

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Αρχείο με λήξη
για τέτοια

ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ



Από τον
κ. Μακρυγιάννη
— με ευθείωση,
βελτίωση του
έχω
αξιοποιήσε'
βελτίωση

2 Φεβρουαρίου 2004

A. Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

1. Η Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου είναι ένας κρίσιμος κρίκος, που συνδέει τα δύο Διευρωπαϊκά Δίκτυα της Χώρας μας, την Εγνατία Οδό και τον Αξονα Πατρών-Αθηνών- Θεσσαλονίκης-Ευζώνων, όπως και τις δύο σημαντικές Πύλες-Λιμάνια της Ευρώπης προς την Ανατολή, το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας και το Λιμάνι της Πάτρας.



2. Είναι ένα έργο, που γίνεται πραγματικότητα με διασφαλισμένη συνολική χρηματοδότηση 230 δις. Ανοίγει νέους ορίζοντες για τη Βιώσιμη και την Ισόρροπη Ανάπτυξη της Ελλάδας, για 1 εκατομμύριο κατοίκους και εκατομμύρια επισκέπτες και τουρίστες στις Περιφέρειες της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας, της Ηπείρου και των Ιόνιων Νήσων.

Η ταλαιπωρία, η όχληση και η ρύπανση της διέλευσης και της αναμονής των 35 - 40 λεπτών να μειωθεί δραστικά και να μεταβληθεί σε 4 λεπτά γρήγορης, ασφαλούς και φιλικής στο περιβάλλον μετακίνησης. Είναι άλλωστε γνωστό ότι τη διαδρομή από το Ρίο στο Αντίρριο και αντιστρόφως τη διανύουν ετησίως 6 εκατομμύρια άνθρωποι, 2 εκατομμύρια αυτοκίνητα, εκ των οποίων το 25% είναι φορτηγά και λεωφορεία.

3. Η Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου αποτελεί κομβικό σημείο αναφοράς και για την κατασκευή του Δυτικού Αξονα με διασφαλισμένους πόρους τόσο από το 2^ο όσο και από το 3^ο Κ.Π.Σ.

Το έργο της Ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου είναι συνυφασμένο με όλα τα έργα υποδομής που βρίσκονται σε εξέλιξη στην ευρύτερη περιοχή, όπως οι παρακάμψεις του Αγρινίου και της Άρτας, της Φιλιπιάδας και της Ναυπάκτου, όπως οι παρεμβάσεις σε μεγάλα τμήματα στην Παραϊόνια Οδό, στον Αξονα της Πρέβεζας Ηγουμενίτσας και Αντιρρίου - Ιωαννίνων, όπως τα λιμάνια της Πάτρας, του Αιγίου και της Ηγουμενίτσας.

4. Η Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου συνδυάζεται επίσης και με το άλλο πρωτοποριακό Έργο της ευρύτερης περιοχής, την υποθαλάσσια Ζεύξη Ακτίου - Πρέβεζας, η οποία δόθηκε σε κυκλοφορία το 2002.

B. ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

1. Το Έργο κατά τη διάρκεια της κατασκευής του **έχει δημιουργήσει πολλές νέες πρωτογενείς και δευτερογενείς θέσεις εργασίας**, ενώ κατά το στάδιο κυρίως της λειτουργίας του θα δημιουργήσει αθροιστικά χιλιάδες νέες θέσεις απασχόλησης, μέσα από νέες επιχειρήσεις, μέσα από συμπληρωματικά έργα υποδομής και μέσα από την Τουριστική και την Οικιστική ανάπτυξη της περιοχής. | ✓
- Είναι σαφές ότι το Έργο της Ζεύξης αλλάζει τον μέχρι σήμερα γεωγραφικό, οικονομικό και κοινωνικό χάρτη μιας ευρύτατης περιοχής της Ελλάδας. | ✓

Για τούτο, είναι απολύτως αναγκαίο να συνδυαστεί με έναν ολοκληρωμένο Σχεδιασμό για την χωροταξική, οικιστική, περιβαλλοντική, παραγωγική ανασυγκρότηση και την ανάπτυξη όλης της περιοχής με αιχμή τις παράκτιες περιοχές του Ρίου και του Αντιρρίου.

