



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ:

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

Διπλωματική Εργασία

Πρόταση πεζοδρόμησης της Ακτής Θεμιστοκλέους στον Πειραιά

ΑΘΗΝΑ 2013

Δημητρακόπουλος Νίκος

Επιβλέπων: Ν. Μπελαβίλας

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΝΤΙ ΠΡΟΛΟΓΟΥ	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
Summary	7
1. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	8
1.1 Πληθυσμός	
1.2 Δ.Δ. Χρήσεις γης – κατοικία	9
1.3 Ελεύθεροι χώροι - πράσινο	11
1.4 Το κέντρο της πόλης – Οικονομία	11
1.5 Κυκλοφοριακή κατάσταση	12
1.6 Προγραμματιζόμενες επεμβάσεις στον Πειραιά.....	13
2. ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΜΕΛΕΤΩΜΕΝΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ 17	
2.1 Πειραιϊκή: Γεωγραφία και τοπόσημα	17
2.2 1 ^ο Δημοτικό Διαμέρισμα: οικιστική συγκρότηση και ελεύθεροι χώροι	21
2.3 ΜΜΜ και επεκτάσεις τους στον Πειραιά - Συσχέτιση με το 1 ^ο Δ.Δ.	24
3. ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΜΕ ΤΟ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	28
3.1 Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ) 1985	28
3.2 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πειραιά (1988).....	29
3.3 Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής - 2014	31
3.4 Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) – Πειραιάς.....	33
4. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ	35
4.1 Γραμμικές διαμορφώσεις ελεύθερων χώρων (ήπιες παρεμβάσεις)	35
4.2 Αναπλάσεις αστικών θαλάσσιων μετώπων (μεγάλα projects)	40
4.3 Άλλες περιπτώσεις	45
5. ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ – ΟΡΙΣΜΕΝΑ ΘΕΩΡΗΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ	48
5.1 Τυπολογία και χωροθέτηση	48
5.2 Σταθερότυπα και προδιαγραφές.....	50
5.3 Ενιαίος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός	53
5.4 Η πόλη ως δίκτυο κινήσεων.....	54
6. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΛΕΤΩΜΕΝΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	56
6.1 Στοιχεία από τις επιτόπου αυτοψίες.....	56
6.2 Μεθοδολογία προσέγγισης παρέμβασης	57
6.3 Χρήσεις γης.....	58
6.4 Κυκλοφοριακά	58
6.5 Ιεράρχηση του οδικού δικτύου στην περιοχή	60
6.6 Υφιστάμενοι πεζόδρομοι στον Πειραιά.....	61
6.7 Επιλογή πεζοδρομούμενης περιοχής	62
7. ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ.....	64
7.1 Υφιστάμενη κατάσταση.....	64
7.2 Προτεινόμενη διαμόρφωση	65
7.3 Κατασκευή Ποδηλατόδρομου	77
7.4 Πρόσβαση οχημάτων στον πεζόδρομο	79
7.5 Στάθμευση.....	79
7.6 Εξυπηρέτηση από ΜΜΜ.....	80
7.7 Αρχαιολογικός χώρος - Κονώνειο τείχος	81
7.8 Παραλία Φρεατύδας.....	83
8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	84
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	87
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	88

Πίνακας 2: Κατανομή απασχόλησης κυριότερων δραστηριοτήτων στον Πειραιά (ΕΣΥΕ, 2005)	9
Πίνακας 3: Σχεδιαζόμενα εμπορικά κέντρα από μεγάλα επενδυτικά σχήματα στον Πειραιά (Μπάλα, 2013)	11
Πίνακας 4: Προτεινόμενες περιοχές επέμβασης του ΣΟΑΠ	34
Πίνακας 5: Περιπτώσεις γραμμικής διαμόρφωσης αστικού ελεύθερου χώρου διεθνώς	38
Πίνακας 6 Συνοπτική παρουσίαση των περιπτώσεων ανάπλασης σε αστικά θαλάσσια μέτωπα	45
Πίνακας 7: Ελεύθεροι χώροι και χώροι πρασίνου στον Πειραιά	51
Πίνακας 8: Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων – εκτιμώμενη σύνθεση κυκλοφορίας	59
Εικόνα 1: Χρήσεις γης στην Πειραιϊκή χερσόνησο	10
Εικόνα 2 Προτάσεις για πεζοδρόμηση κεντρικών οδών & Ακτής Θεμιστοκλέους με διακεκομμένη γραμμή	15
Εικόνα 3 Πανοραμική άποψη της Πειραιϊκής χερσονήσου	17
Εικόνα 4 Χάρτης με το δίκτυο ΜΣΤ στον Πειραιά μετά την ολοκλήρωσή του	25
Εικόνα 5 Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας 1985	28
Εικόνα 6 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πειραιά 1988	30
Εικόνα 7 Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής 2014	32
Εικόνα 8 Ελεύθεροι και Πράσινο χώροι στο Δήμο Πειραιά (ΕΜΠ Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, 2011)	52
Εικόνα 9 Απεικόνιση των βασικών κινήσεων εισόδου – εξόδου προς & από την Πειραιϊκή	61
Εικόνα 10 Ενδεικτική απεικόνιση επιμέρους πεζοδρομούμενων τμημάτων	65
Εικόνα 11 Ενδεικτική τομή – κάτοψη πλήρως πεζοδρομούμενου τμήματος, οδοί Ζαΐμη – Αλικαρνασσού (αρχή Ακτής Θεμιστοκλέους από Σχολή Ναυτικών Δοκίμων)	68
Εικόνα 12 Απεικόνιση εναλλακτικών διαδρομών λόγω πλήρους πεζοδρόμησης πρώτου τμήματος	69
Εικόνα 13 Ενδεικτική τομή – κάτοψη τμήματος οδού ήπιας κυκλοφορίας, οδοί Καψαμπέλη – Καρπάθου (χαρακτηριστικά μεγάλο πλάτος οδού)	71
Εικόνα 14 Απεικόνιση του τμήματος ήπιας κυκλοφορίας μεταξύ οδών Καρπάθου & Ήβης	72
Εικόνα 15 Ενδεικτική τομή – κάτοψη τμήματος οδού ήπιας κυκλοφορίας, οδοί Καρπάθου - Ήβης	73
Εικόνα 16 Ενδεικτική τομή – κάτοψη τμήματος οδού ήπιας κυκλοφορίας, οδοί Μουτσοπούλου –Κοτζιάδων (χαρακτηριστικά μεγάλο πλάτος οδού)	75
Εικόνα 17 Ενδεικτική τομή – κάτοψη πλήρως πεζοδρομούμενου τμήματος, οδοί Στρ. Μακρυγιαννη – Βουδούρη (πριν από πλ. Φρεαττύδας)	77
Εικόνα 18 Απεικόνιση εναλλακτικής διαδρομής για λεωφορείο 904	81

«Οι πρόγονοί μας ήταν από αμνημονεύτων χρόνων άνθρωποι των δασών. Εμείς είμαστε άνθρωποι των οικοδομικών τετραγώνων. Απ' αυτό και μόνο εξηγείται ήδη η ασυγκράτητη ορμή του κατοίκου της μεγαλούπολης προς τα έξω, από το χωνευτήρι της σκόνης, της θάλασσας των σπιτιών, προς το πράσινο της ελεύθερης φύσης. Απ' αυτό εξηγείται ότι για τον αστό που λαχταράει τη φύση κάθε δέντρο, κάθε ελάχιστη νησίδα χορταριού, κάθε γλάστρα με λουλούδια είναι ιερή και σύμφωνα με αυτό το γενικό λαϊκό αίσθημα, δε θα επιτρεπόταν ούτε ένας θάμνος να θυσιαστεί στο βωμό μιας κατά τα άλλα επίσης τόσο αναγκαίας αστικής δόμησης, αλλά αντιθέτως θα έπρεπε να προστεθεί στο παλιό απόθεμα όσο το δυνατόν πιο πολύ πράσινο» (Camillo Sitte, 1889).

ΑΝΤΙ ΠΡΟΛΟΓΟΥ

Στην πορεία γραψίματος της εργασίας προέκυψε από βιβλιογραφικές και διαδικτυακές πηγές ένα μεγάλο πλήθος πληροφοριών σχετικών με την ιστορία της περιοχής, τα κτίριά της, τα τοπωνύμιά της, τους ανθρώπους της κλπ. Η επιλογή αναπαραγωγής κάποιων από αυτές τις πληροφορίες στο κείμενο όσο συνεχιζόταν το γράψιμο αποκτούσε μεγαλύτερη σημασία για το γράφοντα. Η παράθεση τους δεν έγινε για λόγους διάνθισής του κειμένου, ούτε τόσο για λόγους τεκμηρίωσης της υποστηριζόμενης παρέμβασης. Έγινε περισσότερο ως δείγμα εκτίμησης στην πίστη όσων μέσα από τα γραπτά τους διέσωσαν και διασώζουν μνήμες και με την πίστη ότι οι μνήμες συγκροτούν συλλογικότητες και ταυτότητες τόπων και ανθρώπων.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην επόμενη τριετία ο χαρακτήρας του Πειραιά ως λιμανιού - μεταφορικού κόμβου αναβαθμίζεται με την επέκταση του δικτύου Μέσων Σταθερής Τροχιάς εντός πόλης (τρεις σταθμοί μετρό, και η α' φάση επέκταση της γραμμής του τραμ από Φάληρο) και διευρύνεται η προσπελασιμότητά του. Παράλληλα σχεδιάζεται η σχετική ενίσχυση - επιβάρυνση του μεταφορικού του ρόλου ως λιμανιού εκκίνησης στο δίκτυο κρουαζιέρας της Μεσογείου, οπότε προωθούνται και έργα συνολικής αναδιαμόρφωσης της ακτής στον κεντρικό λιμένα (από Ηετιώνεια Ακτή έως και Ακτή Μιαούλη). Τα έργα αυτά προσιδιάζουν στη λογική του city branding με την κατασκευή έργων τοπόσημων (Τριλογία Μουσείων, Ξενοδοχείο 5* στην παγόδα του ΟΛΠ – Συνεδριακό κέντρο κλπ.) τα οποία θεωρείται ότι θα στηρίζουν την εικόνα της πόλης ως τουριστικό προϊόντος.

Η επιλογή και επένδυση σε έργα τα οποία αφορούν καθαυτά στην πόλη του Πειραιά και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη φαίνεται ότι έπεται ως προτεραιότητα σε επίπεδο πολιτικών επιλογών. Το θέμα της εργασίας αφορά στην υλοποίηση ενός έργου τέτοιου χαρακτήρα καθώς εξετάζει τη δυνατότητα πεζοδρόμησης της Ακτής Θεμιστοκλέους σε μήκος περίπου 2,7 χιλιομέτρων, από το ύψος της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων (οδός Αλ. Ζαΐμη) έως τη Λεωφόρο Φρεαττύδος στην πλατεία Φρεαττύδας.

Η πρόταση κατασκευής αυτού του έργου είναι για περιοχή με κυρίαρχη χρήση την κατοικία (1^ο ΔΔ Πειραιά), χαμηλή κάλυψη από τα Μέσα Μεταφοράς ακόμα και μετά την α' φάση επέκτασης του δικτύου Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ειδικά για τις περιοχές Πειραιϊκής - Καλλιπόλης) και με πολύ μικρή έκταση ελευθέρων χώρων και αναλογία τετραγωνικών μέτρων πρασίνου ανά κάτοικο για τα παραδεκτά ευρωπαϊκά σταθερότυπα. Με αυτά τα δεδομένα το έργο αναμένεται να έχει θετική επιρροή στην περιοχή. Λόγω μεγέθους και όμορων περιοχών αναμένεται να λειτουργήσει και ως υπερτοπικός πόλος αναψυχής.

Η τεκμηρίωση της αναγκαιότητας του έργου αλλά και της δυνατότητας κατασκευής του θα γίνει:

- με παρουσίαση των προτεινόμενων για τον Πειραιά από το κανονιστικό πλαίσιο (Ρυθμιστικά 1985 και 2014, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πειραιά, κλπ.)
- με συσχέτιση του έργου και των αλλαγών στο μεταφορικό χάρτη του Πειραιά (επέκταση του δικτύου ΜΣΤ, μονοδρομήσεις κεντρικών οδών, έργα στο κεντρικό λιμάνι - monorail)
- με κυκλοφοριακή εκτίμηση των συνθηκών πριν και μετά την επέμβαση (καταργούμενες θέσεις στάθμευσης, πρόσβαση στον πεζόδρομο, απαιτούμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις κλπ.)
- με πολεοδομική εκτίμηση των συνθηκών (εξυπηρέτηση υφιστάμενων χρήσεων, κοινωνικοοικονομικές διαστάσεις του έργου κλπ.)
- με αναφορά σε περιπτώσεις επεμβάσεων συναφούς χαρακτήρα σε πόλεις του εξωτερικού

Η εργασία διατυπώνει τη γενική φιλοσοφία του εγχειρήματος, κινούμενη από κυκλοφοριακής πλευράς στο μεταίχμιο των θεμάτων μιας μελέτης σχεδιασμού και μίας κυκλοφοριακής μελέτης προσαρμοζόμενη στα διαθέσιμα δεδομένα και στους περιορισμούς έκτασής της. Από πολεοδομικής πλευράς προσδιορίζει τις κύριες απαιτούμενες παρεμβάσεις που θα υλοποιήσουν την πρόταση αυτή, χωρίς να υπεισέρχεται ιδιαίτερα σε επιμέρους ζητήματα (αναλυτικής διαστασιολόγησης, αστικής επίπλωσης κλπ.).

Summary

It is estimated that investments concerning the city of Piraeus itself and the improvement of its life quality are secondary in terms of political choices as reflected in the current regulatory framework of town planning. The present thesis examines the feasibility of a work that focuses on the above politically underestimated issues: the pedestrianisation of Akti Themistokleous in a total length of 2.7 kilometers, from the Naval Officers' School up to Freatida Av. in Freatida square.

The idea of a pedestrian road connecting the forementioned areas in Peiraiki, concerns neighborhoods where the dominant use is residence, Public Transport service is below average and the ratio of m² of green per resident is extremely low for the set European Standards. Under these circumstances the realization of such a project is expected to have positive influence in the area. But also, due to the project's size and the established uses in the neighboring areas of Zea and Pasalimani Port, as waterfront entertainment zone, it is possible that the pedestrianization will also have a use as a hyper topical pole of entertainment.

The justification of the project's importance and the feasibility of its construction are examined through the following issues:

- Correlation with the regulatory framework of spatial and town planning.
- Association with the recent changes in the transport planning in the city.
- Estimation of the transport conditions before and after the project.
- Presentation of international experience in similar projects.

1. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο Πειραιάς επίνειο της αθηναϊκής πρωτεύουσας από την αρχαιότητα μέχρι την αστική επαναστάσή του το 19^ο αιώνα φαίνεται να ταλαντεύεται μεταξύ της λειτουργικής και κοινωνικής του αυτονομίας και της αφομοίωσής του από το αθηναϊκό οικιστικό συγκρότημα (Sorocos, 1985). Σήμερα εκτός από την τρέχουσα οικονομική συρρίκνωση έχει ήδη υποστεί τις συνέπειες της παγκοσμιοποίησης στο βασικό κορμό της οικονομικής του λειτουργίας: το λιμάνι. Γενικά έχει διαπιστωθεί ότι η αλλαγή στις δυτικές οικονομίες με την απότομη εκβιομηχάνιση και τη στροφή στην τριτογενεοποίηση από τις αρχές του '70 υπήρξε περισσότερο επώδυνη και δημιούργησε περισσότερα προβλήματα για τις πόλεις – λιμάνια (Warsewa, 2006) απ' ό τι για τις υπόλοιπες πόλεις. Η διαταραχή στην οικονομική ζωή από τη λιμενική λειτουργία του Πειραιά αρχίζει να γίνεται αισθητή σταδιακά τη δεκαετία του '50 με τα πρώτα σημάδια της αποβιομηχάνισης, συνεχίζεται με την επέκταση των υποδομών προς τα δυτικά στο Ικόνιο, και τη μετατροπή του κεντρικού λιμένα σε αμιγώς επιβατικού (Καραϊσκάκη, 2010).

Ακολουθεί μία σύντομη παρουσίαση των βασικών πολεοδομικών και οικονομικοκοινωνικών χαρακτηριστικών της πόλης και στη συνέχεια των προγραμματιζόμενων επεμβάσεων για τα επόμενα χρόνια, οι οποίες προσπαθούν να απαντήσουν **μέσα** από μία συγκεκριμένη προσέγγιση στο ερώτημα ενός νέου ρόλου για την πόλη με το λιμάνι της, ή την πόλη και το λιμάνι της.

1.1 Πληθυσμός

	1981	1991	2001	2011	81-91 (%)	91-01 (%)	01-11 (%)
Δήμος Πειραιά	196.389	182.671	175.697	163.910	-6,9	-3,8	-6,7
Περιφέρεια Αττικής	3.369.424	3.522.769	3.761.810	3.812.330	4,5	6,81,3	

Πίνακας 1: Πληθυσμιακή εξέλιξη Πειραιά – Περιφέρειας Αττικής 1981-2011 (ΕΣΥΕ, 2005)

Η μετακίνηση του πληθυσμού αποδίδεται σε ένα βαθμό στη φυγή των κατοίκων προς τις πάλαι ποτέ περιοχές β' κατοικίας της Δυτ. Αττικής (Σαλαμίνα, Ν. Πέραμος κλπ.), κατ' αναλογία με το τι συνέβη στα παράλια της Ανατ. Αττικής, από κατοίκους του κέντρου και των γειτονικών ανατολικών και βόρειων περιοχών του. (Δημητρακόπουλος, 2012) Οι λόγοι περίπου οι ίδιοι: συνολική υποβάθμιση του φυσικού – αστικού περιβάλλοντος (κυκλοφοριακή συμφόρηση, υποβαθμισμένες συνθήκες περιβάλλοντος, έλλειψη ελεύθερων χώρων κλπ.)

Αλλά η πληθυσμιακή συρρίκνωση συνδέεται κυρίως με την απασχόληση. Από κέντρο έντονης λιμενοβιομηχανικής δραστηριότητας ο Πειραιάς πέρασε όπως και πολλά άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια στην κρίση της αποβιομηχάνισης των τελών του 20ου αιώνα. Η μείωση της απασχόλησης στη βιομηχανία –

βιοτεχνία δεν αντισταθμίστηκε από την αντίστοιχη αύξηση στον γ'γεννη τομέα, παρά το σημαντικό μερίδιο του τελευταίου στην οικονομική ζωή της πόλης (υπερβαίνει το 50%).

Λιανικό εμπόριο	19,38%
Χονδρικό εμπόριο	12,46%
Αποθήκευση	7,35%
Υπηρεσίες εστίασης	5,67%
Δραστηριότητες μηχανικών	5,39%

Πίνακας 2: Κατανομή απασχόλησης κυριότερων δραστηριοτήτων στον Πειραιά (ΕΣΥΕ, 2005)

Τα παραπάνω δεδομένα επιβεβαιώνουν τη διαπίστωση ότι ο Πειραιάς μετασηματίζεται παρακολουθώντας τις εξελίξεις στη λειτουργία και στα χαρακτηριστικά του μητροπολιτικού του λιμένα (Παναγιωτάτου, 2006). Η συνεχιζόμενη μείωση του πληθυσμού στην πόλη σε ένα διάστημα τριών δεκαετιών σε αντίθεση με τη συνεχιζόμενη αυξητική τάση στον πληθυσμό της Περιφέρειας Αττικής δεν επιβεβαίωσε και τις προβλέψεις του ΓΠΣ '88 για τη δημογραφική εξέλιξη στην πόλη.

1.2 Χρήσεις γης – κατοικία ανά δημοτικό διαμέρισμα

Πολεοδομικά η πόλη οργανώνεται σε πέντε Δημοτικά Διαμερίσματα, χωριζόμενα από το σιδηροδρομικό άξονα της γραμμής του ΗΣΑΠ σε βορειοδυτικά (4^ο & 5^ο) και νοτιοανατολικά (1^ο, 2^ο & 3^ο). Διαχωρίζεται έτσι η πρώην Βιομηχανική Ζώνη από τον κεντρικό Πειραιά και την Πειραιϊκή χερσόνησο.

Ο διαχωρισμός της πόλης σε βορειοανατολικό και νοτιοδυτικό τμήμα από τη γραμμή του ΗΣΑΠ δημιουργεί δύο διακριτές γεωγραφικά περιοχές με έντονες διαφορές σε πολλά από τα βασικά γνωρίσματα μιας πόλης: είδος κτιριακού αποθέματος, χρήσεις, ανθρώπινο δυναμικό (Καραϊσκάκη, 2010). Τα γενικά χαρακτηριστικά ανά Δ.Δ. στις χρήσεις γης έχουν ως εξής (Παναγιωτάτου, 2006):

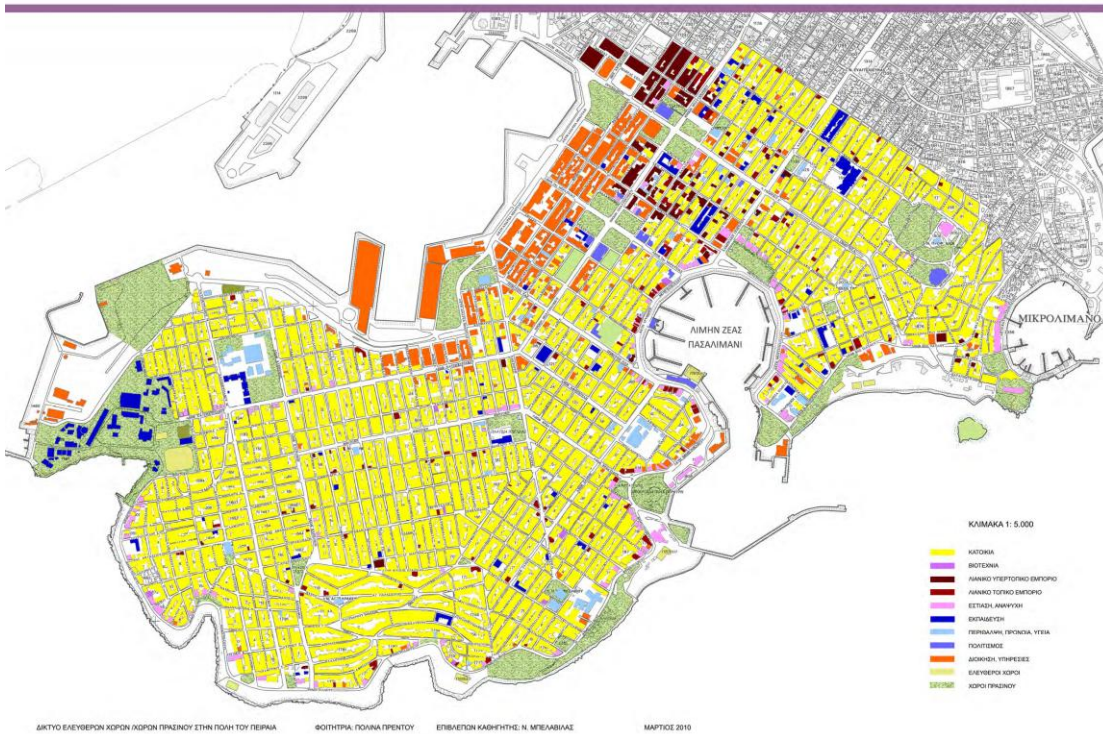
1^ο ΔΔ κύρια χρήση η κατοικία

2^ο ΔΔ στο νότιο τμήμα (προς Ζέα) κύρια χρήση η κατοικία και λειτουργίες αναψυχής, στο βόρειο τμήμα κεντρικές λειτουργίες – εμπόριο με χαρακτήρα μητροπολιτικού κέντρου

3^ο ΔΔ μεταφορές και ειδικές αθλητικές χρήσεις – αδόμητοι χώροι

4^ο ΔΔ θύλακες συνύπαρξης βιομηχανίας – βιοτεχνίας με την κατοικία (περιοχή Καμινίων) αλλά και περιοχές κατοικίας βορειότερα

5^ο ΔΔ κατοικία στο βόρειο τμήμα, εμπορευματικές λειτουργίες και δραστηριότητες μεταποίησης στην περιοχή του Αγ. Διονυσίου



Εικόνα 1: Χρήσεις γης στην Πειραιϊκή χερσόνησο

Σημειώνονται με: κίτρινο κατοικία, σκούρο μωβ βιοτεχνία, σκούρο κεραμιδί λιανικό υπερτοπικό εμπόριο, κεραμιδί λιανικό εμπόριο, μωβ εστίαση – αναψυχή, σκούρο μπλε εκπαίδευση, θαλασσί υγεία-περίθαλψη, μπλε πολιτισμός, πορτοκαλί διοίκηση – υπηρεσίες, όχρα ελ. Χώροι, πράσινο χώροι πρασίνου

Παρότι η γενική εικόνα της πόλης διαχωρίζεται στο βόρειο τμήμα των εργατικών κατοικιών και των ασθενέστερων οικονομικά στρωμάτων και στο νότιο τμήμα (1^ο – 2^ο ΔΔ) των αστών, με ενδελεχέστερη παρατήρηση προκύπτει ότι οι κοινωνικοί διαχωρισμοί δεν είναι συχνά τόσο προφανείς. Η αλλαγή στα χαρακτηριστικά απέχει μόλις μερικά μέτρα. Τέλη 19^{ου} αι. αρχές 20^{ου} η πλ. Τερψιθέας σηματοδοτούσε μέχρι το Πασαλιμάνι την αστική ευπορία, ενώ λίγα μέτρα κάτω από την ίδια πλατεία άρχιζε η Τρούμπα και ο κόσμος του λιμανιού (<http://pireorama.blogspot>).

Στον Πειραιά δεν έχουν κατασκευαστεί μεγάλης κλίμακας εμπορικά κέντρα, στα πρότυπα των χωροθετημένων σε μεγάλους οδικούς άξονες (Αττική Οδός, Κηφισίας, Κηφισού) ή πλησίον σταθμών μετρό (Νερατζιώτισσα, Αγ. Δημήτριος) στο υπόλοιπο πολεοδομικό συγκρότημα της Πρωτεύουσας.

Καθώς στην πόλη δεν υπάρχει κορεσμός από μεγάλα εμπορικά κέντρα, ενώ κατά μήκος της λιμενικής ζώνης εντοπίζονται χώροι που είναι δυνατή η ανέγερση τέτοιου τύπου κτιριακών εγκαταστάσεων, με θετικές προοπτικές για ικανοποιητική ζήτηση λόγω της επιβατικής κίνησης στο λιμάνι, μεγάλα επενδυτικά σχήματα έχουν εκδηλώσει κατά καιρούς ενδιαφέρον για τις εξής χωροθετήσεις:

Όνομασία	Θέση	Έκταση (μ ²)	Παρατηρήσεις
Aegean Park	Νέο Φάληρο	70.000	πλησίον γηπέδου Καραϊσκάκη
Εμπορικό κέντρο ΟΣΕ	Σταθμός ΗΣΑΠ	39.000	υπερκείμενο στο σταθμό Προαστιακού
Εμπορικό κέντρο ΟΛΠ	Παλατάκι	60.000	πλησίον κέντρου κρουαζιέρας

Πίνακας 3: Σχεδιαζόμενα εμπορικά κέντρα από μεγάλα επενδυτικά σχήματα στον Πειραιά (Μπάλα, 2013)

Άλλες κινήσεις επενδυτικού ενδιαφέροντος για «αξιοποίηση» μεγάλων αδόμητων χώρων αφορούν σε: ναυτιλιακό – εμπορικό – επιχειρηματικό κέντρο στο οικόπεδο των Λιπασμάτων (Δραπετσώνα), εμπορικό κέντρο και μαιευτήριο στο οικόπεδο ΧΡΩΠΕΙ (Νέο Φάληρο), εμπορικό κέντρο και συγκρότημα κατοικιών στο εργοστάσιο Σιδηροδρόμων (Λεύκα).

1.3 Ελεύθεροι χώροι – πράσινο

Το σύνολο του Δήμου Πειραιά διαθέτει έκταση 929 στρεμμάτων ελεύθερων χώρων σε μορφή ενιαίων εκτάσεων (πάρκα, πλατείες κ.α.) και 3 χιλιόμετρα περίπου αντίστοιχων χώρων σε γραμμική μορφή (πεζόδρομοι). Από αυτά μόνο το 30% (284 στρέμματα) έχουν χαρακτηριστικά αστικού πρασίνου. (Αναλυτική αναφορά σε ελεύθερους χώρους – πράσινο γίνεται στο επόμενο κεφάλαιο.)

Για την κατανομή των αρχαιολογικών χώρων στον Πειραιά επισημαίνεται ότι είναι αποσπασματική και δεν μπορεί να αποκατασταθεί σε ενιαία ζώνη κατά τα πρότυπα της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας. Εκτιμάται όμως ότι η δημιουργία ενιαίου δικτύου «ροής» πεζών και πρασίνου μπορεί να συμβάλει στην καλύτερη ενσωμάτωση των μνημείων στην καθημερινή ζωή της πόλης και κατ' επέκταση στην ανάδειξή τους.

1.4 Το κέντρο της πόλης – Οικονομία

Η κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων διαφοροποιείται χωρικά με τους κυρίαρχους κλάδους ανά ΔΔ να παρουσιάζονται ως εξής (Παναγιωτάτου, 2006):

Στο 1^ο ΔΔ οι κλάδοι παροχής υπηρεσιών, χονδρικού – λιανικού εμπορίου, επίσης ειδών διατροφής και ποτών (στα τοπικά αναπτυσσόμενα κέντρα προς εξυπηρέτηση της ζήτησης λόγω κύριας χρήσης κατοικίας) και μεταφορών.

Στο 2^ο ΔΔ οι κλάδοι χονδρικού και λιανικού εμπορίου (στις δύο κεντρικές περιοχές της «Αγοράς» της πόλης), ο κλάδος των μεταφορών και της παροχής υπηρεσιών.

Στο 3^ο ΔΔ, με τη μικρότερη οικονομική δραστηριότητα, ο κλάδος παροχής υπηρεσιών (σχετικός με τις αναπτυσσόμενες αθλητικές δραστηριότητες στο Μικρολίμανο – ιστιοπλοϊκός κλπ.), χονδρικού εμπορίου και ο κλάδος διατροφής και ποτών.

Στο 4^ο ΔΔ οι κλάδοι χονδρικού – λιανικού εμπορίου, ακολουθούν οι κλάδοι μηχανολογικών κατασκευών / επισκευών, μεταφορών, ο κλάδος ειδών διατροφής και ποτών και τέλος ειδών υπόδυσης και ένδυσης.

Στο 5^ο ΔΔ ο κλάδος μεταφορών, χονδρικού εμπορίου και αποθηκών, ο κλάδος κατασκευών / επισκευών και ο κλάδος κατασκευής μεταφορικών μέσων.

Μία σειρά χρήσεων υπερτοπικής εμβέλειας που αποτελούν πόλο έλξης μετακινήσεων, είναι τα δύο νοσοκομεία Τζάνειο και Μεταξά στην περιοχή μελέτης του θέματος (Πειραιϊκή), το Πανεπιστήμιο Πειραιά στο κεντρικό 2^ο ΔΔ (Ευαγγελίστρια), και σε επίπεδο διοικητικών υπηρεσιών το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στην Ηετιώνεια Ακτή, το κεντρικό κτίριο του ΟΛΠ και η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων στην περιοχή του Χατζηκυριάκειου, και η Εθνική Στατιστική Αρχή στην είσοδο της πόλης από την οδό Πειραιώς.

Η οικονομική ζωή σε επίπεδο αγοράς συγκεντρώνεται κυρίως σε δύο περιοχές. Η πρώτη αναπτύσσεται πέριξ του «Πύργου», στη θέση της παλιάς παραδοσιακής Δημοτικής Αγοράς, κυρίως επί των οδών Εθν. Αντιστάσεως, Δημ. Γούναρη, φτάνοντας έως την πλ. Ιπποδαμείας και το σταθμό του ΗΣΑΠ. Η δεύτερη και πιο σύγχρονη, βρίσκεται πέριξ των οδών του Δημοτικού Θεάτρου κατά μήκος των κεντρικών λεωφόρων Ηρώων Πολυτεχνείου και Βασ. Γεωργίου. Στην ανάπτυξη της συνέβαλε το μικρό δίκτυο πεζοδρομήσεων που υλοποιήθηκε τη δεκαετία του '80 (Σωτήρου Διός, Καραϊσκού, Αριστοτέλους, Κολοκοτρώνη κλπ.).

1.5 Κυκλοφοριακή κατάσταση

Ο Πειραιάς εμφανίζει σοβαρό πρόβλημα κορεσμού της κυκλοφορίας για αρκετά χρόνια. Η μέση ταχύτητα κίνησης των οχημάτων στο κεντρικό οδικό δίκτυο μετρήθηκε στα 17 χλμ/ώρα το 2008, μειούμενη στα 8 χλμ/ώρα τις ώρες αιχμής (Τραμ, 2008), δηλαδή ταχύτητες συγκρίσιμες με ποδήλατο.

Η ειδική συνθήκη της στένωσης κατά την είσοδο στην Πειραιϊκή αποτελεί στοιχείο της συγκοινωνιακής δυσχέρειας – χωρίζοντας στα δύο την πόλη- όπως και οι αιχμές στην κυκλοφοριακή ζήτηση από την επιβατική κίνηση στο λιμάνι κατά τη θερινή περίοδο, και οι άνισες συνθήκες πρόσβασης στην πόλη από τις δύο κύριες αρτηρίες που οδηγούν σε αυτή (Πειραιώς και Θηβών).

Η βελτίωση της κατάστασης αναμένεται από την αύξηση χρήσης στα ΜΜΜ, ειδικά των ΜΣΤ οι υποδομές των οποίων ήδη κατασκευάζονται (βλ. επόμενο κεφάλαιο). Από σχετική μελέτη (Τραμ 2008) προκύπτει ότι η αύξηση της ζήτησης για μετακινήσεις τα επόμενα χρόνια θα καλυφθεί στο μεγαλύτερο ποσοστό της από τα ΜΜΜ (κατά 75%) και μόλις το 25% θα απορροφηθεί από τα ΙΧ αυτοκίνητα.

1.6 Προγραμματιζόμενες επεμβάσεις στον Πειραιά

Η μετατόπιση του κέντρου βάρους του λιμανιού προς τα δυτικά με τη μετατροπή του κεντρικού λιμένα σε επιβατικό, πιθανόν σηματοδοτούν την απαρχή μίας εξασθένησης της σχέσης διπόλου με την Αθήνα όπως αυτή ίσχυε, και την υιοθέτηση της σύγχρονης τάσης μουσιοποίησης των παράκτιων μετώπων και μετατροπή τους σε συνεχή ζώνη πολιτισμού και αναψυχής (Καραϊσκάκη, 2010).

Για το σύνολο των Ακτών του Πειραιά από την Ηετιώνεια μέχρι και τη Δηλαβέρη προγραμματίζονται έργα. Από τα προγραμματιζόμενα έργα, συνοπτική περιγραφή των οποίων ακολουθεί, άλλα φαίνονται εύλογα, άλλα έχουν δεχθεί έντονη κριτική και αντιδράσεις από φορείς και κατοίκους λόγω κόστους, χρησιμότητας για την πόλη κλπ. Έχει σημασία να επισημανθεί ότι γενναίες χειρονομίες σχεδιασμού σε άλλες πόλεις και εποχές, από τις μεγάλες λεωφόρους του Hausmann του Βοναπαρτικού κράτους ως το αεροδυναμικό σχήμα της Μπραζίλια, των προοδευτικότερων των προθέσεων Costa και Niemeyer, δεν ευνοούν πάντα τη δημόσια ζωή. Ίσως βέβαια εδώ ένας (πικρός) αντίλογος να αντέτεινε ότι η προαγωγή της δημόσιας ζωής δεν είναι καν το ζητούμενο.

Παρενθετικά εδώ αναφέρεται ότι η περιοχή μελέτης του θέματος, Ακτή Θεμιστοκλέους, αν και γεωγραφικά βρίσκεται στη μέση περίπου της διαδρομής δεν περιλαμβάνεται στον άμεσο προγραμματισμό από πλευράς πολιτικών επιλογών. Οι λόγοι αφορούν κυρίως στα εξής:

Η κύρια χρήση κατοικία και το τερματικό οδικό δίκτυο επιβαρύνουν την περιοχή λιγότερο από τις υπόλοιπες της ακτογραμμής με τις εντατικές χρήσεις (περιοχή λιμανιού του Πειραιά και Μικρολίμανο). Η ευρύτερη περιοχή στο Μικρολίμανο ειδικότερα, έχει μεν χαρακτηριστικά που προσιδιάζουν με αυτά της Πειραιϊκής (περιοχή κατοικίας στην Καστέλα με αξιόλογο μάλιστα απόθεμα νεοκλασικών, εξαιρετικά λοφώδες ανάγλυφο και ιδιαίτερη φυσική ομορφιά) αλλά διασχίζεται από τρόλλευ, γειτνιάζει με το Πανεπιστήμιο Πειραιά, και αποτελεί τη μεταβατική ζώνη προς το Φαληρικό Όρμο των δύο γηπέδων (Καραϊσκάκη και ΣΕΦ) και της απόληξης της εθνικής οδού Αθηνών – Λαμίας με τον ανισόπεδο κόμβο της Ποσειδώνος. Είναι επομένως αναμενόμενο από πλευράς πολιτικών προτεραιοτήτων να προωθούνται αλλαγές στις περιοχές του Δήμου που είναι πιο επιβαρυνμένες (κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά, αισθητικά) και πιο σημαντικές λόγω εντονότερης οικονομικής δραστηριότητας.

1.6.1 Επεμβάσεις στο κεντρικό λιμάνι

Στο λιμάνι του Πειραιά ο ΟΛΠ Α.Ε. προγραμματίζει μία σειρά αλλαγών με άξονα την επέκταση του υφιστάμενου κέντρου κρουαζιέρας στην Ακτή Μιαούλη στο πλαίσιο των κεντρικών πολιτικών επιλογών για την προώθηση του τουρισμού αυτού του είδους (τουρισμός κρουαζιέρας). Εκτός από τα καθαυτά έργα της επέκτασης, στο εγκεκριμένο αναπτυξιακό πρόγραμμα του ΟΛΠ περιλαμβάνεται μία σειρά έργων η οποία σχετίζεται με την υποδομή της κρουαζιέρας και αφορά (Δημητρακόπουλος, 2013):

- Επέκταση του προλιμένα στην περιοχή Παλατάκι για εξασφάλιση 6-8 επιπλέον θέσεων ελλιμενισμού κρουαζιεροπλοίων.
- Στέγαση πολυτελούς ξενοδοχείου 5* στο παλαιό εκθεσιακό κέντρο του ΟΛΠ Α.Ε. με κατάλληλη μετατροπή του ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής υφιστάμενου κτιρίου «Παγόδα».
- Πολιτιστική Ακτή στην περιοχή Καστρακίου – Ηετιώνειας Ακτής με δημιουργία τριών μουσείων. Μετατροπή του κτιρίου Καστρακίου σε Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά, του κτιρίου SILO ως Κέντρου Ενάλιων Αρχαιοτήτων και τέλος Μουσείο Μετανάστευσης στο χώρο της Πέτρινης Αποθήκης.
- Κατασκευή υπερυψωμένου μέσου σταθερής τροχιάς (monorail) για την ταχεία μεταφορά όλων των μετακινούμενων εντός της λιμενικής ζώνης (με προοπτική επέκτασης του προς Κερατσίνι και Πέραμα).
- Εκθεσιακό – συνεδριακό κέντρο στη θέση Παλατάκι.
- Υποθαλάσσια ζεύξη (διάβαση πεζών) στο σημείο στένωσης μεταξύ Ηετιώνειας Ακτής και Πύλης του Λέοντα για τη μετάβαση των πεζών από το εκθεσιακό – συνεδριακό κέντρο στην Πολιτιστική Ακτή.

