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΒΑΑ), 2) ΟΧΕ και των Κριτηρίων Αξιολόγησης στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Δυτική Ελλάδα 2014 – 2020»,
14. Την με Α.Π. 2721/05-07-2016 Πρόσκληση για υποβολή στρατηγικών σχεδίων ολοκληρωμένης χωρικής επένδυσης για βιώσιμη αστική ανάπτυξη όπως αυτή τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με την υπ' αριθμ. 3498/26-08-2016 Παράταση.
15. Το με αριθμό πρωτ. 4011/112309/28-09-2016 έγγραφο του Δήμου Πατρέων με το οποίο υποβλήθηκε το Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης.
16. Το με αριθμό πρωτ. 5197/149323/19-12-2016 έγγραφο του Δήμου Πατρέων με το οποίο επανυποβλήθηκε το Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης.
17. Την με αρ. πρωτ. 5702/20-12-2016 θετική εισήγηση του προϊσταμένου της Διαχειριστικής Αρχής του ΕΠ.

### Αποφασίζει την έγκριση,

του **Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Πατρέων** όπως αυτό υποβλήθηκε, συνολικού προϋπολογισμού 88.997.000 € εκ των οποίων τα 43.880.000 € θα χρηματοδοτηθούν από το Ε.Π. «Δυτική Ελλάδα 2014 – 2020» ενώ τα 45.117.000 € από άλλες πηγές χρηματοδότησης.

Ο προϋπολογισμός από το «Δυτική Ελλάδα 2014 – 2020» αναλύεται επί μέρους ως εξής:

Ταμείο	Προϋπολογισμός €
ΕΤΠΑ	43.500.000
ΕΚΤ	300.000
ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ	80.0000 (Υπηρεσίες Τεχνικού Συμβούλου: 67.000 € και Ενέργειες Δημοσιότητας: 13.000 €)
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>43.880.000</b>

Στρατηγικός Φορέας ορίζεται ο Δήμος Πατρέων.

Η ημερομηνία έναρξης υλοποίησης της Στρατηγικής δεν πρέπει να υπερβαίνει την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2017. Υπέρβαση της παραπάνω ημερομηνίας δύνανται να επιφέρει την επανεξέταση του Στρατηγικού Σχεδίου από τη ΔΑ και την λήψης διορθωτικών μέτρων εντός συγκεκριμένων προθεσμιών.

Η ημερομηνία ολοκλήρωσης των έργων της Στρατηγικής ορίζεται η 31/12/2023

Οι πράξεις που θα χρηματοδοτηθούν από το Ε.Π. «Δυτική Ελλάδα 2014 – 2020» και από άλλες πηγές χρηματοδότησης με τους αντίστοιχους προϋπολογισμούς επισυνάπτονται στα Παραρτήματα Ι και ΙΙ που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας.

### Ορισμός Ενδιάμεσου Φορέα

Η Αστική Αρχή του Δήμου Πατρέων αναλαμβάνει ρόλο Ενδιάμεσου Φορέα Διαχείρισης (ΕΦΔ) του ΒΑΑ, με αρμοδιότητα μόνο όσον αφορά στη διαδικασία αξιολόγησης και επιλογής των πράξεων της Στρατηγικής. (Στάδιο Β1 αξιολόγησης πράξεων).

ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΝΤΥΠΟΥ: [Ε.1.2\_10] Επιστολή  
Έκδοση 2<sup>η</sup>  
Ημ. Έγκρισης: 19/01/2016  
Σελ. 2 / 9



ΑΔΑ: 6ΣΡ37Λ6-ΡΩΧ

Με την έγκριση του Στρατηγικού Σχεδίου, ο Περιφερειάρχης Δυτικής Ελλάδας θα εισηγηθεί στον Υπουργό Οικονομίας και Ανάπτυξης την έκδοση Υπουργικής Απόφασης Ορισμού Ενδιάμεσου Φορέα για την Αστική Αρχή του Δήμου Πατρέων.

Ο Περιφερειάρχης Δυτικής Ελλάδας

Απόστολος Κατσιφάρας

Συνημμένα:

1. Πίνακας Έργων με χρηματοδότηση από το Ε.Π. «Δυτική Ελλάδα 2014 – 2020», ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.
2. Πίνακας Έργων με χρηματοδότηση άλλες πηγές, ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.



