

“...να χωρεσουν οι μνημες και οι εικονες,  
τα τοπια και οι γειτονιες,  
οι διαβατες, οι επιβατες και οι οδηγοι,  
οι θορυβοι και οι σιωπες,  
οι μυρωδιες και οι φωνες,  
τα μαυροασπρα και τα χρωματα,  
τα φωτα κι οι σκιες του δρομου,  
τα σκουπιδια και τα ακατεργαστα υλικά.  
η οδος πειραιως ψηλαφίζεται και ανακαλυπτεται  
απο την αρχη,  
οδηγωντας τα βηματα και τα βλεμματα σε οικιες διαδρομες  
και ματιες τεθλασμενες,  
τα εργοστασια και τα ρημαγμενα νεοκλασικα,  
η θεα της πολης, η θεα της μη-πολης  
και η θεα της ακροπολης,  
η αδιαφορια των αμνητων και τα ελευσινια μυστηρια  
που περιμενουν εκει, στο τερμα της ιερας οδου,  
τα πλοια, τα τρενα,  
οι νταλικες και τ' αυτοκινητα,  
οι γεφυρες, οι πιατσες και οι πλατειες,  
τα ξενοδοχεια της νυχτας κι οι σταθμοι,  
οι γιγαντοσφισες, τα σκυλαδικα,  
τα ελληναδικα και τα βενζιναδικα,  
η ομονοια, η κουμπουνδουρου  
και το σαραφειο κολυμβητηριο,  
το γκαζι και ο κεραμεκος,  
τα σφαγια, οι σταβλοι  
και η λαχαναγορα,  
το ποταμι  
και το λιμανι,  
αλλοτε αξιοθεατα και αλλοτε αθεατα,  
στο ιδιο παντα ταξιδι...”

“οδος πειραιως -  
μεταμορφωσεις ενος βιομηχανικου τοπιου”  
απο τον καταλογο της εκθεσης  
στο κτηριο βις, αθηνα, 1998  
επιμελεια ιρις κρητικου, flavia nessi

αποβιομηχανιση και μετασχηματισμος του χωρου

σοσιαλιζε οοδο στη νοσηπιδαη η

μαρινα μακρη

πανεπιστημιο θεσσαλιας

πολυτεχνικη σχολη  
τημμα μηχανικων χωροταξιας,  
πολεοδομιας  
και περιφερειακης αναπτυξης  
επιβλεπων καθηγητης: παντελης σκαγιανης

διπλωματικη εργασια

αποβιομηχανιση και μετασχηματισμος  
του χωρου:  
η περιπτωση της οδου πειραιως

μαρινα μακρη

βολος, σεπτεμβριος 2010

*Στη μνήμη του μπαμπά μου*



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τις τελευταίες δεκαετίες, η παρακμή της βιομηχανίας έχει διαφοροποιήσει το αστικό τοπίο φέρνοντας τις πόλεις αντιμέτωπες με μια νέα πραγματικότητα, στην οποία καλούνται να προσαρμοστούν. Οι στρατηγικές που αναζητούνται για την αναζωογόνηση των αποβιομηχανοποιημένων κεντρικών περιοχών αφορούν κυρίως σε πολιτικές αναπλάσεων με πολιτιστικό και ψυχαγωγικό χαρακτήρα. Με τον τρόπο αυτό οι πρώην βιομηχανικές περιοχές αναπροσαρμόζονται στις νέες πραγματικότητες υπό τους νέους όρους που επιβάλλει η εξέλιξη.

Το παράδειγμα της οδού Πειραιώς αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποβιομηχανοποιημένου κεντρικού άξονα που βρίσκεται σε διαδικασία μετασχηματισμού των χρήσεων του μη έχοντας όμως ακόμα αποκτήσει ακόμα τη νέα του ταυτότητα.

**Λέξεις κλειδιά:** αστική αποβιομηχάνιση, ανάπλαση, πολιτισμός, επανάχρηση, βιομηχανικά τοπία

## ABSTRACT

Over the past few decades, the decline of industrial activity differentiated the urban landscape, making cities face a new reality, in which adaptation is vital. The strategies sought to revitalize deindustrialized regions mainly refer to urban, cultural and leisure, renewal politics. Hence, the former industrial areas adapt to new realities and conditions imposed by development.

The case of Piraeus Street is a prime example of a deindustrialized central axis, that is still found in the process of transformation mainly at its land use, not having yet acquired a new identity.

**Key words:** urban deindustrialization, renewal, regeneration, culture, re-use, industrial landscapes.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Η ολοκλήρωση της διπλωματικής αυτής θα ήταν αδύνατη χωρίς την αγάπη, την καθοδήγηση, τη στήριξη και την κατανόηση κάποιων ανθρώπων, τους οποίους έχω ανάγκη να ευχαριστήσω. Αρχικά, θα ήθελα να ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου Παντελή Σκάγιαννη για την πολύτιμη βοήθεια, τις ουσιαστικές παρατηρήσεις και τη συνεχή ανταπόκρισή του. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τους καθηγητές Άρη Σαπουνάκη, Μιχάλη Λεφαντζή και Νίκο Σουλιώτη για τις χρήσιμες συμβουλές και το ενδιαφέρον τους.

Θεωρώ ότι θα ήταν παράλειψη αν δεν ευχαριστούσα κάποιους ανθρώπους με τους οποίους έχω μοιραστεί τα τελευταία πέντε χρόνια της φοιτητικής μου ζωής και βοήθησαν, ο καθένας με τον τρόπο του, στην εκπόνηση της εργασίας αυτής. Ιδιαίτερα θα ήθελα να αναφέρω τον Αλέξη, το Γιωργάκο, το Μηνά, την Κλεάνθη, την Αλεξάνδρα, τη Δάφνη, το Γιώργο G. και τη Θένια.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου προς την Αγγελική, την Ιωάννα και το Δημήτρη, που με στηρίζουν, με ανέχονται και με ενθαρρύνουν σε κάθε βήμα μου.

---

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....</b>	<b>4</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>4</b>
<b>ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....</b>	<b>5</b>
<b>ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ .....</b>	<b>13</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....</b>	<b>15</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ .....</b>	<b>17</b>
1.1. ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ ΣΤΗ ΜΕΤΑΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΟΛΗ .....	17
1.1.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ.....	17
1.1.2. Η ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ.....	19
1.1.3. Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	20
1.2. ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ.....	21
1.3. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΕΞΕΥΓΕΝΙΣΜΟΥ .....	22
1.3.1. Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ.....	23
1.3.2. ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ.....	23
1.4. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΩΝ (CLUSTERS).....	26
1.4.1. ΟΡΙΣΜΟΣ.....	26
1.4.2. Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΚΕΝΤΡΩΝ .....	27
1.4.3. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ CLUSTER ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ .....	29
1.5. Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ .....	30
1.5.1. Η ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ .....	31
1.5.2. Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΩΣ ΠΟΡΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ.....	31
1.5.3. ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ Η ΚΑΤΕΔΑΦΙΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΥΝΟΛΩΝ;.....	32
1.5.4. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ .....	38
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ.....</b>	<b>40</b>
2.1. ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ.....	40
2.2. Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΣΥΣΤΑΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ .....	42
2.2.1. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΛΕΑΝΘΗ - ΣΑΟΥΜΠΕΡΤ.....	42
2.2.2. ΟΙ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΛΕΑΝΘΗ.....	44
2.3. Η ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΕΚΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ.....	48
2.3.1. ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΧΡΟΝΙΑ (1880-1922).....	48
2.3.2. Ο ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΣ (1922-1960).....	51
2.4. Η ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ.....	53

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ &amp; ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ.....</b>	<b>54</b>
3.1. ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ.....	54
3.1.1 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΩΝ.....	54
3.1.2 Γ.Π.Σ. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΔΗΜΩΝ.....	56
3.1.3. ΙΣΧΥΟΝ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	59
3.2. ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ- ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ.....	62
3.2.1. ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, (1995).....	63
3.2.2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ ΓΚΑΖΟΧΩΡΙΟΥ ΤΗΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ ΡΟΥΦ, ΤΩΝ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ ΧΑΜΟΣΤΕΡΝΑΣ,, ΑΓΙΑΣ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗΣ ΚΑΙ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ ΚΑΜΠΙΑ ΤΗΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΠΕΤΡΑΛΩΝΩΝ, (1995-1996).....	67
3.2.3. ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ.....	68
3.2.4. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΤΟΥ 2004: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ, ΕΜΠ (1998).....	70
3.2.5. ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, ΥΠΕΧΩΔΕ (2002).....	71
3.2.6. ΜΕΛΕΤΗ ΕΑΧΑ Α.Ε. (1997- σήμερα).....	73
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Η ΕΞΕΛΙΚΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΧΡΟΝΩΝ.....</b>	<b>75</b>
4.1. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ.....	76
4.2. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ.....	83
4.3. ΑΝΕΓΕΡΣΗ ΚΕΝΤΡΩΝ ΔΗΜΟΦΙΛΟΥΣ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ.....	84
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....</b>	<b>86</b>
5.1. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ.....	86
5.2. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ.....	87
5.3. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ.....	88
5.4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ – ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ.....	89
5.5. ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΤΗΡΙΑΚΟΥ ΑΠΟΘΕΜΑΤΟΣ.....	106
5.6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ.....	106
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ</b>	<b>108</b>
6.1. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ, ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ, ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ.....	108
6.2. Η ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΙΡΕΣΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ.....	115
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ – Η ΑΣΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ</b>	<b>118</b>
7.1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	118
7.2. Η ΑΣΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ.....	119

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>131</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΠΙΝΑΚΕΣ.....</b>	<b>133</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΕΙΚΟΝΕΣ .....</b>	<b>140</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: ΧΑΡΤΕΣ .....</b>	<b>169</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>183</b>
 <b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ</b>	
ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΑΝΑ ΔΗΜΟ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΑ ΤΟΥ 2004 ΚΑΙ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΤΟ 2007 .....	59
ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΒΙΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΑΝΑ ΔΗΜΟ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΑ ΤΟΥ 2004 .....	61
ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ .....	71
ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΟΥ ΕΣΣΔ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΚΑΙ ΑΞΟΝΑ .....	72
ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΈΡΓΑ ΤΗΣ ΕΑΧΑ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΑΜΕΣΑ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ .....	73
ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΝΑ ΔΗΜΟ .....	87
ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ .....	90
ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΟΡΟΦΩΝ.....	91
ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΚΤΙΡΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ .....	95
ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ.....	96
ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΤΑΥΡΟΥ .....	98
ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΚΤΙΡΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΗΜΟΥ ΤΑΥΡΟΥ.....	99
ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΜΟΣΧΑΤΟΥ .....	101
ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT .....	108
ΠΙΝΑΚΑΣ Ι: ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΚΤΗΡΙΑ.....	133
ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ: ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΚΤΗΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	134
ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙΙ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ .....	137

ΠΙΝΑΚΑΣ IV: ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΟΡΟΦΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΟΤ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ.....	137
ΠΙΝΑΚΑΣ V: ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΟΡΟΦΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΟΤ ΔΗΜΟΥ ΤΑΥΡΟΥ .....	138
ΠΙΝΑΚΑΣ VI. ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΟΡΟΦΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΟΤ ΔΗΜΟΥ ΜΟΣΧΑΤΟΥ .....	138
ΠΙΝΑΚΑΣ VII ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΟΡΟΦΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΟΤ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ.....	139
ΠΙΝΑΚΑΣ VIII ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΟΡΟΦΩΝ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	139
 <b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ</b>	
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ ΑΝΑ Ο.Τ.....	91
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΟΡΟΦΩΝ ΑΝΑ Ο.Τ. ....	92
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3: ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ ΑΝΑ Ο.Τ. ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΑΙΩΝ .....	93
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4: ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΟΡΟΦΩΝ ΑΝΑ Ο.Τ. ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΑΙΩΝ.....	94
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5: ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ ΑΝΑ Ο.Τ. ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΤΑΥΡΟΥ .....	97
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6: ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΟΡΟΦΩΝ ΑΝΑ Ο.Τ. ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΤΑΥΡΟΥ .....	98
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7: ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ ΑΝΑ Ο.Τ. ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΜΟΣΧΑΤΟΥ .....	100
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8: ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΟΡΟΦΩΝ ΑΝΑ Ο.Τ. ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΜΟΣΧΑΤΟΥ .....	100
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9: ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ ΑΝΑ Ο.Τ. ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ.....	102
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10: ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΟΡΟΦΩΝ ΑΝΑ Ο.Τ. ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ.....	102
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11: ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ ΑΝΑ Ο.Τ. ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	103
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12: ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΟΡΟΦΩΝ ΑΝΑ Ο.Τ. ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	104

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ**

ΕΙΚΟΝΕΣ 1 ΚΑΙ 2: Η ΠΑΛΙΑ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΟΨΗ ΤΩΝ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΑΠΟΘΗΚΩΝ ΓΚΑΖΙΟΥ	33
ΕΙΚΟΝΑ 3: Η ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΟΨΗ ΤΟΥ HET SCHIP	35
ΕΙΚΟΝΑ 4: ΟΨΗ ΤΩΝ ΑΠΟΘΗΚΩΝ ΤΟ 1980	36
ΕΙΚΟΝΑ 5: Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΟΨΗ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ	36
ΕΙΚΟΝΑ 6: Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ PARC CITROËN	38
ΕΙΚΟΝΑ 7: ΤΑ ΜΑΚΡΑ ΤΕΙΧΗ	41
ΕΙΚΟΝΑ 8: ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΛΕΑΝΘΗ ΚΑΙ ΤΟΝ ΣΑΟΥΜΠΕΡΤ (1833)	43
ΕΙΚΟΝΑ 9: ΤΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΚΛΕΝΤΣΕ ΟΠΩΣ ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ ΑΠΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΤΟΥ 1834	45
ΕΙΚΟΝΑ 10: ΒΑΥΑΡΟΙ ΣΤΡΑΤΙΩΤΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΤΟ 1836	46
ΕΙΚΟΝΑ 11: ΤΟ ΑΘΗΝΑΪΚΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΤΟ 1902	47
ΕΙΚΟΝΑ 12: Ο ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΑΘΗΝΑΣ – ΠΕΙΡΑΙΑ, 1920	50
ΕΙΚΟΝΑ 13: Η ΚΑΜΙΝΑΔΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ ΒΙΟΧΑΛΚΟ	51
ΕΙΚΟΝΑ 14: Η ΟΨΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ ‘60	53
ΕΙΚΟΝΑ 15: Η ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΙΡΕΣΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	115
ΕΙΚΟΝΑ 16: Η ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	119
ΕΙΚΟΝΑ 17: ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	130
ΕΙΚΟΝΑ 18: Η ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΣΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΜΕ ΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΜΟΝΟΙΑΣ	140
ΕΙΚΟΝΑ 19: ΠΕΙΡΑΙΩΣ 38. ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΠΑΤΑΚΗ	140
ΕΙΚΟΝΑ 20: ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΑ ΚΤΗΡΙΑ ΣΤΟ ΑΘΗΝΑΪΚΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΡΥΜΜΕΝΑ ΑΠΟ ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ	141
ΕΙΚΟΝΑ 21: Η ΚΙΝΗΣΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΜΟΝΟΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟ ΒΑΘΟΣ ΟΙ ΚΑΜΙΝΑΔΕΣ ΤΟΥ ΓΚΑΖΙΟΥ	141
ΕΙΚΟΝΑ 22: Η ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΟΘΗΚΗ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ	142
ΕΙΚΟΝΑ 23: Ο ΝΑΟΣ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ, ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΤΣΙΛΕΡ (1900)	142
ΕΙΚΟΝΑ 24: ΚΙΝΕΖΙΚΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΑΘΗΝΑΪΚΟ ΤΜΗΜΑ	143

ΕΙΚΟΝΑ 25: ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΜΕ ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ.....	143
ΕΙΚΟΝΑ 26: ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΟ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ ΚΤΗΡΙΟ ΣΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ 59.....	144
ΕΙΚΟΝΑ 27: ΠΕΙΡΑΙΩΣ 84 ΜΕ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ, Ο ΠΟΛΥΧΩΡΟΣ ΒΙΟΣ .....	144
ΕΙΚΟΝΑ 28: Ο ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΤΟΥ ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΟΠΤΙΚΗ ΦΥΓΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΚΡΟΠΟΛΗ.....	145
ΕΙΚΟΝΑ 29: Η ΚΟΡΕΑΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ.....	145
ΕΙΚΟΝΑ 30: Η ΝΕΑ ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΡΩΗΝ ΚΟΡΕΑΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ .....	146
ΕΙΚΟΝΑ 31: Η ΤΕΧΝΟΠΟΛΗ ΣΤΟ ΓΚΑΖΙ ΜΕ ΤΙΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΜΙΝΑΔΕΣ .....	146
ΕΙΚΟΝΑ 32: ΟΙ ΚΑΜΙΝΑΔΕΣ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΠΟΛΗΣ ΤΗ ΝΥΧΤΑ .....	147
ΕΙΚΟΝΑ 33: ΤΟ ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ ΗΛΙΑΠΙ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΑΠΟ ΤΟ ΓΚΑΖΙ .....	147
ΕΙΚΟΝΑ 34: ΠΟΛΥΧΩΡΟΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΜΕ ΤΗΝ ΙΕΡΑ ΟΔΟ.....	148
ΕΙΚΟΝΑ 35: ΘΕΑΤΡΟ ΥΠΟ ΑΝΕΓΕΡΣΗ ΣΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΟ ΟΡΦΕΩΣ.....	148
ΕΙΚΟΝΕΣ 36 ΚΑΙ 37: ΘΕΑΤΡΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ.....	149
ΕΙΚΟΝΕΣ 38, 39 ΚΑΙ 40: ΝΥΧΤΕΡΙΝΑ ΚΕΝΤΡΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ.....	150
ΕΙΚΟΝΑ 41: ΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΠΑΥΛΙΔΗ ΣΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ 135 .....	151
ΕΙΚΟΝΑ 42: ΤΟ ΝΕΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΜΠΕΝΑΚΗ ΣΤΗΝ ΣΥΜΒΟΛΗ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΟ ΑΝΔΡΟΝΙΚΟΥ	152
ΕΙΚΟΝΑ 43: ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ .....	152
ΕΙΚΟΝΑ 44: ΤΑ ΣΦΑΓΕΙΑ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΤΑΥΡΟΥ .....	153
ΕΙΚΟΝΑ 45: ΟΙ ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΠΟΛΥΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΤΑΥΡΟΥ .....	153
ΕΙΚΟΝΑ 46: ΠΕΙΡΑΙΩΣ 207. Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΤΟΥ ΥΠ.Ο. ....	154
ΕΙΚΟΝΑ 47: ΠΕΙΡΑΙΩΣ 211. Η ΕΘΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΤΟ ΚΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΠΡΩΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΠΕΤΖΕΤΑΚΗ.....	154
ΕΙΚΟΝΕΣ 48, 49, 50, 51, 52 ΚΑΙ 53: ΠΑΡΟΔΙΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΣΤΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ΤΑΥΡΟΥ ΚΑΙ ΜΟΣΧΑΤΟΥ.....	155
ΕΙΚΟΝΕΣ 54, 55 ΚΑΙ 56: ΟΠΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΣΤΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ΜΟΣΧΑΤΟΥ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΑ... ..	158
ΕΙΚΟΝΑ 57: Η ΑΝΩΤΑΤΗ ΣΧΟΛΗ ΚΑΛΩΝ ΤΕΧΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ .....	159
ΕΙΚΟΝΑ 58: Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ, ΠΕΙΡΑΙΩΣ 256.....	160

ΕΙΚΟΝΑ 59: ΠΕΙΡΑΙΩΣ 260.ΤΟ ΠΡΩΗΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΕΠΙΠΛΟΠΟΙΑΣ ΤΣΑΟΥΣΟΓΛΟΥ.....	160
ΕΙΚΟΝΕΣ 60, 61, 62 ΚΑΙ 63: ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΥΠΕΡΤΟΠΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ.....	161
ΕΙΚΟΝΕΣ 64, 65 ΚΑΙ 66: ΟΙ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΕΣ ΟΙ ΚΑΜΙΝΑΔΕΣ ΣΤΕΚΟΥΝ ΑΚΟΜΑ.....	163
ΕΙΚΟΝΕΣ 67, 68 ΚΑΙ 69: ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ .....	164
ΕΙΚΟΝΕΣ 70, 71, ΚΑΙ 72: ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΚΤΗΡΙΑ ΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ Η ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ.....	165
ΕΙΚΟΝΕΣ 73, 74, 75 ΚΑΙ 76: ..ΕΝΑΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ.. .....	167
 <b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ</b>	
ΧΑΡΤΗΣ Ι ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	170
ΧΑΡΤΗΣ ΙΙ ΓΠΣ.....	171
ΧΑΡΤΗΣ ΙΙΙ Υ.Α .2004.....	172
ΧΑΡΤΗΣ ΙV ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΩΝ.....	173
ΧΑΡΤΗΣ V ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ.....	174
ΧΑΡΤΗΣ VI ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΟΡΟΦΩΝ.....	175
ΧΑΡΤΗΣ VII ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ .....	176
ΧΑΡΤΗΣ VIII ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ.....	177
ΧΑΡΤΗΣ ΙX ΑΡΙΘΜΟΥ ΟΡΟΦΩΝ .....	178
ΧΑΡΤΗΣ X ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ.....	179
ΧΑΡΤΗΣ XI ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	180
ΧΑΡΤΗΣ 1 ΠΡΟΤΑΣΗΣ.....	181
ΧΑΡΤΗΣ 2 ΠΡΟΤΑΣΗΣ.....	182

---

## ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

Α.Ε.: Ανώνυμη Εταιρία

Α.Σ.Κ.Τ.: Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών

ΒΙ.ΠΑ.: Βιομηχανικά Πάρκα

ΒΙΟ.ΠΑ.: Βιοτεχνικά Πάρκα

Γ.Ο.Κ.: Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός

Γ.Π.Σ.: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

Δ.Δ.: Δημοτικό Διαμέρισμα

Ε.Α.Χ.Α.: Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας

Ε.Ε.: Ευρωπαϊκή Ένωση

Ε.Θ.Ε.Λ.: Εταιρία Θερμικών Λεωφορείων (Θυγατρική του Ο.Α.Σ.Α.)

Ε.Μ.Π.: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Ε.Σ.Δ.Δ.: Ειδικό Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης

Ε.Σ.Υ.Ε.: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

Ε.Π.Α.: Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης

Ζ.Α.Α.: Ζώνη Αστικού Αναδασμού

Ζ.Ε.Ε.: Ζώνη Ειδικής Ενίσχυσης

Η.Λ.Π.Α.Π.: Ηλεκτροκίνητα Αυτοκίνητα Περιοχής Αθηνών Πειραιώς

Η.Σ.Α.Π.: Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών – Πειραιώς

Ι.Μ.Ε.: Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού

Κ.Ε.Δ.: Κτηματική Εταιρία Δημοσίου

Κ.Ε.Δ.Ε.: Κεντρικό Εργαστήριο Δημόσιων Έργων (Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων)

Κ.Ο.Δ.: Κύριο Οδικό Δίκτυο

Κ.Σ.Χ.Ο.Π.: Κεντρικό Συμβούλιο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος

Ο.Α.: Ολυμπιακοί Αγώνες

Ο.Α.Σ.Α.: Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών

Ο.Ε.Κ.: Οργανισμός Εργατικής Κατοικίας

Ο.Τ.: Οικοδομικό Τετράγωνο

Ο.Ρ.Σ.Α.: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας

---

Ο.Τ.Α.: Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης  
Π.Δ. : Προεδρικό Διάταγμα  
Π.Σ.Π.: Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτεύουσας  
Π.Μ.: Πολεοδομική Μελέτη  
Ρ.Σ.Α.: Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας  
Σ.Δ.: Συντελεστής Δόμησης  
Σ.Κ.Υ.Π.: Σχολή Κλωστικής Υφαντικής Πλεκτικής  
Υ.Α. : Υπουργική Απόφαση  
Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων  
(σημερινό Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής)  
ΥΠ.ΠΟ.: Υπουργείο Πολιτισμού  
Φ.Ε.Κ.: Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως  
ΧΡΩ.ΠΕΙ.: Χρωματουργία Πειραιώς

---

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρακμή της βιομηχανικής παραγωγής δημιούργησε στις πόλεις νέες προκλήσεις πολεοδομικού, κοινωνικού, περιβαλλοντικού και οικονομικού χαρακτήρα. Η υποβάθμιση των πρώην βιομηχανικών περιοχών οδήγησε σε αναζήτηση μηχανισμών για τη δημιουργία νέων αστικών τοπίων με στόχο την αύξηση της ελκυστικότητάς τους. Οι πολιτιστικές δραστηριότητες και αυτές της αναψυχής θεωρήθηκαν από πολλούς ως “το μαγικό υποκατάστατο για όλα τα εργοστάσια και τις αποθήκες που χάθηκαν”, μετατρέποντάς τα σε τοπία θελκτικά προς το κεφάλαιο και τους επαγγελματίες, στη νέα εποχή της παγκοσμιοποίησης (Hall, 2000). Οι πολιτικές προώθησης των δραστηριοτήτων αυτών εφαρμόστηκαν σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο με στόχους αναζωογόνησης και αναβίωσης των κεντρικών περιοχών.

Η παρούσα εργασία μελετά την περίπτωση της οδού Πειραιώς, ενός κεντρικού βιομηχανικού άξονα του 19<sup>ου</sup> αιώνα πάνω στον οποίο αναπτύχθηκε ένα πολύ μεγάλο κομμάτι της βιομηχανίας της Αττικής. Η οδός Πειραιώς είναι ένας άξονας με τεράστια ιστορία και σημασία, αφού συνδέει το κέντρο της Αθήνας με το λιμάνι του Πειραιά.

Τα τελευταία 15 χρόνια η περιοχή περί της οδού Πειραιώς, αποτέλεσε πεδίο εντατικού μετασχηματισμού με κατεύθυνση μετατροπής της σε θεματικό – πολιτιστικό και τουριστικό κομμάτι της πόλης για λόγους κεντρικότητας, ιστορικότητας, σημαντικού ανεκμετάλλευτου κτιριακού δυναμικού, πρόσφατης αποβιομηχάνισης και χαμηλής αξίας γης. Η εν λόγω περιοχή σήμερα αναγνωρίζεται ως ένα από τα πιο δημοφιλή μελλοντικά “φιλέτα” της πόλης λόγω και της γειτνιάσής της με την περιοχή του ελαιώνα. Συνοπτικά, η οδός Πειραιώς, από αποβιομηχανοποιημένος δρόμος στα τέλη της δεκαετίας του ’80 έχει εξελιχθεί σήμερα σε έναν άξονα που συνδυάζει σημαντικές πολιτιστικές, εμπορικές, εκπαιδευτικές, βιομηχανικές και άλλες χρήσεις ταυτόχρονα.

Η εργασία διαρθρώνεται σε 8 κεφάλαια τα οποία ακολουθούν την παρακάτω πορεία. Στο πρώτο κεφάλαιο εισάγονται θεωρητικά οι ορισμοί της αστικής αποβιομηχάνισης και της μεταβιομηχανικής πόλης για να επεξηγηθούν στη συνέχεια οι έννοιες σχετικές με τις αναπλάσεις και τη βιομηχανική κληρονομιά. Στο ίδιο κεφάλαιο παρατίθενται

---

διαφορετικά παραδείγματα επαναχρήσεων βιομηχανικών συγκροτημάτων από τη διεθνή εμπειρία.

Το δεύτερο κεφάλαιο στόχο έχει την αναδρομή στην ιστορία του άξονα, από τα αρχαία χρόνια και τα μακρά τείχη μέχρι και τη δεκαετία του '60. Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στο θεσμικό πλαίσιο του άξονα (Ρυθμιστικό, κατευθύνσεις ΓΠΣ) καθώς και σε ειδικές μελέτες που έχουν γίνει και αφορούν στην Πειραιώς. Κάποιες από αυτές θεσμοθετήθηκαν, ενώ κάποιες άλλες όχι.

Το τέταρτο κεφάλαιο αποτελεί μια αναδρομή στην εξέλιξη των βασικών χρήσεων που χαρακτηρίζουν σήμερα τον άξονα. Στο πέμπτο κεφάλαιο περιγράφεται η υφιστάμενη κατάσταση και έχει προκύψει στο μεγαλύτερο μέρος του από προσωπική καταγραφή της περιοχής και ίδια επεξεργασία των στοιχείων που δίνουν ξεκάθαρα την εικόνα του άξονα σήμερα. Το έκτο κεφάλαιο αποτελεί τη λογική συνέχεια του προηγούμενου του και αξιολογεί την υφιστάμενη κατάσταση από την οποία προκύπτουν εκτός από τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα, οι ευκαιρίες και οι κίνδυνοι που απειλούν την περιοχή.

Το έβδομο κεφάλαιο προέκυψε από την αξιολόγηση της υφιστάμενης αλλά και μελλοντικής κατάστασης και διατυπώνονται προτάσεις για την ανάδειξη του άξονα κάτω από ένα πρίσμα κοινωνικό.

Τέλος το όγδοο κεφάλαιο παρουσιάζει συνοπτικά τα συμπεράσματα ολόκληρης της εργασίας.

---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

### 1.1. ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ ΣΤΗ ΜΕΤΑΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΟΛΗ

Από τα μέσα μέχρι και τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα, ο ρυθμός μεταβολής στις μεθόδους παραγωγής αυξήθηκε αισθητά και η εφαρμογή δυναμικών, για την εποχή, πρώτων υλών παραγωγής οδήγησαν στην έξαρση της βιομηχανικής παραγωγής η οποία άλλαξε ριζικά τις πόλεις και την κοινωνία. Η μετάβαση των κοινωνιών από αγροτικές σε βιομηχανικές είναι ευρέως γνωστή ως βιομηχανική επανάσταση. Τα κύρια χαρακτηριστικά της περιόδου αυτής ήταν η χρήση πρώτων υλών όπως το κάρβουνο και ο ατμός, η εκμηχάνιση της παραγωγής μέσω τεχνικών μέσων που περιορίζαν τη χειρωνακτική εργασία και η ανάδειξη του εργοστασίου ως τόπου παραγωγής. Η βιομηχανική επανάσταση, ήταν μια σύνθεση κοινωνικοοικονομικών και τεχνικών ανακατατάξεων που επέφερε εκτεταμένες αλλαγές όχι μόνο στην οικονομία αλλά και σε κάθε τομέα. Τα νέα εργοστάσια έγιναν οι μοχλοί για την, άνευ προηγουμένου, ανάπτυξη των πόλεων και τις μεταβολές στις βασικές λειτουργίες τους. Το νέο αυτό βιομηχανικό σύστημα άλλαξε τη δομή της κοινωνίας και της οικονομίας και δημιούργησε “θύτες” και “θύματα” κοινωνικοοικονομικού χαρακτήρα (Shaw, 2001: 284-285).

Κατά τη διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα η βελτίωση των μέσων μεταφοράς διευκόλυνε και αποτέλεσε έναυσμα για την περαιτέρω αύξηση και επέκταση της “μεγάλης κλίμακας” βιομηχανίας. Η ώθηση της καινοτομίας στα συστήματα παραγωγής (μηχανή εσωτερικής καύσης, χρήση ηλεκτρισμού), κατά τη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα, αποτέλεσε κίνητρο για την απομάκρυνση των βιομηχανιών από τις πόλεις με την υψηλή πυκνότητα, διατηρώντας παράλληλα την εμπορική ανταγωνιστικότητά τους (Shaw, 2001: 286).

#### *1.1.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ*

Το τελευταίο τρίτο του 20<sup>ου</sup> αιώνα η βαριά βιομηχανία άρχισε να παρακμάζει στις ανεπτυγμένες χώρες σε απόλυτα και σχετικά μεγέθη και να αντικαθίσταται από διαφόρων ειδών υπηρεσίες. Η αποβιομηχάνιση με οικονομικούς όρους είναι η

συρρίκνωση της παραγωγικής δραστηριότητας και του δευτερογενούς τομέα και η αντικατάστασή του από τον συνεχώς αυξανόμενο τριτογενή. Είναι η λεγόμενη τριτογενοποίηση της οικονομίας ή η μετάβαση από την παραγωγή αγαθών στην παραγωγή υπηρεσιών. Κατά τη διάρκεια των αλλαγών αυτών υπήρχαν πόλεις που προσαρμόστηκαν στα νέα δεδομένα της παραγωγικής διαδικασίας και κατάφεραν με την αύξηση των θέσεων εργασίας στον τριτογενή τομέα να ισορροπήσουν τη μείωση των θέσεων που προκάλεσε η αποβιομηχάνιση ενώ για κάποιες άλλες η μετάβαση δεν ήταν τόσο πετυχημένη (Shaw, 2001: 290).

Τα αίτια του φαινομένου της αστικής αποβιομηχάνισης αποδόθηκαν σε διαφορετικούς παράγοντες. Από κάποιους μελετητές αιτία ήταν η έλλειψη μεγάλων χώρων στο εσωτερικό των πόλεων, για να καλύψουν τις ανάγκες των εργοστασίων μεγάλης κλίμακας. Έτσι, με δεδομένα τα υψηλά κόστη γης, τη γενική συμφόρηση και τον περιορισμό στα δίκτυα μεταφοράς, οι βιομηχανίες έτειναν να εγκαθίστανται σε μικρότερες περιοχές εκτός κέντρου. Άλλοι μελετητές ισχυρίζονται ότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να συνδέουν το κόστος εγκατάστασης στο κέντρο της πόλης με το ποσοστό της αστικής αποβιομηχάνισης, ενώ κάποιοι με εντελώς αντίθετη οπτική υποστηρίζουν ότι οι αιτίες του φαινομένου πηγάζουν από τον φυσικό ανταγωνισμό των βιομηχανικών δραστηριοτήτων που θέλοντας να μειώσουν το κόστος εγκαθίστανται στα φτηνά προάστια και στις μικρές πόλεις (Haughton και Hunter, 1996: 55-57).

Η αποβιομηχάνιση είναι το φαινόμενο που επηρέασε εκτός από την οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον, το μέγεθος, τις λειτουργίες και τη φυσική μορφή των πόλεων. Κατά τους Button και Pearce, οι κύριες συνέπειες της αστικής αποβιομηχάνισης ήταν:

Στον οικονομικό τομέα:

Η παρακμή των βιομηχανικά παραγόμενων προϊόντων

Τα μεγάλα ποσοστά ανεργίας και υποαπασχόλησης

Η μείωση θέσεων στην ανειδίκευτη χειρωνακτική εργασία

Ο μειωμένος ιδιωτικός τομέας

Η μείωση στην τοπική φορολογική βάση

---

Κοινωνικά:

Η αύξηση της εγκληματικότητας και άλλων κοινωνικών προβλημάτων

Η μετανάστευση του εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού

Τα χαμηλά επίπεδα εισοδημάτων

Η αυξανόμενη ζήτηση για υπηρεσίες πρόνοιας

Και περιβαλλοντικά:

Η αλλοίωση του τοπικού φυσικού περιβάλλοντος ιδίως με την εγκατάλειψη περιοχών και κτιρίων (Haughton και Hunter, 1996: 54).