1.6.2 Μελέτη ανάπλασης Ακτής Δηλαβέρη – Ακτής Κουμουνδούρου

Περισσότερο ενδιαφέρον για την παρούσα εργασία παρουσιάζει η μελέτη ανάπλασης για την Ακτή Δηλαβέρη – Ακτή Κουμουνδούρου – Δελφιναρίου (βλ. σχετικά στο κεφ. περί κανονιστικού πλαισίου – ΣΟΑΠ Πειραιά).

Η Ακτή Δηλαβέρη αποτελεί πόλο υπερτοπικής αναψυχής και είναι επιβαρυνόμενη από την ανεξέλεγκτη ανάπτυξη συναφών χρήσεων. Ομοίως η Ακτή Κουμουνδούρου ως τοπικός πόλος έλξης μητροπολιτικού επιπέδου με διεθνή προβολή παρουσιάζει προβλήματα υποβάθμισης της αισθητικής και οικονομικής σημασίας της.

Αντικείμενο της ανάπλασης είναι η μερική ή ολική πεζοδρόμηση της Λεωφόρου για την τουριστική αξιοποίησή της και ο περιορισμός των αυθαίρετων επεκτάσεων των καταστημάτων αναψυχής με χωροθέτηση των τραπεζοκαθισμάτων αποκλειστικά μπροστά στην οικοδομική τους γραμμή.

Για τον περιορισμό του καταλαμβανόμενου χώρου από τα τραπεζοκαθίσματα θα απαιτηθεί η έγκριση ανακαθορισμού των γραμμών αιγιαλού και παραλίας στο Μικρολίμανο. Η ανάπλαση – μελέτη αναβάθμισης όλης της ζώνης έχει τεθεί ως προϋπόθεση για την επέκταση της ζώνης της παραλίας¹.

Οι προτάσεις του ΣΟΑΠ συνοψίζονται στα εξής:

- Επανασχεδιασμός των χώρων πρασίνου και αθλητικών υποδομών
- Δημιουργία εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης

¹ Για το χώρο του Δελφιναρίου προτείνεται η ανάπλασή του με δημιουργία παιδότοπου. Επίσης προβλέπεται η αποκατάσταση της βύλας Ζαχαρίου.

- Δικτύωση – Λειτουργική και φυσική διασύνδεση με την παραλιακή ζώνη του Φαληρικού Όρμου, τους χώρους πολιτισμού και αναψυχής του Πειραιά τους αρχαιολογικούς χώρους και πολιτιστικές διαδρομές

Έχει ενδιαφέρον να επισημανθεί η αντίδραση της Πολιτείας στην επί χρόνια επεκτατική τάση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας για χρήση χώρων υψηλής ζήτησης – επισκεψιμότητας και αντίστοιχης οικονομικής απόδοσης. Στην περίπτωση της Ακτής Θεμιστοκλέους απομακρύνονται με επέμβαση της Αρχαιολογίας οι αυθαίρετες επεκτάσεις των εστιατορίων πάνω από το μπαζωμένο Κονώνειο τείχος. Στις Ακτές Κουμουνδούρου και Δηλαβέρη ο εξορθολογισμός επιδιώκεται με νομοθετικά εργαλεία της πολεοδομίας – ανακαθορισμός της ζώνης αιγιαλού και παραλίας.

Εκτός από τα προγραμματιζόμενα έργα κατά μήκος των πειραιϊκών ακτών, υπάρχουν δύο σχεδιαζόμενες επεμβάσεις στην πόλη που αφορούν στην απόδοση δημόσιου χώρου σε χρήση ηπιότερων του ΙΧ κυκλοφοριακών μέσων:

1.6.3 Πρόταση πεζοδρόμησης οδών Χαριλάου Τρικούπη και Φιλελλήνων

Η πρόταση αυτή υπάρχει στο νέο ΡΣΑ και καταρτίζεται με σκοπό την ευκολότερη πρόσβαση των επισκεπτών στο Αρχαιολογικό Μουσείο και στο αρχαίο θέατρο της Ζέας. Η υλοποίησή της επιτρέπει τη διεύρυνση του δικτύου πεζοδρόμων και προς τις κεντρικές περιοχές του Πειραιά, και σύνδεσή του με το εκεί υφιστάμενο δίκτυο (π.χ. επέκταση πεζοδρόμησης οδού Καραϊσκού). Επίσης προδιαγράφει, σε επίπεδο σχεδιασμού τη βούληση για δημιουργία χώρου και δικτύων κίνησης πεζών στην πόλη.



Εικόνα 2 Προτάσεις για πεζοδρόμηση κεντρικών οδών & Ακτής Θεμιστοκλέους με διακεκομμένη γραμμή

Η ιδέα για την άμεση σύνδεση αυτών των πεζοδρομήσεων με επέκταση της εξεταζόμενης στην εργασία και μετά την πλατεία Φρεαττύδας μοιάζει εύλογη παρουσιάζει όμως δυσκολίες, όπως:

- Η εξυπηρέτηση της πρόσβασης στο Τζάνειο νοσοκομείο.

- Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός για την είσοδο - έξοδο οχημάτων στη Μαρίνα Ζέας με τους δύο ξεχωριστούς κλάδους μονής κατεύθυνσης περιμετρικά της πλατείας Φρεαττύδας (βλ. παραπάνω «Επιλογή πεζοδρομούμενης περιοχής»).
- Ο κυκλοφοριακός στραγγαλισμός του κυκλώματος κυρίων οδών στο κυρίως τμήμα της πειραϊκής χερσονήσου (μετά τη Χαριλάου Τρικούπη). Διατηρείται μεν η Λεωφόρος Χατζηκυριακού ως οδός εισόδου αλλά αποκόπτονται οι οδοί εξόδου από την πόλη (προς Γρ. Λαμπράκη κλπ.)

Πάντως η χωρική ασυνέχεια μεταξύ των πεζοδρόμων καλύπτεται από τα υφιστάμενα πλάτη πεζοδρομίων από την πλατεία Φρεαττύδας και ανατολικά που εξασφαλίζουν την άνετη κυκλοφορία των πεζών. (Αντίστοιχα ο περίπατος στην Αθήνα από το Σύνταγμα μέσω της Ερμού μέχρι το Μουσείο της Ακρόπολης γίνεται εύκολα για τον πεζό χωρίς να υπάρχει ενιαίος πεζόδρομος).

1.6.4 Υπογειοποίηση των γραμμών του ΗΣΑΠ

Με το έργο υπογειοποιούνται οι γραμμές του ΗΣΑΠ στο τμήμα από το σταθμό του Φαλήρου έως την πλατεία Ιπποδαμείας. Σχεδιάζεται επίσης η κατασκευή ενός επιπλέον σταθμού στο δίκτυο του ΗΣΑΠ στο ύψος του εργοστασίου του Κεράνη. Είναι σημαντικό το ελεύθερο από γραμμές τμήμα που προκύπτει να αποδοθεί σε κίνηση για πεζούς, ποδήλατο, τραμ, ώστε να αρθεί το φράγμα που συνιστούν σήμερα οι γραμμές του ηλεκτρικού. Με αυτό τον τρόπο επανενώνονται οι περιοχές 4^{ου} και 5^{ου} ΔΔ βόρεια των σημερινών γραμμών με τον κεντρικό Πειραιά, ενώ δίνεται η δυνατότητα για επανάχρηση και αξιοποίηση των βιομηχανικών κελυφών που βρίσκονται στην περιοχή για εμπορικές και πολιτιστικές χρήσεις². Παράλληλα με την υλοποίηση και των υπόλοιπων αναφερθέντων έργων δημιουργείται ένα σημαντικό δίκτυο μετακίνησης χωρίς αυτοκίνητο υπό μορφή ημι-δακτυλίου, με αφετηρία τη ΣΝΔ στο παραλιακό μέτωπο και την πλατεία Ιπποδαμείας στα βόρεια. Το δίκτυο αυτό αλληλοσυμπληρώνεται με τις διαδρομές των ΜΣΤ δίνοντας τη δυνατότητα για αύξηση του ποσοστού χρήσης των τελευταίων έναντι του ΙΧ.

² Η περιθωριοποίηση του βόρειου τμήματος της πόλης λόγω των σιδηροδρομικών γραμμών επισημαίνεται ήδη από τα πρώτα χρόνια της κατασκευής τους και θεωρείται ότι δρα απομονωτικά ως προς την υπόλοιπη πόλη, με τις επιδημίες, τις πλημμύρες, τα πορνεία και το νεκροταφείο να το χαρακτηρίζουν (Γιαννιτσιωτης, 2006).

2. ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΜΕΛΕΤΩΜΕΝΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

2.1 Πειραϊκή Χερσονήσος: Γεωγραφία και τοπόσημα



Εικόνα 3 Πανοραμική άποψη της Πειραϊκής χερσονήσου

Στις επόμενες παραγράφους γίνεται μία περιγραφή κύριων χαρακτηριστικών και σημείων της διαδρομής του νότιου τμήματος της πειραϊκής χερσονήσου, ξεκινώντας από την αρχή της Ακτής Θεμιστοκλέους στο ύψος του όρμου της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων με κατεύθυνση προς την πλατεία Φρεαττύδας.

Η χάραξη του δρόμου ακολουθεί την πορεία της ακτογραμμής, με στροφές και εναλλαγές στον προσανατολισμό και την οπτική επαφή με το τοπίο του Σαρωνικού. Η παρουσία του υγρού στοιχείου αποτελεί στοιχείο έλξης της περιοχής, αν και υπολείπεται της σύγκρισης με το γειτονικό φαληρικό όρμο, στο βαθμό που φαντασία και παλαιότερες εικόνες – περιγραφές³ μπορούν να ανασυστήσουν τις διαφορές, ισοπεδωμένες σήμερα από την ομοιομορφία του πανταχόθεν κτισμένου.

Σημαντικός είναι ο αρχαιολογικός χώρος που περιλαμβάνει σωζόμενο τμήμα του Κονώνειου τείχους εκτείνεται σε μήκος περίπου 2,5 χιλιομέτρων και σε ανώτερο ύψος 2,5 μέτρων, εξ ολοκλήρου εντός της μελετώμενης περιοχής και είναι αυτό που χτίστηκε το 394 π.Χ. από τον Κόνωνα έπειτα από την καταστροφή του παλαιότερου Θεμιστόκλειου τείχους. Μαζί έχουν διασωθεί και 22 τετράγωνοι πύργοι του, μερικοί από τους οποίους έχουν αναστηλωθεί. Εργασίες για την αποκάλυψη και ανάδειξη επιχωματωμένων τμημάτων του τείχους ξεκίνησαν το 2006, κατόπιν πολλών προσπαθειών του υπουργείου Πολιτισμού. Οι εργασίες όπου ολοκληρώθηκαν βελτίωσαν σημαντικά τη συνολική εικόνα, για παράδειγμα με απομάκρυνση

³ Πρώτα παρέλασε ο ξερός και κίτρινος λόφος της Πειραϊκής, πολύ κοντινός και άχαρος. Μετά, ανοίχτηκε ο πλατύς φαληρικός όρμος, μεγαλόπρεπος σ' έκταση, κομψότατος σε γραμμή. (Καραγάτσης Μ., «Γιούγκερμαν», ΕΣΤΙΑ)

στεγαζόμενων εξεδρών με τραπεζοκαθίσματα από καταστήματα εστίασης. Η περιοχή στην οποία δεν έχουν ακόμα ολοκληρωθεί οι σχετικές εργασίες εκτείνεται μετά από τον όρμο Σκαφάκι έως το ύψος του νοσοκομείου Μεταξά. Τα υπό καθαρισμό τμήματα είναι περιφραγμένα καθώς σύμφωνα με προειδοποιητικές πινακίδες υπάρχει κίνδυνος κατολισθήσεων και παρουσιάζουν εικόνα εγκατάλειψης με πρόχειρη περίφραξη, ανεξέλεγκτη βλάστηση και ελλιπή καθαριότητα. Εντός της περιφραγμένης περιοχής είχαν γίνει παλαιότερα εργασίες διαμόρφωσης με φύτευση, παιδική χαρά, παγκάκια, βρύσες, φωτισμό οι οποίες λόγω της εδαφικής αστάθειας δε χρησιμοποιούνται.



Εικόνες από τον περιφραγμένο λόγω κατολισθήσεων χώρο

Εκτός από το τμήμα του σωζόμενου τείχους, άλλα χαρακτηριστικά σημεία στη διαδρομή είναι:

Το αρχικό κτίριο της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων [Βασσάνειο Μέγαρο από το όνομα του ευεργέτη και χρηματοδότη Πανταζή Βασσάνη σε σχέδια του Ε. Τσίλλερ (1905)], και το μεταγενέστερο κολυμβητήριό της (Δ. Φατούρος, 1959). Στον περίβολο εντός των ορίων της Σχολής υπάρχει εγκαταλειμμένο ταφικό μνημείο για το Θεμιστοκλή, στο σημείο όπου είχε ζητήσει να ταφεί στην είσοδο του λιμανιού του Πειραιά. Στο χώρο της Σχολής στεγάζονται επίσης η Ανωτάτη Σχολή Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, η Σχολή Λιμενοφυλάκων, η Ναυτική Διοίκηση Αιγαίου, η Υπηρεσία Φάρων, το άλλοτε "Βασιλικό Περίπτερο", καθώς και τα πυροβολεία απόδοσης τιμών του Πολεμικού Ναυτικού.

Η μικρή παραλία στον όρμο της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων⁴, σταθερό σημείο συνάντησης χειμερινών και θερινών κολυμβητών.

Ο Σταυρός στην είσοδο του κόλπου της Αφροδίτης, συνοδευτικός του Μνημείου του αφανούς ναύτη. Η εγκατάσταση του Σταυρού είχε σκοπό το μνημείο να γίνεται ορατό από το πέλαγος. Ο Σταυρός είναι πλέον

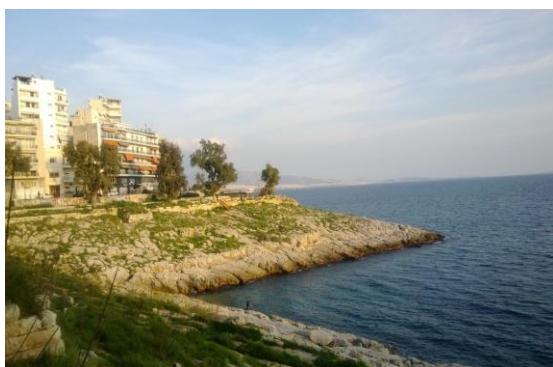
⁴ Άλλη ονομασία όρμος Καλαμπάκα από το επώνυμο του ιδιοκτήτη εξοχικού κέντρου στις αρχές του 20^{ου} αιώνα

το μοναδικό απομεινάρι της κυρίως σύνθεσης⁵ η οποία αφορά στη θεματική ενός μνημείου που συναντάται και σε άλλα μέρη με ναυτική παράδοση (Άνδρος, Χίος, Καρδάμυλα, Καλαμάτα, Τρίκερι).

Αμέσως μετά βρίσκεται ο Όρμος Αφροδίτης (λαϊκή ονομασία Μπαϊκούτση), με μορφολογία που παραπέμπει σε μικροσκοπικό φιορδ. Η πρόσβαση στο παραλιακό τμήμα του όρμου γίνεται με ράμπα που επιτρέπει την είσοδο οχημάτων αλλά και την καθέλκυση μικρών αλιευτικών σκαφών, κυρίως των μελών του τοπικού συλλόγου ερασιτεχνών αλιέων. Ο χώρος χρησιμοποιείται και ως μικρό καρνάγιο για τα εν λόγω σκάφη. Την εικόνα συμπληρώνουν ο οικίσκος του συλλόγου, ένα εκκλησάκι του Αγ. Νικολάου, τα συζερί ανάντη του δρόμου και τμήμα του Κονώνειου τείχους. Απομονώνοντας οπτικά το πυκνοδομημένο οικιστικό περιβάλλον ο χώρος προσομοιάζει σε εικόνα από λιμανάκι της νησιωτικής χώρας, αλλά στο σύνολό του αποτελεί ένα συνοθύλευμα χρήσεων και αισθητικών μοτίβων.

Στην περιοχή του όρμου, σε ισόγειο κατάστημα επί της Ακτής Θεμιστοκλέους στεγαζόταν ως τις αρχές του 2010 η Σκανδιναβική Εκκλησία (μεταφέρθηκε πλέον στην Πλάκα, τόπος επίσκεψης και λειτουργιών για τη λουθηριανή στο θρήσκευμα μικρή σκανδιναβική κοινότητα στην Αθήνα).

Ο όρμος Σκαφάκι (παλαιότερα Λουβιάρη) πιθανόν λόγω του σχήματός του το οποίο παραπέμπει σε σκάφη αποτελούσε παλαιότερα τόπο διεξαγωγής αγώνων υδατοσφαίρισης, ενώ είναι μέχρι σήμερα προορισμός λουόμενων.



Εικόνες των δύο χαρακτηριστικών όρμων της περιοχής: Μπαϊκούτση – Σκαφάκι

Το υπερδεκαόροφο νοσοκομείο Μεταξάς στη θέση της έπαυλης Σκουλούδη. Η έπαυλη αποτελούσε μέχρι τα μέσα του 20^{ου} αιώνα το καταληκτικό σημείο της διαδρομής από τη Φρεαττύδα προς τα δυτικά.

⁵ Πρόκειται για μία σύνθεση αποτελούμενη από ένα θαλάσσιο κύμα που πάνω του έφερε πέντε ορειχάλκινους γλάρους σύμβολο των πέντε ηπείρων και διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου, έργο του γλύπτη Λ. Λαμέρα και του αρχιτέκτονα Ν. Φιντικιάκη

Ακολουθούσε η έρημη και ακατοίκητη Πειραιϊκή χερσόνησος με ένα δύσβατο χωματόδρομο με βράχια και άγρια φύση, τόπος για τον οποίο ο Τύπος της εποχής αναφέρει περιστατικά αυτοκτονιών, βρεφοκτονιών, ξυλοδαρμών και άλλων δυσάρεστων περιστατικών. Οι σπηλιές της περιοχής κρυψώνα των άπορων χολερικών κατά την επιδημία χολέρας που έπληξε την πόλη τη δεκαετία του 1850, και αργότερα τον 20^ο αιώνα καταφύγιο χρηστών ναρκωτικών ουσιών όπου κατέφθαναν με βάρκες, γεγονός που καταγράφεται έμμετρα και σε ρεμπέτικα τραγούδια.



Το νοσοκομείο Μεταξά σήμερα

Το νοσοκομείο ανεγέρθηκε τη δεκαετία του '60 μετά την κατεδάφιση της έπαυλης⁶ και ο γκρίζος όγκος του δεσπόζει. Με κύριες εισόδους στις οδούς Μπόταση και Κοτζιάδων δεν επιβαρύνει άμεσα κυκλοφορικά την ακτή Θεμιστοκλέους.

Η τεχνητή παραλία της Φρεαττύδας, παραχωρήθηκε για εκμετάλλευση σε ιδιώτες από τον Ιούλιο του 2013, έχει περιορισμένη την οπτική επαφή από τη μεριά του δρόμου λόγω πλήθους εμποδίων που παρεμβάλλονται μεταξύ δρόμου και αιγιαλού (γήπεδο μπάσκετ και τένις του αθλητικού συλλόγου Ερμή Πειραιά, εστιατόριο «Αχινός», καφέ «Πισίνα», περίφραξη και βλάστηση του χώρου). Στο αριστερό άκρο της τεχνητής πλαζ, ο μώλος που κλείνει την είσοδο στον όρμο για την προστασία από το σορόκο χρειάστηκε ενίσχυση από μπλόκια στο τμήμα διεπαφής του με την παραλία. Παρά την άσχημη εικόνα μετά την τοποθέτηση της ενίσχυσης, η κίνηση των παράκτιων ρευμάτων αποκατέστησε με μεταφορά άμμου από το Σαρωνικό την οπτική συνέχεια της παραλίας.

⁶ Σε εκτέλεση της διαθήκης του Αγγελου Μεταξά ιδρυτή του «Αντικαρκινικού Ινστιτούτου Πειραιώς», γόνου οικογένειας ποτοποιών του Πειραιά και παρασκευάστριας του ομώνυμου κονιάκ.

Πέρα από τις ανθρώπινες παρεμβάσεις, οι φυσικές διεργασίες διαχρονικά έχουν συντελέσει σε μικρότερες ή μεγαλύτερες αλλαγές του τοπίου. Κατά την αρχαιότητα πιστεύεται ότι μέρος του Κηφισού χυνόταν στην Ακτή Κονδύλη και πως επί Περικλή τράπηκε ολόκληρος προς το Φάληρο. Άλλωστε η ιστορική έρευνα αλλά και η ίδια η γεωγραφία του τόπου δείχνουν πως η Πειραιϊκή Ακτή, ο λόφος της Καστέλλας και ο περίγυρός τους αποτελούσαν κάποτε ένα ξεχωριστό νησί, κοντά στη γειτονική Αττική παραλία.

Αμέσως μετά την τεχνητή πλαζ, ο δρόμος ακολουθεί την κλειστή αριστερή στροφή από Πειραιϊκή προς τον όρμο της Φρεαττύδας. Κατάντη, στο επιχωματωμένο τμήμα όπου άλλοτε βρισκόταν η ομώνυμη φυσική παραλία με τις μανιέρες του Κράκαρη, βρίσκεται το καφέ «Πισίνα» στη θέση του δημοτικού αναψυκτηρίου (αρχιτέκτονες Δημήτρης και Τάσος Μπίρης). Ακολουθεί η στρογγυλή πλατεία Φρεαττύδας – η οποία περιλαμβάνει το Ναυτικό Μουσείο και ενσωματώνει τμήμα από τα εναπομείναντα αρχαία τείχη.

2.2 1^ο Δημοτικό Διαμέρισμα: οικιστική συγκρότηση και ελεύθεροι χώροι

2.2.1 Οικιστική συγκρότηση

Η πόλη κατά τα πρώτα στάδια ανάπτυξης της το 19^ο αιώνα υποδέχεται ένα κύμα εσωτερικών μεταναστών από διάφορες περιοχές της χώρας. Οργανωμένες μεταβάσεις ήταν αυτές των Χιωτών και των Υδραίων⁷ με το κράτος να τους παραχωρεί οικοπέδα για τη διευκόλυνση της εγκατάστασής τους. Κάτοικοι νησιών του Αργοσαρωνικού, της ανατολικής Πελοποννήσου και νησιώτες από τις Κυκλάδες και άλλα νησιά του Αιγαίου επίσης στράφηκαν προς τον Πειραιά την ίδια περίοδο. Κάπως έτσι δημιουργήθηκαν οι γειτονιές με το προσωνύμιο της κοινής καταγωγής των κατοίκων τους: τα Υδραϊκά γύρω από τον Αγ. Νικόλαο, τα Σαντοριναϊκά πίσω από το νοσοκομείο Μεταξά, τα Καρπαθιωτικά γύρω από την πλατεία Καρπάθου, αλλά και τα Κρητικά στο λόφο της Καστέλλας.

Ήδη από τότε η κατοχή οικοπέδων με προορισμό την οικοδόμηση εξελίχθηκε σε πεδίο απεικόνισης της κοινωνικής ιεραρχίας (ανάμεσα στους δηλώνοντες «κτηματίες» ξεχωρίζουν ο ομογενής Γεώργιος Ριζάρης, οι Χιώτες αδελφοί Ράλλη κ.ά.). Η γέννηση της πρώτης αγοράς γης στην πόλη δε γίνεται με βάση τον άδολο νόμο της προσφοράς και της ζήτησης αλλά με τη συγκρότηση του οικιστικού ιστού της πόλης γύρω από το λιμάνι, την οριοθέτηση της βιομηχανικής ζώνης με πολιτική απόφαση κατόπιν πιέσεων, την οικοδόμηση φθηνών δωματίων – κατοικιών για τους φτωχούς μετανάστες και τέλος την αγορά οικοπέδων με την προοπτική πώλησής τους. Η διαμόρφωση των τιμών επίσης δεν τιθασεύεται από την «αόρατη χείρα» αλλά από την κερδοσκοπία και τα τερτίπια της (Γιαννιτσιώτης, 2006).

Περιοχή με κυρίαρχη χρήση την κατοικία το 1^ο ΔΔ παρουσίασε υψηλό βαθμό ανανέωσης – αύξησης (>20% σε κάποια Ο.Τ.) κατά τη δεκαετία 1991-2001, ειδικά δυτικά της οδού Σαχτούρη στις γειτονιές Καλλιπόλης – Πειραιϊκής (Παναγιωτάτου, 2008). Γενικά στην Ακτή Θεμιστοκλέους παρατηρείται μίξη εισοδημάτων η

⁷ Οι Υδραίοι έβλεπαν στον Πειραιά την ευκαιρία για οικονομική ανάκαμψη μετά την καταστροφή εξαιτίας των μεγάλων κεφαλαίων που είχαν δαπανήσει κατά τη διάρκεια της Επανάστασης (Γιαννιτσιώτης, 2006).

οποία προκύπτει από την καταγραφή τόσο πολυτελών όσο και χαμηλότερου κόστους κατασκευής κατοικιών⁸.

Πρόκειται για το δεύτερο κύμα «εποικισμού» της περιοχής κατά τον 20^ο αιώνα, το οποίο σαρώνοντας τις μονοκατοικίες / διώροφα των πρώτων μεταπολεμικών δεκαετιών και εκμεταλλευόμενο τον υψηλό ΣΔ (από το ΓΠΣ για το 1^ο ΔΔ προβλέπεται μέσος ΣΔ 2,6 & 3,0) (ΦΕΚ, 1988), τη μετέτρεψε σε ένα πυκνοκατοικημένο θύλακο κατοικίας με ανοικοδόμηση πολυώροφων κτιρίων, με μοναδική διαφυγή τη θάλασσα. Αντίστοιχες πιέσεις την ίδια περίοδο (1991-2001) δέχτηκαν και άλλες περιοχές του Δήμου Πειραιά περιμετρικά του κέντρου του: τμήμα του Ν. Φαλήρου, οι συνοικίες Μανιάτικα και Ταμπούρια και τμήμα των Καμινίων (Παναγιωτάτου, 2008). Τα παραπάνω επιβεβαιώνουν τη λειτουργία του κυρίαρχου για δεκαετίες μοντέλου οικονομίας της χώρας, βασισμένου στην κερδοσκοπία επί του (παραγωγικού;⁹) συντελεστή γη το οποίο οδήγησε σε μία αστικοποίηση με γρήγορη οικιστική εξάπλωση και χαμηλή (ή καθόλου) εκβιομηχάνιση.

Κύριο χαρακτηριστικό της οικιστικής εξάπλωσης αυτού του τύπου είναι ότι δεν υπάγεται ούτε στον τρόπο ανάπτυξης των «Νέων Πόλεων» με το σχεδιασμό από το μηδέν, ούτε στην περίπτωση των παλαιών πόλεων με τη σταδιακή ανάπτυξη και τις κοινωνικές συνάψεις. Προκύπτει έτσι μία περιοχή κατοικίας με ελλιπή χαρακτηριστικά γειτονιάς και προϋποθέσεις για κοινωνικότητα και επικοινωνία. Απομένει ο δρόμος για να παίξει το ρόλο του κοινωνικού πόλου, ο οποίος καταλαμβάνεται και εδώ επί το πλείστον από την κυκλοφορία των οχημάτων (Αραβαντινός, 1997).

Κατά τα λοιπά στην περιοχή καταγράφεται μικρός αριθμός διάσπαρτων θυλάκων εμπορίου και υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση των κατοίκων (Παναγιωτάτου, 2008).

2.2.2 Μερικές ιστορικές αναφορές

Αναφέρεται ότι η περιοχή της Ζέας και δευτερευόντως του Μικρολίμανου (Λιμένας της Μουνηχίας) λειτούργησαν ως μία πρόιμη "βιομηχανική ζώνη" με ναυπηγική δραστηριότητα (νεώσοικοι και λοιπές υποστηρικτικές εγκαταστάσεις) κατά την αρχαιότητα. Εκεί ναυπηγήθηκε το 493 - 492 π.Χ. ο στόλος με τον οποίο οι Αθηναίοι αντιμετώπισαν τους Πέρσες. Αργότερα (460 π.Χ.) κατά την πρότυπη πολεοδόμηση του Πειραιά από τον Ιππόδαμο με βάση το σύστημα που φέρει το όνομα του η περιοχή γύρω από τους δύο λιμένες φαίνεται πως δεν συμπεριελήφθη στα σχέδια υπαγωγής σε αυτό¹⁰.

Η απουσία του καννάβου με την αυστηρή γεωμετρία της ορθής γωνίας και η αντικατάστασή του με διαδοχικά τμήματα πεταλοειδούς μορφής περιγράφουν σήμερα την οργάνωση του οδικού δικτύου στην

⁸ Παρενθετικά αναφέρεται ότι η μη πραγματοποίηση μεγάλων αστικών έργων στην Ελλάδα μέχρι το '90 (αλλά μόνο μικρών δημοτικών έργων που για εκλογικούς λόγους, ισοκατανέμονται στην επικράτεια των Δήμων), είχε ως αποτέλεσμα τη σχετική ομογενοποίηση των τιμών της αστικής γης. Άλλωστε και στις αρχές της δεκαετίας του '90 που εντείνεται η κατασκευή μεγάλων έργων, οι αξίες ακινήτων όπως δημοσιεύονται στον τύπο, παρουσιάζουν σχέση μεταξύ φθηνότερου και ακριβότερου ακινήτου που κυμαίνεται στο λόγο 1:5. Καθώς δε στην Ελλάδα η ιδιοκτησία της γης λειτουργεί ως ο κατ' εξοχήν ανακατανεμητικός μηχανισμός, η σχετική ομοιογένεια στις αξίες των ακινήτων είχε πολύ θετικά αποτελέσματα στο ζήτημα της κοινωνικής συνοχής, δεδομένου ότι όλοι οι ιδιοκτήτες, μικροί και μεγάλοι, επωφελούνται (Μαυρίδου, 2004).

⁹ Βλ. Παράρτημα Α

¹⁰ Ο Πειραιάς είναι η πρώτη πόλη που ανεγέρθη βάσει σαφώς οργανωμένου επιστημονικά πολεοδομικού σχεδιασμού. Το οδικό δίκτυο, η σύνδεση μεταξύ λιμανιών, πυλών και των αγορών στο κέντρο αποδεικνύουν την λειτουργικότητα του σχεδιασμού αυτού. (<http://www.ekivolos.gr>)

περιοχή της Καλλιόπολης, υπακούοντας στο σχεδιασμό ενός κατά πολύ νεότερου του Ιπποδάμειου συστήματος πολεοδομικού κινήματος – αυτού των κηπουπόλεων. Οι κηπουπόλεις υιοθετούνται από τον ελληνικό πολεοδομικό σχεδιασμό τη δεκαετία του '20, στα πρότυπα των αγγλικών garden cities και των γαλλικών cites jardins, και φθίνουν στις παραμονές του Β' ΠΠ. Παραδείγματα σχεδιασμού τους στα αθηναϊκά προάστια είναι το Ψυχικό (το 1923 σε σχέδια του Αλ. Νικολούδη), η Εκάλη (το 1923 σε σχέδια του Σπ. Αγαπητού), η Ηλιούπολη (το 1925, σε σχέδια του Αρ. Βάλβη), ο Χολαργός (1928), η Πεντέλη (1929), η Φιλοθέη (1931) και η Καλογρέζα (1935).

Η περίπτωση της Καλλιόπολης προσιδιάζει με αυτή της Νέας Σμύρνης αλλά μόνο ως προς τις σχεδιαστικές προθέσεις. Πολεοδομήθηκε με σκοπό τη στέγαση των πιο εύπορων οικονομικά προσφύγων της μικρασιατικής καταστροφής¹¹ με παραχώρηση οικοπέδων και δανεισμό των ιδιοκτητών με ευνοϊκούς όρους. Η θέση της στα προάστια της τότε πόλης του Πειραιά και σε μία από τις ομορφότερες περιοχές της πειραιϊκής χερσονήσου θα δημιουργούσε μία περιοχή κατοικίας στα πρότυπα κηπούπολης.

Φαίνεται όμως ότι ο συνδυασμός σχετικά υψηλού επιτρεπόμενου ΣΔ και (μερικής ή ολικής αδυναμίας) των δικαιούχων να ανταποκριθούν στους όρους των οικονομικών απαιτήσεων δεν επέτρεψε να δημιουργηθεί η εικόνα μιας τακτοποιημένης αστικής περιοχής κατοικίας όπως στη Νέα Σμύρνη. Εναπομείναν στοιχείο, το οποίο παραπέμπει στο χαρακτήρα κηπούπολης, είναι η πεταλοειδούς μορφής οργάνωση του οδικού δικτύου στην περιοχή.

2.2.3 Ελεύθεροι χώροι - πράσινο

Το 1^ο ΔΔ παρουσιάζει τη χαμηλότερη αναλογία πρασίνου/κάτοικο σε σχέση με τα υπόλοιπα με 0,45 μ²/κάτοικο (βλ. κεφ. 5.3). Το γεγονός σχετίζεται με το ότι πλατείες και κήποι προβλέφθηκαν με το πρώτο σχέδιο της πόλης (1834-5) και γι' αυτό η πλειοψηφία των χώρων πρασίνου εντοπίζεται στον κεντρικό Πειραιά ο οποίος αποτελούσε εκείνη την περίοδο τον κατεξοχήν χώρο επιλογής κατοικίας για τα ανώτερα εισοδηματικά στρώματα της πόλης¹² (πλατείες Κανάρη, Θεμιστοκλέους [Τινάνειος κήπος] και Τερψιθέας [Περιβολάκια], καθώς και Κοραή [σε...προσωρινή «παύση» λόγω εργασιών μετρό για το σταθμό του Δημοτικού Θεάτρου]) (Μπελαβίλας 2011).

Μετά την εκπόνηση αυτού του σχεδίου που αφορούσε μία πόλη 15.000 κατοίκων, σχεδιαστικές προβλέψεις για νέους αστικούς ελεύθερους χώρους υλοποιήθηκαν τις δεκαετίες 1980-90 βάσει των οριζόμενων στο ΓΠΣ Πειραιά (1988).

Άλλοι ελεύθεροι χώροι με πράσινο στην πόλη είναι:

¹¹ Και πράγματι στη (Νέα) Καλλιόπολη η εικόνα δε θυμίζει τα προσφυγικά στην Κοκκινιά. Αξίζει να αναφερθεί πάντως ότι το 1934 την ίδια χρονιά που στην Αθήνα διαμορφωνόταν το Πεδίο του Άρεως, στις προσφυγικές γειτονιές της Κοκκινιάς παραδινόταν ο Δημοτικός κήπος με επιφάνειες χλοοτάπητα, πολλά ανθοφόρα, λίμνη με κύκνους κατά τα αγγλικά πρότυπα. (<http://urbanpoints.blogspot.gr/2011/>)

¹² Η έξοδος των αστών και η εγκατάλειψη του κέντρου του Πειραιά έρχεται με τη συνεχή ανάπτυξη του Φαλήρου και την «ανακάλυψη» της εξοχικής κατοικίας στην Κηφισιά (Γιαννιτσιώτης, 2006).

- Το Αρχαιολογικό πάρκο επί της οδού Ηρ. Πολυτεχνείου¹³ (ασυνήθιστα μεγάλος αρχαιολογικός χώρος εντός αστικού ιστού για τα ελληνικά δεδομένα), το οποίο στη μία πλευρά του έχει διαμορφωμένο χώρο πρασίνου και μισό (!) γήπεδο μπάσκετ.
- Το οικόπεδο ιδιοκτησίας ΙΚΑ-ΕΤΑΜ έναντι της Πινακοθήκης Πειραιά, η πλέον πρόσφατη προσθήκη χώρων πρασίνου στην πόλη έκτασης τριών (3) στρεμμάτων.
- Το ασύλιο του Προφήτη Ηλία στο λόφο της Καστέλας και η πλατεία Αλεξάνδρας.

Στους ελεύθερους χώρους του 1^{ου} Δ.Δ. προσμετρώνται:

- Η πλατεία Πηγάδας επί των οδών Σαχτούρη και Θεοτόκη καθώς και οι χώροι πρασίνου σε
- Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, Χατζηκυριάκειο, πλατείες Φρεαττύδας, Καρπάθου και Σερφιώτου

Πρόκειται για χώρους σημειακής εμβέλειας και περιορισμένης τοπικής σημασίας, οι οποίοι λειτουργούν περισσότερο ως οπτικές – ευχάριστες ασυνέχειες του πυκνού οικοδομικού όγκου στην πόλη, υστερώντας σημαντικά σε έκταση. Αλλωστε η έλλειψη ελεύθερων χώρων ειδικά για το 1^ο ΔΔ οδήγησε στην αυθαίρετη κατασκευή γηπέδων μπάσκετ εντός του αρχαιολογικού χώρου του Κονώνειου τείχους (βλ. επόμενο κεφ.)¹⁴. Η έλλειψη μετριάζεται μόνο από τη γειννίαση με το θαλάσσιο μέτωπο, γεγονός το οποίο διαφοροποιεί την εικόνα της περιοχής από άλλα χαρακτηριστικά πυκνοδομημένα σύνολα του οικιστικού συγκροτήματος Αθήνας- Πειραιά (Πατήσια, Παγκράτι κλπ.)