ΑΔΑ: 6ΣΡ37Λ6-ΡΩΧ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΤΠΑ				
A/A	ΘΕΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΗΣ	ΕΡΓΑ	Π/Υ
1	2:Βελτίωση της πρόσβασης, της χρήσης και της ποιότητας των τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών	2.b.1.1.«Αξιοποίηση των ΤΠΕ για την προώθηση προϊόντων και υπηρεσιών σε δυναμικούς παραγωγικούς τομείς της περιφερειακής οικονομίας με προτεραιότητα στις αρχές του Ανοικτού Λογισμικού (πολιτισμός, τουρισμός, αγροτική οικονομία κλπ.)»	<b>Αξιοποίηση των ΤΠΕ για την προώθηση προϊόντων και υπηρεσιών των τοπικών επιχειρήσεων</b>	850.000,00
		2.c.1.1.«Ανάπτυξη ηλεκτρονικών υποδομών και υπηρεσιών»	<b>Έξυπνες εφαρμογές ΤΠΕ για την προώθηση του θεματικού τουρισμού</b>	200.000,00
			<b>Ανάπτυξη δικτύου έξυπνων αισθητήρων για την βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος</b>	150.000,00
2	3:Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων	3.a.1.1 «Στήριξη επιχειρήσεων (υφιστάμενων και νέων) & ειδικών μορφών επιχειρηματικότητας»	<b>Παραγωγική αξιοποίηση ερευνητικών αποτελεσμάτων από τοπικές επιχειρήσεις στους τομείς περιφερειακής έξυπνης εξειδίκευσης</b>	3.000.000,00
3	4:Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς	4.e.1.1. «Προώθηση εναλλακτικών μορφών αστικών μεταφορών φιλικών στο περιβάλλον»	<b>Κατασκευή Παραλιακής Διαδρομής Ποδηλατοδρόμου (Τερψιθέας – Παπαφλέσσα)</b>	500.000,00
4	6:Διαφύλαξη και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων	6.b.2.1. «Επενδύσεις στη διαχείριση των υγρών αποβλήτων εντός περιοχών βιώσιμης αστικής ανάπτυξης	<b>Βασικές Υποδομές Αποχέτευσης Λυμάτων</b>	11.300.000,00

ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΝΤΥΠΟΥ: [Ε.1.2\_10] Επιστολή  
Έκδοση 2<sup>η</sup>  
Ημ. Έγκρισης: 19/01/2016  
Σελ. 4 / 9



ΑΔΑ: 6ΣΡ37Λ6-ΡΩΧ

		6.c.1.1. Επενδύσεις για τη διαφοροποίηση των τοπικών οικονομιών με την προστασία και την αξιοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και των φυσικών τοπίων και προώθηση δράσεων βιώσιμης κινητικότητας	<b>Αποκατάσταση Θεάτρου «ΑΠΟΛΛΩΝ» - Μεγάρου Λόγου &amp; Τέχνης</b>	5.000.000,00
			<b>Ενεργειακή Αναβάθμιση Δημοτικής Βιβλιοθήκης Πατρών &amp; Ψηφιοποίηση Συλλογών</b>	500.000,00
		6.d.1.1. Επενδύσεις για την προστασία εθνικά προστατευόμενων περιοχών που δεν καλύπτονται από Φορέα Διαχείρισης	<b>Ανάπλαση – Αξιοποίηση Περιοχής Camping – Έλους Αγυιάς</b>	3.000.000,00
		6.e.1.1. Παρεμβάσεις Αστικής Ανάπτυξης	<b>Ολοκληρωμένη Αστική Ανάπτυξη Ιστορικού Κέντρου Πάτρας</b>	17.000.000,00
			<b>Αστική Ανάπτυξη Περιοχής Ζαρουχλείκων</b>	500.000,00
5	7: Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και άρση των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	7.b.1.1. Αναβάθμιση των ενδοπεριφερειακών οδικών αξόνων που συνδέουν και υποστηρίζουν τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. (Δράση 7.b.1.1-b)		
		7.c.1.2. Εφαρμογή ευφυών συστημάτων ελέγχου μεταφορών	<b>Παρεμβάσεις Έξυπνης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (με 2 Υποέργα)</b>	1.500.000,00
<b>ΣΥΝΟΛΑ ΕΤΠΑ</b>				<b>43.500.000</b>



