



**Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο
Σχολή Θετικών Επιστημών και Τεχνολογίας**

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών
Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Κτιρίων

Διπλωματική Εργασία

**«Επανασχεδιασμός των βιομηχανικών
εγκαταστάσεων «ΜΑΜΟΣ-5Ε» και ένταξη της νέας
λειτουργίας στον αστικό ιστό του Δήμου Πατρέων»**

Σπουδάστρια
Άννα Χρ. Ηλιάδη
Αρχιτέκτων Μηχανικός Ε.Μ.Π.

Επιβλέπουσα καθηγήτρια
Μαρία Βρασίδα

Πάτρα, Αύγουστος 2018

Η παρούσα εργασία αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία της φοιτήτριας Άννας Χρ. Ηλιάδη που την εκπόνησε. Στο πλαίσιο της πολιτικής ανοικτής πρόσβασης η συγγραφέας εκχωρεί στο ΕΑΠ, μη αποκλειστική άδεια χρήσης του δικαιώματος αναπαραγωγής, προσαρμογής, δημόσιου δανεισμού, παρουσίασης στο κοινό και ψηφιακής διάχυσής τους διεθνώς, σε ηλεκτρονική μορφή και σε οποιοδήποτε μέσο, για διδακτικούς και ερευνητικούς σκοπούς, άνευ ανταλλάγματος και για όλο το χρόνο διάρκειας των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Η ανοικτή πρόσβαση στο πλήρες κείμενο για μελέτη και ανάγνωση δεν σημαίνει καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας της συγγραφέως ούτε επιτρέπει την αναπαραγωγή, αναδημοσίευση, αντιγραφή, αποθήκευση, πώληση, εμπορική χρήση, μετάδοση, διανομή, έκδοση, εκτέλεση, «μεταφόρτωση» (downloading), «ανάρτηση» (uploading), μετάφραση, τροποποίηση με οποιονδήποτε τρόπο, τμηματικά ή περιληπτικά της εργασίας, χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του συγγραφέα/δημιουργού. Η συγγραφέας διατηρεί το σύνολο των ηθικών και περιουσιακών του δικαιωμάτων.



**«Επανασχεδιασμός των βιομηχανικών
εγκαταστάσεων «ΜΑΜΟΣ-5Ε» και ένταξη της νέας
λειτουργίας στον αστικό ιστό του Δήμου Πατρέων»**

Άννα Χρ. Ηλιάδη

Αρχιτέκτων Μηχανικός Ε.Μ.Π.

Επιτροπή Επίβλεψης Διπλωματικής Εργασίας

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια

Μαρία Βρασίδα

Συν-Επιβλέπουσα Καθηγήτρια

Δέσποινα Ζαβράκα

Πάτρα, Αύγουστος 2018

Περίληψη

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση του τρόπου επανένταξης των αστικών κενών στη λειτουργία του πολεοδομικού ιστού με μεθόδους που βασίζονται σε περιβαλλοντικά κριτήρια. Το είδος του αστικού κενού που επικεντρώνεται το ενδιαφέρον είναι οι ανενεργές βιομηχανικές εγκαταστάσεις που εντοπίζονται εντός των ορίων των πόλεων καθώς και ο περιβάλλον χώρος τους. Συγκεκριμένα εξετάζεται η περίπτωση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εγκαταστάσεων «ΜΑΜΟΣ – 5Ε» στην Πάτρα και προτείνεται ο τρόπος επανάχρησης και αξιοποίησής τους μέσω του περιβαλλοντικού σχεδιασμού.

Στα τρία πρώτα κεφάλαια της εργασίας επιχειρείται η θεωρητική προσέγγιση του θέματος με αναφορές τόσο στον ελληνικό όσο και στο διεθνή χώρο. Αναλύεται η έννοια του αστικού κενού, γίνεται σαφής διάκριση από την έννοια του υπαίθριου – ακάλυπτου χώρου, παρουσιάζονται τα μεγέθη και οι μορφές των αστικών κενών, σημειώνονται οι χρήσεις που συνήθως αποκτούν μέσα στη λειτουργία της πόλης ενώ αναλύεται ο τρόπος με τον οποίο ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός αξιοποιεί τα αστικά κενά εξασφαλίζοντας της βιωσιμότητα του αστικού χώρου. Επιπλέον καθορίζονται οι έννοιες της βιομηχανικής κληρονομιάς και του βιομηχανικού μνημείου, παρατίθενται οι μορφές και τα είδη τους, παρουσιάζεται η εξέλιξή τους μέσα στο χρόνο και ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζεται η υπόστασή τους στο διεθνή και ελλαδικό χώρο. Παράλληλα αναφέρεται το θεσμικό πλαίσιο και οι φορείς που διαχειρίζονται τη βιομηχανική κληρονομιά και αναφέρονται διάφορα προγράμματα και δράσεις για τη διατήρηση και ανάδειξή τους. Τέλος παρουσιάζονται χαρακτηριστικά παραδείγματα διατήρησης και αξιοποίησης ανενεργών βιομηχανικών χώρων στον ευρωπαϊκό και ελλαδικό χώρο.

Τα υπόλοιπα κεφάλαια επικεντρώνονται στην περιοχή μελέτης αναλύοντας τα δεδομένα της υπάρχουσας κατάστασης και προτείνοντας οργανωμένο σχέδιο ανάπλασης για την εξάλειψη του αστικού κενού που έχει δημιουργηθεί λόγω της εγκατάλειψης του παλαιού εργοστασίου και την ομαλή ένταξή του στη λειτουργία της πόλης. Έτσι λοιπόν γίνεται αναφορά στην πόλη της Πάτρας και στα στοιχεία που τη χαρακτηρίζουν ενώ δίνεται έμφαση στη σχέση της με τη βιομηχανική ανάπτυξη και τη μετατροπή της σε βιομηχανικό κέντρο. Ακολουθεί η ανάλυση της περιοχής μελέτης και ειδικότερα αναλύονται η χωροθέτησή της, τα κλιματολογικά στοιχεία, το φυσικό περιβάλλον, οι χρήσεις γης, η προσβασιμότητα, το δίκτυο κινήσεων, η εξέλιξη του τόπου. Στη συνέχεια παρουσιάζεται η ιστορική εξέλιξη του εργοστασίου «ΜΑΜΟΣ – 5Ε», αποτυπώνεται η χωροθέτηση της υφιστάμενης κτιριακής υποδομής και ο περιβάλλον χώρος ενώ καταγράφονται τα υλικά και ο τρόπος κατασκευής των υφιστάμενων δομών. Τέλος ακολουθεί η πρόταση επαναλειτουργίας του παλιού εργοστασίου ανακατασκευάζοντας τα υφιστάμενα κτίρια αλλά και διαμορφώνοντας κατάλληλα τον περιβάλλοντα

χώρο με στόχο την αναβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης της ευρύτερης περιοχής. Αναλύεται το πλάνο των νέων χρήσεων, η γενική διάταξη τους στο χώρο και παρουσιάζονται οι παρεμβάσεις που γίνονται στα κτιριακά κελύφη αλλά στα ακάλυπτα - υπαίθρια τμήματα του βιομηχανικού συγκροτήματος. Ολοκληρώνεται η εργασία με συμπεράσματα για την επιτυχία του προτεινόμενου σχεδιαστικού εγχειρήματος στην περιοχή μελέτης αλλά και γενικότερες διαπιστώσεις για την επανένταξη ανενεργών βιομηχανικών εγκαταστάσεων στη λειτουργία του αστικού ιστού.

Λέξεις - κλειδιά

Αστικό κενό, υπαίθριοι χώροι, βιομηχανική κληρονομιά, βιομηχανικό μνημείο, βιομηχανικές εγκαταστάσεις, επανάχρηση, επανασχεδιασμός, ανάπλαση, περιβαλλοντικά κριτήρια, στρατηγικός σχεδιασμός, αστικός ιστός, εργοστάσιο «ΜΑΜΟΣ – 5Ε».

Abstract

The purpose of this MSc thesis is to research how to re-integrate urban gaps into the cities' functions with methods based on environmental criteria. The kind of urban gap that focuses on interest is the inactive industrial facilities which are located within the boundaries of cities as well as their surrounding area. Specifically it is being studied the case of the abandoned industrial installations "MAMOS - 5E" in Patras and it is proposed the way of their reuse and their utilization through the environmental design.

The first three chapters of the thesis is attempted the theoretical approach of the subject with references both in Greek and international lands. The meaning of urban gap is analyzed and it is made a clear distinction between the meaning of urban gap and outdoor open spaces. Sizes and forms of urban gaps are presented as well as the uses that they usually have in the city and also it is being explained the way in which environmental planning exploits urban gaps by ensuring the sustainability of urban space. In addition, the concepts of the industrial heritage and the industrial monument are defined, their forms and species are presented, their evolution over the years is presented and also the way in which their status is treated in the international and the Greek world. At the same time, are mentioned the legislation and the institutions that manage the industrial heritage, and they are recorded various programs and actions which preserve and promote the cultural heritage. Finally, there are typical examples of conservation and utilization of inactive industrial sites in European and Greek space.

The remaining chapters focus on the study area by analyzing the current situation and by proposing an organized regeneration plan to eliminate the urban gap created by the abandonment of the old factory, and its smooth integration into the city's functions. So, it is made reference to the city of Patras and the elements that characterize it, while emphasis is placed on its relationship with industrial development and on its transformation into an industrial center. The analysis of the study area follows, and particularly are analyzed its spatial distribution, climatic factors, the natural environment, uses of land, accessibility, the network of movements and the evolution of the site. The historical development of the factory "MAMOS - 5E" is presented, the location of the existing buildings and the surrounding space is surveyed, while the materials and the way of construction of the existing structures are recorded. Finally, follows the proposal in order the old factory to be reinused by reconstructing the existing buildings, and by appropriately shaping the surrounding areas that aims to improve the living conditions of the wider region. Furthermore are presented the plan of the new uses, their general arrangement in the space and the interventions which should be made in the building shells as well as in the outdoor parts of the industrial complex. Thesis is finalized with conclusions about the

success of the proposed design exercise in the study area and general findings about the reintegration of inactive industrial facilities into cities' function.

Keywords

Urban gaps, urban spaces, industrial heritage, industrial monument, industrial facilities, reuse, redesign, regeneration, environmental criteria, strategic planning, factory "MAMOS - 5E".

Περιεχόμενα

Περίληψη	3
Abstract	5
Περιεχόμενα	7
Κατάλογος εικόνων	9
Κατάλογος πινάκων.....	13
Κατάλογος διαγραμμάτων	14
1 ^η Ενότητα: «Αστικό κενό» στη συνοχή του αστικού ιστού	15
1.1. Η έννοια του «αστικού κενού»	15
1.2. Η έννοια των "brownfields"	18
1.3. Μορφές αστικών κενών στην Ελλάδα	19
1.4. Μορφές αστικών κενών στην Ευρώπη	23
1.5. Περιβαλλοντικός σχεδιασμός ως μέσο αξιοποίησης των αστικών κενών	26
2 ^η Ενότητα: Προσέγγιση ανενεργών βιομηχανικών εγκαταστάσεων στον αστικό ιστό	29
2.1. Βιομηχανική κληρονομιά, βιομηχανικό μνημείο	29
2.2. Η βιομηχανική κληρονομιά στο διεθνή και στον ελλαδικό χώρο	31
2.3. Διεθνείς οργανισμοί για τη προστασία – διαχείριση της βιομηχανικής κληρονομιάς	35
2.4. Θεσμικό πλαίσιο διατήρησης και αξιοποίησης της βιομηχανικής κληρονομιάς στον ευρωπαϊκό / διεθνή χώρο – Δράσεις.....	37
2.5. Θεσμικό πλαίσιο διατήρησης και αξιοποίησης της βιομηχανικής κληρονομιάς στον ελλαδικό χώρο – Δράσεις	39
3 ^η Ενότητα: Παρουσίαση περιπτώσεων επανάχρησης ανενεργών βιομηχανικών εγκαταστάσεων	43
3.1. Παραδείγματα στον ευρωπαϊκό χώρο.....	43
3.2. Παραδείγματα στον ελλαδικό χώρο.....	54
4 ^η Ενότητα: Η πόλη της Πάτρας ως ευρύτερη περιοχή μελέτης.....	68
4.1. Γενικά στοιχεία της πόλης	68
4.2. Πολεοδομική εξέλιξη της πόλης	69
4.3. Ιστορική εξέλιξη λιμανιού	73
4.4. Σχέση πόλης και βιομηχανίας	74
4.5. Τύποι βιομηχανικών κτιρίων	77
5 ^η Ενότητα: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης περιοχής μελέτης	80
5.1. Χωροθέτηση περιοχής μελέτης	80

5.2. Κλιματολογικά στοιχεία.....	81
5.3. Φυσικό περιβάλλον ευρύτερης περιοχής.....	85
5.4. Χρήσεις γης	86
5.5. Προσβασιμότητα και δίκτυο κυκλοφορίας.....	88
5.6. Τοπόσημα και χαρακτηριστικά σημεία της περιοχής μελέτης.....	90
5.7. Εξέλιξη περιοχής μελέτης.....	94
6 ^η Ενότητα: Ανάλυση της μελέτης περίπτωσης.....	95
6.1. Το εργοστάσιο «ΜΑΜΟΣ – 5Ε» - Ιστορικά στοιχεία	95
6.2. Κτιριακές υποδομές – λειτουργία - περιβάλλον χώρος βιομηχανικού συγκροτήματος	100
7 ^η Ενότητα: Πρόταση επανασχεδιασμού της περιοχής μελέτης.....	112
7.1. Πρόταση επανασχεδιασμού της περιοχής μελέτης - Συνθετικές αρχές σχεδιασμού	112
7.2. Ανάλυση γενικής διάταξης – Χρήσεις, πρόσβαση, δίκτυο κινήσεων	114
7.3. Παρεμβάσεις στα κτιριακά κελύφη.....	118
7.4. Διαμορφώσεις και επεμβάσεις στον περιβάλλοντα χώρο	124
7.5. Αξιολόγηση της πρότασης βάσει των σχεδιαστικών στόχων – Ευρύτερα συμπεράσματα.....	129
Βιβλιογραφία.....	131
Παράρτημα	137

Κατάλογος εικόνων

Εικόνα 1.1: Μικρά αστικά κενά σε συνοικίες της Αθήνας.....	16
Εικόνα 1.2: Μεγάλο αστικό κενό στο Ελληνικό (παλιός αερολιμένας).....	17
Εικόνα 1.3: Αστικά κενά στην πόλη.....	18
Εικόνα 1.4: Αστικά κενά στην πόλη.....	18
Εικόνα 1.5: Βιομηχανικές εγκαταστάσεις Μύλων Αγ. Γεωργίου στην Πάτρα.....	20
Εικόνα 1.6: Πρώην εργοστάσιο «Ελληνικά Υφαντήρια» (Σικιαρίδείο) νυν Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών επί της οδού Πειραιώς.....	20
Εικόνα 1.7: Πρώην καπνοβιομηχανία «Ματσάγγου» στο Βόλο νυν κτίριο του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.....	21
Εικόνα 1.8: Πρώην «Στρατιωτική Πόλη Γουδή, νυν Πάρκο Γουδή.....	22
Εικόνα 1.9: Πρώην εγκαταστάσεις αεροδρομίου Αθηνών στο Ελληνικό....	22
Εικόνα 1.10: Άποψη της περιοχής του Ελαιώνα.....	23
Εικόνα 1.11: Πρώην υφαντουργείο Cotonificio Veneziano στη Βενετία, νυν κτίριο Σχολής Αρχιτεκτόνων του Πανεπιστημίου Βενετίας.....	24
Εικόνα 1.12: Πρώην βιομηχανικό κέντρο του Ruhr νυν πάρκο τοπίου "Emscher Landscape Park".....	25
Εικόνα 1.13: Πρώην λιμενικές εγκαταστάσεις στην περιοχή Docklands, νυν επιχειρηματικό κέντρο του Λονδίνου.....	25
Εικόνα 1.14: Εδάφη που απελευθερώθηκαν μετά την πτώση του τείχους του Βερολίνου, νυν μητροπολιτικό κέντρο περιοχή Potsdamer Platz.....	26
Εικόνα 2.1: Πολιτιστικό και Ψυχαγωγικό Κέντρο «Τσαλαπάτα» στο Βόλο.....	41
Εικόνα 2.2: Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο στο Λαύριο.....	42
Εικόνα 3.1: Bankside Power Station, 1962.....	43
Εικόνα 3.2: Εξωτερική άποψη της Tate Modern.....	44
Εικόνα 3.3: Εσωτερική άποψη της Tate Modern.....	45
Εικόνα 3.4: Εσωτερική άποψη της Tate Modern.....	45
Εικόνα 3.5: Οι παλιές δεξαμενές, "The Tanks".....	46
Εικόνα 3.6: Εξωτερική άποψη της Tate Modern, όπου φαίνεται η φωτιζόμενος γυάλινος όγκος.....	47
Εικόνα 3.7: Πανοραμική άποψη της Tate Modern.....	48
Εικόνα 3.8: Εξωτερική άποψη της Tate Modern.....	48
Εικόνα 3.9: Γενική άποψη του Σταθμού Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας της Μαδρίτης.....	49
Εικόνα 3.10: Εξωτερική άποψη του μουσείου CaixaForum.....	49
Εικόνα 3.11: Η απομάκρυνση του κτιρίου από το έδαφος δημιουργώντας μια νέα πλατεία.....	50
Εικόνα 3.12: Ο ανοιχτός χώρος κάτω από το μουσείο CaixaForum.....	51
Εικόνα 3.13: Τμήμα του νέου όγκου από οξειδωμένη λαμαρίνα του μουσείου CaixaForum.....	52
Εικόνα 3.14: Ο «κάθετος» κήπος του όμορου κτιρίου του μουσείου CaixaForum.....	52

Εικόνα 3.15: Η σπειροειδής κεντρική κλίμακα του μουσείου CaixaForum.....	53
Εικόνα 3.16: Γενική άποψη του μουσείου CaixaForum.....	54
Εικόνα 3.17: Καθαρτήρια, από τα πρώτα κτίρια που κατασκευάστηκαν....	55
Εικόνα 3.18: Αεριοφυλάκιο 1, χτίστηκε το 1960.....	55
Εικόνα 3.19: Εργοστάσιο Φωταερίου Αθηνών, Όψη επί της οδού Πειραιώς.....	56
Εικόνα 3.20: Γενική άποψη των κτιριακών μονάδων.....	56
Εικόνα 3.21: Όψη από την οδό Βουτάδων (1950) όπου φαίνονται τα μεταλλικά στοιχεία.....	57
Εικόνα 3.22: Χάρτης εγκαταστάσεων εργοστασίου.....	58
Εικόνα 3.23: Άποψη κτιρίων εντός του πολιτιστικού πάρκου.....	59
Εικόνα 3.24: Άποψη κτιρίων εντός του πολιτιστικού πάρκου.....	59
Εικόνα 3.25: Γενική εξωτερική όψη του συγκροτήματος.....	60
Εικόνα 3.26: Εσωτερικό Βιομηχανικού Μουσείου Φωταερίου.....	60
Εικόνα 3.27: Μεταλλεία Λαυρίου.....	61
Εικόνα 3.28: Εγκαταστάσεις μεταλλείων Λαυρίου.....	62
Εικόνα 3.29: Άποψη παλαιών μεταλλευτικών εγκαταστάσεων Λαυρίου....	62
Εικόνα 3.30: Πανοραμική άποψη Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου.....	64
Εικόνα 3.31: Άποψη Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου.....	65
Εικόνα 3.32: Άποψη Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου.....	67
Εικόνα 4.1: Πανοραμική άποψη της πόλης της Πάτρας.....	68
Εικόνα 4.2: "Σχέδιον της Νέας Πόλεως των Πατρών" του Στ. Βούλγαρη.....	70
Εικόνα 4.3: «Σχέδιο της πόλης των Πατρών», 1833.....	71
Εικόνα 4.4: Αριστερά το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης του 1858, δεξιά το σχέδιο πόλης με τις επεκτάσεις μεταξύ 1858 και 1929.....	72
Εικόνα 4.5: Αριστερά το «Παλαιό Σχέδιο» με τις επεκτάσεις του 1971, δεξιά το σχέδιο πόλης με τις επεκτάσεις του 1972.....	72
Εικόνα 4.6: Αριστερά σχέδιο πόλης με την επέκταση του 1979, δεξιά εγκεκριμένο σχέδιο του 1986 με τις επεκτάσεις έως το 1990.....	73
Εικόνα 4.7: Μύλοι Αγ. Γεωργίου, 1936.....	75
Εικόνα 4.8: Χαρτοποιεία «Ε. Γ. Λαδόπουλου», 1928.....	75
Εικόνα 4.9: Βιομηχανία βάμβακος «Πειραιϊκή – Πατραϊκή Α.Ε.», 1933.....	75
Εικόνα 4.10: Βιομηχανία ζυμαρικών «Μίσκο Α.Ε.», 1954.....	76
Εικόνα 4.11: Εργοστάσιο «Pirelli Hellas», 1961.....	76
Εικόνα 4.12: Εργοστάσιο υφαντουργίας Β. Μαραγκόπουλου στην οδό Μαιζώνος, 1927.....	77
Εικόνα 4.13: Εριουργία «Αναστασίου Δ. Αναστασόπουλου», 1925.....	78
Εικόνα 4.14: Εργοστάσιο «Pirelli Hellas», 1961.....	79
Εικόνα 5.1: Περιοχή μελέτης.....	80
Εικόνα 5.2: Απόσπασμα από το χάρτη χρήσεων γης της Πάτρας.....	86
Εικόνα 5.3: Χάρτης χρήσεων γης – Πάτρα.....	87

Εικόνα 5.4: Στάση «Παναχαϊκής» της σιδηροδρομικής γραμμής Αγ. Ανδρέας – Αγ. Βασίλειος, στην ανατολική πλευρά των εγκαταστάσεων του παλαιού εργοστασίου.....	89
Εικόνα 5.5: Υφιστάμενη γραμμή προαστιακού σιδηροδρόμου Πάτρας.....	89
Εικόνα 5.6: Γραμμή προαστιακού σιδηροδρόμου Πάτρας με μελλοντικές επεκτάσεις.....	90
Εικόνα 5.7: Διαδρομή μελλοντικού ποδηλατόδρομου επί του παραλιακού μετώπου.....	90
Εικόνα 5.8: Τοπόσημα της Πάτρας στην περιοχή μελέτης.....	93
Εικόνα 6.1: Ετικέτα μπύρας ΜΑΜΟΣ 1920.....	95
Εικόνα 6.2: Εργοστάσιο Πέτρου Μάμου Ζύθου και Πάγου, Πάτρα.....	96
Εικόνα 6.3: Γενική άποψη της ζυθοποιείας – παγοποιείας «ΜΑΜΟΣ».....	96
Εικόνα 6.4: Μεταφορά προϊόντων από την πύλη του εργοστασίου στα βαγόνια του τρένου.....	97
Εικόνα 6.5: Εγκατάλειψη των κτιρίων του εργοστασίου.....	98
Εικόνα 6.7: Σημερινή άποψη της υψικάμινου.....	99
Εικόνα 6.8: Σύγχρονη άποψη του εργοστασίου.....	99
Εικόνα 6.9: Χωροθέτηση του οικοπέδου του παλαιού εργοστασίου.....	100
Εικόνα 6.10: Άποψη του οικοπέδου μελέτης από τη βορειοανατολική γωνία του.....	101
Εικόνα 6.11: Νοτιοδυτική άποψη της περιοχής μελέτης όπου φαίνεται η ζώνη πρασίνου στη νότια πλευρά του οικοπέδου.....	101
Εικόνα 6.12: Τα απομεινάρια των κτιριακών υποδομών του παλαιού εργοστασίου.....	102
Εικόνα 6.13: Τα κτίρια του βιομηχανικού συγκροτήματος.....	103
Εικόνα 6.14: Κτίσμα 1 – Βοηθητικοί χώροι.....	104
Εικόνα 6.15: Κτίσμα 2 – Αποθηκευτικοί χώροι.....	104
Εικόνα 6.16: Κτίσμα 3 – Χώρος καθηγητών (χώρος επεξεργασίας).....	105
Εικόνα 6.17: Κτίσμα 4 – Συνέχεια χώρου επεξεργασίας.....	105
Εικόνα 6.18: Κτίσμα 5 – Χώρος δεξαμενών οινοπνεύματος.....	106
Εικόνα 6.19: Κτίσμα 6 – Παλιό μηχανοστάσιο και διυλιστήριο.....	106
Εικόνα 6.20: Κτίσμα 7 – χώρος παλιού λεβητοστασίου.....	107
Εικόνα 6.21: Κτίσμα 8 – Παλιές δεξαμενές αποθήκευσης οίνου, γραφεία, χημείο.....	107
Εικόνα 6.22: Κτίσμα 9 – Χώρος συμπύκνωσης γλεύκους.....	108
Εικόνα 6.23: Κτίσμα 10 – Χώρος λεβητοστασίου.....	108
Εικόνα 6.24: Κτίσμα 11 – Διυλιστήριο.....	109
Εικόνα 6.25: Κτίσμα 12 – Κτίρια με αντλίες και υπόγειες δεξαμενές.....	109
Εικόνα 6.26: Κτίσμα 11 – Χώρος λεβητοστασίου.....	110
Εικόνα 6.27: Κτίσμα 14 – Κατοικία και γραφείο διευθυντή.....	110
Εικόνα 6.28: Κατεδάφιση σημαντικών τμημάτων του εργοστασίου για ανέγερση πολυκατοικιών.....	111
Εικόνα 7.1: Απεικόνιση κεντρικής ιδέας σχεδιαστικής πρότασης.....	113
Εικόνα 7.2: Σχέδιο γενικής διάταξης της πρότασης αξιοποίησης της περιοχής.....	115

Εικόνα 7.3: Πρόσοψη υφιστάμενου κτίσματος δημοτικού σχολείου.....	119
Εικόνα 7.4: Εσωτερική όψη υφιστάμενου κτίσματος δημοτικού σχολείου.....	120
Εικόνα 7.5: Κάτοψη ισογείου Δημοτικού Σχολείου.....	121
Εικόνα 7.6: Κάτοψη α' – β' ορόφου Δημοτικού Σχολείου.....	122
Εικόνα 7.7: Κάτοψη στεγών Δημοτικού Σχολείου.....	123
Εικόνα 7.8: Κουκουναριά - Pinus Pinea.....	125
Εικόνα 7.9: Ευκάλυπτος - Eucalyptus camaldulensis.....	125
Εικόνα 7.10: Ακακία Κωνσταντινουπόλεως – Albizia julibrissin.....	126
Εικόνα 7.11: Μελιά - Fraxinus excelsior.....	126
Εικόνα 7.12: Υπαίθριοι καθιστικοί χώροι.....	127
Εικόνα 7.13: Υπαίθριοι καθιστικοί χώροι.....	127
Εικόνα 7.14: Ψηλά φωτιστικά σώματα υπαίθριων χώρων.....	128
Εικόνα 7.15: Επιδαπέδια φωτιστικά υπαίθριων χώρων.....	128

Κατάλογος πινάκων

Πίνακας 1.1: Μορφές αστικών κενών.....	24
Πίνακας 2.1: Μορφές βιομηχανικής κληρονομιάς (Νταφλούκα, 2013).....	29
Πίνακας 2.2: Αντιμετώπιση βιομηχανικής κληρονομιάς στην Ευρώπη (Καραμάνου, 2009).....	30
Πίνακας 2.3: Είδη βιομηχανικών – τεχνικών μνημείων (Νταφλούκα, 2013).....	31
Πίνακας 2.4: Βιομηχανικές περιοχές τέλη 19 ^{ου} – αρχές 20 ^{ου} αιώνα.....	33
Πίνακας 2.5: Ενδεικτικοί τύποι βιομηχανιών.....	33
Πίνακας 5.1: Χαρακτηριστικά τοπόσημα της Πάτρας.....	91

Κατάλογος διαγραμμάτων

Διάγραμμα 2.1: Αρχιτεκτονική κληρονομιά βάσει της Σύμβασης της Γρανάδας.....	38
Διάγραμμα 3.1: Σημαντικά σημεία της επέμβασης.....	46
Διάγραμμα 3.2: Βασικές αρχές επανασχεδιασμού.....	50
Διάγραμμα 3.3: Συνθετικές αρχές της πρότασης.....	64
Διάγραμμα 3.4: Οι αρχές της παρέμβασης στο Πάρκο.....	66
Διάγραμμα 5.1: Διάγραμμα – πίνακας μηνιαίας θερμοκρασίας, Πάτρα.....	82
Διάγραμμα 5.2: Διάγραμμα – πίνακας μηνιαίας υγρασίας, Πάτρα.....	83
Διάγραμμα 5.3: Διάγραμμα – πίνακας μηνιαίας βροχόπτωσης, Πάτρα.....	84
Διάγραμμα 5.4: Διάγραμμα – πίνακας μηνιαίων ανέμων, Πάτρα.....	85

1^η Ενότητα: «Αστικό κενό» στη συνοχή του αστικού ιστού

1.1. Η έννοια του «αστικού κενού»

Ο αστικός ιστός της πόλης διαθέτει ελεύθερους / υπαίθριους χώρους, οι οποίοι διακρίνονται για μια λειτουργία τοπικού ή υπερτοπικού χαρακτήρα που συνήθως είναι προϊόν μελέτης και σχεδιασμού. Εκτός όμως από αυτούς, παρουσιάζει και χώρους με απροσδιόριστο περιεχόμενο που δεν έχουν σαφή και ξεκάθαρο ρόλο στη λειτουργία της πόλης και θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως «κενά». Η έννοια του «κενού» ταυτίζεται με την έννοια της «απουσίας» που στο χώρο μεταφράζεται σε απουσία ύλης (δόμησης) ή λειτουργίας και προκαλούν ένα αίσθημα αμηχανίας (Πολυχρονόπουλος, 2006).

Η πόλη έχει δυναμικό χαρακτήρα δηλαδή η μορφή και οι λειτουργίες της μεταβάλλονται και διαφοροποιούνται στην πάροδο των χρόνων ανάλογα με τις απαιτήσεις και τις ανάγκες των κοινωνιών κάθε εποχής. Τα «αστικά κενά» είναι χώροι που είτε δε διαμορφώθηκαν ποτέ και άρα δεν απέκτησαν ποτέ ένα λειτουργικό προσδιορισμό είτε για κάποιο λόγο σταμάτησαν να διαδραματίζουν το ρόλο που τους αντιστοιχούσε στο παρελθόν (Σκοταρά, 2009). Αιτίες δημιουργίας των «αστικών κενών» είναι (Κοκκινίδη, 2017):

- Εγκατάλειψη λόγω μετάθεσης της λειτουργίας και μη εγκατάστασης νέας χρήσης
- Εγκατάλειψη και μη συντήρηση κτιριακών κελύφων λόγω απουσίας οικονομικών πόρων με συνέπεια τη μερική ή ολική κατάρρευσή τους
- Ιστορικά γεγονότα που επηρέασαν την ανάπτυξη των πόλεων και οφείλονται είτε σε συγκεκριμένες ιστορικές συγκυρίες π.χ. βομβαρδισμός, μετανάστευση είτε στην εξέλιξη της κοινωνίας π.χ. αποβιομηχάνιση
- Έλλειψη σχεδιαστικής αξιοποίησης των δημόσιων χώρων ή προβληματική προσέγγιση στη λειτουργική συνοχή του αστικού ιστού
- Ανεξέλεγκτη εξάπλωση των πόλεων με ασαφή οριοθέτησή τους.

Η σύγχρονη πόλη παρουσιάζει ασυνέχειες στον ιστό της, με άλλοτε έντονες και άλλοτε πιο αρμονικές εναλλαγές των διαφορετικών πυκνοτήτων δόμησης και των διαφορετικών σε ποιότητα κενών γεγονός που προκύπτει από τον ανεξέλεγκτο και απρόβλεπτο τρόπο εξέλιξής της και εξάπλωσης των ορίων της καθώς και από το κοινωνικό - οικονομικό υπόβαθρο της κοινωνίας. Έτσι το μέγεθος των «αστικών κενών» ποικίλει με αποτέλεσμα να διακρίνονται τα μικρά «αστικά κενά» σε επίπεδο γειτονιάς και τα μεγάλα «αστικά κενά» που καταλαμβάνουν μεγάλα εδαφικά τμήματα των πόλεων. Τα μικρά «αστικά κενά» είναι χωροθετημένα με ακανόνιστο και τυχαίο τρόπο, διάσπαρτα μεταξύ των δομημένων τμημάτων της πόλης, έχοντας ή μη κτιριακά κελύφη εγκαταλελειμμένα ή/και καταστραμμένα, με μορφολογία που ποικίλει ανάλογα με τη γειτονιά στην οποία αναπτύσσονται (Καψανάκη, 2006).

**Ψυρρής****Μεταξουργείο**

■ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ■ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΟ ■ ΝΕΑ ΟΙΚΟΔΟΜΗ ■ ΑΡΧΑΙΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ

Θησείο

Εικόνα 1.1: Μικρά αστικά κενά σε συνοικίες της Αθήνας
Πηγή: Ε. Καψανάκη, «Το αστικό κενό ως ενδιάμεσος τόπος και φορέας μνήμης», Ε.Μ.Π., Αθήνα 2006

Τα μεγάλα «αστικά κενά» εντοπίζονται συνήθως στα όρια των αστικών περιοχών, χωρίς να αποκλείεται ο εντοπισμός τους και εντός αυτών, και αφορούν ελεύθερους χώρους που ποτέ δεν αξιοποιήθηκαν για κάποιο σκοπό, εγκαταλελειμμένους βιομηχανικούς χώρους, πρώην στρατιωτικούς χώρους, πρώην εγκαταστάσεις μέσων μεταφοράς (σιδηροδρομικές υποδομές, αεροδρόμια κτλ) (Καφανάκη, 2006).



Εικόνα 1.2: Μεγάλο αστικό κενό στο Ελληνικό (παλαιός αερολιμένας)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει

<https://www.ypodomos.com/index.php/autokinitodromoi/uperastikoi/ionia-odos/item/22939-αξιοποίηση-ελληνικού-μεγάλα-τα-σχέδια-για-την-μεταμόρφωση-της-περιοχής>

Η χρήση των «αστικών κενών» στη σύγχρονη πόλη μπορεί να καθορίσει και τη φυσιογνωμία της ευρύτερης περιοχής. Συνήθως αυτοί οι χώροι εντός της πόλης χρησιμοποιούνται για την άτυπη εναπόθεση απορριμμάτων ή ως χώροι προσωρινής αποθήκευσης πραγμάτων γειτονικών κτιρίων ή ως χώροι παράνομης στάθμευσης. Όταν υπάρχουν εγκαταλελειμμένα κτίρια βρίσκουν κατάλυμα άστεγοι, τοξικομανείς ή πρόσφυγες ή ακόμα και αδέσποτα ζώα. Σε περιπτώσεις όπου οι συνθήκες είναι λίγο καλύτερες στους χώρους αυτούς έχει αναπτυχθεί φυσική βλάστηση ή σπανίως τα παιδιά της γειτονιάς έχουν δυνατότητα για υπαίθριο παιχνίδι. Τα μεγάλα «αστικά κενά» συνήθως δεν έχουν κάποια χρήση. Όταν έχουν πρόσβαση ενδέχεται να κατοικηθούν προσωρινά από περιθωριακές ή μετακινούμενες ομάδες ανθρώπων ή και αυτοί να γίνουν χώροι εναπόθεσης άχρηστων πραγμάτων και απορριμμάτων (Καφανάκη, 2006).

Ως συνέπεια των παραπάνω συμπεραίνουμε ότι η έννοια των «αστικών κενών» δε σχετίζεται πάντα με το αδόμητο περιβάλλον μιας πόλης καθώς οι ελεύθεροι χώροι που υπάρχουν σε αυτήν έχουν μελετηθεί να εξυπηρετούν λειτουργίες που καλύπτουν της καθημερινές ανάγκες της αστικής ζωής. Τα «αστικά κενά» περιλαμβάνουν όλα τα τμήματα της πόλης, δομημένα ή αδόμητα, τα οποία δεν έχουν κανένα λειτουργικό ρόλο και αποτελούν

«νεκρές ζώνες» στη συνοχή του αστικού ιστού υποβαθμίζοντας πολλές φορές τον χαρακτήρα του (Αμούργης, Γιάννας, Ευαγγελινός, Καλογεράς, Καλογήρου, Helmle, 2001).



Εικόνα 1.3: Αστικά κενά στην πόλη

Πηγή: Χ. Σκοταρά, «Τα αστικά κενά και η συμβολή τους και η συμβολή τους στη βελτίωση της ποιότητας ζωής», Ε.Μ.Π., Αθήνα



Εικόνα 1.4: Αστικά κενά στην πόλη

Πηγή: Ε. Καψανάκη, «Το αστικό κενό ως ενδιάμεσος τόπος και φορέας μνήμης», Ε.Μ.Π., Αθήνα 2006

1.2. Η έννοια των “brownfields”

Ο όρος “brownfields” γενικά αναφέρεται σε περιοχές οι οποίες είναι ανενεργές ή εγκαταλελειμμένες από την πρότερη χρήση τους με σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και τη δημόσια υγεία. Στη διεθνή βιβλιογραφία υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις στον ορισμό του όρου “brownfield” γεγονός που οφείλεται στο θεσμικό πλαίσιο κάθε χώρας αλλά και στις μεθόδους του χωρικού σχεδιασμού (Wikipedia, 2018).

Στην Ευρώπη ο όρος “brownfields” αναφέρεται σε περιοχές οι οποίες έχουν εγκαταλειφθεί από την οποιαδήποτε πρότερή τους χρήση (βιομηχανικοί χώροι, στρατιωτικές εγκαταστάσεις, χώροι απορριμμάτων, εγκαταστάσεις μέσων μεταφοράς κτλ) χωρίς να υπάρχει γι’ αυτές σχέδιο ανάπλασης ή εγκατάσταση νέας χρήσης ή δραστηριότητας. Στις Η.Π.Α. όπου υπάρχει μεγαλύτερη προσέγγιση στην περιβαλλοντική διάσταση του θέματος, ο όρος “brownfields” αναφέρεται σε περιοχές των οποίων η πρότερη χρήση αφορούσε βιομηχανική ή εμπορική δραστηριότητα με τυχόν υποβάθμιση της περιοχής από την παρουσία επικίνδυνων ουσιών και ρυπαντών στο έδαφος και το νερό. Εάν ο βαθμός υποβάθμισης του εδάφους είναι υψηλός τότε η περιοχή εντάσσεται σε διαδικασία αποκατάστασης βάσει της νομοθεσίας για χώρους επικινδύνους για τη δημόσια υγεία με μεγάλη τοξικότητα (Κοκκινίδη, 2006).

1.3. Μορφές αστικών κενών στην Ελλάδα

Ο τρόπος ανάπτυξης των πόλεων τα τελευταία χρόνια στον ελλαδικό χώρο έχει συμβάλλει σημαντικά στη δημιουργία αστικών κενών στον αστικό ιστό. Ανάπτυξη της πόλης συνήθως σημαίνει επέκταση των ορίων της χωρίς μελετημένο σχέδιο και δημιουργία νέων αστικών κέντρων. Πλέον δεν υπάρχει ένα ισχυρό μητροπολιτικό κέντρο που να συγκεντρώνει όλες τις εμπορικές, επιχειρηματικές, παραγωγικές δραστηριότητες αλλά δημιουργούνται πολλά σε περιφερειακές περιοχές όπου παλαιότερα ήταν περιοχές αμιγούς κατοικίας και όπου υπάρχει χώρος, φθηνότερη γη και άνεση σε κυκλοφορία και στάθμευση. Με τη συγκέντρωση ποικίλων χρήσεων στα προάστια των πόλεων, το κέντρο αποδυναμώνεται με συνέπεια να χάνουν την αξία τους τμήματα της πόλης και της ευρύτερης περιοχής που δεν έχουν κάποια χρήση και θα μπορούσαν να είναι ενεργά και να καλύψουν τις όποιες οικιστικές ή άλλες ανάγκες προστάζουν οι σύγχρονες απαιτήσεις ζωής. Η απαξίωση αυτή σε τμήματα του κέντρου και της άμεσης περιφέρειάς του συμβάλλει στην εγκατάλειψη όχι μόνο των κτιριακών δομών, αλλά και των συγκοινωνιακών υποδομών που εξυπηρετούσαν αυτές τις περιοχές ενώ ενισχύεται σε μεγάλο βαθμό η χρήση των Ι.Χ. αυτοκινήτων. Συνεπώς η σύγχρονη πόλη που εξαπλώνεται ανεξέλεγκτα δημιουργεί αστικά κενά όχι μόνο στο κέντρο της αλλά και σε περιφερειακά της σημεία καθώς η επέκταση των αστικών δραστηριοτήτων οδηγεί σε απαξίωση τμημάτων γης και αναζήτηση νέων (Χλωπτσιούδης, 2006).

Μία μορφή αστικών κενών αποτελούν οι παλιές βιομηχανικές εγκαταστάσεις που πλέον δε λειτουργούν και παραμένουν ως κατάλοιπα της βιομηχανικής ανάπτυξης του 20^{ου} αιώνα τόσο σε κεντρικά σημεία των πόλεων όσο και στα όρια της περιφέρειάς τους. Παρόλο που στον ελλαδικό χώρο δεν δημιουργήθηκαν ποτέ μεγάλες εγκαταστάσεις βαριάς βιομηχανίας, έγιναν αρκετές βιομηχανικές μονάδες καθώς και η αντίστοιχη κτιριακή και μη

υποδομή των περιφερειακών δραστηριοτήτων τους που σχετίζονται άμεσα με αυτές. Το κύμα της αποβιομηχάνισης, που επηρέασε και την Ελλάδα, οδήγησε στην εγκατάλειψη αρκετών βιομηχανικών μονάδων διασπώντας τη συνοχή του αστικού ιστού. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων χώρων συναντά κανείς στην Αθήνα στην περιοχή κατά μήκος της οδού Πειραιώς, στα κέντρα των μεγάλων πόλεων Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Βόλου κ.α. αλλά και σε περιοχές πιο αμακρυσμένες από αστικά κέντρα π.χ. Λαύριο (Κοκκίνη, Παππά, 2004).