Αυτή η ανασυγκρότηση και η ανάπτυξη οφείλει να συμβαδίζει με το σεβασμό στον άνθρωπο, στο περιβάλλον και τον πολιτισμό με πρώτο δείγμα γραφής τόσο την προστασία, αποκατάσταση και την ανάδειξη των Κάστρων του Ρίου και του Αντιρρίου ως διατηρητέων Βυζαντινών Μνημείων, όσο και την προστασία των θαλάσσιων και των παράκτιων Οικοσυστημάτων του Κορινθιακού και του Πατραϊκού Κόλπου.

- Έχουν επίσης ολοκληρωθεί τόσο η μελέτη για τις χωρικές επιπτώσεις της Ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου στην ευρύτερη περιοχή, όσο και η μελέτη για την αξιοποίηση του εργοταξιακού χώρου των 700 στρ. περίπου στην πόλη του Αντιρρίου.

Γ. Η ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Η κατασκευή της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου προχωράει κανονικά και βρίσκεται μπροστά από το συμβατικό χρονοδιάγραμμα, που σημαίνει ότι μπορεί να δοθεί σε κανονική κυκλοφορία το Σεπτέμβριο του 2004. | ✓

Έχουν ήδη ολοκληρωθεί και οι 4 πυλώνες της γέφυρας και έχουν τοποθετηθεί τα καταστρώματα συνολικού μήκους 1.200 μ. στους 2 από τους 4 πυλώνες με συνέπεια να είναι πλέον προσβάσιμη η γέφυρα κατά το ήμισυ από την πλευρά του Αντιρρίου. | ✓

Συνεχίζεται επίσης κανονικά η κατασκευή των οδών πρόσβασης τόσο από την πλευρά του Ρίου, όσο και από την πλευρά του Αντιρρίου.

Στόχος είναι να περάσει η Ολυμπιακή Φλόγα τον Αύγουστο του 2004, λίγες μέρες πριν την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων. | ✓

Δ. Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

- Το Έργο είναι μοναδικό στον κόσμο και παρουσιάζει ιδιαιτερότητες ως προς τα τεχνικά χαρακτηριστικά του κυρίως λόγω του μεγάλου βάθους στο οποίο εδράζονται οι τέσσαρες (4) πυλώνες του, αλλά και λόγω της γεωμορφολογικής κατάστασης της περιοχής: η περιοχή είναι υψηλής σεισμικότητας και το Ρίο απομακρύνεται από το Αντίρριο οκτώ (8) χιλιοστά κατά μέσο όρο το χρόνο.
- Το ανάγλυφο του πυθμένα εμφανίζει απότομες κλίσεις προς τις δύο ακτές και ένα μεγάλο οριζόντιο πλάτωμα σε βάθος περίπου 60 μέτρων κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Κατά τη διάρκεια των ερευνών δεν εντοπίστηκε βραχώδες στρώμα σε βάθος έως και 100 μέτρων κάτω από τον πυθμένα. Σύμφωνα με γεωλογικές μελέτες, το πάχος των ιζημάτων, που αποτελούνται από παχιές αργιλικές στρώσεις αναμεμιγμένες σε ορισμένα σημεία με λεπτή άμμο και ιλύ, υπερβαίνει τα 500 μέτρα (βλέπε Σχήμα 1 κατωτέρω).

Αντοχή και Αντισεισμική Θωράκιση του Έργου

Το σημαντικό στοιχείο της αντισεισμικότητας ενός Έργου υπολογίζεται με βάση το συντελεστή εδαφικής επιτάχυνσης σε % επί της βαρύτητας. Αυτός ο συντελεστής στο Έργο της Γέφυρας ανέρχεται σε 48%.

Με βάση το νόμο των πιθανοτήτων σεισμός αυτού του μεγέθους εμφανίζεται μια φορά στα 2000 χρόνια. Χαρακτηριστικός είναι ο πρόσφατος σεισμός στην Τουρκία (17/8/1999) ο οποίος με ένταση 7,4 Ρίχτερ, έδωσε συντελεστή εδαφικής επιτάχυνσης 40%.