2.3 MMM και επεκτάσεις τους στον Πειραιά - Συσχέτιση με το 1^ο Δ.Δ.

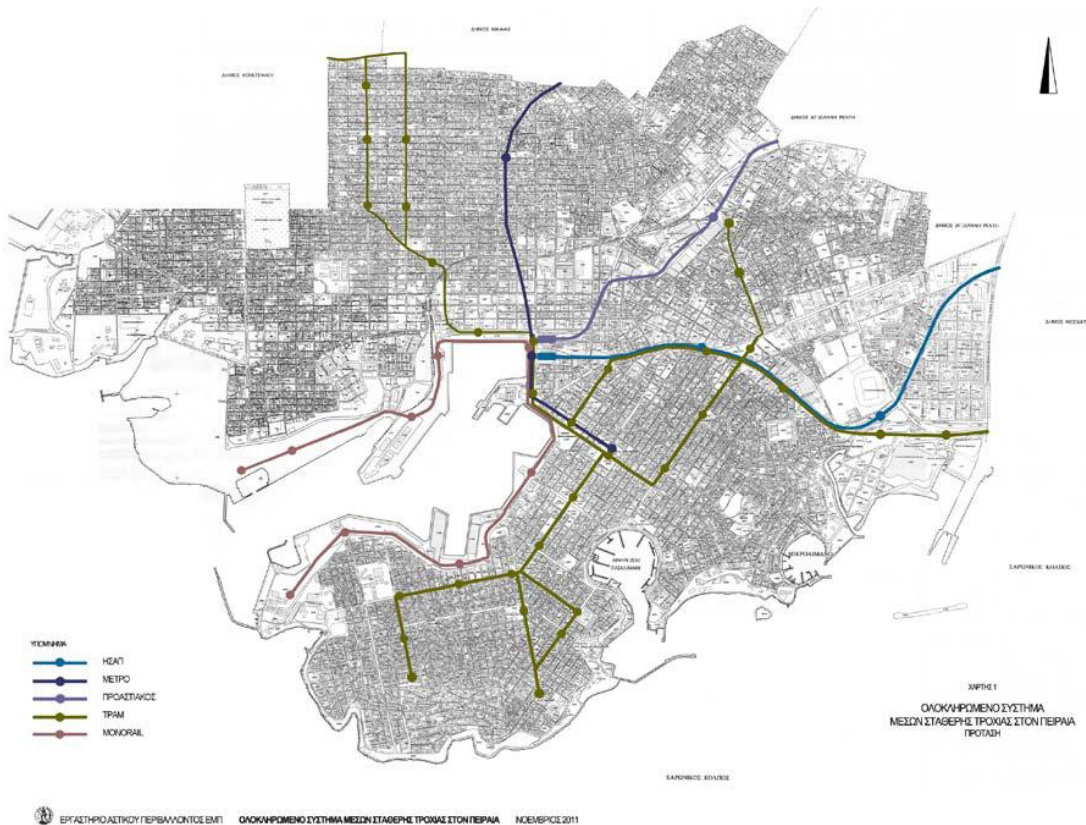
Η συγκοινωνιακή κάλυψη της πόλης από τα MMM βρίσκεται σε εμβρυακό στάδιο καθώς το δίκτυο μέσω σταθερής τροχιάς διαθέτει μόνο ένα σταθμό (τερματικός σταθμός Πειραιάς - ΗΣΑΠ), και τον παρακείμενο υπολειτουργούντα σταθμό του Προαστιακού (αραιά δρομολόγια, χαμηλή ζήτηση). Κατά τα λοιπά η πόλη σήμερα εξυπηρετείται συγκοινωνιακά από ένα δίκτυο λεωφορειακών γραμμών και μερικές τοπικές γραμμές τρόλλεϋ. Όμως ο πληθυσμός της περιφερειακής ενότητάς Πειραιά (Δήμοι Νίκαιας – Κορυδαλλού, Κερατσινίου – Δραπετσώνας και Περάματος) είναι 449.000 κάτοικοι (ΕΛΣΤΑΤ 2012) και συνυπολογίζοντας ότι ανήκει σε ένα οικιστικό συγκρότημα πέντε εκατομμυρίων κατοίκων δικαιολογείται η εξυπηρέτηση της από δίκτυο μετρό.

Αναφορικά με τα προγραμματιζόμενα έργα επέκτασης των ΜΣΤ στον Πειραιά που ήδη κατασκευάζονται:

¹³ Από το οποίο προκύπτουν στοιχεία για τις διαδοχικές φάσεις οικοδόμησης της πόλης επί κλασσικής, ελληνιστικής ρωμαϊκής και πρώιμης βυζαντινής εποχής.

¹⁴ Γήπεδο μπάσκετ λειτουργεί και στην ταράτσα του ευρισκόμενου επί των οδών Χατζηκυριακού και Ακτής Θεμιστοκλέους σχολείου, γεγονός σπάνιο για τα ελληνικά δεδομένα και επίσης δηλωτικό της έλλειψης ελευθέρων χώρων.

- Η επέκταση του μετρό περιλαμβάνει έξι νέους σταθμούς της γραμμής 3: Αγ. Βαρβάρα, Κορυδαλλός, Νίκαια, Μανιάτικα, Πειραιάς (εγκάρσια διάταξη ως προς τον υφιστάμενο σταθμό του ΗΣΑΠ), και συνέχεια στον τερματικό σταθμό στο Δημοτικό Θέατρο.¹⁵
- Η επέκταση του τραμ (Α΄ φάση) γίνεται από το υφιστάμενο τέρμα στο Νέο Φάληρο στην κυκλική διαδρομή Νέο Φάληρο – Μικράς Ασίας – Λαμπράκη – Βασ. Γεωργίου Α΄ - Λιμάνι – Εθν. Αντιστάσεως – Ομ. Σκυλίτση – Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας και περιλαμβάνει 12 νέες στάσεις.



Εικόνα 4 Χάρτης με το δίκτυο ΜΣΤ στον Πειραιά μετά την ολοκλήρωσή του
(Πηγή: Μπελαβίλας Ν. κ.ά., 2013)

Συναρτώμενο έργο με την επέκταση του τραμ είναι η υπογειοποίηση των γραμμών του ΗΣΑΠ (βλ. επεμβάσεις σε όμορες περιοχές). Λόγω διαφοράς στο χρόνο ωρίμανσης των έργων στο μελετητικό στάδιο, η α΄ φάση επέκτασης περιορίζεται στη χρήση χώρου από το υφιστάμενο οδικό δίκτυο, μη εκμεταλλεύομενη τη δυνατότητα κυκλοφορίας επί του προκύπτοντος χώρου λόγω υπογειοποίησης.

Σημειώνεται ότι κατά την εκπόνηση της προκαταρκτικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την επέκταση του τραμ από το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας στον Πειραιά είχε εξεταστεί η λύση της παραλιακής διέλευσής του μέσω Καστέλλας, Ζέας και Πειραιϊκής και τερματισμό στο Χατζηκυριάκειο.

¹⁵ Ο αρχικός προγραμματισμός για επέκταση προς Ζέα, το οποίο θα ήταν ιδεώδης για την εξυπηρέτηση της πόλης, αναθεωρήθηκε λόγω των σημαντικών τεχνικών δυσκολιών κατασκευής πλησίον του λιμανιού Ζέας και του αναμενόμενου μεγάλου αριθμού αρχαιοτήτων.

Η λύση δεν προωθήθηκε ως μη συμβατή με το στόχο που επεδίωκε η υπόψη επέκταση του τραμ, δηλαδή την εξυπηρέτηση της άμεσης πρόσβασης στο κέντρο και τη ζώνη του επιβατικού λιμανιού, με παράλληλη συγκοινωνιακή αποφόρτιση και εξορθολογισμό των κυκλοφοριακών συνθηκών στην κεντρική περιοχή του Πειραιά. Οι δευτερεύοντες λόγοι απόρριψης αφορούσαν στο υψηλό κόστος υλοποίησης, σε δυσκολίες στη χάραξη οριζοντιογραφικά και μηκοτομικά και στο ότι η ζώνη συγκοινωνιακής εμβέλειας περιοριζόταν στο μισό λόγω του παραλιακού τμήματος.

Κατά την Α' φάση επέκτασης του δικτύου ΜΣΤ στην πόλη, η Πειραιϊκή μένει εκτός περιοχής κάλυψης, αλλά δημιουργούνται προοπτικές για την εξυπηρέτησή της στο μελλοντικό σενάριο επεκτάσεων (Β' φάση). Συγκεκριμένα η δεύτερη φάση επέκτασης του τραμ προβλέπεται να τερματίζει σε δύο σημεία εντός της Πειραιϊκής Χερσονήσου (πλατεία Καρπάθου και νοσοκομείο Μεταξά), εξυπηρετώντας άμεσα μία περιοχή με 50.000 κατοίκους και δύο νοσοκομεία μητροπολιτικής εμβέλειας (βλ. Χάρτη).

Τέλος σε διαδικασία μελέτης είναι η Γ' φάση επέκτασης προς Κερατσίνι – Πέραμα με διέλευση από Μανιάτικα, Ταμπούρια και Δραπετσώνα.

Σε σχέση με τις παραπάνω επεμβάσεις και την πεζοδρόμηση της Ακτής Θεμιστοκλέους παρατηρούνται τα εξής:

- Η απομείωση χώρου κυκλοφορίας οχημάτων προς όφελος ηπιότερων μορφών μετακίνησης (πεζή και με ποδήλατο) απαιτεί και τη συνολική ανα-ιεράρχηση του δικτύου σε αυτή τη λογική. Σημειώνεται ότι η αποθάρρυνση της χρήσης ΙΧ οχήματος μπορεί να έχει θετική επιρροή στη χρήση του μέσου, αποτρέποντας την υπερβολική χρήση του και δημιουργώντας με αυτό τον τρόπο ευνοϊκές κυκλοφοριακές συνθήκες για όσους τελικά το επιλέξουν. Από διάφορες μελέτες προκύπτει ότι η μείωση κατά 20% της μέσης ταχύτητας κίνησης οχημάτων μειώνει τις διανυόμενες αποστάσεις με ΙΧ οχήματα κατά 10% τα 2-3 πρώτα χρόνια και κατά 20% σε μεγαλύτερο βάθος χρόνου (Litman, 2014)
- Η έλευση των ΜΜΜ στην κεντρική περιοχή του Πειραιά σημαίνει αύξηση της προσπελασιμότητάς του και σε ένα βαθμό της ζήτησης για μετακινήσεις (παράγωγη κίνηση). Το μέγεθος της αύξησης ακολουθεί το νόμο προσφοράς ζήτησης, εξαρτάται από πλήθος παραμέτρων και η εκτίμησή του παρουσιάζει αυξημένη πολυπλοκότητα. Ως τάξη μεγέθους αναφέρεται το αποτέλεσμα έρευνας στους επιβάτες του τραμ λίγο μετά την έναρξη λειτουργίας του (Μάρτιος 2005), σύμφωνα με την οποία το 7% δεν πραγματοποιούσαν τη συγκεκριμένη μετακίνηση πριν τη λειτουργία του (το ποσοστό πιθανόν να αυξάνεται με την πάροδο των ετών λειτουργίας του μέσου).
- Αύξηση της ζήτησης για μετακινήσεις θα προκύψει και από την επέκταση του κέντρου κρουαζιέρας, αν και αναμένεται η εξυπηρέτησή της στο μεγαλύτερο ποσοστό από την κατασκευή του monorail και τα τουριστικά πούλμαν. Εν τούτοις η εντατικοποίηση των χρήσεων εκατέρωθεν της Πειραιϊκής

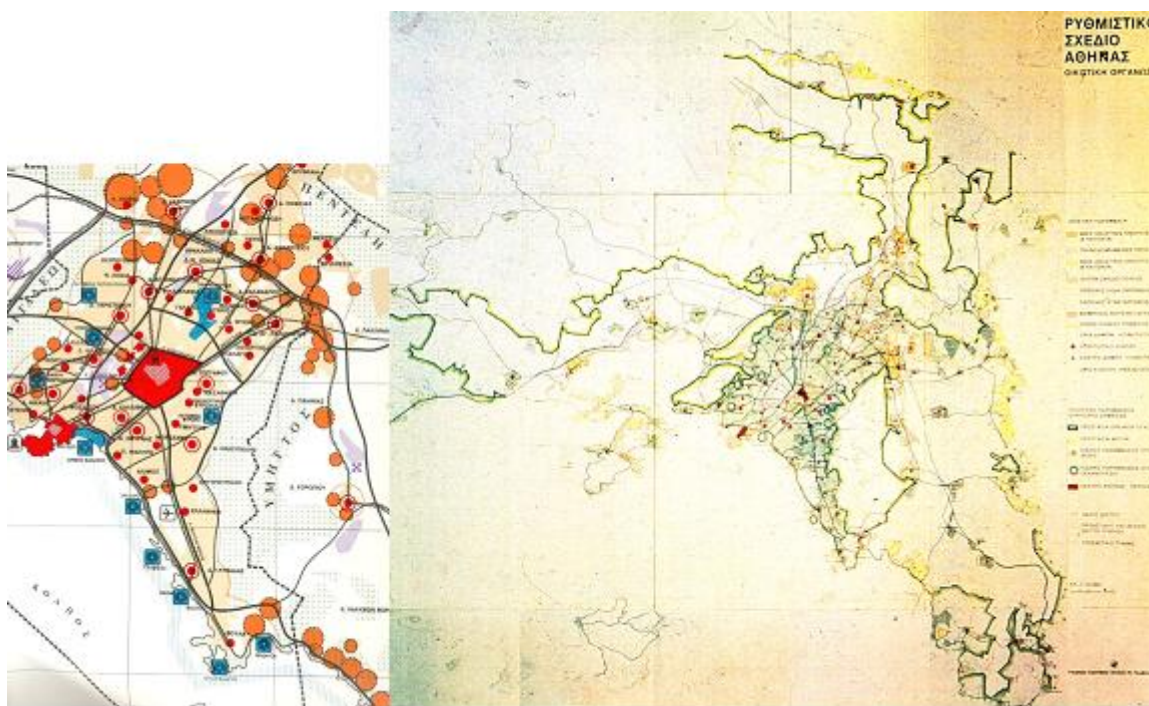
(χρήσεις αναψυχής σε Μαρίνα Ζέας – Πλατεία Φρεαττύδας, Πλατεία Κανάρη και ανάπλαση στο Μικρολίμανο) «πιέζει» για αύξηση της προσπελασιμότητας και της περιοχής στην Ακτή Θεμιστοκλέους.

- Το έργο της πεζοδρόμησης αναμένεται όμως να έχει και υπερτοπικό χαρακτήρα. Η επιτυχής λειτουργία του αφορά στην εύκολη πρόσβαση στην Ακτή Θεμιστοκλέους και σε ομαλές κυκλοφοριακές συνθήκες στην περίμετρο αυτής. Από πρόσφατη έρευνα προκύπτει ότι παρεμβάσεις στην πολεοδομική μικροκλίμακα μπορεί να χρησιμοποιηθούν ως εργαλείο για αλλαγή των επιλογών μετακίνησης, ενισχύοντας τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (Μηλάκης, 2006). Ήδη ο σχεδιασμός σε αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις προωθεί τη λογική της κυκλοφοριακής κυψέλης, ή της «ζώνης 30» (μέγιστη ταχύτητα κίνησης 30 χλμ/ώρα), ή της περιοχής τοπικής κυκλοφορίας (Βλαστός, 2006). Η περίπτωση της Πειραιϊκής ως περιοχής κατοικίας – παραγωγής μετακινήσεων αποτελεί ένα ιδανικό πεδίο εφαρμογής για τη λειτουργία του κυκλοφοριακού δικτύου σε αυτή τη λογική, εφόσον συνδυαστούν πεζοδρόμηση και εξυπηρέτηση από ΜΜΜ.

3. ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΜΕ ΤΟ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

3.1 Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ) 1985

Το ΡΣΑ '85 αποτέλεσε τον πρώτο νόμο σημείο αναφοράς σε σχέση με τις χωροταξικές ανάγκες του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας, όντας «θωρακισμένο» από το νομοθετικό πλαίσιο που είχε προηγηθεί: οι νόμοι 947/79 και 1337/83 που εισήγαγαν την «έννοια της δικαιότερης κατανομής του δημιουργούμενου κέρδους από την υπερτίμηση της αστικής γης που προκύπτει από την ένταξη στο Σχέδιο Πόλης» (Σαρηγιάννης, 2010) και λοιπές άλλες σχετικές διατάξεις περί Πράξεων Εφαρμογής, είσπραξης εισφορών σε γη ή σε χρήμα κλπ.. Επίσης το ίδιο το ΡΣΑ προδιέγραψε με τις διατάξεις του την έκδοση άλλων συναφών με αυτό νόμων (ν. 1650/86 για το περιβάλλον, ν. 2508/97 για τον Πολεοδομικό Σχεδιασμό κλπ.).



Εικόνα 5 Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας 1985

Το ΡΣΑ '85 ήταν προσανατολισμένο στην κλίμακα των παρεμβάσεων για την προστασία του περιβάλλοντος μέσα από κατευθύνσεις πολιτικής χρήσεων γης, πολεοδομικών μέτρων σε διάφορα επίπεδα (Μπάλα, 2013), σύστασης θέσπισης ορίων εκπομπής ρύπων και μέτρων πρόληψης κλπ. Η φιλοσοφία των διατάξεων του είχε αναφορές σε ό,τι αργότερα χρησιμοποιήθηκε για να περιγράψει τον όρο «συμπαγής πόλη».

Σε σχέση με τις χρήσεις γης βασικό στοιχείο ήταν η πρόβλεψη για απομάκρυνση των οχλουσών χρήσεων από τις κεντρικές περιοχές και μετεγκατάστασή τους εκτός αστικού ιστού σε οργανωμένα βιομηχανικά και βιοτεχνικά πάρκα.

Επιδίωκε την ανάσχεση της εξάπλωσης της πόλης (με άμεσα προφανές το περιβαλλοντικό όφελος) προβλέποντας μεταξύ άλλων την ανάπλαση των υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας.

Προωθούσε την πολυκεντρική δομή με ενίσχυση μεταξύ άλλων των τοπικών κέντρων επιπέδου δήμου – συνοικίας – γειτονιάς και την αποσυμφόρηση των μητροπολιτικών κέντρων Αθήνας – Πειραιά. Τα οφέλη αυτής της χωροταξικής οργάνωσης σε σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος θα επιτυγχάνονταν με τη μείωση των παραγόμενων μετακινήσεων από την εγγύτητα εξυπηρέτησης των κατοίκων στις καθημερινές τους ανάγκες.

Αναφορά γινόταν και στην ανασυγκρότηση της γειτονιάς με δημιουργία ενιαίου δικτύου ροής πεζών, πρασίνου, ελεύθερων χώρων και χώρων κοινωνικού εξοπλισμού. Η πρόβλεψη δικτύου επαναλαμβανόταν και σε σχέση με την αναψυχή – ψυχαγωγία υπερτοπικής σημασίας όπου οριζόταν η δημιουργία ενιαίου δικτύου με *«κατά το δυνατό σύνδεση και ενοποίηση των χώρων αναψυχής και ψυχαγωγίας, των ελεύθερων χώρων και πεζοδρόμων, των ιστορικών και αρχαιολογικών τόπων, του περιαστικού πρασίνου, των ορεινών όγκων και των ακτών. Διαμόρφωση ενιαίου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.»*

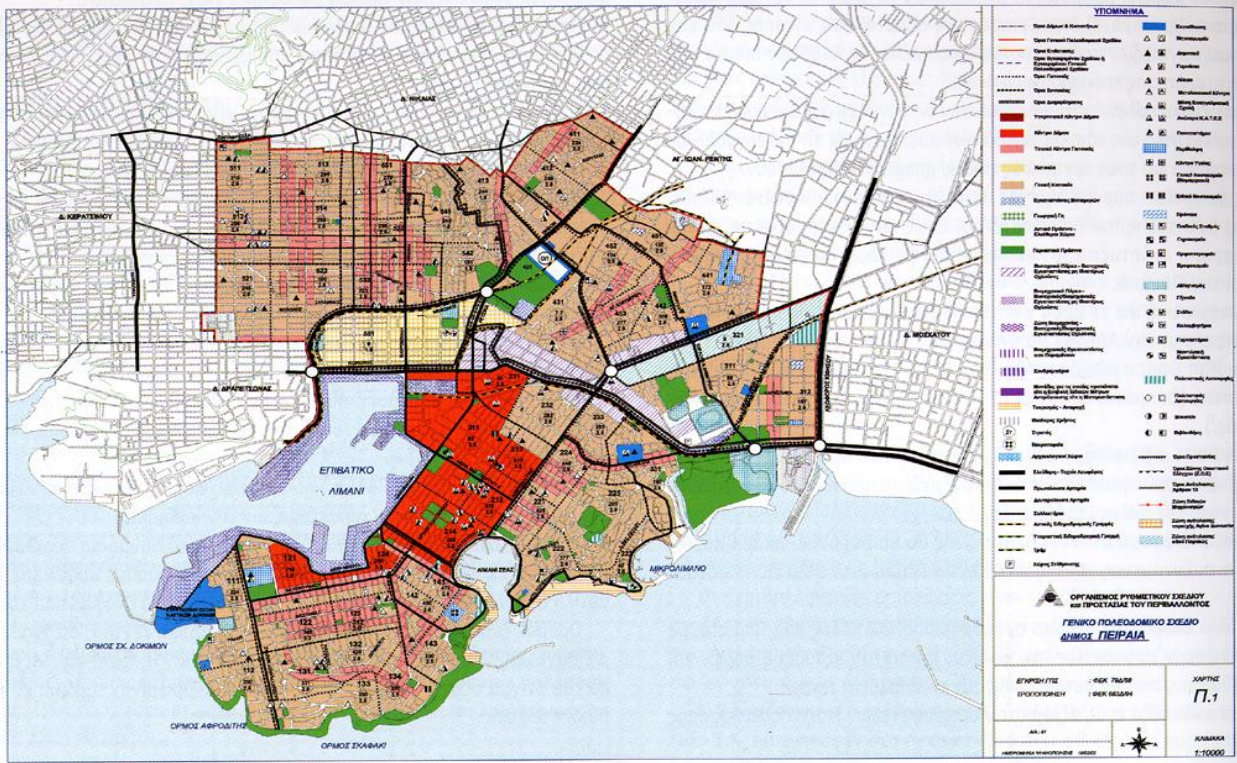
Στο πλαίσιο των μεταφορών γινόταν αναφορά στο μετρό¹⁶ και το τραμ, με τον όρο σύστημα μέσω σταθερής τροχιάς.

Ειδικότερα για τον Πειραιά γινόταν αναφορά σε ποιοτική αναβάθμιση με ποιοτικές επεμβάσεις μεγάλης κλίμακας: στο ιστορικό κέντρο Πειραιά, στις ακτές της Πειραιϊκής και στις περιοχές των επιβατικών λιμανιών.

3.2 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πειραιά (1988)

Το ΓΠΣ με ένα (σπάνιο) πνεύμα συνέχειας των προδιαγραφών του ΡΣΑ εξειδικεύει στο επίπεδο του Δήμου τα οριζόμενα από το υπερκείμενο επίπεδο χωρικού σχεδιασμού από το οποίο το χόριζε το εύλογο χρονικό διάστημα μίας τριετίας.

¹⁶ Χωρίς να οριοθετείται η ακτίνα εμβέλειας του, κάτι το οποίο καθορίστηκε άλλωστε εν μέρει από μία πραγματικότητα που μάλλον συγκρούεται με τις αρχές του ΡΣΑ.



Εικόνα 6 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πειραιά 1988

Έτσι η απομάκρυνση των οχλουσών χρήσεων αποτυπώνεται στην πρόταση για τη μεταφορά τους στο Σχιστό, την αλλαγή χρήσης στα βιομηχανικά κτίρια και την οργάνωση βιοτεχνικού πάρκου στην περιοχή Βάβουλα και Λεύκα.

Η ενίσχυση της πολυκεντρικής δομής επιδιώκεται με την ανάπτυξη τοπικών κέντρων σε γραμμική προέκταση του κέντρου του Πειραιά σε συγκεκριμένα απαριθμούμενους δρόμους, όπου υπάρχουν εμπορικοί πυρήνες βάσει των χρήσεων γης (Χατζηκυριακού, Λεωφ. Φρεατύδος, Μ. Χατζηκυριακού, Θεοτόκη, Σαχτούρη, Φιλικής Εταιρείας, Σκουλούδη, Ζαννή). Το δίκτυο αυτό όπως διαπιστώθηκε από τις επιτόπου επισκέψεις διατηρεί αυτά τα χαρακτηριστικά χωρίς σημαντικές αποκλίσεις ή υπερβάσεις.

Στην υλοποίηση της ανασυγκρότησης σε επίπεδο γειτονιάς αφορούν προτάσεις για δημιουργία πρασίνου, χώρων αθλητισμού, πεζοδρομήσεων οδών δευτερεύουσας κυκλοφοριακής σημασίας, χρήσης κτιρίων για κάλυψη αναγκών κοινωνικού εξοπλισμού (ΚΑΠΗ, βρεφονηπιακοί σταθμοί, σχολεία κλπ.).

Τέλος ποιοτικές επεμβάσεις σε κλίμακα πόλης θεωρούνται η πρόταση για τμήμα ενός δικτύου «ροής πεζών» (είτε αμιγείς πεζόδρομοι, είτε δρόμοι για πεζούς και λεωφορεία) από το Ν. Φάληρο μέχρι τη Σχολή Δοκίμων κατά μήκος των ακτών. Ένα δεύτερο δίκτυο «ροής πεζών» προτείνεται να ενώνει αφενός το κεντρικό λιμάνι με τη Ζέα (το οποίο εν μέρει, αλλά «υποτονικά», επιτυγχάνει ο πεζόδρομος της οδού Σωτήρος Διός) και αφετέρου τον κεντρικό Πειραιά με τη «Μάντρα» της Κοκκινιάς και το «Σελεπιτσάρι».

Άλλες σχετικές με το εξεταζόμενο θέμα αναφορές στο ΓΠΣ προτείνουν:

- Τη διαμόρφωση της παραλίας στην Πειραιϊκή Χερσόνησο σε ζώνη αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, κάτι το οποίο έχει συντελεστεί ως προς το πρώτο σκέλος με ελεγχόμενο τρόπο.

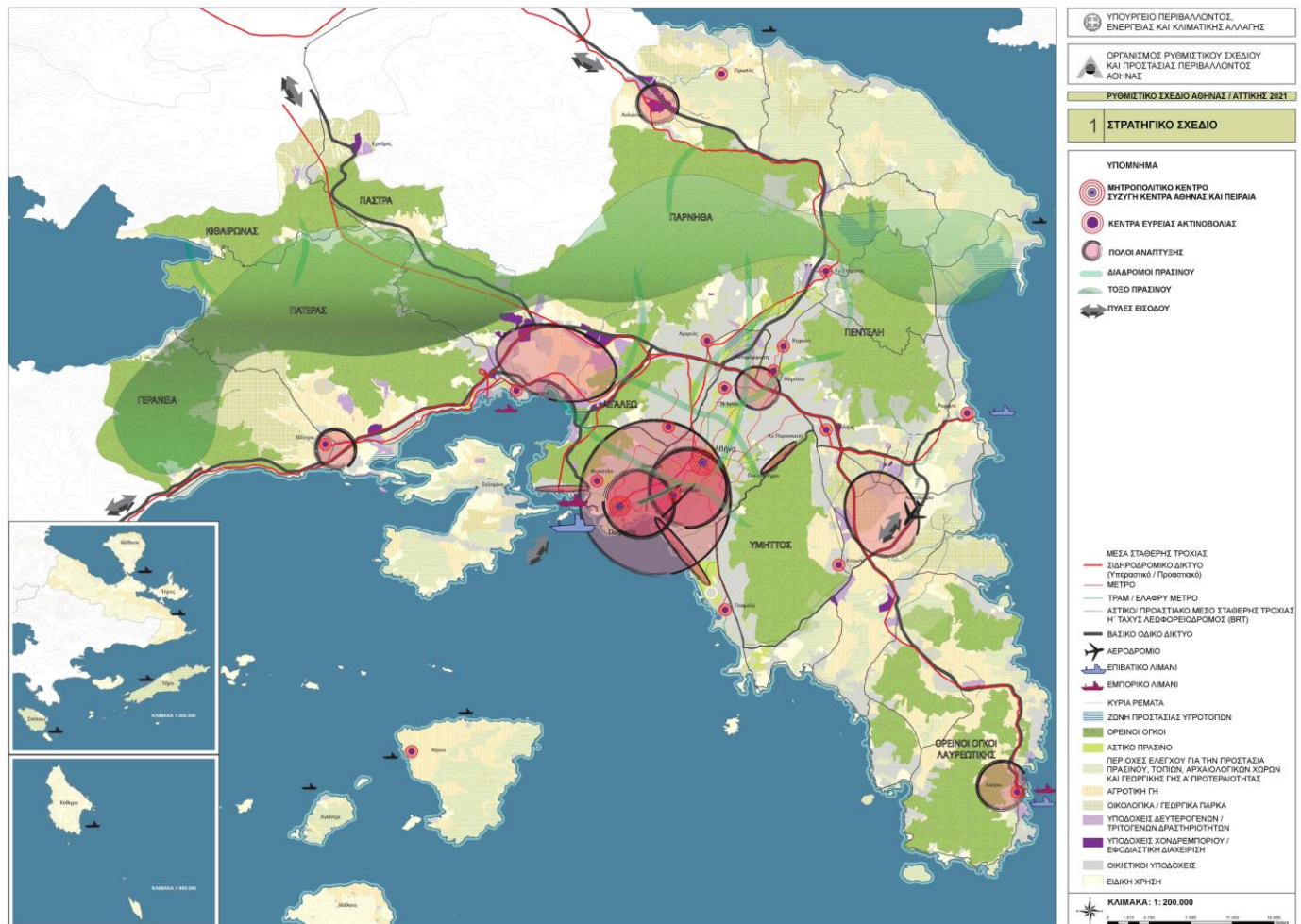
- Τη συνολική ανάδειξη του αρχαίου παραλιακού τείχους με τη διαμόρφωση της παραλίας της Πειραιϊκής ακτής.
- Μεταφορά της ΣΝΔ στις Σπέτσες με αποδέσμευση σημαντικού τμήματος της ακτής.

Οι προβλέψεις του σχεδίου για την πολεοδομική οργάνωση της πόλης στηρίχθηκαν σε σταθερότυπα τα οποία αφορούσαν σε πληθυσμιακό μέγεθος της τάξης των 205.735 κατοίκων το οποίο δεν επαληθεύτηκε από τη δημογραφική εξέλιξη της πόλης, παραμένοντας αρκετά χαμηλότερο: την τριακονταετία 1981-2011 ο πληθυσμός μειώθηκε κατά περίπου 20%. Σε χαμηλά επίπεδα κινήθηκε όμως μέχρι σήμερα και η υλοποίηση των προτάσεων του ΓΠΣ, με αποτέλεσμα τα ζητήματα συμφόρησης στην πόλη με χαμηλή παρουσία ελεύθερων χώρων να παραμένουν.

3.3 Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής - 2014

Το ΡΣΑ 2014 ακολουθεί έπειτα από μία σειρά βραχύβιων, αρχής γενομένης το 2009, προτάσεων αναθεώρησης του ΡΣΑ '85, αλλά και μετά από μία σειρά πολεοδομικών πεπραγμένων των τελευταίων δύο δεκαετιών τα οποία άλλαξαν ριζικά τη μορφή του χώρου αναφοράς του Ρυθμιστικού Σχεδίου με τρόπο (πολεοδομικό και πολιτικό) εν πολλοίς ασύμβατο με τα οριζόμενα στο ΡΣΑ'85. Οι αλλαγές αφορούν στα ολυμπιακά έργα (2004) και σε ένα πλήθος χωροθετήσεων της ίδιας περιόδου (Μall κλπ.) που κανονικά θα απαιτούσαν προηγουμένως την έγκριση μέσα από την αναθεώρηση ενός νέου Ρυθμιστικού.

Ο χώρος αναφοράς του νέου ΡΣΑ ταυτίζεται με την Αττική, όπως προκύπτει και από την αλλαγή τίτλου (Αττική αντί Αθήνα). Πρόκειται για ένα κείμενο εκτενέστερο του ΡΣΑ '85 και σαφώς πολυπλοκότερο, γραμμένου με όρους Περιφερειακού Πλαισίου, οπότε εισάγει και τη συνιστώσα της κοινωνικο-οικονομικής ανάπτυξης.



Εικόνα 7 Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής 2014

Σε σχέση με το ΡΣΑ '85 επιτρέπει τις χρήσεις β' γενούς τομέα εντός αστικού ιστού, τις οποίες ο νομοθέτης είχε επιχειρήσει να απομακρύνει με το κείμενο του 1985. Στην οργάνωση του οικιστικού δικτύου κρίνεται συγκεντρωτικότερο καθώς απαλείφει την έννοια της οργάνωσης σε επίπεδο κέντρου συνοικίας και γειτονιάς – υιοθετώντας τα τέσσερα υπερκείμενα κέντρα (μητροπολιτικό, χωροταξικής υποενοότητας, δήμου με υπερτοπική σημασία και δήμου)¹⁷. Με αυτή την παραδοχή αίρει και τα περί αποσυμφόρησης των μητροπολιτικών κέντρων Αθήνας – Πειραιά καθώς προτείνει αναβάθμιση των λειτουργιών και ενίσχυση των μητροπολιτικών δραστηριοτήτων.

Σε σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος, το βασικότερο πυλώνα του ΡΣΑ '85, συνιστά την οργάνωση πλέγματος πρασίνου στην Αττική (άρθρο 19), αναγνωρίζοντας ότι «ο σχεδιασμός και η διαχείριση των κοινόχρηστων ή άλλων ελεύθερων χώρων πρασίνου στον αστικό και περιαστικό χώρο αποτελούν δομικό στοιχείο για την οργάνωση και ανασυγκρότηση του αστικού χώρου.».

¹⁷ Ίσως υλικό για προβληματισμό και κριτική των παραπάνω, χωρίς το απόσπασμα να σχετίζεται με το ΡΣΑ, αποτελούν τα εξής: «...Μόνον οι αναγκαιότητες προβάλλονται πάνω στο έδαφος και σε κατάσταση μόνιμης αποδιάρθρωσης. Από την πλευρά της κατοικίας, ο τεμαχισμός και η μεσίτευση της καθημερινής ζωής, η μαζική χρήση του αυτοκινήτου (...), η κινητικότητα (περιορισμένη και ανεπαρκής άλλωστε), η επίδραση των μέσων μαζικής επικοινωνίας ξερίζωσαν άτομα και ομάδες (οικογένειες, οργανωμένα σώματα) από το χώμα και τη γη. Η γειτονιά στραγγαλίζεται, η συνοικία στερεύει...» (Lefebvre, 1977)

Η δημιουργία του λεγόμενου «πράσινου τόξου» μπορεί να προκύψει από την άρθρωση των επιμέρους χώρων πρασίνου του μητροπολιτικού συγκροτήματος με τελικό στόχο τη διείσδυση των τριών περιβαλλόντων το Λεκανοπέδιο ορεινών όγκων (Πάρνηθας, Υμηττού και Αιγάλεω) στο δομημένο χώρο.

Στους επιμέρους χώρους πρασίνου περιλαμβάνονται σύμφωνα με το σχετικό άρθρο «*κατά το δυνατόν όλοι οι αρχαιολογικοί χώροι, ιστορικοί τόποι, ιστορικά κέντρα, μνημεία, τοπία, ευαίσθητες περιοχές, σημαντικά ρέματα, ακτές, μητροπολιτικά πάρκα και χώροι πολιτισμού και αθλητισμού.*» καθώς και «*υφιστάμενοι φυσικοί σχηματισμοί, αλλά και δυνάμει νέοι υπό διαμόρφωση χώροι, με την ανάδειξη υποβαθμισμένων φυσικών στοιχείων, (...) οι κοινόχρηστοι χώροι και οι ακάλυπτοι χώροι δημόσιων ή ιδιωτικών κτηρίων, των οποίων επιδιώκεται η φύτευση*»

Οι αναφορές του κειμένου στο Μητροπολιτικό κέντρο Πειραιά σχετίζονται περισσότερο με το ρόλο του κεντρικού λιμένα: κεντρικός στόχος η ενίσχυση του ρόλου ως διαμετακομιστικού κέντρου στη μεσογειακή λεκάνη και η αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (Α. 9§1.2). Αυτό συνδέεται με τη βελτίωση του περιβάλλοντος του αστικού ιστού του Δήμου (αναζωογόνηση των περιοχών κατοικίας, ολοκληρωμένη πολιτική στάθμευσης) που εξασφαλίζει την καλύτερη διαλειτουργική σύνδεση λιμανιού - πόλης.

Αναφορές γίνονται στην επέκταση του δικτύου ΜΣΤ δηλαδή του τραμ σε περιοχές κατοικίας (Α. 12 § 4 εδ. ε), όπως η Πειραιϊκή, και στην ανάπλαση της παραλιακής και αρχαιολογικής ζώνης (η οποία αφορά και στην περιοχή μελέτης του θέματος).

Στο πλαίσιο της επιλεκτικής ενεργοποίησης νομοθετικών εργαλείων της πολεοδομικο-χωροταξικής νομοθεσίας κατά το δοκούν, το ΡΣΑ'14 ενεργοποιεί τα προβλεπόμενα από το ν. 2742/99 Σχέδια Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ – βλ. αμέσως μετά) (άρθρο 12) με αναφορά στα άρθρα 12 §4 εδ. γ και 14 §3 εδ. α.

3.4 Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) – Πειραιάς

Η πρόταση του Δήμου Πειραιά (σύμφωνα με τις προδιαγραφές της σχετικής Υπουργικής Απόφασης) ο οποίος εκκινεί όντας καθ' ύλην αρμόδιος τη διαδικασία κατάρτισης του ΣΟΑΠ, μετά από μία σύντομη παρουσίαση της οικονομικής ζωής της πόλης ανά τομέα δραστηριότητας (βιομηχανία, βιοτεχνία, υπηρεσίες, εμπόριο, τουρισμός – ξενοδοχεία, ναυτιλιακές εταιρείες), υποδεικνύει τέσσερις περιοχές παρέμβασης – η κάθε μία με επιμέρους γεωγραφικές ενότητες – με διαφορετικά λειτουργικά χαρακτηριστικά ορίζοντας δύο βαθμούς προτεραιότητας προώθησης των προτάσεων (Α, Β). Αναλυτικά:

Γεωγραφική Περιοχή	Έκταση (στρ.)	Λειτουργικά Χαρ/τικά	Προτεραιότητα Επέμβασης
(Α) Λιμενική, παραλιμένα, κεντρική περιοχή	920 & 320 (εντός λιμενικής ζώνης)	Οικονομικό & Μητροπολιτικό κέντρο	A
(Β) Μικρολίμανο, Ακτή Δηλαβέρη	120	Ζώνη αναψυχής	A
(Γ) Καμίνια	1260	Πρώην βιομηχανική – βιοτεχνική ζώνη	B
(Δ) Μανιάτικα	650	Περιοχή κατοικίας	B

Πίνακας 4: Προτεινόμενες περιοχές επέμβασης του ΣΟΑΠ

Οι προτεινόμενες περιοχές αθροίζουν το 30% της συνολικής έκτασης της πόλης. Η περιοχή μελέτης του θέματος (Πειραιϊκή) ως κύρια περιοχή κατοικίας με χαμηλή σχετικά κυκλοφοριακή επιβάρυνση, πρόσφατα ανανεωμένο οικιστικό απόθεμα και χωρίς προοπτικές για εντατικοποιημένη ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων είναι η μόνη που εξαιρείται εξ ολοκλήρου από το ΣΟΑΠ.