Εικόνα 1.5: Βιομηχανικές εγκαταστάσεις Μύλων Αγ. Γεωργίου στην Πάτρα
Πηγή: Α. Κοκκίνη, Ι. Παππά – «Τα παλιά βιομηχανικά κτίρια στην Ελλάδα και την Ιταλία/ Αρχές επανάχρησης και σύγκριση παραδειγμάτων βόρεια Ιταλία – Πάτρα», Ε.Μ.Π., Αθήνα 2004



Εικόνα 1.6: Πρώην εργοστάσιο «Ελληνικά Υφαντήρια» (Σικιαρίδείο) νυν Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών επί της οδού Πειραιώς
Πηγή: <http://www.kathimerini.gr/788089/article/politismos/eikastika/anastatwsh-sthn-kalwn-texnwn>



Εικόνα 1.7: Πρώην καπνοβιομηχανία «Ματσάγγου» στο Βόλο νυν κτίριο του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Πηγή: <http://www.ktirio.gr/κτιρια/αποκαταστασεις-κτιριων/αποκατάσταση-επανάχρηση-βιομηχανίας-ματσάγγου-στο-βόλο>

Άλλη μορφή αστικών κενών αποτελούν οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις που εντοπίζονται σε διάφορα σημεία του αστικού ιστού. Τα στρατόπεδα συνήθως δεν κατασκευάζονται σε κεντρικά σημεία της πόλης απλά με την πάροδο του χρόνου λόγω της εξάπλωσης των αστικών ορίων κάποια στιγμή ενσωματώθηκαν στο εσωτερικό της. Σημαντικό στοιχείο της μορφολογίας τους είναι το γεγονός ότι ο όγκος των κτιριακών υποδομών είναι μικρός σε σχέση με την έκταση των ανοιχτών – ελεύθερων χώρων τους. Κατά καιρούς διάφοροι φορείς έχουν προτείνει τη μετεγκατάσταση των στρατοπέδων εκτός των ορίων των πόλεων ώστε οι υπάρχουσες υποδομές να μπορούν να αξιοποιηθούν προς όφελος των κατοίκων της πόλης αλλά αυτές οι προτάσεις συνήθως έχουν ναυαγήσει. Παραδείγματα αξιοποίησης παλαιών στρατιωτικών εγκαταστάσεων είναι το γνωστό Πάρκο Ελευθερίας (πρώην στρατόπεδο Α' Τάγματος Πεζικού) και η «Στρατιωτική Πόλη Γουδή» (Νικολοπούλου, 2015).



Εικόνα 1.8: Πρώην «Στρατιωτική Πόλη Γουδή, νυν Πάρκο Γουδή
Πηγή: <https://www.aftodioikisi.gr/koinonia/kata-tou-gipedou-tou-panathinaikou-sto-goudi-foreis-kai-katoikoi/>

Ένας ακόμα τύπος αστικών κενών είναι οι χώροι στους οποίους κάποτε είχαν δημιουργηθεί υποδομές για διάφορα μέσα μεταφοράς και πλέον δε χρησιμοποιούνται. Τέτοιοι χώροι είναι παλιά αεροδρόμια, λιμάνια, σιδηροδρομικές γραμμές και σταθμοί κ.α. Παράγοντες όπως η διαρκής αλλαγή της φυσιογνωμίας της πόλης, οι πληθυσμιακές ανακατατάξεις, η εξέλιξη της τεχνολογίας, προκαλούν ανάλογες αλλαγές στο σχεδιασμό και την ανάπτυξη των μεταφορών. Έτσι οι παλαιότερες εγκαταστάσεις εγκαταλείπονται αφού τις περισσότερες φορές αναζητούνται νέες περιοχές ανάπτυξης των δικτύων. Το πιο ενδεικτικό παράδειγμα τέτοιας περίπτωσης αποτελεί η μετεγκατάσταση του αεροδρομίου Αθηνών από το Ελληνικό στα Σπάτα (Νικολοπούλου, 2015).



Εικόνα 1.9: Πρώην εγκαταστάσεις αεροδρομίου Αθηνών στο Ελληνικό
Πηγή: <http://www.capital.gr/epikairota/3267627/handelsblatt-gia-elliniko-kati-kineitai-sto-aerodromio-fantasma-sumbolo-parakmis>

Υπάρχει, τέλος, και μια ιδιαίτερη μορφή αστικών κενών που αναφέρεται σε περιοχές που ποτέ δεν απέκτησαν συγκεκριμένη χρήση, κατά κύριο λόγο πρόκειται για αδόμητες περιοχές, ή κατά καιρούς φιλοξενούσαν ένα συνονθύλευμα ακανόνιστων χρήσεων. Η εικόνα αυτών των περιοχών συνδέεται συνήθως με την έννοια της παρακμής και της απομόνωσης από τις υπόλοιπες λειτουργίες της πόλης ενώ συχνά γίνονται τόποι συγκέντρωσης περιθωριακών ομάδων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του Ελαιώνα στο κέντρο της Αθήνας όπου κατά το μεγαλύτερο μέρος του είναι αδόμητος ενώ στο υπόλοιπο τμήμα υπήρχαν διάφορες χρήσεις όπως βιομηχανικές μονάδες και βιοτεχνίες, αποθήκες, αμαξοστάσια και μικροί συνοικισμοί. Με την αποβιομηχάνιση επήλθε σιγά σιγά η παρακμή και η υποβάθμιση της περιοχής (Νικολοπούλου, 2015).



Εικόνα 1.10: Άποψη της περιοχής του Ελαιώνα

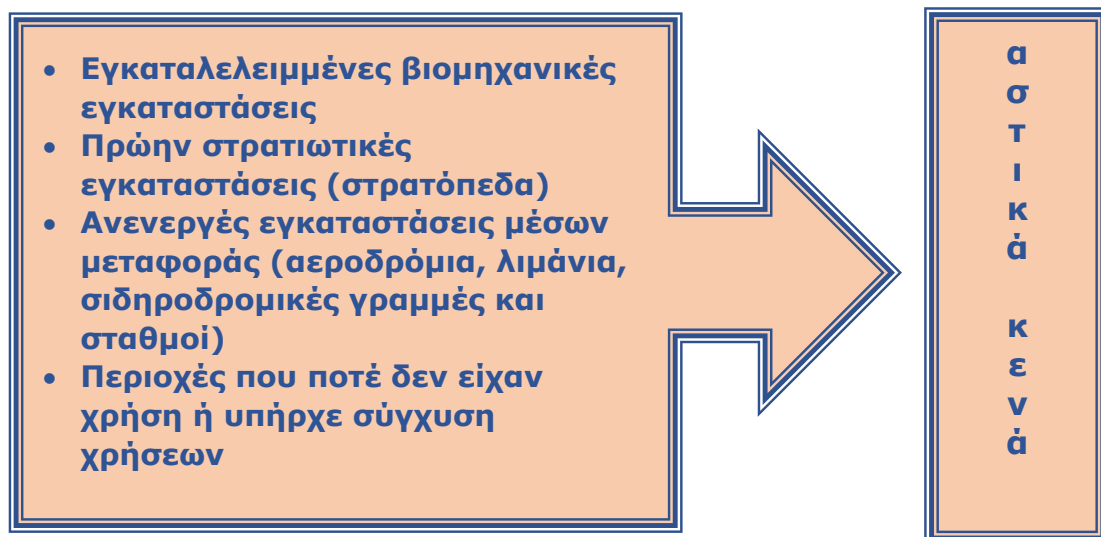
Πηγή: <http://www.iefimerida.gr/news/117995/ελαιώνας-ένας-πνεύμονας-πρασίνου-και-πολιτισμού-δύο-βήματα-από-το-κέντρο-της-αθήνας>

1.4. Μορφές αστικών κενών στην Ευρώπη

Στον ευρωπαϊκό χώρο η έννοια του αστικού κενού χρησιμοποιήθηκε πολύ νωρίτερα προκειμένου να ορίσει ένα χώρο απαλλαγμένο από κάθε χρήση που διακόπτει με την παρουσία του τη συνοχή και την ομαλότητα των αστικών λειτουργιών. Αυτό συνέβη διότι από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 άρχισε να απασχολεί την Ευρώπη η αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων περιοχών και ο τρόπος επανένταξής τους στον αστικό ιστό. Για το λόγο αυτό θεσμοθετούνται αρχές και μέθοδοι αποκατάστασης και επανάχρησης, δημιουργούνται φορείς και οργανώσεις που αναλαμβάνουν το έργο αυτό και αρχίζουν συστηματικός εντοπισμός, καταγραφή και κατηγοριοποίηση όλων των αστικών κενών που θα μπορούσαν να ενταχθούν στα σχέδια ανάπτυξης

ολόκληρων περιοχών. Αυτό που γίνεται γρήγορα αντιληπτό είναι ότι περιορίζοντας τα αστικά κενά και επανεντάσσοντάς τα στη λειτουργία της πόλης, αναβαθμίζεται η ευρύτερη περιοχή αναφοράς με οικονομικά κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη (Χλωπτσιούδης, 2006).

Και στον ευρωπαϊκό χώρο εντοπίζονται οι ίδιες μορφές αστικών κενών που όπως είδαμε παραπάνω συνοψίζονται στο ακόλουθο διάγραμμα (Νικολοπούλου, 2015).



Πίνακας 1.1: Μορφές αστικών κενών

Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Εικόνα 1.11: Πρώην υφαντουργείο Cottonificio Veneziano στη Βενετία, νυν κτίριο Σχολής Αρχιτεκτόνων του Πανεπιστημίου Βενετίας

Πηγή: <https://www.flickr.com/photos/25831000@N08/16817318659>



Εικόνα 1.12: Πρώην βιομηχανικό κέντρο του Ruhr νυν πάρκο τοπίου “Emscher Landscape Park”

Πηγή: <http://citypeak.blogspot.com/2011/10/>



Εικόνα 1.13: Πρώην λιμενικές εγκαταστάσεις στην περιοχή Docklands, νυν επιχειρηματικό κέντρο του Λονδίνου

Πηγή: <http://www.newquay.com.au/docklands-jobs-increasingly-important-to-australias-competitiveness/>



Εικόνα 1.14: Εδάφη που απελευθερώθηκαν μετά την πτώση του τείχους του Βερολίνου, νυν μητροπολιτικό κέντρο περιοχή Potsdamer Platz

Πηγή: <http://avax.news/pictures/223032>

Στόχος της αξιοποίησης των αστικών κενών είναι (Πουζουκίδου, Σοπέογλου, Τσιούμα, 2006):

- Προστασία και προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς
- Προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος
- Ενίσχυση της λειτουργικής συνοχής του αστικού ιστού
- Ένταξη νέων χρήσεων για την κάλυψη των αναγκών της πόλης χωρίς κατ' επέκταση των ορίων της που συνεπάγεται και δημιουργία νέων υποδομών για την υποστήριξή τους
- Συνετή διαχείριση των ελεύθερων χώρων
- Εξοικονόμηση πόρων από την αποφυγή ανέγερσης νέων κτιριακών υποδομών για να φιλοξενήσουν τις νέες χρήσεις
- Αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής και γενικότερα ολόκληρης της πόλης
- Οικονομικά οφέλη λόγω αναβάθμισης της ευρύτερης περιοχής
- Κοινωνικά οφέλη λόγω αναβάθμισης της ευρύτερης περιοχής

1.5. Περιβαλλοντικός σχεδιασμός ως μέσο αξιοποίησης των αστικών κενών

Η βέλτιστη αξιοποίηση των αστικών κενών μπορεί να γίνει μόνο μέσω οργανωμένης προσπάθειας και βάσει των αρχών του περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Με τη βοήθεια του περιβαλλοντικού σχεδιασμού μπορούν να εντοπιστούν από την αρχή τα προβλήματα που πρέπει να επιλυθούν με την

επέμβαση που πραγματοποιείται και να αναγνωριστούν οι ποιότητες των χώρων, υπαίθριες ή κτιριακές, ώστε χρησιμοποιώντας βιοκλιματικά εργαλεία να επέρχεται το επιθυμητό αποτέλεσμα. Ιδιαίτερα στην περίπτωση των κτιριακών όγκων, θα πρέπει να ικανοποιούνται όχι μόνο οι ανάγκες του παρόντος αλλά να υπάρχει και σχετική πρόβλεψη τυχόν μελλοντικών απαιτήσεων ώστε να μπορεί να ενισχυθεί η έννοια της βιωσιμότητας. Αποτελεί επιτυχία του σχεδιασμού όταν τα κτιριακά κελύφη μπορούν με μικρές τροποποιήσεις να επαναχρησιμοποιηθούν στο μέλλον με διαφορετικές χρήσεις από αυτήν για την οποία αρχικά κατασκευάστηκαν (Κοκκινίδη, 2017).

Η αξιοποίηση των αστικών κενών δεν αφορά μόνο σε τοπικές επεμβάσεις στο σημείο που εντοπίζονται αλλά συνήθως αποτελούν τμήμα μια γενικότερης ανάπλασης της περιοχής αναφοράς τους, κάτι που είναι αναμενόμενο αφού βρίσκονται σε διαρκή αλληλεπίδραση. Επομένως για να εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα του αστικού χώρου κατά τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό θέτονται στόχοι όπως (Αμούργης, Γιάννας, Ευαγγελινός, Καλογεράς, Καλογήρου, Helmle, 2001):

- Περιβαλλοντική προστασία που επιτυγχάνεται με την εξοικονόμηση ενέργειας και φυσικών πόρων, βασικές αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού
- Ορθολογική επιλογή των νέων χρήσεων ώστε να μην υπάρχει σύγκρουση ή υπερπροσφορά χρήσεων, να ικανοποιούνται οι τωρινές ανάγκες των πολιτών και να μη δημιουργούν δυσμενείς επιπτώσεις για τις μελλοντικές συνθήκες διαβίωσης
- Ενίσχυση της χρήσης φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς
- Αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος με τη βοήθεια του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού
- Ανάδειξη των ανοιχτών χώρων και προώθηση της λειτουργίας τους στον αστικό ιστό παράλληλα με τις επεμβάσεις στα κτιριακά κελύφη
- Αναβάθμιση των κοινωνικών συνθηκών μέσω της ενίσχυσης της συνεκτικότητας και της συνοχής της κοινωνίας αποφεύγοντας εντάσεις
- Δημιουργία οικονομικών – επιχειρηματικών κινήτρων στους πολίτες ώστε να μη χρειάζεται να εγκαταλείψουν την πόλη τους για καλύτερες συνθήκες διαβίωσης
- Μέριμνα για ειδικές ομάδες ανθρώπων όπως ΑΜΕΑ, ομάδες προσφύγων κτλ

Ειδικότερα στις κτιριακές υποδομές οι στόχοι του περιβαλλοντικού σχεδιασμού είναι (Αμούργης, Γιάννας, Ευαγγελινός, Καλογεράς, Καλογήρου, Helmle, 2001):

- Εξοικονόμηση χρημάτων και ενέργειας στις κατασκευές με την εύστοχη επιλογή υλικών και τρόπων κατασκευής

- Μέγιστη εκμετάλλευση του προσανατολισμού του κτιρίου για τα οφέλη που μπορεί να προσφέρει στους εσωτερικούς του χώρους, με κατάλληλες παρεμβάσεις στο βαθμό που επιτρέπει η αρχική τοποθέτησή του μέσα στο οικόπεδο
- Μέγιστη εκμετάλλευση φυσικού φωτισμού και αερισμού ώστε να μειωθούν οι υπερβολικές καταναλώσεις ενέργειας από τεχνητές μεθόδους φωτισμού, θέρμανσης, ψύξης των κτιρίων
- Επιλογή υλικών εσωτερικά και εξωτερικά του κτιρίου με τη λιγότερη δυνατή απορρόφηση και εκπομπή ενέργειας
- Καλύτερη διαχείριση των αποβλήτων – ρυπογόνων εκπομπών των κτιρίων για την προστασία του περιβάλλοντος στο οποίο είναι κατασκευασμένα.

Σημαντικό ρόλο στην επιτυχημένη παρέμβαση για την ανάδειξη μιας περιοχής μέσω του περιβαλλοντικού σχεδιασμού, διαδραματίζουν η τοπική κοινωνία εννοώντας πολιτικούς παράγοντες αλλά και απλούς πολίτες. Μόνο όταν οι πολίτες αποκτήσουν περιβαλλοντική συνείδηση στις συνήθειες της καθημερινότητάς τους και ταυτόχρονα οι πολιτικοί ηγέτες καταλάβουν ότι πρέπει να συμβάλλουν ενεργά με δράσεις και έργα, μπορεί ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός των πόλεων να αποδώσει και να ενισχύσει τη βιωσιμότητά τους (Αραβαντινός, Κοσμάκη, 1988).

2^η Ενότητα: Προσέγγιση ανενεργών βιομηχανικών εγκαταστάσεων στον αστικό ιστό

2.1. Βιομηχανική κληρονομιά, βιομηχανικό μνημείο

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται όλο και μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την προστασία της πολιτιστικής – μνημειακής κληρονομιάς γεγονός που οφείλεται στον τρόπο ανάπτυξης των σύγχρονων πόλεων. Οι κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες διαβίωσης επιτάσσουν άμεσες και ευέλικτες λύσεις στα προβλήματα της καθημερινότητας ενώ παράλληλα η περιβαλλοντική βιωσιμότητα αποτελεί καθοριστικό παράγοντα στην εξέλιξη της ζωής. Έτσι η ανάπτυξη δεν επιτυγχάνεται μόνο μέσω της δημιουργίας / επινόησης / κατασκευής καινούριων στοιχείων που προάγουν και διευκολύνουν την αστική ζωή αλλά και μέσω της αξιοποίησης / επανάχρησης στοιχείων που είχαν κάποια χρήση στο παρελθόν και πλέον την έχουν χάσει (Αλεξάνδρου, 2011).

Με τον όρο κληρονομιά αναφερόμαστε στον πλούτο, άυλο ή υλικό, πνευματικής ή πολιτιστικής αξίας, που αφήνουν οι προηγούμενες γενιές και για τον οποίο υπάρχει συνήθως η απαίτηση να διασωθεί και να διατηρηθεί. Η βιομηχανική κληρονομιά αναφέρεται σε κληροδοτήματα του βιομηχανικού παρελθόντος, «... που εμπλουτίζουν σε μεγάλο βαθμό – αν όχι στον μεγαλύτερο - τη γνώση της ιστορίας των παραγωγικών δραστηριοτήτων μιας χώρας ή ενός πληθυσμού (Alfrey και Putnam, 1992 : 15)»¹. Τα κληροδοτήματα αυτά χρονολογικά τοποθετούνται στους τρεις τελευταίους αιώνες κατά τη διάρκεια των οποίων εμφανίστηκε και εξελίχθηκε η βιομηχανία στον κόσμο και μεταφέρουν σημαντικές πληροφορίες για την εξέλιξη στο πέρασμα των χρόνων των κοινωνικο-οικονομικών συνθηκών του επιπέδου διαβίωσης της ανθρωπότητας (Καραμάνου, 2007).

Μορφές βιομηχανικής κληρονομιάς	Η προστασία και συντήρηση περιοχών, κτιριακών δομών, μηχανολογικού εξοπλισμού λόγω της ιστορικής, τεχνικής ή αισθητικής τους αξίας.
	Η ανάθεση νέων χρήσεων στα ανενεργά αλλά με μεγάλη αξία στοιχεία βιομηχανικών τοπίων.
	Η επαναλειτουργία παλιών εργασιακών διαδικασιών και μεθόδων.
	Η καταγραφή της τεχνογνωσίας και της εμπειρίας των βιομηχανικών πληθυσμών.
	Η αξιοποίηση των παραπάνω στοιχείων ώστε να προκύψουν πληροφορίες για τον τρόπο ζωής και εργασίας των παλαιότερων γενεών.

Πίνακας 2.1: Μορφές βιομηχανικής κληρονομιάς (Νταφλούκα, 2013)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

¹ Ευστρ. Αλεξάνδρου, «Βιομηχανική κληρονομιά: ζητήματα προστασίας, διαχείρισης και αξιοποίησης στον ευρωπαϊκό χώρο», Α.Π.Θ., Βέροια 2011

Τα ευρήματα του βιομηχανικού πλούτου μπορεί να είναι αντικείμενα αλλά και κτίρια ή ολόκληρες εγκαταστάσεις ή ακόμα και χώροι που απορρέουν από τη βιομηχανική δραστηριότητα (Νταφλούκα, 2013).

Συνεπώς ανάλογα με το είδος τους, η αξία τους μπορεί να είναι ιστορική, τεχνολογική, αρχιτεκτονική.

Η βιομηχανική αρχαιολογία είναι ο επιστημονικός κλάδος που ασχολείται με τη συλλογή όλων των πληροφοριών που μεταφέρονται μέσω της βιομηχανικής κληρονομιάς. Ο όρος έχει αγγλική προέλευση αφού πρωτοεμφανίστηκε στα αγγλικά πανεπιστήμια το 1955². Συγκεκριμένα ερευνά και μελετά οτιδήποτε σχετίζεται με το βιομηχανικό πολιτισμό, την εποχή στην οποία αναφέρεται, τις συνθήκες υπό τις οποίες αναπτύχθηκε αλλά και την εποχή που τον προετοίμασε (Καραμάνου, 2007).

Αντιμετώπιση βιομηχανικής κληρονομιάς στην Ευρώπη	
Αγγλοσαξονικές και γερμανικές χώρες	Λεπτομερείς απογραφές σε ολόκληρες περιοχές με επί τόπου έρευνες για τη συλλογή στοιχείων, τα οποία είναι αρχειοθετημένα σε διάφορες υπηρεσίες και οργανισμούς.
Χώρες κεντρικής και βόρειας Ευρώπης	Αξιοποίηση στοιχείων από την εμπειρία των παραπάνω χωρών αλλά και καθιέρωση νέων μεθόδων και τεχνικών εργαλείων για την αξιοποίηση του βιομηχανικού πλούτου.
Μεσογειακές χώρες	Δεν υπάρχει οργανωμένος τρόπος αντιμετώπισης του βιομηχανικού μνημείου.

Πίνακας 2.2: Αντιμετώπιση βιομηχανικής κληρονομιάς στην Ευρώπη (Καραμάνου, 2007)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Φορέας όλης αυτής της πληροφορίας είναι το βιομηχανικό μνημείο. Το βιομηχανικό μνημείο είναι ο φορέας της ιστορικής και πολιτιστικής εξέλιξης του κάθε τόπου, αναπόσπαστο κομμάτι – τοπόσημο της περιοχής αναφοράς του, μάρτυρας οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών της εποχής του (Καραμάνου, 2007).

Ένας ανενεργός βιομηχανικός χώρος υποστηρίζει μία δισυπόστατη πραγματικότητα: από τη μία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως αστικό κενό της περιοχής στην οποία βρίσκεται και από την άλλη αποτελεί βιομηχανικό μνημείο. Το βιομηχανικό αυτό μνημείο με την κατάλληλη αξιοποίηση και επανένταξη στη λειτουργία της πόλης μπορεί από πρόβλημα της περιοχής να

² Ν. Μπελαβίλας, «Δύο αιώνες βιομηχανικής ιστορίας», αφιέρωμα «Βιομηχανική αρχαιολογία» «Επτά Ημέρες η Καθημερινή», σελ. 3, Αθήνα 07/01/2001

μετατραπεί στο σημαντικότερο πλεονέκτημα για την αναβάθμιση και προβολή της (Καραμάνου, 2007).

Βιομηχανικά ή τεχνικά μνημεία	Εργοστάσια ένδυσης, μεταποίησης, δομικών υλικών, καπνεργοστάσια, οινοποιεία, κλωστοϋφαντουργεία, χημικές βιομηχανίες κ.α.
	Μηχανοστάσια, αντλιοστάσια, υδραγωγεία
	Σταθμοί παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, εργοστάσια γκαζιού
	Μηχανολογικός εξοπλισμός βιομηχανικών εγκαταστάσεων
	Ορυχεία, μεταλλεία, λατομεία
	Αποθήκες εμπορευμάτων, καπναποθήκες, σταφιδαποθήκες κ.α.
	Παλιές δημοτικές αγορές, ελαιοτριβεία, σφαγεία
	Παραδοσιακοί ανεμόμυλοι, νερόμυλοι, αλευρόμυλοι
	Παραδοσιακά γεφύρια, κρήνες, φούρνοι
	Παλιά κτίρια επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών σταθμών
	Παλιά βαγόνια και μηχανές τρένων
	Λιμενικές εγκαταστάσεις
	Καρνάγια, σκάφη, φάρoi
	Παραδοσιακά επαγγέλματα – ειδικότητες (π.χ. μυλωνάς)
	Τρόπος ζωής και τρόπος εργασίας του παρελθόντος
	Εργατικές κατοικίες γύρω από εργοστασιακές μονάδες

Πίνακας 2.3: Είδη βιομηχανικών – τεχνικών μνημείων (Νταφλούκα, 2013)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

2.2. Η βιομηχανική κληρονομιά στο διεθνή και στον ελλαδικό χώρο

Η έννοια της βιομηχανικής κληρονομιάς αρχίζει να απασχολεί τις χώρες της Ευρώπης μετά το 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο και συγκεκριμένα στις αρχές της δεκαετίας του '50. Αναπτύσσεται ένα συνεχώς αυξανόμενο ενδιαφέρον για την έρευνα και τη μελέτη από τη μία του αρχιτεκτονικού πλούτου κάθε τόπου και από την άλλη της τεχνολογίας και του ιστορικού της παρελθόντος. Οι διεργασίες αυτές γίνονται σε συνδυασμό με τη δημιουργία και καλλιέργεια της περιβαλλοντικής συνείδησης υπό τις κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες κάθε τόπου. Στο πλαίσιο αυτό αναπτύσσεται η έννοια της βιομηχανικής κληρονομιάς και η ανάγκη διερεύνησης της βιομηχανικής ιστορίας μέσα από

τα βιομηχανικά κατάλοιπα που εντοπίζονται με τη μορφή κτιριακών εγκαταστάσεων, αστικών τοπίων και οικισμών που αναπτύχθηκαν εξαιτίας της βιομηχανικής δραστηριότητας, τεχνικού εξοπλισμού και κατασκευών και τεχνικών μεθόδων (Νταφλούκα, 2013).

Η τάση αυτή αρχίζει να διαφαίνεται αρχικά στην Αγγλία και οφείλεται στην αποβιομηχάνιση κάποιων περιοχών λόγω διάφορων μετασχηματισμών στις δομές αστικών και αγροτικών περιοχών. Σε σύντομο χρονικό διάστημα οι κοινωνικοί μετασχηματισμοί παρατηρούνται και στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες αλλά και στην Αμερική και το ενδιαφέρον για τα βιομηχανικά απομεινάρια δημιουργεί μια διεθνή τάση μελέτης για τη διατήρηση της βιομηχανικής μνήμης (Αλεξάνδρου, 2011).

Η μέχρι τότε αδιαφορία για την βιομηχανική κληρονομιά οφείλεται στις συνθήκες διαβίωσης των κοινωνιών και ειδικότερα στον τρόπο ζωής που επέβαλλαν οι εκάστοτε κοινωνικοί και οικονομικοί παράγοντες. Σημαντικός παράγοντας που έπαιζε καταλυτικό ρόλο στο βαθμό και στην ταχύτητα ανάπτυξης μιας χώρας ήταν η θρησκεία³. Στις χώρες της Ευρώπης όπως η Γερμανία και η Αγγλία όπου κυριαρχούσε ο προτεσταντισμός, ο οποίος θεωρούσε ότι η εργασία και η επαγγελματική επιτυχία ήταν αξίες που προάγουν το άτομο, η βιομηχανική κληρονομιά κατάφερε να αναδειχθεί γρηγορότερα. Σε χώρες όπως η Γαλλία, η Ισπανία και η Ιταλία όπου κυριαρχούσε ο καθολικισμός βάσει του οποίου η εργασία είναι κατάρρα και σχετίζεται με καταναγκαστικό κόπο, υπήρξε καθυστέρηση στην προβολή της βιομηχανικής κληρονομιάς. Υπάρχουν βέβαια και οι χώρες του Νότου που την περίοδο αυτή λόγω εσωτερικών πολιτικών διεργασιών δεν ασχολούνται καθόλου με την ανάδειξη του βιομηχανικού πλούτου παρά τον εγκαταλείπουν και τον αφήνουν να καταστραφεί (Νταφλούκα, 2013).

Η πρώτη προσέγγιση της βιομηχανικής κληρονομιάς αφορά την εκτίμηση της αρχιτεκτονικής διάστασης των κληροδοτημάτων. Έτσι καταγράφεται η τυπολογία των βιομηχανικών κτιρίων που είναι πολύ συγκεκριμένη και αυστηρή και απαλλαγμένη από περιττές διακοσμήσεις. Ανάλογα με την εποχή και τον τόπο προστίθενται αρχιτεκτονικά στοιχεία που κάνουν ξεχωριστή τη μορφολογία των κτιρίων αυτών (Καλογεράς, 1993).

Επιπλέον η ερμηνεία και οι συμβολισμοί που αποδίδονται στα βιομηχανικά μνημεία εξηγούνται από τις πολιτικές – κοινωνικές δομές της χώρας. Συνεπώς για τις χώρες της Ευρώπης, τα βιομηχανικά κτίρια είναι συνδεδεμένα με οικονομική κυριαρχία και δύναμη ενώ για τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, τα κτίρια αυτά φέρουν μνήμες από τους αγώνες

³ Πολ. Νταφλούκα, «Διαχείριση βιομηχανικής κληρονομιάς: Αξιολόγηση δύο περιπτώσεων στο Βόλο, Πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπατά – Μεταξουργείο Εκμετζόγλου», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος, Ιούνιος 2013, σελ. 13

της εργατικής τάξης και άρα έχουν μια καλύτερη αντιμετώπιση (Δαλγίτση, 2013).

Στην Ελλάδα η έννοια της βιομηχανικής κληρονομιάς ακόμα και στις μέρες μας, δεν έχει γίνει κατανοητή και κατά συνέπεια και αποδεκτή από το ευρύ κοινό με αποτέλεσμα οι έρευνες για τη διατήρηση και την αξιοποίηση της να οφείλονται κυρίως σε μεμονωμένες πρωτοβουλίες και λιγότερο σε οργανωμένες δράσεις. Η έλλειψη εξοικείωσης με τον τεχνολογικό πολιτισμό, λόγω της έλλειψης βαριάς βιομηχανίας στο βάθος των χρόνων στον ελλαδικό χώρο, συνιστά σημαντικό παράγοντα στην περιορισμένη ενασχόληση κρατικών φορέων ή ιδιωτικών κινήσεων με την ανάπτυξη μεθόδων και προγραμμάτων με στόχο τον προβολή του βιομηχανικού πλούτου και την ένταξή του στις λειτουργίες των αστικών δομών (Κουρτίνα, 2017).

Παρόλα αυτά υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός βιομηχανικών μνημείων που σημασιολογικά είναι ταυτισμένα με την εργατική τάξη και τους αγώνες της καθώς και με τα ιστορικά γεγονότα της προσφυγιάς (Νταφλούκα, 2013).

Περιοχές με έντονη βιομηχανική δραστηριότητα που εντοπίζεται στο τέλος του 19^{ου} και αρχές 20^{ου} αιώνα καθώς και ενδεικτικοί τύποι βιομηχανιών που αναπτύσσονται φαίνονται στους παρακάτω πίνακες (Νταφλούκα, 2013):

Βιομηχανικές περιοχές (τέλη 19^{ου} – αρχές 20^{ου} αιώνα)	Αθήνα
	Πειραιάς
	Θεσσαλονίκη
	Πάτρα
	Βόλος
	Καβάλα
	Ελευσίνα
	Ερμούπολη

Πίνακας 2.4: Βιομηχανικές περιοχές τέλη 19^{ου} – αρχές 20^{ου} αιώνα

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Τύποι βιομηχανιών	Εργοστάσια τροφίμων
	Οινοπνευματοποιεία
	Κλωστοϋφαντουργεία
	Μηχανουργεία
	Κεραμοποιεία
	Εργοστάσια τσιμέντου
	Καπνεργοστάσια
	Αποθήκες καπνού
	Βυρσοδεψία

Πίνακας 2.5: Ενδεικτικοί τύποι βιομηχανιών

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η χημική βιομηχανία κάνει την εμφάνισή της, αρχικά στον Πειραιά και ακολούθως και στην Αθήνα, μετά το 1909 ενώ η βιομηχανιών μετάλλων αναπτύχθηκε μετά το 1861 με έδρα το Λαύριο και μέχρι το 1940 είχε εξαπλωθεί στα νησιά του Αιγαίου και από την Αττική μέχρι τη Μακεδονία. Μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο εμφανίζονται π.χ. στη Μεγαλόπολη, ορυχεία λυγνίτη για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και ορυχεία βωξίτη π.χ. στον Παρνασσό⁴ (Βασενχόφεν, 1993).

Το δίκτυο παραγωγής ενέργειας εξαπλώνεται σε όλη την Ελλάδα έχοντας ως πηγή ενέργειας διάφορους τύπους. Έτσι σε κάθε πόλη δημιουργούνται σταθμοί φωταέριου ή ατμοηλεκτρικοί σταθμοί και από τη δεκαετία του '50 κατασκευάζεται ένας μεγάλος αριθμός φραγμάτων και υδροηλεκτρικών σταθμών δίπλα σε ποτάμια της κεντρικής ηπειρωτικής και βόρειας Ελλάδας και Πελοποννήσου (Βασενχόφεν, 1993).

Σε κάποιες επαρχιακές πόλεις αναπτύσσονται τοπικά βιομηχανικά κέντρα, τα οποία περιλαμβάνουν μικρές εργοστασιακές μονάδες που πλαισιώνονται από υποδομές που λειτουργούν συμπληρωματικά και υποστηρικτικά ως προς αυτές και προορίζονται για την επεξεργασία, μεταφορά και αποθήκευση αγροτικών προϊόντων. Τέτοια τοπικά βιομηχανικά κέντρα είναι (Αγγελίδης, 1997):

- μονάδες επεξεργασίας καπνού π.χ. στο Αγρίνιο
- τα ελαιотριβεία και τα οينوπνευματοποιεία στα νησιά π.χ. Κρήτη, Κέρκυρα, Μυτιλήνη
- μονάδες επεξεργασίας βαμβακιού π.χ. στη Λιβαδιά
- μονάδες επεξεργασίας σταφίδας π.χ. σε Αχαΐα, Κορινθία
- μονάδες παραγωγής γαλακτοκομικών προϊόντων π.χ. στην Ήπειρο.

Στον τομέα των μεταφορών, το μεγαλύτερο τμήμα των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων όπως σταθμοί, γραμμές, γέφυρες, σώζονται έως σήμερα σε ικανοποιητική κατάσταση. Το δίκτυο των σιδηροδρόμων στήθηκε σχεδόν ολόκληρο έως το 1904, καλύπτοντας με μία μόνο γραμμή τη διαδρομή από Καλαμάτα έως Αλεξανδρούπολη. Ταυτόχρονα με το κεντρικό σιδηροδρομικό δίκτυο, δημιουργούνται μικρά τοπικά δίκτυα κυρίως σε ορεινές περιοχές π.χ. ορεινή Πελοπόννησο, Πήλιο ικανοποιώντας τις τοπικές ανάγκες μεταφορών ενώ στην Αττική καλύπτεται η διαδρομή Αθήνα – Λαύριο. Σε γενικές γραμμές το δίκτυο θεωρείται φτωχό σε σχέση με αντίστοιχα δίκτυα ευρωπαϊκών χωρών (Νταφλούκα, 2013).

Σε αντίθεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο, στον τομέα των λιμενικών έργων δεν υπάρχουν και πολλά παραδείγματα ιστορικών εγκαταστάσεων αφού οι περισσότερες έχουν καταστραφεί. Μικρά δείγματα τέτοιων εγκαταστάσεων

⁴ Πολ. Νταφλούκα, «Διαχείριση βιομηχανικής κληρονομιάς: Αξιολόγηση δύο περιπτώσεων στο Βόλο, Πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα – Μεταξουργείο Εκμετζόγλου», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος, Ιούνιος 2013, σελ. 15

διατηρούνται στα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, του Πειραιά και της Ερμούπολης. Στις δύο τελευταίες περιοχές από το 19^ο αιώνα έως σήμερα λειτουργούν ναυπηγεία. Στα λιμενικά έργα ανήκουν και οι πολυάριθμοι φάροι που συναντά κανείς στο Αιγαίο και στο Ιόνιο Πέλαγος, οι οποίοι διατηρούνται σε πολύ καλή κατάσταση (Μπελαβίλας, 2001).

2.3. Διεθνείς οργανισμοί για τη προστασία – διαχείριση της βιομηχανικής κληρονομιάς

Στις μέρες μας, το έργο της προστασίας και διαχείρισης της βιομηχανικής κληρονομιάς έχουν αναλάβει η *UNESCO*⁵ και το *ICOMOS*⁶. Οι οργανισμοί αυτοί δεν επικεντρώνονται μόνο στην διατήρηση και αξιοποίηση του βιομηχανικού πλούτου αλλά η δράση τους επεκτείνεται στη διαχείριση όλων των μνημείων της πολιτιστικής κληρονομιάς (Αλεξάνδρου, 2011).

Η UNESCO θεωρεί ότι η παγκόσμια πολιτιστική και φυσική κληρονομιά έχουν μέγιστη σημασία για την ανθρωπότητα και συνεπώς καθήκον της έχει την προστασία και τη διατήρησή της. Το 1972 υιοθετεί τις αρχές της Συνθήκης για την Προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς και βάσει αυτών γεννιέται η Επιτροπή για την Παγκόσμια Κληρονομιά⁷. Κύριο μέλημά της είναι ο προσδιορισμός και η καταγραφή των πολιτιστικών – φυσικών τόπων με ιδιαίτερη αξία και οι οποίοι πληρούν τα κριτήρια που έχει θεσπίσει (Κουρτίνα, 2017).

Το 1965 στο Παρίσι ιδρύθηκε το ICOMOS (Διεθνής Επιτροπή Μνημείων και Τοποθεσιών), η μοναδική παγκόσμια μη κυβερνητική οργάνωση και απαρτίζεται κυρίως από επιστήμονες (7.500 μέλη). Συνεργάζεται άμεσα με την UNESCO και στόχος του είναι η εφαρμογή της επιστημονικής μεθοδολογίας και των τεχνικών επιτευγμάτων για τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής και αρχαιολογικής κληρονομιάς. Αποτελείται από 16 Διεθνείς Επιστημονικές Επιτροπές ενώ το 1972 καθιερώνεται και το Ελληνικό Τμήμα του ICOMOS⁸ (Κουρτίνα, 2017).

Και οι δύο σε ζητήματα που αφορούν τα βιομηχανικά μνημεία, δρουν βάσει των κατευθύνσεων που παίρνουν από το *TICCIH*⁹, που αποτελεί τον επίσημο φορέα που είναι υπεύθυνος για ζητήματα της βιομηχανικής κληρονομιάς. Η διεθνής αυτή επιτροπή, στην οποία μετέχουν αντιπρόσωποι διαφόρων εθνικών επιτροπών, ιδρύθηκε το 1973 στο Ironbridge της Αγγλίας μετά την Πρώτη Διεθνή Διάσκεψη για τη διατήρηση της βιομηχανικής κληρονομιάς.

⁵ http://www.unesco-hellas.gr/gr/1_1.htm - United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

⁶ International Council On Monuments and Sites

⁷ World Heritage Committee

⁸ Το Ελληνικό Τμήμα του ICOMOS ιδρύθηκε το 1972 ως Επιστημονική Επιτροπή του ΤΕΕ και από το 1992 λειτουργεί ως ανεξάρτητο επιστημονικό σωματείο.

⁹ International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage

Ανάμεσα στα καθήκοντά της είναι η επιλογή και η αξιολόγηση των βιομηχανικών μνημείων, καθορίζοντας με τον τρόπο αυτό ποια αξίζουν προστασίας και ποια όχι. Απαρτίζεται από άτομα διαφόρων ειδικοτήτων όπως καθηγητές, φοιτητές, ιστορικούς, συντηρητές και γενικότερα από ανθρώπους που ενδιαφέρονται με την πολιτιστική κληρονομιά και τη βιομηχανική παράδοση¹⁰. Εργαλείο στην προσπάθεια αυτή αποτελεί η Χάρτα του Nizhny Tagil, που όρισε το *TICCIH* και που στην ουσία ορίζει τους κανόνες των δράσεων της. Επιπλέον καθιέρωσε ειδικές επιτροπές θεματικού περιεχομένου με σκοπό κάθε μία να αναλαμβάνει ένα βιομηχανικό κλάδο και να συμβάλει με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο στη μετάδοση της πληροφορίας και στη διεξαγωγή κάθε ερευνητικής δραστηριότητας. Το ελληνικό τμήμα του *TICCIH* ιδρύθηκε το Μάρτιο του 1992 και σε συνεργασία με κρατικούς και επιστημονικούς φορείς συμβάλλει στην διατήρηση του βιομηχανικού πλούτου στην Ελλάδα¹¹ (Αλεξάνδρου, 2011).

Άλλοι φορείς που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα:

- Η *Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ενώσεων Βιομηχανικής και Τεχνικής Κληρονομιάς*, "*E-FAITH*"¹², η οποία απαρτίζεται από μη κερδοσκοπικές και μη κυβερνητικές οργανώσεις και ασχολείται με τη μελέτη και την έρευνα της βιομηχανικής – τεχνικής κληρονομιάς μέσω της καταγραφής, διατήρησης και ερμηνείας του βιομηχανικού – τεχνικού πλούτου¹³ (Νταφλούκα, 2013).
- Η Πανευρωπαϊκή Ομοσπονδία για την Κληρονομιά, "*EUROPA NOSTRA*", με έδρα στη Χάγη Ολλανδίας, που δραστηριοποιείται ως εκπρόσωπος περισσότερων από 200 μη κυβερνητικών οργανώσεων και λειτουργεί ως εκπρόσωπός τους απέναντι σε διεθνείς οργανισμούς όπως η UNESCO, η Ευρωπαϊκή Ένωση και το Συμβούλιο της Ευρώπης. Έχει ως στόχο την ενημέρωση και την αφύπνιση των πολιτών σχετικά με θέματα της βιομηχανικής κληρονομιάς και επιπλέον να μπορεί να επηρεάσει τα κέντρα λήψης αποφάσεων σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την αναγκαιότητα ένταξης της βιομηχανικής κληρονομιάς σε κάθε πολιτικό πλάνο της δημόσιας ζωής. Οι ενέργειες της *EUROPA NOSTRA* αποσκοπούν σε μια βιώσιμη ανάπτυξη του δομημένου (αστικού) και του φυσικού περιβάλλοντος¹⁴ (Κουρτίνα, 2017).