### *1.1.2. Η ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ*

Η πόλη, αποτελώντας μια χωρική έκφραση των συνθηκών της κοινωνίας, δεν θα μπορούσε να μην επηρεαστεί από τις θεμελιώδεις αυτές αλλαγές των τελευταίων αιώνων. Οι χωρικές συνέπειες ήταν η δημιουργία απομονωμένων περιοχών μέσα στον αστικό ιστό οι οποίες αποτελούν προέκταση του κοινωνικού διαχωρισμού (Τσακίρης, 2004). Έτσι, η εγκατάλειψη πρώην βιομηχανικών, συνήθως κεντρικών περιοχών, που υπολειπονταν ή έχουν τελείως εγκαταλειφθεί γκετοποιεί και περιθωριοποιεί το χώρο. Η ερήμωση των περιοχών αυτών οδηγεί σε συγκέντρωση περιθωριακών χρήσεων και εντείνει τις ασυνέχειες στον πολεοδομικό ιστό. Με το πέρασμα του χρόνου το κτιριακό αυτό απόθεμα φθείρεται, το κόστος ανακατασκευής όλο και αυξάνεται και έτσι η περιοχή οδηγείται στην υποβάθμιση και την απαξίωση ρίχνοντας τις τιμές γης στο χαμηλότερο επίπεδο. Συχνές είναι επίσης οι αυθαίρετες καταλήψεις των εκτάσεων αυτών από παρακείμενες χρήσεις λόγω του κορεσμού οι οποίες δημιουργούν περαιτέρω προβλήματα.

Η αποβιομηχάνιση στην Ευρώπη συντελέστηκε σε μια περίοδο που η μεταμοντέρνες κριτικές θεωρίες για το σχεδιασμό είχαν ήδη επαναφέρει τη μίξη χρήσεων γης (δεκαετία του '80) και ο σχεδιασμός και οι αναπλάσεις των πόλεων πραγματοποιούνταν συνδυάζοντας τις χρήσεις γης όπως η κατοικία, το εμπόριο, η αναψυχή και οι υπηρεσίες (Γοσποδίνη, 2004). Επιπλέον, από την ίδια τη μεταβιομηχανική πόλη αναδύθηκαν νέες

---

αστικές οικονομίες (βλ. 1.4.1) που οδήγησαν σε νέες κατευθύνσεις στη διάρθρωση των χρήσεων γης.

Η διαδικασία της αποβιομηχάνισης εισήγαγε τον όρο μεταβιομηχανικός, με τον οποίο ο Bell χαρακτήρισε τη νέα κοινωνία. Όπως τονίζει ο Bell η έννοια μεταβιομηχανικής κοινωνίας είναι μια μεγάλη γενίκευση και ο ίδιος προσπάθησε να την ερμηνεύσει μέσα από τις πέντε διαστάσεις της.

Για τον οικονομικό τομέα: η μετάβαση από την παραγωγή αγαθών στην παραγωγή υπηρεσιών.

Για την επαγγελματική διαστρωμάτωση: η υπεροχή της επαγγελματικής και τεχνικής τάξης.

Για την αξονική αρχή: η κεντρικότητα της θεωρητικής γνώσης ως πηγή καινοτομίας και χάραξης πολιτικής στην κοινωνία.

Για τον μελλοντικό προσανατολισμό: ο έλεγχος της τεχνολογίας και της τεχνολογικής αξιολόγησης.

Για τη λήψη αποφάσεων: η δημιουργία μιας νέας “πνευματικής τεχνολογίας” (Shaw, 2001: 286).

### *1.1.3. Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ*

Ο Shaw ορίζει τη μεταβιομηχανική πόλη ως “ένα αναδυόμενο σύνολο αστικών μορφών και λειτουργιών που φαίνεται να είναι αρκετά διαφορετικό από αυτό της βιομηχανικής πόλης των προηγούμενων δύο αιώνων” (Shaw, 2001: 284). Σύμφωνα με τα παραπάνω, μεταβιομηχανική πόλη είναι αυτή της οποίας η παραδοσιακή βιομηχανία κατέχει ένα διαρκώς μειούμενο κομμάτι της οικονομικής δραστηριότητας, το οποίο αντικαθίσταται από την παραγωγή υπηρεσιών, τεχνολογίας και καινοτομίας μεταβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο την αστική της οικονομία.

---

## 1.2. ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ

Με τον όρο αστική ανάπλαση εννοούμε την πολεοδομική παρέμβαση σε μια υποβαθμισμένη περιοχή με έντονα προβλήματα τόσο στα κτηριακά κελύφη όσο και στη διάρθρωση των χρήσεων γης και του ανθρώπινου δυναμικού (Στεφάνου κ.ά., 1995: 23). Η έννοια της ανάπλασης, έχει αποκτήσει διαφορετικές έννοιες και περιεχόμενα ανά χρονικές περιόδους και ανά χώρα (Οικονόμου, 2004: 1) και υπαγορεύθηκε από την ανάγκη ανάληψης δράσης για τις προβληματικές και ανθυγιεινές περιοχές των αστικών κέντρων του 20<sup>ου</sup> αιώνα (Βανσεχόβεν, 1995: 376).

Ήδη από την πρώτη μεταπολεμική περίοδο άρχισαν να τίθενται οι στόχοι, το εύρος και η έμφαση των πολεοδομικών πρακτικών, για την αντιμετώπιση των διαφορετικών, ανάλογα με την εποχή, προβλημάτων και προτεραιοτήτων (Οικονόμου, 2004: 2-4). Οι πρακτικές των αναπλάσεων συνεχίστηκαν και μέσα στη δεκαετία του '80 ενώ η κοινωνικοοικονομικές εξελίξεις επηρέασαν φανερά το χαρακτήρα και την κλίμακά τους. Κατά τη δεκαετία του '90 οι μετασχηματισμοί και οι γενικότερες εξελίξεις σε κοινωνικό, οικονομικό αλλά και πολιτικό επίπεδο μετέβαλαν την πολεοδομική πολιτική. Η σύγχρονη αστική πολιτική επαναπροσδιορίστηκε με ζητήματα όπως:

η επανεκτίμηση του ρόλου των μητροπόλεων ως τόπων χωροθέτησης οικονομικών δραστηριοτήτων αιχμής και ως προϋποθέσεων διεθνούς ανταγωνιστικότητας (στο πλαίσιο της νέας φάσης της παγκόσμιας ανάπτυξης, με τις νέες τεχνολογίες, την τριτογενοποίηση και την παγκοσμιοποίηση),

η αυξανόμενη σημασία στην εταιρική σχέση δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, στο πεδίο της χρηματοδότησης των παρεμβάσεων αλλά και γενικότερα στο πλαίσιο της έννοιας της διακυβέρνησης,

η είσοδος στο προσκήνιο της έννοιας της αειφορίας, η στροφή προς την ανάκτηση και επανάχρηση των υφιστάμενων αστικών χώρων και κτηριακών κελυφών (συμπαγής πόλη),

η αύξηση του ελεύθερου χρόνου και των δραστηριοτήτων αναψυχής,

---

η αυξανόμενη σημασία σε κοινωνικά θέματα (κοινωνικός διαχωρισμός, κοινωνικός αποκλεισμός)

και η ανάδυση νέων αισθητικών προτύπων (Οικονόμου, 2003: 30-31).

Οι πρακτικές των αναπλάσεων, συνεπώς, πέρασαν από το μονοσύνθετο στάδιο της επέκτασης και ανακατασκευής των μεταπολεμικών πόλεων, στο πολυσύνθετο στάδιο που συνδυάζει διαφορετικές τομεακές παρεμβάσεις (οικονομικές, φυσικές, κοινωνικές κλπ.).

Το νέο αυτό πλαίσιο της αστικής πολιτικής αναφέρεται από πολλούς μελετητές και ως “αστική αναγέννηση”. Κατά την Lichfield αστική αναγέννηση ορίζεται ως “το καθολικό όραμα και η ολοκληρωμένη δράση που οδηγεί στη λύση των αστικών προβλημάτων και που επιδιώκει να επιφέρει μια διαρκή βελτίωση στην οικονομική, φυσική, κοινωνική και περιβαλλοντική κατάσταση μιας περιοχής που υπόκειται σε αλλαγή” (Roberts και Sykes, 2000: 17). Η αστική αναγέννηση περιλαμβάνει δράσεις που έχουν ως στόχο την επανεκμετάλευση των εγκαταλλελεμένων χώρων και κτηρίων με επωφελείς χρήσεις, τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και την εξομάλυνση των κοινωνικών προβλημάτων (Couch, 2003: 1-2). Ως συνέπεια αυτού, οι τομείς παρεμβάσεων ξεπερνούν το φυσικό σχεδιασμό και περιλαμβάνουν νομικές και θεσμικές διαστάσεις της γης, παρακολούθηση και αξιολόγηση των προγραμμάτων και γενικά οργανωτικά θέματα διαχείρισης και λειτουργίας (Οικονόμου, 2004: 5).

### 1.3. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΕΞΕΥΓΕΝΙΣΜΟΥ

Για κάποιους θεωρητικούς το φαινόμενο του εξευγενισμού στα αστικά τοπία συνδέθηκε με την ανάδυση της μεταβιομηχανικής κοινωνίας. Όπως ισχυρίζεται ο Bell η παρακμή της βιομηχανικής παραγωγής και η άνοδος του τομέα των υπηρεσιών και της πληροφορίας αποτελούν μόνο μια όψη αυτής της εκτεταμένης αυτής μετάλλαξης των πόλεων (Smith και Williams, 1986). Η ανάπτυξη της μεταβιομηχανικής κοινωνίας επέφερε αλλαγές στις χρήσεις αλλά και στη διανομή της αστικής γης.

---

### 1.3.1. Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Ο όρος “εξευγενισμός” (gentrification) όπως τον εισήγαγε η R. Glass το 1964 για τις εργατικές συνοικίες του Λονδίνου, περιγράφει τη διαδικασία κατά την οποία μεσαία ή ανώτερα οικονομικά στρώματα εισβάλλουν στις γειτονιές αυτές μετατρέποντας τις μέτριες και κακής ποιότητας κατοικίες σε ακριβές και καλαίσθητες. Η κοινωνική κατάσταση των κατοίκων και η αξία των οικημάτων αυτών είναι αντιστρόφως ανάλογη με το μέγεθός τους και σε κάθε περίπτωση υπερβολικά μεγεθυμένα συγκριτικά με τα προηγούμενα επίπεδα στη γειτονιά. Όταν η διαδικασία αυτή ξεκινήσει σε μια περιοχή, εξελίσσεται γρήγορα μέχρις ότου όλοι, ή οι περισσότεροι κάτοικοι εκτοπιστούν και μέχρις ότου επέλθει η οριστική κοινωνική αλλαγή της γειτονιάς (Atkinson και Bridge, 2005).

Μετά τον ορισμό της Glass εκατοντάδες έρευνες ασχολήθηκαν με τον όρο, τον διατύπωσαν με διαφορετικό τρόπο ή τον διεύρυναν. Οι Smith και Williams το 1986 όρισαν τον εξευγενισμό σαν την “εκδίωξη της εργατικής τάξης, την αποκατάσταση των εγκαταλειμμένων κατοικιών και τον επακόλουθο μετασχηματισμό μιας περιοχής σε μεσοαστική γειτονιά” (Atkinson και Bridge, 2005). Αρκετοί αναλυτές στις μέρες μας έχουν δώσει πολυάριθμες περιγραφές προσπαθώντας να εξειδικεύσουν το περιεχόμενο και τις συνθήκες του φαινομένου όπως super gentrification, residentialisation, reurbanisation, studentification, embourgeoisement και άλλους (Μαλούτας και Αλεξανδρή, 2009). Ο όρος έχει αποδοθεί πιο περιφραστικά και ως “κάθαρση – αναβάθμιση” (Βαΐου κ.α., 1999), “επανα – αστικοποίηση” (Δέφνερ, 1999: 132), “εξωραϊσμός” αλλά και ως “κοινωνική μετατόπιση” (Κόνσολα, 2006: 116).

Απαραίτητη προϋπόθεση για τον εξευγενισμό μιας περιοχής είναι συνήθως η ύπαρξη ενός ιστορικού υποβάθρου και ενός εκμεταλλεύσιμου κτιριακού αποθέματος με πολιτιστική και αρχιτεκτονική ποιότητα (Δρίτσα, 2009), συνθήκη η οποία συναντάται στα ιστορικά κέντρα των αποβιομηχανοποιημένων πόλεων.

### 1.3.2. ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

Η ερμηνεία του φαινομένου αυτού επιχειρήθηκε από πολλούς μελετητές κάποιοι από τους οποίους απέδωσαν το φαινόμενο στις μεταβολές της προσφοράς και στο λεγόμενο

---

χάσμα ενοικίου (rent gap) (Smith και Williams, 1986, Smith, 1996), ενώ κάποιοι άλλοι (Ley, Hammnett) στις μεταβολές της ζήτησης (Μαλούτας και Αλεξανδρή, 2009).

#### Θεωρίες της προσφοράς – Μαρξιστική Θεώρηση

Με μια μαρξιστική οπτική, ο Smith ισχυρίστηκε ότι ο εξευγενισμός είναι ουσιαστικά κίνηση κεφαλαίου και όχι ανθρώπων (Atkinson και Bridge, 2005). Τον ισχυρισμό αυτό επεξήγησε μέσω της έννοιας του χάσματος ενοικίου το οποίο όρισε ως τη διαφορά ανάμεσα στην αρχική αξία γης (χαμηλή λόγω της εγκατάλειψης και της υποβάθμισης) και στη δυνητική, αυτή που θα προκύψει με τις νέες χρήσεις, μετά τον εξευγενισμό. Όσο μεγαλώνει η διαφορά μεταξύ των δύο αξιών, οι επενδυτές κερδίζουν, αφού έχουν εκμεταλλευτεί στο έπακρο τις αρχικά χαμηλές τιμές γης. Με τις πρώτες επενδύσεις κεφαλαίου οι τιμές αρχίζουν να αυξάνονται, οπότε μόνο όσοι “χτυπήσουν” πρώτοι θα έχουν υψηλά ποσοστά κέρδους, αφού οι επόμενοι θα βρουν τις τιμές γης ήδη ανεβασμένες (Βαϊου κ.ά., 1999).

Ωστόσο η αλλαγές αυτές δεν ήταν δυνατόν να αποκοπούν από την πολεοδομική πολιτική ενώ ο Smith ταύτισε τον όρο με μια νέα μορφή νεοφιλελεύθερης αστικής πολιτικής (Atkinson και Bridge, 2005). Ο καθοριστικός ρόλος των πολεοδομικών μελετών και των ειδικών όρων δόμησης και χρήσεων γης τονίστηκε από πολλούς θεωρητικούς και θεωρήθηκε η αιτία για τη μετέπειτα δραστηριοποίηση των ιδιωτών.

#### Θεωρίες που βασίζονται στη ζήτηση – Πολιτισμική θεώρηση

Κάποιοι συγγραφείς ερμήνευσαν τη διαδικασία αυτή μέσω της διαδικασίας της ζήτησης και ιδιαίτερα της επιθυμίας κάποιων ανθρώπων, των μεσαίων και ανωτέρων συνήθως οικονομικών τάξεων, να κατοικήσουν στο κέντρο των πόλεων (Savage και Warde, 2005). Κατά αυτούς, η νέα μεσαία τάξη (καλλιτέχνες, επιχειρηματίες κλπ) επιλέγει το κεντρικό αστικό περιβάλλον ως περιοχή κατοικίας λόγω των πλεονεκτημάτων του όπως η ζωντάνια, η διαφορετικότητα, οι πολλαπλές επιλογές και η ευκολία των μετακινήσεων. Επιπρόσθετα, οι αλλαγές που έχει υποστεί η δομή των νοικοκυριών, ο γενικότερος τρόπος ζωής και τα πρότυπα καριέρας, δεν συμπίπτουν πια με τα πρότυπα και τον τρόπο ζωής των πυρηνικών οικογενειών που έμεναν συνήθως στα προάστια των πόλεων (Μαλούτας και Αλεξανδρή, 2009). Η στροφή της μερίδας αυτής προς το κέντρο

---

δίνει μια νέα αξία στην αστική γη, η οποία μέσω της διαδικασίας του εξευγενισμού καρπώνεται από το κατασκευαστικό και μεσιτικό κεφάλαιο.

Η θεώρηση αυτή έχει υποστεί αρκετές κριτικές από την άποψη ότι αναγνωρίζει μεν μια προϋπόθεση για τη συγκέντρωση της αστικής τάξης αλλά δεν αναζητά τις πολιτισμικές πλευρές της προτίμησης για διαβίωση στο κέντρο της πόλης. Κατά την Zukin η θεώρηση αυτή αγνοεί το γεγονός ότι *“μια ουσιαστική προϋπόθεση για τη συγκέντρωση της αστικής τάξης είναι και η διαδικασία όπου μια πολιτισμική πρωτοπορία μετακινείται σε μια περιοχή για να της δώσει πολιτισμική νομιμότητα”* (Savage και Warde, 2005: 158).

Όπως ισχυρίζεται ο Ley, ο εξευγενισμός είναι άμεσα συνδεδεμένος με το μεταβιομηχανικό κοινωνικό και χωρικό καταμερισμό εργασίας. Οι αλλαγές που επήλθαν στην παραγωγική διαδικασία και στη σύσταση της απασχόλησης καθώς και η στροφή στον τριτογενή τομέα συνδέθηκαν από τον Ley με τα νέα πολιτισμικά και αξιακά πρότυπα των νέων μεσαίων τάξεων (Μούκουλης, 2008: 21). Τα νέα αυτά πρότυπα και η γενική κυριαρχία του καταναλωτισμού καθορίζουν τις χρήσεις της αστικής γης, που αντιμετωπίζεται πια σαν καταναλωτικό αγαθό (Αθανασόπουλος, 2007). Όσον αφορά στον καταναλωτισμό και την κυριαρχία του καταναλωτή ο Smith υποστήριξε ότι *“οι επιλογές των καταναλωτών είναι ανεπαρκείς να εξηγήσουν την ένταση του φαινομένου ενώ είναι και θα είναι ασήμαντες χωρίς την αναγκαία χρηματοδότηση από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα”* (Smith, 1996: 68). Συνεπώς ο εξευγενισμός μπορεί να εξηγηθεί σαν μια συνέπεια του καταναλωτισμού, υποστηριζόμενη από επενδυτικά κεφάλαια, και της χωρικής έκφρασης που αυτή έχει στην πόλη.

Η σειρά με την οποία πραγματοποιούνται οι διαδικασίες των μετακινήσεων των πληθυσμών και της δημιουργίας πολιτιστικού κεφαλαίου με συγκέντρωση επενδύσεων, δεν είναι ξεκάθαρη. Μπορεί η συγκέντρωση μιας μερίδας της μεσαίας οικονομικής τάξης σε μια κεντρική περιοχή να προσελκύσει επενδύσεις σε πολιτιστικούς τομείς δραστηριότητας (χώροι αναψυχής, εκθεσιακοί χώροι κλπ.) και να δημιουργήσει έναν πολιτιστικό χαρακτήρα ο οποίος με τη σειρά του θα προσελκύσει επιπλέον άλλες επενδύσεις και κατοίκους ανώτερων οικονομικών στρωμάτων, εκτοπίζοντας σιγά –

---

σιγά τους αρχικούς κατοίκους που δεν μπορούν να ανταποκριθούν στην αύξηση των τιμών των ενοικίων. Στις μέρες μας όμως, ο ανταγωνισμός των πόλεων έχει εμπορευματοποιήσει το χώρο και έχει ανάγει την ψυχαγωγία σε εμπόρευμα δημιουργώντας πολιτιστικά επίκεντρα μέσω αναπλάσεων κεντρικών περιοχών και προσελκύνοντας με αυτόν τον τρόπο νέους κατοίκους με αποτέλεσμα πάλι τον εκτοπισμό των οικονομικά ασθενέστερων και τον εξευγενισμό της περιοχής.

Οι δύο αυτές διαδικασίες οδηγούν τελικά στο ίδιο αποτέλεσμα ανεξάρτητα από τη σειρά με την οποία εμφανίστηκαν, το οποίο είναι ο ολοκληρωτικός εκτοπισμός οικονομικά ασθενών κατοίκων μιας περιοχής λόγω της αύξησης των ενοικίων και αντικατάστασής τους από κατοίκους υψηλότερων οικονομικών στρωμάτων. Το φαινόμενο αυτό έχει σαφείς κοινωνικές διαστάσεις και αποτελεί ζήτημα προς επίλυση για τους πολεοδόμους. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες έχουν γίνει προσπάθειες περιορισμού των αρνητικών αυτών συνεπειών του εξευγενισμού μέσω διατήρησης ενός ποσοστού των ενοικίων σε χαμηλές τιμές (Γκόκη, 2010).

#### 1.4. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΩΝ (CLUSTERS)

##### *1.4.1. ΟΡΙΣΜΟΣ*

Ως clusters ορίζονται οι εντοπισμένοι χωρικοί θύλακες μέσα στον αστικό ιστό (Γοσποδίνη, 2004) που φιλοξενούν τις νέες αστικές οικονομίες<sup>1</sup>. Άλλοι ορισμοί που κατά καιρούς έχουν αποδώσει την έννοια αυτή είναι “*μια σαφώς προσδιορισμένη αστική περιοχή όπου η υψηλή συγκέντρωση πολιτισμού τονώνει την ταυτόχρονη ύπαρξη υπηρεσιών και δραστηριοτήτων στον τομέα αυτό*” (Cinti, 2008: 71). Οι ερμηνείες για την έννοια του cluster είναι πολλές όπως συγκέντρωση, θύλακας, επίκεντρο, επιλεκτική

---

<sup>1</sup> Κατά τους McNeil και While οι νέες αστικές οικονομίες που έχουν προκύψει από την αλλαγή στην παγκόσμια οικονομία και στον τρόπο παραγωγής χωρίζονται σε τέσσερις τυπολογίες: τις οικονομίες συσσώρευσης, τις οικονομίες της πληροφορίας και της γνώσης, τις τεχνοπόλεις και τις οικονομίες αναψυχής και ελεύθερου χρόνου (McNeil et al, 2001).

χωρική συγκέντρωση κλπ.. Οι χωρικές συγκεντρώσεις, ανάλογα με το είδος τους και τις υπηρεσίες που προσφέρουν, μπορούν να διαχωριστούν, έτσι, υπάρχουν τα clusters οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας και αυτά των πολιτιστικών βιομηχανιών και χώρων κατανάλωσης (Γοσποδίνη, 2004: 28). Ο Hutton έδωσε τον ορισμό “σημαίνοντες θύλακες” προσδιορίζοντας τις περιοχές στο κέντρο των πόλεων που ορίζουν τα επίκεντρα των νέων οικονομιών. Κύρια χαρακτηριστικά τους είναι οι παραγωγικές λειτουργίες αιχμής καθώς και ο επαναπροσδιορισμός της κατανάλωσης, του τρόπου ζωής και της αστικής εικόνας (Hutton, 2004).

#### *1.4.2. Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΚΕΝΤΡΩΝ*

Η ιστορία των πολιτιστικών clusters έχει τις ρίζες της στη δεκαετία του '80 όταν οι πρώτες αστικές αναπλάσεις στράφηκαν προς την αναδόμηση και την αναζωογόνηση κεντρικών υποβαθμισμένων (συνήθως πρώην βιομηχανικών) περιοχών. Η εγκατάσταση στις περιοχές αυτές πολιτιστικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων αναψυχής συνέβαλαν στην αναζωογόνησή τους (Γοσποδίνη, 2004: 28-30). Στα τέλη της δεκαετίας του '90 οι στρατηγικές για τη δημιουργία πολιτιστικών επικέντρων είχαν γίνει όλο και περισσότερο διάσημες και χρησιμοποιούνταν ως *όργανα για την αστική πολιτιστική ανάπτυξη* (Mommaas, 2004: 508).

Η δημιουργία ωστόσο των χωρικών συγκεντρώσεων, δεν είναι πάντα αποτέλεσμα αστικών παρεμβάσεων αφού υπάρχουν περιπτώσεις όπου πολιτιστικά clusters δημιουργήθηκαν από μάνατζερ πολιτιστικών δραστηριοτήτων με σκοπό την προώθηση και ενίσχυση των δραστηριοτήτων τους στην ανταγωνιστική πολιτιστική αγορά (Mommaas, 2004: 508-509).

Πολλές μελέτες στράφηκαν προς την ομαδοποίηση των σχετικών με τον πολιτισμό, επικέντρων, σύμφωνα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Κατά τον Frost – Kumpf τα επίκεντρα αυτά διαχωρίζονται ανάλογα με τον προσδιορισμό ή την τυπολογία τους. Ανάλογα με τον προσδιορισμό διαχωρίζονται σε επίκεντρα α) τέχνης, β) πολιτισμικά και ψυχαγωγίας, γ) τεχνών και επιστημών, δ) πολιτιστικά, ε) γειτονιές καλλιτεχνών, στ) μουσείων και ζ) θεάτρων (Cinti, 2008: 74).

---

Σε μια προσπάθεια αποφυγής των γενικεύσεων και κατάταξης των πολιτιστικών επικέντρων ο Mommaas ανέλυσε τα στοιχεία και τις διαστάσεις που τα χαρακτηρίζουν και τα διαφοροποιούν τα οποία παρουσιάζονται παρακάτω.

Οριζόντιο φάσμα δραστηριοτήτων και βαθμός συνεργασίας (εντός του επικέντρου) και ολοκλήρωσης – ρόλος δραστηριοτήτων αναψυχής

κάθετο φάσμα εμπλεκόμενων πολιτιστικών λειτουργιών

οργανωτικό πλαίσιο των εμπλεκόμενων πολιτιστικών λειτουργιών και συμμετεχόντων στη διοίκηση

οικονομικό καθεστώς – ποσοστό εμπλοκής δημόσιου και ιδιωτικού τομέα

επίπεδο σταθερότητας και προσαρμοστικότητας των εμπλεκόμενων χωρικών και πολιτιστικών προγραμμάτων

είδη προγραμμάτων και στρατηγικών σχεδιασμού

θέση του cluster στο μεταβαλλόμενο χωρικό – πολιτιστικό πεδίο (κάποια προγράμματα αναδεικνύουν μια ενδιαφέρουσα αλλαγή στο συμβατικό αστικό πολιτιστικό περιβάλλον) (Mommaas, 2004: 514-516).

Ως εκ τούτου τα cluster μπορούν να ειπωθούν σαν ένδειξη των αλλαγών στον αλληλένδετο σχηματισμό των χωρικών και πολιτιστικών ιεραρχιών εντός της μετα – βιομηχανικής πόλης (Mommaas, 2004: 514-516).

Πολλοί αναλυτές στράφηκαν προς την αναζήτηση των κινήτρων πίσω από τη στρατηγική για τη δημιουργία των cluster. Τα πολιτιστικά επίκεντρα είναι δυνατόν να δημιουργηθούν για πολλούς και διαφορετικούς λόγους, πολιτιστικούς, οικονομικούς, χωρικούς αλλά και κοινωνικούς. Οι δημόσιες λοιπόν αιτιολογίες για τη δημιουργία πολιτιστικών επικέντρων αφορούν σε πολλούς τομείς και περιλαμβάνουν ένα ευρύ φάσμα κινήτρων. Παρακάτω επιχειρείται μια ομαδοποίηση των κινήτρων αυτών όπως παρουσιάζονται στη βιβλιογραφία.

- κίνητρα αναζωογόνησης αστικών περιοχών

- κίνητρα αναζωογόνησης των τεχνών και της κουλτούρας (ικανής να προσελκύσει εναλλακτικούς οικονομικούς πόρους) απευθυνόμενη σε νεότερο και πολυεθνικό κοινό
- κίνητρα τόνωσης της καινοτομίας και της δημιουργικότητας (αναμένεται να δημιουργήσουν ένα τοπικό ευνοϊκό κλίμα για “δημιουργικούς” εργαζόμενους έχοντας πάντα ένα ρίσκο)
- κίνητρα για την αύξηση της δημοτικότητας της πολιτιστικής κληρονομιάς (νέες χρήσεις σε παλιά κελύφη)
- κίνητρα τόνωσης της πολιτιστικής ποικιλίας και πολιτιστικής δημοκρατίας.

Τα παγκόσμια και ευρωπαϊκά παραδείγματα επικέντρων είναι πολλά και αφορούν κυρίως σε μητροπόλεις όπως η Νέα Υόρκη, το Λος Άντζελες, το Τόκιο, η Μόσχα το Λονδίνο και το Παρίσι αλλά και σε πόλεις χαμηλότερες στην ιεραρχία όπως η Βιέννη, το Άμστερνταμ, το Μιλάνο, το Ρότερνταμ, το Μπιλμπάο, η Ουτρέχτη κ.ά..

#### *1.4.3. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ CLUSTER ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ*

Στις μέρες μας η οικονομία έχει μετατραπεί σε ένα είδος μικτής οικονομίας αναψυχής, πολιτισμού και δημιουργικότητας (Moommaas, 2004: 507) ενώ η κατακόρυφη αύξηση της δημιουργίας πολιτιστικών επικέντρων έχει αναλάβει το ρόλο μια εναλλακτικής “πηγής” για την αστική ανάπτυξη (Cinti, 2004: 70).

Η σημαντικότητα της πολιτιστικής κουλτούρας και η συμβολή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη είναι προφανής από τα κίνητρα των στρατηγικών που αποβλέπουν και σε οικονομικές εισροές. Η αναζωογόνηση παρακμασμένων περιοχών και η τόνωση της καινοτομίας καθιερώνουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την προσέλκυση κεφαλαίου και εργαζομένων (Zukin, 1995) ενώ η προώθηση της πολιτιστικής βιομηχανίας σε επίκεντρα έχει αναχθεί σε κύρια “επιχείρηση” των πόλεων αποτελώντας τη βάση για την προσέλκυση τουριστών και την άνοδο των πόλεων στην παγκόσμια ιεραρχία. Όπως αναφέρει ο Moommaas, “...οι σημερινές στρατηγικές για τη δημιουργία πολιτιστικών clusters αποτελούν ένα επόμενο στάδιο από αυτό της χρήσης του

---

πολιτισμού και των τεχνών ως πηγή της αστικής οικονομίας σε παλιότερες περιόδους” και συνεχίζοντας τονίζει ότι “σήμερα, με όλες τις μεγάλες πόλεις να έχουν αναπτύξει τη δικιά τους ατζέντα με θεάματα, να έχουν χτίσει επιβλητικά μουσεία και συγκροτήματα θεάτρων, η αναγέννηση μέσω της πολιτιστικής ατζέντας έχει προχωρήσει σε άλλο επίπεδο”(Mommaas, 2004: 508).

Ένα πολυσυζητημένο θέμα συνυφασμένο με την έννοια των clusters είναι η ύπαρξη ή μη συνεργιών μεταξύ των πολιτιστικών δραστηριοτήτων, των δραστηριοτήτων αναψυχής και των τουριστικών υπηρεσιών κάνοντας χρήση μιας κοινής φυσικής και επικοινωνιακής υποδομής. Κάποιοι μελετητές όπως ο Scott υποστηρίζουν ότι οι συγκεντρώσεις δημιουργούν πλεονεκτήματα όπως η ταχεία συγκέντρωση κεφαλαίου και πληροφοριών, η μείωση του κόστους μεταφορών και ενώ κατά τον Mommas η ιδεατή αυτή κατάσταση απέχει από την πραγματικότητα για πολλούς λόγους. Σύμφωνα με τον ίδιο “Τις περισσότερες φορές αυτό που βλέπουμε είναι μια σχεδιασμένη χωρική συγκέντρωση λειτουργιών με λίγο – πολύ ισχυρά μοιραζόμενη πολιτιστική ταυτότητα και εικόνα αλλά τελικά χωρίς συλλογική αυτοκυβέρνηση και χωρίς εσωτερικές ανταλλαγές”(Mommaas, 2004: 516-517).

### 1.5. Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Ως βιομηχανική κληρονομιά μπορεί να οριστεί το σύνολο των πηγών του βιομηχανικού παρελθόντος που μας επιτρέπει να εξηγήσουμε την ιστορία της παραγωγικής διαδικασίας μιας χώρας ή μιας περιοχής (Alfrey και Putnam, 1992: 15). Οι πηγές αυτές μπορεί γενικά να είναι μηχανές, κτίρια, υλικά και κατάλοιπα που αντιπροσωπεύουν μια νέα πρόκληση για την προστασία τους και την επαναχρησιμοποίησή τους. Πιο ειδικά, στα κατάλοιπα της βιομηχανικής δραστηριότητας περιέχονται κτήρια, μηχανήματα, εργαστήρια, μύλοι, εργοστάσια, μεταλλεία, χώροι μεταποίησης και διύλισης, χώροι φύλαξης και αποθήκευσης, τόποι όπου παράγεται και χρησιμοποιείται ενέργεια, μεταφορές με όλη την υποδομή τους, καθώς και χώροι που χρησιμοποιούνται για κοινωνικές δραστηριότητες σχετικές με τη βιομηχανία όπως η στέγαση, η θρησκευτική λατρεία και η εκπαίδευση (<http://www.ticcih.gr>).

---

### 1.5.1. Η ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ

Η βασική ορολογία και οι χρησιμοποιούμενοι ορισμοί κρίνεται απαραίτητο να διευκρινιστούν στο σημείο αυτό, για να διευκολυνθεί η κατανόηση των επόμενων κεφαλαίων.

Ως εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές εκτάσεις, (*friches industrielles*), ορίζονται οι κτισμένοι ή άκτιστοι χώροι, κατειλημμένοι από βιομηχανικές δραστηριότητες και από κάποιο χρόνο εγκαταλελειμμένοι ή υποχρησιμοποιούμενοι (Στεφάνου κ.ά., 1995: 84-86).

Επίσης, βασικοί ορισμοί που σχετίζονται με την αρχιτεκτονική κληρονομιά αλλά αφορούν άμεσα και στη βιομηχανική κληρονομιά είναι αυτοί της επανάχρησης, της αποκατάστασης, της συντήρησης και της διατήρησης. Ως επανάχρηση (*rehabilitation*) ορίζεται το σύνολο των διαδικασιών που οδηγούν στο μετασχηματισμό ενός κτηρίου και το καθιστούν ικανό να δεχτεί νέες χρήσεις με την ταυτόχρονη διατήρηση των αρχιτεκτονικών χαρακτηριστικών του. Αποκατάσταση (*reconstitution*) είναι η επαναδόμηση του κελύφους ενός κτηρίου ή ενός συνόλου κτηρίων κατεστραμμένων ή σε πολύ κακή κατάσταση (Στεφάνου κ.ά., 1995: 25-32). Η έννοια της συντήρησης και της διατήρησης διαφέρουν ελάχιστα μεταξύ τους και αφορούν στις ενέργειες σχετικές με τη διαφύλαξη και την προστασία των παραδοσιακών κτηρίων από τη φθορά.