ΑΔΑ: 6ΣΡ37Λ6-ΡΩΧ

ΕΚΤ				
A/A	ΘΕΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΗΣ	ΕΡΓΑ	Π/Υ
1	9:Πρώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας και κάθε διάκρισης	Επενδύσεις στην κοινωνική οικονομία και τις κοινωνικές επιχειρήσεις σε τοπικό επίπεδο		
2	8:Πρώθηση της βιώσιμης και ποιοτικής απασχόλησης και υποστήριξη της κινητικότητας των εργαζομένων	8.1.1.1 Δράσεις βελτίωσης των δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού μέσω προγραμμάτων κατάρτισης	<b>Συμβουλευτικό Κέντρο Ενημέρωσης Ανέργων</b>	150.000,00
		8.1.1.2 Προγράμματα δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας για ανέργους με υψηλά τυπικά προσόντα σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε τομείς με συγκριτικό πλεονέκτημα για την Περιφέρεια.		
		8.3.1.1 Προγράμματα για τη δημιουργία νέων (start up) και καινοτόμων επιχειρήσεων σε τομείς που έχουν αναδειχθεί στο πλαίσιο της περιφερειακής έξυπνης εξειδίκευσης		
		8.5.1.1. Προγράμματα υποστήριξης εργαζομένων και επιχειρηματιών σε τομείς της οικονομίας που περιλαμβάνονται στην περιφερειακή στρατηγική έξυπνης εξειδίκευσης	<b>Υποστήριξη των τοπικών επιχειρήσεων στην αξιοποίηση ερευνητικών αποτελεσμάτων στους τομείς περιφερειακής έξυπνης εξειδίκευσης</b>	150.000.00
<b>ΣΥΝΟΛΑ ΕΚΤ</b>				<b>300.000</b>

ΑΔΑ: 6ΣΡ37Λ6-ΡΩΧ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

A/A	ΕΡΓΑ	Π/Υ (ΕΥΡΩ)	ΠΙΘΑΝΗ ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
1	Ψηφιακό Κέντρο Οπτικοακουστικής Κληρονομιάς στο Παλαιό Δημοτικό Νοσοκομείο Πατρών	5.000.000€	ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας ή Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020 ή άλλη πηγή χρηματοδότησης
2	Αποκατάσταση – Ενεργειακή Αναβάθμιση πρώην Αρσάκειου Πατρών	4.000.000	Έχει ήδη υποβληθεί πρόταση στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 - 2020 (Πρόσκληση 14.6.33.33.1-3)
3	Παρεμβάσεις Εξοικονόμησης Ενέργειας σε Σχολικά Κτίρια	1.000.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020 ή/και Επιχειρησιακά Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας
4	Παρεμβάσεις Εξοικονόμησης Ενέργειας σε Δημοτικά Κτίρια	300.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020
5	Μετατροπή κτιρίου Αργυροπούλειου Κληροδοτήματος σε Ηλεκτρονική Βιβλιοθήκη & Δημιουργία Αιθουσών Συντηρητών Έργων Τέχνης	800.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020
6	Παρεμβάσεις Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ σε Πολιτιστικούς Χώρους	500.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020 ή/και Επιχειρησιακά Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας

ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΝΤΥΠΟΥ: [Ε.Ι.2\_10] Επιστολή  
Έκδοση 2<sup>η</sup>  
Ημ. Έγκρισης: 19/01/2016  
Σελ. 7 / 9



ΑΔΑ: 6ΣΡ37Λ6-ΡΩΧ

7	<b>Αξιοποίηση του Παλαιού Πολεμικού Καταφυγίου των Υψηλών Αλωνίων</b>	<b>120.000</b>	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020
8	<b>Ολοκληρωμένες Παρεμβάσεις για ΑΜΕΑ σε δυο σκάλες της Πόλης</b>	500.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020
9	<b>Ανακατασκευή Ισόγειας Αίθουσας Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Πάτρας</b>	400.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020
10	<b>Ανάδειξη – Αξιοποίηση Ρωμαϊκού Σταδίου Πάτρας</b>	1.500.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020
11	<b>Αξιοποίηση – Ανάδειξη Ρωμαϊκού Λουτρού ΝΔ του Παλαιού Ι.Ν Αγίου Ανδρέα Πατρών</b>	300.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020
12	<b>Πρόσβαση Πάρκινγκ Πλάζ από Οδό Κανελλοπούλου</b>	500.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020
13	<b>Διάνοιξη Οδού Καραμανλή</b>	5.000.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020
14	<b>Ανάπλαση Παραλιακού Μετώπου από Οδό Τερψιθέας έως Οδό Κανελλοπούλου</b>	1.500.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020 ή/και Επιχειρησιακά Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας
15	<b>Βασικά Έργα Αποχέτευσης Υποδομής Α3Α Και Α3Β (Εξω Αγυιά)</b>	13.000.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020

