

**ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ - ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**

**Διπλωματική εργασία
ΒΕΡΓΕΤΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΚΟΥΦΩΛΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ**

**ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ
ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ
(ΠΥΡΓΟΣ - ΗΛΕΙΑΣ)**

Επιβλέπων : καθηγητής κ. Γ. Βαρελίδης

**ΑΘΗΝΑ
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2006**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- 1.1 Γιατί επιλέχτηκε ο Πύργος.....
- 1.2 Γενικά – Δημογραφικά οικονομικά χαρακτηριστικά.....
- 1.3 Πολεοδομικές ενότητες
- 1.4 Ιστορικά στοιχεία.....
- 1.5 Περιοχή μελέτης.....
- 1.6 Κυρίαρχη ιδέα – Στόχος.....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΠΡΟΕΡΕΥΝΑ

- 2.1 Γνωριμία με τη περιοχή.....
- 2.2 Γενικές παρατηρήσεις – Πορίσματα
από τη προ – έρευνα στη περιοχή.....
- 2.3 Υποθέσεις εργασίας.....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

- 3.1 Κοινωνική υποδομή
- 3.1.1 Εκπαίδευση.....
- 3.1.2 Υγεία.....
- 3.1.3 Πρόνοια.....
- 3.1.4 Αθλητισμός.....
- 3.1.5 Πράσινο- Ελεύθεροι χώροι.....
- 3.1.6 Πολιτιστικές εκδηλώσεις.....
- 3.1.7 Ναοί.....
- 3.1.8 Νεκροταφεία.....
- 3.1.9 Λιανικό εμπόριο – Εξυπηρετήσεις – Αναψυχή.....
- 3.1.10 Διοίκηση.....
- 3.1.11 Βιομηχανική – Βιοτεχνική- Χονδρεμπόριο.....
- 3.1.12 Τουρισμός.....
- 3.1.13 Κατοικίες.....
- 3.2 Μεταφορική Υποδομή.....
- 3.2.1 Ιδιοκτησία οχημάτων Ι.Χ.....
- 3.2.2 Οδικό δίκτυο.....
- 3.2.3 Σχήμα οργάνωσης κυκλοφορίας.....
- 3.2.4 Διαδρομές διαμπερούς κυκλοφορίας.....

3.2.5	Ειδικά προβλήματα μειωμένη ασφάλεια.....
3.2.6	Γραμμές και Σταθμοί τρένων.....
3.2.7	Χώροι στάθμευσης.....
3.3	Ποιότητα ζωής.....
3.3.1	Κτίσματα και ελεύθεροι χώροι.....
3.4	Καθεστώς γης.....
3.4.1	Θεσμικό πλαίσιο δόμησης και εφαρμογή σχεδίου.....
3.4.2	Εκμετάλλευση γηπέδων.....
3.4.3	Πυκνοδομημένη περιοχή.....
3.4.4	Ιδιοκτησιακό καθεστώς – αξίες γης.....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΚΥΡΙΩΣ ΕΡΕΥΝΑ

4.1	Σκοπός της έρευνας.....
4.2	Τύποι περιοχών – οριοθέτηση τους.....
4.3	Καταγραφή θυλάκων.....
4.3.1	Θύλακας ‘Α’.....
4.3.2	Θύλακας ‘Β’.....
4.3.3	Θύλακας ‘Γ’.....
4.3.4	Θύλακας ‘Δ’.....
4.3.5	Θύλακας ‘Ε’.....
4.3.6	Θύλακας ‘ΣΤ’.....
4.3.7	Θύλακες ‘Ζ’ και ‘Η’.....
4.4	Συγκοινωνία.....
4.5	Ερωτηματολόγια.....
4.6	Προβλήματα και δυνατότητες στους θύλακες ‘Α’ έως ‘Η’....
4.6.1	Θύλακες ‘Α’ και ‘Β’.....
4.6.2	Θύλακες ‘Γ’, ‘Δ’, ‘Ε’, ‘ΣΤ’.....
4.6.3	Θύλακες ‘Ζ’, ‘Η’.....
4.7	Κοινά προβλήματα – θέματα κλειδιά.....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΛΥΣΕΙΣ

5.1	Θύλακες ‘Α’ και ‘Β’.....
5.1.1	Σκοπός.....
5.1.2	Λύσεις.....
5.2	Θύλακες ‘Γ’, ‘Δ’, ‘Ε’, ‘ΣΤ’.....
5.2.1	Σκοπός.....
5.2.2	Λύσεις.....
5.3	Θύλακες ‘Ζ’ και ‘Η’.....
5.3.1	Σκοπός.....
5.3.2	Ανάγκη ανάδειξης και χρησιμοποίησης των θυλάκων ‘Ζ’ και ‘Η’.....
5.3.3	Σχεδιασμός των θυλάκων ‘Ζ’ και ‘Η’.....
5.3.4	Κυκλοφορικές ρυθμίσεις.....

- 5.3.5 Συγκοινωνία.....
- 5.3.6 Δυσκολίες υλοποίησης της πρότασης.....

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΕΠΙΛΟΓΟΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΓΙΑΤΙ ΕΠΙΛΕΧΤΗΚΕ Ο ΠΥΡΓΟΣ

Αποτελεί σήμερα κοινή διαπίστωση η αναγκαιότητα ύπαρξης πολεοδομικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη μιας πόλης. Οι πόλεις πια πρέπει να πάψουν να δομούνται άναρχα και απρογραμματίστα. Ο Πύργος είναι μια πόλη του Δυτικής Πελοποννήσου και πρωτεύουσα του Νομού Ηλείας, που και οι δύο μας έχουμε γεννηθεί σε αυτόν τον τόπο, την ζούμε καθημερινά και την νοιαζόμαστε. Πιστεύω ότι αυτό δικαιολογεί απόλυτα την επιλογή μας αυτή.

Παρουσιάζει έντονο πολεοδομικό ενδιαφέρον, αλλά και πολιτικό. Έχει όλα τα χαρακτηριστικά παραδείγματα για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε την «πολεοδομία» στο σύνολο της.

1.2 ΓΕΝΙΚΑ-ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ο Πύργος, πόλη της Δυτικής Πελοποννήσου και πρωτεύουσα του Νομού Ηλείας, βρίσκεται στην νοτιοδυτική περιοχή του Νομού, σε απόσταση 5 χιλ. από την θάλασσα, κοντά στις εκβολές του Αλφειού ποταμού. Είναι κτισμένη σε ύψωμα που δεσπόζει γύρω της η εύφορη πεδιάδα και με επίκει της πόλης είναι το Κατάκωλο.

Ο Πύργος ήταν μέχρι το 1930 κατ'έξοχήν εμπορική πόλη και το σημαντικότερο κέντρο του Ελληνικού σταφιδεμπορίου. Μάρτυρες αυτής της ακμής αποτελούν τα παλαιά κτίρια που έχουν απομείνει στην πόλη. Σήμερα ο πύργος παραμένει το κέντρο των υπηρεσιών του Νομού με ανταγωνιστική πόλη, όσον αφορά τις εμπορικές δραστηριότητες, την Αμαλιάδα, όπου συγκεντρώνονται όλα τα γεωργικά προϊόντα.

Ο Πύργος είναι κέντρο των συγκοινωνιών της βορειοδυτικής Πελοποννήσου. Συγκεκριμένα συνδέεται σιδηροδρομικά με την Πάτρα, Καλαμάτα, Κατάκολο, Ολύμπια και οδικά με τα μεγάλα αστικά κέντρα της Δυτικής και Κεντρικής Πελοποννήσου (μέσω του Εθνικού οδικού δικτύου), με περιαστικές περιοχές και χωριά (μέσω του επαρχιακού δικτύου) και γενικά με όλα τα μικρότερα γεωργικά κέντρα της Ηλείας και της Γορτυνίας.

Ο Δήμος Πύργου το 2006 έχει 33756 κατοίκους, δηλαδή συγκεντρώνει το 22% των κατοίκων του Νομού. Η εξέλιξη του πληθυσμού από το έτος 1956 φαίνεται στους πίνακες που έπονται.

Πίν.1. ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 1956-2006

ΕΤΟΣ	1956	1966	1976	1986	1996	2006
ΚΑΤΟΙΚΟΙ	20205	20558	20599	23958	28219	33756

Πίν.2.ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

ΕΤΟΣ	56-66	66-76	76-86	86-96	96-06	
ΚΑΤΟΙΚΟΙ	0,017	0,02	0,64	0,70	0,76	

Στην ουσία ο πληθυσμός παραμένει στάσιμος από το 1956 μέχρι το 1986 και με μια μέτρια αύξηση τις δεκαετίες 86-96 και 96-06. Αυτό δεν σημαίνει τίποτα για την κινητικότητα του πληθυσμού. Απλώς σημαίνει ότι το μέγεθος της μετανάστευσης (εσωτερικής και εξωτερικής) είναι σχεδόν ίσο με το μέγεθος των νέων κατοίκων που συγκεντρώνονται στον Πύργο από τα γύρω χωριά.

Ο πληθυσμός των νοικοκυριών του Δήμου Πύργου ανέρχεται το 1986 σε 23958 άτομα δηλ. αντιπροσωπεύει το 90% του συνολικού πληθυσμού, ενώ απογράφηκαν 6074 νοικοκυριά. Από αυτά τα στοιχεία συνεπάγεται ότι ο μέσος αριθμός μελών ανά νοικοκυριό το 1986 είναι 3,45 έναντι 3,4 που είναι στον Νομό.

Στους πίνακες που ακολουθούν δίνονται στοιχεία για τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό και την δομή της απασχόλησης στον Δήμο του Πύργου. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι στην πρώτη θέση κατέχει ο τριτογενής τομέας που απασχολεί το 60% των απασχολούμενων, από τους οποίους το 55% είναι Μισθωτοί. Επίσης οι οικονομικά ενεργοί αποτελούν μόνο το 41% του οικονομικού πληθυσμού, και το 33% του πληθυσμού.

Πίν.3.ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ

Σύνολο πληθυσμ. 1981	Οικονομικός πληθυσμ	Μη οικονομικός πληθυσμ	Απασχολούμενοι	Άνεργοι	Νέοι	Μη οικονομικά ενεργοί	Μη δηλούσα
25756	21086	5428	7850	680	574	10637	50
100%	80%	20%	31%	2,5%	1,56%	47%	0,05%

1.3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ

Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει 8 πολεοδομικές ενότητες-γειτονιές.

1. **Κέντρο** που περιλαμβάνει τις περιοχές Αγ.Κυριακή και το Λάπατο. Μεταξύ της 28^{ης} Οκτωβρίου και της Πατρών.
2. **Ετιά** που περιλαμβάνει τις περιοχές του Σιδ.Σταθμού και του νεκροταφείου. Μεταξύ Πατρών Γερμανού.
3. **Κοκκινόχωμα** που περιλαμβάνει και την περιοχή Κούβελου και Χαλικιάτικα. Βόρεια της Ερμού και ανατολικά της Γερμανού.
4. **Άγιος Αθανάσιος – Σταυροπάζαρο.** Μεταξύ της Κολοκοτρώνη και νότια της Ερμού.
5. **Αγία Βαρβάρα.** Νότια της Ρ.Φεραίου και δυτικά της Αγίας Μαρίας.
6. **Στρατόπεδο, Στάδιο, Βιομηχανική ζώνη**
7. **Αγ.Παντελεήμονας,** που περιλαμβάνει τις περιοχές μεταξύ της οδό Λαμπετίου - Περιφερειακού και Ολυμπίων.

8. **Ιφίτου. Νότια της Αλφειού, μέχρι τον νέο περιφερειακό.**

Από τις παραπάνω οι δύο:

η πολεοδομική ενότητα 1.Κέντρο, Αγ. Κυριακή Λάπατο και η ενότητα 2. Η Ετία περιλαμβάνει περιοχή αναθεώρησης και περιοχή επέκτασης όπως και την καθορισμένη από το Γ.Π.Σ. , περιοχή Β.Ι.Π.Α

3.Κοκκινόχωμα, είναι περιοχές αμιγείς αναθεώρησης.

Οι ενότητες 4 και 5: περιοχές αναθεώρησης και επέκτασης και οι υπόλοιπες είναι αμιγείς περιοχές επέκτασης.

Μεγάλο μέρος των τριών πρώτων πολεοδομικών ενότητων (1,2 και3) περιλαμβάνει εκτεταμένα τμήματα των κεντρικών περιοχών της πόλης.

- Η ενότητα 2 και
- Κυρίως η 3

Περιείχαν περιοχές όπου το ισχύον ρυμοτομικό σχέδιο δεν έχει εφαρμοσθεί στα 61 χρόνια της ισχύος του και η εφαρμογή του αντιμετώπιζε σοβαρότατα και μερικές αξεπέραστα προβλήματα εξ' αιτίας της ήδη διαμορφωμένης κατάστασης.

1.4 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Πύργος, πιθανός στη θέση του αρχαίου Δυσποντίου. Το όνομα οφείλεται στον πύργο που βρισκόταν στον λόφο του Επαρχείου. Ο πρώτος πυρήνας εμφανίζεται πριν 600 περίπου χρόνια γύρω από τον Αγ. Χαράλαμπο και μέχρι την δυτική πλευρά του Επαρχείου.

Αναπτύσσεται στην συνέχεια κατά μήκος του άξονα της οδού Ερμού. Το πρώτο σχέδιο του 1869 δεν ακολούθησε παντού τον προϋπάρχοντα ιστό και αντιμετώπισε προβλήματα εφαρμογής.

Στην συνέχεια τροποποιήθηκε κυρίως στην περιοχή του Επαρχείου, γύρω από την εκκλησία του Αγ. Νικολάου.

Το υπόλοιπο υπέστη μικρές μετατροπές κυρίως από το σχέδιο του 1940 οι περισσότερες των οποίων όμως δεν έχουν εφαρμοστεί.

Έτσι υπάρχει η δυνατότητα της αποκατάστασης του ιστορικού πολεοδομικού ιστού.

Η πόλη αναπτύσσεται με το εμπόριο και την επεξεργασία της σταφίδας. Κέντρο, διοικητικό η πλατεία Δημαρχείου, εμπορικό το Σταυροπάζαρο με την Ερμού που συνδέει και τα δύο με το βιοτεχνικό κέντρο τα Χαλικιάτικα.

Έξω από το σχέδιο του 1869, στα 1881 θα λειτουργήσει ο σιδηροδρομικός σταθμός Πύργου-Κατακώλου που θα συνδέει την πόλη με το λιμάνι του Κατακώλου. Αργότερα δίπλα αρχίζει την λειτουργία του και ο σημερινός Σ.Σ. Στην περιοχή αυτή θα διαμορφωθεί και η νέα βιομηχανική-βιοτεχνική περιοχή. Έτσι το σχέδιο επεκτείνεται εδώ στα 1983 (ΕΤΙΑ) και στο Λάπατο το 1898. Η επέκταση θα γίνει σ'ένα ιπποδρόμιο σχήμα με σχετικά φαρδύς δρόμους. Τα Χαλικιάτικα θα χάσουν τον παλιό βιοτεχνικό χαρακτήρα τους αλλά θα παραμείνουν εμπορικό κέντρο σε προέκταση της Ερμού.

Η τελευταία επέκταση αναθεωρήσει έγινε στο 1940. Η αναθεώρηση αφορούσε κυρίως το σχέδιο του 1869 και εφαρμόστηκε εν μέρει με αρκετές τροποποιήσεις κυρίως στο χώρο της κεντρικής πλατείας. Όσον αφορά την επέκταση το μεγαλύτερο τμήμα του δεν έχει εφαρμοσθεί.

Στην περιοχή του Σταυροπάζαρου-Αγοράς Τσίλλερ και κατά μήκος της Πατρών-Ερμού από τον ΟΤΕ μέχρι και τα Χαλικιάτικα ο ιστορικός πολεοδομικός ιστός διατηρείται αναλλοίωτος και η πόλη παρουσιάζει ακόμη μια αρκετή ομοιογενή εικόνα.

Η εγκατάλειψη ορισμένων κτιρίων (όπως αγορά του Τσίλλερ) η αλλαγή χρήσης άλλων, όπως και η ανάπτυξη του εμπορικού κέντρου κατά μήκος της οδού 28^{ης} Οκτωβρίου Πατρών και Μανωλοπούλου έγινε αιτία της υποβάθμισης που παρουσιάζεται σε περιοχές του ιστορικού κέντρου. Αυτός ο παράγοντας πρέπει να ληφθεί υπ'οψη στην πρόταση για αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου η οποία δεν θα πρέπει να περιορισθεί μόνο στην μορφολογική και υψομετρική επέμβαση.

Σημεία αναφοράς παραμένουν οι κεντρικότερες πλατιές. Σε επίπεδο πόλης η κεντρική πλατεία, πρώην πλατιά δημαρχείου είναι και το κυριότερο σημείο αναφοράς. Μαζί με το διπλανό λόφο – πλατεία - του Επαρχείου και την επί

της Πατρών - Κολοκοτρώνη πλατεία Ιατρίδη (πρώην Καφενείων).

Περισσότερο σε επίπεδο γειτονιάς λειτουργούν η πλατεία Αυγερινού στο Σταυροπάζαρο και η πλατεία Κύπρου.

Όμως και οι πλατείες Ανδριάρα και Ηφαίστου. Οι εκκλησίες παραμένουν ακόμη σημεία αναφοράς παρ' όλο που έχουν χαθεί πίσω από τις πολυκατοικίες.

Ο Αγ. Διονύσιος η Αγ. Κυριακή, ο Αγ. Νικόλαος, ο Αγ. Αθανάσιος, ο Αγ. Παντελεήμων είναι κτισμένες στα πιο ψηλά σημεία των λόφων και αποτελούσαν οπτικά σημεία αναφοράς στην οριζοντιογραμμή της πόλης. Σήμερα παρ' ότι έχει σ' ένα βαθμό "γεμίσει" από τους όγκους των νέων ψηλότερων κτιρίων, οι εκκλησίες και τα καμπαναριά δεν έχουν εξαφανισθεί ακόμη.

Έχει σιγήσει όμως η ιστορική μεγάλη καμπάνα του Αγ. Νικολάου που σήμαινε σε έκτακτες περιπτώσεις.

Η οδός Ερμού διασχίζει την πόλη και αποτελεί ακόμη τον πιο εμπορικό δρόμο της.

Παλαιά σημεία αναφοράς όπως η μαρμαρένια "βρύση" στην συμβολή των οδών Πausανίου - Νεκροταφείου - Βύρωνος έχει μεταφερθεί στο Νοσοκομείο. Τα "κανούλια" ιστορική πηγή που τροφοδότησε με νερό τους πρώτους κατοίκους της πόλης δεν υπάρχουν πια. Όμως έχει χαθεί και το πηγάδι του "Τσερνοτά" στη συνοικία Νιοχώρι. (Λέγεται ότι στο πηγάδι αυτό ο Έλληνας Τσερνοτάμπεης είχε βρει θησαυρό που παρέδωσε στον Σουλτάνο, ο οποίος του χάρισε το λόφο του Επαρχείου. Εκεί ο Τσερνοτάς έκτισε τον Πύργο). Το πηγάδι μπαζώθηκε πριν αρκετά χρόνια για να περάσει δρόμος. Μετά από έρευνες στην περιοχή του Αγ. Σπυρίδωνα στη γειτονιά "Νιοχώρι" εντοπίσαμε την θέση του. Θα πρέπει να αναδειχθεί πάλι σε σημείο αναφοράς με την επαναφορά στην προηγούμενη κατάσταση και την διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου.

1.5 ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Τα όρια της περιοχής Μελέτης φαίνεται στον χαρτί (Α.Ο.) 1:4000 που συνοδεύει το κείμενο.

Στον πίνακα που ακολουθεί δίνονται η έκταση, ο πληθυσμός και η πυκνότητα BRUTTO, περιοχή εντός

σχεδίου (περιοχή Αναθεώρησης), στην περιοχή εκτός σχεδίου (περιοχή Επέκτασης) και στο σύνολο της Π.Μ. (περιοχή Επέκτασης-Αναθεώρησης).

Πίν.1.ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΓΕΘΕΙ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Περιοχή	Έκταση Ha	Πληθυσμός 2006	Πυκνότητα BRUTTO(κατ\Ha)
Εντός Σχεδίου	420	33756	80
Εκτός Σχεδίου	350	7000	42
Σύνολο Περιοχής Μελέτης	770	41000	63

Η περιοχή Μελέτης εκτός σχεδίου (Επέκτασης) τροποποιήθηκε μετά την έρευνα των πυκνοδομημένων περιοχών (Α΄ Στάδιο) και την συνεργασία με το Γ.Π.Σ. τον Φεβρουάριο.

ΧΑΡΤΗΣ 1

1.6 ΚΥΡΙΑΡΧΗ ΙΔΕΑ-ΣΤΟΧΟΣ

Στόχος μας είναι η ανασυγκρότηση της δομής της πόλης, σε πολεοδομικές ενότητες, γειτονιές, στην απομάκρυνση των οχλουσών χρήσεων, στην οργάνωση κοινωνικών πυρήνων στο επίπεδο της γειτονιάς, στη διαφύλαξη των αξιόλογων στοιχείων της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς με προϋπόθεση πάντα ότι οι ρυθμίσεις αυτές θα ανταποκρίνονται στο μικρότερο δυνατό κοινωνικό κόστος.

Τέλος σκοπός της αναθεώρησης είναι προσαρμογή εγκεκριμένου σχεδίου στις πραγματικές τοπογραφικές και πολεοδομικές συνθήκες όπου υπάρχει διάσταση.

Ειδικότερα το Πολεοδομικό Σχέδιο επέκτασης\ αναθεώρησης παραδοσιακών οικισμών ή οικισμών με παραδοσιακά τμήματα, έχει σαν σκοπό τον σεβασμό της σημερινής πολεοδομικής σύνθεσης η την αποκατάσταση της παραδοσιακής πολεοδομικής σύνθεσης και λειτουργικής δομής και την διατήρηση του παραδοσιακού αρχιτεκτονικού κελύφους.

Ο λόφος του Επαρχείου μπορεί να χαρακτηριστεί σαν η μόνη περιοχή αξιόλογου φυσικού κάλλους της πόλης. Πευκόφυτο πρανές και ανοικτή θέα προς τον κάμπο και την θάλασσα. Ανάγκη προστασίας χώρου και θέσης από ύψη νέων οικοδομών.

ΠΡΟ – ΕΡΕΥΝΑ

2.1 ΓΝΩΡΙΜΙΑ ΜΕ ΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Επικεντρώσαμε το ενδιαφέρον μας σ' αυτή τη περιοχή και αποφασίσαμε να την επισκεφτούμε για να γνωρίσουμε καλύτερα και να εντοπίσουμε τα προβλήματά της έτσι ώστε τελικά να υποδείξουμε τις λύσεις σ' αυτά.

Εκ πρώτης όψεως η περιοχή χαρακτηρίζεται από μεγάλες αντιθέσεις. Συγκεκριμένα παρατηρείται μεγάλη ανάπτυξη στον τομέα των εταιριών και επιχειρήσεων το οποίο έρχεται σε αντίθεση με ένα άλλο μέρος της περιοχής που επικεντρώνει κατοικίες. Υπάρχει έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα που συνδέεται με την παραπάνω ανάπτυξη ενώ υπάρχουν περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος γιατί είναι ακόμη ανεκμετάλλευτες και ανοικοδόμητες.

Για να γνωρίσουμε λοιπόν καλύτερα την περιοχή συζητήσαμε κυρίως με κατοίκους της περιοχής αλλά και με εργαζόμενους και περαστικούς. Θελήσαμε να μάθουμε κάποια ιστορικά στοιχεία καθώς και την ιστορική εξέλιξη της περιοχής, μαζί με τις αλλαγές που υπέστη στο χρόνο και τις επιδράσεις τους σ' αυτήν. Προσπαθήσαμε να προσεγγίσουμε τα καθημερινά προβλήματα, να γνωρίσουμε το βιοτικό επίπεδο και να διακρίνουμε τις προοπτικές ανάπτυξης.

