



Special Issue

edited by Yiota Theodora

# \_ Regional Unit of Piraeus \_

REGIONAL UNIT OF PIRAEUS

**National Technical University of Athens**  
School of Architecture \_ Department of Urban & Regional Planning  
**Spatial Planning & GIS Laboratory**  
42, Patission, 10682, Athens \_ Greece  
[www.arch.ntua.gr](http://www.arch.ntua.gr)



**Yiota Theodora (ed.) Regional Unit of Piraeus**  
Series of Special Issues in Spatial Planning and Development

**A t h e n s 2 0 2 2 \_ I S B N : 9 7 8 - 6 1 8 - 8 0 7 3 4 - 9 - 4**

Cover page and Lab logo designed by Yiota Theodora  
[ptheodora@arch.ntua.gr](mailto:ptheodora@arch.ntua.gr)

This edition was prepared on the initiative of **Dr. Yiota Theodora, Associate Professor N.T.U.A.**, who arranged for the material to be collected and organised, divided into thematic modules, and for the overall design of the volume.

---

*... στους σπουδαστές και στις σπουδάστριες,  
γιατί με τις “οπτικές” τους μας δίνουν την ευκαιρία  
να (ξανα)ανακαλύπτουμε τόπους ...*

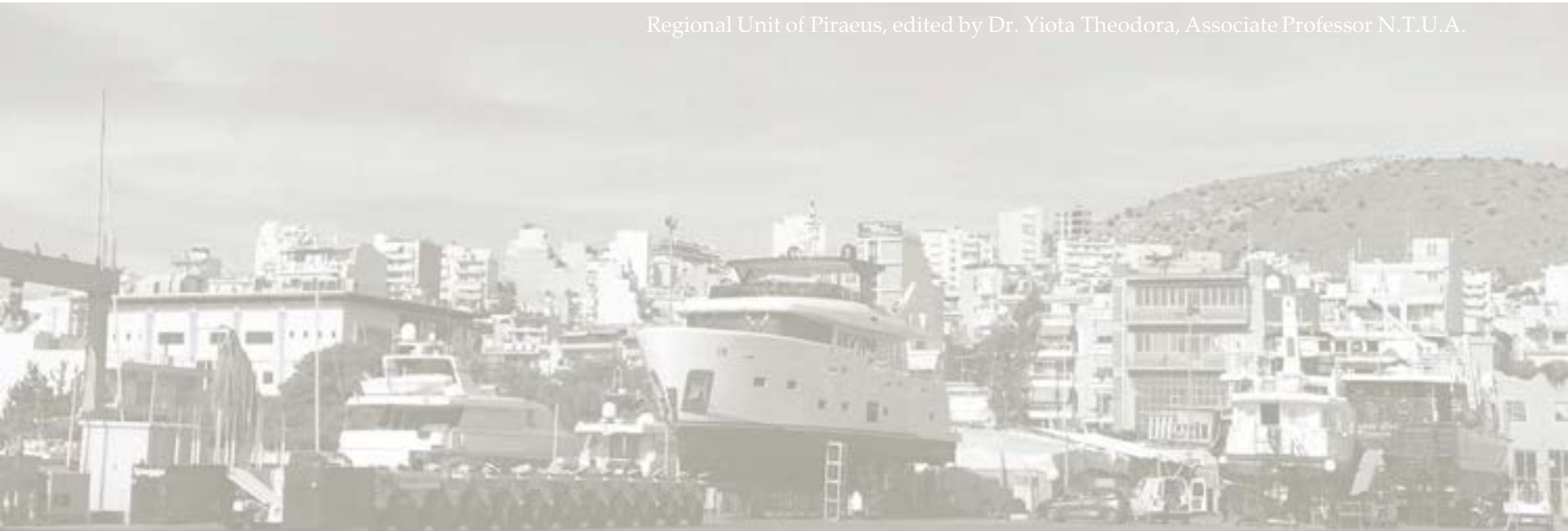
*... to students,  
because with their “views” they enable us to (re)discover locales ...*

Urbanism & Spatial Planning 3

2018 - 2019

Y. Theodora, E. Tsigkas, V. Charalampidou

Regional Unit of Piraeus, edited by Dr. Yiota Theodora, Associate Professor N.T.U.A.





edited by Yiota Theodora

# Special Issue



## The University and the City



© Yiota Theodora

Let's open the doors to a broader  
audience

CONTENTS

## Introductory Remarks (pp. 8-19) \_

---

... pages 22-47

A few words about the course ...

Scope \_ Description \_ Skills \_

Research & Planning Methodology \_

From the N.T.U.A. to the field and back \_

---

## Students' Works (pp. 48-523) \_

## Introductory Remarks \_

Space is not merely a composition of lines, forms and volumes, but rather a living phenomenon - the environment in which societies live and make history. Hence, **spatial issues are not just technical, but acutely environmental, socio-economic and political** as well. For this reason, they cannot - **and must not** - be approached in a one-dimensional and fragmented fashion. Instead, it is important to study and evaluate them within a dynamic framework by simultaneously monitoring critical constants directly and/or indirectly related to them, such as : the **environment** [natural and cultural], **space** [land and sea], **society**, the **economy**, the **system of administration** and **decentralisation**, the **legal framework**, the **land policy** and **investment policy**.

Recognising the “**space - economy**” **reciprocity** and realising that there can be no “development” without “planning” \_ “proposal” without “assessment” of the situation \_ “intervention” without “awareness” of problems and of the causes leading to and perpetuating them, there is a need to correlate “development policy” and “spatial planning” and to approach them on the basis of their dynamic, multilevel, multidimensional and multisectoral nature. At the same time, a common awareness is required that **planning is a process of political significance**, because of its multiple, often differentiated contextually and in time, effects on locales and societies. Therefore, what is of interest is **the real time contact with the field of intervention and its participants at any given point in time**, in all stages of regulating and organising space. Unfortunately, despite all efforts to date, scientific debate is not always conducted with full documentation, while participatory structures and procedures are often “forgotten” in the process from intention to application, thus creating problems in practical implementation.



## Εισαγωγικές Παρατηρήσεις \_

**Ο** χώρος δεν αποτελεί μια απλή σύνθεση γραμμών, σχημάτων και όγκων, αλλά “ζωντανό” φαινόμενο - το περιβάλλον όπου οι κοινωνίες ζουν και δημιουργούν ιστορία. Έτσι, τα **χωρικά θέματα δεν είναι μόνο τεχνικά, αλλά έντονα περιβαλλοντικά, κοινωνικο-οικονομικά και πολιτικά**. Γι αυτό η προσέγγισή τους δεν μπορεί - και δεν πρέπει - να επιχειρείται μονοδιάστατα και αποσπασματικά. Αντίθετα, έχει σημασία η μελέτη και αξιολόγησή τους να γίνεται στη βάση της δυναμικής θεώρησή τους μέσα από την ταυτόχρονη παρακολούθηση των κρίσιμων σταθερών που σχετίζονται, άμεσα ή / και έμμεσα, με εκείνα, όπως : του **περιβάλλοντος** [φυσικού και πολιτιστικού], του **χώρου** [εδαφικού και θαλάσσιου], της **κοινωνίας**, της **οικονομίας**, του **συστήματος διοίκησης και αποκέντρωσης**, του **νομοθετικού πλαισίου**, της **πολιτικής γης** και της **επενδυτικής πολιτικής**.

**Α**ναγνωρίζοντας την **αμοιβαιότητα “χώρου - οικονομίας”** και κατανοώντας ότι δεν μπορεί να υπάρξει “ανάπτυξη” χωρίς “σχεδιασμό” \_ “πρόταση” χωρίς “αξιολόγηση” της κατάστασης \_ “παρέμβαση” χωρίς “γνώση” των προβλημάτων και “κατανόηση” των αιτιών πρόκλησης και διαιώνισής τους, υποστηρίζεται η ανάγκη συσχέτισης “αναπτυξιακής πολιτικής” και “χωρικού σχεδιασμού” και προσέγγισής της στη βάση της δυναμικής, πολυεπίπεδης, πολυδιάστατης και πολυτομεακής φύσης τους. Την ίδια στιγμή, πρέπει να αποτελέσει κοινή συνείδηση ότι **ο σχεδιασμός αποτελεί διαδικασία πολιτικής βαρύτητας**, εξαιτίας των πολλαπλών, συχνά διαφοροποιημένων κατά περίπτωση και στον χρόνο, επιπτώσεων του σε τόπους και σε κοινωνίες. Ενδιαφέρει, έτσι, **η επαφή με το πεδίο παρέμβασης και τους εκάστοτε συμμετέχοντες** σε όλα τα στάδια ρύθμισης και οργάνωσης του χώρου, **σε πραγματικό χρόνο**. Δυστυχώς, παρά τις έως σήμερα προσπάθειες, οι επιστημονικές συζητήσεις δεν γίνονται πάντα με πλήρη τεκμηρίωση, ενώ οι συμμετοχικές δομές / διαδικασίες συχνά “λησμονούνται” από την πρόθεση στην εφαρμογή, δημιουργώντας προβλήματα στην πράξη.

So, in the context of modern conditions and circumstances **an issue is raised regarding the methodology of research and of defining the means for** collecting, managing, interpreting and mapping inputs, as well as encouraging cooperation and promoting results to make better use of them in the “spatial development” and “planning” process

The challenge is to establish the necessary “communication channels” between academia and society at large, with a view to ensuring maximum representation of all social groups and to preventing the effect of better organised groups influencing the shaping of the citizens’ “vision”. The question remains: **what is taught and how, so that space planning and production schools can function as a substantial means of assisting in the process of spatial regulation and organisation of Greek space, on all levels of administration.**

The debate is on again, also within our **School**, through the students’ various consideration and investigation “perspectives”, continuing in the “field” and returning to the “drawing boards”, in an effort for continuous review. This edition - which is the creation of students who took part in Tutoring session of **Yiota Theodora, E. Tsigkas, V. Charalampidou**, in the context of the **Urbanism and Spatial Planning 3** course - aspires to contribute to this very debate. Through the subjects they addressed, the students’ projects have formulated the conditions for a restart of the dialogue in the knowledge areas of development, protection, management and planning, on various space levels and categories. In this edition, they are presented in such a way so as to avoid the logic of merely quoting them and enhance the perspective of introducing them organically into modules. The criteria used in creating the modules were: the **spatial reference level** (focus area) and the **research focus points** (such as the environment, production, technical and social infrastructure, tourism, etc.) **correlated with the consequences of developmental choices and planning practices** in terms of spatio-functional transformations and socio-economic processes in the research area and around it.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, των σύγχρονων συνθηκών και συγκυριών τίθεται θέμα μεθοδολογίας έρευνας και προσδιορισμού μέσων συλλογής, διαχείρισης, ερμηνείας και χαρτογράφησης των εισροών, καθώς και ενθάρρυνσης της συνεργασίας και προβολής των αποτελεσμάτων για τη βέλτιστη αξιοποίησή τους στη διαδικασία της “χωρικής ανάπτυξης” και του “σχεδιασμού”.

Πρόκληση και στοίχημα αποτελούν η καθιέρωση των αναγκαίων “διάυλων επικοινωνίας” ακαδημαϊκού χώρου - ευρύτερης κοινωνίας με στόχο την αντιπροσώπευση, στον μέγιστο βαθμό, όλων των κοινωνικών ομάδων και την αποτροπή της επίδρασης των πιο καλά οργανωμένων στη διαμόρφωση του “οράματος” των πολιτών. Το ερώτημα είναι : **τι και πώς διδάσκεται, ώστε οι σχολές σχεδιασμού και παραγωγής χώρου να λειτουργούν ως ουσιαστικό μέσο υποβοήθησης στη διαδικασία της χωρικής ρύθμισης και οργάνωσης του ελληνικού χώρου σε όλα τα επίπεδα της διοίκησης.**

Η συζήτηση ανοίγει ξανά, και στον χώρο της Αρχιτεκτονικής Σχολής του Ε.Μ.Π., μέσα από τις ποικίλες σπουδαστικές “οπτικές” θεώρησης και διερεύνησης, για να συνεχίσει στο “πεδίο” και να επιστρέψει στα “σχεδιαστήρια” σε μια προσπάθεια διαρκούς επαναξιολόγησης. Σε αυτήν ακριβώς τη συζήτηση επιδιώκει να συμβάλλει η παρούσα έκδοση \_ δημιούργημα των σπουδαστών και σπουδαστριών που συμμετείχαν στο Φροντιστήριο των Γ. Θεοδωρά, Ε. Τσίγκα, και Β. Χαραλαμπίδου στη διάρκεια του 7ου εξαμήνου στο πλαίσιο του υποχρεωτικού μαθήματος “Πολεοδομία - Χωροταξικός Σχεδιασμός 3” του ακαδημαϊκού έτους 2018-2019. Οι εργασίες μέσα από τα θέματα που μελέτησαν διαμόρφωσαν συνθήκες επανεκκίνησης του διαλόγου στα γνωστικά πεδία της ανάπτυξης, της προστασίας, της διαχείρισης και του σχεδιασμού σε ποικίλα επίπεδα και κατηγορίες χώρου. Η παρουσίασή τους στην έκδοση επιχειρείται με τρόπο ώστε να αποφευχθεί η λογική της απλής παράθεσής τους και να ενισχυθεί η οπτική οργανικής ένταξής τους σε θεματικές ενότητες. Κριτήρια συγκρότησης των ενοτήτων αποτέλεσαν : το χωρικό επίπεδο αναφοράς (περιοχή εστίασης) και οι τομείς επικέντρωσης του ερευνητικού ενδιαφέροντος (περιβάλλον, υποδομές παραγωγής, τεχνικές, κοινωνικές, τουρισμός, κ.ά.) σε συσχέτιση με τις επιπτώσεις των αναπτυξιακών επιλογών / σχεδιαστικών πρακτικών σε επίπεδο χωρο-λειτουργικών μετασχηματισμών και κοινωνικο-οικονομικών διεργασιών στην περιοχή μελέτης, αλλά και ευρύτερα εκείνης.

Under this rationale, the students' projects were included in three modules in a manner that confirms the interdependence, interaction and mutual exchanges between research objects. The key theme correlation parameters were spatial policies in conjunction with the administrative structure, matters of investment policy, ownership status, institutional framework and the participants in the processes. So, specifically, the **first module** refers to the “**port**” as a development infrastructure, an entry-exit gateway and as the object of claims by groups of conflicting interests. The **second module**, “**city port**” focuses on coexistence. It engages with a space category that is of critical importance, especially for coastal and insular countries with maritime history and geared towards tourism, like Greece. The interest is further intensified since this is about one of the world's most powerful ports, **Piraeus**, and its greater area. A space where natural and man-made environment co-exist in controversy to each other. A place where inhabitants suffer the consequences of an ever-intensifying over-concentration of activities / infrastructure of supralocal reach and is obliged to manage the multitude of loads and nuisances. An area where nature deteriorates, the appearance of the locale is threatened, and the quality of life is downgrading. There, where citizens never stop claiming, despite the impasses. The **third module** focuses on the “**community**” trying to approach issues pertaining to production / employment, socio-economic cohesion, multiculturalism and daily life, while searching for development standards under protection, resilience, sustainability and social justice conditions. The development instruments presented in the projects include elements of nature, history, remembrance, culture, mild forms of production activity and/or alternative tourism. By describing mild and/or radical scenarios for developing the area, the student groups present proposals at physical planning and spatial management level, in such a way to also showcase new fields of investigation for further processing (**Figure p.21**).

The edition is complemented with information regarding the object of the course, its methodology and the role it plays in architecture studies, and planning schools in general. Thus, this endeavour seeks to delineate the scientific framework within which the School's students venture on “**research investigation paths**”.

Σε αυτή τη λογική, οργανώθηκαν τρεις θεματικές ενότητες όπου εντάθηκαν οι σπουδαστικές εργασίες με τρόπο που επιβεβαιώνει την αλληλεξάρτηση, αλληλεπίδραση και αλληλοτροφοδότηση των ερευνητικών τους αντικειμένων. Βασικές παράμετροι συσχέτισης των θεματικών αποτέλεσαν οι χωρικές πολιτικές σε συνδυασμό με τη διοικητική δομή, ζητήματα επενδυτικής πολιτικής, ιδιοκτησιακού καθεστώτος, θεσμικού πλαισίου και συμμετεχόντων στις διαδικασίες. Έτσι, πιο συγκεκριμένα η **πρώτη ενότητα** αναφέρεται στο **“λιμάνι”** ως αναπτυξιακή υποδομή, ως πύλη εισόδου-εξόδου αλλά και ως πεδίο διεκδίκησης από ομάδες αντικρουόμενων συμφερόντων. Η **δεύτερη ενότητα** με αντικείμενο την **“πόλη λιμάνι”** εστιάζει πιο πολύ σε θέματα συνύπαρξης. Καταπιάνεται με μια κατηγορία χώρου μοναδικής κρισιμότητας ειδικά για χώρες παράκτιες και νησιωτικές με ναυτική ιστορία και έντονο προσανατολισμό στον τουρισμό, όπως η Ελλάδα. Το ενδιαφέρον ενισχύεται περαιτέρω αφού μιλάμε για ένα από τα ισχυρότερα λιμάνια παγκοσμίως, τον **Πειραιά** αλλά και την ευρύτερη περιοχή του. Για έναν χώρο όπου φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον συνυπάρχουν με όρους αντιπαράθεσης. Για έναν τόπο όπου ο πληθυσμός του υφίσταται τις επιπτώσεις μιας διαρκώς εντεινόμενης υπερσυγκέντρωσης δραστηριοτήτων / υποδομών υπερτοπικής εμβέλειας και καλείται να διαχειρισθεί την πολλαπλότητα των φορτίσεων και οχλήσεων. Για μια περιοχή όπου η φύση αλλοιώνεται, η φυσιογνωμία του τόπου απειλείται και η ποιότητα της ζωής υποβαθμίζεται. Εκεί όπου οι πολίτες παρά τα **“αδιέξοδα”** δε σταματούν να διεκδικούν. Η **τρίτη ενότητα** εστιάζει στην **“κοινότητα”** επιχειρώντας την προσέγγιση θεμάτων παραγωγής και απασχόλησης, κοινωνικο-οικονομικής συνοχής, πολυπολιτισμικότητας και καθημερινότητας, αναζητώντας ταυτόχρονα αναπτυξιακά πρότυπα με όρους προστασίας, ανθεκτικότητας, αειφορίας και κοινωνικής δικαιοσύνης. Μεταξύ των αναπτυξιακών μέσων που παρουσιάζονται από τις σπουδαστικές εργασίες σημειώνονται τα στοιχεία φύσης, ιστορίας, μνήμης, πολιτισμού, μορφές παραγωγικών δραστηριοτήτων ήπιας όχλησης ή και εναλλακτικού τουρισμού. Μέσα από τη διατύπωση ήπιων ή και ριζοσπαστικών σεναρίων για την ανάπτυξη της περιοχής, οι σπουδαστικές ομάδες παρουσιάζουν προτάσεις σε επίπεδο φυσικού σχεδιασμού και χωρικής διαχείρισης με τρόπο ώστε να αναδεικνύουν την ίδια στιγμή νέα ερευνητικά πεδία προς περαιτέρω επεξεργασία (**Εικόνα σελ. 21**).

Η παρούσα έκδοση συμπληρώνεται με υλικό σχετικά με το αντικείμενο του μαθήματος, τη μεθοδολογία του και το ρόλο του στις σπουδές των αρχιτεκτόνων, και των σχολών σχεδιασμού εν γένει. Επιδιώκεται έτσι να ορισθεί το επιστημονικό πλαίσιο εντός του οποίου οι σπουδαστές και οι σπουδάστριες της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π. επιχειρούν τις **“ερευνητικές διαδρομές αναζήτησης”**.

During the course, the **key structural elements** of the ventured “**research investigation paths**” were the common meetings at the amphitheatre, where, on the occasion of contributions from members of the teaching team and invited speakers, **a debate would start that would continue on to the tutoring sessions**. This is where the student groups’ research themes act as a trigger for reflection **that continues long after School ends**. This reflection is developed, structured, takes the form of questions and organised into thematic fields of research in such a way so that it can be applied in the field to approach the issues at the “heart” of events/developments. **Student groups venture in actual conditions and in real time**. It is in the field where parties involved in the planning process (administration, bodies, investors, citizens, etc.) express their, not necessarily mutually acceptable, views. It is in the field where the dimensions of problems are revealed and where needs, requests and priorities are reviewed and (re)defined. This is why **we encourage and seek contact with the intervention space**. Not merely in terms of a passive presence, but with active monitoring and assessment of investigated issues, by organising **research agendas** (key themes of reference) as well as **timelines** (to consider changes in time and the dynamics of their consequences on the investigated object). Thus, emphasis is placed on the research / planning methodology to secure a link between theory and practice during the “**investigation paths**”, both within and outside the School. The **scientific visit to Perama** was an excellent opportunity for us to meet the administration and the members of the wider community. **We found ourselves close to people who, daily, experience problems for which there are no easy solutions**.

Through this pursuit to **link theory and practice both within and outside the School**, we succeed in studying and assessing the issues under investigation (spatial, environmental, sectoral, social, etc.) on the basis of an overall multidimensional and interdisciplinary approach, which allows us : a) to showcase the multitude and complexity of spatial problems, and to identify new fields of investigation, b) to re-assess spatial policies and practices and the extent to which they respond to the inhabitants’ needs / priorities. This leads to the creation of the proper conditions for the development of critical thinking and of the skills necessary to resolve spatial issues in a network-organised globalised environment, and indeed at a time of multifaceted crisis.

**Β**ασικά δομικά στοιχεία των επιχειρούμενων “ερευνητικών διαδρομών αναζήτησης” στη διάρκεια του μαθήματος αποτέλεσαν οι κοινές συναντήσεις στο αμφιθέατρο όπου, με αφορμή τις εισηγήσεις των μελών της διδακτικής ομάδας και των προσκεκλημένων ομιλητών, ξεκινούσε η συζήτηση για να συνεχίσει στα φροντιστήρια. Εκεί όπου τα ερευνητικά θέματα των σπουδαστικών ομάδων λειτουργούν ως αφορμή και έναυσμα για έναν προβληματισμό που δεν σταματά στην Σχολή. Συγκροτείται, μεθοδεύεται, λαμβάνει τη μορφή ερωτημάτων και οργανώνεται σε θεματικά πεδία έρευνας με τρόπο ώστε να μπορεί να βγει στο πεδίο με στόχο την προσέγγιση των θεμάτων στην “καρδιά” των γεγονότων /εξελίξεων. **Οι σπουδαστικές ομάδες επιχειρούν σε πραγματικές συνθήκες και πραγματικό χρόνο.** Είναι στο πεδίο όπου οι απόψεις των εκάστοτε εμπλεκόμενων στη διαδικασία σχεδιασμού (διοίκησης, φορέων, επενδυτών, πολιτών, κ.ά.) εκφράζονται, όχι απαραίτητα σε συνθήκες αμοιβαίας αποδοχής. Είναι στο πεδίο όπου οι διαστάσεις των προβλημάτων αναδεικνύονται και οι ανάγκες, τα αιτήματα και οι προτεραιότητες (επαν)εξετάζονται και (επανα)προσδιορίζονται. Γι αυτό, η επαφή με τον χώρο παρέμβασης ενθαρρύνεται και επιδιώκεται. Όχι στη βάση μιας παθητικής παρουσίας, αλλά σε μια λογική ενεργής παρακολούθησης και εκτίμησης των υπό διερεύνηση θεμάτων μέσα από την οργάνωση **θεματολογίων έρευνας** (βασικών ενοτήτων αναφοράς) και **χρονολογίων** (για συνεκτίμηση των αλλαγών στον χρόνο και της δυναμικής των επιπτώσεών τους στο υπό διερεύνηση αντικείμενο). Έμφαση δίνεται έτσι στη μεθοδολογία έρευνας /σχεδιασμού με τρόπο ώστε να διασφαλίζεται σύνδεση θεωρίας -πράξης στη διάρκεια των “**διαδρομών αναζήτησης**” εντός και εκτός Σχολής. Η επιστημονική επίσκεψη που διοργανώθηκε στο **Πέραμα** ήταν μια εξαιρετική ευκαιρία επαφής μας με τη διοίκηση και τα μέλη της ευρύτερης κοινωνίας. Μας δόθηκε η δυνατότητα να βρεθούμε κοντά σε ανθρώπους που βιώνουν στην καθημερινότητά τους προβλήματα που δεν επιδέχονται εύκολες λύσεις.

**Μ**έσα από την επιδιωκόμενη αυτή **σύνδεση θεωρίας - πράξης εντός και εκτός Σχολής** επιτυγχάνεται η μελέτη και εκτίμηση των υπό διερεύνηση ζητημάτων (χωρικών, περιβαλλοντικών, τομεακών, κοινωνικών κ.ά.) στη βάση συνολικής πολυδιάστατης διεπιστημονικής αντιμετώπισης, που επιτρέπει : α) την ανάδειξη της πολλαπλότητας και πολυπλοκότητας των χωρικών προβλημάτων, και τον εντοπισμό “νέων” πεδίων έρευνας, β) την επανεκτίμηση των χωρικών πολιτικών και πρακτικών και του βαθμού ανταπόκρισής τους στις ανάγκες / προτεραιότητες των κατοίκων. Διαμορφώνονται έτσι συνθήκες ανάπτυξης κριτικής σκέψης και απόκτησης δεξιοτήτων, αναγκαίων για την επίλυση των χωρικών θεμάτων σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον δικτυακής οργάνωσης και μάλιστα σε μια συγκυρία πολύπλευρης κρίσης.

The academic year **2018-2019** could be seen as a “**landmark period**” for this course. Let’s hope that this will happen. Its title has changed. From **Regional Planning** it was renamed **Urbanism & Spatial Planning 3**. Teaching hours increased from three to four, and the teaching team changed following the retirement of beloved teachers. In essence, however, there have been no radical changes, at least not to date. The course remains one of the three compulsory courses of the **Urban & Regional Planning Department**, which focuses on knowledge areas of spatial planning in scales greater than the “city”. The object, main themes, spatial levels and approach methodology remain the same and are correlated to ensure maximum familiarisation of students with issues of spatial management / regulation, and introduction of their architectural work in the natural and man-made environment.

Facts have changed. Needs and priorities have changed. Meanwhile, the map of higher education in Greece is being remodelled, and issues pertaining to professional rights rise again within a global planning environment where locales and communities obtain “renewed” significance. In any event, the proliferation and shifting of spatial problems make the **ability to innovate** more necessary than ever before - one’s ability to creatively solve problems or bring new capabilities to light. At the same time, skills like **critical thinking, communication** and **interdisciplinary cooperation** are more important than academic knowledge (in the form of merely providing the material). The reason being that this improves the probability of achieving overall understanding of every specialised issue, from different perspectives and in conjunction with the social processes and actors. The challenge is to come up with new teaching methods that enable the **internal mobilisation** of new scientists through encouragement for focused action and participation, without underestimating the importance of providing basic knowledge. Meanwhile, the downgrading of the “physical planning” dimension and of the need to organise space, needs to stop. This is why additional emphasis is sought on interdisciplinarity, on increasing the number of amphitheatre lectures throughout the year, and on establishing science visits to the field of intervention to have contacts with administration and the local community. This is because new data and trends make cooperation between academia and society at large, under conditions of democratic planning, an imperative. This is the direction that this course is taking-otherwise we will suffer a loss, not only in educational terms, but also professionally, in practice.



Το ακαδημαϊκό έτος 2018-2019 θα μπορούσε να θεωρηθεί μια “περίοδος σταθμός” για το συγκεκριμένο μάθημα. Ας ελπίσουμε ότι κάτι τέτοιο θα συμβεί. Ο τίτλος του άλλαξε. Από **Χωροταξία** μετονομάστηκε σε **Πολεοδομία & Χωρικός Σχεδιασμός 3**. Οι ώρες διδασκαλίας του αυξήθηκαν από τρεις σε τέσσερις, και η σύνθεση της διδακτικής ομάδας άλλαξε μετά την αφυπηρέτηση αγαπημένων δασκάλων. Στην ουσία όμως δεν έχουν υπάρξει ριζικές αλλαγές, τουλάχιστον έως αυτή τη στιγμή. Το μάθημα παραμένει ένα από τα τρία υποχρεωτικά μαθήματα κορμού του **Τομέα Πολεοδομίας - Χωροταξίας** που εστιάζει σε γνωστικά πεδία του χωρικού σχεδιασμού σε κλίμακες ευρύτερες της “πόλης”. Το αντικείμενο, οι κύριες θεματικές, τα χωρικά επίπεδά του, και η μεθοδολογία προσέγγισής του διατηρούνται και συσχετίζονται με τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η βέλτιστη δυνατή εξοικείωση σπουδαστών/τριών με ζητήματα χωρικής διαχείρισης και ρύθμισης, και ένταξης του αρχιτεκτονικού τους έργου στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.

Τα δεδομένα έχουν αλλάξει. Οι ανάγκες και προτεραιότητες έχουν αλλάξει. Την ίδια στιγμή, ο χάρτης της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης αναδιαμορφώνεται και θέματα επαγγελματικών δικαιωμάτων ανοίγουν ξανά σε περιβάλλον παγκόσμιου σχεδιασμού όπου τόποι και κοινωνίες αποκτούν “νέα” βαρύτητα. Όπως και να έχει, ο πολλαπλασιασμός και η αλλαγή των χωρικών προβλημάτων καθιστούν πιο αναγκαία παρά ποτέ την **ικανότητα για καινοτομία** - την ικανότητα να λύνει κανείς δημιουργικά τα προβλήματα ή να φέρνει στο φως νέες δυνατότητες. Την ίδια στιγμή, δεξιότητες όπως η **κριτική σκέψη**, η **επικοινωνία** αλλά και η **διεπιστημονική συνεργασία** είναι πιο σημαντικές από την ακαδημαϊκή γνώση (υπό την μορφή της απλής παροχής υλικού). Κι αυτό γιατί, μέσα από μια τέτοια λογική ενισχύονται οι πιθανότητες της κατανόησης κάθε ειδικότερου θέματος συνθετικά, από διαφορετικές οπτικές συγχρόνως σε συνάρτηση με το κοινωνικό γίνεσθαι και τους φορείς του. Πρόκληση και στοίχημα αποτελεί η επινόηση νέων μεθόδων διδασκαλίας που επιτρέπουν **εσωτερική κινητοποίηση** των νέων επιστημόνων μέσα από προτροπή για στόχευση και συμμετοχή, χωρίς να υποτιμάται η σημασία της παροχής των βασικών γνώσεων. Παράλληλα, πρέπει να σταματήσει να υποβαθμίζεται η διάσταση του “φυσικού σχεδιασμού” και η ανάγκη οργάνωσης του χώρου. Γι αυτό επιδιώκεται περαιτέρω έμφαση στην ενίσχυση της διεπιστημονικότητας, στην αύξηση διαλέξεων στο αμφιθέατρο για το σύνολο του έτους, και στην καθιέρωση του θεσμού της επιστημονικής επίσκεψης στο πεδίο παρέμβασης με στόχο την επαφή με τη διοίκηση και την τοπική κοινωνία. Κι αυτό γιατί τα νέα δεδομένα και τάσεις επιβάλλουν συνεργασία ακαδημαϊκής κοινότητας και ευρύτερης κοινωνίας με όρους δημοκρατικού σχεδιασμού. Σε αυτήν την κατεύθυνση προσανατολίζεται το συγκεκριμένο μάθημα, αλλιώς θα χάσουμε όχι μόνο εκπαιδευτικά, αλλά και επαγγελματικά στην πράξη.

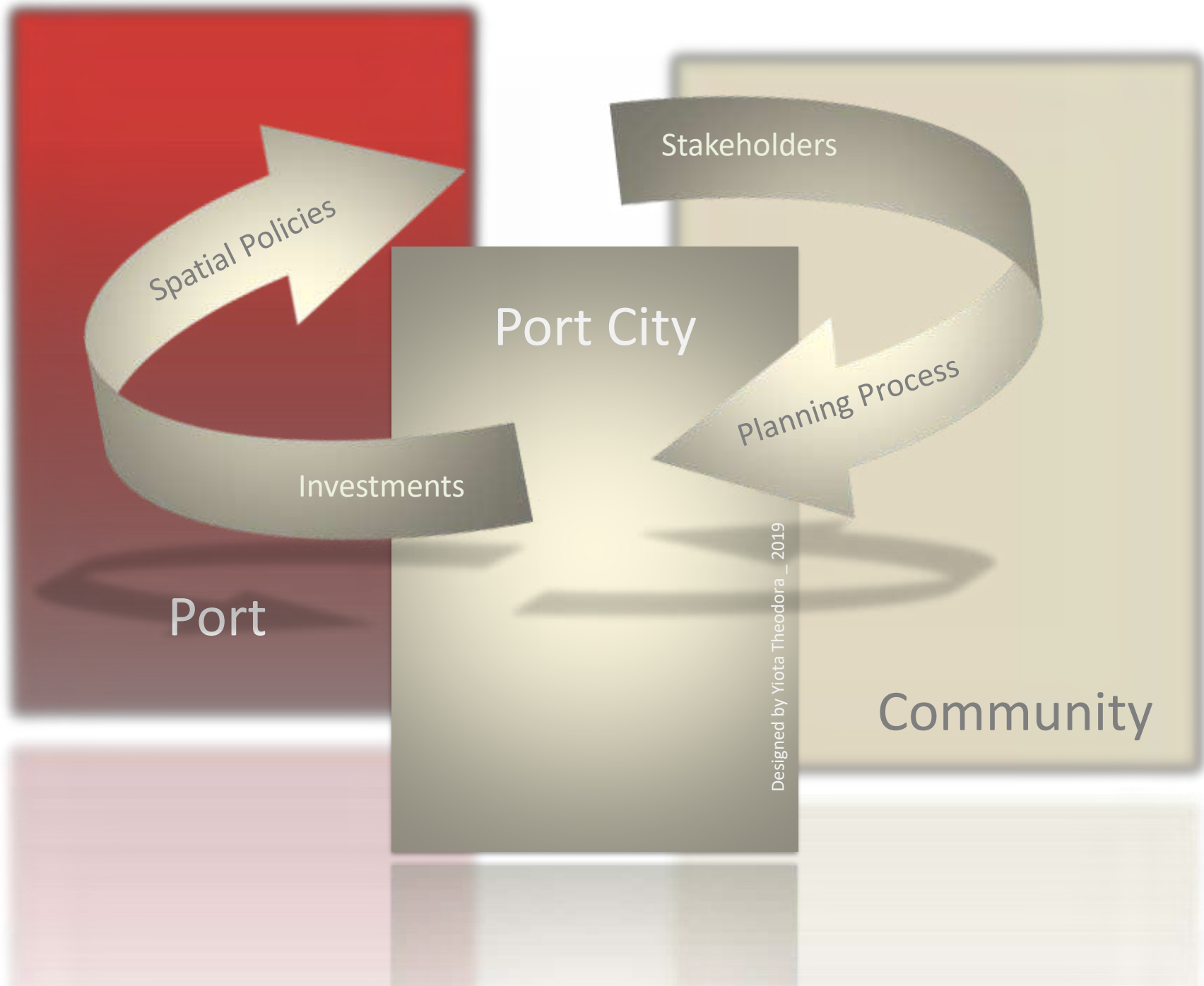
Closing, I would like to warmly thank all those who contributed to this edition. I shall start with our School's professors who taught this course and handed it over to us, the next generation. Indeed, many were our teachers. With some, we even taught together. We acquired knowledge by their side, and still do. I would also like to warmly thank my colleagues, with whom we share the worry for the future steps. They honoured me by appointing me course coordinator at the start of this new era. Their support made my work easier. Thanks also go to graduate students and PhD candidates that contributed with their own support work. A special thank you is reserved for the professors Dr. **Nikos Belavilas** and Dr. **Eliza Panayotatos** who accepted to participate in the cycle of our common amphitheatre lectures. I wish to mention my colleague Dr. **N. Belavilas** and warmly thank him for his invaluable help in organising the visit to **Perama**. Without him, it would not have been possible. He was the catalyst that led to a very interesting discussion in the **Perama City Hall** and the shipbuilding and repair zone. A big thank you also to **Polina Prentou**, PhD candidate, who was responsible for communication and also contributed photographic material that brought image and colour to this edition. Warm thanks also to Messrs **George Gavrilis**, former **Deputy Regional Governor of Piraeus**, and **Ioannis Lagoudakis**, **Mayor of Perama** for making us feel very welcome during our visit to **Perama [4.12.2018]**. Special thanks to the students of the School, since they are the very soul of the educational and research process, and of our university's social role.

This edition would not have been possible without the contribution of my colleague Dr **E. Tsigkas** and **V. Charalampidou**, PhD candidate. They fed their knowledge into the "scientific journeys" ventured in our tutoring session, supporting the student's subjects. I thank them for their cooperation and look forward to repeating that in the future. I would also like to thank **Eleni Spanogianni**, PhD candidate, for the course poster. Finally, my thanks go out to the student groups of our tutoring session, which opted to address and experiment on demanding subjects at a difficult time for Greece, where we see the following paradox : **while there is a need for planning, its significance in the development process becomes smaller and smaller**. Let's listen carefully to what they have to say

**Κ**λείνοντας, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά όσους και όσες συνέβαλαν στην υλοποίηση της έκδοσης. Θα ξεκινήσω από τους καθηγητές και τις καθηγήτριες της Σχολής Αρχιτεκτόνων του Ε.Μ.Π. που υπηρέτησαν το μάθημα και το μεταβίβασαν σε εμάς \_ στη επόμενη γενιά διδασκόντων/ουσών. Πολλοί υπήρξαν δάσκαλοί μας όπως η **Σ. Αυγερινού**, ο **Μ. Αγγελίδης**, ο **Λ. Βασενχόβεν**, η **Κλ. Γεράρδη**, ο **Δ. Γεωργουλής**, και η **Ελ. Παναγιωτάτου**. Με ορισμένους βρεθήκαμε να συνδιδάσκουμε. Μάθαμε και μαθαίνουμε στο πλάι τους. Ευχαριστώ θερμά επίσης τους συναδέλφους που μοιραζόμαστε την αγωνία για τα επόμενα βήματα. Με τίμησαν αναθέτοντάς μου τον συντονισμό του μαθήματος στην αρχή της “νέας” εποχής. Με την στήριξη τους διευκόλυναν το έργο μου. Ευχαριστώ και τους μεταπτυχιακούς φοιτητές και ΥΔ που συνέβαλαν με το επικουρικό τους έργο. Ένα ξεχωριστό ευχαριστώ οφείλω και στους αγαπητούς καθηγητές **Ν. Μπελαβίλα** και **Ελ. Παναγιωτάτου**, που αποδέχθηκαν να συμμετέχουν στον κύκλο των κοινών μας διαλέξεων στο αμφιθέατρο. Θα σταθώ στον **Ν. Μπελαβίλα** για να τον ευχαριστήσω για την πολύτιμη βοήθειά του στην οργάνωση της επιστημονικής μας επίσκεψης στο **Πέραμα**. Χωρίς εκείνον δεν θα είχε γίνει πράξη. Λειτουργήσε ως καταλύτης για να ανοίξει μια ενδιαφέρουσα συζήτηση στο Δημαρχείο Περάματος και στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του. Ευχαριστώ και την **Π. Πρέντου**, ΥΔ του Τομέα Πολεοδομίας-Χωροταξίας που ανέλαβε την επικοινωνία και με το φωτογραφικό της αρχείο “ομόρφυνε” την παρούσα έκδοση. Θερμές ευχαριστίες και στους αξιότιμους κ. **Γεώργιο Γαβρίλη**, πρώην **Αντιπεριφερειάρχη Πειραιά**, και κ. **Ιωάννη Λαγουδάκη Δήμαρχο Περάματος** για την εξαιρετική υποδοχή που μας επιφύλαξαν την **Τρίτη 4.12.2018** στο **Πέραμα**. Ιδιαίτερες ευχαριστίες και στους σπουδαστές και στις σπουδάστριες της Σχολής μας, γιατί αποτελούν την “ψυχή” της εκπαιδευτικής και της ερευνητικής διαδικασίας και του κοινωνικού ρόλου του πανεπιστημίου μας.

**Η** έκδοση δεν θα είχε ολοκληρωθεί χωρίς την συμβολή του συναδέλφου Δρ. **Ε. Τσίγκα** (ΕΔΙΠ) και της ΥΔ **Β. Χαραλαμπίδου**. Τροφοδότησαν με τις γνώσεις τους τις “επιστημονικές διαδρομές” που επιχειρήθηκαν στο φροντιστήριό μας, στηρίζοντας τα θέματα των σπουδαστών/τριών. Τους ευχαριστώ για την συνεργασία και εύχομαι και σε επόμενες. Ευχαριστώ και την ΥΔ **Ελ. Σπανογιάννη** για την επιμέλεια της αφίσας του μαθήματος. Τέλος, ευχαριστίες και στις σπουδαστικές ομάδες του φροντιστηρίου μας, οι οποίες επέλεξαν να τοποθετηθούν και να πειραματισθούν σε απαιτητικά θέματα σε μια δύσκολη συγκυρία για τη χώρα μας όπου διαπιστώνεται το εξής παράδοξο : **ενώ υπάρχει ανάγκη για σχεδιασμό, η σημασία του στην αναπτυξιακή διαδικασία απαξιώνεται διαρκώς**. Ας δούμε με προσοχή τι έχουν να μας πουν ...







# Urbanism & Spatial Planning 3

The course **Urbanism & Spatial Planning 3** is one of our School's compulsory courses in the "Theory - Practice" module. It is an integral part of a nexus of investigation / deepening thematic modules that the **Urban & Regional Planning Department** tackles.

## Purpose \_

Students are introduced to approaching critical planning issues in spatial units broader than the ones tackled in the courses of **Urbanism & Spatial Planning 1 & 2** (5<sup>th</sup> / 6<sup>th</sup> semester). An approach ventured in the light of the different interdependencies of socio-economic dynamics and geographical space. .

The objective is to enhance students' creativity and further raise their awareness, on the one hand regarding their planning "environment", and on the other hand regarding the production conditions of their architectural work.







Το μάθημα Πολεοδομία και Χωροταξικός Σχεδιασμός 3 ανήκει στον κορμό υποχρεωτικών μαθημάτων της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π. στην ενότητα των “Θεωρίας - Άσκησης”. Λειτουργεί ως αναπόσπαστο μέρος ενός πλέγματος θεματικών διερεύνησης / εμβάθυνσης που προσεγγίζονται από τον Τομέα Πολεοδομίας & Χωροταξίας.

## Σκοπός \_

Η εισαγωγή των σπουδαστών/τριών της Σχολής στην προσέγγιση θεμάτων σχεδιασμού σε χωρικές ενότητες ευρύτερες από εκείνες που αντιμετωπίζουν τα μαθήματα της Πολεοδομίας και Χωρικού Σχεδιασμού 1 & 2. Προσέγγιση η οποία επιχειρείται υπό το πρίσμα των διαφορετικών αλληλεξαρτήσεων των κοινωνικο - οικονομικών δυναμικών και του γεωγραφικού χώρου.

Επιδίωξη η ενίσχυση της δημιουργικότητας των σπουδαστών/τριών και η περαιτέρω ευαισθητοποίησή τους για το “περιβάλλον” εντός του οποίου θα κληθούν να σχεδιάσουν αφενός, και για τις συνθήκες παραγωγής του αρχιτεκτονικού τους έργου αφετέρου.

## Fields of interest

The course **Urbanism & Spatial Planning 3** focuses on issues of organisation, functioning and strategic planning in urban, peri-urban and inter-urban space, in multiple levels of approach, based on an interdisciplinary perspective.

It investigates issues of the “sustainable development” of “space” in all its different scales and categories, with an emphasis on the environmental and cultural dimensions, also discussing themes on the urban network and the role of cities and production, services and infrastructure “networks” in “spatial development”.

Attention is also placed on the study of modern spatial planning theories, policies and practices, at both national and European level, while also approaching issues related to the institutional framework as well as plans and implementation “tools”, new forms of urban governance and “democratic planning” processes. Finally, the course discusses how modern digital technology contributes to the research-planning methodology as a tool for analysing, managing and regulating space at different decision-making levels.

The course is organized in two main levels : **theory** [teaching team \_ invited speakers] και **exercise** [students' works]. It is mainly supported by material that, to a significant extent, derives from the educational - research activity and the social role of the Urban & Regional Planning Department. The scientific field visit works in support of the educational - research process carried out within the School of Architecture of the National Technical University of Athens.

Το βασικό ενδιαφέρον του μαθήματος **Πολεοδομία και Χωρικός Σχεδιασμός 3** του 7<sup>ου</sup> εξαμήνου εστιάζει στην μελέτη ζητημάτων οργάνωσης, λειτουργίας και στρατηγικού σχεδιασμού στον αστικό, περιαστικό και στον εξωαστικό χώρο σε πολλαπλά επίπεδα προσέγγισης στη βάση μιας διεπιστημονικής οπτικής.

Διερευνώνται θέματα “βιώσιμης ανάπτυξης” του “χώρου” στις ποικίλες κλίμακες και κατηγορίες του, με έμφαση στην περιβαλλοντική και στην πολιτιστική διάσταση, ενώ απασχολούν και συζητούνται θεματικές οι οποίες σχετίζονται με το οικιστικό δίκτυο, και τον ρόλο των πόλεων και των “δικτύων” παραγωγής, υπηρεσιών και υποδομών στη “χωρική ανάπτυξη”.

Ανάλογο ενδιαφέρον δίνεται στην μελέτη σύγχρονων θεωριών, πολιτικών, πρακτικών χωρικού σχεδιασμού σε εθνικό και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Παράλληλα προσεγγίζονται ζητήματα που σχετίζονται με το θεσμικό πλαίσιο και τα βασικά σχέδια και “εργαλεία” εφαρμογής, τις νέες μορφές αστικής διακυβέρνησης και τις διαδικασίες “δημοκρατικού σχεδιασμού”. Διερευνάται τέλος η συμβολή της σύγχρονης ψηφιακής τεχνολογίας στη μεθοδολογία έρευνας - σχεδιασμού ως “εργαλείο” ανάλυσης, διαχείρισης και ρύθμισης του χώρου στα ποικίλα επίπεδα λήψης των αποφάσεων.

Το μάθημα οργανώνεται σε δυο επίπεδα : της **θεωρίας** [διδασκτική ομάδα \_ προσκεκλημένοι ομιλητές] και της **άσκησης** [ομαδικές σπουδαστικές εργασίες]. Η υποστήριξη του γίνεται από υλικό που, σε σημαντικό ποσοστό, αντλείται από την εκπαιδευτική-ερευνητική δραστηριότητα και τον κοινωνικό ρόλο του Τομέα Πολεοδομίας & Χωροταξίας. Η **επιστημονική επίσκεψη** στο πεδίο λειτουργεί υποστηρικτικά σε άρρηκτη συσχέτιση με την εκπαιδευτική διαδικασία που πραγματοποιείται εντός της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π.

Upon completion of the course **Urbanism & Spatial Planning 3**, students will be able to :

- \_ perceive the object of physical planning and urbanism and their crucial importance in formulating the architectural work and production of space
- \_ understand the importance of spatial planning within the development policy and how critical it is to correlate this with the administrative structure, investment policy, land policy, and those who take part in the regulation-organisation of space in all its scales.
- \_ familiarise themselves with the key and crucial characteristics of urban, peri-urban and inter-urban space, and how they are connected and interact with environmental, cultural and socio-economic factors.
- \_ know modern spatial development and planning concepts, theories and practices, and how to make best use of experiences and best practices in the framework of sustainable development
- \_ investigate, study, make combined evaluations of spatial issues based on a multilevel, multidisciplinary and multidimensional approach, and perceive their evolutionary trends and dynamics, that will enable them to make alternative proposals on the management, addressing, intervention and prevention
- \_ comprehend the multitude and complexity of the consequences that human activities / operations and the siting of infrastructure [technical / social] have on the natural and man-made environment, and on the quality of life of the population
- \_ organise the investigation modules in the field of study by setting targets and criteria, and compile the results using critical thinking [**Agenda** and **Timeline**]
- \_ possess and make use of spatial analysis skills on all levels and types of space, familiarise themselves with symbolism and be able to use the methodological technical tools available
- \_ work creatively together with their fellow students throughout the process of recording, analysing and conducting a preliminary assessment of space, and make successful presentations of interim stages and end results of this work, orally, in writing and with the use of visual material (maps, diagrams, sketches etc)

Με την ολοκλήρωση του μαθήματος **Πολεοδομία & Χωρικός Σχεδιασμός 3** οι σπουδαστές/τριες της Σχολής θα είναι σε θέση να:

- \_ αντιλαμβάνονται το αντικείμενο των πεδίων χωροταξίας και πολεοδομίας και την σημασία τους στη διαμόρφωση του αρχιτεκτονικού έργου και την παραγωγή του χώρου
- \_ κατανοούν τη σημασία του χωρικού σχεδιασμού στο πλαίσιο της αναπτυξιακής πολιτικής και τη κρισιμότητα συσχέτισής του με τη διοικητική διάρθρωση, την επενδυτική πολιτική, την πολιτική γης, και τους συμμετέχοντες στην ρύθμιση - οργάνωση του χώρου στις ποικίλες κλίμακες
- \_ εξοικειώνονται με τα κύρια και κρίσιμα χαρακτηριστικά του αστικού, περιαστικού, εξωαστικού χώρου, και τα επίπεδα σύνδεσης και αλληλεπίδρασής τους με περιβαλλοντικούς, πολιτιστικούς και κοινωνικο-οικονομικούς παράγοντες
- \_ γνωρίζουν σύγχρονες αντιλήψεις, θεωρίες και πρακτικές χωρικής ανάπτυξης και σχεδιασμού και να αξιοποιούν την εμπειρία και τις καλές πρακτικές στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης
- \_ διερευνούν, μελετούν, και αξιολογούν συνδυαστικά στη βάση πολυεπίπεδης, πολυτομεακής και πολυδιάστατης προσέγγισης τα χωρικά θέματα, να αντιλαμβάνονται τις τάσεις μετεξέλιξής τους και τη δυναμική τους, για να προχωρούν στη διατύπωση εναλλακτικών προτάσεων διαχείρισης, αντιμετώπισης, παρέμβασης και πρόληψης
- \_ κατανοούν την πολλαπλότητα και την πολυπλοκότητα των επιπτώσεων στο φυσικό και στο ανθρωπογενές περιβάλλον από στην οργάνωση των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων / λειτουργιών και χωροθέτηση των υποδομών [τεχνικών / κοινωνικών] και στην ποιότητα ζωής του πληθυσμού
- \_ οργανώνουν τις θεματικές ενότητες έρευνας στο πεδίο μελέτης θέτοντας στόχους και κριτήρια και να συνθέτουν τα αποτελέσματα με κριτική σκέψη [**Θεματολόγιο και Χρονολόγιο**]
- \_ διαθέτουν και να αξιοποιούν δεξιότητες χωρικής ανάλυσης στα ποικίλα επίπεδα και είδη χώρου, να εξοικειώνονται με τους συμβολισμούς και να χρησιμοποιούν τα ποικίλα μεθοδολογικά τεχνικά εργαλεία
- \_ συνεργάζονται δημιουργικά με τους συμφοιτητές/τριές τους κατά τη διαδικασία καταγραφής, ανάλυσης, προκαταρκτικής αξιολόγησης του χώρου και να παρουσιάζουν επιτυχώς τα ενδιάμεσα στάδια και τελικά αποτελέσματα αυτής της εργασίας με χρήση προφορικού λόγου, κειμένων και εποπτικού υλικού (π.χ. αεροφωτογραφίες, χάρτες, σχέδια, σκίτσα, διαγράμματα, φωτογραφίες)



ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ

Θεός Βάνιας

Βούτσικ

Ο κύβος του ερίτα

Η δυναμική του ελληνικού λόγου στο θέατρο

# Research & Planning Methodology

The debate starts at the School, with the students' various consideration and investigation "perspectives", continuing in the "field" and returning to the "drawing boards", in an effort of continuous review aimed at formulating proposals for the protection, management, organisation and development of space.

Pilot areas are seen as part of the city, entry-exit gateways, places of history and remembrance, development factors, investment interest enclaves, centres of conflicting interests or areas claimed and expropriated. The study of those areas is attempted within the broader framework of the triptych: "**space - user - time / timing**" focusing on the simultaneous approach of eight main themes: a) **nature / culture**, b) **space**, c) **society**, d) **economy**, e) **administrative structure and decentralisation**, f) **legal framework**, g) **investment interest**, h) **land policy**.

Meanwhile, there is also the need to study spatial problems in the main framework of : "**programming, planning, design, construction and application, management, monitoring**" \_ The reason being that we are interested in : "**why I do something, for whom and at what cost**".

The purpose of the "research paths" is not to aimlessly collect information, but to understand the complexity of a spatial study and to note the importance : a) of the simultaneous recording of spatio-functional and sensory data, b) of a direct contact with the field and of establishing "communication and cooperation channels" with key bodies / persons so as to understand the problems and how they tend to evolve.

Therefore, in terms of teaching, the challenge lies with defining the **research / planning methodology that could ensure optimum communication between experts and citizens** who do not have specialised knowledge, but can contribute to the planning of their locales because they have first-hand knowledge of problems and needs..



**Η** συζήτηση “ανοίγει” στους χώρους της Αρχιτεκτονικής Σχολής του Ε.Μ.Π. μέσα από τις ποικίλες σπουδαστικές “οπτικές” θεώρησης και διερεύνησης, για να συνεχίσει στο “πεδίο” και να επιστρέψει στα σχεδιαστήρια σε μια προσπάθεια διαρκούς επαναξιολόγησης με στόχο τη διατύπωση προτάσεων χωρικής προστασίας, διαχείρισης, οργάνωσης και ανάπτυξης.

**Οι** “περιοχές πιλότοι” αντιμετωπίζονται ως τμήμα της πόλης, ως πύλες εισόδου - εξόδου, ως τόποι ιστορίας και μνήμης, ως αναπτυξιακοί συντελεστές, ως θύλακες επενδυτικού ενδιαφέροντος, ως τόποι αντικρουόμενων συμφερόντων, ως πεδία διεκδίκησης και οικειοποίησης. Η μελέτη τους επιχειρείται στο ευρύτερο πλαίσιο που ορίζεται από το τρίπτυχο : “χώρος - χρήστης - χρόνος / χρονικότητα” εστιάζοντας στην ταυτόχρονη προσέγγιση οκτώ κύριων θεματικών: α) της φύσης / πολιτισμού, β) του χώρου, γ) της κοινωνίας, δ) της οικονομίας, ε) της διοικητικής δομής και αποκέντρωσης, στ) του νομοθετικού πλαισίου, ζ) του επενδυτικού ενδιαφέροντος, και η) της πολιτικής γης.

**Παράλληλα**, υπογραμμίζεται η ανάγκη μελέτης των χωρικών προβλημάτων στο πλαίσιο των σταδίων “προγραμματισμού, σχεδιασμού, μελέτης, κατασκευής και εφαρμογής, διαχείρισης, παρακολούθησης” \_ Κι αυτό γιατί ενδιαφέρει : “γιατί κάνω κάτι, για ποιον το επιχειρώ και με τι κόστος”.

**Στη** διάρκεια των ερευνητικών διαδρομών ζητούμενο δεν είναι η άκριτη συλλογή πληροφορίας, αλλά η κατανόηση της πολυπλοκότητας μιας “χωρικής μελέτης” καθώς και η σημασία: α) της ταυτόχρονης απεικόνισης χωρο-λειτουργικών και αισθητηριακών δεδομένων, β) της άμεσης επαφής με το “πεδίο” και καθιέρωσης “διάυλων επικοινωνίας - συνεργασίας” με φορείς και άτομα “κλειδιά” για κατανόηση των πραγματικών προβλημάτων και των τάσεων εξέλιξής τους.

**Η** νέα πρόκληση έτσι σε επίπεδο διδασκαλίας είναι ο προσδιορισμός της μεθοδολογίας έρευνας και σχεδιασμού που θα μπορούσε να διασφαλίσει βέλτιστη επικοινωνία μεταξύ ειδικών και πολιτών που δε διαθέτουν εξειδικευμένες γνώσεις μπορούν όμως να συμβάλλουν στον σχεδιασμό των τόπων τους γιατί γνωρίζουν τα προβλήματα και τις πραγματικές ανάγκες.

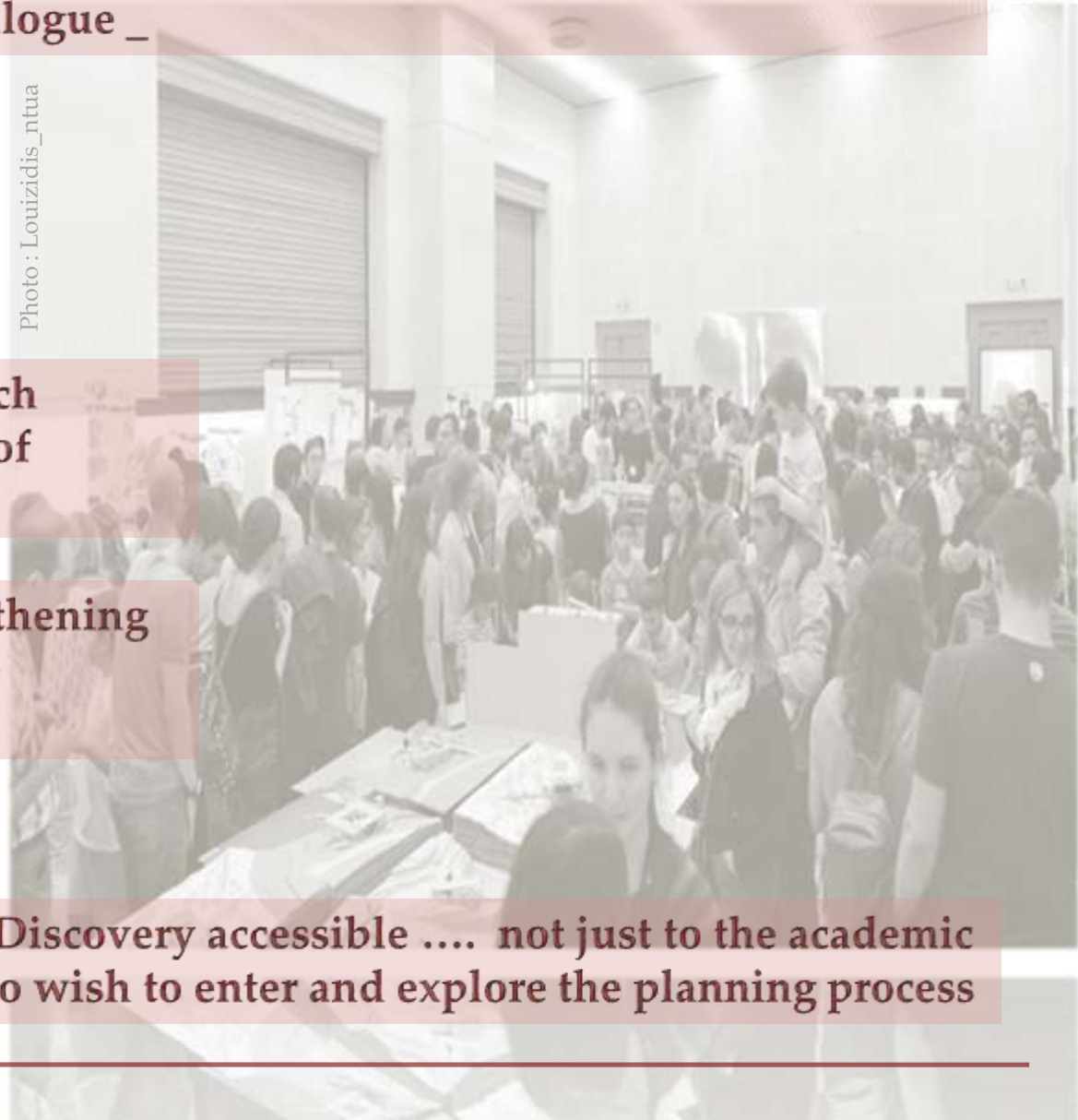
**Building connections and conservations with the broader community through a democratic dialogue \_**

Photo : Louizidis\_ntua

**Enabling student research beyond the boundaries of campus**

**Encouraging and strengthening civic engagement in the planning process**

**Creativity and Research Discovery accessible .... not just to the academic community but to all who wish to enter and explore the planning process**



Ε. Μ. Π. | ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΜΗΧΑΝΙΚΗΣ  
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3:  
Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

**ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΙΡΑΙΑ**  
Γνωριμία | Ανάγνωση | Κατανόηση



Διδακτική Ομάδα:  
Π. Θεοδωρά, Επίκουρη Καθηγήτρια  
Β. Χαρολαμπίδου, Υ.Δ.

**ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟ**

Είδηση 7<sup>η</sup> | Ακαδ. Έτος 2018



Lectures and Notes

1

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3  
Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

**ΣΟΑΠ Πειραιά**

Αδελφική Ομάδα  
Π. Θεοδωρά, Επίκουρη Καθηγήτρια  
Β. Χαρολαμπίδου, Υ.Δ.

Είδηση 7<sup>η</sup> | Ακαδ. Έτος 2018 - 2019



**Χωρικός Σχεδιασμός**



Από την πολεοδομική στην χωροταξική κλίμακα ... και πάλι πίσω ...

Γιώτα Θεοδωρά - Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Ε.Μ.Π.

In a School like ours, i.e. the School of Architecture of the N.T.U.A., which has opted to function within the city centre and at the heart of events, the main pursuit is addressing citizens' actual needs. For this reason, the issues that were selected for investigation and the ways adopted to approach them seek to establish a dialogue through a cyclical research process fed by the students who apply the selected research scopes to open up new perspectives. Not thinking twice, students choose to address difficult and challenging issues with commendable results.

Student groups function by applying real-time analytical-compositional considerations, primarily seeking to establish contacts with the local population and its problems. They seek alternative ways of communicating and conveying their thoughts, understanding the importance of making use of field information as key inputs in their research process. Thus, they pursue meetings with local bodies, organise interviews, ask for the views of citizens, and look for opportunities to communicate their thoughts and planning proposals outside the School.

The presentation of the students' works and concerns to the members of society at large must constitute an element of pivotal importance to the educational process. The reason being that: only by exposing the students' thoughts and proposals can we identify the areas where teaching spatial planning must focus. That is the only way that what we teach can have meaning and be purposeful in practice.



Photos : Louizidis, Triantafyllou

**Σ**ε μια Σχολή, όπως η Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Ε.Μ.Π., που έχει επιλέξει να λειτουργεί στο κέντρο της πόλης και στην καρδιά των γεγονότων, βασική επιδίωξη αποτελεί η αντιμετώπιση των πραγματικών αναγκών των πολιτών. Γι αυτό η επιλογή των υπό διερεύνηση θεμάτων και οι τρόποι προσέγγισής τους επιδιώκουν την καθιέρωση διαλόγου μέσα από την μια κυκλική διαδικασία έρευνας με τροφοδότες τους σπουδαστές/τριες που με την επιλογή των ερευνητικών αντικειμένων ανοίγουν “νέες” (προ)οπτικές. Επιλέγουν, χωρίς δεύτερη σκέψη, να τοποθετηθούν σε θέματα δύσκολα και απαιτητικά με αξιέπαινα αποτελέσματα.

**Ο**ι σπουδαστικές ομάδες λειτουργούν σε αναλυτικο-συνθετική βάση θεώρησης σε πραγματικό χρόνο με κύριο μέλημα την άμεση επαφή με τον τοπικό πληθυσμό και τα προβλήματά του. Αναζητούν εναλλακτικούς τρόπους επικοινωνίας και μετάδοσης των σκέψεών τους, κατανοώντας τη σημασία αξιοποίησης των πληροφοριών από το πεδίο ως κύριας εισροής στη διαδικασία των ερευνητικών τους αναζητήσεων. Επιδιώκουν έτσι συναντήσεις με τους τοπικούς φορείς, οργανώνουν συνεντεύξεις και αναζητούν την άποψη των πολιτών αλλά και ευκαιρίες επικοινωνίας των σκέψεων και σχεδιαστικών τους προτάσεων και εκτός Σχολής.

**Η** παρουσίαση του σπουδαστικού έργου και των προβληματισμών των δημιουργών του στα μέλη της ευρύτερης κοινωνίας πρέπει να αποτελεί κομβικής σημασίας στοιχείο στη διαδικασία εκπαίδευσης. Κι αυτό γιατί, μόνο μέσα από εγχειρήματα έκθεσης των σκέψεων /προτάσεων των σπουδαστών/τριών μπορούν να εντοπισθούν τα πεδία στα οποία οφείλει να εστιάσει η διδακτική των αντικειμένων του χωρικού σχεδιασμού (όπως : αρχιτεκτονικού, πολεοδομικού, χωροταξικού, περιβαλλοντικού, αστικού, τομιακού). Μόνο έτσι θα αποκτήσουν νόημα και πρακτικό ενδιαφέρον όσα διδάσκουμε ...

Από την Σχολή στο πεδίο \_

Προσέλευση στην αίθουσα του ΕΜΠ, 2014. Σχολή Αρχιτεκτόνων Μεγαλόκλιτο, αρχή: Π.Μ.Π.



PUBLICATIONS

Η συμβολή του ακαδημαϊκού χώρου στον δημόσιο διάλογο ...

Εκπαιδευτικά – Ερευνητικά Εργαστήρια στην Σχολή Αρχιτεκτόνων του Ε.Μ.Π.  
 "Πόλεις Αιώνια"  
 "Νομικά Δικαιώματα και Τοπικές Κοινωνίες"  
 "Αναζητώντας ποιότητες ...  
 Επιδιώκοντας δικτυώσεις"

Επιτηδίαμα\_Στατιστικά\_Επιμηλήτρια Εφόδων Γάιλα-Θαυροί

Επιδασκός και σπουδάστρες της Σχολής Αρχιτεκτόνων του Ε.Μ.Π. τοποθετούνται ...

Σκορπιαγός και ακορσπιαγός με ζήλο με γόλακαρμια του Γ.Π.Π. ακορσπιαγός ...

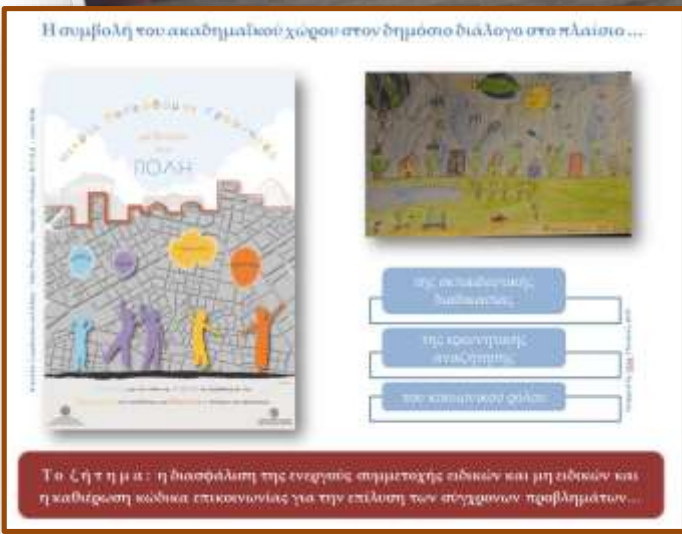
Εκπαιδευτικά – Ερευνητικά Εργαστήρια στην Σχολή Αρχιτεκτόνων του Ε.Μ.Π.  
 "Πόλεις Αιώνια"  
 "Νομικά Δικαιώματα και Τοπικές Κοινωνίες"  
 "Αναζητώντας ποιότητες ...  
 Επιδιώκοντας δικτυώσεις"

PUBLICATIONS

N.T.U.A. Researcher's Night \_2017

WORKSHOPS

COURSES



Arsakeio School \_ Psychiko \_2016

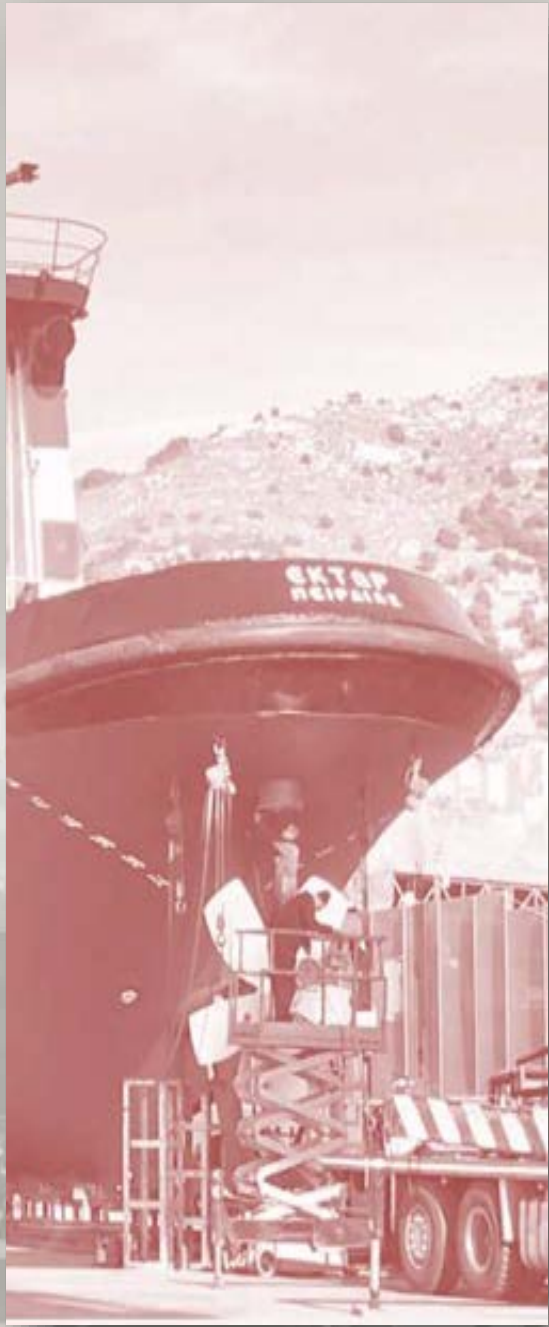




## \_ References

1. Theodora, Y., 2019. "Aegean Sea \_ Challenges and Dilemmas in Management and Planning for Local Development in Fragmented Insular Regions", *Heritage* 2, no. 3: 1762-1784 <https://www.mdpi.com/2571-9408/2/3/108>
2. Theodora, Y., 2018. "The issue of teaching Spatial Planning - Thoughts on dealing with modern requirements and challenges of development of space". In *"Maritime Space \_ Urban Coastal Front \_ Port Cities"*, A Collection of Texts on Spatial Planning; Theodora, Y., Ed.; N.T.U.A. \_ School of Architecture; ISBN 978-618-80734-6-3. Available online: <http://www.arch.ntua.gr/publication/14430>
3. Theodora, Y., 2017. "GeoSites \_ Human Places", Educational & Research Workshop: *Young Planner Researchers Study Greece*, Organised / Coordinated by Theodora, Y., <http://www.arsakeio.gr/gr/infrastructure/natural-history-museum/educational-activities/33760-gewtopoi-topoi-anthrwpxwn>
4. Theodora, Y., 2018. Academic Activity and Publications. <http://www.ntua.academia.edu/YiotaTheodora>





Regional Unit of Piraeus \_ edited by Yiota Theodora





# Scientific Field Trip



Yiota Theodora

# \_ P e r a m a \_

20

19

P. Prentou\_2018



**ANNOUNCEMENT**  
**Scientific Visit to Perama**

In the framework of the course:  
**"Urbanism and Spatial Planning 3"** (7<sup>th</sup> semester)  
on **Tuesday 4.12.2018**  
the scientific visit to Perama will take place.

**ERASMUS** students who have registered are kindly requested to be gathered at **8.45 a.m.**  
at the **central gate** of the **NTUA historic complex**,  
42 Patission Street

**Departure:** strictly at **9.00 a.m.** \_ **Return:** **2.30 p.m.**

**The Teaching Group**



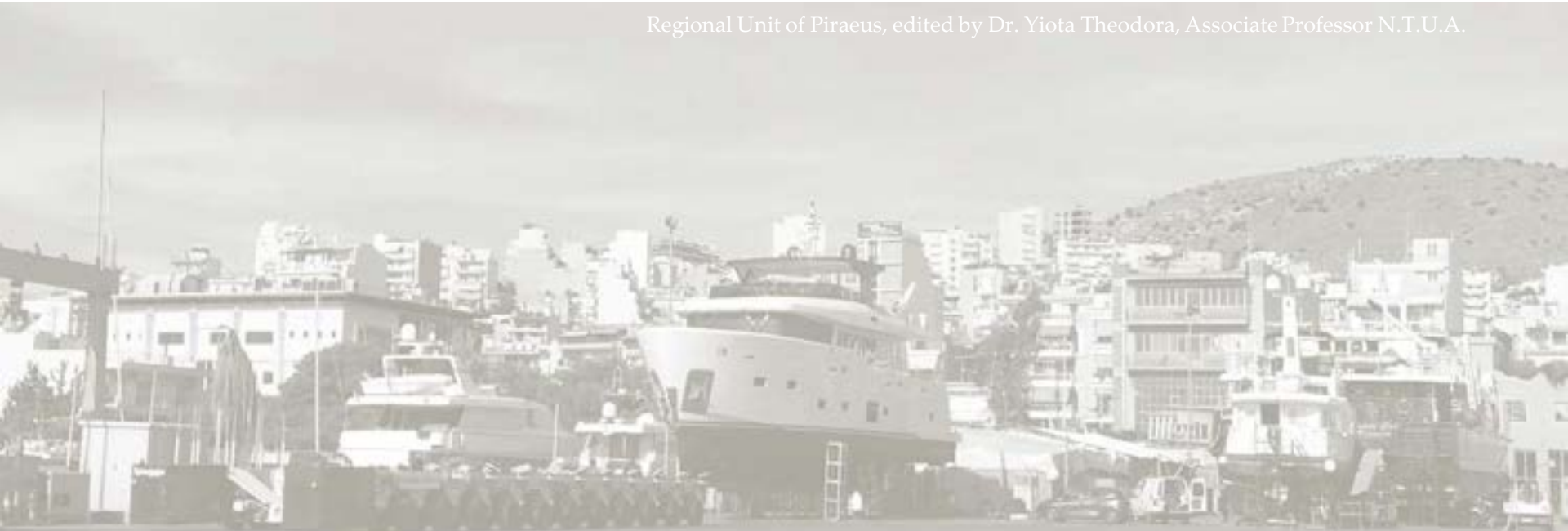


PERAMA \_ 4.12.9018



P. Prentou \_ 2018

Regional Unit of Piraeus, edited by Dr. Yiota Theodora, Associate Professor N.T.U.A.







edited by Yiota Theodora

# \_ Regional Unit of Piraeus \_



The structure of students' works included in this edition has been selected by their authors who are also responsible for presenting them. All have been implemented under the supervision of **Prof. Yiota Theodora** in the framework of the course **Urbanism and Spatial Planning 3** of the **7th semester** during the academic year **2018-2019**. Their division into modules ("**port**", "**port city**", and "**community**") is under the responsibility of the editor.

The spatial reference level is **the Regional Unit of Piraeus : Keratsini - Drapetsona, Korydallos, Nikaia – Agios Ioannis Rentis, Perama and Piraeus**.

---

## Tutorial

Dr. Yiota Theodora \_ Associate Professor N.T.U.A.

Dr. E. Tsigkas \_ Laboratory Teaching Staff N.T.U.A.

V. Charalampidou \_ PhD Candidate N.T.U.A



Urbanism & Spatial Planning 3

7<sup>th</sup> semester

Coordinator Professor \_ Dr. Yiota Theodora

academic year \_ 2018-2019

# Study Area



© Yiota Theodora

Keratsini - Drapetsona  
Korydallos  
Nikaia - Agios Ioannis Rentis  
Perama  
Piraeus

---

investigated as a :  
Gateway  
Developmental Pole  
Place  
Network ...

Regional Unit of Piraeus \_ edited by Yiota Theodora



**1** \_ Αργυρίου Κ. \_ Καστρουνή Ε. \_ Οικονόμου Α. \_  
Ζαχαράκης Γ.

Ανάλυση του Masterplan της Cosco και διερεύνηση των  
πιθανών επιδράσεων της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ

**2** \_ Γεωργακόπουλος Χ.

Πειραιάς : η πρόκληση της κρουαζιέρας

**3** \_ Γκούντα Ε. \_ Παγούνη Χ. \_ Ψωμιάδη Μ.

Ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού | Σχέδια ανάπλασης |  
Ποιον / τι εξυπηρετεί;

Students' Works : chapters 1 : p. 62 \_ 2 : p. 94 \_ 3 : p. 136

**4 \_ Γκίζα Α. \_ Παπαρούπα Α. \_ Παγουρδάκης Σ.**

Το “κατοικείν” στα όρια της βαριάς βιομηχανίας σε Πέραμα, Δραπετσώνα, Κερατσίνι και Αγ. Ιωάννη Ρέντη. Μπορούν να βρεθούν τομές για μια ρεαλιστικά αρμονική συνύπαρξη;

**5 \_ Μαυρομάτη Ε. \_ Τρικάλιώτη Α. \_ Βάσση Ε.**

Λιμενοβιομηχανική Ζώνη Δραπετσώνας

**6 \_ Βαλλιάνου Μ. \_ Βούλγαρη Χ. \_ Τσίκο Σ.**

Ο απεγκλωβισμός του Περάματος

Students' Works : chapters 4 : p. 180 \_ 5 : p. 210 \_ 6 : p. 262

7 \_ Εμπέογλου Ν. \_ Κανατούρης Ι. \_ Ζακυνθινού Ν. \_  
Καλυφόμεματος Π.

Συρραφή πόλης και θάλασσας στο Δήμο Δραπετσώνας -  
Κερατσινίου

8 \_ Κόσσυφα Φ. \_ Μουστακάκη Γ. \_ Οικονόμου Ο. \_  
Σιδηρόπουλος Κ.

Προσδιορισμός της σχέσης Ζωνών Προστασίας της  
Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά και Σαλαμίνας με τον  
περιβάλλοντα χώρο

Students' Works : chapters 7 : p. 280 \_ 8 : p. 312



**9** \_ Κρέσπη Μ. \_ Παλογιαννίδη Δ. \_ Δευτεραίου Β. \_  
Μιχαλακοπούλου Π.

Οι προσφυγικές ροές του Πειραιά και η ανάλυση των κέντρων φιλοξενίας προσφύγων στην Αττική

**10** \_ Αθανασόπουλος Σ. \_ Παναγιωτόπουλος Γ. \_  
Πυλαδαρινού Α.

Κοινωνικές διαδρομές στον Πειραιά

**11** \_ Ιωάννου Α. \_ Κυριακίδου Β. \_ Κωνσταντίνου Μ.

Ποιότητα ζωής στον Κορυδαλλό

Students' Works : chapters 9 : p. 338 \_ 10 : p. 382 \_ 11 : p. 424

**12 \_ Λαζαρίδη Ε. \_ Λάμπρου Μ. \_ Niculas Α.**

Ανάπτυξη και εναλλακτικές μορφές τουρισμού στην  
Περιφέρεια Πειραιά

**13 \_ Ζαχαριάκη Α. \_ Σπάθης Π.**

Πειραιώς: πυρήνας πολιτισμού και αθλητισμού

Students' Works : chapters 12 : p. 458 \_ 13 : p. 490



Gateway & Hub \_ Gaps & Barriers  
Infrastructure & Networks  
Resilience & Carrying Capacity  
Climate Change & Pollution  
Investment Policies & Planning



# Port



2018 - 2019

Υ. Theodora, Ε. Tsigkas, V. Charalampidou

Αργυρίου Κ. \_ Καστρουνή Ε. \_ Οικονόμου  
Α. \_ Ζαχαράκης Γ.

Ανάλυση του Masterplan της Cosco και  
διερεύνηση των πιθανών επιδράσεων της  
ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ

1



© Yiota Theodora

# Πολοδομία και Χωρικός Σχεδιασμός 3

Χωρικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη

Διδάσκουσα: Γι. Θεοδωρά | 7<sup>η</sup> εξάμηνο  
Σπουδαστές: Κ. Αργυρίου, Γ. Ζαχαράκης, Η. Κατρουνή, Α. Οικονομού





## Πολεοδομία και Χωρικός Σχεδιασμός 3

Χωρικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη

Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά | 7<sup>ο</sup> εξάμηνο

Σπουδαστές: Κ. Αργυρίου, Γ. Ζαχαράκης, Ν. Καστρουνή, Α. Οικονόμου





## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>Θέμα εργασίας</b> .....σελ. 2	σελ. 2
<b>Μεθοδολογία</b> .....σελ. 3	σελ. 3
<b>Ανάγνωση υπάρχουσας κατάστασης</b> .....σελ. 4	σελ. 4
Επενδυτικά σχέδια ακτή Πειραιά.....σελ. 5	σελ. 5
Υποχρεωτικές επενδύσεις.....σελ. 6	σελ. 6
Χάρτης κυκλοφορίας και επενδυτικού ενδιαφέροντος.....σελ. 9	σελ. 9
<b>Μελέτη των σχέσεων αλληλεπίδρασης</b> .....σελ. 10	σελ. 10
Συσχέτιση περιοχών επιρροής δευτερογενούς τομέα, ανεργίας και χειριστών μηχανημάτων.....σελ. 12	σελ. 12
Συσχέτιση περιοχών επιρροής τριτογενούς τομέα, ανεργίας και εμπορίου.....σελ. 13	σελ. 13
Αναπλάσεις στην περιοχή του λιμανιού.....σελ. 14	σελ. 14
<b>Συμπεράσματα</b> .....σελ. 17	σελ. 17
Συμβατότητα - Ασυμβατότητα συνθηκών.....σελ. 18	σελ. 18
Περιοχές υψηλού κινδύνου αύξησης αξίας γης.....σελ. 21	σελ. 21
Αντιδράσεις από την τοπική κοινωνία.....σελ. 22	σελ. 22
Κενά κτίρια σε σχέση με την επένδυση- Πιθανή περιοχή επέκτασης.....σελ. 24	σελ. 24
S.W.O.T.....σελ. 28	σελ. 28

## Θέμα:

# Ανάλυση του masterplan της cosco και διερεύνηση των πιθανών επιδράσεων της ιδιωτικοποίησης του ολπ

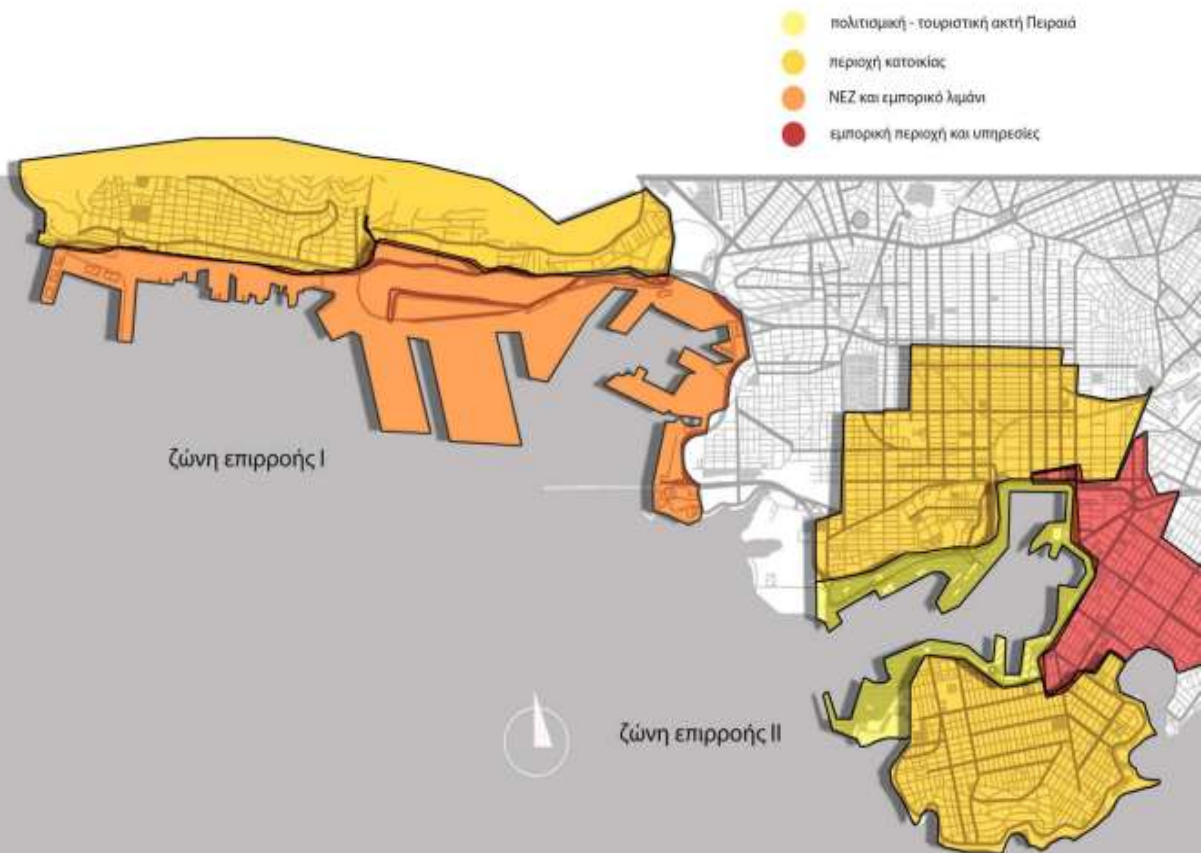
Οι επενδύσεις τις οποίες σχεδιάζει να πραγματοποιήσει η COSCO παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλία, τόσο όσον αφορά τον τομέα στον οποίο στοχεύουν (πχ εμπόριο, τουρισμός, πολιτισμός, αναψυχή κτλ), όσο και την κλίμακά τους (ο σχεδιασμός περιλαμβάνει έργα μετοπική και υπερτοπική σημασία). Όπως είναι φυσικό, μια επένδυση αυτού του μεγέθους αναμένεται να κάνει αισθητή την παρουσία της σε ολόκληρη τη χώρα, αλλά και την υπόλοιπη Ευρώπη, ανατρέποντας τις υπάρχουσες ισορροπίες και δημιουργώντας καινούργιες.

Ως αντικείμενο της έρευνάς μας όμως θέτουμε τις επιδράσεις των έργων, είτε αυτά έχουν τοπικό, είτε υπερτοπικό χαρακτήρα, στον αστικό ιστό που βρίσκεται σε άμεση επαφή με αυτά. Το αν οι επιδράσεις αυτές έχουν θετικό ή αρνητικό χαρακτήρα καθορίζεται από τις ιδιαίτερες κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες της κάθε περιοχής.

πηγές: [www.coscoshipping.gr](http://www.coscoshipping.gr)  
Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού  
Λιμένος Πειραιώς, Μάρτιος 2016. ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ  
FOUNDATION FOR ECONOMIC & INDUSTRIAL RESEARCH

Η **COSCO** είναι πολυεθνική εταιρεία με έδρα το Πεκίνο, και μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών στον πλανήτη. Η ονομασία είναι συντόμευση του China Ocean Shipping Company (Κινεζική Ωκεάνια Ναυτιλιακή Εταιρεία). Πρόκειται για μια κρατική εταιρεία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας. Είναι ο μεγαλύτερος τακτικός μεταφορέας ξηρού φορτίου στην Κίνα. Το **2016** πήρε στην κατοχή της το 51% του λιμανιού, και έπειτα αλλο 16%, με υπόσχεση να πραγματοποιήσει κάποια έργα στον χώρο τόσο του εμπορικού όσο και του επιβατικού λιμένα.

Τα έργα αυτά, στοχεύουν στην χωρική επέκταση των λιμανιών, στην αξιοποίηση "νεκρών" χώρων αλλά και στη αναβάθμιση υπάρχοντων υποδομών ενώ ταυτόχρονα εισάγουν και καινούριες λειτουργίες τουριστικού και πολιτιστικού χαρακτήρα αποτελώντας έναν χώρο μετάβασης μεταξύ του λιμένα και της πόλης. Τα έργα, χωρίζονται σε υποχρεωτικά και επιπρόσθετα με σκοπό την συνολική αναβάθμιση της περιοχής.



## Μεθοδολογία:

### Συγκέντρωση στοιχείων:

#### - Υπερτοπική κλίμακα

##### - Πρωτογενείς

- Βιβλιογραφική έρευνα, εφημερίδες, άρθρα, έρευνες (κείμενα που αποτυπώνουν το ευρύτερο περιβάλλον που επικρατούσε κατά την περίοδο εκδήλωσης του γεγονότος)

- χάρτες κάλυψης γης Corine

##### - Δευτερογενείς

- επιστημονικά κείμενα, παρουσιάσεις συνεδρίων (3ο διεθ. συνέδριο Εμπ. και βιομ. Επιμ. Πειραιά 19/4/18)

- Μελέτες - αναλύσεις (Ίδρυμα οικονομικών και βιομηχανικών ερευνών, NL institute of international relations, Ινστιτούτο Διεθνών και Οικονομικών Σχέσεων)

- Βιβλιογραφική έρευνα

- μελέτη παγκόσμιων παραδειγμάτων μεταφοράς, επέκτασης ή τριτογενοποίησης λιμένων.

#### - Τοπική κλίμακα

##### - Πρωτογενείς

- Επιτόπια έρευνα και συγκέντρωση παρατηρήσεων.

- συνεντεύξεις κατοίκων.

##### - Δευτερογενείς

- δημοσιογραφικά άρθρα

- διαδίκτυο

#### - Θεσμικό πλαίσιο

- ΕΛΣΤΑΤ

- ΥΠΕΚΑ (ρυθμιστικό σχέδιο 2014, 2021)

- Γενικό πολεοδομικό σχέδιο Πειραιά

- κ.α

### Αξιοποίηση στοιχείων:

- Κατασκευή χαρτών και ανάλυση δεδομένων/στοιχείων που συγκεντρώθηκαν.

- Έυρεση σημείων προβληματισμού.

- Ορισμός κριτηρίων και κατεύθυνσης σχεδιασμού.

- Ορισμός και προσαρμογή προσωπικών ενδιαφερόντων.

- Τελική πρόταση σχεδιασμού.

## \_Ανάγνωση υπάρχουσας κατάστασης, συνθηκών και περιοχής.

υποενότητα 2



Στους παρακάτω χάρτες θα αναλύσουμε τα στοιχεία που αφορούν κυρίως τα βραχυπρόθεσμα σχέδια της COSCO, αλλά και τους άμεσους στόχους μέσα στα αντίστοιχα χρονικά διαστήματα του masterplan στους λιμένες του Πειραιά, σε μια προσπάθεια αποκωδικοποίησης των τομέων βαρύτητας και σχεδιαστικών προτεραιοτήτων.

Όπως θα αποτυπωθεί στους παρακάτω χάρτες, το επενδυτικό ενδιαφέρον εστιάζεται στους κλάδους του τουρισμού, του πολιτισμού και των υποδομών, ενώ χωρικά τα έργα συγκεντρώνονται στην πρώτη παραθαλάσσια ζώνη των λιμένων (παρατηρούμε τα περισσότερα τουριστικά και πολιτιστικά στοιχεία στο επιβατικό, ενώ την αναβάθμιση των υποδομών στο εμπορικό).

## Επενδυτικά σχέδια στην ακτή Πειραιά

- 1999 → ολοκλήρωση της μετετροπής του ΟΛΠ σε ανώνυμη εταιρεία (Ν2688/1999)
- 2003 → διάθεση του 26% των μετοχών της εταιρείας στο Χρηματιστήριο Αθηνών
- 2008** → υπογραφή σύμβασης παραχώρησης με την εταιρεία ΣΕΠ (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά ΑΕ), θυγατρική της Cosco Pacific Limited, των προβλητών II και III για 35 χρόνια
- 2009 → έντονη οικονομική δραστηριότητα στο Πέραμα - το μεγαλύτερο μέρος των κατοίκων εργάζεται στην ΝΕΖ
- 2010 → απαγόρευση ναυπήγησης πλοίων και λοιπών δραστηριοτήτων στη ΝΕΖ
- 2011 → η ανεργία στο Πέραμα φτάνει το 95%
- 2014 → ο Πειραιάς αποτελεί ένα από τα 10 σπουδαιότερα λιμάνια της Ευρώπης όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.
- 2016 → ολοκλήρωση της μεταβίβασης του 51% των μετοχών του ΟΛΠ στην COSCO - έναρξη της πρώτης επενδυτικής περιόδου
- 2020 → λήξη της πρώτης επενδυτικής περιόδου με σύνολο υποχρεωτικών επενδύσεων: 293,8 εκ
- 2022 → μεταβίβαση του υπόλοιπου 16% των μετοχών
- 2021-2025 → δεύτερη επενδυτική περίοδος με σύνολο υποχρεωτικών επενδύσεων: 56 εκ

πηγές: "Αποβιομηχάνιση και χωρικοί-κοινωνικοί μετασχηματισμοί. Η περίπτωση της ΝΕΖ στο δήμο Περάματος" Χρήστος Σταυρακάκης

ΙΟΒΕ



πηγή: Master Plan PPA 2018

### ΣΧΕΔΙΟ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ 618.783.800 €κ

υποχρεωτικές επενδύσεις: 293.783.800 εκ  
 επιπλέον επενδύσεις : 325.000.000 εκ

#### υποχρεωτικές και μη επενδύσεις της περιόδου 2016-2025

€ εκατ.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Υποχρεωτικές	23,9	84,3	111,5	33,5	26,9	19,1	11,2	11,2	11,2	11,2
Μη υποχρεωτικές, ΟΛΠ	-	-	-	-	7,9	0,9	5,7	2,2	-	-
Άλλες εταιρείες	40,0	160,0	180,0	100,0	20,0	-	-	-	-	-
<b>Σύνολο</b>	<b>63,9</b>	<b>244,3</b>	<b>291,5</b>	<b>133,5</b>	<b>54,9</b>	<b>19,9</b>	<b>16,9</b>	<b>13,4</b>	<b>11,2</b>	<b>11,2</b>

Πηγή: ΙΟΒΕ

Επέκταση σταθμού επιβατών κρουαζιέρας	136,3 (σε εκατομ)	
Αναβάθμιση ΝΕΖ	55	
Εξοπλισμός προμηθειών	25	
Υποδομές για τον σταθμό αυτοκινήτων	20	
Έργα βελτίωσης υποδομών και συντήρηση	15	
Νέα προβλήματα πετρελαιοειδών	15	
Υποδομές και εξοπλισμός για εμπορ/τία	8	
Εξοπλισμός βυθοκόρησης	8	υποχρεωτικές

Κατασκευή δύο κτιρίων στάθμευσης πέντε επιπέδων 75.000m<sup>2</sup> το καθένα, στην περιοχή G2  
 Δημιουργία στόλου Eco Λεωφορείων  
 Κατασκευή εμπορικού κέντρου στην περιοχή του επιβατικού λιμανιού.  
 Αναμόρφωση του κτηρίου της Παγόδας σε ένα ξενοδοχείο και κέντρο διασκέψεων 5 \*  
 Αναμόρφωση 2 αποθηκών σε ξενοδοχεία 4 \* και 5 \*  
 Μετατροπή της πέτρινης αποθήκης στην Ακτή Βασιλειάδη σε μουσείο.  
 Κατασκευή Ναυπηγείου για Μέγα yachts στην περιοχή G1  
 Κατασκευή ενός νέου ξενοδοχείου 5 \* στο Πόρτο Λέονε.  
 Ανάπτυξη νέας αποθήκης στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ (Διεύθυνση Διαχείρισης Δημόσιου Υλικού)

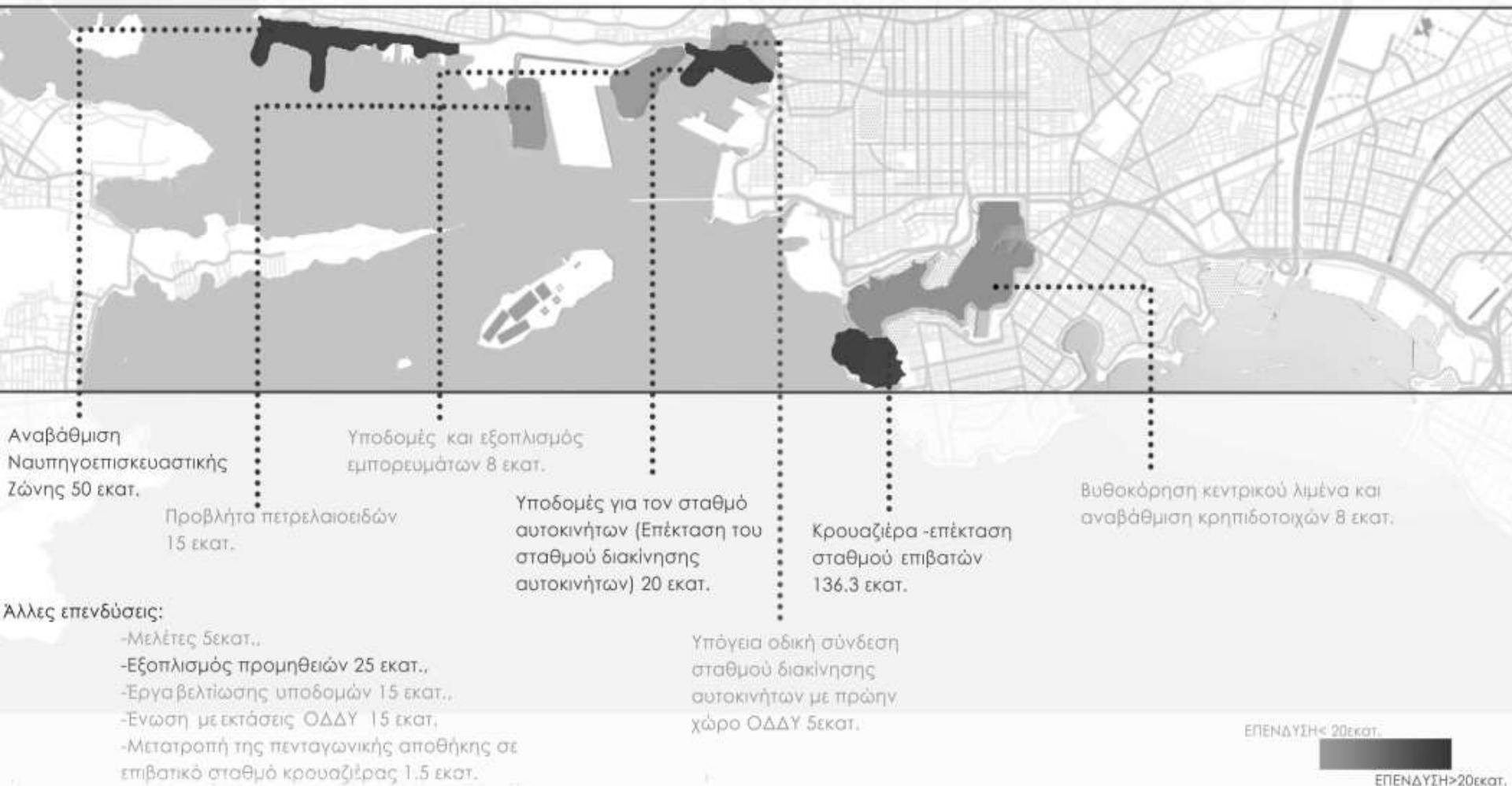
Πηγή: Σύμβαση παραχώρησης ΟΛΠ - Ελληνικής Δημοκρατίας

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Η σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του ΟΛΠ και της Ελληνικής Δημοκρατίας προβλέπει συγκεκριμένες επενδύσεις, η υλοποίηση των οποίων πρέπει να ολοκληρωθεί σε δύο χρονικές περιόδους διάρκειας πέντε ετών η κάθε μία (CAPEX periods). Η πρώτη περίοδος CAPEX, που αφορά στα έτη 2016-2020, προβλέπει την υλοποίηση επενδύσεων €293,8 εκατ. ενώ κατά τη δεύτερη περίοδο (2021—2025), οι υποχρεωτικές επενδύσεις ανέρχονται σε €56 εκατ. Οι επενδύσεις της πρώτης περιόδου είναι συγκεκριμένες καθώς περιγράφονται παρακάτω:

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

- Επιτάχυνση κατασκευής και αναβάθμισης του λιμένα,
- Παροχή ανταγωνιστικών υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια.
- Οικονομικά οφέλη για τον διαχειριστή του λιμένα και για τις τουριστικές επιχειρήσεις
- Δημιουργία συνθήκης για την μετατροπή του σε κόμβο εφοδιασμού κρουαζιέρα.
- Παροχή σύγχρονων υπηρεσιών συντήρησης στόλου.
- Επαναδραστηριοποίηση του ανθρώπινου κεφαλαίου.
- Πόλος έλξης για παραναυτιλιακές υπηρεσίες πολυεθνικών.



## Συνιστώσες πώλησης

Μια βιώσιμη και ολοκληρωμένη διαχείριση των ελληνικών λιμένων αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα για τη σημερινή συγκυρία της βαθύτατης και παρατεταμένης οικονομικής κρίσης. Την περίοδο 2008-2013, όταν το ΑΕΠ της χώρας απώλεσε σωρευτικά το 27% της αξίας του, διαδέχθηκε μια διετία στασιμότητας, με το ΑΕΠ να αυξάνεται κατά μόλις 0,7% το 2014. Η ανεργία παραμένει σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα (υψηλότερα του 25% και το 2015). Σε αυτή τη δυσμενή συγκυρία, τα εργαλεία οικονομικής πολιτικής που έχουν στη διάθεσή τους οι αρμόδιες αρχές είναι εξαιρετικά περιορισμένα. Λόγω των δυσμενών δημοσιονομικών μεγεθών, δεν υπάρχουν ιδιαίτερα περιθώρια για την άσκηση επεκτατικής δημοσιονομικής πολιτικής. Επομένως, η επάνοδός της σε αξιοσημείωτους ρυθμούς ανάπτυξης πρέπει να βασιστεί στην εγκαθίδρυση μεταρρυθμίσεων και άλλων διαρθρωτικών μέτρων, όπως η αξιοποίηση της ιδιωτικής περιουσίας του Δημοσίου, τα οποία σκοπεύουν στην προσέλκυση άμεσων ξένων επενδύσεων. Σε αυτό το πλαίσιο, η προσπάθεια διάθεσης πλειοψηφικού πακέτου μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) Α.Ε. σε στρατηγικό επενδυτή έχει ιδιαίτερη σημασία για την ελληνική οικονομία. Από τον Μάρτιο του 2014 βρίσκεται σε εξέλιξη διαγωνισμός για την πώληση του 67% των μετοχών του ΟΛΠ, ενώ στις 17 Φεβρουαρίου 2016 το ΤΑΙΠΕΔ ανακήρυξε την COSCO Group (Hong Kong) Limited Προτιμώμενο Επενδυτή, μετά την παραλαβή της βελτιωμένης προσφοράς της στο πλαίσιο του διαγωνισμού. Στη συνέχεια, με την έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου για την πώληση του ΟΛΠ, στις 8 Απριλίου 2016 υπογράφεται η σύμβαση για τον ΟΛΠ μεταξύ του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) και της China COSCO Shipping Corporation. Η συνολική αξία της συμφωνίας πώλησης του ΟΛΠ ανέρχεται, σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ, σε 1,5 δισ. ευρώ και περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την προσφορά των 368,5 εκατ. ευρώ για την απόκτηση του 67% της ΟΛΠ ΑΕ, υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 350 εκατ. ευρώ την επόμενη δεκαετία, καθώς τα έσοδα του ελληνικού δημοσίου από τη σύμβαση παραχώρησης (αντάλλαγμα παραχώρησης σε ποσοστό 3,5% του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ), αναμενόμενου συνολικού ύψους της τάξης των 410 εκατ. ευρώ. Στο ποσό του 1,5 δισ. συνυπολογίζονται και τα αναμενόμενα μερίσματα και οι τόκοι που θα εισπραχθούν από το ΤΑΙΠΕΔ, καθώς και οι εκτιμώμενες (πέραν των ελάχιστων υποχρεωτικών) επενδύσεις μέχρι την λήξη της παραχώρησης το 2052. (Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών)

## Στρατηγικοί Στόχοι των επενδύσεων

Δημιουργούνται μεγάλης κλίμακας υποδομές για να αντιμετωπίσουν και να καλύψουν το σύνολο των αυξανόμενων αναγκών και να συντελέσουν στην τουριστική ανάπτυξη και στην ανάδειξη της Ελλάδας ως τουριστικού πόλου και για την κρουαζιέρα.

- Η επέκταση του λιμένα σε συνδυασμό με τα συνοδά έργα της κατασκευής Νέου Επιβατικού Σταθμού και λειτουργίας Eco-buses και βελτίωσης Υποδομών θα συμβάλει στην αύξηση του τουρισμού στο Λιμάνι του Πειραιά και κατ' επέκταση στην πόλη του Πειραιά, μέσω της κρουαζιέρας, κατατάσσοντάς τον στα 5 μεγαλύτερα επιβατικά λιμάνια της Ευρώπης.
- Η Προβλήτα Ι παρουσιάζει εκτεταμένες βλάβες, όπως: καθιζήσεις ραγών, ρηγματώσεις, και προβλήματα στους χρόνους φορτοεκφόρτωσης. Με την ολοκλήρωση της επισκευής θα διασφαλιστεί η μέγιστη δυναμικότητα που θα αποφευχθούν φθορές στο μηχανολογικό εξοπλισμό και η προβλήτα θα αποδίδει λειτουργικά και οικονομικά το μέγιστο των δυνατοτήτων του.
- Η βελτίωση της Ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης θα αυξήσει την ικανότητα επιθεωρήσεων και επισκευών μεγάλων πλοίων, θα μειώσει την ανεργία στον κλάδο της Ναυπηγοεπισκευαστικής με νέες θέσεις εργασίας.
- Επιπλέον, η δημιουργία πολιτιστικών χώρων στην παραθαλάσσια ζώνη δύναται να φιλοξενήσει και να αναδείξει ένα μεγάλο εύρος αρχαίων ευρυμάτων και πολιτισμικών στοιχείων τόσο τοπικής κλίμακας όσο και υπερτοπικής.

## Σύγκριση σεναρίου βάσης και σεναρίου ιδιωτικοποίησης

Συνολικά τα δημοσιονομικά έσοδα ανάπηγή στο σενάριο βάσης του ΟΛΠ κυμαίνονται από €35 εκατ. το 2016 σε €44 εκατ. το 2025. Συνολικά, τα δημοσιονομικά έσοδα για την περίοδο 2016-2025 αθροίζονται σε €383 εκατ. ή €334 εκατ. σε όρους καθαρής παρούσας αξίας.

Συνολικά τα δημοσιονομικά έσοδα ανάπηγή στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ είναι υψηλότερα το πρώτο έτος της συμφωνίας, όταν πραγματοποιείται και η πώληση του μεγαλύτερου μεριδίου των μετοχών (€313 εκατ.). Αυξημένα δημοσιονομικά έσοδα (€146 εκατ.) παρατηρούνται επίσης και το έτος πώλησης του υπόλοιπου 16% του μετοχικού κεφαλαίου. Συνολικά, τα μεικτά δημοσιονομικά έσοδα στη δεκαετία ανέρχονται σε €894 εκατ. ή €809 εκατ. σε όρους καθαρής παρούσας αξίας. (Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών)

## Οικονομικές επιδράσεις

Δεδομένης της οξύτερης ανάγκης για δημοσιονομικούς πόρους, το αναμενόμενα δημοσιονομικά έσοδα από τη συμφωνία πώλησης μετοχών αντικαθιστούν μέτρα τα οποία θα αύξαναν τη φορολογική επιβάρυνση ή θα μείωναν τη δημόσια δαπάνη. Αυτά τα μέτρα ενδέχεται να είχαν ιδιαίτερα αρνητική επίδραση στην οικονομία και στις κοινωνικές δομές, καθώς ήδη διανύουμε το έκτο έτος δημοσιονομικής προσαρμογής. Από την άλλη πλευρά, οι επενδύσεις, αλλά και οι συνέργειες που ενδέχεται να προκύψουν από την ανάδειξη του Πειραιά σε διεθνή διαμετακομιστικό κέντρο, δημιουργούν οικονομική δραστηριότητα στους κλάδους που θα συμμετέχουν στην υλοποίηση των επενδύσεων (όπως οι κατασκευές και η μεταποίηση εξοπλισμού), καθώς και στο σύνολο της οικονομίας μέσω πολλαπλασιαστικών επιδράσεων.

Δημοσιονομικά έσοδα ΟΛΠ στο σενάριο βάσης

€ εκατ.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Σύνολο	PV
<b>Αντάλλαγμα παραχώρησης</b>	2,5	2,8	3,2	3,2	3,4	3,5	3,7	3,8	3,9	4,0	34,1	29,6
<b>Μερίσματα</b>	1,5	1,8	2,2	2,3	2,4	2,6	2,7	2,9	3,0	3,1	24,4	21,1
<b>Φορολογία</b>	7,9	8,7	10,0	10,4	11,0	11,6	12,2	12,8	13,2	13,7	111,4	96,7
<b>Ασφαλιστικές εισφορές</b>	23,2	19,4	19,2	19,8	20,6	21,1	21,5	22,1	22,7	23,4	213,0	186,8
<b>Σύνολο</b>	<b>35,0</b>	<b>32,7</b>	<b>34,5</b>	<b>35,6</b>	<b>37,4</b>	<b>38,8</b>	<b>40,2</b>	<b>41,5</b>	<b>42,9</b>	<b>44,2</b>	<b>382,9</b>	<b>334,2</b>

Δημοσιονομικά έσοδα στο σενάριο ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ

€ εκατ.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Σύνολο	PV
<b>Πώληση μετοχών</b>	280,5	-	-	-	-	-	88,0	-	-	-	368,5	354,3
<b>Αντάλλαγμα παραχώρησης</b>	3,9	4,9	5,9	6,1	6,5	6,8	7,3	7,6	7,9	8,1	65,0	56,2
<b>Μερίσματα</b>	0,5	1,0	1,5	1,5	1,6	1,7	0,6	0,6	0,6	0,6	10,2	9,1
<b>Φορολογία</b>	7,7	13,8	18,8	19,0	20,3	21,9	23,8	24,9	25,5	26,1	201,8	173,7
<b>Ασφαλιστικές εισφορές</b>	20,0	19,8	21,5	22,6	24,3	25,5	26,8	28,0	29,2	30,3	248,0	215,5
<b>Σύνολο</b>	<b>312,5</b>	<b>39,6</b>	<b>47,6</b>	<b>49,1</b>	<b>52,7</b>	<b>56,0</b>	<b>146,4</b>	<b>61,2</b>	<b>63,2</b>	<b>65,2</b>	<b>893,5</b>	<b>808,9</b>

Πηγή: Παρούσα αξία των δημοσιονομικών εσόδων την περίοδο 2016-2025, με επιτόκιο προεξόφλησης 2,97%.  
Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ, Επιχειρήσια Στοιχεία ΙΟΒΕ



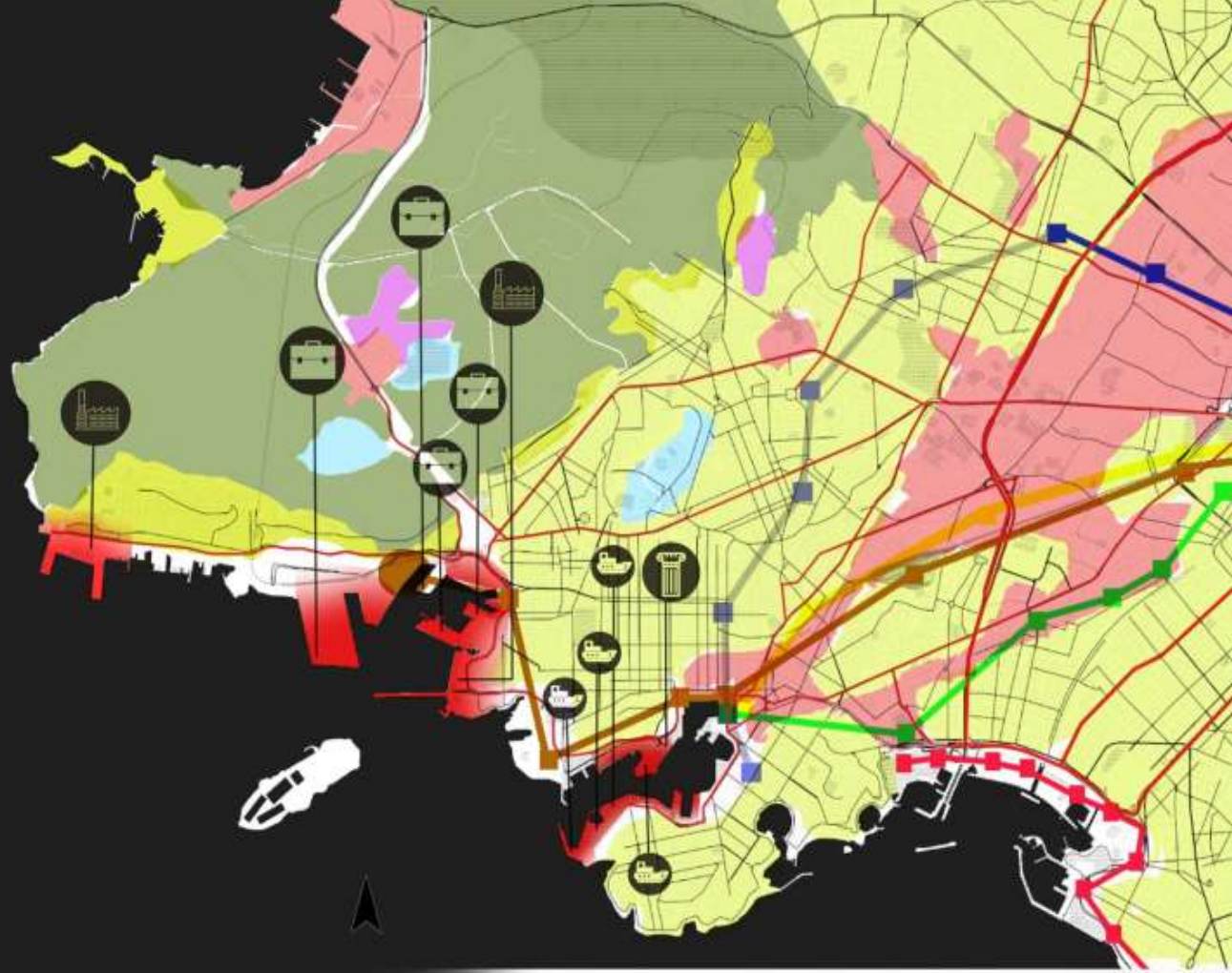
# Χάρτης κυκλοφορίας και επενδυτικού ενδιαφέροντος.

## ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ

2008      2009      2016      2021      2025

2008: υπογραφή συμβάσεως παραχώρησης της ΣΕΠ  
 2009: Εντόνη οικονομική δραστηριότητα στο Πέραμα  
 2016: Πρώτη φάση επενδύσεων, ολοκλήρωση μεταβίβασης μετοχών απο ΟΛΠ  
 2021: αρχή δεύτερης φάσης υποχρετικών επενδύσεων  
 2025: Τέλος δεύτερης φάσης επενδύσεων

- Συνεχής αστικός ιστός
- χώροι εξόρυξης ορυκτών
- υδάτινες επιφάνειες
- Βιομηχανική και εμπορική ζώνη
- Ασυνεχής αστικός ιστός
- ημιφυσικοί χώροι και χώροι πρασινού
- Επενδυτικό ενδιαφέρον της cosco.
- Βασικότεροι άξονες κίνησης αστικών λεοφορειών.
- Γραμμή Τραμ.
- Γραμμή Ηοαπ.
- Γραμμή Τρενοσέ συν την επέκτασή της στο λιμάνι Ικονίας.
- Γραμμή Μετρό συν την επέκτασή της.
- Γραμμή προαστιακού.



4 KM.

- βιομηχανική ζώνη
- Εμπόριο
- Τουρισμός
- Πολιτισμός

## Παρατηρήσεις και Αξιολόγηση

Οι πρώτες προτάσεις επενδύσεων για το λιμάνι του πειραιά έγιναν από τον ΟΛΠ το 2010 και αφορούσαν τόσο το τουριστικό και εμπορικό κομμάτι όσο και το βιομηχανικό. Πιο συγκεκριμένα οι επενδύσεις που προτάθηκαν ήταν 12 ( 2 βιομηχανικού ενδιαφέροντος , 6 εμπορικού και 4 τουριστικού). Οι επενδύσεις τουριστικού ενδιαφέροντος βρίσκονται πιο κοντά στο κέντρο του πειραιά και στα ΜΜΜ ενώ οι υπολοιπες διαμοιράζονται προς την περιοχή του περάματος ( βιομηχανική ζώνη). Παρατηρείται επίσης ότι τόσο από τον ΟΛΠ όσο και από την COSCO έχει αμεληθεί η πρόβλεψη για οικολογικές επενδύσεις και προστασίας του περιβάλλοντος όπως επίσης και προτάσεις πολιτιστικού ενδιαφέροντος και ανάδειξης των αρχαιοτήτων της περιοχής. Εξί χρόνια αργότερα, η Cosco αναλαμβάνει τις επενδύσεις που ο ΟΛΠ είχε προτείνει, αλλά ποτέ δεν πραγματοποιήσε, και σε αυτές προσθέτει κάποιες και αφαιρεί κάποιες άλλες.

**Οδικά δίκτυα:** στα υπάρχοντα οδικά δίκτυα περιλαμβάνονται το μετρό, ο προαστιακός, ο τρενοσέ, ο ηλεκτρικός και τα αστικά λεοφορεία. Η μπλέ γραμμή του μετρό προεκτείνεται μέχρι τον κεντρικό λιμένα του πειραιά όπως επίσης προεκτείνεται και ο τρενοσέ μέχρι τον λιμένα Ν. Ικονίου. Η προεκταση του τρενοσέ αποσκοπεί στην διασύνδεση του θαλάσσιου και του χερσαίου εμπορίου καθώς το σημείο που καταλήγει βρίσκεται σημαντικός εμπορικός κόμβος. Στα παραπάνω μέσα μεταφοράς προστίθενται γραμμές eco busses (επένδυση ΟΛΠ, COSCO) τα οποία συνδέουν τον πειραιά με το κέντρο της αθήνας και είναι μια χειρονομία προστασίας του περιβάλλοντος αφού έως τώρα δεν έχουν γίνει προτάσεις για αυτό.

Στο συνολό τους τα υπάρχοντα μέσα μεταφορών βρίσκονται κεντρικά του πειραιά και παραλαμβάνουν με ικανότητα τις μάζες επισκεπτών και τουριστών.

### Επενδύσεις ΟΛΠ και Κοσκό

ΟΛΠ:1,3,4 /COSCO:1,3,4,13) Θετική αξιολόγηση/ βελτίωση συνθηκών εργασίας

ΟΛΠ:2/COSCO:2) Αναπτυξη του λιμένα και βελτίωση εμπορίου// πρόβλημα επικινδυνότητας και προστασίας του περιβάλλοντος//βρίσκεται πολύ κοντά σε κατοικημένη περιοχή

ΟΛΠ:5/COSCO:5) βοηθητικός ο ρόλος του για την λειτουργία του εμπορίου και του τουρισμού// υπερβαίνει το επιτρεπόμενο ύψος δόμησης σε περιοχή συνεχούς αστικού ιστού

ΟΛΠ:6/COSCO:14) Βελτίωση της οικονομίας και του εμπορίου// λειτουργεί εις βάρος της τοπικής οικονομίας( βρίσκεται στην εμπορική ζώνη) όταν οι κρουαζιέρες θα λείπουν θα στράφει εναντίον των τοπικών καταστημάτων

ΟΛΠ:8/COSCO:8) Θετικό έργο πολιτισμικής σημασίας// είναι το μοναδικό που έχει προβλεφθεί σε μια περιοχή πολιτισμικού ενδιαφέροντος όπως ο πειραιάς

ΟΛΠ:9,10,11,12/COSCO:8,9,10,11,12,13) θετικά έργα για αξιοποίηση του τουρισμού και βελτίωση της οικονομίας// είναι πολυαριθμα χωρίς αιτία//δεν ικανοποιούν σωστά τις ανάγκες στεγάσεως//οι τουρίστες

δεν έχουν λόγο να μείνουν στο πειραιά αφού ο πειραιάς δεν ανταγωνίζεται το κέντρο των αθηνών στο οποίο βρίσκονται όλα τα σημαντικά αξιοθέατα.

**Πηγές:** 1) [openstreetmap](http://openstreetmap) 2) [letsgomaps](http://letsgomaps) 3) [http://www.arch.ntua.gr/sites/default/files/re-source/5215\\_ektheseis-ergastirioy-astikoy-perivallontos/envlab\\_ntua\\_master\\_plan\\_olp\\_2018.pdf?fbclid=IwAR32fTAZujsbBI-JrR1TP1w\\_KUV5elBk91YGyIPSYpHcihjyRWb59yyOLbM](http://www.arch.ntua.gr/sites/default/files/re-source/5215_ektheseis-ergastirioy-astikoy-perivallontos/envlab_ntua_master_plan_olp_2018.pdf?fbclid=IwAR32fTAZujsbBI-JrR1TP1w_KUV5elBk91YGyIPSYpHcihjyRWb59yyOLbM) 4) <https://portnet.gr/eidiseis-peiraia/13645-to-limani-tis-ago-nias-gia-to-masterplan-tou-limaniou.html> 5) <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1311796/olp-stin-afetiria-ependuseis-466-ekat>

\_Μελέτη των  
σχέσεων  
αλληλεπίδρασης  
της τοπικής  
οικονομίας  
/κοινωνίας με  
την COSCO.



υποενότητα 3

Παρακάτω, θα εστιάσουμε σε περιοχές που παρουσιάζουν χωρικό, κοινωνικό ή λειτουργικό δίπολο με τις προβλεπόμενες εγκαταστάσεις της COSCO.

Επιπλέον, θα μελετηθεί η συμβατότητα -ή μη- μεταξύ της κύριας ασχολίας των κατοίκων των δύο περιοχών εμπόρευσης και των τομέων οικονομικών δραστηριοτήτων (δευτερογενής και τριτογενής) που εισάγονται από την COSCO στους δύο χώρους των λιμένων.

Ως ένα μέτρο αξιολόγησης των επενδυτικών σχεδίων και του τρόπου επιρροής τους στην τοπική κοινωνία, στο ευρύτερο περιβάλλον αλλά και μικροκλίμα, αποφασίσαμε να συγκρίνουμε τα παλαιότερα σχέδια του ΟΛΠ και των νέων της COSCO, με σκοπό την σύγκρισή τους και την ανάδειξη κοινών περιοχών επέμβασης. Οι περιοχές αυτές, χαρακτηρίζονται τόσο από εντεταμένες ανάγκες προσαρμογής στα νέα δεδομένα όσο και από μεγαλύτερου βαθμού επενδυτική αξία.

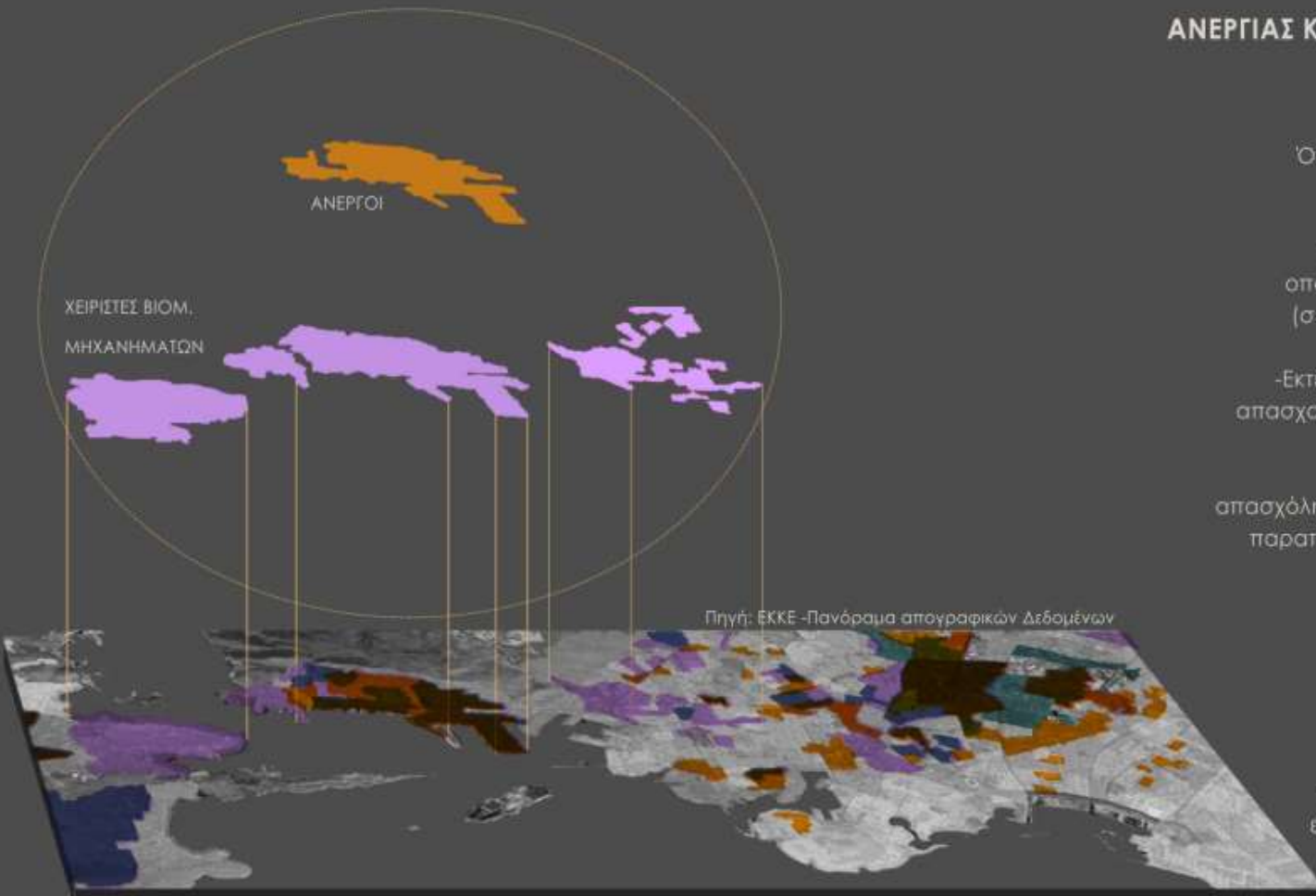
## ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ, ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

### Παρατηρήσεις:

Όπως βλέπουμε στον χάρτη, η ζώνη του εμπορικού λιμένα χαρακτηρίζεται από:

- Υψηλά ποσοστά ανεργίας, όμοια των οποίων παρατηρούμε και στην ενδοχώρα (σε αντίθεση με το εμπορικό λιμάνι, όπου δεν παρατηρείται κάτι τέτοιο)
- Εκτεταμένο δίκτυο ανθρώπινου δυναμικού απασχολούμενο με τον χειρισμό βιομηχανικών μηχανημάτων.
- Μεγάλου βαθμού δευτερογενής απασχόληση. Αξίζει να τονιστεί πως και πάλι δεν παρατηρείται κάτι τέτοιο στο επιβατικό λιμάνι, παρά μόνο στην ενδοχώρα.

**Υπόθεση:** Οι επενδύσεις της Cosco στο παραπάνω τμήμα, στοχεύουν κυρίως στην αναβάθμιση και χρήση των ήδη υπάρχοντων εγκαταστάσεων, ενώ οι καινούριες χαρακτηρίζονται από την ίδια λειτουργία. Ο εμπορικός και κλειστός στο κοινό χαρακτήρας του λιμανιού παραμένει και εντείνεται, ενώ δεν προβλέπονται επενδύσεις διαφορετικού χαρακτήρα ούτε σε μικρή ακτίνα στις εσωτερικές ζώνες και περιοχές του Πειραιά.



Διαγραμματική απεικόνιση ποσοστού >30% από σύνολο 3000 εγγραφών

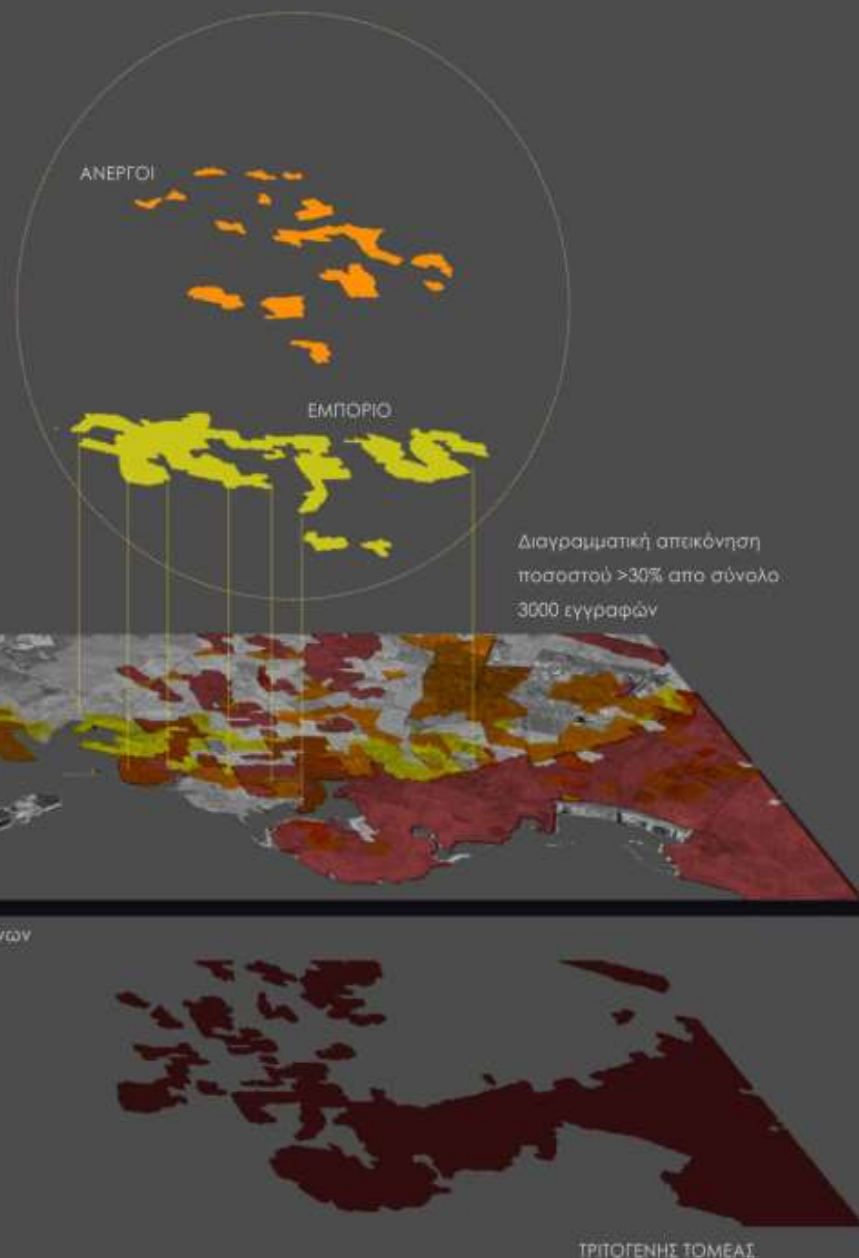
ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

## ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΡΙΤΟΓΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΑ, ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

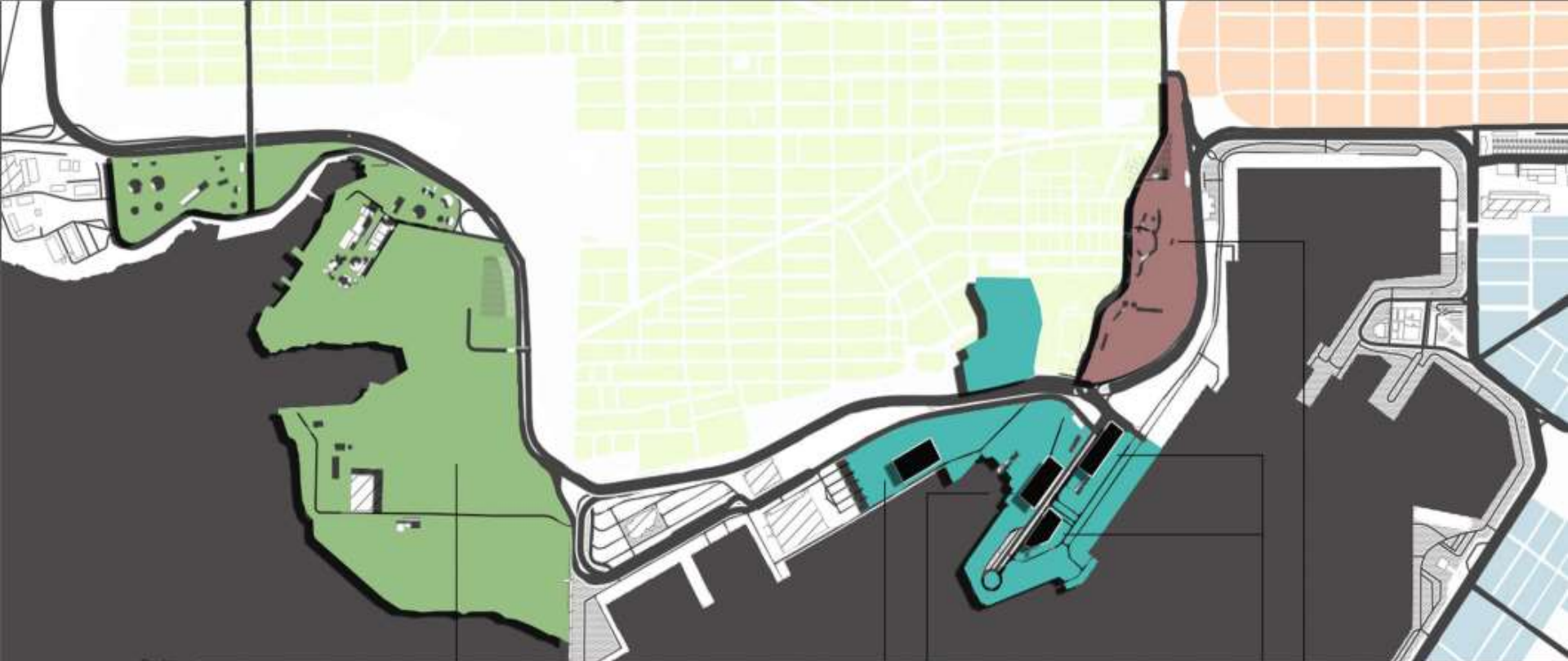
**Αντίστοιχα**, στο εμπορικό λιμάνι, παρατηρούμε:

- μεγάλο ποσοστό ανέργων,
- διάσπαρτο στην ενδοχώρα και ταυτόχρονα απουσία στον παραθαλάσσιο χώρο,
- Αυξημένη δραστηριότητα εμπορίου οποία εστιάζεται τόσο στο εσωτερικό όσο και σε τμήμα του εμπορικού λιμανιού.

- Κυριαρχία του τριτογενή τομέα απασχόλησης στο ευρύτερο παραλιακό μέτωπο, αλλά και εδραίωση του στην ζώνη του επιβατικού λιμένα.



**Υπόθεση:** Σε αυτήν την περίπτωση, οι επενδύσεις χαρακτηρίζονται από επέκταση σε ένα ευρύτερο φάσμα τομέων, όπως ο πολιτισμικός ο τουριστικός και ο οικονομικός, τομείς που προϋπάρχουν ήδη (εμπορικός δρόμος Σωτήρου Διός, ξενοδοχεία, καταστήματα εστίασης και λιανικής πώλησης κ.α). Βλέπουμε λοιπόν, πως το επενδυτικό σχέδιο δεν στοχεύει στην όσμωση των χρήσεων, παρά τις εντένεις.



Σημείωση:  
Οι Π. μελέτες για πολιτιστική ακτή Πειραιά, παύσει ειση προέβλεπε πρώην λιπασματούχο δραπέτσουνας άρθρο καθυστερήσει, 2016. Παράγει στην πόλη του λιμανιού μελετησαν ΡΥΑ 2018.

**Πρώην Λιπασματο Δραπέτσουνας.**  
Προβλέπεται μεγάλη κλίμακος ανάπλαση για την μετατροπή της έκτασης σε χώρο πρασίνου και πολιτισμού.

**Πέτρινη Αποθήκη.**  
Τόσα στο σχέδιο της Πολιτιστικής Ακτής σας και το νέο πλάνο της COSCO το προορίζουν να γίνει μουσείο μεταμόρφωσης.

**Κτίριο Σιλό.**  
Με βάση το σχέδιο της Πολιτιστικής Ακτής προορίζονταν να αποτελέσει μουσείο εναλλακτικών αρχαιοτήτων. Το νέο πρόγραμμα της COSCO δεν το προορίζει για κάποια χρήση.

**Μικρή και Μεγάλη Αποθήκη.**  
Με βάση το σχέδιο της Πολιτιστικής Ακτής προορίζονταν να αποτελέσουν χώρους εκθέσεων και ψυχαγωγίας. Σύμφωνα με το σχέδιο της COSCO θα μετατραπούν σε ξενοδοχεία.

**Αρχαιολογικός χώρος - Νεπόνια Πύλη.**  
Εχει εγκριθεί η κατασκευή πάρκου ενώ έχει ήδη πραγματοποιηθεί αρχιτεκτονικός διαγωνισμός.



Περιοχή επένδυσης COSCO



Αναπτύξεις στην περιοχή του λιμανιού

- Πολιτιστική ακτή Πειραιά
- Νεπόνια Πύλη
- Λιπασματο Δραπέτσουνας
- Υψηλότητες
- Βιομηχανική Περιοχή
- Κατοικίες

πλάνο Πολιτιστικής Ακτής Πειραιά

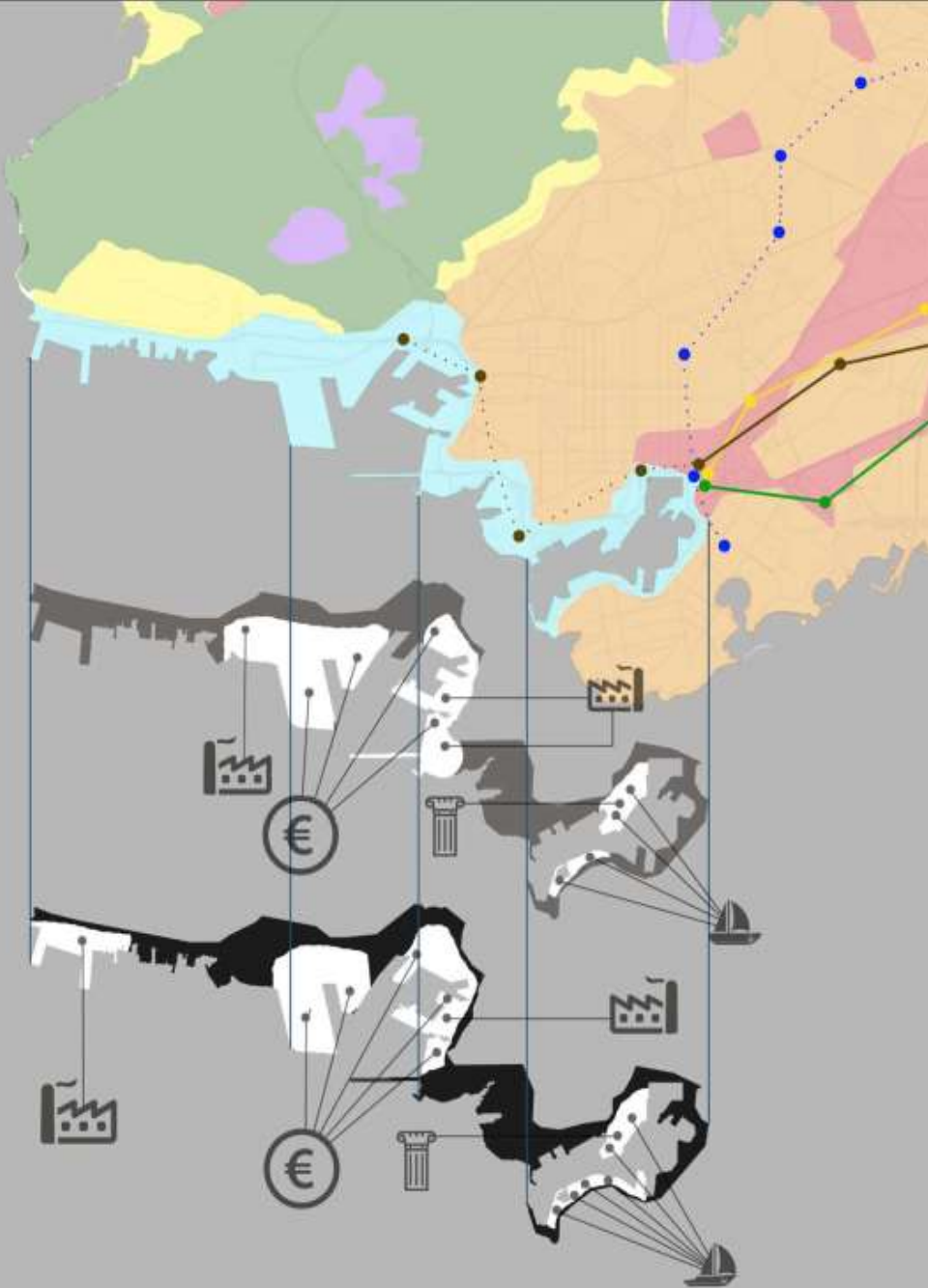
# ΧΑΡΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ



2 KM.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

-  μπλέ γραμμή μετρό  
συν προέκταση
-  γραμμή προαστιακού
-  γραμμή ηλεκτρικού
-  γραμμή τρενοσέ
-  έκταση πρασίνου
-  έκταση εξόρυξης
-  ορυκτών
-  ασυνεχής αστικός ιστός
-  συνεχής αστικός ιστός
-  εμπορική περιοχή
-  περιοχή λιμανιού
-  περιοχή επενδυτικού ενδιαφέροντος
-  Επενδύσεις ΟΛΠ
-  Επενδύσεις COSCO
-  Βιομηχανική σημασίας επενδύσεις
-  εμπορικής σημασίας επενδύσεις
-  Πολιτισμικής σημασίας επενδύσεις
-  τουριστικής σημασίας



## Επενδύσεις Cosco

1. Βελτίωση υποδομών ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης +πλωτές δεξαμενές
2. Νέα προβλήτα πετρελαιοειδών
3. Επισκευή σιδηροτροχών δαπέδων και γερανών
4. κατασκευή νέας αποθήκης
5. Κατασκευή κτηρίου για στάθμευση αυτοκινήτων
6. Επέκταση σταθμού για διακίνηση αυτοκινήτων
7. Κατασκευή ναυπηγοεπισκευαστικής για μεγάλα yachts
8. Μεταροπή πέτρινης αποθήκης σε μουσείο
9. Αναδιαμόρφωση αποθήκης Α και Β σε ξενοδοχεία
10. Μετατροπή πεντάγωνης αποθήκης σε επιβατικό σταθμό
11. Μετατροπή κτηρίου παγόδας σε ξενοδοχείο και συνεδριακό κέντρο
12. Κατασκευή ξενοδοχείου στην περιοχή πόρτο Λεόνε
13. Επέκταση επιβατικού λιμένα και δημιουργία πρόσθετου σταθμού κρουαζιέρας
14. Δημιουργία εμπορικού κέντρου

## Επενδύσεις ΟΛΠ

1. Βελτίωση υποδομών ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης
2. Νέα προβλήτα πετρελαιοειδών
3. επισκευή και συντήρηση υποδομών
4. Έργα βελτίωσης υποδομών στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του περάματος.
5. κατασκευή κτηρίου για στάθμευση αυτοκινήτων
6. Δημιουργία εμπορικού κέντρου κοντά στον κεντρικό λιμένα
7. Κατασκευή ναυπηγοεπισκευαστικής για μεγάλα yachts.
8. Μετατροπή πέτρινης αποθήκης σε μουσείο μετανάστευσης
9. Αναδιαμόρφωση αποθήκης Α και Β σε ξενοδοχεία
10. Μεταροπή πενταγωνικής αποθήκης σε επιβατικό σταθμό
11. Μετατροπή κτηρίου παγόδας σε ξενοδοχείο και συνεδριακό κέντρο
12. Επέκταση λιμένα και προσθήκη 2 θέσεων για κρουαζιέρα



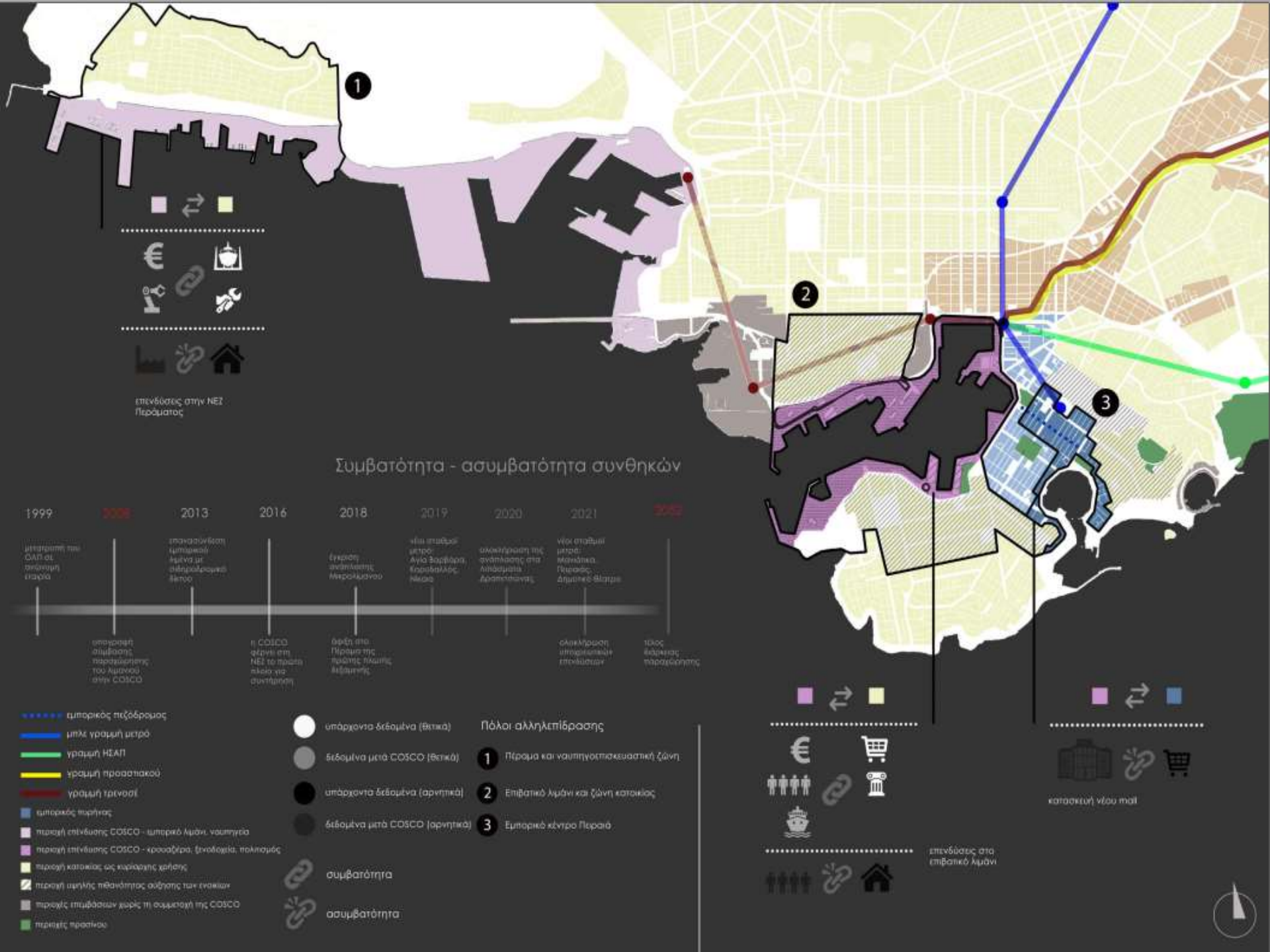
## Συμπεράσματα των παραπάνω μελετών και πιθανές μελλοντικές επεμβάσεις.

υποενότητα 4



Με βάση το σύνολο των παραπάνω στοιχείων, θα προσπαθήσουμε να χαρτογραφήσουμε τους κινδύνους, τις προοπτικές αλλά και τις ευκαιρίες ανάπτυξης κι συνεργασίας μεταξύ του τοπικού επιχειρηματικού/οικιστικού σχεδίου και των πολυεθνικών επενδύσεων (COSCO, ανεξάρτητοι επιχειρηματίες, κ.α.). Συγκεκριμένα, όσο αφορά την κύρια χρήση γης ως κατοικία, θα γίνει μια πρώτη προσπάθεια εκτίμησης των ευάλωτων, σε αύξηση αξίας χωρείων, τα οποία με σκοπό την ομαλότερη ένταξη τους στο σχέδιο, χρήζουν εκτενέστερο σχεδιασμό.

Τέλος, θα παρατηρηθεί και θα καταγραφεί ο επενδυτικός σχεδιασμός στο χώρο και οι πιθανές επιπτώσεις του στην διάταξη των χρήσεων γης τόσο στις υπόπεριοχές που γειτνιάζουν με τη θάλασσα, όσο και στο εσωτερικό του Πειραιά, όπως επίσης και τις κοινωνικές/οικονομικές μεταλλαγές που είναι πιθανό να επιφέρουν.



## **Συμβατότητα - Ασυμβατότητα συνθηκών**

Όπως είναι φυσικό, η πραγματοποίηση μιας επένδυσης τόσο μεγάλης κλίμακας επηρεάζει έντονα και πολυδιάστατα τόσο τον αστικό ιστό, όσο και ολόκληρη τη χώρα μέσα στα οποία εντάσσεται. Στην περίπτωση του λιμανιού του Πειραιά μάλιστα δε θα ήταν υπερβολή να πούμε ότι τα αποτελέσματά του αναμένεται αν γίνουν αισθητά σε ολόκληρη την Ευρώπη, καθώς προορίζεται να μετατραπεί στον εμπορικό κόμβο που θα την συνδέει με την ανατολή.

Όμως, όπως έχουμε προαναφέρει, στην παρούσα εργασία επικεντρωθήκαμε στις επιδράσεις της επένδυσης της COSCO επίπεδο μικροκλίμακας. Αυτό σημαίνει ότι σκοπός μας είναι να προσδιορίσουμε τις σχέσεις οι οποίες αναπτύσσονται μεταξύ των νέων παραγόντων που εισέρχονται στο στενό πειβάλλον του λιμανιού και της υπάρχουσας κατάστασης η οποία είχε ήδη διαμορφωθεί.

Όπως συμβαίνει συνήθως σε τέτοιες περιπτώσεις, οι σχέσεις αυτές είναι ιδιαίτερα πολύπλοκες. Για λόγους απλοποίησης, χωρίζουμε αυτές τις σχέσεις σε σχέσεις συμβατότητας και ασυμβατότητας και για την ευκολότερη μελέτη τους διακρίνουμε τρεις βασικούς θύλακες στους οποίους αυτές οι σχέσεις αναπτύσσονται:

### **1ος θύλακας – Πέραμα και ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη**

- Σχέσεις συμβατότητας

Έχει διαπιστωθεί από την μελέτη που προηγήθηκε (εργασιακή κατάσταση της περιοχής του Περάματος), σε αυτόν τον θύλακα υπάρχει μεγάλος αριθμός ανέργων, οι οποίοι σε μεγάλο ποσοστό απασχολούνταν στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη πριν αυτή διακόψει τη λειτουργία της το 2010. Όλο αυτό το εξειδικευμένο προσωπικό το οποίο παρέμενε για χρόνια αδρανές, με σοβαρές κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις για την περιοχή, έχει ευνοηθεί από την επανέναρξη των εργασιών στα ναυπηγεία από την COSCO. Μετά από πρόσφατη επίσκεψη στα ναυπηγεία και συνεντεύξεις με τους εργαζομένους, έγινε εμφανές ότι χάρη στην επένδυση της COSCO η περιοχή έχει αρχίσει να ανακάμπτει οικονομικά.

- Σχέσεις ασυμβατότητας

Βέβαια, η συνύπαρξη σε τόσο κοντινή απόσταση τόσο έντονων βιομηχανικών λειτουργιών όπως τα ναυπηγεία με ζώνες κατοικίας δημιουργεί σοβαρά προβλήματα. Πραγματικά, η όχληση και η μόλυνση επιβαρύνει την ποιότητα ζωής των κατοίκων, ενώ το γεγονός ότι τα ναυπηγεία αναπτύσσονται συνεχόμενα, με ελάχιστα κενά μεταξύ τους, κατά μήκος της ακτής παρεμποδίζει την επικοινωνία της πόλης με τη θάλασσα.

## **2ος θύλακας – επιβατικό λιμάνι και ζώνες κατοικίας.**

- Σχέσεις συμβατότητας

Εάν πραγματοποιηθούν οι εξαγγελίες της COSCO, σχετικά με την αναβάθμιση των υποδομών σχετιζόμενων με την κρουαζιέρα, τότε αναμένεται στο άμεσο μέλλον να αυξηθεί θεαματικά ο αριθμός των τουριστών οι οποίοι επισκέπτονται το λιμάνι. Φυσικά, η προσέλευση τουριστών θα επιδράσει θετικά στην οικονομία της περιοχής. Παράλληλα, μπορεί να λειτουργήσει ως αφορμή για την ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων στο κέντρο και την ακτογραμμή του Πειραιά, οι οποίοι αυτήν τη στιγμή βρίσκονται στην αφάνεια.

- Σχέσεις ασυμβατότητας

Η μεγάλη αύξηση των τουριστών και η κίνηση τους μέσα στον ιστό αναμένεται να αναταράξει την ομαλή λειτουργία της πόλης. Η όχληση και η πολυκοσμία είναι παράγοντες τους οποίους οι οποίοι δεν συμβαδίζουν με τη λειτουργία της κατοικίας, η οποία χωροθετείται σε πολύ κοντινή απόσταση από το λιμάνι. Παράλληλα, η αυξημένη τουριστική κίνηση και η συνακόλουθη ζήτηση για καταλύματα και χώρους εστίασης αναμένεται να προκαλέσει άνοδο στις τιμές των ακινήτων, επηρεάζοντας έτσι τα κοινωνικά στρώματα με μικρότερες οικονομικές δυνατότητες.

3ος θύλακας – εμπορικό κέντρο και εμπορική ζώνη Πειραιά

- Σχέσεις συμβατότητας

-

- Σχέσεις ασυμβατότητας

Το πλάνο της COSCO περιλαμβάνει την κατασκευή εμπορικού κέντρου ακριβώς δίπλα στην αποβάθρα κρουαζιέρας. Κατά τη διάρκεια της περιόδου κρουαζιέρας ο νέος αυτός εμπορικός πόλος αναμένεται να λειτουργεί σχετικά ανεξάρτητα από τον υπάρχον εμπορικό πόλο στο κέντρο της πόλης. Και αυτό διότι θα μπορεί να απευθύνεται στους στα πλήθη των τουριστών τη στιγμή που ο υπάρχον εμπορικός πυρήνας θα στηρίζεται στον τοπικό πλυθησμό. Όμως όταν αυτή η περίοδος θα περνάει, προκειμένου να επιβιώσει το νέο εμπορικό κέντρο θα πρέπει να απευθύνεται και στην τοπική κοινωνία, αποτελώντας μέγιστο οικονομικό ανταγωνιστή του εμπορικού κλάδου του Πειραιά.



**Επιβατικό λιμάνι**

- **Κεντρικός και νότιος λιμένας**  
Κατασκευή τριών πολυτελών ξενοδοχείων 4\* και 5\* σε μικρή ακτίνα μεταξύ τους και μπροστά από την υπάρχουσα οικοδομική γραμμή-προβολή μιας ευκατάστατης εικόνας του Πειραιά στον τουριστικό και επενδυτικό πληθυσμό -ταυτόχρονη επίσπαση της οικοδομικής και κοινωνικής πραγματικότητας.

Ιδιοποίηση υποπεριοχών εκτός του αστικού ιστού οι οποίες έχουν τη δυνατότητα να λειτουργήσουν ως πρόεκταση του δημόσιου χώρου -Δημιουργία ενός ορίου μεταξύ της επενδυτικής ζώνης και της αστικής συνέχειας, στοιχείο που δεν ενθαρρύνει την διαχυσή των χρήσεων και του πληθυσμού στο εσωτερικό της.

- **Ανατολικός λιμένας**  
Δημιουργία σταθμού στην επέκταση της γραμμής του ΗΣΑΠ - αύξηση της αξίας γης και συνεπώς αύξηση τόσο των ενοικίων των καταστημάτων στην εμπορική υποπεριοχή αλλά και των ενοικίων κατοικίας.

Συγκεκριμένα, η προσφυγική συνοικία βρίσκεται στην ζώνη επιρροής και είναι πολύ πιθανή η κατεδάφιση της για λόγους ανάπτυξης.

- **Β/Δ λιμένας**  
Υπαρξη σχεδίων "ανάπτυξης" και από άλλους επενδυτές στην περιοχή των "Λιπασμάτων" με έμφαση την ανάδειξη του αρχαιολογικού χαρακτήρα σε περιοχή με αυξημένη ανεργία και επενδυτικό ενδιαφέρον από την Cosco.

**Εμπορικό λιμάνι**

Η αυξημένη ανεργία της περιοχής θα ωφεληθεί από την επέκταση των χρήσεων του λιμένα και την επανάχρηση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Μη ύπαρξη διαφορετικών χρήσεων [πολιτισμού-τουρισμού, κ.α].

- Επέκταση γραμμής μετρό -δημιουργία σταθμού
- Υπάρχουσες γραμμές μετρό, ΗΣΑΠ και προαστιακού σιδηροδρόμου
- Περιοχές με υψηλό δείκτη ανεργίας
- Υποπεριοχές με κύρια χρήση γης την κατοικία
- Προσφυγικές κατοικίες
- Περιοχή προβλεπόμενη ανάπτυξης (αρχ. ενδιαφέροντος)
- Εμπορική περιοχή
- Επενδύσεις της Cosco τουριστικού ενδιαφέροντος
- Πρώτη εκτίμηση του συνόλου κατοικιών άμεσης επιρροής
- Πόλοι εστιασμένης ανάπτυξης



**Περιοχές υψηλού κινδύνου αύξησης αξίας γης.**

1. Μεταρρύθμιση της πτερινής απαλλοτρίωσης σε μονοτάξιο και ανάδειξη/ανάπτυξη δύο ακόμα σταθμών σε μετρό
2. Μεταρρύθμιση πεταγονικής απαλλοτρίωσης σε σταθμό κεντρικής και του επιρροής της παγίδας σε κτήριο μεταβιβάσιμου κτηρίου με 2/3 ορόφους
3. Κατασκευή 3/4 ορόφου
4. Κατασκευή επιβατικού σταθμού κρουαζιέρας

Πηγή: masterplan Cosco, Προσωπική επεξεργασία γράφτη

**8/18 Επίσκεψη** στο υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας -συζήτηση με τον Υπουργό.

**7/18 Προβολή** ενημερωτικού βίντεο και **συζήτηση** σε Δραπετσώνα και Χαραυγή, **παρεμβάσεις** σε συναυλίες που διοργάνωνε ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας στα πρώην λιπάσματα.

**6/18 Εκδήλωση, συζήτηση** στον χώρο των πρώην Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα εκδήλωση ενάντια στα καζάνια, τα διυλιστήρια και το MASTER PLAN της COSCO -Συνέλευση της πλατείας Κερατσινίου - Δραπετσώνας.

**2017 Πορεία διαμαρτυρίας** στην Ένωση ελλήνων εφοπλιστών (αναρχικές συλλογικότητες)

**2016 Πορεία διαμαρτυρίας** κατά μήκος του επιβατικού λιμένα.

**2015 Απεργία, συγκέντρωση και μικροφωνική ομιλία**

**2014 Συζήτηση** Ο Πειραιάς και τα παγκόσμια logistics (Υποδομές, Εργασία, Αγώνες)  
Στη συζήτηση συμμετέχουν με εισηγήσεις από: University of Western Sydney, Αυστραλία  
Πάντειο Πανεπιστήμιο, Calcutta Research Group, Ινδία, Universidad Diego Portales, Χιλή

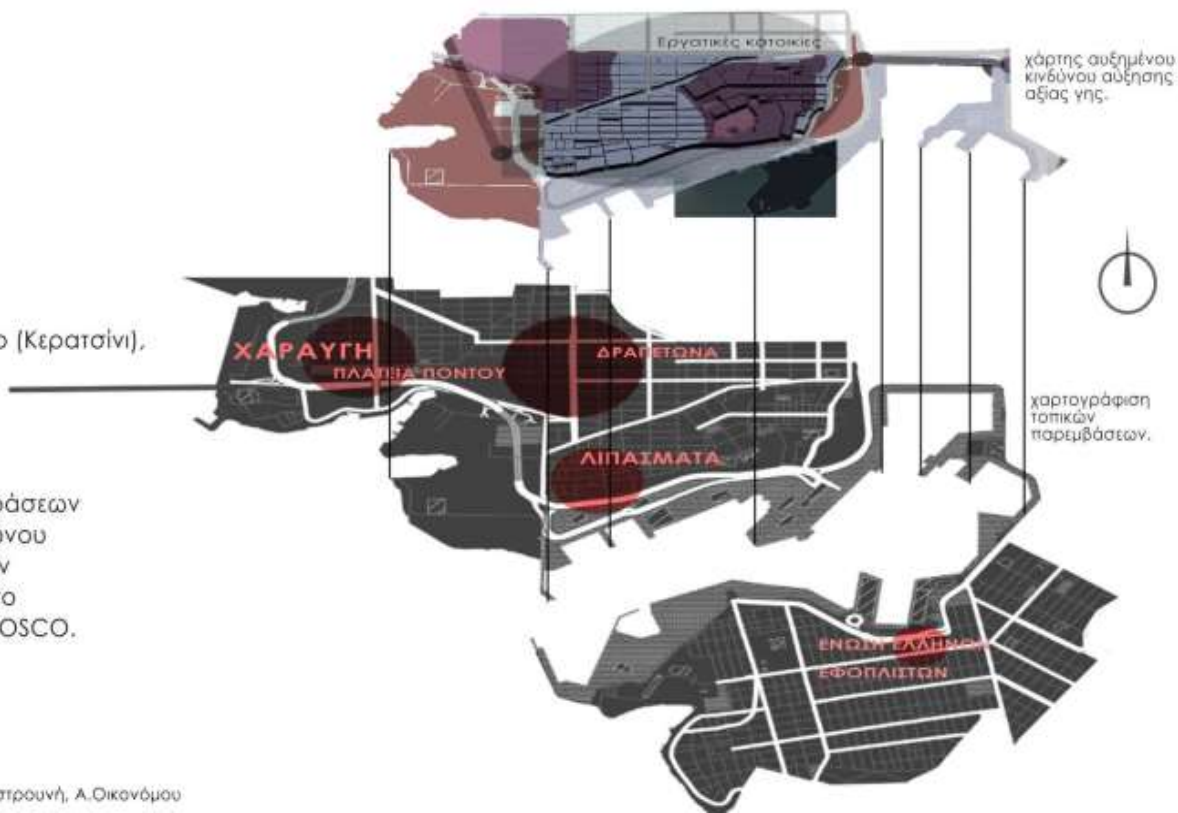
**2018 Δημοψήφισμα** (διαδικτυακό)  
συνόλου 1600 πολιτών σχετικά με την επέκταση  
και ιδιωτικοποίηση του λιμένα -70% κατά της  
πρότασης αυτής.

**2018 Δημοψήφισμα** (διαδικτυακό) από  
αυτόνομη ομάδα στο χώρο ανασζ -ακόμα ανοιχτό

Δράσεις της Πλατείας Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Ρεσάλτο (Κερατσίνι),  
Πάροδο (Νίκαια), Pasamontana (Κορυθαλλός).

Παρατήρηση: οι περιοχές μεγαλύτερης εκδήλωσης αντιδράσεων  
ταυτίζονται σε μεγάλο βαθμό με τις περιοχές υψηλού κινδύνου  
αύξησης αξίας γης, γεγονός που μπορεί να οφείλεται στην  
αλληλεπίδραση τους και τονίζει την ευάλωτη θέση της τόσο  
κοινωνικά όσο και περιβαλλοντικά στα άμεσα σχέδια της COSCO.

## αντιδράσεις από την τοπική κοινωνία



#### **Κοινωνικά πλαίσια\_**

Η δημιουργία εμπορικών και επενδυτικών πόλων στην παραθαλάσσια ζώνη, ευνοεί την αύξηση της αξίας γης και κατά συνέπεια των ενοικίων, στοιχείο που έρχεται σε αντιπαράθεση με το σύνολο των χαμηλόμισθων \αυτοασπασλούμενων κατοίκων. Το παραπάνω, σε συνδυασμό με επιπρόσθετα έργα "αναβάθμισης" της ευρύτερης περιοχής (π.χ. παραθαλάσσιο μέτωπο) αλλά και "εξυγίανσης" χώρων οι οποίοι παλαιότερα φιλοξενούσαν εργαστασιακές μονάδες και εγκαταστάσεις (π.χ. περιοχή λιπασμάτων) θέτουν τα θεμέλια προς μια εσωτερική μετακίνηση των κατοίκων και της αλλοτρίωσης του χαρακτήρα της περιοχής, με βάση τα οικονομικά κριτήρια. Υποπεριοχές οι οποίες χαρακτηρίζονται από δημιουργία νέου σταθμού MMM, αποτελούν έναν επιπλέον ευάλωτο χώρο κινδύνου, καθώς εμπεριέχουν επιπλέον την πιθανότητα μετατροπής της μόνιμης κατοικίας σε χώρους βραχέας εκμίσθωσης (airbnb κ.α.) Συνεπώς, δεν αποτελεί τυχαίο στοιχείο η έντονη διαμαρτυρία των κατοίκων, μέσω δραστηριοτήτων και πρωτοβουλιών που στοχεύουν στην ενημέρωση των πολιτών/κατοίκων σχετικά με τις δράσεις της COSCO.

