

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Τοπογραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού



Διπλωματική Εργασία
Χρήστος Κοντοστάθης
Επιβλέπων Καθηγητής: Ι. Σαγιάς

Αστική Ανάπλαση και Αναγέννηση Βιομηχανικών Περιοχών.
Η περίπτωση της περιοχής Λεύκα του Δήμου Πειραιά.



Αθήνα, Ιούλιος 2015

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

Ευχαριστίες

Θα ήθελα στο σημείο αυτό να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή Ι. Σαγιά και την υποψήφια Διδάκτορα Δ. Ζύγρα για τη πολύτιμη βοήθεια και τις συμβουλές που μου προσέφεραν καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Ακόμη θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους φίλους, τους συναδέλφους και την οικογένειά μου που στάθηκαν δίπλα μου και με στήριξαν ουσιαστικά όλο αυτό το χρονικό διάστημα.

Περιεχόμενα

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	5
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	14
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	15
ABSTRACT	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	19
1.1 Εισαγωγή	19
1.2 Αστικός Σχεδιασμός – Αστικές Αναπλάσεις	19
1.2.1 Ιστορική εξέλιξη - Δομή της σύγχρονης πόλης.....	21
1.2.2 Παράγοντες ενδιαφέροντος για τις αστικές περιοχές – αιτίες αστικών αναπλάσεων	25
1.2.3 Οικονομικές – κοινωνικές επιπτώσεις, προβλήματα και ευκαιρίες	28
1.2.4 Σύγχρονα διακυβεύματα αστικού σχεδιασμού.....	31
1.3 Βιομηχανικός Πολιτισμός – Πολιτιστική Πολιτική	32
1.3.1 Αντιμετώπιση βιομηχανικού αστικού αποθέματος.....	36
1.3.2 Προτάσεις ανάδειξης.....	39
1.3.3 Πολιτισμικά θέματα ανάδειξης παλαιότερων μορφών	42
1.3.4 Πολιτισμικά θέματα ένταξης στη σύγχρονη κοινωνία – σύγχρονη πόλη.....	44
1.4 Παραδείγματα ανάπλασης βιομηχανικών περιοχών	47
1.4.1 Παραδείγματα από το εξωτερικό.....	48
1.4.2 Παραδείγματα από Ελλάδα.....	51
1.4.3 Αστικές αναπλάσεις με διαφορετικά στοιχεία	54
1.4.4 Το Πάρκο Δηλαβέρη	57
1.4.5 «Βιώσιμη» αστική ανάπτυξη	60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	63
2.1 Εισαγωγή	63
2.2 Πειραιάς	64
2.2.1 Ιστορικό ανάπτυξης και μεταστροφές του χαρακτήρα της πόλης	64
2.2.2 Τοπόσημα	74
2.2.3 Χρήσεις Γης στο Πειραιά	77
2.2.4 Κινήσεις και συνδέσεις στη Πόλη	78
2.2.5 Προβλήματα Αστικού Περιβάλλοντος	84
2.3 Οικόπεδο σχεδιασμού και άμεση περιοχή μελέτης	85
2.3.1 Καθορισμός του οικοπέδου σχεδιασμού – η θέση του στην ευρύτερη περιοχή μελέτης	86
2.3.2 Υφιστάμενες χρήσεις γης στην άμεση περιοχή μελέτης	88
2.3.3 Υφιστάμενες χρήσεις γης στο οικόπεδο σχεδιασμού	97
2.3.4 Εργοστάσιο Κλωστοϋφαντουργίας Ρετσίνα	103
2.3.5 Εγκαταστάσεις του ΟΣΕ	105
2.3.6 Θεσμοθετημένες χρήσεις γης σύμφωνα με το ΓΠΣ	108
2.3.7 Μετρικά στοιχεία επιτρεπόμενης Δόμησης και αξίες γης	109
2.3.8 Προσβάσεις	112
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ..	
.....	117
3.1 Εισαγωγή	117
3.2 Πρόταση – στόχοι	118
3.2.1 Ο ρόλος της ανάπτυξης στη πολεοδομική πραγματικότητα της περιοχής. 118	
3.2.2 Στόχοι ανάπτυξης	120
3.2.3 Οικονομικός – Κοινωνικός Προσανατολισμός	121
3.3 Παρουσίαση της πρότασης	123
3.3.1 Εγκαταστάσεις Φοιτητικής Μέριμνας	124
3.3.2 Εργατικές Κατοικίες	127
3.3.3 Αθλητικές Εγκαταστάσεις	129

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

3.3.4 Μουσείο Τρένων	132
3.3.5 Μουσείο Εργατικής Ιστορίας	134
3.3.6 Χώροι ξεκούρασης και αναψυχής	136
3.3.7 Πρόσβαση	139
3.3.8 Κινήσεις στο εσωτερικό της περιοχής μελέτης	141
3.3.9 Μετρικά Στοιχεία.....	142
3.4 Στοιχεία για περαιτέρω έρευνα	144
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	145
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	149

Κατάλογος Εικόνων

Κεφάλαιο 1

- Εικόνα 1.1:** Βρετανικό βιομηχανικό τοπίο της πρώτης φάσης της βιομηχανικής επανάστασης. (Πηγή: <http://www.homohominus.net/2014/04/βιομηχανική-επανάσταση-εργασία-η-γένν/>) 23
- Εικόνα 1.2:** Η εξέλιξη στη δόμηση του Λεκανοπεδίου Αττικής από το 1988 μέχρι το 2007. (Πηγή: <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=413899>)..... 27
- Εικόνα 1.3:** Η πρώην βιομηχανία λιπασμάτων Α.Ε.Β.Α.Λ., στη Πτολεμαΐδα του νομού Κοζάνης, σήμερα. Μία από τις πολλές περιπτώσεις εγκατάλειψης και απαξίωσης του βιομηχανικού αστικού αποθέματος. (Πηγή: <http://www.polispost.com/article/39342/megathiria-oikologikon-prodiagrafon>) .. 37
- Εικόνα 1.4:** Tate Modern: Εθνικό Μουσείο Μοντέρνας και Σύγχρονης Τέχνης στο Λονδίνο. (Πηγή: http://en.wikipedia.org/wiki/Tate_Modern) 38
- Εικόνα 1.5:** Δημόσιο Πάρκο High Line στη Νέα Υόρκη. (Πηγή: <http://www.dezeen.com/2014/11/03/elizabeth-diller-ricardo-scofidio-interview-high-line-new-york/>) 39
- Εικόνα 1.6:** Τεχνόπολις στο Γκάζι. (Πηγή: <http://www.mytheatro.gr/texnopolis-ghazi/>)..... 39
- Εικόνα 1.7:** Conservatoire Nationale des Arts et Metiers. (Πηγή: <http://www.aviewoncities.com/gallery/showpicture.htm?key=kvefr1578>)..... 42
- Εικόνα 1.8:** Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών. (Πηγή: <http://www.asfa.gr>)..... 44
- Εικόνα 1.9:** Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπολης. (Πηγή: http://www.lifo.gr/team/magic_circus/47341) 44
- Εικόνα 1.10:** Εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο Oberhausen. (Πηγή: <http://www.fotocommunity.de/pc/pc/display/22581746>)..... 49
- Εικόνα 1.11:** Εμπορικό πάρκο Neunkirchen. (Πηγή: [http://pl.wikipedia.org/wiki/Neunkirchen_\(Saara\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/Neunkirchen_(Saara)))..... 49
- Εικόνα 1.12:** Ανάπλαση στο συγκρότημα αποθηκών "Entrepotdok", στο Άμστερνταμ. (Πηγή: <http://www.mobypicture.com/user/merelzward/view/9177574>)..... 50

Εικόνα 1.13: Docklands: Ένα από τα πρώτα επιχειρηματικά clusters. (Πηγή: http://londonhotelwatchdog.co.uk/riverside-at-the-hilton-docklands/)	51
Εικόνα 1.14: Οι σκέψεις για το Ελληνικό σύμφωνα με τη Lamda Development. (Πηγή: http://www.mag24.gr/afieroma/deite-entyposiako-binteo-elliniko)	53
Εικόνα 1.15: Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος. (Πηγή: http://www.enimerosi24.gr/78241/ξεκινούν-οι-εργασίες-στο-κέντρο-πολιτ/)	53
Εικόνα 1.16: Bar, καφετέριες και εστιατόρια μετά την ανάπλαση στη Μαρίνα Ζέας. (Πηγή: http://www.in2life.gr/delight/goingout/article/239245/marina-zeas-rihnoyme-agkyra-sta-nea-ths-mpar.html)	53
Εικόνα 1.17: Το πάρκο Clot στη Βαρκελώνη. (Πηγή: http://www.panoramio.com/photo/23867158)	55
Εικόνα 1.18: Το άλσος Μπαρουτάδικο και η διατήρηση της υψικαμίνου. (Πηγή: http://aigaleopolis.blogspot.gr/2013/11/blog-post_27.html)	56
Εικόνα 1.19: Πολιτιστικό και Ψυχαγωγικό Κέντρο «Τσαλαπάτα». (Πηγή: http://www.gekterna.com/el/activities/real-estate/realestate-politistiko-psyxagwgiko-kentro-tsalapata-bolos)	57
Εικόνες 1.20 και 1.21: Αριστερά η εικόνα πριν και δεξιά μετά την ανάπλαση και τη δημιουργία του Πάρκου Δηλαβέρη. (Πηγή: http://biokipos.blogspot.gr/2013/01/blog-post_7.html)	59
Εικόνα 2.1: Άποψη κεντρικών σημείων του Πειραιά. (Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/Πειραιάς)	65

Κεφάλαιο 2

Εικόνα 2.2: Στο χάρτη αυτό, που δημιουργήθηκε από τον Kaupert και αποτυπώνει αρχαία λείψανα, φαίνεται ότι ο Πειραιάς ξανασυνδέθηκε με την Αθήνα λόγω των αποθέσεων του Κηφισού. (Πηγή: http://periplanomenos.blogspot.gr/2011/06/blog-post_824.html#axzz3ZMGSgFyF)	66
Εικόνα 2.3: Τμήμα των Μακρών Τειχών μετά από ανασκαφές στον Πειραιά. (Πηγή: http://hellas.teipir.gr/prefectures/greek/Attikis/Peiraias.htm)	67
Εικόνα 2.4: Περιοχή Πειραιά, 1750, δάση, φυτείες, καλλιέργειες. (Πηγή: http://www.koutouzis.gr/trofodotis-peiraias.htm)	68

- Εικόνες 2.5 και 2.6:** Στην αριστερή φωτογραφία απεικονίζεται ο Ατμήλατος συρμός Αθηνών - Πειραιώς το 1891 και στη δεξιά τα έργα κατασκευής της διώρυγας της Κορίνθου. (Πηγή: http://www.daskalosa.eu/istoria_st_en.d.02.georgios_a_trikoupis.html) 69
- Εικόνα 2.7:** Κρατικές αποθήκες στην οδό Ευπλοίας. (Πηγή: <http://pireorama.blogspot.gr/2012/03/blog-post.html>) 70
- Εικόνα 2.8:** Το Γυμνάσιο "Ιωνίδειες Σχολές", το οποίο μετέπειτα λειτούργησε ως «Ιωνίδειος Πρότυπος Σχολή». (Πηγή: <http://www.koutouzis.gr/sxoleia-peiraia.htm>) 70
- Εικόνες 2.9 και 2.10:** Στην αριστερή φωτογραφία απεικονίζονται πρόσφυγες από τη Μικρά Ασία κατά την άφιξή τους στο Πειραιά και στη δεξιά σκηνές που είχαν τοποθετηθεί σε δρόμο του Πειραιά για τη πρόχειρη στέγαση των προσφύγων. (Πηγή: <http://filikietaireia.blogspot.gr/2012/08/a-90.html>) 71
- Εικόνα 2.11:** Καταστροφές από τον γερμανικό βομβαρδισμό του Πειραιά, Απρίλιος 1941. (Πηγή: <http://beschoolingreece.blogspot.gr/2013/03/18-2013-tvxsteam-tvxsg.html>) 72
- Εικόνα 2.12:** Ζημιές από το μεγάλο «συμμαχικό» βομβαρδισμό στο λιμάνι του Πειραιά. (Πηγή: http://pluton22.blogspot.gr/2012/05/blog-post_08.html) 72
- Εικόνα 2.13:** Ο Πειραιάς μερικές εβδομάδες μετά την αποχώρηση των γερμανικών στρατευμάτων. (Πηγή: <http://mlp-blogspot.blogspot.gr/2014/08/PiraeusLifeMagazine.html>) 73
- Εικόνα 2.14:** Ο λόφος της Καστέλλας από τη Γέφυρα του Θ/Κ Αβέρωφ. Στην κορυφή δεσπόζει ο Ι.Ν. του Προφήτη Ηλία, δεξιά το Μπόουλινγκ σέντερ και αριστερά στην άκρη το «Βεάκειο». (Πηγή: [http://el.wikipedia.org/wiki/Καστέλλα_\(Πειραιά\)](http://el.wikipedia.org/wiki/Καστέλλα_(Πειραιά))) 75
- Εικόνα 2.15:** Νέο Φάληρο. Πάνω αριστερά στη φωτογραφία το ΣΕΦ και κάτω δεξιά το Στάδιο Καραϊσκάκης. (Πηγή: <http://koinoniki.gr/2014/03/neo-faliro-i-gitonia-tis-belle-epoque/>) 75
- Εικόνες 2.16 και 2.17:** Δημοτικό Θέατρο Πειραιά. Στη δεξιά φωτογραφία απεικονίζονται λεπτομέρειες της νεοκλασικής πρόσοψης του κτιρίου. (Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/Δημοτικό_Θέατρο_Πειραιά) 76
- Εικόνα 2.18:** Χρήσεις γης ανάπολύγωνο στα όρια του Δήμου Πειραιά. (Πηγή: Βαλεριάνου Κ., Παναγιώτου Ε., Κλαμπατσέα Ε., Σαγιάς Ι., «Παρατηρώντας το Πειραιά...».) 78

Εικόνα 2.19: Ακτοπλοϊκές γραμμές από το λιμάνι του Πειραιά. (Πηγή: Google Maps)	79
Πίνακας 2.20: Γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ που διέρχονται από τον Πειραιά. (Πηγή: http://www.oasa.gr/search.php?id=search4).....	82
Εικόνα 2.21: Γραμμές Αστικού και Προαστιακού σιδηρόδρομου και τραμ. (Πηγή: http://www.oasa.gr/).....	83
Εικόνα 2.22: Ελεύθεροι και Πράσινο χώροι στο Δήμο Πειραιά. (Πηγή: ΕΜΠ Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, 2011)	85
Εικόνα 2.23: Θέση Οικοπέδου Σχεδιασμού στο Δήμο Πειραιά. (Βλέπε Χάρτης 1, Παράρτημα Χαρτών)	86
Εικόνα 2.24: Με κόκκινο χρώμα τα όρια του «γηπέδου» σχεδιασμού. (Πηγή: Επεξεργασμένη εικόνα από το Google Maps).....	87
Εικόνα 2.25: Τα όρια της άμεσης περιοχής μελέτης με κίτρινο χρώμα και τα όρια του οικοπέδου σχεδιασμού με κόκκινο χρώμα. (Πηγή: Επεξεργασμένη εικόνα από το πρόγραμμα Google Earth).....	88
Εικόνα 2.26: Περιήγηση στη Περιοχή Μελέτης μέσω του Google Street View. (Πηγή: https://www.google.com/maps/views/explore?gl=us&vm=1&ll=37.957091,23.651707&bd=37.955164,23.647724,37.959017,23.65569&z=18&pn=2).....	89
Εικόνα 2.27: Στιγμιότυπο της περιοχής μελέτης από τη βάση δεδομένων GIS του Δήμου Πειραιά. (Πηγή: http://gis.piraeus.gov.gr/GeoViewer/MqMap/default.aspx?ApplicationDefinition=GeoMapWeb.xml&SESSION=b1ac3776-d861-1032-8000-000c29df03ca_en_7F0000010AF20AF10AF0).....	90
Εικόνα 2.28: Καταμερισμός της άμεσης περιοχής μελέτης σε υποπεριοχές. (Πηγή: Επεξεργασμένη εικόνα από το πρόγραμμα Google Earth).....	90
Εικόνες 2.29 και 2.30: Αριστερά η Διεύθυνση Πολεοδομίας του Δήμου Πειραιά επί της Οδού Θηβών και δεξιά ανοίκιαστα κτίρια και ιδιωτικές υπηρεσίες. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 27/10/2014)	91
Εικόνες 2.31, 2.32 και 2.33: Στις παραπάνω φωτογραφίες απεικονίζονται ενεργές βιομηχανίες, μία μονάδα δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και ένα συγκρότημα πολυκατοικιών πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές του ΟΣΕ. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 27/10/2014).....	92
Εικόνα 2.34: Κέντρο ανηλίκων «Ο καλός ποιμήν». (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 27/10/2014).....	92

Εικόνες 2.35, 2.36 και 2.37: Πάνω αριστερά απεικονίζονται κατοικίες που βρίσκονται κάτω από τις σιδηροδρομικές γραμμές και πάνω δεξιά διάφορες χρήσεις χονδρεμπορίου της περιοχής. Στη κάτω φωτογραφία απεικονίζεται μια ιδιωτική εταιρεία φύλαξης. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 27/10/2014).....	93
Εικόνες 2.38 και 2.39: Αριστερά, ένα από τα πολλά σχολεία της ευρύτερης περιοχής και δεξιά η Εκκλησία της Μεταμορφώσεως. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 5/11/2014)	93
Εικόνες 2.40 και 2.41: Αριστερά απεικονίζονται πολυκατοικίες, στοιχείο που κυριαρχεί στην υποπεριοχή 3, και δεξιά κάποια εγκαταλελειμμένα κτίρια ανάμεσα σε αυτές. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 5/11/2014)	94
Εικόνα 2.42: Συνεργείο αυτοκινήτων. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 5/11/2014)	94
Εικόνα 2.43: Εγκαταλελειμμένη βιομηχανία που λειτουργούσε ατμόμυλους και βαμβακοκλωστήριο από το 1936. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 31/10/2014).....	95
Εικόνες 2.44, 2.45, 2.46 και 2.47: Πάνω αριστερά απεικονίζεται ένα χυτήριο ορείχαλκου και δεξιά μία βιοτεχνία ανοξείδωτων κατασκευών. Κάτω ένα εργοστάσιο κατασκευών και μηχανουργεία της περιοχής. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 31/10/2014)	95
Εικόνες 2.48 και 2.49: Αριστερά απεικονίζεται μία επιχείρηση χονδρικού εμπορίου πυρίμαχων μονωτικών και δεξιά δύο από τα κηρυγμένα διατηρητέα επί της Οδού Ρετσίνα. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 31/10/2014).....	96
Εικόνες 2.50 και 2.51: Αριστερά, εγκαταστάσεις του Δήμου Πειραιά για τη συντήρηση οχημάτων και δεξιά. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 31/10/2014).....	96
Εικόνες 2.52: : Χρήσεις Γης ανά Ο.Τ στην Άμεση Περιοχή Μελέτης. (Βλέπε Χάρτης 2, Παράρτημα Χαρτών).....	97
Εικόνα 2.53: Καταμερισμός του οικοπέδου σχεδιαμού σε υποπεριοχές. (Πηγή: Επεξεργασμένη εικόνα από το πρόγραμμα Google Earth)	98
Εικόνες 2.54 και 2.55: Ενότητες λιθόκτιστων κτιρίων στο οικόπεδο της Ρετσίνας. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 22/5/2015).....	98
Εικόνες 2.56 και 2.57: Οι Εγκαταστάσεις του ΟΣΕ. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 27/10/2014).....	99
Εικόνες 2.58, 2.59 και 2.60: Πάνω αριστερά απεικονίζονται κατοικίες ενδιάμεσα στο οικόπεδο Ρετσίνα και τις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ, δεξιά ένα συνεργείο επί της Λεωφόρου Θηβών και κάτω μία μικρή βιοτεχνία χαλκού και ένα μηχανουργείο. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 27/10/2014).....	99

Εικόνες 2.61 και 2.62: Αριστερά απεικονίζονται στη σειρά ένα πρατήριο βενζίνης, τα κτίριο του ΟΤΕ. Δεξιά μεγάλο πολυκατάστημα τροφίμων και ποτών. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 22/5/2015).....	100
Εικόνα 2.63: Δύο διαδοχικά άδεια εμπορικά καταστήματα επί της Θηβών. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 22/5/2015).....	100
Εικόνα 2.64: Βιομηχανική Εμπορική Εταιρεία ηλεκτρικών συσκευών. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 22/5/2015)	100
Εικόνες 2.65 και 2.66: Αριστερά ο βρεφονηπιακός σταθμός που κατασκευάζεται και δεξιά το γήπεδο μπάσκετ. (Πηγή: Επεξεργασμένες εικόνες από το Google Street View).....	101
Εικόνα 2.67: Χρήσεις Γης Ισογείων. (Βλέπε Χάρτης 6, Παράρτημα Χαρτών). 102	
Εικόνες 2.69 και 2.70: Αριστερά απεικονίζονται κάποιες από τις βιοτεχνίες του οικοπέδου που έχουν κλείσει επί της Λ. Θηβών και δεξιά η αποθήκη πλαστικών που λειτουργούσε μέχρι πρόσφατα. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 22/10/2014) ...	104
Εικόνα 2.71: Ερείπιο στο οικόπεδο του Ρετσίνα. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 22/10/2014).	105
Εικόνες 2.72 και 2.73: Στην αριστερή φωτογραφία απεικονίζονται αποθήκες του ΟΣΕ και στη δεξιά κτίρια του Εργοστασίου των εγκαταστάσεων. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 3/6/2015)	107
Εικόνες 2.74 και 2.75: Κτίρια του παλιού Μηχανοστασίου. Αριστερά το Κυκλικό Μηχανοστάσιο και δεξιά κτίρια όπου πλέον αποθηκεύονται παλαιοί συρμοί. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 3/6/2015).....	107
Εικόνα 2.76: ΓΠΣ Άμεσης Περιοχής Μελέτης. (Βλέπε Χάρτης 11, Παράρτημα Χαρτών).....	109
Εικόνα 2.77: Συντελεστής Δόμησης Σ.Α.Ο. (Βλέπε Χάρτης 10, Παράρτημα Χαρτών).....	110
Εικόνα 2.78: Αξίες Γης στην Άμεση Περιοχή Μελέτης (Βλέπε Χάρτης 9, Παράρτημα Χαρτών)	111
Εικόνα 2.80: Προσέγγιση του Οικοπέδου Σχεδιασμού. (Πηγή: Επεξεργασμένη εικόνα από το Bing Maps)	114
Πίνακας 2.81: Γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ που διέρχονται από το Οικόπεδο Σχεδιασμού. (Πηγή: http://www.oasa.gr/search.php?id=search4)	115
Εικόνα 2.82: Προσέγγιση στο Οικόπεδο Σχεδιασμού με λεωφορεία. (Πηγή: http://www.zee.gr/stop/5315).....	115

Κεφάλαιο 3

Εικόνα 3.1: Απόσταση του ΠΑΠΕΙ από τη περιοχή μελέτης. (Πηγή: https://www.google.gr/maps).....	125
Πίνακας 3.2: Σύγκριση προδιαγραμμένων με προτεινόμενων τ.μ. ανά άτομο. (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία).....	127
Εικόνες 3.3 και 3.4: Κτίρια του Εργοστασίου στη θέση των οποίων προτείνεται να χωροθετηθούν οι χρήσεις εκπαίδευσης. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 3/6/2015)	127
Εικόνες 3.5 και 3.6: Αριστερά συνεργεία και εμπορικά καταστήματα και δεξιά κατοικίες επί της Οδού Πίνδου Δαβάκη. (Πηγή: Επεξεργασμένες εικόνες από το Google Street View)	129
Εικόνα 3.7: Οι αθλητικές εγκαταστάσεις απεικονίζονται με μπλε χρώμα. (Βλέπε Χάρτης 8, Παράρτημα Χαρτών).....	130
Εικόνες 3.8, 3.9, 3.10 και 3.11: Τα γήπεδα που ήδη υπάρχουν στη περιοχή παρουσιάζουν εικόνα εγκατάλειψης. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 10/7/2015).....	132
Εικόνες 3.12 και 3.13: Ο χώρος του Κυκλικού Μηχανοστασίου που θα διατηρηθεί και θα δημιουργηθεί το Μουσείο Συντήρησης Σιδηροδρομικών Υλικών, η Πλατεία και το Αναψυκτήριο. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 3/6/2015) ..	134
Εικόνες 3.14, 3.15 και 3.16: Τα κτίρια που αποτελούν σήμερα Αποθήκες Παλαιών Τρένων και προτείνεται να γίνουν Μουσείο Τρένων. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 3/6/2015)	134
Εικόνα 3.17: Το κτίριο του παλιού Κλωστοϋφαντουργείου με την πανύψηλη καμινάδα που προτείνεται να ανακατασκευαστεί σε Μουσείο Εργατικής και Βιομηχανικής Ιστορίας. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 3/6/2015)	136
Πίνακας 3.18: Ελεύθεροι χώροι και χώροι Πρασίνου ανά Δημοτικό Διαμέρισμα στο Πειραιά. (Πηγή: Πρόταση πεζοδρόμησης της Ακτής Θεμιστοκλέους στο Πειραιά, 2013, Δημητρακόπουλος Νίκος, σελ. 51)	136
Εικόνα 3.19: Πράσινο – Ελεύθεροι Χώροι – Αθλητισμός. (Βλέπε Χάρτης 8, Παράρτημα Χαρτών)	137
Εικόνα 3.20: Η επιφάνεια πρασίνου στο οικόπεδο σχεδιασμού. (Βλέπε Χάρτης 13, Παράρτημα Χαρτών)	138

Εικόνες 3.21 και 3.22: Αριστερά χάρτης με την επέκταση του δικτύου του τραμ στην Α Φάση της επέκτασης με κίτρινη διακεκομμένη γραμμή και δεξιά χάρτης με την επέκταση της Γραμμής 3 του μετρό της Αθήνας με γαλάζια διακεκομμένη γραμμή. (Πηγή: http://www.oasa.gr/)	140
Πίνακας 3.23: Κάλυψη των προτεινόμενων χρήσεων γης στο γήπεδο σχεδιασμού. (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία)	143

Πρόλογος

Τα τελευταία χρόνια της καπιταλιστικής οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα γίνεται όλο και πιο εμφανής η ανάγκη να υπάρχει αστικός σχεδιασμός που θα υπηρετεί τις αυξημένες ανάγκες των εργαζομένων.

Η δομή της σύγχρονης πόλης στερεί στα λαϊκά στρώματα τη πρόσβαση σε ενιαίους χώρους πρασίνου, με χώρους περιπάτου, παιχνιδιού, άθλησης και πολιτισμού. Επιπλέον, παρά το αναξιοποίητο κτιριακό απόθεμα που υπάρχει κυρίως στα κέντρα των πόλεων, τα προβλήματα στέγασης για τους σπουδαστές της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, αλλά και γενικότερα τους νέους ανθρώπους που προσπαθούν να οργανώσουν τη ζωή τους, συνεχώς οξύνονται. Τέτοιοι χώροι υπολείπονται των αστικών περιοχών και εκεί που υπάρχουν συχνά δεν είναι ανοιχτοί και λειτουργικοί για όλους τους κατοίκους, καθώς εμπορευματοποιούνται ή αποκτούν ανταποδοτικό χαρακτήρα.

Τα οξυμένα προβλήματα και η συνεχής υποβάθμιση της ποιότητας ζωής έρχονται σε αντίθεση με τις δυνατότητες που υπάρχουν σήμερα. Ένα τέτοιο παράδειγμα αποτελούν και διάφορες βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες που βρίσκονται σε μεγάλα αστικά κέντρα και έχουν εγκαταλειφθεί λόγω της αδυναμίας τους να εκσυγχρονιστούν αλλά και να ανταπεξέλθουν στο μονοπωλιακό ανταγωνισμό που κυριαρχεί στην αγορά.

Ο Πειραιάς και συγκριμένα η περιοχή της Λεύκας είναι ένα τρανταχτό παράδειγμα απομάκρυνσης βιομηχανικών εγκαταστάσεων με αναξιοποίητο πλούτο. Τέτοιες περιοχές σαν αυτή μπορούν να αναγεννηθούν και να επανεξεταστούν ως χώροι για την πραγματοποίηση αστικών αναπλάσεων που θα έχουν ως επίκεντρο την κάλυψη των οξυμένων λαϊκών αναγκών.

Περίληψη

Στα πλαίσια της παρούσας μελέτης εξετάζεται η δυνατότητα να εφαρμοστεί ένα σχέδιο αναμόρφωσης της περιοχής της Λεύκας στο Δήμο Πειραιά. Κυρίαρχος στόχος της εργασίας αυτής είναι η ανάπλαση με επίκεντρο το οικόπεδο της κλωστοϋφαντουργίας Ρετσίνα που είναι εγκαταλελειμμένο εδώ και 36 περίπου χρόνια και τις εγκαταστάσεις συντήρησης και αποκατάστασης σιδηροδρομικού υλικού του ΟΣΕ (Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος).

Ο χώρος που μελετάται αφορά έκταση περί τα 246 στρέμματα περίπου. Η περιοχή αυτή επιλέχθηκε λαμβάνοντας υπόψη την επικείμενη μελλοντική μεταφορά του συνόλου των εγκαταστάσεων του ΟΣΕ στην περιοχή του Θριασίου, καθώς και την εγκατάλειψη και τη συνεχής υποβάθμιση του εργοστασίου της Ρετσίνας, που παρά τις προτάσεις του Δήμου, διάφορων φορέων, αλλά και κατοίκων της περιοχής, παραμένει μέχρι σήμερα αναξιοποίητος.

Στα επόμενα κεφάλαια της εργασίας προσεγγίζεται διαδοχικά το συγκεκριμένο εγχείρημα. Η εργασία αποτελείται από τρία κύρια μέρη:

Το πρώτο μέρος βασίζεται στη βιβλιογραφική έρευνα. Διερευνάται ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού και των αστικών αναπλάσεων στη σύγχρονη πόλη και πως αυτές επηρεάζουν συνολικά την κοινωνικοοικονομική ζωή. Πραγματοποιείται μια προσπάθεια να αναδειχθούν τρόποι αντιμετώπισης και ανάδειξης αναξιοποίητου βιομηχανικού αστικού αποθέματος, και ιδιαίτερα τρόποι εφαρμογής της Πολιτιστικής Πολιτικής στην ανάπλαση βιομηχανικών περιοχών.

Η προσπάθεια αυτή, ενισχύεται με παραδείγματα αστικών αναπλάσεων από τον ελληνικό και διεθνή χώρο. Ιδιαίτερη ανάλυση γίνεται για τη περίπτωση του γειτονικού Πάρκου της περιοχής μελέτης, του Πάρκου Δηλαβέρη, που λειτουργούσε ως εργοστάσιο Κεραμοποιίας και σήμερα έχει αναγεννηθεί πλήρως και έχει μεταμορφωθεί σε πάρκο πρασίνου.

Το δεύτερο κομμάτι αφορά την εξέταση της ευρύτερης περιοχής μελέτης. Η ανάλυση ξεκινάει με τη πόλη του Πειραιά και την ευρύτερη περιοχή μελέτης. Γίνεται αναφορά στην ιστορική εξέλιξη της πόλης και των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της και τις μεταστροφές του χαρακτήρα που προκύπτουν από την αναδιάρθρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων στην πόλη. Επιπλέον, περιγράφεται η υπάρχουσα κατάσταση όσον αφορά τις χρήσεις γης, τις κινήσεις και τις συνδέσεις της περιοχής μελέτης, καθώς και τα προβλήματα αστικού περιβάλλοντος που προκύπτουν.

Στη συνέχεια η εργασία εστιάζεται στη μελέτη του «γηπέδου» σχεδιασμού, που αφορά το οικόπεδο Ρετινά, τις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ και τα γειτονικά οικοδομικά τετράγωνα. Προσδιορίζονται στοιχεία χρήσιμα που αφορούν τη γεωγραφική θέση, τα χαρακτηριστικά, τις υπάρχουσες και θεσμοθετημένες χρήσεις γης, τις προσβάσεις και άλλα μετρητικά στοιχεία που αφορούν την περιοχή σχεδιασμού.

Στο τρίτο και τελευταίο μέρος παρουσιάζεται η ενιαία πρόταση για την ανάπτυξη της περιοχής. Αρχικά, προσδιορίζονται οι στόχοι της συγκεκριμένης πρότασης, τι ρόλο διαδραματίζει δηλαδή στη πολεοδομική πραγματικότητα της περιοχής, σε ποια προβλήματα έρχεται να απαντήσει και ποιος είναι ο κοινωνικοοικονομικός προσανατολισμός της. Στη συνέχεια γίνεται αναλυτική περιγραφή της πρότασης, πως αυτή μπορεί να λειτουργήσει, ποιους χρήστες μπορεί να εξυπηρετήσει και συνολικά ποια είναι τα αποτελέσματα στα οποία στοχεύει.

Μελετάται πως μπορεί να αξιοποιηθεί το οικόπεδο σχεδιασμού και παρουσιάζονται λεπτομερώς οι καινούργιες χρήσεις που αυτό θα εμπεριέχει μετά την αναμόρφωση του χώρου. Στο πλαίσιο αυτό αναλύονται στοιχεία για τη χωροθέτηση των νέων χρήσεων, όπως η τοποθεσία, και για τις λειτουργίες που αυτές θα περιλαμβάνουν. Επίσης, εξετάζονται τα μετρικά στοιχεία που αφορούν τις καινούργιες χρήσεις γης, οι επικείμενες εξωτερικές συνδέσεις και ο τρόπος με τον οποίο θα πραγματοποιούνται οι κινήσεις στο εσωτερικό της περιοχής σχεδιασμού.

Abstract

In the present study, a reformation plan is examined for the region of Leuka, in Municipality of Piraeus. The aim of this project, is the redevelopment of the textile industry Retsina plot – which is deserted for over 36 years - as well as the maintainance and restoration of OSE (Hellenic Railways Organisation) facilities.

The field which is studied is about 246 acres. The above area was selected based on the upcoming transfer of OSE facilities in Thriasio and the abandonment of Retsina factory. This region remains unexploited, despite of the Municipality, citizens and other organizations suggestions.

This particular subject is thoroughly examined in the next chapters of this study. The projected is divided in three subsets;

The first part is based on bibliographical research. The role of urban design and redevelopment in modern city as well as their impact on social-economical life are investigated. The aim is to designate and make good use of unused industrial urban stock, focusing on the application of Cultural Policy as far as redevelopment of urban areas is concerned.

This effort is reinforced with examples of urban development not only from Greece but also internationally. A special analysis is performed for the case of the adjacent Dilaveris Park, previously operating as a pottery factory and presently fully regenerated and transformed into a green park.

The second part concerns the examination of the case study. The analysis begins with the city of Piraeus and the broader area. The historical evolution of the city and urban characteristics are mentioned, pointing out character shifts which arise from the restruccion of productive activities in the city. Also, the present situation is described as far as land usage is concerned, movements and connections of study area as well as arising problems of urban environment.

Next, the project focuses on the study of the design field, concerning the Retsina plot, OSE facilities and adjacent blocks. Useful evidence concerning geographical position, characteristics, existing and institutionalized land use, access and measure elements concerning the redevelopment area are presented.

In the third and last part the uniform proposal for the redevelopment area is presented. The goals of the particular proposal are defined and how they can be incorporated in the urban reality of the area, offering answers in occurring problems and finally its social-economical orientation. Next, the proposal and the final wanted results are thoroughly described, explaining the way it can take place by accommodating users.

The possible usages of the design block are studied, by presenting the new possibilities after its redevelopment. In this context, the region and the function deriving from the placement of the new usages are described. The measure elements concerning the new land usages are examined and also the subsequent external connections and the way movements in the internal area of design will be performed.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

1.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό, αναλύεται το θεωρητικό πλαίσιο που αξιοποιήθηκε ως εργαλείο στο σχεδιασμό της περιοχής μελέτης που εξετάζεται. Αρχικά γίνεται αναφορά στον αστικό σχεδιασμό και τις αστικές αναπλάσεις. Στη κατεύθυνση αυτή εξετάζονται η δομή της σύγχρονης πόλης, παράγοντες που μπορούν να προκαλέσουν ενδιαφέρον για μελέτη και ανάπτυξη αστικών περιοχών, καθώς και οι κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις που μπορούν να επιφέρουν οι επεμβάσεις αυτές, όπως και τα προβλήματα ή τις ευκαιρίες που μπορεί να προκύψουν για το σύνολο των διάφορων κοινωνικών ομάδων. Αναπτύσσονται τα κρίσιμα διακυβεύματα του αστικού σχεδιασμού στο σήμερα.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στο ζήτημα της αντιμετώπισης και της αξιοποίησης του βιομηχανικού αστικού αποθέματος με σκοπό την ανάπτυξη πρώην βιομηχανικών περιοχών. Στην κατεύθυνση αυτή εξετάζονται πρώτα οι πρακτικές αναπλάσεων και οι προτάσεις ανάδειξης των βιομηχανικών χώρων γενικότερα. Στη συνέχεια προσεγγίζονται οι τρόποι εφαρμογής πολιτιστικών πολιτικών στις αναπλάσεις βιομηχανικών περιοχών τόσο παλαιότερα, όσο και στη σύγχρονη πόλη.

Τέλος, παρουσιάζονται με κριτική προσέγγιση κάποια παραδείγματα που αφορούν αναπλάσεις τέτοιου τύπου. Ιδιαίτερος σχολιασμός γίνεται στην ανάπτυξη που πραγματοποιήθηκε στο γειτονικό πάρκο της περιοχής που εξετάζεται, το Πάρκο Δηλαβέρη. Γίνεται, επίσης, αναφορά σε αναπλάσεις με διαφορετικά στοιχεία, οι οποίες ανταποκρίνονται στα καθημερινά προβλήματα των μικρομεσαίων στρωμάτων.

1.2 Αστικός Σχεδιασμός – Αστικές Αναπλάσεις

«Ο σχεδιασμός αποτελεί τη χωρική έκφραση των προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης», σύμφωνα με την εναρκτήρια πρόταση της εισηγητικής έκθεσης του νόμου - πλαισίου για το χωροταξικό σχεδιασμό που ψηφίστηκε στη

Βουλή το προηγούμενο καλοκαίρι (N 4269/28.6.2014). Η θέση αυτή είναι θεμελιακή, έτσι ώστε να οριστεί, αρχικά, ο σχεδιασμός ως πολιτικό και όχι στενά τεχνοκρατικό ζήτημα.

Ο αστικός σχεδιασμός είναι αναπόσπαστα δεμένος με τις κυρίαρχες σχέσεις που επικρατούν στην παραγωγή. Κατά συνέπεια, ο αστικός σχεδιασμός αποτελεί βασικό τρόπο εφαρμογής της πολεοδομικής πολιτικής από το σύνολο ομάδων συγκεκριμένων οικονομικών συμφερόντων που έχουν στην ιδιοκτησία τους τα μέσα της κοινωνικής παραγωγής. Σε αυτή την κατεύθυνση συνιστά το βασικότερο εργαλείο για τη ρύθμιση και την οργάνωση του αστικού χώρου, με βάση τις αρχές της επιστήμης της πολεοδομίας και τις ανάγκες της εκάστοτε οικονομίας.

Αυτές ακριβώς τις ανάγκες έρχεται να υπηρετήσει και η πολιτική των παρεμβάσεων στον αστικό χώρο με τη μορφή των αναπλάσεων. Στις σύγχρονες πόλεις το ζήτημα των αστικών αναπλάσεων τίθεται έντονα, ειδικά τα τελευταία χρόνια. Από τη μία πλευρά, ο κυρίαρχος λόγος είναι οι αναπτυξιακοί στόχοι που μπαίνουν από τη μεριά μεγάλων οικονομικών συμφερόντων, έτσι ώστε τα συσσωρευμένα κεφάλαια, τα οποία ψάχνουν εύφορο έδαφος και κλάδους για να επενδυθούν ειδικά σε περιόδους καπιταλιστικής κρίσης, να βρουν διέξοδο για να διασφαλίσουν στον ιδιοκτήτη τους το κέρδος.

Από την άλλη, σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η εξέλιξη των αντιθέσεων μεταξύ ομάδων ανθρώπων με αντικρουόμενα οικονομικά συμφέροντα και τα αιτήματα των μικρομεσαίων κοινωνικών στρωμάτων που αφορούν την αναδιοργάνωση του χώρου με βάση την ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών τους. Οι διεκδικήσεις αυτές μπορεί να αφορούν την ανάπτυξη χώρων πρασίνου, ψυχαγωγίας, ξεκούρασης, εκπαίδευσης, πολιτισμού, αθλητισμού και άλλους. Γίνεται αντιληπτό πως σε κάθε περίπτωση οι επιδιώξεις αυτών των κοινωνικών ομάδων για την αναμόρφωση του αστικού χώρου διαφέρουν και έρχονται σε ρήξη ανάλογα με τις προτεραιότητες που τίθενται από τη κάθε μία.

1.2.1 Ιστορική εξέλιξη - Δομή της σύγχρονης πόλης

Πριν γίνει μια περαιτέρω ανάλυση πάνω στις αιτίες των αστικών αναπλάσεων και στα προβλήματα που έρχονται να απαντήσουν, κρίνεται σκόπιμη μια περιγραφή που αφορά τη δομή της πόλης όπως τη γνωρίζουμε σήμερα, αλλά και μια σύντομη αναδρομή για το πώς αυτή διαμορφώθηκε.

Η εξέλιξη των πόλεων από τη στιγμή της δημιουργίας τους μέχρι και σήμερα συνδέεται άμεσα με τους αντίστοιχους κοινωνικοοικονομικούς μετασχηματισμούς που πραγματοποιούνται διαχρονικά. Σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν οι ομάδες των ανθρώπων που τοποθετούνται στο επίκεντρο κάθε εποχής, καθώς και το επίπεδο ανάπτυξης των παραγωγικών δυνατοτήτων την περίοδο που εξετάζεται.

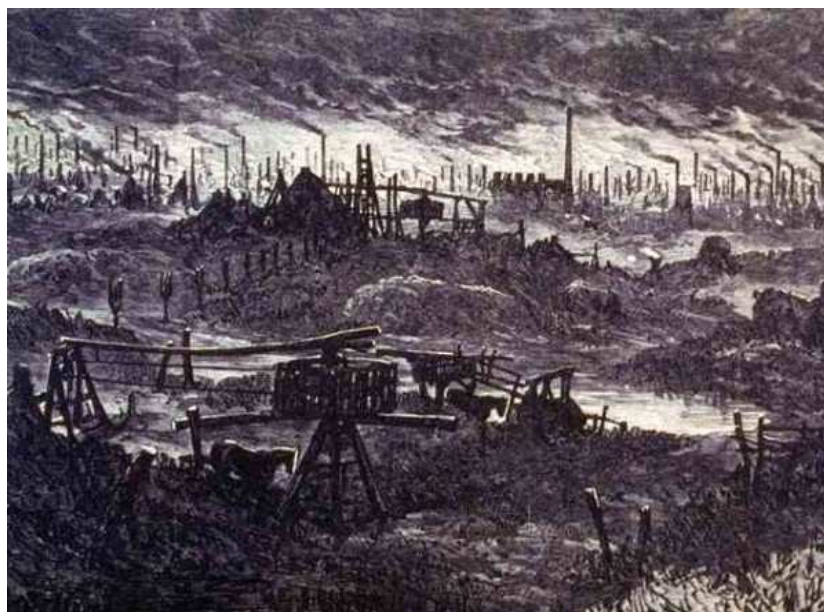
Οι πρώτοι οικισμοί εμφανίστηκαν πριν από τουλάχιστον 10.000 χρόνια στην πρωτόγονη κοινωνία, ως αποτέλεσμα της εργασίας, η εμφάνιση της οποίας συνδέεται με τις προσπάθειες διαμόρφωσης μόνιμης διαμονής των πρώτων ανθρώπινων ομάδων. Με το πέρασμα από την πρωτόγονη στη δουλοκτητική κοινωνία οι οικισμοί των φυλών εξελίσσονται σταδιακά στις πρώτες αρχαίες πόλεις σύμφωνα με τις οποίες οργανώνονται τα δουλοκτητικά κράτη ανά περιοχή. Σημαντικό χαρακτηριστικό αυτής της μετάβασης είναι ότι η γη, όπως και τα υπόλοιπα μέσα της παραγωγής, περνούν σταδιακά από την κοινωνική στην ατομική ιδιοκτησία. Το γεγονός αυτό επηρέασε σε μεγάλο βαθμό τη διαμόρφωση των οικισμών που προϋπήρχαν. Στη φεουδαρχία, δουλοκτήτες και δούλοι παύουν να υπάρχουν ως κοινωνικές ομάδες και μετεξελίσσονται σε φεουδάρχες και δουλοπάροικους αντίστοιχα. Τότε εμφανίστηκε το φέουδο, μια νέα κοινωνική σχέση που έδενε το δουλοπάροικο με τη γη που καλλιεργούσε. Τα φέουδα, τα οποία διατηρήθηκαν μέχρι και τον 13^ο αιώνα, ήταν μεγάλες εκτάσεις που περιλάμβαναν καλλιεργήσιμα εδάφη, χωριά, ακόμα και πόλεις. (Σιντόροφ, 1975)

Η ανάπτυξη των καπιταλιστικών πόλεων πέρασε σε καινούργια φάση με τις αστικοδημοκρατικές επαναστάσεις που ολοκληρώθηκαν στα τέλη του 18^{ου} αιώνα. Με την εμφάνιση της μανιφακτούρας προκύπτει η ανάγκη για μίσθωση της εργασίας και αυτό πραγματοποιείται με τη βίαιη απελευθέρωση των δουλοπάροικων από τη γη, με

αποτέλεσμα τη διάκριση μεταξύ πόλης και υπαίθρου. Πρόκειται για το πρώτο στάδιο ανάπτυξης του καπιταλισμού που αφορά τη πρωταρχική συσσώρευση του κεφαλαίου. (Λένιν, 1916)

Η δεύτερη φάση στην εξέλιξη του αστικού τοπίου συνδέεται με τη περίοδο της βιομηχανική επανάστασης και το στάδιο του προμονοπωλιακού καπιταλισμού, εποχή που ξεκινά γύρω στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Τα εργοστάσια χρειάστηκαν ένα πολυπληθές εργατικό δυναμικό και οι άνθρωποι, ψάχνοντας για απασχόληση και μια καλύτερη ζωή, κινήθηκαν από τις αγροτικές περιοχές στις πόλεις σε μεγαλύτερους ρυθμούς από ό,τι στο παρελθόν (Ανδρικοπούλου, Γιαννάκου, Καυκαλάς και Πιτσιάβα, 2007:30).

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα ο καπιταλισμός πέρασε στο τελευταίο του στάδιο, τον ιμπεριαλισμό. Το σημαντικότερο στοιχείο της εποχής αυτής είναι η κυριαρχία του μονοπωλίου, που είχε ως αποτέλεσμα την αριθμητική αύξηση και συγκέντρωση της εργατικής τάξης στα αστικά κέντρα και την επέκταση των μικροαστικών στρωμάτων. (Λένιν, 1916). Μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο το κεφάλαιο πέρασε σε νέο κύκλο διευρυμένης αναπαραγωγής, γεγονός που έδωσε με τη σειρά του ώθηση στη συγκέντρωση και τη συγκεντροποίηση του κεφαλαίου. Στις δεκαετίες μετά το 1950 παρατηρείται η μεγαλύτερη και γρηγορότερη αύξηση του παγκόσμιου αστικού πληθυσμού και οι πόλεις σε όλο τον κόσμο άρχισαν να γίνονται μεγαλύτερες με πολύ γρήγορο ρυθμό (Ανδρικοπούλου, Γιαννάκου, Καυκαλάς και Πιτσιάβα, 2007:31).



Εικόνα 1.1: Βρετανικό βιομηχανικό τοπίο της πρώτης φάσης της βιομηχανικής επανάστασης. (Πηγή: <http://www.homohominus.net/2014/04/βιομηχανική-επανάσταση-εργασία-η-γένν/>)

Από την ανάλυση που προηγήθηκε για την εξελικτική πορεία των πόλεων, βγαίνει το συμπέρασμα πως η έννοια της δομής της πόλης, δεν αναφέρεται απλά σε ένα σύνολο δομημένων και αδόμητων χώρων. Αναφέρεται σε ένα σύνολο οικονομικών σχέσεων μεταξύ των ανθρώπων, μέσα από τις οποίες απορρέουν αντίστοιχα φυσικές, κοινωνικές, αλλά και άλλες σχέσεις. Στη δομή της πόλης καθρεφτίζονται κυρίως οι απαιτήσεις και οι επιδιώξεις του συνόλου των ανθρώπων που κατέχουν στα χέρια τους τα «κλειδιά» της οικονομίας σε κάθε στάδιο της ιστορικής εξέλιξης. Σε αυτή την ανάπτυξη δεν μπορούν, βέβαια, να μην λαμβάνονται υπόψη οι τοπικές ιδιαίτερες οικονομικές κοινωνικές και πολιτιστικές συνθήκες της κάθε περιοχής.

Για να εξεταστεί η δομή της σύγχρονης πόλης είναι απαραίτητο να αναλυθούν ορισμένα στοιχεία που ανάλογα με την περίπτωση συνυπάρχουν η κυριαρχούν διαμορφώνοντας την φυσιογνωμία μιας πόλης ή ενός πολεοδομικού συγκροτήματος και τα ιδιαίτερα γνωρίσματα που το συνοδεύουν. Τέτοια στοιχεία, σύμφωνα με τις Σημειώσεις της Αστικής Γεωγραφίας των Α. Σιόλα και Ι. Σαγιά, είναι ο πυρήνας, οι περιοχές κατοικίας, ο αδόμητος χώρος και οι ζώνες λειτουργιών ενός συγκροτήματος. Οι αναλογίες των στοιχείων αυτών αλλά και η ίδια η ανάπτυξή τους ποικίλει ανάλογα με τη φυσιογνωμία της εποχής που εξετάζεται. Στις επόμενες παραγράφους προσεγγίζονται κριτικά τα συγκεκριμένα στοιχεία.

Αρχικά, στον πυρήνα κάθε πόλης καθρεφτίζονται τα στοιχεία που διέπουν μία ορισμένη εποχή. Κάποιες από τις ιστορικές πόλεις, όπως η Βιέννη, το Παρίσι, η Βαρκελώνη και η Αθήνα και άλλες, διατηρούν τη μορφή και το κέντρο τους στην ίδια περιοχή και στην οποία μπορούν να αναγνωρίζονται οι σημαντικές λειτουργίες παλαιότερων εποχών. Αυτός είναι και ο λόγος που οι περιοχές αυτές ονομάζονται «ιστορικά κέντρα».

Ένα επιπλέον στοιχείο που καθορίζει συχνά τη φυσιογνωμία του πυρήνα στην πιο σύγχρονη εποχή είναι η ανάπτυξη των πόλεων σε ύψος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι ουρανοξύστες που χτίστηκαν στη Βόρεια Αμερική. Η ίδια ανάπτυξη σημειώθηκε στην Λατινική Αμερική και στη συνέχεια στην Ευρώπη. Επιχειρήθηκε να δημιουργηθεί τέτοιος πυρήνας και στην περιοχή των Αμπελοκήπων στην Αθήνα, η οποία όμως συγκρατήθηκε από πολύ ισχυρές νομοθετικές ρυθμίσεις της παραγωγής δομημένου χώρου.

Ένα κρίσιμο στοιχείο που συνδέεται άμεσα με τον πυρήνα της πόλης είναι οι περιοχές κατοικίας της. Οι περιοχές αυτές, μετακινούνται και αναπτύσσονται σύμφωνα με συγκεκριμένους κανόνες παράλληλα με την ανάπτυξη της πόλης στον καπιταλισμό. Κάποιες κατοικίες κατά τη διάρκεια αυτής τη εξέλιξης συντηρήθηκαν και αξιοποιήθηκαν ως κέντρα οικονομικής και πολιτιστικής δραστηριότητας και άλλες κατεδαφίστηκαν και αντικαταστάθηκαν με σκοπό να αξιοποιηθούν ανάλογα από το κράτος αλλά και διάφορα ιδιωτικά συμφέροντα. Οι κατοικίες και ο πυρήνας μιας πόλης, σε συνδυασμό και με τα δίκτυα μεταφορών της, καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό το χαρακτήρα της, για αυτό το λόγο έχουν αποτελέσει και αποτελούν μέχρι και σήμερα πεδίο μελέτης για διάφορους επιστήμονες, όπως πολεοδόμους, αρχιτέκτονες και ιστορικούς.

Σημαντικό στοιχείο για τη συγκρότηση μιας πόλης και τη σύνδεση των δομημένων χώρων και των λειτουργιών που αυτή διαθέτει είναι η ύπαρξη, η προστασία και η αξιοποίηση του αδόμητου χώρου. Οι αναλογίες αδόμητου και δομημένου αστικού χώρου διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο επίπεδο ποιότητας της καθημερινής ζωής των κατοίκων της πόλης. Για αυτό το λόγο αποτελούν διαχρονικά αιτήματα των μισθωτών εργαζόμενων και των μικρομεσαίων κοινωνικών στρωμάτων αυτά της δημιουργίας και της επέκτασης των δημόσιων χώρων με σκοπό να ικανοποιούνται οι

ανάγκες τους για ξεκούραση και ψυχαγωγία. Τέτοιοι χώροι, όπως πλατείες, παιδικές χαρές, δημόσια πάρκα, πεζόδρομοι, ακόμη και στοές και σταυροδρόμια, υπάρχουν σήμερα στα αστικά κέντρα σε πολύ μικρό βαθμό.