2.2 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ

Καταρχήν η περιοχή μας μπορεί να χωριστεί σε οχτώ υπό - περιοχές – θύλακες

1. Περιοχή η οποία βρίσκεται στο **κέντρο** του Πύργου που περιλαμβάνει τις περιοχές Αγ. Κυριακής και το Λάπατο μεταξύ της 28ης Οκτωβρίου και της Πατρών. Αποτελείται από μεγάλα κτίρια που στεγάζουν εταιρίες – γραφεία. Επίσης στις περιοχές αυτές υπάρχουν πολυάριθμοι υπαίθριοι χώροι (πλατείες, παιδικές χαρές κ.λ.π)
2. Περιοχή **Ετιά** που περιλαμβάνει τις περιοχές του Σιδ. Σταθμού και του νεκροταφείου. Μεταξύ Πατρών και Γερμανού η οποία αποτελείται κυρίως από κατοικίες και ελάχιστες επιχειρήσεις εμπορίου.
3. Περιοχή που οροθετείται από το **Κοκκινόχωμα** που περιλαμβάνει και την περιοχή Κούβελου και Χαλικιάτικα. Βόρεια της Ερμού και ανατολικά της Γερμανού. Αποτελείται από αποθήκες – μάντρες οικοδομικών υλικών και ανοικοδόμητες εκτάσεις.
4. Περιοχή Άγιος Αθανάσιος – **Σταυροπάζαρο** μεταξύ της οδού Κολοκοτρώνη και νότια της Ερμού η οποία περιλαμβάνει παλιά κτίρια αρχαιολογικού ενδιαφέροντος καθώς επίσης μικρά και στενά πεζοδρόμια.
5. Περιοχή **Αγία Βαρβάρα** νότια της Ρήγα Φεραίου και δυτικά της Αγίας Μαρίνας συναντάμε νέα

συγκροτήματα πολυκατοικιών και πολλά ανεκμετάλλευτα οικόπεδα.

6. Περιοχή **Στρατόπεδο, Στάδιο, Βιομηχανική Ζώνη** αραιοκατοικημένη περιοχή με λιγοστούς κατοίκους και κατοικίες.
7. Περιοχή **Αγ. Παντελεήμονας** που περιλαμβάνει τις περιοχές μεταξύ της Λαμπετίου – Περιφερειακού και Ολυμπίων.
8. Η τελευταία περιοχή που συναντάμε είναι η **Ιφίτου** νότια της Αλφειού μέχρι τον νέο περιφερειακό

Εξετάζουμε λοιπόν από την περιοχή 1 έως 8 και έχουμε :

- Ξεκινώντας από το κέντρο συναντήσαμε αρκετή κίνηση μέχρι τη περιοχή αυτή σε ώρα αιχμής. Ένα μεγάλο μέρος της κίνησης αυτής οφείλεται σε έργα που γίνονται κατά μήκος της οδού Πατρών και Ερμού δυσκολεύοντας τη διέλευση των οχημάτων. Τα έργα αυτά έχουν ως σκοπό να διευκολύνουν τη κυκλοφορία σε αυτές τις οδούς για αυτό μακροπρόθεσμα η εικόνα η σημερινή θα αλλάξει. Τέτοια έργα είναι διαπλάτυνση δρόμων, διαχωριστικές νησίδες στη μέση των δρόμων. Επίσης, σε αυτές τις οδούς γίνεται διαπλάτυνση και εξοπλίζεται με παράπλευρους πεζοδρόμους και πράσινο για να εξυπηρετήσει πλέον ως σημαντική αρτηρία την κυκλοφορία σε επίπεδο πόλης. Βλέπουμε δηλαδή ότι τα περισσότερα από αυτά τα έργα προσπαθούν να μειώσουν το χρόνο διαμονής των οχημάτων σε σηματοδότες με αποτέλεσμα την καλύτερη ροή των οχημάτων. Επίσης θα συμβάλουν και στη λύση του κυκλοφοριακού στα στενά γύρω από το Κέντρο για τον ίδιο λόγο που προαναφέρθηκε.
- Επίσης, ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα που συναντάμε είναι η έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης με αποτέλεσμα τα αυτοκίνητα να σταθμεύουν πάνω στο δρόμο με αποτέλεσμα το πλάτος τους να μειώνεται περισσότερο. Η βασική αρτηρία που διασχίζει τον Πύργο και δέχεται την κυκλοφορία από Πάτρα προς

Ολυμπία ή Κυπαρισσία στενεύει πολύ στην οδό Ερμού και γι' αυτό το λόγω έχει μονοδρομηθεί με κατεύθυνση από Πάτρα προς Ολυμπία. Η τροχαία Πύργου έχει εφαρμόσει ένα γενικότερο σύστημα μονόδρομων για να διευκολυνθεί η κυκλοφορία, που παρουσιάζει προβλήματα στην κεντρική αυτή αρτηρία και σε όλους τους εμπορικούς δρόμους, λόγω σταθμευμένων οχημάτων τροφοδοσίας, όπως επίσης και στους σταθμούς των ΚΤΕΛ, λόγω μείωσης του πλάτους του δρόμου από 'τριπλοπαρκαρισμένα' λεωφορεία.

- Στο νότιο τμήμα της πόλης οι οδηγοί, που έρχονται από το Κατάκολο χρησιμοποιούν για να παρακάμψουν το κέντρο της πόλης, την οδό Ρήγα Φεραίου, που το τελευταίο τμήμα της είναι αδιάνοικτο, με αποτέλεσμα να προσπαθούν να βρουν αδιέξοδο γύρω από την πλατεία Επαρχείου (οδός Σκουφά κ.λ.π), όπου οι δρόμοι δεν προσφέρονται για διαμπερή κυκλοφορία (στενοί, στροφές χωρίς ορατότητα, μεγάλες κλίσεις).

Το τμήμα της 28ης Οκτωβρίου, από την οδό Πατρών, ως την οδό Κοκκίνου, που είναι μονόδρομος προς Κατάκολο παρουσιάζει πρόβλημα λόγω των φορτηγών τροφοδοσίας των καταστημάτων, που παρκάρουν, μειώνοντας το πλάτος του δρόμου και την ορατότητα και μολύνοντας με τα καυσαέρια τους. Το ίδιο πρόβλημα παρατηρείται και σε όλο το μήκος της οδού Ερμού. Σημεία μειωμένης ασφάλειας υπάρχουν στις ισόπεδες διαβάσεις της σιδηροδρομικής γραμμής, στους εμπορικούς δρόμους, μπροστά σε σχολεία, στο ποδοσφαιρικό γήπεδο και αλλού.

Η σιδηροδρομική γραμμή διασταυρώνεται παντού ισόπεδα με το οδικό δίκτυο. Στις διασταυρώσεις με κοινοτικούς δρόμους προς Αγ. Γεώργιο, Λαμπέτι και Κολύρι υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση.

Στις υπόλοιπες διασταυρώσεις, μέσα στην πόλη, υπάρχουν φυλασσόμενες διαβάσεις με μπάρες. Τέτοιες διασταυρώσεις είναι με τις οδούς Κοκκίνου, Στρατόπεδο, με την οδό προς Ολυμπία και την Πατρών.

Μεγάλο πρόβλημα παρατηρείται στη διέλευση των γραμμών του τρένου στην οδό Πατρών, όπου υπάρχει καθυστέρηση των αυτοκινήτων όταν διέρχεται το τρένο.

Για τους πεζούς δεν υπάρχουν πουθενά διαβάσεις, κατάλληλα διαμορφωμένες για να διέρχονται τις σιδηροδρομικές γραμμές. Το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι στην οδό Πατρών και Κοκκίνου, όπου και η μεγάλη κίνηση πεζών προς Τεχνικό Λύκειο, γήπεδο, γειτονιές κ.λ.π.

Στις διασταυρώσεις Κοκκίνου και 28ης Οκτωβρίου, Πατρών και Γερμανού, Πατρών και 28^{ης} Οκτωβρίου, υπάρχουν πολλά σημεία εμπλοκής και αυξημένος κίνδυνος ατυχημάτων, όπως επίσης και στο τμήμα της Πατρών κοντά στον ΟΤΕ (περιοχή πλέξης διαφόρων κινήσεων).

Στην συμβολή των οδών Αλφειού – Ολυμπίας κοντά στην πλατεία Ηφαίστου, το στένεμα του δρόμου και ο σταθμός των ΚΤΕΛ Ολυμπίας δημιουργεί προβλήματα στην ανεμπόδιστη κυκλοφορία των οχημάτων.

Πρέπει ακόμη να σημειωθεί, ότι δεν υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση στον Πύργο.

- Δεν υπάρχουν οργανωμένοι χώροι στάθμευσης στην πόλη. Στις προηγούμενες παραγράφους αναφέρθηκαν πολλά προβλήματα που δημιουργούν τα αυτοκίνητα που σταθμεύουν επί της οδού. Μεγάλο πρόβλημα στάθμευσης παρατηρείται στους δρόμους γύρω από τη σημερινή Νομαρχία.

Ένα άλλο βασικό πρόβλημα είναι η έλλειψη χώρου στάθμευσης στο Εθνικό Στάδιο του Πύργου. Οι θεατές που έρχονται με αυτοκίνητο Ι.Χ. παρκάρουν κατά μήκος της Εθνικής οδού παρακωλύοντας τη διερχόμενη κυκλοφορία.

- Η κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι κοινόχρηστοι και ελεύθεροι χώροι ποικίλει. Το μεγαλύτερο ποσοστό των δρόμων στις κεντρικές περιοχές είναι ασφαλτοστρωμένο σε καλή κατάσταση και ένα μικρό

ποσοστό – κυρίως στο Κοκκινόχωμα- είναι χωματόδρομοι. Όσο προχωρούμε προς την περιφέρεια το ποσοστό των χωματόδρομων αυξάνει και τελικά κυριαρχεί στις υποβαθμισμένες περιοχές που αναφέραμε.

Καλά διαμορφωμένες πλατείες είναι : η Κεντρική πλατεία και το Επαρχείο και η πλατεία Κύπρου. Άλλες πλατείες έχουν περιοριστεί σε συγκοινωνιακούς κόμβους, όπως η πλατεία Ηφαίστου και η πλατεία Ιατρίδη. Άλλες όπως η πλατεία Ανδριάρα είναι σε μέτρια κατάσταση ή είναι ακόμα αδιαμόρφωτες.

- Η αλλοίωση και κατ' επέκταση καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος είναι ένα πρόβλημα που δεν πρέπει να αφήνει κανέναν αδιάφορο. Πρέπει δηλαδή να ληφθεί μέριμνα από τις αρμόδιες αρχές ώστε ότι καινούργιο γίνεται στη περιοχή να έχει ως πρωτεύον σκοπό τη διαφύλαξη του περιβάλλοντος και φυσικά την εναρμόνισή του με αυτό. Από τις συζητήσεις που κάναμε κατά την επίσκεψή μας στη περιοχή ειπώθηκε ότι συντελείται προσπάθεια από κρατικούς φορείς για την απαλλοτρίωση μικρών δασικών εκτάσεων για την εγκατάσταση τεχνικών έργων γεγονός που θίγει το σεβασμό του ανθρώπου προς το περιβάλλον.
- Τέλος η υπερεκτίμηση των αξιών όσον αφορά τα ακίνητα και ιδίως τα οικόπεδα έχει ως απόρροια τη δυσκολία του αγοραστικού και επενδυτικού ενδιαφέροντος από έναν μέσο σε εισόδημα πολίτη (π.χ. δημιουργία κατοικίας , βιοτεχνίας). Αυτό δημιουργεί μεγαλύτερη ευκολία στους κεφαλαιούχους να αγοράζουν οικόπεδα και να δημιουργούν μεγάλα κτίρια αλλάζοντας τις χρήσεις γης και δημιουργώντας αρκετά προβλήματα στη περιοχή που πολλά από αυτά προαναφέρθηκαν.
- Συναντάμε μερικές περιοχές οι οποίες είναι ανοικοδόμητες και περιλαμβάνουν ελάχιστες αποθήκες οι οποίες στο σύνολό τους βρίσκονται στην περιοχή Κοκκινόχωμα και στις γύρω από αυτή περιοχές καθώς επίσης και κάποιες μάντρες. Είναι

μια περιοχή η οποία μελλοντικά θα αποτελέσει το επίκεντρο της ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή και έτσι μας δημιουργεί ενδιαφέρον για να την μελετήσουμε και να την συνδέσουμε με τις προηγούμενες περιοχές.

2.3 ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Από όλη αυτήν την έρευνα που κάναμε στις περιοχές καταλήξαμε στους εξής κύριους άξονες με τους οποίους θα ασχοληθούμε και θα αναπτύξουμε επιμελότερα στην περαιτέρω εργασία μας.

1. Η ανάδειξη των κυριότερων προβλημάτων των περιοχών 1 έως 8 και η επίλυσή τους βάση των ιδίων δυνατοτήτων τους.
2. Η αξιοποίηση των δυνατοτήτων των περιοχών για την πολεοδομική τους ανάπτυξη και ο ρόλος τους για την βελτίωση των προβλημάτων των περιοχών 1 έως 8.

3 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Η περιγραφή της πολεοδομικής οργάνωσης είναι αποσπασματική όταν δεν εξειδικεύει την προσέγγιση που έχει γίνει πριν σε ευρύτερη κλίμακα (θέση οικισμού στην ευρύτερη περιοχή). Η βασική αδυναμία παρουσιάζεται στην διάκριση των λειτουργιών σε τοπική και υπερτοπικής σημασίας (έλλειψη στοιχείων από Γ.Π.Σ.).

3.1 ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

3.1.1 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Υπάρχουν 9 νηπιαγωγεία εκ των οποίων τα 4 είναι του Δημοσίου σε μισθωμένα κτίρια. Είναι κατανομημένα άνισα στις γειτονιές, κυρίως στις πυκνοκατοικημένες περιοχές, με εξαίρεση το Κοκκινόχωμα που δεν έχει νηπιαγωγείο.

Δεν συνδυάζονται με συγγενείς χρήσεις και ελεύθερους χώρους. Υπάρχουν 11 Δημοτικά Σχολεία μέσα στην Π.Μ.

Νο	Αρ. Τμημάτων	Καθεστώς κατοχής κτιρίου	Αρ. Αιθουσών	Αρ. Μαθητών
1 ^ο	11	μισθωμένο	10	302
2 ^ο	13	δημόσιο	12	392
3 ^ο	12	μισθωμένο	12	323
4 ^ο	12	μισθωμένο	12	307
5 ^ο	8	δημόσιο	12	182
6 ^ο	12	μισθωμένο	12	262
7 ^ο	12	μισθωμένο	12	309
8 ^ο	4	δημόσιο	4	91
9 ^ο	2	δημόσιο	2	41
10 ^ο	1	μισθωμένο	1	12
11 ^ο	6	μισθωμένο	6	133

Λειτουργεί επίσης 3θέσιο σχολείο ιδιωτικό με 3 αίθουσες και 39 μαθητές καθώς και ένα Δημ. Σχολείο στην Αγία Φιλοθέη (οικοτροφείο) με 49 μαθητές και 3 τμήματα.

Τα κτίρια είναι ακατάλληλα εκτός από το νέο κτίριο του 5^{ου} Δημ. Σχολείου στον Κούβελα, του 8^{ου} στο Λαμπέτη και του 2^{ου} στην Κατακόλου. Επίσης το 6^ο Δ.Σ. θα μεταφερθεί σύντομα σε νέο κτίριο που έχει ετοιμασθεί στην περιοχή Ετια-Νεκροταφείο. Προγραμματίζεται η μεταφορά σε νέες θέσεις του 1^{ου} , 3^{ου} , 4^{ου} και 7^{ου} Δ.Σ. Πρόβλημα παρουσιάζει η εξυπηρέτηση του Καταραχιού, λόγω της γραμμικής ανάπτυξης του οικισμού και του μικρού πληθυσμιακού μεγέθους.

Η νέα εγκεκριμένη θέση του 4^{ου} Δ.Σ. επί της Αγίας Μαρίνης δεν είναι κεντροβαρική μέσα στην γειτονιά του Αγίου Σπυρίδωνα-Αγίου Αθανασίου. Επίσης η νέα θέση του 3^{ου} και 7^{ου} Δ.Σ. στην Αλφειού είχε εγκριθεί για οικονομικό γυμνάσιο-λύκειο.



Επίσης λειτουργούν Εσπερινό Γυμνάσιο που συστεγάζεται με 1^ο Γ.-Λ. με 64 μαθητές. Τα κτίρια του 1^{ου} και του 2^{ου} Γ-Λ θεωρούνται κατάλληλα βρίσκονται όμως και τα δύο στην Δυτική πλευρά της πόλης σε κοντινές θέσεις, ενώ η Ανατολική πλευρά μένει ακάλυπτη. Η περιοχή εξυπηρέτησης του 2^{ου} Γ-Λ. βρίσκεται μακριά από τον τόπο εγκατάστασης (βλ. χάρτη 1:10000 (2) του κειμένου, όπου δείχνονται οι σημερινές περιοχές εξυπηρέτησης των σχολείων.

Λειτουργεί Τεχνικό Γυμνάσιο Λύκειο στην ανατολική πλευρά της πόλης. Επίσης υπάρχει παράρτημα του Εθνικού

Ωδείου στην συνοικία Έτια και τα κτίρια του Τ.Ε.Ε. επί της Αλφειού.

3.1.2. ΥΓΕΙΑ

Λειτουργεί ένα υπερσύγχρονο νοσοκομείο (Ανδρέας Παπανδρέου) από το 2003 με 380 οργανικές θέσεις (250 αναπτυγμένες). Περιλαμβάνει τα εξής τμήματα: Παθολογικό, μαιευτικό, γυναικολογικό, παιδιατρικό, οφθαλμολογικό, ωτορινολαρυγγολογικό. Επίσης λειτουργούν: α) εξωτερικά ιατρεία, οδοντιατρικό οφθαλμολογικό, ορθοπαιδικό και καρδιολογικό τμήμα. β) ακτινολογικό και μικροβιολογικό εργαστήριο, σταθμός αιμοδοσίας, μονάδα προλήψεως μεσογειακής αναιμίας και φαρμακείο. Υπηρετούν 48 γιατροί, 73 ατ. Νοσηλευτικό προσωπικό, 2 φαρμακοποιοί 10 διοικητική, 8 παραϊατρικό και 39 ατ. Τεχνικό και λοιπό προσωπικό.



Εξυπηρετεί τον μισό Νομό (λειτουργούν άλλα δύο νοσοκομεία στα Κρέστενα και Αμαλιάδα). Ο εξοπλισμός του δεν είναι επαρκείς, γι' αυτό και τα περισσότερα περιστατικά πηγαίνουν στην Αθήνα και την Πάτρα.

Διαθέτει 3 ασθενοφόρα και 2 κρατικά αυτοκίνητα που προορίζονται για τα κέντρα υγείας.

Γενικά η ποιότητα της περίθαλψης έχει βελτιωθεί μετά από την κατασκευή του νέου νοσοκομείου, αλλά δεν έχει το κατάλληλο προσωπικό για να λειτουργήσει πλήρες.

3.1.3. ΠΡΟΝΟΙΑ

- Υπάρχουν δύο Εθνικοί σταθμοί ένας ιδιόκτητος στην οδό Γορτυνίας και ένας με ενοίκιο στην οδό Κόκκινου υπό μεταφορά. Λειτουργεί επίσης και ένας ιδιωτικός βρεφονηπιακός σταθμός στην οδό Παλαιολόγου 7. Οι δύο πρώτοι έχουν δυναμικότητα 120-150 παιδιών ο τελευταίος έχει 50 παιδιά. Οι σταθμοί αυτοί εξυπηρετούν παιδιά από όλη την Πόλη, και δεν επαρκούν χρειάζονται και άλλοι (ένας τουλάχιστον ανά γειτονιά).
- Γηροκομείο (Ν.Π.Δ.Δ.) στον Άγιο Παντελεήμονα που φιλοξενεί 65 άτομα και εξυπηρετεί όλη την πόλη.
- Άσυλο Ανιάτων εκτός περιοχής Μελέτης επί της οδού Πατρών.
- Ένα μαθητικό Οικοτροφείο της Μητρόπολης στην Αγία Φιλοθέη (Εθνική οδός Πατρών), που φιλοξενεί μαθήτριες.

3.1.4. ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Το υπάρχον Εθνικό Στάδιο Πύργου με ανοικτό κολυμβητήριο έχει την δυνατότητα να διαμορφωθεί σε πυρήνα Α. Υπάρχει κλειστό γυμναστήριο με κερκίδες των 3000 θέσεων και κάτω από αυτές υπάρχουν αποδυτήρια, αίθουσες, W.C. και αίθουσα αεροβόλου όπλου.

Ακόμα υπάρχει το εθνικό στάδιο που φιλοξενεί την τοπική ομάδα του Πύργου τον Πανυλιακό και δίπλα από αυτό το κλειστό γήπεδο μπάσκετ και βόλεϊ.



3.1.5. ΠΡΑΣΙΝΟ-ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ

Οι ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι στην περιοχή του εγκεκριμένου σχεδίου καταλαμβάνουν το 28% της έκτασης του, εκ των οποίων ένα 2% μόνο είναι πάρκα-πλατείες ενώ την υπόλοιπη έκταση καταλαμβάνουν οι δρόμοι.

Στην περιοχή εκτός σχεδίου οι Ε.Κ.Χ. καταλαμβάνουν το 12% της έκτασης των περιοχών αυτών και είναι αποκλειστικά δρόμοι.

Τοπικά πάρκα δεν υπάρχουν στην Π.Μ. (έχει εγκριθεί ένα στην θέση Κεραμιδάκι αλλά δεν έχει πραγματοποιηθεί).

Τοπικές πλατείες μπορούν να θεωρηθούν η πλατεία Αδριαρά, η πλατεία Δεξαμενής, που διαθέτει παιδική χαρά (ο Δήμος προτίθεται να την διαμόρφωση σε τόπο συγκέντρωσης των κατοίκων της γειτονιάς) η πλατεία Αγ. Νικολάου Λαμπετίου.

Οι περισσότερες γειτονιές στερούνται οργανωμένων ελεύθερων χώρων.

Σε επίπεδο πόλης υπάρχει η κεντρική πλατεία του δημαρχείου με τον χώρο του Επαρχείου, που λειτουργεί σςν τόπο συγκέντρωσης των κατοίκων όλης της πόλης. Επίσης υπάρχουν στο κέντρο της πόλης οι μικρότερες πλατείες Κύπρου και Αυγερινού και νησίδες όπως η λεγόμενη πλατεία των Καφενείων, η πλατεία Ηφαιστου, η πλατεία του Ο.Τ.Ε. και οι ελεύθεροι χώροι γύρω από τις εκκλησίες Αγ. Αθανασίου.



3.1.6. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Υπάρχουν 2 χειμερινοί κινηματογράφοι στο κέντρο και ένας θερινός. Επισκευάζεται από το παλαιό θέατρο Απόλλων. Αίθουσα συγκεντρώσεων υπάρχει μόνο μια της Μητρόπολης στην κεντρική πλατεία.

Λειτουργεί μικρή βιβλιοθήκη σε μισθωμένο χώρο. Προγραμματίζεται νέα δημοτική βιβλιοθήκη, η διαμόρφωση του χώρου της παλαιάς αγοράς του Τσίλερ σε χώρο πολιτιστικών εκδηλώσεων κ.α.

Επίσης υπάρχουν 3 φιλαρμονικές, παραρτήματα του Λυκείου Ελληνίδων και ένας πολιτιστικός Σύλλογος, με έδρες στο κέντρο της πόλης.

3.1.7. ΝΑΟΙ

Ενοριακοί ναοί είναι του Αγ. Νικολάου, Αγ. Κυριακής, Αγίου Αθανασίου, Αγ. Σπυρίδωνα, Αγ. Παντελεήμονα (βλ. χάρτη ενοριών 1:10000).

Εκκλησίες: Άγιος Χαράλαμπος, Αγ. Μαρίνα, Αγ. Νικόλαος Λαμπετίου, Αγ. Βαρβάρα, Αγ. Παρασκευή.

Οι γειτονιές Λάπατο, Κοκκινόχωμα, Ετιά δεν έχουν εκκλησίες εξυπηρετούν όμως την πόλη (υπάρχει υπερσυγκέντρωση εκκλησιών στον νότιο τομέα της πόλης.



3.1.8. ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΑ

- Το Ά Νεκροταφείο Πύργου που δεν επαρκεί.
- Το Κοιμητήριο στον Αγ. Γεώργιο.
- Το Κοιμητήριο στην Αγ. Μαρίνα.

Χρειάζεται νεκροταφείο σε νέα θέση και μεγάλο σε έκταση.

3.1.9. ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ-ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ-ΑΝΑΨΥΧΗ

Οι λειτουργίες αυτές εξυπηρετούν όλη την πόλη και την ευρύτερη περιοχή, τοπικές εξυπηρέτησης επιπέδου γειτονιάς δεν υπάρχουν.