Άλλοι φορείς που έχουν την έδρα τους στη χώρα όπου δραστηριοποιούνται είναι (Νταφλούκα, 2013):

¹⁰ <http://ticcih.org/> - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage

¹¹ <http://ticcih.gr/> - Διεθνής Επιτροπή για τη Διατήρηση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς, Ελληνικό τμήμα

¹² European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage/E-FAITH

¹³ <http://www.e-faith.org/home/> - "E-FAITH"

¹⁴ <http://www.europanostra.org/> - The Voice of Cultural Heritage in Europe

- Η μη κερδοσκοπική ένωση *CILAC*¹⁵, η οποία ιδρύθηκε το 1979 στη Γαλλία και προήλθε από ποικίλα ρεύματα της πανεπιστημιακής έρευνας και μουσειολογίας της Γαλλίας.
- Το *Διεθνές Συμβούλιο Μουσείων* (ICOM¹⁶), που ιδρύθηκε το 1946 στο Παρίσι και αποτελεί μη κυβερνητική οργάνωση σε συνεχή συνεργασία με την UNESCO.
- Το *Διεθνές Κέντρο για τη Μελέτη της Συντήρησης και της Αποκατάστασης της Πολιτιστικής Περιουσίας* (ICCROM¹⁷), που ιδρύθηκε το 1959 στη Ρώμη και αποτελεί έναν διακυβερνητικό φορέα στον οποίο μετέχουν πάνω από 110 χώρες.
- Η *Διεθνής Επιτροπή για την Ιστορία της Τεχνολογίας* (ICOHTEC¹⁸), που ιδρύθηκε το 1968 στο Παρίσι, απαρτίζεται από ακαδημαϊκούς και ερευνητές και ασχολείται με την ιστορία της τεχνολογίας.
- Το *Ινστιτούτο Νέου Βιομηχανικού Πολιτισμού*¹⁹, μη κερδοσκοπικός οργανισμός, που ασχολείται με την έρευνα και την ανάπτυξη στο πεδίο της αρχιτεκτονικής και της πολεοδομίας εξετάζοντας παραμέτρους που αναφέρονται σε οικονομικές – κοινωνικές συνθήκες που επηρεάζουν τη βιομηχανική κληρονομιά.
- Η *Ένωση για τη Βιομηχανική Αρχαιολογία "ΑΙΑ"*²⁰, που ιδρύθηκε το 1973 στη Μεγάλη Βρετανία και δραστηριοποιούνται μέσω αυτής όλα τα άτομα, επιστήμονες και μη, που ενδιαφέρονται για το βιομηχανικό πολιτισμό.
- Η *Εταιρία Βιομηχανικής Αρχαιολογίας "SIA"*²¹, που ιδρύθηκε το 1971 στις ΗΠΑ και στόχο έχει τη μελέτη, διατήρηση και αξιοποίηση ιστορικών βιομηχανικών εγκαταστάσεων και μνημείων καθώς και τεχνολογικού εξοπλισμού και μεθόδων.

Σε κάθε χώρα υπάρχουν διάφορες οργανώσεις και δράσεις, μη κερδοσκοπικές, που προσπαθούν να διαφυλάξουν και να αναδείξουν το βιομηχανικό τοπικό πλούτο (Αλεξάνδρου, 2011).

2.4. Θεσμικό πλαίσιο διατήρησης και αξιοποίησης της βιομηχανικής κληρονομιάς στον ευρωπαϊκό / διεθνή χώρο – Δράσεις

Για την προστασία και την ανάδειξη της πολιτιστικής και κατ' επέκταση της βιομηχανικής κληρονομιάς έχουν συνταχθεί κείμενα, τα οποία καθορίζουν

¹⁵ <http://www.cilac.com/> - Comite d' information et de liaison pour l' archeologie, l' etude et la mise en valeur du patrimoine industriel

¹⁶ "International Council of Museums"

¹⁷ "International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property"

¹⁸ "International Committee for the History of Technology"

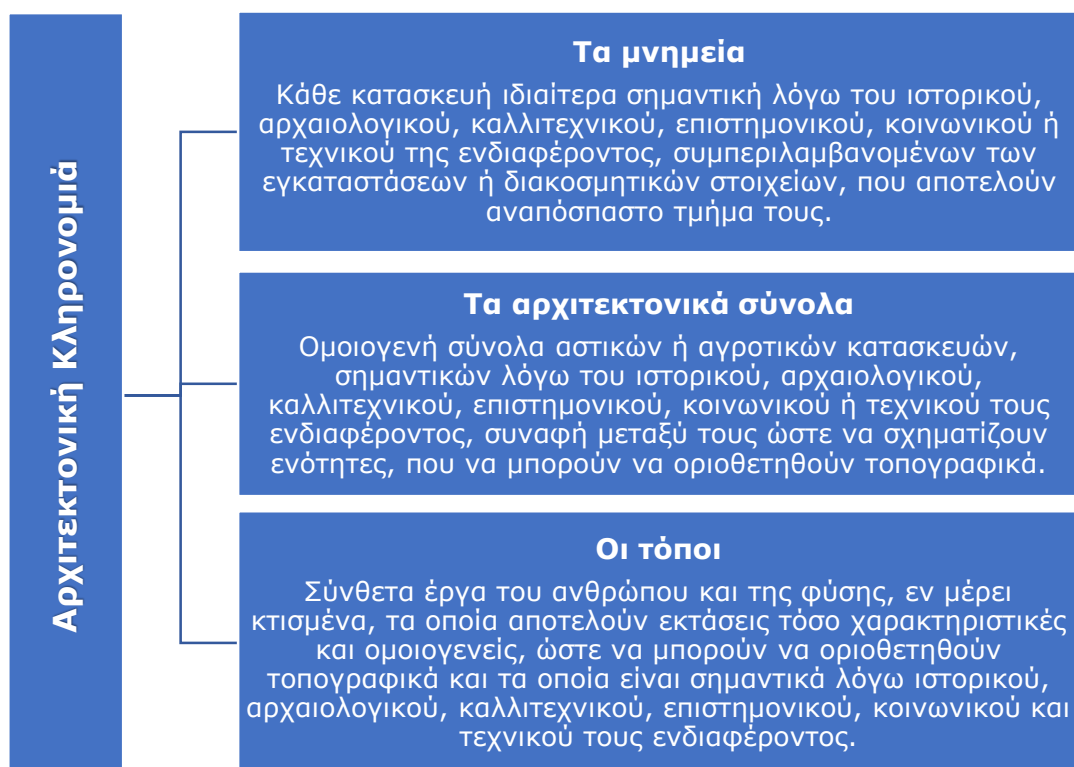
¹⁹ <http://www.inik.eu/> - Institut für Neue Industriekultur

²⁰ <http://www.industrial-archaeology.org.uk/> - The Association for Industrial Archaeology

²¹ <http://www.sia-web.org/> - Society for Industrial Archeology

το πλαίσιο μέσα στο οποίο κινούνται όλοι οι φορείς και οι οργανώσεις που έχουν δημιουργηθεί για το σκοπό αυτό.

- Το 1964 με τη συμβολή του ICOMOS συντάσσεται *Η Χάρτα της Βενετίας* ("The Venice Charter"). Σε αυτήν αναγνωρίζονται οι αξίες των αρχιτεκτονικών μνημείων, ως μονάδες αλλά και ως σύνολα, και ορίζεται το πλαίσιο των κανόνων βάσει των οποίων διασφαλίζεται η διατήρηση και η αποκατάσταση του πλούτου αυτού χωρίς να επιτρέπονται ισοπεδωτικές ανακατασκευές. Το περιεχόμενο της Χάρτας έχει ως βάση παλιότερες οδηγίες που πλέον όμως ανανεώνονται και εμπλουτίζονται με νέες αρχές και νέα δεδομένα. Κι έτσι γίνεται αποδεκτή σε διεθνές επίπεδο (Κουρτίνα, 2017).
- Το 1985 επικυρώνεται *Η Σύμβαση της Γρανάδας* για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, στην οποία υπάρχουν σαφείς αναφορές στο βιομηχανική κληρονομιά. Με τη Σύμβαση αυτή οι έννοιες της προστασίας και της διατήρησης περιλαμβάνονται σε όλες τις εκφάνσεις της πολιτικής (οικονομικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής) δράσης (Νταφλούκα, 2013).
Στο κείμενό της τρία στοιχεία ορίζουν την έννοια της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς: τα μνημεία, τα αρχιτεκτονικά σύνολα και οι τόποι.



Διάγραμμα 2.1: Αρχιτεκτονική κληρονομιά βάσει της Σύμβασης της Γρανάδας

Πηγή: Ίδια επεξεργασία βάσει

http://www.e-ecology.gr/DiscView.asp?mid=953&forum_id=15&

- Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το 2003 στη Ρωσία το *TICCIH* συνέταξε τη *Χάρτα του NIZHNY TAGIL*, η οποία στη συνέχεια επικυρώθηκε από ICOMOS και UNESCO. Στο κείμενό της περιλαμβάνονται οι ορισμοί της βιομηχανικής κληρονομιάς και θεσπίζονται οι αρχές βάσει των οποίων καθορίζονται οι δράσεις σχετικά με τη διατήρηση, ανάδειξη και αξιοποίηση του βιομηχανικού πλούτου. Σημειώνεται η ανάγκη καταγραφής και μελέτης των βιομηχανικών μνημείων αλλά και η απαίτηση για νομική προστασία αυτών. Η *Χάρτα του NIZHNY TAGIL* αποτελεί το βασικό εγχειρίδιο στην προσπάθεια που γίνεται σε παγκόσμιο επίπεδο για την αναγνώριση της βιομηχανικής κληρονομιάς (Αλεξάνδρου, 2011).
- Οι *Αρχές του Δουβλίνου για τη διατήρηση της βιομηχανικής κληρονομιάς*²² επικυρώθηκαν το 2011 στην ομώνυμη πόλη και αφορούν την κατανόηση – ερμηνεία των βιομηχανικών αγαθών της πολιτιστικής κληρονομιάς, την αποτελεσματική διατήρηση του βιομηχανικού πλούτου, δομών – τόπων – αγαθών, μέσω της ανάδειξης της αξίας τους και τη δημόσια κινητοποίηση προς την κατεύθυνση αυτή (Νταφλούκα, 2013).

Στο θεσμικό αυτό πλαίσιο περιλαμβάνονται και άλλα κείμενα, τα οποία έμμεσα καθορίζουν αρχές για τη διατήρηση της βιομηχανικής κληρονομιάς (Νταφλούκα, 2013):

- Η διακήρυξη του Άμστερνταμ (1975): καθορισμός των σχέσεων μεταξύ πολεοδομικού – χωροταξικού σχεδιασμού και της έννοιας της διατήρησης.
- Οι οδηγίες του Ναϊρόμπι (1976): αρχές για την προστασία σημαντικών ιστορικών τόπων.
- Η Σύμβαση της Γρανάδα (1985): αρχές για την προστασία της ευρωπαϊκής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.
- Ο Χάρτης του ICOMOS (1990): οδηγίες για τα αρχαιολογικά ευρήματα.
- Η διακήρυξη του Σαν Αντόνιο (1996): αρχές επί της αυθεντικότητας των μνημείων.

2.5. Θεσμικό πλαίσιο διατήρησης και αξιοποίησης της βιομηχανικής κληρονομιάς στον ελλαδικό χώρο – Δράσεις

Η Ελλάδα, παρόλο που υιοθετεί το θεσμικό πλαίσιο που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση και θα μπορούσε να ενταχθεί στα προγράμματα και στις έρευνες των

²²

http://courses.arch.ntua.gr/el/ergastirio_astikoy_periballontos/episthmoniko_yliko/uesmik_o_plaisio_-dieuneis_xartes_-kateuyntiries_odhgies/arxes_toy_doyblinoi_gia_th_diatirhsh_ths_biomhxanikis_klhronomias.html - Αρχές του Δουβλίνου για τη διατήρηση της βιομηχανικής κληρονομιάς

πολιτικών διατήρησης και αξιοποίησης των ανενεργών βιομηχανικών περιοχών, δεν σημειώνει σημαντικά βήματα προόδου στον τομέα αυτό. Περιορίζεται κυρίως σε θεωρητικό επίπεδο με τη συμμετοχή της σε συνόδους για τη λήψη αποφάσεων και καθορισμού των τρόπων δράσεων και δραστηριοποιείται μεμονωμένα στην εφαρμογή των διάφορων μεθόδων ανάπλασης και ένταξης των περιοχών αυτών στη λειτουργία του αστικού ιστού (Αλεξάνδρου, 2011).

Δύο σημαντικοί παράγοντες που μπορεί να εξηγούν την ελληνική στάση είναι (Δεμίρη, 1991):

- Το γεγονός ότι στην Ελλάδα δεν υπήρξε ποτέ εκτεταμένη χωροθέτηση της βαριάς βιομηχανικής δραστηριότητας.
- Η έλλειψη επίσημης καταγραφής του αριθμού και της έκτασης των βιομηχανικών εγκαταστάσεων, ποιες είναι ανενεργές και ποιες όχι, σε ποιο βαθμό προκαλούν περιβαλλοντική υποβάθμιση, με ποια προτεραιότητα πρέπει να αξιοποιηθούν και μπορούν να επανενταχθούν στο αστικό δίκτυο.

Το θεσμικό πλαίσιο βάσει του οποίου πραγματοποιούνται οι όποιες παρεμβάσεις στις εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές περιοχές βασίζεται στα:

- ΚΥΑ 13588/725/2006 (ΦΕΚ 383/Β/28-03-2006) – *Μέτρα, όροι και περιορισμοί για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 91/689/ΕΟΚ «για τα επικίνδυνα απόβλητα» του Συμβουλίου της 12^{ης} Δεκεμβρίου 1991. Αντικατάσταση της υπ' αριθμ. 19396/1546/1997 Κοινής Υπουργικής Απόφασης «Μέτρα και όροι για τη διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων» (604Β)²³.*

Με την ΚΥΑ αυτή οριοθετείται γενικά το πλαίσιο δράσεων της περιβαλλοντικής προστασίας και προσδιορίζονται μέτρα αντιμετώπισης των αρνητικών επιπτώσεων που επιβαρύνουν το περιβάλλον (Τσαγκαράκης, 2010).

- Άρθρο 4 του Ν.1577/85 (ΦΕΚ 210/Α/18-12-1985) – Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός – «Προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος»²⁴

Στο άρθρο αυτό του ΓΟΚ θεσμοθετούνται ζητήματα που αφορούν την αρχιτεκτονική - φυσική κληρονομιά του τόπου (Τσαγκαράκης, 2010).

²³ http://www.elinyae.gr/el/item_details.jsp?item_id=6537&cat_id=927 – Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας

²⁴ http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/210a_85.1149838844198.pdf - Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας

- Ν.3028/2002 (ΦΕΚ Α 153/28-6-2002) – «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς»²⁵

Ομοίως με το νόμο αυτό κατοχυρώνεται η πολιτιστική κληρονομιά του τόπου. Μάλιστα στο άρθρο 6 του νόμου γίνεται συγκεκριμένη αναφορά στα μνημεία της βιομηχανικής ανάπτυξης ως «*νεότερα πολιτιστικά αγαθά που ανάγονται στην περίοδο των εκάστοτε τελευταίων εκατό χρόνων και χαρακτηρίζονται μνημεία λόγω της ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής, πολεοδομικής, κοινωνικής, εθνολογικής, λαογραφικής, τεχνικής, βιομηχανικής ή εν γένει ιστορικής, καλλιτεχνικής ή επιστημονικής τους σημασίας*»²⁶ (Τσαγκαράκης, 2010).

Περιπτώσεις μεμονωμένων δράσεων που έχουν λάβει χώρα με στόχο την ανάδειξη του αρχιτεκτονικού - βιομηχανικού χαρακτήρα με ταυτόχρονη περιβαλλοντική αποκατάσταση σε περιοχές με μεγάλο βαθμό ρύπανσης είναι:

- Πρόγραμμα URBAN I – Κοινοτική πρωτοβουλία με στόχο την οικονομική και κοινωνική ενίσχυση προβληματικών αστικών περιοχών μέσω δράσεων βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων.



Εικόνα 2.1: Πολιτιστικό και Ψυχαγωγικό Κέντρο «Τσαλαπάτα» στο Βόλο
Πηγή: <http://www.gekterna.com/el/activities/real-estate/realestate-politistiko-psyxagwgiko-kentro-tsalapata-bolos>

Στα πλαίσια του προγράμματος αυτού, στο Βόλο το εργοστάσιο Τσαλαπάτα, από πρώην κεραμοποιείο μετατράπηκε σε κέντρο πολιτισμού αφιερωμένο στη

²⁵ http://www.tap.gr/tapadb/files/nomothesia/nomoi/n.3028_2002.pdf - Ταμείο Αρχαιολογικών χώρων και Απαλλοτριώσεων

²⁶ http://www.tap.gr/tapadb/files/nomothesia/nomoi/n.3028_2002.pdf - Ταμείο Αρχαιολογικών χώρων και Απαλλοτριώσεων, Άρθρο 6 του Ν.3028/2002

βιομηχανική και χειροτεχνική παράδοση. Στο κέντρο αυτό υπάρχουν πολλά καταστήματα με είδη χειροτεχνίας ενώ στις εγκαταστάσεις του χώρου έχουν δημιουργηθεί χώροι εκθέσεων και ψυχαγωγίας καθώς και μουσείο βιομηχανικής αρχαιολογίας. Με τον επέμβαση αυτή επιτυγχάνεται η ανάδειξη της ευρύτερης περιοχής αφού προβάλλονται στοιχεία της αρχιτεκτονικής παράδοσης και της πολιτιστικής κληρονομιάς, εκμηδενίζονται τα προβλήματα που προκύπτουν από την εγκατάλειψη του χώρου (εστία ρύπανσης, μέρος συγκέντρωσης περιθωριακών ομάδων κτλ) και ενισχύεται η τοπική οικονομία λόγω της επιχειρηματικής δραστηριότητας (Σαμοϊλη, 2004).

- Ερευνητικό πρόγραμμα του Ε.Μ.Π. για την ανάδειξη των πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων της ΓΕΜΛ²⁷ στο Λαύριο σε «Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο».

Με στόχο να διασωθεί η τεχνολογική φυσιογνωμία των εγκαταστάσεων της πρώην βιομηχανίας της ΓΕΜΛ και με ευαισθησία ως προς το ιστορικό φορτίο που φέρουν, η δημιουργία του Τεχνολογικού Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου συμβάλλει «..... στην τεχνολογική αναβάθμιση της αθηναϊκής βιομηχανίας μέσω της μεταφοράς τεχνολογίας, της ίδρυσης spin-off εταιριών, τη δημιουργία νέου επιχειρηματικού περιβάλλοντος και υποδομών, καθώς και της ανάπτυξης νέων εφαρμογών και καινοτομιών παραγωγής ή προϊόντων»²⁸.



Εικόνα 2.2: Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο στο Λαύριο
Πηγή: http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/photogallery

²⁷ «Γαλλική Εταιρεία Μεταλλείων Λαυρίου»

²⁸ http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/history/history3 - «Προτάσεις επανάχρησης», Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου

3^η Ενότητα: Παρουσίαση περιπτώσεων επανάχρησης ανενεργών βιομηχανικών εγκαταστάσεων

3.1. Παραδείγματα στον ευρωπαϊκό χώρο

Παρακάτω παρουσιάζονται παραδείγματα επανάχρησης παλαιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων στον ευρωπαϊκό χώρο, τα οποία επανασχεδιάζονται ώστε να αποτελέσουν ξανά λειτουργικά κομμάτια της πόλης που ανήκουν.

Μετατροπή του Σταθμού Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας του Λονδίνου σε Πινακοθήκη Μοντέρνας Τέχνης (Tate Modern)

Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, στην περιοχή Bankside²⁹ του Λονδίνου, στο νότιο τμήμα του ποταμού Τάμεση, κατασκευάστηκε ο νέος Σταθμός Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας για να καλύψει τις ανάγκες της πόλης.



Εικόνα 3.1: Bankside Power Station, 1962

Πηγή: <https://witness.theguardian.com/assignment/58107fd8e4b01c528432cd3d/6000259>

Η μελέτη του νέου εργοστασίου έγινε από τον αρχιτέκτονα Giles Gilbert Scott και η κατασκευή του πραγματοποιήθηκε σε δύο φάσεις την περίοδο 1947 – 1963. Το κτίριο³⁰ είχε εξαιρετικά μεγάλο μέγεθος, αυστηρή γεωμετρία και συμμετρία, με λιτές και καθαρές όψεις χωρίς περιττά

²⁹ Βιομηχανική περιοχή δίπλα στο ποτάμι, που βοηθούσε την ανάπτυξη βιομηχανικών δραστηριοτήτων καθώς επέτρεπε τη μεταφορά υλικών και προϊόντων. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα λόγω της αστικής αποβιομηχάνισης, η περιοχή υποβαθμίστηκε.

³⁰ Μέγεθος κτιρίου: μήκος 152 μ., πλάτος 70 μ., ύψος 35 μ.

μορφολογικά στοιχεία και με την καμινάδα³¹ του να δεσπόζει κεντροβαρικά του κελύφους. Η κατασκευή του ορίζεται από ένα μεταλλικό σκελετό με τούβλινο περίβλημα. Το 1981, λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας και της περιβαλλοντικής ρύπανσης, το εργοστάσιο σταματάει τη λειτουργία του και η περιοχή γύρω από αυτό αποκόβεται λειτουργικά από τον υπόλοιπο αστικό ιστό (Καραμάνου, 2007).

Στα τέλη της δεκαετίας του '80, οι τοπικές αρχές αποφασίζουν την αναβάθμιση της περιοχής προχωρώντας στην επανάχρηση του παλαιού βιομηχανικού σταθμού. Πραγματοποιήθηκε παγκόσμιος αρχιτεκτονικός διαγωνισμός και τον Ιανουάριο του 1995 οι αρχιτέκτονες Herzog and De Meuron κερδίζουν σε αυτό και αναλαμβάνουν να εκπονήσουν τη μελέτη της επανάχρησης του παλαιού εργοστασίου παραγωγής ενέργειας στην νέα πινακοθήκη μοντέρνας τέχνης της πόλης (Δαλγίτση, 2013).



Εικόνα 3.2: Εξωτερική άποψη της Tate Modern

Πηγή: <https://www.timeout.com/london/art/the-100-best-paintings-in-london-tate-modern>

Η σχεδιαστική προσέγγιση χαρακτηρίζεται από απλότητα χωρίς δυναμικές και φλύαρες παρεμβάσεις. Επιλέγεται η διατήρηση της εξωτερικής μορφολογίας του κτιριακού κελύφους με ελάχιστες τροποποιήσεις ενώ μέσα εκκενώνεται από τον παλιό μηχανολογικό του εξοπλισμό (Δαλγίτση, 2013).

³¹ Ύψος καμινάδας: 99 μ.



Εικόνα 3.3: Εσωτερική άποψη της Tate Modern

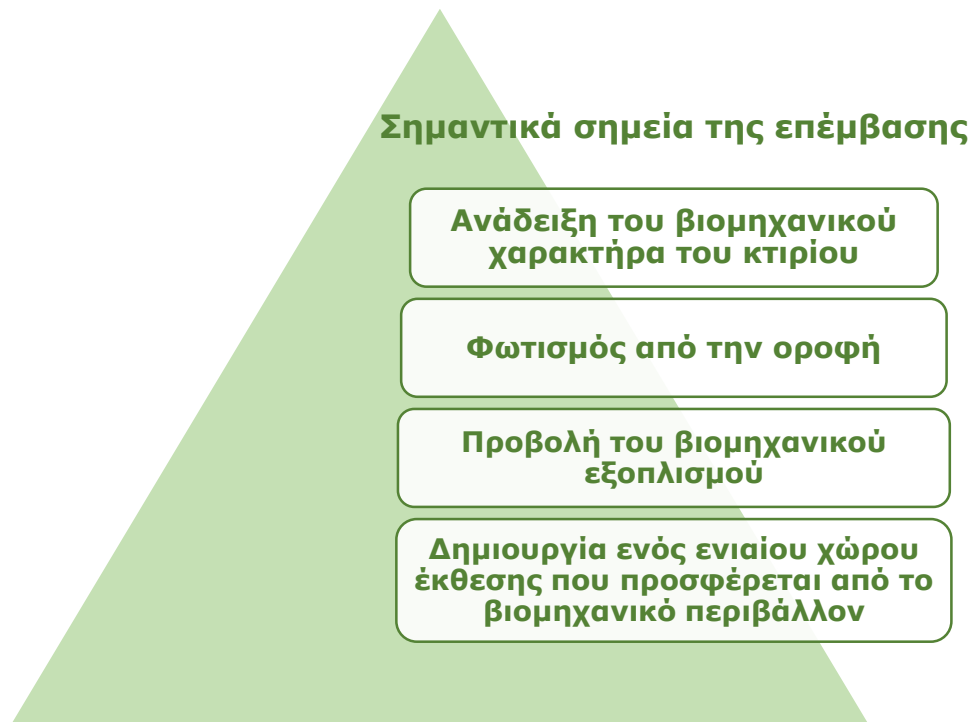
Πηγή: <http://brownandmason.com/projects/bankside-power-station-current-tate-modern/>



Εικόνα 3.4: Εσωτερική άποψη της Tate Modern

Πηγή: https://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/london/london_building_aw050507_064.jpg

Στοιχεία όπως το μεγάλο κεντρικό κλίτος, ο μεταλλικός φορέας και το τούβλινο κέλυφος αποτελούν μάρτυρες του βιομηχανικού χαρακτήρα του κτιρίου (Δαλιγίτση, 2013).



Διάγραμμα 3.1: Σημαντικά σημεία της επέμβασης
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σχεδόν αναλλοίωτο μορφολογικά διατηρήθηκε το παλιό τμήμα του ηλεκτρικού σταθμού στο οποίο υπήρχαν οι δεξαμενές, "The Tanks", που πλέον λειτουργεί ως εκθεσιακός χώρος και χώρος οπτικοακουστικών προβολών. Οι δεξαμενές, χαρακτηριστικό στοιχείο του κτιρίου, παραπέμπουν στο ιστορικό παρελθόν πλήρως όμως εναρμονισμένες και συγχρονισμένες με τη νέα λειτουργία (Δαλιγίση, 2013).



Εικόνα 3.5: Οι παλιές δεξαμενές, "The Tanks"

Πηγή: https://i.telegraph.co.uk/multimedia/archive/02278/entrance_2278008k.jpg

Η πιο δυνατή επέμβαση στο κτίριο αφορά στην κατασκευή ενός γυάλινου όγκου στα δύο τελευταία επίπεδα, το οποίο επιτρέπει τη διάχυση του φωτός στους εκθεσιακούς χώρους κατά τη διάρκεια της ημέρας ενώ αντίστροφα τη νύχτα εκπέμπεται τεχνητό φως προς τον ουρανό. Η επιλογή του γυαλιού ως υλικού του νέου όγκου κάνει όσο πιο διακριτική την παρουσία του στο υφιστάμενο βιομηχανικό κτίριο προσδίδοντάς του όμως την απαραίτητη προβολή που απαιτεί η νέα χρήση του (Δαλγίτση, 2013).



Εικόνα 3.6: Εξωτερική άποψη της Tate Modern, όπου φαίνεται η φωτιζόμενος γυάλινος όγκος

Πηγή: <https://www.itsnicethat.com/news/new-tate-modern-open-june-2016>

Μέσω του επανασχεδιασμού και της προσθήκης νέας χρήσης, το παλιό εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας μετατράπηκε σε τοπόσημο της πόλης του Λονδίνου. Συνέβαλε σημαντικά στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής και στην αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου του άλλοτε υποβαθμισμένου σημείου της πόλης. Έτσι επιτυγχάνεται η ανάπλαση του αστικού ιστού με στόχο την ανάδειξη της ευρύτερης περιοχής με θετικές επιπτώσεις στον κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό τομέα (Καραμάνου, 2007).



Εικόνα 3.7: Πανοραμική άποψη της Tate Modern

Πηγή: https://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/london/tate_modern_wa261108.jpg

Στην περίπτωση της νέας πινακοθήκης Tate Modern, η επέμβαση που πραγματοποιήθηκε για να υποδεχθεί τη νέα χρήση με την όσο το δυνατόν πιο λιτή παρέμβαση στο εξωτερικό κέλυφος του κτιρίου και τη διατήρηση εσωτερικά τμημάτων της παλιάς παραγωγικής δραστηριότητας, δημιουργεί την αίσθηση ότι η ανάδειξη του βιομηχανικού αυτού μνημείου ίσως υπερσχύει της προβολής της νέας του χρήσης (Καραμάνου, 2007).



Εικόνα 3.8: Εξωτερική άποψη της Tate Modern

Πηγή: <https://www.itsnicethat.com/news/new-tate-modern-open-june-2016>

Μετατροπή του Σταθμού Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας της Μαδρίτης σε Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης (CaixaForum)

Το 1899, κεντρικά στην πόλη της Μαδρίτης, κατασκευάζεται ο Σταθμός Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας³² προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ανάγκες σε ενέργεια του νότιου τμήματος της πόλης. Παλαιότερα, από το 1857, στην ίδια θέση βρισκόταν ένα άλλο εργοστάσιο παραγωγής κεριού. Η αρχιτεκτονική μελέτη των νέων εγκαταστάσεων γίνεται από τον αρχιτέκτονα Jesús Carrasco Muñoz Encina και βασίζεται στη δημιουργία δύο παράλληλων και με μεγάλο μήκος όγκων πάνω σε μια πέτρινη βάση, οι οποίοι βρίσκονται σε επαφή κατά τη μεγάλη τους πλευρά και έχουν ως βασικό υλικό κατασκευής το τούβλο (Δαλγίτση, 2013).



Εικόνα 3.9: Γενική άποψη του Σταθμού Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας της Μαδρίτης

Πηγή:

<https://circarq.files.wordpress.com/2013/10/hdm5.jpg>

Το 2001 οι αρχιτέκτονες Herzog and De Meuron αναλαμβάνουν την αποκατάστασή του και τη μετατροπή του σε Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης.



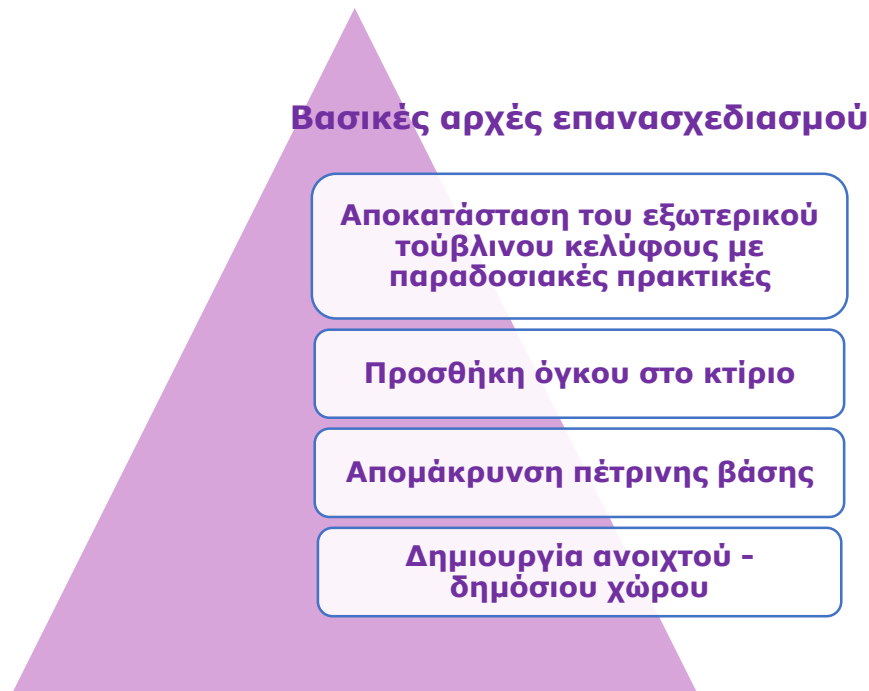
Εικόνα 3.10: Εξωτερική άποψη του μουσείου CaixaForum

Πηγή:

https://www.madory.es/museos-en-madrid/caixaforum-madrid_89.html

³² “Central Eléctrica del Mediodía”

Λαμβάνοντας υπόψιν τους τις αρχές της τοπικής νομοθεσίας για τη διατήρηση των μνημείων, προσπαθούν η παρέμβασή τους να είναι τόσο διακριτική όσο και ικανή να μπορεί να ικανοποιήσει τις λειτουργικές ανάγκες της νέας χρήσης. Βασική τους διαπίστωση είναι ότι απαιτείται περισσότερος όγκος καθώς οι χώροι του παλιού εργοστασίου δεν συγκεντρώνουν τις απαιτούμενες προδιαγραφές (Δαλιγίση, 2013).



Διάγραμμα 3.2: Βασικές αρχές επανασχεδιασμού
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Εικόνα 3.11: Η απομάκρυνση του κτιρίου από το έδαφος δημιουργώντας μια νέα πλατεία
Πηγή: <http://static.dezeen.com/uploads/2008/05/0140201-421.jpg>

Με άξονα τις παραπάνω αρχές, προχώρησαν σε απομάκρυνση των παλιών τμημάτων στη βάση του εργοστασίου που δεν ήταν χρήσιμα πια με αποτέλεσμα το κτίριο να φαίνεται ότι «ξεκολλάει» από έδαφος εξασφαλίζοντας την επικοινωνία με τον περιβάλλοντα χώρο και δημιουργώντας ένα απευθείας πέρασμα από τον ανοιχτό στον κλειστό κτιριακό χώρο (Δαλγίτση, 2013).

Έτσι ο δημόσιος χώρος δε σταματά στα όρια του κελύφους αλλά περνάει κάτω από αυτό και από τις τέσσερις πλευρές του οδηγώντας ομαλά τους επισκέπτες στη νέα λειτουργία προσφέροντάς τους τη δυνατότητα να κάνουν μία υπαίθρια στάση (Δαλγίτση, 2013).



Εικόνα 3.12: Ο ανοιχτός χώρος κάτω από το μουσείο CaixaForum
Πηγή: https://www.madory.es/museos-en-madrid/caixaforum-madrid_89.html

Σημαντική παρέμβαση στο παλαιό βιομηχανικό κτίριο, αποτελεί η αύξηση του όγκου του πάνω από το υφιστάμενο τούβλινο κέλυφος με μία μεταλλική κατασκευή που αντικαθιστά την οροφή. Για να μην υπάρχει παραφωνία των νέων και των παλιών υλικών, επιλέγεται η κατασκευή αυτή να είναι από οξειδωμένη λαμαρίνα που χρωματικά πλησιάζει την απόχρωση του τούβλου όμως κάνει σαφές ότι πρόκειται για διαφορετικό υλικό ώστε να είναι διακριτή η νέα επέμβαση. Σε κάποια σημεία η λαμαρίνα είναι διάτρητη ώστε να μη διακόπτεται η οπτική επαφή με το περιβάλλον αλλά και να διασφαλίζεται η είσοδος φυσικού φωτός στο εσωτερικό (Δαλγίτση, 2013).



Εικόνα 3.13: Τμήμα του νέου όγκου από οξειδωμένη λαμαρίνα του μουσείου CaixaForum
Πηγή: <http://artobserved.com/2008/03/herzog-de-meurons-caixaforum-contemporary-art-museum-opens-in-madrid/>

Δύο ακόμα χαρακτηριστικά σημεία της αναδιαμόρφωσης του κτιρίου αποτελούν, (Δαλιγίτση, 2013),

- ο «κάθετος» κήπος στην όψη του όμορου κτιρίου που εξασφαλίζει την οπτική σύνδεση με το βοτανικό κήπο κατά μήκος του δρόμου και



Εικόνα 3.14: Ο «κάθετος» κήπος του όμορου κτιρίου του μουσείου CaixaForum
Πηγή: <http://www.greenroofs.com/projects/pview.php?id=1457>

- η σπειροειδής μπετονένια κλίμακα που εξασφαλίζει την κατακόρυφη κίνηση στο εσωτερικό του και με την οποία επιτυγχάνεται η αίσθηση κατανόησης και οπτικής απόλαυσης της εναλλαγής της ποιότητας των υλικών, τούβλο – οξειδωμένη λαμαρίνα – «κάθετος» κήπος.



Εικόνα 3.15: Η σπειροειδής κεντρική κλίμακα του μουσείου CaixaForum

Πηγή: https://www.mimoa.eu/images/8820_1.jpg

Η επιλογή των υλικών και ο τρόπος εφαρμογής τους δημιουργούν δύο νέες σχέσεις: μία σχέση της νέας προσθήκης με το υφιστάμενο βιομηχανικό κτίριο και μία σχέση μεταξύ του βιομηχανικού κτιρίου και του περιβάλλοντος χώρου. Στην πρώτη σχέση η εφαρμογή της οξειδωμένης λαμαρίνας πάνω στο βαρύ τούβλινο περίβλημα ενώ αφομοιώνεται αρμονικά οπτικά κάνοντας το πιο συμπαγές, παράλληλα δίνει μια αίσθηση ελαφρότητας στο κτίριο. Στη δεύτερη σχέση αναδεικνύεται η επικοινωνία του παλαιού βιομηχανικού μνημείου με τη φύση και το περιβάλλον γενικότερα (Δαλγίτση, 2013).

Η αξιοποίηση της παλιάς βιομηχανικής εγκατάστασης συνετέλεσε στην αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής και στην αστική ανάπτυξη της πόλης διότι δεν επικεντρώθηκε μόνο στο ίδιο το κτίριο αλλά δημιούργησε και ανοιχτό χώρο που λειτουργεί ως σημείο στάσης και συνάντησης αλλά και ως πέρασμα των ροών του αστικού ιστού. Παρόλο που η νέα χρήση διαφέρει εντελώς από την παλιά και παρόλο που εσωτερικά έγιναν σημαντικές αλλαγές, η διατήρηση και αποκατάσταση του εξωτερικού περιβλήματος διατηρεί τις μνήμες του ιστορικού παρελθόντος της περιοχής μετατρέποντάς το σε πόλο έλξης επισκεπτών (Δαλγίτση, 2013).



Εικόνα 3.16: Γενική άποψη του μουσείου CaixaForum
Πηγή: <http://www.greenroofs.com/projects/pview.php?id=1457>

3.2. Παραδείγματα στον ελλαδικό χώρο

Ακολουθούν γνωστά παραδείγματα επανάχρησης εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εγκαταστάσεων στον ελλαδικό χώρο που μέσω του επανασχεδιασμού τους εντάσσονται ομαλά στη λειτουργία του αστικού ιστού αναβαθμίζοντας περιβαλλοντικά την ευρύτερη περιοχή αναφοράς τους.

Επανάχρηση των παλιών εργοστασιακών εγκαταστάσεων παραγωγής φωταερίου στο Γκάζι (Αθήνα) σε Βιομηχανικό Μουσείο Φωταερίου

Το 1857 ο Δήμος Αθηναίων παραχωρεί στο Γάλλο επιχειρηματία Φραγκίσκο Φεράλδι την εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων για 50 χρόνια με σκοπό το φωτισμό της Αθήνας με φωταέριο. Η ανάγκη για τη βιομηχανική ανάπτυξη της περιοχής ήταν, την εποχή εκείνη, τόσο έντονη και επιτακτική που τα ζητήματα σχεδιασμού του χώρου, χωροθέτησης και λειτουργίας περνούν σε δεύτερη μοίρα. Έτσι το 1860 πάνω στον κύριο οδικό άξονα Αθήνας – Πειραιά, κατασκευάστηκε η πρώτη κτιριακή υποδομή του εργοστασίου παραγωγής φωταερίου προσδίδοντας στην περιοχή τη χαρακτηριστική ονομασία της «Γκάζι». Η μετέπειτα ανάπτυξη της περιοχής γύρω από το εργοστάσιο θα μεταβάλλει την οδό Πειραιώς σε έναν από τους πιο σημαντικούς βιομηχανικούς χώρους του αστικού ιστού των Αθηνών (<http://www.technopolis-athens.com/web/guest/museum/history>).



Εικόνα 3.17: Καθαρτήρια, από τα πρώτα κτίρια που κατασκευάστηκαν
Πηγή: <http://www.technopolis-athens.com/web/quest/56>



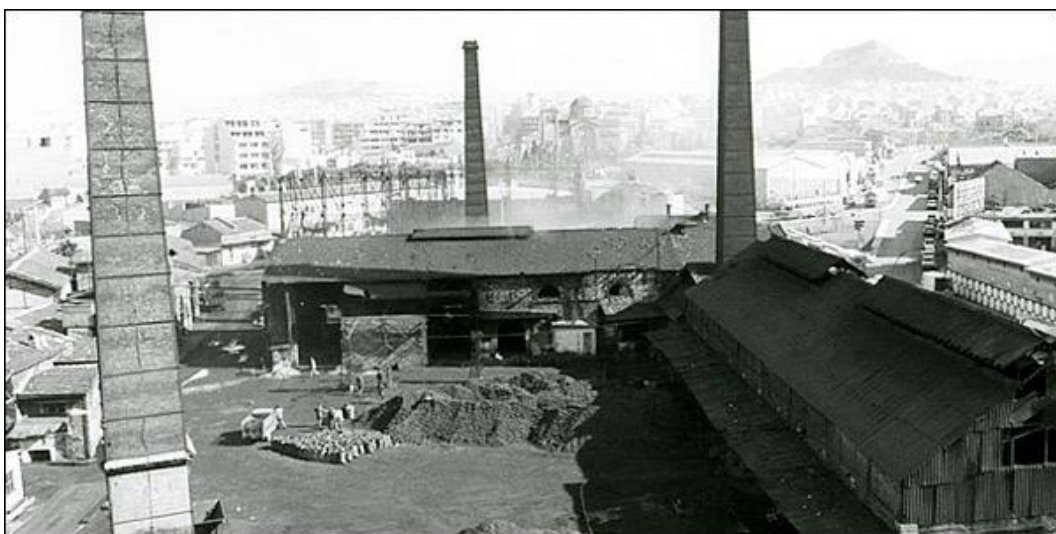
Εικόνα 3.18: Αεριοφυλάκιο 1, χτίστηκε το 1960
Πηγή: <http://www.technopolis-athens.com/web/quest/56#d2>

Το 1938 η επιχείρηση επιστρέφει στο Δήμο Αθηναίων ενώ το 1952 επικυρώνεται επίσημα η ίδρυση της Δημοτικής Επιχείρησης Φωταερίου Αθηνών (Δ.Ε.Φ.Α.) .



Εικόνα 3.19: Εργοστάσιο Φωταερίου Αθηνών, Όψη επί της οδού Πειραιώς
Πηγή: <http://www.technopolis-athens.com/web/guest/museum/history>

Οι βασικές οικοδομικές φάσεις του ολοκλήρωσης του έργου είναι οι περίοδοι 1862 – 1887, 1896- 1914 και 1952 – 1960, όπου το βιομηχανικό οικοδόμημα αναπτύσσεται και εξαπλώνεται σε ολόκληρο το οικόπεδο των 30 στρεμμάτων. Η κτιριακή του υποδομή περιλαμβάνει μηχανουργεία, ξυλουργεία, σιδηρουργεία, αεριοφυλάκια, φούρνους, ατμομηχανές, ατμολέβητες, μονάδες καθαρισμού, κτίρια διοίκησης και γραφείων. Από αρχιτεκτονικής άποψης, οι κτιριακές εγκαταστάσεις ακολουθούν τη λιτή τυπολογία που έχουν όλα τα βιομηχανικά κτίρια, ακολουθώντας τα ευρωπαϊκά πρότυπα προσαρμόζοντας τα κελύφη στον τρόπο λειτουργίας της παραγωγής και στις απαιτήσεις του μηχανολογικού εξοπλισμού (Καραμάνου, 2007).