Η περιοχή Α είναι η πολυπληθέστερη, ενώ η έκταση εντός της λιμενικής ζώνης υπάγεται και στους αναπτυξιακούς σχεδιασμούς του ΟΛΠ με κύρια στοιχεία τον νέο λιμένα κρουαζιέρας στο Παλατάκι και το σύμπλεγμα μουσείων "Πολιτιστική Ακτή" στην Ηετιώνεια..

Στο ν.2742 άρθρο 12 όπου ορίζονται τα περί ΣΟΑΠ αναφέρεται ότι η επιλογή των περιοχών αφορά όσες *«παρουσιάζουν κρίσιμα και σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής»*.

Στην πρόταση του Δήμου η επιλογή των περιοχών όσον αφορά το λειτουργικό τους χαρακτήρα είναι ισορροπημένη, αλλά ο προτεινόμενος βαθμός προτεραιότητας δεν ακολουθεί τα κριτήρια που τίθενται στο σχετικό άρθρο του νόμου. Οι περιοχές Γ, Δ είναι από τις πλέον υποβαθμισμένες και αποκλεισμένες του Δήμου¹⁸, ενώ επεμβάσεις στις περιοχές Α, Β δεν τεκμαίρεται από το σχεδιασμό ότι θα ωφελήσουν με την έννοια του πολλαπλασιαστικού οφέλους.

Από τις γενικές κατευθύνσεις του ΣΟΑΠ, και το βαθμό προτεραιότητας προκύπτει ότι το βάρος των παρεμβάσεων επικεντρώνεται στο θαλάσσιο μέτωπο και σε ενέργειες σχετικές με την οικονομία του λιμανιού (ναυτιλία), της αναπαράστασης (πολιτισμός), του ελεύθερου χρόνου (τουρισμός, αναψυχή).

Μετά την πρόταση για το ΣΟΑΠ από το Δήμο Πειραιά το Μάρτιο του 2013 ακολούθησε εντός του 2014 προκήρυξη αρχιτεκτονικού διαγωνισμού ιδεών αναφορικά με την περιοχή Β (Ακτή Κουμουνδούρου, Ακτή Δηλαβέρη, Δελφινάριο) όπου γίνεται αναφορά στους στόχους του ΣΟΑΠ.

¹⁸ Η γραμμή του ΗΣΑΠ επιτείνει αυτό το διαχωρισμό, η προγραμματιζόμενη υπογειοποίησή και η προκύπτουσα χωρική ενοποίησή της στο τμήμα μέχρι Φάληρο αναμένεται να έχει θετική επιρροή.

4. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Η αναζήτηση περιπτώσεων από την εμπειρία δημιουργίας ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου στο εξωτερικό καλύπτει ένα ευρύ φάσμα. Οι ανάγκες για πράσινο εντός των αστικών περιοχών σε ένα χώρο υπερφορτωμένο / παραμορφωμένο από αστικές χρήσεις με κυρίαρχη την κατοικία, αφορούν συχνά σε μία αναζήτηση ανακατασκευής του τοπίου. Σκοπός η διαμόρφωση οικολογικά ανεκτών και αισθητικά ικανοποιητικών αστικών ελεύθερων χώρων για ξεκούραση και αναψυχή, με σύνθεση των σύγχρονων κοινωνικών, οικολογικών και αισθητικών απαιτήσεων.

Η λύση σε αντίστοιχες περιπτώσεις όπως αυτή του παρόντος θέματος αναζητείται στην εξέλιξη του αστικού τοπίου μέσω της ανάπλασής του, και δεδομένης της ένταξης της επέμβασης σε ένα ευρύτερο δίκτυο σχετικών επεμβάσεων, στη συνεισφορά της στην κατά το δυνατόν οικολογική ανάταξη και σταθεροποίηση της φυσικής κυκλοφορίας στην πόλη.

4.1 Γραμμικές διαμορφώσεις ελεύθερων χώρων (ήπιες παρεμβάσεις)

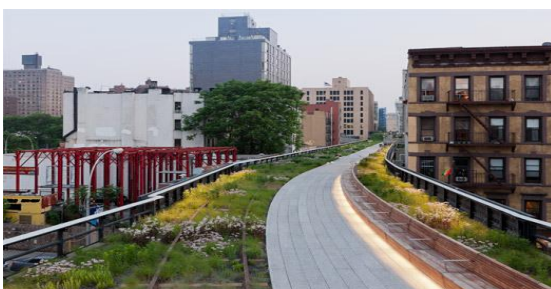
High line - Νέα Υόρκη (ΗΠΑ)

Πρόκειται για τη δημιουργία ενός γραμμικού υπερυψωμένου πάρκου στη θέση μίας εγκαταλελειμμένης σιδηροδρομικής γραμμής μεταφοράς εμπορευμάτων στο νοτιοδυτικό Μανχάταν (περιοχή Τσέλσι)¹⁹. Η γραμμή, κατασκευής αρχών του 20^{ου} αι., καλύπτει μία έκταση μήκους 2,3 χλμ. με κτίρια εκατέρωθεν, καθώς για λόγους αποδοχής από τους ενοίκους των παρακείμενων ιδιοκτησιών η χάραξή της είχε επιλεγεί εγκάρσια στα οικοδομικά τετράγωνα (κυρίως βιοτεχνικών – βιομηχανικών χρήσεων και χονδρεμπορίου). Η ιδέα της ανάπλασης ανήκει στο «Σύλλογο Φίλων του High Line» ο οποίος το 1999 ξεκίνησε την καμπάνια για τη δημιουργία ενός υπερυψωμένου χώρου περιπάτου και πρασίνου και απέσπασε την υποστήριξη των Δημοτικών Αρχών και της ιδιοκτήτριας εταιρείας της γραμμής. Η πρόταση αποτέλεσε την εναλλακτική λύση στην ιδέα κατεδάφισης της γραμμής, την οποία υποστήριζαν οι ιδιοκτήτες γης κατά μήκος αυτής καθώς θεωρούσαν ότι μειώνει την αξία των ιδιοκτησιών τους (Lopate, 2011).

Η υλοποίηση του σχεδίου ξεκίνησε το 2006 και ολοκληρώθηκε το 2009 με μεγάλη επιτυχία και παρουσιάζει υψηλή επισκεψιμότητα. Δημιουργεί εντύπωση το γεγονός ότι αποτελεί δημόσιο χώρο μόνο για πεζούς, προσφέροντας μία διαφορετική οπτική γωνία στην πόλη και ένα είδος απόδρασης από το επίπεδο του δρόμου. Η ολοκλήρωση της κατασκευής είχε πολλαπλό θετικό αντίκτυπο, καθώς δημιούργησε προϋποθέσεις για υποστήριξη από σχεδιαστές, κατοίκους και αρμόδιους φορείς αντίστοιχων σχεδίων επανάκτησης της πόλης από τους πεζούς (Kobara, 2013) (στο Queensway επίσης γραμμικό πάρκο σε μήκος 5,6 χλμ. σε σιδηροδρομική γραμμή εκτός λειτουργίας, και στο Μανχάταν για την κατασκευή του πρώτου υπόγειου πάρκου σε πρώην τερματικό σταθμό τρόλεϊ – Lowline με χρήση νέων ειδικών τεχνικών φωτισμού,

¹⁹ Συγγενής η (επεξεργασμένη από το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ) ιδέα του επίγειου πάρκου των τρένων στην περιοχή της Λεύκας

αλλά και σε άλλες πόλεις [Σικάγο, Φιλαδέλφεια]). Στο Σικάγο πρόκειται για την υπερυψωμένη σιδηροδρομική γραμμή Bloomingdale η οποία μετατρέπεται σε πάρκο και ποδηλατόδρομο σε μήκος 4,3 χλμ. (το 2014 είναι ακόμα υπό κατασκευή) διερχόμενη από περιοχές κατοικίας.



Αποψη του High-line

Promenade Plantée (ή Coulée Verte) – Παρίσι (Γαλλία)

Μέχρι την ολοκλήρωση του High Line η Promenade Plantée ήταν ο μοναδικός υπερυψωμένος δημόσιος χώρος αποκλειστικά για πεζούς στον κόσμο, υπό τύπο γραμμικού πάρκου σε εγκαταλελειμμένη σιδηροδρομική γραμμή. Εγκαινιάστηκε το 1993 στο 12^ο Διαμέρισμα, έχει διπλάσιο μήκος από τη High Line (4,7 χλμ.) και αξιοποίησε τμήμα μίας εγκαταλελειμμένης σιδηροδρομικής σύνδεσης επιβατικής χρήσης (http://en.wikipedia.org/wiki/Promenade_plant).

Επειδή διασχίζει περιοχή με χρήση κατοικίας με πολλά εμπορικά καταστήματα, η λειτουργία της είναι ενταγμένη στην καθημερινότητα της πόλης σε μεγάλο βαθμό, ενώ το Highline λειτουργεί ως ένα βαθμό ως αξιοθέατο και πόλος έλξης τουριστών (Lopate, 2011).





Αποψη της Promenade plantée

Άλλες περιπτώσεις

Επανάχρηση επίγειας εγκαταλελειμμένης σιδηροδρομικής γραμμής με μετατροπή της σε χώρο πρασίνου συναντάται και στην Ιαπωνία (πόλη Φουκουόκα) - πάρκο Maidashi ryokuchi (ryokuchi = πράσινη ζώνη στα ιαπωνικά). Η διαμόρφωσή της περιλαμβάνει παιδική χαρά, μονοπάτι σε πράσινη διαδρομή και πηγή με νερό. Το έργο ολοκληρώθηκε το 1986, αφού προηγήθηκε η πώληση του χώρου κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής – περίπου 3,3 χλμ.- ιδιοκτησίας ιδιωτικής εταιρείας σιδηροδρόμων στη Δημοτική Αρχή. Το πάρκο εντάσσεται σε έναν ευρύτερο πράσινο δακτύλιο γύρω από την πόλη

Παράδειγμα διαμόρφωσης ποδηλατοδρόμου και πεζόδρομου σε γραμμική μορφή είναι και το Greenway σε προάστιο του ανατολικού Λονδίνου (εκτείνεται από τον Τάμεση έως το Victoria Park), κατασκευασμένο κατά μήκος επιχώματος κεντρικού αποχετευτικού αγωγού σε μήκος 8,2 χλμ. Η διαδρομή περνά από περιοχές κατοικίας χαμηλής οικιστικής πυκνότητας και άλλων χρήσεων (βιομηχανικών, αθλητικών εγκαταστάσεων κλπ.)

Ακολουθεί πινακοποιημένη μία ενδεικτική παράθεση της περιπτώσιολογίας εξασφάλισης δημόσιου χώρου γραμμικής μορφής ως ευέλικτης λύσης σε αστικές περιοχές για χρήση πρασίνου και περιπάτου:

	<i>Περιοχή</i>	<i>Μήκος (χλμ.)</i>	<i>Χρόνος λειτουργίας</i>	<i>Περιγραφή</i>	<i>Εμβέλεια έργου</i>
High Line (Μανχάταν NY)	Ζώνη βιοτεχνίας – βιομηχανίας χονδρεμπορίου	2,3	2009	Υπερυψωμένος πεζόδρομος με κάλυψη πρασίνου σε χώρο πρώην ΣΓ	Υπερτοπική
Bloomington (Σικάγο)	Διάφορες περιοχές κατοικίας	4,3	Υπό κατασκευή	Υπερυψωμένος πάρκο & ποδηλατόδρομος σε χώρο πρώην ΣΓ	Υπερτοπική
Promenade plantée (Παρίσι)	Κεντρική περιοχή κατοικίας	4,7	1993	Υπερυψωμένος πεζόδρομος με κάλυψη πρασίνου σε χώρο πρώην ΣΓ	Τοπική - Υπερτοπική
Greenway (Αν. Λονδίνο)	Προάστιο	8,2	Πλήρης ανακαίνιση μέσα δεκ. '90 & προ 2012	Πεζόδρομος – Ποδηλατόδρομος, σε επίχωμα κεντρικού αποχετευτικού αγωγού	Υπερτοπική
Maidashi ryokuchi (Ιαπωνία)	Περιοχή κατοικίας	3,3	1986	Πάρκο & παιδική χαρά σε χώρο πρώην ΣΓ	Τμήμα του πράσινου δακτυλίου της πόλης
Ακτή Θεμιστοκλέους	Περιοχή κατοικίας με αρχαιολογική ζώνη	2,7	Προβλέπεται στον πολ/μικό σχεδιασμό	Ζώνη πρασίνου - πεζόδρομος - ποδηλατόδρομος	Τοπική - Υπερτοπική

ΣΓ= Σιδηροδρομική γραμμή

Πίνακας 5: Περιπτώσεις γραμμικής διαμόρφωσης αστικού ελεύθερου χώρου διεθνώς

Riverside Park South – Νέα Υόρκη (ΗΠΑ)

Πρόκειται για την ανάπλαση του θαλασσιού μετώπου στο δυτικό Μανχάταν, με δημιουργία πάρκου σε μία περιοχή ~ 120 στρεμμάτων (μήκος 1,2 χλμ. και ζώνη πλάτους 100 μέτρων), με χρηματοδότηση από ισχυρό επενδυτικό κεφάλαιο και με παράλληλη κατασκευή κατοικίας υψηλών προδιαγραφών (και κόστους) κατά μήκος της ίδιας έκτασης.

Πρόκειται για το τελευταίο μη διαμορφωμένο κομμάτι της πράσινης παραθαλάσσιας περιμετρικής ζώνης του Μανχάταν που ξεκινά νότια από το Battery Park και καταλήγει στην 125^η οδό²⁰.

Η διαμόρφωση του χώρου περιλαμβάνει πράσινο (υψηλής και χαμηλής βλάστησης), πάρκο γλυπτών, εσπλανάδα, περίπτερα, χώρους ανάπαυσης, καφέ – εστιατόρια, διατηρημένα τμήματα προ της επέμβασης (τμήμα από βάθρο μεταλλικής κατασκευής γέφυρας), προβλήτα μήκους 200 μ. που διεισδύει στον ποταμό Χάντσον, ποδηλατόδρομο και μονοπάτια που συνδέονται με το υπόλοιπο δίκτυο που διατρέχει το δυτικό Μανχάταν (<http://tbany.com/projects>).

²⁰ Επίσης συγγενής η (επεξεργασμένη από το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ) ιδέα μίας οιονεί περιμετρικής «επένδυσης» της πειραϊκής χερσονήσου με χρήσεις πρασίνου και περιπάτου.



Άποψη της ανάπλασης στο Riverside Park South με τη χαρακτηριστική υπό γωνία προβλήτα

Ανάπλαση της Νέας Παραλίας Θεσσαλονίκης

Από την ελληνική εμπειρία η πλέον σύγχρονη και πλησιέστερη στην εξεταζόμενη περίπτωση είναι η ανάπλαση της Νέας Παραλίας Θεσσαλονίκης, από το Λευκό Πύργο έως το Μέγαρο Μουσικής μήκους περίπου 3 χλμ..

Η προηγούμενη αξιόλογη παρέμβαση στο παραλιακό μέτωπο της πόλης αφορούσε στην ανάπλαση του κεντρικού προβλήτα του λιμένα στο πλαίσιο των έργων για την ανακήρυξη της ως Πολιτιστικής Πρωτεύουσας Ευρώπης το 1997.

Η περιοχή έχει τα χαρακτηριστικά του μετώπου, περιορισμένο σχετικά βάθος και μεγάλο μήκος, ενώ εκτείνεται σε μία περιοχή ποικίλων χρήσεων (χώρος Διεθνούς Έκθεσης, διοίκησης, αναψυχής, κατοικίας κλπ.) και αποτελούσε σημείο αναφοράς για την πόλη ως χώρος περιπάτου, άθλησης, συνάντησης και πριν την ανάπλαση. Η αισθητική αναβάθμιση και λειτουργικός εμπλουτισμός που επιδιώκει το έργο περιλαμβάνει τη δημιουργία μίας σειράς οκτώ θεματικών κήπων και δεκαέξι πράσινων δωματίων, αντικατάσταση και ενίσχυση του αστικού εξοπλισμού και των δικτύων υποδομής (<http://centre-architecture.thessaloniki>). Η φιλοσοφία διαμόρφωσης στηρίχθηκε στη διατήρηση της γραμμικότητας του χώρου, δίνοντας μία ποικιλία επιλογών για ψυχαγωγία, παιχνίδι, χαλάρωση, πολιτισμό, χωρίς να διαταράσσει τη σχέση με το θαλάσσιο μέτωπο και τον ανοικτό θαλάσσιο ορίζοντα (TEE, 2011) (π.χ. με τη δημιουργία προβλητών [βλ. Riverside Park South] ή λοιπών κατασκευών [βλ. Γένοβα]).

4.2 Αναπλάσεις αστικών θαλάσσιων μετώπων (μεγάλα projects)

Επεμβάσεις ευρύτερης κλίμακας, για τις οποίες ακολουθεί μία σύντομη αναφορά, αφορούν στις περιπτώσεις ανάπλασης αστικών θαλάσσιων μετώπων. Το φαινόμενο ξεκίνησε στην Αμερική ήδη από τη δεκαετία του '70 με την ανάπλαση στο πολυσχιδές ανάγλυφο του Inner Harbor της Βαλτιμόρης, ενώ στην Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο διαδόθηκε τις δεκαετίες '80 και '90 (Γοσποδίνη, 2000).

Hafencity - Αμβούργο

Το πρόγραμμα με τον παραπάνω τίτλο είναι ένα από τα πλέον φιλόδοξα προγράμματα ανάπλασης μητροπολιτικών ευρωπαϊκών κέντρων, και αφορά σε μία έκταση 1150 στρεμμάτων. Ξεκίνησε το 1999 με ορίζοντα υλοποίησης δύο δεκαετίες (2025) και η με την ολοκλήρωσή του αναμένεται να διπλασιάσει τον πληθυσμό του ευρύτερου κέντρου της πόλης.

Ο σχεδιασμός λαμβάνει υπόψη διάφορα δεδομένα (ύψη κτιρίων, διάταξη όγκων στο χώρο) τα οποία θα εξασφαλίζουν τη σχέση πόλης – θάλασσας (φυγές, προσβάσεις κλπ.)²¹. Οι χρήσεις γης καλύπτουν όλο το φάσμα ενός πολεοδομικού κέντρου (κατοικία, υπηρεσίες, εμπορικές χρήσεις, γραφεία, αναψυχή [χαρακτηριστικό το νέο κτίριο της όπερας], ελεύθερους χώρους), και μέσω της συσχέτισής τους επιδιώκεται η εξασφάλιση της «ζωντάνιας» σε κάθε σημείο της περιοχής (Καρύδης, 2006).



²¹ Σημαντικό στοιχείο αν συσχετιστεί με το πώς γίνονται αντιληπτές σχεδιαστικά οι επεμβάσεις στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, και τη σχετική κριτική που έχει ασκηθεί σε αυτές (παράβλεψη της σχέσης πόλης λιμανιού)



Μακέτα & σχέδιο από την ανάπλαση στο Hafencity

Η εκδοχή της ανάπλασης στο Hafencity έχει στοιχεία από το εμπεδωμένο «μάθημα» της ανάπλασης στα Dockland's του Λονδίνου όντας σαφώς ηπιότερη ως προς τα μεγέθη, πιο ισορροπημένη σε σχέση με τις χρήσεις και τον τρόπο ένταξης στον αστικό ιστό (αν και στο τελευταίο συντελεί η κεντρική του θέση).

Dockland's - Λονδίνο

Στη θατσερική (=νεοφιλελεύθερη) τη δεκαετία του '80 Βρετανία, ξεκίνησε μία ανάπλαση – ολική μετάλλαξη (Αραβαντινός, 2012) στις αποβάθρες του άλλοτε μεγαλύτερου λιμανιού στον κόσμο.

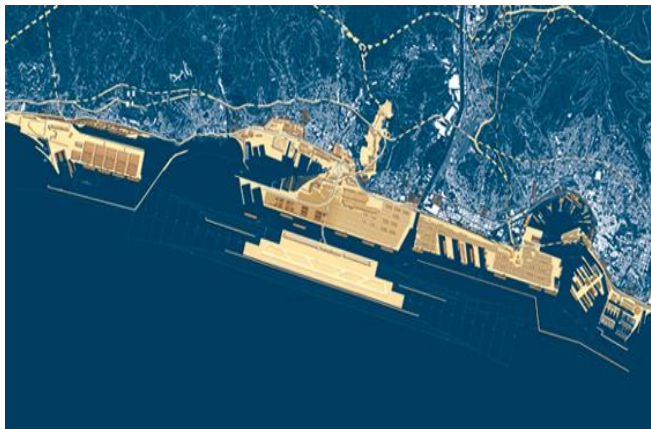
Δημιουργήθηκε μία περιοχή (υψηλού κόστους κτήσης) κατοικίας, εμπορικών και μη-οχλουσών βιομηχανικών χρήσεων, ενώ στο Canary Warf οι χρήσεις γραφείων είχαν ως στόχο να αποτελέσουν το 2^ο City. Ελάχιστα παλιά κτίρια (αποθήκες) διατηρήθηκαν, μετατρέπομενα σε κατοικίες. Ο γιγαντισμός του αρχικού project, η φτώχη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, η έλλειψη πρόβλεψης για μία ελκυστική μίξη χρήσεων και για ομαλή μετάβαση στη νέα πραγματικότητα, δεν ευνόησαν τις υψηλές προσδοκίες κερδοφορίας του ιδιωτικού σχήματος. Η χαμηλή ζήτηση για αγορά στις αρχές της δεκαετίας του '90 είχε αποτέλεσμα το σχέδιο να «λιμνάζει» για αρκετά χρόνια.

Η αναβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης και η αναθέρμανση του επενδυτικού ενδιαφέροντος, σταδιακά «εποίκησαν» την περιοχή, που σήμερα λειτουργεί ως ένας σημαντικός πόλος έλξης στο ανατολικό Λονδίνο, παραμένοντας όμως στη βιβλιογραφία ως παράδειγμα των αδηφάγων πρακτικών του ανεξέλεγκτου «real estate».

Γένοβα – Ιταλία

Η περίπτωση της Γένοβας αφορά ανάπλαση 130 στρεμμάτων η οποία είχε ορόσημο το 1992 (εορτασμοί για τα 500 χρόνια από την ανακάλυψη της Αμερικής, γενέτειρα του Χριστόφορου Κολόμβου). Ανήκει στην κατηγορία των μεσογειακών πόλεων με τη γνωστή στενότητα χώρου επιτεινόμενη από την παρουσία του υπερυψωμένου παραλιακού αυτοκινητόδρομου – φράγματος στη σχέση πόλης λιμανιού, και στο τρίγωνο της αποβιομηχάνισης «Μιλάνο – Τορίνο - Γένοβα» με ελλείψεις σε έργα υποδομής (Giovinazzi, 2009).

Οι εργασίες ανάπλασης επιδίωξαν την παραγωγή εκτεταμένων επιφανειών περιπάτου οι οποίες παρεμβάλλονται ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα με εισαγωγή πληθώρας «κατασκευών – υποδοχέων λειτουργιών κοινωνικής ώσμωσης» (Καρύδης, 2006). Παράλληλα η αναμενόμενη λειτουργία των εν λόγω κατασκευών ως ισχυρών αστικών σημαινόμενων (αρχιτέκτονας Renzo Piano), εισάγει την πόλη στη νέα εποχή της «συμβολικής» οικονομίας και της ανεστραμμένης σχέσης του πολιτισμού – πολιτιστικής έκφρασης ως πόρου της οικονομικής δραστηριότητας που καθορίζει την αστική ζωή και ανάπτυξη.



Σχέδιο Γενικής διάταξης της ανάπλασης στη Γένοβα και εγκατάσταση στο λιμάνι (βιόσφαιρα – R.Piano)

Ακολουθούν δύο περιπτώσεις ανάπλασης αστικών θαλάσσιων μετώπων οι οποίες θα μπορούσαν να αποτελούν ξεχωριστή υποκατηγορία επειδή αφορούν σε μία πρακτική χωρικού σχεδιασμού που στηρίχθηκε στην οργάνωση σημαντικών διεθνών εκδηλώσεων (mega events – Ολυμπιακοί Αγώνες, Διεθνείς εκθέσεις κλπ.) από πόλεις ως τρόπο χωρικών παρεμβάσεων.

Η φιλοσοφία αυτών των παρεμβάσεων συμπίπτει με την επικράτηση του νεοφιλελεύθερου μοντέλου στην οικονομία, αποτελώντας αντανάκλασή του στο χωρικό σχεδιασμό: από τον κρατικό παρεμβατισμό με το «σφικτό» κανονιστικό πλαίσιο των χρήσεων γης και το zoning, στη συνεργασία - σύμπραξη ιδιωτικού – δημόσιου τομέα με την πρωτοβουλία των κινήσεων στον πρώτο και την υιοθέτηση επεμβάσεων με βάση την «ανάπτυξη».

Βαρκελώνη - Ισπανία

Η νυν μεγαλύτερη μητροπολιτική περιοχή της Μεσογείου και σημαντικό λιμάνι – εμπορική πύλη για όλη την κεντροδυτική Ευρώπη λόγω εγγύτητας σε Σουέζ και Γιβραλτάρ, τη δεκαετία του '80 ήταν αντιμέτωπη με το φάσμα των προβλημάτων που οι πόλεις – λιμάνια αντιμετώπιζαν λόγω αποβιομηχάνισης. Η διοργάνωση των Ολυμπιακών του 1992 στηρίχθηκε στο σκεπτικό ότι επενδύσεις πολλαπλάσιες των απαιτούμενων για το χρονικό διάστημα τέλεσης των αγώνων θα μπορούσαν να αποτελέσουν μοχλό αναθέρμανσης της τοπικής οικονομίας, με βελτίωση της εικόνας της πόλης, προώθηση της ως κέντρο αστικού τουρισμού και επιχειρηματικού κέντρου (Γοσποδίνη, 2000).

Οι εκτεταμένες αναφορές στη διεθνή βιβλιογραφία στο «μοντέλο της Βαρκελώνης» αφορούν σε μεγάλο βαθμό στο διαδικαστικό σκέλος της εκτεταμένης παρέμβασης (διαδικασίες σχεδιασμού, συνεργασία τοπικής και κεντρικής κυβέρνησης και λιμενικής αρχής κλπ.). Η κριτική εστιάζει στο φαινόμενο του «εξευγενισμού» κατά τη φάση συνέχισης των παρεμβάσεων μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, με την αύξηση των τιμών κατοικίας και τη συνεπαγόμενη εκδίωξη ασθενέστερων οικονομικά στρωμάτων από τις περιοχές που αναπλάστηκαν και την τριτογενοποίηση της οικονομίας με την υποκατάσταση βιοτεχνικών επαγγελματικών δραστηριοτήτων (Qu, 2009).

Σε πολεοδομικό επίπεδο η επιτυχία των παρεμβάσεων εντοπίζεται στην αποκατάσταση της διεπαφής ζώνης – λιμένα η οποία στηρίχθηκε σε δύο βασικές επεμβάσεις επί γραμμικών αξόνων: την επέκταση του πεζόδρομου Ramblas ως άξονα σύνδεσης της κεντρικής πλατείας (Catalunya) με τη θάλασσα (μνημείο Κολόμβου) και την υπογειοποίηση του υπερτοπικού παράκτιου οδικού άξονα (Καραϊσκάκη, 2011).



Διάταξη των υπό ανάπλαση περιοχών στο παραθαλάσσιο μέτωπο της Βαρκελώνης

Λισαβόνα - Πορτογαλία

Η Λισαβόνα είναι άλλη μία περίπτωση ανάληψης διοργάνωσης διεθνούς εμβέλειας (Expo 98) η οποία συνδυάστηκε με την ανάπλαση μιας περιοχής τύπου brownfield έκτασης 3.500 στρεμμάτων. Η επέμβαση επαναπροσδιόρισε τη σύνδεση της πόλης με το ποτάμι της με την επανάχρηση της έκτασης, οδηγώντας παράλληλα στη δημιουργία ενός αυτόνομου πόλου στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή της Λισαβόνας

(Lourenço, 2002). Το έργο εξελίχθηκε σε ρυθμούς ταχείας εξέλιξης (fast track) με ό,τι συνεπάγεται σε ποιότητα αποφάσεων, περιθώρια ωρίμανσης των προτάσεων, εξεύρεσης λύσεων αλλαγών ή τροποποιήσεων κατά την κατασκευή.

Το 48% της κτισμένης επιφάνειας σχεδιάστηκε για χρήση κατοικίας και το 29% γραφείων, συνδυαζόμενο με λοιπές χρήσεις εξυπηρέτησης των κατοίκων, κάποια κτίρια Διοίκησης και μικρό ποσοστό βιομηχανίας (Cabral, 2000). Ένα πλήθος έργων υποδομής κυρίως για μεταφορές (νέα γέφυρα και αυτοκινητόδρομος, επέκταση του σιδηροδρόμου) κατασκευάστηκαν για την εξυπηρέτηση της περιοχής απομονώνοντάς την όμως σε ένα βαθμό χωρικά από τις όμορες γειτονιές. Στους χώρους πρασίνου δεσπόζει το «Πάρκο των Εθνών» (800 στρ.) το οποίο εκτείνεται σε πέντε χιλιόμετρα του παραποτάμιου μετώπου.

Η κριτική όπως και στην περίπτωση της Βαρκελώνης εστιάζει στις κερδοσκοπικές τάσεις του real estate, οι οποίες αποδεικνύονται από την τυπολογία και τις τιμές των προσφερόμενων κατοικιών που απευθύνονται στα μεσαία και ανώτερα οικονομικά στρώματα. Έτσι, παρά τις αρχικές προθέσεις η περιοχή να αποτελέσει ένα συμπληρωματικό και ενταγμένο στην πόλη τμήμα του αστικού ιστού, μετατράπηκε σε μία ζώνη για τους ελίτ (Cabral, 2000).



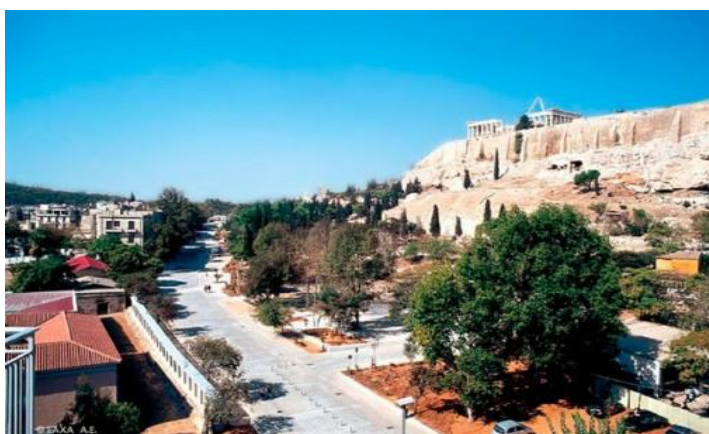
Γενική άποψη της ExpoLisboa (κτίρια και περίπατος στο «Πάρκο των Εθνών»)

	Θέση επέμβασης	Έκταση (στρ.)	Χρονικό διάστημα υλοποίησης	Χρήση	Προβλήματα	Λοιπά στοιχεία
Hafencity	Πλησίον κέντρου	1.150	Εκτιμώμενο - Δύο δεκαετίες (1999-2025)	Πολεοδομικό κέντρο	Προσέλκυση ενδιαφερομένων, κόστος, ενσωμάτωση σε αστικό ιστό	Κτίριο όπερας ως τοπόσημο
Dockland's	Παλιό λιμάνι, έκκεντρη	21.000	Δεκαετία '80 & μέσα δεκαετίας '90	Γραφεία – κατοικία πολυτελείας	Υποτονικό αγοραστικό ενδιαφέρον	Ο2 αρένα – Millenium Dome ως τοπόσημο
Γένοβα	Λιμάνι	130	1992	Πολιτισμός – αναψυχή		Βιόσφαιρα (R. Piano) ως τοπόσημο
Βαρκελώνη	Πολλαπλές	Σημαντικά τμήματα της πόλης	Τέλη δεκαετίας '80 έως 1992 & συνέχεια υπόλοιπο δεκαετίας '90	Αθλητικές εγκαταστάσεις & συνολική επέμβαση σε διάφορες περιοχές	Φαινόμενα εξευγενισμού	
Λισαβόνα	Εκβολές ποταμού έκκεντρη	3.500	1998	Αυτόνομο πολεοδομικό κέντρο	Απομόνωση από ομορες περιοχές	Πάρκο Εθνών (800 στρ.)

Πίνακας 6 Συνοπτική παρουσίαση των περιπτώσεων ανάπλασης σε αστικά θαλάσσια μέτωπα

4.3 Άλλες περιπτώσεις

Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας





Τμήμα της πεζοδρομημένης Δ. Αεροπαγίτου & ο χώρος επέμβασης στην Κορεάτικη αγορά

Είναι ένα πολυδιάστατο έργο το οποίο προδιαγραφόταν στο κανονιστικό πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού της Αθήνας (ΡΣΑ '85 και ΓΠΣ '88), ξεκίνησε τη δεκαετία του '90 και βρίσκεται ακόμα σε εξέλιξη.

Αφορά στην ανάδειξη του αρχαιολογικού στοιχείου στην πόλη μέσω της ενιαιοποίησης έξι κύριων αρχαιολογικών περιοχών. Προς το παρόν έχουν υλοποιηθεί η πεζοδρόμηση των οδών Διονυσίου Αρεοπαγίτου, Αποστόλου Παύλου και Ερμού, αλλά και ένα πλήθος συνοδών επεμβάσεων. Το αποτέλεσμα είναι η δημιουργία ενός ανοιχτού μουσείου και ταυτόχρονα εκτεταμένου (για τα δεδομένα της πόλης) ελεύθερου χώρου περιπάτου – πολιτισμού και αναψυχής. Πρόκειται δηλαδή για μία ανάπλαση με θεματικό χαρακτήρα την ιστορία της πόλης η οποία δημιουργεί συνθήκες αναζωογόνησης του κέντρου της. Η ολοκλήρωση του έργου με τη σύνδεση του αρχαιολογικού χώρου Κεραμεικού με την Ακαδημία Πλάτωνος και εν συνεχεία με το λόφο του Ιππείου Κολωνού, αναμένεται να αναζωογονήσει τις υποβαθμισμένες περιφερειακές περιοχές της πόλης από τις οποίες διέρχεται (Σεπόλια, Κολωνός, Ακαδημία Πλάτωνος, Κεραμεικός, Μεταξουργείο).

Η επιτυχία του έργου και η ενσωμάτωσή του στην καθημερινότητα της Αθήνας έγκειται καταρχήν στο καθαυτό αντικείμενό του, δηλαδή την ανάδειξη των αξιόλογων αρχαιολογικών της χώρων με τρόπο που σέβεται την ταυτότητά τους και το περιβάλλον τους. Στην επιτυχία του συνέβαλε σημαντικά η κυκλοφοριακή αναμόρφωση λόγω της κατασκευής του μετρό και της συνεπαγόμενης διευκόλυνσης της πρόσβασης στο κέντρο. Ένα άλλο υποβοηθητικό στοιχείο ήταν η μίξη «συμπληρωματικών» χρήσεων, με την πεζοδρόμηση του εμπορικού τμήματος της οδού Ερμού και την άμεση γειτνίασή του με το δημιουργούμενο αρχαιολογικό περίπατο. Το έργο έδωσε την ευκαιρία και για μία σειρά άλλων συντονισμένων δράσεων στο ιστορικό κέντρο, κάτι το οποίο διευρύνει τη σημασία του και την επιρροή του. Ενδεικτικά αναφέρονται: ανάπλαση πρώην Κορεάτικης αγοράς, αναπλάσεις όψεων κτιρίων, αφαίρεση υπαίθριων διαφημιστικών πινακίδων, επέκταση των ανασκαφών όπου αυτό ήταν δυνατόν, παρεμβάσεις στον πολεοδομικό σχεδιασμό (μείωση ΣΔ, μέγιστου επιτρεπόμενου ύψους κτιρίων κλπ.).

Μέσα από την παράθεση των περιπτώσεων επέμβασης αυτού του κεφαλαίου, προκύπτει μία πληθώρα τρόπων αντιμετώπισης του κορεσμένου αστικού ιστού, η οποία λαμβάνει χώρα την τελευταία

τριακονταετία, με επιτυχή ή λιγότερο επιτυχή αποτελέσματα. Περιβαλλοντικές (μείωση – κατάργηση της κίνησης ΙΧ οχημάτων στις κεντρικές περιοχές πόλεων) και κοινωνικές (υπερπληθυσμός, γερασμένο οικιστικό απόθεμα κεντρικών περιοχών) παράμετροι που θέτουν όλο και πιο επιτακτικά σε επίπεδο κεντρικών πολιτικών αποφάσεων τις προτεραιότητες του σχεδιασμού για το μέλλον των πόλεων, μπορεί να αντλούν εμπειρία από αντίστοιχες περιπτώσεις.

Κλείνοντας αυτή την ενότητα παρατίθενται ορισμένα στοιχεία από ευρωπαϊκές πόλεις όπου η εφαρμογή μέτρων πεζοδρόμησης ή ήπιας κυκλοφορίας δείχνει μία σημαντικής τάξης μεγέθους αλλαγή σε σύνθεση κυκλοφορίας – τρόπους μετακίνησης πριν και μετά από αυτές τις παρεμβάσεις (Ανδρικοπούλου, 2007).

Σημειώνεται βέβαια ότι τα μετρούμενα στοιχεία δεν είναι ομοιογενή, ενώ οι αναφερόμενες πεζοδρομήσεις έγιναν σε κεντρικές περιοχές πόλεων και σε διαφορετικές χρονικές περιόδους: Κοπεγχάγη (1962), Νυρεμβέργη (1970), Στρασβούργο (1992) και Γκεντ (1997)

Στην Κοπεγχάγη (1962) οι μετακινήσεις για εργασία κατανέμονται μετά την εφαρμογή των μέτρων, με το ποδήλατο και τα ΜΜΜ να αθροίζουν τα 2/3 στις επιλογές των κατοίκων: ποδήλατο 33%, ΜΜΜ 31%, ΙΧ αυτοκίνητο 30%, πεζοί 6%.

Στη Νυρεμβέργη (1970) η κυκλοφορία μειώθηκε κατά 25% στο ιστορικό κέντρο με την αύξηση στις γειτονικές οδούς να κυμαίνεται μεταξύ 4-19%.

Στο Στρασβούργο (1992) ο εισερχόμενος αριθμός οχημάτων στο κέντρο της πόλης μειώθηκε κατά 16%.

Στη Γκεντ (1997) η χρήση των ΜΜΜ αυξήθηκε σε ποσοστό 3-5% κατά τα δύο πρώτα χρόνια της εφαρμογής των μέτρων.

5. ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ – ΟΡΙΣΜΕΝΑ ΘΕΩΡΗΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η εξασφάλιση περισσότερου χώρου για τους πεζούς στις πόλεις, μετά από περίπου έναν αιώνα διαρκούς περιορισμού της κίνησής τους στο δημόσιο χώρο προς όφελος του ΙΧ αποτελεί πολιτική επιλογή σε πολλές χώρες του Δυτικού κόσμου και σχετικές με αυτό είναι και αναφορές σε νομικά κείμενα: *«Είναι δικαίωμα του κατοίκου να μπορεί να προσπελάσει τα κέντρα και τους δημόσιους χώρους με τα πόδια ή με το ποδήλατο και να ζει σ' αυτούς κάτω από συνθήκες που επαρκώς του εξασφαλίζουν φυσική και ψυχολογική άνεση»,* όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στην Ευρωπαϊκή Χάρτα για τα δικαιώματα του πεζού που ψηφίστηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 1988. Και συνεχίζει: *«Ο πεζός δικαιούται αστικών κέντρων σχεδιασμένων αποκλειστικά γι' αυτόν, εκτεταμένων όσο γίνεται περισσότερο και αρμονικά συνδεδεμένων με τη γενικότερη οργάνωση της πόλης. Ο πεζός δικαιούται ακόμη αποκλειστικών, σύντομων, λογικών και ασφαλών δικτύων κίνησης».*

Εκτός όμως από τις πολιτικές εξοβελισμού του αυτοκινήτου από τις πόλεις, η δημιουργία και αύξηση του ελεύθερου χώρου συντελείται και μέσα από τη διείσδυση του πράσινου σε πολλές ευρωπαϊκές μητροπόλεις (όπως προέκυψε και από την ανασκόπηση της διεθνούς εμπειρίας), δημιουργώντας ένα τύπο πολυκεντρικών – προαστιακών βιοτόπων. Δημιουργούνται έτσι οριακές περιοχές μεταξύ οικιστικών περιοχών και ελεύθερου χώρου, υπό τύπο «ραφών» με διάφορες σημασιοδοτήσεις (Schmidt, 1992): κοινωνικά ως οικειοποιήσιμοι αστικοί χώροι, αισθητικά ως σημαντικές περιοχές μεταξύ φύσης και πόλης και οικολογικά ως χώροι εξισορρόπησης σε πυκνοκατοικημένες εκτάσεις.

Ακολουθούν τρεις διαφορετικές κατηγοριοποιήσεις σχετικών επεμβάσεων, οι οποίες καλύπτουν ένα μεγάλο φάσμα της πλειάδας προτύπων για τη διαμόρφωση αστικών ελεύθερων χώρων.

5.1 Τυπολογία και χωροθέτηση

Στο ερώτημα της καταρχήν σκοπιμότητας μίας εκτεταμένης πεζοδρόμησης μία άτυπη κατηγοριοποίηση της, από πολεοδομικής πλευράς παραπέμπει στα εξής (Σκάγιαννης, 2013):

- Σε τόπους κατοικίας για τη διασφάλιση της κυκλοφορίας πεζή σε γειτονιές, για την ασφάλεια από την κίνηση αυτοκινήτων, την ησυχία κλπ (πεζοδρομήσεις σε πυκνοκατοικημένες γειτονιές της Αθήνας π.χ. Εξάρχεια, πρακτική που υιοθετήθηκε από τους φορείς του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα για πρώτη φορά κατά τη δεκαετία του '80 με σκοπό να ανακουφίσει τα κορεσμένα αστικά κέντρα από την έλλειψη υπαίθριων χώρων και την καταδυναστευτική παρουσία των ΙΧ αυτοκινήτων).

- Με στόχο την εξυπηρέτηση των πολιτών σε περιοχές λιανικού εμπορίου μέσω της δημιουργίας ενός ευχάριστου και ασφαλούς περιβάλλοντος κυκλοφορίας των πολιτών που συνδυάζουν ψώνια με αναψυχή (π.χ. η πεζοδρόμηση των οδών Αιόλου και Ερμού στην Αθήνα).
- Για λόγους κύρους και εικόνας της πόλης και αύξησης του αστικού πρασίνου (π.χ. η πεζοδρόμηση της Διονυσίου Αρεοπαγίτου, η συζητούμενη από τη δεκαετία του '80 πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου κλπ.).

Ειδικότερα στην Ακτή Θεμιστοκλέους, κατά τα οριζόμενα και στο ΓΠΣ Πειραιά δεν εισάγεται η ανάπτυξη υπερτοπικών χρήσεων εμπορίου και υπηρεσιών, όπως συνέβη σε πολλές περιοχές του παράκτιου μετώπου, και έτσι διατηρεί το χαρακτήρα της περιοχής κατοικίας. Η πρακτική της πεζοδρόμησης δρόμων με σχετικά μεγάλα πλάτη σε περιοχές κατοικίας έχει εφαρμοστεί με επιτυχία και στο εξωτερικό, δίνοντας τη δυνατότητα για την εξέλιξη του χώρου σε πνεύμονα πρασίνου, κέντρου αναψυχής κλπ. (Αραβαντινός, 2007).

Η περιοχή δεν είναι άμεσα αντιμέτωπη με τις νέες πραγματικότητες που ρευστοποιούν τα δεδομένα σε άλλα σημεία του αστικού ιστού, όπως για παράδειγμα στο κέντρο της Αθήνας: πολυφυλετική συνύπαρξη, μικροεγκληματικότητα και πιο πρόσφατα ανεργία και άστεγοι.

Είναι εγγύτερα στην εικόνα μια μεσοαστικής περιοχής όπου η χρήση κατοικίας προσδίδει μία «ουδετερότητα» αναφορικά με το χαρακτήρα της παρέμβασης δημιουργώντας προϋποθέσεις για τη διαμόρφωση ενός δημόσιου χώρου απαλλαγμένου (έστω εν μέρει) από την ιδιωτικότητα του αυτοκινήτου.

Αυτή η «ουδετερότητα» διαφοροποιεί την παρέμβαση από αντίστοιχες πεζοδρομήσεις με χαρακτήρα ανάπλασης – εξευγενισμού και τα ζητήματα που εγείρονται για τις δεύτερες: εκδίωξη από την περιοχή των ασθενέστερων οικονομικά, δημιουργία περιβάλλοντος υψηλών προδιαγραφών στο πλαίσιο προαγωγής της συλλογικής (μανίας) κατανάλωσης (Σταυρίδης, 2010), διαχείριση του δημόσιου χώρου όπου η κυριαρχία της οπτικοποίησης της δημόσιας κουλτούρας προκαλεί μία παραγωγή εικόνων άμεσα εμπορεύσιμων (Zukin, 1995).

Βέβαια για την περιοχή της μελέτης η σπανιότητά της σε σχέση με την προνομιακή γειτνίασή της με τη θάλασσα εγείρει ζητήματα επιδίωξης ιδιωτικότητας από κάποιους κατοίκους. Οι υψηλές τιμές αγοράς ή ενοικίασης κατοικίας που γενικά καταγράφονται στην περιοχή²² είναι ενδεικτικές του ότι απευθύνεται στα υψηλότερα εισοδηματικά στρώματα. Η ιδιωτικότητα αυτή είναι συμβατή με την άνεση του ΙΧ αυτοκινήτου αλλά αποζητά και την «ησυχία» του πεζόδρομου (παράδειγμα οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας για την προστασία των κατοίκων του Π. Ψυχικού από τους αγανακτισμένους οδηγούς της Κηφισίας). Όμως ο χαρακτήρας του έργου είναι υπερτοπικός, συνδέεται με παρεμβάσεις, στον ευρύτερο αστικό ιστό του Πειραιά. Υπαγορεύεται από την αδήριτη ανάγκη αύξησης των ελεύθερων χώρων στην Πειραιϊκή και ευρύτερα στην πόλη και δεν αναμένεται να λειτουργήσει ως στοιχείο

²² Με βάση δημοσιευμένα στοιχεία στον περιοδικό τύπο.

απομόνωσης και αποθάρρυνσης «ενοχλητικών» επισκεπτών. Άλλωστε η εξασφάλιση στοιχειώδους ευρυχωρίας είναι η συνθήκη χωρίς την οποία καμία άλλη παρέμβαση δεν μπορεί να τελεσφορήσει.

Η δημιουργία ενός πράσινου διαδρόμου (greenway²³) από λειτουργικής πλευράς αφορά το περιβαλλοντικό όφελος σε σχέση με το πράσινο και τους πολλαπλούς ρόλους που μπορεί να αναλάβει ένας δρόμος (ως αγορά, χώρος εκθέσεων, περιπάτου, ποδηλασίας, άθλησης, συνάθροισης κοινού, διαμαρτυρίας και διεκδίκησης από πλευράς κατοίκων, νέων ή ασθενέστερων κοινωνικά ομάδων, παιχνιδιού, κυκλοφορίας).

Μορφολογικά έχουν διάφορες εκδοχές με κυριότερες (Turner, 1998):

- Βουλεβάρτα, ως συνδετήριες οδοί με δεντροστοιχίες δύο ή περισσότερων χώρων πρασίνου (π.χ. τα βουλεβάρτα που συνδέουν το Δάσος της Βουλώνης με το Δάσος της Βανσέν στο Παρίσι, η Regent street, το πρώτο καμπύλο αστικό βουλεβάρτο (Καρύδης, 2008), που συνδέει το St. James's Park με το Regent's Park κλπ.).
- Πράσινοι δακτύλιοι, στις παρυφές των αστικών περιοχών.
- Ακτινικές ζώνες πρασίνου (οι οποίες διεισδύουν ως το κέντρο μιας αστικής περιοχής).
- Πράσινοι διάδρομοι (π.χ. κατά μήκος εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών, καναλιών κλπ.).

Κλείνοντας την υποενότητα και επειδή στην εξέταση της εφικτότητας πεζοδρόμησης της Ακτής Θεμιστοκλέους η πρώτη σκέψη αφορούσε το «Πού θα πάνε τα αυτοκίνητα;», ακολουθεί μία σύντομη αναφορά της κατηγοριοποίησης πεζοδρόμων με κριτήριο το βαθμό ανοχής έναντι του αυτοκινήτου:

- Αμιγείς πεζόδρομοι.
- Πεζόδρομοι με πρόσβαση τροχοφόρων για ορισμένες ώρες.
- Πεζόδρομοι με πρόσβαση για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων (Συνήθως για τα αυτοκίνητα των κατοίκων της περιοχής).
- Πεζόδρομοι με «ήπια» κυκλοφορία τροχοφόρων (Woonerf).

5.2 Σταθερότυπα και προδιαγραφές

«Μια γωνιά άφησαν αδειανή για όλες τις ανάγκες κι εκεί στριμώχτηκαν το βόλεϊ, το μπάσκετ, το τένις κι οι κούνιες, λιγοστά παγκάκια, ίχνη καχεκτικής χλόης κι ένα παράθυρο στο ανοιχτό Αιγαίο. Τα πρωινά στο μοναδικό πάρκο συνωστίζονται τα φυλακισμένα παιδιά των γύρω πολυκατοικιών και αγριεύουν στο παιχνίδι (θυμάσαι, εμείς, κάποτε, ηρεμούσαμε παίζοντας), το μεσημέρι ο ήλιος και η αρμύρα το ξεραίνουν.»(Κ. Χαρπαντίδης, «Μανία Πόλεως» - διήγημα «Χαλασμένες Γειτονίες» ΚΕΔΡΟΣ)

²³ Έχει ενδιαφέρον ο σχηματισμός του όρου στην αγγλική, προερχόμενος από τη μίξη των όρων *green-belt* και *park-way* (Turner, 1998)

Η λογοτεχνική περιγραφή αν και αφορά τη μεταμόρφωση της Καβάλας σε σύγχρονη πόλη τις δεκαετίες '60 – '70, περιγράφει με γλαφυρό τρόπο αυτό που συναντάται και στην περιοχή μελέτης: λίγοι μικροί και στριμωγμένοι σε έκταση ελεύθεροι χώροι.

Τα μεγέθη για την πόλη του Πειραιά καταδεικνύουν την έλλειψη ελεύθερων χώρων όπως απεικονίζεται και στον Πίνακα με τα αναλογούντα μ²/κατ. να είναι λίγα ακόμα και με τα μετριοπαθή προβλεπόμενα στην ελληνική νομοθεσία 8 μ²/κατ.²⁴ Από τα κεντρικά Δ.Δ. στο 2^ο Δ.Δ. η εικόνα είναι λίγο καλύτερη λόγω του λόφου της Καστέλας, ενώ η κατάσταση στα δύο βόρεια δημοτικά διαμερίσματα (4^ο και 5^ο) επιβαρύνεται περαιτέρω καθώς στερούνται το ανακουφιστικό στοιχείο επαφής με την ακτή.

Η κατάσταση διαφοροποιείται μόνο στο 3^ο Δ.Δ. λόγω του μικρού πληθυσμού και της ύπαρξης του πάρκου στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας.

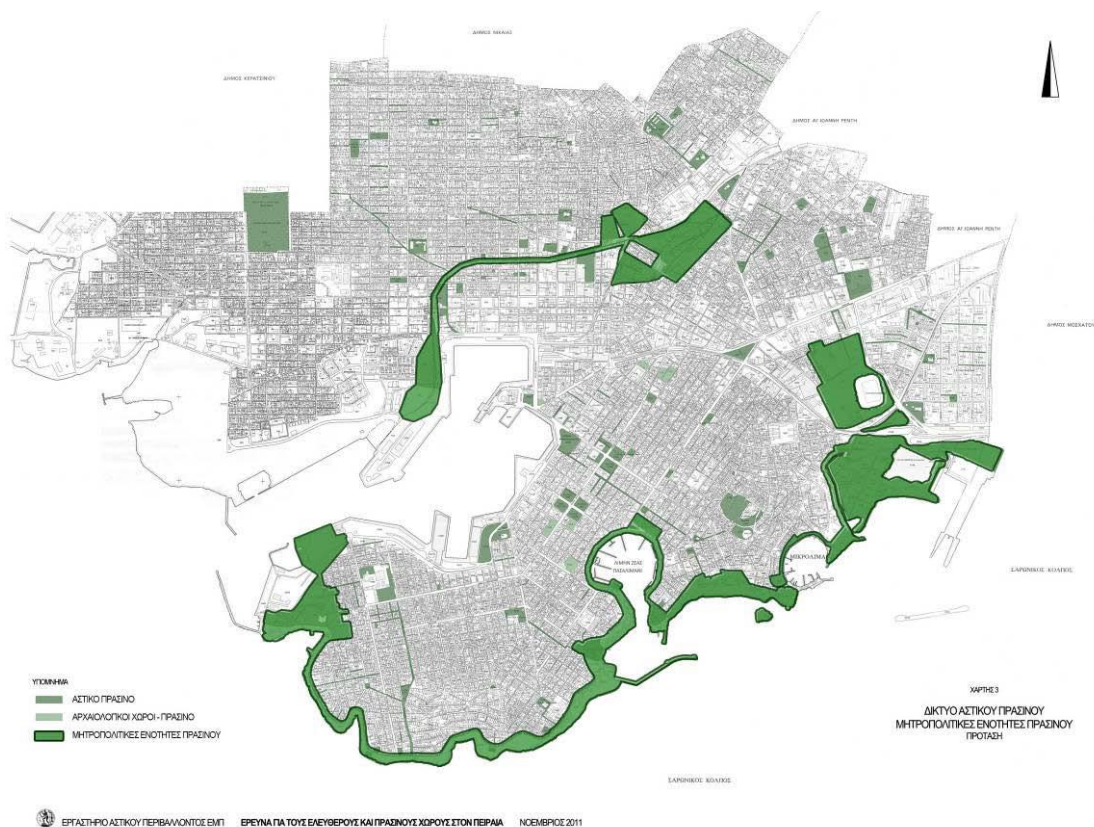
	1 ^ο ΔΔ	2 ^ο ΔΔ	3 ^ο ΔΔ	4 ^ο ΔΔ	5 ^ο ΔΔ
Ελεύθεροι χώροι (στρ.)	296	275	233	77	47
Χώροι πρασίνου (στρ.)	24	74	112	39	36
Αναλογία πράσινου/κάτοικο (μ ² /κατ.)	0,45	1,85	8,74	1,27	0,77

Πίνακας 7: Ελεύθεροι χώροι και χώροι πρασίνου στον Πειραιά

Για μία συσχέτιση με τα ευρωπαϊκά δεδομένα, ενδεικτικά αναφέρεται ότι το σύστημα ιεράρχησης των ελεύθερων χώρων του Λονδίνου κατατάσσει ως τοπικά πάρκα τις εκτάσεις 20 – 200 στρεμμάτων και ακτίνα εξυπηρέτησης τα 400 μέτρα, όταν στην ελληνική νομοθεσία (ΦΕΚ 285/5-3-2004) κατατάσσονται ως πάρκα εκτάσεις 5- 15 στρέμματα και ακτίνα εξυπηρέτησης τα 1500 μέτρα (Μπελαβίλας, Βαταβάλη 2009).

Η πεζοδρόμηση της Ακτής Θεμιστοκλέους είναι τμήμα μίας ευρύτερης πρότασης επεξεργασμένης από το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ (βλ. εικόνα), για τη συγκρότηση ενός δικτύου πράσινων διαδρομών και αστικών πάρκων στον Πειραιά τα οποία θα λειτουργούν ενοποιητικά για την ανάδειξη των αρχαιολογικών, ιστορικών, αρχιτεκτονικών και βιομηχανικών μνημείων της πόλης. Η πρόταση στην ολοκληρωμένη της μορφή αυξάνει την αναλογία πρασίνου από το σημερινό 1,56 μ²/κατ. στα 5 μ²/κατ. δηλαδή κατά 320%. Συγκεκριμένα εξασφαλίζονται πράσινες διαδρομές μήκους 11 χλμ. και εκτάσεις υψηλού πρασίνου 835 στρεμμάτων, με παρεμβάσεις και διαμορφώσεις σε 615 στρέμματα υπαρχόντων ελεύθερων δημόσιων χώρων και προσθήκη 220 στρεμμάτων νέων χώρων πρασίνου.

²⁴ Η αναλογία στο Άμστερνταμ είναι 27 μ²/κατ., στο Βερολίνο 13 μ²/κατ., ενώ Λονδίνο, Παρίσι και Ρώμη πλησιάζουν τα ελληνικά δεδομένα με 9 μ²/κατ. Η αναλογία αυξάνεται εντυπωσιακά στις βορειοευρωπαϊκές χώρες κυμαινόμενη από 38- 246 μ²/κατ , διαφορά που εν μέρει αποδίδεται και στη διαφορά του κλίματος (Μπελαβίλας, Βαταβάλη, 2009).



Εικόνα 8 Ελεύθεροι και Πράσινο χώροι στο Δήμο Πειραιά (ΕΜΠ Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, 2011)

Η εξεταζόμενη πεζοδρόμηση με μήκος 2,7 χλμ. περιλαμβάνεται στα 11 χλμ. της συνολικής πρότασης αποτελώντας σημαντικό τμήμα αυτής (περίπου το 1/4). Πρόκειται δε για το πλέον υλοποιήσιμο από πλευράς διαδικασιών τμήμα: όντας στο σύνολο του επί δημόσιας έκτασης, δεν εμπλέκονται σε αυτό ζητήματα πολεοδομικών ρυθμίσεων - ιδιοκτησιακού χαρακτήρα (απαλλοτριώσεις) και των συνεπαγόμενών τους (αποζημιώσεις, κατεδαφίσεις κλπ.).

Αντίθετα για όλες τις υπόλοιπες περιοχές της πόλης όπου εξετάζονται προτάσεις πεζοδρόμησης (στην πρόταση του ΕΜΠ αλλά και στο θεσμικό πλαίσιο) τίθενται τέτοιου τύπου ζητήματα: περιοχή Λεύκας – Σιδηροδρομικών γραμμών – Ηετιώνειας ακτής με εγκαταλελειμμένα κτίρια, Ακτή Δηλαβέρη - Κουμουνδούρου με ανακαθορισμό ζώνης αιγιαλού – παραλίας και περιορισμό της έκτασης των χρήσεων αναψυχής, κεντρικές περιοχές με την εντονότερη εμπλοκή της κυκλοφορίας των οχημάτων κλπ.

Η περιοχή εντάσσεται και σε μία ευρύτερη πρόταση δημιουργίας δικτύου μητροπολιτικών πράσινων διαδρόμων οι οποίοι θα ενώνουν το εξωαστικό και περιαστικό πράσινο των ορεινών όγκων με το εσωτερικό της πόλης διερχόμενοι μέσα από τόπους ιστορικού ενδιαφέροντος ή/ και αδόμητους χώρους (Πολύζος, 2014). Ο προτεινόμενος πράσινος διάδρομος είναι μία διαδρομή μήκους 13 χλμ. με άκρα την πλατεία Ασωμάτων στο Θησείο και τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων (ΣΝΔ) στον Πειραιά. Το παραλιακό σκέλος της διαδρομής ενώνει το γήπεδο του Τάε Κβο Ντο με τη ΣΝΔ, μέσω ΣΕΦ, Μικρολίμανου, Μαρίνας Ζέας και Κονώνειου Τείχους στην Πειραική.

5.3 Ενιαίος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός

Τις δύο τελευταίες δεκαετίες η φιλοσοφία του σχεδιασμού με βάση τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, έχει αντιστρέψει τη διαρκή συρρίκνωση του δημόσιου χώρου υπέρ της μονοδιάστατης χρήσης του αυτοκινήτου σε αρκετές κεντρικές περιοχές πόλεων και περιοχές κατοικίας. Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός των προηγούμενων δεκαετιών αρκέστηκε στην κατασπατάληση δημόσιου χώρου τον οποίο διέθετε στην κίνηση και στάθμευση του αυτοκινήτου, αγνοώντας την ίδια την πόλη. Οι δρόμοι διαμορφώθηκαν με σκοπό τη μεγιστοποίηση της εξυπηρέτησης της κυκλοφοριακής ροής οχημάτων με τις γνωστές πολυπαραγοντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (θόρυβος, ρύπανση, φοβικό περιβάλλον για πεζούς και ποδήλατα με συρρίκνωση πεζοδρομίων και υψηλές ταχύτητες οχημάτων, σηματοδότηση με προτεραιότητα στο όχημα).

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα ορίζεται ως αυτή που «εξυπηρετεί τις ανάγκες της κοινωνίας για ελεύθερη μετακίνηση, προσβασιμότητα, επικοινωνία, δραστηριοποίηση και κοινωνική επαφή, χωρίς να «θυσιάζει» βασικές ανθρώπινες ή περιβαλλοντικές απαιτήσεις και προοπτικές σήμερα ή στο μέλλον». (World Business Council for Sustainable Development 2004).

Από έρευνα (Litman, 2014) προκύπτει ότι τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά του μεταφορικού δικτύου (συνδεσιμότητα οδικού δικτύου, περιβάλλον φιλικό προς τον πεζό, επιλογές μικρότερης διανυόμενης απόστασης και πιο εκτεταμένη εξυπηρέτηση της συνδυασμένης χρήσης MMM - μετεπιβίβασης) έχουν θετική επιρροή στη λειτουργία του συστήματος των αστικών μεταφορών, ενώ αντίθετα μέτρα για αύξηση της χωρητικότητας του δικτύου σε επιβατικά οχήματα δεν έχουν μετρήσιμη επιρροή.

Η βελτίωση των συνθηκών περπατήματος και κίνησης με ποδήλατο, μπορεί να επηρεάσει τις επιλογές μετακίνησης του πληθυσμού με αύξηση των μη μηχανοκίνητων μετακινήσεων και των μετακινήσεων με μετεπιβίβαση και μείωση της χρήσης ΙΧ οχημάτων (Litman, 2014).

Η πρόταση κάθε τέτοιας παρέμβασης διαθέτει αυξημένη ελκυστικότητα, στηριζόμενη στην ιδέα ότι πεζοί και πράσινο είναι προτιμότεροι από αυτοκίνητα και άσφαλτο. Σε μία πόλη με θαλάσσιο μέτωπο όπως ο Πειραιάς είναι εύλογο να προκριθούν λύσεις χωροθέτησης πεζοδρόμων – ποδηλατοδόμων στο σύνορο στεριάς – θάλασσας παρά στο εσωτερικό της. Λόγω όμως της μεγάλης έκτασής της πεζοδρόμησης έχει σημασία να ιδωθεί πώς εντάσσεται ευρύτερα στην πολεοδομική και κυκλοφοριακή δομή της πόλης. Κατά συνέπεια πέρα από τη μελέτη των αλλαγών που θα επιφέρει το έργο στην καθαυτή κλίμακα του χώρου παρέμβασης, σχολιάζεται και η σχέση του με το σύνολο του αστικού ιστού. Αυτή η άποψη συμπίπτει και με την τάση ενοποίησης των ανοικτών δημόσιων χώρων στις πόλεις μέσω ενός πράσινου δικτύου διαφόρων μορφών (ποδηλατόδρομοι, γραμμικά πάρκα, μονοπάτια, ρέματα, γέφυρες κλπ.), ιδέα η οποία σε διάφορες παραλλαγές συναντάται και στη συνέχεια αυτού του κειμένου.

5.4 Η πόλη ως δίκτυο κινήσεων

Στα παρακάτω γίνεται μία γενική αναφορά στη συσχέτιση της μελετώμενης παρέμβασης με μία ευρύτερη προβληματική για τη σημασία της στον αστικό ιστό (Σαλίγκαρος, 2009).

Ορίζοντας ως αστικό ιστό την οργανωτική δομή με όλα τα εξωτερικά και συνδεδεμένα στοιχεία (πεζοδρόμια, δίκτυο οδών – δρόμοι, ποδηλατόδρομοι, δρόμοι ταχείας κυκλοφορίας) που συνδέουν φυσικά στοιχεία (δέντρα, ποτάμι) και κόμβους ανθρώπινης δραστηριότητας (εντός κτιρίων) και βάσει εμπειρικών παρατηρήσεων προκύπτει το εξής: όσο πιο δυνατές είναι οι **συνδέσεις** και όσο περισσότερη υποδομή έχει ο ιστός τόσο περισσότερη ζωή έχει μία πόλη. Με τον όρο **συνδέσεις** εννοείται τα σχηματιζόμενα ζεύγη μεταξύ συμπληρωματικών κόμβων ανθρωπίνων δραστηριοτήτων (πχ. Εργασία - κατοικία). Έτσι η ύπαρξη πολλών συνδέσεων θεωρείται θετική για τη ζωή στην πόλη (βιώσιμη περιπλοκότητα).

Ένας παραλληλισμός είναι με τον ανθρώπινο εγκέφαλο, ο οποίος αν καταστραφούν κάποιες συνδέσεις του (τραυματισμός, γήρανση) συνεχίζει να λειτουργεί γιατί υπάρχει περίσσεια συνδέσεων. Η επιτυχής λειτουργία του εγκεφάλου όπως και της πόλης έγκειται στον τρόπο με τον οποίο είναι τοποθετημένοι οι κόμβοι και ενεργοποιούνται οι αντίστοιχες συνδέσεις. Σύμφωνα με την εμπειρία, η συγκέντρωση διαφορετικών τύπων κόμβων (κατοικία, σχολείο, γραφείο, κατάστημα, χώρος αναψυχής) καθιστά λειτουργική μία πόλη και το αντίθετο: η συγκέντρωση πολλών όμοιων κόμβων την καθιστά δυσλειτουργική. Ένα τακτοποιημένο αστικό περιβάλλον ισχυρά διασυνδεδεμένο συνήθως μοιάζει ακανόνιστο από τον αέρα. Ενώ η γεωμετρική κανονικότητα στο σχέδιο είναι χρήσιμη σαν οργανωτική αρχή, δεν είναι απαραίτητη όταν δοκιμάζεται στο έδαφος. Η συγκέντρωση διαφορετικών τύπων κόμβων σημαίνει ύπαρξη δομών μικρής κλίμακας (ή μίξη χρήσεων – ένας όρος που απαντάται συχνότερα). Μία πόλη προβληματική λειτουργικά δεν έχει δομές μικρής κλίμακας²⁵.

Η παραπάνω ανάλυση σε σχέση με την εξεταζόμενη παρέμβαση ενισχύει δύο απόψεις της παρούσας εργασίας:

α. Η κατά το δυνατόν μεγαλύτερη ενσωμάτωσή της στον αστικό ιστό με εμπλουτισμό των λειτουργιών αυξάνει την αποδοχή και τις πιθανότητες επιτυχούς λειτουργίας της (και όχι η μονοδιάστατη αντιμετώπιση της ως αύξηση της αναλογίας τ.μ. ελευθέρων χώρων / κάτοικο).

β. Η εξέταση της επιρροής της στα τοπικά χαρακτηριστικά (δομή μικρής κλίμακας) πρέπει να συμβιβαστεί με τον υπερτοπικό χαρακτήρα της εντασσόμενη στην σύγχρονες πολιτικές προσέλευσης πεζών στους δρόμους στις σημερινές πόλεις με διάφορους τρόπους: βελτιώσεις – διαπλατύνσεις στα πεζοδρόμια, κατασκευές διαβάσεων, πεζοδρομήσεις κλπ.

Με αυτό τον τρόπο υλοποιείται ο στόχος δημιουργίας μεγάλου μήκους «διαδρόμων» για τον πεζό (δίκτυα κίνησης), ανταγωνιστικοί πλέον άλλων μέσων μετακίνησης. Οι «διάδρομοι» αυτοί κατά κανόνα συνδέουν

²⁵ Η προσέγγιση αυτή «συμπλέει» με την κριτική που έχει ασκηθεί στο zoning και την αναζήτηση της οπτικής απλότητας του μοντερνισμού στα πολεοδομικά.

τα κέντρα με τις περικεντρικές γειτονιές, στην προκειμένη περίπτωση το κέντρο του Πειραιά με τη γειτονιά της Πειραιϊκής. Το τελικό ζητούμενο είναι ο σχηματισμός ενός δικτύου που θα καθιστά το περπάτημα ένα ελκυστικό τρόπο μετακίνησης ακόμη και για μέσες αποστάσεις, προσφέροντας άνεση και ασφάλεια στους πεζούς.

6. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΛΕΤΩΜΕΝΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

6.1 Στοιχεία από τις επιτόπου αυτοψίες

Στο πλαίσιο της εργασίας έγιναν αρκετές επισκέψεις στην περιοχή. Η περίοδος των επισκέψεων - αυτοψιών καλύπτει το διάστημα Ιανουαρίου – Αυγούστου 2014, περίοδος κατά την οποία καταγράφεται και η αναμενόμενη αυξημένη κίνηση της θερινής περιόδου. Το διάστημα αυτό συμπίπτει με την εφαρμογή των δύο φάσεων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στις 23-2-2014 και 16-3-2014 οι οποίες συναρτώνται με την α' φάση επέκτασης των Μέσων Σταθερής Τροχιάς (τραμ, μετρό) στον Πειραιά. Οι επισκέψεις καλύπτουν όλες τις ημέρες της εβδομάδας (καθημερινή, Σάββατο και Κυριακή) και τις περισσότερες ώρες (πρωινές, μεσημεριανές, απογευματινές).

Η διαδρομή στην Ακτή Θεμιστοκλέους από το ύψος της ΣΝΔ έχει διαμορφωμένο πεζοδρόμιο μεταβαλλόμενου πλάτους για περίπου ενάμιση χιλιόμετρο, από πρόσφατες εργασίες του Δήμου για την ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου. Στη συνέχεια ο χώρος κατάντη του δρόμου είναι περιφραγμένος λόγω προβλημάτων εδαφικής αστάθειας και παρά το ότι έχουν γίνει στο παρελθόν εργασίες διαμόρφωσης του δίνει εικόνα εγκατάλειψης.

Η περιοχή κατά μήκος του κατάντη πεζοδρομίου λειτουργεί ως χώρος περιπάτου και άθλησης (τρέξιμο κλπ.). Η πρόσβαση στον αρχαιολογικό χώρο για το διαμορφωμένο τμήμα του ενάμιση χιλιομέτρου γίνεται από ξύλινες κλίμακες. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η οικειοποίηση του αρχαιολογικού χώρου από τους κατοίκους καθώς χρησιμοποιείται για στάση και επιτραπέζια παιχνίδια αλλά και για πρόσβαση στη θάλασσα για κολύμπι και ψάρεμα.

Κατά μήκος της διαδρομής χωροθετούνται σε τρία σημεία χώροι άθλησης, οι δύο με γήπεδα μπάσκετ και ο τρίτος με γήπεδα τένις. Τα γήπεδα μπάσκετ βρίσκονται στα κατάντη καταλαμβάνοντας τμήμα του αρχαιολογικού χώρου, περιβάλλονται δε από πρόχειρες μεταλλικές κατασκευές (περίφραξη, στήριξη, εξέδρες). Το οπτικό αποτέλεσμα της μίξης γηπέδων – αρχαιολογικού χώρου είναι απογοητευτικό.



Γήπεδα μπάσκετ πάνω στον αρχαιολογικό χώρο

Η κατασκευή γηπέδων πάνω στον αρχαιολογικό χώρο δείχνει την προβληματική πρόβλεψη για χωροθέτηση αντίστοιχων χρήσεων εντός του αστικού ιστού της πόλης²⁶.

Καθ' όλο το μήκος της διαδρομής δεν εντοπίζονται άκτιστα οικόπεδα στο παραλιακό μέτωπο, πλην ενός. Παρατηρώντας τις κτισμένες κατοικίες καταγράφονται τόσο πολυτελείς όσο και φθηνότερες κατασκευές κυρίως των δεκαετιών '70 έως '90. Η χαμηλή δόμηση παλαιότερων δεκαετιών είναι ακόμα εμφανής με αρκετές καλοδιατηρημένες μονοκατοικίες, παρέχοντας «απόθεμα» για περαιτέρω οικοδόμηση νέου τύπου κατοικιών. Ειδικά επί της Ακτής Θεμιστοκλέους υπάρχουν καταστήματα εστίασης σε διάφορα σημεία μεμονωμένα ή κατά συστάδες. Οι εγκαταστάσεις όλων πλην ενός (εστιατόριο «Αχινός») βρίσκονται ανάντη του δρόμου.²⁷

Είναι η πιο ήσυχη από τις διαδρομές κατά μήκος της ακτογραμμής της πειραϊκής χερσονήσου, όπως αναφέρθηκε ήδη, «προστατευμένη» από τη χωρική ασυνέχεια λόγω της ΣΝΔ στο ανατολικό άκρο της εισόδου στο λιμάνι του Πειραιά και από το επικλινές ανάγλυφο στις γειτονιές της Πειραϊκής και Καλλίπολης.

6.2 Μεθοδολογία προσέγγισης παρέμβασης

Κατά τη διάρκεια των αυτοψιών επιδιώχθηκε καταρχήν η εξοικείωση με τη μελετώμενη περιοχή. Η θεματολογία των επισκέψεων κατά σειρά περιέλαβε: αναγνωριστικό περίπατο κατά μήκος της Ακτής Θεμιστοκλέους προκειμένου να καθοριστεί η αρχή και το τέλος της περιοχής επέμβασης, εξέταση των παρακείμενων περιοχών νοσοκομείου Μεταξά, Καλλίπολης και Πειραϊκής (οδικό δίκτυο, χρήσεις γης, ελεύθεροι χώροι), εκτίμηση του ευρύτερου οδικού δικτύου της περιοχής, ειδικότερα των πιο κεντρικών οδών (Χατζηκυριακού, Κλεισόβης), αναλυτική καταγραφή των χρήσεων επί όλων των οικοδομικών τετραγώνων με μέτωπο στην Ακτή Θεμιστοκλέους, καταγραφή των συμβαλλόντων οδών στην Ακτή Θεμιστοκλέους (πλάτος οδού - κλίση), καταγραφή των προσβάσεων στον προστατευόμενο αρχαιολογικό χώρο,²⁸ καταμέτρηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και τέλος ενδεικτική μέτρηση κυκλοφοριακών φόρτων και φόρτου πεζών σε διάφορα σημεία μετά τη μονοδρόμηση. Η καταμέτρηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και των κυκλοφοριακών φόρτων έγιναν σε διαφορετικές φάσεις και ώρες της ημέρας (πρωί, μεσημέρι, βράδυ) προκειμένου να διαπιστωθεί η διακύμανση στη ζήτηση. Ο λόγος είναι ότι η επιρροή της πεζοδρόμησης στη χρήση του αυτοκινήτου και στην προσφορά παρόδιας στάθμευσης αποτελεί βασικό στοιχείο για την πρόταση διαμόρφωσης του έργου.

²⁶ Από τη σχετική έρευνα προέκυψε ότι η χρήση των γηπέδων γίνεται αποκλειστικά για τις ανάγκες των συλλόγων στους οποίους ανήκουν, τον υπόλοιπο χρόνο παραμένουν κλειδωμένα και δε διατίθενται για χρήση στο κοινό.

²⁷ Το εστιατόριο «Αχινός» στεγάζεται στο μοναδικό κτίριο που βρίσκεται κατάντη του δρόμου σε όλο το μήκος της διαδρομής, το κτίριο «Τερψιχόρη»: κατοικία στις αρχές του προηγούμενου αιώνα γνωστών μουσικών του Πειραιά. Η λειτουργία του εστιατορίου είχε ανασταλεί από την αρμόδια αρχαιολογική υπηρεσία στο πλαίσιο των εργασιών για την ανάδειξη του Κονώνειου τείχους. Στις αρχές του 2011 ο χώρος επαναλειτούργησε αιφνιδίως. (Πηγή: <http://mlp-blo-g-spot.blogspot.gr/>)

²⁸ Οι καταγραφές χρήσεων γης στα ΟΤ με μέτωπο στην Ακτή Θεμιστοκλέους, συμβαλλόντων οδών παρατίθενται αναλυτικά σε παράρτημα.

6.3 Χρήσεις γης

Η περιοχή έχει ως κύρια χρήση την κατοικία, με συνεχές οικοδομικό σύστημα και υψηλό επιτρεπόμενο ΣΔ (μέσος ΣΔ 2,6 & 3,0). Χρήσεις εμπορίου και καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος (καφέ - εστιατόρια) υπάρχουν σε ισόγειους χώρους, ενώ δεν υπάρχουν μαγαζιά για νυχτερινή διασκέδαση (μπαρ) ή άλλες δραστηριότητες σημαντικής όχλησης. Στα Ο.Τ. με μέτωπο στην Ακτή Θεμιστοκλέους υπάρχει μόνο ένα άκτιστο οικόπεδο.

Στην περιοχή υπάρχουν δύο σχολεία (54^ο Δημοτικό και 2^ο Γυμνάσιο Καλλιπόλης) ενώ στις χρήσεις «ελευθέρου χρόνου» καταγράφονται γήπεδα μπάσκετ (σε δύο σημεία) και τέννις.