Πέρα από τα τρία στοιχεία που περιγράφηκαν προηγουμένως, έχει σημασία να εξεταστεί το στοιχείο εκείνο που αφορά την οργάνωση του χώρου σύμφωνα με τις βασικές λειτουργίες της πόλης. Τέτοιες λειτουργίες μπορεί να είναι η βιομηχανική και η εμπορική δραστηριότητα σε μία πόλη, η αναψυχή, η εκπαίδευση, ο πολιτισμός, και άλλες. Από την ιστορική ανάπτυξη των λειτουργιών αυτών διαμορφώθηκαν και οι αντίστοιχοι χώροι. Τα κριτήρια για την επιλογή του χώρου εγκατάστασης των λειτουργιών αυτών έχουν οικονομικό χαρακτήρα και αφορούν τη μεγιστοποίηση του ποσοστού κέρδους για τους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους. Οι βιομηχανικές και οι εμπορικές εγκαταστάσεις τοποθετούνται με κριτήριο τη τιμή της εργατικής δύναμης και τη μείωση του κόστους παραγωγής συνολικότερα.

Ο χαρακτήρας των λειτουργιών αυτών μεταβάλλεται, πάντως, από εποχή σε εποχή ανάλογα με τους στόχους της οικονομικής ανάπτυξης και τους βασικούς άξονες στους οποίους στηρίζεται. Οι άξονες και οι στόχοι αυτοί καθορίζουν τον γενικό σχεδιασμό καθώς και τις πολεοδομικές πρακτικές οι οποίες ακολουθούνται. Σημαντικό ρόλο σε αυτή τη κατεύθυνση διαδραματίζει η εξέλιξη στη πάλη που υπάρχει μεταξύ κοινωνικών ομάδων με διαφορετικά συμφέροντα και οι υποχωρήσεις που αυτές κάνουν.

1.2.2 Παράγοντες ενδιαφέροντος για τις αστικές περιοχές – αιτίες αστικών αναπλάσεων

Η έννοια της ανάπλασης παρουσιάστηκε στην Ελλάδα σχετικά πρόσφατα σε σχέση με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες. Έχει να κάνει με τις επεμβάσεις που πραγματοποιούνται στο χώρο με στόχο την αναδιοργάνωση της πόλης, ανάλογα με τους αναπτυξιακούς στόχους και τις προτεραιότητες που τίθενται από την εκάστοτε οικονομία. Είναι ένα θέμα που απασχολεί τα τελευταία χρόνια και φαίνεται πως μελλοντικά θα απασχολήσει ακόμα περισσότερο. Αυτό τουλάχιστον δείχνουν οι νομοθετικές «χωρικές» μεταρρυθμίσεις των τελευταίων χρόνων σχετικά με την αναβάθμιση υποβαθμισμένων αστικών κέντρων, καθώς και τα σχέδια που βρίσκονται

σε εξέλιξη για την αντίστοιχη εκμετάλλευση τέτοιων εκτάσεων με τη μορφή αναπλάσεων.

Οι αναπλάσεις που έχουν προγραμματιστεί ή βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη αφορούν την αναμόρφωση και του αστικού χώρου, και είναι αυτές που παρουσιάζουν επενδυτικό ενδιαφέρον και ιεραρχούν τα μεγάλα επιχειρηματικά συμφέροντα για να δοθεί ώθηση στην καπιταλιστική οικονομική ανάπτυξη. Όσον αφορά την Ελλάδα, οι βασικοί άξονες που τίθενται βάση του αναπτυξιακού σχεδίου που υπάρχει είναι συγκεκριμένοι. Αφορούν ανάδειξη της σε κόμβο ενέργειας και μεταφοράς εμπορευμάτων, την ναυτιλία, τον κλάδο της εφοδιαστικής (αποθήκευση και διανομή εμπορευμάτων), τον τουρισμό, την εκμετάλλευση εγχώριων ορυκτών πόρων (ενεργειακών και μη), την αγροτική παραγωγή με εξαγωγικό χαρακτήρα και τον τραπεζικό - ασφαλιστικό κλάδο. Αφορούν ακόμα και άλλες συνοδευτικές μ' αυτές οικονομικές δραστηριότητες (κλάδος κατασκευών για τις απαραίτητες υποδομές, τελική κατεργασία εμπορευμάτων για να πάρουν ελληνική πιστοποίηση κ.λπ.), όπως και ορισμένους παραδοσιακούς κλάδους κυρίως βιομηχανικής δραστηριότητας. (Ριζοσπάστης, 29/6/2014)

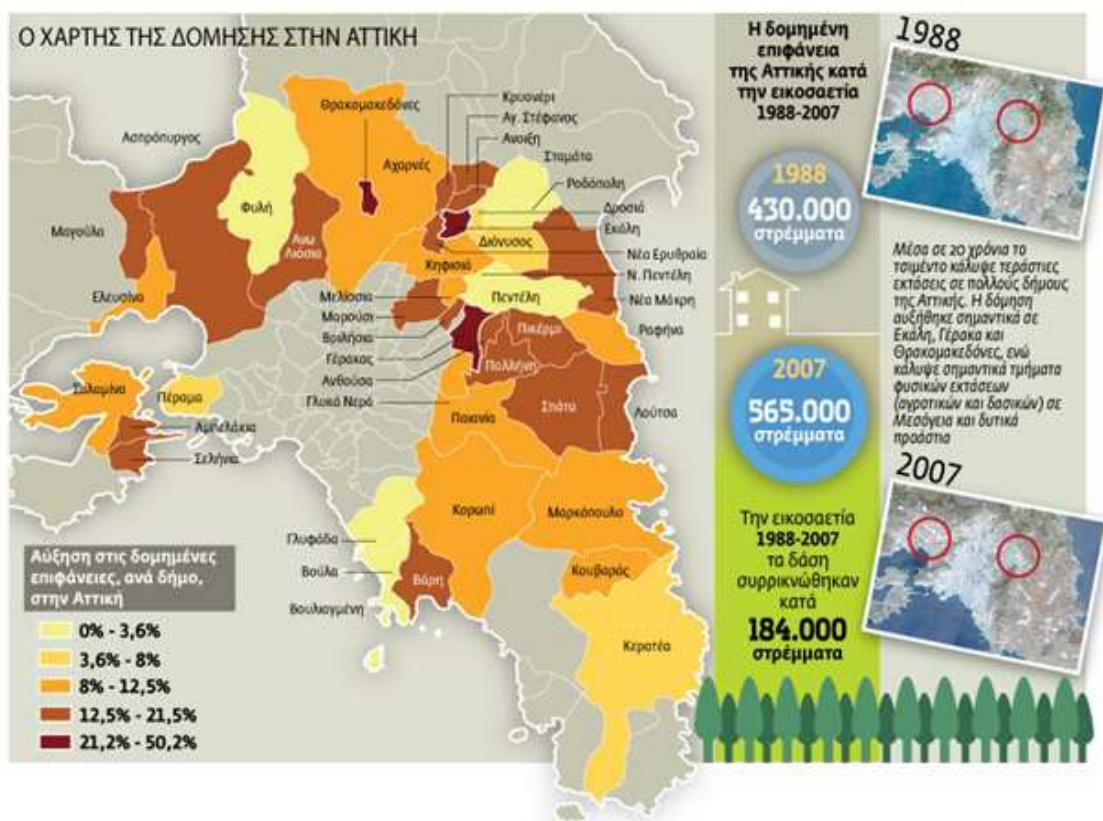
Το συνολικό αναπτυξιακό σχέδιο που βάζει η εκάστοτε οικονομία είναι ο κινητήριος μοχλός για την αναδιοργάνωση του αστικού χώρου. Σε συγκεκριμένα πλαίσια, προγράμματα αστικών αναπλάσεων μπορούν να απαντήσουν σε μια σειρά από προβλήματα που αφορούν τη καθημερινότητα των λαϊκών στρωμάτων, προβλήματα που μπορούν και πρέπει να αποτελέσουν τον ουσιαστικό λόγο της ανάπτυξης και της αξιοποίησης του χώρου. Κάποια από τα προβλήματα που παρατηρούνται στις σύγχρονες πόλεις είναι:

- Η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων που μπορούν να αξιοποιηθούν ως χώροι ξεκούρασης, πρασίνου, αθλητισμού και πολιτισμού, αλλά και κοινωφελών, οι οποίοι αφορούν την εκπαίδευση και την υγεία των πολιτών. Η ανάπτυξη σε αυτή την περίπτωση δύναται να βοηθήσει στην αξιοποίηση δημόσιων και ιδιωτικών εκτάσεων για να καλυφθούν οι λαϊκές ανάγκες.
- Υποβάθμιση του δομημένου αλλά και του αδόμητου χώρου με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ζητήματα υποβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος και του επιπέδου διαβίωσης των μικρομεσαίων στρωμάτων. Η μορφή της ανάπτυξης

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

μπορεί να απομακρύνει ή να ελαττώσει τις αιτίες που προκαλούν αυτούς τους παράγοντες υποβάθμισης.

- Με τα δύο παραπάνω ζητήματα συνδέεται άμεσα και η δυσαναλογία μεταξύ χτισμένου και ελεύθερου χώρου, φαινόμενο που συναντάται ακόμα περισσότερο στο Λεκανοπέδιο της Αττικής. Χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία που προέρχονται από το ΕΜΠ και μαρτυρούν πως ενώ το 1945 μόλις το 17,7% της έκτασης της Αττικής αποτελούσε πυκνό αστικό τμήμα, το ποσοστό αυτό έφτασε να είναι σήμερα 68,5%. (ΤΟ ΒΗΜΑ, 26/102003)
- Ελλιπής προστασία και ανάδειξη των ιστορικών, πολιτιστικών και άλλων ιδιαίτερων στοιχείων και χαρακτηριστικών μιας περιοχής. Μία αστική ανάπτυξη μπορεί να προσανατολιστεί με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να αναμορφωθεί ο χώρος προς αυτές τις κατευθύνσεις.



Εικόνα 1.2: Η εξέλιξη στη δόμηση του Λεκανοπεδίου Αττικής από το 1988 μέχρι το 2007. (Πηγή: <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=413899>)

Τα προβλήματα που προαναφέρθηκαν αναδεικνύουν την αναγκαιότητα και τη σημασία των αστικών αναπλάσεων στα πλαίσια της σύγχρονης πόλης, με κατεύθυνση τη λύση τους και την κάλυψη των σύγχρονων αναγκών των μόνιμων κατοίκων μιας πόλης. Κάθε ανάπλαση βέβαια, όπως αυτή καθρεφτίζεται στο αναπτυξιακό σχέδιο που βάζει η εκάστοτε οικονομία, έχει και το αντίστοιχο αντίκτυπο στην αντικειμενική πραγματικότητα. Αυτά τα αποτελέσματα θα εξεταστούν στο επόμενο υποκεφάλαιο.

1.2.3 Οικονομικές – κοινωνικές επιπτώσεις, προβλήματα και ευκαιρίες

Όπως ήδη αναφέρθηκε κάθε παρέμβαση στον αστικό χώρο επηρεάζει με τη σειρά της άμεσα την οικονομική και κατά συνέπεια την κοινωνική και περιβαλλοντική πραγματικότητα. Οι αναπλάσεις, ανάλογα με το οικονομικό πρόσημο και τους σκοπούς που τις συνοδεύουν, μπορεί να επιφέρουν είτε θετικά είτε αρνητικά αποτελέσματα στο χώρο και στα διάφορα κοινωνικά στρώματα. Εδώ εξετάζονται τα οφέλη αλλά και οι δυσκολίες που προκύπτουν στα πλαίσια των αναπλάσεων για τις διάφορες κοινωνικές διαστρωματώσεις στα πλαίσια του εκάστοτε αναπτυξιακού οικονομικού σχεδίου που υπάρχει συνολικότερα.

Στο σημείο αυτό, για να εξεταστούν τα αποτελέσματα των σύγχρονων αναπλάσεων, έχει σημασία να αναφερθεί πως σήμερα βρισκόμαστε στο τέλος της πιο βαθιάς μεταπολεμικής κρίσης, χωρίς να αποκλείεται το ενδεχόμενο μίας νέας βαθιάς ύφεσης σε μικρό χρονικό διάστημα. Κατά συνέπεια, οι αστικές αναπλάσεις που πραγματοποιούνται αυτή την εποχή δεν θα μπορούσαν να σκοπεύουν αλλού, παρά μόνο στην επιτάχυνση της καπιταλιστικής οικονομικής ανάπτυξης. Η ανασυγκρότηση του χώρου με τη μορφή των αναπλάσεων στοχεύει στην προσέλκυση επενδύσεων που προωθούνται σε δυναμικούς κλάδους της οικονομίας που ήδη αναφέρθηκαν. Με αυτό τον τρόπο, δημιουργούνται ευκαιρίες για τους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους της χώρας να εξασφαλίσουν τη διευρυμένη αναπαραγωγή του κεφαλαίου και την ανταγωνιστικότητά του σε σχέση με τους ευρωπαϊκούς και διεθνείς μονοπωλιακούς ομίλους.

Οι αναπλάσεις συνοδεύονται συχνά από αλλαγές στην οικονομική δραστηριότητα που αναπτύσσεται στον αστικό χώρο, με αποτέλεσμα να υπάρχουν εισροές αλλά και εκροές κοινωνικών ομάδων. Το γεγονός αυτό μπορεί να προκαλέσει τη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης, με τέτοιες σχέσεις εργασίας βέβαια που δεν θα θέτουν σε κίνδυνο την κερδοφορία των ομίλων που επενδύουν στη συγκεκριμένη ανάπτυξη. Αντίστοιχα, μία αστική ανάπτυξη που συνοδεύει μία συνολική αλλαγή στις βασικές λειτουργίες της πόλης, έχει τη δυνατότητα να ενισχύσει τον χωρικό αλλά και κοινωνικό εκτοπισμό μίας μερίδας του πληθυσμού. Επιπλέον, μπορεί να οδηγήσει σε παραγκωνισμό των οικονομικά ασθενέστερων κοινωνικών ομάδων και την αντικατάστασή τους από μεσαία και ανώτερα κοινωνικά στρώματα, εξαιτίας της αύξησης των τιμών της γης και επακόλουθα των υπηρεσιών που συνοδεύουν την αναβάθμιση που προκύπτει από την ανάπτυξη της περιοχής. Σημαντικός παράγοντας που οδηγεί σε αυτή τη κατεύθυνση είναι και η συγκεντροποίηση της γης από μεγάλα οικονομικά συμφέροντα αλλά και το κράτος, έτσι ώστε αυτή να αξιοποιηθεί συνολικά.

Επίσης, αξίζει να αναφερθούν ως επιπτώσεις η επιβάρυνση του περιβάλλοντος, ο αφανισμός της πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς ενός τόπου, ακόμα και η αισθητική υποβάθμιση μιας περιοχής. Αναπλάσεις που πραγματοποιούνται με μοναδικό γνώμονα την αύξηση του ποσοστού κέρδους των ομίλων λαμβάνουν υπόψη τους αυτούς τους παράγοντες για να τους αξιοποιήσουν προς αυτή την κατεύθυνση. Τέτοιες αναπλάσεις τις περισσότερες φορές πραγματοποιούνται με πρωτοβουλία επιχειρήσεων μεγάλων οικονομικών συμφερόντων με άμεση συνεργασία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα. Συχνά τις αναλαμβάνει και αποκλειστικά ο δημόσιος τομέας με στόχο τη συνεκμετάλλευση με τις επιχειρήσεις αυτές κατά την ολοκλήρωση του έργου. Τέτοια παραδείγματα είναι οι αναπλάσεις που συνοδεύουν την εγκατάσταση μεγάλων και ρυπογόνων βιομηχανιών, τουριστικών και ξενοδοχειακών μονάδων, υπερτοπικών πολυκαταστημάτων και εμπορικών κέντρων στο παράκτιο μέτωπο, σε περιοχές με πλούσια ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά.

Στον αντίποδα, υπάρχουν οι αναπλάσεις του αστικού χώρου που μπορούν να καλύψουν τις αυξημένες ανάγκες της εργατικής τάξης και των υπόλοιπων μικρομεσαίων στρωμάτων. Αναπλάσεις με τέτοιο πρόσημο που μπορούν να

αναβαθμίσουν την καθημερινή ζωή αυτών των στρωμάτων τοποθετούν στο επίκεντρο ζητήματα που αφορούν:

- Τη δημιουργία εγκαταστάσεων σχολικής και πανεπιστημιακής εκπαίδευσης, την ίδια ώρα που εκατοντάδες σχολεία συγχωνεύονται και άλλα δεν μπορούν να λειτουργήσουν εξαιτίας της παλαιότητας κτιρίων και υποδομών, και τα δεκάδες τμήματα πανεπιστημιακών μονάδων εκπαίδευσης βάζουν λουκέτο.
- Τη δημιουργία εγκαταστάσεων με σκοπό την υγεία και την πρόνοια με δωρεάν πρόσβαση για όλο το λαό, την ίδια στιγμή που μονάδες πρόληψης, αντιμετώπισης και αποκατάστασης για σωματικές και ψυχικές παθήσεις κλείνουν η μία μετά την άλλη και το δικαίωμα για δωρεάν και δημόσια υγεία γίνεται εμπόρευμα.
- Την επέκταση και την δημιουργία νέων χώρων ξεκούρασης, ψυχαγωγίας, αθλητισμού και πρασίνου. Σήμερα, όπου ο ελεύθερος χρόνος των εργαζόμενων είναι ελάχιστος και η πρόσβαση σε αθλητικά κέντρα, γήπεδα, πάρκα και παιδικές χαρές έχει μετατραπεί σε πολυτέλεια, τέτοιοι χώροι αποκτούν ακόμα μεγαλύτερη αξία.
- Τη δημιουργία εργατικών και φοιτητικών εστιών με στόχο τη λύση του οξυμένου στεγαστικού προβλήματος που υπάρχει στη χώρα μας. Είναι γνωστό πως ειδικά αυτή την περίοδο μένουν αναξιοποίητα χιλιάδες κτίρια και εκτάσεις γιατί δεν μπορούν να ενοικιαστούν ή να πωληθούν με ικανοποιητικό ποσοστό κέρδους, με αποτέλεσμα νέα ζευγάρια, φοιτητές, εργαζόμενοι να αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα και χιλιάδες άλλοι να μένουν άστεγοι.
- Τη συντήρηση, την ανάδειξη, αλλά και το σχηματισμό πολιτιστικών και ιστορικών, αρχαιολογικών, αλλά και χώρων παράδοσης που προσδίδουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά σε διάφορες περιοχές. Παράλληλα μπορεί και πρέπει να εξασφαλιστεί η δωρεάν πρόσβαση σε αυτούς τους χώρους.
- Τη βελτίωση του εσωτερικού και εξωτερικού δικτύου μετακινήσεων και συνδέσεων της πόλης με επίκεντρο την επέκταση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και στόχο τη φτηνή και γρήγορη μετακίνηση του κόσμου μέσα στη πόλη, αλλά και έξω από αυτή. Ρυθμίσεις με στόχο τις μετακινήσεις μπορούν να συμβάλλουν επίσης στη προστασία του περιβάλλοντος.

- Συνολικά υπάρχουν αστικές αναπλάσεις που μπορούν να συνεισφέρουν στη προστασία του περιβάλλοντος και τη λύση μακρόχρονων περιβαλλοντικών προβλημάτων, όπως η θαλάσσια ρύπανση και η ρύπανση του αέρα, η αποψίλωση των δασών και η ερημοποίηση περιοχών.

Εδώ πρέπει να αναφερθεί πως βασική προϋπόθεση για την πραγμάτωση τέτοιων αναμορφώσεων είναι η όξυνση της πάλης μεταξύ ομάδων με διαφορετικά οικονομικά συμφέροντα, έτσι ώστε να εισάγεται ένα συνολικό διεκδικητικό πλαίσιο από τους εργαζόμενους και τα μικρομεσαία κοινωνικά στρώματα που θα αφορά τις σύγχρονες, διευρυνόμενες λαϊκές ανάγκες.

1.2.4 Σύγχρονα διακυβεύματα αστικού σχεδιασμού

Από την ανάλυση που προηγήθηκε, γίνεται αντιληπτό πως η διαμόρφωση του αστικού χώρου είναι ο καθρέφτης των οικονομικών και παραγωγικών σχέσεων που αναπτύσσονται μεταξύ των ανθρώπων, καθώς και των αντικρουόμενων οικονομικών συμφερόντων και της διαπάλης που βρίσκεται συνεχώς σε εξέλιξη. Αντίστοιχα και ο σχεδιασμός του χώρου πατάει σε μια συγκεκριμένη οικονομική βάση και εξαρτάται από το πώς αυτές οι αντιθέσεις εξελίσσονται.

Λαμβάνοντας υπόψη τη βασική αυτή αρχή, είναι δυνατόν να εξεταστούν τα σύγχρονα ζητήματα που αφορούν τον αστικό σχεδιασμό προς όφελος των εργαζομένων. Αυτά προκύπτουν τόσο από τις ανάγκες που αυξάνονται μέρα με τη μέρα όπως ήδη αναφέρθηκε, όσο και από τις αναξιοποίητες παραγωγικές δυνατότητες που έχουν οι σύγχρονες καπιταλιστικές χώρες, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας. Η Ελλάδα διαθέτει σήμερα έμπειρο πολυάριθμο εργατικό δυναμικό, ακόμα και υψηλής τεχνολογικής και επιστημονικής ειδίκευσης. Διαθέτει σημαντικές εγχώριες ενεργειακές πηγές, αξιόλογο ορυκτό πλούτο, ανεπτυγμένη βιομηχανική και βιοτεχνική παραγωγή ακόμα και στις σημερινές συνθήκες. Μπορεί να καλύψει μεγάλο μέρος των αναγκών των μικρομεσαίων κοινωνικών στρωμάτων. Ο αστικός σχεδιασμός μπορεί και πρέπει να αξιοποιήσει αυτές τις δυνατότητες. Αυτό που στέκεται ως τροχοπέδη σε αυτή την εξέλιξη είναι η ύπαρξη ατομικής ιδιοκτησίας στη γη και γενικότερα στα συγκεντρωμένα μέσα της παραγωγής, η οποία ενισχύει την αναρχία στη παραγωγή

και στη δόμηση του χώρου. Το δεδομένο αυτό «δένει» στην ουσία τα χέρια στο σχεδιασμό του χώρου υπέρ των μικρομεσαίων κοινωνικών στρωμάτων και εμποδίζει την εφαρμογή ενός πανεθνικού και κεντρικού σχεδίου.

Συμπερασματικά, ο αστικός σχεδιασμός, όπως αναφέρθηκε και αρχικά, αντανακλά τις σχέσεις που υπάρχουν μεταξύ των ανθρώπων στη παραγωγή των κοινωνικών αγαθών. Σήμερα πρέπει περισσότερο από κάθε άλλη φορά να αποτελέσει τη «χωρική έκφραση» ενός οικονομικού κεντρικού σχεδίου προς όφελος των λαϊκών αναγκών. Τέτοια που να εκπληρώνει στόχους που αποτελούν τα πραγματικά και σύγχρονα διακυβεύματα για το σχεδιασμό του χώρου, όπως η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, η ισόρροπη ανάπτυξη των κλάδων της οικονομίας και των περιοχών της χώρας, με ταυτόχρονη αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου του συνόλου των εργαζομένων. (Ριζοσπάστης, 29/6/2014)

1.3 Βιομηχανικός Πολιτισμός – Πολιτιστική Πολιτική

Όπως ήδη αναφέρθηκε, μετά το αρχικό στάδιο ανάπτυξής της και την πρωταρχική συσσώρευση κεφαλαίου που επετεύχθη, η κοινωνία πέρασε σε καινούργια φάση. Η φάση αυτή, γνωστή και ως περίοδος της βιομηχανικής επανάστασης, ξεκινά στα μέσα περίπου του 19^{ου} αιώνα με επίκεντρο τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης και τις Η.Π.Α. και ολοκληρώνεται στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Η περίοδος αυτή συνδέεται με εξελίξεις σε οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό επίπεδο οι οποίες με τη σειρά τους επενεργούν στη διαμόρφωση του αστικού χώρου. Οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν τη διαμόρφωση του νέου αστικού τοπίου είναι:

- Η αύξηση της κοινωνικοποίησης της εργασίας.
- Η πρωτόγνωρη για την εποχή συσσώρευση κεφαλαίου.
- Η συγκέντρωση μισθωτών εργατών και μέσων παραγωγής στις μεγάλες – βιομηχανικές κυρίως - παραγωγικές μονάδες.

Οι παράγοντες που αναφέρθηκαν οδήγησαν στην ανάπτυξη των λεγόμενων βιομηχανικών πόλεων. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα η ανάπτυξη της οικονομικής και κοινωνικής πραγματικότητας συνέβαλλε στην αντικατάσταση του ελεύθερου

συναγωνισμού από τους μονοπωλιακούς ομίλους, εκτοπίζοντας τη μικρή παραγωγή και αντικαθιστώντας τη μεγάλη παραγωγή με την πολύ μεγάλη στη συνέχεια. Η εμφάνιση του μονοπωλίου είναι καθοριστικός παράγοντας για την ανάπτυξη των πόλεων και την αποβιομηχάνιση αρκετών αστικών κέντρων, γιατί συνδέεται άμεσα με την εμφάνιση ενός άλλου γνωρίσματος της εποχής.

Αυτό το γνώρισμα είναι η εξαγωγή κεφαλαίου, σε διάκριση από την εξαγωγή εμπορευμάτων που υπήρχε έντονα και στο προηγούμενο στάδιο ανάπτυξης της κοινωνίας. Η εξαγωγή κεφαλαίου, στοιχείο που κυριαρχεί και στις μέρες μας, σχετίζεται με τη δυνατότητα που έχουν οι επιχειρηματικοί όμιλοι να μεταφέρουν τα μέσα της παραγωγής τους σε τοποθεσίες όπου μπορούν να μειώσουν το κόστος της παραγωγής εξασφαλίζοντας φτηνότερη εργατική δύναμη και φτηνότερη μετακίνηση πρώτων υλών με την ελαχιστοποίηση της απόστασης από τις μονάδες παραγωγής. (Λένιν, 1916: 60)

Ως αποτέλεσμα, αρκετές βιομηχανικές μονάδες απομακρύνονται και μεταφέρονται σε άλλες περιοχές, ακόμα και χώρες. Άλλες βιομηχανίες και βιοτεχνίες που δεν μπορούν να αντέξουν τον ανταγωνισμό με μεγαλύτερες από αυτές, διακόπτουν τη λειτουργία τους και αφήνουν πίσω τους ερειπωμένες εγκαταστάσεις. Οι περιοχές που στο παρελθόν κυριαρχούσαν βιομηχανικές δραστηριότητες παρακμάζουν και εγκαταλείπονται προκαλώντας υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ασυνέχειες στον αστικό χώρο.

Οι οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις που συντελέστηκαν από τις αρχές του 20ου αιώνα αλλά και μετά το τέλος του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου ερμηνεύτηκαν με διαφορετικούς τρόπους οι οποίοι αναλύονται από τον Ι. Σαγιά στις Σημειώσεις Αστικής Γεωγραφίας στο κεφάλαιο «Παγκοσμιοποίηση και Παγκόσμιες Πόλεις». Ένας από αυτούς είναι και η θεωρία της «παγκοσμιοποίησης», όρος που πρώτη φορά χρησιμοποιήθηκε σε οικονομικό πλαίσιο το 1944 από τον Theodore Levitt (1983). Το 1991 προτάθηκε και η έννοια της «Παγκόσμιας Πόλης» από την Saskia Sassen. Οι απόψεις αυτές υποστηρίζουν ότι η δυναμική της ανάπτυξης των πόλεων έχει επηρεαστεί δραματικά στα πλαίσια της οικονομικής παγκοσμιοποίησης. Πως οι αγορές υπερβαίνουν πλέον τα σύνορα και τα συμφέροντα των εθνικών κρατών, ενώ

φθίνει η ικανότητα κάθε κράτους να διαμορφώνει την εθνική του οικονομία και τον τρόπο αλληλεπίδρασης των εξωτερικών δυνάμεων και δομών.

Αυτές οι αλλαγές:

1. Ανακατανέμουν τα εισοδήματα και τις ευκαιρίες των πόλεων σε συνάρτηση με το βαθμό συμμετοχής τους στην παγκόσμια οικονομία.
2. Δημιουργούν νέα αστικά δίκτυα και αναδιαρθρώνουν τις ιεραρχίες των πόλεων μέσα σε αυτά.
3. Επηρεάζουν την οργάνωση, τη δομή και τη μορφολογία του χώρου μέσα στις πόλεις (Sassen, 2001).

Στην πραγματικότητα, ο όρος «παγκοσμιοποίηση» συμπυκνώνει σήμερα ένα σύστημα αποσπασματικών αντιλήψεων, σύμφωνα με τις οποίες οι οικονομικές δομές των χωρών έχουν ουσιαστικά ενοποιηθεί. Η πραγματικότητα είναι ότι κάτω από την επίδραση συγκεκριμένων παραγόντων ισχυροποιούνται όλα τα βασικά γνωρίσματα του ιμπεριαλιστικού σταδίου του καπιταλισμού που αναφέρθηκαν με αποτέλεσμα να οξύνεται συνεχώς το σύνολο των αντιθέσεων του. Συγκεκριμένα, η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών προς όφελος των μεγάλων επιχειρήσεων επιδρά στη σημαντική άνοδο της παραγωγικότητας, στην αύξηση του βαθμού εκμετάλλευσης των εργαζομένων, στην επιτάχυνση της συσσώρευσης κεφαλαίου, στη συντόμευση του χρόνου κυκλοφορίας των εμπορευμάτων. (Ριζοσπάστης, 24/4/2001)

Η συγκεντροποίηση του κεφαλαίου χαρακτηρίζεται σήμερα από το δυνάμωμα της διαπλοκής κεφαλαίων από διαφορετικές κρατικές αφετηρίες. Όμως από την άλλη παραμένει η κατοχύρωση της οικονομικής κυριαρχίας των μονοπωλίων μέσω της πολιτικής εξουσίας στις ξεχωριστές κρατικές οντότητες. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τη δράση του νόμου της ανισόμετρης ανάπτυξης, οδηγεί σε όξυνση των ανταγωνισμών και των αντιθέσεων μεταξύ μεγάλων επιχειρήσεων. Αυτοί οι ανταγωνισμοί απλοποιούνται από τις θεωρίες που αναφέρθηκαν ως ανταγωνισμοί μεταξύ Χωρών αλλά και Πόλεων οι οποίοι αφορούν όλες τις κοινωνικές ομάδες ανεξάρτητα από τα συμφέροντά τους.

Οι μετασχηματισμοί της βιομηχανικής πόλης που ξεκίνησαν από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, έφεραν λοιπόν αλλαγές στη διάρθρωση των χρήσεων γης σε διεθνές επίπεδο.

Σε πολλές περιπτώσεις, το νέο αστικό τοπίο μετατόπισε το κέντρο βάρους του σε πολιτιστικές δραστηριότητες, με στόχο να μετατρέψει τον πολιτισμό σε μοχλό οικονομικής ανάπτυξης, με κινητήρια δύναμη κυρίως τον κλάδο του τουρισμού. Σύμφωνα με τον Sir Peter Hall (2000), οι πόλεις πέρασαν με ιλιγγιώδη ταχύτητα από την οικονομία της μεταποίησης στην οικονομία των συστημάτων πληροφορίας και γνώσης, και από εκεί στην πολιτιστική οικονομία. Ο πολιτισμός θεωρείται τώρα «το μαγικό υποκατάστατο για όλα τα εργοστάσια και τις αποθήκες που χάθηκαν, ο μηχανισμός που θα δημιουργήσει νέες αστικές εικόνες κάνοντας τη πόλη πιο ελκυστική τόσο στο μετακινούμενο κεφάλαιο όσο και στους μετακινούμενους ελεύθερους επαγγελματίες» (Hall, 2000).

Στις Σημειώσεις Αστικής Γεωγραφίας οι Ι. Σαγιάς και Α. Σιόλας αναφέρουν πως ο David Harvey (1989) περιέγραψε την κατάσταση αυτή ως «μεταμοντέρνα». Σύμφωνα με τον μεταμοντερνισμό, η εμπορευματοποίηση εξαπλώνεται σε δομές και σχέσεις που δεν είχαν επηρεαστεί έως εκείνη τη στιγμή. Ο παραδοσιακός διαχωρισμός μεταξύ οικονομικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων είναι πλέον δυσδιάκριτος λόγω της «αισθητικοποίησης των εμπορευμάτων» και της «εμπορευματοποίησης της αισθητικής». Η άποψη του Harvey παραβλέπει το γεγονός ότι οι δομές, οι σχέσεις, η κουλτούρα αλλά και ο πολιτισμός, είχαν ήδη επηρεαστεί από τη στιγμή που επικράτησαν οι καπιταλιστικές σχέσεις στην παραγωγή και δεν προέκυψαν ξαφνικά. Διαμορφώθηκαν και εξελίσσονται ακόμα πάνω σε μία συγκεκριμένη οικονομική βάση και για αυτό το λόγο εμπορευματοποίηση του πολιτισμού υπήρχε και πριν εκείνη τη στιγμή. Το γεγονός αυτό δεν αναιρεί βέβαια πως η εμπορευματοποίηση βαθιάει και επηρεάζει όλο και περισσότερο τις διάφορες πτυχές της κοινωνικής ζωής.

Αυτή η «στροφή» στον πολιτισμό πήρε μορφή στο χώρο και πολλές φορές με τεράστια μεγέθη, με την εμφάνιση φαινομένων μεγάλων χωρικών συγκεντρώσεων πολιτιστικών δραστηριοτήτων (clusters). Τα clusters, μέχρι και σήμερα προσελκύουν όλο και περισσότερα είδη πολιτιστικών προϊόντων και δραστηριοτήτων που αφορούν την παραγωγή και την παρουσίαση, μουσεία, θέατρο, οπτικοακουστικές τέχνες στα νέα πολυμέσα, χώρους διασκέδασης, όπως μπαρ, εστιατόρια, κινηματογράφους κέντρα άθλησης και αισθητικής κλπ. (Γοσπονδίαλη, 2006)

1.3.1 Αντιμετώπιση βιομηχανικού αστικού αποθέματος

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η εγκατάλειψη βιομηχανικών μονάδων δημιουργεί τη δυνατότητα να αξιοποιηθεί ο χώρος με πολλούς τρόπους.

Τα εργοστάσια, οι βιοτεχνίες, ακόμα και μεγαλύτερες βιομηχανίες που ερήμωσαν τις τελευταίες δεκαετίες, δημιούργησαν κενά στο αστικό τοπίο, με αποτέλεσμα να τεθεί έντονα στη συζήτηση για τον αστικό σχεδιασμό το ζήτημα της επανάχρησης αυτών των χώρων. Το ζήτημα αυτό άνοιξε σε διεθνές επίπεδο και στην Ελλάδα, όπου το φαινόμενο της αποβιομηχάνισης παρουσιάστηκε έντονα σε πόλεις που ήταν - και μερικές είναι μέχρι και σήμερα – πυρήνες οικονομικής δραστηριότητας της χώρας.

Σε τέτοιες περιπτώσεις αυτοί οι χώροι έχουν αντιμετωπιστεί με διαφορετικούς τρόπους. Ο πρώτος και πιο συνηθισμένος είναι η εγκατάλειψη και απαξίωσή τους, ακόμα και αν αυτά έχουν διακηρυχτεί, τυπικά έστω, διατηρητέα «βιομηχανικά μνημεία» προς συντήρηση. Η επένδυση σε τέτοιους χώρους δεν πραγματοποιείται τη δεδομένη στιγμή γιατί δεν είναι άμεσα ανταποδοτική. Παρόλα αυτά, η απαξίωσή τους δημιουργεί συχνά τις προϋποθέσεις έτσι ώστε στο μέλλον να πραγματοποιηθούν επενδύσεις με μικρότερο κόστος.

Σε άλλες περιπτώσεις, βέβαια, γίνονται μεγάλες επενδύσεις σε τέτοιους χώρους, με στόχο το πολλαπλασιασμό των κερδών μακροπρόθεσμα. Σε αυτό συμβάλλουν τα κίνητρα που δίνει και το ίδιο το κράτος με φοροαπαλλαγές, παραχωρήσεις εκτάσεων και άλλα κίνητρα ανταγωνιστικότητας. Οι επενδύσεις αυτές έχουν να κάνουν με την προώθηση του πολιτιστικού προϊόντος στα πλαίσια της αξιοποίησης του τουρισμού ως μοχλού ανάκαμψης της οικονομίας.

Παρόλα αυτά, υπάρχουν και παραδείγματα ανάπλασης βιομηχανικών χώρων που λειτουργούν ως μουσεία βιομηχανικής κληρονομιάς ή έχουν διατηρήσει κάποια στοιχεία που είχαν και έχουν υποδεχτεί καινούργιες χρήσεις γης, χωρίς αυτό να σημαίνει πως οι αναπλάσεις αυτές δεν υπόκεινται στην εμπορευματοποίηση του πολιτισμού.



Εικόνα 1.3: Η πρώην βιομηχανία λιπασμάτων Α.Ε.Β.Α.Λ., στη Πτολεμαΐδα του νομού Κοζάνης, σήμερα. Μία από τις πολλές περιπτώσεις εγκατάλειψης και απαξίωσης του βιομηχανικού αστικού αποθέματος. (Πηγή: <http://www.polispost.com/article/39342/megathiria-oikologikon-prodiagrafon>)

Σε κάθε περίπτωση οι μορφές με τους οποίες μπορούν να αντιμετωπιστούν οι χώροι βιομηχανικής κληρονομιάς ποικίλλουν ανάλογα με την περίπτωση. Ως προς τον τρόπο αξιοποίησης του χώρου και των κελυφών υπάρχουν οι εξής μέθοδοι (Οικονομοπούλου, 2011):

1. Ο πρώτος τρόπος είναι να κατεδαφιστούν τα κτίρια και οι εγκαταστάσεις του χώρου και να γίνει ριζική ανάπλαση της βιομηχανικής περιοχής. Τέτοιες αναπλάσεις συνδέονται συνήθως με την εγκατάσταση μεγάλων εμπορικών χρήσεων και αναψυχής, αλλά και χρήσεων που συνδέονται με τον αθλητισμό και την ξεκούραση μερικές φορές.
2. Άλλος τρόπος είναι η διατήρηση μερικών κτιρίων και εγκαταστάσεων με κριτήριο την πολιτιστική τους και ιστορική αξία και η δημιουργία πολιτιστικών κέντρων, μουσείων και εκθεσιακών κέντρων.
3. Τακτική αντιμετώπισης θεωρείται και η διάσωση των κτιρίων που συνοδεύεται με την απομάκρυνση του εξοπλισμού. Με αυτό τον τρόπο, το κέλυφος διατηρείται και το εσωτερικό των κτιρίων αξιοποιείται με διαφορετικούς τρόπους.
4. Ένα πιθανό σενάριο αντιμετώπισης είναι η εξ ολοκλήρου συντήρηση των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού και η μετατροπή τους σε ζωντανό μνημείο, με σκοπό να προσδοθεί μουσειακό πρόσημο στο βιομηχανικό χώρο.

5. Ξεχωριστό σενάριο από το προηγούμενο θα μπορούσε να αποτελέσει η διατήρηση των κτιριακών κελυφών και του βιομηχανικού εξοπλισμού με την ένταξη χρήσεων πολιτιστικού και εκπαιδευτικού χαρακτήρα.
6. Μερικές φορές εξετάζεται και το σενάριο της μη επανάχρησης του χώρου και της διατήρησής τους ως ερείπια. Το συγκεκριμένο σενάριο δεν ταυτίζεται με την εγκατάλειψη του χώρου, γιατί τα ερείπια μπορούν να λειτουργήσουν ως σκηνικό στο χώρο, όπως έγινε με τα παλιά υφαντήρια Σικιαρίδη στην οδό Πειραιώς που φιλοξενούν σήμερα την Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών.

Σημασία έχει και η αντιμετώπισή τους ως προς τη θέση τους στη πόλη και το ρόλο που θα διαδραματίσουν μετά την ανάπλαση. Στις αναπλάσεις τέτοιου τύπου τα βιομηχανικά μνημεία που συντηρούνται μπορούν να αντιμετωπιστούν ως τοπία της πόλης, δηλαδή σημεία αναφοράς. Ακόμη, είναι δυνατόν να δημιουργηθεί ένα δίκτυο τέτοιων χώρων, όπου τα βιομηχανικά μνημεία θα αποτελούν σταθμούς της ιστορικής εξέλιξης της πόλης, αναδεικνύοντας τα στοιχεία που τη χαρακτήριζαν κάθε εποχή. Τέτοιου είδους αναπλάσεις γίνονται σε διεθνές αλλά και εγχώριο επίπεδο. Πραγματοποιούνται σε κτίρια (Tate Modern), κτιριακά σύνολα (Γκάζι, Λαύριο), κατά μήκος ενός ολόκληρου οδικού άξονα ή γραμμών σιδηροδρόμου (Οδός Πειραιώς), σε εκτεταμένες περιοχές (λιμενική ζώνη Hafencity στο Αμβούργο), σε θαλάσσιο μέτωπο (Barceloneta), στις όχθες ποταμών (Bilbao-Guggenheim Museum).



Εικόνα 1.4: Tate Modern: Εθνικό Μουσείο Μοντέρνας και Σύγχρονης Τέχνης στο Λονδίνο. (Πηγή: http://en.wikipedia.org/wiki/Tate_Modern)



Εικόνα 1.5: Δημόσιο Πάρκο High Line στη Νέα Υόρκη. (Πηγή: <http://www.dezeen.com/2014/11/03/elizabeth-diller-ricardo-scofidio-interview-high-line-new-york/>)



Εικόνα 1.6: Τεχνόπολις στο Γκάζι. (Πηγή: <http://www.mytheatro.gr/technopolis-gkazi/>)

1.3.2 Προτάσεις ανάδειξης

Τα κενά του αστικού χώρου, λόγω του μεγέθους και των διαστάσεών τους, προσφέρονται για την υποδοχή ευρείας γκάμας νέων χρήσεων. Το κριτήριο επιλογής των καινούργιων χρήσεων, είτε οι φορείς που εμπλέκονται είναι από τον ιδιωτικό ή από τον δημόσιο τομέα, είναι η άμεση ανταποδοτικότητα της επένδυσης. Έτσι εξηγείται και το γεγονός ότι τα περιθώρια για έργα που ωφελούν τους κατοίκους της περιοχής για την κάλυψη των βασικών αναγκών τους και τη λύση των καθημερινών προβλημάτων τους, ειδικά στις σημερινές οικονομικές συνθήκες, στενεύουν όλο και περισσότερο.

Ανάλογα με την περίπτωση, οι καινούργιες χρήσεις μπορεί να συμπεριλαμβάνουν διάφορες πολιτιστικές και εκπαιδευτικές δραστηριότητες, χώρους πολλαπλών χρήσεων, εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας και αθλητισμού, ή ακόμα και κατοικίες και εμπορικές χρήσεις. Μπορούν να ενταχθούν επίσης χρήσεις πάρκου και γενικά χώροι πρασίνου. Τα τελευταία χρόνια δίνεται μεγάλη σημασία στην εγκατάσταση χρήσεων περιβάλλοντος υψηλής τεχνολογίας ή δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα.

Σε κάθε περίπτωση, αυτές οι χρήσεις πρέπει να συμβαδίζουν με τον εκάστοτε χώρο, να σέβονται την πολιτιστική και ιστορική κληρονομιά του δομημένου χώρου, και κυρίως να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες καθημερινές ανάγκες των πολιτών π.χ. σε κατοικία, υπαίθριους χώρους, χώρους πρασίνου κλπ. Σημαντικό είναι, επίσης, η εγκατάσταση των νέων χρήσεων να εξασφαλίζει τη συνοχή μεταξύ των βιομηχανικών κτιρίων και του περιβάλλοντα χώρου, έτσι ώστε να αντιμετωπίζεται σωστά το πρόβλημα της επανένταξης βιομηχανικών συγκροτημάτων στην πόλη. Αυτό δε σημαίνει πως τα συγκροτήματα αυτά πρέπει να χάσουν τα στοιχεία εκείνα που τα αναδεικνύουν ως μνημεία βιομηχανικής κληρονομιάς.

Η αντιμετώπιση πρώην βιομηχανικών χώρων διαφέρει από περίπτωση σε περίπτωση. Σε περιπτώσεις που τα κτίρια και ο εξοπλισμός που υπάρχουν έχουν αξιόλογη ιστορική, πολιτιστική, αρχιτεκτονική αλλά και αισθητική σημασία, πρέπει να συντηρούνται, να αποκαθίστανται και να επαναχρησιμοποιούνται για πολιτιστικούς και εκπαιδευτικούς σκοπούς. Τα περισσότερα εργοστάσια του 19^{ου} και 20^{ου} αιώνα που στέκουν ανενεργά και εγκαταλελειμμένα σε αρκετές περιοχές αντικατοπτρίζουν τη πορεία της βιομηχανικής οικονομικής εξέλιξης στην Ελλάδα.

Για αυτό το λόγο είναι κρίσιμη η διατήρηση στοιχείων που μαρτυρούν τη τεχνολογική πλευρά αυτής της εξέλιξης, όπως του εξοπλισμού, των εργαλείων των μηχανών, των φουγάρων και των καμινάδων που συνοδεύουν τα εργοστάσια. Είναι σημαντική η προστασία και η ανάδειξη των εγκαταστάσεων αυτών γιατί συνδέεται άμεσα με τη διατήρηση της ιστορίας και της παράδοσης. Ακόμη, προσφέρουν σημαντικές πληροφορίες για τη κατάσταση της εργατικής τάξης διαχρονικά, κάτω από ποιες συνθήκες δούλευαν και πως αντιμετώπιζαν οργανωμένα τα προβλήματα που έβρισκαν μπροστά τους.

Άρα η αξία της συντήρησης των βιομηχανικών συγκροτημάτων έχει υλική σημασία, που αφορά τα βιομηχανικά κελύφη και τον εξοπλισμό, αλλά και άυλη, που αποτελεί τεκμήριο της βιομηχανικής και εργατικής ιστορίας και των κοινωνικοοικονομικών συνθηκών. Οι τρόποι με τους οποίους αντιμετωπίζεται η επανάχρηση σε αυτά τα συγκροτήματα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους πως θα αναδείξουν αυτά τα στοιχεία. Μερικοί από αυτούς είναι:

- Πολιτιστικά κέντρα όπου διοργανώνονται πολιτιστικές δραστηριότητες και προγράμματα δημιουργικής απασχόλησης που θα αποσκοπούν στην ποιοτική βελτίωση της διαπαιδαγώγησης των παιδιών και των νέων, την παροχή ευκαιριών καλλιτεχνικής έκφρασης και δημιουργικής απασχόλησης για μικρούς και μεγάλους, καθώς και την υποστήριξη της ερασιτεχνικής δημιουργίας.
- Μουσεία βιομηχανικής και εργατικής ιστορίας, όπου οι επισκέπτες έχουν την ευκαιρία να μάθουν για τη διαχρονική εξέλιξη της παραγωγής. Την ανάπτυξη του εξοπλισμού και των μηχανημάτων σε συνδυασμό με στοιχεία που θα αναδεικνύουν την ταυτόχρονη ανάπτυξη των ανθρώπων που εργάστηκαν εκεί, τις αγωνίες τους, τα προβλήματά τους, την οργάνωση και τη δράση τους.
- Εκθεσιακά κέντρα, κέντρα εκδηλώσεων και διαλέξεων για τις νεότερες -και όχι μόνο- ηλικίες. Τα κέντρα αυτά μπορούν να αξιοποιηθούν για εκπαιδευτικούς σκοπούς με στόχο τη διαπαιδαγώγηση κυρίως μαθητών και σπουδαστών της πρωτοβάθμιας, δευτεροβάθμιας και τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

Υπάρχει βέβαια και η πιθανότητα οι πρώην ενεργές βιομηχανικές εγκαταστάσεις να μην παρουσιάζουν ενδιαφέρον όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που περιγράφηκαν και να αποτελούν αποκλειστικά στοιχεία υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής και να δυσκολεύουν τη καθημερινή ζωή των κατοίκων μιας πόλης. Σε αυτή τη περίπτωση προτείνεται η ολική κατάργησή τους και η αντικατάστασή τους με χρήσεις ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, αθλητισμού, διασκέδασης, και άλλες που μπορούν να αποτελέσουν συνδυαστικούς κρίκους «ανάσας» στον αστικό ιστό χωρίς να επιβαρύνονται οικονομικά τα μικρομεσαία οικονομικά στρώματα. Σε ορισμένες βιομηχανικές περιοχές που κεντρίζουν το ενδιαφέρον συγκεκριμένες υποδομές και εγκαταστάσεις και όχι το σύνολό τους, μπορεί να υπάρξει συνδυασμός των λύσεων που αναφέρθηκαν.

1.3.3 Πολιτισμικά θέματα ανάδειξης παλαιότερων μορφών

Όπως αναφέρθηκε και εισαγωγικά, έναν αιώνα πριν περίπου ξεκίνησε μία πολιτιστική έξαρση η οποία συνδυάστηκε με την αντιμετώπιση του εγκαταλελειμμένου βιομηχανικού αστικού αποθέματος, με στόχο να επιτευχθούν οι στόχοι της οικονομικής αναζωογόνησης. Η έξαρση αυτή δημιούργησε την ανάγκη για τη μελέτη των βιομηχανικών και προβιομηχανικών μνημείων.

Η έννοια της συστηματικής μελέτης και απόδοσης πολιτιστικής και ιστορικής αξίας του βιομηχανικού αποθέματος ξεκίνησε το 19^ο αιώνα στη Γαλλία, οπότε ιδρύθηκε το Conservatoire Nationale des Arts et Métiers (Εθνικό Ίδρυμα Τεχνών και Επιστημών) και έγινε η πρώτη προσπάθεια καταγραφής και διάσωσης του προβιομηχανικού και βιοτεχνικού τεχνικού πολιτισμού. Την ίδια χρονική περίοδο στη Γερμανία παρατηρείται η καθιέρωση μνημείων τεχνικής εξέλιξης του πολιτισμού και η θεώρησή τους ως εφάμιλλη των κλασικών ιστορικών μνημείων. Στη κεντρική Ευρώπη ο βιομηχανικός κλάδος εκμετάλλευσης των ορυχείων εξετάζεται ως προς την πολιτιστική του επίδραση και τις παλιότερες τεχνικές προόδους του. (Τσαγκαράκης, 2010)



Εικόνα 1.7: Conservatoire Nationale des Arts et Metiers. (Πηγή:

<http://www.aviewoncities.com/gallery/showpicture.htm?key=kvefr1578>)

Πολύ αργότερα, γύρω στα μέσα της δεκαετίας του 1950, όταν τα φαινόμενα αποβιομηχάνισης αυξήθηκαν σε αρκετές πόλεις που μέχρι τότε αποτελούσαν κέντρα βιομηχανικής άνθησης, ξεκίνησε η συστηματικότερη επιστημονική μελέτη της

βιομηχανικής αρχαιολογίας, όπως και η καθιέρωση του ίδιου του όρου και η ονοματοδοσία μεταλλουργείων, ορυχείων και άλλων πρώιμων βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Σημείο αναφοράς για την αναγνώριση τη αξίας τους αποτέλεσε ο χαρακτηρισμός βιομηχανικών καταλοίπων όπως αποθήκες, γέφυρες και άλλες βιομηχανικές κατασκευές ως «τεχνικά μνημεία», δηλαδή κατάλοιπα βιομηχανικής, οικονομικής και τεχνικής ανάπτυξης με την ευρεία έννοια του όρου.

Στο πιο πρόσφατο παρελθόν, στη δεκαετία του 1970, το ενδιαφέρον για τα βιομηχανικά μνημεία έλαβε μεγαλύτερες διαστάσεις. Το Συμβούλιο της Ευρώπης υπέγραψε Σύμβαση για τη προστασία της παγκόσμιας φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, σύμφωνα με την οποία, με τον όρο πολιτιστική κληρονομιά (Cultural Heritage) νοούνται τα μνημεία, τα αστικά σύνολα, τα πολιτισμικά τοπία, τα βιομηχανικά μνημεία και τα έργα τέχνης (Μυλωνόπουλος, 2007). Το ενδιαφέρον αυτό μεγάλωσε ιδιαίτερα μετά την έκθεση του Άμστερνταμ, το 1975, με θέμα την Ευρωπαϊκή Αρχιτεκτονική Κληρονομιά (Παπαγιανοπούλου, 2007). Το 2003 οι αρχές της βιομηχανικής κληρονομιάς θεωρητικοποιήθηκαν και έλαβαν τη μορφή χάρτας, την χάρτα του Nizhny Tagil, ενώ πολλά αναγνωρισμένα βιομηχανικά κατάλοιπα χαρακτηρίζονται ως μνημεία παγκόσμιας κληρονομιάς από την UNESCO (Μπελαβίλας, 2010).