#### **Περιβαλλοντικά πλαίσια\_**

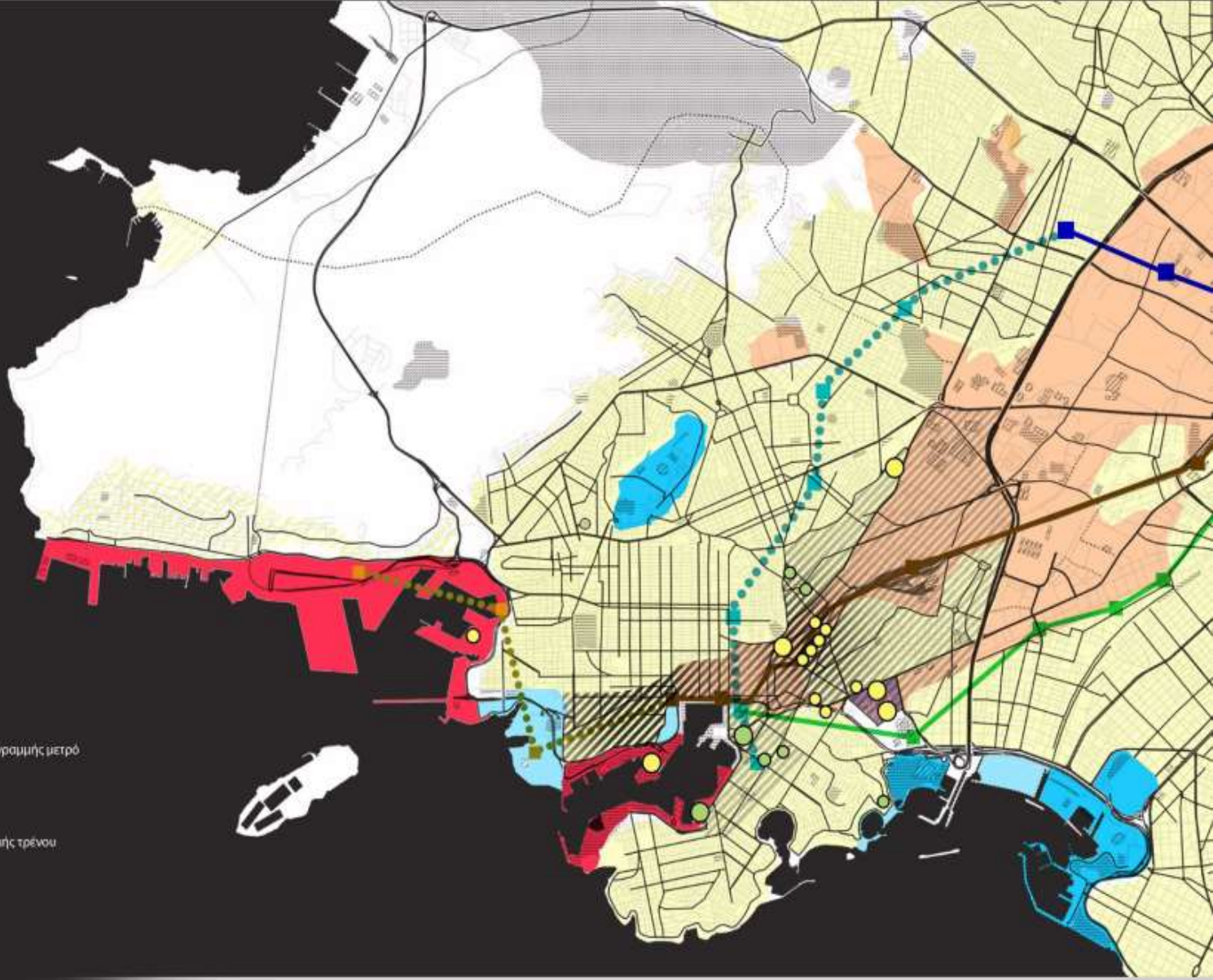
Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των επενδύσεων της COSCO στην περιοχή των λιμένων αναμένεται να είναι αρκετά υψηλό, λόγω της μεγάλης αύξησης των εναέριων ρύπων και εκπομπών. Ωστόσο, στα υπάρχοντα σχέδια της COSCO δεν αναφέρεται κάποιο πλάνο επεξεργασίας των λιμμάτων και των επιπρόσθετων περιβαλλοντικών ρύπων, τόσο στα έργα υποδομών όσο και στα οικοδομικά. Συγκεκριμένα, η αυξανόμενη ροή των πλοίων (επιβατικών και εμπορικών) έχουν ως άμεσο αντίκτυπο την αύξηση της χρήσης επιβλαβών για το περιβάλλον καυσίμων. Επιπλέον, στο παραπάνω masterplan εμπεριέχεται η σύνδεση του πρώην σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων με την περιοχή πρώην ΟΔΔΥ μέσω υπόγειας διάβασης, στοιχείο που εντείνει ακόμα περισσότερο την οικολογική επιβάρυνση. Τέλος, το σύνολο των επιπρόσθετων κτηρίων είναι πιθανό να οικοδομηθεί με μη οικολογικά υλικά, προσθέτοντας έτσι έναν ακόμα ρυπαντικό παράγοντα στο οικοσύστημα της περιοχής.

Ως ένα «πράσινο» μέτρο που αφορά τις συγκοινωνίες προβλέπεται η εισαγωγή οικολογικών λεωφορείων eco-buses για την διευκόλυνση των μετακινήσεων εντός του επιβατικού λιμένα.

- κενό κτίριο μεσαίου μεγέθους
- κενό βιομηχανικό συγκρότημα μεσαίου μεγέθους
- κενό κτίριο μεγάλου μεγέθους
- κενό βιομηχανικό συγκρότημα μεγάλου μεγέθους
- μικρός αριθμός κενών κτιρίων μικρού μεγέθους
- μεγάλος αριθμός κενών κτιρίων μικρού μεγέθους

- βιομηχανική - εμπορική ζώνη
- συνεχής αστικός ιστός
- ασυνεχής αστικός ιστός
- περιοχή επένδυσης COSCO
- περιοχή υπάρχουσας ανάπλασης
- περιοχή προβλεπόμενης ανάπλασης

- μπλε γραμμή μετρό
- προβλεπόμενη επέκταση μπλε γραμμής μετρό
- πράσινη γραμμή ηλεκτρικού
- γραμμή τρένου
- προβλεπόμενη επέκταση γραμμής τρένου



Κενά κτίρια σε σχέση με την επένδυση - πιθανή περιοχή επέκτασης





1.



2.

Παραδείγματα κενών βιομηχανικών κτιρίων



### Επιβατικό λιμάνι - κενά κτίρια

- νέο εμπορικό κέντρο - ανταγωνισμός με την υπάρχουσα εμπορική ζώνη
- κατασκευή ξενοδοχείων ενώ αυτήν την στιγμή ελάχιστοι διανυκτερεύουν στον Πειραιά - επιθυμία δημιουργίας πόλων ενδιαφέροντος σε μικρή απόσταση από την επένδυση

επέκταση προς ζώνες με κενά κτίρια - δημιουργία χώρων ψυχαγωγίας και πολιτισμού

- οικοδομικά τετράγωνα με μεγάλο αριθμό κενών κτιρίων - βιομηχανικού χαρακτήρα
- εμπορική ζώνη - περιοχή που αναμένεται να πληγεί από την κατασκευή του εμπορικού κέντρου
- ζώνη επιχειρήσεων και υπηρεσιών
- χώροι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος
- Πολιτιστική Ακτή Πειραιά - κατασκευή μουσείου εναλλαίων αρχαιοτήτων (μη πραγματοποιηθέν)
- επιβατικό λιμάνι - χώρος επένδυσης της COSCO

- χώρος πρασίνου
- ξενοδοχειακές μονάδες που θα κατασκευάσει η COSCO
- επέκταση της μπλε γραμμής υπό κατασκευή - μετρό
- γραμμή του τριαντού
- πράσινη γραμμή - ηλεκτρικός
- στάση μετρό

- κατασκευή εμπορικού κέντρου από την COSCO στην αποβάθρα κρουαζιέρας
- μη βιομηχανικά κενά κτίρια
- κυριότερα υπάρχοντα ξενοδοχεία
- εμπορικός πεζόδρομος Ι. Διός
- ζώνη με κυρίαρχη χρήση την κατοικία
- βιομηχανική ζώνη

## Πρόβλεψη μελλοντικής επέκτασης της επένδυσης

Όσο βρισκόμασταν στην χωροταξική κλίμακα διακρίναμε και μελετήσαμε κυρίως δύο πόλους: Μια στο Πέραμα και μια μία στο κέντρο του Πειραιά. Παρόλο που οι σχέσεις οι οποίες αναπτύσσονται στο Πέραμα σε σχέση με την COSCO, αν και σύνθετες, αφορούν κυρίως ένα πεδίο (δηλαδή την αξιοποίηση του υπάρχοντος εργατικού δυναμικού στα ναυπηγεία), στο κέντρο του Πειραιά (γύρω από το επιβατικό λιμάνι) αναπτύσσονται σχέσεις και αλληλοεπιδράσεις τόσο περίπλοκες, που είναι αναγκαίο να εισέλθουμε σε κλίμακα πολεοδομική προκειμένου να τις αντιληφθούμε.

Μέχρι τώρα έχουμε περιγράψει σε γενικές γραμμές τη σχέση που αναπτύσσουν οι περιοχές επέμβασης της COSCO στο επιβατικό λιμάνι με τους θύλακες εμπορίου και κατοικίας στη γύρω περιοχή. Το «ζουμάρισμα» θα μας επιτρέψει αφενώς να εντοπίσουμε την ακριβή θέση αυτών των επενδύσεων μέσα στον αστικό ιστό και αφετέρου θα αναγνώσουμε δεδομένα τα οποία μας βοηθούν να σχηματίσουμε πιο συγκροτημένη γνώμη για το μακροπρόθεσμο πλάνο της COSCO για την περιοχή. Αυτό θα περιλαμβάνει και παράγοντες τους οποίους, ακόμα και αν δεν τους έχει συμπεριλάβει στον άμεσο σχεδιασμό της, τους θεωρούμε σημαντικούς λόγω της εγγύτητάς τους στην περιοχή της επένδυσης και των δυνατοτήτων επέκτασης που, κατά τη γνώμη μας, αυτοί προσφέρουν.

Αρχικά εντοπίζουμε τα ξενοδοχεία τα οποία παρουσιάζουν την πιο έντονη δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή του επιβατικού λιμανιού ("Theoxepia", "Σανου", "Posidonio", "Glaros"). Τα ξενοδοχεία αυτά φιλοξενούν ως επί το πλείστον τα πληρώματα των πλοίων τα οποία αγκυροβολούν στα δυο λιμάνια (επιβατικό και εμπορικό). Αυτό είναι λογικό άλλωστε εάν αναλογιστούμε πως το μεγαλύτερο μέρος των τουριστών, είτε προέρχονται από τα πλοία γραμμής, είτε, κυρίως, από κρουαζιερόπλοια, δεν μένουν παρά ελάχιστα στον Πειραιά και συνήθως μετακινούνται αμέσως στις πιο τουριστικές περιοχές του κέντρου. Παρόλα αυτά η COSCO, όπως έχουμε αναφέρει, θεωρεί αναπόσπαστο κομμάτι του σχεδίου της την κατασκευή τεσσάρων ξενοδοχείων. Μία τόσο μεγάλη αύξηση του ξενοδοχειακού δυναμικού της περιοχής δεν συμβαδίζει όμως με τις υπάρχουσες ανάγκες σε κλίνες. Και ακόμα δε δικαιολογείται ούτε και με την αύξηση της προσέλευσης τουριστών που επιδιώκει η COSCO με την επέκταση του σταθμού κρουαζιέρας. Και αυτό διότι ο διογκωμένος αριθμός τουριστών θα προτιμά και πάλι τη διαμονή στο κέντρο της πρωτεύουσας.

Η κατασκευή των νέων ξενοδοχείων και ακόμη η ιδιαίτερη θέση τους (κατά μήκος του επιβατικού λιμανιού) υποδηλώνει πως η COSCO ενδιαφέρεται να μετατρέψει τον Πειραιά από πέρασμα, σε χώρο στάσης των τουριστών.

Από τη στιγμή όμως που δεν προυπάρχουν στην περιοχή του κέντρου του Πειραιά εκείνοι οι παράγοντες οι οποίοι μπορούν να του επιτρέψουν να λειτουργεί ως πόλος ενδιαφέροντος, είναι φυσικό η προσθήκη των νέων ξενοδοχείων να πρέπει να συνοδεύεται από μια προσπάθεια της COSCO να δημιουργήσει αυτούς ακριβώς τους παράγοντες.

Άσχετα από το αν αυτή η προσπάθεια έχει ήδη ξεκινήσει ή όχι και εάν αποτελεί συνειδητή επιλογή της ηγεσίας του οργανισμού (που, δεδομένου του μεγέθους του, θεωρούμε ότι αποτελεί), είναι αδύνατο να μην την αντιληφθούμε ως το πρώτο βήμα μιας επέκτασης που θα πραγματοποιήσει. Η αλλαγή της κλίμακας μελέτης αυτής της περιοχής θα μας επιτρέψει να υποθέσουμε, στον βαθμό που αυτό βέβαια είναι δυνατό, το εύρος αυτής της επέκτασης και του χαρακτήρα τον οποίο θα αποκτήσει.

Προφανώς, για να αναβαθμίσει με τέτοιο τρόπο η COSCO την περιοχή, είναι απαραίτητο να γίνει το κέντρο του Πειραιά πεδίο δράσεων και λειτουργιών οι οποίες θα αποτελούν εναλλακτική επιλογή έναντι των συμβατικών πόλων έλξης των τουριστών (Ακρόπολη, Πλάκα, Ψειρή κτλ).

Δεδομένου όμως ότι μεγάλα κενά στον αστικό ιστό δεν υπάρχουν, παρά σε μεγάλη απόσταση από την περιοχή επένδυσης, σημαντικό ρόλο στη φάση της επέκτασης αναμένεται να παίξει ο μεγάλος αριθμός κενών κελυφών που υπάρχουν στον Πειραιά. Τα κενά αυτά κτίρια τα οποία επιβιώνουν σήμερα στο περιβάλλον της πόλης (και χαρακτηρίζονται από αρκετά μεγάλη κλίμακα ώστε να ενδιαφέρουν την COSCO), σε διάφορους βαθμούς συντήρησης, διακρίνονται σε δυο κατηγορίες: τα κενά κτίρια που στέγαζαν ή προορίζονταν να στεγάσουν δημόσιες υπηρεσίες και τελικά εγκαταλήφθηκαν και τα κτίρια τα οποία αποτελούσαν έδρες βιομηχανιών. Τα μεν πρώτα βρίσκονται διασκορπισμένα μέσα στον αστικό ιστό, ενώ τα δεύτερα παρουσιάζουν υψηλή συγκέντρωση σε ορισμένες περιοχές, με αποτέλεσμα να δημιουργούν συμπαγείς πυρήνες – μεγάλα αστικά κενά στα βορειοανατολικά του επιβατικού λιμένα.

Συνοψίζοντας, οι μέχρι τώρα επιλογές της ηγεσίας της COSCO υποδεικνύουν την πρόθεσή της να μην παραμείνει ο Πειραιάς ένας διαμετακομιστικός κόμβος τουριστών μεταξύ της αποβάθρας κρουαζιέρας και του αθηναϊκού κέντρου. Αντίθετα, φαίνεται να επιδιώκει να αναβαθμίσει το πολιτιστικό και ψυχαγωγικό προϊόν της περιοχής (μουσεία, εμπορικό κέντρο) με σκοπό να δημιουργήσει έναν τουριστικό πόλο στην περιοχή που βρίσκεται σε άμεση σχέση με την επένδυσή της. Η ανάγκη για στέγαση αυτών των λειτουργιών καθιστά την έντονη παρουσία κενών κτιρίων υψηλής σημασίας σε περίπτωση επέκτασης της επένδυσης στο μέλλον.

Υπάρχουσα κατάσταση:  
δυνατά και αδύνατα σημεία

- Πλεονεκτική γεωγραφική θέση - το πρώτο μεγάλο λιμάνι που συναντούν οι θαλάσσιοι εμπορικοί δρόμοι της ανατολής (υπερτοπικό επίπεδο).
- Διασυνδέσεις με την υπόλοιπη πόλη (τοπικό επίπεδο) και χώρα (υπερτοπικό επίπεδο) με μέσα τόσο κινητής όσο και σταθερής τροχιάς.
- Μεγάλο κτιριακό απόθεμα σε παλαιά αλλά και σύγχρονα κελύφη.
- Ύπαρξη εύρωστων εμπορικών πυρήνων (πεζόδρομος Σωτήρου Διός, παραλιακό μέτωπο στο Πασά-Λιμάνι), τα οποία συνυπάρχουν με οικιστικές περιοχές.
- Ύπαρξη αξιόλογων υποδομών που σχετίζονται με τον δευτερογενή τομέα παραγωγής (με κύριες αυτές στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος).

Επίδραση της επένδυσης:  
ευκαιρίες και απειλές

- Ανάδειξη των πολιτιστικών τοποσημών και δημιουργία χώρων ψυχαγωγίας και πολιτισμού (πχ αναδιαμόρφωση της πέτρινης αποθήκης σε μουσείο μετανάστευσης).
- Μείωση της ανεργίας χάρη στην ενεργοποίηση του μέχρι πρότινος αδρανούς εργατικού δυναμικού, ειδικά στην περιοχή του Περάματος και επομένως βελτίωση του βιωτικού επιπέδου μεγάλου μέρους του πληθυσμού.
- Εισροή κεφαλαίων με τη μορφή επενδύσεων, τόσο από την ίδια την COSCO, όσο και από άλλες εταιρίες που θα δελεαστούν να δραστηροποιηθούν στην περιοχή.
- Επαναχρησιμοποίηση εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών (και όχι μόνο) χώρων και υποδομών, καθώς και κατασκευή νέων.
- Αύξηση της προσέλευσης τουριστών (ειδικά στον τομέα της κρουαζιέρας).

- Έλλειψη πρασίνου και χώρων αναψυχής
- Ελλιπής ανάδειξη των πολιτιστικών τοποσημών της περιοχής (όπως των αρχαιολογικών χώρων που βρίσκονται στο κέντρο του Πειραιά).
- Ανεπάρκεια ασφαλών διαδρομών για πεζούς και ποδηλάτες.
- Υψηλά ποσοστά ανεργίας (κυρίως στην περιοχή του Περάματος).
- Ύπαρξη ισχυρών και απροσπέλαστων ορίων μέσα στον αστικό ιστό (πχ εμπορικό λιμάνι - πόλη). (:)

- Χωροθέτηση λόγω της επένδυσης χρήσεων οχλούσας βιομηχανίας (ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη) στο παραλιακό μέτωπο.
- Δημιουργία συνθηκών που επιβαρύνουν το φυσικό περιβάλλον της περιοχής (ατμοσφαιρική ρύπανση, ρύπανση του θαλάσσιου μετώπου και όχληση).
- Δημιουργία έργων (ξενοδοχεία, εμπορικό κέντρο) τα οποία θα λειτουργήσουν ανταγωνιστικά σε σχέση με τις ήδη υπάρχουσες δομές και εμπορικούς πυρήνες.
- Αύξηση της της αξίας της γης στην ευρύτερη περιοχή, καθώς και του ενδιαφέροντος ελλήνων και ξένων επενδυτών για αγορά ακινήτων σε αυτήν. Αυτό είναι πιθανό να οδηγήσει σε πληθυσμιακές ανακατατάξεις, καθώς και σε περιορισμό της κατοικίας σε σχέση με άλλες λειτουργίες (airbnb, εμπόριο κτλ).

## Πηγές:

### Επιστημονικά Κείμενα:

-Χρήστος Σταυρακάκης (2016) "Αποβιομηχάνιση και χωρικοί-κοινωνικοί μετασχηματισμοί - Η περίπτωση της ΝΕΖ στο δήμο Περάματος"

### Έρευνες και Μελέτες Συνεδρίων:

-Πολυξένη Δαβαρίνου, Plamen Tonchev, Ινστιτούτο Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων (2017)

"Chinese investment in Greece and the big picture of Sino-Greek relations"

-Frans-Paul Van der Putten, Clingendael Netherlands Institute of International Relations (2014)

"Chinese investments in the Port of Piraeus, Greece: The relevance for the EU and Netherlands"

-Κ.Ι Μουτζούρης, Θ.Ε Γιαντσή, 3ο Διεθνές Συνέδριο: Λιμάνια, θαλάσσιες μεταφορές και Νησιωτικότητα, Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, (2018), "Προοπτικές του Λιμένα Πειραιά στη Νέα Εποχή"

-Νίκο Ζόνζηλο, Ευθυμία Κόρρα, Ηλία Ντεμιάν, Svetoslav Danchev, Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2016), "The economic impact of the privatisation of the Piraeus Port Authority"

### Άρθρα:

-Πειραιάς (2018) <http://www.pireaspiraeus.com/ολπ-στο-τραπέζι-σχέδια-για-τη-βέλτιστη>  
(Πρόσβαση 10 Σεπτεμβρίου 2018)

-Αναστοχασμοί (2017) <https://anastoxasmoi.gr/ta-πλάνα-της-cosco-για-το-λιμάνι-του-πειραιά>  
(Πρόσβαση 10 Σεπτεμβρίου 2018)

-Tornos news (2018) <http://www.tornosnews.gr/en/tourism-businesses/new-investments/33042-piraeus-municipality-objects-to-shopping-mall-and-tall-buildings-in-olp-s-master-plan.html>

-Ενετ -Ελευθεροτυπία (2018) <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=418194>

-Το παρόν της Κυριακής (2018) <https://www.paron.gr/2018/09/17/hilton-marriott-novotel-syzitoun-me-tin-cosco/>  
(Πρόσβαση 7 Σεπτεμβρίου 2018)

Γεωργακόπουλος Χρ.

Πειραιάς : η πρόκληση της κρουαζιέρας

2

---

# ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ



Κρουαζιέρα, Λιμάνι, Πειραιάς, Ανάπτυξη, Επενδύσεις,  
Οικονομία, Κοινωνία, Περιβάλλον, Άνθρωπος

# ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Κρουαζιέρα, Λιμάνι, Πειραιάς, Ανάπτυξη, Επενδύσεις,  
Οικονομία, Κοινωνία, Περιβάλλον, Άνθρωπος





## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

• ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	σελ.	2
• ΣΤΟΧΟΙ		3
• ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ		4-5
• ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ		6
• ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ – ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ		7
• SWOT ANALYSIS		8
• ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ		9-25
• ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ		26-32
• ΣΥΝΟΨΗ		33-35
• ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ		36
• ΠΗΓΕΣ		37-39

## ΣΤΟΧΟΙ

- **Ανάδειξη θεματος**
  - φυσιογνωμία /δυναμική της περιοχής μελέτης
- **Έρευνα – Προσέγγιση θέματος**
  - Υφιστάμενη κατάσταση
  - Μελλοντική ανάπτυξη
- **Ανάπτυξη/ προστασία της πόλης**
  - Τουρισμός
  - Πολιτισμός
- **Συνέπειες – Επιπτώσεις των ήδη υλοποιημένων/ μελλοντικών έργων υποδομής**
  - Περιβάλλον
  - Ποιότητα ζωής
- **Προτάσεις– Συνέπειες/ επιπτώσεις**
  - Τοπικό επίπεδο
  - Υπερτοπικό επίπεδο



Λιμάνι Πειραιά



[ΠΗΓΗ: ΟΛΠ]



Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά  
[ΠΗΓΗ: προσωπικό αρχείο]



Πλατεία Τερψιθέας,  
[ΠΗΓΗ: προσωπικό αρχείο]

## ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ – ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

- **Εμπλεκόμενοι Φορείς**
  - Πρωταγωνιστές στις εξελίξεις της Κρουαζιέρας
- **Χρονολόγιο – Θεσμικό Πλαίσιο**
  - Ιστορική Αφετηρία Κρουαζιέρας, Κανονιστικές Ρυθμίσεις που βελτίωσαν την ανάπτυξη της Κρουαζιέρας στον ελλαδικό χώρο
- **SWOT ANALYSIS – Αξιολόγηση ως προς την Κρουαζιέρα**
  - Δυνατά Σημεία, Αδυναμίες, Ευκαιρίες, Απειλές
  - Ποιοί κερδίζουν, ποιοί χάνουν σε περίπτωση ανάπτυξης του φαινομένου
- **Προσωπική Τοποθέτηση – Προτάσεις**
  - Ουδέτερη στάση, θετική ματιά μόνο υπό όρους-προϋποθέσεις
- **Συμπεράσματα**

## ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ – ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

- **Έρευνα – Προσέγγιση θέματος**
  - Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Πειραιά 2015-19
  - ΟΛΠ
  - Επί τόπου έρευνα
- **Χρονολόγιο – Θεσμικό Πλαίσιο**
  - ΟΛΠ
  - Άρθρα Εφημερίδων
  - Μελέτες ερευνητικών οργανισμών
  - Πανεπιστημιακές μελέτες
  - Ιστοσελίδες Ναυτιλιακών εταιρειών
- **SWOT – Αναπτυξιακό Σχέδιο**
  - ΟΛΠ
  - Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Πειραιά 2015-19
  - Στρατηγική Δήμου Πειραιά 2015-19
  - Κείμενο διαβούλευσης για τη στρατηγική της ΟΧΕ Δήμου Πειραιά, Ιούνιος 2016
  - Συνεντεύξεις παραγόντων

## ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

- Κρατικοί Φορείς:
  - Τοπική Αυτοδιοίκηση – Δήμος Πειραιά/ ΟΧΕ – ΣΟΑΠ (ΕΠ ΕΣΠΑ)

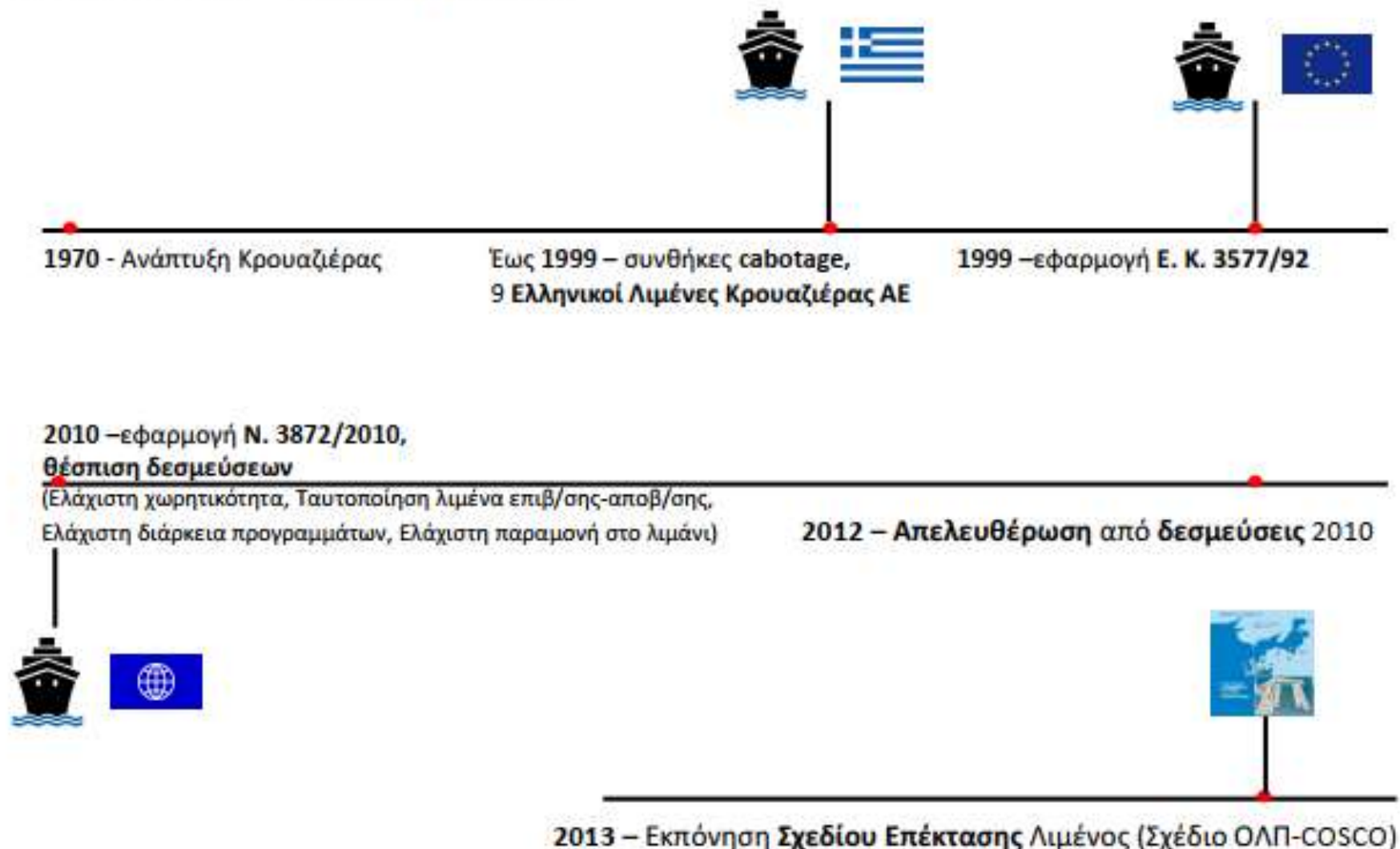
- Ιδιωτικοί Φορείς:
  - Ναυτιλιακές Εταιρείες Κρουαζιέρας
  - ΟΛΠ-COSCO (βλ. Σχέδιο του Οργανισμού, Χάρτης 1)



Σχέδιο ΟΛΠ-COSCO [ΠΗΓΗ 5: ΟΛΠ-COSCO]

Χάρτης 2: Δήμος Πειραιά

## ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ – ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ



## S.W.O.T. ANALYSIS (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats)

**ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ**

- Γεωγραφική θέση
- 3<sup>ο</sup> μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου & 7<sup>ο</sup> της Ευρώπης – Τουριστικός πυρήνας
- Εφοπλιστικό City
- Συνδυασμένος κόμβος μεταφορών
- Πολιτιστικό απόθεμα
- Μεγάλη αξιοποιήσιμη ακτογραμμή

**ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ**

- Υποβάθμιση φυσικού περιβάλλοντος
- Αναρχία κυκλοφοριακού δικτύου
- Πυκνή δόμηση / αστική υποβάθμιση - Έλειψη υποδομών
- Περιορισμένοι ίδιοι πόροι
- Ανεργία

**ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ**

- Αξιοποίηση του λιμανιού
- Τουρισμός – Αλλαγές στην αγορά- Ανάπτυξη Κρουαζιέρας
- Αλλαγές κρατικής πολιτικής
- Επιχορηγήσεις – ΕΣΠΑ (ΟΧΕ, ΣΟΑΠ)
- Ανταποδοτικά οφέλη επενδύσεων

**ΑΠΕΙΛΕΣ**

- Ανταγωνισμός (Υπερτοπικό επίπεδο)
- Αλλαγές χρήσης γης – μείωση ενδιαφέροντος για κατοικία / προσέλκυση άλλων φορέων
- Οικονομική ύφεση χώρας – Επενδύσεις με δυσχερείς όρους για την τοπική κοινωνία
- Αλλαγή τρόπου-ποιότητας ζωής
- Αντιδράσεις πολιτών – φορέων στις ξένες επενδύσεις

## ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ – ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

### ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

- Γεωγραφική θέση – Διεθνής λιμένας Κρουαζιέρας και εμπορικός κόμβος (βλ. Χάρτη 2)
- **Συνέπειες τοπικής/ υπερτοπικής επίδρασης**
  - Τοπικός **τουρισμός** Πειραιάς – Αθήνα (Μικροοικονομία)
  - **Σύνδεση με την ενδοχώρα**
  - Έξι κυριότερα **Δίκτυα Λιμένων Κρουαζιέρας** (Πειραιάς, Μύκονος, Κέρκυρα, Σαντορίνη, Κατάκολο, Ρόδος)

[ΠΗΓΗ: [naftikechronika.gr](http://naftikechronika.gr)]



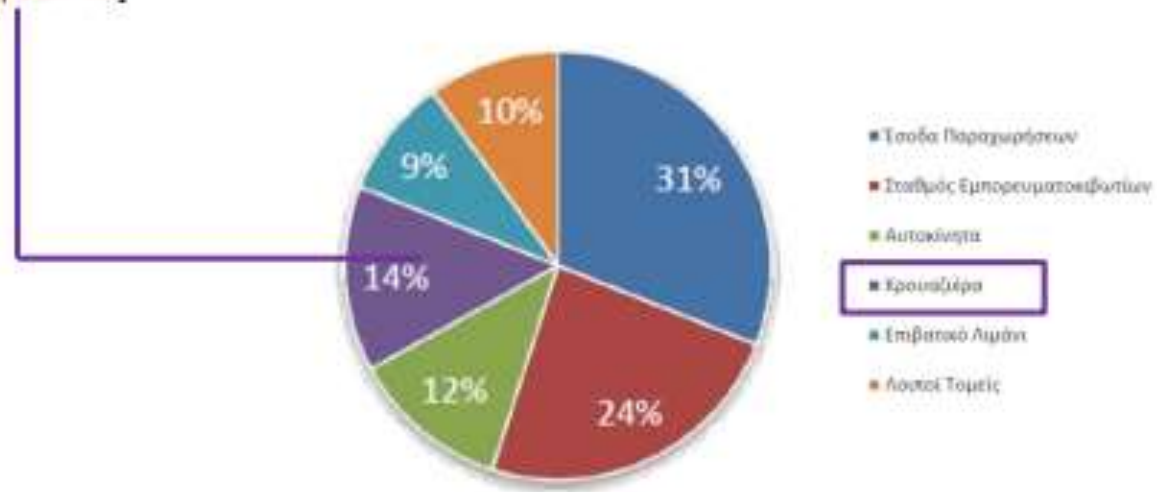
Χάρτης 2: Σημαντικά Λιμάνια στην Ελλάδα και τον κόσμο  
[ΠΗΓΗ: ΟΛΠ]

- Σημαντικά Λιμάνια ανά τον Κόσμο
- Σημαντικά Λιμάνια Ελλάδας
- Λιμάνι Πειραιά



Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά | Σπουδαστής: Χρ. Γεωργακόπουλος

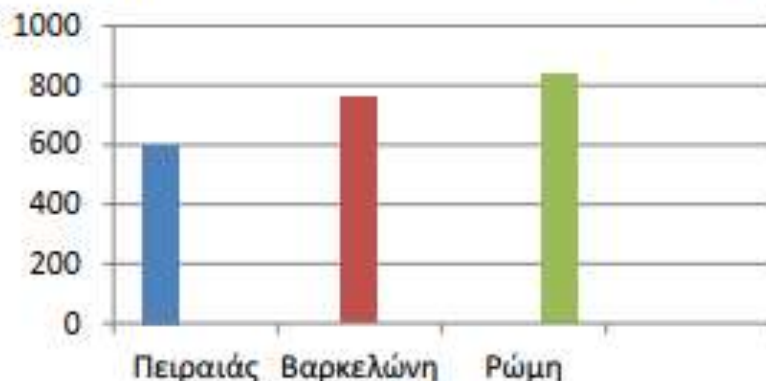
- Η Κρουαζιέρα 3<sup>η</sup> σε έσοδα δραστηριότητα στον Πειραιά το 2014 [βλ. Διάγραμμα 1, \*πρβλ. με το στοιχείο της σελ. 15]



Διάγραμμα 1: Έσοδα ανά δραστηριότητα 2011-14  
(ΠΗΓΗ: ΟΛΠ)

Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά | Σπουδαστής: Χρ. Γεωργακόπουλος

- Μεγάλος όγκος κρουαζιερόπλοιων: Περισσότερες από **600** προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων στον Πειραιά το 2016, στη Βαρκελώνη 758 και στη Ρώμη 833 (βλ. Διαγράμματα 2,3)



Διάγραμμα 2:  
Όγκος προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων – Σύγκριση με τα 2 ευρωπαϊκά λιμάνια με τις περισσότερες προσεγγίσεις, 2016

- Το 2016 ο Πειραιάς 7<sup>ος</sup> από τους 8 συνολικά μεσογειακούς λιμένες που υπερβαίνουν το 1.000.000 επιβάτες κρουαζιέρας (βλ. διάγραμμα).

2016	2015	Λιμάνι	2016	2015	2016/2015	2016	2016/2015
1	(0)	Βαρκελώνη	2.682.294	2.240.000	1,19%	2.409.624	1.140%
2	(0)	Ρώμη (Οντάναβιλια)	2.295.676	2.271.682	0,99%	2.293.276	-0,20%
3	(0)	Βαλένθια	1.902.689	1.996.523	-1,86%	1.241.518	-45,91%
4	(0)	Βασιλεία	1.825.680	1.282.981	1,44%	1.275.944	-4,00%
5	(0)	Μασσαλία	1.071.213	1.401.039	-10,07%	890.000	-7,60%
6	(0)	Αθήνα	1.000.000	1.000.000	0,00%	1.000.000	0,00%
7	(0)	Πειραιάς	1.004.123	980.140	11,23%	1.000.000	-0,41%
8	(0)	Παρίσι	1.000.000	980.000	11,02%	1.000.000	0,00%
9	(0)	Σαβόνε	990.244	962.226	7,23%	890.000	-12,56%
10	(0)	Σταυρόπη	886.175	913.174	-5,25%	885.625	-0,06%
Σύνολο			15.375.443	14.886.334	3,44%	13.797.917	11,38%

Διάγραμμα 3:  
Τα 10 πρώτα λιμάνια σε αριθμό επιβατών Κρουαζιέρας, 2012-16

- **Σημαντικός Συγκοινωνιακός Κόμβος**

- **ΟΣΕ** – Γραμμές σύνδεσης (βλ. Χάρτη 3) με Πελοπόννησο (Ακτή Καλλιμασιώτη) και Θεσσαλονίκη (Άγιος Διονύσιος)



Χάρτης 3: Σιδηροδρομική Σύνδεση Πειραιά με Θεσσαλονίκη και Πελοπόννησο [ΠΗΓΗ: ΟΣΕ]

- **Προαστιακός** – Σύνδεση με Αθήνα, Χαλκίδα, Αεροδρόμιο, Κιάτο (βλ. Χάρτη 4)



Χάρτης 4: Γραμμές δρομολογίων Προαστιακού [ΠΗΓΗ: ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ]

Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά | Σπουδαστής: Χρ. Γεωργακόπουλος

- Λεωφορειακή γραμμή **X80 Πειραιάς-Ακρόπολη-Σύνταγμα Express** (10 στις 16 στάσεις στον Πειραιά), κύρια κατεύθυνση παραλιακό μέτωπο (βλ.Χάρτη 5)



Χάρτης 5: Δρομολόγιο λεωφορειακής γραμμής X80 [ΠΗΓΗ: ΟΑΣΑ]

- **ΗΣΑΠ** – Αφετηρία κοντά στο λιμάνι (Γραμμή 1)
- **ΜΕΤΡΟ** – Επέκταση (βλ. Γραμμή 3, Χάρτης 5) με 6 σταθμούς (Αγία Βαρβάρα, Κορυδαλλός, Νίκαια, Μανιάτικα, Δημοτικό Θέατρο)
- **ΤΡΑΜ** – Επέκταση (Ν. Φάληρο – Λιμάνι, βλ.Χάρτη 7)



Χάρτης 6: Γραμμές Δρομολογίων Μετρό, Τραμ [ΠΗΓΗ: ΣΤΑΣΥ]



Χάρτης 7: Επέκταση Γραμμής Τραμ [ΠΗΓΗ: ΟΣΕ]

- Λεωφορεία ΟΛΠ – Δωρεάν μετακίνηση με λεωφορεία εντός του λιμένος (βλ. Χάρτη 8)
- Ταξί

- [ΠΟΔΗΛΑΤΟ – Συμμετοχή στον Διαγωνισμό "Ευρωπαϊκή Πρόκληση Ποδηλάτου 2014". Δεν έχει προχωρήσει]



Χάρτης 8: Ταξί, Λεωφορεία ΟΛΠ εντός του Λιμένος  
[ΠΗΓΗ: ΟΛΠ]

- Πύλες Λιμανιού
- Τερματικοί Σταθμοί Κρουαζιέρας
- 🚕 Ταξί
- 🚌 Λεωφορεία ΟΛΠ

## ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

- Υποβάθμιση φυσικού περιβάλλοντος
- Αναρχία κυκλοφοριακού δικτύου
- Πυκνή δόμηση / αστική υποβάθμιση - Έλειψη υποδομών
- Περιορισμένοι ίδιοι πόροι
- Ανεργία \*\* (πρβλ. σελ. 17)
- Μείωση αριθμού επιβατών, 2011-14 (βλ. Διάγραμμα 4)

\* Ερμηνεία στοιχείου: τα έσοδα είναι ικανοποιητικά για το 2014, παρόλο που παρουσιάζεται μείωση του αρ. επιβατών-επισκεπτών. Αν δηλ. αυξηθούν οι προσεγγίσεις πλοίων τα έσοδα θα αυξηθούν ακόμη περισσότερο

Δαπάνηση Επιβατών εσωτερικού-εξωτερικού							
Αριθμός Επιβατών							
	2011	2012	Έσοδα Μεταβολή (%)	2013	Έσοδα Μεταβολή (%)	2014	Όλοια Μεταβολή (%)
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	8.351.135	7.729.778	-17,34%	7.642.700	-3,13%	8.095.501	5,80%
ΑΚΤΟΠΛΩΜΑ	6.881.249	5.776.688	-16,05%	5.741.167	-0,61%	6.037.125	4,88%
ΑΠΟΓΑΡΩΝΕΥ	2.467.886	1.951.090	-20,94%	1.901.533	-2,54%	1.060.376	-8,67%
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	2.917.971	2.866.915	-17,89%	2.296.457	11,10%	1.854.916	-19,25%
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	494.264	520.168	21,24%	895.236	6,22%	256.196	-17,83%
ΔΕΡΧΟΜΕΝΩΝ	2.663.087	2.717.757	15,77%	1.401.221	-14,36%	1.588.720	-14,57%
ΣΥΝΟΛΟ	11.668.536	9.796.703	-17,46%	9.939.217	1,45%	9.945.417	0,05%
ΚΩΝΙΝΗ ΠΟΡΤΑΡΙΣΟΥ	8.334.999	8.186.912	-1,42%	7.790.588	-5,57%	8.687.878	12,17%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	20.173.585	17.983.635	-10,86%	17.668.772	-1,75%	18.635.495	5,47%

Διάγραμμα 4: Αρ. Επιβατών Κρουαζιέρας 2011-14  
[ΠΗΓΗ: ΟΛΠ-COSCO]

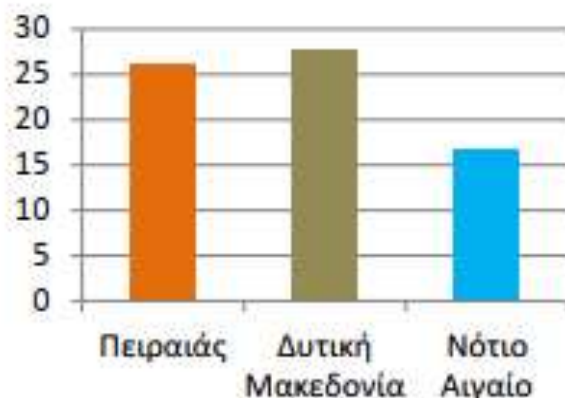
## ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- **Αυξημένη ζήτηση σημείων υποδοχής μεγάλων κρουαζιερόπλοιων**
- **Επιχορηγήσεις – ΕΣΠΑ (ΟΧΕ, ΣΟΑΠ )**
- **Σχέδιο ΟΛΠ-COSCO (βλ. Χάρτη 2)**
- **Διεθνής «ευκαιρία», διεύρυνση αγοράς**
  - **Ανοδική τάση, αύξηση 62% τη δεκαετία 2007-2016**
  - **25,3 εκ/ρια πολίτες παγκοσμίως, 4% περισσότεροι από το 2016, για 140 εκατομμύρια επισκέψεις το 2017**
  - **Αναζήτηση νέων προορισμών (τουρκική αγορά)**

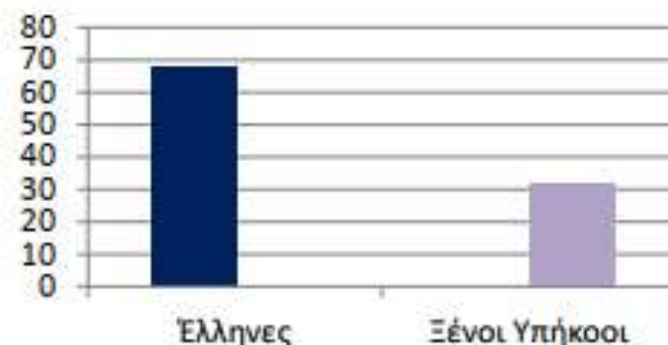


Σχέδιο ΟΛΠ-COSCO [ΠΗΓΗ: ΟΛΠ-COSCO] - Χάρτης 2: Δήμος Πειραιά

- **Ανεργία 26,1% στον Δήμο Πειραιά** το 4<sup>ο</sup> τρίμηνο 2014 (βλ. Διάγραμμα 5)
  - Ποσοστό ανέργων Ξένων Υπήκοων, **31,7%** (βλ. Διάγραμμα 6)



Διάγραμμα 5: Στοιχεία Ανεργίας στην Ελλάδα, 2014  
(ΠΗΓΗ 2: ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ 2015-19)



Διάγραμμα 6: Ποσοστό % Υπηκοότητας Ανέργων

- **Δημιουργία θέσεων εργασίας** στις νέες εγκαταστάσεις (επιβατηγοί σταθμοί με τελωνείο, καταστήματα, χώρους εστίασης κλπ.) και πιθανόν σε κρουαζιερόπλοια.

**\*\* Η ανεργία παρότι αδυναμία μπορεί να μετατραπεί σε ευκαιρία μέσω της Ανάπτυξης της Κρουαζιέρας.**



- Γενικότερο Όραμα Ανάδειξης Πειραιά ως Επιχειρηματικού, Τουριστικού, Πολιτιστικού, Ναυτιλιακού και Εμπορικού Προορισμού (ενεργειακές τεχνολογίες, θαλάσσιες δραστηριότητες, κυκλοφοριακές, περιβαλλοντικές, κοινωνικές παρεμβάσεις, βλ. Στρατηγική Δήμου Πειραιά και Αναπτυξιακές Προτεραιότητες 2015-19, σελ. 18)
- Άξονες Προτεραιότητας (κυρίως Α-2, Α-3, Α-6, Α-10, Α-11, Α-12 : Ναυτιλιακό πλέγμα, (Γαλάζια) Οικονομία, Τουρισμός, Πολιτισμός, Ανεργία, Περιβάλλον, Αστική Κινητικότητα (βλ. Κείμενο Διαβούλευσης για τη Στρατηγική της ΟΧΕ Δήμου Πειραιά, σελ. 32)

## ΑΠΕΙΛΕΣ

- Έντονος ανταγωνισμός στη Μεσόγειο (βλ. Διάγραμμα 7)



Διάγραμμα 7: Μερίδιο της Ελλάδας στη Μεσογειακή Αγορά της Κρουαζιέρας, 2010-2016

- Home-ports (αφετηρία και τερματισμός)
- Σε ελληνικούς λιμένες μόλις το 6,2% του συνόλου των επιβατών που επιβιβάζονται/ αποβιβάζονται σε ένα μεσογειακό λιμένα – Απώλεια εσόδων
- Διατήρηση-βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών
- Εκσυγχρονισμός υποδομών έξι λιμανιών (υποδοχή μεγάλων κρουαζιερόπλοιοιων)

- Οικονομική ύφεση χώρας – Επενδύσεις με δυσχερείς όρους για την τοπική κοινωνία
- Λιγιστός χρόνος παραμονής
  - Κίνδυνος περιορισμένης χρονικά παραμονής επιβατών κρουαζιέρας στον Πειραιά – **Απώλεια εσόδων**
- Χωρικές πιέσεις
  - Κυκλοφοριακές συμφορήσεις στους δρόμους της Καστέλας (διαδρομή προς την Αθήνα, βλ. συνέντευξη καθηγητή Ν. Μπελαβίλα [πηγή: left.gr])
  - Αλλαγή τρόπου-ποιότητας ζωής (θέματα υγείας εξαιτίας της γενικής ρύπανσης)
  - Ζήτημα ανθεκτικότητας-ικανότητας της περιοχής να απορροφήσει τις νέες υποδομές (επέκταση κατά 50% του λιμένος με το σχέδιο ΟΛΠ-COSCO, βλ. Χάρτη 9)

Χάρτης 9: Η σχεδιαζόμενη επέκταση της ΟΛΠ-COSCO [πηγή: fonipeiraiaton.gr]



- **Αλλαγές χρήσης γης**
  - Με την προσέλκυση μεγάλων κρουαζιερόπλοιων πιθανόν ο Πειραιάς να προσελκύσει άλλους φορείς, π.χ. ναυτιλιακούς, ώστε ο χάρτης χρήσεων γης να τροποποιηθεί, από αμιγώς χάρτης κατοικίας (βλ. κίτρινο χρώμα στον Χάρτη 9), να ενισχυθεί ο χαρακτήρας της πόλης σαν εφοπλιστικό City
    - Συγκέντρωση/ διασπορά υποδομών και υπηρεσιών κατά τα μέτρα που θα εξυπηρετούν τη ναυτιλιακή μόνο δραστηριότητα



Χάρτης 9: Χρήσεις Γης  
[ΠΗΓΗ: ΕΜΠ – ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ]

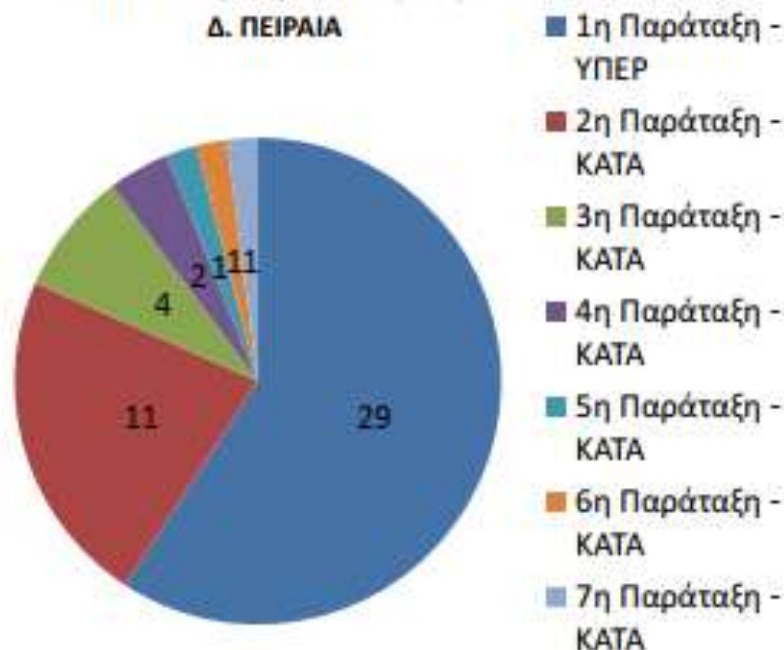
## • Αντιδράσεις

- **Ανεπιθύμητη η επέκταση του** επιβατικού λιμένος κατά 50% (σχέδιο ΟΛΠ-COSCO) **από μερίδα πολιτών** (κίνημα ΕΝΕΡΓΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΪΚΗΣ κλπ.) **και τις πολιτικές παρατάξεις αντιπολίτευσης στο Δημοτικό Συμβούλιο Πειραιώς** (απεικόνιση στο Διάγραμμα 8, βλ. Η ΦΩΝΗ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΤΩΝ, 08/2018).

[ΠΗΓΗ 8: efsyn.gr]

[ΠΗΓΗ 9: fonipeiraioton.gr]

ΕΔΡΕΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
Δ. ΠΕΙΡΑΙΑ



Διάγραμμα 8: Τοποθέτηση Δημοτικών Συμβούλων ανά παράταξη Υπέρ/ Κατά της έγκρισης Σχεδίου ΟΛΠ-COSCO

[ΠΗΓΗ 13: newsbomb..gr]

- **Φόβοι πολιτών για σημαντική κυκλοφοριακή/ περιβαλλοντική επιβάρυνση και ζητήματα ασφάλειας υποδομών, ψυχικής/ σωματικής υγείας.** [ΠΗΓΗ 9: fonipeiraioton.gr]

Οι κάτοικοι ζητούν την ακύρωση του έργου και τα 136 εκ. ευρώ του ΕΣΠΑ να δοθούν σε άλλα έργα, π.χ. για τη σύνδεση του Πειραιά και του λιμανιού με τις δύο εθνικές οδούς, με την υπογειοποίηση των γραμμών ΗΣΑΠ και τον νέο, σύγχρονο, κόμβο στον Σκαραμαγκά (βλ. άρθρο Χριστίνας Παπασταθοπούλου [ΠΗΓΗ 8: efsyn.gr])

- **Βάσιμες ανησυχίες πολιτικών παραγόντων πως η μισή έκταση της νέας κατασκευής της νότιας προβλήτας προορίζεται για εμπορική χρήση και όχι για λιμενική, οπότε κρίνεται περιττή.** (βλ. συνέντευξη καθηγητή Ν. Μπελαβίλα [ΠΗΓΗ 6: left.gr])

- **Φυσικό Περιβάλλον / (Θαλάσσια) Ρύπανση**

- Ρύποι **ναυτιλιακής δραστηριότητας**
- **Νέφος** από φουγάρα πλοίων και εξατμίσεις αυτοκινήτων
- **Ηχορύπανση** (οχήματα, ναυτιλιακή και βιομηχανική-βιοτεχνική δραστηριότητα)
- Υψηλότερη συγκέντρωση **βλαβερών μικροσωματιδίων** στην ατμόσφαιρα βάσει έρευνας ΕΜΠ, 2010



Περιοχή	Συγκέντρωση
Πειραιάς	89,9
Βαρκελώνη	59,3
Ρώμη	46,8
Αουγκσμπουργκ, Γερμανία	12,6
Ελσίνκι, Φινλανδία	12,3
Στοκχόλμη, Σουηδία	10,4

\* ΣΕ μg/κ.μ. Πηγή: ΕΜΠ

Τιμές Ρύπων, 2010

[ΠΗΓΗ: ΕΜΠ]

- **Θαλάσσια** ατυχηματική/ λειτουργική **ρύπανση** (επεξεργασία λυμάτων Ψυττάλειας, εκομπές καυσαερίων (VOCs, PAHs πλοίων, λύματα/φαιόχρωμα ύδατα πλοίων, χημικές ουσίες/υφαλοχρώματα)
- **Πρόκληση** σχεδιαστικής αλλαγής με βάση τις θεωρίες **κλιματικής αλλαγής** περί **αύξησης** της **θαλάσσιας στάθμης** κατά 0,2-2m, της **θερμοκρασίας** κατά 3,5-4 °C, **έντασης** της **ηλιακής ακτινοβολίας** και των **μελτεμιών** που θα επηρεάσουν και φαινόμενα **στην Ελλάδα** όπως η οικονομία, οι μεταφορές και ο τουρισμός (εξηγεί ο καθηγητής του τμ. Φυσικής Πανεπ/μίου Πατρών και του Εργ/ρίου Φυσικής της Ατμόσφαιρας, Αθανάσιος Αργυρίου, 09/04/2018 [ΠΗΓΗ 14: newsbeast.gr])
  - Τίθενται συνεπώς **ζητήματα αλλαγής φυσιογνωμίας του τόπου** (τί έργα πράγματι χρειάζονται αν επαληθευτούν οι επιστημονικές θεωρίες;) και **ζητήματα ασφάλειας-ανταπόκρισης των υποδομών** στις κλιματικές μεταβολές.



## ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

### ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ

Έχει ήδη αναφερθεί η σημαντικότητα του Πειραιά κι ο γενικός ρόλος τοπικού και υπερτοπικού χαρακτήρα που καλείται να διαδραματίσει. Οφείλει να ανταποκριθεί στις εξελίξεις-προκλήσεις της εποχής, ταυτόχρονα ωστόσο εξασφαλίζοντας οφέλη κυρίως για την ίδια την πόλη και τους κατοίκους της (βλ. συνέντευξη καθηγητή Ν. Μπελαβίλα [πηγή 6: Left.gr]).

**Προσωπικά, είναι δύσκολη η όποια τοποθέτηση σε ένα ζήτημα του οποίου κανείς δε δύναται να προβλέψει με ακρίβεια τις συνέπειες/ επιπτώσεις. Θα τολμούσαμε, ωστόσο, να προχωρήσουμε σε προτάσεις-προϋποθέσεις που θα λειτουργούσαν συμπληρωματικά στην υφιστάμενη κατάσταση και θα καθιστούσαν την έγκριση του σχεδίου ανάπτυξης ΟΛΠ-COSCO για την κρουαζιέρα περισσότερο ωφέλιμη για την πόλη του Πειραιά.**

## ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΟΛΠ-COSCO ΠΟΥ ΗΔΗ ΥΛΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ

- **Δαπάνη ΟΛΠ 2.224.000 € σε 12 προγράμματα Περιβαλλοντικής προστασίας**
  - Μόνιμο δίκτυο παραλαβής λυμάτων Κρουαζιερόπλοιων και Πλοίων Ακτοπλοΐας
  - Καθαρισμός χερσαίων και θαλάσσιων χώρων
  - Συντήρηση και ενίσχυση φυτεύσεων
  - Τοποθέτηση Ηχοπετασμάτων
  - Μελέτες και εγκαταστάσεις έργων **Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας**
  - Εργασίες εκβάθυνσης
  - **Περιβαλλοντική διαχείριση εγκαταλελειμμένων πλοίων και ναυαγίων**
    - Εταίρος Προγράμματος Climerport – Περιβαλλοντικό Βραβείο από τη Διεθνή Ένωση Λιμένων (IAPH)
    - Κύριος εταίρος Προγράμματος SEEMARINER – Ενοποιημένο Σύστημα Παρακολούθησης Μεταφοράς Επικίνδυνων Φορτίων και Θαλάσσιας **Ρύπανσης**

[ΠΗΓΗ 5: ΟΛΠ-COSCO]

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

- Εμπειριστατωμένος **περιβαλλοντικός και πολεοδομικός έλεγχος**, στον τομέα των μεταφορών, της ρύπανσης και του αστικού τοπίου
  - **Διατήρηση των άνω παραμέτρων υφιστάμενης κατάστασης** από πλευράς ΟΛΠ-COSCO
  - Κατάθεση
  - Διασφάλιση πως η νότια προβλήτα θα επεκταθεί **μόνον όσο κρίνεται απαραίτητο** για εξυπηρέτηση λιμενικής χρήσης και όχι εμπορικής
  - Συνετή διαχείριση ροής επισκεπτών προς αξιοθέατα
  - **Περιβαλλοντικά τέλη** στα τουριστικά λεωφορεία, ως ισχύει για φορτηγά τροφοδοσίας και για τις νταλίκες στις εθνικές οδούς τις Κυριακές
  - **Επιβολή ελέγχου και αλλαγή καυσίμων** μαζί με την πλήρη ηλεκτροδότηση στις προβλήτες **για όλα τα πλοία** ανεξάρτητα επεκτάσεων κρουαζιέρας ή όχι.

(βλ. συνέντευξη καθηγητή Ν. Μπελαβίλα [πηγή 6: Left.gr])

- **Ανταποδοτικά οφέλη** προς τον Δήμο από πλευράς ΟΛΠ-COSCO
  - **Συμφωνία για καταβολή τακτικού χρηματικού ποσού** ως αντισταθμιστικό όφελος της λιμενικής και εμπορευματικής δραστηριότητας της ΟΛΠ – COSCO , ως έχει ήδη επιτευχθεί με την καταβολή του ποσού των 1.977.350 ευρώ στον Δήμο Πειραιά, για το έτος 2017  
[ΠΗΓΗ 12: Piraeuspress.gr]
  - **Συμφωνία με τον οργανισμό ΟΛΠ – COSCO για «επαρκή» χρόνο παραμονής των επισκεπτών Κρουαζιέρας στην πόλη του Πειραιά**
  - **Συμφωνία για διεκπεραίωση έργων κοινής ωφέλειας**. Προσωπική εκτίμηση: **αναβάθμιση του Σταθμού Βιολογικού Καθαρισμού της Ψυττάλειας στο Γ' επίπεδο**, έργο ζωτικής σημασίας σε επίπεδο περιφέρειας πια, κυρίως για τον Δήμο Περάματος
  - **Συμφωνία για εξασφάλιση ποσοστού θέσεων εργασίας σε δημότες Πειραιά** (κριτήριο εντοπιότητας) **και μετανάστες, στις νέες εγκαταστάσεις (επιβατηγό σταθμό/ καταστήματα) και μέσα στα κρουαζιερόπλοια.**

- **Διαφήμιση** περιοχής και πόλων έλξης Πειραιά
  - Επαρκής **ενημέρωση** των **επιβατών κρουαζιερόπλοιων** (λόγω μικρής διάρκειας παραμονής κατά το πρόγραμμα Κρουαζιέρας) **για δράσεις και αξιοθέατα της πόλης, σύνδεση με την ενδοχώρα**
    - Πρόκληση **ενδιαφέροντος** για **μελλοντική επίσκεψη** – παραμονή στην πόλη /συνδυασμό διακοπών τους στην ενδοχώρα. Θα επιτευχθεί **διαφήμιση από τους ίδιους** σε φιλικά / συγγενικά πρόσωπα για μελλοντικές επισκέψεις και διοχέτευση τουρισμού στην περιφέρεια και το εσωτερικό της χώρας.

Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά | Σπουδαστής: Χρ. Γεωργακόπουλος

- Πόλοι Έλξης
  - Αρχαιολογικοί Χώροι, Μουσεία, Θέατρα, Γκαλερί κλπ.



Αρχαιολογικό Μουσείο  
(ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ)



Δημοτικό Θέατρο  
(ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ)



Χάρτης 9: Χρήσεις Γης  
(ΠΗΓΗ: ΕΜΠ –ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧ/ΚΩΝ)

● Σημεία Πολιτισμικού ενδιαφέροντος

● Ξενοδοχεία

● Ενοίκιαση σπημάτων

- Διοχέτευση τουρισμού στην πόλη-περιφέρεια
  - Υδάτινο Πάρκο Κορυδαλλού (αναμενόμενη λειτουργία Ιούνιος 2019)
  - Επισκέψεις στο Μουσείο Ακρόπολης



Υδάτινο Πάρκο Κορυδαλλού  
(ΠΗΓΗ: iefimerida)



[ΠΗΓΗ: GOOGLEMAPS]



Διοχέτευση τουρισμού στην πρωτεύουσα  
(ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΣΚΙΤΣΟ)

## ΣΥΝΟΨΗ

### ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΣΤΟΧΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

- **Ανάδειξη της δυναμικής της περιοχής ως πολύ σημαντικού λιμένος και συγκοινωνιακού κόμβου**
- **Προσέγγιση του θέματος ως προς την υφιστάμενη κατάσταση (υπάρχον θεσμικό πλαίσιο, εμπλεκόμενοι φορείς, εγκαταστάσεις, υπηρεσίες) και τα μελλοντικά σχέδια ανάπτυξης του φαινομένου της Κρουαζιέρας (προβλεπόμενη επέκταση νοτίου λιμένος από ΟΛΠ-COSCO)**
- **Προσέγγιση του ανάπτυξιακού αυτού σχεδιασμού με επίκεντρο την Κρουαζιέρα ως προς πιθανές θετικές συνέπειες/αρνητικές επιπτώσεις για την πόλη**
- **Διατύπωση ουδέτερης προσωπικής θέσης, ωστόσο και βασικών προϋποθέσεων για πρόκριση του σχεδίου ΟΛΠ-COSCO**



## ΔΕΔΟΜΕΝΑ

- **Ζήτηση** για περισσότερες αφίξεις κρουαζιερόπλοιων – νέων εγκαταστάσεων
- Εκπόνηση **Σχεδίου Ανάπτυξης ΟΛΠ-COSCO**

## ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ

- **Αμφιλεγόμενο ζήτημα** με οφέλη και αρνητικά για την πόλη του Πειραιά, τους κατοίκους και τη Χώρα.  
**Θετική στάση μόνο υπό προϋποθέσεις απέναντι στην έγκριση του Σχεδίου Ανάπτυξης ΟΛΠ-COSCO για την Κρουαζιέρα**
  - **Αναμενόμενα Οφέλη**
    - **Ενίσχυση Τουρισμού** – Τοπικής Αγοράς (εστίαση, μαγαζιά αναμνηστικών κλπ.)
    - **Μείωση ανεργίας** (απασχόληση δημοτών Πειραιά και μεταναστών στον νέο επιβατηγό σταθμό/ καταστήματα και πιθανόν στα κρουαζιερόπλοια)
    - **Οικονομικά οφέλη** (τοπική και εθνική Οικονομία)
    - **Βελτίωση παροχών / υπηρεσιών, ποιότητας ζωής** κατοίκων και επισκεπτών

- **Αναμενόμενα Αρνητικά**
  - **Επιβάρυνση Περιβάλλοντος**
  - **Κυκλοφοριακές συμφορήσεις**
  - **Επιβάρυνση υγείας – ποιότητας ζωής μονίμων κατοίκων**
  - **Διχασμός/ μόνιμες αντιδράσεις μεταξύ πολιτών και φορέων**

**Σε οποιαδήποτε τελική περίπτωση κρίνεται σκόπιμο: Πνεύμα εγρήγορσης, αγαστής συνεργασίας εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών – περαιτέρω Αναπτυξιακός Σχεδιασμός και Οργάνωση για πρόληψη-επίλυση σημαντικού μέρους των προβλημάτων (π.χ. τα περιβαλλοντικά θέματα και τα παρελκόμενά τους)**

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αδιαμφισβήτητα η πόλη του Πειραιά βασίζεται ως προς την κοινωνικοοικονομική της ανάπτυξη στη φυσική ύπαρξη και την εύρυθμη λειτουργία του κεντρικού λιμανιού της. Συνεπώς, οποιαδήποτε σχεδιαστική κίνηση ανάπτυξης της δραστηριότητας του λιμανιού **οφείλει** να είναι προσεκτικά μελετημένη ώστε να διατηρήσει τα στοιχεία τη φυσιογνωμίας του και ταυτόχρονα να λειτουργήσει ευεργετικά για την πόλη και τους κατοίκους της.

Το φαινόμενο της Κρουαζιέρας οπωσδήποτε αποτελεί διεθνώς μια πρόκληση για όλα τα μεγάλα τουριστικά λιμάνια, ακριβώς και για τον Πειραιά. Ο Πειραιάς σαφώς αναζητά τη δική του ανέλιξη μέσα από νέες επενδύσεις που θα τον καταστήσουν πρωταγωνιστή στις διεθνείς εξελίξεις και η Κρουαζιέρα μοιάζει να αποτελεί ευκαιρία.

Στην παρούσα εργασία εξετάστηκαν οι σημαντικότερες παράμετροι που θα καθιστούσαν την έγκριση του Αναπτυξιακού Σχεδίου του Οργανισμού ΟΛΠ-COSCO επωφελή/ επιζήμια για το σύνολο της πόλης. Καθαρή στάση υπέρ ή κατά δεν είναι δυνατόν να τηρηθεί, ωστόσο, υπό προϋποθέσεις και αυστηρές δεσμεύσεις, όπως αναφέρονται, ίσως το ζήτημα αξίζει να προχωρήσει.

Ό,τι και αν συμβεί τελικά, χρειάζεται όραμα μεν, αλλά και συνετή ρεαλιστική σκέψη για την ευόδωση των γενικότερων σχεδίων ανάπτυξης της πόλης.

## Ηλεκτρονικές Πηγές:

1. "Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2017"  
[https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/09/limania\\_krouaziera\\_final.pdf](https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/09/limania_krouaziera_final.pdf)
2. "ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ, 2015-19"
3. "ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ, 2015-19"
4. "ΚΕΙΜΕΝΟ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΟΧΕ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2016"  
<http://www.arch.ntua.gr/node-resources/13634#3849>
5. ΟΛΠ-COSCO  
[www.olp.gr/](http://www.olp.gr/)
6. "Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ Ν. ΜΠΕΛΑΒΙΛΑ ΣΤΟΝ ΔΗΜΑΡΧΟ ΠΕΙΡΑΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΛΠ" (ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΣΤΗ LEFT.gr)  
<https://left.gr/news/i-apantisi-toy-n-mpelavila-ston-dimarho-peiraia-gia-ton-olp>
7. "ΕΞΙ ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΩΖΟΥΝ ΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ" (ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΣΤΑ ΝΕΑ)  
<https://www.tanea.gr/2017/12/13/economy/eksi-limania-swzoun-tin-kroyaziera/>
8. "ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΕΑ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΙΡΑΪΚΗ"  
<http://www.efsyn.gr/arthro/antidraseis-gia-ti-nea-provlita-kroyazieras-stin-peiraiki>

9. "ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΤΟΙΚΩΝ – ΟΧΙ ΣΤΗ ΝΕΑ ΠΡΟΒΛΗΤΑ"

<http://www.fonipeiraioton.gr/πρωτοβουλία-κατοίκων-οχι-λιμανι-στη/>

10. "ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ, 2015"

<http://nefeli.lib.teicrete.gr/browse/sdo/acfi/2015/ArampatzoglouEvangelos/attached-document-1450339165-174549-7714/ArampatzoglouEvangelos2015.pdf>

11. "ΛΙΣΤΑ ΜΕ ΤΑ ΚΟΡΥΦΑΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ"

<https://www.naftikachronika.gr/2018/01/04/i-lista-me-ta-koryfaia-ellinika-limania-krouazieras/>

12. "ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΛΠ-COSCO ΣΤΟΝ Δ. ΠΕΙΡΑΙΑ"

<https://piraeuspress.gr/piraeus/dimos-peiraia/216083/o-dimos-pirea-isepraxe-2-000-000-evro-apo-tous-kinezous-tou-olp/>

13. "ΣΥΝΘΕΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ Δ. ΠΕΙΡΑΙΑ"

<https://www.newsbomb.gr/ekloges/story/453413/dimos-peiraia-ola-ta-onomata-toy-neoy-dimotikoy-symvovlioy>

14. "ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ"

<https://www.newsbeast.gr/environment/arthro/3486767/pos-i-klimatiki-allagi-apili-parathalassies-perioches-tis-elladas>

## ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ

[www.olp.gr/images/pdf/files/OLP\\_EN.PDF](http://www.olp.gr/images/pdf/files/OLP_EN.PDF)

[http://www.olp.gr/images/stories/cruise/Cruise%20Brochure\\_2018F.pdf](http://www.olp.gr/images/stories/cruise/Cruise%20Brochure_2018F.pdf)

<http://www.gaiaodos.gr/works/attiko-metro/>

[http://www.oasa.gr/pdf/x80\\_gr.pdf](http://www.oasa.gr/pdf/x80_gr.pdf)

[http://www.olp.gr/images/stories/cruise/Cruise%20Brochure\\_2018F.pdf](http://www.olp.gr/images/stories/cruise/Cruise%20Brochure_2018F.pdf)

<http://www.gaiaodos.gr/works/attiko-metro/>

[http://www.oasa.gr/pdf/x80\\_gr.pdf](http://www.oasa.gr/pdf/x80_gr.pdf)

<https://gr.dreamstime.com/εικονίδιο-με-την-εικόνα-ενός-αυτοκινήτου-ταξί-image111052260>

<https://www.total-croatia-news.com/business/3118-hotel-investment-boom-in-central-dalmatia>

[ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ: 05/2018, 11/2018, 12/2018]

ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Κρουαζιέρα, Λιμήν, Βασική, Ανάπτυξη, Έκταση  
Οικονομία, Κοινωνία, Περιβάλλον, Πολιτισμός

ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Κρουαζιέρα, Λιμήν, Βασική, Ανάπτυξη, Έκταση  
Οικονομία, Κοινωνία, Περιβάλλον, Πολιτισμός

ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Κρουαζιέρα, Λιμήν, Βασική, Ανάπτυξη, Έκταση  
Οικονομία, Κοινωνία, Περιβάλλον, Πολιτισμός

ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Κρουαζιέρα, Λιμήν, Βασική, Ανάπτυξη, Έκταση  
Οικονομία, Κοινωνία, Περιβάλλον, Πολιτισμός

Υ. Theodora, Ε. Tsigkas, V. Charalampidou

Γκούντα Ε. \_ Παγούνη Χ. \_ Ψωμιάδη Μ.

Ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού | Σχέδια  
ανάπλασης | Ποιον / τι εξυπηρετεί;





Πολεοδομία και χωρικός σχεδιασμός 3  
Ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού|Σχέδια ανάπτυξης  
Ποιον/τι εξυπηρετεί;

Πανεπιστήμιο Πατρών  
Πολυτεχνική Σχολή  
αριθμ. 2601  
Πατρών 26500  
αριθμ. 26012  
Δ. Παναγιώτης  
Ε. Αρβανιτάκης

# Πολεοδομία και χωρικός σχεδιασμός 3

## Ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού|Σχέδια ανάπτυξης

### Ποιον/τι εξυπηρετεί;

© Yiota Theodora

Πολεοδομία και χωρικός σχεδιασμός 3  
Ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού|Σχέδια ανάπτυξης  
Ποιον/τι εξυπηρετεί;

Πανεπιστήμιο Πατρών  
Πολυτεχνική Σχολή  
αριθμ. 2601  
Πατρών 26500  
αριθμ. 26012  
Δ. Παναγιώτης  
Ε. Αρβανιτάκης

#### Σπουδαστική Ομάδα:

Γκούντα Ελευθερία

ar15519|

Παγούνη Χαρά

ar15060|

Ψωμιάδη Μαρία

ar14131|

#### Διδάσκουσα:

Π. Θεοδωρά

Πολεοδομία και χωρικός σχεδιασμός 3  
Ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού | Σχέδια ανάπτυξης  
Ποιον/τι εξυπηρετεί;

---

**Σπουδαστική Ομάδα:**

Γκούντα Ελευθερία

ar15519|

Παγούνη Χαρά

ar15060|

Ψωμιάδη Μαρία

ar14131|

**Διδάσκουσα:**

Π. Θεοδωρά

---

<i>Εισαγωγή</i>	<i>Μεθοδολογική Προσέγγιση</i>
<i>Μέθοδος</i>	<i>Εννοιολογική Προσέγγιση</i>
<i>Εννοιες</i>	<i>Η έννοια της γειτονιάς</i>
	<i>Η σημασία του λιμανιού</i>
	<i>Ανάπλαση</i>
	<i>Ιδιωτικός/Δημόσιος Χώρος</i>
	<i>Ιδιωτικοποίηση</i>
	<i>Παραδείγματα Ιδιωτικοποιήσεων</i>
	<i>Προσεγγίζοντας τον κατοικημένο χώρο του Πειραιά</i>
	<i>Κριτήρια αξιολόγησης χωρικών επιπτώσεων</i>

<i>Στοιχεία</i>	<i>Γενικά για τον Πειραιά-Σχέση με την Αθήνα</i>
<i>Ανάλυση</i>	<i>Χάρτης 1</i>
<i>Ερευνα</i>	<i>Χάρτης 2</i>
	<i>Προσβάσεις</i>
	<i>Κοινωνική Προσέγγιση</i>
	<i>Πληθυσμιακές Μεταβολές</i>
	<i>Καταμερισμός στους τομείς εργασίας</i>
	<i>Χάρτης Χρήσεων Δήμου Πειραιά 2011</i>
	<i>Γειτονιές στον Πειραιά- Αστικές Ενότητες</i>
	<i>Κριτήρια Διαχωρισμού</i>
	<i>Συγκριτική εξέλιξη χρήσεων στις Αστικές Ενότητες</i>
	<i>Εξέλιξη χρήσεων</i>

<i>Cosco και</i>	<i>Προσβασιμότητα στο παράκτιο μέτωπο</i>
<i>Παράλληλες</i>	<i>Αναπλάσεις και Στόχοι Δήμου Πειραιά</i>
<i>κινήσεις</i>	<i>Η Ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού</i>
	<i>Τα έργα της Cosco στο Λιμάνι</i>
	<i>Διεθνείς διασυνδέσεις</i>
	<i>Ερωτηματικά στη συμφωνία</i>

<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Αξιολόγηση των αναπλάσεων</i>
<i>Επιπτώσεις</i>	<i>Χωρικές επιπτώσεις της ιδιωτικοποίησης του Λιμανιού</i>
<i>Συμπεράσματα</i>	<i>Αντιληπτικός Χάρτης</i>
	<i>Συνεντεύξεις-Δημοσκοπήσεις</i>
	<i>Κοινωνικές Επιπτώσεις</i>
	<i>Αντί Επιλόγου</i>
	<i>Βιβλιογραφία</i>

Πολεοδομία και χωρικός σχεδιασμός 3  
Ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού: Σχέδια ανάπτυξης  
Ποιον/τι εξυπηρετεί?

Σπουδαστική Ομάδα:  
Γκούντα Ελευθερία  
αρ125191  
Παγούνη Χαρά  
αρ125001  
Ψωμιάδη Μαρία  
αρ124721  
Διδάσκουσα:  
Π. Θεοδωρά

Εισαγωγή  
Μέθοδος  
Έννοιες

Π. Θεοδωρά  
Γκούντα Ελευθερία  
αρ125191  
Παγούνη Χαρά  
αρ125001  
Ψωμιάδη Μαρία  
αρ124721

Πολεοδομία και χωρικός σχεδιασμός 3  
Ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού: Σχέδια ανάπτυξης  
Ποιον/τι εξυπηρετεί?

# Μεθοδολογική Προσέγγιση

Ο Δήμος Πειραιά ανέκαθεν αποτελούσε ένα πεδίο διάχυσης πληθώρας δραστηριοτήτων. Αυτό πάντα γινόταν σε ένα πλαίσιο, όπου κυρίαρχη χρήση ήταν αυτή της κατοικίας και υπό αυτή την έννοια προτεραιότητα και τυπικά αλλά και ως λογικό επακόλουθο ήταν οι ίδιοι οι κάτοικοι του Πειραιά. Αυτό δεν αφορούσε μόνο την Πολιτεία (το τοπικό και μη κράτος) αλλά πολύ περισσότερο μία κατάσταση στην οποία οι ίδιοι οι κάτοικοι επηρέαζαν το δημόσιο χώρο και το χαρακτήρα του από τις λειτουργίες και χρήσεις που πρόσδιδαν στο Δήμο του Πειραιά. Έτσι από τις αρχές του 20 αιώνα μιλάμε για χαρακτήρα γειτονιάς σε όλη την Περιφέρεια του Πειραιά, η κάθε μία με τα δικά της ειδικά χαρακτηριστικά.

Ως εκ τούτου ο αρχικός προβληματισμός που ενέπνευσε αυτή την εργασία συνοψίζεται στον προσδιορισμό των πρόσφατων ιεραρχήσεων από πλευράς κρατικού σχεδιασμού σε ό,τι αφορά το χωρικό επίπεδο της πόλης του Πειραιά και τι ρόλο παίζουν οι αναπλάσεις και οι ιδιωτικοποιήσεις. Τελικά πώς αυτές οι κινήσεις επηρεάζουν τους ίδιους τους κατοίκους του Πειραιά.

Η εργασία μας διερευνά τους ακόλουθους άξονες:

- Παραγωγικοί τομείς (Πρωτογενής, Δευτερογενής, Τριτογενής)
- Πολιτιστικό απόθεμα
- Ανθρώπινο δυναμικό
- Σύνδεση/ εγγύτητα με μητροπολιτικό κέντρο
- Εμβέλεια δραστηριοτήτων(τοπική, εθνική, διεθνής)

Τα μεθοδολογικά εργαλεία που αξιοποιήθηκαν για την αποτύπωση της διαχρονικής εξέλιξης της περιοχής εμβάθυνσης και τα οποία συνέβαλαν στην ερμηνεία της σύγχρονης πραγματικότητας είναι τα εξής (δευτερογενής διερεύνηση):

- \_ Στατιστικά στοιχεία ΕΛΕΤΑΤ
- \_ Χαρτογραφικά δεδομένα panorama
- \_ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πειραιά

Παράλληλα για την κατανόηση των σύγχρονων χωρο-κοινωνικών δεδομένων καθώς και των ιδιαίτερων γνωρισμάτων της περιοχής μελέτης πραγματοποιήθηκαν τα ακόλουθα βήματα (πρωτογενής διερεύνηση):

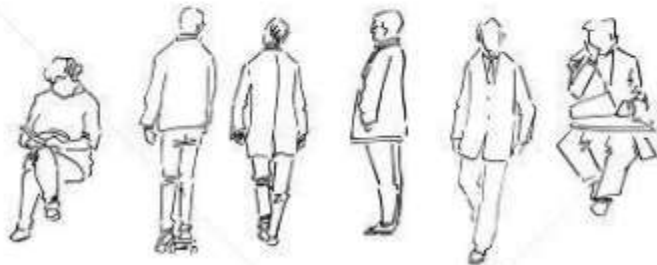
- \_Επιτόπια παρατήρηση με την οποία διαμορφώθηκε μία αντιπροσωπευτική εικόνα της περιοχής
- \_Καταγραφή των χρήσεων γης και δραστηριοτήτων, κυκλοφοριακών ροών, χαρακτηριστικών των χρηστών της περιοχής (κάτοικοι/εργαζόμενοι)
- \_Συνεντεύξεις κατοίκων

## • Η έννοια της Γειτονιάς

Θεωρούμε ότι είναι σημαντικό να προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε τα χωρικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά που συγκροτούν την έννοια της γειτονιάς, καθώς από τη μελέτη μας παρατηρούμε πως η γειτονιά παίζει καθοριστικό ρόλο για τον Πειραιά. Η έννοια της γειτονιάς επιδέχεται πολλαπλές προσεγγίσεις, τόσο από διαφορετικούς επιστημονικούς κλάδους όσο και από διαφορετικές αντιλήψεις πολιτών. Η γειτονιά είναι το πεδίο δραστηριοποίησης, επαφής και επικοινωνίας μεταξύ των κατοίκων, ανάπτυξης συλλογικής ζωής. Για εμάς είναι η χωρική αποτύπωση των ανθρώπινων σχέσεων σε μια κοινωνία που επηρεάζει και επηρεάζεται. Με άλλα λόγια, πρόκειται για τον χώρο όπου οι άνθρωποι ζουν, συναντιούνται, ερωτεύονται, μεγαλώνουν παιδιά, αγωνίζονται κλπ.

### **Για τον Lefebvre,**

*"οι περισσότεροι άνθρωποι ζουν, σε συγκεκριμένους τόπους-γειτονιές, ζωές που χαρακτηρίζονται από τοπικότητα, συγκλίσεις και τυχαίες συναντήσεις"*



## • Η σημασία του Λιμανιού

Το λιμάνι είναι ένας ζωντανός οικονομικός οργανισμός, που εξυπηρετεί τις παραθαλάσσιες μετακινήσεις. Είναι, λοιπόν, καθοριστικής σημασίας για την πόλη και τους κατοίκους της, αφού αποτελεί κρίκο σύνδεσης των χρηστών μιας πόλης με άλλες περιοχές. Ανέκαθεν, η θάλασσα για τις πόλεις- λιμάνια ήταν συνυφασμένη με την εργασία και την επιβίωση των κατοίκων και όχι μόνο. Για το λόγο αυτό η ελεύθερη πρόσβαση στο λιμάνι και η δυνατότητα αξιοποίησης και οικειοποίησης του από τους πολίτες είναι ζήτημα υψίστης σημασίας. Ταυτόχρονα, συμβάλλουν σημαντικά στην ανάπτυξη του τουρισμού αφού αποτελούν πηγή εισόδου για τους εξωτερικούς επισκέπτες. Αποτελεί όμως και πηγή εισόδου για τους ανθρώπους που φτάνουν σε μια πόλη (ή και χώρα) κατατρεγμένοι από τον πόλεμο. Τα παραπάνω εξηγούν και τους λόγους για τους οποίους τα λιμάνια αποτελούν πηγή κερδοφορίας για ιδιωτικές επιχειρήσεις και άρα την κατεύθυνση που υπάρχει για όσο το δυνατόν περισσότερη εκμετάλλευσή τους, μέσω των ιδιωτικοποιήσεων. Εντοπίζουμε λοιπόν μια σύγκρουση συμφερόντων και δραστηριοτήτων. Από τη μία η ανάγκη των κατοίκων/χρηστών για ελεύθερη πρόσβαση στη θάλασσα (δημόσιος χώρος) και από την άλλη η αυξανόμενη σημασία που δίνεται στις αναπτυξιακές πολιτικές που σχετίζονται άμεσα με την αξιοποίηση του λιμανιού (πλέον ιδιωτικός χώρος). Η χωρική συνέπεια αυτού είναι τελικά ο αποκλεισμός με έμμεσο αλλά και άμεσο τρόπο χρηστών και λειτουργιών από τον χώρο αυτό.

### Ανάπλαση

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν.2508/1997, ανάπλαση περιοχής είναι το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής. Όταν μιλάμε όμως για αναπτυξιακό σχεδιασμό και ανάπλαση τίθεται το ερώτημα με ποια κριτήρια (αισθητικά, κοινωνικά κλπ) πραγματοποιείται, από ποιον και για ποιον;

Σε αυτό το σημείο χρειάζεται να ορίσουμε τις έννοιες δημόσιο/ιδιωτικό:

### Δημόσιος/Ιδιωτικός χώρος

Αρα σε μια πρώτη προσέγγιση ο δημόσιος χώρος είναι ένας τόπος ανοιχτός, προσβάσιμος στο ευρύ κοινό και ο ιδιωτικός ένας τόπος κλειστός, συνυφασμένος με την έννοια της ιδιοκτησίας.

- Για την Αρεντ ο όρος δημόσιο δηλώνει «τον ίδιο τον κόσμο που είναι κοινός για όλους μας και διακρίνεται από τον χώρο που κατέχουμε ιδιωτικά (...) ό,τι έχουμε από κοινού όχι μόνο με όσους ζουν μαζί μας, αλλά και με όσους υπήρξαν εδώ πριν και με όσους θα έρθουν μετά από μας» (Αρεντ 1986:78, 81).
- Το δημόσιο έχει ιστορικά καθιερωθεί ως η κυρίαρχη πλευρά του δίπολου και έχει ταυτιστεί με την ελεύθερη δράση των πολιτών, την πραγματικότητα που συγκροτείται από ό,τι είναι «ορατό και ακουστό» και τις κοινωνικές σχέσεις που προκύπτουν μέσα από αυτή την κοινή πραγματικότητα, ενώ αντίστοιχα το ιδιωτικό έχει μια αρχικά «στερητική» έννοια, αφού προσδιορίζεται κυρίως ως το μη δημόσιο, δηλαδή το αποκλεισμένο από το δημόσιο και όσα αυτό συνεπάγεται (βλ. Αρεντ 1986:86)

### Ιδιωτικοποίηση

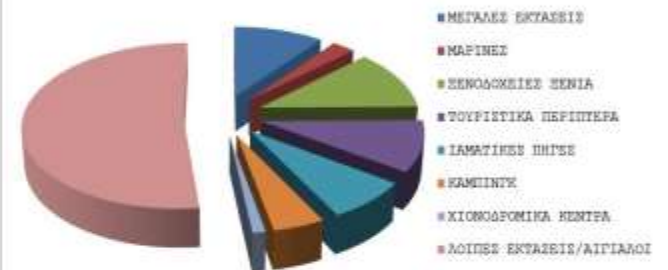
Με τον όρο αυτό εννοούμε τη μεταβίβαση της δημόσιας περιουσίας σε κάποιον ιδιώτη.

# Παραδείγματα Ιδιωτικοποιήσεων στην Ελλάδα: Ο ρόλος του ΤΑΙΠΕΔ

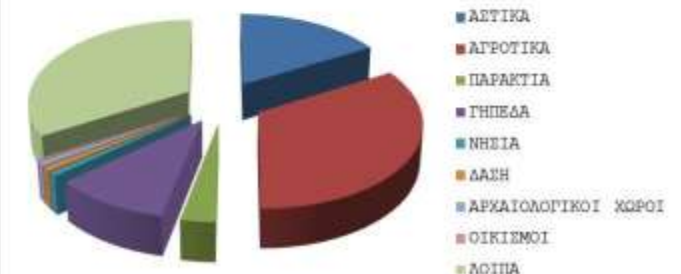
ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΤΑΙΠΕΔ
14 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ
ΑΣΤΗΡ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ
ΑΦΑΝΤΟΥ, ΡΟΔΟΣ
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΟΛΠ)
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (ΟΛΘ)
ΤΡΑΙΝΟΣΕ & ΕΞΕΣΤΥ
ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΕΣ & ΜΙΚΡΑ ΑΚΙΝΗΤΑ
ΜΑΡΙΝΕΣ
ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ (35%)
ΟΤΕ (5%)
ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ (ΔΕΗ)
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (ΕΥΘ) (23%)
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ (ΕΥΔΑΠ) (11%)
ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΑΕΡΙΟΥ (ΔΕΠΑ) (65%)
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛΤΑ) (90% των δικαιωμάτων ψήφου)

Το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου του ν.3986/2011 (ΤΑΙΠΕΔ) είναι άμεση θυγατρική της "Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε."

## ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ



## ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΚΙΝΗΤΑ





## Προσεγγίζοντας τον κατοικημένο χώρο του Πειραιά



Είναι σαφές ότι με διαφορετικό τρόπο (μεθοδολογικά εργαλεία και κριτήρια) προσεγγίζουμε μια περιοχή μελέτης η οποία έχει το χαρακτήρα της γειτονιάς, με πλειοψηφούσα χρήση την κατοικία από ότι μια περιοχή μελέτης με κυρίαρχη χρήση το εμπόριο (πχ Κυκλάδες).

Πιο συγκεκριμένα, όταν μιλάμε για το Δήμο Πειραιά, διαπιστώνουμε το εξής παράδοξο. Ενώ με βάση στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ η κατοικία σαν χρήση έχει το μεγαλύτερο ποσοστό, στις διάφορες ιεραρχήσεις του τοπικού και μη κράτους σε ό,τι αφορά τον χωρικό σχεδιασμό, αυτή η παράμετρος παραγνωρίζεται.

Άρα έχουμε από τη μία την προσέγγιση του Δήμου, της Περιφέρειας, της ΟΧΕ κλπ σε σχέση με τον κατοικημένο χώρο του Πειραιά. Αυτή η προσέγγιση διαφαίνεται σε διάφορες καταστάσεις που θα προσπαθήσουμε να μελετήσουμε.

Από την άλλη, έχουμε τις ανάγκες των ίδιων των κατοίκων και τις ιεραρχήσεις που αυτοί οι ίδιοι βάζουν για τις γειτονιές τους.



# Κριτήρια Αξιολόγησης χωρικών επιπτώσεων

Σε μια προσπάθεια να τεθεί μια κριτηριακή λογική για την αξιολόγηση των χωρικών επιπτώσεων, που προκύπτουν από κινήσεις και κατευθύνσεις σχεδιασμού, όπως είναι οι αναπλάσεις και οι ιδιωτικοποιήσεις που αναλύθηκαν παραπάνω, διατυπώνονται τα παρακάτω.

Σε πρώτο επίπεδο οι χωρικές επιπτώσεις τίθενται με βάση τη σημασία τους για το χώρο. Αυτό δεν ταυτίζεται με τη θετική ή αρνητική αξιολόγηση που έχουν αυτές. Σε δεύτερο επίπεδο τίθεται η θετική και αρνητική αξιολόγηση.

## Ως κριτήρια τίθενται τα εξής:

### -Κοινωνική συνοχή

Το αν και κατά πόσο οι κινήσεις που γίνονται "φέρνουν" λειτουργίες, οι οποίες είναι συμβατές με τις προϋπάρχουσες στη συγκεκριμένη περιοχή. Σε αυτή την αξιολόγηση λαμβάνεται υπόψιν η χωρική και χρονική μνήμη της περιοχής (πχ προσφυγικές ροές το 1922 στον Πειραιά και πως αυτό συνέβαλε στην οργάνωση του ίδιου του Δήμου)

### -Βιωσιμότητα για τους κατοίκους

Το αν και κατά πόσο οι κινήσεις που γίνονται έχουν σαν στόχο την αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των μόνιμων κατοίκων και την κάλυψη των αναγκών τους.

### -Βιωσιμότητα για την Πόλη

Το αν και κατά πόσο οι κινήσεις που γίνονται λαμβάνουν υπόψιν την ύπαρξη χώρων πρασίνου, ελεύθερων προσβάσιμων για όλους/ες χώρων και την εύρυθμη λειτουργία του οδικού δικτύου.



Πολεοδομία και χωρικός σχεδιασμός 3  
Ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού: Σχέδια ανάπτυξης  
Ποιον/τι εξυπηρετεί;

Σπουδαστική Ομάδα:  
Γκούντα Ελευθερία  
αρ125594  
Παγούνη Χαρά  
αρ125601  
Ψωμιάδη Μαρία  
αρ125721  
Διδάσκουσα:  
Π. Θεοδωρά

Στοιχεία  
Ανάλυση  
Έρευνα

## Γενικά για τον Πειραιά-σχέση με την Αθήνα

Γενικά, ο Πειραιάς αποτελεί Μητροπολιτικό κέντρο (μαζί με την Αθήνα) στην Περιφέρεια Αττικής. Η Μητροπολιτική Περιφέρεια Αττικής υποδιαιρείται σε χωρικές ενότητες και υποενότητες. Κεντρική (γεωγραφικά και λειτουργικά) είναι η Χωρική Ενότητα Αθήνας - Πειραιά, η οποία αποτελείται από τις Χωρικές Υποενότητες Κεντρικής Αθήνας, Βόρειας Αθήνας, Νότιας Αθήνας, Δυτικής Αθήνας και Πειραιά (βλ. Χάρτης 1). Η τελευταία περιλαμβάνει τους Δήμους Πειραιώς, Κορυδαλλού, Νίκαιας-Αγ.Ιωάννη Ρέντη, Κερατσινίου-Δραπετσώνας και Περάματος. Σημειώνεται ότι οι δήμοι αυτοί συγκροτούν, ταυτόχρονα, τη με διοικητικούς όρους προσδιοριζόμενη Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς (δηλ. η χωροταξική διαίρεση- "χωροταξική υποενότητα" -και η διοικητική διαίρεση ταυτίζονται). Ο συνολικός πληθυσμός της Χωρικής υποενότητας/ Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά ανερχόταν το 2011 σε 448.997 άτομα.

Κέντρο της Χωρικής υποενότητας Πειραιά είναι το κέντρο του Δήμου του Πειραιά. Η ακτινοβολία του καλύπτει το σύνολο της υποενότητας, όσον αφορά λειτουργίες αντίστοιχου επιπέδου, ενώ για άλλες λειτουργίες η ακτινοβολία του υπερβαίνει τα όρια της υποενότητας. (βλ. Χάρτης 2)

Οι αναπτυξιακοί άξονες διεθνούς και εθνικής εμβέλειας που, σύμφωνα με το ΡΣΑ, διέρχονται από το κέντρο του Δήμου Πειραιά είναι επίσης ενδεικτικοί της επίδρασης σε όλο το Λεκανοπέδιο:

-Κεντρικός Άξονας του Πολεοδομικού Συγκροτήματος,κατα μήκος του οποίου αναπτύσσονται πλέγματα λειτουργιών μητροπολιτικής και διεθνούς εμβέλειας.

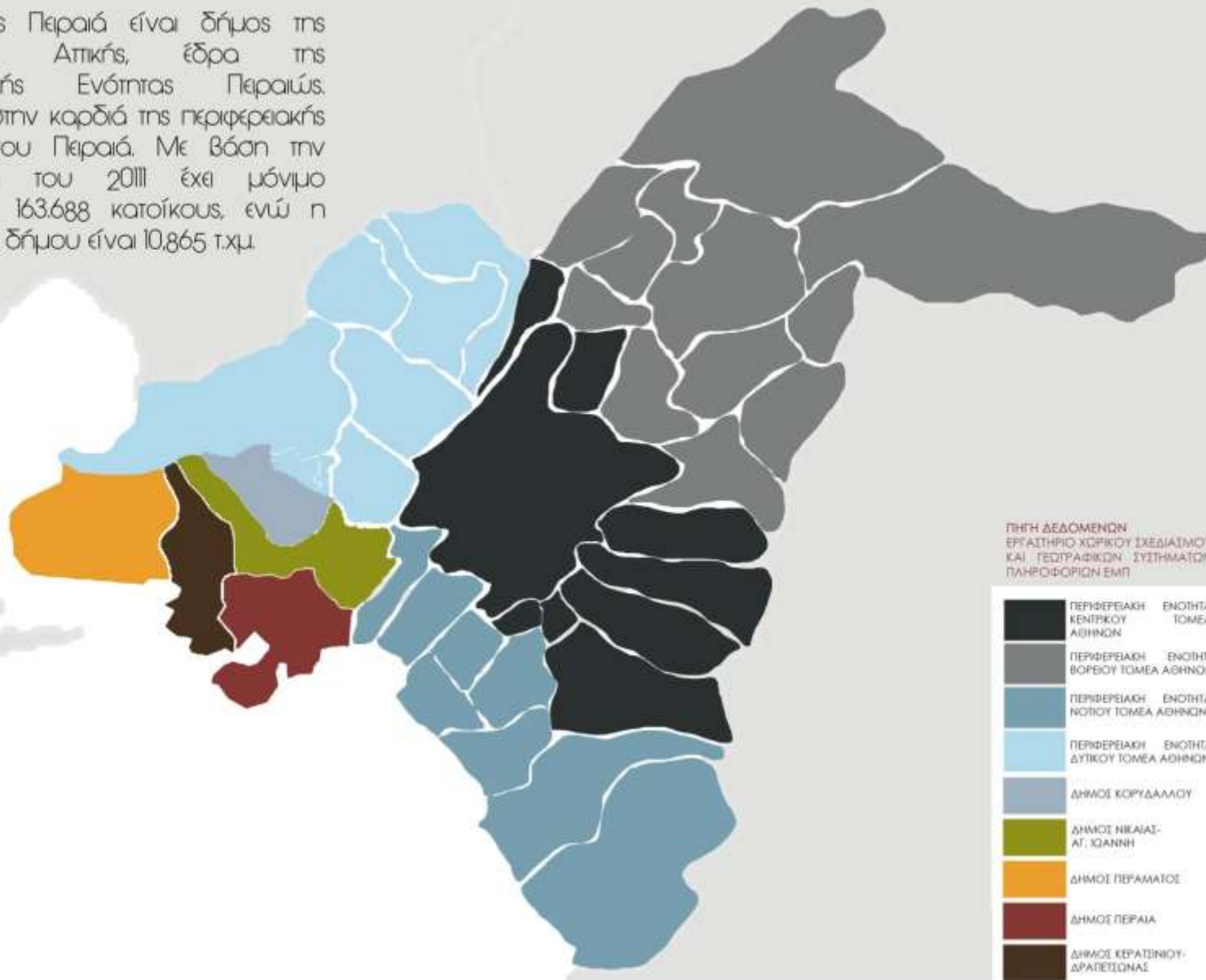
-Αναπτυξιακός Άξονας μητροπολιτικής ακτινοβολίας Οδού Πειραιώς, με έμφαση στις πολιτιστικές λειτουργίες και στις δραστηριότητες αναψυχής.

-Ο Δήμος Πειραιά ως υπερτοπικό κέντρο

"Ο Δήμος Πειραιά εξυπηρετεί από άποψη αστικών λειτουργιών τουλάχιστον το σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά και αποτελεί το επίκεντρο μιας ευρείας αγοράς εργασίας. Και οι δύο αυτές περιοχές (αστικής εξυπηρέτησης και αγοράς εργασίας) στην πραγματικότητα εκτείνονται και εκτός της Π.Ε..

Τα αντισταθμιστικά οφέλη της Πόλης από τη συνεχιζόμενη επιβάρυνση της είναι μηδενικά, ενώ η χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών, αστικών, πολιτιστικών και τεχνολογικών υποδομών αποθαρρύνει την εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε μεγέθη ανάλογα της σημασίας και της ιστορίας του Πειραιά."

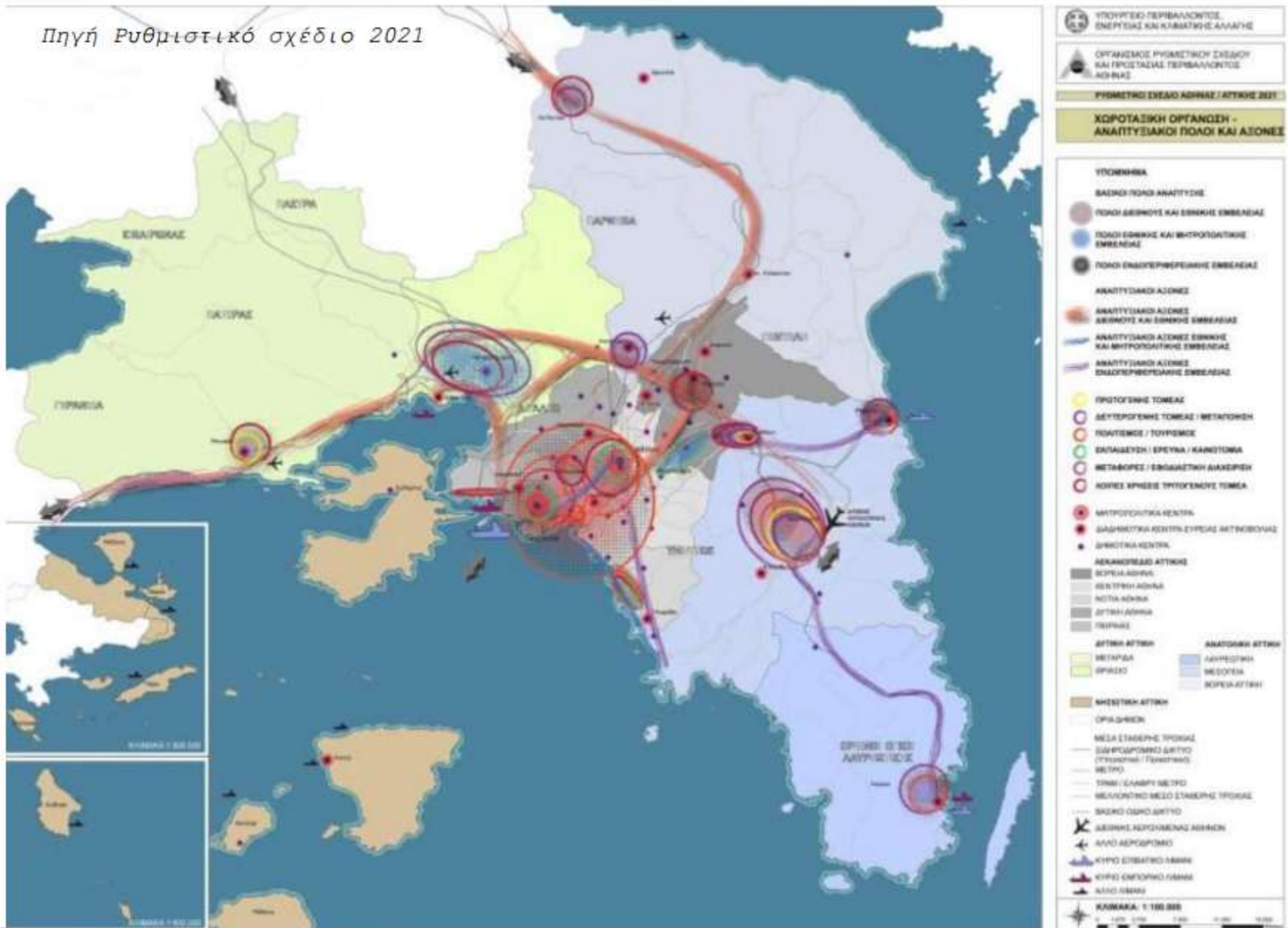
Ο Δήμος Πειραιά είναι δήμος της Περιφέρειας Αττικής, έδρα της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιώς. Βρίσκεται στην καρδιά της περιφερειακής ενότητας του Πειραιά. Με βάση την απογραφή του 2011 έχει μόνιμο πληθυσμό 163.688 κατοίκους, ενώ η έκτασή του δήμου είναι 10,865 τ.χμ.



ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ  
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ  
ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ  
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΝ ΕΜΠ

■	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΑΘΗΝΩΝ	ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΟΜΕΑ
■	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΟΜΕΑ
■	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΟΜΕΑ
■	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΟΜΕΑ
■	ΔΗΜΟΣ ΕΦΥΔΑΛΛΟΥ	
■	ΔΗΜΟΣ ΗΚΑΙΑΣ-ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗ	
■	ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	
■	ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΙΑ	
■	ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΙΩΝΑΣ	

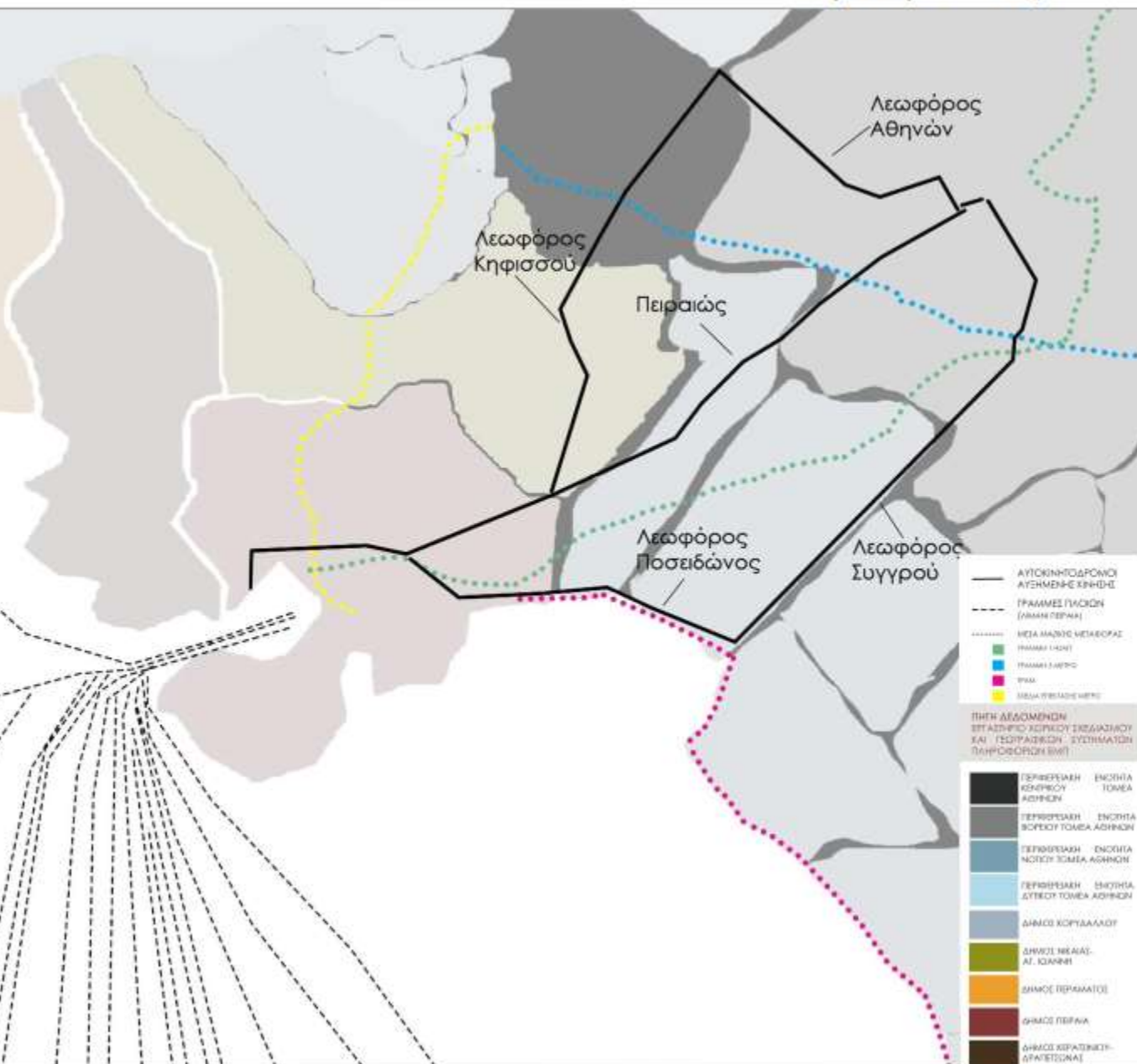
Πηγή Ρυθμιστικό σχέδιο 2021



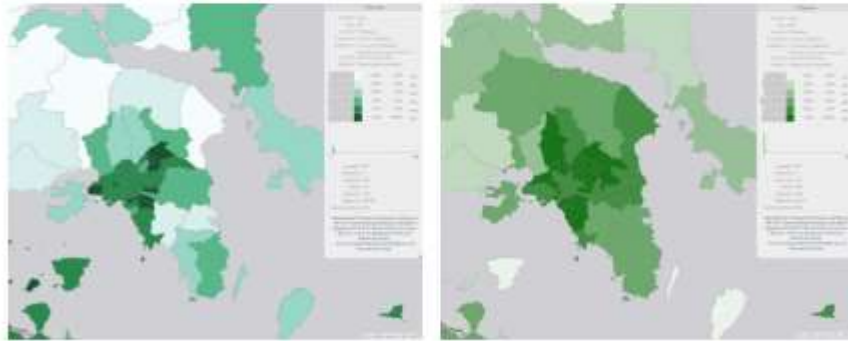
# Προσβάσεις

Μελετώντας το χάρτη που αποτυπώνει τις προσβάσεις στην περιφερειακή ενότητα του Πειραιά, παρατηρούμε τρεις μεγάλους οδικούς άξονες που καταλήγουν στον Πειραιά και πιο συγκεκριμένα στο λιμάνι, ενώνοντας το με τα προάστια. Πιο συγκεκριμένα, αυτοί είναι η λεωφόρος Ποσειδώνος, η οποία ενώνει τα νότια προάστια με το δήμο του Πειραιά, η λεωφόρος Πειραιώς, που τον ενώνει με το κέντρο της Αθήνας και η λεωφόρος Κηφισού που τον ενώνει με τα Δυτικά προάστια.

Η πρόσβαση με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς γίνεται κυρίως με τη χρήση της γραμμής 1 ΑΣΑΠ, η οποία ξεκινάει από τα Βόρεια Προάστια διέρχεται από το κέντρο της Αθήνας και καταλήγει στα Νότια Προάστια και στο λιμάνι του Πειραιά. Αλλά και με το τραμ. Με την επέκταση που προβλέπεται στη γραμμή 3 του μετρό, αυτή θα περνάει μέσα από την περιφερειακή ενότητα του Πειραιά (Δήμος Κορυδαλλού, Δήμος Νίκαιας- Άγιος Ιωάννης, Δήμος Κερατσινίου).



## μη Μόνιμος Πληθυσμός



1991

2001

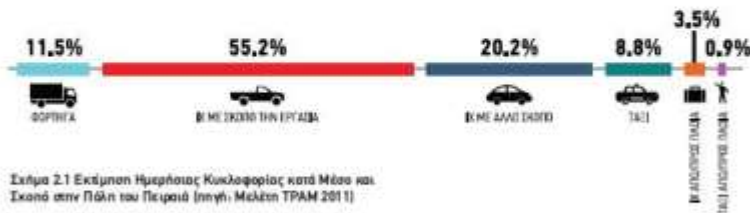
Η μελέτη της κινητικότητας των χρηστών του Δήμου Πειραιά γίνεται σε μια προσπάθεια κατανόησης της ποιότητας του κοινωνικού παράγοντα στο Δήμο.

Παρατηρώντας τους χάρτες μεταβολής του μη μόνιμου πληθυσμού, συμπεραίνουμε ότι από το τη δεκαετία του '90 τα ποσοστά του μη μόνιμου πληθυσμού αυξήθηκαν. Ο μη μόνιμος πληθυσμός αποτελείται από τους εργαζόμενους του δήμου Πειραιά, τους καταναλωτές, τους τουρίστες κλπ.

- 44% διαμπερείς μετακινήσεις
- 8% εσωτερικές μετακινήσεις
- 48% μετακινήσεις προς / από κέντρο με προέλευση / προορισμό την εξωτερική περίμετρο της πόλης



Οι μετακινήσεις ως προς το μέσο και τον ακοπά τους κατανέμονται ως εξής:



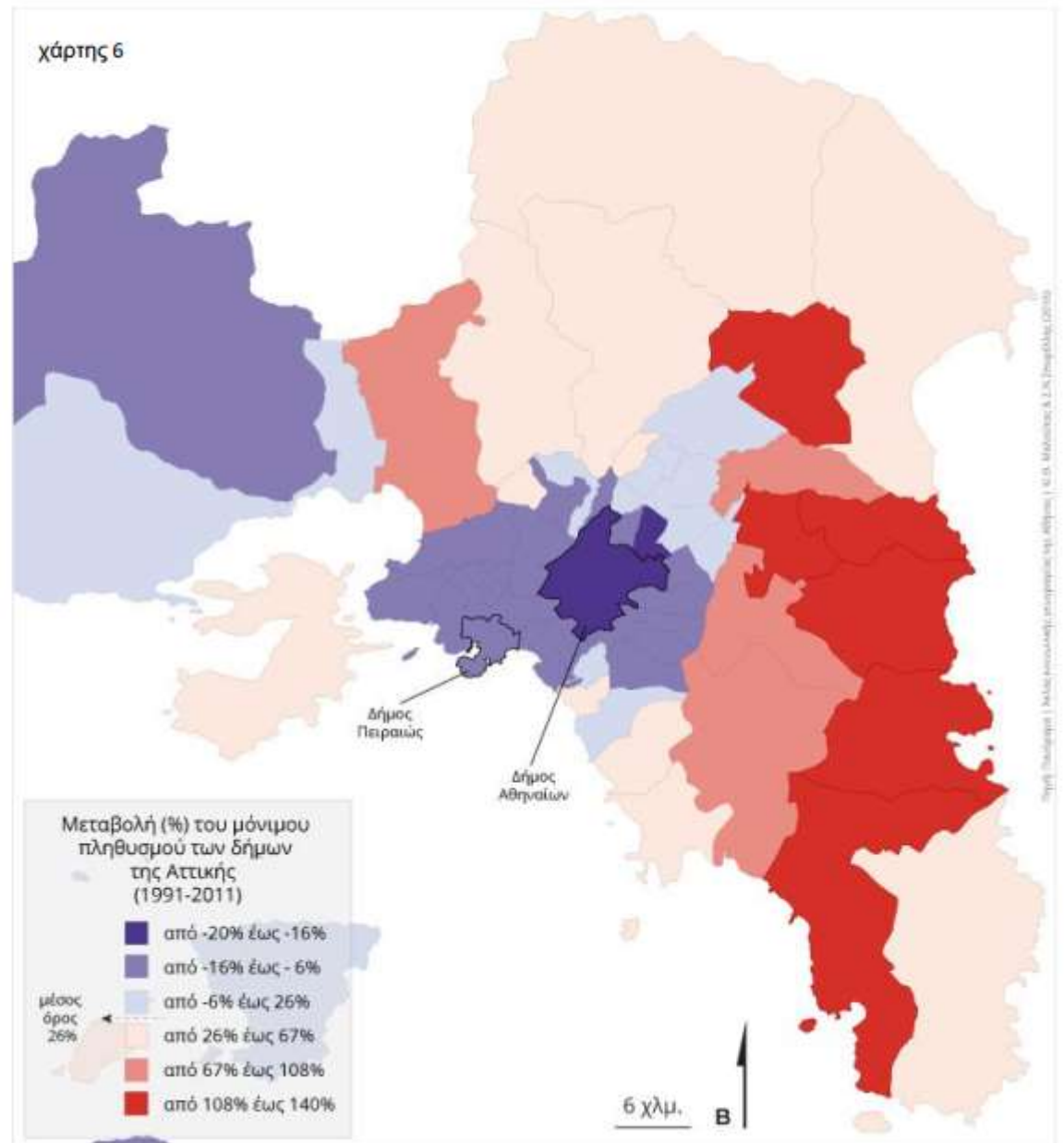
Σχήμα 2.1 Εκτίμηση Ημερήσιας Κυκλοφορίας κατά Μέσο και Ακοπά στην Πόλη του Πειραιά (πηγή: Μελέτη TRAM 2011)

Ιδιαίτερα σημαντική είναι και η μελέτη της κίνησης στον Πειραιά. Παρατηρούμε ότι η πλειοψηφία των μετακινήσεων γίνονται από/προς την εξωτερική περίμετρο της πόλης από/ προς το κέντρο. Μεγάλο είναι και το ποσοστό των διαμπερλών μετακινήσεων, γεγονός που εξηγείται συνδυαστικά με τα ποσοστά μη μόνιμου πληθυσμού του Πειραιά και άρα χρηστών που φτάνουν στον Πειραιά είτε για κάποια δραστηριότητα (πχ εμπορική) είτε για εργασίας.



# Πληθυσμιακές Μεταβολές

Στο διπλανό χάρτη φαίνονται οι πληθυσμιακές μεταβολές στο νομό Αττικής την 20ετία 1991-2011. Στον Πειραιά παρατηρείται στασιμότητα κάτι που δεν ακολουθεί την πληθυσμιακή αύξηση της υπόλοιπης πόλης. Πιο συγκεκριμένα, στο δήμο Αθηνών παρατηρείται τεράστια αύξηση από το 1951-1981 όπου αυτή κορυφώνεται με το φαινόμενο της αστυφιλίας. Η μείωση που ακολουθεί τα επόμενα χρόνια μέχρι και το 2011 συνδέεται έντονα με την αποκέντρωση και την πληθυσμιακή διάχυση στα προάστια βάσει του ιδεώδους που κυριαρχούσε για ποιότητα ζωής κοντά στη φύση μακριά από το κέντρο της πόλης.

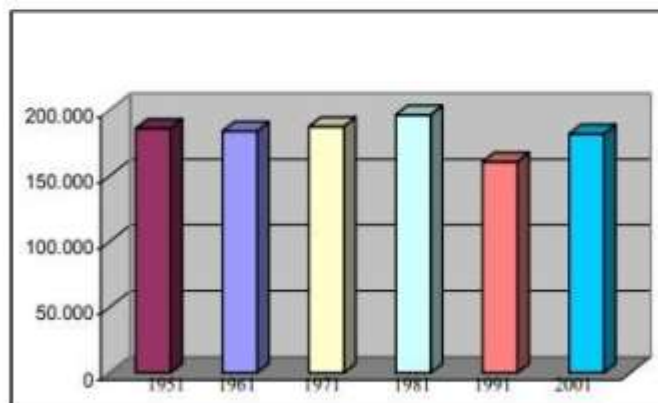


**Πίνακας 10** Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Πειραιά τη περίοδο 1951-2001

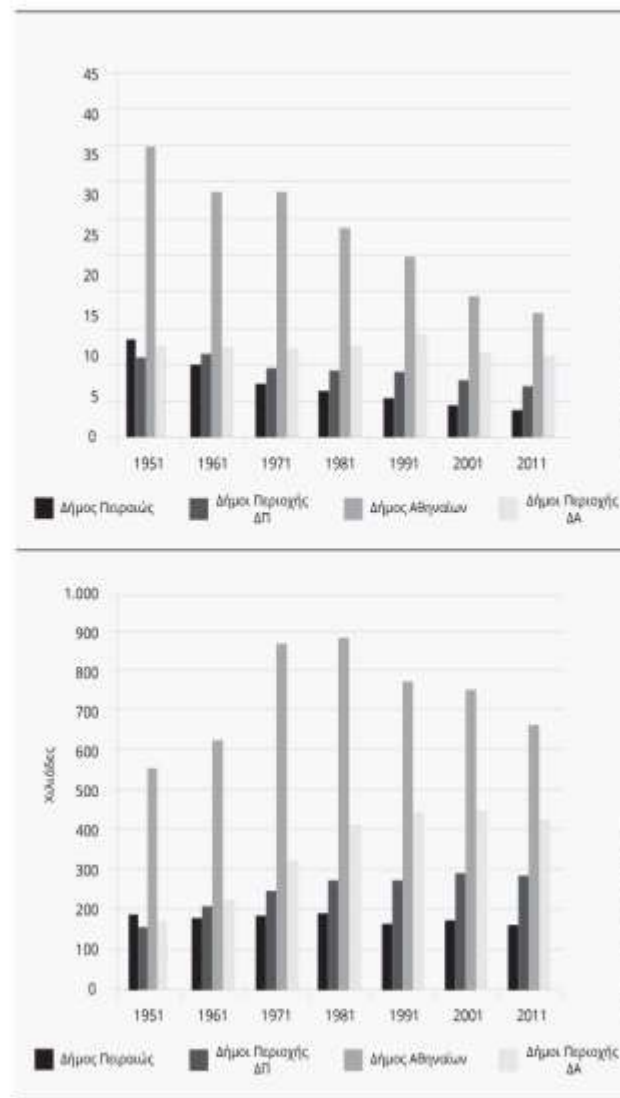
Έτος	Πληθυσμός
1951	186.088
1961	183.957
1971	187.458
1981	196.389
1991	160.622
2001	181.933

Πηγή: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ 13

**Γράφημα 5** Εξέλιξη πληθυσμού Δήμου Πειραιά



Πηγή: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ 13, επεξεργασία του συγγραφέα



# Καταμερισμός στους τομείς εργασίας

1991

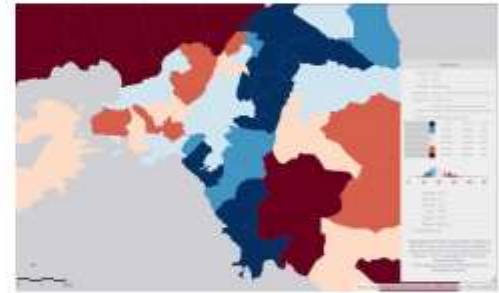
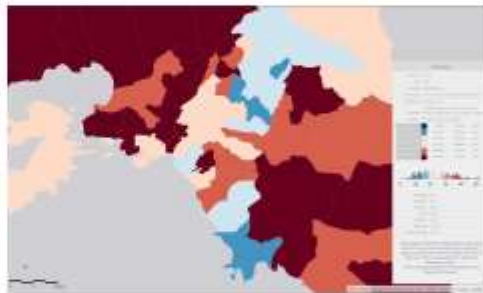
2001

2011

\_Πρωτογενής  
τομέας



\_Δευτερογενής  
τομέας



\_Τριτογενής  
τομέας



## Χρήσεις στον Πειραιά

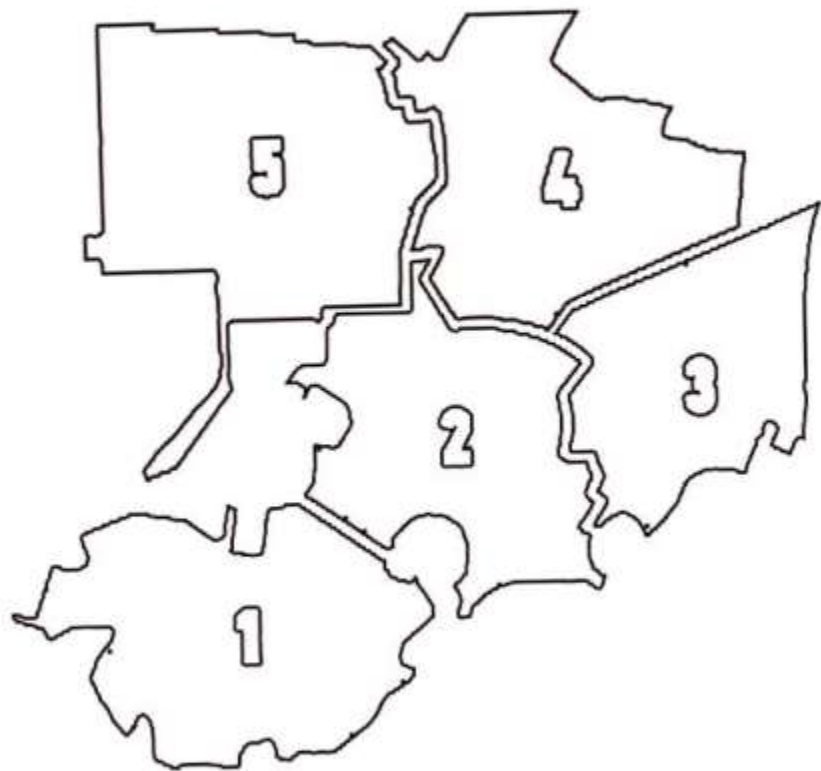


ΠΕΡΑ - ΥΠΕΡΑΔΕ, Αναβάθμιση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Πειραιά

## Υπόμνημα

- κατοικία
- υπηρεσίες /εμπόριο
- εκπαίδευση
- parking
- χώροι λατρείας
- βιομηχανία βιοτεχνία
- άλλες χρήσεις

## Γειτονιές στον Πειραιά-Αστικές Ενότητες



Στο **Διαμέρισμα 1 (Πειραιϊκή Χερσόνησος)** η κατοικία (αμιγής και γενική) και τα τοπικά κέντρα καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό σε σχέση με τα υπόλοιπα διαμερίσματα. Επίσης, η αμιγής κατοικία υπερिशύει της γενικής. Επιπλέον δεν περιέχει καθόλου οχλούσες δραστηριότητες (δεν αντιστοιχούν καθόλου χρήσεις βιομηχανίας, βιοτεχνίας χονδρεμπορίου, εγκαταστάσεων μαζικών μεταφορών, σιδηροδρομικών γραμμών). Αξίζει να σημειωθεί ότι το ποσοστό που καταλαμβάνουν το πράσινο και οι πλατείες είναι πολύ μικρό λόγω της υψηλής δόμησης της περιοχής.

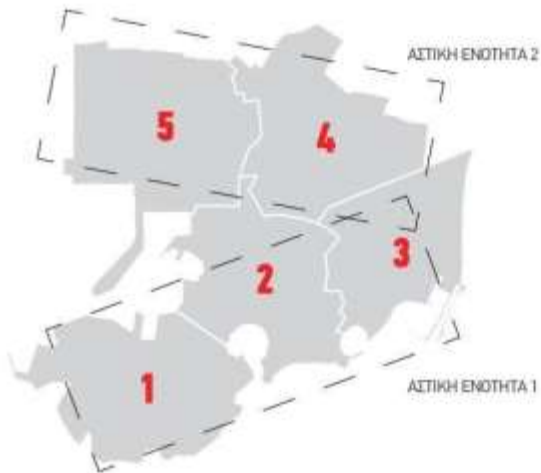
Στο **Διαμέρισμα 2 (Κέντρο-Καστέλα)** : το υψηλότερο ποσοστό επί της συνολικής έκτασης αντιστοιχεί στις εξής χρήσεις: οδικό δίκτυο, γενική κατοικία, κέντρο πόλης και αμιγής κατοικία. Επίσης φαίνεται να συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά κεντρικών λειτουργιών υπερτοπικού χαρακτήρα καθώς και χώρων πρασίνου και αναψυχής στο σύνολο του Πειραιά.

Στο **Διαμέρισμα 3 (Νέο Φάληρο)**: η κυρίαρχη χρήση είναι το οδικό δίκτυο. Επιπλέον η βιομηχανία καταλαμβάνει το υψηλότερο ποσοστό σε σχέση με τα υπόλοιπα διαμερίσματα.

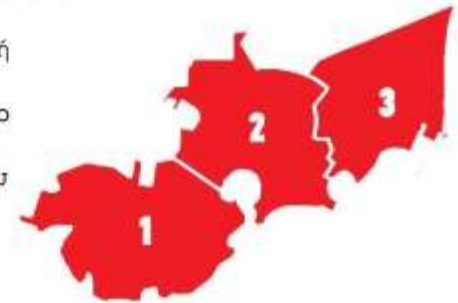
Στο **Διαμέρισμα 4 (Καμίνια-Παλιά Κοκκινιά)**: το μεγαλύτερο ποσοστό αντιστοιχεί στις χρήσεις γενικής κατοικίας και στο οδικό δίκτυο. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι το εν λόγω διαμέρισμα συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό εγκαταστάσεων μαζικών μεταφορών (Αμαξοστάσιο, ΟΣΕ) σε σχέση με τα υπόλοιπα διαμερίσματα. Αξίζει να σημειωθεί η ύπαρξη οχλουσών δραστηριοτήτων (βιομηχανίες-βιοτεχνίες) δίπλα σε περιοχές κατοικίας υποβαθμίζοντας την περιοχή.

Στο **Διαμέρισμα 5** η χρήση που επικρατεί η κατοικία. Επίσης, εκτός από την κατοικία υψηλό ποσοστό καταλαμβάνουν τα τοπικά κέντρα, η βιοτεχνία και το χονδρεμπόριο, χρήσεις οι οποίες κυρίως συγκεντρώνονται στο παραδοσιακό θύλακα του Αγίου Διονυσίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο 5 Διαμέρισμα η βιοτεχνία και το χονδρεμπόριο, καταλαμβάνουν τα υψηλότερα ποσοστά σε σχέσης με τα άλλα Διαμερίσματα του Δήμου.

# Κριτήρια Διαχωρισμού



- Ομοιογενής περιοχή (όρια: Πειραϊκή Χερσόνησος, Καστέλα, Ευαγγελίστρια, Νέο Φάληρο)
- Έντονες και άμεσες πιέσεις του επιβατικού λιμένα
- Υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα.
- Έντονες κυκλοφοριακές ροές.
- Ακόμα πιο έντονο πρόβλημα στάθμευσης
- Έλλειψη ελεύθερων χώρων & χώρων πρασίνου
- Υποβάθμιση του παραδοσιακού εμπορικού κέντρου



ΑΣΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 1

**Εδώ εφαρμόζονται πολιτικές που δίδουν έμφαση σε αναπτυξιακού χαρακτήρα αστικές αναζωογονητικές πολιτικές και, δευτερευόντως ενισχύουν την κοινωνική συνοχή.**



ΑΣΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ


2

- Ομοιογενής περιοχή (όρια: Νέο Φάληρο, Καμίνια, παλιά Κοκκινιά και Ταμπούρια)
- Έντονες πιέσεις τόσο του επιβατικού λιμένα
- Έντονες πιέσεις από τις λειτουργίες του εμπορικού λιμένα & των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων (NEZ Περάματος)
- Μεταποιητικές και αποθηκευτικές δραστηριότητες.
- Υψηλή πληθυσμιακή και πολεοδομική πυκνότητα
- Συνεχείς διαμπερείς κυκλοφοριακές ροές
- Έλλειψη ελεύθερων χώρων.
- Υπαρξη εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών και επιχειρηματικών περιοχών και ακινήτων Δημοσίου

**Εδώ εφαρμόζονται πολιτικές που δίδουν έμφαση στη διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής, στοχεύουν στην αναστροφή της αστικής υποβάθμισης ενώ ταυτόχρονα προωθούν στοχευμένες αναπτυξιακές πολιτικές.**

Πηγή : ΟΧΕ

## Συγκριτική εξέλιξη χρήσεων στις Αστικές Ενότητες

	Αστική Ενότητα 1 Πειραιϊκή Χερσόνησος	Αστική Ενότητα 2 Κέντρο-Καστέλλα	Αστική Ενότητα 3 Νέο Φάληρο	Αστική Ενότητα 4 Καμίνια-Παλιά Κοκκινιά	Αστική Ενότητα 5 Άγιος Διονύσιος
καταγραφή χρήσεων 2001					
καταγραφή χρήσεων 2011					

Συγκρίνοντας τις αστικές ενότητες με διαφορά δεκαετίας, γίνονται οι εξής διαπιστώσεις:

-Η κύρια χρήση που είναι αυτή της κατοικίας παραμένει και προσδίδει σαφή χαρακτήρα στην περιοχή και κατ' επέκταση και ιεράρχηση στις κινήσεις σχεδιασμού για την περιοχή του Πειραιά.

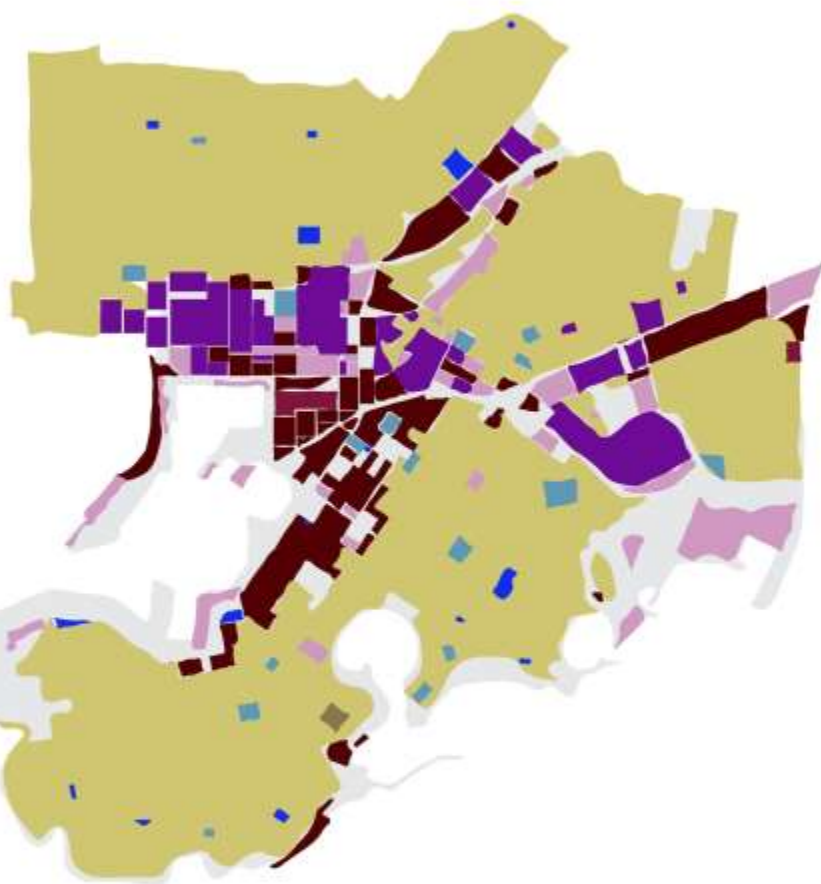
-Οι βιομηχανικές/βιοτεχνικές χρήσεις που υπήρχαν το 2001, έχουν μετατραπεί σε μεγάλο βαθμό σε εμπορικές χρήσεις. (Βλέπουμε και στην αστική ενότητα 3-4-5)

Αυτή η κατάσταση συγκροτεί μια κοινή στρατηγική, αφού οι εμπορικές χρήσεις είναι αυτές που αποφέρουν και το μεγαλύτερο οικονομικό όφελος τόσο για τους ιδιώτες όσο και για τους Δήμους και την Περιφέρεια. Είναι σε εκείνες τις γειτονιές, στις οποίες με την αποβιομηχάνιση έγιναν ποιοτικές χωρικές αλλαγές.

Ένα παράδειγμα αυτού είναι το πώς η Τρούμπα και η περιοχή κοντά στο Λιμάνι, που φημιζόταν για την ιστορία της, υπέστη "εξευγενισμό" και αυτό άλλαξε άρδην τον χαρακτήρα των γειτονιών αυτών.

Οι κινήσεις που έγιναν από κει και πέρα για αξιοποίηση αυτών των πρώην βιομηχανιών, έρχονται σε πλήρη εναρμόνιση με τις κινήσεις για αναβάθμιση περιοχών στην Αθήνα συνολικά.

Η σύγκριση αυτή από το 2001 στο 2011 έγινε σε μια προσπάθεια να εκτιμήσουμε την χρονική πρόοδο σε χωρικό επίπεδο -και κυρίως σε ό,τι αφορά τις χρήσεις (και άρα το χαρακτήρα)- του Πειραιά. Η υπαρκτή αυτή τάση είναι εκείνη που θέτει πιο ευνοϊκούς όρους για περαιτέρω οικονομική εκμετάλλευση της περιοχής, αφού με αυτόν τον τρόπο προσελκύονται επενδύσεις και έτσι προκύπτουν τα οικονομικά οφέλη.



Χάρτης χρήσεων Πειραιά  
Απογραφή 2001

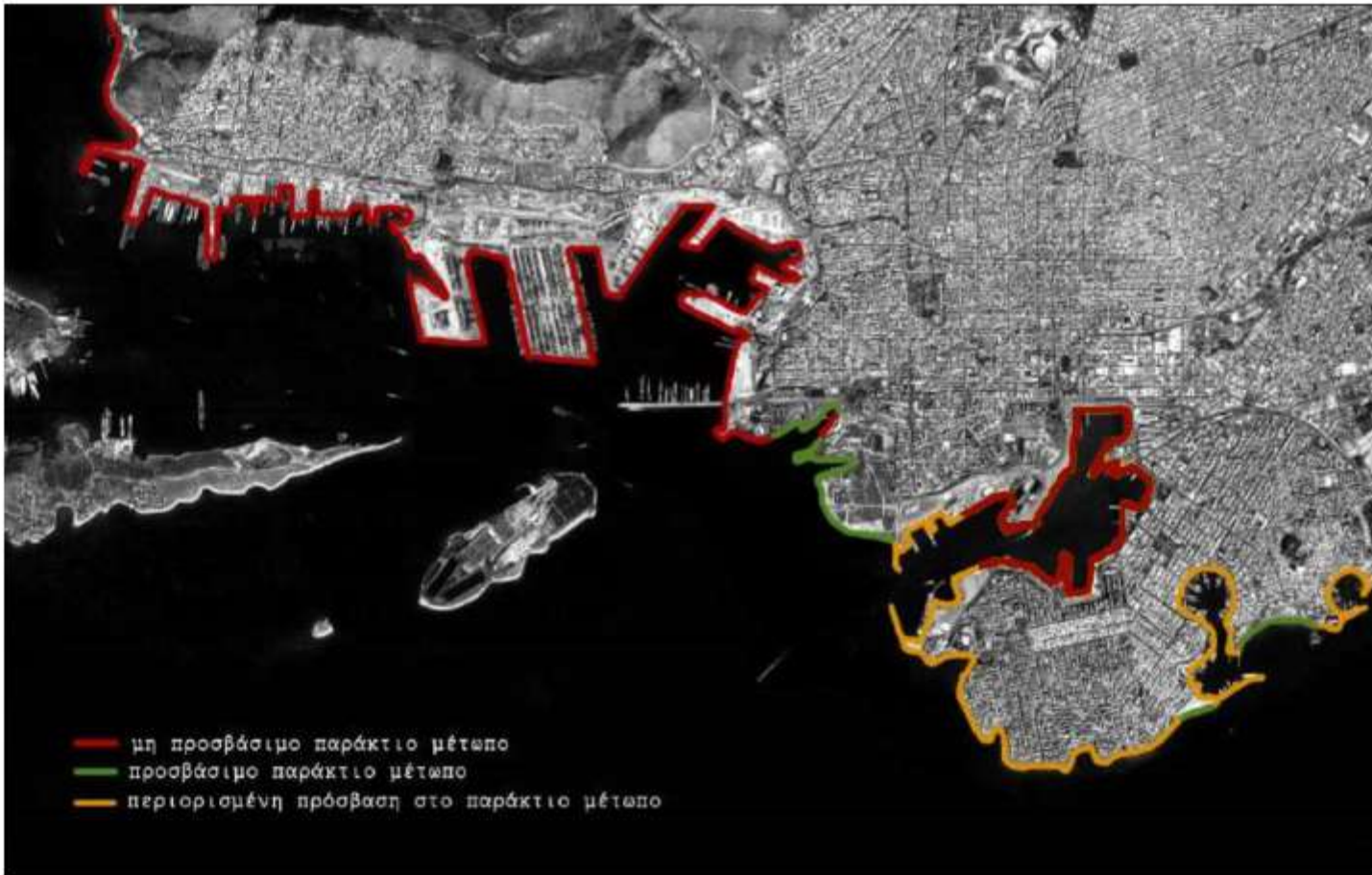


Πολεοδομία και χωρικός σχεδιασμός 3  
Ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού: Σχέδια ανάπτυξης  
Ποιον/τι εξυπηρετεί?

Σπουδαστική Ομάδα:  
Γκούντα Ελευθερία  
αρ125594  
Παγούνη Χαρά  
αρ125601  
Ψωμιάδη Μαρία  
αρ125721  
Διδάσκουσα:  
Π. Θεοδωρά

Cosco και  
Παράλληλες  
κινήσεις

## Προσβασιμότητα στο παράκτιο μέτωπο



Με την έννοια της προσβασιμότητας εδώ εννοείται κατά βάση το καθεστώς ιδιοκτησίας του κάθε τμήματος της παράκτιας ζώνης και κατά συνέπεια το αν και κατά πόσο είναι δυνατό οι κάτοικοι της περιοχής να μπορούν να έχουν πρόσβαση σε αυτή, σαν ελεύθερη αιγιαλίτιδα ζώνη.

Ευγκεκριμένα στο χάρτη απεικονίζεται από αριστερά η Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος, η Πολιτιστική Ακτή, το Λιμάνι του Πειραιά, η Πειραιϊκή, το Πασαλιμάνι και το Μικρολίμανο. Γίνεται προσπάθεια να διαπιστώσουμε κατά πόσο οι κάτοικοι του Πειραιά και της ευρύτερης περιοχής έχουν τη δυνατότητα εκτόνωσης στη θάλασσα.

# Αναπλάσεις & στόχοι Δήμου Πειραιά

1. Βελτίωση της κινητικότητας στην ακτή Μουτσοπούλου.

2. Ανάπλαση παραλιακού μετώπου Μικρολίμανου.

3. Διαμόρφωση πύλης εξόδου στον Πειραιά για τους επισκέπτες κρουαζιέρας.

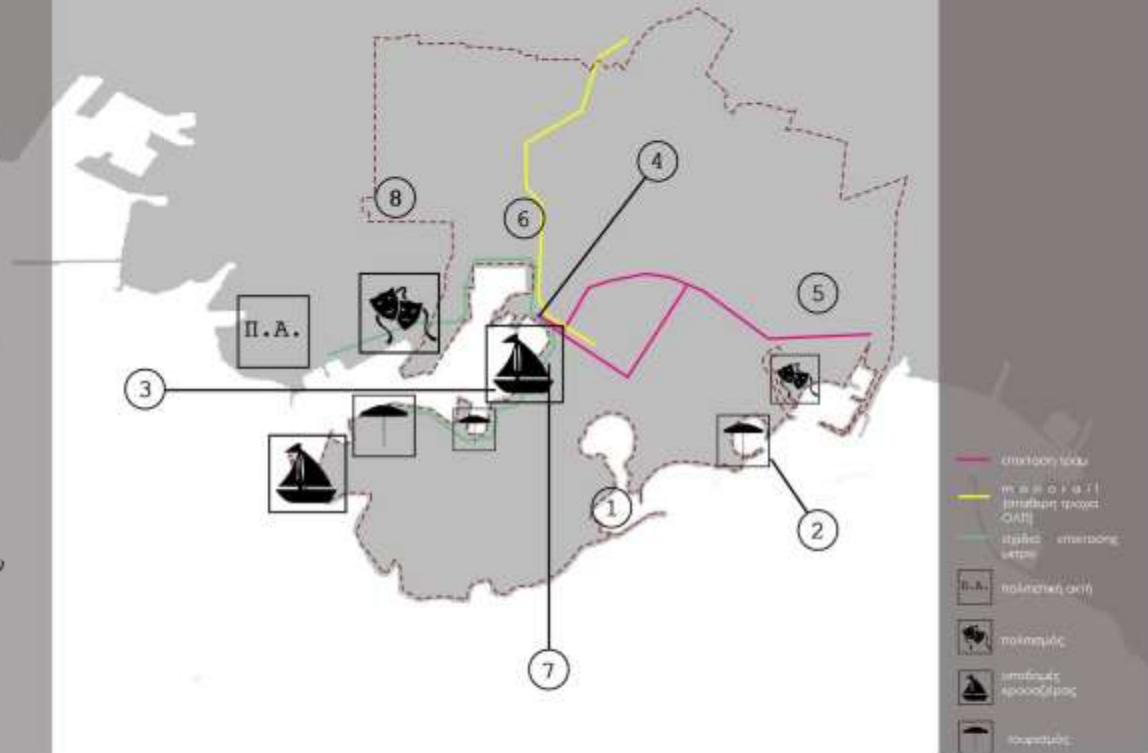
4. Βιοκλιματική ανάπτυξη υπαίθριας αγοράς και αναζωογόνηση του ζωτικού χώρου.

5. Ανάπλαση οδού Ειρήνης.

6. Δημιουργία γραμμικού πάρκου στις ανενεργές γραμμές ΟΣΕ Λεύκας-Αγ. Διονυσίου.

7. Πρόγραμμα ανάπτυξης προσόψεων παραλιακού μετώπου.

8. Οριζόντια δράση-Ενεργειακές παρεμβάσεις/ ηλεκτροφωτισμός.



Με την προτεινόμενη Ολοκληρωμένη Χωρική Επέμβαση (Ο.Χ.Ε.), ο Πειραιάς αναδεικνύεται:



Ως "έξυπνη" Πόλη, με ανάπτυξη και υιοθέτηση νέων τεχνολογιών που βελτιώνουν τις υπηρεσίες προς τους πολίτες, τους επισκέπτες, τις επιχειρήσεις κλπ, προσελκύουν τους νέους και δημιουργούν νεοφυείς επιχειρήσεις



Ως "βιώσιμη" Πόλη κάτω από την αλληλεπίδραση περιβαλλοντικών, κυκλοφοριακών και κοινωνικών παραγόντων και υπηρεσιών.



Ως "πρόσιπη" Πόλη με αξιοποίηση ενεργειακών τεχνολογιών στις δημόσιες υποδομές και λειτουργίες και συμβολή στην ενεργειακή αναβάθμιση του κτιριακού αποθέματος, σε συνδυασμό με παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας.



Ως "γαλάζια" Πόλη , προσανατολισμένη στις θαλάσσιες δραστηριότητες και στη γαλάζια οικονομία.

## Η Ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού

ΜΕΤΟΧΟΙ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ 8/8/2013		ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ 10/8/2016	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΟΧΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΟΧΩΝ	%
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ	18.625.000	74,5		
COSCO SHIPPING			12.750.000	51
ΤΑΙΠΕΔ			5.784.440	23,14
ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΚΟΙΝΟ	6.375.000	25,5	6.465.560	25,86
ΣΥΝΟΛΟ	25.000.000	100,0	25.000.000	100,0

Η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού και η μεταβίβαση της στην COSCO GROUP γίνεται σε δύο στάδια.

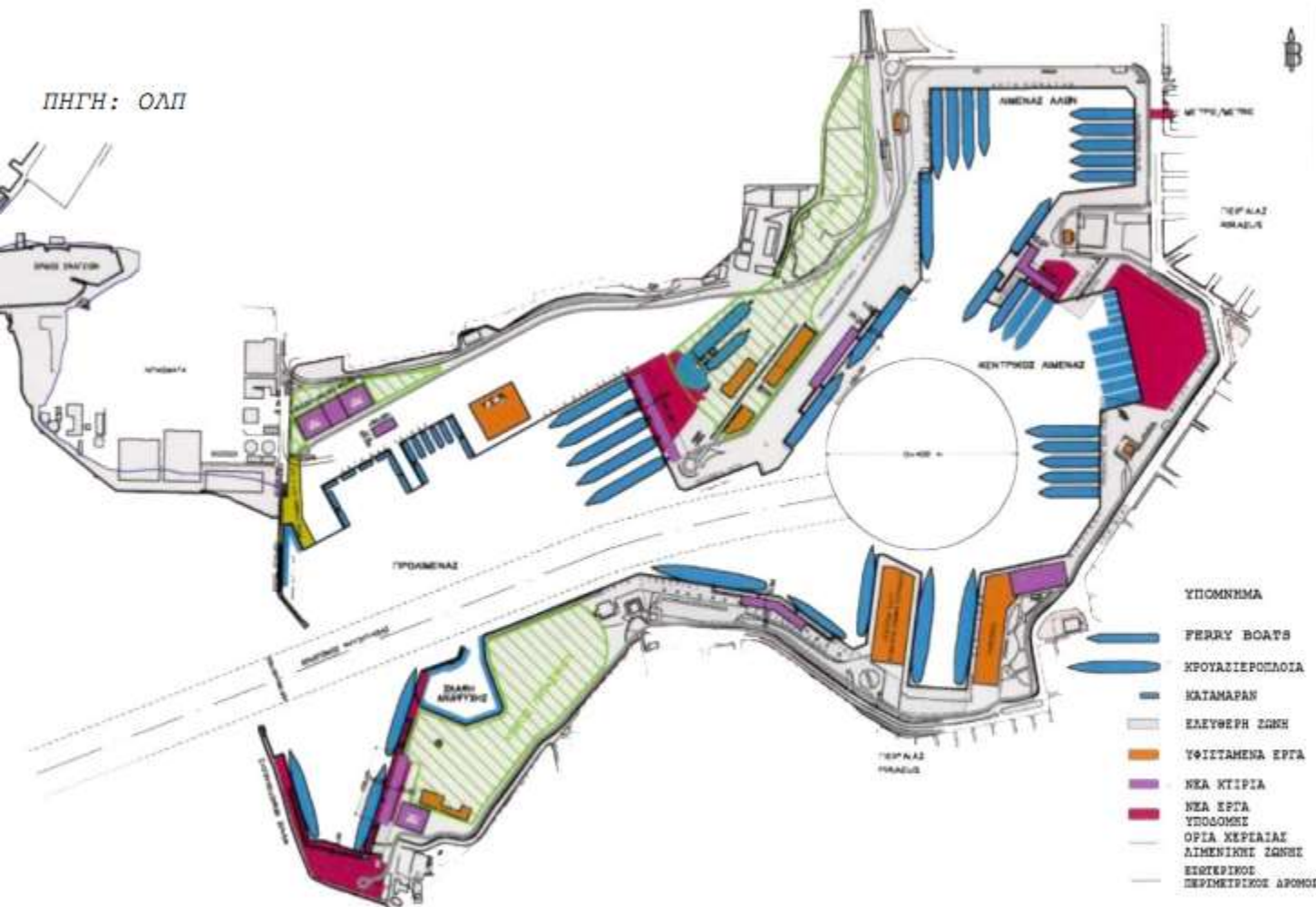
**Κατά το πρώτο στάδιο** η Cosco θα καταβάλει το ποσό των 280,5 εκατ. ευρώ στο ΤΑΙΠΕΔ για να αποκτήσει το 51% του λιμανιού.

Η **δεύτερη φάση** που θα πραγματοποιηθεί σε διάστημα 5 χρόνων εφόσον η κινέζικη εταιρεία έχει αποπληρώσει το ποσό του πρώτου σταδίου θα χρειαστεί να καταβάλει επιπλέον το ποσό των 88 εκατ. ευρώ για να γίνει μέτοχος σε ποσοστό 67%.

Στο διπλανό πίνακα παρουσιάζεται η μετοχική σύνθεση του λιμανιού του Πειραιά το 2013 και το 2016 (πριν και μετά την ιδιωτικοποίηση).

Πηγή: **ΟΛΠ**

# Τα έργα της Cosco στο Λιμάνι



## Τα έργα της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά

Στα σχέδια της Cosco συμπεριλαμβάνεται ένα νέο κτίριο υποδοχής επιβατών για κρουαζιέρα και ένα νέο κτίριο επιβατών για τα επιβατηγά 600τμ. Συγχρόνως, καταργείται το κολυμβητήριο, αφού δεν μπορεί να επισκευαστεί ενώ παρεμποδίζει τις διελεύσεις των οχημάτων. Στο χώρο αυτό προβλέπεται να δημιουργηθεί ένα νέο σύγχρονο κτίριο για τους επιβάτες. Επίσης, υπάρχει στόχευση για δημιουργία μικρού κτιρίου υποσταθμού 110τμ, ενός υπαίθριου χώρου αναμονής και ένα μικρό κτίριο για το υδροπλάνο. Τέλος στο λιμεναρχείο θα διαμορφωθούν εκθεσιακοί χώροι.

### Τα κόστη

Το κόστος της πρώτης φάσης φτάνει στα 17.300.000

Η Β φάση με το τμήμα της κρουαζιέρας φτάνει στα 43.300.000.

Η Γ φάση ξεπερνά τα 24.300.000.

## Διεθνείς διασυνδέσεις



Με το συνεχώς αυξανόμενο επενδυτικό πρόγραμμα η COSCO είναι αποφασισμένη να αναβαθμίσει περαιτέρω τον Πειραιά ως κεντρική πύλη του ευρώ-ασιατικού εμπορίου καθώς είναι το πρώτο ευρωπαϊκό λιμάνι μετά το Σουέζ.

Παράλληλα με αυτό η Cosco έχει στα άμεσα πλάνα της την αγορά ενός αεροδρομίου στο Καστέλι της Κρήτης και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην Αθήνα.

Είναι σαφές ότι τα σχέδια της Cosco για αναβάθμιση του Πειραιά στο μεγαλύτερο Λιμάνι της Μεσογείου θα φέρει αύξηση τόσο στις εμπορικές συναλλαγές όσο και στην προσέλευση των διερχομένων στο Λιμάνι.



## Ερωτηματικά στη συμφωνία

Όπως αναφέρει το ΤΑΙΠΕΔ, η συνολική αξία της συμφωνίας ανέρχεται σε 1,5 δισ. ευρώ και περιλαμβάνει, την προσφορά των 368,5 εκατ. ευρώ, υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 350 εκατ. ευρώ στη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας, τα έσοδα του ελληνικού Δημοσίου από τη σύμβαση παραχώρησης (αντάλλαγμα παραχώρησης σε ποσοστό 3,5% του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ), αναμενόμενου συνολικού ύψους της τάξης των 410 εκατ. ευρώ, τα αναμενόμενα μερίσματα και οι τόκοι που θα εισπραχθούν από το ΤΑΙΠΕΔ, καθώς και οι εκτιμώμενες (πέραν των ελάχιστων υποχρεωτικών) επενδύσεις μέχρι την λήξη της παραχώρησης το 2052.

Η συμφωνία του ΤΑΙΠΕΔ με την Cosco για αγορά της πλειοψηφίας των μετοχών του λιμανιού του Πειραιά (πάνω από 60%), όμως, ήρθε να αποτελέσει "πρωτοπορία" για τη λιμενική πολιτική των χωρών της ΕΕ. Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, φαίνεται πως παραβιάζεται το ιδιοκτησιακό καθεστώς των Λιμανιών της ΕΕ, το οποίο έχει ως εξής:

<b>Σύνολο λιμένων ιδιοκτησίας δημοσίου</b>	<b>96,00%</b>
<b>Κράτος</b>	<b>40,00%</b>
<b>Επαρχία</b>	<b>2,00%</b>
<b>Περιφέρεια</b>	<b>3,00%</b>
<b>Δήμος</b>	<b>35,00%</b>
<b>Μεικτά σχήματα δημόσιου χαρακτήρα</b>	<b>16,00%</b>
<b>Ιδιώτες</b>	<b>4,00%</b>

Πηγή: ΟΛΠ



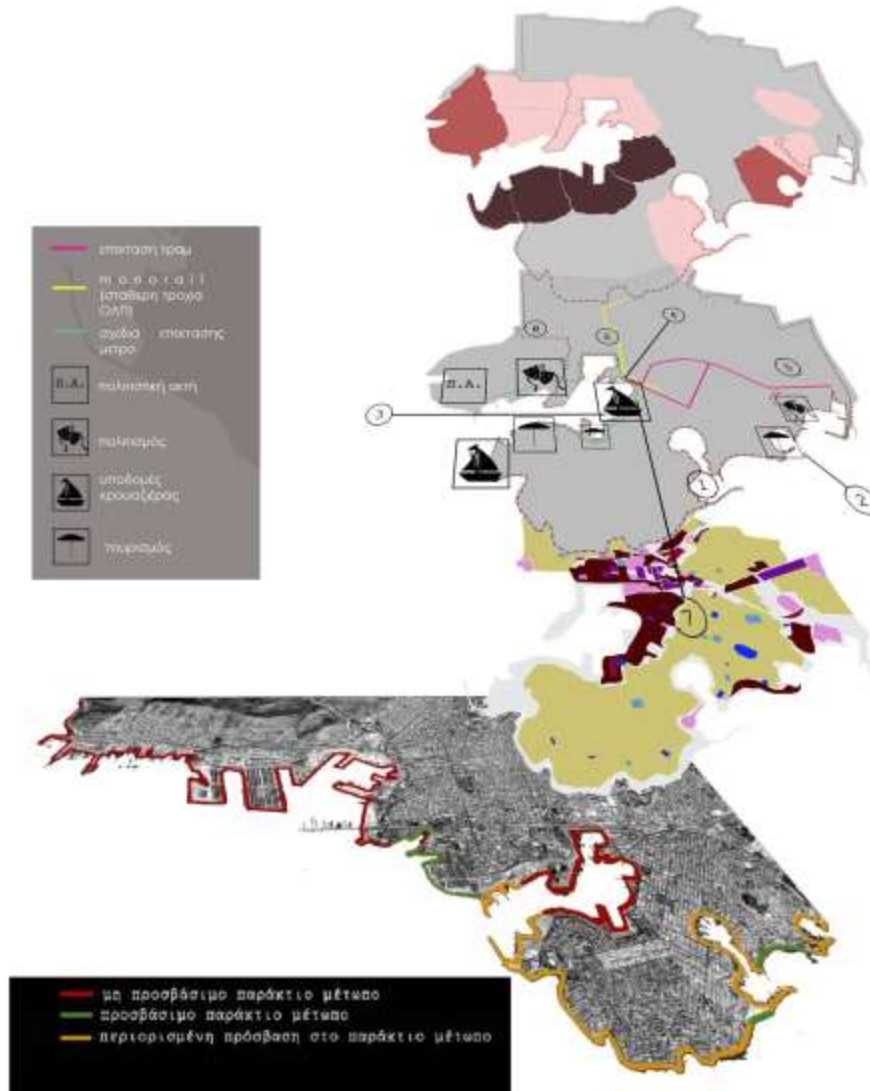
Πολεοδομία και χωρικός σχεδιασμός 3  
Ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού: Σχέδια ανάπλασης  
Ποιον/τι εξυπηρετεί;

Σπουδαστική Ομάδα:  
Γκούντα Ελευθερία αρ25519  
Παγούνη Χαρά αρ25001  
Ψωμιάδη Μαρία αρ24721  
Διδάσκουσα:  
Π. Θεοδωρά

Αξιολόγηση  
Επιπτώσεις  
Συμπεράσματα



# Αξιολόγηση των αναπλάσεων



Σε μια προσπάθεια αξιολόγησης των σχεδιαστικών προτάσεων που γίνονται στον Πειραιά, θέσαμε κάποια κριτήρια που συνδέονται με τη **συμβατότητα με τις ήδη υπάρχουσες χρήσεις**, θεωρώντας πως η μνήμη ενός τόπου είναι αυτό που καθιστά τον χώρο κάτι πέρα από μια απλή έκταση γης που της δίνεται μια χρήση, κάτι που δε λαμβάνεται υπόψιν από τις μελέτες και τα σκωτ που γίνονται για την περιοχή και μας δημιουργεί πολλά ερωτήματα.

Πιο συγκεκριμένα, **μη συμβατές** κρίνουμε τις σχεδιαστικές προτάσεις της Cosco, παρόλο που διατηρείται η ίδια λειτουργία (π.χ προβλήτα για κρουαζιερόπλοια υπήρχε και πριν), με την επέκτασή τους, επηρεάζεται χωρικά και κοινωνικά ο ίδιος ο Πειραιάς και το Λιμάνι σαν πόλος σε αυτόν αλλά και οι κάτοικοι (βλ. χωρικές και κοινωνικές επιπτώσεις παρακάτω). Στο δείκτη συμβατότητας θεωρήσαμε ένα **ενδιάμεσο στάδιο** στο οποίο αναγνωρίζουμε μια θετική οπτική όμως μας γεννιούνται και μια σειρά προβληματισμών και ερωτημάτων που έχουν να κάνουν με τον τρόπο που αυτό θα υλοποιηθεί. Τέλος, θεωρήσαμε **συμβατές** και δίνουμε ένα θετικό πρόσημο στα σχέδια αναπλάσεων που σέβονται την προηγούμενη χρήση και λειτουργούν ενισχυτικά για την καθημερινότητα των χρηστών.

## Χωρικές επιπτώσεις της ιδιωτικοποίησης του Λιμανιού

Στο επίπεδο της περιοχής του Πειραιά τίθονται ως δεδομένα τα εξής:

- ο Πειραιάς είναι μια περιοχή με σημαντική γεωγραφική θέση
- οι παραδοσιακές δραστηριότητες έχουν συρρικνωθεί και έχουν αναπτυχθεί σύγχρονες
- διαπιστώνεται μια κατεύθυνση “αναανέωσης”-“αναβάθμισης” της περιοχής (βλ. αναπλάσεις και ιδιωτικοποιήσεις)

Τα παραπάνω συμβάλλουν στη μεταβολή των χωρικών ποιοτήτων αλλά και στη μεταβολή της συγκροτησης του αστικού ιστού. Συγκεκριμένα:

### **-Μεταβολές στις χρήσεις γης**

Το εμπόριο-υπηρεσίες-τουρισμός επισκιάζει σε επίπεδο προτεραιοτήτων την κατοικία, το πράσινο, τον πολιτισμό.

### **-Αύξηση των τιμών γης**

Όσο περισσότερο ο Πειραιάς μετατρέπεται σε τουριστικό πόλο έλξης (βλ. αύξηση κρουαζιερόπλοιων κλπ) τόσο περισσότερο αυξάνονται οι τιμές των ακινήτων κοντά στο παράκτιο μέτωπο. Η κατάσταση αυτή εξ ορισμού εκτοπίζει τα πιο ταξικά κοινωνικά στρώματα από τις εν λόγω περιοχές.

### **-Επιβαρυσμένη κυκλοφοριακή κατάσταση**

Η ρυμοτομία του Πειραιά δεν είναι κατάλληλη για να υποδεχτεί την ποσότητα οχημάτων που δέχεται στο τώρα. Η αύξηση των διερχομένων και κατ’ επέκταση και των ΙΧ θα επιβαρύνει ακόμα περισσότερο το οδικό δίκτυο.

### **-Αποκοπή της Πόλης από το Λιμάνι**

Εδώ εννοείται τόσο σε χωρικό επίπεδο όσο και σε λειτουργικό. Το Λιμάνι δεν είναι ενταγμένο στη ζωή της Πόλης, με αποτέλεσμα να εντοπίζονται ασυνέχειες στον αστικό ιστό και χάσμα ανάμεσα στο Λιμάνι και τους κατοίκους. Εκτός από αυτό η πρόθεση της cosco για δημιουργία ξενοδοχειακών μονάδων στο Λιμάνι και εμπορικών κέντρων θα συμβάλλει ακόμα περισσότερο την απονέκρωση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων στο κέντρο του Πειραιά και άρα την οικονομική απονέκρωση της Αγοράς του Πειραιά.

Θα πρέπει να τονιστεί ότι όλες οι προαναφερθείσες χωρικές επιπτώσεις επιβαρύνουν σημαντικά τον αστικό ιστό, και η επίλυση τους κρίνεται αναγκαία. Είναι σαφές ότι η κατεύθυνση των ιδιωτικοποιήσεων και η παράλληλη “αναβάθμιση” περιοχών ώστε να μπορούν να υποδεχτούν τις νέες χρήσεις που είναι απαραίτητες για την μεγιστοποίηση των κερδών των ιδιωτών, εμφανίζεται με αυξανόμενη συχνότητα στον Ελλαδικό χώρο.



“Έγια μόλα έγια λέσα στο Πασαλιμάνι μέσα.”

καυσαέρια

πολυκοσμία\_καλοντυμένοι

ΔΙΑΚΟΠΕΣ\_κίνηση

μολυσμένα νερά

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

## ΕΝΑΝΤΙΑ

- ΣΤΟ MASTER PLAN ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΙ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΩΝ για το παραλιακό μέτωπο από το λιμάνι του Πειραιά μέχρι το Πέραμα
- ΣΤΑ ΚΑΖΑΝΙΑ, ΤΑ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΑ, ΤΗ ΜΟΛΥΝΣΗ, ΤΗΝ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΜΑΣ

## ΑΝΤΙΣΤΑΣΗ-ΑΥΤΟΟΡΓΑΝΩΣΗ-ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗ

### ΠΡΟΒΟΛΗ

ενημερωτικού βίντεο

**ΔΕΥΤΕΡΑ 16/07 9:00 μ.μ.**

θεατράκι πλατείας Πόντου  
**ΧΑΡΑΥΓΗ**

**ΚΥΡΙΑΚΗ 22/07 9:00μ.μ.**

στον νέο χώρο των πρώην  
λιπασμάτων (δρόμος Κράκαρη)  
**ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ**

## ΕΝΙΑΙΟ ΑΛΣΟΣ

ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΠΡΩΝ ΛΙΠΑΣΜΑΤΩΝ

Ο ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ,  
ΤΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΥΠΟΤΑΓΗΣ  
**ΔΕΝ ΔΙΟΡΘΩΝΕΤΑΙ, ΑΝΑΤΡΕΠΕΤΑΙ**

Συνέλευση της Πλατείας Κερατοναίου-Δροπετσώνας, ΡΕΞΑΛΤΟ (Κερατοναί), ΠΑΡΟΔΟΣ (Νίκαια), Pasamontalla (Κορυθαλλός)



“Τοπικοί φορείς, εργατικά Σωματεία, αυτοδιοικητικές αρχές και άλλες συλλογικότητες αντιδρούν εντονότατα στον σχεδιασμό αυτόν, αφού η δημιουργία και ανάπτυξη LOGISTIC CENTER πρόκειται να επιβαρύνει δραματικά με την κίνηση των φορτηγών στην περιοχή, το κυκλοφοριακό - συγκοινωνιακό και το περιβάλλον. Προφανώς όλα τα παραπάνω αποτελούν ασήμαντες λεπτομέρειες για την COSCO...”

Με το τερατώδες αυτό έργο, σύμφωνα με πολίτες και κατοίκους της περιοχής, θα απαιτηθούν να γίνουν μπαζώματα 7,5 εκατομμυρίων κυβικών μέτρων τα οποία θα φθάσουν έως τον Σταυρό.

Πέρα από την δραματική επιδείνωση και το συγκοινωνιακό χάος που θα προκληθεί, την περιβαλλοντική - ατμοσφαιρική επιβάρυνση και την ηχορύπανση, η εξέλιξη αυτή με την κατασκευή εμπορικού κέντρου δρομολογεί τις συνθήκες για τον αφανισμό των μικρομεσαίων καταστημάτων και επιχειρήσεων στον Πειραιά.