### 1.5.2. Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ ΩΣ ΠΟΡΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ

Η συμπερίληψη των βιομηχανικών καταλοίπων στην πολιτιστική κληρονομιά και η στροφή του ενδιαφέροντος προϋπέθετε την απόδειξη της πολιτισμικής τους αξίας. Αυτό επετεύχθη εν μέρει, χάρη στο έργο μιας πρωτοπόρας γενιάς που κατάφερε να πείσει κοινό και αρχές για την σημαντικότητα της διατήρησης των καταλοίπων αυτών ως φορέων πληροφοριών του πολιτισμού και του περιβάλλοντος (Alfrey και Putnam, 1992: 12-14). Συνεπώς ένα τεχνικό μνημείο ή αντικείμενο, μπορεί να δώσει πληροφορίες για ένα ευρύ φάσμα συνθηκών όπως η οικονομία, η πολιτική, οι κοινωνικές συνθήκες, οι συνθήκες εργασίας, οι πρώτες ύλες κλπ. και επίσης να δώσει πληροφορίες για τις καλλιτεχνικές και θρησκευτικές αντιλήψεις της εποχής

(Παπαδημητρίου και Τσόλης, 2004). Η αναγνώριση της σημασίας των επιτευγμάτων της βιομηχανικής κληρονομιάς δεν συνδέεται μόνο με την καταγραφή και προστασία των βιομηχανικών κελυφών αλλά και με την εσωτερική ανάγκη του σύγχρονου ανθρώπου να συνειδητοποιήσει την ατομική και συλλογική ταυτότητά του, μέσα από τις ραγδαίες μεταλλάξεις που υφίσταται το περιβάλλον γύρω του (Καραβασίλη, 2001).

### *1.5.3. ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ Η ΚΑΤΕΔΑΦΙΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΥΝΟΛΩΝ;*

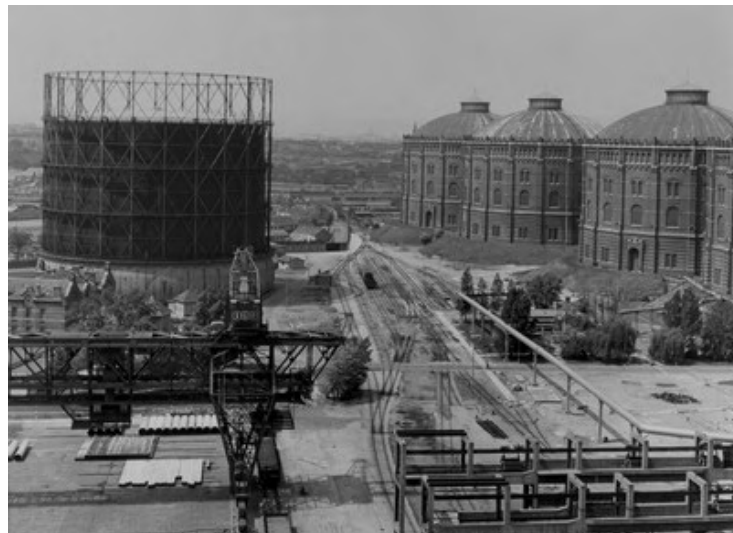
Η αξιοποίηση των εγκαταλελειμμένων εργοστασίων και η ανάκτηση των αστικών κενών που προκλήθηκαν από την αστική αποβιομηχάνιση αποτελεί καίριο ζήτημα, για το οποίο έχουν εκφραστεί κατά καιρούς διαφορετικές απόψεις. Οι αντικρουόμενες τάσεις που επικρατούν αφορούν είτε στην επανάχρηση και διατήρηση των βιομηχανικών αυτών συνόλων, είτε στην κατεδάφιση και εκμετάλλευση της έκτασης της πρώην βιομηχανικής περιοχής (Ανδρικοπούλου, 2007). Παρακάτω αναλύονται κάποια ευρωπαϊκά παραδείγματα που εκπροσωπούν και τις δύο τάσεις αλλά κυρίως αυτήν της επανάχρησης. Τα παραδείγματα αυτά αφορούν σε εκτεταμένες περιοχές με βιομηχανικά κτήρια ή εργατικές κατοικίες για τα οποία επιδιώχθηκε με συστηματικό τρόπο η επανένταξή τους στο αστικό τοπίο μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού (Αραβαντινός, 1998: 581).

Οι πολιτικές επανάχρησης αστικών βιομηχανικών συνόλων έχουν απασχολήσει έντονα τις πόλεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι στρατηγικές που ακολουθούνται εκτός από την αρχιτεκτονική οπτική της διατήρησης του βιομηχανικού κτηρίου ή συνόλου, στοχεύουν στην ικανοποίηση κοινωνικών και πολιτιστικών στόχων (Καραχάλιος, 2007: 1). Το Gasometer Simmering, το Het Schip και το Entrepotdok αποτελούν παραδείγματα σε ευρωπαϊκές πρωτεύουσες το μεν πρώτο στη Βιέννη ενώ τα υπόλοιπα στο Άμστερνταμ τα οποία συνοδεύονται από επενδύσεις νέων χρήσεων σε κτήρια που συνδέονται με ιστορικές μνήμες του προηγούμενου αιώνα.

Το Gasometer Simmering είναι ένα σύνολο τεσσάρων αποθηκών γκαζιού, μέρος ενός συγκροτήματος παραγωγής φωταερίου, στην βιομηχανική περιοχή Simmering, στην περιφέρεια της Βιέννης (Αραβαντινός, 1998: 586-587). Οι αποθήκες κατασκευάστηκαν μεταξύ του 1886-1899 ενώ παρέμειναν ενεργές μέχρι και το 1985. Δέκα χρόνια μετά

αποφασίστηκε από τις αρχές η αξιοποίηση και επανάχρηση των βιομηχανικών κελυφών, τα οποία αποτελούν εξαιρετικό δείγμα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής με κυλινδρικό σχήμα και χρήση τούβλου ως εξωτερικό υλικό. Το πρόγραμμα της επανάχρησης προέβλεπε τη διατήρηση των ιστορικών όψεων και την ένταξη σε αυτά χρήσεων κατοικίας, καταστημάτων, γραφείων και αίθουσας πολλαπλών εκδηλώσεων. (<http://www.arespace.com>). Οι προτάσεις ανάπλασης παρουσιάστηκαν χωριστά για κάθε κτήριο από διαφορετικούς αρχιτέκτονες, ενώ στο κτήριο Β ο αρχιτέκτονας του Coop Himmelblau προτείνει την προσθήκη ενός ακόμα κτηρίου δίπλα σε αυτό της αποθήκης (βλ. εικόνα 2). Συνολικά τα κτήρια καλύπτονται από περίπου 700 κατοικίες, που βρίσκονται στους τελευταίους ορόφους, γραφεία, που βρίσκονται στους μεσαίους και καταστήματα και αίθουσα αναψυχής στο ισόγειο. Το project αυτό χαρακτηρίζεται από τα αξιομνημόνευτα της Βιέννης όχι μόνο λόγω του μεγέθους του αλλά και λόγω του ότι συνδύασε την προστασία της κληρονομιάς, με την ενίσχυση της κατοικίας σε πολεοδομική κλίμακα.

Εικόνες 1 και 2: Η παλιά και η σημερινή όψη των τεσσάρων αποθηκών Γκαζιού





Πηγή: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=680282>

### Οι εργατικές κατοικίες Het Schip

Το Het Schip είναι ένα συγκρότημα εργατικών κατοικιών της δεκαετίας του 1920 στην εργατική γειτονιά Spaarndammerbuurt, βορειοδυτικά της πόλης του Άμστερνταμ. Είναι χωροθετημένο δίπλα στο σιδηροδρομικές γραμμές και στα διαμερίσματά του κατοικούσαν λιμενεργάτες και εργαζόμενοι του σιδηροδρομικού σταθμού (<http://rogersshepherd.com>). Η χρήση της κατοικίας παραμένει μέχρι σήμερα, όπου συνεχίζουν να κατοικούν πληθυσμοί χαμηλού εισοδήματος, ενώ οι αλλαγές αφορούν στην μετατροπή του παλιού ταχυδρομείου σε μουσείου της “Σχολής του Άμστερνταμ” και σε δημιουργία μουσείου της εργατικής ζωής, ειδικά αφιερωμένο στη ζωή των λιμενεργατών, σε ένα τμήμα των κατοικιών (Παπαγιαννοπούλου, 2007). Το όλο συγκρότημα αποτελεί πρωτοποριακό έργο της εξπρεσιονιστικής σχολής αρχιτεκτονικής, ένας από τους εκπροσώπους της οποίας είναι και ο αρχιτέκτονας του κτηρίου, Michel de Klerk (<http://www.hetschip.nl>).

---

Εικόνα 3: Η εξωτερική όψη του Het Schip



Πηγή: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b8/Amsterdamhetschip.jpg>

#### Οι αποθήκες Entrepotdok στο Άμστερνταμ

Το συγκρότημα αυτό βρίσκεται σε ένα κανάλι που διαμορφώθηκε στο ανατολικό τμήμα της πόλης για να καλύψει τις εμπορικές ανάγκες του λιμανιού στις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα. Οι αποθήκες εμπορευμάτων χτίστηκαν από το 1710 μέχρι και το 1830 και αποθηκεύονταν εκεί τα εμπορεύματα μέχρι που το λιμάνι μεταφέρθηκε στη δυτική πλευρά της πόλης και ο “προσωρινός αποθηκευτικός χώρος<sup>2</sup>” παρήκμασε. Για το μέλλον του συγκροτήματος των 84 αποθηκών κλήθηκε να αποφασίσει το δημοτικό συμβούλιο, το οποίο κατέληξε σε τρεις επικρατέστερες επιλογές. Η πρώτη αφορούσε στην κατεδάφιση και οικοδόμηση κατοικιών, η δεύτερη σε αποκατάσταση και επανάχρηση με κατοικίες υψηλών προδιαγραφών και χώρους τέχνης και η τρίτη στην αποκατάσταση και ένταξη στο πλαίσιο προγράμματος κοινωνικής κατοικίας (<http://monumenta.gr>). Η τελευταία πρόταση ήταν αυτή που έλαβε και τις περισσότερες ψήφους αλλά τελικά το υψηλό κόστος της ανακαίνισης επηρέασε τις τιμές γι αυτό και σήμερα στεγάζονται εκεί καλλιτέχνες και στελέχη επιχειρήσεων (Παπαγιαννοπούλου,

---

<sup>2</sup> Είναι η ελληνική μετάφραση της λέξης *Entrepotdok*.

2007). Η ζήτηση για ενοικίαση στο συγκρότημα είναι πολύ μεγάλη, ενώ η εταιρία διαχείρισης στέγασης διαθέτει λίστα αναμονής 10 ετών (<http://monumenta.gr>).

Εικόνα 4: Όψη των αποθηκών το 1980



Πηγή: <http://monumenta.gr/article.php?IssueID=5&ArticleID=449&CategoryID=4&lang=gr>

Εικόνα 5: Η σημερινή όψη του συγκροτήματος κατοικιών



Πηγή: <http://nl.wikipedia.org/wiki/Bestand:Entrepotdok.jpg>

Το θέμα της κατεδάφισης ή διατήρησης των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών συνόλων σχετίζεται άμεσα με την αρχιτεκτονική αξία τους καθώς και με τις πολεοδομικές ανάγκες της περιοχής στην οποία βρίσκεται. Το παράδειγμα του Parc

---

Citroën είναι ένα ενδιαφέρον παράδειγμα εκμετάλλευσης μιας βιομηχανικής περιοχής με την κατεδάφιση των παλιών κτηρίων και την εισαγωγή καινοτόμου αρχιτεκτονικού σχεδιασμού.

Το Parc André Citroën αποτελεί μια έκταση 23 εκταρίων στο 15<sup>ο</sup> διαμέρισμα της πόλης του Παρισιού, στην αριστερή όχθη του ποταμού Σικουάνα. Ο χώρος αυτός φιλοξενούσε μέχρι το 1982 τις εγκαταστάσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας Citroën (Αραβαντινός, 1998: 581-586). Την περιοχή αγόρασε στις αρχές του 1970 ο δήμος του Παρισιού ενώ την οργάνωση του εγχειρήματος ανέλαβε το γραφείο Πολεοδομίας σε συνεργασία με τη Δημοτική Εταιρία Μικτής οικονομίας του 15<sup>ου</sup> διαμερίσματος της πόλης. Με δύο βασικούς πολεοδομικούς μηχανισμούς, αυτόν της θέσπισης ζώνης μελλοντικής διαχείρισης (ZAD) και αυτόν της θέσπισης ζώνης συλλογικής διαχείρισης σχεδιασμού (ZAC) εξασφαλίστηκε από τη μια το δικαίωμα προτίμησης για το δήμο και από την άλλη επεβλήθη η συνεργασία των αντιπροσώπων δημοσίου και ιδιωτών για τις σχετικές αποφάσεις που αφορούσαν στο πολεοδομικό εγχείρημα. Με στόχο την ένταξη της περιοχής αυτής στον ευρύτερο αστικό ιστό, η ζώνη συλλογικής διαχείρισης σχεδιασμού κάλυψε μια ευρύτερη περιοχή έτσι ώστε να υιοθετηθεί ενιαία λογική ανάπτυξης (Αραβαντινός, 1998: 581-583).

Ο δήμος Παρισιού έθεσε τις βασικές αρχές καθορίζοντας ως επικρατούσα χρήση την κατοικία, μεγάλο μέρος της οποίας εντάχθηκε σε πρόγραμμα κοινωνικής κατοικίας, περιορίζοντας τις χρήσεις γραφείων και άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων και ορίζοντας την παραποτάμια έκταση ως περιοχή ανάπλασης και αξιοποίησης. Μετά από προκήρυξη σχετικού πολεοδομικού διαγωνισμού που αφορούσε στη διάταξη και οργάνωση του χώρου, επιλέχθηκε η διάταξη που φαίνεται στην παρακάτω εικόνα.

Εικόνα 6: Η πολεοδομική διάταξη του Parc Citroën



Πηγή: Αραβαντινός, 1998: 585

Το παράδειγμα αυτό αποτελεί ένα από τα πιο ενδιαφέροντα από πλευράς οργάνωσης και εφαρμογής πολεοδομικών και θεσμικών μηχανισμών αλλά και τελικού αποτελέσματος (Αραβαντινός, 1998: 582). Στην περιοχή, εκτός από τα πάρκα αστικού πρασίνου/αναψυχής, συνυπάρχουν από κατοικίες και εργαστήρια καλλιτεχνών μέχρι εμπορικές χρήσεις και ένα γενικό νοσοκομείο, εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν ολόκληρο το 15<sup>ο</sup> διαμέρισμα του Παρισιού.

#### *1.5.4. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ*

Ο τομέας της προστασίας και διατήρησης της βιομηχανικής κληρονομιάς στη χώρα μας ξεκίνησε περίπου στα τέλη της δεκαετίας του 1980 με κύριους φορείς το ΥΠ.ΠΟ. (σημερινό Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού), το Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ (σημερινό Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς) και το Ελληνικό τμήμα του TICCIH (διεθνής φορέας για την προστασία της Βιομηχανικής κληρονομιάς). Στη διάρκεια της δεκαετίας του '90 έγιναν κάποιες αποσπασματικές προσπάθειες απογραφής της πολιτισμικής κληρονομιάς της Ελλάδας.

---

Το πρώτο νομοθέτημα (Ν.1469/1950) για την προστασία οικοδομημάτων – έργων τέχνης μεταγενέστερων του 1830 δεν περιείχε με σαφήνεια τα βιομηχανικά μνημεία και δυσχέραινε την προστασία τους. Τα κύρια νομοθετήματα που αξίζει να αναφερθούν είναι ο Ν.2039/1992 “Κύρωση της Σύμβασης για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της Ευρώπης” με τον οποίο κυρώθηκε η Ευρωπαϊκή σύμβαση της Γρανάδας και ο Ν.3028/2002 “Για την προστασία αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής κληρονομιάς”.

---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

*“Τι άλλο είναι η οδός Πειραιώς, παρά μια καθημερινή τροχιά, μια αφετηρία, ένας σταθμός, μια ασταμάτητη ροή, ένα όχημα αναζήτησης, εκπλήξεων και απροόπτων;”*

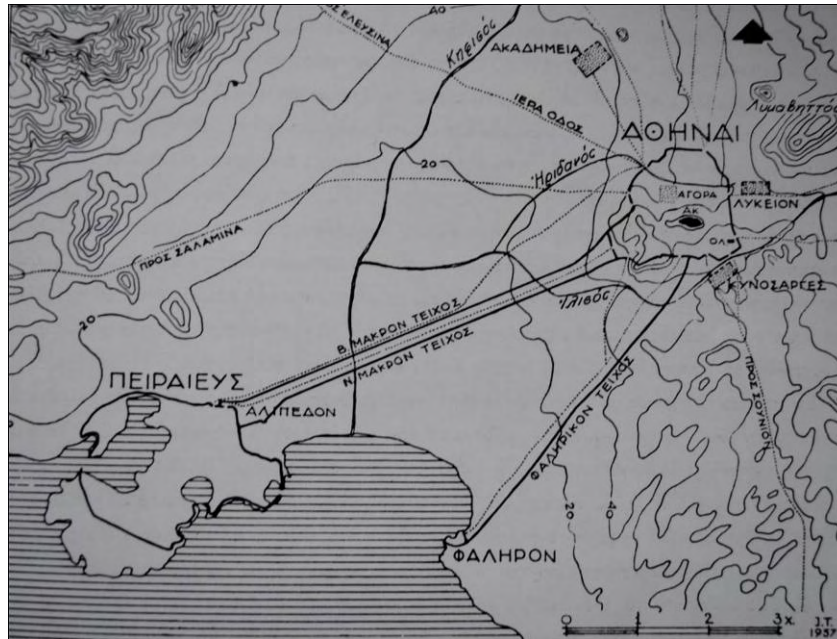
*Δημήτρης Φερούσης*

### 2.1. ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ

Η ιστορία της οδού Πειραιώς, των άλλοτε μακρών τειχών, έχει τις ρίζες τις στην αρχαιότητα και συγκεκριμένα στον 5<sup>ο</sup> π.Χ. αιώνα τότε που η ολοκληρωτική καταστροφή της πόλης των Αθηνών και των περιβόλων τειχών της από τους Πέρσες ανάγκασε τους Αθηναίους να ανασυσταθούν και να χτίσουν εκ νέου τα τείχη για την προστασία της πόλης τους. Ο Θεμιστοκλής, αντιλαμβανόμενος την ιδιαίτερη σημασία του λιμένα του Πειραιώς, για την ανάπτυξη της κατά θάλασσα δύναμης των Αθηνών, έπεισε τους Αθηναίους να συμπληρώσουν την οχύρωση με την κατασκευή τειχών προς τους λιμένες του Πειραιώς και του Φαλήρου. Η ανέγερση του Φαληρικού και του βόρειου τείχους από τον Κίμωνα περίπου το 460 π.Χ., αποτέλεσε την ολοκλήρωση του σχεδίου αυτού και έτσι εξασφαλίστηκε η αδιάκοπη και ασφαλής επικοινωνία με τα λιμάνια του Πειραιά και του Φαλήρου. Λίγα χρόνια αργότερα, το 445 π.Χ. χτίστηκε, με συμβουλή του Περικλή, μεταξύ του βορείου τείχους και του φαληρικού το καλούμενο νότιο τείχος ή το διαμέσου τείχος που ήταν παράλληλο σε απόσταση 160μ. από το βόρειο και είχε μήκος 6000μ. Αυτό εξασφάλισε μεγαλύτερη ασφάλεια της επικοινωνίας των δύο πόλεων.

Μετά το τέλος του πελοποννησιακού πολέμου, το 403 π.Χ., καταδαφίζονται από τον Λύσανδρο όλα τα τείχη του Άστεως, μεταξύ των οποίων και τα μακρά τείχη αλλά λίγα χρόνια αργότερα (394 π.Χ.) ξαναχτίζονται από τον Κόνωνα όλα εκτός από το Φαληρικό (Τραυλός, 1993: 48-50).

Εικόνα 7: Τα Μακρά Τείχη



Πηγή: Τραυλός, Ι. (1960/1993) : 49

Τα μακρά Τείχη κατεδαφίζονται για τελευταία φορά από τον Ρωμαίο Στρατηγό Σύλλα, το 86 π.Χ., με την υποταγή της Αθήνας στους Ρωμαίους, με τρόπο ταπεινωτικό και από τότε ουδέποτε ξαναχτίζονται (Τραυλός, 1993: 93).

Η Αθήνα της οθωμανικής περιόδου υπήρξε μια πόλη σημαντικού μεγέθους για τα δεδομένα της εποχής με σημαντική ενδοχώρα και μεγάλους παραγωγικούς χώρους, που ενώνονταν μεταξύ τους με αγροτικούς δρόμους, όπως τα αμπέλια των Μεσογείων και τις ελιές του Ελαιώνα.

Ο κοινωνικός διαχωρισμός ήταν έκδηλος από τότε στο χώρο της πόλης με τα υψηλά οικονομικά στρώματα (πλούσιες αρχοντοοικογένειες και πρώην αρβανίτες) να κατοικούν στο βορειοανατολικό τμήμα της πόλης που ήταν και πιο υγιεινό λόγω του ότι βρισκόταν στο διάσελο των λόφων Λυκαβηττού και Υμηττού και τα χαμηλότερα (γύφτοι, αιγύπτιοι πρώην σκλάβοι) στο βορειοδυτικό μέρος που κατέβαινε προς το κοίλωμα του Κηφισού όπου είχε αναπτυχθεί η βιοτεχνία (Σαρηγιάννης, 2000: 56).

---

## 2.2. Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΣΥΣΤΑΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

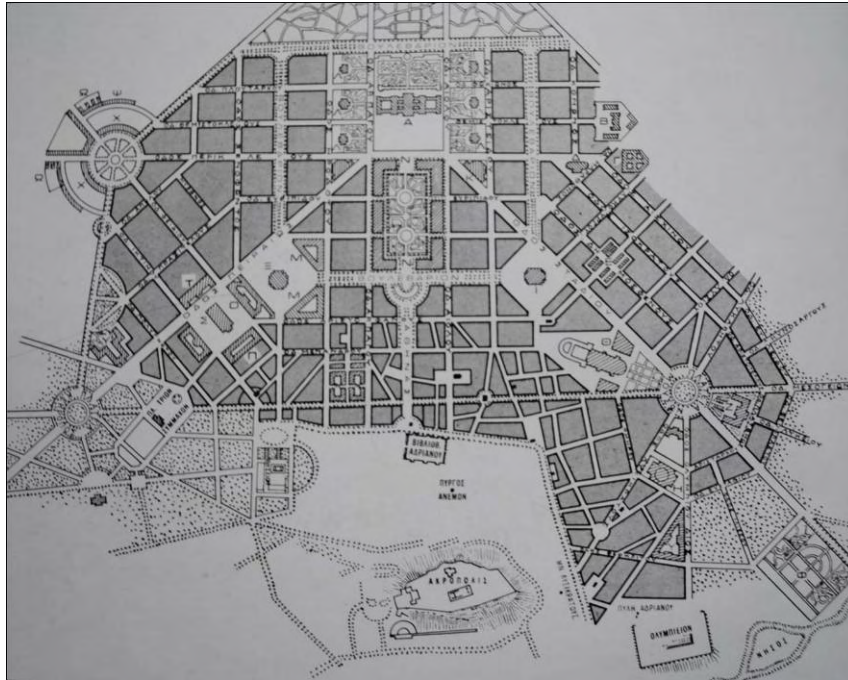
Η ανεξαρτησία της Ελλάδας με την υπογραφή του πρωτοκόλλου του Λονδίνου το 1830 βρήκε τη “χώρα της Αθήνας” ένα ερείπιο καμένο, λεηλατημένο και εγκαταλελειμμένο (Μπίρης, 1960: 9). Με την επιστροφή των παλαιών Αθηναίων και με τη συρροή νέων κατοίκων στην Αθήνα άρχισαν να ανασυγκροτούνται πάνω στα ερείπια τους οι συνοικίες της πόλης και να ανακύπτει νέα αστική ζωή και εμπορική κίνηση.

Η διακήρυξη της Αθήνας ως πρωτεύουσας του νεοσύστατου ελληνικού κράτους το 1833 προσέελκυσε πολλούς ευκατάστατους αστούς να μετακομίσουν στην πόλη και να αποκτήσουν ιδιοκτησία. Το Μάρτιο του 1832 και αφού είχε περατωθεί η τοπογράφιση, οι Αθηναίοι έπεισαν το Σταμάτη Κλεάνθη (1799-1862) και τον γερμανό φίλο και συμφοιτητή του, Έντουαρτ Σάουμπερτ (1804-1860), να απευθυνθούν στην προσωρινή κυβέρνηση και να ζητήσουν να τους δοθεί επίσημα η εντολή για τη σύνταξη σχεδίου πόλεως των νέων Αθηνών. (Μπίρης, 1960: 20-22).

### *2.2.1. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΛΕΑΝΘΗ - ΣΑΟΥΜΠΕΡΤ*

Εκείνη την εποχή είναι που εμφανίζεται ξανά στο προσκήνιο η σύνδεση με το λιμάνι του Πειραιά και τονίζεται η σημασία της, μέσα από το μεγαλόπνοο ρυμοτομικό σχέδιο των δύο διάσημων αρχιτεκτόνων, Κλεάνθη και Σάουμπερτ. Το σχέδιο αυτό ήταν μια σύνθεση με βάση τις αρχές του αυστηρού γερμανικού νεοκλασικισμού της εποχής με βασικούς στόχους την ανάδειξη της αρχαίας ελληνικής κληρονομιάς αλλά και της κρατικής διοίκησης (Σαρηγιάννης, 2000: 58).

Εικόνα 8: Το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο της Αθήνας από τον Κλεάνθη και τον Σάουμπερτ (1833)



Πηγή: Μπίρης, Μ. (2000): 28

Το σχέδιο Κλεάνθη – Σάουμπερτ ακολουθούσε τις βασικές αρχές της γερμανικής πολεοδομίας για τις επεκτάσεις των πόλεων που ήταν οι εξής. Αρχικά άφηνε άθικτη την παλιά πόλη και οι επεμβάσεις συνίσταντο σε διάνοιξη ενός ή δύο αξόνων που συνέδεαν το κέντρο της παλιάς πόλης με τη νέα περιοχή. Οι οδοί Σταδίου και Πειραιώς ορίστηκαν ως οι κύριοι άξονες στην τομή των οποίων σχεδιάζονταν η θέση των ανακτόρων<sup>3</sup> (Σαρηγιάννης, 2000: 71). Στη διχοτόμο και ακριβώς προς το νότο, δηλαδή απ’ τα ανάκτορα προς την Ακρόπολη, κατευθυνόταν η οδός Αθηνάς με πλάτος 30 μέτρων σαν “ύψος” ισοσκελούς τριγώνου που σχημάτιζαν οι προαναφερθέντες άξονες και με τη σειρά της έτεμνε κάθετα την οδό Ερμού (Μπίρης, 2000: 376). Στη δυτική τομή της τελευταίας με την οδό Πειραιώς ήταν η πλατεία Κέκροπος ενώ στην

<sup>3</sup> Περίπου στη σημερινή θέση της Ομόνοιας.

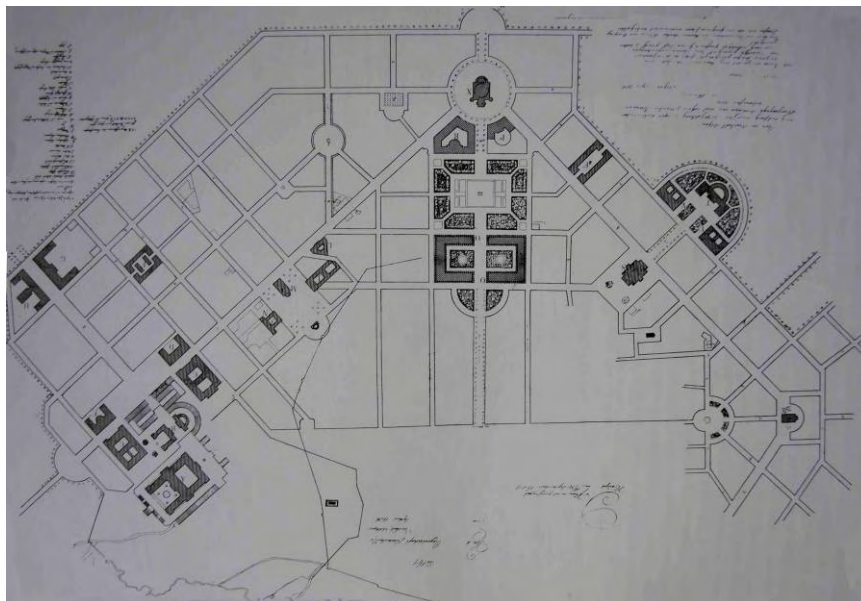
ανατολική βρισκόταν η πλατεία Μουσών. Δευτερευόντως σχεδιάζαν στην επιλεχθείσα περιοχή το σχέδιο της νέας πόλης το οποίο γενικά περιέβαλλε την παλιά πόλη στο μεγαλύτερο μέρος της και εκεί η ρυμοτομία ήταν απλή ιπποδάμειος. Πράγματι, η πρόταση κάλυπτε το βόρειο τμήμα του παλιού οικισμού δημιουργώντας μια συμμετρική γεωμετρική σύνθεση δρόμων και πλατειών με δείγματα κλασικής νεοκλασικής αρχιτεκτονικής. Το μεγαλεπήβολο αυτό σχέδιο περιελάμβανε τη χωροθέτηση επί των τριών βασικών αξόνων, επίσημων κρατικών λειτουργιών. Συγκεκριμένα επί της οδού Πειραιώς προβλεπόταν η χωροθέτηση του Βουλευτηρίου, του Χρηματιστηρίου, του Νομισματοκοπείου, του ταχυδρομείου, του Καθηδρικού Ναού και άλλων δημοσίων κτηρίων. Η επιλογή των τριών αυτών αξόνων δεν ήταν τυχαία αλλά ελάμβανε υπ' όψη τη δόξα και το κάλλος των αρχαίων, όπως όριζε το έγγραφο της εντολής της εκπόνησης, εκφράζοντας την ιδεολογία της τότε αστικής τάξης. Οι κατευθύνσεις των επιλεχθέντων αξόνων καθώς και τα σημεία αναφοράς και η ιστορική τους σημασία το αποδεικνύουν. Η οδός Αθηνάς αντιπροσώπευε το δίπολο Ανάκτορα – Ακρόπολη. Η οδός Σταδίου το δίπολο ανάκτορα – αρχαίο στάδιο και τέλος η οδός Πειραιώς ανάκτορα – Κεραμεικός με σημείο αναφοράς το αρχαίο νεκροταφείο των Αθηνών (Σαρηγιάννης, 2000: 71-72). Η οδός Πειραιώς, σχεδιασμένη σαν Ευρωπαϊκό βουλευβάρτο με προτεινόμενο πλάτος 38 μέτρων και δεντροστοιχία στη μέση, κατέληγε στον Πειραιά σε κυκλική πλατεία, τη σημερινή πλατεία Καραϊσκάκη, όπου προγραμματιζόνταν η χωροθέτηση των θερινών ανακτόρων. Το μέλλον που σχεδίαζαν Κλεάνθης και Σάουμπερτ για το δρόμο αυτό θα μπορούσε να χαρακτηριστεί λαμπρό, όπως όμως επισημαίνει ο Μπελαβίλας “...Στη νεότερη Ελλάδα δεν έχει υπάρξει πιο επίσημο, πομπώδες και φιλόδοξο πολεοδομικό σχέδιο με τέτοια δραματική ανατροπή” (Μπελαβίλας, 2002: 6).

### 2.2.2. ΟΙ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΛΕΝΤΣΕ

Το σχέδιο Κλεάνθη – Σάουμπερτ προκάλεσε θύελλα αντιδράσεων από τους Αθηναίους αλλά και τους ξένους που είχαν μετοικήσει στη νέα πρωτεύουσα αλλά και από την ίδια την κοινότητα η οποία καλούνταν να πληρώσει τεράστια ποσά για αποζημιώσεις στα ρυμοτομούμενα οικόπεδα. Το αποτέλεσμα ήταν η αναστολή της εφαρμογής του σχεδίου αυτού το καλοκαίρι του 1834 και η ανάθεσή του στον γερμανό αρχιτέκτονα

Λέον Βον Κλέντσε (1784-1864). Το έργο του Κλέντσε περιορίστηκε στο να τροποποιήσει το σχέδιο των προκατόχων του με οικονομικές παρεμβάσεις όπως η μείωση του πλάτους των δρόμων, η κατάργηση των βουλεβάρτων και των πλατειών και γενικά μείωση των πολλών ρυμοτομικών παρεμβάσεων. Ο Κ. Μπίρης αναφέρει συγκεκριμένα ότι το πλάτος των οδών Πειραιώς και Σταδίου περιορίστηκε από τα 38 στα 20 με 22 μέτρα. *“Έτσι, στην πραγματικότητα, με ένα είδος περιοριστικής πρακτικής πέτυχε να μειώσει τις δυσάρεστες από την εφαρμογή του αρχικού σχεδίου, επιπτώσεις”* (Μπίρης, 2000: 379). Μια ακόμα αλλαγή που επέφερε το σχέδιο αυτό αφορούσε στη χωροθέτηση του ανακτόρου το οποίο τοποθετούσε από την πλατεία Ομονοίας στην περιοχή του Κεραμεικού γιατί ο ίδιος δεν πίστευε στις συμμετρίες και τις αξονικές διατάξεις.

