

CODE PATRAS

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ & ΠΟΛΗ

Η μέθοδος Test Planning για την Πάτρα



CODE PATRAS

RAIL & CITY

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ & ΠΟΛΗ

Η μέθοδος Test Planning για την Πάτρα

Νοέμβριος 2015 | Πάτρα, Ζυρίχη

Ανατέθηκε και δημιουργήθηκε από:

ETH Zurich
Ινστιτούτο Χωρικής και Τοπικής Ανάπτυξης
(IRL)
Έδρα Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης
Prof. Dr. Bernd Scholl

Σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο της Πάτρας
και το Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο της
Αθήνας.

Ομάδα συντονισμού του ETH:
Dr. Rolf Signer
Ειρήνη Φρεζάδου

Σχεδιασμός και διαμόρφωση τεύχους:
Θεοδώρα Παπαμιχαήλ

Μετάφραση:
Συντονιστική Επιτροπή

Νοέμβριος 2015, Ζυρίχη

Συστηματική αξιολόγηση και παρουσίαση των
αποτελεσμάτων του Test Planning Process από
τη Συντονιστική Επιτροπή:

Prof. Dr. Bernd Scholl, ETH Zurich
Καθ. Δρ. Βασίλης Παππάς, Πανεπιστήμιο Πατρών
Καθ. Δρ. Κώστας Μωραΐτης, Εθνικό Μετσόβειο
Πολυτεχνείο, Αθήνα
Irini Frezadou, Architect & Spatial Planner, ETH
Zurich
Dr. Rolf Signer, Planner, ETH Zurich
Peter Noser, Architect & Planner ETH/SIA, Zurich
Hans-Peter Vetsch, Former Head of Operation &
Safety for the Gotthard Basetunnel
Nicos Milionis, Transport Engineer, MScEng

Ομάδες Εργασίας του Test Planning Process (σε
αλφαβητική σειρά βάσει της συντομογραφίας):

Ομάδα ASTOC, Κολωνία, Γερμανία – ASTOC
Ομάδα Feddersen & Klostermann, Ζυρίχη,
Ελβετία– F&K
Ομάδα iocarydi.com, Αθήνα, Ελλάδα – iocarydi.
com

Διεθνής Πανεπιστημιακή Ομάδα (ΕΜΠ Αθήνα,
Πανεπιστήμιο Πατρών, ETH Zurich) – Uni

IRL- Institut für Raum- und
Landschaftsentwicklung
Professur für Raumentwicklung

ETH zürich

σε συνεργασία με



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος	7
1 Εισαγωγή	8
2 Τελικές προτάσεις- Κατευθυντήριο Πόρισμα της Συντονιστικής Επιτροπής	16
3 Λεπτομερείς τελικές προτάσεις της Συντονιστικής Επιτροπής	24
4 Αξιολόγηση των συμμετοχών των Ομάδων	
4.1 ASTOC	38
4.2 Feddersen & Klostermann	40
4.3 iocarydi.com	44
4.4 Διεθνής Πανεπιστημιακή Ομάδα	46
5 Συμμετοχές των Ομάδων	50
Παράρτημα Βιογραφικών στοιχείων των συμμετεχόντων	96



Πρόλογος

Η Ελλάδα βρίσκεται τα τελευταία χρόνια αντιμέτωπη με σημαντικές προκλήσεις. Η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει βαθύτατα τη χώρα. Για να αντιμετωπιστεί αυτή η κατάσταση, η πραγματοποίηση παραγωγικών επενδύσεων, μέρος των οποίων είναι και οι επενδύσεις στις συγκοινωνιακές και ιδιαίτερα στις σιδηροδρομικές υποδομές, έχει ζωτική σημασία. Οι συγκοινωνιακές υποδομές αποτελούν το κεντρικό “νευρικό σύστημα” μίας χώρας και δημιουργούν τις προϋποθέσεις για την οικονομική της ανάκαμψη.

Αξιόπιστες και αποτελεσματικές σιδηροδρομικές συνδέσεις μπορούν να αποτελέσουν τη στρατηγική «ραχοκοκαλιά» για τη χωρική και συγκοινωνιακή ανάπτυξη της χώρας. Η ανάπτυξη ενός συστήματος μεταφορών φιλικού προς το περιβάλλον μπορεί να οδηγήσει στη δημιουργία ενός δικτύου πόλεων καθώς και νέων πόλων ανάπτυξης, συνθήκη απαραίτητη για την ισορροπημένη οικονομική ανάπτυξη όλων των παραγωγικών τομέων, τη δημιουργία ενός νέου τουριστικού μοντέλου και την επίτευξη της πολυπόθητης αποκέντρωσης της χώρας. Η σιδηροδρομική σύνδεση Αθήνας - Πάτρας αποτελεί μέρος του διευρωπαϊκού Κεντρικού δικτύου (Corenetwork) μεταφορών ως τμήμα του / Άξονα Ανατολικής Μεσογείου (Orient/EastMedCorridor).

Αρχικά, και μετά από δεκαετίες συζητήσεων, είχε προβλεφθεί η κατασκευή μίας αστικής σήραγγας και υπόγειου σιδηροδρομικού σταθμού, με σιδηροδρομική γραμμή κανονικού εύρους για τη σύνδεση της Πάτρας με την Αθήνα. Αυτό σημαίνει ότι το μετρικό σύστημα θα έπρεπε να αντικατασταθεί. Η προεκτίμηση κόστους στην τάξη των 700 εκ. €, κατέστησε ανέφικτη τη λύση αυτή. Ωστόσο, δεν είχαν διατυπωθεί άλλες εναλλακτικές λύσεις.

Λαμβάνοντας υπόψη αυτή την κατάσταση καθώς και τη σημασία του έργου, το Πανεπιστήμιο Πατρών, το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και το Πολυτεχνείο ΕΤΗ της Ζυρίχης αποφάσισαν να αναλάβουν πρωτοβουλία για τη διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων. Με την υποστήριξη του Δήμου της Πάτρας και του ΟΣΕ, οργανώθηκε τον Ιούνιο του 2013, ένα εβδομαδιαίο διεθνές σεμινάριο-εργαστήριο με φοιτητές των τριών ιδρυμάτων. Για την επίβλεψη των εργασιών του σεμιναρίου, επελέγησαν επιστήμονες, ειδικοί σε θέματα πολεοδομικού σχεδιασμού, αρχιτεκτονικής τοπίου, συγκοινωνιακών και σιδηροδρομικών υποδομών. Από τους συμμετέχοντες αναπτύχθηκαν προτάσεις εναλλακτικών οικονομικά αποδοτικών λύσεων. Τα θετικά αποτελέσματα του σεμιναρίου ενθάρρυναν τους εκπροσώπους της διαπανεπιστημιακής συνεργασίας να κάνουν το επόμενο βήμα: συμφωνήθηκε από κοινού να εφαρμοστεί και στην περίπτωση της Πάτρας η διαδικασία Test Planning Process (TPP), μια δοκιμασμένη και αξιόπιστη μέθοδος για την επίλυση σύνθετων χωρικών και συγκοινωνιακών προβλημάτων. Τους πόρους για τη χρηματοδότηση της διαδικασίας μπορούσε να παράσχει το ΕΤΗ Zurich, στο πλαίσιο ενός ειδικού ερευνητικού προγράμματος, με σκοπό την απόκτηση πολύτιμης εμπειρίας και την εξέλιξη αυτής της πρωτοποριακής μεθόδου από την εφαρμογή της και σε ένα ιδιαίτερα δύσκολο περιβάλλον. Επιπλέον αυτό εξασφάλιζε τόσο την ανεξαρτησία και διαφάνεια της διαδικασίας όσο και την αμεροληψία κατά την εξαγωγή των συμπερασμάτων. Έτσι, προετοιμάστηκε «φάκελος έργου» με βάση τον οποίο, τέσσερις (4) μελετητικές ομάδες, αποτελούμενες από καταξιωμένους Έλληνες και ξένους επιστήμονες, επεξεργάστηκαν τις προτάσεις τους κατά το πρώτο εξάμηνο του 2015. Οι ομάδες υποστηρίχθηκαν από μια Συντονιστική Επιτροπή, αποτελούμενη από έμπειρους, υψηλής εξειδίκευσης, ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες στους τομείς της πολεοδομίας, της χωροταξίας, των μεταφορών, της σιδηροδρομικής τεχνικής και της αρχιτεκτονικής τοπίου. Η επιτροπή αξιολόγησε τις προτάσεις και συνέταξε ένα κατευθυντήριο πόρισμα-πρόταση για την προώθηση του έργου. Η παρούσα Έκθεση περιέχει τα αποτελέσματα της διαδικασίας Test Planning για το έργο “Πάτρα, Σιδηρόδρομος & Πόλη” (Patras, Rail&City). Αποδεικνύει ότι, μια γρήγορη, αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική σιδηροδρομική σύνδεση με την Αθήνα, με ένα νέο σταθμό στο κέντρο της Πάτρας, είναι εφικτή. Επί πλέον, μια τέτοια προσέγγιση θα μπορούσε να αποτελέσει ένα μακροπρόθεσμα επιταχυντικό παράγοντα για την αστική ανάπτυξη της Πάτρας.

Ωστόσο, δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστούν λύσεις χωρίς τη συγκατάθεση και τη θέληση εκείνων που επηρεάζονται από τις αλλαγές που προκύπτουν, όπως είναι οι συμμετέχοντες φορείς και οι πολίτες. Κατ’ αρχάς, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα μπορούν να σταθμίζονται αποτελεσματικά μόνο όταν προκύπτουν από μία διεξοδική συζήτηση των διαθέσιμων εναλλακτικών λύσεων που εξετάζονται, ενώ η κατεύθυνση της περαιτέρω ανάπτυξης μπορεί να καθοριστεί μόνο από τα αρμόδια όργανα, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες.

Η έκθεση-τεκμηρίωση της διαδικασίας TPP της Πάτρας με τις μελέτες των ομάδων, τις αξιολογήσεις τους από την συντονιστική επιτροπή και την τελική πρόταση- κατευθυντήριο πόρισμα, έχει στόχο να παρουσιάσει στους αρμόδιους φορείς και στους ενδιαφερόμενους πολίτες της Πάτρας, το φάσμα των πιθανών λύσεων και τα βασικά συμπεράσματα της συντονιστικής επιτροπής. Θα είμαστε ιδιαίτερα χαρούμενοι αν η πρωτοβουλία μας αυτή συμβάλει στην επιτάχυνση των διαδικασιών και ενεργειών υλοποίησης της εξαιρετικά σημαντικής σιδηροδρομικής σύνδεσης της Πάτρας με το Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.

Prof. Dr. Bernd Scholl, ETH Zürich

Καθ. Δρ. Βασίλης Παππάς, Πανεπιστήμιο Πατρών

Καθ. Δρ. Κώστας Μωραΐτης, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα

Πάτρα, Νοέμβριος 2015

Εισαγωγή



1 Εισαγωγή

Η Ελλάδα βρίσκεται τα τελευταία χρόνια αντιμέτωπη με σημαντικές προκλήσεις. Η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει βαθύτατα τη χώρα. Για να αντιμετωπιστεί αυτή η κατάσταση, η πραγματοποίηση παραγωγικών επενδύσεων, μέρος των οποίων είναι και οι επενδύσεις στις συγκοινωνιακές και ιδιαίτερα στις σιδηροδρομικές υποδομές, έχει ζωτική σημασία. Οι συγκοινωνιακές υποδομές αποτελούν το κεντρικό “νευρικό σύστημα” μιας χώρας και δημιουργούν τις προϋποθέσεις για την οικονομική της ανάκαμψη.

Αξιόπιστες και αποτελεσματικές σιδηροδρομικές συνδέσεις μπορούν να αποτελέσουν τη στρατηγική «ραχοκοκαλιά» για τη χωρική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας. Η ανάπτυξη ενός συστήματος μεταφορών φιλικού προς το περιβάλλον μπορεί να οδηγήσει στη δημιουργία ενός δικτύου πόλεων καθώς και νέων πόλων ανάπτυξης, συνθήκη απαραίτητη για την ισορροπημένη οικονομική ανάπτυξη όλων των παραγωγικών τομέων, τη δημιουργία ενός νέου τουριστικού μοντέλου και την επίτευξη της πολυπόθητης αποκέντρωσης της χώρας. Η σιδηροδρομική σύνδεση Αθήνας - Πάτρας αποτελεί μέρος του διευρωπαϊκού Κεντρικού δικτύου (Corenetwork) μεταφορών ως τμήμα του Άξονα Ανατολικής Μεσογείου (Orient/EastMedCorridor).

Αρχικά, και μετά από δεκαετίες συζητήσεων, είχε προβλεφθεί η κατασκευή μίας αστικής σήραγγας και υπόγειου σιδηροδρομικού σταθμού, με σιδηροδρομική γραμμή κανονικού εύρους για τη σύνδεση της Πάτρας με την Αθήνα. Αυτό σημαίνει ότι το μετρικό σύστημα θα έπρεπε να αντικατασταθεί. Η προεκτίμηση κόστους στην τάξη των 700 εκ. €, κατέστησε ανέφικτη τη λύση αυτή. Ωστόσο, δεν είχαν διατυπωθεί άλλες εναλλακτικές λύσεις. Λαμβάνοντας υπόψη αυτή την κατάσταση καθώς και τη σημασία του έργου, το Πανεπιστήμιο Πατρών, το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και το Πολυτεχνείο ΕΤΗ της Ζυρίχης αποφάσισαν να αναλάβουν πρωτοβουλία για τη διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων. Με την υποστήριξη του Δήμου της Πάτρας και του ΟΣΕ, οργανώθηκε τον Ιούνιο του 2013, ένα εβδομαδιαίο διεθνές σεμινάριο-εργαστήριο με φοιτητές των τριών ιδρυμάτων. Για την επίβλεψη των εργασιών του σεμιναρίου, επελέγησαν επιστήμονες,

ειδικοί σε θέματα πολεοδομικού σχεδιασμού, αρχιτεκτονικής τοπίου, συγκοινωνιακών και σιδηροδρομικών υποδομών. Από τους συμμετέχοντες αναπτύχθηκαν προτάσεις εναλλακτικών οικονομικά αποδοτικών λύσεων. Τα θετικά αποτελέσματα του σεμιναρίου ενθάρρυναν τους εκπροσώπους της διαπανεπιστημιακής συνεργασίας να κάνουν το επόμενο βήμα: συμφωνήθηκε από κοινού να εφαρμοστεί και στην περίπτωση της Πάτρας η διαδικασία Test Planning Process (TPP), μια δοκιμασμένη και αξιόπιστη μέθοδος για την επίλυση σύνθετων χωρικών και κοινωνικών προβλημάτων. Τους πόρους για τη χρηματοδότηση της διαδικασίας μπορούσε να παράσχει το ΕΤΗ Zurich, στο πλαίσιο ενός ειδικού ερευνητικού προγράμματος, με σκοπό την απόκτηση πολύτιμης εμπειρίας και την εξέλιξη αυτής της πρωτοποριακής μεθόδου από την εφαρμογή της και σε ένα ιδιαίτερα δύσκολο περιβάλλον. Επιπλέον αυτό εξασφάλιζε τόσο την ανεξαρτησία και διαφάνεια της διαδικασίας όσο και την αμεροληψία κατά την εξαγωγή των συμπερασμάτων. Έτσι, προετοιμάστηκε «φάκελος έργου» με βάση τον οποίο, τέσσερις (4) μελετητικές ομάδες, αποτελούμενες από καταξιωμένους Έλληνες και ξένους επιστήμονες, επεξεργάστηκαν τις προτάσεις τους κατά το πρώτο εξάμηνο του 2015. Οι ομάδες υποστηρίχθηκαν από μια Συντονιστική Επιτροπή, αποτελούμενη από έμπειρους, υψηλής εξειδίκευσης, ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες στους τομείς της πολεοδομίας, της χωροταξίας, των μεταφορών, της σιδηροδρομικής τεχνικής και της αρχιτεκτονικής τοπίου. Η επιτροπή αξιολόγησε τις προτάσεις και συνέταξε ένα κατευθυντήριο πόρισμα- πρόταση για την προώθηση του έργου. Η παρούσα Έκθεση περιέχει τα αποτελέσματα της διαδικασίας Test Planning για το έργο “Πάτρα, Σιδηρόδρομος & Πόλη” (Patras, Rail&City). Αποδεικνύει ότι, μια γρήγορη, αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική σιδηροδρομική σύνδεση με την Αθήνα, με ένα νέο σταθμό στο κέντρο της Πάτρας, είναι εφικτή. Επιπλέον, μια τέτοια προσέγγιση θα μπορούσε να αποτελέσει ένα μακροπρόθεσμα επιταχυντικό παράγοντα για την αστική ανάπτυξη της Πάτρας.

Ωστόσο, δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστούν λύσεις χωρίς τη συγκατάθεση και τη θέληση εκείνων που επηρεάζονται από τις αλλαγές που προκύπτουν,

όπως είναι οι συμμετέχοντες φορείς και οι πολίτες. Κατ’ αρχάς, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα μπορούν να σταθμίζονται αποτελεσματικά μόνο όταν προκύπτουν από μία διεξοδική συζήτηση των διαθέσιμων εναλλακτικών λύσεων που εξετάζονται, ενώ η κατεύθυνση της περαιτέρω ανάπτυξης μπορεί να καθοριστεί μόνο από τα αρμόδια όργανα, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες.

Η έκθεση-τεκμηρίωση της διαδικασίας TPP της Πάτρας με τις μελέτες των ομάδων, τις αξιολογήσεις τους από τη συντονιστική επιτροπή και την τελική πρόταση- κατευθυντήριο πόρισμα, έχει στόχο να παρουσιάσει στους αρμόδιους φορείς και στους ενδιαφερόμενους πολίτες της Πάτρας, το φάσμα των πιθανών λύσεων και τα βασικά συμπεράσματα της συντονιστικής επιτροπής.

1.2 Η μέθοδος Test Planning

Η μέθοδος TestPlanning ανήκει στην ομάδα των επιστημονικά τεκμηριωμένων συμμετοχικών μεθόδων σχεδιασμού και είναι ιδιαίτερα κατάλληλη για δύσκολα και περίπλοκα θέματα σχεδιασμού που αφορούν και εμπλέκουν πολλά ενδιαφερόμενα μέρη.

Η κεντρική ιδέα του Test Planning είναι να ενεργοποιήσει τη διαδικασία εξεύρεσης λύσεων μέσα από ανταλλαγή ιδεών και συζήτηση για τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά τους, σε ένα πλαίσιο οργανωμένο με συγκεκριμένες αρχές και στη συνέχεια να εξάγει συμπεράσματα από αυτή τη διαδικασία. Μέσα από την εξέταση των διαφόρων ιδεών, με ανταλλαγή προτάσεων και κριτική, συγκεκριμενοποιούνται οι βασικές κατευθύνσεις με το σκεπτικό τους, για τις λύσεις των θεμάτων. Έτσι, η μέθοδος Test Planning διαμορφώνει ένα οργανωτικό και επικοινωνιακό πλαίσιο διερευνητικής μάθησης. Τα τελευταία χρόνια, η μέθοδος Test Planning έχει καθιερωθεί στην Ελβετία, (Scholl, Staub 2013), τη Γερμανία και την Αυστρία. Επίσης ανταλλάχθηκαν εμπειρίες μέσω ενός προγράμματος της ΕΕ, το PROSIDE στην Ιταλία (Μιλάνο) και την Ουγγαρία (Βουδαπέστη). Η μέθοδος εμφανίζεται από τη δεκαετία του 1970, με προτάσεις στην περιοχή γύρω από τη Βιέννη. Ανήκει στην κατηγορία των

συμμετοχικών διαδικασιών σχεδιασμού και είναι ιδιαίτερα κατάλληλη για δύσκολα και σύνθετα προβλήματα (Scholl 2010, 2011).

Στην αρχή κάθε διαδικασίας σχετικά με σύνθετα θέματα σχεδιασμού, απαιτείται ένα εύρος πιθανών λύσεων. Για να διερευνηθεί το αντίστοιχο εύρος των πιθανών λύσεων στην Πάτρα, επιλέχθηκαν τέσσερις (4) μελετητικές Ομάδες για να εργαστούν ταυτόχρονα για το ίδιο θέμα (Signer, 2015). Το βασικό στοιχείο της μεθόδου Test Planning είναι ως εκ τούτου ο ανταγωνισμός των ιδεών. Οι Ομάδες καθοδηγούνται από μια Συντονιστική Επιτροπή, η οποία είναι μία ομάδα διακεκριμένων εμπειρογνομώνων από τους τομείς της πολεοδομίας, του χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, καθώς και της σιδηροδρομικής τεχνικής. Ο εποικοδομητικός διάλογος μεταξύ των μελετητικών ομάδων και των μελών της Συντονιστικής Επιτροπής μπορεί, αφενός να οδηγήσει σε αιτιολογημένη απόρριψη των ιδεών που είναι εκτός θέματος, και, αφετέρου να οδηγήσει σε αξιολόγηση των ιδεών που αξίζει να συνεχιστεί η εξέτασή τους. Σε κάθε διαφανή διαδικασία αναλυτικού σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων, είναι απαραίτητες τόσο οι αξιολογήσεις των προτεινόμενων ιδεών όσο και οι αιτιολογημένες απορρίψεις των εκτός θέματος προσεγγίσεων.

Ένα σημαντικό στοιχείο της μεθόδου είναι η ανάπτυξη ιδεών σε τρεις κύκλους κατά τη διάρκεια όλης της διαδικασίας. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η σταδιακή ανάπτυξη των ιδεών και η συζήτηση με τα μέλη της Συντονιστικής Επιτροπής. Η οργάνωση της διαδικασίας περιγράφεται στην ενότητα 1.3

1.3 Οργάνωση της διαδικασίας, επτά βήματα προς τις προτεινόμενες λύσεις

1) Συγκρότηση της Συντονιστικής Επιτροπής (10.10.2014)

Η συγκρότηση της Συντονιστικής Επιτροπής έδωσε την ευκαιρία στα μέλη της να γνωρίσουν και να προσδιορίσουν το σκοπό του έργου.

2) Αρχική συνάντηση με τις μελετητικές Ομάδες (6.2.2015)

Στην αρχική συνάντηση με τις μελετητικές Ομάδες, παρουσιάστηκε το θέμα του έργου, πραγματοποιήθηκε από κοινού επίσκεψη στα νευραλγικά σημεία του και συμφωνήθηκε το πλαίσιο λειτουργίας.

3) Πρώτη Συνάντηση Εργασίας(27.2.2015)

Ο σκοπός της συνάντησης εργασίας ήταν να παρουσιαστούν οι ιδέες και τα αποτελέσματα των Ομάδων σε πρωτόλεια μορφή, καθώς και να δοθεί η ευκαιρία στη Συντονιστική Επιτροπή να απαντήσει σε ερωτήσεις. Κάθε ομάδα μπορούσε να παρουσιάσει περισσότερες της μιάς πιθανές εναλλακτικές προτάσεις. Οι Ομάδες ήταν ελεύθερες να διεξάγουν επιπλέον επισκέψεις επί τόπου του έργου πριν ή μετά τη συνάντηση. Επίσης είχε ζητηθεί από τις Ομάδες, να θέσουν στα μέλη της επιτροπής τυχόν εξειδικευμένες ερωτήσεις που δε μπορούσαν να απαντηθούν από τα μέλη τους.

4) Ενδιάμεση παρουσίαση (27.3.2015)

Στις ενδιάμεσες μεμονωμένες παρουσιάσεις, παρουσιάσθηκε στην Επιτροπή η τελική κατεύθυνση λύσης που είχε επιλέξει η κάθε Ομάδα, καθώς και οι περιοχές προς εμβάθυνση.

5) Τελική παρουσίαση (29.5.2015)

Στην τελική παρουσίαση οι Ομάδες παρουσίασαν τις τελικές προτάσεις τους.

6) Υποβολή των προτάσεων (05.6.2015)

Μετά από την υποβολή των προτάσεων (σχέδια και τεύχη) των Ομάδων, η Συντονιστική Επιτροπή επεξεργάστηκε και συνόψισε το υλικό σε μία συνοπτική μορφή, η οποία, μαζί με το υλικό των Ομάδων, αποτέλεσε την βάση για τη διήμερη τελική συνάντηση αξιολόγησης της Συντονιστικής Επιτροπής. Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι το αποτέλεσμα μίας διαδικασίας Test Planning δεν είναι η επιλογή μίας από τις λύσεις που παρουσιάστηκαν από τις Ομάδες, όπως συμβαίνει με τις έως τώρα γνωστές σε μας διαδικασίες διαγωνισμών. Η εμπειρία έχει αποδείξει ότι είναι πιο χρήσιμο να ληφθούν υπόψη εκείνα τα στοιχεία από κάθε μία από τις 4 προτεινόμενες λύσεις που αξίζουν να υλοποιηθούν, και τα οποία αφού συνδυαστούν με τον κατάλληλο τρόπο, να ενσωματωθούν σε μία τελική ολοκληρωμένη πρόταση.

Για το λόγο αυτό, πριν από την τελική συνάντηση

της Συντονιστικής Επιτροπής, συγκεντρώθηκε, επεξεργάστηκε και συνοψίστηκε σε μία ολοκληρωμένη μορφή, όλο το υλικό των τεσσάρων προτάσεων.

7) Τελική συνάντηση της Συντονιστικής Επιτροπής για την κρίση και αξιολόγηση των μελετών (29-30.6.2015)

Η Συντονιστική Επιτροπή κατά τη διήμερη τελική συνάντηση της, αξιολόγησε τις προτάσεις των Μελετητικών Ομάδων και τις βελτιστοποίησε διαμορφώνοντας την τελική πρόταση-κατευθυντήριο πόρισμα προς τους Φορείς υλοποίησης του Έργου. Στο διάστημα των μηνών Ιουλίου, Αυγούστου, Σεπτεμβρίου και Οκτωβρίου 2015, ολοκληρώθηκε η παραγωγή του υλικού τεκμηρίωσης και παρουσίασης της διαδικασίας και των αποτελεσμάτων του Test Planning.

1.4 Παρουσίαση αποτελεσμάτων

Όταν ολοκληρωθεί το υλικό τεκμηρίωσης και παρουσίασης, θα παρουσιαστεί προς τους ενδιαφερόμενους Φορείς υλοποίησης του Έργου από μέλη της Συντονιστικής Επιτροπής.

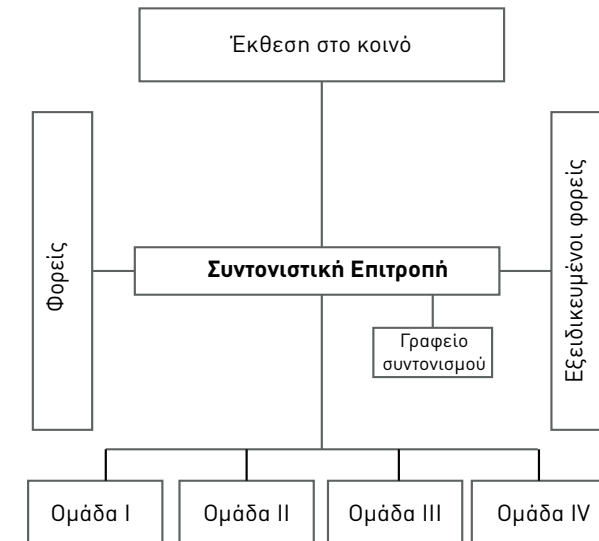
Βιβλιογραφία

Signer, R.: Test Planning Process for Patras. Task Mission. Patras 2015.

Scholl, B.; Staub, B. (eds.): Test Planning – A Method with a Future. Main features and information on the practical application of the test planning process using Riedholz/Luterbach as an example. Zurich 2013.

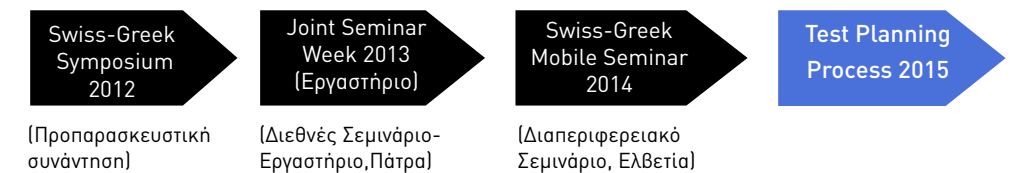
Scholl, B.: Die Methode der Testplanung. Exemplarische Veranschaulichung für die Auswahl und den Einsatz von Methoden in Klärungsprozessen (Methods of Test Planning. Exemplary illustrations for the selection and use of methods in clarification processes). In: Grundriss der Raumentwicklung. Publisher: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, 2011.

Scholl, B.: Testplanungen als neue Methode (Test planning as a new method). In: TEC21, Nr. 29-30 / 2010. Fachzeitschrift für Architektur, Ingenieurwesen und Umwelt, Zurich 2010.



Δομή της μεθόδου Test Planning Process στην Πάτρα, 2015.

Συνολική διαδικασία για την Πάτρα



Επικοινωνία με το κοινό

Συνεχής επικοινωνία: δελτία τύπου/δημοσιεύσεις, πρόσκληση και ενημέρωση των ενδιαφερόμενων φορέων

Βήματα του Test Planning Process στην Πάτρα



Οργάνωση της μεθόδου Test Planning Process στην Πάτρα από το 2012.



Προπαρασκευαστική συνάντηση, Ζυριχ 2012 | φωτογραφία: ETH Zurich



Διεθνές Σεμινάριο-Εργαστήριο (Joint Seminar Week), Πάτρα 2013 | φωτογραφία: Βασίλης Παππάς



Διαπεριφερειακό Σεμινάριο (Swiss-Greek Mobile Seminar), Ελβετία 2014 | φωτογραφία: Βασίλης Παππάς



Στον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό κατά τη διάρκεια του Test Planning Process, Πάτρα 2015 | φωτογραφία: Βασίλης Παππάς

Τελικές προτάσεις της Συντονιστικής Επιτροπής

Τελικές προτάσεις- Κατευθυντήριο Πόρισμα
της Συντονιστικής Επιτροπής 18-21

Λεπτομερείς προτάσεις της Συντονιστικής
Επιτροπής 24-35



Τελικές προτάσεις- Κατευθυντήριο Πόρισμα της Συντονιστικής Επιτροπής

2. Ο ρόλος της Συντονιστικής Επιτροπής

Το κύριο έργο της Συντονιστικής Επιτροπής ήταν ο συντονισμός των μελετητικών Ομάδων, η αξιολόγηση των επιμέρους προτάσεων και η υποβολή τελικών προτεινόμενων λύσεων στους αρμόδιους φορείς για τη χωρική και σιδηροδρομική ανάπτυξη της πόλης.

2.1 Σύνοψη

Η σύνοψη βασίζεται στα αποτελέσματα της διαδικασίας TestPlanning για το έργο „Σιδηρόδρομος & Πόλη.. CODEPATRAS, που έλαβε χώρα μεταξύ Φεβρουαρίου και Ιουνίου του 2015, με ιδιαίτερη έμφαση στις προτεινόμενες λύσεις που διαμορφώθηκαν κατά τη διάρκεια και μετά τη τελική συνάντηση της Συντονιστικής Επιτροπής στις 29-30 Ιουνίου 2015.

Οι προτεινόμενες λύσεις αναπτύχθηκαν από δύο ξεχωριστές ομάδες εργασίας της Συντονιστικής Επιτροπής, στα εξής αντίστοιχα θέματα:

- Σιδηροδρομική ανάπτυξη, μεταφορές και κινητικότητα.
- Αστική ανάπτυξη, δημόσιοι χώροι και ανάπτυξη του τοπίου.

Κατά τη διάρκεια της επανεξέτασης των προτεινόμενων λύσεων, η Συντονιστική Επιτροπή εστίασε τόσο στις αρχές μίας βιώσιμης και ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης, όσο και σε ένα ενιαίο και βιώσιμο σύστημα μεταφορών. Αυτό αφορά κυρίως στην προώθηση των δημόσιων μεταφορών, ώστε να αποφορτιστεί το οδικό δίκτυο της Πάτρας από την αυξημένη κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Οι προτεινόμενες λύσεις πρέπει να θεωρηθούν ως η χωρική υλοποίηση αυτών των αρχών.

2.1.1 Προβληματισμοί

Στο παρελθόν, η πόλη και η ευρύτερη περιοχή της Πάτρας συνδέονταν με το σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω του μετρικού συστήματος της Πελοποννήσου. Σήμερα, η σιδηροδρομική σύνδεση από την Αθήνα προς την Πάτρα, συμπεριλαμβανομένων και των

λιμενικών υποδομών, ανήκει στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών TEN-T (Trans-European Transport Networks): Ανατολικός Διάδρομος/ Διάδρομος Ανατολικής Μεσογείου (Orient/East-Med) (Αμβούργο/ Rostock- Κων/πολη- Αθήνα- Πάτρα) και έχει ήδη ξεκινήσει η μετατροπή της σε γραμμή κανονικού εύρους. Ο προαναφερόμενος Διάδρομος TEN-T, εφόσον ολοκληρωθεί, θα συνδέσει τα νοτιοανατολικά κράτη- μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ένα βασικό σιδηροδρομικό άξονα βορρά-νότου, ο οποίος θα εξυπηρετεί και επιβατικές και εμπορικές μεταφορές. Επίσης, λόγω των βελτιωμένων υποδομών για τις μετακινήσεις, θα συμβάλει στη συνοχή μεταξύ των Βαλκανικών χωρών και των βόρειων χωρών της Ευρώπης.

Με δεδομένο ότι η σιδηροδρομική σύνδεση Αθηνas - Πάτρας αποτελεί τμήμα του Διαδρόμου TEN-T, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ) αποφάσισε την αντικατάσταση του μετρικού δικτύου Αθηνas - Πάτρας με δίκτυο διπλής σιδηροδρομικής γραμμής κανονικού εύρους, το οποίο κατασκευάζεται τμηματικά. Προς το παρόν, υπάρχει άμεση σύνδεση από το αεροδρόμιο της Αθηνas με το Κιάτο (περίπου 109 χιλιόμετρα ανατολικά της Πάτρας), η οποία αποτελεί μέρος της συνολικής απόστασης 230 χλμ από Πειραιά / Αθήνα προς Πάτρα. Η απόσταση από το Κιάτο προς Πάτρα (Παλαιό Σιδηροδρομικό Σταθμό) εξυπηρετείται με λεωφορείο μέχρι να ολοκληρωθεί η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής.

Επί εικοσαετία περίπου, ύστερα από συζητήσεις που είχαν τότε λάβει χώρα σχετικά με τη διέλευση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής από το κέντρο της Πάτρας, είχε προβλεφθεί ως κύρια λύση η κατασκευή υπόγειας σήραγγας στην κεντρική περιοχή, συμπεριλαμβανομένου ενός υπόγειου κεντρικού σταθμού. Η προοπτική αυτή έχει συμπεριληφθεί και στο Αναθεωρημένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης (2011). Ωστόσο, το κόστος του έργου αυτού ήταν υψηλό, κατά προσέγγιση 700 εκ. € (ίσως και υψηλότερη, στην περίπτωση αντιμετώπισης προβλημάτων διευθέτησης υπόγειων υδάτων). Το 2011, το έργο χαρακτηρίστηκε οικονομικά μη βιώσιμο.

Δεδομένου ότι δεν είχαν διατυπωθεί εναλλακτικές προτάσεις, το Πανεπιστήμιο Πατρών, το Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο και το Πολυτεχνείο ΕΤΗ της Ζυρίχης πήραν την πρωτοβουλία να διερευνήσουν εναλλακτικές βιώσιμες προτάσεις και να προετοιμάσουν το έδαφος για νέες ιδέες στο σύνθετο αυτό πρόβλημα. Σε συνεργασία με το Δήμο Πατρέων και τον ΟΣΕ, υποβλήθηκε στις αρχές του 2014 πρόταση για την εφαρμογή της διαδικασίας Test Planning.

Η διαδικασία Test Planning είναι μία ολοκληρωμένη μέθοδος, η οποία βασίζεται στη συμβολή ανεξάρτητων μελετητικών Ομάδων, αποτελούμενων από διακεκριμένους επιστήμονες υψηλής εξειδίκευσης, οι οποίες εργάζονται ταυτόχρονα πάνω στο ίδιο θέμα, εξετάζοντας ένα ευρύ φάσμα πιθανών λύσεων.

Η Συντονιστική Επιτροπή, παρακολουθεί και κατευθύνει τις Ομάδες, βασισμένη στην διακήρυξη που έχει προετοιμασθεί από κοινού από τα μέλη της, πριν την έναρξη της διαγωνιστικής διαδικασίας. Μετά την παράδοση των μελετών, η ΣΕ διαμορφώνει την τελική πρόταση- κατευθυντήριο πόρισμα βασισμένη στις επιμέρους προτάσεις των Ομάδων. Για τις ανάγκες του έργου στην Πάτρα συγκροτήθηκαν τέσσερις (4) μελετητικές Ομάδες από την Ελλάδα και το εξωτερικό, που συναντήθηκαν και ξεκίνησαν να εργάζονται πάνω στο θέμα τον Ιανουάριο του 2015. Παρουσίασαν τα πρώτα αποτελέσματα σε μία σειρά μονοήμερων συναντήσεων εργασίας και οι τελικές παρουσιάσεις έγιναν στις αρχές Ιουνίου του 2015.

2.3 Κεντρικό ζητούμενο - Βασικές παραδοχές

Το κεντρικό ζητούμενο της τετράμηνης διαδικασίας Test Planning ήταν να ανοίξει η συζήτηση σχετικά με τις πιθανές λύσεις και δυνατότητες για τη σιδηροδρομική και αστική ανάπτυξη στην Πάτρα. Η Συντονιστική Επιτροπή είχε την ευθύνη συντονισμού του έργου, ενώ οι 4 μελετητικές Ομάδες κατέθεσαν προτάσεις που εξετάστηκαν και συζητήθηκαν διεξοδικά, χωρίς να αποκλείεται καμία εξ αυτών. Οι κανόνες και οι αρχές που διέπουν την αστική ανάπτυξη και τον πολεοδομικό και τον αστικό σχεδιασμό, τη διαχείριση δημόσιου χώρου και την

αρχιτεκτονική τοπίου, καθώς και τη σιδηροδρομική τεχνική, το σχεδιασμό των μεταφορών και την βιώσιμη κινητικότητα, αποτέλεσαν το υπόβαθρο της εργασίας των Ομάδων, σε μία προσπάθεια ώστε τα αποτελέσματα να προκύψουν μετά από εις βάθος - και κατά το δυνατόν ακριβή- επιστημονική ανάλυση.

Η Συντονιστική Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι επί μέρους προτάσεις των ομάδων που συμμετείχαν στο πρόγραμμα ήταν εξαιρετικά γόνιμες, και, ότι, μέσα από μια τέτοια ολοκληρωμένη διερευνητική διαδικασία, θα μπορούσε να ανοίξει ένας σημαντικός κύκλος συζητήσεων για τη σιδηροδρομική και αστική ανάπτυξη της Πάτρας.

Η Συντονιστική Επιτροπή αξιολόγησε ιδιαίτερα το γεγονός ότι τα προηγούμενα στάδια διερεύνησης του θέματος στο πλαίσιο της συνεργασίας των τριών Πανεπιστημιακών Ιδρυμάτων, είχαν δημιουργήσει ένα χρήσιμο υπόβαθρο, το οποίο αποτέλεσε ένα σταθερό σημείο αναφοράς και για την παρούσα διαδικασία. Το υπόβαθρο αυτό προέκυψε το 2013, κατά τη διάρκεια του Διεθνούς Φοιτητικού Εργαστηρίου που οργανώθηκε με συνεργασία του Πανεπιστημίου Πατρών, του ΕΜΠ και του ΕΤΗ της Ζυρίχης, σε συνδυασμό με τις προπαρασκευαστικές συναντήσεις με εκπροσώπους της ΕΡΓΟΣΕ, του ΟΣΕ, του Δήμου Πατρέων και του Οργανισμού Λιμένα Πάτρας [ΟΛΠΑ]. Τα αποτελέσματα ατής της προεργασίας ενσωματώθηκαν στις θεματικές εργασίες της διαδικασίας Test Planning για το έργο CODEPATRAS „Σιδηρόδρομος & Πόλη“. Χωρίς το υπόβαθρο αυτό, δε θα ήταν εφικτό να έχουμε τα τελικά αποτελέσματα ή τις προτεινόμενες λύσεις στην σχετικά σύντομη χρονική διάρκεια της διαδικασίας TestPlanning.

3. Προτεινόμενες κατευθύνσεις της Συντονιστικής Επιτροπής

Μετά τις τελικές παρουσιάσεις των ομάδων, η Συντονιστική Επιτροπή επανεξέτασε και συζήτησε τις επιμέρους προτάσεις ως πιθανές λύσεις, απέκλεισε κάποιες, συνδύασε άλλες, και, τελικά επέλεξε αυτές που έκρινε ότι αποτελούν πραγματοποιήσιμους άξονες δράσης. Στη συνέχεια παρατίθεται μία

συνοπτική παρουσίαση των προτεινόμενων κατευθύνσεων, η οποία ακολουθείται από μία πιο λεπτομερή έκθεση.

3.1 Συνοπτική παρουσίαση των προτεινόμενων λύσεων

Η Συντονιστική Επιτροπή έχει ήδη επισημάνει ότι μία αποτελεσματική και αξιόπιστη σιδηροδρομική σύνδεση με την Πάτρα, την τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, είναι κεντρικής σημασίας για την κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ανάπτυξη όχι μόνο της πόλης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής και της χώρας. Η σιδηροδρομική σύνδεση, μπορεί να συμβάλει στην επιθυμητή αποκέντρωση. Επιπρόσθετα, η εδραίωση των δημόσιων μέσων μεταφοράς και συγκεκριμένα της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Πάτρας, μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην αποσυμφόρηση του κυκλοφοριακού προβλήματος σε κρίσιμα σημεία του πρωτεύοντος εθνικού οδικού δικτύου, με αποτέλεσμα τη συνολική βελτίωση της κατάστασης της κυκλοφορίας και των μεταφορών.

Ένα ευρύ δίκτυο πόλεων και περιοχών θα μπορούσε να καταστεί ευκολότερα προσβάσιμο με μία σιδηροδρομική σύνδεση που θα εξασφάλιζε νέες και περισσότερες ευκαιρίες και δυνατότητες ανάπτυξης του -- τουρισμού στην Πελοπόννησο. Κυρίως, οι ιδιαίτεροι και παγκοσμίως σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι της Επιδαύρου, των Μυκηνών, της Σπάρτης και της Ολυμπίας θα μπορούσαν να συνδεθούν σιδηροδρομικά με την Αθήνα και τις μεγαλύτερες πόλεις της Πελοποννήσου. Μέσα από ένα ολοκληρωμένο χωρικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό, θα μπορούσε να αξιοποιηθεί ο σιδηροδρομικός τουρισμός σαν το “όχημα” για την παραγωγική ανασυγκρότηση της Πελοποννήσου, υποστηρίζοντας τις μικρές και μεσαίες κλίμακες εντόπιες παραγωγικές μονάδες.

Επιπλέον, η βέλτιστη ένταση του σιδηρόδρομου και η ενίσχυση των δημόσιων μεταφορών θα μπορούσαν να ενεργοποιήσουν την επαναξιολόγηση των δημόσιων χώρων της Πάτρας και να αποτελέσουν ένα μακροπρόθεσμο κίνητρο για την αστική ανάπτυξη στο κεντρικό τμήμα της πόλης.