ΑΔΑ: 6ΣΡ37Λ6-ΡΩΧ

16	<b>Κατασκευή Κτιρίου Νηπιαγωγείου – Παιδικού Σταθμού</b>	600.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020
17	<b>Αντικατάσταση Δικτύου Ύδρευσης Νοτιοανατολικής Πάτρας</b>	3.500.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020
18	<b>Συντήρηση Αίθουσας Da Vinci (Εργοστάσιο Λαδόπουλου)</b>	500.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020 ή/και Επιχειρησιακά Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας
19	<b>Δημιουργία Δημιουργικής Βιομηχανίας με Ειδίκευση στο Καρναβάλι στους χώρους των Παλαιών Σφαγείων</b>	Προϋπολογισμός Δήμου Πατρέων 1.097.000 επί συνόλου έργου 2.715.000	Υποβλήθηκε στη 1 <sup>η</sup> Πρόσκληση του Επιχειρησιακού Προγράμματος Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας Ελλάδα - Ιταλία 2014 – 2020
20	<b>Ανάπλαση Παραλιακού Μετώπου από Οδό Γούναρη έως Οδό Θεσσαλονίκης</b>	5.000.000	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014 – 2020



## ❖ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συμπερασματικά από την έρευνα που πραγματοποιήσαμε σχετικά για το θέμα της ανάπλασης της περιοχής έρευνας,

Συνειδητοποιήσαμε τα εξής:

- ✓ Η σύνδεση των δύο διαφορετικών κέντρων της Πάτρας μπορεί να γίνει με ευκολία
- ✓ Η Πάτρα έχει μεγάλο όγκο αρχαιοτήτων σε σημείο που αυτά γίνονται η ταυτότητα της πόλης
- ✓ Για την ανάδειξη των αρχαιοτήτων υπάρχει ανάγκη να συμπεριληφθούν μέσα στην καθημερινότητα των κατοίκων
- ✓ Υπάρχει μεγάλη ανάγκη να δημιουργηθούν κέντρα πράσινου μέσα στην πόλη για την σωματική άσκηση & την πνευματική ανάπτυξη των πεζών
- ✓ Για την μείωση των διαφόρων ρύπων που δημιουργούν τα οχήματα η επέκταση πεζόδρομου και ύπαρξη της μέσα στο κέντρο είναι αναγκαία και αναπόφευκτη

## ❖ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Δρόμοι για πεζούς- αστικός σχεδιασμός ήπιας κυκλοφορίας. Ερευνητική εργασία- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης-πολυτεχνική σχολή τμήμα μηχανικών χωροταξίας και ανάπτυξης\_

Γκρέμη Αθήνα

Επιβλέπον Απόστολος Παπαγιαννάκης

Θεσσαλονίκη Σεπτέμβριος 2013

The woonerf concept "rethinking a residential Street in Somerville"

Natalia Collarte

2012

Development of a methodology, using a multi criteria Decision analysis, to choose between a full pedestrianization and traffic calming area (woonerf zone type)

Ιωάννης Βασιλειάδης, Δημήτριος Ναλμπαντής

2018

the effectiveness of educational campaign to improve pedestrian safety behaviors.

Amar Bencheric

2018

The concept of woonerf zone applied in university campuses: the case of the campus of the Aristotelian university of Thessaloniki

Δημήτριος Ναλμπάντης, Σοφία Λάμπου, Αριστοτέλης Νανιοπουλος

2016

A radical streets the impact of innovative Street design on livability and activity in residential areas.

Mike Biddulph

2012

Redefining the role of obstacles in pedestrian evacuation.

2018

ΦΕΚ οδική ασφάλεια αριθμός φύλλου 2302

16 Σεπτεμβρίου 2013

Μέθοδοι εφαρμογές και εργαλεία του πολεοδομικού σχεδιασμού Άγγελος Σόλας

2015

NOK N.4067/2012 άρθρο 2

Κατευθύνσεις για το σχεδιασμό χρήσεων γης και κέντρων -παραδείγματα.  
Αθανάσιος Αργεντινός ομότιμος καθηγητής ΕΜΠ

Τίτλος εργασίας: Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων της παλαιάς πόλης των Πατρών  
Επιβλέπων Σωτήρης Λυκουργιώτης 2018

❖ **ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ  
ΤΗΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

**Adobe AutoCad 2014**

**Adobe Photoshop CS6  
Adobe Illustrator CS**

**SketchUp**

**Excel**

**Word**

**Google Earth**