Εικόνα 9: Το πολεοδομικό σχέδιο του Κλέντσε όπως εγκρίθηκε από Διάταγμα του 1834

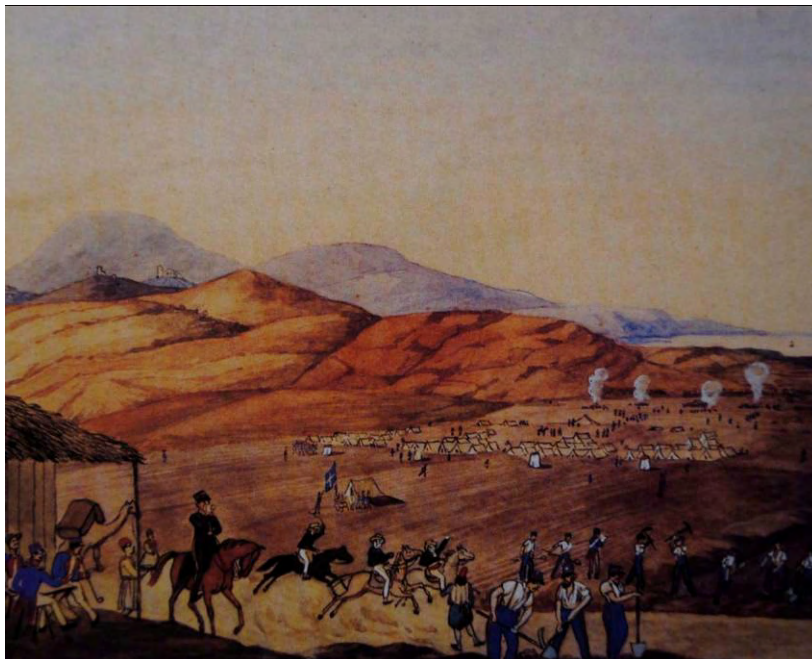


Πηγή: Τραυλός, Ι. (1960/1993) : 37

Ένα από τα πρώτα μελήματα της Κυβέρνησης, μετά την έγκριση του σχεδίου Κλέντσε, ήταν η κατασκευή της οδού Πειραιώς έτσι ώστε να ενώνεται η πόλη με το επίνειό της. Ο μεν Κλεάνθης πρότεινε την διατήρηση της αρχαίας οδού μέχρι το Μοσχάτο και την κατασκευή νέας οδού ως τον Κεραμεικό αλλά ο Κλέντσε διαφώνησε προτείνοντας ο δρόμος να ακολουθήσει την πορεία του βορείου μακρού τείχους για την αποφυγή

δαπανών από ρυμοτομικές πράξεις και την μετατροπή της σε αμαξιτή. Η κυβέρνηση δέχτηκε τη γνώμη του Κλέντσε και έτσι ο δρόμος εξετράπη της ευθείας πορείας του στα βόρεια όρια του Μοσχάτου και του Ταύρου. Η κατασκευή ολοκληρώνεται το 1836 από το Βαυαρό μηχανικό Σπίς και το κόστος της ανέρχεται στις 24.000 δρχ. (Μπίρης, 1966: 58-59).

Εικόνα 10: Βαυαροί στρατιώτες κατασκευάζουν την οδό Πειραιώς το 1836



Πηγή: Κουμαριανού, Α. (2005): 313

Τότε η κυβέρνηση σύναψε συμφωνία με τον Βαυαρό επιχειρηματία Στρόγκ για την εκμετάλλευση και λειτουργία του “Παντοφορείου”, ενός είδους ιπήλατου λεωφορείου μεταξύ της Αθήνας και του Πειραιά. Η σημαντικότητα της επικοινωνίας των Αθηνών με το επίνειο εκφράζεται εκείνη την περίοδο και με την ιδέα της σιδηροδρομικής σύνδεσης των δύο πόλεων που περατώθηκε τελικά λίγα χρόνια αργότερα.

Η οικοδόμηση επί της οδού Πειραιώς ξεκίνησε και πλήθος νεοκλασικών κτιρίων κόσμησε το Αθηναϊκό της τμήμα. Πλούσιοι κερδοσκόποι που θέλησαν να επωφεληθούν από την γαιοπρόσοδο που θα τους επέφερε η γειτνίαση με τα ανάκτορα

---

έχτισαν εκεί τις οικίες τους. Μέχρι της αρχές του 1900 το τμήμα του δρόμου μέχρι την Ιερά Οδό καλύφθηκε με νεοκλασικά κτίρια λίγα από τα οποία σώζονται μέχρι σήμερα.

Εικόνα 11: Το Αθηναϊκό τμήμα της οδού Πειραιώς το 1902



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι οικίες των αδερφών Βλαχούτση στους αριθμούς 35 και 38, το Δημοτικό Βρεφοκομείο (1874) σε σχέδια Γ. Μεταξά, το Ορφανοτροφείο Χατζηκώνστα (1897) και ο ναός του Αγίου Γεωργίου (1900), σχέδια του γερμανού αρχιτέκτονα Έρνεστ Τσίλλερ (1837-1923), το Μέγαρο Κωνσταντίνου Μουρούζη στον αριθμό 1 που κατεδαφίστηκε και πολλά άλλα που δυστυχώς είχαν την ίδια τύχη. Η οριστική όμως μετατόπιση του σημείου εγκατάστασης των ανακτόρων στο ανατολικό τμήμα της Ερμού είχε ως αποτέλεσμα την παγίωση της χωρικής διαίρεσης του Αθηναϊκού χώρου σε ανατολικές και δυτικές συνοικίες αφαιρώντας από τη δυτική συνοικία της Αθήνας το μεγαλοαστικό χαρακτήρα που έτεινε να πάρει (Τσαγκαράτος, 2002).

---

## 2.3. Η ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΕΚΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΣ

### 2.3.1. ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΧΡΟΝΙΑ (1880-1922)

Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα, παρά τις διαφωνίες της ελληνικής ιστοριογραφίας, χρονολογούνται κατά το διάστημα 1880-1922 που θεωρείται ως μια εποχή μεταβατική από την αγροτική στη βιομηχανική κοινωνία (Λεοντίδου, 1989: 96). Αν και οι πολιτικοοικονομικές συνθήκες ήταν δυσμενείς, το επενδυμένο στη βιομηχανία κεφάλαιο κατέλαβε την πρώτη θέση στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα ξεπερνώντας τις επενδύσεις σε όλες τις άλλες δραστηριότητες (Λεοντίδου, 1989: 102). Οι πολιτικές αναταραχές της εποχής των αρχών του προηγούμενου αιώνα δεν άφησαν ανεπηρέαστη την πρώτη αυτή περίοδο της εκβιομηχάνισης. Οι Βαλκανικοί πόλεμοι φαίνεται να τόνωσαν την παραγωγική διαδικασία μέσω της διεύρυνσης των συνόρων που προκάλεσε άνοιγμα της αγοράς και αύξηση των απασχολούμενων. Σχετικά με τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο όπως αναφέρει ο Γ. Στρίγκος<sup>4</sup> *“Δημιούργησε ευνοϊκότερες συνθήκες από την άποψη της υποκατάστασης των εισαγωγών και η ελληνική βιομηχανία εκείνη την εποχή πραγματοποίησε αξιοσημείωτα κέρδη”*. Στο ερώτημα αν υπάρχει βιομηχανία στην πρωτεύουσα ο ίδιος δίνει την απάντηση με το αδιάκοπα πυκνούμενο δάσος των καπνοδόχων του Πειραιώς, του Φαληρικού αλιπέδου και της Ελευσίνας (Λεοντίδου, 1989: 102-103).

Η απαρχή για την οδό Πειραιώς έγινε γύρω στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα με την εγκατάσταση και λειτουργία ενός εργοστασίου μεταξουργίας καθώς και με τον καθορισμό ζώνης 200 μέτρων στην πλευρά της Πειραιώς όπου επιτρεπόταν η εγκατάσταση κεραμοποιείων (Μπελαβίλας, 2002: 5). Τότε δόθηκε το στίγμα για το μέλλον του δρόμου. Από το 1862, έτος εγκατάστασης του εργοστασίου Φωταερίου στα τότε όρια της πόλης, ξεκινά ουσιαστικά η βιομηχανοποίηση του δρόμου με την εγκατάσταση σε όλο το μήκος όλων των οχλουσών και ανεπιθύμητων χρήσεων. *“Το*

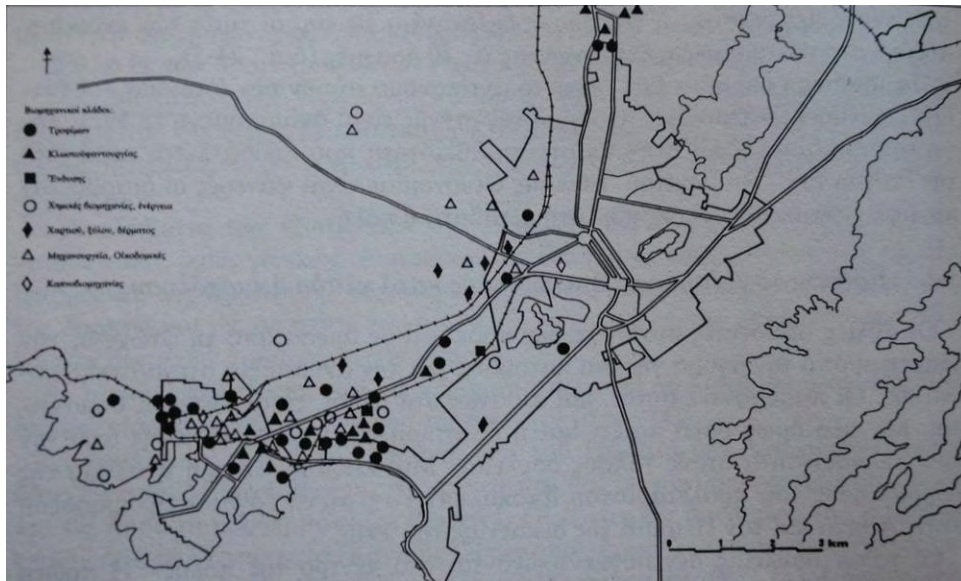
---

<sup>4</sup> Βιομήχανος και τραπεζίτης της εποχής.

---

εργοστάσιο του Γκαζιού φώτισε την πόλη των Αθηνών και άλλαξε τη ζωή της πόλης και των κατοίκων. Σηματοδότησε την εκβιομηχάνιση του δρόμου αλλά έδωσε και μια καινούρια ώθηση και όψη στην εκβιομηχάνιση της χώρας” (Φερούσης, 2002: 254). Το 1864 το Σχέδιο Πόλεως επεκτείνεται προς τα βορειοδυτικά κατά 4 οικοδομικά τετράγωνα τα οποία προορίζονται αποκλειστικά για βιομηχανικές εγκαταστάσεις. (Καραμπούκαλου, 2009: 14) Η οδός μετατρέπεται πλέον σε βιομηχανικό άξονα λόγω και της σύνδεσής της με το λιμάνι ενώ η κατασκευή το 1869 του σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιώς οδηγεί το δρόμο σε περαιτέρω υποβάθμιση. “Στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα συνυπήρχαν ανάκατα παράγκες, αρχοντικά, καλυβόσπιτα, σχολεία, εκκλησίες, ποιμνιοστάσια, περιβόλια και εργοστάσια σε όλο το μήκος του Μεγάλου δρόμου” (Φερούσης, 2002: 228). Στο τέλος του δρόμου δημιουργήθηκε ο πρώτος πυρήνας εργοστασίων με 4 αλευρόμυλους και κεραμοποιία στα Καμίνια. Από τα πρώτα βιομηχανικά κτίρια αυτού του τμήματος του δρόμου είναι ο ατμόμυλος Σταματόπουλου (1864), τα κλωστήρια – υφαντήρια Σταμόπουλου (1875), το κλασικού τύπου πλινθόκτιστο εργοστάσιο της ΗΒΗ (1884) και η Χρωματουργία Πειραιώς (ΧΡΩΠΕΙ 1883). Την τελευταία πενταετία του 19<sup>ου</sup> αιώνα λειτουργούσαν ένα από τα κλωστοϋφαντουργικά εργοστάσια του Θ. Ρετσίνα, το εργοστάσιο ζαχαροπλαστικής Οικονόμου και ο ατμόμυλος Δ. Καλαμάκη (Μπελαβίλας, 2002: 8). Άλλα παραδείγματα στο αθηναϊκό τμήμα αυτή τη φορά είναι το εργοστάσιο Παυλίδη (1884), το οποίο με επέκταση λειτουργεί έως σήμερα καθώς και το Πιλοποιείο Πουλόπουλου (1886). Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα την περίοδο μέχρι τη μικρασιατική καταστροφή, χτίζονται τα Νέα Σφαγεία στο ύψος του Ταύρου (1914), το εργοστάσιο αγγειοπλαστικής Κεραμεικός (1911), βυρσοδευεία καθ’ όλο το μήκος της οδού και το εργοστάσιο ελαιουργίας ΕΛΑΙΣ (1920). Άλλοι κλάδοι του δευτερογενούς τομέα όπως η υφαντουργία, η αλευροβιομηχανία καθώς και τα σαπωνοποιεία και τα πυρηνελουργεία πληθαίνουν στον άξονα. “Εκείνη την εποχή η κυριαρχία της πρωτεύουσας στη γεωγραφία της νέας ελληνικής βιομηχανίας γίνεται απόλυτη”(Λεοντίδου, 1989: 103). Ο Φερούσης περιγράφει γλαφυρά την πύκνωση των βιομηχανιών και βιοτεχνιών στον άξονα ως εξής “(...)Καπνοί, φουγάρα και πέτρινες μάντρες με θεόρατες πύλες και προστατευτικά, σιδερένια κιγκλιδώματα εμφανίζονταν συνέχεια επί της οδού Πειραιώς”. Ο βιομηχανικός άξονας μέχρι το 1920 αποτυπώνεται ανά βιομηχανικό κλάδο στο χάρτη της εικόνας 12.

Εικόνα 12: Ο βιομηχανικός άξονας Αθήνας – Πειραιά, 1920



Πηγή: Λεοντίδου, Λ. (2001): 136

Η υψηλή συγκέντρωση κοντά στο λιμάνι του Πειραιά οδηγεί στο ασφαλές συμπέρασμα ότι η βιομηχανία δεν επιζητούσε την κεντρικότητα αλλά την προσβασιμότητα στο λιμάνι, τους σιδηροδρομικούς σταθμούς και τις μεγάλες αρτηρίες (Λεοντίδου, 1989: 136).

Η ανάπτυξη αυτή φυσικά ακολουθήθηκε από ανάλογη κατοίκηση της εργατικής τάξης και του λεγόμενου προλεταριάτου σε κοντινή απόσταση από τις φάμπρικες που πλήθαιναν, δημιουργώντας λαϊκές γειτονιές όπως το Μεταξουργείο, η περιοχή του Ψυρρή, το Γκάζι, το Θησείο, ο Ταύρος, τα Σεπόλια, τα Καμίνια και φυσικά ο Πειραιάς. Όπως αναφέρει η Λεοντίδου, “(...) το νοτιοδυτικό και δυτικό τμήμα της πόλης ήταν αυτό που καταλαμβάνονταν από φτωχογειτονιές εργατών οι οποίοι ζούσαν σε φτωχές κατοικίες, σχηματίζοντας διάσπαρτους πυρήνες με έναν ιδιόμορφο τρόπο κοινωνικού διαχωρισμού”.

### 2.3.2. Ο ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΣ (1922-1960)



Εικόνα 13: Η καμινάδα του εργοστασίου ΒΙΟΧΑΛΚΟ

Η δεύτερη βιομηχανική φάση, αν μπορεί να διαχωριστεί, αρχικά σηματοδοτείται από τη Μικρασιατική καταστροφή και τον ερχομό στην Ελλάδα περίπου ενάμιση εκατομμυρίου προσφύγων εκ των οποίων χιλιάδες εγκαταστάθηκαν στην Αθήνα και στον Πειραιά αναζητώντας εργασία στην ακμάζουσα τότε βιομηχανική πρωτεύουσα. Η συγκέντρωση αυτή των προσφύγων συντέλεσε στην ανάπτυξη, αλλά ταυτόχρονα προκάλεσε φτώχεια και περιθωριακότητα. *“Στη θέση του περιπλανώμενου εργάτη, εμφανίζεται τώρα ένα πολυπληθές περιστασιακό προλεταριάτο και μια εργατική τάξη στα εργοστάσια τα οποία πλήθαιναν”* (Λεοντίδου, 1989: 152).

Ο χάρτης της εικόνας 12 ενισχύθηκε με βυρσοδεψία, αλευροβιομηχανίες, εργοστάσια επεξεργασίας δερμάτων και κατασκευής οικοδομικών υλικών. Εκείνη την εποχή αρχίζει και η ανάπτυξη της “βαριάς βιομηχανίας” από το Νέο Φάληρο μέχρι το Ρουφ, με πιο χαρακτηριστικές την ΧΑΛΚΟΡ (1937), τη ΒΙΟΣΩΛ (1940), την ΑΡΚΟ (1959), την ελαιουργική ΜΑΝΟΣ (1934), τη ΒΙΟΧΑΛΚΟ (1937) την υφαντουργία ΓΑΒΡΙΗΛ (1937) και την ΙΟΝ (1930). Άλλες είκοσι βιομηχανίες μετάλλου, οικοδομικών υλικών και χημικές

λειτουργούσαν στις περιοχές Ρουφ και Ταύρου. Στο ύψος του Μοσχάτου λειτουργούσαν επίσης πέντε μονάδες χημικής βιομηχανίας (δερματόκολλας, οξέων, ορυκτελαίων, βακελίτη, οινελαιουργίας) μεταξύ των οποίων η “ΕΛΒΥΝ”, όπως και τρεις μονάδες χαρτιού και συσκευασιών μεταξύ των οποίων το χαρτοποιείο “Ερμής”. Στο ύψος της Καλλιθέας άλλα τρία και εννέα βυρσοδεψεία στην περιοχή του Ρέντη (Μπελαβίλας, 2002: 7).

Μέχρι το 1920 οι μόνες εργατογειτονιές κοντά στην οδό Πειραιώς και εκτός των ορίων της πόλης, ήταν το Γκαζοχώρι και τα Καμίνια οι οποίες θεωρούνταν επικίνδυνες και υποβαθμισμένες. Η έλευση όμως χιλιάδων προσφύγων στην πρωτεύουσα μετά τη Μικρασιατική καταστροφή αλλάζει το αστικό τοπίο και δημιουργεί ανάγκες στέγασης. Ένας μεγάλος αριθμός οικισμών δημιουργήθηκε από την Επιτροπή Αποκατάστασης

---

Προσφύγων<sup>5</sup> στον Ταύρο, στα Καμίνια, στον Αγ. Ιωάννη το Ρέντη και στο Νέο Φάληρο. “*Η οργανωμένη εγκατάσταση της εργατικής τάξης κοντά στα εργοστάσια είχε απασχολήσει τις αρχές πριν την έλευση των προσφύγων αλλά εντάθηκε μετά από αυτήν*” (Τρόβα, 2002: 28). Με την πολιτική που ακολούθησε η Ε.Α.Π η βιομηχανία συνδέθηκε άμεσα με τους προσφυγικούς συνοικισμούς (Λεοντίδου, 1989: 178) και σε κεντρικές περιοχές όπως ήταν ο άξονας της Πειραιώς αλλά και σε όλο το λεκανοπέδιο<sup>6</sup>.

Στην περιοχή του Ταύρου χτίστηκαν προσφυγικά παραπήγματα, τα λεγόμενα “Γερμανικά”, κατά μήκος της οδού Πειραιώς μέχρι την Οδό Κωνσταντινουπόλεως στο ύψος του Ταύρου, με χρήματα από τις αποζημιώσεις του Ά παγκοσμίου πολέμου και τα οποία αντικαταστάθηκαν με προσφυγικές πολυκατοικίες στη διάρκεια της δικτατορίας, οι οποίες διατηρούνται μέχρι σήμερα. Στην περιοχή Αγ. Ιωάννη Ρέντη, την εποχή του μεσοπολέμου, κατασκευάστηκαν από το Υπουργείο Κρατικής Υγιεινής και Αντιλήψεως διώροφα κεραμοσκεπή κτίσματα για την εγκατάσταση των προσφύγων τα οποία επίσης διατηρούνται μέχρι σήμερα. Οι κατοικίες γύρω από τον άξονα δημιουργήθηκαν με δύο τρόπους. Είτε ως τυποποιημένα συγκροτήματα είτε με αυτοστέγαση σε παραχωρούμενα οικοπέδα. Η δεύτερη κατηγορία, όπως ήταν αναμενόμενο, έχασε τα ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά της αφού αργότερα πολλά από τα κτίσματα έχτισαν κι άλλους ορόφους ή απλά δόθηκαν με αντιπαροχή και στη θέση τους χτίστηκαν σύγχρονες πολυκατοικίες.

Με τον ίδιο τρόπο που η βιομηχανία λειτούργησε ως κριτήριο χωροθέτησης της προσφυγικής κατοικίας έτσι και η κατοικία επηρέασε την εγκαθίδρυση βιομηχανίας γύρω από αυτήν σαν δύο παράγοντες αλληλοσχετιζόμενοι με τον ένα να αποτελεί τροφή για τον άλλο. (Τρόβα, 2002: 29)

---

<sup>5</sup> Η Ε.Α.Π. ιδρύθηκε το 1923 με σκοπό την υποδοχή και την ένταξη των προσφύγων σε συνεργασία με την Κοινωνία των Εθνών.

<sup>6</sup> Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Ελευσίνια με το εργοστάσιο τσιμεντοβιομηχανίας δίπλα στον προσφυγικό συνοικισμό.

---

## 2.4. Η ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ

Η αποβιομηχάνιση στον άξονα της Πειραιώς ξεκίνησε από τη δεκαετία του '70 και διήρκησε περίπου μέχρι το '80. Όπως φαίνεται και στον Πίνακα i του παραρτήματος, οι περισσότερες από τις πιο σημαντικές βιομηχανίες, που έδωσαν την βιομηχανική ταυτότητα στον άξονα, σφραγίστηκαν μέχρι το 1985. Η γενική αποβιομηχάνιση της χώρας σε αυτές της δεκαετίες καθώς και η αδυναμία τους να εκσυγχρονιστούν οδήγησε στο κλείσιμο πολλές από αυτές. Σημαντικό ρόλο έπαιξε και η δημιουργία, από το 1940 και μετά, οργανωμένων βιομηχανικών περιοχών σε όλη την έκταση του λεκανοπεδίου και πιο συγκεκριμένα σε βιομηχανικές ζώνες όπως ο Ασπρόπυργος, η Ελευσίνα, και αργότερα κατά μήκος των Εθνικών οδών (Καπανδρίτη, Οινόφυτα, Άγιο Στέφανο) που απορρόφησαν τις παραγωγικές δραστηριότητες που ήταν εγκατεστημένες στην Πειραιώς.

Εικόνα 14: Η όψη της οδού Πειραιώς τη δεκαετία του '60



Πηγή: Φερούσης, Δ. (2002): 307

Η οδός άρχισε να εγκαταλείπεται και πίσω της άφησε άδεια βιομηχανικά κελύφη, αποθήκες, συνεργεία, μπάζα σκουπίδια και απομεινάρια ενός άλλοτε βρώμικου αλλά ζωντανού και παραγωγικού δρόμου.

---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ & ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

### 3.1. ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Το θεσμικό καθεστώς της οδού Πειραιώς, με δεδομένο ότι αυτή δεν ανήκει σε έναν αλλά σε πέντε δήμους, είναι αρκετά πολύπλοκο σε όλα τα επίπεδά του. Ωστόσο θα επιχειρηθεί μια χρονολογική αναφορά των σχετικών πολεοδομικών ρυθμίσεων που αφορούν στο δρόμο αλλά και στην ευρύτερη περιοχή της δυτικής Αττικής, την οποία διασχίζει. Οι ρυθμίσεις αυτές έχουν υποστεί αλλαγές, συμπληρώσεις και τροποποιήσεις όλα αυτά τα χρόνια με σκοπό την κάλυψη νέων αναγκών που προέκυψαν με το πέρασμα του χρόνου.

#### *3.1.1 ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΩΝ*

Σύμφωνα με το ΡΣΑ (ΦΕΚ 18/Α/1985) του 1985 και τον Ν.1515/85, όπως αυτός τροποποιήθηκε από τους Ν.2052/92 και Ν.2730/99 οι στόχοι που τίθενται και αφορούν στην ευρύτερη περιοχή του άξονα είναι οι εξής:

#### *Άρθρο 2*

“(…) Το πρόγραμμα προστασίας (...) περιλαμβάνει μέτρα για τον περιορισμό της ρύπανσης από κάθε πηγή και ιδίως την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ρύπανσης του εδάφους, των νερών και της ηχορύπανσης. Την αναβάθμιση ιδιαίτερα υποβαθμισμένων περιοχών...”

#### *Άρθρο 3*

“(…) Βελτίωση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής με βελτίωση της λειτουργίας της πόλης... Ενίσχυση του συστήματος των μαζικών μεταφορών, απομάκρυνση οχληρών εγκαταστάσεων και λειτουργιών από τις περιοχές κατοικίας. (...) Άμβλυση των ανισοτήτων στην κατανομή του κοινωνικού εξοπλισμού και στην ποιότητα του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος με ανακατανομή χρήσεων, λειτουργιών και επενδύσεων προς όφελος κυρίως των δυτικών και λοιπών

---

υποβαθμισμένων περιοχών. (...) Βελτίωση και οργάνωση ενιαίου συστήματος μεταφορών με λειτουργική διασύνδεση όλων των μέσων μεταφοράς. Προγραμματισμός ποιοτικών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας.

*Άρθρο 15* (Ειδικότερες κατευθύνσεις και μέτρα για την χωροταξική και πολεοδομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και για την αντιμετώπιση της ρύπανσης του περιβάλλοντός της).

“Δημιουργία πολυκεντρικής πόλης (...) Αποσυμφόρηση των Μητροπολιτικών κέντρων της Αθήνας και του Πειραιά.. Έλεγχο χρήσεων γης που αποβλέπει στην αναστολή της επέκτασης των κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος των δρόμων... καθώς και στη δημιουργία βιομηχανικών – βιοτεχνικών πάρκων και ζωνών ειδικών χρήσεων έτσι ώστε οι περιοχές κατοικίας σταδιακά να απαλλαγούν από οχληρές χρήσεις. Ανασυγκρότηση της γειτονιάς... Στα πλαίσια επαναπροσδιορισμού των κεντρικών περιοχών της Αθήνας και του Πειραιά και με στόχο τη γενικότερη ποιοτική αναβάθμισή τους λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα...για την ανάδειξη του ιστορικού χαρακτήρα των περιοχών...Ειδικότερα στην κεντρική περιοχή της Αθήνας διαμορφώνεται το οδικό δίκτυο...και δημιουργείται ενιαίο δίκτυο ροής πεζών, ελεύθερων και ιστορικών χώρων και χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων. Ιδιαίτερη έμφαση αποδίδεται στην αναβάθμιση του δυτικού τμήματος της κεντρικής περιοχής της Αθήνας με μεταφορά σ’ αυτό πολιτιστικών και διοικητικών λειτουργιών με εστίες τις περιοχές Γκαζιού – Κεραμεικού...Για τη διοίκηση...επεκτείνεται η χωροθέτηση κεντρικής διοίκησης στις δυτικές περιοχές του κέντρου, κοντά σε σταθμούς του ΗΣΑΠ...Για τη μεταποίηση...οργάνωση και ανάπλαση των παραδοσιακών περιοχών βιομηχανικής συγκέντρωσης σε βιομηχανικά πάρκα με παράλληλη εξασφάλιση των απαραίτητων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου. Ενοποίηση και ανάδειξη...Ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών περιοχών...του Θησείου, του Μεταξουργείου, του Ψυρρή, της περιοχής της πλατείας Κουμουνδούρου...”.

---

### 3.1.2 Γ.Π.Σ. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΔΗΜΩΝ

Γ.Π.Σ. δήμου Αθηναίων (1988)

Το Αθηναϊκό τμήμα της οδού Πειραιώς χωρίζεται σε δύο τμήματα. Το πρώτο ξεκινάει από την πλατεία Ομονοίας και φτάνει μέχρι το ύψος της πλατείας Κουμουνδούρου και υπάγεται στο 1<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα του δήμου και το δεύτερο ξεκινάει από το ύψος της πλατείας Κουμουνδούρου και εκτείνεται μέχρι τον κόμβο της Χαμοστέρνας εκτός από την συνοικία του Ρουφ και υπάγεται στο 3<sup>ο</sup> Δ.Δ. του δήμου Αθηναίων.

Έχοντας ως στόχο την τόνωση της χρήσης της κατοικίας και την αναβάθμιση της ποιότητας προτείνονται αναπλάσεις υποβαθμισμένων περιοχών του κέντρου όπως το Μεταξουργείο, ο Κεραμεικός, το Γκάζι κ.ά.. Προτείνονται επίσης πεζοδρομήσεις μεγάλης κλίμακας και αξιοποίηση παραδοσιακών κτιρίων με παροχή κινήτρων και προβλέπεται ο χαρακτηρισμός τους ως διατηρητέα. Για την επίτευξη μιας πολυκεντρικής δομής για την Αθήνα προτείνεται ο εκτατικός περιορισμός του κέντρου του δήμου και επέκτασή του προς τη δυτική περιοχή και συγκεκριμένα κατά μήκος της Ιεράς Οδού. Ορίζονται κέντρα σε επίπεδο Δ.Δ., συνοικίας και γειτονιάς με κατεύθυνση την πολυλειτουργικότητα και την αποσυμφόρηση των κεντρικών λειτουργιών στο εθνικό και μητροπολιτικό κέντρο. Για την ανάδειξη και προστασία της ιστορικής φυσιογνωμίας του κέντρου προτείνεται η δημιουργία ιστού μνημείων, αρχαιολογικών χώρων, ενιαίου δικτύου πεζοδρόμων και γενικά διασύνδεση των τοποσήμων με μνημειακό χαρακτήρα. Το δίκτυο πεζοδρόμων ανήκει στο 3<sup>ο</sup> Δ.Δ. και αφορά στις οδούς Σαλαμίνας, Ιεράς Οδού από την Πειραιώς μέχρι την Κωνσταντινουπόλεως, Ηρακλειδών, Εχελιδών, Αριστοβούλου, Βασιλείου Μεγάλου, Δεκελαίων, Ιεροφαντών, και Στρατονίκης. Σε επίπεδο πολεοδομικών παρεμβάσεων οι παρεμβάσεις που επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα την οδό Πειραιώς αφορούν σε μελέτες ανάπλασης περιοχών που γειτνιάζουν με το δρόμο, όπως αναβάθμιση και επανάχρηση του εργοστασίου του Γκαζιού, απομάκρυνση του αμαξοστασίου ΗΛΠΑΠ στον Κεραμεικό, μείωση του ΣΔ σε όλο το ιστορικό κέντρο και ανάπλαση της πλατείας Κουμουνδούρου.

Όσον αφορά στις γενικές χρήσεις γης (βλ. χάρτη II κατευθύνσεων ΓΠΣ) οι κατευθύνσεις ορίζουν μητροπολιτικό κέντρο στα Ο.Τ. γύρω από την πλατεία

---

Ομοιοίας, χρήση γενικής κατοικίας μέχρι τον αρχαιολογικό χώρο του Κεραμεικού, επέκταση και χρήση κέντρου Διαμερίσματος στα Ο.Τ. γύρω από την Ιερά Οδό, κοινόχρηστο πράσινο στην κεντρική περιοχή του Γκαζιού και εκεί που τώρα βρίσκεται η νέα πλατεία Κεραμεικού καθώς και σημειακά σε 2 Ο.Τ. απέναντι από το Σαράφειο. Τέλος, μέχρι τον Κόμβο της Χαμοστέρνας ορίζεται γενική κατοικία με σημειακές παρεμβολές βιομηχανίας και βιοτεχνίας στη διασταύρωση με την οδό Χαμοστέρνας καθώς και χρήσεις αθλητισμού στο ΟΤ του Σαραφείου κολυμβητηρίου.

Γ.Π.Σ. δήμου Ταύρου (1987)

Όσον αφορά στον προσδιορισμό χρήσεων γης, προτείνεται η ανάπτυξη πολεοδομικών και τοπικών κέντρων του δήμου στο βόρειο μέτωπο της οδού Πειραιώς ενώ στο υπόλοιπο κομμάτι του δήμου προτείνεται γενική κατοικία. Στον τομέα της βιομηχανίας, ο καθορισμός βιομηχανικών πάρκων μονάδων μεσαίας και χαμηλής όχλησης. Στις περιοχές αυτές επιτρέπεται η επέκταση μονάδων και η μετεγκατάσταση μονάδων από περιοχές εντός σχεδίου του δήμου. Η μετεγκατάσταση από τα πάρκα αυτά επιβάλλεται σε περιπτώσεις μονάδων υψηλής ρύπανσης (όπως ορίζεται από το Ν.1515/1985) που δεν μπορούν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα απορρύπανσης ώστε να θεωρηθούν χαμηλής όχλησης. Η αναβάθμιση του τμήματος της οδού Πειραιώς που εμπίπτει στα όρια του δήμου τίθεται σαν στόχος με τη προτροπή για *βαθμιαία αντικατάσταση της οχλούσας βιομηχανικής χρήσης με χρήσεις λιγότερο οχλούσες και αναβαθμισμένες αισθητικά*. Όσον αφορά σε ζώνες θεσμικών και οικονομικών κινήτρων ορίζονται Ζ.Α.Α. στο σύνολο των προτεινόμενων ΒΙ.ΠΑ. καθώς και ζώνες ανάπλασης στις περιοχές εφαρμογής του άρθρου 11 του Ν.1337/1983.

Γ.Π.Σ. δήμου Μοσχάτου (1988)

Για το δήμο Μοσχάτου, όσον αφορά στις χρήσεις γης, το τμήμα της οδού Πειραιώς ορίζεται ως ΒΙ.ΠΑ. και προτείνεται η εξυγίανση των εγκαταστάσεων, η οργάνωση του χώρου με την εξασφάλιση κοινόχρηστων χώρων και κοινωφελών εγκαταστάσεων. Σημαντική βαρύτητα δίδεται στη διασφάλιση της περιβαλλοντικής προστασίας μέσω της δημιουργίας πλέγματος πρασίνου κατά μήκος των γραμμών ΗΣΑΠ. Σχετικά με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου προτείνεται ως συγκοινωνιακό έργο υποδομής η

---

διάνοιξη της λεωφόρου Κηφισού από την Πειραιώς μέχρι την παραλιακή λεωφόρο, με την κατασκευή ανισόπεδων κόμβων στο ύψος της Πειραιώς και των γραμμών του ΗΣΑΠ.

Γ.Π.Σ. δήμου Αγίου Ιωάννη Ρέντη (1987)

Στο δήμο αυτό υπάγεται ένα πολύ μικρό μέρος της περιοχής ένθεν και ένθεν της οδού Πειραιώς για την οποία προτείνεται η θεσμοθέτηση ΖΕΚ προκειμένου να βοηθηθεί η εγκατάσταση και η ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών. Προτείνεται επίσης, όπως και για το δήμο Ταύρου, η αντικατάσταση της οχλούσας βιομηχανική χρήσης με χρήσεις λιγότερο οχλούσες και αναβαθμισμένες αισθητικά.