Στην Ελλάδα, η μελέτη της βιομηχανικής κληρονομιάς ξεκίνησε παράλληλα με άλλες χώρες της Ευρώπης στα μέσα περίπου του 19^{ου} αιώνα. Όπως και στην Ευρώπη, ελληνικά ιστορικά βιομηχανικά συγκροτήματα διασώθηκαν, αποκαταστάθηκαν και λειτουργούν με νέες χρήσεις, σαν μουσεία, χώροι πολιτισμού, έρευνας ή εκπαίδευσης. Κάποιοι από αυτούς είναι το εργοστάσιο φωταερίου της Αθήνας, γνωστό ως «Γκάζι» και το πιλοποιείο Πουλόπουλου στα Πετράλωνα οι οποίοι λειτουργούν ως χώροι πολιτισμού του Δήμου Αθηναίων. Το εργοστάσιο Σικιαρίδη ή «Αγγλοελληνική Εριουργία» στην οδό Πειραιώς φιλοξενεί πλέον τις εγκαταστάσεις της Ανωτάτης Σχολής Καλών Τεχνών. Επίσης στην οδό Πειραιώς η χαρτοποιία «Σάνιτας» λειτουργεί ως θεατρικός χώρος του Φεστιβάλ Αθηνών με το όνομα «Σχολείον». Το συγκρότημα της Γαλλικής Εταιρείας Μεταλλείων Λαυρίου έχει μετασχηματιστεί από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο σε Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου. (Οικονομοπούλου, 2011)



Εικόνα 1.8: Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών. (Πηγη: <http://www.asfa.gr>)



Εικόνα 1.9: Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπολης. (Πηγη: http://www.lifo.gr/team/magic_circus/47341)

1.3.4 Πολιτισμικά θέματα ένταξης στη σύγχρονη κοινωνία – σύγχρονη πόλη

Η ανάπτυξη του της οικονομίας με μοχλό το πολιτισμό στις μέρες μας λαμβάνει ακόμα μεγαλύτερες διαστάσεις και συνδέεται άμεσα με την υψηλή εμπορευματοποίηση του πολιτισμού και την εμφάνιση των πολιτιστικών clusters. Σύμφωνα με τον Mommaas (2004), η τάση χωρικής συγκέντρωσης και ομαδοποίησης των πολιτιστικών δραστηριοτήτων αποτελεί προχωρημένο στάδιο της χρήσης του πολιτισμού ως κινητήριου μοχλού της αστικής οικονομίας. Αποτελεί σημαντική μεταβολή και δηλώνει το πέρασμα «από τις απλές πολιτικές που στόχευαν στην οργάνωση περιστασιακής κατανάλωσης πολιτιστικών θεμάτων σε πιο ολοκληρωμένες στρατηγικές πολιτικές που στοχεύουν στη δημιουργία πλήθους

χώρων εν σειρά, ακόμα και ολόκληρων αστικών περιοχών, για πολιτιστική παραγωγή και δημιουργικότητα» (Moommaas, 2004).

Στις πόλεις του 21^{ου} αιώνα, η ίδρυση cluster συνδυάζεται συχνά με την αναζωογόνηση εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών περιοχών και αφορά νέες ακμάζουσες οικονομικές δραστηριότητες όπως:

- i. Clusters επιχειρήσεων παροχής οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιρειών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας.
- ii. Clusters πολιτιστικών βιομηχανιών και χώρων κατανάλωσης.

Όσον αφορά τα πολιτιστικά clusters, πρόκειται για ένα φαινόμενο που έχει τις ρίζες του στη δεκαετία του '80. Εντούτοις, η έννοια των πολιτιστικών clusters εμφανίζεται νωρίτερα σε πολιτιστικές περιοχές με μακρά ιστορία όπως το Σόχο του Λονδίνου και η Lower East Side της Νέας Υόρκης, και εξελίσσεται παράλληλα με τη γενικότερη ανάπτυξη των πόλεων και των συνολικότερων κοινωνικοοικονομικών συνθηκών. Οι περιοχές αυτές σχηματίζονται από τη χωρική συγκέντρωση επενδύσεων σε συγκεκριμένα σημεία των πόλεων, με σκοπό την επίτευξη του άμεσου κέρδους. Για αυτό το λόγο η δημιουργία τους συνδέεται -στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων- με το στόχο αρκετές σύγχρονες πόλεις να αποτελέσουν κόμβους τουριστικής ανάπτυξης με μοχλό το πολιτισμό. Έτσι, χρησιμοποιούνται πρώην βιομηχανικά κτίρια και δημιουργούνται καινούργια, τα οποία αξιοποιούνται για πολιτιστικές και καλλιτεχνικές δραστηριότητες που συνδυάζονται συνήθως με υποδομές αναψυχής εστίασης και διασκέδασης.

Στην αναμόρφωση τέτοιων περιοχών εμπλέκονται φορείς και επιχειρήσεις από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα. Στόχος είναι να πουληθεί ένα πολιτιστικό προϊόν με κύρια χαρακτηριστικά τα εξής:

- Την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς, μέσω της δημιουργίας μνημείων, πολιτιστικών έργων, μουσείων κλπ.
- Την προώθηση τεχνών, όπως οι παραστατικές και οι εικαστικές τέχνες.
- Η ανάπτυξη των πολιτιστικών βιομηχανιών που αφορούν τομείς όπως το design, η μόδα, ο κινηματογράφος, η διαφήμιση, η αρχιτεκτονική, κ.α.

Γίνεται αντιληπτό πως γύρω από τις αναπλάσεις βιομηχανικών περιοχών με παράγοντα τη πολιτιστική πολιτική, ξετυλίγεται ένα πλέγμα δραστηριοτήτων και τομέων που αφορά μορφές επιχειρήσεων οι οποίες ασχολούνται με τον ευρύτερο χώρο του πολιτισμού (όπως εκδόσεις, κινηματογράφος, αρχιτεκτονική κτλ.) και τις λεγόμενες πολιτιστικές βιομηχανίες με την αξιοποίηση των καλών τεχνών και της λογοτεχνίας με την αναπαραγωγή τους μέσω των ΜΜΕ. Περιλαμβάνονται επίσης και τα μουσεία, οι βιβλιοθήκες, τα θέατρα, τα νυχτερινά κέντρα και οι πινακοθήκες (Καραχάλης, 2006). Μπορούμε περιληπτικά να χωρίσουμε τα πολιτιστικά clusters σε τρεις κατηγορίες:

1. Πολιτιστικά επίκεντρα υψηλής τέχνης: Συγκεντρώνουν πολιτιστικές δραστηριότητες όπως μουσεία διαφόρων τύπων, θέατρα, όπερες, συνεδριακά κέντρα κτλ. Παράγονται μέσα από διαδικασίες αστικής ανάπτυξης ή/και αναδόμησης και το νέο αστικό τοπίο περιλαμβάνει παλαιά διατηρητέα κτήρια και επανασχεδιασμένα κτηριακά συγκροτήματα καινοτόμου σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής μορφής.
2. Επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας: θεωρούνται εκείνα που βρίσκονται συνήθως στο ιστορικό κέντρο της πόλης και συγκεντρώνουν μπαρ, καφετέριες, εστιατόρια, μουσικά club, καταστήματα με αντίκες, δισκοπωλεία, βιβλιοπωλεία, κλπ. Σε αυτές τις περιπτώσεις αξιοποιούνται τις περισσότερες φορές διατηρητέα, παραδοσιακά κτίρια που επανασχεδιάστηκαν και επαναχρησιμοποιήθηκαν.
3. Επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής στα χωρικά όρια της πόλης με το φυσικό υδάτινο στοιχείο: είναι ένα φαινόμενο που αφορά συνολικά την εκμετάλλευση των θαλάσσιων μετώπων με αφορμή την απομάκρυνση αρκετών λιμενικών εγκαταστάσεων και απασχολεί τόσο διεθνώς, όσο και στην Ελλάδα το τελευταίο διάστημα.

Σε κάθε περίπτωση, στόχος με τη δημιουργία των πολιτιστικών clusters είναι, όπως ήδη αναφέρθηκε, να αποτελέσει ο Πολιτισμός συνολικότερα ελκυστικό προϊόν στην διεθνή αγορά, εξίσου ανταγωνιστικό και αποδοτικό με άλλους τομείς που αποτελούν γέφυρα προς τον επιχειρηματικό κόσμο, έτσι ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της οικονομικής ανάπτυξης. Ο πολιτισμός συμβάλλει καλύτερα με αυτόν τον τρόπο στην ανταγωνιστικότητα του τουριστικού προϊόντος και της τουριστικής προσφοράς. Τα

αποτελέσματα της πολιτιστικής πολιτικής που περιγράφηκε, έχουν διπλό χαρακτήρα. Από τη μία, δημιουργούνται ευκαιρίες για τις κοινωνικές ομάδες μεγάλων οικονομικών συμφερόντων να εξασφαλίσουν αύξηση του ποσοστού κέρδους, επενδύοντας σε νέους τομείς της οικονομίας που τη δεδομένη στιγμή δεν υπάρχει κορεσμός.

Από την άλλη η πρόσβαση σε πολιτιστικές δραστηριότητες που αναφέρθηκαν προηγουμένως από τα μικρομεσαία στρώματα είναι πολύ δύσκολη, καθώς οι επενδύσεις σε χωρικές συγκεντρώσεις τέτοιου τύπου έχουν τις περισσότερες φορές ανταποδοτικό χαρακτήρα με στόχο το άμεσο οικονομικό όφελος. Επιπλέον, η εμπορευματοποίηση του Πολιτισμού με αυτό τον τρόπο συνεπάγεται τη συνολικότερη υποβάθμιση του πολιτισμού, ως παράγοντα που μπορεί να συμβάλλει στην ανάπτυξη και τη συνειδητοποίηση των χαμηλότερων κοινωνικά στρωμάτων. Επομένως, είναι απαραίτητη η δημιουργία ενιαίου και αποκλειστικά δημόσιου μηχανισμού παραγωγής και διανομής του πολιτιστικού και του καλλιτεχνικού έργου, αποτελούμενου από κρατικούς φορείς που θα λειτουργούν με κοινωνικό προγραμματισμό και έλεγχο, αποφασιστικό ρόλο των δημιουργών καλλιτεχνών και κρατική χρηματοδότηση, και θα έχουν την αποκλειστική ευθύνη για τη διαμόρφωση τέτοιων πολιτιστικών επικέντρων.

1.4 Παραδείγματα ανάπλασης βιομηχανικών περιοχών

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξεταστούν παραδείγματα από την Ευρώπη και την Ελλάδα που αφορούν αναπλάσεις σε πρώην βιομηχανικές περιοχές με παράλληλη επανάχρηση βιομηχανικών κτηρίων και περιοχών ολόκληρων. Στόχος είναι να αξιοποιηθούν οι περιπτώσεις αυτές για την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπλασης στη περιοχή μελέτης με επίκεντρο τη πρώην βιομηχανία του Ρετσίνα και τις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ, σχέδιο το οποίο θα αναλυθεί περαιτέρω στα επόμενα κεφάλαια.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στη βιβλιογραφική έρευνα που πραγματοποιήθηκε η πλειοψηφία των περιπτώσεων που εντοπίστηκαν αφορούν την αντικατάσταση παλαιότερων βιομηχανικών χρήσεων με χρήσεις μεγάλου μεγέθους, όπως εμπορικά

κέντρα, ξενοδοχεία και χώροι αναψυχής. Η επανάχρηση τέτοιων χώρων πραγματοποιείται μετά από επενδύσεις από το δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, αλλά και από σύμπραξη αυτών των δύο. Σε αρκετές περιπτώσεις οι προσπάθειες αυτές συνδυάζονται με την αξιοποίηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που προσφέρουν οι πρώην βιομηχανικές εγκαταστάσεις εξαιτίας της πολιτιστικής και ιστορικής τους αξίας.

Στο επόμενο υποκεφάλαιο θα γίνει μια προσπάθεια να εξεταστούν κάποια παραδείγματα από το εξωτερικό αλλά και τον ελλαδικό χώρο και μερικά από τα θετικά και τα αρνητικά στοιχεία τους. Αυτές οι περιπτώσεις δεν μπορούν να ταξινομηθούν σε αποτυχημένες ή αποτυχημένες γιατί μια τέτοια ανάλυση θα ήταν αρκετά απλοποιημένη. Κάθε ανάπλαση κρίνεται εκ του αποτελέσματος, κατά πόσο εξυπηρετεί τους στόχους που μπαίνουν από το εκάστοτε σχέδιο πριν αυτή υλοποιηθεί. Με το ίδιο σκεπτικό εξετάζονται κάποια χαρακτηριστικά από αυτές τις περιπτώσεις που μπορούν να αξιοποιηθούν στη περίπτωση της περιοχής της Λεύκας, εξυπηρετώντας τους στόχους που εισάγονται στη παρούσα εργασία.

1.4.1 Παραδείγματα από το εξωτερικό

Αναφέρθηκε και εισαγωγικά πως η εγκατάσταση νέων χρήσεων γης στη θέση των πρώην βιομηχανιών περιλαμβάνει συνδέεται, τις περισσότερες φορές, με την αποδοτικότητα της επένδυσης που πραγματοποιείται. Παραδείγματα από πόλεις της Γερμανίας, της Ολλανδίας και άλλων χωρών με αναπλάσεις τέτοιου σκοπού θα περιγραφτούν και στις επόμενες παραγράφους.

Χαρακτηριστικά είναι δύο παραδείγματα ριζικής ανάπλασης σε πόλεις της Γερμανίας. Η πρώτη είναι η περίπτωση της πόλης Oberhausen στην περιφέρεια Ruhr. Πρόκειται για μια έκταση επιφάνειας 1,5 τ.χλμ. που φιλοξενούσε μεγάλες βιομηχανικές μονάδες (ορυχεία και βιομηχανίες μεταλλευμάτων), η οποία ισοπεδώθηκε και στη θέση της κατασκευάστηκε ένα τεράστιο εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο το οποίο περιλαμβάνει και συγκροτήματα κατοικιών, ξενοδοχεία, χώρους πολλαπλών χρήσεων, εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας και αθλητισμού. (Αραβαντινός, 1997)

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**



Εικόνα 1.10: Εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο Oberhausen. (Πηγή: <http://www.fotocommunity.de/pc/pc/display/22581746>)

Ένα δεύτερο παράδειγμα είναι η Γερμανική πόλη Neunkirchen στη Saarland, στην οποία επί σειρά δεκαετιών λειτουργούσαν υφικάμινι χαλυβουργείων που διέκοψαν την λειτουργία τους στις αρχές του 1980. Στην περίπτωση αυτή κατεδαφίστηκε σχεδόν το σύνολο των βιομηχανικών κελυφών και στη θέση τους δημιουργήθηκε ένα τεράστιο εμπορικό πάρκο. Ελάχιστες εγκαταστάσεις διατηρήθηκαν, κυρίως για ιστορικούς λόγους, όπως ο πρώην υδατόπυργος, και δέχθηκαν νέες χρήσεις, εμπορίου και αναψυχής, όπως μπαρ, κλαμπ, σινεμά, εστιατόρια, ραδιοφωνικό στούντιο και μεγάλες αλυσίδες ομίλων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο του επισιτισμού. (Αραβαντινός, 1997)



Εικόνα 1.11: Εμπορικό πάρκο Neunkirchen. (Πηγή: [http://pl.wikipedia.org/wiki/Neunkirchen_\(Saara\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/Neunkirchen_(Saara)))

Ένα παρόμοιο παράδειγμα είναι η παρέμβαση που πραγματοποιήθηκε στην περίπτωση του συγκροτήματος αποθηκών "Entrepotdok", στο Άμστερνταμ της Ολλανδίας. Η παρέμβαση αυτή ξεκίνησε ως το πρώτο μεγάλο έργο επανάχρησης ιστορικού συνόλου για χρήση κοινωνικής κατοικίας στην Ευρώπη. Το ομώνυμο κανάλι περιστοιχίζεται από 84 αποθήκες που ανεγέρθηκαν, από το 1708 ως το 1829, από την Ολλανδική Εταιρεία των Ανατολικών Ινδιών για την αποθήκευση των εμπορευμάτων που εισάγονταν από τις Ινδίες προς εκτελωνισμό. Τα κτήρια παρουσιάζονται ως συνεχόμενα μπλοκ κατασκευασμένα αποκλειστικά από τούβλο, διατεταγμένα γύρω από τις αποβάθρες. Οι εργασίες ανακαίνισης ξεκίνησαν στη δεκαετία του 1980. Γνωστό τεχνικό γραφείο ανέλαβε τα έργα με την ιδέα της διατήρησης της αρχιτεκτονικής των κτηρίων και την προσαρμογή τους στη νέα χρήση. Κατασκευάστηκαν καινούργιες γέφυρες για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας από τη μια στην άλλη όχθη. Ο δήμος του Άμστερνταμ είχε προτείνει την μετατροπή των αποθηκών σε κοινωνικές κατοικίες. Όμως, το σχετικά υψηλό κόστος ανακαίνισης τις προόρισε να γίνουν στέγη καλλιτεχνών και σχετικώς οικονομικά εύρωστων κοινωνικών στρωμάτων. Διαμορφώθηκαν 600 διαμερίσματα, ενώ παράλληλα στους υπόγειους χώρους στεγάζονται μικρές επιχειρήσεις και στους πλάγιους δρόμους διευθετήθηκαν χώροι εμπορίου και αναψυχής. (Van der Loo, 15/1/2010)



Εικόνα 1.12: Ανάπλαση στο συγκρότημα αποθηκών "Entrepotdok", στο Άμστερνταμ. (Πηγή: <http://www.mobypicture.com/user/merelzward/view/9177574>)

Μία πιο πρόσφατη κατηγορία αναπλάσεων είναι η αντικατάσταση παλαιότερων χρήσεων γης με επιχειρηματικά επίκεντρα. Σε προηγούμενο κεφάλαιο αναλύθηκαν οι χωρικές συγκεντρώσεις που αφορούν την εγκατάσταση πολιτιστικών βιομηχανιών και χώρων κατανάλωσης. Εδώ εξετάζονται τα clusters επιχειρήσεων που αφορούν τη συγκέντρωση επιχειρήσεων παροχής οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών υψηλής τεχνογνωσίας και τεχνολογίας.

Αυτό το σχετικά καινούργιο πρότυπο των επιχειρηματικών επικέντρων βρίσκει εφαρμογή σε μητροπόλεις που βρίσκονται στον οικονομικό πυρήνα της Ευρώπης και τη Βόρειας Αμερικής, αλλά και στις ανεπτυγμένες πόλεις της νοτιοανατολικής Ασίας. Το πιο πρώιμο παράδειγμα τέτοιων επικέντρων είναι τα Docklands του Λονδίνου. Υπάρχει η Potsdamer Platz στο Βερολίνο, τα έργα ανοικοδόμησης στο Milan Fair της πόλης του Μιλάνο, το νέο οικονομικό κέντρο της Βαλένθια που τοποθετείται στη Πόλη των Τεχνών και των Επιστημών, το νέο επιχειρηματικό επίκεντρο One North στη Σιγκαπούρη κ.ά. (Γοσπονδίνη, 2006)



Εικόνα 1.13: Docklands: Ένα από τα πρώτα επιχειρηματικά clusters. (Πηγή: <http://londonhotelwatchdog.co.uk/riverside-at-the-hilton-docklands/>)

1.4.2 Παραδείγματα από Ελλάδα

Στην ίδια κατηγορία με τα παραδείγματα που αναλύθηκαν προηγουμένως τοποθετούνται αρκετές αναπλάσεις οι οποίες βρίσκονται το τελευταίο καιρό σε εξέλιξη στον ελλαδικό χώρο.

Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η εγκατάσταση ενός μεγάλου υπερτοπικού εμπορικού κέντρου που κατασκευάζεται στη Κόρινθο στη θέση του εργοστασίου «Σωληνουργία Κορίνθου». Το εργοστάσιο ξεκίνησε τη λειτουργία του στις αρχές τις δεκαετίας του '70 στη θέση Πουρνερί, λίγο πιο έξω από την Κόρινθο και δραστηριοποιήθηκε στην παραγωγή χαλυβδοσωλήνων μεσαίας και μεγάλης διαμέτρου για τη μεταφορά πετρελαίου, φυσικού αερίου και νερού, καθώς και στην παραγωγή κοίλων διατομών (κοίλων δοκών) για χρήση στον κλάδο των κατασκευών και της δόμησης. Τον Αύγουστο του 2005 η διοίκηση προχώρησε στο κλείσιμο του εργοστασίου, επικαλώντας αδυναμία να ανταπεξέλθει στην ένταση του διεθνούς ανταγωνισμού στο κλάδο. Πριν από ένα χρόνο περίπου ξεκίνησαν οι εργασίες για την κατασκευή εμπορικού κέντρου 15.000 τμ. σε ιδιόκτητη έκταση συνολικού εμβαδού 72.000 τμ. Ο όμιλος «Βιοχάλκο» που έχει πάρει τη πρωτοβουλία για την κατασκευή του «Mare West» και αναμένεται να ολοκληρώσει τα έργα τους προσεχείς μήνες με ανακοίνωσή του έχει δηλώσει πως το εμπορικό πάρκο θα έχει ως κύριους άξονες εμπορικές χρήσεις και χρήσεις αναψυχής, καθώς και ένα τεράστιο super market έκτασης 5.000 τμ. (Καθημερινή, 14/5/2015)

Επιπλέον, υπάρχουν χωρικές ρυθμίσεις με τη μορφή των αναπλάσεων που αφορούν λιμενικές εγκαταστάσεις και αεροδρόμια, το παράκτιο μέτωπο, δασικές εκτάσεις και άλλες περιπτώσεις. Στην Ελλάδα υπάρχουν κάποια πρόσφατα παραδείγματα, έργα που έχουν ήδη ολοκληρωθεί, άλλα βρίσκονται σε εξέλιξη και κάποια πρόκειται να ξεκινήσουν το επόμενο χρονικό διάστημα.

Χαρακτηριστική είναι η αναδιαμόρφωση του πρώην αεροδρομίου στο Ελληνικό, σχέδιο που σύμφωνα με τα πλάνα της Lamda Development, της εταιρίας που έχει καταθέσει τη μοναδική πρόταση στο ΤΑΙΠΕΔ για την αξιοποίηση του σημείου, περιλαμβάνει ένα πάρκο 2.000 στρεμμάτων και ένα ενυδρείο στα πρότυπα εκείνου που υπάρχει στο Ντουμπάι, και την κατασκευή τουλάχιστον ενός ουρανοξύστη με πολλαπλές χρήσεις- ξενοδοχείο, συνεδριακό και εμπορικό κέντρο (Ναυτεμπορική, 14/11/2014)

Μεταξύ άλλων είναι και η ανάπτυξη του Φαληρικού Δέλτα με τη δημιουργία του Κέντρου Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος και τις νέες εγκαταστάσεις που θα περιλαμβάνει την Εθνική Λυρική Σκηνή και την Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδας και το

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

Πάρκο Σταύρος Νιάρχος. Τελευταίο αξιοσημείωτο παράδειγμα είναι η ανάπλαση στη Μαρίνα Ζέας στο Πασαλιμάνι του Πειραιά για την υποδοχή χρήσεων αναψυχής.



Εικόνα 1.14: Οι σκέψεις για το Ελληνικό σύμφωνα με τη Lamda Development. (Πηγή: <http://www.mag24.gr/afieroma/deite-entyposiako-binteo-elliniko>)



Εικόνα 1.15: Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος. (Πηγή: <http://www.enimerosi24.gr/78241/ξεκινούν-οι-εργασίες-στο-κέντρο-πολιτ/>)



Εικόνα 1.16: Bar, καφετέριες και εστιατόρια μετά την ανάπλαση στη Μαρίνα Ζέας. (Πηγή: <http://www.in2life.gr/delight/goingout/article/239245/marina-zeas-rihnoyme-agkyra-sta-nea-ths-mpar.html>)

1.4.3 Αστικές αναπλάσεις με διαφορετικά στοιχεία

Οι περιπτώσεις που αναφέρθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια, έχουν να κάνουν καθαρά με την ικανοποίηση των συμφερόντων μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων, είτε η επένδυση πραγματοποιήθηκε από τον ιδιωτικό τομέα, ή από το δημόσιο και στη συνέχεια παραχωρήθηκαν διάφορες χρήσεις γης σε ιδιώτες με σκοπό την συνεκμετάλλευση των συγκεκριμένων χρήσεων. Σίγουρα δεν περιλαμβάνουν στοιχεία που να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες των μόνιμων κατοίκων της εκάστοτε περιοχής.

Υπάρχουν όμως και αναπλάσεις που πραγματοποιήθηκαν υπό την πίεση των κοινωνικών αγώνων αλλά και τις δυνατότητες που υπήρχαν σε δεδομένες φάσεις της εξέλιξης της οικονομικής και κοινωνικής πραγματικότητας. Αυτές οι αναπλάσεις είναι στην ουσία κατακτήσεις των ίδιων των εργαζομένων και μπορούν να αποτελέσουν παράδειγμα για την ανακούφιση των κοινωνικών στρωμάτων που είναι αποκλεισμένα από το αστικό πράσινο, την εκπαίδευση, το πολιτισμό και τον αθλητισμό. Στις επόμενες παραγράφους εξετάζονται αναπλάσεις με τα χαρακτηριστικά που προαναφέρθηκαν.

Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι το πάρκο Clot που τοποθετείται στη Βαρκελώνη και δημιουργήθηκε τη τετραετία 1982-1986 στη θέση των παλιών εγκαταστάσεων των Ισπανικών Σιδηροδρόμων με στόχο την αναβάθμιση της περιοχής. Βρίσκεται στη νότια πλευρά της γέφυρας του Santiago Calatrava αντιδιαμετρικά της πλατείας Valls-Sistachs. Η σύνθεση συνδυάζει τη δημιουργία ενός πάρκου με χαρακτήρα φυσικό και την οργάνωση ενός γεωμετρημένου χώρου άθλησης και αναψυχής. Το κυριότερο χαρακτηριστικό της σύνθεσης αποτελεί ο διατηρημένος τοίχος των εγκαταστάσεων, που λειτουργεί ως "υδραγωγείο". Παράλληλα σ' αυτόν τον τοίχο, που αποτελεί και τη μεγάλη ελεύθερη πλευρά του πάρκου, υπάρχουν δεντροστοιχίες με φοίνικες. Τα στοιχεία των ερειπίων διατηρούνται και υπάρχουν δύο γέφυρες, που διανύουν διαγώνια τη συνολική σύνθεση και επιτρέπουν τη θέαση στο όλο συγκρότημα από ψηλά. Ιδιαίτερη είναι η παρουσία του υγρού στοιχείου και γλυπτών από υλικά όπως η πέτρα, το μάρμαρο, το τούβλο και το μέταλλο. Ο χώρος της άθλησης αποτελεί ένα ορθογώνιο επίπεδο χαμηλωμένο ως προς το γενικό επίπεδο του πάρκου, για λόγους

ασφάλειας. Το πάρκο αποτελεί σημείο ξεκούρασης, ψυχαγωγίας και συνολικότερης «ανάσας» για τους Βαρκελωνέζους κατοίκους. (Μπαμπαλού - Νουκάκη, 2003)



Εικόνα 1.17: Το πάρκο Clot στη Βαρκελώνη. (Πηγή: <http://www.panoramio.com/photo/23867158>)

Στην Ελλάδα, ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα είναι το άλσος «Μπαρουτάδικο», το οποίο για 90 χρόνια μέχρι το 1964 αποτελούσε εργοστάσιο πυρίτιδας, δυναμίτιδας, πυρομαχικών και όπλων. Τα πρώτα χρόνια καταλάμβανε μια έκταση 160 - 170 στρεμμάτων. Κατά τις επόμενες όμως δεκαετίες λειτουργίας, επεκτάθηκε και περιστοιχίσθηκε

από μάντρα με συρματοπλέγματα και φυλάκια. Ελάχιστα είναι τα ίχνη του παλαιού εργοστασίου που σώζονται πια στο σημερινό άλσος Αιγάλεω. Μόνο μνημείο της παλιάς εποχής απομένει το φουγάρο (υψικάμινος) που αποτελεί διατηρητέο κτίσμα, για να θυμίζει την παρουσία του Πυριτιδοποιείου. Το 1974, έγιναν οι πρώτες δενδροφυτεύσεις και ιδρύθηκαν σχολικά κτίρια και παιδική χαρά στον χώρο. Προηγουμένως ο Στρατός είχε παραχωρήσει την έκταση που του ανήκε, αφού πρώτα πραγματοποίησε εργασίες αποψίλωσης. Τέλος, μεταξύ των λοιπών σύγχρονων παρεμβάσεων που έγιναν στο πάρκο κατά τη δεκαετία του '90, αξίζει να σημειωθεί ότι υπάρχει και μια γλυπτική σύνθεση αφιερωμένη στην εθνική αντίσταση, που θυμίζει εκείνους που χάθηκαν στις 29 Σεπτεμβρίου 1944 κατά τη λεγόμενη «Μάχη του Μπαρουτάδικου». Όπως και να χει το «Μπαρουτάδικο» είναι ένα παράδειγμα επανάχρησης πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων με θετικά αποτελέσματα στην καθημερινότητα των κατοίκων συνολικά των Νοτιοδυτικών

συνοικιών της Αττικής. Παρόλα αυτά, δεν έχουν γίνει ουσιαστικές ενέργειες για τη διατήρηση και την ανάδειξη των ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων που χαρακτηρίζουν την έκταση αυτή. (Δευτεραίος, 2013)



Εικόνα 1.18: Το άλσος Μπαρουτάδικο και η διατήρηση της υψικαμίνου. (Πηγή http://aigaleopolis.blogspot.gr/2013/11/blog-post_27.html)

Ένα τελευταίο παράδειγμα που εμπεριέχει αξιοποιήσιμα στοιχεία, είναι η εγκατάσταση εκπαιδευτικών και πολιτιστικών χρήσεων σε πρώην βιομηχανικές χρήσεις που ξεκίνησε τη δεκαετία του 1980 στη πόλη του Βόλου. Σε αυτή τη κατεύθυνση συνέβαλε και η ίδρυση του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας το 1984, γιατί προέκυψαν ανάγκες για τη λειτουργία του ίδιου του πανεπιστημίου. Η πρόταση περιελάμβανε την αγορά και αξιοποίηση μεγάλων βιομηχανικών συγκροτημάτων της περιοχής, τα οποία λόγω των μεγάλων γηπεδικών εκτάσεων και του μεγάλου εμβαδού κτηρίων, καθίστανται ιδιαίτερα ελκυστικά και προσαρμόσιμα για ποικίλες χρήσεις και τα οποία αποτέλεσαν το νέο πανεπιστημιακό πλέγμα. Στα πλαίσια αυτά το Μηχανουργείο Παπαρήγα κλήθηκε να στεγάσει το τμήμα Αρχιτεκτόνων, Πολιτικών και Μηχανολόγων Μηχανικών, οι Καπναποθήκες Παπαστράτου την Πρυτανεία και τα Παιδαγωγικά τμήματα, ενώ οι Καπναποθήκες Ματσάγγου στη Ν. Ιωνία πι Γεωπονική

Σχολή. Παράλληλα με το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ο Δήμος Βόλου αγοράζει και αποκαθιστά το συγκρότημα των αποθηκών καπνού Χ. Σπήρερ, το οποίο τα τελευταία 15 χρόνια στεγάζει το Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας (ΔΗ.Κ.Ι.). Σημαντικά εργοστάσια αποκαταστάθηκαν την περίοδο εκείνη με σημαντικότερα το Πλινθοκεραμοποιείο Τσαλαπάτα που στέγασε το Ιστορικό βιομηχανικό μουσείο κεραμοποιίας, χώρο πολιτιστικών εκδηλώσεων, συνεδρίων και αναψυχής, η Βαμβακουργία Αδαμόπουλου που μετατράπηκε σε Αθλητικό κέντρο των Δυτικών Συνοικιών, η Ηλεκτρική Εταιρεία που φιλοξενεί πλέον το Κέντρο μουσικού θεάτρου και τη Δημοτική σχολή χορού, το Απεντομωτήριο που στεγάζει το Κέντρο ενεργειακών εφαρμογών, ο Οργανισμός Καπνού στο Καραγάτς που λειτουργεί ως αθλητικό κέντρο και καλλιτεχνικό εργαστήριο, οι Αποθήκες Καπνού της Γαλλικής Εταιρείας που στεγάζουν το Δημοτικό Ινστιτούτο επαγγελματικής κατάρτισης, το Μεταξουργείο Ετμετζόγλου που λειτουργεί ως πολιτιστικό κέντρο. (Οικονομοπούλου, 2011: 43)



Εικόνα 1.19: Πολιτιστικό και Ψυχαγωγικό Κέντρο «Τσαλαπάτα». (Πηγή:

<http://www.gekterna.com/el/activities/real-estate/realestate-politistiko-psyxagwgiko-kentro-tsalapata-bolos>)

1.4.4 Το Πάρκο Δηλαβέρη

Σε αυτό το κεφάλαιο θα πραγματοποιηθεί ανάλυση για μια περίπτωση ανάπλασης που έχει μεγάλη βαρύτητα για τη συνολική πρόταση που επεξεργάζεται η παρούσα εργασία. Πρόκειται για τις εγκαταλειμμένες εγκαταστάσεις πλινθοκεραμοποιίας του βιομήχανου Δηλαβέρη, που στις αρχές του 2013 από παράγοντας υποβάθμισης της

πόλης του Πειραιά μετατράπηκαν σε ανάσα πρασίνου και αναψυχής για τους κατοίκους της περιοχής.

Το πάρκο Δηλαβέρη βρίσκεται στη περιοχή Λεύκα του Πειραιά και οριοθετείται από τις οδούς Θηβών, Ρετσίνα, Δαβάκη Πίνδου, Μακεδονίας και Δηλαβέρη σε μία έκταση 14 στρεμμάτων. Πρόκειται για μία από τις λίγες μεγαλύτερες βιομηχανίες της χώρας που μεσουρανούσαν το πρώτο μισό του προηγούμενου αιώνα. Σταμάτησε την λειτουργία της το 1982 και το οικόπεδο δωρίθηκε στον Δήμο Πειραιά από τον ιδιοκτήτη του Κρίτωνα Δηλαβέρη. Το μεγαλύτερο μέρος των εγκαταστάσεων κατεδαφίστηκε τότε και διατηρήθηκαν οι τρεις εμβληματικές καμινάδες, το κτήριο διοίκησης και η κάμιнос Hoffman με την χαρακτηριστική στοά που χαρακτηρίστηκαν διατηρητέα το 1991.

Ο χώρος διαμορφώθηκε σε πάρκο, μεταφέρθηκαν εκεί υπηρεσίες του Δήμου και μετά εγκαταλείφθηκε, με αποτέλεσμα να αχρηστευτεί. Αυτή η εικόνα άλλαξε μετά την απαίτηση των κατοίκων να γίνει ριζική επανάχρηση του χώρου με άξονα την ικανοποίηση των καθημερινών αναγκών των Πειραιωτών, η οποία είχε σαν αποτέλεσμα την συνολική αναβάθμιση του πάρκου.

Αξιοσημείωτες είναι και οι χρήσεις που κατασκευάστηκαν παράλληλα και περιβάλλουν το πάρκο: το ανοιχτό γήπεδο καλαθοσφαίρισης και το υπαίθριο θεατράκι που αξιοποιείται για πολιτιστικές - και όχι μόνο – δραστηριότητες. Η ανάπλαση πραγματοποιήθηκε με σεβασμό για τη διατήρηση της μνήμης του εργοστασίου με την ανάδειξη συγκεκριμένων στοιχείων και τη χρήση υλικών και φόρμας που συνδέονται με τη μνήμη της υλικής του υπόστασης. Αυτό μαρτυράει και η συντήρηση των 3 καμινάδων σε συνδυασμό με τις τουβλοκατασκευές που τις περιβάλλουν.

Το πάρκο μετατράπηκε σε χώρο ανάσας και ζωής της πόλης σε μία από τις υποβαθμισμένες περιοχές του Πειραιά. Το παράδειγμα αυτό έχει διπλή σημασία στην εργασία που εξετάζεται.

Αρχικά, γιατί είναι ένα από παράδειγμα διαχείρισης της βιομηχανικής κληρονομιάς με κριτήριο την ικανοποίηση των αναγκών των μικρομεσαίων στρωμάτων της

περιοχής και όχι την προσκόμιση του μέγιστου ποσοστού κέρδους από την παράδοσή του σε διάφορα επιχειρηματικά συμφέροντα. Βέβαια, υπάρχουν και παραδείγματα τέτοιων έργων που στη συνέχεια παραδόθηκαν σε επιχειρηματικά συμφέροντα με καθοριστική συμβολή του δημόσιου τομέα. Για αυτό το λόγο χρειάζεται να προστατεύονται χρήσεις γης τέτοιου τύπου, τόσο από το νομοθετικό πλαίσιο, όσο και από την επαγρύπνηση των κατοίκων της εκάστοτε περιοχής.

Ο δεύτερος λόγος, είναι ότι το πάρκο Δηλαβέρη βρίσκεται δίπλα από τις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ και απέχει μόλις ένα οικοδομικό τετράγωνο από το οικόπεδο της πρώην κλωστοϋφαντουργίας του Ρετσίνα. Το γεγονός αυτό σημαίνει πως μπορεί να αποτελέσει έναυσμα και κρίκο για μία συνολική ανάπλαση του χώρου στην περιοχή της Λεύκας, η οποία θα αναμορφώσει ριζικά τη περιοχή που εξετάζεται, αναβαθμίζοντας συνολικά τη πόλη του Πειραιά.



Εικόνες 1.20 και 1.21: Αριστερά η εικόνα πριν και δεξιά μετά την ανάπλαση και τη δημιουργία του Πάρκου Δηλαβέρη. (Πηγή: http://biokipos.blogspot.gr/2013/01/blog-post_7.html)

Αξίζει να σημειωθεί πως τα παραδείγματα που αναφέρθηκαν προηγουμένως, ανεξάρτητα από τη χρονική περίοδο και το κοινωνικοοικονομικό σύστημα που αφορούν, εκφράζουν το σχεδιασμένο προγραμματισμό που μπαίνει για την ανάπτυξη της εκάστοτε οικονομίας. Για αυτό το λόγο, η πλειοψηφία των παρεμβάσεων που πραγματοποιούνται σήμερα στον αστικό αλλά και τον περιφερειακό χώρο στη χώρα μας αλλά και συνολικότερα, συνδέονται με τη διασφάλιση νέων επενδυτικών πεδίων, στα οποία μέχρι πρότινος μπορεί να έμπαιναν κάποιοι νομοθετικοί περιορισμοί όσον αφορά τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης που μπορούν να εφαρμοστούν.

1.4.5 «Βιώσιμη» αστική ανάπτυξη

Η «βιώσιμη» ή αλλιώς «αιιφόρος» αστική ανάπτυξη, η οποία έχει απασχολήσει κυρίως μεγάλα επιχειρηματικά κέντρα και ενώσεις ειδικά τον τελευταίο αιώνα, αναφέρεται σύμφωνα με την έκθεση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για τη στρατηγικής της ΕΕ για την Αειφόρο Ανάπτυξη (2006) στην οικονομική ανάπτυξη που σχεδιάζεται στις αστικές περιοχές και υλοποιείται λαμβάνοντας υπόψη την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητα. Γνώμονας της αειφορίας είναι η μέγιστη δυνατή απολαβή αγαθών από το περιβάλλον, χωρίς όμως να διακόπτεται η φυσική παραγωγή αυτών των προϊόντων σε ικανοποιητική ποσότητα και στο μέλλον.

Βιώσιμη ανάπτυξη σημαίνει να βασίζονται οι αναπτυξιακές και περιβαλλοντικές πολιτικές σε μία ανάλυση κόστους-οφέλους και σε μία προσεκτική οικονομική ανάλυση που θα ενδυναμώνει την περιβαλλοντική προστασία και θα οδηγεί σε αυξανόμενα και διατηρήσιμα επίπεδα ευημερίας (World Bank, 1992).

Συνεπώς, γίνεται αντιληπτό πως το θέμα που αναπτύσσεται αφορά την αλληλεπίδραση στο σύστημα περιβάλλον - πόλη στα πλαίσια του σχεδιασμού του χώρου με επίκεντρο τις πόλεις. Για το ζήτημα αυτό αναπτύσσονται διαφορετικές απόψεις, οι οποίες καθρεφτίζουν τα διαφορετικά οικονομικά συμφέροντα που αντικρούονται σε επίπεδο κοινωνίας.

Από τη μία πλευρά, υπάρχει η άποψη πως η ύπαρξη των πόλεων από μόνη της αποτελεί απειλή για το περιβάλλον. Σύμφωνα με αυτή, οι πόλεις συμβάλλουν σημαντικά στην υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος και ευθύνονται για περιβαλλοντικές καταστροφές και τη καταπόνηση του φυσικού περιβάλλοντος. Φαινόμενα όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση, το φαινόμενο του θερμοκηπίου, η τρύπα του όζοντος, οφείλονται σύμφωνα με τους Blowers και Pain (1999) στην έντονη αστικοποίηση που υφίσταται σε παγκόσμια κλίμακα. Άλλη άποψη, που στην ουσία αποτελεί την άλλη όψη του ίδιου νομίσματος, είναι ότι το περιβάλλον αποτελεί άμεση απειλή για την αστική ανάπτυξη. Σύμφωνα με αυτή την άποψη, η αστική ανάπτυξη μιας περιοχής βασίζεται στην ύπαρξη χώρων πρασίνου, όπως και βιώσιμων και λειτουργικών εκτάσεων για την ανάδειξη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών μιας

περιοχής. Πρόκειται για την ανάπτυξη της λεγόμενης «πράσινης» πολιτικής. (Hall, 2005)

Η πρώτη θέση, αν και φαινομενικά είναι σωστή, δεν λαμβάνει υπόψη της τα διαφορετικά συμφέροντα που έρχονται σε σύγκρουση στα πλαίσια της πόλης. Η ύπαρξη και η ανάπτυξη της πόλης δεν πραγματοποιείται αναίτια. Υπάρχουν κοινωνικές ομάδες των ανθρώπων που έχουν το πρώτο λόγο για το σχέδιο της οικονομικής ανάπτυξης. Είναι προφανές ότι η αναφορά γίνεται για τους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους που προγραμματίζουν την εξέλιξη του αστικού ιστού με κριτήριο την αυξανόμενη και άμεση κερδοφορία τους. Αυτός ο στόχος έρχεται σε αντίθεση με την επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Επιπλέον αξιοποιείται το περιβάλλον ως πηγή (κάθε άλλο παρά ανεξάντλητη) άντλησης και καταλήστευσης φυσικών πόρων. Επίσης, το ίδιο αποτελεί ιδιαίτερα επικερδής τομέα για παραγωγικές επενδύσεις.

Για το λόγο αυτό, σύμφωνα με τη δεύτερη άποψη, η βιώσιμη ανάπτυξη λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά που αναφέρθηκαν . Η λεγόμενη «πράσινη» ανάπτυξη, βασίζεται σε επενδύσεις που πραγματοποιούνται σε τομείς που δραστηριοποιούνται λίγοι επιχειρηματικοί όμιλοι και υπάρχει περιορισμένη κινητικότητα, με αποτέλεσμα να αποφέρουν μεγαλύτερα κέρδη στους επενδυτές, τουλάχιστον μέχρι να γίνει μια μεγαλύτερη μετατόπιση των επενδύσεων στο τομέα αυτόν. Τα παραδείγματα που αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο αφορούν κάποιους από τους κλάδους που αποτελούν πρόσφορο έδαφος για να πραγματοποιηθούν επενδύσεις.

Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι πως λύση των περιβαλλοντικών προβλημάτων και ανάπτυξη των πόλεων με κριτήριο τη μεγιστοποίηση των κερδών δεν μπορούν να συνυπάρξουν, είτε η ανάπτυξη αυτή ονομαστεί βιώσιμη είτε όχι. Αυτό ισχύει γιατί δε πρόκειται απλά για την επίλυση ενός τεχνικού ζητήματος. Έχει να κάνει με τις προτεραιότητες που βάζει η εκάστοτε οικονομία. Απαιτείται η εφαρμογή μιας άλλης πολιτικής από αυτή που εφαρμόζεται σήμερα, έτοιμης να συγκρουστεί με τα μεγάλα οικονομικά συμφέροντα και τα πολλαπλά επιμέρους που διαπλέκονται με τα πρώτα. Μια πολιτική σε διαφορετικά πλαίσια που είναι διαμετρικά αντίθετη από τη λογική της μεγιστοποίησης του ατομικού κέρδους με οποιοδήποτε τίμημα και της «ελεύθερης αγοράς». Μια πολιτική όπου κριτήριο για την ανάπτυξη των πόλεων θα είναι η

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών των μόνιμων κατοίκων τους, και θα περιλαμβάνει πάρκα πρασίνου και ξεκούρασης, κήπους, αθλητικές εγκαταστάσεις με πρόσβαση για όλους, με σχεδιασμό του χώρου που θα σέβεται το περιβάλλον.
(Ριζοσπάστης, Ιούνης 2003)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

2.1 Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο αναλύονται τα ιδιαίτερα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τη πόλη του Πειραιά και την ευρύτερη περιοχή μελέτης, καθώς και τα δεδομένα που αφορούν την άμεση περιοχή μελέτης και το οικόπεδο στο οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθεί ο σχεδιασμός.

Αρχικά, εξετάζονται στοιχεία που αφορούν το ιστορικό ανάπτυξης του Πειραιά και τις μεταστροφές που υπέστη η πόλη έτσι ώστε να αποκτήσει το σημερινό της χαρακτήρα. Παρουσιάζονται κτίρια και δομές που αποτελούν σημεία αναφοράς για τη πόλη, με ιστορική και πρακτική σημασία για αυτήν και τους κατοίκους της. Αναφέρονται οι τρόποι με τους οποίους πραγματοποιούνται οι μετακινήσεις στο εσωτερικό της πόλης και πως αυτή συνδέεται με τις γειτονικές περιοχές. Επίσης, αναλύονται προβλήματα αστικού περιβάλλοντος που υποβαθμίζουν τη πόλη του Πειραιά και δυσκολεύουν την καθημερινότητα των μόνιμων κατοίκων του.

Στη συνέχεια, γίνεται ανάλυση των χρήσεων γης που επικρατούν στη περιοχή μελέτης, όπως αυτές καταγράφηκαν στο πεδίο και συμπληρώθηκαν με πρόσφατα υπόβαθρα. Τέλος, πραγματοποιείται μια πιο εκτενής ανάλυση στα χαρακτηριστικά του «γηπέδου» σχεδιασμού, η οποία περιλαμβάνει την ακριβή θέση και το μέγεθος του οικοπέδου, τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, καθώς και αυτές που εφαρμόζονται στη πραγματικότητα. Πραγματεύεται, ακόμη, στοιχεία μετρικά που αφορούν τη δόμηση στη περιοχή και τις δυνατότητες που υπάρχουν για πρόσβαση σε αυτήν.

2.2 Πειραιάς

(Το παρακάτω κεφάλαιο στηρίζεται σε υλικό που έχει αντληθεί κυρίως από την ιστοσελίδα του Δήμου Πειραιά, στην ενότητα «Η Πόλη»)

Ο Πειραιάς είναι πόλη της Αττικής και ο σημαντικότερος λιμένας της Ελλάδας και της ανατολικής Μεσογείου. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέχει η διοίκηση του Δήμου, Ο Δήμος Πειραιώς αποτελεί τον τρίτο μεγαλύτερο δήμο και οικισμό της Ελλάδας, με πληθυσμό 175.697 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2001, ενώ η έκτασή του είναι 10,9 τ.χμ. Η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά αποτελείται από τον ομώνυμο δήμο και ακόμα έξι δήμους-προάστια, με συνολικό πληθυσμό 466.065 κατοίκους και έκταση 50,4 τ.χμ., και αποτελεί το νοτιοδυτικό τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας που συγκροτεί την περιφέρεια πρωτεύουσας. Το κέντρο του Πειραιά απέχει περίπου 12 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας της οποίας αποτελεί ιστορικό επίνειο, ενώ ο δήμος αποτελεί την έδρα της Νομαρχίας Πειραιώς, που περιλαμβάνεται στην Υπερνομαρχία Αθηνών-Πειραιώς.

Η περιοχή του Πειραιά άρχισε να κατοικείται ήδη από τη νεολιθική περίοδο και έφτασε στο μεγαλύτερο σημείο ακμής στην κλασική εποχή, όταν ανακηρύχθηκε για πρώτη φορά σε δήμο, αποτελώντας συγκεκριμένα έναν από τους δήμους του άστεως της αρχαίας Αθήνας, και επιλέχθηκε ως το επίνειο της αθηναϊκής πόλης-κράτους. Στη συνέχεια ακολούθησε μια μεγάλη περίοδος μαρασμού όπου ο Πειραιάς ερημώθηκε κατά καιρούς. Τον 19ο αιώνα, όταν η πρωτεύουσα του νεοσύστατου τότε ελληνικού κράτους μεταφέρθηκε στην Αθήνα το 1834, ξεκίνησε μια περίοδος ανάπτυξης της πόλης, με την σταδιακή αύξηση του πληθυσμού της και τον πολεοδομικό της σχεδιασμό με βάση το σύστημα που εφάρμοσε ο Ιππόδαμος ο Μιλήσιος στον σχεδιασμό του αρχαίου Πειραιά, που αποτελεί πρότυπο πολεοδομικού σχεδιασμού σε αρκετές περιπτώσεις μέχρι και σήμερα. Μάλιστα ο Πειραιάς είχε προταθεί το 1832 από τον Guttensohn, αρχιτέκτονα του Λουδοβίκου Α' της Βαυαρίας, για πρωτεύουσα της Ελλάδας η οποία θα επεκτεινόταν σταδιακά προς την Αθήνα, αλλά τελικά έγινε το αντίστροφο. Επιλέχθηκε η Αθήνα για πρωτεύουσα και ο Πειραιάς αργότερα ενσωματώθηκε στην περιφέρεια πρωτεύουσας.

Ο Πειραιάς, παρά τις συνολικές εξελίξεις στην ελληνική και διεθνή οικονομία, αποτελεί μέχρι και σήμερα ένα από τα μεγαλύτερα βιομηχανικά κέντρα της χώρας,

ενώ διαθέτει τον μεγαλύτερο λιμένα της Ευρώπης και τον τρίτο στον κόσμο σε επιβατική κίνηση. Το γεγονός αυτό τον καθιστά ως ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα της ελληνικής οικονομίας.



Εικόνα 2.1: Άποψη κεντρικών σημείων του Πειραιά. (Πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki/Πειραιάς>)

2.2.1 Ιστορικό ανάπτυξης και μεταστροφές του χαρακτήρα της πόλης

(Το παρακάτω κεφάλαιο στηρίζεται σε υλικό που έχει αντληθεί κυρίως από την ιστοσελίδα του Δήμου Πειραιά, στην ενότητα «Η Ιστορία»)

Η ιστορική ανάπτυξη του Πειραιά, μέχρι αυτό να καταξιωθεί ως ένα από τα μεγαλύτερα διαμετακομιστικά κέντρα παγκοσμίως, ξεκινά χιλιάδες χρόνια πριν. Στους προϊστορικούς χρόνους, ο Πειραιάς ήταν νησί, που χωριζόταν από την υπόλοιπη Αττική με θαλάσσια ζώνη, που άρχιζε από την περιοχή του Φαληρικού όρμου - και συγκεκριμένα από το Νέο Φαληρο - περνούσε μέσα από τη σημερινή συνοικία Καμίνια και τμήμα του δήμου Αγίου Ιωάννη Ρέντη και κατάληγε στον λιμένα Αλων, μπροστά στο σταθμό των "Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων Αθηνών - Πειραιώς". Αργότερα η ζώνη αυτή καλύφθηκε με προσχώσεις και σταδιακά ενώθηκε με την υπόλοιπη Αττική.



Εικόνα 2.2: Στο χάρτη αυτό, που δημιουργήθηκε από τον Kaupert και αποτυπώνει αρχαία λείψανα, φαίνεται ότι ο Πειραιάς ξανασυνδέθηκε με την Αθήνα λόγω των αποθέσεων του Κηφισού. (Πηγή: http://peri-planomenos.blogspot.gr/2011/06/blog-post_824.html#axzz3ZMGSgFyF)

Ο Πειραιάς κατοικήθηκε γύρω στα μέσα της 3ης π.Χ. χιλιετηρίδας, έτσι μαρτυρούν τουλάχιστον κατάλοιπα προελλαδικών οικισμών που βρέθηκαν στη Παλαιά Κοκκινιά και στο Κερατσίνι και τοποθετούνται ανάμεσα στο 2600 και το 1900 π.Χ. Ως κύριοι πρώτοι κάτοικοι αναφέρονται οι Μινύες, ιωνικής πιθανόν καταγωγής, οι οποίοι εγκαταστάθηκαν και ανέπτυξαν τον οικισμό τους στο σημερινό λόφο του Προφήτη Ηλία, μετά τη θρακική εισβολή στον τόπο τους. Αξίζει να σημειωθεί πως οι Μινύες είχαν ειδικευθεί στην κατασκευή υπογείων διαβάσεων, υπονόμων και άλλων τεχνικών έργων, και άφησαν το στίγμα τους στο πέρασμά τους από τον πειραιϊκό χώρο μέχρι και σήμερα. Οι προϊστορικοί καιροί, εκτός από τον οικισμό των Μινυών, άφησαν στη πόλη του Πειραιά μία ένωση θρησκευτικών κοινοτήτων για τη λατρεία του Ηρακλή, και κοινό ιερό: Το "Τετράκωμον Ηράκλειον", με συνδεδετικούς κρίκους τις σημερινές πόλεις του Πειραιά, του Φαλήρου, του Κερατσινίου και της Νίκαιας.