3.2 Μεταφορές, σιδηροδρομική ανάπτυξη και κινητικότητα

Σε σχέση με το θέμα αυτό, η Συντονιστική Επιτροπή

προτείνει:

- Ενίσχυση των τομέων των μεταφορών, του σιδηροδρόμου και της κινητικότητας γρήγορα και αποτελεσματικά, με μία βιώσιμη υλοποίηση του έργου της σιδηροδρομικής σύνδεσης κατά φάσεις, σε συνδυασμό με εναρμονισμένα αναπτυξιακά μέτρα.
- Ολοκλήρωση του τμήματος της γραμμής Κιάτο-Πάτρα το συντομότερο δυνατό.
- Ανάπτυξη του Αγίου Διονυσίου ως κύριου Σιδηροδρομικού Σταθμού της Πάτρας, με συνιστώμενη λύση τον διαχωρισμό των επιπέδων διέλευσης των συρμών (split level) και σταδιακή διαδικασία υλοποίησης: οι συρμοί που φθάνουν από τη βόρεια κατεύθυνση (Αθήνα) θα καταλαμβάνουν τέσσερις (4) γραμμές κανονικού εύρους και ο υπεραστικός σταθμός μεγάλων αποστάσεων θα βρίσκεται στο υψηλότερο επίπεδο. Οι συρμοί προς νότο θα συνεχίζουν σε χαμηλότερο επίπεδο, με δύο (2) γραμμές το πολύ.
- Διασφάλιση ελεύθερου διαδρόμου 12 μ. κατά μήκος της γραμμής μέχρι τον σταθμό Αγ. Διονυσίου και νοτιότερα. Ο διάδρομος αυτός θα επιτρέπει τη λειτουργία διπλής γραμμής μικτού εύρους.
- Σύνδεση του νέου λιμένα Πάτρας με διακλάδωση γραμμής μικτού εύρους, η οποία θα επιτρέπει μελλοντικά την επιλογή εγκατάστασης μίας δεύτερης γραμμής.
- Εξασφάλιση της συνεχούς λειτουργίας του Προαστιακού μεταξύ του Αγίου Βασιλείου και του Αγίου Ανδρέα κατά τη διάρκεια της κατασκευής των έργων αναβάθμισης της γραμμής.
- Χρήση των προβλεπόμενων από τον υφιστάμενο σχεδιασμό τερματικών εγκαταστάσεων στα Μποζαίτικα ως προσωρινή λύση και μόνο, μέχρι την ολοκλήρωση του ΣΣ Αγίου Διονυσίου.

3.3 Ανατροπή της «τρενοφοβίας»: Προς μία νέα κουλτούρα αστικής κινητικότητας, σε συνδυασμό με μία νέα αστική ταυτότητα και ανάπτυξη της Πάτρας

Η Συντονιστική Επιτροπή θεωρεί ως βασικό στοιχείο τη δημιουργία μίας νέας κουλτούρας αστικής κινητικότητας. Η πολύ δαπανηρή - λόγω της ιδιαίτερης τοπογραφίας και των συνθηκών των υπόγειων υδάτων - επιλογή της κατασκευής αστικής σήραγγας, δεν

έχει συμβάλει στην ανάπτυξη μίας νέας κουλτούρας αστικής κινητικότητας. Λύσεις σιδηροδρομικής παράκαμψης (Περιμετρική διέλευση) πρέπει επίσης να αποκλειστούν καθώς απαιτούν κόστος της τάξης του 1 δισ. €, δεν εξυπηρετούν ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού και δεν προσφέρουν κάποιο κίνητρο για αστική ανάπτυξη.

Μακροπρόθεσμος στόχος πρέπει να είναι η καθιέρωση του σιδηρόδρομου ως μέρους της καθημερινότητας στην πόλη, με δεδομένο μάλιστα ότι, ο Προαστιακός αποτελεί ήδη ένα δημοφιλές και ευρέως χρησιμοποιούμενο δημόσιο μεταφορικό μέσο. Η ύπαρξη του “πράσινου διαδρόμου” που δημιουργήθηκε με τα χρόνια κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής, έχει καταγραφεί ως βιωμένη εμπειρία στο συλλογικό ασυνείδητο της πόλης, αλλά και του κάθε ενός πολίτη. Αυτός ο πράσινος διάδρομος μπορεί να αξιοποιηθεί και στο μέλλον σαν κυρίαρχο στοιχείο της νέας αστικής της ταυτότητας.

Λύσεις για επιφανειακή διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής του σιδηρόδρομου στο επίπεδο του εδάφους είναι εφικτές και βιώσιμες, αν μάλιστα ληφθούν υπόψη οι αναμενόμενες μικρές - συχνότητες διέλευσης του τρένου και το σχετικά χαμηλό κόστος κατασκευής, το οποίο - σύμφωνα με πρώτες εκτιμήσεις - είναι της τάξης των 200 εκ. €, συμπεριλαμβανομένου του κόστους κατασκευής ενός απλού Σιδηροδρομικού Σταθμού στον Αγιο Διονύσιο με καλό Επίπεδο Εξυπηρέτησης. Ως εκ τούτου, η Συντονιστική Επιτροπή προτείνει τα ακόλουθα:

- **Να αντιμετωπιστεί και να αναπτυχθεί ο σιδηρόδρομος και οι δημόσιες συγκοινωνίες της πόλης ως ενοποιητικό στοιχείο αστικής συνοχής, αντί ως στοιχείο διαχωρισμού. Να αναπτυχθεί ένα σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών υψηλής ποιότητας, διαμορφώνοντας τις στάσεις και τους σταθμούς του τρένου, του τραμ και των λεωφορείων ως τους νέους πόλους αστικής ανάπτυξης και σημεία αναφοράς στην πόλη.**
- **Να σχεδιαστεί ο νέος κεντρικός Σιδηροδρομικός Σταθμός Αγίου Διονυσίου ως ένας πολυτροπικός κόμβος συγκοινωνιών και ως ένα νέο τοπόσημο για την πόλη.**
- **Να συνδυαστούν ο ήδη προγραμματισμένος τερματικός σταθμός των υπεραστικών**

λεωφορείων με τον νέο σιδηροδρομικό σταθμό και ένα πιθανό σταθμό κρουαζιερόπλοιων, η συλλειτουργία των οποίων θα δημιουργήσει εξαιρετικές ευκαιρίες αστικής και οικονομικής ανάπτυξης

- **Επιπλέον, να αξιοποιηθεί το μέγεθος του οικοπέδου του Σιδηροδρομικού Σταθμού για την ανάπτυξη νέων και ιδιαίτερου ενδιαφέροντος επεμβάσεων αστικού σχεδιασμού.**

Οι προτάσεις παρουσιάζονται λεπτομερώς στη συνέχεια αυτής της συνοπτικής έκθεσης.

4. Πρόσθετες προτεινόμενες διαδικασίες

Με βάση τις εμπειρίες σε άλλες πόλεις και χώρες, για να βρεθεί μια εποικοδομητική λύση για τη σιδηροδρομική και την αστική ανάπτυξη της Πάτρας, απαραίτητη προϋπόθεση είναι να υπάρξει μια εντατική συνεργασία και αμοιβαία δέσμευση μεταξύ όλων των αρμόδιων φορέων.

Ως εκ τούτου, **η Συντονιστική Επιτροπή προτείνει οι αρμόδιοι φορείς να αναπτύξουν από κοινού, εντός του 2016, ένα συνολικό σχέδιο άμεσης υλοποίησης για τη σιδηροδρομική και αστική ανάπτυξη της πόλης.**

Χωρίς την υποστήριξη των πολιτών της Πάτρας δε μπορούν να βρεθούν καλές και βιώσιμες λύσεις. Πρέπει να καθιερωθεί μία τακτική επικοινωνία των φορέων με τους πολίτες, ως βασικός παράγοντας σε κάθε φάση της διαδικασίας. Η παρούσα έκθεση-παρουσίαση των αποτελεσμάτων του Test Planning που προετοίμασε η Συντονιστική Επιτροπή, θα μπορούσε να αποτελέσει την αφετηρία για περαιτέρω ανταλλαγή απόψεων και προώθηση του θέματος.

5. Ευχαριστίες και τελικές σκέψεις

Οι συντελεστές της πρωτοβουλίας αυτής και η Συντονιστική Επιτροπή είναι ικανοποιημένοι με τα αποτελέσματα, τη γνώση και τις εμπειρίες που αποκτήθηκαν από τη Διαδικασία Test Planning. Η Συντονιστική Επιτροπή ευχαριστεί τα μέλη των μελετητικών Ομάδων για την καταπληκτική προσπάθεια που κατέβαλλαν με ιδιαίτερη αφοσίωση. Η Συντονιστική Επιτροπή πιστεύει ότι οι προτάσεις των Ομάδων που συμμετείχαν στο σχεδιασμό με τις διαφορετικές προσεγγίσεις τους, ήταν εξαιρετικά χρήσιμες και εποικοδομητικές, και, ότι, μέσα από

μια τέτοια ολοκληρωμένη διαδικασία, θα ανοίξει ένας χρήσιμος διάλογος για τη σιδηροδρομική και την αστική ανάπτυξη της Πάτρας.

Είναι ιδιαίτερα αξιοσημείωτο ότι οι μελετητικές Ομάδες, με τη διεπιστημονική τους συγκρότηση από επιστήμονες από τους τομείς του πολεοδομικού, αστικού και τοπιακού σχεδιασμού, των μεταφορών και της τεχνολογίας των σιδηροδρόμων, συνεργάστηκαν πολύ αποτελεσματικά. Χωρίς την προθυμία με την οποία συμμετείχαν, δεν θα ήταν δυνατόν να επιτευχθούν τα στοχοθετημένα αποτελέσματα σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα.

Η Συντονιστική Επιτροπή επιθυμεί επίσης να ευχαριστήσει τους εκπροσώπους του ΟΣΕ και του ΟΛΠΑ, οι οποίοι συμμετείχαν σε κάποιες από τις συναντήσεις εργασίας, καθώς και την Δημοτική Αρχή της Πάτρας η οποία αποφάσισε να συμμετέχει μόνο στο στάδιο προετοιμασίας της διαδικασίας Test Planning.

Η Συντονιστική Επιτροπή κρίνει ότι είναι απαραίτητη μια συνεχής συνεργασία και δέσμευση τόσο μεταξύ των αρμόδιων φορέων αλλά και μεταξύ των φορέων και των πολιτών ώστε να βρεθεί μια εποικοδομητική λύση για την σιδηροδρομική και αστική ανάπτυξη της Πάτρας.

Τα αποτελέσματα της διαδικασίας TestPlanning θα μπορούσαν να αποτελέσουν ένα ιδιαίτερο χρήσιμο υπόβαθρο, και ελπίζουμε να λειτουργήσουν ως καταλύτης για τα επόμενα βήματα προς την κατεύθυνση του ολοκληρωμένου σχεδιασμού.

Η Συντονιστική Επιτροπή θα παρουσιάσει την διαδικασία TRP και τα αποτελέσματα από όλο το έργο που έχει παραχθεί, στους αρμόδιους φορείς και στους πολίτες της Πάτρας το φθινόπωρο του 2015.

Η σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας αποτελεί τμήμα του Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Άξονα Ανατολικής Μεσογείου (Orient/East-Med Corridor). Σε αυτή την τόσο κρίσιμη φάση που διανύουμε, οι επενδύσεις στις συγκοινωνιακές υποδομές είναι καίριας σημασίας, τόσο για την ανάκαμψη και σταθεροποίηση της Ελλάδας όσο και για τη συνοχή και σταθερότητα ολόκληρης της Ευρώπης. Ολοκληρωμένες, αξιόπιστες, άμεσα αποτελεσματικές και οικονομικά βιώσιμες λύσεις μπορούν να βρεθούν μόνο μέσα από συνεργασίες και αμοιβαίες δεσμεύσεις.

Στους φορείς που είναι αρμόδιοι για την υλοποίηση του έργου της σιδηροδρομικής και αστικής ανάπτυξης της Πάτρας, ευχόμαστε αποτελεσματική συνεργασία και καλή επιτυχία στο έργο τους.

Ευχαριστούμε τους φορείς και τα ενδιαφερόμενα μέρη για την εμπιστοσύνη με την οποία μας περιέβαλλαν.

Εκ μέρους της Συντονιστικής Επιτροπής,
Prof. Dr. Bernd Scholl

Πάτρα, Ελλάδα, 30 Ιουνίου 2015



Συρμός, Α.9105, Πάτρα, 2015 | φωτογραφία: Markus Nollert

Λεπτομερείς προτάσεις της Συντονιστικής Επιτροπής

3. Λεπτομερείς προτάσεις

Η Συντονιστική Επιτροπή χωρίστηκε σε δύο ομάδες εργασίας που κάθε μία ήταν υπεύθυνη για ένα συγκεκριμένο θέμα. Οι ομάδες αυτές συγκέντρωσαν όλες τις χρήσιμες πληροφορίες από τις συμμετοχές των τεσσάρων μελετητικών Ομάδων και τις οργάνωσαν σε ειδικές κατηγορίες, οι οποίες παρουσιάζονται στις παρακάτω ενότητες.

3.1 Μεταφορές, σιδηροδρομική ανάπτυξη και κινητικότητα

Μία ομάδα εργασίας της Οργανωτικής Επιτροπής επικεντρώθηκε σε όλες τις μορφές κινητικότητας.

3.1.1 Βασικές αρχές

Οι προτεινόμενες λύσεις της Συντονιστικής Επιτροπής βασίζονται στις ακόλουθες αρχές:

- Αποτελεσματικότερη χρήση των υφιστάμενων σιδηροδρομικών διαδρόμων και εγκαταστάσεων, ώστε να επινοηθούν έξυπνες και πρακτικές διαμορφώσεις, να βελτιωθούν και να εμπλουτιστούν οι υπάρχουσες περιοχές πρασίνου. Η ανάπτυξη της πόλης ιστορικά ακολουθεί το διάδρομο αυτό και κινείται παράλληλα με αυτόν: **«Η πόλη έχει μάθει να ζεί, «γνωρίζει» το διάδρομο».**
- Τα μέτρα και οι επεμβάσεις που θα σχεδιαστούν θα πρέπει να είναι εφαρμόσιμα σε μία λογική χρονική περίοδο, π.χ. μέσα στα αμέσως επόμενα χρόνια, και πρέπει να συμβάλλουν στην προγραμματισμένη οικονομική ανάπτυξη και βιωσιμότητα του συστήματος.
- Κάθε μέτρο πρέπει να έχει το ελάχιστο δυνατό κόστος και να είναι οικονομικά βιώσιμο.
- Προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην εξασφάλιση της συνεχούς λειτουργίας του Προαστιακού καθ' όλη τη διάρκεια της κατασκευής των έργων.
- Πρέπει να αναβαθμιστεί η λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, με στόχο να αποτελέσει τη ραχοκοκκαλιά του

συστήματος μεταφορών και να βελτιωθεί η διαλειτουργικότητά του.

- Η μείωση και ρύθμιση του κυκλοφοριακού είναι απαραίτητη, τόσο στο κέντρο της πόλης, όσο και κατά μήκος του παραλιακού μετώπου.

Στην αμέσως επόμενη φάση κατασκευής έργων (στο τμήμα Ψαθόπυργος – Καστελόκαμπος), ο τερματικός σταθμός του τρένου θα πρέπει να είναι μία προσωρινή σιδηροδρομική υποδομή ελάχιστης χωρητικότητας μέχρι να λειτουργήσει επαρκώς ο Σταθμός Αγίου Διονυσίου, σε βαθμό που να δέχεται μεγάλου μήκους υπεραστικούς συρμούς της διαδρομής Αθήνας – Πάτρας.

3.1.2 Βασικοί στόχοι

Από τις προτεινόμενες ιδέες της διαδικασίας Test Planning, σχετικά με την σιδηροδρομική εξυπηρέτηση προέκυψαν οι παρακάτω στόχοι:

- Μία αποτελεσματική σύνδεση μεταξύ Πάτρας και Αθήνας είναι ζωτικής σημασίας για την αποκέντρωση της Ελλάδος.
- Ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης των αστικών μετακινήσεων, που θα περιλαμβάνει έναν κεντρικό κόμβο, σημεία διασύνδεσης συγκοινωνιακών μέσων, τερματικές εγκαταστάσεις μετεπιβίβασης, συνεργαζόμενα προγράμματα δρομολόγησης, κοινά συστήματα πληροφόρησης χρηστών, πολιτικές διαχείρισης της κινητικότητας κλπ.
- Για την επίτευξη του στόχου αυτού, η αντιμετώπιση των εκκρεμών θεσμικών ζητημάτων που περιορίζουν το δυναμικό τη κοινής λειτουργίας των συγκοινωνιακών μέσων στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας (όπως τα θέματα του λειτουργικού συντονισμού, της συνδυασμένης ανάπτυξης τερματικών υποδομών, της επιδότησης λειτουργίας, της κατανομής των εσόδων μεταξύ συνεργαζόμενων μέσων, κλπ.) είναι ζωτικής σημασίας.
- Όλες οι γραμμές που φτάνουν στον κόμβο του Αγίου Διονυσίου πρέπει να ηλεκτροδοτηθούν στην τελική φάση ανάπτυξης του δικτύου.

3.1.3 Επιβατική σιδηροδρομική εξυπηρέτηση

Οι θέσεις που ακολουθούν ανακαλύπτουν διάφορες επιμέρους θέσεις που έχουν εκφραστεί από τους χρήστες σχετικά με τις σημερινές επιβατικές υπηρεσίες του σιδηρόδρομου:

Διατήρηση της υπάρχουσας χάραξης.

Επειδή:

- Είναι ένα λειτουργικό και καλά εδραιωμένο σύστημα.
- Αποτελεί έναν αυτόνομο διάδρομο κίνησης.
- Ο προαστιακός διέρχεται από τις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές της πόλης.
- Είναι ένα υφιστάμενο στοιχείο στην πόλη με μεγάλες δυνατότητες βελτίωσης.
- Είναι περισσότερο χρήσιμο και παραγωγικό να επενδύει κανείς στην υφιστάμενη χάραξη και όχι οπουδήποτε (αρχή της συγκέντρωσης).

Διατήρηση του τρέχοντος χρονοδιαγράμματος του Προαστιακού, με λήψη έκτακτων μέτρων όπου κρίνεται απαραίτητο

Διαφύλαξη και διατήρηση του υφιστάμενου διαδρόμου; διασφάλιση ενός διαδρόμου ελάχιστου πλάτους 12 μ. διαμέσου της πόλης

Ευελιξία στον σχεδιασμό του διαδρόμου

Δημιουργία νέων σταθμών, π.χ. συμπλήρωση μεταφορικής σύνδεσης από το βορρά προς τον νότο και αντίστροφα.

- Σύνδεση των σταθμών με το δίκτυο λεωφορείων, βελτίωση των υπηρεσιών στάθμευσης και μετεπιβίβασης και των εγκαταστάσεων για ποδήλατα. Ανάπτυξη συγκεκριμένων σταθμών για τη σύνδεση του Πανεπιστημιακού / Περιφερειακού Νοσοκομείου και των ΤΕΙ/Νοσοκομείο «Αγ.Ανδρέας» με αστική συγκοινωνία.
- Πύκνωση των δρομολογίων του Προαστιακού ανά μισή ώρα: ένα μικρό τμήμα διπλής γραμμής και κάποιες ελάχιστες απαιτήσεις ελέγχου κυκλοφορίας για ασφαλή λειτουργία, είναι

προσπατιούμενα για την εξυπηρέτηση του προγραμματισμού αυτού.

Επέκταση της λειτουργίας του (μετρικού) Προαστιακού στην Κάτω Αχαΐα

- Αυτό αποτελεί ένα επίσημο σχέδιο για τα επόμενα χρόνια, το οποίο και η Συντονιστική Επιτροπή συνιστά .
- Απαιτείται πρόσθετο τροχαίο υλικό, καθώς και κάποια έργα αποκατάστασης της γραμμής.

Επέκταση των γραμμών κανονικού εύρους μέχρι τον ΣΣ Αγίου Διονυσίου

- Επιφανειακή επέκταση των ηλεκτροδοτούμενων γραμμών κανονικού εύρους έως τον ΣΣ Αγίου Διονυσίου.
- Ο ΣΣ θα διαθέτει έως και τέσσερις (4) γραμμές κανονικού εύρους στο ανώτερο επίπεδο και δύο (2) μετρικές/ μικτού εύρους γραμμές σε χαμηλότερο επίπεδο (λύση διαχωρισμού επιπέδων διέλευσης των συρμών). Οι τέσσερις γραμμές κανονικού εύρους θα επιτρέπουν τη διέλευση τουλάχιστον 16 τρένων ανα ώρα.
- Επιλογή μίας απλής διαδικασίας κατασκευής του σταθμού: προτεραιότητα σε πρώτη φάση έχει η λειτουργικότητα, ενώ σαν δεύτερο βήμα η σε δεύτερη φάση, μπορεί να προστεθεί μία οροφή πάνω από τις πλατφόρμες.
- Σταδιακή βελτίωση των συνθηκών της τοπικής κυκλοφορίας γύρω από το σταθμό.
- Πρωτοβουλία για από κοινού σχεδιασμό από τον ΟΣΕ, τον Δήμο, τα ΚΤΕΛ και τον ΟΛΠΑ για την περιοχή του ΣΣ στον Άγιο Διονύσιο και για το νέο σταθμό λεωφορείων στους πρώην Μύλους Αγ. Γεωργίου.
- Αναδιοργάνωση της επίπεδης διάβασης στη διασταύρωση των οδών Όθωνος-Αμαλίας και Νόρμαν με φωτεινούς σηματοδότες, όπου προτεραιότητα πρέπει να έχουν τα τρένα και τα λεωφορεία.

Αναβάθμιση των γραμμών μέχρι την περιοχή του Φάρου.

- Η υφιστάμενη μετρική γραμμή επαρκεί σε πρώτη φάση, εφόσον τη διατρέχουν μόνο συρμοί προαστιακού σιδηρόδρομου, (βλ. «Επέκταση της λειτουργίας του (μετρικού) Προαστιακού στην Κάτω Αχαΐα»). Αν διατρέχουν περισσότερα τραίνα και τραμ, χρειάζονται δύο γραμμές και πρέπει να γίνει έλεγχος ασφάλειας και χωρητικότητας.
- Δεν προβλέπονται εργασίες αναβάθμισης στον υφιστάμενο ΣΣ στην Πλατεία Τριών Συμμάχων.

Η περιοχή του Φάρου είναι το κρίσιμο σημείο

- Πρέπει να κρατηθεί σε λειτουργία η υφιστάμενη χάραξη μέσω ΣΣ Αγίου Ανδρέα προς νότο, η οποία θα εξυπηρετεί τον Προαστιακό και την υπεραστική κίνηση προς τον Πύργο.
- Εάν, ανάλογα με τις ανάγκες και αποφάσεις του ΟΛΠΑ, (ο οποίος είναι και ιδιοκτήτης της Πειραιϊκής- Πατραϊκής), κριθεί ότι η σύνδεση του λιμανιού είναι προτιμώτερο λειτουργικά να γίνει μέσω του οικοπέδου της Πειραιϊκής - Πατραϊκής, τότε η σύνδεση θα εξυπηρετηθεί από την υφιστάμενη γραμμή.
- Αν ο ΟΛΠΑ επιλέξει να εξυπηρετηθεί με σύνδεση της λιμενικής περιοχής του νέου λιμένα, τότε προτείνεται να κατασκευαστεί νέος κλάδος γραμμής από τον Αγ. Ανδρέα μέχρι το νέο λιμάνι πάνω στο οδόστρωμα της οδού Ακτής Δυμαίων, ώστε να μην πειραχτεί το Πάρκο. Ο κλάδος αυτός θα εισέρχεται στον λιμενικό χώρο πάνω στην προβλεπόμενη ζώνη σιδηροδρομικής διέλευσης και θα τερματίζει εντός του λιμενικού χώρου, χωρίς να επεκταθεί προς νότο.

Ο ΟΛΠΑ, ο Δήμος, ο ΟΣΕ και το Αστικό και το Υπεραστικό ΚΤΕΛ πρέπει να ξεκινήσουν από κοινού μία πρωτοβουλία μελέτης για την χρήση του χώρου της Πειραιϊκής- Πατραϊκής.

Αναβάθμιση των υφιστάμενων γραμμών σε ηλεκτροδοτούμενες γραμμές κανονικού εύρους από τον ΣΣ Αγίου Διονυσίου μέσω του ΣΣ Αγίου Ανδρέα προς νότο.

Στην κεντρική περιοχή προτείνεται επιφανειακή διέλευση, με κωνευτές σιδηροτροχιές (slub tracks) και ειδικές αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις ώστε, αφενός μεν να διασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία, αφετέρου να δημιουργηθεί ένας ενιαίος διάδρομος που θα περιλαμβάνει την παραλιακή λεωφόρο Οθωνος Αμαλίας, το διάδρομο της γραμμής και τη ζώνη του θαλασσίου μετώπου της πόλης. Ο διάδρομος αυτός θα μελετηθεί ώστε να αποτελέσει γραμμικό άξονα αναφοράς για την πόλη, άξονα πρασίνου και ανάδειξης της ιστορικής και αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας της.

3.1.4 Κέντρο συντήρησης

Οι υποδομές ελιγμών του σιδηρόδρομου και συντήρησης του τροχαίου υλικού και των υποδομών, προτείνεται να βρίσκονται στο Δρέπανο.

3.1.5 Εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές

Μέσα από την πόλη προβλέπεται να διέρχεται περιορισμένος αριθμός εμπορευματικών αμαξοστοιχιών. Η ένταξη των εμπορικών συρμών στη λειτουργία του σιδηροδρομικού διαδρόμου μπορεί να γίνει με αξιοποίηση της εμπειρίας πολλών ευρωπαϊκών πόλεων, στις οποίες οι εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν σημαντικό μέρος της κίνησης του σιδηροδρομικού δικτύου που διασχίζει επιφανειακά τον αστικό ιστό.

Στις συνδέσεις προς και από το νέο λιμάνι προβλέπεται ντηζελοκίνηση, δεδομένου ότι δεν ενδείκνυται η ηλεκτροκίνηση εντός του λιμανιού.

3.1.6 Τραμ

- Η διαδικασία Test Planning απέδειξε την χρησιμότητα σύνδεσης του Πανεπιστημίου/ Πανεπιστημιακού Περιφερειακού Νοσοκομείου, καθώς και τα ΤΕΙ/ Νοσοκομείο Αγίου Ανδρέα με το κέντρο της πόλης, χρησιμοποιώντας μέσα

μεταφοράς μεγάλης χωρητικότητας, όπως τραμ, τρόλεϊ κλπ.

- Η σκοπιμότητα και η εφαρμοσιμότητα της πρότασης αυτής μπορεί να θεωρηθεί ως μία πρώιμη φάση ενός υποστηρικτικού τμήματος στη γραμμή του Προαστιακού, αξιοποιώντας έτσι το σιδηροδρομικό διάδρομο ως ένα κεντρικό σύστημα.

3.1.7 Συνεργασία του Προαστιακού με το λεωφορειακό δίκτυο

- Με σκοπό την ανάπτυξη ενός ενοποιημένου αστικού δικτύου, συνιστάται ο ανασχεδιασμός του δικτύου των αστικών λεωφορείων ώστε να μεταφέρει τους επιβάτες στους τοπικούς σταθμούς του σιδηροδρομικού διαδρόμου.
- Ο συντονισμός των δρομολογίων λεωφορείων και Προαστιακού και η εφαρμογή κοινής εισιτηριακής πολιτικής, θα μπορούσε να διευρύνει σε μεγάλο βαθμό το δυναμικό επιβατικό έργο των συγκοινωνιακών φορέων.
- Ο τερματικός σταθμός των υπεραστικών λεωφορείων είναι χρήσιμο να βρίσκεται κοντά στον ΣΣ Αγίου Διονυσίου.

3.1.8 Κυκλοφορία οχημάτων

- Η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού διαδρόμου και των κόμβων καθιστούν αναγκαία την εφαρμογή συστημάτων ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής διαχείρισης σε επίπεδο πόλης, σε συνεργασία με τον ΟΣΕ και τον ΟΛΠΑ, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια της κυκλοφορίας και να ελαχιστοποιηθούν σημεία συμφόρησης και καθυστερήσεων.
- Η αύξηση του μεριδίου των συγκοινωνιών στην πραγματοποίηση των αστικών μετακινήσεων καθιστά εφικτή την προοπτική για αναδιοργάνωση της κυκλοφορίας του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένου του δικτύου πεζοδρόμων και των υποδομών ποδηλάτου.

3.1.9 Κρουαζιερόπλοια και υδροπλάνα

- Η εξυπηρέτηση των επιβατών τους θα γίνεται στο ΣΣ Αγίου Διονυσίου.
- Μελλοντικές δραστηριότητες κρουαζιερόπλοιων

και υδροπλάνων θα πραγματοποιούνται στο παλιό λιμάνι (βόρεια λιμενολεκάνη), που βρίσκεται σε βέλτιστη απόσταση από /προς τον σιδηροδρομικό κόμβο Αγίου Διονυσίου.

3.2 Αστική και τοπική ανάπτυξη

Η άλλη ομάδα εργασίας της Συντονιστικής Επιτροπής επικεντρώθηκε στη χωρική (αστική και τοπική) ανάπτυξη που σχετίζεται με όλες τις μορφές της ανάπτυξης των μεταφορών.

3.2.1 ΑΝΑΤΡΟΠΗ: Αντιστροφή- Προς μία νέα κουλτούρα για το σιδηρόδρομο

Το κίνητρο για την διενέργεια της διαδικασίας του Test Planning ήταν η ιδέα της δημιουργίας μίας νέας κουλτούρας για το σιδηρόδρομο, ανατρέποντας έτσι τον „φόβο του τρένου» που χαρακτηρίζει τη σημερινή κατάσταση στην Ελλάδα. Με αυτό τον τρόπο, η Συντονιστική Επιτροπή υπογραμμίζει το γεγονός ότι οι λύσεις υπογειοποίησης και παράκαμψης δεν προσθέτουν καμία επιπλέον αξία σε μια πόλη. Στην πραγματικότητα, συμβαίνει συνήθως το αντίθετο, καθώς δημιουργούν περισσότερες δαπάνες, και την ίδια στιγμή, διαχωρίζουν την πόλη από το σιδηροδρομικό δίκτυο. Ως εκ τούτου, η διαδικασία TestPlanning επικεντρώθηκε σε λύσεις που αφορούν στο επίπεδο της πόλης για μια σιδηροδρομική υποδομή που θα είναι όχι μόνο λειτουργική, αλλά θα προσφέρει και μια νέα ταυτότητα στην πόλη.

3.2.2 Οικονομικός και πολιτισμικός προσανατολισμός των μελετών

Εκτός από την οικονομική και γεωπολιτική αναγκαιότητα της ανάπτυξης των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, θεωρώντας ότι αυτή είναι μια ευκαιρία για την δημιουργία μίας νέας κουλτούρας μετακινήσεων και μιας νέας αστικής ταυτότητας, προτείνουμε ένα νέο προσανατολισμό ως προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές στη χώρα. Οι μελέτες που υποβλήθηκαν προωθούν τη συνύπαρξη και τον αμοιβαίο σεβασμό μεταξύ των μέσων μεταφορών και της πόλης, μια σημαντική προϋπόθεση για την συνολική εικόνα και την ταυτότητα της αστικής ζωής. Η ενίσχυση των αστικών μεταφορικών υποδομών οδηγεί στην

επιθυμητή εντατικοποίηση των χρήσεων εντός πόλης, αντί για την κατασπατάληση περιστατικής γης, ενεργειακών πόρων και περαιτέρω καταστροφής του τοπίου. Αντίθετα, μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε τα τρένα και τα τραμ ως καταλύτες, για να δημιουργήσουμε νέους ενδιαφέροντες πόλους αστικής ζωής και οικονομικής ανάπτυξης τόσο στο ιστορικό κέντρο όσο και στις γειτονιές της πόλης. Συχνά χρησιμοποιούμε το σύνθημα “οι διασταυρώσεις δεν είναι μόνο λειτουργικές”, δεδομένου ότι προσφέρουν επίσης τη δυνατότητα για νέα σημεία συνάντησης και ανάπτυξης των μικρών επιχειρήσεων.

3.2.3 Η νέα αστική ταυτότητα της Πάτρας

Επιπλέον, η νέα αστική ταυτότητα της πόλης και της ευρύτερης περιοχής της Πάτρας σχετίζεται με το σιδηροδρομικό δίκτυο και τα λειτουργικά στοιχεία του. Απαιτείται μια νέα ταυτότητα για όλους τους σταθμούς, μεγαλύτερης ή μικρότερης κλίμακας, ο σχεδιασμός των σταθμών, ο αστικός εξοπλισμός, ο φωτισμός, ο πίνακας δρομολογίων, οι κάδοι απορριμμάτων και η καθημερινή καθαριότητα είναι πολύ σημαντικά στοιχεία, ώστε “παίρνοντας το τρένο”, να αποτελεί όχι μόνο μια ευχάριστη και ιδιαίτερη εμπειρία, αλλά και μια ελκυστική και αξιόπιστη εναλλακτική λύση μεταφοράς. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε αύξηση των χρηστών των μέσων μαζικής μεταφοράς και να αποσυμφορήσει αντίστοιχα το οδικό δίκτυο από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων.

3.2.4 Σημαντικές ζώνες σταθμών και ο Άγιος Διονύσιος ως κεντρικός σταθμός της πόλης

Εκτός από τα μικρότερα πολλαπλά αστικά σημεία που σχετίζονται με τον σιδηρόδρομο, πρέπει επίσης να αναφέρουμε τους κεντρικούς κόμβους που σχετίζονται με τις ζώνες των σιδηροδρομικών σταθμών. Ως αρχική παρατήρηση, επισημαίνουμε ότι ο προγραμματισμένος σταθμός στα Μποζαΐτικα θα δημιουργήσει μία αστική επέκταση σε μια περιφερειακή θέση ήσσονος σημασίας, δημιουργώντας την ανάγκη για δημιουργία νέων υποδομών υποδομών, π.χ. νέων δρόμων και οδικών συνδέσεων. Έτσι, εφ' όσον η κύρια πρόθεση είναι να καταλήξει το σιδηροδρομικό δίκτυο στο κέντρο της

Πάτρας, ένας νέος σταθμός στα Μποζαΐτικα θα θέσει σε κίνδυνο την επιτυχία του νέου κεντρικού σταθμού του Αγίου Διονυσίου.

Ο Άγιος Διονύσιος είναι κατ'εξοχήν ένας πολυτροπικός αστικός κόμβος, ένα μέρος ιστορικής αξίας που μπορεί να ενεργοποιηθεί εκ νέου ως ο κεντρικός σταθμός της Πάτρας. Μπορεί να παίξει καταλυτικό ρόλο στην οικονομική ανазωογόνηση και τη νέα ταυτότητα της πόλης συνδεδεμένη εκ νέου με τον σιδηρόδρομο. Αποτελεί μια πολύτιμη μη δομημένη έκταση, κοντά στην ελκυστική παράκτια ζώνη, σε ένα πλεονεκτικό κεντρικό σημείο της πόλης, όπου απαιτούνται παρεμβάσεις αναβάθμισης και αστικής ανάπλασης. Θα μπορούσε η πόλη της Πάτρας να δημιουργήσει κίνητρα για τους ιδιοκτήτες για την προώθηση παρεμβάσεων αναδιαμόρφωσης και αποκατάστασης των κτιρίων τους;

Σε ό,τι αφορά στην ανάπτυξη των κτιρίων του σταθμού του Αγίου Διονυσίου και της γύρω περιοχής, συνιστάται μία σταδιακή εξελικτική προσέγγιση. Η προτεινόμενη “βήμα-προς-βήμα” μεθοδολογία, δηλαδή, η αναγνώριση της ποιότητας και αξίας των υφιστάμενων στοιχείων και δομών που θα πρέπει να διατηρηθούν και να αναβαθμιστούν θα μπορούσε να περιγραφεί με μία γερμανική έκφραση, η οποία αποτελεί το κεντρικό σύνθημα της διαδικασίας Test Planning για την Πάτρα: “kleine Brötchen backen”, που σημαίνει “ψήστε μικρά φραντζολάκια ψωμιού”, κινηθείτε με οδηγό την εφικτότητα και την αποτελεσματικότητα, ιδιαίτερα σε χαλεπούς καιρούς Όσον αφορά στο κεντρικό τμήμα της πόλης, είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι στην περιοχή του Αγίου Ανδρέα μπορούν να αναπτυχθούν ποικίλες μικτές χρήσεις, π.χ. αγορά αγροτικών προϊόντων, μια περιοχή συσκευασίας τροφίμων ή άλλων συναφών δραστηριοτήτων.

Η πρόταση της δημιουργίας ενός δεύτερου σημαντικού σταθμού, στην Πανεπιστημιούπολη, φαίνεται να είναι μία στρατηγική προοπτική για το απώτερο μέλλον.

3.2.5 Προτάσεις εκτενούς στρατηγικού σχεδιασμού

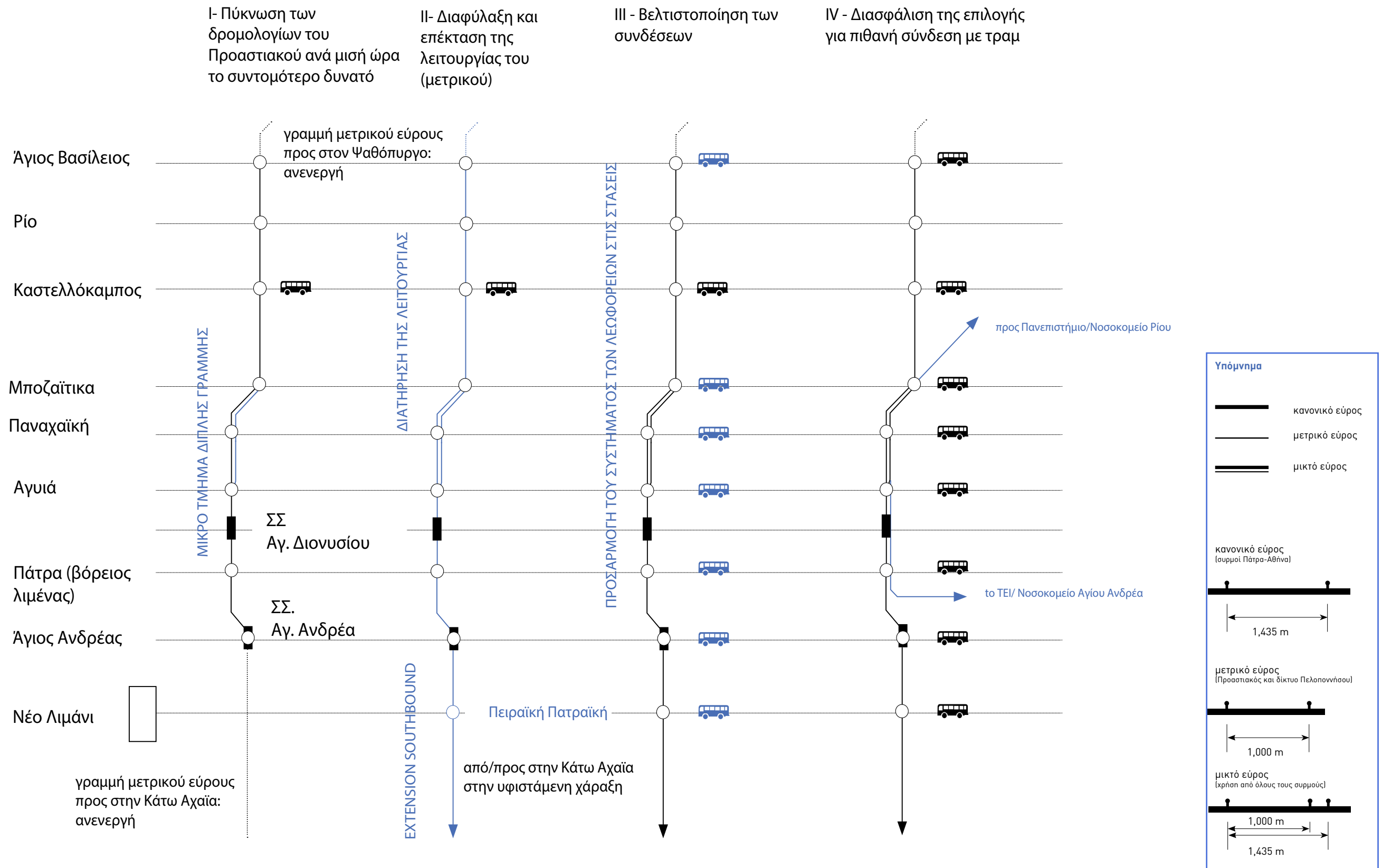
Εκτός από τις προτάσεις που επικεντρώνονται σε αστικό επίπεδο, υποβλήθηκαν μελέτες που προτείνουν έναν τόσο θεματικά όσο και χωρικά εκτενή

σχεδιασμό στρατηγικών που για την επανεργοποίηση του τρένου ως ραχοκοκκαλιά μίας πολυδιάστατης νεωτερικής κουλτούρας υπεραστικών μετακινήσεων στη βόρεια και βορειοδυτική Πελοπόννησο. Προτείνεται η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πολυ-λειτουργικού περιφερειακού δικτύου, που περιλαμβάνει υδροπλάνα, πλοία, λεωφορεία, τραμ και τρένα, προσφέροντας μία νέα ταξιδιωτική εμπειρία σε μια περιοχή πλούσια σε τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και ιστορίας συνδυάζοντας την παραγωγή αγροτικών προϊόντων με τη χρήση νέων τεχνολογιών. Ο σιδηροδρομικός διάδρομος θα μπορούσε να λειτουργήσει ως ένας «Διάδρομος Γνώσης» που συνδέει τα Πανεπιστήμια και τα Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα στην περιοχή της Δυτικής Ελλάδας, με τη δημιουργία κέντρων καινοτομίας που σχετίζονται ειδικότερα με τα πεδία του πρωτογενούς οικονομικού τομέα.

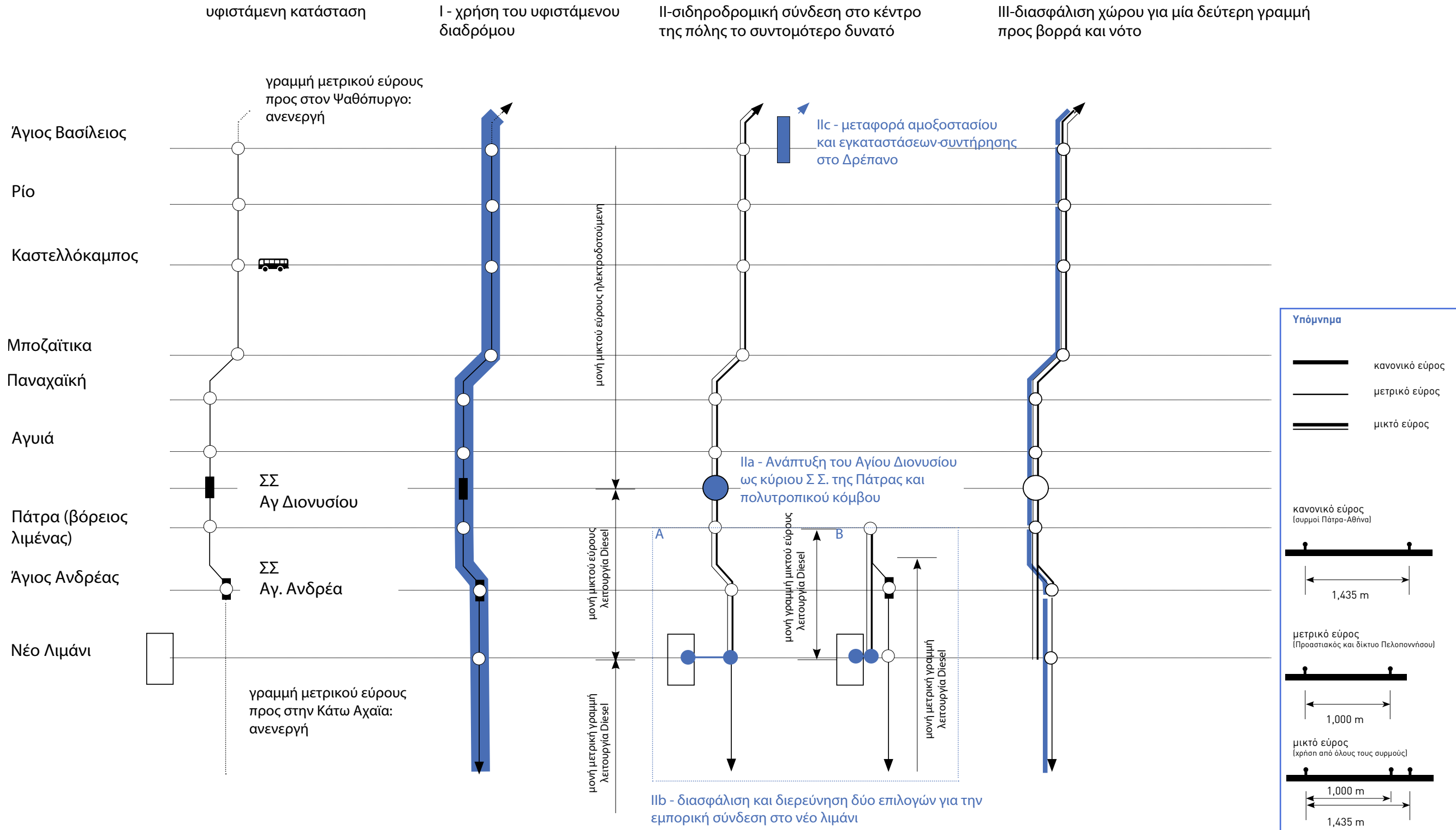
3.2.6 «Πράσινες» στρατηγικές και μία ενεργή και λειτουργική «τοπιακή πολεοδομία»

Ουφιστάμενος σιδηροδρομικός διάδρομος διατρέχει ένα τοπίο πολύτιμης βιοποικιλότητας, που συνδέει την πόλη με τα περιστατικά φυσικά αποθέματα. Όλες οι ομάδες τόνισαν ότι η ενσωμάτωση των υφιστάμενων φυσικών στοιχείων στον αστικό ιστό και ένας βιώσιμα προσανατολισμένος σχεδιασμός κατά μήκος του σιδηροδρομικού άξονα είναι ζωτικής σημασίας. Αυτό αφορά σε πρόσθετα στοιχεία, όπως περισσότερο αστικό πράσινο και βλάστηση, μέτρα διαχείρισης των υδάτων, χρήση ηλιακών συλλεκτών, κ.λπ.