Εικόνα 3.20: Γενική άποψη των κτιριακών μονάδων
Πηγή: <http://www.matrix24.gr/2014/03/έκθεση-φωτογραφίας-κεραμεικός-γκάζι>

Χαρακτηριστικό της μορφολογίας του συγκροτήματος είναι οι μεταλλικές κατασκευές και ο αρμονικός τρόπος που αναδεικνύουν την αισθητική του απόδοση (Καραμάνου, 2007).



Εικόνα 3.21: Όψη από την οδό Βουτάδων (1950) όπου φαίνονται τα μεταλλικά στοιχεία

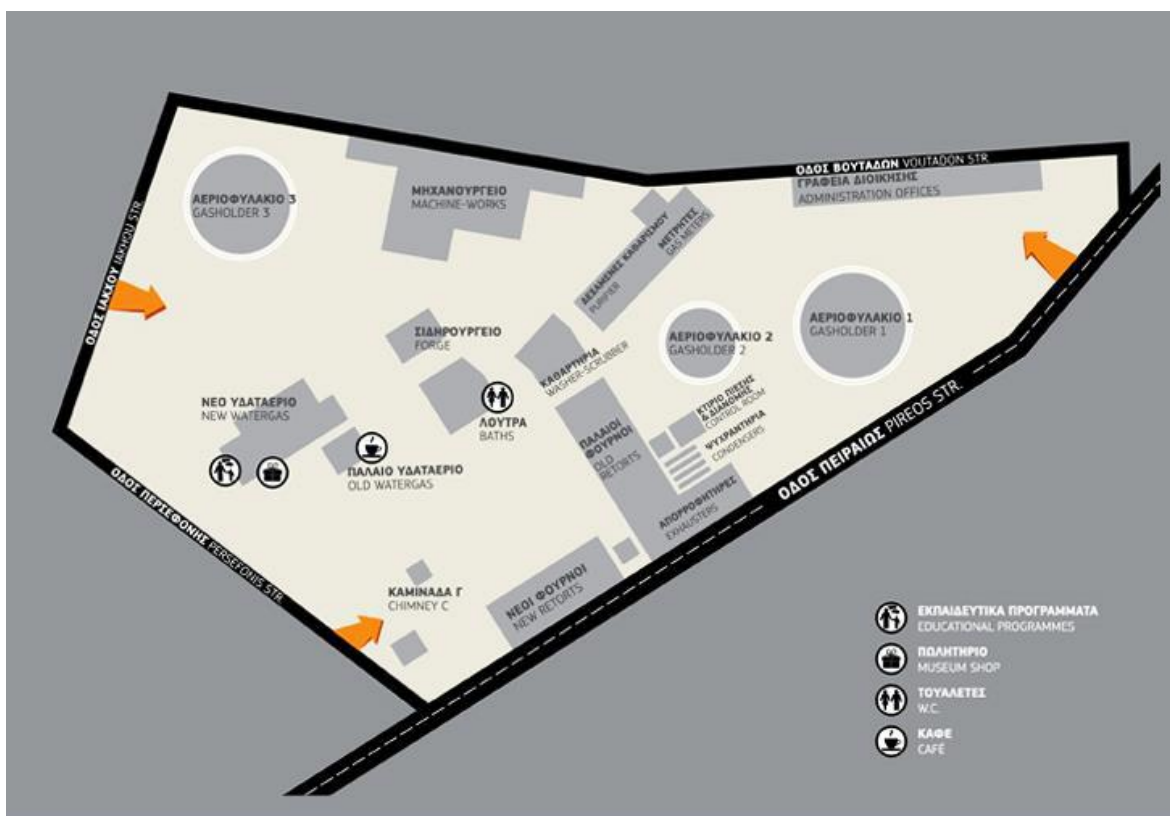
Πηγή: <http://www.mixanitouxronou.gr/to-agnosto-gkazi-apo-ta-pornia-ti-lachanagora-ke-to-qaidouropazaro-sta-sigchrona-stekia-tis-neoleas-ke-ta-stountio/>

Στην περίοδο 1952 – 1960 περιμετρικά του εργοστασίου, σημειώνεται μια μεγάλη οικοδομική δραστηριότητα που αφορά κυρίως εργατικές κατοικίες, αποθήκες και μικρές βιοτεχνίες (Νικολοπούλου, 2015).

Μετά τη λήξη του β΄ Παγκοσμίου Πολέμου η χρήση του φωταερίου ως μέσου παραγωγής ενέργειας αρχίζει και φθίνει αφού ο ηλεκτρισμός και οι νέες μορφές ενέργειας κερδίζουν έδαφος. Αποτέλεσμα αυτού είναι ότι το 1984 το εργοστάσιο οδηγείται σε παύση της λειτουργίας του (<http://www.technopolis-athens.com/web/guest/museum/history>).

Μετά από απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού, το 1986 ο χώρος των παλιών εγκαταστάσεων φωταερίου χαρακτηρίζεται ως διατηρητέο ιστορικό μνημείο γεγονός που αποτελεί αφετηρία της έναρξης μελέτης και εργασιών για την αξιοποίησή του (<http://www.technopolis-athens.com/web/guest/museum/history>).

Οι οικοδομικές εργασίες για την επανάχρηση του παλιού εργοστασίου είχαν διάρκεια 14 χρόνων (1984 – 1998) για τη δημιουργία πολιτιστικού πάρκου με υποχρεωτική διατήρηση τριών κτιρίων, δύο καμινάδων και ενός αεροφυλακίου αλλά τελικά υλοποιήθηκε άλλη μελέτη εφαρμογής από την τεχνική υπηρεσία του Δήμου (<http://www.technopolis-athens.com/web/guest/museum/history>).



Εικόνα 3.22: Χάρτης εγκαταστάσεων εργοστασίου

Πηγή: <http://www.technopolis-athens.com/web/guest/56#d2>

Όπως φαίνεται στον παραπάνω χάρτη, η πρόσβαση στο νέο πολιτιστικό πάρκο γίνεται από τρεις πλευρές του οικοδομικού τετραγώνου που καταλαμβάνει δημιουργώντας αρκετούς διαύλους επικοινωνίας με τον αστικό ιστό που το περιβάλλει. Η επέμβαση που επιχειρείται, επιβάλλει τη δημιουργία όσο το δυνατόν περισσότερων ανοιχτών χώρων με συνέπεια τη διατήρηση λιγότερων κτιριακών δομών. Κάποια από τα κτίρια που είχαν χαρακτηριστεί διατηρητέα στην πορεία αποχαρακτηρίστηκαν όπως επίσης κρίθηκε διατηρητέο μόνο ένα τμήμα του μηχανολογικού εξοπλισμού (Νικολοπούλου, 2015).

Η άμεση ανάγκη επανάχρησης των παλαιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων για την αναβάθμιση της γύρω περιοχής και την εξασφάλιση της συνοχής στο αστικό ιστό δεν επέτρεψε στη μελέτη να αξιοποιήσει σε βάθος τα απομεινάρια του βιομηχανικού πλούτου. Ναι μεν πρόκειται για μία επέμβαση που ήταν απαραίτητη και τελικά δίνει ζωή στο τμήμα αυτό της πόλης, όμως θα μπορούσε να είχε γίνει μία πιο προσεκτική αξιολόγηση των κτιρίων αλλά και του μηχανολογικού εξοπλισμού τους ώστε να διατηρούνται πιο ζωντανές οι μνήμες του ιστορικού παρελθόντος. Παρά την αξιόλογη προσπάθεια αναβίωσης του χώρου δεν ήταν ξεκάθαρη ποτέ η συνθετική ιδέα και το κατά πόσο αυτή εφαρμόζει πιστά τις αρχές του περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Αυτό είναι έκδηλο τόσο στις συμβατικές μεθόδους και υλικά που χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια των οικοδομικών εργασιών όσο και στην

αποσπασματική επιλογή διατήρησης του μηχανολογικού εξοπλισμού (Καραμάνου, 2007).

Το 1999 η Τεχνόπολη του Δήμου Αθηναίων διοργανώνει τις πρώτες εκδηλώσεις και ανοίγει τις πύλες της να υποδεχθεί τους πρώτες επισκέπτες ενώ πλέον θεωρείται ένας από τους πιο γνωστούς πολιτιστικούς χώρους της πόλης (Νικολοπούλου, 2015).



Εικόνα 3.23: Άποψη κτιρίων εντός του πολιτιστικού πάρκου

Πηγή: <https://www.trip2athens.com/el/city-areas/thecenter/kerameikosgazi/attraction-108/>



Εικόνα 3.24: Άποψη κτιρίων εντός του πολιτιστικού πάρκου

Πηγή: <https://www.trip2athens.com/el/city-areas/thecenter/kerameikosgazi/attraction-108/>



Εικόνα 3.25: Γενική εξωτερική όψη του συγκροτήματος

Πηγή: <https://www.trip2athens.com/el/city-areas/thecenter/kerameikosgazi/attraction-108/>

Το 2013 παραδίδεται στο κοινό και το Βιομηχανικό Μουσείο Φωταερίου ολοκληρώνοντας το σχέδιο αξιοποίησης των παλαιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων (Νικολοπούλου, 2015).



Εικόνα 3.26: Εσωτερικό Βιομηχανικού Μουσείου Φωταερίου

Πηγή: <https://e-lignos.com/viomichaniko-mousio-fotaeriu-technopolis-gkazi/>

Επανάχρηση των παλιών μεταλλευτικών εγκαταστάσεων στο Λαύριο σε Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο

Από την αρχαιότητα³³ έως σήμερα, η περιοχή της Λαυρεωτικής³⁴ είναι γνωστή για το πλούσιο σε μεταλλεύματα υπέδαφός της γεγονός που προκάλεσε το παγκόσμιο ενδιαφέρον και αποτέλεσε τη βάση της ανάπτυξης όλης της περιοχής αλλά και ολόκληρου του ελληνικού κράτους που το 19^ο αιώνα προσπαθεί να δραστηριοποιηθεί στον τομέα της βιομηχανίας (http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/history/).



Εικόνα 3.27: Μεταλλεία Λαυρίου

Πηγή: <http://www.haniotika-nea.gr/ta-lavreotika/>

Πέρα από τη δημιουργία των βιομηχανικών εγκαταστάσεων για την εξόρυξη μεταλλευμάτων, το Λαύριο ανοικοδομήθηκε ως ο πρώτος εργατικός οικισμός (company town) στα πρότυπα των αντίστοιχων ευρωπαϊκών οικισμών. Το 1863 ο Ιταλός μεταλλειολόγος J. B. Serpieri, αναλαμβάνει την ευθύνη εκμετάλλευσης των μεταλλείων και το 1865 ολοκληρώνεται η κατασκευή της κτιριακής υποδομής του εργοστασίου που περιλαμβάνει μηχανουργείο, μικρά μεταλλοπλύσια, 18 κάμινους ακόμα και σιδηρόδρομο (http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/history/).

³³ http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/history/ - «Τη μεταλλευτική δραστηριότητα ξεκίνησαν οι αρχαίοι Έλληνες πριν το 3.000π.Χ. Η συστηματική και εντατική εκμετάλλευση των αργυρομολυβδούχων μεταλλευμάτων αρχίζει με τη γέννηση της Αθηναϊκής Δημοκρατίας το 508 π.Χ. Με τον άργυρο του Λαυρίου και τους φόρους των συμμάχων ο Περικλής κατασκεύασε τα αθάνατα μνημεία του Χρυσού Αιώνα των Αθηνών.»

³⁴ http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/history/ - «Το όνομα Λαυρεωτική προέρχεται από την λέξη «λαύρα» ή «λαύρη» που σημαίνει στενωπός, στενό πέρασμα, σήραγγα, χαρακτηριστικό της περιοχής, που είναι διάσπαρτη από αρχαίες και νέες μεταλλευτικές στοές εξόρυξης.»



Εικόνα 3.28: Εγκαταστάσεις μεταλλείων Λαυρίου

Πηγή: http://forkeratea.com/%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%B9%CE%BA%CE%B1-%CE%BD%CE%B5%CE%B1/blog-post_6-20/

Ενδεικτικό του μεγέθους αυτού του βιομηχανικού εγχειρήματος αποτελεί ο αριθμός των εργατών που απασχολεί, 1200 άτομα, αριθμός ρεκόρ για επιχείρηση της εποχής σε εθνικό επίπεδο. Το 1869 η εταιρεία συγκρούεται με το ελληνικό κράτος με αποτέλεσμα το 1873 να δώσει τη θέση της σε δύο νέες εταιρείες³⁵, οι οποίες ουσιαστικά έδωσαν τη μεγαλύτερη ώθηση στη μεταλλευτική βιομηχανία της χώρας (http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/history/).



Εικόνα 3.29: Άποψη παλαιών μεταλλευτικών εγκαταστάσεων Λαυρίου

Πηγή: <https://left.gr/news/lavrio-ena-protypo-peirama-poy-petyhe>

³⁵ Οι δύο νέες εταιρείες ήταν μία ελληνική, «Εταιρεία των Μεταλλουργιών του Λαυρίου», και μία ελληνογαλλικών συμφερόντων, «Μεταλλεία Καμάριζας», η οποία το 1876 έδωσε τη θέση της στη γαλλική «Compagnie Francaise des Mines du Laurium».

Αξιοσημείωτος είναι ο παράλληλος μετασχηματισμός της πόλης του Λαυρίου, η λειτουργία της οποίας είναι αλληλένδετα συνδεδεμένη πλήρως με τη μεταλλευτική δραστηριότητα. Ο μικρός εργατικός οικισμός αλλάζει μορφή, επεκτείνεται και μεταβάλλεται σε μία πόλη με 10.000 κατοίκους. Οι δύο εταιρείες αναλαμβάνουν την ευθύνη της λειτουργίας του αστικού κέντρου, με την μακροβιότερη εταιρεία, που είναι η γαλλική, να δημιουργεί κτιριακές υποδομές 45.000 τ.μ. στην περιοχή Αγ. Κυπριανού. Κατοικίες και καταστήματα ιδιοκτησιακά ανήκουν στις δύο εταιρείες, οι οποίες κατασκευάζουν την απαραίτητη υποδομή της πόλης σε σχολεία, νοσοκομεία, εκκλησίες, λιμενικές εγκαταστάσεις κτλ. Στην ουσία η πόλη έχει δύο εστίες ανάπτυξης, μία στην περιοχή του λιμανιού και μία στην περιοχή Αγ. Κυπριανού (http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/history/).

Όπως είναι φυσικό η ευημερία και ανάπτυξη της πόλης του Λαυρίου είναι ταυτόσημη με την εξέλιξη της βιομηχανικής λειτουργίας. Έτσι λοιπόν όταν η κρίση κάνει την εμφάνισή της στη μεταλλευτική δραστηριότητα με δυσμενείς επιπτώσεις στη λειτουργία του βιομηχανικού συγκροτήματος υπάρχει αντίστοιχα αρνητικό αντίκτυπο και στην αστική ζωή. Το 1930 η ελληνική εταιρεία διακόπτει τις δραστηριότητές της με εκποίηση των εγκαταστάσεων της με συνέπεια ο πληθυσμός του Δήμου Λαυρεωτικής να ελαττωθεί κατά 50%. Στα μέσα της δεκαετίας του '50 παρατηρείται μία ανάκαμψη αφού αναπτύσσονται νέοι βιομηχανικοί κλάδοι αλλά η κρίση επανέρχεται κατά τις δεκαετίες '70 και '80 ως αποτέλεσμα της αποβιομηχάνισης που πλήττει τότε όλη την Ελλάδα. Το 1977 σταματάει τη δραστηριότητά της στα μεταλλεία και η γαλλική εταιρεία και σε διάστημα 7 χρόνων τελειώνει κάθε μεταλλευτική δράση στην περιοχή. Το γεγονός αυτό επιφέρει παρόμοιες αντιδράσεις και στις υπόλοιπες τοπικές βιομηχανικές μονάδες, οι οποίες είτε κλείνουν είτε μεταφέρουν την παραγωγή τους σε άλλους τόπους. Η ανεργία δεν αργεί να πλήξει την πόλη του Λαυρίου, η οποία δε μπορεί να διατηρήσει το βιοτικό της επίπεδο και καταρρέει οικονομικά και κοινωνικά. Στο πλαίσιο αυτών των συνθηκών, ακολουθεί μία περίοδος, 1977 -1989, όπου δημοτικοί φορείς και επιστήμονες ξεκινούν ένα μεγάλο κύκλο συζητήσεων αναζητώντας τον καλύτερο τρόπο αξιοποίησης των ανενεργών πλέον μεταλλευτικών εγκαταστάσεων του Λαυρίου. Διατυπώνονται πολλοί προβληματισμοί και ακούγονται ποικίλες απόψεις για το θέμα αυτό, οι οποίες έχουν ως σημείο αναφοράς την ιστορική αξία του βιομηχανικού κληροδοτήματος και την ανάγκη διατήρησης των αρχιτεκτονικών και τεχνολογικών χαρακτηριστικών του (http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/history/).

Τελικώς δύο είναι τα επικρατέστερα σενάρια αξιοποίησης του βιομηχανικού πλούτου του Λαυρίου (Μπελαβίλας, 2018):

- 1) Αποκατάσταση και επανάχρηση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων μαζί με τον περιβάλλοντα χώρο τους με σκοπό τη χρήση τους ως πολιτιστικό κέντρο δημιουργώντας τις κατάλληλες υποδομές για θέατρα, εκθεσιακά κέντρα, αθλητικές και εκπαιδευτικές δράσεις.

- 2) Αποκατάσταση του βιομηχανικού συγκροτήματος και επανάχρησή του ως τεχνολογικό και πολιτιστικό πάρκο, πρόταση που προβάλλει την ιστορική μνήμη του χώρου και διασώζει τη τεχνολογική φυσιογνωμία του κτιριακού συνόλου.

Λαμβάνοντας υπόψιν όλες τις παραμέτρους, επιλέγεται το δεύτερο σενάριο και αποφασίζεται η δημιουργία του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου.



Εικόνα 3.30: Πανοραμική άποψη Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου

Πηγή: http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/photogallery

Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο αναλαμβάνει την υλοποίηση του εγχειρήματος αυτού με εφόδια την επιστημονική του γνώση και εμπειρία και τη στήριξη των τοπικών δημοτικών αρχών και πολιτών (http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/history/).



Διάγραμμα 3.3: Συνθετικές αρχές της πρότασης

Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει

<http://www.ltp.ntua.gr/uploads/SO/ot/SOotLbsEmho0ihGDHiomoQ/LAVRIO.pdf>

Δημιουργεί και επιχειρεί να εφαρμόσει ένα πρότυπο ανάπτυξης που έχει ως βάση την τεχνολογία με προεκτάσεις οικονομικές, κοινωνικές, πολιτιστικές προσαρμοσμένο στις απαιτήσεις της σύγχρονης εποχής. Κύριος στόχος είναι η τεχνολογική και οικονομική πρόοδος του τόπου με ευαισθησία στην ιστορική αξία και την ανάπτυξη του πολιτισμού (Μπελαβίλας, 2018).



Εικόνα 3.31: Άποψη Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου

Πηγή: http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/photogallery

Πρώτη φορά επιχειρείται η επανάχρηση ενός τόσο μεγάλης έκτασης βιομηχανικού μνημείου, με την εγκατάσταση σε αυτό πολλαπλών χρήσεων, τη διατήρηση των κτιριακών δομών χωρίς κατασκευή νέων και την ανάδειξη του παλαιού βιομηχανικού εξοπλισμού (Μπελαβίλας, 2018).

Το οργανόγραμμα της επέμβασης στηρίζεται σε τέσσερα βασικά κριτήρια όπως απεικονίζεται στο διάγραμμα που ακολουθεί.



Διάγραμμα 3.4: Οι αρχές της παρέμβασης στο Πάρκο

Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει

<http://www.ltp.ntua.gr/uploads/SO/ot/SOotLbsEmho0ihGDHiomoQ/LAVRIO.pdf>

Η υλοποίηση του κατασκευαστικού έργου και η επανένταξη των παλιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων με τη μορφή του νέου Πάρκου γνώσης και πολιτισμού αλλάζουν τα δεδομένα ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής. Ο συνδυασμός με τα υπόλοιπα μεγάλα έργα που έλαβαν ή λαμβάνουν χώρα όπως το Διεθνές Αεροδρόμιο στα Σπάτα, ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος Γέρακα – Λαυρίου, το Νέο Λιμάνι, αναβαθμίζουν τις προοπτικές εξέλιξης της περιοχής δημιουργώντας συνθήκες οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας (Μπελαβίλας, 2018).



Εικόνα 3.32: Άποψη Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου

Πηγή: http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/photogallery

«.... Σε μια πόλη που αντιμετώπισε τη δραματική τοπική κρίση και βγήκε από αυτήν με εφόδια την ταυτότητά της και τα μνημεία της, το τοπικό επιστημονικό δυναμικό και την τεχνική της κληρονομιά.

Χρησιμοποιώντας τα ίδια τα υλικά από τα οποία ήταν φτιαγμένες η ίδια και η κοινωνία της. Στο Λαύριο, με λίγα λόγια, αντί να μεταφερθούν δανεικά, διαμορφώθηκαν νέα δυναμικά πρότυπα, με σεβασμό στις μνήμες και την παράδοση της πόλης.

Είναι ένα εντυπωσιακό αντι-παράδειγμα για όσους ισχυρίζονται ότι η αρχαιολογία και το περιβάλλον αποτελούν εμπόδια στην ανάπτυξη.» (Ν. Μπελαβίλας, «Λαύριο: Ένα πρότυπο πείραμα που πέτυχε»³⁶)

³⁶ <https://left.gr/news/layrio-ena-protypo-peirama-poy-petyhe> - Ν. Μπελαβίλας, «Λαύριο: Ένα πρότυπο πείραμα που πέτυχε», Άρθρο σε Left.gr, 26/03/2018

4^η Ενότητα: Η πόλη της Πάτρας ως ευρύτερη περιοχή μελέτης

4.1. Γενικά στοιχεία της πόλης

Η πόλη των Πατρέων, πρωτεύουσα του Ν. Αχαΐας, βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της Πελοποννήσου (216 km δυτικά της Αθήνας), στους πρόποδες του όρους Παναχαϊκού και στα παράλια του Πατραϊκού κόλπου. Είναι η τρίτη πληθυσμιακά μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας ενώ διαθέτει το μεγαλύτερο λιμάνι της Πελοποννήσου, το οποίο αποτελεί το σημαντικότερο κόμβο της δυτικής Ελλάδας καθώς συγκεντρώνει όλη την εμπορική δραστηριότητα και εξασφαλίζει όλη την επικοινωνία με τα Ιόνια νησιά και την Ιταλία. Η γεωγραφική της θέση είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς αποτελεί πέρασμα είτε λόγω του λιμανιού είτε για τη μετάβαση προς τη δυτική Πελοπόννησο είτε για τη μετάβαση προς τη δυτική Στερεά Ελλάδα και Ήπειρο μέσω της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου (Κατσαμπούλας, 2011).



Εικόνα 4.1: Πανοραμική άποψη της πόλης της Πάτρας

Πηγή: http://www.serresland.gr/2015/11/10_6.html

Ο Δήμος Πατρέων έχει έκταση 333,14 τ.χλμ. και ο μόνιμος πληθυσμός βάσει της τελευταίας απογραφής του 2011 από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία είναι 213.984 κάτοικοι (<https://el.wikipedia.org/wiki/Πάτρα>).

Λόγω της γεωγραφικής κατανομής της, η Πάτρα διαχωρίζεται σε δύο τμήματα, την Άνω και την Κάτω Πόλη. Η οικιστική εξάπλωση έχει ακολουθήσει τη φυσική μορφολογία του εδάφους και η επικοινωνία των δύο τμημάτων γίνεται συνήθως με κλίμακες. Η Κάτω Πόλη, η οποία συγκεντρώνει τις περισσότερες δραστηριότητες και κατά συνέπεια είναι το αστικό κέντρο, καταλαμβάνει το παραθαλάσσιο τμήμα ενώ η Άνω Πόλη

περιλαμβάνει τους παλαιότερους οικισμούς που βρίσκονται στους πρόποδες του Παναχαϊκού Όρους (Κρασιάς, 2017).

Το κλίμα της περιοχής είναι μεσογειακό με θερμά καλοκαίρια και ήπιους χειμώνες. Στην ατμόσφαιρα υπάρχει αρκετή υγρασία λόγω της παραθαλάσσιας θέσης της ενώ το χειμώνα οι βροχοπτώσεις αποτελούν συχνό φαινόμενο (<https://el.wikipedia.org/wiki/Πάτρα>).

Χαρακτηριστικό γνώρισμα της περιοχής είναι η έντονη σεισμική δραστηριότητα με πολλούς μικρούς σε μέγεθος σεισμούς κάθε χρόνο αλλά και με μεγαλύτερους σε διαστήματα δύο χρόνων ή πολύ μεγαλύτερους κάθε δέκα χρόνια περίπου (<https://el.wikipedia.org/wiki/Πάτρα>).

Η εμπορική δραστηριότητα της πόλης είναι σημαντική καθώς ο τόπος παράγει διάφορα προϊόντα προς εξαγωγή, τοπικά και μη. Προϊόντα για τα οποία φημίζεται είναι η σταφίδα, τα λουκούμια, η τεντούρα³⁷, το ούζο και ποικιλίες κρασιών με γνωστότερο όλων τη μαυροδάφνη (Κρασιάς, 2017).

Η Πάτρα πέρα από την έντονη εμπορική δραστηριότητα, σημειώνει και αξιόλογη πολιτιστική δραστηριότητα με σημαντικές εκδηλώσεις πολιτισμού και επιτεύγματα στη λογοτεχνία, στις θεατρικές και πλαστικές τέχνες. Η πόλη φημίζεται για το μεγαλύτερο ευρωπαϊκό καρναβάλι μεσογειακού τύπου, που διεξάγεται κάθε χρόνο με τη συμμετοχή σχεδόν όλων των πολιτών, και έχει να επιδείξει εντυπωσιακά άρματα, παρελάσεις και χορούς (Κρασιάς, 2017).

4.2. Πολεοδομική εξέλιξη της πόλης

Το 1928, ο κυβερνήτης Ι. Καποδίστριας αναθέτει στον Σταμάτη Βούλγαρη³⁸ τη σύνταξη του πρώτου ρυμοτομικού σχεδίου της Πάτρας και συγκεκριμένα την πολεοδομική αναμόρφωση της Άνω Πόλης. Σεβόμενος την τοπογραφία της περιοχής, το νέο σχέδιο της Άνω Πόλης διατηρεί τον ίδιο προσανατολισμό και το ίδιο σύστημα δρόμων με τη διάταξη του παλαιού οικισμού. Παράλληλα, ο Βούλγαρης αποφασίζει και εντάσσει στη μελέτη του ένα νέο παραθαλάσσιο τμήμα στη δυτική πλευρά της πόλης, κίνηση που θα αποτελέσει την πιο ενδιαφέρουσα προσθήκη στο νέο σχέδιο της Πάτρας (Κατσαμπούλας, 2011).

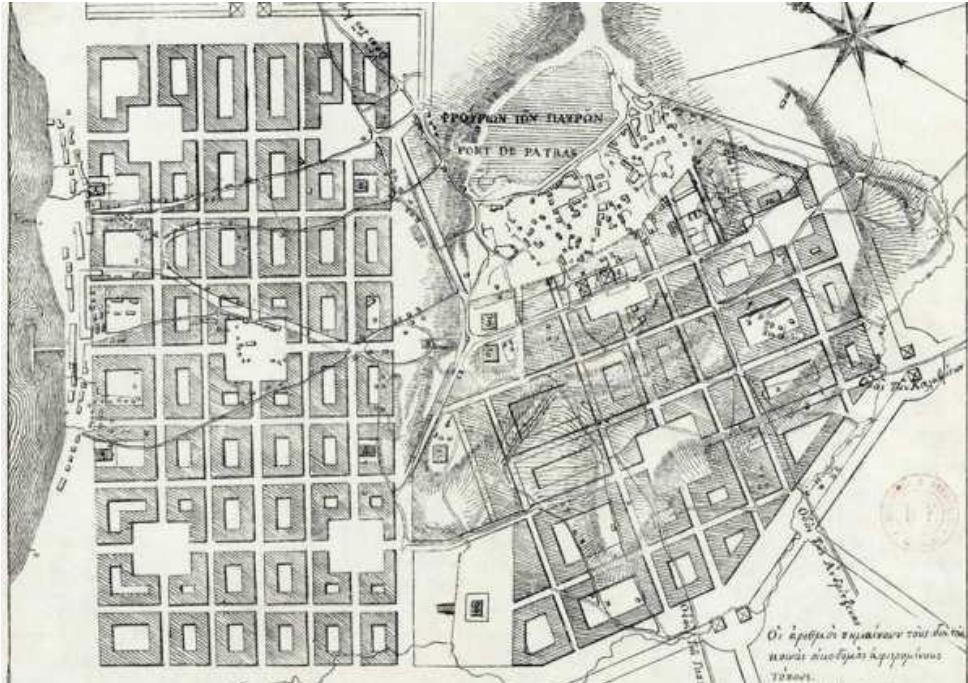
Και τα δύο τμήματα της πόλης, ακολουθούν το ίδιο πολεοδομικό σύστημα: μία καθαρά γεωμετρική σύνθεση με ένα ορθογώνια τεμνόμενο σύστημα στην κατανομή των δρόμων και συμμετρική κατανομή των οργανωμένων

³⁷ Παραδοσιακό γλυκό ηδύποτο της Πάτρας με αρκετή περιεκτικότητα σε αλκοόλ.

³⁸

http://dspace.lib.ntua.gr/bitstream/handle/123456789/4574/katsampoulasa_patras.pdf?sequence=3 - Ο Σταμάτης Βούλγαρης, λοχαγός, ζωγράφος και μη εκπαιδευμένος πολεοδόμος, με την ευρωπαϊκή του μόρφωση, την αγάπη του για την Ελλάδα, την εύστοχη παρατήρηση του χώρου και την αφοσίωσή του στην πολεοδομική μελέτη της Πάτρας, έγινε ο πρώτος πολεοδόμος της χώρας.

ελεύθερων χώρων (πλατείες). Τα αυστηρά γεωμετρικά συστήματα της Άνω και της Κάτω Πόλης διαχωρίζονται μεταξύ τους με μία ευδιάκριτη ζώνη πρασίνου ενώ ταυτόχρονα τέμνονται μεταξύ τους υπό γωνία περίπου 70 μοιρών (Κρανιάς, 2017).



Εικόνα 4.2: "Σχέδιον της Νέας Πόλεως των Πατρών" του Στ. Βούλγαρη
Πηγή: <https://dete.gr/δείτε-το-σχέδιο-πάτρας-του-1829-από-τον-στα/>

Βασική επιδίωξη είναι στην Κάτω Πόλη να χωροθετηθούν τα δημόσια κτίρια της αστικής λειτουργίας. Επιπλέον η πρόταση για το παραλιακό μέτωπο περιλαμβάνει μία ζώνη περιπάτου πλάτους 66 μ. που οριοθετείται με δεντροστοιχίες³⁹ και στόχος είναι να παραμείνει να μην οικοδομηθεί προκειμένου να προβληθεί η όψη της πόλης προς το θαλάσσιο χώρο. Γενικά το σχέδιο διακρίνεται για ευαισθησία ως προς τη χρήση του πρασίνου (Κατσαμπούλας, 2011).

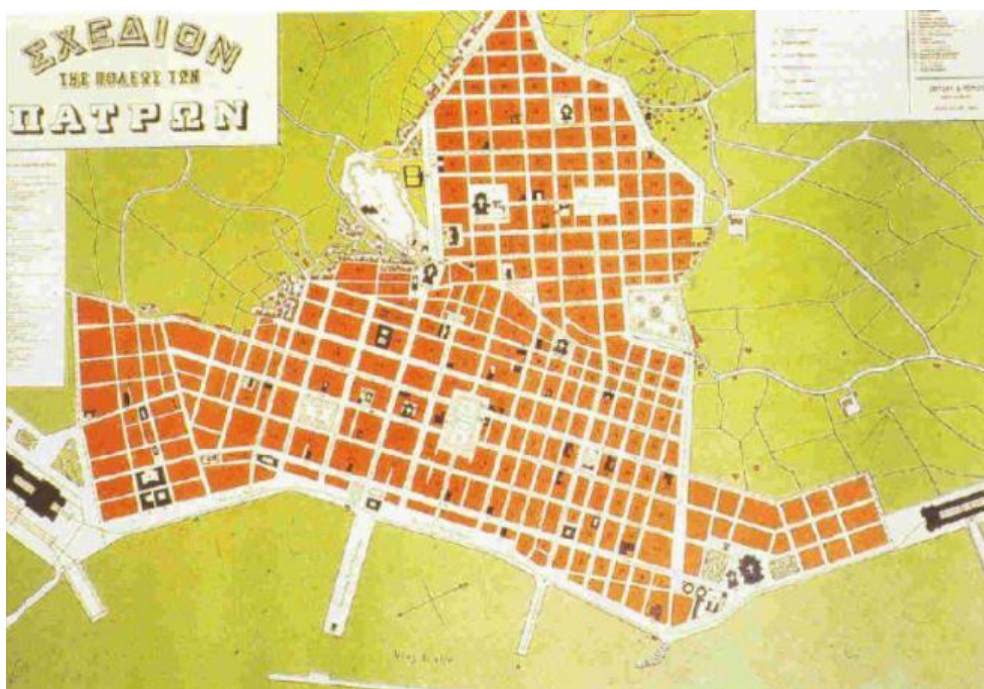
Κύτταρο του πολεοδομικού ιστού αποτελεί πλέον το οικοδομικό τετράγωνο και όχι η κάθε ιδιοκτησία. Στη βάση αυτή, ο Βούλγαρης προτείνει ένα οργανωμένο σύστημα δόμησης κατά το οποίο ο τρόπος δόμησης του κάθε οικοδομικού τετραγώνου αντιμετωπίζεται ενιαία τόσο σε κάτοψη όσο και σε όψεις. Άλλο στοιχείο που προβλέπεται στο σχέδιο και φανερώνει ιταλικές επιρροές, αποτελούν οι στοές κατά μήκος των κεντρικών δρόμων και στα δύο τμήματα της πόλης. Επιπλέον οι επιλογές του Βούλγαρη στον

³⁹ «..... Μια παραλληλία με την αρχαία Πάτρα, όπου κατά τον Πausανία, στην παραλιακή ζώνη υπήρχε άλος με σημαντικά ιερά, όπως της Δήμητρας, στη θέση που είναι σήμερα ο ναός του Αγ. Ανδρέα.» - [<https://issuu.com/365093/docs/>] - Γ. Κρανιάς, «Ανάγνωση της πόλης μέσα από τα κενά της», Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Πάτρα, Μάρτιος 2017]

πολεοδομικό σχεδιασμό ενισχύουν το φυσικό προσανατολισμό και δείχνουν σεβασμό προς τους αρχαιολογικούς χώρους (Κρανιάς, 2017).

Το σχέδιο και κατ' επέκταση το όραμα του Βούλγαρη αποτέλεσε τη βάση του σημερινού πολεοδομικού ιστού αλλά δεν εφαρμόστηκε πιστά. Όπως φαίνεται στο εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης του 1858, ουσιαστικά επικράτησε μόνο ο διαχωρισμός των δύο τμημάτων της πόλης και η γωνία υπό την οποία τέμνονται. Στην Κάτω Πόλη μειώνεται ο αριθμός των πλατειών σε δύο, ενώ στα σημεία που προβλέπονταν οι υπόλοιπες ανεγείρονται οικοδομήματα και κατασκευάζονται δρόμοι. Απορρίπτεται εντελώς το σύστημα της οργανωμένης δόμησης του Βούλγαρη και βασική μονάδα του αστικού ιστού αποτελεί η μεμονωμένη ιδιοκτησία. Παράλληλα καταργείται η έννοια της στοάς στα κτίρια (Κρανιάς, 2017).

Το παραλιακό μέτωπο όχι μόνο δε γίνεται περίπατος πρασίνου αλλά κατά ένα μέρος ανοικοδομείται ενώ με τη κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής κατά μήκος του, αποκόβεται από τον υπόλοιπο αστικό ιστό. Η προβληματική χωροθέτηση της σιδηροδρομικής γραμμής αποκόπτει την πρόσβαση της πόλης προς τη θάλασσα με συνέπεια να αλλοιωθεί το βασικό χαρακτηριστικό της πόλης ως παραθαλάσσιος τόπος, το οποίο είναι η επικοινωνία του αστικού κέντρου με το υγρό στοιχείο (Κατσαμπούλας, 2011).



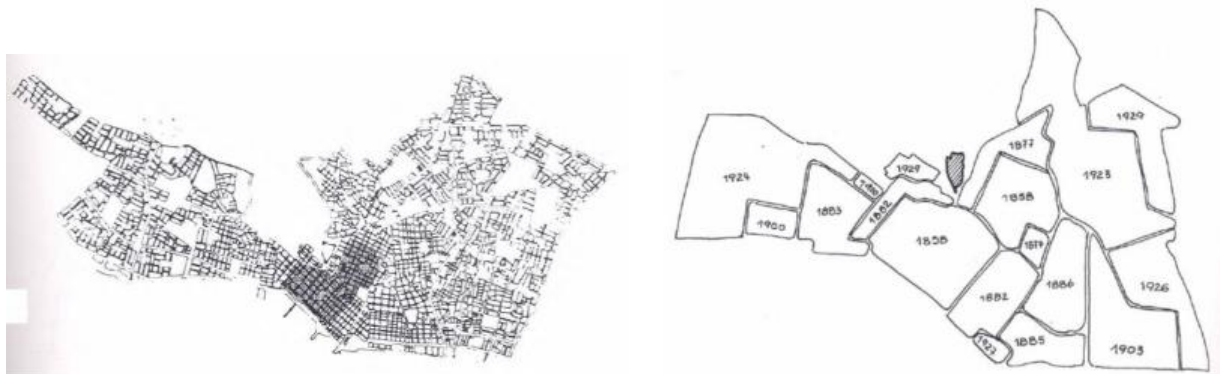
Εικόνα 4.3: «Σχέδιο της πόλης των Πατρών», 1833

Πηγή: Α. Κокκίνη, Ι. Παππά – «Τα παλιά βιομηχανικά κτίρια στην Ελλάδα και την Ιταλία/ Αρχές επανάχρησης και σύγκριση παραδειγμάτων βόρεια Ιταλία – Πάτρα», Ε.Μ.Π., Αθήνα 2004

Η Κάτω Πόλη γίνεται έδρα όλων των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και χωροθετούνται όλα τα εμπορικά καταστήματα, αποθήκες, γραφεία, το λιμάνι και ο μόλος. Οι βιομηχανίες και οι βιοτεχνίες προκειμένου να εξασφαλίσουν την εύκολη μεταφορά των προϊόντων τους αναπτύσσονται στο παραλιακό

μέτωπο ώστε να γειτνιάζουν με λιμάνι και σιδηρόδρομο με κάποιες μικρές εξαιρέσεις που χωροθετούνται εντός του κέντρου της πόλης (Κρανιάς, 2017).

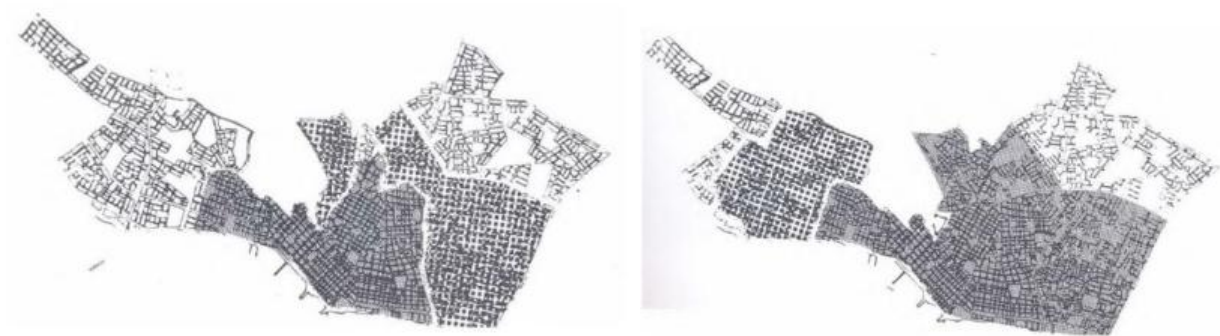
Από το 1858 έως το 1929 το σχέδιο της πόλης της Πάτρας επεκτάθηκε 12 φορές. Όλες αυτές οι επεκτάσεις συγκροτούν το Παλαιό Σχέδιο Πατρών, του οποίου η έκταση το 1929 ήταν 4.000 στρ. και διατηρήθηκε μέχρι το 1971, όπου και ξεκινάει νέος κύκλος επεκτάσεων (Κατσαμπούλας, 2011).



Εικόνα 4.4: Αριστερά το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης του 1858, δεξιά το σχέδιο πόλης με τις επεκτάσεις μεταξύ 1858 και 1929

Πηγή: Αθ. Κατσαμπούλας, «Ιστορική αναδρομή και πολεοδομική εξέλιξη της πόλεως των Πατρών», Ε.Μ.Π., Αθήνα, Φεβρουάριος 2011

Από το 1929 μέχρι το 1971 οι συνθήκες ζωής αλλάζουν αφού μεσολαβεί ο Πόλεμος και ακολούθως αρχίζει η έντονη ανοικοδόμηση και αυξάνεται σημαντικά ο πληθυσμός. Ως εκ τούτου το 1969 αναθεωρούνται οι όροι δόμησης και καθορίζονται οι συντελεστές δόμησης χωρίς όμως να επιλύουν την επιτακτική ανάγκη επέκτασης των ορίων της πόλης. Το 1971 η πόλη επεκτείνεται αρκετά προς το νότιο τμήμα του Παλαιού Σχεδίου, με την έκτασή της να φτάνει τα 9.200 στρ. ενώ το 1972 επεκτείνεται και πάλι στο βόρειο τμήμα φτάνοντας τα 12.400 στρ. Μέχρι το 1979 η έκταση του σχεδίου έχει αυξηθεί κατά 330% ενώ από την περίοδο 1983 – 1990 προστίθενται άλλα 5.200 στρ. (Κατσαμπούλας, 2011).



