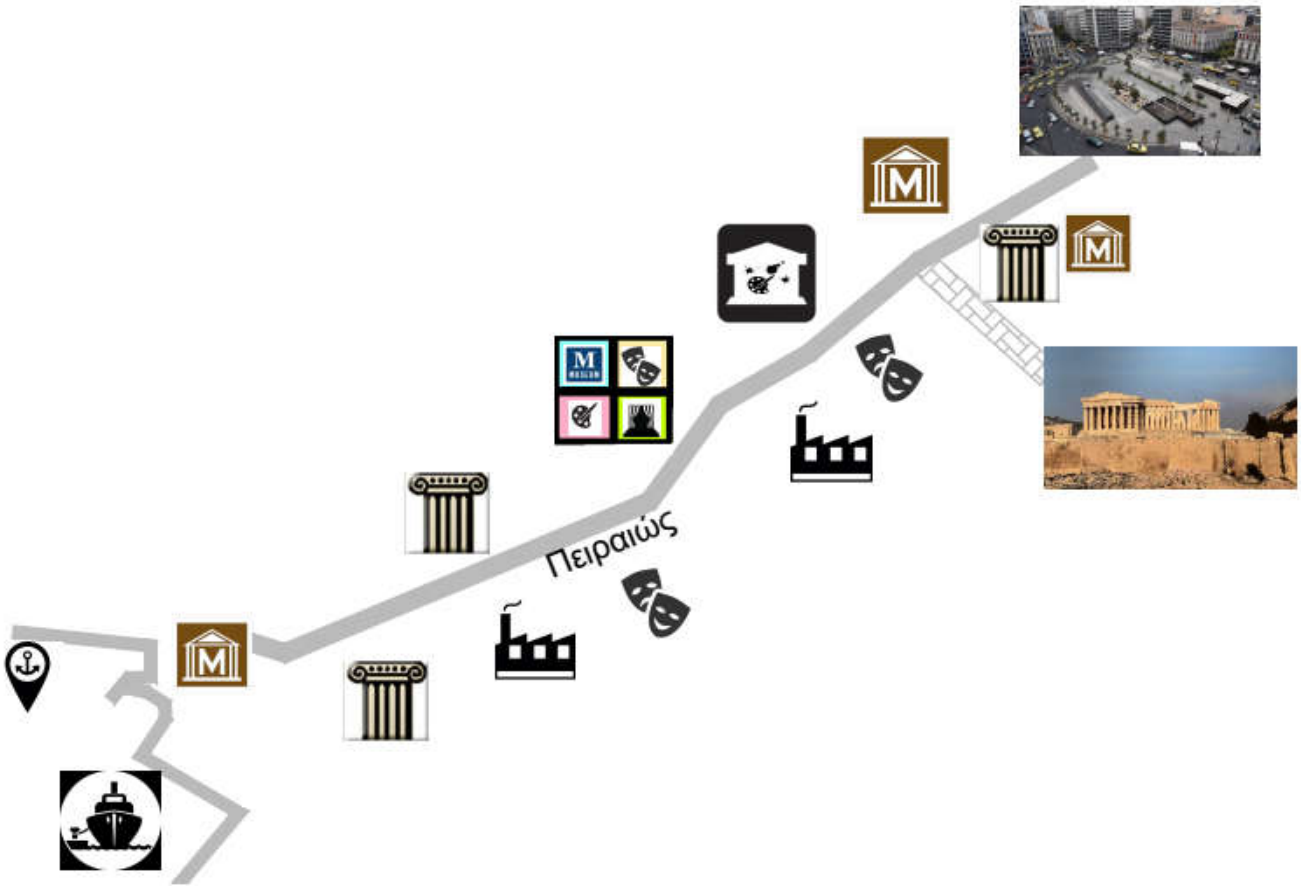
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΕΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΤΕΧΝΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΧΑΤΖΗ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΒΛΑΣΤΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΑΘΗΝΑ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2018

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

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΤΕΧΝΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΧΑΤΖΗ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΒΛΑΣΤΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ
ΣΥΝΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ, Ε.ΔΙ.Π ΕΜΠ

ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

ΒΛΑΣΤΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ	ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ, ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΡΙΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΕΜΠ	ΣΤΡΑΤΗΓΕΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ, ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΕΜΠ

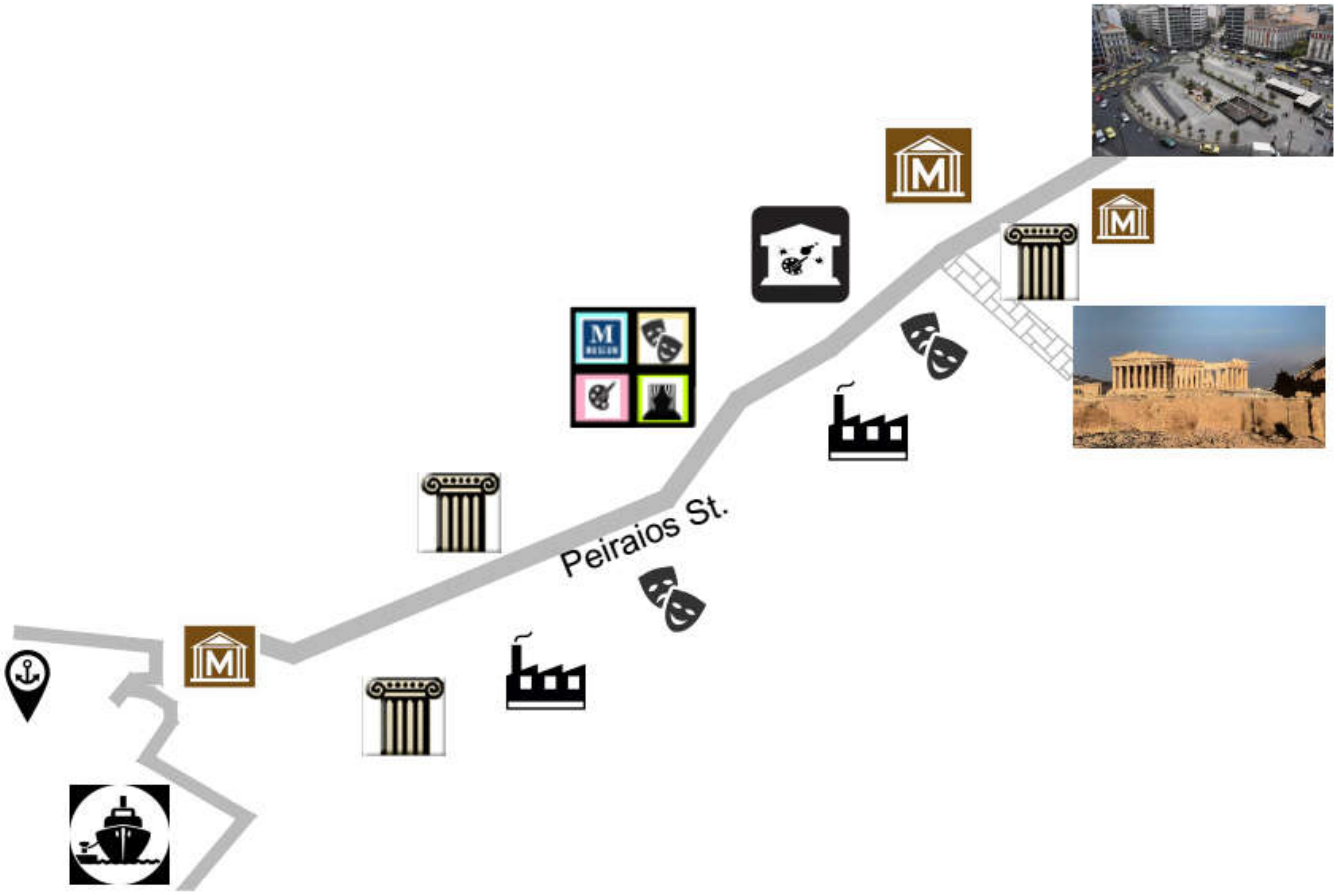
ΑΘΗΝΑ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2018

NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS
SCHOOL OF RURAL AND SURVEYING ENGINEERING
DEPARTMENT OF GEOGRAPHY AND REGIONAL PLANNING SCOPE

PEIRAIOS STREET TRANSFORMATIONS FOR CULTURE AND ART BASED ON THE PRINCIPLES OF SUSTAINABLE MOBILITY

DIPLOMA THESIS

CHATZI PARASKEVI



SUPERVISING PROFESSOR: VLASTOS ATHANASIOS

ATHENS, FEBRUARY 2018

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον καθηγητή μου, κύριο Ευθύμιο Μπακογιάννη για την ανάθεση της διπλωματικής μου εργασίας και για τις κατευθύνσεις και τη βοήθεια που μου προσέφερε για την πραγματοποίηση και την ολοκλήρωση της εργασίας μου. Ακόμη, θα ήθελα να ευχαριστήσω και τον κύριο Αθανάσιο Βλαστό για τις πολύτιμες οδηγίες του που με βοήθησαν, ώστε να ολοκληρώσω την διπλωματική μου εργασία.
Επίσης, οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στην οικογένειά μου και τους φίλους μου, οι οποίοι με στήριξαν καθόλη τη διάρκεια των σπουδών μου και μου συμπαραστάθηκαν την συγκεκριμένη περίοδο κατά την οποία εκπονήθηκε η διπλωματική μου εργασία.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα μελέτη εκπονείται στο πλαίσιο της διπλωματικής εργασίας με θέμα «Λεωφόρος Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας». Η μελέτη αυτή θέτει ως στόχο την ανάδειξη του οδικού άξονα της Πειραιώς σε μία κεντρική οδική αρτηρία που θα ξεχωρίζει ιστορικά, πολιτιστικά και καλλιτεχνικά μέσα στην πρωτεύουσα. Επίσης, μέσα από αυτήν την έρευνα, εξετάζονται λύσεις και προτείνονται κάποιες αλλαγές βασισμένες στην αστική βιώσιμη ανάπτυξη και κινητικότητα.

Στο πρώτο σκέλος της εργασίας γίνεται αναφορά στην αστική ανάπτυξη τον πόλεων, αλλά και στις θετικές και αρνητικές συνέπειες της εξάπλωσης των αστέων. Ακόμη, αναλύεται η ανάπτυξη των πόλεων στην Ελλάδα και ειδικότερα, αυτή της πρωτεύουσας. Επίσης, παρουσιάζεται η συμβολή του πολιτισμού και της τέχνης, αλλά και η σημασία του κυκλοφοριακού δικτύου στην ανάπτυξη της Αττικής.

Στην επόμενο σκέλος, αναλύεται η σημασία της βιώσιμης πόλης και της βιώσιμης κινητικότητας και παρουσιάζεται ο ρόλος των αστικών αναπλάσεων. Ακόμη, αναφέρονται παραδείγματα αναπλάσεων μεγάλων οδικών αρτηριών του εξωτερικού που βασίστηκαν στη λογική της βιώσιμης κινητικότητας.

Στο τρίτο σκέλος εξετάζεται η ιστορική εξέλιξη της οδού Πειραιώς, τα νομοθετικά πλαίσια που εφαρμόστηκαν όλα αυτά τα χρόνια και οι αναπλάσεις που έχουν συμβεί στην περιοχή. Επιπλέον, γίνεται ανάλυση της υφιστάμενη κατάστασης της οδού αναφορικά με τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά στοιχεία της και γίνεται αναφορά στα σημαντικότερα προβλήματα της περιοχής.

Στο τέταρτο σκέλος παρουσιάζονται εναλλακτικοί σχεδιασμοί παρέμβασης στην λεωφόρο Πειραιώς και προτείνεται η βέλτιστη λύση. Επίσης, αναλύεται το προτεινόμενο σχέδιο παρέμβασης που αφορά την ανάπλαση των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών στοιχείων της περιοχής.

Στο τελευταίο σκέλος παρουσιάζονται και αναλύονται τα συμπεράσματα της μελέτης.

Λέξεις κλειδιά: οδός Πειραιώς, αστική ανάπτυξη, βιώσιμη πόλη, ανάπλαση, πολιτισμός, τέχνες, ιστορική ταυτότητα, βιομηχανική κληρονομιά, επανάχρηση, παρεμβάσεις.

ABSTRACT

This study is being developed in the framework of the diploma thesis, which is entitled " Peiraios Street. Transformations for culture and art on the principles of sustainable mobility". The study aims at highlighting Piraeus Street in a central road that will stand out historically, culturally and artistically within the capital of Greece. Through this research, many solutions are also being considered and some changes are proposed based on urban sustainable development and mobility.
In the first part of the thesis, reference is made to the urban development of the cities, but also to the positive and negative consequences of the urban sprawl. Furthermore, the development of cities in Greece and in particular the capital is analyzed. It is also presented the contribution of culture and art, as well as the importance of the traffic network in the development of Attica.
In the next part, the importance of sustainable city and sustainable mobility is analyzed and the role of urban regeneration is presented. In addition, examples are given of re-building large highways, based on sustainable mobility patterns.
The third part examines the historical evolution of Peiraios Street, the legislative frameworks that have been applied over the years and the reconstructions that have taken place in the area. In addition, an analysis is made of the current state of the road, on urban and traffic data and also, reference is made to the major problems of the area.
In the fourth part, alternative intervention plans are presented at Peiraios Street and the optimal solution is proposed. It is also analyzed the proposed intervention plan for the regeneration of the urban and traffic elements of the area.
The last part presents and analyzes the conclusions of the study.

Key words: Peiraios street, urban development, sustainable city, renewal, culture, arts, historical identity, industrial heritage, reuse, intervention policies.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αναζήτηση των ανθρώπων για καλύτερες συνθήκες διαβίωσης και ένα βιώσιμο μέλλον είχε ως συνέπεια την εγκατάστασή τους στα αστικά κέντρα, όπου υπήρχαν καλύτερες προοπτικές, αλλά και συσσώρευση των οικονομικών δραστηριοτήτων. Η συγκέντρωση του πληθυσμού στις πόλεις οδήγησε στην αστική εξάπλωση, αλλά και την άναρχη αστικοποίηση. Στην Αθήνα, όπως και σε πολλές άλλες μεγαλουπόλεις της Ελλάδας και του εξωτερικού, αυτή η έντονη αύξηση του πληθυσμού δεν έγινε με τον κατάλληλο τρόπο, ο χωροταξικός σχεδιασμός αποδείχθηκε ελλιπής, διαταράχθηκαν οι ισορροπίες του δομημένου περιβάλλοντος και το αποτέλεσμα ήταν να μην μπορούν να καλυφθούν οι ανάγκες του πληθυσμού. Τα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της έλλειψης πρασίνου, της περιβαλλοντικής ρύπανσης, της υποβάθμισης των συνοικιών, της έλλειψης ελεύθερου χώρου, αλλά και της οικονομικής κρίσης δυσχεραίνουν την καθημερινότητα των πολιτών και δυσκολεύουν την διαβίωση στην πόλη.

Σε όλα αυτά τα προβλήματα καλούνται να δώσουν λύσεις οι νέοι στρατηγικοί σχεδιασμοί που αναπτύσσονται στη λογική της βιώσιμης πόλης. Οι αστικές αναπλάσεις που συμβαίνουν στα πρότυπα της βιώσιμης ανάπτυξης και κινητικότητας αποτελούν διέξοδο στα προβλήματα του δομημένου περιβάλλοντος, βελτιώνουν την ποιότητα της ζωής, δημιουργούν οικονομικά οφέλη, προωθούν τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης και αναδεικνύουν τον πολιτισμό και την τέχνη. Έτσι, στη σημερινή εποχή, οι προσπάθειες αναζωογόνησης του αστικού χώρου στρέφονται επίσης στην προώθηση αναπλάσεων σε μεγάλους οδικούς άξονες με ιδιαίτερη ταυτότητα και χαρακτήρα.

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη του οδικού άξονα της Πειραιώς, η ανάδειξή του σε οδό πολιτισμού και τέχνης και ο ανασχεδιασμός του με βάση τις αρχές και τα πρότυπα της αστικής βιώσιμης ανάπτυξης και κινητικότητας. Έτσι, γίνεται διερεύνηση της σημερινής κατάστασης της περιοχής γύρω από την οδό, εντοπίζονται οι αδυναμίες της και προτείνονται βελτιωτικές λύσεις. Η έρευνα έχει στόχο την ανάπλαση της οδού με παρεμβάσεις που θα βελτιώσουν την κυκλοφοριακή λειτουργία της, αλλά και θα αναδείξουν τον ιστορικό και πολιτιστικό χαρακτήρα της οδού. Οι επιμέρους στόχοι σχετίζονται με τη βελτίωση του κυκλοφοριακών συνθηκών στην περιοχή και αναζωογόνηση του άξονα, την ενίσχυση των εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, την αναβάθμιση του αστικού τοπίου, την προστασία τη ιστορίας και του πολιτισμού της, την ανάδειξη της βιομηχανικού πλούτου της, την προώθηση της τέχνης, τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών, την προσέλκυση των πολιτών στην περιοχή, τον εμπλουτισμό των χώρων αναψυχής και την ενίσχυση των ελεύθερων χώρων και πρασίνου.

Στη συγκεκριμένη μελέτη προσεγγίσαμε το θέμα σε τέσσερα στάδια. Στο πρώτο μέρος αναφέρεται η ανάπτυξη των αστικών κοινωνιών και ειδικότερα της πρωτεύουσας της Αθήνας, αλλά και τα προβλήματά της. Στο δεύτερο μέρος παρατίθεται η σημασία της βιώσιμης ανάπτυξης, κινητικότητας και των αστικών αναπλάσεων. Στο τρίτο μέρος μελετάται η περιοχή της οδού Πειραιώς και γίνονται προτάσεις για παρεμβάσεις που θα αναβαθμίσουν τον παραμελημένο άξονα της Πειραιώς και θα αναδείξουν τον ιστορικό, πολιτισμικό και καλλιτεχνικό του πλούτο. Τέλος, γίνεται η ανάλυση και η αξιολόγηση του σχεδίου παρέμβασης για την οδό.

Η ερευνητική μέθοδος που ακολουθήθηκε στηρίζεται σε βιβλιογραφική διερεύνηση και στη μελέτη διαδικτυακών πηγών που περιλαμβάνουν βιβλία, άρθρα, νομοθετικές ρυθμίσεις, μελέτες, εισηγήσεις, ερευνητικά προγράμματα και σπουδαστικές εργασίες. Επιπλέον, διενεργήθηκε έρευνα πεδίου με παρατήρηση των χαρακτηριστικών της περιοχής γύρω από τον άξονα της Πειραιώς, με καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και με συζητήσεις κατοίκων και επαγγελματιών της περιοχής.

Η υφιστάμενη εικόνα της οδού Πειραιώς, αλλά και η παρουσίαση του οράματος για την μελλοντική εικόνα της περιοχής πραγματοποιήθηκε με την σχεδίαση χαρτών στο περιβάλλον του σχεδιαστικού προγράμματος AutoCad 2014.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ 5

ΠΕΡΙΛΗΨΗ 6

ABSTRACT 7

ΕΙΣΑΓΩΓΗ 8

1. Αστική ανάπτυξη της πόλης και η αστικοποίηση 19
1.1. Οφέλη και προβλήματα αστικοποίησης 20
1.2. Αστική ανάπτυξη στην Ελλάδα 20
1.3. Η εξέλιξη και η ανάπτυξη της Αττικής 22
1.4. Η σημασία και η συμβολή του πολιτισμού και της τέχνης στην ανάπτυξη της πρωτεύουσας 24
1.5. Τα προβλήματα της αστικοποίησης του λεκανοπεδίου Αττικής 25
1.6. Το κυκλοφοριακό δίκτυο της Αττικής και τα προβλήματά του 27
1.7. Αντιμετώπιση των προβλημάτων και περιθώρια βελτίωσης της πρωτεύουσας 28

2. Αστική βιώσιμη ανάπτυξη, κινητικότητα και αναπλάσεις 30
2.1. Δράσεις και αστικές αναπλάσεις για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και κινητικότητα 31
2.2. Αναπλάσεις σε οδικούς άξονες του εξωτερικού που βασίστηκαν στη λογική της «βιώσιμης πόλης» 32

3. Μελέτη του οδικού άξονα της λεωφόρου Πειραιώς 40
3.1. Ιστορική εξέλιξη της οδού Πειραιώς 40
3.2. Οι παρεμβάσεις στην οδό Πειραιώς 48
3.2.1. Διάφοροι σχεδιασμοί και μελέτες που θεσμοθετήθηκαν για την οδό Πειραιώς 48
3.2.2. Προτάσεις ανάπλασης της οδού από ανεξάρτητους φορείς 57
3.2.3. Ισχύον θεσμικό πλαίσιο και μελλοντικοί σχεδιασμοί για την οδό Πειραιώς 58
3.2.4. Αντιδράσεις φορέων για κάποιες από τις παρεμβάσεις της πολιτείας στην οδό Πειραιώς 60
3.2.5. Απολογισμός των δράσεων της πολιτείας στην οδό Πειραιώς μέχρι σήμερα 61
3.3. Η εικόνα της οδού Πειραιώς σήμερα 62
3.4. Η θέση του άξονα της Πειραιώς στο χώρο, οι δήμοι και τα δημογραφικά στοιχεία 64
3.5. Περιγραφή και ανάλυση της περιοχής μελέτης στο μέτωπο και ευρύτερα του άξονα της Πειραιώς 65
3.5.1. Χρήσεις γης 67
3.5.2. Οικιστική δομή 71
3.5.3. Κτιριακό δυναμικό 72

3.5.4. Υφιστάμενο κυκλοφοριακό δίκτυο 83
3.6. Ο πολιτισμός και οι τέχνες στην λεωφόρο Πειραιώς. 89
3.6.1. Οι σημαντικότεροι πολιτιστικοί χώροι στο μέτωπο του άξονα της Πειραιώς 107
3.7. Τα προβλήματα και οι προκλήσεις στην περιοχή της οδού Πειραιώς 114

4. Προτάσεις και παρεμβάσεις στον άξονα της Πειραιώς..... 120
4.1. Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και των προβλημάτων της οδού Πειραιώς 120
4.2. Στόχοι σχεδιασμού για την οδό Πειραιώς 121
4.2.1. Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στην οδό Πειραιώς 122
4.2.2. Αξιολόγηση των εναλλακτικών σχεδίων 127
4.3. Προτεινόμενο σχέδιο παρεμβάσεων στην οδό Πειραιώς 131
4.3.1. Λεπτομερέστερη ανάλυση του σχεδίου 131
4.3.2. Οφέλη του προτεινόμενου σχεδίου παρεμβάσεων 137

5. Συμπεράσματα 138

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 140

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 146

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1. Ο παλιός οδικός άξονας Aarhus και η σημερινή του μορφή μετά την αποκατάστασή του ποταμού *(Πηγή: https://dessin-project.eu/?page_id=1485, Σεπτέμβρης 2017)* 33
Εικόνα 2. Όψη της όχθης του ποταμού Aarhus στη σημερινή εποχή *(Πηγή: https://www.holidayguru.ie/travel-magazine/48-hours-aarhus/, Σεπτέμβριος 2017)* 33
Εικόνα 3. Χάρτης που δείχνει καθένα από τα τμήματα της περιοχής της οδού της Οξφόρδης που θα μετασχηματιστούν και τα χρονοδιαγράμματα τους *(Πηγή: https://consultations.tfl.gov.uk/roads/oxford-street/ Νοέμβριος 2017)* 35
Εικόνα 4. Η εικόνα της οδού Oxford Street σήμερα, στο Oxford Circus *(Πηγή: https://www.tripadvisor.co.uk/LocationPhotoDirectLink-g186338-d189789-i254432090-Oxford_Street-London_England.html, Σεπτέμβριος 2017)* 35
Εικόνα 5. Ο σχεδιασμός της οδού Oxford Street μετά την πεζοδρόμηση *(Πηγή: https://www.dailystar.co.uk/news/latest-news/658015/London-Oxford-Street-pedestrianised-Oxford-Circus-Orchard-Street-UK-shopping-Christmas, Σεπτέμβριος 2017)* 36
Εικόνα 6. Ο αυτοκινητόδρομος Cheonggye που διεχόταν επί τέσσερις δεκαετίες το κέντρο της Σεούλ *(Πηγή: http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html, Σεπτέμβριος 2017)* 37
Εικόνα 7. Ο ποταμός Cheonggyecheon μετά την αποκατάστασή του *(Πηγή: http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html, Σεπτέμβριος 2017)* 38

Εικόνα 8. Η εικόνα του ποταμού Cheonggyecheon κατά τη διάρκεια της νύχτας μετά την αποκατάστασή του *(Πηγή: http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html, Σεπτέμβριος 2017)* 38
Εικόνα 9. Η εικόνα της οδού State πριν και μετά την ανάπλαση με την δημιουργία ποδηλατοδρόμου επέκτασης του πεζοδρομίου και χωροθέτησης πρασίνου *(Πηγή: https://statestreetwl.com/project-details, Σεπτέμβριος 2017)* 39
Εικόνα 10. Η εικόνα της οδού State πριν και μετά την ανάπλαση με την δημιουργία ποδηλατοδρόμου επέκτασης του πεζοδρομίου και χωροθέτησης πρασίνου και χώρων ανάπαυσης *(Πηγή: https://statestreetwl.com/project-details, Σεπτέμβριος 2017)* 39
Εικόνα 11. Η εικόνα της οδού State πριν και μετά την ανάπλαση με την δημιουργία ποδηλατοδρόμου επέκτασης του πεζοδρομίου και χωροθέτησης χώρων ανάπαυσης με τραπέζια και καρέκλες *(Πηγή: https://statestreetwl.com/project-details, Σεπτέμβριος 2017)* 39
Εικόνα 12. Η σύνδεση Αθήνας με Πειραιά από τα Μακρά την κλασσική εποχή *(Πηγή: http://www.eie.gr/archaeologia/gr/02_DELTIA/Fortification_Walls.aspx, Οκτώβρης 2017)* 41
Εικόνα 13. Η πολεοδομική πρόταση των Κλεάνθη-Scahubert για την πόλη των Αθηνών του 1832 π.Χ. *(Πηγή: Κ. Μπίρης, Αι Αθήναι από του 19ου εις τον 20όν αιώνα, Αθήνα 1966)* 42
Εικόνα 14. Κατασκευή της οδού Πειραιώς από Βαυαρούς στρατιώτες το 1836 μ.Χ. (Υδατογραφία του L. Kollnberger), *(Πηγή: http://pireorama.blogspot.gr/2012/07/8.html, Οκτώβρης 2017)* 43
Εικόνα 15. Βασιλική απόφαση του 1848 μ.Χ. για την επιβολή διοδίων στην οδό Πειραιώς *(Πηγή: http://pireorama.blogspot.gr/2012/07/8.html, Οκτώβριος 2017)* 44
Εικόνα 16. Οι επεκτάσεις που συντελέστηκαν στην Αττική την περίοδο 1836 – 1940, όπου διαφαίνεται και η ενιαία αστική δομή γύρω από την οδό Πειραιώς *(Πηγή: Λεοντίδου Λ., Πόλεις της σιωπής: Εργατικός Εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά 1909 – 1940 [Αθήνα: Εκδοτικός οίκος Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, 2001], σελ. 207)* 46
Εικόνα 17. Το πρόγραμμα ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας που συστάθηκε από το Υπουργείο Πολιτισμού και το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. *(Πηγή: http://www.athenssocialatlas.gr, Οκτώβρης 2017)* 53
Εικόνα 18. Τροποποίηση των Γ.Π.Σ. των δήμων Αθηνών, Μοσχάτου, Ταύρου, Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Πειραιώς εκατέρωθεν της οδού Πειραιώς, όπου φαίνονται οι νέες χρήσεις γης *(Πηγή: Αποφάσεις ΦΕΚ 1063/Δ/16.11.2004, Αριθμός 45835)* 56
Εικόνα 19. Τροποποίηση των Γ.Π.Σ. των δήμων Αθηνών, Μοσχάτου, Ταύρου, Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Πειραιώς εκατέρωθεν της οδού Πειραιώς, όπου φαίνονται οι νέες χρήσεις γης *(Πηγή: Αποφάσεις ΦΕΚ 103/Α.Α.Π./16.03.2007, Αριθμός 8208)* 59
Εικόνα 20. Η θέση της οδού Πειραιώς στο λεκανοπέδιο της Αττικής *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο χώρο του geodata.gov.gr/dataset/oria-demon-kallikrates)* 65
Εικόνα 21. Περιοχή μελέτης της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του google maps)* 66
Εικόνα 22. Τα πολυώροφα κτίρια του Μεταξουργείου στην οδό Πειραιώς *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 73

Εικόνα 23. Νεοκλασικά κτίρια στην περιοχή μελέτης στο Μεταξουργείο *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Απρίλιος 2017)* 74
Εικόνα 24. Εγκαταλελειμμένα κτίρια στην περιοχή μελέτης στο Μεταξουργείο *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 75
Εικόνα 25. Οι εργατικές πολυκατοικίες στον Ταύρο *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 75
Εικόνα 26. Οι βιομηχανίες και οι αποθήκες στο Μοσχάτο *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 76
Εικόνα 27. Η κατοικία στον Αγ. Ι. Ρέντη *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 77
Εικόνα 28. Η κατοικία στον Πειραιά *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 77
Εικόνα 29. Παλιά κτίσματα στον Πειραιά *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 78
Εικόνα 30. Η θέαση προς την Ακρόπολη στην συμβολή των οδών Κηφισού και Πειραιώς *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 79
Εικόνα 31. Σημαντικές οδοί πλησίον της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Ιδία επεξεργασία στο περιβάλλον του Google Earth, Οκτώβρης 2017)* 84
Εικόνα 32. Δίκτυο Μέσων Σταθερής Τροχιάς στην Αττική *(Πηγή: http://www.ametro.gr/wp-content/uploads/2016/05/AM_Sxedio_Anaptiksis_May17_gr.pdf, Οκτώβρης 2017)* 86
Εικόνα 33. Υπόμνημα κυκλοφοριακής πυκνότητας των οδών *(Πηγή: https://www.google.gr/maps, Οκτώβριος 2017)* 86
Εικόνα 34. Η κατά μέσο όρο κυκλοφοριακή κίνηση των οδών στις 8:00 ώρα για τις ημέρες της Δευτέρας, Παρασκευής και Σαββάτου *(Πηγή: https://www.google.gr/maps, Οκτώβριος 2017)* 87
Εικόνα 35. Η κατά μέσο όρο κυκλοφοριακή κίνηση των οδών στις 12:00 ώρα για τις ημέρες της Δευτέρας, Παρασκευής και Σαββάτου *(Πηγή: https://www.google.gr/maps, Οκτώβριος 2017)* 87
Εικόνα 36. Η κατά μέσο όρο κυκλοφοριακή κίνηση των οδών στις 16:00 ώρα για τις ημέρες της Δευτέρας, Παρασκευής και Σαββάτου *(Πηγή: https://www.google.gr/maps, Οκτώβριος 2017)* 88
Εικόνα 37. Η κατά μέσο όρο κυκλοφοριακή κίνηση των οδών στις 20:00 ώρα για τις ημέρες της Δευτέρας, Παρασκευής και Σαββάτου *(Πηγή: https://www.google.gr/maps, Οκτώβριος 2017)* 88
Εικόνα 38. Η κατά μέσο όρο κυκλοφοριακή κίνηση των οδών στις 6 ώρα το πρωί του Σαββάτου *(Πηγή: https://www.google.gr/maps, Οκτώβριος 2017)* 89
Εικόνα 39. Η κατά μέσο όρο κυκλοφοριακή κίνηση των οδών στις 6 ώρα το πρωί της Κυριακής *(Πηγή: https://www.google.gr/maps, Οκτώβριος 2017)* 89
Εικόνα 40. Πινακίδες που βρίσκονται στην οδό Πλαταιών και αναδεικνύουν την πολιτιστική διαδρομή του δημόσιου σήματος *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 97
Εικόνα 41. Πλατεία Ωδείου στην Αθήνα *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 98
Εικόνα 42. Έργα τέχνης στην πλατεία Κουμουνδούρου στην Αθήνα *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 98
Εικόνα 43. Άγαλμα του Σταύρου Καλλέργη στην πλατεία εργατικής Πρωτομαγιάς στα Κάτω Πετράλωνα *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 99

Εικόνα 44. Γλυπτό πάνω στην Πειραιώς στην περιοχή του Ταύρου *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 100
Εικόνα 45. Αρχαιολογικός χώρος αρχιτεκτονικού συνόλου δημόσιου χαρακτήρα του 8ου/7ου αι. π.Χ. & του 3ου αι. π.Χ. στον δήμο Μοσχάτο – Ταύρου *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 100
Εικόνα 46. Αρχαιολογικός χώρος κατάλοιπα υστερογεωμετρικού κτηρίου στο δήμο Ρέντη *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 100
Εικόνα 47. Αρχαιολογικός χώρος - Τμήμα της αρχαίας οδού Αθηνών – Πειραιώς στο δήμο Ρέντη *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 100
Εικόνα 48. Εξωτερική όψη αρχαιολογικού χώρου - Τμήμα της αρχαίας οδού Αθηνών – Πειραιώς στο δήμο Ρέντη *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 101
Εικόνα 49. Η πλατεία Απόλλωνος στον Πειραιά *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 101
Εικόνα 50. Αρχαιολογικοί χώροι Αστικών Πυλών Πειραιά *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 102
Εικόνα 51. Αρχαιολογικός χώρος Μακράς Στοάς Πειραιά στην Ακτή Ποσειδώνος *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 102
Εικόνα 52. Snowblind, γκράφιτι του ΙΝΟ στην περιοχή Μεταξουργείο *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Απρίλιος 2017)* 105
Εικόνα 53. Ενωμένα Χέρια, γκράφιτι του Παύλου Τσάκωνα στο Μεταξουργείο *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Μάϊος 2017)* 105
Εικόνα 54. Γκράφιτι του ΙΝΟ στην «Τεχνόπολις» και σε μία αποθήκη στα Κάτω Πετράλωνα *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 106
Εικόνα 55. Τοιχογραφία στο αμαξοστάσιο του ΗΛΠΑΠ στον Κεραμεικό *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 106
Εικόνα 56. Τοιχογραφία στο μουσείο του Κεραμεικού *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 106
Εικόνα 57. Τοιχογραφίες στις εργατικές πολυκατοικίες στον Ταύρο *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 107
Εικόνα 58. Τοιχογραφίες στο εργοστάσιο ΕΛΑΪΣ στον Πειραιά *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 107
Εικόνα 59. Αρχαιολογικός χώρος Κεραμεικού *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 108
Εικόνα 60. Η Τεχνόπολις στο Γκάζι *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Μάρτιος 2017)* 109
Εικόνα 61. Μουσείο Μπενάκη – Μουσείο Ισλαμικής Τέχνης *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 110
Εικόνα 62. Μουσείο Μπενάκη *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* ... 111
Εικόνα 63. Θέατρο Πάνθεον *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 111
Εικόνα 64. Ίδρυμα Μιχάλης Κακογιάννης *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 112
Εικόνα 65. Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού «Ελληνικός Κόσμος» *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 112
Εικόνα 66. Θέατρο Πειραιώς 260 *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 113
Εικόνα 67. Εθνικό θέατρο – Το Σχολείον της Ειρήνης Παππά *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 114
Εικόνα 68. Σκουπίδια πάνω στο μέτωπο της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 117

Εικόνα 69. Γιγαντοαφίσες στο μέτωπο της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 117
Εικόνα 70. Εγκαταλελειμμένα και ετοιμόρροπα κτίρια στο μέτωπο της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 117
Εικόνα 71. Κατεστραμμένα και στενά πεζοδρόμια στο μέτωπο της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 118
Εικόνα 72. Στενές νησίδες χωρίς πράσινο στην οδό Πειραιώς *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 118
Εικόνα 73. Πεταμένες σύριγγες στους δρόμους του Μεταξουργείου από εξαρτημένα άτομα *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)* 119
Εικόνα 74. 1η λύση συντηρητικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)* 124
Εικόνα 75. 2η λύση συντηρητικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)* 124
Εικόνα 76. 3η λύση συντηρητικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)* 125
Εικόνα 77. 4η λύση συντηρητικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)* 125
Εικόνα 78. 1η λύση οραματικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)*..... 125
Εικόνα 79. 2η λύση οραματικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)*..... 126
Εικόνα 80. 3η λύση οραματικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)*..... 126
Εικόνα 81. 4η λύση οραματικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)*..... 126
Εικόνα 82. Έξι εναλλακτικές διαδρομές σύνδεσης Αθήνας – Πειραιάς *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του Google Earth)*..... 132
Εικόνα 83. Οι συνδέσεις των οδών που βρίσκονται στην περιοχή μελέτης με τις μεγάλες κεντρικές λεωφόρους *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του Google maps)* 134
Εικόνα 84. Η δημιουργία κόμβων – περασμάτων στην περιοχή μελέτης για τη διευκόλυνση της σύνδεσης των τοπικών οδών με τις κεντρικές λεωφόρους *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία περιβάλλον του Google maps)* 135
Εικόνα 85. Πλατεία Κουμουνδούρου ή Ελευθερίας στον δήμο Αθήνας..... 200
Εικόνα 86. Πλατεία Εργατικής Πρωτομαγιάς ή Σταύρος Καλλέργης στα Κάτω Πετράλωνα..... 200
Εικόνα 87. Πλατεία - Πάρκο Κεραμεικού στην Αθήνα 200
Εικόνα 88. Πλατεία Ομόνοιας στην Αθήνα..... 201
Εικόνα 89. Πλατεία Γκαζιού στην Αθήνα 201
Εικόνα 90. Πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως στον Ταύρο 201
Εικόνα 91. Το μοναδικό σιντριβάνι στο μέτωπο της οδού Πειραιώς σε νησίδα στα Κάτω Πετράλωνα..... 202
Εικόνα 92. Πλατεία Αττάλειας στο λιμάνι του Πειραιά..... 202
Εικόνα 93. Εκκλησία Αγίου Γεωργίου στον Ταύρο 202
Εικόνα 94. Εκκλησία Αγίου Κωνσταντίνου στο Μεταξουργείο 203
Εικόνα 95. Γήπεδο ΠΑΟ στο Ρουφ 203
Εικόνα 96. Γήπεδο Χάρης Παυλίδης στο Μοσχάτο 203
Εικόνα 97. Street art στην περιοχή μελέτης..... 204
Εικόνα 98. Street art στον άξονα της Πειραιώς..... 204
Εικόνα 99. Θέατρο Κιβωτός στα Κάτω Πετράλωνα 205
Εικόνα 100. Θέατρο Μεταξουργείο στην Αθήνα 205
Εικόνα 101. Θέατρο Μεταξουργείο στα Κάτω Πετράλωνα..... 205
Εικόνα 102. Εργοστάσιο Παυλίδη στην Αθήνα 206
Εικόνα 103. Factory Outlet στον Πειραιά 206
Εικόνα 104. Τα πολυκαταστήματα Jumbo και Leroy Merlin στο Ρέντη..... 206
Εικόνα 105. Εκδόσεις Πατάκη στην Αθήνα 207

Εικόνα 106. Εργοστάσιο ΧΑΛΚΟΡ στο Μοσχάτο 207
Εικόνα 107. Εργοστάσιο ΕΛΑΪΣ στον Πειραιά 207
Εικόνα 108. Τα γραφεία της Νέας Δημοκρατίας στο Μοσχάτο 208
Εικόνα 109. Αντιπροσωπεία αυτοκινήτων στον δήμο Αθηναίων 208
Εικόνα 110. Συνεργείο αυτοκινήτων στο μέτωπο της οδού Πειραιώς 208
Εικόνα 111. Οι μεταβολές στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)*..... 329

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1. Οι νέες χρήσεις γης στους δήμους Αθηναίων, Ταύρου, Μοσχάτου, Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Πειραιώς σύμφωνα με τα τροποποιημένα Γ.Π.Σ. *(Πηγή: Αποφάσεις ΦΕΚ 1063/Δ/16.11.2004, Αριθμός 45835)* 56
Πίνακας 2. Οι αλλαγές στους συντελεστές δόμησης και οι ποσοστιαίες μεταβολές τους στους δήμους Αθηναίων, Ταύρου, Μοσχάτου, Αγίου Ιωάννη Ρέντη σύμφωνα με τα τροποποιημένα Γ.Π.Σ. *(Πηγή: Αποφάσεις ΦΕΚ 1063/Δ/16.11.2004, Αριθμός 45835, ΦΕΚ 834/Δ/31.08.1987, ΦΕΚ1038/Δ/16.10.1987, ΦΕΚ 79/Δ/04.02.1988, ΦΕΚ 80/Δ/ 04.02.1988, ΦΕΚ386/Δ/02.06.1988)* 56
Πίνακας 3. Πληθυσμιακά δεδομένα μόνιμου πληθυσμού για τους δήμους που διασχίζει η οδός Πειραιώς σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή, *(Πηγή: http://www.statistics.gr, Οκτώβρης 2017)* 65
Πίνακας 4. Γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ που διασχίζουν την περιοχή μελέτης *(Πηγή:* https://www.athenstransport.com/info/buses/*, Ιδία επεξεργασία, Οκτώβρης 2017)* 85
Πίνακας 5. Όλοι οι πολιτιστικοί και καλλιτεχνικοί χώροι στην περιοχή μελέτης (Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)..... 104
Πίνακας 7. Περιγραφή των κωδικών των χρήσεων γης 209
Πίνακας 8. Κατηγοριοποίηση των κωδικών των χρήσεων γης 210

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1. Χρήσεις γης ισογείων του τμήματος δήμου Αθηναίων *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 307
Χάρτης 2. Χρήσεις γης ορόφων του τμήματος δήμου Αθηναίων *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 308
Χάρτης 3. Χρήσεις γης ισογείων του τμήματος της περιοχής του Ταύρου *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)*..... 309
Χάρτης 4. Χρήσεις γης ορόφων του τμήματος της περιοχής του Ταύρου *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)*..... 310
Χάρτης 5. Χρήσεις γης ισογείων του τμήματος των περιοχών του Μοσχάτου και Αγίου Ιωάννη Ρέντη *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 311
Χάρτης 6. Χρήσεις γης ορόφων του τμήματος των περιοχών του Μοσχάτου και Αγίου Ιωάννη Ρέντη *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 312
Χάρτης 7. Χρήσεις γης ισογείων του τμήματος της περιοχής του Αγίου Ιωάννη Ρέντη και του δήμου Πειραιά *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)*..... 313

Χάρτης 8. Χρήσεις γης ορόφων του τμήματος της περιοχής του Αγίου Ιωάννη Ρέντη και του δήμου Πειραιά *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 314
Χάρτης 9. Πολιτιστικές και καλλιτεχνικές χρήσεις στο τμήμα του δήμου Αθηναίων *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* .. 315
Χάρτης 10. Πολιτιστικές και καλλιτεχνικές χρήσεις στο τμήμα της περιοχής του Ταύρου *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 316
Χάρτης 11. Πολιτιστικές και καλλιτεχνικές χρήσεις στο τμήμα των περιοχών του Μοσχάτου και του Αγίου Ιωάννη Ρέντη *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 317
Χάρτης 12. Πολιτιστικές και καλλιτεχνικές χρήσεις στο τμήμα των περιοχών του Αγίου Ιωάννη Ρέντη και του δήμου Πειραιά *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 318
Χάρτης 13. Τα τοπόσημα της περιοχή μελέτης στο τμήμα του δήμου Αθήνας *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 319
Χάρτης 14. Τα τοπόσημα της περιοχή μελέτης στο τμήμα του Ταύρου *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 320
Χάρτης 15. Τα τοπόσημα της περιοχή μελέτης στο τμήμα του Μοσχάτου και του Αγίου Ιωάννη Ρέντη *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 321
Χάρτης 16. Τα τοπόσημα της περιοχή μελέτης στο τμήμα του Αγίου Ιωάννη Ρέντη και του δήμου Πειραιά *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad* 322
Χάρτης 17. Το ανάπτυγμα των κτιριακών υψών κατά μήκος της οδού Πειραιώς, για τον δήμο Αθήνας και για τμήμα της περιοχής του Ταύρου *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 323
Χάρτης 18. Το ανάπτυγμα των κτιριακών υψών κατά μήκος της οδού Πειραιώς, για τα τμήματα των περιοχών Ταύρου, Μοσχάτου και Αγ. Ι. Ρέντη *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 324
Χάρτης 19. Το ανάπτυγμα των κτιριακών υψών κατά μήκος της οδού Πειραιώς, για τα τμήματα των περιοχών Μοσχάτου και Αγ. Ι. Ρέντη *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 325
Χάρτης 20. Το ανάπτυγμα των κτιριακών υψών κατά μήκος της οδού Πειραιώς, για τα τμήματα των περιοχών Αγ. Ι. Ρέντη και Πειραιά *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 326
Χάρτης 21. Οι μεγάλες επενδύσεις και τα σημαντικότερα κτίρια στο μέτωπο της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 327
Χάρτης 22. Οι σημαντικότεροι χώροι πολιτισμού και τέχνης στο μέτωπο της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)*.... 328
Χάρτης 23. Οι παρεμβάσεις στον άξονα της Πειραιώς στο τμήμα του Δήμου Αθηναίων *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* .. 330
Χάρτης 24. Οι παρεμβάσεις στον άξονα της Πειραιώς στο τμήμα της περιοχής του Ταύρου *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 331
Χάρτης 25. Οι παρεμβάσεις στον άξονα της Πειραιώς στο τμήμα της περιοχής του Μοσχάτου και του Αγίου Ιωάννη Ρέντη *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)* 332

Χάρτης 26. Οι παρεμβάσεις στον άξονα της Πειραιώς στο τμήμα της περιοχής του Αγίου Ιωάννη Ρέντη και του δήμου Πειραιά *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του λογισμικού AutoCad)*..... 333

Αρκτικόλεξα - Συντομογραφίες

ΑΜΕΑ	Άτομα Με Ειδικές Ανάγκες
ΒΙΟΠΑ	Βιοτεχνικό Πάρκο
ΒΙΠΑ	Βιομηχανικό Πάρκο
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΕΑΧΑ	Εταιρεία Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων και Αναπλάσεις
ΕΜΠ	Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
ΕΣΠΑ	Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης
ΕΣΥΕ	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος
ΗΛΠΑΠ	Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία Περιοχής Αθηνών Πειραιώς
ΗΣΑΠ	Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς
ΚΕΔ	Κτηματική Εταιρία Δημοσίου
ΟΡΣΑ	Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής
Σ.Δ.	Συντελεστές Δόμησης
ΣΔΟΕ	Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος
ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σημερινό Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
ΧΡΩΠΕΙ	Χρωματουργεία Πειραιώς

1. Αστική ανάπτυξη της πόλης και η αστικοποίηση

Ανέκαθεν, ο άνθρωπος είχε την ανάγκη για συμβίωση και συνύπαρξη με το συνάνθρωπο δημιουργώντας διάφορες δομές κοινωνιών, με κυρίαρχη αυτήν της πόλης. Αρχικά, η πόλη είχε τη μορφή μικρού αστικού πυρήνα. Πολύ γρήγορα οι πόλεις αναπτύχθηκαν εξαιτίας της αύξησης του πληθυσμού με την γέννηση νέων γενεών και την προσέλευση νέων κατοίκων από τον έξω χώρο. Η ανάπτυξη οξύνθηκε ιδιαίτερα κατά τη βιομηχανική επανάσταση, όπου συγκεντρώθηκαν μεγάλες μάζες πληθυσμού σε πόλεις και μεγαλουπόλεις, γεγονός που έφερε στο προσκήνιο το παγκόσμιο φαινόμενο της αστικοποίησης. Η αστική ανάπτυξη και η αστικοποίηση είναι δύο έννοιες σχεδόν ταυτόσημες, διότι έχουν συμβάλλει στην δημιουργία και ανάπτυξη των πόλεων παγκοσμίως.

Η αστικοποίηση ξεκίνησε μετά το 18ο αιώνα καθώς υπήρξε ένα μεγάλο κύμα μετανάστευσης στις πόλεις. Στα βιομηχανικά κέντρα των πόλεων συγκεντρώνονται κατά κύριο λόγο οι οικονομικές δραστηριότητες, ενώ, ταυτόχρονα, παρουσιάζεται βαθμιαία υποβάθμιση της υπαίθρου και παραίτηση από τους παραδοσιακούς τρόπους παραγωγής. Συνεπώς, η συγκέντρωση εργατικού δυναμικού στις πόλεις είχε ως αποτέλεσμα την πληθυσμιακή «έκρηξη», δηλαδή την βίαιη αστικοποίηση (Αραβαντινός, 2007). Χαρακτηριστικό αποτελεί το γεγονός ότι το 1800 μ.Χ. το ποσοστό των ατόμων που ζούσε στις πόλεις ήταν το 3%, ενώ το 1900 μ.Χ. ανήλθε στο 14%. Από εκείνο το σημείο και μετά η εξέλιξη του αστικού πληθυσμού είναι ραγδαία. Το 1950 μ.Χ. το ποσοστό του παγκόσμιου πληθυσμού των αστέων ήταν 30%, ενώ σήμερα υπολογίζεται περίπου στο 54%. Όσο αναφορά το μέλλον οι προβλέψεις του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών για το 2050 εκτοξεύουν τον αριθμό στο 66%. Τα αναπτυγμένα κράτη έχουν μεγαλύτερο αριθμό κατοίκων στις αστικές περιοχές. Η αστικοποίηση, όμως, αυξάνεται πιο γρήγορα στις αναπτυσσόμενες χώρες και αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω, γεγονός που οφείλεται στο συνδυασμό υψηλού αριθμού μικρής ηλικίας ατόμων και φτώχειας.

Η σύγχρονη εποχή χαρακτηρίζεται, επομένως, από μεγάλα αστικά κέντρα που αποτελούν τόπο διαβίωσης του μεγαλύτερου μέρους του πληθυσμού. Σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη ως αστικοί οικισμοί ορίζονται αυτοί που έχουν πληθυσμό πάνω από 20.000 και ως πόλεις εκείνοι με 100.000 κατοίκους. Ωστόσο, ο ορισμός μιας αστικής περιοχής διαφέρει σε κάθε κράτος, αλλά ο πιο κοινός τρόπος καθορισμού αστικών περιοχών και πόλεων είναι το κριτήριο του πληθυσμού.

Οι αστικές κοινωνίες είναι δυναμικές και η αστικοποίηση είναι μια διαδικασία που συνεχώς εξελίσσεται. Σημαντικός παράγοντας της αστικής επέκτασης, εκτός της αύξησης του πληθυσμού, αποτελεί και η συνεχόμενη οικονομική ανάπτυξη. Η διάχυση των δραστηριοτήτων και η μείξη των χρήσεων γης χαρακτηρίζει τη δομή της αστικής εξάπλωσης. Για την καλύτερη διαχείριση, λοιπόν, της αστικής ανάπτυξης και τον έλεγχο της επέκτασης των πόλεων είναι αναγκαία η συμβολή του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού, οι οποίοι αποτελούν εργαλεία για την επίλυση προβλημάτων στην συνύπαρξη των ανθρώπων και οργάνωση των κοινωνιών.

1.1. Οφέλη και προβλήματα αστικοποίησης

Οι πόλεις αποτελούν μέρη που οι άνθρωποι μπορούν να έχουν ένα καλό βιοτικό επίπεδο με πολλές ευκαιρίες και καλύτερο τρόπο ζωής, αλλά και μέρη όπου η ταχεία και καμιά φορά ανεξέλεγκτη ανάπτυξή τους δημιουργούν προβλήματα τόσο στη διαβίωση όσο και στην ποιότητα ζωής. Η αστικοποίηση αντιμετωπίζεται κυρίως, ως ένα αρνητικό φαινόμενο, αλλά η μαζική συγκέντρωση στις πόλεις μπορεί να συνεισφέρει θετικά τόσο στο άτομο, όσο και στην κοινωνία.

Ένα από τα βασικά οφέλη της αστικοποίησης είναι ότι οι πολίτες ζουν με περισσότερες παροχές και ανέσεις, γεγονός που βελτιώνει το επίπεδο διαβίωσής τους. Οι κάτοικοι απολαμβάνουν καλύτερες και ποιοτικότερες κοινωνικές παροχές, δυνατότητες και υποδομές σε όλα σχεδόν τα επίπεδα, όπως στην εκπαίδευση, στην υγεία, στην πολιτισμό και στην ψυχαγωγία. Επιπλέον, οι εισοδηματικές απολαβές των κατοίκων στις πόλεις είναι μεγαλύτερες συγκριτικά με αυτούς που ζουν στην ύπαιθρο. Οι πόλεις αποτελούν ακόμη, πόλο έλξης των μεγαλύτερων εμπορικών και βιομηχανικών επιχειρήσεων δημιουργώντας πολλές ευκαιρίες απασχόλησης και έτσι, ευνοείται η λειτουργία της οικονομίας και επιταχύνεται η ανάπτυξη μέσω της συγκέντρωσης δημιουργικών και καταρτισμένων ατόμων σε κάποια σημεία του χώρου.

Η διαδικασία της αστικοποίησης, όμως, συνοδεύεται από μεταβολές όχι μόνο στον πληθυσμό, αλλά και από την οικονομική, κοινωνική, πολιτική και οικολογική δομή μιας περιοχής. Δυστυχώς, η ταχεία αστική ανάπτυξη ευθύνεται για τις «απρόσωπες» κοινωνικές σχέσεις και για τις μορφές κοινωνικής παθογένειας, οικολογικής και κοινωνικής συνείδησης. Οι πόλεις προσελκύουν μεγάλο αριθμό νέων και φτωχών ανθρώπων με την προοπτική μιας καλύτερης ζωής, χωρίς όμως, να έχουν την δυνατότητα να καλύψουν όλες τις ανάγκες, με συνέπεια το άγχος, την ανασφάλεια, την αποξένωση, τη βία και την αύξηση της εγκληματικότητας. Επίσης, οι κοινωνικές υπηρεσίες, οι παροχές και οι ανέσεις που προσφέρουν οι πόλεις, ώστε να καλυφθούν οι βασικές ανάγκες των κατοίκων, αυξάνουν το κόστος διαβίωσης και απαιτούνται μεγάλα έργα και δαπανηρές υποδομές. Το τεχνητό περιβάλλον και η συνεχόμενη εξάπλωσή του δημιουργεί προβλήματα τόσο στην διαβίωση του ανθρώπου όσο και στο περιβάλλον, με την απώλεια της επαφής με τη φύση και την ασφυκτική έλλειψη ζωτικού χώρου. Μερικές από τις αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον είναι η ρύπανση, η εξάντληση των φυσικών πόρων και ο επιζήμιος ρόλος που συντελούν οι πόλεις στην κλιματική αλλαγή και στην υπερθέρμανση της γης.

1.2. Αστική ανάπτυξη στην Ελλάδα

Η ίδρυση του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους πραγματοποιείται το 1830 μ.Χ. με τις ελληνικές πόλεις να έχουν υποστεί καταστροφές από επανάσταση των Ελλήνων ενάντια στην τουρκοκρατία. Ωστόσο, η εξέλιξή τους αποδείχθηκε ραγδαία και βασίστηκε στις ανάγκες στέγασης καινούργιων πληθυσμών που κατέφθαναν σε αυτές, γεγονός που ισχύει μέχρι και σήμερα. Είμαστε σε θέση να διακρίνουμε κυρίως, τέσσερις φάσεις αστικής ανάπτυξης των ελληνικών πόλεων. Η πρώτη αποτελεί το 19^{ο} αιώνα και τις αρχές του 20^{ου}, η δεύτερη τη μικρασιατική καταστροφή και τον μεσοπόλεμο, η τρίτη την

μεταπολεμική περίοδο μέχρι τη δεκαετία του 1990 και τελευταία αποτελεί οι τελευταίες δεκαετίες που διανύουμε.

Τα πρώτα χρόνια του νεοσύστατου ελληνικού κράτους η διαχείριση της αστικής ανάπτυξης των πόλεων παρουσίαζε δυσκολίες. Η Ελλάδα άλλαζε συνεχώς σύνορα μέχρι και τις αρχές του 20ου αιώνα, καθώς απελευθερώνονταν και προσαρτιόντουσαν σε αυτήν καινούργιες πόλεις. Η ανάπτυξη του οικιστικού δικτύου πραγματοποιείται με δυσχέρεια, εξαιτίας των προβλημάτων που προέκυψαν με την αναδιανομή των εθνικών γαιών και των μεγάλων ιδιοκτησιών που προηγουμένως ανήκαν σε Τούρκους. Οι δύο βασικές μορφές των ελληνικών οικισμών αποτελούσαν ο «αγροτικός εποικισμός», ο οποίος ήταν αυθόρμητος και κινούμενος από οικονομικούς κυρίως παράγοντες και ο «αστικός εποικισμός» που ήταν πολιτικά δημιουργημένος (Λεοντίδου 2001).

Χαρακτηριστικά έντονης αστικοποίησης στις ελληνικές πόλεις εμφανίζονται μετά την μικρασιατική καταστροφή του 1922 μ.Χ. και δεν ήταν απόρροια της βιομηχανικής επανάστασης, όπως συνέβη στις άλλες χώρες του εξωτερικού, αλλά της μεγάλης προσφυγικής ροής. Μετά τη συνθήκη της Λωζάνης, όπου αποφασίστηκε μεταξύ άλλων η ανταλλαγή πληθυσμών μεταξύ της Ελλάδας και της Τουρκίας, προσήλθαν στον Ελληνικό χώρο περίπου 1,2 εκατομμύρια πρόσφυγες (Πολύζος, 1973). Τα επόμενα χρόνια θεσπίστηκαν αρκετοί νόμοι που αφορούσαν τη στέγαση των προσφύγων και καθόρισαν σε μεγάλο βαθμό την κοινωνική δομή των αστικών κέντρων. Ακόμη, η υποβάθμιση των δραστηριοτήτων της υπαίθρου και η αναζήτηση καλύτερων συνθηκών διαβίωσης είχε ως αποτέλεσμα την εσωτερική μετανάστευση και την πληθυσμιακή συσσώρευση σε πόλεις. Το 1928 μ.Χ. η κατανομή του αστικού πληθυσμού ήταν 39% ντόπιοι, 27,7% πρόσφυγες και 33,3% εσωτερικοί μετανάστες. Ως το 1940 μ.Χ. η αστικοποίηση στην Ελλάδα συνεχίζεται κατά κύριο λόγο στις μεγάλες πόλεις με χαμηλό ρυθμό.

Η αστική ανάπτυξη εκδηλώνεται στην Ελλάδα σε έξαρση μεταπολεμικά, με την αύξηση της χρήσης της αστικής γης και τη διάχυσή της πέρα από τα αρχικά της όρια. Σημαντικό ρόλο αποτέλεσε η διάλυση του αγροτικού τομέα σε συνδυασμό με την παράλληλη άνοδο του τουρισμού και την ανάπτυξη της βιομηχανίας. Η προσπάθεια για εκβιομηχάνιση ξεκίνησε κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου, όμως, ισχυροποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό στα τέλη τις δεκαετίας του ΄50, κυρίως στον κατασκευαστικό κλάδο και ιδιαίτερα στα δύο μεγάλες πόλη της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Παράλληλα, ο κλάδος του τουρισμού παρουσίασε άνθιση με την εισροή τουριστών και συναλλάγματος από το εξωτερικό. Οι παραπάνω συνθήκες οδήγησαν τη χώρα σε ασύμμετρη αστικοποίηση και την πρωτεύουσα σε υδροκεφαλισμό. Τη δεκαετία του 80’ και 90’ παρατηρείται προσπάθεια αστικοποίησης των επαρχιακών πόλεων κυρίως εκεί που παρουσιάζεται τουριστική και βιομηχανική άνοδος. Την εποχή αυτή παρουσιάζεται, επίσης, μία μεταναστευτική ροή από χώρες της Βαλκανικής Χερσονήσου, της Αφρικής, αλλά και της Ασίας στις Ελληνικές πόλεις.

Αξίζει να σημειωθεί ότι από το 1920 μ.Χ. ως το 2000 μ.Χ. το ποσοστό των ατόμων που κατοικούν σε αστικές περιοχές αυξήθηκε από 23% στο 73%. Ωστόσο, η πληθυσμιακή συσσώρευση στα αστικά κέντρα όλα αυτά τα χρόνια συνοδεύτηκε από έλλειψη σχεδιασμού και οργάνωσης του οικιστικού περιβάλλοντος με συνέπεια την άναρχη δόμηση και την καταστροφή του

φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Η αστική διάχυση των ελληνικών πόλεων πραγματοποιήθηκε επιδεικνύοντας αδυναμίες στην σωστή οργάνωση του χώρου, με αποτέλεσμα την τυχαία εγκατάσταση δραστηριοτήτων και λειτουργιών, την ανάμειξη ασυμβίβαστων χρήσεων γης, την έλλειψη κοινωνικού εξοπλισμού, την υποτονικότητα της κοινωνικής ζωής, τους ακατάλληλους τρόπους στέγασης μεγάλου μέρους πληθυσμού (περιοχές πολυκατοικιών με απαράδεκτα μεγάλες πυκνότητες, αυθαίρετα, αγροτικές κατοικίες με εξαιρετικά κακές συνθήκες εξοπλισμού, υποδομής και περιβάλλοντος), την ανυπαρξία τεχνικής υποδομής και τις τεράστιες οικονομικές δυσχέρειες (Αραβαντινός, 2007).

Στην περίπτωση της Ελλάδας, γενικότερα, η αστικοποίηση πραγματοποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό με αρνητικές συνέπειες. Οι ελληνικές πόλεις αντιμετώπισαν έντονη αστικοποίηση, όχι τόσο από τη βιομηχανική επανάσταση, αλλά από την πληθυσμιακή εισροή προσφύγων και μεταναστών. Ο τριτογενής τομέας αναπτύχθηκε σε μεγάλο βαθμό, εξαιτίας της έντονης συγκέντρωσης οικονομιών. Ωστόσο, δεν υπήρξε ανάλογη θετική εξέλιξη στη δομή και στην οργάνωση των υπόλοιπων τομέων της οικονομίας. Η μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού δεν συνοδεύτηκε από την αναζωογόνηση της οικονομίας και ακόμα και σήμερα, παρατηρείται η λογική της κοινωνίας με προαστιακή δομή, όπως η μικροεπένδυση σε γη, η κεφαλαιακή συσσώρευση που δεν έχει επενδυτικό, αλλά έχει κερδοσκοπικό χαρακτήρα, η επιμονή στην ανάπτυξη του τριτογενή τομέα και η υποτονικότητα των παραγωγικών τομέων (Αραβαντινός, 2007).