Άρθρο του Προέδρου της ΠΕΝΕΝ Αντώνη Νταλακογεώργου

Σε μια προσπάθεια να προσεγγίσουμε το πώς επηρεάζει την κοινωνία και τον ανθρώπινο παράγοντα η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού, παραθέτουμε κάποια στοιχεία από την Public Issue. Συγκεκριμένα με την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ συντάσσεται το 37% της πειραϊκής κοινής γνώμης, δηλαδή σχεδόν 4 στους 10 πολίτες, ενώ διαφωνεί το 46% (σχεδόν ένας στους δύο) και παράλληλα το 17% δεν εκφέρει γνώμη. Επιπροσθέτως το 38% των ερωτηθέντων συμφωνεί ότι η διαχείριση θα πρέπει να δοθεί σε ιδιώτες ενώ η πλειοψηφία που προσεγγίζει το 56% θεωρεί ότι πρέπει να παραμείνει στο κράτος.

Από επιτόπια έρευνα που κάναμε στην περιοχή συγκεντρώσαμε απόψεις ορισμένων κατοίκων της περιοχής:

**Κάτοικος του Πειραιά (1), 55 ετών, εργαζόμενος στις αστικές μεταφορές στο ερώτημα αν συμφωνεί με την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού και πως θεωρεί ότι θα επηρεάσει τους κατοίκους απάντησε:**

*"Ζω 30 χρόνια στον Πειραιά...Είμαι κάθετα αντίθετος για πολλούς λόγους. Η παραχώρηση έφερε μείωση θέσεων εργασίας και τσάκισμα των εργασιακών δικαιωμάτων πχ η παραχώρηση του Προβλήτα ΙΙ οδήγησε σε απώλεια 450 θέσεων εργασίας στον ΟΛΠ. Η ιδιωτικοποίηση έχει απεμπολήσει τον κοινωνικό ρόλο του λιμανιού, παραδίδοντας την Δημόσια Αρχή, την οποία ενσωματώνουν οι Οργανισμοί Λιμένων όλης της χώρας, στην Κινεζική Κρατική Εταιρεία και στα ντόπια ιδιωτικά συμφέροντα που την συνεπικουρούν. Οι κάτοικοι δεν έχουν πρόσβαση σε όλο το λιμάνι."*

Από την επικοινωνία μας με τους κατοίκους συμπεράναμε ότι οι περισσότεροι εξέφρασαν φόβο για τις μικρές επιχειρήσεις που θεωρούν ότι απειλούνται από την Cosco, ενώ έντονος ήταν και ο προβληματισμός για το κυκλοφοριακό πρόβλημα που θα προκληθεί από τις αυξημένες τουριστικές ροές.

**Κάτοικος Πειραιά (2), άνεργη**

*"Συμφωνώ με την ιδιωτικοποίηση αλλά δεν εγκρίνω το ότι δίνεται στους Κινέζους. Νομίζω ότι ένας ιδιώτης θα μπορεί να διαχειριστεί καλύτερα το λιμάνι που έχει πολλά προβλήματα. [...] Από αυτά που έχω ακούσει θα γίνουν έργα που θα προσελκύσουν τουρίστες και θα ενισχυθεί η ελληνική οικονομία που είναι το σημαντικότερο..."*

Αρκετοί από τους κατοίκους με τους οποίους μιλήσαμε φαίνονταν να μην ενδιαφέρονται με αποτέλεσμα να μην έχουν άποψη πάνω στο ζήτημα, πράγμα που μας προβλημάτισε ιδιαίτερα

## Κοινωνικές επιπτώσεις



Από την έρευνα μας στην περιοχή παρατηρούμε ότι η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού σε συνδυασμό με τα σχέδια αναπλάσεων επιφέρουν μια σειρά από επιπτώσεις στην κοινωνία και τους κατοίκους του Πειραιά. Συγκεκριμένα, η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού και η μεταβίβαση του μεγαλύτερου μέρους του στην Cosco σημαίνει αυτόματα την ανάδειξη της ως τον κύριο αρμόδιο για το τι θα γίνεται στο λιμάνι. Αυτό καθιστά αποκλεισμένους τους κατοίκους με έμμεσο ή και άμεσο τρόπο. Η μείωση των εκτάσεων γης που θα είναι προσβάσιμες και θα απευθύνονται στο ευρύ κοινό, τους κατοίκους κλπ και οι όλο και περισσότερες βλέψεις για έργα που θα προσελκύουν τα κρουαζιερόπλοια και τους τουρίστες που αυτά μεταφέρουν, καθιστούν τον Πειραιά ένα λιμάνι που δεν θα εξυπηρετεί πια τους ίδιους τους κατοίκους αλλά τα συμφέροντα των εταιρειών που θα καρπώνονται τα κέρδη. Θεωρούμε πως η πρόσβαση στη θάλασσα για τους κατοίκους μια περιοχής είναι ένα βασικό δικαίωμα και με αυτό τον τρόπο μακροπρόθεσμα θα καταπατηθεί. Δεν είναι άλλωστε ανεξάρτητο το γεγονός πως η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού προκάλεσε μια σειρά αντιδράσεων και κινηματικών διεργασιών από πλευράς κατοίκων που προσπάθησαν να προασπιστούν το δικαίωμά τους στο δημόσιο χώρο και την πρόσβαση στη θάλασσα.



Συγχρόνως, η παρουσία της Cosco στο λιμάνι έχει οδηγήσει σε μια σειρά κοινωνικο-οικονομικές μεταβολές. Φαίνεται πως οι μικρές επιχειρήσεις μειώνονται αφού το μονοπώλιο στην εκμετάλλευση της περιοχής το έχει πλέον η Cosco, ενώ παράλληλα μειώνονται οι θέσεις εργασίας. Ταυτόχρονα, επιβάλλεται ένα νέο εργασιακό καθεστώς από την κινεζική εταιρεία που φέρνει μείωση προσωπικού, μειώσεις στους μισθούς και εξαντλητικούς όρους και συνθήκες εργασίας που έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην πρόκληση μιας σειράς εργατικών ατυχημάτων. Οι παραπάνω αποτελούν μερικούς λόγους για τους οποίους όλο το προηγούμενο διάστημα οι εργαζόμενοι στο λιμάνι και στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη αντέδρασαν στην ιδιωτικοποίηση με απεργίες και κινητοποιήσεις στις δημοτικές αρχές.

Σε αυτή την εργασία έγινε μια προσπάθεια να αναδειχθεί η αντίφαση που εντοπίζεται στον Πειραιά και έχει να κάνει με τις αναπλάσεις και το σχεδιασμό μιας Πόλης-Βιτρίνα με ελάχιστη μνεία να γίνεται στις σχεδιαστικές κατευθύνσεις που θα έκαναν πραγματικά τον Πειραιά μια Πόλη για τους κατοίκους του.

Όσον αφορά την **αποκοπή του Λιμανιού** από τον υπόλοιπο αστικό ιστό του Πειραιά, μια πρόταση είναι η δημιουργία ενός παράκτιου περιπάτου (με τη μορφή πχ γραμμικού πάρκου) που θα συνδέει και πάλι τη λιμενική ζώνη με τις παράκτιες περιοχές. Όσον αφορά το κυκλοφοριακό, θα ήταν βοηθητικό να **μην υπάρχουν κεντρικοί οδικοί άξονες στο παράλιο μέτωπο**, που θα δημιουργούν ένα όριο στην πρόσβαση στο Λιμάνι, αλλά να ενσωματώνονται στο αστικό δίκτυο. Η παρουσία τέτοιων αρτηριών στην παραλιακή ζώνη θα δημιουργούσε φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης που σε συνδυασμό με τον πυκνό αστικό ιστό δραστηριοτήτων και χρήσεων θα την μετέτρεπε σε ένα ανεξάρτητο, ασυνεχές **αποκομμένο τμήμα**. Όσον αφορά το αν και κατά πόσο οι ανάγκες των κατοίκων ιεραρχούνται και λαμβάνονται υπόψιν στις κατευθύνσεις σχεδιασμού, όπως πχ η ανάγκη για χώρους πρασίνου, για κοινωνικοποίηση σε χωρικό επίπεδο και για θέσεις εργασίας, αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και αξιοπρεπείς μισθούς (όπως δεν συμβαίνει στην Cosco), είναι σαφές ότι οι ιεραρχήσεις αυτές πρέπει να επανεξεταστούν. Τελικά, οι κατευθύνσεις σχεδιασμού που έχουν να κάνουν τόσο με τις αναπλάσεις της Περιφέρειας Πειραιά που αφορούν το παραλιακό μέτωπο, όσο και το masterplan της Cosco **δεν απευθύνονται στους κατοίκους του Πειραιά**, γιατί δεν απευθύνονται τελικά σε Πόλη, σε κάποια υπάρχουσα πολεοδομική ενότητα με συγκροτημένες χρήσεις γης, με κοινωνικο-οικονομικό χαρακτήρα και με δυναμικές εξελίξεις. Απευθύνονται στο δίκτυο των παράκτιων αναπλάσεων με άξονα τον τουρισμό, το εμπόριο, τον πολιτισμό και την αναψυχή. Στην καθημερινότητα του Πειραιά, εντοπίζουμε ότι οι κάτοικοι δεν είναι ενημερωμένοι για το είδος του έργου ή την τοποθεσία του. Από την στιγμή που οι κάτοικοι ενημερωθούν, θα αναπτύξουν και την δική τους κριτική και την δική τους άποψη για το τι ακριβώς θα ήθελαν να υπάρχει σε αυτόν τον χώρο. Έτσι, θα αναπτυχθούν συλλογικότερα **σκοπό να εκφράσουν κατευθύνσεις σχεδιασμού που αντιπροσωπεύουν και τους κατοίκους**.

## Ηλεκτρονική

[www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)

[www.panorama.statistics.gr](http://www.panorama.statistics.gr)

[www.gis.epoleodomia.gov.gr](http://www.gis.epoleodomia.gov.gr)

[www.olp.gr](http://www.olp.gr)

[www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)

[www.espo.org](http://www.espo.org)

<http://www.ypeka.gr/>

## Άλλη

Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας 2021

Ταμείο Ιδιωτικοποιήσεων

Κείμενο Διαβούλευσης ΟΧΕ Δήμου Πειραιά

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Πειραιά

Στρατηγική Δήμου Πειραιά

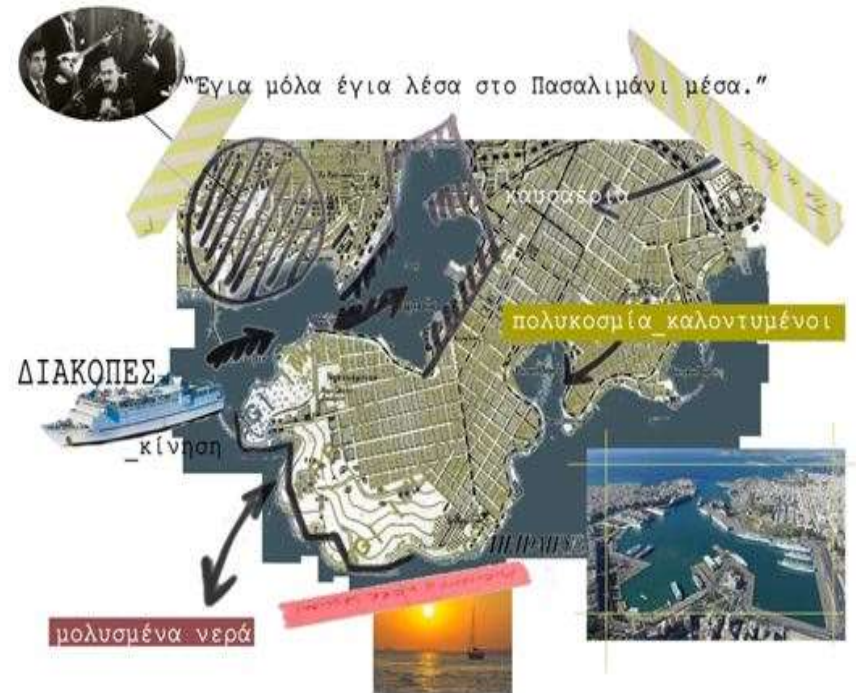
Μελέτη TRAM 2011

Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1)

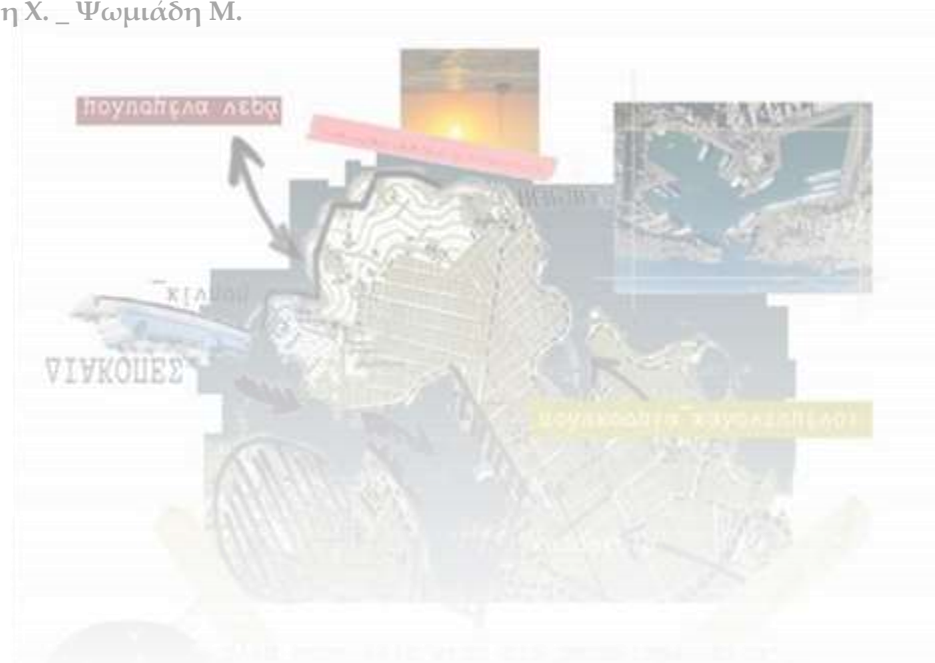
Hannah Arendt, Η ανθρώπινη κατάσταση

Henri Lefebvre, Δικαίωμα στην Πόλη





Πολεοδομία & Χωρικός Σχεδιασμός 3 \_ Φροντιστήριο : Θεοδωρά, Γ., Τσίγκας, Ε., Χαραλαμπίδου, Β. \_ 2018-2019  
Γκούντα Ε. \_ Παγούνη Χ. \_ Ψωμιάδη Μ.



2018 - 2019

Y. Theodora, E. Tsigkas, V. Charalampidou

Port – City Interaction & Relations  
Physical & Built Environment  
Local Identity \_ History \_ Culture  
Land Uses \_ Infrastructures  
Accessibility \_ Mobility \_ Connectivity



# Port City

© Yiota Theodora



Γκίζα Α. \_ Παπαρούπα Α. \_ Παγουρδάκης Σ.

Το “κατοικείν” στα όρια της βαριάς βιομηχανίας  
σε Πέραμα, Δραπετσώνα, Κερατσίνι και Αγ.  
Ιωάννη Ρέντη. Μπορούν να βρεθούν τομές για  
μια ρεαλιστικά αρμονική συνύπαρξη;

4

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ | ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Πολεοδομία και Χωρικός Σχεδιασμός 3:

7ο Εξάμηνο, 2018-2019

ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

ΤΟ ΚΑΤΟΙΚΕΙΝ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΒΑΡΙΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΣΕ  
ΠΕΡΑΜΑ, ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ, ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ ΚΑΙ ΑΓΙΟ ΙΩΑΝΝΗ  
ΡΕΝΤΗ

ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΒΡΕΘΟΥΝ ΤΟΜΕΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΡΕΑΛΙΣΤΙΚΑ  
ΑΡΜΟΝΙΚΗ ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ;

Διδάσκουσα: Παναγιώτα Θεοδωρά

Σπουδαστές: Άννα Γκίζα (ΔΟΑΤΑΠ)  
Σταύρος Παγουρδάκης (ar15569)  
Αντωνία Παπαρούπα (ar16655)



Παρά Φωτογραφία: Προσωπική Λήψη, Πέραμα, 2019

**Πολοδομία και Χωρικός Σχεδιασμός 3:**

7ο Εξάμηνο, 2018-2019

**ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:**

**ΤΟ ΚΑΤΟΙΚΕΙΝ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΒΑΡΙΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΣΕ ΠΕΡΑΜΑ, ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ, ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ ΚΑΙ ΑΓΙΟ ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ**

**ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΒΡΕΘΟΥΝ ΤΟΜΕΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΡΕΑΛΙΣΤΙΚΑ ΑΡΜΟΝΙΚΗ ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ;**

Διδάσκουσα: Παναγιώτα Θεοδωρά

Σπουδαστές: Άννα Γκίζα (ΔΟΑΤΑΠ)

Σταύρος Παγουρδάκης (ar15569)

Αντωνία Παπαρούπα (ar16655)



## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

### **01 ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

### **02 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ**

#### **03 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

03.Α.1 ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΜΕ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

03.Α.2 ΠΕΡΑΜΑ

03.Α.3 ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ ΚΑΙ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ

03.Α.4 ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗ

03.Α.5 ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΩΝ

03.Β ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

03.Γ ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

03.Δ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

03.Ε ΧΑΡΤΕΣ ΤΥΠΟΥ NOLLJ - ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΔΙΠΟΛΩΝ

03.Ε.1 ΚΤΙΣΤΟ - ΑΚΤΙΣΤΟ

03.Ε.2 ΔΙΠΟΛΟ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ - ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

03.Ε.3 ΔΙΠΟΛΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ - ΚΤΙΣΤΟ ΚΑΙ ΔΙΠΟΛΟ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΚΤΙΣΤΟ

03.Ε.4 ΔΙΠΟΛΟ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗΣ - ΚΤΙΣΤΟ ΚΑΙ ΔΙΠΟΛΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΚΤΙΣΤΟ

03.ΣΤ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

03.Ζ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΙ

03.Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

### **04 SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ**

### **05 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ**

### **06 ΣΤΟΧΟΣ - ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ**

### **07 ΠΡΟΤΑΣΗ - ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΟ ΑΡΧΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑ**

### **08 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

## 01 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία χρωθετείται γεωγραφικά στην Περιφέρεια Πειραιά και το αντικείμενο με το οποίο καταπιάνεται, αφορά στη σχέση μεταξύ των ζωνών του κατοικείν και της βαριάς βιομηχανίας. Πιο συγκεκριμένα, οι περιοχές μελέτης με σχετικό ενδιαφέρον είναι ο Δήμος Πέραματος, Δραπετσώνας – Κερατσίνιου και Αγίου Ιωάννη – Ρέντη. Πρόκειται για τρεις περιοχές της Περιφέρειας, που πολλές δεκαετίες τώρα, δοκιμάζουν πρότυπα πάνω στη συνύπαρξη της κατοικίας με χρήσεις βιομηχανίας εντός του αστικού ιστού.

### 01.1 ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΕΡΙΟΧΗ Σημαντικοί παράγοντες για την επιλογή των συγκεκριμένων περιοχών, αποτέλεσαν:

- η ιδιαίτερη εικόνα του δομημένου περιβάλλοντος, που ουσιαστικά αποτυπώνει τον χαρακτήρα και την ταυτότητά τους
- η ποικιλία στη γεωγραφική τους θέση, με περιοχές που βρίσκονται σε εγγύτητα με το θαλάσσιο μέτωπο αλλά και μακριά από αυτό, στην ενδοχώρα της περιφέρειας
- η μαζική εγκατάσταση χιλιάδων νέων κατοίκων στους τρεις Δήμους λόγω προσφυγικών ροών επί πολλές δεκαετίες
- το επενδυτικό ενδιαφέρον και οι πρωτοβουλίες ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου (π.χ. ΒΙΟΠΑ, ΝΕΖ, COSCO)

Για τη διερεύνηση, λοιπόν, αυτής της σχέσης κατοικείν – βιομηχανίας, έγινε μια προσπάθεια συστηματικής μελέτης, χρησιμοποιώντας συγκεκριμένα μεθοδολογικά εργαλεία.

### 01.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Αρχικά, μέσα από κυρίως, αισθητηριακά κριτήρια και την γενική εικόνα, έγινε μια γνωριμία με τη φυσιογνωμία και την πραγματικότητα αυτών των περιοχών μελέτης. Ακολούθησε η συστηματική καταγραφή, ανάλυση και αξιολόγηση των δεδομένων, που συλλέχθηκαν διαμέσου διαθέσιμου χαρτογραφικού υλικού, βιβλιογραφικών πηγών, αλλά και επιτόπιας επίσκεψης.

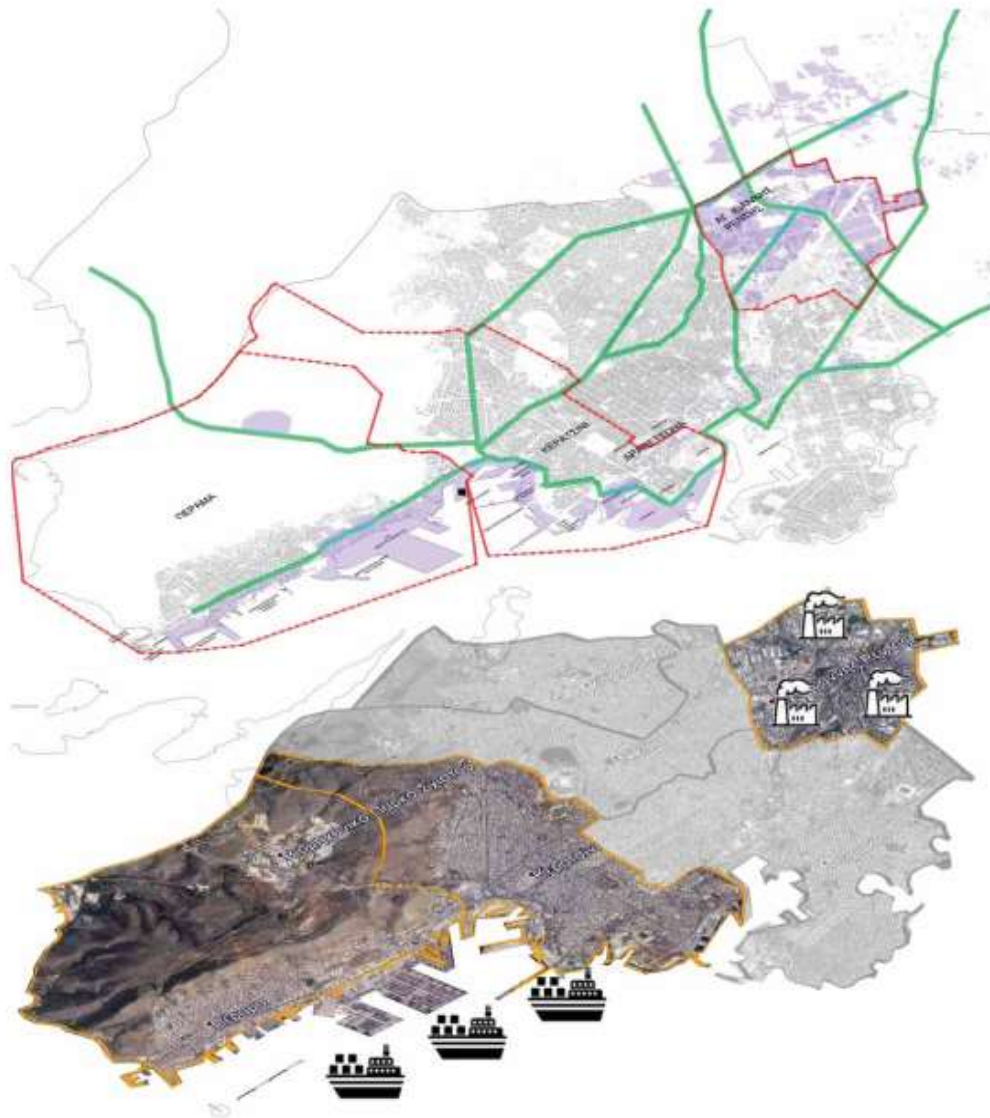
Έτσι μέσα από συγκεκριμένους άξονες διερεύνησης και αρχές που τέθηκαν από την ομάδα μελέτης, εντοπίστηκαν προβλήματα και ανοιχτά ζητήματα των περιοχών, τα οποία αξιολογήθηκαν με βάση τη βαρύτητά τους. Παράλληλα, έγινε νέα θεματική χαρτογράφηση και ομαδοποίηση των αποτελεσμάτων της μέχρι τώρα έρευνας, διαμέσου της αναλυτικής μεθόδου S.W.O.T.

### 01.3 ΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ

Στη συνέχεια και αφού πρώτα μέσα από κριτική θεώρηση, χαρτογραφικά και ποσοτικά δεδομένα, εντοπίστηκε η πιο δυσμενής συνθήκη που αφορά στα όρια συνύπαρξης κατοικίας – βιομηχανίας, ορίστηκε πιο εστιασμένα η περιοχή παρέμβασης, για την οποία υπήρξαν, σκέψεις με στρατηγική που υπαγορεύει την αστική αναζωογόνηση και την επανατοποθέτηση των υπό μελέτη ορίων.

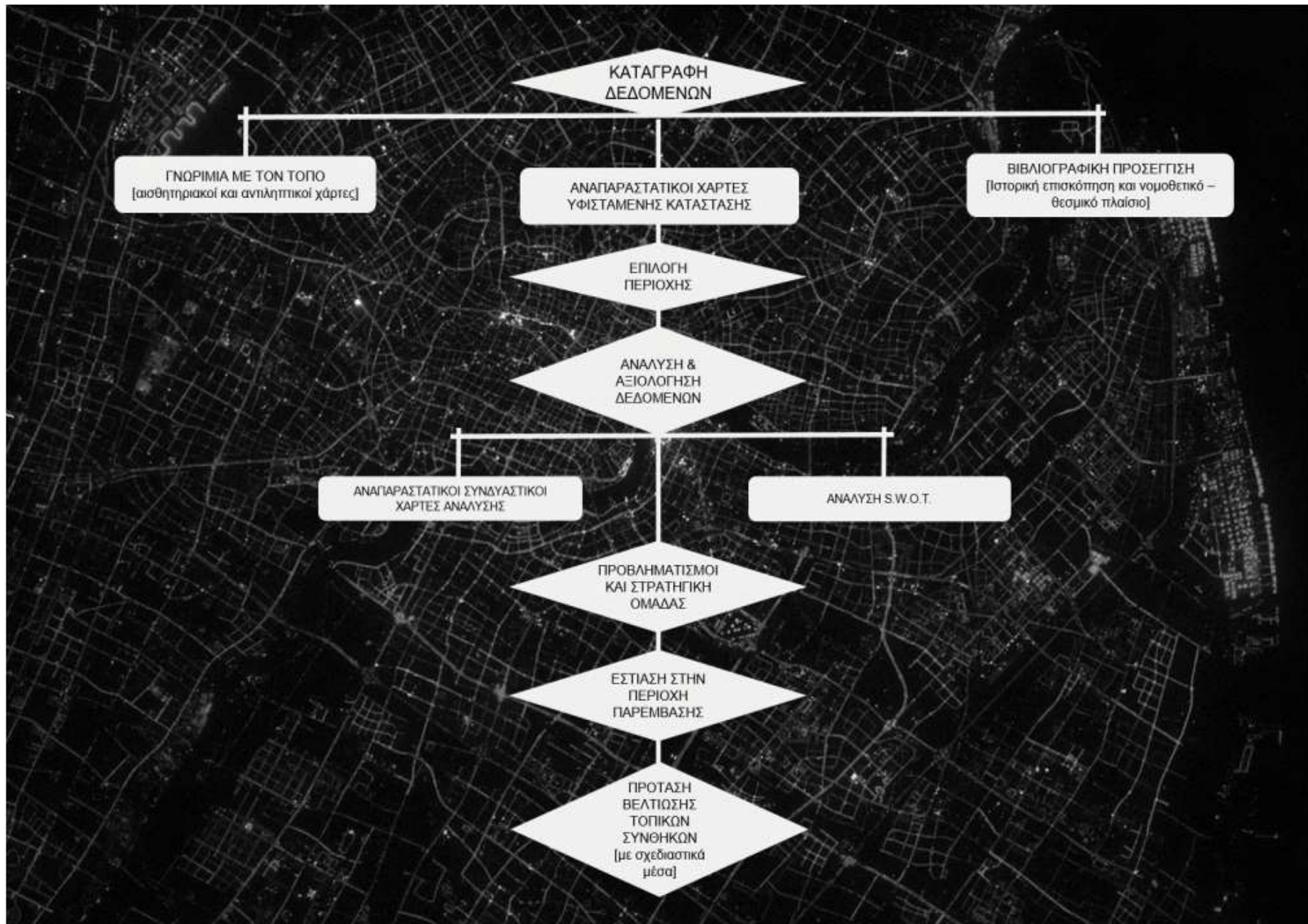
### 01.4 ΠΡΟΤΑΣΗ

Τέλος, προτάθηκε, μέσα από μια πρόθεση σχεδιασμού, ένα πρότυπο για τον καλύτερο διάλογο μεταξύ της ζώνης κατοικίας και της ζώνης βιομηχανίας, που να μπορεί ενδεχομένως να εφαρμοστεί πολλαπλές φορές και σε διαφορετικές κλίμακες παρέμβασης, ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες και την περιοχή.



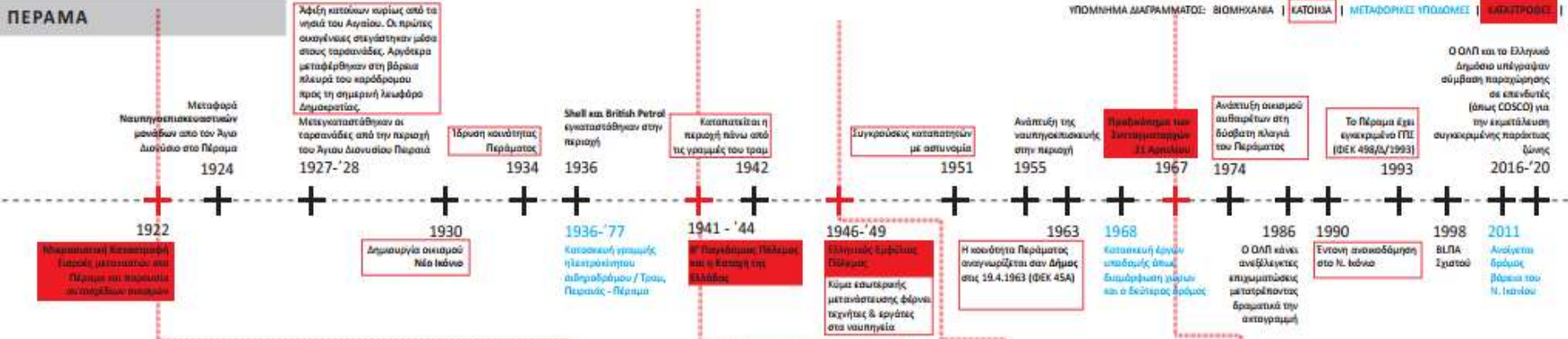


## 02 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

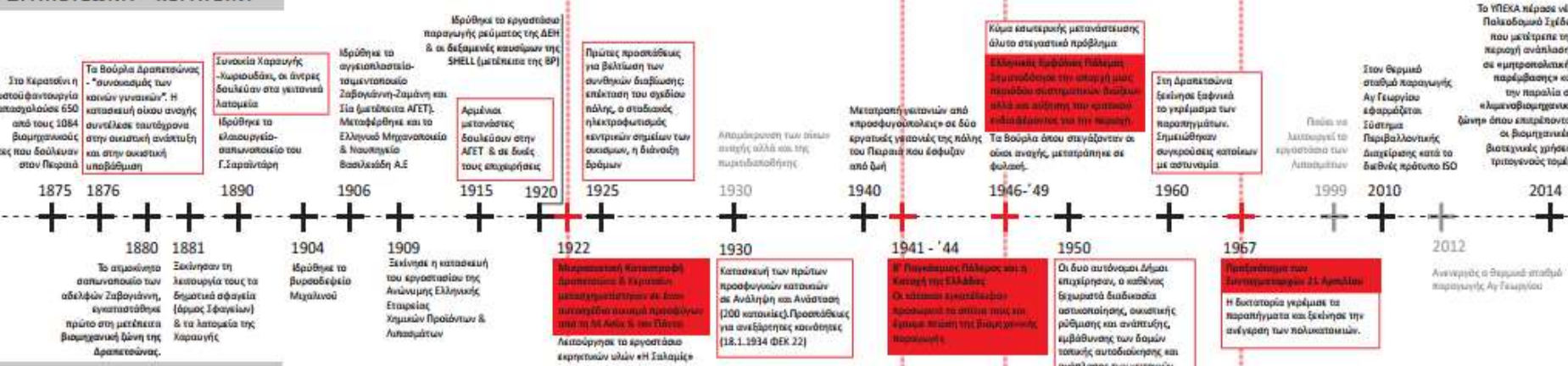


### 03 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

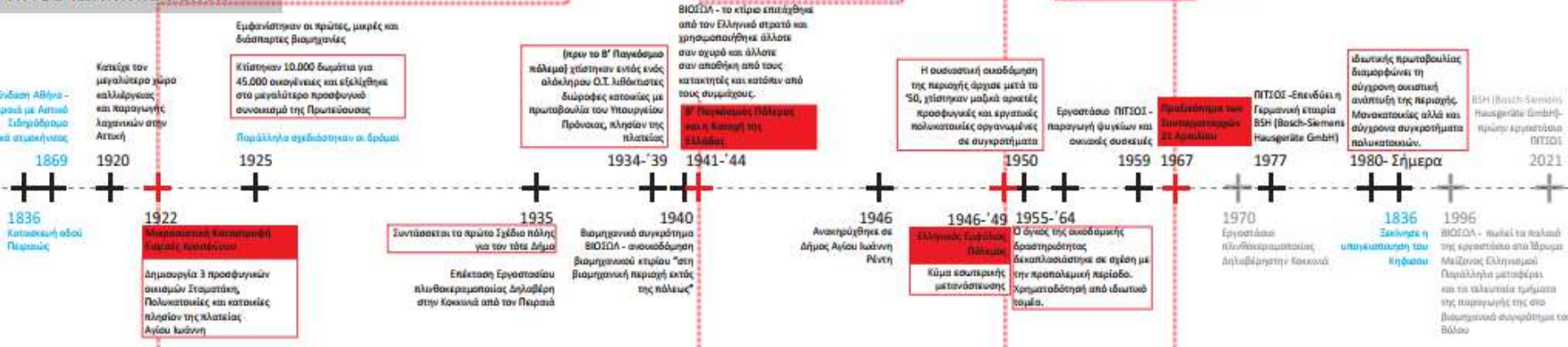
#### ΠΕΡΑΜΑ



#### ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ - ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ



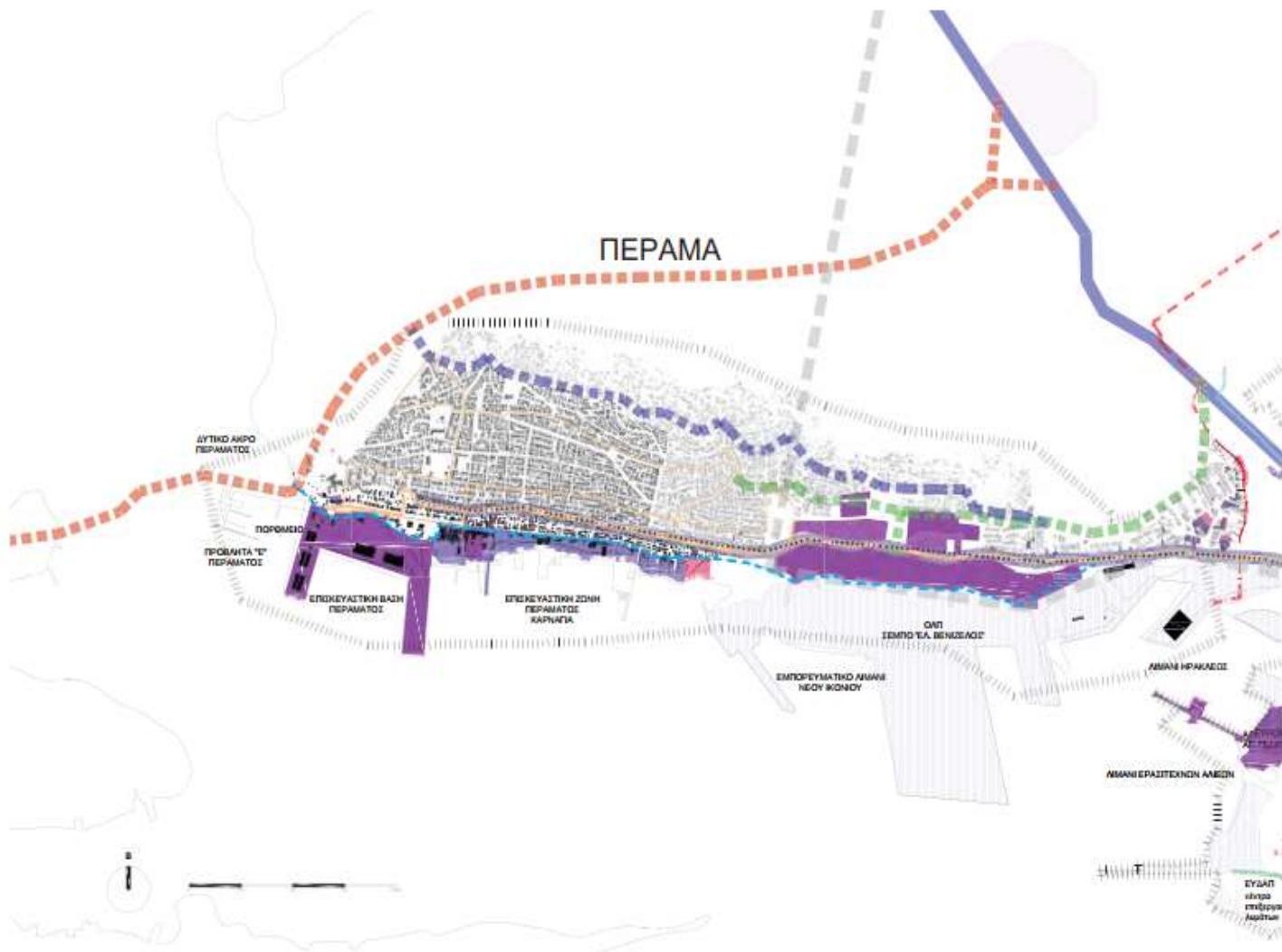
#### ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗ



### 03.Α.1 ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΜΕ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

ΥΠΟΜΗΝΙΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ: ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ | ΚΑΤΟΙΚΙΑ | ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ | ΚΑΤΑΡΤΙΣΕΙΣ

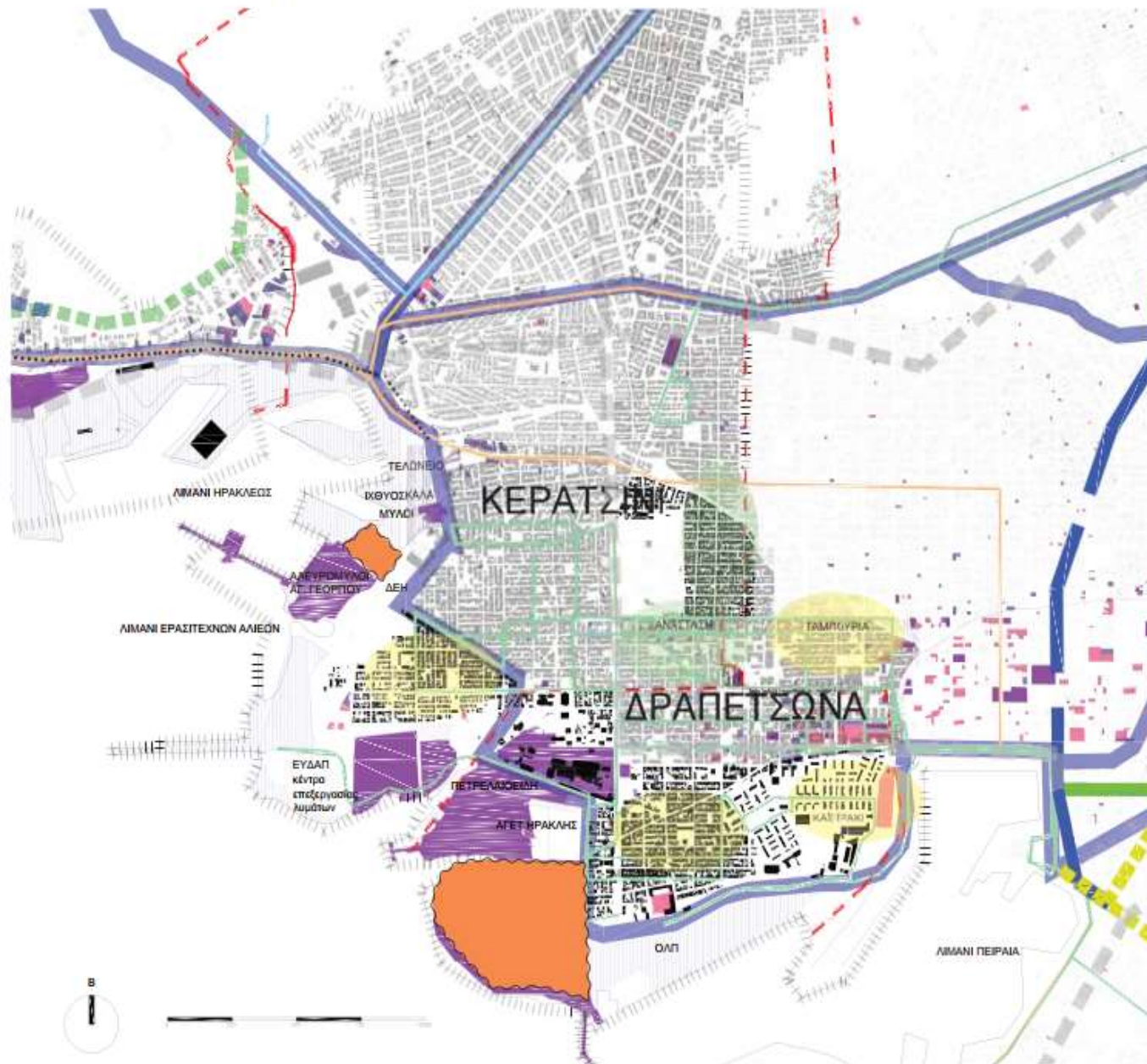
03.A.2 ΠΕΡΑΜΑ



Μια σύντομη ματιά στα ιστορικά γεγονότα που επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό την εξέλιξη και την εικόνα του αστικού ιστού που συναντάται σήμερα στο Πέραμα, δείχνει με σειρά παλαιότητας, ότι υπήρξε κομβική η εισροή και εγκατάσταση προσφύγων το 1922 και πολύ σύντομα, μόλις το 1924 η μεταφορά των πρώτων Ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου. Έπειτα ακολούθησαν 40 περίπου χρόνια που ο οικισμός αναπτυσσόταν, ώσπου το 1963 αναγνωρίστηκε από το κράτος ως Δήμος. Στον τομέα της βαριάς βιομηχανίας στην περιοχή, παρατηρείται ως έντονη η δραστηριότητα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, αφού από το 1986 προχώρησε σε ανεξέλεγκτες επωματώσεις και αλλοίωση του αστικού παραθαλάσσιου μετώπου. Για την σύγχρονη περίοδο και το 2019, κομβικής σημασίας γεγονός αποτελεί η επένδυση της ιδιωτικών συμφερόντων εταιρείας, COSCO, για την εκμετάλλευση τμήματος του υφιστάμενου παράκτιου μετώπου και την ανάπτυξη του λιμένα.

- ||||| ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΠΙΜΕΛΕΡΕΤΟΣ
- ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΥ
- ΑΡΧΑΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΟΙΚΗΣΗΣ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΟΙΚΗΣΗΣ (ΣΧΕΔΙΟ ΠΟΛΗΣ 1963)
- ΠΕΡΙΟΧΗ 'ΑΥΘΑΙΡΕΤΗΣ' ΚΑΤΟΙΚΗΣΗΣ (ΣΧΕΔΙΟ ΠΟΛΗΣ 1963)
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ / ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΗ
- ΜΗ ΟΙΚΟΔΟΜΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
- ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
- ΑΠΟΘΗΚΕΣ
- ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΛΗΜΜΑ
- ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ Δ. ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
- ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ Δ. ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
- ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ Δ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΣ & ΑΓ. Ι. ΡΕΝΤΗΣ
- ΚΥΡΙΑ ΟΔΙΚΑ ΑΞΟΝΕΣ
- ΜΕΤΡΟ 1 ΠΕΡΑΙΑΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ
- ΜΕΤΡΟ 2 ΑΝΘΩΠΙΩΝΗ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ
- ΜΕΤΡΟ 3 ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ
- TRAM
- ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ TRAM
- ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟ ΟΔΙΚΟ ΑΞΟΝΑΣ ΣΧΙΣΤΟ - ΣΑΛΑΜΙΝΑ
- ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΔΟΚΛΗΡΟΣΗΣ 2ης ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΜΕ Α. ΣΧΙΣΤΟΥ (Βόρειος Κλάδος)
- ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΔΟΚΛΗΡΟΣΗΣ 2ης ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΜΕ Α. ΣΧΙΣΤΟΥ (Νότιος Κλάδος)
- ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΓΡΑΜΜΕΣ
- TRAM ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ (ΜΗ ΣΥΝΕΡΓΟ 1977)
- ΓΡΑΜΜΗ ΑΠΛΑΙΩΣ

### 03.A.3 ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ - ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ



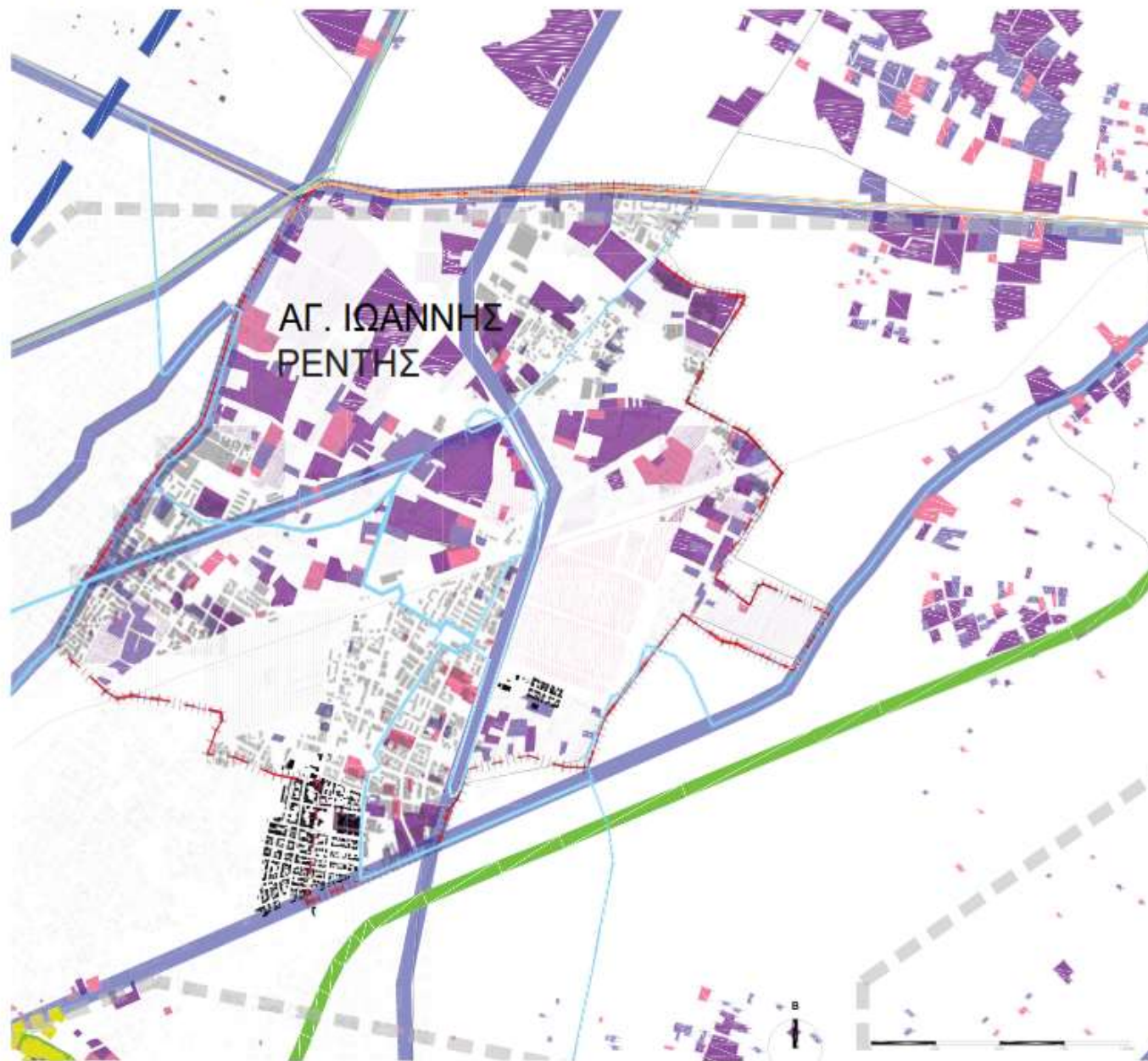
Μια σύντομη ματιά στα ιστορικά γεγονότα που επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό την εξέλιξη και την εικόνα του αστικού ιστού, που συναντάται σήμερα στον Δήμο Δραπετσώνας – Κερατσίνι, αναδεικνύει ως σημαντική την εν γένει βιομηχανική – βιοτεχνική δραστηριότητα στην περιοχή ήδη από το 1875, πριν τον εξηλεκτισμό.

Μεγάλη επένδυση που έφερε και την πιο βαριά βιομηχανία στην περιοχή, υπήρξε η ίδρυση του εργοστασίου παραγωγής ρεύματος της Δημόσιας Υπηρεσίας Ηλεκτρισμού το 1920. Η εισροή προσφύγων το 1922 αύξησε απότομα τον υπάρχοντα πληθυσμό ενώ 20 χρόνια αργότερα πριν τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, ξεκίνησε μια προσπάθεια εξυγίανσης και βελτίωσης των συνθηκών ζωής των ενεργών κατοίκων των προσφυγικών κοινοτήτων της Δραπετσώνας.

Μεταπολεμικά, άλλη μια προσπάθεια προς την ίδια κατεύθυνση έγινε επί Δικτατορίας, το 1967 οπότε γκερμιστήκαν τα παραπήγματα και ανεγέρθηκαν σύγχρονες πολυκατοικίες. Οι συνθήκες ζωής όμως, παραμένουν γενικά σε χαμηλό επίπεδο για χρόνια, και μια κίνηση "καθαρισμού" ήταν η διακοπή λειτουργίας του εργοστασίου Λιπασμάτων μόλις το 1999. Στα σχέδια που επηρεάζουν σήμερα τον Δήμο, ανήκει το νέο εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο του ΥΠΕΚΑ που αντιμετωπίζει την περιοχή ως μητροπολιτικό κέντρο με παραλακό μέτωπο διαμορφωμένο υπό έλεγχο, ως ενεργή λιμενοβιομηχανική ζώνη.

- ΚΑΤΑΣΧΕΥΗ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ 1930 ΚΙ ΕΠΙΤΑ
- ΑΥΤΟΣΧΕΔΙΩΣΕΙΣ
- ΜΗ ΕΞΕΡΘΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
- ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΠΙΔΕΙΞΕΡΟΝΤΟΣ
- ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΥ
- ΑΡΧΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΟΙΚΗΣ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΟΙΚΗΣ (1960 ΚΑΙ ΜΕΤΕΠΙΤΑ)
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ / ΝΑΥΤΗΓΩΣΤΕΠΕΚΥΗ
- ΜΗ ΟΛΟΚΛΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
- ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
- ΑΠΟΘΗΚΕΣ
- ΕΠΙΘΥΜΗΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΑΜΕΣΑ
- ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ Δ. ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
- ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ Δ. ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
- ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ Δ. ΝΙΚΑΙΑΣ & ΑΓ. Ι. ΡΕΝΤΗΣ
- ΚΥΡΙΑ ΟΔΗΓΙΑ ΑΞΟΝΕΣ
- ΜΕΤΡΟ 1 ΠΕΡΑΙΑΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ
- ΜΕΤΡΟ 2 ΑΝΘΟΥΣΙΩΝ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ
- ΜΕΤΡΟ 3 ΑΓ. ΜΑΡΙΑΣ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ
- ΤΡΑΜ
- ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΤΡΑΜ
- ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΙ ΟΔΗΓΕΣ ΑΞΟΝΑΣ ΣΧΙΣΤΟ - ΣΑΡΑΜΗΝΑ
- ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗΣ 2ης ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΜΕ Δ. ΣΙΣΤΕΙΟΥ (βόρειος κλάδος)
- ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗΣ 2ης ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΜΕ Δ. ΣΙΣΤΕΙΟΥ (νότιος κλάδος)
- ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΓΡΑΜΜΕΣ
- ΤΡΑΜ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ (2Η ΕΠΕΡΜΟ 1977)

### 03.A.4 ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗΣ



Ακόμη μια σύντομη ματιά στα ιστορικά γεγονότα που επηρέασαν την εξέλιξη και την εικόνα του αστικού ιστού, στην περιοχή του Αγίου Ιωάννη Ρέντη, δείχνει ότι η περιοχή λόγω της εγγύτητάς της με την παλιά Αθήνα, έχει αρκετά μακρόβια ιστορία. Το 1836 πέρασε από την περιοχή η οδός Πειραιώς, ενώ το 1869 έως σήμερα από το σημείο διέρχεται και η γραμμή του ατμοκινήτου, τότε, σιδηροδρόμου για τη σύνδεση της Αθήνας με το επίνειό της.

Μέχρι το 1922 επρόκειτο ουσιαστικά για τόπο εξοχικών κατοικιών και κυρίως καλλιέργειας και παραγωγής λαχανικών για την τροφοδοσία της Αθήνας, ενώ στη συνέχεια η εγκατάσταση προσφύγων δημιούργησε τρεις βασικούς οικισμούς και έφερε στην περιοχή τις πρώτες μικρές βιομηχανίες και βιοτεχνίες, διατηρώντας το προφίλ των εμπορικών συναλλαγών.

Το 1925 μάλιστα κτίστηκαν προγραμματισμένα από το κράτος, υποδομές για 45.000 οικογένειες, αναδεικνύοντας τον Ρέντη ως τον μεγαλύτερο προσφυγικό θύλακα της πρωτεύουσας. Το 1946 ανακηρύχθηκε επίσημα σε Δήμο. Ακολούθησε μια δεκαετία το 1955-1964 που η ανάπτυξη της βιομηχανικής δραστηριότητας, προκάλεσε το ενδιαφέρον ιδιωτών επενδυτών, που έκτισαν μαζικά εργατικές κατοικίες για τη φιλοξενία των εργαζομένων στις τοπικές πολύ δραστήριες επιχειρήσεις.

Η έντονη οικιστική ανάπτυξη από το 1980 περίπου, επηρέασε και την κατάσταση του Κηφισού ποταμού, που περνά από την περιοχή μελέτης και τμηματικά έχει υπογειοποιηθεί, αλλοιώνοντας το φυσικό τοπίο. Η σημερινή κατάσταση της περιοχής, λόγω της πρόσφατης οικονομικής κρίσης, δείχνει ελαφριά πτώση των βιομηχανικών – βιοτεχνικών δραστηριοτήτων και γενική εικόνα υποβάθμισης στις τοπικές κατοικίες.

- ||| ||| ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΠΙΧΑΡΑΚΤΕΡΟΤΟΣ
- ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΥ
- ΑΡΧΑΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ (1980 ΚΑΙ ΜΕΤΕΠΕΙΤΑ)
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ / ΝΑΥΤΗΓΕΙΟΠΕΚΤΗ
- ΜΗ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
- ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
- ΑΠΟΘΗΚΕΣ
- ΕΠΙΧΩΡΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΑΜΕΣΑ
- ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ Δ. ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
- ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ Δ. ΚΕΡΑΤΣΙΝΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΙΩΝΑΣ
- ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ Δ. ΝΙΚΑΙΑΣ & ΑΓ. Ι. ΡΕΝΤΗΣ
- ΚΥΡΙΑ ΟΔΟΚΟΙ ΑΖΟΝΕΣ
- ΜΕΤΡΟ 1 ΠΕΡΑΙΑΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ
- ΜΕΤΡΟ 2 ΑΝΘΟΥΣΙΩΝ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ
- ΜΕΤΡΟ 3 ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ - ΑΕΡΟΠΟΡΙΟ
- TRAM
- ΜΕΛΩΝΤΗΚΗ ΓΡΑΜΜΗ TRAM
- ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΖΟΝΕΣ ΣΧΕΤΟ - ΣΑΛΑΜΙΝΑ
- ΠΡΟΤΑΧΗ ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗΣ 2ης ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΜΕ Α. ΣΙΣΤΟΥ (βόρειος κλάδος)
- ΠΡΟΤΑΧΗ ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗΣ 2ης ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΜΕ Α. ΣΙΣΤΟΥ (νότιος κλάδος)
- ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΓΡΑΜΜΕΣ

Πηγή: ΘΜΕΣΑ/Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Τοποσίωση ΓΠΕ Δήμου Περάματος Αττικής, Α' φάση Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Αστική Δομή Χρήσεις Γης (Θεσμιό Πλαίσιο), Μάρτιος 2009  
 ΕΛΣΤΑΤ, Ψηφιακό Τοπογραφικό Υπόβαθρο Π. Αττικής και Π.Ε. Πειραιώς  
 Αττικό Μετρό Α.Ε. 1996, Χρήσεις Γης ΜΑΜ (Αττικό Μετρό), 1996



### 03.Β ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ



#### ΚΥΡΗΓΜΕΝΑ ΜΝΗΜΕΙΑ

**Όρος Αιγάλεω** – Τόπος χρήζων ειδικής προστασίας με την υπουργική απόφαση 25638/1969

**Πύργος της Ηετιώνειας** – Θέση Καστράκι στην Δραπετσώνα – Ιστορικά διατηρητέο μνημείο ,αρχαιολογικός χώρος με την υπουργική απόφαση 21220/1967

**Λόφος Αγ. Γεωργίου** – Κερατσίνι – Ιστορικός τόπος χρήζων ειδικής προστασίας με τις υπουργικές αποφάσεις 29776/307/1959 & 54511/619/1960

Τμήμα του συγκροτήματος εργοστασίου λιπασμάτων στην Δραπετσώνα – Νεότερο μνημείο με την υπουργική απόφαση 3025/63938

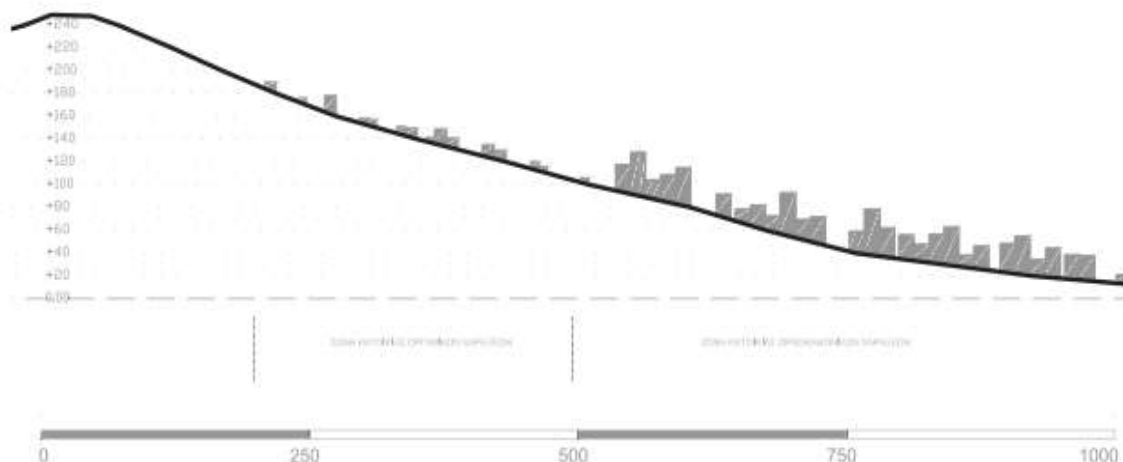
- Θαλάσσια περιοχή Σαρωνικού κόλπου
- Τμήμα όρους Αιγάλεω
- Αρχαιολογικός χώρος Ηετιώνειας πύλης
- Περιοχή λόφου Αγ. Γεωργίου
- Ευρύτερη περιοχή Λιπασμάτων

## 03.Β ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

### ΣΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

Μια αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης με τα σχεδιαστικά εργαλεία της χαρτογράφησης και της τομής, δείχνει ότι το Πέραμα χωρίζεται σε 4 ζώνες με σαφές περιεχόμενο και έντονη διαφοροποίηση στο ανάγλυφο της καθεμιάς, οι οποίες είναι:

1. **Ζώνη πρασίνου**, που αποτελεί και τμήμα του προστατευόμενου όρους και του Άλλους Αιγαίου. Πρόκειται για βουνό με κλίση που σημειακά ξεπερνά το 45% και καθιστά την έκταση του Δήμου μη εκμεταλλεύσιμη.



### ΣΤΗ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ

Με τα αντίστοιχα μέσα απεικόνισης της υφιστάμενης κατάστασης, παρατηρείται η σημαντική διαφορά ότι η κλίση του αναγλύφου είναι πολύ πιο ήπια εδώ και η πόλη οργανώνεται βάσει σχεδιασμού, με οργανωμένα οικοδομικά τετράγωνα. Υπάρχει κι εδώ σαφής διαχωρισμός των χρήσεων σε ζώνες και στο αποτύπωμά τους στο χώρο, οπότε διαβάζοντας την τομή φαίνεται:

2. **Ζώνη κατοικίας**, όπου αναπτύσσονται αποκλειστικά χρήσεις μεικτής κατοικίας με ενδιαφέρουσα όμως εναλλαγή της φυσιογνωμίας της. Όπως φαίνεται στην τομή, υπάρχουν δύο επιμέρους ζώνες που εξαρτώνται και από το φυσικό πρηνές. Στο ορεινό τμήμα προς το βουνό, η ζώνη κατοικίας αναπτύσσεται με οργανικές χαράξεις, που προέκυψαν από ιδιωτική καθαρά πρωτοβουλία – κάποτε επρόκειτο για αυθαίρετη δόμηση, ενώ στο τμήμα κοντά στη θάλασσα, ο ιστός οργανώνεται ελεγχόμενα και με ορθοκανονικές χαράξεις στο σχέδιο πόλεως.

3. **Ζώνη κεντρικού οδικού άξονα**, που αποτελεί βασικά το όριο που χωρίζει τη βιομηχανία από τη ζώνη κατοικίας και είναι η λεωφόρος Δημοκρατίας.

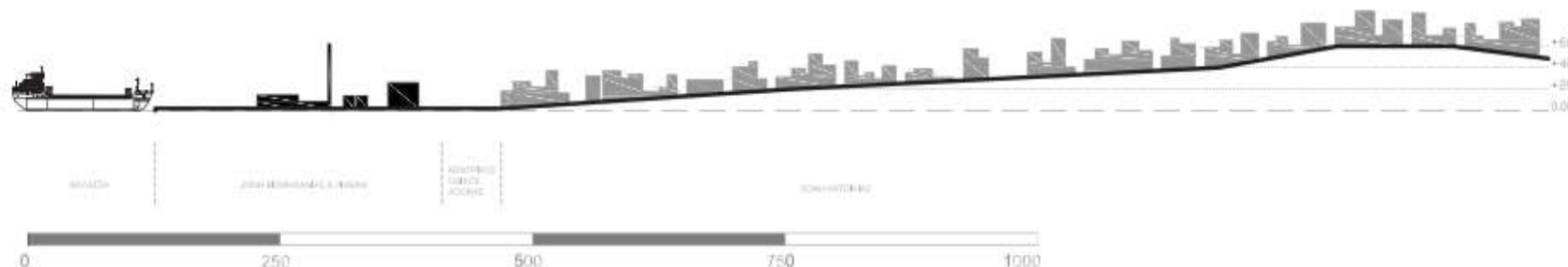
4. **Ζώνη Βιομηχανίας και Λιμένα**, στην οποία εγκαθίστανται δραστηριότητες, ιδιωτικών συμφερόντων και βαριάς κυρίως βιομηχανίας και ναυπηγοεπισκευτικής σε όλο το θαλάσσιο μέτωπο.



1. **Ζώνη βιομηχανίας και λιμένα**, σε άμεση επαφή με το διαμορφωμένο θαλάσσιο μέτωπο, με πιο ήπιες δραστηριότητες συγκριτικά με το Πέραμα.

2. **Ζώνη κεντρικού οδικού άξονα**, που επίσης διαχωρίζει τις δύο διαφορετικές χρήσεις και χρησιμεύει στις εμπορικές δραστηριότητες.

3. **Ζώνη κατοικίας, με μεικτές χρήσεις**, που φέρει όλα τα χαρακτηριστικά σύγχρονης πόλης.





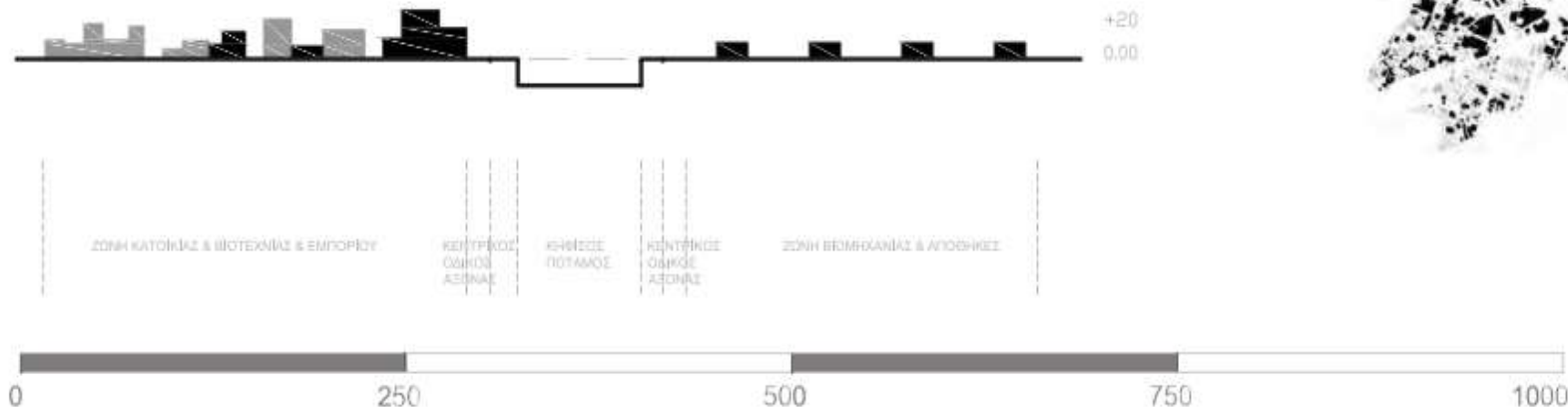
**ΣΤΟΝ ΑΓΙΟ ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ**

Η υφιστάμενη κατάσταση του Δήμου, φαίνεται στην τομή που απεικονίζει τις τοπικές συνθήκες ως ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα. Βασική διαφορά σε αυτή την περίπτωση μελέτης αποτελεί το γεγονός ότι η περιοχή δεν έχει θαλάσσιο μέτωπο και γειτνιάζει περιμετρικά με άλλους Δήμους της ενδοχώρας της Αττικής.

Επίσης, το ανάγλυφο δεν παρουσιάζει μεν σημαντικές υψομετρικές διαφορές, αλλά έχει χαρακτηριστικό την κοίτη του κηφισού ποταμού, ο οποίος διέρχεται από την περιοχή και σχεδόν τη διχοτομεί, όντας υπογειοποιημένος σε μεγάλο του τμήμα. Χαρακτηριστικό της περιοχής, είναι ότι δεν μπορούν να διακριθούν οι χρήσεις σε σαφείς ζώνες,

όπως στις δύο άλλες περιοχές μελέτης. Εδώ, η λογική οργανώνει το χώρο σε θύλακες, αφού υπάρχουν μεν εκτάσεις αμιγούς βιομηχανίας – βιοτεχνίας – αποθηκών, αλλά το βασικό γνώρισμα είναι η συνύπαρξη των παραπάνω με την αμιγή κατοικία. Είναι χαρακτηριστικό ότι είτε πρόκειται για συγκροτήματα εργατικών κατοικιών, είτε για παλιούς προσφυγικούς οικισμούς, τα όρια με τη βιομηχανία είναι πιο δυσδιάκριτα, αφού σε πολλά σημεία κατοικία και βιομηχανία γειτνιάζουν σε επίπεδο μεσοτοιχίας. Σε αυτό παίζει ρόλο και ο χαρακτήρας της βιομηχανίας που είναι πολύ πιο φιλική και ήπια, συγκριτικά με τις δύο άλλες περιοχές,

■ ΚΑΤΟΙΚΙΑ ■ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ



### 03.Γ ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

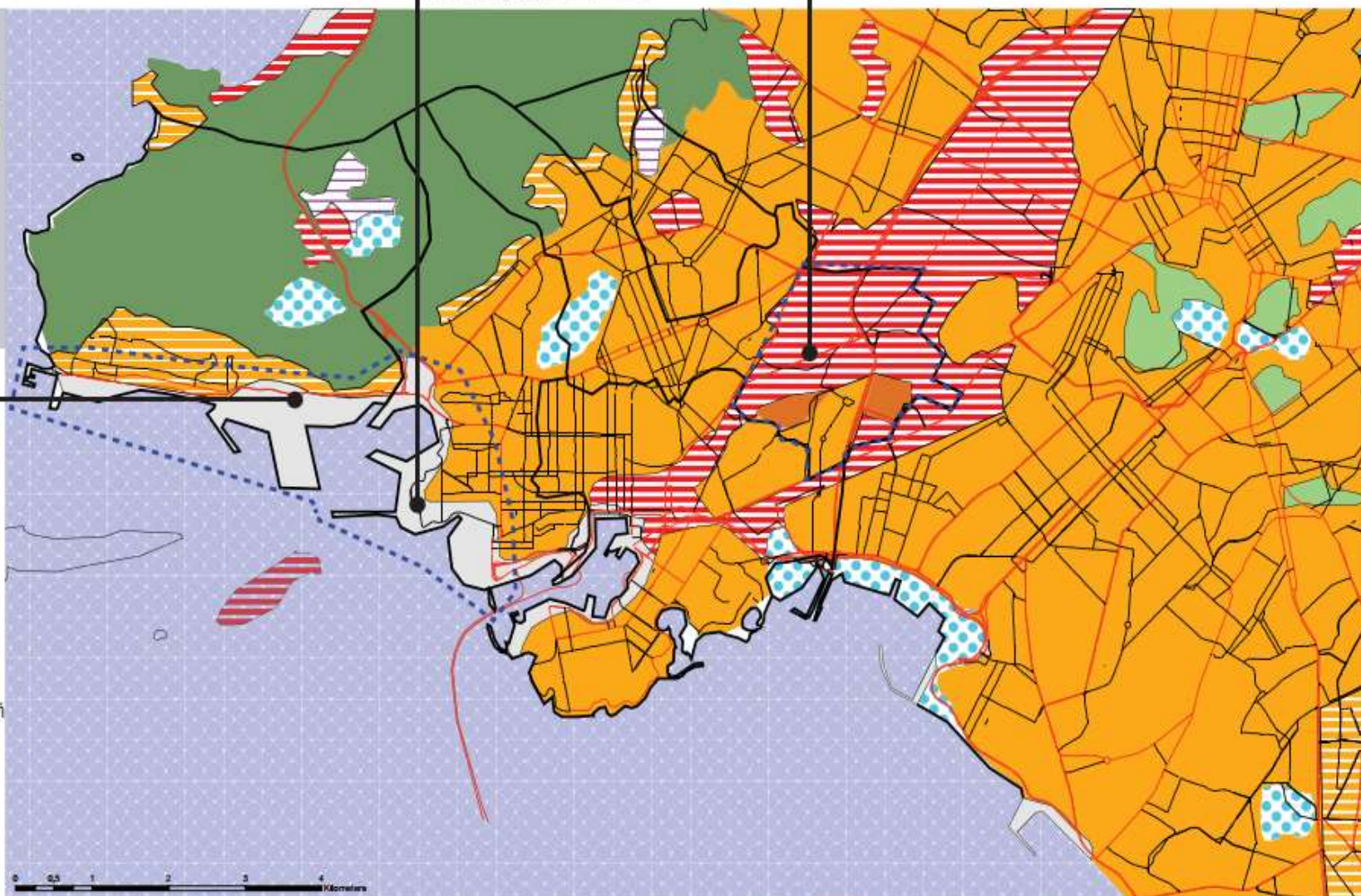
#### ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ-ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ



#### ΑΓ.ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗΣ



Στο χάρτη, απεικονίζονται οι ζώνες με τις κυρίαρχες χρήσεις. Παρατηρείται ότι το θαλάσσιο μέτωπο στους Δήμους Περάματος και Δραπετσώνας-Κερατσινίου διαμορφώνεται αποκλειστικά με χρήσεις βιομηχανίας και ναυπηγοεπισκευής, δημιουργώντας σκληρό όριο και αποκλείοντας την πόλη – αστικό ιστό από το φυσικό στοιχείο της θάλασσας.



#### ΠΕΡΑΜΑ



εγκαταστάσεις πολεμικού ναυτικού

επιβατικό λιμάνι

εμπορικό λιμάνι

ναυπηγοεπισκευαστική βάση

πετρέλαιο

βιομηχανία

ΔΕΗ - ΕΥΔΑΠ

ΣΥΝΕΧΗΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ

ΑΣΥΝΕΧΗΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ & ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ & ΑΝΑΨΥΧΗ

ΔΑΣΗ • ΗΜΙΦΥΣΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ

ΖΩΝΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

ΧΩΡΟΙ ΕΞΟΥΡΥΞΕΩΣ ΟΡΥΚΤΩΝ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ

ΟΔΙΚΑ & ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ

ΧΩΡΟΙ ΕΞΟΥΡΥΞΕΩΣ ΟΡΥΚΤΩΝ

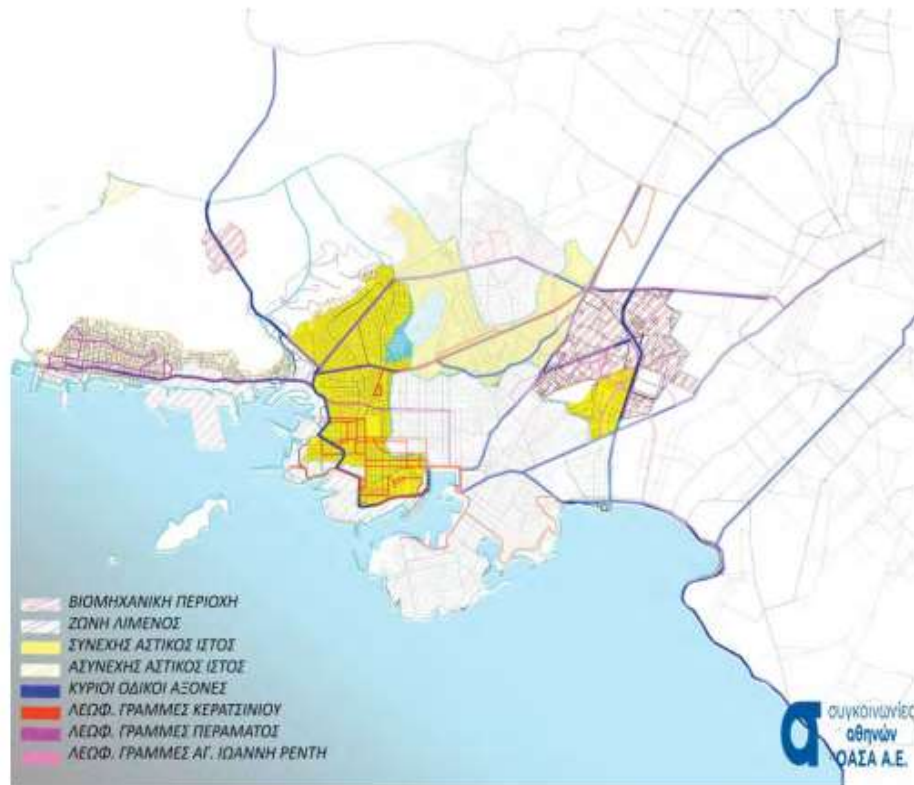
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟΣ • ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ

ΚΥΡΙΑΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ

ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ

### 03.Δ ΔΙΚΤΥΩΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ



ΧΑΡΤΗΣ ΟΑΣΑ

#### ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Οι περιοχές παρουσιάζουν καλή δικτύωση μέσω κεντρικών οδικών αξόνων τόσο με την Αθήνα και τον Πειραιά, όσο και με την υπόλοιπη χώρα. Πρόκειται για δίκτυο που εξυπηρετεί τις μετακινήσεις που σχετίζονται με τις δραστηριότητες της βιομηχανίας, το υπερτοπικό εμπόριο αλλά και τις ανάγκες της πόλης.



ΧΑΡΤΗΣ ΜΕΣΩΝ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ

#### ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Τα μέσα σταθερής τροχιάς δεν εξυπηρετούν επαρκώς τις περιοχές μελέτη δυσκολεύοντας την προσβασιμότητα, χωρίς ιδιωτικό μέσο. Πιο συγκεκριμένα, οι γραμμές του ηλεκτρικού και προαστιακού σιδηρόδρομου καταλήγουν στο Δήμο Πειραιά, ενώ βρίσκονται υπό κατασκευή νέες γραμμές, που επίσης θα εξυπηρετούν κυρίως περιοχές εκτός των υπό μελέτη Δήμων. Σύμφωνα με πηγές της εταιρείας ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. βρίσκεται υπό μελέτη, σχέδιο δημιουργίας νέων γραμμών που θα εξυπηρετούν στο σύνολό τους τις περιοχές.

Αναφορικά με τα τροχοφόρα μέσα μαζικής μεταφοράς, παρατηρείται ότι συνδέουν ικανοποιητικά τους υπό μελέτη Δήμους τόσο με τις γειτονικές περιοχές, όσο και με το κέντρο του Πειραιά και κατ' επέκταση της Αθήνας, εξασφαλίζοντας την ανεπάρκεια των μέσων σταθερής τροχιάς.

## 03.Ε ΧΑΡΤΕΣ ΤΥΠΟΥ ΝΟΛΛΙ - ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΔΙΠΟΛΩΝ

### 03.Ε.1 ΚΤΙΣΤΟ - ΑΚΤΙΣΤΟ

#### ΠΕΡΑΜΑ



- Δημοτική ενότητα αποκομμένη από τον υπόλοιπο αστικό ιστό της περιφέρειας Πειραιά
- Η αλλαγή κυρίαρχης χρήσης, από βαριά βιομηχανία σε μικτή και εν τέλει αμιγή κατοικία προς το βουνό, διαμορφώνει 3 χαρακτηριστικές ζώνες δόμησης εντός της δημοτικής ενότητας
- Πυκνή παρουσία κτιστού στο παράκτιο μέτωπο λόγω αμιγούς βιομηχανικής δραστηριότητας που απαιτεί βαριές εγκαταστάσεις
- Εκτός της παράκτιας ζώνης, κυριαρχεί η κατοικία, τόσο σε διαμορφωμένα Ο.Τ. πυκνής δόμησης, όσο και σε οργανικές πολεοδομικά χαράξεις πάνω σε έντονο ανάγλυφο, όπου η δόμηση είναι αραιή και χαμηλού συντελεστή – πρόκειται κυρίως για αυθαίρετες κατασκευές
- Χαρακτηριστική είναι η παρουσία μεγάλου οδικού άξονα – ως κενού δόμησης – που χωρίζει τη ζώνη βιομηχανίας με την κατοικία

#### ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ - ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ



- Η δημοτική ενότητα στο ανατολικό της τμήμα γειτνιάζει με άλλες περιοχές μικτής κατοικίας, γεγονός που επηρεάζει τον τύπο του ιστού της
- Η επικράτηση των δύο ζωνών κυρίαρχων χρήσεων, βιομηχανίας – κατοικίας, δημιουργεί αντίκτυπο στο δομημένο ιστό
- Το παράκτιο μέτωπο διαμορφώνεται από βιομηχανικές εγκαταστάσεις, πιο ήπιου τύπου συγκριτικά με αυτές του Περάματος
- Η δόμηση εντός βιομηχανικής ζώνης, συγκριτικά πάλι με την αντίστοιχη του Περάματος, είναι σαφώς πιο αραιή και πιο οικολογικά τοποθετημένη
- Η κατοικία εντός της δημοτικής ενότητας, έχει όλα τα χαρακτηριστικά πόλης, με χαραγμένα Ο.Τ. και υψηλό συντελεστή δόμησης, που δημιουργεί μεγάλη πυκνότητα στον ιστό
- Ο διαχωρισμός βιομηχανίας – κατοικίας γίνεται και σε αυτή την περίπτωση με τη διαμεσολάβηση φαρδύ οδικού άξονα

#### ΑΓΙΟ ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ



- Λειτουργεί ως μια “ανεξάρτητη” οντότητα – ως θύλακας που γειτνιάζει με περιοχές που έχουν πυκνό αστικό ιστό
- Οριοθετείται από μεγάλους οδικούς άξονες ενώ τέμνεται από γραμμές του Ο.Σ.Ε. και την εθνική οδό που δημιουργούν μεγάλα ευθύγραμμα κενά στην πόλη
- Στο εσωτερικό του θύλακα η δόμηση είναι αραιή, συγκριτικά με το Πέραμα και το Κερατσίνι
- Χαρακτηριστικό του είναι η διαμόρφωση ενοτήτων με χρήσεις βιομηχανίας-βιοτεχνίας-εμπορίου και κατοικίας, η οποία εδώ έχει χαρακτηριστικά μαζικής κατοίκησης οργανωμένης από το κράτος και όχι ιδιωτικής πρωτοβουλίας

## 03.Ε.2 ΔΙΠΟΛΟ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ - ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

ΠΕΡΑΜΑ

- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
- ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
- ΑΠΟΘΗΚΕΣ
- ΚΑΤΟΙΚΙΑ



### ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ

31.23% ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ / ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ / ΑΠΟΘΗΚΕΣ

68.77% ΚΑΤΟΙΚΙΑ

Στο Πέραμα το αποτύπωμα των χρήσεων βιομηχανίας σχηματίζεται ως συνεχής ζώνη μπροστά στο θαλάσσιο μέτωπο, με μεγάλη πυκνότητα στη δόμηση. Βασικό χαρακτηριστικό αποτελεί η επέκταση των σχετικών δραστηριοτήτων προς την πλευρά του νερού, διαμέσου της επιχωμάτωσης και της δημιουργίας προβλητών. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μένει ανέπαφη-ανεπηρέαστη η έκταση που καταλαμβάνουν οι χρήσεις κατοικίας, αφού δεν συμπίεζεται από τη βαριά βιομηχανία

- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ - ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ - ΑΠΟΘΗΚΕΣ
- ΚΑΤΟΙΚΙΑ



Παρατηρείται μεγάλη αναλογία στο ποσοστό κάλυψης της κατοικίας, σε σχέση με το συνολικό αποτύπωμα του αστικού ιστού του Περάματος. Παράλληλα, διαβάζοντας το χάρτη από τη θάλασσα προς το βουνό, η πυκνότητα των κατοικιών σταδιακά μειώνεται. Στο γεγονός αυτό παίζει σημαντικό ρόλο και το ανάγλυφο.

ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ - ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ



### ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ

22.03% ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ / ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ / ΑΠΟΘΗΚΕΣ

77.97% ΚΑΤΟΙΚΙΑ

Παρόμοια θέση ως προς τον συνεχή αστικό ιστό της πόλης, δηλαδή επί του θαλάσσιου μετώπου, συναντάται και στην περιοχή Δραπετσώνας-Κερατσινίου. Η έκταση που καταλαμβάνει η πιο ήπια χαρακτήρα βιομηχανία, είναι αρκετά μεγάλη μέσα στην αναλογία του Δήμου, ενώ αποκόπτεται την πόλη από τη θάλασσα.



Η κατοικία καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό κάλυψης του αστικού ιστού του Δήμου Δραπετσώνας-Κερατσινίου. Παρατηρείται ότι η πυκνότητα είναι πιο έντονη γύρω από την περιοχή της βιομηχανίας, όπου αρχικά αναπτύχθηκε άναρχα, ενώ προς την περιοχή του όρους ο ιστός αραιώνει και πατάει σε έναν οργανωμένο κάναβο.

ΑΓΙΟ ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ



### ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ

56.55% ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ / ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ / ΑΠΟΘΗΚΕΣ

43.45% ΚΑΤΟΙΚΙΑ

Στον αστικό θύλακα του Ρέντη η κατάσταση διαμορφώνεται διαφορετικά, συγκριτικά με τους δύο άλλους Δήμους. Πρόκειται για πολύ πιο ήπια μορφές βιομηχανικές - βιοτεχνικές δραστηριότητες που βρίσκονται διάσπαρτες εντός των ορίων του Δήμου και καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό έκτασης μέσα στον γενικό ιστό, που ανέρχεται στο 56,55%.



Στο Δήμο Αγίου Ιωάννη-Ρέντη το ποσοστό κατοικίας καταλαμβάνει την μικρότερη έκταση σε σχέση με τους άλλους Δήμους, με ποσοστό 43,45% επί του συνολικού ιστού. Στα χάρτη αποτυπώνεται το γενικό χαρακτηριστικό, ότι η κατοικία οργανώνεται σε μικρούς θύλακες-γειτονιές που συναντώνται ανάμεσα σε μεγάλες βιομηχανίες, με τις οποίες ουσιαστικά συνυπάρχουν. Τέλος, σημειώνονται μεγάλα κενά στον ιστό που σχετίζονται με τη διέλευση κεντρικών οδών και τις γραμμές του Ο.Σ.Ε.

### 03.Ε.3 ΔΙΠΟΛΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ - ΚΤΙΣΤΟ ΚΑΙ ΔΙΠΟΛΟ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΚΤΙΣΤΟ

ΠΕΡΑΜΑ

■ ΚΑΤΟΙΚΙΑ  
■ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ



ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ  
0.65% ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

Γενική παρατήρηση αποτελεί το γεγονός ότι τα σημεία με πολιτισμικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον, είναι λιγοστά και στους τρεις Δήμους. Ταυτόχρονα, δεν οργανώνονται γύρω από κάποιο κεντρικό σημείο, που να αποτελεί πόλο έλξης για την πόλη. Το γεγονός αυτό δείχνει ότι δε δίνεται

ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ - ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ



ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ  
3.01% ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

ιδιαίτερη έμφαση στην παρουσία των στοιχείων αυτών στην καθημερινή ζωή. Ο Δήμος με το μεγαλύτερο ποσοστό χώρων αφιερωμένων στον πολιτισμό είναι της Δραπετσώνας-Κερατσινίου.

ΑΓΙΟ ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ



ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ  
1.64% ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

■ ΚΑΤΟΙΚΙΑ  
■ ΠΡΑΣΙΝΟ, ΑΝΟΙΧΤΟΙ & ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ



ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ  
7.31% ΠΡΑΣΙΝΟ, ΑΝΟΙΧΤΟΙ & ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

Οι χώροι πρασίνου, οι ανοιχτοί και δημόσιοι χώροι, που σημειώνονται στους παραπάνω χάρτες του αστικού ιστού, δείχνουν την γενικά, ελλιπή παρουσία τους στην πόλη. Πιο συγκεκριμένα στο Πέραμα οι χώροι αυτοί περιορίζονται σε μια ευθεία που λειτουργεί παράλληλα με κεντρικό οδικό άξονα της περιοχής, ενώ στην έκταση της κατοικίας είναι ελάχιστοι, σχεδόν ανύπαρκτοι. Η παρουσία του όρους Αιγάλεω, στη συγκεκριμένη περίπτωση λειτουργεί σε απόσπαση από την πόλη.



ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ  
13.19% ΠΡΑΣΙΝΟ, ΑΝΟΙΧΤΟΙ & ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

Έπειτα, στο Δήμο Δραπετσώνας-Κερατσινίου, η εικόνα του πρασίνου και των ανοιχτών χώρων, παρουσιάζεται διαφορετική, με διπλάσιο ποσοστό από αυτό του Περάματος και οργάνωση σε κεντρικές πλατείες και κόμβους, εντός των περιοχών κατοικίας. Το γεγονός αυτό, συμβάλλει αρκετά στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.



ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ  
20.65% ΠΡΑΣΙΝΟ, ΑΝΟΙΧΤΟΙ & ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

Τέλος, στον Άγιο Ιωάννη, όπου σημειώνεται και το μεγαλύτερο ποσοστό, οι χώροι αυτοί είναι διάσπαρτοι ανάμεσα σε κατοικίες και βιομηχανίες. Αυτό οφείλεται και στο ότι περίπου πέντε δεκαετίες πριν, ο τόπος αυτός χρησιμοποιούταν αποκλειστικά για καλλιέργειες.

### 03.Ε.4 ΔΙΠΟΛΟ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗΣ - ΚΤΙΣΤΟ ΚΑΙ ΔΙΠΟΛΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ - ΚΤΙΣΤΟ

■ ΚΑΤΟΙΚΙΑ  
■ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ - ΠΡΟΝΟΙΑ



ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ  
0.07% ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ - ΠΡΟΝΟΙΑ



ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ  
0.19% ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ - ΠΡΟΝΟΙΑ



ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ  
0.16% ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ - ΠΡΟΝΟΙΑ

Κοινό χαρακτηριστικό όλων των περιοχών μελέτης της παρούσας εργασίας, αποτελεί η έλλειψη δημόσιων χώρων, που να φιλοξενούν χρήσεις περίθαλψης, υγείας και πρόνοιας. Το γεγονός αυτό δείχνει την αποστασιοποίηση των υπεύθυνων κρατικών οργάνων και τις περιορισμένες παροχές, αναλογικά με τον πληθυσμό και την απόσταση που πρέπει να διανύσει κάποιος για να προσεγγίσει αυτές τις χρήσεις.

■ ΚΑΤΟΙΚΙΑ  
■ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ



ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ  
1.03% ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ



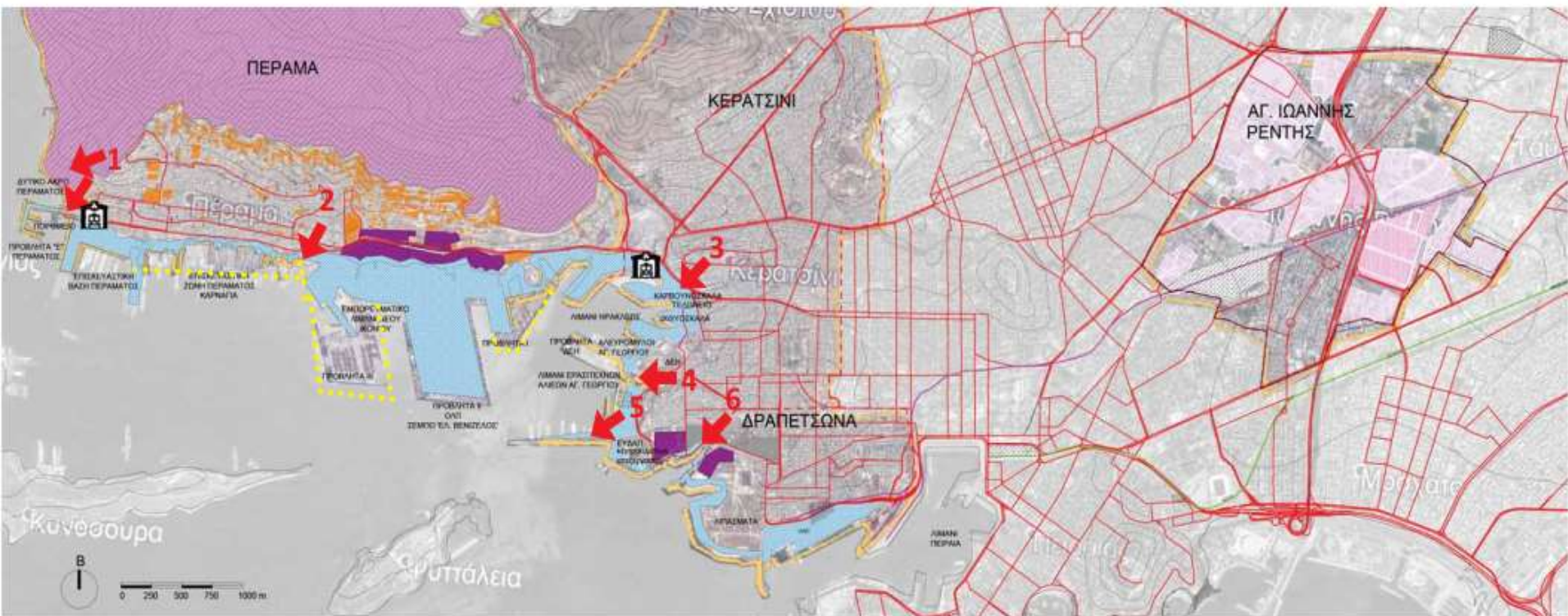
ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ  
0.72% ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ



ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΛΥΨΗΣ  
1.08% ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Σχετικά με τον τομέα της εκπαίδευσης όπως αποτυπώνεται για όλες τις βαθμίδες της, παρατηρείται ότι στους Δήμους, είναι σχετικά αραιή τοποθέτηση των εκπαιδευτικών χώρων στον αστικό ιστό, γεγονός που παραπέμπει σε συμπεράσματα που αφορούν στην υποβάθμιση του συστήματος τοπικά.

### 03.ΣΤ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ



- ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ
- ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΟΛΠ)
- ΙΔΙΟΚΤΗΤΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΕΙΟΕΙΔΩΝ
- ΙΔΙΟΤΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ (LA FARGE)
- ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΑΕΡΙΟΥ
- ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
- ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ
- ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
- ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ (La Farge)
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ - ΜΗ ΟΧΛΟΥΣΑ
- ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ
- ← ΣΗΜΕΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
- ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΥΡΟΣΒΑΣΤΙΚΗΣ

Το παραλιακό μέτωπο στους Δήμους Δραπετσώνας, Κερατσίνου και Πέραματος ανήκει κυρίως στον ΟΛΠ και υπάρχει πολύ περιορισμένος χώρος για την εκτόνωση των κατοίκων προς τη θάλασσα. Η έντονη παρουσία ναυπηγοεπιχειρησικής και βιομηχανίας δημιουργεί εμπόδιο για την προσβασιμότητα του περπατητή λόγω των σκληρών ορίων (φράχτες, τοίχοι, ελεγχόμενοι εισόδοι).

Σε περίπτωση φωτιάς ή κάποιου ατυχήματος στις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών δεν υπάρχει άμεση και ασφαλή διέξοδος διαφυγής των κατοίκων από την περιοχή του Πέραματος. Επίσης δεν υπάρχει σωστή

διαχείριση επικινδυνότητας από το Δήμο Πέραματος εφόσον ο σταθμός της πυροσβεστικής βρίσκεται στο δυτικό του άκρο.

Ο ΟΛΠ έχει παραχωρήσει παράκτιες εκτάσεις για τα επόμενα 35 χρόνια στους δήμους Πέραματος, Κερατσίνου και Δραπετσώνας για να τις αξιοποιήσουν, δυστυχώς οι δήμοι από τη μεριά τους δεν κατέχουν την οικονομική άνεση να δραστηριοποιηθούν.

Σε αντίθεση στον Αγ. Ι. Ρέντη ο χώρος ανήκει σε πολλές μικρές ιδιωτικές και οικογενειακές επιχειρήσεις.





### 03.2 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΙ



Στην ευρύτερη παράκτια περιοχή των δήμων Περάματος και Κερατινού-Δραπετσώνας, λόγω των πολλών και διαφορετικών ιδιοκτητών, αλλά και των αλλαγών των ιδιοκτησιακών καθεστώτων και των θεσμικών πλαισίων, τα τελευταία χρόνια, έχει δημιουργηθεί μία κατάσταση η οποία επηρέασε και επηρεάζει τα σχέδια και τις μελλοντικές επεμβάσεις στην περιοχή. Πιο συγκεκριμένα στην περιοχή του Περάματος, ο ΟΛΠ ως δημόσια εταιρία κοινής ωφέλειας, είχε το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτηρίων και άλλων εγκαταστάσεων της ευρύτερης περιοχής – λιμενικής ζώνης. Από τον Απρίλιο όμως του 2016, το πλειοψηφικό πακέτο 67% του ΟΛΠ, εξαγοράσθηκε από την εταιρία κινεζικών συμφερόντων Cosco Pacific Ltd. Στα πλαίσια της εξαγοράς η κινεζική πλευρά, είχε δεσμευτεί με επενδύσεις, που ακόμα και σήμερα για διάφορους λόγους (μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων που πρέπει να συνοδεύουν το κάθε έργο ξεχωριστά, αλλά και αντιδράσεις των όμορων δήμων και των επιχειρηματικών φορέων του ευρύτερου Πειραιά ) δεν έχουν δρομολογηθεί.

Στον δήμο Κερατινού – Δραπετσώνας η κατάσταση είναι ακόμα πιο σύνθετη λόγω του μεγάλου αριθμού των ιδιοκτητών. Σήμερα η έκταση

των 640 στρεμμάτων που περιλαμβάνει την ευρύτερη περιοχή γύρω από το παλιό εργοστάσιο των Λιπασμάτων, ανήκει σε πέντε διαφορετικούς ιδιοκτήτες: την Γαλλική τσιμεντοβιομηχανία Lafarge, τον ΟΛΠ-Cosco, τον Δήμο Κερατινού – Δραπετσώνας, τη ΔΕΗ και την εταιρία OilOne που εξαγόρασε την έκταση της ΒΡ. Στη μέση των αντικρουόμενων συμφερόντων βρίσκονται αφενός ο τοπικός Δήμος Κερατινού-Δραπετσώνας και αφετέρου οι υπόλοιποι ιδιοκτήτες. Οι διαφορετικές επιδιώξεις και τα αντικρουόμενα συμφέροντα του κάθε ιδιοκτήτη στερούν από την περιοχή την δυνατότητα ανάπτυξης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η πρόθεση της εταιρείας Oil One, συμφερόντων ομίλου Aegean, να αξιοποιήσει το κομμάτι που διαθέτει είτε ως χώρο επεξεργασίας και αποθήκευσης πετρελαιοειδών, είτε ως μονάδα επεξεργασίας λυμάτων. Οι συγκεκριμένες χρήσεις έρχονται σε ευθεία αντίθεση με τα πλάνα που υποστηρίζονται και από τους Κινέζους της COSCO αλλά και από τον γειτονικό Δήμο του Πειραιά για τη δημιουργία ενός μητροπολιτικού ναυτιλιακού κέντρου. Κομβικό ρόλο στα σχέδια ανάπτυξης και αξιοποίησης διαδραματίζει η παραλιακή λωρίδα 93,75 στρεμμάτων, που ανήκει στον ΟΛΠ. Χωρίς αυτήν δεν νοείται οποιαδήποτε ανάπτυξη που θα



περιλαμβάνει ως προϋπόθεση την πρόσβαση στη θάλασσα. Στην συνέχεια παρουσιάζονται κάποια επενδυτικά πλάνα του παρελθόντος, τα οποία δεν δημιουργήθηκαν, αλλά και τις προθέσεις για το μέλλον και στις 2 περιοχές.

- ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ
- ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΟΛΠ)
- ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΕΙΟΕΙΔΩΝ
- ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ (La Farge)
- ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΑΕΡΙΟΥ
- ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
- ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ
- ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
- ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ (La Farge)
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ - ΜΗ ΟΧΛΟΥΣΙΑ
- ΧΩΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ
- ΕΠΕΝΔΥΣΗ
- ΠΕΡΙΧΩΡΗ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ COSCO - ΟΛΠ



Αναβάθμιση επικατευθυντικής βάσης Περάματος αξίας περίπου €55 εκατ



ΒΗΠΑ Σχιστού επανδύθηκαν περίπου €150 εκατ. Το έργο υλοποιήθηκε από το ΕΤΒΑ με χρηματοδότηση από τα ΠΕΠ Αττικής Β', Γ' ΚΠΣ με τη συνεργασία του Υπουργείου Ανάπτυξης, της Περιφέρειας της Νομαρχίας και του Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά. Οριοθετήθηκε το 1988 σε έκταση 310 στρ. Αξίας της επένδυσης ήταν η αναδιοργάνωση της ναυπηγοεπισκευής και η προώθηση άλλων ιδιωτικών κεφαλαίων στον τομέα.

COSCO - ΟΛΠ: Επέκταση αποβάθρας στο Λιμένα Ηρακλήους 360 x 99,55 μέτρα



- COSCO - ΟΛΠ ΕΠΕΝΔΥΣΗ:**
- Επέκταση πλωτής αποβάθρας μεγέθους Ραμπακ (250μ.)
  - Ανακατασκευή = αναβάθμιση υποδομής υφιστάμενων πλωτών αποβάθρων
  - Μετατροπή του σταθμού Αυτοκινήτων G1 σε ναυπηγείο ειδικευμένο στα mega yachts
  - Ανακαίνιση = αναβάθμιση υποδομών στην προβλήτα της Δραπετσώνας
  - Κατασκευή κατακόρυφης προβλήτας για την επέκταση χωρητικότητας και υποστήριξης υπερασίων
  - Νέος τερματικός σταθμός επιβατών Κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά



(2011) Πρόταση για κατασκευή πίστας αγώνων μηχανοκίνητου αθλητισμού (Formula 1)  
 Η βασική ιδέα της πρότασης αφορά σε ιδιωτική επένδυση (Deloitte) με συνολικό κόστος κατασκευής 800.000.000 ευρώ, η οποία θα περιλάμβανε την ευρύτερη ανάπλαση της περιοχής της Δραπετσώνας, επιφανείας περίπου 640 στρεμμάτων, ώστε να γεννηθεί ένα παγκόσμιο κέντρο Μηχανοκίνητου Αθλητισμού, Πολιτισμού και Ανάπτυξης  
[www.fortunegreece.com/article/falso-ino-ichedio-gia-tin-proti-pista-formula-1-stin-ellada/](http://www.fortunegreece.com/article/falso-ino-ichedio-gia-tin-proti-pista-formula-1-stin-ellada/)

Αρχαιολογικό μουσείο και μουσείο ενάλιων αρχαιοτήτων  
 Το Δεκέμβριο του 2010 παρουσιάστηκε από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) πρόγραμμα για την «Πολιτιστική Ακτή Πειραιά», το οποίο εκπονήθηκε από τον υπεύθυνα ανάπτυξης του έργου, αρχιτέκτονα Γ. Αραχωβίτη. Στόχος του είναι ο διαμεταμόρφωση της πολιτιστικής ακτής από τη λιμενική ζώνη, η οριοθέτηση των χρήσεων των περαίων, ο καθορισμός των λειτουργιών τους. Στα πλαίσια αυτής πρότασης το Αρχαιολογικό Θεματικό Μουσείο να τοποθετηθεί στις εγκαταστάσεις του κτιρίου του ΟΛΠ, ώστε να αποτελεί το κτήριο σημείο αναφοράς από το λιμάνι του Πειραιά και το μουσείο ενάλιων αρχαιοτήτων στο πρώην αιάδι.



(2006) | Μελέτη για λογαριασμό της Εθνικής Τράπεζας  
 Πρόκειται επένδυσης ύψους 600 εκατ. ευρώ για την ανάπτυξη της περιοχής κατά το πρώτο των λινεόζωνων Docklands, με τη δημιουργία κτιρίων συνολικής επιφάνειας άνω των 350.000 τ.μ., που θα φιλοξενούσαν, μεταξύ άλλων, επιχειρηματικό κέντρο (προσανατολισμένο στη ναυτιλία), ακουστικό συγκρότημα, εμπορικό κέντρο, τουριστικές εγκαταστάσεις και χώρους πολιτισμού, αθλητισμού, ψυχαγωγίας κ.ά.



Άποψη από το Α βραβείο του Διαγωνισμού του Α.Β.Ε.Μ.Π  
<http://petras-architecture.com/worldurbanidea/>



(2018) | Πρόταση ιδιών του Δήμου Κερατσίνιου Δραπετσώνας  
 Βασικοί στόχοι της πρότασης είναι η επαναπρογραμματισμού του χώρου, με το υγρό στοιχείο να λειτουργεί ως αναπόσπαστο τμήμα και κεντρική ιδέα το τρίπτυχο «ανάπτυξη - αναβάθμιση - αξιοποίηση», βάσει της οποίας η περιοχή της Δραπετσώνας αναμένεται να εξελιχθεί σε έναν σύγχρονο πόλο έλξης, ώστε να δυνατοποιήσει η σχέση της πόλης με την παράλια ζώνη  
<http://www.isocardi.com/>

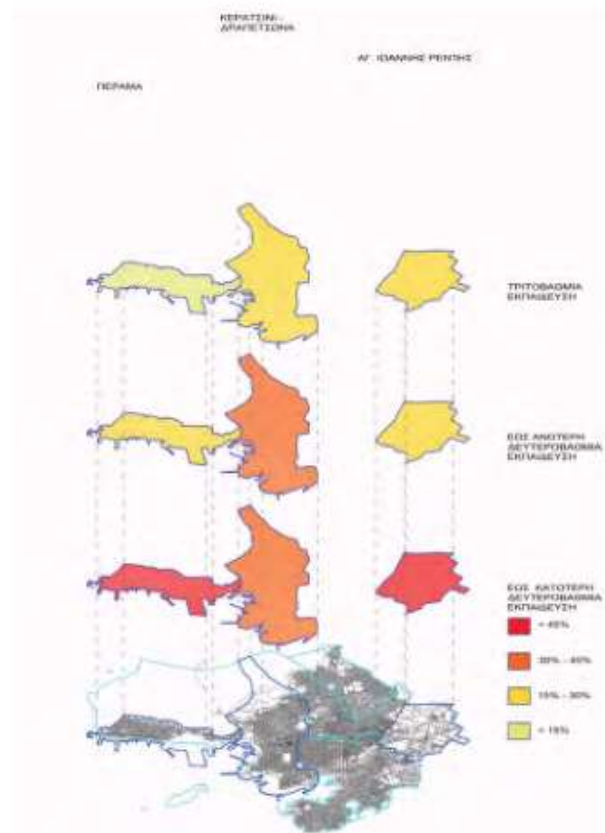
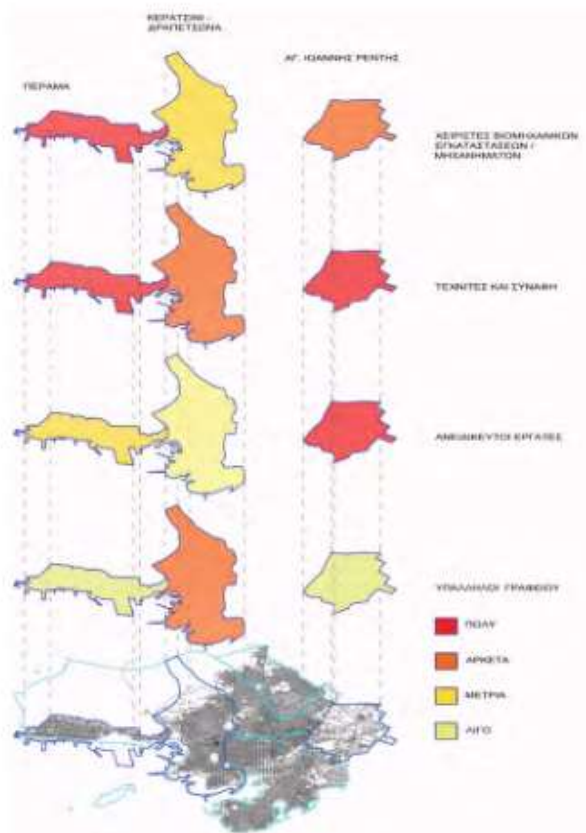


Μακέτα του Α βραβείου του Διαγωνισμού του μουσείου ενάλιων αρχαιοτήτων  
 Πηγή <https://www.greekarchitects.gr>

Πηγή: ΘΗΣΕΑΣ Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Τοποποίηση ΠΤΣ Δήμου Πειραιώς, Α' φάση Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Ιδιοκτησιακό καθεστώς ΟΤΑ, Μάρτιος 2009.  
 Ημερίδα, "Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα- Παρούσα Κατάσταση-Προοπτικές", 30/05/2005, Θέμα: "Αξιοποίηση Ναυπηγοεπισκευής στο ΒΗΠΑ Σχιστού", Εισηγητής: Ε. Τσιούρας ΒΕΠ, ΤΕΕ  
 Presentation of Financial Results 2017 in the Hellenic Fund and Asset Management Association, May 2018, ΟΛΠ, Cosco  
<http://www.olp.gr>

### 03.Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στις υπό εξέταση περιοχές μεγάλα είναι τα ποσοστά των τεχνιτών, των ανειδίκευτων εργατών και των χειριστών βιομηχανικών εγκαταστάσεων, κυρίως στο Πέραμα και στον Α.Ι. Ρέντη. Επαγγέλματα δηλαδή που σχετίζονται με τις βιομηχανικές δραστηριότητες. Σε αντίθεση επαγγέλματα όπως των υπαλλήλων γραφείου, απαντούν σε μικρό ποσοστό και κυρίως στον δήμο του Κερατσαίνιού-Δραπετσώνας. Το γεγονός αυτό φαίνεται να έχει σχέση και με το μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων. Στον δήμο Περάματος το ποσοστό των ατόμων που έχουν λάβει έως και την υποχρεωτική εκπαίδευση είναι περίπου 64,3%, ενώ ένα 28,8% έχει ολοκληρώσει την ανώτερη δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Το ποσοστό που έχει πτυχίο ανώτερης ή ανώτατης εκπαίδευσης είναι 7% περίπου. Αντίστοιχα είναι τα ποσοστά στον δήμο του Αγ. Ι. Ρέντη. Το ποσοστό της υποχρεωτικής εκπαίδευσης είναι 56,7%, της ανώτερης δευτεροβάθμιας 27,7% και της τριτοβάθμιας 15,5%. Λίγο καλύτερη, φαίνεται να είναι η κατάσταση στον δήμο του Κερατσαίνιου-Δραπετσώνας, όπου το ποσοστό της υποχρεωτικής εκπαίδευσης είναι 43,3%, της δευτεροβάθμιας 31,6% και της ανώτερης ή ανώτατης βαθμίδας είναι 18,4%.



0 1 2 3 4 Km

0 1 2 3 4 Km

#### ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΙΔΙΟΤΗΤΑ



#### ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ



Πηγή : ΕΚΚΕ - Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων

Πηγή : ΕΚΚΕ - Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων

### 03.Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στις 3 περιοχές το είδος των δραστηριοτήτων σχετίζονται με τον δευτερογενή και τον τριτογενή τομέα απασχόλησης. Πιο συγκεκριμένα το είδος των επιχειρήσεων για την κάθε περιοχή είναι:

#### Κερατσίνι – Δραπετσώνα

Κυρίαρχοι οι μεταποιητικοί κλάδοι των τροφίμων, η ένδυση – υπόδηση, οι βιοτεχνίες προϊόντων από μη μεταλλικά ορυκτά, ενώ σημαντική είναι και η παρουσία μονάδων που συνδέονται με τον κλάδο της ναυπηγοεπισκευαστικής.

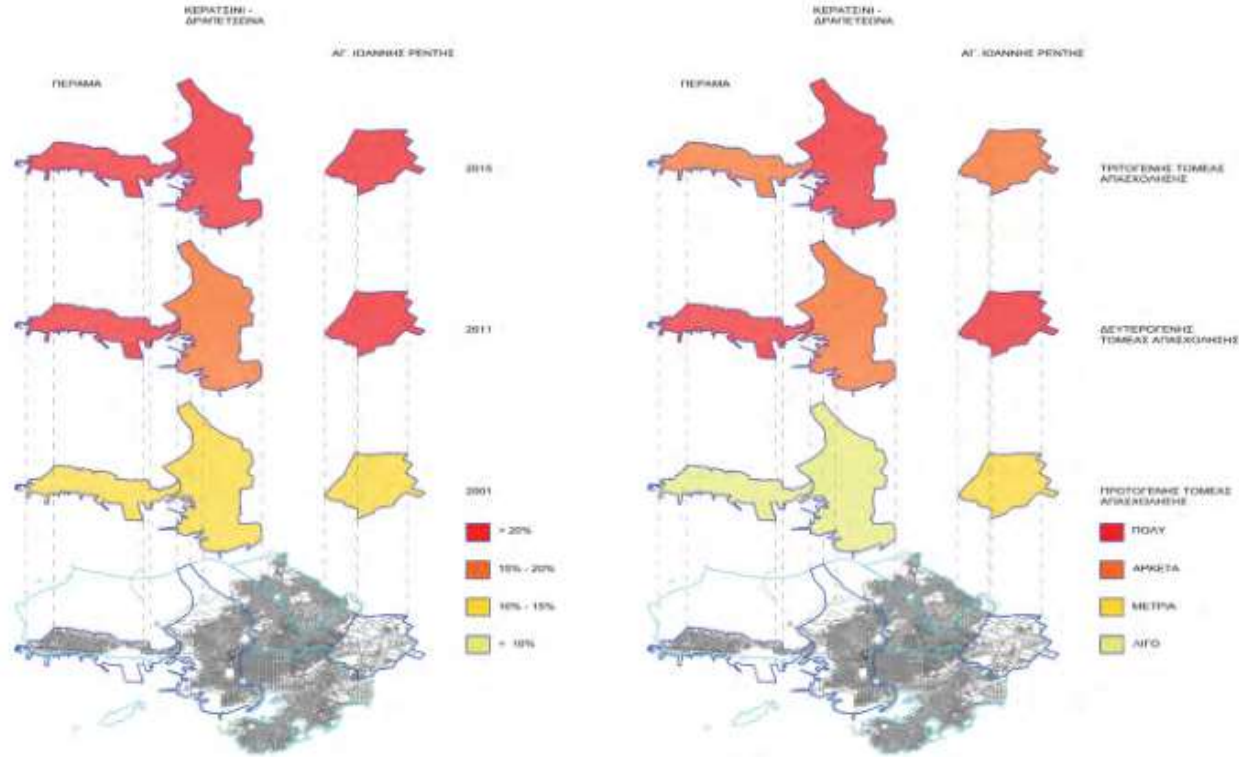
#### Πέραμα

Κυριαρχία του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου

#### Αγ.Ι. Ρέντης

Κυριαρχούν οι μονάδες επίπλων, οι χημικές βιοτεχνίες -αποθήκες, οι βιομηχανίες τελικών προϊόντων από μέταλλο και οι βιομηχανίες κατασκευής ηλεκτρικών μηχανών και συσκευών

Όσον αφορά την ανεργία, σε σύγκριση με την υπόλοιπη Ελλάδα το 2011, όπου η ανεργία είχε ποσοστό 21%, ο Δήμος Περάματος είχε πολύ μεγαλύτερο ποσοστό 29,8%, ο Αγ. Ι. Ρέντης αντίστοιχο, 21,9%, ενώ ο δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας ήταν σε καλύτερη κατάσταση με ποσοστό ανεργίας 16,2%. Το γεγονός του μεγάλου ποσοστού του Περάματος, σχετίζεται με την εξάρτηση από τον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής και το χαμηλό μορφωτικό επίπεδο του εργατικού δυναμικού που καθιστά δύσκολη την διοχέτευση του προς εργασίες γραφείου και τον τριτογενή τομέα. Αν και δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία για την ανεργία μετά το 2011, η κατάσταση αυτή φαίνεται πως εντάθηκε στα επόμενα χρόνια (μέχρι και το 2015), όπου οι επισκευές των πλοίων μειώθηκαν σε σχέση με το 2008 κατά 72%.



Πηγή: ΕΚΚΕ = Πανόραμα Απογραφών Δεδομένων Απογραφή ΕΥΕ 2011 και ίδιο επίπεδο στοιχεία

Πηγή: ΕΚΚΕ = Πανόραμα Απογραφών Δεδομένων Απογραφή ΕΥΕ 2011, Στατιστικός σχεδιασμός Δήμων 2015-2019

04 SWOT ANALYSIS

STRENGTHS

WEAKNESSES

OPPORTUNITIES

THREATS

KATOIKIA

- Η εγγύτητα με τις υπό μελέτη βιομηχανικές ζώνες, άρα με τον τόπο εργασίας σημαντικό ποσοστό των κατοίκων, μειώνει τις καθημερινές αποστάσεις υποχρεωτικής μετακίνησης.
- Οι ανοιχτοί χώροι στο Δήμο Αγίου Ιωάννη – Ρέντη, δημιουργούν ξέφωτα μέσα σε ένα γενικά βεβηρωμένο περιβάλλον.
- Στοιχείο πνοής για τους δύο άλλους παράκτιους Δήμους, αποτελεί η σχέση τους με το φυσικό περιβάλλον. Το επικίνδυνό ανάγλυφο και η θαλασσίνη αύρα, καθώς και η γειτνίασή τους με το όρος Αιγάλεω, βελτιώνουν σημαντικά τις συνθήκες σε επίπεδο μικροκλίματος, δεδομένης της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης που δέχονται από την παρουσία βαριάς βιομηχανίας.

- Η αποκλειστική χρήση της παράκτιας ζώνης από ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, τον σταθμό εξυπηρέτησης πλοίων εμπορευματοκιβωτίων και τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαϊκών και χημικών προϊόντων, συνεπάγεται πλήρη αποκλεισμό του πολίτη από το θαλάσσιο μέτωπο.
- Έντονη αλλαγή κλίμακα στη δόμηση συγκριτικά με τις βιομηχανικές υποδομές.
- Έλλειψη μέτρων ασφαλείας στις αποθήκες πετρελαϊκών και εν γένει η μικρή απόσταση των κατοίκων από τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις.
- Η έντονη όχληση από τις ως άνω δραστηριότητες και η ρύπανση που αυτές αποφέρουν, οδηγούν στην άμεση υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

- Αναζωογόνηση και ανάπλαση του αστικού ιστού και του βιοτικού επιπέδου μέσα από προγραμματισμένες κρατικές πρωτοβουλίες.
- Βελτίωση πρόσβασης στο μέτωπο. Το θαλάσσιο μέτωπο της Πόλης αποτελεί κοινωνικό αγαθό για τους πολίτες. Η σταδιακή απόδοση χώρου για ελεύθερη χρήση και πρόσβαση θα ήταν ένα βήμα προς τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.
- Η αναβάθμιση των περιβαλλοντικών συνθηκών και η βελτίωση του μικροκλίματος σε επίπεδο γειτονιάς.

- Η μεγαλύτερη απειλή για τους κατοίκους της πόλης είναι ένα πιθανό βιομηχανικό ατύχημα μεγάλης κλίμακας.
- Πιο συγκεκριμένα στο Πέραμα, η παραμονή των εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαϊκών συνεπάγεται μεγάλο κίνδυνο αποκλεισμού της πόλης.
- Επιπλέον, η ύπαρξη των εγκαταστάσεων αποτελεί διαρκή πηγή επιβλαβών στοιχείων για την υγεία των κατοίκων.
- Οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαϊκών και χημικών προϊόντων στο θαλάσσιο μέτωπο και ανάμεσα σε οικίες δεν συνάδουν με την αειφόρο αστικοποίηση.
- Άναρχη και με ευτελή υλικά δόμηση, σε σημεία των Δήμων προκαλεί τεράστιο κόστος κοινωνικών έργων.

BIOΜΗΧΑΝΙΑ

- Έντονη εμπορική δραστηριότητα και μαζί παρέχόμενες θέσεις εργασίας.
- Οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, το εμπορικό και το επιβατικό λιμάνι αποτελούν ισχυρές υποδομές στους δύο παράκτιους Δήμους και αξιοποιούν στο μέγιστο το παράκτιο μέτωπο.
- Καθορισμένο ιδιοκτησιακό καθεστώς, καθώς το θαλάσσιο μέτωπο ανήκει κυρίως στον ΟΛΠ, και πρόκειται για ένα εν δυνάμει πλεονέκτημα, θεωρώντας την ευελιξία που μπορεί να υπάρξει εάν υπεύθυνος για τη λήψη αποφάσεων είναι ένας μόνο φορέας.
- Η ύπαρξη μικρότερων βιομηχανιών – βιοτεχνιών στο Ρέντη, λειτουργεί ήπια μέσα στον αστικό ιστό.

- Η έντονη ανθρωπογενής δραστηριότητα κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου έχει ως αποτέλεσμα την άμεση υποβάθμιση των ακτών και των παράκτιων υδάτινων.
- Οι επιχειρηματίσεις για την εξυπηρέτηση και επέκταση των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων δρουν προς την υποβάθμιση της οικολογικής ποιότητας του θαλάσσιου μετώπου.
- Τα ελλιπή μέτρα ασφαλείας στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης σε συνδυασμό με τον κακό οδικό σχεδιασμό θέτουν το ζήτημα του τρόπου αντίδρασης σε ένα πιθανό «βιομηχανικό τύπλο» ατύχημα, καταδεικνύοντας έτσι την έλλειψη σχεδιασμού πρόληψης για την ασφάλεια των πολιτών, στο Πέραμα.

- Κόμβοι υπερτοπικής εμβέλειας και οι τρεις Δήμοι, με πιθανότητες για προσέλκυση επιπλέον επενδύσεων από όλο τον κόσμο.
- Οι νέες επενδύσεις θα προσφέρουν επιπλέον θέσεις εργασίας και μείωση της τοπικής ανεργίας.
- Ξυσορευμένη εμπειρία και εξειδίκευση σε μια ευρύτατη κλίμακα εργασιών ναυπηγοεπισκευής αλλά και κατασκευής μικρών σκαφών.

- Η εντατικοποίηση βιομηχανικής δραστηριότητας και οι νέες προβλεπόμενες, επιχειρηματίσεις και προβλήτες, αποτελούν επιχειρησιακά σχέδια που επιβαρύνουν το περιβάλλον.
- Ο σταθμός εξυπηρέτησης πλοίων εμπορευματοκιβωτίων προσθέτει μεγάλο βιομηχανικό βάρος στο μέτωπο της περιοχής του Πέραματος.
- Η συνέγεια της μονομερούς πολιτικής οικονομικής ανάπτυξης από πλευράς διαχειριστή του μετώπου (ΟΛΠ) η οποία φτάνει σε σημεία αυθαιρείας.

KOINΩΝΙΑ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ

- Η δικτύωση και η προσβασιμότητα όλων των περιοχών δείχνει ότι ικανοποιεί τις ανάγκες, τόσο των κατοίκων όσο και των βιομηχανικών-εμπορικών δραστηριοτήτων.
- Νέες επενδύσεις στο παράκτιο αστικό μέτωπο, τόσο ιδιωτικού όσο και δημόσιου δικαίου.

- Έλλειψη υποδομών για άτομα με Ειδικές Ανάγκες (ΑΜΕΑ) και κακό σχεδιασμό της και έλλειψη των πεδωμάτων σε πολλά κομβικά σημεία των Δήμων.
- Εξάρτηση της τοπικής οικονομίας από τον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής στο Πέραμα.
- Χαμηλό μορφωτικό επίπεδο του πληθυσμού.
- Κακή ποιότητα ζωής λόγω υποβαθμισμένου οικιστικού περιβάλλοντος.
- Έλλειψη υπηρεσιών υγείας και πρόνοιας.

- Γειτνίαση με την αγορά εργασίας της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά.
- Μελλοντικά σχέδια δικτύωσης των περιοχών με άλλες γειτονικές ακόμη και με τα κοντινά υψώ, θα δώσει νέες δυνατότητες για επαγγελματικές, επιχειρηματικές και ατομικές δραστηριότητες.
- Πολιτιστική και ιστορική κληρονομιά.
- Εκτάτα μόνον υπαίθριοι χώροι που περιλαμβάνουν το μοναδικό πευκοδάσος του Όρους Αιγάλεω και σημεία εξαιρετικής θέας.

- Αδυναμία διαφοροποίησης παραγωγικής βάσης προς νέες δραστηριότητες.
- Υψηλή και παρατεταμένη ανεργία με σοβαρές κοινωνικές επιπτώσεις.
- Υποβαθμισμένο περιβάλλον στη ΝΕΖ και στο μέτωπο μεταξύ ΝΕΖ και πόλης στο Πέραμα.
- Αδυναμία ανάδειξης της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας και ιστορίας των περιοχών.

## 05 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

Με τη δημιουργία των απαραίτητων χαρτών και διαγραμμάτων για την όσο το δυνατό καλύτερη κατανόηση του δίπολου κατοικίας – βιομηχανίας στις τρεις περιοχές μελέτης, ολοκληρώθηκε η καταγραφή, ανάλυση και αξιολόγηση των ευρημάτων. Προέκυψαν παρατηρήσεις και συμπεράσματα που αφορούν στο παρελθόν, το παρόν και το μέλλον του δίπολου που εξετάζεται, ενώ διαμέσου της αναλυτικής διαδικασίας της μεθόδου S.W.O.T. έγινε μια ολοκληρωμένη καταγραφή αυτών.

Σε αυτό το σημείο της εργασίας, σκοπός της ομάδας είναι η στόχευση αποκλειστικά στα προβλήματα και στην περιοχή που αντιμετωπίζει τα περισσότερα από αυτά.

Όπως αποδεικνύεται αντιληπτικά, πρακτικά και θεωρητικά, ο Δήμος με τις πιο δύσκολες συνθήκες διαβίωσης είναι το Πέραμα. Πιο συγκεκριμένα, μια σύνοψη αποδεικνύει ότι στον τομέα του κατοικείν, που τίθεται σε προτεραιότητα, αρνητικά στοιχεία αποτελούν:

1. Η αποκλειστική χρήση της παράκτιας ζώνης από ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, τον σταθμό εξυπηρέτησης πλοίων εμπορευματοκιβωτίων και τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαϊκών και χημικών προϊόντων, που συνεπάγεται πλήρη αποκλεισμό του πολίτη και της καθημερινής ζωής από το θαλάσσιο μέτωπο.
2. Η έντονη αλλαγή κλίμακας στη δόμηση συγκριτικά με τις βιομηχανικές υποδομές, που υποβαθμίζουν και σχεδόν αφανίζουν τις γειτονιές κατοικίας.
3. Η έλλειψη μέτρων ασφαλείας στις αποθήκες πετρελαιοειδών και εν γένει η μικρή απόσταση των κατοικιών από τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις.
4. Η έντονη όχληση από τις ως άνω δραστηριότητες και η ρύπανση που αυτές αποφέρουν, οδηγούν στην άμεση υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.
5. Η μεγαλύτερη απειλή για τους κατοίκους της πόλης είναι ένα πιθανό βιομηχανικό ατύχημα μεγάλης κλίμακας.
6. Η παραμονή των εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών συνεπάγεται μεγάλο κίνδυνο αποκλεισμού της πόλης σε περίπτωση ατυχήματος.
7. Επιπλέον, η ύπαρξη των εγκαταστάσεων αποτελεί διαρκή πηγή επιβαρυντικών στοιχείων για την υγεία των κατοίκων.
8. Οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαϊκών και χημικών προϊόντων στο θαλάσσιο μέτωπο και ανάμεσα σε οικίες δεν συνάδουν με την αειφόρο αστικοποίηση.
9. Άναρχη και με ευτελή υλικά δόμηση, σε σημεία των Δήμων προκαλεί τεράστιο κόστος κοινωφελών έργων.

## 06 ΣΤΟΧΟΣ - ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

	ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ
---	ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΥ
■	ΑΡΧΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
■	ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ (ΣΧΕΔΙΟ ΠΟΛΗΣ 1986)
■	ΠΕΡΙΟΧΗ 'ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ' ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ (ΣΧΕΔΙΟ ΠΟΛΗΣ 1993)
■	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ / ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΕΠΕΚΣΗ
■	ΜΗ ΟΚΛΟΥΣΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
■	ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
■	ΑΓΙΩΝΙΚΕΣ
■	ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΛΙΜΕΝΑ
■	ΚΥΡΙΑ ΟΔΙΚΑ ΑΞΟΝΕΣ
■	ΣΚΛΗΡΟ ΟΡΙΟ
■	ΜΑΛΑΚΟ ΟΡΙΟ / ΣΥΡΜΑΤΟΠΛΕΓΜΑ
■	ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ / ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

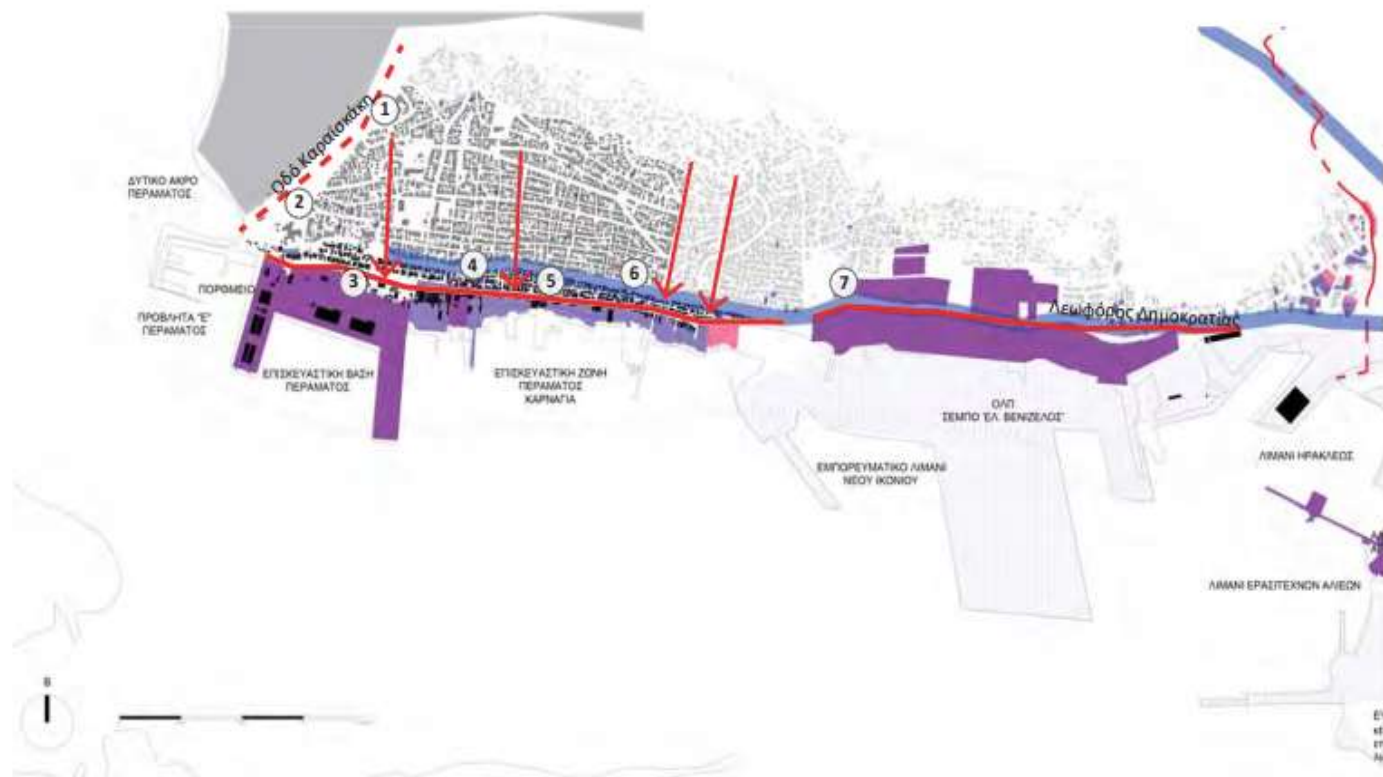
Δεδομένης της κατάστασης που αναλύθηκε προηγουμένως, η ομάδα στα πλαίσια ανάπτυξης ενός στρατηγικού σχεδίου για την αντιμετώπιση των σχετικών προβλημάτων, έθεσε ως στόχο την **εκμετάλλευση και επανερμηνεία του παράκτιου χώρου του Περάματος**.

Μέσα από την εστίαση στη μεταβατική αυτή ζώνη που καλύπτεται, εν προκειμένω, αποκλειστικά από βιομηχανικές δραστηριότητες, θα εξεταστεί το ενδεχόμενο εξυγίανσης των συνθηκών ζωής και θα επιχειρηθεί, σε θεωρητικό επίπεδο, η αστική αναζωογόνηση υπό το πρίσμα των χρήσεων γης στην κλίμακα της πόλης.

Πιο αναλυτικά, στη στρατηγική θεώρηση της παρούσας μελέτης, κρίνεται σκόπιμη και αποδοτική η ελεύθερη εμπλοκή των χρήσεων, η διατάραξη δηλαδή της σκληρής ζώνης μεταξύ κατοικίας - βιομηχανίας που επικρατεί στο χώρο σήμερα. Μέσα από εισαγωγή νέων χρήσεων και με ένα νέο, προτεινόμενο προφίλ δικτύωσης, που να εξυπηρετεί την πόλη, το όραμα για μια αρμονικά ρεαλιστική συνύπαρξη κατοικίας - βιομηχανίας μοιάζει λιγότερο θεωρητικό και έρχεται να αγγίξει τη σφαίρα της πραγματικότητας.

Θα δοθεί, λοιπόν, στη συνέχεια το σενάριο της πρότασης παρέμβασης, για το οποίο πρέπει να τονιστεί, ότι στόχος της ομάδας είναι η **δημιουργία ενός προτύπου συνθηκών** και μια νέα ιδέα, που να μπορεί να εφαρμοστεί πολλαπλές φορές και σε διαφορετικούς τόπους, που φέρουν παρόμοια χαρακτηριστικά με αυτά του Περάματος.

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ψηφιακό Τοπογραφικό Υπόβαθρο Ν. Αττικής και Π.Ε. Πειραιώς Αττικό Μετρό Α.Ε. 1996, Χρήσεις Γης ΜΑΜ (Αττικό Μετρό), 1996  
google maps



1



2



3



4



5



6



7

Η παρουσία του σκληρού ορίου κατά μήκος της λεωφόρου Δημοκρατίας και των συρματοπλεγμάτων στην οδό Καραϊσκάκη είναι προβληματική διότι περιορίζουν την άμεση σχέση των κατοίκων του Περάματος με το Αιγάλεω όρος και τη θάλασσα. Σε συνδυασμό με την έντονη κλίση του εδάφους, το δομημένο περιβάλλον έχει αδιαπέραστα όρια στη βορινή, νότια και δυτική πλευρά του.

## 07 ΠΡΟΤΑΣΗ - ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΟ ΑΡΧΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑ

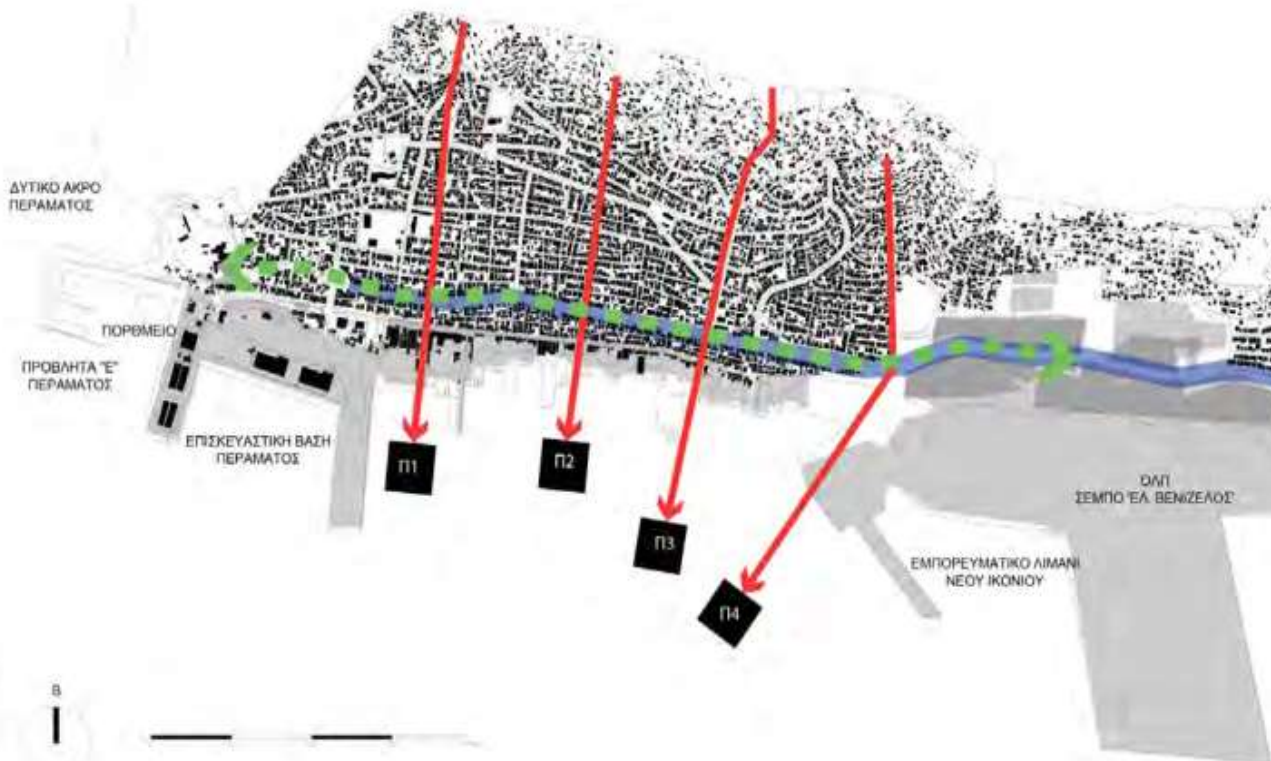
Η αστική αναζωογόνηση που προτείνεται, αφορά στην πλοκή και εισαγωγή νέων προτεινόμενων χρήσεων. Στόχος αυτής της πρόθεσης είναι να μειωθεί η ένταση και ο βαθμός αρνητικής επιρροής της σκληρής βιομηχανικής ζώνης προς την περιοχή κατοικίας. Ο "εγκλωβισμός" της βιομηχανίας ανάμεσα σε χρήσεις κατοικίας και χρήσεις κοινωνικού χαρακτήρα μειώνει την ισχύ της βιομηχανίας. Επιπλέον, η εισαγωγή νέων χρήσεων έχει στόχο την ικανοποίηση ελλειψών αναγκών, καθώς και τον εκσυγχρονισμό, την αύξηση της ανταγωνιστικότητας και των προοπτικών να μετατραπεί η περιοχή σε έναν πόλο υπερτοπικού χαρακτήρα, με ποικίλο περιεχόμενο.



Στα πλαίσια της παρούσας μελέτης γίνεται διαγραμματικά η πρώτη πρόθεση σχεδιασμού αυτής της λογικής στο υπάρχον αστικό περιβάλλον. Κρίθηκε σημαντικό να αξιοποιηθούν οι υφιστάμενοι κεντρικοί δρόμοι της ζώνης κατοικίας, και να επεκταθούν προς τη θάλασσα, καταλήγοντας σε πλωτές κατασκευές που θα φιλοξενούν τις νέες χρήσεις. Πιο συγκεκριμένα, οι χρήσεις που προτείνονται είναι: Π1- Πρόνοια, υγεία και χώροι περιθαλψής ηλικιωμένων, Π2 - Εκπαίδευση και έρευνα σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιά, Π3 - Αναψυχή σε χώρο που θα λειτουργεί σαν πλατεία και θα μπορεί να φιλοξενεί κοινωνικού χαρακτήρα γεγονότα και Π4 - Τεχνολογικό και νεανικής καινοτομίας Επιχειρηματικότητας πάρκο, με δυνατότητα για διοργάνωση εκδηλώσεων, σεμιναρίων και workshops για διάφορους επιστημονικούς κλάδους και startup εταιρείες. Σημειώνεται ότι η κλίμακα αυτών των πλωτών κατασκευών πρέπει να είναι τέτοια που να μην εμποδίζει την κίνηση εντός του λιμανιού.

Τέλος, πρόταση αποτελεί και μια νέου τύπου δικτύωση στους εμπλεκόμενους με την παρέμβαση δρόμους. Αυτή προβλέπει πεζοδρόμηση και κίνηση αυτοκινήτων και βαρέων οχημάτων υπό χρονικούς περιορισμούς μέσα στην ημέρα και προσθήκη λωρίδας ποδηλατόδρομου, που θα ενώνει τις νέες πλωτές κατασκευές με άλλα κεντρικά δίκτυα.

### ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΒΡΕΘΟΥΝ ΤΟΜΕΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΡΕΑΛΙΣΤΙΚΑ ΑΡΜΟΝΙΚΗ ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΚΑΤΟΙΚΕΙΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ;

Η απάντηση στο ερώτημα που τέθηκε εξ' αρχής από την ομάδα μελέτης, είναι ότι, όντως μπορούν να βρεθούν τομές σχετικά με αυτή τη συνύπαρξη, αρκεί να λυθούν ορισμένα κομβικής σημασίας προβλήματα. Τέτοια είναι, η ασυμβατότητα των χρήσεων γης, τα σκληρά όρια όπως μεγάλες λεωφόροι και ψηλοί φράχτες, το ιδιοκτησιακό καθεστώς με δυνατότητα παρέμβασης τόσο του κράτους όσο και των πολιτών σε τοπικά ζητήματα και τέλος ο σχεδιασμός δικτύωσης με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, όπως φαίνεται και στο παράδειγμα της παρέμβασης στο Πέραμα (κεφ. 07).



-  Τμήμα αυτοκινητόδρομου με νέα προτεινόμενη χρήση
-  Εκκρή χρήσεων προς πλωτές προβλήτες.



## 08 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αραβαντινός Α., (2006) Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.

Αραβαντινός Α., (2007) Πολεοδομικός σχεδιασμός, για μία βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.

Σπυριδάκης Μ., (2010) Εργασία και κοινωνική αναπαραγωγή στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία του Πειραιά, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Σταυρακάκης Χ., (2016) Αποβιομηχάνιση και χωρικοί - κοινωνικοί μετασχηματισμοί, Η περίπτωση της ΝΕΖ στο δήμο Περάματος

Μούργου Α. Παναγοπούλου Κ., Σμυρνή Α., (2012), Διάλεξη: Δραπετσώνα, η συγκρότηση μιας προσφυγικής, εργατικής γειτονιάς, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.Μ.Π

### ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

[www.ametro.gr](http://www.ametro.gr)

[www.fortunegreece.com/article/afto-ine-schedio-gia-tin-proti-pista-formula-1-stin-ellada](http://www.fortunegreece.com/article/afto-ine-schedio-gia-tin-proti-pista-formula-1-stin-ellada)

[www.google.com/maps](http://www.google.com/maps)

[www.iocarydi.com](http://www.iocarydi.com)

[www.olp.gr](http://www.olp.gr)

[www.oasa.gr](http://www.oasa.gr)

[www.perama.gr](http://www.perama.gr)

[www.pesydap.gr](http://www.pesydap.gr)

[www.petras-architecture.com/work#/urbandeck](http://www.petras-architecture.com/work#/urbandeck)

[www.stasy.gr/](http://www.stasy.gr/)

[www.ypeka.gr](http://www.ypeka.gr)

[https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/atlas/programmes/2000-2006/european/urban-ii-perama](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/atlas/programmes/2000-2006/european/urban-ii-perama)

### ΑΛΛΑ

Αττικό Μετρό Α.Ε. 1996 , Χρήσεις Γης ΜΑΜ (Αττικό Μετρό), 1996

ΕΛΣΤΑΤ, Ψηφιακό Τοπογραφικό Υπόβαθρο Ν. Αττικής και Π.Ε. Πειραιά

Πειραιάς - Χρήσεις Γης Corine 2012

ΘΗΣΕΑΣ,Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Τοποποίηση ΓΠΣ Δήμου Περάματος Αττικής, Α' φάση Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Αστική Δομή Χρήσεις Γης (Θεσμικό Πλαίσιο), Μάρτιος 2009.

ΘΗΣΕΑΣ Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Τοποποίηση ΓΠΣ Δήμου Περάματος, Α' φάση Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Ιδιοκτησιακό καθεστώς ΟΤΑ, Μάρτιος 2009.

Ημερίδα, "Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα- Παρούσα Κατάσταση-Προοπτικές", 30/05/2005, Θέμα- "Αξιόπιστη Ναυπηγοεπισκευή στο ΒΙΠΑ Σχιστού", Εισηγητής: Ε. Τσιτούρας ΒΕΠ, ΤΕΕ

Presentation of Financial Results 2017 in the Hellenic Fund and Asset Management Association, May 2018, OLP, Cosco

Τροποποίηση ΓΠΣ Δήμου Περάματος – Α' ΣΤΑΔΙΟ, PRISMA

### ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΑ ΑΡΘΡΑ

[www.naftemporiki.gr/finance/story/1421797/tin-enallaktiki-ton-duo-master-plan-tou-olp-eksetazei-i-cosco](http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1421797/tin-enallaktiki-ton-duo-master-plan-tou-olp-eksetazei-i-cosco)

[www.liberal.gr/arthro/225684/oikonomia/nautilia/ependuseis-500-ekat-euro-tis-Cosco-ston-olp-sto-isonpsugeiosin-tou-maximou.html](http://www.liberal.gr/arthro/225684/oikonomia/nautilia/ependuseis-500-ekat-euro-tis-Cosco-ston-olp-sto-isonpsugeiosin-tou-maximou.html)

[www.hradf.com/portfolio/view/123/piraeus-port-authority-s-a-ppa](http://www.hradf.com/portfolio/view/123/piraeus-port-authority-s-a-ppa) ]

### ΣΥΝΕΤΕΥΞΕΙΣ

Κα. Πρεκετέ, Υπάλληλος Τεχνικού Τομεία Δημοτικής Υπηρεσίας Περάματος

Κα. Ευγενία Νυδέλη, Υπάλληλος Πολεοδομίας Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας

Βάσση Ε. \_ Μαυρομάτη Ε. \_ Τρικαλιώτη Α.  
Λιμενοβιομηχανική Ζώνη Δραπετσώνας





### ΛΙΜΕΝΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΤΗΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

Διδάσκουσα : Π. Θεοδωρά

Ακαδημαϊκό έτος : 2018-2019

Σπουδαστική ομάδα : Βάσση Ευανθία-Μαρία, Μαυρομμάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία

Συνοψιστική οδήγση : Εφαρμογή της αρχής της βιώσιμης ανάπτυξης στην ανάπτυξη της λιμενικής ζώνης της Δραπετσώνας  
Υποβληθείσα στις 15/05/2019  
Συμμετέχοντες : Π. Θεοδωρά

### ΛΙΜΕΝΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΤΗΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

## ΛΙΜΕΝΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΤΗΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

Διδάσκουσα : Π. Θεοδωρά

Ακαδημαϊκό έτος : 2018-2019

Σπουδαστική ομάδα : Βάσση Ευανθία-Μαρία, Μαυρομμάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία



## **ΛΙΜΕΝΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΤΗΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ**

**Διδάσκουσα :** Π. Θεοδωρά

**Ακαδημαϊκό έτος :** 2018-2019

**Σπουδαστική ομάδα :** Βάσση Ευανθία- Μαρία, Μαυρομμάτη Ευαγγελία- Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία

# Περιεχόμενα

- 1.Εισαγωγή
  - 1.Υπόθεση Εργασίας
  - 2.Ερωτήματα | Στόχοι μελέτης
  - 3.Μεθοδολογικά εργαλεία | Άξονες διερεύνησης
- 2.Α' άξονας διερεύνησης | Αναγνώριση της περιοχής της Δραπετσώνας
  - 1.Ιστορική αναδρομή
  - 2.Ο ρόλος του εργοστασίου Λιπασμάτων για τη Δραπετσώνα | αναδρομή
  - 3.Πληθυσμιακές ροές
  - 4.Προσφυγικοί οικισμοί
  - 5.Υφιστάμενη κατάσταση
  - 6.Η εξέλιξη της ιδιωτικοποίησης στην Λιμενοβιομηχανική ζώνη|μεταπολεμική περίοδο|σχέδια αναδιαμόρφωσης
  - 7.Ρυμοτομία -Οικιστικό απόθεμα
  - 8.Οδικός ιστός
  - 9.Περιβάλλον
  - 10.Πληθυσμιακά δεδομένα
    - 1.Ηλικία
    - 2.Μόρφωση
    - 3.Υπηκοότητα
    - 4.Απασχόληση
    5. Ανεργία
  - 11.Συμπεράσματα από τη μελέτη της περιοχής
- 3.Β' άξονας διερεύνησης | Μελέτη Θεσμικού Πλαισίου
  - 1.Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
  - 2.Ρυθμιστικό Σχέδιο
  - 3.Παρατηρήσεις
- 4.Γ' άξονας διερεύνησης | Μελέτες και προτάσεις ανάπτυξης
  - 1.Brownfields
  - 2.4.2 Το υπόβαθρο: Τα Λιπάσματα και η γύρω περιοχή
  - 3.Μελέτες και προτάσεις για τη Λιμενοβιομηχανική ζώνη
  - 4.Μελέτες και προτάσεις για τη Λιμενοβιομηχανική ζώνη
  - 5.Η πρόταση του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού
  - 6.Ο επανασχεδιασμός του σήμερα
  - 7.Συμπεράσματα | Παρατηρήσεις
- 5.Δ' άξονας διερεύνησης | Πλαίσιο Στρατηγικών Κατευθύνσεων
  - 1.Συμβολή | Κατευθύνσεις
  - 2.Απολογισμός
- 6.Πηγές | Βιβλιογραφία

# 1. Εισαγωγή

## 1.1 Υπόθεση εργασίας

### Ακτή Δραπετσώνας, λιμενοβιομηχανική ζώνη- περιοχή Λιπασμάτων

Μετά το κλείσιμο του εργοστασίου χημικών και λιπασμάτων η περιοχή ερημώθηκε και ο χώρος του λιμανιού έμεινε αναξιοποίητος. Παρά τις προτάσεις που έχουν γίνει κατά καιρούς για την αξιοποίησή του, μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει κάποια ουσιαστική κίνηση για την αναβάθμιση της περιοχής. Αξιολογώντας λοιπόν την αξία του χώρου αυτού, όχι μόνο για τη συνέχεια του παράκτιου μετώπου αλλά και για την σύνδεση του αστικού τοπίου με το νερό, θα μελετήσουμε την αναδιαμόρφωση της περιοχής.



Περιοχή ενδιαφέροντος  
1

# 1. Εισαγωγή

## 2. Ερωτήματα | Στόχοι μελέτης

- Επαναπροσδιορισμός της σχέσης των κατοίκων με το παραλιακό μέτωπο και το λιμάνι, χρήση του πέρα από τουριστικούς σκοπούς.
- Δημιουργία δημόσιων/κοινωνικών χώρων πρασίνου ελεύθερης πρόσβασης για την αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής.
- Θα μπορέσει να αντισταθμιστεί η έλλειψη πρασίνου του δήμου με την αναδιαμόρφωση της λιμενοβιομηχανικής ζώνης;
- Πώς μπορεί η παράκτια ζώνη να λειτουργήσει ως δημόσιος χώρος;
- Ένταξη υδάτινου μετώπου στον αστικό ιστό στα πλαίσια ενός οικολογικού και φιλικού προς το υφιστάμενο περιβάλλον σχεδιασμού.
- Ποια είναι η σχέση των κατοίκων της Δραπετσώνας με το παράκτιο μέτωπο σήμερα;
- Πως το κλείσιμο το εργοστασίου έχει επηρεάσει την οικονομία της περιοχής;
- Τι περιμένουν οι κάτοικοι να δουν στην περιοχή/στο λιμάνι του σήμερα;

Προκειμένου να προσεγγιστούν οι στόχοι που έχουμε θέσει μελετούμε τις εξής χωρικές σχέσεις:

1. Σχέσεις υδάτινου μετώπου της περιφέρειας Πειραιά με το κέντρο της Αθήνας (κυκλοφοριακό δίκτυο)
2. Ιστορική εξέλιξη της περιοχής μελέτης
3. Υφιστάμενη κατάσταση
4. Σχέση λιμενοβιομηχανικής ζώνης με τον αστικό ιστό
5. Ρυμοτομία- οικιστικό απόθεμα
6. Περιβάλλον
7. SWOT
8. Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά
9. Θεσμικό πλαίσιο
10. Μελέτες σχεδιασμού

# 1. Εισαγωγή

## 1.3 Μεθοδολογικά εργαλεία και άξονες

### διερεύνησης



### Άξονες διερεύνησης

#### A. Αναπτυξιακή χαρτογράφηση του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας

Ανάγνωση, ερμηνεία, αξιολόγηση του Δήμου (Μελέτη των χωροκοινωνικών χαρακτηριστικών, χάρτες Panorama, βιβλιογραφική-διαδικτυακή έρευνα)

#### B. Θεσμικό πλαίσιο

Ρυθμιστικό, ΓΠΣ, Στρατηγικό

#### Γ. Μελέτες επανασχεδιασμού

Πλαίσιο επανασχεδιασμού, Εμπλεκόμενοι φορείς, Ποιες μελέτες έχουν γίνει; Πότε; Για ποιους;





**Α΄ ΑΞΟΝΑΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ**

**Αναγνώριση της περιοχής**

## 2. Αναγνώριση περιοχής | Κοινωνικά δεδομένα

### 2.1 Πληθυσμιακές ροές

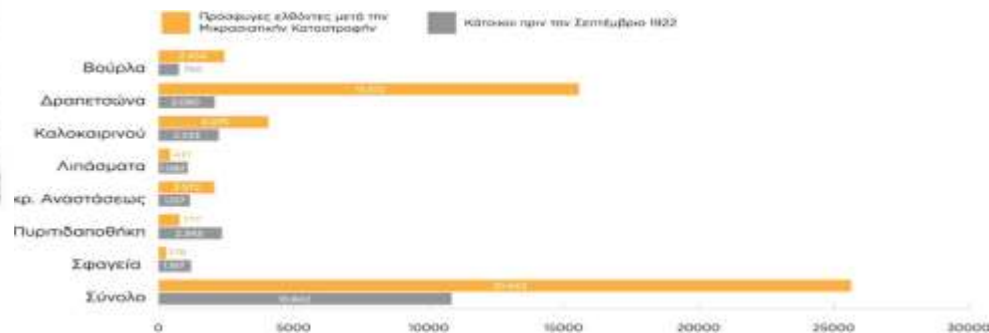
Η Δραπετσώνα ως δομημένος χώρος διαμορφώθηκε σε δύο χρονικές στιγμές. Στα τέλη του 19ου αιώνα –απόρροια της εγκατάστασης των εργοστασίων στο παράκτιο μέτωπο– και αμέσως μετά την προσφυγική εισροή από τη Σμύρνη του 1922.

-Αν και Στην περιοχή του Κερατσινίου, ήδη από το 1825 είχαν ζητήσει να εγκατασταθούν πρόσφυγες στον Πειραιά και στην Αθήνα, οι πρώτοι κάτοικοι της περιοχής φαίνεται να εγκαταστάθηκαν σταδιακά από το 1914 και προήλθαν κυρίως από εσωτερική μετανάστευση από την Πελοπόννησο, την Θράκη και τα νησιά, κυρίως την Κρήτη, ενώ οι πρώτοι πρόσφυγες από το εξωτερικό προέρχονταν από την Αρμενία.

Η επιλογή της Δραπετσώνας ως τόπου εγκατάστασης των προσφύγων συνδέεται με τη γεωγραφική της θέση, τη λειτουργία της βιομηχανικής ζώνης, αλλά και την ύπαρξη ελεύθερου χώρου για τη δημιουργία των προσφυγικών παρατηρημάτων. Βρισκόταν δίπλα στο λιμάνι όπου αποβιβάζονταν οι πρόσφυγες και στους πρόχειρους καταυλισμούς που είχαν δημιουργηθεί.



Προσφυγικοί οικισμοί στη Δραπετσώνα



Διαγράμμα εισροής προσφύγων

## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χρόνος

### 2. Ο ρόλος του εργοστασίου Λιπασμάτων για τη Δραπετσώνα | αναδρομή

Το εργοστάσιο χημικών προϊόντων και λιπασμάτων της Δραπετσώνας ιδρύεται το **1909** και τίθεται σε λειτουργία το **1910**. Το αρχικό οικόπεδο εγκατάστασης της βιομηχανίας είχε έκταση 200.000 τ.π. Ορισμένα σημαντικά γεγονότα που έλαβαν χώρα στο εργοστάσιο και επηρέασαν τη σύσταση και τη λειτουργία του χώρου τόσο στο παράκτιο μέτωπο όσο και στην πόλη είναι τα εξής:

- 1911-1914** Εγκαθίσταται το υαλουργείο.
- 1918** Ανεγείρονται δύο τριώροφα οικήματα για το εργατικό προσωπικό.
- 1923** Μεγάλη ζήτηση υαλοπινάκων- ανάπτυξη εγκαταστάσεων - χτίσιμο νέων εργατικών κατοικιών.
- 1939-40** Δυσχέρειες από τον πόλεμο - κατασκευή αντιαεροπορικών καταφυγίων και κτιρίου πυροσβεστικής.
- 1943** Μεγάλες καταστροφές από βομβαρδισμούς - Διακοπή λειτουργίας υαλουργείου.
- 1948** Λειτουργία παιδικού σταθμού δίπλα στο εργοστάσιο για τα παιδιά των εργαζομένων..
- 1969** Κατασκευή ταινιόδρομου μόλου Σφαγείων και οδικού δικτύου σε όλο το εργοστάσιο.
- 1980** Οργάνωση αποχετευτικού συστήματος λυμάτων του συγκροτήματος στο δίκτυο Οργανισμού αποχέτευσης Πρωτεύουσας.
- 1983-1999** Χαμηλή λειτουργία του εργοστασίου μέχρι το οριστικό κλείσιμό του. με αποτέλεσμα προβλήματα, όπως η ανεργία και η περαιτέρω υποβάθμιση της περιοχής, εξαιτίας των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κτιρίων.
- 2003** Κήρυξη διατηρητέων 4 από τις 109 μονάδες του εργοστασίου από ΚΣΝΜ και κατεδάφιση του συνόλου των εγκαταστάσεων των Λιπασμάτων Δραπετσώνας.



## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χώρος

### 2.3 Η εξέλιξη της ιδιωτικοποίησης στην Λιμενοβιομηχανική ζώνη



1830 | 1ος μαζικός αποικισμός



1881 | δημοτικά σφαγεία  
Λατομεία χαραυγής

1898 | Ναυπηγεία Βασιλειάδη



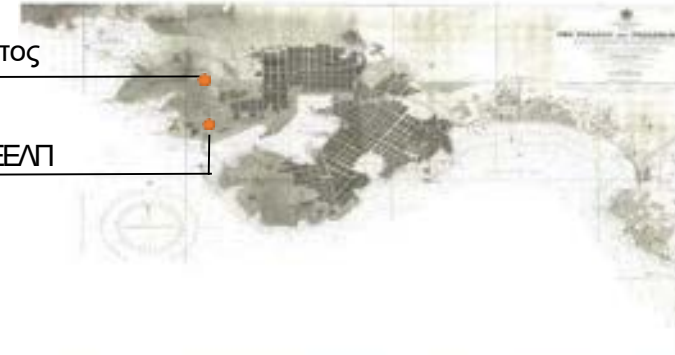
1941-44 | Βομβαρδισμοί  
Εγκατάληψη κατοικιών



Γυψάδικα και  
εργοστάσια δέρματος

1909 | ίδρυση ΑΧΕΕΛΠ

1922 | Πρώτες προσφυγικές  
κατοικίες



ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ

MOBIL OIL Hellas

ΔΕΗ



Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά  
Ακαδημαϊκό έτος :2018-2019

Σπουδαστική ομάδα : Βάσση Ευανθία , Μαυρομμάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία

## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χώρος

### 2.3 Η εξέλιξη της ιδιωτικοποίησης στην Λιμενοβιομηχανική ζώνη



1951 | Δήμος Δραπετσώνας αποσπάται από τον Πειραιά, Αναγνωρίζεται ως δήμος



1989 | Σταδιακή αποβιομηχανοποίηση



BP Hellas

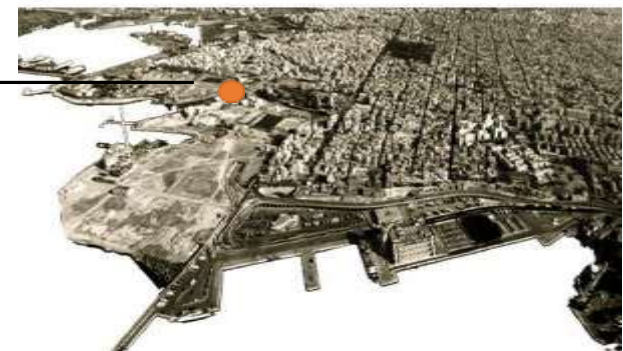
2001 | Κατεδάφιση εργοστασίου



Σήμερα

LAFARGE

Η Δραπετσώνα δεν έχει διέξοδο προς την θάλασσα

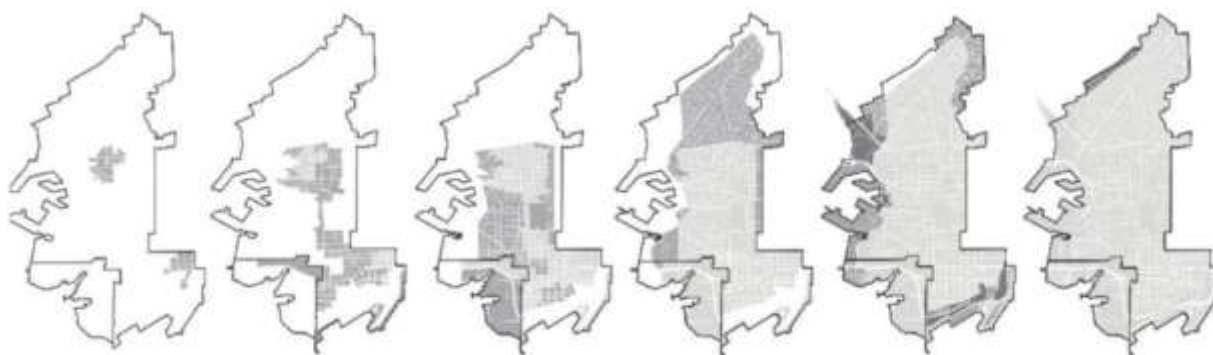


## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χώρος

### 2.3 Η εξέλιξη της ιδιωτικοποίησης στην Λιμενοβιομηχανική ζώνη



Εξέλιξη λιμενοβιομηχανικής ζώνης κατά τα έτη 1920, 1930, 1950, 1970, 2000



Πολεοδομική εξέλιξη Δραπετσώνας κατά τα έτη 1920, 1930, 1950, 1970, 2000

## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χώρος

### 2.4 Υφιστάμενη κατάσταση

- Η έκταση των 640 στρεμμάτων, που ανήκε στο εργοστάσιο Λιπασμάτων καλύπτει ένα μεγάλο μέρος του Δήμου. Αυτή η έκταση ήταν κατά την κυριότητα του ελληνικού δημοσίου ή των Δήμων αλλά σημαντικό τμήμα παραχωρήθηκε κατά χρήση σε φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπου σήμερα έχουν μετατραπεί σε ανώνυμες εταιρίες. Όπως έχουμε αναφέρει η έκταση αυτή είναι δίπλα στην θάλασσα και μαζί με τις άλλες βιομηχανίες που υπάρχουν στο παραθαλάσσιο μέτωπο, όπως φαίνεται στον διπλανό χάρτη, δημιουργούν ένα είδος φράγματος για τους κατοίκους προς την θάλασσα.
- Το οικόπεδο αυτό από το κλείσιμο του εργοστασίου των Λιπασμάτων είχε μείνει αναξιοποίητο. Το ζήτημα των κατοίκων για τον χώρο αυτόν ήταν και είναι, η δημιουργία ενιαίου άλσους υψηλού πρασίνου και πρόσβαση στη θάλασσα.
- Η πρώτη πρόταση για την αξιοποίηση του χώρου ήταν το **2006**, πρόταση της “ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΑΕ” (θυγατρική της ΕΤΕ) για την δημιουργία ναυτιλιακού city. Το σχέδιο αυτό πρότείνει την συγκέντρωση εφοπλιστικών εταιρειών, συνεδριακά κέντρα, πεντάστερα ξενοδοχεία, μαρίνες μεγαγιώτ κ.α. Στα επόμενα χρόνια έγιναν και άλλες προτάσεις για την αξιοποίηση του χώρου, το 2011 από το υπουργείο Ναυτιλίας με τίτλο “χώρος πολιτισμού και αναψυχής” και από τον τότε δήμαρχο πρόταση για Φόρμουλα 1.

Οι προτάσεις αυτές δεν πραγματοποιήθηκαν είτε λόγω της διαμαρτυρίας των κατοίκων είτε λόγω της υπερβολής των ίδιων των σχεδίων.



Αεροφωτογραφία περιοχής  
Λιπασμάτων

## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χώρος

### 2.4 Υφιστάμενη κατάσταση

- **Χερσαίες Εγκαταστάσεις Οργανισμού Λιμένος Πειραιά (Ο.Λ.Π. Α.Ε.):** Πρόκειται για τους στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους διακίνησης συμβατικού φορτίου που βρίσκονται στο Σχιστό (conventional cargo), τις εγκαταστάσεις διαμετακόμισης αυτοκινήτων που βρίσκονται δυτικά της λεωφόρου Δημοκρατίας (car terminal) και τους χώρους ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών στον προβλήτα Ηρακλέους και στο μώλο Δραπετσώνας.
- **ΕΥΔΑΠ – Εγκαταστάσεις προεπεξεργασίας λυμάτων:** Στις εγκαταστάσεις της ΕΥΔΑΠ που βρίσκονται στη θέση Ακροκέραμος, καταλήγει το αποχετευτικό δίκτυο του Λεκανοπεδίου Αττικής. Εκεί γίνεται προεπεξεργασία των αστικών λυμάτων και στη συνέχεια μέσω υποθαλάσσιων αγωγών μεταφέρονται στην Ψυττάλεια, όπου τα λύματα υπόκεινται σε περαιτέρω επεξεργασία. Η λειτουργία της μονάδας επεξεργασίας των λυμάτων έχει συμβάλει στην αποκατάσταση, σε σημαντικό βαθμό, της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που υπήρξε δραματική. Όμως, οσμές από τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας των λυμάτων είναι κατά καιρούς αισθητές στις γύρω περιοχές. Αποτελεί λειτουργία μητροπολιτικής εμβέλειας.
- **Εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών:** Πρόκειται για εγκαταστάσεις εταιρειών πετρελαιοειδών και είναι σε χρήση. Γειτνιάζουν με εγκαταλελειμμένες, πρώην βιομηχανικές εκτάσεις.
- **ΑΓΕΤ Ηρακλής:** Πρόκειται για μονάδα συσκευασίας και μεταφόρτωσης τσιμέντου. Δεν λειτουργεί ως μονάδα παραγωγής τσιμέντου πλέον.
- **Λιπάσματα:** Πρόκειται για εγκαταλελειμμένη, πρώην βιομηχανική έκταση (brownfield land) σε συνέχεια της Ηετιωνίας ακτής. Εντός αυτής βρίσκεται Τμήμα του Συγκροτήματος Εργοστασίου Λιπασμάτων και Χημικών Προϊόντων, το οποίο έχει χαρακτηριστεί ως νεότερο μνημείο.



Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά  
Ακαδημαϊκό έτος :2018-2019

Σπουδαστική ομάδα : Βάσση Ευανθία , Μαυρομμάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία



## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χώρος

### 2.5 Ιδιωτικοποίηση μεταπολεμικά

- Εγκτάσταση τσιμεντάδικου της ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ με καθετοποιημένη παραγωγή τσιμέντου, σήμερα ιδιοκτησίας της LAFARGE με συσκευαστική δραστηριότητα τσιμέντου.
- Εγκατάσταση εργοστασίου παραγωγής ρεύματος της ΔΕΗ, που για δεκαετίες χρησιμοποιούσε μαζούτ για τη λειτουργία του και σήμερα φυσικό αέριο.
- Δίπλα στα λιπάσματα, στο λιμανάκι των Σφαγείων, εγκαταστάθηκαν δεξαμενές καυσίμων και ορυκτελαίων της MOBIL OIL Hellas, κατόπιν ιδιοκτησίας της BP Hellas και τα τελευταία χρόνια της OILONE (μια μονάδα παραγωγής, παραλαβής, αποθήκευσης και διακίνησης πετρελαίου, ανάμιξης και συσκευασίας λιπαντικών και επεξεργασίας υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων "SLOPS").
- Στο πρώην εργοστάσιο παραγωγής γύψου (γυψάδικο) και τα παλιά «Ταμπάκικα», οι βιοτεχνίες επεξεργασίας δερμάτων. Αυτή ήταν η εικόνα της βιομηχανικής ζώνης μεταπολεμικά, με όλες αυτές τις εγκαταστάσεις σε απόσταση 1χιλιομέτρου από το κέντρο του Πειραιά και βέβαια, μέσα στη Δραπετσώνα και στο Κερατσίνι.



Η περιοχή ανάπλασης ως τμήμα του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας. Μπλε: ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ, κόκκινο: ΑΓΕΤ, κίτρινο: MOBIL BP, πορτοκαλί: ΕΥΔΑΦ, πράσινο: Δήμος

## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χώρος

### 2.5 Ιδιωτικοποίηση μεταπολεμικά

Το ιδιοκτησιακό καθεστώς είναι αρκετά περίπλοκο. Σημαντικό μέρος της περιοχής ανήκει "κατά κυριότητα" στο ελληνικό Δημόσιο ή στους Δήμους, αλλά εξίσου σημαντικό τμήμα έχει παραχωρηθεί "κατά χρήση" σε φορείς του ευρύτερου δημοσίου τομέα, οι οποίοι σήμερα έχουν μετατραπεί σε ανώνυμες εταιρείες. Η συνολική έκταση ανέρχεται στα 618,425 στρέμματα και κατανέμεται όπως φαίνεται στις ακόλουθες εικόνες.



Ο ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΩΝ

ΕΚΤΑΣΗ	A/A	ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ	ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ Τ.Μ. (ΤΜΗΜΑ)	ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ Τ.Μ. (ΥΠΟΣΥΝΟΛΑ)	ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ Τ.Μ. (ΣΥΝΟΛΑ)
ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ ΔΡΑΠΕΤΣΙΩΝΑΣ	A.1	ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ (ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ)	191.450		
	A.2	ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ (ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ)	18.000		
	A.3	ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ (ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ)	32.300	241.750	
	2.1	ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΙΩΝΑΣ	18.000		
	2.2	ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΙΩΝΑΣ	21.750	99.750	
	1.1	ΟΛΠ	46.775	46.775	328.275
ΜΟΒΙΛ	B	ΜΟΒΙΛ	33.700	33.700	
	1.1	ΟΛΠ	3.950	3.950	37.650
ΤΣΙΜΕΝΤΑΔΙΚΟ	F.3	ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ (LAFARGE)	59.590		
	F.4	ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ (LAFARGE)	19.500		
	F.1	ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ (LAFARGE)	21.000		
	F.2	ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ (LAFARGE)	14.000	94.090	
ΑΙΣΘΕΤΑΔΙΚΟ	1.1	ΟΛΠ	8.060	8.060	102.150
	2.b	ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΙΩΝΑΣ	18.000	18.000	
		ΟΛΠ	6.225	6.225	24.225
BP	Δ.1	BP	10.050		
	Δ.2	BP	28.000	38.050	
		ΟΛΠ	11.400	11.400	
	2.a	ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΙΩΝΑΣ	10.600	10.600	60.050
ΕΥΔΑΠ	3	ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ	52.750	52.750	
	1.1	ΟΛΠ	13.325	13.325	66.075
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>				<b>618.425</b>	<b>618.425</b>

Πίνακας του συνόλου των ιδιοκτησιών της Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας-Κερατσινίου.

## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χώρος

### 2.6 Ιδιωτικοποίηση Cosco

Το 2016, έγινε ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Πειραιά με κύριο μέτοχο την κινέζικη πολυεθνική εταιρεία COSCO.

Παράλληλα, αποδόθηκε στον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας έκταση 86 στρεμμάτων και αντίστοιχη έκταση αποδόθηκε και στον Δήμο Περάματος στα караβάκια για Σαλαμίνα. Και οι δυο παραχωρήσεις των οικοπέδων στον Δήμο έγιναν από την ΟΛΠ και όχι από την COSCO.

Το 2016 ξεκίνησαν τα πρώτα έργα ανάπλασης της παραχωρηθείσας έκτασης, των 86 στρεμμάτων, από την δημοτική αρχή με το πρώτο πολιτιστικό φεστιβάλ να παίρνει μέρος το καλοκαίρι του 2017.

Αμέσως μετά παρουσιάστηκαν τα σχέδια του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού που είχε γίνει για το σύνολο της έκτασης των 640 στρεμμάτων. Στον τύπο και στα μέσα δικτύωσης κυκλοφόρησαν κυρίως φωτογραφίες και ανάλυση της αρχιτεκτονικής μελέτης και όχι τα σχέδια της ανάπλασης αποκλειστικά του χώρου που παραχωρήθηκε στο δήμο.



Χάρτης ανάπλασης της έκτασης του Δήμου



Χάρτης ανάπλασης των 640 στρεμμάτων



Χάρτης ιδιοκτησιών 2018

Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά

Ακαδημαϊκό έτος :2018-2019

Σπουδαστική ομάδα : Βάσση Ευανθία , Μαυρομμάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία

## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χώρος

### 2.7 Ρυμοτομικός σχεδιασμός

Η ρυμοτομία στο Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας χαρακτηρίζεται από υψηλή πυκνότητα, μίξη παλαιών και νέων κατασκευών, ποικιλομορφία, ελάχιστους ελευθέρους χώρους και χώρους πρασίνου, επιμήκη κυρίως οικοδομικά τετράγωνα και από το συνεχές οικοδομικό σύστημα. Ο αστικός χώρος διαμορφώθηκε αρχικά στις περιοχές που πρόσκεινται στο λιμάνι του Πειραιά και στη συνέχεια αναπτύχθηκαν οι περιοχές που φτάνουν μέχρι τις παρυφές του όρους Αιγάλεω, το οποίο λειτούργησε ως φυσικό όριο στην ανάπτυξη του οικισμού από τη μία πλευρά ενώ από την άλλη φράγμα δημιουργούσαν οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις κατά μήκος της ακτογραμμής. Στο εσωτερικό του ο αστικός χώρος είναι συνεχής.

Ο συντελεστής δόμησης διαφέρει ανα σημεία ωστόσο στη μεγαλύτερη έκταση του Δήμου ισχύει ο συντελεστής δόμησης 2,60 και αυτό έχει οδηγήσει, σε ένα βαθμό, στη διαμόρφωση ενός αστικού περιβάλλοντος με υψηλή πυκνότητα κατοικιών και συνεπώς με υψηλή συγκέντρωση ανθρώπων. Αν και αυτό αποτελεί προϋπόθεση για την δημιουργία ποικιλομορφίας λόγω των μεγεθών των δρόμων, των οικοπέδων και της ρυμοτομίας γενικά, η υλοποίηση του συντελεστή δόμησης στο έπακρο τείνει στη διαμόρφωση ενός ομοιόμορφου και καταπιεστικού περιβάλλοντος.

Παρατηρούμε λοιπόν πως η παράκτια ζώνη αποτελεί μια συνεχή πλάτη προς τις περιοχές κατοικίας που καταλαμβάνει χιλιόμετρα και αποκλείει την ελεύθερη πρόσβαση στο παράκτιο μέτωπο.



Πίνακας: Ισχύοντες συντελεστές δόμησης

Σ.Δ. = 2,60

Σ.Δ. = 1,80

Σ.Δ. = 0,80

Πηγή: Διεύθυνση Υπερρεαίας Δόμησης

## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χώρος

### 2.8 Οδικό δίκτυο

Σχετικά με την κίνηση των πεζών, σημειώνεται ότι σε πολλά σημεία της πόλης, κυρίως σε τοπικές οδούς, υπάρχουν στενά πεζοδρόμια, στα οποία συχνά συναντώνται εμπόδια, αστικού εξοπλισμού (πχ. λάμπες φωτισμού, πινακίδες, σήμανσης, δέντρα) που δυσκολεύουν την κίνηση, ιδιαίτερα στα άτομα με αυξημένες ανάγκες. Γενικότερα, το υπάρχον δίκτυο κίνησης πεζών δεν παρουσιάζει την απαιτούμενη οργάνωση και συνέχεια, με αποτέλεσμα να χρειάζεται ενίσχυση κυρίως σε κρίσιμες κυκλοφοριακά διασταυρώσεις για τους πεζούς. Όσον αφορά το δίκτυο συγκοινωνιών, σημειώνεται ότι οι περιοχές του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας **δεν συνδέονται επαρκώς μεταξύ τους με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.**



Χάρτης οδικού δικτύου Δήμου Δραπετσώνας-Κερατσινίου

## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χώρος

### 2.8 Οδικό δίκτυο

Η προσωπική κινητικότητα είναι κλειδί στην αυτονομία. Τα σχέδια αστικής κινητικότητας στοχεύουν:

- στη βελτίωση της κινητικότητας των πολιτών
- στη βελτίωση της προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας των περιοχών
- στην προώθηση τρόπων μετακινήσεων με όσο το δυνατόν λιγότερες αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία.

Ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας εξυπηρετείται από τις αστικές συγκοινωνίες του ΟΑΣΑ, με δύο γραμμές τρόλεϊ και δεκαπέντε γραμμές λεωφορείων και με τις οποίες συνδέεται με τους όμορους Δήμους, τον Πειραιά και την Αθήνα.

Οι περιοχές του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας δεν συνδέονται επαρκώς μεταξύ τους με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Αξίζει να σημειωθεί ότι η προσβασιμότητα των κατοίκων σε δημόσιες συγκοινωνίες είναι καλύτερη στις περιοχές του Δήμου που βρίσκονται κοντά στο λιμάνι του Πειραιά (Δραπετσώνα, Ευγένεια και Χαραυγή), ενώ συγκριτικά περιορισμένη προσβασιμότητα σε δημόσιες συγκοινωνίες παρουσιάζουν οι περιοχές που βρίσκονται στις παρυφές του όρους Αιγάλεω.

Τέλος, στο Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας δεν υπάρχει σύνδεση με το δίκτυο του Μετρό και κατά συνέπεια σύνδεση της περιοχής με το υπόλοιπο λεκανοπέδιο.

Στο σχέδιο λοιπόν μελλοντικής ανάπτυξης του Μετρό προβλέπεται η επέκταση στο Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας αλλά και προς το γειτονικό Δήμο Περάματος.



Χάρτης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

ΑΡΙΘΜΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ
17	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΓ.ΓΕΩΡΓΙΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
20	Ν.ΦΑΛΗΡΟ-ΚΑΣΤΕΛΛΑ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ
20a	ΝΙΚΑΙΑ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΠΛ.ΑΝΑΛΗΦΥΣΣ) (ΚΥΚΛΙΚΗ)
219	ΠΕΡΑΜΑ-ΝΕΚΡ.ΣΧΙΣΤΟΥ
220	ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ-ΣΤ.ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ(ΤΟΠΙΚΗ)
224	ΑΓ.ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α-ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
225	ΑΓ.ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β-ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
226	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΓ.ΑΜΗΝΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
232	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΕΥΤΕΜΕΙΑ-ΧΑΡΑΥΤΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
243	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΡΑΥΤΗ-ΕΥΤΕΜΕΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
243	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΕΡΑΜΑ
259	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΕΣΦΑΜΕΝΙΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
264	ΙΛ.ΦΑΛΗΡΟ-ΓΕΝ. ΚΡΑΤΙΚΟ ΝΙΚΑΙΑΣ-ΣΧΙΣΤΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά  
Ακαδημαϊκό έτος :2018-2019

Σπουδαστική ομάδα : Βάση Ευαθία, Μαυρομμάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία

## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χώρος

### 9. Πράσινο και ελεύθεροι χώροι

Η ανθρώπινη παρουσία και δραστηριότητα καθώς και η οικιστική ανάπτυξη του Δήμου Δραπετσώνας-Κερασινίου τα τελευταία χρόνια είχαν ως αποτέλεσμα να περιοριστεί η φυσική βλάστηση. Συγκεκριμένα, πλέον το πράσινο είναι εμφανώς περιορισμένο στο όρος Αιγάλεω, περιοχή προστασίας και αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος και στην περιοχή μεταξύ της ζώνης Α και του ορίου του σχεδίου πόλης και επέκτασής του (ζώνη Β), που πρόκειται για περιοχή παριαστικού πάρκου με λειτουργίες αναψυχής, αθλητισμού, ελεύθερου και οργανωμένου πρασίνου και πολιτιστικών εκδηλώσεων.

Ακολουθούν περιπτώσεις ρύπανσης της περιοχής :

- απόθεση απορριμάτων στο Σχιστό, ο αγωγός λυμάτων στην Αμφιάλ
- η διάθεση των λυμάτων στον Ακροκέραμο καθώς και τα εργαστάσια που λειτουργούσαν, τα οποία δημιουργούσαν ανθυγιεινές καταστάσεις και απειλούσαν την υγεία των κατοίκων
- Η βιομηχανία είναι κύρια πηγή ρύπανσης και θορύβου
- Δεν γίνεται σε κανένα κτίριο δέσμευση της ηλικιακής ακτινοβολίας για χρήση
- Δεν υπάρχουν μελέτες για τη δυνατότητα αξιοποίησης εναλλακτικών μορφών ενέργειας.

Τρόποι αντιμετώπισής της:

- Αντί της απόθεσης των απορριμμάτων στο Σχιστό, τα απορρίματα μεταφορτώνονται και μεταφέρονται σε χώρο υγειονομικής ταφής
- Αντί της εκκένωσης βυτιοφόρων και απόδοσης των αστικών λυμάτων στον Ακροκέραμο, τα λύματα επεξεργάζονται στη μονάδα της ΕΥΔΑΠ στον Ακροκέραμο και κατόπιν μεταφέρονται μέσω θαλάσσιου αγωγού στο κέντρο επεξεργασίας λυμάτων.

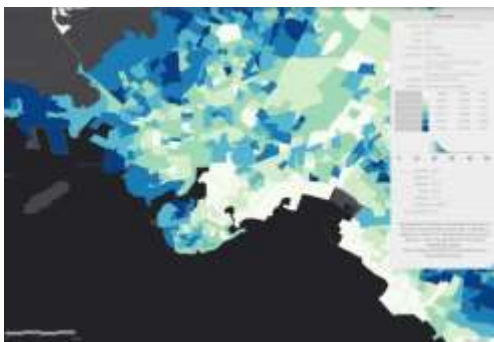


Χάρτης πρασίνου Δήμου Δραπετσώνας - Κερασινίου

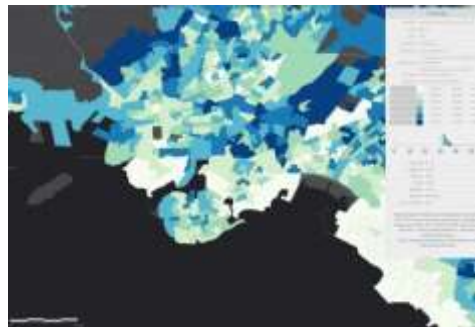
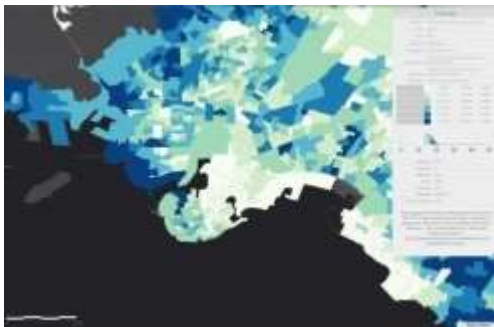
Πληθυσμός ατόμων 0-14

Πληθυσμός ατόμων ηλικίας 15-34

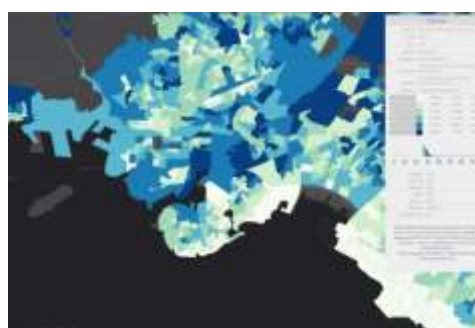
1991



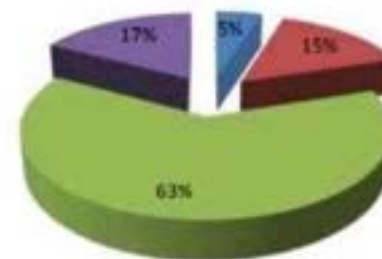
2001



2011



Ποσοστιαία σύνθεση μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας ανά ηλικιακή μονάδα



■ Προσχολική ηλικία ■ Σχολική ηλικία  
 ■ Ενήλικες (19-65 ετών) ■ Τρίτη ηλικία >65

Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή 2011 (Ιδία επεξεργασία)



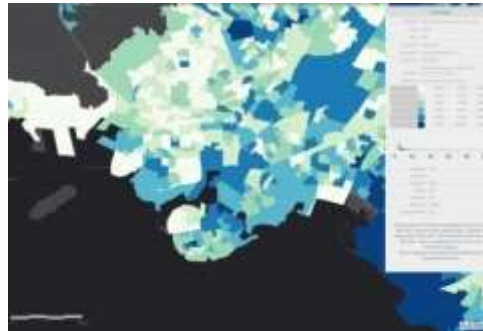
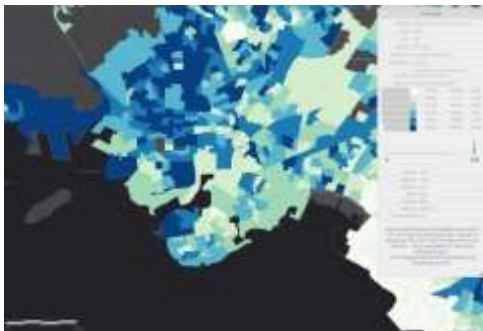
## 2. Αναγνώριση περιοχής | Κοινωνία

### 2.10 Πληθυσμιακά στοιχεία | Υπηκοότητα

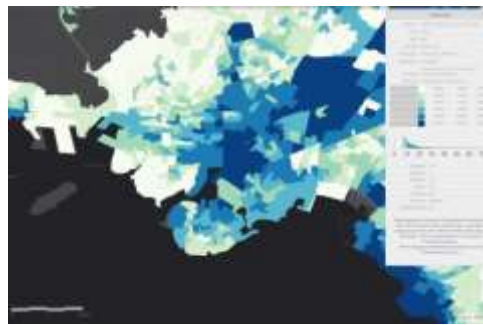
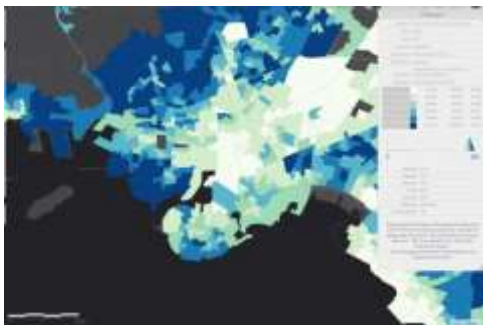
Πληθυσμός ατόμων από Ελλάδα

Πληθυσμός ατόμων από άλλη χώρα

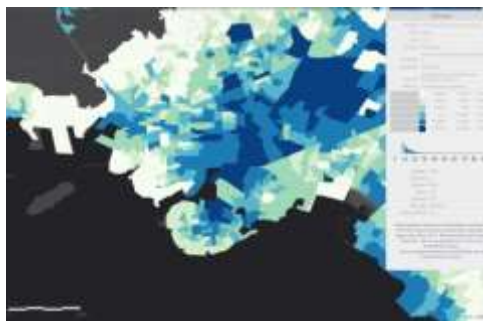
1991



2001

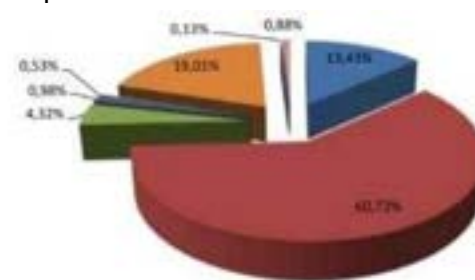


2011



Συμπερασματικά παρατηρείται ότι όσο περνάνε τα χρόνια τα άτομα που είναι από την Ελλάδα εγκαθίστανται προς το παραλιακό μέτωπο καθώς και κάποιοι φεύγουν τελείως από την περιοχή. Όσον αφορά όσους δεν έχουν καταγωγή από την Ελλάδα αυξάνονται στην περιοχή κατά το πέρασμα των χρόνων και είναι εγκατεστημένοι προς τα κεντρικά.

Ποσοστιαία σύνθεση αλλοδαπών περιφερειακής ενότητας Πειραιά



Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή 2011

## 2. Αναγνώριση περιοχής | Κοινωνία

### 2.10 Πληθυσμιακά στοιχεία | Ανεργία

Συμπερασματικά, στους χάρτες εμφανίζονται τα ποσοστά των ανέργων της ευρύτερης περιοχής.  
Συγκεκριμένα γίνεται εμφανής η συνεχόμενη αύξησή τους από το 1991-2011, με τη μεγαλύτερη αύξηση το χρονικό διάστημα 2001-2011.

1991



2001



2011



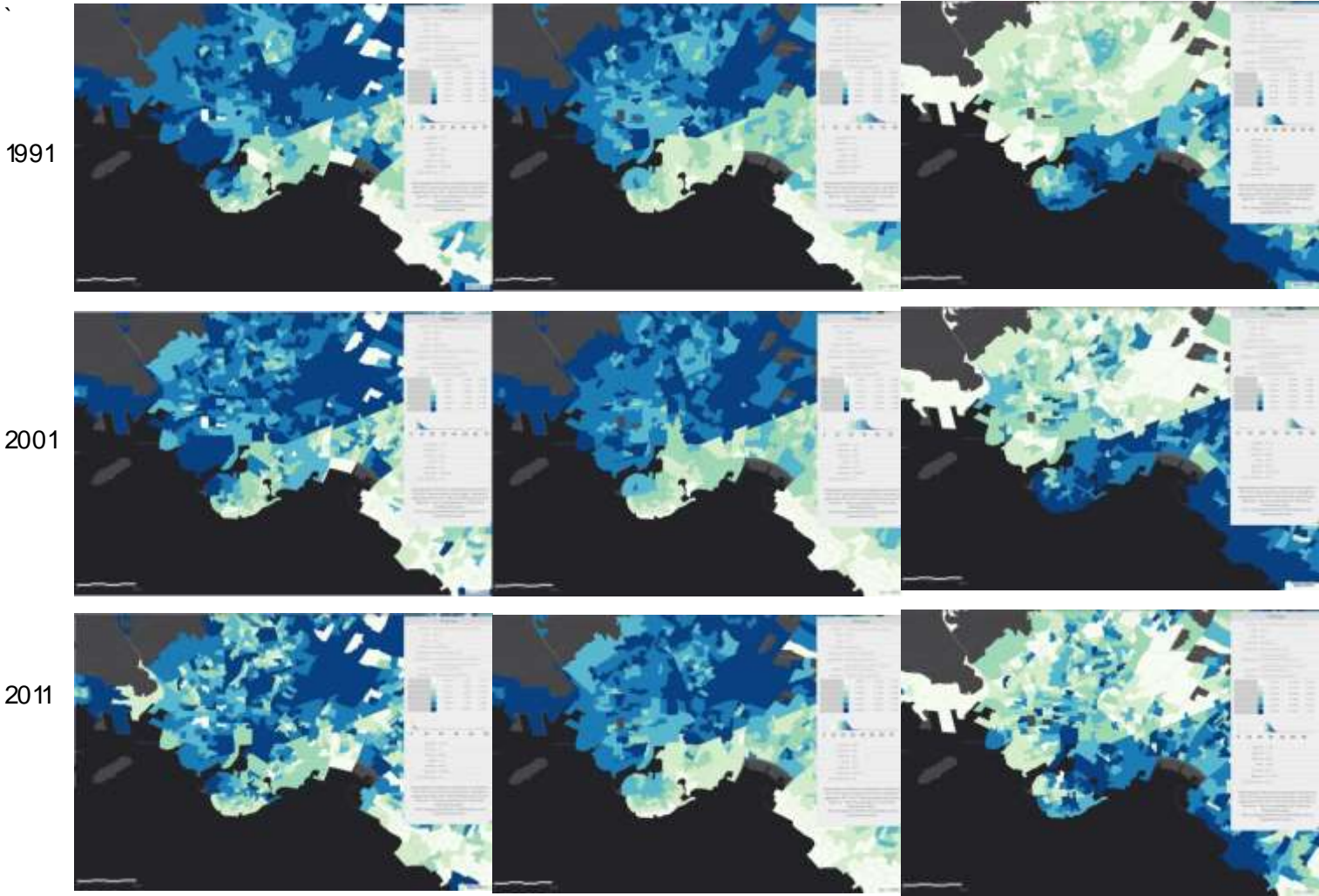
# 2. Αναγνώριση περιοχής | Κοινωνία

## 2.10 Πληθυσμιακά στοιχεία |Μορφωτικό επίπεδο

Πληθυσμός ατόμων χωρίς τη στοιχειώδη μόρφωση

Πληθυσμός ατόμων που έχει σπολυτήριο δημοτικού

Πληθυσμός ατόμων που έχει ολοκληρώσει τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση



Μπορεί κανείς να παρατηρήσει ότι από το 1991-2001, οι άνθρωποι που δεν έχουν ούτε τη στοιχειώδη μόρφωση είναι πολλοί και εντοπίζονται στο παράκτιο μέτωπο της περιοχής. Προς τη μεριά του Πειραιά κατοικούν σίγουρα περισσότερα άτομα που έχουν ολοκληρώσει την τριτοβάθμια εκπαίδευση. Εμφανές παρόλα αυτά είναι το ότι όσο περνάνε τα χρόνια όλο και περισσότεροι άνθρωποι γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση, παίρνουν το απολυτήριο του δημοτικού και κατ'επέκταση λιγότεροι ποσοτικά παίρνουν πτυχίο από κάποιο ίδρυμα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης

## 2. Αναγνώριση περιοχής | Κοινωνία

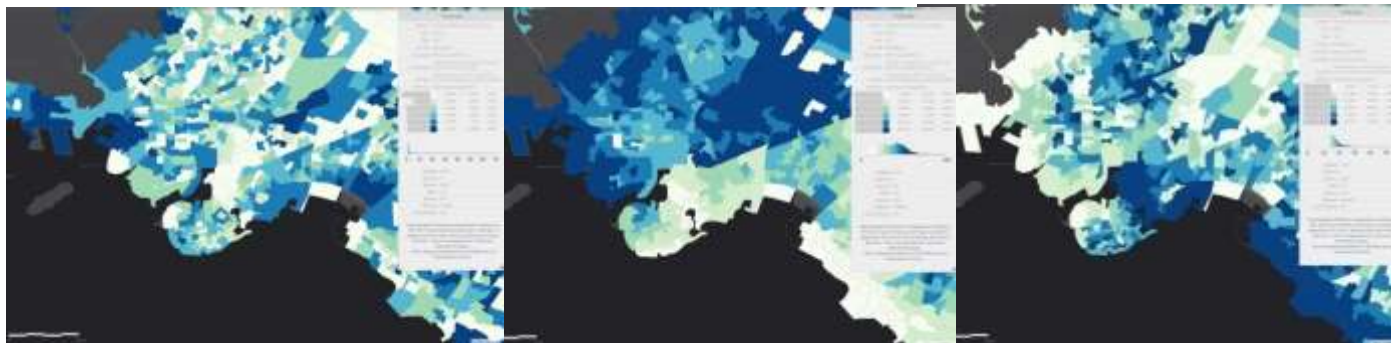
### 2.10 Πληθυσμιακά στοιχεία | Απασχόληση

Πρωτογενής τομέας

Δευτερογενής τομέας

Τριτογενής τομέας

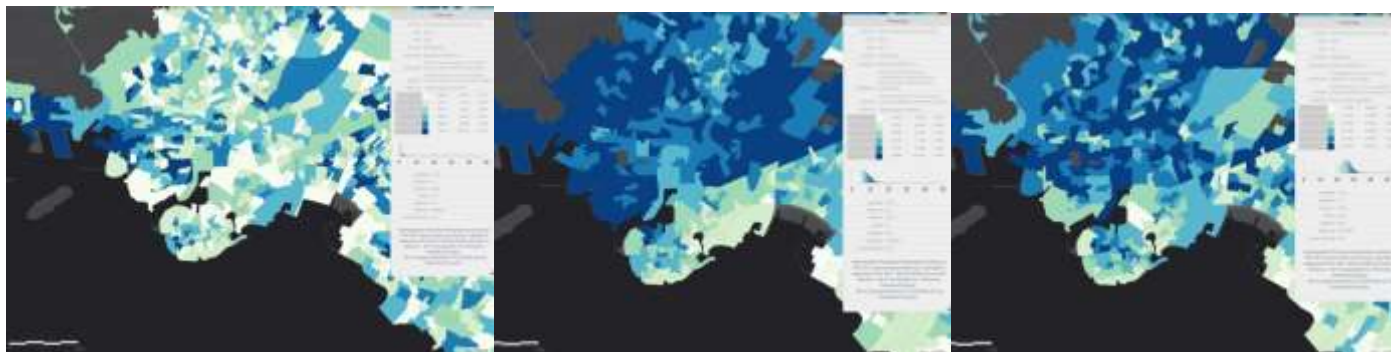
1991



2001



2011



Εμφανές είναι ότι ο περισσότεροι άνθρωποι που κατοικούν στην περιοχή ασχολούνται με τον δευτερογενή τομέα, δηλαδή τη βιομηχανία καθώς λίγοι είναι όσοι ασχολούνται με τον πρωτογενή τομέα (γεωργία). Φαίνεται επίσης ότι και παλιότερα με τον τριτογενή τομέα δηλαδή το εμπόριο είχαν καταπιαστεί άτομα που κατοικούσαν σε περιοχές κοντινές προς τον Πειραιά.

Πηγή από ΠΑΝΟΡΑΜΑ ΑΠΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

— Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά  
 Ακαδημαϊκό έτος :2018-2019  
 Σπουδαστική ομάδα : Βάσση Ευανθία , Μαυρομμάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία

## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χώρος 211 Γενικές χρήσεις



Χάρτης γενικών χρήσεων Δραπετσώνας | Συνυπαρξη βιομηχανίας με αστικό ιστό

#### Δυνατά σημεία

1. Οι γειτονιές με κοινωνικότητα
2. Η συνύπαρξη χρήσεων εμπορικών, εκπαίδευσης, εστίασης κ.α. στις περιοχές γενικής κατοικίας.
3. Απόθεμα κατοικιών, σύγχρονων και παλαιότερων πιο οικονομικά προσιτές
4. Γεωγραφική θέση της πόλης ανάμεσα σε βουνό και θάλασσα
5. Ευρύ θαλάσσιο μέτωπο

#### Αδύνατα σημεία

1. Ανεπάρκεια χώρων πρασίνου και αναψυχής
2. Ανεπάρκεια ασφαλών διαδρομών για πεζούς και ποδηλάτες .
3. Ανεπάρκεια συγκοινωνιακής συνδεσιμότητας μεταξύ των περιοχών του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας.
4. Έλλειψη πρόσβασης και ανάπτυξης κοινωνικών δραστηριοτήτων στο Παραλιακό Μέτωπο
5. Ελλιπής ανάδειξη φυσικών και πολιτιστικών τοποσημών.
6. Οδός ταχείας κυκλοφορίας λειτουργεί σαν εμπόδιο



Χάρτης  
SWOT

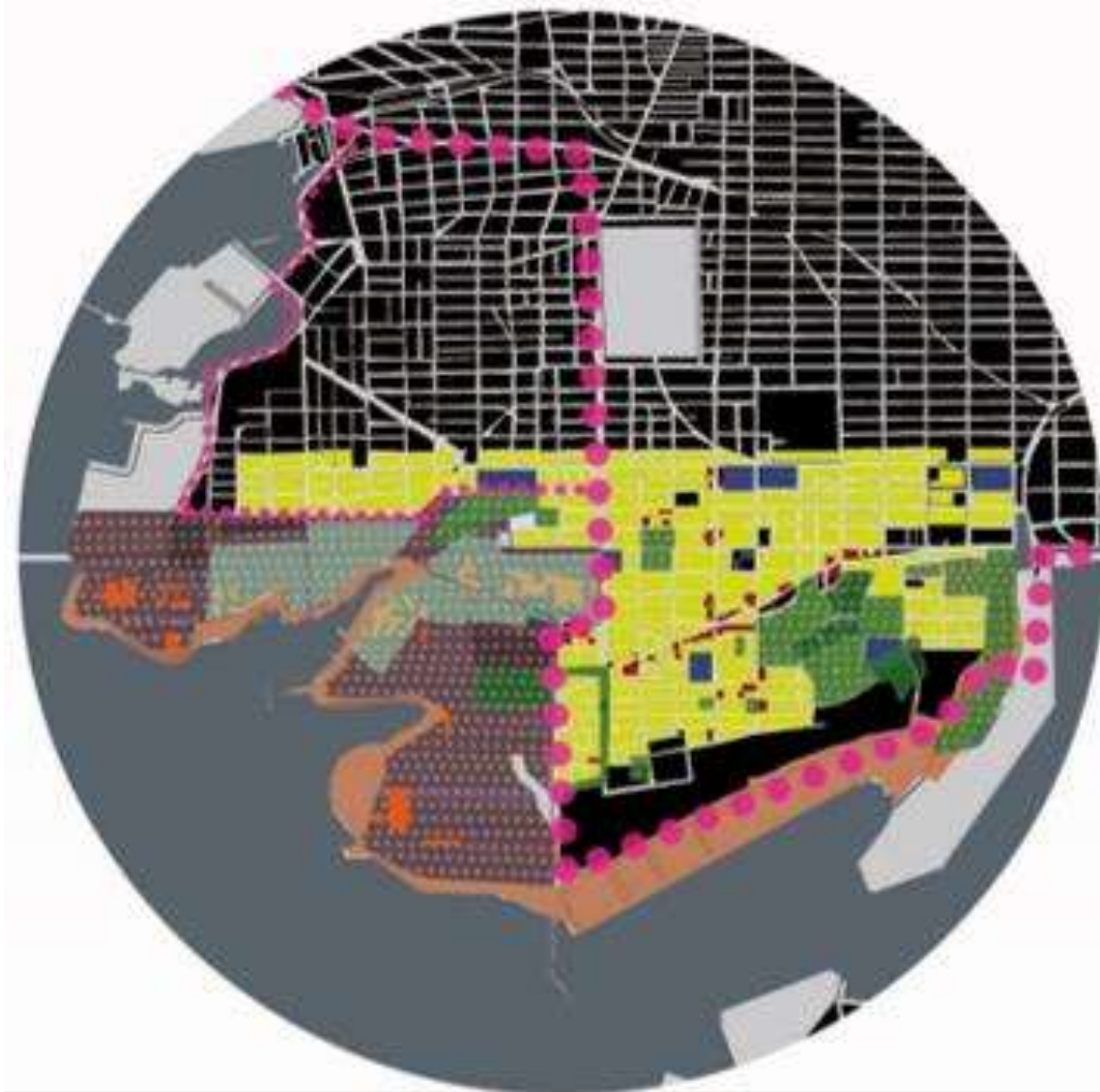
## 2. Αναγνώριση περιοχής | Χώρος 2.12 SWOT Ανάλυση

### Ευκαιρίες

1. Οι ζώνες προστασίας σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. και η ανάδειξή τους.
2. Η παραχώρηση εκτάσεων στο παραλιακό μέτωπο από τον Ο.Λ.Π. Α.Ε.
3. Η επαναχρησιμοποίηση εγκαταλελειμμένων, πρώην βιομηχανικών εκτάσεων, με νέες χρήσεις.
4. Σύνδεση αστικού ιστού με την πόλη, αναβάθμιση ποιότητας ζωής.

### Απειλές

1. Η χωροθέτηση με το Γ.Π.Σ. χρήσεων δευτερογενούς τομέα μη οχλούσας βιομηχανίας βιοτεχνίας στο παραλιακό μέτωπο.
2. Η προοπτική δημιουργίας συνθηκών που θα επιβαρύνουν το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής των κατοίκων (πχ. ατμοσφαιρική ρύπανση και θόρυβος από την ανάπτυξη της βιομηχανίας, των μεταφορών κτλ.).
3. Οι αποζημιώσεις για τυχόν άρσεις απαλλοτρίωσης



## 2. Αναγνώριση περιοχής

### 2.13 Συμπεράσματα από την αναγνώριση της περιοχής

Η Δραπετσώνα αποτελεί μια περιοχή που επί δεκαετίες δεχόταν μεταναστευτικές αλλά και προσφυγικές ροές. Η γεωγραφική της θέση, η σχέση της πόλης με το λιμάνι και αργότερα η ύπαρξη του εργοστασίου προσέλκυσαν ένα μέρος του ανθρώπινου δυναμικού που έφτανε στην περιοχή και ευνόησαν την δημιουργία νέων πυρήνων κατοίκησης. Έτσι, δημιουργήθηκε στη Δραπετσώνα ένα ποικιλόμορφο κοινωνικό προφίλ, ενώ στην πορεία η περιοχή συνδέθηκε με διεκδικήσεις για αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και λαϊκούς αγώνες. Κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του το εργοστάσιο προσέφερε εργασία σε πολλούς εργάτες και συνέβαλε στην αναβάθμιση της οικονομίας της περιοχής. Μετά το οριστικό κλείσιμο του, η περιοχή ερημώθηκε και έμεινε αναξιοποίητη. Έκτοτε οι διεκδικήσεις της λιμενοβιομηχανικής ζώνης και οι προτάσεις επανασχεδιασμού της είναι πολλές, παρόλο που οι κάτοικοι διεκδικούν έως σήμερα τη δημιουργία ενιαίου άλσους με πρόσβαση στη θάλασσα.

Η ανάγκη των κατοίκων για πράσινο προκύπτει από την έλλειψή του στην πόλη και στην ευρύτερη περιοχή, ενώ η πρόσβαση στη θάλασσα αποτελεί ένα ακόμη στοιχείο διεκδίκησης από τους κατοίκους, αφού ο οδικός ιστός και η βιομηχανική ζώνη αποτελεί φράγμα μεταξύ πόλης και λιμανιού. Επιπλέον, ο πυκνοδομημένος αστικός ιστός και η ρυμοτομία ιδίως στις προσφυγικές κατοικίες έχει δημιουργηθεί άναρχα με αποτέλεσμα να υπάρχουν ασυνέχειες μεταξύ πόλης και λιμανιού.

Όσον αφορά την κοινωνία παρατηρούμε ότι ο πληθυσμός των κατοίκων της Δραπετσώνας έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια, καθώς και ο αριθμός των ανθρώπων που έχουν πρόσβαση στην εκπαίδευση (απολυτήριο λυκείου και πτυχίο ανώτερων επαγγελματικών σχολών). Επιπλέον, βλέπουμε ότι ένα μέρος των κατοίκων έχει καταγωγή από άλλες χώρες κυρίως από την Ευρώπη και την Ασία. Τέλος, παρατηρείται αύξηση του τριτογενούς τομέα αν και μεγάλο μέρος του πληθυσμού είναι άνεργοι.





**Β' ΑΞΟΝΑΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ**

**Θεσμικό πλαίσιο**

# Θεσμικ

Το θεσμικό πλαίσιο στην περιοχή ανάπλασης διέπεται από τα καθεστώτα ~~in~~ ισχύ των ΓΠΣ Κερατσινίου και Δραπετσώνας (ΦΕΚ206Δ/91 και 207Δ/91 αντίστοιχα) και από το ρυμοτομικό. Η βασική χρήση γης είναι η γενική κατοικία, ενώ σημαντική στην περιοχή είναι και η παρουσία της βιομηχανίας η οποία αν και ξεκινάει από την θάλασσα μπλέκεται αρκετά με τον αστικό ιστό. Είναι χαρακτηριστικό ότι η περιοχή του πρώην εργοστασίου λιπασμάτων βρίσκεται εκτός καθεστώτος ΓΠΣ, χωρίς προβλεπόμενες χρήσεις και εκτός σχεδίου.

## Το ΓΠΣ 2014 περιλαμβάνει :

Την πολεοδομική οργάνωση της Δημοτικής Ενότητας Κερατσινίου για πληθυσμό 81.000 κατοίκων περίπου στις πολεοδομημένες και προς πολεοδόμηση περιοχές με τη δημιουργία δέκα (10) πολεοδομικών ενοτήτων και την ένταξη στο σχέδιο περιοχής παρα-γωγικών δραστηριοτήτων.

Συγκεκριμένα για την περιοχή μελέτης μας:

- Τον καθορισμό του χώρου εγκαταστάσεων ΔΕΗ και του χώρου των αλευρομύλων ως χώρων με χρήση κεντρικών λειτουργιών της πόλης, όπως προσδιορίζεται με το άρθρο 4 του από 23.2.1987 π.δ/τος
- Το καθορισμό περιοχής Μητροπολιτικής Παρέμ-βασης που αφορά στη Δημοτική Ενότητα Κερατσινίου όπου επιτρέπονται χρήσεις δευτερογενούς τομέα μη οχλούσας βιομηχανίας-βιοτεχνίας, τριτογενούς τομέα, κατοικίας καθώς και χώροι κοινοχρήστου πρασίνου και αναψυχής. Η περιοχή αυτή προτείνεται να καθορισθεί ως ΖΕΑ και να μελετηθεί ενιαία με την όμορη περιοχή παρέμβασης της Δημοτικής Ενότητας Δραπετσώνας με τις ως άνω χρήσεις. Στα πλαίσια της πολεοδομικής μελέτης της περιοχής να οριστεί ευρύς Κοινόχρηστος Χώρος κατά μήκος της ακτογραμμής.

### 3. Θεσμικό πλαίσιο

#### 3.1 Γενικό πολεοδομικό σχέδιο Δήμου Κερατσινίου Δραπετσώνας

**Τροπολογία για την ανάπτυξη της Λιμενοβιομηχανικής ζώνης Δραπετσώνας-Κερατσινίου (πρώην Λιπάσματα), 28 Απριλίου 2015 περιλαμβάνει:**

-Παρέμβαση πολεοδομικής ανασυγκρότησης, οργανωμένη πολεοδομική ανάπτυξη, στη Λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας – Κερατσινίου αξιοποιώντας τα πλεονεκτήματα της θέσης λόγω γειτνίασης με τον Λιμένα Πειραιά, σύμφωνα με τις εξής κατευθύνσεις:

- Δημιουργία ενός πόλου υπερτοπικής εμβέλειας για την αναβάθμιση του Δυτικού Πειραιά, με χρήσεις βιομηχανίας, βιοτεχνίας, υπηρεσιών, μεταποίησης, πολιτισμού, εκπαίδευσης, αναψυχής, τουρισμού και κατοικίας.
- Εξασφάλιση σημαντικών αδόμητων χώρων στην κατεύθυνση αποκατάστασης της συνέχειας μεταξύ γειτονικής ενδοχώρας και παραλιακού μετώπου, με τη δημιουργία δικτύου κοινόχρηστων χώρων και εκτεταμένου Πάρκου Κοινόχρηστου Πρασίνου
- Προστασία και ανάδειξη των μνημείων βιομηχανικής αρχαιολογίας με επανάχρησή τους με συμβατές δραστηριότητες.
- Οργανωμένη πολεοδομική ανάπτυξη περιορισμένης πυκνότητας και χαμηλού μέσου συντελεστή δόμησης, με ενσωμάτωση εφαρμογών βιοκλιματικού σχεδιασμού στα κτήρια και το δημόσιο χώρο, που θα εγγυάται την αναβάθμιση του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος.
- Εξασφάλιση αποτελεσματικής προσπέλασης με μέσα σταθερής τροχιάς και σε συνέχεια με την εξυπηρέτηση της λιμενικής ζώνης του Πειραιά.



Τροποποίηση ΓΠΣ Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Φεβρουάριος 2014

### 3. Θεσμικό πλαίσιο

#### 3.2 Ρυθμιστικό σχέδιο

Στο "Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής", η παρέμβαση πολεοδομικής ανασυγκρότησης στη Ύλιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας-Κερατσινίου έχει τις εξής κατευθύνσεις:

- Δημιουργία ενός πόλου υπερτοπικής εμβέλειας για την αναβάθμιση του Δ.Πειραιά, με έμφαση στις συμπληρωματικές χρήσεις (π.χ. χρήσεις βιομηχανίας, βιοτεχνίας) της Λιμενικής Ζώνης.
- Αποκατάσταση της ασυνέχειας, μεταξύ γειτονικής ενδοχώρας και παραλιακού μετώπου, με την δημιουργία δικτύου κοινόχρηστων χώρων και εκτεταμένου Πάρκου Πρασίνου.
- Προστασία και ανάδειξη των μνημείων βιομηχανικής αρχαιολογίας, με επανάχρηση τους με συμβατές δραστηριότητες.
- Οργανωμένη πολεοδομική ανάπτυξη, περιορισμένης πυκνότητας και χαμηλού ΣΔ.

Αναβάθμιση του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος, μέσω εφαρμογών βιοκλιματικού σχεδιασμού.

Εξυπηρέτηση της λιμενικής ζώνης του Πειραιά, με μέσα σταθερής τροχιάς.

Συμπερασματικά στην έκταση, του πρώην εργοστασίου λιπασμάτων, ο Δήμος έχει τον περιμετρικό παραθαλάσσιο χώρο, στα υπόλοιπα στρέμματα της έκτασης αφήνεται το περιθώριο, μέσω του ρυθμιστικού, δημιουργίας πόλου υπερτοπικής εμβέλειας με χρήσεις βιομηχανίας, βιοτεχνίας κ.α. Ως τελευταία κατεύθυνση αναγράφεται η δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς που εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο τον Πειραιά, χωρίς καμία αναφορά στην καλύτερη εξυπηρέτηση των δημοτών για την μετακίνησή τους στο παραθαλάσσιο μέτωπο.



### 3. Θεσμικό πλαίσιο

#### 3.3 Συμπεράσματα

Μελετώντας το θεσμικό πλαίσιο για την Λιμενοβιομηχανική ζώνη της Δραπετσώνας-Κερατσινίου αντιληφθήκαμε ότι ο δήμος κατάφερε πριν από δύο χρόνια να διεκδικήσει κάποιο μέρος, από τις εκτάσεις της πρώην βιομηχανίας Λιπασμάτων, για τους δημότες του και την επαφή του με το θαλάσσιο στοιχείο, σε μια περιοχή που μέχρι τώρα διέπονταν από αποκλειστικά λιμενοβιομηχανικές χρήσεις. Παρ' όλα αυτά, επικρατεί μια σύγχυση πληροφοριών και δεν υπάρχει ξεκάθαρη απόφαση όσον αφορά τόσο την έκταση που τελικά θα χρησιμοποιηθεί όσο και τις χρήσεις που θα λαμβάνουν χώρα εκεί, πράγμα που δημιουργεί υποψίες για τις προθέσεις και την “καθαρότητα” της απόφασης. Η εντύπωση που έχει δημιουργηθεί από τους υπεύθυνους φορείς είναι πως η ανάπτυξη προσανατολίζεται στον πολίτη της Δραπετσώνας και στην βελτίωση της ποιότητας ζωής του. Όμως το σχέδιο που μέχρι τώρα έχει εγκριθεί προάγει έναν υπερτοπικό χαρακτήρα και φαίνεται να αφήνει τον περισσότερο χώρο για πιθανές μελλοντικές επενδύσεις, κάτι που φυσικά αναιρεί τον αρχικό στόχο της ανάπτυξης.

Όλα τα παραπάνω, σε συνδυασμό με τις αντικρουόμενες πληροφορίες καθώς και το γεγονός ότι η περιοχή της ανάπτυξης βρίσκεται εκτός σχεδίου, δεν έχει διευθετημένες χρήσεις και δεν ανήκει στο ΓΠΣ, μας δημιούργησαν ορισμένους προβληματισμούς. Κάποιοι από αυτούς είναι:

- Κατά πόσο ανταποκρίνονται οι νέες κατευθύνσεις στις πραγματικές ανάγκες των πολιτών;
- Είναι ιδέες που κινούνται με άξονα τον πολίτη ή μήπως εξυπηρετούν μεγαλύτερα συμφέροντα για ιδιωτικές επενδύσεις στην περιοχή;
- Για ποιό λόγο δεν υπάρχει μια ξεκάθαρη αντιμετώπιση του θέματος από τους υπεύθυνους;



Γ' άξονας διερεύνησης

Προτάσεις ανάπτυξης

## 4. Προτάσεις ανάπλασης

Η Ανώνυμη Ελληνική Εταιρεία Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων χαρακτηρίζεται ως **Brownfield**. Η αποκατάσταση και η αξιοποίηση αυτού του χώρου παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα όσον αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας, ενώ συγχρόνως συμβάλλει στη βελτίωση της επικοινωνίας της πόλης με το λιμάνι. Η ερμηνεία του όρου brownfield, δηλαδή αποβιομηχανοποιημένων ζωνών, διαφέρει από χώρα σε χώρα. Βασικά χαρακτηριστικά των brownfields αποτελούν η μόλυνση, η ανάγκη για ανάκτηση και αναζωογόνηση των ερειπωμένων βιομηχανιών, στρατιωτικών και άλλων ανθρωπογενών δραστηριοτήτων. Η Ευρώπη αντιμετωπίζει τις αποβιομηχανοποιημένες περιοχές, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία και εξοικονόμηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

**Θεσμικό πλαίσιο Brownfields στην Ελλάδα** απαρτίζεται από δύο νόμους που αφορούν ο πρώτος αφορά την περιβαλλοντική προστασία (μέτρα για τις επιβλαβείς ουσίες) και ο δεύτερος την αρχιτεκτονική και φυσική κληρονομιά.

Σύμφωνα με την ευρωπαϊκή δράση CLARINET (Contaminated Land Rehabilitation Network for Environmental Technologies in Europe) που ορίζει ότι τα brownfields περιλαμβάνουν χώρους οιοποιοί:

- έχουν επηρεαστεί από τις προηγούμενες χρήσεις του χώρου και της όμορης γης
- είναι ή θεωρούνται ρυπασμένοι
- είναι εγκαταλειμμένοι ή υπολειπόμενοι
- βρίσκονται συνήθως σε ανεπτυγμένες αστικές περιοχές

### 4.1 Brownfields



## 4. Προτάσεις ανάπτυξης

### 4.2 Χώρος Λιπασμάτων

Ο χώρος λιπασμάτων στην δραπετσώνα είναι μία από τις ενδιαφέρουσες αναξιοποίητες εκτάσεις γης της Αττικής που από το τέλος της δεκαετίας του '90 "διεκδικούν" επενδυτές, εφοπλιστές, επιχειρηματίες και άλλοι. Το εργοστάσιο λιπασμάτων από το 1910, που ξεκίνησε τη λειτουργία του, επεκτεινόταν παράλληλα με την πόλη που μεγάλωνε. Έτσι, από μία έκταση λίγων τετραγωνικών αρχικά, έφτασε να καταλαμβάνει έκταση 254 στρεμμάτων μέχρι το 1999, που σταμάτησε τη λειτουργία του.

Το οικοπέδο αυτό από το κλείσιμο του εργοστασίου των Λιπασμάτων είχε μείνει αναξιοποίητο.

Συνοπτικό χρονολόγιο μελετών και προτάσεων για τη Λιμενοβιομηχανική ζώνη:

• **1992:** Μελέτη της ΑΝΔΗΠ

• **1999-2000:** Ο ΟΡΣΑ ανέθεσε στο γραφείο Κλουτσινιώτη και Τορπορίδη την τεχνική και επιστημονική υποστήριξη του προγράμματος "Terra-Posidonia"

• **2005:** Ανάθεση μελέτης ανάπτυξης της περιοχής στα γραφεία Κλουτσιώνη και Μεσαρέ. Την ίδια περίοδο, η Εθνική Τράπεζα ανέθεσε την εκπόνηση μελετών ανάπτυξης στο γραφείο μελετών Παπαγιάννη και συνεργατών ΑΕΜ.

• **2006:** Πρόταση της "ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΑΕ" για την δημιουργία ναυτιλιακού city.

• **2011:** Κατάθεση νέου masterplan για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής από Φαληρικό όρμο ως Πέραμα με τίτλο " Χώρος πολιτισμού και αναψυχής". Την ίδια χρονιά κατατέθηκε πρόταση για δημιουργία πίστας Φόρμουλα 1

• **2012:** Έγκριση περιβαλλοντικών όρων για λειτουργία μονάδας παραγωγής, παραλαβής, αποθήκευσης και διακίνησης πετρελαίου, ανάμιξης και συσκευασίας λιπαντικών και επεξεργασίας υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων, παρ' ότι η έκταση της πρώην βιομηχανικής περιοχής της Δραπετσώνας είχε χαρακτηριστεί ως χώρος «ανάπτυξης» και αποχαρακτηριστεί ως χώρος «βιομηχανικής δραστηριότητας» από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας τόσο το 1997 όσο και το 2007

• **2013:** Τροποποίηση περιβαλλοντικών όρων, η οποία παρείχε στην εταιρεία OIL ONE, δυνατότητα αποθήκευσης 20.000 κυβικών μέτρων υγρών καυσίμων και 3.500 κυβικών μέτρων ορυκτελαίων και μονάδας επεξεργασίας υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων

• **2014:** Φωτογραφική τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας, που μετέτρεπε τη χρήση της περιοχής από «Ανάπτυξης» σε «Μητροπολιτικής Παρέμβασης» και την παραλία σε «Λιμενοβιομηχανική ζώνη» όπου επιτρέπονται χρήσεις βιομηχανίας, βιοτεχνίας, τριτογενούς τομέα

• **2016:** Ανακίνηση παρουσίασης του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού που είχε προκηρύξει ένα χρόνο νωρίτερα η περιφέρεια αττικής μαζί με τη δημοτική αρχή για το σύνολο της έκτασης των 640 στρεμμάτων. Τροποποίηση για τις επιτρεπόμενες χρήσεις στην ευρύτερη έκταση που χαρακτηρίστηκε ξανά περιοχή «ανάπτυξης» και αποχαρακτηρίστηκε ως «βιομηχανικών χρήσεων».

• **2017:** Στον Αρχιτεκτονικό διαγωνισμό έλαβε το 1ο βραβείο το αρχιτεκτονικό γραφείο IO CARYDI.



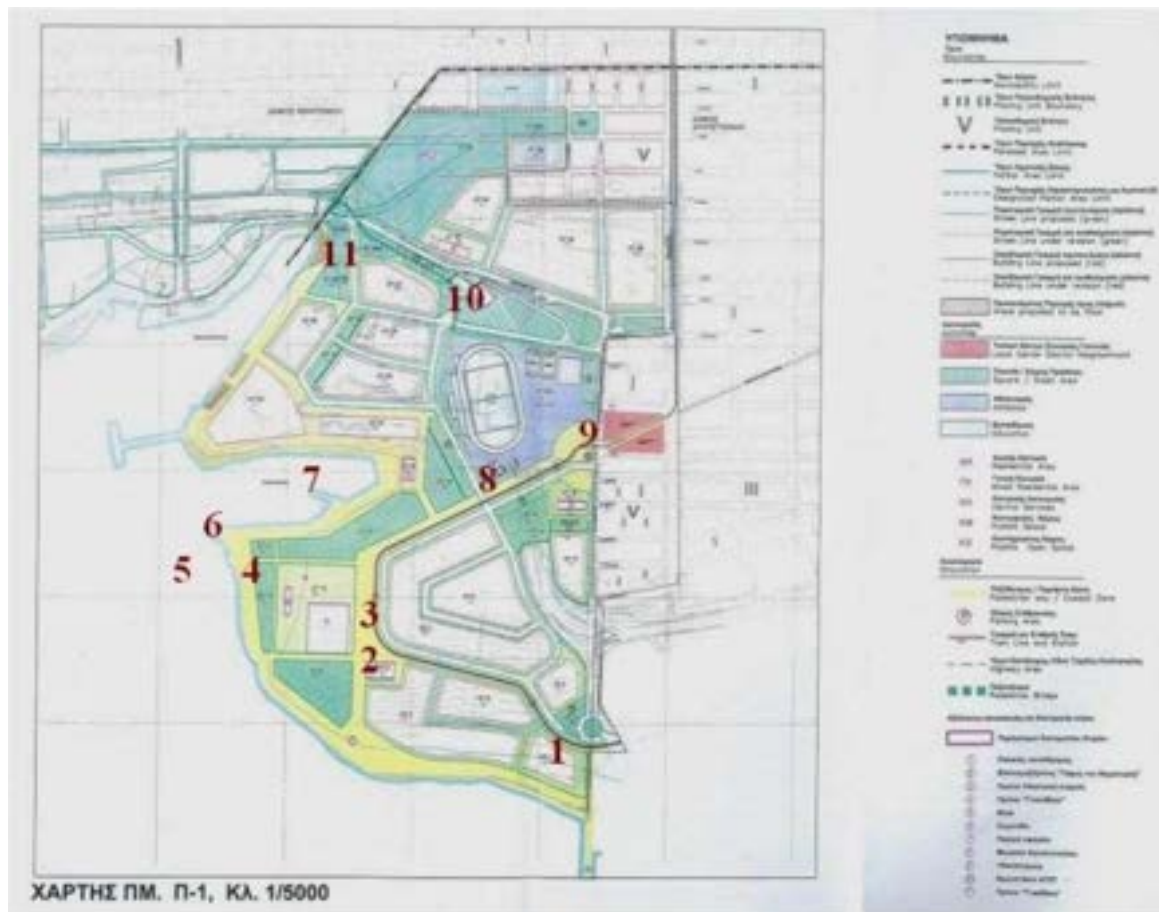
## 4. Προτάσεις ανάπτυξης

Κύριος στόχος της μελέτης είναι η διερεύνηση των αναγκαίων προϋποθέσεων ώστε να καταστεί δυνατή η τροποποίηση του ΓΠΣ. Αντικείμενο της μελέτης είναι:

- η χωροταξική θεώρηση και η εκπόνηση Χωροταξικού Σχεδίου Γενικής Διάταξης
- ο έλεγχος των δυνατοτήτων εφαρμογής του παραπάνω χωροταξικού
- η πολεοδομική μελέτη σε κλίμακες Ορίζονται περιοχές:
  - **Αμιγούς Κατοικίας (ΑΚ)** όπου επιτρέπονται οι χρήσεις κατοικίας και εμπορικών καταστημάτων
  - **Γενικής Κατοικίας (ΓΚ)** που εκτός των παραπάνω επιτρέπονται οι χρήσεις ξενώνα ή και ξενοδοχείου, εμπορικών καταστημάτων (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα), εστιατορίων, αναψυκτηρίων, πολιτιστικών εγκαταστάσεων και κατ' εξαίρεση μπορούν να χρησιμοποιούνται χώροι κτιρίων κατοικίας για άσκηση επαγγέλματος ασυμβίβαστου προς την κύρια χρήση
  - **Κεντρικών Λειτουργιών (ΚΛ)** όπου επιτρέπονται τα παραπάνω και επιπλέον χρήσεις γραφείων, τραπεζών, ασφαλειών, κοινωφελών οργανισμών διοίκησης, εμπορικών καταστημάτων και ξενοδοχείων, κέντρων διασκέδασης και αναψυχής και χώροι συνάθροισης κοινού
  - **Κοινόχρηστες (ΚΧ)** και **Κοινωφελείς (ΚΦ)** οι χρήσεις πλατείας, χώρων πρασίνου, παιδικής χαράς, νηπιαγωγείου, δημοτικού σχολείου, γυμνασίου-λυκείου, βρεφονηπιακού σταθμού, αθλητισμού, πεζοδρόμων και χώρων στάθμευσης.

Πηγή από "Μεταλλαγές του αστικού χώρου της Αθήνας – Η Δραπέτσωνα ως μελέτη περίπτωσης" της Σοφίας Τσαδάρη

### 4.3 Η προσέγγιση Κλουτσιώνη - Μεσαρέ



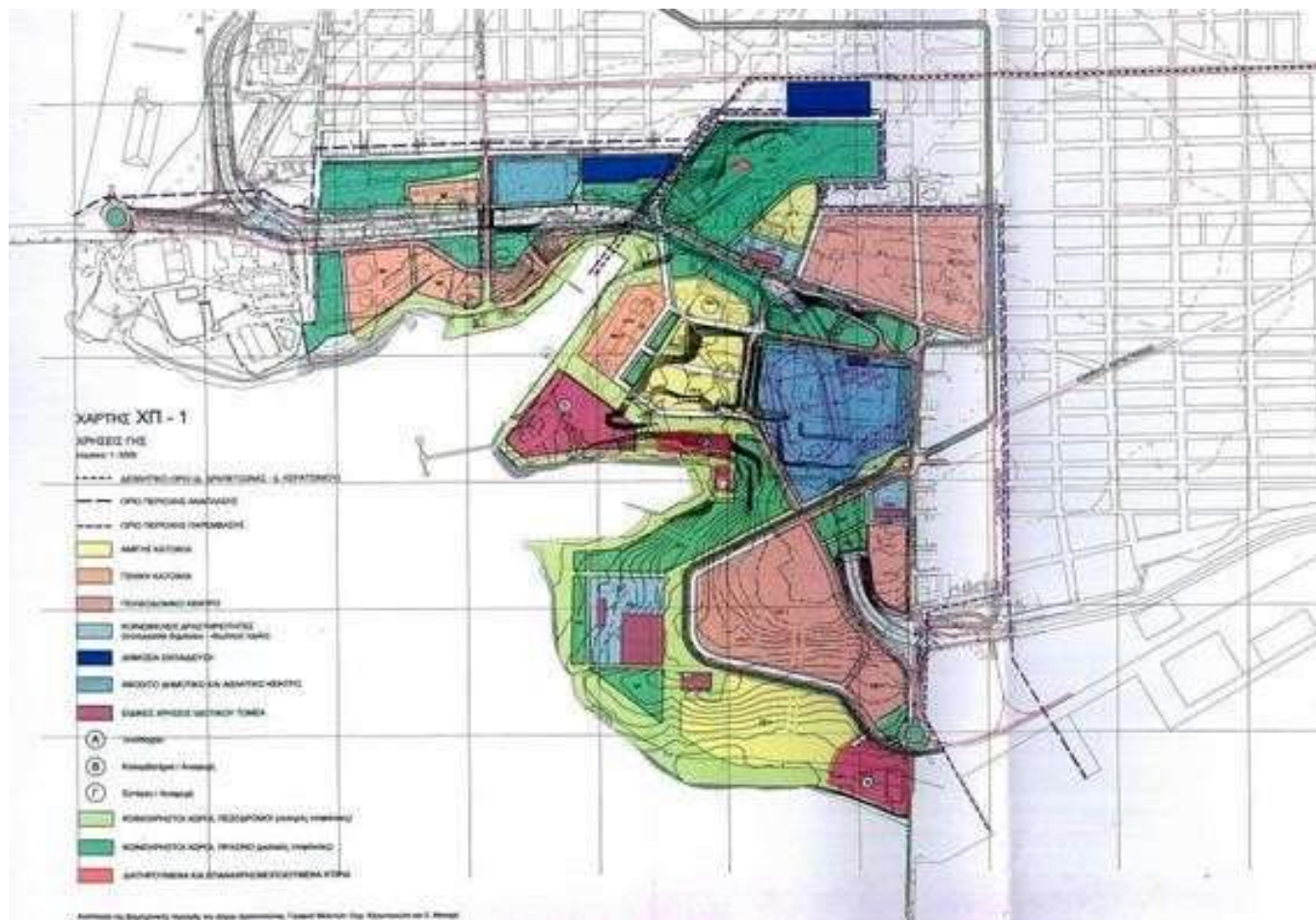
Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά  
Ακαδημαϊκό έτος :2018-2019  
Σπουδαστική ομάδα : Βάσση Ευανθία , Μαυρομάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία

## 4. Προτάσεις ανάπτυξης

Βασικές παράμετροι σχεδίασης είναι το οδικό δίκτυο και το δίκτυο πεζοδρόμων και περιλαμβάνει :

- Δημιουργία ποδηλατόδρομου στις κύριες διαδρομές του πεζόδρομου
- Σύνδεση ροών πεζών από Κερατσίνι προς Δραπετσώνα μέσω υπερυψωμένης πεζογέφυρας καθιστώντας άμεσα προσπελάσιμο τον αθλητικό πυρήνα και πολιτιστικές λειτουργίες
- Στέγαση πολιτιστικών λειτουργιών στα διατηρητέα κτήρια της "Ηλεκτρικής" και του "Γυαλάδικου"
- Απόληξη δικτύου πεζόδρομου στον παλιό ταινιόδρομο
- Οργάνωση του λιμανιού του Πειραιά για την οριστική απόδοση του παράκτιου τμήματος της περιοχής σε κοινωφελείς και κοινόχρηστες δραστηριότητες αφού κρίνεται απολύτως απαραίτητο καθώς αποτελεί τη μοναδική διέξοδο των κατοίκων της Δυτικής Αθήνας στη θάλασσα
- Στέγαση χρήσεων πολιτισμού στα κτήρια της "Ηλεκτρικής" , του "Γυαλάδικου", του Μουσείου Κανελλοπούλου, του εργοστασίου ΑΓΕΤ και του "Γυψάδικου"

### 4.3 Η προσέγγιση Κλουτσιώνη - Μεσαρέ



Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά  
Ακαδημαϊκό έτος :2018-2019

Σπουδαστική ομάδα : Βάσση Ευαθία , Μαυρομάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία

## 4. Προτάσεις ανάπτυξης

Εργοδότης του γραφείου Παπαγιάννη ήταν η Πρότυπος Κτηματική Τουριστική ΑΕ, θυγατρική της Εθνικής Τράπεζας. Ως σημαντικά στοιχεία της μελέτης σε σχέση με τους κατοίκους θεωρούνται:

- Κληρονομιά της κουλτούρας των προσφύγων
  - Τη σχέση τους με τη βιομηχανία
  - Γειτνίαση της περιοχής τους με τη θάλασσα
- Στόχος της επένδυσης σε τοπικό επίπεδο είναι :
- Η ενίσχυση του οικονομικού δυναμισμού του Πειραιά
  - Η παροχή διεξόδου προς τη θάλασσα
  - Η αύξηση της ποιοτικής απασχόλησης
  - Η ανάδειξη των δυνατοτήτων του θαλάσσιου μετώπου
  - Προσφορά ψυχαγωγίας και πολιτιστικών κοινωφελών υπηρεσιών

### 4.4 Η προσέγγιση του γραφείου Παπαγιάννη



Πηγή Λιάλιος Γ. 2006; Γραφείο Παπαγιάννη 2007 και "Μεταλλαγές του αστικού χώρου της Αθήνας – Η Δραπετσώνα ως μελέτη περίπτωσης" της Σοφίας Τσαδόπουλου

Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά  
Ακαδημαϊκό έτος :2018-2019  
Σπουδαστική ομάδα : Βάσση Ευανθία , Μαυρομμάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία

## 4. Προτάσεις ανάπτυξης

Η πρόταση προέβλεπε:

- Επιχειρηματικό κέντρο προσανατολισμένο στη ναυτιλία
- Αμιγή κατοικία διαφόρων μορφών
- Χώροι λιανικού εμπορίου
- Χώροι εστιατορίων και καφέ
- Χώροι αναψυχής και τουρισμού
- Χώροι για κοινωνικές δραστηριότητες, πολιτισμό, εκπαίδευση και αθλητισμό
- Δύο μουσεία για τη "σχέση των Ελλήνων με τη θάλασσα" και για τη "συμβολή των Μικρασιατών στην ανάπτυξη του Πειραιά"
- Κέντρο υποβρύχιας φύσης και πολιτισμού
- Κολέγιο για στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Σε επαφή με τη γειτονιά στο χώρο του «Γυψάδικου» χωροθετείται δημοτικό πάρκο, ενώ στην περιοχή μετά τον όρμο Φαρών στην κατεύθυνση προς το Κερατσίνι θα δημιουργηθεί πλαζ για τους κατοίκους. Ζώνη πρασίνου θα διαμορφωθεί και παραλιακά στην περιοχή από τον επονομαζόμενο «τάφο του Θεμιστοκλή» έως τον «ταινιόδρομο». Δρόμος για αυτοκίνητα δεν υπάρχει σε κανένα σημείο παράλληλα με την ακτή, ενώ στις περιοχές «κατοικίας – φιλέτο» υπάρχουν δύο επίπεδα δρόμων, ένα υψηλότερα για την εξυπηρέτηση των κατοικιών και ένα χαμηλότερα για το κοινό.

### 4.4 Η προσέγγιση του γραφείου Παπαγιάννη



Τρισδιάστατη απεικόνιση της προσέγγισης

#### 4.5 Πρόταση για δημιουργία πίστας formula 1



Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά  
Ακαδημαϊκό έτος :2018-2019  
Σπουδαστική ομάδα : Βάση Ευανθία, Μαυρομμάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία

## 4. Προτάσεις ανάπτυξης

Βασικός στόχος της πρότασης είναι η επαναχρησιμοποίηση του χώρου, με το υγρό στοιχείο να λειτουργεί ως αναπόσπαστο τμήμα και κεντρική ιδέα το τρίπτυχο «ανάπτυξη - αναβάθμιση - αξιοποίηση», βάσει της οποίας η περιοχή της Δραπετσώνας αναμένεται να εξελιχθεί σε έναν σύγχρονο πόλο έλξης, ώστε να ζωντανέψει η σχέση της πόλης με την παράκτια ζώνη. Η ιδέα βασίζεται στην προστιθέμενη αξία του τόπου, συνθέτοντας ένα ενιαίο παράκτιο περίπατο μέσα από ήπιες παρεμβάσεις οι οποίες δημιουργούν υποδομές για διαφοροποιημένη αναψυχή και πολιτισμό στον θαλάσσιο ορίζοντα.

Ο σχεδιασμός προτείνει την καινοτόμο ανάπτυξη του φυσικού χώρου με προϊόν ένα εκτεταμένο πάρκο κοινόχρηστου πρασίνου σε άμεση επαφή με μια ελεύθερη ακτή. Το πάρκο αποτελεί αντίστιξη σε μια ιδιαίτερα πυκνοδομημένη αστική περιοχή. Το πάρκο εκπροσωπεί το "δικαίωμα στην πόλη" κάθε κατοίκου του νότιου και δυτικού Λεκανοπεδίου. Προσεγγίζεται με μέσα μαζικής μεταφοράς (τραμ), ενώ ανοίγει ισότιμη προσπέλαση σε ενδιαφέρουσες θεματικές διαδρομές και προορισμούς μέσα από ένα πλέγμα αλληλο-επικουρούμενων δραστηριοτήτων πολιτισμού και αναψυχής, εκπαίδευσης και αθλητισμού, υγείας και πρόνοιας. Το Μουσείο Μελέτης Βυθού, το Παιδιατρικό Νοσοκομείο 100 κλινών, το Ναυταθλητικό Κέντρο Δραπετσώνας, η στέγαση της ιστορίας του ρεμπέτικου πλάι στην ορχηστρική τέχνη και στη διδασκαλία της, η στέγαση της μικρασιατικής κουζίνας και της εκμάθησης των μουσικών της, το Μουσείο Ιστορίας της Βιομηχανίας, το Κέντρο Θαλασσοθεραπείας, αποτελούν μερικές από τις πτυχές του χώρου οι οποίες θα ενισχύσουν τη ζήτηση και την επισκεψιμότητα, προσφέροντας πολλαπλές συνδέσεις με τον περιβάλλοντα και τον ευρύτερο αστικό ιστό.

### 4.6 Πρώτο βραβείο αρχιτεκτονικού διαγωνισμού ιδεών για τη μελέτη ανάπτυξης 640 στρεμμάτων της πρώην λιμενο-βιομηχανικής περιοχής Λιπασμάτων από το γραφείο IO CARYDI



Masterplan της πρότασης χωρικού σχεδιασμού

Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά  
Ακαδημαϊκό έτος :2018-2019  
Σπουδαστική ομάδα : Βάση Ευανθία, Μαυρομμάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία

## 4. Προτάσεις ανάπλασης

### 4.7 Αξιοσημείωτες προτάσεις



Περπατώντας προς το Υαλουργείο και το Σιλό



Χρήση φυτο-επανορθωτικών διατάξεων στις πρώην δεξαμενές πετρελαίου BP



Κέντρο θαλασσοθεραπείας στο ισόγειο του Πρώην Υαλουργείου



Πανοραμική απεικόνιση της προτεινόμενης ανάπλασης

## 4. Προτάσεις ανάπλασης

### 4.7 Αξιοσημείωτες προτάσεις



Υπαίθριες δραστηριότητες και αναδιάρθρωση του σκληρού ορίου

Υπαίθριο σινεμά με φόντο το Σιλό και το Υαλουργείο



Πρόσβαση στο πάρκο από την πλατεία Εργατιάς

Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά  
Ακαδημαϊκό έτος :2018-2019  
Σπουδαστική ομάδα : Βάσση Ευανθία , Μαυρομάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία



## 4. Προτάσεις ανάπτυξης

### 4.8 Σήμερα

Προς το παρόν, έχουν υλοποιηθεί ορισμένα μόνο στοιχεία του επικείμενου επανασχεδιασμού όπως είναι η τοποθέτηση ενός μικρού αμφιθεάτρου για συγκεντρώσεις και συναυλίες, αλλά και ορισμένων γηπέδων 5x5.



Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά  
Ακαδημαϊκό έτος :2018-2019  
Σπουδαστική ομάδα : Βάσση Ευανθία , Μαυρομμάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία

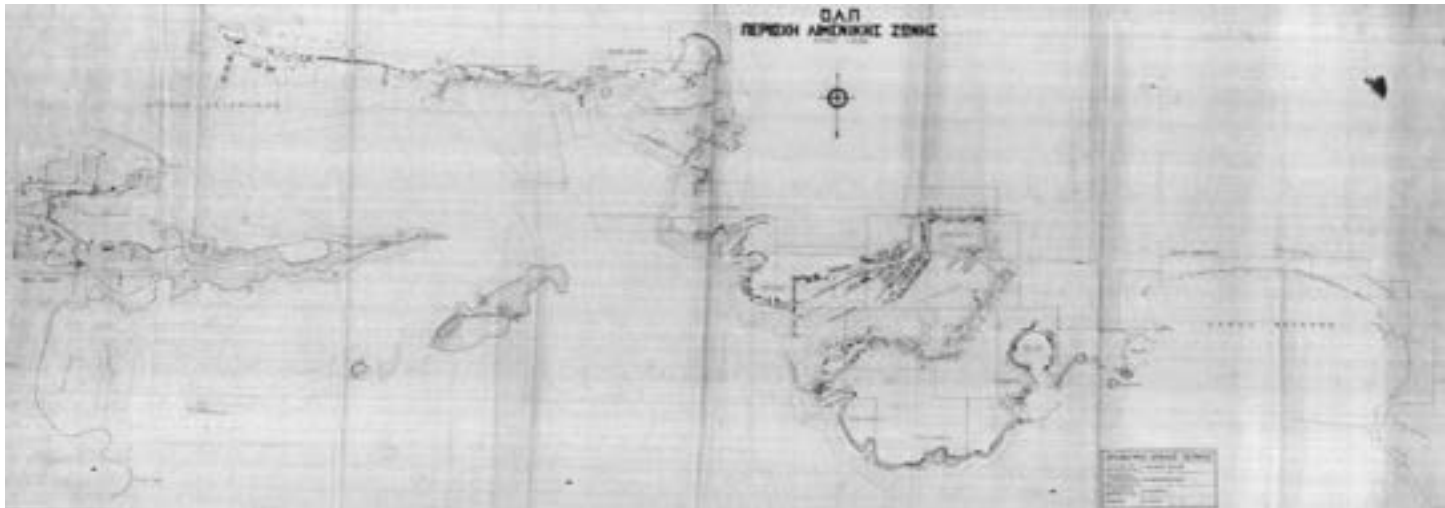
Παρατηρούμε ότι υπάρχουν αρκετά απροσδιόριστα σημεία όσον αφορά την επικείμενη ανάπτυξη του λιμενοβιομηχανικού μετώπου.

- ο αριθμός των στρεμμάτων που τίθενται προς επανασχεδιασμό έναντι του συνόλου.
- η διαφορά μεταξύ του αποτελέσματος που ζητούν και διεκδικούν οι πολίτες της Δραπετσώνας τα τελευταία χρόνια (ενιαίο άλσος και πρόσβαση στη θάλασσα) και των προτάσεων που επικρατούν (χτισμένο περιβάλλον, χώροι αναψυχής/εμπορίου κλπ).

Μία περιοχή τόσο εκτεταμένης και μακροχρόνιας βιομηχανικής δραστηριότητας όπως αυτή των Λιπασμάτων απαιτεί ένα μεγάλο χρονικό διάστημα ώστε να επανέλθει, μέσω διαδικασιών εξυγίανσης του εδάφους (μελέτη και αποκατάσταση του εδάφους με στόχο την απομάκρυνση των ρυπαντικών ουσιών) πριν από τον οποιοδήποτε επανασχεδιασμό.

Φτάνοντας στο τέλος της εργασίας και έχοντας πλέον μελετήσει το θέμα μας καταλάβαμε πως ίσως το σημαντικότερο πράγμα για να μπορέσεις να επέμβεις σε μια περιοχή είναι να αντιληφθείς τις ανάγκες των ανθρώπων που την κατοικούν αλλά και να μελετήσεις προσεκτικά την ιστορία του τόπου. Σημαντική είναι η δημιουργία χώρων που ενισχύουν τον χαρακτήρα της τοπικής κοινωνίας, που ανασύρουν μνήμες και σέβονται τον κάτοικο καθώς αυτό είναι κάτι που λείπει έντονα από την ελληνική κοινωνία. Λαμβάνοντας υπόψιν τα παραπάνω, κάτι που θεωρούμε πως κόστισε στην εκπόνηση της εργασίας, είναι η παράλειψη της επιτόπιας παρατήρησης και πρωτογενούς έρευνας. Αν είχαμε την ευκαιρία να συνεχίσουμε την εργασία, αυτό που θα επιχειρούσαμε σίγουρα θα ήταν η επαφή με τους κατοίκους και η συνομιλία μαζί τους για να αντιληφθούμε ποια είναι τα πραγματικά τους προβλήματα και να δημιουργήσουμε ένα πλαίσιο σχεδιασμού που θα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες της Δραπετσώνας. Συνοψίζοντας, μέσα από την μελέτη μας μπορέσαμε να απαντήσουμε σε ένα μέρος ζητημάτων από αυτά που θέσαμε εξ αρχής. Επιπλέον, νιώθουμε την ανάγκη να θέσουμε και ορισμένα νέα, ανοιχτά ερωτήματα που θα αποτελέσουν τροφή για σκέψη και προβληματισμό, όπως:

- Τι κόστος και τι οφέλη θα έχει η επικείμενη ανάπτυξη για τους κατοίκους;
- Σε ποιους θα αναφέρονται και ποιους θα εξυπηρετούν εν τέλει οι νέες θέσεις εργασίας;
- Ποιά είναι η σωστή αντιμετώπιση ενός ιστορικού βιομηχανικού κτιρίου;
- Οι παράγοντες επανασχεδιασμού λαμβάνουν υπόψιν τους την έννοια της βιομηχανικής αρχαιολογίας;
- Υπάρχει ανάγκη καλύτερης εκπαίδευσης των πολιτών και επαφής του με τον τόπο και την ιστορία του. Συνεπώς οι κάτοικοι είναι σε θέση να κρίνουν συνειδητά το αποτέλεσμα της ανάπτυξης;
- Ποιο θα είναι το αντίκτυπο της ανάπτυξης σε υπερτοπικό επίπεδο;



Διδάσκουσα: Π. Θεοδωρά  
Ακαδημαϊκό έτος :2018-2019

Σπουδαστική ομάδα : Βάσση Ευανθία , Μαυρομμάτη Ευαγγελία-Ιουλία, Τρικαλιώτη Άννα-Μαρία

1. Βαλεριάνου Κ., Κλαμπτασέα Ε., Παναγιωτάτου Ε., Σαγιάς Ι., «ΠΑΡΑΤΗΡΩΝΤΑΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ...», Δήμος Πειραιά, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας και Φωροταξίας, Εργαστήριο Σχεδιαστικής Μεθοδολογίας και Ρύθμισης του Χώρου, Αθήνα 2006
2. Μηνάς Αγγελίδης, «Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη», εκδ. Συμμετρία, 2000
3. Βαλεριάνου Κ., «Μετασχηματισμοί στο Σύγχρονο Αστικό Χώρο. Μελέτη περίπτωσης: Δήμος Πειραιά», Τόμος Α: Κείμενο, Διδακτορική Διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Αθήνα 2006, ΕΑΔΔ, [Online] Available, <http://thesis.ekt.gr/thesisBookReader/id/16835#page/1/mode/2up>, (πρόσβαση: 01 Φεβρουαρίου 2016)
4. Κακάτση Ν., Σαγιάς Ι., «Διερεύνηση Χωροχρονικής Εξέλιξης των Χρήσεων Γης σε Τμήμα του Δήμου Περιστερίου με τη Χρήση της Τεχνολογίας Γεωγραφικών Συστημάτων ο Πληροφοριών (ΓΠΠ)», 1<sup>ο</sup> Συνέδριο Χωρικής Ανάλυσης: Πρακτικά, Αθήνα 2013, [Online] Available, [http://gisc.gr/sac/docs/proceedings\\_sac1/15\\_Kakatsi\\_Sagias\\_SAC1.pdf](http://gisc.gr/sac/docs/proceedings_sac1/15_Kakatsi_Sagias_SAC1.pdf), (πρόσβαση: 01 Φεβρουαρίου 2016)
5. Καρύδης Δ. Ν., «Σα Επτά Βιβλία της Πολεοδομίας», 2η έκδοση, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008
6. Κούφαλης Δ., Τσαούσης Ν., «Αποτελέσματα Έρευνας Αστικού Παρατηρητηρίου - Συμπεράσματα. Αξιολόγηση Πορισμάτων που Αφορούν Περιοχές του Πειραιά και της Δυτικής Αττικής», Τόμος Α', Πτυχιακή Εργασία, Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά, Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων, Τομέας Αρχιτεκτονικού & Οικοδομικού Σχεδιασμού, Αστικό Παρατηρητήριο Βιομηχανικών Περιοχών Αττικής, Πειραιάς 2013, [Online] Available, <http://docplayer.gr/143175-Ptyhiaki-ergasia-tomos-a.html>, (πρόσβαση: 01 Φεβρουαρίου 2016)
7. Τσώκος Παππάς Α., Επιβλέποντες: Μίχα Ε., Μπελαβίλας Ν., «Πολιτιστική Ακτή Πειραιά – Ανάλυση και Κριτική», Διάλεξη, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Σεπτέμβριος 2012
8. Γρηγόρης Καυκάλας, «Ζητήματα χωρικής ανάπτυξης», εκδ. Κριτική, 2004
9. Δημήτρης Ν. Καρύδης, «Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας», εκδ. Παπασωτηρίου, 2006
10. Ανώνυμη Ελληνική εταιρεία χημικών Προϊόντων και λιπασμάτων (1909-1993) - Ε. Μαΐστρου - Δ. Μαυροκορδάτου - Γ. Μαχαίρας - Ν. Μπελαβίλας - Λ. Παπαστεφανάκη - Γ. Πολύζος

## ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

---

1. ΕΣΥΕ, Απογραφή 2011
2. <http://www.minetech.metal.nhttp://omikronconsulting.gr/portfolio-items/programma-terra-posidonia-techniki-ypostirixi-orsa/>
3. [tua.gr/research\\_fields/brownfields](http://tua.gr/research_fields/brownfields)
4. Στρατηγικό ([http://keratsini-drapetsona.gr/images/pdf/Epixeirisiaka\\_sxedia/A\\_meros\\_stratigiko\\_sxedio\\_2015\\_2019.pdf](http://keratsini-drapetsona.gr/images/pdf/Epixeirisiaka_sxedia/A_meros_stratigiko_sxedio_2015_2019.pdf))
5. Ρυθμιστικό <https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/bcc26661-143b-4f2d-8916-0e0e66ba4c50/n-ryath-pap-parartima-1.pdf>
6. ΕΛΣΤΑΤ <http://www.statistics.gr/>

## ΑΡΘΡΑ

---

1. [http://drapetsini.blogspot.com/2017/12/blog-post\\_23.html](http://drapetsini.blogspot.com/2017/12/blog-post_23.html)
2. <https://baktirio.espivblogs.net/2017/09/05/δραππετσώνα-παρεμβάσεις-ενάντια-στην/>
3. <https://www.stagona4u.gr/index.php/component/k2/item/6081-evaluation-of-the-project-by-the-laboratory-of-urban-environment-of-the-ntua>
4. <http://www.kathimerini.gr/792039/article/epikairothta/ellada/ste-anaprosarmogh-antikeimenikwn-a3iwn-entos-e3amhnoy>
5. <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=27198&subid=2&pubid=113387969>
6. [https://www.lifo.gr/print/urban\\_life/179504/ayto-tha-einai-to-neo-prosopo-tis-drapetsonas](https://www.lifo.gr/print/urban_life/179504/ayto-tha-einai-to-neo-prosopo-tis-drapetsonas)
7. <https://www.newsbeast.gr/weekend/arthro/3214466/etsi-tha-gini-to-keratsini-ke-i-drapetsona>

## ΜΕΛΕΤΕΣ

---

1. Ερευνητική εργασία | ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ : ΒΛΑΖΑΚΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ, ΓΟΥΛΙΑΝΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ : ΔΙΜΕΛΛΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ
2. Ερευνητική εργασία | Τσαδάρη
3. <http://courses.arch.ntua.gr/129909.html>

Υ. Theodora, Ε. Tsigkas, V. Charalampidou

Βαλλιάνου Μ. \_ Βούλγαρη Χ. \_ Τσίκο Σ.  
Ο απεγκλωβισμός του Περάματος



# Ο ΑΠΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

© Yiota Theodora

## Ο ΑΠΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

ΦΡΟΝΤΗΣΤΗΡΙΟ Π. ΘΕΟΔΩΡΑ  
ΒΑΛΛΙΑΝΟΥ ΜΑΡΙΑ | ΒΟΥΓΑΡΗ ΧΑΡΟΥΛΑ | ΤΣΙΚΟ ΣΟΦΙΑ

ΠΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΧΕΡΙΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΦΡΟΝΤΗΣΤΗΡΙΟ Π. ΘΕΟΔΩΡΑ  
ΒΑΛΛΙΑΝΟΥ ΜΑΡΙΑ | ΒΟΥΓΑΡΗ ΧΑΡΟΥΛΑ | ΤΣΙΚΟ ΣΟΦΙΑ

ΠΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΧΕΡΙΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΦΡΟΝΤΗΣΤΗΡΙΟ Π. ΘΕΟΔΩΡΑ  
ΒΑΛΛΙΑΝΟΥ ΜΑΡΙΑ | ΒΟΥΓΑΡΗ ΧΑΡΟΥΛΑ | ΤΣΙΚΟ ΣΟΦΙΑ

# Ο ΑΠΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

ΠΟΛΟΕΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3

ΦΡΟΝΤΗΣΤΗΡΙΟ Π. ΘΕΟΔΩΡΑ  
ΒΑΛΛΙΑΝΟΥ ΜΑΡΙΑ | ΒΟΥΓΙΑΡΗ ΧΑΡΟΥΛΑ | ΤΣΙΚΟ ΣΟΦΙΑ



## Περιεχόμενα

---

1. Θέση - Μορφολογία - Ιστορία	3
2. Τομή - Δομημένος ιστός	4
3. Πληθυσμός	5
4. Πληθυσμός - Τοπίοσημα	6
5. Κυκλοφορία - Κυρίαρχες χρήσεις	7
6. Κυκλοφορία - Πυκνότητα	8
7. Κυκλοφορία - Δήμος	9
8. Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά	10
9. Ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ - Cosco	11
10. Ζεύξη Σαλαμίνας - Περάματος	12
11. SWOT	13
12. Σχεδιασμοί - Πρόταση	14
13. Ο απεγκλωβισμός του Περάματος	15
14. Πηγές	16



- Το Πέραμα είναι το δυτικότερο άκρο του Πειραιά
- Συνορεύει με τους δήμους Χαϊδαρίου (βόρεια) και Κερατσινίου (ανατολικά).
- Το έδαφος του παρουσιάζει κλίσεις που σε μερικά σημεία ξεπερνούν το 30%. είναι μια περιοχή χαρακτηριστικά βραχώδης
- Το σύγχρονο Πέραμα αποκτά τη μορφή μικρού οικισμού τη δεκαετία του 1920



- Από τον Βορρά είναι κλεισμένο από το Όρος Αιγάλεω και από τους ερημοποιημένους λόφους του Σχιστού
- Νότια από τη θάλασσα και το ισχυρό όριο της βιομηχανικής ζώνης
- Ανατολικά συνορεύει με τη ναυτική βάση του Σκαρामαγκά
- Δυτικά χωρίζεται από τον δήμο Κερατσινίου από Την περιοχή του Ικονίου και από τα λεγόμενα «Καζάνια»

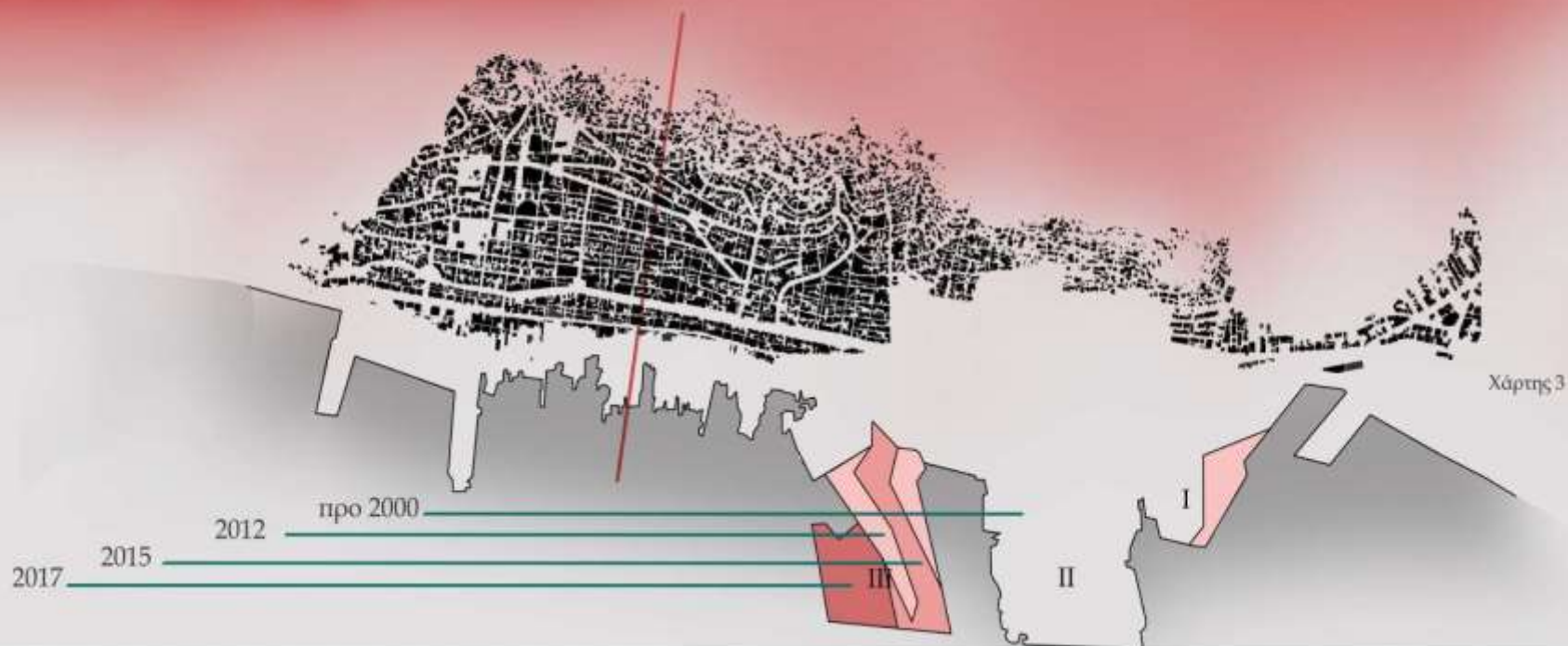


## Έδαφος - Δομημένος ιστός

- Η πόλη εκτείνεται αμφιθεατρικά στην πλαγιά του όρους Αιγάλεω και συγκροτείται από 2-όροφα έως και 9-όροφα κτήρια, εκμεταλευόμενα την έντονη κλίση του
- Ο δομημένος ιστός του Περάματος δεν έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές από το 2000, πλην την επέκταση των προβλητών I και III

0m

120m - Κλίση 35%



# Πληθυσμός

- Το επίπεδο ποιότητας των κατοικιών κυμαίνεται από καλό έως εξαιρετικά υποβαθμισμένο, με την υποβάθμιση να εμφανίζεται εντονότερη στις γειτονιές οι οποίες γειτνιάζουν με τις βιομηχανικές χρήσεις.

- Ιδιαίτερα οι περιοχές «Άνω Πέραμα» «Νεόκτιστα», Ικαριώτικα κι Ικόνιο στις οποίες κατοικούν περίπου το 35% των κατοίκων της πόλης, είναι άναρχα δομημένες με αυτοσχέδιες κατοικίες που στερούνται βασικών υποδομών.

- Η πυκνότητα πληθυσμού στον Δήμο Περάματος είναι έντονα πλασματική, καθώς από τα 14 τετραγωνικά χιλιόμετρα που ανήκουν στα διοικητικά του όρια μόλις το ένα τέταρτο αντιπροσωπεύουν πραγματική κατοικήσιμη έκταση, αφού την υπόλοιπη καταλαμβάνει η περιοχή του «Βιομηχανικού Πάρκου» Σχιστού και οι γύρω ερημοποιημένοι λόφοι. Αν η παραπάνω παραδοχή συνυπολογιστεί στους δείκτες, η μέση πυκνότητα πληθυσμού εκτινάσσεται στα 5.150,71 άτομα / τετραγωνικό χιλιόμετρο.



Ελάχιστη Πυκνότητα ← → Μέγιστη Πυκνότητα

Χάρτης 4  
Απογραφή 2011

Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης

Παραλία Περάματος

Δημοτικό Κολυμβητήριο

Θέατρο Μίκης Θεοδωράκης

- Τα σημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος είναι ελάχιστα
- Είναι συγκεντρωμένα στο δυτικό άκρο του Δήμου ενώ η μεγαλύτερη πυκνότητα του πληθυσμού βρίσκεται κεντρικά και βόρεια της λεωφόρου Δημοκρατίας
- Η πρόσβαση προς αυτά είναι δύσκολη και περιορισμένη
- Η λειτουργία τους είναι περιστασιακή και σε περιπτώσεις ανύπαρκτη



# Κυκλοφορία - Κυρίαρχες χρήσεις

Βόρεια της λεωφόρου  
Ειρήνης αναπτύσσεται η  
ζώνη γενικής κατοικίας

Η περιοχή Καριώτικα,  
βόρεια της οδού  
Φλέμινγκ, χαρακτηρίζεται  
από άναρχη δόμηση και  
αδιέξοδα

Η βιομηχανική περιοχή  
καλύπτει όλη την παραλιακή  
ζώνη μέχρι την λεωφόρο  
Δημοκρατίας

Ανάμεσα στις λεωφόρους  
Δημοκρατίας και Ειρήνης  
δημοιοργείται μια ζώνη  
με μεικτές χρήσεις

- Κύριες οδικές αρτηρίες είναι οι λεωφόροι Δημοκρατίας και Ειρήνης που ενώνονται ως λεωφόρος Δημοκρατίας που αποτελεί την μοναδική είσοδο - έξοδο από την πόλη

- Δευτερεύουσα αρτηρία η Φλέμινγκ που συνδέεται με την κύρια οδική αρτηρία με τρεις κατακόρυφους άξονες

- Η εξυπηρέτηση από ΜΜΜ γίνεται μόνο από λεωφορεία (Β18, Γ18, 843, 819, 818)

- Από τις 5 γραμμές μόνο μία εξυπηρετεί εσωτερικά τον Δήμο (818), ενώ οι υπόλοιπες συνδέουν την περιοχή με άλλους δήμους

Χάρτης 6  
Corine 2012



Κύριες οδικές αρτηρίες

Δευτερεύουσες οδικές  
αρτηρίες

Γραμμές λεωφορείων

Βιομηχανικές χρήσεις  
Εγκαταστάσεις μεταφορών

Μεικτές χρήσεις  
Βιομηχανία - Εμπόριο - Κατοικία

Γενική κατοικία

# Κυκλοφορία - Πυκνότητα Πληθυσμού

Η περιοχή Καριώτικα χωρίς βασικούς άξονες και εξυπηρέτηση από το εσωτερικό λεωφορείο

Οι λεωφόροι Ειρήνης και Δημοκρατίας είναι μονών κατευθύνσεων από την οδό Αγ. Γεωργίου μέχρι την ένωση τους ως Λεωφόρος Δημοκρατίας.

Τρεις συνδέσεις προς την Λεωφόρο Δημοκρατίας, από μικρούς δρόμους

- Η μεγαλύτερη πυκνότητα πληθυσμού παρατηρείται στο τρίγωνο των οδών 25ης Μαρτίου, Φλέμινγκ (δευτερεύοντες οδικές αρτηρίες) και της Λεωφόρου Ειρήνης (κύρια οδική αρτηρία)
- Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης η αποσυμφόρση του τριγώνου προς την λεωφόρο Δημοκρατίας μπορεί να γίνει μόνο σε τρία σημεία
- Το εσωτερικό λεωφορείο ενώ καλύπτει μεγάλη διαδρομή, δεν εξυπηρετεί τα σημεία με την μεγαλύτερη πυκνότητα πληθυσμού και καθόλου την περιοχή Καριώτικα

Χάρτης 7  
Απογραφή 2011



- Κύριες οδικές αρτηρίες
- Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες
- Γραμμές λεωφορείων

Ελάχιστη Πυκνότητα ←→ Μέγιστη Πυκνότητα

Ελλείψεις τεχνικές υποδομές με ύπαρξη πολλών χωματόδρομων

Απουσία βασικών χαραξών με αποτέλεσμα πολλά αδιέξοδα

Απότομες κλίσεις που σε σημεία ξεπερνούν το βιώσιμο 20% για περιοχές πόλεων

Πρόβλημα διαχείρισης αποχετευτικού και ομβριων υδάτων

- Η δόμηση στο Άνω Πέραμα έγινε σταδιακά και αργότερα από την υπόλοιπη περιοχή χωρίς να ακολουθεί συγκεκριμένο σχεδιασμό
- Η αυθαίρετη δόμηση έχει οδηγήσει σε έλλειψη τεχνικών υποδομών καθώς και άναρχη δόμηση που οδηγεί σε αδιέξοδα
- Τα έργα του Δήμου εστιάζουν σε εργασίες οδοποιίας (ύπαρξη πολλών χωματόδρομων), απαραίτητα αποχετευτικά έργα και κατασκευές κλιμάκων, κιγκλιδωμάτων και τοιχείων και εστιάζουν στην περιοχή Καριώτικα

Χάρτης 8  
2009 - Σήμερα



- Κόριες οδικές αρτηρίες
- Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες
- Γραμμές λεωφορείων

— Εργασίες ύδρευσης  
— ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ ΑΦΟΡΕΥΣΗΣ ΩΣ  
ΥΠΕΡΥΨΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ  
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΑΝΩ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

— Εργασίες οδοποιίας  
— ΚΑΙ ΑΣΚΕΤΗ ΠΡΟΚΕΤΑΣΗ ΤΕΤΡΩΝ  
ΚΥΚΛΙΔΩΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΣΚΑΛΕΣ ΠΡΟΣ  
ΑΠΟ ΤΡΙΑΔΑ ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΟΔΩΝ  
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΛΟΚΟΠΤΗΝ ΣΤΟ  
Α. ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ  
— ΣΕ ΤΑ ΔΕΛΜΟΡΗΘΙΣΤΕ ΚΟΜΒΩΝ,  
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΛΙΜΑΚΩΝ ΚΑΙ  
ΜΑΣΤΡΟΠΕΔΩΝ ΟΔΩΝ (ΑΤ. ΠΛΑΤΩΝ,  
ΤΑΞΙΑΡΧΩΝ, ΑΤ. ΤΡΙΑΣΑΣ, ΔΡΑΓΙΩΝΙΣ,  
ΑΡΧΕΡΟΛΟΓΩΣ, ΚΑΠ.) Α. ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ  
— ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙΜΑΚΩΝ ΚΑΙ  
ΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΕ ΤΜΗΜΑ ΤΩΝ ΑΝΩ  
ΠΕΡΑΜΑΤΩΣ  
— ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΡΟΚΕΤΑΣΗΣ ΟΔΩΝ  
ΝΙΡΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ  
ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΟΔΩΝ ΕΣΩΤΕΡΩΝ ΣΤΟ Ν.  
ΚΟΝΙΟ, Α. ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ



# Πολεοδομικά Χαρακτηριστικά

Τα αδιέξοδα και οι αυτοσχέδιοι δρόμοι που έχουν προκύψει επιβαρύνουν το υπάρχον κυκλοφοριακό πρόβλημα

Παράλληλα η απουσία συνέχειας του οδικού δικτύου στην βόρεια πλευρά οδηγεί σε κοινωνική απομόνωση - εσωστρέφεια στις γειτονιές

Εκμεταλλούμενοι τις μεγάλες κλίσεις και τον υψηλό συντελεστή δόμησης της περιοχής δημιουργήθηκαν ιδιαίτερα ψηλά κτίρια.

Οι δεξαμενές βρίσκονται σε απόσταση 10μ από τις ζώνες κατοικίας και σε άμεση επαφή με τον κύριο οδικό άξονα. Εκπέμπουν καρκινογόνες αναθυμιάσεις και έντονη δυσσομία



Το τοπικό πυροσβεστικό σώμα βρίσκεται στο δυτικό άκρο

Χάρτης 9



Κόριες οδικές αρτηρίες

Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες

Γραμμές λεωφορείων

Αδιέξοδοι δρόμοι

Μη ασφαλτωμένοι δρόμοι

## Βλέψεις από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ

- Βελτιωμένη αποδοτικότητα των λιμένων
- Αναγέννηση της ΝΕΖ Περάματος
- Μείωση του δημόσιου χρέους
- Μείωση της ανεργίας στην περιοχή του Περάματος
- Ο Πειραιάς να καταστεί ασφαλής επενδυτικός πόλος
- Εισορή εσόδων στον δημόσιο τομέα
- Έργα ανάπτυξης υποδομών
- Υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 350 εκατ. ευρώ

## Masterplan Cosco - Επενδύσεις που αφορούν το Πέραμα

- **Έργο 2:** Αναβάθμιση και επέκταση Προβλήτας Ι (car terminal), μεταφορά ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στη Δραπετσώνα
- **Έργο 3:** Κατασκευή 2 πενταόροφων κτηρίων parking στην περιοχή διακίνησης αυτοκινήτων
- **Έργο 4:** Επισκευές και αναβαθμίσεις μηχανημάτων στον προβλήτα Ι
- **Έργο 6:** Κατασκευή νέου προβλήτα πετρελαιοειδών
- **Έργο 8:** Υπόγεια σύνδεση σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων με χώρο πρώην ΟΔΔΥ (Νέο Ικόνιο) υπο μελέτη
- **Έργο 14:** Νέο κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής (logistics) στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ
- **Έργο 15:** Βελτίωση υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, κατασκευή υπόστεγων ύψους 22 μέτρων στα ναυπηγεία

Πλάνο του 2017 - Αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2030



Χάρτης 10

# Ζεύξη Σαλαμίνας - Περάματος

Ανήκει στα έργα των Διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών

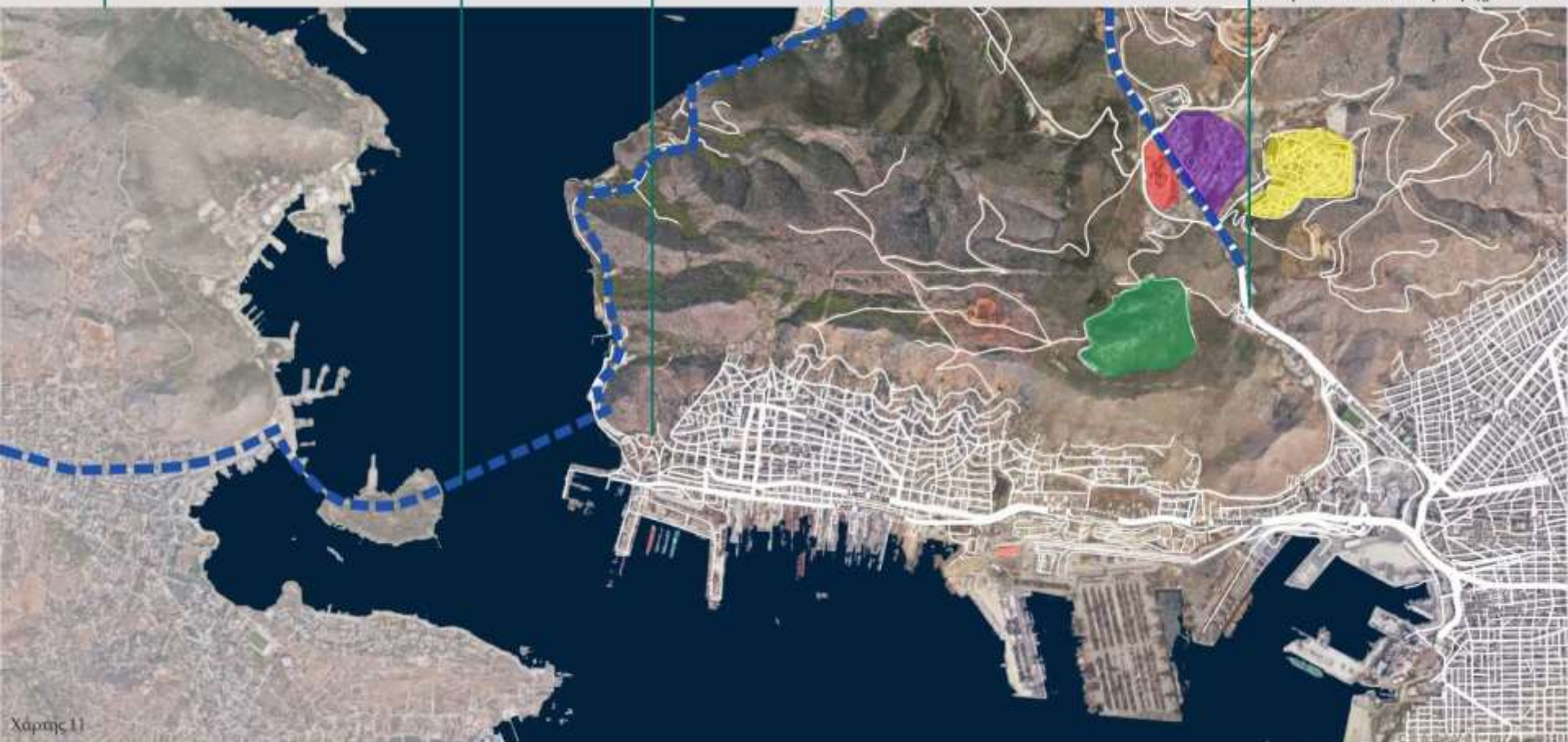
Η υποθαλάσσια σήραγγα θα χει μήκος περίπου 1,1 χλμ

Στην περιοχή του κολυμβητηρίου Περάματος δημιουργείται κόμβος για τη σύνδεσή του έργου με το εσωτερικό του Περάματος

Το τελικό μήκος του δρόμου θα είναι 17,5 χιλιόμετρα: από την υπάρχουσα λεωφόρου Σχιστού-Σκαραμαγκά οδεύει μέσα στην περιοχή του ναυτικού οχυρού Σκαραμαγκά

Αναμένεται φόρτος κίνησης 3-4 εκατ. οχήματα ετησίως. Στη σήραγγα θα μπορούν να μπειν φορτηγά, όχι όμως με επικίνδυνα υλικά, για λόγους ασφάλειας.

Αναμένεται να ολοποιηθεί μέχρι το 2023



- Οι υφιστάμενες υποδομές της NEZ
- Κόμβος σύνδεσης Αττικής με Σαλαμίνα
- Ανεπτυγμένες εταιρικές σχέσεις και δίκτυα συνεργασίας μεταξύ της αυτοδιοίκησης, των κοινωνικών εταιρών και μη κυβερνητικών οργανισμών της περιοχής
- Λειτουργία κοινωφελών ομάδων που στηρίζουν οικογένειες

- Απόλυτη εξάρτηση της οικονομίας από την NEZ με απασχόληση κυρίως εποχιακή
- Έλλειψη τεχνικών υποδομών, ιδιαίτερα στο Άνω Πέραμα
- Ιδιαίτερα έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα (αδιέξοδα, συμφόρηση των κύριων οδικών αξόνων, μία μοναδική είσοδος - έξοδος)
- Αναρχη δόμηση, ασυνέχεια του οικιστικού ιστού με αποτέλεσμα τον κοινωνικό αποκλεισμό
- Ατμοσφαιρική και θαλάσσια μόλυνση λόγω των καζανιών, της ψυτάλλειας και τους ελάχιστους χώρους πρασίνου
- Απουσία χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος με αποτέλεσμα το χαμηλό μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων



- Ο ναυπηγοεπισκευαστικός κλάδος απασχόλησης
- Γειτνίαση με την αγορά εργασίας του Πειραιά
- Υπόγεια ζεύξη Σαλαμίνας - Περάματος
- Παράδοση στην ναυτική τέχνη
- Το πάρκο Σχιστού

- Αδυναμία προσαρμογής της NEZ στις νέες απαιτήσεις της αγοράς και διαφοροποίησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων
- Παρατεταμένα υψηλά ποσοστά ανεργίας
- Επιδείνωση της ατμοσφαιρικής και θαλάσσιας ρύπανσης
- Μεγάλο κόστος για τα έργα του δήμου λόγω της αναρχης δόμησης
- Κίνδυνος ατυχημάτων με δυσμενείς συνέπειες λόγω των κυκλοφοριακών ιδιομορφιών της περιοχής





Χάρτης 13

- |                               |                             |                         |                  |
|-------------------------------|-----------------------------|-------------------------|------------------|
| Κύριες οδικές αρτηρίες        | Γραμμή λεωφορείων           | Πρόταση Δήμου Περάματος | Πυροσβεστική     |
| Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες | Ζεόξη Σαλαμίνας - Περάματος | Πρόταση                 | Περιοχή καζανιών |

# Ο απεγκλωβισμός του Περάματος

## Ο απεγκλωβισμός

- Η υπάρχουσα πρόταση για την ζεύξη Σαλαμίνας - Περάματος καθώς και η πρόταση του Δήμου Περάματος για έναν δρόμο πάνω από το Άνω Πέραμα, δίνουν καινούργιες διεξόδους στην περιοχή
- Με βάση αυτά τα σχέδια προτείνουμε την διάνοιξη δύο βασικών συνδέσεων της λεωφόρου Δημοκρατίας με την πρόταση του Δήμου μέσω της νοτιής συνέχειας της 25ης Μαρτίου και της Αγίου Νικολάου.
- Για την επίτευξη του στόχου αυτού προτείνουμε μια πολεοδομική μελέτη στην περιοχή του Άνω Περάματος με σκοπό την καλύτερη κυκλοφορία στον ιστό της περιοχής που αναπτύχθηκε άναρχα.
- Απαραίτητη θεωρούμε την διάνοιξη μιας τρίτης διεξόδου βόρεια από το ανατολικό άκρο, παρακάμπτοντας την περιοχή των καζανιών με κατάληξη στην λεωφόρο Σχιστού.
- Η σύνδεση θα γίνεται από την Μεγάλου Αλεξάνδρου (παράλληλη της Φλεμινγκ), μέσω της Φριέζου και ακολουθώντας την νοτιή συνέχειά τους, παραλαμβάνοντας μικρότερες κάθετες απολήξεις. Στόχος είναι ο δρόμος να αφορά αποκλειστικά τους κατοίκους, ώστε να αποφευχθούν την λεωφόρο Δημοκρατίας για την αποφυγή ατυχημάτων αλλά και την αποσυμφόρμησή της.
- Με βάση τα παραπάνω ο Δήμος Περάματος αποκτά μεγαλύτερη εξωστρέφεια, λόγω των διαφορετικών διαφυγών - προσεγγίσεων, αποσυμφόρμηση των κεντρικών αρτηριών και μεγαλύτερη ασφάλεια σε περίπτωση ατυχημάτων, προσφέροντας μια πιο αρμονική συνύπαρξη της βιομηχανικής ζώνης με την κατοικία.

## Ο "απεγκλωβισμός"

- Η απελευθέρωση της δυτικής προβλήτας λόγω της υπόγειας ζεύξης, δίνει μια ανάσα στην ήδη υπάρχουσα παραλία που χρησιμοποιείται μερικώς από τους κατοίκους, δίνοντας την δυνατότητα δημιουργίας μιας μεγαλύτερης ενότητας με ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Παράλληλα οι ελάχιστοι χώροι πολιτισμού (κολυμβητήριο, ναυτικό μουσείο, υπαίθριο θέατρο) συγκεντρώνονται στο ίδιο σημείο, με προβλήματα προσέγγισης και λειτουργίας.
- Προτείνουμε μια πολεοδομική μελέτη για την επανένταξή τους στον αστικό ιστό μέσω ενός σχεδιασμού που θα τα αναδείξει ως κόμβο πολιτισμού και σημείο συνάντησης για τους κατοίκους.
- Παράλληλα η διάνοιξη των δρόμων στο Άνω Πέραμα δίνει μια αμεσότερη πρόσβαση στο Περιβαλλοντικό Πάρκο, το οποίο θα μπορέσει να επανέλθει στον αρχικό του σκοπό, δίνοντας μια ανάσα πρασίνου στους κατοίκους, μακριά από την βιομηχανική ζώνη.



- Κόριες οδικές αρτηρίες
- Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες
- Γραμμή λεωφορείων
- Ζεύξη Σαλαμίνας - Περάματος
- Πρόταση Δήμου Περάματος
- Πρόταση
- Προσβεστική
- Περιοχή καζανιών
- Περιβαλλοντικό Πάρκο
- Προτεινόμενες περιοχές παρέμβασης

- [www.perama.gr](http://www.perama.gr), Επίσημη διαδικτυακή πύλη Δήμου Περάματος
- [www.peramaonline.blogspot.gr](http://www.peramaonline.blogspot.gr)
- [www.ypeka.gr](http://www.ypeka.gr)
- [www.koinoniki.gr](http://www.koinoniki.gr)
- [www.patt.gov.gr](http://www.patt.gov.gr)
- [www.patt.geomanager.telenavis.com/geomanager](http://www.patt.geomanager.telenavis.com/geomanager)
- [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)
- [www.eteka.com.gr](http://www.eteka.com.gr)
- [www.amna.gr](http://www.amna.gr)
- [www.ypodomes.com](http://www.ypodomes.com)
- [www.poli.gr](http://www.poli.gr)
- [www.capital.gr](http://www.capital.gr)
- [www.energia.gr](http://www.energia.gr)
- [www.newpost.gr](http://www.newpost.gr)
- [www.vipas.gr/vipas](http://www.vipas.gr/vipas)
- [www.efsyn.gr](http://www.efsyn.gr)
- [www.greenagenda.gr](http://www.greenagenda.gr)
- Ανάλυση και αξιολόγηση επιχειρησιακού προγράμματος ΟΤΑ: Η περίπτωση του Δήμου Περάματος
- Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δήμου Περάματος
- Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης
- Διαπολιτιστικό ινστιτούτο Αλληλεγγύης
- Ίδρυμα οικονομικών και βιομηχανικών ερευνών
- Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων
- Διπλωματική εργασία: Η υποθαλάσσια σήραγγα Σαλαμίνας-Περάματος: Γεωλογικές, γεωτεχνικές και σεισμοτεκτονικές έρευνες

Υ. Theodora, Ε. Tsigkas, V. Charalampidou

Εμπέογλου Ν. \_ Κανατούρης Ι. \_ Ζακυνθινού Ν. \_  
Καλυφόμεματος Π.

Συρραφή πόλης και θάλασσας στο Δήμο  
Δραπετσώνας - Κερατσινίου





## ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ-ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ: ΣΥΡΡΑΦΗ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

ΠΡΟΛΕΞΑΡΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3

ΕΜΠΕΔΩΣΗ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΖΑΚΥΝΘΙΝΟΥ ΞΑΝΘΗ ΝΙΚΟΛΕΤΤΑ, ΚΑΛΥΦΟΜΜΑΤΟΣ ΠΑΥΛΟΣ, ΚΑΝΑΤΟΥΡΗΣ ΙΑΣΩΝ

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ Π. ΘΕΩΔΩΡΑ

2018-2019


## ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ-ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ: ΣΥΡΡΑΦΗ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

ΠΡΟΛΕΞΑΡΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3

ΕΜΠΕΔΩΣΗ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΖΑΚΥΝΘΙΝΟΥ ΞΑΝΘΗ ΝΙΚΟΛΕΤΤΑ, ΚΑΛΥΦΟΜΜΑΤΟΣ ΠΑΥΛΟΣ, ΚΑΝΑΤΟΥΡΗΣ ΙΑΣΩΝ

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ Π. ΘΕΩΔΩΡΑ

2018-2019



## ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ-ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ: ΣΥΡΡΑΦΗ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3

ΕΜΠΕΟΓΛΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΖΑΚΥΝΘΙΝΟΥ ΞΑΝΘΗ ΝΙΚΟΛΕΤΤΑ, ΚΑΛΥΦΟΜΜΑΤΟΣ ΠΑΥΛΟΣ, ΚΑΝΑΤΟΥΡΗΣ ΙΑΣΩΝ

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ Π. ΘΕΩΔΩΡΑ

2018-2019

## A. ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Στόχος  
Μεθοδολογία

σελ. 4  
σελ. 5

## B. ΑΝΑΛΥΣΗ

### 1. ΧΩΡΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

1.1	Χάρτης Αναγλύφου Πρώτη Ανάγνωση Περιφέρειας	σελ. 6 σελ. 7
1.2	Αναλυτικές Τομές Συμβολά-Ασύμβολα σημεία   Θεώσεις	σελ. 8 σελ. 9
1.3	Χάρτης Χρήσεων Κείμενο + Επεξήγηση	σελ. 10 σελ. 11
1.4	Χάρτης Δικτύων και Διασυνδέσεων Υπερτοπικός Χαρακτήρας Περιφέρειας	σελ. 12 σελ. 13
1.5	Χάρτης Προσβασιμότητας Παραλιακού Μετώπου Ασύμβατότητες και Χαρακτηριστικά	σελ. 14 σελ. 15
1.6	Εστίαση στο Παράκτιο Μέτωπο Συμπεράσματα χωρικών στοιχείων	σελ. 16 σελ. 17

### 2. ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

2.1:	Χάρτης Αύξησης/Μείωσης Πληθυσμού Χάρτης Πυκνότητας Κατοίκων + Συμπεράσματα	σελ. 18 σελ. 19
2.2	Χάρτης Μαρφωτικού Επιπέδου Χάρτης Εργασίας	σελ. 20 σελ. 21

### 3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

3.1:	Χάρτης Θεσμικό πλαίσιο + COSCO Περισσότερες Προτάσεις ανάπτυξης της Δραπετσώνας	σελ. 22 σελ. 23
------	--	--------------------

### 4. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

4.1:	Χάρτης Προστατευόμενων Ζωνών + Φυσικού περιβάλλοντος Θεσμικό Πλαίσιο - Αειφόρος Ανάπτυξη	σελ. 24 σελ. 25
------	---	--------------------

## Γ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Χάρτης SWOT Ευρύτερης Περιφέρειας  
Γιατί επιλέγουμε Δραπετσώνα - Κερατοίνη  
Αξιολόγηση παράκτιου μετώπου  
Αξιολόγηση - Συμπεράσματα

σελ. 26  
σελ. 27  
σελ. 28  
σελ. 29

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

σελ. 30

## A.1.

ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

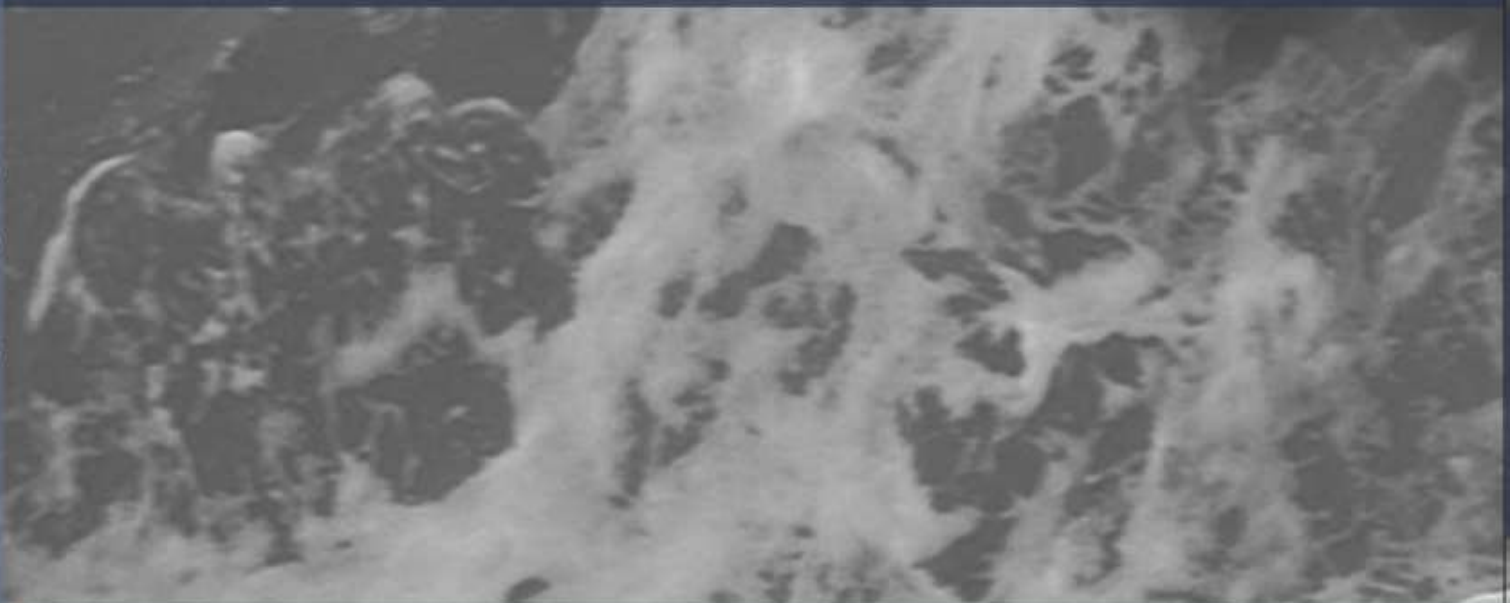
## \_ΣΤΟΧΟΣ

Σε μια πυκνοκατοικημένη περιοχή όπως ο Πειραιάς είναι πολύ έντονη η **αποξένωση** των κατοίκων από τον **φυσικό** τους περίγυρο, ακόμα και αν μιλάμε για μια περιοχή που γειτνιάζει με την θάλασσα. Αυτό το φαινόμενο είναι η απώρριση της αλόγιστης πολεοδομικής και χωροταξικής επέκτασης της περιοχής, με επιπτώσεις που επηρεάζουν ακόμα και την υγεία των κατοίκων. Θεωρούμε πως το συγκεκριμένο φαινόμενο **πρέπει να αλλάξει**

Το θέμα μας εστιάζει στην **συρραφή** της **πόλης** με την **θάλασσα** με κριτήρια χωρικής, κοινωνικής και οικονομικής φύσεως.

Μια ολοκληρωμένη πρόταση βγαίνει εκτός του πλαισίου εργασίας, γι' αυτό θα μείνουμε στο ερευνητικό κομμάτι αναλύοντας την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά με βάση τις παραμέτρους που θέτουμε. Εστιάζουμε στον δήμο **Δραπετσώνας-Κερατινίου**, αφού μας κέντρισε το ενδιαφέρον για διάφορους λόγους που προέκυψαν από την ανάλυσή μας. Η επιλογή αυτή αναλύεται πληρέστερα παρακάτω.

Το κυριότερο **χαρακτηριστικό** της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά καθοριστικό για την εξέλιξη της διαχρονικά, υπήρξε πάντα η **σύνδεση** του με την **θάλασσα**. Κρίθηκε, λοιπόν, αναγκαίο, η μελέτη της περιοχής να γίνει με αφετηρία την **ακτογραμμή**, και πιο συγκεκριμένα τι χαρακτήρα έχουν τόσο η ίδια αλλά και κάθε φορά οι υποπεριοχές με τις οποίες συνδέεται.



# A.1.

ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

## \_ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Ξεκινήσαμε αναλύοντας την ευρύτερη περιοχή, με βάση διάφορα κριτήρια. Απαιτήθηκε έρευνα χαρτογραφική και επιτόπια σε γενικά πλαίσια προκειμένου να εντοπιστούν τυχόν ζητήματα και προβληματικές στον ευρύτερο χώρο της περιοχής.

Έπειτα εστιάζουμε σε όλη την παράκτια ζώνη, εντοπίζοντας τις αδυναμίες, τις δυνατότητες, τις ευκαιρίες και τις απειλές. Προσπαθήσαμε να χαρτογραφήσουμε τα προβλήματα ώστε να γίνει μια όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ανάλυση και στη συνέχεια αξιολόγηση της περιοχής.

# B.1.

## ΧΩΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Παρά το γεγονός ότι η περιοχή βρέχεται από θάλασσα, ο αστικός ιστός είναι αποκλεισμένος από αυτή, αφού τα κομμάτια της οκταγώνης της αποτελούνται από εκτάσεις υποδομών και ανενεργές εκτάσεις πρώην ρυπογόνων χρήσεων βιομηχανίας (Ο.Α.Π. και τμήμα της πρώην Βιομηχανικής ζώνης - ΒΙ.ΠΕ. Κεραταινίου- Δραπετσώνας). Επίσης, αξίζει να σημειωθεί η τεράστια υψομετρική διαφορά του αστικού ιστού από το λιμάνι (πάνω από 20 μέτρα) και οι αυτοκινητόδρομοι που παρεμβάλλεται μεταξύ τους.



### ΧΑΡΤΗΣ Β.1.1.

#### ΧΑΡΤΗΣ ΑΝΑΓΛΥΦΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ-ΠΟΛΗΣ - ΜΕΛΕΤΗ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

#### ΑΝΑΓΛΥΦΟ ΕΔΑΦΟΥΣ-ΠΟΛΗΣ - ΟΡΙΟ ΒΟΥΝΟΥ - ΕΚΤΟΝΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

- Βουνό
- Πόλη - οικιστική ζώνη
- Πόλη - Παράκτια Ζώνη
- Θάλασσα
- ΟΡΙΟ Βουνού
- ΟΡΙΟ Θάλασσας
- ΟΡΙΑ Διοικητικά
- ΟΡΙΟ Παράκτιας ζώνης- Διαφοροποίηση των χρήσεων
- Περσείες Επιβατηγών Πλοίων

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Η γεωγραφική θέση του δήμου Κερατσινίου Δραπετσώνας είναι προνομιάδα δεδομένου ότι συνδυάζει βουνό και θάλασσα. Παρόσο η περιοχή φαίνεται να είναι εγκλωβισμένη ανάμεσα στη βιομηχανική ζώνη και το βουνό, καθώς η παράκτια ζώνη δεν αποτελεί μετάβαση προς το νερό αλλά λειτουργεί σαν φράγμα.

**\_ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ**

**ΑΝΑΓΛΥΦΟ  
ΕΔΑΦΟΥΣ ΠΟΛΗΣ  
-  
ΜΕΛΕΤΗ  
ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ**

Ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας βρίσκεται στη δυτική ακτογραμμή της χερσονήσου της Αττικής. Πιο συγκεκριμένα, η Δημοτική Ενότητα Κερατσινίου βρίσκεται στις παρυφές του όρους Αιγάλεω και εκτείνεται νότια μέχρι τον όρμο που βρίσκεται η Δημοτική Ενότητα Δραπετσώνας. Και οι δύο Δημοτικές Ενότητες βρέχονται από τη θάλασσα του Σαρωνικού. Το ανάγλυφο της περιοχής χαρακτηρίζεται από το επίμηκες λοφώδες όρος Αιγάλεω και τους λόφους Σελεπίτσари και Αγίου Γεωργίου. Στο εσωτερικό η περιοχή χαρακτηρίζεται από σχετικά χαμηλό υψόμετρο με ομαλές κλίσεις. Η ακτογραμμή παρουσιάζει έντονο οριζόντιο και κατακόρυφο διαμελισμό με σχηματισμό κολπίσκων και όρμων και κατά τόπους λοφίσκους. Στο θαλάσσιο χώρο σε κοντινή απόσταση από την ακτογραμμή υπάρχει η νησίδα Ψιτάλεια.



Εικόνα 1: Όψη Ανάγλυφου



Εικόνα 2: Όψη Ανάγλυφου

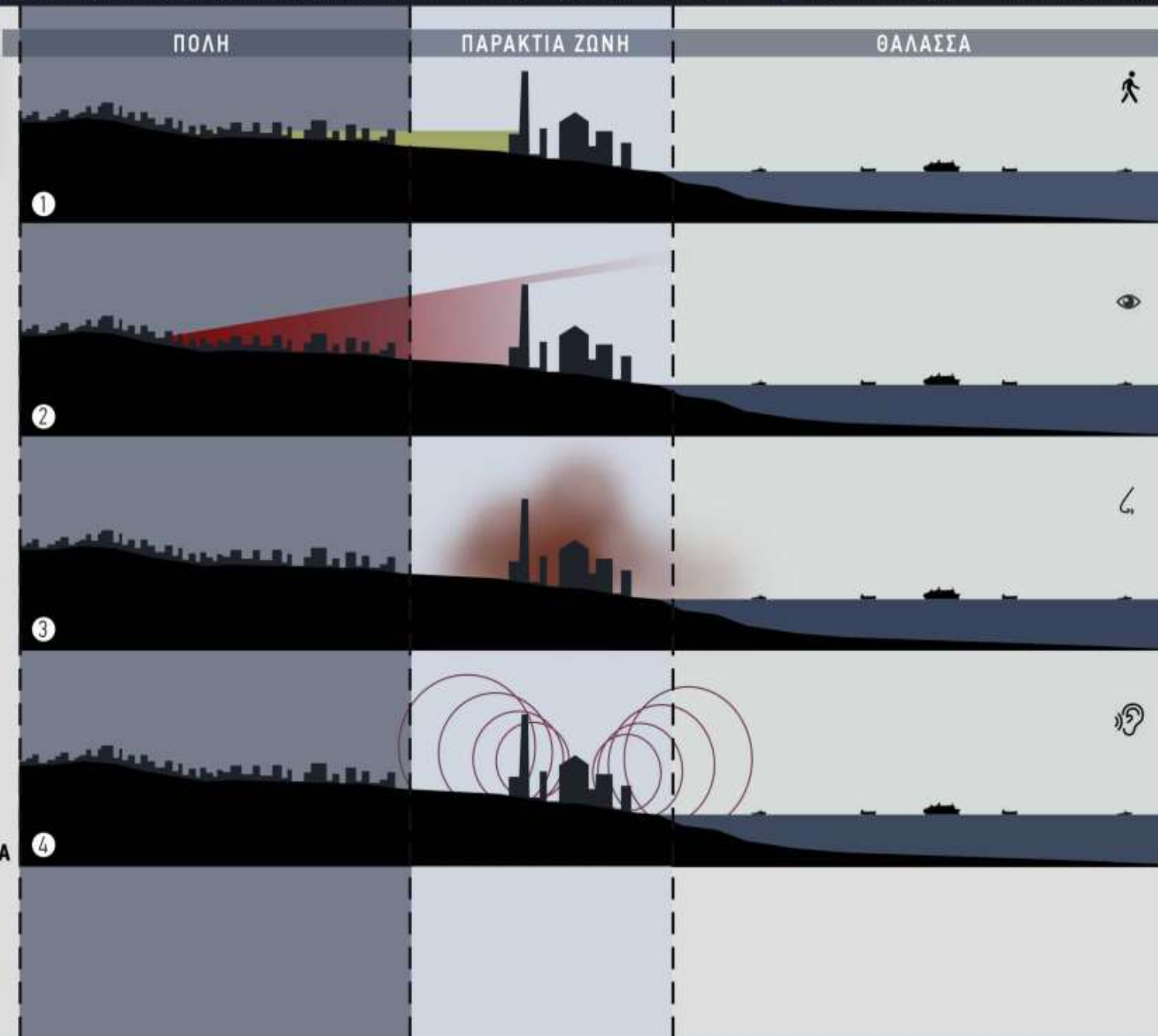
# B.1.

## ΧΩΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Χρησιμοποιούμε την τομή ως εργαλείο για να μελετήσουμε το παράκτιο μέτωπο με κριτήριο τις αισθήσεις. Γίνεται μια διαγραμματική αποτύπωση ώστε να εξερευνηθεί το κατά πόσο η παράκτια ζώνη μπορεί να δημιουργεί διαφορετικά προβλήματα στην επάφη του ανθρώπου με το φυσικό περιβάλλον.

### \_ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ B.1.1

#### ΑΝΤΙΛΗΠΤΙΚΕΣ ΤΟΜΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ





**1 Φυσική επαφή**  
Είναι δύσκολη η άμεση πρόσβαση στο νερό καθώς όλο το μήκος της παράκτιας ζώνης, εκτός από μερικά σημεία, από την περιοχή της Δραπετσώνας-Κερατινίου μέχρι και το Πέραμα είναι περιφραγμένη.

**2 Οπτική επαφή**  
Η παράκτια ζώνη όπως την βιώσαμε περισσότερο καθράει την θάλασσα μέσα από βιομηχανικά κτήρια και φράγκες παρά μας επιτρέπει να δούμε και να αισθανθούμε το νερό.

**3 Οσφρητική επαφή**  
Το οσφρητικό ταπίο στην περιοχή μπορεί πολλές φορές να είναι δυσάρεστο, κυρίως λόγω των λυμάτων που καταλήγουν εκεί. Πέραν αυτού, οι βιομηχανίες υποβαθμίζουν σημαντικά την ποιότητα του αέρα και κατ'επέκταση την ποιότητα ζωής.

**4 Ακουστική επαφή**  
Εκτός του ότι ο ήχος της θάλασσας εντός της πόλης και της κατοικημένης περιοχής απουσιάζει, ο ήχος από τις τοπικές βιομηχανίες συντελεί ακόμα περισσότερο στην απουσία της αίσθησης της θάλασσας.

Μελετάμε την περιοχή φτιάχνοντας διαγραμματικές τομές που εστιάζουν στα σημαντικότερα κατ'εμάς προβλήματα που αφορούν την σχέση που βιώνουμε με την θάλασσα. Η μελέτη γίνεται με στόχο να αποδώσουμε τα κυριότερα προβλήματα που θεωρούμε πως προκύπτουν με βάση το είδος των επαφών-σχέσεων που ορίσαμε (Φυσική, οπτική, οσφρητική και ακουστική)

**\_ΧΑΡΤΗΣ Β.1.2**



■ Παράκτια Ζώνη  
■ Οπτικές Φυγές



Εικόνα 3: Θέαση προς την θάλασσα



Εικόνα 4: Θέαση προς την θάλασσα



Εικόνα 5: Θέαση προς την θάλασσα

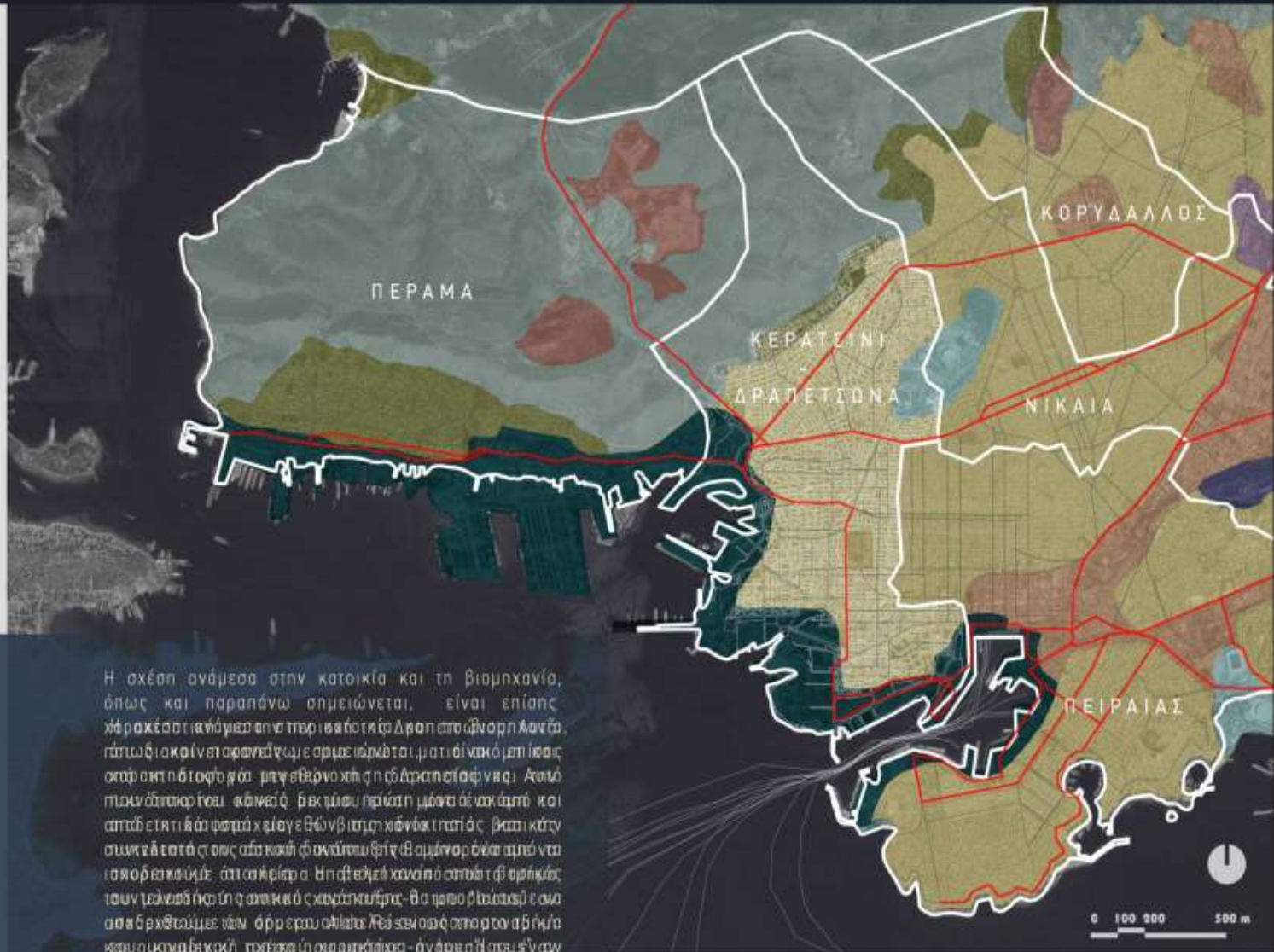


Εικόνα 6: Θέαση προς την θάλασσα

# B.1.

## ΧΩΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Οι κυρίαρχες **χρήσεις** είναι η κατοικία, το εμπόριο και η βιομηχανία πάνω στην Ακτογραμμή. Πρόκειται για μια πυκνοκατοικημένη πόλη, που **συνδυάζει** αρκετές χρήσεις σε μικρή έκταση, πράγμα το οποίο, πολλές φορές δημιουργεί **συγκρούσεις** και προβλήματα στη λειτουργία της.



Η σχέση ανάμεσα στην κατοικία και τη βιομηχανία, όπως και παραπάνω σημειώνεται, είναι επίσης χάρακτραστική της περιφερειακής Διεπιστημονικής Ακτογραμμής, όπου οι χρήσεις είναι πολύ κοντά, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα στην λειτουργία της. Η ακτογραμμή είναι πολύ πυκνοκατοικημένη, γεγονός που δημιουργεί προβλήματα στην λειτουργία της. Η ακτογραμμή είναι πολύ πυκνοκατοικημένη, γεγονός που δημιουργεί προβλήματα στην λειτουργία της. Η ακτογραμμή είναι πολύ πυκνοκατοικημένη, γεγονός που δημιουργεί προβλήματα στην λειτουργία της.

### ΧΑΡΤΗΣ Β.1.3

## ΧΑΡΤΗΣ ΓΕΝΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

- Συνεχής αστική ιστός
- Ασυνεχής αστική ιστός
- Εμπορικές ζώνες
- Αθλητισμός και αναψυχή
- Ζώνες λιμένων
- Σιδηροδρομικό δίκτυο
- Υγρότοποι
- Δάσος
- Περιοχές αστικού πρασίνου
- Κύριες Οδικές Αρτηρίες
- Δευτερεύοντες Αρτηρίες
- Όρια Δήμων Πειραιά
- Παρελκτικές Επιβατηγών Πλοίων

ΠΗΓΗ:  
<https://www.eea.europa.eu/publications/CORO-landcover>

## Συμπεράσματα χάρτη

Παράγοντες όπως η δικτύωση, το πολεοδομικό σχέδιο, η οικιστική εξάπλωση και το φυσικό ανάγλυφο επηρέασαν την κατανομή των χρήσεων. Η κυριότερη χρήση που παρατηρείται είναι η κατοικία και μάλιστα συνεχής. Παρατηρείται εμπορική χρήση εκατέρωθεν των μεγάλων αξόνων κυρίως αυτών που ενώνουν τον Πειραιά με την Αθήνα. Οι λιμενικές χρήσεις περιορίζονται (όπως είναι λογικό) στο παράλιο μέτωπο, ενώ η κατοίκηση κοντά σε αυτή τη ζώνη είναι πυκνή λογικό επακόλουθο της ιστορικής εξέλιξης που είχε η περιοχή\*



Εικόνα 7: Εμπορικός Λιμένας Πειραιά



Εικόνα 8: Εμπορικός Λιμένας Πειραιά



Εικόνα 9: Εστίαση στην Περιοχή του Πειραιά



Εικόνα 10: Εγκταλεξιμμένες Εγκαταστάσεις

\*Με τη Μικρασιατική καταστροφή η Δραπετσώνα μετασχηματίστηκε σε έναν αυτοσχέδιο οικισμό προσφύγων από τη Μικρά Ασία και τον Πόντο. Ο χώρος γύρω από την εκκλησία του Αγίου Διονυσίου, τον σιδηροδρομικό σταθμό, το Καστράκι, αλλά και η περιοχή γύρω από τα νεκροταφεία της Ανάστασης και ως το εργοστάσιο Λιπασμάτων καλύφθηκε με πρόχειρο καταλύματα. Σκηνές και ξύλινα παραπήγματα, άναρχα δομημένα, αποτέλεσαν τον αρχικό πυρήνα του συνοικισμού που δημιουργήθηκε χωρίς μέριμνα από το Κράτος, το Ταμείο Περιθάλψεως Προσφύγων και την Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων. Τα πρώτα χρόνια η έλλειψη κρατικής μέριμνας ισοσκελίστηκε για μεγάλο μέρος του προσφυγικού πληθυσμού, όσο ήταν αυτό εφικτό, από την επαγγελματική διέξοδο που προσέφερε η θάλασσα, το λιμάνι και η λειτουργία των εργοστασίων.



Εικόνα 11: Δυσχερμάτωση Χρήσεων Περιοχή

Στον Πειραιά παρατηρείται έντονη δυσχερμάτωση χρήσεων που μεταξύ τους δεν υπάρχει πάντα συμβατότητα. Η μεγαλύτερη σύγκρουση είναι μεταξύ των κατοικιών και της βιομηχανικής ζώνης στο παράκτιο μέτωπο.

# B.1.

## ΧΩΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ερευνούμε τα **δίκτυα** που υπάρχουν, ή προβλέπεται να υλοποιηθούν μέσα στα επόμενα χρόνια. Στόχος μας είναι να μελετηθεί το κατά πόσο ο δήμος Δραπετσώνας-Κερατσινίου αποτελεί στάση ή πέρασμα, ώστε να ορίσουμε τα κέντρα και να κατανοήσουμε τις ροές και τις δυναμικές του χώρου, τις προσβάσεις στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, και τα κομβικά σημεία που δημιουργούνται λόγω αυτών



### \_ΧΑΡΤΗΣ B.1.4

## ΧΑΡΤΗΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

### ΔΙΚΤΥΑ:

Όταν αναφερόμαστε όμως σε δίκτυα, δε μπορούμε να μιλάμε μόνο γι'αυτά των μετακινήσεων. Ο Πειραιάς είναι μία περιοχή διεθνούς εμβέλειας καθώς δικτυώνεται και με άλλες χώρες του κόσμου με **συστήματα** οικονομικά, εμπορικά, τηλεπικοινωνιών κ.α. , **τοπικής - υπερτοπικής - διεθνούς εμβέλειας**, πράγμα που καθορίζει αρκετά το χαρακτήρα του, ως διεθνή κόμβο μεταξύ της Ελλάδας και άλλων Ευρωπαϊκών χωρών, ή και ηπείρων.

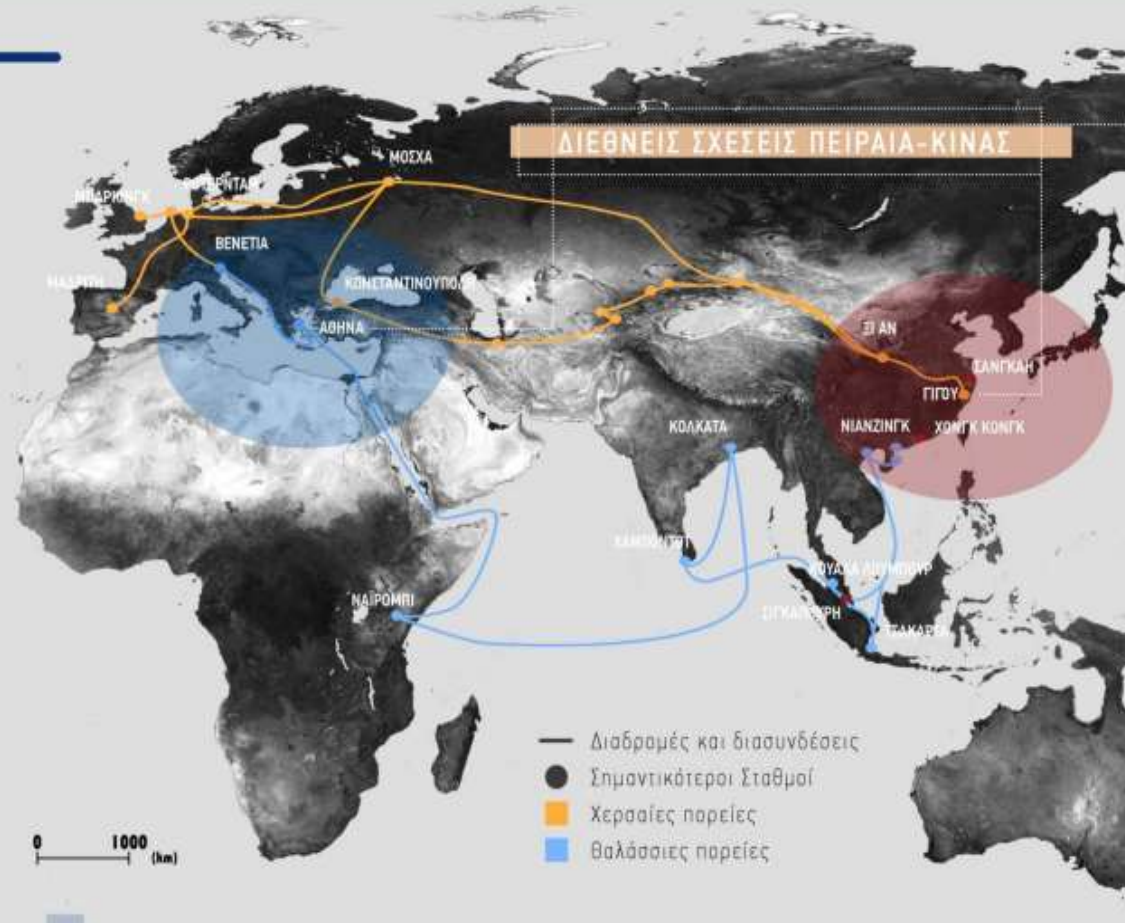


Οδικό Δίκτυο - κύριες αρτηρίες	Υπάρχοντα δίκτυα
Λιμάνια	Προς υλοποίηση δίκτυα
Μετρό	Σταθμοί
Ηλεκτρικός	Πορείες επιβατικών πλοίων
Προαστιακός	



### Δύο Δρακοντόνα Κερατόνα

Η περιοχά μελέτης έχει σημαντικές (ιδιαίτερότητες ως προς τα δίκτυα. Δεν έχει ξεκάθαρο χαρακτήρα ως προς τη χρήση των λιμένων, σε αντίθεση με του Διόλου Περάματος και Πειραιά, που έχουν ξεκάθαρο εμπορικό και επίδοτικό χαρακτήρα αντίστοιχα. Με μικρό ποσοστό εμπορικών και επίδοτικών λιμένων της ευρύτερης περιοχής, δεν έχει τη ξεκάθαρη ταυτότητα σταθμού, και λειτουργεί σαν πέρασμα ανάμεσα στους δύο πιο ξεκάθαρους και σημαντικούς σταθμούς του Περάματος και του Πειραιά. Παύσα και ως πέρασμα δεν έχει την άμεση σύνδεση με τα κεντρικά οδικά δίκτυα και το ΜΜΜ, καθιστώντας την αποτελεσματικότητα του, σαν πέρασμα χαμηλή. Εν τέλει η διαμόρφωση των λιμένων και η δημιουργία πιο ξεκάθαρου χαρακτήρα αποτελεί βασικό στόχο σε μελλοντικές προτάσεις σχεδιασμού.



### ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΙΝΑΣ

Η Κίνα αποτελεί μία μεγάλη δύναμη στο παγκόσμιο εμπόριο με επεκτατικές πολιτικές σε όλο το κόσμο. Αυτό επηρεάζει και την Ελλάδα, καθώς στόχος της έχει γίνει και ο Πειραιάς, ως συνδέσμο λιμάνι Ασίας και Ευρώπης. Εδώ μπαίνει στο παιχνίδι η πολυεθνική εταιρεία COSCO, η οποία έχει αγοράσει μέρος της Ακτογραμμής του Πειραιά (X.B.3.1). Για να κατανοήσουμε περισσότερο την επιρροή της Κίνας στη παγκόσμια κλίμακα, παραθέτουμε κάποια στοιχεία που σχετίζονται με τα διεθνή δίκτυα κίνησης και μεταφορές καυσίμων:

- Η Κίνα εκκλιεί να επενδύσει 150 Δισεκατομμύρια ευρώ σε έργα ζώνης και αξόνων (green belt) έργο.
- Ενδοεπιχειρησιακά, θα δημιουργηθούν εμπορικές ζώνες και θα συνδεθούν 60% του παγκόσμιου παθιάσματος.
- Εκτιμάται ότι 950 δισ. ευρώ σχεδιάζονται η Βρετανία σε ελίξερ.
- Θα υλοποιηθούν έργα σε 60 χώρες, όπως: σιδηροδρομικές γραμμές, αεροδρόμια, λιμάνια, αυτοκινητοδρόμια, γεφυρές, αγωγοί πετρελαίου και φυσικού αερίου, λιμάνια και σιδηροδρομικοί σταθμοί.

- Διαδρομές και διασυνδέσεις
- Σημαντικότεροι Σταθμοί
- Χερσαίες πορείες
- Θαλάσσιες πορείες

0 1000 (km)

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Τομεριστικά, ο χαρακτήρας του Πειραιά αλλάζει, γίνεται διεθνής, συνδεδεμένος με το τοπικό-υπερτοπικό στοιχεία, και μετατρέπεται σε ένα κέντρο διεθνών δικτύων και διασυνδέσεων, παγκόσμιος εμβλέσιος, θέτουμε, λοιπόν, τη πρόταση, ποσοτικά θα ελαττωθεί και θα ενταχθεί σε πρόξη, στον υπόλοιπο.

• Ένας λιμένας με 10 λιμάνια και μικρότερο, με αδυναμία εξάλειψης προς όμοια καταστάσεων (Χάρτης Β.1.1, Ανάγκη Περάματος - όμοιο από τη βιοανά και τη θάλασσα).

• μία Παρακλιμακία με βιομηχανικές λειτουργίες κατά χώρα λόγω έλλειψης Χάρτης Β.1.1, Ανάγκη και Β.3.1, Χρόστια) και ένας μικρότερος με αλληλεπίδραση, που σημαίνει υποδομές, υποδομές και χώρους εκκένωσης (όπως θα δομεί στο Χάρτη Β.2.1, Χάρτης ολοκλήρωσας Δυναμικού).

Κρίνοντας, ότι αυτά τα στοιχεία θα θα καταφέρουν να συνδεθούν και να συλλειτουργήσουν με την περιοχή, καθώς ήδη υπάρχει ένας εκδοτικός που έχει εγκατασταθεί στα περιοχή, έχει μία περιοχή, μία καθημερινότητα, ένα τρόπο ζωής, ένα από την άλλη, λειτουργώντας βιομηχανικές και εργοστάσια παραγωγής. Δεν είναι σχεδιασμός εφ'αρκής, σε λευκό χαρτί. Επομένως, προτείνεται να επιβληθεί κάποιο βιομηχανικό όριο και προαποδοσία, σύμφωνα με τους οποίους θα γίνει αυτό η παραγωγή της πόλης με τη θάλασσα, και τους νέους ορίζοντες που ανεγείλονται σε αυτό το δυναμικό πεδίο. Έτσι, όροι, πρέπει να είναι όχι μόνο οικονομικής φύσεως, αλλά να έχουν μία ανθρωπιστική προοπτική, που λαμβάνει υπόψη τους ηθικούς και τις ανάγκες τους για εκπαίδευση, εργασία και καλύτερη ζωή.

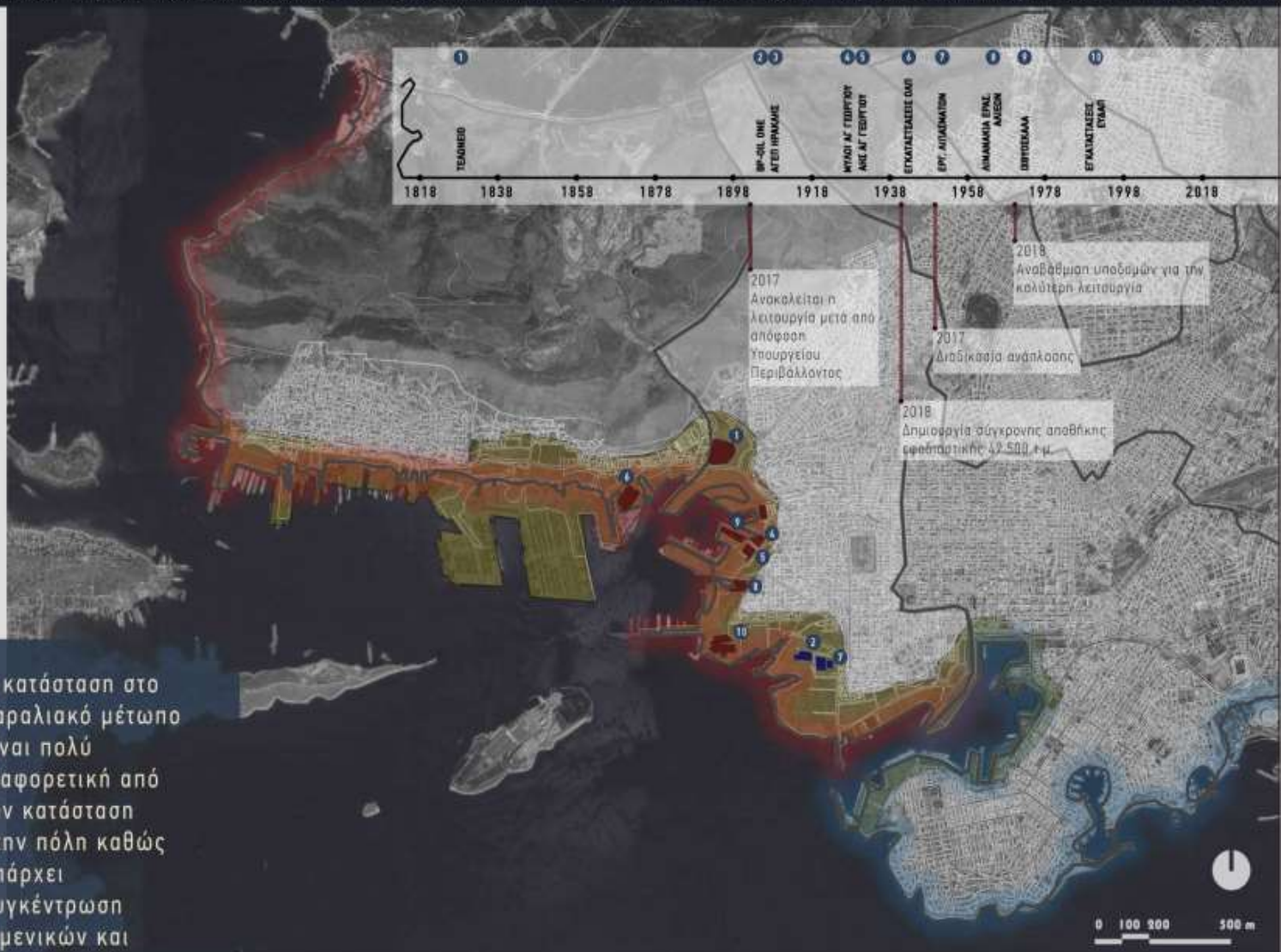
### \_ΧΑΡΤΗΣ Β.1.5

### Παγκόσμιος Χάρτης Διασυνδέσεων και εμπορικών Σταθμών

# B.1.

## ΧΩΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το **παραλιακό μέτωπο** της δυτικής περιοχής του Πειραιά φαίνεται να **πάσχει**. Μεγάλο μέρος της ακτογραμής δεν είναι άμεσα προσβάσιμο από τον κόσμο ενώ αρκετά πρώην **βιομηχανικά κτήρια** καταλαμβάνουν ανεκμετάλλευτο ελεύθερο χώρο. Μεγαλύτερο πρόβλημα όμως φαίνεται να παρουσιάζουν αυτά που λειτουργούν καθώς **συγκρούονται με τοπικές χρήσεις**.



### \_ΧΑΡΤΗΣ Β.1.6

## ΧΑΡΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

Η κατάσταση στο παραλιακό μέτωπο είναι πολύ διαφορετική από την κατάσταση στην πόλη καθώς υπάρχει συγκέντρωση λιμενικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων.

- Περιοχή διαχείρισης ΟΛΠ
- Δημόσια και βιομηχανικά κτήρια σε χρήση
- Δημόσια και βιομηχανικά κτήρια σε αχρησία
- Μη ανοιχτή πρόσβαση στη θάλασσα
- Ανοιχτή πρόσβαση στη θάλασσα

**ΠΗΓΕΣ**  
 1 & 2 π. (2010). Δίκτυο Ύδρευσης Πειραιά. Διαθέσιμο στο [www.dnp.gr](http://www.dnp.gr) (προσπελάστηκε στις 29/10/2014).  
 3 & 4 π. (2016). Επιστημονική Έκθεση 2013-2015. Πειραιάς: [www.dnp.gr](http://www.dnp.gr) (προσπελάστηκε στις 29/10/2014).  
 5 [www.dnp.gr](http://www.dnp.gr)  
 6 [www.dnp.gr](http://www.dnp.gr)  
 7 & 8 π. (2016).

**Θεσμικό πλαίσιο:** Ο Ο.Λ.Π.14 παρoκώρησε στον δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας κερσαία χώρο 3,43 στρεμ. και υπαίθριο χώρο 12 στρεμ. σύμφωνα με την πρόσφατη τροποποίηση του Γ.Π.Σ., για την δημιουργία πάρκων και χώρων αναψυχής. Ο όρμος του Αγίου Νικολάου καθορίζεται ως **ζώνη προστασίας** και προτείνεται να αναπλαστεί με λειτουργίες αναψυχής και με εξυπηρετήσεις για τους ερασιτέχνες αλιείς.

**Συμπέρασμα:**

Αξιολογήσαμε την περιοχή σε σχέση με τα κτήρια και τον περιμετρικό τους χώρο με βάση 6 παραμέτρους. Προκύπτει με τα δικιά μας κριτήρια πως τα κτήρια αυτά **εμποδίζουν** την ανάπτυξη σχέσεων της πόλης και της θάλασσας.

**Παράκτιο μέτωπο - Δραπετσώνας**

● Η περιοχή δεν έχει πουθενά πρόσβαση προς την θάλασσα εκτός από το **Λιμανάκι ερασιτεχνών αλιείων Κερατσινίου-Δραπετσώνας**. Αποτελεί τοπόσημο της περιοχής και μοναδική διέξοδο των κατοίκων προς τη θάλασσα.

Πηγή: Στρατηγικό σχέδιο Κερατσινίου Δραπετσώνας 2015-2019 σελ 94

**ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ**

**V S**

**ΑΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ**

- Επίσημη στις κυριότερες χρήσεις της παράκτιας ζώνης**
- 1 Βρίσκεται εντός της κερσαίας ζώνης του λιμένα Ηρακλέους, σε χώρο πλησίον του σταθμού διαμετακόμισης αυτοκινήτων.
  - 2 Εγκαταστάσεις εταιρειών πετρελαιοειδών και είναι σε χρήση. Γειτνιάζουν με εγκαταλελειμμένες, πρώην βιομηχανικές εκτάσεις.
  - 3 Μονάδα συσκευασίας και μεταφόρτωσης τσιμέντου. Δεν λειτουργεί ως μονάδα παραγωγής τσιμέντου πλέον.
  - 4 Πρόκειται για βιομηχανική μονάδα αλέσης σιτηρών.
  - 5 Υπάρχει σημαντική αιτία μείωσης κατά τη λειτουργία του στο παρελθόν, ενώ πλέον εφαρμόζεται το Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης κατά το διεθνές πρότυπο ISO13 και αποτελεί λειτουργία μητροπολιτικής εμβέλειας.
  - 6 Στεγασμένοι αποθηκευτικοί χώροι δικλίνησης συμβατικού φορτίου στο Ίκσιό (conventional cargo), εγκαταστάσεις διαμετακόμισης αυτοκινήτων δυτικά της λεωφόρου Δημοκρατίας (car terminal) και χώροι ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών στον προβάλλο Ηρακλέους και στο μίλο Δραπετσώνας.
  - 7 Εγκαταλελειμμένη, πρώην βιομηχανική έκταση (brownfield land) σε συνέχεια της Ηετιωνίας ακτής.
  - 8 Αποτελεί τοπόσημο της περιοχής και μοναδική διέξοδο των κατοίκων προς τη θάλασσα.
  - 9 Βρίσκεται εντός της κερσαίας ζώνης του λιμένα Ηρακλέους. Πρόκειται για χώρο δικλίνησης και αποθήκευσης αλιευμάτων. Αποτελεί λειτουργία μητροπολιτικής εμβέλειας.
  - 10 ΕΥΔΑΠ – Εγκαταστάσεις προεπεξεργασίας λυμάτων. Εκεί καταλήγει το αποχετευτικό δίκτυο του Λεκανοπέδιου Αττικής όπου γίνεται προεπεξεργασία των αστικών λυμάτων και στη συνέχεια μέσω υποθαλάσσιων αγωγών μεταφέρονται στην Ψιττάλεια για περαιτέρω επεξεργασία. Ορισμένες από τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας των λυμάτων είναι κατά κρηρούς αισθητές στις γύρω περιοχές. Αποτελεί λειτουργία μητροπολιτικής εμβέλειας.

**ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ**



# B.1.

## ΧΩΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Αναλύεται η παράκτια ζώνη με βάση τα διοικητικά όρια, ώστε να δούμε κατά πόσο επηρεζεται η αντιμετώπιση του ανάλογα με την διαχείριση. Φαίνεται πως υπάρχει αρκετά διαφορετική αντιμετώπιση από σήμο σε δήμο. Αυτό έχει να κάνει με τις χρήσεις που φιλοξενούνται γύρω, τις απαιτήσεις των δημοτών αλλά και τις ανάγκες του δήμου.