Γ.Π.Σ. δήμου Πειραιά (1988)

Σύμφωνα με το εν λόγω ΓΠΣ επιτρέπεται χρήση γενικής κατοικίας σε όλη την έκταση του δήμου εκτός από το τμήμα του άξονα της οδού Πειραιώς. Για το νότιο τμήμα της περιοχής αυτής προτείνεται ΒΙ.ΠΑ. ενώ για το βόρειο, χρήσεις γενικής κατοικίας με βιοτεχνία. Γενικά για την περιοχή ένθεν και ένθεν της Πειραιώς προβλέπεται απομάκρυνση της οχλούσας βιομηχανίας και έλεγχος χρήσεων γης με προτεινόμενες χρήσεις τη μη οχλούσα βιομηχανία, τη βιοτεχνία, το χονδρεμπόριο και τους χώρους πρασίνου. Προτεινόμενες παρεμβάσεις στην περιοχή αυτή αποτελεί η οργάνωσή της σε βιομηχανικά πάρκα με ταυτόχρονο έλεγχο ανάπτυξης και επαναπροσδιορισμό χρήσεων των εγκαταλελειμμένων κτιρίων. Για το οικόπεδο του εργοστασίου ΧΡΩ.ΠΕΙ. προτείνει δημιουργία χώρου πρασίνου και στάθμευσης. Το ίδιο προτείνεται και για τμήμα του χώρου της ΣΚΥΠ. Όσον αφορά στην προστασία του ιστορικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος προτείνεται επέκταση των ορίων του νομοθετημένου ιστορικού κέντρου ώστε να συμπεριληφθούν σε αυτό τα βιομηχανικά κτίρια της οδού Πειραιώς.

### **Χαρακτηρισμός ιστορικού κέντρου Πειραιά – Διάταγμα**

Σύμφωνα με το 1<sup>ο</sup> άρθρο του συγκεκριμένου διατάγματος (ΦΕΚ410/Δ/1982) χαρακτηρίζεται σαν παραδοσιακό τμήμα της πόλης του Πειραιά το τμήμα που περικλείεται από τις οδούς Κηφισού, Κανελλοπούλου, Σούδας (Αλιμπράντη), Πειραιώς, Αθηνών, Μυκάλης, Αλμυρίδος, Κωνσταντινουπόλεως, Μουτσοπούλου,

Αθηνών, Ναυλέρη, Μακρών τειχών, Κάστορος, Αγ. Δημητρίου, Αγ. Διονυσίου, Αρχαιολογικός χώρος Ηετωνείας, Ακτή Τρούμαν.

Συμπερασματικά οι κατευθύνσεις των ΓΠΣ των δήμων στους οποίους υπάγεται η Πειραιώς οδηγούν στη διαμόρφωση ενός άξονα όπου στο μεγαλύτερο τμήμα του ευνοούνται οι χρήσεις βιομηχανίας (Μοσχάτο – Πειραιάς), ακολουθεί η γενική κατοικία και σε πολύ μικρό μέρος η χρήση του πολεοδομικού κέντρου.

### 3.1.3. ΙΣΧΥΟΝ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Σήμερα ισχύει η Υπουργική Απόφαση της οδού Πειραιώς ΦΕΚ 1063/Δ/16.11.2004 όπως αυτή τροποποιήθηκε από το ΦΕΚ 103ΑΑΠ/16.03.2007 που προβλέπει τροποποιήσεις των ΓΠΣ των πέντε δήμων που γειτνιάζουν με την οδό Πειραιώς και επιβάλουν χρήσεις και όρους δόμησης ανά τομέα. Στον χάρτη III του παραρτήματος φαίνονται αναλυτικά οι προτεινόμενες χρήσεις και οι ΣΔ ανά τομέα. Συνοπτικά στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι χρήσεις ανά δήμο και οι αλλαγές που επέφερε η τροποποίηση του 2007. Όπως προκύπτει από τα παρακάτω, η τροποποίηση του 2007 νομιμοποίησε τα κέντρα διασκέδασης σε τμήμα του δήμου Αθηναίων και τις υπεραγορές τροφίμων στις περιοχές που ορίζονται ως πολεοδομικά κέντρα στο δήμο Ταύρου. Δύο χρόνια μετά την τροποποίηση του 2007 εγκαινιάστηκε υπεραγορά τροφίμων στον αριθμό 222 του άξονα και εντός των ορίων του δήμου Ταύρου. Οι υπεραγορές τροφίμων και τα πολυκαταστήματα είναι από τις χρήσεις που τα τελευταία χρόνια έχουν κάνει έντονη την εμφάνισή τους σε όλο το μήκος της Πειραιώς.

Πίνακας 1: Χρήσεις γης ανά δήμο σύμφωνα με την ΥΑ του 2004 και την τροποποίησή της το 2007

	Υ.Α. 2004			ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ Υ.Α. 2007		
	ΓΕΝΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	Σ.Δ.	ΓΕΝΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	Σ.Δ.
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	ΚΑΤΟΙΚΙΑ, ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕ ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΤΙΣ ΥΠΕΡΑΓΟΡΕΣ, ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΡΑΠΕΖΕΣ, ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ, ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ, ΑΝΑΨΥΚΤΗΡΙΑ, ΚΑΦΕΝΕΙΑ ΧΩΡΙΣ	2			2

		ΖΩΝΤΑΝΗ ΜΟΥΣΙΚΗ, ΧΩΡΟΙ ΣΥΝΑΘΡΟΙΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ, ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΓΗΠΕΔΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ				
	ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ		1,4-2,3			1,4-2,3
				ΒΙΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ	ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ, ΚΕΝΤΡΑ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ, ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΓΡΑΦΕΙΑ, ΤΡΑΠΕΖΕΣ, ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	
ΔΗΜΟΣ ΤΑΥΡΟΥ	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΥΠΕΡΑΓΟΡΕΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	1,8	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	ΜΕ ΥΠΕΡΑΓΟΡΕΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	1,8
	ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ		1,8-2,3			1,8-2,3
ΔΗΜΟΣ ΜΟΣΧΑΤΟΥ	ΒΙΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ	ΚΑΤΟΙΚΙΑ, ΕΜΠΟΡΙΚΑ, ΚΤΙΡΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ, ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ, ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ, ΤΡΑΠΕΖΕΣ, ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ. <b>ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ</b>	1-1,2			1-1,2
ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ	ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ		2			2
ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΒΙΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ	ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ, ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ, ΘΕΑΤΡΑ, ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΙ, <b>ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ</b>	2,6	ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ	ΚΑΤΟΙΚΙΑ, ΚΤΙΡΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	2,6

Πηγή: Υ.Α.45835/2004, ΦΕΚ1063Δ/2004, Ιδία Επεξεργασία.

Οι διαφορές ανάμεσα στις προωθούμενες χρήσεις των ΓΠΣ των δήμων και της ΥΑ του 2004 αφορούν σε επεκτάσεις πολεοδομικών κέντρων και κέντρων συνοικίας σε περιοχές γενικής κατοικίας στους δήμους Αθηναίων και Ταύρου, έτσι ώστε να μην περιορίζονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις. Στους υπόλοιπους δήμους, στους οποίους μεγάλο κομμάτι κατέχει η βιομηχανία, οι κατευθύνσεις των ΓΠΣ πρότειναν απομάκρυνση των οχλουσών δραστηριοτήτων και αντικατάστασή τους με χρήσεις λιγότερο οχλούσες και αναβαθμισμένες αισθητικά. Όσον αφορά στις χρήσεις γης που

θεσμοθετήθηκαν μέσω της ΥΑ του 2004 αυτές αντικαθιστούν τη γενική χρήση ΒΠΑ με “ΒΠΑ προς εξυγίανση” σχεδόν σε όλο το μήκος του άξονα από τα όρια του δήμου Ταύρου και μέχρι τον Πειραιά. Στις περιοχές που χαρακτηρίζονται ΒΠΑ – ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση επιτρέπεται ο καθορισμός χρήσεων γης της ενότητας Β του 1<sup>ου</sup> άρθρου του ΠΔ 23.02/6.03.1987 (ΦΕΚ 166/Δ) όπως αυτό τροποποιήθηκε από το ΠΔ Γ. 79463/8/19.12.1990 (ΦΕΚ 706/Δ) ανάλογα με το βαθμό εξυγίανσης της περιοχής (Μέλισσας, 2007: 284). Η ΥΑ θεσμοθετεί ΒΠΑ προς εξυγίανση τριών ειδών, ανάλογα με την περιοχή παρέμβασης, η χωροθέτηση και οι διαφορές των οποίων φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 2: ΒΠΑ προς εξυγίανση ανά δήμο σύμφωνα με την ΥΑ του 2004

ΓΕΝΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ	ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	ΔΗΜΟΣ
ΒΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ	ΧΩΡΟΙ ΣΥΝΑΘΡΟΙΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ, ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ, ΚΕΝΤΡΑ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ, ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΓΡΑΦΕΙΑ- ΤΡΑΠΕΖΕΣ,- ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ-ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΒΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ	ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ, ΚΑΤΟΙΚΙΑ, ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ, ΤΡΑΠΕΖΕΣ, ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ, ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ, ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ (ΜΕ ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ-ΥΠΕΡΑΓΟΡΕΣ, ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ)	ΜΟΣΧΑΤΟΥ
ΒΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ	ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ, ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ, ΘΕΑΤΡΑ, ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΙ, ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΚΑΙ ΚΤΙΡΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (ΜΕ ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ)	ΠΕΙΡΑΙΑ

Πηγή: Υ.Α.45835/2004, ΦΕΚ1063Δ/2004, Ιδία Επεξεργασία.

---

Όπως μπορούμε να συμπεράνουμε από τον πίνακα και τον αντίστοιχο χάρτη, στο κομμάτι των δύο ΟΤ που βρίσκονται σήμερα οι εγκαταστάσεις του εργοστασίου Παυλίδη, προτείνεται εξυγίανση με χρήσεις που κυριαρχούν στα όρια του δήμου Αθηναίων όπως τα πολιτιστικά κτίρια, κέντρα διασκέδασης και αναψυχής, διοίκηση κλπ. Για την περιοχή ένθεν και ένθεν της Πειραιώς μέσα στα διοικητικά όρια του Μοσχάτου οι προτεινόμενες χρήσεις για την εξυγίανση της υπάρχουσας βιομηχανίας είναι πολιτιστικές, αθλητικές αλλά και εμπορικές και διοικητικές. Στο κομμάτι του Μοσχάτου που συνορεύει με τη Λαχαναγορά προτείνεται η χρήση ΒΠΑ με στόχο την υποστήριξη των εγκαταστάσεων του δευτερογενούς τομέα (ΥΠΕΧΩΔΕ, Δελτίο Τύπου, 2004). Στο νότιο τμήμα του άξονα που εμπίπτει διοικητικά στον Πειραιά οι χρήσεις για την εξυγίανση της βιομηχανίας περιέχουν διοίκηση αλλά και χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής.

Σημαντικές αλλαγές εντοπίζονται στο κομμάτι του δήμου Ρέντη αφού στα ΟΤ 24 και 25 στον κόμβο του Κηφισού οι επιτρεπόμενες χρήσεις από τα ΓΠΣ ήταν κοινόχρηστο πράσινο, αθλητικές εγκαταστάσεις και η ΥΑ θεσμοθέτησε χρήσεις γενικής κατοικίας. Από το 2008 μέχρι το 2009 εγκαινιάστηκαν 2 εμπορικά πολυκαταστήματα υπερτοπικής σημασίας<sup>7</sup> που αποδεικνύουν με τον πιο περίτρανο τρόπο ότι τα οικονομικά συμφέροντα υπερισχύουν των όποιων προσπαθειών για αναδιοργάνωση χρήσεων γης και αναβάθμιση μιας πικνοχτισμένης και υποβαθμισμένης περιοχής.

### 3.2. ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ- ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ

Οι μελέτες που έχουν εκπονηθεί για την οδό Πειραιώς συνολικά αλλά και για τμήματά της, ανατέθηκαν από διάφορους φορείς όπως το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και ο δήμος Αθηναίων. Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά οι υπερκείμενες κατευθύνσεις και οι προτάσεις των μελετών αυτών.

---

<sup>7</sup> Στη χρήση γενική κατοικία επιτρέπονται εμπορικές χρήσεις, με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα.

---

Το Αττική S.O.S. αποτελεί ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα δράσης που συντάχθηκε από το υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. σε συνεργασία με συναρμόδια υπουργεία τον Ιούνιο του 1994 με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη μέσω έργων και παρεμβάσεων για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τη δημιουργία βιώσιμης – ανθρώπινης πόλης. Το πρόγραμμα χωρίζεται σε θεματικές ενότητες μία από τις οποίες αφορά στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό για μια βιώσιμη πόλη. Στα πλαίσια του σχεδίου αυτού εντάσσεται και η μελέτη ανάπλασης της οδού Πειραιώς. Όπως ανακοίνωσε το υπουργείο “(...) η μελέτη αυτή έχει μια δική της ιδιαιτερότητα και αυτοτέλεια, ενώ παράλληλα συμβάλλει στην ολοκλήρωση άλλων παρεμβάσεων όπως αυτή του Ελαιώνα και της διασύνδεσης των ιστορικών τόπων – των ελευθέρων χώρων – των αρχαιολογικών χώρων, καθώς και των παρεμβάσεων στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά” (<http://www.minenv.gr>).

### 3.2.1. ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, (1995)<sup>8</sup>

Το Μάρτιο του 1995 ανακοινώθηκε από τον τότε Υπουργό Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Κώστα Λαλιώτη η πρώτη μελέτη για την ανάπλαση της οδού Πειραιώς. Μετά από μια ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης ακολούθησε η αξιολόγησή της και η διατύπωση στόχων και κατευθύνσεων για την ριζική αλλαγή των δεδομένων του δρόμου. Από την ανάλυση διαπιστώθηκε ότι η οδός Πειραιώς βρίσκεται σε διαδικασία αλλαγής λειτουργιών της ζώνης της και επομένως της φυσιογνωμίας της, με ταχείς ρυθμούς. Οι προτάσεις συνοψίζονταν στο χαρακτηρισμό της οδού ως ιστορικού άξονα και τον καθορισμό ζώνης προστασίας του, στον καθορισμό χρήσεων γης και όρων δόμησης, στην προστασία και αξιοποίηση των παραδοσιακών κτιρίων και συνόλων του άξονα, στην επιβολή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και σε σημειακές παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας.

---

<sup>8</sup> Τα στοιχεία του υποκεφαλαίου αυτού αντλήθηκαν από την εν λόγω μελέτη.

---

**Χαρακτηρισμός ως παραδοσιακού τμήματος περιοχής της οδού Πειραιώς – Διάταγμα ΦΕΚ 510/Δ/1996**

Σύμφωνα με το 1<sup>ο</sup> άρθρο, χαρακτηρίζεται ως παραδοσιακό τμήμα (Ιστορικός άξονας Πειραιώς) περιοχή της οδού Πειραιώς που βρίσκεται εκτός των ορίων των ιστορικών κέντρων Αθήνας και Πειραιά και εντός των ορίων των δήμων Αθήνας, Ταύρου, Καλλιθέας, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Μοσχάτου και Πειραιά.

Ο καθορισμός των χρήσεων γης έχει ως κατεύθυνση την αποθάρρυνση, τον έλεγχο ή και την απομάκρυνση των οχλουσών δραστηριοτήτων, τη διατήρηση χρήσεων όπως η κατοικία και το εμπόριο και την ενθάρρυνση χρήσεων που θα αναβαθμίσουν τον άξονα όπως η εκπαίδευση, ο αθλητισμός και η αναψυχή. Συγκεκριμένα για το αθηναϊκό κομμάτι, γύρω από την πλατεία Ομονοίας προτείνεται ζώνη μητροπολιτικού πολεοδομικού κέντρου, στο κομμάτι από την πλατεία Ελευθερίας και μετά προτείνεται ζώνη γενικής κατοικίας, κατά μήκος της Ιεράς Οδού και στο Γκαζοχώρι προτάθηκε ζώνη τοπικού πολεοδομικού κέντρου και στην περιοχή Κεραμεικού – Γκαζιού ζώνη ελεύθερων χώρων και αστικού πρασίνου. Στο τμήμα της περιοχής που εμπίπτει στα όρια του δήμου Αθηναίων και στο δήμο Ταύρου καθορίζεται ζώνη γενικής κατοικίας. Ζώνη τοπικού πολεοδομικού κέντρου ορίζεται στο δήμο Αθηναίων στην οδό Βασιλείου του Μεγάλου και στην περιοχή από το Κ.Ε.Δ.Ε. μέχρι τον κόμβο Χαμοστέρνας. Ζώνη μικτής χρήσης γενικής κατοικίας με διατήρηση της υφιστάμενης βιομηχανίας ορίζεται στη νότια πλευρά του δρόμου στο δήμο Μοσχάτου. Στο ύψος του κόμβου του Κηφισού, στη στροφή Πειραιώς και στην περιοχή της ΔΕΗ στο Μοσχάτο ορίζεται ζώνη μικτής χρήσης τουρισμού – αναψυχής. Στο τμήμα που εμπίπτει στο ιστορικό κέντρο του Πειραιά προτείνεται ζώνη πολεοδομικού κέντρου με μικτή χρήση, ζώνες ελεύθερου χώρου – χώρου πρασίνου οριοθετούνται σε κάποια Ο.Τ. μεμονωμένα. Από την ΣΚΥΠ μέχρι τον κόμβο Λαμπράκη στο βόρειο τμήμα του δρόμου ορίζεται η χρήση του πολεοδομικού κέντρου με μικτή χρήση. Για τις ζώνες με μικτή χρήση υποσημειώνεται η εξυγίανση και διατήρηση της υφιστάμενης βιομηχανίας και ορίζεται όπως φαίνεται παραπάνω στις περιοχές εκτός των ιστορικών κέντρων Αθηνών και Πειραιώς. Τότε τις παρόδιες χρήσεις γης όριζαν τα αντίστοιχα ΓΠΣ των πέντε δήμων για τα οποία προτάθηκε η τροποποίησή τους.

---

**Χαρακτηρισμός ως διατηρητέων ογδόντα οκτώ (88) κτηρίων και των κύριων όψεων δέκα (10) κτηρίων κατά μήκος της οδού Πειραιώς- Απόφαση ΦΕΚ 267/Δ/1997**

Σύμφωνα με την απόφαση του Γενικού Γραμματέα του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. χαρακτηρίζονται ως διατηρητέα ογδόντα οκτώ (88) κτήρια και οι κύριες όψεις δέκα (10) κτηρίων στον άξονα της οδού Πειραιώς που βρίσκονται εντός του ρυμοτομικού σχεδίου των δήμων Αθηναίων, Ταύρου, Μοσχάτου, Αγ. Ιωάννη Ρέντη και Πειραιώς. Αυτά που επηρεάζουν άμεσα και βρίσκονται στο μέτωπο του άξονα της Πειραιώς φαίνονται στο χάρτη III και στον Πίνακα ii του Παραρτήματος.

Από τα κτίρια αυτά ένα μεγάλο μέρος είναι βιομηχανικά, γεγονός που καθιστά το χαρακτηρισμό αυτό ως τον πλέον εκτεταμένο που έχει γίνει στη χώρα μας. Η καινοτομία της εποχής συνίσταται στην αναγνώριση της αξίας του βιομηχανικού αποθέματος του δρόμου και στην πρόθεση προστασίας, αποκατάστασης και επανάχρησής του (Βαταβάλη και Μπελαβίλας, 2007: 2).

Στον συγκοινωνιακό τομέα αξιολογήθηκε η ανάγκη για δημιουργία χώρων στάθμευσης και προτάθηκε η δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης κατά μήκος της οδού με στόχο την κάλυψη των αναγκών τόσο για τον ίδιο τον άξονα όσο και για τις γειτονικές περιοχές.

Όσον αφορά στις πολυδύναμες σημειακές παρεμβάσεις αυτές εντοπίζονται σε εννέα κομβικά σημεία κατά μήκος του άξονα τα οποία είναι η πλατεία Κουμουνδούρου, το Γκάζι – Κεραμεικός, η περιοχή Σαραφείου, ο κόμβος Χαμοστέρνας, η περιοχή Σφαγείων, η στροφή Πειραιώς, ο κόμβος Κηφισού, η περιοχή ΧΡΩΠΕΙ – ΕΛΑΙΣ και ο κόμβος Πειραιώς – Λαμπράκη.

Από το Νοέμβριο του 1994 επιβλήθηκε αναστολή έκδοσης οικοδομικών αδειών σε όλη την περιοχή της οδού Πειραιώς αρχικά γύρω από το δρόμο και στη συνέχεια σε όλη την περιοχή του παραδοσιακού τμήματος για να διευκολυνθεί η υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων.

---

Όσον αφορά στη χρηματοδότηση της εκτέλεσης των έργων σύμφωνα με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. δεσμεύτηκαν πόροι 10 δις δραχμών για την περίοδο 1995-2000. Επιπρόσθετα η υλοποίηση προγραμμάτων όπως αυτό του Ελαιώνα και της Ενοποίησης Αρχαιολογικών χώρων κατά το υπουργείο θα είχαν μια αθροιστική θετική επίδραση στην ευρύτερη περιοχή της Πειραιώς.

Η ανάδειξη της οδού Πειραιώς σε έναν υπερτοπικό άξονα και πόλο προϋποθέτει και την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων και το υπουργείο αναφέρει συγκεκριμένα ότι *“Είναι κατανοητό, ότι η προσέλκυση σημαντικών ιδιωτικών κεφαλαίων, που θα προωθήσουν επενδύσεις για επιχειρηματικές δραστηριότητες, συμβατές με τους όρους και τις προϋποθέσεις που θέτει το νέο Προεδρικό Διάταγμα θεσμοθέτησης των προτάσεων της μελέτης, θα λειτουργήσει θετικά στην υλοποίηση του προγράμματος”* (Μελέτη ανάπλασης οδού Πειραιώς, 1995: 45) .

Το Κεντρικό Συμβούλιο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος, μετά από συνεδρίαση, γνωμοδότησε σχετικά με την εισήγηση του πολεοδομικού κανονισμού της μελέτης αυτής και ενώ συμφώνησε με τη γενική φιλοσοφία της εισήγησης θεώρησε ότι έπρεπε *“να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στη διατήρηση του βιομηχανικού χαρακτήρα της περιοχής από το Μοσχάτο μέχρι τον Πειραιά, για λόγους που συνάπτονται με την ιστορία και την αισθητική της πόλης αλλά και με τις παραγωγικές της λειτουργίες”* (Γνωμοδότηση ΚΣΧΟΠ, Α: 1). Συνοπτικά μπορούμε να πούμε ότι όσον αφορά στις χρήσεις γης εισήγαγε τις ζώνες ΒΙ.ΠΑ. και ΒΙΟ.ΠΑ προς εξυγίανση σε περιοχές κατεξοχήν βιομηχανικές όπως αυτές του Δήμου Μοσχάτου και Πειραιά αντικαθιστώντας τις ζώνες πολεοδομικού κέντρου με μικτή χρήση, τις ζώνες τουρισμού – αναψυχής με μικτή χρήση και της γενικής κατοικίας με μικτή χρήση.

---

3.2.2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ ΓΚΑΖΟΧΩΡΙΟΥ ΤΗΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ ΡΟΥΦ, ΤΩΝ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ ΧΑΜΟΣΤΕΡΝΑΣ,, ΑΓΙΑΣ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗΣ ΚΑΙ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ ΚΑΜΠΑ ΤΗΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΠΕΤΡΑΛΩΝΩΝ, (1995-1996)<sup>9</sup>

Η μελέτη αυτή ανατέθηκε από το Δήμο Αθηναίων και αφορά σε μια ευρύτερη περιοχή στην οποία εμπεριέχεται η οδός Πειραιώς από την οδό Περσεφόνης μέχρι και την Χαμοστέρνας. Όπως αναφέρει, κατά την πρώτη φάση της αναλύθηκαν οι στόχοι και οι προτάσεις της μελέτης για την οδό Πειραιώς της προηγούμενης παραγράφου. Οι βασικοί στόχοι της μελέτης ήταν η αναβάθμιση και αναζωογόνηση της περιοχής καθώς και η άρση της απομόνωσης και η ενοποίησή της με τον υπόλοιπο αστικό χώρο. Οι επιμέρους άξονες παρέμβασης αφορούν στη γενική βελτίωση της εικόνας και της λειτουργικότητας της περιοχής μέσω της δημιουργίας προϋποθέσεων για την αρμονική και συμβατή συνύπαρξη των χρήσεων καθώς και την απομάκρυνση των οχλουσών χρήσεων. Κύριο άξονα αποτελεί επίσης η ανάδειξη της ταυτότητας και της ιδιαιτερότητας της περιοχής με σύγχρονο τρόπο αξιοποιώντας στοιχεία του βιομηχανικού περιβάλλοντος. Η κυρίαρχη χρήση που προτείνεται για τον άξονα της Πειραιώς είναι αυτή της γενικής κατοικίας με εξαίρεση ενός Ο.Τ. που προτείνεται ως πολεοδομικό κέντρο και ενός ως ελεύθερος χώρος πρασίνου. Στόχος της πρότασης αυτής είναι η συγκέντρωση *πιο ήπιων χρήσεων* κατά μήκος του δρόμου έτσι ώστε να αποτραπεί η όχληση των περιοχών κατοικίας που περιβάλλουν τον άξονα. Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά “(...) *Κρίνεται ότι ο τοπικός χαρακτήρας ενός κέντρου που βρίσκεται πάνω σε μια μεγάλη αρτηρία θα είναι σχεδόν αδύνατο να διαφυλαχθεί...και επιπλέον θα δημιουργήσει τάσεις διείσδυσης κεντρικών λειτουργιών στις περιοχές κατοικίας με επιβάρυνση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης μέσα στις περιοχές κατοικίας*” (Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης: 50). Λόγω του ότι η μελέτη αυτή αφορά σε ένα τμήμα της πόλης που κυριαρχείται από κατοικία, αντιμετωπίζει την οδό

---

<sup>9</sup> Τα στοιχεία του υποκεφαλαίου αυτού αντλήθηκαν από την εν λόγω μελέτη καθώς και από το Αραβαντινός, 1998: 273-278).

---

Πειραιώς από διαφορετική σκοπιά και δεν προωθεί την ανάπτυξη ενός υπερτοπικού άξονα. Για τη μελέτη αυτή, αν και έφτασε μέχρι και την τρίτη φάση, το Κ.Σ.Χ.Ο.Π. δεν γνωμοδότησε και συνεπώς δεν θεσμοθετήθηκε.

Σε μια προσπάθεια σύγκρισης των δύο αυτών μελετών, διαπιστώνεται διαφοροποίηση στόχων αφού η πρώτη έχει ως περιοχή μελέτης το συνολικό άξονα ενώ η περιοχή μελέτης της συγκεκριμένης αφορά σε τμήματα γειτονιών κατοικίας του κέντρου τα οποία περιέχουν ένα τμήμα της Πειραιώς. Είναι λοιπόν λογικό η αντιμετώπιση του δρόμου να γίνεται από διαφορετική οπτική και συνεπώς να διατυπώνονται διαφορετικού είδους προτάσεις για την αναβάθμισή του.

### 3.2.3. ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ

Η περιοχή του Ελαιώνα καλύπτει μια έκταση 9.000 στρεμμάτων και συνορεύει με το βόρειο σκέλος του άξονα της Πειραιώς, στο κέντρο – δυτικό τμήμα του λεκανοπεδίου, όπως φαίνεται στο χάρτη I. Η θέση της μπορεί να χαρακτηριστεί ως νευραλγική, αφού βρίσκεται σε απόσταση μόλις τριών χιλιομέτρων από την Ομόνοια και δύο από τον Κεραμεικό ενώ περιέχεται στα διοικητικά όρια των δήμων Αθηναίων, Αιγάλεω, Περιστερίου, Ταύρου και Αγίου Ιωάννη Ρέντη. Στην οδό Πειραιώς εμπίπτουν τα ΟΤ της ΑΣΚΤ και του ιδρύματος “Ελληνικός Κόσμος” του δήμου Αγ. Ιωάννη Ρέντη. Κύριο χαρακτηριστικό της σημερινής κατάστασης του Ελαιώνα είναι οι οχλούσες δραστηριότητες που κατέχουν το μεγαλύτερο μέρος του δημιουργώντας μια τεράστια εστία μόλυνσης για όλο το λεκανοπέδιο.

Ο Ελαιώνας αποτελεί και αυτός μια περιοχή με μακρά βιομηχανική ιστορία που ξεκινάει με την εγκατάσταση κεραμοποιείων και ελαιοτριβείων από τον 18<sup>ο</sup> αιώνα. Σήμερα η περιοχή διαθέτει βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες μεσαίας και υψηλής όχλησης απασχολώντας χιλιάδες εργαζόμενους, ενώ η συνολική εικόνα της χαρακτηρίζεται από ένα εξαιρετικά επιβαρυσμένο περιβάλλον (<http://www.minenv.gr>).

Το ιστορικό των προσπαθειών για τη διευθέτηση της περιοχής είναι μεγάλο και ξεκινάει στα μέσα της δεκαετίας του '50 με προσπάθειες της πολιτείας για νομοθετική ρύθμιση μέσα από διατάγματα, μελέτες και νόμους. Η δεκαετία του '80 σηματοδοτείται από την ΕΠΑ και τη θεσμοθέτηση του ΡΣΑ το οποίο προωθεί τις χρήσεις ΒΠΠΑ και

ΒΙΟΠΑ στο 70% της έκτασης του Ελαιώνα και την ταυτόχρονη απομάκρυνση των υψηλά οχλουσών δραστηριοτήτων. Μέχρι το 1990 καμία πολεοδομική μελέτη για τα ΒΠΠΑ και ΒΙΟΠΑ δεν είχε εγκριθεί. Το 1991 θεσμοθετείται το Προεδρικό διάταγμα το οποίο εντάσσει την περιοχή με συγκεκριμένους όρους δόμησης ενώ το 1995 ακολουθεί ένα βελτιωτικό Προεδρικό διάταγμα που τροποποιεί τους όρους αυτούς και ορίζει ως χώρο πρασίνου σχεδόν τη μισή του έκταση προβλέποντας τη συγκέντρωση βιομηχανιών – βιοτεχνιών σε ειδικές ζώνες. Την περίοδο εκείνη ξεκινούν και οι εξαγγελίες για την ανάπλαση της περιοχής μέσω της χωροθέτησης κοινόχρηστων χώρων και της μετατροπής σε πνεύμονα πρασίνου για ολόκληρη την πρωτεύουσα. Το πρόγραμμα δράσης Αττική SOS συμπεριέλαβε στις παρεμβάσεις του την περιοχή, για την οποία προτάθηκε η μετατροπή της μισής έκτασής της σε χώρο πρασίνου αλλά και τη δημιουργία “επιχειρησιακού κέντρου” που θα συνέβαλλε στην οικονομική αναβάθμιση της περιοχής. Οι προτάσεις επίσης αφορούσαν στη συνολική αναδιοργάνωση της περιοχής και στη δημιουργία χώρων στάθμευσης, πεζοδρόμων, αμιγών βιομηχανικών ζωνών και κοινωφελών υποδομών με στόχο την αναβίωση του Ελαιώνα (<http://www.minenv.gr>). Την ίδια περίοδο διατυπώθηκαν σχέδια για τη μεταφορά των υπεραστικών σταθμών ΚΤΕΛ του Κηφισού και των Λιοσίων αλλά και για την ανέγερση του πολυσυζητημένου νέου γηπέδου του Παναθηναϊκού (<http://home.asda.gr/>). Το 2006 ψηφίστηκε τροπολογία με το Ν. 3481/2006 (ΦΕΚ 162/Α/2.08.2006) στα άρθρα 11 και 12 του οποίου εγκρίνεται η ανέγερση του γηπέδου του Παναθηναϊκού στην περιοχή του Βοτανικού σε έκταση εντός των ορίων του Δήμου Αθηναίων. Οι αντιδράσεις που προκάλεσε η εν λόγω τροπολογία ήταν αρκετές από κατοίκους και εργαζομένους της περιοχής αλλά και από την Επιτροπή Πρωτοβουλίας για τη Διάσωση του Ελαιώνα αφού ο χώρος που αναμένετο να χωροθετηθεί το γήπεδο και τα εμπορικά συγκροτήματα ήταν χαρακτηρισμένη ζώνη πρασίνου (<http://elaionas.wordpress.com>).

Η “αξιοποίηση” του Ελαιώνα έχει γίνει τα τελευταία χρόνια βορά στα συμφέροντα μεγάλων κατασκευαστικών εταιριών και μεγαλοεπιχειρηματιών του real estate καθώς αποτελεί μια από τις τελευταίες αναξιοποίητες κεντρικές περιοχές του λεκανοπεδίου. Οι τιμές γης παρουσιάζουν κατακόρυφες αυξήσεις, ενώ μεγάλες εκτάσεις έχουν επέλθει στην κυριότητα επιχειρηματιών. Το μέλλον του άλλοτε “κάλλιστου προαστίου” θα

---

επιρεάσει συνολικά όλη την Αθήνα και η οδός Πειραιώς, ως ένα φυσικό όριο μεταξύ του παραδοσιακού ιστορικού κέντρου και της νέας αυτής πόλης, αναμένεται να επιρεάσει και να επιηρεαστεί από τις εξελίξεις αυτές.

#### *3.2.4. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΤΟΥ 2004: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ, ΕΜΠ (1998)*

Η έρευνα αυτή ξεκίνησε το 1997 με πρωτοβουλία μιας ερευνητικής ομάδας του Πολυτεχνείου από το εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του τμήματος Αρχιτεκτόνων του Ε.Μ.Π.. Στόχος της έρευνας ήταν η διατύπωση εναλλακτικών προτάσεων για τη χωροθέτηση των αθλητικών εγκαταστάσεων έτσι ώστε να μην επιβαρυνθεί το περιβάλλον και η συμβολή σε μια αναδιοργάνωση της πόλης φιλική προς τη φύση και τους κατοίκους της. Μετά από μια κριτική προσέγγιση του φακέλου υποψηφιότητας κρίθηκε ότι η διασπορά των αθλητικών εγκαταστάσεων στο λεκανοπέδιο μειώνεται, με πιθανά αρνητικά αποτελέσματα την επόμενη μέρα. Με σκοπό λοιπόν τη βιωσιμότητα των έργων και κατά τη μετα – ολυμπιακή εποχή προτάθηκε από τη μελέτη αυτή, η αύξηση της διασποράς των εγκαταστάσεων εντός του λεκανοπεδίου με προτεραιότητα στην υποβαθμισμένη νοτιοδυτική Αθήνα. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται μεταξύ άλλων “...Γνώμονες στο σχεδιασμό πρέπει να είναι η ανάπλαση προβληματικών περιοχών, το άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα και γενικά η βελτίωση της σχέσης αστικού ιστού – φυσικού τοπίου” (Μελέτη: 10). Λαμβάνοντας υπ’ όψη τους τιθέμενους πολεοδομικούς και περιβαλλοντικούς στόχους (μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και η ανάπλαση του άξονα της Πειραιώς) προτάθηκαν παρεμβάσεις σε περιοχές στα δύο άκρα της, που ήδη χαρακτηρίζονταν από αθλητική δραστηριότητα όπως αυτή του Ρουφ και του Καραϊσκάκη.

Πίνακας 3: Εναλλακτικές προτάσεις χωροθέτησης Ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων.