Η σημερινή κατάσταση του αστικού χώρου στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από τις ιδιαιτερότητες και τα προβλήματα των προηγούμενων ετών. Εξαιρετικά σημαντικό ρόλο αποτελεί το γεγονός της προσέλευσης σημαντικού και αυξανόμενου αριθμού προσφύγων και μεταναστών από τις χώρες Μέσης Ανατολής και της Βόρεια Αφρικής στη διάρθρωση του οικιστικού δικτύου και στην κοινωνική διαστρωμάτωση των αστικών κέντρων. Οι πόλεις της περιφέρειας αντιμετωπίζουν αρκετές αναπτυξιακές δυσκολίες και κρίνεται αναγκαία η συμβολή του αστικού σχεδιασμού. Στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη έχουν διενεργηθεί αναπλάσεις και έχουν πραγματοποιηθεί κάποια μεγάλα κατασκευαστικά έργα με σκοπό να χρησιμοποιηθούν από την πλευρά της πολιτείας ως πόλοι ανάπτυξης και αναβάθμισης της περιοχής. Γενικότερα, το αστικό τοπίο της σημερινής εποχής έχει ως κύρια χαρακτηριστικά την μίξη των χρήσεων γης, τη δημιουργία επιλεκτικών χωρικών συγκεντρώσεων (clustering) νέων αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων και την ιεραρχημένη πολυκεντρική δομή (Γοσπονδίνη, 2006). Τις τελευταίες δεκαετίες ο αστικός σχεδιασμός κινείται σε περιορισμένα πλαίσια, με αποτέλεσμα οι παρεμβάσεις που γίνονται να είναι ήπιες και αποσπασματικές και ακολουθούν τη λογική της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, η οποία στοχεύει σε καλύτερη και ποιοτικότερη ζωή στην πόλη, στην προστασία του περιβάλλοντος και στην άνθιση των οικονομιών δραστηριοτήτων.

1.3. Η εξέλιξη και η ανάπτυξη της Αττικής

Η Αθήνα αποτελεί μία από τις αρχαιότερες πόλεις του κόσμου που αναπτύχθηκε παράλληλα με το επίνειό της, τον Πειραιά. Μέχρι το 1832 μ.Χ. , η πόλη διατηρούσε την εξωτερική μορφή με τα τείχη της θυμίζοντας

περισσότερο χωριό. Πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους γίνεται το 1834 μ.Χ. με απόφαση του βασιλιά Όθωνα, δέχεται μεγάλη εισροή κατοίκων και αρχίζει να μετασχηματίζεται η δομή της. Πιο συγκεκριμένα διαμορφώνεται το κέντρο και η παλιά πόλη με καινούργιες χαράξεις και κατασκευάζονται πλατείες και ανάκτορα για τη βασιλική οικογένεια. Παράλληλα, ο Πειραιάς ανοικοδομείται και εντείνεται η οικονομική και η βιομηχανική δραστηριότητα γύρω από το λιμάνι. Εκείνη την εποχή κατασκευάζονται μεγάλα έργα, όπως η σιδηροδρομική σύνδεση του Πειραιά με την Αθήνα, το φωταέριο, το χρηματιστήριο, αλλά και το δημοτικό θέατρο.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου 1832 - 1875 μ.Χ. πραγματοποιούνται μετατροπές και επεκτάσεις στον πολεοδομικό ιστό και δημιουργούνται μικρά οικόπεδα από την κατάτμηση της αστικής γης. Το 1832 μ.Χ. δημιουργείται το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο χωρίς ιδιαίτερη επιτυχία αφού δεν εφαρμόζεται εξαιτίας των ενστάσεων, κυρίως, για τις απαλλοτριώσεις. Παρόλα αυτά, το πρώτο νομοθετημένο πολεοδομικό σχέδιο εκπονείται το 1862 μ.Χ., όπου διαμορφώνεται ο αστικός ιστός της πόλης στα όρια του εγκεκριμένου σχεδίου. Η πολεοδομική εξέλιξη πραγματοποιείται με συνεχόμενες επεκτάσεις του αστικού ιστού που χαρακτηρίζονται από άναρχη και εκτός σχεδίου δόμηση. Ωστόσο, οι νέες περιοχές νομιμοποιούνται εκ των υστέρων. Η περιοχή της Αττικής τη χρονιά 1875 μ.Χ. είχε μια συνολική επιφάνεια περίπου 12,3 χλμ^2., δηλαδή 2,5% της σημερινής έκτασης της αστικής περιοχής. Στη συνέχεια, η πολεοδομική επέκταση στην Αττική ακολουθεί τη λογική της προ υπάρχουσας δομής γύρω από τις περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά. Την περίοδο 1875 - 1917 μ.Χ. οι επεκτάσεις και τροποποιήσεις ρυμοτομικών σχεδίων πραγματοποιούνται ανά εκατοντάδες, με αποτέλεσμα να προστίθεται 23,6 χλμ^2 στη συνολική επιφάνεια της περιοχής. Οι επεκτάσεις αυτές χωροθετούνται γραμμικά κυρίως, κατά μήκος βιομηχανιών στον ποταμό Κηφισό.

Περί το 1922 μ.Χ., η έλευση των προσφύγων εξαιτίας της Μικρασιατικής καταστροφής δημιουργεί μια επείγουσα ανάγκη για την στέγασή τους. Έτσι, ξεκινά μια οργανωμένη πολεοδόμηση προσφυγικών συνοικισμών στην περιφέρεια του πολεοδομικού ιστού. Το Πολεοδομικό Σχέδιο του 1924 μ.Χ. προέβλεπε, ακόμη, τη γραμμική εγκατάσταση βιομηχανικών μονάδων μεταξύ Αθήνας και Πειραιά και αύξηση υψών και συντελεστών δόμησης στο κέντρο. Η αυθαίρετη δόμηση υφίσταται και εκείνη την εποχή, χωρίς όμως, την έκταση και την ένταση που απέκτησε το φαινόμενο τα επόμενα χρόνια. Μέχρι το 1944 μ.Χ. οι επεκτάσεις συνεχίζονται σε κάποιο βαθμό και έτσι, διαμορφώνονται τα λαϊκά προάστια σε μια τριγωνική περιφερειακή ζώνη.

Μετά τον πόλεμο παρατηρείται μία προσπάθεια ανασυγκρότησης και ανοικοδόμησης ολόκληρου του λεκανοπεδίου. Ακόμη, έντονη αστικοποίηση διαμορφώνεται στην πρωτεύουσα λόγω της εσωτερικής μετανάστευσης που προκλήθηκε από την εγκατάλειψη της υπαίθρου εξαιτίας του εμφύλιου πολέμου. Οι νέοι κάτοικοι εγκαταστάθηκαν κυρίως, στα βόρεια και δυτικά προάστια, με βασικό στοιχείο την αυθαίρετη οικοδόμηση νέων κατοικιών. Το 1955 μ.Χ. δημιουργείται ο θεσμός της αντιπαροχής οικοπέδων και συγχρόνως, εφαρμόζονται υψηλοί συντελεστές δόμησης σε κεντρικές περιοχές. Το φαινόμενο της αντιπαροχής είχε ως αποτέλεσμα στις εντός σχεδίου περιοχές την κάθετη επέκταση της δόμησης και στις εκτός σχεδίου την αυθαίρετη οριζόντια επέκταση. Κατά τα έτη 1960 ως 1980 μ.Χ. στο λεκανοπέδιο της

Αττικής σημειώνεται σημαντική δημογραφική αύξηση του πληθυσμού. Συνεχίζεται η άναρχη οικοδομική ανάπτυξη, κατεδαφίζονται αρκετά νεοκλασικά κτίρια και αντικαθίστανται από πολυκατοικίες. Η περιοχή του κέντρου και η περιοχή ανάμεσα στην Αθήνα και τον Πειραιά πυκνώνουν τη δόμησή τους, τα δυτικά και βόρεια προάστια υπερπληρούν το χώρο από κατοικίες και στα νότιο- και βορειοανατολικά πραγματοποιείται η επέκταση του αστικού ιστού.

Τα επόμενα χρόνια αναπτύσσονται τα απομακρυσμένα προάστια της Αττικής. Η επέκταση πραγματοποιήθηκε με το συνήθη τρόπο, δηλαδή της εκτός σχεδίου δόμηση και την εκ των υστέρων νομιμοποίησή των οικημάτων. Το 1982 μ.Χ. πραγματοποιείται προσπάθεια με την Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης να αποκτήσουν όλοι οι δήμοι και κοινότητες πολεοδομικά σχέδια και το 1985 μ.Χ. δημιουργείται ο κεντρικός φορέας Οργανισμός Αθηνών. Επιπλέον, νομοθετείται το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας όπου προβλέπει τη χωροταξική και πολεοδομική οργάνωσή της Αθήνας και της ευρύτερης περιοχής της. Στο τέλος της δεκαετίας του 1990 συρρέουν σε κεντρικές περιοχές της πόλης, κυρίως, οικονομικοί μετανάστες από Βαλκάνια, Αφρική και Ασία. Οι πιο εύποροι κάτοικοι μετακομίζουν σε απομακρυσμένα προάστια και το κέντρο υποβαθμίζεται.

Στις αρχές του 2000 μ.Χ. ο κατασκευαστικός κλάδος βρίσκεται σε μεγάλη εξέλιξη, ειδικότερα με την διοργάνωση των ολυμπιακών αγώνων. Η πολεοδομική εξέλιξη χαρακτηρίζεται από εντατικοποίηση στο σχεδιασμό και οι υποδομές της πρωτεύουσας επεκτείνονται και στον περιαστικό χώρο. Μεγάλα έργα πραγματοποιούνται στο λεκανοπέδιο που αποσκοπούν στην καλύτερη οργάνωση των αστικών λειτουργιών, τον έλεγχο των επεκτάσεων και την βελτίωση της διαβίωσης. Την τελευταία δεκαετία, όμως, η οικονομική κρίση που ταλανίζει την εποχή μας έχει περιορίσει στο ελάχιστο την ανάπτυξη αλλά και τις προσπάθειες που γίνονται για να αλλάξει το «τοπίο». Οι επεκτάσεις έχουν περιοριστεί και αρκετοί κάτοικοι εγκαθίστανται ξανά στο κέντρο. Εξάλλου, στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο επιχειρείται να περιοριστεί η αστική εξάπλωση. Τέλος, παρατηρείται η προσπάθεια βελτίωσης των υποβαθμισμένων κεντρικών περιοχών επενδύοντας σε άλλες χρήσεις, όπως ψυχαγωγικές, επαγγελματικές και οικιστικές (το φαινόμενο Gentrification). Εντός του αστικού ιστού σήμερα, συναντάμε τη μίξη των χρήσεων γης, την πυκνή δόμηση και την έλλειψη κοινόχρηστων χώρων, με τον δημόσιο χώρο να αγγίζει μόλις το 2% περίπου του αστικού χώρου και να επηρεάζει σημαντικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

1.4. Η σημασία και η συμβολή του πολιτισμού και της τέχνης στην ανάπτυξη της πρωτεύουσας

Η Αθήνα αποτελεί μία «ιστορική πόλη». Ανέκαθεν, η τέχνη και ο πολιτισμός ήταν συνυφασμένοι με την πορεία και την εξέλιξη της ίδιας της πόλης. Από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα η ανάπτυξη της πρωτεύουσας πραγματοποιείται γύρω από πολιτιστικά μνημεία, πολλά από τα οποία θεωρούνται λίκνο του ελληνικού πολιτισμού και έχουν επηρεάσει ολόκληρο τον κόσμο. Η πολιτιστική κληρονομιά στο λεκανοπέδιο ξεκινά από την κλασσική αρχαιότητα, συνεχίζει στους ρωμαϊκούς χρόνους, διανύει την Βυζαντινή περίοδο, την τουρκοκρατία, τον νεοκλασικισμό, υπερβαίνει τον εικοστό αιώνα και φθάνει στο σήμερα. Σε πολλά σημεία της πόλης υπάρχουν

μνημεία αρχαιολογικής, βιομηχανικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, με αποτέλεσμα η πόλη να αποτελεί έναν περίπατο στην ίδια την ιστορία, η οποία εκθέτει τα έργα της σε ένα υπαίθριο μουσείο.

Η πρωτεύουσα, στη σημερινή εποχή, διαθέτει μια πληθώρα χώρων αφιερωμένων στον πολιτισμό και την τέχνη που βρίσκονται ανάμεσα σε οικισμούς, εμπορικά καταστήματα, υπηρεσίες, ακόμη και βιομηχανίες. Τα μουσεία, οι βιβλιοθήκες, οι πινακοθήκες, τα θέατρα, τα πολιτιστικά και πνευματικά κέντρα αποτελούν τους πιο αξιόλογους χώρους στον πολιτιστικό χάρτη της Αθήνας, συμβάλλοντας στο ενδιαφέρον για την τέχνη και στην καλλιέργεια του πνεύματος. Επίσης, στην πρωτεύουσα βρίσκονται δύο παγκόσμια μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς, η Ακρόπολη και η μεσαιωνική Μονή Δαφνίου. Άλλα σημαντικά και αξιόλογα αξιοθέατα του αρχαίου πολιτισμού είναι ο Παρθενώνας, τα Προπύλαια, το Ερεχθείο, ο Ναός της Αθηνάς Νίκης, το Ωδείο Ηρώδου Αττικού, ο Άρειος Πάγος, η Πνύκα, η Ρωμαϊκή Αγορά, η στοά του Αττάλου, ο Κεραμεικός, η Ακαδημία Πλάτωνος, το Καλλιμάρμαρο Παναθηναϊκό Στάδιο και ο Ναός του Ποσειδώνος στο Σούνιο.

Ακόμη, σε ολόκληρο το «ιστορικό» κέντρο της Αθήνας, καθώς και σε άλλες περιοχές του λεκανοπεδίου, υπάρχει πλήθος αρχαιολογικών χώρων, ναών, αρχαίων και βυζαντινών μνημείων, αλλά και νεοκλασικών και βιομηχανικών κτιρίων με μεγάλη ιστορία και αρχιτεκτονική αξία, όπως το εντυπωσιακό μέγαρο της Παλιάς Βουλής, την Εθνική Βιβλιοθήκη, το Πανεπιστήμιο, την Ακαδημία και το βιομηχανικό πάρκο Φωταερίου «Τεχνόπολις». Τα σημαντικότερα μουσεία, τα οποία διαθέτουν μία πληθώρα διαφόρων εκθεμάτων, αποτελούν το Μουσείο της Ακρόπολης το Εθνικό Αρχαιολογικό, το Μουσείο Ελληνικής Λαϊκής Τέχνης και Ελληνικών Λαϊκών Οργάνων, το Πολεμικό Μουσείο, το Νέο Μουσείο Μπενάκη, το Νομισματικό Μουσείο, το Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης και το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης. Άλλοι σημαντικοί χώροι τέχνης και πολιτισμού είναι η Εθνική Πινακοθήκη, το Πλανητάριο, το Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού και το Ίδρυμα Πολιτισμού Σταύρος Νιάρχος.

Στη σημερινή εποχή, γίνεται προσπάθεια ανάδειξης των πολιτιστικών περιοχών της Αθήνας σε μεγαλύτερο βαθμό. Πραγματοποιούνται, λοιπόν, παρεμβάσεις σε αποβιομηχανοποιημένες περιοχές, αλλά και σε περιοχές με πλούσιο κτηριακό απόθεμα και με μεγάλη αρχιτεκτονική αξία, με αποτέλεσμα το σχηματισμό πολιτιστικών θυλάκων (cultural clusters). Οι θύλακες αυτοί αποτελούν κέντρα υψηλής τέχνης και ψυχαγωγίας αναπτύσσοντας δραστηριότητες, όπως μουσεία, εκθεσιακοί και συνεδριακοί χώροι, πινακοθήκες, θέατρα, πολυχώρους πολιτιστικών λειτουργιών και μουσικές σκηνές.

1.5. Τα προβλήματα της αστικοποίησης του λεκανοπεδίου Αττικής

Η περιοχή της Αττικής αναπτύχθηκε ανισόρροπα και με ελλιπή σχεδιασμό. Το αποτέλεσμα ήταν η συσσώρευση πολεοδομικών προβλημάτων, όπως το κυκλοφοριακό, η υποβάθμιση του περιβάλλοντος, η έλλειψη χώρων πρασίνου, η αυθαίρετη δόμηση και η κατάρρευση του κοινωνικού ιστού. Ο αστικός χώρος της πρωτεύουσας αποτελεί ένα βεβαρημένο χώρο κυρίως σε οικολογικό επίπεδο, αφού οι φυσικοί πόροι συρρικνώνονται σε μεγάλο βαθμό με καταστροφικά αποτελέσματα περιβάλλον. Η επιβάρυνση του

περιβάλλοντος είναι εμφανής από την ατμοσφαιρική ρύπανση, την ηχορύπανση, την θερμική ρύπανση και την έλλειψη πρασίνου. Στην Αθήνα το πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι ιδιαίτερα οξυμένο και οφείλεται κυρίως στη ρυμοτομία και την τοπογραφία της περιοχής, την υπερσυγκέντρωση του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων και την έντονη ηλιοφάνεια (Αραβαντινός, 2007). Επίσης, η ηχορύπανση σε πολλές οδικές αρτηρίες της Αττικής υπερβαίνει κατά πολύ το θεσμοθετημένο όριο των 67 db και μελέτες που έχουν γίνει από το ΥΠΕΚΑ μέχρι το 2012 δείχνουν ότι περίπου το 60% των Αθηναίων ζουν σε υψηλά επίπεδα θορύβου και έτσι, ο κίνδυνος για ακουστικές βλάβες, αλλά και ενοχλήσεις στην αυτοσυγκέντρωση, στον ύπνο και στην επικοινωνία αυξάνει. Ακόμη, το πρόβλημα της θερμικής ρύπανσης είναι αρκετά αισθητό στην Αθήνα τα τελευταία χρόνια, εξαιτίας της πυκνής δόμησης, της έλλειψης πρασίνου και το έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Το αποτέλεσμα όλων αυτών είναι η αύξηση της θερμοκρασίας, αλλά και η αλλαγή στο αστικό κλίμα με το να γίνεται αφόρητο τους θερινούς μήνες.

Παράλληλα, οι χώροι πρασίνου στην περιοχή της Αττικής δεν είναι ικανοί να καλύψουν τη συνολική έκταση της περιοχής και να αποτελέσουν «ανάσα» για την πόλη. Τα άλση και οι λόφοι έχουν περιοριστεί σε έκταση λόγω της μεγάλης ανοικοδόμησης και σχεδόν όλα τα ρέματα και τα ποτάμια έχουν μπαζωθεί. Ακόμη, όμως, και οι λίγοι κοινόχρηστοι πράσινοι χώροι που υπάρχουν στην περιοχή δεν είναι συνδεδεμένοι μεταξύ τους, με συνέπεια να περιορίζεται η ευεργετική δράση τους. Σήμερα, η περιοχή έχει το λιγότερο ποσοστό πρασίνου σε σχέση με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές πρωτεύουσες, με αποτέλεσμα το αστικό πράσινο που αντιστοιχεί στον Αθηναίου πολίτη να ανέρχεται μόλις σε 2 τετραγωνικά μέτρα.

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της μεγαλούπολης. Όσο η πόλη αναπτύσσεται και εξαπλώνεται, η αύξηση του αριθμού των οχημάτων που κυκλοφορούν προκαλούν «εμφράγματα» στις οδικές αρτηρίες. Έτσι, μεγαλώνουν περισσότερο οι ανάγκες στο οδικό δίκτυο για καλύτερη πρόσβαση προς όλες τις κατευθύνσεις. Η επέκταση, όμως, του οδικού δικτύου, η συνένωση των αστικών περιοχών και η μαζική χρήση του αυτοκινήτου επιδεινώνουν την κατάσταση στο βιοτικό επίπεδο των πολιτών και στο περιβάλλον.

Επιπλέον, ο κοινωνικός ιστός της Αττικής έχει υποστεί πλήγμα εξαιτίας της αστικοποίησης. Οι δεσμοί κοινωνικής αλληλεγγύης έχουν «χαλαρώσει», με συνέπεια την κοινωνική αποξένωση και την επικράτηση συνθηκών έντασης, βίας ακόμη και εγκληματικότητας. Όσο εξαπλώνεται ο αστικός ιστός στην Αττική, επικρατεί ένα γενικότερο αίσθημα ανασφάλειας από τα κρούσματα βίας που συμβαίνουν σχεδόν καθημερινά και αυτό εντείνεται ιδιαίτερα σε περιοχές γκέτο που θεωρούνται «αφιλόξενες».

Δυστυχώς, η ανάγκη για την ανάπτυξη της πρωτεύουσα δεν συνοδεύτηκε από συγκροτημένο πολεοδομικό σχεδιασμό, αλλά πραγματοποιήθηκε με το φαινόμενο της εκτός σχεδίου δόμησης. Η αυθαίρετη δόμηση έχει προκαλέσει αρνητικές συνέπειες στην κοινωνία, στην οικονομία, στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Ο βασικός τρόπος επίλυσης του στεγαστικού ζητήματος στην Αθήνα ήταν η αυθαίρετη δόμηση και η αντιπαροχή, με αποτέλεσμα την άναρχη δόμηση, την κατάτμηση της γης, την αδιαφορία και την «εξαφάνιση» της αρχιτεκτονικής και της πολιτιστικής

κληρονομιάς, την καταπάτηση των ελεύθερων χώρων πρασίνου και γενικότερα, την υποβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος.

1.6. Το κυκλοφοριακό δίκτυο της Αττικής και τα προβλήματά του

Οι υποδομές στην Αθήνα αποτελούνται από οργανωμένο και μεγάλο οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο. Στην πρωτεύουσα είναι χαραγμένες οδικές αρτηρίες, λεωφόροι και ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι. Επίσης, είναι προσβάσιμη σε εθνικό και διεθνές επίπεδο από τον αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος», από τα λιμάνια της, με σημαντικότερο αυτό του Πειραιά, το μεγάλο σιδηροδρομικό δίκτυο και το δίκτυο των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων.

Το πλούσιο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων που συνδέουν την Αθήνα με άλλες μεγάλες πόλεις της Ελλάδας είναι η Εθνική οδός Αθηνών – Θεσσαλονίκης (Ε 75), η Αθηνών – Κορίνθου (Ε 94), η Κορίνθου – Πατρών (Ε 65), η Κορίνθου – Τριπόλεως – Καλαμάτας (Ε 65), η Πατρών – Πύργου – Ολυμπίας (Ε 55) και η Θεσσαλονίκης – Καβάλας – Αλεξανδρουπόλεως (Ε 90). Ακόμη, είσοδος στην Αθήνα πραγματοποιείται από τον αερολιμένα της Αθήνας, το Διεθνές Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος στην πόλη των Σπάτων. Η πρόσβαση στο αεροδρόμιο από το λεκανοπέδιο Αττικής γίνεται μέσω οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου. Επιπλέον, η Αθήνα διαθέτει τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό της Ελλάδας, τον Σταθμό Λαρίσης. Η Αττική καθίσταται, ακόμη, προσεγγίσιμη μέσω των λιμένων της, δηλαδή του Πειραιά, ο οποίος είναι και το μεγαλύτερο της Ελλάδας, της Ραφήνας και του Λαυρίου. Επίσης, και η πρόσβαση στον λιμένα του Πειραιά γίνεται μέσω οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου.

Επιπλέον, διαθέτει ένα πλούσιο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων που συνδέουν μεταξύ τους τους δήμους και τις γειτονιές της πρωτεύουσας. Οι κυριότερες και σημαντικότερες οδικές αρτηρίες είναι οι λεωφόροι Αθηνών, Κηφισού, Συγγρού, Βουλιαγμένης, Ποσειδώνος, Αλίμου – Κατεχάκη, Μαραθώνος, Λαυρίου, Κύμης, Κηφισίας και η Περιφερειακή οδός Υμηττού. Επίσης, η ταχείας κυκλοφορίας Αττική Οδός, διατρέχει κυκλικά την Αθήνα και παρέχει 27 κύριους και δευτερεύοντες κόμβους εισόδου – εξόδου από την πρωτεύουσα. Στην Αττική Οδό τα οχήματα πληρώνουν διόδια ανάλογα με την κατηγορία που ανήκουν.

Ο νομός εξυπηρετείται και από ένα μεγάλο δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς. Οι κάτοικοι της Αθήνας χρησιμοποιούν τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο και τον προαστιακό σιδηρόδρομο, οι οποίοι λειτουργούν σε συνάρτηση με τις υπόγειες γραμμές του Μετρό. Επιπλέον, στο λεκανοπέδιο υπάρχει ένα πλούσιο δίκτυο αστικών λεωφορείων και τρόλεϊ. Τα τελευταία χρόνια λειτουργούν και γραμμές τραμ που συνδέουν μεταξύ τους το κέντρο της Αθήνας με τους παράκτιους δήμους. Στην Αθήνα, ακόμη, κυκλοφορεί και μεγάλος αριθμός ταξί, τα οποία θεωρούνται σχετικά φθηνό μέσο μεταφοράς σε σχέση με τα αντίστοιχα της Ευρώπης.

Παρόλο τις μεγάλες διασυνδέσεις και την εξυπηρέτηση από το μεγάλο δίκτυο αστικών συγκοινωνιών η πρωτεύουσα έχει πολλά κυκλοφοριακά προβλήματα. Ο μεγάλος αριθμός Ι.Χ., οι ελλειμματικές υποδομές και η ανεπαρκής διαχείριση των συστημάτων μεταφορών ενισχύουν την προβληματική εικόνα του κυκλοφοριακού δικτύου. Συχνά προβλήματα αποτελούν, επίσης, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η πολλοί «στενοί» δρόμοι, η

έλλειψη χώρων στάθμευσης και η δυσκολία της μετακίνησης είτε περπατώντας είτε κάνοντας ποδήλατο. Όλες αυτές οι δυσκολίες δημιουργούν αντιξοότητες στη ζωή των ανθρώπων με σημαντικότερες την ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση, αλλά και το οικονομικό και κοινωνικό κόστος. Ακόμη, η κακή κατάσταση των πεζοδρομίων και η απουσία ελεύθερων χώρων ενισχύει το πρόβλημα. Επιπλέον, ο ελλιπής συγκοινωνιακός και πολεοδομικός σχεδιασμός οδήγησε την λογική της αυτοεξυπηρέτησης και έτσι, ευνοήθηκε η έντονη χρήση των Ι.Χ. στην Αττική, ενώ τα μέσα μαζικής μεταφοράς προτιμώνται σε περιορισμένο βαθμό. Σύμφωνα με έρευνα της Public Issue σε συνεργασία με τις «Συγκοινωνίες Αθηνών» το 2015, έδειξε ότι μόνο το 39% των ερωτηθέντων επιλέγει τη χρήση των Μ.Μ.Μ. Ακόμη, τα λεωφορεία που αποτελούν το πιο συχνό μέσο μετακίνησης με τη δημόσια συγκοινωνία, κινούνται σε κορεσμένο οδικό δίκτυο, με περιορισμένες συνθήκες προτεραιότητας, όπως κάποιες αποκλειστικές λεωφορειολωρίδες στα κέντρα της Αθήνας και Πειραιά, δεν μπορούν να αποτελέσουν μια ανταγωνιστική εναλλακτική λύση.

Γενικότερα, η πρωτεύουσα είναι μια πόλη ζωντανή και συγχρόνως αγκυλωμένη από την υπερφόρτωση των οδών της. Οι ταχύτητες των οχημάτων κάθε κατηγορίας είναι μειωμένες και πολλές επιθυμητές μετακινήσεις μπορεί να μην πραγματοποιηθούν για την αποφυγή ταλαιπωρίας και σπατάλης χρόνου. Η κινητικότητα των πολιτών της είναι περιορισμένη σε σχέση με την κινητικότητα των κατοίκων άλλων μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων, οι οποίες εξυπηρετούνται σε μεγάλο βαθμό από τα οργανωμένα δίκτυα μεταφορών (Βλαστός, 2003).

1.7. Αντιμετώπιση των προβλημάτων και περιθώρια βελτίωσης της πρωτεύουσας

Τα προβλήματα της συμπαγούς πρωτεύουσας των Αθηνών διαμορφώνουν μία δύσκολη διαβίωση των πολιτών. Οι ελλιπείς υποδομές, οι ανεπαρκείς ελεύθεροι χώροι, η έλλειψη πρασίνου, η έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση και η δυσκολία στις μετακινήσεις αμβλύνουν την ποιότητα του αστικού χώρου, δυσκολεύουν την καθημερινότητα και «απομακρύνουν» τον άνθρωπο από την ίδια την πόλη. Ωστόσο, υπάρχουν περιθώρια αναβάθμισης του λεκανοπεδίου με την ανάπτυξη στρατηγικών σχεδιασμών και παρεμβάσεων πολεοδομικού χαρακτήρα στα πρότυπα της αστικής βιώσιμης ανάπτυξης. Με αυτό τον τρόπο, η πρωτεύουσα θα οδηγηθεί σε μία διαδικασία βελτίωσης του αστικού της τοπίου, μέσω της συγκράτηση της δόμησης και της αξιοποίηση του διαθέσιμου οικοδομικού κτιριακού της δυναμικού, της ενίσχυσης του δικτύου των δημόσιων συγκοινωνιών με παράλληλη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου, της ανάπλασης του δημόσιου χώρου και της ανάδειξης των ιστορικών και αρχαιολογικών χώρων. Τη σημερινή εποχή, ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός που δίνει προτεραιότητα στον πεζό και τον ποδηλάτη, μειώνει την ανάγκη χρήσης αυτοκινήτου και δημιουργεί πόλεις πιο φιλικές για τους ανθρώπους αποτελεί το μεγάλο «στοίχημα», τόσο των ελληνικών πόλεων, όσο και της παγκόσμιας κοινότητας.

Είναι αναγκαία, λοιπόν, μια στρατηγική για τις ελληνικές πόλεις και ειδικότερα για την πρωτεύουσα που θα θέσει τις κατευθύνσεις για βιώσιμο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Ένα τέτοιο σχέδιο περιλαμβάνει τη συγκράτηση των ισχυρών πόλων που υπάρχουν σε κεντρικές περιοχές, μια

καλύτερη αισθητική της πόλης, ένα αίσθημα ασφάλειας και άνεσης, αλλά και την ανάδειξη και τη βελτίωση των δημόσιων ανοικτών χώρων. Ακόμη, σημαντικό ρόλο παίζει η απομάκρυνση του αυτοκινήτου και η υποκατάστασή του από άλλα, πιο «φιλικά» μέσα στο περιβάλλον, τα οποία καταναλώνουν λιγότερη ενέργεια και δεν επιφορτίζουν το περιβάλλον με περισσότερους ατμοσφαιρικούς ρύπους. Επιπλέον, είναι εξαιρετικά σημαντική και η προστασία των πιο «ευαίσθητων» περιοχών, όπως οι συνοικίες, οι γειτονιές και τα κέντρα των πόλεων από τα ιδιωτικά οχήματα. Ο καθορισμός αυτών των περιοχών θα διαμορφωθεί από πολεοδομικές επιλογές που θα σκιαγραφούν το νέο όραμα για την πόλη (Βλαστός, 2011). Αναφορικά με την πρωτεύουσα, θα πρέπει να διαμορφωθεί ένας σχεδιασμός, ώστε οι δρόμοι της να «απελευθερωθούν» από τα αυτοκίνητα και να δοθεί προτεραιότητα στα μέσα που θα δημιουργήσουν ένα ζωντανό περιβάλλον για άνετες και ευχάριστες μετακινήσεις, οι οποίες θα εξασφαλίζουν ταυτόχρονα, την αποτελεσματική λειτουργία των μετακινήσεων. Θα πρέπει, λοιπόν, να πραγματοποιηθούν σημαντικά έργα αναπλάσεων, τα οποία θα αναβαθμίσουν την εικόνα του λεκανοπεδίου της Αττικής, και συγχρόνως, θα βελτιώνουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

2. Αστική βιώσιμη ανάπτυξη, κινητικότητα και αναπλάσεις

Στη σημερινή εποχή, έχει υιοθετηθεί το πρότυπο της βιώσιμης πόλης. Η παγκόσμια κοινότητα συνειδητοποιώντας την σημερινή κατάσταση της γης και υπό την απειλή των περιβαλλοντικών προβλημάτων και της κλιματικής αλλαγής, αλλάζει προτεραιότητες, φέρνοντας στο προσκήνιο το σχέδιο της βιώσιμης ανάπτυξης των πόλεων. Η βιώσιμη αστική ανάπτυξη, λοιπόν, ή αλλιώς αειφόρος ανάπτυξη αποτελεί σύνολο δράσεων που συνδυαστικά έχουν σκοπό την ταυτόχρονη προστασία του περιβάλλοντος, της οικονομικής δραστηριότητας, της κοινωνικής συνοχής και της βελτίωσης της ποιότητας της ζωής των πολιτών (Γιαννής, 2003 και European Commission, 2009). Η ανάπτυξη αυτή προϋποθέτει την εξέλιξη και τη βελτίωση των παραγωγικών δομών της οικονομίας με παράλληλη, διαμόρφωση υποδομών για την προώθηση οικολογικής συνείδησης και την ευαισθητοποίηση απέναντι στα περιβαλλοντικά προβλήματα. Το αποτέλεσμα αυτής της ανάπτυξης είναι η πιο ουσιαστική χρήση των αγαθών του περιβάλλοντος, ώστε να μπορεί να διατηρείται η φυσική ροή της παραγωγής των αγαθών και στο μέλλον.

Στα πλαίσια της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης πολύ σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η προώθηση μιας καινούργιας αντίληψης, όσο αφορά την αστική κινητικότητα και τη διαμόρφωση βιώσιμων επιλογών. Οι επιλογές αυτές βασίζονται στο τρίπτυχο της οικονομικής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής βιωσιμότητας που θα εξασφαλίζουν υψηλού επιπέδου μεταφορικές υπηρεσίες. Με αυτό τον τρόπο προσφέρονται οι πιο βέλτιστες οικονομικές λύσεις, βελτιώνεται η εικόνα της πόλης και δημιουργείται μια ποιοτικότερη ζωή. Επιπλέον, βελτιώνεται η κινητικότητα και η προσβασιμότητα στην πόλη με δυνατότητα προσέγγισης περισσότερων ατόμων, τα οποία μπορεί να ανήκουν και σε διαφορετικές κοινωνικές ομάδες. Παράλληλα, δημιουργούνται πλεονεκτήματα για το περιβάλλον και την υγεία.[1]

Από το 1990 ως και σήμερα, πλήθος στρατηγικών προγραμμάτων έχουν αναπτυχθεί σχεδόν σε όλο τον κόσμο που στοχεύουν στην προώθηση παρεμβάσεων, σχεδιασμών και αστικών αναπλάσεων βασισμένων στα πρότυπα της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας. Οι αναπλάσεις αυτές στοχεύουν στην αναβάθμιση περιοχών αξιοποιώντας τον ίδιο το χώρο, επαναξιολογώντας τα κελύφη και της χρήσεις τους, βελτιώνοντας το δομημένο περιβάλλον αλλά και προσφέροντας υψηλής αισθητικής υποδομών στους χρήστες. Σημαντικό ρόλο παίζουν, φυσικά και οι αναπλάσεις σε οδικούς άξονες που διαμορφώνουν την απαρχή της αναβάθμισης των περιοχών και του περιβάλλοντος.

---

[1] Πηγή: Επίσημος διαδικτυακός τόπος «Πόλεις για το Ποδήλατο», τίτλος άρθρου: «Οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», του Ευθύμιου Μπακογιάννη Δρ. Πολεοδόμου – Συγκοινωνιολόγου Ε.Μ.Π., Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας (http://citiesforcycling.gr/%CE%BF%CE%B4%CE%B7%CE%B3%CE%AF%CE%B5%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B1-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%B1-%CE%B2%CE%B9%CF%8E%CF%83%CE%B9%CE%BC%CE%B7%CF%82-%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE)

2.1. Δράσεις και αστικές αναπλάσεις για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και κινητικότητα

Για την πραγματοποίηση «βιώσιμων» πόλεων είναι αναγκαίος ο σχεδιασμός και η υλοποίηση επεμβάσεων που θα αποσκοπούν στην προστασία του περιβάλλοντος, στην ανάπλαση υποβαθμισμένων περιοχών, στην συνεκτικότητα της κοινωνίας, στην βελτίωση της οικονομίας και στην ανάδειξη της πολιτιστικής ταυτότητας. Η νέα εικόνα, λοιπόν, της πόλης είναι πολύ διαφορετική σε σχέση με τη δεδομένη κατάσταση. Η εξάπλωση των πόλεων αποτελεί παρελθόν, με αποτέλεσμα τον περιορισμό της επέκτασής τους, την πύκνωση των οικισμών της, την αύξηση των συντελεστών δόμησης και την αξιοποίηση των εγκαταλελειμμένων κελυφών και των ανενεργών βιομηχανιών. Είναι απαραίτητες, λοιπόν, οι βελτιωτικές παρεμβάσεις και οι αναπλάσεις των περιοχών όπου το φυσικό περιβάλλον δεν επιδέχεται περαιτέρω συρρίκνωση, ενώ παράλληλα το δομημένο έχει υποστεί υποβάθμιση. Το αποτέλεσμα θα είναι μία συμπαγής πόλη που προσφέρει εξοικονόμηση ενέργειας, βελτίωση της υγείας, ελάττωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και εγγύτητα σε μετακινήσεις με ταυτόχρονη μείωση κόστους και ορθολογική χρήση του χρόνου. Η συνύπαρξη σε περιορισμένο χώρο, όμως, δημιουργεί καινούργια δεδομένα στη κατοίκηση των πόλεων. Οι πολίτες θα μοιράζονται το πράσινο, τους δημόσιους χώρους, αλλά και τη μετακίνηση, με κάποιες μορφές κοινόχρηστων λύσεων, μερικές από τις οποίες εφαρμόζονται με επιτυχία στο εξωτερικό, όπως το bike sharing, το car sharing και το car pooling.

Όσο αφορά τα σχέδια για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, κύριος στόχος στην μετακίνηση αποτελεί ο ανθρώπινος παράγοντας. Προωθούνται, έτσι, οι εναλλακτικές μορφές μετακίνησης που είναι το περπάτημα, το ποδήλατο και οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες. Στην μελλοντική πόλη, ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός γίνεται με βάση τον πολίτη και την συμμέτοχή του στην ίδια την πόλη, και όχι με βάση το ιδιωτικό όχημα. Δηλαδή, οι άνθρωποι δεν μεταφέρονται απλά στο χώρο με τη χρήση του ιδιωτικού τους οχήματος, αλλά μπορούν να επιλέξουν και άλλες εναλλακτικές λύσεις ανάλογα με τις ανάγκες τους. Για παράδειγμα, σε γειτονιές και σε περιοχές με ιστορικό ενδιαφέρον, οι πολίτες μπορούν να επιλέξουν τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, οι οποίες αποτελούν πιο κατάλληλα μέσα για να φθάσουν στον προορισμό σε σχέση με το αυτοκίνητο. Ωστόσο, χρειάζεται ο συντονισμός από διάφορους δημόσιους και μη φορέων, η συμβολή επιστημόνων από διάφορες ειδικότητες, αλλά και η αλλαγή νοοτροπίας από τους ίδιους τους πολίτες για να επιτευχθούν οι στόχοι της αστικής βιώσιμης κινητικότητας.

Οι βασικές στρατηγικές της αστικής βιώσιμης κινητικότητας αποτελούν πολεοδομικές και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις και αναπλάσεις. Αρχικά, απελευθερώνεται και προστατεύεται το κέντρο ων πόλεων από τα ιδιωτικά οχήματα, προωθούνται ενέργειες για περιορισμό εξάπλωσης των πόλεων, δημιουργούνται οδοί ήπιας κυκλοφορίας, αλλά και προωθείται η δημιουργία ακτινικών διαδρομών που θα συνδέουν τα κέντρα των πόλεων με τις γειτονιές. Επιπλέον, οι παραπάνω στρατηγικές συνδυάζονται με μέτρα που λαμβάνονται για αναπλάσεις ήπιων μορφών μετακίνησης, αποδίδοντας περισσότερο χώρο στον πεζό και στον ποδηλάτη. Ο σχεδιασμός για την εξασφάλιση του κίνησης του πεζού προωθείται με την ανάπτυξη υποδομών

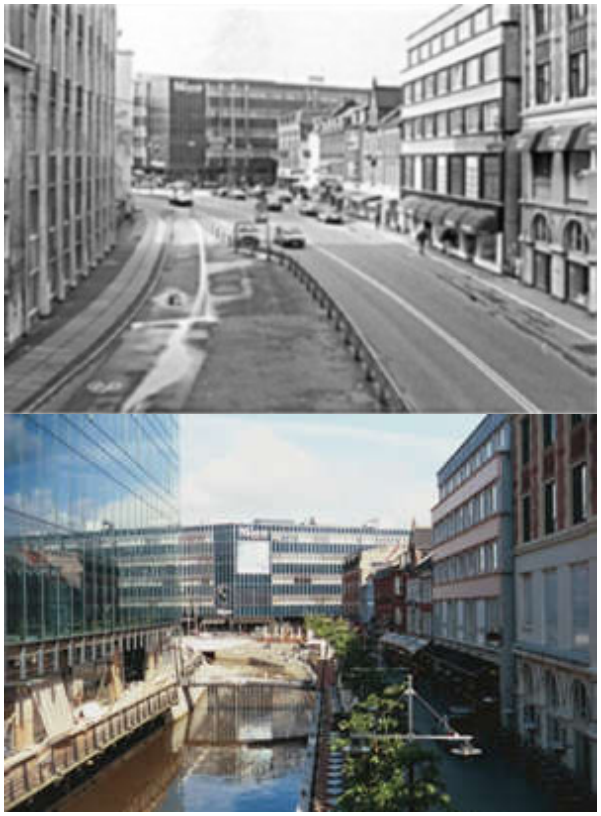
για περπάτημα, την ελάττωση των ταχυτήτων, την δημιουργία συνοικιών ήπιας κυκλοφορίας και την ενίσχυση και την βελτίωση των υπαρχόντων διαβάσεων. Επίσης, η προώθηση του σχεδιασμού δικτύου ποδηλάτων συμβάλει στην ανάπτυξη της βιώσιμης πόλης. Τέλος, η χρήση των νέων τεχνολογιών αποτελούν σημαντικό παράγοντα στην ενίσχυση των βιώσιμων πόλεων, αφού συντελούν στη μείωση των συσσωρευμένων προβλημάτων ρύπανσης και στη δημιουργία οχημάτων, τα οποία είναι φιλικότερα προς το περιβάλλον.

2.2. Αναπλάσεις σε οδικούς άξονες του εξωτερικού που βασίστηκαν στη λογική της «βιώσιμης πόλης»

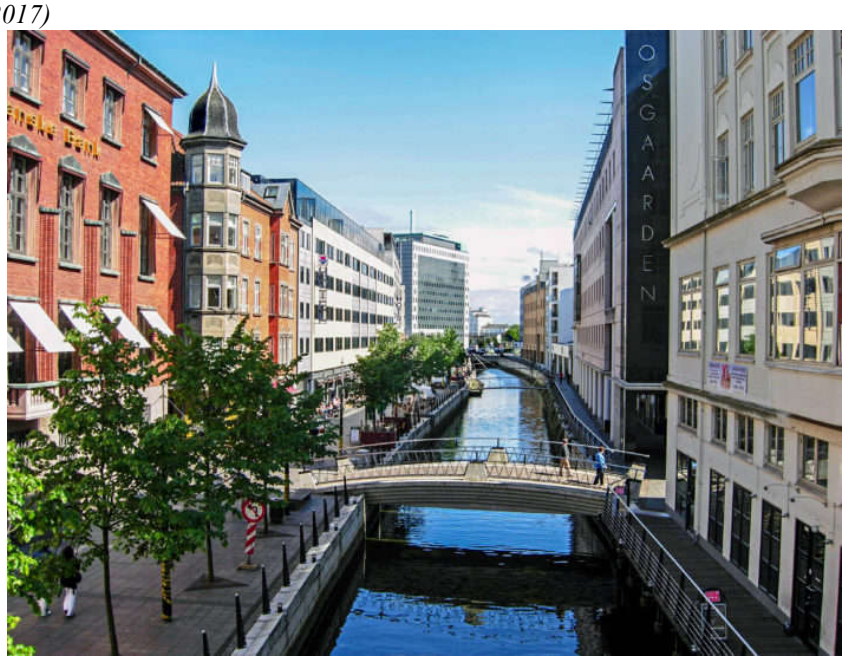
Στα πλαίσια της πολιτικής που ακολουθείται τα τελευταία χρόνια για την ανάπτυξη βιώσιμων πόλεων, συντελείται μία στροφή στην αντίληψη της κοινωνίας για τον τρόπο λειτουργίας των δημόσιων χώρων. Οι αρχές της αειφορίας και της βιωσιμότητας για το αστικό περιβάλλον άρχισαν να κυριαρχούν διεθνώς και έδωσαν μια άλλη οπτική για το δομημένο περιβάλλον. Οι νέες σύγχρονες τάσεις διαχείρισης και οι κυρίαρχες πρακτικές που εφαρμόζονται σε πολλές χώρες αφορούν την αναβάθμιση των λειτουργιών των οδικών αξόνων που έχουν μία ιδιαίτερη ταυτότητα και χαρακτήρα. Παρακάτω παρατίθενται διάφορα χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων οδικών αξόνων των χωρών του εξωτερικού.

- <u>Το παράδειγμα του οδικού άξονα Aarhus – Aarhus, Δανία</u>

Στην πόλη Aarhus της Δανίας, το 1930, το ομώνυμο ποτάμι που διέσχιζε την πόλη και συνέδεε το κέντρο της πόλης με το λιμάνι μετατράπηκε σε μεγάλο οδικό άξονα. Η δημιουργία της οδού εξυπηρετούσε και διευκόλυνε την πρόσβαση των οχημάτων στο λιμάνι. Η κάλυψη του ποταμού διατηρήθηκε μέχρι το 1989, όπου αποφασίστηκε η αναμόρφωση του ιστορικού κέντρου της πόλης και η αποκατάσταση του ποταμού στην αρχική του μορφή (Εικόνα 1). Η αποκάλυψη του υδάτινου στοιχείου πραγματοποιήθηκε σε στάδια και ολοκληρώθηκε το 2015 (Εικόνα 2). Οι όχθες του ποταμού διαμορφώθηκαν με τέτοιον τρόπο ώστε να δημιουργηθούν ελεύθεροι χώροι για να μπορούν οι πολίτες να επισκέπτονται την περιοχή, αλλά, και για να δημιουργηθούν εστίες αναψυχής και εμπορικές δραστηριότητες. Μετά την ολοκλήρωση του έργου η περιοχή δίπλα στο ποτάμι αποτελεί μία από τις πιο πολυσύχναστες της πόλης. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να αυξηθούν οι αξίες των κτιρίων δίπλα στο ποτάμι, να προσελκυσθούν καινούργιες επενδύσεις και η πόλη να αποκτήσει σημαντικά οικονομικά. Ακόμη, το έργο είχε σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη στην περιοχή και μέχρι και σήμερα, αποτελεί ένα ιδιαίτερο στοιχείο στην πόλη.



Εικόνα 1. Ο παλιός οδικός άξονας Aarhus και η σημερινή του μορφή μετά την αποκατάσταση του ποταμού *(Πηγή: https://dessin-project.eu/?page_id=1485, Σεπτέμβρης 2017)*



Εικόνα 2. Όψη της όχθης του ποταμού Aarhus στη σημερινή εποχή *(Πηγή: https://www.holidayguru.ie/travel-magazine/48-hours-aarhus/, Σεπτέμβριος 2017)*

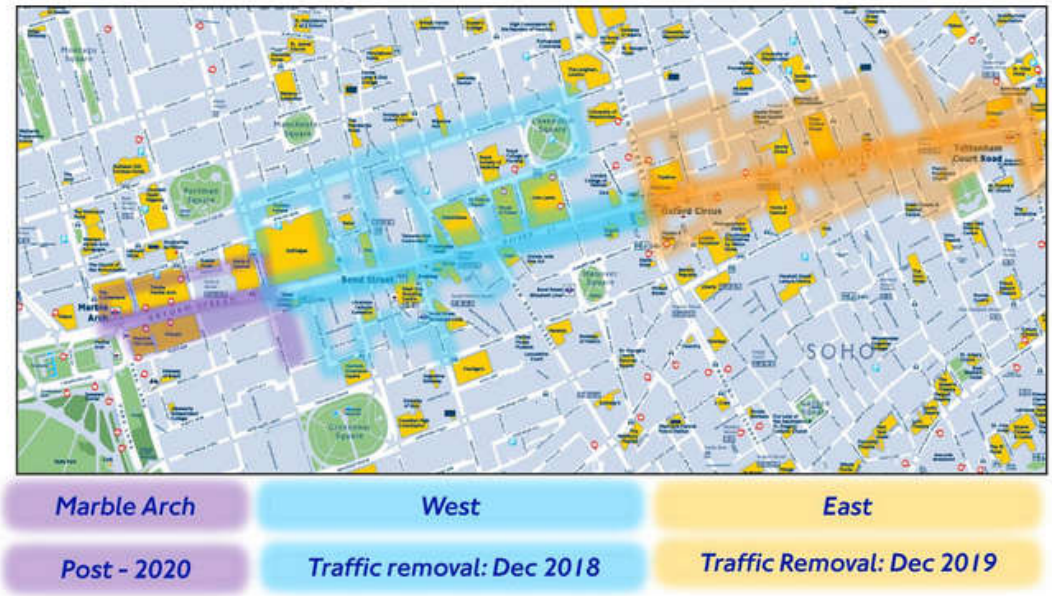
- Το παράδειγμα της Oxford Street – Λονδίνο, Αγγλία

Η οδός Oxford Street είναι από τους πιο σημαντικούς δρόμους στην πόλη του Westminster στο δυτικό άκρο του Λονδίνου. Αποτελεί τον πιο πολυσύχναστο εμπορικό δρόμο της Ευρώπης, με περίπου μισό εκατομμύριο ημερήσιους επισκέπτες. Στο μέτωπο της οδού λειτουργούν περίπου 300

καταστήματα. Η οδός σήμερα αποτελείται από μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, με κεντρική νησίδα και μεγάλα πεζοδρόμια.

Το 2017 αποφασίστηκε η μετατροπή της λεωφόρου σε πεζόδρομο. Ο νέος σχεδιασμός της οδού προβλέπει την απομάκρυνση της κυκλοφορίας των οχημάτων στην οδό σε τρία στάδια (Εικόνα 3). Αρχικά, μέχρι το τέλος του 2018, στο δυτικό μέρος της οδού, θα απαγορευτούν τα οχήματα για περίπου 800 μέτρα και η διαδρομή θα γίνει πεζόδρομος. Παράλληλα, η οδός πρόκειται να ζωγραφισθεί με πολύχρωμα σχήματα και να αποκτήσει έργα τέχνης, τα οποία θα αποτελούν κεντρικά στοιχεία κατά μήκος του πεζοδρόμου. Τα επόμενα χρόνια θα πεζοδρομηθούν και τα υπόλοιπα τμήματα, με πρώτο το ανατολικό μέρος της οδού και τελευταίο το δυτικό άκρο της οδού στο Marble Arch. Η πεζοδρόμηση αναμένεται να ολοκληρωθεί μετά το 2020 και θα κοστίσει περίπου 60 εκατομμύρια λίρες.

Η ολοκληρωτική πεζοδρόμηση στην οδό ήταν απαραίτητη, ώστε να δοθεί ένα τέλος στα πεζοδρόμια που ξεχειλίζουν από επισκέπτες, ειδικότερα τις εορταστικές περιόδους. Επίσης, απομακρύνοντας το αυτοκίνητο, η ατμοσφαιρική ρύπανση θα μειωθεί στην περιοχή, βελτιώνοντας της συνθήκες για τους πολίτες που ζουν στην ευρύτερη περιοχή. Ο δήμαρχος του Λονδίνου Sadiq Khan περιέγραψε το έργο σαν «μια εξαιρετικά συναρπαστική στιγμή για την πρωτεύουσα του Λονδίνου» και ανέφερε ακόμη, ότι «Είτε κάποιος είναι κάτοικος, είτε έχει επιχείρηση ή μαγαζί σε κάποια από τα διάσημα καταστήματα της Oxford Street, τα καινούργια σχέδιά μας θα κάνουν την περιοχή ουσιαστικά καθαρότερη και ασφαλέστερη για όλους, δημιουργώντας έναν από τους καλύτερους δημόσιους χώρους στον κόσμο». Το σχέδιο θα εφαρμοστεί πρώτα κατά μήκος της οδού από την Oxford Circus ως την Orchard Street, ενώ παράλληλα, εξετάζεται η επέκταση της πεζοδρόμησης στο Tottenham Court Road το επόμενο καλοκαίρι. Επιπλέον, στην περιοχή προτείνεται να διέρχονται ειδικά μαύρα ταξί που θα εξυπηρετούν τα άτομα που κάνουν εκεί τα ψώνια τους. Ποδηλατόδρομος δεν θα υπάρχει πάνω στην οδό, αλλά προτείνεται εφαρμογή νέων διαδρομών ποδηλασίας κατά μήκος πιο ήσυχων παράλληλων οδών, εκατέρωθεν της οδού της Οξφόρδης. Ακόμη, στον πεζόδρομο θα υπάρχουν σημεία ανάπαυσης και πρασίνου.



Εικόνα 3. Χάρτης που δείχνει καθένα από τα τμήματα της περιοχής της οδού της Οξφόρδης που θα μετασχηματιστούν και τα χρονοδιαγράμματα τους *(Πηγή: https://consultations.tfl.gov.uk/roads/oxford-street/ Νοέμβριος 2017)*

Εικόνα 4. Η εικόνα της οδού Oxford Street σήμερα, στο Oxford Circus *(Πηγή: https://www.tripadvisor.co.uk/LocationPhotoDirectLink-g186338-d189789-i254432090-Oxford_Street-London_England.html, Σεπτέμβριος 2017)*

Εικόνα 5. Ο σχεδιασμός της οδού Oxford Street μετά την πεζοδρόμηση *(Πηγή: https://www.dailystar.co.uk/news/latest-news/658015/London-Oxford-Street-pedestrianised-Oxford-Circus-Orchard-Street-UK-shopping-Christmas, Σεπτέμβριος 2017)*

- Το παράδειγμα του αυτοκινητόδρομου Cheonggye – Σεούλ, Νότια Κορέα

Το 1970, στη Σεούλ αποφασίστηκε η κάλυψη του ποταμού Cheonggyecheon και η κατασκευή κατά μήκος του, ενός μεγάλου και υπερυψωμένου αυτοκινητόδρομου 5,6 χιλιομέτρων (Εικόνα 6). Το έργο θεωρήθηκε σύμβολο αναβάθμισης του αστικού ιστού και τα πρώτα χρόνια, κατά μήκος του δρόμου στεγάστηκαν περίπου 100.000 μικροεπιχειρήσεις. Τέσσερις δεκαετίες αργότερα, όμως, το κτιριακό δυναμικό «πάλιωσε» και η ατμοσφαιρική ρύπανση στην περιοχή ήταν ιδιαίτερα αυξημένη, με αποτέλεσμα να είναι αναγκαία η ανάπλαση της περιοχής. Ήταν φανερό, όμως, ότι η ανάπλαση της περιοχής δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί όσο λειτουργούσε ο αυτοκινητόδρομος.

Έτσι, το 2003 αποφασίστηκε η κατάργηση του αυτοκινητοδρόμου και η επαναφορά του ποταμού (Εικόνα 7). Η αποκατάσταση του ποταμού διήρκησε τρία χρόνια και κόστισε περίπου ένα δισεκατομμύριο δολάρια. Η ανάπλαση πραγματοποιήθηκε παράλληλα, με τη χωροθέτηση ενός μεγάλου γραμμικού πάρκου, αλλά και τη δημιουργία και άλλων χώρων αναψυχής, πρασίνου και την αποκατάσταση τοποθεσιών με ιστορικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον στην ευρύτερη περιοχή. Επιπλέον, κατά μήκος του ποταμού διαμορφώθηκαν χώροι ανάπαυσης, τοποθετήθηκαν σιντριβάνια και δημιουργήθηκαν εξέδρες, ώστε να διευκολύνεται η άμεση επαφή των πολιτών με το υγρό στοιχείο (Εικόνα 8). Ακόμη, θεσμοθετήθηκαν συμπληρωματικά μέτρα, όπως η μείωση της κυκλοφορίας οχημάτων στο κέντρο της Σεούλ, η δημιουργία νέων λεωφορειακών γραμμών και η κατασκευή πολλών γεφυρών για την προσπέλαση του ποταμού, από τις οποίες οι δώδεκα χρησιμοποιούνται μόνο από τους πεζούς.

Το έργο επέφερε μεγάλη ανάπτυξη στην περιοχή, αλλά και αποτέλεσε σημαντικό γεγονός και για τη διεθνή κοινότητα. Στην περιοχή

δραστηριοποιήθηκαν πολλές ιδιωτικές επιχειρήσεις και αναπτύχθηκε σε μεγάλο βαθμό η κατοικία. Επίσης, η περιοχή μετά τα εγκαίνια του έργου αποτελεί δημοφιλή προορισμό, τόσο για τους κατοίκους της περιοχής, όσο και για τους τουρίστες, επιφέροντας σημαντικά οικονομικά οφέλη στην πόλη της Σεούλ. Τέλος, η αποκατάσταση του ποταμού ωφέλησε περιβαλλοντικά την περιοχή, αφού απομακρύνθηκαν τα ιδιωτικά οχήματα από το χώρο και ενισχύθηκε η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, βελτιώνοντας το μικρόκλιμα της περιοχής και μειώνοντας την ατμοσφαιρική ρύπανση.

Εικόνα 6. Ο αυτοκινητόδρομος Cheonggye που διεχόταν επί τέσσερις δεκαετίες το κέντρο της Σεούλ *(Πηγή: http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html, Σεπτέμβριος 2017)*

Εικόνα 7. Ο ποταμός Cheonggyecheon μετά την αποκατάστασή του *(Πηγή: http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html, Σεπτέμβριος 2017)*

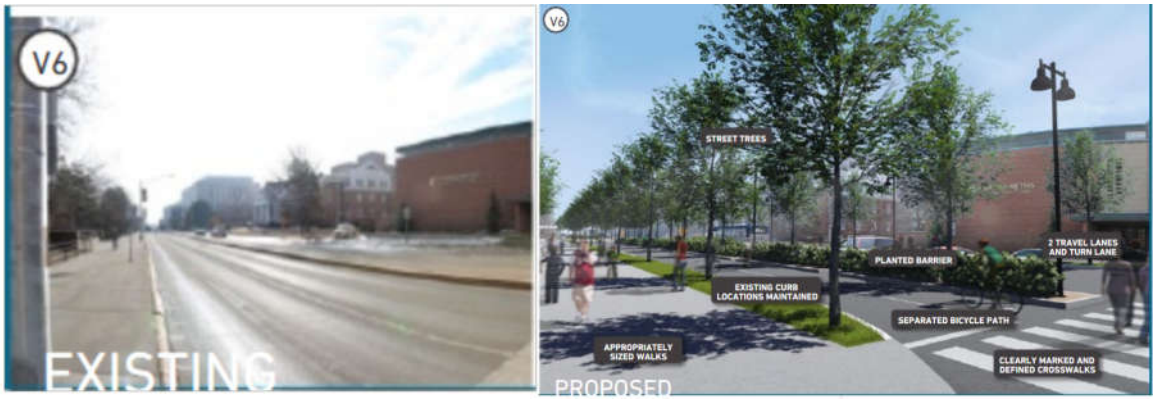
Εικόνα 8. Η εικόνα του ποταμού Cheonggyecheon κατά τη διάρκεια της νύχτας μετά την αποκατάστασή του *(Πηγή: http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html, Σεπτέμβριος 2017)*

- Το παράδειγμα του αυτοκινητόδρομου State Street – West Lafayette, Ιντιάνα, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

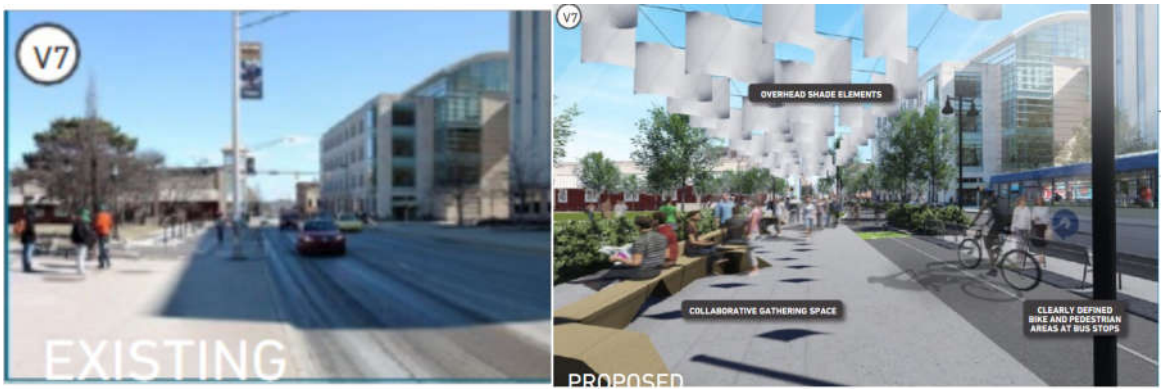
Ο αυτοκινητόδρομος State Street αποτελεί εθνική οδό και διατρέχει πόλη West Lafayette στην Ιντιάνα ενώνοντας το αεροδρόμιο, την πόλη και το πανεπιστήμιο Purdue. Ο δρόμος έχει μήκος περίπου δύο χιλιομέτρων και αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση. Η οδός αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της πόλης και η πλειοψηφία των κατοίκων την χρησιμοποιεί καθημερινά για τις μετακινήσεις τους.