Η γέφυρα αποτελεί αναμφίβολα ένα από τα ασφαλέστερα σημεία, όπου μπορεί να βρεθεί κανείς σε περίπτωση ισχυρού σεισμού στην περιοχή, καθώς έχει τη δυνατότητα να απορροφήσει μετατόπιση έως και 2 μέτρων μεταξύ οποιωνδήποτε βάθρων της (βλέπε Σχήμα 3 κατωτέρω).

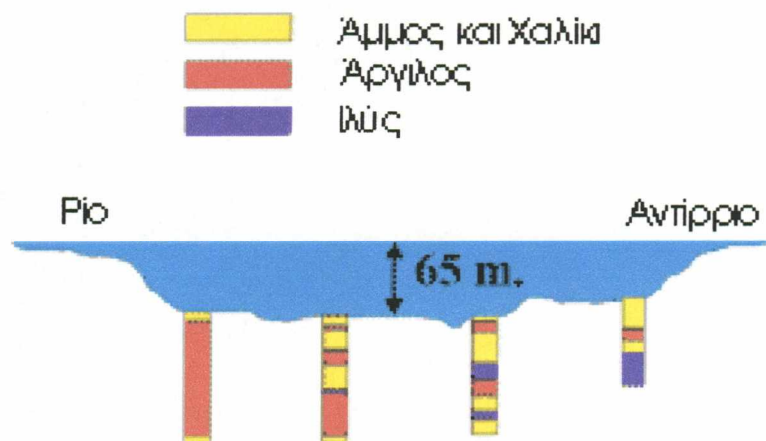
Η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου θα αντέχει σε πρόσκρουση δεξαμενόπλοιου 180.000 τόνων με ταχύτητα 16 κόμβων και σε ταχύτητα ανέμου 250 χλμ/ώρα, ο οποίος αντιστοιχεί σε κατάσταση τυφώνα.

Στα πιο βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου περιλαμβάνονται:

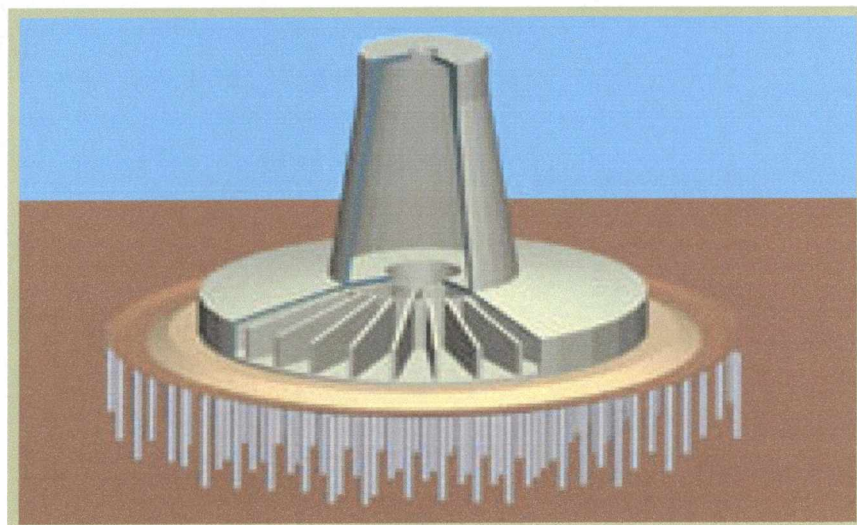
- η ενίσχυση του πυθμένα της θάλασσας με μεταλλικές κολώνες διαμέτρου 2 μέτρων και μήκους 20 μέτρων (βλέπε Σχήμα 2 κατωτέρω).
- η διάμετρος των βάθρων που φθάνει τα 90 μ. (πρόκειται για τα μεγαλύτερα βάθρα που κατασκευάστηκαν ως τώρα για γέφυρα) (βλέπε επίσης Σχήμα 2 κατωτέρω) και
- το πλήρως ανηρτημένο κατάστρωμα με μήκος 2.252 μέτρων, το οποίο αποτελεί παγκόσμιο ρεκόρ.