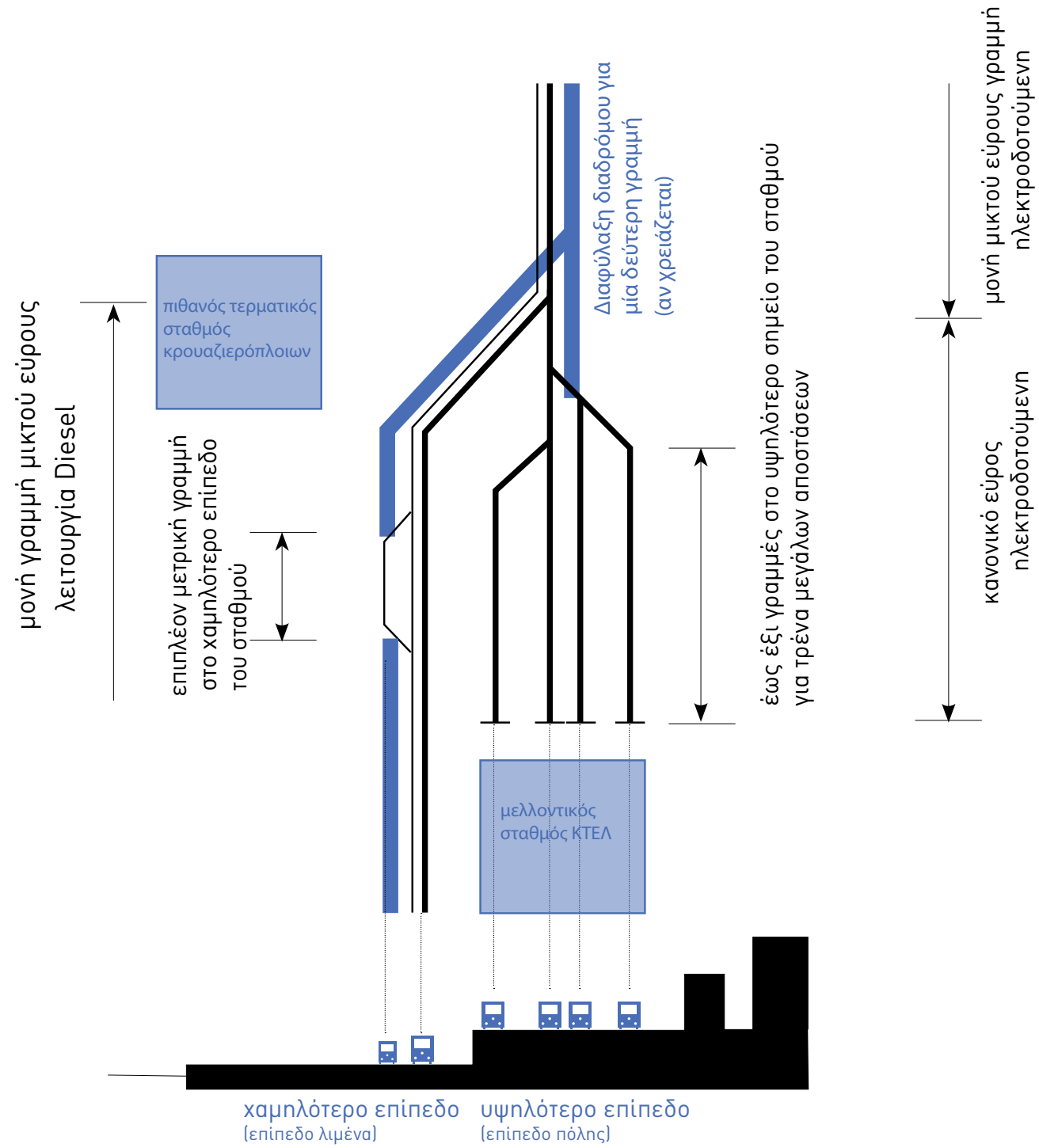
Προαστιακός και αστικό σύστημα μεταφορών στην Πάτρα



Ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής στην Πάτρα



Νέος κόμβος: Άγιος Διονύσιος



Πρώην σταθμός Αγίου Διονυσίου, Πάτρα, 2015 | φωτογραφία: Θεοδώρα Παπαμιχαήλ

Αξιολόγηση των συμμετοχών των Ομάδων



1

Έργο: “Πύλη στην Πάτρα”

Ομάδα: ASTOC/ARGUS/BJP/MESS

Κολωνία, Γερμανία

4.1 Η ομάδα ASTOC/ARGUS/BJP/MESS εξέτασε κατ’αρχήν τέσσερις εναλλακτικές προτάσεις σχετικά με τη μελλοντική σιδηροδρομική γραμμή η οποία αποτελεί την “ραχοκοκαλιά” του έργου.

Μετά από μία εμπειρισταωμένη αξιολόγηση, η ομάδα απέκλεισε τις τρεις πρώτες εναλλακτικές. Το αποτέλεσμα της συγκριτικής αξιολόγησης ήταν η επιλογή της τέταρτης λύσης, η οποία αποτέλεσε για την ομάδα τη κεντρική της πρόταση για το σιδηρόδρομο και προτείνει μία νέα “Πύλη στην Πάτρα”.

Γενικές παρατηρήσεις

Η ομάδα ASTOC/ARGUS/BJP/MESS φαίνεται να έχει συμπεριλάβει όλα τα σημαντικά σημεία αναφοράς.

Η κεντρική ιδέα της πρότασής τους αφορά στην κατασκευή ενός νέου σιδηροδρομικού σταθμού κοντά στην Πανεπιστημιούπολη, μία ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα ιδέα για ένα δεύτερο συγκοινωνιακό κόμβο με υποδομές τρένου, λεωφορείου, τραμ, ταξί, χώρων στάθμευσης/ επιβίβασης (P+R). Κύριος λόγος είναι η έλλειψη του απαραίτητου χώρου στο κέντρο της πόλης, για παράδειγμα στην αστική περιοχή του σταθμού του Αγίου Διονυσίου.

Ανάπτυξη της πόλης

Ένας σιδηροδρομικός σταθμός κοντά στο Πανεπιστήμιο φαίνεται εξαιρετικά σημαντικός για

τη μελλοντική ανάπτυξη της ακαδημαϊκής ζωής της πόλης.

Ωστόσο πρέπει να διευκρινιστεί ότι η δημιουργία ενός δεύτερου αστικού πόλου ως κεντρικό σταθμό της πόλης, στο άμεσο μέλλον, θα ήταν επιζήμιο για την ταυτότητα της πόλης και την ισορροπία της οικονομίας της, συγκρινόμενο με τη σημασία της αναβάθμισης του υφιστάμενου ιστορικού κέντρου της Πάτρας. Αυτή η πρόταση θα μπορούσε ίσως να αποτελέσει μία πρόταση αστικής ανάπτυξης στο απώτερο μέλλον, καθώς οι συνθήκες ανάπτυξης της περιοχής του Πανεπιστημίου φαίνεται να είναι πολλά υποσχόμενες. Επιπλέον κρίνουμε ότι η ανάπτυξη της περιοχής του Πανεπιστημίου θα μπορούσε να υποστηριχθεί από άλλα, μέσα μεταφοράς, ήσσονοσημασίας και όχι απαραίτητα με τη σιδηροδρομική σύνδεση.

Εκτός από την αστική αναβάθμιση της περιοχής του Πανεπιστημίου, η ομάδα επιλέγει ως δεύτερο πόλο ανάπτυξης την περιοχή του Αγίου Διονυσίου. Η κριτική μας συνίσταται στην ελλιπή επεξεργασία του δεύτερου αστικού πόλου και παρατηρούμε ότι η περιορισμένη της έκταση της γύρω περιοχής δε δύναται να υποστηρίξει μια ικανοποιητική πρόταση για την οδική κυκλοφορία.

Προτάσεις για το τοπίο

Υπάρχουν ενδιαφέρουσες προτάσεις σχετικά με πράσινους διαδρόμους, που “χτενίζουν” από τις ορεινές περιοχές προς την παράκτια ζώνη, τις περιοχές κατοίκησης της περιαστικής ζώνης της Πάτρας.

Ανοικτοί δημόσιοι χώροι

Υπάρχουν προτάσεις για δημόσιους χώρους τόσο κοντά στον Άγιο Διονύσιο όσο και στην περιοχή του νέου σταθμού στο Πανεπιστήμιο. Ωστόσο και στις δύο περιπτώσεις οι σχεδιαστικές προτάσεις δεν είναι πλήρως επεξεργασμένες και επιπλέον στην περιοχή του σταθμού στο Πανεπιστήμιο μπορούμε να εντοπίσουμε καθαρά μία μη οργανωμένη διάρθρωση σε σχέση με το νέο σταθμό, ο οποίος, από μόνος του, αποτελεί ένα σημαντικό νέο κεντρικό δημόσιο χώρο.

Προτάσεις για τις μεταφορές

Μία από τις κύριες ιδέες της πρότασης, είναι ο διαχωρισμός της αστικής κυκλοφορίας σε τρεις διαφορετικούς διαδρόμους, ο πρώτος στο όριο της παράκτιας ζώνης, ο δεύτερος στο εσωτερικό της πόλης κατά μήκος του εθνικού οδικού άξονα και ο τρίτος σε μία ενδιάμεση θέση.

Σε σχέση με την παραπάνω πρόταση, η κατασκευή μίας σιδηροδρομικής σύνδεσης της Πανεπιστημιούπολης με την πόλη παρουσιάζει οικονομικά και τεχνικά μειονεκτήματα. Παρατηρώντας την τομή του σχεδίου της σιδηροδρομικής γραμμής, μπορούμε να εντοπίσουμε ότι σε τουλάχιστον δύο θέσεις η προτεινόμενη γέφυρα θα έπρεπε να κατασκευαστεί σε ύψος 10-12 μ. από την επιφάνεια του εδάφους. Περνάει πάνω από το ποτάμι και τον αυτοκινητόδρομο δημιουργώντας μία κρίσιμη, υπερδυσχελεύση και δαπανηρή κατασκευή.

Επιπροσθέτως, η διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής, από την περιοχή κατοίκησης Μποζαίτικα, θα είχε σαν επίπτωση εκτεταμένες κατεδαφίσεις των υφιστάμενων κατοικιών, με τις αντίστοιχες

κοινωνικής, οικονομικής και διοικητικής φύσεως επιπτώσεις. Έτσι κρίνουμε σκόπιμο η κυκλοφοριακή σύνδεση του Πανεπιστημίου να επιτευχθεί με κυκλοφοριακά μέσα ήσσονος κλίμακας, όπως τραμ ή τρόλλευ.

Σε ό,τι αφορά στον προγραμματισμό των σιδηροδρομικών μεταφορών πρέπει να παρατηρήσουμε ότι πολλάμμήματα μονής γραμμής, όπως προτείνονται από το έργο, μπορεί να περιορίσουν την ευελιξία στον προγραμματισμό των δρομολογίων. Ολοκληρώνοντας με την κριτική για τις προτάσεις των μεταφορών, μπορούμε να προσθέσουμε ότι ένα νέο εμπορευματικό λιμάνι στο Δρέπανο (στο Δρέπανο και όχι στην γραφική παραλία του Ψαθόπυργου), όπως προτείνεται στη μελέτη, θα μπορούσε να αποτελέσει μία σημαντική μελλοντική προοπτική εξαλείφοντας την ανάγκη των συνδυασμένων σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων διαμέσου της πόλης της Πάτρας.

Προοδευτική και σταδιακή υλοποίηση

Η συνεισφορά της παρούσας πρότασης για την Πάτρα, αξιολογείται σε ένα μακροπρόθεσμο ορίζοντα της τάξεως των 50 ετών. Το έργο θα μπορούσε να ενταχθεί σε ένα μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης της πόλης.

Έτσι, η πραγματοποίηση του έργου θα ήταν εφικτή μόνο με την επιλογή της υλοποίησης ενός εκ των δύο προταθέντων συγκοινωνιακών κόμβων, του κόμβου του Πανεπιστημίου, η εκείνου του Αγίου Διονυσίου, αναβάλλοντας αντίστοιχα τον άλλο.

Ως πιο βιώσιμη λύση, κρίνεται η κυκλοφοριακή σύνδεση του Πανεπιστημίου με τραμ η τρόλλευ και η επιλογή υλοποίησης του σταθμού του Αγίου Διονυσίου ως νέου κεντρικού κυκλοφοριακού κόμβου.

2

Έργο: “ΓΙΑΠΙ ΚΑΙ ΑΝΑΤΡΟΠΗ”

Ομάδα: Feddersen & Klostermann

Ζυρίχη, Ελβετία

4.2 Ιδέα: Ορισμός

Ο όρος **Γιαπί** είναι τούρκικη λέξη η οποία περιγράφει μία κτιριακή δομή υπό κατασκευή. Ο όρος **Ανατροπή** είναι ελληνική λέξη η οποία σημαίνει την αντιστροφή μιας κατάστασης. Αυτές οι δύο λέξεις συγκροτούν το σύνθημα για την κύρια ιδέα της ομάδας σχετικά με τη νέα σιδηροδρομική γραμμή. Η βασική ιδέα της χρήσης του συνθήματος είναι κατά συνέπεια, να ενσωματώσει τη νέα σιδηροδρομική γραμμή χρησιμοποιώντας μια σταδιακή αρθρωτή ανάπτυξη ενός συστήματος τραμ-τρένου.

Για το σκοπό αυτό, η ομάδα προτείνει ένα ευέλικτο σύστημα τεσσάρων διαφορετικών τύπων σιδηροδρομικών διαδρόμων που διαδέχονται ο ένας τον άλλο, με δύο επιπλέον διακλαδώσεις τραμ. Οι διάδρομοι είναι όλοι 12 μέτρων πλάτους και ονομάζονται: ο βόρειος διάδρομος, ο αστικός διάδρομος, ο παραθαλάσσιος διάδρομος και ο νότιος διάδρομος. Επιπλέον προτείνουν δύο διαδρομές τραμ που θα συνδέονται με το νέο σιδηροδρομικό σύστημα, ένα βόρειο κλάδο τραμ που θα συνδέει το Πανεπιστήμιο και το νοσοκομείο της πόλης καθώς και ένα νότιο κλάδο, ο οποίος θα συνδέει το Παμπελοποννησιακό Στάδιο και το Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ινστιτούτο της Πάτρας (ΤΕΙ) με την πόλη.

Η ιδέα είναι πειστική και σέβεται τη διαφορετική ταυτότητα του κάθε τμήματος της πόλης παρουσιάζοντας ευαίσθητες λύσεις, ενώ παράλληλα

σέβεται την ταυτότητα και την κλίμακα των τοπικών αστικών στοιχείων.

Σύστημα μεταφορών

Ένα βασικό στοιχείο της ιδέας είναι η μείωση των υπερδιαστασιοποιημένων λωρίδων κυκλοφορίας με σκοπό τη δημιουργία ενός διαδρόμου 12 μ που θα επέτρεπε την αναβάθμιση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής από μονή σε διπλή. Η ιδέα επίσης περιλαμβάνει ένα σύστημα μικτού εύρους με δύο σκέλη μετρικού εύρους και ένα νέο σιδηροδρομικό κόμβο στον Άγιο Διονύσιο.

Αυτό το σύστημα είναι εύκολο να συμπεριλάβει και να ενσωματώσει άμεσα βήματα, που έχουν βραχυπρόθεσμη επίδραση, με σκοπό να βελτιώσουν την ποιότητα των δημόσιων μεταφορών. Δημιουργεί νέους δημόσιους χώρους και σημεία ενδιαφέροντος και εγκαινιάζει μία νέα αστική κουλτούρα κινητικότητας για την Πάτρα. Μία επίπτωση του συστήματος τραμ-τρένου, το οποίο προσδίδει μία νέα όψη στις δημόσιες μεταφορές στην πόλη, είναι ότι δεν υπάρχουν απαραίτητα σήραγγες ή υπόγειες κατασκευές. Η ομάδα παρουσίασε παραδείγματα κατασκευασμένων ισόπεδων διαβάσεων από άλλες πόλεις, τα οποία θα μπορούσαν να προσαρμοστούν ειδικά για την πόλη της Πάτρας σε διάφορα σημεία διέλευσης, που υποδεικνύονται από την ομάδα.

Εξαίρεση αποτελεί ο σιδηροδρομικός κόμβος

στο σταθμό του Αγ.Διονυσίου, όπου προτείνεται μία υπόγεια διάβαση για την αργή κυκλοφορία λόγω της υφιστάμενης τοπογραφίας. Η ιδέα επίσης συμπεριλαμβάνει μία πλατφόρμα με τέσσερις γραμμές η οποία φαίνεται να είναι ένα βελτιστοποιημένο, αλλά κατάλληλο μέγεθος για τον μελλοντικό αριθμό τρένων και τραμ. Ένα ανοιχτό ερώτημα το οποίο πρέπει να σημειωθεί, αφορά στη διακοπή της λειτουργίας του προαστιακού κατά τη διάρκεια της κατασκευής του νέου σιδηροδρομικού σταθμού.

Η λύση για πρόσβαση στο λιμάνι μεταξύ της παραλίας και της οδού Ακτής Δυμαίων φαίνεται πολλά υποσχόμενη, καθώς επιτρέπει λιγότερες ισόπεδες διαβάσεις και προσφέρει καλή πρόσβαση για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες. Ένα σημείο κριτικής αφορά στη χάραξη του νέου σιδηροδρομικού συστήματος σε σχέση με τον παλιό κύριο σταθμό της Πάτρας. Δεν είναι προφανές ότι οι γραμμές του τρένου μεταφέρονται πίσω από το κτίριο του σταθμού.

Ανάπτυξη της πόλης

Όπως αναφέρθηκε, με τις προτεινόμενες λύσεις για τον σιδηρόδρομο, η ομάδα δημιουργεί εξαιρετικές προϋποθέσεις για την αναβάθμιση των δημόσιων χώρων διαφορετικής κλίμακας και εμβέλειας, στους κόμβους των δημόσιων μεταφορών. Οι επενδύσεις στο σιδηροδρομικό σύστημα θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως ο καταλύτης για περαιτέρω επένδυση και αναβάθμιση του αστικού ιστού. Από αυτή την άποψη, ο νέος κύριος κόμβος στον Άγιο Διονύσιο θα μπορούσε να είναι ένα κομβικό σημείο για αστική ανανέωση, συνδυάζοντας διαφορετικά μέσα μεταφοράς με την αναβάθμιση και επέκταση των υποδομών πρασίνου. Η ιδέα των πράσινων διαδρόμων οι οποίοι οδηγούν σε μέγιστης και ήσσονος σημασίας συγκοινωνιακούς κόμβους είναι σημαντικό στοιχείο της πρότασης της ομάδας. Το διάγραμμα της ιδέας στερείται υπομνήματος. Έτσι δεν είναι προφανές αν οι αναβαθμίσεις πρασίνου

στους υφιστάμενους δρόμους πρέπει να οδηγήσουν στην πεζοδρόμηση των αναφερόμενων οδών. Παρά το γεγονός ότι η ιδέα αυτή υποστηρίζεται επαρκώς, θα πρέπει να εξισορροπηθεί με τις υφιστάμενες και προτεινόμενες κυκλοφοριακές ροές καθώς και τις υπάρχουσες ιδέες για πράσινους διαδρόμους που οδηγούν από τους λόφους στο κέντρο της πόλης.

Σε γενικές γραμμές, η ομάδα ανέπτυξε μία πολύ ρεαλιστική πρόταση επιδεικνύοντας ταυτόχρονα ιδιαίτερη ευαισθησία στην κατανόηση και αξιοποίηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της Πάτρας. Η πρότασή τους επιτρέπει στα πλαίσια του ολοκληρωμένου σχεδιασμού, τη σταδιακή υλοποίηση και την ολοκληρωμένη και συμβατή μεταξύ τους ανάπτυξη των δημόσιων μεταφορών, του αστικού ιστού, των δημόσιων χώρων και των υποδομών πρασίνου. Η εφαρμογή όλων αυτών θα μπορούσε να οδηγήσει στο μέλλον σε μία νέα κουλτούρα αστικής κινητικότητας στην Πάτρα.



Περιοχή Αγιάς, Πάτρα, 2012 | φωτογραφία: Θεοδώρα Παπαμιχαήλ



Υφιστάμενος κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός, Πάτρα, 2015 | φωτογραφία: Θεοδώρα Παπαμιχαήλ

3

Έργο: “ΤΡΕΝΟ, ΜΕ ΚΑΘΕ ΜΕΣΟ!”

Ομάδα: io.carydi.com

Αθήνα, Ελλάδα

4.3 Κύριο πλαίσιο

Η κεντρική ιδέα της πρότασης είναι η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου στη βόρεια Πελοπόννησο και στην Πάτρα λειτουργώντας ως καταλύτης για την εδραίωση μίας σειράς από συνέργειες σε διάφορες κλίμακες (από τη μετροπολιτική Πάτρα, στην ενδοπεριφερειακή Β.Πελοπόννησο) και σε όλους τους οικονομικούς τομείς (πρωτογενή, δευτερογενή, τριτογενή). Η συμβολή της ομάδας συνίσταται σε μία ισχυρή ιδέα, η οποία προτείνοντας νέες συνδέσεις μεταξύ τρένων και πλοίων, ενισχύει την αξία των υφιστάμενων λιμένων και των σιδηροδρομικών γραμμών. Η αναδιάρθρωση θα ενισχύσει τη δυναμική της σιδηροδρομικής γραμμής (κυρίως στη βόρεια Πελοπόννησο) συνδέοντας κεντρικούς κόμβους με εμβληματικούς τουριστικούς προορισμούς (Επίδαυρος, Μυκήνες, Δελφοί, Ολυμπία, κτλ.) και μέσω άλλων μέσων (πλοία, λεωφορεία) αντί να προτείνει μία γραμμική σύνδεση μεταξύ Αθήνας-Πάτρας. Η ομάδα προσπαθεί να δημιουργήσει ένα κατανοητό συγκοινωνιακό δίκτυο, δίνοντας έμφαση στο τοπικό επίπεδο.

Προτείνεται μια εναλλακτική αντιμετώπιση ως προς το κυρίαρχο μοντέλο διάρθρωσης λιτών και εξειδικευμένων υποδομών. Όπως δηλώνει η ομάδα, η πρόταση διαρθρώνεται με βάση τη προσαρμογή στη «φέρουσα ικανότητα» της πόλης της Πάτρας.

Πολύ εύσχημα η ομάδα παρουσιάζει μια σταδιακή λειτουργική αναβάθμιση των σιδηροδρομικών γραμμών που αφορά όχι μόνο τα στάδια κατασκευής των γραμμών, αλλά και τη διαφοροποιημένη χρήση του προσαρμοσμένου τροχαίου υλικού. Πρόκειται για μια συνεκτική στρατηγική ανάπτυξης σε στάδια και με λογικά κόστη.

Σύμφωνα με την πρόταση, τα τρένα πρέπει να κινούνται σε ένα ενιαίο διάδρομο που περιλαμβάνει σιδηρόδρομο, δρόμους, δημόσιους χώρους και πάρκα, προσαρμοσμένο στα δεδομένα και τις ανάγκες της πόλης της Πάτρας. Έτσι υπάρχει μία σειρά διαφοροποιημένων μεταξύ τους ισόπεδων διαβάσεων κατά μήκος του διαδρόμου, που συνδέουν το επίπεδο της πόλης με την ελκυστικά διαμορφωμένη ακτογραμμή. Το τρένο όχι μόνο λειτουργεί σαν μία “ραχοκοκκαλιά” για τις μεταφορές, αλλά αποτελεί το κεντρικό δομικό στοιχείο της δημιουργίας ενός δικτύου πολιτισμικών και οικονομικών συνεργειών.

Η πρόταση δίνει έμφαση στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου και του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών. Σε συνδυασμό με την υφιστάμενη υποδομή ανώτερων και ανώτατων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων η ομάδα προτείνει την δημιουργία του “Διάδρομου Γνώσης” (Πάτρα - Αμαλιάδα - Πύργος). Το τρένο ως “Διάδρομος Γνώσης” είναι μια ενδιαφέρουσα προσέγγιση - αν και πρέπει κανείς να αναρωτηθεί εάν κάθε μικρή πόλη μπορεί να συντηρεί ένα εκπαιδευτικό ινστιτούτο. Εύλογα το Πανεπιστήμιο της Πάτρας θα λειτουργήσει ως το κέντρο - ενός δικτύου περιφερειακών κέντρων εφαρμοσμένης έρευνας πάνω στους διάφορους παραγωγικούς τομείς. Ο “Διάδρομος Γνώσης” μπορεί να λειτουργήσει καταλυτικά στην οικονομική ανάκαμψη της περιφέρειας της Πελοποννήσου, στην εδραίωση μίας νέας εμπορικής ταυτότητας των αγροτικών προϊόντων της και στην διεύρυνση τόσο της εντόπιας όσο και της διεθνούς αγοράς.

Η προτεινόμενη εγκατάσταση εμπορευματικού λιμένα στο Αίγιο αντί για το Δρέπανο θα πρέπει να αξιολογηθεί ως προς τη σκοπιμότητά της. Πιστεύουμε ότι μία γραμμή κανονικού εύρους για εμπορευματικά τρένα διαμέσου του γραφικού παλιού οικισμού του Αιγίου θα κατέστρεφε τις ποιότητες του πρόσφατα αναδιαμορφωμένου χώρου περιπάτου με τις καφετέριες και εστιατόρια.

Η ιδέα της δημιουργίας ενός πολυτροπικού χωρικού και θεματικού δικτύου είναι ικανοποιητικά ανεπτυγμένη, τεκμηριωμένη όσο αφορά την σταδιακή της υλοποίηση και καταφέρνει να βάλει “τις επιθυμητές συνέργειες σε τροχιά” σύμφωνα με τη δήλωση των μελετητών.

Μέσα στην Πάτρα

Η προτεινόμενη γραμμή ακολουθεί την υφιστάμενη χάραξη στο επίπεδο του εδάφους και προβλέπει μία σταδιακή αναβάθμιση των σιδηροδρομικών γραμμών και του τροχαίου υλικού. Ο κεντρικός σταθμός προτείνεται στον Άγιο Διονύσιο και μία μικρή σιδηροδρομική-αγορά αγροτικών προϊόντων στην περιοχή του Αγίου Ανδρέα. Αυτός ο „πράσινος διάδρομος” εμπλουτίζεται από μία ποικιλία πρωτοποριακών ιδεών σχετικά με την χρήση συλλεκτών ηλιακής ενέργειας, συλλεκτών νερού-ή δεξαμενών επαναχρησιμοποίησης λυμάτων - συμβάλλοντας έτσι σε μια αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού ιστού. Ορισμένες από τις προτεινόμενες „πλημμυρικές περιοχές” είναι σήμερα δομημένες εκτάσεις, η αξιοποίησή τους ως εν δυνάμει πράσινων περιοχών πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω.

Άγιος Διονύσιος

Ο Άγιος Διονύσιος προτείνεται ως ο κεντρικός συγκοινωνιακός κόμβος για τρένα, λεωφορεία, πλοία, αυτοκίνητα, ακόμα και υδροπλάνα. Η κλίμακα του προτεινόμενου κόμβου αναψυχής και πολιτισμού μοιάζει κάπως υπερβολική σε σχέση με τις βασικές ανάγκες αναβάθμισης της υφιστάμενης σιδηροδρομικής υποδομής (είναι η κλίμακα του προτεινόμενου σταθμού συμβατή με την κλίμακα της πόλης;). Η μετατροπή αυτού του

τόπου/ συγκοινωνιακού κόμβου σε ένα κεντρικό δημόσιο χώρο με αστικές ποιότητες προϋποθέτει περισσότερη έρευνα σε τομείς όπως: την οικονομική ενεργοποίηση της περιοχής, την υλοποίηση σε φάσεις/ στάδια, τις λειτουργικές σχέσεις μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων στο επίπεδο της πόλης βάσει της τοπογραφίας και την κυκλοφορία Ι.Χ., καθώς και με τον περιβάλλοντα ιστό της πόλης που χρειάζεται αστική αναβάθμιση.

Η σύνδεση του υφιστάμενου οδικού δικτύου με τον κεντρικό σταθμό είναι λογική και η ιδέα ενός “μπαλκονιού της πόλης” προς τη θάλασσα είναι πολύ ελκυστική και υλοποιήσιμη. Πρέπει να εξεταστεί αν αυτή η πρόταση μπορεί να ενσωματωθεί στο υπάρχον κτίριο του επιβατικού σταθμού („Κανελλόπουλος”).

Η κτιριακή κατασκευή πάνω από τις γραμμές του τρένου είναι μία ιδιαίτερα δαπανηρή λύση. Αντ’ αυτής προτείνουμε την ανάπτυξη μίας ελαφριάς κατασκευής υποστέγου (περιλαμβανομένων των φωτοβολταϊκών) για τις ανάγκες των επιβατών τρένων και λεωφορείων.

Η προτεινόμενη χωροθέτηση του νέου τερματικού σταθμού λεωφορείων στη ελκυστική τοποθεσία της προβλήτας είναι αμφισβητήσιμη, εκτιμούμε ότι έρχεται σε αντίθεση με την λειτουργία και την εικόνα του προτεινόμενου πάρκου κατά μήκος της παραλίας.

Άγιος Ανδρέας

Η πρόταση για τη δημιουργία μίας μικρής σιδηροδρομικής-αγοράς αγροτικών προϊόντων στην περιοχή του Αγίου Ανδρέα είναι κατάλληλη και ρεαλιστική. Υποστηρίζει σε τοπικό επίπεδο την κεντρική ιδέα της μελέτης που αναφέρεται στην μεγάλη κλίμακα.

Είναι μία πρόταση που αναδεικνύει την ταυτότητα και τον χαρακτήρα της Πάτρας ως εμπορικό κόμβο και τον ρόλο της περιφέρειας της Πελοποννήσου ως τροφοδότη της.

4

Έργο: “RAILSCAPE”

Ομάδα: Διεθνής Πανεπιστημιακή Ομάδα

Ζυρίχη, Πάτρα, Αθήνα

4.4 Εισαγωγικά σχόλια

Η ομάδα αποτελείται από έξι επιστήμονες διαφόρων ειδικοτήτων από το ΕΜΠ της Αθήνας, το Πανεπιστήμιο της Πάτρας και το Πολυτεχνείο ΕΤΗ της Ζυρίχης. Οι περισσότεροι από αυτούς δεν είχαν συναντηθεί πριν. Η συγκρότηση μιας τέτοιας διαπολυτεχνειακής μελετητικής ομάδας, τα μέλη της οποίας εργάζονταν ταυτόχρονα σε τρεις διαφορετικές πόλεις της Ευρώπης ήταν ένα είδος επιστημονικού πειράματος το οποίο είχε μεγάλη επιτυχία. Εκτιμούμε τη δημιουργικότητα, την επιμονή και τον ενθουσιασμό όλων των συμμετεχόντων.

Σύμφωνα με την ομάδα, η Πάτρα μπορεί και οφείλει να παίξει ένα σημαντικό ρόλο υποστηρίζοντας την διαδικασία αποκέντρωσης στην Ελλάδα. Αυτό απαιτεί μία γρήγορη και άνετη σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ της Πάτρας και της Αθήνας.

Η πρόταση για το σιδηρόδρομο

Ως μία μακροπρόθεσμη λύση, η ομάδα πρότεινε μία κανονικού εύρους διπλή γραμμή με μία μικτού εύρους γραμμή από τον Ψαθόπυργο έως τον κόμβο του Αγίου Διονυσίου. Από το σταθμό του Αγίου Διονυσίου μία γραμμή κανονικού εύρους θα συνδέει το νέο λιμάνι της Πάτρας, ενώ σε μετρικές γραμμές κινούνται προς Νότον ένας προαστιακός συρμός που συνδέει την Πειραική Πατραϊκή και ένας περιφερειακός συρμός προς τον Νότο της Πελοποννήσου, ο επονομαζόμενος “Εξηρές Πελοπόννησος”. Δεν υπάρχουν υπόγεια τμήματα, αλλά στην Πάτρα υπάρχει ένα υποβαθμισμένο

τμήμα μήκους 600 μ. μεταξύ του σταθμού Καστελλόκαμπος και του νέου σταθμού του Αγίου Διονυσίου. Αυτή η υπόβαθμιση των γραμμών είναι επακόλουθο της απόφασης για την χωροθέτηση του νέου σταθμού στο επίπεδο του εδάφους και δεν επιτρέπει τη σταδιακή υλοποίηση του έργου. Το ηλεκτροδοτούμενο τμήμα εκτείνεται από τον Άγιο Διονύσιο έως το νέο λιμάνι της Πάτρας. Εμπορευματικά τρένα μπορούν να κινούνται από και προς το νέο λιμάνι, αλλά σύμφωνα με την ομάδα, όσον αφορά την εμπορευματική κίνηση η Πάτρα θα είναι και στο μέλλον ένας σιδηροδρομικός και ναυτιλιακός κόμβος ήσσονος σημασίας (400 κλμ. η μέγιστη εκτιμώμενη απόσταση εμπορικής σιδηροδρομικής μεταφοράς).

Στο Δρέπανο χωροθετούνται το αμαξοστάσιο των τρενων, ένα κέντρο φορτίων σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών και ένα εμπορευματικό- ga/ra λιμάνι (σιδηροδρομικές, οδικές, θαλάσσιες μεταφορές). Η ομάδα πρότεινε δύο εναλλακτικές για τον συγκοινωνιακό κόμβο του Δρέπανου, κόμβο συνδυασμένων μεταφορών τριών μέσων, η ομάδα η έναν κόμβο δύο μέσων χωρίς τις λιμενικές δραστηριότητες.

Η ομάδα διατηρεί την υφιστάμενη χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής στην Πάτρα. Η λειτουργία του Προαστιακού διατηρείται καθ’ όλη τη διάρκεια του έργου.

Πολεοδομική ανάπτυξη

Η ομάδα επιλέγει τις περιοχές του Αγίου Διονυσίου

και του Αγίου Ανδρέα για τις κύριες πολεοδομικές παρεμβάσεις. Στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου, όπου δημιουργείται ένας πολλαπλός κόμβος συνδυασμένων μεταφορών προτείνονται μείζονες παρεμβάσεις ολοκληρωμένου πολεοδομικού και σιδηροδρομικού σχεδιασμού. Το τρένο αξιοποιείται ως το “όχημα” για την επανενεργοποίηση και ανάπτυξη του αστικού τοπίου. Η περιοχή γύρω από τον καθεδρικό ναό του Αγίου Ανδρέα πρέπει να επαναξιολογηθεί ως μία περιοχή πολλαπλής ιστορικής μνήμης και να ενταχθούν τα αρχαία και βυζαντινά αρχαιολογικά ευρήματα ως τεκμήρια ιστορικής συνέχειας στον σύγχρονο πολεοδομικό ιστό.

Επιπλέον, η προβλήτα Αγίου Νικολάου και το οικόπεδο της Πειραιϊκής- Πατραϊκής είναι εξίσου σημαντικές περιοχές. Η περιοχή του παλιού λιμενικού σταθμού είναι ένας ελεύθερος χώρος εξαιρετικής σημασίας για τη δημόσια ζωή της Πάτρας. Η προβλήτα του Αγίου Νικολάου παίζει ένα στρατηγικό ρόλο ως ένας δημόσιος χώρος πολλαπλών χρήσεων. Η ομάδα παραθέτει πολλά παραστατικά σκίτσα επεξήγησης των προτάσεων της. Η Πειραιϊκή-Πατραϊκή διαμορφώνεται ως ένας σύγχρονος κόμβος-πυρήνας ανάπτυξης δημιουργικής οικονομίας που ενισχύει την συνύπαρξη του εντόπιου βιοτεχνικού και δυναμικού με τους εκπροσώπους της νέας γενιάς καινοτόμων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Τοπιακή Ανάπτυξη

Το επεξηγηματικό διάγραμμα απεικόνισης της κεντρικής ιδέας εστιάζει σε τέσσερις κύριες περιοχές παρέμβασης κατά μήκος του παραλιακού μετώπου: 1) την Πειραιϊκή- Πατραϊκή, 2) ένα αστικό πάρκο γύρω από την εκκλησία του Αγίου Ανδρέα, 3) επανάκτηση του δημόσιου πάρκου κατά μήκος του παραθαλάσσιου μετώπου στην παλαιά λιμενική ζώνη, και 4) την αποκατάσταση του φυσικού οικολογικού πάρκου στην Αγυιά.

Σταδιακή Ανάπτυξη

Η ομάδα αυτή χρησιμοποίησε εύληπτα διαγράμματα (ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου, πίνακες δρομολογίων) ώστε να παρουσιάσει τα προτεινόμενα τέσσερα στάδια εφαρμογής, από το πρώτο στάδιο άμεσης εφαρμογής 2015-2020 έως το τέταρτο στάδιο μία μακροπρόθεσμων στρατηγικών δράσεων 2030-2040. Μεταξύ των προτεινόμενων άμεσων μέτρων είναι η δημιουργία ενός νέου σιδηροδρομικού σταθμού στα Μποζαϊτικά και η επανενεργοποίηση του τμήματος μεταξύ Αγίου Ανδρέα και Πειραιϊκής- Πατραϊκής. Η αναβάθμιση της μετρικής γραμμής σε μία γραμμή μικτού εύρους είναι προαιρετική.

Συμβατότητα με την πρόταση του ΟΣΕ

Το τμήμα της γραμμής από Ψαθόπυργο- έως Καστελλόκαμπο είναι απολύτως συμβατό με την πρόταση του ΟΣΕ του ΟΣΕ, ενώ η πρόταση ομάδας για επέκταση της μετρικής γραμμής προς Νότον όχι.

Εκτιμήσεις κόστους

Οι εκτιμήσεις κόστους φαίνονται λογικές.

Κίνδυνοι

Οι προτάσεις της ομάδας δεν εμπεριέχουν τεχνικούς κινδύνους.

Συνολική Αξιολόγηση

Η πρόταση της ομάδας βασίζεται σε μία μακροπρόθεσμη στρατηγική με μία καλή τεκμηρίωση των τεσσάρων σταδίων υλοποίησης της. Οι προταθείσες παρεμβάσεις στις επιλεχθείσες περιοχές από το τμήμα Ψαθόπυργος- Δρέπανο έως το νέο συγκοινωνιακό κόμβο του Αγίου Διονυσίου, τις περιοχές του Αγίου Ανδρέα, Πειραιϊκής- Πατραϊκής, καθώς και οι προτάσεις διαμόρφωσης και ανάκτησης των ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, όπως η περιοχή της Αγυιάς η του παλιού λιμανιού μπορούν να οδηγήσουν σε μία νέα „ανάγνωση” του αστικού τοπίου της πόλης.



Αμαξοστάσιο Αγίου Ανδρέα, Πάτρα, 2012 | φωτογραφία: Θεοδώρα Παπαμιχαήλ



Σιδηροδρομική γραμμή μέσω της πρώην βιομηχανικής περιοχής της Πειραιϊκής-Πατραϊκής, Πάτρα, 2015
| φωτογραφία: Markus Nollert

Συμμετοχές των Ομάδων

Πρώην βιομηχανική περιοχή της Περαϊκής Πατραϊκής, Πάτρα, 2015 | φωτογραφία: Markus Nolte

ASTOC 46-55

Feddersen &
Klostermann 56-65

locarydi.com 48-58

Διεθνής Πανεπιστημιακή
Ομάδα 59-70

01 “Πύλη στην Πάτρα”

ASTOC
ARGUS/ BJP/ MESS

Κολωνία/ Dortmund/
Manheim/ Αμβούργο

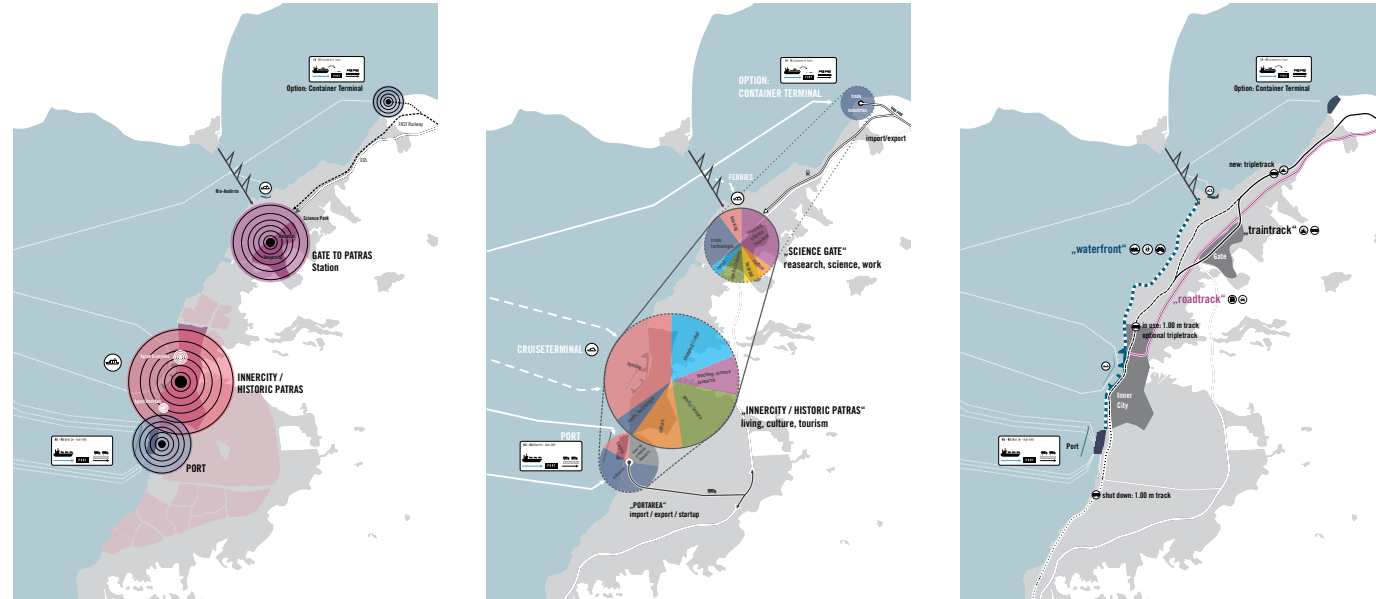
ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Μέλη

Prof. Markus Neppi, Dipl.-Ing. Αρχιτέκτονας BDA
Dipl. Ing. Sebastian Hermann, Πολεοδόμος AKRP
Dipl. Ing. Daniel Bläser, Πολεοδόμος AKNW
Dipl. Ing. Hendrik Jansen, Πολεοδόμος AKNW
Konrad Rothfuchs, Πολιτικός Μηχ/κός

ΣΧΕΔΙΟ 1 TESTPLANNING PATRAS - RAIL & THE CITY

Κεντρική Ιδέα



Πόλοι:

Με τη δημιουργία ενός δεύτερου μεγάλου αστικού πόλου – συμπληρωματικού ως προς το υπάρχον κέντρο της πόλης – γύρω από τον Σταθμό Εισόδου στην περιοχή του πανεπιστημίου, προσφέρεται στην περιοχή αυτή η αναγκαία σπουδαιότητα, ώστε να ενισχυθεί η μελλοντική ανάπτυξη της Πάτρας και να την καταστήσει ανταγωνιστική σε Ελληνικό όσο και διεθνές επίπεδο. Η τοποθέτηση του νέου κυρίου σιδηροδρομικού σταθμού

στο σημείο αυτό μπορεί να προσφέρει αναπτυξιακή ώθηση και δυναμισμό σε ολόκληρο το βόρειο τμήμα της Πάτρας το οποίο σήμερα χαρακτηρίζεται από διαδοχικές περιπτώσεις υποβάθμισης και εσπερωμένες χρήσεις. Μπορεί τότε να καταστεί η περιοχή η νέα Εισόδος στην Πάτρα – για όλους φθάνουν από τη γέφυρα ή την παραλία ζώνη.