Το 2015 αποφασίστηκε η ανάπλαση του αυτοκινητοδρόμου και ο μετασχηματισμός του από εθνική οδό σε κεντρικό δρόμο της πόλης. Οι σχεδιαστές του έργου αναφέρουν ότι θα μετατρέψουν την οδό σε έναν ζωντανό, φιλόξενο διάδρομο που θα αντανακλά το πρωτοποριακό και δημιουργικό πνεύμα της πόλης. Η ανάπλαση περιλαμβάνει την μείωση των λωρίδων κυκλοφορίας σε μία ανά κατεύθυνση και τη χωροθέτηση ποδηλατοδρόμου αμφίδρομης λωρίδας στη μία πλευρά του δρόμου. Επιπλέον, διευρύνονται και βελτιώνονται τα πεζοδρόμια, τοποθετούνται χώροι ανάπαυσης και πρασίνου. Ακόμη, πάνω στην οδό θα τοποθετηθούν έργα τέχνης, ενώ παράλληλα, θα δημιουργηθούν εντυπωσιακές πύλες εισόδου στην ανατολική και δυτική πλευρά της οδού. Ανάμεσα στις λωρίδες κυκλοφορίας θα υπάρχει νησίδα με δέντρα, θάμνους, σιντριβάνια, παγκάκια και καρέκλες και τραπέζια για ανάπαυση. Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί κοντά στα τέλη του 2018 και θα κοστίσει περίπου 120 εκατομμύρια δολάρια. Η πλειοψηφία των κατασκευών θα πραγματοποιηθεί κατά μήκος της οδού State Street, από το αεροδρόμιο ως το πανεπιστήμιο,

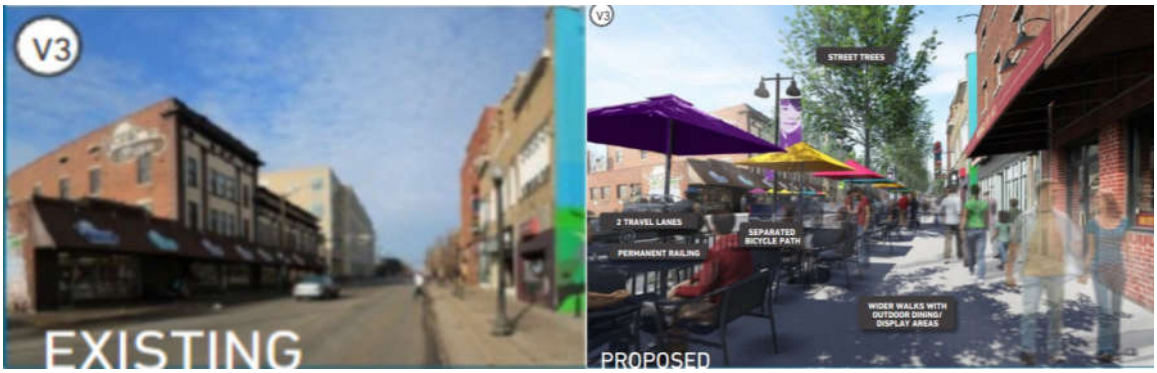
αλλά θα υπάρξουν επίσης, κάποιες κατασκευές κατά μήκος της λεωφόρου Stadium και άλλων κοντινών δρόμων. Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιες φωτογραφίες της οδού σε συγκεκριμένα τμήματα, όπου απεικονίζεται η εικόνα τους πριν τον επανασχεδιασμό τους, αλλά και οι μεταβολές που αναμένεται να πραγματοποιηθούν μετά την ανάπλαση (Εικόνα 9, Εικόνα 10, Εικόνα 11).



Εικόνα 9. Η εικόνα της οδού State πριν και μετά την ανάπλαση με την δημιουργία ποδηλατοδρόμου επέκτασης του πεζοδρομίου και χωροθέτησης πρασίνου *(Πηγή: https://statestreetwl.com/project-details, Σεπτέμβριος 2017)*



Εικόνα 10. Η εικόνα της οδού State πριν και μετά την ανάπλαση με την δημιουργία ποδηλατοδρόμου επέκτασης του πεζοδρομίου και χωροθέτησης πρασίνου και χώρων ανάπαυσης *(Πηγή: https://statestreetwl.com/project-details, Σεπτέμβριος 2017)*



Εικόνα 11. Η εικόνα της οδού State πριν και μετά την ανάπλαση με την δημιουργία ποδηλατοδρόμου επέκτασης του πεζοδρομίου και χωροθέτησης χώρων ανάπαυσης με τραπέζια και καρέκλες *(Πηγή: https://statestreetwl.com/project-details, Σεπτέμβριος 2017)*

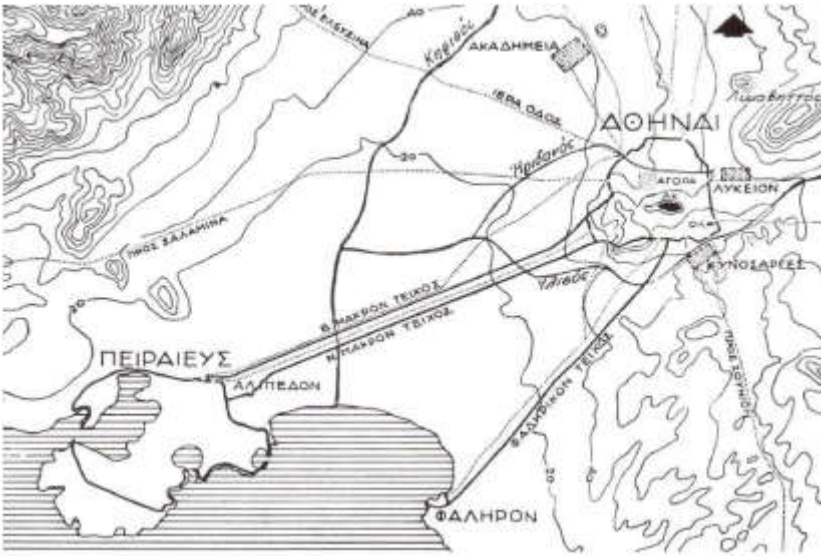
3. Μελέτη του οδικού άξονα της λεωφόρου Πειραιώς

Στα πλαίσια της διπλωματικής εργασίας μελετάται ο άξονας της οδού Πειραιώς, η εξέλιξή του στο βάθος των αιώνων του και η σημερινή του ταυτότητα. Η οδός αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους ιστορικούς άξονες του λεκανοπεδίου της Αττικής. Η ιστορία της οδού ξεκινά από την κλασσική εποχή στην αρχαία Ελλάδα και συνεχίζεται μέχρι και σήμερα. Η οδός διαδραματίζει όλα αυτά τα χρόνια σημαντικό ρόλο στην οικιστική, βιομηχανική, οδική και οικονομική ανάπτυξη της Αττικής. Βρίσκεται στο νοτιοδυτικό τμήμα της Αθήνας και ενώνει τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά, εξ ου και η ονομασία της. Ουσιαστικά αποτελεί μία μεγάλη λεωφόρο, αλλά η ονομασία της λεωφόρου δεν έχει επικρατήσει στη συνείδηση του κόσμου και για αυτό το λόγο συνήθως όταν αναφέρεται κανείς σε αυτήν την κατονομάζει οδό. Ο άξονας της Πειραιώς αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη της πρωτεύουσας και για αυτό το λόγο συμπεριλήφθηκε σε πολλά νομοσχέδια και θεσμικά πλαίσια που στόχευαν την ανάπλαση της, αλλά και την ανάδειξη του ιστορικού και πολιτιστικού της χαρακτήρα. Σήμερα, η κατάσταση της οδού, όμως, δεν συνάδει με του στόχους και τις κατευθύνσεις που τέθηκαν από τα νομοθετικά πλαίσια και παρουσιάζει μία εικόνα που περνάει από τη φάση της αποβιομηχάνισης και στρέφεται στην ιστορική της ταυτότητα. Εξετάζονται, λοιπόν, η υφιστάμενη κατάσταση, οι χρήσεις γης, η οικιστική δομή, η δυναμική των πολιτιστικών και καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων το κυκλοφοριακό δίκτυο και τα προβλήματα της περιοχής γύρω από τον άξονα της Πειραιώς, με στόχο την κατανόηση και την ανάδειξη της σημερινής εικόνας της οδού. Η μελέτη πραγματοποιήθηκε ύστερα από επιτόπια έρευνα στην περιοχή και τα αποτελέσματά της παρουσιάζονται τόσο από το πλούσιο φωτογραφικό υλικό, όσο και από τη δημιουργία χαρτών που παρουσιάζουν τις διαφορετικές πτυχές της περιοχή μελέτης.

3.1. Ιστορική εξέλιξη της οδού Πειραιώς

Η οδός Πειραιώς είναι ο αρχαιότερος άξονας της Αττικής και έχει διατηρήσει το χαρακτήρα του όσο αναφορά την κύρια κυκλοφοριακή σύνδεση της Αθήνας με το επίνειό της. Η ιστορία της οδού ξεκινά από τον 5^{ο} π.Χ. αιώνα με την χάραξη των Μακρών Τειχών που θεωρείται ο πρόδρομος της σημερινής οδού. Μετά τη νίκη των Ελλήνων το 479 π.Χ. στις Πλαταιές εναντίον των Περσών αποφασίστηκε από τον Θεμιστοκλή η τείχιση της Αθήνας και του λιμανιού του Πειραιά (θεμιστόκλεια οχύρωση), ενώ λίγα χρόνια μετά, οικοδομούνται και τα Μακρά Τείχη, ώστε να εξασφαλιστεί η αμυντική σύνδεση της Αθήνας και του λιμανιού της (Εικόνα 12). Το βόρειο τμήμα χτίστηκε το 456 π.Χ. και το νότιο τμήμα χτίστηκε από τον Περικλή το 445 π.Χ. Τα Μακρά Τείχη είχαν μήκος περίπου 7 χλμ. και τα δύο σκέλη απείχαν μεταξύ τους περίπου 184μ. Ο αρχαίος δρόμος ξεκινούσε από την Ιερά Οδό και τελείωνε στις Αστικές Πύλες του Πειραιά. Τα Τείχη αποτέλεσαν κρίσιμο παράγοντα στην μεγάλη ακμή της αρχαίας Αθήνας και επέτρεψαν στον Αθηναϊκό στόλο να καταστεί τη μεγάλη δύναμη της εποχής εκείνης. Λίγα χρόνια αργότερα, με το πέρας του Πελοποννησιακού πόλεμου, οι Σπαρτιάτες υποχρέωσαν τους ηττημένους Αθηναίους να γκρεμίσουν τα Μακρά Τείχη, τα οποία, όμως, ανοικοδομήθηκαν πάλι το 391 π.Χ. Τα Μακρά Τείχη γκρεμίστηκαν οριστικά το 86 π.Χ. όταν ο Ρωμαίος στρατηγός Σύλλας κατέκτησε την Αθήνα. Στους επόμενους αιώνες, η Αθήνα περνά περιόδους

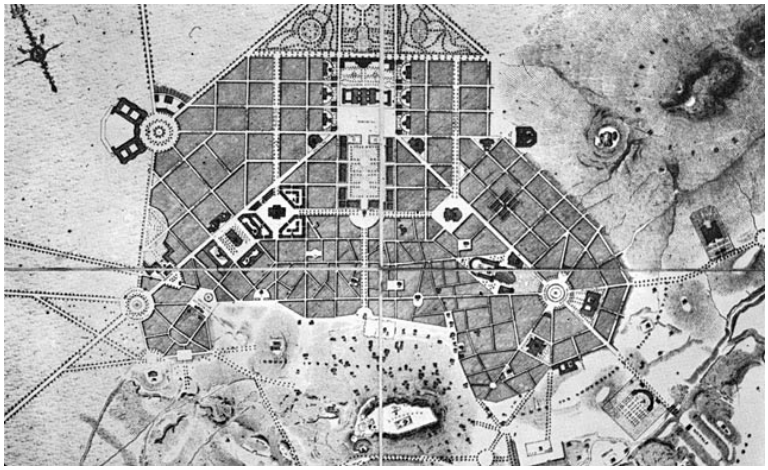
ακμής και παρακμής, ενώ ο Πειραιάς ερημώνεται, αλλά διατηρεί την δυναμική του ως μεγάλο λιμάνι και κατά τη διάρκεια του μεσαίωνα μετονομάζεται σε «Πόρτο Δράκο» ή αλλιώς «Πόρτο Λεόνε», λόγω του μαρμάρινου λιονταριού που βρισκόταν στο λιμάνι του, το οποίο εκλάπει το 1687 μ.Χ. Πολλοί περιηγητές εκείνης της εποχής μάλιστα, περιέγραφαν τα απομεινάρια του δρόμου με την ονομασία ο δρόμος του «Δράκου». Ωστόσο, τα ίχνη του αρχαίου δρόμου της ένωσης των δύο πόλεων χάθηκαν ανά τους αιώνες.



Εικόνα 12. Η σύνδεση Αθήνας με Πειραιά από τα Μακρά την κλασσική εποχή *(Πηγή: http://www.eie.gr/archaeologia/gr/02_DELTIA/Fortification_Walls.aspx, Οκτώβρης 2017)*

Η αποκατάσταση της σύνδεσης της Αθήνας με τον Πειραιά πραγματοποιείται μετά την ίδρυση του ελληνικού κράτους και την ανακήρυξη της Αθήνας ως πρωτεύουσάς του το 1834 μ.Χ. Εκείνη την εποχή οι κάτοικοι της περιοχής ανέρχονταν σε 12.000 και τέθηκε θέμα επέκτασης της πόλης και η ανάγκη ένωσής της με το λιμάνι της. Ήδη από το 1832 μ.Χ. η κυβέρνηση ανέθεσε στους Σταμάτη Κλεάνθη και Eduard Schaubert την εκπόνηση του νέου πολεοδομικού σχεδίου της Αθήνας, με στόχο την ανάδειξη του αρχαιοελληνικού πολιτισμού και την προβολή της βασιλικής κυριαρχίας. Σύμφωνα με το σχέδιο, στην πλατεία Ομονοίας θα τοποθετούνταν τα χειμερινά ανάκτορα του βασιλιά Όθωνος και από εκεί θα ξεκινούσαν τρείς βασικοί οδικοί άξονες, η Πειραιώς, η Σταδίου και η Αθηνάς (Εικόνα 13). Η οδός Πειραιώς οδηγούσε στον Πειραιά, η οδός Σταδίου οδηγούσε στο Καλλιμάρμαρο στάδιο και η οδός Αθηνάς, η οποία θα διχοτομούσε τις παραπάνω οδούς, οδηγούσε στην Ακρόπολη. Παράλληλα, το σχέδιο αυτό περιλάμβανε απαλλοτριώσεις στην περιοχή γύρω από την Ακρόπολη, κυρίως για να πραγματοποιηθούν ανασκαφές, τη δημιουργία των θερινών ανακτόρων στον Πειραιά, πλατείες, δημόσια κτήρια, πνευματικό κέντρο, δρόμους και βουλεβάρτα.

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.



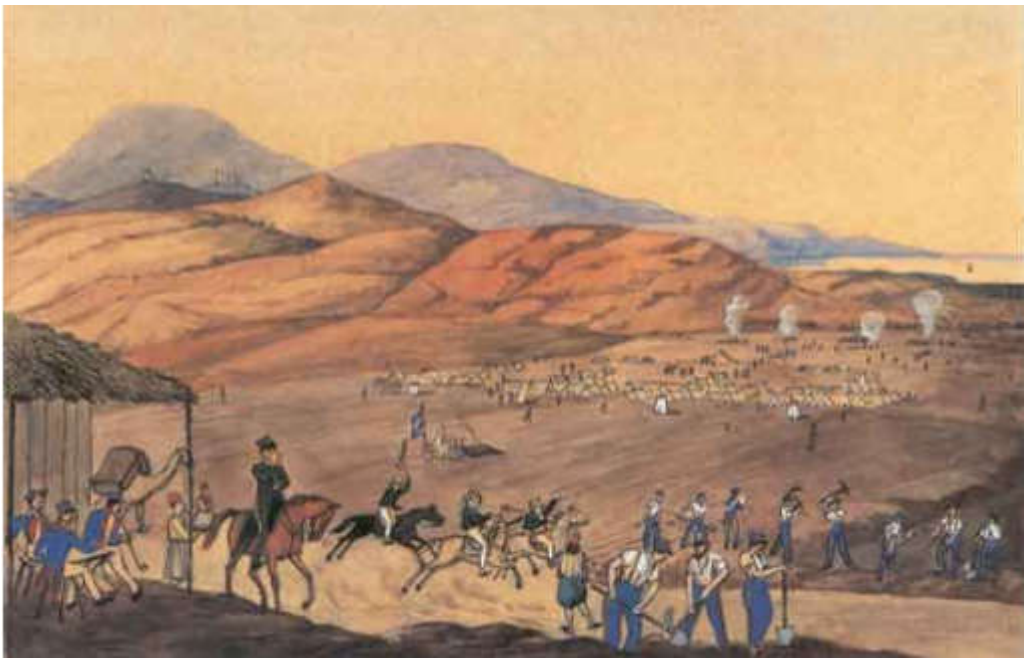
Εικόνα 13. Η πολεοδομική πρόταση των Κλεάνθη-Scahubert για την πόλη των Αθηνών του 1832 π.Χ. *(Πηγή: Κ. Μπίρης, Αι Αθήναι από του 19ου εις τον 20όν αιώνα, Αθήνα 1966)*

Όσο αφορά τον άξονα της οδού Πειραιώς, η σχεδίασή του ξεκινούσε από την πλατεία Ομόνοιας και καταλήγει στη σημερινή πλατεία Καραϊσκάκη. Στην περιοχή της Ομόνοιας, σύμφωνα με το σχέδιο, χωροθετούνται το χειμερινό ανάκτορο, με μεγάλα βουλεβάρτα, πλατείες και δημόσια κτήρια, όπως το Νομισματοκοπείο, το Χρηματιστήριο και η Αστυνομία, ένας καθεδρικός ναός στη σημερινή θέση της πλατείας Κουμουνδούρου, η Βουλή και η Γερουσία στο ύψος που βρίσκεται τώρα το Γκάζι, δύο πλατείες στην περιοχή του Κεραμεικού και στην κατάληξη της οδικής αρτηρίας τοποθετείται το θερινό ανάκτορο. Στην περιοχή Αλίπεδο του Πειραιά σχεδιάζονταν, ακόμη, η εγκαθίδρυση βιομηχανικής ζώνης στο δυτικό μέρος του άξονα και αστικής ζώνης στο ανατολικό. Στο πολεοδομικό αυτό σχέδιο διαφαίνεται ο ουσιαστικός και ο σημαντικός ρόλος που θα διαδραμάτιζε η οδός Πειραιώς. Το φιλόδοξο αυτό σχέδιο, όμως, δεν τελεσφόρησε διότι υπήρξαν αρκετές αντιδράσεις, κυρίως επειδή απαιτούσε την απαλλοτρίωση εκτάσεων, με συνέπεια την τροποποίηση του σχεδίου από τον αρχιτέκτονα Leo von Klenze το 1834 μ.Χ. Το καινούργιο σχέδιο περιλάμβανε την κατάργηση των μεγάλων πλατειών και των βουλεβάρτων, τον περιορισμό του πλάτους των οδών και την αλλαγή τοποθεσίας των ανακτόρων και των δημόσιων κτηρίων. Η ακριβής χάραξη της οδού δημιούργησε ακόμη έναν διαπληκτισμό, με αποτέλεσμα ο Σταμάτης Κλεάνθης να προτείνει την διατήρηση της χάραξη της αρχαίας οδού των Μακρών Τειχών από τον Πειραιά ως το Μοσχάτο και την κατασκευή ενός νέου τμήματος με μια καμπύλη στη συνέχεια του δρόμου ως την Ομόνοια. Έτσι, το αποτέλεσμα δεν αποτελούσε μία ευθεία χάραξη, αλλά η οδός διασπάστηκε σε δύο τμήματα στο βόρειο όριο των σημερινών δήμων Μοσχάτο – Ταύρου.

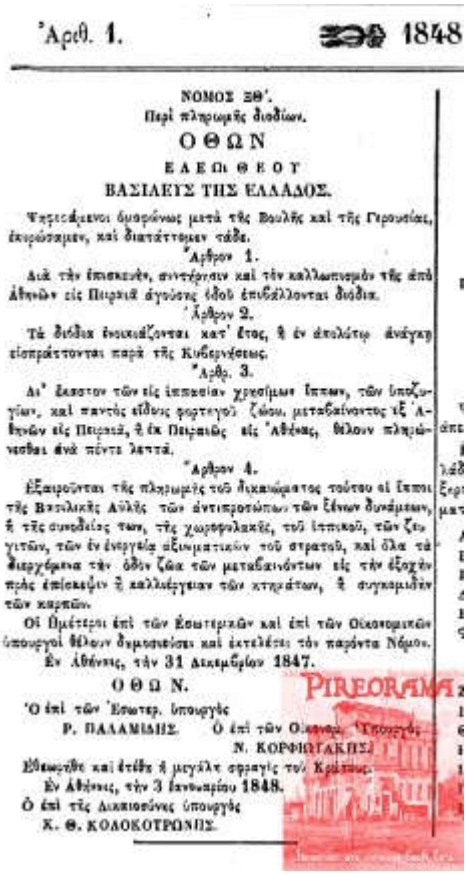
Η τελική χάραξη της οδού Πειραιώς σχεδιάστηκε από τους Μπέρναρντ και Χολτερ και πραγματοποιήθηκε από Βαυαρούς στρατιώτες με επικεφαλής το μηχανικό λοχαγό Σπις, ξεκίνησε το 1834 μ.Χ., κόστισε περίπου 126.700 δραχμές και τελείωσε το 1836 μ.Χ. (Εικόνα 14). Ο δρόμος ήταν ένας φαρδύς χωματόδρομος μήκους οχτώ χιλιομέτρων, με πέτρες τοποθετημένες δεξιά και αριστερά για την προστασία του. Πλησίον του άξονα υπήρχαν χωράφια και αλώνια προς το μέρος της Αθήνας και ελώδεις περιοχές προς τον Πειραιά. Στην οδό κυκλοφορούσαν γαϊδουράκια, άλογα, καμήλες, άμαξες και ένα ιππήλατο λεωφορείο «το Παντοφορείον». Η διάνοιξη της οδού ήταν από τα πρωταρχικά έργα οδοποιίας του νέου ελληνικού κράτους, αποτέλεσε κύριο

άξονα μεταφοράς εμπορευμάτων και κατασκευαστικών υλικών και συνέβαλε στην ανοικοδόμηση και την επέκταση της πόλης. Το μεγαλύτερο μέρος των μεταφορών του κράτους γίνονταν δια θαλάσσης και έτσι, η οδός αποτέλεσε έναν από τους πιο σημαντικούς άξονες για την εποχή.

Το μέλλον για την οδό Πειραιώς δεν ήταν και τόσο λαμπρό όσο το οραματίστηκαν οι εμπνευστές της. Μετά από δέκα χρόνια περίπου, η οδός δεν είχε συντηρηθεί και το χειμώνα ήταν πολύ δύσκολο να τη διαβούν λόγω των πλημμυρών, ενώ το καλοκαίρι ήταν αποπνικτικά εξαιτίας της σκόνης. Η κυκλοφορία ήταν πυκνή και η βλάστηση στα πέριξ της οδού ήταν λιγοστή. Η διαδρομή ήταν, όμως, ειδυλλιακή, εφόσον τριγύρω υπήρχαν λόφοι και αρχαία μνημεία με φόντο την Ακρόπολη. Το 1842 μ.Χ. ο δρόμος λιθοστρώθηκε, έξι χρόνια μετά θεωρήθηκε κρατικός και όχι δημοτικός όπως οι άλλοι οδοί και επιβλήθηκαν διόδια ύψους πέντε δραχμών για κάθε διέλευση ζώου, ώστε να εξασφαλιστεί η συντήρηση του (Εικόνα 15). Η επισκεψιμότητα στη διαδρομή Αθήνα – Πειραιά ήταν μεγάλη και ενδεικνυόταν από το γεγονός ότι το 1855 μ.Χ. διέρχονταν περίπου 900 άλογα ημερησίως. Ωστόσο, η οδός δεν επεκτάθηκε ποτέ μέχρι το λιμάνι του Πειραιά, εξαιτίας της κατασκευής του ατμοκίνητου σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιώς το 1869 μ.Χ., ο οποίος έγινε ηλεκτρικός το 1904 μ.Χ.



Εικόνα 14. Κατασκευή της οδού Πειραιώς από Βαυαρούς στρατιώτες το 1836 μ.Χ. (Υδατογραφία του L. Kollnberger), *(Πηγή: http://pireorama.blogspot.gr/2012/07/8.html, Οκτώβρης 2017)*



Ἀριθ. 1. 1848

ΝΟΜΟΣ ΞΘ'.
Περὶ πληρωμῆς διοδίων.

ΟΘΩΝ
ΕΛΕΩι ΘΕΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.

Ψηφισάμενοι ὁμοφώνως μετὰ τῆς Βουλῆς καὶ τῆς Γερουσίας, ἐπικυρώσαμεν, καὶ διατάττομεν τάδε.

Ἄρθρον 1.

Διὰ τὴν ἐπισκευὴν, συντήρησιν καὶ τὸν καλλωπισμὸν τῆς ἀπὸ Ἀθηνῶν εἰς Πειραιᾶ ἀγούσης ὁδοῦ ἐπιβάλλονται διόδια.

Ἄρθρον 2.

Τὰ διόδια ἐνεκιάζονται κατ' ἔτος, ἢ ἐν ἀπολύτῳ ἀνάγκῃ εἰσπράττονται παρὰ τῆς Κυβερνήσεως.

Ἄρθρ. 3.

Δι' ἕκαστον τῶν εἰς ἱππασίαν χρησίμων ἵππων, τῶν ὑποζυγίων, καὶ παντὸς εἴδους φορτηγοῦ ζώου, μεταβαίνοντος ἐξ Ἀθηνῶν εἰς Πειραιᾶ, ἢ ἐκ Πειραιῶς εἰς Ἀθήνας, θέλουν πληρώνεσθαι ἀνὰ πέντε λεπτά.

Ἄρθρον 4.

Ἐξαιροῦνται τῆς πληρωμῆς τοῦ δικαιώματος τούτου οἱ ἵπποι τῆς Βασιλικῆς Αὐλῆς, τῶν ἀντιπροσώπων τῶν ξένων δυνάμεων, ἢ τῆς συνοδείας των, τῆς χωροφυλακῆς, τοῦ ἱππικοῦ, τῶν ζευγιτῶν, τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ἀξιωματικῶν τοῦ στρατοῦ, καὶ ὅλα τὰ διερχόμενα τὴν ὁδὸν ζῶα τῶν μεταβαινόντων εἰς τὴν ἐξοχὴν πρὸς ἐπίσκεψιν ἢ καλλιέργειαν τῶν κτημάτων, ἢ συγκομιδὴν τῶν καρπῶν.

Οἱ Ὑμέτεροι ἐπὶ τῶν Ἐσωτερικῶν καὶ ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν ὑπουργοὶ θέλουν δημοσιεύσει καὶ ἐκτελέσει τὸν παρόντα Νόμον.

Ἐν Ἀθήναις, τὴν 31 Δεκεμβρίου 1847.

ΟΘΩΝ.

Ὁ ἐπὶ τῶν Ἐσωτερ. ὑπουργὸς
Ρ. ΠΑΛΑΜΙΔΗΣ. Ὁ ἐπὶ τῶν Οἰκονομ. Ὑπουργὸς
Ν. ΚΟΡΦΙΩΤΑΚΗΣ.

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη σφραγὶς τοῦ Κράτους.
Ἐν Ἀθήναις, τὴν 3 Ἰανουαρίου 1848.
Ὁ ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης ὑπουργὸς
Χ. Θ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ.

Εικόνα 15. Βασιλική απόφαση του 1848 μ.Χ. για την επιβολή διοδίων στην οδό Πειραιώς *(Πηγή: http://pireorama.blogspot.gr/2012/07/8.html, Οκτώβριος 2017)*

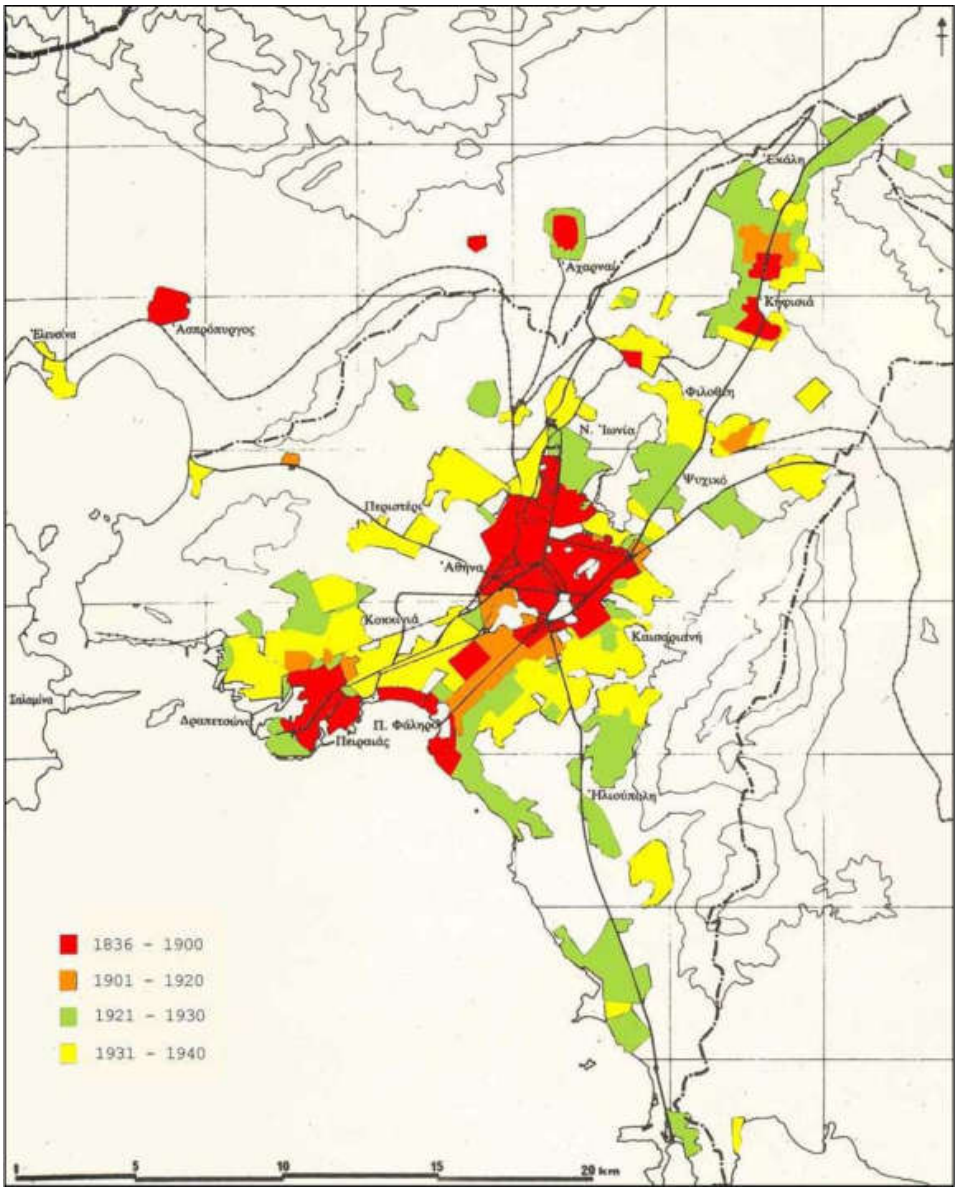
Από τα μέσα του 19ου αιώνα ξεκίνησε παράλληλα και η ανάπτυξη κοντά στην οδό και κυρίως προς το μέρος της Αθήνας, αλλά και του Πειραιά. Η οικιστική εξάπλωση στο αθηναϊκό σκέλος πραγματοποιήθηκε προς δύο κατευθύνσεις, δυτικά της οδού Πειραιώς και βορειοανατολικά του κέντρου, προς το μέρος του Λυκαβηττού. Η επέκταση που έγινε δυτικά προς την οδό Πειραιώς εξελίχτηκε με γρήγορους ρυθμούς και ως το 1870 μ.Χ. δημιουργήθηκε μια πυκνοδομημένη αστική συνοικία. Ως τις αρχές του εικοστού αιώνα, από την Ομόνοια μέχρι την Ιερά οδό, κυριαρχούσαν νεοκλασικά κτίρια και μέγαρα, από τα οποία πολύ λίγα διασώθηκαν μέχρι σήμερα. Ωστόσο, η τελική εγκατάσταση των ανακτόρων στην Ερμού και όχι στην Ομόνοια αναίρεσε το μεγαλοαστικό χαρακτήρα που έτεινε να διαμορφωθεί στην περιοχή. Το αποτέλεσμα ήταν ο διαχωρισμός της γης των Αθηνών σε ανατολική και δυτική, με την ανατολική περιοχή να χαρακτηρίζεται από την μεσοαστική και μεγαλοαστική τάξη και το «επίσημο» κέντρο, και τη δυτική να «αφήνεται» στη βιομηχανική παραγωγή με τις φτωχότερες γειτονιές. Πίσω από τα νεοκλασικά κτίρια αναπτύχθηκαν εργατικές συνοικίες, όπως το Γκαζοχώρι το Μεταξουργείο, του Ψυρρή και το Θησείο. Όσον αφορά το μετασχηματισμό της οδού σε βιομηχανικό άξονα, πρωταρχικό ρόλο αποτέλεσε η εγκαθίδρυση της ελληνοαγγλικής εταιρίας επεξεργασίας μεταξιού δυτικά της οδού Πειραιώς το 1851 μ.Χ., η οποία έγινε και η αιτία να ονομασθεί η συνοικία «Μεταξουργείο». Λίγα χρόνια αργότερα, το 1862 μ.Χ. εγκαταστάθηκε πάνω στην οδό το εργοστάσιο του Φωταερίου στο Γκάζι, το οποίο ανέκοψε την επέκταση της πόλης προς το νότο. Στην Αθήνα, όμως, δεν υπήρξε μεγάλη συγκέντρωση βιομηχανικών εγκαταστάσεων

σε σχέση με τον Πειραιά. Στην περιοχή αυτή, τα εργοστάσια που λειτούργησαν είναι το «Ελληνικόν Πιλοποιείον» στη γέφυρα των Πετραλώνων το 1886 μ.Χ., το οποίο αργότερα επαναχρησιμοποιήθηκε από το Δήμο Αθηναίων ως πολιτιστικό κέντρο «Μελίνα Μερκούρη», και η σοκολατοποιία «Παυλίδης» το 1884 μ.Χ., το οποίο λειτουργεί μέχρι και σήμερα. Αξιοσημείωτο είναι ότι την περίοδο αυτή δεν συντάχθηκε κάποιο καινούργιο πολεοδομικό σχέδιο, αλλά πραγματοποιήθηκαν μόνο τροποποιήσεις στο αρχικό που αφορούσαν κατά κύριο λόγο στην στένωση οδών και κατάργηση ελεύθερων χώρων. Το αποτέλεσμα ήταν η άναρχη ανάπτυξη της πόλης χωρίς την ύπαρξη κάποιου σχεδιασμού.

Η πόλη του Πειραιά αναπτύχθηκε εξίσου με την Αθήνα εκείνη την εποχή. Σε αυτό το σκέλος ο εποικισμός έγινε σταδιακά μέχρι τις αρχές του 20ου αιώνα και ακολούθησε τόσο γραμμική πορεία στο μέτωπο της οδού, όσο και ενδιάμεσα γύρω από οικιστικούς πυρήνες που δημιουργούνται, όπως στον Ταύρο και στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη. Παράλληλα, η προσφορά μεγάλων εκτάσεων αδόμητου χώρου, η θέση και η μορφολογία του εδάφους γύρω από την περιοχή της οδού, συνέβαλαν στην ανάπτυξη της βιομηχανίας. Ήδη από το 1857 μ.Χ. ορίστηκε ζώνη 200 μέτρων περίπου, όπου επιτρεπόταν η λειτουργία κεραμοποιείων στα όρια του δρόμου, στο τμήμα μεταξύ των Καμινίων και του Αγίου Διονυσίου γεγονός που σηματοδοτεί την απαρχή της βιομηχανικής δραστηριότητας στην Πειραιώς. Έτσι, οι πρώτες εγκαταστάσεις βιομηχανίας αποτελούσαν τέσσερις αλευρόμυλοι, τα κεραμοποιεία στα Καμίνια και τα βυρσοδεψία στον Άγιο Διονύσιο. Περαιτέρω ανάπτυξη της βιομηχανίας ήρθε στο τέλος του 19ου αιώνα, με την εμφάνιση στης χημικής βιομηχανίας, ένα είδος πολύ ρυπογόνο, με αποτέλεσμα την τεράστια επιβάρυνση του περιβάλλοντος. Παραδείγματα της βαριάς βιομηχανίας ήταν η Πειραϊκή βιομηχανία, η χρωματουργία Πειραιώς ΧΡΩΠΕΙ, η βιομηχανία οινοπνεύματος ΗΒΗ, η ΕΛΜΑ, τα κεραμοποιεία και τα βυρσοδεψία. Ως το 1900 μ.Χ. το 35% της ελληνικής βιομηχανίας βρισκόταν στον Πειραιά.

Στις αρχές του 20ου αιώνα η οδός Πειραιώς δεν είχε σημαντικές μεταβολές όσο αφορά το αστικό περιβάλλον. Ωστόσο, η μικρασιατική καταστροφή το 1922 μ.Χ. άλλαξε το αστικό τοπίο στην οδό. Οι πρόσφυγες που κατέφθασαν εγκαταστάθηκαν δυτικά κοντά στη βιομηχανική ζώνη. Οι πρόχειροι οικισμοί που κατασκευάστηκαν, οι οποίοι στη συνέχεια έγιναν και μόνιμοι για τους πρόσφυγες, ήταν στον Ταύρο, στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη, στο Νέο Φάληρο και στα Καμίνια. Οι καινούργιοι συνοικισμοί αποτέλεσαν εργατικοί συνοικισμοί και συνέβαλαν στην βιομηχανική ανάπτυξη της περιοχής. Ακόμη, οι προσφυγικές κατοικίες συνιστούσαν και τις μοναδικές που ήταν εγκαταστημένες στο νότιο τμήμα επί της οδού Πειραιώς, κάποιες από τις οποίες κατοικούνται ακόμη και σήμερα. Με την έντονη πληθυσμιακή αύξηση δημιουργήθηκε κρίση στέγης στις δύο πόλεις και το αποτέλεσμα ήταν η αύξηση του συντελεστή δόμησης, η ανέγερση πολυκατοικιών και τα αυθαίρετα κτίσματα. Το 1923 μ.Χ. μάλιστα, ίσχυσε ο Πολεοδομικός Νόμος, λίγο αργότερα εκδόθηκε ένας νόμος που ρύθμιζε την οριζόντια ιδιοκτησία, αλλά και ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός που προέβλεπε την αύξηση των υψών. Επίσης, στο δρόμο εγκαθιδρύονταν συνεχώς περισσότερες βιομηχανικές χρήσεις, καθιστώντας έτσι, την Πειραιώς τη ραχοκοκαλιά της βιομηχανίας στην Αττική. Η επισφράγιση του βιομηχανικού χαρακτήρα της Πειραιώς επήλθε το 1917 μ.Χ. με τη λειτουργεία των Δημοτικών Σφαγείων

στον Ταύρο. Επίσης, το 1920 μ.Χ. εγκαθιδρύεται η ελαιουργία ΕΛΑΪΣ και έξι χρόνια αργότερα η βιομηχανία σοκολάτας ΙΟΝ, η οποία λειτουργεί μέχρι και σήμερα. Επιπλέον, με το νέο εργατικό δυναμικό από τους πρόσφυγες, η βιομηχανική δραστηριότητα εντάθηκε σε μεγαλύτερο βαθμό και εγκαταστάθηκαν στην περιοχή σύγχρονες βιομηχανίες, όπως του μετάλλου ΧΑΛΚΟΡ, ΒΙΟΣΩΛ και η κλωστοϋφαντουργία Γαβριήλ. Συνολικά, το 1939 μ.Χ. σε βάθος ενός οικοδομικού τετραγώνου λειτουργούσαν πάνω στην οδό εξήντα τρεις βιομηχανίες. Με την οικιστική και βιομηχανική ανάπτυξη στην περιοχή γύρω από την οδό Πειραιώς μέχρι το μεσοπόλεμο, οι δύο πόλεις, Αθήνα και Πειραιάς ενοποιήθηκαν και σχημάτισαν την ενιαία αστική δομή που υπάρχει και σήμερα (Εικόνα 16). Με την πάροδο των χρόνων η γραμμική βιομηχανική ανάπτυξη της Πειραιώς επεκτάθηκε κυρίως προς τα δυτικά στον Ελαιώνα και προς τα ανατολικά στον Ταύρο, το Μοσχάτο, το Νέο Φάληρο και την Καλλιθέα.



Εικόνα 16. Οι επεκτάσεις που συντελέστηκαν στην Αττική την περίοδο 1836 – 1940, όπου διαφαίνεται και η ενιαία αστική δομή γύρω από την οδό Πειραιώς *(Πηγή: Λεοντίδου Λ., Πόλεις της σιωπής: Εργατικός Εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά 1909 – 1940 [Αθήνα: Εκδοτικός οίκος Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, 2001], σελ. 207)*

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Κατά τη διάρκεια του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου άλλαξε η μορφή της Αθήνας και του Πειραιά και συνεπώς και της οδού Πειραιώς. Υπήρξαν μεγάλες καταστροφές κτιρίων, κατοικιών και ανακόπηκε η βιομηχανική ανάπτυξη. Για αυτό το λόγο μετά το πέρας του πολέμου συντάχθηκαν νέα ρυμοτομικά σχέδια και θεσπίστηκαν νέοι οικοδομικοί κανονισμοί, οι οποίοι αυξήσαν ακόμη πιο πολύ τους συντελεστές δόμησης και συντέλεσαν στην οικοδόμηση μεγάλων πολυκατοικιών μέσω της μεθόδου της αντιπαροχής. Επίσης, η εντατική βιομηχανική δραστηριότητα συνεχίστηκε μετά τον πόλεμο με το μεγαλύτερο φάσμα της ελληνικής βιομηχανίας να αντιπροσωπεύεται πάνω στην οδό Πειραιώς. Όμως, στις αρχές της δεκαετίας του ’60 ξεκίνησε μία διαδικασία αποκέντρωσης των βιομηχανικών μονάδων της περιοχής και μετεγκατάστασής τους εκτός Αθηνών, δηλαδή προς το Θριάσιο Πεδίο, τα Μεσόγεια, κατά μήκος της εθνικής οδού Αθηνών – Λαμίας, τα Οινόφυτα αλλά, και τη Θήβα. Ωστόσο, η οδός Πειραιώς δεν αλλάζει δραματικά, εφόσον στην περιοχή διατηρούνται παραγωγικές δραστηριότητες κυρίως από τη λειτουργία αποθηκών, βιοτεχνιών, και μικρών εργοστασιακών μονάδων.

Η πραγματική αποβιομηχάνιση της οδού Πειραιώς έλαβε χώρα τη δεκαετία του ’70 και ολοκληρώθηκε στο τέλος της δεκαετίας του ’80. Η περίοδος αυτή δημιούργησε μεταβολές τόσο στο αστικό τοπίο όσο και στο κοινωνικό. Ο χαρακτήρας των εργατικών συνοικισμών τροποποιήθηκε και η εικόνα διαχωρισμού της πόλης σε ανατολικά και δυτικά προάστια έγινε εντονότερη. Οι χρήσεις γραμμικά της οδού μεταβλήθηκαν, αφού πολλά εργοστάσια ανέστειλαν τη λειτουργία τους, μεταφέρθηκαν και εγκαταλείφθηκαν, με αποτέλεσμα τα άδεια κελύφη των βιομηχανικών κτιρίων και την εικόνα μιας παρηκμασμένης και εγκαταλελειμμένης οδού. Ο άξονας, έτσι, υποβαθμίστηκε και η θέση των κενών κελυφών καλύφθηκε από ανομοιογενείς και ασύμβατες χρήσεις, όπως αυτές του χονδρεμπορίου, των συνεργείων αυτοκινήτων, των αποθηκών και των μανδρών υλικών. Ακόμη, αναπτύχθηκαν ο τομέας των μεταφορών και της αποθήκευσης στην περιοχή και παράλληλα, παραγκωνίστηκε η μεταποιητική δραστηριότητα. Ο ίδιος ο άξονας γέμισε γιγαντοαφίσες και διαφημίστηκες πινακίδες, ενώ τα πεζοδρόμια ήταν σε αρκετά σημεία χαλασμένα ή και ανύπαρκτα. Το υποβαθμισμένο τοπίο συμπλήρωνε η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η έλλειψη πράσινων χώρων και η απόθεση μπάζων και σκουπιδιών σε αδόμητους χώρους.

Τα τέλη της δεκαετίας του ’90 άρχισε μια τάση για ένταξη καινούργιων χρήσεων γης γύρω από την οδό που σχετίζονταν κυρίως με την ψυχαγωγία και τη διασκέδαση. Έγινε προσπάθεια να αναστραφεί η απαξίωση της Πειραιώς και να αναβαθμιστεί και πάλι με διάφορα προγράμματα αναπλάσεων, όπως την θεσμοθέτηση της απομάκρυνσης της βιομηχανίας στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας του 1985 και τη μελέτη του ΥΠΕΧΩΔΕ για «Ανάπλαση και ανάδειξη της ταυτότητας της οδού Πειραιώς». Ο ρόλος της οδού επαναπροσδιορίζεται και μετασχηματίζεται σε πόλο πολιτισμού, αναψυχής και εμπορίου. Την αρχή για την αναβάθμιση της Πειραιώς συντέλεσε το κλείσιμο του εργοστασίου του φωταερίου στο Γκάζι το 1984 και η μετατροπή του σε πολιτιστικό χώρο. Γενικότερα, η χωροθέτηση των νέων δραστηριοτήτων γίνεται κατά βάση σε εργοστασιακά κτήρια, τα οποία αποκτούν χαρακτήρα ιστορικό και αποτελούν τη βιομηχανική κληρονομιά της περιοχής. Οι χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής συγκεντρώνονται αρχικά, και πυκνώνουν στο βόρειο σκέλος στης οδού, ενώ ακολούθησε ένας ακόμη πολιτιστικός πυρήνας

χρήσεων στην περιοχή Ταύρου, Μοσχάτου και Ρέντη. Ωστόσο, το νότιο τμήμα της Πειραιώς δεν συμβάδισε με τις σύγχρονες τάσεις μετασχηματισμού της και δεν υπάρχει σημαντική παρουσία αντίστοιχων χρήσεων.

3.2. Οι παρεμβάσεις στην οδό Πειραιώς

Η οδός Πειραιώς βρίσκεται στο επίκεντρο των εξελίξεων από τα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα, όσο αναφορά τις αστικές πολιτικές που αναπτύχθηκαν και εφαρμόστηκαν στην περιοχή της Αττικής. Η πρόθεση του κράτους ήταν όλα αυτά τα χρόνια, να πραγματοποιηθεί ένα σύνολο θεσμικών πλαισίων και πολεοδομικών παρεμβάσεων που να συμβάλει στην ανάπλαση της οδού και της ανάδειξής της σε πολιτιστικό και ψυχαγωγικό υπερτοπικό πόλο. Κρατικοί φορείς, φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα, φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, αλλά και ανεξάρτητοι φορείς πρότειναν και σχεδίασαν διάφορες μελέτες για την αναβάθμιση της οδού και της περιοχής που εμπίπτει στην επιρροή της, με κάποιες από αυτές να υλοποιούνται και άλλες να παραμένουν στο «χαρτί». Στις επόμενες παραγράφους αναλύονται οι προσπάθειες όλων των φορέων για την βελτίωση του άξονα της Πειραιώς, οι αντιδράσεις που πυροδότησαν τόσο σε κατοίκους όσο και σε άλλους δημόσιους φορείς, αλλά και οι διαπιστώσεις αναφορικά με τον τρόπο εφαρμογής των παρεμβάσεων.

3.2.1. Διάφοροι σχεδιασμοί και μελέτες που θεσμοθετήθηκαν για την οδό Πειραιώς

Ο άξονας της Πειραιώς και η περιοχή γύρω από αυτόν έχει συμπεριληφθεί αρκετές φορές σε θεσμοθετημένες μελέτες, προγράμματα και σχεδιασμούς. Η σημαντικότητα της οδού Πειραιώς άρχισε να διαφαίνεται περίπου στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, όπου κατοικίες, σημαντικά δημόσια κτίρια, αλλά και βιομηχανική δραστηριότητα χωροθετήθηκαν στη περιοχή και εξαπλώθηκαν πάνω σε όλο τον άξονα της οδού. Έτσι, η έντονη ανάπτυξη που πραγματοποιήθηκε στην οδό οδήγησε στην ανάγκη διαμόρφωσης θεσμικού πλαισίου.

Ο πρώτος οικοδομικός κανονισμός που αφορούσε την οδό Πειραιώς εκδόθηκε τον Απρίλιο του 1836 και αποτελεί το διάταγμα «περί της εκτελέσεως του σχεδίου της πόλεως των Αθηνών». Αυτό το διάταγμα μεταξύ άλλων ορίζει ότι στην οδό οι οικίες πρέπει να είναι διώροφες, να σχηματίζουν συνεχή και αδιάκοπη σειρά και τα σχέδιά τους να υποβάλλονται εκ των προτέρων στο γεωμέτρη της πόλης και το μηχανικό του νομού. Οι κατοικίες ήταν από τις πρώτες που οικοδομήθηκαν στο βόρειο σκέλος της οδού, αλλά πολύ λίγες από αυτές διασώζονται μέχρι και σήμερα. Το 1928 με Προεδρικό Διάταγμα της 18 Απριλίου/30 Ιουνίου (ΦΕΚ Α΄ 112) επιβλήθηκαν περιορισμοί στους όρους δόμησης για πολλές περιοχές, αλλά και το νότιο τμήμα της οδού Πειραιώς. Σύμφωνα με αυτό επιβάλλονταν περιορισμοί στις διαστάσεις και στα εμβαδά των οικοδομήσιμων οικοπέδων επί της οδού Αθηνών – Πειραιώς που υπάγονταν στο Προεδρικό Διάταγμα της 17/31 Δεκεμβρίου 1924. Το 1956 με το Βασιλικόν Διάταγμα της 5/21 Σεπτεμβρίου τροποποιείται το σχέδιο πόλεως των Αθηνών και επιτρέπει την κατασκευή στοών και πάνω στον άξονα της Πειραιώς μέχρι τις οδούς Βασιλείου του Μέγα και Ηρακλειδών στο Γκάζι. Ακόμη, με το Βασιλικόν Διάταγμα της 10 Νοεμβρίου του 1971

(ΦΕΚ Δ΄ 262) τροποποιούνται οι όροι δόμησης στην πόλη των Αθηνών, ως προς τον μέγιστο αριθμό ορόφων και τα μέγιστα ύψη των οικοδομών συμπεριλαμβανομένου και των οικοδομών στην οδό Πειραιώς. Σύμφωνα με αυτό το διάταγμα ως μέγιστος αριθμός ορόφων είναι επτά και το μέγιστο ύψος φτάνει τα είκοσι τέσσερα μέτρα, ενώ στην περιοχή που περικλείουν οι οδοί Πειραιώς, Περσεφόνης και Θεσσαλονίκης χαρακτηρίζεται αρχαιολογική (περιοχή νεκροταφείου Κεραμεικού), ο μέγιστος αριθμός ορόφων είναι δύο με ανώτερο επιτρεπόμενο ύψος τα επτά μέτρα.

Όσο αφορά τις διατάξεις που θεσμοθετήθηκαν για τη βιομηχανία καθίσταται εμφανής η πρόθεση της πολιτείας αρχικά να ευνοήσει την βιομηχανική δραστηριότητα, ενώ αργότερα, θα αλλάξει στάση, θα διευκολύνει την αποβιομηχάνιση και θα συμβάλλει στην αναβάθμιση και ανάδειξή της οδού σε υπερτοπικό πόλο πολιτισμού και αναψυχής. Αρχικά, το 1857 εφαρμόστηκαν για πρώτη φορά νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούσαν τη χωροθέτηση βιομηχανιών και συγκεκριμένα των κεραμοποιείων στον άξονα. Στη συνέχεια, δημιουργήθηκε μία βιομηχανική γραμμική ζώνη στην οδό, αναπτύχθηκε και επεκτάθηκε με τον καιρό και τη δεκαετία του ’80 ξεκίνησε η αποβιομηχάνιση της περιοχής. Στην αποβιομηχάνιση της περιοχής συντέλεσε και η ψήφιση του «νόμου περί απομάκρυνσης της βιομηχανίας από την Αττική (ΦΕΚ 707/Δ/13.12.1979). Ως εκ τούτου θεσπίστηκαν εκ νέου θεσμικά πλαίσια χωροταξικών και πολεοδομικών κατευθύνσεων που διευκόλυναν τη διαχείριση του αποθέματος σε γη και κτίρια, αλλά και προσδιόρισαν τον πολιτιστικό και ιστορικό χαρακτήρα του άξονα.

Η αρχή για την ανάδειξη της ιστορικότητας του άξονα συντελέστηκε το 1982 με Προεδρικό Διάταγμα (ΦΕΚ 410/Δ/27-08-1982) με τον χαρακτηρισμό τμήματος της πόλης του Πειραιά ως παραδοσιακό, δηλαδή το Ιστορικό Κέντρου του Πειραιά. Σύμφωνα με το άρθρο ένα του διατάγματος χαρακτηρίζεται σαν παραδοσιακό τμήμα της πόλης του Πειραιά η περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Κηφισού, Κανελλοπούλου, Σούδας (Αλιμπράντη), Πειραιώς, Αθηνών, Μυκάλης, Αλμυρίδος, Κωνσταντινουπόλεως, Μουτσοπούλου, Αθηνών Ναυλέρη, Μακρών Τειχών, Κάστορος, Αγίου Δημητρίου, Αγίου Διονυσίου, Αρχαιολογικού χώρου Πετώνειας και Ακτή Τρούμαν. Το 1985, όμως ψηφίζεται ο νόμος 1515 (ΦΕΚ 18/Α/18-02-85) για το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (Ρ.Σ.Α.) που αφορούσε ένα μεγάλο μέρος της οδού, αφού προέβλεπε την ανάπλαση και οργάνωση των παραδοσιακών περιοχών βιομηχανικής συγκέντρωσης στην περιοχή της Πειραιώς και δυτικά αυτής, δηλαδή του Ελαιώνα. Επίσης, αποφασίστηκαν παρεμβάσεις στους δήμους που διασχίζει η οδός μέσω κατευθυντήριων αρχών από τα Γενικά Πολεοδομικά Σχεδία (Γ.Π.Σ.). Οι δήμοι Ταύρου και Αγίου Ιωάννη Ρέντη ενέκριναν Γ.Π.Σ (ΦΕΚ 834/Δ/31-08-1987 και ΦΕΚ 1038/Δ/16-10-1987) για την αναβάθμιση της οδού Πειραιώς, ώστε βαθμιαία να αντικατασταθεί η οχλούσα βιομηχανική δραστηριότητα με λιγότερο οχλούσες χρήσεις, οι οποίες θα είναι και αισθητικά αναβαθμισμένες. Τα Γ.Π.Σ. των δήμων Πειραιά και Μοσχάτου (ΦΕΚ 79/Δ/01-02-1988 και ΦΕΚ 386/Δ/02-06-1988) επέτρεψαν την παραμονή των βιομηχανιών και βιοτεχνιών χαμηλής όχλησης στην οδό και καθορίσαν οργάνωσή τους σε ΒΙΟΠΑ. Επιπλέον, το

Γ.Π.Σ του δήμου Αθηναίων (ΦΕΚ 80/Δ/04-02-1988) προέβλεπε την αναβάθμιση του αρχαιολογικού χώρου του Κεραμεικού και του εργοστασίου στο Γκάζι με τη δημιουργία πολιτιστικού πάρκου. Παράλληλα, ευνοήθηκε η δημιουργία ιστού μνημείων, κεντρικών λειτουργιών και ελεύθερων χώρων με τη διαμόρφωση ενός ενιαίου δικτύου ροής πεζοδρόμων που θα λειτουργούσε σαν κεντρικός σκελετός της κυκλοφορίας. Η διασύνδεση των οδών μνημειακού χαρακτήρα που προέβλεπε το Γ.Π.Σ. είχε ως κέντρο του πλέγματος πορείας τον αρχαιολογικό χώρο του Κεραμεικού.

Το 1994 στα πλαίσια του προγράμματος «Αττική SOS» του ΥΠ.Ε.ΧΩ.ΔΕ., αποφασίστηκε η αποκατάσταση και η ανάδειξη υποβαθμισμένων περιοχών. Ένα χρόνο αργότερα, εκπονήθηκε για τη συνολικότερη δράση του προγράμματος, μία μελέτη για την «Ανάπλαση και Ανάδειξη της Ταυτότητας της οδού Πειραιώς». Ο χρονικός ορίζοντας του έργου ορίστηκε για το έτος 2000 και το κόστος του ανέρχονταν στα 10 δισεκατομμύρια δραχμές. Με το πλαίσιο αυτό ξεκίνησε ουσιαστικά η πρώτη προσπάθεια ανασυγκρότησης και ανάπλασης ολόκληρης της οδού. Μέχρι τότε οι επεμβάσεις της πολιτείας ήταν αποσπασματικές και αφορούσαν τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης για τις περιοχές που η οδός Πειραιώς ενέπιπτε κατά τμήματα σε αυτές, χωρίς ποτέ όμως, να έχει γίνει κάποια ολοκληρωμένη μελέτη για την οδό. Η μελέτη αυτή βασίστηκε στο σκοπό ανάδειξης του άξονα σε υπερτοπικό πόλο πολιτισμού, αναψυχής και πρασίνου με παράλληλη διατήρηση της ταυτότητάς της. Οι βασικοί στόχοι που τέθηκαν αναφέρονταν:

- στον χαρακτηρισμό της οδού Πειραιώς σε άξονα πολιτισμού και αναψυχής
- στην ανάδειξη της ταυτότητας και της ιστορίας της
- στην διασφάλιση της αρχιτεκτονικής της φυσιογνωμίας
- στην προστασία των κτιρίων της με ταυτόχρονη αναπαλαίωση και επανάχρησή τους
- σε διάφορες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που αφορούν πεζοδρόμους, παραπλεύρους δρόμους, νησίδες πρασίνου και χώρους στάθμευσης
- σε σημειακές παρεμβάσεις σε εννιά χαρακτηριστικά σημεία πάνω στον άξονα. Πιο συγκεκριμένα, στην Πλατεία Κουμουνδούρου προβλέπονταν η συνολική ανάπλασή της, στο Γκάζι – Κεραμεικό η περιοχή θα οργανώνονταν σε ζώνη πολιτισμού και αναψυχής, στην περιοχή στο Σεράφειο Κολυμβητήριο προβλέπονταν η ενίσχυση των κοινόχρηστων χώρων και στάθμευσης, στον κόμβο της Χαμοστέρνας θα διαμορφώνονταν ζώνη αθλητισμού και πρασίνου, στην περιοχή στα Σφαγεία στον Ταύρο θα πραγματοποιούνταν η διατήρηση των κτιρίων και θα επαναχρησιμοποιούνταν με πολιτιστικές και ψυχαγωγικές λειτουργίες. Ακόμη, στην στροφή οδού Πειραιώς – Σικιαρίδειο προβλέπονταν η ανάδειξη της περιοχής σε πολιτιστικό πόλο, στην περιοχή στο εργοστάσιο ΣΑΝΙΤΑΣ – κόμβο Κηφισού θα διατηρούνταν τα κτίρια και θα δημιουργούνταν ζώνη πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής, στην περιοχή ΧΡΩΠΕΙ – ΕΛΑΪΣ θα προστατεύονταν και θα αναδεικνύονταν οι βιομηχανίες και τέλος, στην διασταύρωση της Πειραιώς με την οδό Λαμπράκη στον Πειραιά σχεδιάζονταν η κατασκευή κοινόχρηστων χώρων.

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Για την ανάδειξη της ιστορικότητας της οδού Πειραιώς αποφασίστηκε η προστασία και η ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων στην περιοχή που περικλείεται από την πλατείας Κουμουνδούρου, τον Κεραμεικό και το Βόρειο σκέλος των Μακρών Τειχών. Ακόμη, σύμφωνα με το πρόγραμμα προστατεύεται και η οπτική φυγή του δρόμου που οδηγεί στον αρχαιολογικό χώρο της Ακρόπολης. Επίσης, επισημάνθηκε η προβολή των σημείων που υπάρχουν στην οδό και προσδιορίζουν πολιτιστικό χαρακτήρα, όπως η Σχολή Καλών Τεχνών, το Γκάζι και ο Κεραμεικός, αλλά και καθορίστηκε η ενίσχυση των δραστηριοτήτων πολιτιστικού ενδιαφέροντος, αναψυχής και υπηρεσιών με παράλληλη απομάκρυνση των δραστηριοτήτων όχλησης για να ενισχυθεί ο πολιτιστική ταυτότητα της οδού. Επιπλέον, για την προστασία της αρχιτεκτονικής στην περιοχή, αλλά και την αποθάρρυνση των χρήσεων που δημιουργούν ρύπανση ή όχληση, τροποποιήθηκαν οι όροι δόμησης και ορίστηκαν ειδικοί περιορισμοί, ενώ παράλληλα, αποφασίστηκε η διατήρηση και η επανάχρηση παραδοσιακών κτιρίων ως σημεία αναφοράς, όπως Εθνική Πινακοθήκη, ΣΑΝΙΤΑΣ, ΗΒΗ, ΧΡΩΠΕΙ. Κρίθηκε, ακόμη αναγκαίο, η απομάκρυνση στοιχείων που δεν συνάδουν με τη αισθητική του χώρου, όπως οι γιγαντοαφίσες και οι τεράστιες επιγραφές, και ταυτόχρονα, η περιοχή θα εμπλουτιστεί με κοινόχρηστους χώρους, αναψυχής, στάσης, άθλησης και πρασίνου. Τέλος, αποφασίστηκε η σύνδεση του άξονα με άλλες ανάλογες μελέτες που έχουν εκπονηθεί κοντά στην περιοχή της Πειραιώς, όπως τη μελέτη Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων, τη μελέτη για τον Ελαιώνα, το Θησείο και το Μεταξουργείο.