Ευρύτερα στην περιοχή συγκεντρώνονται τρεις σημαντικές υπερτοπικές χρήσεις:

- Γζάνειο Νοσοκομείο στη Φρεαττύδα (συγκεντρώνει 3.000 - 4.000 ασθενείς επισκέπτες και εργαζομένους)
- Νοσοκομείο Μεταξά στον Άγιο Βασίλειο (συγκεντρώνει 1.500 - 2.000 ασθενείς επισκέπτες και εργαζομένους)
- Συγκρότημα Πολεμικού Ναυτικού στο Παλατάκι το οποίο περιλαμβάνει τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, τη Ναυτική Διοίκηση Αιγαίου και την Υπηρεσία Φάρων (συγκεντρώνει 1.000 σπουδαστές και εργαζομένους)

Η αυξημένη οικιστική και πληθυσμιακή πυκνότητά της, ευνοεί την αύξηση της μετακίνησης πεζή και της χρήσης ποδηλάτου υπό κατάλληλες συνθήκες. Όπως προκύπτει από σχετικές έρευνες σε αντίστοιχες περιπτώσεις αυξημένης πυκνότητας καταγράφεται σημαντική μείωση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ και των διανυόμενων επιβατοχιλιομέτρων και αυξημένη χρήση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς. Το αποτέλεσμα αυτό όμως συνδέεται και με μία σειρά άλλων παραγόντων όπως προσβασιμότητα στην περιοχή, μίξη χρήσεων, συνδεσιμότητα του οδικού δικτύου, και αλληλοκάλυψη του δικτύου ΜΜΜ.

6.4 Κυκλοφοριακά

Η κυκλοφοριακή επιβάρυνση της περιοχής φαίνεται να οφείλεται περισσότερο στη στενότητα της Ακτής Θεμιστοκλέους και λιγότερο στους αυξημένους φόρτους καθώς πρόκειται για τερματικό οδικό δίκτυο χωρίς σηματοδοτούμενους κόμβους.

Από ωριαίες μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων στην περιοχή (βλ. αναλυτικά Παράρτημα) με χειρόγραφη καταγραφή, προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα:

- Κυμαινόμενη σύνθεση κυκλοφορίας

Ημερομηνία μέτρησης – ώρα - σημείο/ Φόρτοι	29/5 – Πέμπτη (16:30–17:30) Στάση Αργύρη	29/5 Πέμπτη (18:00–19:00) Ήβης & Ακτή Θεμιστοκλ.	30/5 Τρίτη (17:00–18:00) Στάση Πλαζ	4/8 Δευτέρα (21:00–22:00) Ήβης & Ακτή Θεμιστοκλ.	6/8 Τετάρτη (18:00–19:00) Ήβης & Ακτή Θεμιστοκλ.	8/8 Παρασκευή (21:00–22:00) Ήβης & Ακτή Θεμιστοκλ.
Παρατηρήσεις	Ισχυροί άνεμοι	Ισχυροί άνεμοι		Βραδινή έξοδος	Βροχή για 30'	Βραδινή έξοδος
ΙΧ	168 (69%)	266 (65%)	332 (66%)	318 (52%)	178 (64%)	332 (59%)
Δίκυκλα	26 (11%)	58 (14%)	62 (12%)	246 (40%)	28 (10%)	144 (26%)
Ταξί	44 (18%)	80 (20%)	98 (19,5%)	52 (8%)	74 (26%)	84 (15%)
Άλλο	4 (2%)	6 (1%)	12 (2,5%)	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	242	410	504	616	280	560

Πίνακας 8: Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων – εκτιμώμενη σύνθεση κυκλοφορίας

- Παρατηρείται αυξημένη κυκλοφορία οχημάτων ταξί, η οποία κατά ένα μέρος αποδίδεται στο χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης της περιοχής από ΜΜΜ.
- Κατά τις βραδινές ώρες καταγράφεται εξαιρετικά υψηλό ποσοστό χρήσης δικύκλων συνθηθέστερο μέσο μετακίνησης για νεαρές ηλικίες, το οποίο αποδίδεται στο ότι υπάρχουν καταστήματα διασκέδασης στη Φρεατύδα και Ζέα (το συμπέρασμα προκύπτει από μετρήσεις έγιναν κατά τη θερινή περίοδο).
- Οι φόρτοι αυξάνουν πλησιάζοντας στην πλ. Φρεατύδας, γεγονός αναμενόμενο, αφενός λόγω της μονοδρόμησης, αφετέρου λόγω του ότι πρόκειται για κύρια διαδρομή από τη ΣΝΔ για οχήματα κινούμενα προς το κέντρο της πόλης ή την έξοδο αυτής (μέσω Γρ. Λαμπράκη – Πειραιώς ή Ε.Ο. Αθηνών - Λαμίας).
- Οι φόρτοι της οδού μπορούν δυνητικά να εξυπηρετηθούν από μία λωρίδα κίνησης καθώς δεν ξεπερνούν τα 600 οχήματα / ώρα, χωρητικότητα αποδεκτή σε λωρίδες κίνησης εντός αστικού ιστού. Το σημερινό ασφαλτοστρωμένο πλάτος της μονοδρομημένης οδού με δύο λωρίδες κίνησης υπερκαλύπτει τη ζήτηση, «καταναλώνοντας» περισσότερο από τον απαιτούμενο χώρο για κίνηση προς μία κατεύθυνση. Αυτή η διαπίστωση ενθαρρύνει περαιτέρω την πρόταση πεζοδρόμησης, δεδομένου ότι η σχεδιαζόμενη αλλαγή δε θα προκαλέσει ζήτημα κυκλοφοριακής συμφόρησης , όντας παράλληλα συνεπής με το στόχο της αποθάρρυνσης χρήσης ΙΧ.
- Δεν παρατηρήθηκαν κατά τις μετρήσεις σημαντικές κινήσεις εισόδου – εξόδου οχημάτων στην Ακτή Θεμιστοκλέους από το συμβάλλον τοπικό οδικό δίκτυο, γεγονός το οποίο ερμηνεύεται ως εξής:
 - Τα οχήματα στο μεγαλύτερο ποσοστό κατευθύνονται προς τη Ζέα και μέσω αυτής στον προορισμό τους
 - Τα οχήματα μπαίνουν στην Ακτή Θεμιστοκλέους από τις δύο κυριότερες «συλλεκτήριες» οδούς που συμβάλλουν σε αυτή (Χατζηκυριακού και Κλεισόβης)
- Από τις μετρήσεις και τα συμπεράσματα ενισχύεται η άποψη για τη δυνατότητα πεζοδρόμησης, με τις εξής προϋποθέσεις:
 - Την εξυπηρέτηση των οχημάτων των κατοίκων σε στάθμευση – κυκλοφορία

- Την προσδοκόμενη μείωση της χρήσης ΙΧ σε ανάλογες περιπτώσεις
- Τη δυνατότητα, σε συνδυασμό με τα δύο παραπάνω, εκτροπής της κυκλοφορίας στο εσωτερικό οδικό δίκτυο

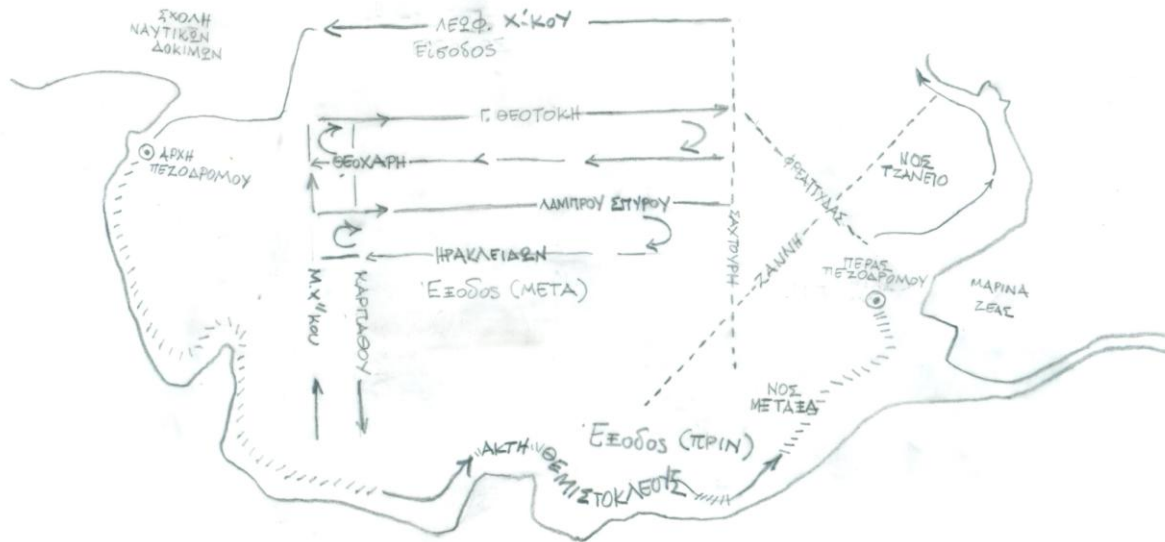
Σημειώνεται ότι οι μετρήσεις ήταν δειγματοληπτικές και όχι αναλυτικές, αλλά θεωρούνται αντιπροσωπευτικές της κυκλοφορίας στην περιοχή.

6.5 Ιεράρχηση του οδικού δικτύου στην περιοχή

Η δημιουργία μορφής συνεπάγεται την ύπαρξη ορίων. Με την ιεράρχηση – κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου κατανέμονται μικρές και μεγάλες ροές στην αστική επιφάνεια: αυτό αποτελεί και το σημείο διεπαφής και συνέργειας πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών. Η ιεράρχηση στηρίζεται στη δημιουργία δακτυλίων.

Η σχεδιαστική λογική απαιτεί η δομή των δακτυλίων να αναπτύσσεται με αφετηρία το δακτύλιο της γειτονιάς (δρόμοι τοπικού χαρακτήρα). Μία ομάδα τέτοιων δακτυλίων περιβάλλεται από έναν δακτύλιο δεύτερης βαθμίδας (συλλεκτήριες οδοί: Μ. Χατζηκυριακού, Κλεισόβης, Σαχτούρη) ο οποίος περιβάλλεται από το δακτύλιο τρίτης βαθμίδας (πρωτεύον δίκτυο: Ηρ. Πολυτεχνείου, Γρ. Λαμπράκη, Λεωφ. Χατζηκυριακού) που περικλείεται από τον περιφερειακό δακτύλιο της πόλης (Πειραιώς, Εθνική Οδός). Τα αυτοκίνητα ακολουθούν τις περιμέτρους των δακτυλίων από τον ανώτερο στον κατώτερο μέχρι να βρεθούν στην εγγύτερη απόσταση από τον τελικό τους προορισμό.

Στην Πειραιϊκή χερσόνησο για το 1^ο ΔΔ, το φυσικό όριο της θάλασσας και η στένωση που διατρέχεται από την οδό Σαχτούρη είναι τα γεωγραφικά του όρια. Η Ακτή Θεμιστοκλέους είναι το νότιο σύνορο και το οδικό δίκτυο που καταλήγει σε αυτή είναι εξ ορισμού τερματικό. Η μονοδρόμησή της από το Μάρτιο του 2014 επιτρέπει την προσπέλαση της Πειραιϊκής, καταργεί όμως τη διαμπερή ροή. Έτσι δημιουργούνται προϋποθέσεις για ήπια κυκλοφορία. Η πρόταση διαμόρφωσης της εργασίας «επωφελεύεται» από τη μονοδρόμηση διατηρώντας τη φορά κίνησης των οχημάτων από τη ΣΝΔ προς Ζέα καθώς αν η πεζοδρόμηση αντιμετώπιζε την κατάργηση της αμφίδρομης κίνησης θα έπρεπε να υπολογίζει σε σημαντική επιπλέον αναστάτωση και αντιδράσεις.



Εικόνα 9 Απεικόνιση των βασικών κινήσεων εισόδου – εξόδου προς & από την Πειραιϊκή

Με τις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, οι οδοί Λεωφόρος Χατζηκυριακού και Ακτή Θεμιστοκλέους λειτουργούν ως οδικό κύκλωμα εισόδου και εξόδου από την Πειραιϊκή αντίστοιχα. Η πεζοδρόμηση της Ακτής Θεμιστοκλέους μεταφέρει την κίνηση των οχημάτων στις οδούς Μ. Χατζηκυριακού και την έξοδο από την Πειραιϊκή προς ανατολικά (Γρ. Λαμπράκη) μέσω των οδών Γεωργ. Θεοτόκη, Θεοχάρη, Λάμπρου Σπύρου και Ηρακλειδών.

6.6 Υφιστάμενοι πεζόδρομοι στον Πειραιά

Στον κεντρικό Πειραιά εντοπίζονται πεζοδρομήσεις διαφόρων οδών, μικρού πλάτους και συνεπώς δευτερεύουσας κυκλοφοριακής σημασίας οι οποίες συνδέονται με τον εμπορικό χαρακτήρα της περιοχής. Πρόκειται για ένα πλέγμα πεζοδρόμων μικρής έκτασης περίξ της πλατείας Κοραή και του Δημοτικού Θεάτρου (Κολοκοτρώνη, Αγ. Κων/νου, Δραγάση, Καραϊσκού, Σωτήρος Διός κλπ.) οι οποίοι κατασκευάστηκαν κατά τη δεκαετία του '80, όταν οι συνέπειες της αλόγιστης εκχώρησης του δημόσιου χώρου στο ΙΧ στις ελληνικές πόλεις οδήγησαν στις πρώτες διστακτικές αντιδράσεις.

Λειτουργικά εξυπηρετούν τα εμπορικά καταστήματα, ενθαρρύνουν όπως συμβαίνει σε ανάλογες περιπτώσεις τη λειτουργία καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος, ενώ διευκολύνουν την πρόσβαση σε γραφεία, στο Δημοτικό Θέατρο κλπ. Πρόκειται για πεζόδρομους που επιτρέπουν την ήπια κυκλοφορία τροχοφόρων, με αποτέλεσμα η παρουσία οχημάτων δεδομένου και του μικρού πλάτους των πεζοδρομημένων οδών να δημιουργεί ενίοτε προβλήματα στην απρόσκοπτη κίνηση των πεζών και τη πρόσβασή τους στα καταστήματα σε ώρες αιχμής.

Από το παραπάνω δίκτυο πεζοδρόμων του κεντρικού Πειραιά ο πεζόδρομος της οδού Σωτήρος Διός (χωρίς να διακόπτει την κυκλοφορία στις κάθετες σε αυτόν οδούς), υλοποιεί την πεζή σύνδεση των δύο λιμανιών (κεντρικού Πειραιά και Ζέας) σε χρόνο βαδίσματος μικρότερο των δέκα λεπτών, έχοντας ως άκρα τις δύο πλατείες (Θεμιστοκλέους και Κανάρη αντίστοιχα). Το πλάτος της οδού και τα λοιπά μορφολογικά

χαρακτηριστικά της, δεν αναδεικνύουν το κοντινό της απόστασης των δύο λιμένων και την αξία αυτού (δυνατότητα εναλλαγής τοπίου κλπ.)

Ειδικότερα στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται μερικοί μεμονωμένοι πεζόδρομοι μικρών διαστάσεων, τοπικής μόνο σημασίας (οδοί Πλάιτου, Σαπφούς, Ισμήνης, Φλέσσα, Μ. Μπότσαρη, Μαυροκορδάτου, Κρυστάλλη).

6.7 Επιλογή πεζοδρομούμενης περιοχής

Η πρόταση βασίστηκε στην αρχή ότι η επιτυχής χωροθέτηση μίας πράσινης διαδρομής πρέπει να έχει σαφή αφετηρία και τερματισμό καθώς και περιοχές – σημεία ενδιαφέροντος κατά μήκος της, ώστε να δικαιολογεί το χαρακτηρισμό της διαδρομής και να εμπεριέχει το στοιχείο της ευχαρίστησης (Turner, 1998).

Η πεζοδρόμηση προτείνεται να διαμορφωθεί σε όλο το νότιο τμήμα της Πειραιϊκής χερσονήσου από την περιοχή της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων μέχρι την πλατεία Φρεαττύδας, σε μήκος 2,7 χιλιομέτρων: ειδικότερα να ξεκινά από τη συμβολή της Ακτής Θεμιστοκλέους με την οδό Αλ. Ζαΐμη στη δυτική πλευρά και να τελειώνει στα ανατολικά λίγο πριν τη συμβολή της με την οδό Μπότσαρη, στην πλατεία Φρεαττύδας. Έτσι η πεζοδρόμηση περιλαμβάνει το σύνολο του αρχαιολογικού χώρου του Κονώνειου τείχους, ενώ αξιοποιεί την παράκτια διαδρομή που εκτείνεται κατάντη των περιοχών κατοικίας από Χατζηκυριάκειο έως Φρεαττύδα (με την Πειραιϊκή και την Καλλίπολη ενδιάμεσα).

Η πρόταση μπορεί να ενισχυθεί με την υλοποίηση δύο ακόμα προβλεπόμενων επεμβάσεων:

- Την προτεινόμενη από το ΓΠΣ μεταφορά της ΣΝΔ στις Σπέτσες με αποδέσμευση σημαντικού τμήματος της ακτής.
- Τις εργασίες για την ανάδειξη του υπόλοιπου τμήματος του Κονώνειου τείχους (θεωρείται προϋπόθεση για την ολοκλήρωση της εδώ εξεταζόμενης πρότασης).

Η περιοχή γύρω από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και νότια του Χατζηκυριάκειου ορφανοτροφείου δεν αποτέλεσε μέχρι σήμερα ούτε πεδίο επέκτασης του λιμανιού από τη μία πλευρά ούτε εκτεταμένων χρήσεων αναψυχής από την άλλη. Πρόκειται για μία ήσυχη περιοχή κατοικίας.

Η διαδρομή ξεκινά πάνω από την παραλία του όρμου της Σχολής και συνεχίζεται με ενδιαφέρουσες τοπιογραφικές εναλλαγές, οι οποίες προσφέρουν οπτικές διαφυγές και γωνίες θέασης στα νησιά της Σαλαμίνας και Αίγινας, και στο αττικό παραλιακό μέτωπο από Φάληρο έως Βουλιαγμένη με φόντο τον ορεινό όγκο του Ύμηττου.

Η επιλογή του σημείου αφετηρίας συμπίπτει με το άνοιγμα στη θάλασσα του νότιου τμήματος της πειραιϊκής χερσονήσου το οποίο πρακτικά αποτελεί την αρχή της ζώνης αναψυχής που συνεχίζεται μετά το υπό εξέταση πεζοδρομούμενο τμήμα με το Πασαλιμάνι (μαρίνα Ζέας), τις πλατείες Φρεαττύδας, Κανάρη και Αλεξάνδρας και το Μικρολίμανο, φτάνοντας μέχρι το Φάληρο. Δημιουργείται έτσι μία (ασυνήθιστα μεγάλη για τα ελληνικά δεδομένα) ενιαία παραθαλάσσια διαδρομή πρασίνου για περίπατο ποδήλατο κλπ. μήκους περίπου πέντε χιλιομέτρων.

Αναφορικά με την επιλογή του σημείου πέρατος κρίθηκε ότι η επέκταση της πεζοδρόμησης ώστε να εγκλωπώσει σύνολο ή μέρος της πλ. Φρεαττύδας στο σχεδιασμό (πχ. μέχρι τη λεωφόρο Φρεαττύδας) όπως καταρχήν φαίνεται εύλογο, δημιουργεί προβλήματα. Συγκεκριμένα υφίσταται ο περιορισμός διατήρησης της κυκλοφορίας στον εφαπτόμενο στην πλατεία Φρεαττύδας κλάδο εισόδου οχημάτων στη Μαρίνα Ζέας. Η υποχρέωση αυτή προκύπτει από τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό της πλατείας Φρεαττύδας που περιλαμβάνει τους δύο ξεχωριστούς κλάδους μονής κατεύθυνσης περιμετρικά αυτής για είσοδο και έξοδο οχημάτων στη Μαρίνα της Ζέας. Οι κλάδοι αυτοί είναι οι μοναδικοί που εξυπηρετούν την κίνηση εντός της Μαρίνας και η χωροθέτηση τους έγινε στα συγκεκριμένα τμήματα δεδομένης της μεγαλύτερης άνεσης χώρου σε σχέση με την «κυκλική» περιοχή εντός του λιμένα Ζέας. Η υψομετρική διαφορά μεταξύ του επιπέδου του δρόμου και της λιμενικής ζώνης και το περιορισμένο πλάτος της δεύτερης απαιτούν υψηλού κόστους επεμβάσεις για την αναδιαμόρφωση του σημερινού κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

Επιπλέον η περιοχή της Ζέας έως την πλ Φρεαττύδας είναι επιβαρυνμένη με χρήσεις αναψυχής και με κυκλοφορία προερχόμενη από τα δύο μεγάλα νοσοκομεία (Μεταξά και Τζάνειο). Από μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε σχετική μελέτη (ΜΠΕ Λιμένας Τουριστικών Σκαφών Ζέας) ως ώρα αιχμής προκύπτει το διάστημα 21.00 – 22.00, δηλαδή ο χρόνος της βραδινής εξόδου. Συνεπώς με τα σημερινά δεδομένα η διατήρηση της κυκλοφορίας των οχημάτων ειδικά μέσω της λεωφόρου Φρεαττύδας κρίνεται απαραίτητη.

Προτείνεται η πεζοδρόμηση να τελειώνει μετά τη διασταύρωση της Ακτής Θεμιστοκλέους με την οδό Βουδούρη. Χαρακτηριστικότερο στοιχείο στο σημείο «τερματισμού» του πεζόδρομου είναι διώροφο εγκαταλελειμμένο νεοκλασικό κτίριο από την περίοδο του μεσοπολέμου.

7. ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ

*«Ο χώρος είναι ενδιαφέρον ζήτημα, αλλά το βασικό είναι ο τόπος.
Ο χρόνος είναι ενδιαφέρον ζήτημα, αλλά το βασικό είναι η ευκαιρία συνάντησης.»*

Aldo van Eyck

Συνοψίζοντας έτσι από τα έως τώρα, στοιχεία που ενισχύουν την πρόταση της πεζοδρόμησης ή λειτουργούν ανασχετικά είναι τα παρακάτω:

Η πεζοδρομούμενη περιοχή έχει ως φυσικό σύνορο τη θάλασσα και είναι σε δρόμο με πολλές καμπύλες με εναλλαγές θέασης και οπτικές διαφυγές, συνθήκες καταρχήν ιδανικές για τη διαμόρφωση περιπάτου. Επίσης διευκολύνεται από την υπάρχουσα υποδομή των εργασιών ανάδειξης τμήματος του αρχαίου τείχους σε σημαντικό τμήμα της διαδρομής.

Ανασχετικοί παράγοντες θεωρούνται η μικρή με τα σημερινά δεδομένα δυνατότητα πρόσβασης με ΜΜΜ για τους υπερτοπικούς επισκέπτες, και το ενδεχόμενο η κατοικία – κύρια χρήση στην περιοχή – να υποβαθμιστεί λόγω επέκτασης χρήσεων «διασκέδασης» από το γειτονικό Πασαλιμάνι.

7.1 Υφιστάμενη κατάσταση

Η εξεταζόμενη περιοχή χωρίζεται σε δύο τμήματα όπως ήδη αναφέρθηκε:

Το 1^ο τμήμα με αφετηρία την οδό Ζαΐμη αμέσως μετά τη ΣΝΔ (ένα άκρο του πεζοδρομούμενου τμήματος) φτάνει έως τα γήπεδα μπάσκετ μετά τον όρμο Σκαφάκι. Σε αυτό το τμήμα έχουν γίνει σχετικά πρόσφατα (2007) εργασίες οι οποίες περιλαμβάνουν μία σειρά διαμορφώσεων του χώρου και μικρών προσθηκών αστικής επίπλωσης οι οποίες, χωρίς να δημιουργούν την αίσθηση ολοκληρωμένης παρέμβασης, περιλαμβάνουν :

Πλακόστρωση πεζοδρομίου κατάντη του δρόμου προς τη μεριά του αρχαιολογικού χώρου.

Νυχτερινός φωτισμός με διακοσμητικά φωτιστικά σώματα επαρκούς έντασης.

Φωτισμός του αρχαιολογικού χώρου.

Διατήρηση της φύτευσης στην οποία κυριαρχούν ευκάλυπτοι και λίγα αρμυρίκια ενώ επίσης φύονται φοίνικες, ακακίες και κυπαρισσοειδή. Πρόκειται για σωστές επιλογές δέντρων κατάλληλων για ξερά - άγονα εδάφη, και παραθαλάσσιες περιοχές με θερμό κλίμα (Πολύζος, 2010).

Τοποθέτηση κάγκελων για διαχωρισμό του αρχαιολογικού χώρου και προστασία των πεζών από πτώση σε αυτόν λόγω υψομετρικής διαφοράς.

Διαμόρφωση πλατωμάτων, σε τέσσερα σημεία, σε ανισοσταθμία με το κυρίως πεζοδρόμιο, τα οποία προσφέρουν διαφορετικές γωνίες θέασης στον αρχαιολογικό χώρο για τον περιπατητή.

Εύλινες κλίμακες για απευθείας πρόσβαση στον αρχαιολογικό χώρο και στα βράχια.

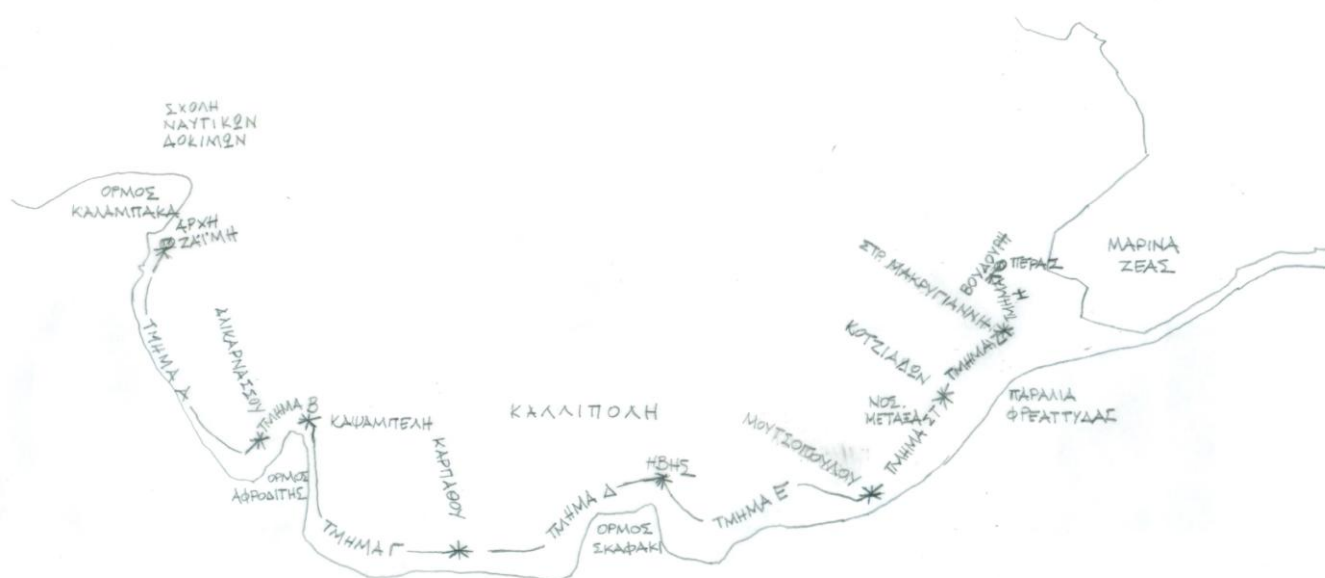
Το πλάτος του πεζοδρομίου κρίνεται επαρκές βάσει προδιαγραφών για τη λειτουργική διαμόρφωση του, καθώς επιτρέπει την άνετη διασταύρωση δύο πεζών ή το προσπέρασμα πεζού από πεζό, ενώ ο φόρτος κυκλοφορίας πεζών είναι μικρότερος των 30 ατόμων / λεπτό (από επιτόπιες παρατηρήσεις δεν ξεπερνά τα 10-15 άτομα / λεπτό την περίοδο αιχμής τις απογευματινές- βραδινές ώρες).

Το 2^ο τμήμα συνεχίζει από τα γήπεδα μπάσκετ μετά τον όρμο Σκαφάκι έως το άλλο άκρο του υπό εξέταση πεζοδρομούμενου τμήματος. Το στοιχείο διαφοροποίησης του σε σχέση με το προηγούμενο είναι η εκκρεμούσα ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου, έως το ύψος του νοσοκομείου Μεταξά, και η προσωρινή περίφραξή του λόγω κινδύνου κατολισθήσεων. Παλαιότερες εργασίες διαμόρφωσης εντός της περιφραγμένης περιοχής (παιδική χαρά, παγκάκια, βρύσες, φωτισμό κλπ.) δεν είναι προσβάσιμες στο κοινό μέχρι την αποκατάσταση και προστασία από το γεωλογικό φαινόμενο.

7.2 Προτεινόμενη διαμόρφωση

Στην ενότητα αυτή δίνονται οι κατευθύνσεις διαμόρφωσης της Ακτής Θεμιστοκλέους συνοδευόμενες από ενδεικτικά σχέδια κάτοψης – τομής σε επιλεγμένα σημεία. Επειδή η διατομή και η μορφολογία της οδού διαφοροποιούνται αρκετές φορές κατά μήκος του εξεταζόμενου τμήματος, η αναλυτική διαστασιολόγηση και σχεδιαστική απεικόνισή της εκφεύγει των δυνατοτήτων (και πιθανόν των στόχων) της εργασίας.

Επιλέγεται η παρουσίαση χαρακτηριστικών περιπτώσεων διαμόρφωσης τυπικών διατομών σε σημεία της διαδρομής.



Εικόνα 10 Ενδεικτική απεικόνιση επιμέρους πεζοδρομούμενων τμημάτων

Το σκεπτικό διαμόρφωσης σε αντίστοιχες περιπτώσεις με παρεμφερή χαρακτηριστικά, δηλαδή μεγάλο πλάτος οδού με παράλληλη χρήση στάθμευσης και επιβεβλημένη (έστω εν μέρει) τη διατήρηση της κυκλοφορίας, είναι με εφαρμογή πεζόδρομου «ήπιας» κυκλοφορίας που καλύπτει τις λειτουργικές ανάγκες και εξασφαλίζει ικανοποιητική κίνηση στους πεζούς (Αραβαντινός, 1997), δίνοντάς τους προτεραιότητα.

Η διατήρηση της κίνησης των οχημάτων σε ένα μήκος περίπου τριών χιλιομέτρων με χαρακτηριστικά οδού ήπιας κυκλοφορίας κρίνεται ότι θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο χαρακτήρα του έργου:

- Διατηρεί τον εμπεδωμένο κυκλοφοριακό ρόλο της οδού έστω και με μειωμένα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και περιορίζει εξ αρχής τις δυνατότητες εναλλακτικής διαμόρφωσής της. Δυσχεραίνει δηλαδή τη λειτουργία του πεζόδρομου ως χώρου εκδηλώσεων – εκθέσεων κλπ., καθώς η όχληση από την απαιτούμενη διακοπή της κυκλοφορίας οχημάτων θα δημιουργεί ζητήματα συμφόρησης στην ευρύτερη περιοχή.
- Η διαρκής κίνηση οχημάτων έστω και με μικρές ταχύτητες αναστέλλει τη χρήση από πεζούς και ποδηλάτα (π.χ. ανεξέλεγκτη στάθμευση) με την επικράτηση του ισχυρότερου μέσου και επιταχύνει τις φθορές στο διαμορφωμένο χώρο²⁹.

Έτσι προτείνεται η πλήρης πεζοδρόμηση στα δύο άκρα της πεζοδρομούμενης έκτασης, από οδό Αλ. Ζαΐμη μέχρι οδό Αλικαρνασσού και από οδό Μακρυγιάννη μέχρι το τέλος της πεζοδρόμησης στην οδό Βουδούρη, με σκοπό την ανάδειξη αρχή και πέρατος του πεζόδρομου και την αποτροπή της διαμπερούς κίνησης.

Η γενική αρχή διαμόρφωσης που ακολουθείται, με φορά από τη θάλασσα προς το εσωτερικό, βασίζεται στην εξής λογική:

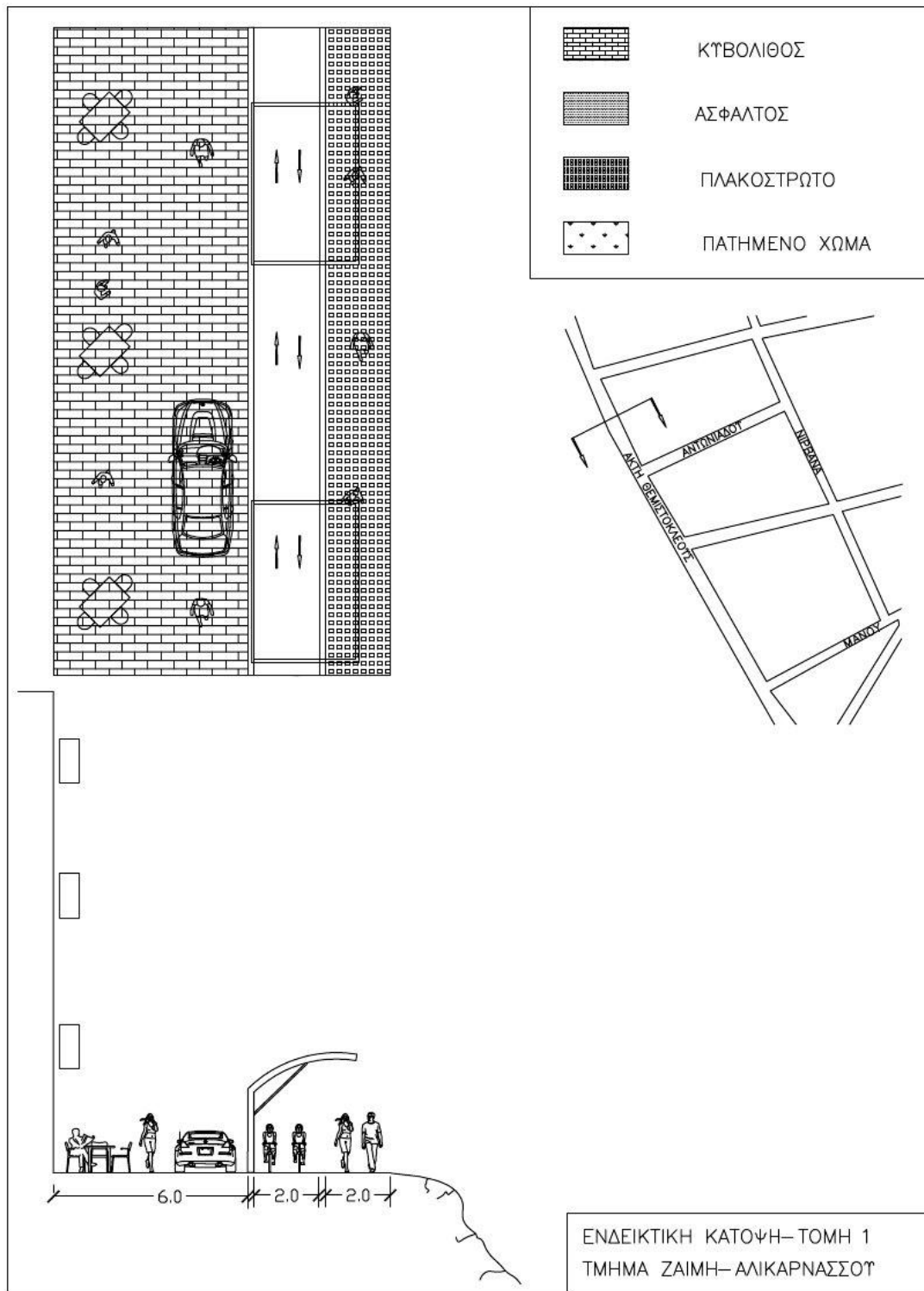
- Επέκταση του πεζοδρομίου κατάντη του δρόμου στα 2.00 μέτρα πλάτος. Το πλάτος αυτό ορίζεται ως το ελάχιστο για πρωτεύοντες πεζόδρομους (φόρτος κυκλοφορίας πεζών 30 άτομα/λεπτό) εφόσον δεν υπάρχει κατακόρυφη επιφάνεια στη μία πλευρά και κατάστρωμα οδού στην άλλη (Πανουργιάς κ.ά., 2004).
- Διατήρηση του υφιστάμενου οδοστρώματος με κατάλληλο χρωματισμό και οριζόντια σήμανση σε πλάτος 2.00μ. μέτρων για τη λειτουργία ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης. Το επίπεδο κίνησης των ποδηλάτων τοποθετείται χαμηλότερα σε σχέση με το χώρο κίνησης των πεζών καθώς επιδιώκεται η αίσθηση υπεροχής στον πεζό εκμεταλλευόμενη την υφιστάμενη υψομετρική διαφορά πεζοδρομίου – οδοστρώματος.
- Αποξήλωση του ασφαλτικού τάπητα στο υπόλοιπο τμήμα και αντικατάστασή του με κατάλληλα υλικά πεζοδρόμησης (κατά προτίμηση βιοκλιματικά, π.χ. ψυχροί κυβόλιθοι).

²⁹ Είναι χαρακτηριστικές οι φθορές σε κυβολιθόστρωτους δρόμους με κυκλοφορούντα οχήματα. Παράδειγμα η οδός Δημ. Μόσχα στο Δήμο Αμαρουσίου, όπου παρά τη χρήση των κυβόλιθων για βιοκλιματικούς λόγους, οι φθορές ανάγκασαν την επιστροφή στη λύση της ασφάλτου.

Με αυτό τον τρόπο διαμόρφωσης δίνεται η δυνατότητα λειτουργίας του πεζόδρομου ως οδού ήπιας κυκλοφορίας (woonerf) πλην των τμημάτων που προαναφέρθηκαν, με μέγιστη ταχύτητα κίνησης τα 30 χλμ/ώρα.

Αναλυτικότερα η ανά τμήμα διαμόρφωση έχει ως εξής:

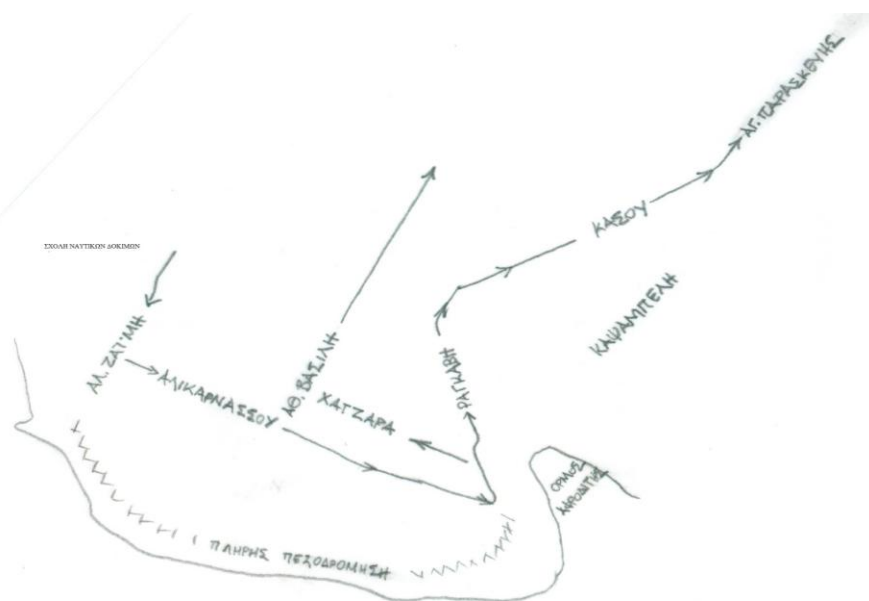
A. Από το ένα άκρο της πεζοδρόμησης στην οδό Αλ. Ζαΐμη μέχρι την οδό Αλικαρνασσού. Στο τμήμα αυτό (600 μ.) η κυκλοφορία των οχημάτων της Ακτής Θεμιστοκλέους εκτρέπεται στην οδό Αλικαρνασσού, και ο πεζόδρομος διαμορφώνεται με τρόπο ώστε να επιτρέπεται η πρόσβαση σε οχήματα έκτακτης ανάγκης, τροφοδοσίας των καταστημάτων, και κατοίκων με ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης.