Διαντιδραση:

Οι δύο νέοι πόλοι θεωρούνται πως συμπληρώνουν ο ένας τον άλλο και δεν αποτελούν ανταγωνιστικά κέντρα. Το νέο «Σημείο Εισόδου», γύρω από το πανεπιστήμιο, αντιμετωπίζεται ως νέα ενιαία συσπέρσση της κοινωνίας της γνώσης που θα καταστεί όλο και περισσότερο σημαντική για το μέλλον της Πάτρας. Οι χρήσεις στο βόρειο αυτό τμήμα χαρακτηρίζονται από τη σχέση με το πανεπιστήμιο (έρευνα και έπισημη) και την υψηλή προσβασιμότητα (συναλλαγές, εμπόριο). Επίσης η κατοικία (εν πολλοίς φοιτητική) και άλλες συμπληρωματικές χρήσεις θα βοηθήσουν στη μεταμόρφωση της πανεπιστημιούπολης σε ενεργή

αστική περιοχή. Οι εγκαταλειμμένες βιομηχανικές εκτάσεις, γύρω από το νέο λιμάνι στα νότια, θεωρούνται πως θα αναπτυχθούν με βιομηχανικές και εμπορικές χρήσεις, αφιερωμένες σε δημιουργικές νέες επιχειρήσεις, ενώ στο εσωτερικό τμήμα της πόλης, περιοχές όπως αυτές του σταθμού του Αγίου Διονυσίου ή του Αγίου Ανδρέα, μπορούν να αναπτυχθούν με βάση τον κεντρικό και τουριστικό αστικό χαρακτήρα τους – χωρίς να ενχλούνται από τις εμπορευματικές αμαρτωσιές, αν ο τελικός λιμένος αναφοράς της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων τοποθετηθεί στα βόρεια.

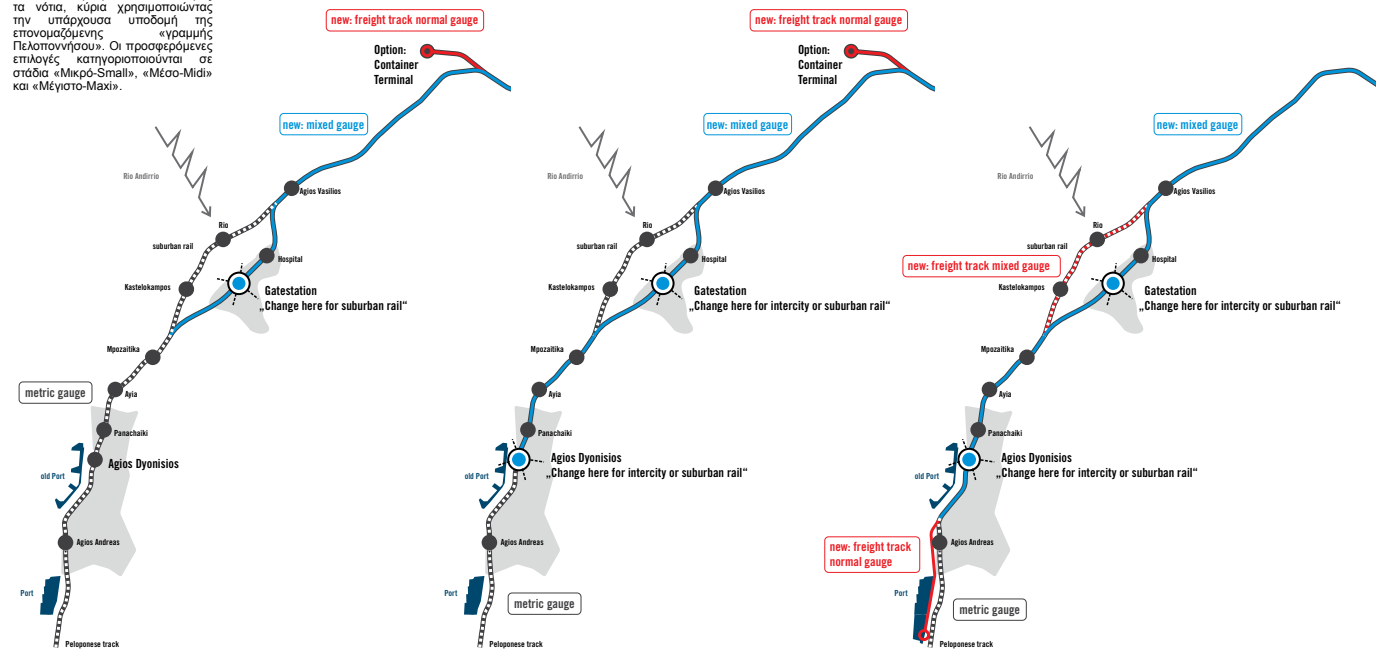
Σύνδεση: 3 Άξονες:

Προκειμένου να συνδεθούν χωρικά οι επιμέρους προτεινόμενοι πόλοι και να καταστεί η αφή στην Πάτρα περισσότερο άνετη και θετικότερη ως εμπειρία για τον ταξιδιώτη, προτείνεται η βασική ιδέα του συστήματος τριών άξωνων. Η διαντιδραση της υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής με το νέο σκέλος επέκτασης της στον Σταθμό Εισόδου και η βελτίωση των στάσεων στην προστακτική γραμμή ορίζει τον ένα άξονα. Ο δεύτερος άξονας αφορά την κεντρική οδό κίνησης αυτοκινήτων και τη διαίρεσή της σε διαφορετικά

επιμέρους τμήματα: στον υπερτοπικό αυτοκινητόδρομο, στην οδό προστακτικής πρόσβασης και τελικά στον εσωτερικό δρόμο της πόλης. Ο τρίτος άξονας αναφέρεται στην παραλιακή γραμμή που εμφανίζει αυξημένες τουριστικές δυνατότητες και αποτελεί ελκυστική σύνδεση για πεζούς και ποδηλάτες. Η νέα πύλη στον προτεινόμενο σιδηροδρομικό Σταθμό της Πάτρας και ο σταθμός του Αγίου Διονυσίου αποτελούν τους κύριους νέους κόμβους Κινητικότητας που συσχετίζουν αυτούς τους τρεις άξονες.

Προσφέροντας επιλογές:

Οι αναπτυξιακές επιλογές που προτείνονται μπορούν δυναμικά να επεκταθούν, με τρόπο ευέλικτο, προς τα νότια, κύρια χρησιμοποιώντας την υπάρχουσα υποδομή της επονομαζόμενης «γραμμής Πελοποννήσου». Οι προσφερόμενες επιλογές κατηγοριοποιούνται σε στάδια «Μικρό-Μεσο», «Μέσο-Μεσο» και «Μεγάλο-Μεσο».



MIKPO-SMALL:

Η ΜΙΚΡΗ-εκδοχή αντιστοιχεί στα δύο ενδιάμεσα ορόσημα του Λιμένα Εμπορευματοκιβωτίων I – Port I και του κεντρικού Σταθμού Εισόδου στην πανεπιστημιούπολη.

MEZO-MIDI:

Η ΜΕΣΗ-εκδοχή αντιστοιχεί στην επιπρόσθετη επέκταση της ταχίας γραμμής, με βάση τη γραμμή Πελοποννήσου, με την κατασκευή «τριπλής» γραμμής, με προσθήκη μιας τρίτης σιδηροδρομικής στην υπάρχουσα γραμμή, μέχρι και τον σημερινό κεντρικό σταθμό που αποτελεί το σημερινό κέντρο σιδηροδρομικής κίνησης της πόλης.

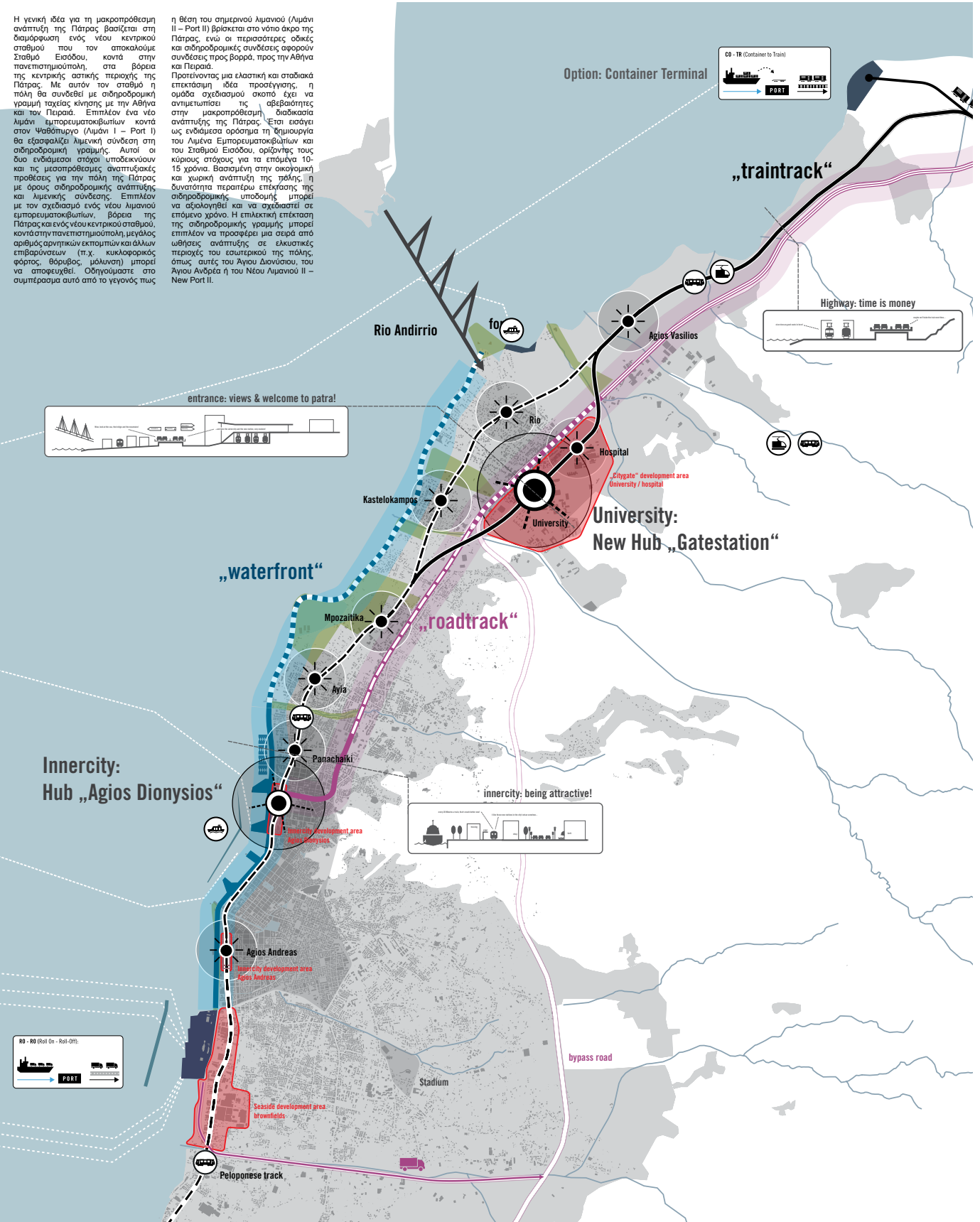
MEΓIΣTO-MAXI:

Η ΜΕΓΙΣΤΗ-εκδοχή αντιστοιχεί στην ακόμη μεγαλύτερη επέκταση της τριπλής γραμμής έως και το Νέο Λιμένα – New Port II, που λειτουργεί σήμερα ως ο κύριος λιμένος της Πάτρας.

Κεντρική Ιδέα της Πρότασης: 1 : 25.000

Η γενική ιδέα για τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της Πάτρας βασίζεται στη διαμόρφωση ενός νέου κεντρικού σταθμού που τον αποκαλούμε Σταθμό Εισόδου, κοντά στην πανεπιστημιούπολη, στα βόρεια της κεντρικής αστικής περιοχής της Πάτρας. Με αυτόν τον σταθμό η πόλη θα συνδεθεί με σιδηροδρομική γραμμή ταχίας κίνησης με την Αθήνα και τον Πειραιά. Επιπλέον ένα νέο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων κοντά στον Ψαθόμυρο (Λιμάνι I – Port I) θα εξασφαλίσει λιμενική σύνδεση στη σιδηροδρομική γραμμή. Αυτοί οι δύο ενδιάμεσα στόχοι υποδεικνύουν και τις μεσοπρόθεσμες αναπτυξιακές προθέσεις για την πόλη της Πάτρας με όρους σιδηροδρομικής ανάπτυξης και λιμενικής σύνδεσης. Επιπλέον η γραμμή ταχίας κίνησης με την Αθήνα και τον Πειραιά, βόρεια της Πάτρας και ενός νέου κεντρικού σταθμού, κοντά στην πανεπιστημιούπολη, μεγάλος αριθμός αρνητικών εκτομπών και άλλων επιβαρύνσεων (π.χ. κυκλοφορικός φόρτος, θόρυβος, μόλυνση) μπορεί να αποφευχθεί. Οδηγούμαστε στο συμπέρασμα αυτό από το γεγονός πως

η θέση του σημερινού λιμανιού (Λιμάνι II – Port II) βρίσκεται στο νότιο άκρο της Πάτρας, ενώ οι περισσότερες οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις αφορούν συνδέσεις προς βόρρα, προς την Αθήνα και Πειραιά. Προτείνοντας μια ελαστική και σταδιακά επεκτάσιμη ιδέα προσέγγισης, η ομάδα σχεδίασμού σκοπό έχει να αντιμετωπίσει τις αβεβαιότητες στην μακροπρόθεσμη διαδικασία ανάπτυξης της Πάτρας. Έτσι εισάγει ως ενδιάμεσα ορόσημα τη δημιουργία του Λιμένα Εμπορευματοκιβωτίων και του Σταθμού Εισόδου, ορίζοντας τους κύριους στόχους για τα επόμενα 10-15 χρόνια. Βασισμένη στην οικογενική και χωρική ανάπτυξη της πόλης, η δυνατότητα περαιτέρω επέκτασης της σιδηροδρομικής υποδομής μπορεί να σχεδιασθεί και να σχεδιαστεί σε επόμενο χρόνο. Η επεκτατική επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής μπορεί επιπλέον να προσφέρει μια σειρά από ωφέλειες ανάπτυξης σε ελκυστικές περιοχές του εσωτερικού της πόλης, όπως αυτές του Αγίου Διονυσίου, του Αγίου Ανδρέα ή του Νέου Λιμανιού II – New Port II.



ΣΧΕΔΙΟ 2: TESTPLANNING PATRAS - RAIL & THE CITY

Παράπλευρη προσέγγιση: Περιοχές Ανάπτυξης στο εσωτερικό της

Άγιος Διονύσιος:

Η περιοχή του Αγίου Διονυσίου προσφέρει χώρο ανάπτυξης 200 στρεμμάτων. Επιπλέον η παραλιακή ζώνη προσφέρει ελκυστικό πεδίο ανάπτυξης, στην περιοχή των προβλητιών. Η κεντρική ιδέα για αυτήν την περιοχή προτείνει ανάπτυξη 5 θέσεων κτηρίων, με προσανατολισμό προς την παραλιακή ζώνη, γύρω από τον παλιό σιδηροδρομικό σταθμό. Το ιστορικό κτήριο του παλαιού σταθμού διατηρείται και επαναπροσδιορίζεται ως ο νέος σταθμός στο εσωτερικό της πόλης, όπου μελλοντικά θα στεγαστεί ο προαστιακός. Εμπρός από το σταθμό προτείνεται η διαμόρφωση ενός αντιπροσωπευτικού για την πύλη υπαίθριου δημόσιου χώρου. Οι προβλήτες διαμορφώνονται με κτήρια προβολής όπως ξυνοδοχεία ή με πολιτιστικές χρήσεις ώστε να ενισχύσουν την ταυτότητα του παραλιακού μετώπου.



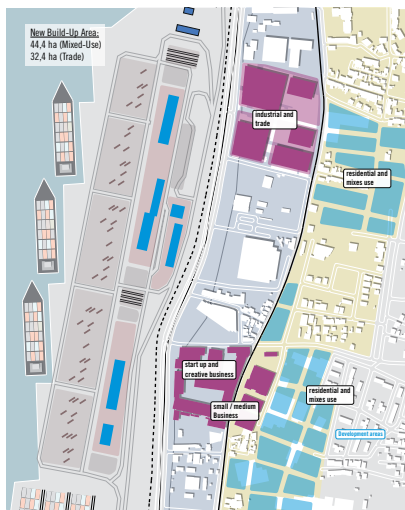
Άγιος Ανδρέας:

Η περιοχή του Αγίου Ανδρέα προσφέρει χώρο ανάπτυξης 60 στρεμμάτων. Η κεντρική ιδέα προτείνει για την περιοχή αυτή την ανάπτυξη 6 θέσεων κτηρίων, στον χώρο του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού, με προσανατολισμό προς τον θόρο. Ο ιστορικός σταθμός επαναγοργανώνεται και χρησιμοποιείται ως νέο κτήριο σταθμού με υπαίθριο δημόσιο χώρο εμπρός από αυτόν. Το παρόλο μέγιστο αναπτύσσεται κύρια με περιοχές πρασίνου και δασικές πόσσους, που προστίθενται στην υπάρχουσα υποδομή φυτεύσεων. Ο σημερινός αποκλεισμός της περιοχής εξαιτίας της χρήσης του σταθμού απόσυρσης σιμνών καταργείται. Η περιοχή μπορεί να χρησιμοποιηθεί για χρήση κοινωνικής κατοικίας, συσχετισμένης στη στάθμη των ισολογίων με άλλες αστικές λειτουργίες, ώστε να προσφέρει ταχύτερη επιρροή στις περιβάλλουσες αστικές συνοικίες.



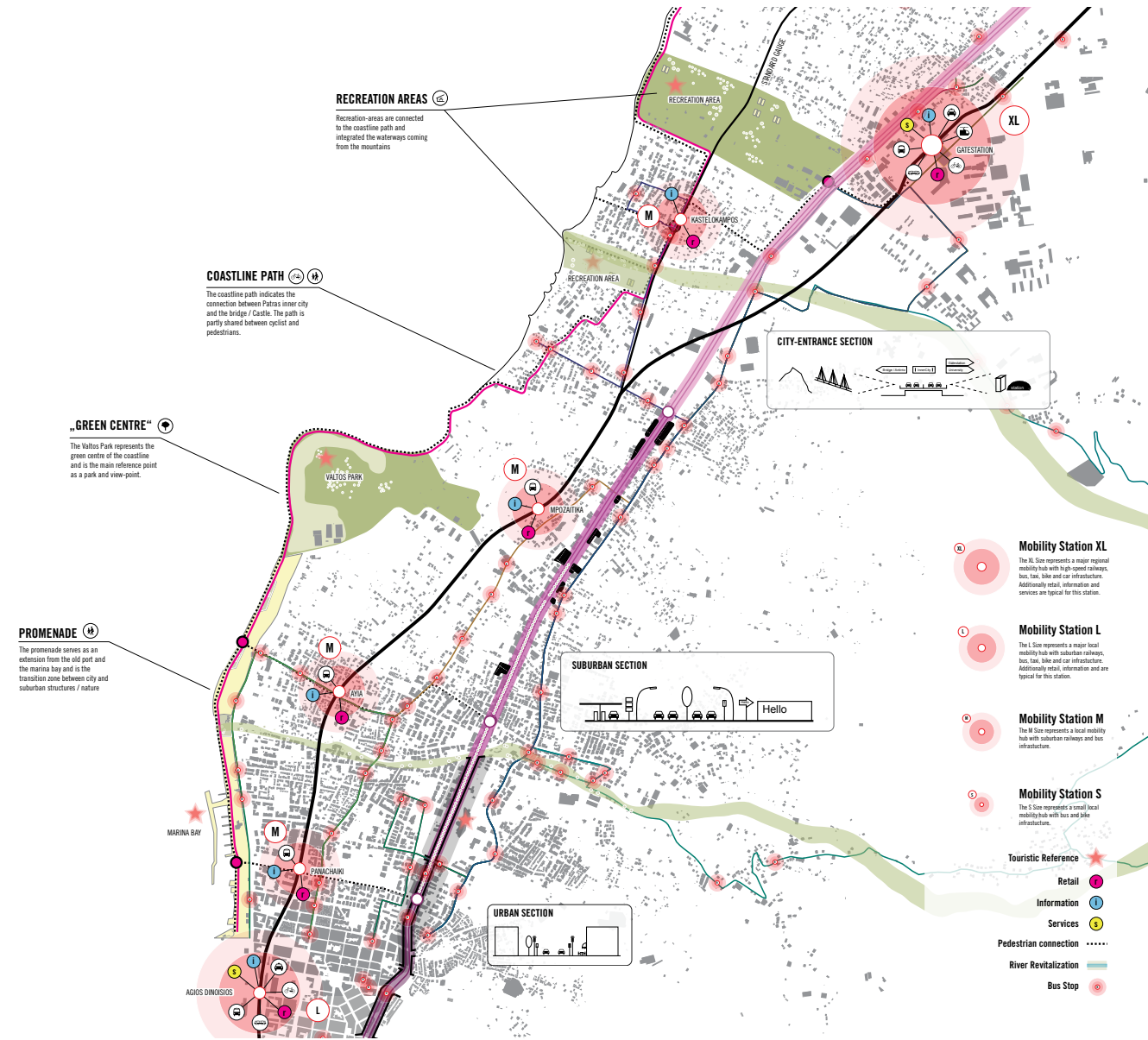
Το Νέο Λιμάνι:

Η περιοχή του Νέου Λιμάνι προσφέρει περισσότερες επιμέρους περιοχές ανάπτυξης και έκταση μεγαλύτερη από όση πραγματικά χρειάζεται προς το παρόν. Έτσι πρέπει να αντιμετωπιστεί η ανάπτυξη του λιμανιού προς τα δικά όπλα και η συσχέτιση του με την περιοχή κατοικίας και μεστων χρήσεων προς το ανατολικό. Η κεντρική ιδέα προτείνει τη διατήρηση των βασικών στοιχείων του σημερινού σχεδίου ανάπτυξης του λιμάνι, του σημερινού master plan. Επιπρόσθετα η βασική ιδέα επεκτείνεται δια «δομής-ζώνες». Μια πρώτη κατά μήκος του δρόμου είναι προτείνει τη διατήρηση των χρήσεων και χώρο για νέες και δημιουργικές επιχειρήσεις σε υπάρχοντα βιομηχανικά κτήρια κλάση. Μια δεύτερη προτείνεται ανατολικά της υπάρχουσας γραμμής Πελοποννήσου, με μικτές χρήσεις κατοικίας, λιανικού εμπόρου και γραφειακών χώρων. Πρόκειται για προσωπική μακροπρόθεση.

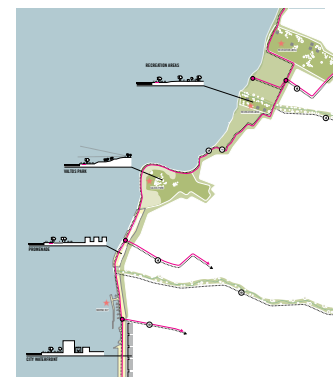


CONCEPT „THREE Axis“

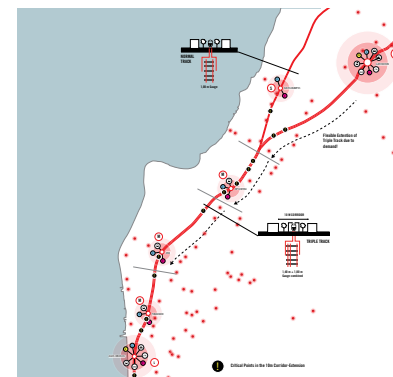
1 : 10.000



Principles: Waterfront



Principles: Train Track



Principles: Main Street



Αρχές για τον σχεδιασμό



Περιοχή Εισόδου στην Πόλη:

- Περιοχή εισόδου ως ορατό σημείο αναφοράς για τον εισερχόμενο από τα βόρεια.
- Χρήση της κυρίας οδού ως κατευθυντική αναφοράς.
- Περιοχή ειδικού αρχιτεκτονικού σφους.
- Σημείο ελάττωσης ταχύτητας.



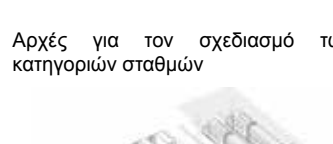
Περισσότερη περιοχή:

- Καθορισμός κανόνων για σημεία εισόδου, χώρους στάθμευσης, διαβάσεις, σημαση.
- Μέτρα ελάττωσης της ταχύτητας οδήγησης.
- Καθορισμός περιγράμματος δρόμων με φυτεύσεις και πεζοδρόμια.
- Περισσότερες και καλύτερες διαβάσεις πεζών.



Αστική περιοχή:

- Ελάττωση χώρων στάθμευσης κατά μήκος του δρόμου.
- Επαναπόδοση χώρου σε πεζοδρόμια και χρήσιες επιφανείες εδάφους.
- Ελάττωση του αριθμού οδικών λωρίδων κίνησης οχημάτων.
- Καθορισμός περιγράμματος δρόμων με φυτεύσεις και πεζοδρόμια.
- Αποδοση μεγαλύτερου ενδιαφέροντος στους πεζούς.



Σταθμός XL

- Κύριος σιδηροδρομικός σταθμός (υπεραστικός και προαστιακός).
- Στάθμευση και αναχώρηση (park and ride), μεταφορά επιβατή και αποχώρηση (kiss and ride).
- Σταθμός λεωφορείων, ταξί.
- Σταθμός λεωφορείων, ταξί.
- Car-sharing, e-mobility, ποδήλατο.



Σταθμός L

- Στάση τριανού (προαστιακού, υπεραστικού και μακροπρόθεσης δυνατότητα).
- Μεταφορά επιβατή και αποχώρηση (kiss and bye).
- Σταθμός λεωφορείων, ταξί.
- Car-sharing, e-mobility, ποδήλατο.
- Γενίωση με χρήσεις της εσωτερικής αστικής περιοχής.

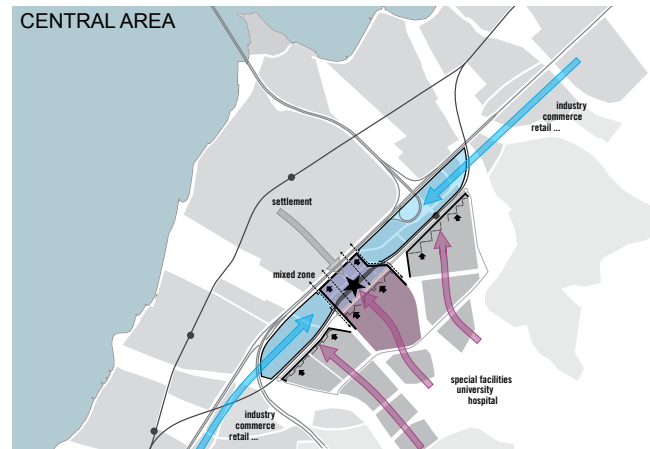


Σταθμός M

- Στάση τριανού (προαστιακού).
- Συνδεση, ει δυνατόν, με λεωφορείο.
- Ποδήλατο.

ΣΧΕΔΙΟ 3: TESTPLANNING PATRAS - RAIL & THE CITY

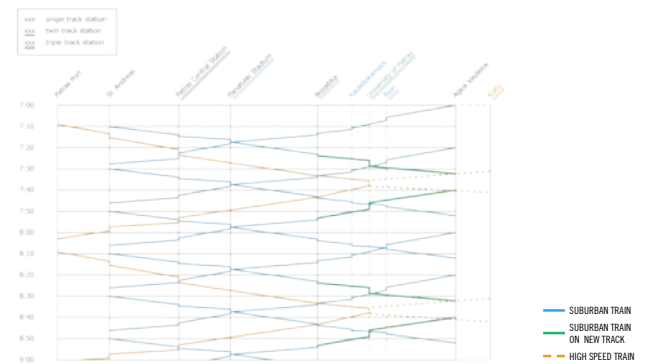
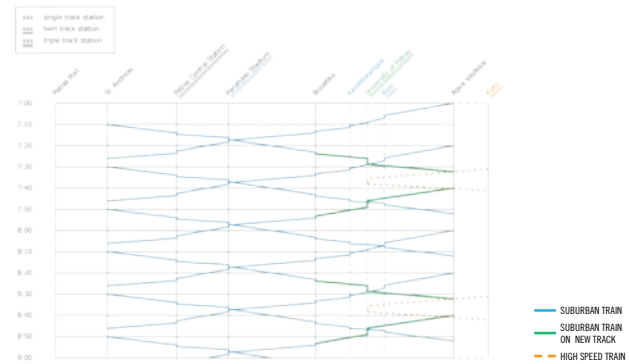
CONCEPT plan - University and Surroundings



CONCEPT plan - University and Surroundings 1:10.000



Timetable



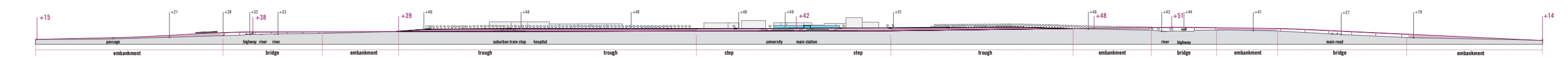
Η σιδηροδρομική γραμμή και η διαμόρφωσή της:

Ο νέα σιδηροδρομική επέκταση που διερχεται από τον Σταθμό Εισόδου, αφήνει την υπάρχουσα γραμμή νότια του Καστελόκampu και προχωρά βόρεια προς την Παναγή. Οι διασταυρώσεις με την κύρια οδό επιλύονται με γέφυρες και επιχωσεις, ενώ η γραμμή στην περιοχή του νοσοκομείου και του πανεπιστημίου υποβαθμίζεται. Έτσι ελαττώνεται η ρηχτική αχλήση προς τις κύριες χρήσεις ενώ η κεραιμένη έκταση ανάμεσα στο πανεπιστήμιο και την κεντρική οδό προφέρεται για καλύτερη χρήση. Επιπλέον η κατασκευή διαβάσεων καθίσταται ευκολότερη.

Ο ίδιος ο σταθμός γεφυρώνει δυο διαφορετικές στάθμες στις δυο όψεις του και δημιουργεί ελκυστικές εισόδους που απευθύνονται και στις δυο πλευρές. Οι κλίσεις της σιδηροδρομικής γραμμής ορίζεται σε 3.5% προς βορρά, έως 0.8% στην κεντρική περιοχή του σταθμού και έως 3.4% στην περιτοκότερη περίπτωση στα νότια. Οι κλίσεις αυτές είναι εφορμόσιμες τόσο για την υπεραστική σύνδεση (στη δεύτερη φάση επέκτασης), όπως και για την προαστική γραμμή που φθάνει στον Σταθμό Εισόδου.

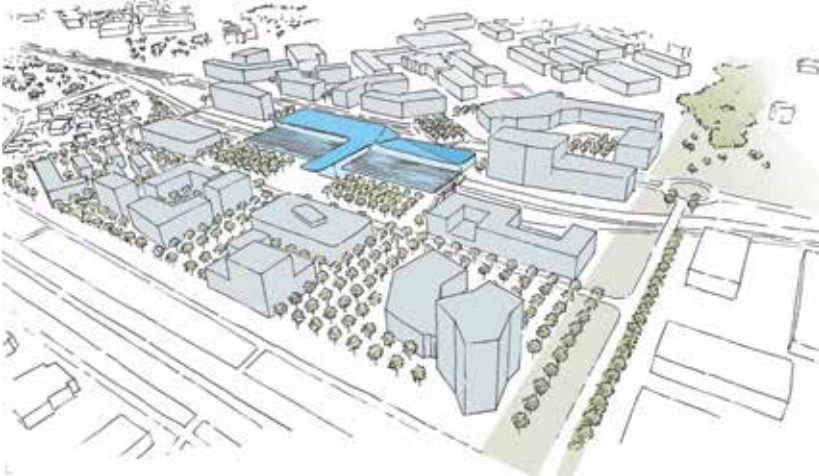


Section (northeast To Southwest)



ΣΧΕΔΙΟ 4: TESTPLANNING PATRAS - RAIL & THE CITY

GATE TO PATRAS



NEW BOULEVARD WITH STATION



VIEW FROM MAINROAD



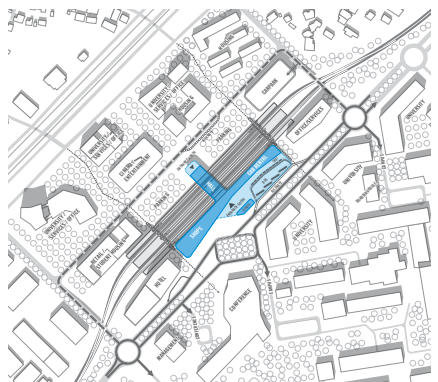
CAMPUS MEETS STATION



USes



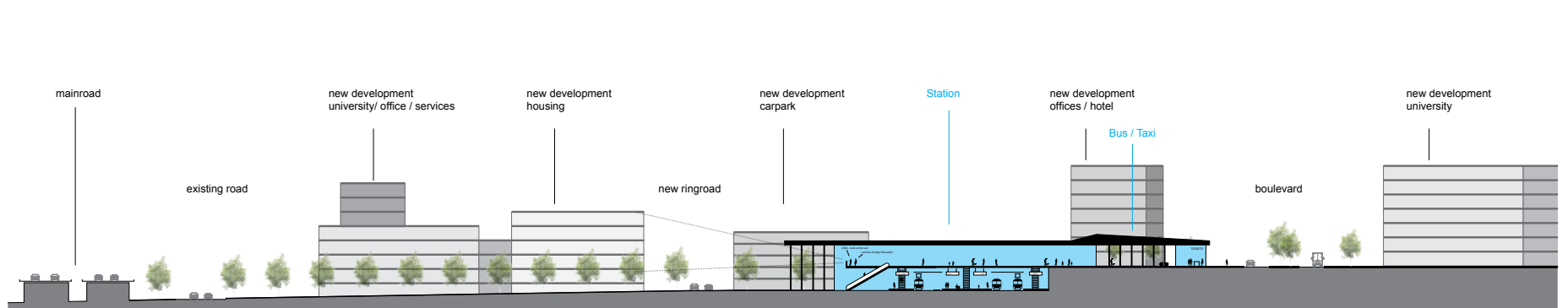
Ο νέος κεντρικός Σταθμός Εισόδου ανταποκρίνεται στην περιοχή της μεγαλύτερης αστικής ανάπτυξης για τα επόμενα 10-15 χρόνια και βελτιώνει με σημαντικό τρόπο το πεδίο γύρω από την πανεπιστημιούπολη και το νοσοκομείο της Πάτρας. Ο Σταθμός Εισόδου κατασκευάζεται ως ελαφρύ κτηριακό συγκρότημα σε αντιδιαστολή με τη συμβατικότερη κατασκευή των κεντρικών κτιρίων της πανεπιστημιούπολης. Σχηματίζοντας έναν νέο πράσινο άξονα ανάμεσα στην πανεπιστημιούπολη και τον Σταθμό Εισόδου, με έναν χώρο κεντρικής πλατείας, μπορούμε να συνδέσουμε τα δυο αυτά τμήματα χώρου ώστε να συγκροτήσουμε μια ενιαία αστική περιοχή. Επιπρόσθετα, κτίρια με δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου, λειτουργίες αναψυχής, κατοικίας και υπηρεσιών αναπτύσσονται γύρω από τον νέο Σταθμό Εισόδου, ώστε να αποδώσουν ποικίλα διαφορετικών χρήσεων στην περιοχή. Οι μεγάλες επενδύσεις υποδομής στο νέο σταθμό τρένου προσφέρουν ισχυρό κίνητρο για περαιτέρω δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στην περιοχή. Πέρα από τη λειτουργία του ως αστικού ενοικιαστικού για την περιοχή του πανεπιστημίου, ο Σταθμός Εισόδου λειτουργεί ως κεντρική εστία κινητικότητας για την Πάτρα με ανάλογη σημασία για την ευρύτερη periferia. Τρένα υψηλής ταχύτητας συνδέουν την Πάτρα με την Αθήνα και τον Πειραιά σε ωριαία βάση και η πρόσβαση στην πόλη βελτιώνεται σημαντικά. Επιπρόσθετα ο σταθμός αποτελεί το νέο σημείο μετεπιβίβασης και διαμετακόμησης για τις συνδέσεις με Λεωφορεία της περιοχής και ταξί. Ένα νέο κτήριο στάθμευσης προσφέρει δυνατότητες στάθμευσης και αναχώρησης επίγειων με το τρένο (park and ride) και συστήματα αυτοματοποιημένης μίσθωσης (sharing systems) για αυτοκίνητα και ποδήλατα υποστηρίζουν την κυκλοφοριακή συμπεριφορά με αυξημένη αειφορική προοπτική. Ο Σταθμός Εισόδου είναι επίσης το κύριο σημείο σύνδεσης μεταξύ του υπάρχοντος προαστιακού τρένου και της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης υψηλής ταχύτητας. Όπως προηγούμενα περιγράφηκε, η επέκταση της γραμμής υψηλής ταχύτητας προς το εσωτερικό της πόλης αποτελεί μόνιμη δυνατότητα. Η κεντρική Λεωφόρος Πανεπιστημίου, σύμφωνα στη πανεπιστημιούπολη και τον Σταθμό Εισόδου, διαμορφώνει τον νέο κεντρικό δημόσιο χώρο, ενσωματώνοντας πολλές διαφορετικές λειτουργίες. Καθώς χαρακτηρίζεται από ισχυρό ύψος σχεδιασμού, με στοιχεία τοπικής διαμόρφωσης και υψιλότατη αστική ποιότητα από τη σημερινή Λεωφόρο. Αν και ο Σταθμός Εισόδου θα έχει ισχυρή επίδραση στην αναπτυξιακή δυναμική της περιοχής, η συνολική διαδικασία αναμένεται να επεκταθεί σε περίοδο 30-40 ετών, με διαρκείς αναπροσαρμογές, σε σχέση με τις μεταβαλλόμενες χωρικές, πολιτικές και οικονομικές συνθήκες.



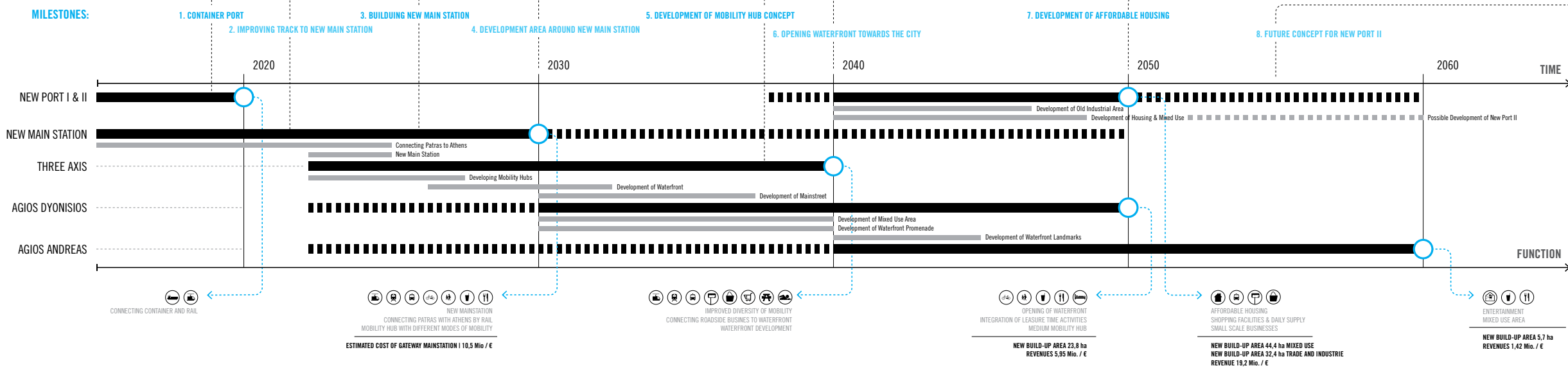
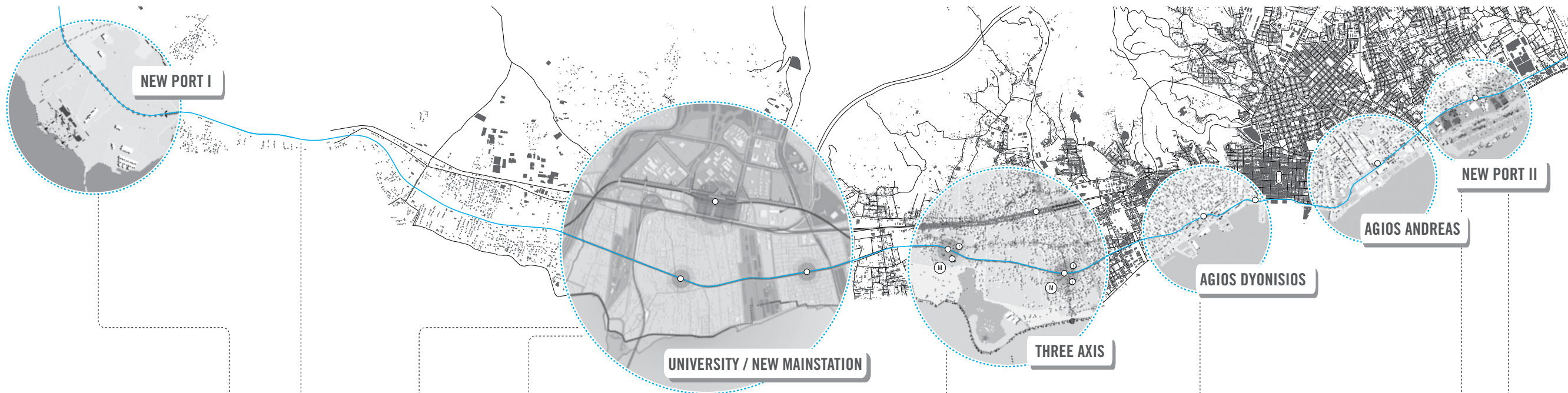
Zoom In depth analysis 1:2.000



SECTION 1:500



ΣΧΕΔΙΟ 5: TESTPLANNING PATRAS - RAIL & THE CITY

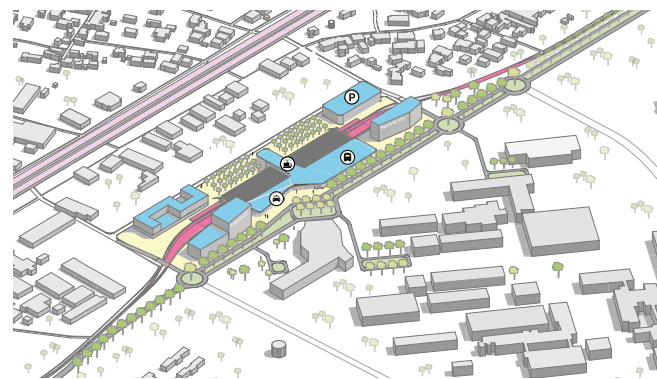


Η Ανάπτυξη του Σταθμού Εισόδου

2020

Έως το 2020 ο Σταθμός Εισόδου, η νέα κύρια ασία κινητικότητα στην Πάτρα έχει ολοκληρωθεί. Εδώ οι αεροίοι υψηλής ταχύτητας, τα λεωφορεία, τα ταξί, τα ποδήλατα, οι πεζοί και τα συστήματα αυτοματοποιημένης μίσθωσης συσχετίζονται σε ένα κεντρικό κόμβο. Εξυπηρετείται όπως ξενοδοχείο, χώροι στάθμευσης και χώροι για λιανικό εμπόριο, άλλες εμπορικές δραστηριότητες και υπηρεσίες δημιουργούνται γύρω από τον σταθμό. Επιπρόσθετα η Λεωφόρος

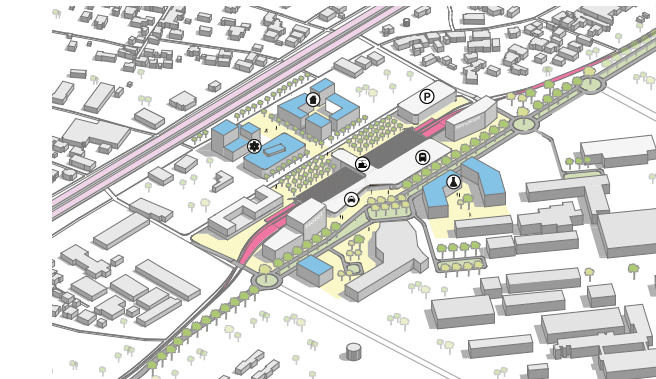
Πανεπιστημίου διαμορφώνεται, προσφέροντας τη νέα κεντρική ζώνη ανάπτυξης στην πανεπιστημιούπολη και στον νέο αθλητικό-αυτοκινητικό σταθμό. Ανασχηματίζει την υπάρχουσα οδό και συνδέει χωρικά δυο αστικές περιοχές οι οποίες σήμερα υφίστανται ελάχιστα συνδέονται. Ο κεντρικός χώρος εμπρός από τον Σταθμό Εισόδου διαμορφώνει τον πυρήνα της νέας έκτασης της πανεπιστημιούπολης.