Στα πλαίσια των παραπάνω στόχων καθορίστηκαν και υλοποιήθηκαν κατά συνέπεια μια σειρά από μέτρα – παρεμβάσεις:

- Ο χαρακτηρισμός της οδού σε «Παραδοσιακό τμήμα της πόλης, (Ιστορικός άξονας Πειραιώς)» το 1996 με απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 510/Δ/16-05-1996) και ο καθορισμός ζώνης προστασίας εκατέρωθεν του άξονα.
- Η προστασία, αποκατάσταση και ανάπλαση αξιοσημείωτων κτιριακών κελυφών και του χώρου που τα περιβάλλουν πάνω στην οδό. Με το ΦΕΚ 267/Δ/07.04.1997, πραγματοποιήθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ ο χαρακτηρισμός ογδόντα οχτώ κτιρίων και δέκα όψεων κτιρίων ως διατηρητέα κατά μήκος της οδού. Από αυτά τα 45 κτίρια ήταν βιομηχανικές μονάδες, ενώ τα υπόλοιπα αποτελούσαν νεοκλασικά κτίρια, όπως ξενοδοχεία, μέγαρα, το πρώην βρεφοκομείο και κτίρια της περιοχής από την Ιερά οδό ως την Ομόνοια. Για την μετέπειτα λειτουργία αυτών των κτιρίων προτάθηκαν χρήσεις πολιτισμού, αναψυχής, αλλά και υπηρεσιών και διοίκησης. Ωστόσο, στην Απόφαση Κήρυξης του ΦΕΚ είναι φανερό ότι εν τέλει τα κτίρια που ανακηρύχθηκαν διατηρητέα ήταν πολύ λιγότερα από αυτά που προέβλεπε η αρχική μελέτη.
- Η παράλληλη αναστολή της έκδοσης οικοδομικών αδειών για μεγάλη διάρκεια μέχρι να θεσμοθετηθεί νέο πλαίσιο που θα προσδιορίζει την καινούργια φυσιογνωμία του άξονα της Πειραιώς. Η αναστολή διήρκησε από τις 08/11/1994 ως τις 26/05/1999 και υπερέβη τη διάρκεια των προβλεπόμενων τριών ετών από τις ισχύουσες διατάξεις. Με αυτό τον τρόπο αποφεύχθηκαν οι πρωτοβουλίες των ιδιωτικών

επενδύσεων στην περιοχή και ευνοήθηκε η εφαρμογή και η υλοποίηση των μελετών ανάπλασης για την οδό Πειραιώς.

Στα χρόνια που ακολούθησαν πραγματοποιήθηκαν και άλλες μελέτες που αφορούσαν την οδό Πειραιώς και συνέβαλαν στην εξέλιξή της. Αρχικά, ανατέθηκε από το δήμο Αθηναίων το 1996 πολεοδομική μελέτη αναβάθμισης περιοχών του τρίτου διαμερίσματος των Αθηνών που αφορούσε τις συνοικίες Γκαζοχωρίου, Ρουφ, Χαμοστέρνας, Αγίας Αικατερίνης και τμήμα της Γειτονιάς Καμπά στα Κάτω Πετράλωνα. Σύμφωνα με αυτή τη μελέτη, η οδός Πειραιώς ιεραρχείται σε πρωτεύουσα αρτηρία όπως και η Πέτρου Ράλλη, ενώ παράλληλα, οι οδοί Κωνσταντινουπόλεως και Χαμοστέρνας ιεραρχούνται σε ταχείες λεωφόροι. Ακόμη, προτείνεται η θεσμοθέτηση υπόγειου χώρου στάθμευσης στην πλατεία Εργατικής Πρωτομαγιάς που βρίσκεται στο μέτωπο της οδού Πειραιώς. Η οδός αντιμετωπίστηκε σε αυτή τη μελέτη ως μέρος των προαναφερθέντων περιοχών και όχι ως αυτόνομος άξονας, αλλά εν τέλει η μελέτη δεν πραγματοποιήθηκε. Επιπλέον, το 1997 συστάθηκε ένας ευέλικτος οργανισμός για να αναλάβει την υλοποίηση του προγράμματος η «Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας, Α.Ε. (ΕΑΧΑ ΑΕ)» (ΦΕΚ 909/Β/15.10.1997) και σκοπός του ήταν η δημιουργία ενός ανοιχτού μουσείου για την πόλη της Αθήνας, το οποίο θα αποτελούσε και από τα μεγαλύτερα στον κόσμο (Εικόνα 17). Στόχος του προγράμματος ήταν η σύνδεση της αρχαίας με τη νέα πόλη σε ένα αναβαθμισμένο περιβαλλοντικά, ποιοτικά και πολιτιστικά χώρο και περιλάμβανε δράσεις μικρής και μεγάλης κλίμακας σε έξι περιοχές του ιστορικού κέντρου της Αθήνας (Άρθρο 45810 του ΦΕΚ 909/Β/15.10.1997). Μία από τις παρεμβάσεις αφορούσε την περιοχή του Κεραμεικού, της οδού Πειραιώς, του Θησείου και του Γκαζιού και περιλάμβανε κατά κύριο λόγο την ανάπλαση και την ανάδειξη του άξονα της Πειραιώς, την ανάπλαση του αρχαιολογικού χώρου του Κεραμεικού, την ανάπλαση της Κορεάτικης Αγοράς, την απομάκρυνση του αμαξοστασίου ΗΛΠΑΠ και την πεζοδρόμηση της Ιεράς οδού. Μάλιστα για την οδό Πειραιώς υπήρχε η πρόθεση να δημιουργηθεί κατά μήκος της μια ευρύτερη ζώνη με παραγωγική, κοινωνική και περιβαλλοντική λειτουργία, ενώ παράλληλα θα μπορούσε να αναδειχθεί σε πόλο έλξης κοινωνικού, εκπαιδευτικού και πολιτιστικού χώρου. Ωστόσο, από τις παρεμβάσεις που αφορούσαν αυτή την περιοχή, πραγματοποιήθηκε μόνο η ανάπλαση της Κορεάτικης Αγοράς με τη μετατροπή της σε πλατεία και τη σύνδεσή της με το μεγάλο δίκτυο πεζοδρόμων των Διονυσίου Αεροπαγίτου, Αποστόλου Παύλου, Αδριανού και Ερμού, ενώ οι άλλες αναπλάσεις παρέμειναν στα σχέδια. Από τις δράσεις του ΕΑΧΑ σημαντικό ρόλο στην αναβάθμιση της οδού Πειραιώς ακόμη, έπαιξαν και οι αστικές αναπλάσεις της πλατείας Κουμουνδούρου ή Ελευθερίας, της πλατείας Κεραμεικού, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε ορισμένα κομμάτια της στα πλαίσια των έργων για τον «Ολυμπιακό Δακτύλιο» και ο φωτισμός πέντε διατηρητέων κτισμάτων της οδού, δηλαδή αυτά των ΣΑΝΙΤΑΣ, Χαράκογλου, Μύλοι Νικολετοπούλου και το κτίσμα στην οδό Πειραιώς και Ευρυσθέως. Το 1997 πραγματοποιείται, επίσης, μια μεγάλη μελέτη για την ευρύτερη περιοχή του Ελαιώνα από το ΥΠΕΧΩΔΕ, στα πλαίσια του προγράμματος «Αττική SOS». Ένας από τους στόχους που τέθηκαν σε

αυτή τη μελέτη, ήταν και η προστασία, η ανάδειξη και η ένταξή των ιστορικών χώρων της περιοχής του Ελαιώνα, όπως η Πειραιώς, η Ιερά οδός, οι αρχαιολογικοί χώροι και οι εκκλησίες στην ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων Αθήνας (ΕΑΧΑ). Ακόμη, στα πλαίσια εξυγίανσης του περιβάλλοντος του Ελαιώνα χωροθετήθηκαν το πάρκο εκπαίδευσης της Ανώτατης Σχολή Καλών Τεχνών (ΑΣΚΤ) στην παλιά βιομηχανία ΣΙΚΙΑΡΙΔΗ και το πολιτιστικό κέντρο «Ελληνικός Κόσμος» του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού στο παλιό εργοστάσιο της ΒΙΟΣΩΛ, το 1998.

Εικόνα 17. Το πρόγραμμα ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας που συστάθηκε από το Υπουργείο Πολιτισμού και το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. *(Πηγή: http://www.athenssocialatlas.gr, Οκτώβρης 2017)*

Εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας εξαγγέλθηκαν σωρεία μελετών και προγραμμάτων που αφορούσαν ολόκληρη την Αττική. Φυσικά, ο άξονας της οδού Πειραιώς συμπεριλήφθηκε σε κάποιες από αυτές τις μελέτες που στόχο είχαν την ανάπλαση και την ανάδειξή του ως ιστορικό χώρο. Συγκεκριμένα, το 1998 εκπονήθηκε μελέτη από το ΕΜΠ με εναλλακτικές προτάσεις εγκατάστασης αθλητικών χώρων για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, με πρόθεση την ενίσχυση των ήδη υπαρχόντων αθλητικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται κατά μήκος της οδού Πειραιώς στο Ρουφ και στο Φάληρο, αλλά και την διασπορά των αθλητικών εγκαταστάσεων στο λεκανοπέδιο της Αττικής. Επίσης, το 2001 ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος της Αθήνας – Αττικής κατέθεσε μελέτη, η οποία εντάχθηκε στο Ειδικό

Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης για την ανασυγκρότηση της εικόνας της Αθήνας για το 2004, και αφορούσε μία δεύτερη «Μελέτη Ανάπλασης της οδού Πειραιώς». Η μελέτη αυτή προέβλεπε κυρίως, την ανάπλαση κτιριακών προσόψεων και κοινόχρηστων χώρων, ήταν άμεσα συσχετισμένη με την αναβάθμιση της Αθήνας εν όψει Ολυμπιακών αγώνων και δεν υλοποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό. Συγκεκριμένα, υλοποιήθηκε η ανάπλαση των όψεων των κτιρίων από την οδό Φλέμινγκ έως την οδό Άνδρου (Πειραιώς 105) στο δήμο Αγίου Ιωάννη Ρέντη, από την οδό Μαραθώνος έως την οδό Μουτσοπούλου και από την οδό Γρηγορίου Λαμπράκη έως την οδό 34ου Συντάγματος Πεζικού στο δήμο Πειραιά. Όσο αφορά του κοινόχρηστους χώρους, αυτοί που διαμορφώθηκαν εν τέλει ήταν από την οδό Επονιτών ως την Δημητρίου και από την οδό Δωδεκανήσου έως την Ζακύνθου για το δήμο Πειραιά και στον δήμο Ταύρου το ΟΤ 53 των Παλιών Σφαγείων και της οδού Επταλόφου που το μεγαλύτερο τμήμα της έχει χαρακτηριστεί πεζόδρομος. Το 2002, επίσης, από το ΥΠΕΧΩΔΕ εκπονήθηκε μελέτη για τη δημιουργία Αρχαιολογικού Πάρκου στις Αστικές πύλες του Πειραιά. Η μελέτη αυτή αφορούσε την ανάδειξη και την προστασία των Αστικών Πυλών και του Βόρειου Τείχους της αρχαίας Πειραϊκής οχύρωσης. Τα μνημεία αυτά είναι από τα καλύτερα σωζόμενα της αρχαιότητας και βρίσκονται στις οδούς Πύλης και Ευριπίδου, δηλαδή μέσα στην ευρεία πολιτιστική ζώνη της οδού Πειραιώς. Ωστόσο, και αυτή η μελέτη έχει μείνει ακόμη, στο στάδιο του σχεδιασμού.

Η εφαρμογή των μέτρων και των παρεμβάσεων που αποφασίστηκαν στην μελέτη της ανάπλασης της οδού Πειραιώς του 1995 πραγματοποιήθηκε το 2004 με νέο θεσμικό πλαίσιο, το «διάταγμα της οδού Πειραιώς». Το διάταγμα αυτό προέβλεπε ακόμη, την τροποποίηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων των Δήμων Αθηναίων, Ταύρου, Μοσχάτου, Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Πειραιώς, σύμφωνα με το ΦΕΚ 1063Δ/16.11.2004, όπου ορίστηκαν νέες χρήσεις γης και συντελεστές δόμησης (Εικόνα 18). Με έμφαση την εξυγίανση της οδού από τις βιομηχανικές χρήσεις και την αρμονική συνύπαρξη τους με τον πολιτισμό την αναψυχή και τις υπηρεσίες, επιχειρήθηκε η πραγματοποίηση των στόχων που είχαν τεθεί πριν από μια δεκαετία περίπου για την ανάπλαση της Πειραιώς. Οι νέες χρήσεις γης που θεσμοθετήθηκαν για τους δήμους που διασχίζει η οδός Πειραιώς φαίνονται στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 1) και υποστηρίζουν τη διατήρηση του ιστορικού χαρακτήρα της οδού και συμβάλουν στην αξιοποίηση των υπαρχόντων κενών βιομηχανικών κελυφών και στην αποτροπή δημιουργίας γραμμικού πολεοδομικού κέντρου στο μέτωπο της οδού. Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι στις περιπτώσεις που επιτρέπεται η χρήση της γενικής κατοικίας δεν περιλαμβάνονται οι λειτουργίες αποθηκών, ξενοδοχείων και συνεργείων αυτοκινήτων. Επιπλέον, τέθηκαν περιορισμοί και στη δόμηση (Πίνακας 2), με αποτέλεσμα τη μείωση των συντελεστών σε όλους του δήμους, την στροφή σε ανέγερση μικρής κλίμακας κτισμάτων και την αποτροπή κατεδαφίσεων παλιών βιομηχανικών κτιρίων. Για παράδειγμα στην περιοχή του Ταύρου η μείωση των συντελεστών δόμησης άγγιξε το 40%, με αποτέλεσμα να είναι ασύμφορη η οικονομική επένδυση σε νέες εγκαταστάσεις στα μεγάλα οικόπεδα, αλλά και να ευνοηθεί η επένδυση

στη διατήρηση των υπαρχόντων κτιρίων. Ακόμη, σε όλο το μήκος της οδού, οι καινούργιες εγκαταστάσεις υποχρεούνται να τοποθετούνται σε απόσταση δεκαπέντε ως εικοσιπέντε μέτρων από τη ρυμοτομική γραμμή, η οποία παραμένει ελεύθερη χωρίς περίφραξη, η φύτευση είναι υποχρεωτική και δεν χρησιμοποιείται για στάθμευση.

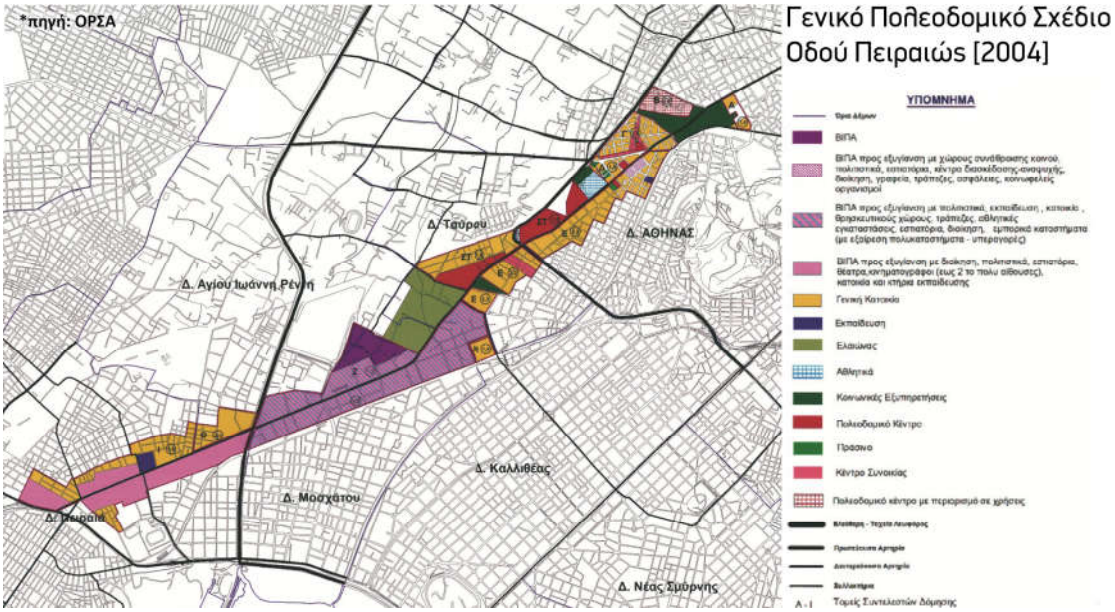
ΔΗΜΟΙ	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
Αθήνας	Α) Πολεοδομικού κέντρου για την εγκατάσταση πολιτιστικών λειτουργιών μεγάλης κλίμακας και ειδικότερα: κατοικίες εμπορικά καταστήματα μόνο στο ισόγειο των κτιρίων (με εξαίρεση προς υπεραγορές και τα Πολυκαταστήματα) γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί εστιατόρια αναψυκτήρια και παραδοσιακά καφενεία χωρίς ζωντανή μουσική χώροι συνάθροισης κοινού πολιτιστικά κτίρια και εγκαταστάσεις κτίρια και γήπεδα στάθμευσης Β) Γενικής κατοικίας νότια της πλατεία Πρωτομαγιάς ή Σταύρος Καλλέργης ως την οδό Χαμοστέρνας
Μοσχάτου	βιοτεχνικά και βιομηχανικά πάρκα προς εξυγίανση (με εξαίρεση οι αποθήκες και τα βενζινάδικα) κατοικίες (με εξαίρεση τα Ο.Τ. που έχουν πρόσωπο στην οδό Πειραιώς) εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση προς υπεραγορές και τα Πολυκαταστήματα) κτίρια εκπαίδευσης πολιτιστικά κτίρια και εγκαταστάσεις αθλητικές εγκαταστάσεις θρησκευτικοί χώροι τράπεζες εστιατόρια
Ταύρου	πολεοδομικό κέντρο βόρεια της οδού Χαμοστέρνας (με εξαίρεση την υπεραγορά τροφίμων) γενική κατοικία και τοπικού κέντρου συνοικία ανατολικά της οδού Πειραιώς διοίκηση προς χώρους του Δημαρχείου και του Εθνικού Κέντρου Δημόσιας Διοίκησης δυτικά της Πειραιώς ισχύουν οι χρήσεις της απόφασης ΦΕΚ 386/Δ/31.08.1987, δηλαδή γενική κατοικία, ΒΙΠΑ και ΒΙΟΠΑ χαμηλής και μεσαίας όχλησης
Αγίου Ιωάννη Ρέντη	γενική κατοικία
Πειραιά	βιοτεχνικά και βιομηχανικά πάρκα προς εξυγίανση (με εξαίρεση οι αποθήκες και τα βενζινάδικα) διοίκηση πολιτιστικά κτίρια και εγκαταστάσεις

	εστιατόρια θέατρα κινηματογράφοι (έως δύο αίθουσες)

Πίνακας 1. Οι νέες χρήσεις γης στους δήμους Αθηναίων, Ταύρου, Μοσχάτου, Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Πειραιώς σύμφωνα με τα τροποποιημένα Γ.Π.Σ. *(Πηγή: Αποφάσεις ΦΕΚ 1063/Δ/16.11.2004, Αριθμός 45835)*

ΔΗΜΟΙ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΟΜΗΣΕΙΣ (Σ.Δ.)		
	Παλιός Σ.Δ.	Νέος Σ.Δ.	Μείωση Σ.Δ. (%)
Αθήνας	3	1,4-2,3	23-53
Μοσχάτου	1,2-1,8	1-1,2	17-33
Ταύρου	3	1,8-2,3	23-40
Αγίου Ιωάννη Ρέντη	2,6	2	23
Πειραιά	3	2,6	13

Πίνακας 2. Οι αλλαγές στους συντελεστές δόμησης και οι ποσοστιαίες μεταβολές τους στους δήμους Αθηναίων, Ταύρου, Μοσχάτου, Αγίου Ιωάννη Ρέντη σύμφωνα με τα τροποποιημένα Γ.Π.Σ. *(Πηγή: Αποφάσεις ΦΕΚ 1063/Δ/16.11.2004, Αριθμός 45835, ΦΕΚ 834/Δ/31.08.1987, ΦΕΚ1038/Δ/16.10.1987, ΦΕΚ 79/Δ/04.02.1988, ΦΕΚ 80/Δ/ 04.02.1988, ΦΕΚ386/Δ/02.06.1988)*



Εικόνα 18. Τροποποίηση των Γ.Π.Σ. των δήμων Αθηνών, Μοσχάτου, Ταύρου, Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Πειραιώς εκατέρωθεν της οδού Πειραιώς, όπου φαίνονται οι νέες χρήσεις γης *(Πηγή: Αποφάσεις ΦΕΚ 1063/Δ/16.11.2004, Αριθμός 45835)*

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν και τα διάφορα επιχειρησιακά προγράμματα φορέων τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης που τα σχέδια δράσης τους αφορούν τον άξονα της Πειραιώς. Πιο συγκεκριμένα, ο δήμος Αθηναίων με το «Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2007 – 2013» προωθεί τις επενδύσεις σε πολιτιστικές υποδομές, δίνει προτεραιότητα σε ανάπλαση αστικών περιοχών που περιλαμβάνουν παλιά βιομηχανική δραστηριότητα με επανάχρηση κτιρίων, με ενίσχυση πρασίνου και βελτίωση ποιότητας του κοινόχρηστου χώρου, και επενδύει στη συνεργασία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα για να ευνοήσει τις νέες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες. Επίσης, είναι γνωστό ότι εξαιτίας του δήμου Αθηναίων προωθήθηκαν τα έργα ανάπλασης στο χώρο του

Σεράφειου κολυμβητηρίου που βρίσκεται πάνω στην οδό Πειραιώς, με αποτέλεσμα τη δημιουργία αθλητικών χώρων, ψυχαγωγίας, πρασίνου και στάθμευσης. Ακόμη, το 2009, οι διατάξεις από το εγκεκριμένο «Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό» αφορούν την οδό, αφού στις ειδικότερες κατευθύνσεις για τη μητροπολιτική ανάπτυξη της Αθήνας συμπεριλαμβάνονται οι αναπλάσεις που πρόκειται να πραγματοποιηθούν σε βιομηχανικές περιοχές που έχουν χωρική συνέχεια με περιοχές που υπάρχει αστικός τουρισμός.

Πρόταση ανάπλασης που αφορούσε την οδό Πειραιώς, έγινε και από την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Προστασίας Περιβάλλοντος της Βουλής το 2010, με ειδικό πόρισμα. Το σχέδιο αυτό αναφερόταν μόνο στο τμήμα της οδού από την πλατεία Ομόνοιας ως τη συμβολή της με την Ιερά οδό, στα πλαίσια αναβάθμισης της ποιότητας ζωής του Ιστορικού κέντρου της Αθήνας. Προτάθηκε, λοιπόν, η ενοικίαση των κενών κτισμάτων της οδού σε Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της Αττικής, ώστε σταδιακά να αποτελέσουν χώρους στέγασης φοιτητών. Τα κτίρια αυτά θα ανακαινίζονταν μέσω προγράμματος ΕΣΠΑ, ενώ τα λειτουργικά κόστη συντήρησης των κτιρίων και το ενοίκιο θα επιδοτούνταν. Στο πόρισμα, επίσης, αναδεικνύεται η έντονη και ανεπιθύμητη συγκέντρωση επιχειρήσεων εστίασης και διασκέδασης, η έλλειψη δημόσιου χώρου πρασίνου, η αύξηση του παραεμπορίου, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση της περιοχής. Επιπλέον, γίνεται ειδική αναφορά στους μετανάστες που αναζήτησαν στέγη στα διαθέσιμα κτίρια της περιοχής, χωρίς να υπάρχουν τα κατάλληλα μέσα ενσωμάτωσης και μεγάλη προσφορά σε εργασία, με αποτέλεσμα την άνθιση της παραβατικότητας. Επισημαίνεται, ακόμη, η έλλειψη αυστηρού νομοθετικού πλαισίου και προτείνεται η λήψη μέτρων και η ανάγκη έργων εξωραϊσμού του άξονα της Πειραιώς.

3.2.2. Προτάσεις ανάπλασης της οδού από ανεξάρτητους φορείς

Για τη διατήρηση του ιστορικού χαρακτήρα της οδού έχουν προταθεί από ανεξάρτητους φορείς αρκετές ιδέες. Στη διεθνή έκθεση – συνέδριο «Η αποσπασματική πόλη» το 2007 που διοργανώθηκε από τον Τάκη Κουμπή και τον Richard Scoffer στο χώρο της Ανωτάτης Σχολής Καλών Τεχνών, παρουσιάστηκαν οι προτάσεις Ελλήνων και ξένων αρχιτεκτόνων για την οδό Πειραιώς.[2] Μία από αυτές ήταν η πρόταση του Δημήτρη Φιλιππίδη και των φοιτητών του ΕΜΠ, σύμφωνα με την οποία ενισχύεται και εκμοντερνίζεται η ροή στη ζώνη των Μακρών Τειχών. Επίσης, η περιοχή εμπλουτίζεται με χαράξεις, όπως η δημιουργία πεζογεφυρών και διάφορων κατασκευών που θα τοποθετούνται γιγαντοαφίσες, ώστε να σταματήσει η παράνομη τοποθέτηση διαφημιστικών πινακίδων.

Από την αρχιτεκτονική σχολή της Νορμανδίας και τον Richard Scoffer προτάθηκε η δόμηση πάνω και ενδιάμεσα στα βιομηχανικά κελύφη, χωρίς έτσι, να κατεδαφιστούν τα παλιά κτίρια και ταυτόχρονα να κατοικηθεί η οδός. Η αλλαγή της χρήσης της βιομηχανίας σε κατοικία

[2] Αποσπάσματα από το βιβλίο La Ville en éclats: Quatorze propositions pour l'aménagement du site des Long Murs, entre Athènes et Le Pirée, Εκλάμψεις της πόλης: Η αποσπασματική πόλη, Δεκατέσσερις προτάσεις για τη διευθέτηση του χώρου στα Μακρά Τείχη της Αθήνας, Συλλογικό Έργο, επιμέλεια: Scoffier, R., Κουμπής Τ., 2007.

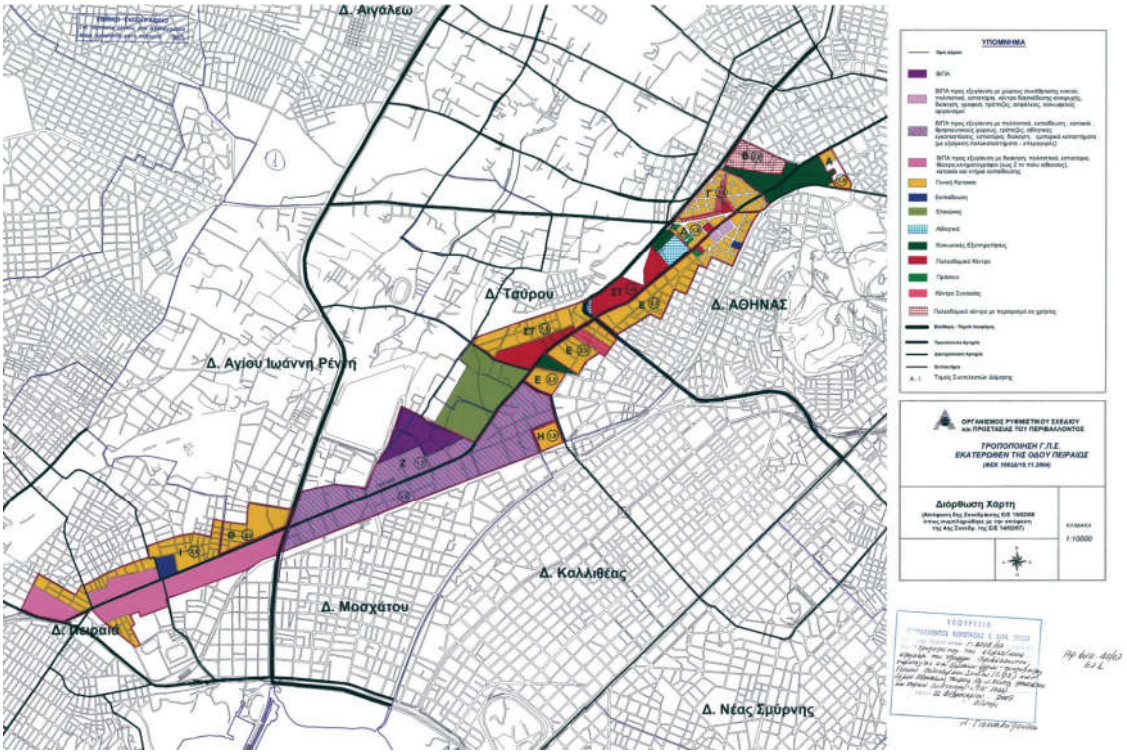
συμβάλει στη δημιουργία μιας οδού υψηλών απαιτήσεων που μπορεί να συγκριθεί ακόμη και με τα Ηλύσια Πεδία του Παρισιού. Προβλέπεται η οδός να χωριστεί σε δύο ζώνες, δηλαδή η μία θα βρίσκεται γύρω από την οδό και θα αποτελείται από έντονη δόμηση και αυξημένη επιβατική κίνηση και η δεύτερη θα κατασκευασθεί γύρω από τις γραμμές του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου, με χώρο πρασίνου και απουσία οχημάτων. Επίσης, οι πεζοί θα κινούνται σε πεζογέφυρες πάνω από τον ηλεκτρικό, στις οποίες θα κατασκευαστούν κήποι και πλατείες.

Ιδέες για την Πειραιώς έχουν προτείνει και άλλοι καλλιτέχνες. Από αυτές ξεχωρίζει η πρόταση από την Ελένη Gignantes και τους σπουδαστές της σχολής του University of East London με την κατασκευή πέντε πάρκων που θα χωροθετηθούν πάνω στον άξονα της Πειραιώς, κατασκευή του Ολυμπιακού χωριού εκατέρωθεν της οδού, μετατροπή της ζώνης των Μακρών Τειχών επιχειρηματικό πάρκο και φύτευση πρασίνου γύρω από την περιοχή του Κηφισού. Μία ακόμη, ενδιαφέρουσα πρόταση από την Παναγιώτα Δαβλαντή και τον Chii Wing Lo, είναι η ανέγερση πέντε σιντριβανιών σε μορφή πύργων από την Ομόνοια μέχρι το λιμένα του Πειραιά, ως αποσπάσματα οικιστικών τμημάτων.

3.2.3. Ισχύον θεσμικό πλαίσιο και μελλοντικοί σχεδιασμοί για την οδό Πειραιώς

Μετά το 2004 και το «διάταγμα της οδού Πειραιώς» από τη πλευρά της πολιτείας δεν υπάρχει ολοκληρωμένο πρόγραμμα ή κάποια μελέτη που να αναφέρεται στον άξονα της Πειραιώς και να έχει θεσμοθετηθεί. Το 2007 με απόφαση του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (ΦΕΚ 103/Α.Α.Π./16.03.2007) τροποποιείται η απόφαση υπ' αριθμόν 45835/2004 «Τροποποίηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) των δήμων Αθηναίων, Ταύρου, Αγ. Ι. Ρέντη, Μοσχάτου και Πειραιά (Νομού Αττικής)» (Εικόνα 19). Σε αυτή την απόφαση, απλά προστίθενται κάποια εδάφια που συμπληρώνουν το ΦΕΚ 1063Δ/16.11.2004 και δεν υπάρχουν μεγάλες αλλαγές στα Γ.Π.Σ. των δήμων. Συγκεκριμένα, στο δήμο Αθηναίων προστίθενται οι χρήσεις ΒΙΠΑ προς εξυγίανση, όπου επιτρέπονται επιπλέον, σε αυτές χρήσεις χώροι συνάθροισης κοινού, πολιτιστικά κτίρια και εγκαταστάσεις, εστιατόρια, κέντρα διασκέδασης – αναψυχής, διοίκηση, γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες και κοινωφελείς οργανισμοί. Στο δήμο Ταύρου αφαιρείται η εξαίρεση της εγκατάσταση των υπεραγορών στο πολεοδομικό κέντρο και στο δήμο Πειραιά επιτρέπονται ακόμη, οι χρήσεις κατοικία και εκπαίδευση. Επίσης, το 2007 δημοσιεύεται το Ειδικό Χωροταξικό Σχέδιο της Βιομηχανίας και θεσμοθετείται το 2009 με απόφαση ΦΕΚ (ΦΕΚ Α.Α.Π. 151/13.04.2009). Αυτό το σχέδιο αναφέρεται στην εγκατάσταση βιομηχανικής παραγωγής σε οργανωμένα σύνολα, την αποκέντρωση της βιομηχανίας, αλλά και την αποθάρρυνση εγκατάστασης της από την περιφέρεια Αττικής. Ουσιαστικά με αυτό το ειδικό χωροταξικό πλαίσιο αποκλείεται οριστικά η λειτουργία νέων βιομηχανιών στον άξονα της Πειραιώς και έτσι, κλείνει οριστικά ο κύκλος της «βιομηχανικής εποχής» στην περιοχή.

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.



Εικόνα 19. Τροποποίηση των Γ.Π.Σ. των δήμων Αθηνών, Μοσχάτου, Ταύρου, Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Πειραιώς εκατέρωθεν της οδού Πειραιώς, όπου φαίνονται οι νέες χρήσεις γης *(Πηγή: Αποφάσεις ΦΕΚ 103/Α.Α.Π./16.03.2007, Αριθμός 8208)*

Επιπλέον, στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής για το 2021 που σχεδιάστηκε το 2011, η Πειραιώς βρίσκεται μέσα στις προτεραιότητες και στις στρατηγικές του προγράμματός. Αρχικά, η οδός Πειραιώς αναγνωρίζεται στο σχέδιο ως μία δυναμική στο αστικό τοπίο της Αττικής, ούσα ως περιοχή αποβιομηχάνισης, η οποία κατέχει ευνοϊκή θέση στον αστικό χάρτη και μπορεί να αναλάβει με κάποιες πολεοδομικές ρυθμίσεις και παρεμβάσεις νέο ρόλο και νέες δραστηριότητες συνεισφέροντας στην ανάπτυξη της Αθήνας. Πιο συγκεκριμένα, η οδός αποτελεί αναπτυξιακό πόλο του οδικού δικτύου της Αθήνας – Πειραιά, αλλά και πόλος πολιτιστικών λειτουργιών που έχουν ήδη χωροθετηθεί και εμφανίζουν σημαντική δραστηριότητα. Επίσης, σύμφωνα με το πρόγραμμα για την διαμόρφωση «διαδρομών πολιτισμικής διαχρονικότητας», υποστηρίζεται το σχέδιο σύνδεσης των ιστορικών κέντρων Αθήνας και Πειραιά μέσω του άξονα της Πειραιώς, στην οποία θα αναδεικνύονται οι αρχαιολογικοί χώροι, όπως αυτοί του Κεραμεικού και των Μακρών Τειχών, ιστορικά κτίρια βιομηχανικής και αστικής κληρονομιάς και προωθούνται οι λειτουργίες πολιτισμού, αναψυχής και εκπαίδευσης. Έτσι, ο άξονας της Πειραιώς συνδέεται με τη νέα πολιτιστική διαδρομή, η οποία θα αποτελείται από την οδό Πειραιώς, τους αρχαιολογικούς χώρους στον Πειραιά και τη ζώνη Ελληνικού – Βουλιαγμένης διαμέσου της λεωφόρου Ποσειδώνος. Η ανάδειξη της πολιτιστικής αξίας της Πειραιώς και της περιοχής γύρω από αυτήν προωθείται από το Ρ.Σ.Α και μέσω του σχεδίου ανάπλασης της περιοχής του Ελαιώνα, όπου σχεδιάζεται η προβολή της ιδιαίτερης ταυτότητάς της και η ανάδειξη των πολιτιστικών της χώρων. Ακόμη, η οδός Πειραιώς καταχωρείται στα πλαίσια του προγράμματος του Ρ.Σ.Α. του ΄21 και της βιώσιμης κινητικότητας, σε αστική λεωφόρο, με

αποτέλεσμα να επιτρέπονται σε αυτή έργα ανάπτυξης κοινόχρηστου χώρου, μείωσης των οχημάτων και της κυκλοφοριακής κίνησης, ενίσχυσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και κατασκευής ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων.

Συμπερασματικά, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για την οδό Πειραιώς περιέχει τις διατάξεις των τελευταίων αποφάσεων του ΦΕΚ 1063Δ/16.11.2004 και του ΦΕΚ103/Α.Α.Π./16.03.2007. Επιπλέον, η μελέτη του Ρυθμιστικού Σχέδιου Αθήνας/Αττικής 2021 παγώνει μετά την κατάργηση του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος της Αθήνας (ΟΡΣΑ) στις 28 Φεβρουαρίου 2014. Οι αρμοδιότητες του οργανισμού μεταφέρονται στο Τμήμα Μητροπολιτικού Σχεδιασμού Αθήνας – Αττικής και υπάγονται στη Διεύθυνση Χωροταξίας της Γενικής Γραμματείας Χωροταξίας και Αστικού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής. Μέριμνα του τμήματος αυτού είναι και η παρακολούθηση της εφαρμογής και της υλοποίησης των προγραμμάτων του Ρυθμιστικού Σχεδίου. Μέχρι σήμερα, όμως, δεν έχουν πραγματοποιηθεί οι παρεμβάσεις του σχεδίου αυτού στην οδό Πειραιώς. Τέλος, είναι ενθαρρυντική η συνάντηση διάφορων φορέων δημοσίου τομέα, παρουσία του νυν Υπουργού Ναυτιλίας, η οποίοι δεσμεύτηκαν για περαιτέρω ανάπτυξη της οδού Πειραιώς.[3] Πιο συγκεκριμένα, αποφασίστηκε η ανάπτυξη του νοτίου τμήματος της Πειραιώς που μέχρι σήμερα ήταν υποσκελισμένο σε σχέση με το βόρειο τμήμα, αλλά και παρεμβάσεις στην ίδια την οδό με βελτίωση των υποδομών, όπως πεζοδρόμια, πράσινο και φωτισμός και την αξιοποίηση ακινήτων.

3.2.4. Αντιδράσεις φορέων για κάποιες από τις παρεμβάσεις της πολιτείας στην οδό Πειραιώς

Κατά τη διάρκεια των αποφάσεων και των μέτρων που λαμβάνονταν για την ανάπλαση της οδού Πειραιώς υπήρξαν κάποιες έντονες αντιδράσεις από διάφορους φορείς, κυρίως λόγω της αλλαγής των χρήσεων. Το 2003 η ένωση «Συμπαράταξη για την Αθήνα» συμπαραστέκεται στα αιτήματα των κατοίκων της περιοχής του Γκαζοχωρίου να μην εκδιωχθεί η βιοτεχνική δραστηριότητα από την περιοχή, εξαιτίας του στόχου πολιτιστικής και ψυχαγωγικής ανάπλασης της οδού, χωρίς να ληφθούν εναλλακτικά μέτρα για την αποκατάσταση των ανθρώπων που εργάζονται εκεί. Επίσης, το Επαγγελματικό Επιμελητήριο Πειραιά το 2005, αντιτάχθηκε στη μετατροπή της βιομηχανίας «ΧΡΩΠΕΙ» σε μεγάλο πολυκατάστημα, εφόσον προϋπήρχε πρόταση για επανάχρηση του εργοστασίου σε Δικαστικό Μέγαρο Πειραιώς, αλλά και εξαιτίας του ανταγωνισμού που θα δημιουργούνταν με τα υπάρχοντα καταστήματα της περιοχής. Ακόμη, έντονες αντιδράσεις εκφράστηκαν από τους κατοίκους στην περιοχή του Ρουφ για την ανάπλαση στο Σεράφειο Κολυμβητήριο. Οι κάτοικοι κατηγόρησαν το δήμο Αθηναίων ότι κατέστρεψε το πάρκου Ρουφ και διέλυσε την παιδική

[3] Πηγή: Επίσημος διαδικτυακός τόπος εφημερίδας «Το Βήμα», τίτλος άρθρου: «Ανάπλαση και του νοτίου τμήματος της οδού Πειραιώς», ημερομηνία άρθρου 2/11/2017 (http://www.tovima.gr/society/article/?aid=912644&wordsinarticle=%ce%bf%ce%b4%cf%8c%cf%82%3b%cf%80%ce%b5%ce%b9%cf%81%ce%b1%ce%b9%cf%8e%cf%82)

χαρά που υπήρχε εκεί για να δημιουργήσει χώρο στάθμευσης. Μάλιστα, η Επιτροπή Κατοίκων Διάσωσης Πάρκου Ρουφ πραγματοποίησαν συγκέντρωση και πορεία διαμαρτυρίας για τη διάσωσή του. Τα αιτήματα των κατοίκων στήριξε και η δημοτική παράταξη «Ανοιχτή Πόλη», η οποία κατηγόρησε το δήμο Αθηναίων για έλλειψη συνεργασίας με τους πολίτες και θεώρησε ότι η έντονη οικοδόμηση στο Σεράφειο Κολυμβητήριο θα καταστρέψει μεγάλο μέρος πρασίνου.

3.2.5. Απολογισμός των δράσεων της πολιτείας στην οδό Πειραιώς μέχρι σήμερα

Σύμφωνα με όσα ισχύουν για την οδό Πειραιώς ως σήμερα, μπορεί κανείς να διαπιστώσει την πληθώρα διαταγμάτων που θεσμοθετήθηκαν και διέπουν την περιοχή μελέτης. Σε όλα τα νομοθετήματα που έχουν ψηφιστεί επιχειρείται η διαφύλαξη του ιστορικού χαρακτήρα της οδού. Τα μέτρα, λοιπόν, που λήφθηκαν σχετίζονται γενικά, με τον εμπλουτισμό της με χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής, απομάκρυνση της βιομηχανίας, δημιουργία χώρων πρασίνου και τον περιορισμό στους όρους δόμησης. Επίσης, έγινε προσπάθεια να ενταχθεί η οδός στα ρυμοτομικά σχέδια των δήμων και να αντιμετωπιστεί πολεοδομικά ως ένα ενιαίος άξονας.

Αναφορικά με τις μελέτες ανάπλασης της οδού Πειραιώς διαπιστώνεται ο σκοπός του κρατικού χωροταξικού σχεδιασμού της ανάδειξης της οδού σε πολιτιστικό πόλο. Ένα από τα πιο σημαντικά βήματα για να πραγματωθεί ο σκοπός αυτός ήταν η εγκατάσταση πολιτιστικών χρήσεων στο Γκάζι και ειδικότερα, η δημιουργία πολιτιστικού πάρκου στο πρώην εργοστάσιο του Φωταερίου. Είναι φανερό, όμως, ότι τέσσερις ήταν οι συντελεστές που ευνόησαν την εξέλιξη της οδού, δηλαδή, η κήρυξη πολλών κτιρίων ως διατηρητέα πάνω στο δρόμο, ο καθορισμός χρήσεων γης σε όλους τους δήμους που διασχίζει η οδός, η μείωση των συντελεστών δόμησης και η αναστολή των οικοδομικών αδειών. Αυτοί οι παράγοντες συνέβαλλαν στην προστασία της αρχιτεκτονικής ταυτότητας της περιοχής και ιδιαίτερα, στη διατήρηση των ιστορικών βιομηχανιών, εμποδίζοντας τις μεγάλες κατασκευαστικές εταιρίες να κατεδαφίσουν παλιά κτίρια και να εγκαταστήσουν μεγάλα εμπορικά κέντρα στην περιοχή. Η δεδομένη κατάσταση οδήγησε, λοιπόν, στην εγκατάσταση δημόσιων υπηρεσιών στην περιοχή, δηλαδή την ΕΣΥΕ, το ΣΔΟΕ και κάποιες υπηρεσίες Υπουργείων, αλλά και πολιτιστικών λειτουργιών, όπως το μουσείο Μπενάκη, το Ίδρυμα Μιχάλης Κακογιάννης, το Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού Ελληνικός Κόσμος, η Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών και το Φεστιβάλ Αθηνών. Έτσι, ο ιστορικός χαρακτήρας της Πειραιώς θωρακίστηκε σε μεγάλο βαθμό δημιουργώντας ένα πολιτιστικό περιβάλλον με μία πλούσια αρχαιολογική, αρχιτεκτονική και βιομηχανική κληρονομιά.

Ωστόσο, στις μελέτες ανάπλασης του άξονα της Πειραιώς παρατηρείται απόσταση μεταξύ των έργων που σχεδιάστηκαν σε σχέση με αυτά που τελικά πραγματοποιήθηκαν. Τα περισσότερα μέτρα υλοποιήθηκαν σε μικρό βαθμό, με αποτέλεσμα τις αποσπασματικές παρεμβάσεις στην οδό. Πρόβλημα αποτέλεσε το γεγονός ότι διανύθηκε μια μεγάλη περίοδος από την αρχική μελέτη ανάπλασης του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. μέχρι τη θεσμοθέτηση των τελευταίων διαταγμάτων και επέτρεψε μέσω

κάποιων εξαιρέσεων ή κάποιων «παραθύρων» στη νομοθεσία να πραγματοποιηθούν κατεδαφίσεις κτιρίων που δεν προβλέπονταν στις μελέτες ανάπλασης και να κατασκευαστούν μεγάλα εμπορικά καταστήματα και κέντρα. Παραδείγματα αποτελούν το εργοστάσιο κλωστοϋφαντουργίας Γαβριήλ που μετατράπηκε σε Factory Outlet, το οικοδομικό τετράγωνο στη συμβολή των οδών Πειραιώς και Κηφισού, όπου κατεδαφίστηκαν τα εργοστάσια και κτίστηκαν μεγάλα εμπορικά καταστήματα, όπως τα JUMBO και τα Leroy Merlin, ο βιομηχανικός χώρος των Γενικών Αποθηκών Ελλάδας που μεταβλήθηκε στο χώρο αναψυχής του Pantheon arena που χρησιμοποιείται, όμως σήμερα, ως θεατρικός χώρος, η πρώην κλωστοϋφαντουργία «Αιγαίον» που κατεδαφίστηκε για να ανεγερθεί στη θέση της το εμπορικό κέντρο Athens Heart Mall και οι παρεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν στα αεριοφυλάκια του εργοστασίου του Φωταερίου. Επιπλέον, οι προβλέψεις για απομάκρυνση των γιγαντοαφισών και των διαφημιστικών πινακίδων, αλλά και ο γενικότερος καθαρισμός της οδού, δεν πραγματοποιήθηκαν σε σχέση με αυτά που σχεδιάστηκαν στις αναπλάσεις.

Παρόλη την προσπάθεια που επιχειρήθηκε από την πλευρά της πολιτείας με τις μελέτες ανάπλασης, αλλά και τα συνοδευτικά μέτρα, αποδείχθηκε η ανικανότητα διαφύλαξης της περιοχής, τουλάχιστον σύμφωνα με όσα προβλέπονταν θεωρητικά από τις πολεοδομικές αρχές. Οι παρεμβάσεις που έχουν συμβεί μέχρι σήμερα, αφορούν περισσότερο την αισθητική ανάπλαση της οδού, με στόχο την ανάδειξή της σε πολιτιστικό πόλο και λιγότερο την κοινωνική και οικονομική δραστηριότητα. Ο βιομηχανικός και βιοτεχνικός χαρακτήρας της οδού αντικαταστάθηκε από τον πολιτισμό, το εμπόριο και την ψυχαγωγία χωρίς να ληφθούν τα ουσιαστικά μέτρα για αυτήν την μεταβολή. Απουσιάζει, λοιπόν, ο ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας στον πολεοδομικό σχεδιασμό και στη νομοθεσία, ώστε να δοθούν τα κατάλληλα κίνητρα για σημαντική ανάπτυξη στην περιοχή. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο κρατικός μηχανισμός αγνόησε και δεν συναποφάσισε με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες στις πρώτες μελέτες για το μέλλον της οδού. Ακόμη, οι στόχοι της ΕΑΧΑ επικεντρώθηκαν στην ανάδειξη των αρχαίων στοιχείων της οδού, παραλείποντας να μεριμνήσουν για την σύγχρονη πολιτιστική ταυτότητα της, μέρος της οποίας αποτελεί και η πλούσια βιομηχανική κληρονομιά της. Ως αποτέλεσμα όλων των παραπάνω, μπορεί κανείς σήμερα να αντικρύσει στην οδό Πειραιώς ένα μικρό πολεοδομικό «χάος», με λιγοστές υποδομές σε κοινόχρηστους χώρους, με αρκετά εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά κτίρια και ένα φτωχό οδικό δίκτυο παρακείμενα της οδού. Ωστόσο, η πολιτιστική ταυτότητα της οδού έχει χαραχτεί ήδη με την εγκατάσταση μεγάλων πολιτιστικών ιδρυμάτων, με την ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων και με την αναγνώριση διατηρητέων κτισμάτων και κρίνεται απαραίτητη η λήψη επιπρόσθετων μέτρων ώστε να ολοκληρωθεί ουσιαστικά η ανάπλαση και τελικά, η οδός να εκπληρώσει το σκοπό της ως πολιτιστικός άξονας.

3.3. Η εικόνα της οδού Πειραιώς σήμερα

Στην εποχή μας, ο δρόμος της Πειραιώς αποτελεί μία από τις βασικές συνδέσεις της πρωτεύουσας με το λιμάνι. Η σημερινή εικόνα του άξονα

αποτελεί τα 8,5 χιλιόμετρα μήκος με δύο άξονες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, με εξαίρεση την αρχή και το τέλος του. Στην αρχή της Ομόνοιας στα πρώτα 500 μέτρα η οδός είναι μονόδρομος για τα οχήματα με τρείς λωρίδες κατεύθυνσης προς την Αθήνα και η αντίθετη κατεύθυνση πραγματοποιείται για περίπου 300 μέτρα από μία λωρίδα αποκλειστικής χρήσης λεωφορείων. Στα νότια της οδού, προς την πόλη του Πειραιά, για περίπου 500 μέτρα η οδός λεωφόρος Αθηνών – Πειραιώς λειτουργεί με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας. Όσο αναφορά το πλάτος της οδού παρουσιάζει αρκετές και μεγάλες διακυμάνσεις σχεδόν ανά οικοδομικό τετράγωνο σε όλο τον άξονα. Το μικρότερο πλάτος η οδός παρουσιάζει στο βόρειο σκέλος της από την Ομόνοια μέχρι την Πέτρου Ράλλη περίπου και μια μεγάλη διεύρυνση υπάρχει στον κόμβο της Χαμοστέρνας στον δήμο Μοσχάτο – Ταύρου. Στο νότιο σκέλος της, προς τον Πειραιά, η οδός είναι περισσότερο πεπλατυσμένη σε σχέση με το βόρειο σκέλος της.

Ο άξονας της Πειραιώς λειτουργεί ως συνδετήριος οδικός άξονας των τεσσάρων δήμων που διασχίζει και ταυτόχρονα εξυπηρετεί υπερτοπικής κλίμακας μετακινήσεις. Η Πειραιώς είναι ακόμη, αρκετά σημαντική για τις περιοχές των δυτικών προαστίων, αφού τις εξυπηρετεί οδικά συνδέοντάς τους με το κέντρο της Αθήνας διαμέσου της Ιεράς οδού και της λεωφόρου Πέτρου Ράλλη. Η οδός, επίσης, αποτελεί άξονα που εξυπηρετεί κυκλοφοριακά όλες αυτές τις περιοχές, αλλά όμως, λειτουργεί και διαχωριστικά, σαν ένα φράγμα ανάμεσα στις περιοχές που βρίσκονται εκατέρωθεν της. Το αποτέλεσμα του διαχωρισμού είναι πολλά λειτουργικά προβλήματα που προκύπτουν και σχετίζονται κυρίως με την ασφάλεια των μετακινήσεων, αλλά και την κοινωνική συνεκτικότητα. Ακόμη, το γεγονός ότι η οδός διασχίζει αρκετούς δήμους δυσχεραίνει την διαμόρφωση ενιαίου θεσμικού πλαισίου και οι παρεμβάσεις που γίνονται είναι αποσπασματικές και όχι σε όλο το μήκος της.

Η σύγχρονη εικόνα της οδού δεν συμβαδίζει με την ιστορικότητά της και το σύγχρονο ρόλο που της αποδόθηκε τόσο λειτουργικά όσο και θεσμικά. Η οδός παρουσιάζει έντονη πολυμορφία και τα σημάδια εγκατάλειψης σε δραστηριότητες και σε κτιριακό δυναμικό είναι ακόμη εμφανή. Το Αθηναϊκό σκέλος είναι πιο αναπτυγμένο σε σχέση με το νότιο τμήμα της Πειραιώς, κυρίως όσο αναφορά τη διαχείριση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κτιρίων. Η περιοχή της Αθήνας έχει εκμεταλλευτεί σε μεγάλο βαθμό τα κτίρια των βιομηχανιών, τα οποία έχουν αναπλαστεί και έχουν επαναχρησιμοποιηθεί κυρίως σαν μουσειακές και πολιτιστικές χρήσεις. Στο σκέλος του Πειραιά τα εργοστάσια που είχαν εγκαταλειφθεί και ανακηρυχθεί διατηρητέα, όπως ΗΒΗ, ΧΡΩΠΕΙ, Μύλοι Νικολετοπούλου και Κεραμοποιεία Χαράκογλου, παραμένουν σε αχρηστία.

Όσο αναφορά τις χρήσεις γης στις περιοχές πάνω στον άξονα της οδού Πειραιώς μπορούμε να πούμε ότι σε τοπικό, αλλά και υπερτοπικό επίπεδο κυριαρχεί το εμπόριο. Το εμπόριο κατά κύριο λόγο αποτελείται από καταστήματα λιανικού και χονδρικού εμπορίου και αντιπροσωπίες αυτοκινήτων. Μπορεί κανείς, όμως, να αντιληφθεί ότι η οδός παρουσιάζει ιδιαιτερότητες που σχετίζονται με τις χρήσεις της, αφού σε αυτήν συνυπάρχουν ετερόκλητα στοιχεία, όπως η βιομηχανία, το εμπόριο, η αναψυχή και ο πολιτισμός.

Τα ύψη των κτιρίων πάνω στον άξονα της Πειραιώς δεν παρουσιάζουν τεράστιες διακυμάνσεις. Τα κτίρια αποτελούνται κυρίως από δύο έως τέσσερις

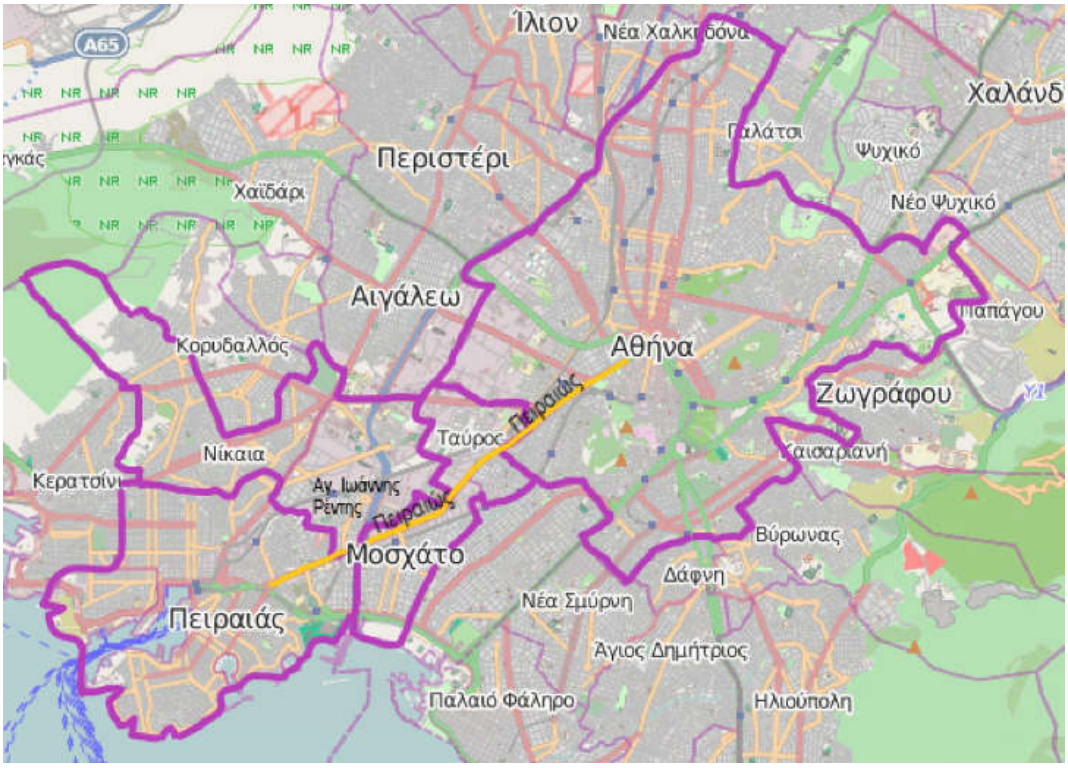
ορόφους. Πολύ ψηλά κτίρια υπάρχουν κοντά στον δήμο Αθηναίων, τα οποία φθάνουν ως και τους εννιά ορόφους. Επιπλέον, οι κοινόχρηστοι χώροι δεν βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση, αφού πολλά πεζοδρόμια είναι κατεστραμμένα, το πράσινο είναι ελάχιστο, υπάρχουν αρκετά σκουπίδια και ο θόρυβος είναι αυξημένος εξαιτίας της έντονης κυκλοφορίας και των υψηλών ταχυτήτων που αναπτύσσονται. Επίσης, η μετακίνηση με τις αστικές συγκοινωνίες δεν διευκολύνεται αφού ολόκληρη την οδό διασχίζει μόνο ένα λεωφορείο, ενώ οι υπόλοιπες δημόσιες συγκοινωνίες εξυπηρετούν σχεδόν αποκλειστικά το βόρειο τμήμα της οδού.

3.4. Η θέση του άξονα της Πειραιώς στο χώρο, οι δήμοι και τα δημογραφικά στοιχεία

Η λεωφόρος Πειραιώς είναι ένας από τους πιο σημαντικούς οδικούς άξονες στο νομό Αττικής. Διατρέχει ένα μεγάλο μέρος του λεκανοπεδίου και ενώνει τις δύο μεγάλες πόλεις, την Αθήνα και τον Πειραιά. Η αρχή της βρίσκεται στην πλατεία Ομόνοιας και τελειώνει πολύ κοντά στο λιμάνι. Στην πορεία της η οδός διασταυρώνεται με μεγάλες και σημαντικές οδούς του κυκλοφοριακού δικτύου των Αθηνών, δηλαδή την Ιερά οδό, την Πέτρου Ράλλη, την Χαμοστέρνας – Παναγή Τσαλδάρη και τη Λεωφόρο Κηφισού. Από την Ομόνοια ως την συμβολή με την Ιερά Οδό ονομάζεται Παναγή Τσαλδάρη, αλλά και προς το τέλος της οδού κοντά στον δήμο του Πειραιά ονομάζεται Λεωφόρος Αθηνών – Πειραιώς. Η αρίθμηση πάνω στην οδό αλλάζει τρείς φορές, δηλαδή από την Ομόνοια μέχρι το χώρο του Φεστιβάλ των Αθηνών θέατρο «Πειραιώς 260», από την «Πειραιώς 260» μέχρι τη Λεωφόρο Κηφισού και από τον Κηφισό μέχρι το τέλος της στον Πειραιά.

Σύμφωνα με το σχέδιο Καλλικράτης σήμερα η οδός Πειραιώς διέρχεται από τέσσερις δήμους του λεκανοπεδίου και εξυπηρετεί τόσο τοπικές όσο και υπερτοπικές λειτουργίες. Διασχίζει τον δήμο της Αθήνας που έχει έδρα την Αθήνα, τον δήμο Μοσχάτο – Ταύρου με έδρα το Μοσχάτο, τον δήμο Αγίου Ιωάννη Ρέντη – Νίκαιας με έδρα την Νίκαια και τον δήμο του Πειραιά που έχει έδρα τον Πειραιά (Εικόνα 20). Είναι προφανές, λοιπόν, ότι εξυπηρετεί ένα μεγάλο μέρος πληθυσμού του λεκανοπεδίου και κυρίως αυτού των δήμων που διασχίζει. Παρακάτω στον πίνακα φαίνεται η εξέλιξη του μόνιμου πληθυσμού των δήμων που διέρχεται ο άξονας για τις απογραφές 2001 και 2011 (Πίνακας 3). Σύμφωνα με τα δεδομένα των απογραφών φαίνεται μείωση του πληθυσμού σε αυτές τις περιοχές, ωστόσο είναι γεγονός ότι η οδός Πειραιώς διασχίζει και εξυπηρετεί δήμους που το σύνολο του μόνιμου πληθυσμού τους φτάνει σχεδόν το εκατομμύριο.

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.