Μέχρι και τον 5^ο αιώνα π.Χ. , τη περίοδο που σημειώθηκε και η μεγαλύτερη ακμή της Αρχαίας Αθήνας, η πόλη δεν διαδραμάτιζε κεντρικό ρόλο στη πορεία των οικονομικών εξελίξεων. Το 517 π.Χ. ο Κλεισθένης ανακήρυξε διοικητικά το Πειραιά Δήμο και μετά τη μάχη του Μαραθώνα άρχισε να εκδηλώνεται ενδιαφέρον για την γεωστρατηγική θέση της πόλης. Πριν τη μάχη της Σαλαμίνας το 480 π.Χ. ξεκίνησαν έργα τείχισης και οχύρωσης της πόλης. Αργότερα (461-456 π.Χ.) ακολούθησαν άλλα έργα για την επέκταση των Μακρών Τειχών, ώστε να επιτευχθεί η σύνδεση του

Πειραιά με την Αθήνα. Την περίοδο 451-431 π.Χ. ολοκληρώθηκε η οικοδόμηση και η οριστική διαμόρφωση της πόλης, με ένα υποδειγματικό, για την εποχή, πολεοδομικό σχέδιο που είχε εκπονηθεί από τον διάσημο αρχιτέκτονα και πολεοδόμο Ιππόδαμο το Μιλήσιο. Σε μικρό χρονικά διάστημα ο Πειραιάς αναδείχθηκε σε ασφαλέστατο, πολεμικό και άρτιο σε συγκρότηση, οργάνωση και εκμετάλλευση εμπορικό λιμάνι, με κρηπιδώματα και προβλήτες για τη παραλαβή των πλοίων, μώλους, πέντε αποθήκες για την εναπόθεση εμπορευμάτων, και παράλληλα τη δημιουργία δημόσιων κτιρίων, ιερών, θεάτρων, με τη σύνδεση μιας άριστης - για την εποχή – ρυμοτομίας.



Εικόνα 2.3: Τμήμα των Μακρών Τειχών μετά από ανασκαφές στον Πειραιά. (Πηγή: <http://hellas.teipir.gr/prefectures/greek/Attikis/Peiraias.htm>)

Στην αρχαιότητα, ο Πειραιάς ήταν κυρίως εισαγωγικό λιμάνι με μεγάλη ναυτιλιακή και εμπορευματική κίνηση, ειδικά τις περιόδους που οι καιρικές συνθήκες διευκόλυναν τη μετακίνηση των ιστιοφόρων ποίων. Οι εισαγωγές αφορούσαν σιτηρά κυρίως και οι εξαγωγές ορισμένα προϊόντα της Αττικής όπως λάδι, κρασί και μέλι. Παράλληλα με το εμπόριο ξεκίνησε την περίοδο εκείνη στο Πειραιά η ενασχόληση με διάφορους κλάδους της βιομηχανίας όπως η ναυπηγική, η μεταλλουργία, η αγγειοπλαστική και, κατά δεύτερο λόγο, η υφαντουργία. Η οικονομική ανάπτυξη που γνώρισε η πόλη την εποχή εκείνη, συνδυάστηκε με τη ταυτόχρονη ανάπτυξη της πνευματικής και της καλλιτεχνικής ζωής στην πόλη, με τη συμμετοχή κοινωνικών ομάδων μεγαλύτερων οικονομικών συμφερόντων, όπως βιοτέχνες που ασχολούνταν με τη ναυπηγική, τη μεταλλουργία, την αγγειοπλαστική και, κατά δεύτερο λόγο, την υφαντουργία, μεγαλέμποροι, στρατηγοί, πολιτικοί και άλλοι, στα σπίτια των οποίων

συγκεντρώνονταν συχνά φιλόσοφοι της εποχής όπως οι Πλάτων, Σωκράτης, Λυσίας, ο αστρονόμος και γεωμέτρης Μέτων, ο Ξενοφών και αργότερα ο Δημοσθένης.

Οι αιώνες που ακολούθησαν και συνδέθηκαν με εισβολές και καταστροφές για τη πόλη, προσδιορίστηκαν ως εκείνοι που οδήγησαν στη περίοδο της παρακμής για το Πειραιά. Η πορεία του Πειραιά συνδέθηκε άμεσα με τη πορεία της Αρχαίας Αθήνας. Δέχτηκε το πρώτο πλήγμα του στο Πελοποννησιακό πόλεμο (431 – 404 π.Χ.) και το 85 π.Χ. η πόλη καταστράφηκε από τους Ρωμαίους και μετά περιορίστηκε "εις ολίγην κατοικίαν", κοντά στο λιμάνι. Κατά τη διάρκεια των βυζαντινών χρόνων αξιοποιήθηκε ως ορμητήριο του βυζαντινού στόλου. Το 1318 μ.Χ. ο Πειραιάς μετονομάστηκε σε "PORTO LEONE" ή αλλιώς "PORTO DRACO" των Φράγκων και από το 1456 "Ασλάν λιμάνι" (λιμάνι λέοντος) από τους Τούρκους. Στη περίοδο της τουρκοκρατίας η ερήμωση και η εγκατάλειψη αποτελούν τα κύρια γνωρίσματα του Πειραιά. Το λιμάνι του χρησιμοποιήθηκε σε αραιά χρονικά διαστήματα και για ελάχιστες εμπορικές συναλλαγές. Μία από τις ελάχιστες «εστίες» ζωής την περίοδο εκείνη αποτέλεσε το Μοναστήρι του Αγίου Σπυριδώνα, που ιδρύθηκε, σύμφωνα με νεότερες απόψεις, περίπου το 1590 με τους ελάχιστους μοναχούς του.



Εικόνα 2.4: Περιοχή Πειραιά, 1750, δάση, φυτείες, καλλιέργειες. (Πηγή: <http://www.koutouzis.gr/trofodotis-peiraias.htm>)

Το 1829, τη χρονιά που ολοκληρώθηκε ουσιαστικά η αστική απελευθερωτική επανάσταση απέναντι στην Οθωμανική αυτοκρατορία και τους φεουδάρχες, Έλληνες και Τούρκους, ξεκίνησε η περίοδος αναδημιουργίας της πόλης. Το 1834, τη χρονιά που η πρωτεύουσα της χώρας μεταφέρθηκε από το Ναύπλιο στην Αθήνα, ξεκίνησαν

να υπάρχουν και ροές εποικισμού προς τη πόλη. Σημαντικές εξελίξεις που πραγματοποιήθηκαν μέχρι και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, συνέβαλαν αποφασιστικά στην εξέλιξη του Πειραιά και στην ανάδειξη του σε πρώτο λιμάνι της χώρας, θέση που επί πενήντα χρόνια διεκδίκησε πεισματικά από τη Σύρο, το σπουδαιότερο ναυτιλιακό κέντρο της εποχής. Τέτοια γεγονότα ήταν η σιδηροδρομική σύνδεση του Πειραιά με την Αθήνα που πραγματοποιήθηκε το 1869, και τις επόμενες δεκαετίες με τις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις, η βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης τη δεκαετία του 1870, η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου το 1893, που έκανε πλεονεκτικότερη τη θέση του Πειραιά προς τη Δύση, και συνολικά η οριστική στροφή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας προς τον ατμό, γύρω στις αρχές του 20^{ου} αιώνα.



Εικόνες 2.5 και 2.6: Στην αριστερή φωτογραφία απεικονίζεται ο Ατμήλατος συρμός Αθηνών - Πειραιώς το 1891 και στη δεξιά τα έργα κατασκευής της διώρυγας της Κορίνθου. (Πηγή: http://www.daskalosa.eu/istoria_st_en.d.02.georgios_a_trikoupis.html)

Η αναμόρφωση της πόλης στα τέλη του 19^{ου} αιώνα ολοκληρώθηκε με το προχωρημένο, για την εποχή του, πολεοδομικό σχέδιο των ΚΛΕΑΝΘΗ - SCHAUBERT - KLENZE και αργότερα με τις αναγκαίες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις του. Ο πληθυσμός της πόλης το 1896 έφτασε τους 51.020 κατοίκους. Οικοδομήθηκαν πολλά καλαίσθητα δημόσια και ιδιωτικά κτίρια από τα οποία λίγα έχουν διασωθεί σήμερα. Κάποια από αυτά είναι το Τελωνείο, το Λοιμοκαθατήριο, οι Κρατικές Αποθήκες στην οδό Ευπλοίας, σχολικά κτίρια όπως το "Ράλλειο Παρθεναγωγείο", το Γυμνάσιο "Ιωνίδειες Σχολές", το μέγαρο του Χρηματιστηρίου στο οποίο από το 1885 εγκαταστάθηκε το δημαρχείο. Τέλος το κτίριο του Παλαιού, αρκετοί ιεροί ναοί και το Δημοτικό Θέατρο (1884-95), σε σχέδιο του αρχιτέκτονα Ι. Λαζαρίμου και σε λιτή νεοκλασική γραμμή, που είναι και σήμερα το ωραιότερο δημόσιο κτίριο του Πειραιά. Η βιομηχανική επανάσταση έφτασε και στη πόλη του

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

Πειραιά. Σημαντικοί σταθμοί αποτέλεσαν ο εξηλεκτρισμός της πόλης που έγινε το 1903 μέχρι το 1904, η δημιουργία των πρώτων μεγάλων εργοστασίων (Βασιλειάδη, Τζων Μακ Δουάλ και Βάρβουρ, Ρετσίνα, Βολανάκη, Δηλαβέρη, Μεταξά, Μπαρμπαρέσου κ.ά.) και η ίδρυση των πρώτων μεγάλων εμπορικών οίκων.



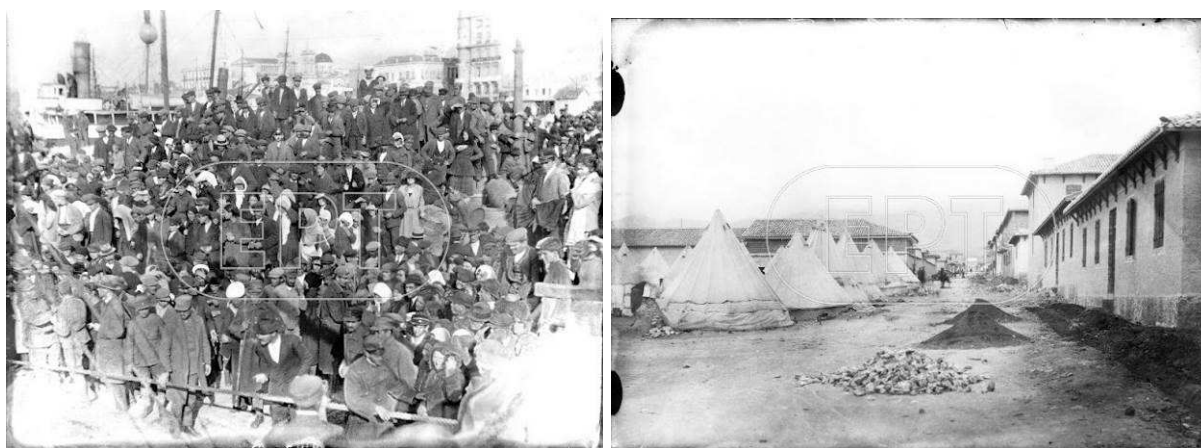
Εικόνα 2.7: Κρατικές αποθήκες στην οδό Ευπλοίας. (Πηγή: <http://pireorama.blogspot.gr/2012/03/blog-post.html>)



Εικόνα 2.8: Το Γυμνάσιο "Ιωνίδειες Σχολές", το οποίο μετέπειτα λειτούργησε ως «Ιωνίδειος Πρότυπος Σχολή». (Πηγή: <http://www.koutouzis.gr/sxoleia-peiraia.htm>)

Η οικονομική ανάπτυξη της πόλης συνεχίστηκε σταθερά τις πρώτες τέσσερις δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα, με μοχλούς το εμπόριο, τη ναυτιλία και τη βιομηχανία. Σημαντικά έργα της περιόδου ήταν η σταδιακή επέκταση του ηλεκτροφωτισμού, της ηλεκτροκίνησης του σιδηροδρόμου Αθηνών - Πειραιώς (1904) και των "τραμ" (1909), η ασφαλτόστρωση κεντρικών οδών και πλατειών και η κατασκευή του φράγματος του

Μαραθώνα (1931). Τα γεγονότα που ακολούθησαν από το 1912 μέχρι το 1922, οι Βαλκανικοί πόλεμοι, ο Α' Παγκόσμιος πόλεμος και Μικρασιατική καταστροφή, επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό την εξέλιξη της πόλης. Ο πληθυσμός του Πειραιά, με την εγκατάσταση προσφυγικών μαζών, έφτασε το 1928 στους 251.659 κατοίκους από 133.428 που ήταν το 1920.



Εικόνες 2.9 και 2.10: Στην αριστερή φωτογραφία απεικονίζονται πρόσφυγες από τη Μικρά Ασία κατά την άφιξή τους στο Πειραιά και στη δεξιά σκηνές που είχαν τοποθετηθεί σε δρόμο του Πειραιά για τη πρόχειρη στέγαση των προσφύγων. (Πηγή: <http://filikietaireia.blogspot.gr/2012/08/a-90.html>)

Οι πολεμικές συγκρούσεις που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα από το 1940 μέχρι το 1944, είχαν ανάλογες επιπτώσεις και στη πόλη του Πειραιά. Πολεμικές επιθέσεις που είχαν στόχο το λιμάνι του Πειραιά, όπως ο βομβαρδισμός από γερμανικά "στούκας" και η έκρηξη του βρετανικού εμπορικού πλοίου «Clan Fraser» τον Απρίλη του '41, ο μεγάλος βομβαρδισμός του Πειραιά από τους "Συμμάχους" το Γενάρη του '44, και η ανατίναξη των λιμενικών εγκαταστάσεων, κατά την αποχώρηση των Γερμανών τον Οκτώβρη του '44, οδήγησαν στην ολική καταστροφή του λιμανιού. Εκτός από τις χιλιάδες ανθρώπινες ζωές που χάθηκαν, καταστράφηκαν 684 δημόσια και ιδιωτικά κτίρια, 56 αποθήκες και εργοστάσια, 3.000 πλινθόκτιστα και ξύλινα οικήματα και σημαντικές ζημιές σε 2.070 δημόσια και ιδιωτικά κτίρια και 146 εργοστάσια και αποθήκες.



Εικόνα 2.11: Καταστροφές από τον γερμανικό βομβαρδισμό του Πειραιά, Απρίλιος 1941. (Πηγή: <http://beschoolingreece.blogspot.gr/2013/03/18-2013-tvxsteam-tvxsg.html>)



Εικόνα 2.12: Ζημιές από το μεγάλο «συμμαχικό» βομβαρδισμό στο λιμάνι του Πειραιά. (Πηγή: http://pluton22.blogspot.gr/2012/05/blog-post_08.html)

Τα πρώτα χρόνια μετά τον πόλεμο και την αποκατάσταση των ζημιών η πόλη άρχισε να βρίσκει τους παλιούς της ρυθμούς. Οι υποδομές στο λιμάνι γιγαντώθηκαν γρήγορα σε εγκαταστάσεις και μέσα έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν οι καινούργιες ανάγκες της οικονομίας. Η ανάπτυξη αυτή συνδυάστηκε με την ανέγερση αρκετών πολυκατοικιών και τη γρήγορη «τσιμεντοποίηση» της πόλης. Τέλος, ελάχιστα είναι τα νεοκλασικά κτίρια που διασώθηκαν από την σκαπάνη της φθοράς και τα οποία ήδη αξιοποιούνται. Παρόλα αυτά, ένα μικρό μέρος της πολιτισμικής κληρονομιάς παραμένει μέχρι και σήμερα αλώβητο.



Εικόνα 2.13: Ο Πειραιάς μερικές εβδομάδες μετά την αποχώρηση των γερμανικών στρατευμάτων.

(Πηγή: <http://mlp-blo-g-spot.blogspot.gr/2014/08/PiraeusLifeMagazine.html>)

Από τη δεκαετία του '70 και μετά, η πόλη του Πειραιά, όπως και άλλες πόλεις παγκόσμια, εισέρχεται στη φάση της αποβιομηχάνισης. Σημαντικό ρόλο για αυτό το πέρασμα διαδραματίζουν τόσο η παγκόσμια καπιταλιστική κρίση του 1973 με 1974, όσο και η πτώση της χούντας το '74, γεγονότα που στιγμάτισαν τις οικονομικές εξελίξεις. Η διαδικασία της αποβιομηχάνισης κορυφώθηκε τη δεκαετία του 1980 και συνεχίζεται μέχρι και τις μέρες μας. Χαρακτηριστικό είναι πως τη δεκαετία του 1980 έκλεισαν συνολικά πάνω από 300 μικρές και μεγαλύτερες βιομηχανικές μονάδες και πάνω από 1000 επιχειρήσεις χονδρεμπορίου, και το επενδυτικό ενδιαφέρον συγκεντρώθηκε σε άλλους κλάδους της οικονομίας που εντάσσονται στο τριτογενή τομέα και αποτελούν πιο επικερδείς και ασφαλείς λύσεις. Η εγκατάλειψη των βιομηχανιών επέφερε έντονους μετασχηματισμούς στο αστικό τοπίο, δημιουργώντας εστίες περιβαλλοντικής μόλυνσης και νεκρές ζώνες μέσα στη πόλη.

Γίνεται αντιληπτό πως η πόλη του Πειραιά μετασχηματιζόταν κάθε δεδομένη ιστορική στιγμή ανάλογα με τις ανάγκες της ανάπτυξης της εκάστοτε οικονομίας. Καθοριστικό παράγοντα σε αυτή τη κατεύθυνση διαδραμάτιζε το λιμάνι του και οι αλλαγές στο λειτουργικό του χαρακτήρα, οι οποίες εξελίσσονται μέχρι και τις μέρες μας. Το 1834 με την επανίδρυση του Πειραιά καθιερώθηκε και η προσωπική φυσιογνωμία της πόλης και έπειτα πραγματοποιήθηκαν αλλαγές στο προσανατολισμό της οικονομίας που επηρέασαν συνολικά τη μορφή και τη δομή της πόλης. Ο Πειραιάς από βιομηχανικό, εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο έχει εξελιχθεί στις μέρες μας σε διαμετακομιστικό κέντρο υπηρεσιών. Η στρατηγική στόχευση για την επόμενη μέρα

είναι ο Πειραιάς να αποτελέσει την κύρια πύλη εισόδου και εξόδου εμπορευμάτων, συνδυασμένων οικονομικών δραστηριοτήτων στη ΝΑ Ευρώπη, με επίκεντρο τις συνδυασμένες μεταφορές και την κρουαζιέρα. Οι συνολικότερες οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις σε επίπεδο χώρας, Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και παγκοσμίως, θα καθορίσουν και την πορεία των στοχεύσεων αυτών.

2.2.2 Τοπόσημα

Οι γειτονιές του Πειραιά διαφέρουν σε κουλτούρα αλλά και ύφος, γεγονός που έχει να κάνει κυρίως με τις οικονομικές λειτουργίες και τις δραστηριότητες που συγκέντρωνε διαχρονικά κάθε περιοχή, καθώς και αυτές που συγκεντρώνει σήμερα. Υπάρχουν αρκετές γειτονιές, εγκαταστάσεις και κτίρια στη πόλη που αποτελούν σημεία αναφοράς και συνάντησης για τη πόλη.

Ένα τέτοιο σημείο είναι ο λόφος της Καστέλα, μία από τις πιο ελκυστικές γειτονιές της πόλης. Από το λόφο φαίνονται ολόκληρη η Αθήνα και ο Σαρωνικός Κόλπος. Τα πολυάριθμα νεοκλασικά αρχοντικά κτίρια που απαριθμούν τη περιοχή, της προσδίδουν μεγάλη πολιτιστική αξία και κομψότητα. Ένα από τα πιο δημοφιλή κτίρια είναι το Θέατρο Βεάκειο, το οποίο είναι μορφής αρχαίου θεάτρου και κατασκευάστηκε και άρχισε να λειτουργεί το 1969. Πήρε την ονομασία του το 1976 προς τιμήν του μεγάλου ηθοποιού Αιμίλιου Βεάκη, ο οποίος είχε γεννηθεί στον Πειραιά. Στο θέατρο χωρητικότητας 2.000 περίπου θεατών οργανώνονται σήμερα πολλές παραστάσεις και πολιτιστικές εκδηλώσεις κατά τους θερινούς μήνες. Αξιοσημείωτο κτίριο της περιοχής είναι και το εκκλησάκι του Προφήτη Ηλία. Το λόφο συμπληρώνουν χρήσεις γης εστίασης και αναψυχής τουριστικού κυρίως περιεχομένου, όπως το ιδιωτικό «Bowling Center» που βρίσκεται πίσω από την εκκλησία και διάφορα γραφικά ταβερνάκια.



Εικόνα 2.14: Ο λόφος της Καστέλλας από τη Γέφυρα του Θ/Κ Αβέρωφ. Στην κορυφή δεσπόζει ο Ι.Ν. του Προφήτη Ηλία, δεξιά το Μπούουλιγκ σέντερ και αριστερά στην άκρη το «Βεάκειο». (Πηγή: [http://el.wikipedia.org/wiki/Καστέλλα_\(Πειραιά\)](http://el.wikipedia.org/wiki/Καστέλλα_(Πειραιά)))

Η παράκτια περιοχή του Νέου Φαλήρου είναι ένα σημείο έντονης κίνησης στο Πειραιά, εξαιτίας της επιχειρηματικής δραστηριότητας που πραγματοποιείται τα τελευταία χρόνια γύρω από αυτή τη περιοχή. Σε αυτό συνέβαλε η δημιουργία των δύο μεγάλων αθλητικών εγκαταστάσεων της ομάδας του Ολυμπιακού, του κλειστό σταδίου καλαθοσφαίρισης «Ειρήνης και Φιλίας» και του σταδίου ποδοσφαίρου «Καραϊσκάκης», τα οποία βρίσκονται το ένα απέναντι από το άλλο. Επίσης, συνοδεύονται και από άλλες εμπορικές χρήσεις και χρήσεις αναψυχής.



Εικόνα 2.15: Νέο Φάληρο. Πάνω αριστερά στη φωτογραφία το ΣΕΦ και κάτω δεξιά το Στάδιο Καραϊσκάκης. (Πηγή: <http://koinoniki.gr/2014/03/neo-faliro-i-gitonia-tis-belle-epoque/>)

Από την άλλη, το Μικρολίμανο και η Μαρίνα Ζέας, τα δύο μικρότερα λιμάνια της πόλης, αποτελούν τουριστικό επίκεντρο της πόλης. Έχει προχωρήσει σε μεγάλο βαθμό η εμπορευματοποίησή τους, κυρίως με την εγκατάσταση χρήσεων αναψυχής όπως ταβέρνες, καφετέριες, νυχτερινά μαγαζιά και μπαράκια. Τα λιμάνια αυτά

αξιοποιούν τα παραθαλάσσια πλεονεκτήματά τους για την προσάραξη αλιευτικών σκαφών, σκαφών αναψυχής και κρουαζιερόπλοιων.

Τα Καμίνια, αντίθετα, είναι μια εργατική γειτονιά με μεγάλη ιστορική και πολιτιστική αξία. Η αξία αυτή προκύπτει από τους ανθρώπους που έζησαν στη περιοχή, κυρίως καπνεργάτες και ναυτικοί που δούλεψαν και συμμερίστηκαν τις αγωνίες και τους αγώνες τους. Τα Καμίνια υπήρξαν και έδρα βιομηχανικών σιδηρουργείων, τα οποία προπολεμικά εξυπηρετούσαν ανάγκες της ναυπηγικής ζώνης του λιμένα Πειραιώς. Επιπλέον, στη συνοικία στεγάζεται σήμερα το Μουσείο Εθνικής Αντίστασης. (Μπαφούνη και Μέλιος, 2005)

Το Δημοτικό Θέατρο στο κέντρο του Πειραιά είναι ένα ακόμα σημείο αναφοράς στο κέντρο της πόλης. Βρίσκεται απέναντι από τον καθεδρικό ναό της Αγίας Τριάδας. Ανήκει στα αξιολογότερα μνημεία της δημόσιας αρχιτεκτονικής στην Ελλάδα του 19ου αιώνα. Σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα του δήμου Πειραιά Ι. Λαζαρίμο και κτίστηκε μεταξύ των ετών 1884 και 1895, με αναφορές στον νεοκλασικισμό της γαλλικής και γερμανικής παράδοσης. Στο Δημοτικό Θέατρο έχουν εμφανιστεί κατά καιρούς οι γνωστότεροι ελληνικοί θίασοι, το Εθνικό Θέατρο, η Εθνική Λυρική Σκηνή κ.ά. Για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα σε διάφορους βοηθητικούς χώρους του φιλοξενήθηκαν η Δημοτική Βιβλιοθήκη του Πειραιά καθώς και η Δημοτική Πινακοθήκη. (Αντωνοπούλου και Μπαφούνη, Διεύθυνση Πολιτισμού Δήμου Πειραιά)



Εικόνες 2.16 και 2.17: Δημοτικό Θέατρο Πειραιά. Στη δεξιά φωτογραφία απεικονίζονται λεπτομέρειες της νεοκλασικής πρόσοψης του κτιρίου. (Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/Δημοτικό_Θέατρο_Πειραιά)

2.2.3 Χρήσεις Γης στο Πειραιά

Η πόλη του Πειραιά εμφανίζει μια ποικιλία λειτουργιών, οι οποίες εκτός της κατοικίας, διακρίνονται σε βιομηχανικές, χονδρικό και λιανικό εμπόριο, σε κέντρα αναψυχής και ψυχαγωγίας, δημόσιες και ιδιωτικές υπηρεσίες και αρκετές ακόμη λειτουργίες.

Γενικότερα στο κέντρο της πόλης χωροθετούνται κοινόχρηστες λειτουργίες που η ακτίνα εξυπηρέτησής τους επεκτείνεται κατά μήκος του κέντρου και των μεγάλων οδικών αξόνων. Αποτελεί πόλο συγκέντρωσης εμπορικών καταστημάτων, των κέντρων αναψυχής αλλά και πλήθους υπηρεσιών (τράπεζες, ταμεία, δημόσιες και δημοτικές επιχειρήσεις κλπ) με αποτέλεσμα η οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ζωή της πόλης να αναπτύσσεται σχεδόν αποκλειστικά εκεί. Από την άλλη, οι συνοικίες και οι γειτονίες της πόλης, στις περιπτώσεις που έχουν τοπικά κέντρα περιλαμβάνουν μικρό αριθμό καταστημάτων λιανικού εμπορίου καθώς και ορισμένα στον αριθμό συνοικιακά καφενεία.

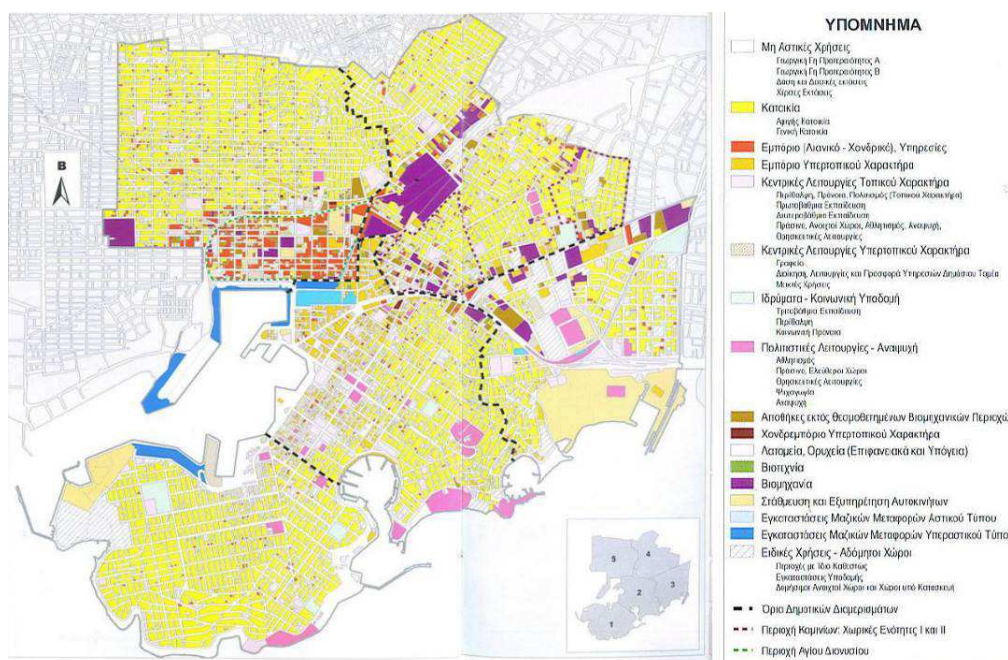
Πιο συγκεκριμένα, οι υφιστάμενες χρήσεις γης της πόλης, όπως αυτές αναγράφονται στην έκθεση που συντάχθηκε ο για την κωδικοποίηση των στοιχείων της πόλης και της λειτουργίας της, με στόχο αυτές να ληφθούν υπόψη για το σχεδιασμό της ΕΕ για τη στρατηγική βιώσιμης κινητικότητας (Δήμος Πειραιά, 2014), είναι οι εξής:

1. Κατοικία. Οι περιοχές κατοικίας καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος του Πειραιά. Σε μεγάλο ποσοστό οι οικοδομές είναι τριώροφες ή τετραώροφες, ενώ πολυώροφες οικοδομές υπάρχουν σε μικρό αριθμό σε κάποια τμήματα της πόλης.
2. Βιοτεχνία. Μικρές βιοτεχνικές εγκαταστάσεις βρίσκονται στην περίμετρο των αξόνων, ενώ μέσα στην πόλη υπάρχουν διάσπαρτα συνεργεία αυτοκινήτων, ξυλουργικές και άλλες αποθήκες. Επίσης υπάρχουν πολλές εγκαταστάσεις που σχετίζονται με τη λειτουργία του λιμένα και τα παρελκόμενα των σκαφών.
3. Κεντρική Περιοχή - Εμπόριο - Διοίκηση. Οι κυριότερες δραστηριότητες συγκεντρώνονται στην κεντρική περιοχή και κατά μήκος των κυρίως οδικών συνδέσεων. Εμπορικές χρήσεις έχουν αναπτυχθεί κατά μήκος του βασικού

ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.

οδικού δικτύου. Οι διοικητικές υπηρεσίες βρίσκονται κυρίως στο κέντρο του Δήμου, ενώ υπάρχουν και κάποιες διάσπαρτες στην ευρύτερη περιοχή, ορισμένες από τις οποίες έχουν και υπερτοπικό χαρακτήρα.

4. Άλλες χρήσεις. Το θαλάσσιο μέτωπο, οι μαρίνες, οι λόφοι, οι δημόσιοι χώροι, οι αρχαιολογικοί χώροι και οι αθλητικές εγκαταστάσεις της πόλης αποτελούν προορισμό κατοίκων αλλά και επισκεπτών του Πειραιά. Αποτελούν σημαντικές και λιγοστές ανάσες φυσικής ομορφιάς σε ένα πυκνοδομημένο αστικό περιβάλλον που υστερεί σε χώρους πρασίνου, αθλητικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις.



Εικόνα 2.18: Χρήσεις γης ανάπολύγωνο στα όρια του Δήμου Πειραιά. (Πηγή: Βαλεριάνου Κ., Παναγιώτου Ε., Κλαμπασέα Ε., Σαγιάς Ι., «Παρατηρώντας το Πειραιά...»)

2.2.4 Κινήσεις και συνδέσεις στη Πόλη

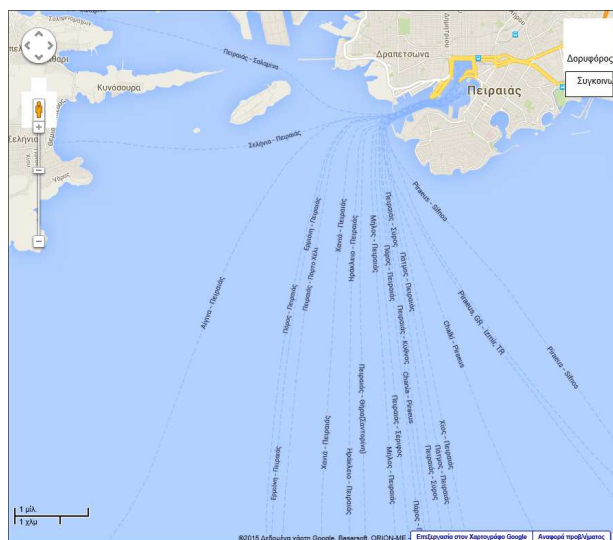
Ο Πειραιάς συνδέεται ακτοπλοϊκά με τα νησιά του Αιγαίου. Ως τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών εξυπηρετείται συγκοινωνιακά από πληθώρα μέσων: λεωφορεία, τρόλεϊ, τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο, το Τραμ Αθήνας, το υπεραστικό ΚΤΕΛ και το Μετρό Αθήνας, προς το παρόν από την παλαιά γραμμή του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου και μελλοντικά από την επέκταση της γραμμής 3 του

μετρό, ενώ συνδέεται και με το σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ. Επιπλέον, υπάρχει δημοτική συγκοινωνία για τη μετακίνηση των Πειραιωτών εντός της πόλης.

Λιμενικές εγκαταστάσεις – Συνδέσεις

Όπως ήδη αναφέρθηκε, το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα από τα μεγαλύτερα παγκοσμίως όσον αφορά την επιβατική κίνηση και τη μεταφορά εμπορευμάτων. Σύμφωνα με την ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, εξυπηρετεί περίπου 20 εκατ. επιβάτες ετησίως (περιλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας - Περάματος από την οποία διακινούνται περίπου 8 εκατ. επιβάτες ετησίως). Διακρίνεται σε χώρους που εξυπηρετούν την Ακτοπλοΐα και σε χώρους υποδοχής Κρουαζιερόπλοιων.

Όσον αφορά την ακτοπλοΐα, συνδέεται με τα νησιά του Αργοσαρωνικού, όπως την Αίγινα, τη Σαλαμίνα, τις Σπέτσες, την Ύδρα, το Πόρο, το Αγκίστρι, τη Δοκό, όπως και πολλά άλλα μικρότερα νησιά και βραχονησίδες. Συνδέεται ακόμη με τα Δωδεκάνησα, τις Κυκλάδες, τη Κρήτη, τα Κύθηρα και νησιά του Ανατολικού Αιγαίου όπως η Χίος, η Μυτιλήνη, η Ικαρία και η Σάμος. Τέλος συνδέεται με τη Τουρκία, μέσω της ακτοπλοϊκής γραμμής Πειραιάς – Σμύρνη. Αξίζει να σημειωθεί πως το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί τη βασική θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιοανατολικό της άκρο.



Εικόνα 2.19: Ακτοπλοϊκές γραμμές από το λιμάνι του Πειραιά. (Πηγή: Google Maps)

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί, επίσης, σημαντικό προορισμό για τα κρουαζιερόπλοια στη Μεσόγειο και διαθέτει 11 θέσεις πρόσδεσης μεγάλων τουριστικών πλοίων. Διαθέτει δύο Σταθμούς Επιβατών Εξωτερικού όπου λειτουργούν καταστήματα αφορολογήτων ειδών, Τουριστική Αστυνομία, Τελωνείο και άλλες απαραίτητες υπηρεσίες για τους επιβάτες. Επιπλέον, οι εγκαταστάσεις κρουαζιέρας αποτελούνται από 11 θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων, 170 θέσεις πούλμαν και ένα ελικοδρόμιο.

Οδικό Δίκτυο

Το οδικό δίκτυο της πόλης εντάσσεται στο ευρύτερο δίκτυο των δήμων του νοτιοανατολικού λεκανοπέδιου , για το οποίο μπορεί να σημειωθεί ότι η ύπαρξη του επιβατικού λιμένα και του θαλάσσιου μετώπου συνολικά, το καθιστούν τερματικό δίκτυο ή δίκτυο μετεπιβίβασης στα οχηματαγωγά πλοία.

Το δίκτυο των πρωτεύουσών αρτηριών του Δήμου αποτελείται από τα εξής τμήματα:

- Θηβών
- Πειραιώς
- Αγίου Διονυσίου
- Κόνωνος
- Ακτή Κονδύλη
- Ηετιώνεια Ακτή
- Ομηρίδου Σκυλίτση (από την Ηρ. Πολυτεχνείου έως τη Γρ. Λαμπράκη)

Το δίκτυο των δευτερευουσών αρτηριών αποτελείται από τα εξής τμήματα :

- Ομηρίδου Σκυλίτση (από την Πλ. Ιπποδαμείας έως την Ηρώων Πολυτεχνείου)– Αλιπέδου (βόρειο τμήμα) αποτελούν ζεύγος με χαρακτηριστικά λεωφόρου ταχείας κυκλοφορίας
- Δ. Γούναρη – Εθν. Αντιστάσεως (στην ουσία αποτελούν ζεύγος)
- Ακτή Καλλιμασιώτη – Ακτή Ποσειδώνος- Ακτή Μιαούλη
- Βας. Γεωργίου Α' (μεταξύ ακτής Μιαούλη και Λαμπράκη)
- Λαμπράκη (μεταξύ Βας. Γεωργίου Α' και Πειραιώς)
- Ηρώων πολυτεχνείου

- Τζαβέλλα
- 2ας Μεραρχίας

Το δίκτυο των συλλεκτριών αποτελείται από τα εξής τμήματα :

- Ακτή Μουτσοπούλου – Ακτή Θεμιστοκλέους- Βας.Παύλου
- Λαμπράκη (μεταξύ Ακτής Μουτσοπούλου και Βας. Γεωργίου)
- Βας. Γεωργίου (από Γρ. Λαμπράκη έως Βας. Παύλου)
- Αιτωλικού - Αιγάλεω (λειτουργούν σαν ζευγάρι που συνδέει με Νίκαια, Κορυδαλλό)
- Χορμοβίτου- Αγχιάλου (λειτουργούν σαν ζευγάρι που συνδέει με Κερατσίνι, Δραπετσώνα, Πέραμα)
- 25ης Μαρτίου
- Φαλήρου

Το δίκτυο των συλλεκτριών οδών είναι αρκετά πυκνό και διατρέχει το μεγαλύτερο μέρος της πόλης. Τα προβλήματα που παρατηρούνται στο πρωτεύον και δευτερεύον αρτηριακό δίκτυο αφορούν τις οδούς διπλής κατεύθυνσης χωρίς διαχωρισμό στο οδόστρωμα, τη παρόδια στάθμευση και στάση και τη στάθμευση σε δύο σειρές πολλές φορές, καθώς και τη διασταύρωση του οδικού με το σιδηροδρομικό δίκτυο, φαινόμενο που υπάρχει και στη περιοχή που μελετάται στις οδούς Ρετσίνα και Αλών (Δημοτική αρχή Πειραιά, 2014)

Δίκτυα Δημόσιας Συγκοινωνίας

Στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών αναφέρονται οι γραμμές του δικτύου κίνησης των λεωφορείων και των τρόλεϊ που διέρχονται από τον Πειραιά. Στον πίνακα της επόμενης σελίδας παρουσιάζονται αναλυτικά οι γραμμές και οι περιοχές που αυτές εξυπηρετούν. Εκτός από τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ λειτουργούν πέντε λεωφορεία του Δήμου που πραγματοποιούν κυκλικές διαδρομές εντός της πόλης.

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

Αριθμός Γραμμής	Όνομα Γραμμής	Αριθμός Γραμμής	Όνομα Γραμμής
040	ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΣΥΝΤΑΓΜΑ	824	ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
049	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΟΜΟΝΟΙΑ	825	ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
130	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-Ν.ΣΜΥΡΝΗ	826	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΜΗΝΑΣ
16	ΑΓ.ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗΣ- ΠΕΙΡΑΙΑΣ	827	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Γ΄ ΝΕΚΡΟΤ. - ΑΣΠΡΑ ΧΩΜΑΤΑ
17	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ.ΓΕΩΡΓΙΟΣ	828	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΣΠΡΑ ΧΩΜΑΤΑ - Γ΄ ΝΕΚΡΟΤ.
217	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	830	ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ
218	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗ	831	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΑΛΕΩ
229	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΣΤΑΘ. ΔΑΦΝΗΣ)	832	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΕΥΓΕΝΕΙΑ - ΧΑΡΑΥΓΗ
420	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ (Μέσω ΚΗΦΙΣΟΥ)	833	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΑΡΑΥΓΗ - ΕΥΓΕΝΕΙΑ
500	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ	843	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ
703	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ- ΑΓ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (Μέσω ΘΗΒΩΝ)	845	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ (Μέσω ΘΗΒΩΝ)
800	ΝΙΚΑΙΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	846	ΝΕΑΠΟΛΗ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ Α
801	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΛΑΣΚΑ	847	ΝΕΑΠΟΛΗ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ Β
803	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΔΑΣΟΣ Β (Μέσω ΙΕΡΑΣ ΟΔΟΥ)	859	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ
809	ΣΧΙΣΤΟ - ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ Α	871	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ (Μέσω Λ. ΕΘΝ.ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ)
810	ΣΧΙΣΤΟ - ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ Β	875	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ν. ΜΩΛΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
814	ΣΧΙΣΤΟ - ΚΑΡΑΒΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Χ80	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΚΡΟΠΟΛΗ - ΣΥΝΤΑΓΜΑ

Πίνακας 2.20: Γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ που διέρχονται από τον Πειραιά. (Πηγή:

<http://www.oasa.gr/search.php?id=search4>)

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

ΗΣΑΠ – Προαστιακός

Ο Δήμος Πειραιά εξυπηρετείται επίσης και από τον Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο με την Γραμμή 1: «Πειραιάς – Κηφισιά», που αποτελεί μέρος του δικτύου του μετρό της Αθήνας. Πρόκειται για μια γραμμή 26 χιλιομέτρων που περιλαμβάνει 24 σταθμούς και ξεκινάει από το Πειραιά, διέρχεται από το κέντρο της Αθήνας και τους Σταθμούς στο Μοναστηράκι και την Ομόνοια, κατευθύνεται βόρεια και περνάει από περιοχές όπως τα Πατήσια, ο Περισσός και το Μαρούσι, και καταλήγει τελικά στην Κηφισιά. Διακόσια μέτρα μακριά από τον ΗΣΑΠ, στη συμβολή των οδών Κόνωνος και Ακτής Καλλιμασιώτη, βρίσκεται ο σταθμός του προαστιακού στο Πειραιά, ο οποίος αποτελεί αφετηρία της γραμμής Πειραιάς – Αθήνα – ΣΚΑ – Χαλκίδα και συνδέεται με τη γραμμή Αεροδρόμιο – Κιάτο στο σταθμό ΣΚΑ.



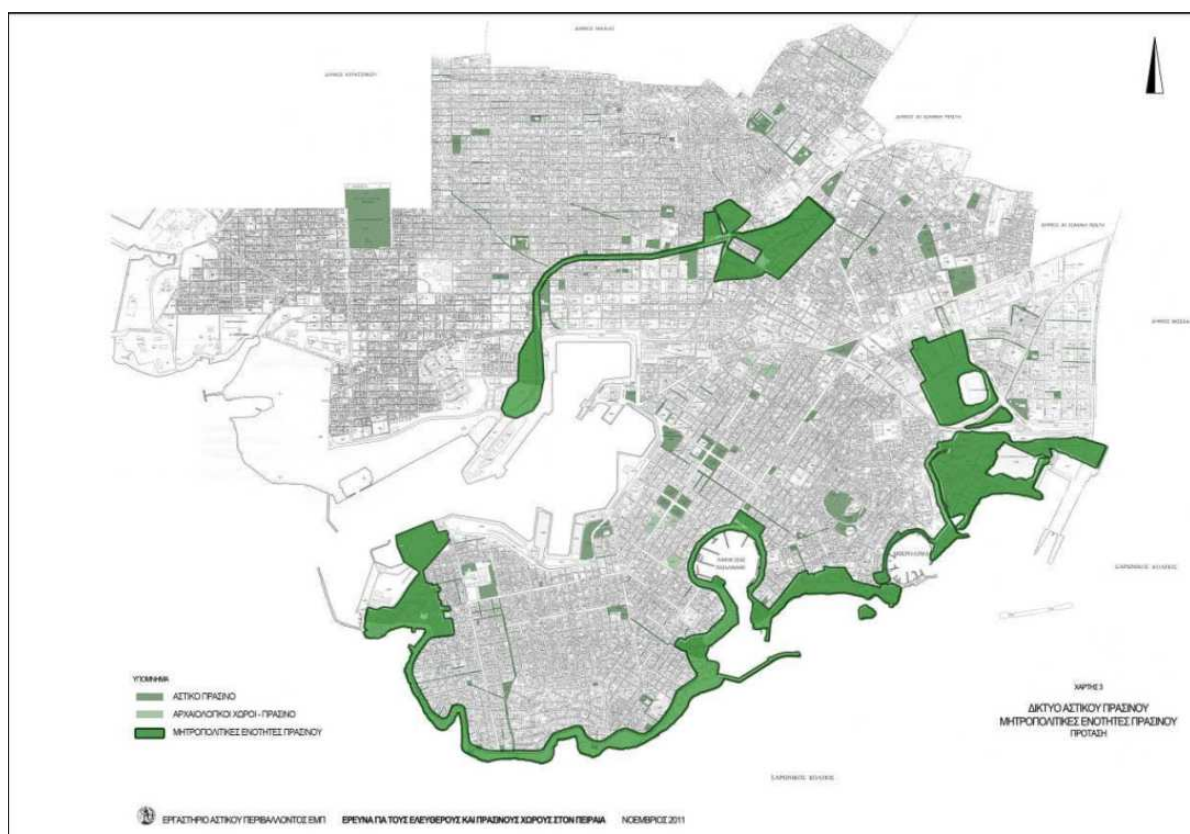
Εικόνα 2.21: Γραμμές Αστικού και Προαστιακού σιδηρόδρομου και τραμ. (Πηγή: <http://www.oasa.gr/>)

2.2.5 Προβλήματα Αστικού Περιβάλλοντος

Ο Πειραιάς είναι μία πόλη πυκνοκατοικημένη και πυκνοδομημένη, η οποία έχει βιώσει σε μεγάλο βαθμό το φαινόμενο της αποβιομηχάνισης. Επιπλέον, πρόκειται για μια πόλη που διαθέτει το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης. Τα στοιχεία αυτά δημιουργούν στους Πειραιώτες πρόσθετα προβλήματα από αυτά που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι παρόμοιων μεγάλων Ευρωπαϊκών πόλεων. Τα πιο βασικά από αυτά τα προβλήματα είναι τα εξής:

1. Η έλλειψη ελεύθερων χώρων, χώρων πρασίνου και αθλητισμού.
2. Η έλλειψη πολιτιστικών υποδομών αλλά και υποδομών που στηρίζουν τη πρωτοβάθμια, τη δευτεροβάθμια και τη τριτοβάθμια εκπαίδευση.
3. Παραμένουν αναξιοποίητα πολλά κτίρια και εκτάσεις πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς που θα μπορούσαν να στηρίξουν τις υποδομές που αναφέρθηκαν προηγουμένως.
4. Η εγκατάλειψη και η υποβάθμιση των ανενεργών βιομηχανικών μονάδων έχει οδηγήσει στο κατακερματισμό ή τη διακοπή του αστικού ιστού και στην υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της καθημερινότητας των κατοίκων του Πειραιά.
5. Η αποκοπή των Πειραιωτών από το λιμάνι της πόλης και τις λειτουργίες του, εξαιτίας της δυσκολίας που υπάρχει στη πρόσβαση και την αποκοπή του από τις περιοχές κατοικίας.
6. Η συνύπαρξη ασυμβίβαστων χρήσεων γης. Οι ενεργές βιομηχανίες και βιοτεχνίες της πόλης και οι χρήσεις υπερτοπικού εμπορίου έρχονται σε σύγκρουση με τη κατοίκηση και τις καθημερινές ανάγκες των Πειραιωτών.
7. Η μεγάλη πυκνότητα κατοίκησης και δόμησης στο Δήμο, καθώς και η λειτουργία επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στο λιμάνι δημιουργούν και προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και στάθμευσης, ειδικά κοντά στο λιμάνι.
8. Η ανεπάρκεια των Δημόσιων Συγκοινωνιών που υποστηρίζουν τη πόλη και κυρίως των Μέσω Σταθερής Τροχιάς, η επέκταση των οποίων έχει καθυστερήσει πολλά χρόνια.

9. Η έλλειψη χώρων και δικτύων για περπάτημα και ποδήλατο, σε περιοχές πρασίνου και ξεκούρασης ήπιας κυκλοφορίας, αλλά και σε περισσότερο κατοικημένες περιοχές, με πιο έντονη δραστηριότητα.
10. Τέλος, έντονα είναι περιβαλλοντικά προβλήματα όπως η ρύπανση των υδάτων της πόλης, η ρύπανση της ατμόσφαιρας και η ηχορύπανση εξαιτίας των βιομηχανικών, βιοτεχνικών, ναυτιλιακών, εμπορικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται στο σύνολο της πόλης.



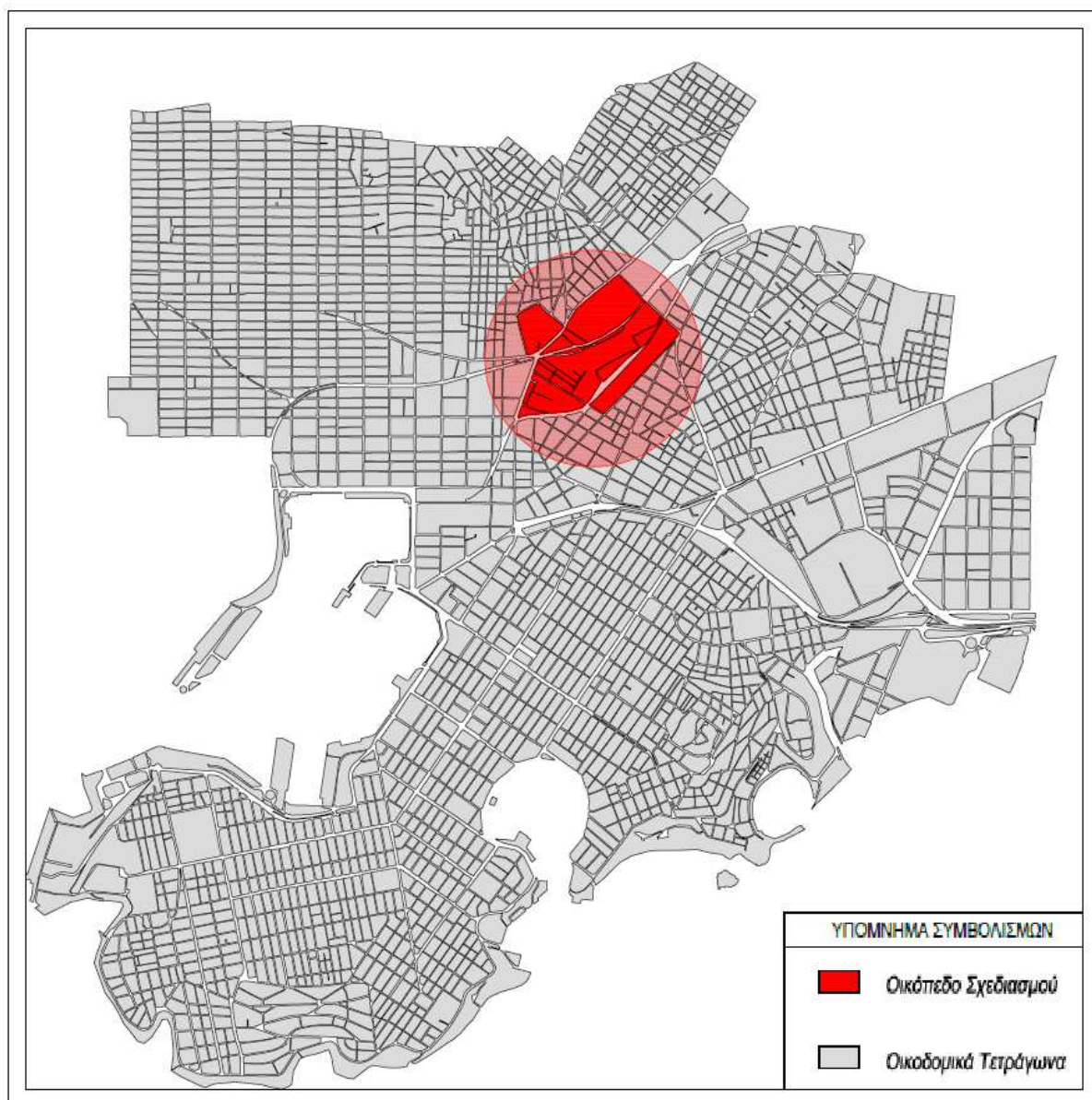
Εικόνα 2.22: Ελεύθεροι και Πράσινο χώροι στο Δήμο Πειραιά. (Πηγή: ΕΜΠ Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, 2011)

2.3 Οικόπεδο σχεδιασμού και άμεση περιοχή μελέτης

Η περιοχή μελέτης, η οποία εξετάζεται αναλυτικά σε αυτό το κεφάλαιο, επιλέχτηκε γιατί αποτυπώνονται σε αυτή τα περισσότερα από τα προβλήματα που αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο και αφορούν συνολικά τη πόλη του Πειραιά. Πρόκειται για ένα τρανταχτό παράδειγμα πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων που έχουν εγκαταλειφτεί και με τη κατάλληλη διαμόρφωση μπορούν να αποτελέσουν σημαντική ανάσα για τους μόνιμους κατοίκους του Πειραιά.