2030

Έως το 2030 ο Σταθμός Εισόδου έχει επιβληθεί και μπορεί να προσελκύσει επιπλέον αναπτυξιακές τάσεις προς τα βόρεια της πόλης. Διο θέσεις κτηρίων ανατάσσονται, με χρήσεις κατοικίας, για δραστηριότητες έρευνας και πανεπιστημιακές επεκτάσεις προς τη λεωφόρο Πανεπιστημίου. Η πανεπιστημιούπολη επεκτείνεται με τρόπο συστηματικό, ώστε να προσφέρει τη δυνατότητα συγκρότησης παραλακή ζώνη και τις άλλες περιοχές κατοικίας. Επιπρόσθετα η

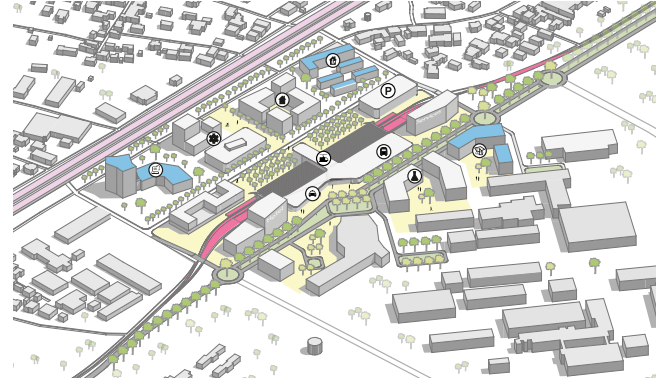
πανεπιστημιούπολη επωφελείνεται από την ανάπτυξη της περιοχής του σταθμού και μπορεί να διαφοροποιηθεί αποκτώντας επιπλέον χώρους για δραστηριότητες έρευνας και πανεπιστημιακές επεκτάσεις προς τη λεωφόρο Πανεπιστημίου. Η πανεπιστημιούπολη επεκτείνεται με τρόπο συστηματικό, ώστε να προσφέρει τη δυνατότητα συγκρότησης παραλακή ζώνη και τις άλλες περιοχές κατοικίας. Επιπρόσθετα η



2040

Έως το 2040 ο Σταθμός Εισόδου έχει γίνει το νέο «κέντρο κέντρο» της Πάτρας και έχει δημιουργήσει ένα δυναμικό σημείο έλξης για τους κατοίκους της, για τους κατοίκους της γενικά, όπως και για τους τουρίστες. Η βόρεια πλευρά του Σταθμού Εισόδου επεκτείνεται με δυο επιπλέον θέσεις κτηρίων που αντιστοιχούν σε σπουδαστική κατοικία και σε κατοικία για χαμηλά εισοδήματα, όπως και σε υπηρεσίες και

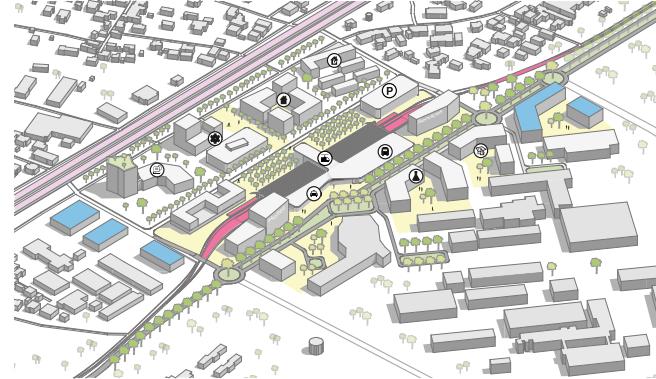
γραφεία. Επίσης η πανεπιστημιούπολη επεκτείνεται και ενσωματώνει τον χαρακτήρα της Κεντρικής Λεωφόρου, με κτήρια στραμμένα προς αυτήν. Τα νέα κτηριακά συγκροτήματα της πανεπιστημιούπολης σχηματίζουν εσωτερικά αίθρια υψηλής ποιότητας.



2050

Έως το 2050 η κύρια διεργασία ανάπτυξης του Σταθμού Εισόδου έχει ολοκληρωθεί. Στην περιοχή της πανεπιστημιούπολης επιπρόσθετες θέσεις κτηρίων έχουν αναπτυχθεί και η συνολική δομή οργάνωσης του χώρου έχει ολοκληρωθεί έως την κεντρική Λεωφόρο Πανεπιστημίου. Οι υπάρχουσες βιομηχανικές κατασκευές στα βόρεια του Σταθμού

επεκτείνονται με βιομηχανικές και εμπορικές χρήσεις ολοκληρωθεί. Στην περιοχή της πανεπιστημιούπολης επιπρόσθετες θέσεις κτηρίων έχουν αναπτυχθεί και η συνολική δομή οργάνωσης του χώρου έχει ολοκληρωθεί έως την κεντρική Λεωφόρο Πανεπιστημίου. Ο συνδυασμός με την Αθήνα και εξυπηρετούν επίσης την προαστική σύνδεση με το εσωτερικό της πόλης της Πάτρας.



02 “Γιατί και Ανατροπή”

**Feddersen &
Klostermann**

Zürich

ΕΛΒΕΤΙΑ

Μέλη

Feddersen & Klostermann, Πολεοδομία,
Αρχιτεκτονική, Αρχιτεκτονική Τοπίου

Studio Vulkan, Αρχιτεκτονική Τοπίου GmbH
Brühlmann Loetscher, Αρχιτεκτονική &
Πολεοδομία ETH SIA

Roland Kobel, διπλ. Πολιτικός Μηχανικός SIA

ΤΟ ΟΡΑΜΑ

έναν ευέλικτο σιδηροδρομικό διάδρομο ενσωματωμένο στην αστική δομή ως εφαλτήριο για την ανάπτυξη της Πάτρας

1. γιατί

Ένα ευέλικτο σύστημα έτοιμο να ενσωματώσει όλα τα πιθανά μελλοντικά σενάρια.



Μεγαλόπνοο έργο: το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου. Χ. Τρικούπης, 1882.



Ακτοπλοϊκή σύνδεση της Πάτρας και της Δυτικής Ελλάδας με την Ευρώπη



«Γιατί»: ένα νέο όραμα για έναν ευέλικτο σιδηροδρομικό διάδρομο που ανταποκρίνεται στις σύνθετες και μελλοντικά μεταβαλλόμενες συνθήκες των σιδηροδρομικών δικτύων της Πάτρας και της Πελοποννήσου.

Ο σιδηροδρομικός διάδρομος/ «γιατί» ανταποκρίνεται ευέλικτα στις ακόλουθες απαιτήσεις:

- > ιδιαιτερότητα αστικού πλαισίου > διαθεσιμότητα χώρου > δρομολόγια τρένων > σταδιακή υλοποίηση > διαθεσιμότητα χρηματικών πόρων > μετεπιβιβάσεις σε άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς



Το «γιατί» σέβεται τα χαρακτηριστικά της υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής.



Ο σιδηρόδρομος μετατρέπεται σε σήμα κατατεθέν, με θετική επιρροή στην ποιότητα ζωής. Γκλατάλ, Ζυρίχη, Ελβετία



Ο σιδηρόδρομος μετατρέπεται σε σήμα κατατεθέν, με θετική επιρροή στην ποιότητα ζωής. Γκλατάλ, Ζυρίχη, Ελβετία



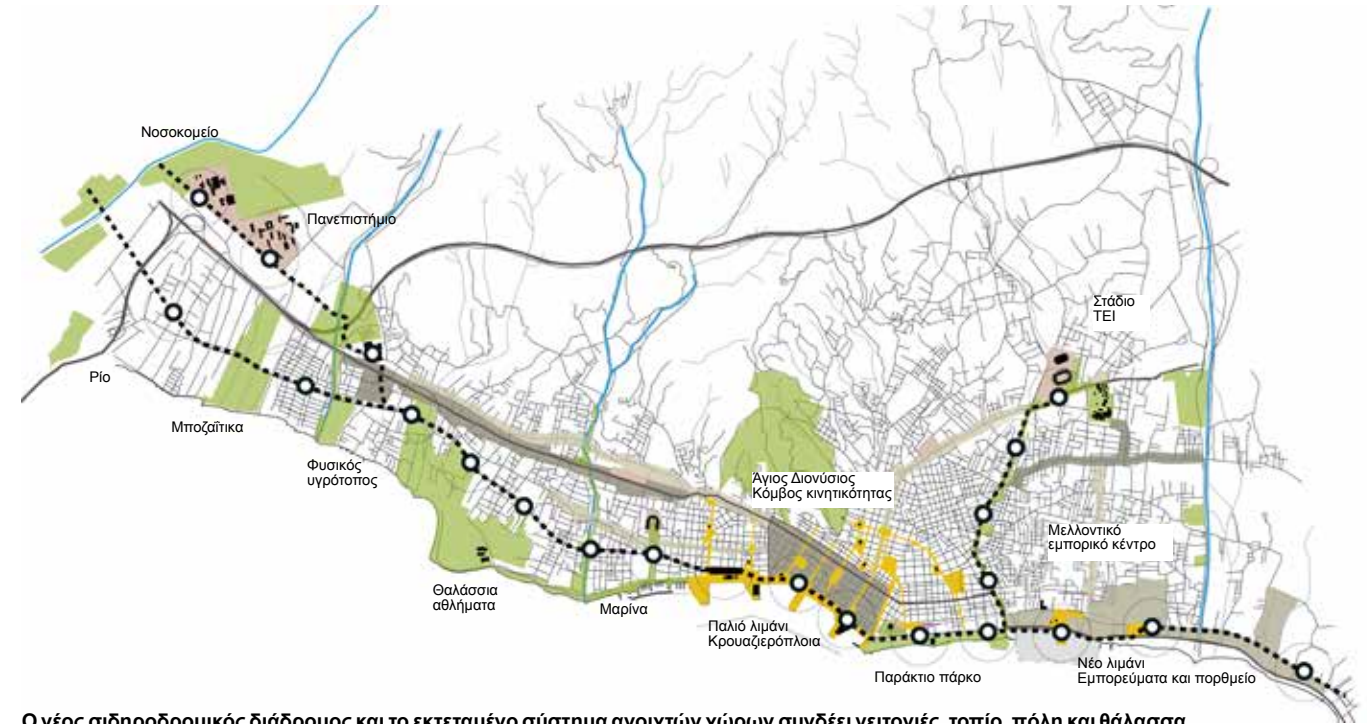
Ο σιδηρόδρομος επιδρά θετικά στην ποιότητα της πόλης. Αράζα, Ελβετία



Διαφάνεια: συνδέοντας οπτικά το θαλάσσιο μέτωπο, το σιδηρόδρομο και την πόλη. Μπανταλόνα, Ισπανία



Οι στάσεις του σιδηρόδρομου γίνονται ζωντανά αστικά χώροι. Η ιστορική πόλη επεκτείνεται. Νίκαια, Γαλλία



Ο νέος σιδηροδρομικός διάδρομος και το εκτεταμένο σύστημα ανοιχτών χώρων συνδέει γειτονιές, τοπίο, πόλη και θάλασσα.

2. ανατροπή

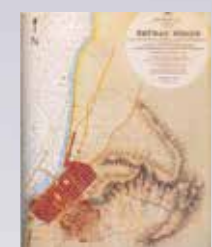
Ανατρέποντας τη σημερινή εικόνα του σιδηρόδρομου και μετατρέποντάς την σε σήμα κατατεθέν, με θετική επιρροή στην ανάπτυξη και ποιότητα ζωής. Ο σιδηρόδρομος εντάσσεται στον αστικό ιστό.

Ο σιδηρόδρομος αποκτά μια θετική διάσταση και επιδρά θετικά στην ανάπτυξη και ποιότητα ζωής της Πάτρας. Αστικά η Πάτρα:

- > επανασυνδέεται με το θαλάσσιο μέτωπό της > γίνεται μια βιώσιμη τουριστική πύλη στη Δυτική Ευρώπη και στην Πελοπόννησο > επεκτείνει το ιστορικό σύστημα του δημόσιου χώρου της > αποκτά στάσεις τρένου και τραμ γίνονται ενεργοί αστικοί χώροι.

Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

ο σιδηρόδρομος και η πόλη
ώστε να μεγιστοποιήσουν τα πιθανά κοινωνικά,



Ιστορικό πολεοδομικό σχέδιο της Πάτρας.



Ο κάναβος της Πάτρας κατευθύνει τα βλέμματα στη θάλασσα.



Οι διελεύσεις στο σιδηρόδρομο σχηματίζουν άξονες που συνδέουν τις υπάρχουσες επιμήκειες σημαντικές αστικές χρήσεις.

Ο ιστορικός κάναβος της Πάτρας επεκτείνεται για να δημιουργήσει διαδρόμους κίνησης από την πόλη στη θάλασσα.

Η Πάτρα στη θάλασσα

Μια αστική ακτογραμμή υψηλής ποιότητας γίνεται ένα σημαντικό στοιχείο της ταυτότητας της Πάτρας. Μια ευρεία ποικιλία χρήσεων που περιλαμβάνει νέα πάρκα αναζωογονεί την ακτή. Κτήρια με την όψη τους στη θάλασσα είναι υπεραξίας και πρέπει να συμβάλουν στην εικόνα του θαλάσσιου μετώπου και στη ζωντάνια του.



Ο σιδηρόδρομος, οι σταθμοί και οι στάσεις του γίνονται ώθηση για την ανάπτυξη και συνδέουν την πόλη με το θαλάσσιο μέτωπο.



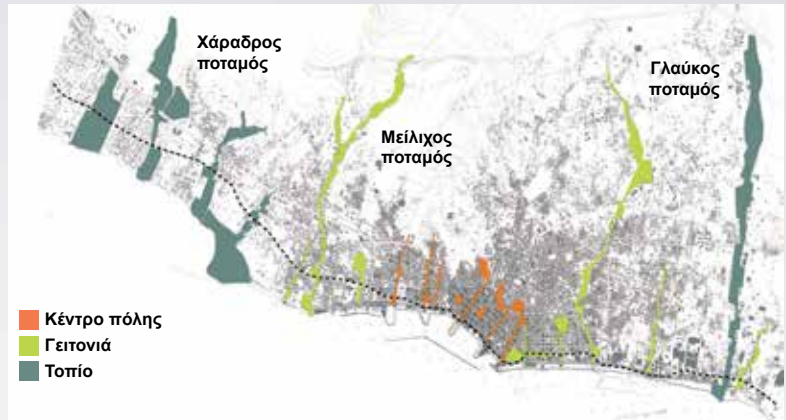
Οι επίπεδες διαβάσεις είναι ασφαλείς και εξασφαλίζουν την ελεύθερη πρόσβαση στη θάλασσα.



Το νιζάν, όπως για παράδειγμα της περίφραξης, βασισμένο σε υπάρχουσες υψηλής ποιότητας δομές, αναβαθμίζει την εικόνα της Πάτρας.



Τα ιστορικά κτήρια αφηγούνται ιστορία της πόλης και της ακτής και πρέπει να προστατευτούν και να αποκαθίστανται.



Αστικό σύστημα υπαίθριων χώρων
Διάδρομοι που οδηγούν από την πόλη στην ακτή, διαμορφώνουν μια ιεραρχία πράσινων ανοιχτών χώρων-συνδέσμων μεταξύ των διαφόρων γειτονιών και του τοπίου.



Ο σχεδιασμός και οι λειτουργίες του θαλάσσιου μετώπου θα έπρεπε να είναι κατάλληλες και να ικανοποιούν τις ανάγκες των πολιτών στις προσκείμενες γειτονίες.

Ο κεντρικός σταθμός, στάσεις τρένου + τραμ

Συγκεντρώνουν τα πλήθη, γίνονται ενεργοί τόποι και προσελκύνουν δημόσιες υπηρεσίες, εστιατόρια και άλλες επιχειρήσεις.



Κεντρικός σιδηροδρ. σταθμ. Λυών.



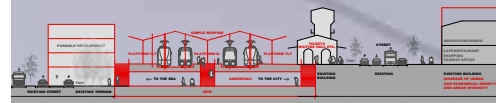
Αλικάντε, Ισπανία



Σταθμός λεωφορείων. Κουρ, Ελβετία

ΚΑΙ Η ΠΟΛΗ

νοούνται σε συνέργεια μεταξύ τους
αστικά και οικονομικά θετικά αποτελέσματα.



Σχηματική τομή: Ένας νέος κεντρικός σταθμός, ο Άγιος Διονύσιος, θα παίξει το ρόλο του συνδέσμου μεταξύ πόλης και θάλασσας.

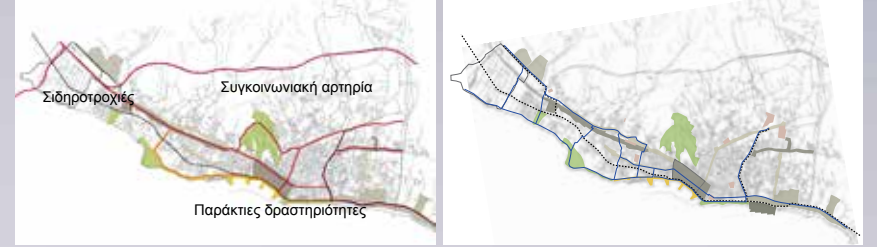


ύνονται την Η επίπεδη διέλευση στο σιδηρόδρομο
/ λιμανιού εξασφαλίζει τη φυσική σύνδεση με τη
τατεύονται θάλασσα. Βαλένθια, Ισπανία



Σχηματική απεικόνιση: ο σταθμός του «παλιού λιμανιού» στο θαλάσσιο μέτωπο, ως συνέχεια της πλατείας των Τριών Συμμάχων.

Κυκλοφορία



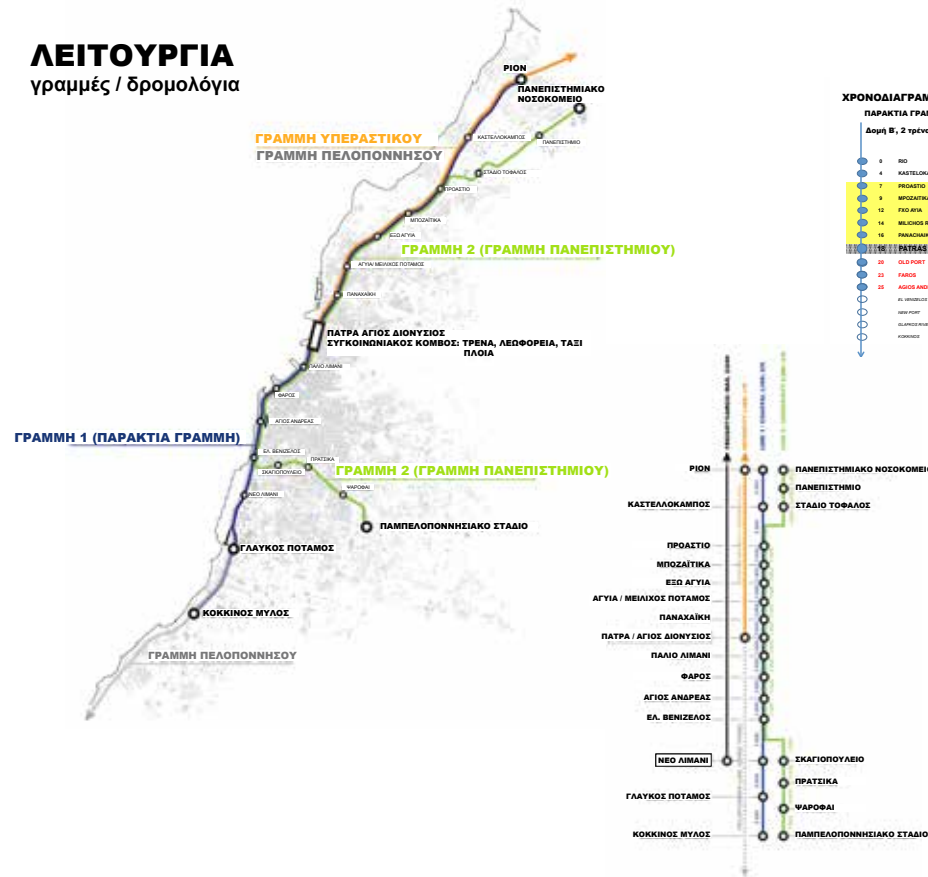
Παραλιακή λεωφόρος: μειωμένο πλάτος λωρίδων αυτοκινήτων. Ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων (μπλε δίκτυο) συνδέει την πόλη και τις γειτονίες της με το σιδηρόδρομο.

Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

έναν διάδρομο που ανταποκρίνεται ευέλικτα στις ποικίλες και μεταβαλλόμενες ανάγκες

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

γραμμές / δρομολόγια

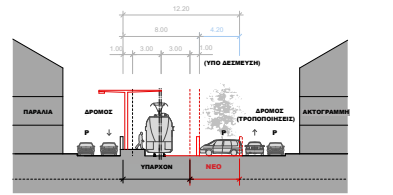
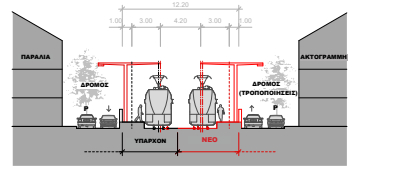
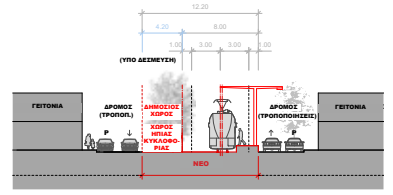
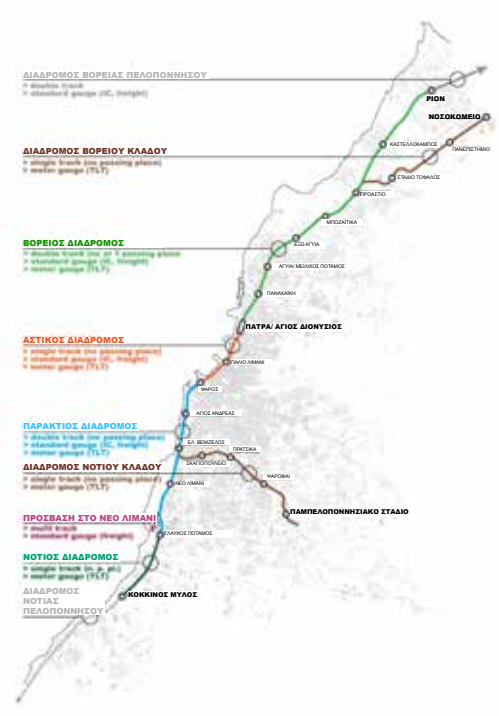
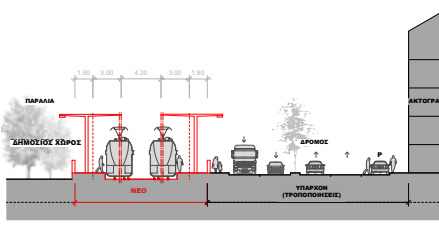
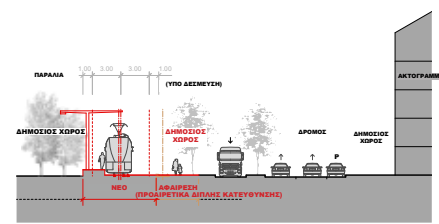


ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΣΤΑΔΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ:

ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΓΡΑΜΜΗ	ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΓΡΑΜΜΗ	ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ
Δομή Β', 2 τρένα	Δομή Δ', 4 τρένα	Δομή Ε', 6 τρένα
1 ΡΙΟΝ	1 ΡΙΟΝ	1 ΝΟΣΗΤΕΙΑ
4 ΚΑΣΤΕΛΟΚΑΜΠΟΣ	4 ΚΑΣΤΕΛΟΚΑΜΠΟΣ	4 ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
7 ΠΡΟΑΣΤΙΟ	7 ΠΡΟΑΣΤΙΟ	7 ΠΡΟΑΣΤΙΟ
9 ΜΠΟΖΑΪΤΙΚΑ	9 ΜΠΟΖΑΪΤΙΚΑ	
12 ΕΣΟ ΑΓΥΙΑ	12 ΕΣΟ ΑΓΥΙΑ	
14 ΑΓΥΙΑ / ΜΕΛΙΧΟΣ ΠΟΤΑΜΟΣ	14 ΑΓΥΙΑ / ΜΕΛΙΧΟΣ ΠΟΤΑΜΟΣ	
16 ΠΑΝΑΧΑΪΚΗ	16 ΠΑΝΑΧΑΪΚΗ	
20 OLD PORT	20 OLD PORT	
23 ΦΑΡΟΣ	23 ΦΑΡΟΣ	
25 ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	25 ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	
27 ΕΛ. ΒΕΜΙΣΣΟΣ	27 ΕΛ. ΒΕΜΙΣΣΟΣ	
30 NEW PORT	30 NEW PORT	1 ΕΛ. ΒΕΜΙΣΣΟΣ
31 ΟΛΥΜΠΟΣ	31 ΟΛΥΜΠΟΣ	2 ΠΡΑΤΣΙΚΑ
34 ΚΟΚΚΙΝΟΣ ΜΥΛΟΣ	34 ΚΟΚΚΙΝΟΣ ΜΥΛΟΣ	3 ΠΑΝΑΧΑΪΚΗ
		4 ΠΑΜΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΑΚΟ ΣΤΑΔΙΟ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

υποδομή διαδρόμου



ΣΤΑΔΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

γραμμές / υποδομή διαδρόμου



ΔΟΜΗ Α' ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΑ (ΣΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ 5-7 ΕΤΗ)

ΤΡΑΙΝΟΣΕ (υπεραστικός):

- καμία επέμβαση
- μέτρα για τη δέσμευση του διαδρόμου

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (στο νέο λιμάνι):

- καμία επέμβαση
- μέτρα για τη δέσμευση του διαδρόμου

ΤΡΑΜ (Tram like Train):

- διατήρηση του υπάρχοντος τραμ (προαστιακός)
- μέτρα για τη δέσμευση του διαδρόμου

ΔΟΜΗ Β' ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΑ (ΣΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ 5-7 ΕΤΗ)

ΤΡΑΙΝΟΣΕ (υπεραστικός):

- αναβάθμιση σε διπλής τροχιάς μέχρι τη «Στάση Πάτρα/ Άγιος Διονύσιος»
- κατασκευή νέου κεντρικού Σταθμού «Πάτρα/ Άγιος Διονύσιος» (συγκοινωνιακός κόμβος)
- Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (1η φάση πρόσβασης στο νέο λιμάνι)

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (στο νέο λιμάνι):

- καμία επέμβαση

ΤΡΑΜ (Tram like Train):

- αναβάθμιση/ κατασκευή «γραμμής 1» μεταξύ «Ρίο» και «Πάτρα/ Άγιος Διονύσιος» (Γραμμή 1 / παρακτια γραμμή)

ΔΟΜΗ Γ' ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΑ (ΕΝΤΟΣ 15 ΕΤΩΝ)

ΤΡΑΙΝΟΣΕ (υπεραστικός):

- καμία επέμβαση

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (στο νέο λιμάνι):

- αναβάθμιση σε μονής/ διπλής τροχιάς μέχρι το νέο λιμάνι/ τερματικός σταθμός εμπορευμάτων
- Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση (2η φάση πρόσβασης στο νέο λιμάνι)

ΤΡΑΜ (Tram like Train):

- κατασκευή της «γραμμής 1» μεταξύ «Πάτρα/ Α. Δ.» και «Άγιος Ανδρέας»
- νέα στάση «Φάρος» (πιθαν. Δομή Δ')
- επενδύσεις «γραμμής 1» μεταξύ «Άγιος Ανδρέας» και «Νέο Λιμάνι»

ΔΟΜΗ Δ' ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΑ (ΕΝΤΟΣ 15 ΕΤΩΝ)

ΤΡΑΙΝΟΣΕ (υπεραστικός):

- καμία επέμβαση

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (στο νέο λιμάνι):

- καμία επέμβαση

ΤΡΑΜ (Tram like Train):

- αναβάθμιση «γραμμής 1» μεταξύ «Άγιος Ανδρέας» και «Γλαυκός ποταμός», ή και παραπέρα
- νέες στάσεις «Φάρος» (πιθαν. Δομή Γ'), «Άγιος Ανδρέας», «Νέο Λιμάνι», «Γλαυκός ποταμός», πιθαν. «Κοκκίνος Μύλος»

ΔΟΜΗ Ε' ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΑ (ΕΝΤΟΣ 15 ΕΤΩΝ)

ΤΡΑΙΝΟΣΕ (υπεραστικός):

- καμία επέμβαση

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (στο νέο λιμάνι):

- καμία επέμβαση

ΤΡΑΜ (Tram like Train):

- νέος κλάδος της «γραμμής 2» («Γραμμή Πανεπιστημίου»)

ΔΟΜΗ ΣΤ' ΜΑΚΡΥΠΡΟΘΕΣΜΑ (ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΤΩΝ 15 ΕΤΩΝ)

ΤΡΑΙΝΟΣΕ (υπεραστικός):

- καμία επέμβαση

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (στο νέο λιμάνι):

- καμία επέμβαση

ΤΡΑΜ (Tram like Train):

- νέος κλάδος της «γραμμής 2» («Γραμμή Πανεπιστημίου»)

ΔΟΜΗ Ζ' ΜΑΚΡΥΠΡΟΘΕΣΜΑ (ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΤΩΝ 15 ΕΤΩΝ)

ΤΡΑΙΝΟΣΕ (υπεραστικός):

- πρόεκταση «Σιδηρόδρομος Πελοποννήσου» προς Πύργο, Κατάκωλο, Ολυμπία κλπ

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (στο νέο λιμάνι):

- καμία επέμβαση

ΤΡΑΜ (Tram like Train):

- καμία επέμβαση

03 “Τρένο, με κάθε μέσο!”

iocarydi.com

Μέλη

Αθήνα

Δρ. Ηώ Καρύδη, Αρχιτέκτονας ΕΜΠ, Πολεοδόμος Τοπίου ΜΑ ΑΑ

Δημήτρης Καρύδης, Καθηγητής Πολεοδομίας, Σχολή Αρχιτεκτονικής, ΕΜΠ

Νικόλαος Κασίκης, Επιβλέπων στον Πολεοδομικό και Αστικό Σχεδιασμό, Harvard GSD

ΕΛΛΑΔΑ

Φάνης Καφαντάρης, Αρχιτέκτονας – Ερευνητής ΕΜΠ – Διδακτορικός φοιτητής Σχολή Αρχιτεκτονικής, ΕΜΠ

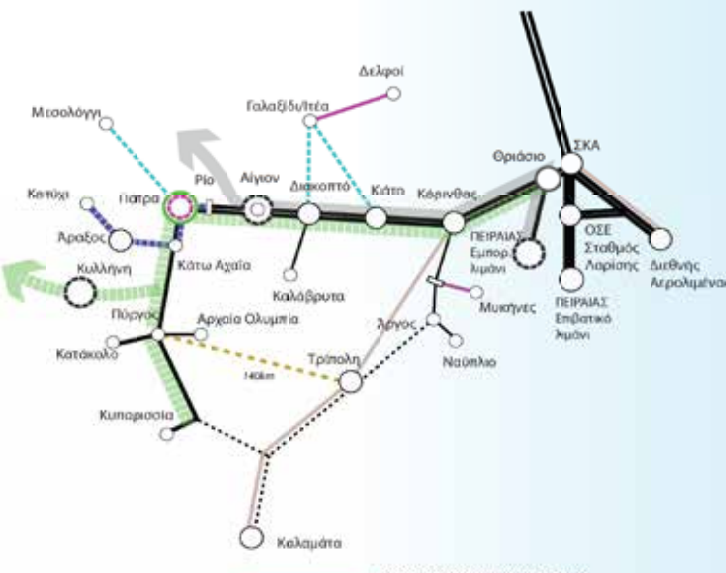
Ιωάννης Νικολαΐδης, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός D.E.A

ΤΡΕΝΟ, ΜΕ ΚΑΘΕ ΜΕΣΟ! _ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΔΥΝΑΜΙΚΩΝ ΤΟΥ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΜΕΛΕΤΗΣ

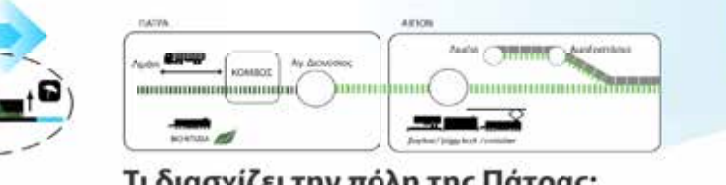
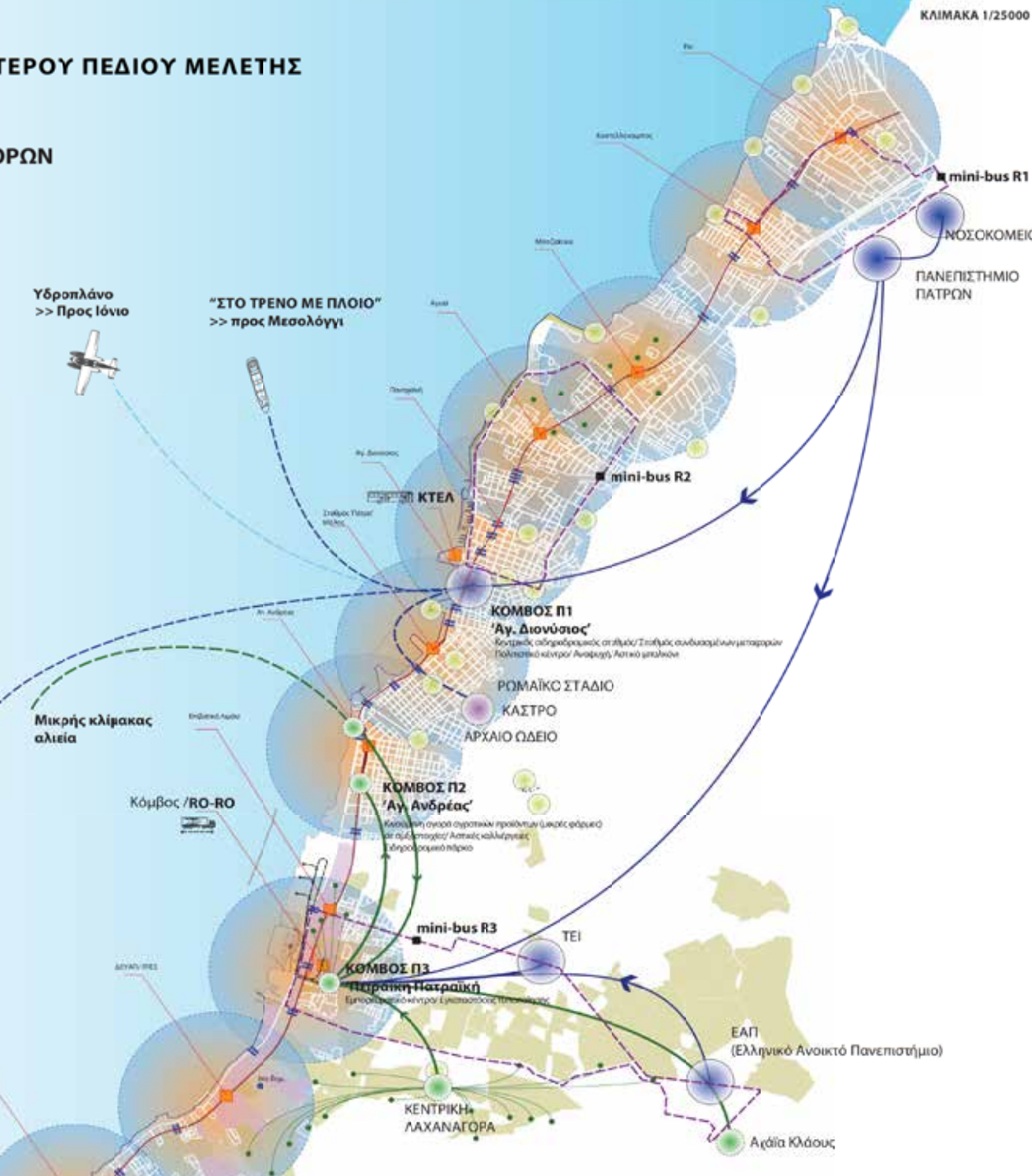
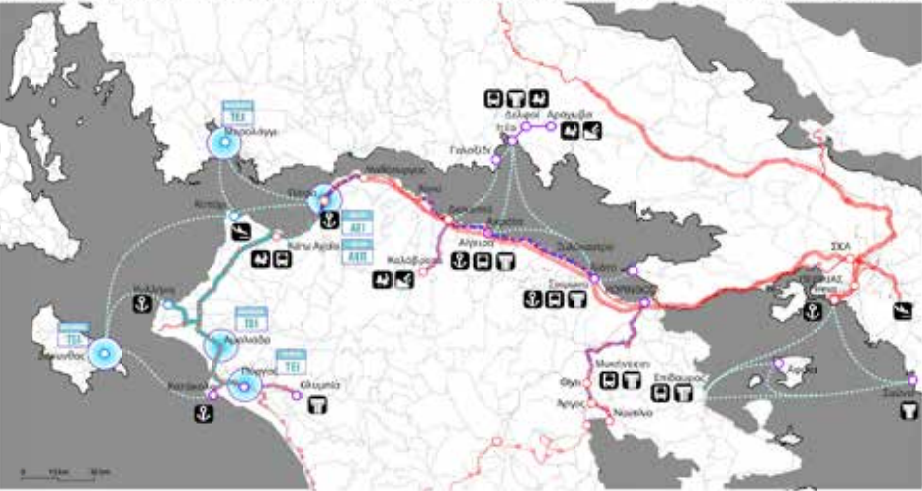


ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΟΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ Μακροπρόθεσμος Σχεδιασμός [>20 έτη]

'Βαρύ' Εμπορευματικό φορτίο / Συνδυασμένη μεταφορά Container _ Περιοχή Αναφοράς I Εξαγωγή προϊόντων αγροτικής παραγωγής μικρής κλίμακας



"ΣΤΟ ΤΡΕΝΟ ΜΕ ΠΛΟΙΟ" _ Γεωγραφία Αναφοράς III Η θάλασσα ως πόρος για μια διαφοροποιημένη οικονομική ανάπτυξη του ΟΣΕ: Ο σιδηρόδρομος ως διάδρομος γνώσης



Τι διασχίζει την πόλη της Πάτρας;

Τρένο, με κάθε μέσο! : Προς μία εφικτή πρόταση

Βασική πρόθεση αυτής της μελέτης αποτελεί η αναδιάρθρωση των σιδηροδρομικών δικτύων στη βόρεια/ βορειοδυτική Πελοπόννησο και στην ευρύτερη περιοχή της Πάτρας με τρόπο ώστε να λειτουργήσει καταλυτικά στην εδραίωση συνεργειών σε διαφορετικές κλίμακας (όσο τη μητροπολιτική περιοχή της Πάτρας στην ευρύτερη περιφέρεια της βόρειας/βορειοδυτικής Πελοποννήσου και οικονομικούς τομείς (σε πρωτογενή δευτερογενή, τριτογενή τομείς).

Το κεντρικό σύγχρονο παράδειγμα αναδιάρθρωσης των υποδομών στοχεύει στη δημιουργία 'αρχών' και εξειδικευμένων δικτύων υποδομών. Τα εξειδικευμένα αυτά συστήματα αν και είναι αποτελεσματικά ως προς τη λειτουργία που εξυπηρετούν, τείνουν να αποκόπτονται από τα υπόλοιπα στοιχεία του περιβάλλοντος, παράγοντας συνθήκες κατακερματισμού της αστικής επιφάνειας στην οποία υποκαθίστανται. Η συνθήκη αυτή καθ' ελάχιστο γεννά ερωτήματα σχετικά με ανισοκατανομές στη διάχυση του οφέλους των επενδύσεων

σε υποδομές για τις περιβάλλουσες κοινότητες και οικονομίες. Σε αντιδιαστολή προς αυτό, στη μελέτη μας, προτείνεται ένα εναλλακτικό ως προς το κυρίαρχο αυτό παράδειγμα στην κατασκευή των σύνθετων επιχειρησιακών αγκαλιών.

Παλιό μελέτης: Σύνθετες επιχειρησιακές οικολογίες (service ecologies)

Η εφικτότητα και η πιθανότητα επιτυχίας αυτής της πρότασης δεν βασίζεται στη μονοσήμαντη ανάπτυξη ενός και μόνο στοιχείου υποδομής (π.χ. σιδηροδρομική γραμμή) ή μιας κλίμακας αναφοράς (π.χ. την πόλη της Πάτρας) αλλά στη δημιουργία ενός τοπίου που θα προκύψει μέσα από μια συνθετική διαδικασία που θα συμπεριλάβει κάθε πιθανή επιχειρησιακή οικολογία διατρέχοντας το σύνολο των διαφορετικών κλιμάκων αναφοράς.