## \_ΧΑΡΤΗΣ B.1.7

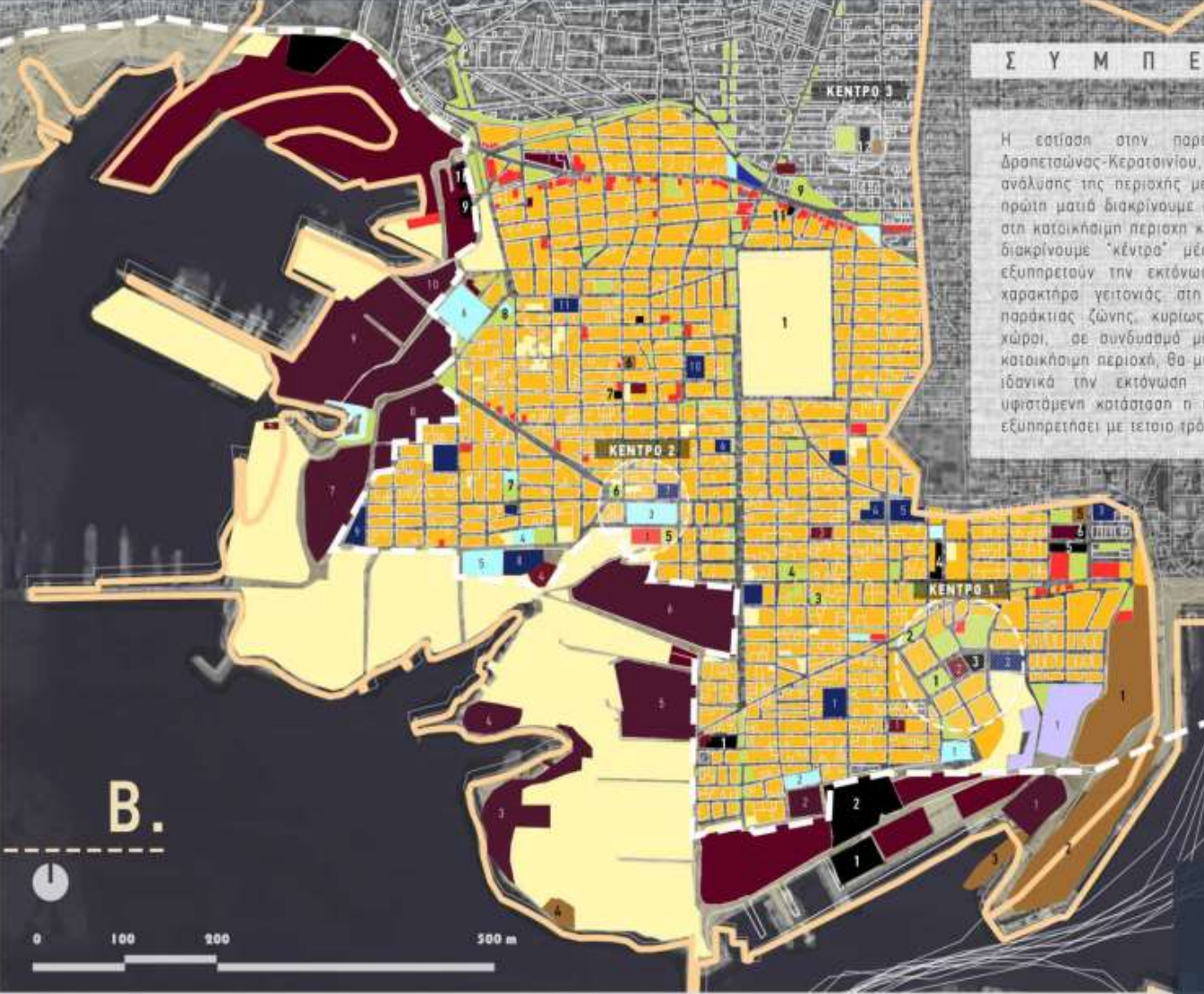
### ΧΑΡΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ - ΑΝΑΛΥΣΗ





ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΧΑΡΤΗ

- Γενική Κατοικία
- Ελεύθεροι Χώροι - Πλατώματα
- Πλατείες και Πάρκα
- Εκκλησίες
- Διοίκηση - Δημόσια Κτίρια
- Εκπαίδευση
- Αθλητισμός και Αναψυχή
- Πολιτισμός και Κληρονομιά
- Εμπόριο και Μαγαζιά
- Αποθήκες
- Βιομηχανία και Βιοτεχνία
- Χώροι Σταθμεύσης
- Τουρισμός και Υπηρεσίες
- Υγεία και Πρόνοια



Σ Υ Μ Π Ε Ρ Α Σ Μ Α

Η εστίαση στην παράκτια ζώνη του δήμου Δραπετσώνας-Κερατσινίου, μας δίνει την δυνατότητα ανάλυσης της περιοχής με βάση τις χρήσεις. Με μια πρώτη ματιά διακρίνουμε ένα ξεκάθαρο όριο ανάμεσα στη κατοικήσιμη περιοχή και τη παράκτια ζώνη. Επειδή διακρίνουμε "κέντρα" μέσα στη αστική ζώνη που εξυπηρετούν την εκτόνωση της πόλης, και δίνουν χαρακτήρα γειτονιάς στη περιοχή. Οι χρήσεις της παράκτιας ζώνης, κυρίως πλατώματα και ελεύθεροι χώροι, σε συνδυασμό με την αναλογία της με την κατοικήσιμη περιοχή, θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν ιδανικά την εκτόνωση της πόλης. Παρόλο στην υφιστάμενη κατάσταση η παράκτια ζώνη αδυνατεί να εξυπηρετήσει με τέτοιο τρόπο τη πόλη, και επιτείνει την

ΟΡΙΟ  
ΑΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ  
ΧΡΗΣΕΩΝ

ΧΑΡΤΗΣ Β.1.8

Εστιασμένος  
Χάρτης Χρήσεων  
Δραπετσώνας

- 1. Πλ. Κώστα Βάρναλη
- 2. Πάρκο Κασκινιά
- 3. Πλ. Ποντιών Ηρώων
- 4. Πλ. Δημοκρατίας
- 5. Πλ. Ειρήνης
- 6. Πλ. Εθνικής Αντιστάσεως
- 7. Πλ. Ελευθερίας
- 8. Πλ. Μπελεγιάνη
- 9. Πλ. ΛΑΟΥ
- 1. Νεκροταφείο Κερατσινίου

- 1. Υπουργείο Ναυτιλίας Α.Σ.-Ε.Λ.Α.Κ
- 2. Α' και Β' Τελωνείο Πειραιά
- 3. Δημαρχείο Δραπετσώνας
- 4. ΕΛ.Τ.Α.
- 5. Δ.Ο.Υ. Πειραιά
- 6. Α.Τ. Δραπετσώνας-Κερατσινίου
- 7. Κ.Ε.Π. Κερατσινίου-Δραπετσώνας
- 8. Δ' Τελωνείο Πειραιά
- 9. Β' Αιμενικό Τμήμα Κερατσινίου
- 10. Γ.Κ.Α. Κερατσινίου
- 11. Δημαρχείο Κερατσινίου-Δραπετσώνας

- 1. 1ο Δημοτικό Σχολείο Δραπετσώνας
- 2. 7ο Γυμνάσιο & Γε.Α Δραπετσώνας
- 3. 3ο Δημοτικό Σχολείο Δραπετσώνας
- 4. 1ο Ενιαιο Λύκειο Δραπετσώνας
- 5. 4ο Δημοτικό Σχολείο Δραπετσώνας
- 6. Α.Τ. Δραπετσώνας-Κερατσινίου
- 7. 6ο Δημοτικό Σχολείο Κερατσινίου
- 8. 5ο Γυμνάσιο Κερατσινίου
- 9. 4ο Γε.Α. Κερατσινίου
- 10. 11ο Δημοτικό Σχολείο Κερατσινίου
- 11. 17ο Δημοτικό Σχολείο Κερατσινίου

- 1. Εκκλησία Αγ. Παντελεήμονας
- 2. Εκκλησία Αγ. Φανουρίου
- 3. Εκκλησία Ανάληψη Κυρίου
- 4. Εκκλησία Αγ. Παντελεήμονας
- 1. Ηετιώνεια πόλη Αρχαίων Τειχών Πειραιά
- 2. Κτήριο-Αποθήκες Σιτηρών (ΣΙΛΟ)
- 3. Πλωτό Μουσείο "Ελλάς Αίμπερτ"
- 4. Τάφος Θεμιστοκλή
- 5. Θερμάς Κινηματογράφος Μελίνα
- 6. Σινέ Μάρθα Καραγιάννη

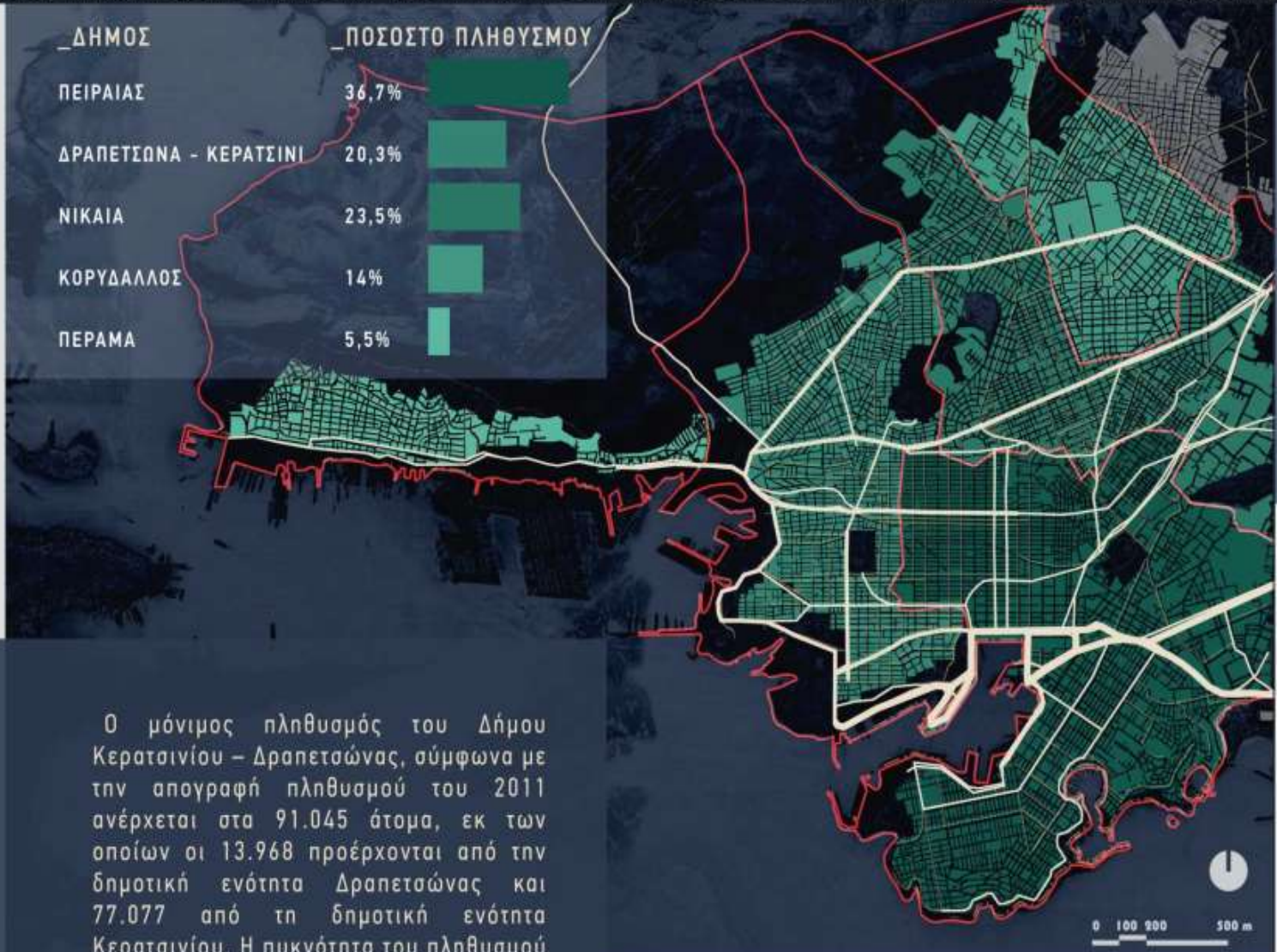
- 1. Γυμναστήριο Πυγμαχίας
- 2. Αθλητικό κέντρο Δραπετσώνας
- 3. Δημοτικό Γυμναστήριο Κασομάτης
- 4. Εκκλησία Αγ. Παντελεήμονας
- 5. Γήπεδο Χαραυγής
- 6. Δημοτικό Κολυμβητήριο

# B.2.

## ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στο χάρτη φαίνεται η ποσοστιαία **κατανομή του πληθυσμού** ανά δήμο στην περιφερειακή ενότητα του Πειραιά. Επίσης φαίνεται ως προς την δόμηση της περιοχής πως ο μόνος δήμος στον οποίο υπάρχει άμεση επαφή του κατοικημένου ιστού με την θάλασσα είναι ο Πειραιάς, σε αντίθεση με το Πέραμα και την Δραπετώνα.

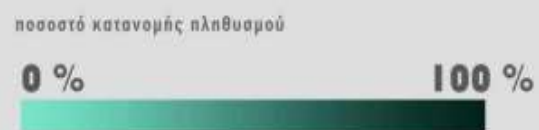
ΔΗΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	36,7%
ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ - ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ	20,3%
ΝΙΚΑΙΑ	23,5%
ΚΟΥΡΥΔΑΛΛΟΣ	14%
ΠΕΡΑΜΑ	5,5%



### \_ΧΑΡΤΗΣ B.2.1.

## ΧΑΡΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ\_ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού του 2011 ανέρχεται στα 91.045 άτομα, εκ των οποίων οι 13.968 προέρχονται από την δημοτική ενότητα Δραπετσώνας και 77.077 από τη δημοτική ενότητα Κερατσινίου. Η πυκνότητα του πληθυσμού ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο αντιστοιχεί στους 9.767,32 κατοίκους.



0 100 200 500 m

ΔΗΜΟΣ (ΠΡΟ ΚΑΛΙΚΡΑΤΗ)	1991	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ)	2001	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ)	2011
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	182.671	-0,40%	181.933	-10,03%	163.688
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ	71.982	9,02%	78.474	-0,83%	91.045
ΔΡΑΠΕΤΣΙΩΝΑ	13.094	1,84%	13.335		
ΚΟΥΥΔΑΛΛΟΣ	63.184	11,91%	70.710	-10,27%	63.445
ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	14.218	8,47%	15.422	-5,21%	105.430
ΝΙΚΑΙΑ	87.597	9,36%	95.798		
ΠΕΡΑΜΑ	24.119	10,63%	26.684	-4,85%	25.389

Οι δήμοι που αποτελούν την περιφερειακή ενότητα Πειραιά, εμφανίζουν μετά το 1990 μικρή πληθυσμιακή κάμψη, η οποία αντιστρέφεται ωστόσο ελαφρώς κατά τη δεκαετία του 2000. Η εικόνα αυτή δεν διαφοροποιείται σημαντικά από εκείνη του Δήμου Αθηναίων και των περισσότερων όμορων Δήμων, κάτι που μοιάζει να γενικεύεται από τη δεκαετία του 1970 και μετά. Η μείωση του ειδικού πληθυσμιακού τους βάρους οφείλεται κυρίως στην εξάπλωση της πόλης καθώς και στη σταδιακή μετακίνηση της κατοικίας στα προάστια, ή ακόμα και την μετακίνηση πληθυσμού προς την εξοχή.

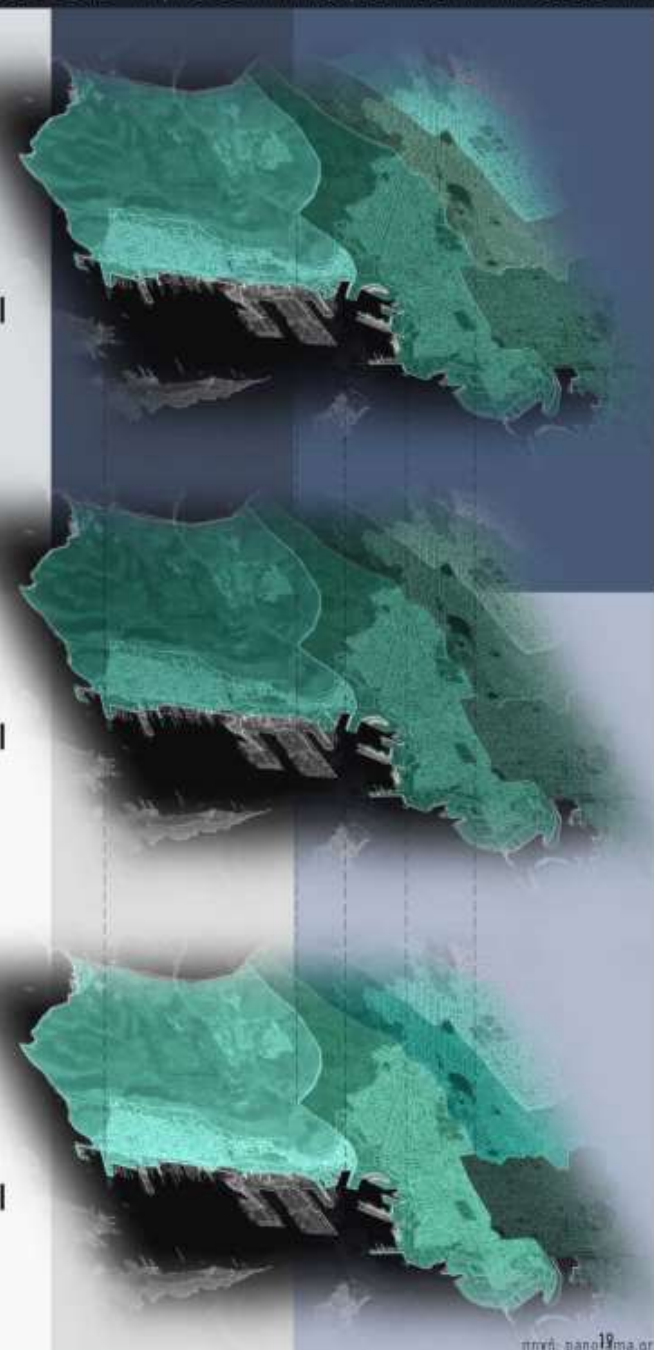
### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ Β.2.1

### ΧΑΡΤΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

\_2011

\_2001

\_1991



# B.2.

## ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στον χάρτη φαίνονται τα ποσοστά του πληθυσμού που έχουν αποφοιτήσει από ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στην περιφερειακή ενότητα του Πειραιά.

Τα ποσοστά στον Δ. Πειραιά κυμαίνονται σε κανονικά επίπεδα, αντίθετα όμως στις υπόλοιπες περιοχές κυμαίνονται σε ποσοστά μικρότερα του 30%.



### ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

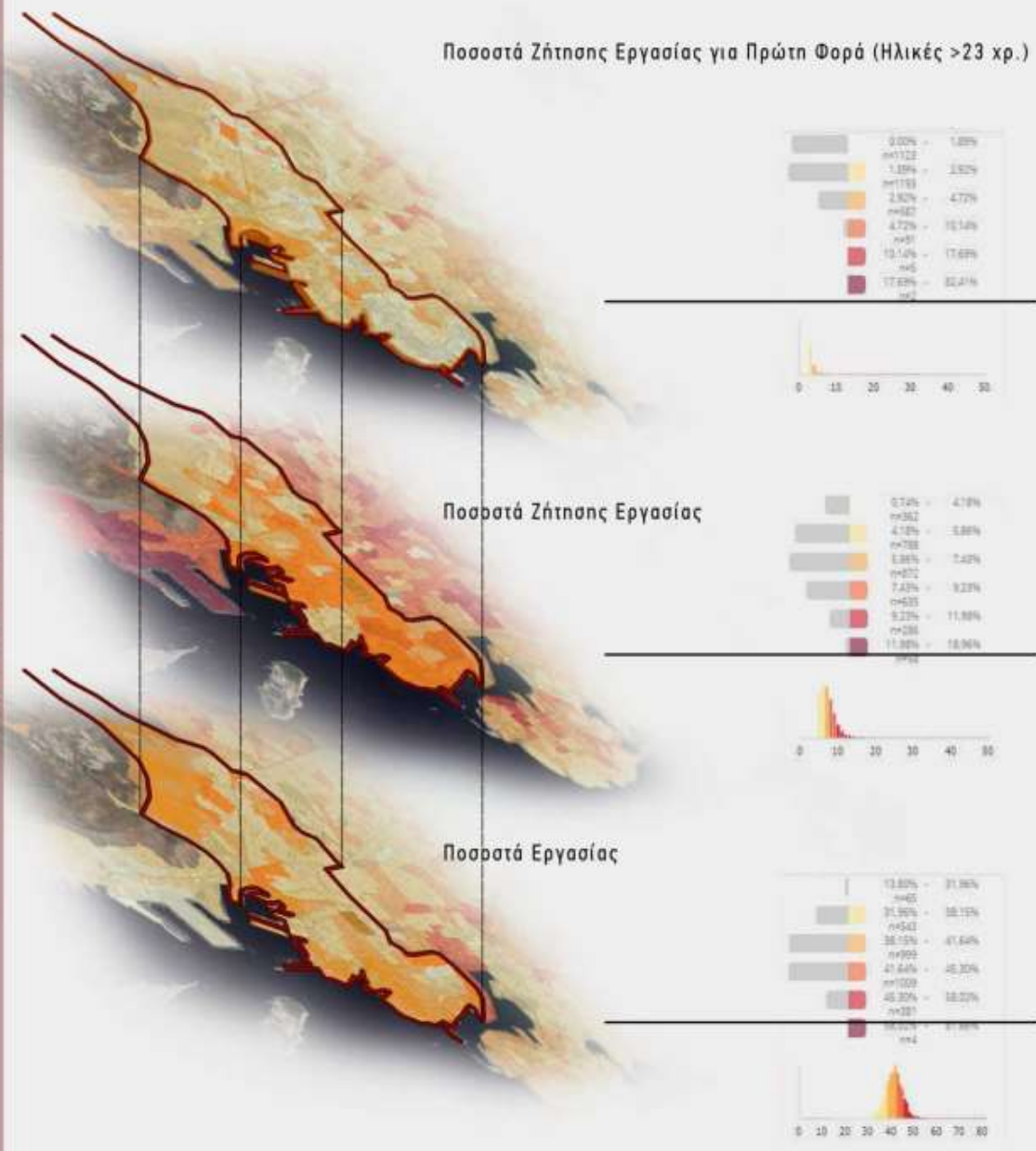
Η πλειοψηφία του πληθυσμού στον Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας (32,99%) είναι απόφοιτοι δευτεροβάθμιας (απόφοιτοι γενικού και επαγγελματικού λυκείου) και μετα-δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (IEK, Κολλέγια). Ποσοστό 10,2% του πληθυσμού είναι απόφοιτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (Α.Ε.Ι. και Τ.Ε.Ι.) ενώ μόλις 0,83% του πληθυσμού έχει μεταπτυχιακή εκπαίδευση (μεταπτυχιακό, διδακτορικό). Περίπου 1 στους 4 κατοίκους δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση (απόφοιτοι δημοτικό: 20,75%, εγκατέλειψαν το δημοτικό: 3,32%, δεν γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση: 1,15%).

## \_ΧΑΡΤΗΣ Β.2.2.

### ΧΑΡΤΗΣ ΜΟΡΦΩΤΙΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ

ποσοστό πληθυσμού με πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης





Από τα στοιχεία απογραφής, η ζήτηση εργασίας για πρώτη φορά, από νέους κάτω των 23 φαίνεται να βρίσκεται γενικά σε χαμηλά επίπεδα (2%-8%), με αυξημένες ζώνες σε μερικά σημεία στο παράκτιο μέτωπο.

Από τα ποσοστά ζήτησης εργασίας παρατηρείται η μειωμένη ζήτηση εργασίας (8%) σε σχέση με του δήμους Πετριάς και Κορυδαλλού (8%-12%), και ιδιαίτερα μειωμένη σε σχέση με το δήμο Περάμωτος (15%-18%).

Από τα στοιχεία απογραφής παρατηρούμε αυξημένα ποσοστά εργασίας στην περιοχή (38%-45%) σε σύγκριση με τους δήμους Κορυδαλλού (37%) και Περάμωτος (33%). Η περιοχή του παράλιου μετώπου φαίνεται να διατηρεί υψηλά σχετικά ποσοστά.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η δημοτική ενότητα φαίνεται να καλύπτει τις ανάγκες των δημοτών για εργασία σε μεγάλο βαθμό και ιδιαίτερα προς τους νέους σε σχέση με τους γειτονικούς δήμους. Οι μόνες διαφοροποιήσεις στα ποσοστά παρατηρούνται κοντά στο παράκτιο μέτωπο όπου υπάρχει αυξημένη ζήτηση νέων.

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ Β.2.2

### ΧΑΡΤΗΣ ΠΟΣΟΣΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

# B.3.

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το πρόγραμμα σχεδιασμού της Cosco για την παράκτια περιοχή των δήμων του Πειραιά, της Δραπετσώνας-Κερατσινίου και Περάματος, κινείται γύρω από έναν άξονα αναβάθμισης των εμπορικών και επιβατικών λιμένων, αλλά και της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, με στόχο της μετατροπή του Πειραιά σε ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης.

Το πρόγραμμα σχεδιασμού της Cosco για τον λιμένα του Πειραιά περιλαμβάνει:

- Κατασκευή νέας προβλήτας πετρελαιοειδών
- Επέκταση σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων
- Κτήρια για στάθμευση αυτοκινήτων
- Βελτίωση υποδομών ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης
- Νέες αποθήκες
- Νέες εγκαταστάσεις και αποβάθρες για την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων
- Χώρους ξενοδοχείων και μουσείων
- Οικολογική συγκοινωνία

Το σύνολο του προϋπολογισμού των αναγκαίων έργων βρίσκεται στα 293.783.800 ευρώ, και διπλασιάζεται για την υλοποίηση ολόκληρου του σχεδίου

Χάρτης Περιχών με δυνατότητα σχεδιασμού

Χάρτης Σχεδιασμού COSCO

Χάρτης Υπάρχουσας Κατάστασης

- |   |                           |   |                      |
|---|---------------------------|---|----------------------|
|  | Περιοχή Πλήρης Ανάπλασης  |  | Χώρος Με Δυνατότητες |
|  | Περιοχή Μερικής Ανάπλασης |  | Επιβατικοί Λιμένες   |
|  | Τοπόσημα Περιοχής         |  | Εμπορικοί Λιμένες    |
|   |                           |  |                      |

### \_ΧΑΡΤΗΣ B.3.1.

## ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ COSCO



## \_ΜΟΥΣΕΙΟ ΕΝΑΛΛΙΩΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ

Η ανάπλαση της παράκτιας ζώνης του Λιμένα Πειραιά επιχειρεί να αποκαταστήσει την αποκομμένη σχέση της πόλης με τη θάλασσα. Ισχυρά της πρότασης είναι να παραλάβει χρήσεις αναμικτής και πολιτισμού με ποικίλες ποιότητες και αναφορές, αναστακλώντας στο πνεύμα του σχεδιασμού της, τη μετέωρη θέση της Ηατιώνιας ακτής μεταξύ στεριάς και νερού, αστικού και θαλασσινού ταπίου, τοπικού και υπερτοπικού χαρακτήρα. Το νέο Μουσείο Εναλλίων Αρχαιοτήτων επανασκαβρίζει και ενισχύει την αυτοσήμενή του ιστορικού κτηρίου Σιλώ ως εβρωιωμένου τοπίου υπερτοπικού χαρακτήρα. Σύγχρονα αρχιτεκτονικά ιδιώματα συνδιαλέγονται με την παλαιά τυπολογία, εμπλουτίζουν τη φυσιογνωμία του και αντανακλούν προς τα έξω τη νέα λειτουργία.



Εικόνας 17 & 18, Τοπικιστικό και Δυτική όψη του Μουσείου



πηγές  
 - <https://www.newswest.gr/website/article/3214446/etai-116-gi-ni-to-katastasi-ke-i-drapetswna>  
 - [http://ivantalyioug.blogspot.com/2018/02/blog-post\\_23.html](http://ivantalyioug.blogspot.com/2018/02/blog-post_23.html)

Πέρα από τις βλέψεις της Cosco στην περιοχή, το αναπτυξιακό ενδιαφέρον είναι μεγάλο, με σχέδια του δήμου για την ανάπλαση της περιοχής των λιπασμάτων ως χώρους πρασίνου άμεσα προσβάσιμους από τους πολίτες. Σημαντικό σχέδιο είναι επίσης η δημιουργία Μουσείου Εναλλίων Αρχαιοτήτων, παράλο που βρίσκεται παγετωμένο λόγω των αντικρουόμενων ενδιαφερόντων της Cosco.

Το έργο στην έκταση των λιπασμάτων είναι μεγάλης κλίμακας και φιλοδοξεί να γίνει πόλος έλξης όχι μόνο για τον Πειραιά. Προτάσει δραστηριότητες ανοιχτές και εύκολα προσβάσιμες για τους πολίτες, στην αναπαλαίωση και ανάδειξη των απομεινωμάτων της βιομηχανικής κληρονομιάς, αλλά και στο να έρθει ο κόσμος κοντά στη θάλασσα. Πριν από αυτό, όμως, το ζήτημα είναι να ανοίξει ο χώρος, να μην έχει ερειπωμένα κτήρια και σκουπίδια, με το «Λιπάσματα 2017 - Φεστιβάλ στη θάλασσα» να σηματοδοτεί από το καλοκαίρι που μας πέρασε την έναρξη αναζωογόνησης της ακτογραμμής κατά μήκος της πρώην βιομηχανικής ζώνης του δήμου. Το πρωτότυπο της υπόθεσης είναι ότι το έργο θα έχει άμεση επαφή με τη θάλασσα και θα φιλοξενεί δραστηριότητες που σχετίζονται με αυτήν.

## \_ΧΑΡΤΗΣ Β.3.2

### ΧΑΡΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΛΙΠΑΣΜΑΤΩΝ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

# B.4.

## ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η περιφερειακή ενότητα Πειραιά οριοθετείται στο Βορρά από το όρος του Αιγαλαίου, του οποίου η προστασία έχει χαρακτηριστεί υψίστης σημασίας λόγω της ξεχωριστής κλωρίδας και πανίδας που φιλοξενεί. Η πόλη εξαπλώνεται σαν ωστικό κύμα, με αποτέλεσμα τον κίνδυνο της βιοποικιλότητας που φιλοξενείται εκεί. Ήδη παρατηρείται μερική οικοδόμηση εκατέρωθεν της λεωφόρου Σχιστού-Σκαραμαγκά που διασχίζει το όρος.



### ΧΑΡΤΗΣ Β.4.1.

## ΧΑΡΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΩΝ ΖΩΝΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Οι περιοχές Κεραταινίου-Δραπετσώνας έχουν υπάρξει ιδιαίτερα επιβαρυνμένες περιβαλλοντικά στο παρελθόν. Κρίσιμα προβλήματα απασχόλησαν τον τόπο τις προηγούμενες δεκαετίες όπως η απόθεση απορριμμάτων στο Σχιστό, ο αγωγός λυμάτων στην Αμφιάλη, η διάθεση των λυμάτων στον Ακροκέραμο, καθώς και τα εργοστάσια που λειτουργούσαν (λιπάσματα, τσιμέντα, ΔΕΗ κ.ά.), τα οποία δημιουργούσαν ανθυγιεινές καταστάσεις και απειλούσαν την υγεία των κατοίκων, προβλήματα που προκαλούσαν την περαιτέρω υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Σήμερα, μετά από πολλές προσπάθειες, η κατάσταση παρουσιάζει βελτίωση. Αντί της απόθεσης των απορριμμάτων στο Σχιστό, τα απορρίμματα μεταφορτώνονται και μεταφέρονται σε χώρο υγειονομικής ταφής (Χ.Υ.Τ.Α. Φυλής). Αντί της εκκένωσης βυτιοφόρων και απόθεσης των αστικών λυμάτων στον Ακροκέραμο, τα λύματα προεπεξεργάζονται στην μονάδα της Ε.Υ.Δ.Α.Π. στον Ακροκέραμο και κατόπιν μεταφέρονται μέσω υποθαλάσσιου αγωγού.

- Περιοχή απόλυτης προστασίας
- Βιομηχανική περιοχή σχιστού
- Ήπιες ανώτατης κατοικίας
- Περιοχή περιβαλλοντικού πάρκου
- Χ.Υ.Τ.Α.
- Μανή
- Περιοχή Διαμπεδίου Βοτανικού
- Περιοχή εγκαταστάσεων σταθμού μεταφοράς απορριμμάτων
- Κύριες Οδικές Αρτηρίες
- Μονοπάτια
- Δευτερεύουσες Αρτηρίες
- Περσικές Επιβατηγών Πλοίων

ΠΗΓΕΣ  
<https://www.eea.europa.eu/publications/CORR-landcover>



Το όρος Αιγάλεω χαρακτηρίστηκε ως τόπος χρήζων ειδικής προστασίας, λόγω φυσικού κάλλους, με την αριθ.25638/1969 Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ669/τ.Β/30.11.1968 & ΦΕΚ 236/τ.Β/04.04.1969). Στη συνέχεια, τέθηκε σε καθεστώς προστασίας με το άρθρο 21 του Ν.2742/99 (ΦΕΚ 207/Α/7.10.1999), με το οποίο καθορίστηκαν τα όρια των ζωνών προστασίας του, οι χρήσεις και όροι δόμησης σε αυτές.



\_ΧΑΡΤΗΣ Β.4.2.

ΧΑΡΤΗΣ  
ΖΩΝΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ  
ΟΡΟΥΣ ΑΙΓΑΛΕΩ

- Στα όρια με τον δήμο Περάματος, ένα μικρό τμήμα κατηγοριοποιείται στην **Ζώνη Προστασίας Β**. Η περιοχή αυτή δηλαδή καθορίζεται ως περιοχή περιεσπαστικού πάρκου με λειτουργίες αναψυχής, αθλητισμού, ελεύθερου και οργανωμένου πρασίνου και πολιτιστικών εκδηλώσεων. Επιτρέπεται επίσης η ανέγερση κτιρίων αναψυκτηρίων, καφενείων, εστιατορίων, πολιτιστικών χρήσεων, περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και μικρών αθλητικών εγκαταστάσεων.

- Το τμήμα της προστατευόμενης ζώνης του όρους του Αιγάλεω που ανήκει στον Δήμο Δραπετσώνας - Κερατσινίου κατηγοριοποιείται στην ευρύτερη **Ζώνη Προστασίας Α**. Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή απόλυτης προστασίας και αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος, στην οποία επιτρέπεται μόνο η εγκατάσταση υποθιριών ή ημιυπαίθριων καθιστικών (περίπτερα αναψυχής). Στο χώρο της πρώην χωματερής του Σχιστού, που εμπίπτει στην παραπάνω ζώνη επιτρέπονται ελαφρές εγκαταστάσεις αναψυχής και αθλητισμού, μετά από έγκριση του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας. Εγκαταστάσεις, που εξυπηρετούν την εθνική άμυνα και υφίστανται στη ζώνη αυτή διέπονται από το δικό τους νομικό καθεστώς.



Εικόνα 19: Αιγάλεω Όρος



Εικόνα 20: Αιγάλεω Όρος

ΠΗΓΕΣ:  
- Νόμος 2742/99 - Άρθρο 21: Καθορισμός ορίων ζωνών προστασίας του Όρους Αιγάλεω  
- Στρατηγικό Σχέδιο 2015-2019 Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας

# Γ.1.

## ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

S

### Δυνατά σημεία

Εμπορική τροφοδότηση της χώρας  
 Ποικιλία χρήσεων στις περιοχές γενικής κατοικίας  
 Αυτοαποασχόληση και οικογενειακές επιχειρήσεις  
 Ζωτικό αστικό περιβάλλον  
 Γεωγραφική θέση  
 Συνύπαρξη πολλών μέσων μεταφοράς (ΗΣΑΠ, γραμμές λεωφορείων, μετρό)

### Αδυναμίες

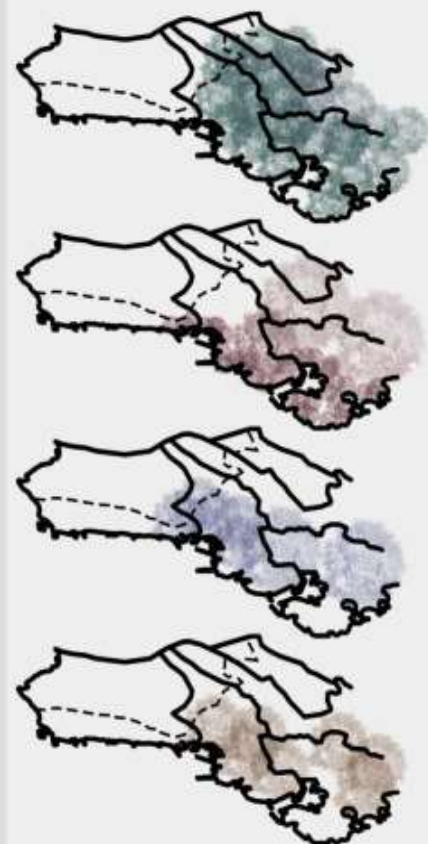
Έντονη παρουσία αυτοκινήτου  
 Πυκνή δόμηση και ψηλά κτήρια με χαμηλό ποσοστό πρασίνου ανά κάτοικο  
 Ρύπανση λόγω λιμανιών και βιοτεχνειών  
 Στενοί και σε κακή κατάσταση δρόμοι και πεζοδρόμια  
 Ελλιπής ή υποτυπώδης μέριμνα για την κυκλοφορία ΑΜΕΑ

### Ευκαιρίες

Επενδύσεις ξένων εταιρειών και αναβάθμιση της σημασίας των λιμανιών  
 Αναβάθμιση λιμένα και τουριστική εκμετάλλευση  
 Ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ σε χώρους που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών

### Απειλές

Μεγάλη ανάγκη για στέγαση περισσότερων βιομηχανιών  
 Περιβαλλοντική ρύπανση  
 Υπερβολικά πυκνή κατοίκηση  
 Δυσκολία ανταπόκρισης των δήμων στις ανάγκες των πολιτών  
 Έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση  
 Δυσμενής λειτουργία εμπορικών χώρων



W

O

T

Στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά αναπτύσσονται πολύ έντονες δυναμικές, καθώς εδώ και καιρό αποτελεί περιοχή επενδυτικού ενδιαφέροντος. Γίνεται μια αξιολόγηση των τελικών αποτελεσμάτων της μελέτης

## \_ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

### ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ



## Γιατι επιλέγουμε Κερατσίνι Δραπετσώνα;

Η μελέτη της ευρύτερης περιοχής του πειραιά μας οδηγεί στην επιλογή του δήμου **Κερατσινίου Δραπετσώνας** και του **παράκτιου μετώπου** της, για την περαιτέρω μελέτη και αξιολόγηση. Η γεωγραφική θέση, η συνύπαρξη χρήσεων στις περιοχές κατοικίας και η δυνατότητα διασύνδεσης με το εξωτερικό αποτελούν βασικά κριτήρια στην επιλογή. Οσοδήποτε σημαντικότερο στοιχεία στην επιλογή είναι ο **συνδυασμός των αδυναμιών και ευκαιριών** της παράκτιας περιοχής. Με την υφιστάμενη κατάσταση να εμποδίζει την εκτόνωση του αστικού ιστού προς τη θάλασσα, με παλιές βιομηχανικές εγκαταστάσεις ενεργές και μη, να γεμίζουν τη παράκτια περιοχή, δημιουργώντας προβλήματα για ανάπτυξη άλλων τομέων της οικονομίας αλλά και πολιτιστική δραστηριότητας. Ταυτόχρονα όμως οι **αδυναμίες** αυτές **κρύβουν** πίσω τους **ευκαιρίες**, καθώς η περιοχή αποτελεί κομμάτι μελλοντικού σχεδιασμού Διεθνών Εταιρειών και Δήμου Δραπετσώνας. Οι μελλοντικοί σχεδιασμοί προβλέπουν στην εμπορική και πολιτιστική αναβάθμιση της περιοχής, και την μετατροπή του παράκτιου μετώπου σε μια πιο **βιώσιμη ζώνη αστικής εκτόνωσης**. Γι' αυτούς του λόγους επιλέγουμε τη περιοχή αυτή, για να εξετάσουμε πως η υφιστάμενη κατάσταση με τις δυναμικές και αδυναμίες της, θα επηρεαστεί από του μελλοντικούς σχεδιασμούς και πως τελικά θα λειτουργήσει ή θα πρέπει να λειτουργήσει ως **σύνδεσμος πόλης και θάλασσας**, με τοπικό και υπερτοπικό χαρακτήρα.

- Η πόλη εξαπλώνεται προς τη θάλασσα (Όριο βουνού-θάλασσας)
- Ήδη πυκνοκατοικημένη περιοχή
- Δεν είναι κέντρο αλλά πέρασμα
- Κακοδιατηρημένες υποδομές, προβλήματα καθημερινότητας
- Αυξανόμενος πληθυσμός
- Έλλειψη χώρων εκτόνωσης
- Ασύνδετη παράκτια περιοχή σε σχέση με πόλη
- Προοπτικές ανάπτυξης πόλης
- Μεγάλο επενδυτικό ενδιαφέρον



# Γ.1.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

S

## Δυνατά σημεία

Συνύπαρξη χρήσεων εμπορικών, εκπαίδευσης, εστίασης κ.α. στις περιοχές γενικής κατοικίας  
Γειτνίαση με κύριες διασυνδέσεις της χώρας με το εξωτερικό (Λιμάνια Πειραιά, Εθνική Οδός)  
Απόθεμα κατοικιών, σύγχρονων και παλαιότερων (οι δεύτερες ενδεχομένως οικονομικά προσιτές)  
Γεωγραφική θέση της πόλης (ανάμεσα σε βουνό και θάλασσα)

W

## Αδυναμίες

Η αποκοπή των κατοίκων από το παράλιο μέτωπο και τη θάλασσα  
Συγκέντρωση εγκαταστάσεων σημαντικότητας περιφερειακού και εθνικού επιπέδου στη περιοχή  
Κτήρια σε ακραία, εκ των οποίων κάποια είναι πολιτισμικού ενδιαφέροντος  
Ανεπάρκεια χώρων πρασίνου και αναψυχής  
Έλλειψη πρόσβασης και ανάπτυξης κοινωνικών, καλλιτεχνικών κ.α. δραστηριοτήτων στο Παραλιακό Μέτωπο

O

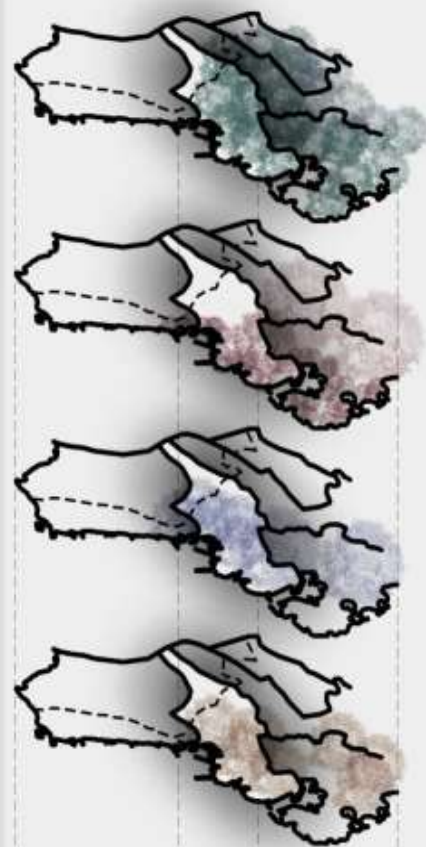
## Ευκαιρίες

Η μεγάλη επενδυτική δραστηριότητα της COSCO, ύψους 300 εκ. ευρώ στη περιοχή, με πρόβλεψη τη δημιουργία ενός πόλου υπετοπικής εμβέλειας για την αναβάθμιση του δυτικού Πειραιά, με χρήσεις πολιτισμού, εκπαίδευσης, υγείας, αθλητισμού, πρασίνου και αναψυχής.  
Η επανόχρηση εγκαταλελειμμένων, πρώην βιομηχανικών εκτάσεων, με νέες χρήσεις ή και η ανάδειξή τους ως πολιτιστικούς χώρους  
Η παραχώρηση εκτάσεων στο παραλιακό μέτωπο από τον Ο.Λ.Π. Α.Ε.

T

## Απειλές

Η αλλοτρίωση της περιοχής (ως φυσικό τοπίο και ως κατοικημένη περιοχή-γειτονιά), λόγω των επερχόμενων βιομηχανικών εγκαταστάσεων που προβλέπεται να υλοποιηθούν  
Η ανάπτυξη του Παράλιου Μετώπου με αποκλειστικά οικονομικούς-επιχειρηματικούς άρους  
Η προοπτική δημιουργίας συνθηκών που θα επιβαρύνουν το περιβάλλον και τη ποιότητα ζωής των κατοίκων (π.χ. ατμοσφαιρική ρύπανση και θόρυβος από την ανάπτυξη της βιομηχανίας, των μεταφορών κτλ.)  
Πιέσεις του ανταγωνισμού από πολυκαταστήματα και εμπορικά κέντρα



## ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT  
ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ  
ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ  
ΖΩΝΗΣ  
ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ  
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ

Γ.1  
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πόλη είναι αποκλεισμένη και κλειστή, χωρίς την δυνατότητα εκτόνωσης προς οποιαδήποτε κατεύθυνση<sup>1</sup>. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την αποκοπή του πληθυσμού από το φυσικό περιβάλλον της πόλης. Η ιδιαιτερότητα της περιοχής είναι πως βρίσκεται στην προνομιακή θέση μεταξύ βουνού και θάλασσας, παρ'όλο που δεν παρουσιάζονται συνδέσεις-σχές μεταξύ τους<sup>2</sup>.

Το γεγονός πως υπάρχουν μεγάλες ασυμβατότητες στις χρήσεις κατά μήκος της παράλιας ζώνης εντείνει την αποκοπή των σκέσεων που θα μπορούσαν να αναπτυχθούν μεταξύ της πόλης και της θάλασσας<sup>3</sup>. Η διαστρωμάτωση στην ευρύτερη περιοχή είναι έντονη και η αλληλοεπικάλυψη των χρήσεων προφανής. Παρόσο κρίνουμε πως η κατανομή των κτηρίων βιομηχανικής χρήσεως στο πιο προνομιακό κομμάτι της πόλης είναι λάθος.

Η περιοχή σε εθνικό επίπεδο αποτελεί σταθμό πέρασμα ταυτόχρονα<sup>4</sup>. Η σημασία της περιοχής φαίνεται να κλιμακώνεται με την εκμετάλλευση των λιμένων από διεθνείς εταιρείες και την δημιουργία δικτύων σε παγκόσμιο επίπεδο<sup>5</sup>. Από μια ανάλυση των βιομηχανικών κτηρίων (ενεργίων και μη) και συμπεραίνουμε πως πέραν της χωροθέτησής τους, παρουσιάζουν ασυμβατότητες με την πόλη που ενοχλούν στην ποιότητα ζωής των κατοίκων περίε<sup>6</sup>. Είναι ξεκάθαρο πως ο κάθε δήμος αντιμετωπίζει την παράκτια ζώνη διαφορετικά<sup>7</sup> καθώς η κάθε περιοχή έχει άλλες ανάγκες. Συγκεκριμένα για τον δήμο Δραπετσώνας - Κερατσινίου φαίνεται να υπάρχει πολύ πυκνή κατοίκηση σε όλη την έκταση της πόλης, με ελάχιστους χώρους εκτόνωσης και δυσανάλογη κατανομή των χρήσεων αφού μεγάλο ποσοστό της έκτασης της περιοχής δεν αφορά άμεσα την πόλη<sup>8</sup>.

Κρίνουμε επίσης πως έχει ξεκινήσει από καιρό μια ευαισθητοποίηση της διοίκησης και των κατοίκων όσον αφορά το θέμα της παράκτιας ζώνης με διάφορες προτάσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων να έχουν γίνει<sup>9</sup>. Συγκεκριμένα επίσης ο δήμος Δραπετσώνας - Κερατσινίου έχει χάσει αμελητοίο αριθμό πληθυσμού συγκριτικά με τις γύρω περιοχές, ενώ το ποσοστό ανεργείας για τους νέους που προτίθενται να δουλέψουν στις βιομηχανίες του μετώπου είναι πολύ χαμηλό. Εάν αντιπαραλάβουμε αυτά τα δεδομένα με τα ποσοστά μορφωτικού επιπέδου<sup>10</sup> συμπεραίνουμε πως το μέτωπο έλκει τοπικό πληθυσμό με χαμηλό μορφωτικό επίπεδο. Αυτό μας ενδιαφέρει πάρα πολύ καθώς αφορά άμεσα τον σχεδιασμό και τις επεμβάσεις που γίνονται.

Δεν μπορούμε να αρνηθούμε πως οι βιομηχανίες προσφέρουν δουλεία στην τοπική κοινότητα, το ερώτημα είναι με τι όρους, τι συμβιβασμούς και τι επιπτώσεις θα υπάρξουν όχι μόνο για την περιοχή του δήμου καθώς η περιοχή πλέον παίρνει σημασία υπερτοπικού επιπέδου. Είναι ξεκάθαρο πως η περιοχή έχει πάρα πολλές προοπτικές ανάπτυξης<sup>11</sup> κυρίως οικονομικής. Η ανερχόμενη ανάπτυξη όμως πρέπει να φροντίσουμε πως δεν θα γίνει μόνο για οικονομικούς λόγους.

- ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ:
- 1. βλ. Χ.Β.3.1
  - 2. βλ. Δ.Β.1.1
  - 3. βλ. Χ.Β.1.3
  - 4. βλ. Χ.Β.1.4
  - 5. βλ. Χ.Β.1.5
  - 6. βλ. Χ.Β.1.6
  - 7. βλ. Χ.Β.1.7
  - 8. βλ. Χ.Β.1.8
  - 9. βλ. Χ.Β.1.7 και Δ.Β.1.1
  - 10. βλ. Χ.Β.2.2
  - 11. βλ. Χ.Β.3.1

# ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

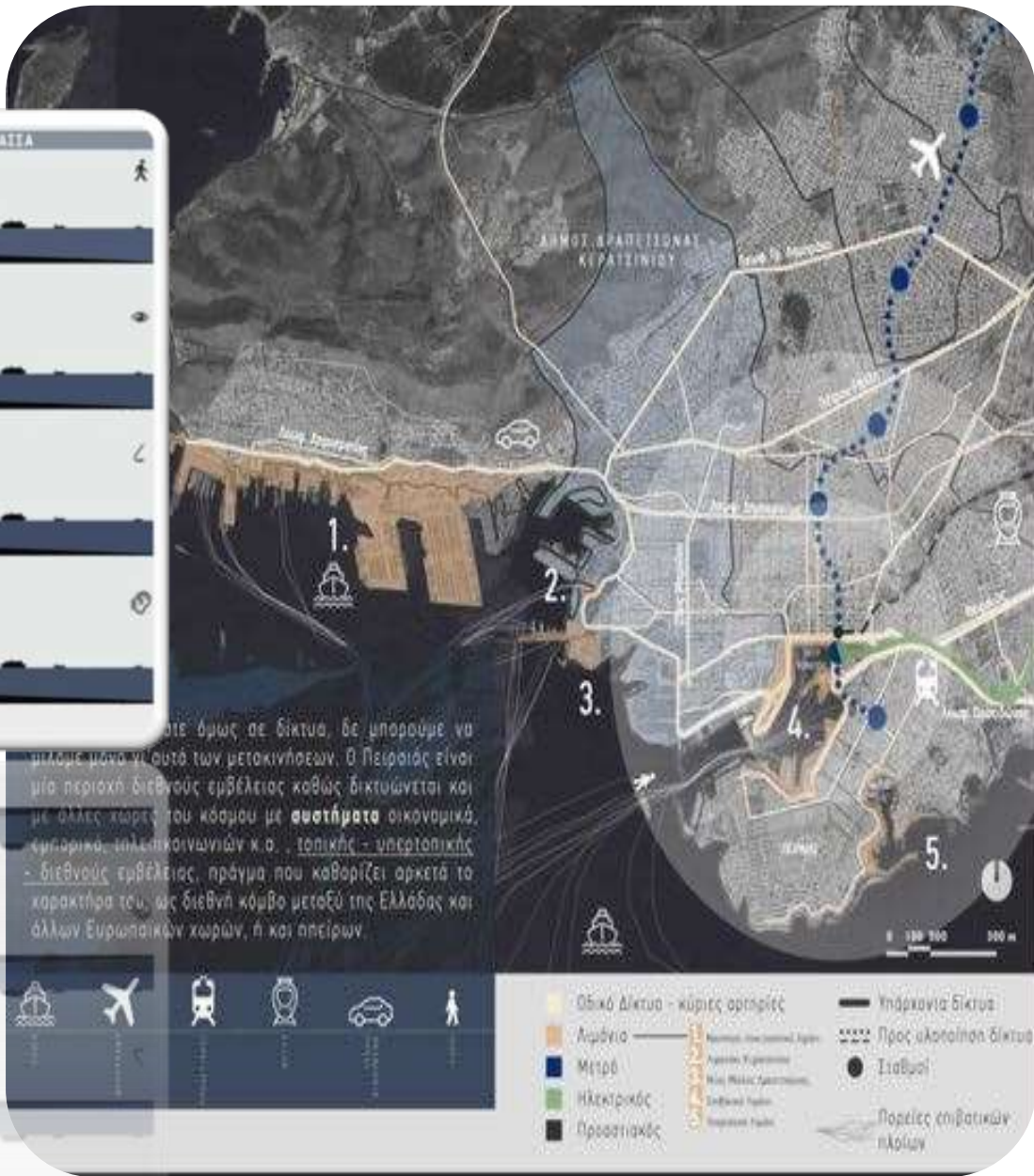
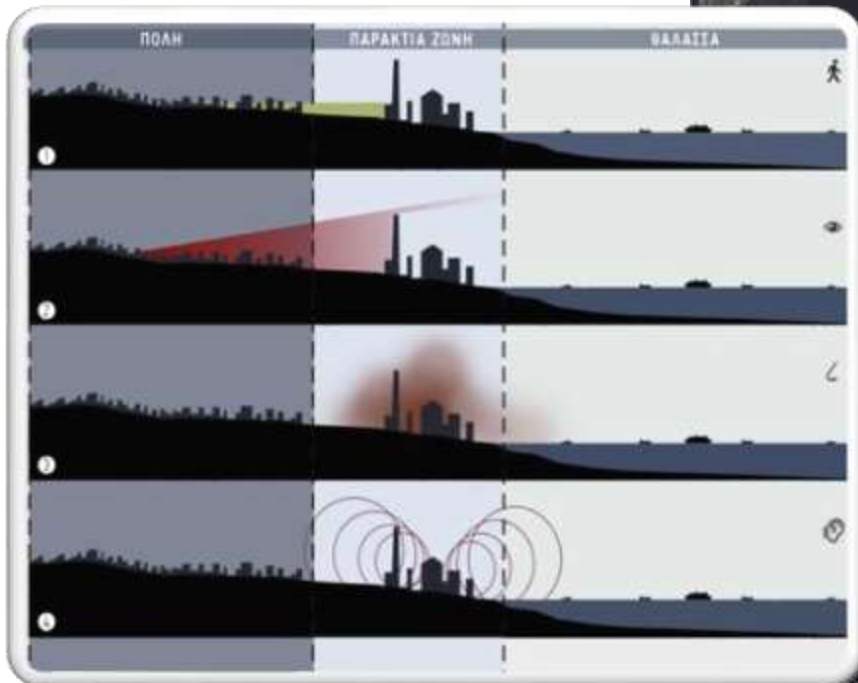
## 1. Βιβλία

Άγγελιδης Μ., Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη, Συμμετρία, Δεκέμβριος 2000  
Κουκαλάς Γ., Ζητήματα χωρικής ανάπτυξης - Θεωρητικές προσεγγίσεις και πολιτικές, Κριτική σκέψη, 2004  
Καρύδης Δ. Ν., Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας, Παπασωτηρίου, 2006

## 1. Ιστοσελίδες

[www.archntua.gr](http://www.archntua.gr)  
[www.panorma.gr](http://www.panorma.gr)  
[www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)  
[www.athenssocialatlas.gr](http://www.athenssocialatlas.gr)  
[www.greekshippingmiracle.org](http://www.greekshippingmiracle.org)  
[www.ametro.gr](http://www.ametro.gr)  
[www.ktimatologia.gr](http://www.ktimatologia.gr)  
[www.geodata.gov.gr](http://www.geodata.gov.gr)  
[www.keratsini-drapetsona.gr](http://www.keratsini-drapetsona.gr)  
[www.peiraeus.gov.gr](http://www.peiraeus.gov.gr)  
[www.koridallos.gr](http://www.koridallos.gr)  
[www.perama.gr](http://www.perama.gr)  
[www.nikaia-rentis.gov.gr](http://www.nikaia-rentis.gov.gr)

Β  
Ι  
Β  
Λ  
Ι  
Ο  
Γ  
Ρ  
Α  
Φ  
Ι  
Α

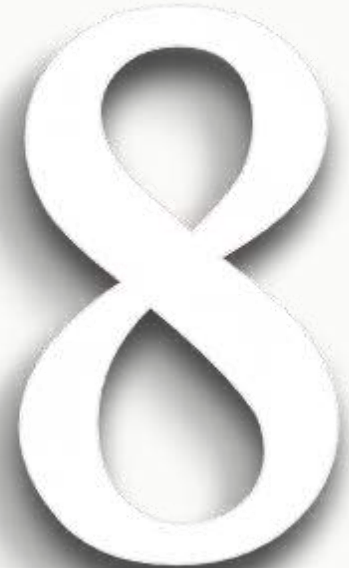


... με όμως σε δίκτυα, δε μπορούμε να μιλάμε μόνο για αυτά των μετακινήσεων. Η Πειραιάς είναι μία περιοχή διεθνούς εμβέλειας καθώς δικτυώνεται και με άλλες χώρες του κόσμου με συστήματα οικονομικά, εμπορικά, τηλεπικοινωνιών κ.α., τοπικής - υπερτοπικής - διεθνούς εμβέλειας, πράγμα που καθορίζει αρκετά το χαρακτήρα του, ως διεθνή κόμβο μεταξύ της Ελλάδας και άλλων Ευρωπαϊκών χωρών, ή και ηπείρων.

Πολεοδομία & Χωρικός Σχεδιασμός 3 \_ Φροντιστήριο : Θεοδωρά, Γ., Τσίγκας, Ε., Χαρολαμπίδου, Β. \_ 2018-2019  
 Εμπέογλου Ν. \_ Κανατούρης Ι. \_ Ζακυνθινού Ν. \_ Καλυφόμεματος Π.

Κόσσυφα Φ. \_ Μουστακάκη Γ. \_ Οικονόμου Ο. \_  
Σιδηρόπουλος Κ.

Προσδιορισμός της σχέσης Ζωνών Προστασίας  
της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά και  
Σαλαμίνας με τον περιβάλλοντα χώρο







ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΩΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ & ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ III:



**ΘΕΜΑ**

Προσδιορισμός της σχέσης ζωνών Προστασίας της Περιφερειακής Ενότητας Πάφου και Σαλαμίνας με τον περιβάλλοντα αστικό ιστό

**ΕΡΓΑΣΤΕΣ**

ΚΟΣΣΥΦΑ Φ. ατ15024  
ΜΟΥΣΤΑΚΑΚΗ Γ. ατ15512  
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Ο. ατ15550  
ΣΙΑΦΡΟΠΟΥΛΟΣ Κ. ατ15077

Ακρόγ. 1ης: 2018-2019

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ  
Π.ΘΕΟΔΩΡΑ



ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΩΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ



**ΕΡΓΑΣΤΕΣ**

ΚΟΣΣΥΦΑ Φ. ατ15024  
ΜΟΥΣΤΑΚΑΚΗ Γ. ατ15512  
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Ο. ατ15550  
ΣΙΑΦΡΟΠΟΥΛΟΣ Κ. ατ15077

Ακρόγ. 1ης: 2018-2019

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ  
Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ  
ΔΙΔΑΚΤΡΙΑ ΕΥΘΥΝΗ

Ακρόγ. 1ης: 2018-2019

ΣΙΑΦΡΟΠΟΥΛΟΣ Κ. ατ15077  
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Ο. ατ15550  
ΜΟΥΣΤΑΚΑΚΗ Γ. ατ15512  
ΚΟΣΣΥΦΑ Φ. ατ15024

© Yiota Theodora



ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ & ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ III:



**ΖΗΤΗΜΑ**

Προαδιορισμός της σχέσης Ζωνών Προστασίας της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά και Σαλαμίνας με τον περιβάλλοντα αστικό ιστό

**ΣΠΟΥΔΑΙΣΤΕΣ**

<b>ΚΟΙΣΥΦΑ Φ.</b>	<b>ar15024</b>
<b>ΜΟΥΣΤΑΚΑΚΗ Γ.</b>	<b>ar15512</b>
<b>ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Θ.</b>	<b>ar15550</b>
<b>ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΣ Κ.</b>	<b>ar15077</b>

Ακαδ. έτος: 2018-2019

**ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ**

**Π.ΘΕΟΔΩΡΑ**

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:**

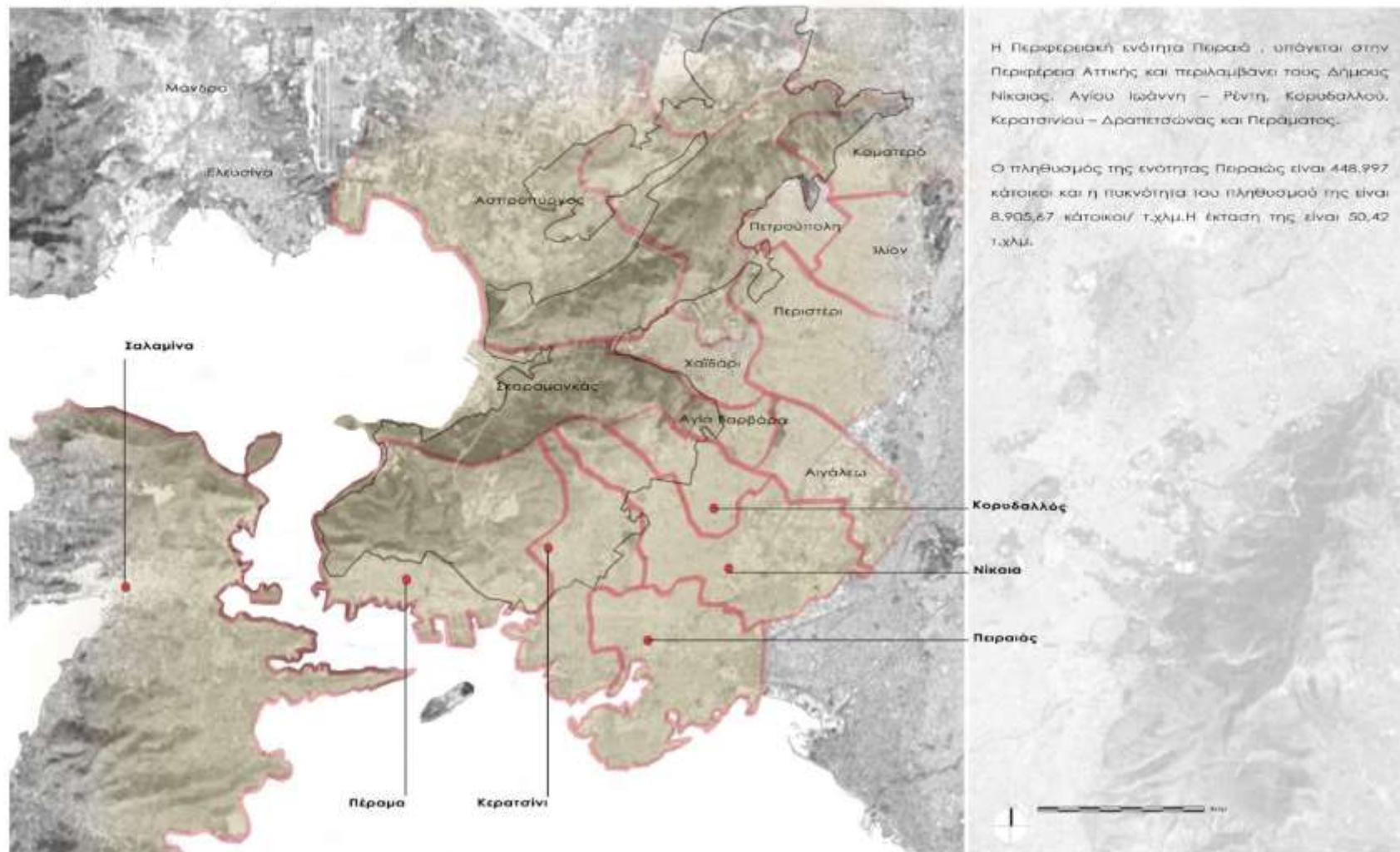
1. Εισαγωγή	
1.1. Χωρικό επίπεδο αναφοράς - γεωγραφική θέση.....	2
1.2. Τι ορίζουμε ως Ζώνες Προστασίας.....	3
1.3. Φορείς Διαχείρισης.....	4
1.4. Σχέσεις νομοθεσίας και διατάξεων (ΦΕΚ) Πειραιάς - Σαλαμίνα.....	5
1.5. Ιστορικοί σταθμοί ισχύουσας νομοθεσίας - διατάξεων Ζωνών Προστασίας.....	6
2. Υφιστάμενη κατάσταση	
2.1. Εντοπισμός χώρων & Ζωνών προστασίας στο χωρικό επίπεδο αναφοράς.....	7
2.2. Ποσοστά κάλυψης προστατευόμενων περιοχών φύτευσης - αρχαιολογικών χώρων - βιομηχανικών ζωνών.....	8
2.3. Χρήσεις γης και προσβάσεις.....	9
2.3.1. Σχέση χωρικού - δομημένου (χρήσεις - δραστηριότητες).....	10
2.3.2. Προσβασιμότητα και συστήματα μεταφορών.....	11
2.3.3. Οχλούσες Δραστηριότητες μεταξύ των Περιοχών Προστασίας.....	12
2.4. Ανάλυση κοινωνικών στοιχείων Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά και Σαλαμίνας.....	13
2.5. Στρατηγικές - Πολιτικές - Σχεδιασμοί	
2.5.1. Σε υπερτοπική κλίμακα.....	14
2.5.2. Σε τοπική κλίμακα.....	15
2.6. Σχέσεις συνύπαρξης - ώσμωσης	
2.6.1. Τομές.....	17
2.6.2. Ανάλυση.....	18
3. Αξιολόγηση.....	19
Βιβλιογραφία - Πηγές.....	20

**Ζώνες προστασίας**

**1. Εισαγωγή**

**1.1 Χωρικό επίπεδο αναφοράς - γεωγραφική θέση**

**Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά και Σαλαμίνα**



Η Περιφερειακή ενότητα Πειραιά , υπάγεται στην Περιφέρεια Αττικής και περιλαμβάνει τους Δήμους Νίκαιας, Αγίου Ιωάννη – Ρέντη, Κορυθαλλού, Κερατσινίου – Δραπετσώνας και Πέραμτος.

Ο πληθυσμός της ενότητας Πειραιώς είναι 448.997 κάτοικοι και η πυκνότητα του πληθυσμού της είναι 8.905,67 κάτοικοι/ τ.χλμ.Η έκταση της είναι 50,42 τ.χλμ.

## Ζώνες προστασίας

### 1. Εισαγωγή

#### 1.2. Τι ορίζουμε ως Ζώνες Προστασίας:

Περιοχές προστασίας (ΠΠ), είναι οι περιοχές-χώροι που υπάγονται σε ίδιο νομικό καθεστώς για την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος ( Δάση – δασικές εκτάσεις, Αρχαιολογικοί χώροι, Ιστορικοί τόποι, Τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους – περιβάλλοντος, Ζώνη αιγιαλού - παραλίας, Ζώνη ρέματος, ποταμών - παραθαλάσσιες ή παραποτάμιες ζώνες, Γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας , Περιοχές – προστασίας βάσει των διατάξεων των Ν.1650/86 και Ν.3937/2011, Ζώνες προστασίας ορεινών όγκων κλπ.).

Σύμφωνα με τα Άρθρα 15 - 16 του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας οι ζώνες Προστασίας χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

#### Α. Περιοχές Απολύτου Προστασίας (ΠΠ 1):

Στις περιοχές αυτές απαγορεύεται οποιαδήποτε δόμηση.

#### Β. Περιοχές Προστασίας (ΠΠ 2):

Στις περιοχές αυτές ανάλογα με το χαρακτήρα και τον επιδιωκόμενο βαθμό προστασίας, είναι δυνατόν να επιτρέπονται χρήσεις, σύμφωνα με την ειδική πολεοδομική λειτουργία.

#### Γ. Περιοχές Μερικής Εξειδικευμένης Προστασίας (ΠΕΠ 2).

#### Δ. Λοιπές Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ 3).

Στις παραπάνω περιοχές ανάλογα με το χαρακτήρα τους και τον επιδιωκόμενο βαθμό προστασίας τους, είναι δυνατό να επιτρέπονται κατηγορίες χρήσεων σύμφωνα με την ειδική πολεοδομική λειτουργία τους από τα άρθρα 13 και 14, εφόσον δεν αντίκεινται στο καθεστώς προστασίας που τις διέπει.

Ακόμη, δύναται να προτείνονται και περιοχές οι οποίες απαιτείται να υποχθούν σε καθεστώς προστασίας – διατήρησης του φυσικού περιβάλλοντος και του τοπίου, για την εξισορρόπηση αστικών επιβαρύνσεων, σύμφωνα με τις σχετικές κατευθύνσεις (ευρωπαϊκές, εθνικές) και την τεκμηρίωση του σχεδιασμού.

## Ζώνες προστασίας

### 1. Εισαγωγή

#### 1.3. Φορείς Διαχείρισης

**1. Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας** (πρώην Υπουργείο Περιβάλλοντος Φωροταξίας και Δημοσίων Έργων):

Ήταν και είναι αρμόδιο τόσο για την προώθηση ρυθμίσεων χρήσεων γης, όρων και περιορισμών όσο και για τη χορήγηση προεγκρίσεων, χωροθέτησης και εγκρίσεων περιβαλλοντικών όρων έργων και δραστηριοτήτων.

**2. Υπουργείο Οικονομικών:**

Είναι ο αρμόδιος φορέας για τη διοίκηση και διαχείριση του αιγιαλού και της παραλίας. Σύμφωνα με το Ν.2971/2001 ορίζεται ως κεντρικός φορέας διαχείρισης του αιγιαλού στις εκάστοτε Κτηματικές Υπηρεσίες, που υπάγονται στο Υπουργείο.

**3. Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού:**

Είναι το αρμόδιο υπουργείο για την προστασία των αρχαιολογικών χώρων και μνημείων και της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς.

**4. Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης:**

Οι δήμοι διοικούν ότι ανήκει και διαδραματίζεται στην έκτασή τους σε επίπεδο τοπικών ζητημάτων και αυτό το επιτυγχάνουν, καθώς είναι ανεξάρτητοι διοικητικά και οικονομικά.

**5. Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ):**

Αποτέλεσε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, με πλήρη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, που εποπτευόταν από τον Υπουργό Περιβάλλοντος Φωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Αποτέλεσε τον φορέα συνολικής και επιτελικής διαχείρισης των χωροταξικών, πολεοδομικών και περιβαλλοντικών πραγμάτων της Αθήνας και της ευρύτερης περιοχής της με σημαντικό ρόλο στη δημιουργία του Προεδρικού Διατάγματος, που εξέδωσε το ΠΠΕΦΨΔΕ το 2004 με θέμα "Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Υαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας".

**6. Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:**

Είναι υπεύθυνο για ελέγχους και επιθεωρήσεις για την καταπολέμηση της αλιευτικής δραστηριότητας, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση λόγω ναυσιπλοΐας και τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

## Ζώνες προστασίας

## 1. Εισαγωγή

## 1.4. Σχέσεις νομοθεσίας και διατάξεων (ΦΕΚ) Πειραιώς - Σαλαμίνας

## Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά και Σαλαμίνας

ΟΛΠ ΚΑΙ ΕΔΡΑΙΩΣΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΚΗΡΥΞΕΙΣ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΤΟΠΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΚΑΙ ΖΩΝΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	
<p>ΦΕΚ 166/Α/15.05.1930, περί οργανώσεως του λιμένος Πειραιώς Ο.Α.Π.</p> <p>ΦΕΚ 252/Α/29.10.1950, περί Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και ΦΕΚ 8/Α/08.01.1951 περί κυρώσεως τροποποιήσεως του υπ' αριθμ. 1559/1950 Αναγκ. Νόμου περί Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς</p> <p>ΦΕΚ 59/Α/03.06.1954, περί επεκτάσεως της περιοχής του Λιμένος Πειραιώς επί παραλίω της Κοινότητας Ασπροπόργου</p> <p>ΦΕΚ 63/Α/11.05.1957, περί επεκτάσεως της περιοχής του Λιμένος Πειραιώς</p> <p>ΦΕΚ 93/Α/23.06.1962, περί επεκτάσεως της περιοχής του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς εις τμήμα της χερσονήσου Κυνασούρας</p> <p>ΦΕΚ 429/Β/08.07.1966, περί χαρακτηρισμού ως αρχαιολογικών χώρων και ιστορικών διατηρητέων μνημείων</p> <p>ΦΕΚ 40/Α/26.02.1968, περί επεκτάσεως της περιοχής του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς απέναν του αεραίου προβλήτου Περάματος μέχρι των ορίων του Ναυσταθμού και Β) εις την θάλασσαν της Ακτής Πρωτομάστη</p> <p>ΦΕΚ 194/Β/15.04.1968, περί επεκτάσεως της χερσαίας ζώνης του Λιμένος Πειραιώς εις την περιοχήν Κυνασούρας της Νήσου Σαλαμίνας</p> <p>ΦΕΚ 64/Β/03.02.1969, περί κηρύξεως ως ιστορικός διατηρητέων Μνημείων</p> <p>ΦΕΚ 164/Α/04.08.1970, περί επεκτάσεως της περιοχής του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς εις τα παράλια της νήσου Σαλαμίνας</p> <p>ΦΕΚ 177/Α/17.08.1970, περί επεκτάσεως της χερσαίας ζώνης του Ο.Α.Π. εις την περιοχήν Περάματος</p> <p>ΦΕΚ 13/Α/30.01.1975, περί επεκτάσεως της περιοχής του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς επί των παραλίω των νήσων Φυτιλλίας, Αταλάντης και Χορφαίων Ικρωίων</p>	<p>ΦΕΚ 411/Α/18.09.1935, περί σχεδίου ρυμοτομίας και ελαχίστων ορίων οικοπέδων Αμπελακίων - Σαλαμίνας</p> <p>ΦΕΚ 37/Β/19.01.1945, περί κηρύξεως αρχαιολογικού χώρου εν τη θάλασση Μαγούλα Σαλαμίνας</p> <p>ΦΕΚ 309/Β/26.05.1982, χαρακτηρισμός του χώρου της ναυμαχίας της Σαλαμίνας ως αρχαιολογικού-ιστορικού τόπου</p> <p>ΦΕΚ 592/Α/21.10.1985, έγκριση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠ) του Δήμου Σαλαμίνας και των Κοινοτήτων Αμπελακίων, Ξεληνίων και Κιαντίου</p> <p>ΦΕΚ 104/Β/18.02.1992, καθορισμός ζωνών Α και Β προστασίας του αρχαιολογικού χώρου Αμπελακίων</p> <p>ΦΕΚ 1105/Α/12.12.1997, τροποποίηση γενικού πολεοδομικού σχεδίου του δήμου Σαλαμίνας και των κοινοτήτων Αμπελακίων, Ξεληνίων και Κιαντίου</p> <p>ΦΕΚ 1324/Β/11.10.2001, συμπληρωματική κήρυξη ως αρχαιολογικού χώρου της θαλάσσιας περιοχής στους όρους Αμπελακίων και Ξεληνίων Σαλαμίνας</p> <p>ΦΕΚ 1459/Β/26.10.2001, θεσμοθέτηση Ζώνης Α απόλυτου προστασίας και οριοθέτηση Ζώνης Β προστασίας στη χερσονήσο Κυνασούρας Σαλαμίνας</p> <p>ΦΕΚ 1041/Α/27.09.2005, κήρυξη ως αναδασοφυλάξιας έκτασης έκτασης 125,960 στρ. στη θαλάσσια ζώνη "Κυνασούρα" του Δήμου Αμπελακίων νήσου Σαλαμίνας της Νομαρχίας Πειραιά</p> <p>ΦΕΚ 889/Β/13.07.2006, έγκριση ανακαθορισμού της Ζώνης Α' Προστασίας του αρχαιολογικού χώρου των Αμπελακίων</p> <p>ΦΕΚ 477/Α/ΑΠ/30.09.2009, έγκριση μερικού ανακαθορισμού των θεσμοθετημένων ορίων των Ζωνών Α' και Β</p> <p>ΦΕΚ 68/Α/Α/1/08.03.2013, όροι δόμησης και χρήσεως γης στην περιοχή του ναυπηγοεπισκευαστικού λιμένα Οργανισμού Λιμένος Πειραιά ΑΕ</p> <p>ΦΕΚ 302/Α/ΑΠ/17.09.2014, τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Δ. Σαλαμίνας και των Κοινοτήτων Αμπελακίων, Ξεληνίων και Κιαντίου</p>	<p>Ο ΟΛΠ ιδρύεται το 1930 με αρχική περιοχή δραστηριοποίησής από το τμήμα του Μικρολιμανού έως το Πέραμα. Σταδιακά, έως το 1975 ο ΟΛΠ ήδη καταλαμβάνει χερσαία και θαλάσσια ζώνη (συνήσοχα ΦΕΚ), στις οποίες περιλαμβάνονται τμήμα της ανατολικής Σαλαμίνας, η παράλια ζώνη των ορειών Αμπελακίων και Καματερό καθώς και η χερσονήσος της Κυνασούρας</p> <p>Μεταξύ αυτής της περιόδου, συγκεκριμένα το 1965, κηρύσσεται ως αρχαιολογικός χώρος η θέση Μαγούλα Σαλαμίνας ( ΦΕΚ 37/Β/19.01.1945) ενώ ακολουθούν άλλα δύο ΦΕΚ χαρακτηρισμού και κήρυξης μνημείων, ΦΕΚ 429/Β/08.07.1966, ΦΕΚ 64/Β/03.02.1969</p> <p>Σημαντικό στάδιο του θεσμικού πλαισίου αποτελεί ο χαρακτηρισμός του χώρου της ναυμαχίας της Σαλαμίνας ως αρχαιολογικού-ιστορικού τόπου και λίγο αργότερα ο καθορισμός των ζωνών προστασίας της χερσονήσου όπου μέχρι σήμερα είναι αντικείμενο διαπραγματεύσεως ως προς τους όρους χρήσεως και της αποκατάστασής του τόπου</p>

Ζώνες προστασίας

1. Εισαγωγή

1.5. Ιστορικοί σταθμοί ισχύουσας νομοθεσίας - διατάξεων Ζωνών Προστασίας

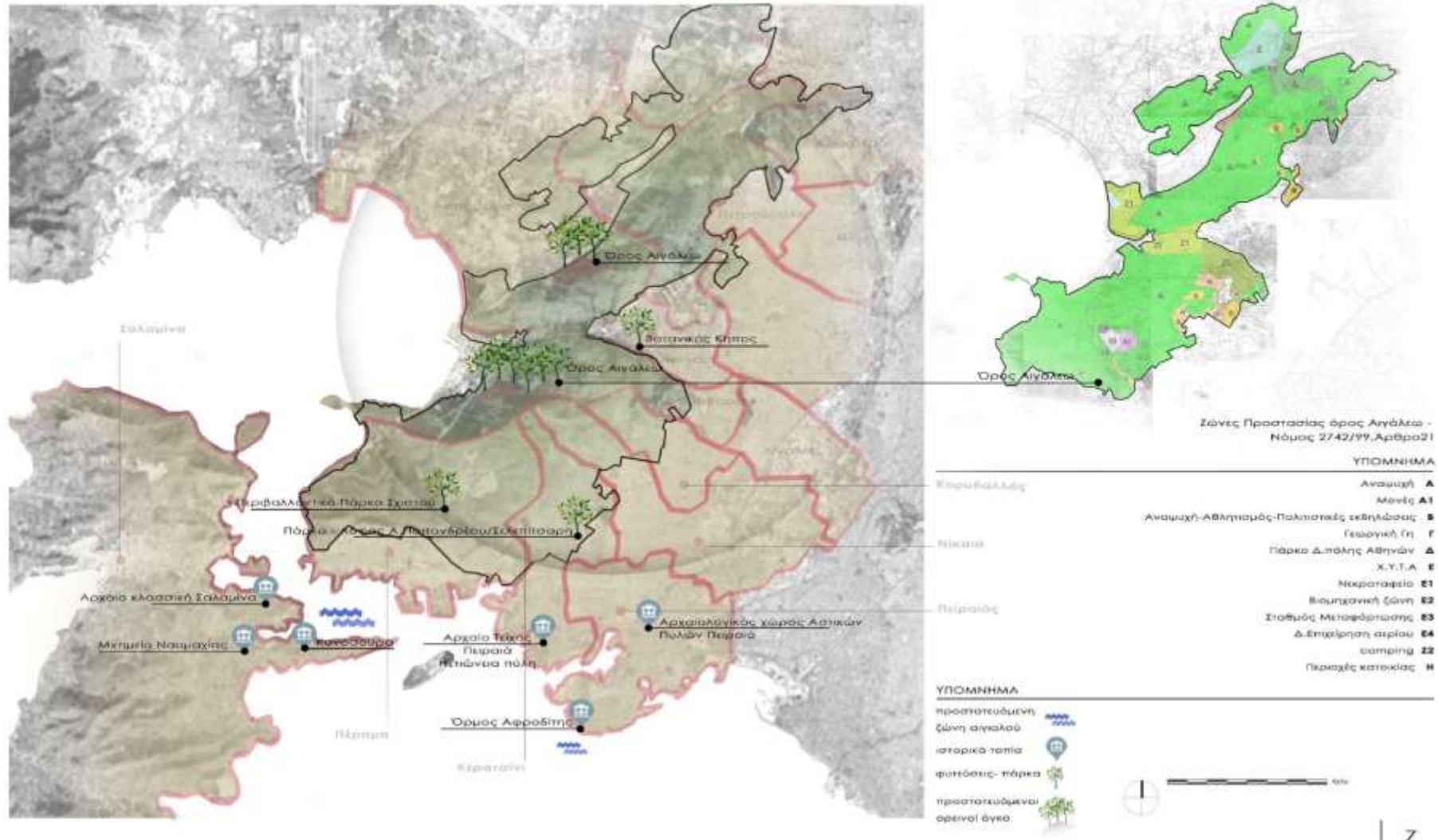
	<p><b>1969</b></p> <p><b>ΟΡΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ: Πέραμα, Κερατσίνι, Νίκαια, Κορυδαλλός</b></p> <p>Υπολογική απόφαση αρ.Κ.25638/1969 ΦΕΚ669/τ.Β/ 30.11.1968 &amp; ΦΕΚ236/τ.Β/04.04.1969</p> <p>Το όρος Αιγάλεω χαρακτηρίστηκε ως τόπος χρήζων ειδικής προστασίας λόγω φυσικού κάλλους. Ο χαρακτηρισμός αυτός ενίσχυσε την προστασία του, αλλά τα φυσικά όρια του βουνού και η έκταση των δασικών του εκτάσεων συρρικνώθηκαν.</p>	<p>Η προστατευτέα περιοχή από το 1934 έως το 1999 διέπονταν αποκλειστικά από τη δασική νομοθεσία που παρέχει τον αντίστοιχο βαθμό προστασίας. Η προστασία αυτή όμως δεν μπόρεσε να ανακόψει την επέκταση του αστικού ιστού από την πλευρά του Λικονοπέδιου, ούτε την κακοποίηση του βουνού από υποβαθμιστικές επενέργειες</p>
<p><b>ΣΑΛΑΜΙΝΑ</b> <b>1992</b></p> <p>ΦΕΚ 104/Β/18.02.1992</p> <p>Καθορισμός ζωνών Α και Β προστασίας του αρχαιολογικού χώρου Αμπελακίων Σαλαμίνας</p>	<p><b>1984</b></p> <p><b>ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ - ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ</b></p> <p>Π.δ/γμρ 267 &amp; 30392/29.7.2003 27.3.1984 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος</p> <p>Λόφος Σαλπιτσάρη</p> <p>Στην περιοχή επιτρέπονται μόνο οι χρήσεις και υπό τους όρους και περιορισμούς δόμησης που προβλέπονται</p> <p>Όμιλος Αγίων Νικολάου</p> <p>Η περιοχή προτείνεται να αναπλαστεί με λειτουργίες αναμνηστικής και με εξυπηρευτικές για τους ερασιτέχνες αθλούς</p>	<p><b>ΝΙΚΑΙΑ - ΑΓ.Ι.ΡΕΝΤΗ</b></p> <p>ΦΕΚ 267Α/18.4.84</p> <p>Ζώνη προστασίας Αιγάλεω όρος</p> <p>Χώροι κοινόχρηστων και κοινωφελών λειτουργιών &amp; περιορισμοί δόμησης κοινωφελών κτιρίων</p>
<p>Τροποποίηση ΦΕΚ 104/Β/18.02.1992 περί καθορισμού ζωνών Α και Β προστασίας</p> <p><b>1995</b></p> <p>ΦΕΚ 456/Β/24.05.1995</p>	<p><b>1999</b></p> <p>Προτείνεται η κατεύθυνση διασφάλισης του χαρακτήρα του ως χώρου στον οποίο προστατεύεται και ενισχύεται η υπάρχουσα βλάστηση</p>	<p><b>ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ</b></p> <p>ΦΕΚ 207Α/17.10.99 Ν.2742/99</p> <p>Ζώνη προστασίας Α, Αιγάλεω όρος</p> <p>Η Ζώνη Α καθορίζεται ως περιοχή απόλυτης προστασίας</p> <p>Ζώνη προστασίας Β, Αιγάλεω όρος</p> <p>Η περιοχή αυτή προτείνεται να χαρακτηριστεί ως περιστατικό πράσινο</p>
<p>ΦΕΚ 456/Β/24.05.1995</p> <p>Θεσμοθέτηση ζώνης Α απόλυτου προστασίας και οριοθέτηση ζώνης Β προστασίας στη χερσόνησο Κυνουσσόρας Σαλαμίνας Ν.Αττικής</p> <p><b>2004</b></p> <p>ΦΕΚ 456/Β/24.05.1995</p>	<p>Ν. 2742/1999</p> <p>Ζώνη προστασίας Α, Αιγάλεω όρος</p> <p>Η Ζώνη Α καθορίζεται ως περιοχή απόλυτης προστασίας και αποκτάται ο φυσικός περιβάλλοντος στην οποία επιτρέπεται μόνο η εγκατάσταση υπαίθριων ή ημιυπαίθριων καθιστικών, περίπτερα αναμνηστικής σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του</p>	<p>Ζώνη προστασίας Β, Αιγάλεω όρος</p> <p>Η περιοχή αυτή προτείνεται να χαρακτηριστεί ως περιστατικό πράσινο</p>
<p>ΦΕΚ 889/Β/12.07.2006</p> <p>Έγκριση ανακαθορισμού της ζώνης Α' Προστασίας του αρχαιολογικού χώρου Αμπελακίων Σαλαμίνας</p> <p><b>2006</b></p> <p>ΦΕΚ 456/Β/24.05.1995</p>	<p>Ζώνη προστασίας Β, Αιγάλεω όρος</p> <p>Περιοχή μεταξύ της ζώνης Α και του ορίου του σχεδίου πόλης και επέκτασής του</p> <p>Η περιοχή αυτή προτείνεται να χαρακτηριστεί ως Ελεύθερος χώρος εξωαστικού πρασίνου</p> <p>Επιτρέπονται μόνο εγκαταστάσεις υπαίθριων ή ημιυπαίθριων καθιστικών (περίπτερα αναμνηστικής) καθώς και αναμνηστήρια</p>	<p>Ζώνη προστασίας Β, Αιγάλεω όρος</p> <p>περιοχή Διομηδείου Βοτανικού</p>
<p>ΦΕΚ 456/Β/24.05.1995</p> <p>Θεσμοθέτηση ζώνης Α απόλυτου προστασίας και οριοθέτηση ζώνης Β προστασίας στη χερσόνησο Κυνουσσόρας Σαλαμίνας Ν.Αττικής</p> <p><b>2009</b></p>		<p>Ζώνη προστασίας Η, Αιγάλεω όρος</p> <p>περιοχή ήπιας οικιστικής ανάπτυξης</p>



Ζώνες προστασίας

2. Υφιστάμενη κατάσταση

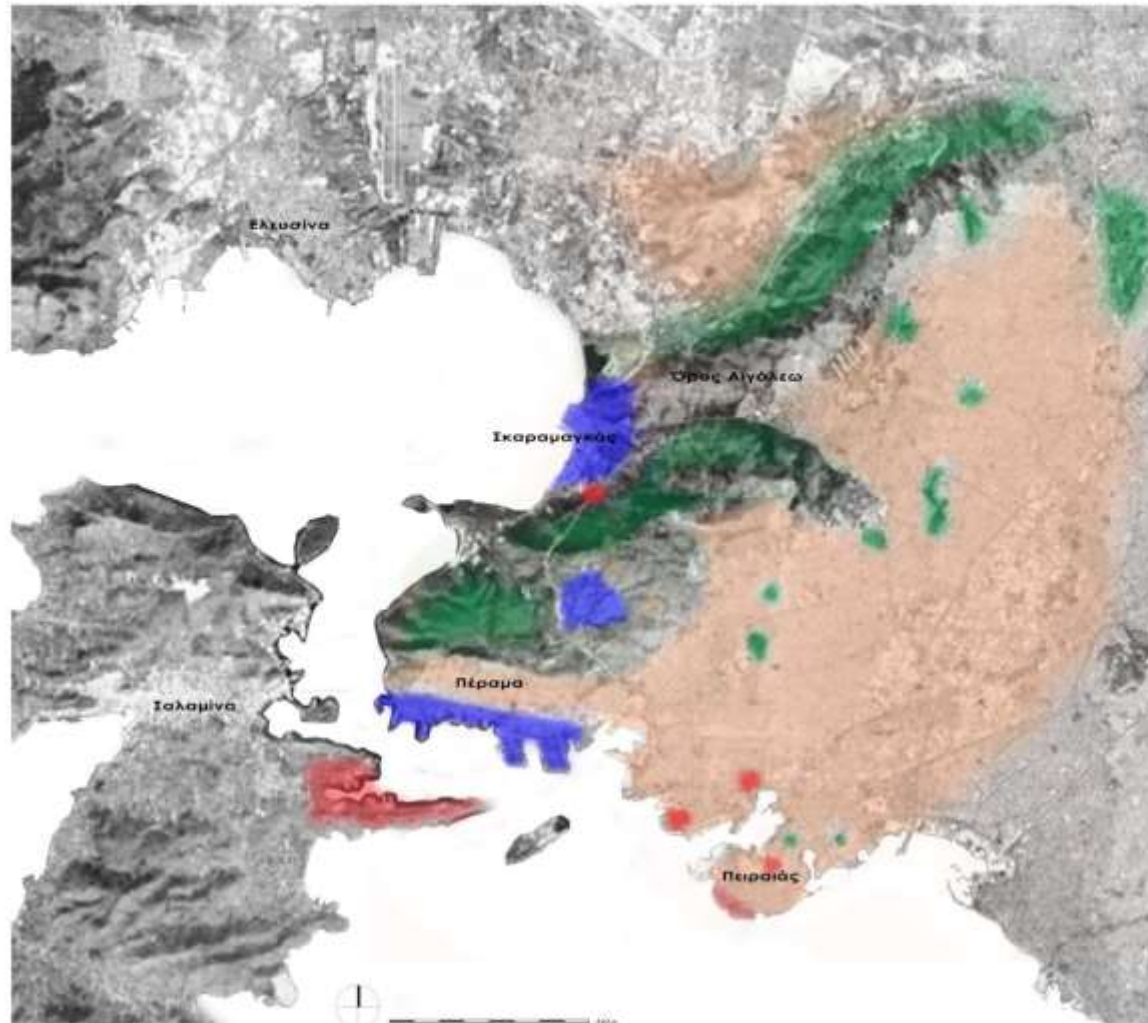
2.1. Εντοπισμός χώρων & ζωνών προστασίας στο χωρικό επίπεδο αναφοράς



Ζώνες προστασίας

2. Υφιστάμενη κατάσταση

2.2. Ποσοστά κάλυψης προστατευόμενων περιοχών φύτευσης - αρχαιολογικών χώρων - βιομηχανικών ζωνών



Ερευνα του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ, για τον δήμο του Πειραιά έδειξε ότι το σύνολο του δήμου διαθέτει 929 στρέμματα ελεύθερων χώρων και μόλις το 30% εξ' αυτών έχει χαρακτηριστεί αστικά πράσινα. Οι πλατιές κι οι κήποι είναι οι ελεύθεροι χώροι που είχαν προβλεφθεί με το σχέδιο του 1934-1935, τα οποία όμως προοριζόταν για μια πόλη η οποία θα είχε έκταση μικρότερη από το 20% της σημερινής και πληθυσμό μόλις 15.000 κατοίκων.

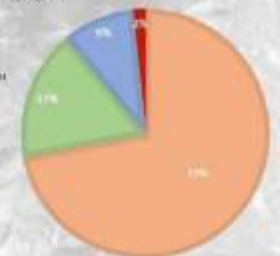
Όσον αφορά το όρος Αιγάλεω πρόκειται για μια έκταση 50.000 στρεμμάτων. Όμως με τη μακροσική καταστροφή και τους πρόσφατες άσχημες υλοτομίες του βουνού. Ότι απέμεινε κόπηκε από τις φωτιές που έβαζαν οι Γερμανοί την περίοδο της κατοχής και το καθαριστικό χτύπημα δόθηκε με την εσωτερική μετανάστευση στην Αθήνα του 1950.

Γενικά ο ελεύθερος χώρος που αντιστοιχεί ανά κάτοικο στη δημοτική περιφέρεια του Πειραιά απέχει πάρα πολύ από το ευρωπαϊκό πρότυπο που είναι 8 m<sup>2</sup>/κάτοικο.

Ενημερωμένο Αστικό Περιβάλλοντος ΕΜΠ - ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΠΕΙΡΑΙΑ - Νοέμβριος 2011

ΔΟΜΗΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΣΩΝΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

- Δομημένο περιβάλλον
- Πράσινα - Ελεύθεροι χώροι
- Βιομηχανική ζώνη
- Αρχαιολογικοί χώροι



## Ζώνες προστασίας

### 2. Υφιστάμενη κατάσταση

#### 2.3. Χρήσεις γης και προσβάσεις

Ο Πειραιάς σχεδιάστηκε ως το επίγειο της Αθήνας, με κύριες χρήσεις την **κατοικία** και το **εμπόριο**, ενώ παράλληλα θα φιλοξενούσε τα θερινά ανάκτορα του βασιλιά, περιοχές κήπων και μεγάλες λεωφόρους με δεντροστοιχίες. Ωστόσο, η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου, η βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης, η επακόλουθη εργατική εποίκηση και η εγκατάσταση των προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής μεταίωσαν αυτά τα σχέδια. Ο Πειραιάς μετατρέπεται σταδιακά σε **βιομηχανική πόλη**, αναπτύσσοντας παράλληλα, **εμπορικές και ναυτιλιακές δραστηριότητες**.

Καθώς η κίνηση εντείνεται, το εισαγωγικό εμπόριο αναδεικνύεται σε κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα, καθιστώντας το λιμάνι του Πειραιά το μεγαλύτερο εισαγωγικό κέντρο της χώρας και σημαντικότερο ναυτιλιακό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, ενώ παράλληλα παρατηρείται ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας και σταδιακή διόγκωση **τριτογενών δραστηριοτήτων** (πιστωτικοί οργανισμοί, ναυτιλιακές εταιρίες, πρακτορεία ξένων εταιρειών) που εγκαθίστανται στην περιφέρεια του κεντρικού λιμανιού. Από τις πρώτες δεκαετίες της ίδρυσης της πόλης του Πειραιά αρχίζει και η εξάπλωση δευτερογενών δραστηριοτήτων σε μεγάλο μέρος της πόλης. Χωρικά, η πρώτη βιομηχανική ζώνη αναπτύχθηκε γύρω από το λιμάνι και κοντά στο σιδηροδρομικό δίκτυο της πόλης.

Μετά τα γεγονότα της περιόδου 1912 – 1922 η πόλη μεγαλώνει και η εκβιομηχάνιση εντείνεται. Η **διαδικασία αποβιομηχανοποίησης**, η οποία άρχισε να παρουσιάζει τα σημάδια της στον Πειραιά από τη δεκαετία του 1980 και συνεχίζεται με διαφορετικούς ρυθμούς ακόμη και σήμερα, συνοδεύεται από παράλληλη ενίσχυση του τριτογενή τομέα δραστηριοτήτων, προκαλώντας έντονους **χωρικούς μετασχηματισμούς** στο αστικό τοπίο της πόλης.

Μια πρώτη παρατήρηση για της χρήσης γης στην δημοτική περιφέρεια Πειραιά είναι η εξής: Υπερτερεί η χρήση κατοικίας, αν ληφθεί υπόψη ως ενιαία (αμιγής ή γενική). Γενικότερα πάντως μεγαλύτερο ποσοστό της συνολικής έκτασης αντιστοιχεί στη γενική κατοικία από ότι στην αμιγή. Η βιομηχανία και η βιοτεχνία καταλαμβάνουν υψηλό ποσοστό στην συνολική έκταση, παρά την τάση αποβιομηχανοποίησης.

Η ανάπτυξη των τοπικών κέντρων που έχουν στόχο την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών των κατοίκων, είναι εμφανής. **Τα τοπικά κέντρα των Δήμων της Περιφέρειας έχουν αναπτυχθεί κατά μήκος οδικών αξόνων.**

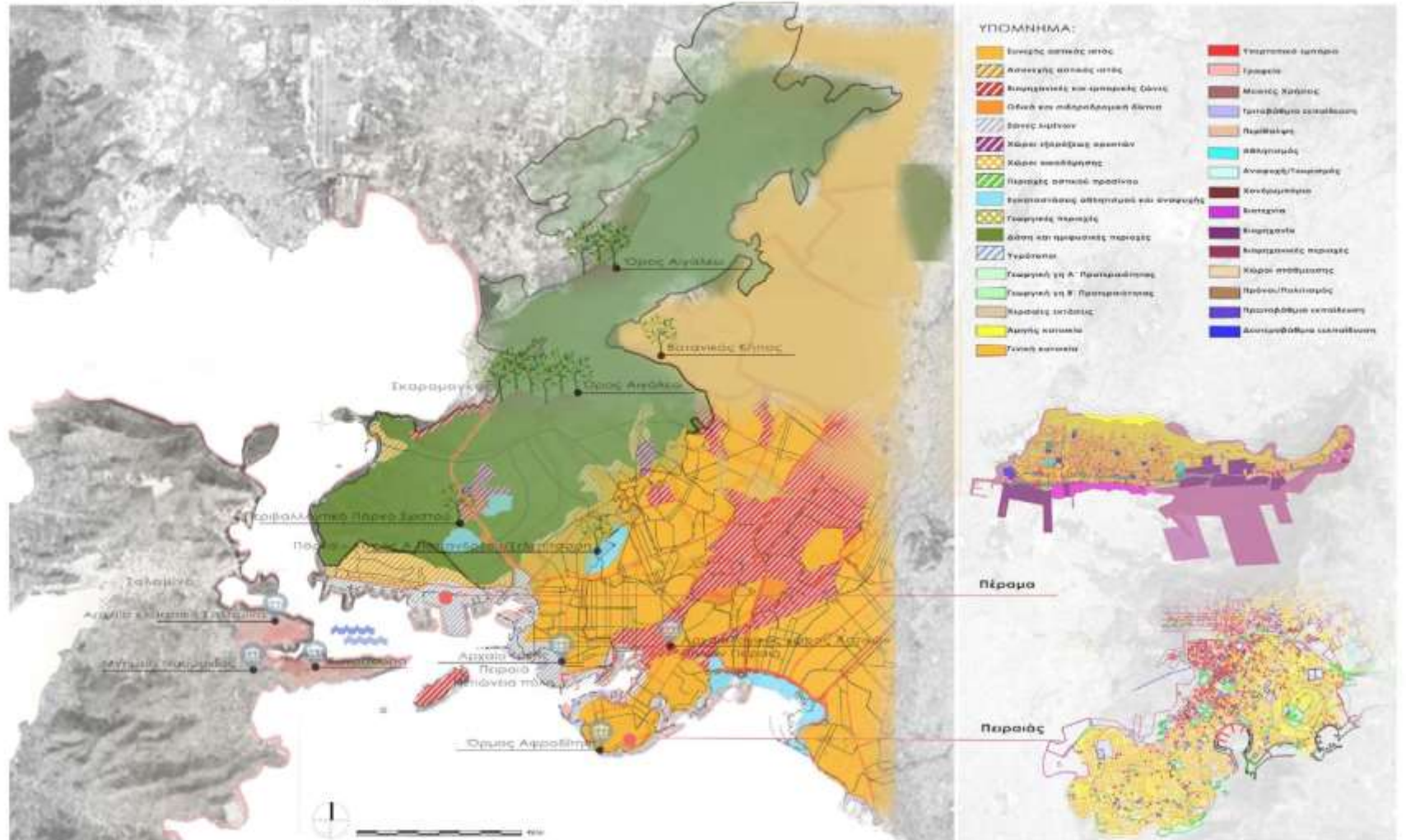
**Η έκταση που καταλαμβάνουν οι προστατευόμενες ζώνες όπως το πράσινο, οι αρχαιολογικοί χώροι και οι χώροι αθλητισμού και αναψυχής είναι ελάχιστη.**

Ζώνες προστασίας

2. Υφιστάμενη κατάσταση

2.3. Χρήσεις γης και προσβάσεις

2.3.1. Σχέση χωρικού- δομημένου (χρήσεις - δραστηριότητες)

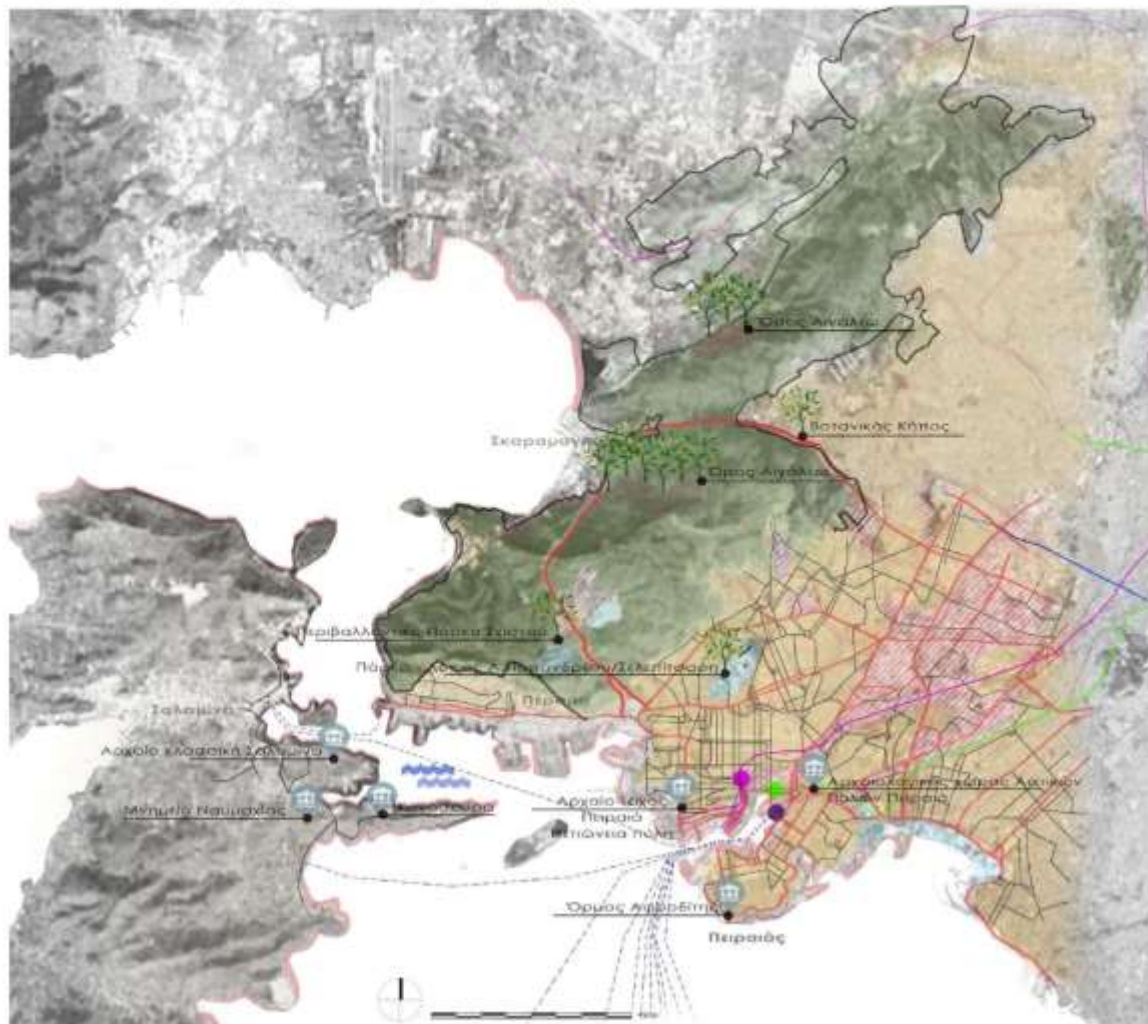


Ζώνες προστασίας

2. Υφιστάμενη κατάσταση

2.3. Χρήσεις γης και προσβάσεις

2.3.2. Προσβασιμότητα και συστήματα μεταφορών



ΥΠΟΜΝΗΜΑ:

- Κύριες αστικές αρτηρίες
- Αστικές αρτηρίες
- Προστασιακά σιδηρόδρομοι
- Γραμμή μετρό
- Σταθμός ΗΕΑΠ
- - - Θαλάσσιες συγκοινωνίες
- Επιβατικό λιμάνι Πειραιά
- Τερματικός σταθμός ΗΕΑΠ
- Τερματικός σταθμός προστασιακού

Ο Πειραιάς είναι τερματικός σταθμός της γραμμής 1 του μετρό (ΗΕΑΠ). Πλησίον του σταθμού είναι επίσης υπό κατασκευή και η επέκταση της γραμμής 3 του μετρό, καθώς γίνεται και επέκταση της γραμμής του ραμ στον Πειραιά. Επιπλέον, στη συμβολή των οδών Κώνωνος και Ακτής Καλλιμασιάτη βρίσκεται η αφετηρία της γραμμής Πειραιάς - Αεροδρόμιο και Πειραιάς - Κιάτο του Προστασιακού Σιδηρόδρομου. Όσον αφορά τα λεωφορεία, μεγάλοι αριθμοί λεωφορειακών γραμμών διέρχεται από την περιοχή γύρω από το λιμάνι του Πειραιά και εξαπλώνεται προς τις γύρω περιοχές. Εκτός από τις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, οι ταξιδιώτες μπορούν να μετακινηθούν εντός του λιμένα με τα λεωφορεία δωρεάν εξυπηρέτησης που παρείχε ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς. Το λιμάνι του Πειραιά συνδέεται με το μέσα μαζικής συγκοινωνίας με το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, με τον Σταθμό Λαρίσης, με το ΚΤΕΛ Λιοσίων και με το ΚΤΕΛ Κηφισού, εξυπηρετώντας έτσι τόσο τους κατοίκους της περιοχής όσο και τους ταξιδιώτες προς άλλα μέρη. Πρόκειται για μία από τις κυριότερες πόλες εισόδου - εξόδου της Αθήνας, που συνδέει τη νησιωτική με την ηπειρωτική Ελλάδα και όχι μόνο, με περίπου 20 εκατομμύρια επιβάτες να την χρησιμοποιούν κάθε χρόνο. Η πρόσβαση στη Σαλαμίνα γίνεται από το λιμάνι του Περάματος για αυτοκίνητα και επιβάτες, ενώ από το λιμάνι του Πειραιά υπάρχει δυνατότητα μετακίνησης μόνο επιβατών προς τη Σαλαμίνα.

Η μόνη εμπορική γραμμή, μήκους 17 χιλμ., ξεκινά από το λιμάνι του ΟΛΠ, κινείται παράλληλα με την Α. Σχιστού και στο ύψος του Ικαραυγασμού ανεβαίνει δεξιά προς το Δαφνί. Διασχίζει την Εθνική Οδό με μεγάλη γέφυρα μήκους 300 μ., περνάει με τούνελ 900 μέτρων το Ποικίλο Όρος και βγαίνει στο ύψος των Νεόκτιστων Ασπροπύργου. Από εκεί συνδέεται με τον σιδηροδρομικό άξονα Αθηνών - Κορίνθου, βασικός προσορισμός της συγκεκριμένης γραμμής είναι το τεράστιο εμπορευματοκίνητρο του ΟΙΕ στο Θριάσιο.

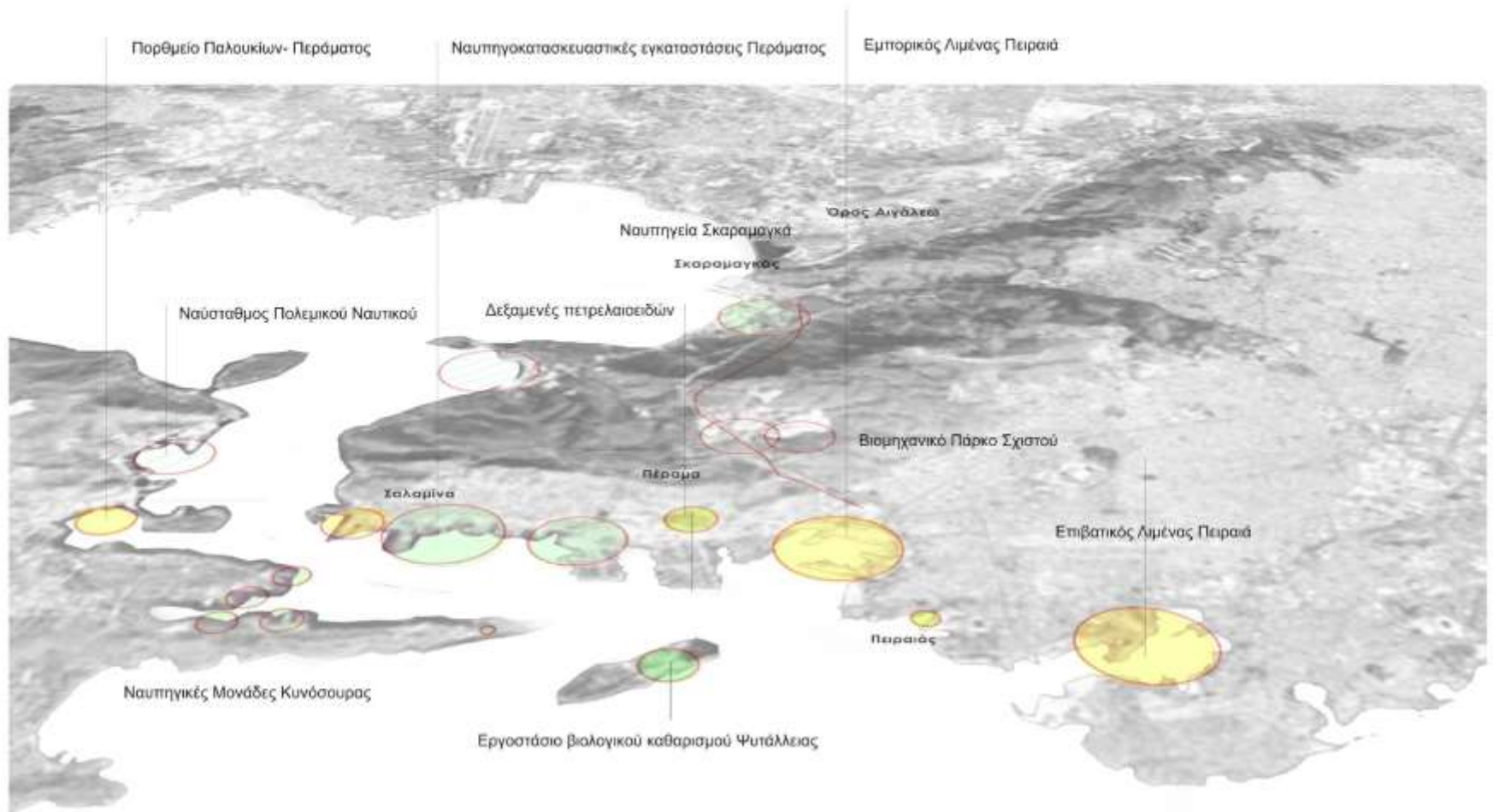
www.athensairport.com  
Τμήμα Ποιότητας και Επιχειρηματικών Υπερσύν. Τηλεόραση Κοινωνίας

Ζώνες προστασίας

2. Υφιστάμενη κατάσταση

2.3. Χρήσεις γης και προσβάσεις

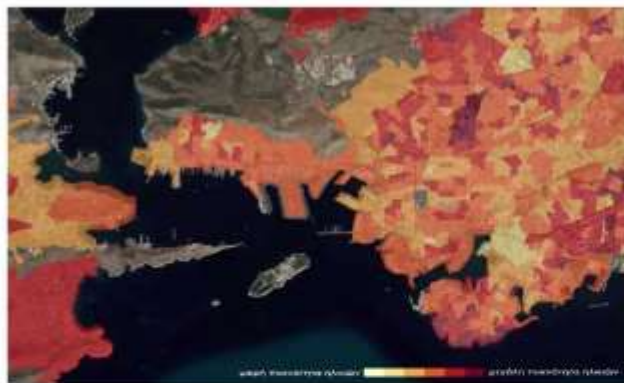
**2.3. Οχλούσες Δραστηριότητες μεταξύ των Περιοχών Προστασίας**



Ζώνες προστασίας

2. Υφιστάμενη κατάσταση

2.4 Ανάλυση κοινωνικών στοιχείων Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά και Σαλαμίνας



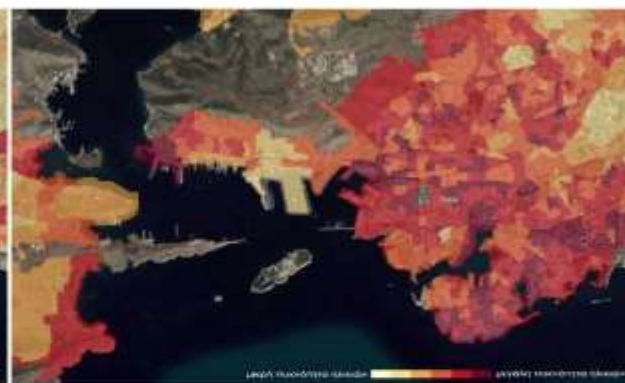
Χάρτης απεικόνισης ηλικιών 35-64

Παρατηρείται παραλιακά πιο νέος πληθυσμός σε σχέση με το εσωτερικό της Περιφερειακής Ενότητας που εμφανίζονται κατά τόπους σποραδικά μεγάλα ποσοστά ηλικιωμένων. Στους πρόποδες του όρους Αιγάλεω οι ηλικιακές ομάδες παιδιών, επομένως η δραστηριοποίηση και η ενασχόληση σε αυτό ποικίλο επίσης.



Χάρτης απεικόνισης πληθυσμού σε απασχόληση

Παρατηρείται πως κεντρικά της Περιφερειακής ενότητας και στο ανατολικό κομμάτι της Σαλαμίνας δεν υπάρχουν μεγάλα ποσοστά απασχόλησης σε σχέση με αυτά της παραλιακής ενότητας και ανατολικά του όρους Αιγάλεω.

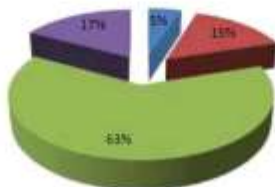


Χάρτης απεικόνισης πληθυσμού μέσω μορφωτικού επιπέδου

Παρατηρούνται σε όλη την Περιφέρεια ίδια ποκνότητα μεσοίου μορφωτικού επιπέδου.

Η συντριπτική πλειοψηφία ~60% του μόνιμου πληθυσμού της Περιφέρειας περιλαμβάνει ενήλικες 19-65, άτομα τρίτης ηλικίας σε ποσοστό ~20% και τέλος ακόμα σε μικρότερα ποσοστά παιδιά προσχολικής και σχολικής ηλικίας

■ Προσχολική ηλικία ■ Σχολική ηλικία  
■ Ενήλικες (19-65 ετών) ■ Τρίτη ηλικία>65



Όλη η ελληνική κοινωνία μέσα σε αυτήν και η Περιφέρεια Πειραιά βιώνει συνθήκες οικονομικής κρίσης, με συστατικά στοιχεία της την υψηλή ανεργία, την φτώχεια, την έλλειψη οικονομικών πόρων για την υγεία, την παιδεία και γενικότερα για το κράτος πρόνοιας

Η ηλικιακή ομάδα που πλήττεται κυρίως από την ανεργία περιλαμβάνει άτομα ηλικίας 30 έως 54 ετών, για την οποία το μεγαλύτερο πλήθος ανέργων καταγράφεται το 2013 καταγράφοντας διογκώσι ανεδκίς τάσεις μέχρι και σήμερα. Ως κύρια απασχόληση αριθμεί το λιανικό εμπόριο-επιχειρήσεις και αμέσως επόμενος, έρχεται ο κλάδος της επίτασης, αφού ο αυτός της οικονομικής δραστηριότητας είναι πλέον μέσα στο καθεστώς συρρίκνωσης λόγω οικονομικής κρίσης.

Η πλειοψηφία είναι απόφοιτοι της Δευτεροβάθμιας (Γενικά και Επαγγελματικά Λύκεια) και μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης(ΕΚ, κολλέγια) ενώ μικρό ποσοστό είναι αποφοίτων της τριτοβάθμιας κατάρτισης. Ελάχιστοι είναι αυτοί που συνεχίζουν και μεταπτυχιακά τις σπουδές τους για την κάλυψη μιας καλύτερης θέσης εργασίας.

## Ζώνες προστασίας

### 2. Υπάρχουσα κατάσταση

#### **2.5. Στρατηγικές - πολιτικές - σχεδιασμοί**

##### **2.5.1. Σε υπερτοπική κλίμακα**

#### ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ 2014-2019:

Πρόθεση της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά είναι η εντατικοποίηση των δραστηριοτήτων της για την προστασία του περιβάλλοντος και την ανάδειξη του φυσικού πλούτου της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά. Βασικός θεματικός άξονας του στρατηγικού σχεδιασμού είναι το περιβάλλον.

#### ΠΙΟ ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΦΥΣΙΚΟ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Παράρτημα II Άρθρο 12, Παράγραφος 5

Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού χρήσεων γης στον αστικό χώρο είναι οι εξής:

- Ζώνες προστασίας και ανάδειξης φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, που περιλαμβάνουν ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές, σε ακτίνα δύο χιλιομέτρων από την ακτογραμμή, εκβολές ρεμάτων και υδροβιότοπους, δασικές εκτάσεις, βραχώδεις παράκτιους φυσικούς σχηματισμούς, εκτάσεις γεωργικής γης και λοιπούς αστικούς και περιστατικούς ελεύθερους χώρους, όπως άλση, πάρκα και πλατείες.
- Προστασία, διατήρηση και αποκατάσταση των χερσαίων μεταβατικών και θαλάσσιων οικοσυστημάτων της παράκτιας ζώνης και ολοκληρωμένη διαχείρισή τους, ως ενιαίου μετώπου εξασφάλισης της απαιτούμενης ισορροπίας σε μακροπρόθεσμη προοπτική βιώσιμης ανάπτυξης.
- Θεσμοθέτηση παράκτιων και θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών, εντός των οποίων απαγορεύεται κάθε είδους δόμηση και οχληρές δραστηριότητες. Ανάδειξη, αποκατάσταση, επαναφορά φυσικών λειτουργιών και προστασία των ρεμάτων που εκβάλλουν στο παράκτιο μέτωπο, με παράλληλη αποτροπή περαιτέρω ρύπανσης.
- Προώθηση προγράμματος διαχείρισης των περιοχών προστασίας με την εκπόνηση των σχετικών μελετών και την έκδοση των απαραίτητων διατάξεων που θα εξασφαλίζουν τη σύνθεση των φορέων που συμμετέχουν στη διαχείριση, τους κανονισμούς λειτουργίας, τα σχέδια διαχείρισης και την, κατά το δυνατόν, αυτοτέλειά τους.



## Ζώνες προστασίας

### 2. Υπάρχουσα κατάσταση

#### 2.5. Στρατηγικές - πολιτικές - σχεδιασμοί

##### 2.5.2. Σε τοπική κλίμακα

Ο Περιβαλλοντικός Σύνδεσμος Δήμων Αθήνας – Πειραιά (ΠΕΣΥΔΑΠ) και οι Δήμοι μέλη του έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το φυσικό περιβάλλον και ιδιαίτερα για το **Όρος Αιγάλεω**, του οποίου η αναβάθμιση αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται η πρόταση για χρηματοδότηση του έργου: **"Προστατεύοντας το Όρος Αιγάλεω"**, που υπέβαλε ο ΠΕΣΥΔΑΠ στο Πράσινο Ταμείο του ΥΠΕΚΑ και η οποία εγκρίθηκε από την αρμόδια επιτροπή. Η υλοποίηση του έργου εντάσσεται στη στρατηγική του ΠΕΣΥΔΑΠ, για την προστασία του Όρους Αιγάλεω. Μια στρατηγική που αγκαλιάζει πρωτοβουλίες, δράσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων και ειδικά των ΟΤΑ, με στόχο την ανακοπή της πορείας της ευρύτερης περιοχής προς τη μη αναστρέψιμη περιβαλλοντική υποβάθμιση. Αμέσως μετά την έγκριση της πρότασης ο πρόεδρος του ΠΕΣΥΔΑΠ, Γρ. Γουρδομιχάλης τόνισε ότι: "Αγωνιζόμαστε με όλα τα μέσα να αντιστρέψουμε την κακή περιβαλλοντική κατάσταση που επικρατεί στο Όρος Αιγάλεω. Το έργο αυτό, χωρίς να επιβαρύνει τους Δήμους – μέλη που ακουμπούν στο βουνό, τους προσφέρει σημαντικά εργαλεία πολιτικής για την αποτελεσματικότερη προστασία του."

**Σύμπραξη:** Ελληνικό Ινστιτούτο Επιχειρηματικότητας & Αειφόρου Ανάπτυξης και ΠΕΣΥΔΑΠ

**Συντονιστής φορέας:** ΙΕΑ-Ελληνικό Ινστιτούτο Επιχειρηματικότητας & Αειφόρου Ανάπτυξης

**Χρηματοδότηση:** Πράσινο Ταμείο του ΥΠΕΚΑ στο πλαίσιο του μέτρου: "Καινοτόμες δράσεις με τους πολίτες" του άξονα: "Καινοτόμες δράσεις" του χρηματοδοτικού προγράμματος: "Φυσικό περιβάλλον & καινοτόμες περιβαλλοντικές δράσεις".

**Σκοπός του έργου:** Η συμβολή στην προστασία και την αειφόρο διαχείριση του Όρους Αιγάλεω.

#### **Μεθοδολογία:**

Καταγραφή: (α) των οχλουσών δραστηριοτήτων,

(β) των παράνομων χωματερών και

(γ) της βιοποικιλότητας του Όρους Αιγάλεω.

#### **Προσδοκώμενα αποτελέσματα:**

(α) Συγκέντρωση και επικοινωνία περιβαλλοντικής πληροφορίας μέσω ενός ψηφιακού αποθετηρίου για το Όρος Αιγάλεω που θα δημιουργηθεί για τον σκοπό αυτό, (β) ευαισθητοποίηση των πολιτών για το μοναδικής αξίας από οικολογικής άποψης Όρος Αιγάλεω.

Από ΡΣΑ: **"Πρόταση για τον χαρακτηρισμό του Οικοσυστήματος Αιγάλεω - Ποικίλου και της Λίμνης Κουμουνδούρου ως περιοχής Προστασίας της Φύσης"** (2010)

Η πρόταση τελικά έγινε αποδεκτή και στο μεγαλύτερό της μέρος καταγράφηκε στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής 2021.

Παράρτημα VII, Άρθρο 18, Παράγραφος 2: Οι ορεινοί όγκοι και οι κατευθύνσεις για την ολοκλήρωση του προγράμματος προστασίας τους: Ορεινός όγκος Αιγάλεω – Ποικίλο Όρος – Λίμνη Ρειτών: Χαρακτηρίζεται ως Περιφερειακό Πάρκο, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα ΙΧ, και διαμορφώνεται σε ενιαίο πάρκο αναψυχής, θέας και πεζοπορίας, με δύο μεγάλους υπερτοπικούς πόλους αναψυχής στη Δυτική και τη Βορειοδυτική Πύλη της Αθήνας.

Παράρτημα ΙΧ Άρθρο 20, Παράγραφος 2γ,αα:

Σκοποί του χαρακτηρισμού των ορεινών όγκων Αιγάλεω - Ποικίλου και της Λίμνης Ρειτών (Κουμουνδούρου) ως Περιφερειακού Πάρκου είναι:

α) η ανάσχεση της περαιτέρω περιβαλλοντικής υποβάθμισης της περιοχής από την επέκταση του αστικού ιστού και την εγκατάσταση χρήσεων ασύμβατων με την διατήρηση του φυσικού οικοσυστήματός της σε κατάσταση οικολογικής ισορροπίας. β) η αποκατάσταση των τμημάτων που έχουν υποστεί αλλοίωση της φυσικής τους κατάστασης από υποβαθμιστικές επενέργειες. γ) η διατήρηση της βιοποικιλότητας της περιοχής και των ειδών αυτοφυούς χλωρίδας και πανίδας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται μεγάλος αριθμός προστατευόμενων, ενδημικών και σημαντικών ειδών. δ) η λήψη μέτρων για την προστασία του οικοσυστήματος της περιοχής ως φυσικού φράγματος μεταξύ Θρειαίου και της Χωρικής Ενότητας Αθήνας-Πειραιά, ως φίλτρου αέριων ρύπων και ως ρυθμιστικού παράγοντα του κλίματος της Αττικής. ε) η λήψη μέτρων για την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, αισθητικών, γεωλογικών, χαρακτηριστικών της περιοχής, καθώς και την ανάπτυξη φυσιολατρικών δραστηριοτήτων και περιβαλλοντικής εκπαίδευσης.

## Ζώνες προστασίας

### 2. Υπάρχουσα κατάσταση

#### 2.5. Στρατηγικές - πολιτικές - σχεδιασμού

##### 2.5.2. Σε τοπική κλίμακα

Πέρα όμως από την διαχείριση και την στρατηγική του δήμου, καθοριστικό ρόλο καταλαμβάνει και ο **ΑΣΔΑ**, ο οποίο έχει πραγματοποιήσει ποικίλες μελέτες προστασίας και ανάδειξης του Ποικίλου Όρους, όπως χαρακτηριστικά παρατίθενται παρακάτω:

#### 1. "Διαμόρφωση Ποικίλου Όρους", Μάης 1990:

Στόχοι της μελέτης ήταν η εξυπηρέτηση των αναγκών του κάτοικου, μέσα από τρία επίπεδα ανάλυσης. Το πρώτο, αφορούσε τις εκτάσεις του βουνού, το δεύτερο την ζώνη της άμεσης επιρροής γύρω από αυτό και το τρίτο την περιοχή της ευρύτερης περιοχής, δηλαδή της πρωτεύουσας.

#### 2. "Διαμόρφωση του Ποικίλου Όρους & του Στρατοπέδου Χαϊδαρίου", 1990

#### 3. "Όρος Αιγάλεω Ποικίλο, αποκατάσταση του δασικού χαρακτήρα, προστασία και ανάδειξη του", ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

#### 4. "Αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία Ποικίλου Όρους"

#### 5. "Μελέτη Προστασίας Και Διαχείρισης Δασικής Έκτασης Ποικίλου Όρους - Όρους Αιγάλεω", Ιούλιος 2010

#### 6. "Ιστορική Αναδρομή Των Διεκδικήσεων των Καταπατητών"

Επιπλέον υπάρχει μια **Μελέτη Προστασίας και Διαχείρισης Δασικής έκτασης Ποικίλου Όρους - Όρους Αιγάλεω**, από την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ – ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

#### ΕΣΠΑ:

Ο ΠΕΣΥΔΑΠ προγραμματίζει επίσης, την υλοποίηση ένα πρότυπου σχεδίου πρόσινης ανάπτυξης που περιλαμβάνει το σύστημα "**Φωτοβολταϊκό πάρκο για την άντληση του νερού της Ψυτάλλειας - Δημιουργία λιμνοδεξαμενής - Αναδάσωση του Όρους Αιγάλεω**".

#### Αξιολόγηση στρατηγικών και σχεδιασμών:

##### ΣΟΑΠ δυτικής αττικής:

Ο συντονισμός της εφαρμογής του ΣΟΑΠ γίνεται από την Επιτροπή Συντονισμού, η οποία συνίσταται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14, περίπτωση 3α του ν.4277/14, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι των συναρμοδίων Υπουργείων, της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής, της Περιφέρειας Αττικής, του ΑΣΔΑ και των Δήμων της περιοχής που καλύπτει το ΣΟΑΠ.

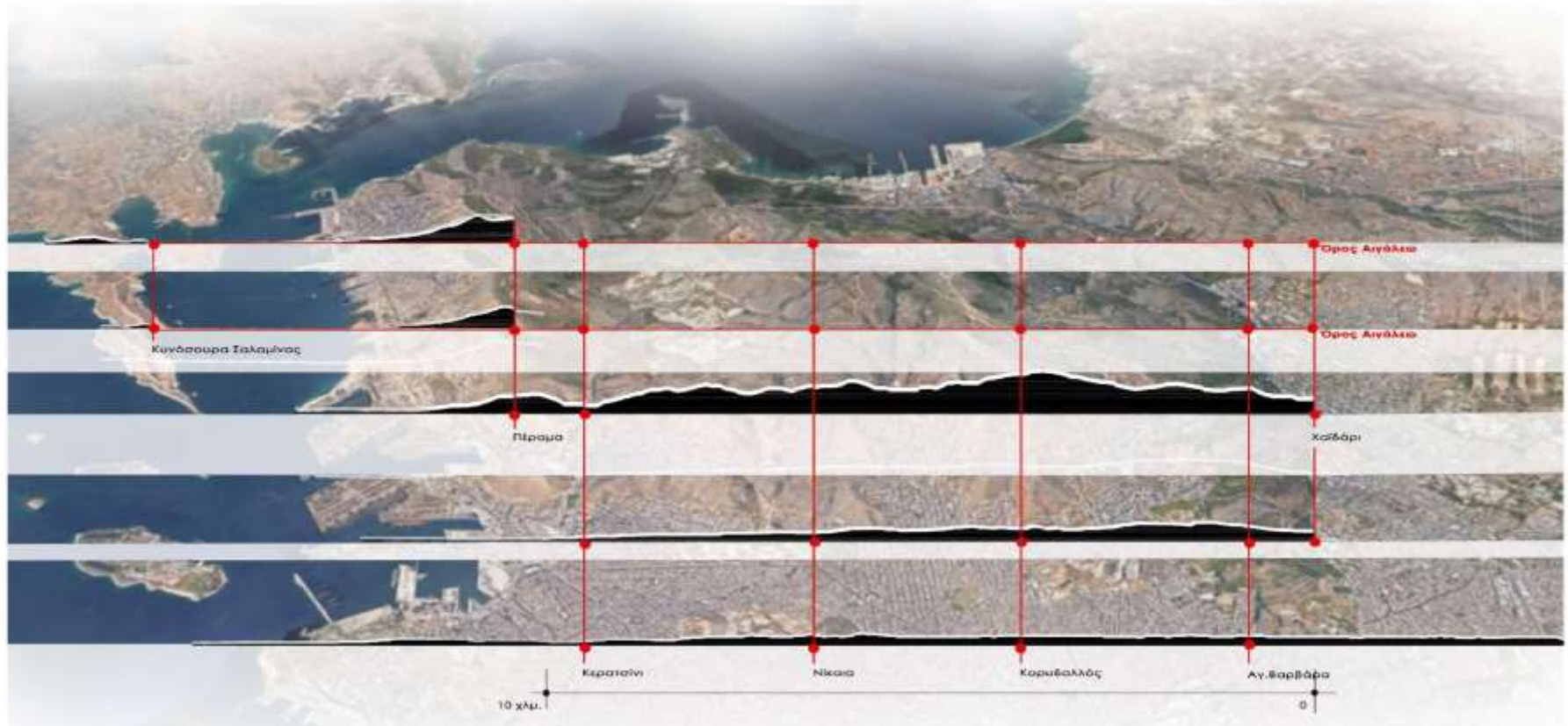
Συμπερασματικά, το περιεχόμενο πράσινο αντιμετωπίζεται από τους φορείς του δημοσίου ως ένα μεμονωμένο φυσικό σύνολο και όχι σε συνάρτηση με τους Δήμους με τους οποίους έρχεται σε επαφή. Αυτό αποδίδεται, με μια πρώτη ματιά σε γραφειοκρατικά ζητήματα που σχετίζονται με την αρμοδιότητα των διαφορετικών δημόσιων τμημάτων και την δυσκολία συνεργασίας τους. Ουσιαστικά όμως αυτός ο διαχωρισμός οφείλεται σε μια γενικότερη στρατηγική προσέγγισης της πόλης σε αποκοπή από οποιαδήποτε φυσικά στοιχεία την διαπερνούν ή την οριοθετούν. Η πόλη συνεπώς στρέφεται προς τους κεντρικούς δημόσιους χώρους για αναζήτηση πρασίνου, και λειτουργεί με μια εσωστρέφεια ως προς τα φυσικά της όρια, δηλαδή το περιεχόμενο πράσινο στην προκειμένη περίπτωση. Αποτέλεσμα της παραπάνω στρατηγικής είναι η υποβάθμιση τόσο του φυσικού όσο και του αστικού τοπίου στον άξονα όπου αυτά τα δύο ενώνονται, χωρίς να καλύπτονται οι ανάγκες πρασίνου για το σύνολο του Δήμου.

Ζώνες προστασίας

2. Υφιστάμενη κατάσταση

2.6. Σχέσεις συνύπαρξης - ώσμωσης

2.6.1. Τομές



Από τις παραπάνω διαγραμματικές τομές γίνεται φανερό ότι στη συγκεκριμένη χωρική ενότητα υπάρχει μια σχέση διαδοχής στεριάς και θάλασσας.

Σαλαμίνα - Πέραμα - Όρος Αιγάλεω  
**Νησί - Θάλασσα - Πόλη - Βουνό**

## Ζώνες προστασίας

### 2. Υπάρχουσα κατάσταση

#### 2.6. Σχέσεις συνύπαρξης- ώσμωσης

##### 2.6.2. Ανάλυση

#### Οχλούσες βιομηχανίες - βιοτεχνίες:

Στην ευρύτερη περιοχή λειτουργούν σήμερα περίπου 2.200 οχλούσες μονάδες διαφόρων παραγωγικών κλάδων, με πιο σημαντικούς τους κλάδους της ναυπηγοεπισκευής, των βυρσοδεφείων, της παραγωγής ενέργειας, της επεξεργασίας των λυμάτων των επιμεταλλωτηρίων.

#### Προτάσεις από ΠΕΣΥΔΑΠ:

Νέα καταγραφή και κατηγοριοποίηση των υπάρχουσων μονάδων στην περιοχή που θα συμπεριλάβει και τις επιπτώσεις από την λειτουργία τους στο περιβάλλον αλλά και στην τοπική κοινωνία. Η πρόταση συμπεριλαμβάνει και την δημιουργία διαδημοτικού κέντρου βάσης πληροφοριών για την παραγωγική διάταξη των μονάδων στην περιοχή, την ενεργειακή τους κατανάλωση και τις επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Η βάση αυτή των δεδομένων βοηθά στην εκπόνηση προτάσεων ορθολογικής ενεργειακής διαχείρισης και προτάσεων, προστασία του περιβάλλοντος και βιώσιμης ανάπτυξης.

#### Αστικό - περιαστικό πράσινο:

Από τις μελέτες που έχουν γίνει την δεκαετία του '90 η αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά είναι μόλις 1,5 - 2,8 m/κάτοικο με αντίστοιχη σχέση για τα βόρεια προάστια της τάξης των 9 - 19 m/κάτοικο. Το συμπέρασμα που προκύπτει ειδικά για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά είναι ότι έχει υποβαθμιστεί σημαντικά και έχει υπερβεί το οποιοδήποτε οριακό σημείο η ποιότητα ζωής των κατοίκων.

#### Προτάσεις από ΠΕΣΥΔΑΠ:

Την δένδροφύτευση του όρους Αιγάλεω, την ανάπτυξη του αστικού πρασίνου τόσο με την δένδροφύτευση των ελάχιστων εναπομειναντων ελεύθερων χώρων, όσο και με την σπαλλοτριώση χώρων και τέλος, την ανάπτυξη συστημάτων αυτόματης πυρανίχνευσης και πυρόσβεσης.

#### Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος από χερσαίες πηγές και προστασία ακτών:

Μετρήσεις που έχουν γίνει στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά έχουν αποδείξει την ύπαρξη αυξημένου ρυπαντικού φορτίου προερχόμενου από χερσαίες πηγές στην παράκτια ζώνη από τον Πειραιά έως και το Πέραμα. Οι τιμές των ρυπαντών βιομηχανικής και βιοτεχνικής κύρια προέλευση βρίσκονται σε επίπεδα της τάξης του 120% σε υπερβάσεις του ορίου που ισχύει σήμερα σύμφωνα με τις διανομαρχιακές αποφάσεις του 1978 και της τάξης του 1000% σύμφωνα με το νόμο περί διαχείρισης βιομηχανικών αποβλήτων σε κέντρα επεξεργασίας λυμάτων.

#### Προτάσεις από ΠΕΣΥΔΑΠ:

Σύσταση μόνιμου συστήματος παρακολούθησης των νερών του Κηφισού και τον έλεγχο των αγωγών των ομβρίων και του αποχετευτικού συστήματος για την εξεύρεση πιθανών παράνομων συνδέσεων και τον εντοπισμό των υπευθύνων.

## Ζώνες προστασίας

### 3. Αξιολόγηση

#### ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ:

- \_Ζωτικό αστικό περιβάλλον
- \_Γεωγραφική θέση της πόλης ανάμεσα στο βουνό και στη θάλασσα
- \_Υπαρξη ισχυρού κέντρου λιανικού εμπορίου και κέντρου ψυχαγωγίας - αναψυχής - εστίασης τα οποία έχουν υπερτοπικό χαρακτήρα
- \_Θεσμοθετημένες ζώνες προστασίας
- \_Ενισχυμένο δίκτυο μεταφορών
- \_Υπαρξη ενδιαφέροντος από την κοινωνία των πολιτών για την αναβάθμιση της περιοχής

#### ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ:

- \_Βιομηχανική περιοχή χωρίς οργανωμένο πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό στην πράξη
- \_Έντονα Περιβαλλοντικά προβλήματα λόγω της ύπαρξης της βιομηχανικής περιοχής και των δύο εθνικών οδών που διαπερνούν τον αστικό ιστό
- \_Οικιστική Ζώνη με χρήσεις ασύμβατες στην κατοικία
- \_Σημιακά ιδιαίτερα υποβαθμισμένες περιοχές κατοικίας
- \_Εμπορικό κέντρο που εξυπηρετεί τους δήμους της περιφερειακής ενότητας με συνέπεια την κυκλοφοριακή συμφόρηση
- \_Υψηλοί δείκτες ανεργίας
- \_Έλλειμμα κοινωνικού εξοπλισμού ( χώροι πρόνοιας, αθλητικοί - πολιτιστικοί χώροι)
- \_Μικρό ποσοστό φυτοκάλυψης, παρά τη μεγάλη έκταση του Όρους Αιγάλεω
- \_Ελλιπής ανάδειξη φυσικών και πολιτιστικών τοποσημάτων
- \_Εγκαταλελειμμένες πρώην βιομηχανικές εκτάσεις
- \_“Πληγωμένο” φυσικό τοπίο από ανεκμετάλλευτες εγκαταστάσεις

Παρά τα υπερισχύοντα μειονεκτήματα υπάρχουν αρκετές προοπτικές μετεξέλιξης της ευρύτερης περιοχής του χωρικού μας επιπέδου αναφοράς. Στο επενδυτικό σχέδιο πολλών Δήμων της Περιφέρειας που γεινιάζουν με το Όρος Αιγάλεω, βασικός άξονας του επενδυτικού σχεδίου τους είναι το φυσικό περιβάλλον. Τόσο η Δυτική Περιφέρεια όσο και οι Δήμοι του Πειραιά έχουν να αντιμετωπίσουν κοινά περιβαλλοντικά ζητήματα σχετικά με το Όρος Αιγάλεω, το οποίο δύναται να αναδειχθεί σε σημαντικό πνεύμονας πρασίνου, όχι μόνο για τις άμεσα γεινιάζουσες περιοχές αλλά και για όλη την Ενότητα Αττικής. Παρόλα αυτά ο κάθε Δήμος έχει να αντιμετωπίσει διαφορετικές ζώνες προστασίας, φυσικού και αρχαιολογικού χαρακτήρα, που εμπίπτουν στην δικαιοδοσία του και συνεπώς διαφορετικές χωρικές ποιότητες και προτεραιότητες. Ιδανικά, προτείνεται ένας κοινός άξονας πολιτικής των Δήμων όσον αφορά τα παραπάνω ζητήματα, που να στοχεύει περισσότερο σε δράσεις παρά σε χαρακτηρισμούς. Επιπλέον, είναι αναγκαία μία καλύτερη κοινή στρατηγική των Φορέων Διαχείρισης που εμπλέκονται.

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ**

\_Αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία Ποικίλου Όρους, ΑΣΔΑ 2003

\_Πρόταση για τον χαρακτηρισμό του οικοσυστήματος Αιγάλεω - Ποικίλου και της Λίμνης Κουμουνδούρου ως περιοχής προστασίας της φύσης από το νέο ρυθμιστικό σχέδιο της Αττικής

\_Στρατηγικός Σχεδιασμός Δήμου Κορυδαλλού

\_Δήμος Νίκαιας - Αγίου Ιωάννη Ρέντη: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015-2019 Ενότητα 1 : Στρατηγικός σχεδιασμός

\_Στρατηγικό Σχέδιο Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, 2015-2019

\_Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείου - Ελεύθεροι και Πράσινοι Χώροι στον δήμο Πειραιά, Νοέμβριος 2011

\_Το αρχαιολογικό τοπίο στην Κυνόσουρα Σαλαμίνας, Ιούνιος 2018: Αποτίμηση υφιστάμενης κατάστασης και διερεύνηση δυνατοτήτων αποκατάστασής του

\_Ρυθμιστικά Σχέδια Αθήνας Αττικής 2021

\_Διαρκής κατάλογος των κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και μνημείων της Ελλάδας: <http://listedmonuments.culture.gr>

\_Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων: <http://www.opengov.gr>

\_Υπουργείο περιβάλλοντος και ενέργειας: <http://www.ypeka.gr>

\_Επιχειρησιακό πρόγραμμα δήμου Πειραιά 2015 – 2019, Α' Φάση, Στρατηγικός Σχεδιασμός

\_“Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη”, Μηνάς Αγγελίδης, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 2000


\_“Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη”, Άσπα Γουσποδίνη, Ηλίας Μπεριάτος, Εκδόσεις Κριτική, 2006


\_“Δήμοι και κοινωνική πολιτική: η περίπτωση του δήμου Πειραιά”, Αντιγόνη Κάρου, Τεχνολογικό εκπαιδευτικό ίδρυμα Καλαμάτας, 2008

\_“Αστικό παρατηρητήριο: Έρευνα Περιοχής Περάματος”, Καλογούρης Παναγιώτης - Λευκαδίτης Νικόλαος, Α.Τ.Ε.Ι. Πειραιά, Αθήνα 2010


\* Το χαρτογραφικό υλικό προέρχεται από προσωπική επεξεργασία εκτός από τους χάρτες των κοινωνικών στοιχείων, που προέρχονται από το Χαρτογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991 - 2001 (Επαμεινώνδας Τσίγκας)

Κόσσυφα Φ. \_ Μουστακιάκη Γ. \_ Οικονόμου Ο. \_ Σιδηρόπουλος Κ.



**ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**  
**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**

**ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ & ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ III:**

**ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**  
**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**

**ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ & ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ III:**

**ΘΕΜΑ**  
Προσβασιμότητα της οδού της Βουλής Προκοπίου της Περιφέρειας Ενότητας Ροδόμη και Διακλάση της Ροδόμη στην οδό της

**ΕΠΟΥΔΑΣΤΕΣ**

ΚΟΣΣΥΦΑ Φ.	α/18074
ΜΟΥΣΤΑΚΙΑΚΗ Γ.	α/18812
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Ο.	α/18830
ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΣ Κ.	α/19077

Από την 02/11/2012

**ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΗΜΕΡΑ**  
**Ε. ΒΕΛΟΦΑ**

2018 - 2019

Y. Theodora, E. Tsigkas, V. Charalampidou

**Social Cohesion**  
**Multicultural Communities**  
**Human Activities \_ Economy**  
**Developmental Mechanisms & Means**  
**Resources \_ Quality of Life**





# Community



© Yiota Theodora



Κρέσπη Μ. \_ Παλογιαννίδη Δ. \_ Δευτεραίου Β. \_  
Μιχαλακοπούλου Π.

Οι προσφυγικές ροές του Πειραιά και η ανάλυση  
των κέντρων φιλοξενίας προσφύγων στην  
Αττική





ΟΙ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΕΣ ΡΟΕΣ  
ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΚΑΙ Η ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ  
ΚΕΝΤΡΩΝ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ  
ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019  
ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΥΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη  
ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ  
ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΗΣΤΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)



ΟΙ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΕΣ ΡΟΕΣ  
ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΚΑΙ Η ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ  
ΚΕΝΤΡΩΝ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ  
ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019  
ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΥΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη  
ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ  
ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΗΣΤΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)



ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019  
ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΥΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη  
ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ  
ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΗΣΤΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)



# ΟΙ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΕΣ ΡΟΕΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ Η ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
- ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ
- ΓΙΑΤΙ ΠΕΙΡΑΙΑΣ :
- ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ
- ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ
- ΠΙΘΑΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ - ΠΟΛΗΣ
- ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΟΥ
  - ΧΩΡΕΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΧΩΡΕΣ ΑΣΥΛΟΥ
- ΡΟΕΙΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΜΕ ΣΗΜΕΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ
- ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΑΙ ΊΠΕΡΙΑ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ - ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2018
- ΟΙ ΡΟΕΙΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΤΟΥΣ ΣΤΗ ΤΟΥΡΚΙΑ
- Η ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ Η ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΔΟΜΩΝ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ 2016
- ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ UNHCR - ΙΟΥΝΙΟΣ 2018
- ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΣ ΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΣΥΛΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
- ΣΗΜΕΙΑ ΔΟΜΩΝ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ
  - ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΓΧΩΡΙΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ
- ΚΕΝΤΡΑ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ
- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΙ
- ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΕΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ - ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΟΜΩΝ
  - ΣΥΝΔΕΣΗ HOTSPOT
- ΚΕΝΤΡΟ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΣΚΑΡΑΜΑΤΚΑ
- ΚΕΝΤΡΟ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΣΧΙΣΤΟΥ
- ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΤΟΠΩΝ ΠΟΥ ΦΙΛΟΞΕΝΟΥΝ ΤΙΣ ΔΟΜΕΙΣ - PANORAMA
- ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΔΟΜΩΝ ΜΕ ΤΗ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ
- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)



## Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η διερεύνηση του κοινωνικοχωρικού αποτυπώματος των προσφυγικών ροών στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Η πρόκληση της διαχείρισης ενός φαινομένου παγκόσμιας εμβέλειας το οποίο έχει αντίκτυπο σε τοπικό επίπεδο.



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ατ15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ατ15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ατ15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ατ15059)

## -ΕΠΙΤΟΠΙΑ ΕΡΕΥΝΑ

Τα κέντρα φιλοξενίας προσφύγων αποτελούν περιοχές δύσκολα προσεγγίσιμες καθώς είναι απομακρυσμένα από τον αστικό ιστό, βρίσκονται σε περιοχές με υψηλή εγκληματικότητα και παράνομο εμπόριο ενώ ταυτόχρονα αποτελούν χώρους που υπάγονται σε συγκεκριμένες θεσμικές διαδικασίες (αστυνόμευση, ταυτοποίηση στοιχείων).

## -ΕΙΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Διερεύνηση της ιστορικής εξέλιξης του προσφυγικού φαινομένου από τις αρχές του 20ου αιώνα σε παγκόσμιο επίπεδο σε συνάρτηση με τον ελλαδικό χώρο. Παράλληλα, ερευνήσαμε τις προσφυγικές ροές προς την Ελλάδα σε χαρτογραφικό επίπεδο.

## -ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

Καταγραφή των κρατικών και των εγχώριων κοινωνικών φορέων που ασχολούνται με τους πρόσφυγες.

## -ΚΕΝΤΡΑ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ

Εστίαση και ανάλυση των κέντρων φιλοξενίας προσφύγων Αττικής. Συγκεκριμένα, στο Σχιστό, Σκαραμαγκά και Ελαιώνα που γειτνιάζουν με την ευρύτερη περιοχή μελέτης του Πειραιά.

## -ΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ



Ο Πειραιάς αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα πιο σημαντικά στη Μεσόγειο. Ήδη από την αρχαιότητα, η καίρια γεωγραφική του θέση ανέδειξε τον Πειραιά σε κομβικό σημείο ροών τόσο της χώρας όσο και της Μεσογείου.

Ως εκ τούτου, η πόλη του Πειραιά καλείται κάθε φορά να διαχειριστεί την εκάστοτε προσφυγική κρίση. Αποτελεί δε τον κεντρικό τόπο υποδοχής των προσφύγων και της μετέπειτα διοχέτευσης τους στην ενδοχώρα, είτε η είσοδος τους έχει γίνει από τα νησιά του Αιγαίου είτε από τον Έβρο.

Κατ' επέκταση το προσφυγικό ζήτημα είναι άμεσα συνδεδεμένο με την πόλη του Πειραιά εφόσον γύρω από αυτόν βρίσκονται τα πιο σημαντικά κέντρα φιλοξενίας προσφύγων.

Θεωρούμε, λοιπόν, πως ο χωροταξικός σχεδιασμός και οι διαδικασίες επέμβασης του πολιτικού στοιχείου πάνω στο προσφυγικό ζήτημα πρέπει να έχουν ως στόχο τη ρύθμιση των αντιθέσεων στον Πειραιά διότι δεν θα σταματήσει ποτέ να αποτελεί κεντροβαρικό σημείο εισόδου.





# χρονολόγιο

- 1914 Ξεσπά Α Παγκόσμιος Πόλεμος.
- 1918 Τέλος Α Παγκόσμιου Πολέμου.
- 1922 Ιδρύεται το 'Ταμείο Περίθαλψης Προσφύγων' - Εκκενώνεται η χερσόνησος της Καλλιπόλης από 25.00 Έλληνες.
- 1923 Υπογράφεται η Σύμβαση Ανταλλαγής Πληθυσμών.
- 1924 Τέλος Μικρασιατικής Καταστροφής - Περίπου 1.200.000 πρόσφυγες στην Ελλάδα, το 20% πέθανε μέσα σε έναν χρόνο από την άφιξή του.
- 1929 Εσωτερική Κρίση - Δάνειο 10.000.000 λίρες Αγγλίας από την Κοινωνία Των Εθνών.
- 1930 Σύμβαση Άγκυρας.
- 1932 Πτώχευση.
- 1939 1 Σεπτεμβρίου. Αρχή 'Β Παγκοσμίου Πολέμου - Εισβολή γερμανικών δυνάμεων στη Πολωνία. Άμεση κύρηξη πολέμου από την Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο στη Γερμανία.
- 1941 Ανθρωπιστική Κρίση - Αρχή μεταναστευτικών ροών - Πρώτο κύμα μετανάστευσης λόγω λιμού.
- 1942 522 καταγεγραμμένοι θάνατοι Ελλήνων στο Αιγαίο κατα τις μετακινήσεις.
- 1943 Δεύτερο κύμα μετανάστευσης μετά την συνθηκολόγηση της Ιταλίας και την προσπάθεια των Γερμανικών Αρχών να καταλάβουν τα Δωδεκάνησα.
- 1944 Επίκεντρο μαχών μεταξύ συμμάχων και γερμανών η Λέρος και τα κοντινά νησιά - 25.000 πρόσφυγες από το Ανατολικό Αιγαίο (Λέσβο, Χίο, Ικαρία, Σάμο και Δωδεκάνησα) μετακινήθηκαν προς Μικρά Ασία, Συρία, Παλαιστίνη και Αφρική.
- 1945 Τέλος του 'Β Παγκοσμίου Πολέμου.
- 1947 Αρχή Ψυχρού Πολέμου.
- 1951 Σύμβαση Της Γενεύης', περί του κεθεστώτος των προσφύγων, πρόσφυγας είναι: Κάθε πρόσωπο, το οποίο, επειδή έχει δικαιολογημένο φόβο διωγμού λόγω φυλής, θρησκείας, εθνικής προέλευσης, πολιτικών πεποιθήσεων, ή συμμετοχής σε ορισμένη κοινωνική ομάδα, βρίσκεται έξω από τη χώρα της υπηκοότητας του και δεν μπορεί, δεν θέλει να προσφύγει στην προστασία της χώρας αυτής.
- 1955 Σεπτεμβριανά - Ένταση ελληνοτουρκικών σχέσεων - Βιοπραγείες με συνεργασία της Μυστικής Αστυνομίας - Εκκρηκτική κατάσταση στη Κωνσταντινούπολη.
- 1964 Μαζική αύξηση Κωνσταντινοπουλιτών στην Ελλάδα, λόγω απέλασης 36.000 Ελλήνων.
- 1968 Τέλος απελάσεων - Σημεία εγκατάστασης: Αθήνα, Π. Φάληρο, Καλλιθέα, Αλιμος, Νέα Φιλαδέλφεια, Βόρεια Προάστια. Συνολικά 110.000 πρόσφυγες.
- 1974 Τούρκικη εισβολή στη Κύπρο - Κατοχή του βόρειου τρίτου του νησιού.
- 1983 Ανακήρυξη των κατεχομένων, παράνομα σε κράτος, 'Τούρκικη Δημοκρατία Της Βορείου Κύπρου', αναγνωρισμένο μόνο από την Τουρκία.
- 1989 Πτώση των Σοσιαλιστικών καθεστώτων στην Ανατολική Ευρώπη.
- 1990 Το πρώτο μεγάλο κύμα οικονομικών μεταναστών στην Ελλάδα (Αλβανία, Βουλγαρία, Ρουμανία). 7% πληθυσμού της χώρας αποτελείται από μετανάστες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- 2005 Η Ελλάδα αποκαλείται 'Η πύλη της Ευρώπης για την παράνομη μετανάστευση' - Η Ισπανία χτίζει φράχτη μήκους 11 χλμ. και ύψους 6 μέτρων στη Θέουτα και έναν δεύτερο στη Μελίγια.



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)

# χρονολόγιο

- 2008 'Ο Συνήγορος Του Πολίτη' επισήμανε ότι η Ελλάδα αθετεί την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων για τα δικαιώματα του παιδιού.
- 2009 Η Ιταλία σε συμφωνία της με τη Λιβύη, απαλαύνει όσους μετανάστες προσπαθούν να εισέλθουν στην Ιταλία.  
- Πρόταση για κατασκευή τάφρου παράλληλα στα Ελληνοτουρκικά σύνορα του Έβρου ως αμυντικό έργο υψίστης σημασίας.
- 2010 Οικονομική Κρίση στην Ελλάδα - Αραβική Άνοιξη, με κύματα διαδηλώσεων στη Μέση Ανατολή και την Αφρική  
- 90% προσφύγων στην Ευρώπη συλλαμβάνονται στα Ελληνικά σύνορα - 76.697 πρόσφυγες, 10.000 αιτήσεις ασύλου στην Ελλάδα - Χορηγία από την Ευρωπαϊκή Ένωση 323.000.000 ευρώ για την αντιμετώπιση των ροών των μεταναστών στην Ελλάδα.
- 2011 Αρχή Συριακού Εμφύλιου Πολέμου - 112.844 αριθμός προσφύγων στην Ελλάδα, 45.000 αιτήματα ασύλου - αρχή κατασκευής τάφρου στον Έβρο μήκους 120 χλμ. βάθους 7 μέτρων και πλάτους 30 μέτρων. - Η Ελλάδα καταδικάζεται από το δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων για την παράνομη κράτηση ασυνόδευτου ανηλίκου Αφγανού το 2007 στη Λέσβο. - Η Διεύθυνση Αλλοδαπών Αττικής δέχεται μόνο 20 αιτήσεις χορηγίας Ασύλου κάθε Σάββατο.
- 2012 Η Συριακή Κυβέρνηση παραδέχεται την κατοχή χημικών όπλων - Ο Μάουρο Πάλμα (Πρόεδρος Επιτροπής του Συμβουλίου της Ευρώπης) καταδικάζει την Ελληνική Κυβέρνηση λέγοντας 'Υπάρχει εσκεμμένη πολιτική της Ελληνικής Κυβέρνησης, διαφορετικά πως εξηγείται ότι στο Σουφλί φιλοξενούνται 146 μετανάστες σε 110 τ.μ. ενώ την ίδια στιγμή στη Σπάρτη οι εγκαταστάσεις υποδοχής παραμένουν άδειες;' - 7.927 αριθμός Σύριων που έφτασαν στην Ελλάδα  
- Η Ελληνική Κυβέρνηση υπογράφει για κατασκευή φράκτη 12.5 χλμ. μεταξύ Νέας Βύσσης και Καστανιών κόστους 4.800.000 ευρώ.
- 2013 11.500 πρόσφυγες έφτασαν στην Ελλάδα με το 65% από την Συρία.
- 2014 Το Ισλαμικό κράτος απέσπασε 450.000.000 δολάρια από την Τράπεζα του Ιράκ και έθεσε υπό τον έλεγχο του τις πετρελαιοπηγές του. - 41.065 πρόσφυγες έφτασαν στην Ελλάδα. - 2.748 πνιγμοί στο Αιγαίο.
- 2015 13.000 αιχμάλωτοι εκτειμάται πως εκτελέστηκαν μέχρι τότε σε Συριακές φυλακές, ως Εγκλήματα Κατά της Ανθρωπότητας. - 856.723 πρόσφυγες έφτασαν στην Ελλάδα με το 57% από τη Συρία, ενώ 153.600 πρόσφυγες έφτασαν στην Ιταλία.
- 2016 Μάχη της Μοσούλης. 310.000 νεκροί με εκτίμηση του ΟΗΕ - 173.614 πρόσφυγες έφτασαν στην Ελλάδα ενώ 363.504 συνολικά στην Ευρώπη.
- 2017 Τελος Μάχης της Μοσούλης - 29.595 πρόσφυγες έφτασαν στην Ελλάδα ενώ 171.635 συνολικά στην Ευρώπη.
- 2018 Εισέβαλε ο τουρκικός στρατός στην Συρία με στόχο την πόλη Αφρίν. - 58.000 συνολικός αριθμός προσφύγων στην Ελλάδα.



2010

Οικ. Κρίση στην Ελλάδα.  
Αραβική Άνοιξη.  
76.697 πρόσφυγες, 10.000 αιτήσεις ασύλου στην Ελλάδα.  
Χορηγία από την Ε.Ε. 323.000.000 ευρώ

2018

Εισέβαλε ο τουρκικός στρατός στην Συρία με στόχο την πόλη Αφρίν.  
58.000 συνολικός αριθμός προσφύγων στην Ελλάδα.

2014

Το Ισλαμικό κράτος απέσπασε 450.000.000 δολάρια από την Τράπεζα του Ιράκ και έθεσε υπό τον έλεγχο του τις πετρελαιοπηγές.  
41.065 πρόσφυγες έφτασαν στην Ελλάδα.  
2.748 πνιγμοί στο Αιγαίο.

2016

Μάχη Μοσούλης.  
310.000 νεκροί  
173.614 πρόσφυγες στην Ελλάδα ενώ 363.504 στην Ε.Ε.

2012

Η Ελλάδα υπογράφει για κατασκευή φράκτη 12,5 χλμ 4.800.000 ευρώ.

2005

Η Ελλάδα 'Πύλη παράνομης μετανάστευσης'.  
Η Ισπανία χτίζει δύο φράχτες 11 χλμ.

2013

11.500 πρόσφυγες έφτασαν στην Ελλάδα με το 65% από την Συρία.

2011

Αρχή Συριακού Εμφύλιου Πολέμου  
112.844 αριθμός προσφύγων στην Ελλάδα, 45.000 αιτήματα ασύλου.  
Αρχή κατασκευής τάφρου στον Έβρο μήκους 120 χλμ. βάθους 7 μέτρων και πλάτους 30 μέτρων.

2015

13.000 αιχμάλωτοι εκτελείστηκαν μέχρι τότε σε συριακές φυλακές.  
856.723 πρόσφυγες έφτασαν στην Ελλάδα με το 57% από τη Συρία.

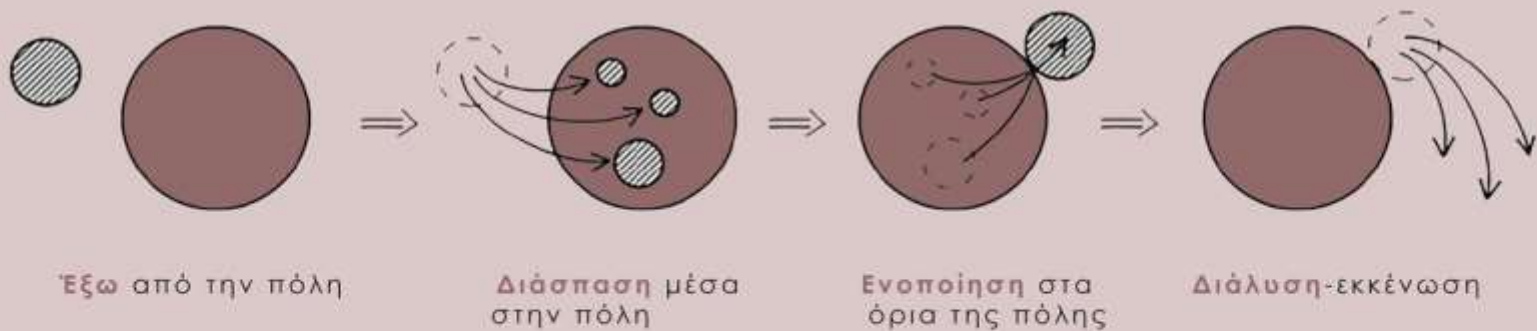
2017

Τελος Μάχης της Μοσούλης  
29.595 πρόσφυγες έφτασαν στην Ελλάδα ενώ 171.635 συνολικά στην Ευρώπη.



# ΣΧΗΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΠΙΘΑΝΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ-ΠΟΛΗΣ

Οι οργανωμένοι χώροι φιλοξενίας έκτακτης ανάγκης, αποτελούνται από τις **δομές εγκατάστασης** και τους **χώρους καταγραφής, ταυτοποίησης και οργάνωσης (hot spot)**, όπου αν και δεν είχαν αρχική πρόβλεψη για χώρους καταλύματος, απέκτησαν στην συνέχεια εξαιτίας της συγκέντρωσης μεγάλου αριθμού ανθρώπων.