Εικόνα 4.5: Αριστερά το «Παλαιό Σχέδιο» με τις επεκτάσεις του 1971, δεξιά το σχέδιο πόλης με τις επεκτάσεις του 1972

Πηγή: Αθ. Κατσαμπούλας, «Ιστορική αναδρομή και πολεοδομική εξέλιξη της πόλεως των Πατρών», Ε.Μ.Π., Αθήνα, Φεβρουάριος 2011

Το 1986 θεσπίζεται το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο που ισχύει μέχρι και σήμερα και με το οποίο διαχωρίζεται η Πάτρα σε 19 συνοικίες και 57 γειτονιές. Με το σχέδιο αυτό μπορεί να μην εξασφαλίζεται καλή χωροταξική οργάνωση όμως αλλά ενσωματώνονται έως σήμερα περιοχές στα όρια του αστικού ιστού ακόμα και εκτός Δήμου (Κατσαμπούλας, 2011).



Εικόνα 4.6: Αριστερά σχέδιο πόλης με την επέκταση του 1979, δεξιά εγκεκριμένο σχέδιο του 1986 με τις επεκτάσεις έως το 1990

Πηγή: Αθ. Κατσαμπούλας, «Ιστορική αναδρομή και πολεοδομική εξέλιξη της πόλεως των Πατρών», Ε.Μ.Π., Αθήνα, Φεβρουάριος 2011

Σήμερα βρίσκεται υπό επεξεργασία των Νέο Γ.Π.Σ. Πατρών στο οποίο δεν προβλέπονται μεγάλες επεκτάσεις και με το οποίο επιδιώκεται η μείωση του συντελεστή δόμησης (Κρανιάς, 2017).

4.3. Ιστορική εξέλιξη λιμανιού

Χαρακτηριστικό στοιχείο της Πάτρας αποτελεί το λιμάνι της, στη λειτουργία του οποίου βασίζεται η οικονομική ζωή της πόλης αλλά και της χώρας γενικότερα. Πρόκειται για το κύριο εξαγωγικό λιμάνι της Πελοποννήσου, το οποίο έγινε ευρέως γνωστό για την εξαγωγή σταφίδας. Οι ακτοπολικές γραμμές του λιμανιού εξασφαλίζουν την πρόσβαση όχι μόνο από και προς τα ιόνια νησιά αλλά τον Πειραιά, την Αγκώνα, το Γιβραλτάρ και την Τεργέστη (Κρανιάς, 2017).

Από το 1850 και μετά, η ανάπτυξη της βιομηχανίας και του εμπορίου προκάλεσε αύξηση της κινητικότητας των εμπορευμάτων και οδήγησε στην επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων προκειμένου να μπορούν να ικανοποιηθούν οι νέες ανάγκες. Σε συνδυασμό με την επέκταση του σιδηροδρόμου επιτυγχάνεται ο εκσυγχρονισμός του λιμανιού αφού κατασκευάζονται νέες αποβάθρες και περιφράσσεται ο χώρος του ενώ δημιουργούνται πύλες για τον έλεγχο και την ασφάλειά του (Κρανιάς, 2017).

Τον 20^ο αιώνα, που το διεθνές εμπόριο γνωρίζει μεγάλη άνθιση, οι λιμενικές εγκαταστάσεις επεκτείνονται καταλαμβάνοντας ολοένα και μεγαλύτερο κομμάτι του θαλάσσιου μετώπου. Η ανάπτυξη της βιομηχανίας έχει ως

αποτέλεσμα τη δημιουργία περιοχών στον αστικό ιστό, κυρίως στο παραλιακό μέτωπο, στις οποίες εδράζονται καθαρά βιομηχανικές χρήσεις (εργοστάσια, αποθήκες κ.α.) και για τις οποίες αναπτύσσεται μια σειρά από οδικά δίκτυα και έργα υποδομής ανάμεσα στα οποία περιλαμβάνεται και το λιμάνι, που αποκτά έναν έντονα βιομηχανικό χαρακτήρα. Το αποκορύφωμα της λειτουργίας του λιμανιού σημειώνεται κατά την περίοδο 1950 – 2000 όπου καταγράφεται εντυπωσιακή άνοδος στην κίνηση εμπορικών και επιβατικών πλοίων (Κατσαμπούλας, 2011).

Γύρω στο 1990 διαπιστώνεται ότι η χωρητικότητα και οι εγκαταστάσεις του λιμανιού δεν εξυπηρετούν επαρκώς την κίνηση που έχει με συνέπεια το 1997 να αρχίσουν εργασίες για την κατασκευή νέου λιμανιού σε νέα θέση. Η χωροθέτηση του νέου λιμανιού λαμβάνει χώρα στη νότια πλευρά της πόλης, μακριά από το κέντρο του αστικού ιστού. Η μετακίνηση προκάλεσε την εγκατάλειψη των παλαιών εγκαταστάσεων καθώς και των γύρω υποδομών (αποθήκες, αγορές, σταθμοί τρένων) δημιουργώντας ένα σημαντικό αστικό κενό στην περιοχή. Σήμερα γίνονται προσπάθειες για την ανάπλαση της περιοχής του παλαιού λιμανιού από το Δήμο Πατρέων (Κατσαμπούλας, 2011).

4.4. Σχέση πόλης και βιομηχανίας

Στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, η Πάτρα υπήρξε ένα από τα μεγαλύτερα και πιο σημαντικά βιομηχανικά κέντρα στην Ελλάδα. Όπως ειπώθηκε παραπάνω, το εξαγωγικό εμπόριο και μάλιστα με κύριο προϊόν τη σταφίδα, αποτέλεσε τη μεγαλύτερη ενίσχυση της οικονομίας της. Ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1870 σε περιοχές εκτός σχεδίου όπως οι συνοικίες του Αγ. Ανδρέα και του Αγ. Διονυσίου ανοικοδομούνται με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν να υποστηρίξουν την βιομηχανική ανάπτυξη. Ενδεικτικά στην περιοχή του Αγ. Διονυσίου στα τέλη του αιώνα, εντοπίζονται 6 ατμοκίνητα εργοστάσια, σημαντικός αριθμός από αλευρόμυλους και 500 εργάτες. Αρχικά δεν οριοθετούνται βιομηχανικές ζώνες διότι παρά το μεγάλο αριθμό βιομηχανιών, η Πάτρα είναι συνδυασμένη με το εμπόριο⁴⁰ (Κρανιάς, 2017).

Μέχρι τα μέσα του 20^{ου} αιώνα συνεχίζει εντατικά η ανοικοδόμηση νέων βιομηχανικών εγκαταστάσεων και η επέκταση των ήδη υπάρχοντων. Χαρακτηριστικό είναι ότι το 1929 λειτουργούσαν περίπου 150 βιομηχανίες σε διάφορους κλάδους όπως σταφιδεργοστάσια, σταφίδαποθήκες, σφαγεία, οινοποιεία, ζυθοποιεία, ποτοποιεία, βαρελοποιεία, βυρσοδεψία, σιδεράδικα, κεραμοποιεία, σαπωνοποιεία, κυλινδρόμυλοι, κλωστήρια, εγκαταστάσεις φωταερίου κ.α. (Κρανιάς, 2017).

⁴⁰ Η ταύτιση της Πάτρας με το εμπόριο σταφίδας αποτυπώνεται στο γεγονός ότι πολλές από τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις της πόλης έχουν σχέση με αυτό π.χ. αποθήκες για την επεξεργασία της σταφίδας, βιομηχανία για την παραγωγή κιβωτίων για τη συσκευασία της, οινοπνευματοποιεία για την παραγωγή αλκοόλ από τη σταφίδα.



Εικόνα 4.7: Μύλοι Αγ. Γεωργίου, 1936

Πηγή: <http://www.thebest.gr/news/index/viewStory/319326>



Εικόνα 4.8: Χαρτοποιεία «Ε. Γ. Λαδόπουλου», 1928

Πηγή: <https://www.achaianews.gr/index.php/news/world-3/32920-πάτρα-η-χαρτοποιία-λαδοπούλου-κάποτε>



Εικόνα 4.9: Βιομηχανία βάμβακος «Πειραιϊκή – Πατραϊκή Α.Ε.», 1933

Πηγή: <https://www.patrasevents.gr/imgsrv/f/full/1363000.jpg>

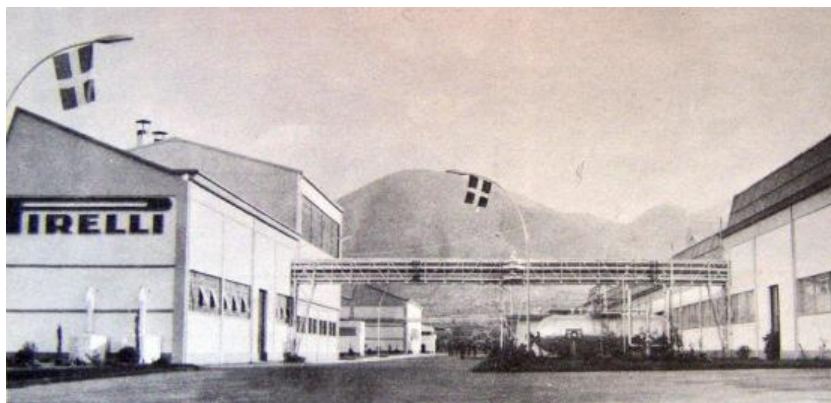
Η ανέγερση των βιομηχανικών κτιρίων συνεχίζεται και στα μέσα του 20^{ου} αιώνα ενώ εκσυγχρονίζονται πολλές από τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις.

Αυτήν την περίοδο οι βιομηχανίες και οι βιοτεχνίες στρέφονται κυρίως στους κλάδους της ένδυσης, υπόδησης, διατροφής και μεταφορικών μέσων.



Εικόνα 4.10: Βιομηχανία ζυμαρικών «Μίσκο Α.Ε.», 1954

Πηγή: <http://www.thebest.gr/news/index/viewStory/357320>



Εικόνα 4.11: Εργοστάσιο «Pirelli Hellas», 1961

Πηγή: <http://patrastimes.gr/home-page-slider/πάτρα-το-εκκωφαντικό-λουκέτο-της-pirelli-μέσ/>

Η κρίση κάνει την εμφάνισή της στο βιομηχανικό κλάδο στα τέλη του 20^{ου} αιώνα με μεγάλες επιπτώσεις στην οικονομία όχι μόνο της Πάτρας αλλά και της χώρας γενικότερα. Στην Πάτρα βάζουν λουκέτο ή στην καλύτερη περίπτωση υπολειπούνται πολλές και παραδοσιακές βιομηχανικές εγκαταστάσεις όπως «Πειραϊκή – Πατραϊκή Α.Ε.», «Pirelli Hellas», «Ε. Γ. Λαδόπουλου» κ.α. Στη δεκαετία του 1990 η αποβιομηχάνιση της πόλης είναι πλέον γεγονός που φρενάρει την ανάπτυξη της περιοχής, αφού η βιομηχανία τροφοδοτούσε στο μεγαλύτερο ποσοστό την τοπική οικονομία. Η κατάσταση αυτή αποτυπώνεται στον πολεοδομικό ιστό της πόλης καθώς οι βιομηχανικές ανενεργές υποδομές παραμένουν έως τώρα πλην ελάχιστων εξαιρέσεων,

εγκαταλελειμμένες και χωρίς χρήση, δημιουργώντας μεγάλα αστικά κενά σε διάφορα σημεία της πόλης (Κοκκίνη, Παππά, 2004).

4.5. Τύποι βιομηχανικών κτιρίων

Όπως στην υπόλοιπη Ελλάδα, έτσι και στην Πάτρα εντοπίζονται τρεις κυρίως τύποι βιομηχανικών κτιρίων (Αγγελίδης, 1997):

- Το παραδοσιακό κτίριο βιομηχανίας, το οποίο έχει τις επιρροές του από την αρχιτεκτονική των αντίστοιχων βιομηχανικών κτιρίων της Μεγάλης Βρετανίας την περίοδο 1760 – μέσα 18^{ου} αιώνα.
- Το μνημειακό κτίριο βιομηχανίας, το οποίο έχει επηρεαστεί από την βιομηχανική αρχιτεκτονική της Ευρώπης κατά την περίοδο της πρώτης τεχνολογικής επανάστασης, μέσα 18^{ου} αιώνα – δεκαετία 1890
- Το οδοντωτό κτίριο βιομηχανίας

Το παραδοσιακό κτίριο, που είναι και ο συνηθέστερος βιομηχανικός τύπος κτιρίου, κατασκευάζεται με παραδοσιακές μεθόδους και υλικά και χρησιμοποιεί τοπικά μορφολογικά στοιχεία (κάποιες φορές και νεοκλασικά μοτίβα). Στην οργάνωση της κάτοψης οι χώροι τοποθετούνται με άτακτο τρόπο με πολλά εσωτερικά χωρίσματα ενώ ο κύριος χώρος παραγωγής δεν είναι ενιαίος (Κοκκίνη, Παππά, 2004).



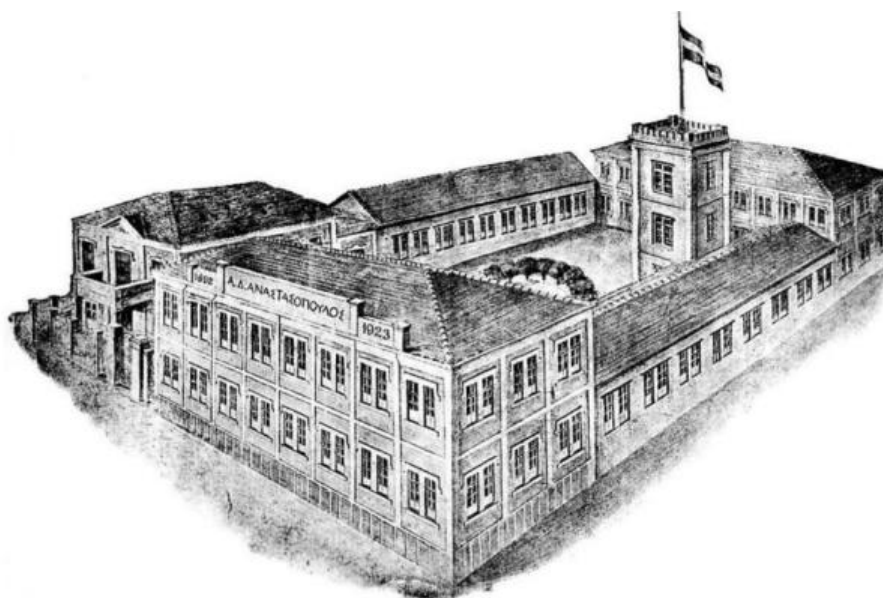
Εικόνα 4.12: Εργοστάσιο υφαντουργίας Β. Μαραγκόπουλου στην οδό Μαιζώνος, 1927

Πηγή: <http://paliapatra.gr/picture.php?/2509/category/113>

Ο όγκος του κτιρίου είναι απλός, σε σχήμα ορθογωνίου με επίπεδες όψεις, στις οποίες διατάσσονται σε σειρές τα ανοίγματα. Η επιστέγαση του όγκου είναι συνήθως μια απλή δίκλινη στέγη ή μπορεί και πτυχωτή δημιουργώντας στις όψεις τριγωνικά αετώματα. Ο παραδοσιακός τύπος εργοστασίου κατά κύριο λόγο, περιλαμβάνει μονώροφα κτίρια εκτός εάν πρόκειται για μεγάλες

βιομηχανικές μονάδες που σημειώνεται σύμπλεγμα κτιριακών μονάδων. Δεν υπάρχουν περιττά και πομπώδη μορφολογικά στοιχεία στις όψεις, των οποίων η επιπεδότητα διακόπτεται μόνο από τα ανοίγματα δίνοντας έμφαση σε κάποιο χαρακτηριστικό τοπικό στοιχείο (Κοκκίνη, Παππά, 2004).

Το μνημειακό βιομηχανικό κτίριο χαρακτηρίζεται από μια αρχιτεκτονική γοήτρου που συνήθως δεν εξυπηρετεί λειτουργικούς σκοπούς αλλά προβάλλει μια συγκεκριμένη εικόνα της επιχείρησης. Χαρακτηρίζεται για την επιβλητικότητα του όγκου του ή της μορφής του, με πολλά μοτίβα, επεξεργασμένες λεπτομέρειες και συμβολικούς υπαινιγμούς. Συχνά διακρίνονται στοιχεία νεοκλασικού τύπου όπως συμμετρία, ογκώδη σύνθεση, μεγαλοπρέπεια, πλαστικότητα ενώ δίνεται έμφαση στην κύρια όψη του βιομηχανικού κτιρίου ή συγκροτήματος με ιδιαίτερη προβολή της κεντρικής εισόδου (Κοκκίνη, Παππά, 2004).



Εικόνα 4.13: Εργουργία «Αναστασίου Δ. Αναστασόπουλου», 1925

Πηγή: <http://www.thebest.gr/news/index/viewStory/310329>

Το οδοντωτό βιομηχανικό κτίριο αποτελεί τον αμιγή βιομηχανικό τύπο κτιρίου καθώς εμφανίστηκε για πρώτη φορά σε εργοστασιακό χώρο χωρίς να έχει παρατηρηθεί προηγουμένως σε άλλο κτιριακό είδος. Κύριο χαρακτηριστικό της λειτουργίας του είναι ο μεγάλος χώρος της παραγωγικής διαδικασίας με τον ομοιόμορφο φωτισμό που αναπτύσσεται σε μια ορθογωνική κάτοψη. Μορφολογικά διακρίνεται για την οδοντωτή οροφή που στεγάζει το χώρο παραγωγής και τη σαφήνεια του όγκου του. Χώροι εκτός της παραγωγικής διαδικασίας όπως π.χ. γραφεία στεγάζονται σε άλλο κτίριο με διαφορετικά μορφολογικά χαρακτηριστικά (Κοκκίνη, Παππά, 2004).



Εικόνα 4.14: Εργοστάσιο «Pirelli Hellas», 1961

Πηγή: <http://tempo24.news/eidisi/126676/i-notia-pleyra-tis-polis-tote-kai-tora-mia-volta-stin-periohi-poy-eide-tin-anaptyxi-na>

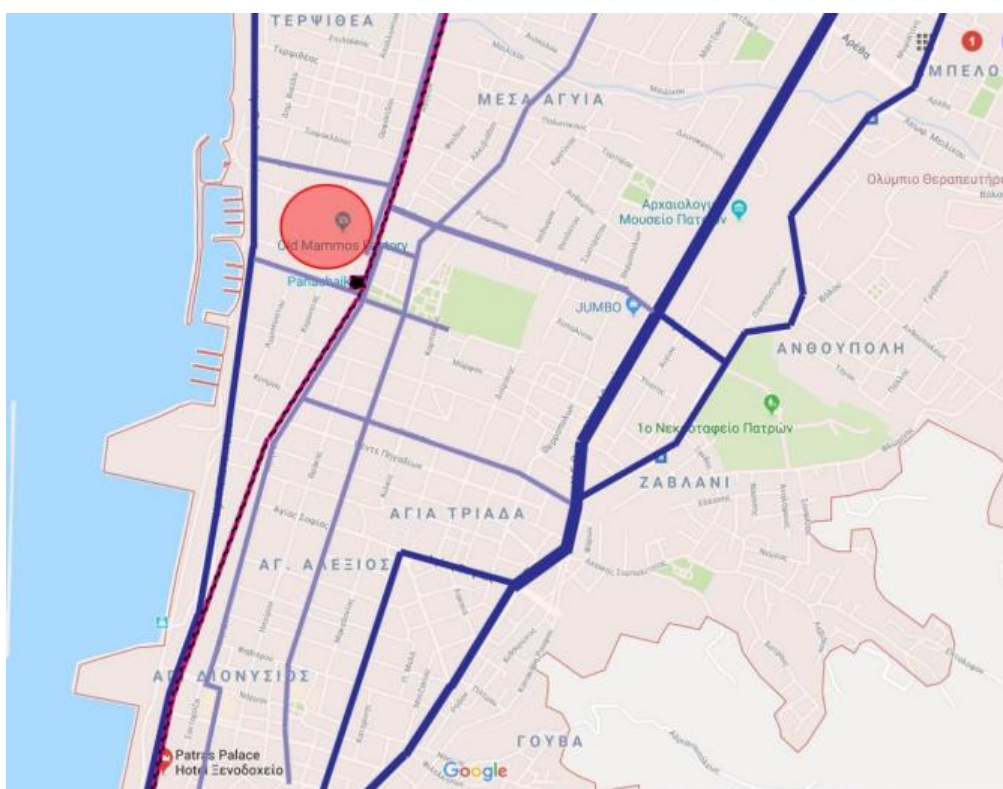
Πάντως σε αρκετά βιομηχανικά συγκροτήματα διακρίνονται μορφολογικά στοιχεία περισσότερων του ενός κτιριακών τύπων (Αγγελίδης, 1997).

Σε όλους τους κτιριακούς τύπους των βιομηχανικών κτιρίων χρησιμοποιούνται ως δομικά υλικά η πέτρα, το ξύλο και ο χυτοσίδηρος. Η φέρουσα περιμετρική τοιχοποιία είναι από πέτρα ή τούβλο και οι εσωτερικές κολόνες γίνονται από ξύλο ή χυτοσίδηρο. Οι στέγες τους έχουν επικάλυψη κεραμιδιών ενώ τα ζευκτά της οροφής αλλά και τα πατώματα κατασκευάζονταν από ξύλο (Αγγελίδης, 1997).

5^η Ενότητα: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης περιοχής μελέτης

5.1. Χωροθέτηση περιοχής μελέτης

Η περιοχή μελέτης μας βρίσκεται στη συνοικία Μέση Αγιά της Πάτρας σε απόσταση περίπου 2 km από το κέντρο της πόλης (πλατεία Γεωργίου). Είναι η πρώτη συνοικία που συναντά κανείς επί της παραλιακής ζώνης ερχόμενος με κατεύθυνση από βορρά προς νότο. Πρόκειται για μία αστική συνοικία, που δημιουργήθηκε με τις τελευταίες επεκτάσεις του πολεοδομικού ιστού, με κύρια χρήση γης την κατοικία και σημειακά τοπικά κέντρα. Δεν είναι τόσο πυκνοκατοικημένη όσο το κέντρο της πόλης ενώ κατά τόπους διατηρεί τις τοπικές γειτονιές.



Εικόνα 5.1: Περιοχή μελέτης

Πηγή: Ιδία επεξεργασία πάνω σε υπόβαθρο της www.google.gr/maps

Χαρακτηριστικό του σημείου είναι η γειτνίαση στα δυτικά με το παραλιακό μέτωπο αλλά και η αποκοπή του από αυτό καθώς περνάει η οδός Ηρώων Πολυτεχνείου, δρόμος με μεγάλη συχνότητα οχημάτων. Ο οδικός αυτός άξονας είναι η κύρια οδική σύνδεση της περιοχής με το κέντρο της πόλης προς το νότο και με τη Ν.Ε.Ο. Πατρών – Κορίνθου προς το βορρά.

Η περιοχή από τα ανατολικά προστατεύεται από το όρος Παναχαϊκό ενώ στα νότια αναπτύσσεται το μεγαλύτερο τμήμα της πόλης των Πατρών.

Στην περιοχή λόγω ελλιπή σχεδιασμού παρατηρείται αξιοσημείωτος αριθμός ελεύθερων χώρων, πολλοί από τους οποίους αποτελούν αστικά κενά. Τέτοιος

χώρος είναι και οι παλιές μισοκατεστραμμένες εγκαταστάσεις της παλιάς ζυθοποιίας «ΜΑΜΟΣ», που λόγω της εγκατάλειψης αποτελεί εστία δυσμενών επιπτώσεων για τη γύρω περιοχή.

Η περιοχή συγκεντρώνει σημαντικό αριθμό επισκεπτών είτε στο παραλιακό της μέτωπο όπου υπάρχει η μαρίνα με τα σκάφη και γύρω της διαμορφωμένος τόπος αναψυχής είτε στο γήπεδο της Παναχαϊκής, όπου πλήθος φιλάθλων σπεύδει κάθε φορά που η τοπική ομάδα παίζει αγώνες πρωταθλήματος. Επειδή όλη η εμπορική κίνηση και οι δημόσιες υπηρεσίες είναι συσσωρευμένες στο κέντρο της Πάτρας δεν είναι περιοχή με έντονη κίνηση με μεγάλη διάρκεια. Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού η κίνηση ενδέχεται να είναι λίγο περισσότερο αυξημένη καθώς διέρχεται και ο κόσμος που επισκέπτεται την δημοτική πλαζ, που βρίσκεται στο τέλος της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου.

5.2. Κλιματολογικά στοιχεία

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, το κλίμα της Πάτρας είναι μεσογειακό με ήπιους χειμώνες και με καλοκαίρια σχετικά δροσερά και υγρά. Τα επίπεδα υγρασίας στην περιοχή είναι υψηλά και οι βροχοπτώσεις αποτελούν συχνό φαινόμενο καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.

Ακολουθούν τα κλιματολογικά στοιχεία της περιοχής βάσει των δεδομένων της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας.

Στοιχεία μετεωρολογικού σταθμού Πάτρας:

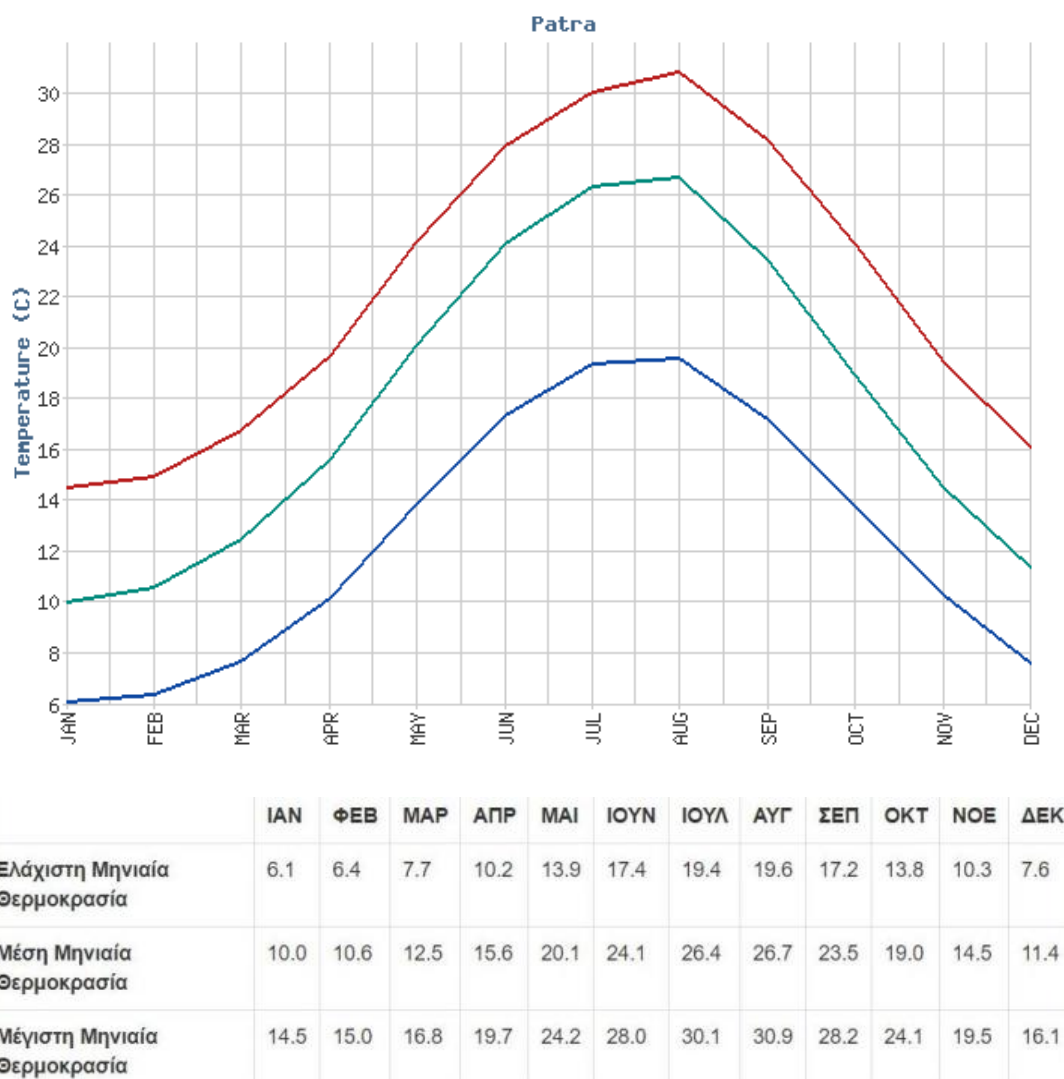
Πάτρα (Patra)

Γ. Μήκος (Lon): 21.737, Γ. Πλάτος (Lat): 38.238, Ύψος (Alt): 1m

Περιφέρεια: Δυτική Ελλάδα

Θερμοκρασία

Οι θερμοκρασίες που καταγράφονται στην περιοχή είναι σχετικά ήπιες καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Οι χειμώνες δεν είναι πολύ κρύοι και αντίστοιχα τα καλοκαίρια δεν είναι πολύ θερμά. Ακραίες θερμοκρασίες που κατά καιρούς έχουν σημειωθεί στην περιοχή αποτελώντας εξαίρεση από τις συνήθεις τιμές είναι 41,3°C το καλοκαίρι και -4,5°C το χειμώνα.



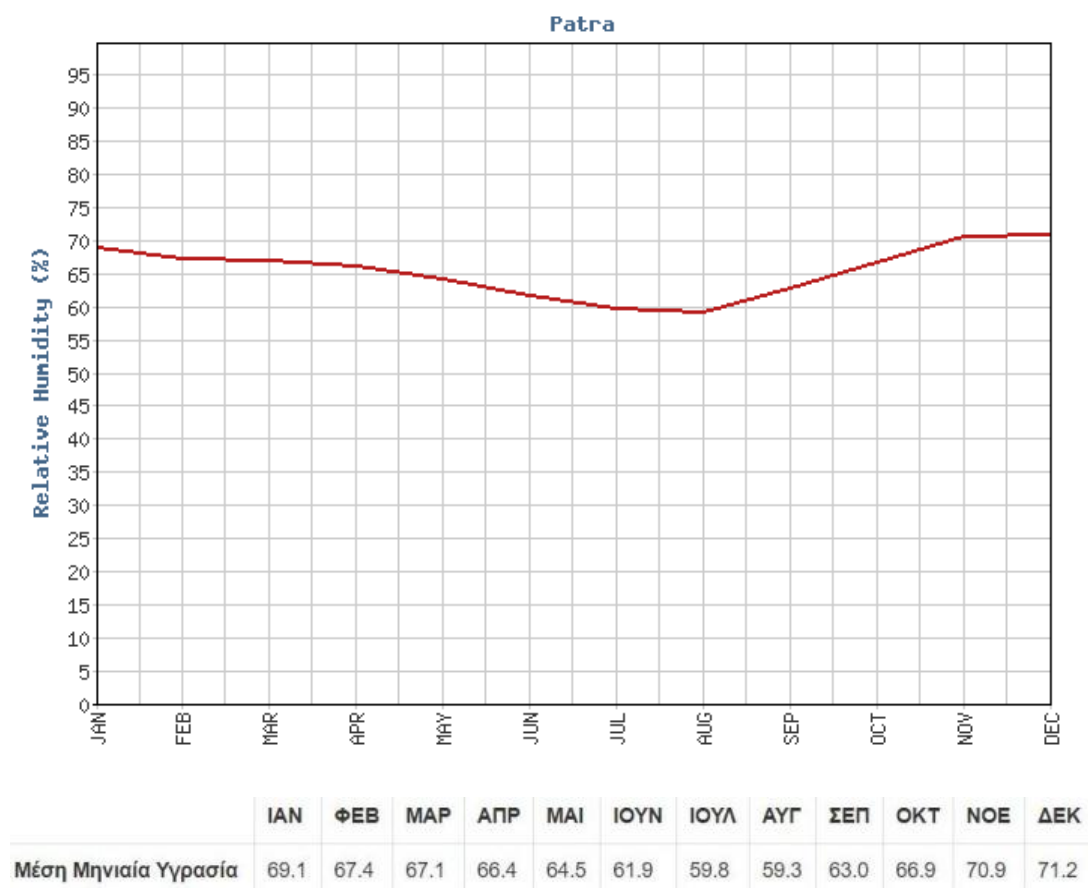
Διάγραμμα 5.1: Διάγραμμα – πίνακας μηνιαίας θερμοκρασίας, Πάτρα

Πηγή:

http://www.hnms.gr/emv/el/climatology/climatology_city?perifereia=West%20Greece&poli=patra

Υγρασία

Τα επίπεδα υγρασίας είναι ιδιαίτερα υψηλά λόγω των συχνών βροχοπτώσεων αλλά και εξαιτίας της χωροθέτησης της πόλης δίπλα στη θάλασσα. Μικρή κάμψη παρατηρείται τον Αύγουστο ενώ οι υψηλότερες τιμές υγρασίας σημειώνονται Δεκέμβριο και Ιανουάριο.



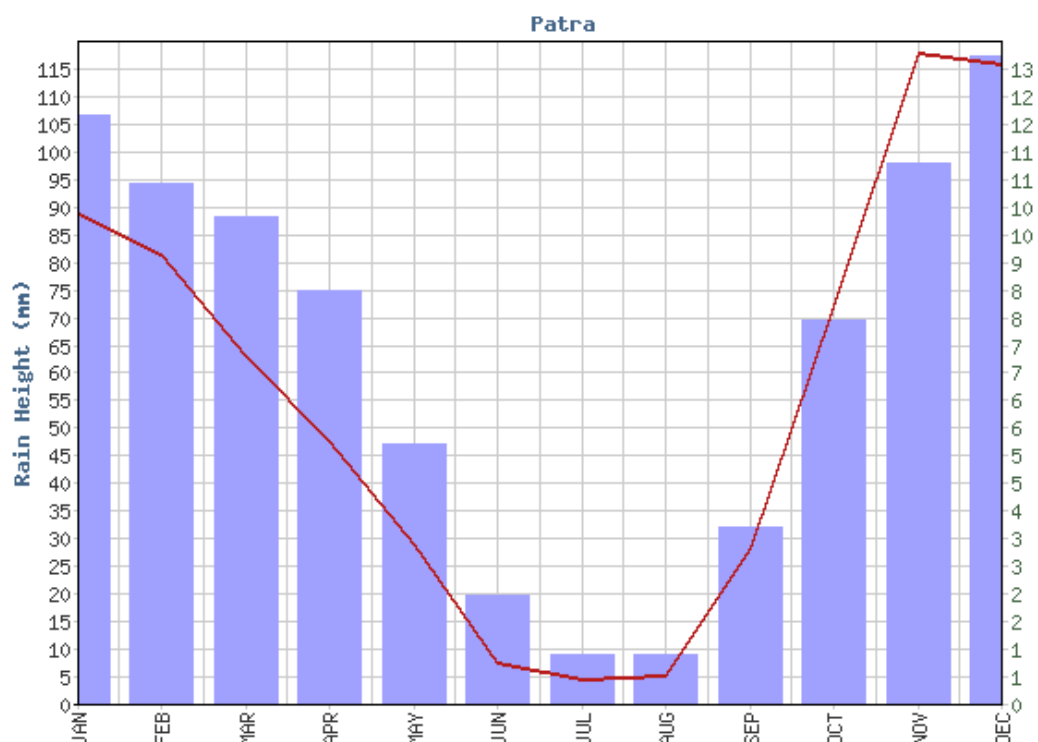
Διάγραμμα 5.2: Διάγραμμα – πίνακας μηνιαίας υγρασίας, Πάτρα

Πηγή:

http://www.hnms.gr/emv/el/climatology/climatology_city?perifereia=West%20Greece&poli=patra

Βροχόπτωση

Χαρακτηριστικό όχι μόνο της Πάτρας αλλά και ολόκληρης της Δυτικής Ελλάδας είναι οι συχνές βροχοπτώσεις κατά τη διάρκεια των τριών εποχών του χρόνου φθινόπωρο, χειμώνα και άνοιξη ενώ και οι βροχές του καλοκαιριού δεν αποτελούν σπάνιο φαινόμενο. Ιδιαίτερα το φθινόπωρο και το χειμώνα οι βροχοπτώσεις είναι συχνές, έντονες και συνήθως μεγάλης διάρκειας (μπορεί να διαρκέσουν μέρες). Οι πιο ξηροί μήνες του έτους είναι ο Ιούλιος και ο Αύγουστος.



	ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΙ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ
Μέση Μηνιαία Βροχόπτωση	89.1	81.7	63.3	47.8	28.9	7.5	4.6	5.2	28.3	72.2	118.0	116.1
Συνολικές Μέρες Βροχής	12.0	10.6	9.9	8.4	5.3	2.2	1.0	1.0	3.6	7.8	11.0	13.2

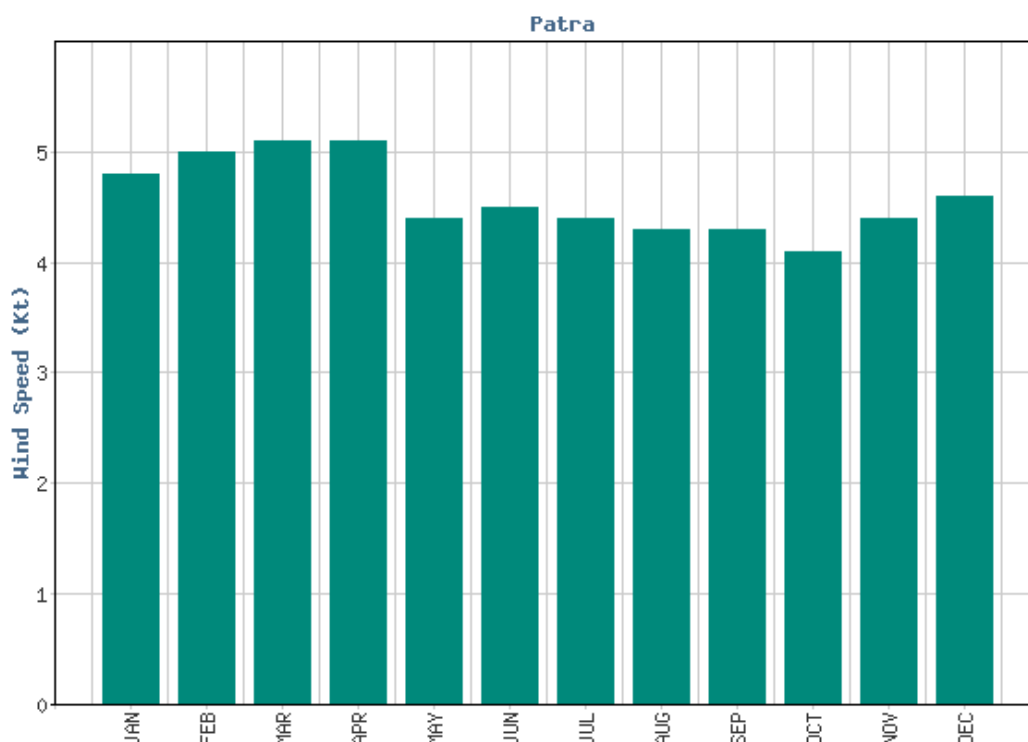
Διάγραμμα 5.3: Διάγραμμα – πίνακας μηνιαίας βροχόπτωσης, Πάτρα

Πηγή:

http://www.hnms.gr/emv/el/climatology/climatology_city?perifereia=West%20Greece&poli=patra

Άνεμοι

Οι άνεμοι που πνέουν στην περιοχή δεν είναι δυνατοί καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου με βορειοανατολική κυρίως κατεύθυνση κατά τη διάρκεια του χειμερινού εξαμήνου και νοτιοδυτική κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.



	ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΙ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ
Μέση Μηνιαία Διεύθυνση Ανέμου	ΒΑ	ΒΑ	ΒΑ	ΝΔ	ΝΔ	ΝΔ	ΝΔ	ΝΔ	ΝΔ	ΒΑ	ΒΑ	ΒΑ
Μέση Μηνιαία Ένταση Ανέμου	4.8	5.0	5.1	5.1	4.4	4.5	4.4	4.3	4.3	4.1	4.4	4.6

Διάγραμμα 5.4: Διάγραμμα – πίνακας μηνιαίων ανέμων, Πάτρα

Πηγή:

http://www.hnms.gr/emv/el/climatology/climatology_city?perifereia=West%20Greece&poli=patra

5.3. Φυσικό περιβάλλον ευρύτερης περιοχής

Τα στοιχεία του φυσικού πρασίνου και της θάλασσας χαρακτηρίζουν την περιοχή μελέτης. Οι εγκαταστάσεις του παλιού εργοστασίου διαθέτουν τμήματα με έντονη φύτευση γεγονός που ενισχύεται και από την εγκατάλειψη του χώρου. Η φυσική βλάστηση του τόπου περιλαμβάνει κυρίως ψηλά δέντρα, θάμνους και ποώδη φυτά. Ύπαρξη φύτευσης εντοπίζεται και στην παραλιακή ζώνη αλλά με τη μορφή του οργανωμένου αστικού πρασίνου.

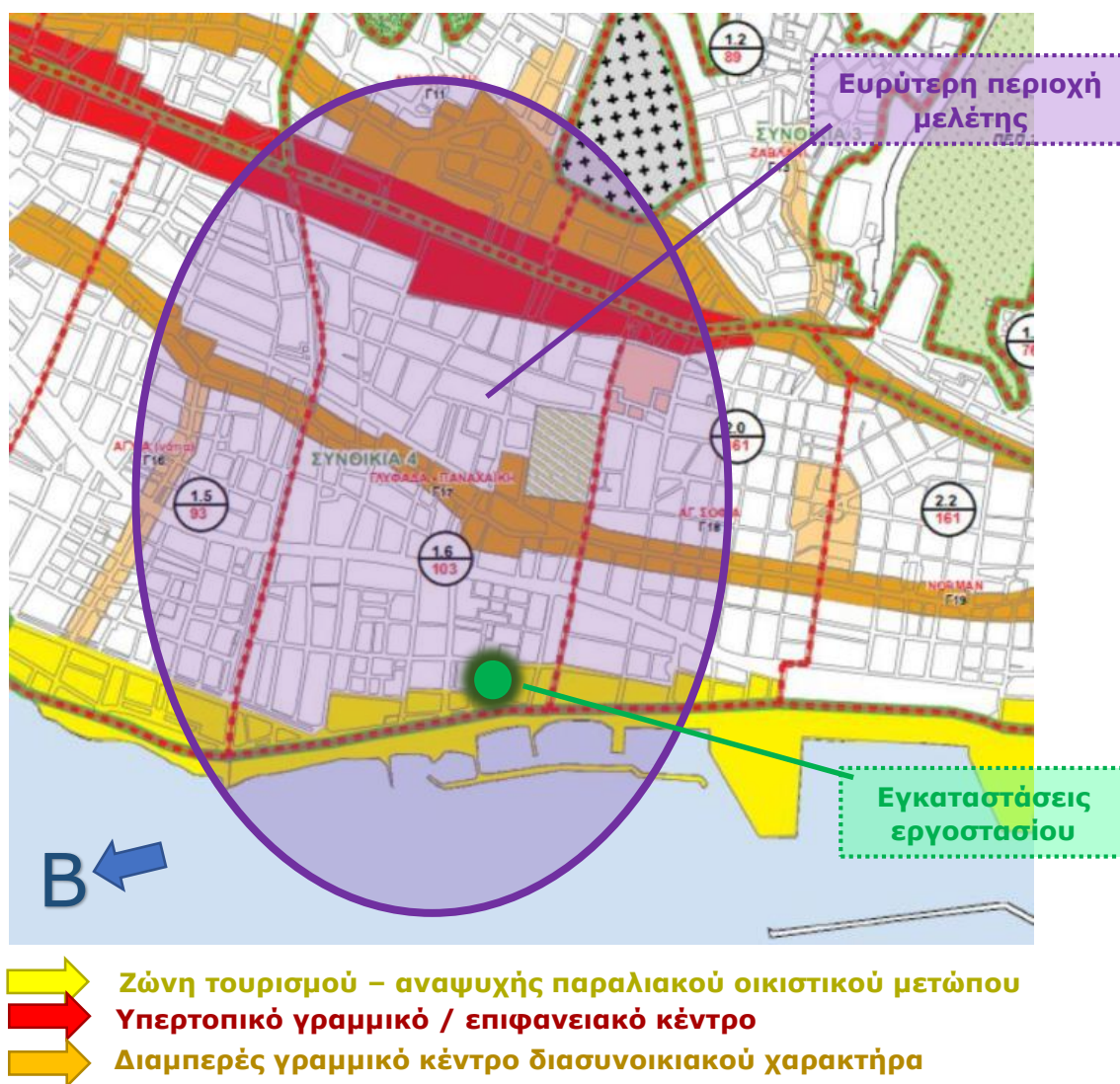
Χαρακτηριστικό ολόκληρης της πόλης αποτελεί η θάλασσα και το παράκτιο μέτωπο. Το στοιχείο του θαλασσινού νερού προσδίδει μια άλλη ποιότητα στον φυσικό περιβάλλον του αστικού ιστού και δημιουργεί αναβαθμισμένες συνθήκες διαβίωσης.