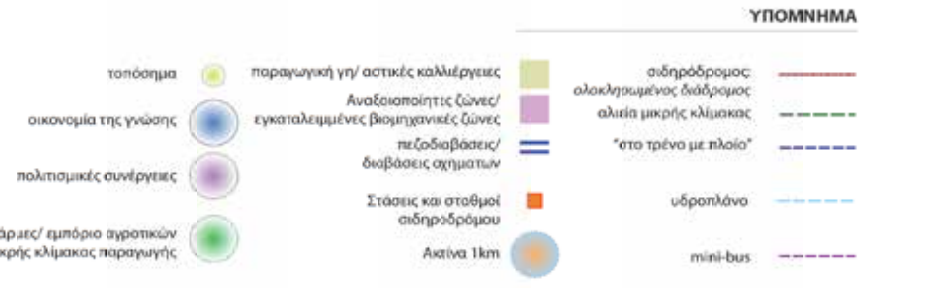
Οι σύνθετες επιχειρησιακές οικολογίες μπορεί να νοηθεί κάθε τύπου ενεργοποίηση και συντονισμός υλικών και άυλων ενεργημάτων, με στόχο την επίτευξη μιας λειτουργίας μέσω ομαίας από μία πολυδιάστατη συνθετική διαδικασία. Οι οικολογίες αυτές εξαρτώνται από την 'ενεργοποίηση' πολλών και διαφορετικών στοιχείων της φυσικής γεωγραφίας (1η φύση) του εξοπλισμού του εδάφους (2η φύση) και του συντονισμού ενός πλήθους που σχηματίζεται από το κοινωνικό και οικονομικό ενεργημάτι και τα ρεχθματικά πλαίσια (3η φύση).

Οι σύνθετες επιχειρησιακές οικολογίες προθέτα μπορεί να αποτελέσουν και τον τρόπο κατανοήσης επί μέρους λειτουργιών της οικονομίας (π.χ. το κυρίαρχο τοπίο κάθε αλυσίδας βασικών αγαθών και κάθε δικτύου παραγωγής μπορεί να νοηθεί ως 'επιχειρησιακή οικολογία', της περιβαλλοντικής διαχείρισης (π.χ. ο υδρολογικός κύκλος και η θέρμανση μιας περιοχής) κλπ.

Στρατηγική Εφικτότητας

Σκοπός αυτής της μελέτης δεν είναι ο σχεδιασμός των 'οικολογιών' αλλά η διερεύνηση που θα προετοιμάσει ένα τοπίο ικανό να τις εξυπηρετήσει και να τις επιτρέψει να αναδυθούν με δημιουργικούς και απροβλεπτούς τρόπους. Αυτή η 'από τα κάτω' τελικά στρατηγική του επιλεκτικού και αποστασιομένου εξοπλισμού του εδάφους που στόχο έχει τη δημιουργία ενός δυναμικού πλέγματος δραστηριοτήτων αντι ενός δικτύου προκαθορισμένων λειτουργιών, έχει τέσσερις βασικούς πυλώνες που την καθορίζουν.

1. Αύξηση / Ρίσκο
2. Ενομοίωση των κερμάτων των δομών και υποδομών και μεγιστοποίηση του οφέλους
3. Πολυαπόπληξη των επενδυτικών πηγών - άμεσες και έμμεσες
4. Ενεργοποίηση του ιδιόμορφου και λαβδονόμου δυναμικού της αγοράς

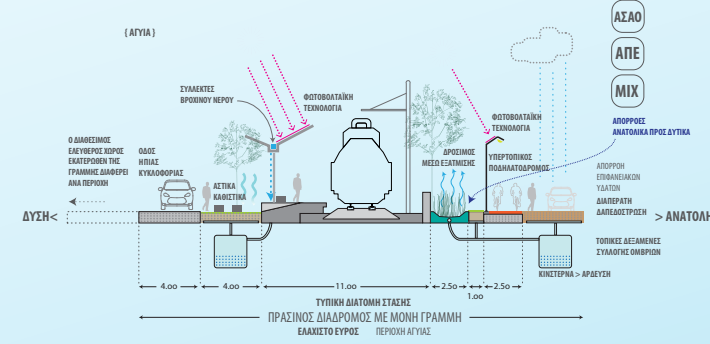
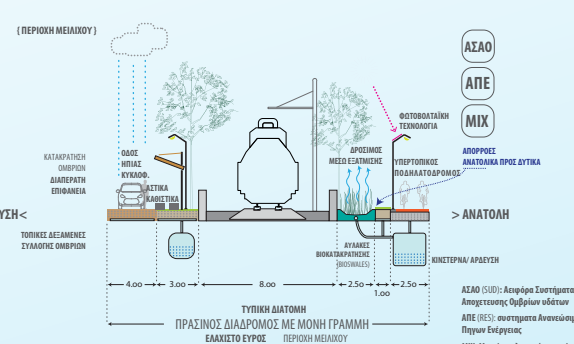
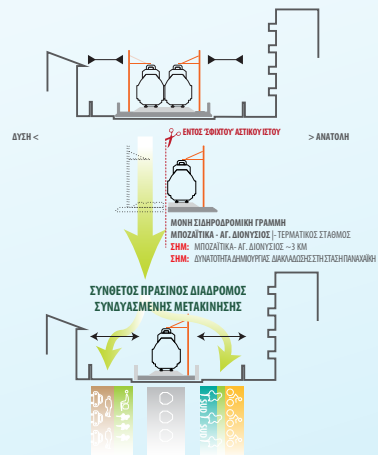
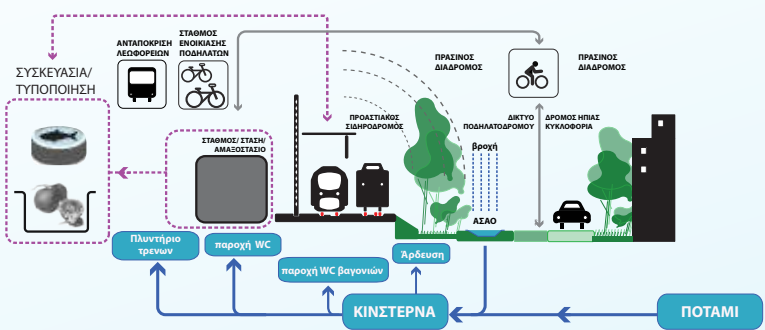


ΤΡΕΝΟ, ΜΕ ΚΑΘΕ ΜΕΣΟ! — ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΣΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΔΙΟ

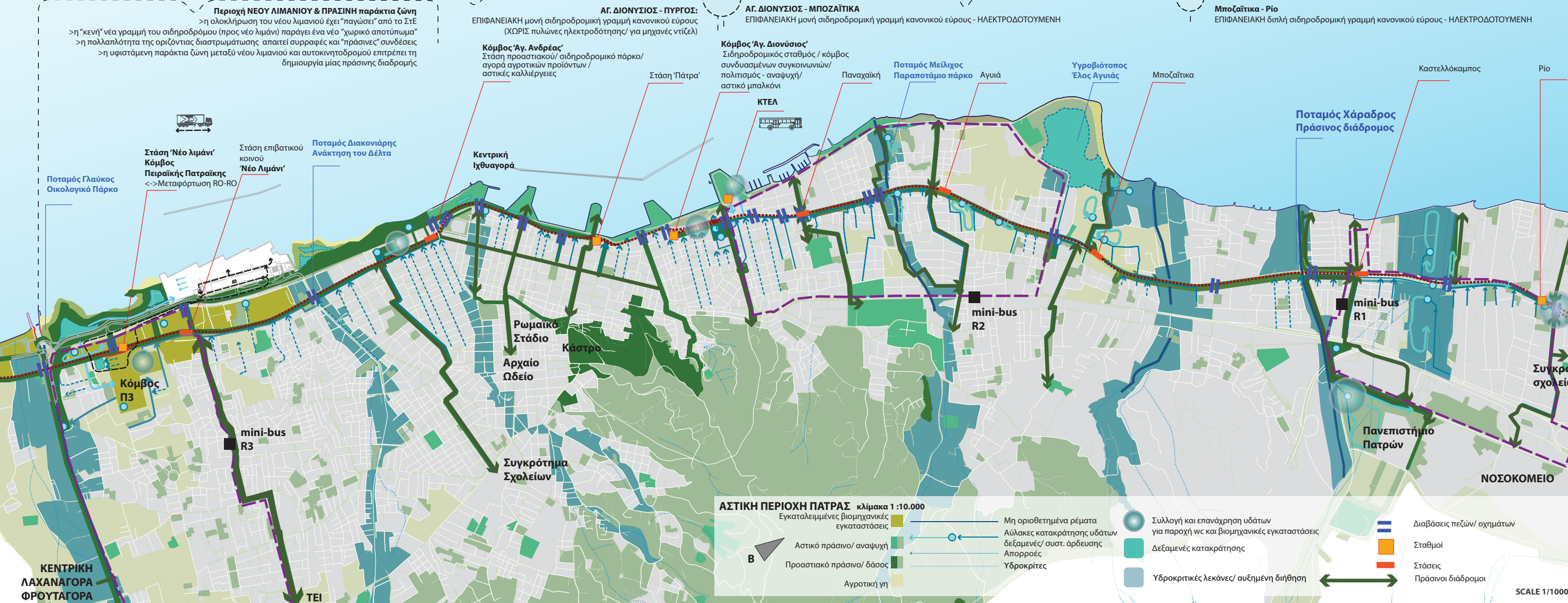
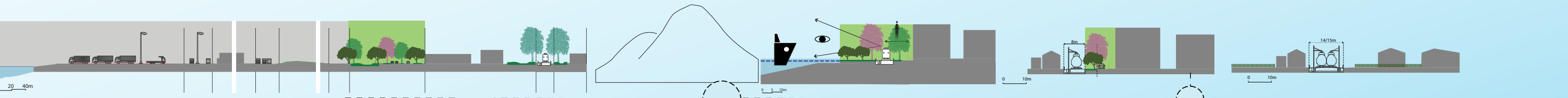
ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΩΣ ΚΑΤΑΛΥΤΗΣ ΣΕ ΑΣΤΙΚΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥΣ

Αντί της πρότασης της ΕΡΓΟΣΕ που υιοθετεί την μέθοδο 'cut and cover' για την αναβάθμιση του δικτύου, η επιφανειακή λειτουργία του σιδηροδρόμου που προτείνεται εδώ με ταυτόχρονη μελέτη ενός 'πράσινου διάδρομου' πλάι στις γραμμές κρίνεται ως εφικτή εναλλακτική προσέγγιση που θα επιτρέψει στο σιδηροδρομικό δίκτυο να αποκτήσει ρόλο καταλύτη στην αναδιοργάνωση του αστικού πεδίου. Επιπλέον, ο κόστος για την προσέγγιση αυτή εκτιμάται στα 150 εκ. € σε αντίθεση με την προσέγγιση με 'cut and cover' που αποτιμάται στα 250 εκ. € (μερικό c&c) ή 700 εκ. € (πλήρες c&c).

Ο 'πράσινος διάδρομος' που προτείνεται θέτει ως προτεραιότητα την εισαγωγή *αειφόρων συστημάτων αποχέτευσης όμβριων υδάτων* (ΑΣΑΟ/SUD) τόσο για την απομείωση πλημμυρικών φαινομένων όσο και για την αποθήκευση και επανάχρηση των όμβριων για λόγους συντήρησης του έργου συνολικά (άρδευση, καθαριότητα, εφοδιασμός WC βαγονιών, λοιπές επικουρικές λειτουργίες κλπ). Το σχήμα αυτό προάγει ουσιαστικά ένα αυτοτροφοδοτούμενο οικολογικό κύκλο στην κατεύθυνση της βιωσιμότητας.



ΜΟΝΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΚΗ ΣΙΔ. ΓΡΑΜΜΗ & ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΜΙΚΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΙΣΟΡΡΟΠΗΜΕΝΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ



ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΤΡΑΣ κλίμακα 1:10.000

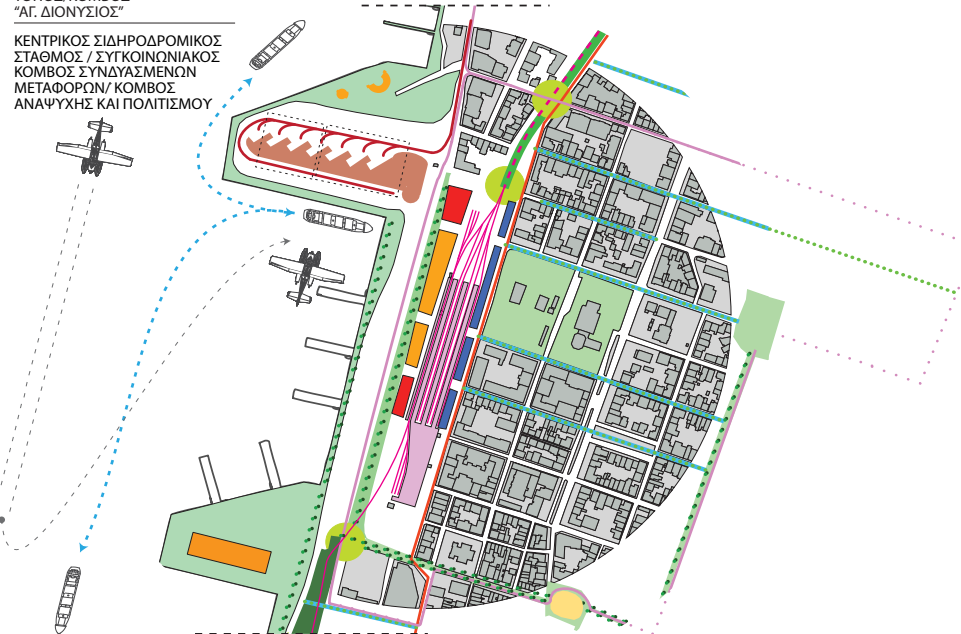
- Εγκαταλεμμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις
- Μη οριοθετημένα ρέματα
- Αύλακες κατακράτησης υδάτων δεξαμενές/ συστ. άρδευσης
- Απορροές
- Υδροκρίτες
- Αστικό πράσινο/ αναψυχή
- Προασιακό πράσινο/ δάσος
- Αγροτική γη
- Συλλογή και επανάχρηση υδάτων για παροχή wc και βιομηχανικές εγκαταστάσεις
- Δεξαμενές κατακράτησης
- Υδροκρίτικές λεκάνες/ αυξημένη διήθηση
- Διαβάσεις πεζών/ οχημάτων
- Σταθμοί
- Στάσεις
- Πράσινοι διάδρομοι

SCALE 1/10000

ΤΡΕΝΟ, ΜΕ ΚΑΘΕ ΜΕΣΟ! _ ΠΥΚΝΩΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΩΝ & ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ

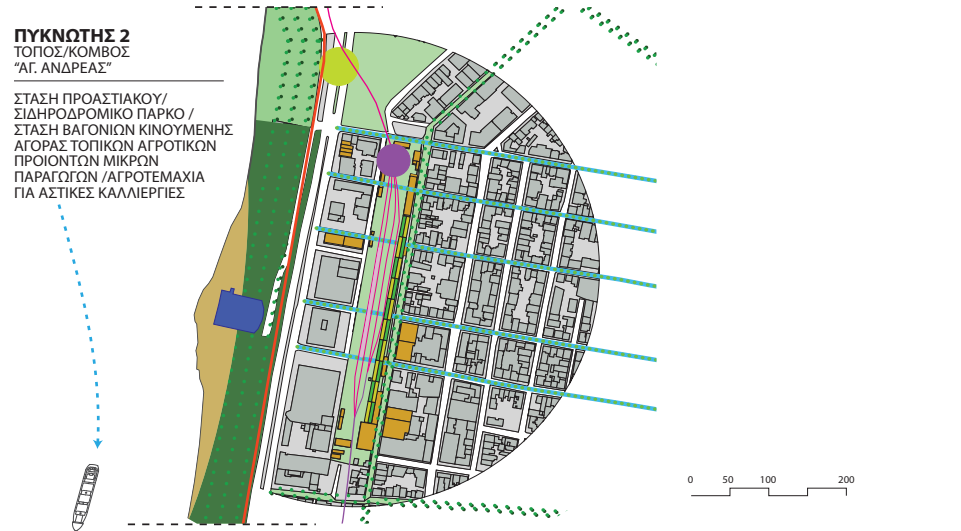
ΠΥΚΝΩΤΗΣ 1 ΤΟΠΟΣ/ΚΟΜΒΟΣ "ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ"

ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ
ΣΤΑΘΜΟΣ / ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ
ΚΟΜΒΟΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ/ ΚΟΜΒΟΣ
ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

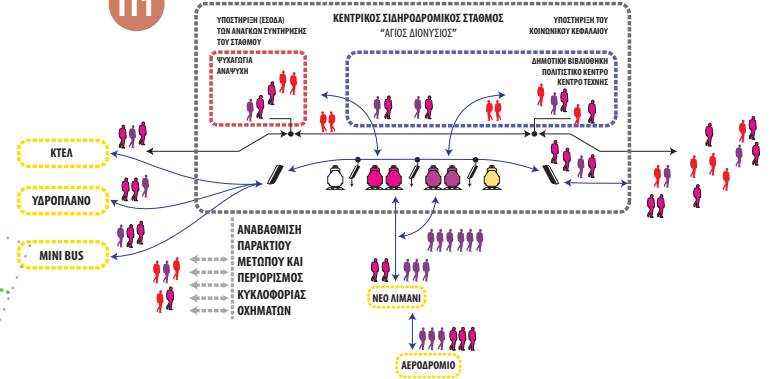


ΠΥΚΝΩΤΗΣ 2 ΤΟΠΟΣ/ΚΟΜΒΟΣ "ΑΓ. ΑΝΔΡΕΑΣ"

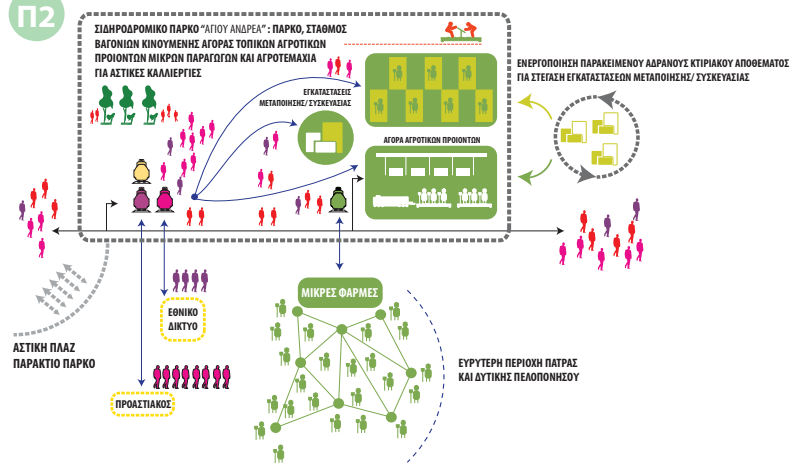
ΣΤΑΣΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ/
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΠΑΡΚΟ /
ΣΤΑΣΗ ΒΑΓΟΝΙΩΝ ΚΙΝΟΥΜΕΝΗΣ
ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ
ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ
ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ / ΑΓΡΟΤΕΜΑΧΙΑ
ΓΙΑ ΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΛΛΙΕΡΓΙΕΣ



Π1



Π2



ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΥΚΝΩΤΩΝ Π1 Π2

ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ	ΓΡΑΜΜΗ "ΑΓΟΡΑΣ" ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ	ΒΟΗΘΗΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ
ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΑΜΑΞΟΣΤΟΧΙΑ	ΜΙΚΡΕΣ ΦΑΡΜΕΣ/ ΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΛΛΙΕΡΓΙΕΣ	ΠΕΡΑΣΤΙΚΟ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΧΑΡΤΗ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΙΔ. ΣΤΑΘΜΟΣ	ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΤΕΑ	ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ - ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
ΣΤΑΘΜΟΣ ΥΔΡΟΠΛΑΝΩΝ, ΣΤΑΘΜΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ	ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΑΡΚΑ/ ΠΛΑΤΕΙΕΣ/ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΞΙΝΟΥ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗΣ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΚΑΛΛΙΕΡΓΙΩΝ [ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΚΕΝΑ ΚΤΙΡΙΑ]	ΔΙΚΤΥΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ
ΑΝΑΨΥΧΗ/ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΚΤΙΡΙΩ ΣΙΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ	ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	ΣΤΑΘΜΟΣ/ΣΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ	ΠΕΖΟΔΙΑΒΑΣΗ
		ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΜΙΝΙ BUS	ΠΟΡΕΙΑ ΚΤΕΑ



Π1

ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ
ΣΤΑΘΜΟΣ / ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ
ΚΟΜΒΟΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ/ ΚΟΜΒΟΣ
ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ



Π2

ΣΤΑΣΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ/
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΠΑΡΚΟ /
ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΧΙΑΣ ΚΙΝΟΥΜΕΝΗΣ
ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ
ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ
ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ / Γ/Η
ΓΙΑ ΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΛΛΙΕΡΓΙΕΣ

ΑΣΑΟ
ΑΠΕ
ΜΙΧ

ΑΣΑΟ
ΑΠΕ
ΜΙΧ

ΑΣΑΟ (SUD): Αερόφορα Συστήματα Απογετευσης Ομβρίων υδάτων
ΑΠΕ (RES): Συστήματα Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας
ΜΙΧ: Μικτή κυκλοφορία οχημάτων

ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΓΥΡΟ

1. ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

- 1Α. ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ
2. ΚΤΕΑ
3. ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΙΝΙ BUS
4. ΣΤΑΘΜΟΣ ΥΔΡΟΠΛΑΝΩΝ
5. ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΜΕΣΩ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ("ΣΤΟ ΤΡΕΝΟ ΜΕ ΠΛΟΙΟ")

ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

2. ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΙΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ

2. ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΙΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ
3. ΠΛΑΙΟ ΚΤΙΡΙΟ ΣΙΔ. ΣΤΑΘΜΟΥ
4. ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΙΝΙ BUS / ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΣΗΣ
5. ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΥΔΡΟΠΛΑΝΟΥ
6. ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΤΕΑ
7. ΣΤΑΘΜΟΣ "ΣΤΟ ΤΡΕΝΟ ΜΕ ΠΛΟΙΟ"
8. ΘΕΑΤΡΟ ΣΤΟ "ΣΤΑΘΜΟ"

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

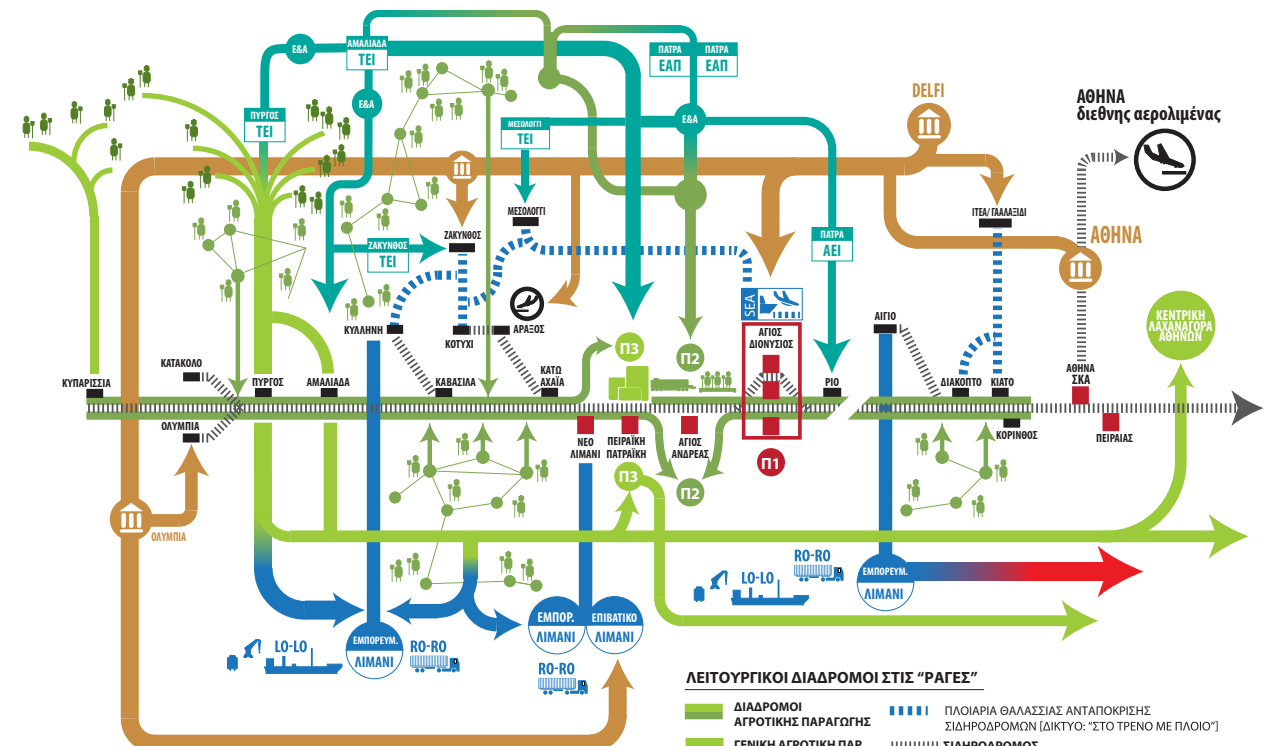
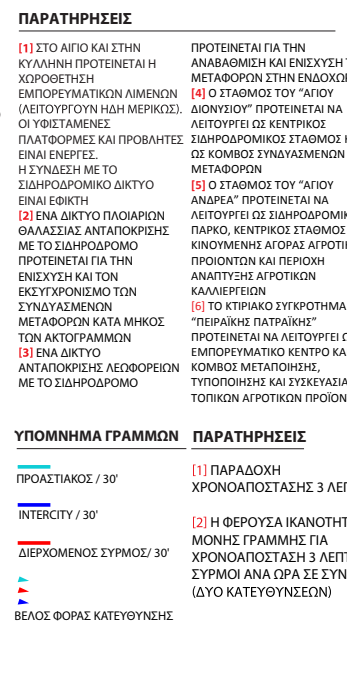
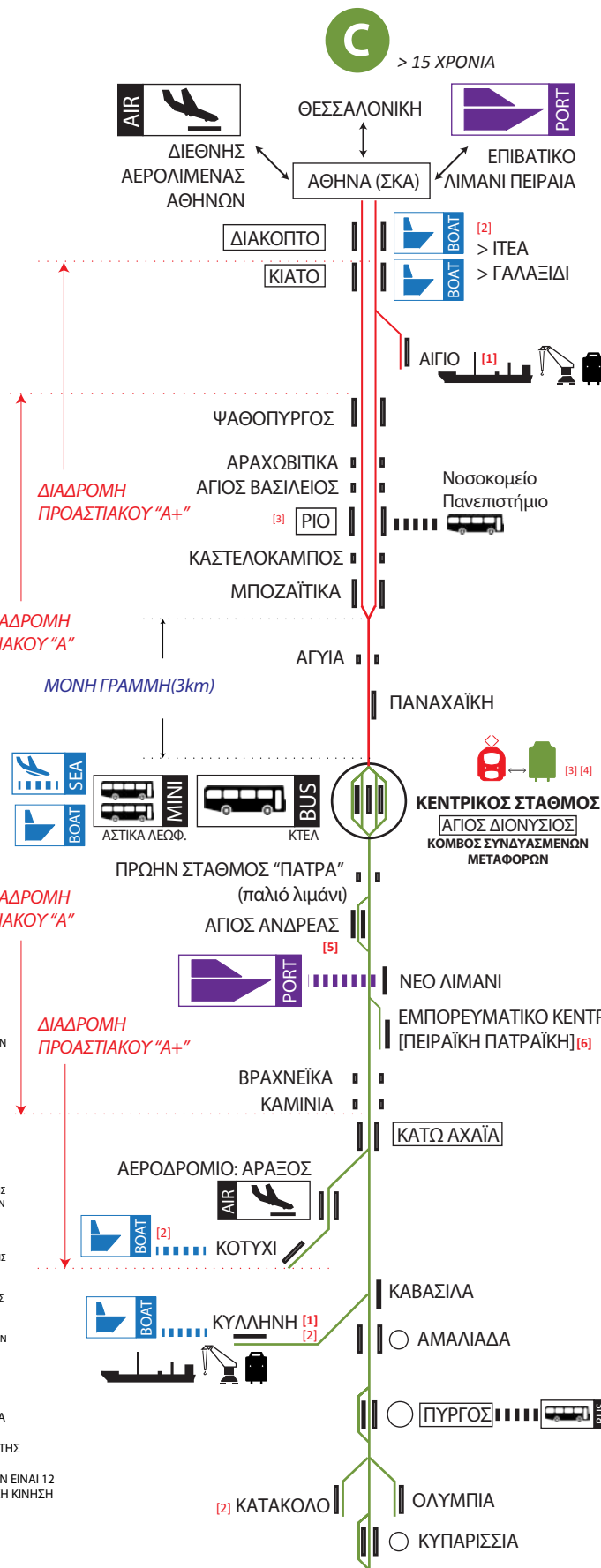
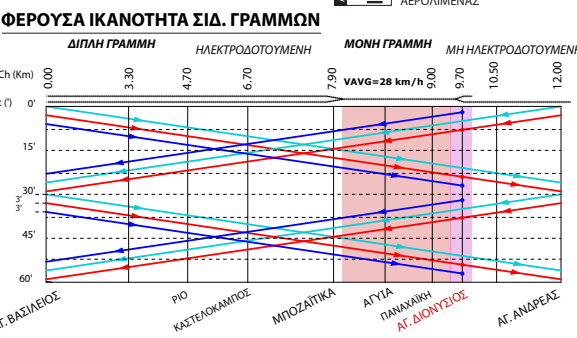
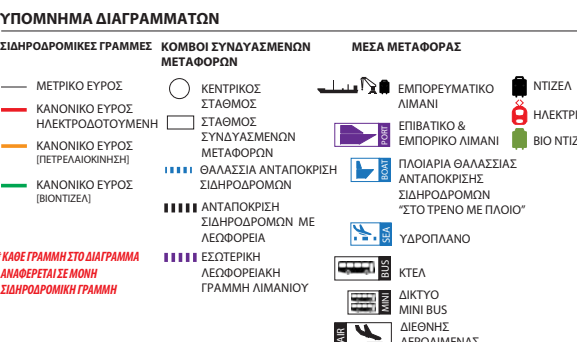
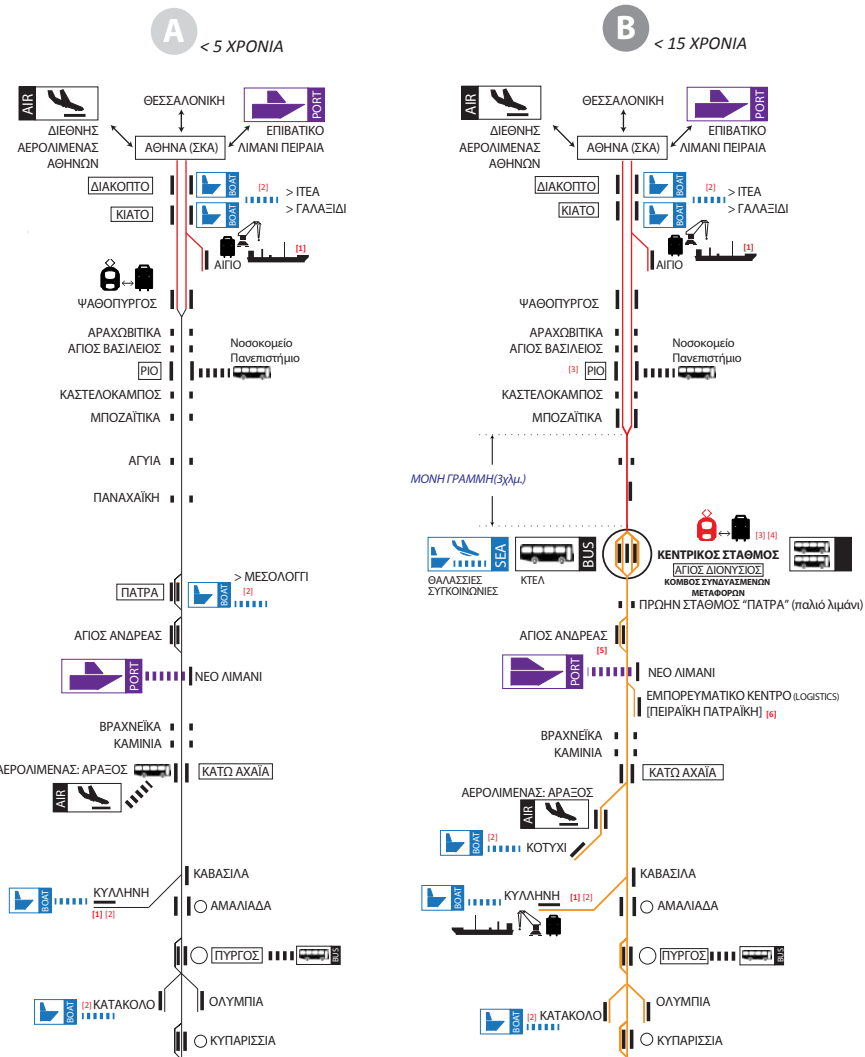
ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ/ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ

ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗ ΑΞΟΝΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ

ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ

ΤΡΕΝΟ, ΜΕ ΚΑΘΕ ΜΕΣΟ! _ ΣΤΑΔΙΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΚΛΙΜΑΚΩΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



- ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΣΤΙΣ "ΡΑΓΕΣ"**
- ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
 - ΓΕΝΙΚΗ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΠΑΡ.
 - ΜΙΚΡΕΣ ΦΑΡΜΕΣ & ΚΙΝΟΥΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ
 - ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
 - ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ
 - ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ
 - ΠΛΟΙΑΡΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ (ΔΙΚΤΥΟ: "ΣΤΟ ΤΡΕΝΟ ΜΕ ΠΛΟΙΟ")
 - ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ
 - ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ / ΚΟΜΒΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
 - ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΠΑΡΚΟ, ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΟΥΜΕΝΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΩΝ
 - ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗΣ, ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΣ ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ ΣΕ ΡΑΓΕΣ

Η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου αντιμετωπίζεται ως ικανό πλαίσιο και μέσο ενεργοποίησης συνεργειών μεταξύ διαφορετικών παραγωγικών πεδίων στοχεύοντας σε μια ολοκληρωμένη λειτουργική ανάπτυξη τόσο σε τοπικό όσο και σε υπερτοπικό επίπεδο.

Ε&Α (Έρευνα και Ανάπτυξη)
Η προηγμένη έρευνα και γνώση που παράγεται στα πανεπιστήμια της ευρύτερης περιοχής αναφοράς τίθεται κυριολεκτικά σε ράγες εξυπηρετώντας την επιστημονική υποστήριξη και τη διάδοση και εφαρμογή εξελιγμένων συστημάτων καλλιέργειας (μικρής ή

μεγαλύτερης κλίμακας) από τους τοπικούς παραγωγούς, εδριώνοντας και προωθώντας την περιφέρεια της Πάτρας και της δυτικής Πελοποννήσου ως παραγωγικό πυρήνα υψηλής ποιότητας αγροτικών προϊόντων.

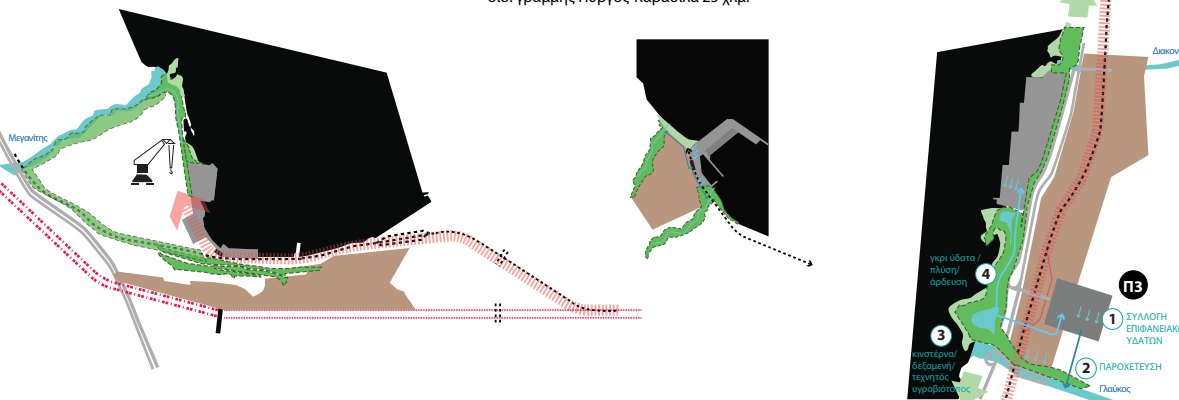
Πολιτισμός
Η συγχρονισμένη λειτουργία ενός δικτύου συνδυασμένων μεταφορών με ραχοκοκαλιά το αναβαθμισμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, ευνοεί πρόσθετα τη διασύνδεση προορισμών αυξημένου και ειδικού ενδιαφέροντος (μνημεία, αρχαιολογικοί χώροι, περιοχές φυσικού κάλους και περιβαλλοντικής αξίας κλπ.), ευνοώντας ταυτόχρονα την ανάπτυξη του τουρισμού, δίνοντας παραγωγική ώθηση σε ένα σύνολο περιοχών.

ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΚΟΜΒΟΙ

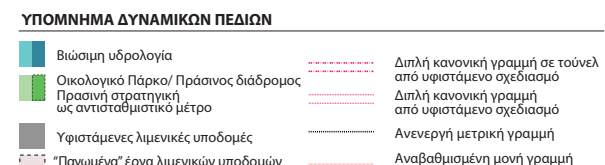
Εμπορευματικός λιμένας Αιγίου
Απαιτούμενη αναβάθμιση σιδ. γραμμής 8 χλμ.

Εμπορευματικός λιμένας Κυλλήνης
Απαιτούμενη αναβάθμιση παράκαμψης σιδ. γραμμής Πύργος-Καβάσιλα 25 χλμ.

Νέος λιμένας Πάτρας (εμπορικός/επιβατικός)



ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ
Η πρόταση ενεργοποιεί ένα μικτό σύστημα τριών λιμένων αξιοποιώντας υφιστάμενες υποδομές ενεργών (ή υπό αναβάθμιση) λιμένων που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή της Πάτρας και στη δυτική Πελοπόννησο.
>Το Αίγιο προτείνεται να λειτουργήσει ως κύριο εμπορευματικό λιμάνι (Ro-Ro) που θα εξυπηρετεί τη δυτική εμπορευματική κίνηση. Η μελλοντική αναβάθμιση του σε Lo-Lo γερανοφόρα συστήματα είναι εφικτή. Προτείνεται η απ'ευθείας σύνδεση του λιμανιού με το σιδηροδρομικό δίκτυο.
>Η Κυλλήνη προτείνεται να λειτουργήσει ως δευτερεύον εμπορευματικό λιμάνι (Ro-Ro). Η μελλοντική αναβάθμιση του σε Lo-Lo συστήματα είναι εφικτή. Προτείνεται η απ'ευθείας σύνδεση του λιμανιού με το σιδηροδρομικό δίκτυο.
>Το νέο λιμάνι της Πάτρας προτείνεται να διατηρήσει την επιβατική χρήση του και μονοεπικουρικά εμπορευματική χρήση αποκλειστικά με σύστημα μεταφόρτωσης Ro-Ro.