	<b>ΡΟΥΦ- ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ (ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΕΚΤΑΣΗΣ 86 ΣΤΡΕΜΜΑΤΩΝ)</b>	<b>ΠΕΡΙΟΧΗ ΝΕΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ- ΓΗΠΕΔΟ ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ (ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΕΚΤΑΣΗΣ 40 ΣΤΡΕΜΜΑΤΩΝ)</b>
<b>ΣΤΟΧΟΣ</b>	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ	ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΣΟΥΔΑΣ
<b>ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ</b>	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΙΝΓΚ ΠΟΝΓΚ ΑΝΤΙ ΓΙΑ ΤΟ ΑΛΣΟΣ ΤΟΥ ΒΕΙΚΟΥ ΣΤΟ ΓΑΛΑΤΣΙ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΑΘΛΗΜΑ ΧΟΚΕΪ
	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΠΟΛΟΥ	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΑΘΛΗΜΑ ΣΟΦΤΜΠΟΛ ΣΤΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
	ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΚΑΙ ΕΝΤΑΞΗ ΤΩΝ ΒΟΗΘΗΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΟΥ ΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ	

Πηγή: Πολεοδομική και Περιβαλλοντική διάσταση των Ολυμπιακών αγώνων: Εναλλακτικές προτάσεις χωροθέτησης, Ε.Μ.Π. 1998, Ιδία Επεξεργασία.

Η ενίσχυση των υφιστάμενων αυτών εγκαταστάσεων, κατά τους μελετητές, θα απέτρεπε την τάση για κατασκευή μεγάλων κτιριακών συγκροτημάτων κατά μήκος του άξονα, με αποσπασματικό και ασχεδιάστο τρόπο. Οι προτάσεις αυτές προέκυψαν μετά από αξιολόγηση των πλεονεκτημάτων της θέσης (ανάμεσα σε Αθήνα και Πειραιά) και της ύπαρξης μεγάλων διαθέσιμων χώρων και με φιλοσοφία την ένταξη των έργων αυτών στο πολεοδομικό συγκρότημα και τη σύνδεσή τους με το ιστορικό κέντρο.

### 3.2.5. ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, ΥΠΕΧΩΔΕ (2002)

Η μελέτη αυτή προτάθηκε από το Ειδικό Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης για την αναβάθμιση της εικόνας και της λειτουργίας της Αθήνας – Αττικής του 2004<sup>10</sup> και είχε ενταχθεί στην κατηγορία των έργων που δεν προβλέπονταν να υλοποιηθούν μέχρι τον Αύγουστο του 2004 (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, 2006).

<sup>10</sup> Ερευνητικό Πρόγραμμα που πραγματοποιήθηκε το 1999 από το εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού σχεδιασμού του Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α. του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Η στρατηγική του ΕΣΣΔ φαίνεται στον παρακάτω πίνακα ο οποίος αποτελεί μόνο ένα κομμάτι του συνολικού πίνακα, αυτό που αφορά στην ένταξη της εν λόγω μελέτης στο σχέδιο δράσης.

Πίνακας 4: Στρατηγική του ΕΣΣΔ ανά τομέα και άξονα

ΑΞΟΝΕΣ	ΤΟΜΕΙΣ	ΔΡΑΣΕΙΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΕΡΓΑ	1	2	3
...	...	...	...	...	...	...	...
4. ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΑΝΑΣΥΝΤΑΞΗΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ	4.1 ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΖΩΝΩΝ ΤΟΥ ΙΣΤΟΥ						
	4.2 ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΠΥΛΩΝ ΑΘΗΝΑΣ	4.2.1 Αναπλάσεις στους άξονες-πύλες του ΠΣΑ και σε βασικούς άξονες του οδικού δικτύου	4.2.1.1 Ανάπλαση Οδού Πειραιώς		Π	ΕΕ	
...	...	...	...	...	...	...	...

Πηγή: ΕΣΣΔ για την αναβάθμιση και λειτουργία της Αθήνας – Αττικής του 2004, Οριστική Έκθεση, Τόμος 2

Οι τρεις τελευταίες στήλες αφορούν στο βαθμό συνάφειας με τους Ολυμπιακούς Αγώνες 2004, στο χαρακτήρα της ενέργειας, και στις ενέργειες με δυνητική ισχυρή χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα. Η συγκεκριμένη ανάπλαση αξιολογήθηκε ότι δεν έχει άμεση σχέση με την πραγματοποίηση των ΟΑ 2004 (Π) και ότι αποτελείται από μια ομάδα επιμέρους έργων, που θα εξειδικευθούν κατά την εφαρμογή της ενέργειας (ΕΕ) (Οικονόμου κ.ά. 1999).

Η δεύτερη αυτή ανάπλαση της οδού Πειραιώς ανετέθη από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. το 2002 χωριζόμενη σε έντεκα είδη μελετών, όπως πολεοδομική, ειδική αρχιτεκτονική, στατική, περιβαλλοντική, συγκοινωνιακή κλπ. Το πολεοδομικό κομμάτι ανετέθη στο γραφείο Τσαγκαράτου το οποίο αφού παρέδωσε τη φάση της ανάλυσης προχώρησε στη διατύπωση πρότασης. Η πολεοδομική μελέτη τελικά δεν έγινε δεκτή από το υπουργείο και έτσι δεν θεσμοθετήθηκε.

### 3.2.6. ΜΕΛΕΤΗ ΕΑΧΑ Α.Ε. (1997- σήμερα)

Ήδη από το 1985, έτος θεσμοθέτησης του Ρυθμιστικού των Αθηνών, είχαν διατυπωθεί στόχοι για την ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της πόλης και την αναβάθμιση των κεντρικών περιοχών οι οποίοι εξειδικεύτηκαν με παρεμβάσεις ανάδειξης και ενοποίησης ιστορικών και αρχαιολογικών χώρων. Για την επίτευξη του εγχειρήματος αυτού συστάθηκε το 1997 η Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε. με μοναδικό μέτοχο το δημόσιο (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και ΥΠ.ΠΟ.) και σκοπό την υλοποίηση του προγράμματος σύνδεσης και ανάδειξης των μνημείων και των αρχαιολογικών χώρων με ταυτόχρονες παρεμβάσεις ανάπλασης του ιστορικού κέντρου ([www.astynet.gr](http://www.astynet.gr)). Στον πίνακα που ακολουθεί γίνεται μια συνοπτική αναφορά των έργων ανά κατηγορία παρεμβάσεων.

Πίνακας 5: Έργα της ΕΑΧΑ που επηρεάζουν άμεσα την οδό Πειραιώς

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΕΑΧΑ	ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΓΑΛΟΣ ΠΕΡΙΠΑΤΟΣ	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΕΡΜΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΓΙΩΝ ΑΣΩΜΑΤΩΝ ΕΩΣ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ	ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ
ΠΛΑΤΕΙΕΣ	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ
ΔΡΟΜΟΙ	
ΚΤΗΡΙΑ	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΨΕΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΔΙΑΦΗΜΗΣΤΙΚΩΝ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ	ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΔΙΑΦΗΜΗΣΤΙΚΩΝ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ
ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΡΓΑ	

Πηγή: Ε.Α.Χ.Α., Ιδία Επεξεργασία

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις που επηρεάζουν την εικόνα της οδού Πειραιώς αφορούν στις περιοχές Κεραμεικού – Πειραιώς – Ιεράς Οδού – Γκαζιού - Θησειού και είναι αρκετές σχεδόν σε κάθε κατηγορία παρεμβάσεων. Όπως φαίνεται και από τον πίνακα, η γειτνίαση με τον αρχαιολογικό χώρο του Κεραμεικού προσέελκυσε το ενδιαφέρον της ΕΑΧΑ και από την άποψη της ανάδειξής του και από αυτήν της ενοποίησης και σύνδεσής του με γειτονικούς αρχαιολογικούς χώρους όπως αυτός της αρχαίας και της ρωμαϊκής αγοράς μέσω των πεζοδρομήσεων για την επίτευξη του Μεγάλου Περιπάτου. Η πεζοδρόμηση της οδού Ερμού από το Θησείο μέχρι την Πειραιώς αποτελεί το προσωρινό τέρμα του περιπάτου αυτού το οποίο αναμένεται να μετατοπισθεί στην

---

περιοχή της Ακαδημίας Πλάτωνος με την ανάδειξη του αρχαιολογικού της άλσους. Η διαμόρφωση της νέας πλατείας Κεραμεικού, στη συμβολή των οδών Ερμού και Πειραιώς, “αναβιώνει” την πλατεία Κέκροπος που οραματίστηκαν Κλεάνθης και Σάουμπερτ στο πρώτο πολεοδομικό σχέδιο των Αθηνών (βλ. 2.2.1.). Με την απαλλοτρίωση περίπου 11 στρεμμάτων και την κατεδάφιση των κτιρίων της Κορεάτικης αγοράς το 2005, η ΕΑΧΑ δημιούργησε ένα πνεύμονα πρασίνου που άλλαξε άρδην την εικόνα του δρόμου και της ευρύτερης περιοχής. Η οπτική επαφή που επετεύχθη με τον βράχο της Ακρόπολης καθώς και η δημιουργία κοινόχρηστου χώρου και πεζοδρόμου αναβάθμισε την πυκνοχτισμένη αυτή περιοχή.

Η πλατεία Κουμουνδούρου, μια από τις πιο κεντρικές πλατείες της Αθήνας, αποτελούσε από τα τέλη της δεκαετίας του '90 την προσωρινή κατοικία Κούρδων και άλλων προσφύγων που άρχισαν να εγκαθίστανται με συστηματικότητα στο εσωτερικό της (Τζιρτζιλιάκη, 2009). Ξεκινώντας από το 2000 και μετά, με αστυνομικές εισβολές επιχειρήθηκε η εκδίωξη των ομάδων αυτών από το χώρο της πλατείας. Η Κουμουνδούρου συμπεριλήφθηκε από την ΕΑΧΑ στις τέσσερις πιο σημαντικές πλατείες του ιστορικού κέντρου, για τις οποίες προκηρύχτηκε αρχιτεκτονικός διαγωνισμός έτσι ώστε να αλλάξει όψη και χαρακτήρα. Σήμερα, παρόλα αυτά, η εικόνα της πλατείας δεν διαφέρει πολύ από το χθες. Για τους μετανάστες συνεχίζει να είναι ένας χώρος συνεύρεσης και για τους άστεγους ένα καταφύγιο για να κοιμηθούν τη νύχτα (Τζιρτζιλιάκη, 2009: 194).

---

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Η ΕΞΕΛΙΚΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΧΡΟΝΩΝ

Η οδός Πειραιώς τα τελευταία χρόνια μεταλλάσσεται με ταχείς ρυθμούς αναζητώντας την καινούρια της ταυτότητα. Ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '80 το ρυθμιστικό προέβλεπε την ανάπτυξη, οργάνωση και την αναβάθμιση των βιομηχανικών περιοχών του δυτικού κέντρου (βλ. 3.1.1). Η δεκαετία του '90 ήταν αυτή που σηματοδότησε την έναρξη χωροθετήσεων πολιτιστικών δραστηριοτήτων στην περιοχή αυτή, εντάσσοντάς την σε μια προοπτική νέας μητροπολιτικής ανάπτυξης (Σουλιώτης, 2008). Το χρονικό πλαίσιο μέσα στο οποίο εντάσσονται συνολικά οι δράσεις για την ανάπτυξη και ανάδειξη του άξονα της Πειραιώς ξεκινάει από τα μέσα της δεκαετίας του '90 με την ανάθεση της μελέτης για ανάπτυξη της οδού και τελειώνει θεσμικά το 2004 με τη θεσμοθέτηση της υπουργικής απόφασης της οδού Πειραιώς (ΦΕΚ 1063Δ/16.11.2004). Οι διαρκείς μετασχηματισμοί του τοπίου ωστόσο, δεν μπορούν να οριοθετηθούν χρονολογικά γιατί είναι μια συνεχόμενη και ατέρμονη διαδικασία.

Η μελέτη ανάπτυξης της οδού Πειραιώς το 1995 (βλ. 3.2.1) είχε στόχο την ανάδειξη του δρόμου σε υπερτοπικό άξονα πολιτισμού, αναψυχής, εκπαίδευσης και πρασίνου με τη διατήρηση ωστόσο των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Η μελέτη αυτή *“ήταν η πρώτη προσπάθεια συντεταγμένου κρατικού πολεοδομικού σχεδιασμού για το μέλλον ενός μεγάλου “brown field” η οποία ξεκίνησε ενώ ακόμα βρίσκονταν σε λειτουργία αρκετές βιομηχανικές μονάδες.”* (Βαταβάλη και Μπελαβίλας, 2007: 2). Με πρώτο βήμα για την αναβάθμιση του άξονα τον χαρακτηρισμό του δρόμου ως παραδοσιακό ιστορικό τμήμα της πόλης το 1996 (ΦΕΚ 510Δ/1996) και το χαρακτηρισμό 88 κτιρίων ως διατηρητέα το 1997 (ΦΕΚ 267Δ/1997), ξεκίνησε από το κράτος αλλά και με ιδιωτική πρωτοβουλία η επανάχρηση πρώην βιομηχανικών κελυφών σε πολιτιστικούς χώρους αλλά και η κατασκευή νέων εγκαταστάσεων για τη στέγαση εμπορικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων. Παρακάτω επιχειρείται ένας διαχωρισμός των λειτουργιών που τα τελευταία χρόνια έχουν καθορίσει σε μεγάλο βαθμό το χαρακτήρα του άξονα.

---

#### 4.1. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

---

Από τα μέσα της δεκαετίας του '80, με ελάχιστη συστηματικότητα, ξεκίνησε η εγκατάσταση ολιγάριθμων πολιτιστικών λειτουργιών στον άξονα. Ξεκινώντας από την Ομόνοια στον αριθμό 35, πρώην οικία των αδερφών Βλαχούτση, βρίσκεται εδώ και χρόνια η Ανώτερη Σχολή Δραματικής Τέχνης του Εθνικού Θεάτρου. Το εξαιρετικό διώροφο νεοκλασικό, ιδιοκτησία του δήμου Αθηναίων, φιλοξένησε το πρώτο μουσικό ίδρυμα της Ελλάδας, το 1871. Πριν αποτελέσει έδρα του Ωδείου Αθηνών είχε φιλοξενήσει την Αντιβασιλεία (1834-1836) και το Πολυτεχνείο (1836-1871). Το κτίριο, που είναι πιθανόν έργο του Κλεάνθη, ήταν από τα πρώτα βουαρικιά νεοκλασικά που απήχησαν τον Ευρωπαϊκό εκσυγχρονισμό της εποχής της ίδρυσης του ελληνικού κράτους (Βατόπουλος, 2002: 22).

Προχωρώντας προς το Γκάζι, στον αριθμό 51 της πλατείας Κουμουνδούρου, στεγάζεται από το 1982 η Δημοτική Πινακοθήκη. Από τη δεκαετία του 1870 το κτίριο λειτουργούσε ως Δημοτικό Βρεφοκομείο για την περίθαλψη των εκτιθέμενων βρεφών, ενώ αποτέλεσε ένα πρότυπο ίδρυμα της εποχής που αναβάθμισε τις υπηρεσίες πρόνοιας (Μαρκέτου, 2002: 24 – 26). Στις αρχές του '80 αποφασίστηκε η μεταφορά της Πινακοθήκης του Δήμου Αθηναίων από το Πνευματικό Κέντρο της οδού Ακαδημίας, όπου φιλοξενούνταν από το 1974.

Πρόσφατα ανακοινώθηκε η μεταφορά της Πινακοθήκης, λόγω ανεπάρκειας χώρου, στην περιοχή του Μεταξουργείου στη συμβολή των οδών Μυλλέρου και Μεγάλου Αλεξάνδρου, στο νεοκλασικό εργοστάσιο Δουρούτη, έργο του διάσημου αρχιτέκτονα Θεόφιλου Χάνσεν. Το νέο κτίριο θα εμπλουτίσει την πολιτιστική υποδομή του Μεταξουργείου, μιας κεντρικής γειτονιάς που συνορεύει με το βόρειο τμήμα του άξονα της Πειραιώς και μεταλλάσσεται με γοργούς ρυθμούς τα τελευταία χρόνια. Η μελλοντική χρήση του κτιρίου της Πειραιώς παραμένει άγνωστη, παρόλα αυτά αποτελεί ένα κτίριο μεγάλου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος που πρέπει να επαναχρησιμοποιηθεί σύμφωνα με τις ανάγκες του δήμου.

Από τα μέσα της δεκαετίας του '90 ξεκίνησε με μεγαλύτερη συστηματικότητα η εγκατάσταση πολιτιστικών δραστηριοτήτων σε όλο το μήκος του άξονα, πράγμα που

---

συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Οι πιο σημαντικές ημερομηνίες και χρήσεις παρουσιάζονται συνοπτικά παρακάτω.

**1994** Εγκατάσταση του Πολιτιστικού κέντρου “Μελίνα Μερκούρη” στο εργοστάσιο Πιλοποιίας Πουλόπουλου.

Το 1994 εγκαινιάστηκε το πολιτιστικό κέντρο που φέρει το όνομα μιας από τις πιο σημαντικές Ελληνίδες του αιώνα. Το κέντρο ανήκει στον πολιτιστικό οργανισμό του δήμου Αθηναίων ο οποίος μετέτρεψε το παλιό εργοστάσιο πιλοποιίας Πουλόπουλου σε εκθεσιακό και πολιτιστικό κέντρο. Το παλιό πλινθόκτιστο εργοστάσιο βρίσκεται στη συμβολή των οδών Ηρακλειδών και Θεσσαλονίκης, λίγα μόλις μέτρα από τον άξονα της Πειραιώς.

**1995** Μετεγκατάσταση της Ανωτάτης Σχολής Καλών Τεχνών στο εργοστάσιο των Ελληνικών Υφαντηρίων.

Η ΑΣΚΤ αποτελεί σήμερα το κύριο δημόσιο εκπαιδευτικό ίδρυμα για την διδασκαλία και εκμάθηση καλλιτεχνικών δεξιοτήτων παρέχοντας ένα πεδίο θεωρητικών και πρακτικών γνώσεων γύρω από τις εικαστικές τέχνες. Αποτελείται από δύο τμήματα, το τμήμα εικαστικών τεχνών και το πιο καινούριο τμήμα θεωρίας και ιστορίας της τέχνης. Η ανεπάρκεια χώρων για τη λειτουργία της σχολής στην οδό Πατησίων όπου στεγαζόταν καθώς και οι αυξανόμενες ανάγκες οδήγησαν τον πρότανη και τον τότε υπουργό Παιδείας Γ. Σουφλιά να αναζητήσουν νέα στέγη για την ΑΣΚΤ στις αρχές της δεκαετίας του '90. Τη στέγη αυτή βρήκαν στις εγκαταστάσεις του εργοστασίου Υφαντηρίων των αδερφών Σικιαρίδη, που βρίσκεται στο νούμερο 256 της Πειραιώς και υπάγεται στο δήμο Αγ. Ιωάννη Ρέντη, το οποίο μέχρι τότε ήταν στην ιδιοκτησία της Εμπορικής Τράπεζας, από την οποία και το αγόρασαν το 1992. Τη διετία 1994 –95 μετεγκαταστάθηκαν τα εργαστήρια, η βιβλιοθήκη και οι αίθουσες διδασκαλίας ενώ στον ίδιο χώρο δημιουργήθηκαν εκθεσιακοί χώροι υψηλών προδιαγραφών, αίθουσα θεάτρου, αίθουσα κινηματογράφου, καφετέρια και εστιατόριο. (Μακρίδου, 1996: 4). Η μετεγκατάσταση και η οργάνωση των χώρων της σχολής ήταν ένα όνειρο του τότε πρότανη, Ν. Κεσσανλή, το οποίο έδωσε μια εκπαιδευτική και καλλιτεχνική χροιά στον

---

τότε υποανάπτυκτο και υποβαθμισμένο δρόμο και αποτέλεσε το έναυσμα για τον μετέπειτα χαρακτηρισμό του δρόμου ως πολιτιστικού άξονα.

Η εγκατάσταση της ΑΣΚΤ έκανε την Πειραιώς πολιτιστικά “πλούσιο περιβάλλον” και βοήθησε στην εγκατάσταση πολιτιστικών και πολιτισμικών δραστηριοτήτων γιατί σύνδεσε τη σχολή με μέρη πολιτιστικής κατανάλωσης και παραγωγής.

**1998** Κατασκευή κέντρου πολιτισμού “Ελληνικός Κόσμος” του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού στο παλιό εργοστάσιο της ΒΙΩΣΟΛ

Το εργοστάσιο της ΒΙΩΣΟΛ μεταφέρθηκε το 1940 στον αριθμό 254 της Πειραιώς, σε κτίριο σχεδίων του αρχιτέκτονα Σόλωνα Κυδωνιάτη. Στις μέρες μας συγκαταλέγεται στα εξαιρετικά ενδιαφέροντα βιομηχανικά κτίρια του άξονα η διατήρηση και επανάχρηση του οποίου επετεύχθη από το Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού.

Το ΙΜΕ χρηματοδοτήθηκε από την οικογένεια Λαζάρου Εφραίμογλου και είναι Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου με κοινωφελή, πολιτιστικό και μη κερδοσκοπικό χαρακτήρα. Το ιστορικό της κατασκευής του πολυχώρου “Ελληνικός Κόσμος” ξεκίνησε το 1997 όταν το ΙΜΕ αγόρασε το εργοστάσιο ακριβώς δίπλα στις εγκαταστάσεις της ΑΣΚΤ. Συμβολικά, το κέντρο εγκαινιάστηκε τη μέρα της εαρινής ισημερίας του επόμενου χρόνου επιχειρώντας να συμβάλει στην “άνοιξη” του πολιτιστικού τοπίου. Μέχρι το 2008 ο “Ελληνικός Κόσμος” έχει επεκταθεί και έχει εγκαινιάσει πολυδύναμους χώρους θεάτρου, εκδηλώσεων και διαδραστικών εκθέσεων σε μια έκταση συνολικά 60 στρεμμάτων. Σήμερα θεωρείται ένας από τους πιο άρτιους μουσειακούς χώρους της Αθήνας εξοπλισμένος με σύγχρονες τεχνολογικές εφαρμογές. Ημερομηνία σταθμός αποτέλεσε για τον πολυχώρο το 2006, που με την έναρξη λειτουργίας της “Θόλου”, ενός ημισφαιρικού θεάτρου χωρητικότητας 132 θεατών, δόθηκαν νέες διαστάσεις στην Εικονική Πραγματικότητα και τις διαδραστικές προβολές. Η “Θόλος” είναι σήμερα το σύμβολο του πολιτιστικού κέντρου και ένα κτίριο υψηλής αρχιτεκτονικής που ξεχωρίζει από το μέτωπο του δρόμου (<http://www.hellenic-cosmos.gr/>).

**1999** Δημιουργία της “Τεχνόπολης” στο πρώην εργοστάσιο Γκαζιού

---

Το εργοστάσιο φωταερίου, που σηματοδότησε το 1860 την εκβιομηχάνιση του δρόμου, έμελε να σηματοδοτήσει και την πολιτιστική δραστηριότητα στον άξονα όπου λειτούργησε, αφού αποτελεί πλέον ένα τοπόσημο για την περιοχή. Το γεγονός ότι χτίστηκε σε τέσσερις περιόδους το καθιστά ένα εξαιρετικά ενδιαφέρον βιομηχανικό κτίριο της Αθήνας που φέρει στοιχεία από όλες τις περιόδους κατασκευής του.

Από το 1985 τα σχέδια του δήμου Αθηναίων για την ανάπλαση του εγκαταλελειμμένου εργοστασίου της Πειραιώς 100 είχαν ως κατευθύνσεις την πολιτιστική δραστηριότητα και την ανάδειξη της βιομηχανικής κληρονομιάς. Από το 1999 το εργοστάσιο επαναλειτουργεί ως ένας πολυδύναμος χώρος πολιτισμού διαθέτοντας εκθεσιακούς χώρους, χώρους συνεδρίων και πολιτιστικών εκδηλώσεων, μουσικής, χορού, θεάτρου και εκδηλώσεων ποικίλου ενδιαφέροντος. Είναι αφιερωμένο στη μνήμη του Μάνου Χατζιδάκι ενώ οκτώ από τα κτήριά του φέρουν τα ονόματα μεγάλων ελλήνων ποιητών (<http://www.cityofathens.gr>). Οι νέες χρήσεις έχουν σεβαστεί τον προηγούμενο χαρακτήρα έχοντας διατηρήσει πολλά στοιχεία του εξοπλισμού του εργοστασίου στο εσωτερικό (Γκόνη, 2010).

Στον χώρο της Τεχνόπολης στεγάζεται επίσης το μουσείο “Μαρία Κάλλας” που αποτελεί το μοναδικό χώρο αφιερωμένο στη μεγάλη ελληνίδα σοπράνο και ο δημοτικός ραδιοφωνικός σταθμός “Αθήνα 94,8”. Εξέχον έργο που βρίσκεται στον προαύλιο χώρο αποτελεί “η Σφαίρα της χιλιετίας”, πρωτότυπο γλυπτό του Νίκου-Γιώργου Παπουτσίδη.

#### **2004** Κατασκευή Μουσείου Μπενάκη, κτίριο οδού Πειραιώς

Το μουσείο Μπενάκη αποτελεί τον παλαιότερο μουσειακό οργανισμό της Ελλάδας που λειτουργεί ως Ίδρυμα Ιδιωτικού Δικαίου. Το κεντρικό κτίριο βρίσκεται στον ιστορικό πολιτιστικό άξονα της Βασιλίσσης Σοφίας ενώ διαθέτει πολυάριθμα παραρτήματα στο ιστορικό κέντρο και στα προάστια της Αθήνας (<http://www.benaki.gr/>). Το 2004 εγκαινιάστηκε το νέο κτίριο του μουσείου στον αριθμό 138 της οδού Πειραιώς, που αποτελεί ανάπλαση του προϋπάρχοντος κτιρίου. Η αρχιτεκτονική ανάπλαση διατήρησε το αρχικό σχέδιο του κτίσματος, που είναι οργανωμένο γύρω από αίθριο χώρο, και πρόσθεσε έναν όροφο. Το σύνολο του κτιρίου καταλαμβάνει έκταση 8200 m<sup>2</sup> με τα 3000 από αυτά να καταλαμβάνουν οι εκθεσιακοί χώροι. Η κατασκευή του κτιρίου

---

συγχρηματοδοτήθηκε από το Υπουργείο Πολιτισμού και από την Ευρωπαϊκή Ένωση και αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ημι-ιδιωτικού θεσμού (Σουλιώτης, 2009).

Η επιλογή του χώρου για την επέκταση του μουσείου, όπως δηλώνει η αναπληρώτρια διευθύντρια του μουσείου Ειρήνη Γερουλάνου, δεν τους δυσκόλεψε ιδιαίτερα. “...Μια μέρα εντοπίσαμε το χώρο στην Πειραιώς, που έμοιαζε με αποθήκη και φιλοξενούσε συνεργεία και ανταλλακτικά αυτοκινήτων και μας άρεσε...το ανακοινώσαμε στο συμβούλιο του μουσείου, είδαν και αυτοί το χώρο και συμφώνησαν χωρίς δεύτερη κουβέντα...”. Κατά τον διευθυντή του μουσείου, Άγγελο Δεληβοριά, η κατάσταση της οδού στις αρχές του 2000 ήταν πολύ υποβαθμισμένη. Η ύπαρξη όμως σημαντικών χώρων πολιτισμού δίνει πολύ θετικά μηνύματα για το μέλλον του δρόμου. Ο ίδιος δηλώνει χαρακτηριστικά “...Νομίζω ότι το νέο μουσείο Μπενάκη άλλαξε τη δημογραφία του πολιτισμού...” και συνεχίζοντας τονίζει την προσπάθειά του να προωθήσει την ιδέα της οδού Πειραιώς πριν αυτή γίνει αντικείμενο εκμετάλλευσης από τα mall και τα ξενοχτάδικα (Συνέντευξη στην εφημερίδα Athens Voice, 2009). Όπως τονίζει ο Π. Τουρνικιώτης στον κατάλογο του μουσείου του νέου κτιρίου, “Σε τούτη τη μεριά της πόλης είχε δοθεί η πιο μεγάλη υπόσχεση ανατροπής...” (Δεληβοριάς κ.ά., 2004). Η επέκταση λοιπόν από έναν αμιγώς παραδοσιακό πολιτιστικό άξονα, όπως αυτός της Βασιλίσσης Σοφίας, σε έναν βιομηχανικό και υπό εξέλιξη άξονα όχι μόνο δεν προβλημάτισε τους ιθύνοντες αλλά αντίθετα αποτέλεσε γι’ αυτούς μια πρόκληση για την προώθηση του πολιτισμού και την αναβάθμιση μιας υποβαθμισμένης πλευράς της Αθήνας με τη στροφή του ενδιαφέροντος προς τον άξονα της Πειραιώς.

### **2006 Κατασκευή θεατρικών χώρων στο εργοστάσιο επίπλων Τσαούσογλου**

Το εργοστάσιο επίπλων βρίσκεται στο νούμερο 260 της οδού δίπλα στις εγκαταστάσεις τις ΑΣΚΤ και σε ένα γήπεδο συνολικής έκτασης 32.000m<sup>2</sup>. Αποτελεί κλασικό δείγμα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής της δεκαετίας του ’70 ενώ τα κτήριά του έχουν κηρυχτεί ιστορικά διατηρητέα μνημεία της σύγχρονης βιομηχανικής κληρονομιάς. Το εργοστάσιο ανήκε στην Εθνική τράπεζα η οποία παραχώρησε μέρος του στο Ελληνικό Φεστιβάλ Α.Ε. για την αναπαλαίωση και δημιουργία ενός νέου θεάτρου στο κτίριο Δ. Την επόμενη χρονιά, μετά από συγχρηματοδότηση του ΥΠ.ΠΟ. δημιουργήθηκε ένας

---

νέος χώρος θεατρικών παραστάσεων στο κτίριο Η των εγκαταστάσεων του εργοστασίου.

Η εταιρία Ελληνικό Φεστιβάλ Α.Ε. δραστηριοποιείται από το 1998 στο χώρο της διοργάνωσης καλλιτεχνικών εκδηλώσεων. Μέχρι το 2005 οι χώροι που χρησιμοποιούσε το Φεστιβάλ για τις παραστάσεις του ήταν οι κλασσικοί πολιτισμικοί πυρήνες του Ωδείου Ηρώδου Αττικού, των αρχαίων θεάτρων Επιδαύρου (θέατρο Ασκληπιείου και θέατρο Αρχαίας Πόλεως) και του θεάτρου του Λυκαβηττού ([www.greekfestival.gr](http://www.greekfestival.gr)). Από το 2006 ξεκίνησε μια προσπάθεια “διάχυσης” του Φεστιβάλ με τη χρησιμοποίηση νέων χώρων σε διαφορετικές γειτονίες της Αθήνας. Ο στόχος των υπευθύνων ήταν ο επαναπροσδιορισμός του Φεστιβάλ και η μετεξέλιξή του με σκοπό την προσέλκυση νέου κοινού, κυρίως νεαρότερης ηλικίας. Κατά τον πρόεδρο και καλλιτεχνικό διευθυντή του Φεστιβάλ Γιώργο Λούκο, το Φεστιβάλ πρέπει να είναι ένας θεσμός ανοιχτός στην κοινωνία, γι’ αυτό και οι προσπάθειές του στράφηκαν προς την ανάδειξη νέων εγχώριων δυνάμεων που μπορούν να μιλήσουν στο σύγχρονο κοινό (Συνέντευξη Γ. Λούκου στην εφημερίδα Lifo).

Η “γεωγραφική επέλαση”, όπως χαρακτηρίστηκε η επέκταση των χώρων στην Πειραιώς 260, στο Σχολείον της Αθήνας (βλ. επόμενο), στην Τεχνόπολη, στο Μουσείο Μπενάκη και σε άλλους χώρους, ήταν μια καινοτομία που άλλαξε τα μέχρι τότε δεδομένα του Φεστιβάλ και των θεατών του. Το στοίχημα την πρώτη χρονιά ήταν να γεμίσει το θέατρο της οδού Πειραιώς, ενώ τη δεύτερη χρονιά, να γεμίσει και η δεύτερη αίθουσα που δημιούργησαν στις ίδιες εγκαταστάσεις. Η στρατηγική του Φεστιβάλ μπορεί να συμπεριληφθεί στα project που αλλάζουν το συμβατικό αστικό πολιτισμικό τοπίο. Όπως τονίζει ο Mommaas, υπάρχουν εταιρίες θεατρικών παραγωγών που “χρησιμοποιούνε την “περιθωριακή” χωροθέτησή τους, έντονα, σαν εναλλακτικό μοχλό και με αυτόν τον τρόπο προσελκύουν ένα ξεχωριστό “avant garde” θεατρικό κοινό στις περιοχές αυτές” (Mommaas, 2004: 516). Κάτι τέτοιο φαίνεται να επεδίωξε και το Φεστιβάλ Αθηνών, ενώ το ενδιαφέρον για το συγκρότημα συνεχίζεται με τις βλέψεις του ΥΠ.ΠΟ. για την περαιτέρω εκμετάλλευσή του που αφορούν σε δημιουργία πολιτιστικού χώρου εναλλακτικής έκφρασης με στόχο την προσέλκυση νέων. (ΥΠ.ΠΟ. Δελτίο τύπου, 2007).

---

**2005** Σχολείον της Αθήνας

Η φαρμακοβιομηχανία Σάνιτας είναι το μοναδικό κτίσμα που εντάχθηκε στη μελέτη ανάπλασης του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. το 1995. Βρίσκεται στο νότιο τμήμα του δρόμου, στη συμβολή με την λεωφόρο Κηφισού και είχε επέλθει στην κυριότητα της Κτηματικής Εταιρίας Δημοσίου. Οι εγκαταστάσεις του εργοστασίου είναι χτισμένες στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα και αποτελούν εξαιρετικό δείγμα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής. Στα μέσα του '90 η ηθοποιός Ειρήνη Παπά εκδήλωσε ενδιαφέρον για το κτίριο και την ανάπλασή του για να στεγάσει εκεί μια σχολή θεάτρου, το Σχολείον της Αθήνας. Θα μπορούσε ένα χαρακτηριστεί ως μια προσπάθεια κρατικής επιχορήγησης μιας ιδιωτικής πρωτοβουλίας, που ανέλαβε ένα πρόσωπο υψηλού κύρους (Σουλιώτης, 2009). Επί υπουργίας Λαλιώτη η ΚΕΔ παραχώρησε το ακίνητο επί ενοικίω στην ηθοποιό και ξεκίνησαν τα πρώτα έργα για την αναστήλωση με χρηματοδότηση του δημοσίου αλλά και συνεισφορά της ίδιας. Μέχρι σήμερα, 15 χρόνια μετά, έχουν αναπλαστεί δύο κτίρια που έχουν γίνει χώροι παραστάσεων ενώ τα υπόλοιπα παραμένουν αποθήκες. Η ανάπλαση δεν προχωράει γιατί δεν χρηματοδοτείται και αυτό είναι ένα μεγάλο παράπονο της ηθοποιού, που φοβάται ότι το κτίσμα τελικά θα καταλήξει να γίνει super market ([www.ekathimerini.gr](http://www.ekathimerini.gr)).