Έχουν αναπτυχθεί κατά μήκος της οδού Ερμού και στις παρόδους της, ιδιαίτερα στο Σταυροπάζαρο, στην Γερμανού, μεταξύ Γερμανού και Αχιλλέως (λαϊκά καταστήματα), επί της 28^{ης} Οκτωβρίου, της Μανωλοπούλου και γύρο από την Κεντρική πλατεία (ακριβά καταστήματα, επί της οδού Πατρών και μεταξύ Θεμιστοκλέους και Κοκκίνου και επί της οδού Υψηλάντους (κυρίως αντιπροσωπείες αυτοκινήτων και συνεργεία). Στις εξόδους της πόλης (Πατρών, Αλφειού, Ολυμπίων) συγκεντρώνονται πολλά συνεργεία αυτοκινήτων-τρακτέρ και βενζινάδικα.

3.1.10. ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Οι Νομαρχιακές Υπηρεσίες εκτός του κτίριο της Νομαρχίας στην Ερμού είναι διασκορπισμένα στις κεντρικές περιοχές σε ενοικιαζόμενα κτίρια, λόγω ελλείψεως κτιριακής υποδομής. Προβλέπεται να συγκεντρωθούν όλες στο νέο κτίριο του διοικητηρίου που είναι υπό ανοικοδόμηση.

Τα Δικαστήρια στεγάζονται σε ενιαίο κτίριο επί της 28^{ης} Οκτωβρίου.

Το Δημαρχείο βρίσκεται στην κεντρική πλατεία.



Η χωροφυλακή, η Πυροσβεστική και οι Οργανισμοί κοινής ωφέλειας, συγκεντρώνονται στην περιοχή της Κεντρικής πλατείας, της πλατείας Αυγερινού, στην οδό Πατρών, 28^{ης} Οκτωβρίου και μεταξύ Πατρών και Θεμιστοκλέους.

3.1.11.ΒΙΟΜΗΜΑΝΙΚΗ-ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ-ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ

- Πυρηνέλαιουργείο-Κονσερβοποιείο Ξυστί στο Λάπατο (οχλούσα βιομηχανία).
- Οινοποιείο Συνεταιριστικό στην Συντριάδα.
- Ελαιοτριβεία στην βόρεια πλευρά του Πύργου
- Εργοστάσιο στην βόρεια πλευρά του Πύργου
- Εργοστάσιο τούβλων στην Ολυμπίων.
- Βιοτεχνία Επίπλου και εργοστασίου ελαιουργείων μηχανημάτων στην Συντριάδα.
- Βιοτεχνίες μαρμάρου έξω από τον πύργο.

3.1.12.ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Λειτουργούν 5 Ξενοδοχεία στην περιοχή του Κατακόλου κοντά στο λιμάνι, τα οποία εξυπηρετούν κατά κόρων τουρισμό εκτός Ελλάδος. Όλα τα ξενοδοχεία είναι Α΄ κατηγορίας με κλίνες 110-140.

Στο κέντρο του Πύργου είναι 3 ξενοδοχεία με κλίνες μεγέθους 90-120, τα οποία εξυπηρετούν διερχόμενους τουρίστες εντός Ελλάδος.

Ενοικιαζόμενα δωμάτια δεν υπάρχουν στον Πύργο.

3.1.13. ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ

Πυκνοκατοικημένες περιοχές είναι οι περιοχές εφαρμογής του σχεδίου όπου η πυκνότητα BRUTTO φθάνει τα 230ατ/1Ha. Ο Πύργος έχει μικτή χρήση κατοικίας ενώ η περιφέρεια του έχει αμιγή χρήση κατοικίας.

Αραιοκατοικημένες περιοχές είναι οι περιφερειακές εντός σχεδίου και οι εκτός σχεδίου περιοχές όπου η πυκνότητα δεν ξεπερνά τα 35ατ/Ha. Αυτές αποτελούν αμιγείς περιοχές κατοικίας ή περιοχές αγροτικής κατοικίας (ανάμειξη κατοικίας με γεωργική γη π.χ. Καταράχι, Λαμπέτι όπου είναι περιοχές μη εφαρμογής του σχεδίου.

3.2. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

3.2.1. ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ Ι.Χ.

Από τα μέσα του 1972 τότε όπου καθιερώθηκαν οι νέες πινακίδες κυκλοφορίας, έχουν εκδοθεί 58490 άδειες κυκλοφορίας στο Νομό Ηλείας για ι.χ. και επαγγελματικά. Επίσης έχουν εκδοθεί 23100 άδειες δίκυκλων.

Σε σύνολο 350.182 κατοίκων του Νομού Ηλείας(απογραφεί 2004) ο Πύργος με 34.356 συγκεντρώνει το 23% του πληθυσμού και ανάλογα βγαίνει συμπέρασμα για την τάξη μεγέθους του αριθμού οχημάτων στην περιοχή του Πύργου, δηλαδή γύρω στις 10000 οχήματα. Κατά τις εκτιμήσεις του Δήμου Πύργου μια στις τρεις οικογένειες έχεις Ι.Χ. αυτοκίνητο.

- **Ταξί:** Υπάρχουν 485 ταξί στο Νομό Ηλείας από τα οποία τα 95 εδράζουν στον Πύργο.
- **Φορτηγά:** Περίπου 1150 στο Νομό Ηλείας.
- **Λεωφορεία:** 150 Λεωφορεία σ'όλο το Νομό Ηλείας, απ' τα οποία 95 ανήκουν στα ΚΤΕΛ και τα υπόλοιπα είναι τουριστικά και Ι.Χ. Τα 50 περίπου απ' όλα τα λεωφορεία εδράζουν στον Πύργο.

3.2.2. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Στην περιοχή του Πύργου κανένας δρόμος δεν μπορεί να χαρακτηριστεί σαν ελεύθερη λεωφόρος.

Το τμήμα της Εθνικής οδού Πατρών-Πύργου-Ολυμπίας που παρακάμπει βορειοανατολικά του Πύργου, έχει δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και με νησίδα στην μέση. Αν οι διασταυρώσεις με τους δρόμους από Πύργο προς Λαμπέτι, Αγ.Γιώργη κλπ. Κατασκευαστούν στο μέλλον σαν ανισόπεδοι κόμβοι θα ήταν ο μόνος με χαρακτήρα ελεύθερης λεωφόρου.

Μέσα στην πόλη σαν αρτηρία μπορούν να χαρακτηρισθούν η οδός Πατρών, η Ερμού η Αλφειού και οι άλλοι δρόμοι που συμπληρώνουν το δίκτυο της μονοδρόμησης, επειδή εξυπηρετούν μεγάλου μήκους μετακινήσεις πολλές από τις οποίες είναι υπεραστικές και δεν έχουν προέλευση ή προορισμό τον Πύργο.

Αντίφαση στον παραπάνω χαρακτηρισμό αποτελούν η μορφή και η διατομή αυτών των δρόμων.

Κατάσταση εθνικού-επαρχιακού οδικού δικτύου στην περιοχή του Πύργου.

- **Εθνικοί δρόμοι**

- 1) Παλαιά Εθνική Πατρών-Πύργου. (κακή)
- 2) Εθνική οδός Πύργου-Ολυμπίας. (καλή)
- 3) Εθνική οδός Πύργου-Κυπαρισσίας. (κακή)

- **Επαρχιακοί δρόμοι**

- 1) Πύργος-Σαλμώνη. (κακή)
- 2) Πύργος-Λαμπέτι. (καλή)
- 3) Πύργος-Αγ. Γεώργιος. (κακή)
- 4) Πύργος-Αγ. Ιωάννης, Κατάκολο κλπ. (καλή)

ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ 1

3.2.3. ΣΧΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Η κεντρική περιοχή του Πύργου παρουσιάζει πολύ έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα. Η παλιά πόλη έχει ακανόνιστο ρυμοτομικό σχέδιο με στενούς δρόμους, ενώ οι μεταγενέστερες επεκτάσεις έχουν Ιπποδάμειο σύστημα ορθογωνικού κανάβου, όπου μπορεί ποιο εύκολα να γίνουν ρυθμίσεις. Γενικά η πόλη έχει δρόμους μικρού πλάτους και είναι πυκνά δομημένη.

Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης δεν υπάρχουν και τα αυτοκίνητα σταθμεύουν πάνω στον δρόμο με αποτέλεσμα το πλάτος του να μειώνεται περισσότερο. Η βασική αρτηρία που διασχίζει τον Πύργο και δέχεται την κυκλοφορία από Πάτρα προς Ολυμπία η Κυπαρισσία στενεύει πολύ στην οδό Ερμού και γι' αυτό το λόγω έχει μονοδρομηθεί με κατεύθυνση από Πάτρα προς Ολύμπια.

Η τροχαία Πύργου έχει εφαρμόσει ένα γενικό σύστημα μονόδρομων για να διευκολυνθεί η κυκλοφορία, που παρουσιάζει προβλήματα στην κεντρική αυτή αρτηρίας και σε όλους τους εμπορικούς δρόμους, λόγω σταθμευμένων οχημάτων τροφοδοσίας.

3.2.4. ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΔΙΑΜΠΕΡΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Λόγω της στενότητας της οδού Ερμού, ισχύει όπως είπαμε ένα σύστημα μονοδρόμων που φέρνει την κυκλοφορία με κατεύθυνση από Ολύμπια ή Κυπαρισσία προς Πάτρα μέσω των οδών Αγ. Γεωργίου, Υψηλάντου κλπ. Μέσα στις οικιστικές περιοχές, με αποτέλεσμα τη διέλευση όλων των οχημάτων (και των φορτηγών) μέσα από τις ευπαθείς αυτές

περιοχές κατοικίας (γειτονιές Ετιά, Κοκκινόχωμα, σταυροπάζαρο), που δημιουργεί περιβαλλοντικά προβλήματα θορύβου. Καυσαερίων και κίνδυνο ατυχημάτων.

Μετακινήσεις χωρίς προέλευση ή προορισμό στον Πύργο παρενοχλούν έτσι σημαντικά την πόλη και διακόπτουν τον οικιστικό ιστό. Το πρόβλημα έχει λυθεί κατά το υμίση με την κατασκευή της παρακαμπτήριου αλλά χρειάζονται κάποιοι επιπλέον ανισόπεδοι κόμβοι για την εξομάλιση της κυκλοφορίας.

3.2.5. ΕΙΔΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ, ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Το τμήμα της 28ης Οκτωβρίου, από την οδό Πατρών, ως την οδό Κοκκίνου, που είναι μονόδρομος προς Κατάκολο παρουσιάζει προβλήματα λόγω των φορτηγών τροφοδοσίας των καταστημάτων, που παρκάρουν, μειώνοντας το πλάτος του δρόμου και την ορατότητα και μολύνοντας με τα καυσαέρια τους. Το ίδιο πρόβλημα παρατηρείται και σε όλο το μήκος της οδού.

Σημεία μειωμένης ασφάλειας υπάρχουν στις ισόπεδες διαβάσεις της σιδηροδρομικής γραμμής, στους εμπορικούς δρόμους, μπροστά σε σχολεία, ποδοσφαιρικό γήπεδο και αλλού.

Η σιδηροδρομική γραμμή διασταυρώνεται παντού ισόπεδα με το οδικό δίκτυο. Στις διασταυρώσεις με κοινόχρηστους δρόμους προς Αγ. Γεώργιο. Λαμπέτι και Κολύρι υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση.

Στις υπόλοιπες διασταυρώσεις, μέσα στην πόλη, υπάρχουν φυλασσόμενες διαβάσεις με μπάρες. Τέτοιες διασταυρώσεις είναι με την οδό Κοκκίνου, Σταυτοπέδου, με την οδό προς Ολύμπια και την Πατρών.

Μεγάλο πρόβλημα παρατηρείται στη διέλευση των γραμμών του τρένου στην οδό Πατρών, όπου υπάρχει καθυστέρηση των αυτοκινήτων όταν διέρχεται το τρένο.

Για τους πεζούς δεν υπάρχουν πουθενά διαβάσεις, κατάλληλα διαμορφωμένες για να διέρχονται τις σιδηροδρομικές γραμμές. Το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι στην οδό Πατρών και Κοκκίνου, όπου και η μεγάλη κίνηση

πεζών προς Τ.Ε.Ε , γήπεδο, γειτονίες κλπ. Στις διασταυρώσεις Κοκκίνου και 28ης Οκτωβρίου, Πατρών και Γερμανού, υπάρχουν πολλά σημεία εμπλοκής και αυξημένος κίνδυνος ατυχημάτων, όπως επίσης και στο τμήμα της Πατρών κοντά στον ΟΤΕ.

Στην συμβολή των οδών Αλφειού-Ολυμπίας κοντά στην πλατεία Ηφαίστου, το στένεμα του δρόμου και ο σταθμός των ΚΤΕΛ Ολυμπίας δημιουργεί πρόβλημα στην ανεμπόδιστη κυκλοφορία των οχημάτων.

Εδώ και δύο χρόνια έχει κατασκευαστεί ένας υπερσύγχρονος σταθμός του ΚΤΕΛ όπου εξυπηρετεί όλα τα χωριά την Αττική και Βόριο Ελλάδα.

3.2.6. ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΤΡΕΝΩΝ

Η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας-Δυτικής Πελοποννήσου εξυπηρετεί τον Πύργο και μέσω του εδώ σιδηροδρομικού σταθμού την ευρύτερη περιοχή 7-8 δρομολόγια την ημέρα. Έτσι ο Πύργος με την γραμμή αυτή συνδέεται με την Αθήνα, την Πάτρα, και την Καλαμάτα και άλλες μικρότερες πόλεις ή χωριά.

Από τον Πύργο ξεκινάνε και οι σιδηροδρομικές γραμμές Πύργου-Ολυμπίας και Πύργου Κατακόλου με εποχιακή κίνηση.



Το καλοκαίρι υπάρχει αύξηση 50% λόγω μετακινήσεων προς παραλίες κοντά στο Κατάκολο και προς αρχαιολογικό χώρο Ολυμπίας (ειδικά το καλοκαίρι πέντε τρένα την ημέρα

πηγαίνουν στην Ολυμπία και πέντε προς Κατάκολο, ενώ το χειμώνα συμβολικά ένα μόνο τρένο).

3.2.7. ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Δεν υπάρχουν οργανωμένοι χώροι στάθμευσης στην πόλη. Στις προηγούμενες παραγράφους αναφέρθηκαν πολλά προβλήματα που δημιουργούν τα αυτοκίνητα που σταθμεύουν επί της οδού. Μεγάλο πρόβλημα στάθμευσης παρατηρείται στους δρόμους γύρω από τη σημερινή Νομαρχεία.

Η προγραμματισμένη συγκεντρώσει όλων των νομαρχιακών υπερεσιών στο νέο κτίριο του διοικητηρίου, που χτίζεται κοντά στον Άγιο Διονύσιο, θα απαιτήσει με τη λειτουργία του νέου διοικητηρίου οργανωμένο χώρο στάθμευσης. Ένας τέτοιος κατάλληλος χώρος μπορεί να βρεθεί στην περιοχή Κεραμιδάκι σε ακάλυπτους χώρους επί της οδού Ρήγα Φεραίου.

Ένα άλλο βασικό πρόβλημα είναι η έλλειψη χώρου στάθμευσης στο Εθνικό Στάδιο. Οι θεατές που έρχονται με αυτοκίνητο Ι.Χ. παρκάρουν κατά μήκος της Εθνικής οδού παρακωλύοντας τη διερχόμενη κυκλοφορία.

Ο Δήμος πρότεινε και δημιουργία υπόγειου πάρκιγκ κάτω από την Πλατεία Επαρχείου. Ένα τέτοιο έργο όμως θα ήταν δυσανάλογα δαπανηρό για μια πόλη σαν τον Πύργο και μάλιστα χωρίς να έχουν διερευνηθούν άλλες λύσεις όπως πολυώροφο (υπέργειο) κτίριο στάθμευσης Η εκμετάλλευσης ακάλυπτων χώρων κλπ.

3.3. ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

3.3.1. ΚΤΙΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ

Εάν ορίσουμε τρεις χρονολογικές περιόδους ηλικίας των κτιρίων θα είναι: α) προς του 1940, β) 1940-1985, γ) 1985-σήμερα.

Παρατηρούμε ότι στην περιοχή από το Επαρχείο μέχρι τα Χαλικιάτικα και από την Αγ. Χαραλάμπους μέχρι την Ζακύνθου σε ένα ποσοστό που κυμαίνεται στο 60% κυριαρχούν τα κτίρια της Α περιόδου. Θύλακες αυτής της περιόδου υπάρχουν βόρεια της Πλ. Ηφαίστου.

Νότια του Επαρχείου, μέχρι τον Αγ. Χαράλαμπο, στην περιοχή του Σιδηρ. Σταθμού, στο Λάπατο απέναντι από το ΄Β Δημοτικό Σχολείο και στην Γρηγορίου ΄Ε- Μανωλοπούλου.

Κτίρια της ΄Β περιόδου έχουμε κυρίως στην Ετιά και στον Κούβελο προς την οδό Ολυμπίων και το Δυτικό μέρος του Λάπατου. Στις δύο αυτές περιοχές υπάρχει και η μεγαλύτερη τάση για αντικατάσταση των παλαιών κτιρίων από νέα κτίρια αυτής της περιόδου έχουμε και στο κέντρο της πόλης, κυρίως εμπορικά.

Τα κτίρια της ΄Γ περιόδου είναι διάσπαρτα σε όλη την πόλη σε αρκετά μεγάλο ποσοστό. Περίπου είναι 20% στο κάντρο, Κοκκινόχωμα, Αγ. Αθανάσιο, εδώ όμως υπάρχουν και αμιγές θύλακες πολυκατοικιών και 30-50% στο Λάπατο την Ετιά και το Κούβελο.

Από 60% και πάνω στην περιφέρεια. Στις περιοχές που δομούνται με το καθεστώς των προ του 1943 οικισμών, κυριαρχούν σε ποσοστό 70% τα κτίρια της 3^{ης} περιόδου. Εξαίρεση αποτελεί το Λαμπέτι. Εδώ τα κτίρια είναι της α΄ και β΄ και λίγα της γ΄ περιόδου.

Τα νεώτερα κτίρια γενικά είναι σε καλή κατάσταση. Τα κτίρια της α΄ περιόδου που είναι και τα περισσότερα κεντρικές περιοχές είναι σε μέτρια και κακή κατάσταση. Παρουσιάζουν αρκετές φθορές στην στέγη, στους σοβάδες και στα γύψινα κορνιζώματα. Μερικά είναι επισκευάσιμα και σε καλή κατάσταση.

Υπάρχουν συγκεντρώσεις κτισμάτων σε κακή κατάσταση. Υποβαθμισμένες οικιστικά περιοχές υπάρχουν στον Κούβελο, στα Χαλικιάτικα, στην Νεάπολη, στον Αγ.

Σπυρίδωνα κάτω από το Επαρχείο κοντά στον Αγ. Χαράλαμπο, δυτικά των εργατικών κατοικιών στην Κατακόλου. Στις περιοχές αυτές τα κτίρια είναι ισόγεια, πλίνθινα με κεραμοσκεπή. Πολλά έχουν προσθήκες με τσιμεντόπλιθες και λαμαρινοσκεπή. Δεν παρουσιάζουν κανένα μορφολογικό ενδιαφέρον.

Στα κτίρια της α΄ και μέρους της β΄ περιόδου και σε ένα ποσοστό που κυμαίνεται στο 70% κυριαρχεί η λιθοδομή. Τα υπόλοιπα είναι πλινθόκτιστα. Οι πιο παλιές λαϊκές κατοικίες είναι μικτής κατασκευής.

Ένα μέρος της β΄ περιόδου είναι οπτοπλινθοδομή ή λιθοδομή με χρήση οπλισμένου σκυροδέματος στα οριζόντια στοιχεία.

Στις κεντρικές περιοχές ο φέρων οργανισμός είναι από οπλισμένο σκυρόδεμα.

Τα κτίρια της γ΄ περιόδου από Ο.Σ. στο σύνολό τους.

Γενικά μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι υπάρχει ένα σαφές πέρασμα από την Λιθοδομή της παλιάς πόλης (α΄ περιόδου) στο οπλισμένο σκυρόδεμα της γ΄ περιόδου.

Η κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι κοινόχρηστοι και ελεύθεροι χώροι ποικίλει. Το μεγαλύτερο ποσοστό των δρόμων στις κεντρικές περιοχές είναι ασφαλτοστρωμένο σε καλή κατάσταση και ένα μικρό ποσοστό- κυρίως στην περιφέρεια το ποσοστό των χωματόδρομων αυξάνεται κυρίως σε αγροτικές περιοχές.

Καλά διαμορφωμένες πλατείες είναι: Η Κεντρική πλατεία και το Επαρχείο και η πλατεία Κύπρου. Άλλες πλατείες έχουν περιορισθεί σε συγκοινωνιακούς κόμβους όπως η πλατεία Ηφαίστου και η πλατεία Ιατρίδη. Άλλες όπως η πλατεία Ανδριάρα είναι σε μέτρια κατάσταση η είναι ακόμα αδιαμόρφωτες.

3.4. ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΓΗΣ

3.4.1. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΧΕΔΙΟΥ

Εντός σχεδίου περιοχής (χάρτης 2)

Η ένταση του εγκεκριμένου σχεδίου είναι 316 Ηα (3ΙΙΗα χωρίς σχέδιο. Το πρώτο σχέδιο εγκρίθηκε με το Δ/γμα της 19/10/1960 και περιλαμβάνει το ιστορικό κέντρο. Το σχέδιο αυτό είναι μάλλον ακανόνιστο, αφ'ενός γιατί προσπάθησε να προσαρμοσθεί στον προυφισταμένο ιστορικό ιστό, αφ'ετέρου γιατί ο λόφος επί του οποίου ήταν κτισμένη η πόλη, ανώμαλος και ανισοϋψής, δεν προσφέρονταν για την χάραξη κανονικής ρυμοτομίας. Το σχέδιο επεκτάθηκε προς την συνοικία Λάπατο, κάτω από την οδό Μανολωπούλου, με το Δ/γμα 19/3/1960 και προς την συνοικία Ετιά, κάτω από την οδό Μεγ. Αλεξάνδρου με το Δ/γμα 23/3/1960.

Οι δύο τελευταίες επεκτάσεις έγιναν στην βάση του ιπποδάμειου συστήματος, λόγω της ομαλής μορφολογίας του εδάφους στις περιοχές αυτές. Το μέγεθος των τετραγώνων είναι πολύ μικρό, γεγονός που δίνει δυνατότητα παρέμβασης με πεζοδρομήσεις οδών.

Το υφιστάμενο σχέδιο εγκρίθηκε σαν αναθεώρηση και επέκταση, καθώς και επιβολή οικοδομικών περιορισμών με το Δ/γμα 63 15/2/1970,

Με το Δ/γματα ΦΕΚ 107Δ' 20/2/79 και ΦΕΚ 220 δ'12/4/79 καθορίστηκαν 4 τομείς Συντελεστών Δόμησης (Σ.Δ.) με υψηλότερο τον 2,4 (τομείς ΙΙΙ) και χαμηλότερο τον 1,4 (τομείς Ι) όπου έχουν επιβληθεί και ειδικοί περιορισμοί στους ορόφους των οικοδομών (μεγ. Επιτρ. αρ. ορ.2) για να μην εμποδίζεται η θέα από τον λόφο του Επαρχείου. Οι περιορισμοί αυτοί θα πρέπει να επεκταθούν σ'όλη την νότια πλευρά όπου υπάρχουν έντονες κλίσεις. Στους υπόλοιπους τομείς ο μέγιστος επιτρ. αρ. ορόφων είναι 5 (στις Κεντρικές περιοχές) και (στην περιφέρεια).

Ο μέγιστος επιτρεπόμενος αριθμός ορόφων και οι Σ.Δ. θεωρούνται πολύ υψηλοί ειδικά στις ζώνες όρων δόμησης Α, Δ και Ε, όπου οι αρτιότητες των οικοπέδων είναι πολύ μικρές (Μ.Μ. οικοπέδου: 200 μ² και κάτω).

Αποτέλεσμα η ακανόνιστη δόμηση, ως προς τα ύψη των οικοδομών, στο κέντρο και η αλλοίωση της παραδοσιακής μορφής της πόλης και του τοπίου.

Επίσης καθορίστηκαν 5 τομείς λοιπών όρων δόμησης, όπου ισχύουν δύο συστήματα, το Συνεχές στο Κέντρο και το Πανταχόθεν Ελεύθερον στην Περιφέρεια (βλ. χάρτη 2.).