Συνοπτικά παρουσιάζονται κατωτέρω τα γενικά τεχνικά χαρακτηριστικά του Έργου, από τα οποία αποδεικνύεται η μοναδικότητά του:

Συνολικό μήκος γέφυρας με οδικές προσβάσεις	3.500 μ.	✓
Συνολικό μήκος γέφυρας	2.883 μ.	✓
Απόσταση μεταξύ των πυλώνων	560 μ.	
Συνολικό ύψος πυλώνα	227 μ.	
Υψος πυλώνα από το βυθό έως την επιφάνεια της θάλασσας	65 μ.	
Υψος οδοστρώματος πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας	48 μ.	
Υψος πυλώνα από το οδόστρωμα έως την κορυφή του	113 μ.	
Συνολικό βάρος πυλώνα	170 χιλ. τόνοι	
Διάμετρος πέλματος βάθρου	90 μ.	
Επιφάνεια κάλυψης πέλματος βάθρου	6,5 στρέμ.	
Εδαφική επιτάχυνση σε περίπτωση σεισμού σε % επί της βαρύτητας	48%	
Με βάση το νόμο των πιθανοτήτων σεισμός αυτού του μεγέθους εμφανίζεται μια φορά στα 2000 χρόνια - Ο πρόσφατος σεισμός στην Τουρκία (17/8/1999) με ένταση 7,4 Ρίχτερ έδωσε επιτάχυνση 40%.		
Αντοχή στο ενδεχόμενο σύγκρουσης δεξαμενοπλοίου	180.000 τόνων με ταχύτητα 16 κόμβων	
Αντοχή στους ανέμους και τη θαλασσοταραχή	Έως και 265 χλμ/ώρα	
Σημ.: η ταχύτητα αυτή του ανέμου ισοδυναμεί με τυφώνα		
Συνολικό μήκος καλωδίων για την υποστήριξη του οδοστρώματος	40χλμ	
Όγκος μπετόν για τη συνολική κατασκευή της γέφυρας	260.000 κ.μ.	



Σχήμα 1



Σχήμα 2



Σχήμα 3

ΜΕΛΕΤΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΡΓΟΤΑΞΙΟΥ ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Το Φεβρουάριο του 2002 ανατέθηκε από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. στο Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Πανεπιστημίου Πατρών ένα Ερευνητικό Πρόγραμμα με τίτλο «*Διερεύνηση των Πολεοδομικών Επιπτώσεων από τη Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, Ειδική Αναφορά στην Επανένταξη - Αξιοποίηση του Εργοταξιακού Χώρου*».

Η Σύμβαση, που υπεγράφη, προέβλεπε την εκπόνηση του έργου σε τρεις φάσεις.

Στις πρώτες δύο φάσεις εξετάστηκαν η λειτουργία της ζεύξης στο ευρύτερο χωροταξικό πλαίσιο Δυτικής Ελλάδας, στο πολεοδομικό συγκρότημα Πατρών, καθώς και οι μεταβολές στο χαρακτήρα των οικισμών Ρίου και Αντιρρίου.

Στην τρίτη και τελευταία φάση διατυπώθηκαν οι προτάσεις για την πολεοδομική αξιοποίηση του χώρου του εργοταξίου.

Η μελέτη περιλαμβάνει τις εξής επιμέρους ενότητες:

1. Ο ΧΩΡΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο χώρος του εργοταξίου καλύπτει μία παραλιακή έκταση περίπου **310** στρεμμάτων, με πολύ καλό προσανατολισμό και θέα.

Η περιοχή έχει εξαιρετική προσπελασιμότητα από τις γύρω αστικές περιοχές.

Απεφασίσθη η διεύρυνση της περιοχής μελέτης, ώστε να συμπεριλάβει μεγάλη έκταση δυτικά της Γέφυρας, σε επαφή με τον υφιστάμενο οικισμό Αντιρρίου. Η προτεινόμενη διευρυμένη τελική περιοχή μελέτης είναι εμβαδού **450 στρεμμάτων**.

