



ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ

Με αφορμή τα πολλά τελευταία δημοσιεύματα σχετικά με την επικείμενη ανάπλαση του Δήμου Πατρέων στη λιμενική ζώνη, καθώς και την κατεδάφιση ή μη στεγάστρων εντός της ζώνης αυτής από τον ΟΛΠΑ, η Επανεκκίνηση αρχιτεκτόνων Ν. Αχαΐας, έκρινε σκόπιμο πως πρέπει να ακουστεί ο λόγος του κλάδου των αρχιτεκτόνων.

Η εφημερίδα ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ σε συνεργασία με τον Σύλλογο αρχιτεκτόνων Ν. Αχαΐας (ΣΑΝΑ) το 2016, διοργάνωσε Πανελλήνιο αρχιτεκτονικό διαγωνισμό ιδεών, με θέμα τον παλιό λιμένα Πατρών, τα αποτελέσματα του οποίου παρουσιάστηκαν σε όλους τους φορείς τόσο της πόλης όσο και του αρμόδιου Υπουργείου. Για λόγους που δεν μπορούμε να γνωρίζουμε, οι προδιαγραφές που δόθηκαν τότε στους μελετητές, δεν συμπεριελάμβαναν τις προθέσεις του Δήμου ούτε και αυτές της Υπηρεσίας Νεωτέρων Μνημείων περί διατήρησης ή μη υφιστάμενων εγκαταστάσεων του ΟΛΠΑ.

Σήμερα, ο Δήμος, σύμφωνα με τα δημοσιεύματα, όταν τελειώσει το θέμα με την οριστική παραχώρηση, θέλει να προχωρήσει σε διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό όπου θα δεχθεί προτάσεις. Ως εκ τούτου, δεν έχουν οριστικοποιηθεί οι παρεμβάσεις που θα γίνουν στο θαλάσσιο μέτωπο. Στόχος πάντα είναι αυτές να κινούνται στη διασύνδεση της λιμενικής έκτασης με τον πολεοδομικό ιστό της Πάτρας.

Η Υπηρεσία Νεωτέρων Μνημείων, εισηγείται στο Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων, το κτίριο-στεγάστρο να κριθεί διατηρητέο, γιατί εκτιμά ότι το υπόστεγο αποτελεί πρότυπο κτίριο από δομοστατικής άποψης. Αν το Κ.Σ.Ν.Μ. γνωμοδοτήσει αρνητικά στην εισήγηση της Υπηρεσίας Νεωτέρων Μνημείων, τότε ο ΟΛΠΑ έχει δηλώσει διατεθειμένος να χρηματοδοτήσει το κόστος κατεδάφισής του.

Είναι γνωστό ότι η επικάλυψη του στεγάστρου εμπεριέχει αμίαντο, ένα υλικό άκρως επικίνδυνο για την υγεία, ενώ η κατεδάφισή του δεν είναι μία εύκολη υπόθεση και θα χρειαστεί την ανάλογη προσοχή και σημαντικό κόστος. Τόσο ο Δήμος Πατρέων, όσο και ο Οργανισμός Λιμένος συμφωνούν, σύμφωνα με τα δημοσιεύματα, ότι το στεγάστρο θα πρέπει να κατεδαφιστεί στο πλαίσιο των γενικότερων παρεμβάσεων που θα γίνουν με την οριστική παραχώρηση του θαλασσίου μετώπου στο Δήμο.

Κρίνεται σκόπιμο να σημειωθεί πως υπάρχουν δύο πανομοιότυπα στεγάστρα, τα οποία αποτελούνται έκαστο από 15 αρθρωτά λεπτόκορμα προκατασκευασμένα στοιχεία

οπλισμένου σκυροδέματος με προεντεταμένο ελκυστήρα, κατασκευής 1968. Το ένα μεταξύ των οδών Ερμού και Γεροκωστοπούλου και το άλλο βόρεια του μόλου της Αγίου Νικολάου. Είναι πρότυπα για την εποχή τους και αν αναλογιστεί κανείς το μέγεθός τους και το άνοιγμα που στεγάζουν, δεδομένου του υλικού τους, κρίνονται αξιόλογα. Σήμερα για την στέγαση τέτοιων ανοιγμάτων προτιμούνται οι μεταλλικές κατασκευές, με χρήση (χωρό-) δικτυωμάτων. Η κατάσταση διατήρησης, τουλάχιστον του αμφιλεγόμενου προς κατεδάφιση στεγάστρου (μεταξύ Ερμού και Γεροκωστοπούλου), έχει επηρεαστεί από τις προσθήκες που αυτό έχει δεχθεί.

Ανεξάρτητα της γνωμοδότησης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου περί χαρακτηρισμού ή μη ως διατηρητέων των στεγάστρων, και με δεδομένο τη μη ύπαρξη συγκεκριμένης μελέτης από το Δήμο για την ολοκληρωμένη αστική ανάπλαση, θεωρούμε σκόπιμη, από μεριάς του Δήμου μία αιτιολογημένη οικονομοτεχνική έκθεση ως προς τη διατήρηση ή όχι των στεγάστρων. Εκτιμούμε ότι και σε μια ριζική ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου, θα υπάρξει η ανάγκη στέγασης κάποιων τμημάτων, για διάφορες χρήσεις, είτε εκθέσεων είτε εκδηλώσεων. Ο Δήμος θα πρέπει να προκοστολογήσει το κόστος της καθαίρεσης των κτιριακών προσθηκών και της υφιστάμενης επικάλυψης, με σκοπό την αποκατάσταση και επανάχρηση του στεγάστρου, σε σχέση με την κατεδάφιση και την κατασκευή νέου-ων, δεδομένου ότι πρόκειται για μία πρότυπη κατασκευή. Η θέση του ως προς τον αστικό ιστό, δεν βλάπτει τις οπτικές φυγές των οδών Ερμού και Γεροκωστοπούλου και σίγουρα θα πρέπει η όποια απόφαση παρθεί να είναι τεκμηριωμένη και να αποτελεί μέρος ενός συνολικού σχεδιασμού προς όφελος των δημοτών ως προς την χρήση του παραλιακού μετώπου.



χωροθέτηση δύο στεγάστρων στη λιμενική ζώνη



τμήμα στεγάστρου



τμήμα στεγάστρου



τέλος οδού Ερμού



τέλος οδού Γεροκωστοπούλου