Εικόνα 20. Η θέση της οδού Πειραιώς στο λεκανοπέδιο της Αττικής *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο χώρο του geodata.gov.gr/dataset/oria-demon-kallikrates)*

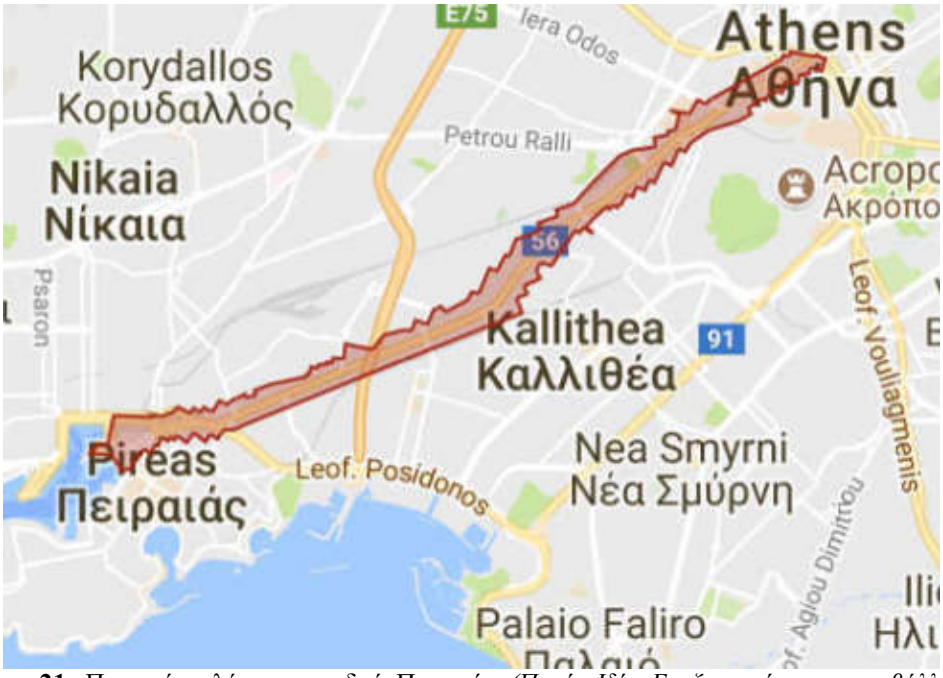
Δήμοι	Απογραφή 2001		Απογραφή 2011
Αθηναίων	789.166		664.046
Μοσχάτο	24.315	39.870	40.413
Ταύρου	15.555		
Νίκαιας	95.798	111.220	105.430
Αγ. Ι. Ρέντης	15.422		
Πειραιώς	181.933		163.688
Συνολικά	1.122.189		973.577

Πίνακας 3. Πληθυσμιακά δεδομένα μόνιμου πληθυσμού για τους δήμους που διασχίζει η οδός Πειραιώς σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή, *(Πηγή: http://www.statistics.gr, Οκτώβρης 2017)*

3.5. Περιγραφή και ανάλυση της περιοχής μελέτης στο μέτωπο και ευρύτερα του άξονα της Πειραιώς

Η περιοχή μελέτης αποτελεί το τμήμα της οδού Πειραιώς που ξεκινά από την Ομόνοια και καταλήγει στο λιμάνι του Πειραιά. Ο χώρος που μελετήθηκε βρίσκεται στα 150 μέτρα εκατέρωθεν του άξονα και ανήκει στους δήμους Αθηναίων, Μοσχάτο – Ταύρου, Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Πειραιά (Εικόνα 21Εικόνα 12). Η περιοχή χαρακτηρίζεται από ετερόκλητες χρήσεις και ο χαρακτήρας της μεταβάλλεται συνεχώς. Δηλαδή, από δρόμο αναψυχής και πολιτισμού στο βόρειο σκέλος του μεταβάλλεται σε άξονα με μεγάλες επιχειρήσεις, εταιρίες, υπηρεσίες βιομηχανίες, βιοτεχνίες, αποθήκες, αλλά και αρκετά κενά κελύφη μέχρι το τέλος του στο δήμο του Πειραιά. Ωστόσο, ο πολιτισμός είναι παρών σε όλο το μήκος της οδού με μεγαλύτερη συγκέντρωση στο βόρειο σκέλος της.

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.



Εικόνα 21. Περιοχή μελέτης της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του google maps)*

Η διαδρομή της Πειραιώς ξεκινάει από το τρίτο διαμέρισμα του δήμου Αθηναίων και διασχίζει τις συνοικίες Μεταξουργείο, Ψυρρή, Κεραμεικού, Γκαζιού και Κάτω Πετραλώνων. Η περιοχή στο Μεταξουργείο και στου Ψυρρή παρουσιάζει υψηλή και πυκνή δόμηση με επταώροφα και οχταώροφα κτίρια κατοικίας, γραφείων και ξενοδοχείων. Ακόμη, στην περιοχή κοντά στην πλατεία Ομόνοιας παρατηρείται έντονη συγκέντρωση μεταναστών που κατοικούν σε διαμερίσματα πολυκατοικιών υπό συνθήκες χαμηλού βιοτικού επιπέδου. Στις υπόλοιπες συνοικίες χαμηλώνουν οι συντελεστές δόμησης με τα ύψη των κτιρίων να κυμαίνονται από δύο ως πέντε ορόφους και τις επιφάνειες των οικοπέδων να μεγαλώνουν. Οι χρήσεις γης σε αυτές τις συνοικίες είναι κυρίως πολιτιστικές και ψυχαγωγικές. Στο δήμο Αθηναίων συναντάμε την πλατεία Κουμουνδούρου ή Ελευθερίας, τον αρχαιολογικό χώρο του Κεραμεικού, το πάρκο του Κεραμεικού στη συμβολή Ερμού και Πειραιώς, το πολιτιστικό πάρκο του Φωταερίου «Τεχνόπολις», αλλά και σημαντικά κτίρια, όπως τα μουσεία Μπενάκη και Μπενάκη - Ισλαμικής Τέχνης, το Μουσείο Μακρονήσου, η παλιά Δημοτική Πινακοθήκη, το Σεράφειο Κολυμβητήριο, η Δραματική Σχολή του Εθνικού Θεάτρου, τα κτίρια του Υπουργείου Πολιτισμού, η σοκολατοποιία Παυλίδη και οι ιεροί ναοί Αγίου Γεωργίου και Αγίας Τριάδας. Επίσης, στη συνοικία του Γκαζιού εντοπίζονται πολλά μεγάλα νυχτερινά κέντρα, τύπου «μπουζούκια», αλλά και μουσικές σκηνές. Γενικά, στην περιοχή του Γκαζιού υπήρχε μεγάλο κτιριακό απόθεμα που συντέλεσε στην άνθιση των κέντρων διασκέδασης, αφού οι επιχειρηματίες εκμεταλλεύτηκαν την αλλαγή χρήσεων από παλιές, βιοτεχνίες, εργοστάσια και επαγγελματικά εργαστήρια. Ακόμη, στην συνοικία των Πετραλώνων βρίσκονται και αρκετά θέατρα, όπως η Κιβωτός, η Πειραιώς 131 και η Αλκμήνη.

Στον Ταύρο η οδός Πειραιώς διαπερνά την περιοχή στο ανατολικό της άκρο. Τα ύψη των κτιρίων στο μέτωπο της οδού δεν ξεπερνούν τους πέντε ορόφους. Σημαντικός χώρος στην περιοχή αποτελούν τα πρώην Δημοτικά

Σφαγεία Ταύρου, τα οποία σήμερα έχουν δημόσια χρήση ως, πολιτιστικό κέντρο, αλλά και κέντρο εξυπηρέτησης αλλοδαπών και μεταναστών. Κοντά στα Δημόσια Σφαγεία εντοπίζονται εργατικές πολυκατοικίες που χτίστηκαν στη δεκαετία του ΄50 και του ΄60 και χαρακτηρίζονται από αρκετούς κοινόχρηστους χώρους και πρασίνου. Όσο αφορά τις εμπορικές χρήσεις στην περιοχή, ξεχωρίζουν το εμπορικό κέντρο Athens Heart Mall και το Praktiker και από τη βιομηχανία τα κτίρια της ΧΑΛΚΟΡ. Η πολιτιστική δραστηριότητα στην περιοχή εκπροσωπείται κυρίως από το Ίδρυμα Πολιτισμού Μιχάλης Κακογιάννης και το Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού Ελληνικός Κόσμος. Επίσης, στην περιοχή εντοπίζονται πολλές μεταφορικές εταιρίες και συνεργεία αυτοκινήτων.

Η περιοχή του Μοσχάτου διαχωρίζεται από την Πειραιώς στο βορειοδυτικό της άκρο. Στη δυτική πλευρά της οδού Πειραιώς βρίσκεται κυρίως η βιομηχανική δραστηριότητα και πολλές μεταφορικές εταιρίες. Σε αυτή την πλευρά, δύο οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής μελέτης ανήκουν στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη και εκεί βρίσκονται το εκπαιδευτικό ίδρυμα της Ανωτάτης Σχολής Καλών Τεχνών και ο βιομηχανικός χώρος της Πειραιώς 260 που χρησιμοποιείται για το Φεστιβάλ Αθηνών τα τελευταία χρόνια. Στην ανατολική πλευρά της περιοχής Μοσχάτου υπάρχουν κυρίως αντιπροσωπίες αυτοκινήτων και διάφορες εταιρίες. Στην περιοχή υπάρχουν, ακόμη, πολλές μεταφορικές εταιρίες και αρκετά συνεργεία αυτοκινήτων. Επίσης, οι κοινόχρηστοι χώροι είναι λίγοι ενώ τα κτίρια και τα οικόπεδα καταλαμβάνουν μεγάλη έκταση. Δυστυχώς, όμως, βρίσκονται στην περιοχή αρκετά εγκαταλελειμμένα κτίρια, πολλά από τα οποία είναι σε κακή κατάσταση, αλλά και μεγάλες γιγαντοαφίσες και επιγραφές που προσδίδουν γενικότερα, μία κακή αισθητική στον χώρο. Στα όρια του Μοσχάτου βρίσκεται και η Λεωφόρος Κηφισού σε συμβολή με την οδό Πειραιώς. Εκεί είναι ορατό και το τελευταίο τμήμα του ποταμού Κηφισού που είναι ανοιχτό, αλλά καλύπτεται από την γέφυρα της Λεωφόρου Κηφισού. Σε εκείνο το σημείο εντοπίζονται πάλι κάποια οικοδομικά τετράγωνα που ανήκουν στην περιοχή του Ρέντη, μερικά από τα οποία μάλιστα, ανήκουν στη συνοικίες Απόλλωνας και Αγίας Άννας. Σημαντικά κτίρια στο Ρέντη είναι τα μεγάλα εμπορικά καταστήματα JUMBO, Leroy Merlin και Κωτσόβολος. Ανάμεσα στα εμπορικά καταστήματα βρίσκονται γήπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ και παιδική χαρά.

Στο δήμο του Πειραιά, ο άξονας της Πειραιώς φτάνει στο τέλος του. Η περιοχή είναι αρκετά υποβαθμισμένη με πολλά βιομηχανικά κτίρια που είτε ακόμα λειτουργούν, είτε έχουν εγκαταλειφθεί, μερικά έχουν κηρυχτεί διατηρητέα και μερικά έχουν επαναχρησθεί. Τα οικόπεδα είναι μικρά, οι παρακείμενοι δρόμοι είναι μικροί και υπάρχει έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και πρασίνου. Οι βιομηχανίες της ΙΟΝ και ΕΛΑΪΣ λειτουργούν ακόμη, με την τελευταία να έχει αποφασίσει την πώλησή της. Η κλωστοϋφαντουργία Γαβριήλ επαναχρήσθηκε σε εμπορικό κατάστημα Factory Outlet. Σημαντική είναι και η παρουσία των πολιτιστικών χώρων με το εθνικό θέατρο το «Σχολείον της Ειρήνης Παπά», αλλά και οι αρχαιολογικοί χώροι των «Αστικών Πυλών» του Πειραιά.

3.5.1. Χρήσεις γης

Στην περιοχή μελέτης διαπιστώνεται μία έντονη πολυμορφία όσο αφορά της χρήσεις γης εκατέρωθεν του άξονα της Πειραιώς. Η μελέτη των

υφιστάμενων χρήσεων στην περιοχή πραγματοποιήθηκε μέσω επιτόπιων καταγραφών το χειμώνα του 2017. Οι χρήσεις γης έχουν καταγραφεί για κάθε κατάστημα στους ισόγειους χώρους, ενώ για το σύνολό των ορόφων κάθε κτιρίου καταγράφηκε η επικρατούσα χρήση. Εντοπίζονται, λοιπόν στην περιοχή μελέτης κάποιες κατηγορίες χρήσεων γης, οι οποίες είναι οι χρήσεις γενικής κατοικίας, εμπορίου, βιομηχανίας, πολιτισμού – αναψυχής, εστίασης, υπηρεσιών, πρόνοιας – υγείας, εκπαίδευσης, άθλησης, χώρων λατρείας, πρασίνου – ελεύθερων χώρων, χώρων στάθμευσης, κενών χώρων και κάποιων άλλων ειδικών χρήσεων. Τα αποτελέσματα των καταγραφών αποδόθηκαν σε θεματικούς χάρτες χρήσεων γης τόσο για τα ισόγεια όσο και για τους ορόφους των κτισμάτων σε περιβάλλον AutoCAD.

Από τη μελέτη των καταγραφών παρατηρείται ότι οι χρήσεις εκατέρωθεν της οδού σε όλο το μήκος έχουν τοπικό και μητροπολιτικό χαρακτήρα, γεγονός που αποδεικνύει την σημαντική θέση της οδού στο λεκανοπέδιο. Στη γενική εικόνα της περιοχής διαπιστώνεται ότι οι κυρίαρχες χρήσεις είναι αυτές του εμπορίου, της βιομηχανίας – βιοτεχνίας και των υπηρεσιών, ενώ μια δυναμική παρουσία αποτελούν και οι πολιτιστικές και ψυχαγωγικές χρήσεις, κυρίως στην περιοχή του δήμου Αθηναίων. Το εμπόριο στην περιοχή σχετίζεται κυρίως με εταιρίες αντιπροσωπείας αυτοκινήτων, αλλά και με μεγάλα εμπορικά πολυκαταστήματα. Όσο αφορά της βιομηχανίες – βιοτεχνίες εντοπίζονται σε μεγάλο βαθμό, μετά το Γκάζι και είναι μέτριας ή ήπιας όχλησης. Ακόμη, οι χρήσεις υπηρεσιών σχετίζονται κατά κύριο λόγο με τη δημόσια διοίκηση και τα γραφεία διάφορων εταιριών. Επίσης, η κατοικίας απουσιάζει στο μέτωπο της οδού, σχεδόν σε όλο το μήκος της. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον προκαλεί η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και πρασίνου, αλλά και τα πολλά εγκαταλελειμμένα κτίσματα καθ' όλο το μήκος του άξονα. Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλά συνεργεία και βενζινάδικα είναι χωροθετημένα πάνω στην οδό, αλλά και ευρύτερα στην περιοχή μελέτης, με κάποιες συγκεντρώσεις στο Ρουφ και μετά από την οδό Ερμού. Τα υπερτοπικά κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά σηματοδοτούν τα άκρα της λεωφόρου Πειραιώς, με το κεντρικό τμήμα της οδού να καταλαμβάνεται από δευτερεύουσες λειτουργίες, τοπικού χαρακτήρα, αλλά και κάποιες σημειακές χρήσεις υπερτοπικού χαρακτήρα, όπως οι κοινόχρηστες εκτάσεις και ο πολιτιστικός χώρος στο Γκάζι, οι εκτάσεις του προαστιακού και του στρατού στο Ρουφ, το Σεράφειο Κολυμβητήριο, το Athens Heart Mall και τα εμπορικά καταστήματα στη συμβολή Πειραιώς και Κηφισού στο Ρέντη.

Οι υφιστάμενες χρήσεις δεν παρεκκλίνουν σε μεγάλο βαθμό από τις θεσμοθετημένες των δήμων που διασχίζει η οδός Πειραιώς, σύμφωνα με τα ΦΕΚ 1063/Δ/16.11.2004 και ΦΕΚ 103/Α.Α.Π./16.03.2007. Ωστόσο, σε ορισμένα σημεία οι υφιστάμενες χρήσεις, τόσο στο ισόγειο, όσο και στους ορόφους, αντιβαίνουν στο θεσμοθετημένο νομικό πλαίσιο. Πιο συγκεκριμένα, στη χρήση Γενικής Κατοικίας, σύμφωνα με τα θεσμοθετημένα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια εξαιρούνται οι χρήσεις των αποθηκών, ξενοδοχείων και συνεργείων αυτοκινήτων. Στο δήμο Αθήνας ισχύει η χρήση Γενικής Κατοικίας από την πλατεία Πρωτομαγιάς ή Σταύρος Καλλέργης ως την οδό Χαμοστέρνας, αλλά στην περιοχή αυτή

υπάρχουν πέντε αποθήκες και εννιά συνεργεία αυτοκινήτων μερικά από αυτά πάνω στο μέτωπο της οδού Πειραιώς. Η χρήση Γενικής Κατοικίας υπάρχει και στον δήμο Ταύρου βόρεια της οδού Χαμοστέρνας στο όρια με το δήμο Αθήνας, αλλά ορισμένα κτίσματα έχουν τη χρήση αποθήκης. Ακόμη, στην περιοχή του Αγίου Ιωάννη Ρέντη ισχύει η αποκλειστική χρήση της γενικής κατοικίας, αλλά και εκεί υπάρχουν «παραβάσεις» των θεσμοθετημένων χρήσεων με τις εγκαταστάσεις μίας βιομηχανίας και τριών αποθηκών.

Στον Δήμο Αθηναίων, η περιοχή μελέτης ανήκει στο τρίτο διαμέρισμα και στις συνοικίες Μεταξουργείο, Ψυρρή, Γκάζι, Κεραμεικός, Ρουφ και Κάτω Πετράλωνα (Χάρτης 1, Χάρτης 2). Οι χρήσεις γης που υπάρχουν στο Μεταξουργείο και στου Ψυρρή στο χώρο των ισογείων είναι το εμπόριο, η αναψυχή, οι υπηρεσίες, η κατοικία και οι χώροι στάθμευσης. Επίσης, λίγοι χώροι ισογείων λειτουργούν ως αποθήκες και ακόμη λιγότεροι ως ιδιωτικά ιατρεία, τα οποία συνεχίζουν τη χρήση τους και στους ορόφους. Στους ορόφους κυριαρχεί η κατοικία, ακολουθεί η κενή χρήση και συμπληρώνουν σε μικρότερο βαθμό οι υπηρεσίες, οι αποθήκες, το εμπόριο και η εκπαίδευση. Στις συνοικίες Γκάζι, Κεραμεικός και Ρουφ στα ισόγεια πρωτοστατούν οι χρήσεις αναψυχής με τη μορφή εστίασης και χώρων διασκέδασης. Στον ισόγειο χώρο συναντώνται οι χώροι στάθμευσης, η κατοικία, το εμπόριο και οι υπηρεσίες, χωρίς βέβαια να απουσιάζει και η κενή χρήση. Στους ορόφους πάλι, εντοπίζεται σε μεγάλη κλίμακα η αναψυχή, αλλά και η κατοικία και σε πολλά σημεία μάλιστα υπό μορφή "lofts βιομηχανικού τύπου". Στα Κάτω Πετράλωνα κυριαρχεί η κατοικία και σε πολύ μικρότερη κλίμακα το εμπόριο, η αναψυχή, οι υπηρεσίες, η ιδιωτική εκπαίδευση, η βιομηχανία, οι αποθήκες και η κενή χρήση τόσο σε ισόγεια, όσο και ορόφους. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η κατοικία δεν είναι χωροθετημένη στο μέτωπο της οδού Πειραιώς, αλλά βρίσκεται στα ενδότερα οικοδομικά τετράγωνα σε όλες τις συνοικίες. Στο σύνολο της περιοχής μελέτης του Δήμου Αθηναίων, ο πολιτισμός παρουσιάζει σημαντική συγκέντρωση με μουσεία, αρχαιολογικούς και πολιτιστικούς χώρους, θέατρα, γκαλερί, ιδρύματα, λέσχη και μουσικά κέντρα με μεγαλύτερη παρουσία στις συνοικίες Γκάζι και Κεραμεικός. Επίσης, στην περιοχή υπάρχουν έξι ορθόδοξοι ναοί και μία εβραϊκή συναγωγή. Οι μεγάλες πλατείες του τόπου είναι η Ομόνοια, η Κουμουνδούρου ή Ελευθερίας και του Γκαζιού, ενώ άλλοι σημαντικοί χώροι είναι το πάρκο στο χώρο του Κεραμεικού στη συμβολή των οδών Πειραιώς και Ερμού και οι αθλητικές εγκαταστάσεις του Σεράφειου Κολυμβητηρίου στο Ρουφ. Στην πλατεία Ομόνοιας και Γκαζιού βρίσκονται οι σταθμοί του μετρό Ομόνοιας και Κεραμεικού αντίστοιχα, και στο Σεράφειο Κολυμβητήριο ο σταθμός Ρουφ του προαστιακού σιδηρόδρομου. Ακόμη, στην περιοχή εντοπίζονται αρκετοί μικρότεροι κοινόχρηστοι χώροι με τη μορφή μικρών πλατειών, πάρκων, μίας παιδικής χαράς και νησίδων με πράσινο.

Στην περιοχή του Ταύρου υπάρχει έντονος πλουραλισμός όσο αφορά της χρήσεις γης (Χάρτης 3, Χάρτης 4). Βόρεια της οδού Χαμοστέρνας – Παναγή Τσαλδάρη εντοπίζονται εμπορική δραστηριότητα, με μεγάλα πολυκαταστήματα και Mall, υπηρεσίες, αποθήκες, πολιτιστικοί και ψυχαγωγικοί χώροι, χώροι άθλησης και στρατιωτικός χώρος. Στο

κεντρικό τμήμα της περιοχής μελέτης για τον Ταύρο, παρατηρείται ότι η κατοικία αποτελεί την κυρίαρχη χρήση, με δεύτερη τη χρήση υπηρεσιών τόσο σε ισόγειους χώρους, όσο και σε ορόφους. Επίσης, στο ισόγειο υπάρχουν σε μικρότερη κλίμακα η χρήση εμπορίου, η κενή χρήση, η εκπαίδευση, η εστίαση, τα ιδιωτικά ιατρεία και οι αποθήκες. Ακόμη, στους ορόφους εκτός από κατοικία και υπηρεσίες εντοπίζονται σε ελάχιστο βαθμό οι αποθήκες, η εκπαίδευση, το εμπόριο και ο ιδιωτικός τομέας υγείας. Σε αυτό το τμήμα αξίζει να σημειωθεί η μεγάλη ύπαρξη ελεύθερων χώρων και πρασίνου. Στην νότια περιοχή του Ταύρου παρατηρείται σε υπερθετικό βαθμό, στους χώρους των ισογείων και στους ορόφους, η βιομηχανική χρήση. Στους ίδιους χώρους εμφανίζονται σε ελάχιστο βαθμό οι χρήσεις υπηρεσιών, εμπορίου και χώρων στάθμευσης. Σε όλη την περιοχή του Ταύρου ο πολιτισμός εντοπίζεται σε τρία σημεία, δηλαδή στο πολιτιστικό κέντρο του Ιδρύματος Μιχάλης Κακογιάννης, του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού Ελληνικός Κόσμος και του πνευματικού κέντρου του Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου. Άλλοι σημαντικοί χώροι είναι οι πλατείες Εθνικής Αντιστάσεως και Αττάλειας και το μικρό εκκλησάκι του Αγίου Ιωάννη που βρίσκεται ανάμεσα σε βιομηχανίες.

Στο Μοσχάτο, στα ισόγεια και τους ορόφους, εκατέρωθεν της οδού Πειραιώς, η πιο συχνή χρήση είναι αυτή της βιομηχανίας, βιοτεχνίας, αποθήκης (Χάρτης 5, Χάρτης 6). Ωστόσο, μεγάλο είναι και το ποσοστό των κελυφών με κενή χρήση. Άλλες χρήσεις σε ισόγεια και ορόφους, είναι οι υπηρεσίες, το εμπόριο και η δημόσια και ιδιωτική εκπαίδευση. Στους ισόγειους χώρους εντοπίζονται χώροι στάθμευσης και εστίασης. Ακόμη, στην περιοχή παρατηρούνται πολλές μεταφορικές εταιρίες. Γενικότερα, στο δυτικό κομμάτι η χωροθέτηση δραστηριοτήτων σχετίζονται με τον χώρο της Κεντρικής Λαχαναγοράς των Αθηνών που εφάπτεται στην περιοχή μελέτης, εξ ου και οι πολλές αποθήκες και μεταφορικές εταιρίες. Η κατοικία στην περιοχή μελέτης στο Μοσχάτο βρίσκεται στη ανατολική πλευρά της οδού σε πολύ λίγα κτίρια. Σε αντίθεση με τον Ταύρο, στο Μοσχάτο, οι κοινόχρηστοι χώροι και το πράσινο απουσιάζουν εντελώς. Στην περιοχή υπάρχει μόνο ένα μικρό πάρκο με ένα γήπεδο τένις και δύο με τρείς νησίδες με πράσινο. Το ίδιο συμβαίνει και με την πολιτιστική χρήση αφού εκπροσωπείται μόνο από το Ελληνοαραβικό Επιμορφωτικό Πολιτιστικό Κέντρο και ένα μικρό αρχαιολογικό χώρο που βρίσκεται μέσα στο χώρο μίας αντιπροσωπείας αυτοκινήτων. Στην περιοχή μελέτης εφάπτεται και ο σταθμός Μοσχάτου του ΗΣΑΠ.

Η περιοχή του Αγίου Ιωάννη Ρέντη βρίσκεται για λίγα οικοδομικά τετράγωνα στη δυτική πλευρά του άξονα της Πειραιώς (Χάρτης 5, Χάρτης 6, Χάρτης 7, Χάρτης 8). Στο πρώτο οικοδομικό τετράγωνο υπάρχει πολιτιστική και εκπαιδευτική χρήση και εκεί βρίσκεται η Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών και πρώην βιομηχανικός χώρος που φιλοξενεί κάθε χρόνο το Φεστιβάλ Αθηνών. Στο επόμενο τετράγωνο τα κτίρια είναι ισόγεια και έχουν διάφορες χρήσεις, δηλαδή υπηρεσίες, εμπόριο, αποθήκες, χώρος πάρκινγκ και κενά κελύφη. Νότια της Λεωφόρου Κηφισού συνεχίζει η περιοχή του Ρέντη με τα μεγάλα εμπορικά πολυκαταστήματα, τη βιομηχανία, τις αποθήκες και το κτίριο του ΙΚΑ – ΕΟΠΥΥ. Ακόμη, στην συνοικία Απόλλωνας του Ρέντη παρουσιάζεται μεγάλη συγκέντρωση της χρήσης κατοικίας. Επίσης, υπάρχουν και κάποιοι ισόγειοι χώροι εστίασης

και υγείας. Η κενή χρήση στην περιοχή είναι περιορισμένη. Ελεύθεροι χώροι βρίσκονται μόνο σε ένα οικοδομικό τετράγωνο με την παρουσία πάρκου, παιδικής χαράς και γηπέδων ποδοσφαίρου και μπάσκετ.

Στο δήμο Πειραιά η χρήση της κατοικίας είναι ισχυρή και εναλλάσσεται με τη μεταποιητική ζώνη μέχρι την οδό Αλιπέδου (Χάρτης 7, Χάρτης 8). Δυτικά και νότια της Αλιπέδου αναπτύσσεται το ιστορικό κέντρο του Πειραιά. Πιο αναλυτικά, στο βόρειο τμήμα του δήμου, μέχρι τη συμβολή των οδών Πειραιώς, Καραολή Δημητρίου και Αμοργού, κυριαρχεί η κατοικία δυτικά της Πειραιώς, και η βιομηχανία στα ισόγεια και στους ορόφους ανατολικά της. Ακόμη, σε αυτό το τμήμα εντοπίζονται οι χρήσεις εμπορίου, υπηρεσιών, εκπαίδευσης και κενών κελυφών σε ισόγεια και ορόφους, ενώ μόνο στους ισόγειους χώρους βρίσκονται χρήσεις εστίασης και πάρκινγκ. Πιο νότια, μέχρι τις οδούς Γρηγορίου Λαμπράκη και Δωδεκανήσου στους ισόγειους χώρους υπάρχουν κατοικίες, εμπόριο, υπηρεσίες, βιομηχανίες, αποθήκες, εκπαίδευση, εστίαση, παρκινγκ και πολλοί κενοί χώροι. Στους ορόφους, όμως, υπάρχουν μόνο κατοικίες, υπηρεσίες, εμπόριο εκπαίδευση, αποθήκες και κενές χρήσεις. Πιο κάτω, εκατέρωθεν της οδού Αλιπέδου, στα ισόγεια κυριαρχεί η κενή χρήση και ακολουθούν οι χρήσεις κατοικίας, βιομηχανίας και αποθηκών, ενώ σε ελάχιστο βαθμό υπάρχουν οι υπηρεσίες και το εμπόριο. Μάλιστα πάνω στο μέτωπο της οδού Αλιπέδου είναι τοποθετημένες μικρές εμπορικές επιχειρήσεις και κάθε Κυριακή λειτουργεί στον χώρο αυτό παζάρι με μικροπωλητές. Στους χώρους των ορόφων, ανατολικά της Αλιπέδου, κυριαρχεί η κατοικία και δυτικά η βιομηχανία. Νότια της Αλιπέδου κυριαρχεί το λιανικό εμπόριο και οι χώροι εστίασης στα ισόγεια, ενώ στους ορόφους οι υπηρεσίες. Σημαντικοί χώροι πολιτισμού είναι το Εθνικό Θέατρο – Το Σχολείον Της Ειρήνης Παπά, οι αρχαιολογικοί χώροι των Αστικών Πυλών και της Μακράς Στοάς του Πειραιά και το Μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων. Ακόμη, είναι γεγονός ότι και στο Δήμο Πειραιά οι ελεύθεροι χώροι και το πράσινο είναι ελλιπείς, με μόνο τρεις μικρές πλατείες, την Απόλλωνος, την Ιπποδάμειας και την Καραϊσκάκη. Επίσης, την περιοχή διασχίζει ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος και υπάρχει ο σταθμός αφετηρίας «Πειραιάς» που συνδέεται με το λιμάνι του Πειραιά. Στην περιοχή, ακόμη, δημιουργείται και γραμμή τραμ που φθάνει ως την οδό Αλιπέδου και αναμένεται να λειτουργήσει τα επόμενα χρόνια.

3.5.2. Οικιστική δομή

Η οικιστική δομή της περιοχής μελέτης διαμορφώθηκε από γραμμικά και χωρικά στοιχεία. Ως γραμμικά στοιχεία θεωρούνται τα στοιχεία της φύσης ,όπως κάποια ποτάμια, ρυάκια και ρέματα, αλλά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, όπως οι δρόμοι και οι συγκοινωνίες. Τα χωρικά στοιχεία σχετίζονται κυρίως, με τον τρόπο χωροθέτησης και ανάπτυξης των χρήσεων γης. Στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται τέτοια γραμμικά στοιχεία, τα οποία οριοθέτησαν την περιοχή και είναι οι σιδηροδρομικές γραμμές του ηλεκτρικού και του προαστιακού, αλλά και το ποτάμι του Κηφισού. Ο Κηφισός ποταμός βέβαια, μετατράπηκε σε κυκλοφοριακό άξονα, με αποτέλεσμα να συνεχίζει να αποτελεί διαχωριστικό στοιχείο των οικισμών. Άλλοι τέτοιοι άξονες που διαιρούν την περιοχή είναι η Ιερά Οδός, η Πέτρου Ράλλη, η Χαμοστέρνας –

Τσαλδάρη, η Γρηγορίου Λαμπράκη και η Αλιπέδου. Επίσης, τα χωρικά στοιχεία που διαμόρφωσαν τον τρόπο λειτουργίας της περιοχής και του ίδιου του άξονα, αποτελούν οι έντονες οικονομικές δραστηριότητες του τομέα της μεταποίησης και του χονδρεμπορίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα υπερτοπικά και τοπικά κέντρα των δήμων της περιοχής μελέτης κατόρθωσαν να επηρεάσουν, ανάλογα με την εμβέλειά τους την οικιστική δομή και τις λειτουργίες της περιοχής. Για παράδειγμα, τα υπερτοπικά κέντρα του Πειραιά και της Αθήνας επέκτειναν την ανάπτυξή τους γραμμικά πάνω στην οδό Πειραιώς και καθόρισαν μια ζώνη λειτουργιών, ενώ ο δήμος Ταύρου, παρόλο που το πολεοδομικό του κέντρο εφάπτεται στην οδό, δεν κατάφερε να δημιουργήσει μια συγκροτημένη οικιστική δομή.

3.5.3. Κτιριακό δυναμικό

Τα κτίρια της περιοχής μελέτης παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον τόσο για τον τρόπο που έχουν δομηθεί στο χώρο όσο και για τη σημασία τους στην εξέλιξη της περιοχής γύρω από τον ιστορικό άξονα της οδού Πειραιώς. Όπως, αναφέρθηκε η δόμηση γύρω από την οδό ξεκίνησε με την κατασκευή νεοκλασικών οικημάτων και δημόσιων κτιρίων από την Ομόνοια ως την Ιερά οδό και συνέχισε με την οικοδόμηση βιομηχανιών και εργατικών κατοικιών από το Γκάζι μέχρι τον Πειραιά. Με το πέρασμα των χρόνων αρκετά από αυτά γκρεμίστηκαν και στη θέση τους ανεγέρθηκαν πολυκατοικίες, σύγχρονες βιομηχανικές μονάδες και πολυκαταστήματα, αλλά και πολλά άλλα κηρύχθηκαν διατηρητέα και διασώθηκαν. Έτσι, στη σημερινή εποχή παρατηρείται ένας πλουραλισμός στο κτιριακό δυναμικό, με μεγάλα και μικρά κτίρια, πολυώροφα και ισόγεια, σε καλή και κακή κατάσταση, και παλαιά, ανακαινισμένα ή καινούργια. Το ανάπτυγμα των κτιριακών υψών στο μέτωπο της οδού Πειραιώς παρουσιάζονται σε χάρτες ανά περιοχή (Χάρτης 17, Χάρτης 18, Χάρτης 19, Χάρτης 20).

Ξεκινώντας από τον δήμο Αθήνας παρατηρείται ότι μέχρι την Ιερά Οδό περίπου, δηλαδή στις συνοικίες Μεταξουργείο και Ψυρρή η έκταση των οικοδομικών είναι μικρή και οι οικοδομές «στοιβαγμένες» η μία δίπλα στην άλλη. Σε αυτή την περιοχή τα κτίρια είναι πολυώροφες πολυκατοικίες (Εικόνα 22), από οχτώ ως δέκα ορόφους, είναι παλιές και καινούργιες, ενώ ανάμεσά τους βρίσκονται αρκετά νεοκλασικά κτίρια (Εικόνα 23), αλλά και πολλά εγκαταλελειμμένα κτίσματα σε πολύ κακή κατάσταση (Εικόνα 24). Σε πολλές από αυτές τις πολυκατοικίες υπάρχουν στοές, όπου εκεί συνεχίζεται η εμπορική δραστηριότητα. Στην περιοχή του Γκαζιού, Κεραμεικού και Ρουφ η εικόνα αλλάζει. Τα οικοδομικά τετράγωνα μεγαλώνουν, τα κτίρια καταλαμβάνουν μεγάλες επιφάνειες, τα ύψη χαμηλώνουν και δεν ξεπερνούν τους πέντε ορόφους. Σε αυτές τις γειτονιές εμφανίζονται και οι βιομηχανικού τύπου κατοικίες. Στη συνοικία των Κάτω Πετραλώνων πάλι πυκνώνει η δομή των κτιρίων, εμφανίζονται πολυκατοικίες, με τις παλιές να μην ξεπερνούν τους πέντε ορόφους, ενώ οι καινούργιες φτάνουν μέχρι και τους εννιά ορόφους. Ανάμεσά τους υπάρχουν κτίρια που καταλαμβάνουν περισσότερη έκταση και ανήκουν σε εταιρίες και βιομηχανίες.

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Εικόνα 22. Τα πολυώροφα κτίρια του Μεταξουργείου στην οδό Πειραιώς *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 23. Νεοκλασικά κτίρια στην περιοχή μελέτης στο Μεταξουργείο *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Απρίλιος 2017)*

Εικόνα 24. Εγκαταλελειμμένα κτίρια στην περιοχή μελέτης στο Μεταξουργείο *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Στον Ταύρο, τα κτίρια είναι σε καλύτερη κατάσταση σε σχέση με αυτά της Αθήνας όσο αφορά τις όψεις τους. Δυτικά της οδού Πειραιώς τα οικοδομικά τετράγωνα είναι μεγάλα και ανάλογης έκτασης είναι και τα κτίρια που τα φιλοξενούν, ακόμα και αυτά που έχουν χρήση κατοικίας και δεν ανήκουν σε βιομηχανίες, εταιρίες ή πολυκαταστήματα. Στην ανατολική πλευρά, ως τις εργατικές πολυκατοικίες, η γειτονιά είναι πυκνοδομημένη με πολυώροφες πολυκατοικίες. Οι εργατικές πολυκατοικίες κυμαίνονται από τέσσερις ως επτά ορόφους, είναι σε πολύ καλή κατάσταση και έχουν αρκετούς κοινόχρηστους χώρους και πράσινο (Εικόνα 25). Στην περιοχή των Σφαγείων τα κτίρια είναι χαμηλά και φιλοξενούν δημόσιες υπηρεσίες.

Στην περιοχή του Μοσχάτου, η κύρια χρήση είναι βιομηχανική, επομένως, τα κτίρια έχουν μεγάλο όγκο και δεν ξεπερνούν τους δύο με τρεις ορόφους (Εικόνα 26). Σχεδόν το σύνολο των κτιρίων βρίσκονται σε καλή κατάσταση, ωστόσο λείπουν οι κοινόχρηστοι χώροι. Εκεί που υπάρχει η ελάχιστη κατοικία, τα κτίρια είναι το πολύ τριώροφα και σχετικά καινούργια.

Εικόνα 25. Οι εργατικές πολυκατοικίες στον Ταύρο *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 26. Οι βιομηχανίες και οι αποθήκες στο Μοσχάτο *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη εντοπίζονται τεράστια οικοδομικά τετράγωνα και αντίστοιχες κτιριακές εγκαταστάσεις, αλλά και πολύ μικρά τετράγωνα με πολύ μικρά οικήματα και πολύ πυκνή δόμηση. Τα ογκώδη κτίρια αποτελούν βιομηχανία, αποθήκες και εμπορικά πολυκαταστήματα και δεν ξεπερνούν τους τρεις ορόφους, ενώ τα μικρά κτίρια είναι κατά κόρον οικίες από δύο ως τέσσερις ορόφους (Εικόνα 27). Επίσης, σε αυτήν την περιοχή τα περισσότερα κτίσματα βρίσκονται σε καλή κατάσταση.

Στον δήμο Πειραιά, ανατολικά της Πειραιώς μέχρι την οδό Αλιπέδου, τα κτίρια καταλαμβάνουν μεγάλη έκταση, αφού αποτελούν βιομηχανίες ή πρώην βιομηχανίες. Από την απέναντι πλευρά, η πυκνή δόμηση με μικρές κατοικίες που φτάνει μέχρι τους πέντε ορόφους, αναμιγνύεται με μεγάλα κτίσματα εμπορίου και αποθηκών. Πιο νότια, εκατέρωθεν της οδού Αλιπέδου, η δόμηση πυκνώνει και τα ύψη των κτιρίων αυξάνονται. Σε αυτήν την περιοχή τα βιομηχανικά κτίρια δεν βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση, ενώ οι κατοικίες είναι πολύ ψηλές, μέχρι και οχτώ ορόφους, με σκοπό την θέα προς το λιμάνι του Πειραιά και τη θάλασσα (Εικόνα 28). Το τελευταίο τμήμα της περιοχής μελέτης αποτελείται από ένα πυκνοδομημένο υπερτοπικό κέντρο με πολυκατοικίες που φτάνουν τους πέντε ορόφους. Τα ισόγεια των κτιρίων εμφανίζουν κυρίως, εμπορική δραστηριότητα και σε πολλά από αυτά υπάρχουν εσωτερικές στοές, ενώ στους ορόφους κυριαρχεί η χρήση της υπηρεσίας. Αρκετά από αυτά τα κτίσματα είναι παλιά και χρήζουν ανακαίνισης (Εικόνα 29).

Εικόνα 27. Η κατοικία στον Αγ. Ι. Ρέντη *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

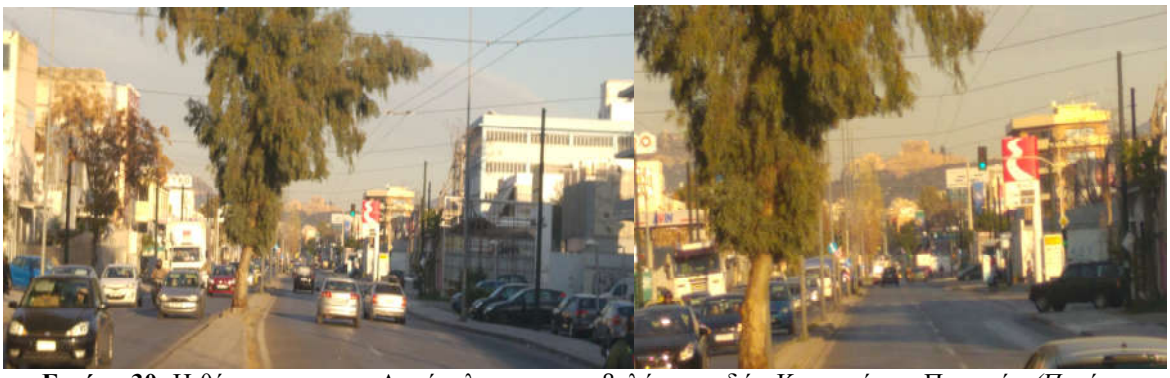
Εικόνα 28. Η κατοικία στον Πειραιά *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Εικόνα 29. Παλιά κτίσματα στον Πειραιά *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Στο μέτωπο λεωφόρου Πειραιώς, γενικά, τα κτίρια είναι είτε αρκετά ψηλά είτε ογκώδη. Αρχικά, στον δήμο Αθηναίων μέχρι την Ιερά οδό, τα κτίρια είναι πυκνά και κυμαίνονται από έξι ως εννιά ορόφους, με κάποια διάσπαρτα οικήματα δύο και τριών ορόφων. Μετά την Ιερά οδό τα κτίρια γίνονται πιο ογκώδη πάνω στον άξονα της Πειραιώς με τα ύψη να κυμαίνονται από έναν έως τέσσερις ορόφους, εκτός από ένα κτίριο στη συμβολή των οδών Πειραιώς και Ικαρέων στο Γκάζι, με εταιρίες και γραφεία που έχει 13 ορόφους. Το αποτέλεσμα όλης αυτής της πυκνής, ψηλής και ογκώδης δόμησης είναι η δυσκολία στο να αντιληφθούν οι κάτοικοι τις οπτικές φυγές στο χώρο. Ανοίγματα στον χώρο υπάρχουν στην περιοχή του Γκαζιού και του Κεραμεικού που δεν περιορίζουν την ορατότητα και έτσι προστατεύεται η οπτική διαφυγή προς την Ακρόπολη. Στην περιοχή του Ταύρου πάλι συναντώνται πάνω στην οδό, μεγάλα οικοδομήματα, από ισόγεια ως διώροφα, και μερικές πολυκατοικίες με χρήση κατοικίας και γραφείων που φτάνουν και τους πέντε ορόφους. Στο Μοσχάτο, στο μέτωπο του άξονα της Πειραιώς τα κτίρια είναι ογκώδη και μεγάλα με ύψος που κυμαίνεται από έναν ως τρεις ορόφους. Η περιοχή του Ρέντη παρουσιάζει διακυμάνσεις όσο αφορά τα ύψη των κτισμάτων που βρίσκονται πάνω στην Πειραιώς, αφού τα μεγάλα κτίρια δεν ξεπερνούν του δύο ορόφους, ενώ οι μικρές και πυκνές πολυκατοικίες φτάνουν μέχρι και τους πέντε ορόφους. Στο δήμο του Πειραιά τα κτίρια καταλαμβάνουν μεγάλες εκτάσεις στο μέτωπο της οδού. Τα κτίσματα αυτά δεν ξεπερνούν τους τρείς ορόφους, ωστόσο υπάρχουν λίγα διάσπαρτα κτίρια πέντε και έξι ορόφων. Τα ύψη των κτιρίων στο μέτωπο της οδού φαίνονται με ένα ανάπτυγμα υψών που σχεδιάστηκε ύστερα από επιτόπια έρευνα στην περιοχή μελέτης. Σχετικά με τις οπτικές φυγές στην περιοχή μετά τον δήμο Αθηνών, παρατηρείται ένας αστικός χώρος με μία συνεχή δόμηση και έλλειψη κοινόχρηστων και ελεύθερων χώρων, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται φράγματα στην ορατότητα του ορίζοντα. Ωστόσο, ο τρόπος χάραξης της οδού Πειραιώς με την κύρτωσή της στο δήμο

Μοσχάτου, βοηθάει στη διατήρηση της οπτικής φυγή στο χώρο της Ακρόπολης, αλλά διακόπτεται οριστικά μετά την γέφυρα της Λεωφόρου Κηφισού (Εικόνα 30).



Εικόνα 30. Η θέαση προς την Ακρόπολη στην συμβολή των οδών Κηφισού και Πειραιώς *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Στο μέτωπο της οδού Πειραιώς τα πιο σημαντικά κτίρια (Χάρτης 21), τα οποία αποτελούν και μεγάλες επενδύσεις στην περιοχή, είναι:

- Δραματική Σχολή Εθνικού Θεάτρου

  Η Δραματική Σχολή του Εθνικού Θεάτρου αποτελεί κρατική δραματική σχολή και λειτουργεί ως παράρτημα του Εθνικού Θεάτρου. Στεγάζεται από το 1931 στο ανακαινισμένο Μέγαρο Βλαχούτση. Το μέγαρο βρίσκεται στην αρχή της οδού Παναγή Τσαλδάρη, στον δήμο Αθήνας. Αρχικά, το 1837 στέγασε την πρώτη Πολυτεχνική Σχολή και το 1871 το Ωδείο Αθηνών.

- Ο.Α.Ε.Ε. – Περιφερειακή Διεύθυνση Κέντρου Αθηνών

  Η υπηρεσία στεγάζεται σε επταώροφη πολυκατοικία στην οδό Π. Τσαλδάρη 46 – 48.

- Εκδόσεις Πατάκη, Α.Ε.Δ.Ε.

  Κτίριο του 2008 που βρίσκεται στην οδό Παναγή Τσαλδάρη 36 και στεγάζει τα γραφεία των εκδοτικού οίκου Πατάκη. Πρόκειται για μοντέρνο κτίριο που αποδίδει μια πνοή εκσυγχρονισμού, στην περιοχή κόντρα με τα «άχαρα και ταλαιπωρημένα» από τα χρόνια οικοδομήματα.

- Πινακοθήκη του Δήμου Αθήνας

  Το νεοκλασικό κτίριο βρίσκεται πάνω στην πλατεία Κουμουνδούρου και στεγάζει διοικητικές και λοιπές υπηρεσίες. Επίσης στεγάζει ορισμένες φορές εκθέσεις μεγάλων καλλιτεχνών. Λειτούργησε το 1859 ως το Δημοτικό Βρεφοκομείο των Αθηνών και με την επανάχρηση του στεγάζει την Πινακοθήκη του δήμου.

- Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού – Γενική Διεύθυνση Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής Κληρονομιάς

  Κτίριο του μεσοπολέμου στην οδό Παναγή Τσαλδάρη 81 και στεγάζει υπηρεσίες γραμματείας του Υπουργείου.

- Πνευματικό Ίδρυμα Γεωργίου Παπανδρέου

  Νεοκλασικό κτίριο στην οδό Πειραιώς 83 και Σαλαμίνος και στεγάζει από το 1989 τη διοίκηση του ιδρύματος.

- Αρχαιολογικό Μουσείο Κεραμεικού

Κτίριο που στεγάζει εκθέματα που προέρχονται από τον αρχαιολογικό χώρο του Κεραμεικού. Βρίσκεται μέσα στον αρχαιολογικό χώρο του Κεραμεικού και είναι προσβάσιμο από τον πεζόδρομο της Ερμού.

- Βιομηχανικό Μουσείο Φωταερίου «Τεχνόπολις»

  Το βιομηχανικό πάρκο λειτουργεί ως πολιτιστικό κέντρο από το 1999 στο πρώην εργοστάσιο του Γκαζιού. Έχει έκταση περίπου 30 στρέμματα και αποτελείται από 12 κτήρια. Στις εγκαταστάσεις του φιλοξενεί πολιτιστικές δραστηριότητες.

- Μουσική σκηνή Φως

  Σύγχρονο οικοδόμημα που φιλοξενεί μουσικά σχήματα.

- Κέντρο διασκέδασης Φωταέριο

  Διώροφο κτίριο που αποτελεί μουσική σκηνή στην οδό Πειραιώς 102 -104.

- Κέντρο διασκέδασης BOX

  Κτίριο που λειτουργεί ως κέντρο διασκέδασης στην οδό Πειραιώς 130.

- Εργοστάσιο σοκολατοποιΐας Παυλίδη

  Από τις λίγες βιομηχανίες που λειτουργούν στην περιοχή στην οδό Πειραιώς 135. Τα κτίρια που λειτουργούν σήμερα είναι εκσυγχρονισμένα και προστέθηκαν δίπλα στα παλιά κτίρια, τα οποία γκρεμίστηκαν.

- Μουσείο Μπενάκη

  Το μεταμοντέρνο βιομηχανικού ύφους κτίριο αποτελεί πολιτιστικό κέντρο που λειτουργεί από το 2004 στην οδό Πειραιώς 138. Ο χώρος έχει έκταση περίπου 8 στρεμμάτων και φιλοξενεί πληθώρα καλλιτεχνικών εκδηλώσεων και εκθέσεων.

- Κέντρο Αθηνών

  Κέντρο διασκεδάσεως στην οδό Πειραιώς 142 & Πέτρου Ράλλη.

- Σεράφειο Κολυμβητήριο

  Ο χώρος του Σεραφείου αποτελεί ένα σύγχρονο δημόσιο κέντρο αθλητισμού, πολιτισμού και καινοτομίας στην οδό Πειραιώς 160. Το συγκρότημα αποτελεί πολυχώρο και προσφέρει υπηρεσίες αθλητισμού και πολιτιστικές και εκπαιδευτικές δράσεις

- Υπουργείο Μεταφορών και Δικτύων Ε.Δ.Ε.

  Κτίρια που λειτουργούν ως χώροι υπηρεσιών και αποθήκευσης στην οδό Πειραιώς 164.

- Θέατρο Πάνθεον

  Μοντέρνο κτίριο φιλοτεχνημένο από τον γλύπτη Κώστα Βαρώτσο, στον Ταύρο, στη θέση που βρίσκονταν οι Γενικές Αποθήκες Ελλάδας και χρησιμοποιήθηκε αρχικά ως κέντρο διασκέδασης. Σήμερα, λειτουργεί ως ένα μεγάλο θέατρο χωρητικότητας 1600 θέσεων.

- Praktiker

  Εμπορικό πολυκατάστημα περίπου 10 στρεμμάτων στον Ταύρο με προϊόντα για το σπίτι και τον κήπο.

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

- Κέντρο διασκέδασης Ακτή Πειραιώς

  Μουσική σκηνή στην οδό Πειραιώς & Λαμίας στον Ταύρο που στεγάζεται σε ένα ογκώδες ορθογωνικό κτίριο.

- Athens Heart Mall

  Εμπορικό Κέντρο στη θέση της πρώην βιομηχανίας κλωστοϋφαντουργίας «Αιγαίον» στον Ταύρο. Έχει έκταση 20.000 τ.μ. και τέσσερις ορόφους με καταστήματα μόδας, τεχνολογίας και είδη σπιτιού.

- Υπουργείο Οικονομικών - Σ.Δ.Ο.Ε.

  Εξαώροφο κτίριο που στεγάζει υπηρεσίες του Υπουργείου στην οδό Πειραιώς 207 & Αλκίφρονος 92 στον Ταύρο.

- Πολιτιστικό Κέντρο του Ιδρύματος Μιχάλης Κακογιάννης

  Πολιτιστικό οικοδόμημα που λειτουργεί στον Ταύρο από το 2009. Ο συνολικός χώρος του είναι 6.800 τ.μ. και διαθέτει κινηματογραφικές και θεατρικές αίθουσες και εκθεσιακούς χώρους.

- Δημοτικά Σφαγεία Ταύρου

  Τα Δημοτικά Σφαγεία Ταύρου ξεκίνησαν τη λειτουργεία τους το 1920 και περιλάμβανε διάφορα οικήματα. Σήμερα διασώζεται μόνο η πρόσοψη, στη θέση των οικημάτων δημιουργήθηκε νέο κτίριο με πολιτιστική χρήση, το Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου και υπαίθριος χώρος τους χρησιμοποιείται ως αποθήκες του δημόσιου τομέα. Ακόμη, σήμερα ο χώρος χρησιμοποιείται και ως κέντρο εξυπηρέτησης αλλοδαπών και μεταναστών.

- Μεταλλουργεία ΧΑΛΚΟΡ

  Η βιομηχανία παραγωγής και εμπορίας προϊόντων χαλκού ΧΑΛΚΟΡ, αποτελεί από τις σημαντικότερες της περιοχής που λειτουργούν ακόμη. Η μεταλλουργεία εδράζεται στην οδό Πειραιώς 252 και αποτελείται από πολλά μικρά και μεγάλα διώροφα και μονώροφα κτίρια.

- Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού Ελληνικός Κόσμος

  Πρώην χώρος του εργοστασίου σωληνουργείας της ΒΙΟΣΩΛ στον Ταύρο που το 1998 μετατράπηκε σε πολιτιστικό χώρο. Το σύνολο της έκτασης που καταλαμβάνει είναι περίπου 60 στρεμμάτων και διαθέτει πολυχώρους εκδηλώσεων και συνεδρίων.

- Ανωτάτη Σχολή Κάλων Τεχνών

  Η Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών από το 1992 στεγάζεται στα αναπαλαιωμένα κτίρια της οδού Πειραιώς 256 του Αγίου Ιωάννη Ρέντη. Τα κτίρια αυτά ανήκαν σε συγκρότημα Ελληνικών Υφαντουργείων των βιομηχανιών «Ελληνικά Υφαντήρια Α.Ε» και Σικιαρίδη «Νέλσων».

- Θέατρο Πειραιώς 260

  Αποτελεί πολιτιστικό χώρο που φιλοξενεί κάθε χρόνο το Φεστιβάλ Αθηνών στην περιοχή του Ρέντη. Πρόκειται για δύο κτίρια της πρώην βιομηχανίας επίπλων Τσαούσογλου τα οποία αναπαλαιώθηκαν και χρησιμοποιούνται από το 2006.

- Ελληνοαραβικό Επιμορφωτικό Πολιτιστικό Κέντρο

  Πρόκειται για ένα σύγχρονο διώροφο κτίριο στο Μοσχάτο που έχει πολιτιστική χρήση και αποτελεί και χώρο προσευχής των Μουσουλμάνων. Στη θέση του κτιρίου προϋπήρχε παλιό εργοστάσιο, το οποίο κατεδαφίστηκε.

- Ι.Ε.Κ. ΣΒΙΕ – IST College

  Αποτελεί ιδιωτικό εκπαιδευτικό ίδρυμα που στεγάζεται σε ένα σύγχρονο διώροφο κτίσμα στην οδό Πειραιώς 72, στο Μοσχάτο.

- ΛΗΤΩ

  Το κτίριο αποτελεί ένα μεγάλο πολυκατάστημα εμπορίας βρεφικών ειδών στην οδό Πειραιώς 38 στην περιοχή Μοσχάτου.

- METRO Cash & Carry

  Πρόκειται για ένα μεγάλο διώροφο κτίριο χονδρικού εμπορίου στην οδό Πειραιώς 31 στην περιοχή του Μοσχάτου.

- SATO

  Αποτελεί διώροφο μεγάλο κτίσμα στην οδό Πειραιώς 18 στην περιοχή του Μοσχάτου και εμπορεύεται έπιπλα γραφείου.

- ΙΚΑ - ΕΟΠΥΥ

  Αποτελεί μεγάλο διώροφο παλιό κτίσμα στην οδό Πειραιώς 167 στην περιοχή του Ρέντη που χρησιμοποιείται ως αποθήκη φαρμάκων.

- Συγκρότημα πολυκαταστημάτων στην περιοχή του Ρέντη

  Πρόκειται για συγκρότημα με τρία μεγάλα οικοδομήματα εμπορικής χρήσης στον άξονα της Πειραιώς, στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη. Αποτελείται από τα πολυκαταστήματα JUMBO, Leroy Merlin και Κωτσόβολος και το σουπερμάρκετ LIDL.

- Εθνικό Θέατρο – Το σχολείον της Ειρήνης Παπά

  Είναι ένα διατηρητέο βιομηχανικό συγκρότημα της πρώην χαρτοποιίας ΣΑΝΙΤΑΣ, στην οδό Πειραιώς 52 του δήμου Πειραιά. Τα κτίρια είναι λιθόκτιστα και υπάρχει εσωτερικός υπαίθριος χώρος. Σήμερα, λειτουργεί ως πολιτιστικός χώρος.

- Εργοστάσιο σοκολατοποιΐας ΙΟΝ

  Πρόκειται για συγκρότημα βιομηχανικών διώροφων και μονώροφων κτιρίων που λειτουργεί από το 1930 μέχρι και σήμερα. Αποτελεί μια από τις σημαντικότερες και μεγαλύτερες ελληνικές επιχειρήσεις που εδρεύουν στην οδό Πειραιώς.

- Factory Outlet

  Μεγάλο οικοδόμημα του πρώην εργοστασίου κλωστοϋφαντουργίας Γαβριήλ και χρησιμοποιήθηκε για εμπορική χρήση. Βρίσκεται στην οδό Πειραιώς 76 στο δήμο Πειραιά.

- Εργοστάσιο Ελαιουργίας ΕΛΑΪΣ

  Μεγάλο βιομηχανικό συγκρότημα της ελαιουργίας ΕΛΑΪΣ που εδράζεται στην οδό Λεωφόρου Αθηνών - Πειραιώς 72 στον δήμο Πειραιά. Αποτελείται από πολλά μεγάλα και μικρά κτίρια και ο εξωτερικός της χώρος είναι διακοσμημένος με τοιχογραφίες και ψηφιδωτά που απεικονίζουν σχέδια σχετικά με την παραγωγή λαδιού.

- 5ο ΤΕΕ Πειραιά

  Πρόκειται για διώροφο κτίσμα δημόσιας εκπαίδευσης στην οδό Λεωφόρου Αθηνών - Πειραιώς 95, στον δήμο Πειραιά.

- Σουπερμάρκετ Σκλαβενίτης

  Ισόγειο ορθογωνικό κτίσμα που λειτουργεί ως υπεραγορά τροφίμων στην οδό Λεωφόρου Αθηνών - Πειραιώς 87-89 στον Πειραιά.

- Δ.Ε.ΔΗ.Ε.

  Συγκρότημα κτιρίων στην οδό Λεωφόρου Αθηνών -Πειραιώς 72 του δήμου Πειραιά που εδράζονται τα γραφεία των ειδικών εγκαταστάσεων δικτύου.

- ΕΛΣΤΑΤ

  Πενταώροφο κτίριο στην οδό Λεωφόρου Αθηνών - Πειραιώς 46 & Επονιτών στην περιοχή του Πειραιά, που στεγάζονται τα γραφεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής.