2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Η προτεινόμενη ανάπτυξη επιδιώκει να επιτύχει τη συμμετρία ανάμεσα σε «αντιμαχόμενες» πλευρές, σε πέντε βασικές παραμέτρους του σχεδιασμού:

- Στην αξιοποίηση και τον ελεύθερο χώρο.
- Στις τοπικές ανάγκες και τις περιφερειακές δυνατότητες.
- Στη ψυχαγωγία αλλά και τον πολιτισμό.
- Στο δημόσιο συμφέρον και τον δυναμισμό της αγοράς.
- Στις ωραίες ιδέες αλλά και το ρεαλισμό της υλοποίησης.

Στόχος της πρότασης είναι να ενδιαφέρει:

- Τους κατοίκους των γύρω περιοχών, αλλά και της ευρύτερης περιφέρειας.
- Τα παιδιά, αλλά και τους ενήλικες.
- Αυτούς που θέλουν να μάθουν, αλλά και αυτούς που θέλουν να περάσουν όμορφα.
- Αυτούς που προτιμούν να ασκήσουν το πνεύμα, αλλά και αυτούς που προτιμούν να ασκήσουν το σώμα.
- Αυτούς που ζητούν να ενισχυθεί ο πολιτισμός, αλλά και αυτούς που ενδιαφέρονται να επενδύσουν.
- Τους περαστικούς, έλληνες και ξένους, για μία ενδιαφέρουσα εμπειρία, αλλά και τους τακτικούς επισκέπτες.

3. ΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

Προτείνονται τρεις βασικές περιοχές-λειτουργίες:

- Για την πρώτη έκταση, στην είσοδο του χώρου, προτείνεται η ανάπτυξη **Πολιτιστικού Κέντρου**.
- Για τη δεύτερη περιοχή, προτείνεται η ανάπτυξη μιας **Αστικής Γειτονιάς**.
- Τέλος, για τον κύριο χώρο μελέτης, το γήπεδο του εργοταξίου της Γέφυρας, προτείνεται ως βασική χρήση γής το **Θεματικό Πάρκο**.

Το Πολιτιστικό Κέντρο

Προτείνεται η δημιουργία Πολιτιστικού Κέντρου, για το Δήμο Αντιρρίου, που σήμερα δεν διαθέτει καμία δημόσια αστική υποδομή, η σχετική ανάπτυξη της οποίας κρίνεται απαραίτητη για τη βελτίωση της αστικής φυσιογνωμίας του.

Το Πολιτιστικό Κέντρο αναπτύσσεται μπροστά στην είσοδο του θεματικού πάρκου. Εδώ διαμορφώνεται η κεντρική πλατεία, που πλαισιώνεται από τα κτήρια του Δημαρχείου-αίθουσας εκδηλώσεων, του Μουσείου Ιστορίας και του Κέντρου Επιστημών.

Το Εμπορικό Κέντρο

Το εμπορικό κέντρο αναπτύσσεται σε δύο «μέτωπα». Προς το Δημαρχείο δημιουργείται εμπορική πλατεία, η οποία έχει και άμεση επαφή και πρόσβαση, αφενός με τον οικισμό Αντιρρίου, αφετέρου με την είσοδο του Πάρκου. Ένα δεύτερο γραμμικό εμπορικό μέτωπο δημιουργείται βορείως, παράλληλα με τον προτεινόμενο κύριο δρόμο πρόσβασης στο Πάρκο.

Η Αστική Γειτονιά

Βορείως του εμπορικού γραμμικού κέντρου, αναπτύσσεται η αστική γειτονιά, που περιλαμβάνει κατοικίες, γραφεία, και εμπορική ζώνη.

Το Θεματικό Πάρκο

Στις σύγχρονες πόλεις, εμφανίζεται τα τελευταία χρόνια μία νέα χρήση γης, υψηλού δυναμισμού, τα **θεματικά πάρκα αναψυχής**. Πρόκειται για συνδυασμό εμπορικών, ψυχαγωγικών, και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, σε ένα κατάλληλα διαμορφωμένο χώρο.

Η θέση και το μέγεθος του γηπέδου στο Αντίρριο, ευνοούν την δημιουργία ενός μεγάλου θεματικού πάρκου, αφιερωμένου στον πολιτισμό, το περιβάλλον, και την αναψυχή.