04 “RAILSCAPE”

Διεθνής Πανεπιστημιακή Ομάδα

Ζυρίχη/ Πάτρα/ Αθήνα

ΕΛΒΕΤΙΑ/ ΕΛΛΑΔΑ

Μέλη

Συντονιστής: **Αθανάσιος Σπανομαρίδης**

Dr. Markus Nollert, Spatial Planner, ETH Zurich - bureau für RAUMENTWICKLUNG

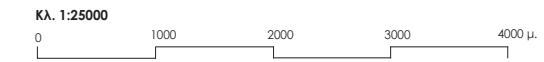
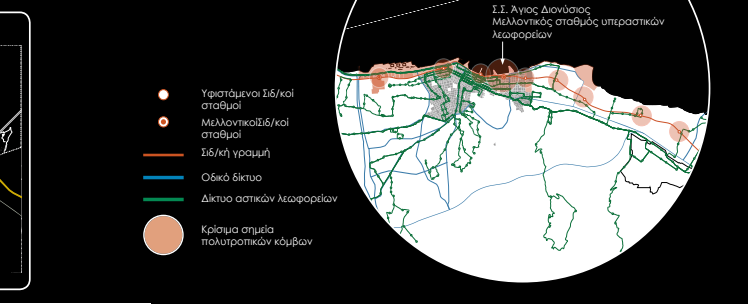
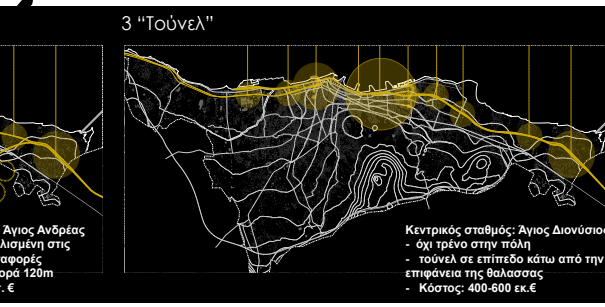
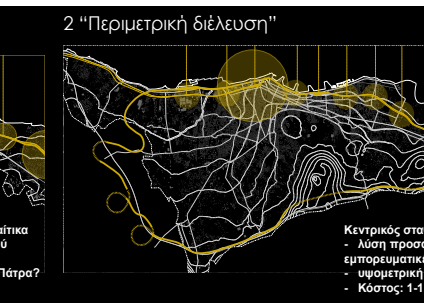
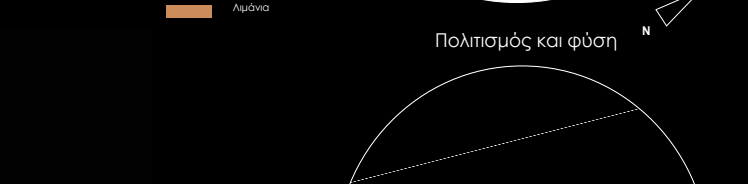
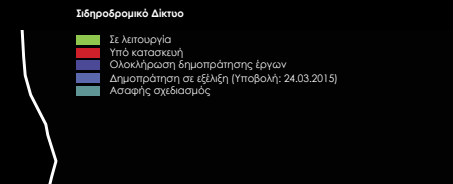
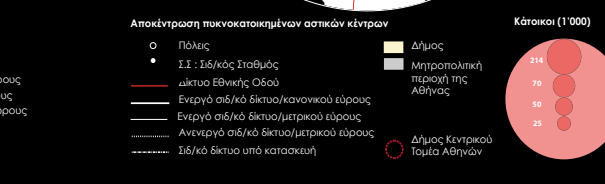
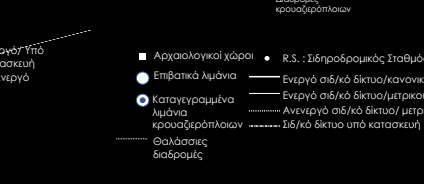
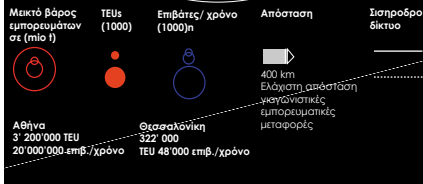
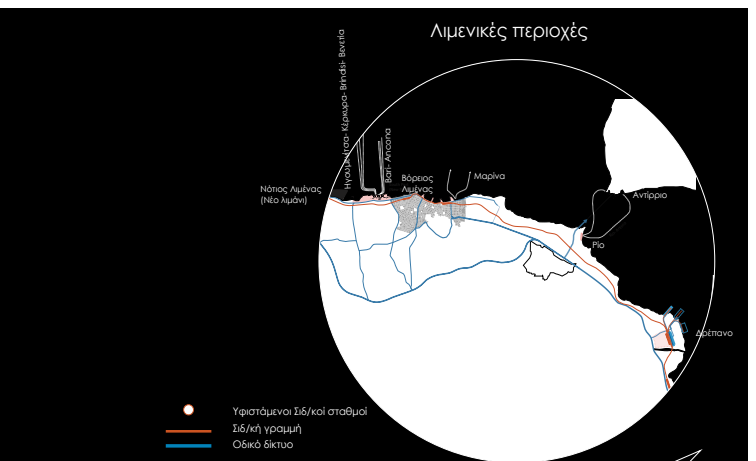
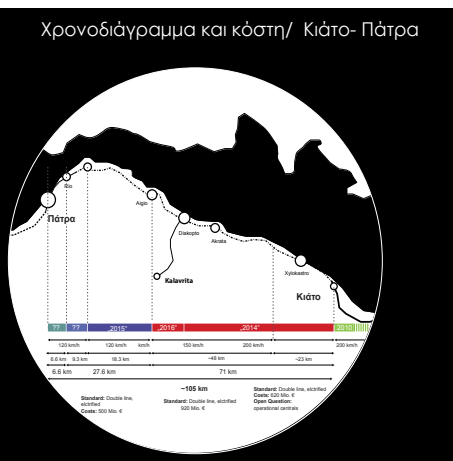
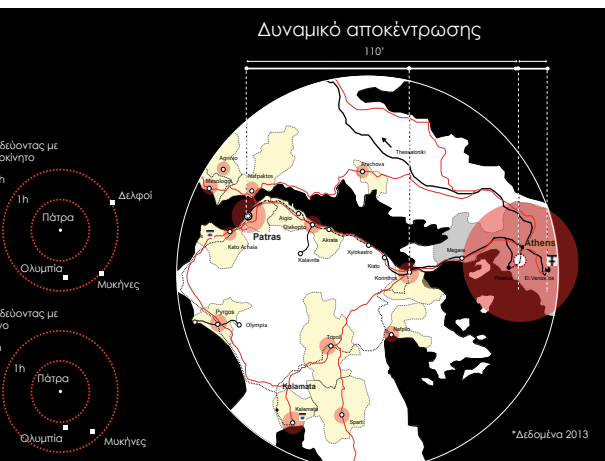
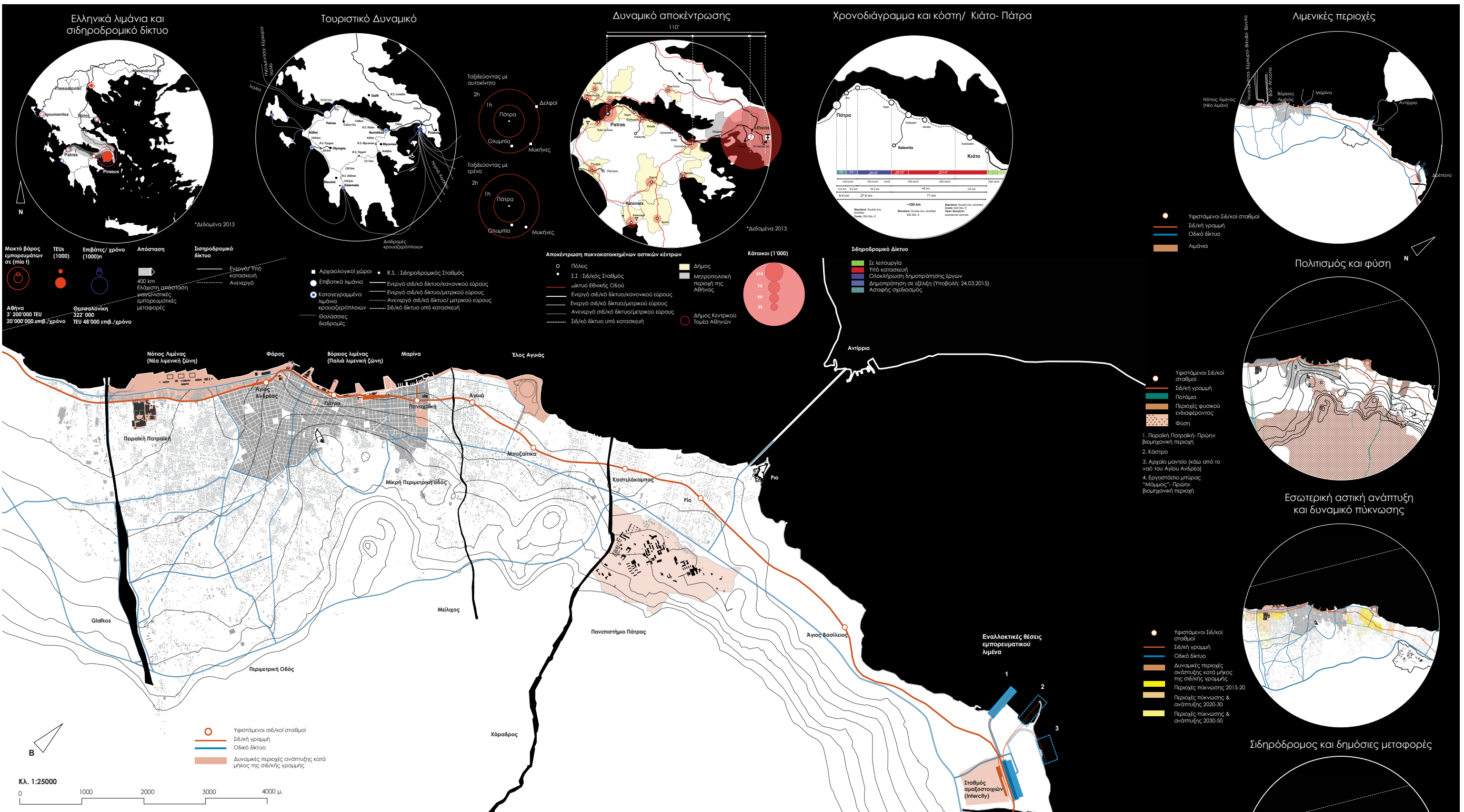
Θεοδώρα Παπαμιχαήλ, Αρχιτέκτονας & Urban Designer, IRL, ETH Zurich

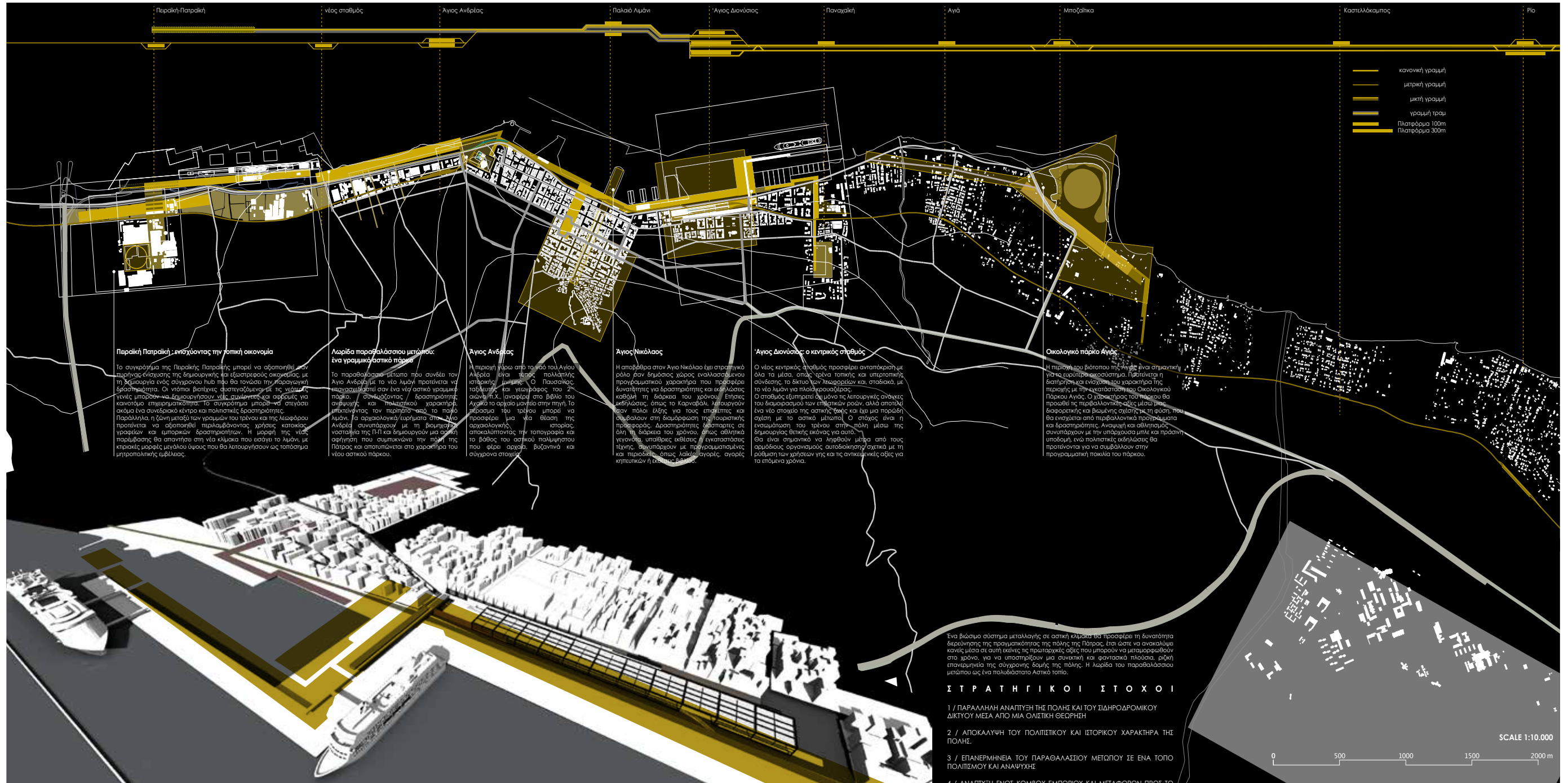
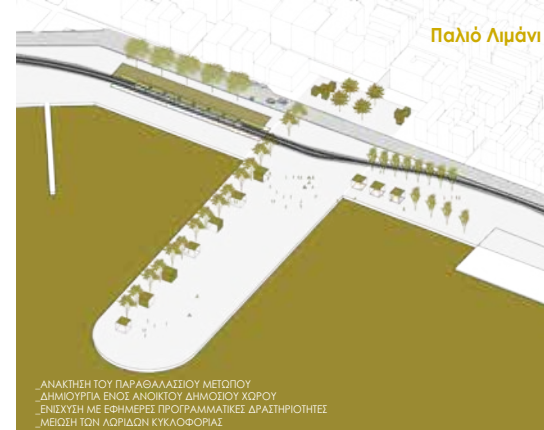
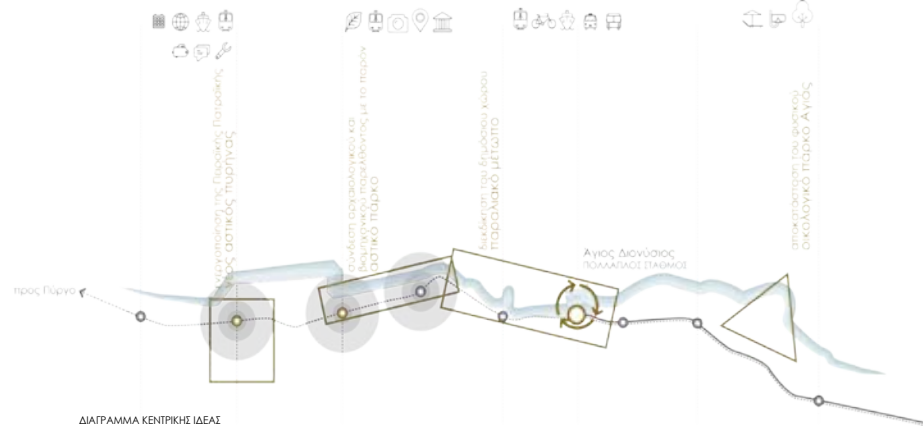
Αθανάσιος Σπανομαρίδης, Αρχιτέκτων. A.A Dipl (Hons) RIBA, Hons Grad Dipl. A.A - Αναπληρωτής Καθηγητής, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών. Πανεπιστήμιο Πατρών

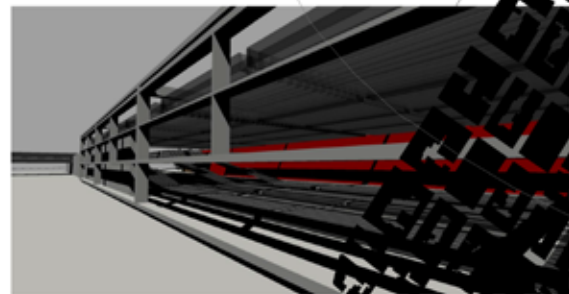
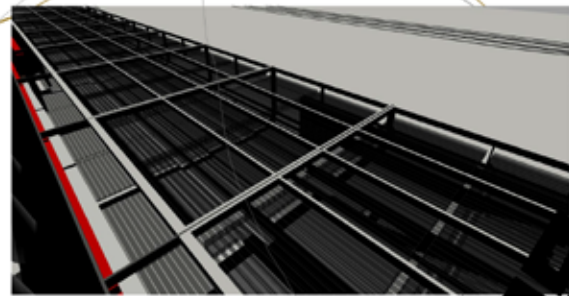
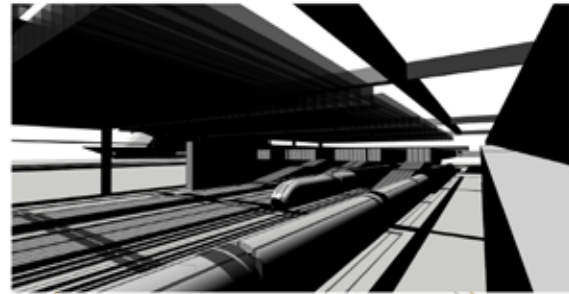
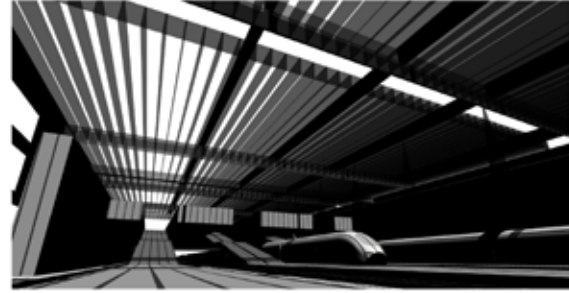
Σάββας Πανταζόπουλος, Προπτυχιακός Φοιτητής Αρχιτεκτονικής, Πανεπιστήμιο Πατρών

Μάρα Παπαβασιλείου, Αρχιτέκτων Μηχ. ΕΜΠ, Master σε Χώροτακτικές και Αστικές Στρατηγικές Sciences Po Παρίσι

Αλέξανδρος Ζώμας, Αρχιτέκτων Μηχ. ΑΠΘ, MSc ΕΜΠ, υπ.διδάκτωρ ΕΜΠ





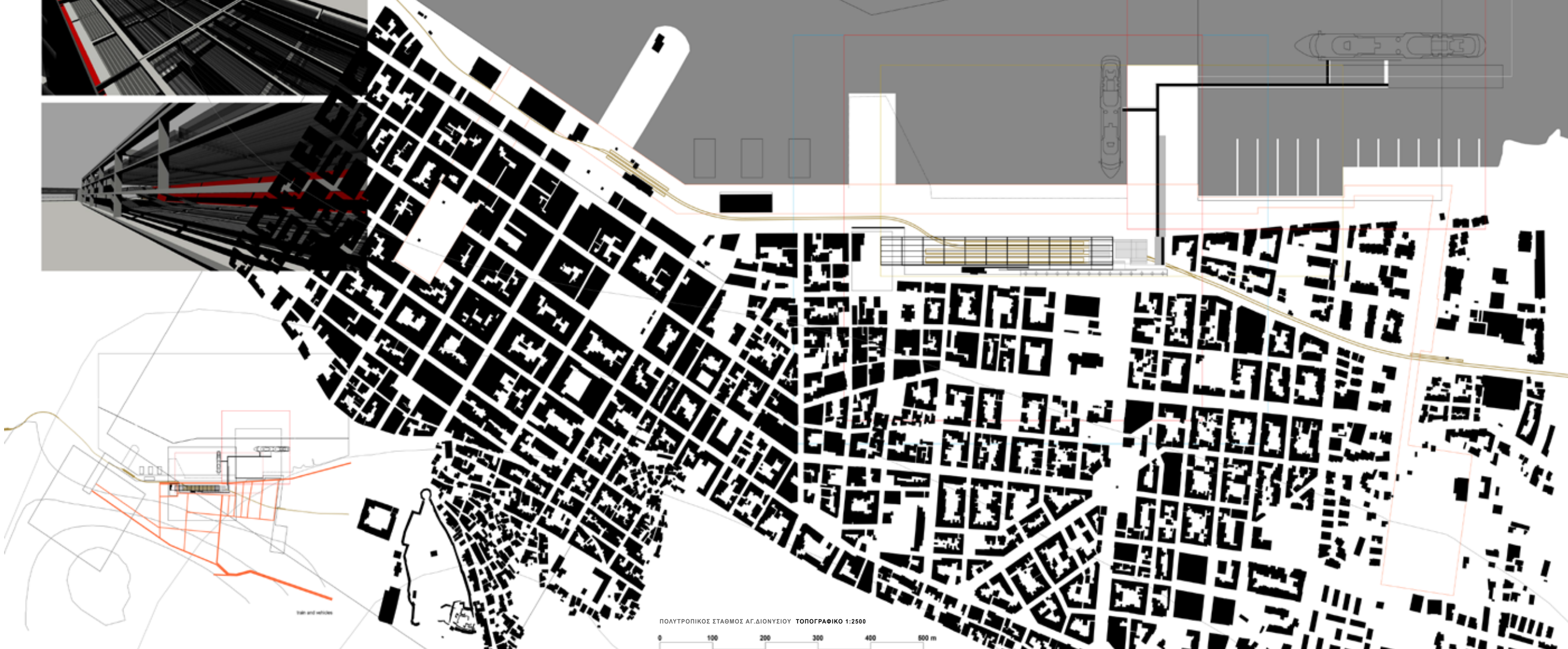


ΟΨΗ 1:1000

ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΤΟΜΗ 1:1000

ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΤΟΜΗ 1:1000

ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΤΟΜΗ 1:500



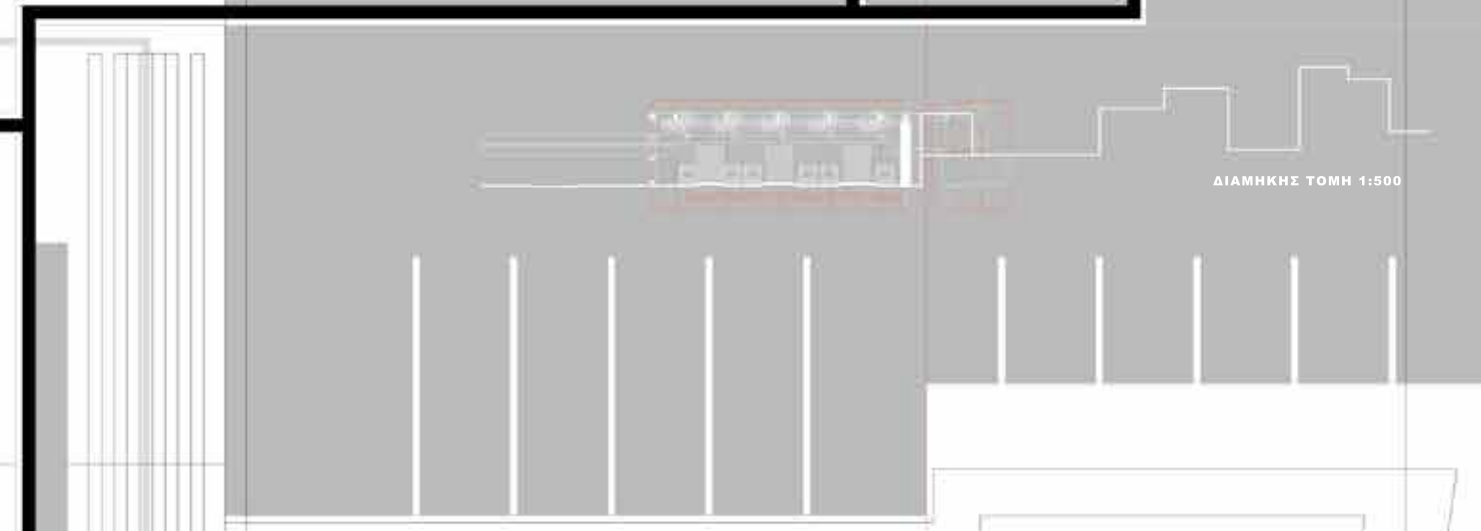
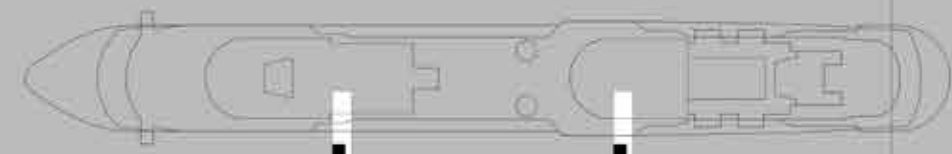
ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΓ.ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ 1:2500





Rail SOAPE

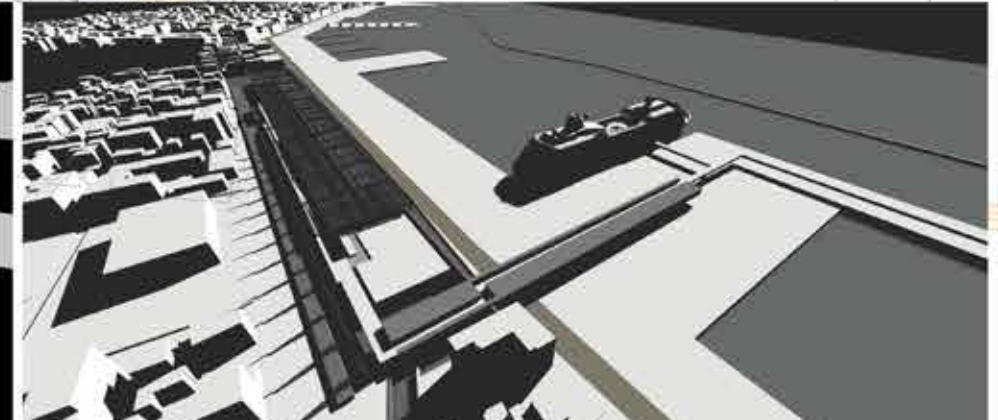
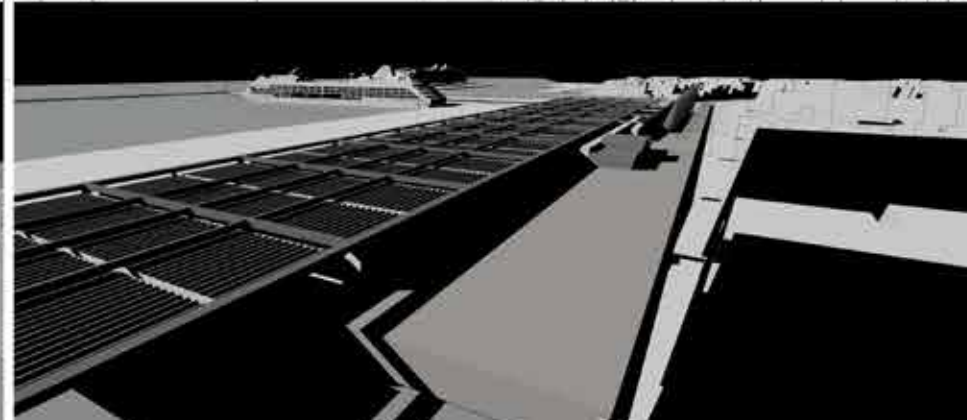
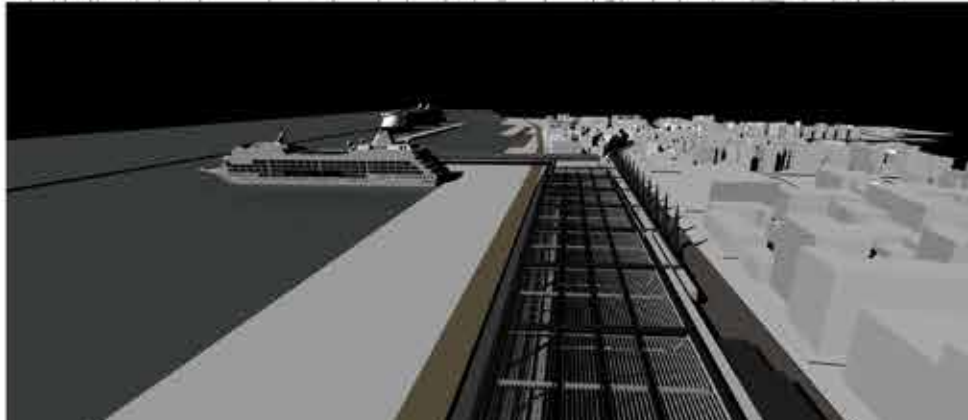
Το "τρένο" προσφέρει την δυνατότητα για έναν νέο και πιο ανθεκτικό τρόπο που βιώνουμε την πόλη της Πάτρας. Δημιουργεί ένα συμπαγές τοπίο αστικών δυνατοτήτων, ενεργοποιώντας κόμβους προγραμμάτων, με σκοπό να παρέχει διασυνδέσεις σε αστική, προαστιακή αλλά και υπεραστική κλίμακα. Η παρουσία μιας τέτοιας σημαντικής υποδομής, μπορεί να γίνει ξανά ένας καταλύτης για ανάπτυξη, προσφέροντας έναν δραστικό επαναπροσδιορισμό της τοπογραφίας της πόλης για κάτοικο, τον επισκέπτη, αλλά και τον περσαστικό. Το αστικό τοπίο της Πάτρας είναι ένας χώρος συνύπαρξης ποικίλων, αλλά και συχνά αντικρουόμενων στοιχείων-συστατικών. Η παρουσία τους θέτει τις βάσεις για μια νέα οπτική, ικανή να συνεισφέρει σε έναν καινούργιο τρόπο ανάγνωσης του τοπίου που βιώνουμε σε καθημερινή βάση. Η μελέτη αυτή αναγνωρίζει τις δυνατότητες του τοπίου και μέσω της εφαρμογής μιας σειράς παρεμβάσεων, αποκαλύπτει τις πρωταρχικές του δομές, δημιουργώντας ένα σύγχρονο αρχιτεκτονικό λεξιλόγιο για την πόλη. Ο πολυτροπικός σταθμός του Αγίου Διονυσίου, ένας νέος δημόσιος χώρος, είναι απαραίτητο να συνδέεται με τον αστικό ιστό γύρω του και να γίνει ένας πραγματικός "αστικός σύνδεσμος" μέσα στην πόλη.



ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΤΟΜΗ 1:500

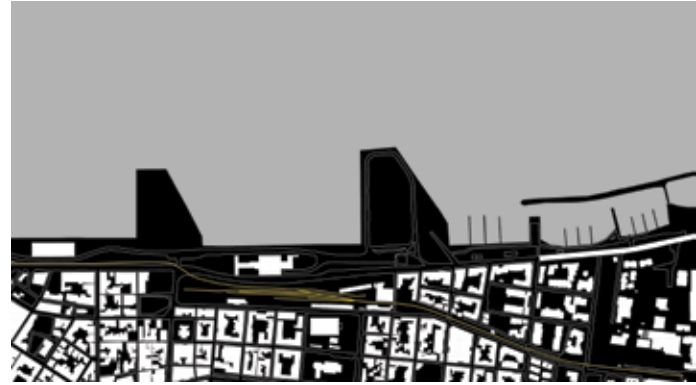


ΚΑΤΩΦΗ 1:1000



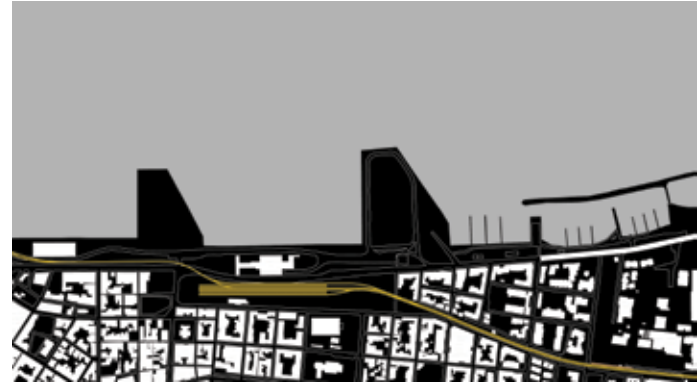
ΣΤΑΔΙΟ 1
ΑΜΕΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ- ΠΡΩΤΑ ΒΗΜΑΤΑ

2015-2020



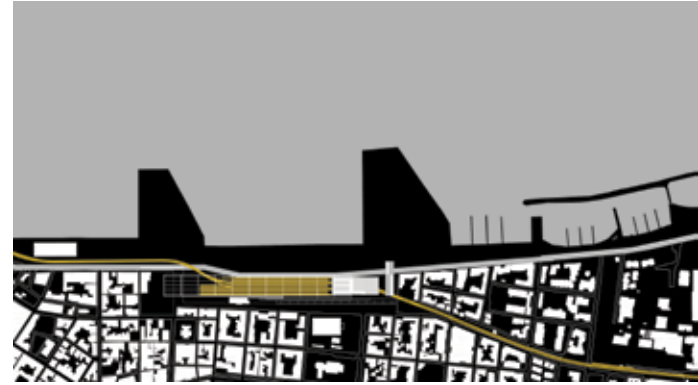
ΣΤΑΔΙΟ 2
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ

2020-2025



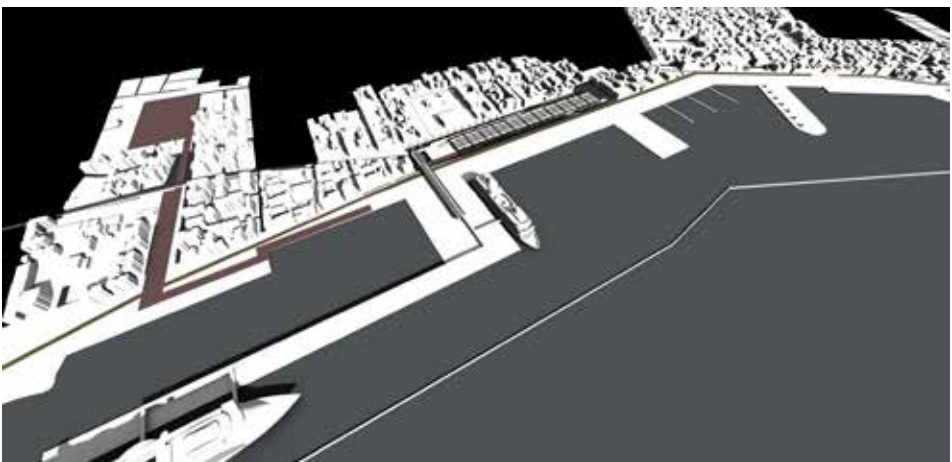
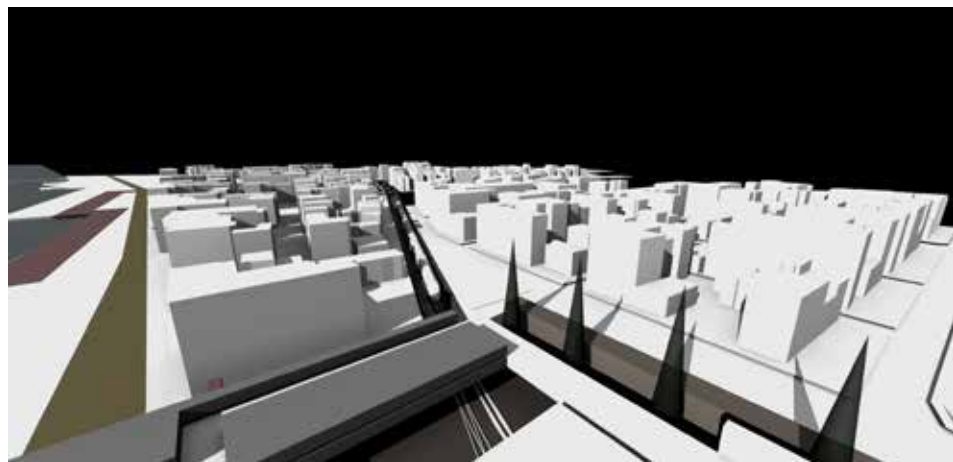
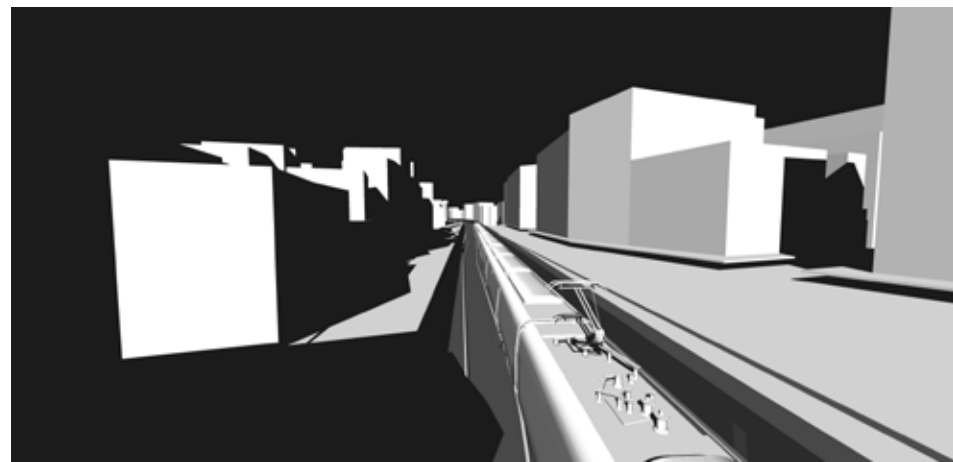
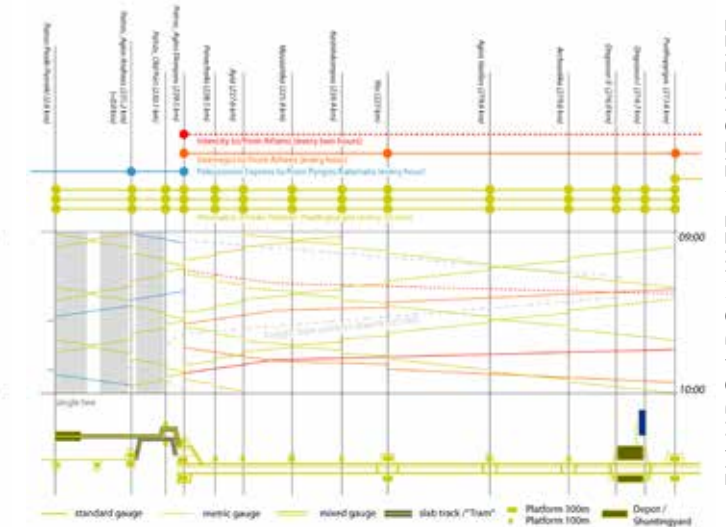
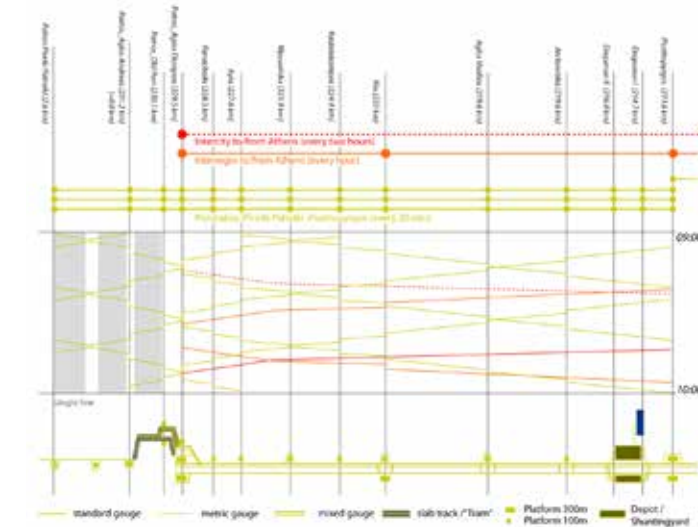
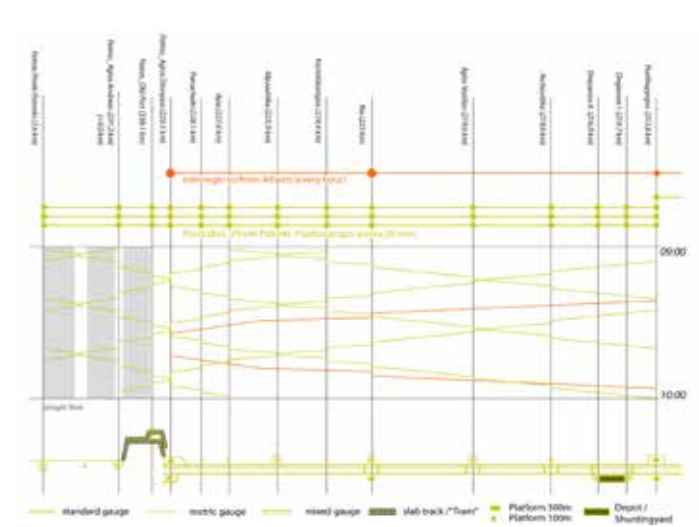
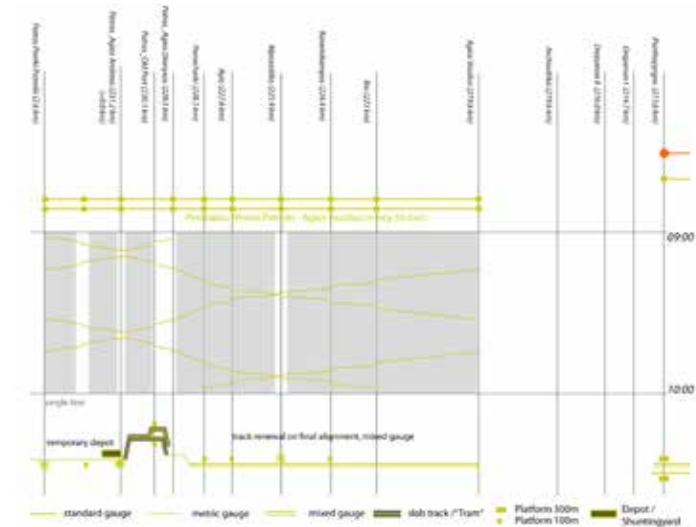
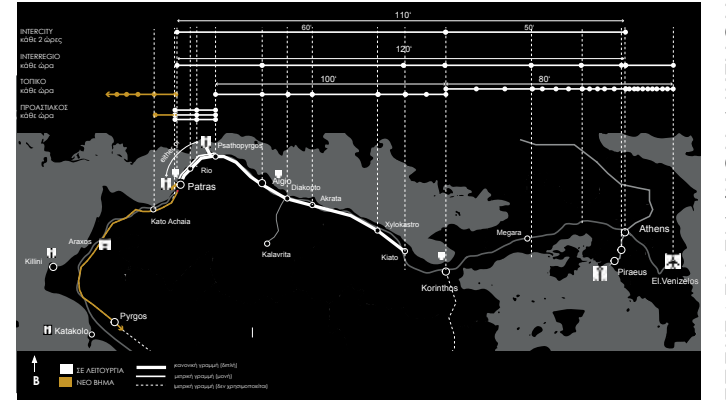
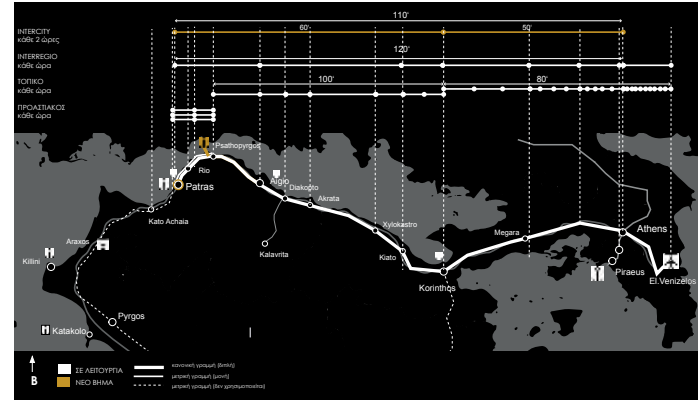
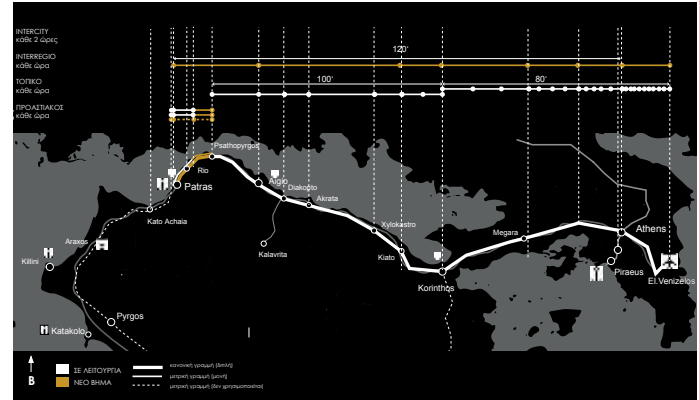
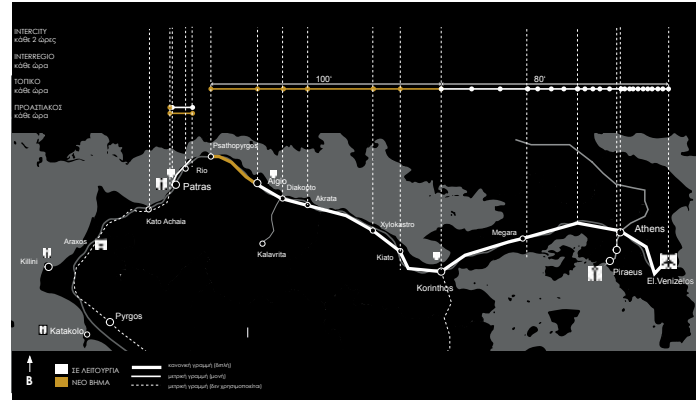
ΣΤΑΔΙΟ 3
ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ

2025-2030



ΣΤΑΔΙΟ 4
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ

2030-2040



Συμμετέχοντες στη διαδικασία Test Planning

Συντονιστική Επιτροπή

Prof. Dr. Bernd Scholl, Επικεφαλής στην Έδρα Χωροταξικού σχεδιασμού και Ανάπτυξης, ETH Zurich

Ο Bernd Scholl είναι από το 2006 καθηγητής στην έδρα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης στο Ελβετικό Ομοσπονδιακό Ινστιτούτο Τεχνολογίας (ETH Zurich). Η πανεπιστημιακή έδρα του είναι μέρος του Ινστιτούτου Χωροταξικού Τοπιακού Σχεδιασμού στο Πολυτεχνείο ETH της Ζυρίχης.

Διετέλεσε διευθυντής του Ινστιτούτου από το 2007 έως το 2009 και από το 2012. Από το 2011 - 2013 διετέλεσε διευθυντής του NSL στο ETH. Μέσα από την έρευνα και τη διδασκαλία, το πρόγραμμα Network City and Landscape (NSL) έχει ως στόχο να θέσει τις βάσεις για το σχεδιασμό ενός βιώσιμου περιβάλλοντος που ανταποκρίνεται στις ανθρώπινες ανάγκες και διαθέτει υψηλές αισθητικές και πολιτιστικές ποιότητες.

Από το 1997 έως το 2006, ο Bernd Scholl διηύθυνε το Ινστιτούτου Αστικής Ανάπτυξης και Χωροταξικού σχεδιασμού του Πανεπιστημίου της Καρλσρούης (που σήμερα ονομάζεται KIT) ως καθηγητής για την ομώνυμη έδρα. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ο Bernd Scholl δραστηριοποιήθηκε ως πρόεδρος και μέλος σε πολλές διεθνείς επιστημονικές και κριτικές επιτροπές.

Καθ. Δρ. Κώστας Μωραΐτης, Αρχιτέκτων-Μηχανικός Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο

Διδακτορική Διατριβή με τίτλο: *Το Τοπίο πολιτιστικός προσδιορισμός του τόπου. Παρουσίαση και θεωρητικός συσχετισμός των σημαντικότερων νεότερων προσεγγίσεων της τοπιακής επεξεργασίας του τόπου* [Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ.

Μεταπτυχιακές Σπουδές Ηθικής και Πολιτικής Φιλοσοφίας, Σεμινάριο αισθητικής Φιλοσοφίας (Université I de Paris, Panthéon-Sorbonne, 1980-1981). Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Αραβικών και Ισλαμικών Σπουδών ΕΜΚΑΙΣ (Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, Αθήνα, 1981-1982). Διδάσκει στο ΕΜΠ από το 1983. Υπεύθυνος μεταπτυχιακού σεμιναρίου «Ιστορίας και Θεωρίας του Τοπίου». Δημοσιεύσεις αρχιτεκτονικών έργων και επιστημονικών άρθρων, συμμετοχή σε συλλογικές εκδόσεις, συγγραφή κειμένων διδασκαλίας τοπιακού σχεδιασμού.