2.3.1 Καθορισμός του οικοπέδου σχεδιασμού – η θέση του στην ευρύτερη περιοχή μελέτης

Η προς ανάπλαση περιοχή που εξετάζεται βρίσκεται στη περιοχή Λεύκα του Πειραιά 1 χιλιόμετρο βορειοανατολικά από το λιμάνι του Πειραιά (βλ. Εικόνα 2.23) και 7,5 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά από το κέντρο της Αθήνας. Διοικητικά ανήκει στο 5^ο Δημοτικό Διαμέρισμα Πειραιά.

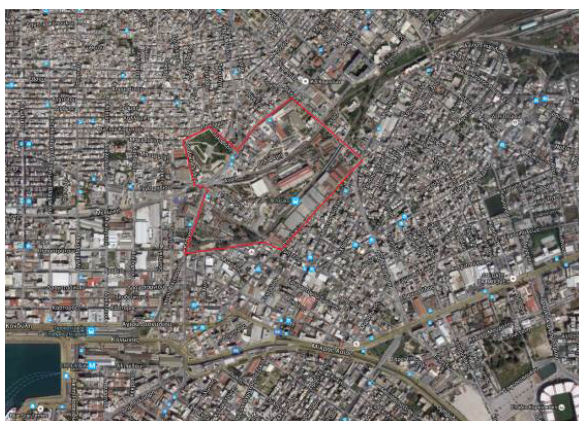


Εικόνα 2.23: Θέση Οικοπέδου Σχεδιασμού στο Δήμο Πειραιά. (Βλέπε Χάρτης 1, Παράρτημα Χαρτών)

Οριοθετείται στα βορειοανατολικά από την Οδό Φαλήρου, που απέχει μόλις 650 μέτρα από τα σύνορα του Δήμου με το Δήμο Αγίου Ιωάννη Ρέντη και βορειοδυτικά

από την Λεωφόρο Θηβών και τις οδούς Δηλαβέρη, Μακεδονίας και Δαβάκη Πίνδου οι οποίες οριοθετούν το Πάρκο Δηλαβέρη. Η Λ. Θηβών εξελίσσεται σε Οδός Ρετσίνα στο σημείο που συναντάει τις σιδηροδρομικές γραμμές του ΟΣΕ. Νοτιοδυτικά το οικόπεδο σχεδιασμού οριοθετείται από τις Οδούς Ρετσίνα και Αγίου Φιλίππου. Νοτιοανατολικά προσδιορίζεται από τα όρια των εγκαταστάσεων του ΟΣΕ στην Οδό Βασιλικών. Τελικά, το σύνολο της περιοχής που θα αναλύσουμε ορίζεται από τις Οδούς Θηβών – Δηλαβέρη – Μακεδονίας – Δαβάκη Πίνδου - Ρετσίνα - Αγίου Φιλίππου – Υμηττού – Βασιλικών – Φαλήρου.

Τα παραπάνω όρια καθορίστηκαν με στόχο να συμπεριλαμβάνονται στη περιοχή σχεδιασμού τα Ο.Τ. με τις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ που προβλέπονται για την επισκευή και τη συντήρηση των ελληνικών σιδηροδρόμων, το οικόπεδο με το Εργοστάσιο Κλωστοϋφαντουργίας Ρετσίνα το οποίο έχει κλείσει από το 1979 και το οικοδομικό τετράγωνο που περιλαμβάνει το Πάρκο Δηλαβέρη. Επιπλέον, η περιοχή σχεδιασμού ολοκληρώνεται με Ο.Τ. που παρεμβάλλονται ανάμεσα στις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ και το Εργοστάσιο Ρετσίνα, καθώς και με τα Ο.Τ. που βρίσκονται ανάμεσα στις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ και το Πάρκο Δηλαβέρη αντίστοιχα. Τα Ο.Τ. αυτά επιλέγονται για να ολοκληρώσουν την περιοχή που θα πραγματοποιηθεί ο σχεδιασμός, έκτασης περίπου 265 στρεμμάτων, με κριτήρια τη σύνδεση με το Πάρκο Δηλαβέρη καθώς και την εσωτερική συνοχή του γηπέδου.



Εικόνα 2.24: Με κόκκινο χρώμα τα όρια του «γηπέδου» σχεδιασμού. (Πηγή: Επεξεργασμένη εικόνα από το Google Maps)

Η περιοχή μελέτης κατέχει κομβική θέση χωρικά στο Πειραιά και βρίσκεται κοντά στη πρωτεύουσα της χώρας. Ενδεικτικά, το κέντρο βάρους της βρίσκεται στη καρδιά της

πόλης, σε ακτίνα χιλιομέτρου από το Λιμάνι. Ακόμη απέχει μόλις 7.5 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας, που αποτελεί το πυρήνα της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής. Η θέση αυτή υποδηλώνει την σημασία που αποκτά η ανάδειξη της ζώνης που εξετάζουμε για την ευρύτερη περιοχή.

Η περιοχή συνορεύει:

- Στα βόρεια με τις συνοικίες του Αγίου Ιωάννη Ρέντη.
- Στα ανατολικά με τις συνοικίες των Καμινίων.
- Στα δυτικά με τις γειτονιές του Πειραιά στις οποίες συμπεριλαμβάνονται τα Μανιάτικα και το Παπαστράτειο.
- Στα νότια με τις συνοικίες που βρίσκονται κοντά στο κέντρο του Πειραιά.

2.3.2 Υφιστάμενες χρήσεις γης στην άμεση περιοχή μελέτης

Η άμεση περιοχή μελέτης συμπεριλαμβάνει και επηρεάζει άμεσα τη περιοχή σχεδιασμού. Πρόκειται για μια περιοχή 1.000 περίπου στρεμμάτων που συμπεριλαμβάνει ένα μεγάλο τμήμα του 4^{ου} Δημοτικού Διαμερίσματος και δύο μικρότερα του 2^{ου} και του 5^{ου} Δημοτικού Διαμερίσματος της πόλης όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα.



Εικόνα 2.25: Τα όρια της άμεσης περιοχής μελέτης με κίτρινο χρώμα και τα όρια του οικοπέδου σχεδιασμού με κόκκινο χρώμα. (Πηγή: Επεξεργασμένη εικόνα από το πρόγραμμα Google Earth)

Αρχικά πραγματοποιήθηκε αναγνώριση στο ύπαιθρο, τόσο του οικοπέδου που αφορά άμεσα το σχεδιασμό, όσο και της άμεσης περιοχής μελέτης που χρειάζεται να

μελετηθεί για να κατανοηθεί ο χαρακτήρας της περιοχής αλλά και οι δυνατότητες που αναδεικνύονται. Στη συνέχεια έγινε μια γενικότερη καταγραφή των επικρατουσών χρήσεων γης ανά οικοδομικό τετράγωνο, με κριτήριο την παρουσίαση των χρήσεων που επικρατούν αριθμητικά αλλά και αυτών που προσδίδουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στη περιοχή.

Για τον καλύτερο προσανατολισμό αλλά και τη προσέγγιση της περιοχής εκτυπώθηκε χάρτης με τα οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής από τα υπόβαθρα του μαθήματος της Αστικής Γεωγραφίας της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών σε κλίμακα 1:5000. Σε αυτή την κατεύθυνση διευκόλυναν οι χάρτες της Google που χρησιμοποιήθηκαν μέσω εφαρμογής στο κινητό τηλέφωνο (offline maps-all in one). Η μετάβαση στη περιοχή έγινε με την οδήγηση μοτοσυκλέτας αλλά και με πεζοπορία.

Οι ελλείψεις που υπήρχαν από την άμεση καταγραφή των χρήσεων γης στο ύπαιθρο, συμπληρώθηκαν με τη συμβολή της εφαρμογής της εταιρίας της Google, το Google Street View. Αυτή η εφαρμογή προσφέρει τη δυνατότητα για πανοραμική θέαση πόλεων από όλο τον κόσμο με την περιήγηση στους οδικούς άξονες των πόλεων, μέσα από φωτογραφίες που έχουν ληφθεί το τελευταίο χρόνο από οχήματα που διαθέτουν ειδικές κάμερες και μηχανισμό για τη συνεχή καταγραφή του περιβάλλοντος που τις περικλείει.

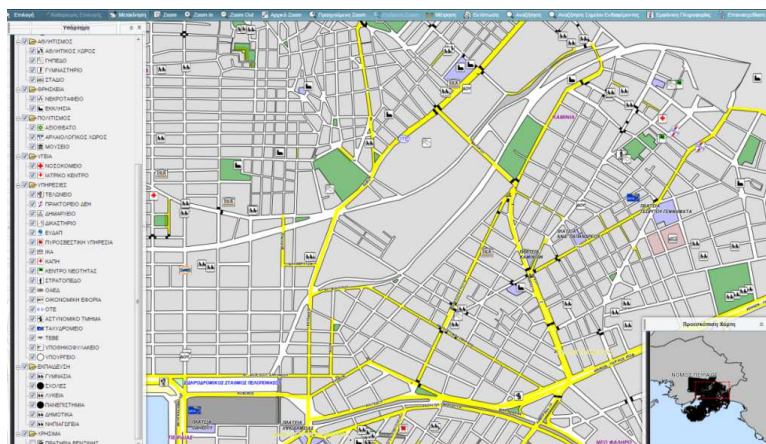


Εικόνα 2.26: Περιήγηση στη Περιοχή Μελέτης μέσω του Google Street View.

(Πηγή:<https://www.google.com/maps/views/explore?gl=us&vm=1&ll=37.957091,23.651707&bd=37.955164,23.647724,37.959017,23.65569&z=18&pv=2>)

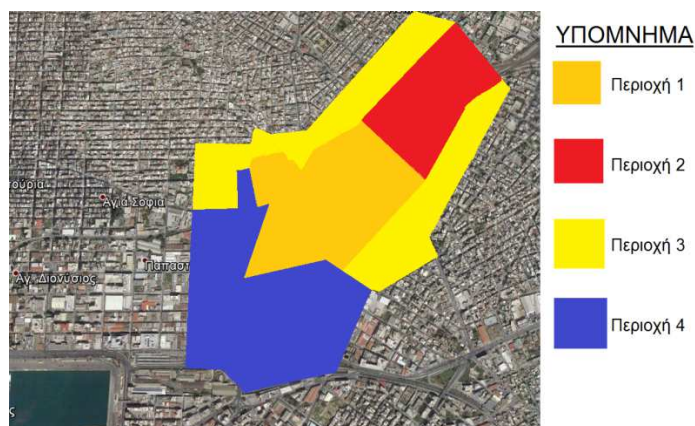
ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.

Επίσης, βοήθησε σε μεγάλο βαθμό το Ολοκληρωμένο Γεωγραφικό Πληροφοριακό Σύστημα (GIS) που διαθέτει ο Δήμος Πειραιά, το οποίο συμπεριλαμβάνει τις τοποθεσίες εγκαταστάσεων πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, δημοτικών υπηρεσιών, αθλητικές εγκαταστάσεις, χώρους λατρείας, πολιτιστικούς χώρους κ.ά. Το σύστημα πληροφοριών του Δήμου συνέβαλε και σε πτυχές της παρούσας εργασίας που θα εξεταστούν σε επόμενα κεφάλαια.



Εικόνα 2.27: Στιγμιότυπο της περιοχής μελέτης από τη βάση δεδομένων GIS του Δήμου Πειραιά. (Πηγή: http://gis.piraeus.gov.gr/GeoViewer/MgMap/default.aspx?ApplicationDefinition=GeoMapWeb.xml&SESSION=b1ac3776-d861-1032-8000-000c29df03ca_en_7F0000010AF20AF10AF0)

Η άμεση περιοχή μελέτης χωρίζεται σε τέσσερις υποπεριοχές στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, με κριτήριο την ομοιομορφία των οικοδομικών τετραγώνων όσον αφορά τις χρήσεις γης που επικρατούν σε κάθε περίπτωση.



Εικόνα 2.28: Καταμερισμός της άμεσης περιοχής μελέτης σε υποπεριοχές. (Πηγή: Επεξεργασμένη εικόνα από το πρόγραμμα Google Earth)

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

Περιοχή 1: Ταυτίζεται με το «γήπεδο» σχεδιασμού. Περιλαμβάνει το οικόπεδο της παλιάς βιομηχανίας του Ρεσίνα που πλέον δεν έχει χρήση, τις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ, το Πάρκο Δηλαβέρη, χρήσεις κατοικίας, αρκετά συνεργεία και κενά κτίρια.

Περιοχή 2: Στη περιοχή 2 κατατάσσονται οι περιοχές που βρίσκονται κάτω από την οδό Θηβών προς την περιοχή του Δήμου Ρέντη. Με τη σειρά της και αυτή η περιοχή χωρίζεται από τις σιδηροδρομικές γραμμές. Βόρεια των σιδηροδρομικών γραμμών και από τη μεριά της Οδού Θηβών καταγράφονται κυρίως χρήσεις λιανικού εμπορίου, υπηρεσίες (δημόσιες και ιδιωτικές) και κάποια κενά κτίρια (Εικόνες 2.29 και 2.30). Στα ίδια Ο.Τ. από τη μεριά των σιδηροδρομικών γραμμών βρίσκονται κάποιες βιομηχανίες, ανενεργές και ενεργές, συγκροτήματα πολυκατοικιών και σχολεία που συνοδεύονται από πλατείες (Εικόνες 2.31, 2.32 και 2.33). Νότια των σιδηροδρομικών γραμμών υπάρχει ένα κέντρο προστασίας ανηλίκων που αποτελείται από χώρους πρασίνου, γήπεδα και διοικητικά κτίρια (Εικόνα 2.34). Την περιοχή νοτιότερα συμπληρώνουν κυρίως κατοικίες, χρήσεις χονδρεμπορίου και μεγάλες εταιρίες που προσφέρουν υπηρεσίες (π.χ. τροφοδοσία, εξοπλισμός πλοίων, λαμαρίνες, εταιρίες φύλαξης) (Εικόνες 2.35, 2.36 και 2.37).



Εικόνες 2.29 και 2.30: Αριστερά η Διεύθυνση Πολεοδομίας του Δήμου Πειραιά επί της Οδού Θηβών και δεξιά ανοίκιαστα κτίρια και ιδιωτικές υπηρεσίες. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 27/10/2014)

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**



Εικόνες 2.31, 2.32 και 2.33: Στις παραπάνω φωτογραφίες απεικονίζονται ενεργές βιομηχανίες, μία μονάδα δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και ένα συγκρότημα πολυκατοικιών πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές του ΟΣΕ. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 27/10/2014)



Εικόνα 2.34: Κέντρο ανηλίκων «Ο καλός ποιμήν». (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 27/10/2014)

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**



Εικόνες 2.35, 2.36 και 2.37: Πάνω αριστερά απεικονίζονται κατοικίες που βρίσκονται κάτω από τις σιδηροδρομικές γραμμές και πάνω δεξιά διάφορες χρήσεις χονδρεμπορίου της περιοχής. Στη κάτω φωτογραφία απεικονίζεται μια ιδιωτική εταιρεία φύλαξης. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 27/10/2014)

Περιοχή 3: Στη περιοχή κατατάσσονται τα Ο.Τ. που βρίσκονται περιμετρικά των περιοχών 1 και 2. Στα Ο.Τ. της συγκεκριμένης περιοχής, η χρήση γης που κυριαρχεί είναι η κατοικία, ενώ υπάρχουν και αρκετές κενές (Εικόνες 2.40 και 2.41). Την περιοχή συμπληρώνουν αρκετά σχολεία και η εκκλησία της Μεταμορφώσεως. (Εικόνες 2.38 και 2.39). Ελάχιστες χρήσεις λιανικού εμπορίου καθώς και υπηρεσίες τοπικού χαρακτήρα βρίσκονται στις περισσότερες περιπτώσεις κοντά στις κεντρικές αρτηρίες της περιοχής (Εικόνα 2.42).



Εικόνες 2.38 και 2.39: Αριστερά, ένα από τα πολλά σχολεία της ευρύτερης περιοχής και δεξιά η Εκκλησία της Μεταμορφώσεως. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 5/11/2014)

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**



Εικόνες 2.40 και 2.41: Αριστερά απεικονίζονται πολυκατοικίες, στοιχείο που κυριαρχεί στην υποπεριοχή 3, και δεξιά κάποια εγκαταλελειμμένα κτίρια ανάμεσα σε αυτές. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 5/11/2014)



Εικόνα 2.42: Συνεργείο αυτοκινήτων. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 5/11/2014)

Περιοχή 4: Στο επίπεδο αυτό συμπεριλαμβάνονται τα οικοδομικά τετράγωνα που βρίσκονται εκατέρωθεν της Οδού Ρετσίνα, η οποία αποτελεί στην ουσία τη συνέχεια της Οδού Θηβών. Πρόκειται κυρίως για βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες, αποθήκες μεγάλης έκτασης, εργαστήρια, μηχανουργεία, και συνεργεία. Οι βιομηχανίες αυτές αφορούν κυρίως το κλάδο των κατασκευών. (Εικόνες 2.44, 2.45, 2.46 και 2.47). Κάποια από τα εργοστάσια και τις αποθήκες αυτές έχουν πλέον κλείσει και παραμένουν αναξιοποίητα. Τα περισσότερα από αυτά αποτελούσαν στο παρελθόν βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες (Εικόνα 2.43). Το βιομηχανικό χαρακτήρα του επιπέδου συμπληρώνουν χρήσεις χονδρεμπορίου, κυρίως ανταλλακτικών που αφορούν τη ναυτιλία, αλλά και χρήσεις λιανικού εμπορίου που δε σχετίζονται σε μεγάλο βαθμό με το χαρακτήρα της περιοχής (Εικόνα 2.48). Αξιοσημείωτα είναι και κάποια κτίρια επί της Οδού Ρετσίνα και κοντά στο λιμάνι που έχουν κριθεί διατηρητέα από το Υπουργείο Πολιτισμού και αναδεικνύουν το χαρακτήρα και την ιστορική αξία της περιοχής (Εικόνα 2.49). Τέλος, ο Δήμος Πειραιά έχει στην ιδιοκτησία του μία υπολογίσιμη έκταση που την αξιοποιεί για να συντηρεί τα

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

οχήματα του Δήμου (Εικόνα 2.50), καθώς και κάποιες αθλητικές εγκαταστάσεις, όπως το Εθνικό Κολυμβητήριο Πειραιά «Πέτρος Καπαγέρωφ» (Εικόνα 2.51).



Εικόνα 2.43: Εγκαταλελειμμένη βιομηχανία που λειτουργούσε ατμόμυλους και βαμβακοκλωστήριο από το 1936. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 31/10/2014)



Εικόνες 2.44, 2.45, 2.46 και 2.47: Πάνω αριστερά απεικονίζεται ένα χυτήριο ορείχαλκου και δεξιά μία βιοτεχνία ανοξειδωτων κατασκευών. Κάτω ένα εργοστάσιο κατασκευών και μηχανουργεία της περιοχής. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 31/10/2014)

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

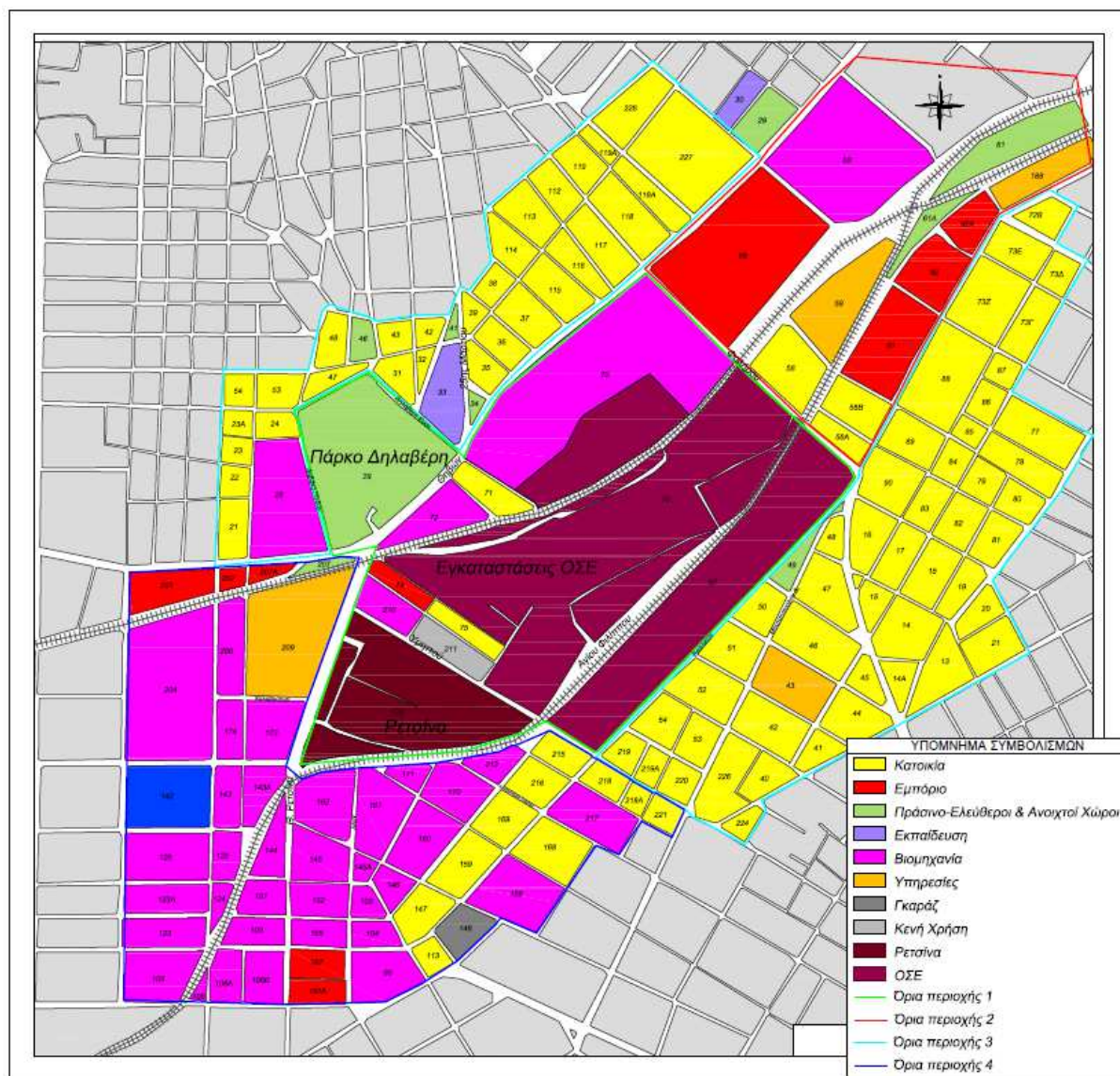


Εικόνες 2.48 και 2.49: Αριστερά απεικονίζεται μία επιχείρηση χονδρικού εμπορίου πυρίμαχων μονωτικών και δεξιά δύο από τα κηρυγμένα διατηρητέα επί της Οδού Ρετσίνα. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 31/10/2014)



Εικόνες 2.50 και 2.51: Αριστερά, εγκαταστάσεις του Δήμου Πειραιά για τη συντήρηση οχημάτων και δεξιά. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 31/10/2014)

Τα αποτελέσματα από την καταγραφή των χρήσεων γης στην άμεση περιοχή μελέτης παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω.



Εικόνες 2.52: : Χρήσεις Γης ανά Ο.Τ στην Άμεση Περιοχή Μελέτης. (Βλέπε Χάρτης 2, Παράρτημα Χαρτών)

2.3.3 Υφιστάμενες χρήσεις γης στο οικόπεδο σχεδιασμού

Το οικόπεδο που εξετάζεται συμπεριλαμβάνει κτίρια και οικόπεδα χωρίς χρήση. Η αμέσως επόμενη κατηγορία χρήσης γης σε επίπεδο συχνότητας εμφάνισης είναι η κατοικία. Από εκεί και πέρα εμφανίζονται αρκετά καταστήματα λιανικού εμπορίου, μερικά εκ των οποίων έχουν κλείσει, όπως και κάποια κτίρια με δημόσιες και ιδιωτικές υπηρεσίες. Με σκοπό να αναλυθεί καλύτερα το οικόπεδο χωρίστηκε σε τέσσερις επιμέρους περιοχές.

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**



Εικόνα 2.53: Καταμερισμός του οικοπέδου σχεδιασμού σε υποπεριοχές. (Πηγή: Επεξεργασμένη εικόνα από το πρόγραμμα Google Earth)

Περιοχή 1: Πρόκειται για το οικόπεδο της βιομηχανίας Ρετσίνα που έχει εγκαταλειφτεί εδώ και σαράντα περίπου χρόνια. Πλήθος μικρών επιχειρήσεων, βιοτεχνιών και εμπορικών καταστημάτων, όπως συνεργεία, βαφεία, φανοποιεία, εργαστήρια, μέχρι πρόσφατα και αποθήκες, τα οποία λειτουργούσαν τις τρεις τελευταίες δεκαετίες έχουν στο σύνολό τους κλείσει.



Εικόνες 2.54 και 2.55: Ενόητες λιθόκτιστων κτιρίων στο οικόπεδο της Ρετσίνας. (Πηγή: ίδια επεξεργασία, 22/5/2015)

Περιοχή 2: Η περιοχή αυτή αφορά μια μεγάλη έκταση συνολικά γύρω στα 100 στρέμματα που είναι στην ιδιοκτησία του ΟΣΕ συμπεριλαμβάνει χώρους επισκευής και συντήρησης σιδηροδρομικών υλικών. Μεγάλα τμήματα του, όπως το κυκλικό μηχανοστάσιο και η κεντρική αίθουσα του εργοστασίου εξυπηρετούν τις σύγχρονες ανάγκες επισκευών του ΟΣΕ και άλλα τμήματα, όπως το χυτήριο και το βαφείο σταμάτησαν τη λειτουργία τους λίγα χρόνια πριν.

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**



Εικόνες 2.56 και 2.57: Οι Εγκαταστάσεις του ΟΣΕ. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 27/10/2014)

Περιοχή 3: Στη περιοχή αυτή η συντριπτική πλειοψηφία των κτιρίων είναι κατοικίες, μερικές εκ των οποίων έχουν εγκαταλειφθεί. Υπάρχουν ακόμη συνεργεία αυτοκινήτων και πλοίων, ορισμένες βιομηχανίες και αρκετές βιοτεχνίες, αρκετές από αυτές εγκαταλελειμμένες πλέον, καθώς και άλλες κενές χρήσεις γης όπως κενά οικόπεδα και άδεια εμπορικοί χώροι.



Εικόνες 2.58, 2.59 και 2.60: Πάνω αριστερά απεικονίζονται κατοικίες ενδιάμεσα στο οικόπεδο Ρετσίνα και τις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ, δεξιά ένα συνεργείο επί της Λεωφόρου Θηβών και κάτω μία μικρή βιοτεχνία χαλκού και ένα μηχανουργείο. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 27/10/2014)

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

Περιοχή 4: Η περιοχή αυτή συμπεριλαμβάνει κυρίως χρήσεις γης που αφορούν το λιανικό εμπόριο, συνεργεία, ένα μεγάλο κατάστημα τροφίμων και ποτών, δύο πρατήρια βενζίνης μεγάλες δημόσιες υπηρεσίες όπως κτίρια του ΟΤΕ και κάποιες προσωπικές. Υπάρχουν, επιπλέον, βιοτεχνίες και βιομηχανίες που είναι σε ενεργεία, όπως και αρκετές κενές χρήσεις γης.



Εικόνες 2.61 και 2.62: Αριστερά απεικονίζονται στη σειρά ένα πρατήριο βενζίνης, τα κτίρια του ΟΤΕ. Δεξιά μεγάλο πολυκατάστημα τροφίμων και ποτών. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 22/5/2015)



Εικόνα 2.63: Δύο διαδοχικά άδεια εμπορικά καταστήματα επί της Θηβών. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 22/5/2015)



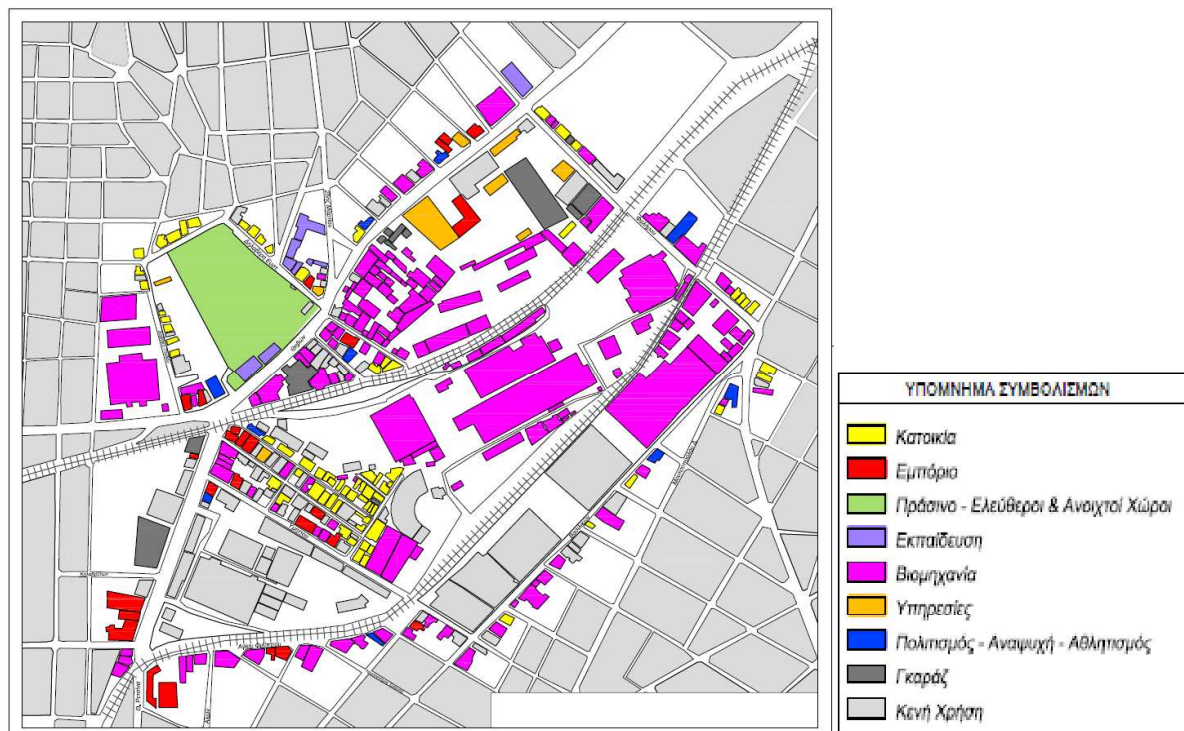
Εικόνα 2.64: Βιομηχανική Εμπορική Εταιρεία ηλεκτρικών συσκευών. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 22/5/2015)

Περιοχή 5: Η Περιοχή αυτή περιλαμβάνει κυρίως το Πάρκο Δηλαβέρη το παράδειγμα του οποίου εξετάστηκε αναλυτικά σε προηγούμενο κεφάλαιο. Στο οικοδομικό τετράγωνο του Πάρκου συνυπάρχουν και άλλες χρήσεις. Υπάρχει ένας βρεφονηπιακός σταθμός ο οποίος βρίσκεται υπό κατασκευή, ένα γήπεδο καλαθοσφαίρισης, δύο συνεργεία και δύο εμπορικά καταστήματα. Τα υπόλοιπα κτίρια που βρίσκονται κυρίως στην δυτική πλευρά του ΟΤ είναι κατοικίες, ενώ κάποια από αυτά δεν χρησιμοποιούνται.



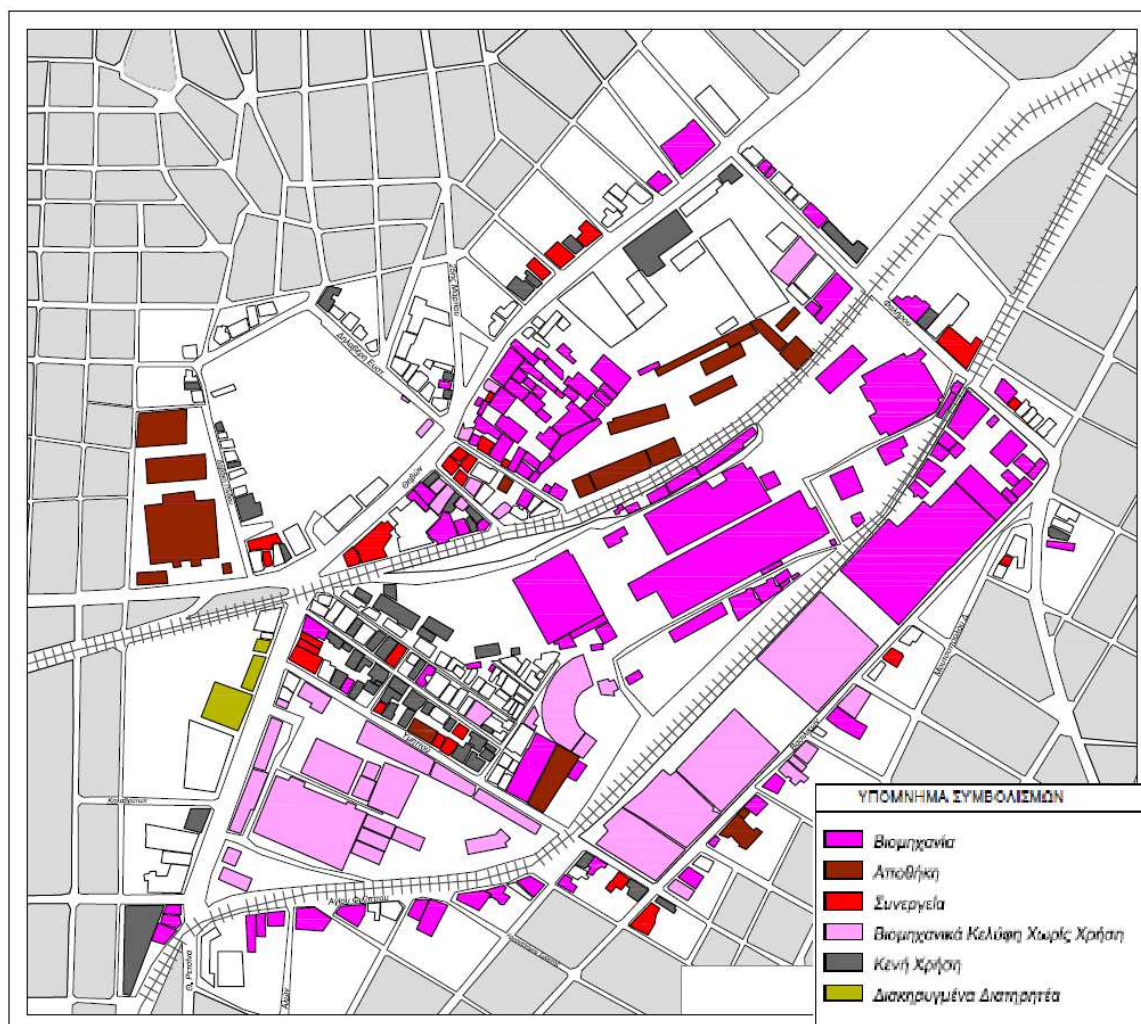
Εικόνες 2.65 και 2.66: Αριστερά ο βρεφονηπιακός σταθμός που κατασκευάζεται και δεξιά το γήπεδο μπάσκετ. (Πηγή: Επεξεργασμένες εικόνες από το Google Street View)

Τα αποτελέσματα από την καταγραφή των χρήσεων γης στο οικόπεδο σχεδιασμού παρουσιάζονται αναλυτικά στους Χάρτες 5 και 6 του Παραρτήματος Χαρτών. Στους χάρτες αυτούς παρουσιάζονται οι χρήσεις των ισογείων και των ορόφων στο οικόπεδο σχεδιασμού και το μέτωπο των οικοδομικών τετραγώνων που συνορεύουν με το οικόπεδο σχεδιασμού (Εικόνα 2.67).



Εικόνα 2.67: Χρήσεις Γης Ισογείων. (Βλέπε Χάρτης 6, Παράρτημα Χαρτών)

Σε ξεχωριστό χάρτη παρουσιάζονται οι βιομηχανικές και οι κενές χρήσεις (Εικόνα 2.68). Οι βιομηχανικές χρήσεις διαχωρίζονται σε βιομηχανίες, αποθήκες και συνεργεία. Επιπλέον διαχωρίζονται τα βιομηχανικά κελύφη χωρίς χρήση από τις υπόλοιπες κενές χρήσεις. Τέλος παρουσιάζονται τα διακηρυγμένα διατηρητέα κτίρια που αναφέρθηκαν.



Εικόνα 2.68: Βιομηχανικές και Κενές Χρήσεις (Βλέπε Χάρτης 7, Παράρτημα Χαρτών).

2.3.4 Εργοστάσιο Κλωστοϋφαντουργίας Ρετσίνα

Πρόκειται για ένα τριγωνικό οικόπεδο έκτασης 26 περίπου στρεμμάτων που οριοθετείται από τις Οδούς Θηβών και Υμηττού, καθώς και τις γραμμές του προαστιακού.

Το συγκεκριμένο οικόπεδο αποτελούσε στο παρελθόν εργοστάσιο κλωστοϋφαντουργίας το οποίο είχαν στην ιδιοκτησία τους οι αδελφοί Ρετσίνα. Η πρώτη εγκατάσταση του εργοστασίου χρονολογείται το 1871 και αποτέλεσε σημαντικό μοχλό ανάπτυξης συνολικά της πειραιϊκής βιομηχανίας. Το 1979 η επιχείρηση έκλεισε και το 1989 μετά από πλειστηριασμό πέρασε στην ιδιοκτησία της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, η οποία μέχρι και πρόσφατα νοίκιαζε το χώρο σε

κάποιες βιοτεχνίες και αποθήκες που σήμερα έχουν κλείσει και αυτές με τη σειρά τους (Εθνική Τράπεζα, 2013).

Το 2003 το εργοστάσιο και τα περισσότερα από τα κτίρια του οικοπέδου καταστράφηκαν από πυρκαγιά. Κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων ο χώρος χαρακτηρίστηκε ως «ολυμπιακό έργο» από χώρο πρασίνου και διεκδικήθηκε από το Πανεπιστήμιο Πειραιά. Άλλη πρόταση που έχουν διατυπωθεί είναι να μεταφερθεί εκεί το Δικαστικό Μέγαρο. Ο Δήμος Πειραιά είχε προτείνει μια περίοδο να δημιουργηθεί τεχνολογικό πάρκο στη περιοχή. Σήμερα, συζητιέται σε διάφορους επιχειρηματικούς κύκλους η περίπτωση το οικόπεδο της Ρετσίνας να αξιοποιηθεί για την εγκατάσταση ενός μεγάλου εμπορικού κέντρου. (Οικονομοπούλου, 2011: 136)

Σήμερα χώρος είναι πλήρως εγκαταλελειμμένος. Η τελευταία αποθήκη που λειτουργούσε στο χώρο είχε σύμβαση με την Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος μέχρι και τον Δεκέμβρη του 2014. Τα μόνα κτίρια που έχουν χρήση είναι ένα κατάστημα που εμπορεύεται χρώματα αυτοκινήτων και μία καφετέρια, τα οποία έχουν πρόσωπο στη Λεωφόρο Θηβών. Το οικόπεδο αυτό αποτελεί πλέον εστία μόλυνσης για την ευρύτερη περιοχή. Το κτιριακό απόθεμα που υπάρχει βρίσκεται σε πολύ κακή κατάσταση. Παρόλα αυτά, υπάρχει στο οικόπεδο η πανύψηλη καμινάδα του εργοστασίου, η οποία σώζεται μέχρι και σήμερα και έχει σημαντική ιστορική και πολιτιστική αξία.



Εικόνες 2.69 και 2.70: Αριστερά απεικονίζονται κάποιες από τις βιοτεχνίες του οικοπέδου που έχουν κλείσει επί της Λ. Θηβών και δεξιά η αποθήκη πλαστικών που λειτουργούσε μέχρι πρόσφατα. (Πηγή: ίδια επεξεργασία, 22/10/2014)



Εικόνα 2.71: Ερείπιο στο οικόπεδο του Ρετσίνα. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 22/10/2014).

2.3.5 Εγκαταστάσεις του ΟΣΕ

Οι εγκαταστάσεις του ΟΣΕ αποτελούνται από το εργοστάσιο, το μηχανοστάσιο και τις αποθήκες που καταλαμβάνουν μια έκταση 122 περίπου στρεμμάτων στο βορειοανατολικό τμήμα της περιοχής των Καμινίων. Διοικητικά χωρίζεται σε δύο κομμάτια: το Εργοστάσιο όπου επισκευάζονται οι Σιδηρόδρομοι και το Μηχανοστάσιο όπου συντηρούνται και συγκροτούνται οι συρμοί. Το Μηχανοστάσιο πλέον δεν λειτουργεί. Οι εγκαταστάσεις ανήκουν στη θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, την ΓΑΙΟΣΕ.

Η έκταση χωρίζεται σε τρία κομμάτια από τις δύο σιδηροδρομικές γραμμές οι οποίες την διασχίζουν. Στο βόρειο τμήμα της έκτασης υπάρχει η γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης η οποία έχει επισκευαστεί αλλά δεν είναι πλέον ενεργή. Στο νότιο τμήμα της έκτασης διέρχεται η γραμμή του Προαστιακού Σιδηρόδρομου με τερματικό σταθμό στο λιμάνι του Πειραιά. Μέσα στη συγκεκριμένη έκταση υπάρχει και λειτουργεί ο σταθμός «Λεύκα» του Προαστιακού.

Στο κομμάτι που βρίσκεται πάνω από τη γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης είναι οι αποθήκες για τα σιδηροδρομικά υλικά των τρένων. Ανάμεσα στις δύο γραμμές τοποθετείται το Εργοστάσιο. Στα κτίρια του Εργοστασίου πραγματοποιούνται οι επισκευές των ελληνικών σιδηροδρόμων. Στο νότιο τμήμα της έκτασης αυτής βρίσκεται το Κυκλικό Μηχανοστάσιο, το οποίο λειτουργούσε ως χώρος στάθμευσης, ελιγμών, επιθεωρήσεων και επισκευών των συρμών. Πρόκειται για ένα λίθινο κτίριο κτισμένο περιφερειακά γύρω από μία περιστροφική πλάκα που διευκόλυνε την αναστροφή των αμαξών. Σήμερα δεν λειτουργεί, αλλά έχει μεγάλη αρχιτεκτονική και ιστορική αξία. Το πρώην Μηχανοστάσιο συνεχίζεται και κάτω από τη γραμμή του

Προαστιακού στο νότιο κομμάτι της έκτασης. Τα τέσσερα κτίρια που βρίσκονται σε αυτή την έκταση σήμερα δεν λειτουργούν, χρησιμοποιούνται μόνο για την αποθήκευση παλαιών συρμών. Το βόρειο τμήμα της έκτασης αποτελεί συνέχεια του Εργοστασίου των εγκαταστάσεων.

Σήμερα οι εγκαταστάσεις του ΟΣΕ υπολειτουργούν με σημαντικές ελλείψεις σε εργαζόμενους και μέσα. Σύμφωνα με ανακοίνωση στην ιστοσελίδα της ΕΡΓΟΣΕ (θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ που αναλαμβάνει μελέτες και κατασκευές), το σύνολο των εγκαταστάσεων προβλέπεται από το 1999 να μετεγκατασταθεί στη περιοχή του Θριασίου σε ένα οικόπεδο 2.200 περίπου στρεμμάτων, όπου σύμφωνα με τη μελέτη θα συγκεντρωθούν οι σιδηροδρομικές και εμπορευματικές δραστηριότητες οι οποίες σήμερα διεκπεραιώνονται σε εγκαταστάσεις που είναι διάσπαρτες σε σημεία της πρωτεύουσας. Το έργο έχει συνολικό κόστος 252 εκ. ευρώ και βρίσκεται σήμερα στη Β' Λειτουργική Φάση, η οποία αφορά την στρώση των υπολοίπων σιδηροδρομικών γραμμών εντός του Συγκροτήματος (πλην δηλαδή αυτών που εκτελέστηκαν στο πλαίσιο της Α' Λειτουργικής Φάσης), τη κατασκευή κτιριακών έργων και του υπόλοιπου εξοπλισμού. Το έργο προβλεπόταν να ολοκληρωθεί το 2015 αλλά οι εργασίες έχουν μείνει πίσω.

Οι προτάσεις που έχουν διατυπωθεί για την αναδιαμόρφωση του χώρου είναι οι εξής (Οικονομοπούλου, 2011: 133 – 134)):

1. Ο ΟΣΕ και η υπεύθυνη εταιρεία για τα ακίνητά του, η ΓΑΙΟΣΕ, προτείνει την ανάπτυξη κατοικιών μέσου κόστους, γραφείων για την ικανοποίηση των αναγκών δημόσιων οργανισμών, υπόγειων χώρων στάθμευσης, εμπορικών και ψυχαγωγικών καταστημάτων και αλυσίδων τροφίμων.
2. Ο «Σύλλογος Φίλων των Σιδηροδρόμων» διεκδικεί τη δημιουργία Μουσείου Τρένων. Ο Σύλλογος διεκδικεί να μεταφερθεί του Μουσείο των Σιδηροδρόμων ΟΣΕ στο χώρο αυτό, από αυτόν που βρίσκεται τώρα γιατί ο τωρινός χώρος δεν επαρκεί. Η πρόταση αυτή υποστηρίζεται και από τη Διεθνή Επιτροπή για τη Διατήρηση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς.
3. Ο Δήμος Πειραιά είχε προτείνει προ πενταετίας τη δημιουργία Εθνικού Μουσείου Μεταφορών, το οποίο θα έχει όλα τα ιστορικά μέσα μαζικής μεταφοράς, λεωφορεία, τραμ, τρόλεϊ και τρένα. Στα πλαίσια του Μουσείου είχε

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

προταθεί και η δημιουργία πάρκου συγκοινωνιακής και περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης.

Η πρόταση του ΟΣΕ κινείται σε αντίθετη κατεύθυνση από την κάλυψη των σύγχρονων αναγκών των Πειραιωτών και τα οξυμένα προβλήματα που καθημερινά αντιμετωπίζουν. Όσον αφορά τις προτάσεις του Συλλόγου Φίλων των Σιδηροδρόμων και του Δήμου Πειραιά για την εγκατάσταση Μουσείου Σιδηροδρόμων και Τρένων αντίστοιχα, υπάρχει η δυνατότητα να αξιοποιηθούν σε θετική κατεύθυνση. Βασικές προϋποθέσεις για αυτό είναι να ληφθούν σοβαρά υπόψη οι δυνατότητες που προσφέρουν οι εγκαταστάσεις που ήδη υπάρχουν και να εξασφαλιστεί η πρόσβαση στους χώρους αυτούς από όλες τις κοινωνικές ομάδες, ανεξάρτητα από την οικονομική τους κατάσταση.



Εικόνες 2.72 και 2.73: Στην αριστερή φωτογραφία απεικονίζονται αποθήκες του ΟΣΕ και στη δεξιά κτίρια του Εργοστασίου των εγκαταστάσεων. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 3/6/2015)



Εικόνες 2.74 και 2.75: Κτίρια του παλιού Μηχανοστασίου. Αριστερά το Κυκλικό Μηχανοστάσιο και δεξιά κτίρια όπου πλέον αποθηκεύονται παλαιοί συρμοί. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 3/6/2015)

2.3.6 Θεσμοθετημένες χρήσεις γης σύμφωνα με το ΓΠΣ

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Πειραιά (ΦΕΚ 79/Δ/4-2-1988, τροποποιημένο με το ΦΕΚ 663Δ/94) προτείνει γενικά για τις περιοχές βιομηχανίας και βιοτεχνίας του Δήμου τη μεταφορά των μονάδων υψηλής όχλησης στη περιοχή του Σχιστού, την οργάνωση των μονάδων χαμηλής όχλησης σε βιοτεχνικό πάρκο με εστίες πρασίνου και τη διατήρηση κτιρίων με πολιτιστική και ιστορική αξία και την αξιοποίησή τους με νέες λειτουργίες.

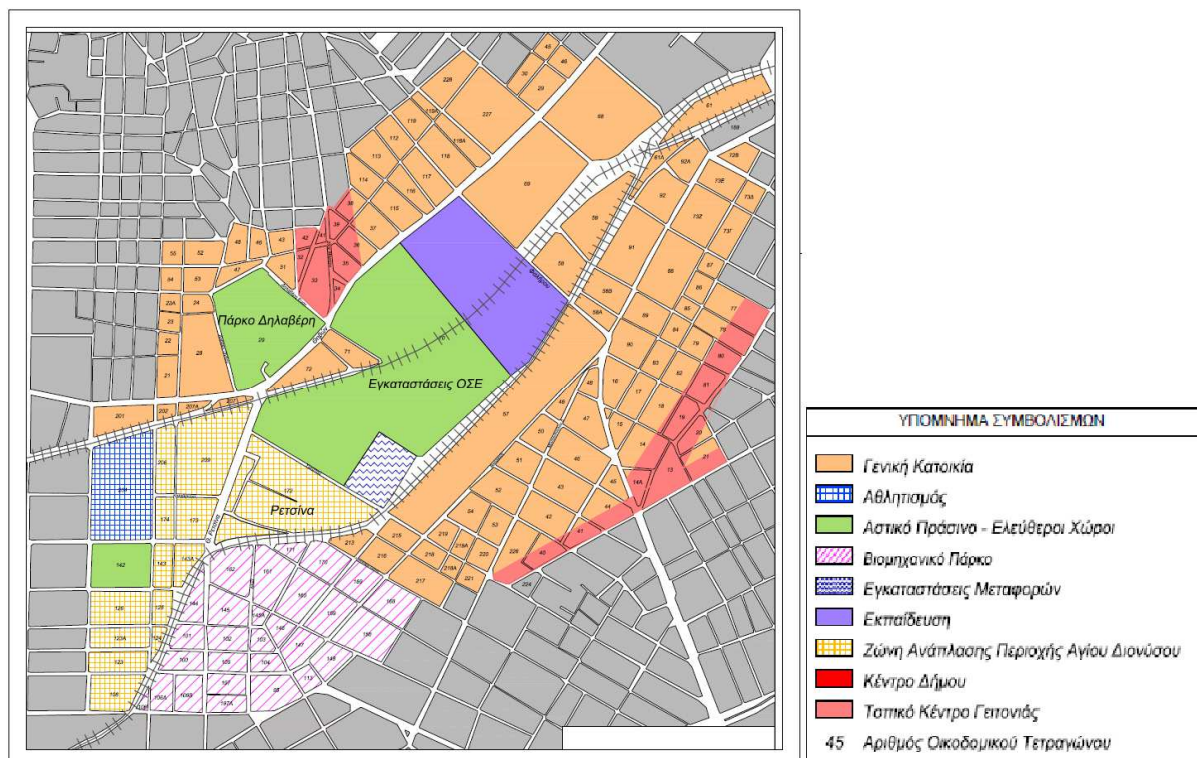
Περιοχή 1: Το ΓΠΣ του Δήμου Πειραιά εντάσσει το πρώην εργοστάσιο Ρετσίνα στη ζώνη ανάπλασης της περιοχής του Αγίου Διονύσου και προτείνει να διατηρηθεί και να εξυγιανθεί.

Περιοχή 2: Στη περιοχή αυτή που βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του ΟΣΕ, το ΓΠΣ προτείνει την εφαρμογή εναλλακτικών χρήσεων γης στα διάφορα τμήματα της έκτασης αυτής. Το μεγαλύτερο μέρος της εντάσσεται στη κατηγορία «Αστικό Πράσινο – Ελεύθεροι Χώροι» και προτείνεται να δημιουργηθεί πολιτιστικό πάρκο, ελεύθεροι χώροι και χώροι πρασίνου σε αυτό. Ένα άλλο κομμάτι συμπεριλαμβάνεται στις «Εγκαταστάσεις Μεταφορών». Επίσης προβλέπονται χρήσεις γενικής κατοικίας και εκπαίδευσης.

Περιοχή 3: Η περιοχή αυτή προτείνεται από το ΓΠΣ να ενταχθεί στους χώρους αστικού πρασίνου που αναφέρθηκαν στην Περιοχή 2.

Περιοχή 4: Σε ένα κομμάτι αυτής της περιοχής προτείνεται να εφαρμοστεί πρόγραμμα κατοικιών με σύστημα οργανωμένης δόμησης. Τα άλλα τμήματα προτείνεται να αποτελέσουν συνέχεια των χώρων πρασίνων και εκπαίδευσης.

Παρακάτω, παρουσιάζονται οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης στο οικόπεδο του σχεδιασμού αλλά και της άμεσης περιοχής μελέτης, όπου επεκτείνεται η χρήση γενικής κατοικίας και η ζώνη ανάπλασης της περιοχής του Αγίου Διονύσου. Νότια του οικοπέδου σχεδιασμού το ΓΠΣ προτείνει να δημιουργηθεί Βιομηχανικό Πάρκο για βιοτεχνικές εγκαταστάσεις μη ιδιαίτερας οχλάζουσες.