[https://www.academia.edu/31831283/ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΗ\\_ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ](https://www.academia.edu/31831283/ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΗ_ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ)



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)

# ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΟΥ

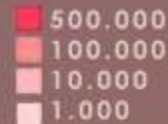
## ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ



## 57% ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ



## ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ



<https://www.unhcr.org/gr/> ΕΚ. 00 0.5 1 1.5 2 2.5 3 3.5 4 4.5 5 5.5

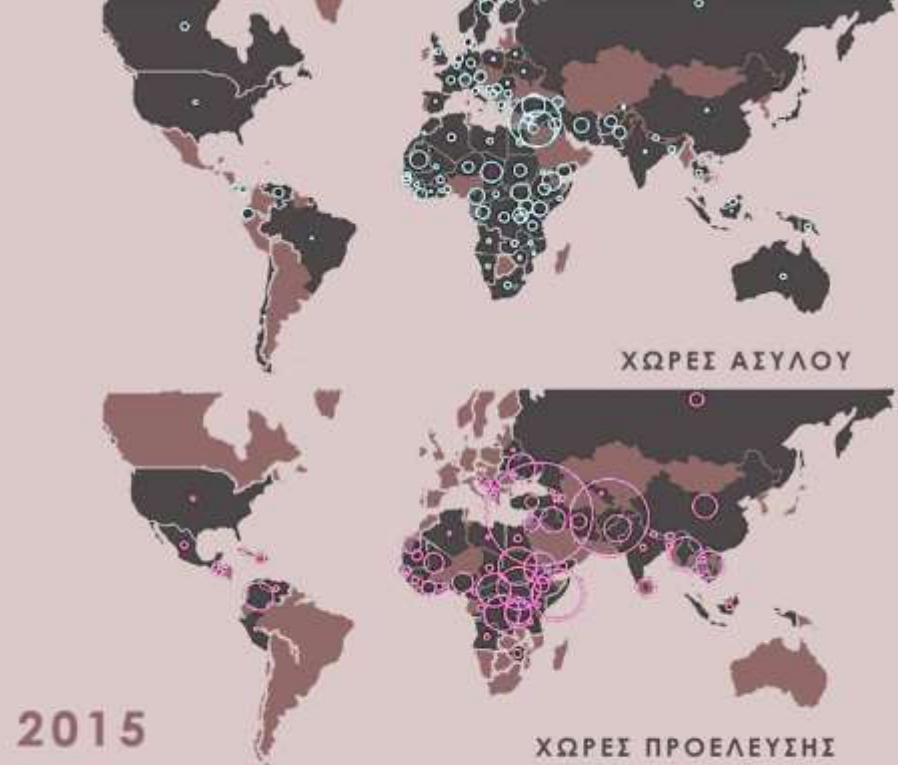
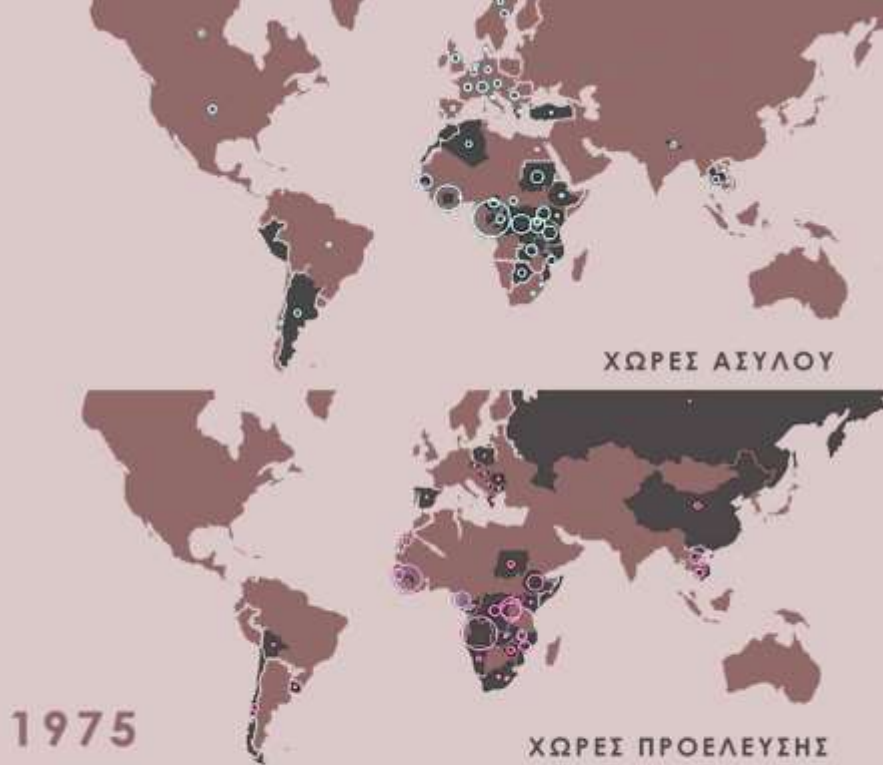


ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ατ15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ατ15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ατ15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ατ15059)



Παγκόσμιος Πληθυσμός Προσφύγων  
**2.775.314**  
 Παγκόσμιος Πληθυσμός  
**4.061.399.000**  
 Πρόσφυγες/Πληθυσμός  
**1 στους 1.464**

Γκαμπόν: 1 στους 11  
 Ακτή Ελεφαντοστού: 1 στους 22  
 Δημ. του Κονγκό: 1 στους 45

Παγκόσμιος Πληθυσμός Προσφύγων  
**15.664.491**  
 Παγκόσμιος Πληθυσμός  
**7.349.472.000**  
 Πρόσφυγες/Πληθυσμός  
**1 στους 469**

Λίβανος: 1 στους 5  
 Ιορδανία: 1 στους 11  
 Τουρκία: 1 στους 31

[https://www.academia.edu/31831283/ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΗ\\_ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ](https://www.academia.edu/31831283/ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΗ_ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ)



# ΡΟΕΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΜΕ ΣΗΜΕΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ

Οι βασικές οδοί εισόδου στην ΕΕ είναι δύο: αφενός η «οδός της Νοτιοανατολικής Μεσογείου», από Τουρκία σε Ελλάδα, και αφετέρου η «οδός της Κεντρικής Μεσογείου», από Αίγυπτο και Λιβύη σε Ιταλία.



<https://www.unhcr.org/gr/>



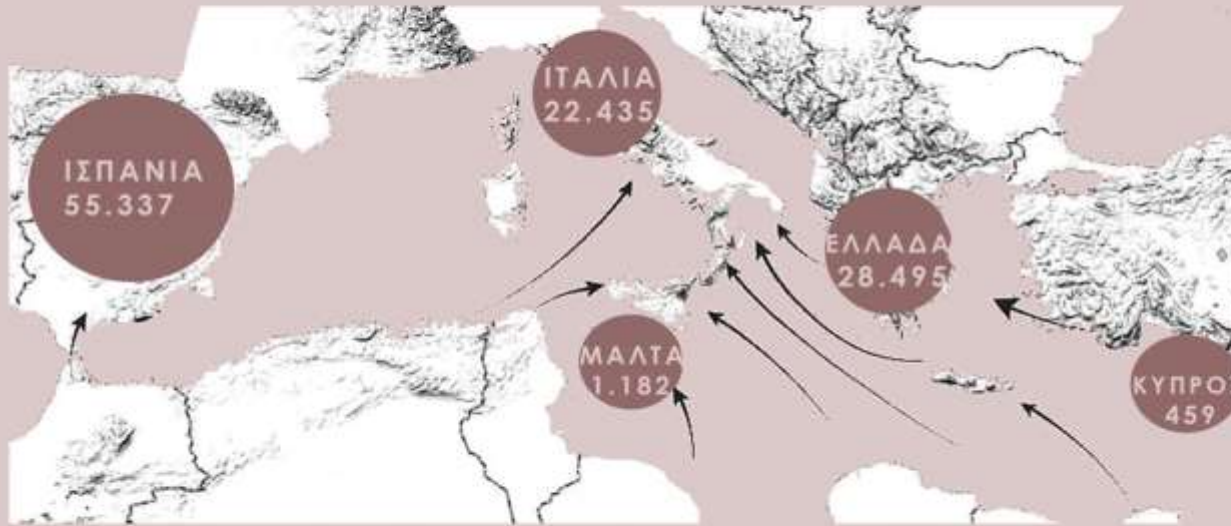
ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)

# ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΣΤΕΡΙΑ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ - ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2018



Νοέμβριος 2018

Συνολικές Αφίξεις  
107,908

Αφίξεις από θάλασσα  
101,921

Αφίξεις από στεριά  
5,987

Νεκροί και αγνοούμενοι  
2,055

ΧΩΡΑ	ΑΤΟΜΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΓΟΥΙΝΕΑ	10.223	11.2%
ΣΥΡΙΑ	9.182	10.1%
ΜΑΡΟΚΟ	8.329	9.1%
ΜΑΛΙ	7.993	8.8%
ΑΦΓΑΝΙΣΤΑΝ	6.902	7.6%
ΙΡΑΚ	6.851	7.5%
ΤΥΝΗΣΙΑ	5.239	5.8%
ΑΚΤΗ ΕΛΕΦΑΝΤΟΣΤΟΥ	4.716	5.2%
ΑΛΓΕΡΙΑ	4.324	4.7%
Άλλες	3.969	4.4%

Αφίξεις από θάλασσα

2017: 172,301  
2016: 362,753  
2015: 1,015,078  
2014: 216,054

Νεκροί και αγνοούμενοι

2017: 3,139  
2016: 5,096  
2015: 3,771  
2014: 3,538

<https://www.unhcr.org/gr/>



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

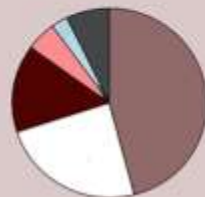
ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΠΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)



# ΟΙ ΡΟΕΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΤΟΥΣ ΣΤΗ ΤΟΥΡΚΙΑ

Οι περισσότεροι μετανάστες και πρόσφυγες που εισέρχονται στην Ελλάδα ακολουθούν τη θαλάσσια οδό της Νοτιοανατολικής Μεσογείου και καταπλέουν στα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου, κυρίως σε Λέσβο, Κω, Χίο, Σάμο και Λέρο. Οι πρόσφυγες όταν έφταναν στον Πειραιά, επιβιβάζονταν σε τρένα και λεωφορεία με προορισμό τη Βόρεια Ελλάδα και συνέχιζαν το μακρύ ταξίδι τους μέσω των χερσαίων συνόρων προς FYROM, Σερβία και Ουγγαρία. Η κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Οι υποδομές, οι υπηρεσίες υποδοχής και η διαδικασία καταγραφής κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν τεράστιες ανάγκες ενώ ο συνωστισμός στα νησιά είχε προξενήσει πολλά προβλήματα. Η κατάσταση είχε μετατραπεί σε «κρίση» λόγω της ανυπαρξίας εθνικού και ευρωπαϊκού σχεδίου διαχείρισης και κοινής ολοκληρωμένης πολιτικής της ΕΕ σε θέματα μετανάστευσης και ασύλου.



ΣΥΡΙΑ  
ΑΦΓΑΝΙΣΤΑΝ  
ΙΡΑΚ  
ΠΑΚΙΣΤΑΝ  
ΙΡΑΝ  
ΆΛΛΕΣ

ΠΗΓΗ: ΥΠΑΤΗ ΑΡΜΟΣΙΕΙΑ ΤΟΥ ΟΗΕ  
[https://government.gov.gr/wp-content/uploads/2017/04/gr\\_fact\\_sheet\\_refugee\\_feb2017.pdf](https://government.gov.gr/wp-content/uploads/2017/04/gr_fact_sheet_refugee_feb2017.pdf)

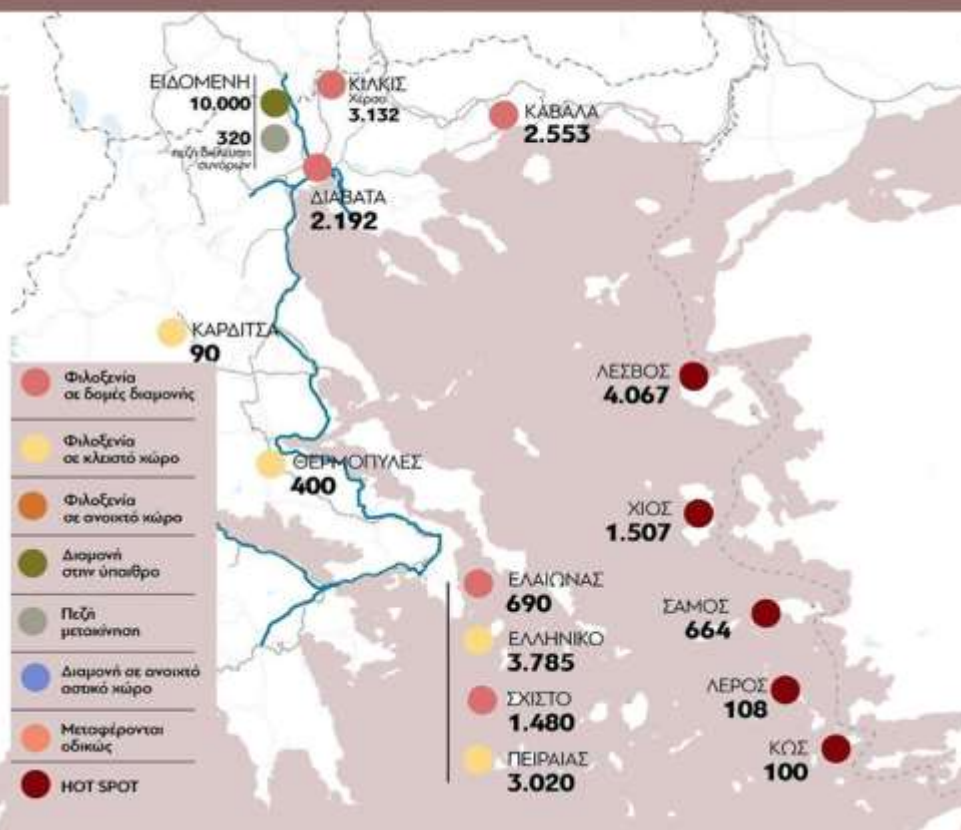
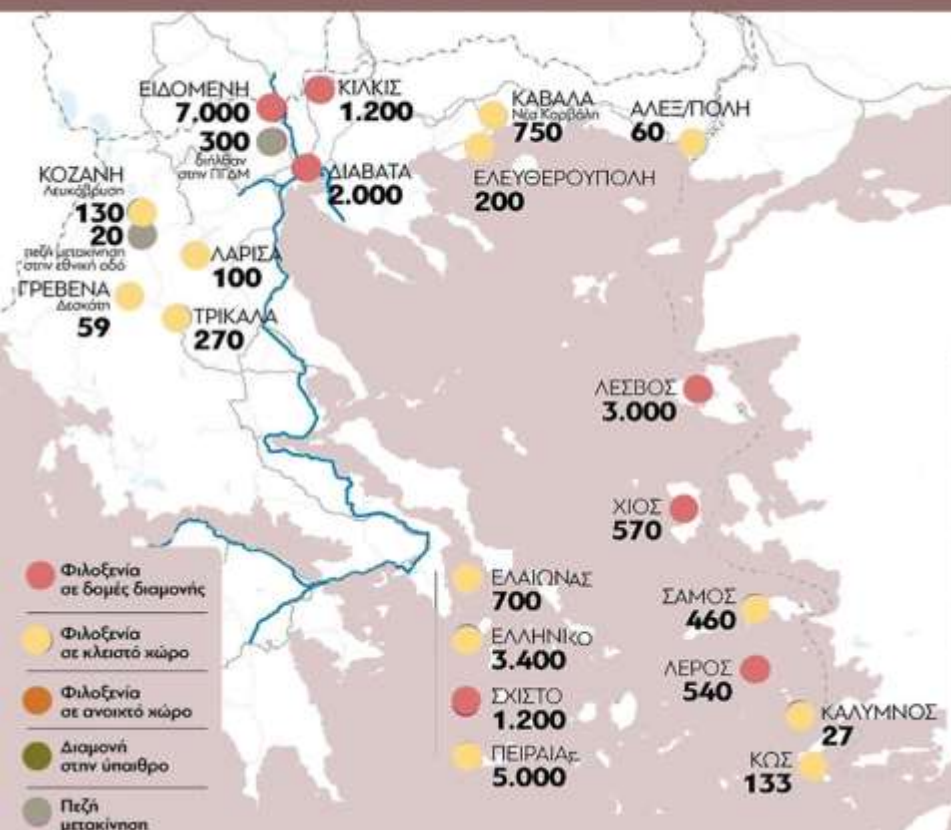


ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (αr15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (αr15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (αr15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (αr15059)



**22.000 ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**  
ΔΕΥΤΕΡΑ 29 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 2016

**34.000 ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**  
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 4 ΜΑΡΤΙΟΥ 2016

Η γεωγραφική επικέντρωση της μεγαλύτερης πληθυσμιακής μετακίνησης στην Ευρώπη στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, και, ειδικότερα, στη Λέσβο, που δέχτηκε πάνω από τους μισούς πρόσφυγες και μετανάστες, και η μεγάλη ανθρωπιστική κρίση, που σημάδεψε την μετακίνησή τους, αποτέλεσαν αυτό που ονομάζεται **Ευρωπαϊκή προσφυγική κρίση**.

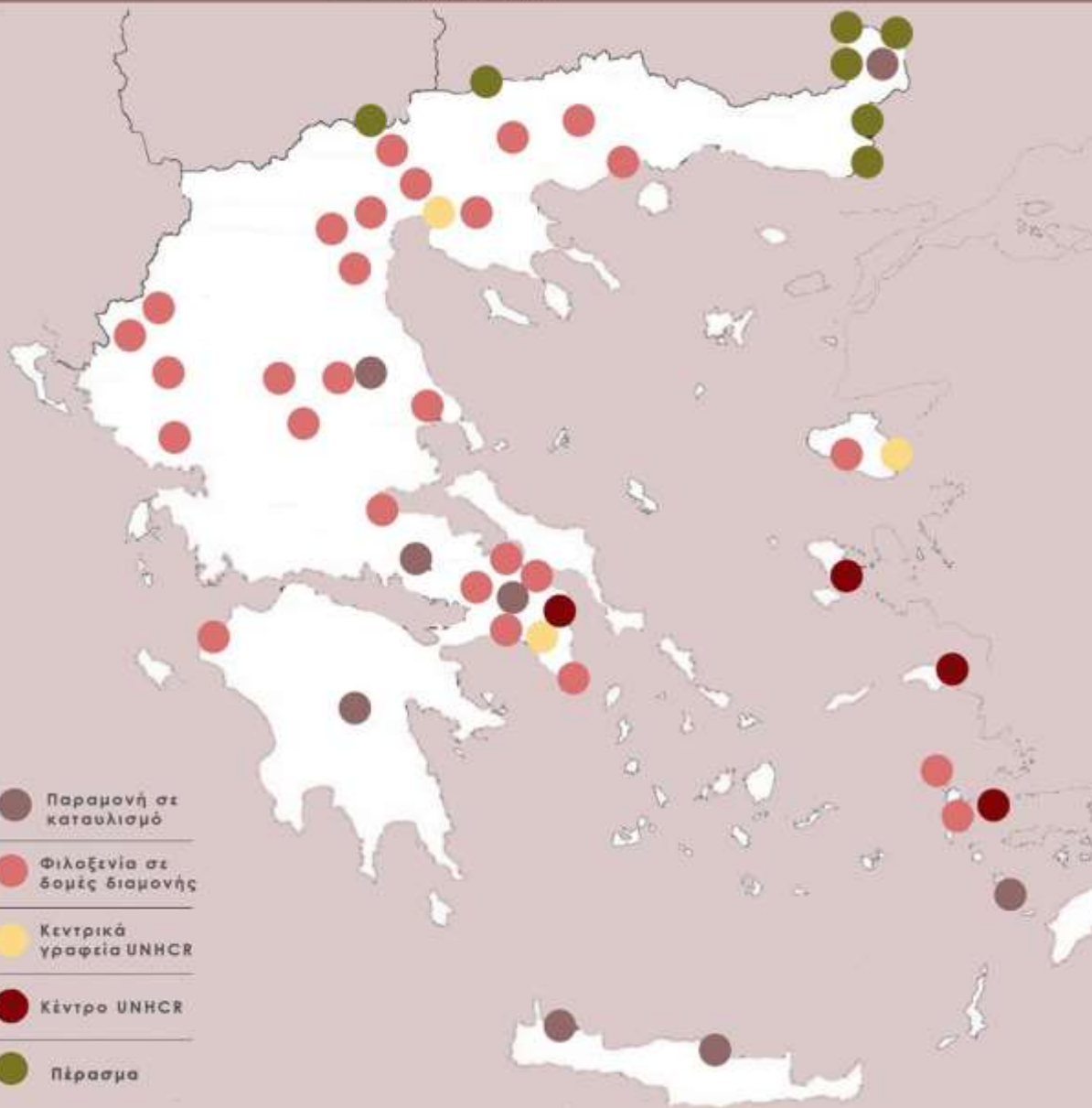
ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ  
<https://tvxs.gr/news/ellada/o-xorlis-ton-prosfygon-stin-ellada>



Με βάση στοιχεία της Υπατης Αρμοστείας των Ηνωμένων Εθνών για τους Πρόσφυγες (UNHCR), περίπου **6,4 εκατομμύρια Σύριοι** έχουν εγκαταλείψει τις εστίες τους και έχουν καταφύγει στο εξωτερικό. Η ροή των μεταναστευτικών κυμάτων διέρχεται μέσω της Μεσογείου ή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, προκειμένου να αναζητηθεί άσυλο σε χώρες της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης, κυρίως στη Γερμανία, τη Γαλλία και τη Σουηδία.

ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ  
<https://tvxs.gr/news/ellada/o-xorlis-ton-prosfygon-stin-ellada>



**ΝΗΣΙΑ**

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ ΠΟΥ ΕΦΤΑΣΑΝ  
 ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ  
 ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ  
 ΜΑΪΟΥ-ΙΟΥΝΙΟΥ 2018

**ΕΦΤΑΣΑΝ: 3.470**

ΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΑΝ

ΣΤΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑ: **2.062**

ΕΠΙΣΤΡΑΦΗΚΑΝ

ΣΤΗ ΤΟΥΡΚΙΑ: **33**

ΕΠΕΣΤΡΕΨΑΝ  
 ΟΙΚΙΟΘΕΛΩΣ ΣΤΗΝ ΧΩΡΑ

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΤΟΥΣ: **87**

**ΕΒΡΟΣ**

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ ΠΟΥ  
 ΕΦΤΑΣΑΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ  
 ΜΑΡΤΙΟΥ-ΜΑΪΟΥ

2018: **7.795**

2017: **992**

Οι αριθμοί και τα κέντρα φιλοξενίας αλλάζουν συνεχώς. Κάθε μέρα καινούργια άτομα εισέρχονται στα κέντρα, ενώ άλλα αποχωρούν. Κέντρα φιλοξενίας σταματούν την λειτουργία τους και έπειτα ανοίγουν καινούργια σε άλλη τοποθεσία ή απλά μειώνεται ο αριθμός τους. Έτσι είναι ιδιαίτερα δύσκολο να έχουμε ακριβή εικόνα της κατάστασης που επικρατεί ανά πάσα στιγμή στον ελλαδικό χώρο:

<https://www.unhcr.org/gr/>

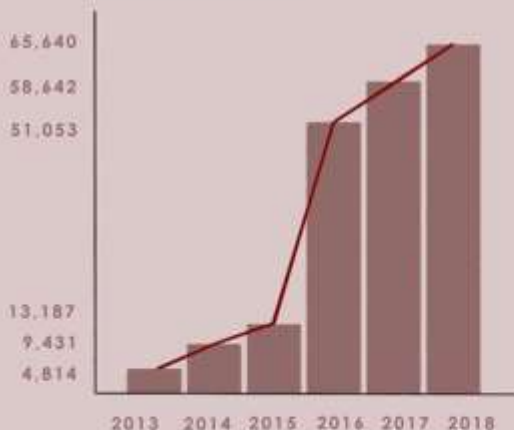


# ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΣ ΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΣΥΛΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

## ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΣΥΛΟΥ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2016	51,053
ΜΑΡΤΙΟΣ 2017	58,642
ΜΑΡΤΙΟΣ 2018	65,640

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΣΥΛΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



Ενώ μέχρι το 2015 η εισροή των προσφύγων στην Ελλάδα παρουσιάζει μια σταθερή και ανοδική πορεία μικρής σχετικά έκτασης.

Το 2016 ο αριθμός των προσφύγων εκτοξεύεται. Οι αιτήσεις ασύλου αυξήθηκαν κατά 287,1% σε σχέση με το 2015.

## ΤΟΠΟΘΕΣΙΕΣ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΑΙΤΗΣΕΩΝ ΑΣΥΛΟΥ



<https://www.unhcr.org/gr/>



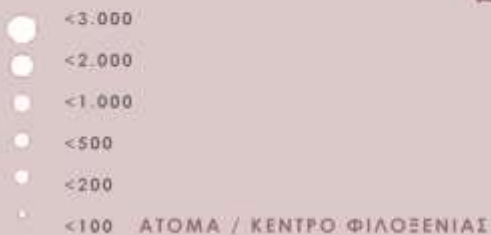
ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

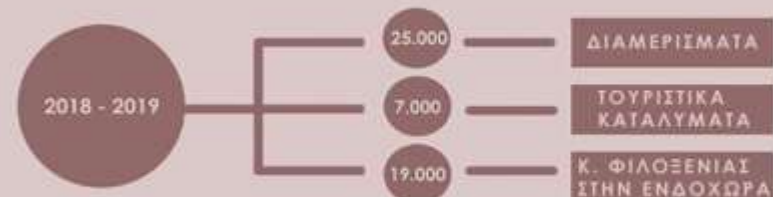
ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (αr15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (αr15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (αr15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (αr15059)

## ΣΗΜΕΙΑ ΔΟΜΩΝ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ



## ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

	Οκτώβριος 2016	Δεκέμβριος 2016	Ιανουάριος 2017
Ίθρεια - χώροι διαμονής	19.594	20.982	19.343
Χώροι σε διαμερίσματα	11.281	11.752	12.703
Χώροι σε σπίτια ιδιωτών	484	484	417
Χώροι σε ξενοδοχεία - κτίρια	6.223	4.992	5.159
Χώροι μεταγκατάστασης καταυλιστροί- κατασκηνώσεις	960	960	360
Χώροι για ασυνόδευτα παιδιά	646	646	704



ΠΗΓΗ: [https://www.academia.edu/31831283/ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΗ\\_ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ](https://www.academia.edu/31831283/ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΗ_ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ)  
<http://www.matrix24.gr/2019/01/vitsas-artisti-i-katastasi-sta-entra-filoxenias>



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (αρ15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (αρ15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (αρ15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (αρ15059)

## ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

## ΕΓΧΩΡΙΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΥΣ ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ

[<http://www.hellastax.com/HTML/2012-n/n4052-12.htm>],  
[<http://www.firstreception.gov.gr/content.php?id=14&pid>]  
[[http://asyllo.gov.gr/?page\\_id=589](http://asyllo.gov.gr/?page_id=589)]

Η Υπηρεσία Πρώτης Υποδοχής δημιουργήθηκε ανήκει στο Υπουργείο Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, στον τομέα Μεταναστευτικής Πολιτικής. Η υπηρεσία ασχολείται με ανθρώπους που έχουν εισέλθει παράτυπα στη χώρα με σκοπό να τους εντάξει σε διαδικασίες πρώτης υποδοχής.

Έχει τη δυνατότητα να ιδρύει Δομές Φιλοξενίας όπου θα διαμένουν άτομα τα οποία αιτούνται άσυλο ή υπήκοοι τρίτων χωρών και οι οποίοι ανήκουν σε ευπαθείς ομάδες του πληθυσμού. Στις Περιφερειακές Υπηρεσίες Πρώτης Υποδοχής ανήκουν τα Κέντρα Πρώτης Υποδοχής (ΚΕ.Π.Υ.) (δυνατότητα διαμονής έως και 25 ημερών) και οι Κινητές Μονάδες Πρώτης Υποδοχής. Εκεί πραγματοποιούνται η ταυτοποίηση των στοιχείων των ατόμων, καταγραφή τους, η παροχή ιατρικής και φαρμακευτικής βοήθειας και υποστήριξης, ενημέρωση και παραπομπή τους στις αρμόδιες υπηρεσίες ανάλογα με τα αιτήματα που διατυπώνουν.

Η Υπηρεσία Ασύλου ιδρύθηκε με το Ν. 3907/2011. Βασική της αρμοδιότητα είναι ο έλεγχος των αιτήσεων που κατατίθενται από τους ενδιαφερόμενους για παροχή διεθνούς προστασίας. Υπηρεσίες του Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης Τμήμα Προστασίας Ευπαθών Ομάδων, Προσφύγων – Αιτούντων Άσυλο Με βάση το Ν.4052/ΦΕΚ Α41-1-3-2012/44ν οι αρμοδιότητες του Τμήματος Προστασίας Ευπαθών Ομάδων, Προσφύγων-Αιτούντων Άσυλο έχουν να κάνουν με την προστασία των προσφύγων και αιτούντων άσυλο. Αυτό κυρίως σημαίνει την υλοποίηση προγραμμάτων που αφορούν τη σίτιση ή τη στέγαση τους.

- **Μ.Κ.Ο. ΑΙΤΗΜΑ**
- **Ελληνικός Ερυθρός Σταυρός**
- **Ομάδα Δικηγόρων** για τα δικαιώματα των προσφύγων και των μεταναστών
- **ΜΕΤΑδραση-Δράση** για τη Μετανάστευση και την Ανάπτυξη
- **Δίκτυο Κοινωνικής Υποστήριξης** Μεταναστών & Προσφύγων
- **Γιατροί Χωρίς Σύνορα**
- **Κέντρο Συμπαραστάσεως** Παλινοστούτων και Μεταναστών
- **Οικουμενικό Πρόγραμμα Προσφύγων**
- **Υπατη Αρμοστεία** του ΟΗΕ για τους Πρόσφυγες (UNHCR GREECE)
- **Διεθνής Αμνηστία** Ελληνικό Τμήμα
- **ΑΡΣΙΣ**, Κοινωνική Οργάνωση Υποστήριξης Νέων
- **Ελληνικό Συμβούλιο** για τους Πρόσφυγες (GCR)
- **Συνήγορος του Πολίτη**
- **PRAKSIS**
- **Ελληνικό Φόρουμ Προσφύγων**
- **Γιατροί του Κόσμου**



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)

# Κέντρα Φιλοξενίας Προσφύγων στην Αττική



- Κέντρα Φιλοξενίας κοντά στην περιοχή μελέτης
- Κέντρα Φιλοξενίας στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής

Περιοχή	<b>Μαλακάσα</b>
Λειτουργία	Από 03/2016'
Χωρητικότητα	[1000] - <b>939</b>
Περιοχή	<b>Λαύριο</b>
Λειτουργία	Από 10/2015'
Χωρητικότητα	(500-700) - <b>243</b>
Περιοχή	<b>Ιχιστό</b>
Λειτουργία	Από 02/2016'
Χωρητικότητα	[1000] - <b>797</b>
Περιοχή	<b>Σκαρμαγκάς</b>
Λειτουργία	Από 04/2016'
Χωρητικότητα	(2500) - <b>2500</b>
Περιοχή	<b>Ελαιώνας</b>
Λειτουργία	Από 08/2015'
Χωρητικότητα	(1680) - <b>1560</b>



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

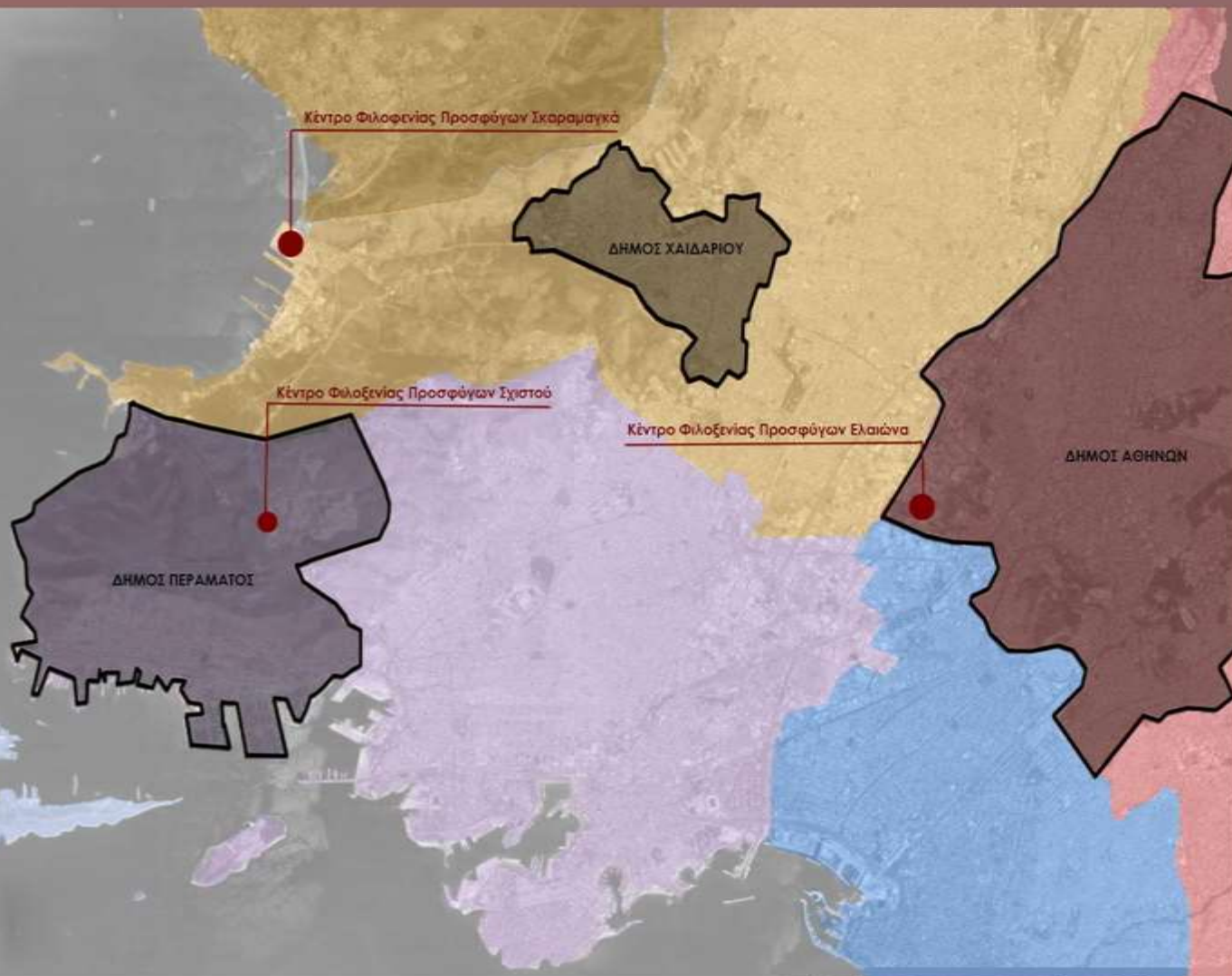
ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)

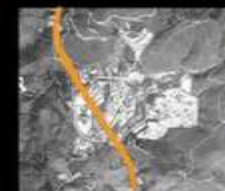


# ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΙ ΣΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΥΠΑΓΟΝΤΑΙ ΤΑ ΚΕΝΤΡΑ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ



## ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ

Η λεωφόρος Σχιστού - Σκαραμαγκά και η λεωφόρος Αθηνών διασυνδέουν την περιοχή με την υπόλοιπη περιφέρεια.



## ΣΧΙΣΤΟ

Η λεωφόρος Σχιστού - Σκαραμαγκά αποτελεί τη μοναδική οδική αρτηρία που συνδέει το Σχιστό με τον Σκαραμαγκά καθώς και την υπόλοιπη περιφέρεια.



## ΕΛΑΙΩΝΑΣ

Η οδός Αγίου Πολυκάρπου αποτελεί την κεντρική οδική αρτηρία που συνδέει το κέντρο φιλοξενίας των προσφύγων με την πόλη.

## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΙΡΑΙΑ
- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ
- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ
- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ
- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ
- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΗΣΩΝ




ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019


ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ατ15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ατ15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΠΩΤΑ (ατ15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ατ15059)


Στο χάρτη απεικονίζονται οι χιλιομετρικές αποστάσεις από το λιμάνι του Πειραιά (το σημείο εισροής των προσφύγων) έως τα επιλεγμένα κέντρα φιλοξενίας.

  $R = 4.93 \text{ km}$   
ΚΦΠ Σχιστό

  $R = 8 \text{ km}$   
ΚΦΠ Σκαραμαγκάς

  $R = 6 \text{ km}$   
ΚΦΠ Ελαιώνας

 Ηλεκτρικός

 Μετρό Γραμμή 1

 Μετρό Γραμμή 2





## Σύνδεση hotspot

Τα κέντρα φιλοξενίας του Σχιστού και του Σκαραμαγκά συνδέονται μέσω της περιφερειακής λεωφόρου Σχιστού- Σκαραμαγκά



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

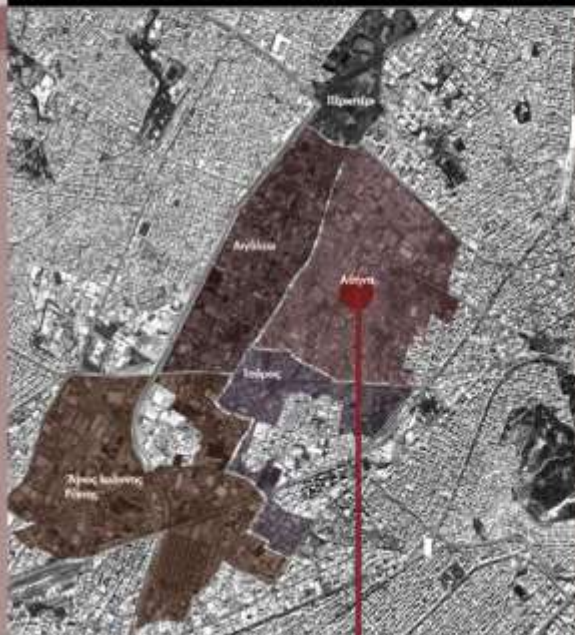
ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (αρ15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (αρ15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (αρ15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (αρ15059)



## ΑΝΟΙΧΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΕΛΑΙΩΝΑ



### Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η ευρύτερη βιομηχανική περιοχή του Ελαιώνα βρίσκεται νοτιοδυτικά του κέντρου της Αθήνας και εκτείνεται συνολικά σε 1.417 εκτάρια εκ των οποίων , 443 εντός και 974 εκτός σχεδίου πόλεως. Πρόκειται για μια επίπεδη έκταση, η οποία διασχίζεται από τον ποταμό Κηφισό καθώς και από πολλά υπόγεια νερά που συγκεντρώνονται εκεί λόγω των βροχοπτώσεων , γεγονός που ευνόησε την ανάπτυξη καλλιέργειών μέχρι και την περίοδο του μεσοπολέμου. Παράλληλα, επειδή ο Ελαιώνας βρίσκεται πάνω στον άξονα που ενώνει τον Πειραιά και το λιμάνι με το κέντρο της Αθήνας, εγκαθίστανται βιομηχανίες και βιοτεχνίες (κεραμοποιεία/βυρσοδεψεία σαπωνοποιεία κ.α.) οι οποίες με την πάροδο του χρόνου και ειδικά μετά το 1922 ( Μικρασιατική καταστροφή - έλευση προσφύγων/φτηνών εργατικών χεριών ) ενισχύουν δραματικά την παρουσία τους στο χώρο. Ο Ελαιώνας μετατρέπεται σε βιομηχανικό – βιοτεχνικό κέντρο της πρωτεύουσας με τη δραστηριότητα αυτή να φτάνει στο απόγειό της κατά τις μεταπολεμικές δεκαετίες του '50 και του '60. Η περιοχή καταλήγει να μετατρέπεται σε μια αποκομμένη από κεντρικές οδικές αρτηρίες νησίδα. Καταλυτικό ρόλο στη μετέπειτα χωρική εξέλιξη έπαιξε το γεγονός ότι μέχρι το 1991 η περιοχή του Ελαιώνα δεν είχε ακόμη ενταχθεί στο σχέδιο πόλης – αποτελούσε κυριολεκτικά μια «τρύπα» στον πολεοδομικό ιστό και δεν υπήρχε πρακτικά καμία ρύθμιση που να αφορά την οικοδόμηση και τις χρήσεις γης, με αποτέλεσμα να συγκεντρωθούν στην περιοχή όσες δραστηριότητες «δεν μπορούσε να σηκώσει» το υπόλοιπο λεκανοπέδιο αλλά ήταν απαραίτητες για την οικονομική ανάπτυξη της πόλης, όπως βιοτεχνία, βιομηχανία, μεταφορές και άλλες υποστηρικτικές στους παραπάνω κλάδους χρήσεις.



Η συγκεκριμένη δομή φιλοξενίας βρίσκεται στην ευρύτερη βιομηχανική περιοχή του Ελαιώνα , η οποία ανήκει διοικητικά σε έξι δήμους : τον δήμο Αθηναίων , τον δήμο Αγίου Ιωάννη Ρέντη, τον δήμο Αιγάλεω , τον δήμο Ταύρου ,τον δήμο Μοσχάτου και τον δήμο Περιστερίου.

37%

ΑΓ. Ι. ΡΕΝΤΗ

22%

ΑΘΗΝΑΙΩΝ

17%

ΑΙΓΑΛΕΩ

18%

ΤΑΥΡΟΥ - ΜΟΣΧΑΤΟΥ

6%

ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ

Η έκταση της περιοχής του Ελαιώνα όπως είναι ποσοστιαία μοιρασμένη μεταξύ των δήμων στους οποίους υπάγεται διοικητικά .

( πηγή : πιλοτική εργασία / Μεταλλαγής της Βιομηχανικής Περιοχής του Ελαιώνα μετά την Έγκατάσταση των Προσφύγων στην Περιοχή, Ιωάννης Καραμολίγκος, Βικτώρια Τσαλιώτη )



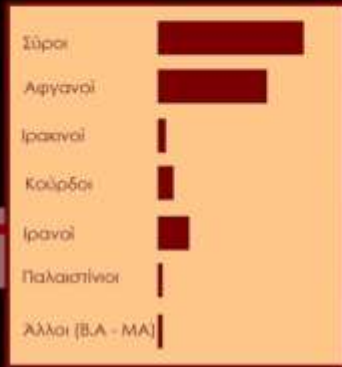
ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

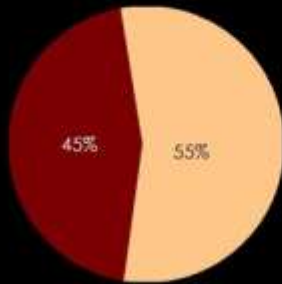
ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)

Οι χώρες προέλευσης των φιλοξενούμενων προσφύγων στη δομή.

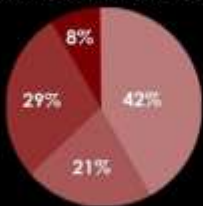


Ποσοστό αντρών / γυναικών



■ γυναίκες ■ άντρες

Η βαθμίδα εκπαίδευσης των φιλοξενούμενων προσφύγων.



■ Ανώτερη ■ Μέση ■ Κατώτερη ■ Δεν έχουν πάει σχολείο



# ΑΝΟΙΧΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΕΛΑΙΩΝΑ

## ΓΕΝΙΚΑ / ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Μέσος όρος ηλικίας : 20 έτη

48% < 18 ετών



2015

έναρξη λειτουργίας του κέντρου υποδοχής και φιλοξενίας προσφύγων στον Ελαιώνα

2016

επέκταση της δομής λόγω της έκρηξης των εισροών των προσφύγων από 24 σε 37 στρέμματα δημοτικής έκτασης.

**Διαμένοντες : 1560 άτομα (534 οικογένειες)**



[πηγή: [https://www.publicisur.gr/wp-content/uploads/2017/10/ACRI\\_presentation.pdf](https://www.publicisur.gr/wp-content/uploads/2017/10/ACRI_presentation.pdf)]



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (αρ15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (αρ15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (αρ15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (αρ15059)



# ΑΝΟΙΧΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΕΛΑΙΩΝΑ

## ΠΡΟΣΒΑΣΗ

Οι κύριοι οδικοί άξονες που διατρέχουν την περιοχή, μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε αυτούς που τον διασχίζουν και σχετίζονται με την μετάβαση σε άλλες περιοχές, σε αυτούς που εξυπηρετούν τις δραστηριότητες στο εσωτερικό του Ελαιώνα και σε αυτούς που συνδυάζουν και τα δύο. Η Ιερά οδός και η Π. Ράλλη αποτελούν σημεία εισόδου στην πόλη και, μαζί με την Πειραιώς, συνδέουν την Αθήνα με τον Πειραιά. Η οδός Αγίας Άννης και η οδός Ορφέως είναι δύο βασικοί άξονες που τροφοδοτούν τις λειτουργίες του Ελαιώνα και διασταυρώνονται στο εσωτερικό του. Η λεωφόρος Κηφισού εντάσσεται και στις δύο περιπτώσεις. Αποτελεί σύνδεσμο για το παραλιακό μέτωπο, ενώ παράλληλα σχετίζεται άμεσα με τις δραστηριότητες του Ελαιώνα και δέχεται το μεγαλύτερο φόρτο από όλες τις προηγούμενες.

σταθμός μετρό Ελαιώνα



Λεωφόρος Κηφισού

Οδός Αγίας Άννης



Κ.Φ.Π Ελαιώνα

Ιερά Οδός

Οδός Ορφέως

Πέτρου Ράλλη

κύριοι οδικοί άξονες που σχετίζονται με την μετάβαση σε άλλες περιοχές.

Βασικοί άξονες που τροφοδοτούν τις λειτουργίες του Ελαιώνα και διασταυρώνονται στο εσωτερικό του.

[πηγή : πινακίδα εργασιών / Μεταλλαγές της Τοπογραφικής Πλατφόρμας του Ελαιώνα μετά την εγκατάσταση των Προσφύγων στην Πειραιά, Ιωάννης Καταμιλιάνος, Βελώνης Πατάλια ]



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ατ15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ατ15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΠΙΩΤΑ (ατ15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ατ15059)



# ΑΝΟΙΧΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΕΛΑΙΩΝΑ

## ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Φορέας	Είδος Φορέα	Πρόγραμμα επιδιόρθωσης	Κυβερνητικές υπηρεσίες	Αρωστηθήσαστες οι άλλες δομές
Greenpeace	ΜΚΟ	Τρίτη 12:00 - 2:00	Εθελοντές	
Street Light	ΜΚΟ	Σάββατο 4:00 - 6:00	Εθελοντές	
Κόσμος Χωρίς Σύνορα (Παρεχόμενα οργανωτές)	ΜΚΟ	Τετάρτη 7:00-8:00	Εθελοντές	Μέσω του Ελαιώνα υπάρχουν συζητήσεις για επαφές της ομάδας «Κόσμος Χωρίς Σύνορα» με τις δομές στο Ελληνικό
Παιδική ομάδα SOS	ΜΚΟ	Δευτ. έως και Πέμ. 10:30-12:30 και 4:30 - 6:30 Παρ. 12:00-3:00 Σάβ. 12:00-3:00	Έταμοι	Μέσω του Ελαιώνα υπάρχουν συζητήσεις για επαφές της ομάδας «Παιδική ομάδα SOS» και με άλλες δομές για να ξεκινήσουν παρεμβάσεις.
Δίκτυο Τέχνης και Αρώμα	ΑΜα	Τετάρτη 05:00 - 07:00	Εθελοντές	
Επιβόρος Σταυρός	ΜΚΟ	Πέμπτη 12:00 - 2:00, (μηνιαία ως τις 3:00)	Εθελοντές	
Ερσέη ΚΑΑ	ΑΜα	Δευτ., Τρ., Πέμπτη και Παρ. 4:30 - 7:30 Μετακινούν τα παιδιά κατά τις δομές.	Εθελοντές	
TEATN - ΕΣΠΑ	Παι/μο	Τρίτη 05:00 - 07:00 και Πέμπτη 10:30-12:30	Εθελοντές	Η ομάδα επιδιώκει άλλες επαφές με θεσμοκρατίες και Αιρέση που παρεμβαίνουν σε άλλες δομές.
Τμήματα μόνιμα (Εθελ. Ομάδα Γυναικών Παζαριού)	Αλληλέγγυα	Δευτέρα 12:00 - 02:00	Εθελοντές	

Το κέντρο φιλοξενίας του Ελαιώνα ανήκει στο δήμο Αθηναίων και σε αυτό λειτουργούν αρκετές μη κυβερνητικές οργανώσεις (ΜΚΟ) καθώς και αρκετοί εθελοντές / εθελόντριες. Η δομή χωρίζεται σε τρία τμήματα : ένα για τα ευπαθή άτομα, ένα για τις οικογένειες με παιδιά κάτω των 16 ετών και ένα για άτομα άνω των 16 ετών.

Τα άτομα είναι ελεύθερα να εισέρχονται και να εξέρχονται από τον καταυλισμό όποτε θέλουν, χωρίς ελέγχους. Ωστόσο, δεν απουσιάζει η αστυνομία στο εξωτερικό του καταυλισμού για λόγους ασφαλείας.

Το καθιερωμένο κυριακάτικο παζάρι στην περιοχή του Ελαιώνα κοντά στο σταθμό του μετρό, στο οποίο οι έμποροι πουλούσαν μεταχειρισμένα ρούχα και ηλεκτρικές συσκευές σε προσπές για τους πρόσφυγες του καταυλισμού ημείς, έχει πλέον σταματήσει να διεξάγεται λόγω έλλειψης της απαραίτητης καθαριότητας μετά το πέρας του.



Οι συνθήκες μετά το πέρας του κυριακάτικου παζαριού και η αναγκαιότητα που υπάρχει για τους διαμένοντες στη δομή να διεξάγεται το συγκεκριμένο παζάρι.

(πηγή 1 : επικρατή εργασία / Μεταλλογίες της Βιομηχανικής Περιοχής του Ελαιώνα μετά την Εγκατάσταση των Προσφύγων στην Περιοχή, Ιωάννης Καραμολέγος-Βικτόρια Τσιλιόη πηγή 2 : Επιστημονική Επιτροπή για την υποβοήθηση του έργου της Επιτροπής Στήριξης των Παιδιών των Προσφύγων (2016), Οι Εκπαιδευτικές δράσεις για τα παιδιά των Προσφύγων - Υπουργείο Παιδείας Έρευνας και Θρησκευμάτων, Αθήνα )

Πίνακας με τους φορείς οι οποίοι είναι αρμόδιοι για τις διάφορες δράσεις ένταξης που οργανώνονται εντός του καταυλισμού και αφορούν τα παιδιά.  
Ο χαρακτήρας της δομής έχει αλλάξει: Πραγματοποιούνται δράσεις ένταξης προκειμένου ο Ελαιώνας να μετατραπεί από μια δομή τράνζιτ (προσωρινή) σε μια δομή φιλοξενίας (μακροπρόθεσμου χαρακτήρα). Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται σε δράσεις που αφορούν τα παιδιά του καταυλισμού.



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)



## ΚΕΝΤΡΟ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ



Ο Σκαρμαγκάς είναι κωμόπολη στα δυτικά της Αθήνας με πληθυσμό 2.606 κατοίκων· ανήκει διοικητικά στο Δήμο Χαϊδαρίου. Εξυπηρετείται από δύο κύριες οδικές αρτηρίες, την λεωφόρο Αθηνών / Εθνική Οδό Αθηνών - Κορίνθου και την περιφερειακή λεωφόρο Σχιστού - Σκαρμαγκά η οποία ξεκινάει από το Κερατσίνι. Ο Όρμος του Σκαρμαγκά είναι βορειοδυτικός εσωτερικός όρμος του Σαρωνικού, επί της Αττικής. Κατ' επέκταση ονομάζεται Σκαρμαγκάς ολόκληρη η παραλία από τη Λιμνη Κουμουνδούρου μέχρι το Πέραμα, αν και περιορίζεται στη χρήση από τις εγκαταστάσεις του Πολεμικού Ναυτικού. Στο χερσαίο τμήμα του όρμου Σκαρμαγκά βρίσκονται τα σημερινά Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαρμαγκά καθώς και η Ναυτική Ακαδημία Σκαρμαγκά, Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού.

Το Κέντρο Φιλοξενίας στο Σκαρμαγκά , βρίσκεται δίπλα στα ναυπηγεία της περιοχής και συνορεύει με μια έκταση με άδεια κοντινερ εμπορευμάτων .

Υπευθυνο για τη διαχείριση του κέντρου είναι το πολεμικό ναυτικό.

Πηγή

[https://el.wikipedia.org/wiki/Σκαρμαγκάς\\_Αττικής](https://el.wikipedia.org/wiki/Σκαρμαγκάς_Αττικής)



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)



Διαδρομή 871



Διαδρομή Α16



## ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ



Η Περιοχή του Σκαραμαγκά , εξυπηρετείται από δύο κύριες οδικές αρτηρίες, την λεωφόρο Αθηνών / Εθνική Οδό Αθηνών - Κορίνθου και την περιφερειακή λεωφόρο Σχιστού - Σκαραμαγκά η οποία ξεκινάει από το Κεραταίσι. Τα λεωφορεία που εξυπηρετούν την περιοχή είναι τα εξής : (Λεωφορείο 845 866 871 876 Α16 Γ16). Ωστόσο, κανένα απο αυτά δεν τερματίζει ή έχει σημείο αφετηρίας το κέντρο φιλοξενίας προσφύγων. Η πιο κοντινή στάση σε αυτό, απέχει περίπου 20 λεπτά περπάτημα έτσι ώστε να εξυπηρετηθεί το κέντρο.

Πηγή :  
<https://moovitapp.com/>





## ΚΕΝΤΡΟ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Το κέντρο φιλοξενίας Σκαραμαγκά ιδρύθηκε την άνοιξη του 2016 και έχει τη δυνατότητα να φιλοξενήσει 3.200 άτομα. Περιλαμβάνει 12 οικίσκους ο καθένας εκ των οποίων έχει επιτρεπτή χωρητικότητα έως 8 άτομα. Υπάρχουν χώροι για αθλητικές δραστηριότητες καθώς επίσης και χώροι εκμάθησης ξένων γλωσσών. Ειδικότερα, στον Σκαραμαγκά υφίστανται δύο λυόμενες εγκαταστάσεις με θρανία και πίνακες που χρησιμοποιούνται ως χώροι διδασκαλίας. Γίνονται μαθήματα Αραβικών, Αγγλικών και Μαθηματικών. Στους οικίσκους υπάρχει παροχή ρεύματος, θερμοσίφωνας και κλιματισμός καθώς επίσης ο οικισμός έχει πλήρες αποχετευτικό σύστημα.



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)



<http://babeldc.gr/xetika-me-tin-kafostasi-stin-ankli-dami-loxenias-skaramagka-2/>  
<https://www.protothema.gr/greece/article/8049657/i-enosi-nosifeuton-kafaggeliei-tis-tritokosmikes-sunthikes-sto-ke-dro-prostugon-skaramagka/>  
<https://gr.euronews.com/2018/06/24/h-zah-ton-prostugon-ston-skaramagka>

## Σημερινή Κατάσταση

Στη δομή απουσιάζει η σωστή οργάνωση από τον Απρίλιο του 2017. Από τον Φεβρουάριο του 2018 αποχώρησαν οι υπηρεσίες και το προσωπικό των ΜΚΟ και του ερυθρού σταυρού. Συνολικά οκτώ άτομα υπηρετούν στον χώρο από την πλευρά του Πολεμικού Ναυτικού, από τις 8 πμ έως 6 μμ.

Υπήρξαν διαμάχες μεταξύ διαφορετικών δογμάτων για το διαχωρισμό των χώρων λατρείας. Έτσι, μετά τη δημιουργία του πρώτου υπαίθριου χώρου λατρείας ακολούθησε η διάθεση και δεύτερου σημείου. Η κατάσταση είναι επισφαλής στα κέντρα φιλοξενίας. Συγκεκριμένα, διατίθενται ελάχιστα περιπολικά για κάθε κέντρο φιλοξενίας (συνήθως ένα με 1-2 άτομα ανά οκτάωρη βάρδια) με αποτέλεσμα να παρατηρούνται σημαντικά προβλήματα ασφάλειας. Έχουν διαπιστωθεί σοβαρά προβλήματα

ασφάλειας στο χώρο και επαναλαμβανόμενα περιστατικά παραβατικής συμπεριφοράς. Αναφέρθηκε ότι στο χώρο διακινούνται ναρκωτικά και όπλα ενώ τα βίαια περιστατικά μεταξύ των φιλοξενούμενων είναι καθημερινή υπόθεση.

Στη αντιπροσωπεία της ΕΕΔΑ αναφέρθηκε ότι στις αποθήκες συγκέντρωσης ειδών πρώτης ανάγκης του Σκαράμαγκα γίνονται διαρρήξεις από διαμένοντες στο χώρο, κυρίως με χρησιμοποίηση ανηλικών που είναι σε θέση να εισβάλουν με ευκολία από τα παράθυρα, παρόλο που έχουν τοποθετηθεί εκεί προστατευτικά κιγκλιδώματα. Επίσης υποδείχθηκε σημείο εντός του χώρου όπου φέρεται να γίνεται παραεμπόριο κλεμμένων ειδών. Αναφέρθηκε ότι πολλοί φιλοξενούμενοι εγκαταλείπουν χωρίς ειδοποίηση το χώρο φιλοξενίας και στη συνέχεια παραχωρούν/επινοικιάζουν το χώρο στέγασής τους σε άλλους πρόσφυγες/μετανάστες. Δεν υπάρχουν σαφή καθήκοντα για την ασφάλεια του χώρου. Επισημάνθηκε ότι ακόμα και σε περίπτωση περιστατικών που χρήζουν αστυνομικής παρέμβασης, η ΕΛ.Α.Σ. δεν φτάνει πάντα εγκαίρως.



ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

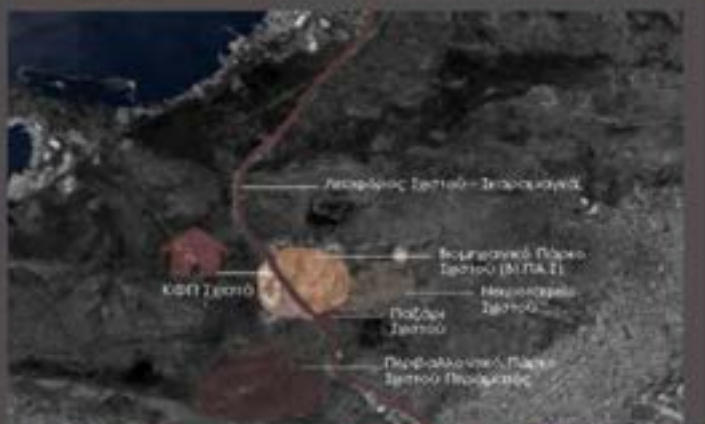
ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)

# Κέντρο Φιλοξενίας Προσφύγων Σχιστού - Στρατόπεδο Στεφανάκη - (02/16')

## Η περιοχή



Το κέντρο φιλοξενίας προσφύγων Σχιστού Περάματος βρίσκεται στο πρώην στρατόπεδο Στεφανάκη και πάνω στην Λεωφόρο Σχιστού - Σκαραμαγκά, που ενώνει το Σκαραμαγκά Χαϊδαρίου με το Κερατσίνι.

Το κέντρο γειτνιάζει με το κυριακάτικο παζάρι του Σχιστού και με το βιομηχανικό πάρκο Σχιστού (ΒΙ.ΠΑ.Σ), το οποίο διαθέτει 2.500 εργαζόμενους με 82 εγκατεστημένες παραγωγικές μονάδες υψηλής τεχνολογίας με εξειδίκευση στις μηχανολογικές, ηλεκτρολογικές, ψυκτικές κ.α εργασίες. Ακόμη, σε πολύ κοντινή απόσταση βρίσκεται το περιβαλλοντικό πάρκο Σχιστού Περάματος όπως και το νεκροταφείο του Σχιστού. Η περιοχή δεν διαθέτει κατοικίες, δεν έχει κάποια ιδιαίτερη φυσιογνωμία και, ενώ ανήκει στον Δήμο Περάματος, βρίσκεται σε απόσταση από αυτόν και πιο απομονωμένη



Κυριακάτικο Παζάρι



ΒΙ.ΠΑ.Σ



Περιβαλλοντικό Πάρκο



Νεκροταφείο



Μονή Αγίων Πατέρων



### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Εθνική οδός - Αυτοκινητοδρόμος
- Κύριες Αστικές Αρτηρίες
- Αστικές Αρτηρίες
- Καλιχματτικό Ο.Τ.Α
- Συνεχής αστικός ιστός
- Ασυνεχής αστικός ιστός
- Βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες
- Οδοί και αεροδρομιακά δίκτυα
- /// Στοιές Ακρίνων
- Αεροδρόμιο
- Κύριο κέντρο πληθυσμιακού πυκνότητας
- Κύριο κέντρο οδοδότησης
- Περιοχές αστικού πράσινου
- Εγκαταστάσεις αθλητισμού και αναψυχής
- Γεωργικές Πεδιότητες
- Δάση και ημιφωτισμένες περιοχές
- Υγροτόποι
- Υδάτινες Εμφανείς

Από την συγκριτική μελέτη των χορτών κάλυψης γης, παρατηρείται πως στο διάστημα 12 ετών, έχει μεταβληθεί η φυσιογνωμία της περιοχής του Σχιστού. Ενώ κυριαρχούσαν οι χώροι εξόρυξης ορυκτών και οι ημψυκτικές περιοχές, διακρίνουμε και ύπαρξη εγκαταστάσεων αθλητισμού και αναψυχής

<http://www.arch.ntua.gr/node-resource/13634#3846>  
<http://nrcas.gr/>



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)

# Κέντρο Φιλοξενίας Προσφύγων Σχιστού - Στρατόπεδο Στεφανάκη - (02/16')

## Προσβασιμότητα - Μετακίνηση



Λεωφόρος Σχιστού - Σκαραμαγκά

Η πρόσβαση στο κέντρο των πύλων καθίσταται δύσκολη, καθώς η μετακίνηση με δημόσια συγκοινωνία απαιτεί χρόνο και οικονομική επιβάρυνση. Το Σχιστό αποτελεί ένα ιδιαίτερα μεγάλο κέντρο φιλοξενίας και γι' αυτό δημιουργεί επιπλέον δυσχέρειες καθώς η διοικητική μέριμνα για τη λειτουργία του είναι ιδιαίτερα δύσκολη.

Αποτέλεσμα αυτών των καταστάσεων είναι να ευνοείται η γκετοποίηση όσων διαμένουν εκεί σε βάρος της ομαλής ενσωμάτωσής τους στην ελληνική κοινωνία. Κανένα συγκεκριμένο σχέδιο ενσωμάτωσης-ένταξης δεν έχει ανακοινωθεί ή τεθεί σε εφαρμογή μέχρι στιγμής.

Λεωφορτίο **860**  
(Π.ΦΑΛΗΡΟ - ΓΕΝ.ΚΡΑΤΙΚΟ ΝΙΚΑΙΑΣ -  
ΣΧΙΣΤΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ)



Λεωφορτίο **871**  
(ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ)



Παρόλα αυτά οι υπάρχουσες συγκοινωνίες συνδέουν την περιοχή του Σχιστού Περάματος με το Π.Φάληρο (860) και την Ελευσίνα (871). Εάν κάποιος επιθυμεί να χρησιμοποιήσει και την πράσινη γραμμή Μ1, χρησιμοποιεί το 871 και κατεβαίνει όσο πιο κοντά γίνεται στον σταθμό ΗΣΑΠ. Επιπλέον, η Λεωφόρος Σχιστού - Σκαραμαγκά που διασχίζει το Σχιστό και βρίσκεται την Γρηγορίου Λαμπρόκη, μπορεί να εξυπηρετήσει μια μετακίνηση με αυτοκίνητο.

<https://moovitapp.com/>



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)

# Κέντρο Φιλοξενίας Προσφύγων Σχιστού - Στρατόπεδο Στεφανάκη - (02/16')

## Γενικές Πληροφορίες και Στοιχεία για την Δομή



## Μετατροπή προσωρινών δομών σε μόνιμα καταλύματα

Η προσωρινότητα των Δομών αυτών επισημαίνεται και από έγγραφο της Υπαιτης Αρμοστέας του Ο.Η.Ε. για τους Πρόσφυγες (Υ.Α.), όπου γίνεται λόγος για πεδία αντιμετώπισης "κατάστασης εκτάκτου ανάγκης", συνεπώς όχι για μακροπρόθεσμες δομές. Ωστόσο, τα στρατόπεδα από μεταβατικές συνθήκες οριζόμενες από την έκτακτη ανάγκη, τείνουν να γίνουν μόνιμο καθιστώσ. Έχει γίνει προσπάθεια σε συγκεκριμένα στρατόπεδα ήδη από το 2016, (όπως μπορούμε να διακρίνουμε και στον αντίστοιχο χάρτη) η αντικατάσταση των σκηνών με προκατασκευασμένα σπίτια. Η κίνηση αυτή, αν και δίνει ένα επιπλέον στίγμα μονιμότητας στις δομές, είναι σίγουρα απαραίτητη, προκειμένου να παρασχεθούν ανθρώπινες συνθήκες διαβίωσης.

Πρόκειται για μία έκταση 7.750 τ.μ στην οποία βρίσκεται η πρώην Α' Πυροβολαρχία και για ανενεργό στρατόπεδο που φυλασσόταν - μόνο για λόγους ασφαλείας- από τον Στρατό. Σε πρώτη φάση αναμένονται 1.200 άτομα, από τα οποία τα 250 θα μπορούν να κατοικούν στα δύο ανακαινισμένα κτήρια και ακόμα 950 στις ειδικά διαμορφωμένες σκηνές. Παράλληλα υπάρχει και ένας ειδικός χώρος για 200 ασυνόδευτα παιδιά. Στο μέλλον ο αριθμός μπορεί να αυξηθεί σε 2.500 - 4.000 αναλόγως τις ανάγκες. Ο στρατός έχει την απόλυτη ευθύνη για την σίτιση, την ιατρική μέριμνα, καθώς και για ό,τι έχει να κάνει με τις υποδομές (νερό, ρεύμα, καταλύματα κτλ.). Επιπλέον ο μέγιστος χρόνος παραμονής εκτιμάται στις 72 ώρες και η αποχώρηση θα γίνεται σταδιακά. Επιπλέον θα υπάρχει παροχή δωρεάν ρεύματος.

Για την φιλοξενία των προσφύγων έγινε επισκευή και αναμόρφωση στα ήδη υπάρχοντα κτήρια του στρατοπέδου, ενώ τοποθετήθηκαν σκηνές ειδικού τύπου, πολικού ψύχους. Έγιναν εργασίες καθαρισμού και αποψιλώσεις και τα απαραίτητα συστήματα αποχέτευσης τέθηκαν σε λειτουργία. Επιπλέον έχουν δημιουργηθεί δύο ξεχωριστά ιατρεία, ένα για τους άνδρες και ένα για γυναίκες και παιδιά, καθώς και δύο κτήρια εστίασης και υγιεινής, όπου θα μπορούν να σπίζονται ταυτόχρονα 400 άτομα. Υπάρχει πρόβλεψη και για χώρους προσευχής, οι οποίοι θα βρίσκονται σε δύο μεγάλες σκηνές στο παλιό στρατόπεδο. Στην δεξιά πλευρά της πύλης υπάρχει ένα γήπεδο ποδοσφαίρου και στον συγκεκριμένο χώρο έχουν τοποθετηθεί σκηνές χωρητικότητας 20 ατόμων η καθένα.

Αντίστοιχα, στην αριστερή πλευρά της πύλης, έχουν τοποθετηθεί πολλές παρόμοιες σκηνές, οι οποίες αναμένεται να αντικατασταθούν από τους οικισμούς.



<https://www.new247.gr/bois/etimo-to-hof-apot-to-schisto-allergy-ko-provlimatizo-ooo-kos-epitokoy-480387.html>  
<http://www.efsyn.gr/eftho/kenaglo-eto-schisto-https://propaganda.gr/epo-new/eftho-fogioles-ooo-to-keno-fooxenis-provlimatizo-schisto/>  
[http://www.dta.gr/wp-content/uploads/2017/02/Report\\_Schisto.pdf](http://www.dta.gr/wp-content/uploads/2017/02/Report_Schisto.pdf)  
<http://www.mog24.gr/ke-eftho-araktolevarments-epo-ooo-epitokoy/>



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)

# Κέντρο Φιλοξενίας Προσφύγων Σχιστού - Στρατόπεδο Στεφανάκη - (02/16')

## Πως αντιμετωπίζεται από την τοπική κοινωνία και την τοπική αυτοδιοίκηση

Στις 8 Φεβρουαρίου 2016, στις 11 π.μ στην Λεωφόρο Σχιστού και Γρηγορίου Λαμπράκη, η Κίνηση ενάντια στον Ρατσισμό και τη Φασιστική Απειλή (ΚΕΕΡΦΑ) πραγματοποίησε αντιφασιστική συγκέντρωση. Εν αντιθέσει, την ίδια ημέρα στις 12:30 μ.μ. η επιτροπή που υπογράφει ως κάτοικοι Α και Β Πειραιά, πραγματοποίησε συγκέντρωση ενάντια στην δημιουργία κέντρου φιλοξενίας. «Η κυβέρνηση αποφάσισε εντελώς παράνομα και χωρίς να ρωτήσει κανέναν κάτοικο της περιοχής μας, να εγκαταστήσει κέντρο λαθρομεταναστών ανοιχτού τύπου στο Σχιστό» αναφέρει σε ανακοίνωσή της η συγκεκριμένη επιτροπή. Σε ανακοίνωσή της, η ΚΕΕΡΦΑ αναφέρει ότι «οι πρόσφυγες και οι μετανάστες είναι καλοδεχούμενοι στην πόλη του Κερατσινίου» και προσθέτει ότι «Χρυσουγίτες, φορώντας την πραβιά Επιτραπής Κατοίκων Πειραιά, καλούν σε ρατσιστική σύναξη μίσους στο Σχιστό Κερατσινίου κατά του στρατοπέδου».

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού ΒΙ.ΠΑ.Σ. Α.Ε., με ανακοίνωσή του, εκφράζει την έντονη αντίθεσή του στη δημιουργία κέντρου μετεγκατάστασης προσφύγων, σημειώνοντας παράλληλα την έκπληξη του για το γεγονός ότι χωρίς καμία μελέτη ούτε καν ενημέρωση, το υπουργείο Αμύνης παραχώρησε τον συγκεκριμένο χώρο των 7.750 τ.μ. Σε ανακοίνωσή του ο Σύλλογος Καταστηματάρχων Εμπόρων - Βιοτεχνών Κερατσινίου - Δραπετσώνας σημειώνει ότι οι πρόσφυγες καταφεύγουν στην Ευρώπη για να επιβιώσουν αλλά τονίζει ότι η λειτουργία τέτοιου χώρου εγκυμονεί κινδύνους για την ασφάλεια της περιοχής, κυρίως από κατηγορίες παραβατικών που εκμεταλλεύονται τέτοιες καταστάσεις. Δεν παραλείπει να καταφερθεί κατά της κυβέρνησης επειδή δεν προηγήθηκε διάλογος με τους φορείς της πόλης. Στη συνέχεια τονίζουν: «Το πρόβλημα δεν είναι οι φιλοξενοούμενοι αλλά άλλες κατηγορίες παραβατικών που εκμεταλλεύονται αυτές τις καταστάσεις ανθρώπινου πόνου για να αποκομίσουν κέρδη. Η δημιουργία Ανοιχτού Κέντρου Φιλοξενίας θα επιβαρύνει περισσότερο την πληττόμενη περιοχή του Κερατσινίου από την κρίση όπου η ανεργία ξεπερνάει το 30%. Η φιλοξενία 4.000 μεταναστών σε μία περιοχή χωρίς υποδομές και με ελλιπή αστυνόμευση το μόνο που θα δημιουργήσει είναι περαιτέρω υποβάθμιση στη ζωή των καταστηματάρχων και των κατοίκων της πόλης μας».

Την ίδια ημέρα ο αντιπεριφερειάρχης Πειραιά Γιώργος Γαβρίλης είχε συνάντηση με τους δημάρχους της ευρύτερης περιοχής, προκειμένου να εξεταστεί το θέμα του Κέντρου Μετεγκατάστασης στο Σχιστό και κατά πόσο μπορεί να συμβάλει στην εύρυθμη λειτουργία του η τοπική αυτοδιοίκηση. «Το προσφυγικό είναι ένα μείζον θέμα που καλείται να διαχειριστεί η χώρα μας και έχουμε καθήκον να συμβάλουμε όλοι στο βαθμό που αναλογεί στον καθένα μας και στην τοπική αυτοδιοίκηση», αναφέρουν, σε κοινή ανακοίνωσή τους, οι δήμαρχοι της ευρύτερης περιφέρειας του Πειραιά, στην συνάντηση εργασίας με τον αντιπεριφερειάρχη Πειραιά, Γιώργο Γαβρίλη. Στην κοινή ανακοίνωση προστίθεται επίσης ότι παρά το γεγονός ότι η κυβέρνηση πήρε μια απόφαση χωρίς διαβούλευση με τις τοπικές κοινωνίες, αποφασίστηκε να στηριχθεί η δομή στο Σχιστό, με τις εδής προϋποθέσεις:

1. Ο αριθμός των προσφύγων, που θα φιλοξενοούνται εκεί θα είναι τόσος ώστε να εξασφαλίζονται ανθρώπινες συνθήκες και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των προσφύγων, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της κυβέρνησης.
2. Η κυβέρνηση να προχωρήσει άμεσα στην διαμόρφωση σχεδίου διασποράς προσφύγων στα Λεκανοπέδια και σε όλη την χώρα με τη μεταφορά τους με τα πλοία από τα νησιά και σε άλλα λιμάνια εκτός του Πειραιά ώστε να είναι διαχειρίσιμο το θέμα και σε ακραίες συνθήκες.
3. Να υπάρξει ενημερωτική εκστρατεία των τοπικών κοινωνιών.

<https://www.newsbear.gr/greece/article/21268135-dimarchi-is-periochi-efthous-to-kenro-filoxenia-do-schisto>  
<http://www.kiprot.gr/ellada/51446/ota-dyo-to-kiato-do-to-kenro-filoxenia-metanaswn-egklythwsis-sto-keratsini>  
<https://www.tanea.gr/2016/02/04/greece/oi-stoiyi-prosfyges-opo-katastolaxeis-keratsiniw-drapetsinw/>



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)

# Κέντρο Φιλοξενίας Προσφύγων Σχιστού - Στρατόπεδο Στεφανάκη - (02/16')

## Ρατσιστικές επιθέσεις/Εμφάνιση περιστατικών βίας

Από τον Φεβρουάριο του 2016 που λειτουργεί ο καταυλισμός στο Σχιστό έχουν σημειωθεί ρατσιστικές επιθέσεις στην περιοχή που περιβάλλει την δομή φιλοξενίας. Όμως το πιο ανησυχητικό, για όσους βρίσκονται στο Σχιστό, είναι η επίθεση που είχαν κάνει χρυσασυγίτες σε σχολείο, πέρυσι τον Ιανουάριο, επειδή θα παρακολουθούσαν μαθήματα εκεί 20 προσφυγόπουλα. Τα περιστατικά βίας είχαν γίνει ιδιαίτερως έντονα στην περιοχή και η παραβατική συμπεριφορά μπορούσε να ευδοκιμήσει εύκολα.

Από την άλλη, έξω από τη δομή φιλοξενίας κάθε Κυριακή γίνεται το γνωστό παζάρι του Σχιστού, όπου πηγαίνουν κάθε φορά δεκάδες πρόσφυγες και μετανάστες. Αυτό αποτελεί την έξοδο της εβδομάδας και το γεγονός ότι αρχίζουν και συναναστρέφονται με τους κατοίκους αποτελεί κάτι το θετικό. Ακόμη όλο και περισσότεροι έχουν πλέον ΑΦΜ και έτσι μπορούν να βρουν δουλειά στην περιοχή. Έτσι οι ρατσιστικές επιθέσεις αρχίζουν να ανήκουν πια στο παρελθόν (10/2018).



Συγκέντρωση καλωσόρισματος των προσφυγόπουλων



Το παζάρι σε σχέση με την δομή

## Καθορισμός των σχολικών μονάδων για το σχολικό έτος 2018-2019 εντός των οποίων θα λειτουργούν οι Δομές Υποδοχής για την Εκπαίδευση των Προσφύγων (ΔΥΕΠ) ανά Κέντρο/Δομή Φιλοξενίας

Η ένταξη των παιδιών των προσφύγων από την δομή Σχιστού, στα ελληνικά σχολεία επιτεύχθη. Σε τρία δημοτικά σχολεία (12ο Δ.Σ Κερασινίου, 1ο Δ.Σ Σχολείο Περάματος, 13ο Δ.Σ Νίκαιας) έχουν εισαχθεί τα μικρά προσφυγόπουλα αφού πραγματοποιήθηκε εμβολιασμός, που οργανώθηκε και συντονίστηκε από το Υπουργείο Υγείας σε συνεργασία με Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις και με βάση τις αποφάσεις της Εθνικής Επιτροπής Εμβολιασμών. Οι αντιρρήσεις ήταν μεμονωμένες, από κάποιες οικογένειες και ακροδεξιές ομάδες, οι οποίες μέσω των συλλόγων γονέων ή της δευθύνουσας προσπαθούσαν να εμποδίσουν την ένταξη.



Πρώτη μέρα στο 1ο Δ.Σ Περάματος

Συγκεκριμένα στο 1ο Δ.Σ Περάματος Θερμή δάσκαλοι, κάτοικοι, η δημοτική αρχή και φορείς υποδέχθηκαν θερμά τα προσφυγόπουλα από το Κέντρο Φιλοξενίας στο Σχιστό. Στη συμβολική τελετή υποδοχής προσφέρθηκαν στους μικρούς μαθητές σχολικά είδη που είχαν συγκεντρωθεί με πρωτοβουλία του δήμου, σωματείων και μαθητών των σχολείων της περιοχής.



Προετοιμασία Μαθημάτων

<https://www.ef.gov.gr/doi/...>  
<https://www.ef.gov.gr/doi/...>  
<https://www.ef.gov.gr/doi/...>  
<https://www.ef.gov.gr/doi/...>





# Κέντρο Φιλοξενίας Προσφύγων Σχιστού - Στρατόπεδο Στεφανάκη - (02/16')

## Υφιστάμενη Κατάσταση

### Επίσκεψη Υφυπουργού Εσωτερικών Γερμανίας στην Δομή

Σε επίσκεψη του Υφυπουργού Εσωτερικών της Γερμανίας στις 24/01/19' ο κ.Μάιερ ανέφερε πως η Ελλάδα και η Ισπανία παραμένουν οι πρώτες πύλες εισόδου στην Ευρώπη και πως η Γερμανία αποτελεί τον τελικό προορισμό των εισερχομένων. Έτσι η στενή συνεργασία μεταξύ Ελλάδας-Γερμανίας είναι απαραίτητη. Ο κ. Βίτσιας επισημαίνει πόσο σημαντικό είναι να υπάρξει ένα νέο πρόγραμμα μετεγκατάστασης ώστε να υπάρχει μια συνευθύνη ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες και να μοιραστεί ανάμεσά τους το βάρος, που αντικειμενικά φέρνει μια ανθρωπιστική αντιμετώπιση του μεταναστευτικού-προσφυγικού ζητήματος.

### Διαμένοντες

Η δομή φιλοξενίας Σχιστού, φιλοξενεί πλέον γύρω στα 797 άτομα, κυρίως από το Ιράν, το Ιράκ, το Αφγανιστάν, τη Συρία και κάμποι από τη Σομαλία και την Αίγυπτο. Ανάμεσα στους διαμένοντες, υπάρχουν 162 οικογένειες, 310 παιδιά, 21 μόνες γυναίκες, 145 μόνι άνδρες και 24 μονογονεϊκές οικογένειες.

### Δράσεις εντός της Δομής Φιλοξενίας

#### Καλλιέργεια κήπων

Αρκετοί άνδρες έχουν δημιουργήσει τους δικούς τους κήπους μπροστά στα κοντέινερ στα οποία ζουν, για να περνάνε δημιουργικά τον χρόνο και να έχουν μία απασχόληση. Η πλειοψηφία όσων ζουν στην δομή φιλοξενίας προσφύγων στο Σχιστό, είναι Αφγανοί και είναι πολύ σημαντικό γι' αυτούς να διατηρήσουν και να προστατεύσουν την μοναδική αίσθηση κοινότητας που έχει ο χώρος. Φυτά όπως φοίνικες, κισσοί, δράκαινες, λαχανικά και βότανα όπως ρίγανη, πιπεριές και ντομάτες κ.α συναντάει κανείς σε αυτές τις μικρές αυλές.

#### Ύνταξη Εφημερίδας "Πουλιά Αποδημητικά"

Αρχισυντάκτρια του περιοδικού είναι η 28χρονη Μαχτιέ Χοσαϊνί από το Αφγανιστάν. Η εφημερίδα ως κύρια θεματολογία της έχει όλα τα ζητήματα που απασχολούν τον προσφυγικό πληθυσμό. Επίσης, δίνει φωνή στα δικαιώματα των γυναικών διότι μέσα στην συντακτική ομάδα βρίσκονται άλλες δεκατέσσερις γυναίκες. Η εφημερίδα έχει κυκλοφορήσει 13.000 αντίτυπα, ενώ τυπώνεται σε τρεις γλώσσες: τα αγγλικά, τα φαρσί και τα ελληνικά. Διανέμεται στα κέντρα φιλοξενίας προσφύγων και έχει την οικονομική στήριξη της Ύπατης Αρμοστίαιας του ΟΗΕ και της ΕΕ. Στο στήσιμο της εφημερίδας συμμετέχουν όχι μόνο πρόσφυγες αλλά και Έλληνες που έτσι βρίσκουν τρόπο για να μιλήσουν για το προσφυγικό.



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)

<https://www.uoi.gr/greece/132684/make-110-kyriac-thematologia-tis-echi-ola-ta-zithmata-pou-apasxoloun-ton-prosφυγικo-plhthυσmο>  
<http://oikodotika.gr/courses/antizoi-shola-kyri/> <https://www.pantakrino.gr>



**Περίγραμμα**

Επίπεδο: Τόπος (Περιφέρειες) (αποτελεί ενδιάμεσο επίπεδο)

Έτος: 2011

Επίπεδο: Περιφέρειες

Κατηγορία: Συγκέντρωση αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης

Παράδειγμα: 1000000

Μονάδα: Αποφοίτοι ανά 100000 κάτοικοι

0.0%	0.1%	1000
0.1%	0.2%	1000
0.2%	0.4%	1000
0.4%	1.0%	1000
1.0%	50.0%	1000

Συγκέντρωση αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης



**Υπόμνημα**

Επίπεδο: Τόπος (Περιφέρειες) (αποτελεί ενδιάμεσο επίπεδο)

Έτος: 2011

Επίπεδο: Περιφέρειες

Κατηγορία: Συγκέντρωση ατόμων αλλοδαπής υπηκόοτητας

Παράδειγμα: 1000000

Μονάδα: Ατόμοι ανά 100000 κάτοικοι

0.0%	0.1%	1000
0.1%	0.2%	1000
0.2%	0.4%	1000
0.4%	1.0%	1000
1.0%	50.0%	1000

Συγκέντρωση ατόμων αλλοδαπής υπηκόοτητας



**Υπόμνημα**

Επίπεδο: Τόπος (Περιφέρειες) (αποτελεί ενδιάμεσο επίπεδο)

Έτος: 2011

Επίπεδο: Περιφέρειες

Κατηγορία: Συγκέντρωση άνεργων ατόμων

Παράδειγμα: 1000000

Μονάδα: Άνεργοι ανά 100000 κάτοικοι

0.0%	0.0%	1000
0.0%	0.0%	1000
0.0%	0.0%	1000
0.0%	0.0%	1000
0.0%	0.0%	1000

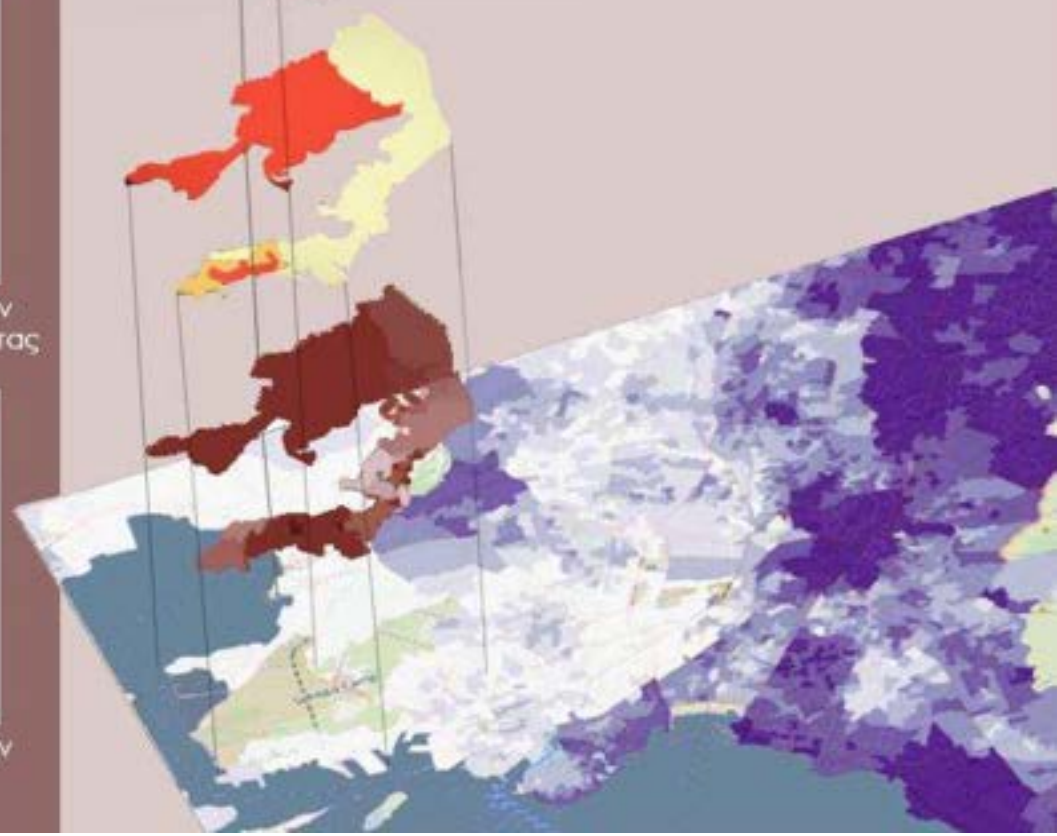
Συγκέντρωση άνεργων ατόμων



ΚΦΠ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ



ΚΦΠ ΣΧΙΣΤΟΥ



## ΕΛΑΙΩΝΑΣ



## ΣΧΙΣΤΟ



## ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ



Αύγουστος 2015

Περιοχή εγκαταλελειμμένου εργοταξίου, δίπλα στο ρέμα του προφήτη Δανιήλ.

Ο καταυλισμός ορίστηκε ως **δομή έκτακτης ανάγκης** με στοιχεία **δομής προσωρινών καταλυμάτων**.

Στέγαση με **300 containers** συνολικής χωρητικότητας **2.500 ατόμων**.

Ο πληθυσμός υπολογίζεται στα **2.183 άτομα**.



Φεβρουάριος 2016

Περιοχή πρώην στρατοπέδου Στεφανάκη.

Ο καταυλισμός ορίστηκε ως **δομή έκτακτης ανάγκης**.

Στέγαση με υπάρχοντες κοιτώνες, **157 σκηνές** και 3 μεγάλης χωρητικότητας σκηνές - αίθουσες συνολικής χωρητικότητας **2.000 ατόμων**.

Ο πληθυσμός υπολογίζεται στα **790 άτομα**.



Απρίλιος 2016

Περιοχή της παλιάς προβλήτας.

Ο καταυλισμός ορίστηκε ως **δομή έκτακτης ανάγκης** ενώ προστέθηκαν συμπληρωματικές **δομές προσωρινών καταλυμάτων**.

Στέγαση με **30 σκηνές** και **400 containers** συνολικής χωρητικότητας **3.200 ατόμων**.

Ο πληθυσμός υπολογίζεται στα **3.396 άτομα**.



ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ: 2018-2019

ΜΑΘΗΜΑ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3 - Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑ: Π.ΘΕΟΔΩΡΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (ar15554) ΚΡΕΣΠΗ ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ (ar15713) ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΠΩΤΑ (ar15056) ΠΑΛΟΓΙΑΝΝΙΔΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (ar15059)

Το τελευταία χρόνια, με εφεσθηραιο το 2015, το ζήτημα των προσφυγικών ροών (μικρότερης ή μεγαλύτερης έντασης) αποτελεί ένα φαινόμενο που εκτυλίσσεται και επηρεάζει και την Ελλάδα. Οι κρατικοί μηχανισμοί καλούνται να διαχειριστούν τα ξεσπάσματα αυτής της κρίσης που ενώ εκ πρώτης όψης φαίνεται συγκυριακή, ως επι το πλείστον διαδραματίζεται αέναα.

Απαιτείται λοιπόν, ένας συνδυαστικός χωροτακτικός και πολιτικός προγραμματισμός. Ωστόσο ακόμα και ένας μικρός έκτακτος αριθμός νέων αφίξεων στην πόλη χωρίς τον κατάλληλο προγραμματισμό ενδέχεται να δημιουργήσει προβλήματα στις υπηρεσίες. Συνεπώς πέρα από την αναγνώριση βέλτιστων πρακτικών και την καταγραφή παραλείψεων κατά την πρώτη φάση της επείγουσας κατάστασης του 2015-2016, απαραίτητη είναι και η δημιουργία ενός συστήματος προετοιμασίας που αναγνωρίζει τα σημάδια μιας επερχόμενης κρίσης και προσαρμόζεται έτσι ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί με επιτυχία.

Η Δομή Φιλοξενίας στον Ελαιώνα πρόκειται για μια δομή προσωρινών καταλυμάτων εντός του αστικού ιστού η οποία παρουσιάζει ζητήματα ένταξης στην πόλη, τα οποία εντείνονται περαιτέρω λόγω της ύπαρξης βιομηχανικών εγκαταστάσεων στην περιοχή. Η παρουσία μιας δομής η οποία ορίζεται ως καταυλισμός έκτακτης ανάγκης σε ένα τμήμα του αστικού ιστού το οποίο είναι ήδη επιβαρυνμένο από βαριές βιομηχανικές χρήσεις επιδεινώνει την υπάρχουσα κατάσταση. Ωστόσο, ακριβώς επειδή η δομή βρίσκεται σε άμεση αλληλεπίδραση με την πόλη (μια και βρίσκεται εντός των ορίων της) η δυνατότητα πρόσβασης σε αυτή διευκολύνεται μέσα από το ήδη υπάρχον δίκτυο.

Έπειτα από την μελέτη του κέντρου φιλοξενίας στο Σχιστό, συμπεραίνουμε πως η μονιμοποίηση μιας δομής στην συγκεκριμένη περιοχή θα μπορούσε να επιτευχθεί μόνο υπό κάποιες προϋποθέσεις. Η σημαντικότερη από αυτές είναι η διεύρυνση του δικτύου μεταφορών μέχρι το Σχιστό και η ένταξη του στον αστικό ιστό. Η μετάβαση προς το κέντρο πρέπει να γίνεται ανεμπόδιστα και με ευκολία. Επιπλέον, η υψηλή εγκληματικότητα θα μπορούσε να σταθεί εμπόδιο στην μονιμοποίηση της δομής γι' αυτό και πρέπει να βρεθεί μια στρατηγική αντιμετώπισής της. Γενικά, η περιοχή μπορεί να θεωρηθεί κατάλληλη καθώς δεν γειτνιάζει με τον Δήμο Περάματος, οπότε δεν θα υπάρξει και να προκαλέσει πολλές κοινωνικο-χωρικές συνέπειες. Βρίσκεται σε μία ελάχιστα διαμορφωμένη περιοχή η οποία θα μπορούσε να αναπτυχθεί μελλοντικά γύρω από την δομή και να αποκτήσει χαρακτήρα και οργάνωση μέσω αυτής.

Όσο αφορά το κέντρο φιλοξενίας προσφύγων Σκαραμαγκά, συμπεραίνεται πως η θέση της δομής ως επιλογή ενός σημείου προσωρινής διαμονής ήταν μια επιτυχής επιλογή. Ωστόσο, απο τη στιγμή που έχει μονιμοποιηθεί πλέον, τότε απαιτείται επαναπροσδιορισμός αυτής της θέσης. Στη περιοχή γειτνιάζει άμεσα το ναυπηγείο και οι χρήσεις είναι ασύμβατες. Ακόμα, τα μέσα μεταφοράς δεν είναι άμεσα προσβάσιμα με αποτέλεσμα να μην είναι εύκολη η μετάβαση στο κέντρο.

Γενικότερα, μιας και ο Πειραιας βρίσκεται τα τελευταία χρόνια στο προσκήνιο των εξελίξεων και αναπτυξιακών προγραμμάτων (επενδύσεις Cosco κλπ) ενδέχεται αυτές οι αποφάσεις που υποκινούνται από οικονομικά συμφέροντα ιδιωτικών εταιρειών να επηρεάσουν τόσο τις προσφυγικές δομές όσο και τις προσφυγικές ροές εν γένει. Επειδή λοιπόν, ανέκαθεν αυτές οι πολιτικές που καθορίζονται απο ιδιωτικές επιχειρήσεις αποσκοπούν συνήθως στα οφέλη των εταιριών και το προσφυγικό αποτύπωμα είναι ένα "μελανό" σημείο στη περιοχή, προαπαιτείται ένας κρατικός μηχανισμός αντιμετώπισης της χωροθέτησης των συγκεκριμένων ευπαθών ομάδων.





2018 - 2019

Υ. Theodora, Ε. Tsigkas, V. Charalampidou

Αθανασόπουλος Σ. \_ Παναγιωτόπουλος Γ.  
Πυλαδαρινού Α.

Κοινωνικές διαδρομές στον Πειραιά

10

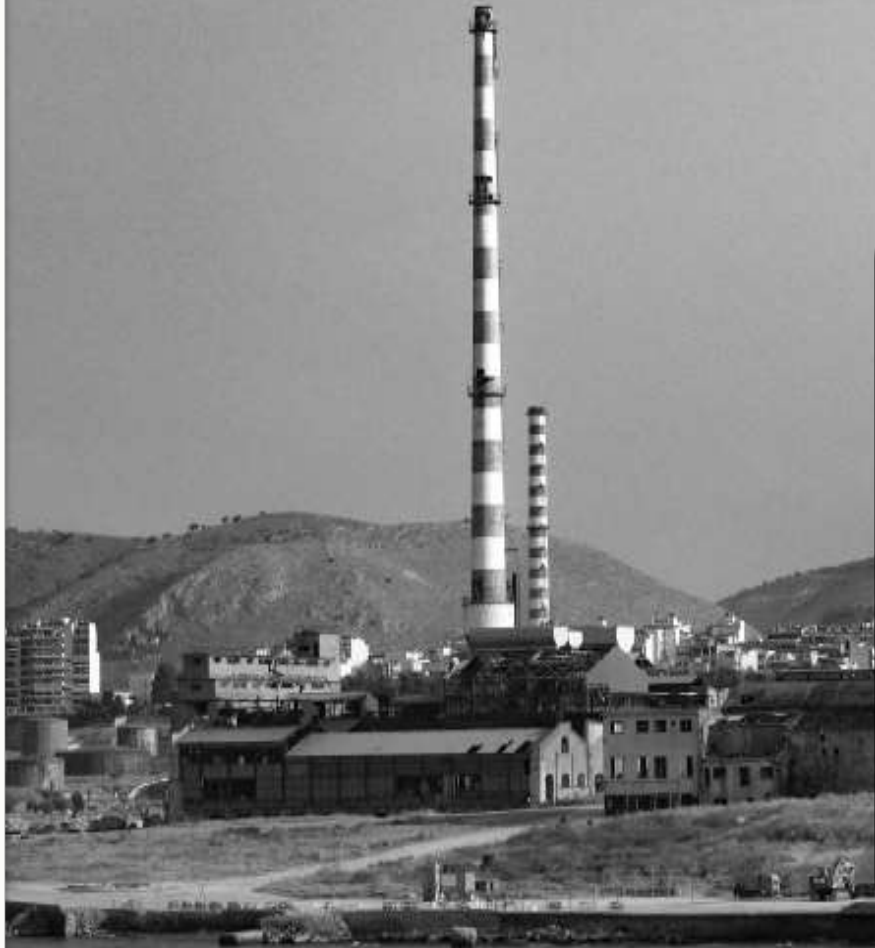
---

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3  
Το εξάμηνο ακαδημαϊκό έτος 2018-2019

Φροντιστήριο Π. Θεοδωρά, Β. Χαραλαμπίδου

Σπουδαστική ομάδα Αθανασόπουλος Σπυρίδων  
Παναγιωτόπουλος Γιώργος  
Πυλαδαρινού Ανθή

κοινωνικές διαδρομές στον Πειραιά

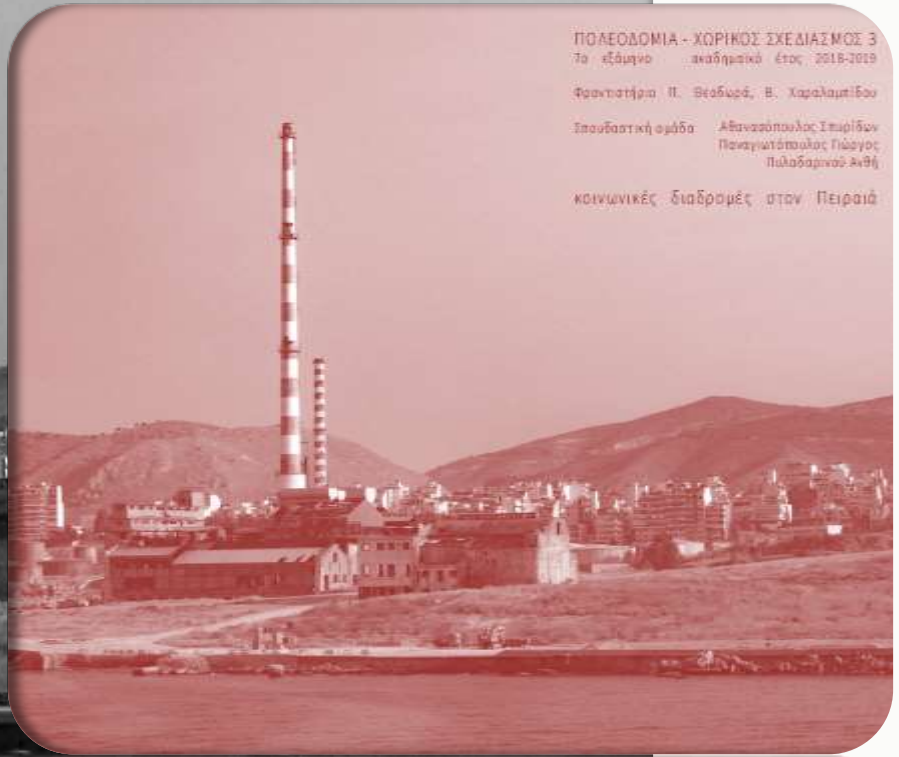


ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3  
Το εξάμηνο ακαδημαϊκό έτος 2018-2019

Φροντιστήριο Π. Θεοδωρά, Β. Χαραλαμπίδου

Σπουδαστική ομάδα Αθανασόπουλος Σπυρίδων  
Παναγιωτόπουλος Γιώργος  
Πυλαδαρινού Ανθή

κοινωνικές διαδρομές στον Πειραιά

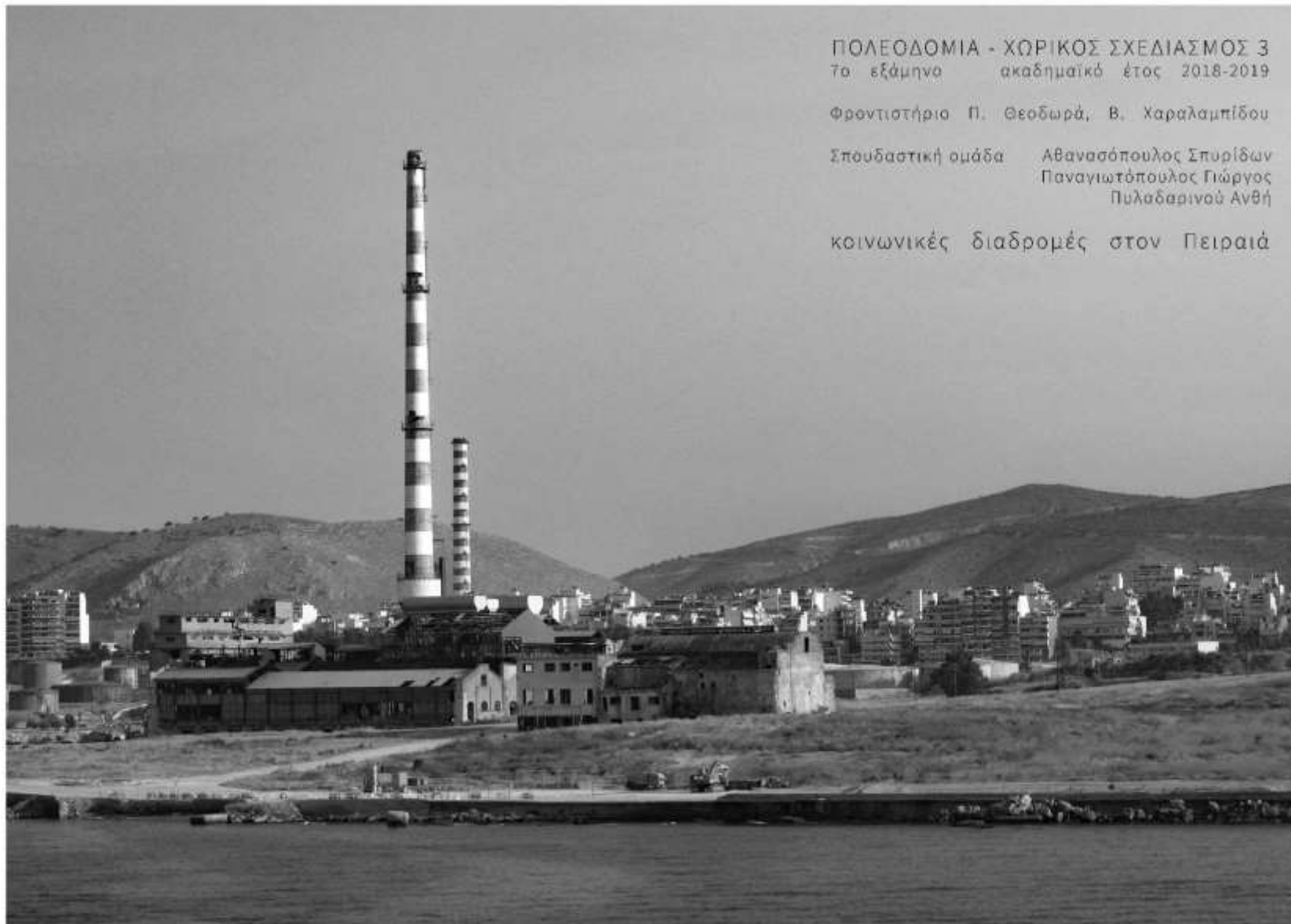


ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3  
7ο εξάμηνο ακαδημαϊκό έτος 2018-2019

Φροντιστήριο Π. Θεοδωρά, Β. Χαραλαμπίδου

Σπουδαστική ομάδα Αθανασόπουλος Σπυρίδων  
Παναγιωτόπουλος Γιώργος  
Πυλαδαρινού Ανθή

κοινωνικές διαδρομές στον Πειραιά





## ΣΕΝΑΡΙΟ

Η παρούσα εργασία αποτελεί μια μελέτη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά ως πόλη - λιμάνι, ενός τόπου με ιδιαίτερη φυσιογνωμία και ιστορία. Θα μελετηθεί η διττή ταυτότητα του Πειραιά ως τόπος κατοικίας και ως ενός από τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου και της Ευρώπης. Οι προτάσεις μας έχουν ως στόχο την εξασφάλιση των δυνατοτήτων και των απειλών που ενέχει η κάθε του πλευρά. Οι κοινωνικές διαδρομές στον Πειραιά είναι μια πρόταση για την δημιουργία ενός νέου υγιούς πυρήνα κατοίκησης ο οποίος θα αξιοποιεί τα οφέλη του τουρισμού και του εμπορίου, θα αποδώσει μια πιο ανθρώπινη κλίμακα και ταυτόχρονα θα αποδώσει μεγαλύτερη σημασία στο φυσικό στοιχείο του νερού.

## ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

### ΜΕΡΟΣ 1ο : Ανάγνωση τόπου

Μελέτη της θέσης και της ιστορίας του Πειραιά σε συνδυασμό με την ανάγνωση του πνεύματος του τόπου και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που συνθέτουν την φυσιογνωμία του.

Η ανάλυση των δημογραφικών στοιχείων μας δίνει πληροφορίες για τον πληθυσμό του πειραιά και οδηγεί σε συμπεράσματα για την κοινωνία που συγκροτεί.

Στη συνέχεια αναλύουμε την χωροκοινωνική πραγματικότητα του Πειραιά και τις τάσεις εξέλιξής του. Για την ανάλυση αυτή χρησιμοποιήσαμε τα εξής φίλτρα κριτήρια για να εστιάσουμε στην εργασία μας:

- . Κυρίαρχες χρήσεις γης
- . Υπηρεσίες (λειτουργία ως λιμάνι - πόλη)
- . Εμπορικότητα (κυρίαρχη κατάσταση - δυνατότητες)
- . Τιμές ζώνης
- . Ζώνες Ε.Π.Α.Ε.
- . Διατηρητέα κτίσματα
- . Συγκοινωνίες όπως γίνεται μια επιπλέον έρευνα ανά ώρα μέσα σε μια τυπική ημέρα.

### ΜΕΡΟΣ 2ο : Προτάσεις σχεδιασμού

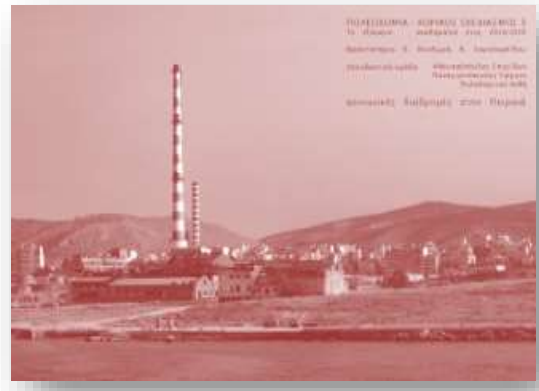
Γίνεται ανάλυση των προτάσεων σχεδιασμού που έχουν ως στόχο την ανάγνωση του Πειραιά και των γύρω παράκτιων περιοχών με σκοπό την αξιοποίηση του λιμανιακού κοινωνικό, οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο. Επί τα αναλύονται οι επιπτώσεις αυτών των προτάσεων.

### ΜΕΡΟΣ 3ο : Εναλλακτικές σκέψεις

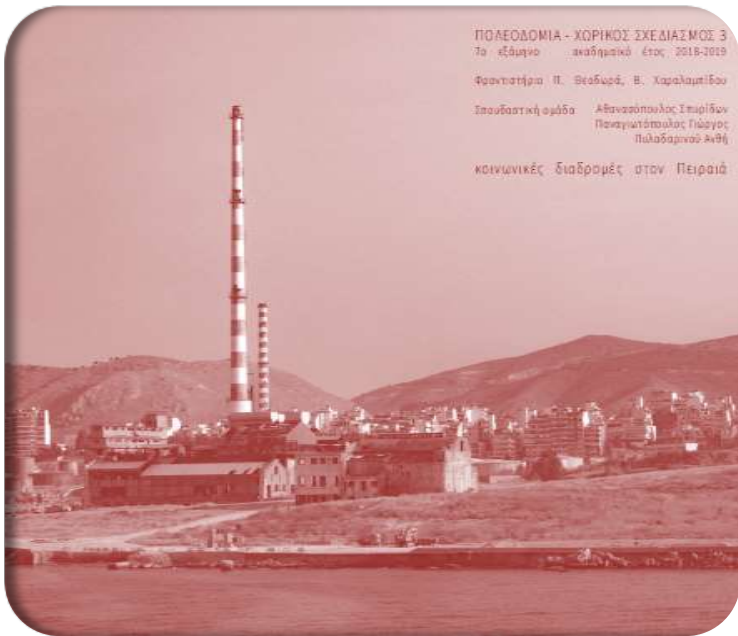
Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναλυθούν κάποιες δικές μας σκέψεις ώστε να επιτευχθεί ο στόχος που αναλύθηκε στο παραπάνω σενάριο.

Περιεχόμενα

Μέρος 1ο - Ανάγνωση τόπου	1
Θέση	2
Τόπος	4
Ιστορία	6
Δημογραφικά στοιχεία	8
Χρήσεις γης	11
Δεδομένα κυκλοφορίας	18
Ανάλυση S.W.O.T.	19
Μέρος 2ο - Προτάσεις σχεδιασμού	22
Φαληρικός Όρμος	23
Άγιος Διονύσιος	24
Πολιτιστική Ακτή	25
Αξιολόγηση	28
Μέρος 3ο - Εναλλακτικές οφέψεις	29
Συμπεράσματα	34
Βιβλιογραφία	35

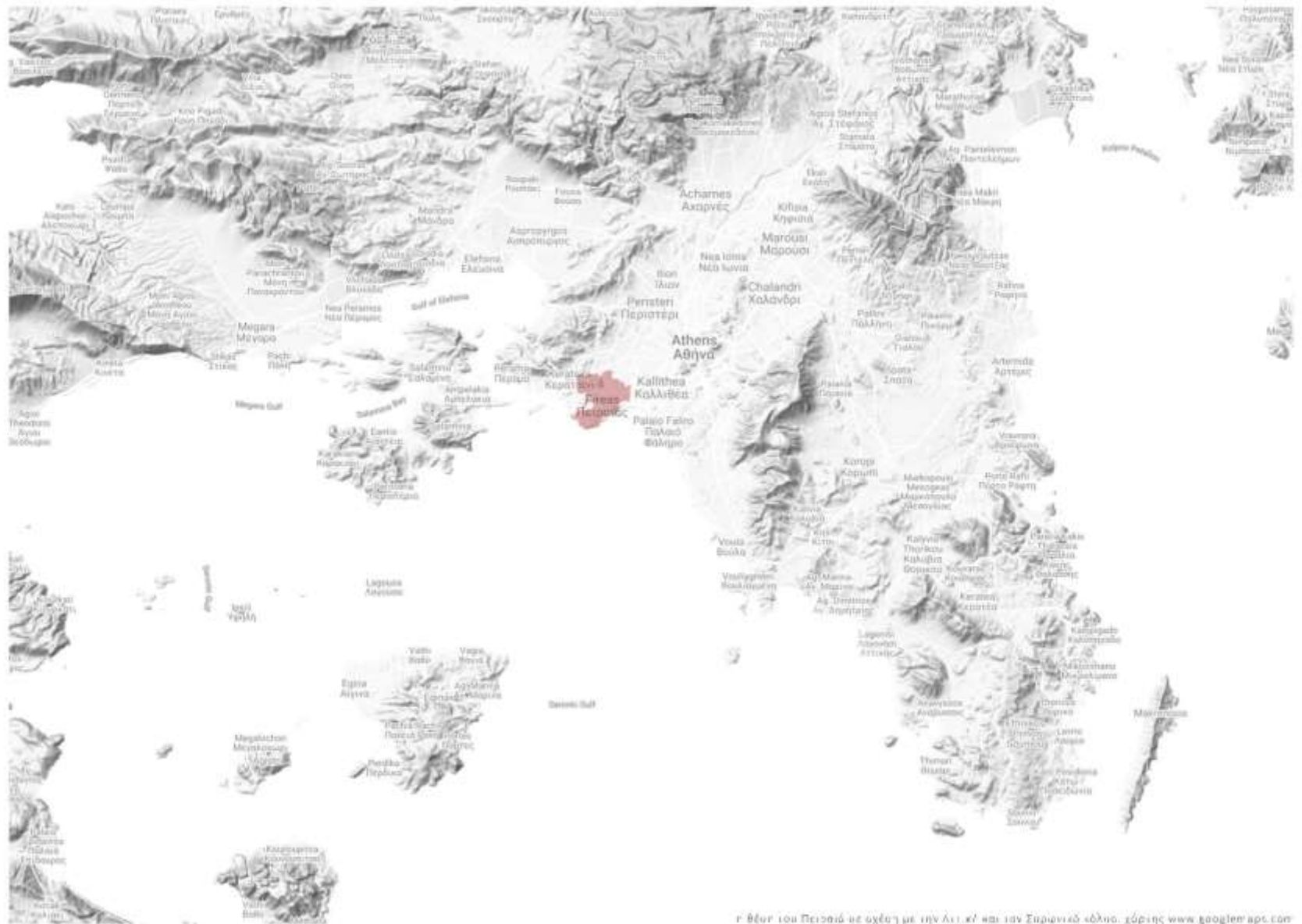


ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3  
7ο εδάμνο ακαδημαϊκό έτος 2018-2019  
Φροντιστήρα Π. Θεόδωρο, Β. Χαρολαμπίδου  
Ισοδοστική ομάδα Αθανάσοπολοσ Σπαρίδου  
Παναγιώτοπολοσ Γιώργοσ  
Παλοδορικό Αθήνη  
κοινωνικόσ διαδρομήσ στον Πειραιά



ανάγνωση τόπου







Ο Πειραιάς εκτείνεται από τον κόλπο της Φλευσίνιας μέχρι τον όρμο του Φαλήρου, απέναντι από το νησί της Σαλαμίνας. Κεντρικό γεωγραφικό του στοιχείο αποτελεί η Πειραιϊκή Χερσόνησος, στην οποία βρίσκονται το Πασαλιμάνι ή λιμένες Ζέας, το Μικρολίμανο και ο λόφος της Καστέλλας. Βρίσκεται 17 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά του κέντρου της Αθήνας, και προς τη θάλασσα καταλήγει στις βορειοανατολικές ακτές του Σαρωνικού κόλπου. Το κεντρικό λιμάνι είναι ανάμεσα στην Πειραιϊκή χερσόνησο και στη Δραπετσώνα.

## Τόπος

Στον Πειραιά, θα φτάσει κανείς είτε **διά Θαλάσσης** (επί των μεγάλων σιδερένιων πλοίων) είτε από τις πόλεις της **ηπειρωτικής χώρας** (με τα επιμήκη τρέινα και το συναφή μέσο μεταφοράς). Εκεί όπου η πόλη και η θάλασσα θα συναντηθούν διακρίνεται το περιγράμμα του λιμανιού. Πάνω σε αυτήν την κυρτή γραμμή θα υψωθεί ένα κτιριακό μέτωπο, σαν άλλο ένα ανάχωμα από κυματοθραύστες. Ίδρω από τα λιμάνια αυτούς τους "μεταβατικούς" τόπους συνάντησης- θα συγκεντρωθούν με τη μεγαλύτερη δυνατή πυκνότητα όλες οι απαραίτητες υπηρεσίες. Ψηλά κτίρια γραφείων, μεγάλα εργοστάσια, αποθήκες εμπορευμάτων, εκτάσεις που χρήζουν της εγγύτητας με το λιμάνι για τις φερτώ εκφορτώσεις των αγαθών, αλλά και εγκαταστάσεις που θα συντηρήσουν τόσο το πλοίο όσο και την πόλη-μηχανή, ώστε να λειτουργεί σχεδόν χωρίς παύση.

Πρόκειται για μια **διαφορετική πόλη** ή καλύτερα για μια διαφορετική κλίμακα πόλης. Ωστόσο, το ανθρώπινο μέτρο, εκείνο το οποίο, άλλωστε, κινεί τα επιμέρους κομμάτια αυτής της μηχανής δεν μπορεί να λείπει από το πολεοδομικό ζήτημα.

Αρκεί να κάνει κανείς ένα και μόνο βήμα πίσω από το λιμάνι, λίγο πριν τη στροφή, για να βρεθεί στη γειτονιά του Αγίου Διονυσίου. Πρόκειται για λίγους δρόμους και ένα οικιακό τετράγωνο στο εσωτερικό του σπασίτου αναπτύσσεται μια μικρή αγορά. Εκεί κατέληγε και ξεκινούσε το τραμ για το Πέραμα και τη Σαλαμίνα, ενώ λίγα μέτρα πιο πέρα βρίσκεται ο παλιός σιδηροδρομικός σταθμός του Πειραιά -ο σταθμός της Ξενιτιάς προς τη Βόρεια Ευρώπη- με τα πέτρινα κτίσμα που στέκει ακόμα από τα τέλη του 19ου αιώνα.

Με μια πρώτη ανάγνωση, η κλίμακα αυτής της γειτονιάς έρχεται σε **πλήρη αντίθεση** με τη πελώρια κλίμακα των πλοίων και των εργοστασίων. Προφανώς, Ωστόσο, με μια δεύτερη ανάγνωση, μπορεί να δε κανείς πως η κλίμακα αυτής της γειτονιάς μοιάζει με εκείνες τις μικρές διάσπαρτες πέτρες στις σωστά καμωμένες Ξερολιθίδες των νησιών. Είναι τα "κλειδιά" που συγκροτούν το πλέγμα της πόλης όπως οι αιμασιές συγκροτούν το εδάφη από τη διάβρωση.

Σε αυτή την κλίμακα, οι ιδιοκτησίες δεν μπορεί να είναι παρά οι ελάχιστες δυνατές αναφορικά στα τετραγωνικά μέτρα. Τα ισόγεια λειτουργούν ως χώροι καταστημάτων και εργαστηρίων, ενώ όπως συνήθως συμβαίνει, στους ορόφους αναπτύσσονται οι κατοικίες και οι χώροι γραφείων των μικρών αυτών επιχειρήσεων. Μικρά εμπορικά καταστήματα πλάι σε μηχανουργεία και απαραίτητα ναυτιλιακά ανταλλακτικά και είδη αλιείας. Ότι είναι απαραίτητα.

Εδώ, η αρχιτεκτονική είναι **λαϊκή**. Η δομή και η κατασκευή είναι αντίστοιχη της χρήσης και της λειτουργίας αυτών των μικρών κτισμάτων. Τα ένα ακουμπά στο άλλο δίχως κενά ή περιφράξεις, αλλά την ίδια στιγμή διαφοροποιείται με όποιο τρόπο μπορεί να εφεύρει. Έτσι, ακόμα και δύο ίδια κτίσματα (συνήθως τα πει κανείς δίδυμα) με ίδιους όγκους, ίδια αναίμαγμα ακόμα και ίδιο τρόπο κατασκευής, θα προσπαθήσουν να διαφοροποιηθούν σε αυτό που λέμε- υιολ (style). Το ένα θα σορέσει το νεοκλασικισμό με περίεργες κινκαλεριές και διακοσμητικές λεπτομέρειες, ενώ το άλλο θα μιμηθεί τον (τότε ανεπτυγμένο) κοντινισμό με τα σύνθετα αρσιφιοέλα και τα λιτά, γεωμετρικά σχέδια των μεταλλικών στοιχείων.

Την ίδια στιγμή, λίγο πιο κάτω και πάνω από τα (σημερινά) κλειστά ρολά θα διατρέξει τη γωνιακή όψη ενός εργοστασίου ένας φεγγίτης από φινιορίνια πλοίων. Λίγο πιο πέρα οι τομπλαδωτές πόρτες θα προσπαθήσουν να σηματοδοτήσουν την διαφορετικότητα των ιδιοκτησιών με έντονο χρώμα μπροστά από μωσαϊκά δάπεδα με τα αρχικά του ιδιοκτήτη.

Σήμερα, αυτή η **γειτονιά** μοιάζει περισσότερο με οικισμό που θυμίζει παλιές ελληνικές ταινίες, όμως αν σταθεί κανείς για αρκετή ώρα σε αυτά τα σοκάκια ίσως μπορεί να ακούσει τις συνομιλίες των εμπόρων με τους τεχνίτες και τους περσοτικούς, όπως παλιά.



Ακόμη και οι μικροί εξώστες, θαρρείς πως συνομιλούν μεταξύ τους. Είναι τόσο κοντά ώστε οι γείτονες να μπορούν να πιάσουν κουβέντα και τόσο μακριά, ώστε μέσα σε αυτά τα στενά σοκάκια να περνά το φως και ο αέρας χωρίς δυσκολία.

Σε αυτήν τη μικρή κλίμακα, το όριο δημόσιου και ιδιωτικού χώρου δεν είναι ευδιάκριτο και σαφές όπως αλλού. Φτάνουν μια-δύο καρέκλες και ένα τραπέζι στο κατώφλι κάθε κτιρίου, ώστε να δημιουργείται ένα ιδιότυπο υπαίθριο καθιστικό. Με αυτόν τον τρόπο, εκτείνεται το ελάχιστο μέσα προς τα έξω και ταυτόχρονα προκαλείται το έξω προς το εσωτερικό. Η καθημερινή ζωή βρίσκεται εκεί, σε αυτόν τον "ενδιάμεσο" χώρο.

Σε μια από τις τελευταίες επισκέψεις στον Άγιο Διονύσιο, μετανάστες που φιλοξενούνται στο λιμάνι, μαζί με τους ελάχιστους εναπομειναντες μόνιμους κατοίκους και χρήστες της περιοχής, σε ένα (ζωντανό) αυτή τη μικρή εσωτερική αγορά. Είναι αλήθεια πως η ιστορία επαναλαμβάνεται, άλλωστε, στο λιμάνι και οι ίδιοι αυτοί δρόμοι έχουν φιλοξενήσει σε παλιότερα χρόνια το κύμα των Μικρασιατών μετά την καταστροφή.

Στην γύρω περιοχή, αρκετά μεγάλα εργοστασιακά κελύφη έχουν **επαναχρησιμοποιηθεί** και βρίσκονται σε διαδικασία ανακατασκευής με καλαίσθητο τρόπο και ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες χρήσεις. Ωστόσο, δεν μπορεί παρά να αναρωτηθεί κανείς πως θα γινόταν να χωρέσει η σημερινή ζωή και οι σύγχρονες ανάγκες της ξανά σε αυτήν την μικρή και συνάμα τόσο γήινη και ανθρώπινη κλίμακα γειτονιάς, μέσα στην πόλη του Πειραιά.

κείμενο & φωτογραφία: αρχιτέκτων Μάγδα Τγουρίδη για το [www.lifo.gr](http://www.lifo.gr)



## Ιστορία

Το λιμάνι του Πειραιά υπήρξε ιστορικά το πρώτο μεγάλο οργανωμένο και οχυρωμένο λιμάνι των χρόνων της αρχαιότητας στη Μεσόγειο. Καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη του έπαιξε η απόφαση του ηγέτη της Αθήνας Θεμιστοκλή για τη στροφή της πόλης προς τη θάλασσα το 493 π.Χ., με τη δημιουργία έργων οχύρωσης του λιμανιού αλλά και της κατασκευής ισχυρού πολεμικού στόλου.

Απόφαση που έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην απόκρουση της εισβολής των Περσών στην Ελλάδα, αφού το 480 π.Χ., ακριβώς έξω από την είσοδο του λιμανιού του Πειραιά, στα στενά της Σαλαμίνας, διεξήχθη η σημαντικότερη ναυμαχία του αρχαίου κόσμου, κατά την οποία ο στόλος των Ελλήνων νίκησε τον στόλο των Περσών, αναγκάζοντας τον ηγέτη τους Ξέρξη να εγκαταλείψει την προσπάθεια επέκτασης της Περσικής Αυτοκρατορίας προς την Ελλάδα και την Ευρώπη. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο Πειραιάς το 2021 θα γιορτάσει τα 2.500 χρόνια από τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας, η οποία συνέβη στο θαλάσσιο χώρο του, και την εγκαθίδρυση, αμέσως μετά, από τον Περικλή του Πολιτεύματος της Δημοκρατίας.

Δυο είναι για τον Πειραιά οι περίοδοι ανάπτυξης κατά τα αρχαία χρόνια. Και οι δυο είναι άρρηκτα δεμένες με την Αθήνα και με τη ναυτιλία.

Η πρώτη περίοδος χαρακτηρίζεται από τη μεγαλοφυή σκέψη του Θεμιστοκλή να μεταφέρει το επίπνιο της Αθήνας από το Φάληρο στον Πειραιά και με ειδικά ναυτικά νόμο να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την ανάδειξη της μεγάλης ναυτικής δύναμης της Αθήνας.

Η δεύτερη περίοδος χαρακτηρίζεται από τις αποφάσεις του Περικλή, στο πλαίσιο της Αθηναϊκής Δημοκρατίας, να ανακοδομήσει με σχέδια του μεγάλου πολεοδόμου της αρχαιότητας Ιππόδαμου την πόλη του Πειραιά και να τη μετατρέψει σε σπουδαίο λιμάνι διεθνών εμπορικών συναλλαγών (461-431 π.Χ.).

Δυο είναι επίσης οι σημαντικές περίοδοι της ανάπτυξης του σύγχρονου Πειραιά, αφού μετά τους Μακεδόνες του Μεγάλου Αλεξάνδρου και τους Ρωμαίους κατεστράφη και περιέπεσε σε αφάνεια για πολλούς αιώνες.

Η πρώτη περίοδος αφορά αμέσως μετά την Ανεξαρτησία της Ελλάδας από την Οθωμανική Αυτοκρατορία το 1821, όταν ως πρωτεύουσα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους ορίζεται η Αθήνα. Τότε δημιουργείται ο Λήμος του Πειραιά και συναποφασίζεται ότι επίπνιο της πόλης των Αθηνών θα είναι ο Πειραιάς και όχι το Φάληρο, όπως ήθελαν κάποιοι Αθηναίοι.

Η σχέση του Πειραιά και της Αθήνας κατά την αρχαιότητα. Μεγάλο Ίσθμο.



Απαιος Ακτής Ηρούλη και Ανίση Σπυριδιώνος. Το αρχοντικό των β.ομηχάνων και των λεγόμενων, σχεδιασμένο ουστό από αρχιτέκτονες όπως ο Τσιζας. Το ενι μαιωσικά θηροσώμ κίρως και... α. τερνισό μέγα πλ. με, μετέφρασαν τον Ι. ερασά του χρέε σε μια πόλη όπου η αρχιτέκτονική και ο αριθμός (ως ήταν στα μέτρα) του ανθρώπου.

Η δεύτερη περίοδος αφορά τις αποφάσεις του μεγάλου αναμορφωτή της σύγχρονης Ελλάδας, του Γλεζουθέρου Βενιζέλου, να δημιουργήσει αρχικά το 1911 και μετέπειτα το 1930 έναν μεγάλο λιμενικό οργανισμό για την κατασκευή υποδομών και τη λειτουργία ενός μεγάλου σύγχρονου εμπορικού λιμανιού.

Στα χρόνια αυτά το λιμάνι του Πειραιά, με την ανάπτυξη γύρω από αυτό της κύριας βιομηχανικής περιοχής της χώρας, απορροφά τη δυναμικότητα των πολλών παλαιών λιμανιών της Ελλάδας (Σύρος, Ύδρα, Πάτρα). Μετατρέπεται έτσι οριστικά σε ναυτιλιακό, εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο όλης της χώρας. Με την ανάπτυξη του λιμανιού της, αναπτύσσεται και η πόλη του Πειραιά, η οποία από 300 κατοίκους το 1835, ανέρχεται στους 11.000 το 1870, σε 70.000 το 1900, σε 200.000 το 1940 και σε 500.000 κατοίκους σήμερα στο ευρύτερο πολεοδομικό σύμπλεγμα του Πειραιά. Μία πόλη που αποτελεί σήμερα το κέντρο της ηράϊνης ναυτιλίας του κόσμου, των ελληνικών συμφερόντων της εμπορικής ναυτιλίας, με ένα διεθνές λιμάνι πολλαπλών δραστηριοτήτων, το οποίο από τους αρχικούς λίγους κρηπιδόσιχους της νησιωτικής ακτοπλοίας κατέχει πλέον μ.α. συνολική έκταση κρηπιδόσιχων 38 χλμ., στα οποία εξυπηρεούνται η ακισπλοία, η κρουαζιέρα, τα πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και η ναυπηγοεπισκευή. Ένα σύγχρονο λιμάνι μεγάλων δυνατοτήτων, το οποίο χάρη στη γεωγραφική του θέση στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Νότια Ευρώπη και παρά τις καταστροφές που υπέστη από τη μανία των Ναζί, κατά την περίοδο 1941-1945, κατάφερε να αναπτύξει τις δυνατότητές του και να μετασχηματιστεί το χαρακτήρα των λιμενικών του υπηρεσιών σε υπερασύγχρονες λειτουργίες διακίνησης φορτίων και ανθρώπων.



## Ιστορία

Σήμερα ο λιμάνι, το οποίο περιγράφουν οι περιηγητές σε διαφορετικές περιόδους χαρακτηρίζοντάς το ως έναν έρημο τόπο, είναι ένα λιμάνι σύγχρονων υπηρεσιών, ένα κέντρο εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας, ένα λιμάνι τουρισμού και πολιτισμού, όπου οπαίοι τις ακτές μπορεί κανείς να δει και να θαυμάσει τα ατυπώματα ενός αρχαίου πολιτισμού, παράλληλα με τη ζωντανή πόλη της επιχειρηματικότητας και της καθημερινής πολίτευσης δραστηριότητας των κατοίκων της.

Σ' αυτή την πόλη καθοριστικό ρόλο έπαιξε και παίζει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, ο οποίος ως Αρχή Λιμένος και ως επιχείρηση λιμενικών υπηρεσιών έχει καταστήσει το λιμάνι του Πειραιά κέντρο σημαντικών υπεραξιών και ανάπτυξης. Στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών πολιτικών για τη λιμενική αγορά, έχει καταστεί πόλος έλξης διεθνών μεταφορικών εταιριών και εμπορίου.

Ένα λιμάνι το οποίο παρά την οικονομική του μεγέθυνση δεν ξεχνά την ιστορία του, την ιστορία του Ελληνισμού, την ιστορία της ανάπτυξης και στήριξης της νησιωτικής Ελλάδας, την ιστορία των ναυτικών και του εργαζόμενου λαού, των μεταναστών που έφυγον στην ξενιτιά απ' αυτό, του πολυπολιτισμού, χάρη στον οποίο αναπτύχθηκε και διαμόρφωσε την Ελλάδα της ανάπτυξης και της κοινωνικής αλληλεγγύης.

Ένα λιμάνι-κέντρο ενδιαφέροντος για πολλούς, το οποίο στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών πολιτικών για ανταγωνιστικότητα, διαφάνεια και προστασία του περιβάλλοντος συνεχίζει το δημιουργικό του ρόλο έξω από τις μονοπωλιακές λογικές του κρατισμού και του επεκτατικού ιδιωτικού κεφαλαίου.

Ένα λιμάνι το οποίο, στενά συνδεδεμένο με τα συμφέροντα της Πόλης του Πειραιά, θα συνεχίσει με την αίγλη της ιστορίας και του πολιτισμού του, τη στήριξη του στο κοινωνικό σύνολο, τους πολίτες του Πειραιά. Ένα λιμάνι που το 2015 θα γιορτάσει την Ευρωπαϊκή Ημέρα Θάλασσας με σπόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Ένα λιμάνι που το 2015 επίσης θα φιλοξενήσει το Συνέδριο και την Ετήσια Γενική Συνέλευση του Οργανισμού Λιμένων Ευρώπης (IESPO). Ένα λιμάνι που θα ολοκληρώσει το 2018 τη μεγάλη ανάπλασή του, την Πολιτιστική Ακτή Πειραιά, προς όφελος των κατοίκων της πόλης και των επισκεπτών της.

κείμενο: Γιώργος Ανωμεστός

"Μέγα το της θάλασσας κράτος"

Περικλής



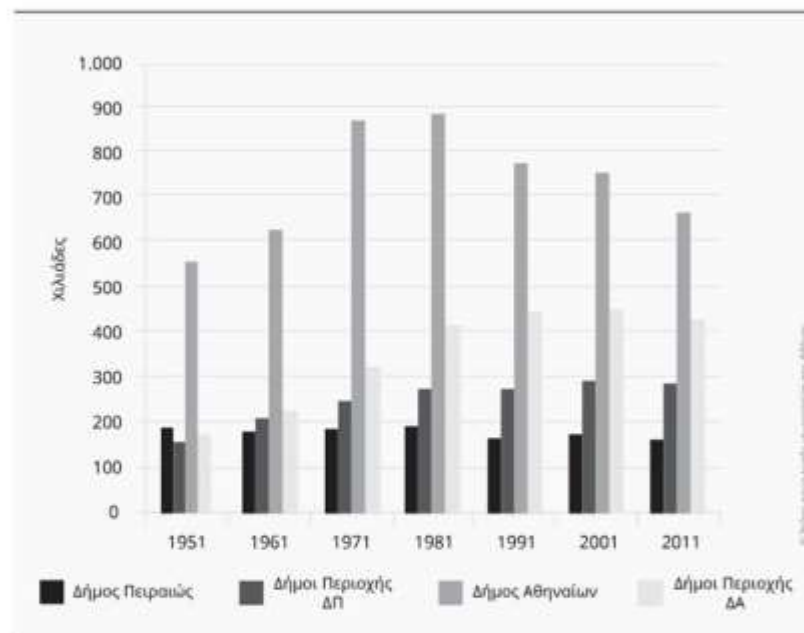
Άποψη της Λεωφόρου Κασίλας Πειραιώς, 1912



Λεωφόρος Αθηνών, 1909

## Δημογραφικά Πειραιάς 1951-2011: Δημογραφική στασιμότητα σε μια μητρόπολη με έντονες πληθυσμιακές διακυμάνσεις

Σε σύγκριση με τις υπόλοιπες κεντρικές περιοχές της πόλης, ο Πειραιάς παρουσιάζει πληθυσμιακή στασιμότητα σε όλη την περίοδο μετά το 1950 [1]. Η στασιμότητα αυτή, μάλιστα, ξεκινά νωρίτερα. Ο Δήμος Πειραιώς (ΔΠ) καταγράφει τον μεγαλύτερο αριθμό κατοίκων (193.000) το 1928 (Μπουρνόβου, 2016), τον οποίο διατηρεί με μικρές αυξομειώσεις μέχρι σήμερα. Η πορεία αυτή είναι πολύ διαφορετική από την έντονη αύξηση και κατόπιν τη σημαντική κάμψη του Δήμου Αθηναίων (ΔΑ) ή τις αυξητικές τάσεις που παρουσιάζουν οι περιοχές γύρω από τον Δήμο Αθηναίων και, λιγότερο, εκείνες γύρω από τον Δήμο Πειραιώς (γράφημα 1).

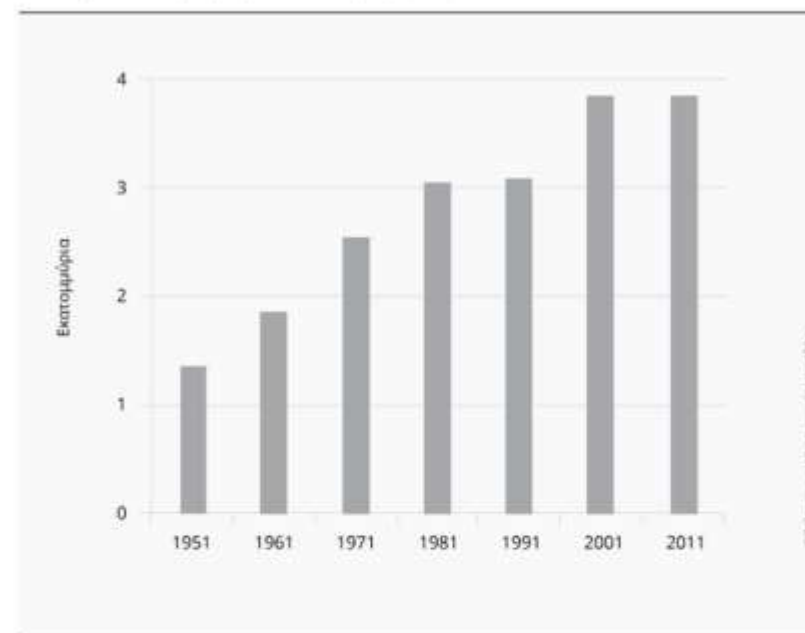


Γράφημα 1: Πληθυσμιακή εξέλιξη των κεντρικών Δήμων του Στεγαστικού Διαμερισμού Αττικής 1951-2011 (χιλιάδες κάτοικοι ανά περίοδο)

Δήμοι περιοχής ΔΠ: Νίκαια, Κορυδαλλός, Κερατσίνι, Αρσπετσώνα, Πέραμα, Αγ. Ι. Ρέντης

Δήμοι περιοχής ΔΑ: Βύρωνα, Ταλάνι, Λάφυα, Ψωγιάφου, Καισαριανή, Καλλιθέα, Νέα Σμύρνη, Υμηττός

Η πληθυσμιακή στασιμότητα του Δήμου Πειραιώς σε απόλυτα μεγέθη μοιάζει να μην ακολούθησε καθόλου τη ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση του συνόλου της πόλης (γράφημα 2) κατά τη μεταπολεμική περίοδο (Κοιζαράνης, 1997).



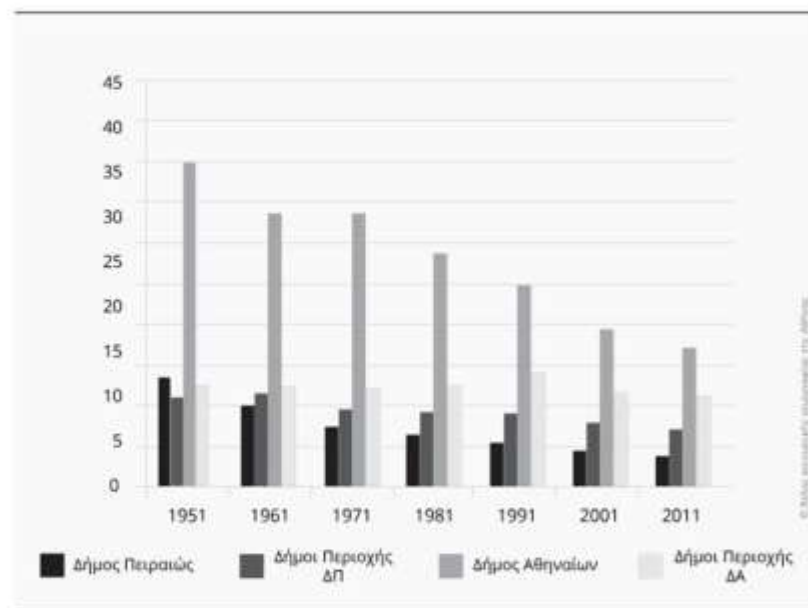
Γράφημα 2: Πληθυσμιακή εξέλιξη της Αθηναϊκής μητροπόλεως (Προ. Θεώρηση Αττικής 1951-2011)

[1] Προηγούμενη μορφή αυτού του κειμένου δημοσιεύθηκε στο πρώτο τεύχος του περιοδικού "Π" (Περίοδος), Μάρτιος, 2011, σ. 7-9.

## Δημογραφικά

Παράλληλα, ο Δήμος Πειραιώς και, ως ένα βαθμό, οι Δήμοι που τον περιλαμβάνουν, εμφανίζουν μετά το 1980 μικρή πληθυσμιακή κάμψη, η οποία αντιστρέφεται ωστόσο ελαφρώς κατά τη δεκαετία του 1990 για να επανέλθει στη δεκαετία του 2000. Η εικόνα αυτή δεν διαφοροποιείται σημαντικά από εκείνη του Δήμου Αθηναίων και των περισσότερων όμορων του Δήμων, αφού όλες οι κεντρικές περιοχές του λεκανοπεδίου εμφανίζουν πληθυσμιακή κάμψη που μοιάζει να γενικεύεται από τη δεκαετία του 1970 και μετά. Η μείωση του ειδικού πληθυσμιακού βάρους οφείλεται κυρίως στην εξάλωση της πόλης καθώς και στη σταδιακή μετακίνηση της κατοικίας στα προάστια.

Η πληθυσμιακή αυτή κάμψη, ιδιαίτερα για τους δύο κεντρικούς Δήμους, είναι ακόμη σημαντικότερη αν υπολογισθεί με σχετικούς όρους, δηλαδή ως εξέλιξη του ποσοστού των κεντρικών Δήμων στο συνολικό πληθυσμό της μητρόπολης. Η εικόνα για το σύνολο των κεντρικών περιοχών μειωρέπειά είναι σε σαφή κάμψη (γράφημα 3). Η μείωση του ειδικού πληθυσμιακού βάρους στο σύνολο της πόλης για την περίοδο 1951-2011 είναι μεγαλύτερη για τον Δήμο Πειραιώς (-68%). Ο Δήμος Αθηναίων παρουσιάζεται μειωμένος κατά 57% και οι γύρω του Δήμοι κατά 12%, ενώ εκείνοι γύρω από τον Δήμο Πειραιώς κατά 34%.



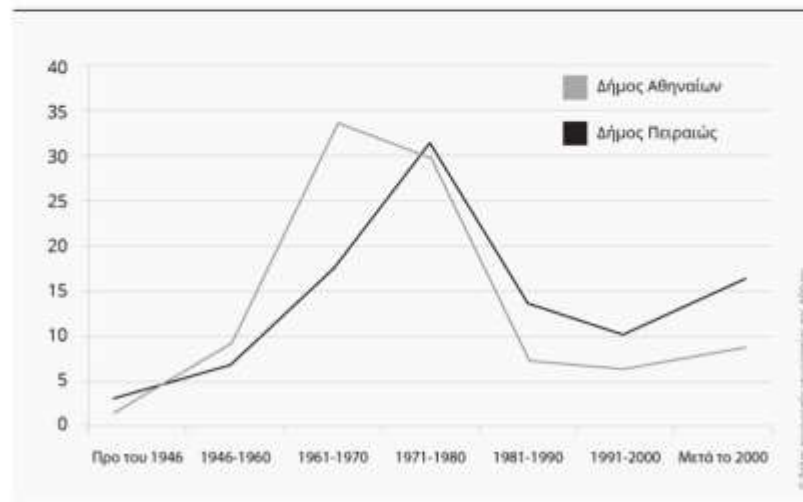
Γράφημα 3. Ποσοστό πληθυσμού των κεντρικών Αθηνών του λεκανοπεδίου Αττικής στο σύνολο του πληθυσμού της Αττικής 1951-2011.

Δήμοι περιοχής ΔΠ: Νίκαια, Κορυδαλλός, Κερατσίνι, Δραπετσώνα, Πέραμα, Ρέντης

Δήμοι περιοχής ΔΑ: Βύρωνα, Γαλάτσι, Δάφνη, Ζωγράφου, Καισαριανή, Καλλιθέα, Νέα Σιδερόνη, Υμηττός

Αναζητώντας ερμηνείες όσον αφορά τη δημογραφική συμπεριφορά των δύο βασικών κέντρων του λεκανοπεδίου και των περιοχών γύρω από αυτά μπορεί κανείς να αναφερθεί σε σειρά διαφορετικών παραγόντων. Καταρχάς, ο Πειραιώς δεν είχε τον ανάλογο με την Αθήνα ζωτικό χώρο για οικιστική επέκταση, τόσο με ποσοτικά όσο και ποιοτικά κριτήρια. Ο Δήμος Πειραιώς ήταν σχετικώς πυκνοδομημένος από την αρχή της μεταπολεμικής περιόδου, ενώ παράλληλα δεν διέθετε τις απαραίτητες πολεοδομικές (όπως φαρδείς οδικούς άξονες) και οικονομικές προϋποθέσεις (τιμές γης) παρά σε λίγες μόνο κεντρικές του περιοχές, οι οποίες όμως ήταν και οι πλέον ανεπτυγμένες. Η περιφέρεια του Δήμου και οι περισσότεροι όμοροι Δήμοι αποτελούσαν τις κατεχόμενες περιοχές όπου είχε αναπτυχθεί η λαϊκή περιφερειακή αυτοστέγαση και η αυθαίρετη δόμηση, με αποτέλεσμα να εξελιχθούν σε περιοχές όπου η κοινωνική και πολεοδομική μορφολογία εμπόδιζε, για μεγάλο διάστημα, την καθ' ύψος οικοδόμησή τους.

Η διαφορά στην πληθυσμιακή ανάπτυξη μεταξύ των δύο κεντρικών Δήμων μοιάζει να έγκειται στο ότι το κέντρο της Αθήνας συντονίστηκε με τη ραγδαία ανάπτυξη της πόλης κατά τις δεκαετίες του 1950 και 1960, στην οποία και συνέβαλε σημαντικά, σε αντίθεση με το Δήμο Πειραιώς που μέσα σε 60 χρόνια διατήρησε περίπου τον ίδιο αριθμό κατοίκων και χωρίς ιδιαίτερες διακυμάνσεις στην πορεία. Η διαφορά αυτή αντικατοπτρίζεται καθαρά στη δυναμική της οικοδόμησης στα δύο κέντρα: το κέντρο της Αθήνας οικοδομήθηκε μαζικά κατά την περίοδο 1946-1970 με τη διαδικασία της αντιπαροχής ως τόπος συγκέντρωσης του σύγχρονου τρόπου κατοικίας για τα μεσαία και υψηλά κοινωνικά στρώματα της εποχής. Εκείνο του Πειραιά ακολούθησε τη σχετική πορεία μια δεκαετία αργότερα, όταν είχαν ήδη αρχίσει να φαίνονται τα αρνητικά παρεπόμενα της οικιστικής ανάπτυξης με αυτόν τον τρόπο, ενώ τα μεσαία και υψηλότερα κοινωνικά στρώματα άρχιζαν να προτιμούν μαζικά την κατοικία στα βόρεια και τα νότια προάστια. Στο γράφημα 4 φαίνεται καθαρά η χρονική αυτή κρίση "υατέρησης" του Πειραιά στη διαδικασία οικοδόμησης νέων κατοικιών.

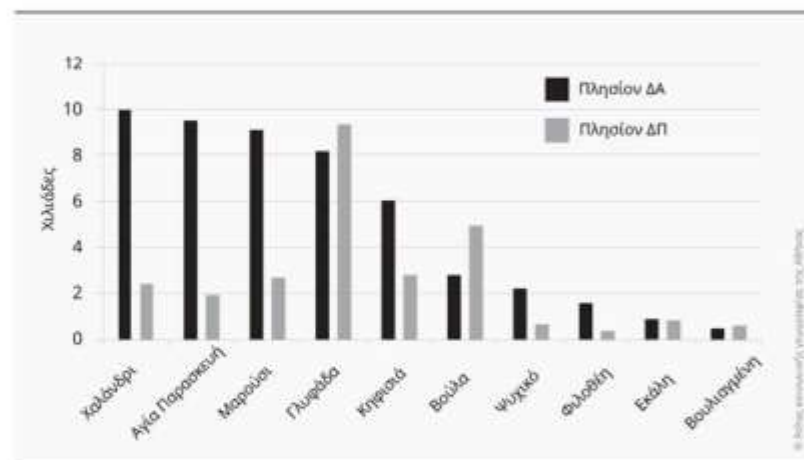


Γράφημα 4. Ποσοστό κατοίκων σε κτήρια κατοικίας ανάλογα με την περίοδο κατασκευής στους Δήμους Αθηνών και Πειραιώς (2011)

## Δημογραφικά

Αν η περιορισμένη αύξηση του πληθυσμού του Πειραιά κατά τις δεκαετίες δυναμικής ανάπτυξης της πόλης οφείλονται ως ένα βαθμό στους παραπάνω παράγοντες, η περιορισμένη συρρίκνωση του από το 1970 και μετά θα πρέπει ενδεχομένως να αποδοθεί στους τοπικούς κλάδους απασχόλησης που χωραθετούνται σχεδόν αποκλειστικά στον Πειραιά και στο γεγονός ότι η μετακίνηση στα προάστια είναι δυσκολότερη σε σύγκριση με εκείνη των Αθηναίων. Η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά ουσιαστικά δεν διαθέτει προάστια επιθυμητά για κατοικία από τα υψηλά και μερτά οικόσημά του, ενώ τα βόρεια και νότια προάστια, όπως και η ανατολική Αττική βρίσκονται σε απόσταση αρκετά αποτρεπτική για καθημερινή μετακίνηση.

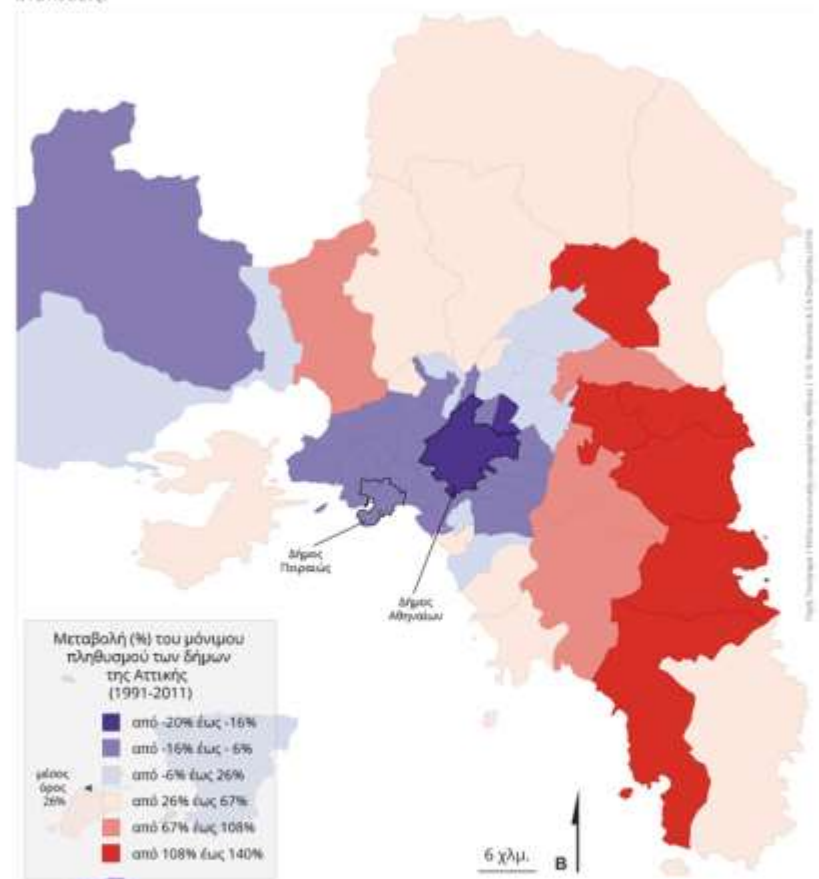
Ενδεικτικά, η καθημερινή μετακίνηση για εργασία προς τους Δήμους Αθηναίων και Πειραιώς, από προάστια που κατατάσσονται σε υψηλές θέσεις όσον αφορά τις αντικειμενικές αξίες ακινήτων, [2] παρουσίαζε την ακόλουθη εικόνα το 2001: 38.651 προς την Αθήνα και 4.806 προς τον Πειραιά (σχεδόν διπλάσια εισροή στην Αθήνα, λαμβάνοντας υπόψη τον πληθυσμό των δύο δήμων). Ακριβέστερη σύγκριση, ωστόσο, παρουσιάζεται στο γράφημα 5, όπου καταγράφεται σαφώς η συγκριτική δυσκολία μετακίνησης από τα πιο απομακρυσμένα βόρεια προάστια προς τον Πειραιά.



Γράφημα 5. Αριθμός ατόμων που μετακινούνται καθημερινά για εργασία προς τους Δήμους Αθηναίων και Πειραιώς ανά 1.000 κατοίκους και ανά δήμο προέλευσης (2001).

Ένα τελευταίο χαρακτηριστικό που συνδέεται με τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή σταθερότητα / στασιμότητα του Πειραιά σε σχέση με τον κεντρικό δήμο της Αθήνας αφορά την εισροή μεταναστευτικού πληθυσμού κατά τη δεκαετία του 1990. Η κάμψη του πληθυσμού στο Δήμο Αθηναίων την περίοδο 1991-2001 (-2%) παρουσιάστηκε παρά τη μεγάλη εισροή μεταναστών από την Ανατολική ευρώπη και από αναπτυσσόμενες χώρες εκτός Ευρώπης, το ποσοστό των οποίων το 2001 είχε φθάσει το 16,2% του πληθυσμού του Δήμου. Αντίθετα, ο Δήμος Πειραιώς παρουσίασε αύξηση 5,3% κατά την ίδια περίοδο, η οποία μάλιστα στηρίχθηκε πολύ λιγότερο στη μεταναστευτική παρουσία (8,4% του πληθυσμού του το 2001). Ανάλογη υπήρξε η εξέλιξη και κατά τη δεκαετία του 2000. Το 2011, ο μεταναστευτικός πληθυσμός (εξαιρουμένων πάντα των υπηκόων χωρών με υψηλό επίπεδο ανάπτυξης) είχε φθάσει σε 20,8% για το Δήμο Αθηναίων και 9,4% για το Δήμο Πειραιώς.

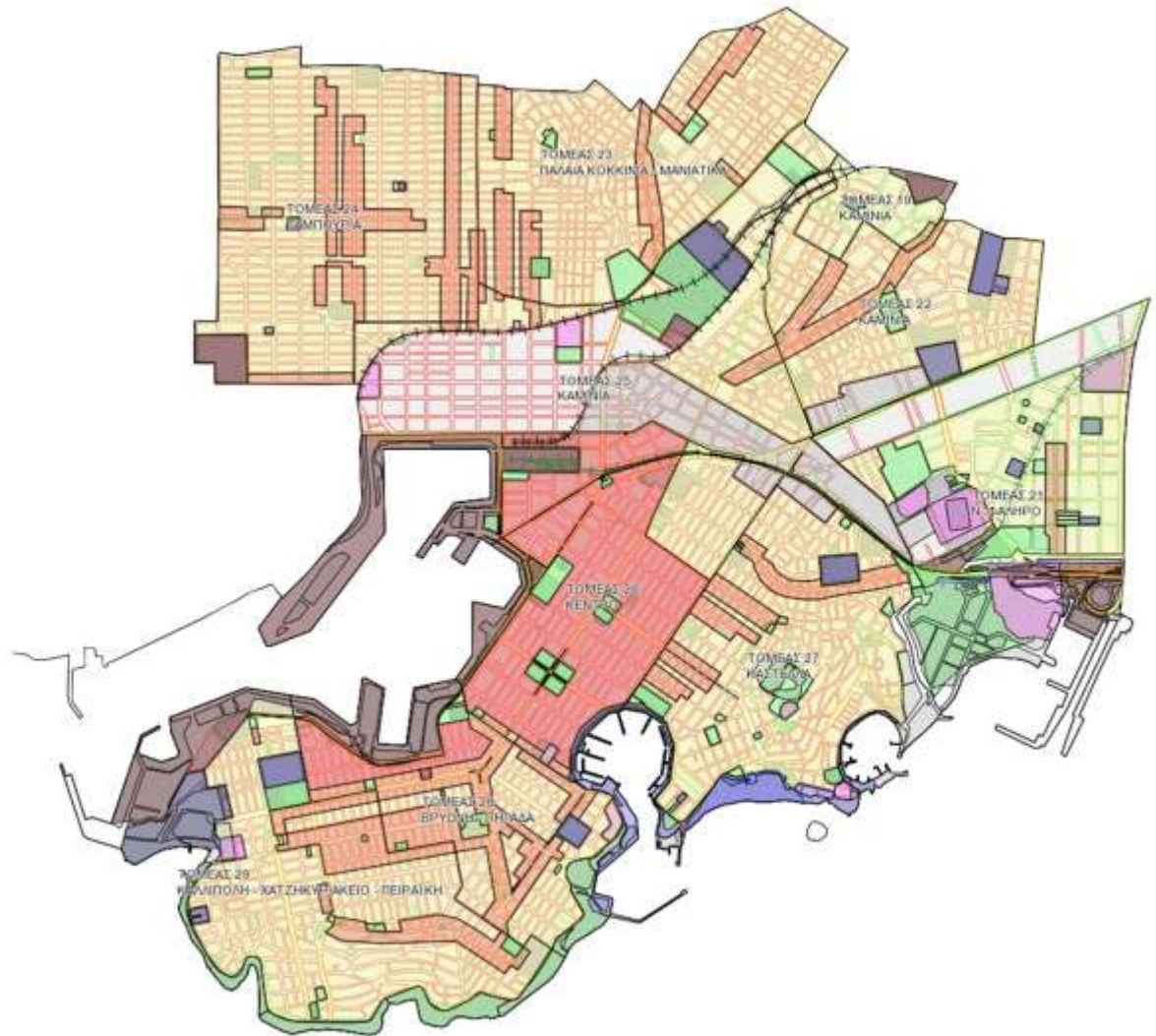
Είναι προφανές ότι αυτό που εμφανίζεται ως στασιμότητα ή και κάμψη στην πληθυσμιακή ανάπτυξη του Πειραιά κατά τις τελευταίες δεκαετίες είναι ένα πολυπαράγοντικό φαινόμενο που δεν μπορεί να εξετασθεί απομονωμένο από τις εξελίξεις στο σύνολο της πόλης. Είναι, επίσης, προφανές ότι και η όποια ανάπτυξη πολιτικών με στόχο ένα νέο δυναμισμό δημογραφικό και ευρύτερο δεν μπορεί να στηριχθεί σε μονοδιάστατες υποθέσεις και αναλύσεις.



Χάρτης 1. Μεταβολή (%) του μόνιμου πληθυσμού μεταξύ 1991 και 2011 στους δήμους της περιφέρειας Αττικής.

[2] Καταγράφηκε ενδεικτικά, με βάση τα δεδομένα της Απογραφής Πληθυσμού του 2001 οι μετακινήσεις προς τους Δήμους Αθηναίων και Πειραιώς από κατοίκους των Δήμων Κηφισιάς, Ψυχικό, Φιλοθέης, Εκδήλης, Αγία Παρασκευή, Χαλάνδριος, Αμμορυσίου, Γλυφάδας, Βούλας και Βουλιαγμένης.

- ΑΒΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ - ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΑΝΑΨΥΧΗ
- ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΟ ΠΑΡΚΟ (ΒΙΟΠΑ)
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
- ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΚΕΝΤΡΟ ΔΗΜΟΥ
- ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
- ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
- ΠΕΡΙΒΑΛΛΗ
- ΠΡΟΝΟΙΑ
- ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΣ
- ΚΟΙΝΩΦΕΛΗΣ



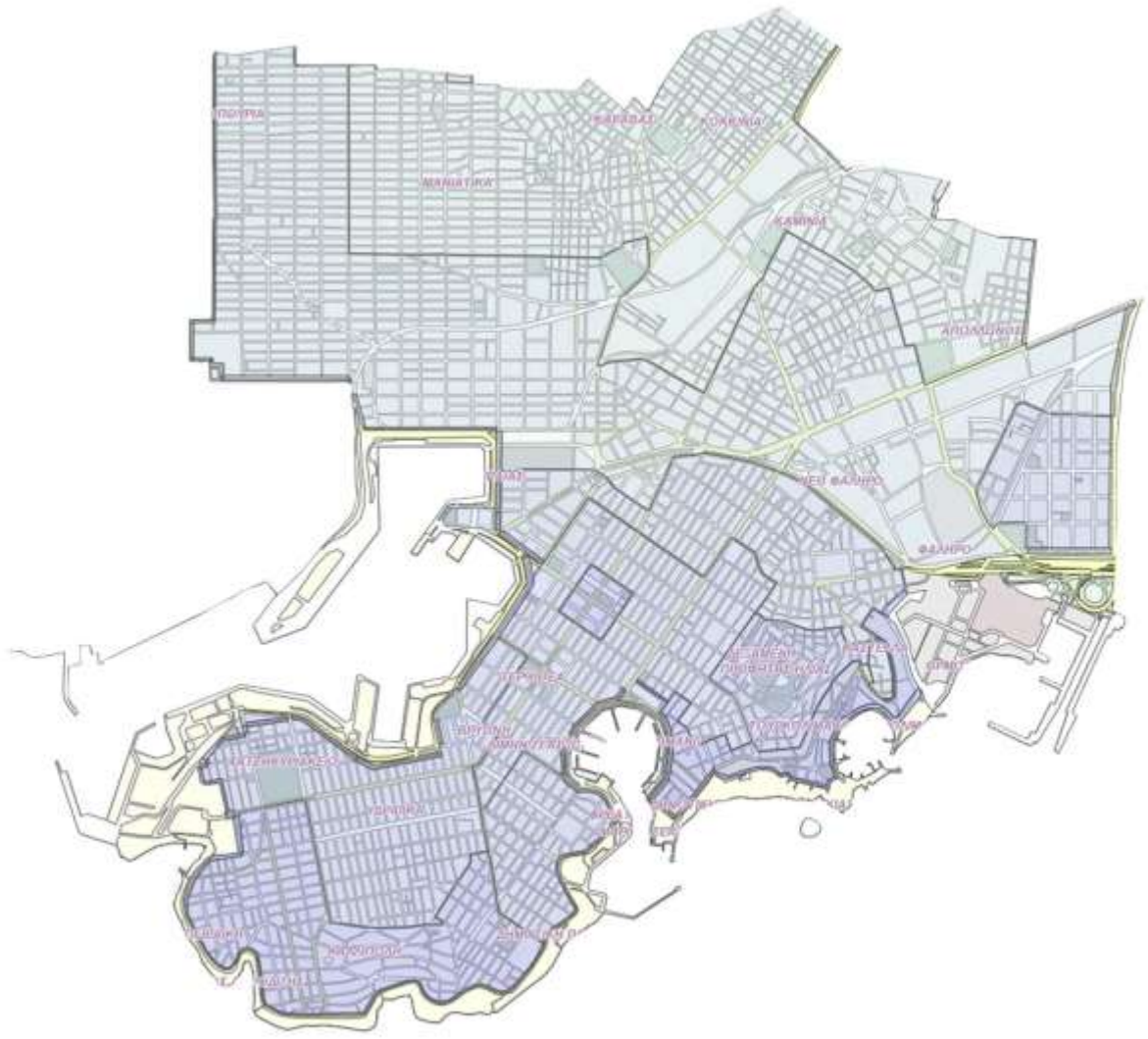
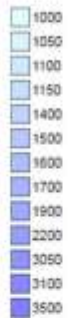
- ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
- ΓΗΠΕΔΟ
- ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟ
- ΣΤΑΔΙΟ
- ΘΡΗΣΚΕΙΑ
- ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ
- ΕΚΚΛΗΣΙΑ
- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
- ΑΣΙΟΘΕΑΤΟ
- ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
- ΜΟΥΣΕΙΟ
- ΥΓΕΙΑ
- ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ
- ΙΑΤΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
- ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
- ΤΕΛΩΝΕΙΟ
- ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΔΕΗ
- ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ
- ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ
- ΕΥΔΑΠ
- ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
- ΚΑΤΗ
- ΚΕΝΤΡΟ ΝΕΟΤΗΤΑΣ
- ΕΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ
- ΟΑΕΔ
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΦΟΡΙΑ
- ΟΤΕ
- ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟ ΤΜΗΜΑ
- ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
- ΤΕΒΕ
- ΥΠΟΘΗΚΟΦΥΛΑΚΕΙΟ
- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΓΥΜΝΑΣΙΑ
- ΣΧΟΛΕΣ
- ΛΥΚΕΙΑ
- ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑ
- ΔΗΜΟΤΙΚΑ
- ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΑ



Συντελεστές

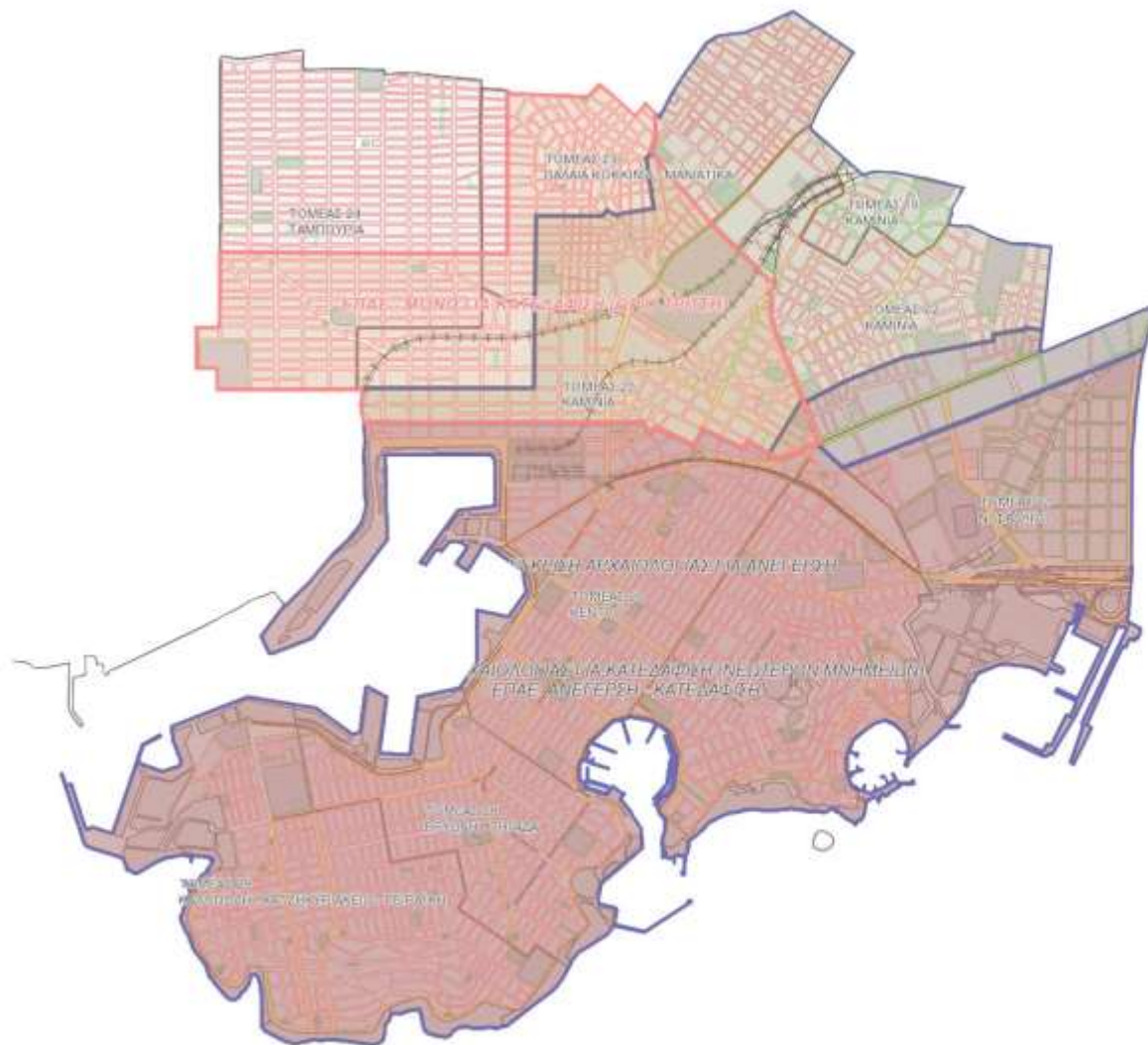
- 1.1 ΕΔΣ 2
- 2.1 ΕΔΣ 3
- 3.1 ΕΔΣ 4
- 4.1 ΕΔΣ 5
- 5.1 ΕΔΣ 6
- 6.1 ΕΔΣ 7

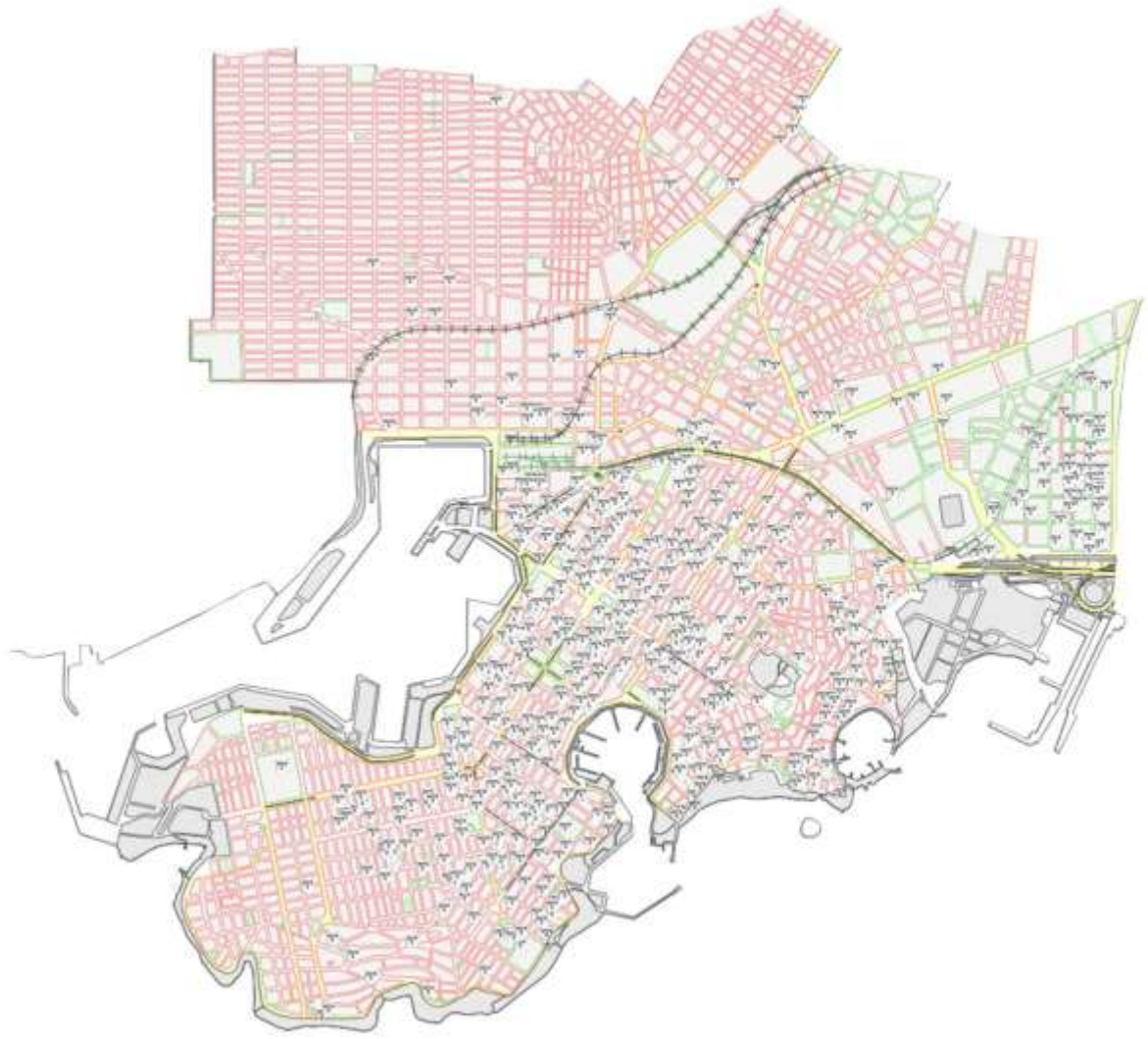











- Ε.Π.Α.Ε. ΚΑΤΕΔΑΦΙΣΗ
- Ε.Π.Α.Ε. ΑΝΕΓΕΡΣΗ/ΚΑΤΕΔΑΦΙΣΗ
- ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ ΓΙΑ ΑΝΕΓΕΡΣΗ
- ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ ΓΙΑ ΚΑΤΕΔΑΦΙΣΗ





-  ΑΜΑΞΟΣΤΑΔΙΟ
-  ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
-  ΓΡΑΜΜΗ ΟΣΕ/ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ
-  ΓΡΑΜΜΗ TRAM
-  ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ
-  ΛΕΩΦΟΡΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ (ΕΒΕΛ)
-  ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΡΟ (ΗΣΑΠ)
-  ΓΡΑΜΜΗ ΤΡΟΛΕΥ (ΗΛΠΑΠ)





Παλις το πρωί η κυκλοφορία διεξάγεται χωρίς προβλήματα



Κατα τις μεσημεριανές ώρες η κυκλοφορία υποχωρεί.