Εικόνα 11 Ενδεικτική τομή – κάτοψη πλήρως πεζοδρομούμενου τμήματος, οδοί Ζαΐμη – Αλικαρνασσοῦ (αρχή Ακτής Θεμιστοκλέους από Σχολή Ναυτικών Δοκίμων)

Από το τμήμα αυτό ξεκινά και η διαδρομή του ποδηλατόδρομου ο οποίος αποτελεί κύριο στοιχείο της προτεινόμενης διαμόρφωσης (αναλυτικότερα στην παρακάτω σχετική ενότητα). Στο τμήμα αυτό λόγω έλλειψης δέντρων με σκιά προτείνεται η κατασκευή πέργκολας σε μερικές θέσεις για λόγους σκίασης και αισθητικού εμπλουτισμού της διαδρομής και η φύτευση.

Β. Από την οδό Αλικαρνασσού έως την οδό Καψαμπέλη (~150 μ.) (τμήμα περιμετρικά του όρμου της Αφροδίτης [Μπαϊκούτση]):

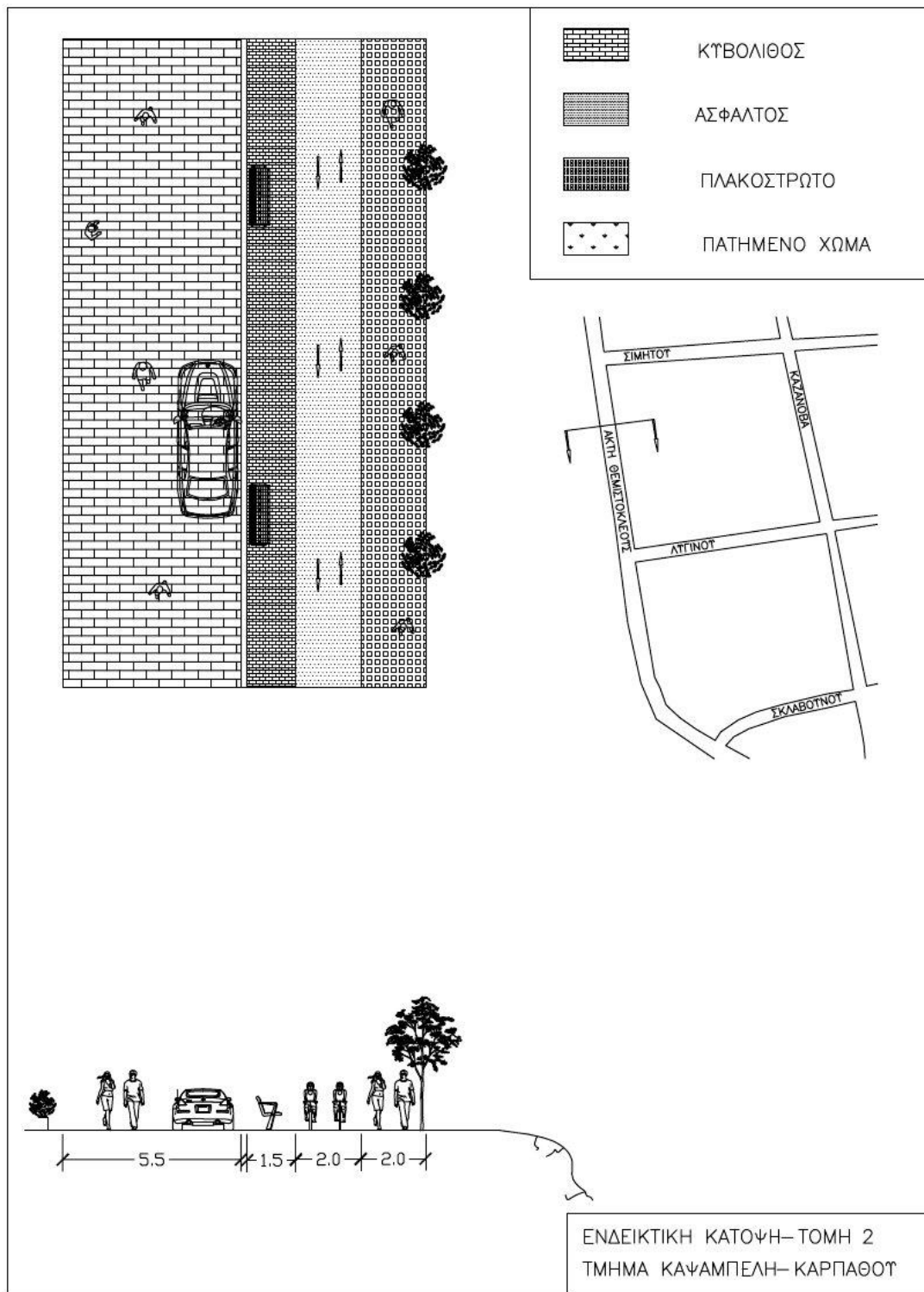


Εικόνα 12 Απεικόνιση εναλλακτικών διαδρομών λόγω πλήρους πεζοδρόμησης πρώτου τμήματος

- Η λύση αυτή συνδυάζεται με την πρόταση πλήρους πεζοδρόμησης της Ακτής Θεμιστοκλέους από την οδό Αλεξ. Ζαΐμη ως την οδό Αλικαρνασσού. Θεωρείται ότι θα λειτουργήσει ως υποκατάστατη διαδρομή της καταργούμενης λόγω πεζοδρόμησης αναχαιτίζοντας παράλληλα την κίνηση.
- Η περιοχή από τη ΣΝΔ έως τον όρμο της Αφροδίτης αποτελεί μετά τη μονοδρόμηση της Ακτής Θεμιστοκλέους κομβικό σημείο εισόδου στην περιοχή της Πειραιϊκής και της Ακτής Θεμιστοκλέους. Η πρόβλεψη ενός τρόπου μερικής εξυπηρέτησης των καταργούμενων κινήσεων κρίνεται απαραίτητη.
- Οι οδοί Αλικαρνασσού, Χατζάρα και Ραγκαβή έχουν επαρκή πλάτη και ήπιες κλίσεις ενώ συμβάλλουν πάνω από το μυχό του όρμου της Αφροδίτης, όπου διαμορφώνεται μεγάλο πλατώμα επί της Ακτής Θεμιστοκλέους. Έτσι οι παραπάνω οδοί εξυπηρετούν την άνετη κίνηση οχημάτων αναλαμβάνοντας ρόλο οιωνεί συλλεκτριών οδών. Επίσης η διατήρηση της κυκλοφορίας επιτρέπει και τη διατήρηση δεκαπέντε περίπου θέσεων στάθμευσης επί του πλατώματος που δημιουργείται όπισθεν του όρμου.
- Η οδός Αλικαρνασσού ως παράλληλη στην Ακτή Θεμιστοκλέους και με σχετικά επαρκή γεωμετρία μπορεί να εξυπηρετήσει την κίνηση οχημάτων κατοίκων, έκτακτης ανάγκης (πχ. ασθενοφόρα) ή δρομολόγιο mini bus με κατεύθυνση προς Ζέα με συνέχεια μέσω των οδών Ραγκαβή, Κάσου, Αγ. Παρασκευής κλπ.
- Διατηρείται η πρόσβαση των οχημάτων στο διαμορφωμένο χώρο – καρνάγιο του ομίλου ερασιτεχνών αλιέων στην παραλία του όρμου.

- Εξυπηρετείται ανετότερα η τροφοδοσία των παρακείμενων καταστημάτων (εστιατόρια - σουπερμάρκετ) και η πρόσβαση στο ξενοδοχείο Queens (στη γωνία των οδών Πολίτη και Ακτής Θεμιστοκλέους).

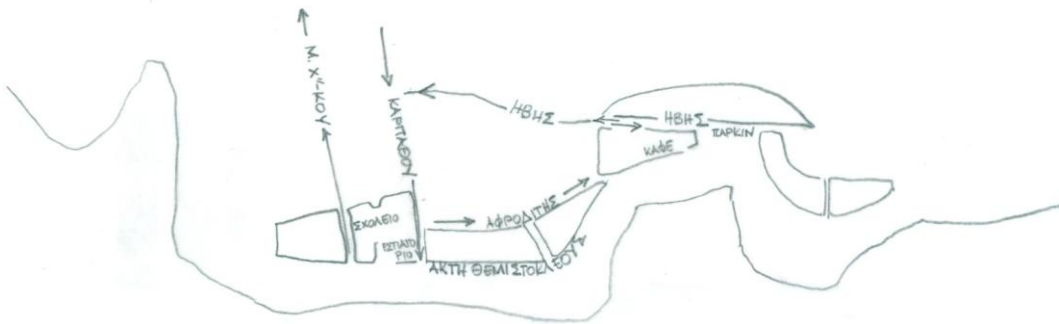
Γ. Από οδό Καψαμπέλη μέχρι οδό Καρπάθου. Το τμήμα αυτό (~450 μ.) έχει εξαιρετικά μεγάλο πλάτος δρόμου με χαρακτηριστικό την εντυπωσιακή υπερυψωμένη πρασιά στο ΟΤ μεταξύ των οδών. Έτσι επιτρέπεται η διαμόρφωση του τμήματος αυτού με τρόπο ώστε να διατηρούνται οι υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης, και να εξυπηρετούνται ταυτόχρονα η κίνηση οχημάτων και πεζών – ποδηλάτων. Δεν αναμένεται σημαντική όχληση από τα οχήματα, καθώς το πλάτος επαρκεί για διαμόρφωση στο ενδιάμεσο λωρίδας πρασίνου με παγκάκια κλπ. η οποία θα απομονώνει πεζούς και εποχούμενους.



Εικόνα 13 Ενδεικτική τομή – κάτοψη τμήματος οδού ήπιας κυκλοφορίας, οδοί Καψαμπέλη – Καρπάθου (χαρακτηριστικά μεγάλο πλάτος οδού)

Ειδικά για τη διαμορφωμένη πλατεία μεταξύ των οδών Σκλαβούνου και Καζανόβα υπάρχει επαρκής χώρος για αναστροφή των οχημάτων στα δύο άκρα της πλατείας ενώ το πλάτος των δύο οδών επιτρέπει την κίνηση τους αμφίδρομα.

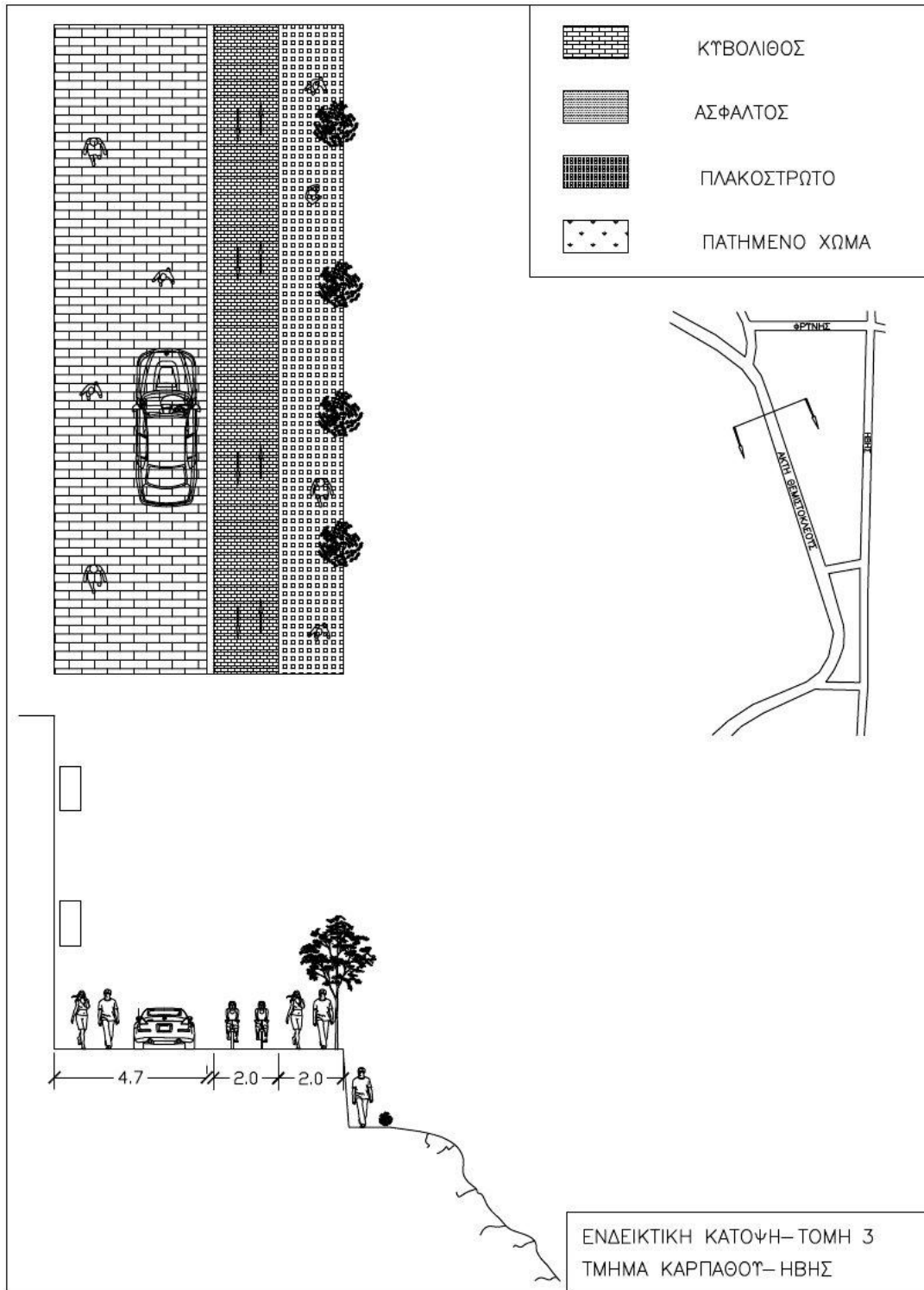
Δ. Από οδό Καρπάθου έως οδό Ήβης. Στο τμήμα αυτό (~400 μ.) η διαμόρφωση υπό τύπο οδού ήπιας κυκλοφορίας γίνεται για τους εξής λόγους:



Εικόνα 14 Απεικόνιση του τμήματος ήπιας κυκλοφορίας μεταξύ οδών Καρπάθου & Ήβης

- Η οδός Καρπάθου έχει μεγάλο πλάτος και αυξημένη κίνηση με κατεύθυνση προς την Ακτή Θεμιστοκλέους. Η απόληξή της σε πλήρως πεζοδρομημένο τμήμα θα δημιουργούσε συνδυασμό προβλημάτων συμφόρησης ή απονέκρωσής της με μεταφορά του προβλήματος στις παρακείμενες οδούς.
- Εξυπηρέτηση της τροφοδοσίας των καταστημάτων – καφέ και του ξενοδοχείου.
- Διατήρηση των υφιστάμενων ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης.

Μέρος της κυκλοφορίας στο παραπάνω τμήμα μπορεί να αναλάβει και η οδός Αφροδίτης στην οποία περίπου τα 2/3 των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης καλύπτονται από θέσεις στάθμευσης σε pilotis ή ειδικά διαμορφωμένα ισόγεια. Σημειώνεται ότι με τις παραπάνω διαμορφώσεις περιορίζεται αλλά διατηρείται η κυκλοφοριακή λειτουργία σε δύο σημαντικές κυκλοφοριακά οδούς της Πειραιϊκής: Μ. Χατζηκυριακού και Καρπάθου.



Εικόνα 15 Ενδεικτική τομή – κάτοψη τμήματος οδού ήπιας κυκλοφορίας, οδοί Καρπάθου - Ήβης

Ε. Από την οδό Ήβης μέχρι την οδό Μουτσοπούλου

Στο τμήμα αυτό (~500 μ.) καταγράφεται μικρή παρουσία καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος. Αυτό που το χαρακτηρίζει είναι η υπό εκκρεμότητα εργασίες ανάδειξης του αρχαιολογικού χώρου (αυτό και το επόμενο [ΣΤ]) λόγω των κατολισθήσεων, δίνοντας μία εικόνα εγκατάλειψης και αισθητικής υποβάθμισης. Σε περίπτωση πεζοδρόμησης της Ακτής Θεμιστοκλέους, είναι απαραίτητη η παράλληλη αποκατάσταση και αυτού. Άλλωστε η διαμόρφωση σε πάρκο εντός του περιφραγμένου τμήματος έχει ήδη γίνει αλλά δε

λειτουργεί εξαιτίας του κινδύνου κατολισθήσεων. Η αποκατάσταση του περιφραγμένου χώρου και η ένωσή του με το πεζοδρομούμενο τμήμα θα εξασφαλίσει ελεύθερους χώρους μεγαλύτερης έκτασης από τα έως τώρα εξεταζόμενα τμήματα.

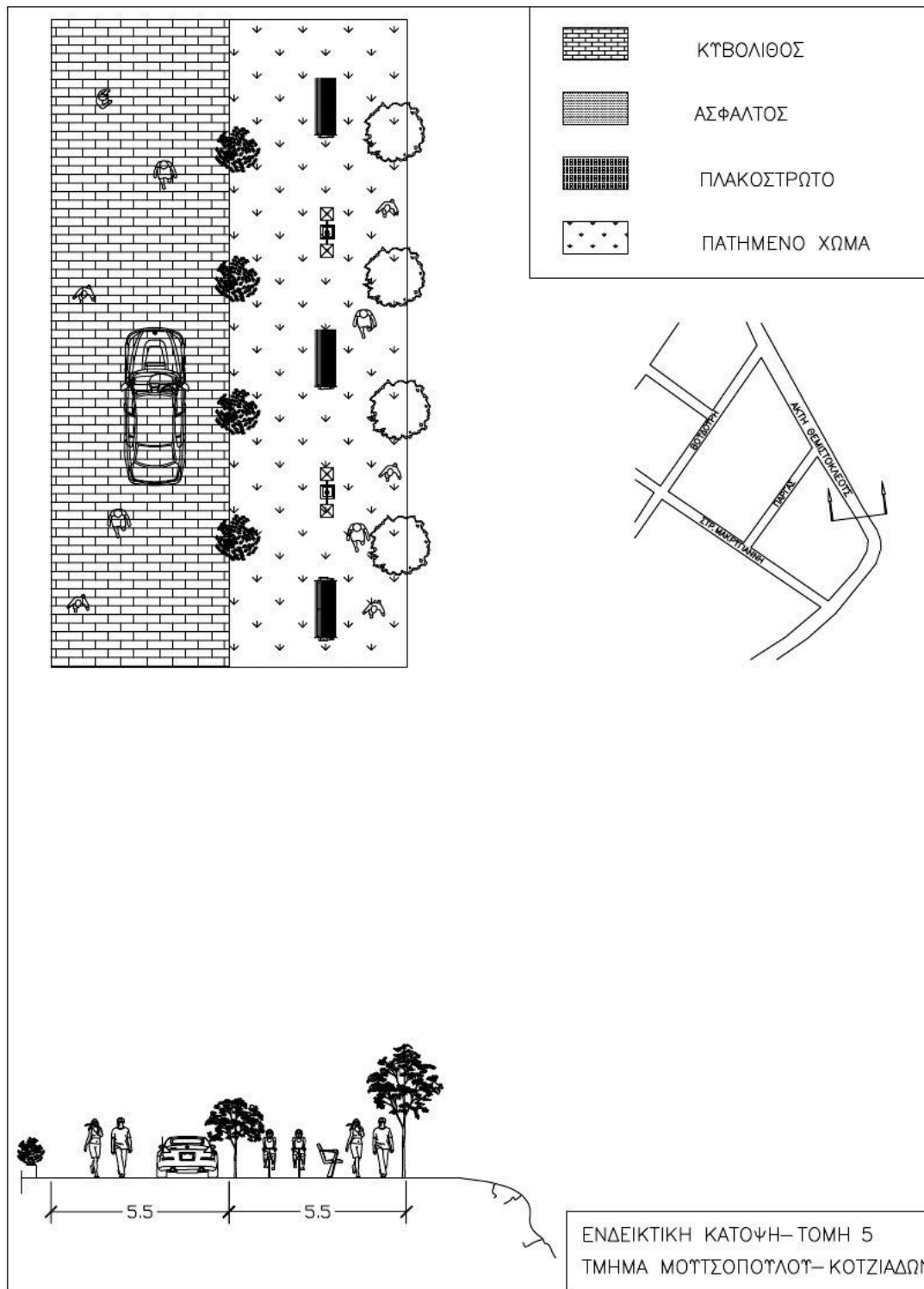
Επειδή πρόκειται για το πλέον στενό τμήμα της Ακτής Θεμιστοκλέους (μαζί με το προηγούμενο [Δ]) στο οποίο δεν επαρκούν οι εναλλακτικές διαδρομές για εκτροπή της κυκλοφορίας στο ανάντη οδικό δίκτυο (στενοί δρόμοι, δαιδαλώδεις διαδρομές, μεγάλες κλίσεις), η διατήρηση της κυκλοφορίας σε αυτό υπό τύπο πεζόδρομου ήπιας κυκλοφορίας κρίνεται απαραίτητη.

ΣΤ. Από οδό Μουτσοπούλου έως οδό Κοτζιάδων

Σε αυτό το τμήμα (~250 μ.) δεν υπάρχουν χρήσεις άλλες πλην της κατοικίας και ισχύουν τα περί αποκατάστασης του κατολισθαίνοντος περιφραγμένου τμήματος κατάντη του δρόμου που αναφέρθηκαν στο προηγούμενο. Ισχύουν επίσης όπως και για το τμήμα [Ε] τα περί κυκλοφοριακής ανεπάρκειας εναλλακτικών διαδρομών στο ανάντη τμήμα.

Στο τμήμα αυτό ο δρόμος κατηφορίζει με ελαφριά κλίση και μεγάλο πλάτος προς τη Φρεαττύδα οπότε η επάρκεια χώρου επιτρέπει την άνετη διαμόρφωση σε πεζόδρομο ήπιας κυκλοφορίας. Η διαμόρφωση θα μπορούσε να συμπεριλάβει και ένα γήπεδο μπάσκετ σε αντικατάσταση του ευρισκόμενου δίπλα στον όρμο Σκαφάκι, εφόσον προκριθεί η αποξήλωση του τελευταίου για λόγους αποκατάστασης του αρχαιολογικού χώρου.

Η διατήρηση λωρίδας κίνησης οχημάτων επιβάλλεται και λόγω του νοσοκομείου Μεταξά, όπου μέσω της οδού Κοτζιάδων εξυπηρετούνται οχήματα του νοσοκομείου.



Εικόνα 16 Ενδεικτική τομή – κάτοψη τμήματος οδού ήπιας κυκλοφορίας, οδοί Μουτσοπούλου –Κοτζιάδων (χαρακτηριστικά μεγάλο πλάτος οδού)

Ζ. Στο τμήμα μεταξύ των οδών Κοτζιάδων και Στρ. Μακρυγιάννη (~200 μ.) αμέσως μετά το προτεινόμενο πάρκο:

- Πρόκειται για την πλέον προβληματική κυκλοφοριακά περιοχή ανάντη της εξεταζόμενης πεζοδρόμησης, λόγω πλήθους τοπικών στενών οδών οι οποίες δυσχεραίνουν στάθμευση και κυκλοφορία. Ο κυκλοφοριακός της σχεδιασμός στηρίζεται στο «τρίγωνο» των οδών Σαχτούρη,

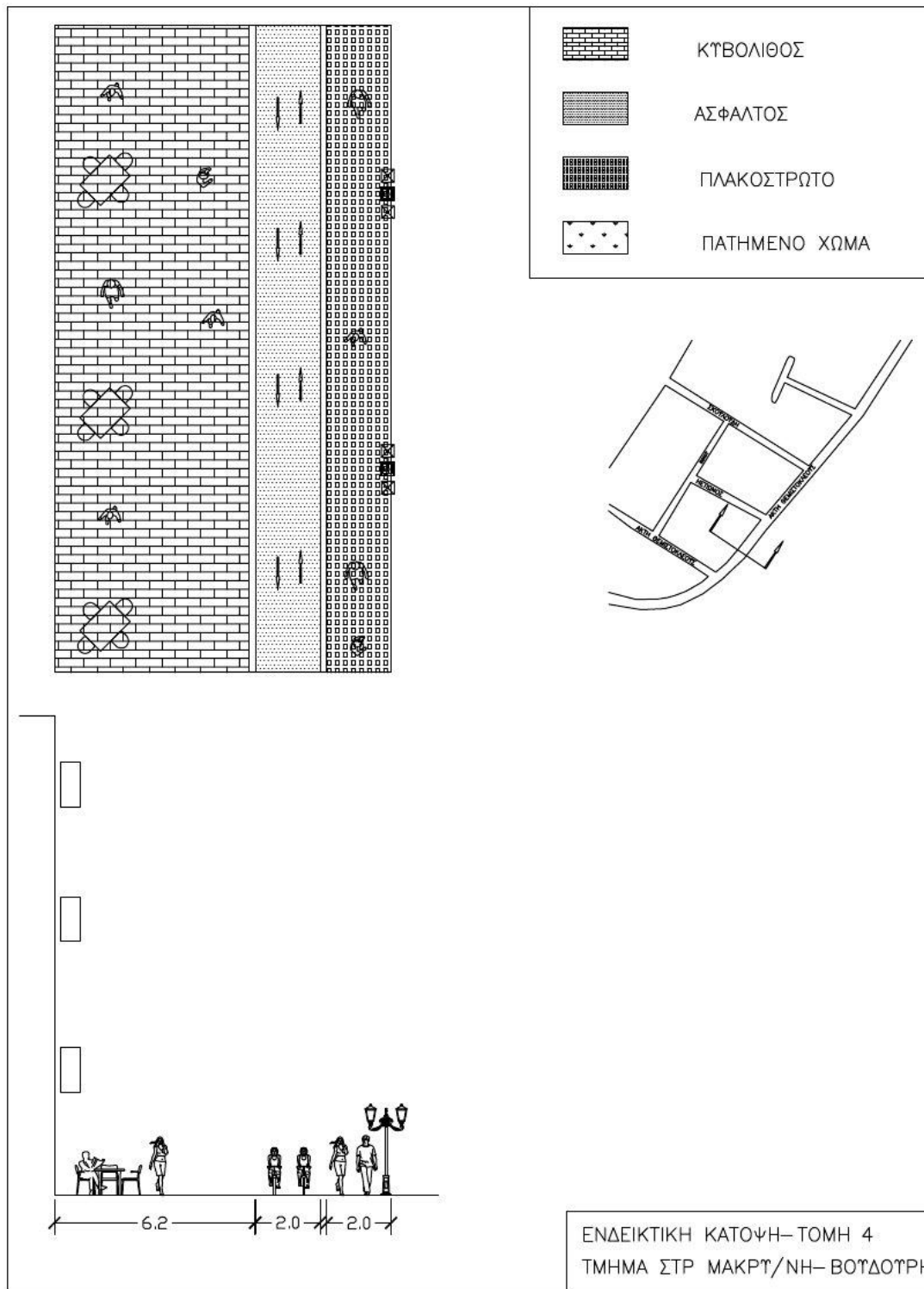
Λεωφ. Φρεαττύδος και Ακτής Θεμιστοκλέους, το οποίο περικλείει το παραπάνω προβληματικό τοπικό οδικό δίκτυο. Η κυκλοφοριακή αποκοπή της Ακτής Θεμιστοκλέους από αυτό το τρίγωνο με πλήρη πεζοδρόμηση της εκτιμάται ότι θα δυσχεράνει σημαντικά την κυκλοφοριακή λειτουργία της περιοχής. Γι' αυτό το λόγο προτείνεται η διατήρηση της κυκλοφορίας σε αυτή υπό τύπο πεζόδρομου ήπιας κυκλοφορίας.

- Με αυτό τον τρόπο διατηρείται η εξυπηρέτηση των μετακινήσεων από/ προς το νοσοκομείο Μεταξά και την εκκλησία του Αγίου Βασιλείου που αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων με οχήματα στην περιοχή καθώς και της εισόδου – εξόδου στην πλαζ της Φρεαττύδας από τον υφιστάμενο δρόμο κατάντη³⁰ και των θέσεων στάθμευσης (περίπου 25 μη οριοθετημένες) για τους επισκέπτες - λουόμενους.
- Τέλος διευκολύνεται η εξυπηρέτηση της τροφοδοσίας των παρακείμενων καταστημάτων – εστιατορίων τα οποία είναι αρκετά στο τμήμα αυτό.

Η. Από την οδό Μακρυγιάννη μέχρι το τέλος της πεζοδρόμησης στην οδό Βουδούρη

Το τμήμα αυτό είναι σχετικά μικρού μήκους, (100 μ.) και διαμορφώνεται έτσι ώστε να επιτρέπεται μόνο η κυκλοφορία οχημάτων έκτακτης ανάγκης. Αποτελεί την είσοδο στον πεζόδρομο από την πλευρά της μαρίνας Ζέας και βρίσκεται αμέσως μετά τον κλάδο εισόδου που εξυπηρετεί την κίνηση εντός της μαρίνας. Ως τοπόσημο στο τμήμα αυτό ξεχωρίζει το νεοκλασικό εγκαταλελειμμένο κτίριο στη γωνία των οδών Βουδούρη και Ακτής Θεμιστοκλέους. Η ανακαίνιση και επανάχρησή του μπορεί να αποτελέσει σημείο αναφοράς για το τμήμα αυτό του πεζόδρομου.

³⁰ Η πρόταση διαμόρφωσης του χώρου με τρόπο ώστε να αποκαθίσταται η ενότητα μεταξύ παραλίας και πεζοδρομούμενου τμήματος θα μπορούσε να εξαιρέσει την πρόσβαση των οχημάτων μέχρι την πλαζ.



Εικόνα 17 Ενδεικτική τομή – κάτοψη πλήρως πεζοδρομούμενου τμήματος, οδοί Στρ. Μακρυγιαννη – Βουδούρη (πριν από πλ. Φρεαττύδας)

7.3 Κατασκευή Ποδηλατόδρομου

Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα προτείνεται η διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου διπλής κατεύθυνσης (κλάσης I & II – πλάτους 2.00 μ.) σε όλο το μήκος της πεζοδρομούμενης διαδρομής με χρήση του υφιστάμενου οδοστρώματος. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η δυνατότητα επέκτασης και σύνδεσής του με το

κέντρο του Πειραιά στην πλατεία Κοραή, εφόσον υλοποιηθούν οι πεζοδρομήσεις στις οδούς Χαριλάου Τρικούπη / Φιλελλήνων.

Η πρόταση κατασκευής ποδηλατόδρομου εφόσον υλοποιηθεί στο σύνολό της ευνοεί τη χρήση του ποδηλάτου με καλύτερες προϋποθέσεις σε σχέση με άλλες περιπτώσεις σε Δήμους της Αττικής, καθώς διαθέτει τα εξής χαρακτηριστικά:

- Εξυπηρετικότητα: ευθεία χάραξη του δικτύου χωρίς περιπορείες και εμπλοκές με την κυκλοφορία.
- Προσβασιμότητα: για όλους τους κατοίκους των παρακείμενων περιοχών και τους επισκέπτες
- Ασφάλεια: αναπτύσσεται σε πεζοδρομημένα τμήματα
- Άνεση: προτεινόμενη διατομή για δύο λωρίδες κίνησης και διαδρομή με ελάχιστους ελιγμούς και διακοπές, και μοναδικό μειονέκτημα ορισμένα τμήματα αυξημένων κατά μήκος κλίσεων
- Ελκυστικότητα: διαδρομή δίπλα στη θάλασσα στο μεγαλύτερο τμήμα

Η λειτουργία του εξυπηρετεί και τις δύο κατηγορίες χρήσεων (μεταφορικό μέσο ή βόλτα): για το τμήμα της Ακτής Θεμιστοκλέους αφορά καταρχήν αναψυχή και αθλητισμό. Εφόσον επεκταθεί μέχρι το σταθμό μετρό στο Δημοτικό Θέατρο δημιουργείται μία διαδρομή μήκους περίπου 5 χιλιομέτρων με χρόνο διάνυσης 20-25 λεπτά (για μέση ταχύτητα 17 χλμ/ώρα (Φραντζεσκάκης, 1997). Έτσι με διαμόρφωση κατάλληλων χώρων μετρό επιτρέπεται η μετεπιβίβαση στο τρένο. Με αυτό τον τρόπο ο ποδηλατόδρομος αποκτά και μεταφορική λειτουργία για συνδυασμένη μεταφορά, συμβάλλοντας στη δημιουργία ένα ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορών σε ένα σημαντικό σε έκταση και ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένο τμήμα της πόλης.

Η ζήτηση για χρήση ποδηλάτου αναμένεται αυξημένη, δεδομένου του ελκυστικού χαρακτήρα της διαδρομής και της πληθυσμιακής πυκνότητας, καθώς δίνεται η δυνατότητα στους χρήστες να εισέλθουν γρήγορα και με ασφάλεια στο κέντρο της πόλης για μετακινήσεις μέσου ή μεγάλου μήκος εκτός Πειραιά, αγορές στα εμπορικά καταστήματα κλπ.. Δημιουργούνται έτσι συνθήκες βιώσιμης κινητικότητας, καθώς συνδέεται με το δίκτυο των ΜΣΤ το πλέον απομακρυσμένο από αυτά τμήμα της πόλης.

Από σχετικές έρευνες προκύπτει ότι οι κάτοικοι περιοχών σε απόσταση έως 800 μέτρα από ποδηλατόδρομο έχουν τριπλάσιες πιθανότητες να χρησιμοποιούν το ποδήλατο για μετάβαση στην εργασία τους από τις υπόλοιπες περιοχές (Litman, 2014). Με αυτό το δεδομένο ένα σημαντικό μέρος της Πειραιϊκής (σχεδόν το σύνολό της) θα μπορούσε να κινηθεί με συνδυασμένη μεταφορά έχοντας ως μέσο και το ποδήλατο. Συνεκτιμώντας τις συνθήκες σύνθεσης κυκλοφορίας και τα παραπάνω δεδομένα, η κατασκευή του ποδηλατόδρομου μπορεί να προσελκύσει χρήστες – εργαζόμενους σε ποσοστά σαφώς μεγαλύτερου του συνήθως αναμενόμενου 4-8%³¹.

³¹ Στο παράδειγμα της Κοπεγχάγης τα ποδήλατα αποτελούν το 1/3 στη σύνθεση της κυκλοφορίας, σε μία πόλη με δυσμενείς καιρικές συνθήκες για ποδηλασία το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου.

Βασικό στοιχείο πάντως για την επιτυχή λειτουργία του πεζοδρόμου ως οδού ήπιας κυκλοφορίας είναι η προσεγμένη διαμόρφωση του χώρου και η σήμανσή του, ώστε να είναι αντιληπτά τα δικαιώματα και υποχρεώσεις του κάθε κατηγορίας χρήστη του δρόμου (Αραβαντινός, 1997).

7.4 Πρόσβαση οχημάτων στον πεζόδρομο

Η πεζοδρόμηση του τμήματος από την οδό Ζαΐμη έως Αλικαρνασσού με περιορισμό στην κυκλοφορία, απαιτεί αλλαγές για τη ρύθμιση της κίνησης των οχημάτων στο τελευταίο τμήμα των συμβαλλόντων οδών στην Ακτή Θεμιστοκλέους. Από τις επιτόπου παρατηρήσεις των συνθηκών και της μορφολογίας της οδού (πλάτος-κλίση), προτείνονται τα εξής:

Αμφιδρόμηση των οδών με επαρκές πλάτος στο τελευταίο τμήμα (οδοί Μπόνη, Σπυρόπουλου, Αθανασίου, Φλέμινγκ, και Μανού) πριν τη συμβολή με την Ακτή Θεμιστοκλέους, με δημιουργία βρόχου αναστροφής στην περιοχή συμβολής με το πεζοδρομημένο τμήμα προκειμένου να επιτρέπεται η κίνηση των οχημάτων.

Ομοίως αμφιδρόμηση των οδών μικρού πλάτους (οδοί Δευκαλίωνος και Πολίτη) στο τελευταίο τμήμα πριν τη συμβολή με την Ακτή Θεμιστοκλέους και δημιουργία βρόχου αναστροφής στην περιοχή συμβολής με το πεζοδρομημένο τμήμα, αλλά παράλληλα κατάργηση των θέσεων στάθμευσης ώστε να είναι δυνατή η κίνηση των οχημάτων.

Αντίστοιχη ρύθμιση και διαμόρφωση απαιτείται στο πεζοδρομούμενο τμήμα Η για την οδό Πάργας (η οποία πρέπει να αλλάξει και φορά κίνησης). Αλλαγή φοράς κίνησης απαιτείται επίσης και για την οδό Μακρυγιάννη έως την οδό Μπόταση, προκειμένου να είναι δυνατή η έξοδος των οχημάτων από την παραλία της Φρεαττύδας προς τη Ζέα (μέσω των οδών Μακρυγιάννη και Μπόταση).

7.5 Στάθμευση

Στάθμευση επί των συμβαλλόντων οδών

Η στάθμευση στο τελευταίο τμήμα των συμβαλλόντων οδών στην Ακτή Θεμιστοκλέους διατηρείται ως έχει, με κατάργηση θέσεων στάθμευσης στις περιπτώσεις διαμόρφωσης βρόχων αναστροφής για την αναστροφή των οχημάτων όπως προαναφέρθηκε.