5.4. Χρήσεις γης

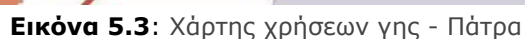
Βάσει του χάρτη χρήσεων γης της Πάτρας, οι εγκαταστάσεις του εργοστασίου βρίσκονται στην περιοχή Γλυφάδα – Παναχαϊκή της Συνοικίας 4. Είναι μια περιοχή σε άμεση επαφή με το παραλιακό μέτωπο αλλά αρκετά κοντά και με το πολεοδομικό κέντρο της πόλης. Αποτελείται κατά το μεγαλύτερο μέρος της από κατοικίες ενώ οι υπόλοιπες χρήσεις που εντοπίζονται στην περιοχή αυτή είναι:

- Ζώνη τουρισμού – αναψυχής παραλιακού οικιστικού μετώπου που χωροθετείται στο ΒΔ τμήμα
- Υπερτοπικό γραμμικό / επιφανειακό κέντρο στο ΝΑ τμήμα
- Διαμπερές γραμμικό κέντρο διασυνοικιακού χαρακτήρα, ζώνη που διατρέχει τη συνοικία στο κέντρο της διαιρώντας την σε δύο μέρη

Να σημειωθεί ότι στην περιοχή αυτή βρίσκεται και το Στάδιο της Παναχαϊκής, νότια στο όριο με τη συνοικία Αγ. Σοφία.



Εικόνα 5.2: Απόσπασμα από το χάρτη χρήσεων γης της Πάτρας
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Διπλωματική Εργασία - «Επанаσχεδιασμός των βιομηχανικών εγκαταστάσεων «ΜΑΜΟΣ-5Ε» και ένταξη της νέας λειτουργίας στον αστικό ιστό του Δήμου Πατρέων»
 Ηλιάδη Άννα

Βάσει των παραπάνω οι εγκαταστάσεις του εργοστασίου «ΜΑΜΟΣ» βρίσκονται σε σημείο της πόλης, το οποίο βρίσκεται σε περιοχή κατοικίας και γειτνιάζει με τη ζώνη τουρισμού – αναψυχής του παραλιακού μετώπου. Η θέση του λοιπόν επιβάλλει την επανάχρηση των κτιριακών του μονάδων καθώς το κενό που προκαλεί η εγκατάλειψή τους είναι αισθητό στην καθημερινότητα των γύρω κατοίκων αλλά και στην εικόνα του παραλιακού μετώπου.

5.5. Προσβασιμότητα και δίκτυο κυκλοφορίας

Η περιοχή μελέτης συνδέεται με το κέντρο της πόλης κυρίως μέσω της παραλιακής οδού, την Ηρώων Πολυτεχνείου, που αποτελεί κεντρική οδική αρτηρία. Μάλιστα τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του, το εργοστάσιο είχε απευθείας πρόσβαση από την οδό αυτή γεγονός που διευκόλυνε σημαντικά την οδική μεταφορά των παραγόμενων προϊόντων. Στη συνέχεια που το οικόπεδο διασπάστηκε σε επιμέρους ιδιοκτησίες και κατασκευάστηκαν νέες οικοδομές, η διοχέτευση της κίνησης από και προς το παλιό εργοστάσιο μέσω της παραλιακής οδού γίνεται με κάθετους συνοικιακούς δρόμους όπως τις οδούς Διαγόρα, Αιγύπτου, Αμερικής και Αρχιεπισκόπου Μακάριου. Οι δύο πρώτοι δρόμοι καταλήγουν σε αδιέξοδο εντός του οικοδομικού τετραγώνου σταματώντας πάνω στα ερείπια του εργοστασίου.

Από την ανατολική πλευρά των παλαιών εγκαταστάσεων υπάρχει η οδός Αθηνών, η οποία διατρέχει την πόλη στη διεύθυνση βορρά – νότου και η οποία κινείται παράλληλα με τη σιδηροδρομική γραμμή. Στο ύψος της θέσης του παλιού εργοστασίου, οι γραμμές του τρένου διακόπτουν την οδό με συνέπεια ο δρόμος αυτός να εξυπηρετεί περισσότερο την οδική σύνδεση της περιοχής μελέτης με το βόρειο τμήμα της πόλης και δυσκολότερα με το κέντρο και το νότιο τμήμα της.

Παρόλο που η πρόσβαση με αυτοκίνητο στην περιοχή μελέτης δεν αντιμετωπίζει ιδιαίτερο πρόβλημα, το ζήτημα της στάθμευσης κατά περιόδους συναντά δυσκολίες. Η συνεχής ανοικοδομήση γύρω από το εργοστάσιο αλλά και η χρήση του παραλιακού μετώπου για λόγους αναψυχής αυξάνουν τις απαιτήσεις για θέσεις στάθμευσης με αποτέλεσμα αρκετές χρονικές στιγμές να είναι δυσεύρετες. Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης απουσιάζουν από πολλά σημεία εντός του πολεοδομικού ιστού.

Από τα παλαιότερα και αρκετά δημοφιλή μέσα μεταφοράς στην Πάτρα αποτελεί ο σιδηρόδρομος, ο οποίος μαζί με το λιμάνι αποτέλεσαν τους δύο σημαντικότερους τρόπους μεταφοράς των παραγόμενων αγαθών της βιομηχανικής Πάτρας. Όπως ήδη έχει αναφερθεί οι σιδηροδρομικές γραμμές είναι σε επαφή με το ανατολικό τμήμα του οικοπέδου και μάλιστα στο σημείο του παλαιού εργοστασίου υπάρχει ο σταθμός «Παναχαϊκή».

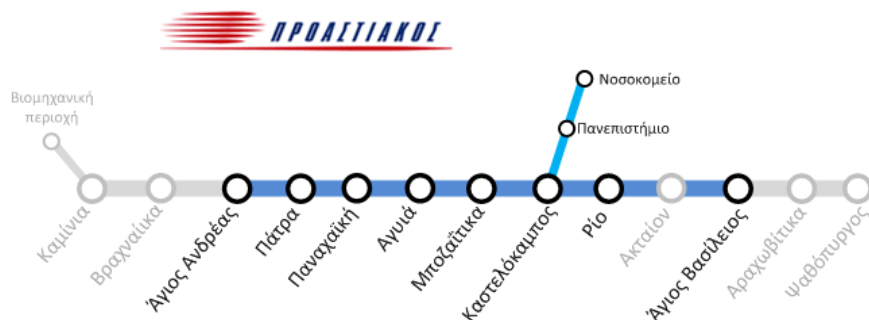


Εικόνα 5.4: Στάση «Παναχαϊκής» της σιδηροδρομικής γραμμής Αγ. Ανδρέας – Αγ. Βασίλειος, στην ανατολική πλευρά των εγκαταστάσεων του παλαιού εργοστασίου

Πηγή:

https://el.wikipedia.org/wiki/Προαστιακός_σιδηρόδρομος_Πάτρας#/media/File:Suburban_rail_Patras.jpg

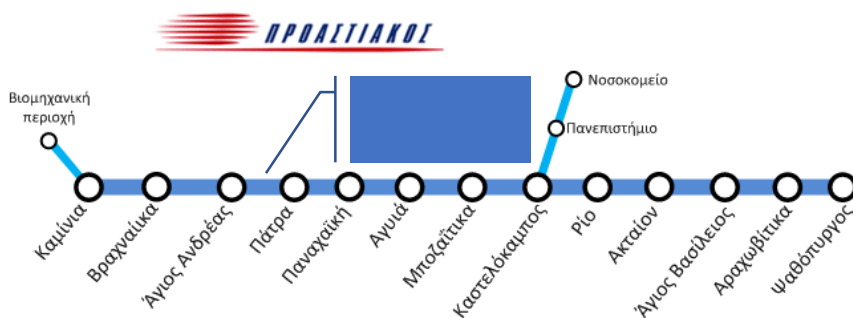
Σήμερα λειτουργεί το τμήμα του προαστιακού σιδηροδρόμου που εκτελεί τη διαδρομή Αγ. Ανδρέας – Αγ. Βασίλειος που εξυπηρετεί μεγάλο τμήμα των κατοίκων της πόλης ενώ εντός του 2018 αναμένεται να επεκταθεί η γραμμή από τον Αγ. Ανδρέα έως την Κάτω Αχαΐα. Σε εξέλιξη βρίσκεται και η επέκταση Αγ. Βασίλειος – Ψαθόπυργος αλλά και αυτή προς τη βιομηχανική ζώνη της Πάτρας. Σημειώνεται ότι σε εξέλιξη βρίσκονται οι εργασίες και για τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με Αθήνα και Πύργο που παλαιότερα υπήρχαν και τώρα εκσυγχρονίζονται.



Εικόνα 5.5: Υφιστάμενη γραμμή προαστιακού σιδηροδρόμου Πάτρας

Πηγή:

https://el.wikipedia.org/wiki/Προαστιακός_σιδηρόδρομος_Πάτρας#/media/File:Proastiakos_patra.png

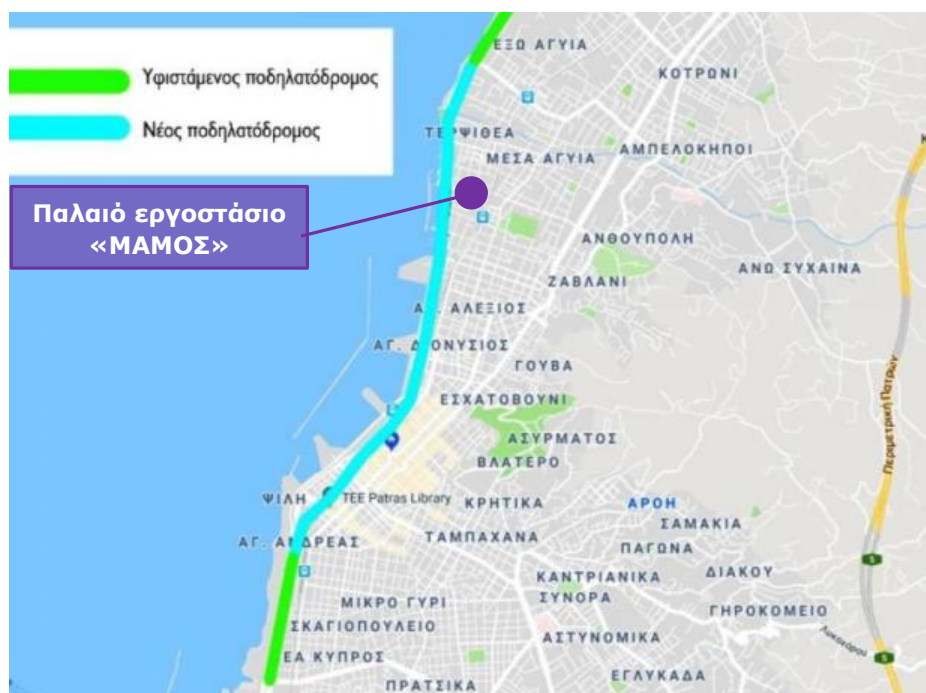


Εικόνα 5.6: Γραμμή προαστιακού σιδηροδρόμου Πάτρας με μελλοντικές επεκτάσεις

Πηγή:

https://el.wikipedia.org/wiki/Προαστιακός_σιδηρόδρομος_Πάτρας#/media/File:Proastiakos_patrafuture.png

Εντός του 2018 αναμένεται να ξεκινήσουν τα έργα για την υλοποίηση του παραλιακού ποδηλατοδρόμου συνολικού μήκους 5 km που θα συνδέει το θαλάσσιο μέτωπο μέσω ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων και κοινόχρηστων χώρων όπως πλατείες και πεζόδρομους. Μέρος αυτής της διαδρομής θα αποτελεί η οδός Ηρώων Πολυτεχνείου που σημαίνει ότι η θέση του παλαιού εργοστασίου στο άμεσο μέλλον θα είναι προσβάσιμη και μέσω ποδηλάτου.



Εικόνα 5.7: Διαδρομή μελλοντικού ποδηλατοδρόμου επί του παραλιακού μετώπου

Πηγή: <http://www.thebest.gr/news/index/viewStory/483575>

5.6. Τοπόσημα και χαρακτηριστικά σημεία της περιοχής μελέτης

Το περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής μελέτης είναι κυρίως αστικό με μεγάλη πυκνότητα κτιριακών κελυφών στα κεντρικά και δυτικά της πόλης

και μικρότερη στα ανατολικά. Η πόλη διαθέτει αρκετά σημεία που συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον του επισκέπτη και αποτελούν χαρακτηριστικά στοιχεία της περιοχής όπου βρίσκονται. Τέτοια σημεία είναι οι πλατείες και πεζόδρομοι της πόλης, οι σκάλες που ενώνουν την Άνω με την Κάτω Πόλη, οικοδομήματα και κτίρια μιας άλλης εποχής, πάρκα, λιμενικές εγκαταστάσεις κτλ.

Στον πίνακα που ακολουθεί σημειώνονται τα πιο γνωστά τοπόσημα της πόλης.

ΤΟΠΟΣΗΜΑ ΠΑΤΡΑΣ	Πλατεία Βασ. Γεωργίου Α΄ -> αποτελεί την πιο χαρακτηριστική κεντρική πλατεία της πόλης, περιτριγυρισμένη από πολλά παραδοσιακά κτίρια όπως το Δημοτικό Θέατρο, σε αυτήν οργανώνονται οι μεγάλες εκδηλώσεις της πόλης
	Πλατεία Όλγας -> είναι το νοητό βόρειο άκρο του κέντρου της πόλης, ιστορικό σημείο λόγω της οικίας του κ. Παλαμά αλλά και σημείο αναψυχής
	Πλατεία Υψηλών Αλωνίων -> βρίσκεται σε ύψωμα της πόλης, από τα πολυπληθέστερα σημεία αναψυχής, έχει γίνει πρόσφατη ανάπλαση
	Πλατεία Τριών Συμμάχων -> βρίσκεται στο παραλιακό μέτωπο κεντρικά της πόλης, χαρακτηριστικό της το μεγάλο άνθιμο ρολόι
	Σκάλες Γεροκωστοπούλου -> κεντρικά της πόλης ενώνει την πλατεία Γεωργίου με την Άνω Πόλη, χαρακτηριστικό στέκι αναψυχής της νεολαίας
	Πεζόδρομος - Σκάλες Αγ. Νικολάου -> ο πιο κεντρικός και πολυσύχναστος πεζόδρομος της πόλης, συγκεντρώνει δραστηριότητες εμπορίου και αναψυχής, καταλήγει στον ομώνυμο εκκλησιάκι από όπου ξεκινούν τα εντυπωσιακά σκαλοπάτια που οδηγούν στην Άνω Πόλη
	Πεζόδρομος - Σκάλες Τριών Ναυάρχων -> πολυσύχναστος πεζόδρομος με δραστηριότητες κυρίως αναψυχής που ξεκινά από το παραλιακό μέτωπο και καταλήγει στις εντυπωσιακές σκάλες που οδηγούν στα «Ψηλαλώνια»
	Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου -> το μεγαλύτερο και εντυπωσιακότερο έργο των τελευταίων ετών στην Ελλάδα που ενώνει την Πελοπόννησο με το δυτικό ηπειρωτικό τμήμα της χώρας
	Αρχαίο Ωδείο -> βρίσκεται στα δυτικά της Ακρόπολης της Πάτρας στην Άνω Πόλη, κατασκευάστηκε στα μέσα του 2 ^{ου} αιώνα π.Χ. με χωρητικότητα 2.500 θεατών, φιλοξενεί θεατρικές παραστάσεις και συναυλίες
	Κάστρο Πάτρας -> βρίσκεται στη θέση της αρχαίας Ακρόπολης, χτισμένο επί Ιουστινιανού αποκτώντας την τελική του μορφή από τους Φράγκους αρχές του 13ου αιώνα π.Χ., χρησιμοποιήθηκε ως το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ως άμυνα και ως φυλακή

Ρωμαϊκό Στάδιο -> βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, κατάλοιπο της ρωμαϊκής αποικίας στην περιοχή
Δημοτικό Θέατρο -> πάνω στην πλατεία Γεωργίου, έργο του 19 ^{ου} αιώνα του περίφημου Γερμανού αρχιτέκτονα Ερνέστου Τσίλερ (μικρογραφία της Σκάλας του Μιλάνου), το αρχαιότερο από τα σωζόμενα κλειστά θέατρα των νεότερων χρόνων και το εντυπωσιακότερο αρχιτεκτονικό στολίδι της Πάτρας
Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο Πάτρας -> βρίσκεται στη βόρεια είσοδο της Πάτρας, εντυπωσιακό κτίριο σύγχρονης αρχιτεκτονικής, κατασκευάστηκε το 2009 και είναι το 2 ^ο μεγαλύτερο μουσείο της χώρας
Αγ. Ανδρέας -> ο μεγαλύτερος και εντυπωσιακότερος βυζαντινού ρυθμού ναός των Βαλκανίων και από τους μεγαλύτερους της Ευρώπης με χωρητικότητα 5.500 ατόμων
Χαμάμ -> κατάλοιπο της ενετοκρατίας στην Άνω Πόλη που διατηρήθηκε από την τουρκοκρατία έως σήμερα
Παλαιά Δημοτικά Σφαγεία -> βρίσκονται στο παραλιακό μέτωπο προς το νέο λιμάνι και σήμερα λειτουργούν ως πολυχώρος εκδηλώσεων και δραστηριοτήτων
Αχαΐα Κλάους -> είναι οι εγκαταστάσεις του ομώνυμου εργοστασίου που μοιάζει με μουσείο αρχιτεκτονικής (πέτρινα κτίρια), διαθέτει παμπάλαια αντικείμενα και βαρέλια μαυροδάφνης, κονιάκ και κρασιού
Δασύλλιο -> πευκόφυτος λόφος γνωστός ως «Βεράντα του Πατραϊκού» λόγω της απίστευτης θέας, διαθέτει τουριστικό περίπτερο και προσφέρεται για περίπατο και αναψυχή
Μαρίνα σκαφών – Θεατράκι -> βρίσκεται επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου, φιλοξενεί πλήθος σκαφών (δυνατότητα ελλιμενισμού 450 σκαφών) περιμετρικά υπάρχει ζώνη αναψυχής – περιπάτου στην οποία δεσπόζει το ανοιχτό θέατρο 500 ατόμων
Φάρος -> κατασκευάστηκε στην Ιχθυόσκαλα το 1999 ως ανάμνηση αυτού που υπήρχε στο Μώλο της Αγ. Νικολάου από το 1898 έως την εποχή της χούντας
Εθνικό Στάδιο Πατρών (Πανπελοποννησιακό Στάδιο) -> βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα της πόλης, ανακατασκευάστηκε για τους ολυμπιακούς αγώνες του 2004
Γήπεδο Παναχαϊκής -> βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της πόλης, χρησιμοποιείται ως έδρα της ομώνυμης τοπικής ομάδας ποδοσφαίρου

Πίνακας 5.1: Χαρακτηριστικά τοπόσημα της Πάτρας**Πηγή:** Ιδία επεξεργασία

Στην περιοχή μελέτης μας, σε άμεση γειτνίαση με τις εγκαταστάσεις του παλαιού εργοστασίου βρίσκεται η μαρίνα σκαφών μαζί με το ανοιχτό θεατράκι στα δυτικά και το γήπεδο της Παναχαϊκής στα ανατολικά.

Ανατολικότερα του γηπέδου και σε κοντινή απόσταση είναι το Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο Πατρών ενώ νοτιότερα και πιο μακριά (αλλά πριν το κέντρο της πόλης) βρίσκεται το Δασύλλιο.



Εικόνα 5.8: Τοπόσημα της Πάτρας στην περιοχή μελέτης

Πηγή: Ιδία επεξεργασία σε υπόβαθρο από

<https://www.google.gr/maps/place/%CE%94%CE%B1%CF%83%CF%8D%CE%BB%CE%BB%CE%B9%CE%BF/@38.2572859,21.736852,2550m/>

Οι χώροι πρασίνου και οι ελεύθεροι χώροι στην περιοχή μελέτης μας είναι περιορισμένοι και συνήθως προέρχονται από μη οικοδομική εκμετάλλευση των χώρων αυτών και λιγότερο από μελετημένο σχέδιο αξιοποίησής τους. Το δασύλλιο που δίνει ανάσα σε ολόκληρη σχεδόν την πόλη, δε μπορεί να απορροφήσει τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων. Πάντως εξαιτίας του γεγονότος ότι η περιοχή μελέτης δε βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, σημειώνεται ένας σημαντικός αριθμός τέτοιων χώρων που με κατάλληλη διαχείρισή τους θα μπορούσαν να αναβαθμίσουν την ποιότητα ζωής της περιοχής.

Το σημαντικότερο όμως χαρακτηριστικό της πόλης είναι το παραλιακό της μέτωπο. Η Πάτρα είναι μια πόλη που έχει αποκόψει κατά κάποιο τρόπο την επικοινωνία της παράκτιας ζώνης με το εσωτερικό της πλην μεμονωμένων εξαιρέσεων. Πέρα από ένα ή δύο σημεία που παρατηρείται μια οργανωμένη δραστηριότητα, η μόνη σχέση που υπάρχει με το παραλιακό μέτωπο εντοπίζεται στο λιμάνι. Στην περιοχή που βρίσκεται το παλιό εργοστάσιο «ΜΑΜΟΣ – 5Ε» υπάρχει η μαρίνα που λόγω και της σχετικής αξιοποίησης του αντίστοιχου μετώπου, συγκεντρώνει αρκετούς επισκέπτες που έρχονται για αναψυχή και περίπατο.

5.7. Εξέλιξη περιοχής μελέτης

Η περιοχή μελέτης λόγω του έντονα αστικού της χαρακτήρα, έχει ανοικοδομηθεί κατά το μεγαλύτερο μέρος της και δεν προβλέπεται να αλλάξει η μορφή της τουλάχιστον κατά το άμεσο μέλλον. Άλλωστε πολλές κτιριακές υποδομές έγιναν στην περιοχή τα τελευταία χρόνια πριν την οικονομική κρίση στη χώρα με τις περισσότερες από αυτές να είναι συγκροτήματα κατοικιών. Άρα λοιπόν πρόκειται για μια περιοχή κυρίως κατοικίας με βασικές υποδομές για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών των κατοίκων. Οι περισσότερες και μεγαλύτερες δραστηριότητες συμβαίνουν στο κέντρο της πόλης, το οποίο δεν απέχει και πολύ.

Επιπλέον ο πληθυσμός της πόλης δεν προβλέπεται να αυξηθεί μέσα στα επόμενα χρόνια ούτε η πόλη έχει ανάγκη να επεκταθεί για να καλύψει πληθυσμιακές μεταβολές. Ειδικά η περιοχή μελέτης μας δεν μπορεί να απορροφήσει άλλες κατοικίες αλλά έχει ανάγκη να βελτιώσει την καθημερινότητα των υπαρχόντων κατοίκων.

Συνεπώς αυτό που θα μπορούσε να εξελιχθεί στην περιοχή και θα μπορούσε να συμβάλει στην ανάδειξή της είναι η αξιοποίηση των ελεύθερων χώρων της. Έτσι θα μπορούσαν να εκμηδεστούν τα αστικά κενά της περιοχής – όπως είναι οι εγκαταλελειμμένες εγκαταστάσεις του εργοστασίου «ΜΑΜΟΣ» - και να υπάρχει μεγαλύτερη συνοχή και οργάνωση στον αστικό ιστό. Μάλιστα η ανάπτυξη των ελεύθερων χώρων θα μπορούσε να εδραιώσει και μια σχέση επικοινωνίας με το θαλάσσιο μέτωπο που γενικά εκλείπει από την πόλη.

Ο Δήμος τα τελευταία χρόνια έχει ξεκινήσει μια σειρά αναπλάσεων διαφόρων τμημάτων της πόλης που προάγουν την ποιότητα ζωής σε αυτήν. Στην περιοχή μελέτης το μόνο τμήμα που έχει υποστεί μια στοιχειώδη αξιοποίηση είναι ο περιβάλλον χώρος της μαρίνας σκαφών, κίνηση όμως μεμονωμένη και αποτελούμενη κυρίως από σημειακές (επιφανειακές) παρεμβάσεις.

Ο παραπάνω σχεδιασμός θα γίνει πιο εφικτός όταν η πόλη αρχίσει να ανακάμπει από την οικονομική κρίση ώστε να υπάρχει η ανάλογη οικονομική στήριξη. Το βιομηχανικό προφίλ της Πάτρας έχει εξασθενήσει πλέον και πρέπει να αναζητηθούν άλλες πηγές οικονομικής άνθισης.

6^η Ενότητα: Ανάλυση της μελέτης περίπτωσης

6.1. Το εργοστάσιο «ΜΑΜΟΣ – 5Ε» - Ιστορικά στοιχεία

Η ζυθοποιεία – παγοποιεία του Πέτρου Μάμου⁴¹ θεμελιώθηκε το 1907 σε ένα οικόπεδο επιφανείας 7.110 τ.μ. στην περιοχή Αγυιά, στις βορινές παρυφές της Πάτρας, με πρόσβαση από την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου. Απείχε 150 μ. από το παραλιακό μέτωπο και βρισκόταν δίπλα στην σιδηροδρομική γραμμή ΣΠΑΠ.



Εικόνα 6.1: Ετικέτα μπίρας ΜΑΜΟΣ 1920

Πηγή: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/el/4/49/MAMOS_1920.jpg

Το οικόπεδο αυτό αποτελούσε τμήμα μιας τεράστιας έκτασης 40 στρεμμάτων όπου το 1891 είχε τις εγκαταστάσεις της η οينوποιεία «Άμβουργερ και Σία». Το 1912 μετά την πτώχευση της οينوποιείας, το ακίνητο ήρθε στην κατοχή της εταιρίας «Ελληνική Εμπορική Εταιρία Εισαγωγής – Εξαγωγής» ή αλλιώς «5Ε» με κύρια δραστηριότητα το εμπόριο σταφίδας και την παραγωγή οίνων και οينوπνευμάτων. Το 1965 η «ΤΡΑΝΣΤΕΚΟΜ» νοικιάζει τις εγκαταστάσεις για την παραγωγή οίνων, οينوπνευμάτων, αποσταγμάτων και γλεύκης και τις λειτουργεί μέχρι το 1976 όπου σταματάει τη λειτουργία της. Από τότε και μέχρι σήμερα οι εγκαταστάσεις παραμένουν ανενεργές και εγκαταλελειμμένες ενώ από το εσωτερικό τους έχει αφαιρεθεί όλος ο μηχανολογικός εξοπλισμός.

⁴¹ <http://gr.euronews.com/2017/03/30/mpyra-mamos-epistrefei-stin-agora-patra-athinaiki-zithopoiia> - «....Ο Πέτρος Μάμος (1880 – 1957) υπήρξε ο πρώτος Έλληνας διπλωματούχος ζυθοποιός (απόφοιτος της Ζυθοποιητικής Ακαδημίας του Μονάχου). Για την απόκτηση πέραν της θεωρητικής γνώσης και πρακτικής εμπειρίας εργάστηκε σε διάφορα βυνοποιία και ζυθοποιία, τόσο πριν την έναρξη των σπουδών του, όσο και μετά την ολοκλήρωσή τους. Την περίοδο 16.11.1898 – 15.10.1900 εργάστηκε στο Ζυθοποιίο του Μοναστηριού των Βενεδικτίνων στο Άντεχς (περίχωρο του Μονάχου) Bier – Brauerei des Benedictiner Klosters Andechs, το οποίο ήταν φημισμένο για τους διάφορους τύπους μπίρας που παρασκεύαζε και από 09.04.1901-30.06.1901 στην Loewenbrauerei – Luis Sinner A.G. στο Freiburg. Τον Οκτώβριο του 1901 ανέλαβε προσωρινά τη διεύθυνση του μικρού ζυθοποιίου που είχε ιδρύσει ο πατέρας του στην Αθήνα κατά το διάστημα της απουσίας του στην Γερμανία, ενώ το 1903 βραβεύτηκε από την διεθνή έκθεση των Αθηνών με το χρυσό μετάλλιο για την υπό τη δική του επίβλεψη και φροντίδα δημιουργία της μπίρας "Μελαχρινή Μάμος"....»



Εικόνα 6.2: Εργοστάσιο Πέτρου Μάμου Ζύθου και Πάγου, Πάτρα

Πηγή: <http://gr.euronews.com/2017/03/30/mpyra-mamos-epistrefei-stin-agora-patra-athinaiki-zithopoia>

Σε τμήμα λοιπόν του παραπάνω οικοπέδου, το Νοέμβριο του 1908 το εργοστάσιο «ΜΑΜΟΣ – 5Ε» ξεκίνησε τη λειτουργία του με συμμετοχή του οίκου Άμβουργερ. Η αρχιτεκτονική μελέτη των εγκαταστάσεων έγινε στην Ευρώπη αλλά τα σχέδια δεν είχαν πιστή εφαρμογή επί της κτιριακής υποδομής του συγκροτήματος που υλοποιήθηκε σταδιακά μέχρι το 1912. Η αρχική κατασκευή των κτιριακών μονάδων ήταν η εξής: λιθόκτιστα κτίρια με πατώματα από οπλισμένο σκυρόδεμα, όταν το κτίριο διέθετε περισσότερα από ένα επίπεδα, και στέγες με επικάλυψη κεραμιδιών κατασκευασμένες με ξύλινα ζευκτά. Οι προσθήκες και οι επεμβάσεις που έγιναν από το 1914 και μετά επηρέασαν τη μορφολογία των κτιριακών μονάδων του συγκροτήματος προκαλώντας σημαντικές αλλοιώσεις στην αρχική του όψη.



Εικόνα 6.3: Γενική άποψη της ζυθοποιίας – παγοποιίας «ΜΑΜΟΣ»

Πηγή: <http://gr.euronews.com/2017/03/30/mpyra-mamos-epistrefei-stin-agora-patra-athinaiki-zithopoia>

Η χωροθέτηση του εργοστασίου δίπλα στη σιδηροδρομική γραμμή αλλά και κοντά στη θάλασσα έπαιξε πολύ σημαντικό ρόλο στο τέλος της παραγωγικής διαδικασίας. Τα παραγόμενα προϊόντα εύκολα και άμεσα προωθούνταν στο τρένο και μεταφέρονταν στον τελικό τους προορισμό, που ήταν το λιμάνι ή οι διάφορες περιοχές της χώρας.



Εικόνα 6.4: Μεταφορά προϊόντων από την πύλη του εργοστασίου στα βαγόνια του τρένου

Πηγή: <http://gr.euronews.com/2017/03/30/mpyra-mamos-epistrefei-stin-agora-patra-athinaiki-zithopoiia>

Το μονοπώλιο της ελληνικής αγοράς από το αθηναϊκό ζυθοποιείο «Φιξ» προκάλεσε προβλήματα στη λειτουργία του ζυθοποιείου του Πέτρου Μάμου με αποτέλεσμα το 1930 να σταματήσει τη λειτουργία του. Συνέχισε να δουλεύει μόνο ως παγοποιείο.

Ακολουθεί ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος και οι εγκαταστάσεις επιτάσσονται από την ιταλογερμανική κατοχή.

Η ζυθοποιεία επαναλειτούργησε το 1950 μετά από μία σειρά εκτεταμένων επισκευών. Η υποδομή του εργοστασίου τότε περιλάμβανε 3 πετρελαιομηχανές, 3 γεννήτριες και 32 ηλεκτροκινητήρες. Στο κεντρικό κτίριο του συγκροτήματος είχε χωροθετηθεί το τμήμα για την παραγωγή του ζυθογλεύκου ενώ το τμήμα ζυθοποίησης λειτουργούσε στο όμορο επιμήκες πολώροφο κτίριο, το οποίο διέθετε υπόγειο και τρεις ορόφους.

Το παγοποιείο βρισκόταν επίσης στο κεντρικό κτίριο πίσω από το μηχανοστάσιο.

Η κτιριακή υποδομή του κεντρικού συγκροτήματος περιελάμβανε συνεχόμενα κτίσματα, με διαφορετικό ύψος το καθένα, στα οποία συγκεντώνονταν οι λειτουργίες της κατεργασίας της βύνης, της ζυθοποίησης

και της παγοποιείας. Σε μονώροφη προέκταση αυτού στη δεξιά πλευρά του λειτουργούσε το εμφιαλωτήριο.

Γύρω από την κεντρική παραγωγική μονάδα διατάσσονταν μικρότερα σε μέγεθος αυτοτελή κτίσματα, τα οποία φιλοξενούσαν διάφορα εργαστήρια και πολλούς αποθηκευτικούς χώρους.

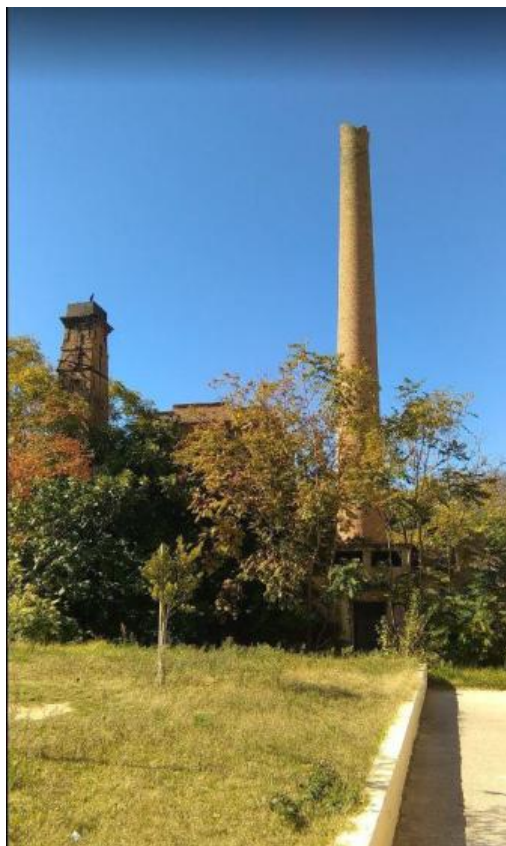
Το 1980 το ζυθοποιείο σταμάτησε οριστικά τις παραγωγικές διαδικασίες του και ταυτόχρονα εγκαταλείπονται οι εγκαταστάσεις του. Στο γενικότερο πλαίσιο αδιαφορίας προς το εργοστάσιο, κατά τη δεκαετία του 1990 το κτιριακό κέλυφος του παλαιού ζυθοποιείου κατεδαφίζεται ολοκληρωτικά.



Εικόνα 6.5: Εγκατάλειψη των κτιρίων του εργοστασίου

Πηγή: Α. Κοκκίνη, Ι. Παππά – «Τα παλιά βιομηχανικά κτίρια στην Ελλάδα και την Ιταλία/ Αρχές επανάχρησης και σύγκριση παραδειγμάτων βόρεια Ιταλία – Πάτρα», Ε.Μ.Π., Αθήνα 2004

Σήμερα από το βιομηχανικό συγκρότημα διατηρείται το κεντρικό τετραώροφο κτίριο, κάποια ισόγεια βοηθητικά κτίσματα και οι δύο υψικάμινοι. Το Υπουργείο Πολιτισμού αναγνωρίζοντας την ιστορική και αρχιτεκτονική αξία των κτισμάτων αυτών ως πολύτιμα δείγματα της βιομηχανικής κληρονομιάς της πόλης, τα κήρυξε διατηρητέα ενώ ολοένα και περισσότερο διαπιστώνεται η ανάγκη αξιοποίησης και επανένταξής τους στις λειτουργίες του πολεοδομικού ιστού.



Εικόνα 6.7: Σημερινή άποψη της υψικάμινου

Πηγή:

https://www.google.gr/maps/place/Old+Mammos+Factory/@38.2632774,21.7417127,311m/data=!3m1!1e3!4m8!1m2!2m1!1zzrzOsc68zr_PgiDPgM6xz4TPqc6x!3m4!1s0x135e499690cadb9f:0x657eb97593f7fe2c!8m2!3d38.2632774!4d21.7417127



Εικόνα 6.8: Σύγχρονη άποψη του εργοστασίου

Πηγή: Α. Κοκκίνη, Ι. Παππά – «Τα παλιά βιομηχανικά κτίρια στην Ελλάδα και την Ιταλία/ Αρχές επανάχρησης και σύγκριση παραδειγμάτων βόρεια Ιταλία – Πάτρα», Ε.Μ.Π., Αθήνα 2004

6.2. Κτιριακές υποδομές – λειτουργία - περιβάλλον χώρος βιομηχανικού συγκροτήματος

Η χωροθέτηση των ερειπίων του βιομηχανικού συγκροτήματος «ΜΑΜΟΣ – 5Ε», όπως είδαμε παραπάνω, εντοπίζεται σε περιοχή κυρίως κατοικίας σε ένα από τα οικοδομικά τετράγωνα της παραλιακής ζώνης. Η επιφάνεια του οικοπέδου που ανήκει το παλαιό εργοστάσιο αναλογεί σε έκταση σχεδόν οχτώ οικοδομικών τετραγώνων της περιοχής.



Εικόνα 6.9: Χωροθέτηση του οικοπέδου του παλαιού εργοστασίου

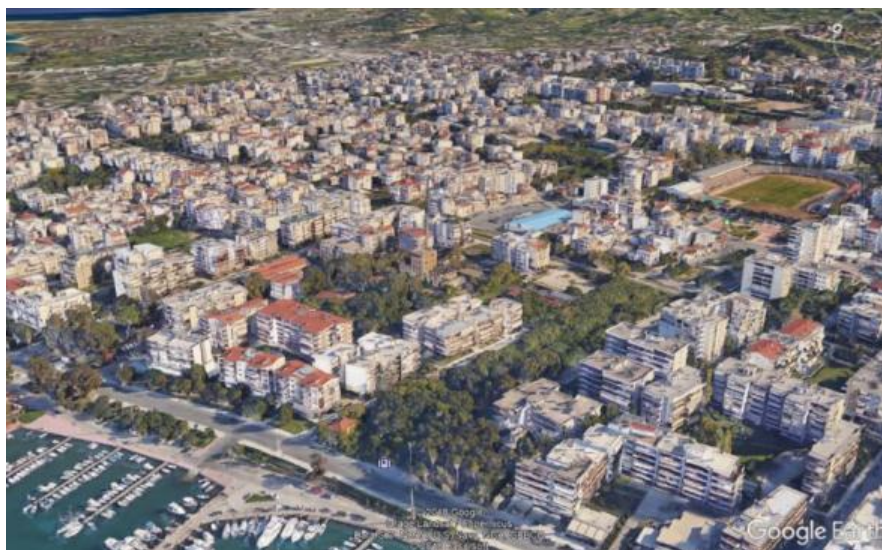
Πηγή: Ιδία επεξεργασία πάνω σε υπόβαθρο από το Google Earth

Η παρουσία των ερειπίων του βιομηχανικού συγκροτήματος είναι αντιληπτή κυρίως από την ανατολική πλευρά του οικοπέδου, η οποία οριοθετείται από τις σιδηροδρομικές γραμμές του τρένου. Στην πλευρά αυτή υπάρχουν κάποιες πολυκατοικίες αλλά και ελεύθεροι χώροι του οικοπέδου χωρίς καμία αξιοποίηση. Στη βόρεια και στη νότια πλευρά του οικοπέδου η κατάσταση είναι περίπου ίδια καθώς έχει καλυφθεί το μεγαλύτερο μέρος της πρόσοψης από κτίρια. Συγκεκριμένα στη βορειοανατολική γωνία οι πολυκατοικίες είναι τόσο άναρχα τοποθετημένες που δεν περιορίζονται επί της όψης του οικοπέδου αλλά έχουν μπει και στο εσωτερικό του και μοιάζουν σαν η μία να επικαλύπτει την άλλη. Στην ίδια πλευρά υπάρχουν οι εγκαταστάσεις του 64^{ου} δημοτικού σχολείου σε νέα και παλαιά κτίσματα, ένα παλιό πέτρινο κτίριο χωρίς χρήση – λογικά απομεινάρι του βιομηχανικού συγκροτήματος – και ένας κενός χώρος στη βορειοδυτική γωνία που άτυπα σήμερα χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων.



Εικόνα 6.10: Άποψη του οικοπέδου μελέτης από τη βορειοανατολική γωνία του
Πηγή: Εικόνα από το Google Earth

Στη νότια πλευρά έχουν κατασκευαστεί πολυκατοικίες στο μεγαλύτερο μέρος της. Μπροστά από αυτές υπάρχει μία ζώνη πρασίνου, κενή χωρίς καμία λειτουργία, η οποία ξεκινά από το παραλιακό μέτωπο και φτάνει μέχρι τις γραμμές του τρένου. Η δυτική πλευρά του οικοπέδου έχει πολυκατοικίες σε όλο το μήκος της πρόσοψης αλλά και σε δεύτερη σειρά πίσω από αυτήν δημιουργώντας ένα φράγμα στην επικοινωνία του εσωτερικού του οικοπέδου με το παραλιακό μέτωπο.