Εικόνα 2.76: ΓΠΣ Άμεσης Περιοχής Μελέτης. (Βλέπε Χάρτης 11, Παράρτημα Χαρτών)

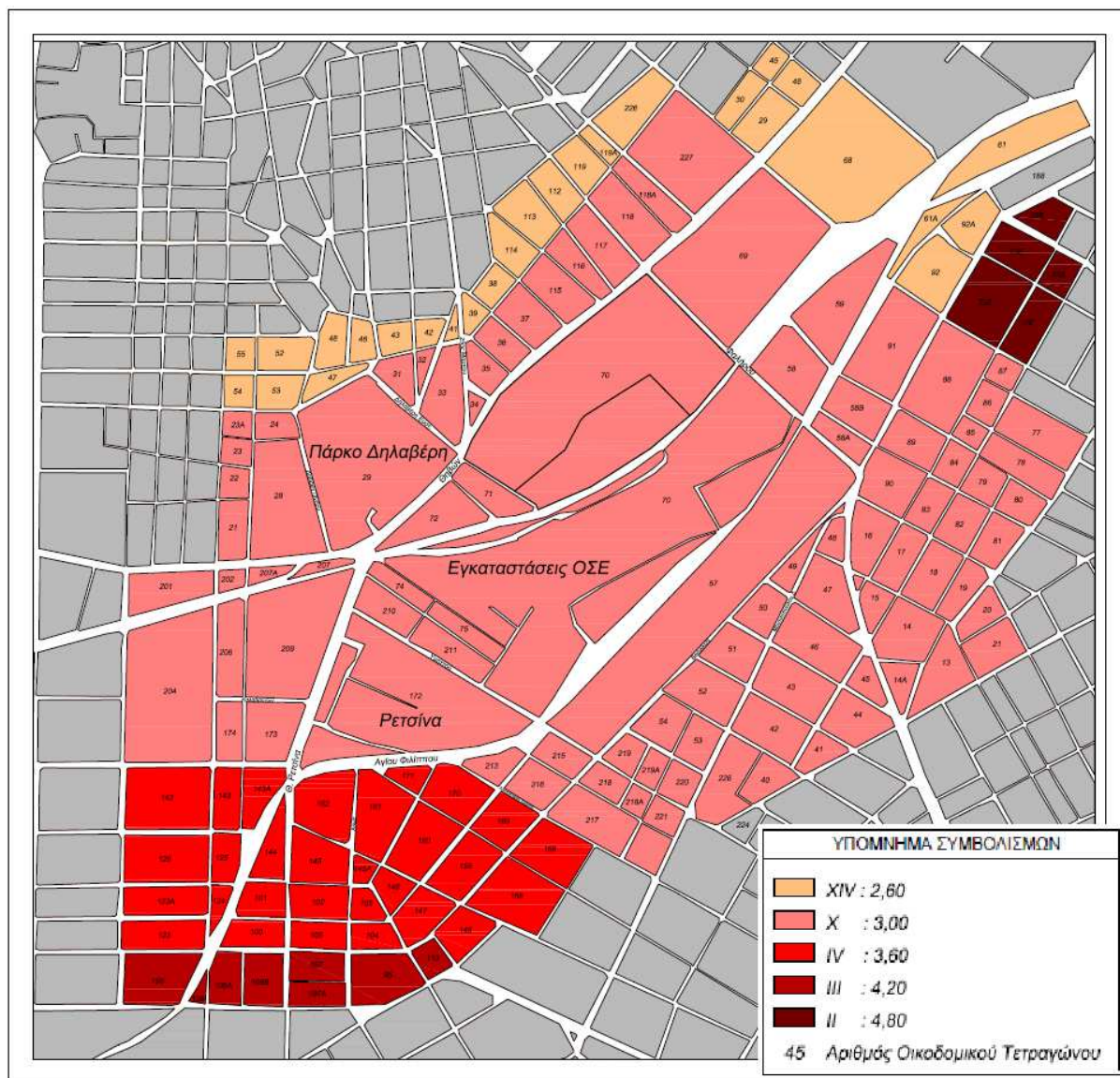
2.3.7 Μετρικά στοιχεία επιτρεπόμενης Δόμησης και αξίες γης

Μετρικά στοιχεία επιτρεπόμενης Δόμησης

Το 1988 εγκρίθηκε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Πειραιά και μαζί με το ΦΕΚ 79/Δ/4-2-1988 και την έγκριση του Σχεδίου ορίστηκαν οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης και οι όροι επιτρεπόμενης δόμησης για όλη τη πόλη και το οικόπεδο που εξετάζεται συγκεκριμένα. Μέχρι σήμερα η νομοθεσία για το Δήμο έχει συμπληρωθεί με το ΦΕΚ Δ 663 του 1994, το ΦΕΚ Δ 1152 του 1996 και το ΦΕΚ για την Οδό Πειραιώς υπ' αριθμόν 1063 Δ του 2004.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 79/Δ/4-2-1988 ορίζεται στο οικόπεδο του σχεδιασμού Συντελεστής Δόμησης 3,0. Στον παρακάτω χάρτη φαίνονται συνολικά οι διακυμάνσεις του ΣΔ στην άμεση περιοχή μελέτης, οι οποίες κυμαίνονται από 2,60 μέχρι και 4,80.

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**



Εικόνα 2.77: Συντελεστής Δόμησης Σ.Α.Ο. (Βλέπε Χάρτης 10, Παράρτημα Χαρτών)

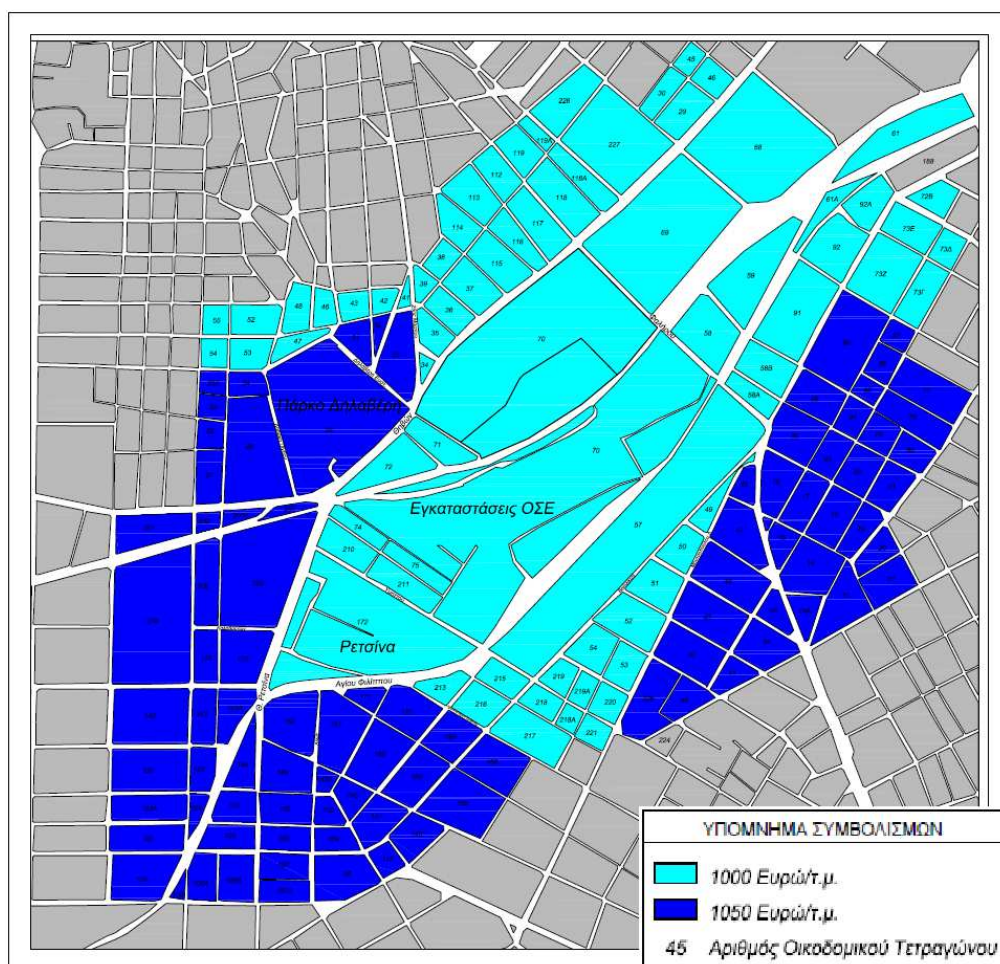
Σύμφωνα με το συντελεστή δόμησης και το άρθρο 15 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού του 2012 το επιτρεπόμενο ύψος δόμησης ορίζεται στις περιπτώσεις όπου ο ΣΔ είναι μεγαλύτερος του 2,4 στο δεκαπλάσιο του ΣΔ και μέχρι 32 μέτρα. Άρα στη περίπτωση της περιοχής που εξετάζεται καθορίζεται στα 30 μέτρα.

Η αρτιότητα οικοπέδου ορίζεται στα 200 τετραγωνικά μέτρα εμβαδό οικοπέδου (110 κατά παρέκκλιση) και στα 10 μέτρα πρόσωπο οικοπέδου (6 κατά παρέκκλιση). Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης καθορίζεται επίσης από το άρθρο 12 του ΝΟΚ, ο οποίος προβλέπει πως το ποσοστό κάλυψης του οικοπέδου δεν μπορεί να υπερβαίνει το 60% της επιφάνειάς του, και στην περίπτωση που δεν εξασφαλίζεται κάλυψη 120 τμ.

το μέγιστο ποσοστό κάλυψης προσαυξάνεται έως τα 120 τμ εφόσον η κάλυψη δεν υπερβαίνει το 70% του οικοπέδου και το ισχύον ποσοστό κάλυψης.

Αξίες γης

Οι αξίες της γης προσδιορίζονται από το Υπουργείο Οικονομικών και συγκεκριμένα τη Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων. Όσον αφορά το Οικόπεδο Σχεδιασμού, όλα τα ΟΤ πλην του ΟΤ 29 (Πάρκο Δηλαβέρη) εντάσσονται στη Ζώνη ΙΣΤ, με τιμή 1.000 Ευρώ ανά τ.μ. Το ΟΤ 29 εντάσσεται στη Ζώνη ΙΕ με τιμή 1.050 Ευρώ ανά τ.μ. Όλα τα Ο.Τ. της άμεσης περιοχής μελέτης εντάσσονται στις Ζώνες που προαναφέρθηκαν και παρουσιάζονται παρακάτω. Η Ζώνη ΙΕ απεικονίζεται με γαλάζιο χρώμα και η Ζώνη ΙΣΤ απεικονίζεται με μπλε χρώμα.



Εικόνα 2.78: Αξίες Γης στην Άμεση Περιοχή Μελέτης (Βλέπε Χάρτης 9, Παράρτημα Χαρτών)

2.3.8 Προσβάσεις

Η πρόσβαση στην περιοχή μελέτης πραγματοποιείται μέσω του οδικού δικτύου το οποίο συνδέει την περιοχή με τις υπόλοιπες πόλεις της Αττικής, τη γραμμή του προαστιακού σιδηρόδρομου και τη γραμμή 1 του μετρό. Επίσης, υπάρχει η δυνατότητα πρόσβασης με λεωφορεία, τρόλεϊ και λεωφορεία του Δήμου.

Το δίκτυο των Ελεύθερων – Ταχειών Οδών στην ευρύτερη περιοχή μελέτης αποτελείται από τα εξής τμήματα:

- Μικράς Ασίας
- Λεωφόρος Ποσειδώνος

Το δίκτυο των πρωτευουσών αρτηριών αποτελείται από τα εξής τμήματα:

- Θηβών
- Ρετσίνα
- Πειραιώς
- Αγίου Διονυσίου
- Κόνωνος
- Ομηρίδου Σκυλίτση (από την Ηρ. Πολυτεχνείου έως τη Γρ. Λαμπράκη)

Το δίκτυο των δευτερευουσών αρτηριών αποτελείται από τα εξής τμήματα :

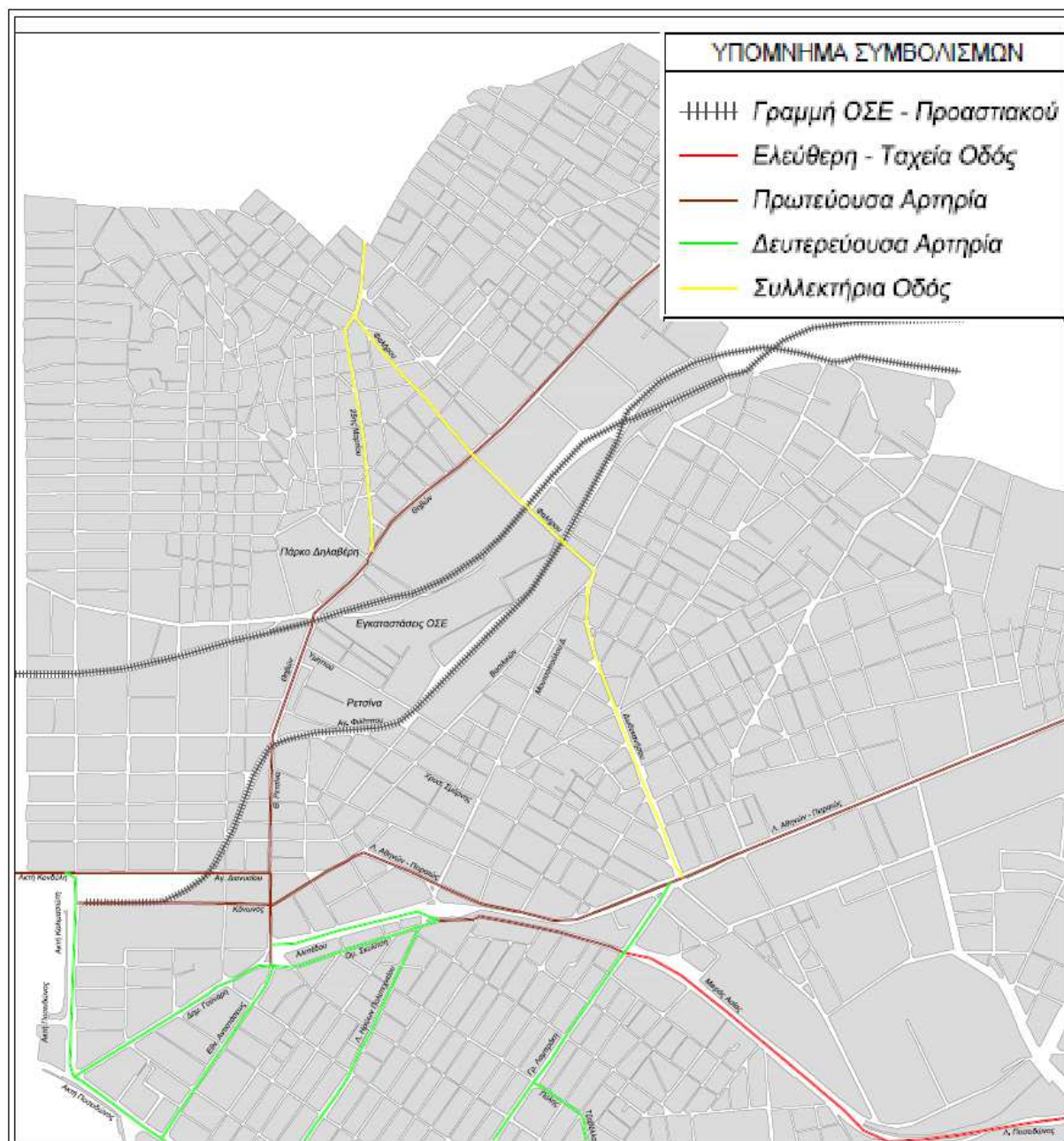
- Ομηρίδου Σκυλίτση (από την Πλ. Ιπποδαμείας έως την Ηρώων Πολυτεχνείου)– Αλιπέδου (βόρειο τμήμα) αποτελούν ζεύγος με χαρακτηριστικά λεωφόρου ταχείας κυκλοφορίας
- Δ. Γούναρη – Εθν. Αντιστάσεως (στην ουσία αποτελούν ζεύγος)
- Ακτή Καλλιμασιώτη – Ακτή Ποσειδώνος
- Ακτή Κονδύλη
- Λαμπράκη (μεταξύ Βας. Γεωργίου Α' και Πειραιώς)
- Ηρώων πολυτεχνείου
- Τζαβέλλα
- Πύλης

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

Το δίκτυο των συλλεκτριών αποτελείται από τα εξής τμήματα :

- Δωδεκανήσου
- Φαλήρου

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου στην ευρύτερη περιοχή μελέτης παρουσιάζεται αναλυτικά στην επόμενη εικόνα.

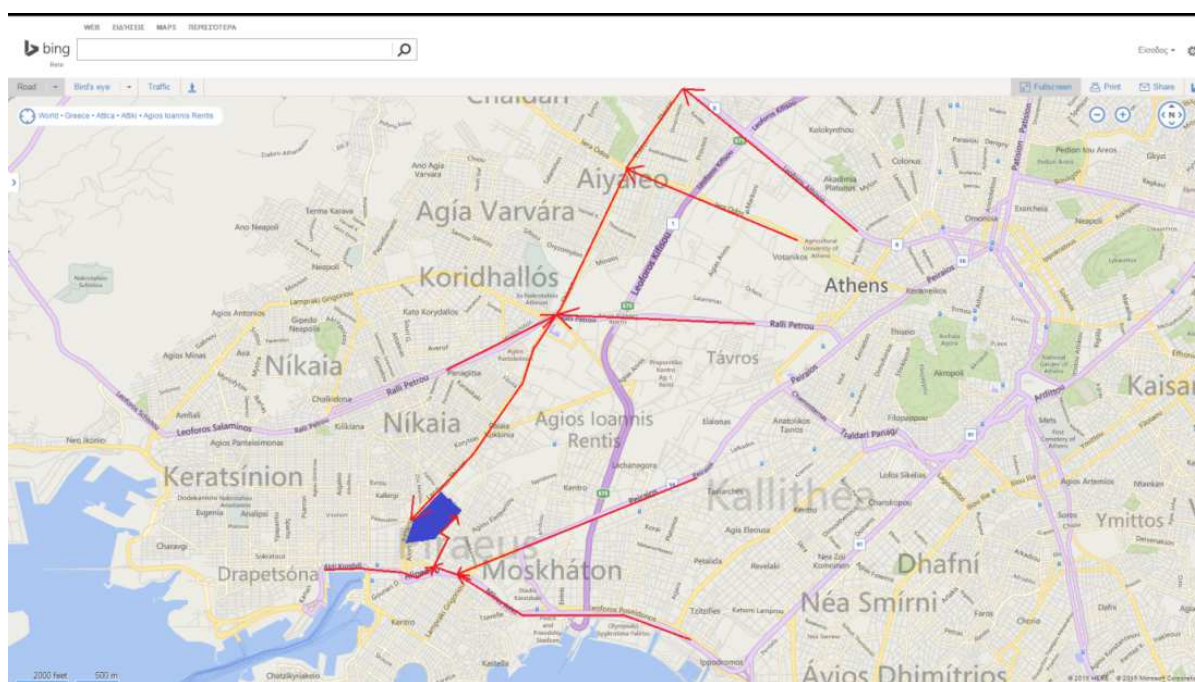


Εικόνα 2.79: Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου (Βλέπε Χάρτης 4, Παράρτημα Χαρτών)

ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.

Το γήπεδο σχεδιασμού συμπεριλαμβάνει τις Οδούς Θηβών, Δηλαβέρη, Μακεδονίας, Δαβάκη Πίνδου, Ρετσίνα, Αγίου Φιλίππου, Υμηττού, Βασιλικών, Φαλήρου, Τενέδου, Άγρας, Λαζαρίμου, Παπάζογλου, Λήμνου, Ελλήνων Προσκόπων και τη Πάροδο της Ελλήνων Προσκόπων.

Η περιοχή προσεγγίζεται με Ι.Χ. και λεωφορείο κυρίως από τη Λεωφόρο Θηβών, η οποία στο σημείο που συναντάει τις ανενεργές γραμμές του προαστιακού μετονομάζεται στην ουσία σε Ρετσίνα. Η Λεωφόρος Θηβών είναι κάθετη στη Λεωφόρο Αθηνών, στην Ιερά Οδό και την Πέτρου Ράλλη οι οποίες συνδέουν άμεσα τη περιοχή μελέτης με τις υπόλοιπες περιοχές της Αττικής, με αποτέλεσμα να επωμίζεται το κύριο βάρος του όγκου προσέλευσης στο Πειραιά. Επιπλέον, η περιοχή προσεγγίζεται από τη Πειραιώς, την Ποσειδώνος και την Ακτή Κονδύλη οι οποίες συναντούν την Οδό Μουτσοπούλου Δ. και καταλήγουν στην Οδό Βασιλικών.



Εικόνα 2.80: Προσέγγιση του Οικοπέδου Σχεδιασμού. (Πηγή: Επεξεργασμένη εικόνα από το Bing Maps)

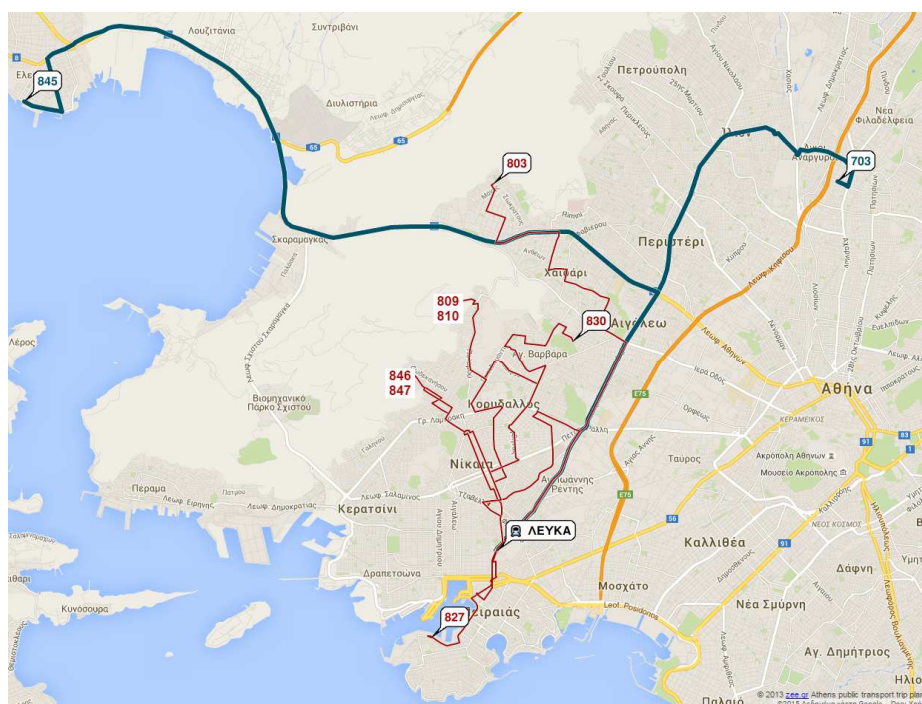
Σύμφωνα με τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών και το ολοκληρωμένο Γεωγραφικό Πληροφοριακό Σύστημα (GIS) που διαθέτει ο Δήμος Πειραιά, τη περιοχή προσεγγίζουν οι Γραμμές Λεωφορείων που εμπεριέχονται στο παρακάτω πίνακα.

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

Αριθμός Γραμμής	Όνομα Γραμμής
703	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ-ΑΓ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (Μέσω ΘΗΒΩΝ)
803	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΔΑΣΟΣ Β (Μέσω ΙΕΡΑΣ ΟΔΟΥ)
809	ΣΧΙΣΤΟ - ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ Α
810	ΣΧΙΣΤΟ - ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ Β
827	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Γ΄ ΝΕΚΡΟΤ. - ΑΣΠΡΑ ΧΩΜΑΤΑ
830	ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ
845	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ (Μέσω ΘΗΒΩΝ)
846	ΝΕΑΠΟΛΗ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ Α
847	ΝΕΑΠΟΛΗ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ Β

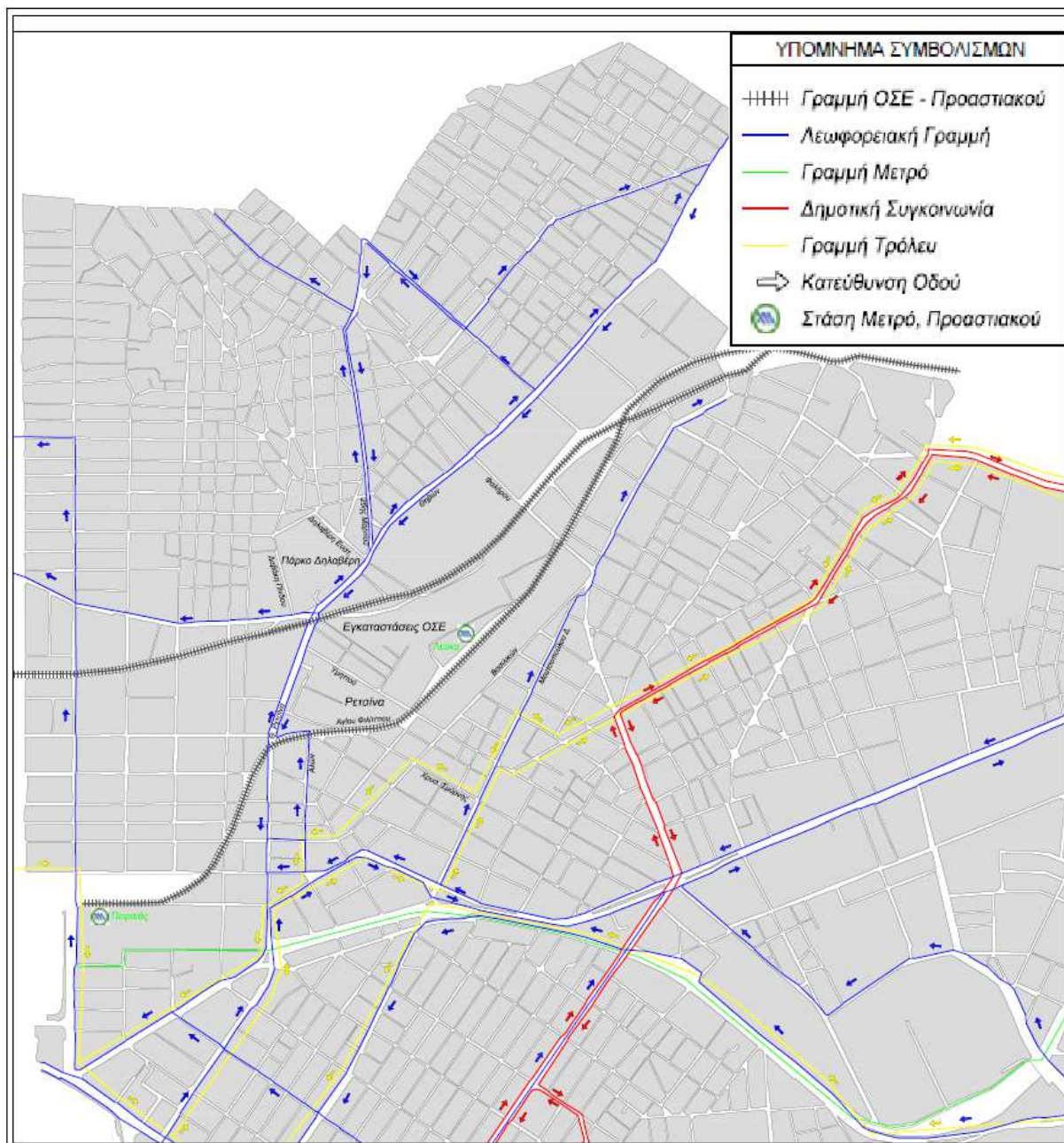
Πίνακας 2.81: Γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ που διέρχονται από το Οικοπέδο Σχεδιασμού. (Πηγή: <http://www.oasa.gr/search.php?id=search4>)

Στις παρακάτω εικόνες παρουσιάζονται οι γραμμές των λεωφορείων που εξυπηρετούν τη περιοχή μελέτης και οι γραμμές των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς που εξυπηρετούν τη πρόσβαση στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, όπως αυτές έχουν ψηφιοποιηθεί στην Γεωγραφική Βάση Δεδομένων του Δήμου Πειραιά.



Εικόνα 2.82: Προσέγγιση στο Οικοπέδο Σχεδιασμού με λεωφορεία. (Πηγή: <http://www.zee.gr/stop/5315>)

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**



Εικόνα 2.83: Σύνδεση Άμεσης Περιοχής Μελέτης με τα Μ.Μ.Μ. (Βλέπε Χάρτης 3, Παράρτημα Χαρτών)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ

3.1 Εισαγωγή

Μέσα από την παρούσα εργασία προτείνεται η πραγματοποίηση ανάπλασης στη περιοχή που εξετάστηκε αναλυτικά στο προηγούμενο κεφάλαιο. Κάθε σχέδιο ανάπλασης του αστικού χώρου πρέπει να βάζει συγκεκριμένους στόχους και να παρουσιάζει συγκεκριμένες προτάσεις για το πώς αυτό το σχέδιο μπορεί να λειτουργήσει στην εκάστοτε περιοχή λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της.

Επομένως, σε αυτό το στάδιο της εργασίας εξετάζεται πως η πρόταση ανάπλασης μπορεί να επηρεάσει τη πολεοδομική πραγματικότητα στη περιοχή της Λεύκας, αλλά και να απαντήσει σε προβλήματα των κατοίκων της περιοχής βελτιώνοντας με αυτό τον τρόπο τη καθημερινότητά τους. Αυτό σημαίνει προφανώς πως το σχέδιο της αναμόρφωσης της περιοχής μελέτης έχει σαφή οικονομικό και κοινωνικό προσανατολισμό και υπηρετεί τα συμφέροντα συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων.

Στα πλαίσια αυτά παρουσιάζεται η λειτουργικότητα της συγκεκριμένης πρότασης και η εφαρμογή της στο χώρο. Αναφέρονται οι χρήστες που θα εξυπηρετούνται από τις καινούργιες χρήσεις γης που θα εγκατασταθούν και τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα που υπολογίζεται αυτές να επιφέρουν στη πραγματικότητα της περιοχής. Αναλύονται ακόμη όλα εκείνα τα στοιχεία που απαιτούνται για την υλοποίηση της πρότασης στο χώρο, πως θα συνδέονται οι νέες χρήσεις με τις περιοχές που περιβάλλουν το οικόπεδο σχεδιασμού και την ευρύτερη περιοχή μελέτης, καθώς και πως θα εξασφαλιστεί η εσωτερική συνοχή των επιμέρους προτεινόμενων χρήσεων.

Τέλος, πραγματοποιείται ο σχεδιασμός που αφορά τις καινούργιες εγκαταστάσεις και τους χώρους που θα φιλοξενούν τις νέες χρήσεις γης. Το κομμάτι αυτό αφορά τη χωροθέτηση των νέων χρήσεων σε συγκεκριμένα σημεία του οικοπέδου του σχεδιασμού, ανάλογα με τις δυνατότητες που προσφέρει η κατάσταση που έχει ήδη

διαμορφωθεί καθώς και τα γνωρίσματα που επιλέγονται να προστεθούν στη περιοχή. Σε αυτή τη κατεύθυνση παρουσιάζονται οι προδιαγραφές που πρέπει να τηρούν οι χώροι αυτοί ανάλογα με τις ανάγκες που προορίζεται να εξυπηρετήσουν.

3.2 Πρόταση – στόχοι

3.2.1 Ο ρόλος της ανάπλασης στη πολεοδομική πραγματικότητα της περιοχής

Όπως ήδη αναφέρθηκε, έχει μεγάλη σημασία κάθε πρόταση που συμπεριλαμβάνει αλλαγές στο χώρο να λαμβάνει υπόψη της την υπάρχουσα κατάσταση και να θέτει εκείνες τις βάσεις έτσι ώστε να την αλλάξει για να εξυπηρετήσει ο χώρος καλύτερα τις ανάγκες και τα συμφέροντα που υπάρχουν, ανάλογα με το προσανατολισμό που έχει ο ίδιος ο σχεδιασμός. Στη κατεύθυνση αυτή συνυπολογίζονται όλα εκείνα τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν την εκάστοτε περιοχή.

Η περιοχή της Λεύκας είναι μια περιοχή που συνυπάρχουν διαφορετικές χρήσεις γης οι οποίες έρχονται σε σύγκρουση μεταξύ τους. Από τη μία υπάρχουν αρκετές κενές χρήσεις γης, η πλειοψηφία των οποίων προέρχονται από το κλείσιμο μικρότερων και μεγαλύτερων βιοτεχνικών μονάδων, καθώς και από εγκαταλελειμμένες κατοικίες, άδειους εμπορικούς χώρους, ακόμα και κάποια κενά οικόπεδα. Σε αυτές τις κενές χρήσεις συμπεριλαμβάνονται ακόμα και βιομηχανίες μεγαλύτερου μεγέθους, όπως η βιομηχανία κλωστοϋφαντουργίας στη Ρετσίνα και εργοστάσια και αποθήκες στις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ που πλέον δε χρησιμοποιούνται.

Από την άλλη συνεχίζουν να λειτουργούν αρκετές μικρές βιοτεχνίες και λιγότερες βιομηχανίες. Δεκάδες είναι και τα συνεργεία στη περιοχή που επισκευάζουν κυρίως αυτοκίνητα, μοτοσυκλέτες, καράβια και άλλες μηχανές και συσκευές. Η λειτουργία τους όμως επιβαρύνει τον αστικό ιστό και έρχεται σε σύγκρουση με τις χρήσεις κατοικίας και τα σχολεία που πλειοψηφούν στην άμεση περιοχή μελέτης. Οι ελεύθεροι χώροι, οι χώροι πρασίνου, οι αθλητικοί και πολιτιστικοί χώροι και εγκαταστάσεις, καταλαμβάνουν πολύ μικρό ποσοστό στη κάλυψη της περιοχής της

Λεύκας. Ακόμα και εκεί που υπάρχουν τέτοιοι χώροι έχουν εγκαταλειφτεί χωρίς συντήρηση και κατάλληλη φροντίδα.

Για αυτό το λόγο η πρόταση πρέπει να βοηθάει στην άμβλυνση αυτών των αντιθέσεων που προκύπτουν από τη συνύπαρξη διαφορετικών χρήσεων γης. Πρέπει ακόμα να συμπεριλαμβάνει την επανάχρηση της γης με τέτοιες χρήσεις που εκλείπουν από την ευρύτερη περιοχή.

Όσον αφορά το κτιριακό απόθεμα στο οικόπεδο σχεδιασμού, αξίζει να αναφερθεί πως τα περισσότερα κτίρια είναι ισόγεια. Τα υπόλοιπα διαθέτουν από έναν μέχρι τέσσερις ορόφους. Μόνο τρία κτίρια στο γήπεδο σχεδιασμού διαθέτουν υπόγειο ή ημιυπόγειο. Αρκετά από αυτά τα κτίρια είναι μονοκατοικίες, οι περισσότερες των οποίων βρίσκονται στην Οδό Λαζαρίμου. Η κατάσταση των κτιρίων δεν είναι καλή. Ενώ τα περισσότερα κτίρια είναι τελειωμένα και χρησιμοποιούνται, είναι αρκετά παλιά και σε κακή κατάσταση. Υπάρχουν επίσης αρκετά ερείπια λόγω της αποβιομηχάνισης αλλά και της μετακίνησης κατοίκων της περιοχής σε άλλες εκτάσεις.

Τέτοια κτίρια υπάρχουν και στη Ρετσίνα κυρίως και στις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ. Είναι κτίρια που το σχέδιο της ανάπλασης πρέπει να τα συμπεριλάβει και να αξιολογηθεί αν αυτά μπορούν να αξιοποιηθούν και να αναδειχθούν μέσω της επανάχρησής τους, ή να κατεδαφιστούν για να εγκατασταθούν οι νέες χρήσεις.

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενα κεφάλαια, η πρόσβαση στη περιοχή δεν είναι εύκολη. Πραγματοποιείται κυρίως από τη Λεωφόρο Θηβών με λεωφορεία και Ι.Χ., του Σταθμού Λεύκα του προαστιακού της Αθήνας. Οι υπόλοιπες Δημόσιες Συγκοινωνίες, όπως ο ηλεκτρικός και το μετρό βρίσκονται χιλιόμετρα μακριά από οικόπεδο σχεδιασμού. Το γεγονός αυτό επιβαρύνει τη κυκλοφορία γύρω από τη περιοχή και την υποβαθμίζει συνολικότερα. Η εσωτερική συνοχή του οικοπέδου διακόπτεται από τις γραμμές του ΟΣΕ που χρησιμοποιούνται η μία για τη μετακίνηση των τρένων του ΟΣΕ στις εγκαταστάσεις συντήρησης και αποκατάστασης που υπάρχουν και η άλλη για τον προαστιακό.

Η ανάπτυξη της περιοχής πρέπει να λάβει υπόψη της τα στοιχεία αυτά έτσι ώστε να παρουσιαστεί ένα σχέδιο το οποίο θα ενισχύει τη πρόσβαση της περιοχής με προτεραιότητα την επέκταση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και θα συνεισφέρει στην ενοποίηση του οικοπέδου.

3.2.2 Στόχοι ανάπτυξης

Η περιοχή της Λεύκας έχει επιβαρυνθεί σε μεγάλο βαθμό. Οι βιομηχανίες και οι βιοτεχνίες είτε είναι ενεργές ή ανενεργές υποβαθμίζουν το αστικό περιβάλλον και τη ποιότητα ζωής των Πειραιωτών. Η κυκλοφορία των Ι.Χ. συγκεντρώνεται στη Λεωφόρο Θηβών. Από την άλλη οι ανάγκες των μόνιμων κατοίκων για περπάτημα, ποδήλατο, άθληση σε οργανωμένες εγκαταστάσεις, επαφή με το πολιτισμό χωρίς επιπλέον οικονομική επιβάρυνση, έρχονται σε δεύτερη μοίρα και οι εστίες πρασίνου στη περιοχή λιγοστεύουν διαρκώς και όσες ήδη υπάρχουν συνειδητά υποβαθμίζονται.

Για το λόγο αυτό η ανάπτυξη που προτείνεται βάζει στο επίκεντρο την ικανοποίηση των αναγκών των Πειραιωτών με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου ζωής τους. Οι επιμέρους στόχοι που μπαίνουν είναι οι εξής:

1. Η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου πρασίνου, πλατειών και παιδικών χαρών με τη παρουσία του υδάτινου στοιχείου για να αντιμετωπιστεί το οξύμωμο πρόβλημα της έλλειψης χώρων πρασίνου στη περιοχή.
2. Η δημιουργία αθλητικών εγκαταστάσεων μη ανταποδοτικού χαρακτήρα και η αξιοποίηση των εγκαταλελειμμένων που ήδη υπάρχουν, οι οποίες θα συμβαδίζουν με τις χρήσεις πρασίνου.
3. Η αξιοποίηση του κτιριακού αποθέματος, όπου αυτό είναι δυνατόν, με κριτήριο την αρχιτεκτονική και ιστορική αξία των κτιρίων με την επανάχρησή τους με πολιτιστικές χρήσεις μουσειακού, εκθεσιακού και διαδραστικού χαρακτήρα, με ελεύθερη πρόσβαση για όλους τους πολίτες.
4. Η δημιουργία εγκαταστάσεων που θα εξυπηρετούν τις ανάγκες των φοιτητών που σπουδάζουν στο Πανεπιστήμιο Πειραιά για στέγαση, σίτιση και διάφορες δραστηριότητες.

5. Η μετεγκατάσταση των κατοικιών και των βιομηχανικών χρήσεων που παρεμβάλλονται στο οικόπεδο σχεδιασμού με σκοπό την ενοποίηση του οικοπέδου.
6. Η κατεδάφιση των ερειπίων που επιβαρύνουν το αστικό περιβάλλον για την εγκατάσταση των χρήσεων που προαναφέρθηκαν.
7. Η εσωτερική σύνδεση του οικοπέδου με την πεζοδρόμηση των οδών που συμπεριλαμβάνονται σε αυτό και της ανενεργής γραμμής του ΟΣΕ με δίκτυο πεζόδρομων που θα ενισχύσουν το περπάτημα και τη χρήση του ποδηλάτου στο Πάρκο.
8. Η βελτίωση της πρόσβασης στο οικόπεδο, με την επέκταση των Μέσων σταθερής τροχιάς και την αποσυμφόρηση της Λεωφόρου Θηβών.

3.2.3 Οικονομικός – Κοινωνικός Προσανατολισμός

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο αστικός σχεδιασμός, και πιο συγκεκριμένα η έννοια της αναδιοργάνωσης του χώρου με τη μορφή των αναπλάσεων, είναι αναπόσπαστα συνδεδεμένα με το πλαίσιο των σχέσεων παραγωγής στις οποίες κινούνται. Δεν αποτελούν κοινωνικά ουδέτερες τεχνοκρατικές διαδικασίες, αλλά στοχεύουν στην οργάνωση του χώρου σύμφωνα με συγκεκριμένα οικονομικά συμφέροντα και επιλογές.

Στις σημερινές συνθήκες όξυνσης των αντιθέσεων και επιδείνωση της ζωής των εργαζομένων τίθεται ένα συγκεκριμένο ερώτημα. Αν η αναμόρφωση του κοινωνικού χώρου μπορεί να πραγματοποιηθεί με κριτήριο τη συνδυασμένη ικανοποίηση του συνόλου των λαϊκών αναγκών με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να βάζει στο επίκεντρο την εξασφάλιση δωρεάν ποιοτικής στέγης για αυτούς που τη χρειάζονται, τη δημιουργία αθλητικών, πολιτιστικών και άλλων υποδομών που δεν θα λειτουργούνε ανταποδοτικά, τον πολλαπλασιασμό των εστιών πρασίνου και ξεκούρασης κλπ.

Αυτή η κατεύθυνση δεν μπορεί να δοθεί από τη μία μέρα στην άλλη, ειδικά στις σημερινές συνθήκες όπου ο σχεδιασμός πραγματοποιείται στα πλαίσια της αειφορίας και της ανάπτυξης με βάση τη κερδοφορία και την εξυπηρέτηση των συμφερόντων μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων. Ο σχεδιασμός στο χώρο με πρόσημο την

ικανοποίηση των καθημερινών και οξυμένων αναγκών των μικρομεσαίων κοινωνικών στρωμάτων για να εξεταστεί ολοκληρωμένα πρέπει να ενταχθεί σε ένα συνολικότερο σχεδιασμό της οικονομίας και της κοινωνικής παραγωγής. Βασική προϋπόθεση είναι όλα τα μέσα και τα εργαλεία που υπάρχουν και χρειάζονται να βρίσκονται στα σωστά χέρια.

Το γεγονός πως σήμερα η κατάσταση είναι διαφορετική και ο σχεδιασμός, ως αναπτυξιακό εργαλείο που είναι, αξιοποιείται από μεγάλα οικονομικά συμφέροντα, αναδεικνύει ακόμα περισσότερο την ανάγκη για την διεκδίκηση χώρων που θα βελτιώνουν την καθημερινή ζωή των εργαζομένων. Τέτοιο προσανατολισμό έχει και η παρούσα εργασία, στην οποία εξετάζεται η δυνατότητα εγκατάστασης ενός Πάρκου Πρασίνου με πολλαπλές δυνατότητες, το οποίο θα αποτελεί πόλος ανάσας, ξεκούρασης, αναψυχής και παράλληλα θα λύσει οξυμένα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής.

Συγκεκριμένα, η πρόταση που εξετάζεται έχει κατεύθυνση να εξυπηρετήσει:

1. Τους μόνιμους κατοίκους του Πειραιά και της ευρύτερης περιοχής μελέτης, οι οποίοι έχουν ελάχιστη πρόσβαση σε χώρους πρασίνου και σε άλλους ελεύθερους και ανοιχτούς χώρους.
2. Σε νέους και σε νέες που επιθυμούν να ασχοληθούν με τον αθλητισμό και δεν βρίσκουν τους κατάλληλους χώρους και τις κατάλληλες συνθήκες αν δεν διαθέτουν την ανάλογη οικονομική ευχέρεια.
3. Στους Πειραιώτες αλλά και τους κατοίκους άλλων περιοχών που θέλουν να έχουν πρόσβαση στο πολιτισμό και σε μουσειακούς – ιστορικούς χώρους αλλά δεν μπορούν να ανταποκριθούν οικονομικά.
4. Στους φοιτητές του Πανεπιστημίου Πειραιά που παρά τις προσπάθειες και τις διεκδικήσεις των τελευταίων και όχι μόνο χρόνων παραμένουν χωρίς Φοιτητική Εστία.
5. Στους κατοίκους, τους εργαζόμενους σε βιοτεχνίες, σε υπηρεσίες και σε μαγαζιά οι οποίοι τοποθετούνται στο οικόπεδο του σχεδιασμού και στην ουσία με δυσκολία βιώνουν τη σημερινή κατάσταση και τα προβλήματα της περιοχής.

3.3 Παρουσίαση της πρότασης

Η πρόταση αστικής ανάπλασης η οποία προτείνεται έχει στόχο την αναβάθμιση της περιοχής Λεύκα του Δήμου Πειραιά, αλλά και ολόκληρης της πόλης, με σαφή προσανατολισμό τη βελτίωση της καθημερινότητας των μικρομεσαίων κοινωνικών στρωμάτων.

Σημαντικός παράγοντας που λαμβάνεται υπόψη για την αναμόρφωση της περιοχής είναι πως υπάρχουν αρκετά αστικά κενά που έχουν δημιουργηθεί κυρίως από το κλείσιμο βιομηχανιών και βιοτεχνιών. Αποτελεί στοίχημα πως η συγκεκριμένη πρόταση μπορεί να αξιοποιήσει την υπάρχουσα κατάσταση έτσι ώστε να λυθούν τα προβλήματα που υπάρχουν και να δημιουργηθούν νέες ευκαιρίες για τις αποκλεισμένες κοινωνικές ομάδες που δεν μπορούν να ικανοποιήσουν μια σειρά από οξυμένες ανάγκες που έχουν.

Για το λόγο αυτό η πρόταση περιλαμβάνει ανάπλαση του οικοπέδου και τη δημιουργία ενός Πάρκου Πρασίνου πολλαπλών χρήσεων, συνολικής έκτασης 260 στρεμμάτων μαζί με το ήδη διαμορφωμένο Πάρκο του Δηλαβέρη, το οποίο θα αποτελέσει ανάσα για τη Πόλη του Πειραιά. Οι κεντρικοί άξονες στους οποίους κινείται το προτεινόμενο σχέδιο αναδιαμόρφωσης του χώρου είναι οι εξής:

1. Η δημιουργία φοιτητικών εστιών και άλλων εγκαταστάσεων για τους φοιτητές του Πανεπιστημίου Πειραιά.
2. Η δημιουργία εργατικών κατοικιών.
3. Η διαμόρφωση αθλητικών εγκαταστάσεων.
4. Η αξιοποίηση του κτιριακού αποθέματος του ΟΣΕ για τη δημιουργία Μουσείου Τρένων.
5. Η δημιουργία Μουσείου Εργατικής Ιστορίας στο Οικόπεδο Ρετσίνα.
6. Η δημιουργία χώρων ξεκούρασης και αναψυχής στο πάρκο.
7. Η βελτίωση της σύνδεσης του Πάρκου με την ευρύτερη περιοχή και της πρόσβασης σε αυτό.
8. Η ενοποίηση του οικοπέδου με δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, λαμβάνοντας υπόψη τις σιδηροδρομικές γραμμές που υπάρχουν.
9. Τα μετρικά στοιχεία που αφορούν τη πρόταση.

10. Στοιχεία που πρέπει να εξεταστούν σε μελλοντικές εργασίες πάνω στη πρόταση.

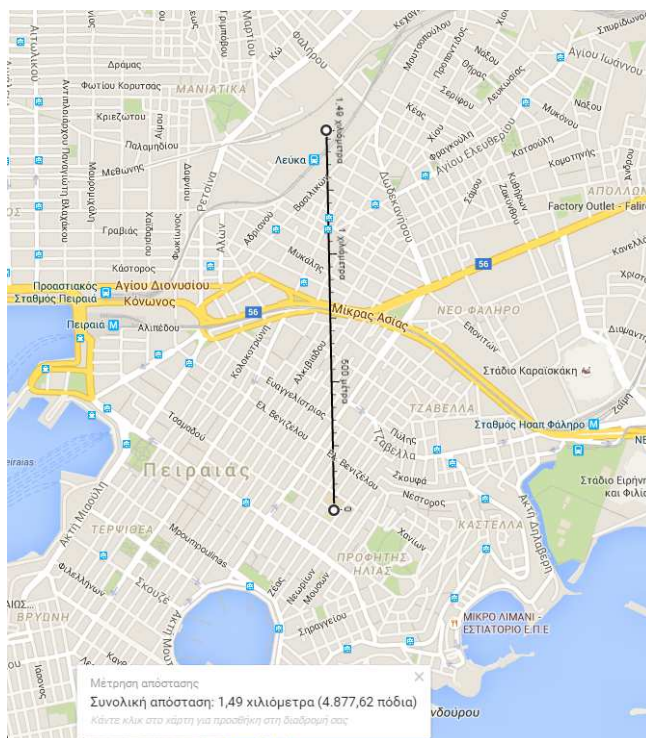
3.3.1 Εγκαταστάσεις Φοιτητικής Μέριμνας

Τα προβλήματα της έλλειψης φοιτητικής μέριμνας για ζητήματα όπως είναι η σίτιση, η στέγαση, οι μεταφορές, αλλά και άλλα ζητήματα, απασχολούν σε μεγάλο βαθμό τους σπουδαστές των ελληνικών Πανεπιστημίων, η πλειοψηφία των οποίων βρίσκεται σε άσχημη οικονομική κατάσταση τα τελευταία χρόνια της οικονομικής καπιταλιστικής κρίσης.

Συγκεκριμένα, το δικαίωμα της δωρεάν στέγασης εκλείπει από την καθημερινότητα φοιτητών που είτε πέρασαν στην σχολή τους και ήρθαν από την επαρχία και σε αυτούς που πληρώνουν κάθε μήνα για νοίκια και λογαριασμούς χωρίς να αντέχουν το κόστος οι οικογένειές τους. Ελάχιστοι φοιτητές έχουν πρόσβαση σε φοιτητικές εστίες σήμερα. Είναι χαρακτηριστικό πως μόνο το 2% περίπου των φοιτητών και σπουδαστών πανελλαδικά μένουν σε εστία.

Κάποια Πανεπιστημιακά και Τεχνολογικά Ιδρύματα δεν διαθέτουν καν εγκαταστάσεις Φοιτητικών Εστιών. Ένα από αυτά είναι και το ΠΑΠΕΙ (Πανεπιστήμιο Πειραιά), το οποίο απέχει 1,5 περίπου χιλιόμετρα από τη περιοχή μελέτης. Το ΠΑΠΕΙ, σύμφωνα με άρθρο της εφημερίδας Καθημερινή το 2013, μέχρι τη δεδομένη στιγμή είχε 19760 εγγεγραμμένους φοιτητές, εκ των οποίων οι 9628 θεωρούνταν ενεργοί. Τα κριτήρια και οι απόψεις βέβαια για το ποιοι σπουδαστές θεωρούνται ανενεργοί και για ποιους λόγους ποικίλουν ανάλογα με τις πλευρές που εξετάζουν το ζήτημα. Η ουσία είναι πως ένα τόσο μεγάλο ίδρυμα δεν διαθέτει εγκαταστάσεις για να στεγάσει τους φοιτητές του. Σύμφωνα με την ιστοσελίδα του Πανεπιστημίου Πειραιά, σε ελάχιστους προπτυχιακούς φοιτητές που φοιτούν για την απόκτηση του πρώτου πτυχίου χορηγείται μόνο και υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις ένα ετήσιο στεγαστικό επίδομα χιλίων ευρώ για τόσα έτη όσα είναι και τα έτη σπουδών.

ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.



Εικόνα 3.1: Απόσταση του ΠΑΠΕΙ από τη περιοχή μελέτης. (Πηγή: <https://www.google.gr/maps>)

Αυτή την επιτακτική ανάγκη για στέγαση έρχεται να καλύψει σε μεγάλο βαθμό η πρόταση για δημιουργία ενός συγκροτήματος φοιτητικών εστιών και άλλων κτιρίων που αφορούν τη σίτιση, την επιμόρφωση και την άθληση των φοιτητών. Σήμερα, στο Οικοδομικό Τετράγωνο 70, όπου προτείνεται να δημιουργηθούν οι συγκεκριμένες εγκαταστάσεις, λειτουργούν κτίρια του Εργοστασίου του ΟΣΕ.

Το σχέδιο, λοιπόν, περιλαμβάνει τη δημιουργία κτιριακών υποδομών οι οποίες θα εξυπηρετούν 1000 σπουδαστές από το ΠΑΠΕΙ, με προτεραιότητα να στεγαστούν αυτοί οι οποίοι έρχονται από επαρχία αλλά και φοιτητές που βρίσκονται σε άσχημη οικονομική κατάσταση. Προτείνονται:

1. Η ανέγερση κοιτώνων για τη δωρεάν στέγαση των φοιτητών. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές των Neufert και Neff στο εγχειρίδιο «Αρχιτεκτονικός Σχεδιασμός και Εφαρμογές», για τη στέγαση κάθε φοιτητή, προβλέπονται δωμάτια των 9 -15 τ.μ., 2,6 – 3.7 τ.μ. για κοινόχρηστους χώρους που αφορούν τις ομάδες δωματίων και 1,7 – 3,8 τ.μ. για κοινόχρηστους χώρους που αφορούν συνολικά τους κοιτώνες. Άρα, προβλέπονται συνολικά 13,3 – 22,5 τ.μ. ανά φοιτητή. Προτείνεται η δημιουργία πέντε τετραώροφων κοιτώνων με

εμβαδόν ορόφου 1000 τ.μ. Προβλέπεται επιφάνεια 20 τ.μ. συνολικά για κάθε φοιτητή. Στην περίπτωση που ο σχεδιασμός προέβλεπε τη στέγαση περισσότερων φοιτητών, θα έπρεπε είτε να αυξηθεί η δόμηση, ή να αντιστοιχούν λιγότερα τ.μ. ανά φοιτητή.