Πολυάριθμες διακρίσεις σε αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς στην Ελλάδα και Κύπρο. Δυο βραβεύσεις με 1ο βραβείο σε Διεθνείς Αρχιτεκτονικούς Διαγωνισμούς: Αστικός και Τοπιακός Σχεδιασμός για την πόλη του Lvin – Ukraina (2008), Σχεδιασμός Κέντρου Ολιστικής Ιατρικής στην Αλόννησο (1998).

Καθ. Δρ. Βασίλης Παππάς, Πανεπιστήμιο Πάτρας

Ο Δρ. Βασίλης Παππάς είναι Καθηγητής στο Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών. Τα κύρια διδακτικά του ενδιαφέροντα αφορούν τα Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών, την Χαρτογραφία, την Χωροταξία και τον Χωρικό Σχεδιασμό και Ανάλυση. Είναι συγγραφέας πολλών μονογραφιών, επιστημονικών εργασιών, ερευνητικών εκθέσεων, κλπ.

Έχει συμμετάσχει ως συντονιστής και μέλος σε πολλά διεθνή και εθνικά ερευνητικά προγράμματα, αλλά και σε συμβουλευτικές υπηρεσίες, που αφορούν κυρίως εφαρμογές της πληροφορικής στο σχεδιασμό και ανάλυση του χώρου (PHARE, PHARE/OBNOVA, SMART, COMETT, LEONARDO, TELEMATICS, κα). Έχει διατελέσει σύμβουλος – μελετητής σε πολλούς Εθνικούς Οργανισμούς και ιδιωτικές εταιρείες, ως ειδικός σε θέματα Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών και Σχεδιασμού του Χώρου. Επίσης έχει διατελέσει κριτής και αξιολογητής στα Ευρωπαϊκά προγράμματα IM-PACT-GIS, INFO2000 και City of Tomorrow. Ο Δρ. Παππάς είναι από τους πρωτοπόρους της Ελληνικής Κοινωνίας των ΓΣΠ και μέλος της HellasGIS (Πρόεδρος 2009 -12), της Χαρτογραφικής Επιστημονικής Εταιρείας Ελλάδας, του Συλλόγου Ελλήνων Πολεοδόμων και του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (1980 – 2014).

Dr. Rolf Signer, Χωροτάκτης, ETH Zurich

Ο Δρ. Rolf Signer (*1948) αρχικά ολοκλήρωσε τις σπουδές στο Σχεδιασμό της Πολιτιστικής Ανάπτυξης στο Ελβετικό Ομοσπονδιακό Ινστιτούτο Τεχνολογίας της Ζυρίχης (ETH). Στη συνέχεια, ολοκλήρωσε μεταπτυχιακές σπουδές στον τομέα της χωροταξίας στο ίδιο πανεπιστήμιο και όπου και του απονεμήθηκε διδακτορικό δίπλωμα (Dr. Sc. Techn.). Εργάζεται ως ειδικός σύμβουλος στην Ελβετία, και συντάκτορας σε γραφείο αστικού και περιφερειακού σχεδιασμού στη Ζυρίχη.

Οι μελέτες περιλαμβάνουν έργα σε αστικό και περιφερειακό επίπεδο, τόσο στην Ελβετία όσο και στο εξωτερικό. Ο R. Signer είναι επίσης λέκτορας στο Πολυτεχνείο ETH της Ζυρίχης και στο Πολυτεχνείο της Βιέννης. Στο πλαίσιο αυτό, έχει διατελέσει σύμβουλος στα Διεθνή Φοιτητικά Εργαστήρια στην Πάτρα («Αστική και Σιδηροδρομική Ανάπτυξη στην Πάτρα- CODE-PATRAS», 2013) και στην Αθήνα («Σιδηρόδρομος και Πόλη - CODE-ATHENS», 2015). Επιπλέον, ήταν υπεύθυνος στη σύνταξη της έκθεσης για τη διαδικασία Test Planning «Rail and the City» στην Πάτρα το 2015.

Ειρήνη Φρεζάδου, Αρχιτεκτων Dipl.ing Architect TH Darmstadt -Πολεοδόμος ETH Zürich

Η Ειρήνη Φρεζάδου γεννήθηκε στην Αθήνα-Ελλάδα. Είναι Αρχιτέκτονας και Πολεοδόμος, ειδικευμένη σε θέματα χωρικού και αστικού σχεδιασμού. Η τρέχουσα δραστηριότητά της περιλαμβάνει την οργάνωση και τον συντονισμό έργων χωρικού σχεδιασμού και συγκοινωνιακών υποδομών στην Πάτρα και στην Αθήνα, ως συνεργάτης του Πολυτεχνείου ETH της Ζυρίχης.

Απόφοιτος Γερμανικής Σχολής Αθηνών (DSA). Αρχιτέκτων- Μηχανικός Πολυτεχνείο TH Darmstadt/Γερμανία. Master Χωροταξίας-Πολεοδομίας Πολυτεχνείο ETH Ζυρίχης (ETH Zürich).

Συνεργασία με διακεκριμένα αρχιτεκτονικά γραφεία σε Γερμανία, Ελβετία και Ελλάδα. Από το 1994 διατηρεί γραφείο αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών μελετών στην Αθήνα. Πολυάριθμες συμμετοχές και διακρίσεις σε Πανελλήνιους και Διεθνείς Αρχιτεκτονικούς Διαγωνισμούς (επτά βραβεία 1α, 2α, και 3α). Δημοσιεύσεις άρθρων σε εφημερίδες και περιοδικά πανελληνίας κυκλοφορίας (Εφημερίδα Καθημερινή, Περιοδικό ΟΙΚΟ κ.α.). Συμμετοχή ως ομιλήτρια και ως μέλος της οργανωτικής επιτροπής σε πανελλήνια και διεθνή επιστημονικά συνέδρια. Οργάνωση και Συντονισμός του Διεθνούς Συμποσίου «Rail and City», τον Απρίλιο 2015 στο Μουσείο της Ακρόπολης. Οργάνωση και Συντονισμός δύο Διεθνών Φοιτητικών Εργαστηρίων (CODE-PATRAS 2012-2013, CODE-ATHENS 2014-2015) ως συνεργάτης του Πολυτεχνείου ETH της Ζυρίχης. Συντονίστρια του TPPatras, της διαπολυτεχνειακής πρωτοβουλίας για την σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας, και μέλος της επιστημονικής επιτροπής κρίσης των μελετών. Μέλος της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων του ARL (Γερμανική Ακαδημία Χωρικού και Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού), Πρωτοβουλία για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού άξονα Αμβούργο-Αθήνα.

Νίκος Μηλιώνης, συγκοινωνιολόγος μηχανικός, ΜEng

Ο Νίκος Μηλιώνης είναι συγκοινωνιολόγος μηχανικός με πολυετή εμπειρία στον σχεδιασμό μεταφορικών υποδομών – ιδιαίτερα στους τομείς των θαλάσσιων και πολυτροπικών μεταφορών – καθώς και σε έργα αξιολόγησης συγχρηματοδοτούμενων διαρθρωτικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων στην Ελλάδα, σε άλλες χώρες της ΕΕ καθώς και σε διάφορες αναπτυσσόμενες χώρες.

Έχει συμμετάσχει σε πολλές σχεδιαστικές μελέτες, μελέτες εφαρμογής και σε μελέτες βιωσιμότητας σχετικές με το λιμάνι της Πάτρας και με τμήματα του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου της Δυτικής Ελλάδας που εντάσσονται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Είναι επικεφαλής της METPON – Εταιρεία Σχεδιασμού και Ανάπτυξης με έδρα την Πάτρα, η οποία δραστηριοποιείται στους τομείς του χωροταξικού σχεδιασμού και του σχεδιασμού μεταφορών.

Peter Noser, Αρχιτέκτονας & Χωροτάκτης ETH/SIA ETH Zurich

Σπουδές Αρχιτεκτονικής στο Ομοσπονδιακό Ινστιτούτο Τεχνολογίας ETH Zurich (1970-1976). Από το 1977, ελεύθερος επαγγελματίας στη Ζυρίχη: έργα κατοικίας, συμμετοχή σε αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς, αναδιαμόρφωση υφιστάμενων κτιρίων, σπουδές στον Αστικό Σχεδιασμό. Αναπληρωτής καθηγητής Σχεδιασμού και Αρχιτεκτονικής, Καθ. B Huber, ETH Ζυρίχης (1980 - 1981).

Από το 1990, Υπεύθυνος έργων στο Δήμο της Ζυρίχης: Τμήμα Προγραμματισμού Μελετών και Διοργάνωση διαγωνισμών για Κοινοτικά και Συνεταιριστικά προγράμματα στέγασης. Από το 2000, Διαχείριση ομαδικών μεθόδων σχεδιασμού, Συντονισμός Έργων στον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό της Ζυρίχης και στο σταθμό Oerlikon, έργα αστικής αναδιαμόρφωσης στο βόρειο τμήμα της Ζυρίχης (Affoltern & Leutschenbach). Από το 2007, Προϊστάμενος του Τμήματος Σχεδιασμού & Χωροταξίας, Αντιπρόεδρος του Γραφείου για τον Αστικό Σχεδιασμό. Από το 2013, Σύμβουλος στον Αρχιτεκτονικό και Πολεοδομικό Σχεδιασμό, επιστημονικός σύμβουλος σε επίπεδο Master του τμήματος του Χωροταξικού Σχεδιασμού, Prof. Dr. B. Scholl, ETH Zurich.

Hans- Peter Vetsch, Πρώην επικεφαλής Λειτουργίας & Ασφάλειας για το έργο Gotthard Basetunnel, Ελβετία

Τα τελευταία 25 χρόνια, ο Hans-Peter Vetsch συμμετείχε σε πολλά έργα των Ελβετικών, καθώς και των Γερμανικών και Αυστριακών Σιδηροδρόμων. Οργάνωση των τεχνικών μετατροπών σε μεγάλους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Ανάπτυξη ιδεών για τη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών (trailers on flat cars). Ανάπτυξη καινοτόμων στρατηγικών και ιδεών για τη λειτουργία και ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Υπεύθυνος για το σχεδιασμό της λειτουργίας και της ασφάλειας για τη σήραγγα Gotthard Base. Ειδικός σε θέματα πολύπλοκων μεθόδων λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένων των συνοδευτικών τεχνολογιών (κιβώτιο σημάτων, ETCS, κλπ). Ειδικός επίσης σε θέματα ασφάλειας (συμβουλευτική και παρουσιάσεις σε παγκοσμίως). Σύμβουλος για την εισαγωγή του ETCS από τον ÖBB και επικεφαλής Διαχείρισης ETCS για την DB. Από το 2015, διευθύνει τη δική του συμβουλευτική εταιρεία «CEO Vetsch Rail Consulting GmbH».

Ομάδες

1 ASTOC ARGUS/BJP/MESS

Μέλη

Prof. Markus Neppl, Dipl.-Ing.Αρχιτέκτονας BDA

Dipl. Ing. Sebastian Hermann, Πολεοδόμος AKRP

ASTOC Architects and Planners, Cologne

Το γραφείο ASTOC Architects and Planners έχει έδρα την Κολωνία διεκπαιριώνοντας μελέτες στη Γερμανία και το εξωτερικό. Πολυάριθμα βραβεία και έπαινοι επιβεβαιώνουν τις γενικότερες ικανότητές μας και υπογραμμίζουν την υψηλή ποιότητα της δουλειάς μας.

Παρά το γεγονός ότι η αρχιτεκτονική και ο πολεοδομικός σχεδιασμός είναι δύο ξεχωριστοί και ανεξάρτητοι κλάδοι, καθένα με αντίστοιχες υψηλές απαιτήσεις, το γραφείο ASTOC είναι σε θέση να τους συνδυάζει με επιτυχία σε μια σειρά μελετών. Το πλεονέκτημα για τον πελάτη είναι η διπλή εξειδίκευσή μας: Τα έργα αστικού σχεδιασμού επηρεάζονται σημαντικά από αυτό, αφενός στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση των κτιρίων, αφετέρου, μέσα από την διευρυμένη γνώση μας σε θέματα πολεοδομικού σχεδιασμού και τις αντίστοιχες αλληλεπιδράσεις, είμαστε σε θέση να προσδώσουμε στα κτιριακά έργα ένα ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ύφος, σύμφωνα με τις ανάλογες τοπικές συνθήκες.

Πολλά από τα έργα αστικού σχεδιασμού έχουν προσελκύσει μεγάλο ενδιαφέρον, τόσο τοπικά όσο και σε διεθνές επίπεδο. Ένα παράδειγμα είναι στο Αμβούργο, το έργο „Harbour City», πρόσφατα ίσως το μεγαλύτερο έργο αστικού σχεδιασμού σε κεντρική αστική περιοχή της Ευρώπης.

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg

Το γραφείο ARGUS Urban and Transport Planning, ιδρύθηκε στο Αμβούργο το 1983, και ασχολείται με όλο το φάσμα των μεταφορών και της μηχανικής στο σχεδιασμό της κυκλοφορίας, βάσει ποικίλων εμπειριών που απέκτησε κατά τη διάρκεια ετών. Με αυτό τον τρόπο όλα τα θέματα και οι διαφορετικές φάσεις του σχεδιασμού και της κατασκευής ολοκληρώνονται σε μία κοινή βάση. Αυτό επίσης επιτρέπει μια βέλτιστη ροή πληροφοριών και ελαχιστοποιεί τις πηγές σφαλμάτων. Λαμβάνοντας κάθε φορά υπόψη τις εκάστοτε πολεοδομικές συνθήκες και τις ειδικές απαιτήσεις των μεταφορών, το γραφείο αναπτύσσει λύσεις σε ένα συνεργατικό, διεπιστημονικό και προνοητικό κλίμα με έμφαση στο γνωστικό πεδίο των διαδικασιών σχεδιασμού και των ανάλογων εργαλείων, καθώς και στην εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογιών.

Dipl. Ing. Daniel Bläser, ΠολεοδόμοςAKNW

Dipl. Ing. Hendrik Jansen, Πολεοδόμος AKNW

Konrad Rothfuchs, Πολιτικός Μηχ/κός

MESS GbR Kaiserlautern, Mannheim

Το γραφείο MESS GbR ιδρύθηκε το 2007 στο Kaiserslautern και επεκτάθηκε με ένα δεύτερο παράρτημα στο Mannheim το 2013. Λειτουργεί στο πλαίσιο του χωροταξικού, πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού.

Το γραφείο MESS αναπτύσσει συγκεκριμένα σχέδια και ιδέες με αφορμή το αντίστοιχο τοπικό πλαίσιο. Τα σχέδια αυτά περιλαμβάνουν καινοτόμες ιδέες πάνω στον στρατηγικό σχεδιασμό έως την εκπόνηση συγκεκριμένων μελετών για πόλεις, περιοχές και μεμονωμένες τοποθεσίες. Οι προτεραιότητες του γραφείου εστιάζουν σε σχέδια στρατηγικής ανάπτυξης, καθώς και σε ρυθμιστικά και σε πολεδομικά σχέδια. Σε αυτό τον τομέα, το γραφείο MESS διαθέτει σημαντική εμπειρία. Τα τελευταία εννιά χρόνια, πολλές μελέτες διεπιστημονικής συνεργασίας χαρακτηρίστηκαν από ένα γενικότερο πλαίσιο στον αστικό σχεδιασμό. Το γραφείο Mess δραστηριοποιείται κυρίως στη Γερμανία, αλλά και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όπως για παράδειγμα στη Βενετία κατά τη διάρκεια της Διεθνούς Μπιενάλε Αρχιτεκτονικής το 2006 και το 2010.

BJP | Bläser Jansen Partner GbR, Dortmund

Το γραφείο BJP ιδρύθηκε το 2012 από τους Daniel Bläser και Hendrik Jansen. Στους πελάτες του περιλαμβάνονται δήμοι, ερευνητικά ιδρύματα και ιδιωτικοί φορείς. Το προφίλ του γραφείου δραστηριοποιείται σε τέσσερις συμπληρωματικούς τομείς. Ο πολεοδομικός και χωροταξικός σχεδιασμός επικεντρώνεται στην ανάπτυξη προσανατολισμένων προς τη δράση στρατηγικών. Η σύνθεση εντοπίζεται στον αστικό σχεδιασμό. Εδώ προσφέρουμε προγραμματικά πλαίσια, σχεδιασμό της κατασκευής και της ανάπτυξης καθώς και λύσεις στον πολεοδομικού σχεδιασμό. Η έρευνα περιλαμβάνει κυρίως πρακτικές ερευνητικές προσεγγίσεις στο επίπεδο της περιφέρειας, του δήμου και της γειτονιάς. Επιπλέον ασχολούμαστε με θέματα κινητικότητας και κλιματικής αλλαγής/ ενέργειας σε αστικά περιβάλλοντα, τα οποία δημοσιεύονται τακτικά σε επαγγελματικά περιοδικά και βιβλία. Ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματά μας είναι η αναγνώριση των διεπιστημονικών απαιτήσεων. Ανάλογα με τη μελέτη, επεκτείνουμε την ομάδα μας με ειδικούς από διαφορετικούς επιστημονικούς κλάδους (αρχιτεκτονική, αρχιτεκτονική τοπίου, αστικό σχεδιασμό, οικολογία, πολιτισμός, κοινωνιολογία), έτσι ώστε ενδεχόμενες αντιπαραθέσεις να προσδιορίζονται και να αντιμετωπίζονται σε πρώιμο στάδιο.

2 Feddersen & Klostermann

Μέλη

Feddersen & Klostermann, Πολεοδομία, Αρχιτεκτονική, Αρχιτεκτονική Τοπίου

Studio Vulkan, Αρχιτεκτονική Τοπίου GmbH

Brühlmann Loetscher, Αρχιτεκτονική & Πολεοδομία ETH SIA

Roland Kobel, διπλ.Πολιτικός Μηχανικός SIA

Feddersen & Klostermann

Πολεοδομία, Αρχιτεκτονική, Αρχιτεκτονική Τοπίου

Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη των υποδομών επικεντρώνεται σε ολιστικές ιδέες στον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Studio Vulkan

Αρχιτεκτονική Τοπίου GmbH

Η δουλειά μας εστιάζει στη χρήση της συνέργειας μεταξύ των διάφορων πτυχών της αστικής ζωής και του τοπίου σε αστική και περιφερειακή κλίμακα, από τις υποδομές και τους ανοιχτούς χώρους, έως τη φύση και την κοινωνική αλληλεπίδραση, με σκοπό τη δημιουργία ενός δυναμικού αστικού χώρου με ισχυρή και ιδιαίτερη ταυτότητα.

Brühlmann Loetscher

Αρχιτεκτονική & Πολεοδομία ETH SIA

Τα κτίρια δεν είναι αυτόνομα αντικείμενα αλλά ενόητες που αντικατοπτρίζουν ένα υψηλό επίπεδο στον αστικό σχεδιασμό.

Roland Kobel

διπλ.Πολιτικός Μηχανικός SIA

Ειδικός/Σύμβουλος σε συστήματα Σιδηροδρόμου. Σήμερα εργάζεται στην SBB (Ελβετική Εταιρία Σιδηροδρόμων).

3 iocarydi.com

Μέλη

Δρ. Ηώ Καρύδη, Αρχιτέκτονας ΕΜΠ, Πολεοδόμος Τοπίου MA AA

Δημήτρης Καρύδης, Καθηγητής Πολεοδομίας, Σχολή Αρχιτεκτονικής, ΕΜΠ

Νικόλαος Κασιόκης, Επιβλέπων στον Πολεοδομικό και Αστικό Σχεδιασμό, Harvard GSD

Φάνης Καφαντάρης, Αρχιτέκτονας – Ερευνητής ΕΜΠ – Διδακτορικός φοιτητής Σχολή Αρχιτεκτονικής, ΕΜΠ
Ιωάννης Νικολαΐδης, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός D.E.A

Το γραφείο iocarydi.com ιδρύθηκε το 2004 από την Αρχιτέκτονα και Πολεοδόμο Τοπίου Ηώ Καρύδη με κεντρικό ζητούμενο το σχεδιασμό βιώσιμων έργων που αφορούν την ενσωμάτωση πράσινων συστημάτων και διαμορφώσεων τοπίου στο σχεδιασμό υποδομών στη συγκρότηση του αστικού χώρου. Το έργο του γραφείου έχει βραβευθεί σε ελληνικούς και διεθνείς αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς (πλατεία Καπνεργάτη, Καβάλα (2007), πρώτο βραβείο για διαμόρφωση οικ. Τετραγώνου σε πάρκο στη Φιλοθέη (2008), βραβείο για το ΓΣΠ σε πλατεία στη Λευκωσία, Κύπρου (2011). Το γραφείο διατηρεί διεθνείς συνεργασίες με γραφεία του εξωτερικού και στο πρόσφατο έργο του συγκαταλέγονται έργα όπως το Zaryadye Park στη Μόσχα και ο σχεδιασμός τοπίου και masterplanning για σύνθετο τουριστικό κατάλυμα στην Καλαμάτα.

Δρ. Ηώ Καρύδη, Αρχιτέκτονας ΕΜΠ, Πολεοδόμος Τοπίου MA AA

Η Ηώ Καρύδη είναι διδάκτωρ του ΕΜΠ, Αρχιτέκτονας Μηχανικός και Πολεοδόμος Τοπίου και ιδρύτρια του γραφείου iocacrydi.com. Υπήρξε Associate Landscape Architect του γραφείου Hargreaves Associates στο Λονδίνο. Σπούδασε αρχιτεκτονική στο Εθνικό Μετσόβιο και ολοκλήρωσε τις μεταπτυχιακές της σπουδές (MA with Distinction) στην Architectural Association, στο πρόγραμμα Landscape Urbanism. Έχει διδάξει στην ΑΑ, το ΕΜΠ και το Πανεπιστήμιο Πατρών. Το αρχιτεκτονικό της έργο έχει διακριθεί με βραβεία σε διεθνείς αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς και έχει προβληθεί στη Μπιενάλε Αρχιτεκτονικής και Πολεοδομίας του Χονγκ –Κονγκ. Το έργο της αφορά κυρίως έργα αστικού σχεδιασμού και διαμορφώσεων τοπίου με έμφαση σε περιβαλλοντικές παραμέτρους. Στο πρόσφατα ολοκληρωμένο έργο της συγκαταλέγονται συνεργασίες σε έργα υποδομών και διαμορφώσεων όπως το Zaryadye Park (Μόσχα-Ρωσία), το Kalamata Grace Resort & Villas (Καλαμάτα-Ελλάδα), το Masterplan του Νέου Campus στο Montpellier και ο σχεδιασμός του Ολυμπιακού Πάρκου του Λονδίνου.

Δημήτρης Καρύδης, Καθηγητής Πολεοδομίας, Σχολή Αρχιτεκτονικής, ΕΜΠ

Ο Δημήτρης Ν. Καρύδης είναι Καθηγητής στη Σχολή Αρχιτεκτόνων, στο Τμήμα Πολεοδομίας και Χωροταξίας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου της Αθήνας.

Νικόλαος Κατσίκης, Επιβλέπων στον Πολεοδομικό και Αστικό Σχεδιασμό, Harvard GSD

Ο Νίκος Κατσίκης είναι Αρχιτέκτων Πολεοδόμος και Υποψήφιος Διδάκτωρ στο Harvard Graduate School of Design (GSD) όπου επίσης διδάσκει στο τμήμα Πολεοδομίας και Αστικού Σχεδιασμού. Στο GSD είναι επίσης συνεργάτης ερευνητής στο New Geographies Lab και στο Urban Theory Lab και εκ των επιμελητών της περιοδικής έκδοσης New Geographies. Είναι Διπλωματούχος Αρχιτέκτων Μηχανικός και κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου στην Αρχιτεκτονική και το Σχεδιασμό του Χώρου από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Πρόσφατη δουλειά του περιλαμβάνει την επιμέλεια του τόμου New Geographies 06: Grounding Metabolism (Harvard University Press, 2015) και δημοσιεύσεις ανάμεσα σε άλλα στα MONU (2014), Implosions / Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization (N. Brenner ed., Berlin: Jovis, 2013) καθώς και τον βιβλίο με τον N. Brenner, Is the world urban? Towards a critique of geospatial ideology (Actar, 2016).

Φάνης Καφαντάρης, Αρχιτέκτονας – Ερευνητής ΕΜΠ – Διδακτορικός φοιτητής Σχολή Αρχιτεκτονικής, ΕΜΠ

Ο Φάνης Καφαντάρης είναι αρχιτέκτονας με μεταπτυχιακές σπουδές στο σχεδιασμό και τη θεωρία της αρχιτεκτονικής και υποψήφιος διδάκτωρ του ΕΜΠ. Διατηρεί αρχιτεκτονικό γραφείο και εργάζεται ως επαγγελματίας αρχιτέκτονας από το 2008. Έχει συμμετάσχει στο σχεδιασμό διάφορων έργων καθώς και σε ακαδημαϊκά ερευνητικά προγράμματα στην Αθήνα ερευνώντας το σύγχρονο χαρακτήρα του αστικού περιβάλλοντος και τις προοπτικές του πέρα από μία ρητορική της ‘κρίσης’. Είναι υποψήφιος διδάκτωρ στην Σχολή Αρχιτεκτόνων του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου διερευνώντας την πολυπλοκότητα της κατάστασης των κενών και εγκαταλειμμένων κτισμάτων.

Ιωάννης Νικολαΐδης, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός D.E.A

Ο Ιωάννης Νικολαΐδης, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός D.E.A. Κάτοχος των διπλωμάτων Αγρονόμου και Τοπογράφου Μηχανικού (Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1985) και D.E.A. στην Αστική Γεωγραφία και Χωροταξία (Universite de Paris IV, 1986). Μέλος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και του Πανελληνίου Συλλόγου Διπλ. Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών. Κάτοχος Μελετητικού Πτυχίου στις κατηγορίες 10 (Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων) και 16 (Μελέτες Τοπογραφίας) και Πιστοποίησης Επιθεωρητή ADVANCE Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Διαθέτει εξειδίκευση σε μελέτες συγκοινωνιακών έργων υποδομής (οδοποιία, σιδηροδρομική, αεροδρόμια), διαχείρισης κυκλοφορίας και βιώσιμης κινητικότητας (πόλεων, δήμων) και σχεδιασμού μεταφορών (δίκτυα πόλεων και δήμων, συστήματα δημοσίων συγκοινωνιών). Εμπειρία τεχνικού συμβούλου και διαχείρισης έργων σε προγράμματα τεχνικής βοήθειας έργων συγχρηματοδοτούμενων από την Ευρωπαϊκή Ένωση και σε έργα παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων.

4 Διεθνής Πανεπιστημιακή Ομάδα

Συντονιστής: Αθανάσιος Σπανομαρίδης

Dr.Markus Nollert, Spatial Planner, ETH Zurich - bureau für RAUMENTWICKLUNG
Θεοδώρα Παπαμιχαήλ, Αρχιτέκτονας & Urban Designer, IRL, ETH Zurich
Αθανάσιος Σπανομαρίδης, Αρχιτέκτων. A.A Dipl (Hons) RIBA, Hons Grad Dipl. A.A - Αναπληρωτής Καθηγητής , Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών . Πανεπιστήμιο Πατρών

Η Διεθνής Πανεπιστημιακή Ομάδα ιδρύθηκε ειδικά για τη διαδικασία Test Planning στην Πάτρα και αποτελείται από έξι επιστήμονες διαφορετικών ειδικοτήτων από το Πολυτεχνείο της Ζυρίχης (ETH Zurich), το Πανεπιστήμιο της Πάτρας και το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ). Καθώς δεν διαθέτουν ένα κοινό επαγγελματικό υπόβαθρο, κάθε μέλος παρουσιάζεται ξεχωριστά παρακάτω.

Αθανάσιος Σπανομαρίδης, Αρχιτέκτων. A.A Dipl (Hons) RIBA, Hons Grad Dipl. A.A - Αναπληρωτής Καθηγητής , Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών . Πανεπιστήμιο Πατρών

Σπούδασε αρχιτεκτονική στην Architectural Association School of Architecture στο Λονδίνο. Μεταξύ 1980 και 1982, παράλληλα με τις μεταπτυχιακές του σπουδές, διδάξε αρχιτεκτονική σύνθεση στην ίδια σχολή. Από τότε έχει συμμετάσχει ως διδάσκων και επισκέπτης καθηγητής στο Πανεπιστήμιο Cambridge, στο Universitat politecnica de Catalunya-Master’s Degree Course στο Departamento de Proyectos Arquitectonicos της Escola Tecnica Superior d’ Arquitectura de Barcelona και στο Κέντρο Αρχιτεκτονικών Ερευνών Αθήνας, του οποίου είναι ιδρυτικό μέλος. Από το 2003 διδάσκει ως Επίκουρος Καθηγητής στο Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου της Πάτρας (ΠΔ.407/80). Εκλέγεται στη βαθμίδα του Επίκουρου Καθηγητή (Αρχιτεκτονικός Σχεδιασμός) στο ίδιο Τμήμα το 2008. (μέλος ΔΕΠ). Ομιλίες σε εκπαιδευτικά Ιδρύματα και σε συνέδρια στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Συμμετοχή με πολλές διακρίσεις σε Πανελλήνιους και Διεθνείς Διαγωνισμούς. Εκθέσεις: “Αρχιτεκτονική και η συνέχεια της Παράδοσης”, Λονδίνο και Αθήνα 1982.Προτάσεις για το Μουσείο της Ακρόπολης, Αθήνα 1990. Biennale, Βενετία 1991. “Τέχνη και Μήτις”, Αθήνα 1994.“Τοπία του Οικείου”, XIX Triennale, Μιλάνο 1996. “Τοπία Εκμοντερνισμού, Ελληνική Αρχιτεκτονική 1960-1990”, Ρότερνταμ και Βαρκελώνης 1999. Biennale, Βενετία 2000 και 2002. “Athens-Scape”, RIBA Λονδίνο 2003. Πανελλήνια Έκθεση Αρχιτεκτονικού Έργου (WALLS), 2009, Δημόσιος Χώρος Αναζητείται 2011. Δημοσιεύσεις στα περιοδικά AA Files, AA Themes I, Architectural Design, Building Magazine, Αρχιτεκτονικά Θέματα, Τεύχος, Θέματα Χώρου και Τεχνών, Δελτίο του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων, Ελληνικές Κατασκευές, Ideal Architecture (Korean Architect), Stauba, ΔΟΜΕΣ. Σύμβουλος των εκδόσεων Hachette-Rizzoli για την Ελλάδα .Περιοδικά

Σάββας Πανταζόπουλος, Προπτυχιακός Φοιτητής Αρχιτεκτονικής, Πανεπιστήμιο Πατρών
Μάρα Παπαβασιλείου, Αρχιτέκτων Μηχ. ΕΜΠ, Master σε Χωροτακτικές και Αστικές Στρατηγικές Sciences Po Παρίσι
Αλέξανδρος Ζώμας, Αρχιτέκτων Μηχ. ΑΠΘ, MSc ΕΜΠ, υπ.διδάκτωρ ΕΜΠ

Window, Voyager.
 Από το 1984 διατηρεί το γραφείο ΜΙΜΝΕΡΜΟΥ 2 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ.
 Το γραφείο μέσα από το σχεδιασμό των έργων του προωθεί την έρευνα γύρω από τον επαναπροσδιορισμό των ορίων της αρχιτεκτονικής πράξης και την ανάπτυξη ενός συντακτικού για μία σύγχρονη Αρχιτεκτονική Γραφή.

Markus Nollert , Spatial Planner, ETH Zurich - bureau für RAUMENTWICKLUNG

Ιδρυτής και ιδιοκτήτης του γραφείου bureau für RAUMENTWICKLUNG στη Ζυρίχη. Το γραφείο ειδικεύεται σε εξατομικευμένες διαδικασίες σχεδιασμού σε δίκτυα πολλαπλών παραγόντων καθώς και σε θέματα σχεδιασμού σε περιφερειακό και ολοκληρωμένο επίπεδο. Η δουλειά του δίνει έμφαση στην εύρεση και επίλυση περίπλοκων προβλημάτων στο χωροταξικό σχεδιασμό σε ένα διεπιστημονικό και με βάση τους παράγοντες περιβάλλον. Πρόσφατα σχεδίασε και επέβλεψε το δημόσιο εργαστήριο σχεδιασμού «Räumliches Leitbild Karlsruhe 2015» και επιμελήθηκε μία δημόσια έκθεση με τα αποτελέσματα. Κατά την περίοδο ως επιστημονικός συνεργάτης στην έδρα Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης στο Πολυτεχνείο της Ζυρίχης (ETH Zurich) επικεντρώθηκε σε διαδικασίες σχεδιασμού σε περιφερειακό επίπεδο καθώς και στη μεθοδολογία του σχεδιασμού σε δίκτυα συνεργασίας διαφορετικών φορέων. Η διδακτορική του έρευνα στον “Χωροταξικό Σχεδιασμό .. ολοκληρώθηκε το 2013. Επιπλέον ίδρυσε την κοινή πλατφόρμα συμμετοχής “nextzügich” και είναι λέκτορας στην έδρα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης (ETH Zurich) από το 2009.

Θεοδώρα Παπαμιχαήλ, Αρχιτέκτονας & Urban Designer, IRL, ETH Zurich

Γεννημένη στην Πάτρα, είναι αρχιτεκτόνας και urban designer. Είναι απόφοιτος του τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών στο Πανεπιστήμιο της Πάτρας και απόφοιτος του μεταπτυχιακού προγράμματος Master of Advanced Studies (MAS) in Urban Design στο Πολυτεχνείο της Ζυρίχης (ETH Zurich).

Παράλληλα με το μεταπτυχιακό πρόγραμμα, ξεκίνησε να δουλεύει ως βοηθός έρευνας στο Ινστιτούτο Χωροταξικού και Τοπιακού Σχεδιασμού (IRL) συμμετέχοντας στη μελέτη CODEPATRAS. Από το 2015, είναι διδακτορική φοιτήτρια στην έδρα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης στο Πολυτεχνείο της Ζυρίχης. Το ακαδημαϊκό και ερευνητικό έργο της έχει παρουσιαστεί σε τοπικό και διεθνές επίπεδο, περιλαμβάνοντας τη Διεθνές Συνέδριο στο Παλέρμω, 2015, , ISOCARP 2015 (Brussels/Rotterdam) καθώς και αρχιτεκτονικές εκθέσεις στην Ελλάδα (7η Αρχιτεκτονική Εκθεση 'Το κενό'), Βαρκελώνη (*Bienalle of Landscape*), Νέα Υόρκη και Βιέννη (MoMa, *Uneven Growth: Tactical Urbanisms for Expanding Megacities*). Πρόσφατα, είναι βοηθός στη διάλεξη NRE 1 (Βιώσιμος Χωροταξικός Σχεδιασμός Ι) σε επίπεδο Master στο Πολυτεχνείο της Ζυρίχης.

Αλέξανδρος Ζώμας, Αρχιτέκτων Μηχ. ΑΠΘ, MSc ΕΜΠ, υπ.διδάκτωρ ΕΜΠ

Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1984 και μεγάλωσε στο Παρίσι, τη Γενεύη και τη Δαμασκό. Αποφοίτησε από το τμήμα Αρχιτεκτόνων της Πολυτεχνικής Σχολής του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης το 2008, ενώ φοίτησε στην Ecole Supérieure d'Architecture de Paris La - Villette το 2007 με το πρόγραμμα ανταλλαγής φοιτητών Erasmus. Την περίοδο 2009 – 2012 συνεργάστηκε με διάφορα αρχιτεκτονικά γραφεία σε Θεσσαλονίκη και Αθήνα (Σοφία Τσιράκη, Γιώργος Τσοπάνογλου Αρχιτέκτονες, Νουκάκης Αρχιτέκτονες, Point Supreme Architects). Το 2012 αποφοίτησε από το διατμηματικό μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών "Σχεδιασμός – Χώρος - Πολιτισμός" του τμήματος Αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ, κατά τη διάρκεια του οποίου εκτέλεσε επικουρική διδασκαλία σε μαθήματα σχεδιασμού του χώρου. Την περίοδο 2012-2015, εργάστηκε ως project architect στο αρχιτεκτονικό γραφείο K-studio. Την ίδια περίοδο ίδρυσε με την Μάρα Παπαβασιλείου το γραφείο αρχιτεκτονικών και αστικών μελετών Micromega Architecture & Strategies, με το οποίο έχουν αποσπάσει πολλά βραβεία και συμμετάσχει σε πανελλήνιες και ευρωπαϊκές εκθέσεις. Από το 2015 είναι υποψήφιος διδάκτορας στο τμήμα αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ, εστιάζοντας σε θέματα τοπίου, πόλης και οικολογίας. Από το 2015 είναι μέλος του ΔΣ του Ελληνικού Ινστιτούτου Αρχιτεκτονικής.

Μάρα Παπαβασιλείου, Αρχιτέκτων Μηχ. ΕΜΠ, Master σε Χωροτακτικές και Αστικές Στρατηγικές Sciences Po Παρίσι

Γεννημένη στην Αθήνα το 1984, αποφοίτησε από τη Σχολή Αρχιτεκτόνων-Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και είναι κάτοχος Μεταπτυχιακού Διπλώματος σε Χωροτακτικές και Αστικές Στρατηγικές από τη σχολή Sciences Po στο Παρίσι ως υπότροφος της Γαλλικής Πρεσβείας. Αυτή την περίοδο παρακολουθεί το μεταπτυχιακό διεπιστημονικό πρόγραμμα του ΕΜΠ «Σχεδιασμός-Χώρος-Πολιτισμός». Παράλληλα με την ακαδημαϊκή της πορεία, έχει συνεργαστεί με αρχιτεκτονικά και πολεοδομικά γραφεία στο Παρίσι (Atelier Jean Nouvel, Attitudes Urbaines) και στην Αθήνα (Μελετητική-Τομπάζης, k-studio). Το 2012, ίδρυσε με τον Αλέξανδρο Ζώμα το γραφείο Micromega Architecture and Strategies με βάση την Αθήνα. Το επαγγελματικό και ερευνητικό της έργο έχει διακριθεί σε πανελλήνιους και διεθνείς διαγωνισμούς και συνέδρια, ενώ έχει παρουσιαστεί σε εκθέσεις διεθνώς (Βαρκελώνη, Πουέρτο Ρίκο, 7η Μπιενάλε Νέων Ελλήνων Αρχιτεκτόνων, Αθήνα).

Σάββας-Πέτρος Πανταζόπουλος, Προπτυχιακός Φοιτητής, Πανεπιστήμιο Πατρών

Είναι φοιτητής στο τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών. Παράλληλα με τις σπουδές του έχει συμμετασχει σε αρχιτεκτονικά συνέδρια, εργαστήρια και διαγωνισμούς με συμφοιτητές του και αρχιτεκτονικά γραφεία.

Διαγωνισμοί: Tourist Accomodation Prototype_ Διεθνής Φοιτητικός Διαγωνισμός_2011, Διαμόρφωση της κεντρικής πλατείας Νίκης στην Κοζάνη(τρισεδιάστατες απεικονίσεις για τους Μουρελάτος-Φιλιππούλου Αρχιτεκτονες)_2011, Paris Market Lab_ Διεθνής Φοιτητικός Διαγωνισμός_2011-2012, Διαμόρφωση του άξονα Αχεροποίησης- Αγ. Σοφίας στη Θεσσαλονίκη (τρισεδιάστατες απεικονίσεις για τους Μουρελάτος-Φιλιππούλου Αρχιτεκτονες)_2012, Tokyo Replay Center_ Διεθνής Φοιτητικός Διαγωνισμός_2012, Μουσείο ενάλιων αρχαιοτήτων στον Πειραιά (τρισεδιάστατες απεικονίσεις για τους C+Ph Scroumbelos architects και A.Spanomaris architects)_2013.

Εργαστήρια:"People meet in Time" Πανεπιστημιακή συμμετοχή για την 12η Biennale Βενετίας_2010, Villard13. Reuse_Sustainable strategies of Urban Requalification, Quartu st.Elena, Σαρδηνία, Ιταλία_2013 Συνέδριο.Η σημασία της Φιλοσοφίας στην Αρχιτεκτονική Εκπαίδευση, Πάτρα, Ελλάδα_2009

Η έρευνα και η σχεδιαστική του διαδικασία αφορούν την αναγνώριση της Αρχιτεκτονικής ως μια Ελένη της Τροίας. μια διαδικασία απόλυτης ομορφιάς, αλλά με πολλαπλές αναγνώσεις.



Πανοραμική άποψη της Πάτρας, 2015 | φωτογραφία: Markus Nollert

Μεσούσης της βαθειάς κοινωνικοοικονομικής κρίσης στην Ελλάδα κάνουμε μία σχετική διαπίστωση. Η ποιότητα και ανάπτυξη των συγκοινωνιακών υποδομών της χώρας έχει επηρεαστεί δραματικά από την αποσπασματική και ασυντόνιστη λήψη αποφάσεων μεταξύ των φορέων αλλά και των επιπέδων σχεδιασμού. Απαιτείται η εφαρμογή νέων μεθόδων που θα προωθούν τον ολοκληρωμένο χωρικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Τα σιδηροδρομικά δίκτυα εξυπηρετούν αφενός τις ανάγκες μεταφορών, αφετέρου μπορούν να παίξουν κυρίαρχο ρόλο στην δημιουργία νέων „αστικών τόπων“ προάγοντας την κοινωνική συνοχή σε κατακερματισμένες αστικές και περιαστικές περιοχές. Μετά τα προπαρασκευαστικά στάδια της διαπολυτεχνειακής πρωτοβουλίας CODE PATRAS λάβαμε από κοινού την απόφαση να εφαρμόσουμε την πρωτοποριακή μέθοδο σχεδιασμού TEST PLANNING στην πόλη της Πάτρας με συνολικό χωρικό πεδίο εφαρμογής την περιοχή της Δυτικής Πελοποννήσου. Η μέθοδος TEST PLANNING είναι μία ευέλικτη, άμεσης εφαρμογής, διαδικασία συνεργασίας μεταξύ διαφορετικών φορέων και ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων υψηλού κύρους, για την επίλυση σύνθετων χωρικών προβλημάτων στρατηγικής σημασίας.

Η εδώ και δεκαετίες υφιστάμενη διάσταση απόψεων και ενδιαφερόντων μεταξύ των αρμόδιων φορέων για τον συγκοινωνιακό σχεδιασμό και την ένταξη του στον αστικό ιστό, μας οδήγησε στην απόφαση να εφαρμόσουμε για πρώτη φορά στην Ελλάδα, την μέθοδο TEST PLANNING στην Πάτρα. Για μας ήταν μία πολύτιμη εμπειρία η ανίχνευση της εφαρμοσιμότητας της μεθόδου σε ακραίες συνθήκες κρίσης. Η πρωτοβουλία της εφαρμογής της μεθόδου TEST PLANNING ξεκίνησε από το Πολυτεχνείο ΕΤΗ της Ζυρίχης σε στενή συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πατρών και το ΕΜΠ. Ξεκίνησε το 2014 και ολοκληρώθηκε τον Νοέμβριο του 2015 σε συνεργασία των αρμόδιων φορέων σε εθνικό, περιφερειακό και επίπεδο πόλης με ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες υψηλής εξειδίκευσης. Επιπλέον στη διαδικασία συμμετείχαν τέσσερις μελετητικές ομάδες υπό την επίβλεψη μίας Συντονιστικής Επιτροπής με σκοπό τη παράλληλη διερεύνηση λύσεων για αυτό το σύνθετο θέμα. Η μέθοδος TEST PLANNING παρ' ότι εφαρμόζεται εδώ και χρόνια με μεγάλη επιτυχία και ευρεία αποδοχή στην Ελβετία, την Γερμανία, και την Αυστρία, είναι πρωτοποριακή για το Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο καθώς και το πλαίσιο σχεδιασμού, συνδυάζοντας την εφαρμογή πολιτικών „από την κορυφή προς τη βάση“ (top-down) με πρωτοβουλίες από τη „βάση προς την κορυφή“ (bottom-up).