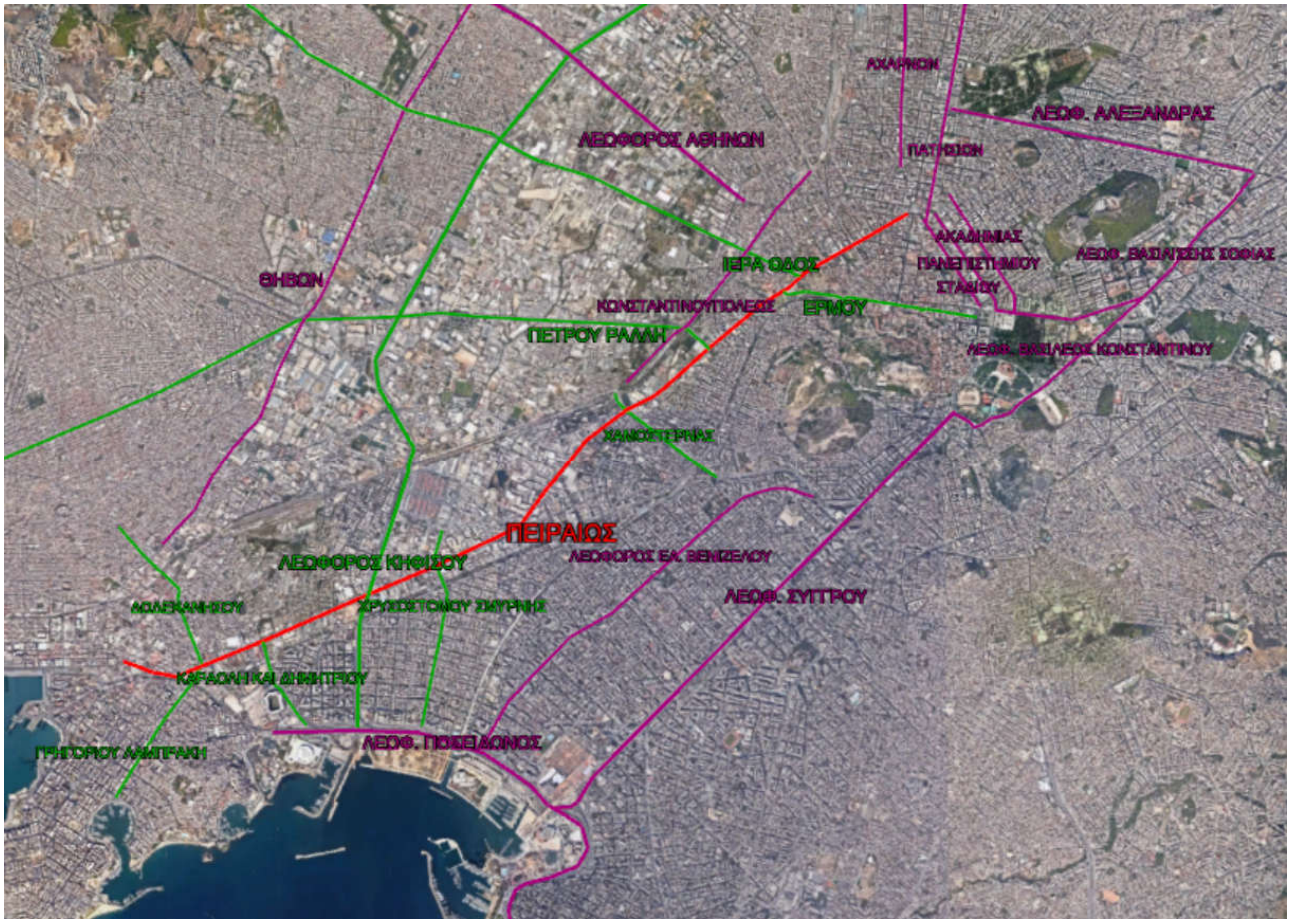
3.5.4. Υφιστάμενο κυκλοφοριακό δίκτυο

Η οδός Πειραιώς αποτελεί ένα βασικό οδικό άξονα του λεκανοπεδίου Αττικής. Τα βασικά χαρακτηριστικά της είναι ότι αποτελεί ταχεία λεωφόρος, η κυκλοφοριακή της λειτουργεία ποικίλει σε σχέση με την περιοχή που διέρχεται και εξυπηρετεί τοπικές και υπερτοπικές μεταφορές. Παρόλο που θεωρείται ταχεία οδός, οι ταχύτητες που αναπτύσσονται είναι χαμηλότερες. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην πυκνή χωροθέτηση φωτεινών σηματοδοτών, στην ύπαρξη πολλών διαβάσεων για πεζούς, αλλά και λόγω αυξημένου κυκλοφοριακού φόρτου κατά κύριο λόγο στην περιοχή του Γκαζιού τις νυχτερινές ώρες.

Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού είναι ότι έχει μήκος περίπου 8,5 χιλιομέτρων και δύο κυκλοφοριακές λωρίδες ανά κατεύθυνση και κεντρική νησίδα. Το πλάτος της κυκλοφοριακής λωρίδας κυμαίνεται από 2,7μ. στην περιοχή της Αθήνας κυρίως, ως και 5μ. περίπου στην περιοχή κοντά στον Κηφισό, ενώ το πλάτος της κεντρικής νησίδας από 0,9μ. ως και 6,4μ. Το πλάτος των πεζοδρομίων κυμαίνονται από ένα ως δωδεκάμισι μέτρα. Στο δήμο Αθηναίων, μέχρι τον αρχαιολογικό χώρο του Κεραμεικού δεν υπάρχει κεντρική νησίδα, ενώ στη συνέχεια εμφανίζεται με πλάτος από 1μ. ως 2,6μ. Το πλάτος των πεζοδρομίων είναι πολύ στενό στην περιοχή του Γκαζιού και των κάτω Πετραλώνων με το πιο στενό να φτάνει το ένα μέτρο. Στην περιοχή του Κεραμεικού υπάρχει το «άνοιγμα» του πάρκου και εκεί ο πεζοδρομημένος χώρος φτάνει στα μέγιστά του, δηλαδή περίπου δωδεκάμισι μέτρα. Ακόμη, στον δήμο Μοσχάτο – Ταύρου το πλάτος των πεζοδρομίων ξεκινά από 1,5μ. και φτάνει τα 6,5μ. και η κεντρική νησίδα κυμαίνεται από 1,5μ. ως 2,2μ. Στην περιοχή του Ρέντη το πλάτος της νησίδα είναι περίπου 3-4μ. και των πεζοδρομίων 2-2,7μ. Επίσης, στο δήμο Πειραιά το πλάτος της νησίδας κυμαίνεται από 2 ως 6 μέτρα και των πεζοδρομίων από 1,6 ως 8,5 μέτρα.

Σύμφωνα με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου μια περιοχής, οι οδοί κατατάσσονται σε κατηγορίες οδών, δηλαδή πρωτεύουσες, δευτερεύουσες και συλλεκτήριες – κατανεμητήριες οδούς, σε σχέση με τη λειτουργεία τους, τον έλεγχο πρόσβασης και τις ταχύτητες κυκλοφορίας. Παρατηρείται, λοιπόν, ότι στην περιοχή μελέτης δεν υπάρχουν οδοί

ταχείας κυκλοφορίας, αλλά υπάρχουν πρωτεύουσες αρτηρίες και είναι η λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως, η λεωφόρος Πέτρου Ράλλη, η οδός Χαμοστέρνας, η οδός Καραολή και Δημητρίου, η οδός Γρηγορίου Λαμπράκη, και η οδός Αλιπέδου (Εικόνα 31). Η λεωφόρος Κηφισού αποτελεί πρωτεύουσα αρτηρία με μερικώς ελεγχόμενη πρόσβαση. Δευτερεύουσες αρτηρίες είναι η Ιερά Οδός, η οδός Περσεφόνης και Ηρακλειδών στον Κεραμεικό, η οδός Μακεδονίας στον Ταύρο που διασχίζει τις γραμμές του προαστιακού σιδηρόδρομου, η οδός Χρυσοστόμου Σμύρνης στον Ταύρο που συνδέει την Πειραιώς με τον δήμο Καλλιθέας, η οδός Πύργου στο Μοσχάτο με την οποία γίνεται η πρόσβαση στην Κεντρική Λαχαναγορά της Αθήνας, η οδός Γεωργίου Παπανδρέου – Χρυσοστόμου Σμύρνης στο Μοσχάτο, με την οποία γίνεται η σύνδεση της Κεντρικής Λαχαναγοράς με την Λεωφόρο Ποσειδώνος, η λεωφόρος Φλέμινγκ στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη και η οδός Δωδεκανήσου στον Πειραιά, με την οποία γίνεται η σύνδεση της Πειραιώς με την οδό Θηβών.



Εικόνα 31. Σημαντικές οδοί πλησίον της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Ιδία επεξεργασία στο περιβάλλον του Google Earth, Οκτώβρης 2017)*

Η λεωφόρος Πειραιώς εξυπηρετείται από τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Κατά μήκος της οδού διέρχονται μόνο λεωφορεία και τρόλεϊ, ενώ στην ευρύτερη περιοχή, σε κοντινή απόσταση διέρχονται και τα μέσα σταθερής, δηλαδή η γραμμή Μ3 μετρό, η γραμμή Μ1 του ΗΣΑΠ και ο προαστιακός σιδηρόδρομος (Εικόνα 32). Αξίζει να σημειωθεί ότι οι γραμμές του ηλεκτρικού και του προαστιακού κινούνται σχεδόν παράλληλα με την οδό Πειραιώς, ωστόσο η περιοχή μελέτης εξυπηρετείται

από ελάχιστους σταθμούς. Πιο συγκεκριμένα, στην περιοχή βρίσκονται οι σταθμοί Ομόνοιας και Κεραμεικού του μετρό, οι σταθμοί Ομόνοιας, Μοσχάτου και Πειραιά του ηλεκτρικού και οι σταθμοί Ρουφ και Πειραιά του προαστιακού. Εκτός του σταθμού της Ομόνοιας που βρίσκεται πάνω στην οδό, οι υπόλοιποι σταθμοί έχουν απόσταση από την οδό που κυμαίνεται από 400 ως 700 μέτρα περίπου. Ακόμη, κατά μήκος των οδών Γρηγορίου Λαμπράκη και Αλιπέδου έχει δημιουργηθεί γραμμή τραμ, η οποία αναμένεται να λειτουργήσει τον επόμενο καιρό και θα εξυπηρετεί το νότιο άκρο της περιοχή μελέτης και θα συνδέει την περιοχή, εκτός των άλλων, και με το Φαληρικό όρμο. Τα μέσα μη σταθερής τροχιάς, τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ διατρέχουν την λεωφόρο Πειραιώς και εξυπηρετούν και τους δήμους που διασχίζουν την οδό, αλλά και άλλες περιοχές του νομού Αττικής. Τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ που διασχίζουν την οδό φαίνονται στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 4). Είναι γεγονός ότι μόνο η γραμμή λεωφορείου 049 διασχίζει ολόκληρη την οδό, ενώ η γραμμή 914 τη διατρέχει μέχρι τον Άγιο Ιωάννη Ρέντη. Επίσης, μέχρι την οδό Πέτρου Ράλλη η οδός διατρέχεται από πλήθος γραμμών λεωφορείου και από το σύνολο των γραμμών τρόλεϊ. Το τέλος της οδού, δηλαδή από την περιοχή του Ρέντη, εξυπηρετείται και από την γραμμή λεωφορείου 420. Επίσης, την περιοχή μελέτης εξυπηρετεί και η δημοτική συγκοινωνία Μοσχάτο – Ταύρου, η οποία παρέχεται δωρεάν με δρομολόγια από Δευτέρα μέχρι Παρασκευή, από τις 6:45 το πρωί ως και τις 6:00 το απόγευμα.

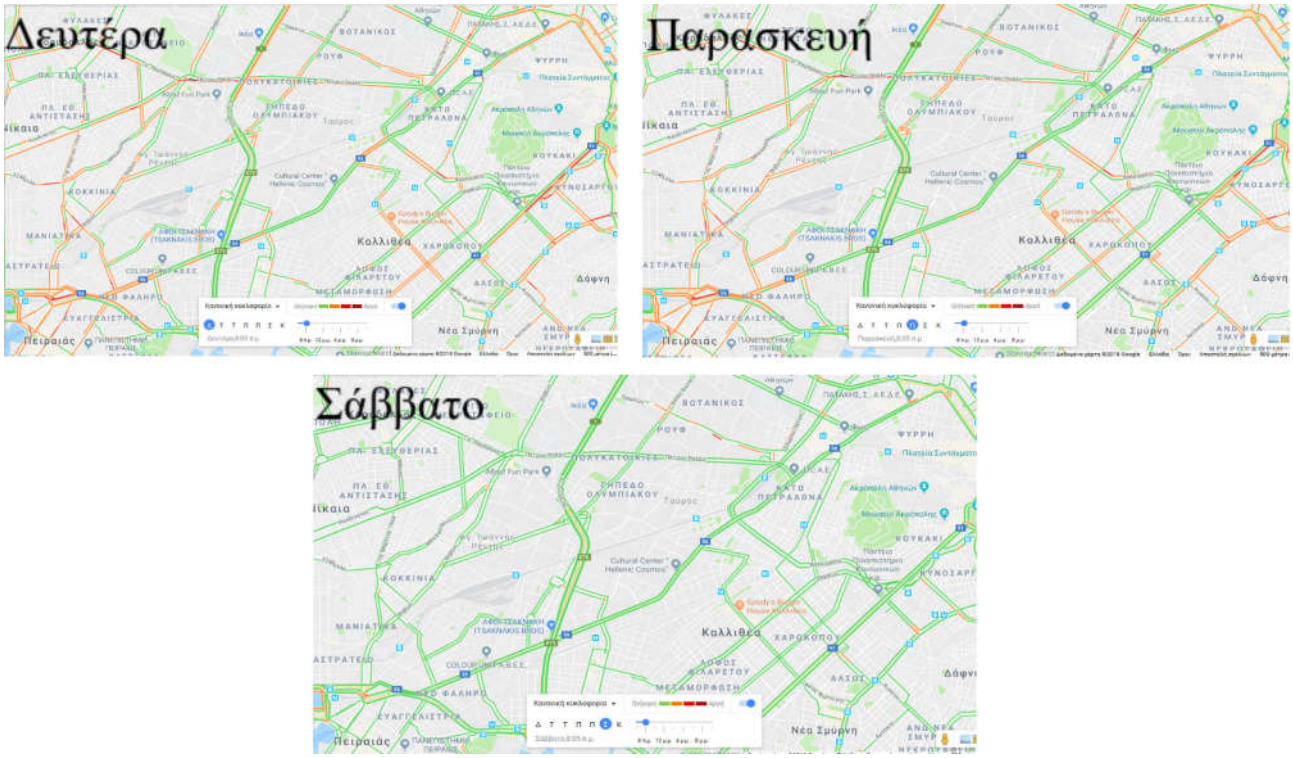
	Αριθμός Γραμμής	Όνομα Γραμμής
Τρόλεϊ	1	Πλ. Αττικής - Καλλιθέα - Μοσχάτο
	12	Ζάππειο - Περιστέρι - Αγ. Ιερόθεος
	21	Νίκαια - Π. Ράλλη - Ομόνοια (Κυκλική)
Λεωφορεία	Α16	Αθήνα - Ελευσίνα
	Β18	Ομόνοια - Πέραμα (μέσω Π. Ράλλη)
	Γ18	Ομόνοια - Πέραμα (μέσω Γρ. Λαμπράκη)
	035	Άνω Κυψέλη - Πετράλωνα - Ταύρος
	049	Πειραιάς - Ομόνοια
	057	Ομόνοια - Λόφος Σκουζέ (Κυκλική)
	227	Άνω Πετράλωνα - Αγ. Αρτέμιος
	420	Πειραιάς - Αγ. Ανάργυροι (Μέσω Κηφισού)
	500	Πειραιάς - Κηφισιά (Πλ. Πλατάνου) (Νυχτερινή)
	813	Αβέρωφ - Προύσσης
	815	Γουδί - Ταύρος
	836	Πλ. Κουμουνδούρου - Παλάσκα
	838	Ομόνοια - Ρέντης - Παλ. Κοκκινιά (Κυκλική)
	856	Αιγάλεω - Υμηττός - Δάφνη
	860	Π. Φάληρο - Γεν. Κρατικό Νίκαιας - Σχιστό Κερατσινίου
	914	Ομόνοια - Λαχαναγορά - Παλ. Κοκκινιά (Κυκλική)

Πίνακας 4. Γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ που διασχίζουν την περιοχή μελέτης *(Πηγή:* https://www.athenstransport.com/info/buses/*, Ιδία επεξεργασία, Οκτώβρης 2017)*

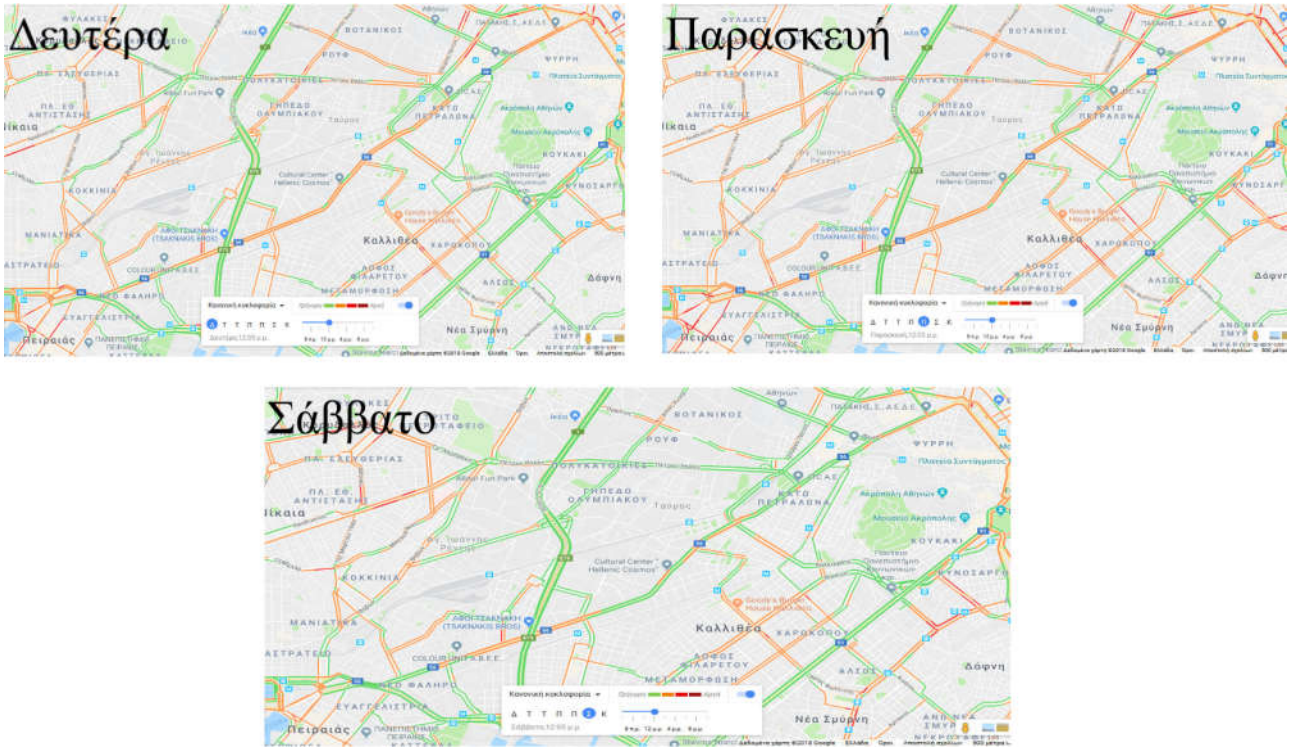
Εικόνα 32. Δίκτυο Μέσων Σταθερής Τροχιάς στην Αττική *(Πηγή: http://www.ametro.gr/wp-content/uploads/2016/05/AM_Sxedio_Anaptiksis_May17_gr.pdf, Οκτώβρης 2017)*

Ο κυκλοφοριακός φόρτος στο μέτωπο της οδού δεν είναι πολύ μεγάλος. Η κυκλοφορία στην οδό χαρακτηρίζεται από σχετικά γρήγορες ταχύτητες. Ωστόσο, η κυκλοφορία μπορεί να είναι πιο αργή στην οδό, εξαιτίας της μεγαλύτερης κίνησης. Από την μελέτη της κυκλοφοριακής κίνησης στο GoogleMaps για την οδό Πειραιώς παρατηρείται συνολικά, για όλες τις μέρες της εβδομάδας, η γρήγορη κίνηση των οχημάτων. Πιο συγκεκριμένα, πιο αργή κίνηση εμφανίζεται κυρίως τις απογευματινές και τις βραδινές ώρες, εξαιτίας της επιστροφής των πολιτών στις κατοικίες τους, αλλά και της επίσκεψης κάποιων χώρων πολιτισμού στην περιοχή, όπως τα θέατρα. Παρόλα αυτά δεν εντοπίζεται έντονος κυκλοφοριακός φόρτος, εκτός από τις πολύ πρωινές ώρες του Σαββάτου και της Κυριακής στην περιοχή του Γκαζιού, όπου οι Αθηναίοι επιστρέφουν από τις βραδινές εξόδους τους (Εικόνα 38, Εικόνα 39). Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιες εικόνες της κίνησης οχημάτων στον άξονα της Πειραιώς για διάφορες ώρες της ημέρας. Οι ημέρες που επιλέχθηκαν είναι η Δευτέρα, η Παρασκευή, το Σάββατο, αλλά και το πρωί της Κυριακής, διότι εκεί εμφανίζονται οι περισσότερες μεταβολές στην κίνηση του άξονα (Εικόνα 33, Εικόνα 34, Εικόνα 35, Εικόνα 36, Εικόνα 37, Εικόνα 38, Εικόνα 39).

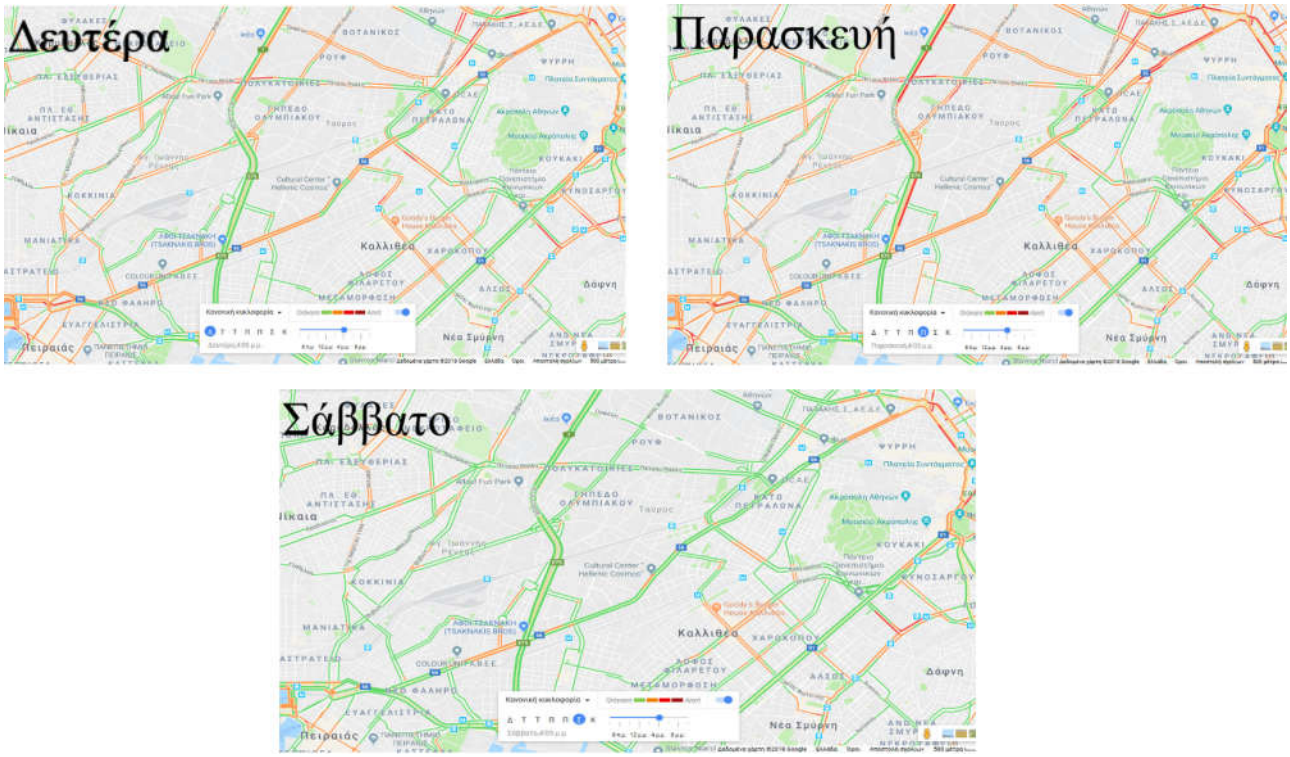
Εικόνα 33. Υπόμνημα κυκλοφοριακής πυκνότητας των οδών *(Πηγή: https://www.google.gr/maps, Οκτώβριος 2017)*



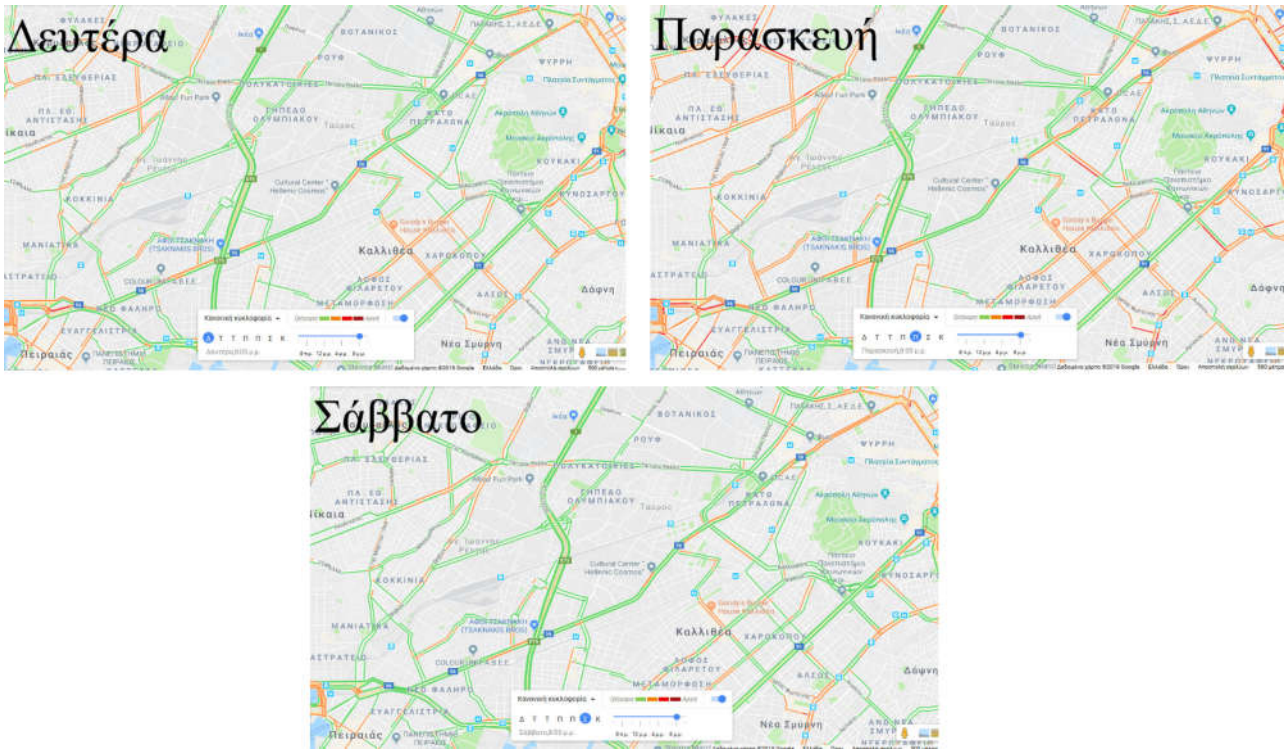
Εικόνα 34. Η κατά μέσο όρο κυκλοφοριακή κίνηση των οδών στις 8:00 ώρα για τις ημέρες της Δευτέρας, Παρασκευής και Σαββάτου *(Πηγή: https://www.google.gr/maps, Οκτώβριος 2017)*



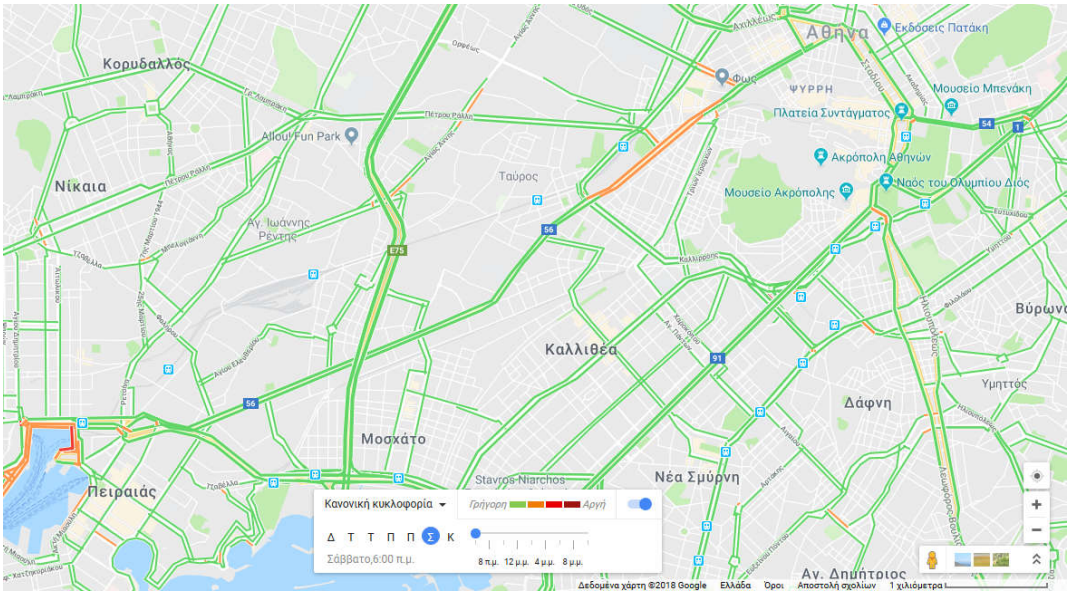
Εικόνα 35. Η κατά μέσο όρο κυκλοφοριακή κίνηση των οδών στις 12:00 ώρα για τις ημέρες της Δευτέρας, Παρασκευής και Σαββάτου *(Πηγή: https://www.google.gr/maps, Οκτώβριος 2017)*



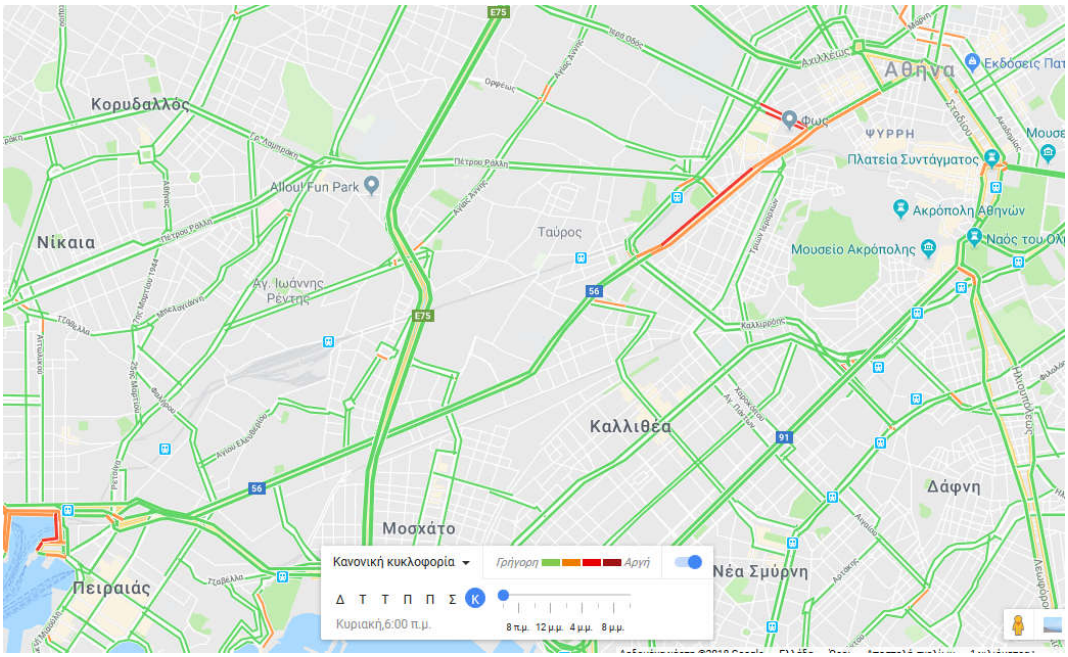
Εικόνα 36. Η κατά μέσο όρο κυκλοφοριακή κίνηση των οδών στις 16:00 ώρα για τις ημέρες της Δευτέρας, Παρασκευής και Σαββάτου *(Πηγή: https://www.google.gr/maps, Οκτώβριος 2017)*



Εικόνα 37. Η κατά μέσο όρο κυκλοφοριακή κίνηση των οδών στις 20:00 ώρα για τις ημέρες της Δευτέρας, Παρασκευής και Σαββάτου *(Πηγή: https://www.google.gr/maps, Οκτώβριος 2017)*



Εικόνα 38. Η κατά μέσο όρο κυκλοφοριακή κίνηση των οδών στις 6 ώρα το πρωί του Σαββάτου *(Πηγή: https://www.google.gr/maps, Οκτώβριος 2017)*



Εικόνα 39. Η κατά μέσο όρο κυκλοφοριακή κίνηση των οδών στις 6 ώρα το πρωί της Κυριακής *(Πηγή: https://www.google.gr/maps, Οκτώβριος 2017)*

3.6. Ο πολιτισμός και οι τέχνες στην λεωφόρο Πειραιώς.

Ο πολιτισμός και οι τέχνες στην οδό Πειραιώς αποτελούσαν ανέκαθεν αναπόσπαστο κομμάτι της. Οι αρχαιολογικοί χώροι του Κεραμεικού και των Μακρών Τειχών μαρτυρούν την μεγάλη ιστορικότητα του δρόμου, η βιομηχανική και αρχιτεκτονική κληρονομιά της αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο της νεότερης ιστορίας της και η εγκαθίδρυση νέων πολιτιστικών χρήσεων διαμορφώνουν το μελλοντικό της χαρακτήρα. Είναι φανερό, λοιπόν, ότι όλα αυτά τα στοιχεία συνθέτουν την ταυτότητα της οδού, η οποία λαμβάνει μία νέα μορφή ενός πολιτιστικού θύλακα ή αλλιώς «cluster πολιτισμού», με αποτέλεσμα η Πειραιώς να αποτελεί ένα πολιτιστικό και καλλιτεχνικό άξονα.

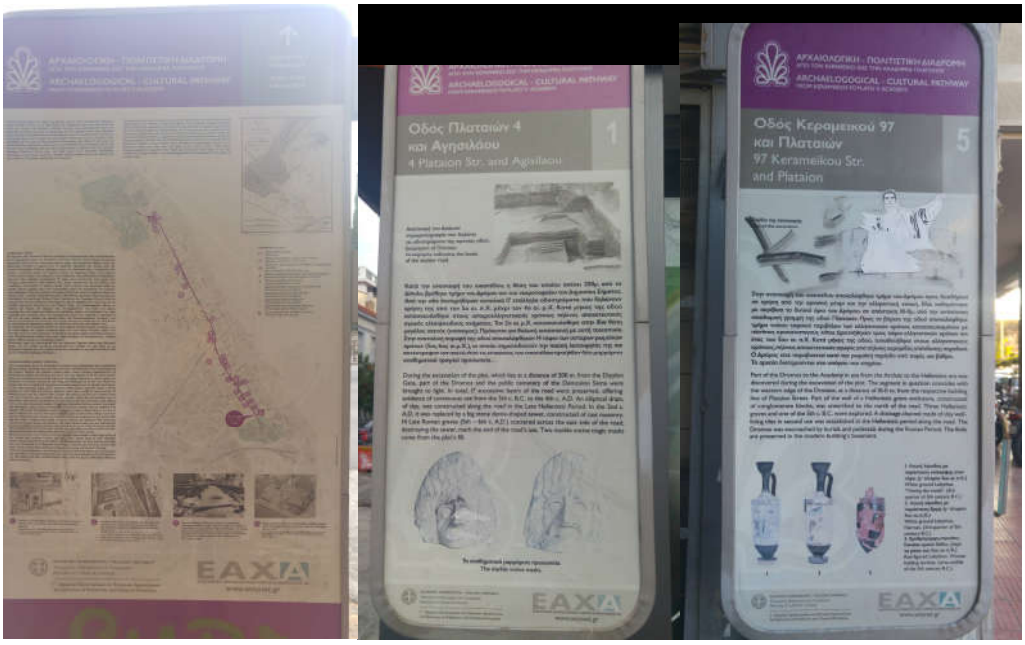
Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Στον δήμο Αθηναίων εντοπίζεται μεγαλύτερη συγκέντρωση πολιτιστικών και καλλιτεχνικών χώρων σε σχέση με τους άλλους δήμους (Χάρτης 9, Χάρτης 13). Παρατηρούνται πολλά μουσεία, ειδικότερα κοντά στην περιοχή του αρχαιολογικού χώρου του Κεραμεικού, βιομηχανικό πάρκο, θέατρα, γκαλερί και πινακοθήκες, ιδρύματα και πνευματικά κέντρα, κέντρα διασκέδασης και μουσικές σκηνές, σύλλογοι και λέσχη και άλλοι πολυχώροι μορφών τέχνης, όπως οι «Μορφές Έκφρασης» που αποτελούν καλλιτεχνικό οργανισμό με άξονες την τέχνη του θεάτρου, της μουσικής και της κίνησης. Επίσης, στην περιοχή μελέτης αναδεικνύεται ένα μικρό μέρος της πολιτιστικής διαδρομής του δημόσιου σήματος με τη χρήση πινακίδων - χαρτών στην οδό Πλαταιών στο Μεταξουργείο, η οποία συνδέει τον αρχαιολογικό χώρο του Κεραμεικού με το αρχαιολογικό άλσος της Ακαδημίας Πλάτωνος (Εικόνα 40). Ακόμη, φιλοξενούν η πλατεία Ωδείου, η πλατεία Κουμουνδούρου και η πλατεία Εργατικής Πρωτομαγιάς φιλοξενούν έργα τέχνης, κάποια από τα οποία έχουν υποστεί βανδαλισμό, κυρίως από τα γκράφιτι (Εικόνα 45, Εικόνα 42, Εικόνα 43).

Στο δήμο Ταύρου – Μοσχάτου εντοπίζονται κυρίως μεγάλα πολιτιστικά και πνευματικά κέντρα, θέατρο, κέντρα διασκέδασης και αρχαιολογικός χώρος ο οποίος βρίσκεται μέσα στο χώρο αντιπροσωπείας αυτοκινήτων (Χάρτης 10, Χάρτης 11, Χάρτης 14, Χάρτης 15). Όμως, οι περισσότεροι πολιτιστικοί χώροι της περιοχής έχουν υπερτοπική εμβέλεια και είναι πολύ σημαντικοί για το λεκανοπέδιο Αττικής. Ακόμη, στην περιοχή των εργατικών πολυκατοικιών στον Ταύρο, πάνω στο μέτωπο της οδού υπάρχει ένα γλυπτό, αφιερωμένο στην αρχαία Ελλάδα (Εικόνα 44).

Στον δήμο Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, η περιοχή μελέτης αποτελείται από λίγα οικοδομικά τετράγωνα και έτσι οι πολιτιστικοί χώροι είναι μόνο τρείς, δηλαδή το θέατρο Πειραιώς 260, το εργαστήρι χορού και τέχνης και ο αρχαιολογικός χώρος (Χάρτης 11, Χάρτης 12, Χάρτης 15, Χάρτης 16). Αξίζει να σημειωθεί ότι ο αρχαιολογικοί χώροι βρίσκονται ανάμεσα στα μεγάλα πολυκαταστήματα και σουπερμάρκετ JUMBO, Leroy Merlin, Lidl και Κωτσόβολος και δεν υπάρχει καμία σήμανση για το είδος των ευρημάτων (Εικόνα 46, Εικόνα 47). Η αναγνώριση του είδους των αρχαιοτήτων αναφέρεται σε μια παρουσίαση που σχετίζεται με τις ανασκαφές στην περιοχή του Πειραιά της Εφορίας Κλασσικών και Προϊστορικών Αρχαιοτήτων. Μάλιστα, ο ένα από τους δύο χώρους βρίσκεται στον υπόγειο χώρο του πάρκινγκ, περιτριγυρισμένος από αυτοκίνητα, προστατευμένος με πλαστική επιφάνεια και μία πόρτα ώστε να μπορεί κάνεις να επισκεφτεί το εσωτερικό του (Εικόνα 47, Εικόνα 48).

Στον Πειραιά οι πολιτιστικοί και καλλιτεχνικοί χώροι στην περιοχή μελέτης είναι λιγοστοί (Χάρτης 12, Χάρτης 16). Συνεπώς, εντοπίζονται ένας θεατρικός χώρος, μία λέσχη, το μουσείο του ΗΣΑΠ με μία μικρή εικαστική έκθεση στη είσοδο και έξοδο του σταθμού, και τέσσερις αρχαιολογικοί χώροι. Παρόλη τη μεγάλη ιστορικοί αξία των αρχαιολογικών χώρων, οι χώροι δεν έχουν αναδειχθεί πλήρως και δεν βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση, εφόσον είναι γεμάτοι αγριόχορτα. Η ανάδειξή τους γίνεται με πινακίδες, οι οποίες έχουν υποστεί αλλοιώσεις από το πέρασμα των χρόνων (Εικόνα 50, Εικόνα 51). Ακόμη στην πλατεία Απόλλωνος φιλοξενείται ένα γλυπτό, η προτομή του Απόλλωνα, στο μάρμαρο του οποίου υπάρχουν σχέδια γκράφιτι (Εικόνα 49).

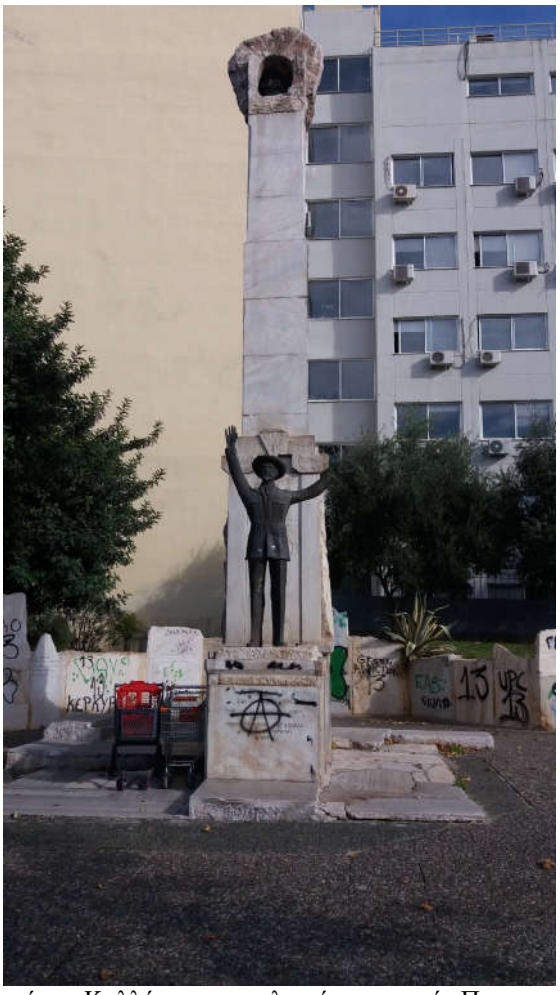


Εικόνα 40. Πινακίδες που βρίσκονται στην οδό Πλαταιών και αναδεικνύουν την πολιτιστική διαδρομή του δημόσιου σήματος *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

–

Εικόνα 41. Πλατεία Ωδείου στην Αθήνα *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 42. Έργα τέχνης στην πλατεία Κουμουνδούρου στην Αθήνα *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*



Εικόνα 43. Άγαλμα του Σταύρου Καλλέργη στην πλατεία εργατικής Πρωτομαγιάς στα Κάτω Πετράλωνα *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 44. Γλυπτό πάνω στην Πειραιώς στην περιοχή του Ταύρου *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 45. Αρχαιολογικός χώρος αρχιτεκτονικού συνόλου δημόσιου χαρακτήρα του 8ου/7ου αι. π.Χ. & του 3ου αι. π.Χ. στον δήμο Μοσχάτο – Ταύρου *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

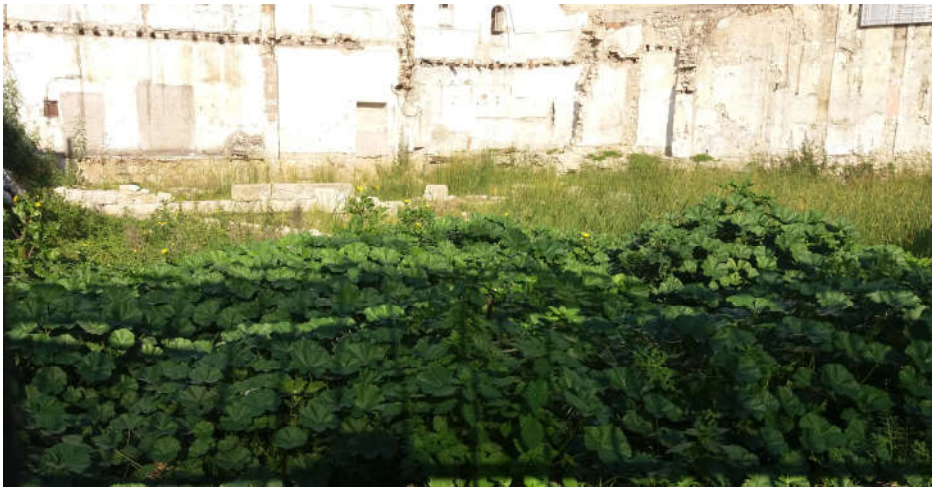
Εικόνα 46. Αρχαιολογικός χώρος κατάλοιπα υστερογεωμετρικού κτηρίου στο δήμο Ρέντη *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 47. Αρχαιολογικός χώρος - Τμήμα της αρχαίας οδού Αθηνών – Πειραιώς στο δήμο Ρέντη *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 48. Εξωτερική όψη αρχαιολογικού χώρου - Τμήμα της αρχαίας οδού Αθηνών – Πειραιώς στο δήμο Ρέντη *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 49. Η πλατεία Απόλλωνος στον Πειραιά *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 50. Αρχαιολογικοί χώροι Αστικών Πυλών Πειραιά *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*



Εικόνα 51. Αρχαιολογικός χώρος Μακράς Στοάς Πειραιά στην Ακτή Ποσειδώνος *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Δήμος	Οδός	Πολιτιστικοί και καλλιτεχνικοί χώροι
Αθήνας	Κορίνης 4	Γκαλερί AMP WORKS
	Πειραιώς 51	Πινακοθήκη Δήμου Αθηναίων
	Θερμοπυλών 11	Δουρούτειο Πνευματικό Κέντρο
	Ακαδήμου 14	Θέατρο Μεταξουργείο
	Αγίων Ασωμάτων 22 & Διπύλου 12	Μουσείο Μπενάκη - Ισλαμικής Τέχνης
	Αγίων Ασωμάτων 32	Μουσείο Μακρονήσου
	Μελιδώνη 4	Κέντρο Μελέτης Νεώτερης Κεραμεικής - Ίδρυμα Οικ. Γ. Ψαροπούλου
	Αγίων Ασωμάτων 47	Ίδρυμα πολιτισμού και εκπαίδευσης "Ανδρέας Λεντάκης"
	Αγίων Ασωμάτων 45	Σύλλογος Ελλήνων Ολυμπιονικών
	Πειραιώς 83	Πνευματικό Ίδρυμα Γεωργίου Παπανδρέου
	Πειραιώς	Αρχαιολογικός χώρος και Μουσείο Κεραμεικού
	Ιερά Οδός 16 & 18	Κέντρα διασκέδασης Ιερά οδός & VOX
	Βουτάδων 6	Κέντρο διασκέδασης ΦΩΣ
	Ιάκχου 19	θέατρο ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
	Πειραιώς 100	Βιομηχανικό Μουσείο Φωταερίου "Τεχνόπολις"
	Πειραιώς 102-104	Κέντρα διασκέδασης Φωταέριο & Akanthus
	Ηρακλειδών 38	Ελληνική λέσχη φίλων 2CV & CITROEN
	Πειραιώς 115	Θέατρο Κιβωτός
	Πειραιώς 117	Συναυλιακός χώρος ACADEMY
	Πειραιώς 131	Θέατρο Πειραιώς 131
	Αλκμήνης 10	Θέατρο Αλκμήνη
	Πειραιώς 130	Κέντρο διασκέδασης BOX
	Μεγάλου Βασιλείου 15	Πολιτιστικό Κέντρο Αρχιεπισκοπής Αθηνών
	Πειραιώς 138	Μουσείο Μπενάκη
	Αλκμήνης 5	Πολυχώρος Εκδηλώσεων The HUB Events
	Εριγόνης 3	Athens Museum of Queer Arts
	Αλκμήνης 13	Πολυχώρος Τέχνης Μορφές Έκφρασης
	Πειραιώς 142 & Πέτρου Ράλλη	Κέντρο διασκέδασης Κέντρο Αθηνών
	Πειραιώς 171	Κέντρο διασκέδασης ΠΕΙΡΑΙΩΣ STAGE
	Αλκμήνης 57	Σκάκι στα Πετράλωνα
	Πειραιώς 183	Κέντρο διασκέδασης LIVE STAGE
	Πειραιώς 160	Πολυχώρος Σεραφείου Κολυμβητηρίου
Ταύρου - Μοσχάτου	Πειραιώς 166	Θέατρο Πάνθεον
	Λαμίας 6	Κέντρο διασκέδασης Art Factory - Τεχνοστάσιο
	Πειραιώς 178 & Λαμίας 4	Κέντρα Ακτή Πειραιώς & Σημείο
	Πατριάρχου Ιωακείμ 1	Κέντρο διασκέδασης FUZZ
	Πειραιώς 206	Πολιτιστικό Κέντρο Ίδρυμα Μιχάλης Κακογιάννης

	Πειραιώς 229-233	Σφαγεία Ταύρου - Πνευματικό Κέντρο Δήμου Μοσχάτο - Ταύρου
	Πειραιώς 254	Κέντρο Πολιτισμού Ελληνικός Κόσμος
	Κύπρου 2	Ελληνοαραβικό Επιμορφωτικό Πολιτιστικό Κέντρο
	Πειραιώς 9	Αρχαιολογικός χώρος αρχιτεκτονικού συνόλου δημόσιου χαρακτήρα του 8ου/7ου αι. π.Χ. & του 3ου αι. π.Χ.
Νίκαιας - Αγ. Ι. Ρέντη	Πειραιώς 260	Θέατρο Πειραιώς 260 - Χώρος Φεστιβάλ Αθηνών
	Πειραιώς 161	Αρχαιολογικοί χώροι - Τμήμα της αρχαίας οδού Αθηνών - Πειραιώς & κατάλοιπα υστερογεωμετρικού κτηρίου
	Λεωφ. Φλέμινγκ 58	Εργαστήρι Χορού και Τέχνης
Πειραιά	Πειραιώς 52	Εθνικό Θέατρο - Το Σχολείον της Ειρήνης Παπά
	Οδοί Πύλης, Κόδρου & Ομήρου Σκυλίτση 6-12	Αρχαιολογικοί χώροι Αστικών Πυλών Πειραιά
	Φίλωνος 11	Λέσχη Ηπειρωτικού Συνδέσμου Πειραιά
	Ακτή Ποσειδώνος 20-24	Αρχαιολογικός χώρος Μακράς Στοάς Πειραιά
	Ακτή Καλλιμασιώτη 275	Μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων, με συστεγασμένη Εικαστική Έκθεση στο σταθμό Πειραιά

Πίνακας 5. Όλοι οι πολιτιστικοί και καλλιτεχνικοί χώροι στην περιοχή μελέτης (Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)

Η πολιτιστική ταυτότητα της οδού έδωσε αφορμή σε καλλιτέχνες να εμπνευστούν και να δημιουργήσουν μοντέρνα έργα πάνω σε όψεις κτιρίων. Τα έργα αυτά αποτελούν φυσικά, οι τοιχογραφίες και τα γκράφιτι μεγάλων, αλλά και άσημων street artists, τα έργα των οποίων δίνουν μια διαφορετική νότα στο γκρίζο της περιοχής, αποδίδοντας ζωντάνια, φαντασία και χρώμα στα οικοδομήματα. Από τα πιο γνωστά έργα είναι αυτά του INO στον δήμο Αθηναίων, ο οποίος αποτελεί παγκόσμιας κλάσης καλλιτέχνης. Από τα πιο γνωστά του έργα βρίσκεται στο Μεταξουργείο, στη συμβολή των οδών Παναγή Τσαλδάρη (Πειραιώς) και Δεληγιώργη, ονομάζεται Snowblind και πραγματοποιήθηκε για την υποστήριξη του συλλόγου ασθενών ήπατος «Προμηθέας» (Εικόνα 52). Επίσης, στην περιοχή έχει ζωγραφίσει με γκράφιτι τον εξωτερικό χώρο του βιομηχανικού πολιτιστικού Πάρκου στο Φωταέριο «Τεχνόπολις» και την όψη ενός εγκαταλελειμμένου κτίριο στην Πειραιώς 135 στα Κάτω Πετράλωνα (Εικόνα 54). Ακόμη, στην συμβολή των οδών Παναγή Τσαλδάρη (Πειραιώς) και Μενάνδρου στο Μεταξουργείο, στην πλαϊνή όψη του ξενοδοχείου «Vienna», υπάρχει το γκράφιτι «Ενωμένα Χέρια» του Παύλου Τσάκωνα, το οποίο δημιουργήθηκε το 2011 στα πλαίσια του προγράμματος «Τέχνη και Δημόσιος χώρος, Ζωγραφική επί τυφλών όψεων κτιρίων της Αθήνας» (Εικόνα 53). Σημαντική τοιχογραφία αποτελεί και αυτή του Νίκου Τσουνάκα στο μουσείο του Κεραμεικού (Εικόνα 56). Στο αμαξοστάσιο του ΗΛΠΑΠ υπάρχει μία εξίσου αξιόλογη τοιχογραφία της ελληνικής ομάδας Carpe Diem και της Βραζιλιάνικης Vidaloca, που

δημιουργήθηκε με αφορμή την παγκόσμια ημέρα χωρίς αυτοκίνητο (Εικόνα 55). Άλλα σημαντικά γκράφιτι στο μέτωπο της οδού Πειραιώς, υπάρχουν στις Εργατικές Πολυκατοικίες στην περιοχή του Ταύρου και στο εργοστάσιο της ΕΛΑΪΣ στον Πειραιά (Εικόνα 57, Εικόνα 58).

Εικόνα 52. Snowblind, γκράφιτι του INO στην περιοχή Μεταξουργείο *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Απρίλιος 2017)*

Εικόνα 53. Ενωμένα Χέρια, γκράφιτι του Παύλου Τσάκωνα στο Μεταξουργείο *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Μάϊος 2017)*

Εικόνα 54. Γκράφιτι του ΙΝΟ στην «Τεχνόπολις» και σε μία αποθήκη στα Κάτω Πετράλωνα *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 55. Τοιχογραφία στο αμαξοστάσιο του ΗΛΠΑΠ στον Κεραμεικό *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 56. Τοιχογραφία στο μουσείο του Κεραμεικού *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 57. Τοιχογραφίες στις εργατικές πολυκατοικίες στον Ταύρο *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 58. Τοιχογραφίες στο εργοστάσιο ΕΛΑΪΣ στον Πειραιά *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

3.6.1. Οι σημαντικότεροι πολιτιστικοί χώροι στο μέτωπο του άξονα της Πειραιώς

Στην λεωφόρο Πειραιώς εντοπίζεται μία πληθώρα πολιτιστικών και καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων. Ωστόσο, πάνω στο μέτωπο του άξονα είναι χωροθετημένοι μεγάλου βεληνεκούς πολιτιστικοί χώροι, οι οποίοι αποτελούν λαμπρά και ιστορικά οικοδομήματα και είναι πολύ σημαντικοί για τα πολιτιστικά και καλλιτεχνικά δρώμενα της Αττικής. Συνεπώς, οι πιο αξιόλογοι εγκατεστημένοι πολιτιστικοί χώροι στην οδό αποτυπώνονται σε χάρτη (Χάρτης 22) και είναι:

- Αρχαιολογικός χώρος και Μουσείο Κεραμεικού

  Ο αρχαιολογικός χώρος του Κεραμεικού έχει έκταση 40 περίπου στρέμματα και είναι γνωστός ως ο χώρος του σημαντικότερου νεκροταφείου της αρχαίας Αθήνας (Εικόνα 59). Το όνομα Κεραμεικός αφορά το δήμο Κεραμέων, ο οποίος ήταν ένας από τους πιο μεγάλους στη βορειοδυτική πλευρά της αρχαίας Αθήνας και αποτελούσε περιοχή παραγωγής αττικών αγγείων και κατοικίας «κεραμέων», δηλαδή αγγειοπλαστών και αγγειογράφων. Στον χώρο αυτό υπάρχουν ταφικοί τύμβοι και επιτάφια μνημεία, με τους αρχαιότερους να χρονολογούνται από

την Εποχή του Χαλκού. Περίπου τον 5ο αιώνα π.Χ. το θεμιστόκλειο τείχος έτεμνε το χώρο του Κεραμεικου, με τον εξωτερικό χώρο να διατηρεί την ταφική του λειτουργία και τον εσωτερικό να μετατρέπεται σε οικισμό. Δύο ήταν οι σημαντικότερες πύλες στον Κεραμεικό, το Δίπυλο και η Ιερά Πύλη. Έξω από την περιοχή του Δίπυλου δημιουργείται κατά την κλασσική περίοδο το «Δημόσιο Σήμα», ο οποίος ήταν χώρος ταφής των επιφανών κατοίκων, αλλά και των πεσόντων στους πολέμους. Σήμερα, η ανάδειξη του Δημόσιου Σήματος γίνεται μέσω της οδού Πλαταιών. Η λειτουργία του νεκροταφείου συνεχίστηκε περίπου μέχρι τον 6ο αιώνα μ.Χ. Η ανασκαφή του χώρου πραγματοποιήθηκε το 1863 και συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Το μουσείο Κεραμεικού βρίσκεται μέσα στον αρχαιολογικό του χώρο και στεγάζει εκθέματα που αποτελούν σχεδόν αποκλειστικά ταφικά μνημεία και προέρχονται από τις ανασκαφές του Γερμανικού Αρχαιολογικού Ινστιτούτου στον αρχαιολογικό χώρο.

Εικόνα 59. Αρχαιολογικός χώρος Κεραμεικού *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

- Βιομηχανικό Μουσείο Φωταερίου «Τεχνόπολις» στο Γκάζι

Η Τεχνόπολις αποτελεί ένα από τα πιο εμβληματικά και αναγνωρίσιμα πολιτιστικά στοιχεία της περιοχής (Εικόνα 60). Το παλιό εργοστάσιο του φωταερίου αναπαλαιώθηκε το 1999, επαναχρησιμοποιήθηκε ως πολιτιστικό πάρκο και μουσείο και αποτελεί ένα από τα λιγοστά σωζόμενα μνημεία βιομηχανικής κληρονομιάς. Είναι ένας τόπος διεξαγωγής πολιτιστικών δραστηριοτήτων ευρείας κλίμακας με πολλούς χώρους εκδηλώσεων και εκθέσεων. Ο μουσειακός χώρος διαθέτει παλιό μηχανικό εξοπλισμό, αντικείμενα από το ίδιο το παλιό εργοστάσιο και πλούσιο φωτογραφικό, αρχειακό και οπτικοακουστικό υλικό.

Εικόνα 60. Η Τεχνόπολις στο Γκάζι *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Μάρτιος 2017)*

- Μουσείο Μπενάκη – Μουσείο Ισλαμικής Τέχνης

Το Μουσείο Μπενάκη Ισλαμικής Τέχνης βρίσκεται σε νεοκλασικό συγκρότημα δύο διατηρητέων οικιών, στην περιοχή του Κεραμεικού (Εικόνα 61). Κατά τη διάρκεια της ανάπλασης των κτισμάτων για τη δημιουργία μουσείου, ανακαλύφθηκαν στα θεμέλια ένα τμήμα του αρχαίου τείχους των Αθηνών, καθώς και ένας αρχαίος τάφος. Έτσι, αποφασίστηκε η διαμόρφωση ενός επισκέψιμου αρχαιολογικού χώρου. Το 2004 άνοιξε για το κοινό και στέγαζε αρχικά, τη συλλογή του Αντώνη Μπενάκη από την εποχή που ζούσε στην Αίγυπτο, ενώ, αργότερα εμπλουτίστηκε με πολλές σημαντικές συλλογές. Τα αντικείμενα των συλλογών είναι αρκετά ιδιαίτερα, με μεγάλη ιστορική σημασία και με αρκετή δεξιοτεχνία στην κατασκευή τους. Επίσης, στο μουσείο υπάρχει τοιχογραφία που δημιουργήθηκε την άνοιξη του 2016, έργο της Αγγλίδας εικαστικού Navine G. Khan-Dossos με τίτλο «Imagine a Palm Tree».

Εικόνα 61. Μουσείο Μπενάκη – Μουσείο Ισλαμικής Τέχνης *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

- Μουσείο Μπενάκη στην οδό Πειραιώς 138

Το μουσείο αποτελεί ένα μεταμοντέρνο βιομηχανικού τύπου κτίριο στη θέση παλιού βιομηχανικού χώρου (Εικόνα 62). Η ανάπλαση του κτιρίου έγινε με τη συγχρηματοδότηση του Υπουργείου Πολιτισμού και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έχει έκταση 8.200 τ.μ. με υπόγειο χώρο 2.800 τ.μ. και εσωτερικό αίθριο 850 τ.μ. Αποτελείται από εκθεσιακούς χώρους 3.000 τ.μ., αμφιθέατρο με χωρητικότητα 300 ατόμων και άλλες αίθουσες που εξυπηρετούν τις υπηρεσίες του Μουσείου. Το μουσείο στεγάζει μόνιμες συλλογές φωτογραφικών αρχείων και αρχείων Νεοελληνικής Αρχιτεκτονικής, ενώ φιλοξενεί ανά τακτά χρονικά διαστήματα διάφορες εκθέσεις και εκδηλώσεις. Η συλλογή του φωτογραφικού αρχείου έχει διευρυμένη θεματολογία που απεικονίζει μνημεία και αντικείμενα τέχνης παλαιοχριστιανικής, βυζαντινής και μεταβυζαντινής τέχνης, αλλά και άλλα πολιτιστικά στοιχεία που αφορούν τη φυσιογνωμία την ιστορία και την κοινωνία του νεότερου Ελληνισμού. Επίσης, η συλλογή αρχείων Νεοελληνικής Αρχιτεκτονικής αφορά συγκεντρωμένα σχέδια, προπλάσματα, φωτογραφίες, έντυπα, χειρόγραφα και άλλα στοιχεία της ελληνικής αρχιτεκτονικής και πολεοδομίας από το 1828 έως και σήμερα.

Εικόνα 62. Μουσείο Μπενάκη *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

- Θέατρο Πάνθεον

Το θέατρο Πάνθεον αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα και πιο σύγχρονα θέατρα της Αθήνας (Εικόνα 63). Η κεντρική αίθουσα αποτελείται από 1600 θέσεις και εναλλακτικούς χώρους φιλοξενίας καλλιτεχνών και επισκεπτών. Εκτός της θεατρικής του ταυτότητας αποτελεί έναν πολυχώρο πολιτισμού που μπορεί να στεγάσει πολιτιστικά δρώμενα για όλες τις μορφές της τέχνης. Έτσι, εξαιτίας της αμφιθεατρικής δομής και της ίδιας της αισθητικής του, μπορεί να φιλοξενήσει διαφορετικά είδη παραστάσεων, εκδηλώσεις, εκθέσεις και συνέδρια.