2. Η δημιουργία Βιβλιοθήκης Σπουδαστών για την κάλυψη και την υποστήριξη των εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων που αφορούν κυρίως τους φοιτητές που μένουν στις εστίες, αλλά και άλλους φοιτητές από το Πανεπιστήμιο του Πειραιά. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές των Neufert και Neff για Βιβλιοθήκες – Αναγνωστήρια προβλέπονται 0,4 – 1,8 τ.μ. ανά φοιτητή. Προτείνεται η δημιουργία ενός διώροφου κτιρίου με εμβαδόν ορόφου 600 τ.μ. Προβλέπεται δηλαδή επιφάνεια 1,2 τ.μ. ανά σπουδαστή.
3. Η οικοδόμηση Φοιτητικής Λέσχης έτσι ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες των φοιτητών για σίτιση χωρίς να επιβαρύνονται οικονομικά. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές των Neufert και Neff για τα εστιατόρια προβλέπονται 1,07 τ.μ. ανά σιτιζόμενο και 32 τ.μ. ανά 108 άτομα για σερβίρισμα και κουζίνα. Άρα, προβλέπονται συνολικά 1,4 τ.μ. ανά φοιτητή. Προτείνεται η κατασκευή ενός διώροφου εστιατορίου με εμβαδόν ορόφου 1000 τ.μ. για τη σίτιση των φοιτητών που στεγάζονται στις εστίες και θα εξυπηρετεί άλλους 400 σιτιζόμενους από το Πανεπιστήμιο Πειραιά ανάλογα με τις ανάγκες που υπάρχουν.
4. Η κατασκευή κλειστού γυμναστηρίου που θα ικανοποιεί τις ανάγκες των σπουδαστών για άθληση. Το γυμναστήριο θα συμπεριλαμβάνει γήπεδο καλαθοσφαίρισης, πετοσφαίρισης και χειροσφαίρισης και θα διαθέτει σύγχρονα μέσα για την εκγύμναση των φοιτητών. Σύμφωνα με την Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, τα γήπεδα αυτά χαρακτηρίζονται ως Τύπου Β, και έχουν διαστάσεις 34,6 χ 37,6 μέτρα και συνολικό εμβαδόν 1301 τ.μ. (Υπουργείο Πολιτισμού, Διεύθυνση Μελετών Αθλητικών Έργων).
5. Η δημιουργία χώρου στάθμευσης ο οποίος θα εξυπηρετεί τους σπουδαστές. Σύμφωνα με Νόμο της Κυβερνήσεως που εκδόθηκε το 2004 (ΠΔ 111/2004(ΦΕΚ 76Α΄/5-3-2004)), προβλέπεται μία θέση στάθμευσης ανά 100 τ.μ. κατοικίας ή αλλιώς μία θέση στάθμευσης ανά κάτοικο. Δεν υπάρχει συγκεκριμένη νομοθεσία για φοιτητικές εστίες. Προτείνεται η δημιουργία Χώρου Στάθμευσης έκτασης 8 στρεμμάτων και 265 θέσεων, το οποίο σημαίνει πως αντιστοιχεί μία θέση στάθμευσης περίπου ανά 75 τ.μ.

Κτίρια	Προδιαγραφές (τ.μ./άτομο)	Πρόταση (τ.μ./άτομο)
Κοιτώνες	13,3 - 22,5	20
Βιβλιοθήκη	0,4 – 1,8	1,2
Λέσχη	1,4	1,4

Πίνακας 3.2: Σύγκριση προδιαγραμμένων με προτεινόμενων τ.μ. ανά άτομο. (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία)



Εικόνες 3.3 και 3.4: Κτίρια του Εργοστασίου στη θέση των οποίων προτείνεται να χωροθετηθούν οι χρήσεις εκπαίδευσης. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 3/6/2015)

3.3.2 Εργατικές Κατοικίες

Με το συνολικό σχέδιο ανάπλασης που εξετάζεται για την περιοχή της Λεύκας προβλέπεται να απομακρυνθούν αρκετές χρήσεις από το οικόπεδο σχεδιασμού έτσι ώστε να χωροθετηθούν οι καινούργιες. Προκύπτει λοιπόν το ζήτημα που θα χωροθετηθούν οι χρήσεις γης που απομακρύνονται.

Όσον αφορά τις κατοικίες που απομακρύνονται, προτείνεται η μετεγκατάστασή τους σε ένα ενιαίο συγκρότημα εργατικών κατοικιών στο Ο.Τ. 29 που βρίσκεται σήμερα το Πάρκο Δηλαβέρη, στη δυτική πλευρά του ΟΤ. Μετά από την καταγραφή που πραγματοποιήθηκε στο πεδίο, προέκυψε πως στο οικόπεδο σχεδιασμού υπάρχουν 114 κατοικίες, εκ των οποίων οι 31 είναι μονοκατοικίες. Με το σχέδιο που προτείνεται δίνεται η δυνατότητα σε όλους αυτούς τους κατοίκους να μετακομίσουν στις εργατικές κατοικίες. Πρέπει, βεβαίως, να εκπονηθεί κατάλληλη μελέτη η οποία θα καθορίζει τις οικονομικές αποζημιώσεις, τις εισφορές, πόσα άτομα μένουν σε κάθε κατοικία, αλλά και άλλα απαραίτητα στοιχεία, μελέτη η οποία ξεφεύγει από τα όρια της παρούσας εργασίας.

Σύμφωνα με την Απόφαση για τα πολεοδομικά σταθερότυπα η οποία εκδόθηκε το 2004 (ΑΠΟΦ.10788/2004(ΦΕΚ 285Μ'/5-5-2004), για την πρώτη κατοικία αντιστοιχούν 28 – 45 τ.μ. ανά κάτοικο. Προτείνεται η ανέγερση τριών τετραώροφων κτιρίων με εμβαδόν ορόφου 600 τ.μ. Με αυτό τον τρόπο αντιστοιχούν κατά μέσο όρο 63 περίπου τ.μ. για κάθε κατοικία.

Σε συνδυασμό με την κατασκευή των εργατικών κατοικιών πρέπει να πραγματοποιηθεί μια συνολική αναδιοργάνωση του ΟΤ έτσι ώστε να σταθεί η πρόταση στο χώρο. Για το λόγο αυτό γίνονται οι εξής επιπλέον προτάσεις:

1. Να διατηρηθεί το Πάρκο όπως έχει και να ληφθούν άμεσα μέτρα για την αποκατάσταση ζημιών που έχουν προκληθεί και για τη συντήρησή του.
2. Να απομακρυνθούν τα εμπορικά καταστήματα, τα εγκαταλελειμμένα κτίσματα, κατοικίες, τα εμπορικά καταστήματα και τα συνεργεία που υπάρχουν στη περιοχή.
3. Να μείνουν ως έχουν το γήπεδο καλαθοσφαίρισης και να ολοκληρωθεί η κατασκευή του βρεφονηπιακού σταθμού.
4. Να δημιουργηθούν θέσεις στάθμευσης οι οποίες θα εξυπηρετούν τους πολίτες που θα εγκατασταθούν στα κτίρια αυτά. Ο νόμος για τις θέσεις στάθμευσης δεν διαφέρει από την περίπτωση των Φοιτητικών Εστιών στο προηγούμενο κεφάλαιο. Επομένως προτείνεται η δημιουργία χώρου στάθμευσης έκτασης 4,4 στρεμμάτων και 114 θέσεων.



Εικόνες 3.5 και 3.6: Αριστερά συνεργεία και εμπορικά καταστήματα και δεξιά κατοικίες επί της Οδού Πίνδου Δαβάκη. (Πηγή: Επεξεργασμένες εικόνες από το Google Street View)

3.3.3 Αθλητικές Εγκαταστάσεις

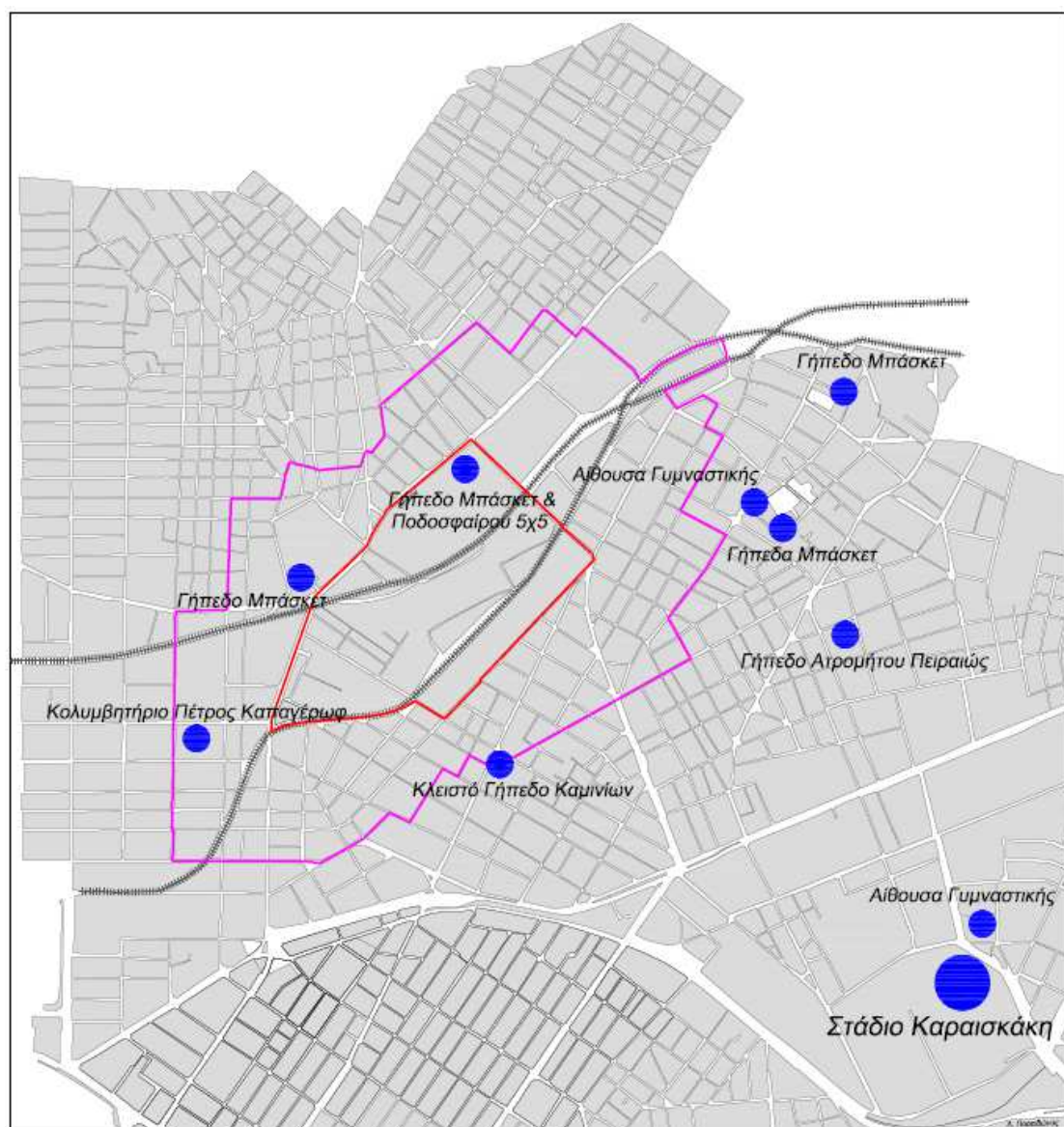
Ο Πειραιάς αντιμετωπίζει σημαντικό πρόβλημα έλλειψης αθλητικών εγκαταστάσεων, τέτοιες που να έχουν τη δυνατότητα οι μόνιμοι κάτοικοι της πόλης να αθλούνται χωρίς να πληρώνουν.

Είναι χαρακτηριστικό, σύμφωνα με τη βάση χωρικών δεδομένων του Δήμου, πως σε ολόκληρη την πόλη υπάρχουν συνολικά 23 αθλητικές εγκαταστάσεις για 164.000 κατοίκους, από τις οποίες αρκετές είναι εγκαταλελειμμένες και ρηγμαγμένες και άλλες αξιοποιούνται από επαγγελματικούς συλλόγους χωρίς να έχουν πρόσβαση οι κάτοικοι της πόλης. Σύμφωνα με το Νόμο των Πολεοδομικών Σταθεροτύπων, το πρότυπο για τη λειτουργία του αθλητισμού είναι 5,5 τ.μ. ανά κάτοικο και αφορά στην επιθυμητή κατάσταση και όχι στα ελάχιστα. Γίνεται αντιληπτό ότι η σημερινή πραγματικότητα βρίσκεται πολύ πίσω από τις ανάγκες που υπάρχουν.

Στη περίπτωση της περιοχής που εξετάζεται, σε ακτίνα ενός περίπου χιλιομέτρου υπάρχουν 8 αθλητικές εγκαταστάσεις, και 2 αθλητικές εγκαταστάσεις 1,5 χιλιόμετρο περίπου νοτιοανατολικά της περιοχής μελέτης (Εικόνα 3.8). Από αυτά, ένα γήπεδο ποδοσφαίρου 5x5 και ένα γήπεδο καλαθοσφαίρισης είναι χωροθετημένα στο βορειοανατολικό τμήμα του οικοπέδου σχεδιασμού. Συνολικά, οι εγκαταστάσεις που υπάρχουν είναι οι εξής:

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

- 4 γήπεδα καλαθοσφαίρισης εκ των οποίων τα 2 μόνο βρίσκονται σε καλή κατάσταση.
- 1 γήπεδο ποδοσφαίρου 5x5.
- 2 αίθουσες γυμναστικής.
- Το γήπεδο Ατρομήτου Πειραιώς.
- Το κλειστό γήπεδο Καμινίων.
- Τα Στάδιο Καραϊσκάκη.
- Εθνικό Κολυμβητήριο Πειραιά "Πέτρος Καπαγέρωφ".



Εικόνα 3.7: Οι αθλητικές εγκαταστάσεις απεικονίζονται με μπλε χρώμα. (Βλέπε Χάρτης 8, Παράρτημα Χαρτών)

Για τους λόγους που αναφέρθηκαν, γίνονται οι εξής προτάσεις:

1. Η συνολική απομάκρυνση των κτιρίων που υπάρχουν στο ΟΤ 70 κάτω από την Οδό Φλήρου. Πρόκειται για τις αποθήκες του ΟΣΕ, ένα πολυκατάστημα τροφίμων και ποτών και τα υπόλοιπα κτίρια είτε έχουν κενές χρήσεις ή ανήκουν στο Δημόσιο.
2. Η κατασκευή 2 καινούργιων αθλητικών εγκαταστάσεων, ενός γηπέδου καλαθοσφαίρισης και ενός γηπέδου ποδοσφαίρου 5x5 χωρίς ανταποδοτικό χαρακτήρα, τα οποία θα είναι ανοιχτά για τη νεολαία και τους Πειραιώτες. Συγκεκριμένα, οι προδιαγραφές σύμφωνα με την Γενική Γραμματεία Αθλητισμού για Ανοιχτά Γήπεδα Μπάσκετ αναφέρονται σε διαστάσεις 32x19 μέτρα και έκταση 608 τ.μ. και για Γήπεδα Ποδοσφαίρου 5x5 με κερκίδες και αποδυτήρια διαστάσεις 32x19 μέτρα και συνολικό εμβαδό 2.597 τ.μ.
3. Η ανακατασκευή των δύο γηπέδων που ήδη υπάρχουν σύμφωνα με σύγχρονες προδιαγραφές.
4. Η δημιουργία ενός κτίσματος 550 περίπου τ.μ. που θα λειτουργεί ως Κτίριο Διοίκησης των Αθλητικών Εγκαταστάσεων και θα παρέχονται οι πρώτες βοήθειες σε περιπτώσεις τραυματισμών.
5. Η δημιουργία θέσεων στάθμευσης οι οποίες θα εξυπηρετούν τους αθλητές. Ο νόμος για τις θέσεις στάθμευσης όσον αφορά τις αθλητικές εγκαταστάσεις προβλέπει μία θέση ανά 100 τ.μ.. Επομένως προτείνεται η δημιουργία χώρου στάθμευσης έκτασης 3 περίπου στρεμμάτων και 56 θέσεων.



Εικόνες 3.8, 3.9, 3.10 και 3.11: Τα γήπεδα που ήδη υπάρχουν στη περιοχή παρουσιάζουν εικόνα εγκατάλειψης. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 10/7/2015)

3.3.4 Μουσείο Τρένων

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, τα κελύφη των κτιρίων που παλιότερα λειτουργούσαν ως βιομηχανίες, προσφέρονται για την υποδοχή ευρείας γκάμας νέων χρήσεων και ιδιαίτερα πολιτιστικών, λόγω του μεγέθους τους αλλά και της ιστορικής, της πολιτιστικής και της αρχιτεκτονικής αξίας που έχουν.

Η πρόσβαση στον πολιτισμό, ειδικά τα τελευταία χρόνια, έχει εξελιχθεί σε ακριβό χόμπι για μια μικρή μερίδα του κόσμου. Οι εστίες, τα κέντρα πολιτισμού, τα εκθεσιακά κέντρα, οι μουσειακοί χώροι είναι δυσεύρετα και το οικονομικό αντίτιμο μεγάλο για αυτούς που επιθυμούν να τα επισκεφτούν. Το συγκεκριμένο πρόβλημα ισχύει και για τους μόνιμους κατοίκους του Πειραιά.

Στο οικόπεδο σχεδιασμού υπάρχουν εγκαταστάσεις του ΟΣΕ που σήμερα δεν χρησιμοποιούνται και παραμένουν αναξιοποίητες. Πρόκειται για εγκαταστάσεις που έχουν αρχιτεκτονική και ιστορική αξία για την πόλη του Πειραιά γιατί αντικατοπτρίζουν τη πορεία της βιομηχανικής, της οικονομικής και της εξέλιξης των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα. Επομένως, έχει μεγάλη σημασία να συντηρηθούν και

αναδειχθούν με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να έχουν πρόσβαση όλοι οι Πειραιώτες δωρεάν.

Τέτοιες εγκαταστάσεις είναι το Κυκλικό Μηχανοστάσιο και οι Αποθήκες Παλαιών Τρένων, κτίρια τα οποία στο παρελθόν αποτελούσαν διοικητικά τμήμα του Μηχανοστασίου. Τα κτίρια αυτά έχουν εγκαταλειφθεί, αλλά μπορούν να αξιοποιηθούν για πολιτιστικούς και εκπαιδευτικούς σκοπούς, έτσι ώστε να αποτελέσουν ένα μεγάλο σε έκταση μουσειακό χώρο στον οποίο θα εκτίθενται αμαξοστοιχίες παλαιών τρένων και σιδηροδρομικών υλικών. Προτείνεται:

1. Να διατηρηθούν δύο εκ των τριών κελυφών που αξιοποιούνται σήμερα για την αποθήκευση παλαιών τρένων και να αναμορφωθούν σε Μουσείο Τρένων. Πρόκειται για δύο κτίρια έκτασης περίπου 4.400 τ.μ. και 2.800 τ.μ. αντίστοιχα.
2. Να διατηρηθεί το Κυκλικό Μηχανοστάσιο, συνολικής έκτασης 1.900 περίπου τ.μ. και να γίνει Μουσείο Σιδηροδρομικών Υλικών.
3. Η περιστροφική πλάκα του Κυκλικού Μηχανοστασίου, με εμβαδό 1.400 περίπου τ.μ.
4. Να κατασκευαστεί στην άκρη του Μηχανοστασίου κυλικείο με προσιτές τιμές που θα διαχειρίζεται ο Δήμος, έκτασης 300 περίπου τ.μ. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές των Neufert και Neff για τα αναψυκτήρια, όπου προβλέπονται 1,78-2,45 τ.μ. ανά άτομο, το κυλικείο θα μπορεί να φιλοξενήσει από 122 μέχρι 169 περίπου επισκέπτες του Μουσείου.
5. Να δημιουργηθούν θέσεις στάθμευσης οι οποίες θα εξυπηρετούν τους επισκέπτες του Μουσείου. Ο νόμος για τις θέσεις στάθμευσης για χρήσεις πολιτισμού σε κτίρια μεγαλύτερα των 500 τ.μ. προβλέπει μία θέση ανά 50 τ.μ. Επομένως προτείνεται η δημιουργία 2 χώρων στάθμευσης. Ο πρώτος προτείνεται να χωροθετηθεί στο ΟΤ 57 στο σημείο που υπάρχουν σήμερα εγκαταστάσεις του Εργοστασίου του ΟΣΕ. Θα έχει έκταση 5 περίπου στρέμματα, 122 θέσεις για αυτοκίνητα και 5 θέσεις για λεωφορεία. Ο δεύτερος προτείνεται να χωροθετηθεί στο ΟΤ 70 πάνω από την Οδό Υμηττού. Θα έχει έκταση 5,5 περίπου στρέμματα και 122 θέσεις για αυτοκίνητα.

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**



Εικόνες 3.12 και 3.13: Ο χώρος του Κυκλικού Μηχανοστασίου που θα διατηρηθεί και θα δημιουργηθεί το Μουσείο Συντήρησης Σιδηροδρομικών Υλικών, η Πλατεία και το Αναψυκτήριο. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 3/6/2015)



Εικόνες 3.14, 3.15 και 3.16: Τα κτίρια που αποτελούν σήμερα Αποθήκες Παλαιών Τρένων και προτείνεται να γίνουν Μουσείο Τρένων. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 3/6/2015)

3.3.5 Μουσείο Εργατικής Ιστορίας

Η αντιμετώπιση του βιομηχανικού αποθέματος ποικίλει από περίπτωση σε περίπτωση. Σε μερικές περιπτώσεις ενδείκνυται η αξιοποίησή του κτιριακού αποθέματος και του εξοπλισμού που αυτά διαθέτουν και η ανάδειξή τους με διαφορετική χρήση. Σε άλλες, μπορεί απλά να αποτελούν παράγοντα υποβάθμισης της περιοχής και της καθημερινότητας των κατοίκων.

Το Οικόπεδο Ρετσίνα είναι μία περίπτωση όπου τα περισσότερα κτίρια είναι ερείπια, εξαιτίας κυρίως της πυρκαγιάς που τα έπληξε το 2003 και γιατί ποτέ δεν έγινε προσπάθεια συντήρησης και αποκατάστασής τους. Υπάρχουν, παρόλα αυτά, στοιχεία τα οποία έχουν ιστορική και πολιτιστική αξία τα οποία σήμερα αξίζει να αναδειχθούν. Ένα τέτοιο στοιχείο είναι η πανύψηλη και πανέμορφη καμινάδα που δεσπόζει στο κτίριο που παλαιότερα ήταν το κλωστοϋφαντουργείο του εργοστασίου. Η ύπαρξη της καμινάδας φανερώνει ότι στο οικόπεδο υπάρχει ένα ανεκμετάλλευτο ιστορικό μνημείο.

Στο διάστημα ενός και πλέον αιώνα συνεχούς λειτουργίας, αρκετές χιλιάδες εργατών και εργατριών από όλες τις συνοικίες του Πειραιά εργάστηκαν στη βιομηχανία Ρετσίνα. Άνδρες, γυναίκες, παιδιά, εσωτερικοί μετανάστες και πρόσφυγες διάβηκαν την πύλη του εργοστασίου και βίωσαν την εμπειρία της μισθωτής εργασίας με πολύωρη και εξουθενωτική δουλειά, ανθυγιεινές συνθήκες και πενιχρά μεροκάματα. Παράλληλα οργανώθηκαν, πάλεψαν και διεκδίκησαν τη βελτίωση των συνθηκών της εργασίας τους. Αξίζει, λοιπόν να διεκδικηθεί το εργοστάσιο Ρετσίνα σαν ένας χώρος που μαρτυρά την ιστορική μνήμη και την εξέλιξη της εργασίας, των αγώνων και της βιομηχανίας του Πειραιά.

Προτείνονται λοιπόν τα εξής:

1. Η ανακατασκευή του παλιού Κλωστοϋφαντουργείου και η διατήρηση της καμινάδας έτσι ώστε να δημιουργηθεί Μουσείο Εργατικής και Βιομηχανικής Ιστορίας διαστάσεων 25x25 μέτρα και έκτασης 625 τ.μ. Το Μουσείο θα μπορούν να επισκέπτονται δωρεάν οι κάτοικοι του Πειραιά αλλά και ολόκληρου του Λεκανοπεδίου.
2. Η απομάκρυνση των υπόλοιπων κτιρίων και των ερειπίων που αποτελούν παράγοντα υποβάθμισης της περιοχής.
3. Η δημιουργία χώρου στάθμευσης 12 θέσεων και 155 τ.μ. σύμφωνα με τις προδιαγραφές, χώρος ο οποίος θα εξυπηρετεί τους επισκέπτες του Μουσείου.



Εικόνα 3.17: Το κτίριο του του παλιού Κλωστοϋφαντουργείου με την πανύψηλη καμινάδα που προτείνεται να ανακατασκευαστεί σε Μουσείο Εργατικής και Βιομηχανικής Ιστορίας. (Πηγή: Ίδια επεξεργασία, 3/6/2015)

3.3.6 Χώροι ξεκούρασης και αναψυχής

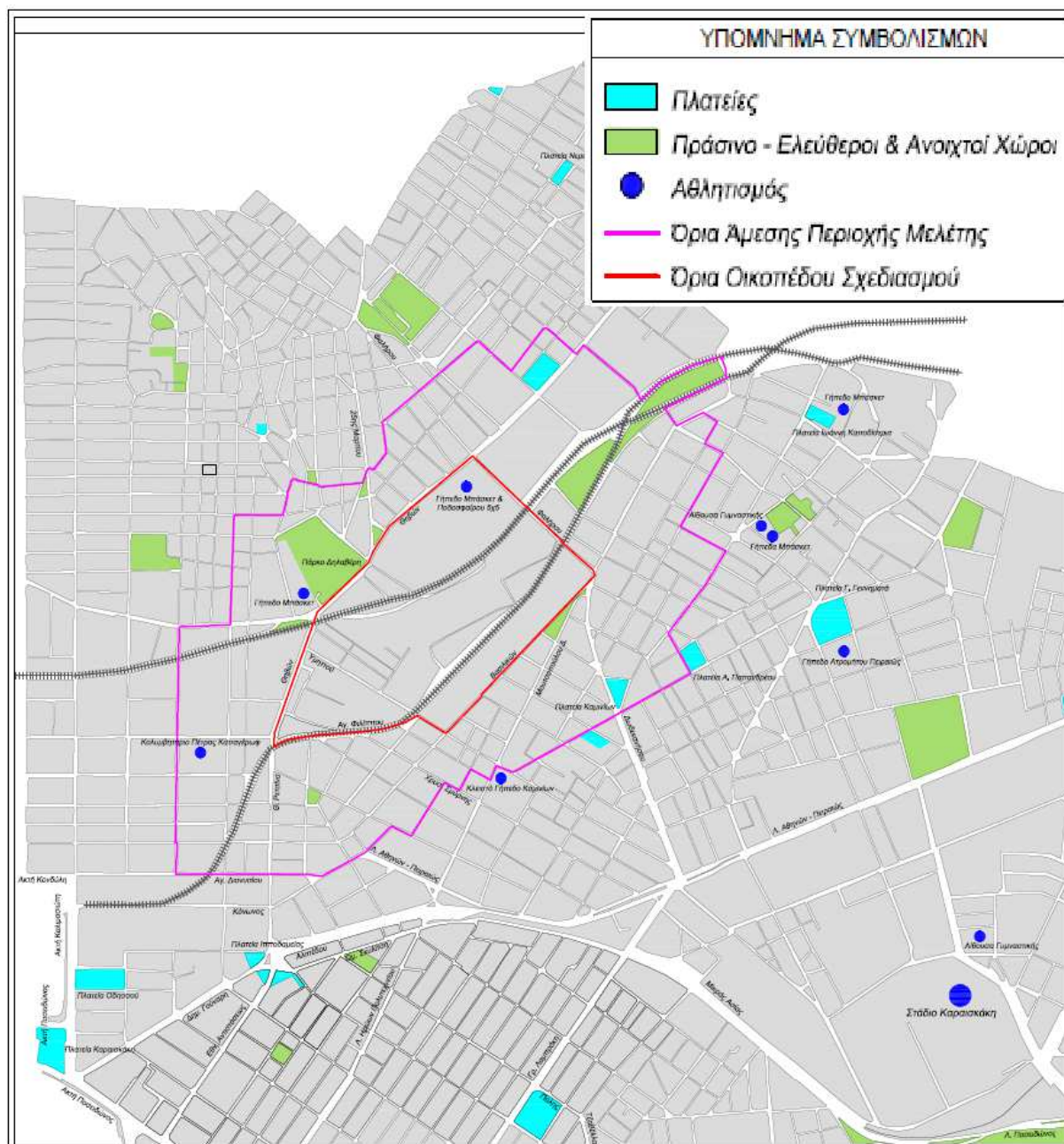
Η πόλη του Πειραιά παρουσιάζει σοβαρή έλλειψη χώρων πρασίνου και άλλων ελεύθερων χώρων, με αποτέλεσμα οι κάτοικοι του Δήμου να δυσκολεύονται να βρουν χώρους ανάπαυσης και διασκέδασης χωρίς να πληρώσουν. Συγκεκριμένα, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα, η πόλη του Πειραιά έχει συνολικά 928 στρέμματα ελεύθερου χώρου και 285 στρέμματα πρασίνου, γεγονός το οποίο σημαίνει πως αντιστοιχούν περίπου 2,6 τ.μ. πρασίνου ανά κάτοικο.

	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	16
Αναλογία Πρασίνου/Κάτοικο (μ²/κάτ.)	0,45	1,85	8,74	1,27	0,77

Πίνακας 3.18: Ελεύθεροι χώροι και χώροι Πρασίνου ανά Δημοτικό Διαμέρισμα στο Πειραιά. (Πηγή: Πρόταση πεζοδρόμησης της Ακτής Θεμιστοκλέους στο Πειραιά, 2013, Δημητρακόπουλος Νίκος, σελ. 51)

Στη περίπτωση της περιοχής που εξετάζεται, σε ακτίνα ενός περίπου χιλιομέτρου υπάρχουν -όπως φαίνεται και στην επόμενη εικόνα- 14 πλατείες συνολικής έκτασης 38 στρεμμάτων και χώροι πρασίνου έκτασης 97 στρεμμάτων.

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**



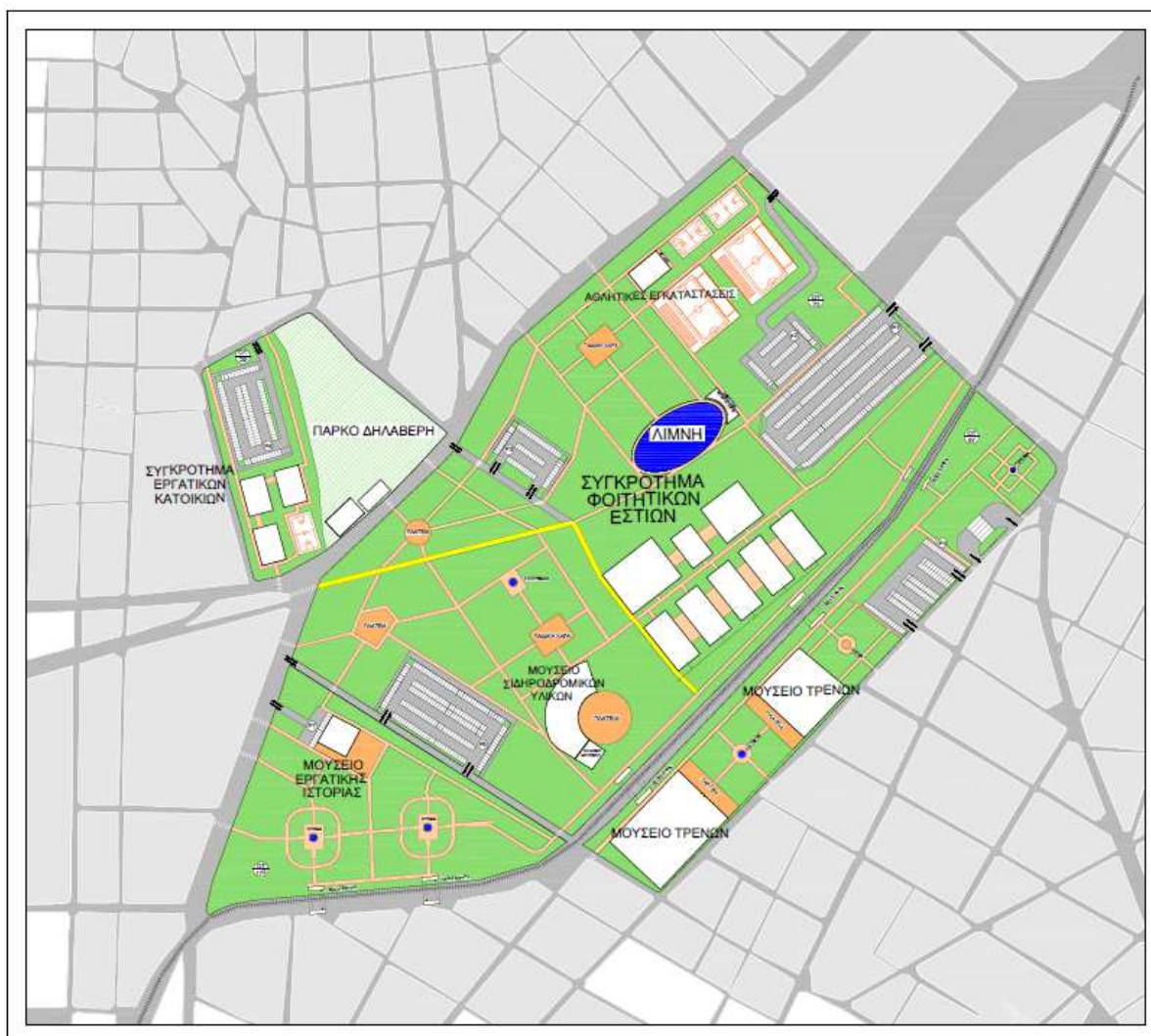
Εικόνα 3.19: Πράσινο – Ελεύθεροι Χώροι – Αθλητισμός. (Βλέπε Χάρτης 8, Παράρτημα Χαρτών)

Προτείνονται τα εξής:

1. Το πάρκο πρασίνου να καταλαμβάνει το 75% του οικοπέδου σχεδιασμού. Πρόκειται για 150 στρέμματα πρασίνου. Θα αντιστοιχούν περίπου 4 τ.μ. πρασίνου ανά κάτοικο στη πόλη.
2. Να δημιουργηθεί ένα δίκτυο 7 πλατειών, 4 εκ των οποίων θα αντιστοιχούν στα Μουσεία, συνολικής έκτασης 4.690 τ.μ.

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

3. Να φτιαχτούν 2 παιδικές χαρές των 330 τ.μ.
4. Να πραγματοποιηθεί μελέτη για νέο υδρευτικό δίκτυο το οποίο θα τροφοδοτεί 5 καινούργια σιντριβάνια και μία τεχνητή λίμνη συνολικής έκτασης 2.576 τ.μ. η οποία θα είναι πόλος έλξης για τους επισκέπτες του πάρκου.
5. Να κατασκευαστεί Δημοτικό Αναψυκτήριο δίπλα στη λίμνη, το οποίο θα εξυπηρετεί τις ανάγκες των επισκεπτών του Πάρκου.
6. Να δημιουργηθεί χώρος στάθμευσης 59 θέσεων για τους πελάτες του Αναψυκτήριου και έκτασης 2 στρεμμάτων.



Εικόνα 3.20: Η επιφάνεια πρασίνου στο οικόπεδο σχεδιασμού. (Βλέπε Χάρτης 13, Παράρτημα Χαρτών)

3.3.7 Πρόσβαση

Η πρόσβαση στο Πάρκο είναι ένα ζήτημα που σχετίζεται με τις μετακινήσεις και τα προβλήματα που αφορούν τη πόλη του Πειραιά συνολικά. Η επέκταση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς με ταυτόχρονη μείωση του κόστους των εισιτηρίων είναι καθοριστικός παράγοντας έτσι ώστε να πραγματοποιηθεί αποσυμφόρηση στους δρόμους της Πόλης και να λυθούν άμεσα τα οξυμένα προβλήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι αλλά και οι επισκέπτες της Πόλης.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το βασικό πρόβλημα είναι οι ελλείψεις που υπάρχουν στις Δημόσιες Συγκοινωνίες που υποστηρίζουν τη πόλη και κυρίως των ΜΣΤ(Μέσων Σταθερής Τροχιάς). Η επέκταση των ΜΣΤ στον Πειραιά, η οποία έχει ήδη καθυστερήσει πολλά χρόνια, είναι βασική προϋπόθεση έτσι ώστε η πρόσβαση στο Πάρκο από τους κατοίκους της Πόλης αλλά και το υπόλοιπο λεκανοπέδιο να πραγματοποιείται γρήγορα και φτηνά, αν και η μετακίνηση με τα ΜΣΤ έχει μετατραπεί σε είδος πολυτελείας ειδικά τα τελευταία χρόνια για τους μη έχοντες.

Σύμφωνα με την Έκθεση κωδικοποίησης στοιχείων της πόλης και της λειτουργίας της που εξέθεσε η Δημοτική αρχή Πειραιά το 2014, τα σχέδια που αφορούν την επέκταση των γραμμών του Μετρό και του Τραμ είναι τα εξής:

1. Όσον αφορά τη Γραμμή 3 του μετρό της Αθήνας, καθώς και το συγκοινωνιακό δίκτυο του τραμ, σύμφωνα με τον ΟΑΣΑ, προβλέπεται η επέκτασή τους προς την πόλη του Πειραιά τα επόμενα χρόνια. Συγκεκριμένα, η Γραμμή 3: «Αγία Μαρίνα – Ελευθέριος Βενιζέλος» αναμένεται να φτάσει στο Πειραιά μέχρι το 2017 με τη δημιουργία 6 σταθμών: της Αγίας Βαρβάρας στη Λεωφόρο Ελ. Βενιζέλου στον Ιερό Ναό της Αγίας Ελεούσης), του Κορυδαλλού στη πλατεία Ελευθερίας), της Νίκαιας στη πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου, στα Μανιάτικα στη διασταύρωση των οδών Αιτωλικού και Μαυρομιχάλη, στο Πειραιά στη πλατεία Οδησσού και στο Λιμάνι, και στο Δημοτικό Θέατρο στη πλατεία Κοραή.
2. Όσον αφορά το συνολικό σχέδιο επέκτασης της μονής τροχιάς του τραμ, χωρίζεται σε 4 φάσεις υλοποίησης για τις περιοχές Νέο Φάληρο – Ακτή

ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.

Ποσειδώνος, Ακτή Ποσειδώνος – Χατζηκυριάκειο και Φρεατύδα, Ακτή Ποσειδώνος - Πλατεία Καραϊσκάκη – Κερατσίνι και Καμίνια και τέλος Κερατσίνι – Πέραμα. Προβλέπεται το δίκτυο του τραμ που σήμερα έχει έκταση 25 χιλιομέτρων να διπλασιαστεί.



Εικόνες 3.21 και 3.22: Αριστερά χάρτης με την επέκταση του δικτύου του τραμ στην Α Φάση της επέκτασης με κίτρινη διακεκομμένη γραμμή και δεξιά χάρτης με την επέκταση της Γραμμής 3 του μετρό της Αθήνας με γαλάζια διακεκομμένη γραμμή. (Πηγή: <http://www.oasa.gr/>)

Τα σχέδια αυτά πρέπει να προχωρήσουν όσο το δυνατόν συντομότερα. Στη βάση αυτών των σχεδίων που ήδη υπάρχουν προτείνεται να παρθούν κάποιες επιπλέον πρωτοβουλίες που αφορούν κυρίως την επέκταση των λεωφορειακών γραμμών για την πρόσβαση στο Πάρκο. Αυτές είναι οι εξής:

1. Η δημιουργία νέων λεωφορειακών γραμμών οι οποίες θα συνδέουν τις μελλοντικές στάσεις του Μετρό (Νίκαια, Μανιάτικα και Πειραιάς) που βρίσκονται κοντά στη περιοχή μελέτης.
2. Η επέκταση και η πύκνωση των δρομολογίων που ήδη υπάρχουν και περνάνε από τη περιοχή της Λεύκας.
3. Η δημιουργία τοπικής λεωφορειακής γραμμής η οποία θα συνδέει το συγκρότημα των Φοιτητικών Εστιών με το Πανεπιστήμιο Πειραιά.

3.3.8 Κινήσεις στο εσωτερικό της περιοχής μελέτης

Ένα πρόβλημα το οποίο αναφέρθηκε και στη περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης είναι πως το οικόπεδο σχεδιασμού χωρίζεται σε τρία τμήματα εξαιτίας των σιδηροδρομικών γραμμών που το διασχίζουν.

Η πρόταση του σχεδίου ανάπλασης έχει στόχο τόσο την ενοποίηση του «γηπέδου» σχεδιασμού όσο και της κάλυψης του αστικού κενού που έχει δημιουργηθεί με την απομάκρυνση των βιομηχανιών και των βιοτεχνιών που λειτουργούσαν στην περιοχή. Αμφοτέρωθεν του οικοπέδου σχεδιασμού επικρατεί η χρήση κατοικίας ενώ κοντά στο λιμάνι συναντάμε περισσότερο υπερτοπικές χρήσεις εμπορίου, βιομηχανικές και βιοτεχνικές χρήσεις. Επομένως, το νέο Πάρκο, μετά την ενοποίηση, προβλέπεται να λειτουργήσει ως συνθετικός παράγοντας για την ευρύτερη περιοχή μελέτης.

Αρχικά προτείνεται να ενοποιηθούν σε ένα Οικοδομικό Τετράγωνο με αριθμό 70 τα εξής Οικοδομικά Τετράγωνα:

1. Το ΟΤ 70 με τις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ και άλλες βιομηχανικές κυρίως χρήσεις, το οποίο με τη σειρά του διχοτομείται από σιδηροδρομική γραμμή.
2. Τα ΟΤ 71 και 75 που εμπεριέχουν κυρίως κατοικίες.
3. Τα ΟΤ 72 και 210 όπου υπάρχουν περισσότερο βιομηχανικές χρήσεις.
4. Το ΟΤ 74 όπου επικρατούν εμπορικές χρήσεις.
5. Το ΟΤ 211 που έχει κυρίως κενές χρήσεις.

Η ενοποίηση των συγκεκριμένων τετραγώνων προϋποθέτει το κλείσιμο των οδών Δηλαβέρη, Τενέδου, Άγρα, Λαζαρίμου, Παπάζογλου, Λήμνου, Ελλήνων Προσκόπων και Πάροδος Ελλήνων Προσκόπων. Τα υπόλοιπα ΟΤ(29, 172, 57) προτείνεται να μείνουν ως έχουν.

Προτείνονται ακόμα τα εξής:

1. Ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρόμων το οποίο θα συνδέει όλες τις λειτουργίες μέσα στα Οικοδομικά Τετράγωνα. Οι πεζόδρομοι αυτοί θα αξιοποιούνται για περπάτημα, ποδήλατο και ξεκούραση. Για αυτό το λόγο

πρέπει να προβλεφθεί επαρκής φωτισμός και θέσεις ανάπαυσης, παγκάκια κλπ.

2. Η δημιουργία δύο δρόμων διπλής κατεύθυνσης οι οποίοι θα οδηγούν στους χώρους στάθμευσης του Δημοτικού Αναψυκτήριου και των Αθλητικών Εγκαταστάσεων.
3. Η πεζοδρόμηση της ανενεργής σιδηροδρομικής γραμμής που διχοτομούσε το ΟΤ 70. Μέχρι και το ύψος που βρίσκεται σήμερα η οδός Δηλαβέρη προτείνεται να είναι πεζόδρομος ήπιας κυκλοφορίας για να περνάνε οχήματα για τη συντήρηση του Πάρκου και τις υπόλοιπες λειτουργίες, ο οποίος θα συνεχίζει προς τη μεριά του συγκροτήματος των Φοιτητικών Εστιών. Μετά το ύψος αυτό θα μετατρέπεται σε δρόμο για πεζούς και ποδήλατα.
4. Η διατήρηση της ενεργής γραμμής του ΟΣΕ και η κατασκευή τριών εναέριων διαβάσεων για τη σύνδεση του ΟΤ 70 με το ΟΤ 57 και η κατασκευή τριών εναέριων διαβάσεων για τη σύνδεση του ΟΤ 172 με τα ΟΤ που βρίσκονται κάτω από την οδό Αγίου Φιλίππου.
5. Τέλος, προβλέπονται διαβάσεις για τους πεζούς έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η σύνδεση μεταξύ των ΟΤ στο οικόπεδο σχεδιασμού και του Οικοπέδου σχεδιασμού με τα γειτονικά ΟΤ.

3.3.9 Μετρικά Στοιχεία

Το γήπεδο σχεδιασμού, όπως ήδη αναφέρθηκε, θα αποτελείται από τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα (57, 70, 29 και 172). Υπολογίστηκαν, λοιπόν, τα στοιχεία εκείνα που αφορούν το ποσοστό των χρήσεων γης, τον υλοποιούμενο Συντελεστή Δόμησης και τη Κάλυψη.

- Το ΟΤ 57 έχει συνολική έκταση 34.283 τ.μ. και αποτελείται από 51,8 % πράσινο, 21,2 % πολιτιστικές χρήσεις (Μουσείο Τρένων), 12,5 % καταλαμβάνει ο χώρος στάθμευσης και 14,5 % καταλαμβάνουν οι πεζόδρομοι και οι πλατείες. Ο Υλοποιούμενος Συντελεστής δόμησης που αφορά τα κτίρια του Μουσείου είναι 0,21 και η Κάλυψη 21,2 %.
- Το ΟΤ 70 έχει συνολική έκταση 149.221 τ.μ. περίπου. Το πράσινο καταλαμβάνει το 59,2 % του ΟΤ, οι πεζόδρομοι και οι πλατείες το 13,7 %, οι

**ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.**

χώροι στάθμευσης το 12,4 %, η εκπαίδευση(Συγκρότημα Φοιτητικών Εστιών) το 6,6 %, οι αθλητικές εγκαταστάσεις το 4,7 %, η λίμνη το 1,7 %, ο πολιτισμός(Μουσείο Σιδηροδρομικών Υλικών) το 1,3 % και τα αναψυκτήρια το 0,4 %. Ο Υλοποιούμενος Συντελεστής δόμησης που αφορά το κτίριο του Μουσείου, το συγκρότημα των Φοιτητικών Εστιών και το Κτίριο Διοίκησης των Αθλητικών Εγκαταστάσεων είναι 0,18 και η Κάλυψη 7.3 %.

- Το ΟΤ 29 έχει συνολική έκταση 24.380 τ.μ. περίπου. Το πράσινο καταλαμβάνει το 66.5 % του ΟΤ, οι χώροι στάθμευσης το 15,2 %, η κατοικία (Εργατικές Κατοικίες) το 7,4 %, οι πεζόδρομοι και οι πλατείες το 5.3 %, η εκπαίδευση (Βρεφονηπιακός Σταθμός) το 3,1 % και ο αθλητισμός (γήπεδο καλαθοσφαίρισης) το 2,5 %. Ο Υλοποιούμενος Συντελεστής δόμησης που αφορά το κτίριο του Μουσείου, το Βρεφονηπιακό Σταθμό και τις Εργατικές Κατοικίες είναι 0,36 και η Κάλυψη 10.5 %.
- Το ΟΤ 172 έχει συνολική έκταση 29.312 τ.μ. περίπου. Το πράσινο καταλαμβάνει το 76.5 % του ΟΤ, οι πεζόδρομοι και οι πλατείες το 19.9 %, ο πολιτισμός (Μουσείο Εργατικής Ιστορίας) το 2,1 % και ο χώρος στάθμευσης το 1,4 %. Ο Υλοποιούμενος Συντελεστής δόμησης που αφορά το Μουσείο της Εργατικής Ιστορίας είναι 0,02 και η Κάλυψη 2,1 %.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται αναλυτικά τα στοιχεία που αφορούν την κάλυψη των χρήσεων που αναφέρθηκαν σε ολόκληρο το γήπεδο σχεδιασμού.

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	ΚΑΛΥΨΗ ΣΕ Τ.Μ.	ΚΑΛΥΨΗ %
Πράσινο	144.733	61,1
Πεζόδρομοι - πλατείες	32.539	13,4
Χώροι στάθμευσης	26.905	11,3
Εκπαίδευση	10.604	4,4
Αθλητισμός	10.309	4,3
Πολιτισμός	9.823	4,1
Λίμνη	2.537	1,1
Αναψυκτήρια	597	0,3
Σύνολο	237.196	100

Πίνακας 3.23: Κάλυψη των προτεινόμενων χρήσεων γης στο γήπεδο σχεδιασμού. (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία)

3.4 Στοιχεία για περαιτέρω έρευνα

Υπάρχουν στοιχεία τα οποία αφορούν την πρόταση για την αναμόρφωση της περιοχής της Λεύκας και δεν μπορούν να εξαντληθούν στα πλαίσια της παρούσας εργασίας. Η συγκεκριμένη πρόταση συνιστά ένα κύριο σχέδιο ανάπτυξης, το οποίο πρέπει να στηριχτεί τόσο οικονομικά όσο και τεχνικά με άλλες μελέτες.

Προτείνονται τα εξής:

- Τροποποίηση του ΓΠΣ στο Οικόπεδο Σχεδιασμού αλλά και την ευρύτερη περιοχή μελέτης. Συγκεκριμένα προτείνεται τα ΟΤ 172 και 57 να έχουν επιτρεπόμενες χρήσεις πολιτιστικές, το ΟΤ 70 χρήσεις εκπαίδευσης, αθλητισμού και αστικού πρασίνου και το ΟΤ 29 χρήσεις πρασίνου και γενικής κατοικίας (βλέπε Χάρτης 12, Παράρτημα Χαρτών)
- Να πραγματοποιηθεί μελέτη για τους χώρους στάθμευσης και Κυκλοφοριακή Μελέτη για τη Σύνδεση του Πάρκου με την ευρύτερη περιοχή.
- Να πραγματοποιηθεί έλεγχος του κτιριακού αποθέματος στο οικόπεδο σχεδιασμού έτσι ώστε να αξιολογηθεί ποια κτίρια μπορούν και αξίζει να συντηρηθούν και ποια να γκρεμιστούν.
- Να καταγραφούν λεπτομερώς οι βιομηχανικές χρήσεις και ποιες από αυτές έχουν εγκαταλειφθεί έτσι ώστε να διατυπωθεί ένα συνολικό σχέδιο αξιοποίησης ή και απομάκρυνσης των χρήσεων αυτών.

Όσον αφορά τη χρηματοδότηση του έργου, προτείνεται να πραγματοποιηθεί από κονδύλια του κρατικού υπολογισμού και της Περιφέρειας Αττικής έτσι ώστε:

1. Να προχωρήσουν οι μελέτες και τα έργα για τη πρόταση.
2. Να εξασφαλιστεί η πρόσληψη εργαζομένων με σταθερές και μόνιμες σχέσεις εργασίας για τη συντήρηση του Πάρκου αλλά και τις λειτουργίες του.
3. Να αποζημιωθούν οι παλιοί χρήστες που θα εγκαταλείψουν τη περιοχή.