Ακριβώς μπροστά στο μέτωπο διαδρομής της Γέφυρας, και σε συνδυασμό με τις «αψίδες» που δημιουργούν τα μεγάλα πλαίσια στήριξης της, δημιουργείται η πλατεία εισόδου στο Πάρκο.

Στο πάρκο περιλαμβάνονται:

*Το Πάρκο των Εθνών
Το Ενυδρείο
Η Παραλία των Εθνών
Το Πλωτό Θέατρο
Το αγκυροβόλιο
Ο Ξενώνας
Ο Βοτανικός Κήπος Αναψυχής και Περιπάτου
Το Λούνα-παρκ
Η Μηχανή του Χρόνου (Time machine), Το Θέατρο I-max*

4. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Κύριο Οδικό Δίκτυο Επισκεπτών

Προτείνεται η δημιουργία κατευθείαν εισόδου και εξόδου από τη Γέφυρα, μόνο για επιβατηγά αυτοκίνητα, αμέσως μετά το σταθμό διοδίων.

Η κύρια κυκλοφορία στο Πάρκο οργανώνεται περιμετρικά, από την κεντρική πύλη εισόδου μέχρι τον Ξενώνα. Στην υπόλοιπη περιοχή θα επιτρέπεται μόνον η κυκλοφορία οχημάτων τροφοδοσίας και υποστήριξης, σε καθορισμένους διαδρόμους που δεν θα εμποδίζουν την κυκλοφορία των επισκεπτών.

Είσοδος – Στάθμευση

Η κύρια είσοδος τοποθετείται στο άνοιγμα του πρώτου πυλώνα κάτω από τη Γέφυρα, σημείο στο οποίο καταλήγει και η κεντρική λεωφόρος Αντιρρίου.

Οι επισκέπτες με ΙΧ, θα σταθμεύουν σε τέσσερις οργανωμένους χώρους στάθμευσης. Ο κύριος χώρος είναι ο αμέσως πριν από την κεντρική είσοδο.

Αστικό και Εσωτερικό Λεωφορείο

Προβλέπεται τακτική δημόσια συγκοινωνία μεταξύ του Πάρκου και των γύρω αστικών περιοχών (Ναυπάκτου - Ρίου – Πάτρας). Το τέρμα των αστικών λεωφορείων τοποθετείται ακριβώς μπροστά στην κεντρική είσοδο.

Λόγω των σχετικά μεγάλων αποστάσεων μέσα στο Πάρκο, προτείνεται η λειτουργία μικρού λεωφορείου, ή ελαφρού τράμ, παράλληλα με τον βασικό πεζόδρομο, ώστε να εξυπηρετεί τους περιπατητές και επισκέπτες που το επιθυμούν.

Πλατείες

Δημιουργούνται τρεις μεγάλες πλατείες: Η Πλατεία Πολιτισμού, γύρω από την οποία οργανώνονται το Δημαρχείο και τα κτήρια Πολιτισμού, η Πλατεία των Εθνών, αμέσως μετά την είσοδο στο Θεματικό Πάρκο, και η Πλατεία Θεάτρου, που συνδυάζεται με το πλωτό θέατρο και αποτελεί τον κόμβο ανάπτυξης των δραστηριοτήτων αναψυχής.

Πεζόδρομος

Οι τρεις πλατείες συνδέονται μεταξύ τους μέσω του βασικού πεζόδρομου, που αποτελεί και τη ραχοκοκαλιά του Πάρκου.

Εκτός από τον βασικό πεζόδρομο, δημιουργείται και ένα πυκνό δίκτυο δευτερευόντων πεζοδρόμων και αζόνων περιπάτου.

5. ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Στο σύνολο της προτεινόμενης ανάπτυξης, επικρατεί πνεύμα σεβασμού στο φυσικό χώρο. Η επεξεργασία του και η μετατροπή του σε τεχνητό περιβάλλον θα πρέπει να γίνει με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη φειδώ, και μόνο όπου αυτό είναι απαραίτητο.

Η χλωρίδα του συγκροτήματος, εκτός των ειδικών εξαιρέσεων (π.χ. βοτανικός κήπος) βασίζεται σχεδόν αποκλειστικά στην τοπική χλωρίδα.