Ο διατιθέμενος αριθμός θέσεων στάθμευσης παρά την οδό σε όλο το μήκος της εξεταζόμενης περιοχής υπολογίζεται σε 380. Με την προτεινόμενη διαμόρφωση επιδιώκεται η διατήρηση κατά το δυνατόν μεγαλύτερου αριθμού θέσεων επί της Ακτής Θεμιστοκλέους, ειδικά για τα πλέον προβληματικά τμήματα της διαδρομής από πλευράς διαθέσιμου χώρου και πλάτους οδού (τμήμα Ε). Έτσι συνεχίζεται να καλύπτεται μέρος της ζήτησης για στάθμευση από την οδό και δε μετατίθεται το πρόβλημα στους παρακείμενους δρόμους. Επίσης εξακολουθεί να εξυπηρετείται και ο σημαντικός αριθμός πολυκατοικιών με

ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης (διαθέτει γκαράζ περίπου η 1 στις 3). Συγκεκριμένα διατηρούνται οι εξής χώροι:

- Στα ΟΤ μεταξύ των οδών Καψαμπέλη και Λυγίνου με 25 θέσεις στάθμευσης.
- Στο ΟΤ μεταξύ των οδών Λυγίνου και Σκλαβούνου παράπλευρα της οδού Σκλαβούνου, με 30 θέσεις στάθμευσης.
- Στο αμέσως επόμενο ΟΤ μεταξύ των οδών Καζανόβα και Μ. Χατζηκυριακού, παράπλευρα της οδού Μ. Χατζηκυριακού με 20 θέσεις στάθμευσης.
- Στο παράλληλο τμήμα μεταξύ των οδών Ήβης και Ακτής Θεμιστοκλέους με 30 θέσεις στάθμευσης.
- Στα τμήματα Ε και ΣΤ, μετά την οδό Ήβης και ως την οδό Κοτζιάδων παραμένουν οι θέσεις ως έχουν (~90 θέσεις στάθμευσης).

Συνολικά με αυτή τη ρύθμιση διατηρούνται περίπου καταρχήν 200 θέσεις στάθμευσης, ποσοστό άνω του 50% σε σχέση με το σύνολο των υφιστάμενων, ενώ με επιμέρους κατάλληλες διαμορφώσεις το ποσοστό των διατηρούμενων θέσεων μπορεί να ξεπεράσει το 60% (διαμορφώσεις χώρων στα δύο σχολεία, 54^ο Δημοτικό οδός Σπυρόπουλου και 2^ο Γυμνάσιο Καλλιόπολης οδός Χατζηκυριάκου).

Μελλοντικά σημαντικός αριθμός θέσεων στάθμευσης μπορεί να εξασφαλιστεί και από την προτεινόμενη από το ΓΠΣ μετεγκατάσταση της ΣΝΔ.

7.6 Εξυπηρέτηση από MMM

Η πεζοδρόμηση απαιτεί επανασχεδιασμό της εξυπηρέτησης της περιοχής από τα MMM. Η εξυπηρέτηση αφορά σε δύο κατηγορίες επιβατικού κοινού:

- Κάτοικοι της περιοχής οι οποίοι επιλέγουν τη χρήση MMM για τη μετακίνησή τους έναντι του ΙΧ.
- Επισκέπτες του πεζόδρομου για λόγους αναψυχής κλπ., τους οποίους αναμένεται να προσελκύσει ο υπερτοπικός χαρακτήρας του έργου.

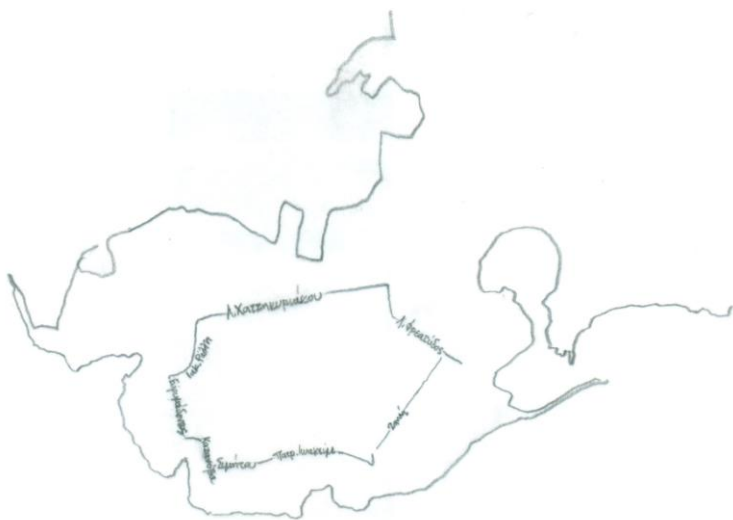
Η σχεδιαζόμενη επέκταση του τραμ εντός της Πειραιϊκής με τερματικούς σταθμούς σε πλατεία Καρπάθου και Τζάνειο θα καλύψει μεγάλο ποσοστό της ζήτησης για MMM και για τις δύο προαναφερθείσες κατηγορίες χρηστών. Δεν είναι όμως ακόμα γνωστός ο χρονικός ορίζοντας κατασκευής του έργου.

Προς το παρόν η περιοχή εξυπηρετείται από τη λεωφορειογραμμή 904 του ΟΑΣΑ. Πρόκειται για κυκλική διαδρομή, κινούμενη περιμετρικά του 1^{ου} ΔΔ από τη λεωφόρο Ηρώων Πολυτεχνείου στις οδούς Λεωφ. Χατζηκυριακού, Ακτή Θεμιστοκλέους, Ακτή Μουτσοπούλου και επιστροφή μέσω των οδών Γρ. Λαμπράκη και Βας. Γεωργίου. Η αφετηρία της είναι στην πλατεία Καραϊσκάκη οπότε εξυπηρετεί μετεπιβίβαση στον

ηλεκτρικό στο σταθμό του Πειραιά. Η διαδρομή περιλαμβάνει έντεκα στάσεις εντός της πεζοδρομούμενης έκτασης.

Σε περίπτωση πεζοδρόμησης η τροποποίηση του δρομολογίου της είναι υποχρεωτική ή η αντικατάστασή της με λεωφορεία τύπου mini-bus για ευελιξία κίνησης στους δρόμους εντός της Πειραιϊκής, με καθιέρωση δρομολογίων ισοδύναμης μεταφορικής ικανότητας και συχνότητας εξυπηρέτησης. Η λειτουργία λεωφορείων τύπου mini-bus μπορεί επίσης να λειτουργήσει με απευθείας σύνδεση με το μελλοντικό (υπό κατασκευή σήμερα) σταθμό μετρό στο Δημοτικό Θέατρο³².

Στην περίπτωση αντικατάστασης του δρομολογίου της γραμμής 904 ΟΑΣΑ μία εκδοχή είναι οι εξής περιπτώσεις: οι διαδρομές επί των οδών που αποτελούν γραμμικές προεκτάσεις του κέντρου του Πειραιά όπως ορίζονται στο ΓΠΣ (οδοί Φρεατύδος, Ζαννή, Πατριάρχου Ιωακείμ, Σιμήτου, Καζανόβα, Μάνης, Ευρυμέδοντος, Λ. Χαζηκυριάκου, Φρεατύδος).



Εικόνα 18 Απεικόνιση εναλλακτικής διαδρομής για λεωφορείο 904

Η δρομολόγηση Mini bus μπορεί να αποτελεί και μέσο πρόσβασης για τους επισκέπτες του πεζοδρομούμενου τμήματος μέχρι την έλευση του τραμ (πλατεία Καρπάθου και Τζάννειο) ή συμπληρωματικό αυτού μετά την κατασκευή του.

7.7 Αρχαιολογικός χώρος - Κονώνειο τείχος

Η πιο ιδιότυπη ίσως διαφοροποίηση του αστικού περιβάλλοντος δημιουργείται από την παρουσία αρχαίων μνημείων ή και αρχαιολογικών χώρων ανασκαφών εντός του πολεοδομικού ιστού. Φορείς ιστορικής μνήμης

³² Η κατασκευή μετρό στον Πειραιά και η λειτουργία του θα οδηγήσει σε αναθεώρηση του συγκοινωνιακού χάρτη στον Πειραιά και για τα υπόλοιπα μέσα, οπότε περαιτέρω αναφορά στο παρόν κείμενο παρέλκει.

με συμβολική παρουσία, στερημένοι πρακτικής χρήσης λειτουργούν ως πόλοι έλξης του πολιτιστικού ενδιαφέροντος αλλά και ως χώροι μειωμένης λειτουργικότητας (Παπαγεωργίου-Βενετάς, 2006). Ο αρχαιολογικός χώρος στο Κονώνειο τείχος είναι μία «τομή» στον αστικό ιστό η οποία διακόπτει τον έντονο ρυθμό ζωής του. Λειτουργεί ως ένα φράγμα στην υπερεκμετάλλευση του θαλάσσιου μετώπου. Είναι πολύ πιθανό ότι η απουσία του θα επέτρεπε την επέκταση των εντατικών χρήσεων από τη γειτονική Φρεαττύδα και Ζέα σε όλο το μήκος της Πειραιϊκής. Υπό αυτό το πρίσμα η ύπαρξή του μπορεί να θεωρηθεί ως εξισοροπητική στην επιχειρούμενη αλλαγή στην περιοχή.

Η σύγχρονη θεωρητική σκέψη γύρω από τα μνημεία και τους μνημειακούς τόπους θεωρεί ότι πρέπει να προβάλλονται ως δυναμικά πεδία που μετέχουν στο πολιτισμικό γίγνεσθαι και συνδέονται με εμπειρίες, αξίες και μνήμες, παύοντας να αποτελούν αντικείμενα επιστημονικής γνώσης ιστορικού, αρχαιολογικού ή αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος (Γιαλούρη, 2010).

Οι εργασίες για την ανάδειξη του Κονώνειου τείχους κατά το δεύτερο μισό της προηγούμενης δεκαετίας αν και ημιτελείς είχαν θετικό αποτέλεσμα. Οι κινήσεις οικειοποίησης του αρχαιολογικού χώρου από τους κατοίκους φυσικές και αυθόρμητες καθώς δεν επιβάλλονται από κάποια εξωτερική συνθήκη αλλά από την ανθρώπινη ανάγκη για συναναστροφή, παιχνίδι, επαφή με το φυσικό στοιχείο, τον εντάσσουν με άμεσο τρόπο στην καθημερινότητα. Έτσι η διατήρηση της πρόσβασης είναι επιθυμητή εφόσον δεν προκαλεί φθορές.

Μία τέτοια μεταχείριση παίρνει θέση στον προβληματισμό για το κατά πόσο ένας μνημειακός τόπος αποτελεί σταθερό και αναλλοίωτο «δείκτη» μίας αντικειμενικής Ιστορίας ή είναι τόπος πολλαπλών «ιστοριών», πεδίο συνάντησης και σύγκρουσης ποικίλων λόγων που αφορούν τόσο το παρελθόν όσο και το παρόν, κλίνοντας προς το δεύτερο.

Η ύπαρξη του Κονώνειου τείχους και η σχέση του με το σύγχρονο δομημένο περιβάλλον της Πειραιϊκής είναι πολυσχιδής:

Ο δρόμος εξαφανίζει τη λειτουργική του υπόσταση, και επιτρέπει την κατά τόπους ενατένιση του για τους εποχούμενους καθιστώντας μία αμφίσημη σχέση του μνημείου με τον ορατό δομημένο χώρο.

Η άρση καταπάτησής του για την εγκατάσταση εξεδρών από τις παρακείμενες ταβέρνες μετρά λιγότερο από δέκα χρόνια.

Ο συνδυασμός μνημείου και γεωγραφικού ανάγλυφου το μετέτρεψε για κάποια χρόνια σε καταφύγιο παρανόμων, γεγονός που αποτυπώνεται έμμετρα σε στίχους ρεμπέτικων τραγουδιών. Η μνημειακότητα άλλωστε αφορά και άυλες κατηγορίες ανθρώπινης δραστηριότητας όπως η μουσική ή η γλώσσα.

Σε διάφορα σημεία η εγκατάλειψη (αγριόχορτα, απορρίματα) συνοδεύεται από γκράφιτι.

Διαμορφώσεις που να επιτρέπουν την παρατήρηση του έργου από άλλες οπτικές γωνίες θα συντελούσαν στην περαιτέρω ανάδειξή του. Οι ρίζες από τη δεντροφύτευση με ευκάλυπτους ενδεχομένως να φθείρουν τμήματα του τείχους.

Σε κάθε περίπτωση γίνεται αντιληπτό ότι όπως κάθε μνημείο, αποτελεί ένα μεταλλασσόμενο προϊόν μίας αμοιβαίας σχέσης, και όχι δεδομένο αντικείμενο της ματιάς. Εγκαθιδρύεται έτσι μία δυναμική σχέση με τα μνημεία, υπό διαρκή διαπραγμάτευση, οικειοποίηση αλλά και σφετερισμό (Γιαλούρη, 2010).

7.8 Παραλία Φρεαττύδας

Η υφιστάμενη κατάσταση αποκόπτει οπτικά τελείως την παραλία από το δρόμο λόγω των εξής εγκαταστάσεων:

Εστιατόριο «Αχινός» με πλήθος προσθηκών στο αρχικό κτίριο στέγασής του (κτίριο Τερψιχόρη), και βλάστηση υπό τύπο φράχτη.

Οι εγκαταστάσεις του αθλητικού συλλόγου «Ερμής» (γήπεδο μπάσκετ και τέννις), οι οποίες διαχωρίζονται από το πεζοδρόμιο με μπετονένιο τοίχο ύψους ~ 70 εκ. που φέρει κιγκλίδωμα ύψους ~ 1 μέτρου καθώς και βλάστηση υπό τύπο φράχτη.

Η πρόταση για αποκατάσταση της ενότητας του τοπίου μεταξύ παραλίας και πεζοδρομούμενου τμήματος συγκρούεται με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των παραπάνω εγκαταστάσεων και λόγω πολυπλοκότητας αποτελεί αντικείμενο μιας ξεχωριστής μελέτης - πρότασης.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η εργασία εξέτασε τη δυνατότητα πεζοδρόμησης της Ακτής Θεμιστοκλέους στο 1ο ΔΔ, αστική και πυκνοκατοικημένη περιοχή του κεντρικού Πειραιά με κύρια χρήση κατοικία.

Η πόλη υφίσταται τις συνέπειες τεσσάρων και πλέον δεκαετιών οικοδομικής υπερεκμετάλλευσης του χώρου στο σύνορο με το θαλάσσιο μέτωπο με συνεχές οικοδομικό σύστημα και πολύ υψηλούς συντελεστές δόμησης (2,6 και πλέον). Η πόλη του Πειραιά είναι πλέον μία «κλειστή πόλη» καθώς ελάχιστοι χώροι παραμένουν διαθέσιμοι. Οι δυνατότητες παρέμβασης είναι περιορισμένες. Από τα υπάρχοντα νομοθετικά εργαλεία για εξασφάλιση ελεύθερων χώρων η λύση των απαλλοτριώσεων είναι πρακτικά ανέφικτη λόγω του τεράστιου κοινωνικού κόστους που θα επιφέρει. Προσθέτοντας σε αυτό το υψηλό ποσοστό μικροϊδιοκτησίας στον υφιστάμενο οικοδομικό όγκο η δυσκολία σε τέτοιου τύπου βελτιωτικές παρεμβάσεις είναι σαφής.

Το 1^ο ΔΔ παρουσιάζει τη χαμηλότερη αναλογία μ² πρασίνου/ κάτοικο (0,45). Η πρόταση συμπίπτει χρονικά με μία «κυοφορούσα» περίοδο για τον Πειραιά, αναφορικά με την υλοποίηση έργων κάποια εκ των οποίων προδιαγράφηκαν στο κανονιστικό πλαίσιο από τη δεκαετία του '80 (ΡΣΑ '85 και ΓΠΣ '88) και κινούνται σε τρεις άξονες:

- Την ολοκλήρωση του συστήματος συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της πόλης από τα ΜΣΤ.
- Την αναζήτηση ρόλου για το λιμάνι της που εξακολουθεί να πλήττεται από την αποβιομηχάνιση, διατηρώντας σταθερά την ανεπαρκή για την οικονομία της πόλης επιβατική λειτουργία.
- Την υλοποίηση έργων για την καθαυτή βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη. Σε αυτά τα έργα εντάσσεται η πρόταση της εργασίας, η οποία έχει περιληφθεί παλαιότερα στο κανονιστικό πλαίσιο και πιο πρόσφατα σε δύο τουλάχιστον ερευνητικά προγράμματα του ΕΜΠ.

Αντλώντας από την εμπειρία αντίστοιχων παρεμβάσεων στο εξωτερικό προκύπτει ότι η επανάχρηση – ανάπλαση χώρων με στόχο τη βελτίωση του αστικού τοπίου και των δημόσιων χώρων είναι μία πρακτική η οποία έχει δοκιμαστεί σε πλήθος κλιμάκων παρέμβασης, οικονομικών απαιτήσεων –δυνατοτήτων και αφορμών υλοποίησης:

Εγκαταλελειμμένες σιδηροδρομικές γραμμές, εκτεταμένες αναπλάσεις brownfields, διοργάνωση «μεγάλων γεγονότων» (Ολυμπιακοί Αγώνες, εμπορικές εκθέσεις κλπ.).

Η εφικτότητα της υλοποίησης έχει θετικές προοπτικές γιατί μεταξύ άλλων αφορά σε μία περιοχή όπου δεν εγείρονται ζητήματα ιδιοκτησιακής φύσης και απαλλοτριώσεων. Η περιοχή είναι ελκυστική ως χώρος για πεζούς και πάσης φύσεως δραστηριότητες «ελευθέρου χρόνου», έχοντας τα πλεονεκτήματα του συνόρου (παράκτιο μέτωπο).

Από κυκλοφοριακής πλευράς η μετατροπή της σε πεζόδρομο και ο περιορισμός της κίνησης οχημάτων σε μία λωρίδα με σκοπό κατά κύριο λόγο την εξυπηρέτηση των ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης και τη διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης δεν αναμένεται να δημιουργήσει κυκλοφοριακό ζήτημα στις γειτονικές περιοχές όπως προκύπτει από τις μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων. Άλλωστε η κατασκευή του έργου, εφόσον αποφασιστεί τελικά η υλοποίησή του, τοποθετείται χρονικά μετά την έλευση του δικτύου Μέσων Σταθερής Τροχιάς στην πόλη, τα οποία αναμένεται να αναλάβουν ένα ποσοστό της κίνησης που σήμερα διεξάγεται με ΙΧ οχήματα. Ομοίως το ποσοστό των καταργούμενων θέσεων στάθμευσης είναι μικρό και δεν αναμένεται να προκαλέσει ανισορροπία σε σχέση με την υπάρχουσα ζήτηση. Η προτεινόμενη διαμόρφωση διατηρεί σημαντικό ποσοστό από τους υπάρχοντες χώρους, οι οποίοι με κατάλληλη σήμανση και χωροθέτηση μπορεί να επαυξήσουν ελαφρώς τις προσφερόμενες θέσεις.

Η πεζοδρόμηση μπορεί να ενταχθεί στον ευρύτερο σχεδιασμό ενός συνεχούς δικτύου πρασίνου – ελευθέρων χώρων τόσο περιμετρικά – στην κλίμακα της πόλης του Πειραιά – όσο και ευρύτερα στην κλίμακα του παράκτιου μετώπου αλλά και του οικιστικού συγκροτήματος Αθήνας – Πειραιά μέσα από τους υπάρχοντες ελεύθερους χώρους. Με αυτή τη σχεδιαστική λογική προκύπτει ένα αξονικό δίκτυο ελευθέρων χώρων, το οποίο επιτρέπει τη «διείσδυση» των περιμετρικών ορεινών όγκων της Αττικής (Υμηττού, Πεντέλης, Πάρνηθας και Αιγάλεω) στο αστικό συνεχές μέσω της δημιουργίας πράσινων διαδρόμων.

Λόγω της προνομιακής θέσης και της μεγάλης έκτασής της πεζοδρόμησης θεωρείται δεδομένος ο υπερτοπικός χαρακτήρας της. Αυξημένη επισκεψιμότητα αναμένεται ειδικά στο τμήμα αμέσως μετά την πλατεία Φρεατύδας, ενώ αν υλοποιηθούν τα σχέδια για την επέκταση του κέντρου κρουαζιέρας στην είσοδο του κυρίως λιμένα, το τμήμα στην αφετηρία του (όρμος Σχολής Ναυτικών Δοκίμων ως το Σταυρό) μπορεί να αποτελέσει πόλο έλξης για τους τουρίστες της κρουαζιέρας.

Όμως επειδή πρόκειται για περιοχή με κύρια χρήση την κατοικία σε τερματικό οδικό δίκτυο, η οποία κατά τις καθημερινές και ειδικά τις πρωινές – μεσημεριανές ώρες έχει χαμηλή κίνηση και κυκλοφορούν περισσότερο κάτοικοι, είναι σημαντικό στο σχεδιασμό να ληφθεί υπόψη αυτή η ιδιαιτερότητα.

Άρα η πεζοδρόμηση ισορροπεί μεταξύ μίας εξωστρέφειας λόγω προνομιακής θέσης και μίας «εσωτερικότητας» λόγω γειτονιάς. Η οικειοποίηση του χώρου, δηλαδή τα στοιχεία ιδιωτικότητας που επενδύονται από άτομα και ομάδες όταν μετέχουν σε κάτι δημόσιο διαφοροποιείται ανάλογα με τα άτομα και τις ομάδες (Σταυρίδης, 1990). Οι επιθυμίες, συνήθειες, συμπεριφορές των υπερτοπικών επισκεπτών ενός πεζόδρομου στην προκειμένη περίπτωση ενδεχομένως διαφέρουν από αυτές των κατοίκων της γειτονιάς και εν μέρει μπορεί να συγκρούονται. Η εξωστρέφεια αναμένεται να προσελκύσει χρήσεις για νέα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, ή επέκταση των υφιστάμενων, με αρνητική επίπτωση την εικόνα κατάληψης δημοσίου χώρου από τραπεζοκαθίσματα και τα συνεπαγόμενα της (θόρυβος κλπ.). Ο έλεγχος και περιορισμός της ανεξέλεγκτης εξάπλωσής τους εναπόκειται στις αρμόδιες δημοτικές αρχές.

Άλλες δυνατότητες που δίνονται είναι η οργάνωση εκθέσεων (π.χ. βιβλίου, ανθοκομικών, αγροτικών προϊόντων), εκδηλώσεων αθλητικού ενδιαφέροντος (λαϊκοί αγώνες δρόμου, ποδηλασίας) κλπ. Θα ήταν συνεπώς θετικό το έργο να συμβιβάσει τη λειτουργία σε περιοχή με χαρακτήρα γειτονιάς (δημιουργία συνθηκών ασφάλειας για πεζούς – ποδήλατα, βόλτας και παιχνιδιού και ευκαιριών κοινωνικοποίησης) και με ελκυστικά στοιχεία υπερτοπικής επισκεψιμότητας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στο πλαίσιο της αστικής οικονομίας η γη αποτελεί έναν εκ των τριών συντελεστών παραγωγής (μαζί με το κεφάλαιο και την εργασία), «αμειβόμενο» μέσω της γαιοπροσόδου. Σε αναλύσεις βασισμένες στη μαρξιστική προσέγγιση, οι τρεις συντελεστές εμπλέκονται σε ένα κύκλο ο οποίος αδρομερώς προσδιορίζεται από τις εξής φάσεις: δημιουργία υπεραξίας κυρίως από την εργασία – επένδυση υπερκερδών στη γη – διάθεση του αποθέματος ακινήτων στην αγορά – άνοδος των τιμών των ακινήτων – υπερκέρδη – λιμνάζον κεφάλαιο – ΚΡΙΣΗ (κατάρρευση τιμών ακινήτων – οικονομική ύφεση) – εκ νέου άντληση υπεραξίας κυρίως από εργασία (χαμηλοί μισθοί) κ.ο.κ. (Savage & Warde, 2005). Περαιτέρω στις αυξήσεις και πτώσεις των τιμών στην αγορά ακινήτων εμπλέκονται και οι κερδοσκοπικές χρηματιστηριακές κινήσεις. Επομένως από την υπόθεση του κύκλου η αγορά ακινήτων και κατ' επέκταση η αστικοποίηση φαίνεται να λειτουργεί ως μηχανισμός απορρόφησης των πλεονασμάτων κεφαλαίου και εργασίας (Harvey, 2011).

Ο προσδιορισμός της τιμής της γης και η προεκτίμηση των μεταβολών της είναι εξαιρετικά πολύπλοκα. Κατά καιρούς έχουν υιοθετηθεί διάφορα μοντέλα εκτίμησης της τιμής της, εισάγοντας διάφορες μεταβλητές στον υπολογισμό (απόσταση από κέντρα, μέσα συγκοινωνίας, ή άλλα σημαντικά σημεία), όμως αποδεικνύονται ανεπαρκή να προσεγγίσουν την τιμή όπως αυτή πραγματικά διαμορφώνεται στην αγορά (Μαντουβάλου, 1995).

Αναφορά από:

Δημητρακόπουλος, Ν., 2013. *Προάγγελοι της χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2008 με αναφορά στην παγκόσμια αγορά των ακινήτων* εργασία στο μάθημα «Παγκοσμιοποίηση και οι μετασχηματισμοί στην πόλη και το χώρο» του ΔΠΜΣ «Πολεοδομία - Χωροταξία», Αθήνα: ΕΜΠ

Αναφερόμενη βιβλιογραφία:

Harvey, D., 2011. Οι αστεακές καταβολές της οικονομικής κρίσης - Μέρος 1, 3 & 4. *New Left Project*, 12 November.
Savage, M. & Warde, A., 2005. Οι πόλεις & η άνιση οικονομική ανάπτυξη. Στο: *Αστική κοινωνιολογία, Καπιταλισμός & Νεωτερικότητα*. Αθήνα: Παπαζήσης, pp. 95-102.
Μαντουβάλου, Μ., 1995. Αστική γαιοπρόσδοος, τιμές γης και διαδικασίες ανάπτυξης του αστικού χώρου I. *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών ΕΚΚΕ*, τεύχος 88.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Ανδρικοπούλου Ε., 2007. κ.ά.. *Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη*, Αθήνα: Κριτική
- Αραβαντινός Α., 1988. *Υπαίθριοι χώροι στην πόλη – Θέματα ανάλυσης και πολεοδομικής οργάνωσης αστικών ελεύθερων χώρων και πρασίνου*, Αθήνα: Συμεών
- Αραβαντινός Α., 2007. *Πολεοδομικός σχεδιασμός: για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα: Συμμετρία
- Αραβαντινός Α., 2012. *Διαλέξεις στο ΔΠΜΣ – υλικό του μαθήματος «Δυναμικές των πόλεων και σύγχρονες πρακτικές του σχεδιασμού»*
- Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., 2006. *Πολεοδομία vs Μεταφορές, από την απόκλιση στη σύγκλιση*, Αθήνα: ΕΜΠ
- Γιαννιτσιώτης Γ., 2006. *Η κοινωνική ιστορία του Πειραιά, Η συγκρότηση της αστικής τάξης* Αθήνα: Νεφέλη
- Γιαλούρη Ε., 2010 *Η δυναμική των μνημείων: αναζητήσεις στο πεδίο της μνήμης και της λήθης* στο Γιαννακόπουλος Κ., Γιαννιτσιώτης Γ., *Αμφισβητούμενοι χώροι στην πόλη Χωρικές προσεγγίσεις του πολιτισμού* Αθήνα: Αλεξάνδρεια
- Γοσποδίνη, Ά., 2000. Ο ανταγωνισμός των Ευρωπαϊκών πόλεων και οι "νέες" χρήσεις του αστικού σχεδιασμού: Μία πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις. Στο: Δεκαεπτά κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη. Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, pp. 195-217
- Καρύδης, Δ., 2008. *Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας - Πρώτο βιβλίο*. Αθήνα: Παπασωτηρίου
- Καρύδης Δ., 2006. «*Σπουδές στην αρχιτεκτονική της πόλης*» στο *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη* Αθήνα: εκδ. Κριτική
- Κοτέα Μαριάνθη, 1997. *Η βιομηχανική ζώνη του Πειραιά (1860-1900)*, Αθήνα: Παν/κες εκδόσεις Παντείου Πανεπιστημίου
- Μπελαβίλας Ν., 2005. *Τόποι ανθρώπων – Σχόλια για το χώρο και την πολιτική*, Αθήνα: Αυγή
- Μπελαβίλας Ν., Βαταβάλη, Φ., 2009. *Πράσινο και ελεύθεροι χώροι στην πόλη*, Αθήνα: WWF
- Μπελαβίλας, Ν., 2011. *Έρευνα: ελεύθεροι και πράσινοι χώροι στο Δήμο Πειραιά*, Αθήνα: Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ.
- Μπελαβίλας, Ν., κ.ά., 2013. *Ολοκληρωμένο σύστημα μέσων σταθερής τροχιάς στο Δήμο Πειραιά*, Αθήνα: ΕΜΠ
- Μαρτινίδης, Π., 2006. *Ελευθερία, Ελπίδα, Ευφορία = το ειρηνόφιλο κάλεσμα των πόλεων ή Ελ-Ελ-Εύ και πόλεις* στο διεπιστημονικό περιοδικό τέχνης *Ελελεύ: Για το δικαίωμα στην πόλη* Αθήνα: Πολύτροπον
- Μαλικούτη Σταματίνα, 2004. *Πειραιάς 1834-1912 Λειτουργική συγκρότηση και πολεοδομική εξέλιξη*, Πειραιάς: Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς
- Μαυρίδου, Μ., 2004. *Η "νέα πολεοδομία" ως κυρίαρχος λόγος και η ελληνική πόλη* στο «*Πόλη και χώρος από τον 20ό στον 21ο αιώνα*», Ε.Μ.Π., Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΣΕΠΟΧ, Αθήνα 2004.
- Μηλάκης Δ., 2006. *Χρήσεις γης και μεταφορές: Διερεύνηση της επίδρασης των πολεοδομικών χαρακτηριστικών μακρο- και μικρο- κλίμακας στις επιλογές μετακίνησης*, Αθήνα: ΕΜΠ (Διδακτορική Διατριβή)
- Παναγιωτάτου, Ε., 2006. *Παρατηρώντας τον Πειραιά*. Αθήνα: ΕΜΠ.
- Παναγιωτάτου Ε., 2008. *Παρατηρώντας τον Πειραιά...II*. Αθήνα: ΕΜΠ.
- Πανουργιάς Χ., Ζαβάντης Δ., 2004. *Πολεοδομική ανάπλαση περιοχών κατοικίας – Μικροπολεοδομικά στοιχεία*, Αθήνα: Σταμούλης
- Παπαγεωργίου – Βενετάς Α., 2006 *Αρχαία μνημεία και αρχαιολογικοί χώροι στην Αθήνα – Αρμονική σύζευξη ή υβριστική αντιπαράθεση του «Χθες» με το «Σήμερα»* στο διεπιστημονικό περιοδικό τέχνης *Ελελεύ: Για το δικαίωμα στην πόλη* Αθήνα: Πολύτροπον

- Πολύζος, Ι., 2014. *Ερευνητικό πρόγραμμα: Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών*, Αθήνα: Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ
- Πολύζος, Ι., 2010. «*Μορφή, ύψος και καταλληλότητα δέντρων και θάμνων*», Αθήνα: ΕΜΠ
- Σαλίγκαρος, Ν., 2009. «*Στοιχεία Πολεοδομίας. Κεφάλαιο 1 : Θεωρία του Αστικού Ιστού*
Θεμελιώδεις διαδικασίες πίσω από τον αστικό σχεδιασμό.» άρθρο στο <http://www.greekarchitects.gr>
- Σαρηγιάννης Γ., 2010. *Τα ρυθμιστικά σχέδια Αθηνών και οι μεταβολές των πλαισίων τους* άρθρο στο <http://www.greekarchitects.gr/>
- Σταυρίδης Στ., 2010 *Οι δρόμοι της μεγαλούπολης* στο Γιαννακόπουλος Κ., Γιαννιτσιώτης Γ., *Αμφισβητούμενοι χώροι στην πόλη Χωρικές προσεγγίσεις του πολιτισμού* Αθήνα: Αλεξάνδρεια
- Σταυρίδης Στ., 1990. *Η συμβολική σχέση με το χώρο Πώς οι κοινωνικές αξίες διαμορφώνουν και ερμηνεύουν το χώρο*, Αθήνα: Κάλβος
- Τσοκόπουλος Βάσιος, 1984. *Πειραιάς, 1835-1870. Εισαγωγή στην ιστορία του ελληνικού Μάντσεστερ*, Αθήνα: Καστανιώτης
- Φραντζεσκάκης Ι. κ.ά., 1997. *Διαχείριση Κυκλοφορίας*, Αθήνα: Παπασωτηρίου
- Cabral, J. et al, 2000. “*Lisbon – Portugal The Expo – 98 urban project*” Universidade de Aveiro
- Giovinazzi, O. & Moretti, M., 2009. Port Cities and Urban Waterfront. Journal of mobility, land use and environment
- Kobara A., 2013. *The Pedestrianization of New York City - An Environmental History and Critique of Urban Motorization and a look at New York City’s New Era of Planning*, student thesis, New York: Fordham University
- Lefebvre H., 1977 *Το δικαίωμα στην πόλη (μετάφραση Π. Τουρνικιώτης, Κ. Λωράν)* Αθήνα: Παπαζήση
- Litman, T., 2014 “*Land use impacts on Transport, How land use factors affect travel behavior*” Victoria Transport Policy Institute
- Lopate P., 2011. “*Above Grade: On the High Line*”, essay στο <http://places.designobserver.com/feature/above-grade-new-york-city-high-line>
- Lourenço, J., 2002. “*Expo 98 and trickling down effects in Lisbon*” article for the 38th International Congress “*The Pulsar effect*” planning with peaks, Guimaraes: University of Minho
- Moughtin, C., 2005. “*Urban design Green dimensions*” 2nd edition, Oxford: Elsevier
- Qu L., Spaans M., 2009. “*The mega – event as a strategy in spatial planning: starting from the Olympic city of Barcelona*” paper for the 4th International forum on Urbanism, Amsterdam: Delft University
- Schmidt S., 1992. *Υπαίθριοι χώροι του αύριο στο Αρχιτεκτονική τοπίου αστικών υπαίθριων χώρων (Πρακτικά Συμποσίου)*, Θεσσαλονίκη:ΑΠΘ
- Sorocos, E., 1985. *La morphologie sociale du Pirée à travers son evolution*. Athènes: Centre National de Recherches Sociales
- Turner T., 1998, “*Landscape planning and Environmental Impact Design*” 2nd edition, London: UCL Press
- Zukin Sh., 1995 *The cultures of cities*, Cambridge: Blackwell

NΟΜΟΘΕΣΙΑ

- N. 1515/85 (ΦΕΚ 18/Α) *Ρυθμιστικό Σχέδιο και πρόγραμμα προστασία περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας*
- N. 2742/99 (ΦΕΚ 207/Α) *Χωροταξικός Σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις*

Ν. 4277/2014 (ΦΕΚ 156/Α) *Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής και άλλες διατάξεις*

ΦΕΚ, 79Δ/4-2-1988. *Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πειραιά*

ΦΕΚ 285/5-3-2004 *Έγκριση πολεοδομικών σταθερότυπων και ανώτατα όρια πυκνοτήτων κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των σχεδίων χωρικής οργάνωσης και «ανοιχτής πόλης» και των πολεοδομικών μελετών,*

ΦΕΚ 1341/Β/24-4-2012 *Προδιαγραφές σύνταξης Σχεδίων Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης*

ΜΕΛΕΤΕΣ & ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΕΣ – ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

ΕΜΠ, 2007, *Άμεση επέκταση τραμ στην περιοχή Πειραιά, Διερεύνηση πολεοδομικών και κυκλοφοριακών παραμέτρων – Τελική φάση* Αθήνα: ΕΜΠ Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος

ΜΠΕ Λιμένας Τουριστικών Σκαφών Ζέας, Αθήνα 2008, ENVECO

ΜΠΕ Επέκταση επιβατικού λιμένα Πειραιά, Αθήνα 2011, ENVECO

ΠΠΕ Δυτική επέκταση γραμμής τραμ στον Πειραιά, Αθήνα 2008, ΣΣΕ – Τραμ Α.Ε.

Δημητρακόπουλος Ν., 2013 *Κέντρο κρουαζιέρας Πειραιά, μια στάση πριν το Αιγαίο: ανεφοδιασμός & επίσκεψη στα αθηναϊκά τοπόσημα*, εργασία στο μάθημα «Γεωγραφικές δυναμικές και σύγχρονοι μετασχηματισμοί του ελληνικού χώρου» του ΔΠΜΣ «Πολεοδομία - Χωροταξία» Αθήνα: ΕΜΠ

Δημητρακόπουλος Ν., 2013 *Σενάρια εξέλιξης λιμανιού – πόλης του Πειραιά υπό την αίρεση της αειφορίας*, εργασία στο μάθημα «Ευνοϊκοί και περιοριστικοί παράγοντες του Σχεδιασμού με όρους αειφορίας» του ΔΠΜΣ «Πολεοδομία - Χωροταξία» Αθήνα: ΕΜΠ

Καραϊσκάκη, Δ., 2011. «*Στοιχεία τομής λιμένων και πόλεων. Έρευνα για τον Πειραιά*» *Διπλωματική διάλεξη*, Αθήνα: ΕΜΠ

Μπάλα Η., 2013. «*Από το θεσμικό σχεδιασμό στην υλοποιημένη πολεοδομία – Τα διακυβεύματα του σχεδιασμού για τη διαμόρφωση / εξέλιξη της Αττικής*» *Διπλωματική εργασία στο ΔΠΜΣ «Πολεοδομία - Χωροταξία» Αθήνα: ΕΜΠ*

Πρέντου, Π., 2010. *Δίκτυο ελεύθερων χώρων / χώρων πρασίνου στην πόλη του Πειραιά*, *Διπλωματική εργασία* Αθήνα: ΕΜΠ

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ & Λοιπά

<http://centre-architecture.thessaloniki.gr/index.php>

<http://www.ekivolos.gr/poleodomiathsklasikhperiodou>

http://en.wikipedia.org/wiki/Promenade_plant

http://en.wikipedia.org/wiki/Maidashi_ryokuchi

http://en.wikipedia.org/wiki/Greenway,_London

<http://mlp-blo-g-spot.blogspot.gr/>

<http://parallhlografos.wordpress.com/2011>

<http://pireorama.blogspot.gr/2012/03/blog-post>

http://tbany.com/projects_page

<http://urbanpoints.blogspot.gr/2011/>

Δήμος Πειραιά, 2014. *Όροι διακήρυξης για αρχιτεκτονικό διαγωνισμό με θέμα: «Μελέτη ανάπλασης Ακτής Δηλαβέρη – Ακτής Κουμουνδούρου – Περιοχής Δελφιναρίου Δήμου Πειραιά»*

Δήμος Πειραιά, 2013. *Προτεινόμενο Σχέδιο Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) Πειραιά, Σκοπιμότητα – Προδιαγραφές*

ΤΕΕ, 2011, *Public City Θεσσαλονίκη 2011*, Εκδόσεις Ιανός

Τραμ ΑΕ, 2008. *Εκτίμηση επιβατικής κίνησης με χρήση συγκοινωνιακού μοντέλου για τις επεκτάσεις του τροχιόδρομου στον Πειραιά, Έκθεση Αποτελεσμάτων*, Αθήνα: Ερατοσθένης Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ

ΥΠΕΧΩΔΕ, 1988 «*Στοιχεία διαμόρφωσης ελεύθερων χώρων*», Αθήνα

“*Streets ahead*”, Design Council and the Royal Town Planning Institute 1st edition, UK 1979