Εικόνα 63. Θέατρο Πάνθεον *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

- Ίδρυμα Μιχάλης Κακογιάννης

Το Ίδρυμα Μιχάλης Κακογιάννης αποτελεί πολιτιστικό κέντρο με έκταση 7.000 τ.μ. στον Ταύρο (Εικόνα 64). Στο οικοδόμημα περιλαμβάνονται θεατρικός χώρος 310 θέσεων, κινηματογράφος 115 θέσεων και άλλοι εκθεσιακοί χώροι και γραφεία. Το ίδρυμα έχει στόχους τη μελέτη, την υποστήριξη, την διαφύλαξη και την ανάδειξη της θεατρικής και κινηματογραφικής

τέχνης, την οποία υπηρέτησε ο Μιχάλης Κακογιάννης για περισσότερο από 50 χρόνια. Επίσης, στο ίδρυμα διοργανώνονται εκπαιδευτικά προγράμματα, workshops και σεμινάρια, ενώ παράλληλα, αποδίδονται υποτροφίες σε νέους καλλιτέχνες και δημιουργούς.

Εικόνα 64. Ίδρυμα Μιχάλης Κακογιάννης *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

- Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού «Ελληνικός Κόσμος»

Το ίδρυμα αποτελεί κέντρο πολιτισμού και λειτουργεί από το 1998 σε χώρο συνολικής έκταση 60 στρεμμάτων (Εικόνα 65). Ιδρύθηκε και χρηματοδοτήθηκε από τον επιχειρηματία Λάζαρο Εφραίμογλου. Απώτερος σκοπός του ιδρύματος είναι η διατήρηση και παρουσίαση μέσω τεχνολογιών της ιστορίας και του πολιτισμού του Ελληνισμού εκτός και εντός Ελλάδας. Μία από τις πιο σημαντικές δράσεις του αποτελεί η Εγκυκλοπαίδεια του Μείζονος Ελληνισμού. Αποτελείται από δύο κτίρια πρώην βιομηχανικού συγκροτήματος και περιλαμβάνει το κεντρικό κτίριο «Ελληνικός Κόσμος», το θέατρο εικονικής πραγματικότητας «Θόλος», το χώρο εκδηλώσεων και συνεδρίων «Θέατρον» και άλλο κτίριο με πολυχώρους εκδηλώσεων και υπαίθριους χώρους.

Εικόνα 65. Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού «Ελληνικός Κόσμος» *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

- Θέατρο Πειραιώς 260 – Φεστιβάλ Αθηνών

Αποτελεί πολιτιστικό χώρο που στεγάζεται σε δύο κτήρια του πρώην εργοστασίου Τσαούσογλου και βρίσκεται στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο με την Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών (Εικόνα 66). Χρησιμοποιείται ως χώρος παραστάσεων του οργανισμού Φεστιβάλ Αθηνών από το 2005. Αναμενόταν και η ανάπλαση των υπόλοιπων κτιρίων του εργοστασίου από το Υπουργείο Πολιτισμού, ωστόσο η αναπαλαίωση δεν έχει πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα.

Εικόνα 66. Θέατρο Πειραιώς 260 *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

- Εθνικό θέατρο – Το Σχολείον της Ειρήνης Παππά

Το θέατρο αποτελεί διατηρητέο βιομηχανικό συγκρότημα (Εικόνα 67). Αποτελεί ιδιοκτησία της ΚΕΔ και ενοικιάζεται στην Ειρήνη Παπά, η οποία ανακαίνισε με τη δωρεά του Κοινωφελούς Ιδρύματος Ιωάννη Σ. Λάτση και το χώρο. Το θέατρο στεγάζει πολιτιστικές λειτουργίες, όπως χώρους εκδηλώσεων, στις οποίες λειτούργησε και το Φεστιβάλ Αθηνών, εκθέσεων και θεατρικών σκηνών. Αναμένεται η μετεγκατάσταση της δραματικής σχολής του Εθνικού Θεάτρου στο χώρο αυτό και η δημιουργία μουσείου στο κτίριο που στεγαζόταν μέχρι τώρα.

Εικόνα 67. Εθνικό θέατρο – Το Σχολείον της Ειρήνης Παππά *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

- Αρχαιολογικοί χώροι στο Μοσχάτο και στο Ρέντη

Ο αρχαιολογικός χώρος στην οδό Πειραιώς 9 στο Μοσχάτο, βρίσκεται στο χώρο αντιπροσωπείας αυτοκινήτων (Εικόνα 45). Αποτελεί χώρος αρχιτεκτονικών καταλοίπων δύο κτιρίων δημόσιου χαρακτήρα ($8^{ου}/7^{ου}$ αιώνα π.Χ. και $3^{ου}$ αιώνα π.Χ.), ενός βωμού, μιας πώρινης αναθηματικής στήλης και μία λίθινης βάσης αγάλματος.

Ο αρχαιολογικός χώρος στην οδό Πειραιώς 161 βρίσκεται στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη (Εικόνα 46, Εικόνα 47). Αποτελεί τμήμα της αρχαίας οδού του 5ου αι. π.Χ. που συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά, δηλαδή είναι τμήμα των Μακρών Τειχών και αποκαλύφθηκε εξαιτίας της ανέγερσης των πολυκαταστημάτων στο οικόπεδο. Στον ίδιο χώρο ανευρέθηκαν τα θεμέλια ενός μεγάλου ορθογώνιου κτηρίου της ύστερης γεωμετρικής εποχής, το οποίο μάλιστα είναι ιδιαίτερα σπάνιου εφόσον το μέγεθος είναι αρκετά μεγάλο για την εποχή του. Τα θεμέλια του υστερογεωμετρικού κτιρίου και το τμήμα της αρχαίας οδού έχουν διατηρηθεί, είναι επισκέψιμα και ορατά στον ισόγειο και στον υπόγειο χώρο των καταστημάτων, χωρίς όμως, να υπάρχει κάποια πινακίδα με λεπτομέρειες για την ιδιότητά τους.

3.7. Τα προβλήματα και οι προκλήσεις στην περιοχή της οδού Πειραιώς

Η Πειραιώς σήμερα, έχει αλλάξει πορεία, διανύει τη φάση της αποβιομηχάνισης και μετατρέπεται σε πολιτιστικό και ψυχαγωγικό άξονα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα της αλλαγής του χαρακτήρα της και των χρήσεων

της. Με τα διατάγματα ανάπλασης έγινε προσπάθεια ελέγχου των καινούργιων χρήσεων που θα αναπτύσσονταν στην περιοχή, αλλά το αποτέλεσμα δεν ήταν το αναμενόμενο. Όντως χωροθετήθηκαν στην περιοχή πολιτιστικές δραστηριότητες και πολλές από αυτές, όπως προαναφέρθηκε, είναι μεγάλου βεληνεκούς, όμως, παράλληλα, υπήρξε και μία έντονη εγκατάσταση εμπορικών χρήσεων που κυμάνθηκε από μικρά καταστήματα ως μεγάλα πολυκαταστήματα και εμπορικά κέντρα. Επίσης, στην περιοχή του Γκαζιού εμφανίστηκαν πολλά νυχτερινά κέντρα συνοδευόμενα με αρκετούς υπαίθριους χώρους στάθμευσης, τα οποία δημιουργούν μία εικόνα αντίθεσης, δηλαδή μία ήσυχη και σχεδόν έρημη συνοικία την διάρκεια της ημέρας ενώ την νύχτα μία μεγάλη συγκέντρωση κόσμου και οχημάτων, με παράλληλη κυκλοφοριακή συμφόρηση. Παρόλο που στην περιοχή μελέτης έχουν αξιοποιηθεί και επαναχρησιμοποιηθεί πολλές βιομηχανίες και οικοδομήματα, ακόμη εντοπίζονται αρκετά εγκαταλελειμμένα κτίρια, βιομηχανικά και νεοκλασικά, τα οποία υποβαθμίζουν την εικόνα της οδού και δίνουν την αίσθηση παρακμής (Εικόνα 70). Στην εικόνα της εγκατάλειψης έχει συντελέσει σε μεγάλο βαθμό και η εμφάνιση της πολυεπίπεδης κρίσης στη χώρα τα τελευταία χρόνια. Ακόμη, τα πρατήρια καυσίμων, οι αποθήκες, τα συνεργεία και οι αντιπροσωπίες αυτοκινήτων, οι μεταφορικές εταιρίες και οι εναπομένουσες βιομηχανίες - βιοτεχνίες αποτελούν εστίες όχλησης και δεν συνάδουν στο πολιτιστικό προφίλ του άξονα. Γενικότερα, όμως, η περιοχή αποτελείται από ετερόκλητες χρήσεις, ασυμβίβαστες μεταξύ τους, με αποτέλεσμα σε ένα οικοδομικό τετράγωνο να συνυπάρχει η κατοικία, το συνεργείο αυτοκινήτων και το εστιατόριο. Επιπλέον, όλες αυτές οι δραστηριότητες, οι οχλούσες εξαιτίας των λειτουργιών τους προκαλούν έντονη ρύπανση στην περιοχή. Την κατάσταση αυτή ενισχύουν οι ερειπωμένες και οι ετοιμόρροπες αποθήκες και τα εκτεθειμένα σκουπίδια στις άκρες των οικοπέδων (Εικόνα 68). Επίσης, σε ορισμένα μέρη υπάρχουν φωτεινές επιγραφές και γιγαντοαφίσες, παρόλο που η νομοθεσία το απαγορεύει (Εικόνα 69).

Η κατάσταση του κυκλοφοριακού δικτύου στην περιοχή μελέτης κρίνεται προβληματικό. Η κυκλοφορία είναι σε γενικές γραμμές πυκνή και υπάρχει έντονη ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση. Οι λόγοι αυτής της πραγματικότητας είναι η μεγάλη διέλευση βαρέων οχημάτων και αυτοκινήτων με κύριο προορισμό τη Κεντρική Λαχαναγορά, τις βιομηχανίες, τις αποθήκες, τις μεταφορικές εταιρίες και τον Πειραιά, η συχνή ύπαρξη φωτεινών σηματοδοτών, η αναμονή των οχημάτων για να πραγματοποιήσουν κυρίως αριστερές στροφές, η κακή κατάσταση του οδοστρώματος και το φτωχό και ανεπαρκές δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς. Τα μέσα σταθερής τροχιάς δεν εξυπηρετούν ουσιαστικά την περιοχή αφού μόνο τέσσερις σταθμοί εφάπτονται της περιοχή μελέτης. Όσο αφορά τις αστικές συγκοινωνίες μη σταθερής τροχιάς, οι περισσότερες στρίβουν στην Πέτρου Ράλλη για να εξυπηρετήσουν τις δυτικές συνοικίες, ενώ τα δύο λεωφορεία που διασχίζουν όλη και σχεδόν όλη την οδό έχουν αραιά δρομολόγια. Σημαντικό ρόλο στην κίνηση του δρόμου, διαδραματίζει και το γεγονός της έλλειψης κάθετων και παράλληλων δρόμων σε συνδυασμό με το «φράγμα» των γραμμών του ηλεκτρικού και του προαστιακού σιδηρόδρομου. Επίσης, σε ορισμένα σημεία παρατηρείται παράνομη στάθμευση πάνω στους χώρους των πεζοδρομίων ή στους χώρους μπροστά από τα καταστήματα.

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Η κίνηση των πεζών πραγματοποιείται με σχετική δυσκολία στον άξονα της Πειραιώς. Αρχικά, η κατάσταση του πεζοδρομίου δεν είναι ομοιόμορφη σε όλη την οδό, επειδή σε ορισμένα σημεία μπορεί να είναι κατεστραμμένο, αποδομημένο ή στενό (Εικόνα 71) και σε άλλα να βρίσκεται σε πολύ καλή κατάσταση, καινούργια και με μεγάλο πλάτος. Συγκεκριμένα, στις συνοικίες του Μεταξουργείου, του Ψυρρή και του Κεραμεικού τα πεζοδρόμια έχουν αρκετό πλάτος και έχουν κατασκευαστεί πρόσφατα, ενώ στις περιοχές του Γκαζιού των Κάτω Πετραλώνων, του Ρέντη και του Πειραιά είναι παλιά και στενά. Στο δήμο Μοσχάτου – Ταύρου η ποιότητα των πεζοδρομίων εναλλάσσεται σε σχέση με τις χρήσεις, δηλαδή εκεί που βρίσκονται αποθήκες και βιομηχανίες είναι σχεδόν ανύπαρκτα τα πεζοδρόμια, με αποτέλεσμα η κίνηση των πεζών να γίνεται στο οδόστρωμα μαζί με τα αυτοκίνητα, ενώ εκεί που βρίσκεται το εμπόριο και η κατοικία τα πεζοδρόμια να είναι πολύ φαρδιά. Όσο αφορά την κάθετη προσπέλαση της οδού, είναι δύσκολη, επικίνδυνη και συχνά αδύνατη. Παρόλη τη συχνή φωτεινή σηματοδότηση και την ύπαρξη κάποιων διαβάσεων, οι αποστάσεις μεταξύ των οικοδομικών τετραγώνων είναι πολύ μεγάλες και οι ταχύτητες των οχημάτων υψηλές, με αποτέλεσμα να γίνεται επικίνδυνη η εγκάρσια κίνηση.

Μεγάλο πρόβλημα της περιοχής αποτελεί και η έλλειψη κοινόχρηστων, ελεύθερων χώρων και πρασίνου. Παρόλο που υπάρχει κεντρική νησίδα στην οδό, δεν υπάρχουν καθόλου φυτεμένα δένδρα (Εικόνα 72). Οι πλατείες και τα πάρκα είναι λίγα στην περιοχή και σχεδόν σε όλο το χώρο των πεζοδρομίων δεν υπάρχει φύτευση. Το γεγονός έλλειψης πρασίνου είναι φανερό σε μεγάλο βαθμό στην δυτική περιοχή του Μοσχάτου, όπου κυριαρχεί η βιομηχανία. Το πρόβλημα εντείνεται με την καταχρηστική χρήση της πρασιάς από τα αυτοκίνητα, όπως προαναφέρθηκε. Αξίζει να αναφερθεί ότι στην περιοχή μελέτης η συντριπτική πλειοψηφία των ακινήτων στην περιοχή ανήκει σε ιδιώτες. Τα δημόσια ακίνητα στην περιοχή είναι το Σεράφειο Κολυμβητήριο, ο χώρος του οικοπέδου στο πρώην εργοστασίου της ΣΑΝΙΤΑΣ στη συμβολή Κηφισού και Πειραιώς, ο χώρος των Σφαγείων στον Ταύρο, το αστυνομικό τμήμα στην πλατεία Πρωτομαγιάς και ο χώρος της δραματικής σχολής του Εθνικού Θεάτρου. Αυτό το γεγονός δυσχεραίνει την επέμβαση της πολιτείας για τη δημιουργία επιπρόσθετων κοινόχρηστων χώρων.

Στην περιοχή μελέτης παρατηρήθηκε μία ιδιάζουσα κατάσταση υποβάθμισης, η οποία εντάθηκε κατά την περίοδο της κρίσης. Στην περιοχή του Μεταξουργείου ειδικότερα, είναι εγκαταστημένοι πολλοί μετανάστες, οι οποίοι δυσκολεύονται να βρουν εργασία, να ενταχθούν και να αφομοιωθούν στην ελληνική πραγματικότητα. Επιπλέον, στην περιοχή συχνάζουν και διαμένουν περιθωριακά στοιχεία, ομάδες εξαρτημένων ατόμων και αστέγων που αυξάνουν την εγκληματικότητα στην περιοχή (Εικόνα 73). Μάλιστα στην περιοχή υπάρχει ενοριακός ξενώνας και χώρος σίτισης απόρων και αστέγων των Ιερών Ναών Αγίων Ασωμάτων και Αγίου Γεωργίου. Γενικότερα, το Μεταξουργείο έχει τη φήμη επικίνδυνης περιοχής, με αποτέλεσμα το κοινό αίσθημα φόβου ώστε να περπατούν ελεύθερα στην περιοχή. Πιο φτωχικές συνοικίες υπάρχουν ακόμη, στις εργατικές κατοικίες στον Ταύρο, όπου και εκεί υπάρχει χώρος σίτισης απόρων και αστέγων, και δίπλα στην πλατεία Απόλλωνος στον Πειραιά. Ωστόσο, η κατάσταση στις περιοχές αυτές, ισχύει για λίγα οικοδομικά τετράγωνα, είναι πιο ήσυχες, πιο «φιλικές» προς τον πεζό, και δεν είναι έντονο το αίσθημα κινδύνου και φόβου.

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Εικόνα 68. Σκουπίδια πάνω στο μέτωπο της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 69. Γιγαντοαφίσες στο μέτωπο της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 70. Εγκαταλελειμμένα και ετοιμόρροπα κτίρια στο μέτωπο της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 71. Κατεστραμμένα και στενά πεζοδρόμια στο μέτωπο της οδού Πειραιώς *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 72. Στενές νησίδες χωρίς πράσινο στην οδό Πειραιώς *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

Εικόνα 73. Πεταμένες σύριγγες στους δρόμους του Μεταξουργείου από εξαρτημένα άτομα *(Πηγή: Προσωπικό αρχείο, Ιανουάριος 2017)*

4. Προτάσεις και παρεμβάσεις στον άξονα της Πειραιώς

Υστέρα από ενδελεχή μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης, των προβλημάτων και της ιδιαίτερης ταυτότητας της περιοχής του άξονα της Πειραιώς, κρίνεται απαραίτητη η ανάπλαση της οδού τόσο πολεοδομικά όσο και συγκοινωνιακά. Προτείνονται, λοιπόν διαφορετικά σχέδια για την μελλοντική μορφή της οδού, τα οποία αξιολογούνται σύμφωνα με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά τους, και αποφασίζεται η βέλτιστη λύση για τα δεδομένα της οδού. Η νέα ανάπλαση για την περιοχή της Πειραιώς, συμβάλει στην ενίσχυση της πολιτιστικής και καλλιτεχνικής της ταυτότητας και βελτιώνει ταυτόχρονα, τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της, στα πλαίσια της αστικής βιώσιμης κινητικότητας. Έτσι, η αστική ανάπλαση της οδού θα διαμορφώσει μία καινούργια βελτιωμένη εικόνα της οδού, η οποία θα προσελκύσει περισσότερο κόσμο στην περιοχή, θα επαναπροσδιορίσει την «σχέση» των κατοίκων και των επισκεπτών με την περιοχή και επιτέλους, θα καταστήσει την οδό σε ένα ολοκληρωμένο άξονα πολιτισμού και τέχνης.

4.1. Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και των προβλημάτων της οδού Πειραιώς

Σύμφωνα με όλα όσα έχουν αναφερθεί, η λεωφόρος Πειραιώς παρουσιάζει έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα. Γενικές παραδοχές για την Πειραιώς είναι ότι αποτελεί σημαντικό άξονα του λεκανοπεδίου, ακολουθεί μία ιστορική διαδρομή με διέξοδο στο λιμάνι του Πειραιά, συνδέει περιοχές, αλλά και τέμνει, έχει μία συνέχεια που, όμως, τέμνεται και κομματιάζεται από άλλες οδούς, διασχίζει ένα πυκνό αστικό ιστό, αλλά και αδιαμόρφωτους χώρους και χαρακτηρίζεται από έντονες διακυμάνσεις σε επίπεδο δραστηριοτήτων.

Αναγνωρίζοντας τη υφιστάμενη κατάσταση της Πειραιώς, γίνεται αντιληπτό ότι η οδός σηματοδοτείται από τους ιστορικούς χώρους που διασχίζει και ειδικότερα, από τα τμήματα των Μακρών Τειχών. Ακόμη, αποτελεί σύνδεση των αστικών κέντρων του Πειραιά και της Αθήνας, χωρίς όμως, να αποτελεί την αποκλειστική δίοδο. Το κυκλοφοριακό δίκτυο της Αττικής επιτρέπει την προσέγγιση των δήμων που διαπερνά η Πειραιώς από άλλες, εξίσου μεγάλες ή και ακόμη μεγαλύτερες οδούς, αλλά και ο σύγχρονος τρόπος επικοινωνίας επιχειρήσεων επιτρέπει διασυνδέσεις, χωρίς την φυσική διαμεσολάβηση διαύλων. Επιπλέον, είναι γεγονός ότι πολλά κτίρια στην περιοχή συγκεντρώνουν πολιτιστικές και καλλιτεχνικές δραστηριότητες και διαμορφώνεται έτσι, μία ταυτότητα για την οδό. Σημαντικό γεγονός αποτελεί και η χωροθέτηση των περισσότερων και σημαντικότερων πολιτισμικών χώρων στην δυτική πλευρά του άξονα. Επίσης, η εξέλιξη της αποβιομηχάνισης δημιουργεί κάποια κενά σε οικόπεδα και σε κτιριακές υποδομές, με αποτέλεσμα να εμφανίζονται πολλές προοπτικές για εκμετάλλευση του χώρου.

Τα προβλήματα στην οδό δημιουργούν μια δύσκολη κατάσταση στην γενική εικόνα της οδού. Οι ετερόκλητες χρήσεις, το κυκλοφοριακό δίκτυο, οι ελλιπείς αστικές συγκοινωνίες, η κακή κατάσταση της ίδιας της οδού, τα εγκαταλελειμμένα και ερειπωμένα κτίρια, οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι πεζοί για να περπατήσουν την οδό, η έντονη ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση, το ελάχιστο πράσινο και οι λιγοστοί ελεύθεροι συνθέτουν ένα πλέγμα υποβάθμισης της οδού. Ακόμη, η νωχελικότητα που επιδεικνύεται από

τη μεριά της πολιτείας και η έντονη οικονομική κρίση που διέπει την σύγχρονη εποχή, συντελούν στη διατήρηση μιας στάσιμης κατάστασης, αλλά και στην «ομηρία» των έργων ανάπτυξης για την οδό.

Είναι αναγκαίο, λοιπόν, να γίνουν οι απαραίτητες δράσεις και παρεμβάσεις ώστε η οδός να διατηρήσει, να αναζωογονήσει και να ενισχύσει την πολιτιστική και καλλιτεχνική της ταυτότητα. Ένας πολιτιστικός άξονας πρέπει να λειτουργεί ως ένα ανοιχτό πολιτιστικό και καλλιτεχνικό μουσείο. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, απαιτείται η προσφορά απαραίτητων υποδομών στους επισκέπτες του. Έτσι, η κατάσταση των πολιτιστικών και καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων, του δημόσιου χώρου και των υποδομών κίνησης των επισκεπτών πάνω στην οδό πρέπει να είναι άριστη. Η μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης της οδού και τα προβλήματα που την ταλανίζουν αποτελούν σημαντικότατα δεδομένα που οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η οδός πρέπει να μεταβληθεί, τόσο γεωμετρικά, όσο και πολεοδομικά. Σε γενικές γραμμές η οδός οφείλει να είναι φιλική και ασφαλής ως προς τους πεζούς, να αλλάξει χαρακτήρα ως προς την μορφή της κυκλοφοριακής της λειτουργίας, να παρέχει μία πληθώρα πολιτιστικών δραστηριοτήτων και να διαμορφώσει έναν καλαίσθητο και λειτουργικό δημόσιο χώρο.

4.2. Στόχοι σχεδιασμού για την οδό Πειραιώς

Ο χαρακτήρας του άξονα της Πειραιώς που έχει διαμορφωθεί εδώ και αρκετά χρόνια, είναι πολιτιστικός και καλλιτεχνικός. Εκτός των διαταγμάτων ανάπλασης από τη μεριά της πολιτείας που εξώθησαν στη διαμόρφωση αυτής της κατάστασης, απόδειξη αποτελούν και το πλήθος χωροθετημένων δραστηριοτήτων πολιτισμού και τέχνης σε όλο το μήκος της οδού. Ωστόσο, η κατάσταση της οδού δεν δημιουργεί πρόσφορο έδαφος, ώστε να αναδειχθεί και να αναπτυχθεί ουσιαστικά η πολιτιστική ταυτότητα της οδού. Κύριος στόχος της μελέτης μας, είναι επανασχεδιασμός της λεωφόρου Πειραιώς ως ένας βιώσιμος και λειτουργικός άξονας, αλλά και ως ένας άξονας πολιτιστικής και αστικής ανάπτυξης για την ευρύτερη περιοχή από την οποία διέρχεται. Επιδιώκουμε να προτείνουμε κατευθύνσεις παρεμβάσεων που έχουν διπλό σκοπό, αφενός τη μεταβολή και τη βελτίωση της κυκλοφοριακής μορφής της οδού και αφετέρου την ενίσχυση του ιστορικού, πολιτισμικού και καλλιτεχνικού χαρακτήρα της περιοχής. Έτσι, η τελική μορφή της οδού και της περιοχής μελέτης θα αποτελεί ένα ανοιχτό πολιτιστικό και καλλιτεχνικό μουσείο.

Για την επίτευξη του κύριου σκοπού διαμορφώνονται διάφορες κατευθύνσεις, δηλαδή κάποιοι ειδικοί στόχοι που θα συμβάλλουν στην ανάδειξη της οδού σε μεγάλο πολιτιστικό πόλο. Αυτοί σχετίζονται με την βελτίωση της ποιότητας της ζωής, την αναβάθμιση των συγκοινωνιακών συνθηκών, την προστασία της πολιτιστικής και της βιομηχανικής κληρονομιάς, την ανάδειξη του ιστορικού και πολιτιστικού χαρακτήρα και την ενίσχυση των χώρων αναψυχής και πρασίνου.

Η βελτίωση της ποιότητας των συνθηκών διαβίωσης συμβάλει στην εξυγίανση και την αναζωογόνηση της περιοχής μελέτης. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την δημιουργία κοινόχρηστων χώρων, την φύτευση πρασίνου, την βελτίωση οδοφωτισμού, την αφαίρεση γιγαντοαφισών, και την απομάκρυνση και περιορισμό των χρήσεων που δημιουργούν όχληση και ρύπανση, όπως πρατήρια καυσίμων, συνεργεία αυτοκινήτων και βιομηχανίες –

βιοτεχνίες. Ακόμη, είναι σημαντική η ενίσχυση των χώρων αναψυχής που βελτιώνουν την εικόνα και τις συνθήκες ζωής στην περιοχή. Τέτοιοι χώροι αποτελούν πάρκα, παιδικές χαρές, αθλητικές εγκαταστάσεις και μικρά εμπορικά καταστήματα.

Η κυκλοφοριακή οργάνωση αποτελεί πρωταρχική ανάγκη για την αναβάθμιση της περιοχής. Σε μία περιοχή πολιτισμού κρίνονται αναγκαίες οι ευχάριστες περιβαλλοντικές συνθήκες, ώστε να υπάρχει «ζωή» στην περιοχή. Η προώθηση των εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, δηλαδή το περπάτημα και η ποδηλασία, αναβαθμίζουν την ποιότητα διαβίωσης, δημιουργούν συνεχή ροή κίνησης και συμβάλουν στην οικονομική άνθιση της περιοχής. Επομένως, είναι απαραίτητη η ανάπλαση των υπαρχόντων πεζοδρομίων και η ανάπτυξη ποδηλατικής διαδρομής. Επίσης, η αναβάθμιση και η βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών με αύξηση των γραμμών και των δρομολογίων των λεωφορείων, θα ενισχύσει την λειτουργία της οδού ως ενιαίο άξονα, θα μειώσει τις μετακινήσεις με το αυτοκίνητο και θα δημιουργήσει μία πιο ήπια κυκλοφορία. Για την περαιτέρω ενίσχυση των αστικών συγκοινωνιών κρίνεται απαραίτητη και η δημιουργία μίας γραμμής τρόλεϊ που να κινείται κατά μήκος του δρόμου και να εξυπηρετεί μόνο τον άξονα της Πειραιώς. Αυτό το γεγονός θα δημιουργήσει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των αστικών συγκοινωνιών έναντι των ιδιωτικών οχημάτων και θα συμβάλει έμμεσα στην ασφάλεια της κίνησης των πεζών στο χώρο, αφού οι ταχύτητες μειώνονται.

Η προστασία της πολιτιστικής και βιομηχανικής κληρονομιάς συμβάλει στο σκοπό της βελτίωσης της πολιτιστικής ταυτότητας της οδού. Η κληρονομιά της οδού αναδεικνύεται με την προστασία και αποκατάσταση βιομηχανικών και νεοκλασικών κτιρίων και ταυτόχρονα με την ενσωμάτωσή τους σε άλλες χρήσεις. Επίσης, είναι αναγκαία η καταγραφή και προστασία των αρχαίων μνημείων, όπως τα τμήματα των Μακρών Τειχών. Παράλληλα, είναι σημαντική η ανάδειξη της ιστορικότητας της οδού με την χωροθέτηση πολλών πολιτιστικών χώρων, όπως μουσεία, θέατρα, βιβλιοθήκες, εκθέσεις βιβλίων, εργαστήρια και πολιτιστικά φεστιβάλ, αλλά και με την σύνδεση των αρχαιολογικών χώρων με τους άλλους ενοποιημένους αρχαιολογικούς χώρους.

4.2.1. Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στην οδό Πειραιώς

Η χάραξη της οδού Πειραιώς είχε σκοπό τη διασύνδεση των περιοχών της Αθήνας και του Πειραιά. Σήμερα, όμως, ο χαρακτήρας της έχει αλλάξει και γι' αυτό κρίνεται απαραίτητο να αλλάξει και η μορφή της. Για να εξελιχθεί ο πολιτιστικός και ο καλλιτεχνικός χαρακτήρας της οδού πρέπει να μεταβληθεί η γεωμετρία της. Ο δρόμος, ως αγωγός κίνησης πρέπει να βρίσκεται σε θέση να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των επισκεπτών της. Οι άνθρωποι θα πρέπει να κινούνται πάνω στην οδό με ασφάλεια και να απολαμβάνουν ένα καλαίσθητο τοπίο γεμάτο με πολιτιστικούς χώρους. Προτείνονται, λοιπόν, διάφοροι εναλλακτικοί σχεδιασμοί για την αναδιαμόρφωση της μορφής της οδού στα επόμενα χρόνια.

Το πρώτο σχέδιο παρέμβασης αποτελεί το μηδενικό σχέδιο, στο οποίο προβλέπεται η εικόνα της οδού μετά από δέκα χρόνια, με παρεμβάσεις και έργα που προτείνει η πολιτεία και ο δημόσιος φορέας του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών του '21. Τα έργα αυτά είτε είχαν προταθεί σε διάφορες αναπλάσεις, αλλά μέχρι σήμερα δεν έχουν πραγματοποιηθεί, είτε προτάθηκαν από τον οργανισμό του ΡΣΑ, ο οποίος σήμερα δεν

υφίσταται έχει αντικατασταθεί από το Τμήμα Μητροπολιτικού Σχεδιασμού Αθήνας – Αττικής και τα έργα του έχουν μείνει στα «συρτάρια».

Το δεύτερο εναλλακτικό σχέδιο αφορά παρεμβάσεις συντηρητικής μορφής. Σε αυτήν την ενότητα εξετάζονται τέσσερις διαφορετικές λύσεις που αποτελούν ήπιας μορφής παρεμβάσεις στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού. Οι παρεμβάσεις αυτές αποτυπώνονται με τον προσδιορισμό διατομών του δρόμου, δηλαδή με εγκάρσιες τομές στην επιφάνεια του οδοστρώματος. Μέσω των διατομών θα απεικονιστούν οι διάφορες λύσεις παρέμβασης στην κυκλοφορία του δρόμου.

Στον τρίτο εναλλακτικό σχεδιασμό προτείνονται τέσσερις οραματικές λύσεις. Δηλαδή, οι αλλαγές στη μορφή της οδού έχουν έντονο χαρακτήρα και μεταβάλουν σε μεγάλο βαθμό της εικόνας της οδού. Σε αυτό το σχέδιο, επίσης εξετάζονται διαφορετικές λύσεις και απεικονίζονται υπό την μορφή διατομών του οδοστρώματος.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι το συνολικό πλάτος της διατομής ορίζεται στα 21μ., το οποίο αποτελεί και το ελάχιστο πλάτος οδού και πεζοδρομίων στην υφιστάμενη κατάσταση της οδού Πειραιώς.

- <u>ΜΗΔΕΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ</u>

Σε αυτό το σχέδιο προβλέπεται η πραγματοποίηση των διαταγμάτων που έχουν ψηφιστεί για την οδό και δεν έχουν γίνει ως σήμερα, αλλά και των στόχων που έχουν εξαγγελθεί από το ΡΣΑ για το 2021 και αφορούν την οδό. Ουσιαστικά σε αυτές τις διατάξεις δεν εντοπίζονται έντονες αλλαγές στην γεωμετρία της οδού, αλλά στοχεύουν κυρίως σε επεμβάσεις εξωραϊσμού της περιοχής. Αρχικά, λοιπόν, τα πρώην βιομηχανικά κτίρια που έχουν κηρυχτεί διατηρητέα, όπως ΧΡΩΠΕΙ, ΗΒΗ, Χαράκογλου και Μύλοι Νικολετόπουλου και έχουν παραμείνει εγκαταλελειμμένα μέχρι σήμερα, αναπαλαιώνονται και «ξαναζωντανεύουν» με μουσειακές και πολιτιστικές χρήσεις. Ακόμη, πραγματοποιείται επανάχρηση των εγκαταλελειμμένων κτιρίων και των ελεύθερων χώρων σε χώρους πολιτισμού και αναψυχής. Επίσης, ανακατασκευάζεται η άσφαλτος και τα πεζοδρόμια, ενώ παράλληλα, απομακρύνονται οι εναπομείναντες γιγαντοαφίσες και πινακίδες αναβαθμίζοντας την αισθητική του χώρου. Επιπλέον, αναβαθμίζεται η οδός με μέτρα ελέγχου της χρήσης και της ποιότητας του δημόσιου και ιδιωτικού χώρου.

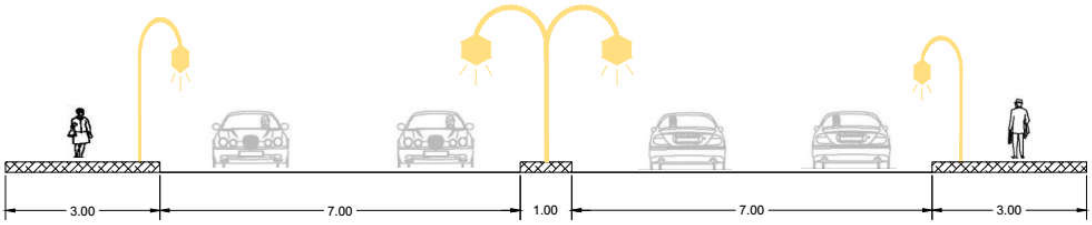
Σημαντικό γεγονός αποτελεί και η σύνδεση της οδού με τις υπόλοιπες πολιτιστικές διαδρομές μέσω του θαλάσσιου μετώπου, δηλαδή υπάρχει σύνδεση με τους αρχαιολογικούς χώρους του Πειραιά και την ζώνη Ελληνικού - Βουλιαγμένης, μέσω της πράσινης ακτής κατά μήκος της Ποσειδώνος. Η σύνδεση αυτή, ενισχύεται με τον ποδηλατόδρομο από το χώρο της πρώην Κορεάτικης Αγοράς, σημερινό πάρκο Κεραμεικού στη συμβολή των οδών Ερμού και Πειραιώς στην περιοχή του Κεραμεικού, μέχρι το Φαληρικό Όρμο. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται η ανάδειξη και η ενίσχυση της πολιτιστικής διαδρομής του άξονα της Πειραιώς, ο οποίος είναι μητροπολιτικής ακτινοβολίας και αποτελεί βασικό στοιχείο της εικόνας και της ταυτότητας της πόλης των Αθηνών ως διεθνούς πολιτιστικής και τουριστικής μητρόπολης.

- <u>ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ</u>

Στο συντηρητικό σχεδιασμό προτείνονται μεταβολές στη κυκλοφοριακή μορφή της οδού, οι οποίες έχουν χαρακτήρα ήπιων παρεμβάσεων. Έτσι εξετάζονται οι παρακάτω λύσεις:

<u>1η Λύση</u>

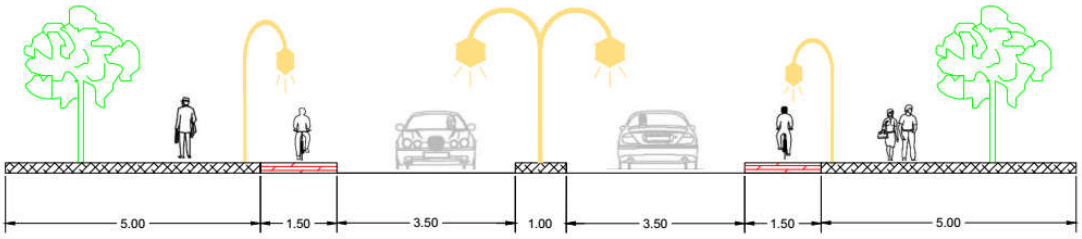
Σύμφωνα με αυτή τη λύση (Εικόνα 74) προτείνεται η διατήρηση των δύο λωρίδων κυκλοφορίας οχημάτων ανά κατεύθυνση με πλάτος κάθε λωρίδας στα 3,5μ. Επίσης, διατηρείται η κεντρική νησίδα με πλάτος ένα μέτρο. Τέλος, αποφασίζεται ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίων στα 3μ. Ακόμη, ενισχύεται ο φωτισμός στην οδό.



Εικόνα 74. 1η λύση συντηρητικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)*

<u>2η Λύση</u>

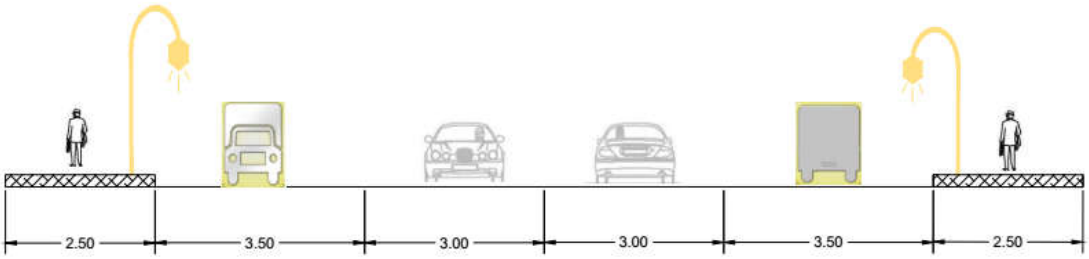
Η λύση αυτή (Εικόνα 75) διαμορφώνεται με ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίων στα 5μ., με δύο λωρίδες ποδηλατοδρόμου ανά κατεύθυνσης στα 1,5μ., με μια λωρίδα κυκλοφορίας οχημάτων ανά κατεύθυνση στα 3,5 μ. και με κεντρική νησίδα ενός μέτρου. Επίσης, η οδός δενδροφυτεύεται και φωτίζεται επαρκώς.



Εικόνα 75. 2η λύση συντηρητικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)*

<u>3η Λύση</u>

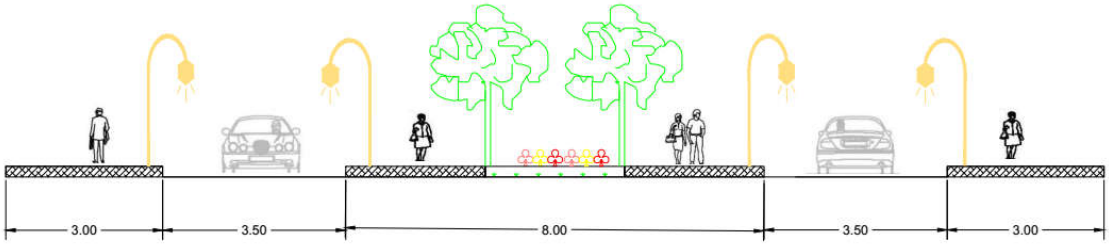
Η πρόταση αφορά στην κατάργηση της κεντρικής νησίδας και στο ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίων 2,5 μέτρων (Εικόνα 76). Επίσης, περιορίζεται το πλάτος κυκλοφοριακής λωρίδας στα 3,5 μ. για τα βαριά οχήματα στην εξωτερική λωρίδα και 3 μ. για τα μεσαία στην εσωτερική λωρίδα, σε κάθε κατεύθυνση. Επιπλέον, βελτιώνεται ο οδοφωτισμός.



Εικόνα 76. 3η λύση συντηρητικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)*

4η Λύση

Προτείνεται η διαπλάτυνση της κεντρικής νησίδας με δενδροφύτευση στα 8μ. (Εικόνα 77). Η λωρίδα κυκλοφορίας οχημάτων ανά κατεύθυνση ορίζεται στα 3,5μ. και το ελάχιστο πλάτος στο πεζοδρόμιο φτάνει τα 3μ., ενώ ακόμη, ενισχύεται και ο φωτισμός στην οδό.



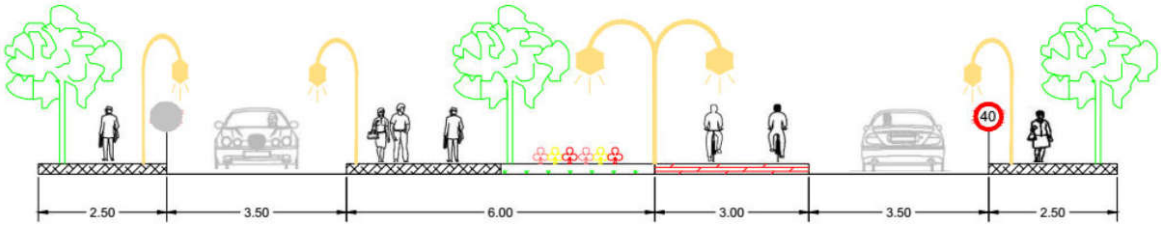
Εικόνα 77. 4η λύση συντηρητικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)*

- ΟΡΑΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

Στο οραματικό σχέδιο οι προτάσεις έχουν έντονο και μεγάλο χαρακτήρα επεμβάσεων, οι οποίες θα μεταβάλουν ριζικά τη μορφή της οδού.

1η Λύση

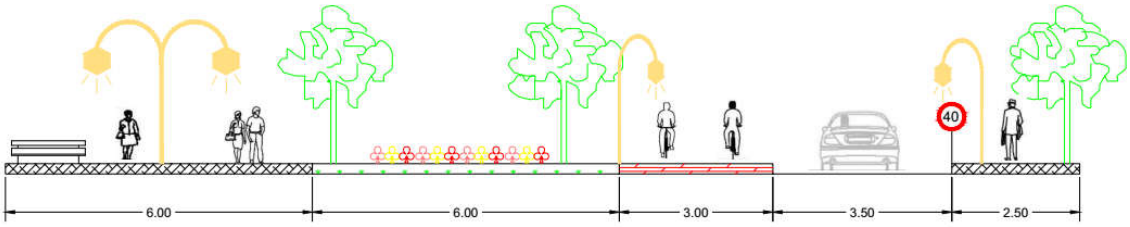
Προτείνεται η διαπλάτυνση της κεντρικής νησίδας με δενδροφύτευση πλάτους 6μ. και χωροθέτηση 3μ. ποδηλατοδρόμου (Εικόνα 78). Η λωρίδα κυκλοφορίας οχημάτων ανά κατεύθυνση ορίζεται στα 3,5μ. και το ελάχιστο πλάτος στο πεζοδρόμιο φτάνει τα 2,5μ. Επίσης, δημιουργούνται χώροι για ανάπαυση στην κεντρική νησίδα, με ταυτόχρονη ενίσχυση του οδοφωτισμού. Ακόμη, οι ταχύτητες στην οδό μειώνονται στα 40 χλμ./ώρα.



Εικόνα 78. 1η λύση οραματικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)*

2η Λύση

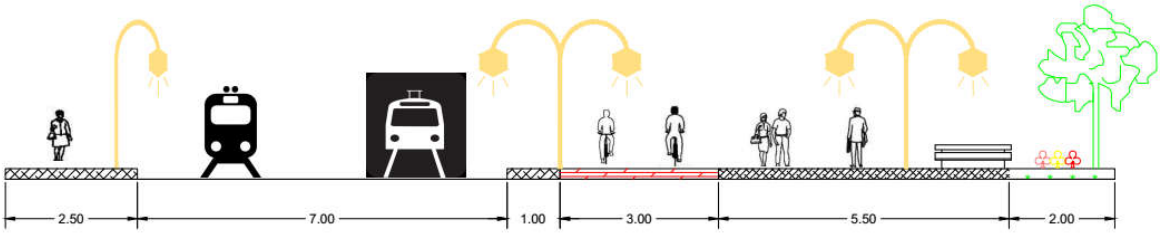
Σύμφωνα με αυτή τη λύση (Εικόνα 79) πραγματοποιείται πεζοδρόμηση από την αριστερή μεριά της οδού 6μ., δημιουργείται λωρίδα πρασίνου 6μ. και ποδηλατοδρόμου 2μ. Η οδός μετατρέπεται σε μονόδρομο με πλάτος και μέγιστη ταχύτητα τα 40 χλμ./ώρα. Επιπλέον, στην οδό βελτιώνεται και ο φωτισμός.



Εικόνα 79. 2η λύση οραματικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)*

3η Λύση

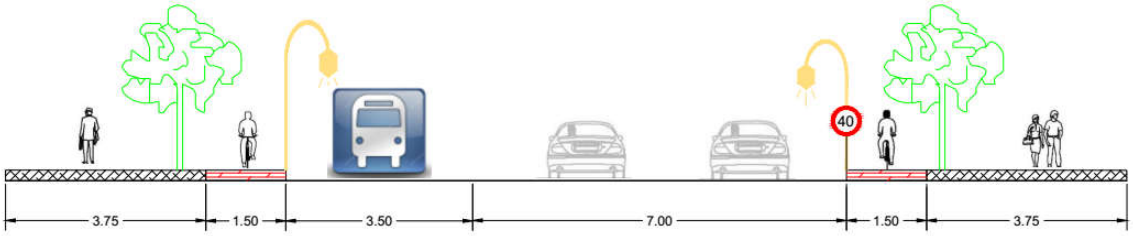
Η πρόταση αφορά τη την πεζοδρόμηση και δενδροφύτευση όλης της οδού με βελτίωση του οδοφωτισμού (Εικόνα 80). Η κίνηση στην οδό πραγματοποιείται είτε μέσω ποδηλατοδρόμου πλάτους 3μ. είτε μέσω του τραμ που θα διασχίζει όλη την οδό και θα συνδέεται με τη γραμμή τραμ στον Πειραιά και το μετρό στην Ομόνοια.



Εικόνα 80. 3η λύση οραματικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)*

4η Λύση

Το προτεινόμενο έργο (Εικόνα 81) αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας όλων των οχημάτων πλάτους 3,5 η καθεμία μίας κατεύθυνσης (Πειραιάς - Ομόνοια), κατάργηση της κεντρικής νησίδας και η κίνηση στην αντίθετη κατεύθυνση πραγματοποιείται αποκλειστικά από τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες με λωρίδα πλάτους 3,5μ. Επίσης, δημιουργείται ποδηλατάδρομος 1,5μ. ανά κατεύθυνση και ο υπόλοιπος χώρος αποδίδεται στην πεζοδρόμηση. Τέλος, η περιοχή δενδροφυτεύεται και βελτιώνει τις συνθήκες φωτισμού.



Εικόνα 81. 4η λύση οραματικού σχεδιασμού *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία)*

4.2.2. Αξιολόγηση των εναλλακτικών σχεδίων

Το μηδενικό σχέδιο αποτελεί σχέδιο που δεν διαμορφώνει μία βελτιωμένη εικόνα της οδού Πειραιώς, αλλά συντελεί στην στασιμότητα του χαρακτήρα της. Τα πλεονέκτημα αυτού του σχεδίου έγκειται στο γεγονός ότι η εικόνα της οδού εξωραΐζεται. Επίσης, ενισχύονται και προωθούνται οι πολιτιστικές χρήσεις. Ωστόσο, υπάρχουν και αρκετά μειονεκτήματα που αφορούν την κυκλοφορία στην οδό, με έντονο κυκλοφοριακό φόρτο και ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων, μειωμένη κίνηση πεζών και ελλιπή εξυπηρέτηση από τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Ακόμη, αρνητικό αποτελεί το γεγονός της έλλειψης επαρκών κοινόχρηστων χώρων και πρασίνου.

Όσο αφορά τον συντηρητικό και τον οραματικό σχεδιασμό, οι προτεινόμενες λύσεις δημιουργούν μια εικόνα της οδού που διαφέρει από τη σημερινή σε αρκετά σημεία, άλλοτε σε μεγάλο βαθμό και άλλοτε σε μικρότερο. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι αυτές οι λύσεις διαμορφώνουν μία διαφορετική προσέγγιση αναφορικά με την λειτουργία της οδού. Για την ουσιαστικότερη αξιολόγησή τους, σε σχέση με τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά τους, ακολουθεί μία παράθεση θετικών και αρνητικών στοιχείων που δημιουργούνται από την επιλογή της κάθε λύσης.

- *Συντηρητικός σχεδιασμός*
  - <u>1η Λύση</u>

    Τα θετικά χαρακτηριστικά της πρώτης λύσης σχετίζονται κυρίως με την κίνηση των πεζών, εφόσον δεν υπάρχουν πλέον στην οδό σημεία που οι άνθρωποι δυσκολεύονται να περπατήσουν. Τα πολύ μικρά, στενά και κακοφτιαγμένα πεζοδρόμια αποτελούν παρελθόν και οι επισκέπτες στην οδό μπορούν να ευχαριστηθούν μία βόλτα με άνεση στο περπάτημα, αλλά και να θαυμάσουν τα πολιτιστικά στοιχεία της περιοχής.

    Τα αρνητικά στοιχεία, όμως, αυτής της λύσης είναι αρκετά. Η κίνηση των αυτοκινήτων στην οδό συνεχίζεται με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, με αποτέλεσμα τα οχήματα να κυριαρχούν στην εικόνα του δρόμου. Έντονη κίνηση, υψηλές ταχύτητες, έντονος θόρυβος και ατμοσφαιρική ρύπανση δημιουργούν αποτρεπτικές συνθήκες για να επισκέπτονται οι άνθρωποι μεγαλύτερο μέρος της οδού και όχι μόνο σημειακά συγκεκριμένους πολιτιστικούς χώρους. Ακόμη, υπάρχει δυσκολία και κίνδυνος στην κάθετη προσπέλαση της οδού εξαιτίας των υψηλών ταχυτήτων που αναπτύσσονται. Επίσης, οι εναλλακτικές μορφές μετακίνησης δεν προωθούνται, δηλαδή δεν υπάρχει ποδηλατόδρομος που να εξυπηρετεί την περιοχή και οι αστικές συγκοινωνίες είναι παραγκωνισμένες και δεν προτιμώνται από τους επισκέπτες, αφού τα δρομολόγια είναι αραιά, οι γραμμές λιγοστές και μπορούν να μετακινηθούν γρήγορα πάνω στην οδό χρησιμοποιώντας ιδιωτικά οχήματα. Τέλος, δεν υπάρχει χώρος πρασίνου πάνω στην οδό.

- 2η Λύση

Σε αυτή τη λύση εντοπίζεται μία καλύτερη, θετικότερη κυκλοφοριακή λειτουργία της οδού. Τα ενισχυμένα πλάτη των πεζοδρομίων, η λειτουργία ποδηλατόδρομου και η ύπαρξη μίας λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, διαμορφώνουν καλύτερες κυκλοφοριακές συνθήκες. Στα θετικά προσμετράτε η ενίσχυση και η προώθηση των εναλλακτικών μορφών κίνησης των πεζών και των ποδηλατιστών. Θετικό αποτελεί και το γεγονός μείωσης της κυκλοφοριακών ταχυτήτων, εξαιτίας της μείωσης των λωρίδων κυκλοφορίας.

Στα αρνητικά αυτής της λύσης αρχικά, αποτελούν οι δύο λωρίδες κίνησης οχημάτων, αυξάνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση στην οδό. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση με τη σειρά της δημιουργεί ηχορύπανση εξαιτίας της ανυπομονησίας των οδηγών που χρησιμοποιούν πιο συχνά την κόρνα. Επιπλέον, η ατμόσφαιρα επιβαρύνεται με την αύξηση των ρύπων από τα καυσαέρια των αυτοκινήτων που παραμένουν στην οδό για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Ακόμη, η ύπαρξη των δύο κατευθύνσεων δυσχεραίνει την κάθετη προσπέλαση των πεζών και των ποδηλατιστών στην οδό. Επίσης, δεν βοηθά η κυκλοφοριακή κατάσταση στην οδό στην προώθηση των μετακινήσεων με τη χρήση των αστικών συγκοινωνιών.

- 3η Λύση

Στην οδό περιορίζεται το πλάτος κυκλοφορίας στα 3,5 μέτρα για τα βαρέα οχήματα και στα 3 μέτρα για τα μεσαία αυτοκίνητα. Αυτό το γεγονός αποτελεί θετική εξέλιξη όσο αφορά την κυκλοφοριακή κίνηση, αφού τα βαρέα οχήματα δεν εμποδίζουν την κίνηση των αυτοκινήτων και έτσι, αποφεύγεται η συμφόρηση. Ακόμη, το ελάχιστο πλάτος του πεζοδρομίου στα 2,5 μέτρα διευκολύνει την κίνηση των πεζών και συμβάλει στη θέαση των πολιτιστικών χώρων.

Αρνητική συνέπεια όμως, αποτελεί το γεγονός της προσπέλασης του άξονα από τη μία μεριά στην άλλη. Η κυκλοφοριακή κίνηση δεν μειώνεται, οι ταχύτητες διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα και η ατμοσφαιρική ρύπανση, αλλά και η ηχορύπανση διαμορφώνουν άσχημες και απωθητικές συνθήκες για τους επισκέπτες στην περιοχή. Είναι πολύ ενοχλητικό και ανθυγιεινό παράλληλα, να πραγματοποιεί κανείς τη βόλτα του πάνω σε μία οδό που επικρατεί έντονος θόρυβος από τις ταχύτητες των οχημάτων και δυσφορία στην ατμόσφαιρα από τα καυσαέρια, ενώ ταυτόχρονα, να είναι πολύ υπομονετικός, ώστε να φτάσει σε κάποια διάβαση ή σε κάποιον φωτεινό σηματοδότη για να περάσει με ασφάλεια στην απέναντι μεριά του δρόμου. Τέλος, αποτελεί αρνητικό γεγονός η έλλειψη δενδροφύτευσης στην περιοχή, που θα συνέβαλε στην δημιουργία μιας πιο καθαρής ατμόσφαιρας και σε μια καλύτερη αισθητική του χώρου.

- 4η Λύση

Το θετικό αποτέλεσμα αυτής της λύσης έγκειται στο γεγονός της χωροθέτησης πρασίνου, με φύτευση δένδρων και

παρτεριών, βελτιώνοντας την αισθητική του χώρου και την ποιότητα της ατμόσφαιρας. Ακόμη, ενισχύεται η κίνηση των πεζών συμβάλλοντας στην αύξηση της πρόθεσης για βόλτα στην περιοχή, και στην ενίσχυση της επιθυμίας της επίσκεψης πολιτιστικών χώρων. Επιπλέον, μειώνονται οι λωρίδες κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα την μείωση των υψηλών ταχυτήτων στην περιοχή.

Αρνητικοί παράγοντες της λύσης αυτής, αποτελούν η μη χωροθέτηση ποδηλατόδρομου και έλλειψη μέριμνας για ενίσχυση και προώθηση των αστικών συγκοινωνιών. Το μήκος του δρόμου είναι αρκετά μεγάλο, με αποτέλεσμα τη δυσκολία διάσχισης της οδού αποκλειστικά με περπάτημα. Έτσι, η επόμενη πιο αποτελεσματική και γρήγορη λύση αποτελεί η χρήση ιδιωτικού οχήματος, αφού δεν υφίσταται ποδηλατόδρομος και οι αστικές συγκοινωνίες δεν ευνοούνται στην περιοχή. Ακόμη, η μείωση των λωρίδων επιφορτίζει σε μεγαλύτερο βαθμό τον κυκλοφοριακό φόρτο στην περιοχή. Επιπλέον, η κίνηση πάνω στην πεζοδρομημένη κεντρική νησίδα, δυσχεραίνει την επίσκεψη σε πολιτιστικούς χώρους, αφού πρώτα αναγκάζεται κανείς να διασχίσει κάθετα ένα δρόμο πυκνής κυκλοφορίας.

- *Οραματικός σχεδιασμός*

  - <u>1η Λύση</u>

Τα πλεονεκτήματα της πρώτης λύσης είναι αρκετά. Σην οδό υπάρχει αρκετό πράσινο και άνετα πεζοδρομια. Οι άνθρωποι μπορούν να απολαύσουν μία πιο όμορφη διαδρομή που οδηγεί σε διάφορους πολιτιστικούς χώρους. Η ποδηλασία συμβάλει στην εναλλακτική και πιο βιώσιμη κινηση στην οδό, αλλα και στην ταυτόχρονη εξυγείανση της ατμόσφαιρας. Επιπλέον, αφού μειώνονται οι ταύτητες και οι λωρίδες κυκλοφορίες η οδική ασφαλεια αυξάνεται.

Ένα αρνητικό δεδομένο αυτής της λύσης σχετίζεται με την έλλειψη μνείας για τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες. Επίσης, ο συνδυασμός μείωσης των κυκλοφοριακών λωρίδων και ταχυτήτων αυξάνει το κυκλοφοριακό φόρτο στην περιοχή. Η έντονη κίνηση προκαλεί προκαλεί δυσάρεστο περιβάλλον στους επισκέπτες της οδού.

  - <u>2η Λύση</u>

Η δεύτερη λύση αποτελεί μια τεράστια θετική αλλαγή για την οδό. Μεγάλα πεζοδρόμια, πράσινο και ποδηλατόδρομος πλαισιώνουν τον άξονα της Πειραιώς. Ακόμη, η μονοδρόμηση της οδού δημιουργεί μία διαφορετική εικόνα, πιο αναβαθμισμένη και πιο φιλική ως προς τους επισκέπτες της. Το περιβάλλον είναι πιο ευχάριστο και διευκολύνεται η επίσκεψη πολιτιστικών χώρων. Επιπλέον, οι ταχύτητες μειώνονται και υπάρχει μία μόνο λωρίδα κυκλοφορίας οχημάτων γεγονός που βελτιώνει τις περιβαλλοντικές συνθήκες.

Το μειονέκτημα αυτής της λύσης έγκειται στο γεγονός ότι δεν υπάρχει μέριμνα για την προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι της χρήσης του αυτοκινήτου. Επίσης, η μία

λωρίδα κίνησης οχημάτων στην περιοχή με μειωμένες ταχύτητες συντελεί σε αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο.

- 3η Λύση

Σε αυτήν την ρηξικέλευθη λύση η Πειραιώς είναι ολοκληρωτικά πεζοδρομημένη. Τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από αυτό το γεγονός είναι ότι στην περιοχή δεν υπάρχει κυκλοφοριακός φόρτος και το περιβάλλον είναι προστατευμένο με πιο καθαρή ατμόσφαιρα. Ο κόσμος κυκλοφορεί ελεύθερα και με ασφάλεια πάνω στην περιοχή και μπορεί να επισκεφθεί με άνεση τους χώρους που υπάρχουν πάνω στην οδό. Η κίνηση γίνεται αποκλειστικά με τη χρήση του τραμ και του ποδηλάτου, τα οποία διατρέχουν την οδό και αποτελούν πιο φιλικά μέσα μετακίνησης ως προς το περιβάλλον. Επιπλέον, υπάρχει σημαντικό ποσοστό πρασίνου στην περιοχή με δενδροφυτεύσεις και παρτέρια λουλουδιών.

Αρνητικό γεγονός αποτελεί η απαγόρευση διέλευσης ιδιωτικών οχημάτων στην οδό. Η Πειραιώς αποτελεί σημαντική σύνδεση των κέντρων της Αθήνας και του Πειραιά για τα οχήματα και δεν υπάρχει κανένας παράλληλος άξονας που να μπορεί να διατηρήσει αυτή τη σύνδεση για τα οχήματα. Επίσης, οι παράλληλοι οδοί που υπάρχουν στην οδό δεν μπορούν να δεχθούν τον κυκλοφοριακό φόρτο των δύο λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση επειδή δεν υπάρχει ο απαραίτητος δομημένος χώρος. Ακόμη, οι υπάρχοντες σιδηροδρομικές γραμμές του προαστιακού και του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου οριοθετούν την περιοχή και εμποδίζουν την δημιουργία καινούργιου παρόδιου δρόμου.