Παρατηρείται συμφόρηση στις εισόδους και τους κεντρικούς δρόμους της πόλης τις ώρες που ξεκινά το τυπικό ωράριο εργασίας.



Κατα τη λήξη του εργασιακού ωραρίου οι έξοδοι και οι κεντρικές οδοί αντιμετωπίζουν κυκλοφορικά προβλήματα.



Οι δρόμοι γύρω από το κέντρο έχουν κυκλοφορία όσο λειτουργεί η εμπορική αγορά.



Τις βραδινές ώρες η κυκλοφορία μεταφέρεται στην ανατολική ακτή λόγω των καταστημάτων εστίασης και αναψυχής.

	S	W	O	T	Συμπεράσματα
<b>Πολιτισμός</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Πλούσια ιστορία</li> <li>- Ιστορικά μνημεία - τοπόσημα</li> <li>- Ευκαιρίες για κοινωνική ανάπτυξη</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Έντονη δραστηριότητα λόγω εμπορίου</li> <li>- Βιομηχανοποίηση της παράκτιας ζώνης για τις ανάγκες του λιμανιού</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ροές ανθρώπων / πολιτισμών</li> <li>- Ευκαιρίες για τη δημιουργία μιας σύγχρονης πολυπολιτισμικής πόλης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Έντονη αστικοποίηση που οδηγεί στην αποξένωση</li> <li>- Αλλοίωση τοπικού χαρακτήρα</li> <li>- Κίνδυνος δημιουργίας γκέτο με λάθος διαχείριση μεταναστών και υποβαθμισμένων περιοχών</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία ταυτότητας ως παράκτια πόλη λιμάνι</li> </ul>
<b>Χρήσεις γης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Γειτονιές</li> <li>- Εμπόριο, καταστήματα</li> <li>- Φυσικό περιβάλλον</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Πυκνή δόμηση</li> <li>- Ρύπανση, ηχορύπανση</li> <li>- Συγκέντρωση μεγάλης μάζας ανθρώπων</li> <li>- Περιορισμός πρασίνου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Διατήρηση παλαιού χαρακτήρα</li> <li>- Ανάπτυξη οικονομίας, ευημέρια</li> <li>- Πράσινα δώματα, όψεις</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Υποβάθμιση ποιότητας ζωής χωρίς σωστές υποδομές</li> <li>- Ασταθές επιχειρηματικό περιβάλλον λόγω υπερπροσφοράς</li> <li>- Άσκοπη χρήση ζωνών πρασίνου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ανάγκη επαναπροσδιορισμού των δημόσιων και ιδιωτικών ροών</li> </ul>
<b>Δομή</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ιπποδάμειο σύστημα</li> <li>- Διαπερατότητα, ελεύθερη κίνηση αέρα, σχετικά καθαρή ατμόσφαιρα, ευκολία κυκλοφοριακών ρυθμίσεων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Τυποποίηση</li> <li>- Μονότονη χωρική εμπειρία, δυσκολία στον προσανατολισμό</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Επέκταση</li> <li>- Ελεκτασιμότητα πάνω στον υπάρχων κανάβα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Γειτνίαση με γύρω περιοχές</li> <li>- Αλλοίωση τοπικού χαρακτήρα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος προς βελτίωση της χωρικής εμπειρίας</li> </ul>
<b>Ταυτότητα</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ορθοκανονικότητα οικοδομικών τετραγώνων</li> <li>- Παλαιά κτίρια</li> <li>- Κτίρια γραφείων, καταστήματα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Προβλήματα διαβίωσης λόγω κακού σχεδιασμού</li> <li>- Πληθώρα παλαιών κτιρίων σε κακή κατάσταση</li> <li>- Περιορισμός της κατοίκησης σε συγκεκριμένα σημεία της πόλης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Δημιουργική αξιοποίηση της αυστηρότητας του κανάβου</li> <li>- Αναβάθμιση των υπαρχόντων κελυφών και διαβίωση σε αυτά</li> <li>- Ανάπτυξη τοπικού εμπορίου, ναυτιλίας και επαγγελματών τουρισμού</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Αλλοίωση της αρχικής φυσιογνωμίας τους</li> <li>- Κίνδυνος υποβάθμισης περιοχών λόγω "κακής" εμφάνισης τέτοιων κτιρίων</li> <li>- Θα εκλείψει η γραφικότητα, η ομορφιά, η κοινωνικότητα του παρελθόντος</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Διατήρηση της ταυτότητας από τη μεγάλη κλίμακα της πόλης σε αυτήν της γειτονιάς</li> </ul>

ανάλυση SWOT	S	W	O	T	Συμπεράσματα
Πληθυσμός	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Πολιτιστική ποικιλομορφία πληθυσμού</li> <li>- Μόνιμοι κάτοικοι από οικογενειακή παράδοση</li> <li>- Έντονος τοπικός χαρακτήρας (λαϊκές συνοικίες, λιμάνι)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ανομοιομορφία αστικού τοπίου/ ψηλός συντελεστής δόμησης για παραθαλάσσια περιοχή</li> <li>- Κέντρο υποδοχής μεγάλου μεταναστευτικού ρεύματος</li> <li>- Έντονη μεταβολή του μόνιμου πληθυσμού μεταξύ 1991 και 2011</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Αύξηση πληθυσμού από 1870 και μετά, η ετήσια αύξηση του πληθυσμού υπολογίστηκε στα 6,2%, ποσοστό που δεν καταγράφεται σε καμία άλλη πόλη</li> <li>- Προστασία και άσυλο όσων βρίσκονται σε ανάγκη/ Ενοποίηση κοινωνικών ομάδων και ανάπτυξη ενιαίας πολιτιστικής και κοινωνικής δράσης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Απουξία κοινωνικής συνοχής</li> <li>- Μειωμένο ενδιαφέρον προς το συνολικό συμφέρον ανάδειξης και συντήρησης</li> <li>- Ολική μετάλλαξη της πόλης χωρίς ταυτότητα και χρώμα</li> <li>- Έντονη δυσαρέσκεια από αρισμένες ομάδες μόνιμων κατοίκων / δυσμενές κοινωνικό κλίμα / Κοινωνικές συγκρούσεις / φαινόμενα αποκλεισμού και παραβατικότητας</li> </ul>	<p>Ο πληθυσμός της περιοχής χαρακτηρίζεται από σταθερότητα, αν και μετά το 1870 παρατηρήθηκε αύξηση. Αν και διαπιστώθηκε μια πολιτιστική ποικιλομορφία όσων αφορά τον πληθυσμό, δεν υπάρχει κοινωνική και εδαφική συνοχή. Εξαιτίας του βασικού του χαρακτηριστικού ως λιμάνι, ο Πειραιάς αποτελεί ένα κέντρο υποδοχής μεγάλου μεταναστευτικού ρεύματος. Οι διάφορες κοινωνικές ομάδες πρέπει να συνδεθούν με τον τόπο, την ταυτότητά του και να συνδιαλεχθούν σε ανοιχτούς υπαίθριους χώρους. Οι κάτοικοι πρέπει να αποκτήσουν ενδιαφέρον για την ανάδειξη της περιοχής τους, ώστε να διατηρηθούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τόπου αυτού.</p>
Γεωγραφική Θέση	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Στρατηγική θέση/ πύλη εισόδου/λιμάνι</li> <li>- Μετακινήσεις, εμπόριο, τουρισμός</li> <li>- Γειτνίαση με την πρωτεύουσα</li> <li>- Έντονο φυσικό ανάγλυφο - θέα</li> <li>- Γειτνίαση με την θάλασσα βελτίωση μικροκλίματος, βελτίωση ψυχολογίας.</li> <li>- Μεγάλη έκταση φυσικού λιμανιού</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Λειτουργία ως λιμάνι/ περιβαλλοντική ρύπανση, ηχορύπανση, κλίμακα, βιομηχανική συνωστισμός</li> <li>- Δύσκολη μετακίνηση εμπορευμάτων προς την πρωτεύουσα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Οπτικές φυγές προς τη θάλασσα</li> <li>- Μεγάλη ακτογραμμή / διαδρομή δίπλα στη θάλασσα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ρύπανση των υδάτων, υποβάθμιση του περιβάλλοντος</li> <li>- Ατμοσφαιρική ρύπανση</li> </ul>	<p>Το συγκριτικό πλεονέκτημα της Περιοχής του Πειραιά είναι η άμεση σχέση/γειτνίαση με το θαλάσσιο μέτωπο. Αυτό το στοιχείο μπορεί να αναδειχθεί με τη δημιουργία διαδρομής δίπλα στη θάλασσα, η οποία θα επικοινωνεί με τον αστικό ιστό και θα λειτουργεί ως κατώφλι μεταξύ θάλασσας και δομημένου περιβάλλοντος. Η δένδροφύτευση σε διάφορα σημεία και η δημιουργία ανοιχτών υπαίθριων χώρων, δημόσιων χώρων πρασίνου θα αναβαθμίσει την εικόνα της περιοχής και την ποιότητα ζωής των κατοίκων, εργαζομένων. Διαθέτει μία στρατηγική θέση, καθώς είναι μία Πύλη εισόδου από την αρχαιότητα [λιμάνι].</p>

- Ως τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών εξυπηρετείται κοινωνικά από πληθώρα μέσων: λεωφορεία, τρόλεϊ, τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο, το Τραμ Αθήνας και το Μετρό Αθήνας.

- Καθημερινή μετακίνηση πολιτών για εργασία στο Δήμο Πειραιά

- Σχεδιασμός προγράμματος για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών που ταξιδεύουν από το λιμάνι του Πειραιά

- Καθυστέρηση της λειτουργίας του Μετρό/Τραμ στον Πειραιά

- Έντονη δυσκολία στην μετακίνηση σε ώρες αιχμής λόγω κύκλου φοριακής συμφοράς

-Αποκλεισμός ορισμένων οδών για τους κατοίκους

- Εύκολη πρόσβαση/επισκεψιμότητα

- Αύξηση της οικονομίας της πόλης λόγω εργασίας/επισκεψιμότητας

- Έντονη επισκεψιμότητα/εύκολη πρόσβαση/ άνοδος οικονομίας για καταστήματα

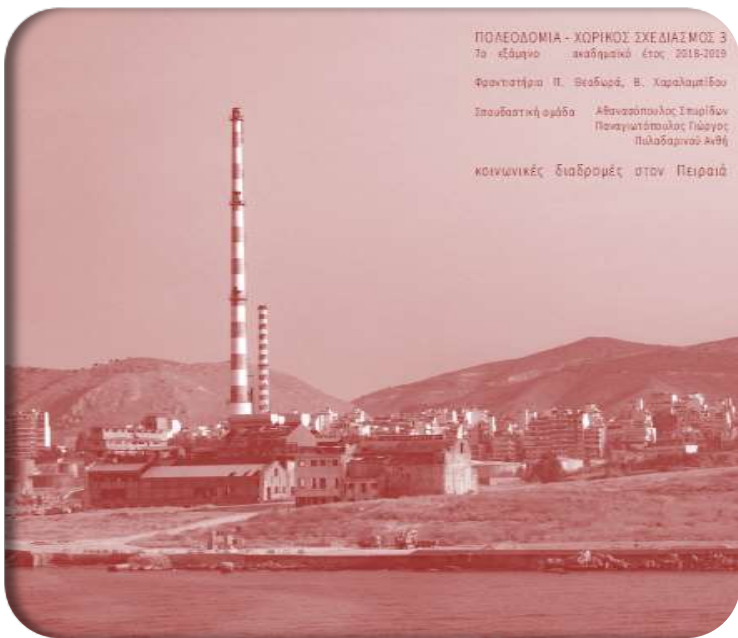
- Κακή πρώτη εικόνα για τους τουρίστες που καταφτάνουν στην Ελλάδα μέσω θαλάσσης

- Κλειστές οδικές αρτηρίες για μεγάλο χρονικό διάστημα λόγω των έργων.

- Κυκλοφοριακό κομψούζιο/κακή ψυχολογία/ πρόκληση ατυχημάτων

Όσον αφορά στο κυκλοφοριακό, η περιοχή έχει άμεση πρόσβαση από το κέντρο της Αθήνας, παρόλα αυτά οι οδικές αρτηρίες και τα δίκτυα συγκοινωνιών έχουν ενοποιηθεί προβλήματα λειτουργίας. Τα έργα τα οποία γίνονται για την δημόσια μετακίνηση πολιτών και τουριστών είναι απαραίτητα. Θα πρέπει το ενδιαφέρον να στραφεί στις δημόσιες μετακινήσεις και να περιοριστεί η χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στην περιχή του Πειραιά. Ένα λιμάνι είναι ένας τόπος συνεχών μετακινήσεων και όσο δίνουμε χώρο στα αυτοκίνητα αυτά θα τον καταλαμβάνουν και θα δημιουργείται συμφόρηση. Η πεζοδρόμηση μέρους της ακτογραμμής για την κίνηση πεζών και ποδηλάτων θα δώσει την ευκαιρία στους κατοίκους να συνδεθούν με τον τόπο τους, καθώς θα λειτουργήσει ως ένας χώρος εκτόνωσης και επικοινωνίας τόσο με το δομημένο περιβάλλον όσο και με τη θάλασσα. Η ρύθμιση της κυκλοφορίας και η δημιουργία γραμμής μετρό μελλοντικά θα βοηθήσει τις μετακινήσεις και την καθημερινότητα των πολιτών.

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΟΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3  
7ο εδάμνο ακαδημαϊκό έτος 2018-2019  
Φροντιστήρα Π. Θεόδωρο, Β. Χαρολαμπίδου  
Ισοδοστική ομάδα Αθανάσοπολοσ Σπαρίδου  
Παναγιώτοπολοσ Γιώργοσ  
Παλοδορικό Αθήη  
κοινωνικόσ διαδρομήσ στον Πειραιά



προτάσεισ σχεδιοσμού



Ο διαγωνισμός γ.α. το Φαληρικό Όρμο

Ιστορικοί περίοδοι εξέλιξης του Φαληρικού Όρμου Το 1855-1920 είναι η πρώτη περίοδος "αξιοποίησης" του χώρου με τις πρώτες ιδιωτικές εξοχικές κατοικίες των Αθηναίων να εμφανίζονται αρχικά το 1855-1893. Στη συνέχεια των πρώτο σύγχρονων ολυμπιακών αγώνων ο σιδηρόδρομος φτάνει στην περιοχή και δημιουργείται το ποδηλατοδρόμιο και το κωπηλατοδρόμιο και τα πρώτα ξενοδοχεία. Με την διάλυση της Λεωφόρου Συγγρού 1904 η περιοχή αποτελεί πόλο έλξης για όλη την Αθήνα. Μέχρι το 1920 αποτελεί περιοχή υψηλής αναψυχής για τα λουιρά των Αθηναίων. Το 1920 με 1940 αρχίζει η υποβάθμιση της περιοχής και ο μεσοπόλεμος. Υπάρχει πλέον το προσφυγικό ζήτημα το 1922 και αρχίζουν να δημιουργούνται βιομηχανικές εγκαταστάσεις γύρω από την περιοχή και επί της οδού Πειραιώς οι οποίες αρχίζουν να την υποβαθμίζουν. Τις δεκαετίες του 60-70 Έκινά η τουριστική ανάπτυξη και η ανάπτυξη της παραλίας με αιόχο την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής, με αποκορύφωμα το μάζωμα της παραλίας το 1969 και την κατασκευή της υπερυψωμένης λεωφόρου γνώστης και ως «φράγμα του αίχμου» το 1979. Το 1985 κατασκευάζεται το στάδιο Ειρήνης και Φιλίας με τους συνοδευτικούς κόμβους και αποδέχεται την φιλοσοφία του σχεδιασμού του χώρου ως πόλο αναψυχής αθλητισμού πολιτισμού υπερτοπικής ακτινοβολίας με χώρους πράσινου αθλητισμού ξενοδοχειακών συγκροτήμα και μαρίνες. Ήλως εγκαταλείπετε η ιδέα για παραλία κολύμβησης που υπήρχε το προηγούμενα σχέδια. 1997-2004 προ ολυμπιακή περίοδος- κατασκευή ολυμπιακών εγκαταστάσεων με fast track διαδικασίες παράχώρησης του χώρου στην εταιρία ολυμπιακά σκίηντο ΑΕ. 2005- σήμερα μετα ολυμπιακή περίοδος. Την περίοδο της μιας δεκαετίας που ακολούθησε το θέμα που κυριάρχησε ήταν πως ακριβώς θα αξιοποιηθούν οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις και μέσω αυτών, ο χώρος γενικότερα. Το 2011 το ίδρυμα Νιάρχου χρηματοδοτεί την εκπόνηση μελέτης ανάπλασης της περιοχής με βάση το master plan του Ρετζο Ρίπαο.



Ο φαληρικός όρμος βρίσκεται 6χιλ νότια του κέντρου της Αθήνας και καλύπτει επάνω 770 στρέμματα. Η γεωγραφική του θέση είναι απίως πιο προνομισμένες στο νόμο αττικής. Καθώς στο σημείο αυτό ο Σαρωνικός Ιληριάζει την ελάχιστη δυνατή απόσταση από το κέντρο της Αθήνας και η λύση θα μπορούσε να συναντά τη θάλασσα. Το συνολικό μήκος του παραλιακού μετώπου που διατρέχει έχει απόσταση 2,5χιλ. και πλάτος που κυμαίνεται στα 25 με 900μ. Εκτείνεται από το μικρολίμανο μέχρι τη Μαρίνα του Φλόαβου και αποτελεί μια επιμέρους ενότητα του θαλάσσιου μετώπου της Αττικής προς το Σαρωνικό κόλπο. Η θέση του φαληρικού όρμου βρίσκεται σε κοινή αμείωση από το λιμάνι του Πειραιά, το Ελληνικό και άλλα σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος.



Φαληρικός Όρμος - Μικρολίμανο

Επενδυτικά σχέδια, αξιοποιήσεις εκτάσεων, κτιρίων και περιοχών, στρατηγικές παρεμβάσεις και νέες συγκοινωνιακές λειτουργίες διαμορφώνουν το νέο πρόσωπο του μεγάλου λιμανιού της χώρας. Το τελευταίο χρονικό διάστημα ο Πειραιάς βρίσκεται σε κινητικότητα με επεμβάσεις που αναζωογονούν και μετατρέπουν την πόλη σε έναν δυναμικό κόμβο, σε εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο, καθώς και σε τουριστικό προορισμό. Φαληρικός Όρμος - Μικρολίμανο

Ήδη, οι εργασίες για το καινούργιο, γιγάντιο και υπερφιλόδοξο σχέδιο ανάπτυξης του Φαληρικού Όρμου με τον νέο αυτοκινητόδρομο, το υπάνειο κανάλι και το μεγαλύτερο κεντρικό πάρκο αλλάζουν πλήρως τη φυσιογνωμία της παραλιακής Παράλληλα, λίγα μέτρα πιο μακριά, με την εγκεκριμένη προτεινόμενη ανάπλαση της περιοχής του Μικρολίμανου προβλέπεται η απελευθέρωση της Ζώνης Παραλίας από τις αυθαίρετες κατασκευές και η μετατροπή της σε ελεύθερο κοινόχρηστο χώρο περιπάτου, ενώ οι οδοί Λιχιά Κοιμουνδαρού και Ναυάρχου Βόιοη θα μετατραπούν σε ήπιες κυκλοφορίες. Επίσης, επικείμενη η αντικατάσταση όλων των φωτιστικών σωμάτων, η ανακατασκευή των πεζοδρομίων και των πλακοστρώσεων, ασφαλτικά έργα, αναβάθμιση του αποχετευτικού στη συγκεκριμένη περιοχή, καθαρισμός νέων χώρων στάθμευσης για δημόσιους και επισκέπτες και, φυσικά, νέα συστήματα διαχείρισης απορριμμάτων. Η ανάπλαση του Μικρολίμανου, ύψους 60 εκατομμυρίων ευρώ, προγραμματίζεται να έχει ολοκληρωθεί εντός του 2019.



## προτάσεις σχεδιασμού

Άγιος Λιονόσιος: Ανάδειξη των πλεονεκτημάτων μιας περιοχής που είχε εγκαταλειφθεί

Συνολική ανάληψη με έργα προϋπολογισμού 15 εκατ. ευρώ ξεκινά στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου στον Πειραιά. Όπως ανακοίνωσε η Περιφέρεια Αττικής, η Περιφερειάρχης Αιτικής, Ρένα Δούρου και ο Δήμαρχος Πειραιά, Γιάννης Μώραλης υπέγραψαν την Προγραμματική Σύμβαση για την υλοποίηση του σχετικού έργου. Ο Άγιος Διονύσιος βρίσκεται στη βόρεια περιοχή του ελβετικού λιμανιού του Πειραιά.

Στόχος του μεγάλου κρήσκει: ανάληψη είναι η αναβάθμιση και ανάπτυξη της περιοχής που θα γίνουν οι παρεμβάσεις. Τα έργα επικεντρώνονται τόσο στο δημόσιο χώρο όσο και στα βιομηχανικά κτίρια της περιοχής, με έμφαση στη διατήρηση και την ανάδειξη του βιομηχανικού χαρακτήρα που ιστορικά έχει εδώ και δεκαετίες καθώς και των συγκριτικών ιστορικών πλεονεκτημάτων της συγκεκριμένης περιοχής, μεταξύ άλλων, με την ανανέωση του αστικού εξοπλισμού, την αναθεώρηση της κυκλοφοριακής λειτουργίας της και την ανάπτυξη ενός περιβάλλοντος φιλικού στην κίνηση πεζών και ποδηλάτων.

Οι παρεμβάσεις θα γίνουν εντός των ορίων 12 οδών (Γραβιάς, Μεθώνης, Αιτωλικού, Μουρμιχάλη, Φωκίωνος, Κάστρος, Θερμοπυλίων, Βλαχάκου, Δραγατσάνου, Χαϊδαρίου, Λοκλήτιου και Θεοδοφορίου). Πράκειται για έναν πολεοδομικό θύλακα, τμηματικά ανεργό και σημειακά εγκαταλελειμμένο.

Συγκεκριμένα, το έργο περιλαμβάνει:  
ανακατασκευή οδοστρωμάτων

επανασχεδιασμό, ανακατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων

κατασκευή κλήρους τοπικού δικτύου ποδηλατοδρόμου

ανακατασκευή και επέκταση δικτύου αδοφωτισμού με LED φωτιστικά

-ανανέωση / εμπλουτισμό αστικού εξοπλισμού

-ενίσχυση πρασίνου

-οδική οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση

-εργασίες προσαρμογής και επέκτασης του δικτύου απορροής ομβρίων υδάτων

-οργάνωση ελεύθερων χώρων και χώρων στάσης πεζών και οργάνωση στάθμευσης οχημάτων

-κατασκευή δικτύου εξυπηρέτησης για τα άτομα με αναπηρία (ράμπες εξυπηρέτησης αμαξιδίων, πλάκες οδήγησης τυφλών, κ.λπ.)

-βυθιζόμενοι κάδοι αστικών απορριμμάτων



Φωτογραφία: αρχιτέκτων Μάνωσ Τσουβός

Τημεράδα αρχιτεκτονικών διαγωνισμών

Οι αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί ιδίως όταν αναφέρονται σε δημόσια κτήρια, και ο καθένας έχει πρόσβαση σε αυτά, μπορούν να φέρουν κοντά τα μη ειδικά κοινά με την αρχιτεκτονική και την δουλειά του αρχιτέκτονα. Έχει σημασία κάποιος να μπορεί να δει, να περπατήσει, να αισθανθεί ένα κτήριο ή περιβάλλοντα χώρο που έχει σχεδιαστεί για όλους. Η αρχιτεκτονική αναπόφευκτα προβάλλεται στο δημόσιο βλέμμα και στη δημόσια ζωή. Αν θέλουμε ειλικρινά ο κόσμος να ενδιαφερθεί για την αρχιτεκτονική, ίσως θα πρέπει να τη φέρουμε στην καθημερινότητα του για να την αλλάξει προς το καλύτερο, κάτι που είναι εφικτό μόνο μέσα από τα δημόσια κτήρια και τους δημόσιους χώρους. Όταν η αρχιτεκτονική δεν υπάρχει ως πολιτισμικό αγαθό, υπάρχει μονάχα ως επαγγελματική παρουσία, ως δημόσιος σχέσιος, ως παραγωγή κτιρίων αυξημένου κόστους.

Στα πλαίσια αυτά ο αρχιτεκτονικός διαγωνισμός προσπάθησε να δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες, μέσα από προσεγγίσεις που επιβάλλουν και οι σύγχρονες συνθήκες, όπως είναι η βιωσιμότητα των κτηρίων, ώστε να δημιουργηθούν κτήρια τα οποία θα αναδεικνύουν τις αρχιτεκτονικές αρετές και παράλληλα θα ανταποκρίνονται στον σκοπό τους, δημιουργώντας έναν πνεύμονα παιδείας, τέχνης και αναψυχής.

Η απουσία ενός τέτοιου μουσείου θα πρέπει να αναλυθεί μέσα από 3 άξονες θεώρησης. Αρχικά στερεί από τους πολίτες την γνώση για αυτό που προϋπάρχει. Είναι πολύ σημαντικό να γνωρίζουμε τα παρελθόν και τις ρίζες μας, διότι αποτελούν εφόδια γι' αυτό που ζούμε τώρα, αλλά και γι' αυτό που θα έρθει. Επιπλέον πέρα από την γνωριμία με τα μνημεία, τους αρχαιολογικούς χώρους και την ιστορία, η απουσία του μουσείου καθώς και η μη διαμόρφωση των υπόλοιπων δημόσιων χώρων στερεί, από τους κατοίκους, την ανάπλαση και βελτίωση μιας περιοχής που αντιμετωπίζει πολλά χρόνια προβλήματα, που επηρεάζουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Τέλος το νέο μουσείο θα αποτελούσε πόλο έλξης για τον κόσμο όχι μόνο του λεκανοπεδίου Αττικής, αλλά και για ένα πολύ σημαντικό αριθμό επισκεπτών από χώρες του εξωτερικού, οι οποίοι βλέπουν τον Πειραιά ως ένα κόμβο μεταξύ του λιμανιού και της Αθήνας. Θα καθιστούσε τον Πειραιά λοιπόν, ως μία πόλη πολιτισμού και τουρισμού, προσδίδοντας πολλά οφέλη σε διάφορους τομείς.



Αστική προσβλήτα - PCTRAS Architecture

- Σύνθεση ενός «μουσείου-περιπάτου» το οποίο ενσωματώνει σε μία συνεχή ροή κίνησης το υπάρχον κτήριο και τον περιβάλλοντα χώρο.
- Το κτήριο αποτελεί ένα τμήμα της πορείας των επισκεπτών μέσω του οποίου, ενοποιείται ο παρακείμενος αρχαιολογικός χώρος με την προκειμένη υλαιεία και το πάρκο, που διαμορφώνεται εντός του οικοπέδου και πάνω από το χώρο στάθμευσης. Σε ιδεατή συνέχεια με τα αρχαία ερείκη, το κτήριο σιοιελεί ένω, μία 'αγκαλιά' υιοδοχής - ένα νέο λειτουργικό για τα εκθέματα εσωτερικό 'τείχος', που υποδέχεται τον επισκέπτη και του επιτρέπει να κινηθεί προς διαφορετικές κατευθύνσεις. Αφενός στο εσωτερικό του και αφετέρου σε μία εσωτερική αυλή, καθώς και σε έναν υπερυψωμένο περίπατο, από τον οποίο μπορεί να σιενίσει την Παλιαιοτική Ακτή, τις Ηπειρώγιες πύλες και το νέο Μουσείο Ενόλιων Αρχαιοτήτων.
- Μειωσχηματισμός του κηρίου με ένα κέλυφος το οποίο δημιουργεί μία ενδιάμεση ζώνη μετάβασης, που του επιτρέπει να 'αναπνέει', τόσο κατά πλάτος, όσο και καθ' ύψος.
- Το νέο διάτρητο κέλυφος διαμορφώνεται από πλάκες ανακυκλωμένου σκυροδέματος, που οργανώνονται με μια διαρκώς εναλλασσόμενη πυκνωση και αραιωση σε σχέση με τις εσωτερικές ανάγκες φωτισμού και σκίασης, προσδίδοντας μια πολύ ενδιαφέρουσα κίνηση στις όψεις.
- Η χωρική οργάνωση του μουσείου εκφράζει τη γέννηση του Πειραιά ως νήσου, μέσω της εμπειρίας σε ένα χώρο που περιβάλλεται από το νερό. Έτσι η προτεινόμενη λίμνη, στην οποία φαίνεται να έχει αγκυροβολήσει το «κάκφος» δεν είναι απλώς ένα διακοσμητικό στοιχείο, αλλά προβάλλει συγχρόνως ως άμεσος συσχετισμός με τη μουσειολογική αφήγηση.
- Μείζων αρετή της πρότασης είναι οι πολλαπλές δυνατότητες συνεχούς κίνησης, ανάμεσα σε εξωτερικούς και εσωτερικούς χώρους, ενεργοποιώντας το ίδιο το μουσείο ενώ ταυτόχρονα το προτεινόμενο πάρκο και η πλατεία, το εντάσσουν στην ευρύτερη περιοχή ως αναπόσπαστο τμήμα της, τόσο προς τον οικισμό, όσο και προς τον αρχαιολογικό χώρο και την πολιτιστική ακτή.
- Ο εσωτερικός χώρος είναι πολύ καλά οργανωμένος, μουσειογραφικά σαφής και με ξεκάθαρη πρόθεση κίνησης εντός του κτηρίου, πάντοτε σε επαφή και με τον εξωτερικό χώρο.

Πολιτιστική Ακτή - Αναπλάσεις ΟΛΠ

Σύμφωνα με την ιστοσελίδα της Πολιτιστικής Ακτής (ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΑΚΤΗ ΠΕΙΡΑΙΑ -PIRAEUS CULTURAL COAST) πρόκειται για μία πρόταση -βραβευμένη από τον Άνοιχτο Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό -διαμόρφωσης του λιμανιού του Πειραιά σε μια «Πύλη Πολιτισμού και Τουρισμού». Αυτή η πρόταση περιλαμβάνει την μετατροπή των εγκαταλελειμμένων παλαιών ναυτιλιακών εγκαταστάσεων σε κτίρια διάφορων πολιτιστικών δραστηριοτήτων αντίστοιχα με το πρόγραμμα του. Το έργο εγκρίθηκε από τους υπεύθυνους φορείς και θα δημιουργηθεί στην παραλία ζώνη του ΟΛΠ.

Η Πολιτιστική Ακτή πρόκειται να δημιουργηθεί σε χώρο του μητροπολιτικού λιμανιού, κατά μήκος της Ηετιώνειας Ακτής, στο 5ο διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά, μεταξύ της περιοχής του Αγίου Διονυσίου και του Υπουργείου Ναυτιλίας, και ξεκινάει με το Δήμο Δραπετσώνας.

Σύμφωνα με το ολικό του ΟΛΠ (ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΑΚΤΗ ΠΕΙΡΑΙΑ) για την παρουσίαση της Πολιτιστικής Ακτής, η πρόταση για την Πολιτιστική Ακτή επεμβαίνει στις εξής περιοχές:

- το βασικό τμήμα της Ηετιώνειας Ακτής που περιβάλλει τα κτίρια των σιδηρών, το κτίριο του Silo και τις δύο δεξαμενές στην Α φάση, και αλόκληρη την Ηετιώνεια Ακτή, συμπεριλαμβανομένου του χώρου ελλειψισμού νοτιοανατολικά στην τελική φάση.
- Τον σημερινό μαθήτρια χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων δυτικά της εισόδου στις λιμενικές εγκαταστάσεις και νότια της Α. Κέκροτος.
- Έκταση περιβάλλοντος χώρου γύρω από την Πέτρινη Αποθήκη
- Όλη την έκταση των εγκαταστάσεων της περιοχής Καστράκι.
- Την περιοχή που καταλαμβάνει η Πυραυλοβελτική Υπηρεσία
- Την περιοχή βόρεια και κατά μήκος της Α. Κέκροτος
- Την περιοχή του πρώην ΟΛΠ και ΟΣΕ μέχρι τον Άγιο Διονύσιο και φυσικά το ήδη υπάρχον πάρκο Δραπετσώνας.
- Την Ακτή Βασιλειάδη



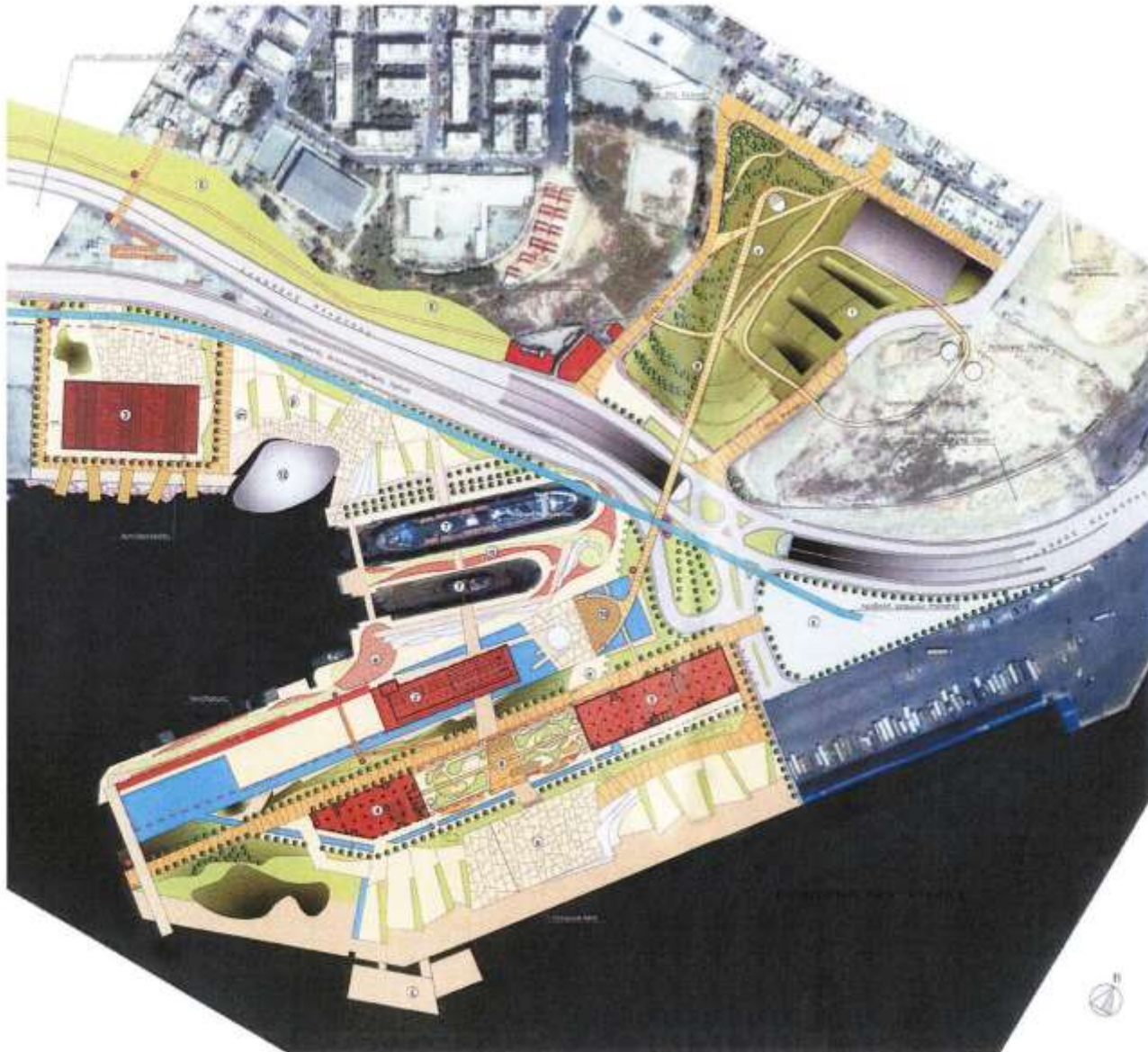
Φωτογραφία www.entienna.gr

Σύμφωνα με το «ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΟΛΠ Α.Ε. 2012-2016» προβλέπονται:

- Ανάδειξη του χώρου, ο οποίος περιλαμβάνει τις Ηετιώνεις Ιλύες σε ένα αρχαιολογικό πάρκο με σιτισμό, φυτεύσεις, χώρους περιπάτου κ.λπ.
- Η χρησιμοποίηση του ως θεματικού Αρχαιολογικού Μουσείου στο κτίριο που υπάρχει στο Καστράκι, διαμορφωμένου τόσο του υπάρχοντος κτίριου, όσο και του περιβάλλοντος χώρου.
- Μετατροπή του παλαιού Silo σε κτίριο όπου θα στεγασθούν οι Ενόλιες Αρχαιότητες της χώρας. Στο χώρο αυτόν θα διατηρηθούν οι γερανοί και οι ταινιόδρομοι ως βιομηχανικό μνημείο.
- Μετατροπή της Πέτρινης Αποθήκης σε Μουσείο Μετανάστευσης και Ιστορικό Αρχείο ΟΛΠ.
- Μετατροπή των δύο μεγάλων Αποθηκών (βόρεια και νότια) στην Ηετιώνεια Ακτή σε θεματικά πάρκα για την ιστορία της πόλης του Πειραιά, τη ναυτιλία και τη μάχη της Σαλαμίνας. Παράλληλα, θα αναπτυχθούν δράσεις πολιτιστικές, καινοτομικές και τουριστικές.
- Γενική ανάπλαση του χώρου με πεζόδρομους και φυτεύσεις πρασίνου και
- Αναπαύλιση και διατήρηση των μόνιμων κτιστών δεξαμενών του 19ου αιώνα που αποτελούν βιομηχανικό μνημείο.



Φωτογραφία σε κλίμα απεικονίσεις www.greekarchitects.gr

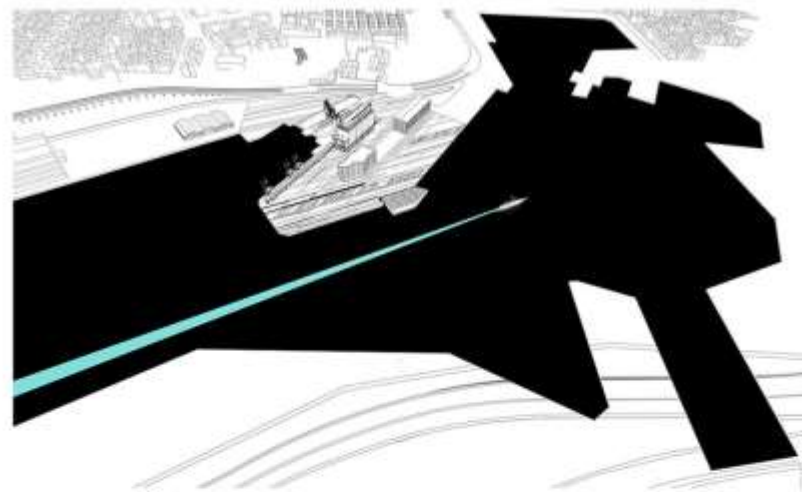


ΥΠΟΜΟΝΕΣ			
ΟΡΜΑ			
	Όριο Επενδυτικού Αφαιρέσεως (Συμβατική Αρτηρία)		
	Όριο Πλαστικής (Συμβατική) Ημερήσιας Επένδυσης		
ΕΠΙΜΟΝΕΣ ΕΠΙΧΡΩΜΑΤΙΣΤΕΣ			
1	Αρχαιολογικό Μουσείο (Στάδι) (Σταδιο Χωρικού)		
2	Εθνικό Ναυτικό Μουσείο (Σταδιο ΟΥΟ)		
3	Μουσείο Μεταλλουργίας (Σταδιο Στάδιο Αθλητικό)		
4	Βασηνάειο Στάδιο (Σταδιο Μουσείο Αθλητικό)		
5	Στάδιο Στάδιο - σε Άλλοι (Προσέλευση) (Σταδιο Μουσείο Αθλητικό)		
6	Μουσείο Επιστήμης Στάδι		
7	Γήπεδο		
8	Πεδίο Παρκινγκ		
9	Νοσοκομείο		
10	Αμφιθέατρο Κλασικό - Κλασικό Στάδιο		
11	Υποθέατρο - σε Άλλοι (Σταδιο) Αρτηρία Αρτηρία Αρτηρία		
12	Στάδιο		
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΘΙΣΤΗΜΕΤΩΝ ΚΑΡΤΩΝ			
α	Πλαστική Ημερήσια Αρτηρία		
β	Κατασκευαστική οδός - Ημερήσια Οδός		
γ	Κλασική Οδός (συνολική Οδός)		
δ	Πλαστική Ο.Α.Π. - σε Άλλοι (σε Άλλοι) (συνολική Οδός)		
ε	Κλασική Υποθέατρο - Παρκινγκ		
ζ	Κλασική σε το Στάδιο (σε Άλλοι) (συνολική Οδός)		
ΣΥΜΒΟΛΑ - ΣΥΜΒΟΛΑ			
	Βασιλικό Επένδυση		Πεδίο Πεδίου
	Αεριοπλάστη		Βασιλικό Πεδίο
	Κλασική Πεδίο		Πλαστική Πεδίο
	Πεδίο/συνολική Αρτηρία		Πεδίο/συνολική - Πεδίο/συνολική
	Υποθέατρο Στάδιο		Υποθέατρο Στάδιο
	Κατασκευαστική - Πεδίο/συνολική οδός		Κατασκευαστική - Πεδίο/συνολική οδός
	Κλασική		Υποθέατρο Στάδιο
	Πεδίο		Στάδιο Στάδιο
			Βασιλικό

## αξιολόγηση σχόλια

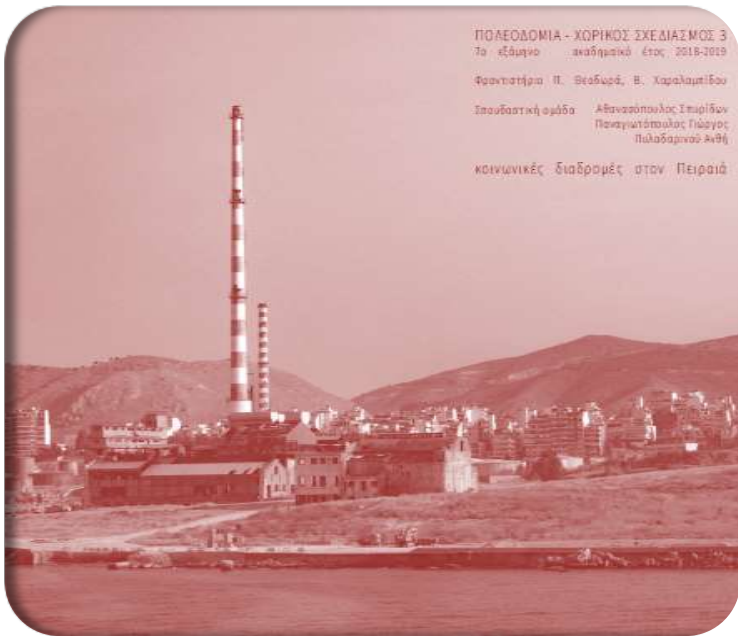
Η σημασία του Πειραιά ως επιπέδου της Αθήνας αλλά και ως ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της μεσογείου και της Ευρώπης έχει αναγνωριστεί ήδη από την αρχαιότητα. Οι προτάσεις για επεμβάσεις στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά έχουν ως γενικότερο σίδηο την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων του. Αν σχολιάσουμε τις προτεινόμενες επεμβάσεις με βάση τα οικονομικά δεδομένα, η αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου και η δημιουργία βιώσιμου χώρου στην παραλία του Πειραιά ενισχύει το τουριστικό ενδιαφέρον και γίνεται ένας ελκυστικός τόπος. Το θέμα προεγγύεται διαφορετικά σε κάθε εποχή, από τα 1965 όπου η άποψη για την αξιοποίηση της παραλίας ήταν η ανέγερση μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων μέχρι σήμερα όπου η ανθρώπινη κλίμακα έρχεται όλο και περισσότερο στο προσκήνιο. Κατά συνέπεια τα αναπλαστικά σε συνδυασμό με τα κοινωνικονομικά μέτρα που έχουν προγραμματιστεί και υλοποιούνται ενισχύεται ο τουρισμός ο οποίος είναι ένα μεγάλο ζήτημα για τον Πειραιά, την Αθήνα και την Ελλάδα γενικότερα.

Αν εξετάσουμε το ζήτημα από κοινωνική σκοπιά παρατηρούμε ότι εν μέρει το έργο αυτό δημιουργούν ένα ευχάριστο περιβάλλον για τους κατοίκους του Πειραιά ακόμα και της Αθήνας. Ο περίπατος δίπλα από τη θάλασσα, οι ποδηλατόδρομοι, η πρόβλεψη για πράσινα, η επαφή με τον τουρισμό, οι ανάπτυξη των τοπικών επιχειρήσεων είναι μερικά από τα οφέλη που προσφέρουν οι αναπλαστικές αυτές. Παρατηρούμε όμως ότι υπάρχει ένα ξεκάθαρο όριο ανάμεσα στην παραλία και την πόλη του Πειραιά. Τα μέτωπα των κτιρίων στην παραλία αποκρίνεται την μια πλευρά από την άλλη, ο κάτοικος του Πειραιά ζει σε έναν πυκνοδομημένο ιστό ουσιαστικά αποκομμένος από το φυσικό στοιχείο του νερού και τα οφέλη της θάλασσας, δεν νιώθει ότι ζει σε ένα παραθαλάσσιο τουριστικό μέρος. Ο τουρισμός δεν ενισχύει τις τοπικές επιχειρήσεις πέρα από αυτές που βρίσκονται παραθαλάσσια οι οποίες σιγά σιγά φεύγουν από τα χέρια των κατοίκων και περνούν σε μεγάλους επιχειρηματίες διότι δεν προωθείται το κέντρο του Πειραιά αλλά διαχετεύονται κατευθείαν στην Αθήνα με τα κοινωνικονομικά μέσα. Το φυσικό στοιχείο του νερού είναι ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα που έχει η πόλη του Πειραιά λείπει από την ζωή των κατοίκων του, επεμβάσεις όπως η πρόταση για το νέο αρχαιολογικό μουσείο του Πειραιά συμπεριλαμβάνουν στον σχεδιασμό τους το στοιχείο του νερού υποδεικνύοντας την σημασία του. Θεωρούμε ότι οι προτάσεις για την ανάπλαση του Πειραιά και την ανάπτυξη του θα έπρεπε να λαμβάνουν υπόψη όχι μόνο τα οικονομικά κριτήρια αλλά και τα κοινωνικά γιατί πρόκειται για μια πόλη με μεγάλη ιστορία, ιδιαίτερο τοπικό χαρακτήρα και ανθρώπους με ξεχωριστή φυσιογνωμία.



Απεικόνιση: Tense A/c - Lecture Network

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΟΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3  
7ο εδάμνο ακαδημαϊκό έτος 2018-2019  
Φροντιστήρα Π. Θεόδωρο, Β. Χαρολαμπίδου  
Ισοδοστική ομάδα Αθηνάσπουλοσ Σπαρίδου  
Παναγιώτατοσ Γιώργοσ Παλοδορικόσ Ανθή  
κοινωνικήσ διαδρομήσ στον Πειραιά



εναλλακτικές σκέψεις

#### DRAMA

Όραμα της ομάδας είναι η δημιουργία ενός νέου υγιούς πυρήνα κατοίκησης καθώς και η αξιοποίηση της δυναμικής του τουρισμού. Κύριοι άξονες είναι η ανάδειξη - αξιοποίηση της φυσιογνωμίας της πόλης, του φυσικού της χαρακτήρα, της πολιτιστικής και ιστορικής της αξίας.

#### ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Διατήρηση φυσιογνωμίας του Πειραιά ως παράκτιας περιοχής κα: στο εσωτερικό της πόλης  
Αξιοποίηση τουρισμού προς όφελος τοπικών επιχειρήσεων  
Εξισορρόπηση του οικονομικού συμφέροντος με το κοινωνικό  
Αξιοποίηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του Πειραιά

#### ΣΤΗΝΑΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Ενοποίηση παραλιακών με εσωτερικούς πεζοδρόμους για την δημιουργία ενός δικτύου μετακίνησης από και προς το κέντρο του Πειραιά για τους κατοίκους και τους τουρίστες.  
Ενοποίηση πεζοδρόμων, «πολιτιστικές διαδρομές». Αυτή η επιλογή έχει άμεση σχέση με την ευκολία πρόσβασης των πολιτών σε αυτούς. Ο δημιουργικός περίπατος αναβαθμίζει την αναψυχή και την παραγωγή του πολιτισμού. Συναυλίες, εκθέσεις βιβλίων, ζωγραφικής ή γλυπτικής, stand-up comedy, είναι μερικά πολιτιστικά δρώμενα που μπορούν να λάβουν χώρα στο δίκτυο πεζοδρόμων.

Οι πεζοδρόμοι μπορούν να απαιτήσουν και άλλα χρώματα νησίδες πρασίνου, όπου στο σύνολο θα αντισταθμίζεται η περιβαλλοντική επιβάρυνση. Το πράσινο θα διακόπτει αυτήν την ισομενιοποίηση του Πειραιά για την εξυγίανση του φυσικού περιβάλλοντος, την βελτίωση της εικόνας και του μικροκλίματος της πόλης.

Εννοιολογική σύνδεση και δημιουργία αεφίδρομης οχθής μεταξύ του κέντρου και του θαλάσσιου παραλιακού μετώπου. Εισροή του φυσικού στοιχείου (νερό και πράσινο) στο κέντρο της πόλης. Το φυσικό στοιχείο να γίνεται αντιληπτό μέσω δικτύων νερού ή διαμορφώσεων πρασίνου είτε με την αξιοποίηση των οπτικών φωνών προς τη θάλασσα.

Πρώτωση της υπαίθρου δραστηριότητας ως μέσο βελτίωσης της ποιότητας ζωής στο φυσικό περιβάλλον.

Ιεράρχηση υφιστάμενου οδικού δικτύου της ευρύτερης περιοχής. Μείωση της κυκλοφορίας των ιδιωτικών οχημάτων και περιορισμός τους μόνο στις κύριες οδικές αρτηρίες για την δημιουργία ενός πιο ανθρώπινου περιβάλλοντος τόσο για τον κάτοικο, τον τουρίστα, για την επίτευξη του στόχου αυτού προτείνονται νέοι ελεγχόμενοι σταθμοί πάρκινγκ προς εξοπηρέτηση των οδηγών.





εναλλακτικές  
σκέψεις



εναλλακτικές διαδρομές πρόσβασης και στάθμησης αυτοκινήτων στο κεντρικό της πόλης



εναλλακτικές  
σκέψεις



παράκληση β' κύκλου κίνησης μερών κατ' οδο; λήτταν/ σόνδεση με τη κίνηση κατ' οδόσημα

## απολογισμός & συμπεράσματα

Το όραμα της ομάδας αφορά μια δημόσια διαδρομή η οποία επιδιώκει την ενσπώηση παραλιακών χώρων ζωής και ζωνών πρασίνου με κεντρικά σημείο της πόλης που σήμερα δε θυμίζουν στο ελάχιστο την ταυτότητα και την δυναμική που μπορεί να προβάλε: η πόλη του Πειραιά. Προτεραιότητα είναι η ίδια η διαδρομή να αποτελέσει βίωμα του κατοίκου ή επισκέπτη και μέσω των προλαμβάνουσων παραστάσεων να αποκτήσει εμπειρίες και ερεθίσματα. Η κατεύθυνση μας αφορά εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, χώροι πρασίνου) από τους λιμένες στο κέντρο της πόλης. Κατά μήκος αυτών των διαδρομών σκοπός είναι η παρέμβαση σε δρόμους που έχουν υετοτραπέι αποκλειστικά σε πάρκινγκ αυτοκινήτων, δρόμους με εμπορική χρήση με δυσκολία πρόσβασης, δρόμους όπου η απλή πρόσβαση στην κατοικία είναι καθημερινή δυσκολία κατακερματίζοντας το αίσθημα της γειτονιάς, δρόμους προς σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος που υπολειπόμενοι και δεν αναδεικνύουν το πολιτιστικό και ιστορικό μας παρελθόν. Αυτές οι αλλαγές θα βελτιώσουν το μικροκλίμα της πόλης και κατά συνέπεια την ζωή των κατοίκων. Επιπλέον η εστία του τουρισμού στο κέντρο θα ενισχύσει τις τοπικές επιχειρήσεις και θα δώσει νέα ζωή στον Πειραιά.



## Βιβλιογραφία

1. Κατζαμάνης Β (1997) Αθήνα, 1848-1995: Η δημογραφική ανάπτυξη μιας μητρόπολης. Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών 92-93: 3-38.
2. Μπουρνόβα Ε (2016) Οι κάτοικοι των Αθηνών, 1900-1960. Δημογραφία. Αθήνα: Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Εθνικό Κέντρο Τεκμηρίωσης.
3. Βαλεριάνου Κ., Κλαμπασέα Ε., Παναγιωτάτου Ε., Σαγιάς Ι., «ΠΑΡΑΤΗΡΩΝΤΑΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ...», Δήμος Πειραιά, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Σχεδιαστικής Μεθοδολογίας και Ρύθμισης του Χώρου, Αθήνα 2006
4. Βαλεριάνου Κ., Μουκούλης Π., Σαγιάς Ι., Παναγιωτάτου Ε., «ΠΑΡΑΤΗΡΩΝΤΑΣ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ...II», Δήμος Πειραιά, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Σχεδιαστικής Μεθοδολογίας και Ρύθμισης του Χώρου, Αθήνα 2008
5. Βαλεριάνου Κ., «Μετασχηματισμοί στα Σύγχρονα Αστικό Χώρα. Μελέτη περίπτωσης: Δήμος Πειραιά», Τόμος Α: Κείμενο, Διδακτορική Διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Αθήνα 2006, ΕΑΔΔ, [Online] Available, <http://thesis.ekt.gr/thesisBookReader/id/16835#page/1/mode/2up>, (πρόσβαση: 31.01.2019)
6. Καρύδης Δ. Ν., «Τα Επτά Βιβλία της Πολεοδομίας», 2η έκδοση, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008
7. Κούφαλης Δ., Τσαούσης Ν., «Αποτελέσματα Έρευνας Αστικού Παρατηρητηρίου - Συμπεράσματα. Αξιολόγηση Περιομάτων που Αφορούν Περιοχές του Πειραιά και της Δυτικής Αττικής», Τόμος Α', Πτυχιακή Εργασία, Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά, Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τμήμα Πολιτικών δομικών Έργων, Τομέας Αρχιτεκτονικού & Οικοδομικού Σχεδιασμού, Αστικό Παρατηρητήριο Βιομηχανικών Περιοχών Αττικής, Πειραιάς 2013, [Online] Available, <http://docplayer.gr/143175-Ptyhiaki-ergasia-tomos-a.html>, (πρόσβαση: 25.01.2019)
8. Τσώκος Πάππας Α., Επιβλέποντες: Μίχα Ε., Μπελαβίλας Ν., «Πολιτιστική Ακτή Πειραιά - Ανάλυση και Κριτική», Διάλεξη, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Σεπτέμβριος 2012

διαδικτυακές  
πηγές

1. ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΟΛΠ Α.Ε. 2012-2016, [Online] Available, [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Z6cMQnQZ-sigJ:www.olp.gr/el/investments/item/download/2127\\_8a197326b25b53b06a260550a997a8c8+&cd=1&hl=de&ct=clnk&gl=gr](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Z6cMQnQZ-sigJ:www.olp.gr/el/investments/item/download/2127_8a197326b25b53b06a260550a997a8c8+&cd=1&hl=de&ct=clnk&gl=gr), (πρόσβαση: 25/01/2019)
2. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ 2015-2019, [Online] Available, <http://www.pireasnet.gr/LinkClick.aspx?fileticket=RGSig-um75UY%3D&tabid=1199>, (πρόσβαση: 20.01.2019)
3. ΟΛΠ, [Online] Available, [http://www.olp.gr/images/stories/uploads/politistik\\_i\\_akti.pdf](http://www.olp.gr/images/stories/uploads/politistik_i_akti.pdf), (πρόσβαση: 26.01.2019)
4. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ, [Online] Available, <http://www.organismosathinas.gr/userfiles/file/nomosrsa/XARTES%20RSA/>, (πρόσβαση: 26.01.2019)
5. ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΗ ΑΚΤΗ ΠΕΙΡΑΙΑ -PIRAEUS CULTURAL COAST, [Online] Available, <http://www.piraeusculturalcoast.org.gr/index.php?lang=el>, (πρόσβαση: 31.01.2019)





ՄԻԱԿԵՐԱՄԱ - ԱՐՄԱՎԻ ԵՐԱՊԱՆՈՒՄ 2  
Ի ՎԵՐԱՆՈՒՄ ԵՄԵՐԱՆԻ ԲԱՆԱԿԱՆ ԵՎ ԿՈՆՍՏՐԱԿՏ  
ՍԵՐՎԻՍԻՆԵՐՆԵՐԻ ԿՈՄՊԼԵՔՍԻ ԱՆՎՈՐԴՆԵՐԸ  
ՄԱՍԻՆԻՍՏՐԱԿՏԻ ԿՈՄՊԼԵՔՍԻ ԿՈՆՍՏՐԱԿՏԻ  
ՍԵՐՎԻՍԻՆԵՐՆԵՐԻ ԿՈՄՊԼԵՔՍԻ ԿՈՆՍՏՐԱԿՏԻ  
ՍԵՐՎԻՍԻՆԵՐՆԵՐԻ ԿՈՄՊԼԵՔՍԻ ԿՈՆՍՏՐԱԿՏԻ

2018 - 2019

Υ. Theodora, Ε. Tsigkas, V. Charalampidou

Ιωάννου Α. \_ Κυριακίδου Β. \_  
Κωνσταντίνου Μ.

Ποιότητα ζωής στον Κορυδαλλό

11





# ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3

Ιωάννου Αντρεά  
Κοριακίδου Βασιλίνα  
Κωνσταντίνου Μαρία



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	σελ.3
ΣΤΟΧΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	σελ.4
ΜΕΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ.....	σελ.4
ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	σελ.5
ΕΝΤΑΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΔΗΜΟ.....	σελ.6
ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ ΜΕ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟ SWOT.....	σελ.7
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ.....	σελ.8
ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΗΜΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	σελ.9
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	σελ.10 - 11
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ 1991 – 2001.....	σελ.12
ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ – ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	
ΧΩΡΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ.....	σελ.13 - 18
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ.....	σελ.19 - 22
ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ.....	σελ.23 - 25
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ.....	σελ.26
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟ.....	σελ.27
ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟ.....	σελ.28-29
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ.....	σελ.30
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	σελ.30
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	σελ.31

## ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΕΥΝΑΣ

Μέσω έρευνας που πραγματοποιήσαμε, παρατηρήσαμε ότι τα περισσότερα έργα ανάπτυξης που γίνονται, απευθύνονται κυρίως στον τουριστικό τομέα του Πειραιά. Αποφασίσαμε έτσι, να δώσουμε έμφαση στους κατοίκους των περιοχών και στην ποιότητα ζωής τους. Συγκεκριμένα στόχος μας είναι να βελτιώσουμε την ποιότητα ζωής των κατοίκων εστιάζοντας στην :

- Μείωση κοινωνικών ανισοτήτων
- Βελτίωση ζωής των μόνιμων κατοίκων
- Μείωση εσωστρέφειας περιοχών και ανάπτυξη σχέσεων μεταξύ τους (κοινωνικές, οικονομικές, πολιτιστικές κλπ. )

### Δείκτες ποιότητας ζωής των κατοίκων

- Χωρικοί (υποδομές, οδικό-συγκοινωνιακό δίκτυο, κάλυψη γης)
- Οικονομικοί (ποσοστά ανεργίας, θέση στο επάγγελμα, εισόδημα)
- Κοινωνικοί (επίπεδο μόρφωσης)
- Περιβαλλοντικοί (αναλογία πρασίνου, ποσοστά ρύπανσης)

## ΣΤΟΧΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Κατόπιν έρευνας και μελέτης όλων των περιοχών του Πειραιά, εστιάζουμε στο δήμο του Κορυδαλλού και στο βιωτικό επίπεδο των πραγματικών κατοίκων του. Πρωταγωνιστές της έρευνας μας αποτελούν τα χωρικά και οικονομικά επίπεδα της περιοχής. Συγκριτικά με τους όμορους δήμους, παρατηρήσαμε ότι ο Κορυδαλλός αποτελεί μια από τις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές του Πειραιά, βάση των κριτηρίων που θέσαμε. Παράλληλα ο ίδιος ο Κορυδαλλός διασπάται στο εσωτερικό του, σε δύο ανομοιογενείς τμήματα όσον αφορά το μέγεθός τους, καθώς και την κοινωνικοοικονομική διαστρωμάτωση των κατοίκων τους. Επομένως, στόχος μας είναι ο εντοπισμός του δυσμενέστερου τμήματος του δήμου Κορυδαλλό και η μείωση των ανισοτήτων που υπάρχουν εσωτερικά του δήμου, ως προς όφελος των κατοίκων του και της ποιότητας ζωής τους.

## ΜΕΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ

Αναλύουμε τις αδυναμίες, τις απειλές αλλά και τις αναπτυξιακές προοπτικές του Κορυδαλλού στο χωρικό, κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό του κομμάτι. Στην ανάλυση αυτή ορίσαμε κάποια κριτήρια ώστε να εστιάσουμε στο θέμα της εργασίας μας:

- Μελέτη χωρικού σχεδιασμού ( Κάλυψη γης, Οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο κλπ. )
- Ανάλυση κοινωνικής και οικονομικής διαστρωμάτωσης της περιοχής
- Μελέτη στατιστικών δεδομένων (πληθυσμιακά, μορφωτικό επίπεδο, απασχόληση)
- Μελέτη επιχειρησιακού προγράμματος Δήμων
- Ανάλυση σχέσης των περιοχών του Δήμου Πειραιά
- Μελέτη σχέσης του Κορυδαλλού με υπερτοπικές περιοχές

# ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Κύρια ασχολία : Εργαζόμενος (-η)  
Άτομα που εργάζονται (ποσοστό)  
ραπογραφα 2011



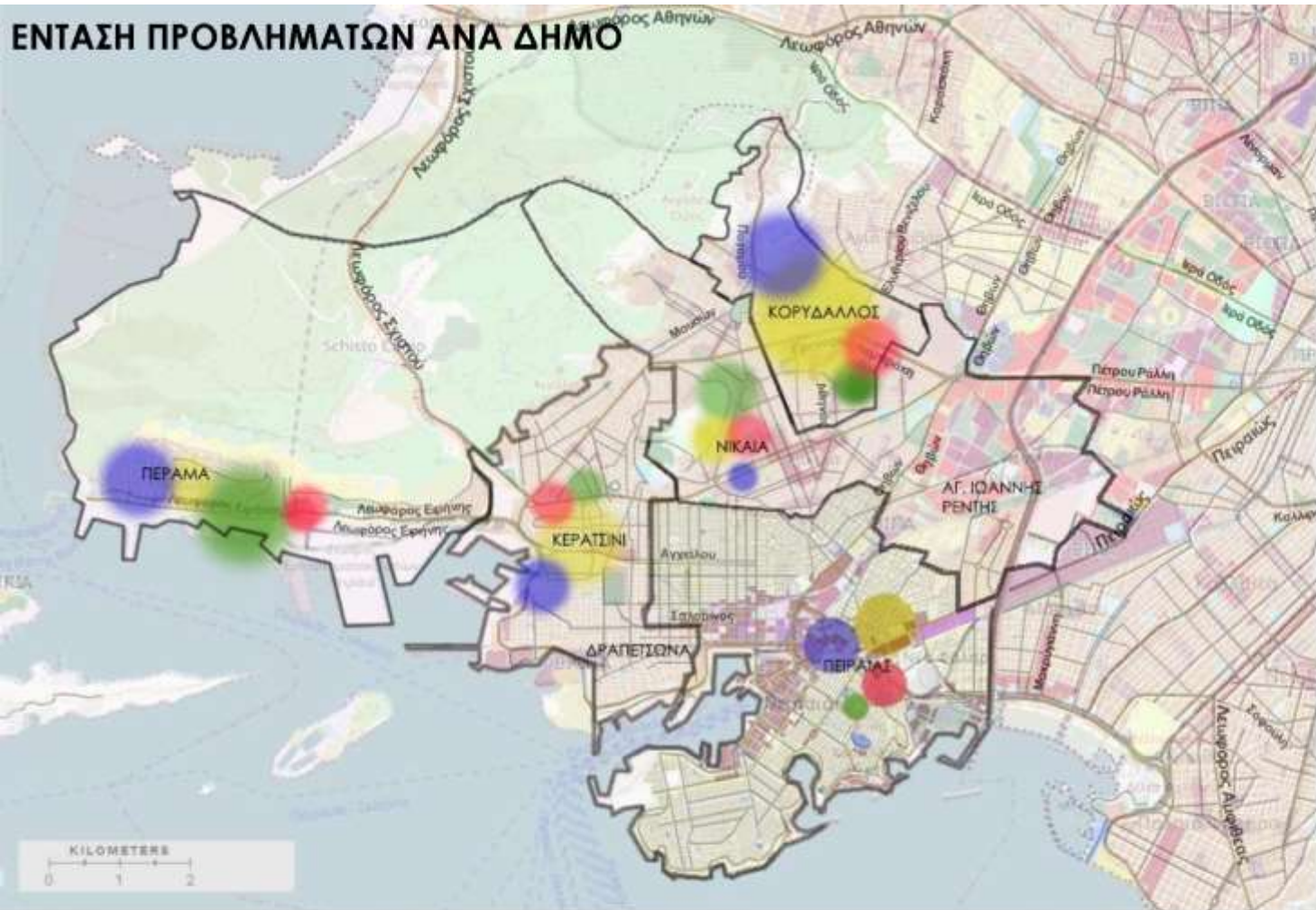
Επίπεδο εκπαίδευσης : άτομα που  
κατέχουν Απολυτήριο Δημοτικού  
(ποσοστό)  
ραπογραφα 2011



Ένταση προβλημάτων ανά Δήμο



# ΕΝΤΑΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΔΗΜΟ



- ΑΜΙΓΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΠΡΑΣΙΝΟ
- ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ
- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
- ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
- ΕΜΠΟΡΙΟ
- ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ
- ΧΩΡΙΚΑ
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ
- ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ
- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Πηγές: 1. <http://www.ypta.gr>, 2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Κορυδαλλού, 3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Περασίου, 4. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Κερατσινίου, 5. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Περασίου, 6. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νίκαιας.



- ΠΕΡΑΜΑ**
- Υποβαθμισμένος αστικός χώρος
  - Προβλήματα στην οργάνωση της πόλης
  - Ποσοστό ανεργίας σε υψηλά επίπεδα την τελευταία δεκαετία
  - Επίπεδο κατοικίας υποβαθμισμένο, διαχρονική βελτίωση
  - Ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα ατμοσφαιρικής και θαλάσσιας ρύπανσης

- ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ**
- Ανεπάρκεια συνδεσιμότητας των περιοχών του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας
  - Υψηλά ποσοστά ανεργίας στην ηλικιακή ομάδα 30-54 ετών
  - Ελλιπής ανάδειξη φυσικών και πολιτιστικών τοποσημών, υψηλή συγκέντρωση ανέργων και κοινωνικά ευάλωτων ομάδων
  - Ανεπάρκεια χώρων πρασίνου

- ΝΙΚΑΙΑ**
- Έλλειψη ιατρικών ειδικοτήτων
  - Ανεργία, φθίνουσα πορεία των παραδοσιακών οικονομικών δραστηριοτήτων στο δευτερογενή τομέα.
  - Ελλιπής συντήρηση κτιριακών εγκαταστάσεων.
  - Χαμηλή κάλυψη σε πράσινο
  - Πολύ μεγαλύτερες ποσότητες απορριμμάτων

- ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ**
- Κυκλοφοριακό πρόβλημα, Φυλακές, Λεωφόρος της Γρ. Λαμπράκη διχοτομεί τον Κορυδαλλό
  - Αύξηση ποσοστών ανεργίας περιοχή του Σιχιστού φαινόμενα οικονομικής υποβάθμισης
  - Φυλακές, Απουσία επαρκών υποστηρικτικών δομών
  - Έλλειψη χώρων πρασίνου

- ΠΕΙΡΑΙΑΣ**
- Πλυθησιακή συρρίκνωση αστική υποβάθμιση
  - Μείωση στην έναρξη νέων εμπορικών καταστημάτων
  - Μείωση πόρων για επιδόματα πρόνοιας
  - Χαμηλό ποσοστό πρασίνου

# ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ ΜΕ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟ SWOT

## ΧΩΡΙΚΑ

### ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Ικανοποιητικός αριθμός υποδομών κοινωνικής φροντίδας
- Κοινόχρηστοι χώροι στην περιοχή αναβαθμίζουν την ποιότητα ζωής του πληθυσμού

### ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Έντονο κυκλοφοριακό
- Οι φυλακές δεσμεύουν μια έκταση περίπου 100 στρεμμάτων στο κέντρο του Δήμου.
- Η Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη διχοτομεί τον Κορυδαλλό σε δύο ανομοιογενείς οικονομικές περιοχές.

## ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Οι αναπλάσεις σε μια σειρά από οδούς θα αναβαθμίσουν τις συνθήκες ποιότητας διαβίωσης.
- Η κατασκευή του αθλητικού κέντρου στη περιοχή των λατομείων

## ΑΠΕΙΛΕΣ

- Η τοποθέτηση του νέου σταθμού μετρό στην καρδιά του Κορυδαλλού, στην πλατεία Ελευθερίας, θα δημιουργήσει πίεση στην προσβασιμότητα.

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

### ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Δημιουργία του κέντρου αναψυχής και άλλων μεγάλων επενδύσεων στη περιοχή του Ρέντη
- Πληθυσμός με υψηλότερα εισοδήματα και μορφωτικό επίπεδο
- Η οικονομική δραστηριότητα εντός των ορίων του Δήμου

### ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Η περιοχή του Σχιστού παρουσιάζει φαινόμενα οικονομικής υποβάθμισης.
- Υψηλότερα ποσοστά ομάδων με ανεργία, χαμηλά εισοδήματα

## ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Οι αναπλάσεις σε μια σειρά από οδούς θα αναβαθμίσουν την οικονομία

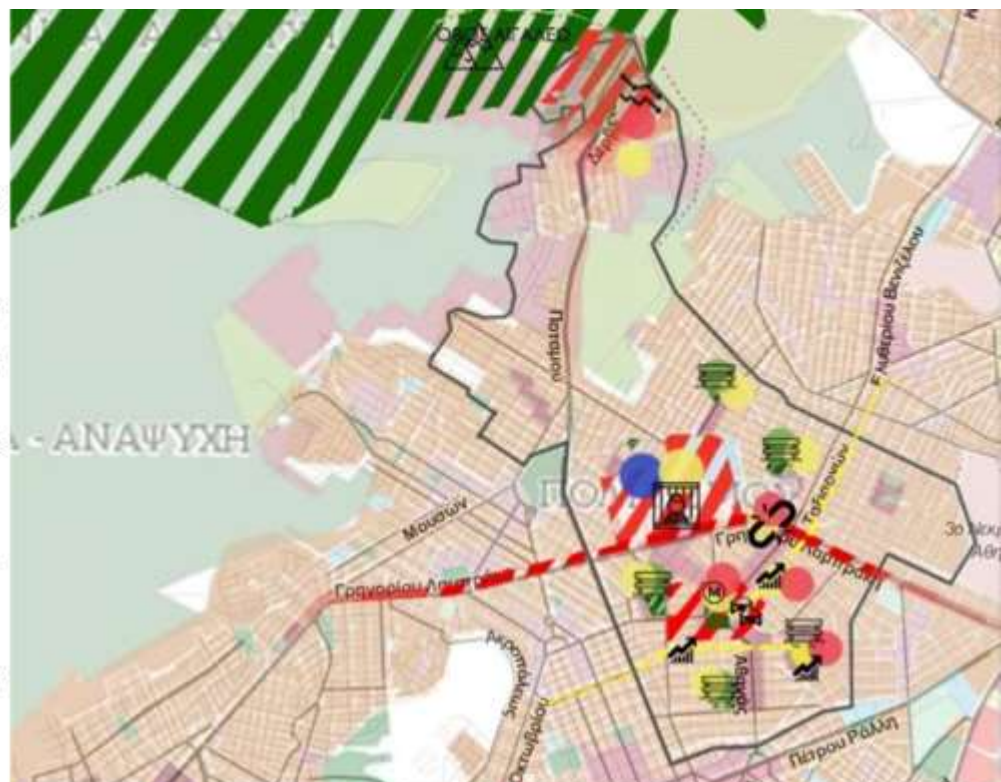
## ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ

### ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Χαμηλό εκπαιδευτικό επίπεδο
- Η ύπαρξη των φυλακών υποβαθμίζει την εικόνα του Κορυδαλλού, στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη του Δήμου.
- Η περιοχή του Σχιστού παρουσιάζει φαινόμενα κοινωνικής υποβάθμισης

## ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Η βελτίωση του εκπαιδευτικού επιπέδου του Δήμου δημιουργεί νέες προοπτικές.
- Οι δυνατότητες από την ενεργοποίηση της κοινωνίας των πολιτών.
- Η ολοκλήρωση των υποδομών σχετικά με την εκπαίδευση.



Πηγές: 1. <http://www.yvelia.gov.gr>  
2. Ετήσιος Προγραμματισμός Δήμου Κορυδαλλού

## ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

### ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Έλλειψη χώρων πρασίνου ιδιαίτερα στον Κάτω Κορυδαλλό

## ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Η προοπτική υλοποίησης των πράσινων διαδρομών για την ενοποίηση των επιμέρους περιοχών του Κορυδαλλού.

## ΑΠΕΙΛΕΣ

- Στις σχεδιαζόμενες αναπτυξιακές παρεμβάσεις της περιοχής υπάρχει ο κίνδυνος να μην ακολουθηθούν οι αρχές της ήπιας ανάπτυξης που σέβονται το περιβάλλον και τις ανάγκες των κατοίκων του Δήμου



# ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ

Τα ίχνη του εμφανίζονται στους προϊστορικούς χρόνους και στην Ελληνική μυθολογία.

1923 : Οι νέοι κάτοικοι, Ελλαδίτες και Μικρασιάτες, επαναφέρουν το όνομα <Κορυδαλλός > για τη νέα πατρίδα τους.

1931 : Αποσπάται διοικητικά από το Δήμο της Αθήνας και υπάγεται στο Δήμο Πειραιά.

1946 : Αναγνωρίζεται ως Δήμος και ο πληθυσμός του ανέρχεται στα 15 000 άτομα.

1961 : Ίδρυση των φυλακών του Δήμου Κορυδαλλού, στην καρδιά της περιοχής.

1760 : Η περιοχή αποτελεί το κέντρο ενός μεγάλου τσιφλικιού, που ανήκει στον Εμμανουήλ Κουτσικάρη, ο οποίος δίνει το όνομά του σε όλη τη περιοχή.

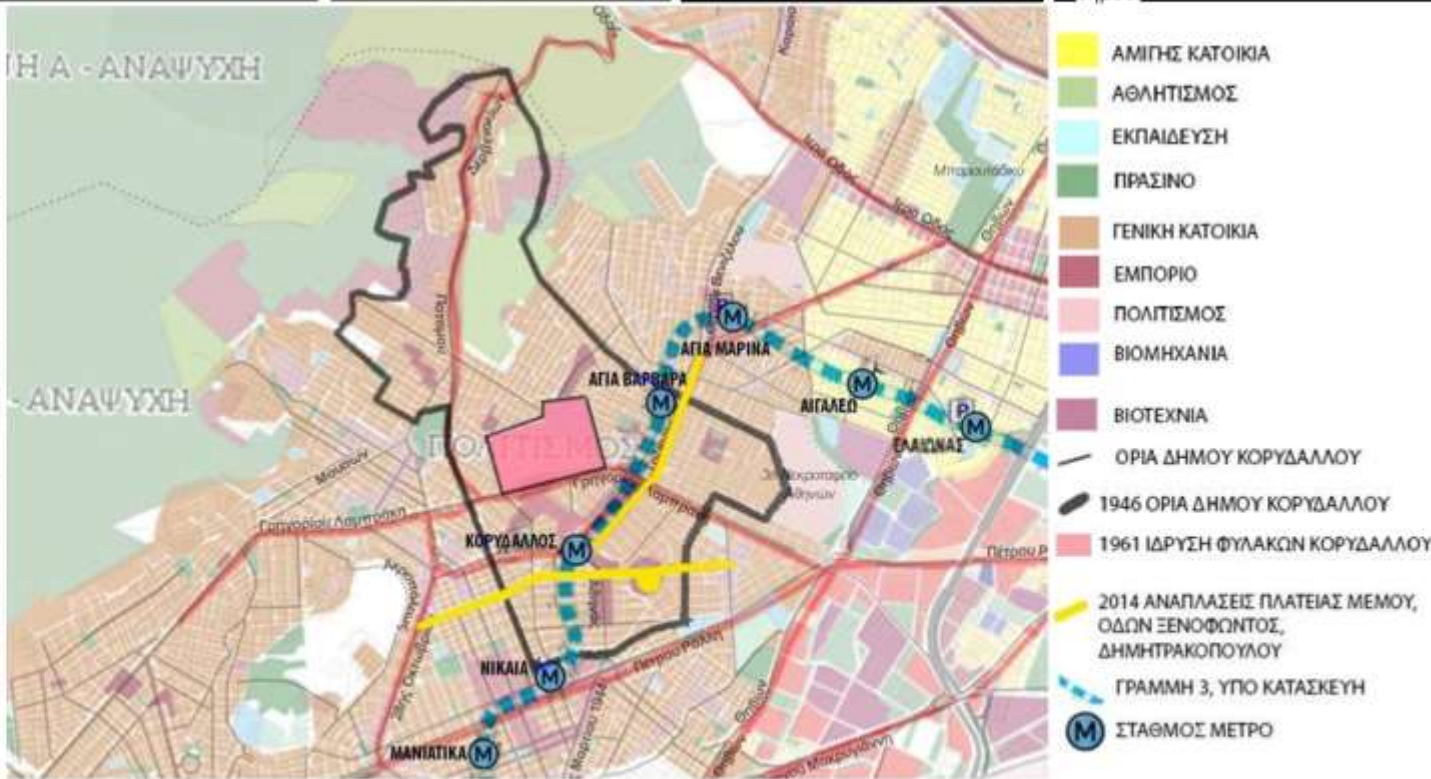
1928 : Αναπτύσσονται οι πρώτοι οικισμοί, με 2500 κατοίκους.

1934 : Με προεδρικό διάταγμα ο Κορυδαλλός γίνεται αυτόνομη κοινότητα.

Μέχρι το 1958 : Η δόμηση του δήμου Κορυδαλλού γίνεται αυθαίρετα, δεν υπάρχει σχέδιο για ορθή χωροταξική διάταξη.

1985 : Δημιουργείται χωροταξικός, πολεοδομικός σχεδιασμός (Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών) Ολοκλήρωση ασφαλτοστρώσης του δήμου.

Όσον αφορά τη σύγχρονη ιστορία που χαράζει ο Κορυδαλλός, παρατηρούμε ότι σχεδιάζονται αλλά και πραγματοποιούνται έργα με επίκεντρο την κυκλοφορία και την προσβασιμότητα τόσο στο εσωτερικό του δήμου, όσο και με τις γύρω περιοχές. Οι φυλακές του Κορυδαλλού, αποτελούν ένα στοιχείο που αμαυρώνει την εικόνα του δήμου, με αποτέλεσμα ίσως να απωθεί ντόπιους, περαστικούς και τουρίστες, να επισκεφθούν την περιοχή. Βλέπουμε όμως, ότι ο ίδιος ο δήμος εκτελεί προσπάθειες για αναβάθμιση και αναζωογόνηση της περιοχής, με την ανάπλαση της πλατείας Μέμου, και των οδών Ξενοφώντος και Δημητρακοπούλου, το έτος 2014. Επιπλέον, η επέκταση της γραμμής 3 του μετρό και οι νέοι σταθμοί που προσθέτονται, ανάμεσά τους κι ο σταθμός στην πλατεία Ελευθερίας του δήμου Κορυδαλλού, αποτελεί "το μεγαλύτερο έργο που έχει πραγματοποιηθεί στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά τα τελευταία 50 χρόνια" σύμφωνα με τον κύριο Σταύρο Κασιμάτη, δήμαρχο του Κορυδαλλού.



# ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΗΜΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Στην απογραφή του πληθυσμού των δήμων της περιφερειακής ενότητας του Πειραιά, τη χρονολογία 1991 παρατηρούμε ότι σε πολύ χαμηλά ποσά κυμαίνονται ο δήμος Δραπετσώνας και ο δήμος Αγίου Ιωάννου Ρέντη. Ο δήμος Πειραιώς καταγράφεται ως ο δήμος με το μεγαλύτερο αριθμό πληθυσμού.

Το 2001, τα δημογραφικά στοιχεία των δήμων εμφανίζουν αύξηση, με τη μεγαλύτερη να καταγράφεται στο δήμο Κορυδαλλού ( 11,91 % ), καθώς και μια μικρή μείωση στο δήμο Πειραιώς ( - 0,40%)

Λίγο πριν την απογραφή του πληθυσμού για το 2011, ο δήμαρχος Κορυδαλλού έκανε μια ανάρτηση στη διαδικτυακή ιστοσελίδα του δήμου, μέσω από την οποία ζήτησε τη συμμετοχή, όσων κατοικούν στον Κορυδαλλό, στην απογραφή του πληθυσμού της χώρας. Ο ίδιος υποστηρίζει ότι ο αριθμός του 2001, δεν αντιπροσωπεύει την πραγματικότητα με αποτέλεσμα τα κονδύλια χρηματοδότησης που δόθηκαν στην περιοχή να μην είναι επαρκής για το δήμο, τα έργα του και τις δράσεις του.

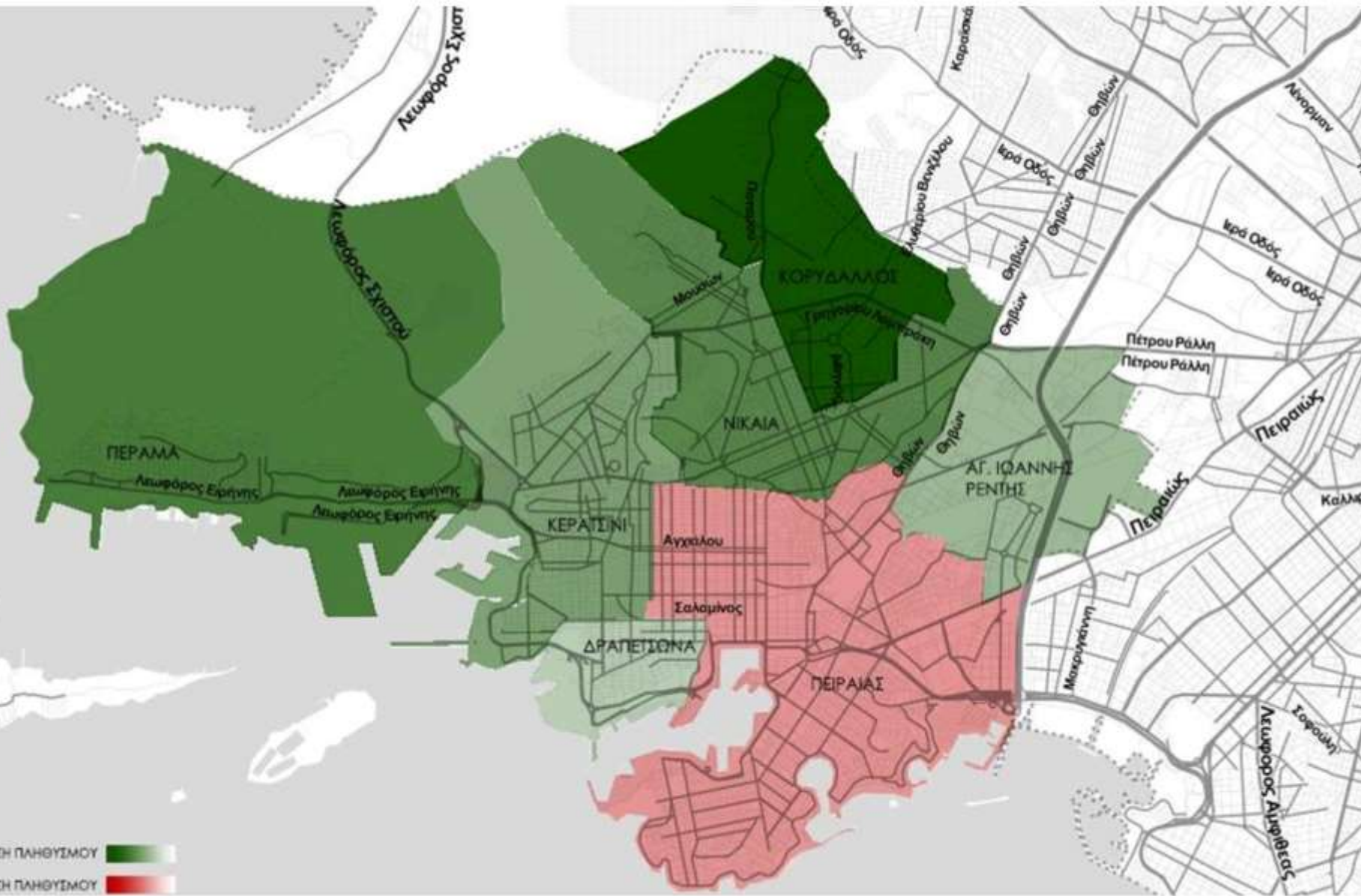
Παρόλα αυτά ο αριθμός για τον πληθυσμό του δήμου Κορυδαλλού, που καταγράφηκε το 2011 σημειώνει τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή μείωση στην περιφερειακή ενότητα Πειραιά, δηλαδή ο πληθυσμός του δήμου έχει επιστρέψει στα αριθμητικά στοιχεία του 1991. Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι όλοι οι δήμου χαρακτηρίζονται από μείωση πληθυσμού τη δεκαετία 2001-2011.

ΠΗΓΗ: ιστοσελίδα Δήμου Περάματος <http://www.korydallos.gr/Default.aspx?tabid=765&language=el-GR>

	1991	Ποσοστιαία μεταβολή δεκαετίας	2001	Ποσοστιαία μεταβολή δεκαετίας	2011
<b>Δήμος Πειραιώς</b>	182.671	-0,40%	181.933	-10,03%	163.688
<b>Δήμος Κερατσινίου</b>	71.982	9,02%	78.474	-0,83%	91.045
<b>Δήμος Δραπετσώνας</b>	13.094	1,84%	13.335		
<b>Δήμος Κορυδαλλού</b>	63.184	11,91%	70.710	-10,27%	63.445
<b>Δήμος Αγίου Ιωάννου Ρέντη</b>	14.218	8,47%	15.422	-5,21%	105.430
<b>Δήμος Νικαίας</b>	87.597	9,36%	95.798		
<b>Δήμος Περάματος</b>	24.119	10,63%	26.684	-4,85%	25.389
<b>Σύνολο περιφερειακής ενότητας Πειραιά</b>	456.865	5,58%	482.356	-6,92%	448.997

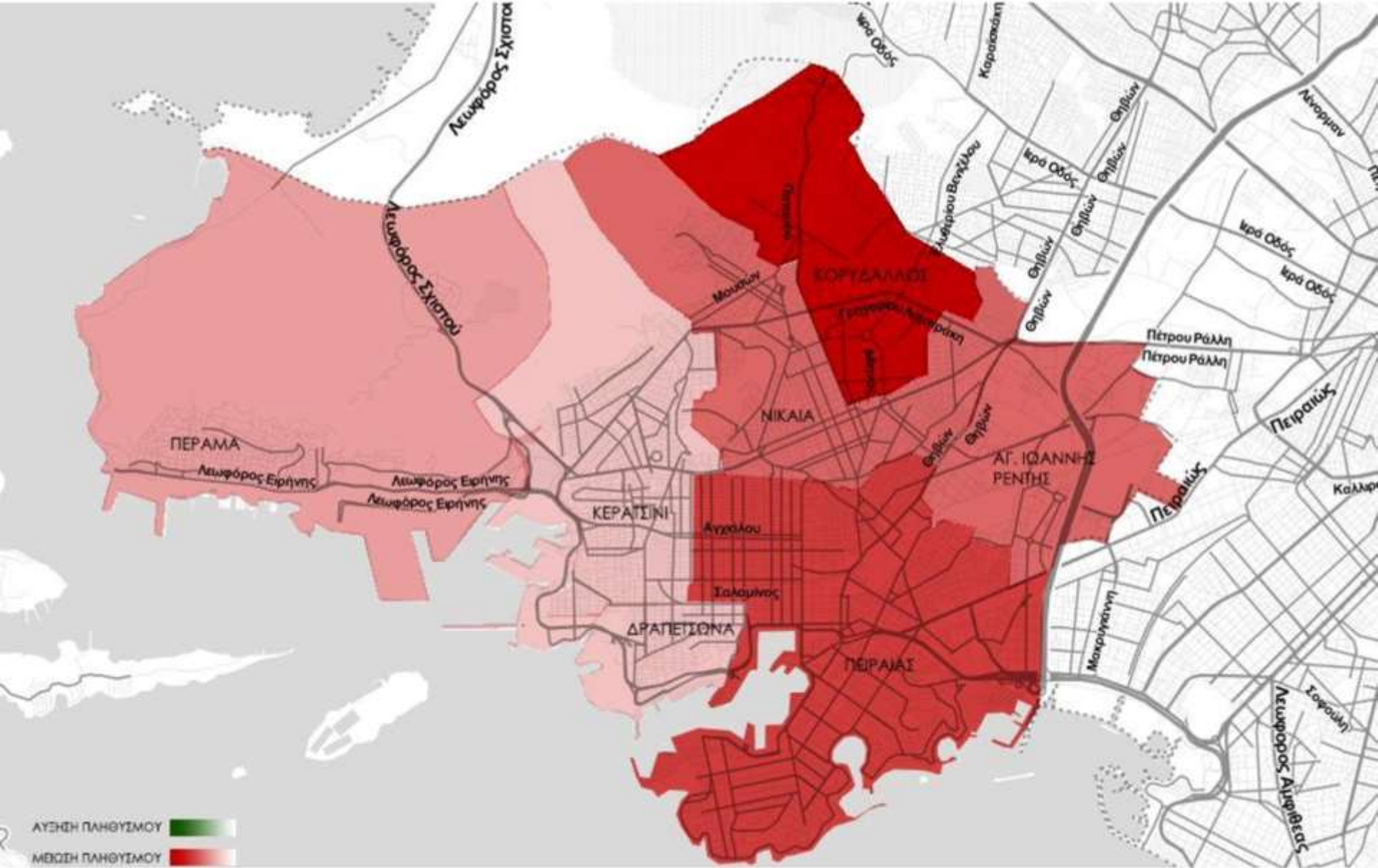


# ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ 1991 - 2001



■ ΑΥΞΗΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ  
■ ΜΕΩΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

# ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ 2001 - 2011



# ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ 1991 - 2001

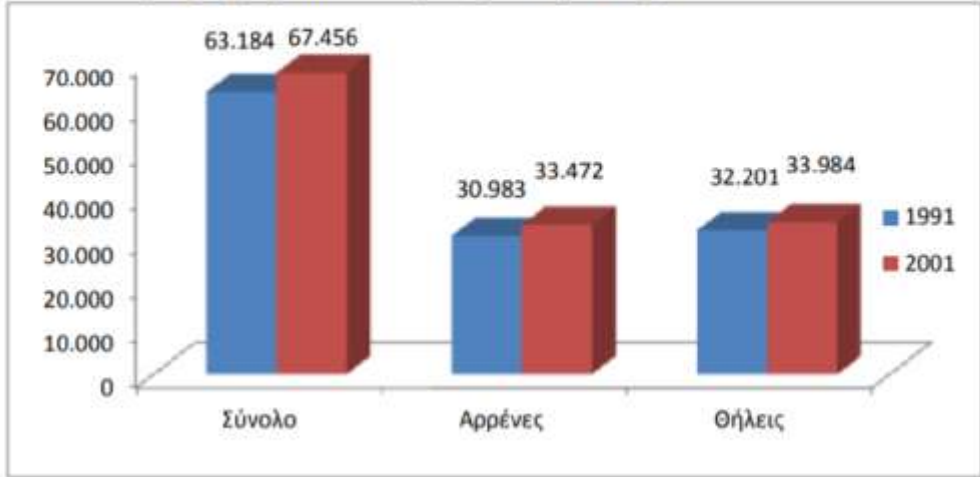
Αναφορικά με την αύξηση του πληθυσμού του δήμου Κορυδαλλού στα δημογραφικά στοιχεία των δήμων της περιφερειακής ενότητας Πειραιά 1991 - 2001.

Ο Κορυδαλλός αναπτύχθηκε ραγδαία λόγω του εσωτερικού μεταναστευτικού ρεύματος της πρώτης μεταπολεμικής δεκαετίας. Οι ρυθμοί ανάπτυξης του πληθυσμού υπήρξαν ιδιαίτερα έντονοι την περίοδο 1980-1990.

Αποτέλεσμα, η ποιοτική και ποσοτική αύξηση του εμπορίου, που σε συνδυασμό με τη γεωγραφική θέση της πόλης, την ύπαρξη μεγάλων πλατειών, που έχουν εξελιχθεί σε υπερτοπικούς πόλους αναψυχής, έχουν αναδείξει τον Κορυδαλλό σε περιοχή με υψηλές τιμές γης και υψηλότερο εισοδηματικό επίπεδο σε σύγκριση με άλλους Δήμους.

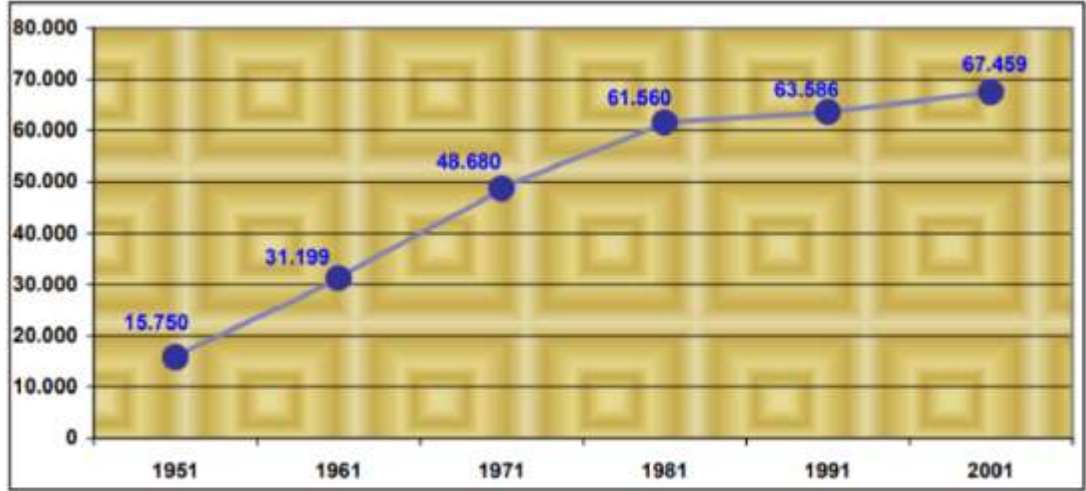
**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ Α.1.**

*Μεταβολή Πραγματικού Πληθυσμού Δήμου Κορυδαλλού 1991-2001*



**ΠΗΓΗ:** Ιδία επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε (Απογραφή 1991, 2001)

*Εξέλιξη Πληθυσμού στο Δήμο Κορυδαλλού 1951-2001*



**ΠΗΓΗ:** Ιδία επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε (Απογραφή 1951 - 2001)

## ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ – ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

### ΧΩΡΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

#### ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ-ΡΕΝΤΗ

- Ελλιπής συντήρηση κτιριακών εγκαταστάσεων.
- Ο δήμος διαθέτει μεγάλο αριθμό ακινήτων, μέρος των οποίων σήμερα δεν αξιοποιείται αποτελεσματικά (π.χ. κελύφη Ελαιώνα).

#### ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

- Ανεπάρκεια ασφαλών διαδρομών για πεζούς και ποδηλάτες .
- Ανεπάρκεια συγκοινωνιακής συνδεσιμότητας μεταξύ των περιοχών του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας.
- Έλλειψη πρόσβασης και ανάπτυξης κοινωνικών δραστηριοτήτων στο Παραλιακό Μέτωπο.
- Ανεπάρκεια υποδομών (κλειστό και υπαίθριο θέατρο μεγάλης χωρητικότητας, πολυχώροι πολιτισμού, συνεδριακό κέντρο)

#### ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

- Προβλήματα με την κυκλοφορία
- Ανεπάρκεια ασφαλούς κίνησης των πεζών
- Το δίκτυο αποχέτευσης είναι ανεπαρκές, ιδιαίτερα από την πλευρά του ορεινού όγκου και δεν υπάρχει αντιπλημμυρική προστασία .

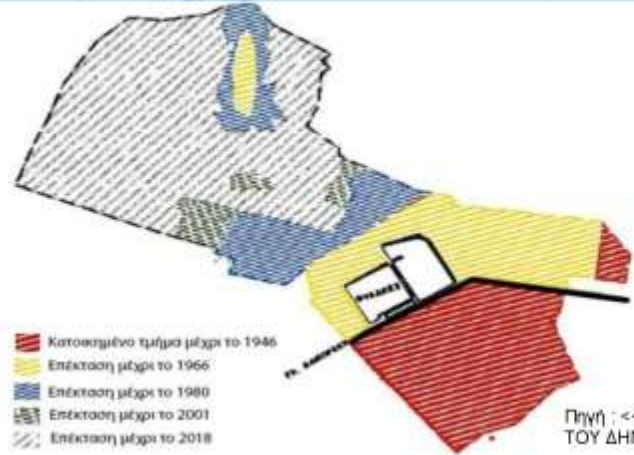
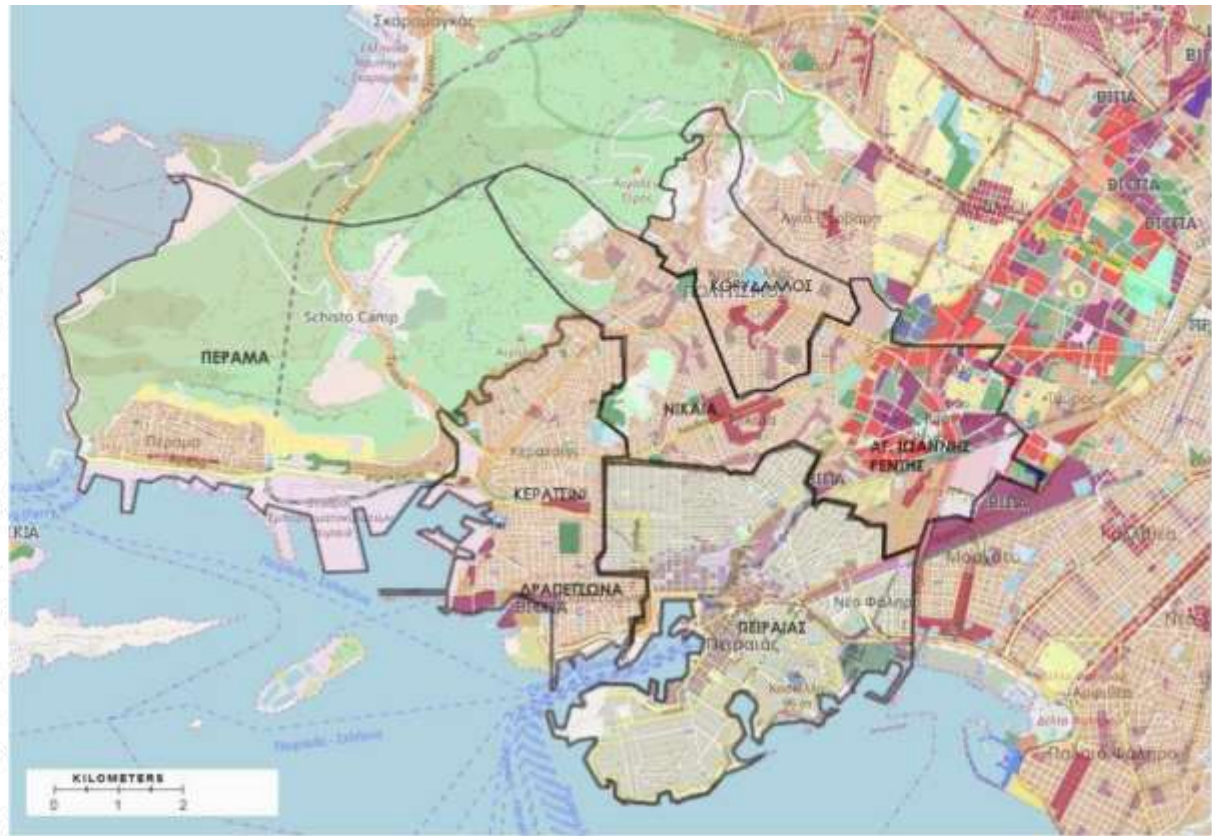
#### ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ

- Έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα.
- Έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης
- Λόγω της παρουσίας των φυλακών είναι δεσμευμένη μια έκταση περίπου 100 στρεμμάτων στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου.
- Η Λεωφόρος της Γρ. Λαμπράκη διχοτομεί τον Κορυδαλλό σε δύο ανομοιογενείς οικονομικές περιοχές.
- Ανεπάρκεια αθλητικών υποδομών, οργανωμένων χώρων άθλησης και δομών διαχείρισης ελεύθερου χρόνου.
- Οι εξορύξεις επί σειρά δεκαετιών έχουν κατακερματίσει τον ορεινό όγκο δημιουργώντας ένα αφιλόξενο περιβάλλον

# ΧΩΡΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

## Χάρτης 1 : Κάλυψη γής

- Στο χάρτη κάλυψης γης βλέπουμε ότι σχεδόν σε όλους τους Δήμους κυριαρχεί η κατοικία. Στους δήμους Πέραμα και Πειραιάς εμφανίζεται έντονα η παρουσία πρασίνου και εμπορίου, αντίστοιχα.
- Στο δήμο Κορυδαλλού επικρατεί η χρήση της κατοικίας, και κυρίως η αμιγής κατοικία. Ακολουθεί το χονδρεμπόριο, ενώ το πράσινο και οι υποδομές άθλησης και εκπαίδευσης είναι ελάχιστες.
- Υπάρχει έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης στον Κορυδαλλό.
- Λόγω της παρουσίας των φυλακών είναι δεσμευμένη μια έκταση περίπου 100 στρεμμάτων στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου.
- Η Λεωφόρος της Γρ. Λαμπράκη διχοτομεί τον Κορυδαλλό σε δύο ανομοιογενείς οικονομικές περιοχές.
- Οι υποδομές πολιτισμού και αναψυχής του Κορυδαλλού καλύπτουν, όχι μόνο τις ανάγκες των νέων του Κορυδαλλού αλλά και των γύρω δήμων. Παρά την προσέλκυση ατόμων για ψυχαγωγία από τους γειτονικούς Δήμους, ο Πειραιάς και ο Δήμος Ρέντη αποτελούν πόλο έλξης των κατοίκων του Κορυδαλλού στις προτιμήσεις του για ψυχαγωγία.



Πηγή : << ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ – Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ & ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ >>, Εκδόσεις Αλέξανδρος, 2002

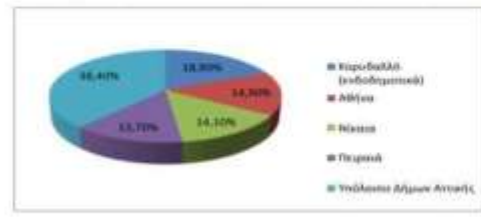
# ΧΩΡΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

## Χάρτης 2 : Συστήματα μεταφορών

- Μελετώντας το χάρτη μπορούμε να καταλάβουμε ότι στην παρούσα φάση ο Κορυδαλλός, αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα όσον αφορά τα συστήματα μεταφορών.
- Οι κάτοικοι του Κορυδαλλού δεν έχουν άμεση πρόσβαση στη γραμμή του ΗΣΑΠ, σχεδιάζεται όμως η επέκταση της γραμμής 3.
- Σύμφωνα με την έρευνα μετακινήσεων που πραγματοποιήσε ο ΟΑΣΑ, το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων των κατοίκων του Κορυδαλλού, πραγματοποιείται εντός του δήμου.
- Μοναδικό μέσο αστικών συγκοινωνιών για την εξυπηρέτηση του τοπικού πληθυσμού αποτελούν τα αστικά λεωφορεία.
- Σημαντικότερος οδικός άξονας για το δήμο αποτελεί η Λεωφόρος Γρ.Λαμπράκη.



Μετακινήσεις από Κορυδαλλό προς άλλους Δήμους της Αττικής



ΠΗΓΗ: Έρευνα Μετακινήσεων ΟΑΣΑ: Προορισμοί Ταξιδιών κατοίκων Δ. Κορυδαλλού



# ΧΩΡΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

## Χάρτης 3 : Υπερτοπικός χαρακτήρας Κορυδαλλού

- Ο υπερτοπικός χαρακτήρας του δήμου Κορυδαλλού, προκύπτει αρχικά λόγω της λεωφόρου Γρηγορίου Λαμπράκη. Η λεωφόρος αποτελεί το ενδιάμεσο τμήμα των λεωφόρων Πέτρου Ράλλη και Σχιστού, διασχίζει δηλαδή το Δήμο από την Ανατολή στη Δύση. Χαρακτηρίζεται από υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο, καθώς εξυπηρετεί υπερτοπικές διαμπερείς κινήσεις.
- Παράλληλα όμως, η λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη διαχωρίζει την περιοχή σε δύο ανομοιογενείς τμήματα, τον Άνω και Κάτω Κορυδαλλό.
- Το συγκρότημα των φυλακών αποτελεί ανέκαθεν, υπερτοπικό στοιχείο του δήμου, αφού είναι ένα από τα κύρια συμπλέγματα φυλακών της χώρας.
- Η περιοχή του Κάτω Κορυδαλλού, συγκεκριμένα τα τμήματα κατά μήκος των βασικών αξόνων του Δήμου και γύρω από τις πλατείες, είναι πιο ανεπτυγμένα. Εμφανίζεται το εμπόριο και χώροι αναψυχής, όπως καφετέριες και νυχτερινά κέντρα, όμως οι κάτοικοι του Κορυδαλλού δείχνουν να έχουν προτίμηση στη νυχτερινή ζωή των δίπλα δήμων.



ΛΙΓΓΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑ	ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ	ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	ΘΥΛΑΚΕΣ ΣΤΑΣΗΣ
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ	ΑΝΑΨΥΧΗ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ		ΦΥΛΑΚΕΣ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ
ΠΡΑΣΙΝΟ	ΕΜΠΟΡΙΟ		ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ

## ΧΩΡΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

### Χάρτης 4 : Ασύμβατότητες στον αστικό ιστό

- Έντονη είναι η παρουσία ασύμβατων χωρικών πεδίων, αφενός από την κεντρική θέση των φυλακών στην περιοχή και αφετέρου από την έντονη εμφάνιση της χρήσης εμπορίου και αναψυχής. Όλα αυτά διασπών τον πολεοδομικό ιστό, αφού η χρήση της αμιγής και της γενικής κατοικίας δεν αποτελεί ενιαίο μέτωπο, σε κάποια τμήματα του δήμου.
- Στο Δήμο Κορυδαλλού υπάρχει Βιομηχανία και Βιοτεχνία στο επίπεδο της πολύ μικρής οικογενειακής επαγγελματικής επιχείρησης και βρίσκεται διασκορπισμένη τυχαία και άναρχα στον οικιστικό ιστό.
- Συγκεκριμένα υπάρχουν οι κλάδοι κατεργασίας ξύλου, προϊόντων από αλουμίνιο και λαμαρίνα, δέρματος και ενδυμάτων. Παράλληλα, διασπαρτα αναφέρεται και η ύπαρξη συνεργείων αυτοκινήτων, ενώ σε μεγάλη έκταση υπάρχουν και συνεργεία επισκευής βαρέων τροχοφόρων και αποθήκευσης κοντέινερς. Είναι εμφανείς πως υπάρχει έλλειψη ιεράρχησης χρήσεων γης και διάχυσης οχλουσών χρήσεων μέσα στον οικιστικό ιστό. Πέρα από τις χρήσεις γης διαίρεση του πολεοδομικού ιστού, παραιτείται και από κύριους οδικούς άξονες χωρίς τη δυνατότητα αποκατάστασης.
- Ο Κορυδαλλός διαμορφώθηκε με ιδιωτική πρωτοβουλία, χωρίς να υπάρχει προηγούμενα ένας συνολικός σχεδιασμός για τον καθορισμό των χρήσεων γης, με αποτέλεσμα, χρήσεις όπως αυτές που αναφέρθηκαν, να συνυπάρχουν με τη χρήση της κατοικίας και να δημιουργούν προβλήματα λειτουργικά και προβλήματα υποβάθμισης της περιοχής.



ΑΜΙΓΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑ  
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ  
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ  
ΠΡΑΣΙΝΟ

ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ  
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ  
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ  
ΕΜΠΟΡΙΟ

ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ  
ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ  
ΑΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ ( ΦΥΛΑΚΕΣ,  
ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ , ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ, ΑΠΟΘΗΚΕΣ, ΚΥΡΙΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ)

## Χάρτης 5 : Πυκνότητα δομημένου χώρου - Πυκνότητα πληθυσμού - Ύψη κτιρίων

Η μέση μικτή πυκνότητα για το δήμο του Κορυδαλλού ανέρχεται σε 218,51 κατ./ Ηα., όπου εμφανίζεται σαφώς μεγαλύτερος του αντίστοιχου δείκτη που καθορίζει το Γ.Π.Σ.

Εκ πρώτης όψεως θα χαρακτηρίζαμε τον Κορυδαλλό ως ένα Δήμο με αποπνικτική αίσθηση δομημένου χώρου, αφού στον χάρτη Πυκνότητας δομημένου - αδόμητου χώρου, βλέπουμε πως τα αδόμητα τετράγωνα είναι ελάχιστα. Τα κενά κελύφη εμφανίζονται στο κέντρο της περιοχής, δηλαδή στο συγκρότημα φυλακών του Κορυδαλλού, σε ορισμένες πλατείες που διαθέτει η περιοχή του Κάτω Κορυδαλλού και στην περιοχή πάνω από τη Χωματερή, στον Άνω Κορυδαλλό. Μελετώντας καλύτερα τους χάρτες παρατηρούμε ότι τα περισσότερα κτίρια στην περιοχή του Άνω Κορυδαλλού είναι δώροφα ενώ στον Κάτω Κορυδαλλό είναι τριώροφα. Πέραν του γεγονότος ότι ο Κάτω Κορυδαλλός οικοδομείται με κτίρια τριώροφα και τετραώροφα, παράλληλα βλέπουμε ότι το μέγεθος των νοικοκυριών της περιοχής, δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλο αφού κυμαίνεται κυρίως σε χαμηλά ποσοστά.

Όσον αφορά την περιοχή του Άνω Κορυδαλλού, από το συνδυασμό των τριών χαρτογραφικών υλικών, συμπεραίνουμε ότι τα περισσότερα κτίρια είναι δώροφα, υπάρχουν μερικά τριώροφα και το συγκρότημα των φυλακών αποτελεί το μοναδικό τετραώροφο κτίριο, ενώ ταυτόχρονα βλέπουμε πως πρόκειται για μια αρκετά πυκνοκατοικημένη περιοχή. Συμπερασματικά, επαληθεύεται η διαφορετικότητα των δύο τμημάτων του δήμου Κορυδαλλού, με το Άνω τμήμα να διαθέτει πυκνή κατοίκηση αλλά χαμηλή δόμηση, σε αντιπαράθεση με το Κάτω τμήμα που χαρακτηρίζεται από υψηλή δόμηση αλλά αραιή κατοίκηση, γεγονός που μας δημιουργεί το αίσθημα μιας πιο εμπορικής περιοχής.

Μέσος όρος ορόφων ανα πολύγωνο χρήσης γης (ΜΑΜ 1996)

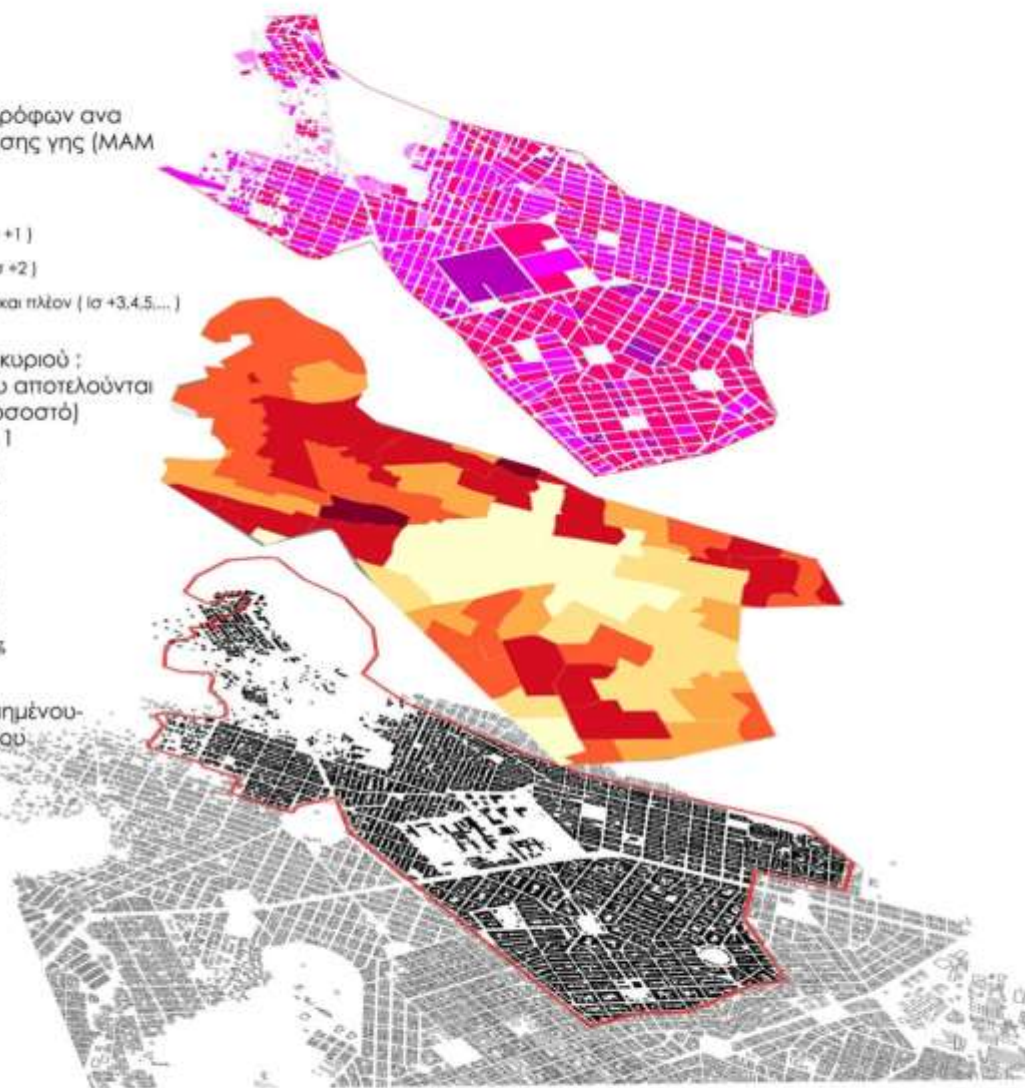
- Ισόγειο
- Δώροφο (1σ +1)
- Τριώροφο (1σ +2)
- Τετραώροφο και πλέον (1σ +3,4,5,...)

Μέγεθος νοικοκυριού : νοικοκυριά που αποτελούνται από 6 μέλη (ποσοστό) ραπορτα 2011

- 0,00% - 0,99%
- 0,99% - 1,52%
- 1,52% - 2,08%
- 2,08% - 2,76%
- 2,76% - 3,86%
- 3,86% - 16,85%

Πυκνότητα δομημένου-αδόμητου χώρου

- Δομημένο
- Αδόμητο



## **ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ – ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ**

### **ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ**

#### **ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ-ΡΕΝΤΗ**

- Ανεργία σε ομάδες του πληθυσμού που είναι δύσκολο να αντιμετωπιστεί.
- Φθίνουσα πορεία των παραδοσιακών οικονομικών δραστηριοτήτων στο δευτερογενή τομέα.

#### **ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ**

- Μειωμένος τζίρος εμπορικών καταστημάτων μικρής κλίμακας λόγω συρρίκνωσης του διαθέσιμου εισοδήματος
- Συγκέντρωση επιχειρηματικής δραστηριότητας στον τριτογενή τομέα
- Υψηλά ποσοστά ανεργίας στην ηλικιακή ομάδα 30-54 ετών
- Απουσία οργανωμένου μηχανισμού σύνδεσης κατάρτισης και απασχόλησης

#### **ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ**

- Η ένταση της ανεργίας στη Περιοχή του Περάματος βρίσκεται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα την τελευταία δεκαετία (Αύξηση από 4,8 % το 1981 σε 11,01% το 2001 )

#### **ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ**

- Η περιοχή του Σχιστού παρουσιάζει φαινόμενα κοινωνικής και οικονομικής υποβάθμισης
- Η μείωση της βιοτεχνικής και βιομηχανικής απασχόλησης αυξάνει τα ποσοστά ανεργίας
- Ο μικρομεσαίος χαρακτήρας των επιχειρήσεων και η αδυναμία προσαρμογής τους στα νέα δεδομένα της κοινωνίας της πληροφορίας

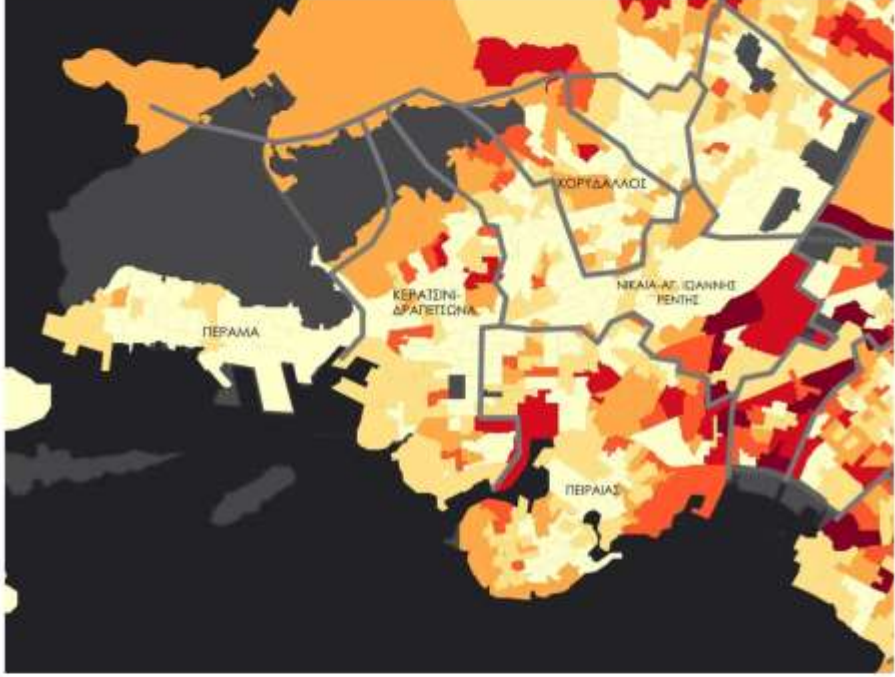
# ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

## Χάρτης 6 : Χαρτογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων Ανεργία - Ποσοστά εργαζομένων

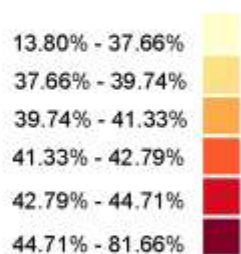
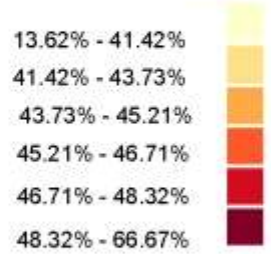
2001



2011



Πηγή: Panorama



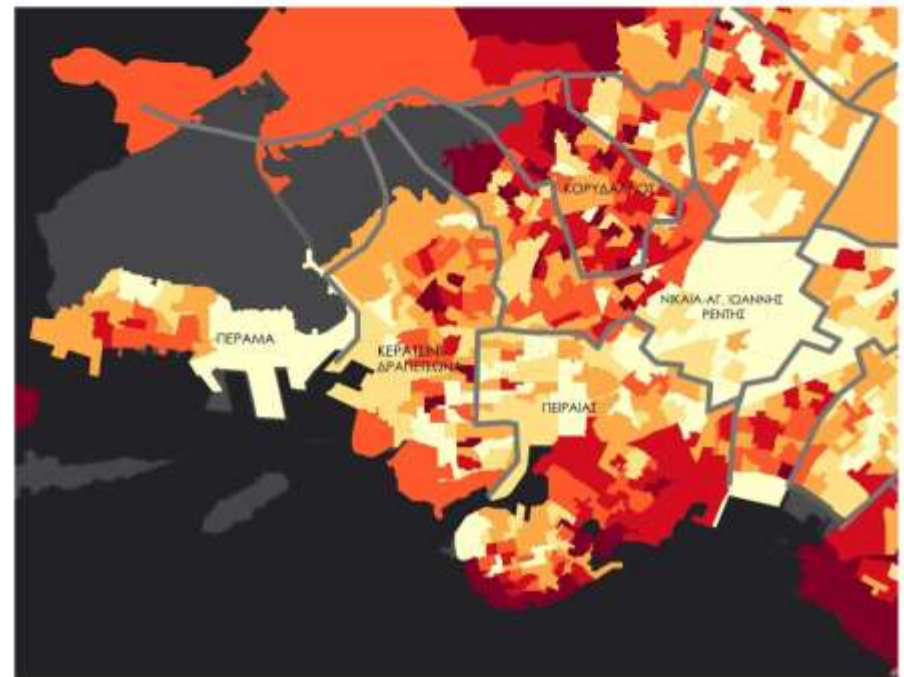
### Συμπέρασμα

Στην καταγραφή των ποσοστών εργαζομένων ατόμων που υπάρχουν στην περιφέρεια του Πειραιά, παρατηρούμε ότι το 2001 σχεδόν όλες οι περιοχές, έχουν ένα σχετικά χαμηλό ποσοστό αφού οι τιμές που καταγράφονται δεν υπερβαίνουν το 50%. Θετικό στοιχείο αποτελεί η αύξηση, στα δεδομένα του 2011. Συγκεκριμένα στην περιοχή που επιλέξαμε, στο Δήμο Κορυδαλλού, σημειώνονται υψηλότερα ποσοστά εργαζομένων και στις δύο υποπεριοχές του δήμου, δηλαδή τον Άνω και Κάτω Κορυδαλλό.

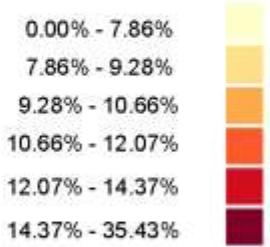
# ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

## Χάρτης 7 : Χαρτογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων Θέση στο επάγγελμα - Εργοδότης

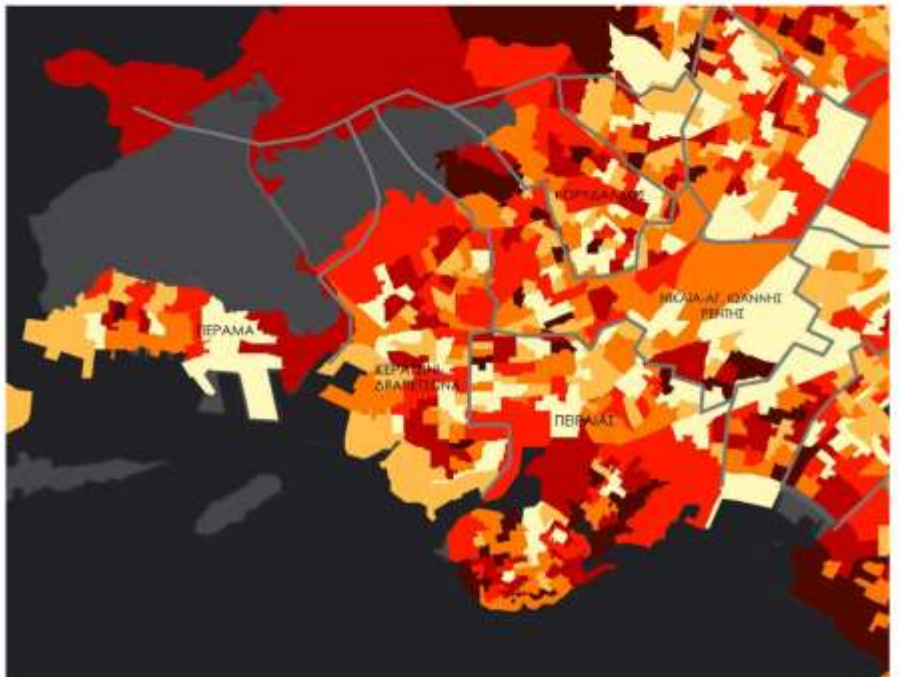
2001



Πηγή: Panorama



2011



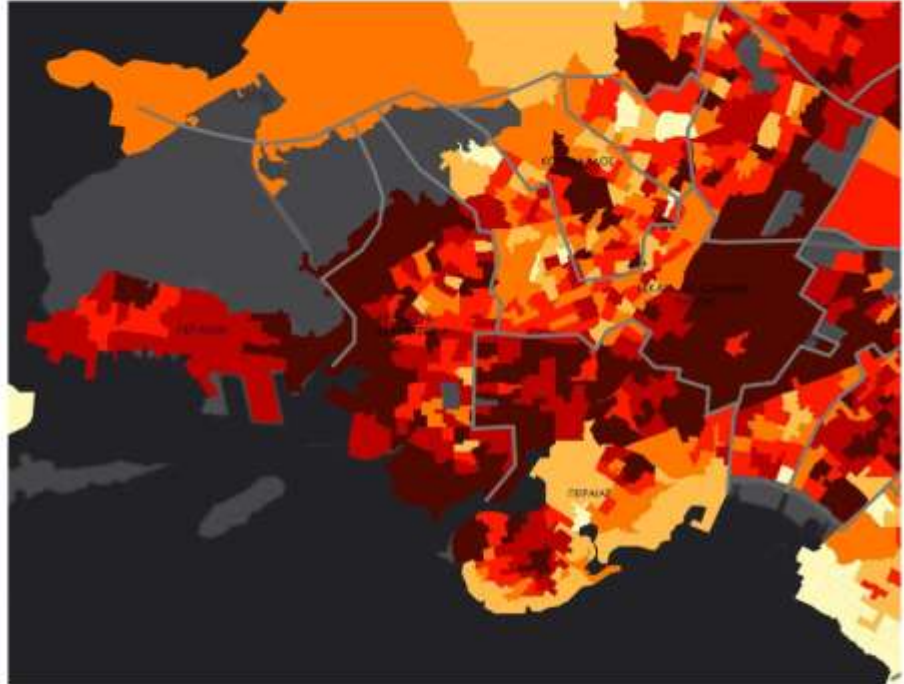
### Συμπέρασμα

Από τους δύο χάρτες με θέμα τη θέση στο επάγγελμα και συγκεκριμένα, τον εργοδότη, παρατηρούμε ότι με το πέρασμα του χρόνου, ο αριθμός των εργοδοτών στην περιφερειακή ενότητα του Περαιά σημειώνει αύξηση. Εάν όμως δώσουμε έμφαση στο Δήμο Κορυδαλλού βλέπουμε ότι ο δήμος διχάζεται, με τον Άνω Κορυδαλλό να παρουσιάζει αύξηση στα ποσοστά εργοδοτών, αλλά τον Κάτω Κορυδαλλό να σημειώνει ραγδαία μείωση.

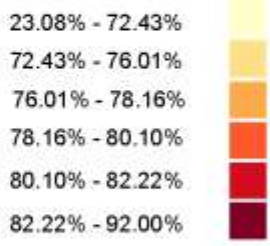
# ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

## Χάρτης 8 : Χαρτογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων Θέση στο επάγγελμα - Μισθωτός

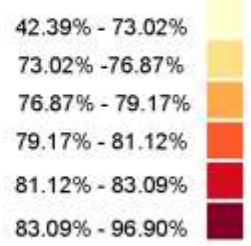
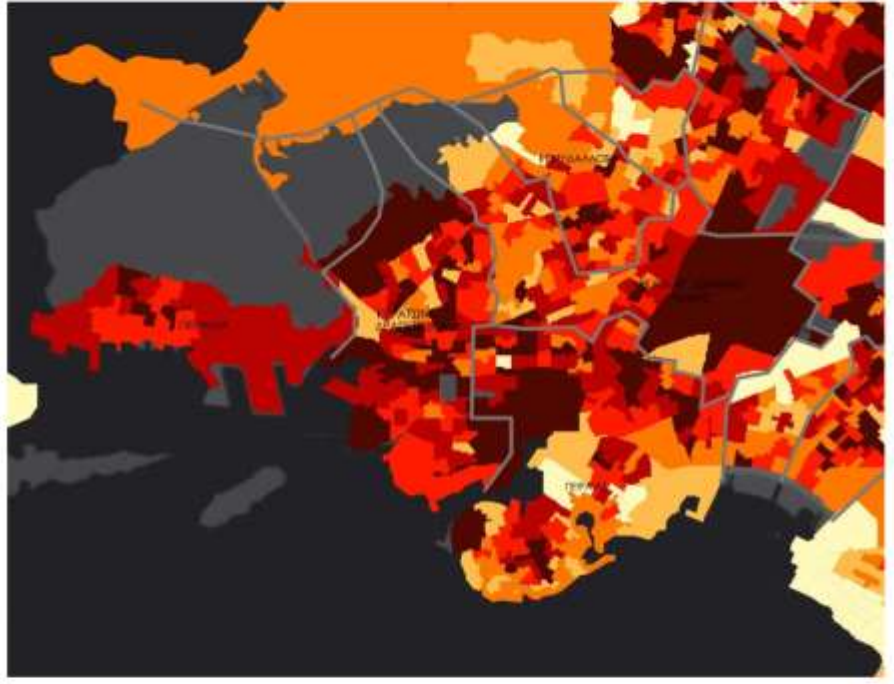
2001



Πηγή: Panorama



2011



### Συμπέρασμα

Συλλέγοντας στοιχεία από τους δύο χάρτες παρατηρούμε ότι στον Κορυδαλλό υπάρχει μείωση του πληθυσμού που προσφέρει την εργασία του έναντι μισθού από το 2001 μέχρι το 2011.

## **ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ – ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ**

### **ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ**

#### **ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ-ΡΕΝΤΗ**

- Οι Χώροι Πολιτιστικών Εκδηλώσεων της Διεύθυνσης Πολιτισμού δεν είναι επαρκείς, ούτε πλήρως λειτουργικοί
- Έλλειψη ιατρικών ειδικοτήτων.

#### **ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ**

- Ελλιπής ανάδειξη φυσικών και πολιτιστικών τοποσημών.
- Έλλειψη σε προγράμματα καλλιτεχνικής εκπαίδευσης
- Κατάρρευση καλλιτεχνικών συνόλων (φιλαρμονική, μπάντα, συγκροτήματα χορού, χορωδία)
- Διακοπή λειτουργίας δημοτικών κινηματογράφων (θερινών και χειμερινού)
- Υψηλή συγκέντρωση ανέργων και κοινωνικά ευάλωτων ομάδων

#### **ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ**

- Το επίπεδο κατοικίας είναι σχετικά υποβαθμισμένο στον κυρίως οικισμό, αλλά δεν διαφέρει σημαντικά από αυτά της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά ενώ παρουσιάζει διαχρονική βελτίωση

#### **ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ**

- Υψηλά ποσοστά ομάδων με ειδικά προβλήματα όπως ανεργία ( μακροχρόνια άνεργοι, γυναίκες και νέοι), διαζευγμένοι με παιδιά, χαμηλά εισοδήματα και χαμηλό εκπαιδευτικό επίπεδο.
- Η ύπαρξη των φυλακών υποβαθμίζει την εικόνα του Κορυδαλλού με άμεσες επιπτώσεις στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη.
- Απουσία επαρκών υποστηρικτικών κοινωνικών δομών για τους εργαζόμενους, τους νέους και τους αλλοδαπούς



**ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ**

**Χάρτης 9 : Χαρτογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων  
Μορφωτικό επίπεδο - Απολυτήριο Δημοτικού**

2001



Πηγή: Ραπορταζ



2011



**Συμπέρασμα**

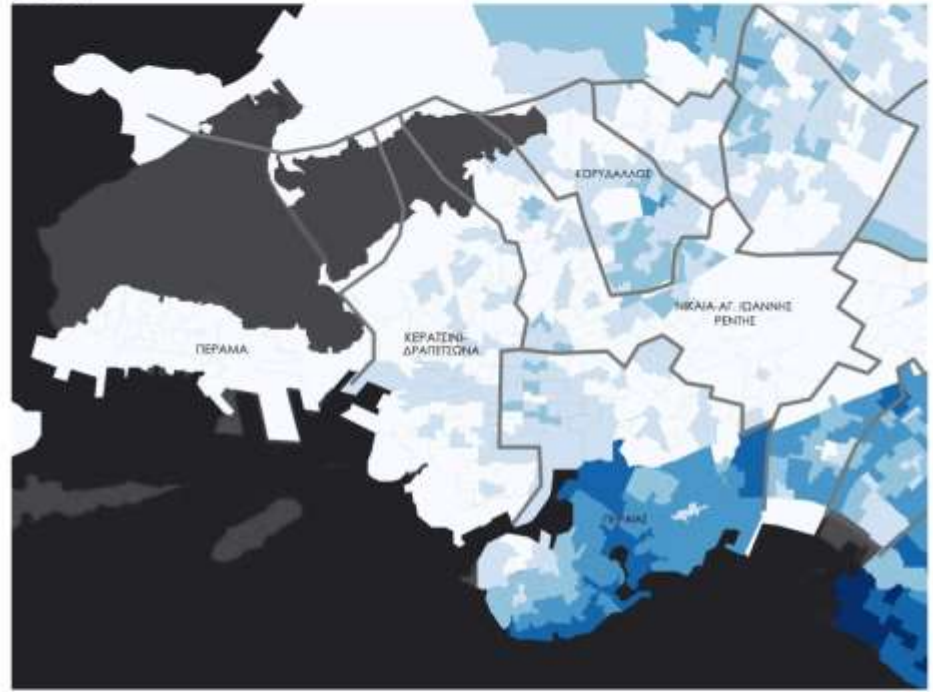
Συγκρίνοντας τους δύο χάρτες βλέπουμε πως δεν υπάρχει ιδιαίτερη μεταβολή στις τιμές, γεγονός που δείχνει ότι οι κάτοικοι εξακολουθούν να έχουν έστω τη στοιχειώδης εκπαίδευση. Αξίζει να σημειωθεί ότι στις περιοχές που βρίσκονται στους πρόποδες του όρους Αιγάλεω, παρουσιάζεται έντονη μείωση, αφού από ποσοστά 26,81 - 55,87 % που καταγράφονται το 2001, βλέπουμε ότι το 2011 τα ποσοστά για τα άτομα με απολυτήριο δημοτικού, είναι 17,90 - 20,73 %.

Συγκεκριμένα στον Κορυδαλλό, παρατηρούμε ότι στο κέντρο της πόλης, το 2011 καταγράφονται περισσότερα άτομα που διαθέτουν τη στοιχειώδης εκπαίδευση, αλλά στα ακρινά τμήματα του δήμου καταγράφεται μείωση.

# ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

## Χάρτης 10 : Χαρτογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων Μορφωτικό επίπεδο - Πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης

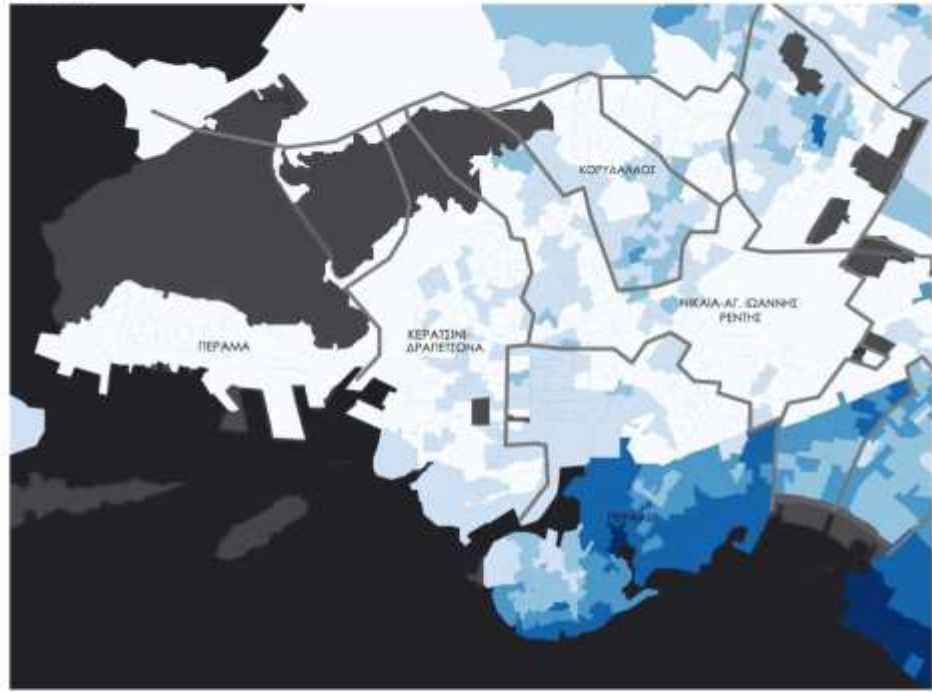
2001



Πηγή: Panorama



2011



### Συμπέρασμα

Συλλέγοντας στοιχεία από τους δύο χάρτες παρατηρούμε ότι ελάχιστοι είναι αυτοί που κατέχουν πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στον Κορυδαλλό τόσο το 2001 όσο και το 2011.

# ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ – ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

## ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

### Χάρτης 11 : Θέσεις πρασίνου στην περιφερειακή ενότητα Πειραιά

#### ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

- Το φυσικό περιβάλλον της περιοχής του Δήμου Περάματος χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα ατμοσφαιρικής και θαλάσσιας ρύπανσης λόγω ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα του Περάματος

#### ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

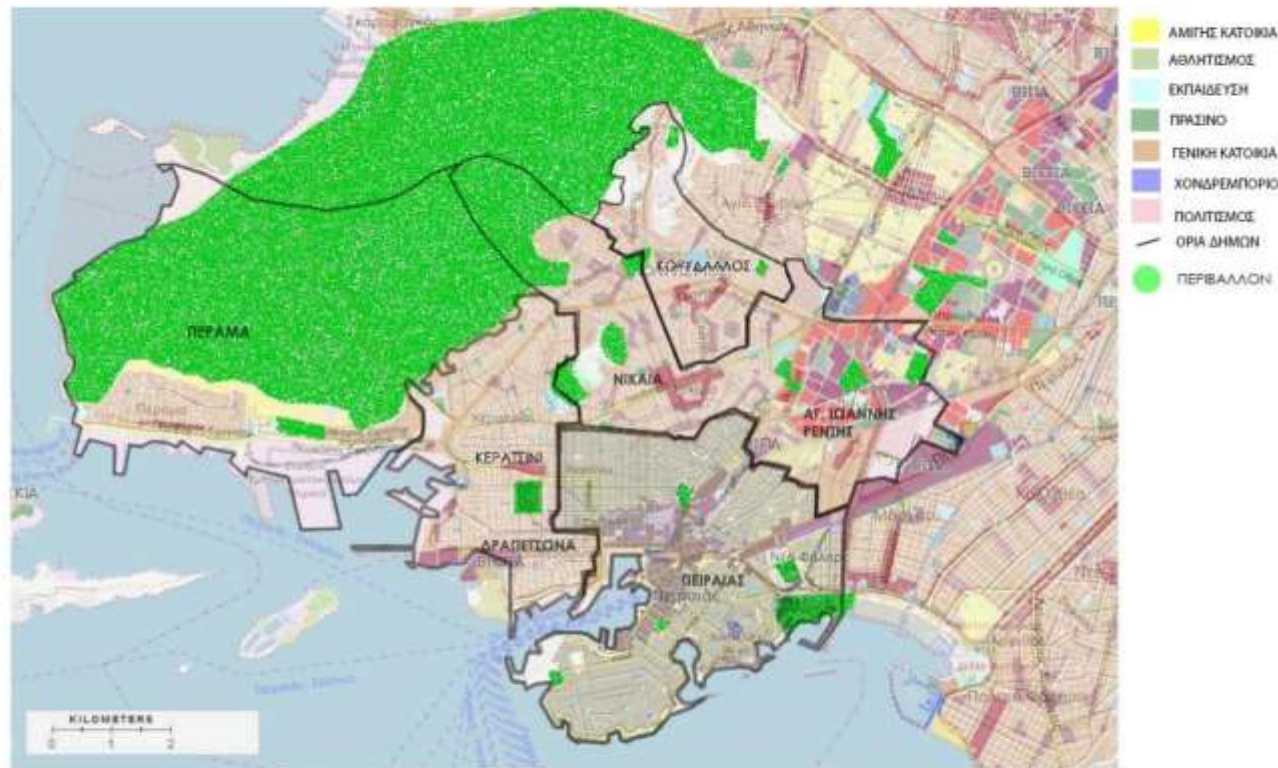
- Ανεπάρκεια χώρων πρασίνου και αναψυχής.

#### ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ - ΡΕΝΤΗ

- Ύπαρξη οχλουσών δραστηριοτήτων, κατά κύριο λόγο οι βιομηχανίες και βιοτεχνίες
- Χαμηλή κάλυψη σε πράσινο
- Πολύ μεγαλύτερες ποσότητες απορριμμάτων από τις συνήθειες για κατοικίες και εμπορικές δραστηριότητες λόγω ιδιαίτερων δραστηριοτήτων.

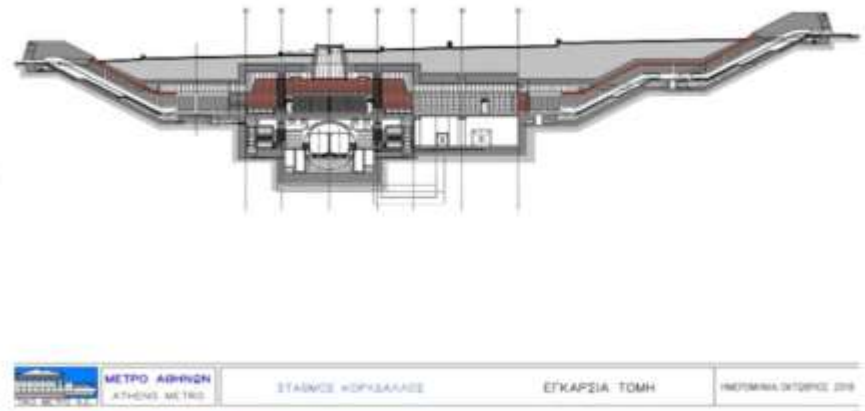
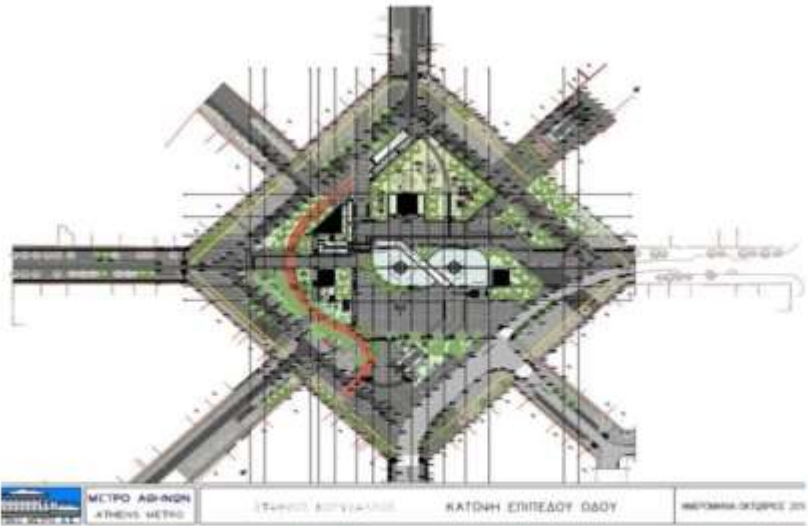
#### ΔΗΜΟΣ ΚΟΥΡΥΔΑΛΛΟΥ

- Έλλειψη χώρων πρασίνου ιδιαίτερα στον Κάτω Κορυδαλλό και ελεύθερων χώρων.
- Η έλλειψη πρασίνου σε συνδυασμό με την ρύπανση και γενικά το υποβαθμισμένο περιβάλλον, συμβάλλει αρνητικά στο μικροκλίμα.
- Ανυπαρξία παραγωγικών δομών ενέργειας και συστημάτων Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας
- Οικολογική υποβάθμιση του Όρους Αιγάλεω, που είναι αποτέλεσμα ανθρωπογενών δραστηριοτήτων



# ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟ

- Επέκταση της Γραμμής 3 του μετρό, με προσθήκη νέων σταθμών, ανάμεσα τους και ο Κορυδαλλός.
- Ο Δήμος Κορυδαλλού ανακοίνωσε ότι παράλληλα με τα έργα των σταθμών, πρόκειται να γίνει και η διαμόρφωση της πλατείας Ελευθερίας, η οποία θα αποτελεί τον Σταθμό του Κορυδαλλού.
- Σχεδιάζονται πεζοδρομήσεις πλάτους 11 μέτρων και κατασκευές δρόμων ήπιας κυκλοφορίας γύρω από την πλατεία, αύξηση του πρασίνου στην περιοχή και ένταξη του υγρού στοιχείου .
- Έχουν ολοκληρωθεί οι αναπλάσεις της πλατείας Μέμου, των οδών Ξενοφώντος και Δημητρακοπούλου.
- Υπάρχουν σχέδια για διαμόρφωση νέας παιδικής χαράς για παιδιά και βρέφη, καθώς και για σύγχρονο φωτισμό και καθιστικά.
- Θα υπογειοποιηθούν οι κολώνες της ΔΕΗ και ο εναέριος υποσταθμός, που βρίσκεται σήμερα στην προβολή του πεζόδρομου Αγ. Γεωργίου.



Πηγή : <https://www.news247.gr/koinonia/metro-stathmoi-agias-varvaras-korydalloy-kai-nikaias.6660328.html>

# ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟ

Όσον αφορά το επενδυτικό ενδιαφέρον για το Δήμο του Κορυδαλλού, παρατηρούμε ότι ο κύριος πόλος έλξης αποτελεί η περιοχή των φυλακών στην πόλη, μιας και οι κάτοικοι επιθυμούν να απομακρυνθούν από την πόλη τους. Αυτό παρουσιάζεται ξεκάθαρα και στις δύο προτάσεις, που δόθηκαν προς δημιουργία. Η πρώτη πρόταση αφορά σε όλες τις εκτάσεις των φυλακών, δηλαδή και την έκταση που βρίσκονται οι ανδρικές φυλακές, αλλά και σε αυτή που βρίσκονται οι γυναίκες. Η πρόταση αυτή δεν έχει υλοποιηθεί και δεν έχει πάρει έγκριση προς υλοποίηση. Η δεύτερη πρόταση αφορά την έκταση που καταλαμβάνουν οι φυλακές γυναικών που βρίσκονται στη Γρηγορίου Λαμπράκη, οι οποία έχει εγκριθεί και έχουν ξεκινήσει οι εργασίες.

## ΠΡΩΤΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Η πρόταση αυτή αφορά σε όλη την έκταση των φυλακών. Σχεδιάστηκε και παρουσιάστηκε στο κοινό της πόλης το 2002, ενώ το σχέδιο αυτό αποτελεί ένα πρώτο βασικό επιχειρησιακό σχέδιο-πρόταση για την αξιοποίηση του χώρου των φυλακών, οι οποίες ο Δήμος επιδιώκει να απομακρύνει από την περιοχή. Περιλαμβάνει εγκαταστάσεις αναψυχής, σούπερ μάρκετ, χώρο αθλητισμού, γυμναστήριο, σχολή χορού, υπαίθριο θέατρο και μεγάλο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. Τέλος, οι χαράξεις της πρότασης ακολουθούν τη χάραξη που ήδη υπάρχει στις φυλακές. Το γεγονός αυτό δεν βοηθά στη ένταξή της μέσα στην πόλη. Αυτό το οποίο θα ενέτασσε τις εκτάσεις αυτές στην πόλη, θα ήταν ίσως μια νέα χάραξη των δρόμων και των νέων κτιρίων, η οποία θα ήταν σε συνέχεια του οδικού δικτύου. Με τον τρόπο αυτό το νοητό όριο του τείχους των φυλακών, το οποίο θα υπήρχε μετά την κατεδάφιση αυτών, θα εξαλειφόταν και η πόλη θα γινόταν ένα σύνολο, όπως δηλαδή το θέλουν και οι κάτοικοι.



Κάτοψη του σχεδίου της πρότασης για την ανάπλαση των εκτάσεων, που καλύπτουν οι φυλακές Κορυδαλλού

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- 1) ΥΠΟΘΕΣΗ ΚΤΙΡΙΟ ΕΥΡΕΣ ΜΑΡΚΕΤ ΚΑΙ ΛΟΙΠΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΜΕ ΥΠΟΘΕΣΗ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ  
ΕΠΙΧΩΡΟ 6.800 μ<sup>2</sup>
  - 2) ΕΥΓΚΡΟΤΗΜΑ 2 ΔΙΔΡΟΦΟΡΑ ΚΤΙΡΙΑ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ  
ΕΠΙΧΩΡΟ 2.000 μ<sup>2</sup>
  - 3) ΤΕΤΡΑΔΡΟΦΟ ΚΤΙΡΙΟ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ  
ΕΠΙΧΩΡΟ 1.500 μ<sup>2</sup>
  - 4) ΠΑΡΚΑ ΚΑΘΩΣΤΙ 22 ΥΠΟΘΕΣΗ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
  - 5) ΥΠΟΘΕΣΗ ΘΕΑΤΡΟ 800 μ<sup>2</sup>
  - 6) ΔΙΔΡΟΦΟ ΚΤΙΡΙΟ ΜΕ ΠΛΟΤΟ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΚΑΦΕΤΕΡΙΑΣ  
ΕΠΙΧΩΡΟ 1.000 μ<sup>2</sup>
  - 7) ΒΟΓΣΙΟ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ 400 μ<sup>2</sup>
  - 8) ΠΑΡΚΟ ΣΑΡΑ 500 μ<sup>2</sup>
  - 9) ΔΙΔΡΟΦΟ ΚΤΙΡΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΜΕ ΥΠΟΘΕΣΗ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ  
ΕΠΙΧΩΡΟ 2.000 μ<sup>2</sup>
  - 10) ΔΙΔΡΟΦΟ ΚΤΙΡΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ  
ΕΠΙΧΩΡΟ 800 μ<sup>2</sup>
  - 11) ΥΠΟΘΕΣΗ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΜΕ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ ΧΡΗΣΗ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΚΑΙ ΜΕΛΑΝΟΧΗΜΕ
- ΚΑΜΝΟΣ ΠΡΟΣΩΜΟ
  - ΑΣΦΑΛΤΟΣ
  - ΠΛΑΚΕΣΤΡΩΣΗ ΧΩΡΟΚΑΘΑΙΡΩΣΗΣ ΧΩΡΩΝ
  - ΠΛΑΚΕΣΤΡΩΣΗ ΥΠΟΔΡΟΜΟ ΧΩΡΩΝ ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ
  - ΠΛΑΚΕΣΤΡΩΣΗ ΥΠΟΔΡΟΜΟ ΧΩΡΩΝ ΜΕΣΩ ΚΤΙΡΙΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΩΝ ΠΛΑΚΕΣΤΡΩΣΗΣ
  - ΨΕΛΑ ΑΣΦΑΛΤΟΣ
  - ΨΕΛΑ ΦΥΛΛΩΔΗ ΔΕΝΤΡΑ
  - ΚΑΛΥΨΤΗΡΙΑ ΔΕΝΤΡΩΝ



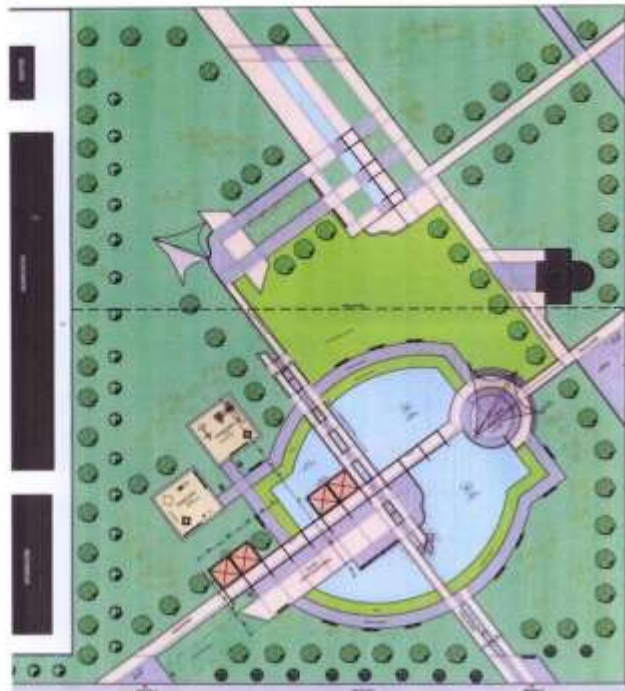
Τρισδιάστατο σχέδιο της πρότασης για την ανάπλαση των εκτάσεων, που καλύπτουν οι φυλακές Κορυδαλλού.

# ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟ

## ΔΕΥΤΕΡΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Η πρόταση αυτή αφορά την έκταση που βρίσκεται το κομμάτι των γυναικείων φυλακών, το οποίο συνδιαλέγεται με τη Γρηγορίου Λαμπράκη. Η έκταση παραχωρήθηκε στο Δήμο Κορυδαλλού και μετά από προσπάθειες ετών, το 2008 έγινε η πρώτη κίνηση προς υλοποίηση του έργου, δηλαδή μεταφέρθηκε ενεργό τμήμα των κρατούμενων στις γυναικείες φυλακές της Θήβας και κατεδαφίστηκαν 2 από τις 3 πτέρυγες των εγκαταστάσεων. Τα έργα αυτά έχουν γίνει στο εσωτερικό του ιδρύματος, ενώ αναμένεται να κατεδαφιστεί και ο εξωτερικός μαντρότοιχος επί της Γρηγορίου Λαμπράκη. Η πράξη αυτή αποτελεί ιστορική στιγμή για τους πολίτες, αφού αποτελεί το πρώτο βήμα για τα την απομάκρυνση των φυλακών από την πόλη τους.

Στην έκταση αυτή, σχεδιάζεται ένα σύγχρονο πάρκο πρασίνου και αναψυχής, συνολικής κάλυψης 10 στρεμμάτων. Το πάρκο θα έχει ως σημείο αναφοράς μια πρωτότυπη υδάτινη κατασκευή. Πάνω και γύρω από την κατασκευή θα αναπτύσσονται όλες οι επιμέρους παρεμβάσεις για περίπατο, παιχνίδι και αναψυχή. Ιδιαίτερη προσοχή έχει δοθεί στην λειτουργικότητα του πάρκου και στην εύκολη πρόσβαση σε όλα τα σημεία του, με διαδρόμους περιπάτου. Έμφαση έχει δοθεί και στο πράσινο με τη φύτευση πολύ μεγάλου αριθμού δέντρων, φυτών και θάμνων για την βιοκλιματική αναβάθμιση της περιοχής. Οι χαράξεις του πάρκου στην περίπτωση αυτή έρχονται σε συνέχεια με αυτές του οδικού δικτύου, κι έτσι φαίνεται εδώ, πως έχει γίνει περισσότερη προσπάθεια ένταξης του πάρκου στον αστικό ιστό. Επενδυτικός φορέας του έργου αποτελεί ο Δήμος Κορυδαλλού, με τη χρηματοδότηση της Περιφέρειας Αττικής που έχει προϋπολογισμό 4.590.000 ευρώ.



Τοπογραφικό της πρότασης για ανάπτυξη της έκτασης των 10 στρεμμάτων των γυναικείων φυλακών, που παραχωρήθηκε στο Δήμο.



Πηγή: <https://www.athensvoice.gr>



Τοπογραφικό της πρότασης για ανάπτυξη της έκτασης των 10 στρεμμάτων των γυναικείων φυλακών, που παραχωρήθηκε στο Δήμο.

# ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

- Βλέπουμε στους χάρτες από το Ραπορταζο ότι ο Άνω Κορυδαλλός έχει χαμηλότερο μορφωτικό επίπεδο όμως ταυτόχρονα έχει χαμηλότερα ποσοστά ανεργίας. Έτσι συμπεραίνουμε ότι στον Κάτω Κορυδαλλό τα άτομα με πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, αντιμετωπίζουν μεγαλύτερη ανεργία.
- Παρατηρούμε επίσης ότι η λεωφόρος Λαμπράκη διχοτομεί τον Κορυδαλλό σε δυο ανομοιογενείς περιοχές τόσο σε μέγεθος, όσο και σε κάλυψη γης.
- Ο Κορυδαλλός χαρακτηρίζεται ως μια περιοχή με έντονα ασύμβατα χωρικά στοιχεία, αφού οι φυλακές είναι τοποθετημένες σε κεντρικό τμήμα του δήμου, και δεσμεύουν μια μεγάλη έκταση της περιοχής. Συγχρόνως, εκατέρωθεν του συγκροτήματος των φυλακών τοποθετείται αμιγής και γενική κατοικία, γεγονός που αρχικά κατέστησε την ομαλή συνύπαρξη των χρήσεων αυτών, σχετικά δύσκολη. Σήμερα όμως θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι φυλακές πλέον δεν αποτελούν εμπόδιο για τους ίδιους τους κατοίκους, αλλά παραμένει ένα στοιχείο που αμαυρώνει την εικόνα του δήμου στον έξω κόσμο αφού καθημερινά σημειώνονται ακραία περιστατικά εντός των φυλακών Κορυδαλλού.
- Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι στον Κάτω Κορυδαλλό γίνονται όλα τα έργα ανάπτυξης σε πλατείες και δρόμους, αλλά και η κατασκευή της καινούριας στάσης μετρό της γραμμής 3. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι αυτό αποτελεί μια ορθή απόφαση στον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό του δήμου, αφού ο Κάτω Κορυδαλλός είναι η περιοχή που εμφανίζει περισσότερα στοιχεία υπερτοπικότητας λόγω της χρήσης του εμπορίου και της αναψυχής που διαθέτει η περιοχή. Έτσι, με τη νέα στάση του μετρό θα είναι πιο εύκολη η πρόσβαση στα κέντρα αναψυχής του Κορυδαλλού, και από άτομα που διαμένουν σε άλλους δήμους, κι όχι μόνο από του ίδιους τους κατοίκους του δήμου Κορυδαλλού.

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

### Κατευθύνσεις

- Βελτίωση ποιότητας ζωής κατοίκων Κορυδαλλού
- Μείωση των κοινωνικοοικονομικών ανισοτήτων μέσα στα όρια του Κορυδαλλού
  - Μετακίνηση του συγκροτήματος των φυλακών από το κέντρο του Κορυδαλλού και αξιοποίηση της έκτασης αυτής προς όφελος των κατοίκων.
  - Καλύτερη συσχέτιση και ταξινόμηση δραστηριοτήτων
  - Οργάνωση Πολεοδομικού ιστού και διαχωρισμός των χρήσεων γης
  - Αύξηση θεσμοθετημένων χώρων κοινωνικής υποδομής ( κοινωνικού εξοπλισμού και ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου )
  - Οργάνωση της βιομηχανίας και βιοτεχνίας εκτός του αστικού ιστού
  - Βελτίωση της προσβασιμότητας προς τον Κορυδαλλό, και της διακίνησης στο εσωτερικό του.

# ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## Ιστοσελίδες

- <https://el.wikipedia.org/>
- <http://www.korydallos.gr/>
- <http://www.in2greece.com/english/opinions/2009/03/korydallos.html>

## Χαρτογραφικό υλικό

- Χαρτογραφικό - Εποπτικό Υλικό ( Επιμέλεια Ε. Τσίγκας)
  - Μέσος όρος ορόφων ανα πολύγωνο χρήσης γης (ΜΑΜ 1996)
  - Ψηφιακό Τοπογραφικό Υπόβαθρο Ν. Αττικής και Π.Ε. Πειραιά
- <https://land.copernicus.eu/local/urban-atlas/urban-atlas-2012/view>
- <http://msa.ypeka.gr/>
- [https://www.ametro.gr/?page\\_id=88](https://www.ametro.gr/?page_id=88)
- Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 2001-2011

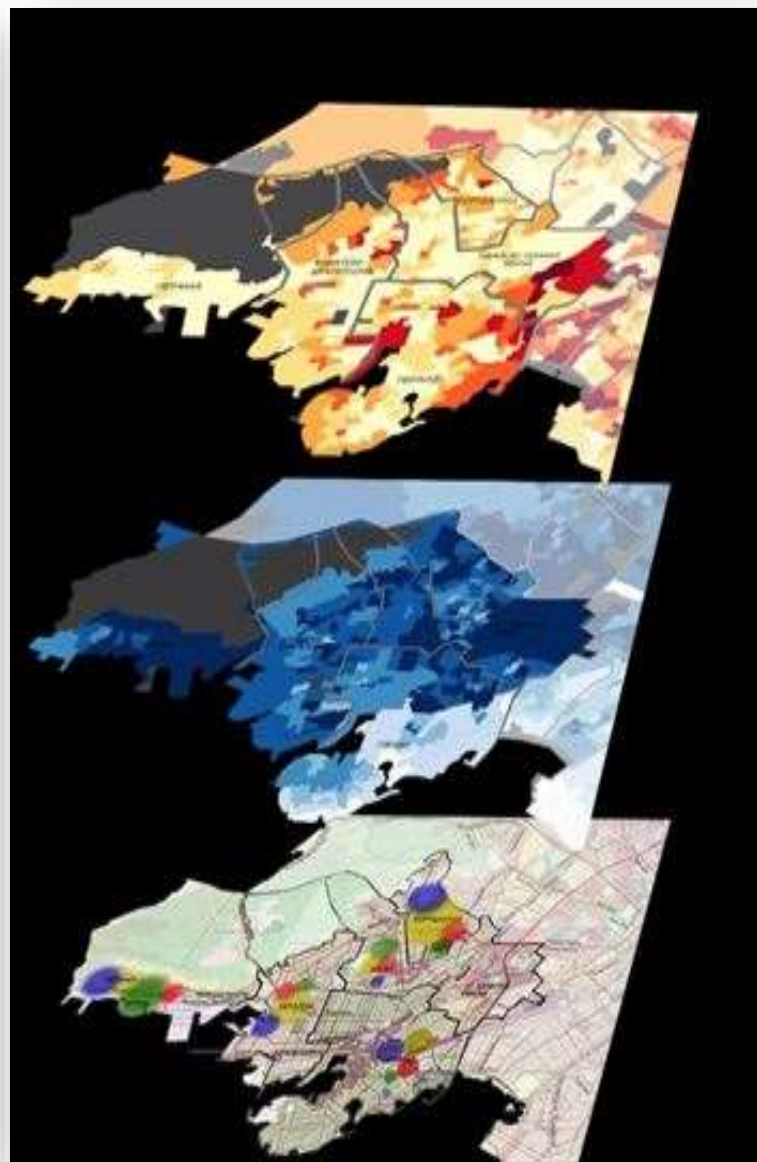
## Θεσμικό Πλαίσιο

- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015-2019 - Δήμος Νίκαιας κ' Αγ. Ι. Ρέντη
- ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ – ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ - Στρατηγικό Σχέδιο 2015-2019
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Κορυδαλλού 2013-2014 ( ΕΝΟΤΗΤΑ Ι, ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΙ - Α, ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΙ - Β)
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2015-2019 - Δήμος Πειραιά

## Άρθρα

- <https://www.ypodomes.com/index.php/statheri-troxia/metro/athinas/item/48800-mylopoulos-to-2019-to-metro-mexri-nikaia-kai-to-tram-ston-peiraia>
- <http://bigbusiness.gr/index.php/ependyseis/erga/4574-ton-ioynio-tou-2019-tha-leitourgisoun-oi-stathmoi-agia-varvara-korydallos-nikaia>
- <http://newpost.gr/ellada/650622/limani-peiraia-aerodromio-se-55-lepta-apo-to-2021-aytoi-einai-oi-neoi-stathmoi-toy-metro>
- <http://dikaiosinisimera.gr>
- <http://koinoniki.gr/2014/08/entiposiaki-i-platia-memou-meta-tin-oloklirosi-tou-ergou-anaplasis/>
- [https://www.athensvoice.gr/greece/499639\\_ydatinos-kosmos-pos-tha-ginei-parko-stis-proin-gynaikeies-fylakes-toy-korydalloy](https://www.athensvoice.gr/greece/499639_ydatinos-kosmos-pos-tha-ginei-parko-stis-proin-gynaikeies-fylakes-toy-korydalloy)





Πολεοδομία & Χωρικός Σχεδιασμός 3 \_ Φροντιστήριο : Θεοδωρά, Γ., Τσίγκας, Ε., Χαραλαμπίδου, Β. \_ 2018-2019  
Ιωάννου Α. \_ Κυριακίδου Β. \_ Κωνσταντίνου Μ.

2018 - 2019

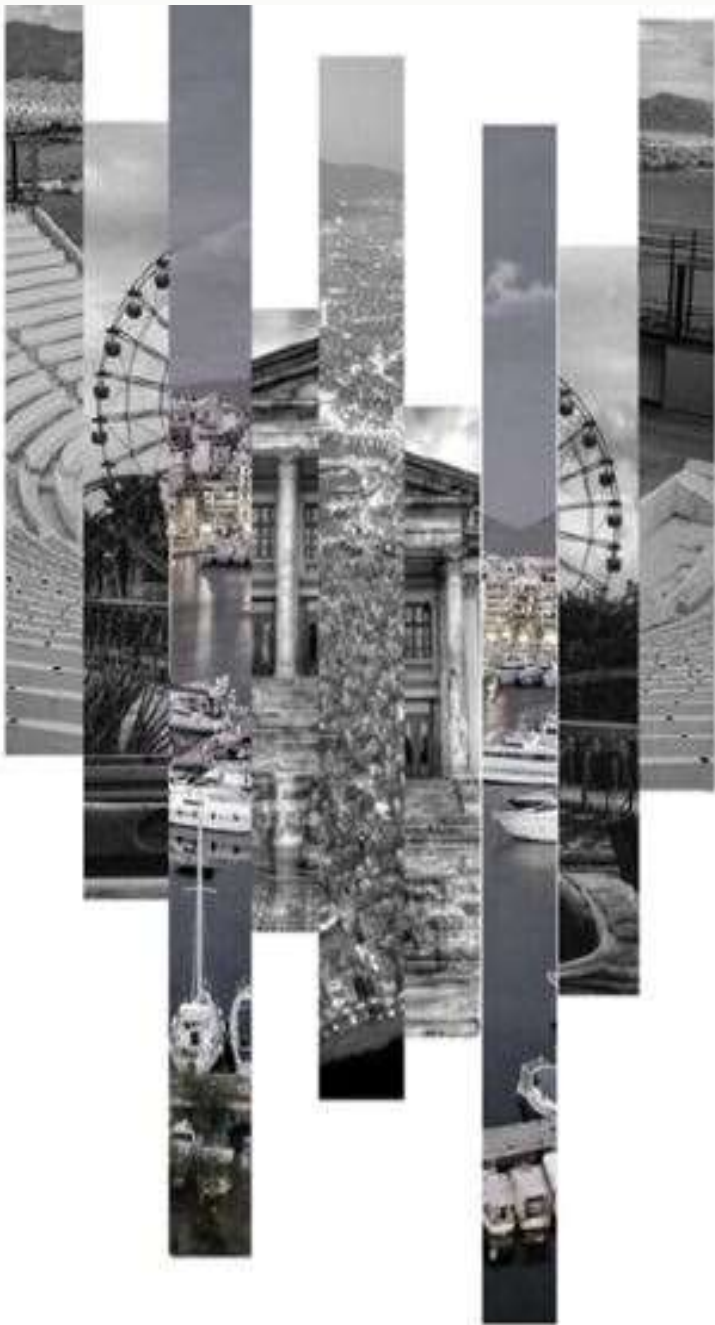
Υ. Theodora, Ε. Tsigkas, V. Charalampidou

Λαζαρίδη Ε. \_ Λάμπρου Μ. \_ Niculas Α.

Ανάπτυξη και εναλλακτικές μορφές  
τουρισμού στην Περιφέρεια Πειραιά

12

---



© Yiota Theodora



ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΟΡΚΟΣ ΤΕΡΜΑΤΟΣ 2  
ΑΝΑΠΤΥΧΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ  
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΡΑΙΑ  
ΑΔΑΡΗΣ ΕΛΕΝΗ | ΚΑΜΠΟΥ ΜΑΡΙΑ | ΝΕΕΛΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ  
ΚΑΙ ΤΟΙΣ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙΣ

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΟΡΚΟΣ ΤΕΡΜΑΤΟΣ 2  
ΑΝΑΠΤΥΧΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ  
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΡΑΙΑ  
ΑΔΑΡΗΣ ΕΛΕΝΗ | ΚΑΜΠΟΥ ΜΑΡΙΑ | ΝΕΕΛΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ  
ΚΑΙ ΤΟΙΣ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙΣ



---

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ 3

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ  
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

---

ΛΑΖΑΡΙΔΗ ΕΛΕΝΗ | ΛΑΜΠΡΟΥ ΜΑΡΙΑ | NICULAS ANDREI



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

**1**

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- 1.1 ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΑΣ /3
- 1.2 ΜΕΘΟΔΟΓΙΑ- ΣΤΟΧΟΣ /4
- 1.3 ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΔΟ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ /5
- 1.4 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ /6

**2**

### ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ

- 2.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ /9
- 2.2 S.W.O.T. ANALYSIS /11
- 2.3 ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ /13

**3**

### ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ- ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

- 3.1 ΓΕΝΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ /17
- 3.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ - ΠΕΡΙΟΧΗ 1 /19
- 3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ - ΠΕΡΙΟΧΗ 2 /20
- 3.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ - ΠΕΡΙΟΧΗ 3 /21
- 3.5 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ - ΠΕΡΙΟΧΗ 4 /23
- 3.6 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ - ΠΕΡΙΟΧΗ 5 /25

ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑ /27

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ /28

An aerial night photograph of a city, likely Athens, Greece, showing a dense urban area with a prominent harbor and a large body of water. The city lights are visible, and the background shows a hazy landscape with mountains. A large white square with the number '1' is overlaid on the left side of the image.

1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1

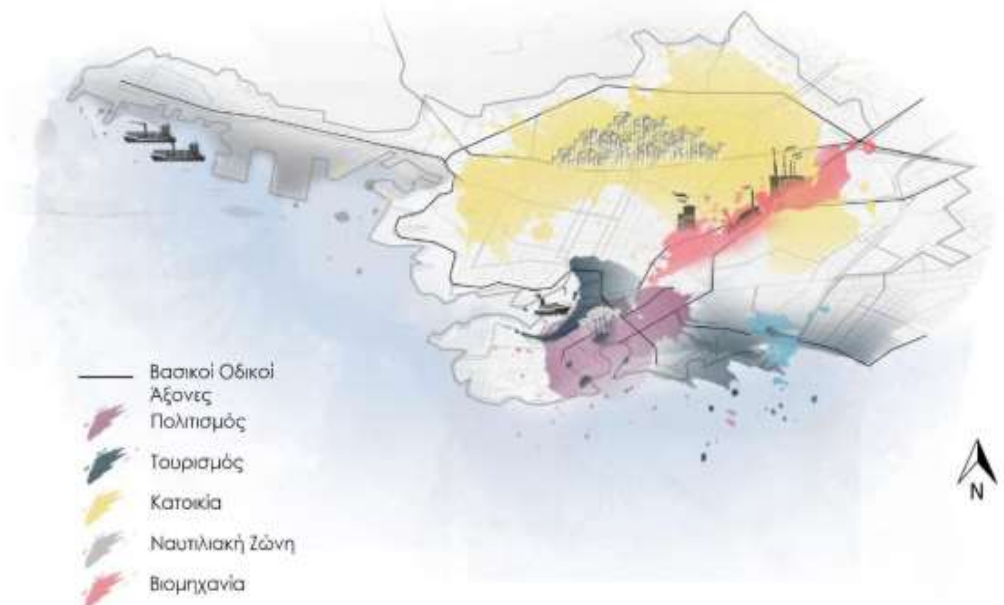
## ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΑΣ

Η εργασία αυτή πραγματεύεται την ανάπτυξη του τουρισμού στον Πειραιά και την πολυδιάσταση ανάπτυξη της περιοχής. Πριν αποφασίσουμε για το θέμα της έρευνας μας θέσαμε κάποια βασικά ερωτήματα για τη περιοχή και στο τέλος καταλήξαμε στο βασικό μας στόχο, ο οποίος είναι η ανάπτυξη του τουρισμού στην Περιφέρεια του Πειραιά. Αρχικά μελετήσαμε την υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής και σε συνδιασμό με τη S.W.O.T. (strengths, weaknesses, opportunities, threats) Analysis καταλήξαμε σε κάποια συμπεράσματα. Αυτά τα συμπεράσματα μας οδήγησαν σε κάποιες εναλλακτικές σκέψεις για διάφορες περιοχές στην Περιφέρεια του Πειραιά στις οποίες πιστεύουμε ότι υπάρχουν δυνατότητες για την πολυδιάσταση ανάπτυξη της περιοχής με βασικό άξονα τον τουρισμό. Πρέπει να σημειωθεί ότι μελετήσαμε τις ήδη υπάρχουσες προτάσεις που υπάρχουν στο πεδίο του τουρισμού για τη συγκεκριμένη Περιφέρεια, ώστε να μπορέσουμε να κατανοήσουμε καλύτερα τις ανάγκες της. Τέλος χρειάστηκε να κάνουμε μία αξιολόγηση της έρευνας μας αλλά και των εναλλακτικών μας σκέψεων

### ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

Λιμάνι-Πέρασμα-Εναλλακτικές  
Μορφές  
Τουρισμού-Τουρίστες-Πολυδιάστατη  
Ανάπτυξη-Δίκτυο

### ΑΝΤΙΛΗΠΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ



1.2

# ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ - ΣΤΟΧΟΣ

## Στόχος

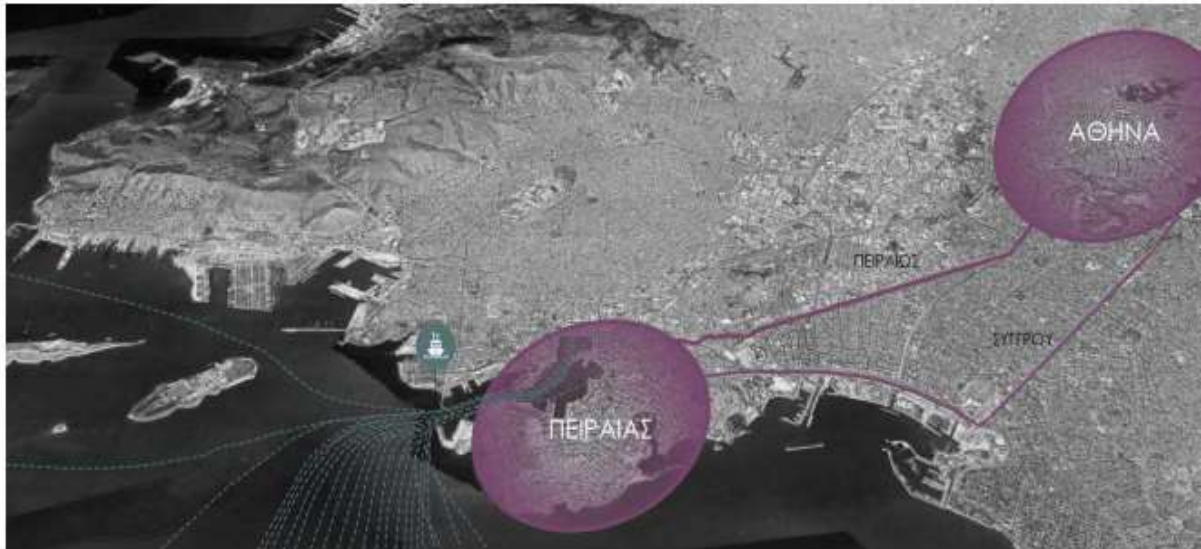
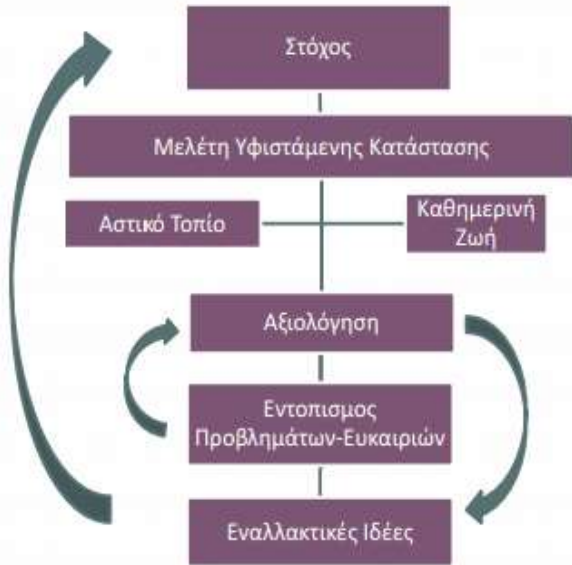
Στόχος είναι να γίνει ο Πειραιάς κέντρο διαμονής και σημείο ενδιαφέροντος για τους τουρίστες και όχι μόνο πέρασμα για το λιμάνι. Όλα αυτά φυσικά θα συμβάλουν στην ανάπτυξη της περιοχής στον κοινωνικό, πολιτιστικό και οικονομικό τομέα και την ανάπτυξη εναλλακτικών τύπων τουρισμού στο περιφερειακό τμήμα του Πειραιά και σύνδεση τους με ένα δίκτυο.

## Ερωτήματα

- Πως είναι ο τουρισμός στο Πειραιά σήμερα?!
- Ποιές μορφές τουρισμού μπορούν να αναπτυχθούν?!
- Πως θα συμβάλει ο τουρισμός στην οικονομία της περιοχής και της ζωής των κατοίκων?!



## Μεθοδολογία





1.3

# ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΔΟ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ

Γίνεται το μεγαλύτερο Λιμάνι της Ελλάδας



1895

Κατασκευή Γραμμών Τραίνου Σύνδεση με την Αθήνα



1909

Κατασκευή του πρώτου ναυτικού επιβατικού σταθμού στον Πειραιά



1959

Ολοκλήρωση έργων ολυμπιακών αγώνων



2004

Εναρξη επέλτασης γραμμών Τραμ



2014

Past

1904



Κατασκευή Γραμμών Τραμ Σύνδεση με την Αθήνα

1930



Ανάπλαση Λιμένα

1984



Ανάπλαση Χώρου επιβατών του Λιμένα

2013



Εναρξη Επέκτασης των γραμμών του μετρό

Present



1.4

# ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ



## Φωτογραφία Μακάτας

Στην μακέτα απεικονίζονται οι διαδρομές που γίνονται από το λιμάνι του Πειραιά προς τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου.

ΠΗΓΗ: ΑΡΧΕΙΟ ΕΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

Το λιμάνι του Πειραιά έγινε, πέρυσι, το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι στην Μεσόγειο και το έβδομο στην Ευρώπη, καταγράφοντας εντυπωσιακή ανάπτυξη της τάξης του 200% σε σύγκριση με τα μεγέθη του, την προηγούμενη δεκαετία. Φέτος βρίσκεται στην 37η θέση της λίστας με τα 100 μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου της Lloyd's List.

Είναι το μεγαλύτερο σημείο εισόδου στην Ευρώπη από την Ανατολή αναμένεται να βρεθεί στην πρώτη θέση της Μεσογείου στις αρχές του επόμενου έτους, όταν θα ολοκληρωθούν οι εργασίες στον προβλήτα III. Τότε η συνολική χωρητικότητα και των τριών προβλητών του ΟΛΠ θα φθάσει τα 7,2 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια ετησίως. Χωρητικότητα η οποία εφόσον καλυφθεί θα ξεπεράσει κατά πολύ το λιμάνι της Βαλένθια που είναι σήμερα το νούμερο ένα της Μεσογείου καθώς μέσω αυτού διακινούνται 4.832.000 κοντέινερ ετησίως.

Το επιχειρηματικό μοντέλο του λιμανιού του Πειραιά βασίζεται στις ακόλουθες κύριες δραστηριότητες:

- Πύλη εμπορευματοκιβωτίων
- Επιβατικό Λιμάνι
- Κρουαζιέρες
- Πύλη αυτοκινήτων
- Άλλες υπηρεσίες

## ΔΙΑΣΤΑΥΡΟΥΜΕΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ



Το λιμάνι του Πειραιά δεν είναι μόνο το μεγαλύτερο ελληνικό λιμάνι και ένα από τα μεγαλύτερα στη Μεσόγειο Θάλασσα, αλλά είναι επίσης ένα Σταυροδρόμι Ανατολής - Δύσης. Στον διπλανό χάρτη, παρουσιάζονται οι εμπορικές ροές μέσω του λιμενικού και οδικού δικτύου από το λιμάνι του Πειραιά και οι βασικοί γεωγραφικοί του ρόλοι:

- Πύλη προς την Ασία / Ρωσία μέσω της Μαύρης Θάλασσας
- Κεντρικό κόμβο πρόσβασης στην Ανατολική Ευρώπη και
- Στρατηγική εγγύτητα προς τη Βόρεια Αφρική και της Μέσης Ανατολής

## ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Σύμφωνα με τον Πρόεδρο του Π.Π.Α, ο λιμένας του Πειραιά, κ. Γ. Ανεμεριτών, είναι ένας κινητήρας ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, που φαίνεται από τα οικονομικά στοιχεία.





ΠΗΓΗ: ekirkas.gr

ΠΗΓΗ: Google Earth



ΠΗΓΗ: Google Images

An aerial night photograph of a city, likely Athens, Greece, showing a dense urban area with a prominent harbor and a large body of water. The city lights are visible, and the background shows distant mountains under a clear sky. A large, semi-transparent dark rectangle is overlaid on the center of the image, containing the number '2' in a white square and the Greek text 'ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ' below it.

2

ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ

2.1

ΧΑΡΤΗΣ Χ1 : ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΧΑΡΤΗΣ Χ1.3

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

- Ψυχαγωγικός Τουρισμός
  - Παλτισμικός Τουρισμός
  - Σημεία Πολιτισμού
  - Σημεία Ενδιαφέροντος
  - Πρόσβαση στα σημεία ενδιαφέροντος  
Τραλευ 20: Δραπετσώνα-Καστέλλα-Ν. Φάληρο  
Λεωφορείο 904: ΠΛ. Καραϊσκάκη-Στ. Πειραιά-Φρεαττύδα
  - Ⓜ Ξενοδοχεία
  - Ⓜ Διαμερίσματα
- ΠΗΓΕΣ : MOOVIT , BOOKING

ΧΑΡΤΗΣ Χ1.2

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

- Γραμμές Λεωφορείων
- Γραμμή ΗΣΑΠ
- Γραμμή Τραμ
- Μελλοντική Γραμμή Μετρό
- Ⓜ Ξενοδοχεία
- Ⓜ Διαμερίσματα

ΧΑΡΤΗΣ Χ1.1

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

- |   |   |
|---|---|
| <span style="color: red;">—</span> Εθνική οδός - Αυτοκινητόδρομος   | <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Αεροδρόμιο   |
| <span style="color: orange;">—</span> Κύριες Αστικές Αρτηρίες   | <span style="background-color: purple; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Χώροι εξορμήσεις ορικών                  |
| <span style="color: black;">—</span> Αστικές Αρτηρίες   | <span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Χώροι οικοδόμησης                        |
| <span style="border: 1px dashed black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Καλλιραπικοί ΟΤΑ  | <span style="background-color: green; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Περιοχές αστικού πρασίνου                 |
| <span style="background-color: orange; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Συνεχής αστικός ιστός          | <span style="background-color: lightblue; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Εγκαταστάσεις αθλητισμού και αναψυχής |
| <span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Ασυνεχής αστικός ιστός         | <span style="background-color: lightgreen; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Γεωργικές Περιοχές                   |
| <span style="background-color: red; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες  | <span style="background-color: darkgreen; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Δάση και ημιφυσικές περιοχές          |
| <span style="background-color: orange; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα | <span style="background-color: lightblue; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Υγράτοποι                             |
| <span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Ζώνες λιμένων                  | <span style="background-color: lightblue; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Υδάτινες Επιφάνειες                   |

ΠΗΓΗ: ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ CORINE 2012



2.1

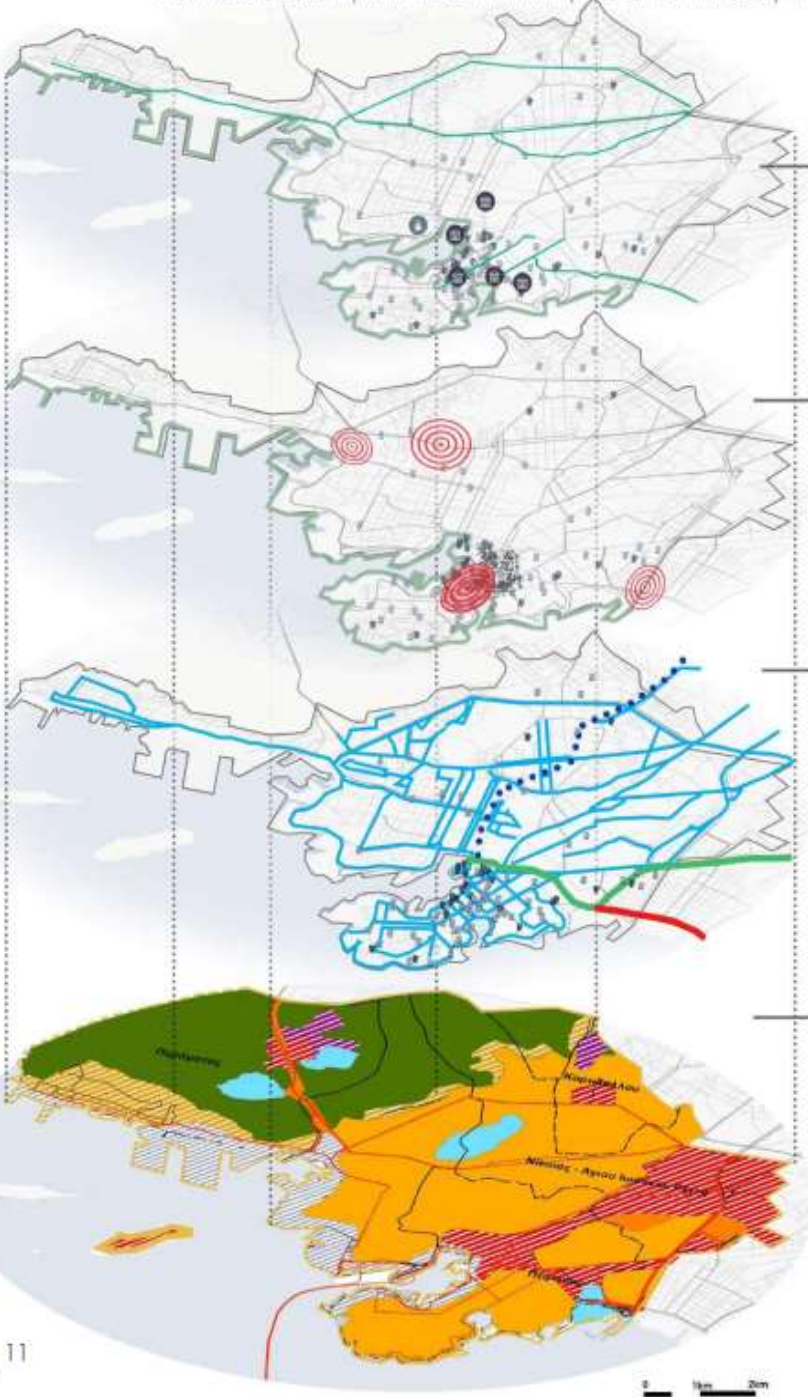
ΧΑΡΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

ΓΙΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΒΛ.: ΧΑΡΤΗ ΧΙ



2.2

**ΧΑΡΤΗΣ Χ2.2 : S.W.O.T. ANALYSIS**  
Strengths Weaknesses Opportunities Threats  
ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΙ



Τα προβλήματα και τα πλεονεκτήματα του Πειραιά ταυτίζονται και βρίσκονται στο κέντρο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας αρνητικής εικόνας για την περιοχή και αιτιολογεί την αντιμετώπιση της περιοχής ως απλό πέρασμα από και προς την Αθήνα.

Υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες να μετατραπεί ο Πειραιάς σε ένα τόπο διαμονής. Οι υποδομές που υπάρχουν είναι παραμελημένες η δεν αναδεικνύονται σωστά. Η κατάλληλη εκμετάλλευση μπορεί να αποτελέσει αναπτυξιακό παράγοντα. Ένα αρνητικό στοιχείο αποτελεί το ενδιαφέρον μόνο ως προς το κέντρο του Πειραιά από τη στιγμή που έχει δυνατότητες σε όλη την περιφέρειά του.



## S.W.O.T. ANALYSIS

	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΚΙΝΔΥΝΟΙ
ΦΥΣΗ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εκτεταμένο θαλάσσιο μέτωπο και ενδιαφέρουσα τοπογραφία</li> <li>Πλατικές-Αρχαιολογικοί Χώροι</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ελλιπή πλατιών, ελευθέρων χώρων, χώροι πρασίνας</li> <li>Ελλιπή εκμετάλλευση του παράκτιου μετώπου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ύψωση ελευθέρων χώρων, πλατειών</li> <li>Διεύρυνση παράκτιου μετώπου(πιο φιλικό στους διερχομένους)</li> <li>Συνδυασμός με πολιτιστικές δραστηριότητες κ.α.</li> <li>Δημιουργία ελεγκτικής ενόχου του Παισιά στους τουρίστες</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Κόστος συντήρησης</li> <li>Πιθανοί βανδαλισμοί</li> </ul>
Γεωγραφική θέση	<ul style="list-style-type: none"> <li>Επιφαντικό λιμάνι της Ελλάδας</li> <li>Συνδεση μέσω Παισιώς και Συγγρού με άλλες περιοχές</li> <li>Εκτεταμένο θαλάσσιο μέτωπο και ενδιαφέρουσα τοπογραφία</li> <li>Προσβασιμότητα(ευκολη μετακίνηση απο και προς το Παισιά)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Συνδεση του με ανταγωνιστικές περιοχές σημαντικού χαρακτήρα(π.χ. Αθήνα)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Συνεργασία με γειτονικές περιοχές</li> <li>Ανάδειξη του μέσω παρεμβάσεων σε ανερχόμενο ευρωπαϊκό εμπόρευματικό λιμάνι</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αδυναμία ανταγωνισμού γειτονικών περιοχών</li> </ul>
Πολιτισμός	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πολιτιστικές εκδηλώσεις</li> <li>Θεατρα,μουσεία, Αρχαιολογικοί χώροι</li> <li>Προσβασιμότητα(ευκολη μετακίνηση απο και προς το Παισιά)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εγκατάλειψη πολιτιστικών υποδομών</li> <li>Δεν αναδύονται η πολιτιστική ταυτότητα του Παισιά</li> <li>Ανεπάρκεια θεσμικά πολιοδομικός σχεδιασμός</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εκμετάλλευση όλων των πολιτιστικών υποδομών</li> <li>Συνδεση τους με ένα δίκτυο, συνδίασιμένο με άλλα στοιχεία(όπως φύση)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αξιοποίηση σημαντικών (αναξιοποίητων/ αξιοποιήσιμων) πολιτιστικών και τουριστικών πόρων (παράδοσιακά κτήρια, ιστορία, ταυτότητα, αρχαία...)</li> <li>Υπαρξη νέου θεσμικού πλαισίου πολεοδομικού σχεδιασμού που μπορεί να αξιοποιηθεί</li> <li>Δυνατότητα διασύνδεσης με αναδυόμενους μητροπολιτικούς (δίκτυα σταύρος νιάρχος)</li> <li>Υπαρξη νέου θεσμικού πλαισίου πολεοδομικού σχεδιασμού</li> </ul>
Οικονομία	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αύξηση της οικονομίας μέσω του τουρισμού</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ελλιπή αξιοποίηση των πόρων που μπορεί να προσφέρει ο τουρισμός</li> <li>Λάθος προβολή της κρουαζιέρας</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ανάδειξη του Παισιά μέσω παρεμβάσεων σε ανερχόμενο ευρωπαϊκό εμπόρευματικό λιμάνι</li> <li>Επιφαντική βιομηχανική βάση στον ευρύτερο χώρο του δήμου</li> <li>Ισχυρές δραστηριότητες χονδρεμπορίου, μεταφορών (πέραν των ναυτικών) [logistics] στον ευρύτερο χώρο του δήμου</li> <li>Πολύ ισχυρές χερσαίες υπερτοπικές συγκοινωνιακές υποδομές (οδικές, μετρό και τραμ υπό κατασκευή)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αξιοποίηση σημαντικών και υπό βελτίωση υποδομών κρουαζιέρας</li> <li>Δυνατότητα αξιοποίησης εξωτερικών οικονομικών προσελασιμότητας</li> <li>Ανάδειξη του δυναμικά πολύ ισχυρού brand name του Παισιά (city marketing πολλαπλής στόχευσης)</li> <li>Προαίρεση αξιοποίησης (πολλαπλή: αναπτυξιακή, πολεοδομική) σχέση με τη θάλασσα και παράκτιου μετώπου</li> <li>Δυνατότητα διασύνδεσης με αναδυόμενους μητροπολιτικούς πολιτιστικούς άξονες (Συγγρού, Παισιώς)</li> </ul>
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Μεγαλύτερο λιμάνι Ελλάδας</li> <li>Κρουαζιέρα</li> <li>Προσβασιμότητα(ευκολη μετακίνηση απο και προς το Παισιά)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Μεγάλο έλλειμμα τουριστικών υποδομών (ξενοδοχεία, ιδίως πολλών αστέρων, ειδικές τουριστικές υποδομές πέραν της κρουαζιέρας)</li> <li>Αδυναμία προσέλκυσης διερχομένων (χρήστες λιμανιού)</li> <li>Ανεπαρκής ανάπτυξη κρουαζιέρας (όχι home port, μη ικανοποιητικά και μη αυξανόμενα μεγέθη)</li> <li>Ο μητροπολιτικός ρόλος του Παισιά υποβιβάζεται της ιστορίας, των δυνατοτήτων του και των αναγκών</li> <li>Μεγάλο έλλειμμα ξενοδοχείων, ιδίως πολλών αστέρων, ειδικές τουριστικές υποδομές πέραν της κρουαζιέρας</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ανάπτυξη του Τουρισμού συνδίαστικά με άλλα στοιχεία όπως πολιτισμός, φύση, γεωγραφική θέση</li> <li>Χρήση εγκαταλελειμμένων κτιρίων για προβολή του Παισιά στους τουρίστες</li> <li>Ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού</li> <li>Ανάπτυξη κρουαζιέρας</li> <li>Ανάδειξη του δυναμικά πολύ ισχυρού brand name του Παισιά (city marketing πολλαπλής στόχευσης)</li> <li>Αξιοποίηση σημαντικών (αναξιοποίητων/ αξιοποιήσιμων) πολιτιστικών και τουριστικών πόρων (παράδοσιακά κτήρια, ιστορία, ταυτότητα, αρχαία...)</li> <li>Αξιοποίηση σημαντικών και υπό βελτίωση υποδομών κρουαζιέρας</li> <li>Δυνατότητα διασύνδεσης με αναδυόμενους μητροπολιτικούς πολιτιστικούς άξονες (Συγγρού, Παισιώς)</li> <li>Επιφαντικά περιβάλλοντα αξιοποίησης επενδυτικών προτεραιοτήτων νέου ΕΠΠΑ (Εδαφική συνοχή και άλλες δράσεις)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ανάπτυξη του τουρισμού και απάλυψη της ταυτότητας του Παισιά</li> <li>Κίνδυνοι από την κλιματική αλλαγή, ΚΡΙΣΙΜΟ-ΑΜΕΙΟ ΘΕΜΑ: άνοδος στάθμης θάλασσας και συνέπειες για λιμενικές υποδομές και παράκτιες χρήσεις</li> </ul>
ΥΠΟΜΗΝΗΜΑ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αρχαίο Σπουδαίωτο -Πολεοδομια 1</li> <li>ΣΟΑΠ Παισιά, <a href="https://www.sopt.gov.gr/files/attachments/article/22393/%CE%91%CF%80%CE%8F%CF%86.%2071%20%CE%93%CE%9D%CE%A9%CE%93%CE%9F%CE%94%CE%9F%CE%A4%CE%97%CE%A3%CE%97%20%CE%A3%CE%9F%CE%9C%CE%9D%CE%A5%20%CE%A4%CE%95%CE%91%CE%91%CE%99%CE%91.pdf">https://www.sopt.gov.gr/files/attachments/article/22393/%CE%91%CF%80%CE%8F%CF%86.%2071%20%CE%93%CE%9D%CE%A9%CE%93%CE%9F%CE%94%CE%9F%CE%A4%CE%97%CE%A3%CE%97%20%CE%A3%CE%9F%CE%9C%CE%9D%CE%A5%20%CE%A4%CE%95%CE%91%CE%91%CE%99%CE%91.pdf</a></li> </ul>			



## 2.3 ΧΑΡΤΗΣ Χ3 : ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

**ΧΑΡΤΗΣ Χ3.4**  
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

- Περαική Χερσόνησος
- Κέντρο / Κατέλα
- Νεο Φάληρο - Μυρτιάμισσας
- Καμίνια / Παλιά Κοκκινιά
- Ταμπουρία
- 1η Αστική Λειτουργική Ενότητα
- 2η Αστική Λειτουργική Ενότητα

ΠΗΓΗ : ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

**ΧΑΡΤΗΣ Χ3.3**  
ΣΟΛΠ ΠΕΙΡΑΙΑ

- Ε.Σ.Α. 1 Λιμνοθάλασσα και πόλης
- Ε.Σ.Α. 2 Ζώνη Αγίου Μονυσίου-Καμινίων και γραμμικών οδών
- Ε.Σ.Α. 3 Καρβόλας-Μανάτικα-Οδηγητριά
- Ε.Σ.Α. 4 Ζώνη Νέου Φαλήρου
- Ε.Σ.Α. 5 Ειδική Ζώνη Ανάπτυξης 5: Ζώνη
- Ε.Σ.Α. 6 Μικρολίμανο

ΠΗΓΗ : ΣΟΛΠ ΠΕΡΑΙΑ

**ΧΑΡΤΗΣ Χ3.2**  
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

- Νέα Γραμμή Μετρό
- Γραμμές Λεωφορείων
- Γραμμή ΗΣΑΠ
- Γραμμή Τραμ
- Επέκταση Γραμμής Μετρό
- Ξενοδοχεία
- Διαμερίσματα

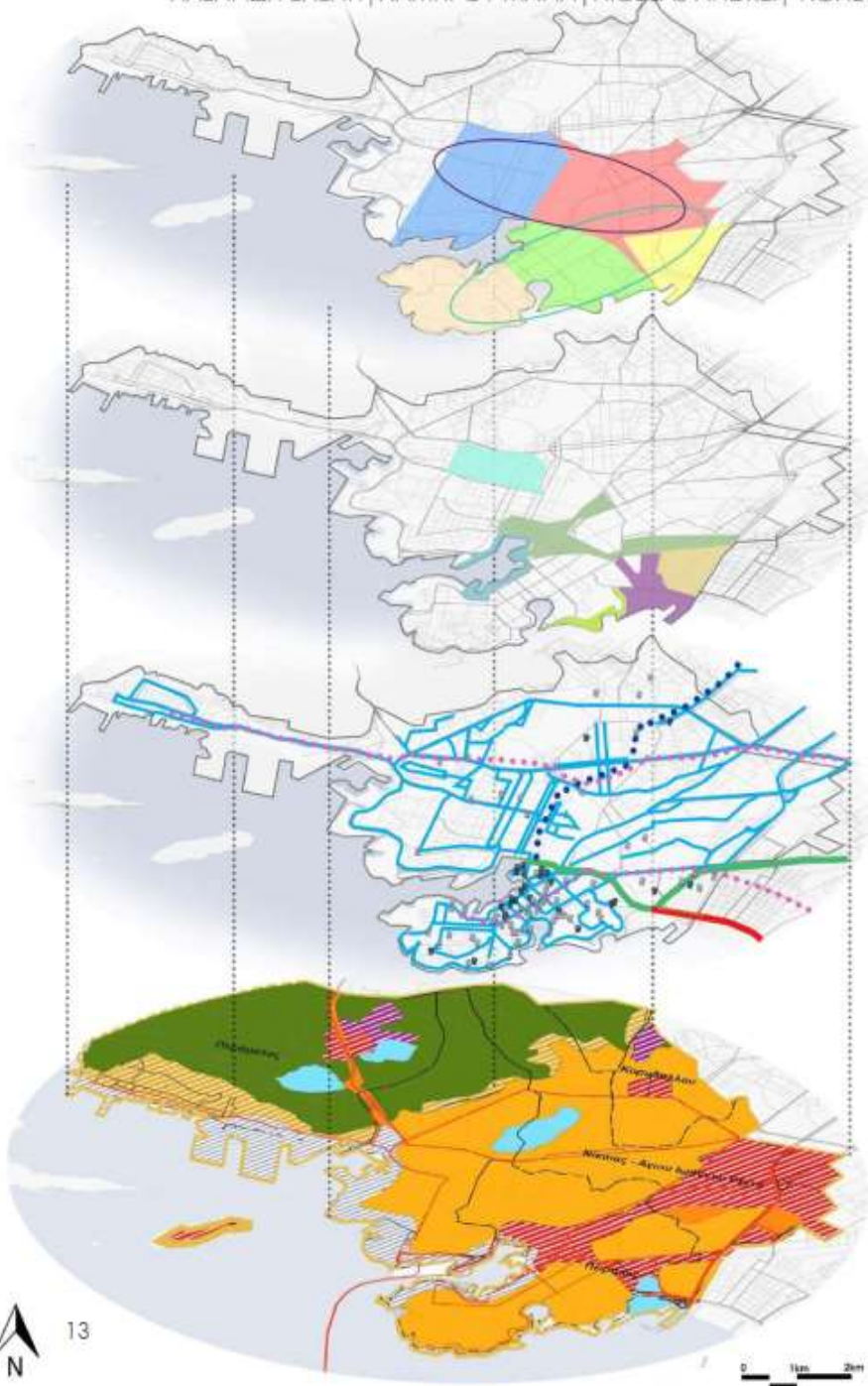
ΠΗΓΕΣ : ΜΟΟΝΙΤ , BOOKING, ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

**ΧΑΡΤΗΣ Χ3.1**  
ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

- Εθνική οδός - Αυτοκινητόδρομος
- Κύριες Αστικές Αρτηρίες
- Αστικές Αρτηρίες
- Καλλιερησιακό ΟΤΑ
- Συνεχής αστικός ιστός
- Ασυνεχής αστικός ιστός
- Βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες
- Οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα
- Ζώνες λιμένων
- Αεροδρόμια
- Χώροι εφορτζεως ορικτιών
- Χώροι οικοδόμησης
- Περιοχές αστικού πρασίνου
- Εγκαταστάσεις αθλητισμού και αναψυχής
- Γεωργικές Περιοχές
- Δάση και ημιαρκαίες περιοχές
- Υγράτοπα
- Υδάτινες Εμφάνσεις

ΠΗΓΗ : ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ CORINE 2012

Και τα δυο αναπτυξιακά προγράμματα έχουν αρκετούς κοινούς άξονες και δράσεις, με εστίαση σε παρόμοιες περιοχές στον Πειραιά. Βασική διαφορά των δύο προγραμμάτων είναι ότι το Σ.Ο.Α.Π. εστιάζει στην ανάπτυξη του τουρισμού και των επιχειρήσεων για οικονομικό όφελος ενώ το Ο.Χ.Ε. δείχνει μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην βελτίωση της περιοχής για τους κατοίκους της.







ΠΗΓΗ: trip2athens.gr

ΠΗΓΗ: wikipedia



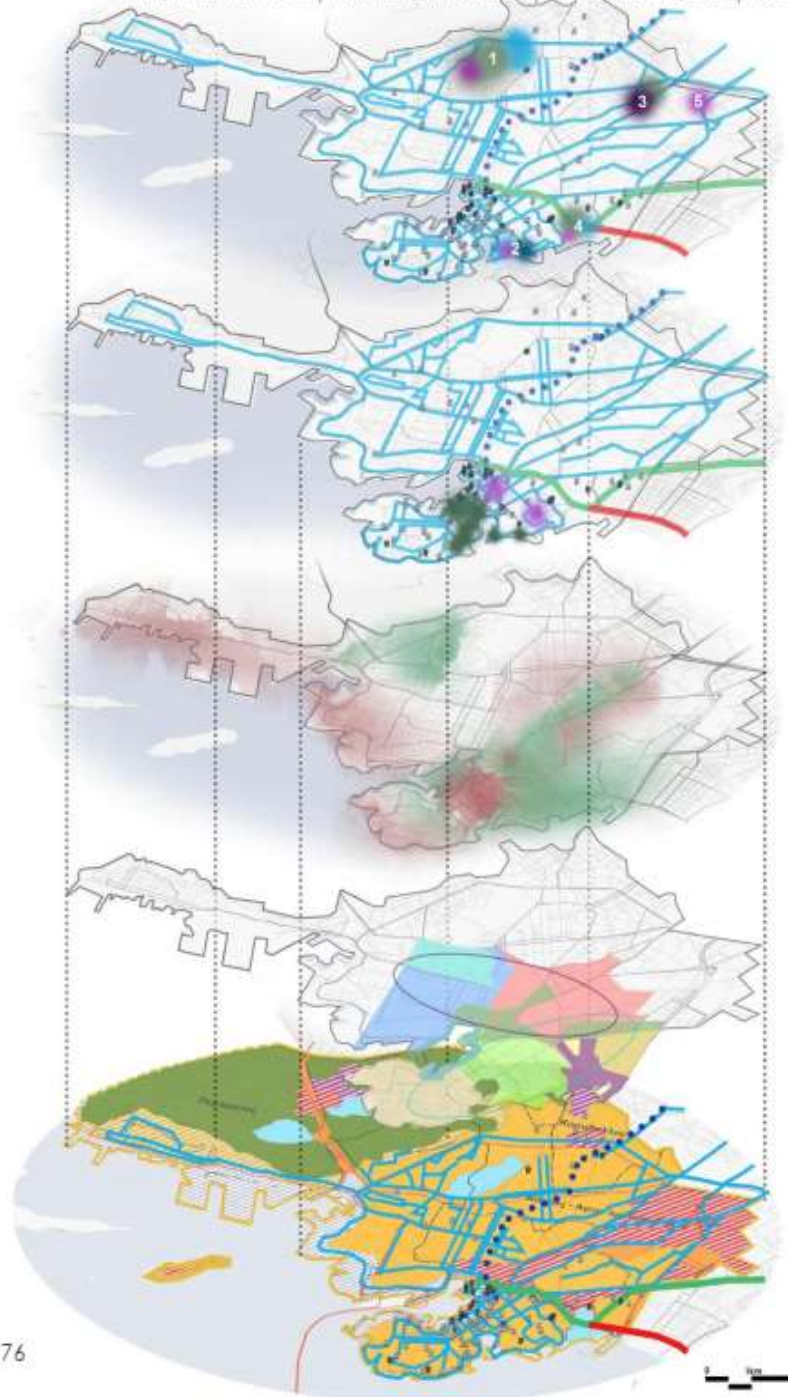
ΠΗΓΗ: pireorama.gr

An aerial night photograph of a city, likely Athens, Greece, showing a dense urban area with a large body of water in the foreground. A large, semi-transparent dark rectangle is overlaid on the center of the image, containing the number '3' in a white square and the title text in white capital letters. The city lights are visible in the background and foreground, with mountains in the distance under a clear sky.

3

## ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ- ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

### 3.1 ΧΑΡΤΗΣ Χ4: ΓΕΝΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ



X4.5

#### ΧΑΡΤΗΣ Χ4.5 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

- Πολιτιστικός Τουρισμός
- Ψυχαγωγικός Τουρισμός
- Αθλητικός Τουρισμός
- Θαλάσσιος Τουρισμός
- Βιομηχανικός Τουρισμός

1. ΠΕΡΙΟΧΗ 1
2. ΠΕΡΙΟΧΗ 2
3. ΠΕΡΙΟΧΗ 3
4. ΠΕΡΙΟΧΗ 4
5. ΠΕΡΙΟΧΗ 5

X4.4

#### ΧΑΡΤΗΣ Χ4.3 SWOT ANALYSIS

- Πλεονεκτήματα
- Μειονεκτήματα

#### ΧΑΡΤΗΣ Χ4.4 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

- Πολιτιστικός Τουρισμός
- Ψυχαγωγικός Τουρισμός

ΒΛ. : ΧΑΡΤΗ Χ2

X4.3

#### ΧΑΡΤΗΣ Χ4.2 ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

- Ε.Ζ.Α. 1 Διεπαφή λιμένος και πόλης
- Ε.Ζ.Α. 2 Ζώνη Αγίου Ιωνανίου-Καμινίων και γραμμικών αξόνων Παλαιάς και σιδηροδρομικών γραμμών
- Ε.Ζ.Α. 3 Καραβός-Μονάκκο-Οδηγητριά
- Ε.Ζ.Α. 4 Ζώνη Νέου Φαλήρου
- Ε.Ζ.Α. 5 Ειδική Ζώνη Ανάπτυξης Β' Ζώνη
- Ε.Ζ.Α. 6 Μικρολίμενο

- Παραική Χερσόνησος
- Κέντρα / Κατάλα
- Νέο Φάληρο - Μυρθιδιώτισσα
- Καμίνια / Παλιό Κοκκινιά
- Ταμπούρια
- 1η Αστική Λειτουργική Ενότητα
- 2η Αστική Λειτουργική Ενότητα

ΠΗΓΗ : ΣΟΑΠ ΠΕΡΑΙΑ  
ΒΛ. : ΧΑΡΤΗ Χ3

ΠΗΓΗ : ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

X4.2

#### ΧΑΡΤΗΣ Χ4.1 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <span style="color: red;">—</span> Εθνική οδός - Αυτοκινητόδρομος  | <span style="border: 1px solid black; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Αεροδρόμιο                           | <span style="color: blue;">—</span> Γραμμή Λεωφορείων         |
| <span style="color: brown;">—</span> Κύριες Αστικές Αρτηρίες   | <span style="background-color: purple; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Χώροι εφορτίζωας ορυκτών            | <span style="color: green;">—</span> Γραμμή ΗΣΑΠ              |
| <span style="color: grey;">—</span> Αστικές Αρτηρίες   | <span style="background-color: orange; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Χώροι οικοδόμησης                   | <span style="color: red;">—</span> Γραμμή Τραμ                |
| <span style="border: 1px dashed black; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Καλλικρατικοί ΟΤΑ              | <span style="background-color: lightgreen; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Περιοχές αστικού πρασίνου       | <span style="color: blue;">●●●</span> Μελλοντική Γραμμή Μετρό |
| <span style="background-color: yellow; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Συνεχής αστικός ιστός          | <span style="background-color: cyan; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Εγκαταστάσεις αθλητισμού και αναψυχής | <span style="color: grey;">■</span> Εξνοδοχεία                |
| <span style="background-color: orange; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Ασυνεχής αστικός ιστός         | <span style="background-color: lightblue; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Γεωργικές Περιοχές               | <span style="color: grey;">■</span> Διαμερίσματα              |
| <span style="background-color: red; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες  | <span style="background-color: darkgreen; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Δάση και ημιφυσικές περιοχές     |   |
| <span style="background-color: orange; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα | <span style="background-color: lightblue; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Υγράτοποι                        |   |
| <span style="background-color: grey; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Ζώνες λιμένων                    | <span style="background-color: blue; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Υδάτινες Επιφάνειες                   |   |

ΠΗΓΕΣ : MOOVIT , BOOKING

ΒΛ. : ΧΑΡΤΗ Χ1






ΠΗΓΗ : ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ - CORINE 2012

X4.1







## ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

## ΧΑΡΤΗΣ Χ4.4

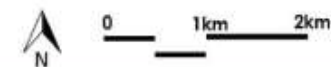
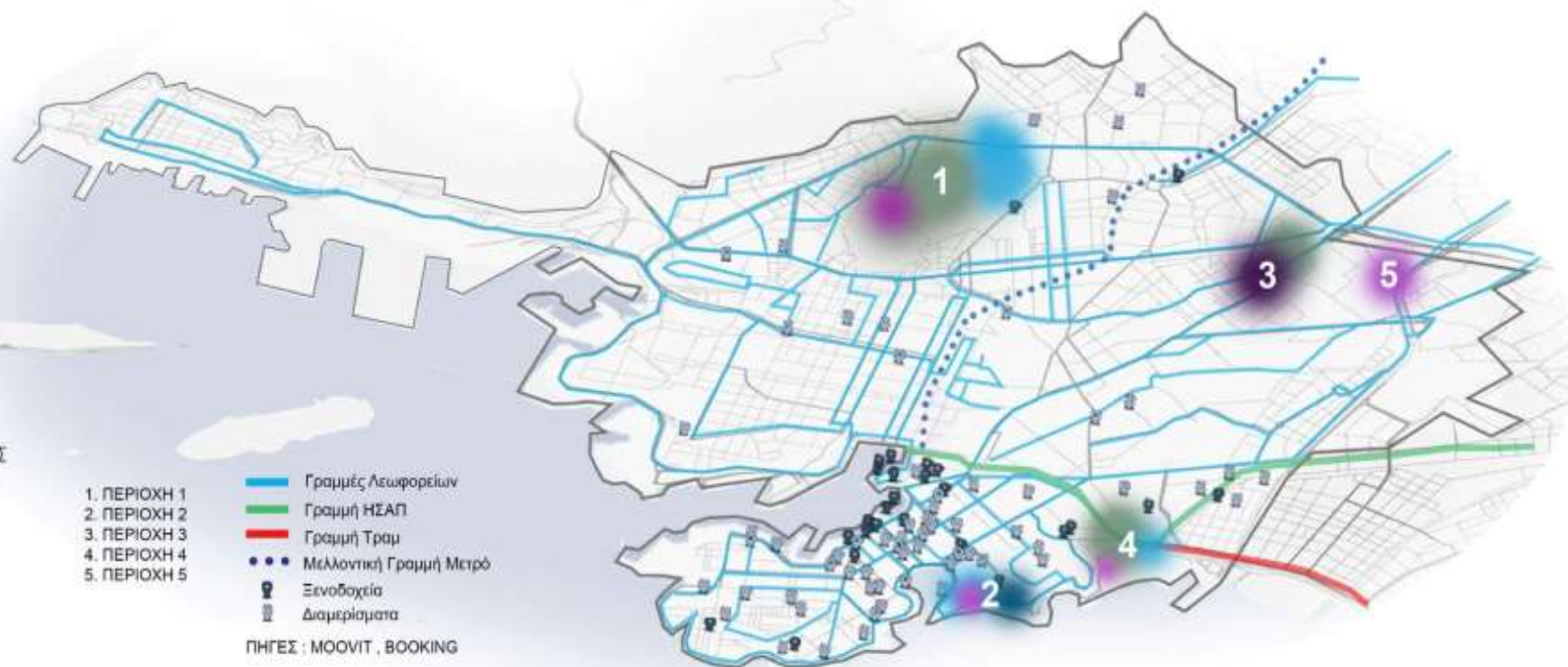
## ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

-  Πολιτιστικός Τουρισμός
-  Ψυχαγωγικός Τουρισμός
-  Αθλητικός Τουρισμός
-  Θαλάσσιος Τουρισμός
-  Βιομηχανικός Τουρισμός

- 1. ΠΕΡΙΟΧΗ 1
- 2. ΠΕΡΙΟΧΗ 2
- 3. ΠΕΡΙΟΧΗ 3
- 4. ΠΕΡΙΟΧΗ 4
- 5. ΠΕΡΙΟΧΗ 5

-  Γραμμές Λεωφορείων
-  Γραμμή ΗΣΑΠ
-  Γραμμή Τραμ
-  Μελλοντική Γραμμή Μετρό
-  Ξενοδοχεία
-  Διαμερίσματα

ΠΗΓΕΣ : MOONIT , BOOKING



Παρατηρώντας την υφιστάμενη κατάσταση, δηλαδή τις γενικές χρήσεις γης σε συνδυασμό με το κυκλοφοριακό σύστημα της περιοχής, επικεντρωθήκαμε κυρίως σε περιοχές με δυνατότητες ανάπτυξης του τουρισμού. Μέσω της αξιολόγησης S.W.O.T. βγάλαμε συμπεράσματα σχετικά με τις ευκαιρίες και τις αδυναμίες του Πειραιά με βάση τον τουρισμό. Με όλα τα παραπάνω επιλέξαμε περιοχές που κατά την γνώμη μας έχουν πολλές δυνατότητες για την πολυδιάστατη ανάπτυξη της περιοχής (οικονομική, κοινωνική, πολιτιστική κτλ.). Βασικό μας κριτήριο ήταν οι εγκαταστάσεις που υπήρχαν ήδη να εξυπηρετούν τον σκοπό μας αλλά και να δημιουργούν προϋποθέσεις τέτοιες ώστε να μπορέσει να υπάρξει ανάπτυξη των διάφορων μορφών τουρισμού.

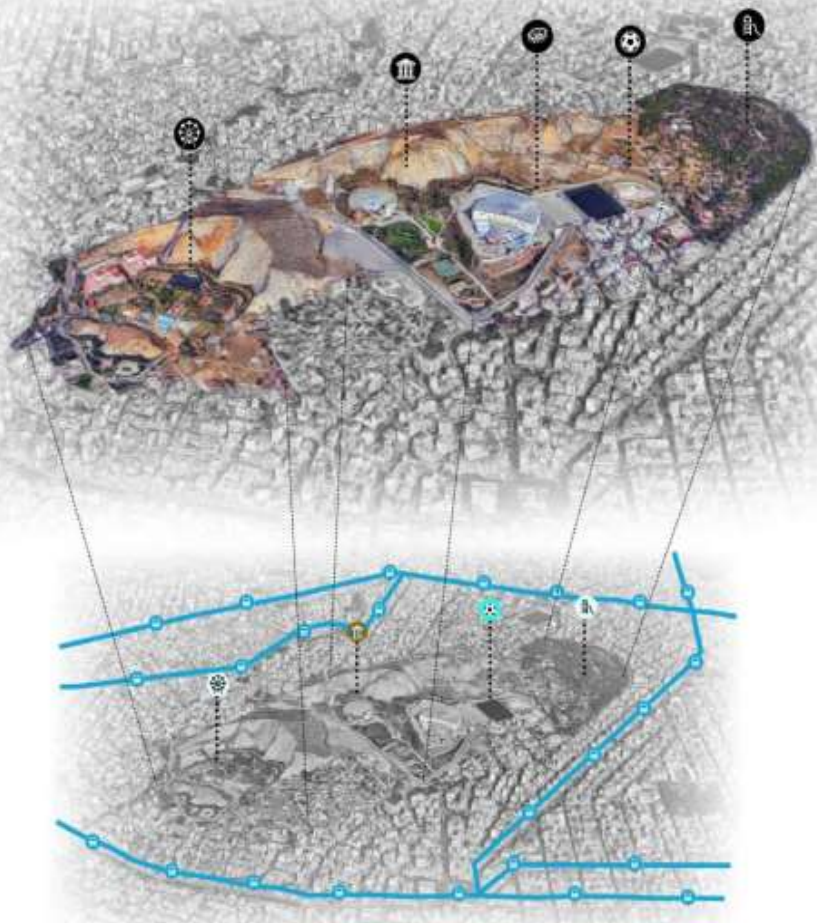
Έτσι μέσω της ανάλυσης αυτής και των στοιχείων που θέλουμε να αναδείξουμε καταλήξαμε στις παρακάτω μορφές:

- **Πολιτιστικός:** Έχει σκοπό την ανάδειξη του πολιτισμού και της κουλτούρας του τόπου
- **Ψυχαγωγικός:** Η επίσκεψη των τουριστών σε ψυχαγωγικά πάρκα ή η επίσκεψη των τουριστών σε μέρη για ταξίδια περιπέτειας, ταξίδια περιέργειας, extreme sports ή χόμπι.
- **Βιομηχανικός:** Ο βιομηχανικός τουρισμός, στον οποίο οι τουρίστες μαθαίνουν τον τρόπο με τον οποίο ένα εργαστήριο λειτουργεί, π.χ. παρακολούθηση μαθημάτων παρασκευής υλικών, φαγητών, ποτών
- **Αθλητικός:** Περιλαμβάνει τις μορφές ενεργητικής και παθητικής συμμετοχής σε αθλητικές δραστηριότητες. Χωρίζεται σε δύο κατηγορίες:
  1. ενεργή συμμετοχή σε αθλητικές εκδηλώσεις ή διαγωνισμούς, όπως το γκολφ, τένις, ποδόσφαιρο, μπάσκετ, κωπηλασία κλπ.
  2. παρακολούθηση των ευρωπαϊκών και παγκοσμίων κυπέλλων και πρωταθλημάτων, Ολυμπιακών Αγώνων και τα μεγάλα διεθνή τουρνουά
- **Θαλάσσιος:** Η επίσκεψη σε ένα τόπο για συμμετοχή σε διάφορες θαλάσσιες δραστηριότητες όπως ιστιοπλοΐα, ναύλωση σκαφών, ταξίδια με κρουαζιέρες

3.2

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

ΠΕΡΙΟΧΗ 1: ΝΙΚΑΙΑ - ΚΑΤΡΑΚΕΙΟ ΘΕΑΤΡΟ - ΚΛΕΙΣΤΟ ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟ



ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

Δραστηριότητες

- Γήπεδο Ποδοσφαίρου
- Θεάτρο Κατράκειο
- Κλειστό Γυμναστήριο
- Πάρκο Ψυχαγωγίας
- Παιδική Χαρά

- Αξιοποίηση και αναδιαμόρφωση κλειστού γυμναστηρίου (τωρινή κατάσταση χωρίς χρήση)
- Συντήρηση γηπέδου και θεάτρου
- Ανάδειξη Πάρκου Σελιτίτσари
- Αναδιαμόρφωση και συντήρηση Λόφου Αγίου Φιλίππα
- Υλοποίηση Ανάπτυξης



Μορφές Τουρισμού

- Αθλητικός Τουρισμός
- Ψυχαγωγικός Τουρισμός
- Πολιτιστικός Τουρισμός

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

- Πολιτισμός
- Γήπεδο Ποδοσφαίρου
- Αναψυχή
- Αναψυχή
- Λεωφορεία 846, 860, Γ18, 825, 824, 820, 818

Ομάδες Ενδιαφέροντος

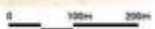
- Κάτοικοι
- Παιδιά - Εφηβικοί
- Αθλητές
- Τουρίστες

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

- |                          |                         |
|--------------------------|-------------------------|
| Αμιγής Κατοικία          | Αθλητισμός              |
| Γενική Κατοικία          | Πράσινο                 |
| Εμπορικό-Υπηρεσίες       | Αναψυχή/Τουρισμός       |
| Περιβάλλον-Πρόσβαση      | Αποθήκες                |
| Προσταθόβια Εκπαίδευση   | Χονδρεμπόριο            |
| Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση | Βιοτεχνία               |
| Ελεύθεροι Αναψυχή Χώροι  | Βιομηχανία              |
| Υπαρτικό Εμπόριο         | Βιομηχανικές Περιοχές   |
| Γραφεία                  | Ρακίδη                  |
| Δίκηση                   | Εγκαταστάσεις Υποδομών  |
| Μικτές Χρήσεις           | Δουλεμένα Αναψυχή Χώροι |
| Τριτοβάθμια Εκπαίδευση   |                         |
| Περιβάλλον               |                         |

Πηγή: ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

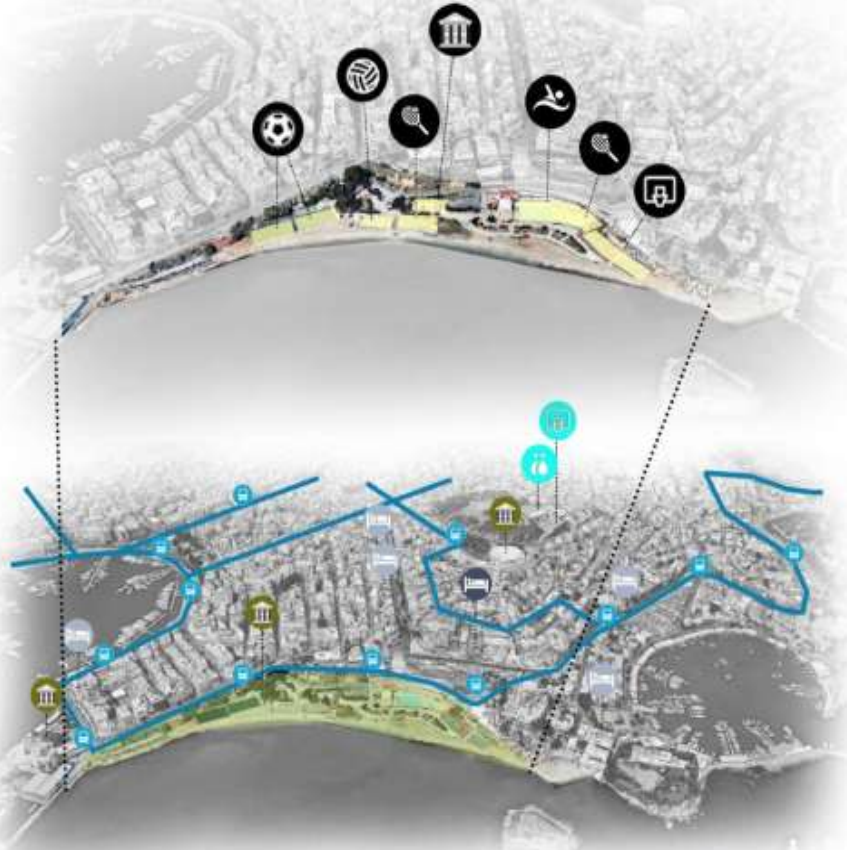
ΧΑΡΤΗΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ



3.3

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

ΠΕΡΙΟΧΗ 2 : ΠΑΡΑΛΙΑ ΒΟΤΣΑΛΑΚΙΑ



ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

- Δραστηριότητες
- Γήπεδο Ποδοσφαίρου
- Γήπεδο Βολεϋ
- Γήπεδο Τενις
- Κολυμβητήριο
- Κινηματογράφος
- Γήπεδο Μπάσκετ

Εκμετάλλευση των ειδών υπαρχών εγκαταστάσεων αθλητισμού και πολιτισμού για την ανάπτυξη των εναλλακτικών μορφών τουρισμού

Υλοποίηση Ανάπλασης



ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

- Ξενοδοχεία
- Διαμερίσματα
- Πολιτισμός
- Λεωφορεία 20
- Τρολεϋ 20
- Γήπεδο Μπάσκετ
- Bowling Center Πειραιά

Προτάσεις Σχεδιασμών

ΣΟΑΠ: Ε.Ζ.Α. 6 Μικρολίμανο

1. Αποκατάσταση της παραλίας της Ακτής Κομμουνούρου ως ζώνη ελεύθερης διακίνησης των επισκεπτών σε άμεση επαφή με την θάλασσα
2. Εξυγίανση και ανάπλαση Ακτής Βοτσαλάκια

Πηγή: Σ.Ο.Α.Π. Πειραιά

Μορφές Τουρισμού

- Αθλητικός Τουρισμός
- Θαλάσσιος Τουρισμός
- Πολιτιστικός Τουρισμός



Ομάδες Ενδιαφέροντος

- Κάτοικοι
- Άτομα με αθλητικό ενδιαφέρον
- Τουρίστες

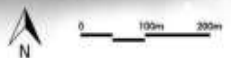


ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

- Αυτός Κατοικία
- Τοπική Κατοικία
- Εμπόριο-Υπηρεσία
- Προϊόντα-Υπηρεσία
- Προσδόκιμο Εκπαίδευση
- Αιματηρό/Πολιτισμική
- Εκπαίδευση
- Πολιτισμική
- Γραφείο
- Διασκέδαση
- Μεταφορές
- Προϊόντα-Υπηρεσία
- Πολιτισμική
- Αθλητισμός
- Πρόσβαση
- Αναψυχή-Τουρισμός
- Απαιτήσεις
- Καθαρτήριο
- Βιοτεχνία
- Βιομηχανικός Πάρκος
- Ραπίντ
- Εγκαταστάσεις Υποδομών
- Δημόσιο/Αναψυχή Κοινό

Πηγή: Αττικό Μετρό

ΧΑΡΤΗΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ





3.4

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

### ΠΕΡΙΟΧΗ 3: ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΔΗΛΑΒΕΡΗ - ΝΙΚΑΙΑ



#### ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

##### ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

- Βιοτεχνία
- Πολιτισμός

#### ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

- Πολιτισμός  
Καφετέρεια Σινεμα Μηχανική Καλλιέργια  
Πολυχώρος Μάνος Λοιζος
- Εργοστάσιο Κεραμοποιίας Δηλαβέρη
- Λεωφορείο  
703,801,803,820,827,828,831,  
845,860,852  
Τρολεϋ 21

#### ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

- |                             |                             |
|-----------------------------|-----------------------------|
| Αμιγής Κατοικία             | Αθλητισμός                  |
| Γενική Κατοικία             | Πράσινο                     |
| Εμπόριο-Υπηρεσίες           | Αναψυχή-Τουρισμός           |
| Περιβάλλον-Πρόνοια          | Αποθήκες                    |
| Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση      | Χονδρεμπόριο                |
| Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση    | Βιοτεχνία                   |
| Ελεύθεροι Αναψυκτικοί Χώροι | Βιομηχανία                  |
| Υπερτοπικό Εμπόριο          | Βιομηχανικές Περιοχές       |
| Γραφεία                     | Parking                     |
| Διοίκηση                    | Εγκαταστάσεις Υποδομών      |
| Μικτές Χρήσεις              | Δομημένοι Αναψυκτικοί Χώροι |
| Τριτοβάθμια Εκπαίδευση      |                             |
| Περιβάλλον                  |                             |

Πηγή:Αττικό Μετρό

Εκμετάλλευση του εγκαταλελειμένου εργοστασίου Κεραμοποιίας .  
Μετατροπή του κτιρίου σε μουσείο με σκοπό την ανάδειξη της ιστορίας του αλλά και την τεχνική κατασκευή τους.  
Δημιουργία πάρκου στον εξωτερικό χώρο του εργοστασίου.

#### Υλοποίηση Ανάπλασης



#### Μορφές Τουρισμού

- Βιομηχανικός Τουρισμός
- Πολιτισμικός Τουρισμός

#### Ομάδες Ενδιαφέροντος

- Κάτοικοι
- Μαθητές Σχολείων
- Τουρίστες

#### ΧΑΡΤΗΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ



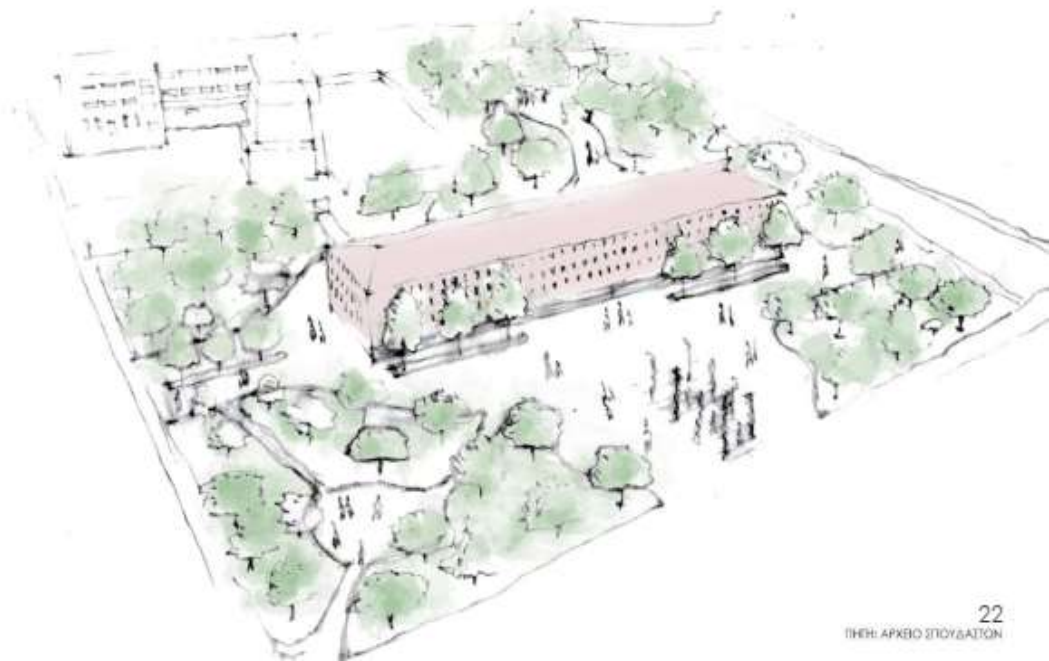
## 3.4

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

Παρατηρώντας τις γενικές χρήσεις (Corine 2002) παρατηρήσαμε ότι ο Δήμος Νίκαιας-Ρέντη αποτελεί σημαντικό κομμάτι βιομηχανικής περιοχής καθώς συγκεντρώνονται πολλές βιοτεχνίες αλλά και εγκαταλελειμμένα εργοστάσια. Έτσι ανακαλύψαμε το Εργοστάσιο Δηλαβέρη το οποίο από το 1930 λειτουργούσε ως εργοστάσιο πλινθοκεραμοποιίας σημαντικό για την αγορά αλλά και την οικονομία της περιοχής. Δυστυχώς πλέον δεν λειτουργεί και βρίσκεται σε μία αποκαρδιωτική κατάσταση. Καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι αποτελεί σημαντικό κομμάτι του πολιτισμού και της ταυτότητας της Νίκαιας και το ερειπωμένο σήμερα εργοστάσιο θα μπορούσε να μετατραπεί σε μουσείο με σκοπό την ανάδειξη της ιστορίας της παραγωγής εκείνης της εποχής. Εκμεταλλευόμενοι το διπλανό οικοδομικό τετράγωνο, το οποίο είναι εγκαταλελειμμένο προτείνουμε την δημιουργία ενός πάρκου που σε συνδυασμό με το εργοστάσιο θα μετατραπεί σε τουριστικό προορισμό (Βιομηχανικός Τουρισμός). Το σημείο θα είναι προσβάσιμο με 10 λεωφορεία που συνδέουν την περιοχή με το κέντρο του Παιαία, Αγ. Ελευθέριο, Αιγάλεω, Κερατσίνι, Ελευσίνα, Παλιό Φάληρο, Νεάπολη και Ομόνοια. Η περιοχή δεν έχει ξενοδοχεία και η κυρίαρχη χρήση γης είναι η βιομηχανία.

**Αξιολόγηση Παρέμβασης**

Με στόχο να αναδείξουμε την ταυτότητα του Δήμου Νίκαιας-Ρέντη με τη δημιουργία ενός μουσείου το οποίο θα αποτελέσει προορισμό εναλλακτικού τουρισμού με σκοπό τη διαπεραστική εκμάθηση ενός βασικού προϊόντος παραγωγής στο ίδιο εργοστάσιο στο οποίο κατασκευαζόταν. Σαν περιοχή όμως έχει κάποια μειονεκτήματα. Αρχικά η πρόσβαση γίνεται με λεωφορείο, το οποίο μπορεί να δυσκολέψει τις μετακινήσεις. Φυσικά αρνητικό είναι η έλλειψη ξενοδοχείων και διαμερισμάτων για τη διαμονή τουριστών. Επίσης η περιοχή χαρακτηρίζεται από βιομηχανίες κάτι που δεν κεντρίζει το ενδιαφέρον των τουριστών και υποβαθμίζει γενικά την περιοχή. Ακόμα ένα πρόβλημα αποτελεί το νοσοκομείο που βρίσκεται κοντά στο εργοστάσιο καθώς αποτελεί στοιχείο που δεν συνδυάζεται εύκολα με ένα μουσείο. Ενώ σαν μορφή τουρισμού (βιομηχανικός αλλά και πολιτισμικός) αποτελεί μεγάλο ενδιαφέρον, τα μειονεκτήματα είναι αρκετά.





# 3.5 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΙΔΕΕΣ

## ΠΕΡΙΟΧΗ 4: Καραϊσκάκη - Σ.Ε.Φ. - Παιραιάς

### ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

- Δραστηριότητες
- Γήπεδο Ποδοσφαίρου
- Γήπεδο Βόλεϋ
- Θεάτρο Δελφινάριο
- Γήπεδο Μπάσκετ
- Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας
- Πάρκο Ψυχαγωγίας
- Παιδική Χαρά

### ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

- Ενοδοχεία
- Γήπεδο Ποδοσφαίρου
- Διαμονή
- Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας
- Πολιτισμός
- Γήπεδο Βόλεϋ
- Τραμ
- ΣΕΦ-Σύνταγμα
- ΣΕΦ-Βούλα
- Τρόλεϋ 20
- Λεωφορεία 040, 13, 217, 218
- Α1, Β1, Ε90, Χ96, 500
- ΗΣΑΠ
- Παιραιάς-Κηφισιά

### Προτάσεις Σχεδιασμών

- Ι.Ο.Α.Π.: Ε.Σ.Α. 4 ΣΕΦ**  
α) Ολοκληρωμένη μελέτη αναβάθμισης της όλης ζώνης β) Επικίνδυνη παραχώρησης χρήσης ιδιοκτησίας Ευαγγελισμού για δημιουργία παιδικής χαράς (22) γ) Αξιοποίηση χώρου Λούνα Παρκ (23) και έναντι χώρου(24) για τη δημιουργία ελεύθερου χώρου/Κ.Χ
- Ι.Ο.Α.Π.: Ε.Σ.Α. 5 Καραϊσκάκη**  
α) Ολοκληρωμένη μελέτη αναβάθμισης της όλης ζώνης, διερεύνηση τρόπων επέκτασης του άξονα πολιτιστικών δραστηριοτήτων της Οδού Παιραιάς β) Βελτίωση της αστοκίας του Δελφιναρίου γ) Διομόρφωση του περιβάλλοντα χώρο του ΣΕΦ με δραστηριότητες αθλητισμού, ναυταθλητισμού και πολιτισμού

### ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

- Αμείλις Κατοικία
- Γενική Κατοικία
- Εμπόριο-Υπηρεσίες
- Περίθαλψη-Πρόνοια
- Προσβάσιμο Εκπαίδευση
- Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση
- Ελεύθεροι Αναψυχή-Χώροι
- Υπηρεσιακό Εμπόριο
- Γραφεία
- Διάλεξη
- Μεγέλις Χρήσεις
- Τριτοβάθμια Εκπαίδευση
- Περιβαλλοντική
- Αθλητισμός
- Πράσινο
- Αναψυχή-Τουρισμός
- Αποθήκες
- Χωνευτήματα
- Βελτιώσεις
- Βελτιώσεις
- Βελτιώσεις Παιραιάς
- Parking
- Εκκαθαρώσεις Υποδομών
- Διυλισμικοί Αναψυχή-Χώροι

Δημιουργία 3 περιοχών που σε συνδιασμό θα λειτουργούν ως εναλλακτικές μορφές για τον τουρισμό

- 1 Δημιουργία παιδικής χαράς αλλά και πάρκο ψυχαγωγίας στους ελεύθερους χώρους γύρω από το γήπεδο Καραϊσκάκη και τη δημιουργία χώρου σταυθμευσης δίπλα στον εδη υπάρχων
- 2 Εκμετάλλευση του πάρκου γύρω απο το ΣΕΦ για την δημιουργία αθλητικών δραστηριοτήτων
- 3 Δημιουργία Πάρκου Αθλητισμού και πολιτισμού με την εκμετάλλευση των υποδομών, Θεάτρο Δελφινάριο, γηπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ και βόλεϋ

### Υλοποίηση Ανάπτυξης



### Μορφές Τουρισμού

- Αθλητικός Τουρισμός
- Θαλάσσιος Τουρισμός
- Πολιτιστικός Τουρισμός
- Ψυχαγωγικός Τουρισμός



### Ομάδες Ενδιαφέροντος

- Κάτοικοι
- Παιδιά
- Αθλητές
- Τουρίστες

### ΧΑΡΤΗΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ



ΓΗΤΗ ΑΡΧΒΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

**Αξιολόγηση Παρέμβασης**

Η ανάπτυξη αυτής της περιοχής ότι μπορεί να είναι εφικτή καθώς οι περισσότερες υποδομές υπάρχουν ήδη και αυτό που απαιτείται είναι η βελτίωση της κατάστασής τους. Σημαντικό στοιχείο είναι η εύκολη προσβασιμότητα, καθώς για να μπορέσουμε να προσελκύσουμε τους τουρίστες είναι απαραίτητη. Επίσης η ύπαρξη των δυο γηπέδων αλλά και το θέατρο Δελφινάριο διευκολύνουν την αναγνωσιμότητα της περιοχής αλλά και την προσθήκη σχετικών εγκαταστάσεων. Πιστεύουμε ότι αυτή η παρέμβαση στην περιοχή θα βελτιώσει την εικόνα της περιοχής αλλά και την οικονομία του Πειραιά.

Μια περιοχή μελέτης που συγκεντρώνει πολλά ενδιαφέρον χαρακτηριστικά είναι η περιοχή με τα γήπεδα Καραϊσκάκη και Σεφ. Με τη μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης παρατηρούμε ότι τα δυο γήπεδα ΣΕΦ και Καραϊσκάκη αποτελούν τοπόσημα της περιοχής, προσδίδοντας έναν αθλητικό χαρακτήρα. Ενδιαφέρον στοιχείο μελέτης είναι το ότι η περιοχή αυτή βρίσκεται δίπλα στη θάλασσα, στοιχείο βασικό για τον Πειραιά και την ταυτότητα του. Ξεκινώντας την μελέτη άλλο ένα βασικό στοιχείο για την επιλογή της περιοχής αποτέλεσε η εύκολη προσβασιμότητα του σημείου καθώς εξυπηρετείται από τον ηλεκτρικό (Πειραιάς -Κηφισιά), το τραμ (Σύνταγμα, Βούλα) και εννέα λεωφορειακές γραμμές που συνδέουν την περιοχή με το Σύνταγμα, Καλλιθέα, Νέα Σμύρνη, Άγιο Δημήτριο, Δάφνη, Βούλα, Γλυφάδα, Κηφισιά και το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Όσον αφορά την διαμόρφωση των τουριστών η περιοχή δεν διαθέτει πολλά ξενοδοχεία (1 ξενοδοχείο, 4 ξενώνες) αλλά υπάρχει εύκολη πρόσβαση στο κέντρο του Πειραιά που συγκεντρώνει τον μεγαλύτερο αριθμό ξενοδοχείων και διαμερισμάτων καθώς και πολλά αξιοθέατα. Κοιτάζοντας τις χρήσεις γης της περιοχής παρατηρήσαμε ότι αποτελείται κυρίως από κατοικίες και αθλητικές εγκαταστάσεις αυτό μας οδήγησε στο συμπέρασμα ότι η περιοχή θα μπορούσε να αποτελέσει ένα κέντρο αθλητισμού, προσφέροντας χώρο εκτόνωσης με ενδιαφέρουσες αθλητικές δραστηριότητες τόσο στους κατοίκους της περιοχής όσο και στους τουρίστες.

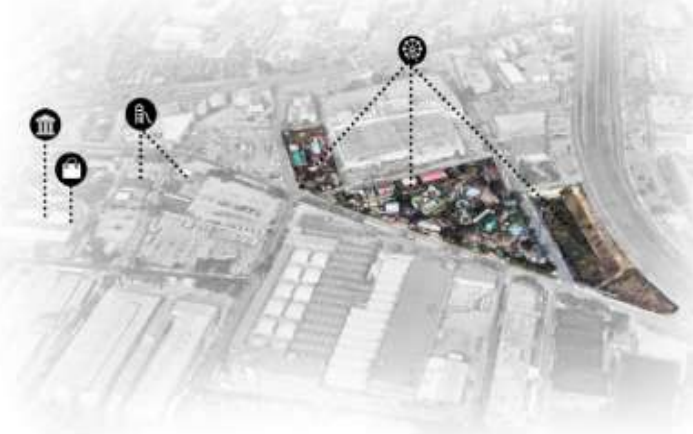
Πρέπει να σημειωθεί ότι στο πάρκο αυτό βρίσκεται ήδη το θέατρο Δελφινάριο, ένα από τα πιο γνωστά θέατρα του Πειραιά το οποίο επισκέπτεται πολύς κόσμος από αρκετές περιοχές της Ελλάδας. Αυτή η σκέψη για την περιοχή έχει σκοπό την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη αλλά και τη βελτίωση της εικόνας της. Σε όλο αυτό συνέβαλε και η μελέτη του ΣΟΑΠ (Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης) στο οποίο η περιοχή αυτή αποτελεί κομμάτι ανάπτυξης προς όφελος του Τουρισμού και προτείνονται ενέργειες για την ανάπτυξη της.

ΓΗΤΗ ΑΡΧΒΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

3.6

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

### ΠΕΡΙΟΧΗ 5 : ΠΑΡΚΟ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (ALLOU FUN PARK) -ΝΙΚΑΙΑ-ΡΕΝΤΗ



#### ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

##### Δραστηριότητες

- Κινηματογράφος
- Εμπορικά Καταστήματα
- Πάρκο Ψυχαγωγίας
- Αναψυχή



#### ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

- Πολιτισμός
- Στάθμιση
- Καταστήματα
- Αναψυχή
- Αναψυχή
- Λεωφορεία Γ18, Β18, 703, 909, 420, 803  
Τρόλλεϋ 21

#### Υλοποίηση Ανάπλασης



#### Μορφές Τουρισμού

- Εμπορικός Τουρισμός
- Πολιτιστικός Τουρισμός
- Ψυχαγωγικός Τουρισμός

#### Ομάδες Ενδιαφέροντος

- Κάτοικοι
- Παιδιά - Εφήβους
- Τουρίστες



#### ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

- |                         |                            |
|-------------------------|----------------------------|
| Αμείλις Κατοικία        | Αθλητισμός                 |
| Γενική Κατοικία         | Πρόσβαση                   |
| Εμπόριο-Υπηρεσίες       | Αναψυχή-Τουρισμός          |
| Παιδαγωγική-Πρόνοια     | Αποθήκη                    |
| Παιδαγωγική-Εκπαίδευση  | Χωροεμπόριο                |
| Διπλοσάββατο Εκπαίδευση | Παιχνίδια                  |
| Ελεύθεροι Αναψυχή Χώροι | Παιχνίδια                  |
| Υποστηρικτικό Εμπόριο   | Βιομηχανικός Τουρισμός     |
| Γραφεία                 | Parking                    |
| Διάσπαση                | Εγκαταστάσεις Υπατομένων   |
| Νεκρές Χρήσεις          | Διπλοσάββατο Αναψυχή Χώροι |
| Παιδαγωγική-Εκπαίδευση  |                            |
| Περιβαλλοντική          |                            |

Πηγή:Απτικό Μέτρο



#### ΧΑΡΤΗΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ





ΓΡΗΓ. ΑΡΧΙΘ. ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

Ενώ η περιοχή δεν έχει ξενοδοχεία και διαμερίσματα η πρόσβαση στο σημείο είναι εύκολη καθώς υπάρχουν συχνά δρομολόγια λεωφορείων. Παρατηρώντας όλα αυτά καταλήξαμε στο ότι θα μπορούσε να αποτελέσει τουριστικό προορισμό μετά από μία αναβάθμιση. Ακριβώς μπροστά από το ήδη υπάρχον πάρκο υπάρχει ένα οικοδομικό τετράγωνο το οποίο δεν έχει αξιοποιηθεί. Σε αυτό το σημείο θα μπορούσε να γίνει μια επέκταση του πάρκου και να αποκτήσει περισσότερο χώρο με σκοπό την αναβάθμιση του. Επίσης με την δημιουργία του πάρκου σε τουριστικό προορισμό θα αναβαθμιστεί η γύρω περιοχή αυτό θα βελτιώσει όχι μόνο την οικονομία της περιοχής αλλά και την εικόνα που έχει σήμερα, δηλαδή μιας περιοχής υποβαθμισμένης με "μοναδικό" χαρακτηριστικό τη βιοτεχνία/βιομηχανία.

#### Αξιολόγηση Παρέμβασης

Πρόκειται για μια παρέμβαση η οποία στοχεύει στην ανάπτυξη της περιοχής μέσω του τουρισμού και την βελτίωση της εικόνας της. Είναι μία εφικτή παρέμβαση, φυσικά αυτό απαιτεί τη συνεργασία του δήμου με τον ιδιώτη στον οποίο ανήκει το πάρκο διασκέδασης. Ίσως αυτό κάνει τη διαδικασία λίγο δυσκολότερη. Το μέρος που βρίσκεται είναι εύκολα προσβάσιμο και η επέκταση του πάρκου θα το μετατρέψει σε έναν ισχυρό πόλο έλξης.

Ένα πάρα πολύ σημαντικό και συχνά επισκέψιμο σημείο της Περιφέρειας του Πειραιά είναι το Allou Fun Park (ψυχαγωγικό κέντρο)επισκέψιμο από όλες τις ηλικίες και από διάφορες περιοχές της Ελλάδας. Ενώ οι χρήσεις γης γύρω από το πάρκο είναι κυρίως βιομηχανία, δεν μας δημιουργεί κάποιο πρόβλημα καθώς το πάρκο λειτουργεί ανεξάρτητα αποτελώντας σημαντικό στοιχείο της περιοχής με ικανοποιητικό αριθμό επισκεψιμότητας. Η πρόσβαση του όμως δεν είναι τόσο εύκολη παρόλο που εξυπηρετείται από πολλά λεωφορεία οι στάσεις των λεωφορείων απέχουν αρκετά από το Πάρκο. Βέβαια εξαίτιας των ψηλών εγκαταστάσεων του πάρκου ξεχωρίζει οπότε κάποιος μπορεί να καταλάβει προς τα που πρέπει να κατευθυνθεί





## ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑ

Σε αυτό το εξάμηνο στο μάθημα του Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού είχαμε σαν αντικείμενο μελέτης την Περιφέρεια Πειραιά. Με την επίσκεψη της ομάδας στην περιοχή μας δημιουργήθηκαν διαφορετικές απόψεις για το μέρος αλλά ένα πράγμα το οποίο μας κέντρισε το ενδιαφέρον είναι ότι ενώ είναι ένα λιμάνι που χρησιμοποιούν όλοι για την μετακίνησή τους στα ταξίδια με ένα μεγάλο αριθμό τουριστών αποτελεί μόνο πέρασμα και όχι σημείο διαμονής τους. Ο Πειραιάς γενικά είναι μια περιοχή με ιστορία και έχει τον δικό του χαρακτήρα και πολιτισμό να δείξει. Έτσι αποφασίσαμε να ασχοληθούμε με την «Ανάπτυξη και τις εναλλακτικές μορφές Τουρισμού». Έτσι ξεκινήσαμε την έρευνα μας πάνω στο θέμα συγκεντρώνοντας ότι πληροφορία είχαμε για την υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής μελέτης επικεντρωμένοι κυρίως σε σημεία που αφορούν τον τουρισμό. Μέσα από την ανάλυση SWOT καταλήξαμε σε συμπεράσματα που μας οδήγησαν να σκεφτούμε εναλλακτικές ιδέες για τις μορφές του τουρισμού που μπορούν να αναπτυχθούν σε συνδυασμό όμως με την βελτίωση της κάθε περιοχής σε πολυδιάστατο επίπεδο. Βασικό σημείο που εστιάσαμε είναι ότι ο Πειραιάς συναγωνίζεται την Αθήνα η οποία έχει τα σημαντικότερα αξιοθέατα της χώρας. Έτσι προσπαθήσαμε να βρούμε τα στοιχεία του Πειραιά που θα αναδείξουν κάτι διαφορετικό και θα δημιουργήσουν διαφορετικές μορφές τουρισμού από τις υπάρχουσες. Συνδυάζοντας όλα αυτά προσπαθήσαμε να προσεγγίσουμε τον στόχο που θέσαμε σαν ομάδα για την περιοχή. Κοιτάζοντας ξανά την διαδρομή που ακλουθήσαμε ίσως να μας διευκόλυνε η εύρεση στοιχείων που αφορούν τον αριθμό των τουριστών που έρχονται στον Πειραιά αλλά και τον λόγο που πραγματοποιούν την επίσκεψή τους, ώστε να καταλάβουμε καλύτερα το σκοπό και το ενδιαφέρον της επίσκεψής τους ώστε να μπορούμε να προτείνουμε πιο εύστοχες εναλλακτικές ιδέες οι οποίες θα έχουν τη μέγιστη δυνατή απήχηση.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- [www.olp.gr](http://www.olp.gr)
- [www.insider.gr](http://www.insider.gr)
- [www.greecetravellers.gr](http://www.greecetravellers.gr)
- [www.wikipedia.gr](http://www.wikipedia.gr)
- [www.pireorama.gr](http://www.pireorama.gr)
- Google images
- Google earth
- Corine 2012
- ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ





Ζαχαριάκη Α. \_ Σπάθης Π.

Πειραιώς : πυρήνας πολιτισμού και  
αθλητισμού

13





ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ III  
ΠΕΙΡΑΙΩΣ: ΠΥΡΗΝΑΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ | ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

ΔΙΔΑΚΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: Γ. ΘΕΟΔΩΡΑ  
ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΕΡΓΟ: Β. ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ

ΣΑΧΑΡΙΑΚΗ ΑΝΝΑ-ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ατ16298  
ΣΠΑΘΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ατ14606

ΑΘΗΝΑ, 2019

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

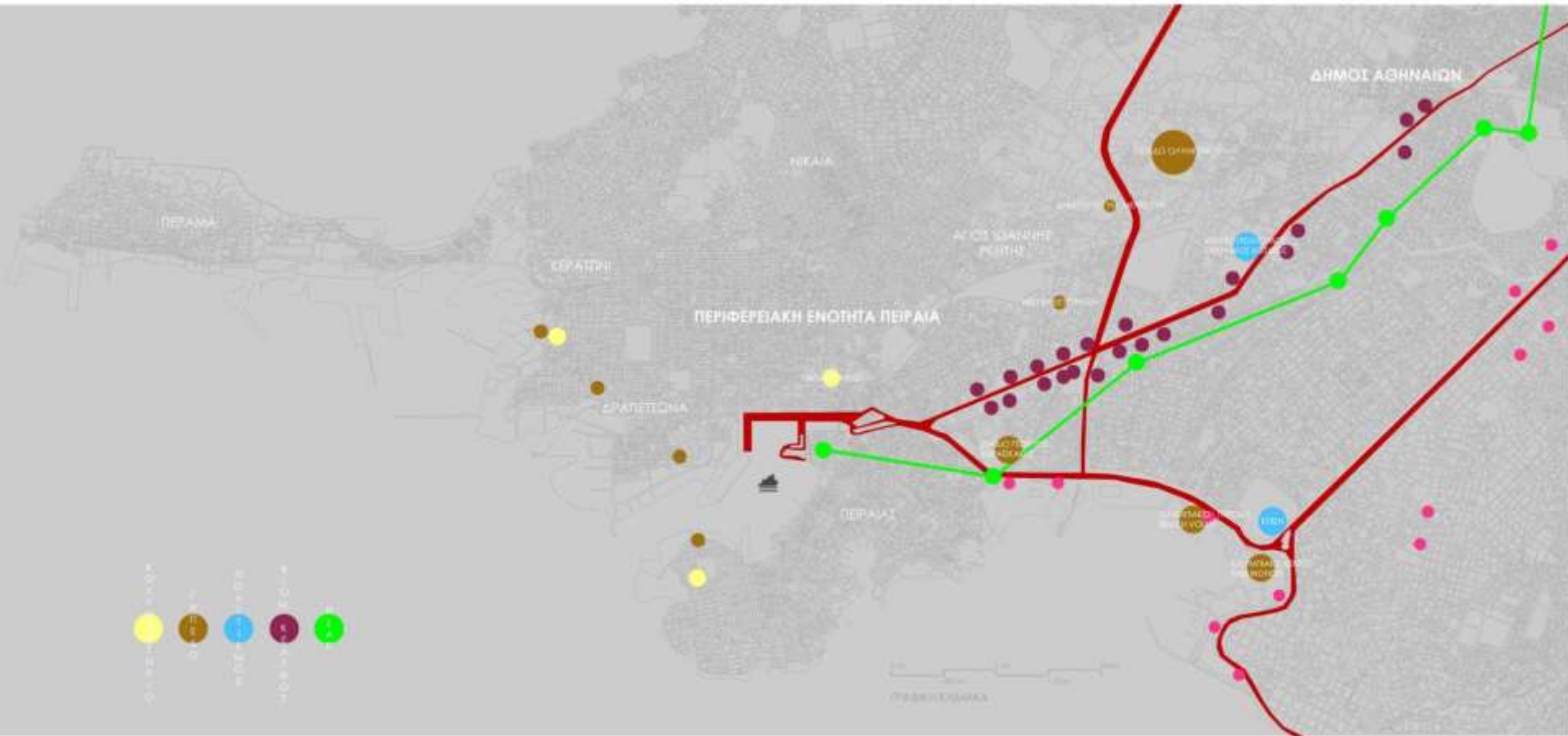
ΕΞΩΦΥΛΛΟ	00
01_ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	01
02_ΥΠΟΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	03-04
03_ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	06-12
04_ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΟΣ ΑΞΟΝΑΣ Α-ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	14-15
05_ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΟΣ ΑΞΟΝΑΣ Β-ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ	17-21
06_ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	23-25
07_ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΗΣ ΟΜΑΔΑΣ	27-28
08_ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ	29
09_ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	30

# ΥΠΟΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

02



## ΥΠΟΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ



Με αφορμή την έντονη συζήτηση γύρω από την ανάπλαση της οδού Πειραιώς, που αποτελεί καίριο θέμα της τελευταίας εικοσαετίας, αποφασίσαμε να ασχοληθούμε με αυτήν. Συνδυάζοντας την πρόθεσή μας με την παρακμή των υπάρχοντων αθλητικών εγκαταστάσεων προέκυψε η υπόθεση της εργασίας μας:

“Η δημιουργία μίας διαδρομής πολιτισμού από το κέντρο των Αθηνών ως το λιμάνι του Πειραιά”, με άξονα την οδό Πειραιώς και μέσο το βιομηχανικό κτιριακό απόθεμα που βρίσκεται εδώ και χρόνια σε αχρηστία.

\*ΓΡΗΓ: ΕΛΙΣΤΑΤ  
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: Ε. ΤΣΙΚΑΣ  
ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ: ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

## ΥΠΟΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

## ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Αρχικά παρατηρήσαμε τις χωρικές επιπτώσεις της αποβιομηχάνισης στην περιοχή του Πειραιά, ειδικότερα την αφθονία κενών κελύφων. Υστερα, θέλωντας να καταίσουμε στον άξονα του πολιτισμού και αθλητισμού αποφασίσαμε να ασχοληθούμε με την αξιοποίηση των βιομηχανικών γύρω από το γήπεδο Καραϊσκάκη και εκτείνωθεν της οδού Πειραιώς. Υστερα από έρευνα παρατηρήσαμε την έντονη ανάγκη για τη δημιουργία υποδομών και τη συντήρηση των υφιστάμενων κτιρίων, ανάγκες που αναφέρονται και στις "Αναπτυξιακές Προτεραιότητες του Δήμου Πειραιά." Εν συνεχεία, παρατηρήσαμε την υποβάθμιση των αθλητικών εγκαταστάσεων της ευρύτερης περιφέρειας του Πειραιά.

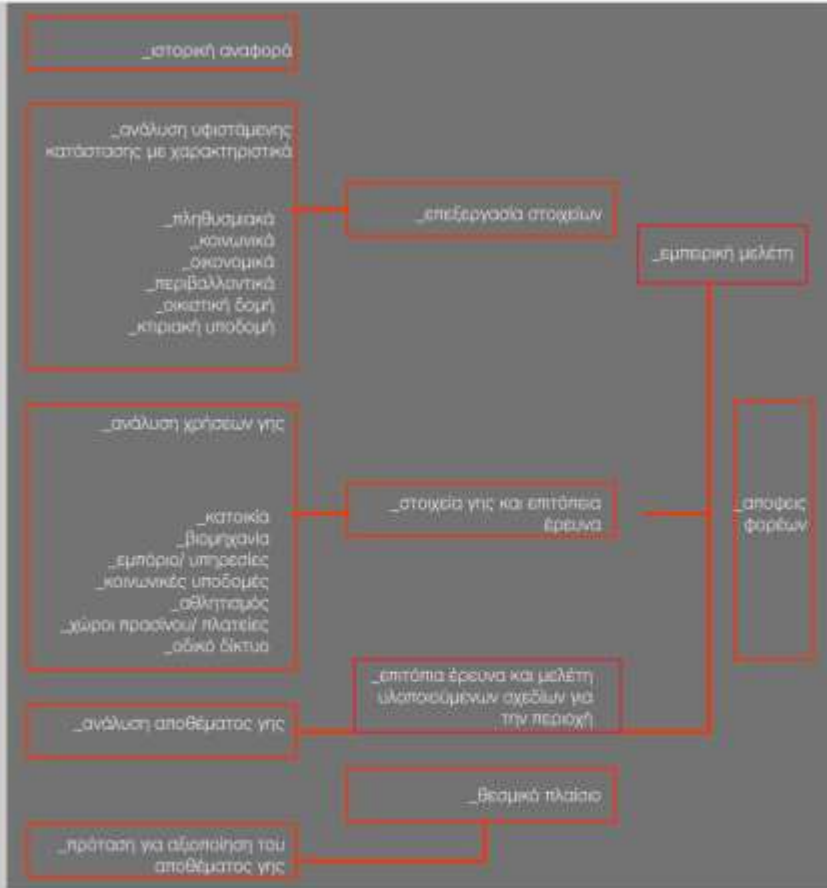
Εκινήσαμε διατυπώνοντας τις αρχικές μας σκέψεις για το σενάριο αφορώντας την πληθώρα ερωτημάτων κτιρίων πολιών βιομηχανιών και εργοστασίων καθώς και τη γενικότερη προσπάθεια εκσυγχρονισμού των αθλητικών εγκαταστάσεων και των πολιτιστικών υποδομών του Δήμου Πειραιά. Υστερα από διάλογο με τους διδάσκοντες αποφασίσαμε να περιορίσουμε την περιοχή μελέτης μας στους Δήμους Πειραιά και Αγίου Ιωάννη Ρέντη, όπου συγκεντρώνονται οι δραστηριότητες αυτές.

Για τη διερεύνηση του πρώτου επιπέδου, συγκεντρώσαμε μέσω δευτερογενούς έρευνας, στοιχεία και πληροφορίες για τα θέματα που μας απασχολούν, την αποβιομηχάνιση, τις αθλητικές εγκαταστάσεις και τις ήδη υπάρχουσες προτάσεις για την αξιοποίηση των κενών κελύφων.

Στη συνέχεια, γίνεται αναφορά στην ιστορία του Πειραιά, μέσω πρωτογενούς έρευνας βιβλιογραφίας και πηγών καθώς και μέσω χαρτών χρήσεων και προσβάσεων.

Ευελκίζοντας, επεξεργαστήσαμε μέσω της διατύπωσης των προβληματισμών μας, να προτείνουμε λύσεις για την καλύτερη διαχείριση των υφιστάμενων κελύφων για την εκτόνωση των αθλητικών δραστηριοτήτων των κατοίκων και για τη χωρική ανάπτυξη των μέχρι τώρα εγκαταλελειμμένων χώρων.

Με τη διατύπωση των δύο κενών προβλημάτων του Πειραιά, προσπαθήσαμε να βρούμε μια συνδυαστική λύση, αξιοποιώντας τα κενά κελύφη για τη στέγαση των αθλητικών εγκαταστάσεων και διάφορων άλλων κέντρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος, γύρω από τον άξονα της οδού Πειραιώς.





# ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

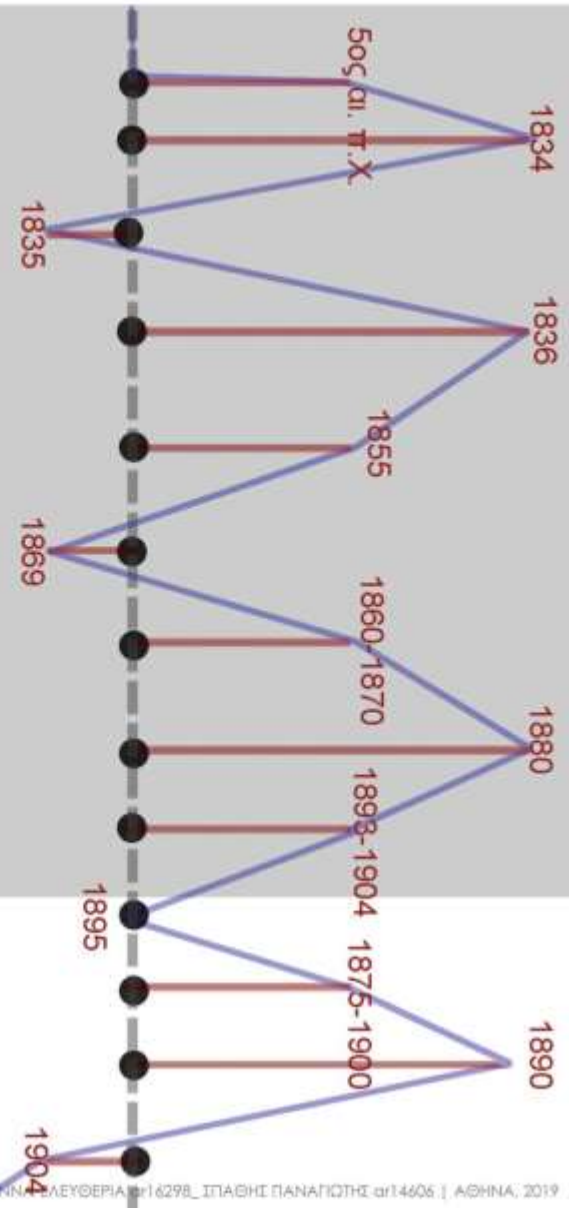
03



## ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

## ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ

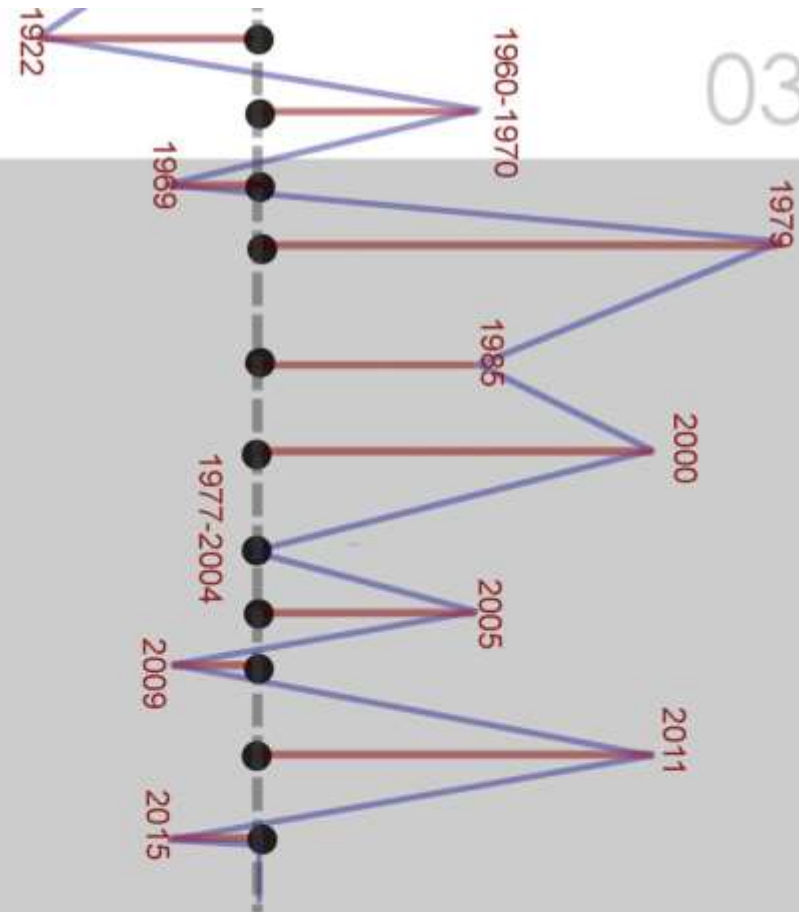
- \_ **5ος αι. π.χ.** Ίδρυση της πόλης του Πειραιά
- \_ **1834** Ίδρυση νεότερου Πειραιά, καθιέρωσή του ως θαλάσσιο κόμβο. Πρώτο επίσημο σχέδιο της πόλης από Σραμάτη Κλεάνθη και Eduard Shaubert
- \_ **1835** ο Πειραιάς ανακηρύσσεται ως αυτόνομος Δήμος.
- \_ **1836** Έλευση προσφύγων από τη Μ. Ασία και δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου.
- \_ **1855** Πρώτες ιδιωτικές εξοχικές κατοικίες, δημιουργία ποδηλατοδρομίου και κωπηλατοδρομίου και κατόπιν ανάδειξη της περιοχής ως τόπο υψηλής αναψυχής ως το 1920 για τα λουτρά των αθηναίων.
- \_ **1869** Κατασκευή των γραμμών σιδηροδρόμου Αθηνών- Πειραιώς, - Διαχωρισμός βορειοδυτικού κομματιού της περιοχής από τον υπόλοιπο αστικό ιστό και οριοθετώντας την βιομηχανική ζώνη, Μετατόπιση β' κατοικίας προς τα προάστια.
- \_ **1860-1870** Τοποθέτηση πρώτων βιομηχανικών μονάδων, προσοδοφόρος για τον σημαντικότερο κλάδο της πειραιϊκής βιομηχανίας, της κλωστουφαντουργίας.
- \_ **1875-1900** Βιομηχανική ανάπτυξη και πρώτα λιμενικά έργα, ναυπηγεία και ανάπτυξη κλάδου σιδηροβιομηχανίας και χημικής βιομηχανίας (εργοστάσιο ΧΡΩΠΕΙ 1883)
- \_ **1880** Εισαγωγικό εμπόριο ως κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα, σημαντικότερο ναυτηλιακό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, ανάπτυξη της εμπορικής ναυτηλίας, διόγκωση τριτογενών δραστηριοτήτων.
- \_ **1893-1904** Διάνοιξη διώρυγας της Κορίνθου



## ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

## ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ

- \_ **1922** Μικρασιατική καταστροφή-προσφυγικό πρόβλημα
- \_ **1960-1970** Τουριστική ανάπτυξη - αλεπάλληλες προσχώσεις στο παράλιο μέτωπο. Κατασκευή της υπερυψωμένης λεωφόρου γνωστής και ως 'Φράγμα του αίσχους'. (1979)
- \_ **1985** Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας. σχεδιασμός ανάπλασης του χώρου ως πόλου αναψυχής και υπερτόπικης ακτινοβολίας. Εγκατάλειψη ιδέας για παραλία κολύμβησης στα προηγούμενα σχέδια.
- \_ **1997-2004** Προ-ολυμπιακή περίοδος, κατασκευή ολυμπιακών εγκαταστάσεων.
- \_ **2000** Εξάπλωση και συνύπαρξη βιομηχανίας και εμπορίου με την κατοικία, εις βάρος της τελευταίας.
- \_ **2005** Μετα-ολυμπιακή περίοδος. Αναζήτηση κατευθύνσεως σχεδιασμού.
- \_ **2009** Απόφαση δημιουργίας Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος στον χώρο του παλαιού Ιπποδρόμου στο Δέλτα Φαλήρου για την ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου.
- \_ Εκπόνηση του Master Plan για το ΙΠΣΝ
- \_ **2015 έως σήμερα** Επέκταση του κέντρου του εμπορίου γύρω από το λιμάνι. Εντοπισμός της εγκατάλειψης βιομηχανικών κελυφών. Ανάγκη για αξιοποίηση ερημωμένων ολυμπιακών ακινήτων και κέντρων αθλητισμού.



## ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

ΠΡΟΣΒΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

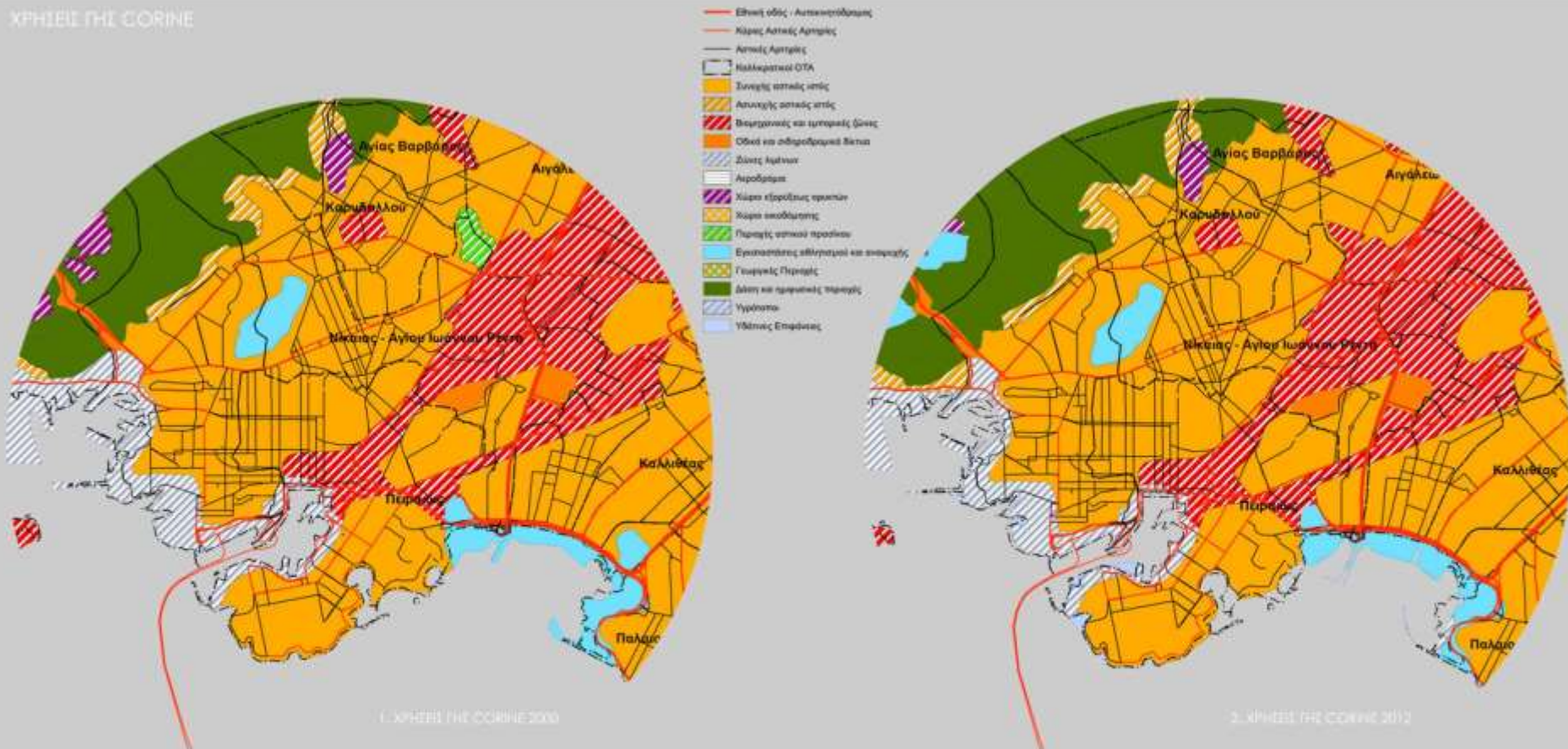


Η περιφερειακή ενότητα του Πειραιά συνδέεται με το Δήμο Αθηνών και την υπόλοιπη Αττική οδικώς μέσω των λεωφόρων Κηφισού, Ποσειδώνος, Συγγρού καθώς και μέσω της οδού Περαιώς. Επιπλέον διαθέτει σταθμό ΗΣΑΠ που τερματίζει στο λιμάνι του. Με τα Ολυμπιακά έργα, ο Περαιός απέκτησε ακόμη μία πρόσβαση μέσω του τραμ, που καταλήγει στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας. Μεγάλο ποσοστό εισέρχεται από το λιμάνι ετησίως, ενώ αναμένεται και η εγκαίνιαση της νέας γραμμής 4 του Αττικού Μετρό, στην οποία θα συμπεριληφθούν σταθμοί σε διάφορες περιοχές του Πειραιά.

\*ΤΗΓΗ ΧΑΡΤΩΝ: ΕΛΙΣΤΑΤ  
 ΠΗΓΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ: openstreetmap  
 ΠΗΓΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΗΣΑΠ, ΣΤΑΣΗ  
 ΠΗΓΗ ΟΡΙΩΝ ΔΗΜΩΝ: ΕΛΙΣΤΑΤ  
 ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ: ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

## ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ CORINE



Από τη σύγκριση των δύο χαρτών συμπεραίνουμε ότι οι αλλαγές στις κυρίαρχες χρήσεις του Πειραιά ήταν ελάχιστες στην πάροδο των 12 χρόνων, και παραμένει αστική περιοχή με έντονες βιομηχανικές και εμπορικές ζώνες. Επιπλέον, αποτελεί πόλο αρκετών αθλητικών εγκαταστάσεων, κυρίως στο παραλιακό μέτωπο της λεωφόρου Ποσειδώνος. Μεγάλο μέρος της παραλίας του Πειραιά εξακολουθεί να καταλαμβάνουν οι υγρότοποι, δηλαδή το λιμάνι και τα συνεργεία.

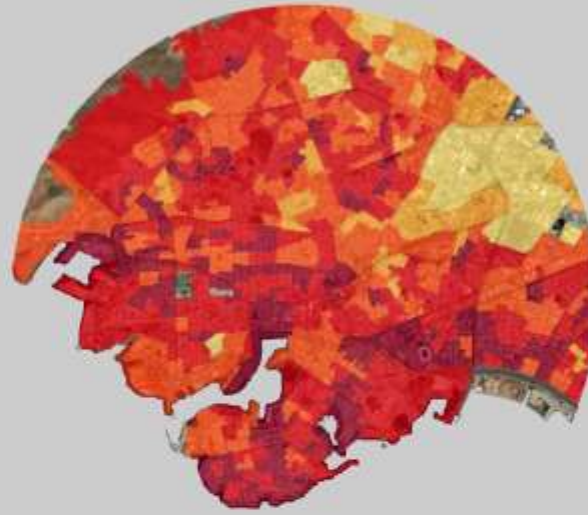
ΥΠΗΡΕΣΙΑ: ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ Ε.Μ.Π  
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: Ε. ΣΙΓΚΑΣ  
ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ: ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

## ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

## ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ



1. ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑ



2. ΑΝΩΤΕΡΗ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑ



3. ΤΡΙΤΟΒΑΘΜΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

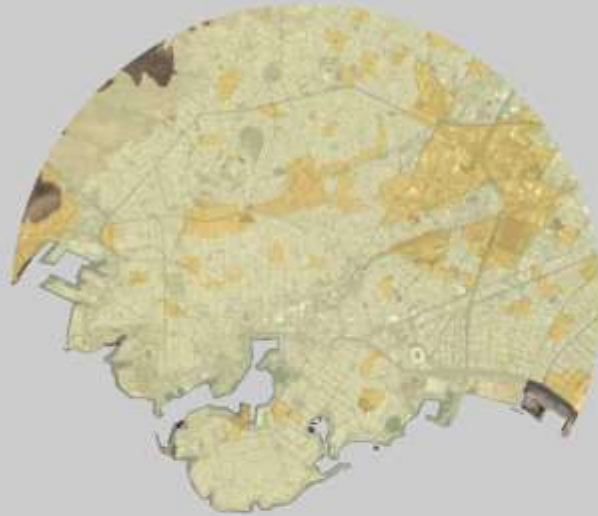


Από τα πληθυσμιακά στοιχεία, το μορφωτικό επίπεδο της πλειοψηφίας κυμαίνεται στην Ανώτερη Δευτεροβάθμια. Τα μεγαλύτερα ποσοστά Τριτοβάθμιας παρατηρούνται στο Δήμο του Πειραιά, κυρίως γύρω από το ομώνυμο Πανεπιστήμιο.

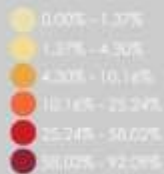
\*ΠΗΓΗ: ΕΚΚΕ - ΠΑΝΟΡΑΜΑ ΑΠΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ  
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: Ε. ΤΣΙΓΚΑΣ  
ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ: ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

## ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

## ΤΟΜΕΑΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ



1. ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ



2. ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ



3. ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ

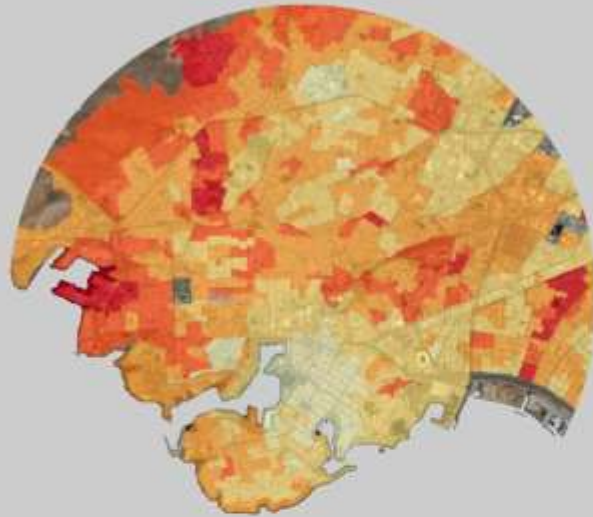


Από τα πληθυσμιακά στοιχεία, το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων ασχολείται με τον τριτογενή τομέα, ιδίως στο Δήμο Πειραιά γύρω από το Παραλιακό Μέτωπο ενώ ο Δευτερογενής Τομέας ακμάζει στις βιομηχανικές ζώνες του Αγίου Ιωάννη Ρέντη, ενώ ελαχιστοποιείται όσο πλησιάζει κανείς το κέντρο του Δήμου Πειραιά.

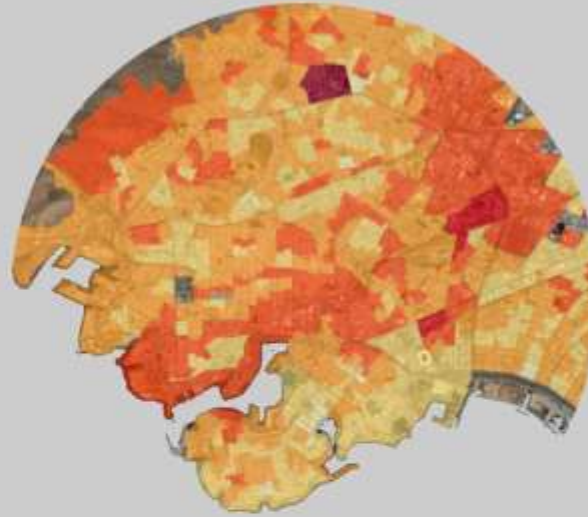
\*ΠΗΓΗ: ΕΚΚΕ - ΠΑΝΟΡΑΜΑ ΑΠΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ  
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: Ε. ΤΣΙΓΚΑΣ  
ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ: ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

## ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

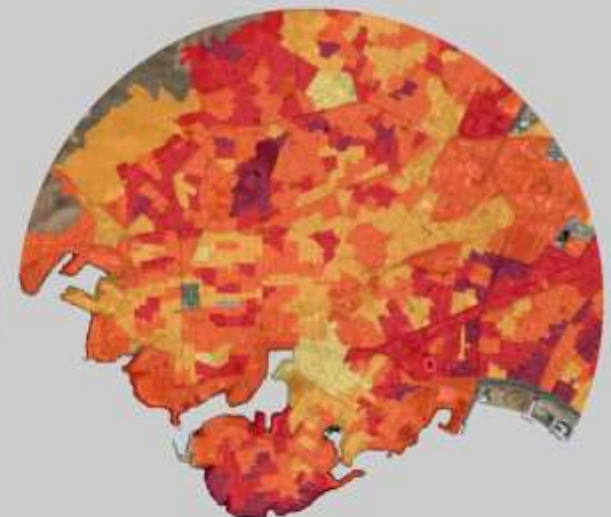
## ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΟΜΑΔΑ



1. 0 - 14 ΧΡΟΝΩΝ



2. 15 - 34 ΧΡΟΝΩΝ



3. 35 - 65 ΧΡΟΝΩΝ



Από τα πληθυσμιακά στοιχεία, η περιφερειακή ενότητα Πειραιά συγκεντρώνει μεγάλο ποσοστό μεσήλικων (35-65 χρονών), ενώ οι μικρότερες ηλικιακές ομάδες παρατηρούνται γύρω από εκπαιδευτικά ιδρύματα (ΑΕΙ, ΤΕΙ, κλπ).

\*ΠΗΓΗ: ΕΚΚΕ - ΠΑΝΟΡΑΜΑ ΑΠΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ  
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: Ε. ΣΙΓΚΑΣ  
ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ: ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ



# ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΟΣ ΑΞΟΝΑΣ Α΄

ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

04





## ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Υψηλό κόστος συντήρησης και επισκευής υποδομών

Μειωμένη κρατική επιχορήγηση που περιορίζει το Δήμο να χρηματοδοτήσει και άλλες δράσεις

Τακτοποίηση & νομιμοποίηση αθλητικών εγκαταστάσεων.

Λειτουργία ενός και μόνο κολυμβητηρίου που δεν μπορεί να καλύψει τις εν δυνάμει ανάγκες των ενεργού πληθυσμού της περιοχής.

Ανάγκη για περισσότερες υποδομές και αθλητικές εγκαταστάσεις καθώς οι υπάρχουσες αφείλουν την ύπαρξη και την συντήρησή του: ως επί το πλείστον στην προσωπική πρωτοβουλία και δράση των τοπικών συλλόγων και αθλητικών σωματίων.

Κενά κελύφη που βρίσκονται σε αχρηστία.

Να παραχωρούνται από τις διοργανώτριες αρχές τα δικαιώματα χρήσης γηπέδων.

Καθέρωση νέου ωραρίου λειτουργίας της διεύθυνσης σύναψη προγραμματικών συμβάσεων ανάμεσα στο δήμο και στη ΔΗΚΕΝΙΡ πάνω σε θέματα αθλητισμού.

Ελεύθερος χώρος που πληρεί τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την οικοδόμηση νέων εγκαταστάσεων

Πλήθος εγκαταστάσεων που βρίσκονται σε αχρηστία, διαθέσιμες προς αξιοποίηση

Τακτοποίηση & νομιμοποίηση αθλ. εγκαταστάσεων

Η εξασφάλιση απαραίτητων πόρων για την επισκευή & συντήρηση όλων των εγκαταστάσεων

Επένδυση του δυναμικού της διεύθυνσης με ειδικότητες που κρίνονται απαραίτητες για την ομαλή λειτουργία της

Διαρκής επιμόρφωση του προσωπικού(διοικητικού και τεχνικού)

Διαχωρισμός αρμοδιοτήτων της διεύθυνσης αθλητισμού με της ΔΗ.Κ.Ε.ΝΙ.Ρ.

Ελλείψεις σε υποδομές με ποικίλες λειτουργίες (αθλητικοί πολυχωροί, λειτουργία μόνο ενός κολυμβητηρίου)



Φιλαξενία εθνικών αλλά και διεθνών αθλητικών οργανώσεων

Έσοδα από εισπράξεις των ειστηρίων των αγωνων

Προγράμματα αναβάθμισης-συντήρησης των αθλητικών εγκαταστάσεων μέσω ΕΣΠΑ

Δωρεάν προγράμματα επιμόρφωσης που διενεργούνται στο ΙΝΕΠ

Οικονομική κρίση

Αύξηση τιμών πετρελαίου, φυσικού αερίου, ρεύματος

Μείωση κρατικής επιχορήγησης

Σύστημα προσλήψεων Π.Φ.Α.

Δημογραφικές μεταβολές λόγω κρίσης

An aerial photograph of a coastline, likely the Piraeus area in Greece, showing a winding road and various buildings. A large, semi-transparent '05' is overlaid on the right side of the image. The text is centered over the image.

# ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΟΣ ΑΞΟΝΑΣ Β'

ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΧΑΡΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



- ① ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
- ② ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΗΦΙΣΟΥ
- ③ ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ
- ΣΤΑΣΗ ΗΣΑΠ
- ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ

Η οδός Πειραιώς ενώνει τον Πειραιά με το κέντρο της Αθήνας. Οδικώς έχει πρόσβαση από αμάξι και από τις λεωφορειακές γραμμές:

- \_049 Πειραιάς-Ομόνοια
- \_420 Πειραιάς-Αγ. Ανάργυροι (μέσω Λ. Κηφισού)
- \_860 Π. Φαληρό-Γενικό Κρατικό Νίκαιας-Σχιστό Κεραταίνιου
- \_914 Ομόνοια-Λαχαναγορά-Παλιά Κοκκινιά

Τέλος, οι σταθμοί του ΗΣΑΠ Μοσχάτο, Καλλιθέα και Ταύρος βρίσκονται σε μικρή απόσταση από τον οδικό άξονα.

\*ΠΗΓΗ ΧΑΡΤΩΝ: ΕΛΙΣΤΑΤ  
 ΠΗΓΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ: openstreetmap  
 ΠΗΓΗ ΣΤΑΣΕΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ: ΟΑΣΑ  
 ΠΗΓΗ ΟΡΙΩΝ ΔΗΜΩΝ: ΕΛΙΣΤΑΤ  
 ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ: ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

## ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΧΑΡΤΗΣ ΔΗΜΩΝ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

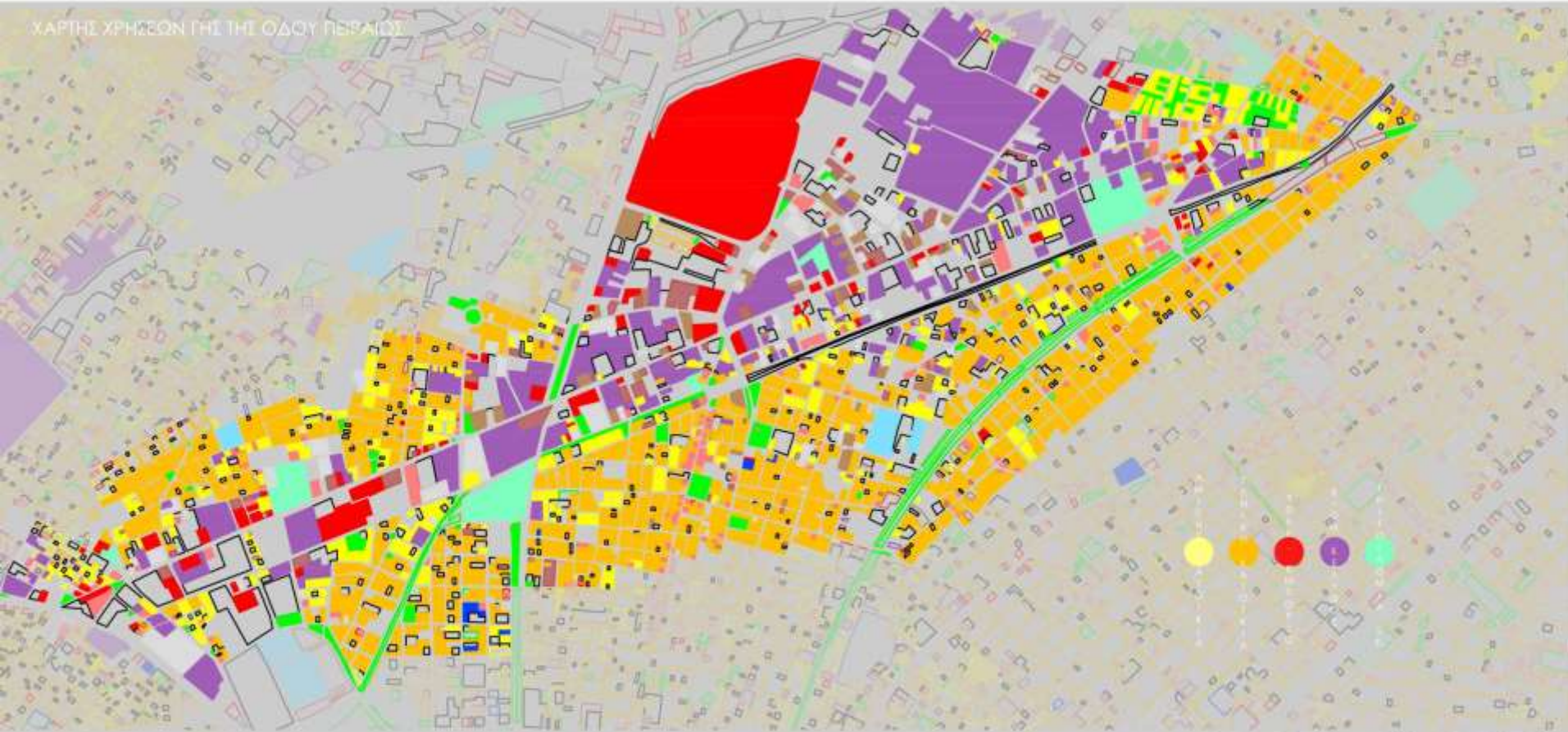


Η οδός Πειραιώς, λόγω μεγέθους διαπερνά τρεις δήμους (Πειραιά, Ταύρου-Μοσχάτου και Αθηναίων) ενώ γειτνιάζει και με τους δήμους Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Καλλιθέας. Λόγω αυτού αποτελεί πρόκληση η ολική αναβάθμιση/ανάπλαση του λόγω της ανάγκης για διατοπική συμφωνία.

\*ΠΗΓΗ ΧΑΡΤΩΝ: ΕΛΙΣΤΑΤ  
 ΠΗΓΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ: openstreetmap  
 ΠΗΓΗ ΣΤΑΣΕΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ: ΟΑΣΑ  
 ΠΗΓΗ ΟΡΙΩΝ ΔΗΜΩΝ: ΕΛΙΣΤΑΤ  
 ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ: ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

## ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

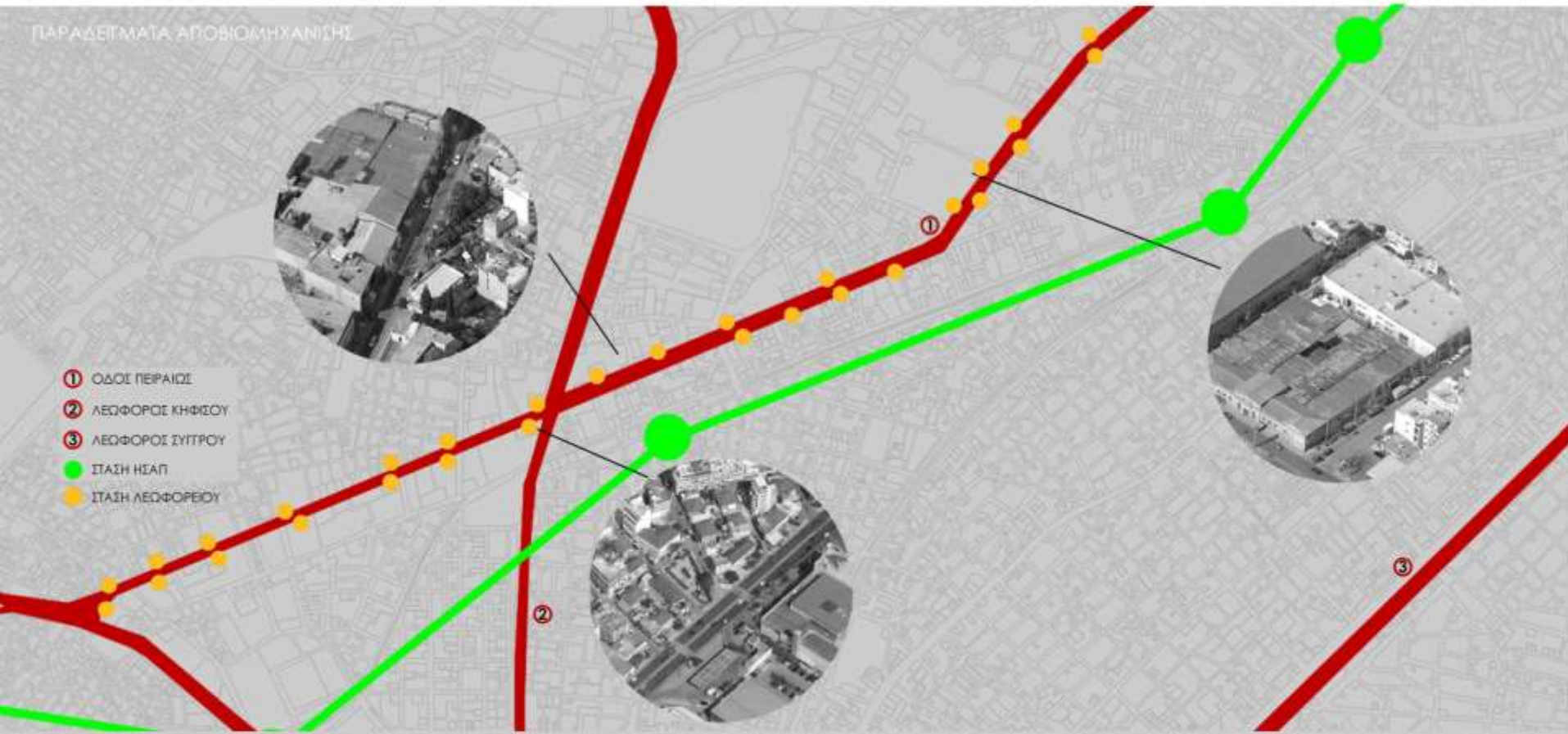


Η οδός Πειραιώς συγκεντρώνει κυρίως χρήσεις κατοικίας και βιομηχανίας, δημιουργώντας ασυνέχειες στον αστικό ιστό. Παρατηρείται τα τελευταία χρόνια προσπάθεια αξιοποίησης του κτιριακού αποθέματος για την ανάδειξη του πολιτισμού μέσω της εκπαίδευσης.

\*ΠΗΓΗ: ΕΚΚΕ - ΠΑΝΟΡΑΜΑ ΑΠΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ  
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: Ε. ΤΣΙΓΚΑΣ  
ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ: ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

## ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ



Παραδείγματα αποβιομηχάνισης που φανερώνουν πως το φαινόμενο αυτό υποβαθμίζει τον αστικό ιστό ενώ παράλληλα δημιουργεί αστικά κενά.

\*ΠΗΓΗ ΧΑΡΤΩΝ: ΕΛΙΣΤΑΤ  
 ΠΗΓΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ: openstreetmap  
 ΠΗΓΗ ΣΤΑΣΕΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ: ΟΑΣΑ  
 ΠΗΓΗ ΟΡΙΩΝ ΔΗΜΩΝ: ΕΛΙΣΤΑΤ  
 ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ: ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ



## ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΧΑΡΤΗΣ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

- ① ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
- ② ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΗΦΙΣΟΥ
- ③ ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΤΤΡΟΥ
- ΣΤΑΣΗ ΗΣΑΠ



# ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

06



## ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

## ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΑΔΕ

## \_ ΛΟΓΟΙ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΑΔΕ

- \_ δημογραφικές εξελίξεις: η μείωση της μετανάστευσης προς τις πόλεις έχει σαν αποτέλεσμα η ζήτηση για γη να περιορίζεται σημαντικά με μακροπρόθεσμη συνέπεια την εμφάνιση εγκαταλελειμμένων εκτάσεων
- \_ βιομηχανική ανάπτυξη= μετανάστευση πληθυσμού στις πόλεις. Ζητούμενο εγγύτητας κατοικίας με την εργασία. Στα μέσα του 20ού αι. με την ανάπτυξη των μεταφορών η προηγούμενη διαδικασία αφήνει απόθεμα γης στον αστικό χώρο εφόσον ο πληθυσμός φεύγει προς τα προαστία με σκοπό την αναζήτηση κατοικίας σε λιγότερα προβληματικές περιοχές.
- \_ οι περιοχές αυτές ως υποβαθμισμένες λόγω ρύπανσης από τη λειτουργία των βιομηχανιών εγκαταλείπονται= έλλειψη ζήτησης, μείωση στις αξίες γης, και επομένως και του επενδυτικού ενδιαφέροντος
- \_ αποβιομηχάνιση έχει σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία αποθεμάτων γης στον αστικό χώρο
- \_ εγκατάλειψη κτιρίων που εγκαθίστανται σε περιοχές κατοικίας και φιλοξενούν αχλούσες χρήσεις
- \_ αδράνεια ιδιοκτητών, οικονομικοί λόγοι, ιδιοκτησιακά προβλήματα λόγω πολλών ιδιοκτητών- κληρονόμων= αναξιοποίητες εκτάσεις εξαιτίας του θεσμικού προστασίας της ιδιωτικής περιουσίας
- \_ σκάπηψη ύπαρξη ΑΔΕ δημόσιας πολιτικής. Εξασφάλιση κενού χώρου για την κάλυψη του ελλείματος ελεύθερων χώρων με τη χωροθέτηση δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την αναψυχή
- \_ οικονομική κρίση, παρακμή περιοχών εμπορίου ερήμωση καταστημάτων και κατ'επέκταση ευρύτερων εμπορικών εκτάσεων

εγκατάλειψη

περιβαλλοντική υποβάθμιση

μείωση αξιών γης

φυσική υποβάθμιση γης

## \_ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

- \_ υποβάθμιση περιοχής που οφείλεται στα ερειπωμένα- εξαβλιωμένα κτίρια, στους γεμάτους από απορρίμματα χώρους, στην αύξηση των κοινωνικών προβλημάτων.
- \_ υποβάθμιση περιβάλλοντος από ευτελείς δραστηριότητες μη φιλικές προς το περιβάλλον και αχλούσες χρήσεις. Οι εγκαταλελειμμένες περιοχές αποτελούν χώρους απόρριψης αποβλήτων αποτελώντας πηγές ρύπανσης του περιβάλλοντος, εστιές μολύνσεων και κινδύνων.
- \_ μείωση αξίας γης, και γειτονικών ιδιοκτησιών με αποτέλεσμα πολλαπλασιαστικά αρνητικά αποτελέσματα.
- \_ δημιουργία ενός φαύλου κύκλου υποβάθμισης

## \_ ΘΕΤΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

- \_ οι εγκαταλελειμμένες εκτάσεις αποτελούν το δυναμικό αποθέμα γης τη περίοδο μεγάλης ζήτησης και κοινωνικών αναγκών (περίπτωση φιλοξενίας προσφύγων από το δήμο Περάματος).
- \_ με την αξιοποίηση των χώρων αυτών στο βέλτιστο βαθμό με βάση της ευρύτερης περιοχής, αποτελεί πύλωνα για την ανάπτυξη της πόλης συνολικά.
- \_ η διαχείριση των εκτάσεων αυτών δίνει ώθηση για οικονομική ανάπτυξη και περιβαλλοντική αναβάθμιση

## ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

## ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΑΠΟΘΕΜΑΤΟΣ

**\_ πολιτικές διαχείρισης**

- \_ αγορά περιοχής προς αποκατάσταση είτε από τον Δήμο είτε από κάποιο ιδιωτικό ή δημόσιο φορέα για την ανάπτυξη της
- \_ αντιμετώπιση του αποθέματος γης όχι σαν ένα παθητικό στοιχείο μέσα στο αστικό περιβάλλον αλλά ένα δυναμικό.
- \_ οι πολιτικές διαχείρισης των κενών κελυφών έχουν σαν στόχο την επαναχρησιμοποίηση των εκτάσεων
- \_ βελτίωση του οικιστικού αποθέματος, αξιοποίηση του περιβάλλοντος χώρου
- \_ δημιουργία τεχνικής και κοινωνικής υποδομής παράλληλα με την ενίσχυση άλλων λειτουργιών που συμβάλουν στην αναβάθμιση των περιοχών.

**Κατά τους Michael A. Pagano και Ann o'M.Bowman:**

- \_ Η επαναξιοποίηση της αδόμητης γης και των εγκαταλελειμμένων κτιρίων μπορεί να αποτελέσει μια ευκαιρία για οικονομική ανάπτυξη και αποκατάσταση των αστικών περιοχών.



- \_ περιοχή ελαιώνα: περιοχή εκτός σχεδίου πόλεως, εκτάσεως 9.000 στρεμμάτων και ωρίζεται στα όρια 5 δήμων, μέσα στους οποίους και αυτός του Αγ. Ιωάννη Ρέντη. Αποτελεί ερειπωμένη περιοχή εξαιτίας της αποβιομηχάνισης, και χαρακτηρίζεται από τις πιο υποβαθμισμένες περιοχές του λεκανοπεδίου

**\_ μέσα για την απόκτηση γης από το κράτος**

- \_ αγορά με ελεύθερη συναλλαγή
- \_ αναγκαστική απαλλοτρίωση
- \_ αντιπαροχή
- \_ μεταφορά ΣΔ
- \_ χρήση κοινωνικού ΣΔ
- \_ εισφορές γης

**\_ πιθανοί φορείς εφαρμογής των προγραμμάτων διαχείρισης των ΑΔΕ**

- \_ κεντρικό κράτος
- \_ οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης(ΟΤΑ)
- \_ εταιρίες μικτής οικονομίας
- \_ οικοδομικοί συνεταιρισμοί
- \_ δημόσια επιχείρηση πολεοδομίας και στέγασης
- \_ συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα ( τράπεζες), αυτόνομα είτε σε συνεργασία με διάφορους κλάδους επιχειρήσεων (κατασκευαστικών εταιριών)

\_περιοχή φαληρικού όρμου, υπερτακτικός χώρος αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού σύμφωνα με το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας. Περιλαμβάνει το θαλάσσιο μέτωπο από το Φλοίσβο έως τη Καστέλλα, μέχρι το 1960 αποτελούσε χώρο αναψυχής και περιπάτου, ωστόσο σήμερα οι δραστηριότητες που έχουν αναπτυχθεί εκεί δυσκολεύουν την πρόσβαση στη θάλασσα. Η περιοχή του Ιπποδρόμου, έκτασης 230 στρεμμάτων, στο Φαληρικό Όρμο αποτελεί σημαντικό απόθεμα γης του Λεκανοπεδίου Αττικής, παρόλα αυτά λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων χωροθετήθηκαν 6 μεγάλα γήπεδα στη Φαληρική Ακτή και 5 στην περιοχή του Ιπποδρόμου τα οποία όμως δυσκολεύουν την πρόσβαση των των κατοίκων στη θάλασσα. Στη περιοχή του Δέλτα Φαλήρου ενός εμπορικού συγκροτήματος με υπόγειο σταθμό αυτοκινήτων καθώς και έργα για την ανάπτυξη του φαλήρης νέας παραλιακής οδού, έργα τα οποία έχουν δρομολογηθεί στο τον Μάρτιο του 2004, ενώ σήμερα βρίσκονται σε τελικό στάδιο.



## ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

## ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

## \_Περιγραφή κυριότερων δραστηριοτήτων του δήμου στον τομέα του αθλητισμού

## ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

1. Συνεργασία με την δημοτική αρχή - σχεδιασμός αθλητικών προγραμμάτων
2. Έλεγχος, συντονισμός, παρακολούθηση και αξιολόγηση των τμημάτων
3. Κατάρτιση κανονισμού λειτουργίας αθλητικών χώρων

## ΤΜΗΜΑ ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

1. Οργάνωση και λειτουργία αθλητικών προγραμμάτων στο πλαίσιο "άθληση για όλους"
2. Οργάνωση και λειτουργία προγραμμάτων για μαθητές α β'βάθμιας & β' β'βάθμιας εκπαίδευσης
3. Συνεργασία με τη γενική γραμματεία αθλητισμού, με σωματεία, συλλόγους & μαζικούς φορείς για την ανάπτυξη του αθλητισμού στον δήμο μας

## ΤΜΗΜΑ ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ

1. Πρωταθλήματα για σχολεία

## ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΓΗΠΕΔΩΝ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ

1. Επίβλεψη αθλητικών χώρων και εγκαταστάσεων για την υλοποίηση προπονήσεων αγώνων - τουρνουά & διεξαγωγής αθλητικών προγραμμάτων
2. Φύλαξη, καθαριότητα και συντήρηση αθλ. εγκαταστάσεων
3. Προγραμματισμός ωραρίου εργαζομένων στις αθλητικές εγκαταστάσεις

\_Δράσεις άλλων φορέων που εκτελούνται στην περιοχή και επηρεάζουν το επιχειρησιακό πρόγραμμα

ΑΘΛΗΤΙΚΑ ΣΩΜΑΤΕΙΑ & ΣΥΛΛΟΓΟΙ  
ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΝΙΚΑΙΑΣ-ΡΕΝΤΗΣ, ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ, ΠΕΙΡΑΙΑ

\_Βασικές συνεργασίες

ΔΙΕΥΘΥΝΤΕΣ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΣΧΟΛΕΙΩΝ  
ΠΑΙΔΙΑΤΡΙΚΗ ΠΟΛΥΚΛΙΝΙΚΗ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

# ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΜΑΔΑΣ

07









## ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ

Η εργασία αυτή ελπίζουμε να βοηθήσει στην κατανόηση της σημασίας της επανάχρησης του κτηριακού αποθέματος για την κάλυψη των αναγκών της κοινωνίας. Ειδικότερα, επειδή ζούμε στην Αθήνα που έχει έναν πυκνό αστικό ιστό, οφείλουμε ως αρχιτέκτονες να βρούμε τρόπους να αναδείξουμε και να αξιοποιήσουμε τα ήδη υπάρχοντα κελύφη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού αποτελούν τα βιομηχανικά κελύφη, καθώς μέσω της αποβιομηχάνισης έχουν δημιουργήσει κενά στον αστικό ιστό, ενώ παράλληλα ερειπώνονται. Κτίρια ιστορικής και αρχιτεκτονικής σημασίας, μεγάλου εμβαδού με τη δυνατότητα φιλοξενίας πολλαπλών χρήσεων. Μέσω της πρότασης μας για την οδό Πειραιώς, καλούμε την αρχιτεκτονική κοινότητα να λάβει υπόψη τις ανάγκες του πληθυσμού στο σχεδιασμό τους και να επανασυνδέσει το αστικά αυτά κενά με τον αστικό ιστό, ανοίγοντας ένα διάλογο μεταξύ των παλαιών και νέων χρήσεων με γνώμονα πάντα την κοινωνία.

### Ερωτήματα που παραμένουν/προκύπτουν:

- \_ Πως θα επηρεαστεί ο τομέας της κατοικίας από την ανάπτυξη της Πειραιώς και την εισροή πληθυσμού;
- \_ Μήπως πρέπει να υπάρξει ένας συνολικός σχεδιασμός για την ανάπτυξη των βιομηχανικών κελυφών;
- \_ Κατά ποιον τρόπο θα επηρεάσει η αναβάθμιση του οδικού άξονα την αξία των οικοπέδων της περιοχής;

### Αν ξεκινούσαμε από την αρχή:

Θα προσπαθούσαμε να υπάρξει μεγαλύτερη τριβή με την περιοχή μελέτης και πρωτογενής έρευνας για να ληφθούν υπόψη οι επιθυμίες των κατοίκων.

Εκτενέστερη έρευνα σχετικά με την ιδιοκτησία του κτηριακού αποθέματος της Πειραιώς.

Δημιουργία ενός γνώμονα/παράδειγμα επανάχρησης βιομηχανικού κελύφους για αθλητικές δραστηριότητες.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

**Πηγές:**

\_Βαλεριάνου, Κ., Παναγιωτάτου, Ε., Κλαμπατσέα, Ε., & Σαγιός, Ι. (2006). Παρατηρώντας τον Πειραιά... Αθήνα: ΕΜΠ, Ievelon.

\_Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Πειραιά 2015-2019 (Α' Φάση: Στρατηγικός Σχεδιασμός).

\_Στρατηγική του Δήμου Πειραιά και Αναπτυξιακές Προτεραιότητες 2015-2019

\_Αναγνωστόπουλος Α., Γεωργιάδου Ν., Κογιώργου Ι., Σκούφαλος Ν. (2016). Οι Χωρικές Επιπτώσεις της Αποβιομηχάνισης στον Πειραιά.

\_Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Αγίου Ιωάννη Ρέντη 2015-2019 (Ενότητα Ι: Στρατηγικός Σχεδιασμός).

**Διαδικτυακές πηγές:**

[www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)\_άρθρο "Αναβάθμιση Αθλητικών Έργων στον Πειραιά".

[www.portnet.gr](http://www.portnet.gr)\_άρθρο "Ολοκληρωμένο Πρόγραμμα για την Προώθηση του Αθλητισμού στον Πειραιά."

\_Αναλύτη Β., Πολεοδομική Εξέλιξη και Κοινωνική Κατακλία στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη.

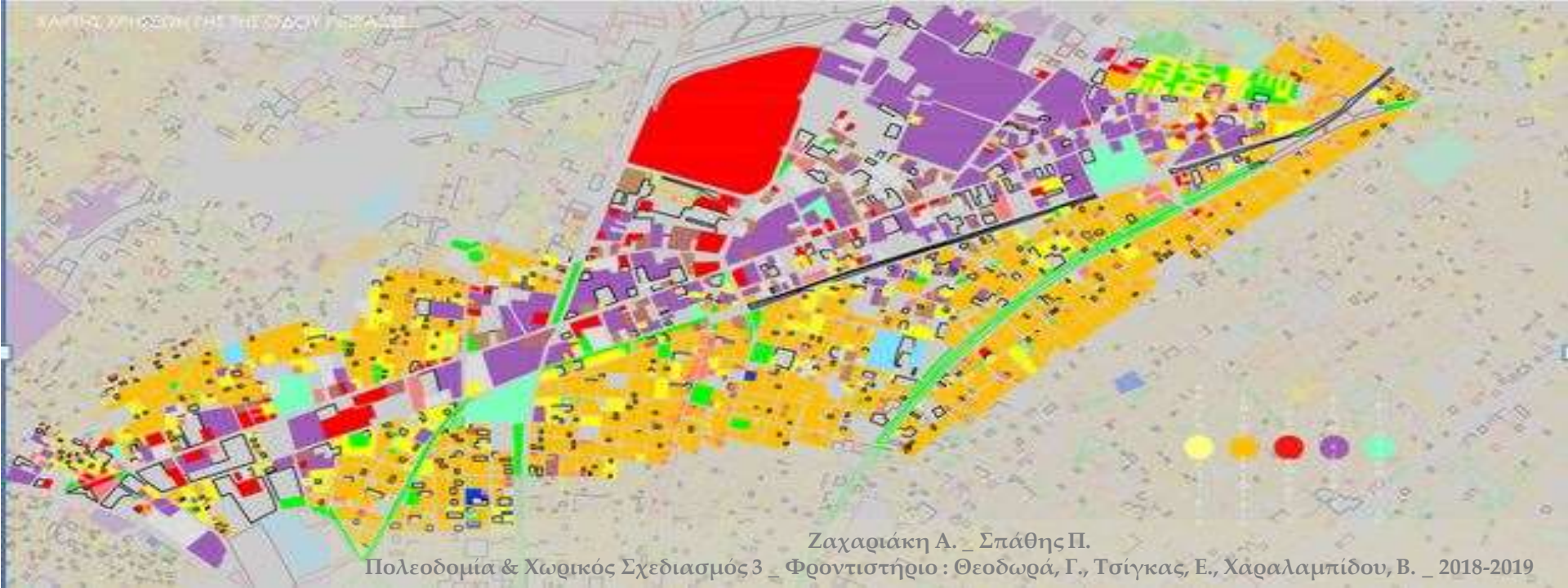
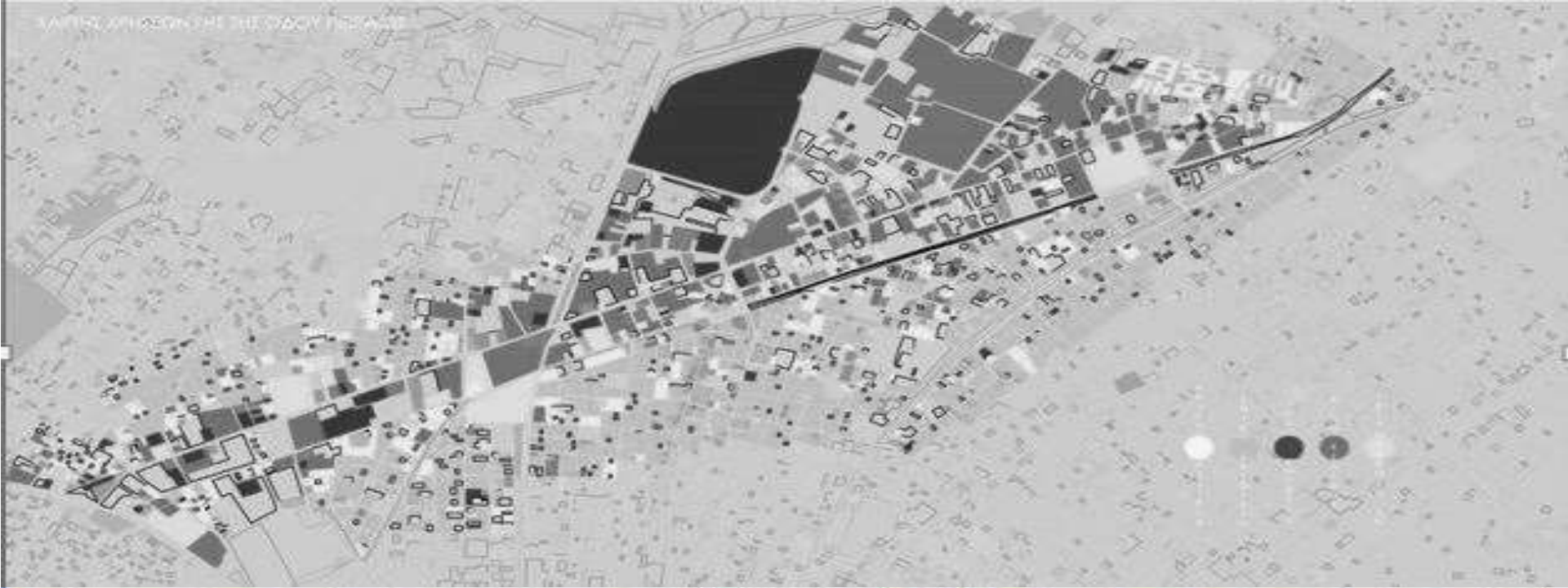
\_Αεροφωτογραφίες μέσω εφαρμογής street view του Google maps

\_ΕΚΚΕ [www.ekke.gr](http://www.ekke.gr)

\_ΕΛΣΤΑΤ [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)

Οι χάρτες του τεύχους έχουν δεχτεί επεξεργασία από τη σπουδαστική ομάδα.

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε την κυρία Θεοδωρά για την καθοδήγηση της κατά τη διάρκεια του εξαμήνου, την κυρία Χαραλαμπίδου για τη βοήθεια της και την παροχή υλικού. Ένα ιδιαίτερο ευχαριστώ στον κύριο Τσίγκα, για την παροχή του υλικού και το χρόνο που διέθεσε για να μας κατευθύνει και να μας βοηθήσει να βρούμε τον κοινό παρόνομαστή των σκέψεων που είχαμε από την πρώτη παρουσίαση.



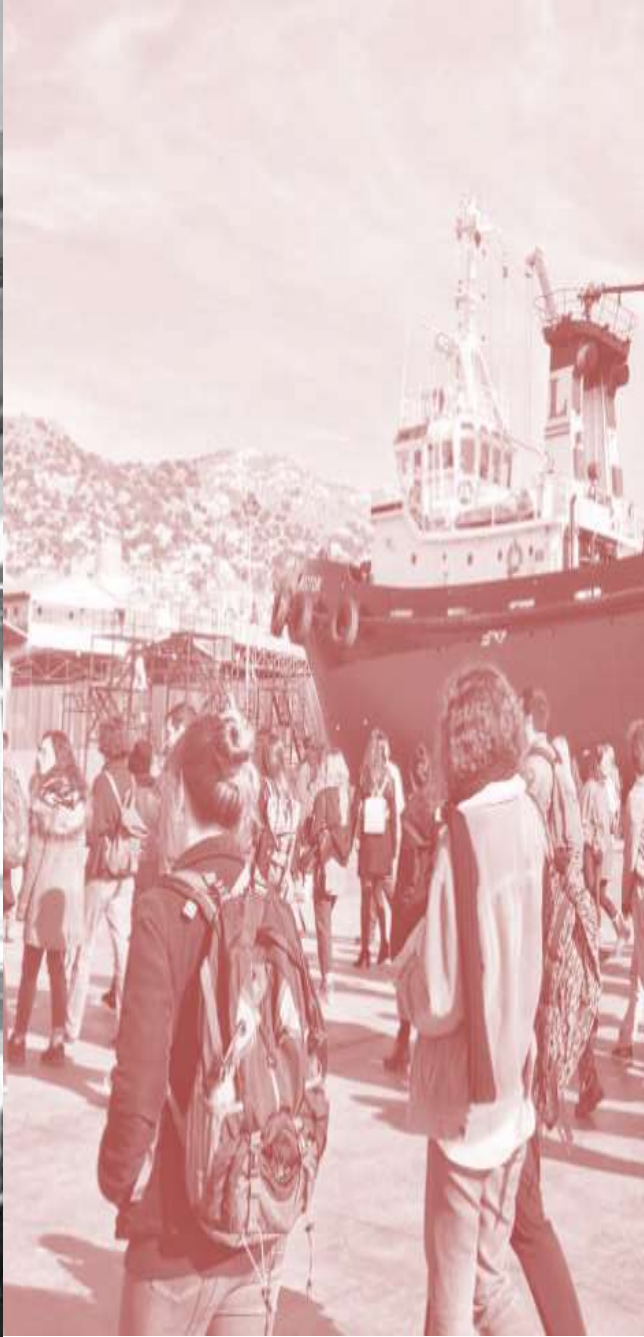


*Yiota Theodora* is Associate Professor of Spatial Planning and Development in the School of Architectural Engineering at the N.T.U.A., Greece and the Director of Spatial Planning and GIS Laboratory. She is an Architect Engineer and holds a Doctorate Diploma and a Post-Doc in Urban & Regional Planning; a Master Degree in Economic & Regional Development and a Post-Master Degree in City & Regional Planning with a concentration in Transportation and Infrastructure Systems Planning from the University of Pennsylvania (UPENN \_ School of Design), USA. She teaches at under-graduate and graduate level and supervises Master and PhD candidates. She has been an active member in Scientific Research Teams and Committees with research collaborations focusing on spatial development and planning both in national and supranational level. She has collaborated with universities, research institutes, services of the public and private sector in more than 40 national and European research programmes and projects of integrated multidisciplinary issues in respect to urban and regional development, spatial and environmental planning, integrated coastal zone management, development and planning, maritime spatial planning, insular policy, infrastructure systems planning, as well as urban regeneration with assignments in Mediterranean and European countries. **Dr. Yiota Theodora** has an active social role as a member of international and Greek Organizations [ERSA, ICOMOS, etc] and has written, solely or in collaboration, scientific articles and chapters in Greek and international journals and books .

[<http://www.arch.ntua.gr/index.php/person/theodora-panagiota/> and <https://www.researchgate.net/profile/Yiota-Theodora>].

*Epameinondas Tsigkas* belongs to the Laboratory Teaching Staff of the School of Architectural Engineering N.T.U.A. He is a Researcher and Network Administration in the Laboratory of Spatial Planning & Geographical Information Systems - Department of Urban and Regional Planning. He holds a Diploma of Rural and Surveying Engineering, N.T.U.A. and a PhD in Urban and Regional Planning from the N.T.U.A. He teaches at under-graduate and graduate level and has participated in many research programs in Greece, Cyprus and the EU [ESPON] as well as in private sector projects. His basic scientific interests focus on spatial development, planning and policies, and GIS mapping (digital maps production, remote sensing) [[www.arch.ntua.gr/en/person/922](http://www.arch.ntua.gr/en/person/922) and <http://users.ntua.gr/etsigjas/>].

*Vasiliki Charalampidou* holds a Diploma of Engineering Urban Planning and Regional Development from the University of Thessaly, distinguished by Excellence because of her graduate's degree [8.39/10]; a MSc in Urban and Regional Planning with Excellence as well [9.33/10], from the School of Architecture, National Technical University of Athens, and a PhD from the same School. She has conducted two months internship at the Department of Regional Planning of the Ministry of Environment and Energy. She is interested in working on research programs. She participates in papers at national and international conferences and her research interests are in spatial planning legislation, spatial policies, strategic investment, maritime planning and urban regenerations.



Regional Unit of Piraeus \_ edited by Yiota Theodora

**National Technical University of Athens**  
School of Architecture \_ Department of Urban & Regional Planning  
**Spatial Planning & GIS Laboratory**  
42, Patission, 10682, Athens \_ Greece  
[www.arch.ntua.gr](http://www.arch.ntua.gr)



**Yiota Theodora (ed.) Regional Unit of Piraeus**  
Series of Special Issues in Spatial Planning and Development

**A t h e n s 2 0 2 2 \_ I S B N : 9 7 8 - 6 1 8 - 8 0 7 3 4 - 9 - 4**

Cover page and Lab logo designed by Yiota Theodora  
[ptheodora@arch.ntua.gr](mailto:ptheodora@arch.ntua.gr)

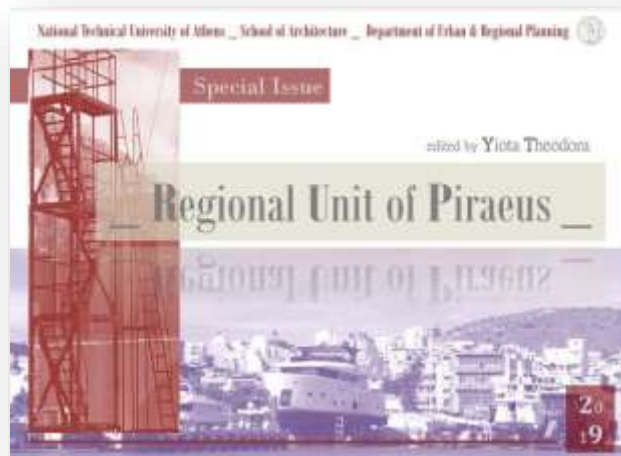
# \_ STUDENTS' WORKS \_

*Αθανασόπουλος Σ. \_ Αργυρίου Κ. \_ Βαλλιάνου Μ. \_ Βάσση Ε. \_ Βούλαρη Χ. \_  
Γεωργακόπουλος Χ. \_ Γκίτζα Α. \_ Γκούντα Ε. \_ Δευτεραίου Β. \_ Εμπέογλου Ν. \_ Ζακυνθινού Ν. \_  
Ζαχαράκης Γ. \_ Ζαχαριάκη Α. \_ Ιωάννου Α. \_ Καλυφόμεματος Π. \_ Κανατούρης Ι. \_ Καστρονή Ε. \_  
Κόσσυφα Φ. \_ Κρέσπη Μ. \_ Κυριακίδου Β. \_ Κωνσταντίνου Μ. \_ Λαζαρίδη Ε. \_ Λάμπρου Μ. \_  
Μαυρομάτη Ε. \_ Μιχαλακοπούλου Π. \_ Μουστακάκη Γ. \_ Niculas Α. \_ Οικονόμου Α. \_ Οικονόμου Ο. \_  
Παγούνη Χ. \_ Παγουρδάκης Σ. \_ Παλογιαννίδη Δ. \_ Παναγιωτόπουλος Γ. \_ Παπαρούπα Α. \_  
Πυλαδαρινού Α. \_ Σιδηρόπουλος Κ. \_ Σπάθης Π. \_ Τρικαλιώτη Α. \_ Τσίκο Σ. \_ Ψωμιάδη Μ. \_*

Regional Unit of Piraeus, edited by Dr. Yiota Theodora,







Series of Special Issues in Spatial Planning and Development



Series of Special Issues in Spatial Planning and Development

1