Τους διαμορφωθέντες χώρους των εγκαταστάσεων χρησιμοποιεί τα τελευταία τέσσερα χρόνια το Ελληνικό Φεστιβάλ για τις παραστάσεις του. Ο χώρος παρόλα αυτά παραμένει ακόμα νεκρός και ανενεργός κινδυνεύοντας από τη φθορά του χρόνου και απομακρύνοντας όλο και περισσότερο το όνειρο για αποκατάσταση και ουσιαστική επανάχρηση ενός από τα πιο αξιόλογα βιομηχανικά κτίρια του άξονα.

**2010** Κατασκευή Ιδρύματος Μιχάλη Κακογιάννη

Το ίδρυμα του γνωστού ηθοποιού και σκηνοθέτη εγκαινιάστηκε στις αρχές του έτους και είναι ένα σύγχρονο κτίριο που βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της Πειραιώς, στο ύψος του κόμβου της Χαμοστέρνας. Το πολιτιστικό κέντρο διαθέτει αίθουσα προβολών, αίθουσα πολλαπλών χρήσεων και εκθεσιακό χώρο και φιλοδοξεί με το πρόγραμμα δραστηριοτήτων του να υποστηρίξει τους νέους δημιουργούς ενισχύοντας το καλλιτεχνικό δυναμικό της χώρας ([www.mcf.gr](http://www.mcf.gr)). Η κατασκευή του

---

συγχρηματοδοτήθηκε από την Ε.Ε. και το ΥΠ.ΠΟ. και περιλαμβάνει χώρους συνολικού εμβαδού 7000m<sup>2</sup>.

Ένα ακόμα πολιτιστικό ίδρυμα υπερτοπικής σημασίας προστέθηκε στον άξονα εκμεταλλευόμενο την πολιτιστική αναβάθμισή του. Η δυναμική της οδού, την έχει πλέον καθιερώσει ως έναν εναλλακτικό πολιτιστικό άξονα, ο οποίος αν και δεν διαθέτει το κύρος της Βασιλίσσης Σοφίας, ωστόσο, προκαλεί την εγκατάσταση μεγάλης εμβέλειας ιδρυμάτων που αποσκοπούν μια υψηλή θέση στην πολιτισμική ιεραρχία (Σουλιώτης, 2008).

Όσον αφορά στην ύπαρξη μικρότερης εμβέλειας ιδιωτικών θεατρικών χώρων, αυτά υπάρχουν συγκεντρωμένα στο κομμάτι του δήμου Αθηναίων κατά μήκος του άξονα. Αυτό συμβαίνει λόγω της γειννίας του άξονα με κεντρικές περιοχές όπως αυτή του Ψυρρή, του Γκαζιού, και του Μεταξουργείου που τα τελευταία χρόνια έχουν αποκτήσει πλήθος πολιτιστικών υποδομών και έχουν προσελκύσει το ενδιαφέρον των επισκεπτών αλλά και των επενδυτών πολιτιστικών ιδρυμάτων και χώρων αναψυχής.

#### 4.2. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

Η ύπαρξη μεγάλων οικοπέδων κατά μήκος του άξονα καθώς και οι σχετικά χαμηλές τιμές γης αλλά και όροι δόμησης εξήρανε το ενδιαφέρον της ιδιωτικής πρωτοβουλίας από τη δεκαετία του '90 για την κατασκευή εμπορικών καταστημάτων. Όπως φαίνεται και από τον χάρτη χρήσεων γης (βλ. χάρτη V παραρτήματος) η χρήση του εμπορίου τοπικής αλλά κυρίως μέσης και υπερτοπικής εμβέλειας κατέχει πολύ μεγάλο κομμάτι των ισόγειων κυρίως χρήσεων.

Στο Αθηναϊκό κομμάτι του δρόμου η κατάσταση είναι διαμορφωμένη και τα εμπορικά καταστήματα είναι κυρίως τοπικής σημασίας με εξαίρεση το γερμανικό PRACTIKER που υπάρχει από το 1993. Από τον κόμβο της Χαμοστέρνας και κάτω, δηλαδή στους δήμους Ταύρου, Μοσχάτου, Αγ. Ιωάννη Ρέντη και Πειραιά το μέγεθος των Ο.Τ. και των διαθέσιμων γηπέδων αυξάνεται. Εκεί, και κυρίως στο κομμάτι μετά τη στροφή Πειραιώς, συγκεντρώνεται μεγάλος αριθμός εκτεταμένων ιδιοκτησιών που προσφέρονται για μεγάλης κλίμακας αναπτύξεις, ενώ τα δρομολογούμενα έργα υποδομής και οι κτιριακές επενδύσεις δίνουν μια δυναμική ώθηση (Ζωγράφος, 2004:

211-212). Ξεκινώντας από το δήμο Ταύρου, προς τον Πειραιά συναντάει κανείς το υπερμεγέθες Athens heart, ένα εμπορικό κέντρο αντίστοιχο του Mall, έργο της Pasa Developments. Ακολουθούν υπεραγορές τροφίμων μέχρι το Μοσχάτο ενώ τα τελευταία δύο χρόνια εγκαινιάστηκαν δύο πολυκαταστήματα στον κόμβο του Κηφισού. Ένθεν και ένθεν του άξονα στο δήμο Πειραιώς κυριαρχούν οι υπεραγορές stock και αυτές των τροφίμων που έχουν αλλοιώσει σημαντικά το αμιγώς βιομηχανικό κομμάτι του δρόμου. Όπως είναι αναμενόμενο τα εμπορικά καταστήματα στεγάζονται σε καινούρια κτίρια ενώ μόνο ένα παράδειγμα αποτελεί εξαίρεση, αυτό του Factory Outlet χρησιμοποιεί το πρώην εργοστάσιο εριουργίας Γαβριήλ για τη στέγασή του.

Η δημιουργία εμπορικών χώρων υποβοηθείται από την πολιτεία, η οποία ευνοεί την εγκατάστασή τους. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι σε όλο το μήκος του άξονα, μετά την τροποποίηση των ΓΠΣ, με την ΥΑ του 2004, εξαιρούνται από τις χρήσεις οι υπεραγορές τροφίμων και τα πολυκαταστήματα ενώ με την τροποποίηση της απόφασης το 2007 νομιμοποιήθηκαν οι υπεραγορές στο ύψος της Χαμοστέρνας. Όπως έχει αποδειχθεί τα τελευταία χρόνια, το θεσμικό πλαίσιο δεν είναι ικανό να προστατεύσει το δρόμο από την εγκατάσταση των τόσο αντιφατικών αυτών χρήσεων και η εικόνα του δρόμου το αποδεικνύει σε όλο το μήκος του.

#### 4.3. ΑΝΕΓΕΡΣΗ ΚΕΝΤΡΩΝ ΔΗΜΟΦΙΛΟΥΣ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ

Τα τελευταία χρόνια τα κέντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας έχουν κάνει δυναμικά την εμφάνισή τους στον άξονα με σαφή συγκέντρωση στο κομμάτι του άξονα από το Γκάζι μέχρι τον κόμβο της Χαμοστέρνας (βλ. χάρτη XI παραρτήματος). Οι λειτουργίες αυτές έχουν διαμορφώσει σε ένα βαθμό το σημερινό χαρακτήρα του δρόμου, που από πολλούς έχει χαρακτηριστεί ως η νέα “πιάτσα” των κέντρων διασκέδασης, μετά την παραλιακή. Τα προβλήματα που έχουν προκαλέσει είναι ποικίλα, μεταξύ των οποίων η ηχορύπανση, ο νυχτερινός κυκλοφοριακός φόρτος, η επιδείνωση του προβλήματος στάθμευσης και τελικά η παράνομη στάθμευση επί της οδού αλλά και στα στενά γύρω από την Πειραιώς. Τα κέντρα αυτά, αλλοιώνουν με τους όγκους και την κακή αισθητική τους την όψη του ήδη υποβαθμισμένου δρόμου. Πολλοί επιχειρηματίες παρόλα αυτά έχουν επενδύσει και συνεχίζουν να επενδύουν σε υπερμεγέθεις πολυχώρους, επί του άξονα, εκμεταλλευόμενοι την προσβασιμότητα που τους

---

παρέχεται και την “αναβάθμιση” της περιοχής. Η νομιμότητα των χρήσεων αυτών αμφισβητείται αλλά με παραβάσεις και υπερβάσεις της νομοθεσίας οι χρήσεις αυτές κατέχουν ένα σημαντικό κομμάτι του Αθηναϊκού τμήματος του άξονα<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Σχετικά βλ. Μπελαβίλας, Βαταβάλη, 2007.

---

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

### 5.1. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

Η οδός Πειραιώς είναι ένας από τους κύριους οδικούς άξονες του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας, όπου ξεκινάει από την πλατεία Ομοιοίας και καταλήγει στο λιμάνι του Πειραιά. Το μήκος της ανέρχεται περίπου στα 8,5 χιλιόμετρα και αποτελεί άξονα σύνδεσης των δύο πόλεων από τα αρχαία χρόνια. Το κύριο χαρακτηριστικό της σύνδεσης καθώς και το γεγονός ότι εξυπηρετεί αστικές και υπεραστικές μετακινήσεις μεσαίου και μεγάλου φόρτου από κάθε είδους οχήματα την κατατάσσει στο κύριο οδικό δίκτυο του νομού Αττικής (ΕΜΠ/ΣΠΕ, 2001). Η χάραξη της (βλ. κεφάλαιο 2) ακολούθησε την πορεία του βόρειου μακρού τείχους μέχρι το ύψος του Κεραμεικού και μετά εξετράπη της πορείας της στα βόρεια όρια του Μοσχάτου και του Ταύρου. Διέρχεται από συνολικά πέντε δήμους του λεκανοπεδίου, το δήμο Αθηναίων, το δήμο Ταύρου, το δήμο Αγ. Ιωάννη Ρέντη, το δήμο Μοσχάτου και αυτόν του Πειραιά, γεγονός που περιπλέκει θεσμικά την αντιμετώπισή του ως ενιαίο άξονα. Η οδός Πειραιώς αποτελεί έναν άξονα που διοχετεύει την κίνηση από και προς τους δήμους Αθηναίων και Πειραιώς ενώ για τους ενδιάμεσους δήμους διαδραματίζει διαφορετικό ρόλο (Τσαγκαράτος κ.ά. 2002). Για το δήμο Ταύρου αποτελεί έναν οδικό άξονα ο οποίος τέμνει το δήμο στα δύο και με δεδομένο ότι η έκτασή του είναι μικρή, λειτουργεί σημαντικά. Για το δήμο Μοσχάτου η τομή που συντελείται από τον άξονα της Πειραιώς και του δήμου δεν δημιουργεί ιδιαίτερο πρόβλημα αφού τέμνει μια καθαρά βιομηχανική περιοχή στο βόρειο τμήμα του δήμου. Ο δήμος του Ρέντη είναι αυτός που επηρεάζεται λιγότερο από την Πειραιώς αφού μόνο πέντε ΟΤ έχουν πρόσωπο σε αυτήν, αποτελεί όμως άξονα διοχέτευσης της κίνησης από και προς τη Λαχαναγορά. Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι η Πειραιώς αποτελεί ένα όριο που χωρίζει τις περιοχές κατοικίας που βρίσκονται νοτιοανατολικά της από τη βιομηχανική – βιοτεχνική ζώνη που γειτνιάζει με την περιοχή του Ελαιώνα και βρίσκεται βορειοδυτικά.

## 5.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Για την καταγραφή των δημογραφικών και πληθυσμιακών δεδομένων της περιοχής μελέτης, κύρια πηγή είναι η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία και τα δεδομένα είναι αυτά της τελευταίας επίσημης απογραφής, αυτής δηλαδή του 2001 (βλ. χάρτη VIII). Επειδή τα δεδομένα είναι αρκετά παλιά παρουσιάζονται με κάθε επιφύλαξη. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι πληθυσμοί ανά δήμο στην περιοχή μελέτης<sup>12</sup>, που προέκυψαν από το άθροισμα των πληθυσμών των ΟΤ κάθε δήμου στο μέτωπο της οδού Πειραιώς, καθώς και το ποσοστό του καθενός στο συνολικό της περιοχής.

Πίνακας 6: Πληθυσμός περιοχής μελέτης ανά δήμο

	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΟΝΙΜΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ	2.694	2.205	63,20%	57,40%
ΔΗΜΟΣ ΤΑΥΡΟΥ	977	1022	22,90%	26,60%
ΔΗΜΟΣ ΑΓ.ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ	0	0	0%	0%
ΔΗΜΟΣ ΜΟΣΧΑΤΟΥ	149	152	3,50%	4%
ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ	444	462	10,40%	12,02%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>4.264</b>	<b>3.841</b>		

Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία Επεξεργασία

Όπως προκύπτει και από τον πίνακα, μεγαλύτερη συγκέντρωση παρατηρείται στο Αθηναϊκό τμήμα, ενώ τα τελευταία χρόνια ο πληθυσμός έχει αυξηθεί κατακόρυφα στα κτήρια των ΟΤ γύρω από την Ομόνοια, όπου συνωστίζονται μετανάστες σε πολύ κακές συνθήκες. Οι άνθρωποι αυτοί, αν και δεν εμφανίζονται σε καμία απογραφή, ωστόσο αποτελούν μια πραγματικότητα για την περιοχή αυτή.

<sup>12</sup> Ως περιοχή μελέτης ορίζονται τα Ο.Τ. που βρίσκονται επί της οδού Πειραιώς (βλ. χάρτη I).

---

### 5.3. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

#### 1. Βασικά στοιχεία κυκλοφοριακού δικτύου

Η οδός Πειραιώς είναι μια κύρια αρτηρία του κύριου οδικού δικτύου (ΚΟΔ) του λεκανοπεδίου Αττικής που διασχίζει πέντε δήμους. Ως κύριες αρτηρίες (ΚΑ) ορίζονται οι οδοί που στο μεγαλύτερο μέρος τους παρουσιάζουν τα εξής χαρακτηριστικά:

- Κατ' ελάχιστο 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση,
- Κυκλοφοριακό φόρτο >900 οχήματα ανά ώρα αιχμής και ανά κατεύθυνση,
- Ενδιάμεση διαχωριστική νησίδα,
- Κατώτατο πλάτος λωρίδας ίσο με 3,75m.
- Παράπλευρη οδό για την εξυπηρέτηση της παρόδιας δόμησης. (ΕΜΠ/ΣΠΕ, 2001: 112)

Ο άξονας κατά το μεγαλύτερο μήκος του, έχει δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση οι οποίες χωρίζονται με νησίδα. Στα όρια του δήμου Αθηναίων διασταυρώνεται με την οδό Χαμοστέρννας και στα όρια του δήμου Πειραιά με ανισόπεδο κόμβο, με τη λεωφόρο Κηφισού. Οι κόμβοι αυτοί “χωρίζουν” το δρόμο σε τρία τμήματα τα οποία διαφοροποιούνται λόγω του διαφορετικού τους κυκλοφοριακού φόρτου. Σύμφωνα με μετρήσεις της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. ο μέσος ωριαίος φόρτος σε όλα τα τμήματα του δρόμο ξεπερνάει τα 1000 οχήματα/κατεύθυνση ενώ και το ποσοστό βαρέων οχημάτων κρίνεται ως μεσαίο ιδιαίτερα στο κομμάτι μετά τον κόμβο του Κηφισού, όπου ο άξονας ονομάζεται λεωφόρος Αθηνών – Πειραιώς. Στο παράρτημα υπάρχει ο αναλυτικός Πίνακας iii των βασικών στοιχείων για το φόρτο και τα χαρακτηριστικά του δρόμου.

Οι ταχύτητες που αναπτύσσονται στον άξονα είναι χαμηλές και αυτό οφείλεται στον αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο, στην παράνομη στάθμευση επί της οδού και στην κυκλοφορία βαρέων οχημάτων.

#### 2. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Τα λεωφορεία που διασχίζουν την οδό εξυπηρετούν όλους τους δήμους από την Αθήνα μέχρι τον Πειραιά και είναι 3 γραμμές ΗΛΠΑΠ και 22 γραμμές των λεωφορείων ΕΘΕΛ.

Παράλληλα της οδού στο νότιο τμήμα, επί της οδού Θεσσαλονίκης, διέρχεται ο ΗΣΑΠ (βλ. χάρτη VII) και η ευρύτερη περιοχή εξυπηρετείται από τις στάσεις της Ομόνοιας, του Θησειού, των Πετραλώνων, του Ταύρου, της Καλλιθέας, του Μοσχάτου και του Πειραιά. Όσον αφορά στο μετρό, στο Γκάζι λειτουργεί εδώ και τρία χρόνια ο σταθμός Κεραμεικού της γραμμής 3, ενώ η πιο κοντινή στάση της γραμμής 2 είναι αυτή του Μεταξουργείου. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος διέρχεται από την λεωφόρο Κωνσταντινουπόλεως, παράλληλη οδό στο βόρειο τμήμα της Πειραιώς με σταθμούς εξυπηρέτησης αυτούς του Ρουφ και του Ρέντη.

#### 5.4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ – ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ

##### *Χρησιμοποιούμενη μεθοδολογία*

Για την απόκτηση πληρέστερης εικόνας των υφιστάμενων χρήσεων της οδού Πειραιώς πραγματοποιήθηκε προσωπική επιτόπια καταγραφή κατά την περίοδο Ιανουαρίου – Μαρτίου 2010 η οποία απεικονίζεται στους χάρτες V και VI και αφορά σε επικρατούσα χρήση ανά οικοδομικό τετράγωνο στα Ο.Τ. που βρίσκονται εκατέρωθεν της οδού. Αυτό σημαίνει ότι η περιοχή που καταγράφηκε και τα στοιχεία που παρατίθενται αφορούν στις επικρατούσες υπάρχουσες χρήσεις γης μόνο των Ο.Τ. ένθεν και ένθεν της οδού Πειραιώς. Η καταγραφή επιλέχθηκε να γίνει με τον τρόπο αυτό λόγω της μεγάλης έκτασης της περιοχής μελέτης. Η μέθοδος καταγραφής αυτή, ενέχει τον κίνδυνο γενίκευσης αλλά ωστόσο χρησιμοποιείται ευρέως και δίνει μια αρκετά σαφή εικόνα της υπάρχουσας κατάστασης. Οι χρήσεις γης που καταγράφηκαν, ταυτίζονται με τις θεσμοθετημένες ειδικές χρήσεις του ΠΔ 23.6/6.3.1987 (ΦΕΚ 166 Α). Η ποσοτικοποίηση των καταγραφόμενων δεδομένων έγινε για την πληρέστερη απεικόνιση των δεδομένων. Ακολουθεί αναλυτικά η διαγραμματική παρουσίαση των αποτελεσμάτων συνολικά και ανά δήμο<sup>13</sup> ενώ στο Παράρτημα υπάρχουν οι αντίστοιχοι πίνακες.

---

<sup>13</sup> Αφορά στα Ο.Τ. ένθεν και ένθεν της οδού μέσα στα όρια κάθε δήμου.

## Περιοχή Μελέτης

Πίνακας 7: Συνολικές Επικρατούσες Χρήσεις Ισογείου

ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ Ο.Τ.	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΚΑΤΟΙΚΙΑ	6	4,13
ΕΜΠΟΡΙΟ	54	37,24
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	8	5,51
ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	5	3,44
ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	10	6,89
ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	2	1,37
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	3	2,06
ΑΠΟΘΗΚΕΣ	7	4,82
ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ	9	6,2
ΔΙΟΙΚΗΣΗ	9	6,2
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	2	1,37
ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	1	0,68
ΑΔΟΜΗΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	4	2,75
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	1	0,68
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ	1	0,68
ΓΙΑΠΙ	2	1,37
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΜΜ	1	0,68
ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	3	2,06
ΑΝΑΨΥΧΗ	1	0,68

ΜΑΝΤΡΑ	8	5,51
ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ	8	5,51
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>145</b>	<b>100</b>

Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Διάγραμμα 1: Συνολικές Επικρατούσες Χρήσεις Γης ισογείου ανά Ο.Τ.



Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 8: Συνολικές Επικρατούσες Χρήσεις Ορόφων

ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΟΡΟΦΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΤ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΚΑΤΟΙΚΙΑ	26	24,29
ΕΜΠΟΡΙΟ	18	16,82
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	9	8,41
ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	1	0,93
ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	0	0
ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	0	0
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	2	1,86
ΑΠΟΘΗΚΕΣ	11	10,28

ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ	3	2,8
ΔΙΟΙΚΗΣΗ	20	18,69
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	2	1,86
ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	0	0
ΑΔΟΜΗΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	0	0
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	3	2,8
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ	0	0
ΓΙΑΠΠ	0	0
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΜΜ	0	0
ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	1	0,93
ΑΝΑΨΥΧΗ	3	2,8
ΜΑΝΤΡΑ	0	0
ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ	8	7,47
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>107</b>	<b>99,94</b>

Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Διάγραμμα 2: Συνολικές Επικρατούσες Χρήσεις Γης ορόφων ανά Ο.Τ.

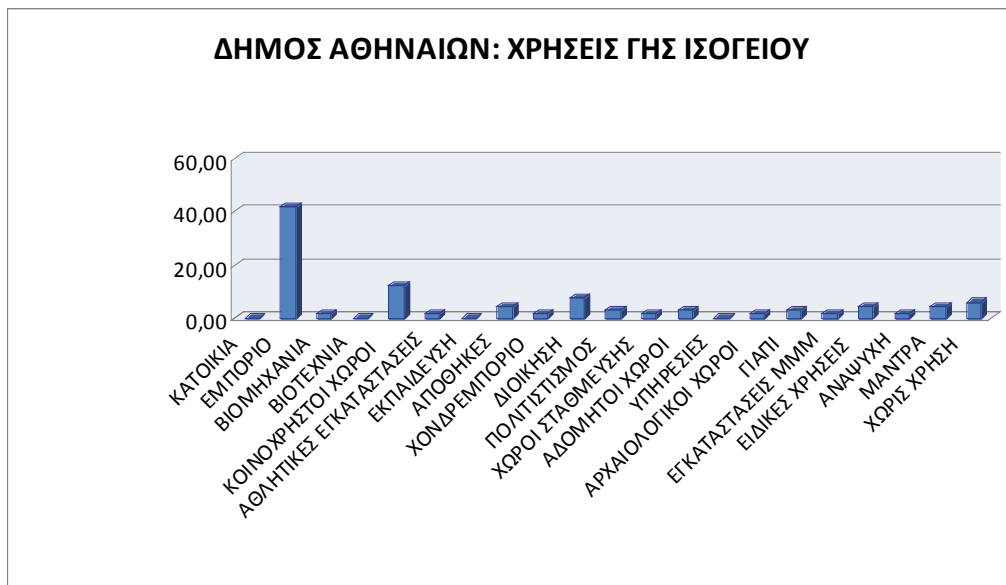


Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Γενικά, η ανάμειξη των χρήσεων γης είναι εμφανής καθ' όλο το μήκος της οδού. Συνολικά για τις χρήσεις ισογείου φαίνεται να επικρατεί η χρήση του εμπορίου (χονδρικού και λιανικού) σαν επικρατούσα στα Ο.Τ.. Σαν χρήσεις ορόφων, προσεγγιστικά κυριαρχεί η κατοικία, η διοίκηση, η βιομηχανία, το εμπόριο και οι αποθήκες. Παρακάτω ακολουθεί η διαγραμματική παρουσίαση των στοιχείων ανά δήμο για να προκύψει σαφέστερη εικόνα των επιμέρους δήμων της περιοχής μελέτης.

### Δήμος Αθηναίων

Διάγραμμα 3: Επικρατούσες χρήσεις γης ισογείου ανά Ο.Τ. της οδού Πειραιώς για το δήμο Αθηναίων



Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ίδια Επεξεργασία

Διάγραμμα 4: Επικρατούσες χρήσεις γης ορόφων ανά Ο.Τ. της οδού Πειραιώς για το δήμο Αθηναίων



Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Όπως προκύπτει από τα διαγράμματα, οι χρήσεις που επικρατούν στα Ο.Τ. της περιοχής μελέτης του Δήμου Αθηναίων είναι για το ισόγειο το λιανικό εμπόριο με ποσοστό 41,7% και για τους ορόφους η διοίκηση και η κατοικία, με ποσοστά 34,9% και 25,6% αντίστοιχα. Μέχρι το ύψος του Γκαζιού συναντάται η μεγαλύτερη πυκνότητα κατοικίας στους ορόφους ενώ στο υπόλοιπο κομμάτι η κατοικία είναι πιο αραιή στα Ο.Τ. εκατέρωθεν της οδού αφού αυτά καλύπτονται από άλλες χρήσεις όπως το εμπόριο και η οι αποθήκες. Ο δήμος Αθηναίων κατέχει επίσης το 70% των κοινόχρηστων χώρων που καταγράφηκαν συνολικά στην περιοχή μελέτης. Μέχρι το Γκάζι συναντάει κανείς την πλατεία Κουμουνδούρου, μία από της πλατείες που εντάχθηκε στο Πρόγραμμα Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων προς ανάπλαση και την πλατεία με το ναό του Αγίου Γεωργίου, έργο του διάσημου αρχιτέκτονα Τσίλερ. Συνεχίζοντας προς τον Πειραιά, η πλατεία Κεραμεικού, ή κορεάτικη αγορά (έργο της ΕΑΧΑ βλ. 4.2.6.), αποτελεί έναν πνεύμονα πρασίνου που προσδίδει θέα προς το βράχο της Ακρόπολης βελτιώνοντας κατά πολύ την εικόνας της περιοχής. Στη συμβολή με την Πέτρου Ράλλη η πλατεία εργατικής Πρωτομαγιάς και απέναντι της το Σαράφειο Κολυμβητήριο δίνουν μια ανάσα στο κομμάτι αυτό. Στο υπόλοιπο τμήμα μέχρι τον κόμβο της Γρ. Λαμπράκη

οι ελεύθεροι χώροι απουσιάζουν στα περίξ της οδού Πειραιώς και αυτό αποτελεί ένα μεγάλο μειονέκτημα που υποβαθμίζει αισθητά το δρόμο.

Πολλές και σημαντικές υπηρεσίες υπουργείων και διοίκησης στεγάζονται επίσης σε γραφεία στα κτίρια σε όλο το Αθηναϊκό τμήμα μέχρι και τον κόμβο της Χαμοστέρνας. Στον παρακάτω πίνακα συνοψίζονται τα βασικότερα κτίρια διοίκησης του δήμου, τα οποία σε ποσοστό ανέρχονται στο 70% των συνολικών καταγραφόμενων διοικητικών υπηρεσιών της οδού Πειραιώς.

Πίνακας 9: Κτίρια διοίκησης οδού Πειραιώς δήμου Αθηναίων

ΚΤΙΡΙΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΔΗΜΟΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ Δ/ΝΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ	ΚΟΛΩΝΟΥ 2 ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 31	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΙΚΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 64	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 40	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΟΑΕΔ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 52	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ Δ/ΝΣΗ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΛΑΧΕΙΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 68Α	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ (ICOMOS)	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 73	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ (Δ/ΝΣΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ)	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 81	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ-ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 153	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΟΤΕ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΡΑΕ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 132	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 207	ΑΘΗΝΑΙΩΝ

Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ίδια Επεξεργασία

Όσον αφορά σε σημειακές χρήσεις, ο εν λόγω δήμος κατέχει συνολικά το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσεων πολιτισμού, εκπαίδευσης αλλά και αναψυχής της περιοχής μελέτης. Ως χρήσεις πολιτισμού και εκπαίδευσης ορίζουμε τις ειδικές χρήσεις γης όπως οι χώροι συνάθροισης κοινού, τα πολιτιστικά κτίρια και τα κτίρια εκπαίδευσης. Αν και κάποια από αυτά αναλύθηκαν παραπάνω, ωστόσο θα γίνει μια αναφορά στο παρόν τμήμα. Όπως φαίνεται στον χάρτη αλλά και στον παρακάτω πίνακα να διακρίνουμε μια συγκέντρωση στο ύψος του Κεραμικού και κάτω, μέχρι τον κόμβο της Χαμοστέρνας με πολιτισμικά τοπόσημα όπως η Τεχνόπολις στο Γκάζι, το Μουσείο Μπενάκη, το πολιτιστικό κέντρο “Μελίνα Μερκούρη” καθώς και κάποια θέατρα.

Πίνακας 10: Πολιτιστική και εκπαιδευτική υποδομή οδού Πειραιώς δήμου Αθηναίων

	ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΔΗΜΟΣ
<b>ΧΩΡΟΙ ΣΥΝΑΘΡΟΙΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ (ΘΕΑΤΡΑ, ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΙ, ΑΙΘΟΥΣΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ)</b>	ΒΙΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 84	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΘΕΑΤΡΟ Π	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 102	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΘΕΑΤΡΟ ΚΙΒΩΤΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 115	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΘΕΑΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 131	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 131	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
<b>ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΙ ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΕΣ, ΑΙΘΟΥΣΕΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ)</b>	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΟΘΗΚΗ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 51	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ, Δ/ΝΣΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΑΡΧΑΙΩΝ ΚΑΙ ΝΕΩΤΕΡΩΝ ΜΝΗΜΕΙΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 81	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΤΕΧΝΟΠΟΛΗ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 100	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΙΔΡΥΜΑ ΜΕΛΙΝΑ ΜΕΡΚΟΥΡΗ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΜΟΥΣΕΙΟ ΜΠΕΝΑΚΗ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 138	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΜΟΥΣΕΙΟ ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ	ΕΡΜΟΥ 148 ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
<b>ΚΤΙΡΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ</b>	ΔΡΑΜΑΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΘΕΑΤΡΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 35	ΑΘΗΝΑΙΩΝ

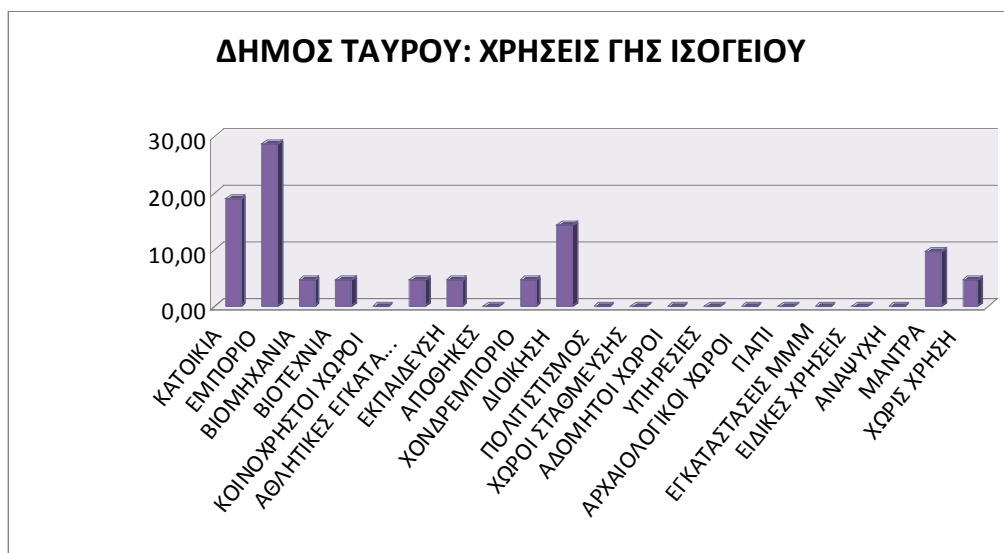
Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Στα όρια του ίδιου δήμου επίσης βρίσκονται όλα τα νυχτερινά κέντρα διασκέδασης που καταγράφηκαν στην περιοχή μελέτης. Η τουριστικές υποδομές βρίσκονται στην πλειονότητά τους στο αθηναϊκό τμήμα και σε άμεση γειτνίαση με την Ομόνοια.

Όσον αφορά σε αθλητικές εγκαταστάσεις, το Σαράφειο κολυμβητήριο που βρίσκεται στη διασταύρωση με την Πέτρου Ράλλη θα μπορούσε να αποτελεί μια εγκατάσταση υπερτοπικής σημασίας αλλά μετά την καταστροφή του το 2006 από πυρκαγιά σήμερα διαθέτει σε κακή κατάσταση γήπεδα βόλεϊ, μπάσκετ και τένις. Ο χώρος δυστυχώς δεν τυγχάνει της φροντίδας που θα έπρεπε, γεγονός που οδηγεί στην υποβάθμιση των αθλητικών εγκαταστάσεων και των γύρω σε αυτές χώρων. Λίγο πιο κάτω, στην συμβολή με την οδό Χαμοστέρνας υπάρχουν δύο ακόμα χώροι αθλητικών εγκαταστάσεων (γήπεδα ποδοσφαίρου 5x5) και αυτοί αρκετά εγκαταλελειμμένοι.

#### Δήμος Ταύρου

Διάγραμμα 5: Επικρατούσες χρήσεις γης ισογείου ανά Ο.Τ. της οδού Πειραιώς για το δήμο Ταύρου



Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ίδια Επεξεργασία

Διάγραμμα 6: Επικρατούσες χρήσεις γης ορόφων ανά Ο.Τ. της οδού Πειραιώς για το δήμο Ταύρου



Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Ο Ταύρος είναι ο δήμος που, σχετικά με το μέγεθός του, εμφανίζει δυναμικό το στοιχείο της κατοικίας. Ο λόγος είναι οι εργατικές πολυκατοικίες και στα δύο τμήματα του δρόμου που εκτείνονται σε βάθος 2 Ο.Τ.. Όπως φαίνεται και στα παραπάνω διαγράμματα αλλά και στους χάρτες χρήσεων γης του παραρτήματος το εμπόριο με ποσοστό 28%, η κατοικία με 19% αλλά και η διοίκηση με 4% κατέχουν μεγάλο ποσοστό των χρήσεων του ισογείου ενώ για τους ορόφους η κατοικία (26%), η διοίκηση (20%) και οι αποθήκες (20%) είναι οι χρήσεις που κυριαρχούν. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο δήμο του Ταύρου βρίσκεται το 25% των εμπορικών καταστημάτων υπερτοπικής σημασίας ολόκληρης της περιοχής μελέτης.

Πίνακας 11: Εμπορικά καταστήματα υπερτοπικής σημασίας επί της οδού Πειραιώς στο δήμο Ταύρου

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ	ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΗΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΔΗΜΟΣ
PRACTIKER	1993	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 176	ΤΑΥΡΟΣ
ATHENS HEART	2008	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 180	ΤΑΥΡΟΣ
ALDI	2009	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 222	ΤΑΥΡΟΣ

Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Επιπλέον, αρκετά σημαντικά κτίρια διοίκησης και παραρτήματα υπουργείων που καταγράφηκαν, βρίσκονται εντός των ορίων του εν λόγω δήμου.