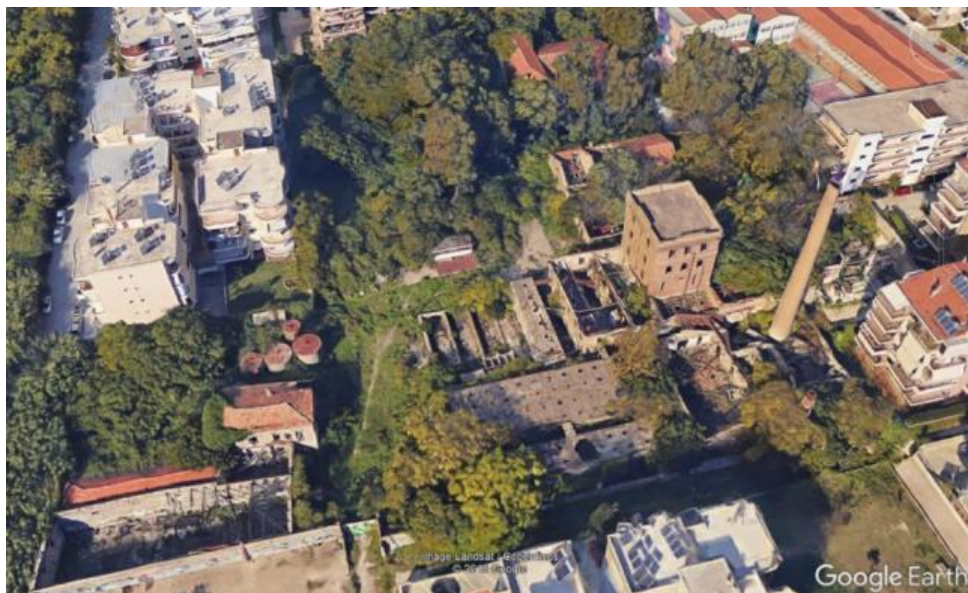
Εικόνα 6.11: Νοτιοδυτική άποψη της περιοχής μελέτης όπου φαίνεται η ζώνη πρασίνου στη νότια πλευρά του οικοπέδου
Πηγή: Εικόνα από το Google Earth

Η πρόσβαση στο οικόπεδο σήμερα γίνεται κυρίως μέσω της παραλιακής οδού Ηρώων Πολυτεχνείου ενώ πολλά κάθετα σε αυτή δρομάκια διοχετεύουν την κίνηση μέσα στο οικόπεδο μέχρι τα σημεία όπου υπάρχουν κατοικίες. Προφανώς επειδή δεν έχει υπάρξει ποτέ ένα οργανωμένο σχέδιο αξιοποίησης

του χώρου μελέτης γι' αυτό και παρατηρείται αυτή η αναρχία στη δόμηση και το δίκτυο των προσβάσεων μέσα σε αυτόν.

Στο εσωτερικό του οικοπέδου παραμένουν εγκαταλελειμμένες και αναξιοποίητες οι κτιριοδομικές υποδομές του παλιού εργοστασίου και μοιάζει σαν οι γύρω πολυκατοικίες να έχουν γυρίσει την πλάτη τους σε αυτές, σαν να μην υπάρχουν στο χώρο και σαν να μην τις υπολογίζουν ως τμήμα του πολεοδομικού ιστού. Η εγκατάλειψη αυτή έχει επιφέρει παρακμή και απομόνωση από την ευρύτερη περιοχή. Οι κάτοικοι της περιοχής δεν πλησιάζουν καθώς από τη μία δεν έχουν κάτι να κάνουν και από την άλλη έχουν το φόβο των περιθωριακών ανθρώπων και κυρίως των παράνομων μεταναστών που μαζεύονται στο σημείο αυτό.

Επειδή το περιβάλλον είναι αμιγώς αστικό και κυριαρχούν οι κτιριακές κατασκευές, η ύπαρξη πρασίνου είναι περιορισμένη στην ευρύτερη περιοχή μελέτης. Όπως συνήθως συμβαίνει κατά την εξάπλωση του πολεοδομικού ιστού δεν υπήρξε η ανάλογη μέριμνα για τη δημιουργία ή τη διατήρηση αρκετών χώρων πρασίνου. Στο οικόπεδο μελέτης μας υπάρχει πράσινο σε σημαντικό βαθμό γεγονός που οφείλεται και στη μη ολοκληρωτική οικοδομική εκμετάλλευσή του. Ιδιαίτερα στο εσωτερικό όπου βρίσκονται και οι εγκαταλελειμμένες κτιριακές μονάδες η βλάστηση έχει αναπτυχθεί ιδιαίτερος προκαλώντας πολλές φορές καταστροφικές ζημιές στα ίδια τα κτίσματα. Προφανώς μέσα σε ένα τέτοιο περιβάλλον συχνάζουν τα αδέσποτα ζώα της πόλης αλλά και διάφορα άλλοι ζωντανοί οργανισμοί όπως τρωκτικά και έντομα που ζουν σε χώρους όπου δεν υπάρχει καθαριότητα.



Εικόνα 6.12: Τα απομεινάρια των κτιριακών υποδομών του παλαιού εργοστασίου

Πηγή: Εικόνα από το Google Earth

Η κτιριακή υποδομή του παλαιού εργοστασίου είναι παρατημένη με τα κτίσματα να βρίσκονται σε άσχημη κατάσταση. Τα περισσότερα από αυτά είναι κατεστραμμένα σε μεγάλο βαθμό και τα μόνα στοιχεία που διατηρούνται σε κάποια υποτυπώδη κατάσταση είναι οι όψεις τους. Τα

περισσότερα ξύλινα στοιχεία όπως πατώματα και στέγες έχουν σαπίσει και διατηρούνται κυρίως τα πέτρινα και τούβλινα στοιχεία. Κάποια κτιριακοί όγκοι έχουν καταστραφεί εξ' ολοκλήρου μετά από ανθρώπινη παρέμβαση προκειμένου για την ανέγερση πολυκατοικιών. Επιπλέον σημειώνεται ότι ο βιομηχανικός εξοπλισμός του εργοστασίου έχει σχεδόν ολοκληρωτικά καταστραφεί.

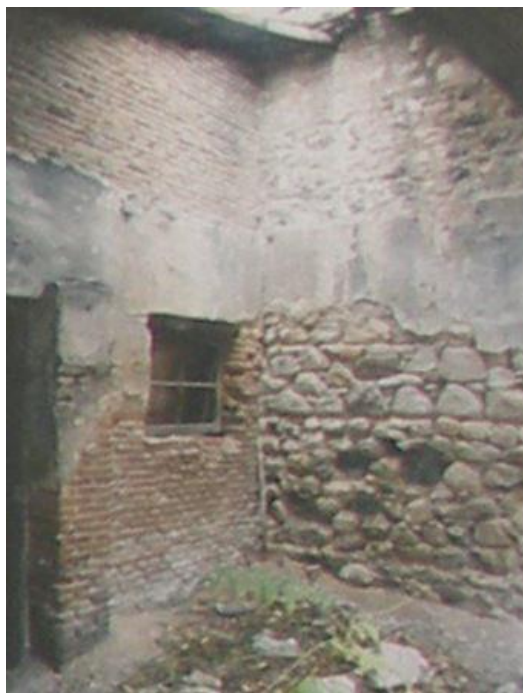
Ακολουθεί περιγραφή της κτιριακής υποδομής και λειτουργίας των βασικών κτιριακών μονάδων του βιομηχανικού συγκροτήματος:



Εικόνα 6.13: Τα κτίρια του βιομηχανικού συγκροτήματος

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Κτίσμα 1 => Βοηθητικοί χώροι εργοστασίου: Φέρουσα κατασκευή από πέτρα και τούβλο. Στέγη με ξύλινα ζευκτά και επικάλυψη με πτυχωτή λαμαρίνα.



Εικόνα 6.14: Κτίσμα 1 – Βοηθητικοί χώροι
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Κτίσμα 2 => Αποθηκευτικοί χώροι εργοστασίου: Επιφάνεια 537,60 τ.μ. Τούβλινη φέρουσα κατασκευή με εσωτερικό χώρισμα από τσιμεντόλιθο. Στέγη με ξύλινα ζευκτά και επικάλυψη με πτυχωτή λαμαρίνα.



Εικόνα 6.15: Κτίσμα 2 – Αποθηκευτικοί χώροι
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Κτίσμα 3 => Χώρος καθηγητών (χώρος επεξεργασίας): Επιφάνεια 770,00 τ.μ. Πέτρινη φέρουσα κατασκευή με τούβλινες κολόνες κεντρικά του χώρου. Ξύλινη στέγη με επικάλυψη κεραμιδιών.



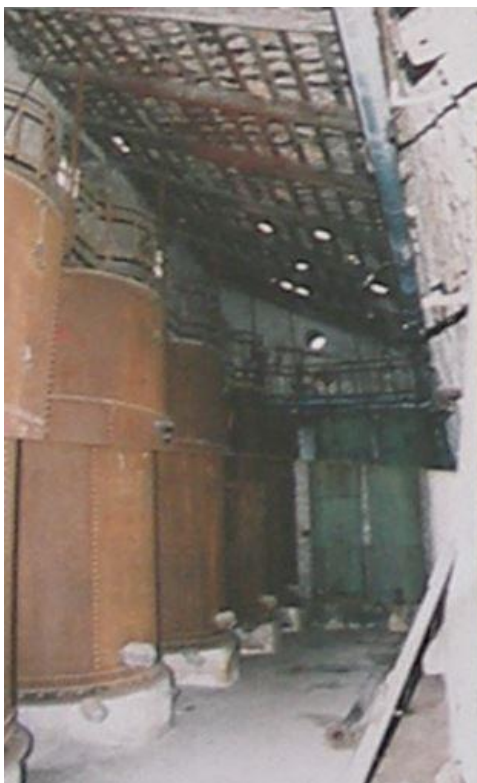
Εικόνα 6.16: Κτίσμα 3 – Χώρος καθηγητών (χώρος επεξεργασίας)
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Κτίσμα 4 => Συνέχεια χώρου επεξεργασίας: Επιφάνεια 244,00 τ.μ. Πέτρινη φέρουσα κατασκευή. Τετράριχτη στέγη με ξύλινα ζευκτά και επικάλυψη από κεραμίδι.



Εικόνα 6.17: Κτίσμα 4 – Συνέχεια χώρου επεξεργασίας
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Κτίσμα 5 => Χώρος δεξαμενών οινοπνεύματος: Επιφάνεια 93,70 τ.μ. Πέτρινη φέρουσα κατασκευή με παρεμβολές τούβλινων τμημάτων ορατών και εξωτερικά του κτίσματος. Μονόριχτη στέγη.



Εικόνα 6.18: Κτίσμα 5 – Χώρος δεξαμενών οينوπνεύματος
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Κτίσμα 6 => Παλιό μηχανοστάσιο και διυλιστήριο: Επιφάνεια 50,60 τ.μ. Ξύλινη φέρουσα κατασκευή. Στέγη με ξύλινα ζευκτά και επικάλυψη με κεραμίδια. Εσωτερικά ο χώρος είναι διαμορφωμένος σε επίπεδα.



Εικόνα 6.19: Κτίσμα 6 – Παλιό μηχανοστάσιο και διυλιστήριο
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Κτίσμα 7 => Χώρος παλιού λεβητοστασίου: Περιλαμβάνει συνεργείο, αποθήκη υλικών, ηλεκτροτεχνείο και παλιό ατμοκάζανο.



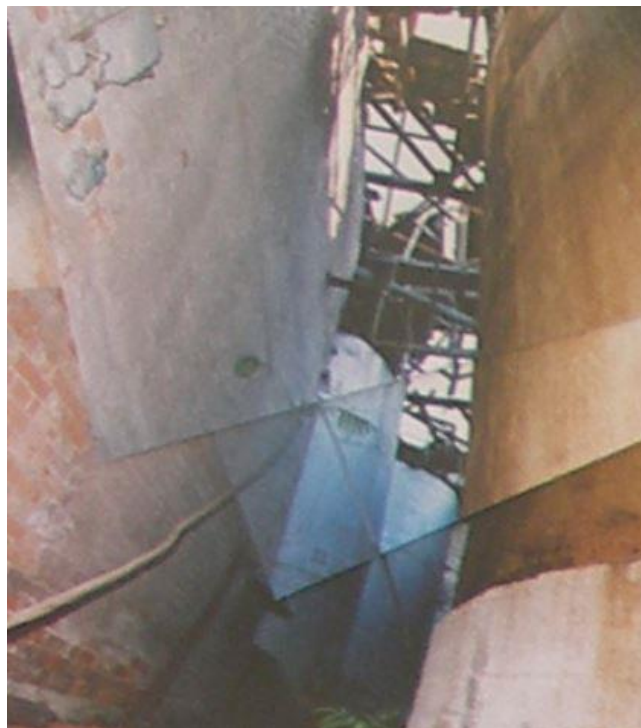
Εικόνα 6.20: Κτίσμα 7 – χώρος παλιού λεβητοστασίου
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Κτίσμα 8 => Παλιές δεξαμενές αποθήκευσης οίνου, γραφείο, χημείο: επιφάνεια 250,00 τ.μ. Πέτρινη φέρουσα κατασκευή με παρεμβολές τούβλινων στοιχείων. Στέγη με ξύλινα ζευκτά και επικάλυψη κεραμιδιών. Οι δεξαμενές στο εσωτερικό είναι από μπετόν.



Εικόνα 6.21: Κτίσμα 8 – Παλιές δεξαμενές αποθήκευσης οίνου, γραφείο, χημείο
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Κτίσμα 9 => Χώρος συμπύκνωσης γλεούκους: Επιφάνεια 112,00 τ.μ. Πέτρινη τοιχοποιία. Τετράριχτη ξύλινη στέγη με επικάλυψη κεραμιδιών.



Εικόνα 6.22: Κτίσμα 9 – Χώρος συμπύκνωσης γλεούκους
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Κτίσμα 10 => Χώρος λεβητοστασίου: Επιφάνεια 500,00 τ.μ. Περιμετρικά πέτρινη τοιχοποιία με ενδιάμεσο διαχωριστικό από τσιμεντόλιθο.



Εικόνα 6.23: Κτίσμα 10 – Χώρος λεβητοστασίου
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Κτίσμα 11 => Διυλιστήριο: Επιφάνεια 150,00 τ.μ. και 67,40 τ.μ. Πέτρινη φέρουσα κατασκευή στο ισόγειο ως συνέχεια των υπόλοιπων εγκαταστάσεων, τούβλινη τοιχοποιία από το 1^ο επίπεδο και πάνω. Εσωτερικά μπετονένιος φέρων οργανισμός πιθανόν μεταγενέστερης φάσης κατασκευής. Στέγαση από μπετόν.



Εικόνα 6.24: Κτίσμα 11 – Διυλιστήριο
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Κτίσμα 12 => Κτίρια με αντλίες και υπόγειες δεξαμενές οίνου και γλεúčους: Επιφάνεια 82,00 τ.μ. και 85,00 τ.μ. αντίστοιχα. Πέτρινη φέρουσα τοιχοποιία με τούβλινες κολόνες στο εσωτερικό. Εσωτερικές δεξαμενές κατασκευή από μπετόν.



Εικόνα 6.25: Κτίσμα 12 – Κτίρια με αντλίες και υπόγειες δεξαμενές
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Κτίσμα 13 => Αποθήκες πρώτων υλών και ειδικότερα σταφίδας. Πέτρινος φέρων οργανισμός με ξύλινη στέγη και επικάλυψη κεραμιδιών. Εσωτερικά τούβλινες κολόνες οι οποίες σε ένα τμήμα στηρίζουν και τη στέγη.



Εικόνα 6.26: Κτίσμα 11 – Χώρος λεβητοστασίου

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Κτίσμα 14 => Κατοικία του διευθυντή του εργοστασίου, αρχικός χώρος γραφείων, ταμείο και γραφείο διεύθυνσης. Επιφάνεια 592,00 τ.μ. Φέρουσα πέτρινη κατασκευή στο βασικό τμήμα του κτίσματος, τούβλινη κατασκευή στην προεξοχή. Εσωτερικά τούβλινες κολόνες. Ξύλινη στέγη με επικάλυψη από κεραμίδια.

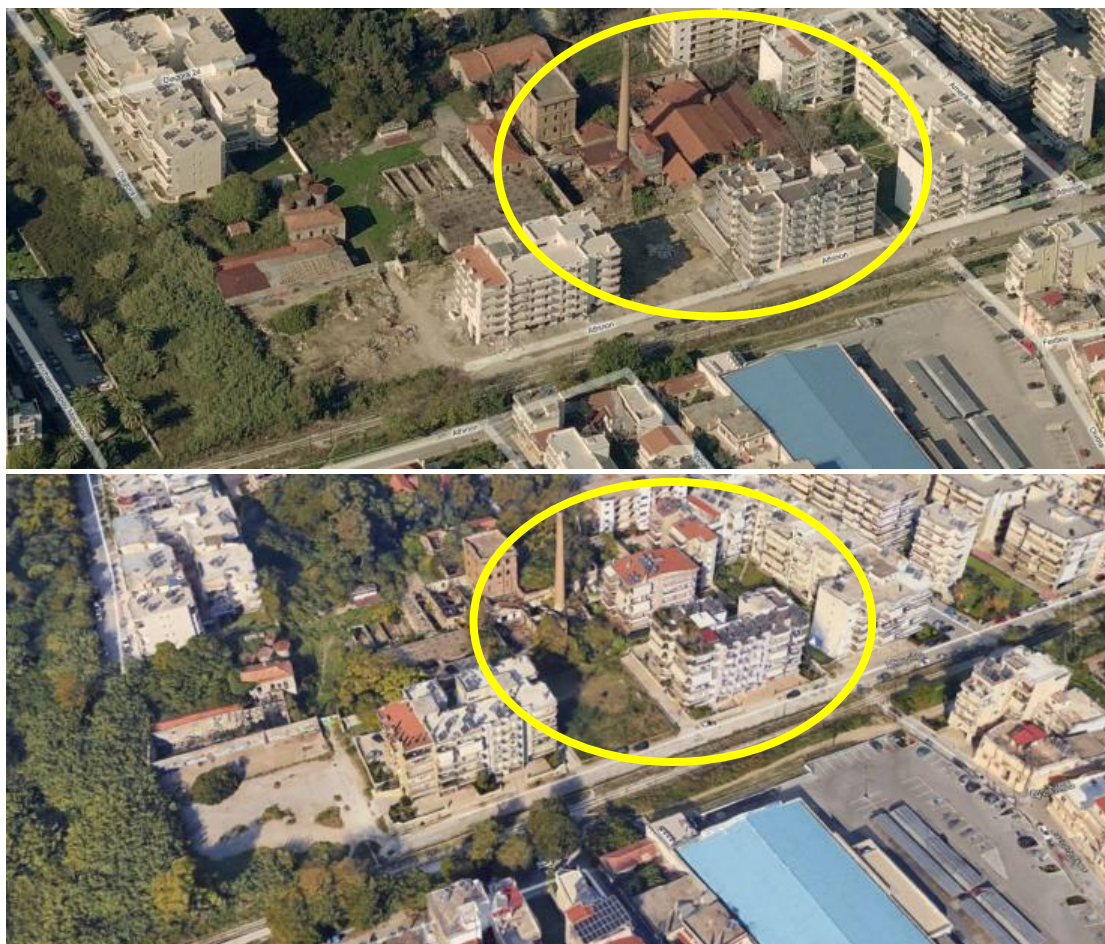


Εικόνα 6.27: Κτίσμα 14 – Κατοικία και γραφείο διευθυντή

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Στη διάρκεια των τελευταίων χρόνων της έρευνας για τη διπλωματική εργασία, έχουν κατεδαφιστεί και άλλα τμήματα του εργοστασίου, στη βορειοανατολική γωνία του οικοπέδου και τη θέση τους έχουν πάρει πολυκατοικίες. Τα τμήματα αυτά είναι τα κτίσματα των βοηθητικών και

αποθηκευτικών χώρων, ο χώρος των καθηγητών (χώρος της επεξεργασίας) και ο χώρος των δεξαμενών οιοπνεύματος ενώ έχουν υποστεί σημαντικές φθορές και τα όμορά τους κτίσματα. Η κατεδάφιση των χώρων αυτών έχει γίνει χωρίς μελέτη και χωρίς προσπάθεια διατήρησης των σημαντικών κτιριακών όγκων με συνέπεια και η ανέγερση των νέων πολυκατοικιών να μην έχει μια σωστή χωροθέτηση στον περιβάλλοντα χώρο.



Εικόνα 6.28: Κατεδάφιση σημαντικών τμημάτων του εργοστασίου για ανέγερση πολυκατοικιών

Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει υπόβαθρου από το Google Earth

Όπως φαίνεται και στις παραπάνω εικόνες, με την πάροδο του χρόνου τα σημάδια της εγκατάλειψης είναι ολοένα και πιο εμφανή. Η κατάσταση των κτιριακών κελυφών γίνεται συνεχώς και χειρότερη. Οι καιρικές συνθήκες (βροχές, υγρασία, μεταβολές της θερμοκρασίας), οι αλλαγές στον περιβάλλοντα χώρο και η ανθρώπινη παρέμβαση προκαλούν ζημιές σε ότι έχει απομείνει από το άλλοτε επιβλητικό βιομηχανικό συγκρότημα με ολοκληρωτική καταστροφή μεγάλου μέρους του. Χαρακτηριστικό αυτής της κατάστασης είναι η παρασιτική βλάστηση που αναπτύσσεται στο εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο και έχει καλύψει όχι μόνο τα αδόμητα τμήματα του οικοπέδου αλλά και τα κτίσματα. Σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η θάλασσα είναι σε άμεση γειτνίαση με το παλιό βιομηχανικό συγκρότημα είναι φανερό ότι η ολοκληρωτική καταστροφή του δεν είναι μακριά.

7^η Ενότητα: Πρόταση επανασχεδιασμού της περιοχής μελέτης

7.1. Πρόταση επανασχεδιασμού της περιοχής μελέτης - Συνθετικές αρχές σχεδιασμού

Η πρόταση επανασχεδιασμού της περιοχής έχει ως βασικό στόχο την ένταξη του αστικού κενού που έχει δημιουργηθεί από την εγκατάλειψη των παλιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων «ΜΑΜΟΣ – 5Ε», στον αστικό ιστό της πόλης αντιμετωπίζοντας με τον τρόπο αυτό σημαντικά προβλήματα που υπάρχουν στην πολεοδομική λειτουργία. Κατά την οργάνωση του στρατηγικού σχεδιασμού πρέπει να ληφθούν υπόψη όλοι οι παράμετροι του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος όπως η φυσιογνωμία της περιοχής, οι τοπικές κλιματικές συνθήκες, η ύπαρξη πρασίνου, η αξιοποίηση της υφιστάμενης ιστορικής αξίας κτιριακής υποδομής, οι χρήσεις γης της περιοχής, η ταυτότητα του χώρου, οι δυνατότητες εξέλιξης καθώς και οι προοπτικές ανάπτυξης του τόπου με περιβαλλοντικά κριτήρια.

Στα πλαίσια λοιπόν αξιοποίησης της περιοχής αναγκαία κρίνεται η επανάχρηση των παλιών κτισμάτων του εργοστασίου με τη διακριτική προσθήκη οποιασδήποτε κτιριακής υποδομής και η αναδιαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου με τρόπο που να αναδεικνύονται περισσότερο τα φυσικά στοιχεία της περιοχής. Επειδή γύρω από το χώρο του παλιού εργοστασίου είναι περιοχή κυρίως αμιγούς κατοικίας, με σημαντική διαφοροποίηση στο παραλιακό μέτωπο, η νέα χρήση πρέπει να είναι διακριτική, να μπορεί να ενταχθεί στην καθημερινότητα των κατοίκων και παράλληλα να αποτελεί πόλο έλξης για όλη την πόλη της Πάτρας.

Έτσι επιλέγεται ο ανασχεδιασμός της περιοχής μελέτης και η μετατροπή του σε χώρο εκπαίδευσης και πολιτισμού. Τα κτίρια του παλιού εργοστασίου επαναχρησιμοποιούνται για να φιλοξενήσουν το δημοτικό σχολείο και το νηπιαγωγείο της περιοχής, ένα παιδικό μουσείο, τη δημοτική βιβλιοθήκη της Πάτρας και χώρους πολιτιστικών εκδηλώσεων. Παράλληλα ο περιβάλλων χώρος συνοδεύει τις παραπάνω δραστηριότητες χωρίς να έχει υποβαθμισμένο ρόλο και χωρίς να χάνει την ταυτότητά του.

Συγκριμένα στόχος της παρέμβασης αυτής είναι:

- Η ανάδειξη της βιομηχανικής μορφολογίας των παλαιών κτιρίων του εργοστασίου με την ανακατασκευή, συντήρηση και λειτουργία τους.
- Η διατήρηση της ιστορικής μνήμης του χώρου με την επαναλειτουργία της κτιριακής υποδομής και ειδικότερα την προβολή συγκριμένων στοιχείων που τη μαρτυρούν (π.χ. καμινάδες, βιομηχανικός εξοπλισμός κτλ).
- Η εναρμόνιση των νέων χρήσεων με τις λειτουργίες της περιοχής και η ενσωμάτωση του χώρου στον πολεοδομικό ιστό.

- Η διαμόρφωση νέων λειτουργικών υπαίθριων χώρων και η αξιοποίηση των υφιστάμενων που έχουν προέλθει από την άναρχη δόμηση του χώρου μελέτης.
- Η διατήρηση και ενίσχυση του φυσικού πρασίνου, στοιχείο που λείπει από την περιοχή.
- Η σύνδεση με το παραλιακό μέτωπο και η επικοινωνία με τη θάλασσα.
- Η κατάλληλη προσαρμογή των οδικών προσβάσεων στο σημείο μελέτης και η διευθέτηση του ζητήματος της στάθμευσης.
- Η δημιουργία δικτύου κίνησης των πεζών για την πρόσβαση στην περιοχή αλλά και για την ενίσχυση της πεζής πορείας και του περιπάτου.
- Η διαμόρφωση ποδηλατοδρόμων μέσα στο χώρο μελέτης με στόχο τη μελλοντική σύνδεση με το δίκτυο ποδηλατοδρόμων της πόλης.

Κεντρική ιδέα της σχεδιαστικής επίλυσης αποτελεί η σύνδεση του χώρου μελέτης με το θαλάσσιο μέτωπο μέσω ενός ισχυρού άξονα πεζής κίνησης, ο οποίος διασχίζει το οικόπεδο σε όλο του το βάθος φθάνοντας τις σιδηροδρομικές γραμμές και εξασθενεί διαπερνώντας αυτές.



Εικόνα 7.1: Απεικόνιση κεντρικής ιδέας σχεδιαστικής πρότασης

Πηγή: Ιδία επεξεργασία βάσει υπόβαθρου από το Google Earth

Χαρακτηριστικό αυτού του άξονα είναι η διοχέτευση θαλασσινού νερού στο χώρο μελέτης ενώ παράλληλα η προβολή του φυσικού πρασίνου κατά μήκος του άξονα αυτού αποτελεί και ένα είδος νοητού ορίου και φυσικού φίλτρου με τη γύρω περιοχή. Από την κτιριακή υποδομή του παλιού εργοστασίου διατηρείται και ανακατασκευάζεται οτιδήποτε δεν έχει υποστεί συντριπτικές καταστροφές ενώ η ανοικοδόμηση νέων κτισμάτων γίνεται σε συγκεκριμένο σημείο και είναι μικρής έκτασης. Τα υπόλοιπα κτίσματα (πολυκατοικίες) του οικοπέδου παρά την τυχαία υλοποίησή τους διατηρούνται και προσαρμόζονται οι γύρω ακάλυπτοι χώροι τους.

7.2. Ανάλυση γενικής διάταξης – Χρήσεις, πρόσβαση, δίκτυο κινήσεων

Βάσει των όσων αναλύθηκαν παραπάνω, προκύπτει το σχέδιο της γενικής διάταξης της πρότασης αξιοποίησης για την περιοχή μελέτης.

Χωροθέτηση χρήσεων σε κτίρια και περιβάλλοντα χώρο

Η περιοχή μελέτης, όπως είδαμε, μετατρέπεται σε πάρκο εκπαίδευσης και πολιτισμού. Συγκεκριμένα στα υφιστάμενα κτίρια του παλαιού εργοστασίου εγκαθίστανται οι νέες χρήσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν το δημοτικό σχολείο και το νηπιαγωγείο της περιοχής, ένα παιδικό μουσείο, τη δημοτική βιβλιοθήκη και χώρους πολιτιστικών εκδηλώσεων. Επιπλέον οι υπαίθριοι χώροι αξιοποιούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να συμπληρώνουν τις λειτουργίες των κτιρίων. Συγκεκριμένα κοντά στα σχολεία διαμορφώνονται χώροι αθλητικών δραστηριοτήτων με γήπεδα διάφορων αθλημάτων καθώς και χώρος για παιδική χαρά. Στους υπόλοιπους υπαίθριους χώρους δημιουργούνται κατάλληλες υποδομές για διάφορες εκδηλώσεις – υπαίθριο θέατρο – και χώροι αναψυχής – υπαίθρια καθιστικά, χώροι πρασίνου.

Η επιλογή των χρήσεων αυτών έγινε με γνώμονα τον υφιστάμενο χαρακτήρα της περιοχής και τις επικρατούσες χρήσεις που κατά κύριο λόγο είναι η χρήση της αμιγούς κατοικίας και του τουρισμού – αναψυχής στο παραλιακό μέτωπο. Τα σχολεία εντάσσονται πλήρως στην καθημερινότητα της ζωής των κατοίκων, χωρίς να προκαλούν σημαντική όχληση και χωρίς να διαταράσσουν την ηρεμία της περιοχής. Ο σωστός επανασχεδιασμός των εγκαταστάσεων για την φιλοξενία της εκπαιδευτικής δραστηριότητας σε συνδυασμό με έναν ανάλογο περιβάλλοντα χώρο εξυπηρετεί τις ανάγκες των παιδιών της γειτονιάς αλλά και της γύρω περιοχής όχι μόνο τις σχολικές ώρες αλλά και όλη τη διάρκεια της ημέρας. Επιπλέον η μεταφορά και λειτουργία του παιδικού μουσείου και της δημοτικής βιβλιοθήκης στο χώρο μελέτης μας αποτελούν ομοίως χρήσεις που δεν προκαλούν όχληση στις γύρω κατοικίες. Σε συνδυασμό μάλιστα και με τους χώρους πολιτιστικών εκδηλώσεων, δίνεται η δυνατότητα σε όλους τους πολίτες της πόλης να προσεγγίσουν την περιοχή για να εκμεταλλευτούν τις νέες δραστηριότητες. Η περιοχή αποκτά ένα τοπόσημο με συγκεκριμένη λειτουργία που δε διαταράσσει τις ισορροπίες

στην ευρύτερη περιοχή. Σημαντικό ρόλο σε αυτό παίζει και η σύνδεση με το παραλιακό μέτωπο καθώς δραστηριότητες αναψυχής δεν υπάρχουν μόνο σε αυτό αλλά εισέρχονται και εσωτερικά στον αστικό ιστό. Επίσης δεν πρέπει να παραβλέπεται και η έντονη παρουσία της ύπαρξης πρασίνου που δίνει μια ανάσα πνοής στον σφιχτό αστικό ιστό της πόλης.

Η χωροθέτηση των νέων χρήσεων στα κτίρια των παλαιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων επιλέγεται να γίνει ως εξής:

- Το δημοτικό σχολείο τοποθετείται στο ένα από τα δύο μακρόστενα κτίρια που βρίσκονται στη βόρεια πλευρά του οικοπέδου με πρόσοψη επί της οδού Αμερικής ώστε να υπάρχει εύκολη πρόσβαση των κατοίκων της περιοχής είτε πεζοί είτε οδικώς. Επειδή οι ανάγκες ενός σχολείου με πλήρη υποδομή δεν αρκούνται μόνο στο κτίριο αυτό, κατασκευάζεται και νέα πτέρυγα.
- Μετά το δημοτικό σχολείο καθώς εισέρχεται στο κέντρο του οικοπέδου, στο επόμενο κεραμοσκεπές κτίριο εγκαθίστανται το νηπιαγωγείο, ώστε να είναι και πιο προστατευμένο.
- Το άλλο μακρόστενο κτίριο επί της οδού Αμερικής γίνεται χώρος εκθέσεων και εκδηλώσεων.
- Στο δεύτερο κτίριο στο κέντρο του οικοπέδου και κοντά στο δημοτικό και το νηπιαγωγείο τοποθετείται το παιδικό μουσείο. Έτσι εξυπηρετεί και τις ανάγκες των σχολείων όποτε αυτό είναι απαραίτητο αλλά και οι δραστηριότητές του βρίσκουν χώρο εκτόνωσης στο εσωτερικό του οικοπέδου.
- Οι εγκαταστάσεις της δημοτικής βιβλιοθήκης χωροθετούνται στον κύριο κτιριακό όγκο του παλιού εργοστασίου προς την ανατολική πλευρά του οικοπέδου, ο οποίος ξεχωρίζει από την εμβληματική καμινάδα του, που είναι και το πιο οφθαλμοφανές κατάλοιπο της ιστορίας του εργοστασίου.
- Στην ίδια κτιριακή δομή με τη βιβλιοθήκη τοποθετείται και άλλος χώρος πολιτιστικών εκδηλώσεων.

Οι υπαίθριοι χώροι διαμορφώνονται ακολουθώντας μια ανάλογη διάταξη με αυτή των κτισμάτων:

- Κεντρικά του οικοπέδου όπου συσσωρεύονται οι δραστηριότητες που έχουν σχέση με τα παιδιά, χωροθετείται η παιδική χαρά και οι χώροι εκτόνωσης του παιδικού μουσείου.
- Κεντρικά επίσης χωροθετούνται οι αθλητικοί χώροι με υποδομές για διάφορα αθλήματα όπως γήπεδο βόλλεϋ, μπάσκετ και τένις με σκοπό να είναι εύκολα προσβάσιμοι και από τους μεγάλους και από τα παιδιά.
- Τα σχολεία έχουν το καθένα ξεχωριστά, προστατευόμενες δικές τους υπαίθριες αυλές ώστε να μη μπορεί ο οποιοσδήποτε επισκέπτης της περιοχής να επεμβαίνει στις σχολικές δραστηριότητες.
- Προς την ανατολική πλευρά και γύρω από τον κτιριακό όγκο της βιβλιοθήκης – χώρου εκδηλώσεων, διαμορφώνονται υπαίθριοι χώροι

αναψυχής και εκδηλώσεων όπως υπαίθριο θέατρο, καθιστικοί χώροι διαφόρων ποιοτήτων.

Στο πλαίσιο της παρέμβασης σε ολόκληρο το οικόπεδο του παλιού εργοστασίου, επιχειρούνται διαμορφώσεις και στους ακάλυπτους χώρους μεταξύ των πολυκατοικιών που υπάρχουν άναρχα τοποθετημένες σε αυτό ώστε να παρουσιάζεται ένα ομοιόμορφο, στο μέτρο του δυνατού, αποτέλεσμα.

Δύο στοιχεία πολύ σημαντικά στη σχεδιαστική προσέγγιση του χώρου αποτελούν το πράσινο και το στοιχείο του νερού. Η ύπαρξη φυσικού πρασίνου στην περιοχή όχι μόνο διατηρείται αλλά ενισχύεται με τη δημιουργία νέων ζωνών πρασίνου. Έτσι σε όλη την έκταση του χώρου γίνεται αντιληπτή η αίσθηση του πρασίνου είτε με τη μορφή οργανωμένης φύτευσης είτε με τη διατήρηση του φυσικού τρόπου πράσινης ανάπτυξης.

Προκειμένου να είναι υπάρχει η επικοινωνία με το θαλάσσιο μέτωπο, που τώρα διακόπτεται από το φράγμα των πολυκατοικιών επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου, κατά το σχεδιασμό προβλέπονται σε μεγάλη έκταση του υπαίθριου χώρου, τμήματα διαμορφωμένα με θαλασσινό νερό. Κατασκευάζεται κατάλληλη υποδομή ώστε να τραβάει νερό από τη θάλασσα, να το διοχετεύει σε υπαίθριες δεξαμενές και να το ανακυκλώνει πίσω σε αυτήν. Με τον τρόπο αυτό και οπτικά αναβαθμίζεται ο χώρος αλλά και περιβαλλοντικά η ύπαρξη του υγρού στοιχείου βελτιώνει τις κλιματικές συνθήκες της περιοχής.

Προσβασιμότητα – δίκτυο κινήσεων – χώροι στάθμευσης

Η κύρια πρόσβαση στο οικόπεδο γίνεται από την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, από όπου ξεκινά μια μεγάλη πεζή πορεία, ακολουθώντας έναν άξονα πρασίνου και νερού, διασχίζει όλο το βάθος του οικοπέδου και ή σε διοχετεύει σε αυτό ή σε βγάζει στο τέλος του οικοπέδου στην οδό Αθηνών. Στόχος της πορείας αυτής, με τη διαμόρφωση των υπαίθριων καθιστικών σε όλο το μήκος της, είναι ενισχύσει τον πεζή πορεία με τη μορφή περιπάτου. Επίσης υπάρχει και άλλη σημαντική είσοδος από το δυτικά στο οικόπεδο καθώς διατηρείται η οδός Αιγύπτου, η οποία επιτρέπει μέχρι ένα σημείο και την είσοδο ΙΧ αυτοκινήτων χαμηλής ταχύτητας αλλά στη συνέχεια γίνεται κι αυτή πεζόδρομος. Μεταξύ των δύο αυτών κινήσεων υπάρχει και η οδός Διαγόρα όπου κι αυτή είναι διαμορφωμένη κατάλληλα ώστε να επιτρέπει την όδευση οχημάτων χαμηλής ταχύτητας διοχετεύοντάς τα σε διαμορφωμένο χώρο υπαίθριας στάθμευσης εξυπηρετώντας τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.

Η πρόσβαση στο χώρο των παλιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων γίνεται και από τις άλλες πλευρές του οικοπέδου μέσω ενός δικτύου πεζοδρόμων που αναπτύσσεται σε όλη την έκτασή του ώστε να είναι εύκολα προσβάσιμα όλα τα σημεία ενδιαφέροντος. Έτσι δεν εξυπηρετούνται μόνο οι προσβάσεις των επιμέρους χώρων αλλά αναπτύσσεται και μια πορεία ευχάριστου περιπάτου.

Κάθε άξονας κίνησης στο χώρο περιλαμβάνει μικρούς χώρους ξεκούρασης ενώ κατά διαστήματα διακόπτεται ή καταλήγει σε μεγάλους.

Στη βορειοδυτική γωνία του οικοπέδου όπου σήμερα υπάρχει κενός ακάλυπτος χώρος, δημιουργείται οργανωμένος χώρος στάθμευσης για τους επισκέπτες του πάρκου με πρόσβαση από το παράκτιο μέτωπο. Επίσης χώροι στάθμευσης περιορισμένου αριθμού θέσεων δημιουργούνται, όπου η χωροταξία το επιτρέπει, και στους ακάλυπτους χώρους περιμετρικά τον πολυκατοικιών.

Σημαντική παρέμβαση αποτελεί η δημιουργία διαδρομών ποδηλάτου σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης που μαζί με τους πεζόδρομους συνιστούν ένα δίκτυο πράσινων διαδρομών. Το εγχείρημα αυτό θα είναι περισσότερο επιτυχημένο όταν κατασκευαστεί και το γενικότερο δίκτυο ποδηλατοδρόμων που ετοιμάζεται στην Πάτρα.

7.3. Παρεμβάσεις στα κτιριακά κελύφη

Οι παρεμβάσεις που επιχειρούνται στα κτιριακά κελύφη γίνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να διατηρηθεί η μορφολογία του αρχικού τους σχεδιασμού αναδεικνύοντας τα στοιχεία που προδίδουν τη βιομηχανική τους υπόσταση. Έτσι οι επεμβάσεις στο εξωτερικό κέλυφος των κτισμάτων σκοπό έχουν την αποκατάστασή τους με όσο το δυνατόν λιγότερες απώλειες στις όψεις τους καθώς πολλές από αυτές έχουν σημαντικές φθορές.

Σε ότι αφορά στο εσωτερικό των κτισμάτων εκεί είναι δυσκολότερη η διατήρηση της αρχικής τους μορφής καθώς σχεδόν όλα έχουν υποστεί σημαντικές καταστροφές του εσωτερικού τους. Εξάλλου η χωροθέτηση των νέων χρήσεων είναι αυτή που θα κατευθύνει την εσωτερική διαρρύθμιση των χώρων.

Κτίρια του παλιού εργοστασίου που έχουν σχεδόν ολοκληρωτικά καταστραφεί και εξωτερικά και εσωτερικά, κατεδαφίζονται και δεν αναπληρώνεται το κενό τους δημιουργώντας έτσι αύξηση των υπαίθριων χώρων. Από την άλλη στοιχεία όπως η μεγάλη καμινάδα του κυρίου κτιριακού σώματος του εργοστασίου, κάποιες δεξαμενές, η μικρότερη καμινάδα στην ανατολική πλευρά, διατηρούνται και αποκαθίστανται ώστε να παραμείνει ζωντανή η ιστορική μνήμη της περιοχής. Ταυτόχρονα το στοιχείο της καμινάδας επειδή είναι ευδιάκριτο από μεγάλη απόσταση μπορεί να αποτελέσει τοπόσημο των νέων λειτουργιών της περιοχής.

Επομένως σε όλα τα κτίρια διατηρείται η φέρουσα τοιχοποιία από πέτρα ενώ επισκευάζονται ή ανακατασκευάζονται οι στέγες με τα ξύλινα ζευκτά και την επικάλυψη κεραμιδιών. Σε όποια κτίρια όπως π.χ. στο νηπιαγωγείο ή στο παιδικό μουσείο υπάρχουν τούβλινα στοιχεία στις κολόνες ή στην τοιχοποιία διατηρούνται και αυτά. Επίσης στο κεντρικό πολυώροφο κτίριο της βιβλιοθήκης όπου ο φέρων οργανισμός και η επικάλυψή του είναι από μπετό

ελέγχεται η στατικότητα τους και επίσης παραμένουν ως έχουν. Σε όλα τα κτίρια οι χώροι εσωτερικά δε σοβατίζονται ώστε τα υλικά κατασκευής να είναι εμφανή και να παραπέμπουν στην αρχική μορφολογία της υλοποίησής τους. Τα υλικά που έχουν χρησιμοποιηθεί σε όλη την κτιριακή υποδομή είναι εξαιρετικά φιλικά προς το περιβάλλον καθώς εξασφαλίζουν ελάχιστες θερμικές απώλειες προς αυτό και δεν απαιτείται βαριάς μορφής μηχανολογικής υποστήριξης προκειμένου να θερμανθούν το χειμώνα ή να ψυχθούν το καλοκαίρι.