Βιβλιογραφία

Βιβλία – Επιστημονικά Άρθρα

- Blowers, A. and Pain, K. (1999). The Unsustainable City? London/New York: Routledge.
- Hall P. (2000). Creative Cities and Economic Development. Urban Studies, 37(4)
- Harvey D. (1989). The Condition of Postmodernit: An Enquiry into the Origins of Cultural Change. London: Blackwell
- Levitt T. (1983). Globalization of markets. Harvard Business Review
- Mommaas H. (2004). Cultural clusters and the post – industrial city: Towards the remapping of urban cultural policy. Urban Studies, 5(4), Μάης 2004
- Neufert P. and Neff L. (1998). Αρχιτεκτονικός σχεδιασμός και εφαρμογές – Βοήθημα για σωστές κατασκευές. Αθήνα: Εκδόσεις Κλειδάριθμος.
- Sassen S. (2001). Χωρίς Έλεγχο. Η εθνική κυριαρχία, η μετανάστευση και η ιδιότητα του πολίτη την εποχή της παγκοσμιοποίησης. Αθήνα: Εκδόσεις Μεταίχμιο
- Smith P. (2006). Πολιτισμική θεωρία: μια εισαγωγή. Αθήνα: Εκδόσεις ΚΡΙΤΙΚΗ.
- World Bank. 1992. World Development Report 1992: Development and the Environment. New York: Oxford University Press.
- Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννάκου Α., Καυκαλάς Γ, Πιτσιαβά – Λατινοπούλου Μ. (2007). Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Αθήνα: Εκδόσεις ΚΡΙΤΙΚΗ.
- Αντωνοπούλου Ε. και Μπαφούνη Ε. Ιστορικό Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά. Διεύθυνση Πολιτισμού Δήμου Πειραιά. Στο <http://www.ditheri.gr/el/history/>
- Αραβαντινός Α. (1997). Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του ατικού χώρου. Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία
- Βαλεριάνου Κ., Παναγιώτου Ε., Κλαμπατσέα Ε., Σαγιάς Ι. (2006). Παρατηρώντας το Πειραιά...
- Γοσποδίνη Α. (2007) Μεταβιομηχανική Πόλη: Νέες Οικονομίες, χωρικοί μετασχηματισμοί και νέα τοπία, αιχώρος 6, (1)

- Γοσποδίνη Α. και Μπεριάτος Η. (2006). Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη. Αθήνα: Εκδόσεις ΚΡΙΤΙΚΗ.
- Δημοτική αρχή Πειραιά (2014). Έκθεση κωδικοποίησης στοιχείων της πόλης και της λειτουργίας της, που θα ληφθούν υπόψη για το σχεδιασμό της στρατηγικής βιώσιμης κινητικότητας.
- Hall T. (2005). Αστική Γεωγραφία. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική
- Hall P. (2000). Creative cities and Economical Development. Urban Studies
- Καραχάλης Ν. (2006). Η δημιουργία και διαχείριση πολιτιστικών – τουριστικών περιοχών σε πόλεις μεσαίου μεγέθους: η ευρωπαϊκή εμπειρία και βέλτιστες πρακτικές. Εισήγηση στα πλαίσια ημερίδας της Δημοτικής Κοινωφελούς Επιχείρησης Καβάλας. 2006
- Λένιν Β. Ι. (1916). Ο Ιμπεριαλισμός: Ανώτατο Στάδιο του Καπιταλισμού. Αθήνα: Εκδόσεις Σύγχρονη Εποχή
- Μπαφούνη Ε. και Μέλιος Ν. (2005). Κάτω στον Πειραιά στα Καμίνια - Η ιστορία μιας γειτονιάς. Ινστιτούτο Μελέτης της Τοπικής Ιστορίας και της Ιστορίας των Επιχειρήσεων (ΙΜΤΙΙΕ), Σειρά - Τοπική Ιστορία, Αριθμός 2, Πειραιάς
- Μπελαβίλας Ν. (2010). Βιομηχανική αρχαιολογία: Ηδιεθνής και ελληνική εμπειρία. Ημερίδα: Η ιστορική μνήμη της Χαλκίδας,, 21/2/2010. Χαλκίδα
- Μυλωνόπουλος Δ. (2007). Η διεθνής προστασία της παγκόσμιας φυσικής κληρονομιάς σε περίοδο εχθροπραξιών. Νόμος και Φύση, Φεβρουάριος
- Νουκάκη – Μπαμπάλου Π. (1994) Δημόσιος υπαίθριος χώρος: η περίπτωση της Βαρκελώνης. Εισήγηση στο Διεθνές Αρχιτεκτονικό Συνέδριο της UIA.
- Οικονομοπούλου Μ. (2011). Αποβιομηχάνιση και Πολιτιστική Πολιτική, η περίπτωση της πόλης του Πειραιά. Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών. ΕΜΠ
- Οικονόμου Δ. (2004). Αστική αναγέννηση και πολεοδομικές αναπλάσεις. Τεχνικά Χρονικά, Μάιος – Ιούνης 2004
- Παπαγιανοπούλου Ε. (2007). Η αποκατάσταση και επανάχρηση μνημείων της βιομηχανικής κληρονομιάς στο Βέλγιο και τις Κάτω χώρες. Παρουσίαση στα πλαίσια του συνεδρίου «Το τέλος των γιγάντων – Βιομηχανική κληρονομιά και μετασχηματισμοί των ελληνικών πόλεων, 22-24/11/2007.Βόλος
- Σιντόροφ Μ. (1975). Τι είναι ιστορικός υλισμός. Αθήνα: Εκδόσεις ΝΕΑ ΒΙΒΛΙΑ
- Σιόλας Α. και Σαγιάς Ι. ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ. ΣΑΤΜ ΕΜΠ

- Τσαγκαράκης Κ. (2010). Η αναγέννηση των γιγάντων: Ζητήματα επανάχρησης και αξιοποίησης της βιομηχανικής κληρονομιάς. Μελέτη της περίπτωσης της Οδού Πειραιώς. Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών: Εφαρμοσμένης Γεωγραφίας και Διαχείρισης του Χώρου, Τμήμα Γεωγραφίας. Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Άρθρα σε εφημερίδες

- 24ωρο, 11/2/2011. Πρόταση για την ανάπλαση του Πειραιά. Στο <http://www.24wro.eu>
- Council of the European Union (2006). Review of the EU Sustainable Development Strategy (EU SDS) - Renewed Strategy
- Monumenta, 11/1/2010. Ένα ιστορικό βιομηχανικό συγκρότημα εν κινδύνω: η κλωστοϋφαντουργία Ρετσίνα στον Πειραιά. Στο <http://www.monumenta.org>
- Monumenta, 22/5/2009. Το Λιμάνι της Αγωνίας. Συναγερμός για το ιστορικό εργοστάσιο ΡΕΤΣΙΝΑ στον Πειραιά. Στο <http://www.monumenta.org/article.php>
- Monumenta, 9/6/2009. Το Λιμάνι της Αγωνίας. Θετικές εξελίξεις για το ιστορικό εργοστάσιο Ρετσίνα στον Πειραιά. Στο <http://www.monumenta.org/article.php>
- Van der Loo F. Ζω σε ένα μνημείο. Το Entrepotdok στο Άμστερνταμ. MONUMENTA. 15/1/2010 στο <http://www.monumenta.org/article.php>
- Δευτεραίος Π. (2013). Στα υπόγεια του Μπαρουτάδικου: Άγνωστο Αιγάλεω. Αστική Σπηλαιολογία. Στο http://urbanspeleology.blogspot.gr/2013/07/blog-post_28.html
- Ελευθεροτυπία. 3 ανάσες στα αζήτητα. 8/6/2009. Στο <http://www.enet.gr/>
- Ζορμπάς Κ. Πάρκο Δηλαβέρη. 7/1/2013. Στο http://biokipos.blogspot.gr/2013/01/blog-post_7.html
- Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. 14/5/2015. Ξεκίνησαν οι μισθώσεις στο νέο εμπορικό κέντρο West Mare στην Κόρινθο. Στο <http://www.kathimerini.gr>
- Ημερήσια, 5/12/2014. Στην τελική ευθεία η πώληση ΤΡΑΙΝΟΣΕ – Rosco. Στο <http://www.imerisia.gr>
- Λιονής Γ. Το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και οι στόχοι τηςάρχουσας τάξης. Ριζοσπάστης. 29/6/2014
- Μπίτσικα Π. Πώς το μπετόν σκέπασε την Αττική, ΤΟ ΒΗΜΑ, 26/10/2003

- Ναυτεμπορική, 14/112014. LAMDA: Το Ελληνικό η μεγαλύτερη επένδυση αστικής ανάπλασης στην Ευρώπη. Στο <http://www.naftemporiki.gr>
- Παπαδόπουλος Μ. Δυναμώνουν οι ελπιδοφόροι αντιιμπεριαλιστικοί, αντιμονοπωλιακοί αγώνες. Μια συνομιλία με το Μάκη Παπαδόπουλο, μέλος του Οικονομικού Τμήματος της ΚΕ του ΚΚΕ, για την «παγκοσμιοποίηση» παγκοσμιοποίηση. Ριζοσπάστης. 24/4/2001.
- Χαλβατζής Σ. Η ρίζα και η επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων ζητήματα βαθιά πολιτικά. Ριζοσπάστης. Αφιέρωμα στο Περιβάλλον. Ιούνης 2003. Στο <http://www.rizospastis.gr/static.do?page=/special/editions/special/afierwmata/perivallon/index.jsp>
- Χεκίμογλου Α. Στον δρόμο της αποκρατικοποίησης και η ROSCO. ΤΟ ΒΗΜΑ. 20/8/2013. Στο <http://www.tovima.gr>

Διαδουκτυακές πηγές

- <http://gga.gov.gr/athl-egatastaseis/texnika-stoixeia-athli-egkatastaseon>
- <http://gis.piraeus.gov.gr>
- <http://www.dithepi.gr/el/history/>
- <http://www.ergose.gr>
- <http://www.oasa.gr/>
- <http://www.olp.gr/el/>
- <http://www.organismosathinas.gr>
- <http://www.pireasnet.gr>
- <http://www.sidenor.gr>
- <http://www.trainose.gr>
- <http://www.trainose.gr>
- <https://www.nbg.gr>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Κατάλογος Χαρτών

Χάρτης 1: Θέση Οικοπέδου Σχεδιασμού στο Δήμο Πειραιά

Χάρτης 2: Χρήσεις Γης ανά Ο.Τ στην Άμεση Περιοχή Μελέτης

Χάρτης 3: Σύνδεση Άμεσης Περιοχής Μελέτης με τα Μ.Μ.Μ.

Χάρτης 4: Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Χάρτης 5: Χρήσεις Γης Ορόφων

Χάρτης 6: Χρήσεις Γης Ισογείων

Χάρτης 7: Βιομηχανικές και Κενές Χρήσεις

Χάρτης 8: Πράσινο – Ελεύθεροι Χώροι - Αθλητισμός

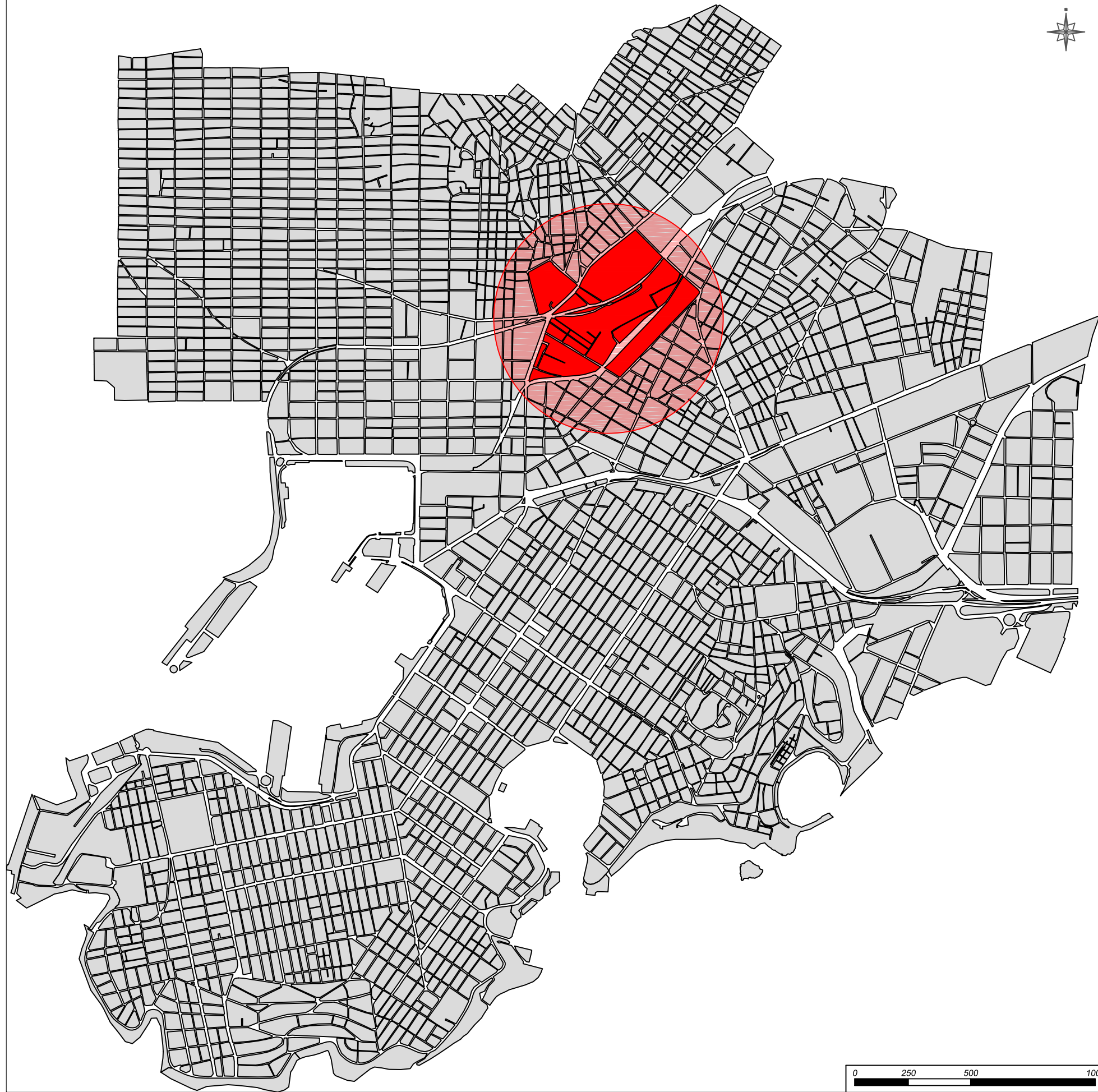
Χάρτης 9: Αξίες Γης στην Άμεση Περιοχή Μελέτης

Χάρτης 10: Συντελεστής Δόμησης Σ.Α.Ο.

Χάρτης 11: ΓΠΣ Άμεσης Περιοχής Μελέτης

Χάρτης 12: Πρόταση Τροποποίησης ΓΠΣ

Χάρτης 13: Γενική Διάταξη Χρήσεων



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

"ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ"

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ :

ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ :

Ι. ΣΑΓΙΑΣ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ:

ΧΑΡΤΗΣ 1

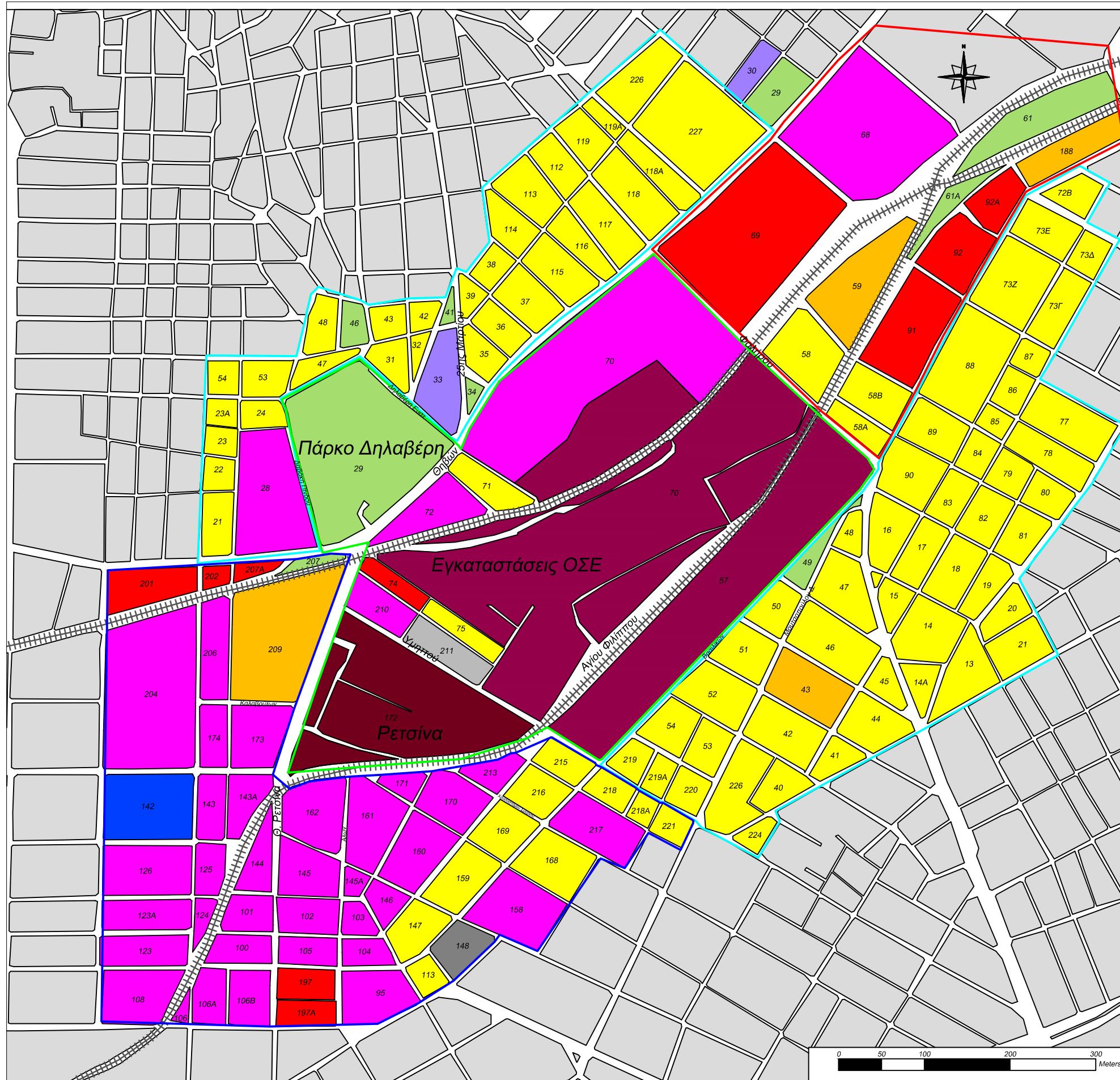
ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ:

ΘΕΣΗ ΟΙΚΟΠΕΔΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΘΗΝΑ
 ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

- Οικόπεδο Σχεδιασμού*
- Οικοδομικά Τετράγωνα*




ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

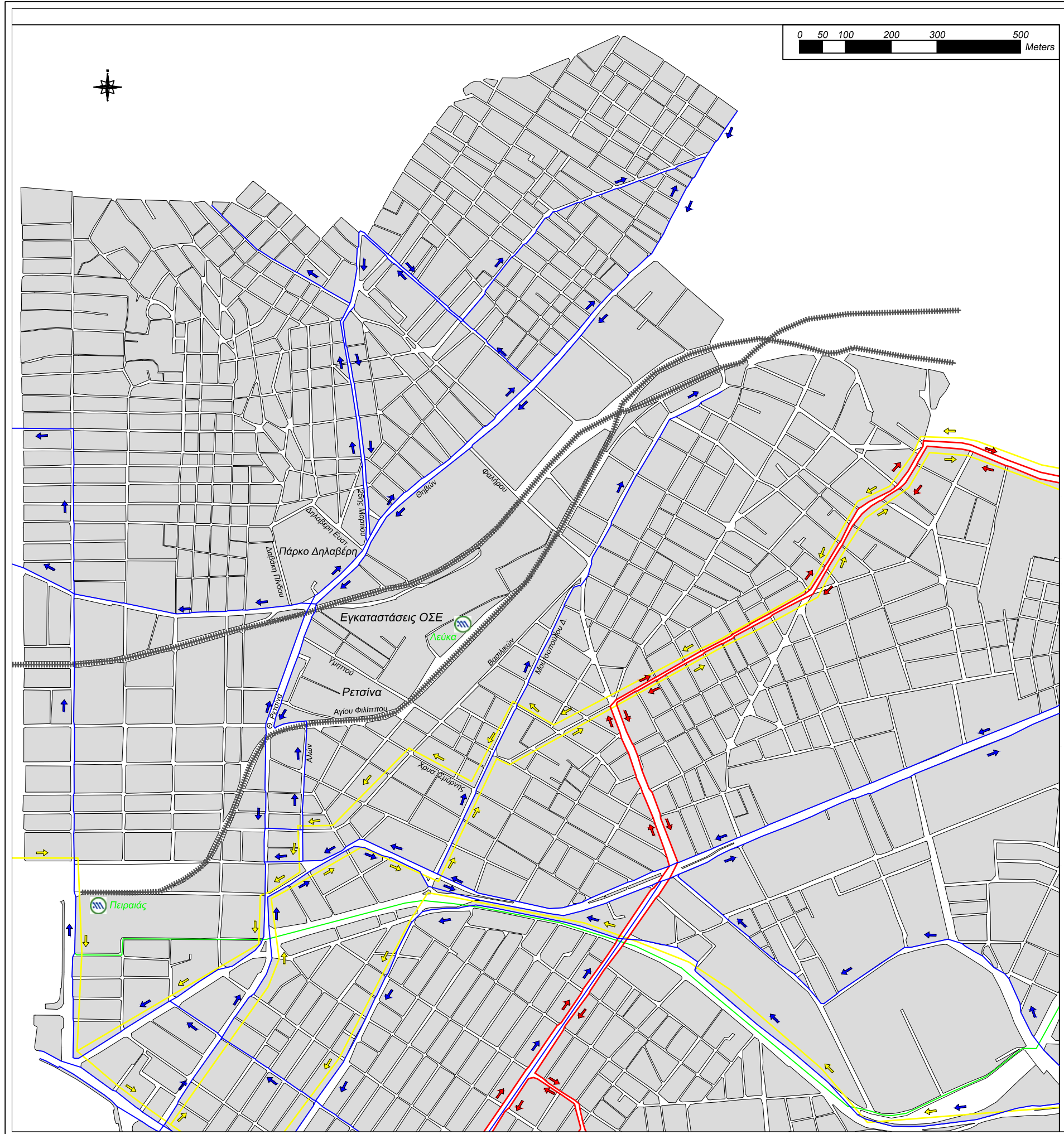
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 "ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ"


ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ :	ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ :	Ι. ΣΑΓΙΑΣ
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ:	ΧΑΡΤΗΣ 2
ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ:	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΑΝΑ Ο.Τ. ΣΤΗΝ ΑΜΕΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΑΘΗΝΑ
ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

	Κατοικία
	Εμπόριο
	Πράσινο-Ελεύθεροι & Ανοιχτοί Χώροι
	Εκπαίδευση
	Βιομηχανία
	Υπηρεσίες
	Γκαράζ
	Κενή Χρήση
	Ρετσίνα
	ΟΣΕ
	Όρια περιοχής 1
	Όρια περιοχής 2
	Όρια περιοχής 3
	Όρια περιοχής 4




ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
"ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ"








ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : **ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ**

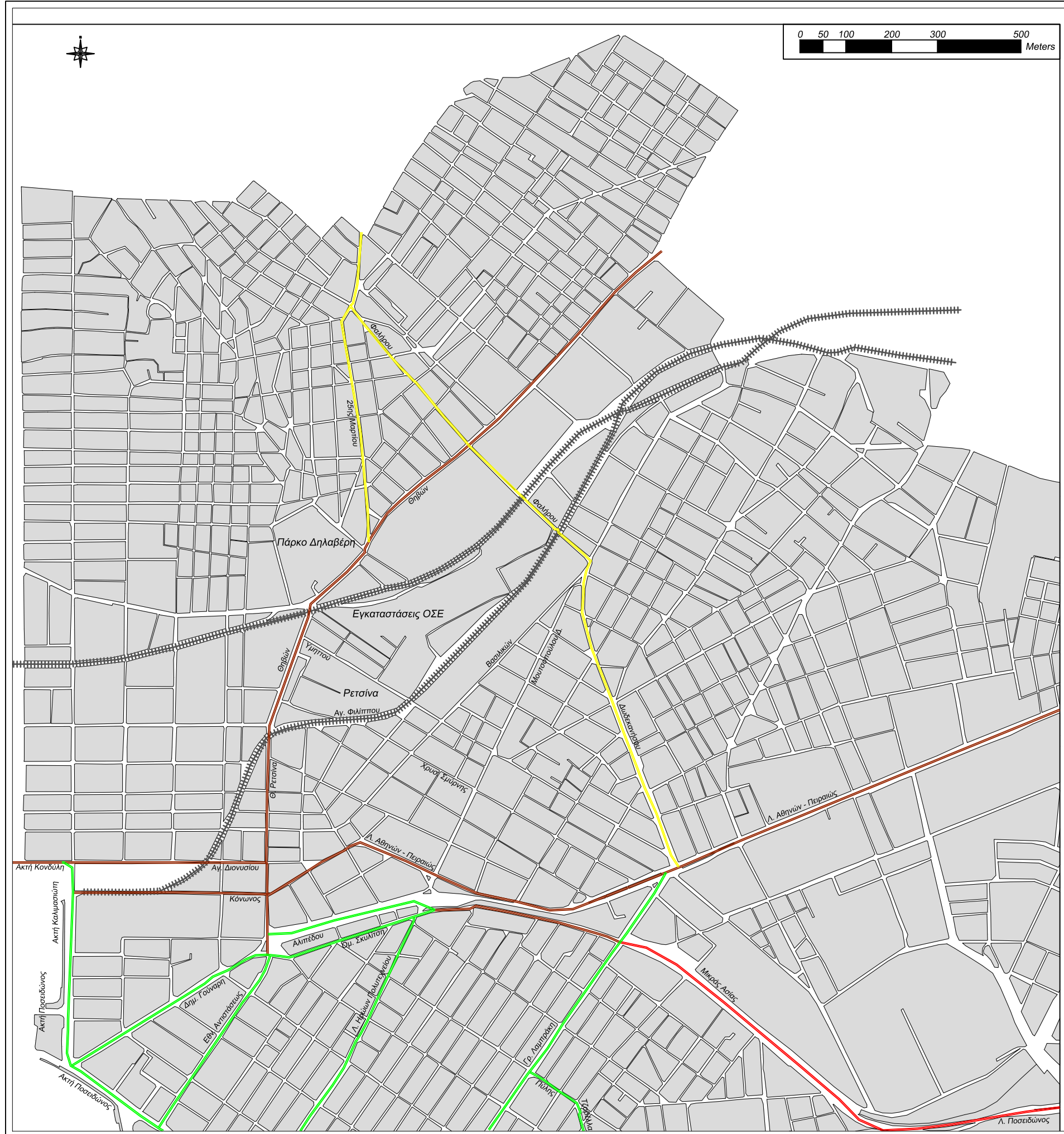
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : **Ι. ΣΑΓΙΑΣ**

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ: ΧΑΡΤΗΣ 3
 ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΜΕΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΕ ΤΑ Μ.Μ.Μ.

ΑΘΗΝΑ
ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

-  Γραμμή ΟΣΕ - Προαστιακού
-  Λεωφορειακή Γραμμή
-  Γραμμή Μετρό
-  Δημοτική Συγκοινωνία
-  Γραμμή Τρόλεϋ
-  Κατεύθυνση Οδού
-  Στάση Μετρό, Προαστιακού



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 "ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ"

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : **ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : **Ι. ΣΑΓΙΑΣ**

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ: ΧΑΡΤΗΣ 4
 ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΑΘΗΝΑ
ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

- ⋈⋈⋈⋈ Γραμμή ΟΣΕ - Προαστιακού
- Ελεύθερη - Ταχεία Οδός
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια Οδός



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 "ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ"

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ :	ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ :	Ι. ΣΑΓΙΑΣ
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ: ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ:	ΧΑΡΤΗΣ 5 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΟΡΟΦΩΝ

ΑΘΗΝΑ
 ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

- Κατοικία
- Εμπόριο
- Πράσινο - Ελεύθεροι & Ανοιχτοί Χώροι
- Εκπαίδευση
- Βιομηχανία
- Υπηρεσίες
- Πολιτισμός - Αναψυχή - Αθλητισμός
- Γκαράζ
- Κενή Χρήση



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 "ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ"

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ :	ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ :	Ι. ΣΑΓΙΑΣ
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ:	ΧΑΡΤΗΣ 6
ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ:	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΩΝ

ΑΘΗΝΑ
 ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

- Κατοικία
- Εμπόριο
- Πράσινο - Ελεύθεροι & Ανοιχτοί Χώροι
- Εκπαίδευση
- Βιομηχανία
- Υπηρεσίες
- Πολιτισμός - Αναψυχή - Αθλητισμός
- Γκαράζ
- Κενή Χρήση



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

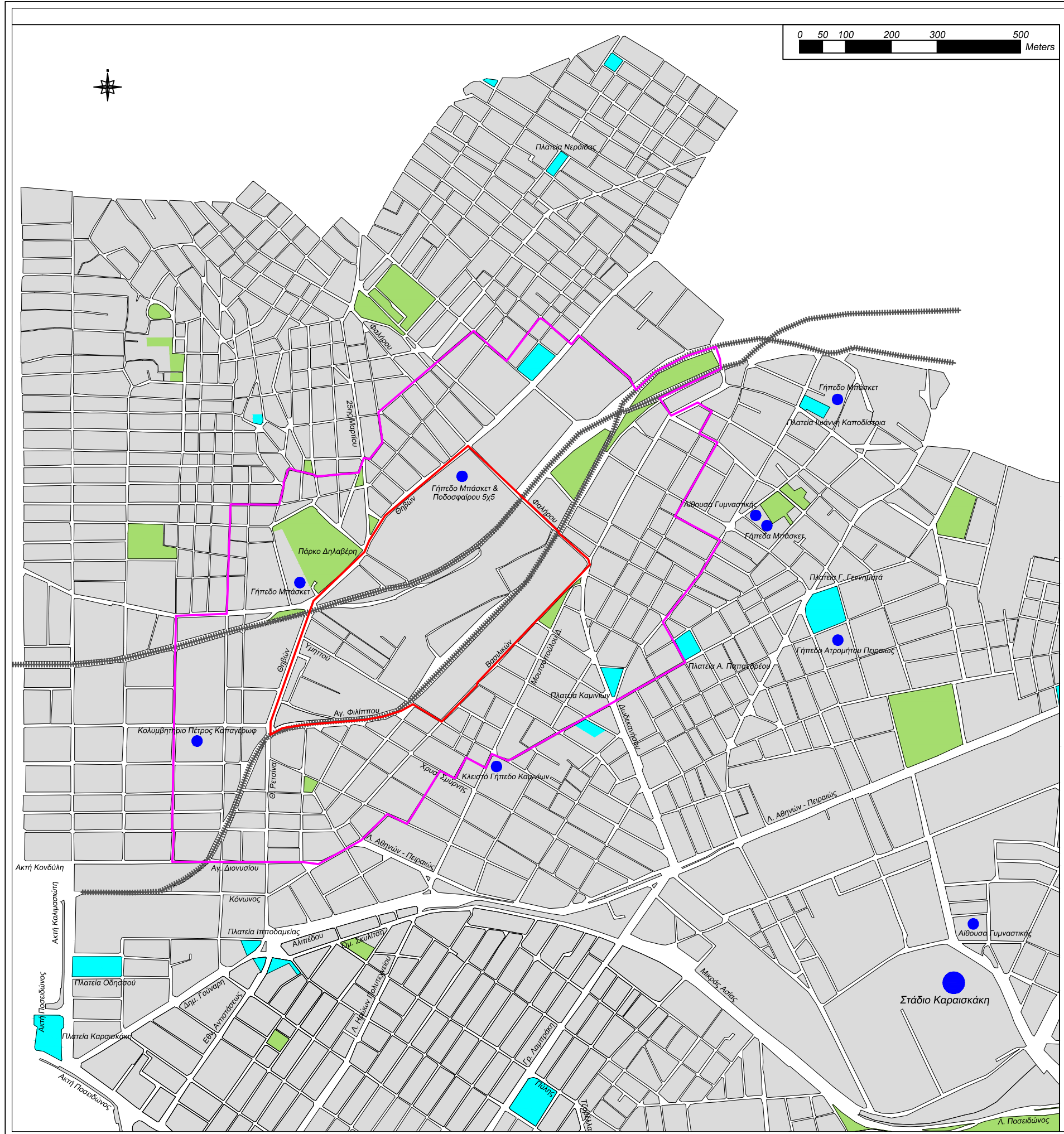
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 "ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ"


ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ :	ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ :	Ι. ΣΑΓΙΑΣ
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ :	ΧΑΡΤΗΣ 7
ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ :	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

ΑΘΗΝΑ
 ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

- Βιομηχανία
- Αποθήκη
- Συνεργεία
- Βιομηχανικά Κελύφη Χωρίς Χρήση
- Κενή Χρήση
- Διακηρυγμένα Διατηρητέα




ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
"ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ"






ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : **ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ**

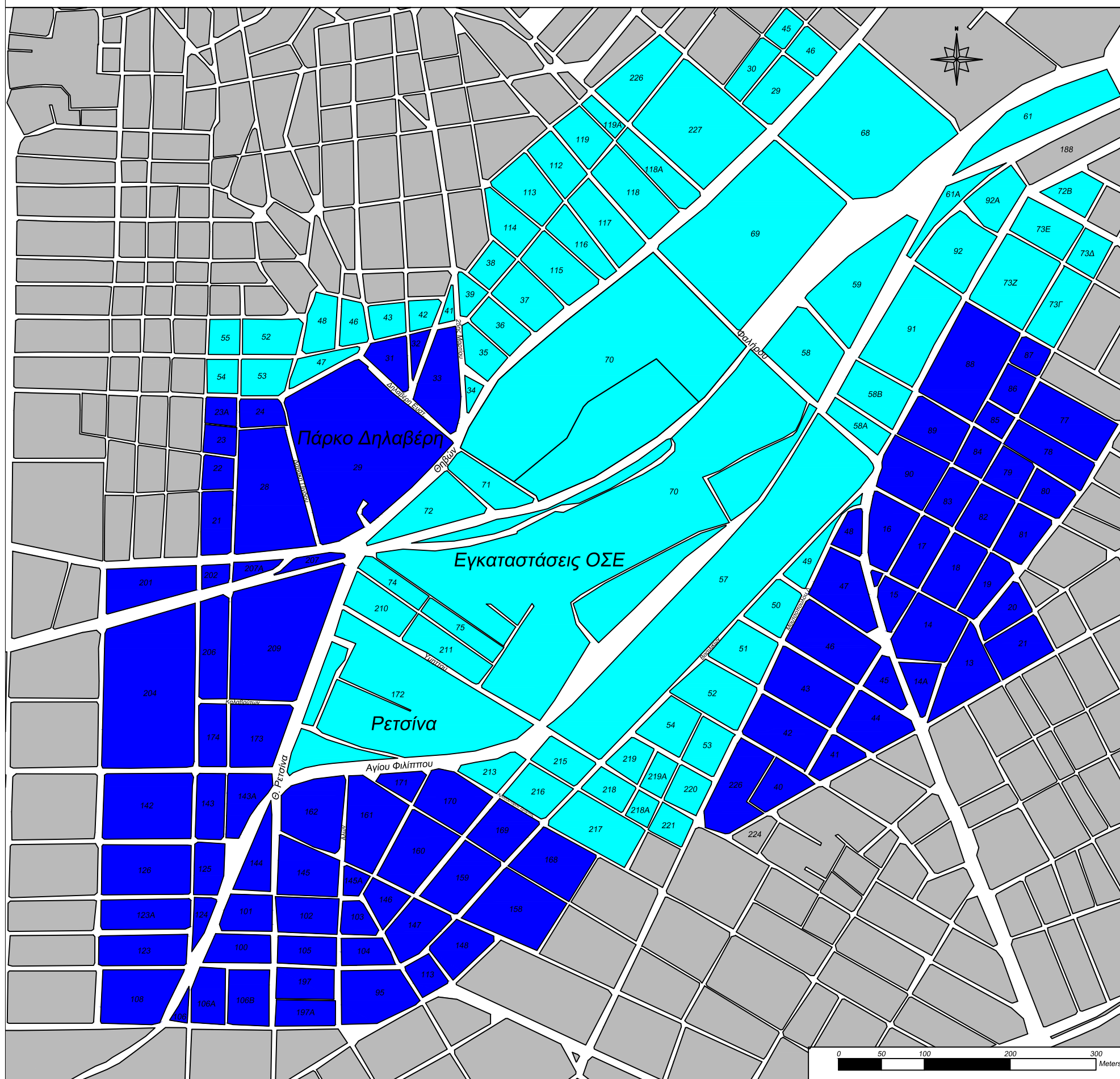
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : **Ι. ΣΑΓΙΑΣ**


ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ: **ΧΑΡΤΗΣ 8**
 ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: **ΠΡΑΣΙΝΟ - ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ**

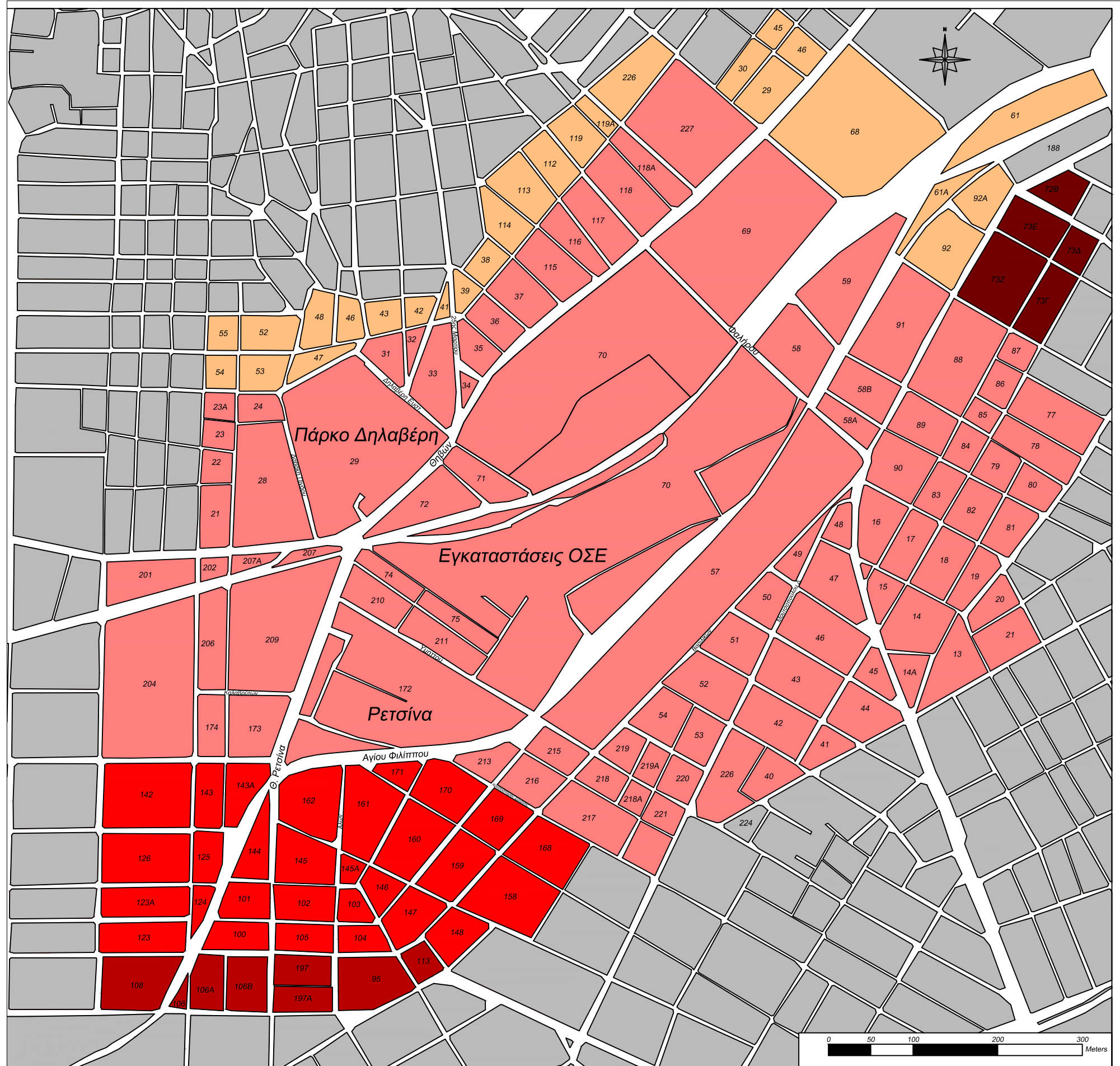
ΑΘΗΝΑ
ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

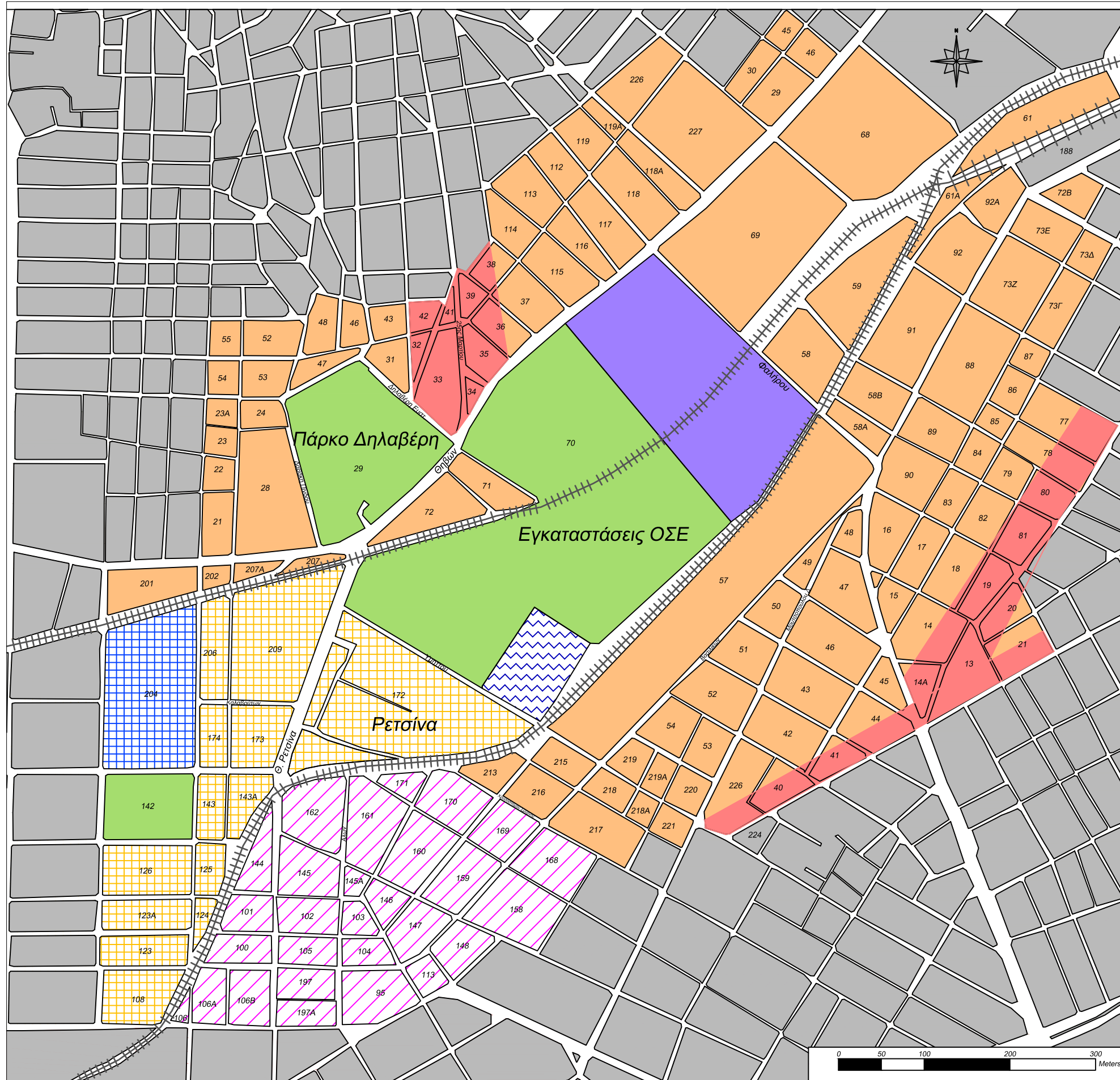
-  Πλατείες
-  Πράσινο - Ελεύθεροι & Ανοιχτοί Χώροι
-  Αθλητισμός
-  Όρια Άμεσης Περιοχής Μελέτης
-  Όρια Οικοπέδου Σχεδιασμού




 ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ"	
ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ :	ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ :	Ι. ΣΑΓΙΑΣ
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ:	ΧΑΡΤΗΣ 9
ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ:	ΑΞΙΕΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΑΜΕΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ
ΑΘΗΝΑ ΙΟΥΝΙΟΣ 2015	
ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightblue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> 1000 Ευρώ/τ.μ. </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: darkblue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div> 1050 Ευρώ/τ.μ. </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 5px;"> 45 Αριθμός Οικοδομικού Τετραγώνου </div>	



 ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ											
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ"											
ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ :	ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ										
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ :	Ι. ΣΑΓΙΑΣ										
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ:	ΧΑΡΤΗΣ 10										
ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ:	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ Σ.Α.Ο.										
ΑΘΗΝΑ ΙΟΥΝΙΟΣ 2015											
ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ											
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black;"></td> <td>XIV : 2,60</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; background-color: #f08080; border: 1px solid black;"></td> <td>X : 3,00</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; background-color: #ff0000; border: 1px solid black;"></td> <td>IV : 3,60</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; background-color: #800000; border: 1px solid black;"></td> <td>III : 4,20</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; background-color: #400000; border: 1px solid black;"></td> <td>II : 4,80</td> </tr> </table> <p>45 Αριθμός Οικοδομικού Τετραγώνου</p>			XIV : 2,60		X : 3,00		IV : 3,60		III : 4,20		II : 4,80
	XIV : 2,60										
	X : 3,00										
	IV : 3,60										
	III : 4,20										
	II : 4,80										




ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
"ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ"










ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : **ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ**

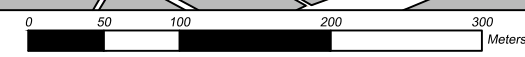
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : **Ι. ΣΑΓΙΑΣ**

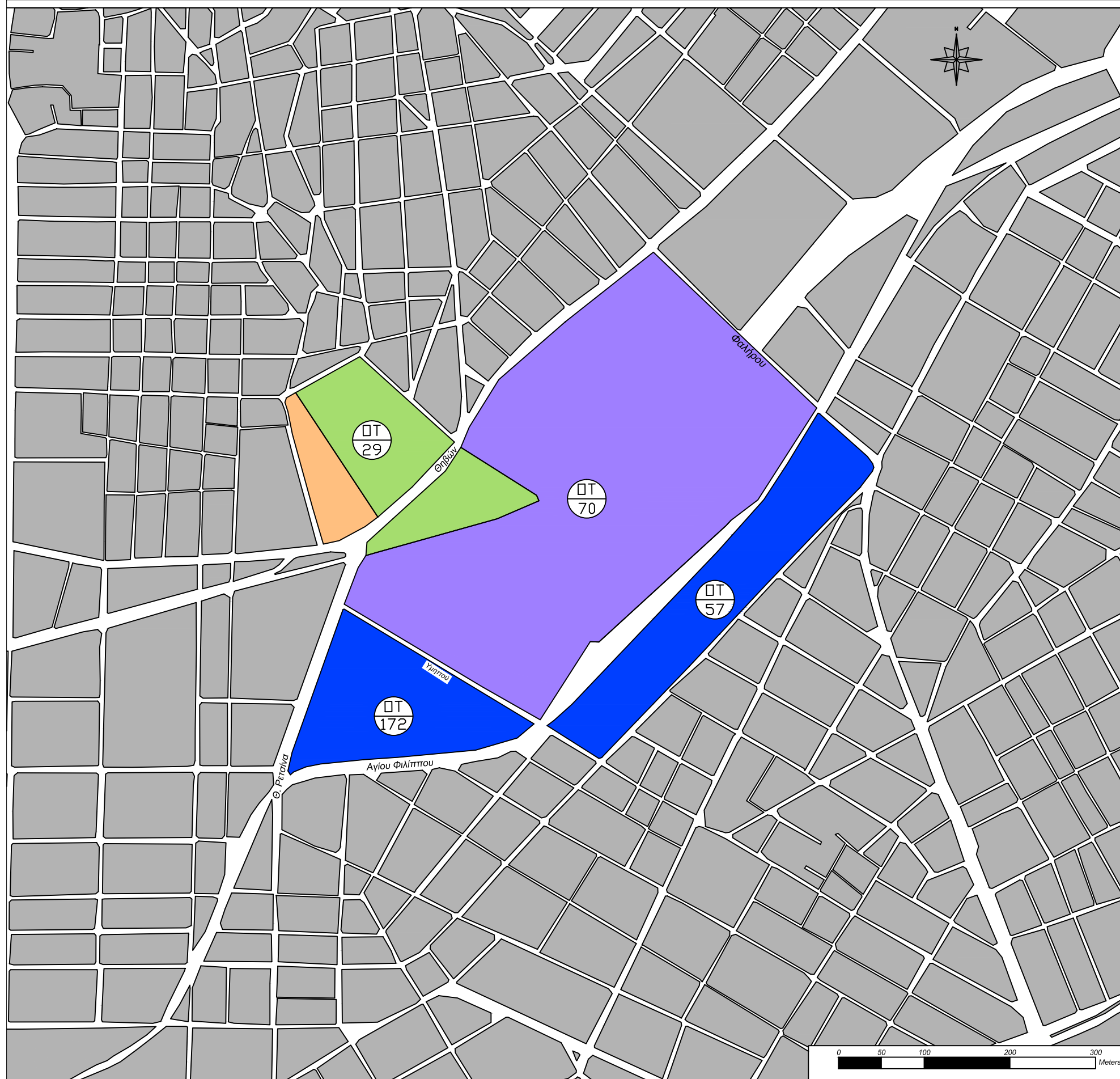
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ: ΧΑΡΤΗΣ 11
 ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΓΠΣ ΑΜΕΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ


ΑΘΗΝΑ
ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

-  Γενική Κατοικία
-  Αθλητισμός
-  Αστικό Πράσινο - Ελεύθεροι Χώροι
-  Βιομηχανικό Πάρκο - Βιοτεχνικές Εγκαταστάσεις μη Ιδιαίτερως Οχλούσες
-  Εγκαταστάσεις Μεταφορών
-  Εκπαίδευση
-  Ζώνη Ανάπλασης Περιοχής Αγίου Διονύσου
-  Κέντρο Δήμου
-  Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς
- 45 Αριθμός Οικοδομικού Τετραγώνου










ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

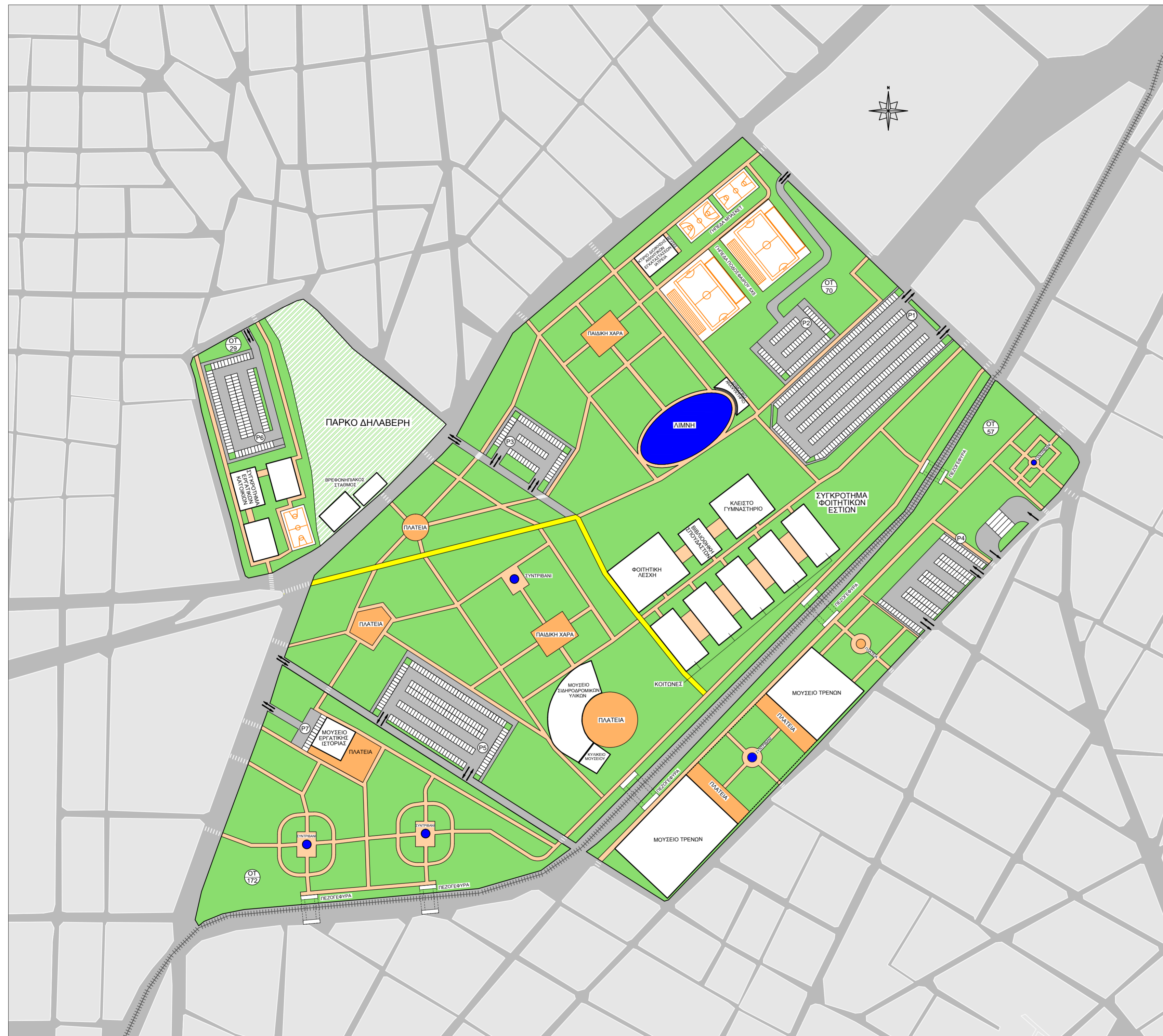
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
"ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ"

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ :	ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ :	Ι. ΣΑΓΙΑΣ
ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ:	ΧΑΡΤΗΣ 12
ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ:	ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΓΠΣ

ΑΘΗΝΑ
ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

-  Γενική Κατοικία
-  Πολιτισμός
-  Αστικό Πράσινο - Ελεύθεροι Χώροι
-  Εκπαίδευση - Αθλητισμός



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 "ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ"

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ : **ΚΟΝΤΟΣΤΑΘΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : **Ι. ΣΑΓΙΑΣ**

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ: ΧΑΡΤΗΣ 13
 ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΧΡΗΣΕΩΝ
 ΚΛΙΜΑΚΑ ΣΧΕΔΙΟΥ: 1 : 2.000

ΑΘΗΝΑ
ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ

- ##### Γραμμή ΟΣΕ - Προαστιακού
- Δρόμος
- Πεζόδρομος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος - Ποδηλατόδρομος
- P1 Χώρος Στάθμευσης
- ↔ Είσοδος - Έξοδος Οχημάτων