- 4η Λύση

Η τέταρτη επιλογή αποτελεί ριζοσπαστική και την πιο πλεονεκτική για την οδό Πειραιώς. Καταρχήν, είναι εξαιρετικά θετικό το γεγονός ότι συνδυάζει τα σημαντικότερα στοιχεία της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, δηλαδή τις εναλλακτικές μορφές κίνησης που είναι το περπάτημα, η ποδηλασία και η χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς. Η Πειραιώς είναι μονόδρομος, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας για τα ιδιωτικά και δημόσια οχήματα και μειωμένες ταχύτητες, ενώ η αντίθετη κατεύθυνση εξυπηρετείται μόνο από μία αποκλειστική λωρίδα κίνησης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται ήπια κυκλοφορία χωρίς υψηλές ταχύτητες και αποφεύγεται η έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση με την ύπαρξη δύο κυκλοφοριακών λωρίδων. Η αποκλειστική λωρίδα κυκλοφορίας μέσων μαζικής μεταφοράς βοηθά στην γρήγορη διάσχιση της οδού με πιο φιλικό μέσο χωρίς να εμποδίζεται η κίνησή του από τα διάφορα αυτοκίνητα. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ακόμη, ότι και όταν οι αστικές συγκοινωνίες κινούνται σε μία κατεύθυνση, σε αποκλειστικές λωρίδες κίνησης, δίπλα σε λωρίδες κίνησης οχημάτων, η κυκλοφορία τους εμποδίζεται από εμβόλιμα οχήματα που παρεμβάλλονται ανάμεσά τους. Στην λύση αυτή, όμως, δεν υπάρχει τέτοιο πρόβλημα, εφόσον δεν κινούνται άλλα οχήματα στην ίδια κατεύθυνση. Αυτή η λύση συμβάλει στην ανάδειξη των πολιτιστικών χώρων, αφού όπως

προαναφέρθηκε οι περισσότεροι και σημαντικότεροι πολιτιστικοί χώροι βρίσκονται στη δυτική πλευρά του άξονα. Επίσης, υπάρχει δενδροφύτευση και οδοφωτισμός πάνω στον άξονα, που βελτιώνουν τις συνθήκες στην οδό τόσο κυκλοφοριακά όσο και περιβαλλοντικά, και παράλληλα ενισχύουν την αισθητική του χώρου. Ακόμη, τα πλάτη των πεζοδρομίων και των ποδηλατόδρομων είναι μεγάλα και μπορούν να εξυπηρετήσουν μεγάλο αριθμό επισκεπτών και ποδηλατιστών.

Το μειονέκτημα αυτής της λύσης αποτελεί το γεγονός των 10,5 μέτρων που πρέπει να διανύσει από την μία πλευρά του δρόμου ως την απέναντι. Η ασφάλεια των πεζών παίζει σημαντικό ρόλο για την κίνησή τους στον άξονα και σε αυτή την περίπτωση υπάρχει μία δυσκολία στην κάθετη προσπέλαση της οδού.

4.3. Προτεινόμενο σχέδιο παρεμβάσεων στην οδό Πειραιώς

Ύστερα από μελέτη διαφορετικών λυσεων για κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στην λεωφόρο Πειραιώς και αξιολόγηση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων τους, κρίνεται ότι βέλτιστη επιλογή αποτελεί η τελευταία λύση του οραματικού σχεδιασμού. Η επιλογή βασίστηκε στο γεγονός ότι τα θετικά στοιχεία αυτής της λύσης υπερτερούν σε μεγάλο βαθμό έναντι των αρνητικών. Οι κυκλοφοριακός σχεδιασμός στον άξονα ενισχύεται και με κάποιες πολεοδομικές παρεμβάσεις, που θα ολοκληρώσουν την υλοποίηση των στόχων που τέθηκαν. Ο χρονικός ορίζοντας υλοποίησης του έργου τοποθετείται στην επόμενη δεκαετία.

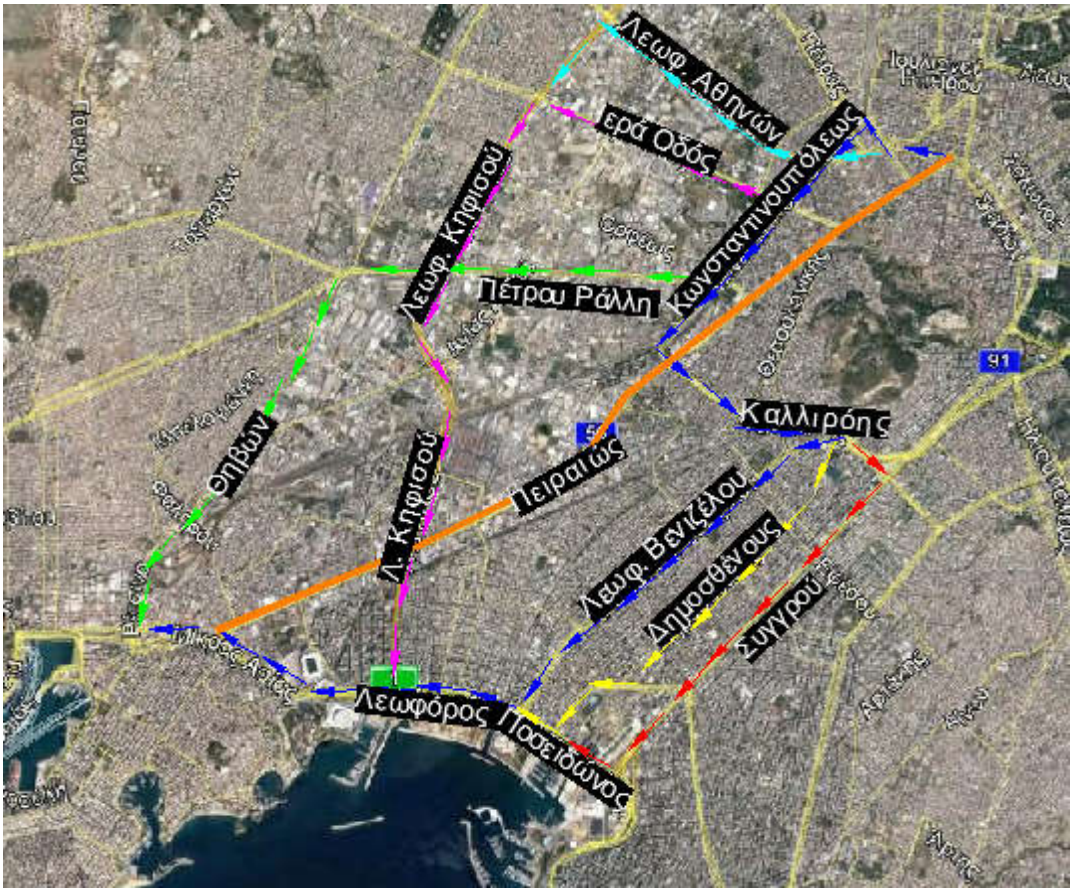
4.3.1. Λεπτομερέστερη ανάλυση του σχεδίου

Η πρόταση του σχεδιασμού περιλαμβάνει τις παρεμβάσεις στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού, σύμφωνα με τη λύση που επιλέχθηκε (Εικόνα 111, Χάρτης 23, Χάρτης 24, Χάρτης 25, Χάρτης 26). Αρχικά, πραγματοποιείται η χωροθέτηση ελάχιστου πεζοδρομίου 3,75 μέτρων και ποδηλατόδρομου 1,5 μέτρου και από τις δύο μεριές του δρόμου. Επίσης, δημιουργείται μία λωρίδα αποκλειστικής κυκλοφορίας αστικών συγκοινωνιών 3,5 μέτρων που θα καλύπτει την ολοκληρωτικά την κίνηση της οδού στην κατεύθυνση από την Ομόνοια μέχρι την οδό Γρηγορίου Λαμπράκη στον Πειραιά. Στην αντίθετη κατεύθυνση, από τον Πειραιά ως την Ομόνοια, η κίνηση πραγματοποιείται μέσω δύο λωρίδων κυκλοφορίας 3,5 μέτρων η καθεμία, πάνω στην οποία θα κυκλοφορούν ιδιωτικά οχήματα και οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες. Επιπλέον, οι ταχύτητες μειώνονται και δεν ξεπερνούν τα 40 χλμ./ώρα. Στην οδό πραγματοποιείται δενδροφύτευση και βελτιώνεται ο οδοφωτισμός.

Επίσης, πραγματοποιούνται συμπληρωματικές επεμβάσεις που θα συμβάλουν στην καλύτερη λειτουργία της οδού. Είναι γεγονός ότι η κάθοδος των ιδιωτικών οχημάτων από την Ομόνοια μέχρι τον Πειραιά, δεν μπορεί πλέον να πραγματοποιηθεί από τον άξονα της Πειραιώς. Γι' αυτό το λόγο προτείνονται κάποιες εναλλακτικές διαδρομές που μπορεί να πραγματοποιηθεί αυτή η σύνδεση (Εικόνα 82). Οι οδοί που επιλέχθηκαν για τις διαδρομές είναι πρωτεύουσες, μπορούν να δεχθούν μεγάλο αριθμό οχημάτων και υπάρχει η δυνατότητα ανάπτυξης υψηλών ταχυτήτων, με

αποτέλεσμα να μην είναι πολύ μεγάλος ο χρόνος που απαιτείται για να φθάσει κανείς στον προορισμό του. Αυτές οι διαδρομές είναι:

- Ομόνοια – Λ. Αθηνών – Λ. Κηφισού – Λ. Ποσειδώνος – Μ. Ασίας
- Ομόνοια – Κωνσταντινουπόλεως – Ιερά Οδός – Λ. Κηφισού – Λ. Ποσειδώνος – Μ. Ασίας
- Ομόνοια – Κωνσταντινουπόλεως – Πέτρου Ράλλη – Θηβών
- Ομόνοια – Κωνσταντινουπόλεως – Χαμοστέρνας – Καλλιρόης – Λ. Βενιζέλου – Λ. Ποσειδώνος – Μ. Ασίας
- Ομόνοια – Κωνσταντινουπόλεως – Χαμοστέρνας – Καλλιρόης – Δημοσθένους – Λ. Ποσειδώνος – Μ. Ασίας
- Ομόνοια – Κωνσταντινουπόλεως – Χαμοστέρνας – Καλλιρόης – Λ. Συγγρού – Λ. Ποσειδώνος – Μ. Ασίας



Εικόνα 82. Έξι εναλλακτικές διαδρομές σύνδεσης Αθήνας – Πειραιάς *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του Google Earth)*

Επιπλέον, μελετήθηκαν οι κυκλοφοριακές συνδέσεις των οδών που βρίσκονται στην περιοχή μελέτης με τις μεγάλες κεντρικές λεωφόρους (Εικόνα 83). Έτσι, εξασφαλίζεται και γι' αυτούς τους δρόμους που επηρεάζονται πιο πολύ από τις παρεμβάσεις του σχεδίου, η κάθοδος των ιδιωτικών οχημάτων από την Ομόνοια ως τον Πειραιά. Ακόμη, προτείνεται η πύκνωση των κόμβων για να συνδέονται με μεγαλύτερη ευκολία οι οδοί της περιοχής μελέτης με τις κεντρικές λεωφόρους, αλλά και για να δημιουργούνται περάσματα από τα «φράγματα» του ηλεκτρικού και του προαστιακού σιδηρόδρομου. Οι κόμβοι που ήδη υπάρχουν στην περιοχή αναπαριστώνται στον παρακάτω χάρτη με μπλε χρώμα, ενώ οι προτεινόμενοι με κόκκινο (Εικόνα 84). Η δημιουργία των κόμβων έγινε

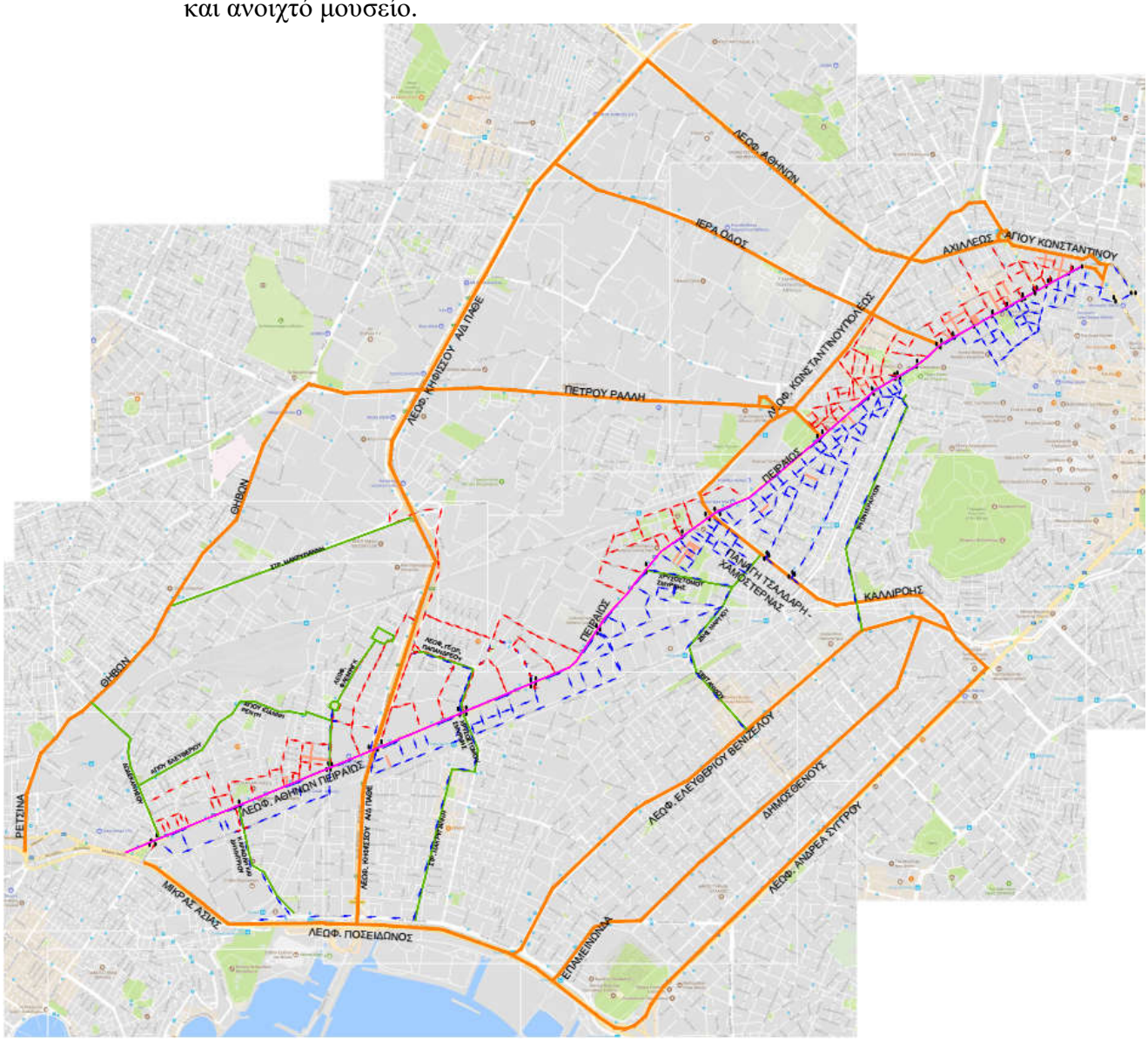
χωρικά, με βάση την απόσταση που έχουν μεταξύ τους οι κόμβοι και κυμαίνεται από 500 ως 700 μέτρα.

Επιπρόσθετα, είναι αναγκαίο να πραγματοποιηθούν κάποιες αλλαγές σε σχέση με την λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών. Προτείνεται λοιπόν η πύκνωση των δρομολογίων των λεωφορείων και των τρόλεϊ που διατρέχουν την οδό, αλλά και η δημιουργία μίας κυκλικής γραμμής που θα διασχίζει μόνο την οδό. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επισκεπτών είναι αναγκαίο να τηρούνται με συνέπεια τα δρομολόγια, ώστε να συμβαδίζουν με αυτά των σταθερών μέσων μετακίνησης, δηλαδή του μετρό, του ηλεκτρικού και του προαστιακού σιδηρόδρομου. Με αυτό τον τρόπο η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς να είναι πιο ελκυστική σε σχέση με το αυτοκίνητο.

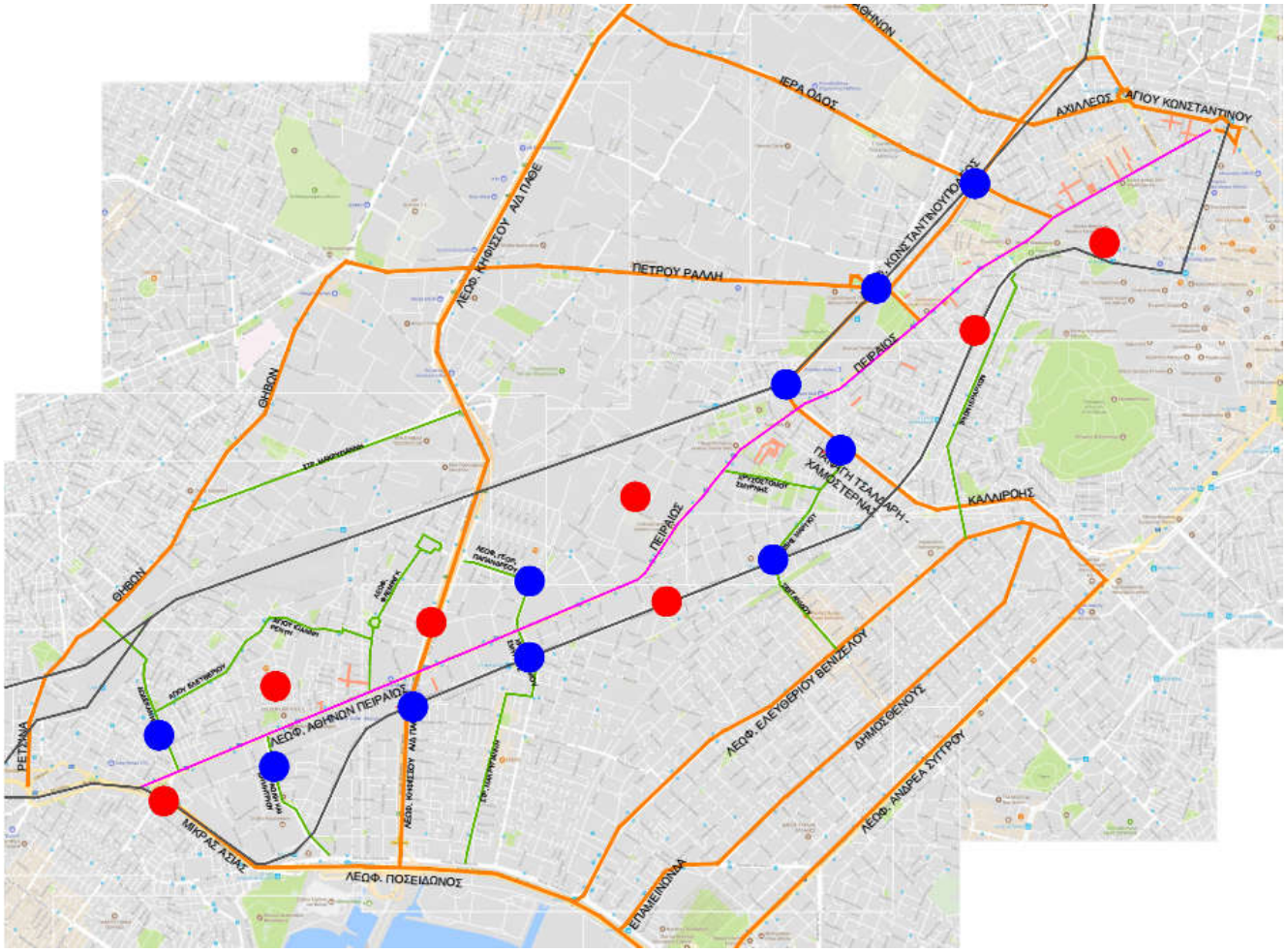
Η δυνατότητα της χρήσης του ποδηλάτου κρίνεται αναγκαία να προωθηθεί στην περιοχή μελέτης ως μέσο μετακίνησης στην οδό. Η παρουσία του στην περιοχή βελτιώνει την ποιότητα ζωής, αλλά και τις περιβαλλοντικές συνθήκες. Εξάλλου, τα μορφολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής ευνοούν την χρήση του, αφού δεν παρουσιάζονται έντονες υψομετρικές κλίσεις. Επιπλέον, ένα μεγάλο προσόν στη χρήση του είναι ότι εξασφαλίζει αυτονομία κίνησης, μεταφέρεται εύκολα μέσα στα μέσα μαζικής μεταφοράς του μετρό και του ηλεκτρικού στα τελευταία βαγόνια, και χρειάζεται ελάχιστο χώρο για στάθμευση. Έτσι, είναι αναγκαίο να δημιουργηθούν ειδικοί χώροι πάνω στην οδό για στάθμευση τους, και να επιτραπεί η μεταφορά του ποδηλάτου και στα μπροστινά βαγόνια του μετρό και του ηλεκτρικού. Παράλληλα, προτείνεται στους σταθμούς του μετρό του ηλεκτρικού και του προαστιακού, στους νέους σταθμούς τραμ που αναμένεται να δημιουργηθούν στην περιοχή μελέτης, αλλά και στα κέντρα των δήμων που διατρέχει η οδός Πειραιώς να εφαρμοστεί το σύστημα bike sharing. Το σύστημα αυτό εφαρμόζεται ήδη με επιτυχία στο βιομηχανικό πάρκο του Φωταερίου «Τεχνόπολις» και η πρωτοβουλία ονομάζεται AthensBikes προσφέροντας τη δυνατότητα χρήσης ποδηλάτου στην περιοχή έναντι μικρού αντιτίμου.

Η ύπαρξη μεγαλύτερων πεζόδρομων στην περιοχή ευνοούν το περπάτημα, αλλά και την επίσκεψη στους πολιτιστικούς χώρους στην περιοχή μελέτης. Ωστόσο, ο άξονας της οδού είναι αρκετά μεγάλος σε απόσταση, με αποτέλεσμα την δυσκολία να περπατήσει κανείς σε όλο το μήκος της οδού. Κρίνεται αναγκαία, λοιπόν, η τοποθέτηση χώρων ανάπαυσης κοντά σε μέρη που αναπτύσσονται οι σημαντικές πολιτιστικές δραστηριότητες, αλλά σε νησίδες και μικρά πάρκα που υπάρχουν στο μέτωπο της οδού. Επιπλέον, προτείνεται η χρήση του Segway, ενός υδραυλικού οχήματος, το οποίο κινείται αποκλειστικά με μπαταρίες και με το βάρος του οδηγού, ανταποκρινόμενο στις κινήσεις του σώματός του. Το όχημα αυτό χρησιμοποιείται με επιτυχία εδώ και χρόνια στην περιοχή του ιστορικού κέντρου της Αθήνας και μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για την επίσκεψη του άξονα. Ακόμη, πυκνώνουν οι διαβάσεις και οι φωτεινοί σηματοδότες πάνω στην οδό, με αποτέλεσμα να γίνεται ευκολότερη η μετακίνηση των πεζών. Επιπλέον, είναι απαραίτητο να μεριμνήσουμε για τις υποδομές στον πεζοδρομημένο χώρο για τα ΑΜΕΑ. Έτσι, είναι απαραίτητο να δημιουργηθούν ράμπες εισόδου και εξόδου στα πεζοδρόμια, οδηγός όδευσης τυφλών με ειδικά διαμορφωμένες πλάκες και

υποδομές εξυπηρέτησης στις στάσεις των αστικών συγκοινωνιών. Τέλος, δημιουργούνται χώροι για ανάπαυση των επισκεπτών και τοποθετούνται χάρτες – πινακίδες που επισημαίνουν την ύπαρξη των πολιτιστικών χώρων στην περιοχή, οι οποίοι συμβάλουν στη λειτουργία του άξονα ως υπαίθριο και ανοιχτό μουσείο.



Εικόνα 83. Οι συνδέσεις των οδών που βρίσκονται στην περιοχή μελέτης με τις μεγάλες κεντρικές λεωφόρους *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία στο περιβάλλον του Google maps)*



Εικόνα 84. Η δημιουργία κόμβων – περασμάτων στην περιοχή μελέτης για τη διευκόλυνση της σύνδεσης των τοπικών οδών με τις κεντρικές λεωφόρους *(Πηγή: Ιδία Επεξεργασία περιβάλλον του Google maps)*

Οι πολεοδομικές παρεμβάσεις στην περιοχή συμβάλουν στην εκπλήρωση των στόχων που τέθηκαν αρχικά και λειτουργούν συμπληρωματικά με τις κυκλοφοριακές παρεμβάσεις, ολοκληρώνοντας, έτσι, την νέα εικόνα της οδού Πειραιώς. Συνεπώς, οι επεμβάσεις που προτείνονται έχουν χαρακτήρα ανάπλασης, θα αναζωογονήσουν την οδό και θα προσελκύσουν σε αυτήν νέους, παιδιά, οικογένειες, καλλιτέχνες, τουρίστες, αλλά και επενδυτές.

Η βελτίωση της ποιότητας της ζωής αποτελεί πρωταρχικό στόχο και θα πραγματοποιηθεί με την χωροθέτηση πρασίνου και πάρκων, και γενικότερα, με τη δημιουργία ελεύθερων και ανοιχτών χώρων. Ακόμη, αποφασίζεται η απομάκρυνση των διαφημιστικών πινακίδων στην περιοχή και ο περιορισμός της βιομηχανικής δραστηριότητας, των συνεργείων, των βενζινάδικων, αλλά και των μεταφορικών εταιριών. Επιπλέον, είναι γεγονός ότι στην περιοχή υπάρχουν κάποιοι αδόμητοι χώροι που ανήκουν σε πρώην βιομηχανικές εγκαταστάσεις και μπορούν να επαχρησιμοποιηθούν και να αναδείξουν και τον χαρακτήρα αναψυχής της οδού. Προτείνεται αρχικά, η δημιουργία πάρκου με παιδική χαρά και υπαίθρια όργανα γυμναστικής στον ελεύθερο χώρο του πρώην εργοστασίου ΣΑΝΙΤΑΣ στη συμβολή των οδών Πειραιώς και Κηφισού στα όρια του Πειραιά. Επίσης, σε εγκαταλελειμμένο χώρο εργοστασίου

στο μέτωπο της Πειραιώς στο Μοσχάτο, συνίσταται η εκμετάλλευση του χώρου με τη δημιουργία ενός κήπου - πάρκου με άνθη και δέντρα. Ακόμη, στον χώρο που ήταν τοποθετημένο το παλιό εργοστάσιο Παυλίδη, σήμερα υπάρχει ένας μεγάλος αδόμητος χώρος, στον οποίο μπορεί να δημιουργηθεί πάρκο με υπαίθρια όργανα γυμναστικής. Τέλος, στην συμβολή των οδών Πειραιώς και Χαμοστέρνας, υπάρχει ένας κενός εγκαταλελειμμένος χώρος που μπορεί να μετατραπεί σε ένα υπαίθριο ανοιχτό παζάρι με θεματικό χαρακτήρα.

Η ανάδειξη και η προστασία της πολιτιστικής και βιομηχανικής κληρονομιάς αποτελεί σημαντικό σκέλος της αστικής ανάπλασης στην περιοχή. Έτσι, αποτελεί πρωταρχικό στόχο η ανάδειξη των τμημάτων των Μακρών Τειχών που υπάρχουν στην περιοχή. Για αυτό το λόγο, απομακρύνεται η αντιπροσωπεία αυτοκινήτων που περικλείει τον αρχαιολογικό χώρο στην περιοχή του Μοσχάτου, ενώ αντίστοιχα, στην περιοχή του Ταύρου απομακρύνεται το κτίριο και το υπόγειο παρκινγκ που εμποδίζουν την ορατότητα του αρχαιολογικού χώρου και τοποθετείται πινακίδα με περιγραφή των χαρακτηριστικών του. Επιπλέον, για την ανάδειξη πολιτιστικού χαρακτήρα της περιοχής συνίσταται η διάθεση χώρων για αστική τέχνη, όπως για παράδειγμα η διάθεση των κτιριακών όψεων σε καλλιτέχνες για να τις αναβαθμίσουν και να δημιουργήσουν τοιχογραφίες και γκράφιτι. Ακόμη, είναι αναγκαία η αποκατάσταση παλιών βιομηχανικών και νεοκλασικών κτιρίων, αλλά και άλλων κελυφών που αξίζει να διατηρηθούν. Αρχικά, στο δήμο Αθηναίων υπάρχουν αρκετά εγκαταλελειμμένα κελύφη κοντά στην πλατεία Κουμουνδούρου και στην συμβολή της Πειραιώς με την Ιερά οδό, τα οποία είναι ετοιμόρροπα και πρέπει να αναπαλαιωθούν και να επαναχρηστούν, ώστε να εξωραϊστεί και η εικόνα της οδού. Ακόμη, προτείνεται η επαναλειτουργία του θερινού σινεμά στην πλατεία της Άνοιξης στην οδό Ανδρόνικου. Παράλληλα, στο μέτωπο της οδού διατηρούνται και αποκαθιστούνται μεμονωμένα βιομηχανικά στοιχεία και αποθηκευτικοί χώροι, ενώ ταυτόχρονα ενσωματώνονται σε άλλες χρήσεις. Αναπαλαιώνονται, λοιπόν, και επαναλειτουργούν με μουσειακές και πολιτιστικές χρήσεις, οι βιομηχανίες που δεν αναπαλαιώθηκαν με το πρόγραμμα της ανάπλασης της οδού Πειραιώς το 1995. Έτσι, οι Μύλοι Νικολετοπούλου μετατρέπονται σε μουσείο «Επιστημών και Τεχνολογίας», τα εργοστάσια ΧΡΩΠΕΙ και ΗΒΗ χρησιμοποιείται ως ένα διεθνές κέντρο επιστήμης, τεχνολογίας και γραμμάτων, και το εργοστάσιο Χαράκογλου μετατρέπεται σε ψηφιακό μουσείο, με στόχο την ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων που βρίσκονται πάνω στην οδό. Ακόμη, στην περιοχή του Μοσχάτου, το κενό εργοστάσιο Τονοποιΐας επαναχρησιμοποιείται ως καλλιτεχνικό εργαστήρι κεραμοποιίας και η παλιά βιομηχανία στη συμβολή των οδών Πεντέλης και Πειραιώς αναπαλαιώνεται και διατίθεται στις Σχολές της Αρχιτεκτονικής και των Καλών Τεχνών για ανάπτυξη και προώθηση της αστικής τέχνης. Στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη αναπαλαιώνονται και τα υπόλοιπα κτίρια της παλιάς βιομηχανίας και χρησιμοποιούνται για φιλοξενία ετήσιων φεστιβάλ, όπως κινηματογράφου, λογοτεχνίας και κόμικς. Στη συμβολή των οδών Αγαθοδαίμονος, Πειραιώς και Αριστοβούλου στην Αθήνα υπάρχει παλιό εργοστάσιο που επαναλειτουργεί ως θεματικό - διαδραστικό μουσείο για παιδιά. Επίσης,

στο δήμο Αθηναίων, στο μέτωπο των οδών Πειραιώς και Αιγηίδων αναπαλαιώνεται πρώην χώρος αποθηκών και επαναχρησιμοποιείται ως καλλιτεχνικό κέντρο χορού. Τέλος, στην περιοχή των Κάτω Πετραλώνων υπάρχει παλιό κενό εργοστάσιο που μπορεί να αναπλασθεί και να επαναλειτουργήσει ως μουσείο αφιερωμένο στη μουσική, αφού η περιοχή φημίζεται για τις μουσικές σκηνές της.

4.3.2. Οφέλη του προτεινόμενου σχεδίου παρεμβάσεων

Το σχέδιο που προτάθηκε για την ανάπλαση της οδού Πειραιώς παρέχει πολλαπλά οφέλη, τόσο στους κατοίκους της περιοχής και τους επισκέπτες της, όσο και στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος. Αρχικά, το οδικό δίκτυο γίνεται πιο ασφαλές, αφού διαμορφώνεται μία πιο ήπια διαδρομή καταργώντας την απόλυτη κυριαρχία του αυτοκινήτου και δίνοντας προτεραιότητα στον πεζό, στα άτομα με ειδικές ανάγκες, στον ποδηλάτη και στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Παράλληλα, βελτιώνεται το δίκτυο των πεζοδρόμων και συνδέεται με τα ιστορικά κέντρα των δήμων Αθήνας και Πειραιά, εξυπηρετώντας μεγάλο μέρος του πληθυσμού της πρωτεύουσας. Επίσης, προωθείται η χρήση των αστικών συγκοινωνιών και ποδηλάτων με τη δημιουργία αποκλειστικών λωρίδων κίνησης, με αποτέλεσμα τη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών. Ακόμη, ενισχύεται η πολιτιστική, καλλιτεχνική και ψυχαγωγική δραστηριότητα σε όλο το μήκος της οδού, αφού αναπαλαιώνονται τα παλιά κελύφη και χωροθετούνται μουσεία, καλλιτεχνικά εργαστήρια και κέντρα και αποδίδονται χώροι για αστική τέχνη, με αποτέλεσμα την προσέλκυση πολλών ανθρώπων διαφόρων ηλικιών και κοινωνικών ομάδων στην περιοχή. Όσο αφορά, τις αστικές περιβαλλοντικές συνθήκες, βελτιώνεται η ποιότητα της ζωής, αλλά και της ατμόσφαιρας, με την δημιουργία ανοιχτών ελεύθερων χώρων και πρασίνου, με την απομάκρυνση των γιγαντοαφισών από την περιοχή και με τη δημιουργία πάρκων με κήπους, με παιδική χαρά και με ξύλινα όργανα γυμναστικής. Εν τέλει, παρατηρείται η δημιουργία μιας πιο εύχρηστης, βιώσιμης και λειτουργικής διαδρομής, με ταυτότητα και χαρακτήρα, η οποία προσφέρει στον επισκέπτη της μεγάλου επιπέδου δραστηριότητες και υψηλής αισθητικής υποδομών.

5. Συμπεράσματα

Στην σημερινή εποχή, εντοπίζεται η έντονη αστική ανάπτυξη και η συγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων στις πόλεις. Η συνεχόμενη αύξηση του πληθυσμού των πόλεων οδηγεί στην συνύπαρξη των πολιτών μέσα σε ένα έντονο δομημένο περιβάλλον με πολύ ψηλά κτίρια, με μεγάλους αυτοκινητοδρόμους, με μπλοκαρισμένες οδικές αρτηρίες, ελάχιστους ελεύθερους χώρους πρασίνου και με οξυμένο το αίσθημα της ανασφάλειας, εξαιτίας της αυξημένης εγκληματικότητας. Όσο αφορά την Ελλάδα, παρατηρείται η συγκέντρωση μεγάλου αριθμού πολιτών στις μεγάλες πόλεις και ειδικότερα στην πρωτεύουσα, με αποτέλεσμα οι πόλεις να έρχονται αντιμέτωπες καθημερινά με τα προβλήματα της αστικοποίησης. Πιο συγκεκριμένα, στο λεκανοπέδιο των Αθηνών, το αστικό περιβάλλον δυσχεραίνει τη διαβίωση των πολιτών, εξαιτίας των αφιλόξενων περιοχών που έχουν χάσει το χαρακτήρα της γειτονιάς, των κυκλοφοριακών προβλημάτων, της ατμοσφαιρικής, ηχητικής και θερμικής ρύπανσης του περιβάλλοντος και της έλλειψης υποδομών, πρασίνου και κοινόχρηστων χώρων. Παρατηρείται, λοιπόν, η αδήριτη ανάγκη για αστικές αναπλάσεις, για δημιουργία υποδομών και για έναν πολεοδομικό προγραμματισμό, με στόχο τη «βιώσιμη πόλη», ο οποίος θα συμβάλει στον περιορισμό της δόμησης, στη δημιουργία «πνευμόνων» πρασίνου στην πρωτεύουσα και στην ανάδειξη σημαντικών τόπων, όπως αυτών των ιστορικών και αρχαιολογικών χώρων.

Σημαντικό ρόλο προς αυτήν την κατεύθυνση διαδραματίζουν οι δράσεις που συμβαίνουν στα πλαίσια της αστικής βιώσιμης ανάπτυξης και κινητικότητας. Η ανάπτυξη και η δυναμική που εμφανίζουν τα τελευταία χρόνια τα έργα των αναπλάσεων που βασίζονται στη λογική της «βιώσιμης πόλης», αναβαθμίζουν την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και βελτιώνουν τις συνθήκες διαβίωσης των πολιτών. Ειδικότερα, οι επανασχεδιασμοί των οδικών αρτηριών που πραγματοποιούνται στις πόλεις και είναι βασισμένες στην βιώσιμη κινητικότητα, συμβάλουν στην αλλαγή του τρόπου και του λόγου των μετακινήσεων των πολιτών. Έτσι, οι αναπλάσεις που πραγματοποιούνται στοχεύουν στην υποκατάσταση του αυτοκινήτου από τη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και την πεζοπορία, στην δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και πρασίνου, αλλά και στην ανάδειξη πολιτιστικών, καλλιτεχνικών, ιστορικών και αρχαιολογικών χώρων. Το αποτέλεσμα όλων αυτών είναι η «επανασύνδεση» του απλού πολίτη με το δημόσιο χώρο, αλλά και με την ίδια την πόλη. Ακόμη, πολλές αναπλάσεις μεγάλων οδικών αρτηριών που έχουν στηριχθεί στη λογική της βιώσιμης κινητικότητας έχουν πραγματοποιηθεί ή αναμένεται να πραγματοποιηθούν τα επόμενα χρόνια, σε αρκετές χώρες του εξωτερικού και τα αποτελέσματα είναι εντυπωσιακά.

Προς την κατεύθυνση της βιώσιμης πόλης και της ανάδειξη των ιστορικών στοιχείων της βασίζεται και η παρούσα διπλωματική εργασία. Πραγματοποιείται έτσι, η μελέτη μίας από τις σημαντικές οδούς του λεκανοπεδίου της Αττικής, της οδού Πειραιώς και διερευνάται ο τρόπος ανάδειξής της σε άξονα πολιτισμού και τέχνης. Εξετάζεται λοιπόν, η ιστορική της εξέλιξη και το θεσμικό πλαίσιο που εφαρμόστηκε στην περιοχή όλα αυτά τα χρόνια, όπου και εμφανίζεται η λειτουργία της οδού ως ένας θύλακας πολιτισμού. Ακόμη, μελετάται η υφιστάμενη κατάσταση στην περιοχή γύρω από τον άξονα και αναλύονται οι

χρήσεις γης και οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στην περιοχή, το κτιριακό δυναμικό, το κυκλοφοριακό δίκτυο, τα ιστορικά, πολιτιστικά και καλλιτεχνικά στοιχεία, αλλά και τα προβλήματα που υπάρχουν εκεί. Όλα αυτά τα δεδομένα, δημιουργήσαν ένα πεδίο γνώσης για την εικόνα που επικρατεί στην οδό και συνέβαλλαν στο σχεδιασμό των προτεινόμενων παρεμβάσεων στην περιοχή και πιο συγκεκριμένα, στο μέτωπο του άξονα της Πειραιώς.

Προτάθηκαν, έτσι, διάφοροι εναλλακτικοί σχεδιασμοί με στόχο την ανάδειξη της πολιτιστικής ταυτότητας της οδού και την βελτίωση της κυκλοφοριακής της λειτουργίας στα πλαίσια της αστικής βιώσιμη κινητικότητας. Οι παράμετροι που λαμβάνονται υπόψιν κατά το σχεδιασμό αφορούν την βελτίωση της ποιότητας της ζωής και των συνθηκών του περιβάλλοντος, την αναβάθμιση των συγκοινωνιακών συνθηκών, την ανάδειξη του ιστορικής και πολιτιστικής ταυτότητας, την προστασία της πολιτιστικής και της βιομηχανικής κληρονομιάς, την σύνδεση του άξονα με άλλες ιστορικές διαδρομές και την ενίσχυση και βελτίωση των χώρων αναψυχής και πρασίνου. Στην συνέχεια, εξετάστηκαν διαφορετικοί σχεδιασμοί προσεγγίζοντας τα κυκλοφοριακά και συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά της οδού, αξιολογήθηκαν ανάλογα με τις θετικές και αρνητικές συνέπειες που θα επιφέρουν στην οδό και προκρίθηκε η βέλτιστη λύση. Το προτεινόμενο σχέδιο, λοιπόν, συμβάλει στην υλοποίηση των στόχων που τέθηκαν και δημιουργεί μία νέα αναβαθμισμένη εικόνα της οδού. Εκτός από τις αλλαγές που αποφασίστηκαν σχετικά με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού, προτείνονται επίσης, πολεοδομικές παρεμβάσεις που θα λειτουργήσουν συμπληρωματικά και θα ενισχύσουν το προφίλ της οδού, ως πολιτιστικού και καλλιτεχνικού άξονα.

Καταληκτικά, μπορεί κανείς να παρατηρήσει ότι η λεωφόρος Πειραιώς μπορεί να αποκτήσει βιώσιμο χαρακτήρα και να αναδειχθεί σε ένα μεγάλο πολιτιστικό και καλλιτεχνικό άξονα, ο οποίος θα αποτελεί ένα παγκόσμιο πρότυπο. Το έργο που προτείνεται θα επιφέρει πολλαπλά και μόνιμα οφέλη στην περιοχή. Η προτεραιότητα θα δοθεί στον πεζό και στον ποδηλάτη, στους ελεύθερους χώρους και το πράσινο, αλλά και στην διαμόρφωση της καλλιτεχνικής και ιστορικής κουλτούρας της οδού. Έτσι, η οδός θα αποτελέσει ένα περιβάλλον ανθεκτικό ευέλικτο, συνεκτικό, συμμετοχικό και βιώσιμο, που θα παρέχει υψηλό βιοτικό επίπεδο στους κατοίκους και στους επισκέπτες και θα διασφαλίζει μια πιο ευχάριστη μετακίνηση στην πόλη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική και Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Αραβαντινός, Α., 2007, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου,* Συμμετρία, Αθήνα
- Βλαστός Θ., 2003, *Ένα μέλλον για την Αθήνα, Σε αναζήτηση οπτικής επανοργάνωσης του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας*, Παπαζήση, Αθήνα, Σελ. 431 – 449
- Βλαστός Θ., 2011, *Βιώσιμος κυκλοφοριακός σχεδιασμός και οι πραγματικές ανατροπές για τη σημερινή ελληνική πόλη. Η περίπτωση του κέντρου της Αθήνας. Προτάσεις και απαραίτητα συνοδευτικά έργα.*, Αθήνα
- Γιαννής, Γ., 2003, *Παράμετροι της στρατηγικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη των μεταφορών στην Ευρώπη και την Ελλάδα.* Περιβάλλον και Δίκαιο
- Γοσπονδίνη Α., 2007, *Οι μετασχηματισμοί της Μεταβιομηχανικής πόλης και τα Νέα Αστικά Τοπία,* Εισήγηση στα πλαίσια εκδήλωσης του Ινστιτούτου Στρατηγικών και Αναπτυξιακών Μελετών "Ανδρέας Παπανδρέου" με τίτλο «Αστικό Περιβάλλον και Νέα Πόλη», Αθήνα
- Γοσπονδίνη Α., Μπεριάτος Ν., 2006, *Τα νέα αστικά τοπία και η Ελληνική Πόλη,* Κριτική, Αθήνα
- Δημητράτος Α., 2015, *Ανάδειξη της οδού Πειραιώς ως υπαίθριου ανοικτού μουσείου,* Διπλωματική Εργασία, Ε.Μ.Π., Αθήνα
- Έντυπη έκδοση εφημερίδας «Η Καθημερινή», ένθετο Επτά Ημέρες, *Αφιέρωμα – Οδός Πειραιώς,* Ιούνιος 2002
- Έντυπη έκδοση περιοδικού «Αρχαιολογία και Τέχνες», *Η ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΟΣ ΠΟΛΟΣ,* Μέρος 1ο και 2ο , σελ. 83 – 86 και 79 -81
- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Δήμου Αθηναίων 2007 – 2010, τίτλος προγράμματος: *«Β΄ Μέρος: Επιχειρησιακός και Οικονομικός Προγραμματισμός»*, Ιούλιος 2008
- European Commission, 2009, *The Future of Transport,* Focus Groups Report, 20.02.2009, European Commission.
- Gehl Jan, 2010, *Cities for People,* Island Press, σελ. 16
- Καραμπούκαλου Α., 2009, *Πολεοδομική ανάπλαση οδού Πειραιώς : ανάλυση - συμπεράσματα - κριτική προσέγγιση,* Διπλωματική Εργασία, Ε.Μ.Π., Αθήνα
- Κουσιάντζα Μ., 2004, *Η οδός Πειραιώς στα ίχνη των Μακρών Τειχών,* Σπουδαστική Εργασία, Ε.Μ.Π., Αθήνα
- Λεοντίδου Λ., 2001, *Πόλεις της Σιωπής: Εργατικός Εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά 1909 – 1940,* Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα
- Μακρή Μ., Σκάγιαννης Π., 2012, *ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ,* 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος
- Μαλικούτη Στ., 2004, *Πειραιάς 1834-1912,* Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Πειραιάς
- Μιχελή Λ., 1993, «*Πειραιάς, Από το Πόρτο-Λεόνε στη Μαγχεστρία της Ανατολής»*, Εκδόσεις Γαλατεία, Αθήνα

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

- Μπακούρος Ε., 2016, *Rethink Athens: Το όραμα της αστικής αναγέννησης,* Διάλεξη, Ε.Μ.Π., Αθήνα
- Μπελαβίλας Ν., Βαταβάλη Φ., 2007, *«Ο Μετασχηματισμός της Οδού Πειραιώς»,* Ανακοίνωση στην 5η Πανελλήνια Επιστημονική Συνάντηση TICCIH, Βόλος
- Μπελαβίλας Ν., 2007, *«Το Τέλος των Γιγάντων. Βιομηχανική Κληρονομιά και Μετασχηματισμοί των Πόλεων.»,* Μελέτη που παρουσιάστηκε στην 5η Πανελλήνια Επιστημονική Συνάντηση TICCIH, Βόλος
- Μπίρης Κ., 1966, *ΑΙ ΑΘΗΝΑΙ, Από του 19ου εις του 20ον αιώνα*, Μέλισσα, Αθήνα
- Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ), τίτλος προγράμματος: *«Αθήνα – Μεσογειακή Πρωτεύουσα, Στρατηγικές και Προτεραιότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/Αττικής 2021»,* Ιούνιος 2011
- Πολύζος Γ., 1978, *Διαδικασία αστικοποίησης στην Ελλάδα, 1920-1940. Οργάνωση και συγκρότηση του αστικού χώρου,* Διδακτορική Διατριβή, Ε.Μ.Π., Αθήνα
- Πολύζος, Γ., Βλαστός, Θ., Γεωργακόπουλος, Τ., Καλατζοπούλου, Μ., Κλουτσινιώτη, Ο., Μαντουβάλου, Μ., Μαυρίδου, Μ., Μπελαβίλας, Ν., Πολυχρονόπουλος, Δ., Τσακαλία, Λ., 1998, *Πολεοδομική και Περιβαλλοντική Διάσταση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004: Εναλλακτικές προτάσεις χωροθέτησης*, ''Ενημερωτικό Δελτίο του ΤΕΕ'', τεύχος 1994, 9 Μαρτίου 1998, σελ. 102-107
- Scoffier, R., Borel F., Chi Wing L., Δαβλάντη Π., Κουμπής Τ., Gigantes E., Bourdeau M., Αρχιτεκτονική Ομάδα Άρσις, Φιλιππίδης Δ., Pélissier A., Guiheux A., Atelier S., Rivkin A., Mehdaoui J., Bunschoten R., Robinson C., Attali J., 2007, *La Ville en éclats: Quatorze propositions pour l'aménagement du site des Long Murs, entre Athènes et Le Pirée - Εκλάμψεις της πόλης: Η αποσπασματική πόλη, Δεκατέσσερις προτάσεις για τη διευθέτηση του χώρου στα Μακρά Τείχη της Αθήνας* Futura, Αθήνα
- Τραυλός Ι., 1993, *Πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών, Από των προϊστορικών χρόνων μέχρι των αρχών του 19ου αι.*, Καπόν, Αθήνα
- Τσαγκαράκης Κ., 2010, *Η Αναγέννηση των Γιγάντων: Ζητήματα Επανάχρησης και Αξιοποίησης της Βιομηχανικής Κληρονομιάς. Μελέτη της περίπτωσης της οδού Πειραιώς,* Διπλωματική Εργασία, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα
- United Nations, 2008, *World urbanization prospects. The 2007 revision population database*», Department of Economic and Social Affairs, Νέα Υόρκη

Ηλεκτρονική Βιβλιογραφία

- Διαδικτυακός τόπος AARHUS KOMMUNE, τίτλος έργου: " Urban Mediaspace Aarhus – The Project. Διαθέσιμο στο: http://www.urbanmediaspace.dk/en/project [τελευταία πρόσβαση Σεπτέμβριος 2017]
- Διαδικτυακός τόπος Αθηνόραμα, τίτλος άρθρου: *«Ένα νέο μέλλον για την Οδό Πειραιώς»,* της Δέσποινας Ζευκιλή, ημερομηνία άρθρου: 06/10/2017. Διαθέσιμο στο: http://www.athinorama.gr/cityvibe/article/ena_neo_mellon_gia_tin_odo_peiraios_-2524136.html [τελευταία πρόσβαση Νοέμβριος 2017]

- Διαδικτυακός τόπος ATHENSBIKES, *«ΑΝΑΚΑΛΥΨΕ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΜΕ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ»*. Διαθέσιμο στο: http://athens.easybike.gr/el/ [τελευταία πρόσβαση Νοέμβριος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος εφημερίδας: «Το Βήμα», τίτλος άρθρου: *«Αστικοποίηση και ανάπτυξη»,* του Allix Gregoire, ημερομηνία άρθρου: 24/07/2009. Διαθέσιμο στο: http://www.tovima.gr/opinions/article/?aid=280076 [τελευταία πρόσβαση Ιούνιος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος εφημερίδας: «Το Βήμα», τίτλος άρθρου: *«Ανάπλαση και του νοτίου τμήματος της οδού Πειραιώς»,* ημερομηνία άρθρου: 2/11/2017. Διαθέσιμο στο: http://www.tovima.gr/society/article/?aid=912644&wordsinarticle=%ce%bf%ce%b4%cf%8c%cf%82%3b%cf%80%ce%b5%ce%b9%cf%81%ce%b1%ce%b9%cf%8e%cf%82 [τελευταία πρόσβαση Νοέμβριος 2017]
- Διαδικτυακός τόπος ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ για το λήμμα «*Αθήνα*». Διαθέσιμο στο: https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1 [πρόσβαση Ιούνιος 2017]
- Διαδικτυακός τόπος ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ για το λήμμα «*Ελλάδα*». Διαθέσιμο στο: https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1 [τελευταία πρόσβαση Ιούνιος 2017]
- Διαδικτυακός τόπος ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ για το λήμμα *«Οδός Πειραιώς».* Διαθέσιμο στο: https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9F%CE%B4%CF%8C%CF%82_%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CF%8E%CF%82 [τελευταία πρόσβαση Αύγουστος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος της Βουλής των Ελλήνων, τίτλος ανάρτησης: *Πόρισμα: «Ένα Σχέδιο για το Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας»*, Πόρισμα Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος της Βουλής, 29/03/2010. Διαθέσιμο στο: https://www.hellenicparliament.gr [τελευταία πρόσβαση Σεπτέμβριος 2017]
- Διαδικτυακός τόπος Γκάζι Κεραμεικός Ρουφ, "ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ" Ο σύλλογος των κατοίκων ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ ΓΚΑΖΙ ΡΟΥΦ, τίτλοι άρθρων : *«Μελέτη ανάπλασης Πειραιώς»* και *«Ανάπλαση Πειραιώς 3/3/1995».* Διαθέσιμα στο: http://kerameikos.blogspot.gr/search?q=%CF%80%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CF%8E%CF%82 [πρόσβαση Σεπτέμβριος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος Δικτύου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης, Βογιατζόγλου – Δάκουρα Ο., τίτλος άρθρου: *«Βιομηχανική Κληρονομιά – Η προσφορά στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος».* Διαθέσιμο στο: www.viokliron.gr/documents/H_Prosfora_sthn_Anavathmisi_toy_Perivallontos.doc [τελευταία πρόσβαση Σεπτέμβριος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος του Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών, *Η Αθήνα τον 19ο αιώνα: Από επαρχιακή πόλη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, πρωτεύουσα του Ελληνικού Βασιλείου,* του Λεωνίδα Καλλιβρετάκης. Διαθέσιμο στο: http://www.eie.gr/archaeologia/gr/chapter_more_9.aspx [τελευταία πρόσβαση Αύγουστος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, *Απογραφή Πληθυσμού 2001, Απογραφή Πληθυσμού 2011.* Διαθέσιμο στο: http://www.statistics.gr/, [τελευταία πρόσβαση Οκτώβριος 2017]

Λ. Πειραιώς. Μεταμορφώσεις για τον πολιτισμό και την τέχνη με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

- Επίσημος διαδικτυακός τόπος Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Πειραιά, τίτλος εγγράφου *«Έγγραφο προς Νομαρχιακό Σύμβουλο και Πρόεδρο του Οργανισμού Περιβάλλοντος της Νομαρχίας Πειραιά σχετικά με την ανάπλαση του χώρου της πρώην ΧΡΩΠΕΙ»* ημερομηνία εγγράφου: 8/10/2000. Διαθέσιμο στο: https://www.eep.gr/ [τελευταία πρόσβαση Σεπτέμβριος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος ΕΣΠΑ (Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης), τίτλος προγράμματος: *Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής, Προγραμματιστική Περίοδος 2007-2013*. Διαθέσιμο στο: https://2007-2013.espa.gr/elibrary/Episimo_Keimeno_EP_Attikis.pdf [τελευταία πρόσβαση Αύγουστος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος εφημερίδας Evening Standard, τίτλος άρθρου: *"Unveiled: radical plan to pedestrianise Oxford Street by Christmas 2018",* της Pippa Crerrar, ημερομηνία άρθρου: 06/11/2017. Διαθέσιμο στο: https://www.standard.co.uk/news/transport/unveiled-radical-plan-to-pedestrianise-oxford-street-by-next-christmas-a3677081.html [τελευταία πρόσβαση Νοέμβριος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος εφημερίδας: «Εφημερίδα των Συντακτών», τίτλος άρθρου: *«Το πάρκινγκ «πνίγει» το πάρκο»,* της Αφροδίτης Τζιαντζή, ημερομηνία άρθρου: 18/02/2016. Διαθέσιμο στο: http://www.efsyn.gr/arthro/parkingk-pnigei-parko [τελευταία πρόσβαση Σεπτέμβριος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος εφημερίδας: «Η Καθημερινή», τίτλος άρθρου: *«Πειραιώς, ένα κομμάτι ιστορίας χάνεται...»,* ημερομηνία άρθρου: 24/06/2001. Διαθέσιμο στο: http://www.kathimerini.gr/94748/article/epikairothta/ellada/peiraiws-ena-kommati-istorias-xanetai [τελευταία πρόσβαση Νοέμβριος 2017]
- Άρθρο εφημερίδας: «Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία», τίτλος άρθρου: *«Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ, Η Πειραιώς τσιμέντο να γίνει»,* ημερομηνία άρθρου: 8/10/2000. Διαθέσιμο στο: http://www.iospress.gr/ios2000/ios20001008a.htm [τελευταία πρόσβαση Νοέμβριος 2017]
- Διαδικτυακός τόπος Landscape Performance Series, *Cheonggyecheon Stream Restoration Project*. Διαθέσιμο στο: https://landscapeperformance.org/case-study-briefs/cheonggyecheon-stream-restoration, [τελευταία πρόσβαση Σεπτέμβριος 2017]
- Διαδικτυακός τόπος madata.gr, τίτλος άρθρου: *«Ελληνοαραβικό Επιμορφωτικό Πολιτιστικό Κέντρο και χώρο προσευχής δημιούργησαν οι μουσουλμάνοι στο Μοσχάτο»,* ημερομηνία άρθρου: 22/06/2007. Διαθέσιμο στο: https://www.madata.gr/epikairotita/social/4586.html [τελευταία πρόσβαση Νοέμβριος 2017]
- Διαδικτυακός τόπος Μοσχάτο-Ταύρος.gr, τίτλος άρθρου: *«Δημοτική Συγκοινωνία Μοσχάτου – Ταύρου».* Διαθέσιμο στο: http://www.moschatotavros.gr/dimotiki-sigkinonia-moschatou-tavrou/ [τελευταία πρόσβαση Νοέμβριος 2017]
- Διαδικτυακός τόπος Μηχανή του Χρόνου, τίτλος άρθρου: *«Ποια είναι η οδός που παλαιότερα ονομαζόταν Δράκου και ήταν η πρώτη αμαξιτή οδός της Αθήνας; Είχε διόδια για τις άμαξες και η κάθε διέλευση κόστιζε πέντε δραχμές. Δείτε πως είναι σήμερα...»,* ημερομηνία άρθρου: 28/04/2016. Διαθέσιμο στο: http://www.mixanitouxronou.gr/pia-ine-i-odos-pou-paleotera-

onomazotan-drakou-ke-itan-i-proti-amaxiti-odos-tis-athinas-iche-diodia-gia-tis-amaxes-ke-i-kathe-dielefsi-kostize-pente-drachmes-dite-pos-ine-simera/ [τελευταία πρόσβαση Αύγουστος 2017]

- Διαδικτυακός τόπος MLP Blo-G-Sptot, τίτλος άρθρου: *«ΟΔΟΣ ΑΘΗΝΩΝ – ΠΕΙΡΑΙΩΣ: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ».* Διαθέσιμο στο: http://mlp-blo-g-spot.blogspot.gr/2014/03/OdosAthinonPireos.html [τελευταία πρόσβαση Αύγουστος 2017]
- Διαδικτυακός τόπος Natura NRG, τίτλος άρθρου: *«Γιατί δεν χρησιμοποιούμε τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;,* της Δήμητρας Τριανταφύλλου, ημερομηνία άρθρου 26/03/2015. Διαθέσιμο στο: http://www.naturanrg.gr/ta-mesa-agiazoyn-to-skopo/ [τελευταία πρόσβαση Σεπτέμβριος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος «Πόλεις για το Ποδήλατο», τίτλος: *«Οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»*, του Ευθύμιου Μπακογιάννη Δρ. Πολεοδόμου – Συγκοινωνιολόγου Ε.Μ.Π. Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας. Διαθέσιμο στο: http://citiesforcycling.gr/%CE%BF%CE%B4%CE%B7%CE%B3%CE%AF%CE%B5%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B1-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%B1-%CE%B2%CE%B9%CF%8E%CF%83%CE%B9%CE%BC%CE%B7%CF%82-%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE [τελευταία πρόσβαση Σεπτέμβριος 2017]
- Διαδικτυακός τόπος Preservation Institute, *Removing Freeways - Restoring Cities: Seoul, South Korea Cheonggye Freeway.* Διαθέσιμο στο: http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html, [τελευταία πρόσβαση Σεπτέμβριος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος εφημερίδας: «Ριζοσπάστης», τίτλος άρθρου: *«Η «ανάπλαση» πετάει στο δρόμο κατοίκους και επαγγελματίες»,* ημερομηνία άρθρου: 22/06/2003. Διαθέσιμο στο: https://www.rizospastis.gr/story.do?id=1843893&textCriteriaClause=%2B%CE%97+%2B%CE%91%CE%9D%CE%91%CE%A0%CE%9B%CE%91%CE%A3%CE%97+%2B%CE%A0%CE%95%CE%A4%CE%91%CE%95%CE%99+%2B%CE%A3%CE%A4%CE%9F+%2B%CE%94%CE%A1%CE%9F%CE%9C%CE%9F+%2B%CE%9A%CE%91%CE%A4%CE%9F%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%A3+%2B%CE%9A%CE%91%CE%99+%2B%CE%95%CE%A0%CE%91%CE%93%CE%93%CE%95%CE%9B%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%95%CE%A3 [τελευταία πρόσβαση Νοέμβριος 2017]
- Διαδικτυακός τόπος RESTATE ST, *The State Street Redevelopment Project.* Διαθέσιμο στο: https://statestreetwl.com/the-project [τελευταία πρόσβαση Σεπτέμβριος 2017]
- Διαδικτυακός τόπος Σεράφειο του Δήμου Αθηναίων, Διαθέσιμο στο: http://www.serafio.gr/ [τελευταία πρόσβαση Νοέμβριος 2017]
- Διαδικτυακός τόπος SOS Τροχαία Εγκλήματα (Πανελλαδικός Σύλλογος), τίτλος άρθρου: «*Ρουφ: Πάρκο ή Πάρκινγκ; Οι κάτοικοι απέναντι στα σχέδια του Δήμου.»,* ημερομηνία άρθρου: 02/02/2016. Διαθέσιμο στο: https://sostegr.wordpress.com/2016/02/02/%CF%81%CE%BF%CF%85%CF%86-%CF%80%CE%AC%CF%81%CE%BA%CE%BF-%CE%AE-%CF%80%CE%AC%CF%81%CE%BA%CE%B9%CE%BD%CE%B3%CE%BA-%CE%BF%CE%B9-

%CE%BA%CE%AC%CF%84%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%B9-%CE%B1%CF%80%CE%AD%CE%BD/ [τελευταία πρόσβαση Σεπτέμβριος 2017]

- Διαδικτυακός τόπος Transport for London, *Have your say on the transformation of Oxford Street,* Διαθέσιμο στο: https://consultations.tfl.gov.uk/roads/oxford-street/ [τελευταία πρόσβαση Νοέμβριος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, *ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΘΟΡΥΒΟΥ, ΣΤΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.* Διαθέσιμο στο: http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=936&language=en-US [τελευταία πρόσβαση Αύγουστος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, ΚΣΤ' ΕΦΟΡΕΙΑ ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΛΑΣΙΚΩΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ, Παρουσίαση με θέμα: *Τα ευρήματα αρχαιοτήτων από ανασκαφές στον Πειραιά*. Διαθέσιμο στο: https://www.culture.gr/anaskafes/pdfs/KST_EPKA.pdf [τελευταία πρόσβαση Αύγουστος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, *ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ / ΑΤΤΙΚΗΣ (ΡΣΑ) 2021*, Νοέμβριος 2011. Διαθέσιμο στο: http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=1OJKG%2B47oSM%3D&tabid=785&language=el-GR [τελευταία πρόσβαση Αύγουστος 2017]
- Επίσημος διαδικτυακός τόπος Υπουργείου Τουρισμού, *Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού* και *Αειφόρου Ανάπτυξης* για τον *τουρισμό, ΦΕΚ* 151 ΑΑΠ/13.04.*2009.* Διαθέσιμο στο: http://gnto.gov.gr/sites/default/files/fek_1138_2009.pdf [τελευταία πρόσβαση Αύγουστος 2017]