Ιδιαίτερη περίπτωση αποτελεί το κτιριακό συγκρότημα του δημοτικού σχολείου καθώς διατηρείται ο επιμήκης υφιστάμενος κτιριακός όγκος και προστίθεται νέο τμήμα ως συμπλήρωμα ώστε να μπορούν καλυφθούν όλες οι ανάγκες της σχολικής λειτουργίας. Σκοπός της επέμβασης αυτής δεν είναι μόνο η λειτουργική ένωση του παλιού με το νέο κτίσμα αλλά και η κατασκευή του νέου τμήματος με περιβαλλοντικά αποδεκτούς όρους.

Το κέλυφος του υφιστάμενου κτιρίου διατηρείται ως έχει στη μορφολογία του με τα ανοίγματα των παραθύρων και των θυρών στη θέση που έχουν κατασκευαστεί. Τα κουφώματα αντικαθίστανται με νέας κατασκευής αλουμινίου στο μέγεθος και το χρώμα των παλαιών ενώ η τοιχοποιία καθαρίζεται και όπου έχει φθαρεί γίνεται νέα αρμολόγηση. Η στέγη του παραμένει δίριχτη με επισκευές των κεραμιδιών της όπου απαιτείται. Εσωτερικά καθώς πρόκειται για μονόχωρο κτίσμα (βοηθητικός χώρος παλιού εργοστασίου – αποθήκη), ο διαχωρισμός των επιμέρους χώρων γίνεται με διαχωριστικά γυψοσανίδας χωρίς καμιά κατασκευαστική δυσκολία.



Εικόνα 7.3: Πρόσοψη υφιστάμενου κτίσματος δημοτικού σχολείου

Πηγή: <https://www.google.gr/maps>



Εικόνα 7.4: Εσωτερική όψη υφιστάμενου κτίσματος δημοτικού σχολείου

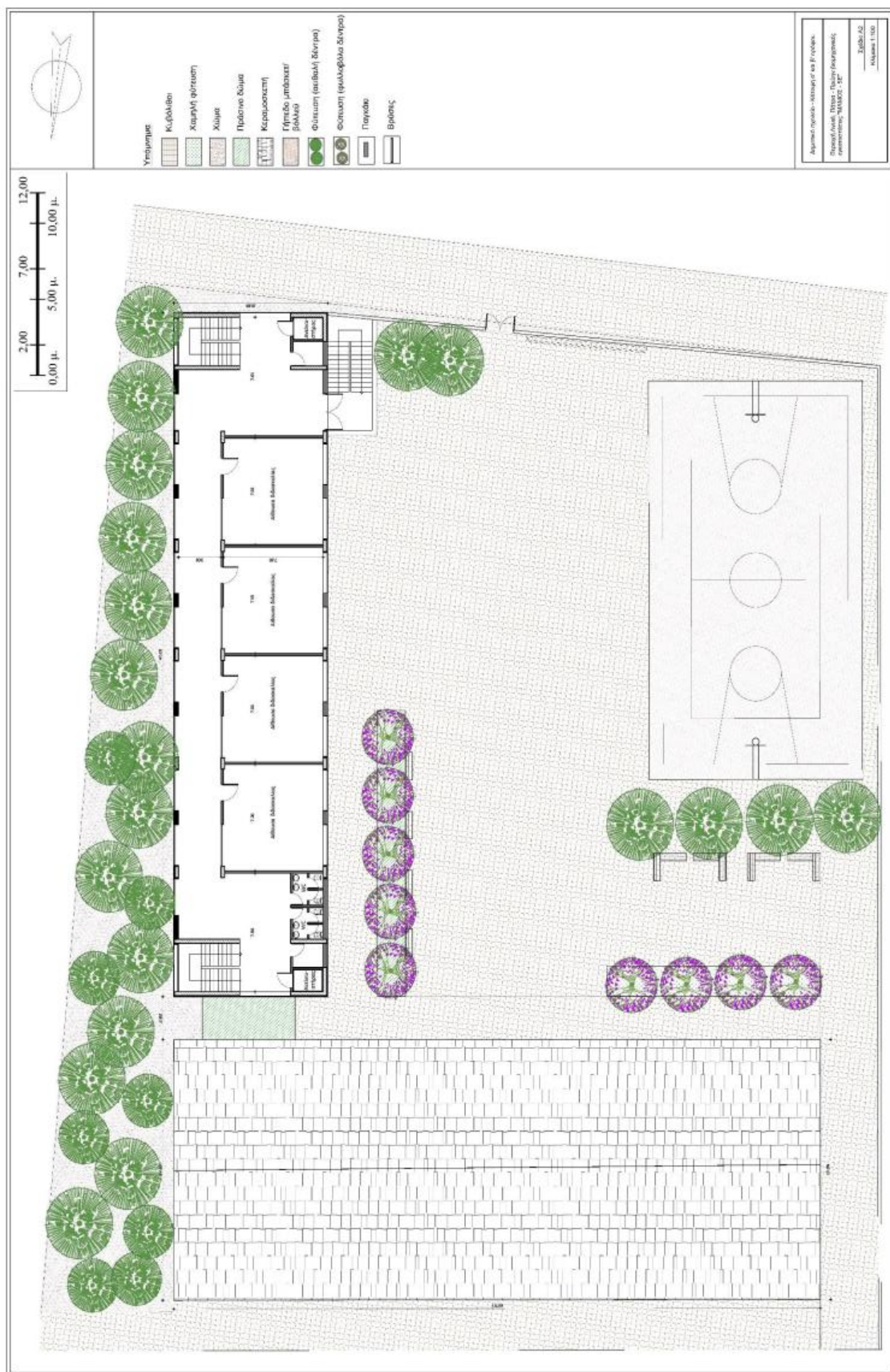
Πηγή: <https://www.google.gr/maps>

Ο νέος κτιριακός όγκος τοποθετείται κάθετα στον υφιστάμενο δημιουργώντας σχήμα «Γ». Η ενδιάμεση σύνδεση των δύο κτισμάτων γίνεται από ένα ισόγειο κτίσμα με γυάλινες όψεις μέσω του οποίου γίνεται η μετάβαση από το ένα κτίριο στο άλλο. Στο σημείο της ένωσης γίνεται επέμβαση στην τοιχοποιία του υπάρχοντος κτιρίου καθώς πρέπει να καθαιρεθεί ένα τμήμα του ώστε να μπορεί να επιτευχθεί η επικοινωνία τους.

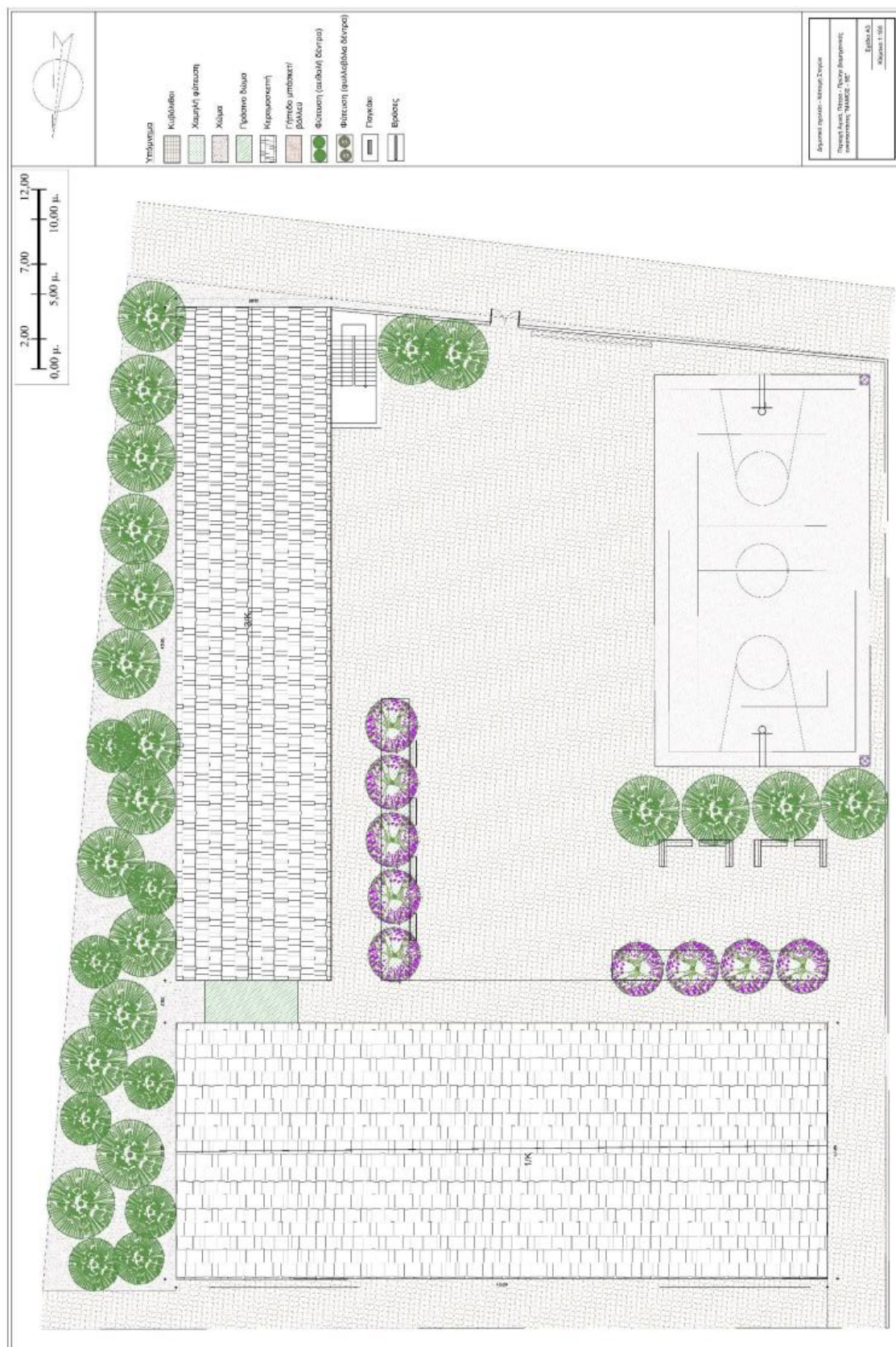
Ο νέος όγκος έχει ύψος τριών ορόφων ενώ η στέγη του παραπέμπει στο υφιστάμενο καθώς είναι δίριχτη με επικάλυψη κεραμιδιών. Ο φέρων οργανισμός είναι από οπλισμένο σκυρόδεμα ενώ η εξωτερική τοιχοποιία κατασκευάζεται από διάτρητους οπτόπλινθους, υλικό μη τοξικό και μπορεί να ανακυκλωθεί. Εξωτερικά του κελύφους τοποθετείται εξωτερική θερμομόνωση από διογκωμένη πολυστερίνη ώστε να διατηρείται η επιθυμητή θερμοκρασία στο εσωτερικό του κτιρίου και να μην υπάρχουν μεγάλες καταναλώσεις ενέργειας για τη θέρμανση – ψύξη των εσωτερικών χώρων. Η εξωτερική τοιχοποιία σοβατίζεται και βάφεται σε ανοιχτή απόχρωση, βασισμένη στις υφιστάμενες όψεις, ώστε να μην υπάρχει οπτική αντίθεση και να μην απορροφάται μεγάλη ποσότητα της ηλιακής ακτινοβολίας. Επιλέγονται κουφώματα με θερμοδιακοπή και διπλά ενεργειακά τζάμια ενώ μορφολογικά έχουν φεγγίτες ώστε να ρυθμίζεται η εισροή του αέρα ανάλογα με τις ανάγκες των χρηστών.



Εικόνα 7.5: Κάτοψη ισογείου Δημοτικού Σχολείου
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Εικόνα 7.6: Κάτοψη α' – β' ορόφου Δημοτικού Σχολείου
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Εικόνα 7.7: Κάτοψη στεγών Δημοτικού Σχολείου
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Εσωτερικά οι αίθουσες δεν έχουν μεγάλο βάθος με συνέπεια να φωτίζονται επαρκώς από φυσικό φωτισμό. Τα χρώματα των τοίχων έχουν επίσης ανοιχτόχρωμη απόχρωση ενώ οι οροφές βάφονται λευκές για να έχουν μεγαλύτερη ανακλαστικότητα. Η ανατολική πλευρά σκιάζεται από τα όμορα κτίρια ενώ η δυτική πλευρά χρειάζεται περσίδες για τον έλεγχο του φυσικού φωτισμού ανάλογα με την ηλιοφάνεια της εποχής ή τη δραστηριότητα που εκτυλίσσεται σε δεδομένη χρονική στιγμή. Επιπλέον για δροσισμό τοποθετούνται ανεμιστήρες στις οροφές των αιθουσών που δεν εκπέμπουν ρύπους και δεν καταναλώνουν μεγάλη ενέργεια.

Ο προσανατολισμός του αύλειου χώρου του σχολείου είναι νοτιοδυτικός καθώς ο κτιριακός όγκος τον προστατεύει από βορρά και ανατολή. Από τα δυτικά φθάνει η θαλάσσια αύρα που δημιουργεί ευχάριστη ατμόσφαιρα τόσο εξωτερικά όσο και εσωτερικά στο κτίριο. Στον αύλειο χώρο δημιουργούνται καθιστικά και χώροι ξεκούρασης ενώ φυτεύονται επιλεκτικά σε σημεία δέντρα τόσο για λόγους σκιασμού όσο και για να συμβάλουν στις ατμοσφαιρικές συνθήκες. Στο δάπεδο του σχολικού προαυλίου χρησιμοποιείται ως υλικό ο κυβόλιθος πάνω σε στρώμα άμμου, που επιτρέπει τη διείσδυση του νερού, δεν καταστρέφεται εύκολα και μπορεί να αντικατασταθεί αν χρειαστεί σημειακά.

Συνεπώς η επέμβαση που γίνεται στην περιοχή μελέτης με τη νέα κατασκευή του κτιριακού όγκου του σχολείου δεν επιβαρύνει σημαντικά το περιβάλλον, καλύπτει τις σχολικές ανάγκες ενώ δεν αποτελεί οπτική παραφωνία σε σχέση με τον υφιστάμενο όγκο.

7.4. Διαμορφώσεις και επεμβάσεις στον περιβάλλοντα χώρο

Η σχεδιαστική προσέγγιση των διαμορφώσεων των υπαίθριων χώρου του οικοπέδου περιλαμβάνει μια σειρά από επεμβάσεις που στόχο έχουν τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος τόσο τοπικά όσο και της ευρύτερης περιοχής. Η αξία των υπαίθρια διαμορφωμένων χώρων καθώς και των ακάλυπτων χώρων πρασίνου παίζει εξίσου σημαντικό ρόλο με την εκμετάλλευση των κτιριακών υποδομών.

Το σημαντικότερο στοιχείο στην περιοχή είναι το πράσινο είτε με τη μορφή φυσικής βλάστησης είτε με δημιουργία χώρων πρασίνου. Η ύπαρξη πρασίνου επιδρά σημαντικά στο μικροκλίμα της περιοχής καθώς αποτελεί προστασία από τους ανέμους και ρυθμιστή της θερμικής άνεσης συμβάλλοντας στον έλεγχο της θερμοκρασίας, της υγρασίας και της ηλιακής ακτινοβολίας. Όπως προαναφέρθηκε, διατηρείται η φυσική φύτευση του οικοπέδου στο μεγαλύτερο μέρος της ενώ δημιουργούνται και νέες ζώνες πρασίνου. Στα σημεία που είναι επιθυμητή μόνιμη φύτευση επιλέγεται η τοποθέτηση αειθαλών δέντρων όπως π.χ. γύρω από τους χώρους στάθμευσης για καλύτερο αισθητικό αποτέλεσμα ή σε τμήματα μόνιμης φύτευσης με σκοπό τη συμβολή τους στο κλίμα της περιοχής. Τέτοια δέντρα που ευδοκιμούν και

σε μέρη κοντά στη θάλασσα είναι η Κουκουναριά και ο Ευκάλυπτος, που υπάρχει ήδη στην περιοχή.



Εικόνα 7.8: Κουκουναριά - Pinus Pinea

Πηγή: <http://fytognoseis.blogspot.com/2012/01/pinus-pinea.html>



Εικόνα 7.9: Ευκάλυπτος - Eucalyptus camaldulensis

Πηγή: <http://www.eco-heating.gr/viewtopic.php?t=68>

Σε περιπτώσεις που χρειαζόμαστε εποχική φύτευση για λόγους αίσθησης της εναλλαγής των εποχών όπως π.χ. γύρω από κτίρια, τοποθετούνται φυλλοβόλα δέντρα. Τέτοια δέντρα για παράκτιες περιοχές μπορεί να είναι η Ακακία Κωνσταντινουπόλεως ή η Μελιά.



Εικόνα 7.10: Ακακία Κωνσταντινουπόλεως – *Albizia julibrissin*

Πηγή: <https://www.geoponiko-parko.gr/products/products-categories/dentra-kipou/anthofora-kallopistika/199-detail>



Εικόνα 7.11: Μελιά - *Fraxinus excelsior*

Πηγή: <https://www.geoponiko-parko.gr/products/products-categories/dentra-kipou/anthofora-kallopistika/1104-detail>

Επιπλέον τοποθετούνται κατά τόπους και ανάλογα με την υπαίθρια διαμόρφωση, συνήθως κοντά σε καθιστικούς χώρους, διάφορα φυτά ενώ όπου υπάρχουν πέργκολες καλύπτονται από αναρριχητικά φυτά.

Η αξιοποίηση των υπαίθριων χώρων γίνεται με τρόπο που δεν είναι επιβαρυντικός για το περιβάλλον καθώς οι παρεμβάσεις αφορούν ελαφριές κατασκευές, ξύλινες ή μεταλλικές, και οι διαμορφώσεις εδάφους έχουν διαφορετικές ποιότητες ανάλογα με το υλικό που χρησιμοποιείται.

Οι άξονες κίνησης στον οικόπεδο είτε με την μορφή πεζοδρόμων είτε με τη μορφή ήπιας κίνησης οχημάτων έχουν ως υλικό δαπεδόστρωσης τον κυβόλιθο, υλικό που όπως είπαμε, τοποθετείται πάνω σε άμμο, επιτρέπει τη διείσδυση του νερού και δεν είναι τοξικό. Το ίδιο υλικό χρησιμοποιείται και σε κάποιους καθιστικούς χώρους. Εναλλακτικά χρησιμοποιούνται και οι

πλάκες Καρύστου, που είναι ένα φυσικό υλικό ενώ σε χώρους αθλοπαιδιών όπως η παιδική χαρά χρησιμοποιείται άμμος.

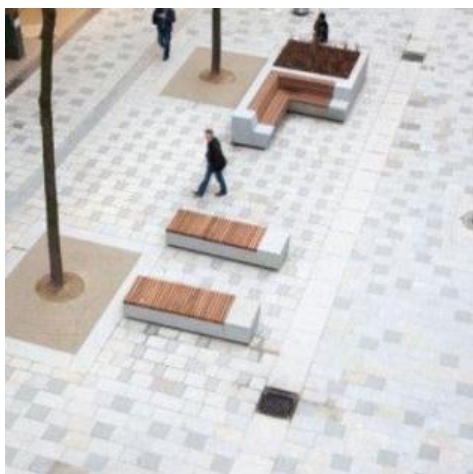
Το στοιχείο του νερού που διατρέχει το οικόπεδο σε διάφορα σημεία, συμβάλλει κι αυτό με τη σειρά του στη βελτίωση του μικροκλίματος καθώς απορροφά μεγάλο μέρος της θερμικής ενέργειας που εκπέμπεται από τις γύρω οικοδομές. Φυσικά η παρουσία του αναβαθμίζει την αισθητική του περιβάλλοντος. Για λόγους οικονομίας και εξοικονόμησης, χρησιμοποιείται θαλασσινό νερό που με κατάλληλο μηχανισμό ανακυκλώνεται από τη θάλασσα.

Ο εξοπλισμός των υπαίθριων χώρων στάσης περιλαμβάνει κυρίως καθιστικούς χώρους ξύλινους ή και χτιστούς.



Εικόνα 7.12: Υπαίθριοι καθιστικοί χώροι

Πηγή: <https://www.urbaneffects.co.nz/products/big-harris-bench/>



Εικόνα 7.13: Υπαίθριοι καθιστικοί χώροι

Πηγή: <https://gr.pinterest.com>

Σε όλα τα σημεία των πεζοδρόμων και των καθιστικών χώρων τοποθετούνται κάδοι απορριμμάτων αποτελούμενοι από τρία δοχεία, ώστε κατά τη ρίψη τους να γίνεται και ο διαχωρισμός τους προκειμένου να πηγαίνουν σε ανακύκλωση.

Σημαντικό στοιχείων στις υπαίθριες διαμορφώσεις αποτελεί ο φωτισμός τους ακόμα και τη νύχτα. Ο τεχνητός φωτισμός επιτυγχάνεται με συνδυασμό επιδαπέδιων φωτιστικών με ψηλών φωτιστικών σωμάτων, τα οποία επιτυγχάνουν την απορρόφηση της ηλιακής ακτινοβολίας κατά τη διάρκεια της ημέρας ώστε να λειτουργούν τη νύχτα.



Εικόνα 7.14: Ψηλά φωτιστικά σώματα υπαίθριων χώρων

Πηγή: <http://www.interpon.com/markets/general-industrial/lighting/>



Εικόνα 7.15: Επιδαπέδια φωτιστικά υπαίθριων χώρων

Πηγή: <https://gr.pinterest.com>

7.5. Αξιολόγηση της πρότασης βάσει των σχεδιαστικών στόχων – Ευρύτερα συμπεράσματα

Η ύπαρξη του αστικού κενού που έχει δημιουργηθεί στην περιοχή από την εγκατάλειψη των παλαιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων «ΜΑΜΟΣ – 5Ε», συμβάλλει στην υποβάθμιση του χώρου και στην κακή ποιότητα ζωής των κατοίκων της περιοχής. Η ανάγκη επανάχρησης της κτιριακής υποδομής και αξιοποίησης του περιβάλλοντος χώρου είναι επιτακτική και ο στρατηγικός σχεδιασμός του χώρου με περιβαλλοντικά κριτήρια αποτελεί την πλέον ενδεδειγμένη λύση για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχουν δημιουργηθεί στην περιοχή.

Η εφαρμογή της προτεινόμενης σχεδιαστικής προσέγγισης του χώρου με σκοπό την επαναλειτουργία του και την ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής επιτυγχάνει:

- Την ανάδειξη της αρχιτεκτονικής αξίας των κτισμάτων του παλαιού εργοστασίου
- Τη διατήρηση της ιστορικής μνήμης του τόπου
- Την εξάλειψη πιθανών εστιών μόλυνσης από την εγκατάλειψη του χώρου ή την αποφυγή συγκέντρωσης περιθωριακών ατόμων
- Τη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών της περιοχής
- Την αύξηση του πρασίνου και των υπαίθριων χώρων της περιοχής
- Τη συνεκτικότητα του αστικού ιστού της πόλης και τη διατήρηση της συνέχειάς του
- Την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων
- Την αισθητική αποκατάσταση της οπτικής αντίληψης του τόπου
- Την προβολή της αστικής αυτής περιοχής και την αύξηση της επισκεψιμότητας από όλα τα σημεία της πόλης
- Την αναβάθμιση πολιτιστικής ταυτότητας του αστικού τοπίου
- Τη δημιουργία πρότυπων υποδομών εκπαίδευσης και αναψυχής για μικρούς και μεγάλους

Γενικότερα η αποκατάσταση του αστικού κενού και η ένταξη νέων χρήσεων σε αυτό προσφέρει νέες δυνατότητες ανάπτυξης και εξέλιξης της περιοχής με θετικές συνέπειες στον κοινωνικό και οικονομικό τομέα. Σημαντική παράμετρος στην προσπάθεια αυτή είναι η προσεκτική επιλογή των νέων χρήσεων και η ομαλή ένταξή τους στο υφιστάμενο περιβάλλον ώστε να μη διαταράσσονται οι ισορροπίες του κοινωνικού συνόλου και να μην υπάρχουν παραφωνίες στη συμβατότητα νέων και παλαιών χρήσεων.

Τα απομεινάρια των άψυχων κτιριακών υποδομών του παλαιού εργοστασίου μπορούν να αλλάξουν την εικόνα της πόλης αρκεί να τους δοθεί νέος ρόλος στα δρώμενα της σημερινής αστικής ζωής. Πόλεις όπως η Πάτρα, με σημαντική βιομηχανική κληρονομιά αδικούν την ιστορική τους υπόσταση με την εγκατάλειψη και καταστροφή των χώρων αυτών. Οι βιομηχανικοί χώροι με την ιδιαιτερότητα της αρχιτεκτονικής μορφής των κτιρίων τους και την

άνεση των υπαίθριων χώρων που συνήθως διαθέτουν μπορούν με τις κατάλληλες παρεμβάσεις να φιλοξενήσουν ποικίλες χρήσεις και δραστηριότητες χωρίς να χάσουν την ταυτότητά τους. Δράσεις της δημόσιας ζωής μπορούν εύκολα να προσαρμοστούν σε τέτοιες εγκαταστάσεις καθώς έχουν την άνεση του χώρου να αναπτυχθούν. Παράλληλα επειδή χώροι σαν κι αυτοί με τα ιδιαίτερα μορφολογικά χαρακτηριστικά τους και την επιβλητικότητά τους δεν περνούν απαρατήρητοι, έχουν την κατάλληλη υπόσταση να συμβάλουν στην προβολή των νέων χρήσεων και στην εύκολη αναγνωρισιμότητά τους.

Χρειάζεται ένα οργανωμένο σχέδιο δράσης για τον εντοπισμό των ανενεργών βιομηχανικών εγκαταστάσεων, τη διερεύνηση για το αν έχουν τη δυνατότητα να επαναχρησιμοποιηθούν και με ποιον τρόπο, την επιλογή της νέας χρήσης και τον τρόπο ένταξής της σε δεδομένο περιβάλλον. Τα οφέλη – οικονομικά, κοινωνικά, περιβαλλοντικά – από μια τέτοια στρατηγική αντιμετώπιση της βιομηχανικής κληρονομιάς είναι πολλά και εμφανή σε κάθε πτυχή της αστικής ζωής.

Βιβλιογραφία

Έντυπες Πηγές

Beckman E. P., Δημούδη Α., Κορνιτσας Κ., Κοσμάκη Π., Μπελαβίλας Ν., Πολύζος Ι. – «*Βιοκλιματικός Σχεδιασμός Κτιρίων και Περιβάλλοντος Χώρου*», τόμος Β, Προβλήματα Αποκατάστασης στη Μικρή Κλίμακα του Αστικού Χώρου, Βιοκλιματικός Σχεδιασμός Υπαίθριων Χώρων, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Πάτρα 2001

Αγγελίδης Σ. – «Κατηγορίες βιομηχανικών κτισμάτων και ο ρόλος των μηχανικών», Σύγχρονα Βιομηχανικά Κτίρια στην Ελλάδα, Ελληνικό Ινστιτούτο Αρχιτεκτονικής, Αθήνα 1997

Αμούργης Σ., Γιάννας Σ., Ευαγγελινός Ε., Καλογεράς Ν., Καλογήρου Ν., Helmle P. – «*Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοιχτών Χώρων*», τόμος Α, Περιβαλλοντική Τεχνολογία, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Πάτρα 2001

Αμούργης Σ., Κοσμάκη Π., Λουκόπουλος Δ., Στρουσοπούλου Ε. – «*Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοιχτών Χώρων*», τόμος Β, Αρχές Οικολογικού Σχεδιασμού, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Πάτρα 2001

Αξαρή Κ., Γιάννας Σ., Ευαγγελινός Ε., Ζαχαρόπουλος Η., Μάρδα Ν. – «*Βιοκλιματικός Σχεδιασμός Κτιρίων και Περιβάλλοντος Χώρου*», τόμος Α, Βιοκλιματικός Σχεδιασμός Κτιρίων, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Πάτρα 2001

Αραβαντινός Α., Κοσμάκη Π. – «*Υπαίθριοι χώροι στην πόλη. Θέματα ανάλυσης και πολεοδομικής οργάνωσης αστικών ελεύθερων χώρων και πρασίνου*», Εκδόσεις Ε.Μ.Π. 1988

Βασενχόφεν Λ. – «*Χωροθέτηση βιομηχανικών εγκαταστάσεων και περιοχών στην Ελλάδα*», Εισήγηση στη Διημερίδα «Βιομηχανικά Κτίρια», ΤΕΕ, Αθήνα 10-11/05/1993

Δεμίρη Κ. – «*Η εξέλιξη της αρχιτεκτονικής των βιομηχανικών κτιρίων στην Ελλάδα από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα ως σήμερα*», Αρχιτεκτονικά Θέματα, τεύχος 25, Αθήνα 1991

Δεμίρη Κ. – «*Συνάρθρωση του νέου με το παλιό*», Αρχιτεκτονικά Θέματα, τεύχος 27, Αθήνα 1993

Δημόγλου Α. – «*Πλινθοποιείο Τσαλαπάτα στο Βόλο*», «Ιστορικός Βιομηχανικός Εξοπλισμός στην Ελλάδα», Υπουργείο Ανάπτυξης, Ε.Μ.Π. – Εθνικό ίδρυμα Ερευνών, Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα 1998

Ζήβας Δ. – «*Επαναχρησιμοποίηση βιομηχανικών κτιρίων*», Εισήγηση στη Διημερίδα «Βιομηχανικά Κτίρια», ΤΕΕ, Αθήνα 10-11/05/1993

Θεοχάρη Χ. – «Βιομηχανικό Κτίριο και Περιβάλλον», Εισήγηση στη Δημερίδα «Βιομηχανικά Κτίρια», ΤΕΕ, Αθήνα 10-11/05/1993

Καλογεράς Ν. – «Τα βιομηχανικά κτίρια και ο ρόλος του αρχιτέκτονα», Εισήγηση στη Δημερίδα «Βιομηχανικά Κτίρια», ΤΕΕ, Αθήνα 10-11/05/1993

Κοσμάκη Π., Λουκόπουλος Δ. – «Εισαγωγή στην έννοια του αστικού ιστού», Αρχιτεκτονικά Θέματα, τεύχος 16, Αθήνα 1982

Μπελαβίλας Ν. – «Βιομηχανικά τοπία του Αιγαίου», αφιέρωμα Βιομηχανική Αρχαιολογία «Επτά Ημέρες η Καθημερινή», Αθήνα 07/01/2001

Μπελαβίλας Ν. – «Δύο αιώνες βιομηχανικής ιστορίας», αφιέρωμα Βιομηχανική Αρχαιολογία «Επτά Ημέρες η Καθημερινή», Αθήνα 07/01/2001

Μπελαβίλας Ν. – «Λαύριο: Ένα πρότυπο πείραμα που πέτυχε», Εφημερίδα Συντακτών, Αθήνα 23/03/2018

Ποζουκίδου Γ., Σοπέογλου Ε., Τσιούμα Β. – «Αστικά κενά: Παραδείγματα και εμπειρίες από τις αμερικάνικες πόλεις», Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ «αρχιτέκτονες», τεύχος 55, περίοδος Β, Αθήνα Ιανουάριος – Φεβρουάριος 2006

Πολυχρονόπουλος Δ. – «Αστικά κενά_Το κενό ως τόπος», Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ «αρχιτέκτονες», τεύχος 55, περίοδος Β, Αθήνα Ιανουάριος – Φεβρουάριος 2006

Σκοταρά Χ. – «Τα αστικά κενά και η συμβολή τους και η συμβολή τους στη βελτίωση της ποιότητας ζωής», Ε.Μ.Π., Αθήνα 2009

Φιλιππίδης Δ. – «Βιομηχανική αρχιτεκτονικά στη μεταπολεμική Ελλάδα», Σύγχρονα Βιομηχανικά Κτίρια στην Ελλάδα, Ελληνικό Ινστιτούτο Αρχιτεκτονικής, Αθήνα 1997

Φιλιππίδης Δ. – «Μοντέρνα αρχιτεκτονική στην Ελλάδα», Εκδοτικός Οίκος Μέλισσα, Αθήνα 2001

Χλωπτσιούδης Δ. – «Αστικά κενά στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις», Ο Δείμος του πολίτη, 18/09/2006

Επιστημονικές Εργασίες

Αλεξάνδρου Ε. – «Βιομηχανική κληρονομιά: ζητήματα προστασίας, διαχείρισης και αξιοποίησης στον ευρωπαϊκό χώρο», Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Βέροια 2011

Βαρδόπουλος Ι., Μπεκιάρη Ε. – «Ανακαίνιση και επανάχρηση βιομηχανικού κτιρίου της ΒΕΣΟ στην Πάτρα σε ξενώνα ανηλίκων», ΑΤΕΙ Πατρών, Πάτρα 2011

Δαλγίτη Α. – «Βιομηχανική κληρονομιά: Τόποι μνήμης ως τόποι πολιτισμού. Όταν το σήμερα σέβεται το χθες...», Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Ξάνθη 2013

Καραμάνου Α. – «Ανάπλαση παλαιών βιομηχανικών χώρων με βάσει τις αρχές του περιβαλλοντικού σχεδιασμού», Ε.Α.Π., Πάτρα 2007

Κατσαμπούλας Α. – «Ιστορική αναδρομή και πολεοδομική εξέλιξη της πόλεως των Πατρών», Ε.Μ.Π., Αθήνα, Φεβρουάριος 2011

Καψανάκη Ε. – «Το αστικό κενό ως ενδιάμεσος τόπος και φορέας μνήμης», Ε.Μ.Π., Αθήνα 2006

Κοκκίνη Α., Παππά Ι. – «Τα παλιά βιομηχανικά κτίρια στην Ελλάδα και την Ιταλία/ Αρχές επανάχρησης και σύγκριση παραδειγμάτων βόρεια Ιταλία – Πάτρα», Ε.Μ.Π., Αθήνα 2004

Κοκκινίδη Ε. – «Ανάπλαση και επανενεργοποίηση αστικών κενών και εγκαταλελειμμένων κτιρίων με περιβαλλοντικά κριτήρια. Η περίπτωση της περιοχής των πρώην εγκαταστάσεων του Πανεπιστημίου Κρήτης στο Ηράκλειο», Ε.Α.Π., Πάτρα 2017

Κρανιάς Ι. – «Ανάγνωση της πόλης μέσα από τα κενά της», Πανεπιστήμιο Πατρών, Πάτρα 2017

Λεοντή Τ., Σκαρή Ε. Ζ. – «Αποκατάσταση και επανάχρηση βιομηχανικού κτιρίου στο Κερατσίνι», Τ.Ε.Ι. Δυτικής Ελλάδος, Πάτρα 2016

Νικολοπούλου Α. – «Επανασχεδιασμός, με βιοκλιματικά κριτήρια, και ένταξη αστικών κενών στον ιστό της πόλης. Η περίπτωση του Στρατοπέδου 301 Ε. Β. «Θ. Κοσκινά», στο Δήμο Αγ. Αναργύρων – Καματερού», Ε.Α.Π., Πάτρα 2015

Νταφλούκα Π. – «Διαχείριση βιομηχανικής κληρονομιάς: Αξιολόγηση δύο περιπτώσεων στο Βόλο, Πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπατα – Μεταξουργείο Εκμετζόγλου», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος, Ιούνιος 2013

Σαμοΐλη Ε. – «Η Συμβολή της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας URBAN στην Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή της Ε.Ε. – Μελέτες Περιπτώσεων – Προοπτικές της URBAN μετά το 2006», Εθνική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης, Αθήνα 2004

Τσαγκαράκης Κ. – «Η αναγέννηση των γιγάντων: Ζητήματα επανάχρησης και αξιοποίησης της βιομηχανικής κληρονομιάς. Μελέτη της περίπτωσης της οδού Πειραιώς», Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα 2010

Πηγές διαδικτύου

«ΜΑΜΟΣ» - <http://www.mamos.gr/>

Google Maps - www.google.gr/maps

Wikipedia - <https://el.wikipedia.org/>

Δήμος Πατρέων - <http://www.e-patras.gr/>

Οργανισμός Λιμένος Πατρών ΑΕ –
http://www.patrasport.gr/cms/?page_id=123

Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία –
http://www.hnms.gr/emy/el/climatology/climatology_city?perifereia=Wes%20Greece&poli=patra

Φωτογραφίες από την παλιά Πάτρα –
<http://paliapatra.gr/index.php?/category/144>

Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου - <http://www.ltp.ntua.gr>

Τεχνόπολις Δήμου Αθηναίων - <http://www.technopolis-athens.com/web/guest/home>

Η Καθημερινή –
<http://www.kathimerini.gr/788089/article/politismos/eikastika/anastatwsh-sthn-kalwn-texnwn>

Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας & Ιονίου -
http://www.apddepin.gov.gr/files/Docs/PDF/Periballon/P3a_10x.pdf

Wikimedia Commons –
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/el/4/49/MAMOS_1920.jpg

Ενημερωτική ιστοσελίδα: Αυτοδιοίκηση –
<https://www.aftodioikisi.gr/koinonia/kata-tou-gipedou-tou-panathinaikou-sto-goudi-foreis-kai-katoikoi/>

Ελληνική Εθνική Επιτροπή UNESCO - <http://www.unesco-hellas.gr/>

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) - <http://ticcih.org/>

European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage -
<http://www.e-faith.org/home/>

EUROPA NOSTRA, The Voice of Cultural Heritage in Europe -
<http://www.europanostra.org/>

Cilac - <http://www.cilac.com/>

Institut für Neue Industriekultur INIK GmbH - <http://www.inik.eu/>

The Association for Industrial Archaeology (AIA) - <http://www.industrial-archaeology.org.uk/>

Society for Industrial Archeology - <http://www.sia-web.org/>

Σχολή Αρχιτεκτονών Μηχανικών Ε.Μ.Π. -
http://courses.arch.ntua.gr/el/ergastirio_astikoy_periballontos/episthmoniko_yliko/uesmiko_plaisio_-dieuneis_xartes_-_kateuyyntiries_odhgies/arxes_toy_doyblinoy_gia_th_diatirhsh_ths_biomhxanikis_klhronomias.html

Εκδόσεις Κτίριο - <http://www.ktirio.gr/κτιρια/αποκαταστασεις-κτιριων/αποκατάσταση-επανάχρηση-βιομηχανίας-ματσάγγου-στο-βόλο>

Μηχανή του Χρόνου - <http://www.mixanitouxronou.gr/to-agnosto-gkazi-apo-ta-pornia-ti-lachanagora-ke-to-gaidouropazaro-sta-sigchrona-stekia-tis-neoleas-ke-ta-stountio/>

Ενημερωτική ιστοσελίδα: capital.gr -
<http://www.capital.gr/epikairotita/3267627/handelsblatt-gia-elliniko-katikineitai-sto-aerodromio-fantasma-sumbolo-parakmis>

Ενημερωτική ιστοσελίδα: iefimerida.gr -
<http://www.iefimerida.gr/news/117995/ελαιώνας-ένας-πνεύμονας-πρασίνου-και-πολιτισμού-δυσ-βήματα-από-το-κέντρο-της-αθήνας>

Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και ασφάλειας της Εργασίας -
http://www.elinyae.gr/el/item_details.jsp?item_id=6537&cat_id=927

E - ecology - <http://www.e-ecology.gr/>

Ενημερωτική ιστοσελίδα: PatrasEvents.gr -
<https://www.patrasevents.gr/article/308304-os-ta-teli-tou-2018-opodilatodromos-tis-patras>

Ενημερωτική ιστοσελίδα: The Best News -
<http://www.thebest.gr/news/index/viewStory/151>

Ενημερωτική ιστοσελίδα: Achaia News -
<https://www.achaianews.gr/index.php/news/world-3/32920-πάτρα-η-χαρτοποιία-λαδοπούλου-κάποτε>

Ενημερωτική ιστοσελίδα: Forkeratea.com (magazine) -
http://forkeratea.com/%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%B9%CE%BA%CE%B1-%CE%BD%CE%B5%CE%B1/blog-post_6-20/

Ενημερωτική ιστοσελίδα: Αχαΐα, μια απίστευτη εμπειρία - <http://www.visit-achaia.gr/el/proposals/activities-by-area/for-patra>

Χανιώτικα Νέα - <http://www.haniotika-neo.gr/ta-lavreotika/>

Ενημερωτική ιστοσελίδα: Euronews -
<http://gr.euronews.com/2017/03/30/mpyra-mamos-epistrefei-stin-agora-patra-athinaiki-zithopoia>

Flickr - <https://www.flickr.com/photos/>

The Telegraph –

https://i.telegraph.co.uk/multimedia/archive/02278/entrance_2278008k.jpg

IE School of Architecture & Design –

<https://witness.theguardian.com/assignment/58107fd8e4b01c528432cd3d/6000259>

The greenroof & greenwall projects database –

<http://www.greenroofs.com/projects/pview.php?id=1457>

Mi Modern Architecture - https://www.mimoa.eu/images/8820_1.jpg

Art Observed - <http://artobserved.com/2008/03/herzog-de-meurons-caixaforum-contemporary-artmuseum-opens-in-madrid/>

CIRCARQ - <https://circarq.files.wordpress.com/2013/10/hdm5.jpg>

City Peak - <http://citypeak.blogspot.com/2011/10>

NewQuay - <http://www.newquay.com.au/docklands-jobs-increasingly-important-to-australias-competitiveness/>

Avax News - <http://avax.news/pictures/223032>

BAM - <http://brownandmason.com/projects/bankside-power-station-current-tate-modern/>

E – architect –

https://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/london/london_building_aw050507_064.jpg

Informative website: It's Nice That –

<https://www.itsnicethat.com/news/new-tate-modern-open-june-2016>

MADOY - https://www.madoy.es/museos-en-madrid/caixaforum-madrid_89.html

Φυτογνώσεις - <http://fytognoseis.blogspot.com/2012/01/pinus-pinea.html>

Γεωπονικό Πάρκο –

<https://www.geoponiko-parko.gr/products/products-categories/dentra-kipou/anthofora-kallopistika/199-detail>

Urban effects - <https://www.urbaneffects.co.nz/products/big-harris-bench/>

Interpon - <http://www.interpon.com/markets/general-industrial/lighting/>

Παράρτημα

- Σχέδιο γενικής διάταξης της πρότασης αξιοποίησης της περιοχής, κλ.:1:500
- Σχέδιο κάτοψης ισογείου Δημοτικού Σχολείου, κλ.:1:100
- Σχέδιο κάτοψης α' και β' ορόφου Δημοτικού Σχολείου, κλ.:1:100
- Σχέδιο κάτοψης στεγών Δημοτικού Σχολείου, κλ.:1:100

Υπεύθυνη Δήλωση Συγγραφέα:

Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν.1599/1986, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής μου εργασίας, δεν προσβάλλει κάθε μορφής δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας, προσωπικότητας και προσωπικών δεδομένων τρίτων, δεν περιέχει έργα/εισφορές τρίτων για τα οποία απαιτείται άδεια των δημιουργών/δικαιούχων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον και πληρούν τους κανόνες της επιστημονικής παράθεσης.