Στους βασικούς δρόμους κυκλοφορίας και τους δρόμους αισθητικές και πολιτιστικής αξίας εκατέρωθεν της πλατείας Δημαρχείου, απαγορεύεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης.

Εγκεκριμένο σχέδιο ενημερωμένο με όλες τις τροποποιήσεις κλπ. από το 1940 μέχρι σήμερα και σε πρόσφατο υπόβαθρο 1:2000 ή και μεγαλύτερη κλίμακα, δεν υπάρχει στο Π.Γ. και Π.Ε. Πύργου, πράγμα που δημιουργεί τεράστια προβλήματα στην έκδοση οικοδομών αδειών και στην σωστή εφαρμογή του σχεδίου. Υπάρχει άμεση ανάγκη να συνταχθεί το παραπάνω διάγραμμα από τις Υπάρχουσες της Πολεοδομίας, εργασία απαραίτητη και στην μελέτη αναθεώρηση του σχεδίου.

Βαθμός εφαρμογής εγκ. Σχεδίου (χάρτες 1:5000 2. και 1:10000 2.)

Το εγκ. Σχέδιο του Πύργου ειδικά στις περιοχές επέκτασης του 1940 (περιφέρεια) παρουσιάζει χαμηλό βαθμό εφαρμογής, πράγμα που αποτελεί και ένα από τα βασικότερα προβλήματα της πόλης.

Οι μη διανοιγμένοι δρόμοι αποτελούν το 50% της συνολικής έκτασης των δρόμων που προβλέπονται από το σχέδιο.

Οι μη υλοποιημένοι λοιποί κοινόχρηστοι χώροι το 60% της συνολικής έκτασης των αντιστοιχών χώρων που προβλέπονται από το σχέδιο.

Η έκταση της περιοχής όπου δεν έχει εφαρμοσθεί το σχέδιο σε μεγάλο βαθμό, υπολογίζεται σε 212 Ha ήτοι ποσοστό 68% της έκτασης του εγκεκριμένου σχεδίου. Η περιοχή αυτή χρειάζονται άμεση αναθεώρηση του σχεδίου, ειδικά σ' εκείνα τα τμήματα που έχουν δομηθεί, είτε με τις διατάξεις του 52 69/31, είτε με την αναγνώριση σαν δημοτικών ή προϋφισταμένων του 23. δρόμων (κατά μήκος των οποίων περιορίζεται και η δόμηση στις παραπάνω περιοχές). Η αδυναμία εφαρμογής του σχεδίου σε συνδυασμό και με τις υψηλές αξίες της γης, αποτέλεσε και το βασικότερο λόγο στροφής της ανοικοδόμησης στην περιαστική γη, όπου δινόταν δυνατότητα οικοδόμησης, είτε με το καθεστώς των οικισμών προ του 23, είτε με το καθεστώς της εκτός σχεδίου δόμησης επί δημοτικών επαρχιακών κλπ. Οδών και σε περιορισμένο βαθμό της αυθαίρετης δόμησης. Συνέπεια αυτής της κατάστασης αποτελεί και το γεγονός ότι μεγάλες εκτάσεις μέσα στο σχέδιο, συγκεκριμένα στις μη κεντρικές περιοχές, έχουν παραμείνει αραιοδομημένες ή και αδόμητες (41% της έκτασης της περιοχής μη εφαρμογής του σχεδίου).

Στην υπόλοιπη περιοχή όπου έχει εφαρμοσθεί το σχέδιο (κεντρικές περιοχές) οι αδιάνοικτοι δρόμοι κλπ. Είναι λόγοι, όμως επειδή η εφαρμογή έγινε αποσπασματικά, παρατηρούνται σημαντικές αποκλίσεις της πραγματικότητας από το σχέδιο (κακή εφαρμογή). Επίσης παρατηρούνται και αλλοιώσεις σημαντικές του σχεδίου από την εφαρμογή του Ν. 5269/31 (μετατροπή Κ.Χ. σε οικοδομήσιμους χώρους κλπ.).

Οι λόγοι μη εφαρμογής του σχεδίου, εντοπίζονται στην αδυναμία του Δήμου να καταβάλλει τις απαραίτητες αποζημιώσεις για την εξασφάλιση των προβλεπόμενων κοινόχρηστων χώρων.

Από πληροφορίες που συλλέξαμε με την βοήθεια του Δήμου, καμιά διαδικασία διακανονισμού αποζημίωσης σε επικυρωμένες πράξεις αναλογισμού δεν κινείται σήμερα. Έχει υποβληθεί όμως αίτηση από τον Δήμο προς το Π.Γ. και Π.Ε. Πύργου για την σύνταξη πράξης αναλογισμού στο μη διανοιγμένο τμήμα της οδού Ρήγα Φεραίου επίσης ο Δήμος σκέπτεται να κινήσει την διαδικασία για την διάνοιξη ορισμένων βασικών δρόμων.

Παλαιές πράξεις αναλογισμού που δεν εκτελέσθηκαν θεωρούνται ότι δεν έχουν συνταχθεί. Αυτοδίκαιες άρσεις απαλλοτριώσεων είτε με τις διατάξεις 797/71 (σήμερα έχει τροποποιηθεί από το άρθρο 36 του 1337/83), είτε με την παρέλευση 18 μηνών από τον καθορισμό προσωρινής ή οριστικής αποζημίωσης δεν στάθηκε δυνατόν να διαπιστωθούν από τους μελετητές. Ελπίζουμε στην Β΄ Φάση να έχουμε στην διάθεση μας ένα ενημερωμένο αρχείο του Π.Γ. και Π.Ε. Πύργου πάνω στα παραπάνω θέματα.

ΧΑΡΤΗΣ 2

Εκτός σχεδίου δόμησης (χάρτης 3)

Η εκτός σχεδίου δόμησης με το καθεστώς του Π.Δ. της 6.10.78 ΦΕΚ 538 Δ/17/10/78 εντοπίζεται σε περιορισμένη κλίμακα κατά μήκος των δημοτικών, επαρχιακών και εθνικών δρόμων.

3.4.2.ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΓΗΠΕΔΩΝ

Στον χάρτη 3 (1:10000) που συνοδεύει το κείμενο παρουσιάζεται η κατανομή του μέσου πραγματοποιημένου αριθμού ορόφων ανά Ο.Τ.

Στον χάρτη 3 1:5000 παρουσιάζεται η κατανομή κατά Ο.Τ. του πραγματοποιημένου ποσοστού κάλυψης και Σ.Δ.

Στον χάρτη 4 1:10000 που συνοδεύει το κείμενο παρουσιάζεται ο βαθμός κορεσμού του Σ.Δ. κατά Ο.Τ.

Τα μεγαλύτερα νούμερα εμφανίζεται στις κεντρικές περιοχές όπου και η οικοδομή με το σύστημα της αντιπαροχής έχει προχωρήσει λόγω των υψηλών αξιών γης.

Συγκεκριμένα:

- Στα Ο.Τ. επί των δρόμων Μανωλοπούλου και Κατακόλου.
- Στα Ο.Τ. με πρόσωπο επί της κεντρικής πλατείας Δημαρχείου.
- Στα Ο.Τ. μεταξύ των δρόμων Κόκκινου και Θεμιστοκλέους.
- Στα Ο.Τ. επί της οδού Πατρών και Παπαφλέσσα.
- Στα Ο.Τ. επί της πλατείας Κύπρου και Αυγερινού και ιδιαίτερα μεταξύ αυτών.

Ο βαθμός κορεσμού του Σ.Δ. είναι γενικά σ'όλη την πόλη πολύ χαμηλός, γεγονός που δίνει δυνατότητα παρέμβασης για την μείωση των Σ.Δ. (βλ. πίνακα που ακολουθεί).

ΤΟΜΕΙΣ	ΕΠΙΤΡ/ΕΝΟΣ	ΠΡΑΓΜ/ΕΝΟΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΚΟΡΕΣΜΟΥ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ Ατ/Ha
I	1,4	0,74	53%	105,7
II	2,0	0,53	27%	64,7
III	2,4	1,07	45%	94
IV	1,6	0,16	10%	21,6

Βαθμός κορεσμού υψηλός μεγαλύτερος του 90% εμφανίζεται στα Ο.Τ. με πρόσωπο στην κεντρική πλατεία και μεταξύ των δρόμων Κοκκίνου και Θεμιστοκλέους.

Στον τομέα II στις κεντρικές περιοχές (παλαιά πόλη) ο βαθμός κορεσμού είναι αρκετά υψηλός, μεταξύ 60-90%, αλλά ο μέσος πραγματοποιημένος αριθμός ορόφων χαμηλός – κυμαίνεται μεταξύ 1,5-2,5 ορ. (ενώ ο μεγάλος επιτρ. αριθμός ορόφων είναι 5). Αυτό οφείλεται στην περιορισμένη ανοικοδόμηση της περιοχής, λόγω του ιδιοκτησιακού καθεστώτος, και στο ότι η συνολική επιφάνεια εκμετάλλευσης εξαντλείται σε χαμηλά ύψη, ιδιαίτερα στα μικρά οικόπεδα.

Τα δεδομένα αυτά κάνουν εφικτό τον περιορισμό των υψών στον τομέα ΙΙ. Το ίδιο άλλωστε συμβαίνει και στον τομέα ΙΙΙ.

Στην περιφέρεια του σχεδίου πόλης καθώς και στις εκτός σχεδίου περιοχές τα νούμερα είναι πολύ χαμηλά, καθώς και ο βαθμός κορεσμού του Σ.Δ.

3.4.3. ΠΥΚΝΟΔΟΜΗΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Μετά την επιτόπια έρευνα ανά κτίσμα που ακολούθησε την παράδοση του Α΄ σταδίου (των πυκνοδομημένων), ή Ο.Μ. διαπίστωσε ότι η περιοχή (ΣΤ) επί της Αγίου Γεωργίου, δεν πλήρη τους όρους των Π.Π. Συγκεκριμένα περιλαμβάνει μόνο 40 κτίρια εμβαδού μεγαλύτερου των 40 μ² και επί πλέον χωρίζεται στα δύο από την εθνική οδό Πατρών Ολυμπίας που προγραμματίζεται στην περιοχή.

Στον πίνακα που ακολουθεί δίνονται τα ακριβή μεγέθη των πυκνοδομημένων περιοχών (Π.Π.).

ΜΕΓΕΘΗ – ΠΥΚΝ.ΠΕΡ	ΕΝΤΑΣΗ Π.Π. (Ha)	ΕΝΤΑΣΗ ΚΟΙΝ. ΧΩΡΩΝ Π.Π. (Ha)	ΑΡ. ΚΤΙΡΙΩΝ ΕΜΒ >40μ ²	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ Κ
Αγ. Παρασκευή	7,85	0,9	73	52,5%
Λιθαράκι	13,3	2,09	160	60%
Καταράχι	35,87	5,38	357	58,5%
Κατάκολο	----	----	----	----
Συντριάδα	5,3	0,83	50	53%
Λαμπέτι	39,5	5,93	663	98,5%

Η καλύτερη ομαλοποίηση του σχήματος θα γίνει στην Β΄ φάση οπότε θα οριστικοποιηθούν τα όρια των πυκνοδομημένων περιοχών με την βοήθεια κτηματογραφικών διαγραμμάτων, που θα παραδοθούν. Στην Β΄ φάση θα πρέπει να αναμένεται ακόμα και ριζική τροποποίηση των ορίων των πυκνοδομημένων, μια που ο τρόπος καθορισμού χωρίς

ιδιοκτησιακό καθεστώς μόνο με το συντελεστή (κ) είναι
επισφαλής .

ΧΑΡΤΗΣ 3

ΧΑΡΤΗΣ 4.1

3.4.4.ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ – ΑΞΙΕΣ ΓΗΣ (χάρτης 4.2.)

Όρια ιδιοκτησία δεν ήταν δυνατόν να συμβολιστούν στον χάρτη 4.2 χωρίς κτηματολόγιο. Η κατάσταση των ιδιοκτησιών σε κατηγορίες μεγέθους, στις εκτός σχεδίου περιοχές, έγινε με την βοήθεια της γενικής πληροφόρησης, του διαχωρισμού των καλλιεργειών έτσι όπως εμφανίζεται στις αεροφωτογραφίες του 1982 και των φρακτών όπου αυτοί υπήρχαν. Με τα δεδομένα αυτά το ποσοστό λάθους υπολογίζεται να είναι πολύ μεγάλο, μια που διαφορετικές καλλιέργειες δεν σημαίνουν και διαφορετικές ιδιοκτησίες, οι φραγμένες ιδιοκτησίες ήταν ελάχιστες στην Π.Μ. και ο αριθμός των ιδιοκτητών που αντιστοιχούν, σ'ένα τεμάχιο γης και αντιστρόφως άγνωστος χωρίς κτηματολόγιο.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, η Ο.Μ. θεώρησε την σύνταξη του πίνακα 5 ανώφελη σ'αυτήν την φάση. Άλλωστε τα στοιχεία αυτά θα οριστικοποιηθούν στον πίνακα Π.2.4. στην Β' φάση, όταν θα έχει παραδοθεί το κτηματολόγιο.

Στον χάρτη 4.2. επισημαίνονται στην εντός σχεδίου περιοχή οι μεγάλες ιδιοκτησίες ή περιοχές με μεγάλες ιδιοκτησίες, με κριτήριο την λειτουργική καταλληλότητα

τους και την δυνατότητα πρόσκτησής τους για την δημιουργία χώρων κοινωνικής και τεχνικής υποδομής. Τα κριτήρια αυτά ήταν:

- Οι χαμηλές αξίες γης
- Περιορισμένη δόμηση
- Η γειτνίαση με πυκνοδομημένες περιοχές.

Το Μ.Μ. ιδιοκτησιών μέσα στην πόλη είναι 200-250 μ². στην περιοχή μη εφαρμογής του σχεδίου το Μ.Μ. είναι 1000-2000 μ², γεγονός που ευνοεί την εξασφάλιση Κ.Χ. με το σύστημα των εισφορών σε γη.

Στις εκτός περιοχές, κυμαίνεται από 1-20 στρ. με εξαίρεση τις πυκνοδομημένες περιοχές Λαμπετίου, Λιθαράκια, όπου το Μ.Μ. είναι περίπου 500 και στις περιοχές αυτές ευνοείται η εξασφάλιση ΚΧ με τις εισφορές σε γη.

Ιδιοκτησίες συνεταιρισμών: εντοπίσθηκαν κυρίως αυτές των αγροτικών Συν/σμών, Οικοδομικοί Συν/σμοί δεν υπάρχουν στην Π.Μ.

Εποικιστικές ιδιοκτησίες: δεν υπάρχουν στην Π.Μ. μόνο οικόπεδα που παραχωρήθηκαν οριστικά το 1980 από το Δημόσιο σε πρόσφυγες στην θέση Κούβελα / Καμίνια και στο Λάπατο.

ΚΥΡΙΩΣ ΕΡΕΥΝΑ

4.1. ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Το όραμά μας για τη περιοχή επικεντρώνεται στον άνθρωπο ως ένα κοινωνικό ον και στην ισορροπημένη βιοτική του ανάπτυξη. Δηλαδή γνώμονας της εργασίας μας είναι η βελτίωση της ζωής των κατοίκων μιας περιοχής ως ένα κοινωνικό σύνολο , με βάση πάντα τις ανάγκες τους και τη δική τους άποψη και θέληση η οποία συμβαδίζει και με τη δική μας άποψη.

Ο σκοπός της εργασίας μας επικεντρώνεται στη προσπάθεια επίλυσης των προβλημάτων μιας περιοχής όσο και το πώς ο σχεδιασμός μιας γειτονικής περιοχής, μη αναπτυγμένης, μπορεί να βοηθήσει στην επίλυση των παραπάνω προβλημάτων.

ΧΑΡΤΗΣ 5

4.2 ΤΥΠΟΙ ΠΕΡΙΟΧΩΝ – ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥΣ (ΑΠΟ ΤΙ ΑΠΟΤΕΛΕΙΤΑΙ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗ)

Η περιοχή που επιλέξαμε αποτελείται από την περιοχή του Δήμου Πύργου. Στην περιοχή αυτή εντοπίζονται οχτώ θύλακες.

Εδώ επισημαίνουμε πάλι τον σκοπό αυτής της εργασίας, δηλ. ότι εξετάζουμε συνολικά την περιοχή που αποτελείται από τους οχτώ θύλακες και **ειδικότερα θα προσπαθήσουμε να μελετήσουμε πως ο κάθε θύλακας μπορεί να βοηθήσει ο ένας τον άλλον.**

Ο διαχωρισμός αυτών των υπό-περιοχών – θυλάκων έγινε ύστερα από την καταγραφή των χρήσεων γης της περιοχής, η οποία μας βοήθησε να εντοπίσουμε προσεγγιστικές διαχωριστικές γραμμές.

Έτσι η περιοχή ‘Α’ οριοθετείται από το κέντρο που περιλαμβάνει τις περιοχές Αγ. Κυριακής και το Λάπατο μεταξύ της 28ης Οκτωβρίου και της Πατρών.

Η περιοχή ‘Β’ οριοθετείται από την Ετιά που περιλαμβάνει τις περιοχές του Σιδ. Σταθμού και του Νεκροταφείου μεταξύ Πατρών και Γερμανού.

Η περιοχή ‘Γ’ οριοθετείται από το Κοκκινόχωμα που περιλαμβάνει και την περιοχή του Κούβελου και Χαλικιάτικα βόρεια της Ερμού και ανατολικά της Γερμανού.

Η περιοχή ‘Δ’ οριοθετείται από τον Άγιο Αθανάσιο - Σταυροπάζαρο μεταξύ της οδού Κολοκοτρώνη και νότια της Ερμού.

Η περιοχή ‘Ε’ οριοθετείται από τον Αγία Βαρβάρα νότια της Ρ. Φεραίου και δυτικά της Αγίας Μαρίας.

Η περιοχή ‘ΣΤ’ οριοθετείται την περιοχή Στρατόπεδο, Στάδιο, Βιομηχανική Ζώνη.

Η περιοχή ‘Ζ’ οροθετείται από τον Άγιο Παντελεήμονα που περιλαμβάνει τις περιοχές μεταξύ Λαμπετίου – Περιφερειακού και Ολυμπίων.

Η περιοχή ‘Η’ οροθετείται από την Ιφίτου νότια της Αλφειού μέχρι τον νέο περιφερειακό.

Οι παραπάνω θύλακες φαίνονται που ακολουθούν όπου κάθε περιοχή είναι επισημασμένη με διαφορετικού τύπου διαγράμμιση.

Παρακάτω ακολουθεί μια αναλυτική καταγραφή του κάθε θύλακα ξεχωριστά και φωτογραφικό υλικό που τραβήχτηκε κατά την επίσκεψή μας στην υπό εξέταση περιοχή.

Στόχος της καταγραφής είναι η παρουσίαση της υπό εξέτασης περιοχής στον αναγνώστη αυτής της εργασίας, επισημαίνοντας τα βασικά σημεία της αλλά και η διευκόλυνση της καταγραφής των προβλημάτων που γίνεται παρακάτω.

ΧΑΡΤΗΣ 6

4.3 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΘΥΛΑΚΩΝ

4.3.1 ΘΥΛΑΚΑΣ ‘Α’

Η περιοχή αυτή περικλείεται από το κέντρο του Πύργου που περιλαμβάνει τις περιοχές Αγ. Κυριακή και το Λάπατο μεταξύ της 28ης Οκτωβρίου και της Πατρών.

Η κατηγορία που εντάσσεται η περιοχή αυτή όσον αφορά τις χρήσεις γης είναι στη περιοχή γενικής και αμιγούς κατοικίας και αυτό εξηγείται παρακάτω.

Έτσι λοιπόν η περιοχή αυτή αποτελείται στο σύνολό της από μεγάλα κτίρια που στεγάζουν εταιρίες – γραφεία.



Παραπάνω φαίνονται δύο φωτογραφίες που έχουν τραβηχτεί σε δύο διαφορετικά σημεία εντός της περιοχής που αναφερόμαστε και φαίνεται ότι η περιοχή αποτελείται από δημόσια κτίρια οι οποίες έχουν άυλιο χώρο και αυτό φαίνεται περισσότερο στη δεύτερη φωτογραφία.

Όμως στη περιοχή όπως προαναφέραμε υπάρχουν πλατείες και παιδικές χαρές όπως παρατηρούμε στις παρακάτω φωτογραφίες.



Στον θύλακα αυτό υπάρχει σοβαρό πρόβλημα πάρκινγκ, πολλοί από τους δρόμους έχουν πεζοδρομηθεί και έχουν στρωθεί με πέτρα για να εξυπηρετούν τους πολίτες του Πύργου που επισκέπτονται αυτό τον θύλακα για να κάνουν τις αγοροπωλησίες. Όλοι οι πολίτες παρκάρουν τα αυτοκίνητα τους πάνω στους πεζόδρομους και διπλοπαρκάρουν στα ελάχιστα πάρκινγκ των δρόμων με αποτέλεσμα να επικρατεί κυκλοφοριακή συμφόρηση. Οι λιγιστές θέσεις πάρκινγκ που υπάρχουν στους δρόμους και το ιδιωτικό πάρκινγκ 35 θέσεων δεν είναι επαρκές στον θύλακα αυτό και δεν συμβάλλουν στη λύση του προβλήματος.

ΧΑΡΤΗΣ 7

4.3.2 ΘΥΛΑΚΑΣ ‘Β’

Η περιοχή περικλείεται από την Ετιά που περιλαμβάνει τις περιοχές του Σιδ. Σταθμού και του Νεκροταφείου μεταξύ Πατρών και Γερμανού.

Αν θέλαμε να εντάξουμε τη περιοχή αυτή σε κάποια κατηγορία χρήσεων γης αυτή θα ήταν **γενική κατοικία**, αφού αποτελείται κατά κύριο λόγο από κατοικίες και ελάχιστες επιχειρήσεις εμπορίου.



Μέσα στη περιοχή αυτή εντάσσεται ακόμα το κτίριο του Σιδ. Σταθμού του Πύργου και από την παρακάτω φωτογραφία παρατηρούμε αφύλακτες διαβάσεις των γραμμών οι οποίες πολλές φορές αποτελούν κίνδυνο για αυτοκίνητα και πεζούς. Ο κίνδυνος μεγιστοποιείται ιδιαίτερα όταν αυτές τις αφύλακτες διαβάσεις τις διασχίζουν μικρά παιδιά χωρίς την συνοδεία κάποιου ενήλικα διότι στην περιοχή αυτή έχουν εγκατασταθεί παιδικοί σταθμοί και παιδικές χαρές.

Και οι δύο παραπάνω φωτογραφίες βρίσκονται στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο που προαναφέραμε.



Επίσης σ' αυτή την περιοχή υπάρχουν δύο από τις πιο κεντρικές οδικές εσωτερικές αρτηρίες της πόλης του Πύργου η οδός Πατρών και η οδός Γερμανού. Στις οδούς αυτές συναντάμε πολλές λωρίδες για την διευκόλυνση της εύκολης κυκλοφορίας των οχημάτων. Υπάρχουν μεγάλα πεζοδρόμια δεξιά και αριστερά των οδών αυτών για την διευκόλυνση των πεζών και την ασφαλής διέλευση αυτών, τα οποία φαίνονται στις παρακάτω φωτογραφίες.



Παρόλο στις εργασίες που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια για την καλαισθησία της Γερμανού, την διευκόλυνση του πολίτη και κυκλοφοριακή ανακούφιση δεν έχει επιτευχθεί. Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα, κατά την γνώμη μας, που αν λυθεί θα ανακουφιστεί σε μεγάλο βαθμό είναι το ΚΤΕΛ(τοπικό και υπεραστικό) όπου παρκάρουν τα λεωφορεία και κλείνουν ένα μεγάλο μέρος της Γερμανού.

ΧΑΡΤΗΣ 8

4.3.3. ΘΥΛΑΚΑΣ ‘Γ’

Η περιοχή αυτή οριοθετείται από το κοκκινόχωμα που περιλαμβάνει και την περιοχή του Κούβελου και Χαλικιάτικα βόρεια της Ερμού και ανατολικά της Γερμανού.

Κατά κύριο λόγο η περιοχή αυτή αποτελείται από εκτάσεις μη αξιοποιήσιμες – οικόπεδα που βρίσκονται εντός και εκτός σχεδίου πόλεως. Για να γίνει κατανοητή η κατάσταση που περιγράψαμε σε δύο γραμμές παραθέτουμε πιο κάτω κάποιες φωτογραφίες που περιγράφουν με σαφήνεια την υπάρχουσα κατάσταση.