Δύο συγκεκριμένα έργα έχουν ιδιαίτερο περιβαλλοντικό ενδιαφέρον:

(α) Ο Βοτανικός Κήπος. Η πρόταση για την οργάνωση βοτανικού κήπου, σε συνδυασμό με το ευρύτερο πάρκο αναψυχής και περιπάτου, έχει και εκπαιδευτικό στόχο εκτός του ψυχαγωγικού. Πρόκειται για πάρκο περιβαλλοντικής ευαισθησίας, όπου οι επισκέπτες, και ιδιαίτερα οι νεαρές ηλικίες, ανακαλύπτουν αφενός το πλούσιο φάσμα χρωμάτων, μορφών, οσμών, και γενικά την πανδαισία των αισθήσεων στον φυτικό κόσμο, και αφετέρου γίνονται ευαίσθητοι, μέσα από την κατάλληλη παιδεία, και προσεκτικοί ως προς τη συμπεριφορά τους και τη στάση τους απέναντι στη φύση.

(β) Το παραλιακό μέτωπο. Πρόκειται για μία εκτεταμένη επιφάνεια επαφής της γης του γηπέδου με το νερό. Θα υπάρχουν πολλές διαφορετικές προσεγγίσεις στην επαφή αυτή, και θα αναζητηθούν όλων των ειδών οι αρχιτεκτονικές λύσεις, από την πιο

τεχνητή και «σκληρή», όπως είναι το μπετόν ενός κρηπιδώματος, μέχρι τη μαλακή άμμο.

6. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ

Η περιοχή συγκεντρώνει όλα τα εχέγγυα και πολεοδομικά δεδομένα για εντονότατη αστική ανάπτυξη τα επόμενα χρόνια.

Αν όμως η δυναμική για αστική ανάπτυξη αφεθεί αποκλειστικά στην αποσπασματική ιδιωτική πρωτοβουλία, το αποτέλεσμα θα είναι η επανάληψη των φαινομένων της νότιας παραλίας Ρίου-Αγίου Βασιλείου, δηλαδή ένα συνοθύλευμα χρήσεων θερινής ψυχαγωγίας και θερινής κατοικίας, ανάμεικτα με πρώτη κατοικία και ελαφρές βιομηχανικές χρήσεις. Όλα δε χωρίς οργανωμένη και λειτουργική υποδομή.