Φαίνεται παραπάνω με τη πρώτη ματιά ότι η περιοχή αυτή είναι μη αξιοποιήσιμη.



Επίσης παραπάνω φαίνεται στη δεύτερη φωτογραφία ότι το οδικό σύστημα στη περιοχή είναι σχεδόν ανύπαρκτο. Παρατηρούμε δηλαδή ότι αποτελείται από χωματόδρομους που οδηγούν συνήθως σε αδιέξοδο και οι περισσότεροι

απ' αυτούς κατασκευάσθηκαν για να εξυπηρετήσουν για παράδειγμα κάποια μάντρα που υπάρχει στη περιοχή. Μέσα στη περιοχή αυτή εκτός από τις μη αξιοποιήσιμες εκτάσεις υπάρχουν και κάποιοι βιοτεχνικοί χώροι καθώς επίσης και κάποιες μάντρες οικοδομικών υλικών και αποθήκες οι οποίες φαίνεται να είναι προσωρινές και πρόχειρες.

Παρακάτω στη φωτογραφία φαίνονται κάποιες από αυτές τις μάνδρες που βρίσκονται μέσα στην εν λόγω περιοχή,



ΧΑΡΤΗΣ 9

4.3.4 ΘΥΛΑΚΑΣ ‘Δ’

Η περιοχή αυτή οριοθετείται από τον Άγιο Αθανάσιο – Σταυροπάζαρο μεταξύ της Κολοκοτρώνη και νότια της Ερμού.

Σ’ αυτή την περιοχή συναντάμε το ιστορικό κέντρο της πόλης που διατηρούνται ενιαία μορφολογικά χαρακτηριστικά αξιόλογων νεοκλασικών και άλλων λαϊκών κτιρίων. Στις περιοχές αυτές τα κτίρια είναι ισόγεια μέχρι δυόροφα πλίθινα με κεραμοσκεπή και αυλές. Πολλά από αυτά έχουν προσθήκες με τσιμεντόπλιθες και λαμαρινοσκεπή, τα κτίρια αυτά δεν παρουσιάζουν κανένα μορφολογικό ενδιαφέρον. Όπως φαίνονται στις παρακάτω εικόνες:



Σ’ αυτή την περιοχή επιπλέον συναντάμε μικρά και σε κακή κατάσταση πεζοδρόμια τα οποία είναι δύσκολα να τα διασχίσουν οι πεζοί με αποτέλεσμα η διέλευση των πεζών να γίνεται από το δρόμο και να θέτουν σε κίνδυνο την ζωή τους. Με αυτό τον τρόπο επίσης, εμποδίζετε η ομαλή κυκλοφορία των αυτοκινήτων με αποτέλεσμα να δημιουργείται μποτιλιάρισμα και εκνευρισμός των οδηγών. Αυτό μπορούμε να το διακρίνουμε στις παρακάτω φωτογραφίες:



4.3.5. ΘΥΛΑΚΑΣ ‘Ε’

Η περιοχή αυτή οριοθετείται από την Αγία Βαρβάρα νότια της Ρήγα Φεραίου και δυτικά της Αγίας Μαρίνας.

Η περιοχή αυτή αποτελείται στο σύνολο της από κατοικίες πέντε ορόφων οι οποίες περιλαμβάνουν όλες και αύλιο χώρο. Είναι σχετικά πυκνοκατοικημένη περιοχή μέσου βιοτικού επιπέδου. Υπάρχουν και μερικές κατοικίες λίγες στον αριθμό που είναι μονώροφες και διώροφες οι οποίες είναι κατασκευές μικρής σχετικής ηλικίας. Όπως δείχνουν οι πιο κάτω φωτογραφίες:



Στην περιοχή αυτή που περιγράφουμε υπάρχει ένα σχολικό συγκρότημα που εξυπηρετεί τους κατοίκους της περιοχής. Το σχολείο αυτό είναι το 4^ο δημοτικό σχολείο Πύργου το οποίο βρίσκεται επί της οδού Ρήγα

Φεραίου. Παρακάτω μπορούμε να διακρίνουμε αυτό το σχολικό συγκρότημα:



Σε μια ακόμη περιοχή, αν και βλέπουμε συγκροτήματα κατά το πλείστον 5 όροφων πολυκατοικιών, υπάρχουν δίπλα σ' αυτές ανεκμετάλλευτα οικόπεδα τα οποία είτε χρησιμοποιούνται για στάθμευση των αυτοκινήτων λόγω έλλειψης parking όπως μας δείχνει η φωτογραφία 1 είτε σε οικόπεδα όπου επικρατεί η εγκατάλειψη και η ερήμωση και χρησιμοποιούνται ως σκουπιδότοποι από κάποιους ανεύθυνους πολίτες που δεν σέβονται το περιβάλλον αλλά ούτε και τους συμπολίτες τους, όπως της φωτογραφίας 2.

Το οδικό σύστημα της περιοχής είναι σε χαμηλό επίπεδο αφού στο 2006 οι δρόμοι αυτοί είναι από αμμοχάλικο χωρίς πεζοδρόμιο και αποχετευτικά δίκτυα.



Τέλος έχει έλλειψη πλατειών, παιδότοπους και γενικά χώρους που θα προσελκύσουν τα παιδιά και τις οικογένειες τους σε ώρες χαλάρωσης και διασκέδασης.

ΧΑΡΤΗΣ 10

ΧΑΡΤΗΣ 11

4.3.6. ΘΥΛΑΚΑΣ ‘ΣΤ’

Η περιοχή οριοθετείται από το Στρατόπεδο, το Στάδιο και την Βιομηχανική Ζώνη.

Ένας ακόμα θύλακας όπου μπορούμε να παρατηρήσουμε λιγιστές ισόγειες κατοικίες και αρκετά ανεκμετάλλευτα οικόπεδα. Η ζωή των κατοίκων που μένουν εκεί είναι αρκετά δύσκολη γιατί η περιοχή δεν διαθέτει μεγάλα και ευρύχωρα πεζοδρόμια ώστε να γίνετε η διέλευση τους εύκολα. Επιπρόσθετα, στην περιοχή αυτή δεν υπάρχουν εστιατόρια, αναψυκτήρια, περίπτερα και μεγάλα Σούπερ Μάρκετ με αποτέλεσμα οι κάτοικοι να πρέπει να μετακινηθούν πιο μακριά από την περιοχή τους ώστε να αγοράσουν τα απαραίτητα προϊόντα με σκοπό να εξυπηρετήσουν τις πρώτες ανάγκες τους, έτσι η καθημερινή ζωή τους γίνεται κάθε μέρα πιο δύσκολη.



Στην περιοχή υπάρχουν ακόμα παλιά εγκαταλελειμμένα κτίρια βιομηχανιών, τα οποία είναι έτοιμα να καταρρεύσουν και δημιουργούν εστία μόλυνσης για το κοινωνικό σύνολο. Τα παλιά κτίρια της βιομηχανικής ζώνης αποτελούν μία αίσθηση εγκατάλειψης και ερήμωσης της πόλης του Πύργου τόσο από τους κατοίκους όσο και από τους αρμόδιους φορείς.



Βλέπουμε ότι σε ακόμα μία περιοχή της πόλης του Πύργου περνάνε σιδηροδρομικές γραμμές οι οποίες είναι αφύλακτες δίπλα στις κατοικίες που βρίσκονται και παίζουν αμέριμνα παιδιά με αποτέλεσμα να επικρατεί καθημερινά φόβος τόσο από τους γονείς όσο και από τα παιδιά. Όπως φαίνεται στην φωτογραφία που ακολουθεί:



ΧΑΡΤΗΣ 12

4.3.7. ΘΥΛΑΚΑΣ ‘Ζ’ ΚΑΙ ΘΥΛΑΚΑΣ ‘Η’

Ο θύλακας ‘Ζ’ οριοθετείται από τον Άγιο Παντελεήμονα που περιλαμβάνει τις περιοχές μεταξύ της Λαμπετίου – Περιφερειακού και Ολυμπίων. Και τέλος ο θύλακας ‘Η’ οριοθετείται από την Ιφίτου νότια της Αλφειού μέχρι τον νέο περιφερειακό.

Σε αυτές τις δύο περιοχές βλέπουμε κοινά χαρακτηριστικά που είναι ανεκμετάλλευτες εκτάσεις και μικρές παλιές κατοικίες με αυλές. Οι δρόμοι είναι στενοί με κακοτεχνίες και σε πολλά μέρη του δρόμου υπάρχουν καθιζήσεις. Τα πεζοδρόμια είναι στενά που δυσκολεύουν την διέλευση των κατοίκων. Ένα πλεονέκτημα που έχουν οι περιοχές αυτές είναι ότι έχουν κοντά τους μεγάλα πολυκαταστήματα όπως είναι LIDL, DIA, ΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟΣ και δεν χρειάζεται να διασχίσουν μεγάλες αποστάσεις για τις τροφικές ανάγκες τους. Τέλος υπάρχουν πολλά κανάλια ανοιχτά και απροστάτευτα με αποτέλεσμα πολλοί οδηγοί και πεζοί από μεγάλη τους απροσεξία να έχουν πέσει μέσα σ’ αυτά. Αυτά που αναφέραμε μπορούμε να τα διακρίνουμε στις παρακάτω φωτογραφίες.



ΧΑΡΤΗΣ 13

ΧΑΡΤΗΣ 14

4.4 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

Σύμφωνα με την έρευνα που έγινε στην περιοχή προέκυψε ότι η συγκοινωνιακή σύνδεση της περιοχής δεν είναι επαρκής. Συγκεκριμένα τα χωριά γύρω από τον Πύργο εξυπηρετούνται από την τοπική συγκοινωνία του Δήμου Πύργου με αστικά λεωφορεία των οποίων τα δρομολόγια τους δεν είναι συχνά. Όσο αφορά τα υπεραστικά δρομολόγια του ΚΤΕΛ για (Αθήνα, Πάτρα, Ιωάννινα κ.λ.π) να έχουν συχνά δρομολόγια που εξυπηρετούν εκατοντάδες κατοίκους του Δήμου ημερησίως.

Όλα τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ είναι ιδιωτικά και ανήκουν σ' έναν οργανισμό. Το καλοκαίρι οι γραμμές πυκνώνουν, ιδίως αυτές που οδηγούν προς τις παραλίες (Κουνουπέλι, Λουτρά Κυλλήνης, Παραλία Βαρθολομιού, Γλύφα, Κουρούτα, Κατάκολο, Σπιάντζα, Καϊάφα, κ.λ.π).

Οι τουρίστες προσεγγίζουν το λιμάνι με πλοία πηγαίνουν στην Ολυμπία συνήθως με πούλμαν και με τα λεωφορεία που δρομολογούν τα ΚΤΕΛ για την εξυπηρέτησή τους.

Άλλη μια συγκοινωνία που εξυπηρετεί τους κατοίκους του Πύργου και των ευρύτερων περιοχών είναι η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας – Δυτικής Πελοποννήσου. Μέσω του σιδηροδρομικού σταθμού την ευρύτερη περιοχή 7-8 δρομολόγια την ημέρα. Έτσι ο Πύργος με την γραμμή αυτή συνδέεται με την Αθήνα, την Πάτρα, την Καλαμάτα και άλλες μικρότερες πόλεις ή χωριά.

Από τον Πύργο ξεκινάνε και οι σιδηροδρομικές γραμμές Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας και Πύργου – Κατακόλου με εποχιακή κίνηση.

Το καλοκαίρι υπάρχει αύξηση 50% λόγω μετακινήσεων προς παραλίες κοντά στο Κατάκολο και προς Αρχαιολογικό χώρο Ολυμπίας (ειδικά το καλοκαίρι πέντε τρένα την ημέρα πηγαίνουν στην Ολυμπία και άλλα πέντε προς Κατάκολο, ενώ το χειμώνα συμβολικά μόνο ένα τρένο).

4.5 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Έχοντας υπόψη την προ-έρευνα αλλά και τα αποτελέσματα που προέκυψαν από αυτήν, κάναμε μία νέα επιτόπια έρευνα και επισκεφτήκαμε για μια ακόμη φορά την περιοχή προσπαθώντας να αναδείξουμε περισσότερο τα προβλήματα της και να διερευνήσουμε τις δυνατότητες επίλυσης τους.

Για αυτό το λόγω δημιουργήσαμε ερωτηματολόγια που επικεντρώνονταν στα ήδη εντοπισμένα προβλήματα.

Θέσαμε ερωτήματα που έχουν άμεση σχέση με τη ζωή της περιοχής, δηλ. για τις ανάγκες των κατοίκων, για τις ελλείψεις που παρουσιάζονται, για το πώς είναι η ζωή τους και καταγράψαμε και την γενικότερη γνώμη τους για την εξέλιξη της περιοχής.

Πέρα όμως από την εντύπωσή τους για την περιοχή θέσαμε και ερωτήματα που περιείχαν την δική μας άποψη για την εξέλιξη της περιοχής, βασιζόμενη στα προβλήματα τους, για να μπορέσουμε να κρίνουμε και τις δικές μας προτάσεις που θα μπορούσαν να διαμορφώσουν το μέλλον της περιοχής.

Για την καλύτερη απόδοση της ερευνάς μας θελήσαμε να έρθουμε σε επικοινωνία με πρόσωπα που συνδέονται με διαφορετικούς τρόπους με την περιοχή. Γι' αυτό το λόγο θέσαμε ερωτήσεις σε κατοίκους οι οποίοι δέχονται τις επιδράσεις των περισσότερο προβλημάτων.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ 1

ΚΑΤΟΙΚΟΣ: Αγίας Κυριακής (Κέντρο Πύργου)

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: Περιπτεράς

ΗΛΙΚΙΑ: 50 Ετών

Α) ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ

ΕΡΩΤΗΣΗ 1^η : Ποια είναι τα κυριότερα προβλήματα της περιοχής σας;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Το κυκλοφοριακό νομίζω ότι είναι το σοβαρότερο πρόβλημα μας.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2^η : Είναι επαρκής ο φωτισμός στην περιοχή σας κατά την διάρκεια της νύχτας;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Στις οδούς 28ης Οκτωβρίου και Πατρών είναι καλά, όχι όμως και στα γύρω στενά.

ΕΡΩΤΗΣΗ 3^η : Δυσκολεύεστε στις μετακινήσεις σας από, προς και μέσα στην περιοχή σας κατά την διάρκεια της ημέρας:

Πιστεύετε ότι χρειάζεται να γίνουν κάποιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που θα σας διευκόλυναν;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Ο Δήμος έχει τοποθετήσει κάποιους φωτεινούς σηματοδότες που διευκολύνουν τους πεζούς ώστε η μετακίνησή τους να γίνεται με ασφάλεια.

ΕΡΩΤΗΣΗ 4^η : Είναι άνετη η κυκλοφορία των πεζών κατά τις μετακινήσεις τους (π.χ. τα παιδιά προς το σχολείο) ;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Υπάρχει κάποια έλλειψη πεζοδρομίων αλλά αυτό δεν αποτελεί παντού πρόβλημα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 5^η : Τα υπάρχοντα καταστήματα της περιοχής, ικανοποιούν τις ανάγκες σας σε ψώνια;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Ναι γιατί στο Κέντρο υπάρχουν πολλά καταστήματα που μπορούν οι κάτοικοι να ψωνίζουν με ευκολία χωρίς να διανύουν μεγάλες αποστάσεις.

ΕΡΩΤΗΣΗ 6^η : Υπάρχει χώρος στην περιοχή σας που να μπορείτε να περνάτε τον ελεύθερο χρόνο σας; (π.χ. ψυχαγωγικά κέντρα)

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Όχι, εκτός από λιγοστές καφετέριες που υπάρχουν στην Κεντρική Πλατεία Πύργου.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7^η : Επαρκούν τα σχολεία της περιοχής;
Η αστυνόμευση είναι αρκετή;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Από σχολεία δεν έχουμε πρόβλημα. Επαρκούν.

Η αστυνόμευση όμως είναι ανύπαρκτη. Με έχουν κλέψει εμένα προσωπικά δυο φορές!

Β) ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ – ΓΡΑΦΕΙΑ.

ΕΡΩΤΗΣΗ 1^η : Ποια πιστεύετε ότι είναι τα κυριότερα προβλήματα που δημιουργούνται από την λειτουργία των εταιρειών.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Τα προβλήματα είναι τεράστια όπως το κυκλοφοριακό.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2^η : Πιστεύετε ότι θα έπρεπε να είχε αποφευχθεί η επέκταση αυτών των εταιρειών κοντά στην περιοχή σας;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Ναι, εμένα δεν μου αρέσει αυτή η κατάσταση.

ΕΡΩΤΗΣΗ 3^η : Από αισθητικής άποψης σας ενοχλούν τα μεγάλα αυτά κτίρια;

Θα προτιμούσατε κάτι διαφορετικό;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Με ενοχλούν πάρα πολύ. Είναι αίσχος η κατάσταση.

Επίσης δημιουργείται και πρόβλημα από την αντανάκλαση του ηλίου πάνω στα τόσο πολλά τζάμια των κτιρίων. Εγώ δεν θα ήθελα να υπάρχουν εδώ.

ΕΡΩΤΗΣΗ 4^η : Έχει επιφέρει η ύπαρξη των εταιρειών στην περιοχή σας αύξηση των αντικειμενικών αξιών των οικοπέδων;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Ναι. Τα οικόπεδα εδώ είναι πολύ ακριβά και μόνο οι εταιρείες μπορούν να τα αγοράσουν.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ 2

ΚΑΤΟΙΚΟΣ: Βιομηχανικής Ζώνης

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: Νοικοκυρά

ΗΛΙΚΙΑ: 40 Ετών

Α) ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΥ

ΕΡΩΤΗΣΗ 1^η : Ποια είναι τα κυριότερα προβλήματα της περιοχής σας;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Η κυκλοφορία των αυτοκινήτων και το γεγονός ότι για τα πολλά μας ψώνια αναγκαζόμαστε να πηγαίνουμε στο Κέντρο του Πύργου με αποτέλεσμα η ταλαιπωρία μας να είναι καθημερινή.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2^η : Είναι επαρκής ο φωτισμός στην περιοχή σας κατά την διάρκεια της νύχτας;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Δεν θα το έλεγα. Εγώ σαν γυναίκα αποφεύγω να περπατώ σε οποιοδήποτε δρόμο την νύχτα , παρά μόνο σε κεντρικές οδούς.

ΕΡΩΤΗΣΗ 3^η : Δυσκολεύεστε στις μετακινήσεις σας από και προς την περιοχή σας και μέσα σε αυτή κατά την διάρκεια της ημέρας:

Πιστεύετε ότι χρειάζεται να γίνουν κάποιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που θα σας διευκόλυναν;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Συνήθως μετακινούμε με το αυτοκίνητο και τις πρωινές ώρες έχει αρκετή κίνηση.

Σίγουρα καλό θα ήταν κάποιοι υπεύθυνοι να βοηθήσουν να αλλάξει η κατάσταση λίγο.

ΕΡΩΤΗΣΗ 4^η : Είναι άνετη η κυκλοφορία των πεζών κατά τις μετακινήσεις τους (π.χ. τα παιδιά προς το σχολείο) ;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Αρκετά καλή αν και σε μερικά σημεία έχουν γίνει ατυχήματα κατά καιρούς λόγω των αφύλακτων σιδηροδρομικών διαβάσεων.

ΕΡΩΤΗΣΗ 5^η : Θεωρείτε επαρκή τη συγκοινωνία της περιοχής σας;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Αν και δεν χρησιμοποιώ πολύ την συγκοινωνία, γνωρίζω από φίλους ότι η συγκοινωνία δεν βοηθά αρκετά στις μετακινήσεις των πολιτών.

ΕΡΩΤΗΣΗ 6^η : Τα υπάρχοντα καταστήματα της περιοχής, ικανοποιούν τις ανάγκες σας σε ψώνια;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Όπως σας προανέφερα σε παραπάνω ερώτηση η περιοχή δεν διαθέτει καταστήματα και έτσι αναγκάζομαι να πηγαίνω σε άλλες περιοχές πιο μακριά.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7^η : Υπάρχει χώρος στην περιοχή σας που μπορείτε να περνάτε τον ελεύθερο χρόνο σας; (π.χ. ψυχαγωγικά κέντρα)

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Εγώ που έχω μικρά παιδιά δεν μπορώ να πάω κάπου. Για τα νέα παιδιά ξέρω ότι πάνε στην Κεντρική πλατεία του Πύργου, αν και εκεί πολλά βράδια μαζεύει υπερβολικό κόσμο.

ΕΡΩΤΗΣΗ 8^η : Επαρκούν τα σχολεία της περιοχής;
Η αστυνόμευση είναι αρκετή;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Ναι σχολεία υπάρχουν. Τα παιδιά μου εδώ πάνε σχολείο.

Για την αστυνομία δεν νομίζω ότι είναι η καλύτερη. Δεν τους βλέπω να περνάνε συνέχεια από εδώ τα βράδια.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ 3

ΚΑΤΟΙΚΟΣ: Άγιος Παντελεήμονας

ΟΔΟΣ : Ιφίτου

ΗΛΙΚΙΑ: 50 Ετών

ΕΡΩΤΗΣΗ 1^η : Μένετε πολλά χρόνια σε αυτήν την περιοχή;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Είμαι εδώ τα τελευταία 15 χρόνια

ΕΡΩΤΗΣΗ 2^η : Είσαστε ευχαριστημένος από την περιοχή σας;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Πάρα πολύ. Γι' αυτό ήρθα εδώ κάποτε. Είναι ήσυχη περιοχή και μου αρέσει εδώ.

ΕΡΩΤΗΣΗ 3^η : Γνωρίζετε γιατί η περιοχή αυτή μπροστά σας έχει μείνει έτσι ανεκμετάλλευτη;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Είναι εκτός σχεδίου πόλεως. Εγώ έτσι το θυμάμαι, χωράφια.

ΕΡΩΤΗΣΗ 4^η : Ξέρετε σε ποιους ανήκουν αυτά;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Όχι δεν γνωρίζω.

ΕΡΩΤΗΣΗ 5^η : Εάν αυτή η περιοχή εντασσόταν εντός σχεδίου πόλεως, τι θα προτιμούσατε να γίνει;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Εμένα και όπως είναι να μείνει δεν με πειράζει καθόλου. Είναι ανοιχτά και μου αρέσει.

ΕΡΩΤΗΣΗ 6^η : Και αν αναπτύσσονταν διάφορες εταιρίες εδώ όπως συμβαίνει σ' άλλες περιοχές , θα σας άρεσε;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Όχι. Να φροντίσει ο δήμος να μην επιτραπεί να γίνει και εδώ το ίδιο.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7^η : Αν υποθέσουμε ότι η περιοχή αυτή παίρνει μια οργανωμένη μορφή με απλές κατοικίες, τι άλλο θα θέλατε να περιλαμβάνει που τώρα σας λείπει;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Όπως σας είπα και έτσι να μείνει εμένα μου αρέσει. Δεν έχουμε φασαρία.

ΕΡΩΤΗΣΗ 8^η : Αν σας δημιουργούσαν εδώ ένα πάρκο για να αξιοποιηθεί καλύτερα η περιοχή, θα σας άρεσε;

ΑΠΑΝΤΗΣΗ : Ναι, κάτι τέτοιο θα ήταν πολύ καλό για τους κατοίκους της περιοχής.

4.6 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟΥΣ ΘΥΛΑΚΕΣ ‘Α’ ΈΩΣ ‘Η’

Αφού ολοκληρώσαμε τα ερωτηματολόγια η άποψη μας για τη περιοχή και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει έγινε πιο ολοκληρωμένη. Προσπαθήσαμε να συνδυάσουμε όσο το δυνατόν καλύτερα τα όσα μας είπαν οι κάτοικοι, με τα στοιχεία της δικιάς μας έρευνας στη περιοχή και τελικά να ιεραρχήσουμε τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κάθε θύλακας ξεχωριστά και να αναδείξουμε τις δυνατότητές τους.

Η ιεράρχηση των κυριότερων προβλημάτων θα μας βοηθήσει τελικά να δώσουμε τις καλύτερες προτάσεις για τη βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης στην περιοχή που εξετάζουμε. Η ιεράρχηση αυτή θα γίνει ξεκινώντας από τα κυριότερα. Σκοπός μας είναι όσο το δυνατόν πιο λειτουργική διαβίωση των κατοίκων της περιοχής πρώτιστα , αλλά και αυτών που χρησιμοποιούν τη περιοχή για κάποιο άλλο λόγο (εργαζόμενοι , περαστικοί κ.α.). Εκτός από τη λειτουργικότητα σημαντικό ρόλο στην ιεράρχηση των προβλημάτων θα παίξει και η ποιότητα ζωής στη περιοχή με ότι αυτή σχετίζεται όπως θα δούμε στη συνέχεια.

Πολλά από τα προβλήματα που θα αναφέρουμε παρακάτω σχετίζονται μεταξύ τους, άλλα άμεσα , άλλα έμμεσα και άλλα καθόλου. Και αυτός είναι ένας παράγοντας που θα παίξει ρόλο στην ιεράρχηση των κυριότερων προβλημάτων.

Βλέπουμε δηλαδή ότι το να γίνει η ιεράρχηση των προβλημάτων είναι μια πολύπλοκη διαδικασία που εξαρτάται από πολλούς παράγοντες.

Μέσα από όλη αυτή την διαδικασία ο εντοπισμός των δυνατοτήτων κάθε περιοχής θα μας βοηθήσει να εντοπίσουμε ποια προβλήματα έχουν εφαρμόσιμες λύσεις.

Επιπλέον θα εντοπιστούν οι δυνατότητες της περιοχής κάθε μιας περιοχής. Δηλ. η ανάδειξη των προβλημάτων και των δυνατοτήτων θα μας επιτρέψει να κρίνουμε τις δικές επεμβάσεις στην περιοχή και την εφαρμογή τους με

βάση το δικό μας σενάριο, σκοπός του οποίου είναι η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου του ανθρώπου.

Επόμενος μας στόχος θα είναι να προσπαθήσουμε να δώσουμε λύση στα προβλήματα αυτά δίνοντας περισσότερο βάρος στα κυριότερα και λιγότερο στα λιγότερο σημαντικά.

Σύμφωνα λοιπόν με όσα αναφέραμε πιο πάνω παραθέτουμε τα προβλήματα αυτά για τη περιοχή μελέτης και συγκεκριμένα για κάθε θύλακα ξεχωριστά.

4.6.1 ΘΥΛΑΚΕΣ ‘Α’ ΚΑΙ ‘Β’

Ø ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Κατά την επίσκεψή μας στη περιοχή μελέτης αλλά και συγκεκριμένα στους θύλακες ‘Α’ και ‘Β’ των κατοικιών προσπαθήσαμε να εντοπίσουμε τα κοινά τους προβλήματα που υπάρχουν. Έτσι συνυπολογίζοντας τις απόψεις που πήραμε από τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής αλλά και από τη δικιά μας έρευνα προσπαθήσαμε να ιεραρχήσουμε τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει αυτή η περιοχή.

Έτσι λοιπόν σαν κύριο πρόβλημα της περιοχής αναφέρουμε το **κυκλοφοριακό** αφού είναι ένα πρόβλημα που απασχολεί τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής. Βέβαια και εμείς οι ίδιοι κατά την καταγραφή των προβλημάτων της περιοχής εντοπίσαμε ότι το πρόβλημα αυτό είναι έντονο.

Η προστασία του περιβάλλοντος αλλά και του φυσικού τοπίου είναι ένας παράγοντας που πρέπει να λαμβάνουμε υπόψη σε ότι επεμβάσεις κάνουμε στη περιοχή αυτή. Έτσι λοιπόν θα ασχοληθούμε με τη δημιουργία χώρων πρασίνου αλλά και τη προστασία ήδη υπάρχοντων τέτοιων χώρων.

Ένα τελευταίο πρόβλημα που θα μας απασχολήσει είναι η ασφάλεια των κατοίκων των περιοχών μιας και η περιοχές αυτές είναι πυκνοκατοικημένες.

Παρακάτω θα προσπαθήσουμε να αναπτύξουμε τα τρία αυτά προβλήματα που προαναφέραμε το καθένα ξεχωριστά. Στη προσπάθειά μας αυτή σημαντική θα είναι η συμβολή των κατοίκων αφού αυτοί είναι που μένουν καθημερινά εκεί και γνωρίζουν περισσότερο από οποιονδήποτε τα προβλήματα αυτά.

A) Το κυκλοφοριακό

Το κυκλοφοριακό όπως είπαμε και παραπάνω είναι το κυριότερο πρόβλημα των περιοχών αυτών. Κάνει αρκετά δύσκολη τη καθημερινή ζωή των κατοίκων. Το πρόβλημα αυτό έχει οξυνθεί τα τελευταία χρόνια και αυτό οφείλεται στη ραγδαία ανάπτυξη των περιοχών αυτών. Επειδή στις περιοχές αυτές αυξήθηκε κατά πολύ η κινητικότητα τα τελευταία χρόνια με την δημιουργία μεγάλων κτιρίων που στεγάζουν υπηρεσίες εταιρίες κ.α. φυσικό και επόμενο ήταν να επηρεαστεί και ο μικρός θύλακας των κατοικιών. Το μεγαλύτερο πρόβλημα εντοπίζεται τις ώρες αιχμής δηλαδή τις πρωινές ώρες που όλες οι υπηρεσίες δουλεύουν. Έτσι λοιπόν υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός αυτοκινήτων που εξυπηρετεί τους θύλακες 'Α' και 'Β' αφού είναι σημείο από το οποίο θα περάσει κάποιος για να πάει στους υπόλοιπους θύλακες. Ο μεγάλος αυτός αριθμός των αυτοκινήτων δημιουργεί προβλήματα σε πολλούς τομείς όπως στη κυκλοφορία των πεζών , στη στάθμευση αλλά και στη κυκλοφορία σε ορισμένους δρόμους στη περιοχή. Ας προσπαθήσουμε να εξετάσουμε ένα έναν τους τομείς αυτούς.

Αρχικά θα εξετάσουμε τη δυσκολία διέλευσης των πεζών σε ορισμένους δρόμους που η κυκλοφορία των οχημάτων είναι αυξημένη. Παρατηρήσαμε ότι σημαντικό πρόβλημα παρουσιάζει η οδός Γερμανού που είναι ένας δρόμος αυξημένης κυκλοφορίας. Η οδός Πατρών ενώνει την οδό Ερμού με άλλες πλησιέστερες οδούς. Στη συμβολή Πατρών και Μανωλοπούλου δημιουργείται έντονο

πρόβλημα λόγω έλλειψης φωτεινού σηματοδότη. Όπως φαίνεται στην παρακάτω φωτογραφία:



Φαίνεται επίσης στη φωτογραφία ότι υπάρχει πινακίδα που λέει ότι είναι μονόδρομος. Βλέπουμε δηλαδή ότι στο σημείο αυτό είναι πολύ εύκολο να γίνει κάποιο ατύχημα λόγω παραβίασης του σήματος από τα διερχόμενα αυτοκίνητα. Δύσκολη επίσης είναι η διέλευση των πεζών στη οδό αυτή, όπως φαίνεται στη φωτογραφία.



Σημαντικό επίσης πρόβλημα που απορρέει από το κυκλοφοριακό είναι η στάθμευση των οχημάτων. Το πρόβλημα αυτό απλώνεται στο μεγαλύτερο μέρος στους θύλακες 'Α' και 'Β' αλλά είναι πιο έντονο προς το κομμάτι που είναι πιο κοντά στο θύλακα 'Β' αφού από εκεί δημιουργείται το πρόβλημα. Από τους κατοίκους πληροφορηθήκαμε ότι τα τελευταία χρόνια το πρόβλημα αυτό γίνεται συνεχώς και πιο έντονο και αυτό οφείλεται

στην μεγάλη ανάπτυξη του θύλακα 'B' που δε μπορεί να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των ανθρώπων που εργάζονται εκεί. Και εμείς κατά την έρευνα που κάναμε επισημάναμε ότι υπάρχει μεγάλο πρόβλημα στις περιοχές. Αυτό φαίνεται και στις παρακάτω φωτογραφίες .



Η αριστερή φωτογραφία έχει τραβηχτεί σε ανώνυμη οδό όπου βρίσκεται σε πεζόδρομο στο κέντρο του Πύργου όπου βλέπουμε ότι τα αυτοκίνητα είναι παρκαρισμένα αριστερά δεξιά ακόμα και πάνω σε πεζοδρόμιο με αποτέλεσμα να δημιουργούν πρόβλημα στους πεζούς αλλά και στα μικρά παιδιά που το χρησιμοποιούν αυτό το πεζοδρόμιο. Στη δεξιά φωτογραφία φαίνεται το πρόβλημα στάθμευσης αφού τα αυτοκίνητα παρκάρουν ακόμα και στη μοναδική παιδική χαρά που υπάρχει στη περιοχή.

Τέλος και η επόμενη φωτογραφία είναι ένα ακόμα στοιχείο που δείχνει το μέγεθος του προβλήματος αφού υπάρχουν σταθμευμένα αυτοκίνητα ακόμα και σε κτίρια που είναι έτοιμα να καταρρεύσουν.



Συνοψίζοντας λοιπόν τα παραπάνω καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η περιοχή έχει επηρεαστεί και σ' αυτό το τομέα άμεσα έχει δημιουργήσει μεγάλο πρόβλημα στους κατοίκους των περιοχών. Αν σκεφτεί κανείς ότι οι περισσότερες πολυκατοικίες της περιοχής έχουν και πυλωτές με γκαράζ μπορεί εύκολα να φανταστεί πόσο μεγάλο είναι το πρόβλημα και η επιρροή από το θύλακα 'B'. Το πρόβλημα βέβαια της στάθμευσης δημιουργεί και άλλα προβλήματα όπως η κυκλοφορία των οχημάτων μέσα στην εν λόγω περιοχή, τη κυκλοφορία των πεζών αλλά και την καταστροφή της αισθητικής.

Τελειώνοντας με το κυκλοφοριακό θα θέλαμε να επισημάνουμε ένα άλλο σημείο που συμβάλλει κατά κάποιο τρόπο στην όξυνση του προβλήματος. Αυτό το σημείο είναι η κακή κατά τη γνώμη μας ρύθμιση της κυκλοφορίας. Υπάρχουν δηλαδή δρόμοι που είναι διπλής κυκλοφορίας και δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες μιας τέτοιας κυκλοφορίας. Οι ρυθμίσεις αυτές υπάρχουν εδώ και πολλά χρόνια, όμως επειδή οι απαιτήσεις της περιοχής άλλαξαν και η κυκλοφορία αυξήθηκε ραγδαία αυτό καθιστά μια νέα ρύθμιση της κυκλοφορίας που θα είναι πιο βιώσιμη και θα ανταποκρίνεται στις σημερινές ανάγκες. Το κυκλοφοριακό δεν αφορά μόνο τους κατοίκους της περιοχής αλλά και αυτούς που φιλοξενούνται στη περιοχή καθώς επίσης και αυτούς που είναι περαστικοί από τη περιοχή. Όλα αυτά καθιστούν το πρόβλημα αυτό ως το πιο σημαντικό και πρέπει να ληφθούν κάποια μέτρα ώστε η καθημερινή ζωή όλων αυτών των ανθρώπων που σχετίζονται με τη περιοχή αυτή να γίνει καλύτερη.

B) Προστασία του περιβάλλοντος και του φυσικού τοπίου

Παραπάνω αναφέρθηκαν κάποια προβλήματα που εντοπίσαμε στους θύλακες 'A' και 'B' με τη βοήθεια των κατοίκων αλλά και από τη δικιά μας μικρή εμπειρία. Φυσικά όπου υπάρχουν προβλήματα καλό είναι να προσπαθούμε να τα επιλύουμε αν είναι δυνατόν. Αυτό θα κάνουμε και εμείς στα επόμενα στάδια της εργασίας μας. Αρχή μας όμως θα είναι πάντα ότι επεμβάσεις κάνουμε να

τις κάνουμε με σεβασμό στο περιβάλλον. Δηλαδή θα προσπαθήσουμε να μην αλλοιώσουμε το φυσικό τοπίο και συγχρόνως να προστατέψουμε τη φύση ή αλλιώς τις όποιες περιοχές πρασίνου υπάρχουν στις περιοχές. Οι θύλακες 'Α' και 'Β' έχουν την τύχη να περιλαμβάνει μέσα τους μια πηγή οξυγόνου, από δέντρα και λουλούδια όπου καταλαμβάνουν ένα σημαντικό κομμάτι. Φέρνοντας στις περιοχές αυτές μια βόλτα παρατηρήσαμε ότι είναι λίγο παραμελημένα.

Γενικά είναι μια περιοχή την οποία κανείς δεν έχει ενδιαφερθεί να τη προστατέψει και φαίνεται εγκαταλελειμμένη. Υπάρχουν παντού μέσα σ' αυτή σκουπίδια. Οποιοσδήποτε μπορεί να περάσει μέσα σ' αυτή χωρίς να υπάρχει αστυνόμευση και να καταστρέψει τη βλάστηση που υπάρχει. Δεν είναι περιφραγμένη σε κανένα σημείο της.



Στη παραπάνω φωτογραφία φαίνεται το πάρκο που αναφερόμαστε. Είναι ένα πευκόδασος με πυκνή βλάστηση. Η φωτογραφία έχει τραβηχτεί από την οδό Πausανίου. Φαίνονται επίσης καθαρά και τα σημεία που επισημάναμε.



Δυστυχώς όμως δεν είναι μόνο οι μόνιμοι κάτοικοι που δεν προσέχουν αυτή την όαση πρασίνου που υπάρχει στη περιοχή τους. Σημαντικό ρόλο στη καταστροφή αυτού του φυσικού τοπίο παίζουν και οι περαστικοί. Άνθρωποι δηλαδή που το χρησιμοποιούν για να περάσουν από το θύλακα 'Α' στο θύλακα 'Β'. Αφήνουν δηλαδή τα αυτοκίνητά τους εκεί και περνούν μέσα απ' αυτό να πάνε στη δουλειά τους.

Πρέπει λοιπόν εμείς να δώσουμε προτάσεις για τη σωστή αξιοποίηση αυτής της έκτασης με γνώμονα τη προστασία του περιβάλλοντος.

Δ) Ασφάλεια.

Η ασφάλεια στην περιοχή ήταν και αυτό ένα πρόβλημα που μας εντόπισαν οι κάτοικοι. Μας είπαν ότι όταν έρθει η νύχτα φοβούνται να κυκλοφορήσουν στη περιοχή άνετα. Σημαντικός ρόλος σ' αυτό παίζει ο ελλιπής φωτισμός της περιοχής που σε μερικά σημεία είναι και ανύπαρκτος.

Ιδίως προς τη περιοχή που βρίσκεται το πάρκο που υπάρχει σκοτάδι οι κάτοικοι ανησυχούν περισσότερο. Χαρακτηριστικά ήταν τα λόγια μιας ιδιοκτήτριας περιπτέρου όπου μας είπε ότι της άνοιξαν απανωτές φορές το μαγαζί της. Μας είπε επίσης ότι υπάρχουν και πολλά κρούσματα ληστειών αφού η αστυνόμευση στη περιοχή είναι περιορισμένη.

Αυτά είναι τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει στους θύλακες κατοικιών 'Α' και 'Β' όπως τα εντοπίσαμε εμείς αλλά και όπως μας τα ανέφεραν οι μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής.

Ø ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

Οι δυνατότητες στους θύλακες 'Α' και 'Β' είναι περιορισμένες λόγω του ότι πρόκειται για μια περιοχή πλήρως οικοδομημένη και δεν υπάρχουν περιθώρια για μεγάλες τροποποιήσεις.

Έτσι οι δυνατές επεμβάσεις επικεντρώνονται κυρίως σε μια καλύτερη κυκλοφοριακή ρύθμιση που θα βελτίωση την κίνηση των αυτοκινήτων στην περιοχή και παράλληλα να επιτρέπει πιο άνετες μετακινήσεις των πεζών.

Τέλος για την ασφάλεια των κατοίκων μπορούμε να βελτιώσουμε τον φωτισμό της περιοχής.

4.6.2 ΘΥΛΑΚΕΣ 'Γ', 'Δ', 'Ε', 'ΣΤ'

Ø ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Αυτούς τους θύλακες θα τους συμπεριλάβουμε όλους μαζί γιατί έχουν τα ίδια κοινά προβλήματα.

A) Αντίθεση κατοικιών με τα μεγάλα κτίρια

Όπως έχει προαναφερθεί ήδη μέσα στις περιοχές 'Γ', 'Δ', 'Ε', 'ΣΤ' εκτός από τα μεγάλα κτίρια των διάφορων εταιρειών υπάρχουν επίσης και μερικές διάσπαρτες πολυκατοικίες στις οποίες διαμένουν αρκετοί κάτοικοι τις περιοχής. Οι πολυκατοικίες αυτές αν και ίδιες αποτελούν αξιόλογες και όμορφες κατασκευές με άνετους

χώρους και όμορφες αυλές δεν ταιριάζουν στο γενικότερο σύνολο της περιοχής.

Δίπλα στις πολυκατοικίες αυτές υψώνονται τα μεγάλα και πολυώροφα κτίρια των εταιρειών που έρχονται σε αντίθεση με την γενικότερη φιλοσοφία των κατοικιών και με την αρχιτεκτονική τους. Η διαφορετική κλίμακα των κτιρίων που φτάνει έως και 4-5 φορές πολλαπλάσια των κατοικιών δείχνει από πολύ μακριά την έντονη αντίθεση. Οι πολλοί τόνοι τσιμέντου και γυαλιού που υψώνονται δίπλα από κάθε κατοικία υποβαθμίζουν αυτές και αφήνουν την αίσθηση πως "χάνονται" και "πνίγονται" από τα πολυώροφα αυτά κτίρια.

Αξίζει να σημειωθεί πως αρκετές κατοικίες από αυτές είναι μεγαλύτερης χρονολογίας από ότι κάποια εταιρικά κτίρια, γεγονός που δείχνει πως η περιοχή υπέστη μία άχαρη και ανεξέλεγκτη ανοικοδόμηση, η οποία δεν είχε γνώμονα τον πολεοδομική ιεράρχηση και τον άνθρωπο αλλά βασίστηκε στο συμφέρον κάποιων εταιριών.

Οι παρακάτω φωτογραφίες που πάρθηκαν από την περιοχή δείχνουν την κακή αισθητική που δημιουργείτε και εκφράζουν πόσο ξένο σώμα αποτελούν τώρα πια οι κατοικίες.



B) Η έλλειψη εμπορικής δραστηριότητας

Το πρόβλημα αυτό μπορεί να μην είναι ορατό από κάποιον που δεν μένει στις περιοχές, είναι όμως πολύ σημαντικό για τους μόνιμους κατοίκους των περιοχών αυτών. Αυτό το καταλάβαμε από τα λεγόμενα των κατοίκων αφού οι περισσότεροι αναζητούν τη βελτίωση

του προβλήματος αυτού. Αφού λοιπόν ρωτήσαμε τους κατοίκους και μας το έθεσαν ως πρόβλημα κάναμε μια έρευνα στις περιοχές και ανακαλύψαμε και εμείς ότι όντως το πρόβλημα υφίσταται. Χρειάζεται δηλαδή κάποιος να διανύει μεγάλες αποστάσεις για να αγοράσει ακόμα και το πιο ασήμαντο αντικείμενο-τρόφιμο. Για οτιδήποτε άλλο χρειαστεί κάποιος πρέπει να φύγει μακριά εκτός περιοχής και οπωσδήποτε να χρησιμοποιήσει αυτοκίνητο ή συγκοινωνία. Μπορεί δηλαδή να χρησιμοποιήσει την αγορά του Πύργου. Υπάρχει βέβαια στη περιοχή το υπερκατάστημα του Μαρινόπουλου το οποίο όμως είναι αρκετά μακριά. Από τα παραπάνω λοιπόν εύκολα καταλήγει κάποιος στο συμπέρασμα ότι η εμπορική δραστηριότητα της περιοχής δεν ικανοποιεί τις καθημερινές έστω μικρές ανάγκες των κατοίκων και κάνει τη ζωή τους πιο δύσκολη υποχρεώνοντας τους να κάνουν αρκετή χρήση των αυτοκινήτων που και αυτό συμβάλει στην αύξηση του προβλήματος του κυκλοφοριακού που προαναφέρθηκε. Βλέπουμε δηλαδή ότι τα δύο προβλήματα αυτά αλληλοσυνδέονται κατά κάποιο τρόπο.

Ø ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

Και σε αυτήν την περίπτωση οι δυνατότητες είναι αρκετά περιορισμένες αν και οι λύσεις που θα προταθούν θα αφορούν περισσότερο τους εργαζόμενους των περιοχών αυτών.

Έτσι λοιπόν οι δυνατότητες αυτές περιορίζονται σε μια καλύτερη ρύθμιση του κυκλοφοριακού και στην διαμόρφωση των ελεύθερων χώρων σε χώρους στάθμευσης.

Οι δυνατότητες όμως μείωσης των αντικειμενικών αξιών είναι ανύπαρκτες αφού η κατάσταση είναι μη αντιστρέψιμη και περιορίζεται πια μόνο για επαγγελματική χρήση, απομακρύνοντας τις υπάρχουσες κατοικίες.

4.6.3 ΘΥΛΑΚΕΣ ‘Ζ’, ‘Η’

Ø ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Οι περιοχές ‘Ζ’, ‘Η’, είναι περιοχές στις οποίες αυτή την στιγμή της ερευνάς μας διαπιστώσαμε ότι λόγω ότι είναι ανοικοδόμητη δεν έχει κάποια εμφανή προβλήματα.

Κρίνεται όμως ότι αυτή η περιοχή μελλοντικά θα εξελιχθεί, εφόσον αποτελεί μια περιοχή μακριά από το κέντρο της πόλεως και πλαισιώνεται από κεντρικούς οδικούς άξονες, η οποία συνδέει δύο από τους πιο αναπτυγμένους δήμους της πόλεως.

Έχοντας όμως υπόψη την κατάσταση που επικρατεί στην διπλανή περιοχή όπου έχουν επικρατήσει τα μεγάλα κτίρια που στεγάζουν πολλές εταιρείες, εκτιμούμε πως η όλη αυτή κατάσταση αποτελεί κίνδυνο για τις περιοχές αυτές.

Δηλ. οι περιοχές αποτελούνται από την είσοδο και την εξάπλωση νέων εταιρειών στην ευρύτερη περιοχή, που πιθανόν θα έχει σαν αποτέλεσμα να εγκατασταθούν και σε αυτήν διάφορες εταιρείες. Αυτό όμως έρχεται σε αντίθεση με την θέληση των εκεί κατοίκων που θα προτιμούσαν μια ανάπτυξη της περιοχής που θα διατηρεί τον ήρεμο και απλό τρόπο ζωής, θα ευνοεί την αμιγώς κατοικία και προπαντός δεν θα επιβαρύνει την ευρύτερη περιοχή με νέα εντονότερα προβλήματα.

Έχοντας λοιπόν υπόψη τον κίνδυνο αυτό θα θελήσουμε σε αυτήν την εργασία να κάνουμε την δική μας πρόταση για το μέλλον των περιοχών βασιζόμενη στην εκεί υπάρχουσα κατάσταση, στην γνώμη των κατοίκων και με σκοπό να μειώσουμε τα προβλήματα που καταγράψαμε σε όλες τις περιοχές.

Για την προσπάθεια αυτή είναι χρήσιμο να καταγράψουμε δύο επιμέρους προβλήματα που αφορούν τις περιοχές.

Το πρώτο είναι η ύπαρξη κάποιων επαγγελματικών χώρων στην περιοχή, όπου εκεί ευρίσκονται κάποιοι αποθηκευτικοί χώροι και οι οποίοι φαίνονται στις παρακάτω φωτογραφίες.



Ø ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

Οι περιοχές αυτές έχουν τις πιο πολλές δυνατότητες για αυτό και θα χρησιμοποιηθεί για την επίλυση μεγάλου μέρους των προβλημάτων που εντοπίσαμε.

Επειδή η περιοχή αυτή είναι ανοικοδόμητη μας επιτρέπει να την αξιοποιήσουμε με τέτοιο τρόπο που να ευνοεί την αμιγώς κατοικία και να έχει ως αποτέλεσμα μια ανάπτυξη που να σέβεται τον άνθρωπο.

Μεγαλύτερη όμως δυσκολία που αντιμετωπίζει η προσπάθεια αυτή είναι ότι οι περισσότερες εκτάσεις ανήκουν σε ιδιώτες με αποτέλεσμα να μην είναι προβλέψιμος ο μελλοντικός σκοπός χρήσης αυτών.