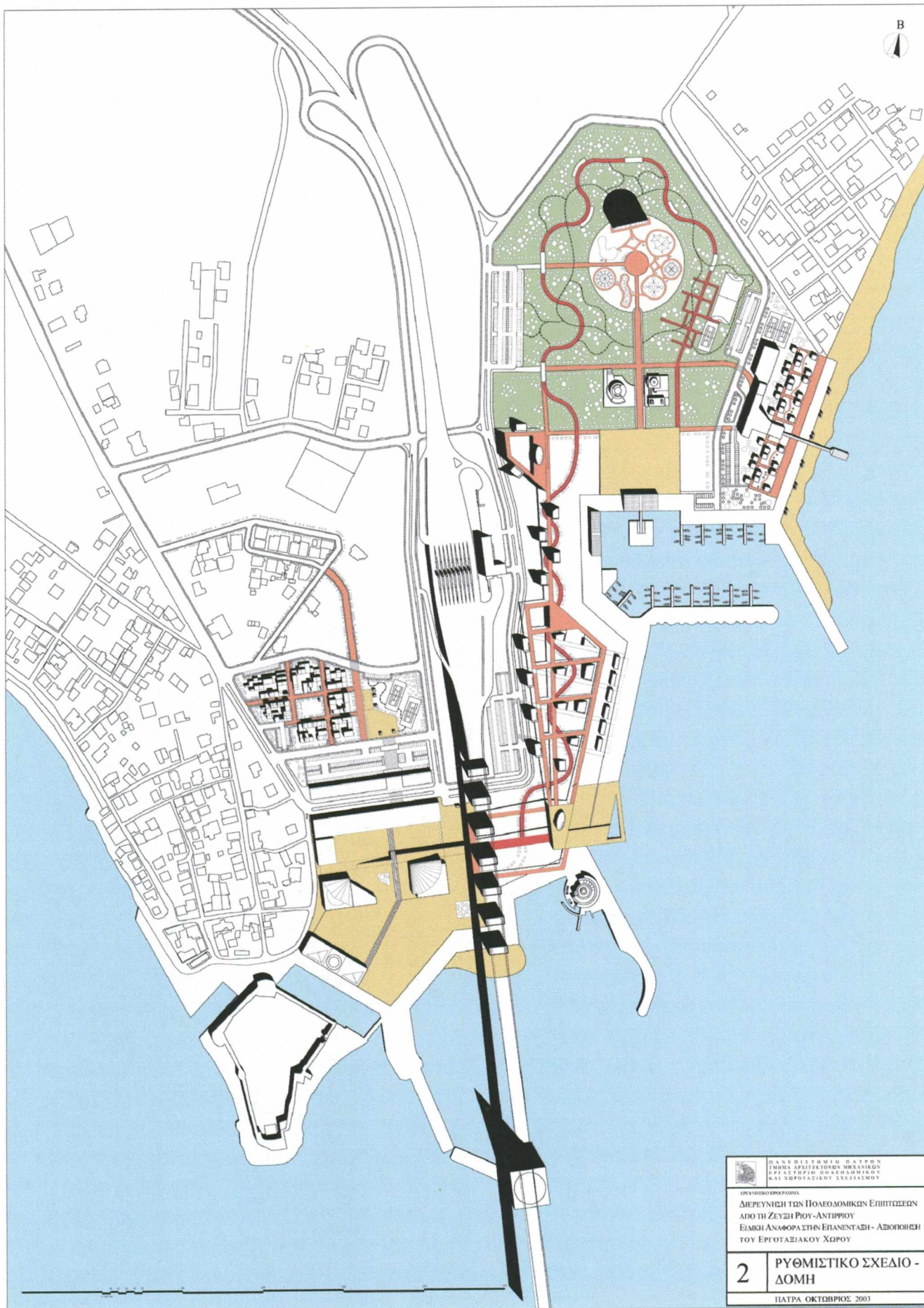
Είναι σαφές ότι είναι επείγουσα η ανάγκη συμπλήρωσης και θεσμοθέτησης του ΣΧΟΑΠ Αντιρρίου, ώστε να προσδιοριστούν με σαφήνεια οι επιθυμητές, και να εμποδιστούν οι ανεπιθύμητες αναπτυξιακές δυνάμεις.

Η μελέτη θεωρεί ότι, οποιαδήποτε υλοποίηση του προτεινόμενου Ρυθμιστικού Σχεδίου, έχει ανάγκη ιδιωτικών κεφαλαίων, πέρα και επιπλέον των τυχόν δημοσίων επενδύσεων σε αυτό, είτε κεντρικών φορέων είτε της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Ο κύριος λόγος, για τον οποίο είναι απαραίτητη η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, είναι για την εύρυθμη λειτουργία του όλου συγκροτήματος, **αφού κατασκευαστεί.**

Η μέχρι σήμερα εμπειρία καταδεικνύει ότι, όταν πρόκειται για ανάπτυξη από δημόσιο φορέα, η καθημερινότητα μετά την κατασκευή υποφέρει. Είναι εξαιρετικά δύσκολη η εξεύρεση των απαραίτητων ετήσιων κονδυλίων, για τη λειτουργία, τη συντήρηση, και τη στοιχειώδη βελτίωση του συγκροτήματος.

Η πρόταση είναι για τη δημιουργία ενός σχήματος ανάπτυξης και λειτουργίας του όλου συγκροτήματος, στο πλαίσιο της ιδιωτικής οικονομίας, υπό την εποπτεία του Κράτους.



	ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ ΠΑΡΚΟΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΔΟΚΕΙΟ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΕΡΓΑΣΙΔΙΟ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ ΕΙΣΗΓΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΔΕΙΞΗ - ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΤΕΛΕΙΑΚΟΥ ΧΩΡΟΥ	
2	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ - ΔΟΜΗ
ΠΑΤΡΑ ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2003	