4.7 ΚΟΙΝΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ – ΘΕΜΑΤΑ ΚΛΕΙΔΙΑ

Το κοινό πρόβλημα που εντοπίζεται στις περιοχές ‘Α’ και ‘Β’ είναι το κυκλοφοριακό. Το πρόβλημα όμως αυτό αποτελεί δευτερεύον λόγω για την ανάπτυξη των υπόλοιπων περιοχών αλλά παρόλα αυτά μπορεί να το βοηθήσει αρκετά.

Τα κυρίως όμως προβλήματα τα οποία μας οδηγούν στις περιοχές αυτές αποτελούν τα θέματα κλειδιά είναι τα εξής:

- Ο κίνδυνος επέκτασης εταιρειών – γραφείων στις περιοχές ‘Ζ’ και ‘Η’, υποβαθμίζοντας περισσότερο την ευρύτερη

περιοχή και τον ίδιο τον άνθρωπο. Έτσι δημιουργείται η ανάγκη διαμόρφωσης αμιγώς κατοικίας, σύμφωνα και με την θέληση των κατοίκων.

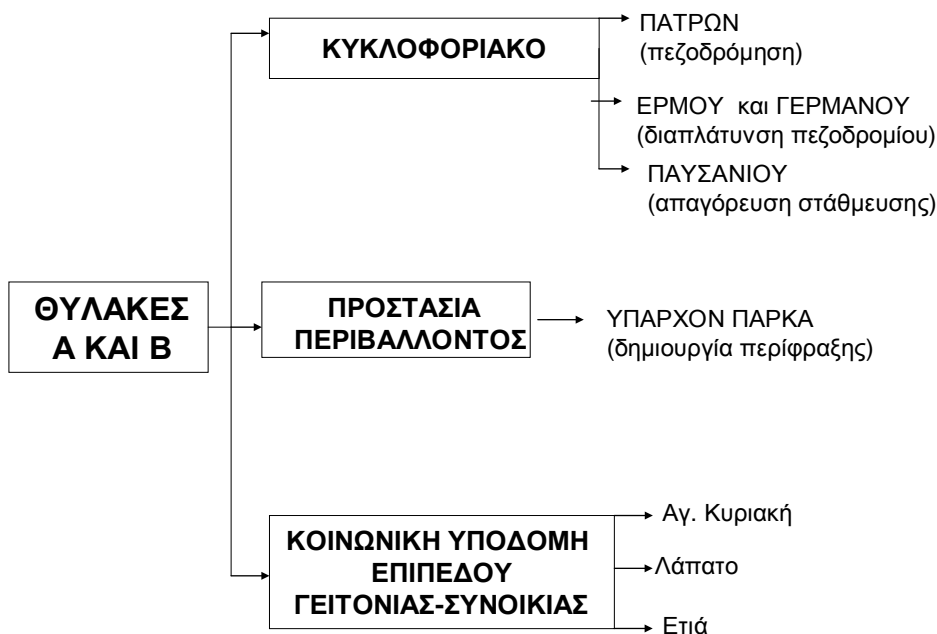
- Η ανάγκη βελτίωσης του περιβάλλοντος με την δημιουργία νέων "πνευμόνων" αλλά και η δημιουργία διάφορων χώρων αναψυχής.
- Η ανάγκη δημιουργίας αγοράς στις περιοχές που θα διευκολύνουν τους ήδη κατοίκους.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ - ΛΥΣΕΙΣ

Στην ενότητα αυτή θα προσπαθήσουμε να δώσουμε την καλύτερη λύση στα προβλήματα που προαναφέρθηκαν στους θύλακες 'Α' έως 'Η'. Τα προβλήματα χωρίζονται σε δύο κατηγορίες ως προς την επίλυσή τους και αυτές είναι:

1. Προβλήματα τα οποία μπορούν να λυθούν άμεσα βάση των δυνατοτήτων του κάθε θύλακα ξεχωριστά
2. Και προβλήματα τα οποία θα λυθούν έμμεσα με τον κατάλληλο σχεδιασμό των θυλάκων.

Έτσι ο τελικός σκοπός μας θα είναι οι θύλακες αυτοί να μπορούν να λειτουργήσουν ενιαία και να βοηθάει ο ένας τον άλλον για την όσο το δυνατόν καλύτερη συμβίωση των ανθρώπων που μένουν αλλά και αυτών που εργάζονται εκεί.



5.1 ΘΥΛΑΚΕΣ ‘Α’ και ‘Β’

5.1.1 ΣΚΟΠΟΣ

Οι επεμβάσεις που θα γίνουν στους θύλακες αυτό θα έχουν ως σκοπό την όσο το δυνατόν καλύτερη ποιότητα ζωής των κατοίκων που μένουν μόνιμα στη περιοχή.

5.1.2. ΛΥΣΕΙΣ

Εδώ λοιπόν θα επέμβουμε στα σημεία εκείνα που εντοπίσαμε παραπάνω χρησιμοποιώντας τις δυνατότητες που έχουν οι θύλακες ‘Α’ και ‘Β’ να επιλύσουν από μόνοι τους τα προβλήματα αυτά. Έτσι έχουμε:

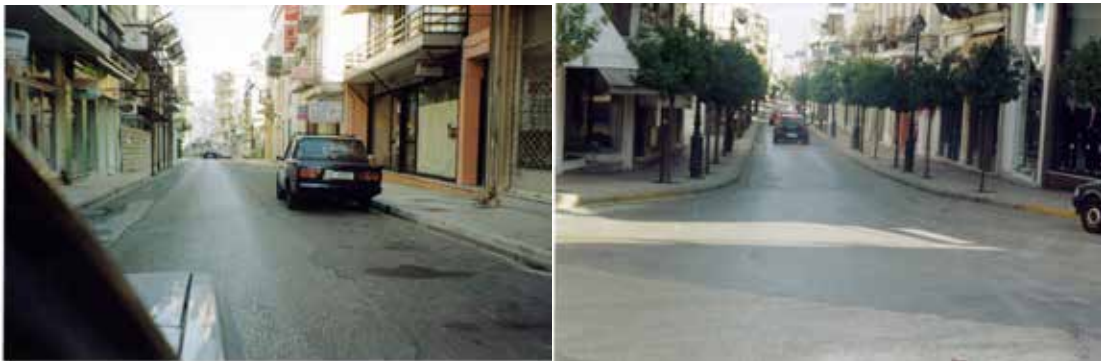
A) Το κυκλοφοριακό

Η οδός Πατρών είναι το πρώτο σημείο επέμβασης στο Θύλακα ‘Α’. Είχαμε εντοπίσει δύο σημεία που παρουσιάζει πρόβλημα ο δρόμος αυτός.

Ø Το πρώτο σημείο βρίσκεται μεταξύ των οδών Γερμανού και Ερμού όπου ο συνδυασμός της στενότητας του δρόμου σ’ εκείνο το σημείο, η κυκλοφορία των οχημάτων και προς τις δύο κατευθύνσεις και η έλλειψη πεζοδρομίων καθιστούν πολύ δύσκολη τη κυκλοφορία των αυτοκινήτων καθώς επίσης και των πεζών. Το πρόβλημα γίνεται πιο σημαντικό αφού το σημείο εκείνο είναι πέρασμα μικρών παιδιών που έχουν σαν προορισμό το δημοτικό σχολείο τους .

Για όλους τους λόγους αυτούς **σκεφτήκαμε το σημείο αυτό να το μονοδρομήσουμε**. Έτσι προτείνουμε να απαγορευτεί η κάθοδος των αυτοκινήτων από την οδό Γερμανού έως την οδό 28ης Οκτωβρίου και να είναι μόνο άνοδος. Έτσι η Γερμανού θα είναι άνοδος και η Πατρών διπλής κατευθύνσεως από την οδό Κολοκοτρώνη έως την Σαρανταπόρου. Τα οχήματα που χρησιμοποιούσαν την κάθοδο της Γερμανού στο κομμάτι που προτείνουμε να μονοδρομηθεί θα εξυπηρετούνται τώρα από την οδό 28ης Οκτωβρίου. Η καινούργια αυτή ρύθμιση απαγορεύοντας την κάθοδο σε εκείνο το σημείο κάνει πιο άνετη τη διέλευση των αυτοκινήτων στην άνοδο.

Υπάρχει επομένως αρκετός χώρος για να βάλουμε και πεζοδρόμιο για την διέλευση των πεζών. **Πεζοδρόμιο θα τοποθετηθεί** και στη άνοδο και στη κάθοδο αφού ο χώρος είναι αρκετός. Με τις καινούργιες αυτές ρυθμίσεις διευκολύνονται και οι πεζοί αφού γίνεται ασφαλέστερη η διέλευσή τους από εκείνο το σημείο αλλά και τα οχήματα. Παρακάτω ακολουθούν φωτογραφίες που δείχνουν την υπάρχουσα και προτεινόμενη κατάσταση.



Υπάρχουσα κατάσταση

Προτεινόμενη κατάσταση

Επειδή όπως προαναφέραμε από εκείνο το σημείο περνούν μικρά παιδιά και διασχίζουν κάθετα τη οδό αυτή καλό είναι να μπει **διάβαση πεζών ή φωτεινού σηματοδότη πεζών** που θα ανάβει πράσινο με το πάτημα ενός κουμπιού κατ' επιλογή.

- Ø Το δεύτερο σημείο είναι στη συμβολή της Γερμανού με την Ερμού. Στο σημείο εκείνο παρατηρήσαμε αυξημένη κίνηση. Ο λόγος είναι η έλλειψη φωτεινού σηματοδότη. Έτσι τα αυτοκίνητα αναγκάζονται να περιμένουν μεγάλο χρονικό διάστημα μέχρι να περάσουν απέναντι που είναι μια οδός αυξημένης κυκλοφορίας. Για το λόγο αυτό λοιπόν προτείνουμε **την τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη** που θα ρυθμίζει κατάλληλα τη κυκλοφορία και θα βοηθάει τόσο τα οχήματα όσο και τους πεζούς που θέλουν να διασχίσουν κάθετα.



Επίσης πρόβλημα υπάρχει στη διέλευση των πεζών αφού δεν υπάρχουν πεζοδρόμια στους θύλακες αυτούς. Έτσι προτείνουμε επίσης **την κατασκευή πεζοδρομίων** από τη πλευρά των οδών αυτών αφού από την άλλη πλευρά υπάρχουν πυλωτές πολυκατοικιών που περνούν αυτοκίνητα και δεν είναι εφικτή η τοποθέτηση πεζοδρομίου. Αν σκεφτεί κάποιος ότι στην οδό αυτή υπάρχει και σχολείο και ότι περνούν μικρά παιδιά γίνεται απαραίτητο.

Η οδός Πausανίου στην οποία βρίσκεται η είσοδος του σχολείου όπως είδαμε παρουσιάζει πρόβλημα. Υπάρχουν αυτοκίνητα παρκαρισμένα με αποτέλεσμα να εμποδίζουν την είσοδο του σχολείου αλλά και τη διέλευση των παιδιών κατά μήκος του πεζοδρομίου. Για το λόγο αυτό προτείνουμε την **απαγόρευση της στάθμευσης** στη πλευρά αυτή του δρόμου όπου υπάρχει το σχολείο και ταυτόχρονα **διαπλάτυνση του πεζοδρομίου** για τη πιο εύκολη διέλευση των παιδιών. Στο πεζοδρόμιο πρέπει να μπουν κάποια **προστατευτικά κάγκελα** ώστε να μην παρκάρουν πάνω του αυτοκίνητα αλλά και για τη προστασία των παιδιών κατά τη διέλευσή τους από αυτό. Ακόμα πρέπει να μπει **σήμανση με πινακίδες** αλλά και με διακριτικά ζωγραφισμένα πάνω στο δρόμο.

Στο κυκλοφοριακό πρόβλημα είχαμε εντοπίσει και πρόβλημα στάθμευσης που υπάρχει έντονο στους θύλακες 'Α' και 'Β'. Επειδή όμως στους θύλακες αυτούς δεν έχουμε τη δυνατότητα επέμβασης για τη λύση αυτού του προβλήματος αφού δεν υπάρχουν χώροι για δημιουργία parking και **η λύση θα δοθεί από τους υπόλοιπους θύλακες** με την δημιουργία εκεί χώρων στάθμευσης.

Οι λύσεις αυτές είναι **εφικτές** με την προϋπόθεση ότι θα υπάρξει το ανάλογο ενδιαφέρον από τον Δήμο ο οποίος θα πρέπει να ενδιαφερθεί για την πραγματοποίησή τους.

B) Προστασία περιβάλλοντος.

Όπως εντοπίσαμε παραπάνω μέσα στους θύλακες 'Α' και 'Β' υπάρχουν πάρκα τα οποία φαίνονται παραμελημένα. Παρατηρήσαμε δηλαδή ότι χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης τόσο απ' τους ίδιους τους κατοίκους των θυλάκων αυτών όσο και από

τους εργαζόμενους του θύλακα 'B' λόγω έλλειψης χώρων στάθμευσης και εκεί. Χρησιμοποιείται επίσης σε μερικά σημεία του και ως χώρος αποθήκευσης διαφόρων αντικειμένων από τους κατοίκους που διαμένουν πλησίον σ' αυτό. Για όλους αυτούς τους λόγους ως λύση για τη προστασία του φυσικού αυτού τοπίου, προτείνουμε την περιμετρική **περίφραξη** του ώστε να μην χρησιμοποιείται για τους παραπάνω λόγους που προαναφέραμε. Έτσι θα μπορεί να ελεγχθεί πιο εύκολα αυτός ο χώρος και από τους κατοίκους αλλά και με τη βοήθεια του Δήμου. Φυσικά επειδή η περιοχή αυτή του πρασίνου είναι αναξιοποίητη καλό θα ήταν να γίνουν κάποιες επεμβάσεις και μέσα σ' αυτά, κάποια διαμόρφωση δηλαδή στο εσωτερικό των πάρκων αυτών. Η διαμόρφωση αυτή που θα είναι αισθητική κυρίως θα ήταν αρκετά χρήσιμη αφού θα μπορούσαν πλέον οι κάτοικοι να περνούν ευχάριστα αρκετές ώρες μέσα σ' αυτό και να ψυχαγωγούνται. Αυτού του είδους οι επεμβάσεις όμως δεν αφορούν τη δική μας εργασία αφού εμείς αυτό που έχουμε ως κύριο μέλημα είναι η προστασία του χώρου αυτού. Παρακάτω υπάρχουν δύο φωτογραφίες που δείχνουν τη κατάσταση πριν και μετά. Έτσι βλέπουμε στην αριστερή φωτογραφία την κατάσταση που επικρατεί σήμερα και που αναφερθήκαμε παραπάνω και δεξιά φαίνεται ένα από τα προστατευμένα πλέον πάρκα βάζοντας περίφραξη.



Υπάρχουσα κατάσταση



Προτεινόμενη κατάσταση

Γ) Κοινωνική υποδομή επιπέδου Γειτονιάς - Συνοικίας

Σ' αυτή την ενότητα θα αναφερθούμε στις γειτονιές οι οποίες υπάρχουν στους θύλακες 'A' και 'B' και θα προτείνουμε κάποιες λύσεις ώστε να βελτιώσουμε την ζωή των κατοίκων στις γειτονιές αυτές.

I. Αγία Κυριακή

Κέντρο γειτονιάς στην περιοχή Αγ. Διονυσίου. Στο εγκαταλελειμμένο πάρκο στο Κεραμιδάκι, προτείνεται να δημιουργηθεί χώρος για νηπιαγωγείο, βρεφονηπιακός σταθμός και παιδική χαρά.

Το κτίριο της παλιάς βιβλιοθήκης προσφέρεται για αίθουσα πολιτιστικών και κοινωνικών εκδηλώσεων της γειτονιάς και έδρα της τοπικής επιτροπής (Ε.Τ.Ε). Ενοριακός ναός η Αγία Κυριακή.

II. Λάπατο

Κέντρο γειτονιάς στην περιοχή ΣΠΙΚ. Οι πολιτιστικές εκδηλώσεις επιπέδου γειτονιάς θα γίνονται στο κτίριο των Αποθηκών Α.Σ.Ο. όπου θα συνεδριάζει και η τοπική επιτροπή γειτονιάς. Στη νέα θέση του 1ου Δημοτικού σχολείου προτείνεται να γίνει τοπική πλατεία, παιδική χαρά, βρεφονηπιακός σταθμός, Πάρκο προτείνεται να δημιουργηθεί και στην περιοχή των εργοστασίων Ξυστή που απομακρύνονται. Ενοριακός ναός Αγία Κυριακή.

Οι τρεις παραπάνω γειτονιές εξυπηρετούνται: από πυρήνα αθλητικών εγκαταστάσεων Α. στη θέση Κοκκιλώνι επί της Κατακόλου, το 3^ο Γυμνάσιο (Καταράχι, Αγία Κυριακή), το 2^ο Γυμνάσιο (Λάπατο) και το 2^ο Λύκειο (και οι τρεις).

Λειτουργίες εμπορίου και αναψυχής επιπέδου συνοικίας προβλέπεται να δημιουργηθούν στην περιοχή Κοκκιλώνι, όπου προτείνεται και η διαμόρφωση πλατείας της συνοικίας.

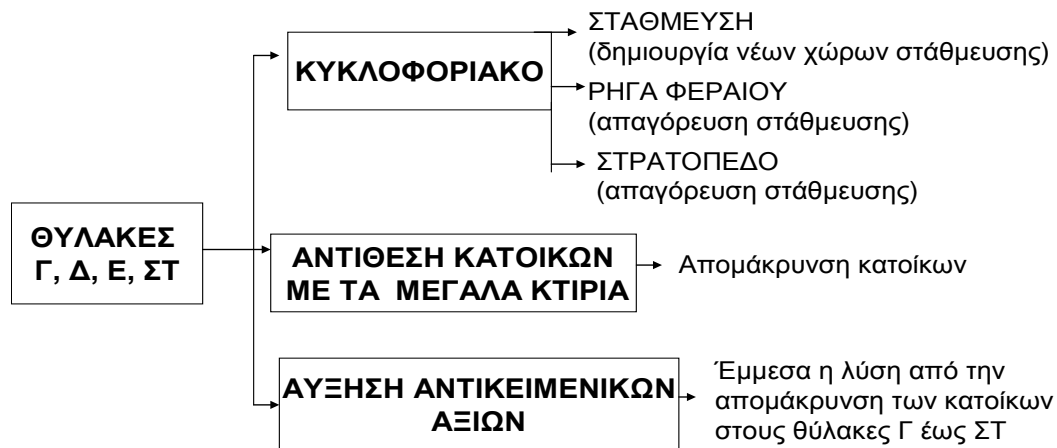
III. Ετιά

Κέντρο συνοικίας η πλατεία Ανδριάρα. Προτείνεται:

Θ Πάρκο, παιδική χαρά και νηπιαγωγείο, στον ελαιώνα μεταξύ του νέου 6^{ου} Δημοτικού Σχολείου και του νεκροταφείου

Θ Βρεφονηπιακός σταθμός στο παλιό κτίριο του 6^{ου} Δημοτικού Σχολείου, χρειάζεται όμως και δεύτερος

Θ Χώρος πολιτιστικών και κοινωνικών εκδηλώσεων καθώς και Ε.Τ.Ε. σε τμήμα του παλιού εργοστασίου Δήμητρα. Ενοριακός ναός ο Άγιος Νικόλαος. Γυμνάσιο- Λύκειο το 1^ο και πυρήνας Β στο Στάδιο.



5.2 ΘΥΛΑΚΕΣ ‘Γ’, ‘Δ’, ‘Ε’, ‘ΣΤ’

5.2.1 ΣΚΟΠΟΣ

Σκοπός των επεμβάσεων μας στους θύλακες ‘Γ’, ‘Δ’, ‘Ε’, ‘ΣΤ’ είναι η μείωση των υπάρχων προβλημάτων τα οποία αφορούν τους εκεί κατοίκους, τους εργαζόμενους της περιοχής αλλά και τους κατοίκους των θυλάκων ‘Α’ και ‘Β’. Όπως έχουμε προαναφέρει οι θύλακες αυτοί έχουν εξελιχθεί σε μια περιοχή επαγγελματικής εγκατάστασης που είναι πια μια μη αναστρέψιμη κατάσταση και γι’ αυτό το λόγο οι προτάσεις μας προσπαθούν να βελτιώσουν την υπάρχουσα κατάσταση και να ελαχιστοποιήσουν τις επιδράσεις αυτού ως προς τους θύλακες ‘Α’ και ‘Β’.

5.2.2 ΛΥΣΕΙΣ

A) Το κυκλοφοριακό

1) Όσο αφορά το μεγαλύτερο πρόβλημα, το κυκλοφοριακό, η κύρια πρόταση μας είναι η δημιουργία ορισμένων οργανωμένων χώρων στάθμευσης «parking» σε κάποιους ελεύθερους χώρους. Συγκεκριμένα **προτείνεται να δημιουργηθούν δύο χώροι στάθμευσης** στην περιοχή δίπλα σε έναν ανεκμετάλλευτο χώρο και ο άλλος στην συμβολή Ρήγα Φεραίου και Στρατόπεδο επίσης σε έναν κενό χώρο. Παρακάτω δίνονται φωτογραφίες από την υπάρχουσα κατάσταση καθώς και μία φωτογραφία όπου εμφανίζεται ένα οργανωμένο «parking» όπως το προτείνουμε. Με αυτόν τον τρόπο λύνεται το πρόβλημα στους θύλακες αυτούς αλλά και αποφορτίζονται οι θύλακες 'Α' και 'Β'.



Υπάρχουσα κατάσταση στην Ρήγα Φεραίου



Υπάρχουσα κατάσταση κοντά στο Στρατόπεδο



Προτεινόμενη λύση για της δύο πιο πάνω καταστάσεις

Έχοντας δημιουργήσει τους παραπάνω χώρους στάθμευσης μπορούμε να επέμβουμε και σε κάποιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις απελευθερώνοντας κάποιες οδούς από σταθμευμένα αυτοκίνητα με την απαγόρευση της εκεί στάθμευσης.

II) Έτσι στην οδό Ρήγα Φεραίου **απαγορεύεται η στάθμευση** κατά μήκος της μία πλευρά της, εκείνη που συνορεύει με άλλες κάθετες οδούς με την τοποθέτηση απαγορευτικής πινακίδας. Η οδός εξακολουθεί να παραμένει διπλής κατεύθυνσης διότι έτσι εξυπηρετείται η είσοδος και η έξοδος από το προτεινόμενο «parking».

III) Επίσης **απαγόρευση στάθμευσης** γίνεται και στις δύο πλευρές στις οδούς γύρω από το Στρατόπεδο διότι έτσι επιτρέπεται η ανεμπόδιστη κίνηση των οχημάτων αφού πρόκειται για μία οδός διπλής κυκλοφορίας και αρκετού κυκλοφοριακού φόρτου. Η δημιουργία του «parking» εκεί ευνοεί την επέμβαση αυτή.

IV) Τέλος προτείνεται να γίνει και η **μονοδρόμηση** της οδού Λαχανά γιατί είναι αρκετά στενός δρόμος για διπλής κυκλοφορίας με αποτέλεσμα να δημιουργείται εκεί αρκετός συνωστισμός. Έτσι προτείνεται να επιτρέπεται η κίνηση από την Ρήγα Φεραίου.

Οι λύσεις αυτές είναι **εφικτές** με την προϋπόθεση ότι θα υπάρξει το ανάλογο ενδιαφέρον από τον Δήμο ο οποίος θα πρέπει να ενδιαφερθεί για την δημιουργία των χώρων στάθμευσης είτε δημιουργώντας εκεί δημοτικά «parking» είτε να επιβάλλει την δημιουργία τους από ιδιώτες, ως πρωτεύον έργο για την βελτίωση της περιοχής.

B) Αντίθεση κατοικιών με τα μεγάλα κτίρια

Το δεύτερο πρόβλημα που δημιουργείται στην περιοχή είναι η κακή αισθητική των μεγάλων κτιρίων σε σχέση με τις κατοικίες και τα προβλήματα που δημιουργούν σε αυτές. Εδώ οι προτάσεις οι οποίες μπορούν να γίνουν δεν είναι τόσο μονοσήμαντες αλλά παρουσιάζουν αρκετή δυσκολία. Η λύση της **απομάκρυνσης των κατοικιών** από εκεί είναι ίσως η καλύτερη λύση. Με τον τρόπο αυτό

παύουν να υπάρχουν πια προβλήματα και η περιοχή αφήνεται όλη σε επαγγελματική χρήση. Η πρόταση αυτή οφείλεται στην ερευνά μας εκεί από την οποία κρίναμε ότι η κατάσταση δεν είναι δυνατόν να αλλάξει. Η ύπαρξη εκεί τόσων πολλών εταιρειών δεν μας επιτρέπει να δώσουμε διαφορετική λύση, δεχόμαστε έτσι την ύπαρξη τους και απαγορεύουμε πια εκεί την ύπαρξη κατοικιών. Άλλωστε το ενδιαφέρον της περιοχής για την στέγαση εταιρειών είναι και δικαιολογημένο και απόλυτα λογικό γιατί την περιοχή αυτή την συνδέει μεγάλες αρτηρίες. Κατά την γνώμη μας η κατάσταση αυτή ευνοεί τις περιοχές γύρω από το κέντρο αφού δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας μακριά από το κέντρο και επιπλέον η πρόσβαση σε αυτές είναι πιο άμεσες και γρήγορες.

Επίσης αν το δούμε λίγο μακροσκοπικά είναι μεγάλο πλεονέκτημα για τους κατοίκους μιας πόλης να υπάρχει μια περιοχή που θα υπάρχουν όλες οι υπηρεσίες μαζεμένες εκεί. Η δημιουργία όμως κάθε νέας εταιρείας ή υπηρεσίας εκεί θα πρέπει να γίνεται με σωστή μελέτη έτσι ώστε να μην οξυνθούν τα ήδη προβλήματα. Δηλαδή κάθε κτίριο να προβλέπεται με τον δικό του χώρο στάθμευσης που θα εξυπηρετεί τους εργαζόμενους εκεί. Όλα αυτά δηλαδή συντελούν στο να απομακρυνθούν οι υπάρχουσες κατοικίες.

Για την επίτευξη αυτού του σκοπού θα πρέπει να ενδιαφερθεί το κράτος και η δημοτική αρχή ώστε να δοθούν κίνητρα στους κατοίκους να απομακρυνθούν από την περιοχή. **Η λύση αυτή αν και δεν είναι άμεσα πραγματοποιήσιμη είναι εφικτή.** Με αυτόν τον τρόπο οι κατοικίες θα βρεθούν σε ένα καλύτερο περιβάλλον και οι κάτοικοι θα μπορέσουν να ζήσουν πιο ήρεμα και ανθρώπινα.

Γ) Αύξηση αντικειμενικών αξιών των ακινήτων

Τέλος όσο αφορά το πρόβλημα των αυξημένων αντικειμενικών αξιών η λύση δίνεται έμμεσα από την προηγούμενη λύση. Με την απαγόρευση της κατοικίας στον θύλακα 'B' παύει πια να υπάρχει ενδιαφέρον για αγορά ή δημιουργία κατοικίας στην περιοχή και έτσι όλο το ενδιαφέρον το έχουν πια οι εταιρείες. Παράλληλα **με την δημιουργία αμιγώς κατοικίας στον θύλακα 'Γ' επιτυγχάνεται και η μείωση των αξιών** αυτών στην ευρύτερη περιοχή. Δηλαδή με την δημιουργία συνθηκών

αμιγώς κατοικίας καθορίζονται και τα όρια των αξιών των οικοπέδων, αφού πια θα είναι προορισμένα για κατοίκηση και έτσι δεν θα υπάρχει ενδιαφέρον από επιχειρήσεις οι οποίες προκειμένου να τα αποκτήσουν θα ανέβαζαν τις τιμές (έχοντας την δυνατότητα να δώσουν περισσότερα χρήματα).

Δ) Κοινωνική υποδομή επιπέδου Γειτονιάς – Συνοικίας

Σ' αυτή την ενότητα θα αναφερθούμε στις γειτονιές οι οποίες υπάρχουν στους θύλακες 'Γ' έως 'ΣΤ' και θα προτείνουμε κάποιες λύσεις ώστε να βελτιώσουμε την ζωή των κατοίκων στις γειτονιές αυτές.

Προτεινόμενες λύσεις έχουμε στο θύλακα Γ για δύο συνοικίες την συνοικία Κοκκινόχωμα και την συνοικία Χαλικιάτικα.

I) Κοκκινόχωμα

Κέντρο γειτονιάς στην πλατεία Δεξαμενής. Προτείνεται: α) νηπιαγωγείο στην περιοχή του 5^{ου} Δημοτικού Σχολείου σε συνδυασμό με παιδική χαρά και στη Στεφανοπούλου.

Β) χώρος πολιτιστικών και κοινωνικών εκδηλώσεων και Ε.Τ.Ε στο διατηρητέο κτίριο Καλόπουλου.

Γ) βρεφονηπιακός σταθμός κάτω από την πλατεία Κύπρου.

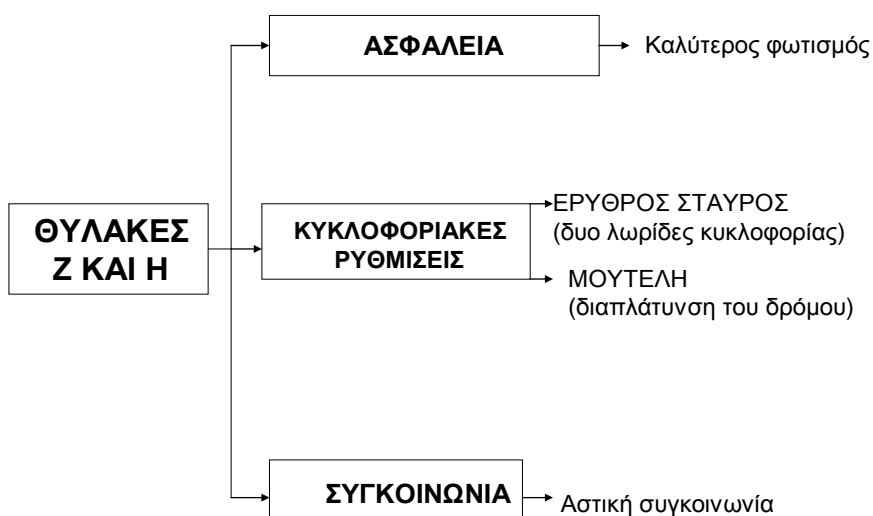
II) Χαλικιάτικα

Κέντρο συνοικίας στην περιοχή του νέου Δημοτικού Σχολείου μεταξύ των δρόμων Ολυμπίων και Αλφειού, όπου χωροθετείται νηπιαγωγείο, παιδική χαρά και πλατεία. Το εμπορικό κέντρο προτείνεται να επεκταθεί ως αυτό το σημείο. (Επειδή στην περιοχή χωροθετείται και αφετηρία των τοπικών ΚΤΕΛ). Προτείνεται ο χώρος παλιάς αποθήκης επί της οδού Ολυμπίων να γίνει αίθουσα πολιτιστικών εκδηλώσεων.

III) Στο θύλακα Δ μπορούμε να προτείνουμε κοινωνική υποδομή Γειτονιάς – Συνοικίας στον Άγιο Αθανάσιο.

Δυο κέντρα στον Άγιο Αθανάσιο και στον Άγιο Σπυρίδωνα με τοπικές πλατείες. Χώρος πολιτιστικών και κοινωνικών εκδηλώσεων σε νεοκλασικό διατηρητέο επί της οδού Λιούρδη ιδιοκτησίας Χατζηγιάννη. Νηπιαγωγείο σε

συνδυασμό με το 4^ο Δημοτικό Σχολείο του οποίου η θέση κρίνεται ακατάλληλη. Σαν εναλλακτική θέση προτείνουμε οικόπεδο, στην περιοχή Αγίου Σπυρίδωνα. Η παλιά οικία Γιαννακαρά μετά από επισκευή, μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν χώρος κοινωνικών εκδηλώσεων. Βρεφονηπιακός σταθμός και νηπιαγωγείο μπορεί να λειτουργήσει στο παλιό κτίριο του 3^{ου} Δημοτικού Σχολείου. Παιδική χαρά σε οικόπεδο στην οδό Ιατρίδη, Γυμνάσιο – Λύκειο επί της οδού Ροφιά με εναλλακτική λύση, αδόμητες περιοχές στη Νεάπολη σε συνδυασμό πάρκα γειτονιάς. Η παλιά αγορά Τσίλλερ, προτείνεται να λειτουργήσει σαν χώρος πολλαπλών χρήσεων που θα συνδυάζει χώρους εκθέσεων παραδοσιακών τοπικών προϊόντων και λαϊκής τέχνης, με σχετικά καταστήματα, καφενείο- αναψυκτήριο, χώρο πολιτιστικών εκδηλώσεων και άλλα.



5.3 ΘΥΛΑΚΕΣ ‘Ζ’ ΚΑΙ ‘Η’

5.3.1 ΣΚΟΠΟΣ

Η ανάγκη ανάδειξης και χρησιμοποίησης των θυλάκων ‘Ζ’ και ‘Η’ βάση των αναγκών για λύσεις που προκύπτουν από τους άλλους θύλακες και την ανάγκη για γενικότερη αναβάθμιση της περιοχής μέσω μιας πρότασης που ενισχύει την αμιγώς κατοικία.

5.3.2 ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΘΥΛΑΚΩΝ ‘Ζ’ ΚΑΙ ‘Η’

α) Οι ανάγκες που προκύπτουν από τους άλλους θύλακες και μας οδηγούν στους θύλακες ‘Ζ’ και ‘Η’.

- Ανάγκη για δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης.
Το κυκλοφοριακό πρόβλημα που δημιουργείται στους θύλακες ‘Α’ έως ‘ΣΤ’ λόγω έλλειψης χώρων στάθμευσης μπορεί να λυθεί εν μέρει με τη δημιουργία τέτοιων χώρων στους θύλακες ‘Ζ’ και ‘Η’ .
- Ανάγκη για δημιουργία αγοράς
Η έλλειψη καταστημάτων που καλύπτουν τις καθημερινές βασικές ανάγκες των κατοίκων, μπορεί να επιλυθεί με την δημιουργία ευρύτερης αγοράς στους θύλακες αυτούς.
- Ανάγκη δημιουργίας ψυχαγωγικών χώρων
Η έλλειψη χώρων αναψυχής για τους κατοίκους , όλων των ηλικιών, του θύλακα ‘Α’ έως ‘ΣΤ’ μας οδηγεί στην δημιουργία τέτοιων χώρων στους θύλακες ‘Ζ’ και ‘Η’.
- Ανάγκη απομάκρυνσης των είδη υπάρχων κατοικιών από το θύλακα ‘Β’ είναι πρόβλημα το οποίο μας οδηγεί στους θύλακες αυτούς.

β) Οι ανάγκες των θυλάκων ‘Ζ’ και ‘Η’ που μας οδηγούν στην ανάδειξή του

- Ο κίνδυνος επέκτασης εταιριών – γραφείων στους θύλακες ‘Ζ’ και ‘Η’, υποβαθμίζοντας περισσότερο την ευρύτερη περιοχή και τον ίδιο τον άνθρωπο. Έτσι δημιουργείται η ανάγκη διαμόρφωσης αμιγώς κατοικίας σύμφωνα και με τη θέληση των κατοίκων.
- Η ανάγκη βελτίωσης του περιβάλλοντος με τη δημιουργία νέων πνευμόνων.

γ) Ασφάλεια

Είναι και αυτό ένα πρόβλημα που μας επισημάνανε οι κάτοικοι της περιοχής. Κυρίως κατά τη διάρκεια της νύχτας υπάρχει ο φόβος να κυκλοφορήσει κάποιος στη περιοχή αυτή αφού ο φωτισμός είναι ελλιπής. Για το λόγο αυτό ως λύση προτείνουμε **τον καλύτερο φωτισμό** της περιοχής σε όλα τα σημεία της. Θα πρέπει δηλαδή όλοι οι δρόμοι κατά τη διάρκεια της νύχτας να είναι επαρκώς φωτισμένοι ώστε να υπάρχει η αίσθηση της ασφάλειας. Θα τοποθετηθούν φωτιστικά όπως φαίνεται στη παρακάτω φωτογραφία σε κάθε πεζοδρόμιο της περιοχής ανά 15 μέτρα.



Καλό θα ήταν αν αξιοποιηθεί η περιοχή και στο εσωτερικό του να τοποθετηθεί φωτισμός και μέσα σ' αυτό έτσι ώστε οι κάτοικοι να αισθάνονται ασφαλής.

5.3.3 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΘΥΛΑΚΩΝ 'Ζ' ΚΑΙ 'Η'

Πρότασή μας είναι ο χαρακτήρας της περιοχής να είναι στο σύνολό της αμιγώς κατοικία για να αποκλειστεί η επέκταση επιπλέον εταιριών στο θύλακα αυτό και για να αναπτυχθεί η περιοχή σύμφωνα με τη θέληση των κατοίκων. Το σύστημα δόμησης που θα χρησιμοποιηθεί θα είναι το πανταχόθεν ελεύθερο. Πιστεύουμε ότι η πρόταση αυτή θα καλύπτει την ανάγκη βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

α) Σχεδιασμός των θυλάκων 'Ζ' και 'Η' βάση των παραπάνω αναγκών

I) Στους θύλακες 'Ζ' και 'Η' θα μπορούσαν να κατασκευαστούν κυρίως από κατοικίες και συγκεκριμένα από πολυκατοικίες 5 ορόφων όπως συμβαίνει και σ' άλλη περιοχή των θυλάκων.

Συγκεκριμένα η περιοχή θα είναι γενική κατοικία και η υπόλοιπη περιοχή θα είναι αμιγώς κατοικία. Το σύστημα δόμησης της αμιγώς κατοικίας θα είναι το πανταχόθεν ελεύθερο σύμφωνα με το οποίο το κτίριο δεν μπορεί να αγγίζει ούτε στο μπροστινό όριο, ούτε στα πλάγια και πίσω όρια του οικοπέδου. Έτσι δημιουργείται ελεύθερος χώρος σε κάθε οικόπεδο για την διαμόρφωση πρασίνου. Για σύστημα δόμησης της γενικής κατοικίας θα είναι το ασυνεχές. Το οδικό σύστημα της περιοχής θα αποτελείται από δρόμους ήπιας κυκλοφορίας αλλά και κάποιους που θα δέχονται μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο. Τέτοιοι δρόμοι θα είναι η Ιφίτου, η Αλφειού που ήδη υπάρχουν και είναι κάθετες στην Ολυμπίων καθώς επίσης και κάποιες οδοί που προτείνονται από εμάς και φαίνονται στο ρυμοτομικό σχέδιο που ακολουθεί.

Επίσης για τη διευκόλυνση των πεζών δημιουργούνται και αρκετοί πεζόδρομοι.

II) Όσον αφορά την ανάγκη δημιουργίας αγοράς η οποία προέρχεται, ως πρόβλημα, από το θύλακα 'Α' , προτείνεται η δημιουργία ενός τοπικού κέντρου το οποίο

θα περιλαμβάνει καταστήματα που θα εξυπηρετούν της καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής. Συγκεκριμένα προτείνεται ένα εμπορικό κέντρο σε συνδυασμό με έναν πεζόδρομο όπου αριστερά και δεξιά θα υπάρχουν τα καταστήματα αυτά. Το τοπικό αυτό κέντρο θα βρίσκεται επί της Ολυμπίων για την ευκολότερη πρόσβαση στο κέντρο αυτό. Αυτό επίσης εξυπηρετεί και την απομόνωση του τοπικού αυτού κέντρου από την περιοχή όπου βρίσκονται οι κατοικίες.

Στις παρακάτω φωτογραφίες φαίνεται το εμπορικό κέντρο που προαναφέραμε καθώς επίσης και ο πεζόδρομος με τα καταστήματα.



Εμπορικό κέντρο

Πεζόδρομος με καταστήματα

III) Στους θύλακες 'Ζ' και 'Η' προτείνεται η δημιουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης οι οποίοι θα καλύπτουν τις ανάγκες που θα δημιουργηθούν από την εκεί ανάπτυξη της περιοχής αλλά και μέρος των αναγκών από τους άλλους θύλακες. Παρακάτω στη φωτογραφία φαίνονται τέτοιοι χώροι στάθμευσης.



Στο ρυμοτομικό σχέδιο που ακολουθεί φαίνονται οι χώροι αυτοί.

IV) Προτείνεται επίσης η δημιουργία χώρων πρασίνου οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την αναβάθμιση της περιοχής καθώς επίσης και για τη βελτίωση της εικόνας του τοπίου της περιοχής. Η επιλογή της θέσης αυτής βασίζεται στη προσπάθεια απομόνωσης των κατοικιών της περιοχής από την ηχορύπανση που προκαλούν οι θύλακες που βρίσκονται στο κέντρο.



V) Στους χώρους πρασίνου που προαναφέρθηκαν μπορούν να δημιουργηθούν πάρκα, παιδικές χαρές, καφέ – εστιατόρια έτσι ώστε να καλυφθούν και οι ψυχαγωγικές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής. Επίσης δημιουργούνται στη περιοχή και κάποια αθλητικά κέντρα, γήπεδα μπάσκετ και ποδοσφαίρου για την ψυχαγωγία των παιδιών.





VI) Λόγω της πρότασής μας για δημιουργία αμιγώς κατοικίας στους θύλακες ‘Ζ’ και ‘Η’ γίνεται εφικτή και η απομάκρυνση των κατοικιών από τους υπόλοιπους θύλακες. Συγκεκριμένα προτείνεται στους κατοίκους που θα εγκαταλείψουν τους θύλακα ‘Α’ έως ‘ΣΤ’ να εγκατασταθούν στους θύλακες ‘Ζ’ και ‘Η’ παρέχοντας τους κίνητρα για την εγκατάστασή τους εκεί.

β) Επιπλέον ανάγκες που θα καλύπτουν τη λειτουργικότητα της περιοχής

Για τη σωστή λειτουργία της περιοχής προτείνεται να δημιουργηθούν επιπλέον:

- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες)
- Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης
- Θρησκευτικοί χώροι
- Πολιτιστικά κέντρα.

τα οποία συνθέτουν και ενισχύουν την αμιγώς κατοικία.

5.3.4 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Στη παραπάνω πρόταση μας προτείνονται επίσης κάποιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οι οποίες μπορούν να βοηθήσουν στη σωστή λειτουργία της περιοχής. Οι κυκλοφοριακές αυτές ρυθμίσεις έγιναν με γνώμονα την σωστή συνεργασία των θυλάκων ‘Ζ’ και ‘Η’ με την ευρύτερη περιοχή. Προτείνεται ακόμα η κατασκευή μιας παράκαμψης στην νότια πλευρά της πόλης, που θα εξυπηρετεί μετακινήσεις από το Κατάκολο ή από

τις ανατολικές γειτονιές της πόλης προς τις δυτικές, χωρίς να υπάρχει ανάγκη να διασχίζεται το κέντρο. Η παρακαμπτήριος αυτή μπορεί να έχει διατομή μιας δευτερεύουσας αρτηρίας, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας και είναι εύκολο να κατασκευαστεί με την χρησιμοποίηση της υφισταμένης οδού Ερυθρού Σταυρού (μετά από κατάλληλη διαπλάτυνση, της παλαιάς Μούτελης και του αγροτικού δρόμου κατά μήκος των ορίων του αναδασμού. Επίσης τοποθετούνται φωτεινοί σηματοδότες σε κομβικά σημεία με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο.

5.3.5 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

Σύμφωνα με τη πρόταση μας αυτή δημιουργείται η ανάγκη συγκοινωνιακής σύνδεσης της περιοχής. Για το λόγω αυτό θα πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου (όσο αφορά την Αστική συγκοινωνία).

5.3.6 ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Είναι γεγονός ότι η πραγματοποίηση αυτής της λύσης έχει πάρα πολλές δυσκολίες. Από την έρευνα που κάναμε στη περιοχή προέκυψε ότι το σύνολο των εκτάσεων ανήκει σε ιδιώτες αλλά και ένα μικρό μέρος της περιοχής στο Δήμο. Η περιοχή σήμερα βρίσκεται υπό ένταξη αλλά δεν υπάρχει κάποια μελέτη που να περιλαμβάνει κάποιο ρυμοτομικό σχέδιο σύμφωνα με τη Πολεοδομία του Δήμου. Αυτό κάνει περισσότερο αβέβαιο πότε η περιοχή θα ενταχθεί στο σχέδιο πόλεως.

Επίσης επισημαίνουμε ότι από επαφές που είχαμε με επιχειρηματίες που εδρεύουν στη περιοχή δεν πήραμε απάντηση στο ερώτημα για μελλοντικές επενδύσεις στη περιοχή. Επειδή υπάρχει ο κίνδυνος τέτοιων επενδύσεων είναι μεγαλύτερη ανάγκη η επιτάχυνση των διαδικασιών ένταξης της περιοχής. Για το λόγο αυτό ο Δήμος πρέπει να

ενδιαφερθεί περισσότερο και να εντάξει τη περιοχή σε αμιγώς κατοικία, ως αναγκαία προτεραιότητα.

Έτσι συμπερασματικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι βασικές δυσκολίες για την υλοποίηση της πρότασης αυτής είναι κυρίως οι ιδιοκτήτες των εκτάσεων γης που βρίσκονται στους θύλακες 'Ζ' και 'Η' και στους οποίους θα πρέπει να δοθεί κίνητρο για να συμφωνήσουν στην ιδέα της αμιγούς κατοικίας στη περιοχή. Τέλος μια άλλη δυσκολία σημαντική είναι η πιθανότητα η πρότασή μας να έρχεται σε αντίθεση με τυχόν βλέψεις εταιριών οι οποίες έχουν τη δυνατότητα να πιέζουν περισσότερο ώστε να ικανοποιηθούν τα αιτήματά τους.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Από την αρχή της εργασίας μας θέσαμε ως στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων στην περιοχή. Προσπαθήσαμε να δούμε την περιοχή στο σύνολο της, τις αλληλοεπιδράσεις μεταξύ των θυλάκων και τον συσχετισμό των προβλημάτων. Θελήσαμε να δώσουμε λύσεις που θα άλλαζαν την υπάρχουσα κατάσταση και βελτιώναν την γενικότερη εικόνα της περιοχής βάση και την θέληση των εκεί κατοίκων. Έτσι προσπαθήσαμε να ενισχύσουμε την αμιγώς κατοικία που ήδη προϋπάρχει. Επίσης για την επίτευξη του στόχου μας προσπαθήσαμε να εμποδίσουμε την εξέλιξη αυτής της περιοχής από την επέμβαση και επένδυση νέων επιχειρήσεων που θα άλλαζε τον χαρακτήρα τη περιοχής μας. Για λόγο αυτό περιορίσαμε την εξάπλωση αυτή και απομονώσαμε τους θύλακες 'Ζ' και 'Η' οι οποίοι μπορούν να λειτουργήσουν χωρίς να επηρεάζει τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής.

Το φυσικό περιβάλλον αποτέλεσε και αυτό μέρος της προσπάθειας μας για την βελτίωσή του, μιας και πιστεύουμε ότι συνδέεται άμεσα με την αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου. Έτσι προστατεύσαμε υπάρχοντες πνεύμονες πρασίνου και δημιουργήσαμε και νέους .

Όλα τα προαναφερόμενα φαίνονται στους χάρτες όπου δείχνουν την προτεινόμενη κατάσταση ολόκληρης της περιοχής (θύλακες 'Α' έως 'Ζ'). Φαίνεται καθαρά ότι οι θύλακες 'Γ', 'Δ', 'Ε', 'ΣΤ' είναι συνέχεια των θυλάκων 'Α', 'Β'. Επιπλέον επιτυγχάνεται και η σύνδεση με την γύρω περιοχή. Αυτό φαίνεται και από την σύγκριση στους χάρτες με τον Γ.Π.Σ. που μας δόθηκε από την τεχνική υπηρεσία του Δήμου Πύργου και στον οποίο παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση.

Τελειώνοντας αυτήν την εργασία κρίναμε σκόπιμο να κάνουμε και μία αυτοκριτική. Έτσι λοιπόν πιστεύουμε ότι η εργασία αυτή προσπαθεί να αναδείξει τα βασικά

προβλήματα της περιοχής και να δώσει ενδεικτικές λύσεις σε αυτά. Η εργασία αυτή δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως ολοκληρωμένη μελέτη, αλλά ως ένα εργαλείο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν βάση για την σύνταξη μίας μελέτης εφαρμογής στην περιοχή.