Πίνακας 12: Κτίρια διοίκησης επί της οδού Πειραιώς δήμου Ταύρου

ΚΤΙΡΙΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΔΗΜΟΣ
Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (ΚΕΔΕ)	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 166	ΤΑΥΡΟΣ
ΕΘΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ (ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ)	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 211	ΤΑΥΡΟΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΚΕΝΤΡΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 211	ΤΑΥΡΟΣ
ΚΕΠ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 225	ΤΑΥΡΟΣ
ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ ΤΑΥΡΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΕΠΤΑΛΟΦΟΥ	ΤΑΥΡΟΣ

Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Οι κύριες πολιτισμικές υποδομές της οδού για το δήμο Ταύρου χαρακτηρίζονται υπερτοπικής σημασίας και είναι το νεοϊδρυθέν ίδρυμα Μιχάλη Κακογιάννη στον αριθμό 206 και το κέντρο πολιτισμού Ελληνικός Κόσμος στον αριθμό 254 το οποίο εκμεταλλεύτηκε το χώρο του παλιού εργοστασίου της ΒΙΟΣΩΛ.

Από τα νότια όρια του δήμου και συνεχίζοντας στους γειτονικούς κάνει πιο έντονη την εμφάνισή της η βιομηχανία και η βιοτεχνία οι οποίες συνυπάρχουν με το χονδρεμπόριο, τα συνεργεία αυτοκινήτων και τα πρατήρια βενζίνης. Όσον αφορά σε κοινόχρηστους χώρους, οι χώροι πρασίνου εντοπίζονται κατά κύριο λόγο στο εσωτερικό του δήμου και όχι επί της οδού.

Δήμος Μοσχάτου

Διάγραμμα 7: Επικρατούσες χρήσεις γης ισογείου ανά Ο.Τ. της οδού Πειραιώς για το δήμο Μοσχάτου



Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Διάγραμμα 8: Επικρατούσες χρήσεις γης ορόφων ανά Ο.Τ. της οδού Πειραιώς για το δήμο Μοσχάτου



Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Στο δήμο Μοσχάτου η κατοικία μπορούμε να πούμε ότι απουσιάζει από τον κύριο άξονα ενώ τις κύριες χρήσεις κατέχουν το εμπόριο σε ισόγειο και ορόφους (με 40% και 43% αντίστοιχα), το χονδρεμπόριο, η βιοτεχνία και οι μάντρες (13%) σε βάθος ενός με δύο ΟΤ. Τα σημαντικότερα εμπορικά καταστήματα υπερτοπικής σημασίας εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 13: Εμπορικά καταστήματα υπερτοπικής σημασίας επί της οδού Πειραιώς στο δήμο Μοσχάτου

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ	ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΗΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΔΗΜΟΣ
METRO	1984	ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ 35	ΜΟΣΧΑΤΟ
SATO	ΠΡΙΝ ΤΟ 1994	ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ 18	ΜΟΣΧΑΤΟ
BAZAAR CASH AND CARRY		ΠΕΙΡΑΙΩΣ 8	ΜΟΣΧΑΤΟ

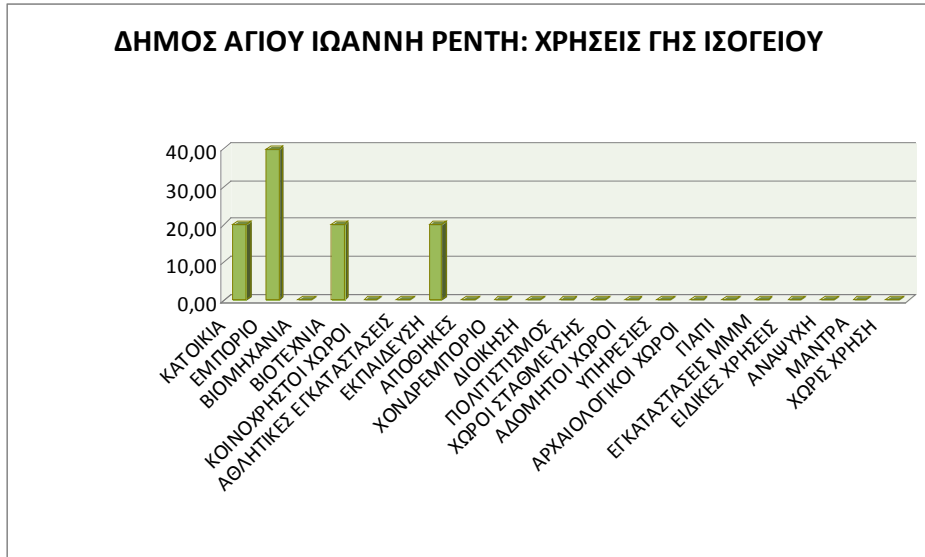
Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Μεγάλη συγκέντρωση βιομηχανικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων παρατηρείται στα όρια του Μοσχάτου με εργοστάσια όπως αυτό των ψυγείων “BERMION”, σιδηροσωλήνων, της επεξεργασίας άλατος “ΚΑΛΑΣ” κλπ. που μπορεί να μην επικρατούν σαν χρήσεις Ο.Τ. αλλά ωστόσο διατηρούν σε ένα βαθμό το βιομηχανικό χαρακτήρα του δρόμου. Το κομμάτι της περιοχής του Ελαιώνα επίσης χαρακτηρίζεται από βιομηχανικές μονάδες. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις εμφανίζονται σημειακά από το δήμο Μοσχάτου μέχρι τον Πειραιά συνδυασμένες όμως με άλλες χρήσεις όπως βιοτεχνικές και αυτές του χονδρεμπορίου.

Η μεγαλύτερη συγκέντρωση εγκαταστάσεων χονδρεμπορίου του ορίζεται από τους κόμβους Χρυσοστόμου Σμύρνης και Κηφισού καλύπτοντας δηλαδή ένα πολύ μεγάλο κομμάτι του δρόμου και των δήμων του Ταύρου, του Μοσχάτου και του Αγ. Ιωάννη Ρέντη. Η κακή κατάσταση των εγκαταστάσεων αποτελούν την κύρια οπτική και περιβαλλοντική υποβάθμιση του δρόμου.

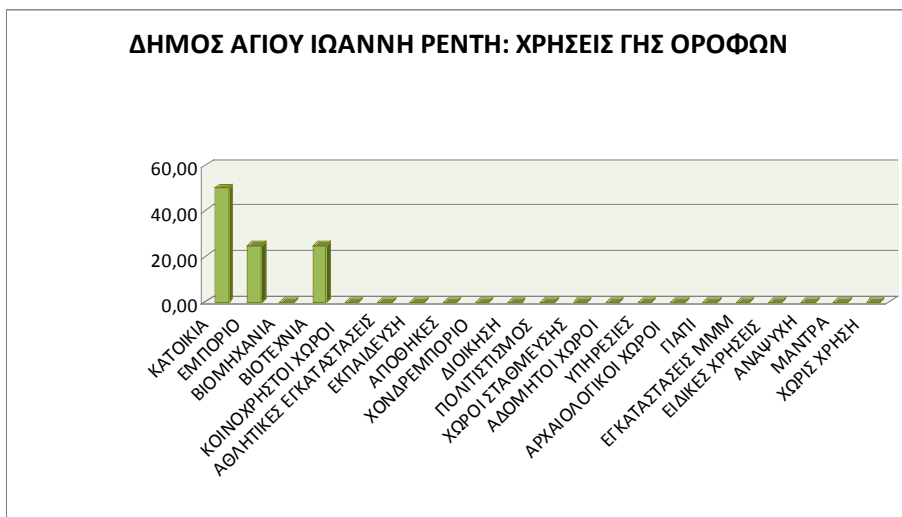
Δήμος Αγίου Ιωάννη Ρέντη

Διάγραμμα 9: Επικρατούσες χρήσεις γης ισογείου ανά Ο.Τ. της οδού Πειραιώς για το δήμο Αγίου Ιωάννη Ρέντη



Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Διάγραμμα 10: Επικρατούσες χρήσεις γης ορόφων ανά Ο.Τ. της οδού Πειραιώς για το δήμο Αγίου Ιωάννη Ρέντη



Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Στο δήμο του Αγ. Ιωάννη Ρέντη υπάγεται ένα πολύ μικρό ποσοστό του δρόμου και οι κύριες ισόγειες χρήσεις είναι το εμπόριο με ποσοστό 40% επί των συνολικών χρήσεων, η βιοτεχνία, η εκπαίδευση και η κατοικία με ισόποσα ποσοστά. Ως επικρατούσες χρήσεις ορόφων καταγράφηκαν η κατοικία με 50%, το εμπόριο και η βιοτεχνία με 25%. Η Α.Σ.Κ.Τ. στον αριθμό 256 είναι από τις χρήσεις που έχουν χαρακτηρίσει όχι μόνο το τμήμα αυτό αλλά και συνολικά το δρόμο ενώ τα μεγάλα εμπορικά καταστήματα που εγκαινιάστηκαν πρόσφατα μετά τον κόμβο του Κηφισού είναι από τα έχουν προκαλέσει πολλές συζητήσεις και θεσμικές διαμάχες τα τελευταία 15 χρόνια.

### Δήμος Πειραιά

Διάγραμμα 11: Επικρατούσες χρήσεις γης ισογείου ανά Ο.Τ. της οδού Πειραιώς για το δήμο Πειραιά



Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ίδια Επεξεργασία

Διάγραμμα 12: Επικρατούσες χρήσεις γης ορόφων ανά Ο.Τ. της οδού Πειραιώς για το δήμο Πειραιά



Πηγή: Προσωπική Καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Όπως φαίνεται και στο χάρτη, ο Πειραιάς εμφανίζει εστίες κατοικίας και κατά μήκος του άξονα της Πειραιώς με μεγαλύτερη ένταση στους ορόφους στου βορείου τμήματός της κοντά στον κόμβο με τη Γρηγορίου Λαμπράκη με ποσοστό 30%. Στο κομμάτι του άξονα της Πειραιώς σαν ισόγειες χρήσεις συνυπάρχουν βιομηχανίες, ενεργές και μη, με ποσοστό 14%, εμπορικά καταστήματα με ποσοστό 25%, αποθήκες και χονδρεμπόριο. Στους ορόφους συναντάται εκτός από κατοικία αποθήκες και εμπορικές χρήσεις με ποσοστά 17 και 13% αντίστοιχα.

Και από τις δύο πλευρές του δρόμου βρίσκονται αξιόλογα βιομηχανικά κτίρια κάποια από τα οποία στεγάζουν ενεργές βιομηχανίες, όπως η ΕΛΑΪΔΑ και η ΙΟΝ ενώ κάποια άλλα στέκουν εγκαταλελειμμένα όπως αυτά της ΧΡΩΠΕΙ, της ΗΒΗ και άλλα. Η ύπαρξη αρκετών αξιόλογων αρχιτεκτονικά βιομηχανικών κελυφών, ενδείκνυται για χρήση εκδηλώσεων και εκθέσεων μεγάλης χωρητικότητας γι' αυτό και το Φεστιβάλ Αθηνών χρησιμοποιεί τα κτίρια του πρώην εργοστασίου Τσαούσογλου (Πειραιώς 260) για μέρος των εκδηλώσεών του. Στο κέλυφος ενός ακόμα εργοστασίου, αυτού της φαρμακοβιομηχανίας Σάνιτας αναμένεται το περίφημο "Σχολείον της Αθήνας"

---

(Αθηνών – Πειραιώς 52) ένα όραμα της ηθοποιού Ειρήνης Παπά που συνίσταται στη δημιουργία, στο χώρο αυτό, μιας πρότυπης δραματικής σχολής καθώς στη λειτουργία χώρων για πολιτιστικές εκδηλώσεις. Προς το παρόν χρησιμοποιείται και αυτό από το Φεστιβάλ Αθηνών για τις παραστάσεις του.

Άξιες αναφοράς είναι επίσης οι αθλητικές εγκαταστάσεις που αν και δε βρίσκονται στον άξονα, ωστόσο είναι υπερτοπικής σημασίας και αυξάνουν την αθλητική και πολιτιστική υποδομή της περιοχής του Φαλήρου στο Πειραιϊκό κομμάτι της οδού. Το στάδιο Ειρήνης και Φιλίας και το στάδιο Καραϊσκάκη, εκτός από αθλητικές διοργανώσεις φιλοξενούν επίσης εκθέσεις, συνέδρια και λειτουργούν ως συναυλιακοί χώροι.

Ειδικές χρήσεις

*Γήπεδα Στάθμευσης*

Οι χώροι στάθμευσης κατά μήκος της οδού κατά την πλειονότητά τους είναι ιδιωτικοί, γειτνιάζουν με κέντρα διασκέδασης, υπεραγορές, μονάδες βιοτεχνίας και βιομηχανίας και εξυπηρετούν τους άμεσα ενδιαφερόμενους. Κάποιοι από αυτούς έχουν πρόσωπο επί της οδού, κάτι που είχε προσπαθήσει να αποτρέψει η μελέτη του 1995 χωρίς όμως αποτέλεσμα. Αν και δεν επικρατούν ως χρήση Ο.Τ., υπάρχουν σε όλο το μήκος της οδού δημιουργώντας οπτικά προβλήματα και υποβαθμίζοντας περαιτέρω την εικόνα του δρόμου.

*Πρατήρια Βενζίνης*

Στο δήμο Μοσχάτου και Ταύρου εντοπίζεται ο μεγαλύτερος αριθμός πρατηρίων βενζίνης και συνεργείων αυτοκινήτων. Συνορεύουν με χρήσεις χονδρεμπορίου και βιοτεχνίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην Υ.Α. του 2004 για το δήμο Μοσχάτου εξαιρούνται από τις χρήσεις ΒΙ.ΠΑ προς εξυγίανση τα πρατήρια υγρών καυσίμων.

## 5.5. ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΤΗΡΙΑΚΟΥ ΑΠΟΘΕΜΑΤΟΣ

Το ύψος του δομημένου περιβάλλοντος επί της οδού όπως φαίνεται και στον χάρτη ΙΧ του Παραρτήματος παρουσιάζει πολύ μεγάλες διακυμάνσεις ανάλογα με το δήμο και με τη χρήση. Στα Ο.Τ. που γειτνιάζουν με την Ομόνοια τα ύψη είναι τα μεγαλύτερα που συναντώνται και φτάνουν μέχρι και τους 8 ορόφους. Το ποσοστό των ορόφων αυτών αγγίζει το 6% του συνόλου των κτιρίων της οδού ενώ τα κτίρια στεγάζουν κυρίως χρήσεις όπως κατοικία, υπηρεσίες και διοίκηση. Προχωρώντας προς το Γκάζι το ύψος μειώνεται αλλά όχι σημαντικά με τα ψηλότερα κτίρια να κυμαίνονται μεταξύ 5 και 7 ορόφων στεγάζοντας περίπου τις ίδιες χρήσεις. Από το Γκάζι και μέχρι τον κόμβο της Χαμοστέρνας τα ύψη δεν ξεπερνούν τους τέσσερις ορόφους αλλά και τα μεγέθη των οικοπέδων παραμένουν μικρά σε έκταση. Από τα σύνορα του δήμου Αθηναίων και προς τον Πειραιά η εικόνα είναι λίγο – πολύ ομοιογενποιημένη. Τα οικόπεδα εμφανίζουν πολύ μεγαλύτερα μεγέθη, και οι καλύψεις τους είναι μεγαλύτερες ενώ όσον αφορά στον αριθμό ορόφων τους αυτός δεν ξεπερνάει τους 3 με 4. Μέχρι και τον κόμβο της Λαμπράκη τα ύψη παραμένουν χαμηλά με τις χρήσεις της βιομηχανίας, του εμπορίου και του χονδρεμπορίου να φιλοξενούνται σε διώροφα με τριώροφα κτίρια.

## 5.6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ

Από την περιοχή που ξεκινάει από την Ομόνοια και μέχρι την πλατεία Κουμουνδούρου κύρια χρήση στο ισόγειο είναι το εμπόριο ενώ όσον αφορά στη χρήση των ορόφων συνυπάρχουν η κατοικία, τα γραφεία και η διοίκηση. Από την πλατεία Κουμουνδούρου μέχρι τον Κεραμεικό στο ισόγειο συναντώνται χρήσεις εμπορίου με κάποιες σημειακές χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού ενώ για τη χρήση ορόφων αξίζει να σημειωθεί η διοίκηση και η κατοικία. Στο κομμάτι από το Γκάζι μέχρι και τον κόμβο της Χαμοστέρνας συνυπάρχουν σημειακές χρήσεις αναψυχής – πολιτισμού με εμπόριο, διοίκηση, χονδρεμπόριο χωρίς να υπερισχύει κάποια για το ισόγειο ενώ για τις χρήσεις ορόφων κυριαρχεί το εμπόριο και η διοίκηση. Στο υπόλοιπο τμήμα του δήμου Ταύρου και στο δήμο Μοσχάτου, μέχρι τον κόμβο του Κηφισού στο ισόγειο επικρατούν οι χρήσεις βιομηχανίας, βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου με κάποια αδόμητα οικόπεδα και πολλές μάντρες υλικών και στους ορόφους συναντάται εμπόριο και βιοτεχνία και αποθήκες. Από τον κόμβο του Κηφισού μέχρι τον κόμβο Λαμπράκη κυριαρχούν

---

χρήσεις εμπορίου και βιοτεχνικές-βιομηχανικές καθώς και οικόπεδα χωρίς χρήση. Όσο για τη χρήση ορόφων μπορούν να σημειωθούν οι ίδιες με το ισόγειο χρήσεις.

Η συνολικά αντιθετική εικόνα της Πειραιώς με τις λειτουργίες της βιομηχανίας και του χονδρεμπορίου να συνυπάρχουν με αυτές της εκπαίδευσης και των νυχτερινών κέντρων διασκέδασης αποτελεί το αλλά και το στοίχημα για την ανάπλασή της. Αυτό που χαρακτηρίζει την εικόνα του δρόμου είναι οι έντονα διαφορετικές όψεις του, που εμφανίζονται κατά μήκος 8,5 χιλιομέτρων γεμάτων αντιθέσεις αποτυπώνοντας με τον πιο σχηματικό τρόπο τη συνεχή μετάλλαξη και αναζήτηση ταυτότητας της πόλης αλλά και των ανθρώπων της.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ

### 6.1. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ, ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ, ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΕΙΛΕΣ

Έχοντας αναλύσει την υπάρχουσα κατάσταση εκατέρωθεν του άξονα κρίνεται απαραίτητη η αξιολόγησή της σε πολεοδομικό, κοινωνικό αλλά και περιβαλλοντικό επίπεδο. Τη διαδικασία αυτή διευκολύνει η ανάλυση SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats), που αποτελεί μια μέθοδο για την αξιολόγηση των πλεονεκτημάτων, μειονεκτημάτων, ευκαιριών και απειλών που παρουσιάζονται σε μια περιοχή. Ο παρακάτω πίνακας της ανάλυσης αυτής κωδικοποιεί τα σημαντικότερα σημεία βοηθώντας την αξιολόγηση και στη συνέχεια τη διατύπωση προτάσεων.

Πίνακας 14: Ανάλυση SWOT

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ
ΙΣΤΟΡΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ/ ΘΕΣΜΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ ΩΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΣ	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΣΠΑΣΗ
ΓΕΙΤΝΙΑΣΗ ΜΕ ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ / ΕΝΤΑΣΗ ΜΕΡΟΥΣ ΣΤΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΕΛΛΕΙΨΗ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ-ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΣΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΤΜΗΜΑ
ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΣΕ ΠΑΛΙΑ ΚΕΛΥΦΗ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΩΣ ΤΟΠΟΣΗΜΑ	ΥΠΑΡΞΗ ΟΧΛΟΥΣΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ	ΑΥΞΗΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΣΕ 24ΩΡΗ ΒΑΣΗ
ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΟΠΤΙΚΕΣ ΦΥΓΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΒΡΑΧΟ ΤΗΣ ΑΚΡΟΠΟΛΗΣ	ΕΛΛΕΙΨΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ (ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ, ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ)
ΑΞΙΟΛΟΓΟ ΚΤΗΡΙΑΚΟ ΑΠΟΘΕΜΑ ΜΕ ΜΙΣΗ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΩΝ ΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΩΝ	ΥΠΑΡΞΗ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΝΥΧΤΕΡΙΝΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΠΟΥ ΕΠΙΒΑΡΥΝΟΥΝ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

ΠΛΗΘΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΝΕΟΚΛΑΣΙΚΩΝ ΚΤΗΡΙΩΝ	ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΕΙΚΟΝΑ ΣΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΚΟΜΜΑΤΙ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ (ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΘΜΙΖΟΥΝ ΟΠΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ)/ ΥΠΑΡΞΗ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΩΝ ΚΤΗΡΙΩΝ
ΑΞΟΝΑΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΥΨΗΛΟΥ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΑΣΤΕΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ ΣΤΟ ΑΘΗΝΑΙΚΟ ΚΟΜΜΑΤΙ
ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ	ΗΧΟΥΡΥΠΑΝΣΗ ΚΑΙ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ
ΜΙΞΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΕΙΔΙΚΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ)
ΥΠΑΡΞΗ ΑΔΟΜΗΤΩΝ ΟΙΚΟΠΕΔΩΝ	ΥΠΑΡΞΗ "ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ"
	ΜΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ-ΑΔΡΑΝΕΙΑ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ
<b>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</b>	<b>ΑΠΕΙΛΕΣ</b>
ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΒΟΛΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ	ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΛΛΟΙΩΣΗ ΤΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΕΙΚΟΝΑΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ
ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΤΗΡΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΝΕΟΚΛΑΣΙΚΩΝ	ΑΥΞΗΣΗ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

<p>ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΘΑ ΕΝΙΣΧΥΣΟΥΝ ΤΟΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ</p>	<p>ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΟΙΚΟΠΕΔΩΝ ΠΡΟΣ ΟΦΕΛΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ</p>
--	---

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Τα βασικά πλεονεκτήματα του άξονα της Πειραιώς οφείλονται στην ιστορικότητά του και στην γεωγραφική του θέση. Η οδός Πειραιώς “μετράει” 2500 χρόνια ιστορίας και σε κάθε περίοδο αποτελούσε σημαντικό άξονα σύνδεσης μεταξύ του κέντρου της Αθήνας και του Πειραιά. Λόγω της μακράς αυτής ιστορίας, κατά μήκος της υπάρχουν, κτήρια πολλών περιόδων και αρχιτεκτονικών ρευμάτων όπως νεοκλασικά των αρχών του 19<sup>ου</sup> αιώνα, βιομηχανικά της πρώτης βιομηχανικής περιόδου, σημαντικά μνημεία βιομηχανικής αρχιτεκτονικής του μεσοπολέμου και προσφυγικές και εργατικές κατοικίες των δεκαετιών του 1920-1950. Η ποικιλία αυτή, η οποία μαρτυρά την ιστορία του δρόμου, αποτελεί ένα αδιαμφισβήτητο πλεονέκτημα και μια πρόκληση για τη διατήρηση του πλουραλιστικού αυτού χαρακτήρα. Για το λόγο αυτό, ακολουθήθηκε από το υπουργείο πολιτική χαρακτηρισμού του δρόμου ως ιστορικού άξονα καθώς και χαρακτηρισμός μεγάλου μέρους των κτηρίων του ως διατηρητέα. Το ενδιαφέρον αυτό θεωρείται σίγουρα ένα πλεονέκτημα για την ανάπτυξη του άξονα.

Η γεωγραφική θέση του άξονα επίσης μπορεί να θεωρηθεί ως σημαίνουσα αφού γειτνιάζει με κεντρικές περιοχές που υφίστανται αναπλάσεις όπως το Γκάζι, το Μεταξουργείο, ο Κεραμεικός, και η περιοχή του Ψυρρή και ταυτόχρονα αποτελεί ένα “όριο” μεταξύ του ιστορικού κέντρου και της περιοχής του Ελαιώνα, μιας περιοχής που αναμένεται να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο και να αλλάξει την αστική γεωγραφία της πρωτεύουσας τα επόμενα χρόνια.

Επίσης, ένα συγκριτικό πλεονέκτημα είναι η ύπαρξη πολλών και σημαντικών πολιτιστικών και εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, που έχουν αναβαθμίσει την εικόνα της Πειραιώς και λειτουργούν ως τοπόσημα και ως αρχιτεκτονήματα αλλά και ως χρήσεις. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η ΑΣΚΤ, το μουσείο Μπενάκη, το ΙΜΕ, το

---

εργοστάσιο Τσαούσογλου και η Τεχνόπολη, που έχουν επαναχρησιμοποιήσει κελύφη παλιών βιομηχανικών κτιρίων.

Επιπλέον, η ύπαρξη πολλών αδόμητων οικοπέδων κατά μήκος της οδού αποτελεί πλεονέκτημα αφού δημιουργεί την ευκαιρία για ανάπτυξη νέων και ενίσχυση ήδη υπαρχόντων δραστηριοτήτων στον άξονα.

Πλεονέκτημα επίσης μπορεί να θεωρηθεί η μίξη των χρήσεων γης κατά μήκος του δρόμου όπου, όπως φαίνεται και στους χάρτες V και VI, συνυπάρχουν χρήσεις παραγωγικές, κατοικίας, πολιτισμού, ψυχαγωγίας και εκπαίδευσης και το γεγονός αυτό καθιστά τον άξονα πολυλειτουργικό.

Τέλος, ως θετικό χαρακτηριστικό μπορεί να θεωρηθεί η παραγωγική και οικονομική δυναμική που έχει αναπτυχθεί στον άξονα με τον εμπορικό και βιομηχανικό – βιοτεχνικό χαρακτήρα του η οποία δεν πρέπει να υποτιμάται.

Όσον αφορά στα μειονεκτήματα, ένα από τα βασικά, που δημιουργεί προβλήματα διαχείρισης, είναι αυτό της διοικητικής διάσπασης του άξονα σε πέντε δήμους. Η διάσπαση αυτή δυσχεραίνει την ενιαία αντιμετώπισή του σαν συνολικό άξονα<sup>14</sup>.

Ένα δεύτερο βασικό μειονέκτημα είναι η έλλειψη ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου στο κομμάτι που ανήκει στους δήμους Ταύρου, Μοσχάτου, Ρέντη και Πειραιά. Ο δήμος Αθηναίων αντίθετα διαθέτει έναν ικανοποιητικό αριθμό ελεύθερων χώρων όπως προέκυψε και από τη ανάλυση.

Συνεχίζοντας, κύριο πρόβλημα της περιοχής αποτελεί αδιαμφισβήτητα ο κυκλοφοριακός φόρτος καθ' όλη τη διάρκεια μέρας και νύχτας ιδιαίτερα από βαρέα οχήματα αλλά και από τα αυτοκίνητα ΙΧ. Οι παρόδιες παραγωγικές και εμπορικές

---

<sup>14</sup> Με το σχέδιο Καλλικράτης αναμένεται η ένωση του Ταύρου με το Μοσχάτο, με έδρα το Μοσχάτο, ενώ ο δήμος Ρέντη ενώνεται με αυτόν της Νίκαιας, με έδρα την τελευταία (Σχέδιο Νόμου, Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της αποκεντρωμένης διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης).

---

δραστηριότητες επιβαρύνουν τον άξονα με βαρέα οχήματα κατά τη διάρκεια της μέρας αλλά και τα κέντρα διασκέδασης και αναψυχής προσελκύουν ΙΧ, κυρίως τις νυχτερινές ώρες. Το γεγονός αυτό υποβαθμίζει τον άξονα και εντείνει την ηχορύπανση και την ατμοσφαιρική ρύπανση. Όλο αυτό σε συνδυασμό με την έλλειψη βασικής τεχνικής υποδομής όπως οι χώροι στάθμευσης και τα πεζοδρόμια υποβαθμίζει έντονα τον άξονα και την ποιότητα ζωής των κατοίκων των γειτονικών περιοχών.

Ένα κοινωνικό πρόβλημα που τα τελευταία χρόνια γίνεται εντονότερο είναι η συγκέντρωση μεγάλου αριθμού μεταναστών, εξαρτημένων ατόμων, αστέγων και γενικότερα ευάλωτων κοινωνικών ομάδων στο αθηναϊκό κομμάτι της οδού Πειραιώς οι οποίοι στοιβάζονται, σε άθλιες συνθήκες διαβίωσης, σε εγκαταλελειμμένα κτίρια γύρω από την Ομόνοια. Το γεγονός ότι η περιοχή μελέτης γειτνιάζει με περιοχές που έχουν υποστεί ή υφίστανται αναπλάσεις όπως αυτή του Ψυρρή, το Μεταξουργείο, ο Κεραμεικός και το Γκάζι φαίνεται να συνδέεται με το θέμα αυτό. Οι αναπλάσεις και η διαδικασία του εξευγενισμού, δημιουργούν μεγάλο χάσμα ενοικίου (βλ. 1.3.2.) διώχνοντας παλαιούς κατοίκους χαμηλότερων εισοδημάτων και κυρίως τους μετανάστες, οι οποίοι υφίστανται μέχρι και εξώσεις από τα σπίτια τους.

Ως μειονέκτημα σχετικά με το κτιριακό απόθεμα θα μπορούσε να θεωρηθεί η ύπαρξη πολλών ανεκμετάλλευτων εγκαταλελειμμένων κτηρίων που δημιουργούν τα λεγόμενα “αστικά κενά”<sup>15</sup> στον αστικό ιστό. Πολλά από τα κτήρια αυτά είναι χαρακτηρισμένα ως διατηρητέα και οι περιορισμένες επιτρεπόμενες χρήσεις από το ΠΔ του 1996 (ΦΕΚ 510/Δ/1996) πιθανόν να έχουν αποτρέψει την επανάχρηση και ανακατασκευή από τους ιδιοκτήτες τους.

Τη διαμορφωμένη κατάσταση της οδού Πειραιώς, χαρακτηρίζουν αρνητικά οι οχλούσες δραστηριότητες και αυτές του χονδρεμπορίου και τον εργαστηρίων, στις οποίες

---

<sup>15</sup> “Αστικά κενά” ορίζονται οι χώροι που έχουν προκύψει από τις διαδικασίες μετασχηματισμού της ίδιας της πόλης και το ενδιαφέρον τους έγκειται στο ότι είναι εγκαταλελειμμένοι χώροι, ανοιχτοί στις νέες προκλήσεις. Περισσότερα στο Τζιρτζιλιάκη, 2009: 218.

---

οφείλεται η ρύπανση του ευρύτερου περιβάλλοντος (οπτική και περιβαλλοντική). Την κατάσταση αυτή προσπάθησαν να εξυγιάνουν οι διάφορες μελέτες που κατά καιρούς έχουν εκπονηθεί, χωρίς όμως ουσιαστικά αποτελέσματα. Η αδυναμία εφαρμογής ολοκληρωμένου σχεδιασμού αποτελεί ένα βασικό πρόβλημα που πηγάζει από την κρατική αδιαφορία και τη γενικότερη τάση για οικονομική εκμετάλλευση της περιοχής.

Τέλος, ένα σημαντικό μειονέκτημα της περιοχής είναι η αυξημένη εγκληματικότητα ιδιαίτερα στο αθηναϊκό τμήμα, με πιο έντονες μορφές στο δήμο Αθηναίων. Τα κοινωνικοοικονομικά προβλήματα που λαμβάνουν χώρα στην ευρύτερη περιοχή του ιστορικού κέντρου έχουν πυροδοτήσει διάφορες μορφές παραβατικότητας όπως η διακίνηση ναρκωτικών, το εμπόριο λευκής σαρκός, το παραεμπόριο και η πορνεία. Στην περιοχή μελέτης εμφανίζονται όλες οι μορφές υποβαθμίζοντάς την και καθιστώντας την επικίνδυνη ειδικά τις νυχτερινές ώρες<sup>16</sup>.

Όσον αφορά στις ευκαιρίες, αυτές σχετίζονται με το γενικότερο ενδιαφέρον που καλλιεργείται παγκόσμια αλλά και στη χώρα μας για την προβολή και την ανάδειξη της ιστορικότητας των κεντρικών αστικών περιοχών και σε θεωρητικό επίπεδο αλλά και μέσω χρηματοδοτήσεων και προγραμμάτων. Στο πλαίσιο του ενδιαφέροντος αυτού υπάρχουν κοινοτικά προγράμματα και πρωτοβουλίες τα οποία χρηματοδοτούν παρεμβάσεις σε αποβιομηχανοποιημένα αστικά κέντρα με σκοπό την αναβάθμιση του περιβάλλοντος και την προσέλκυση οικονομικών δραστηριοτήτων

---

<sup>16</sup> Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. και της ΕΛ.ΑΣ. οι εστίες παραβατικότητας στο κέντρο της πόλης ανά κατηγορία είναι οι εξής. Στην περιοχή γύρω από την πλατεία Ομονοίας ακμάζει το εμπόριο ναρκωτικών, στα στενά γύρω από την οδό Αθηνάς, στην περιοχή του Ψυρρή, παρατηρείται έξαρση του παραεμπορίου κυρίως από τους λαθρομετανάστες ενώ στην περιοχή της Πειραιώς που γειτνιάζει με το Μεταξουργείο ανθεί η πορνεία και η μαστροπεία. Κατά μήκος της οδού Πειραιώς και προς τον Κόμβο με τη Χαμοστέρνας υπάρχουν πολυάριθμοι οίκοι ανοχής και στούντιο. Η εγκληματικότητα είναι καθημερινό φαινόμενο για την περιοχή από την Ομόνοια μέχρι και την πλατεία Κουμουνδούρου τροφοδοτώντας τα κυκλώματα παρανομίας. Στα φανάρια του ίδιου κομματιού επί της Πειραιώς συνωστίζονται μετανάστες όλων των εθνικοτήτων (<http://www.cityofathens.gr/>).

---

(<http://www.minenv.gr>). Επιπλέον, η αναβάθμιση, μέσω πολιτιστικών και εκπαιδευτικών χρήσεων, που έχει συμβεί τα τελευταία χρόνια, έχει οδηγήσει στην αύξηση του ενδιαφέροντος για πολιτιστικές επενδύσεις στην Πειραιώς και αυτό συνιστά μια πολύ μεγάλη ευκαιρία την οποία όμως πρέπει να διαχειριστεί σωστά το κράτος έτσι ώστε να μην αποφέρει αρνητικά αποτελέσματα όπως η υπερβολική αύξηση των τιμών γης.

Ως μια ακόμα ευκαιρία, μπορεί να θεωρηθεί η υπαγορευμένη τα τελευταία χρόνια, ανάγκη για εφαρμογή προγραμμάτων κοινωνικής πολιτικής. Είναι φανερό ότι πλέον οι πόλεις έχουν ανάγκη “κοινωνικά χρήσιμες” αναπλάσεις (Μπαλαούρα, 2008) που να περιλαμβάνουν μέτρα για την προστασία των ευάλωτων στρωμάτων καθώς και πολιτικές στέγασης.

Τέλος, ως ευκαιρία μπορεί να θεωρηθεί και το γενικότερο ενδιαφέρον για την αποκατάσταση των κτηρίων υψηλής αρχιτεκτονικής αξίας και η επανάχρησή τους με τρόπο που να σέβεται και να διατηρεί το βιωμένο παρελθόν τους.

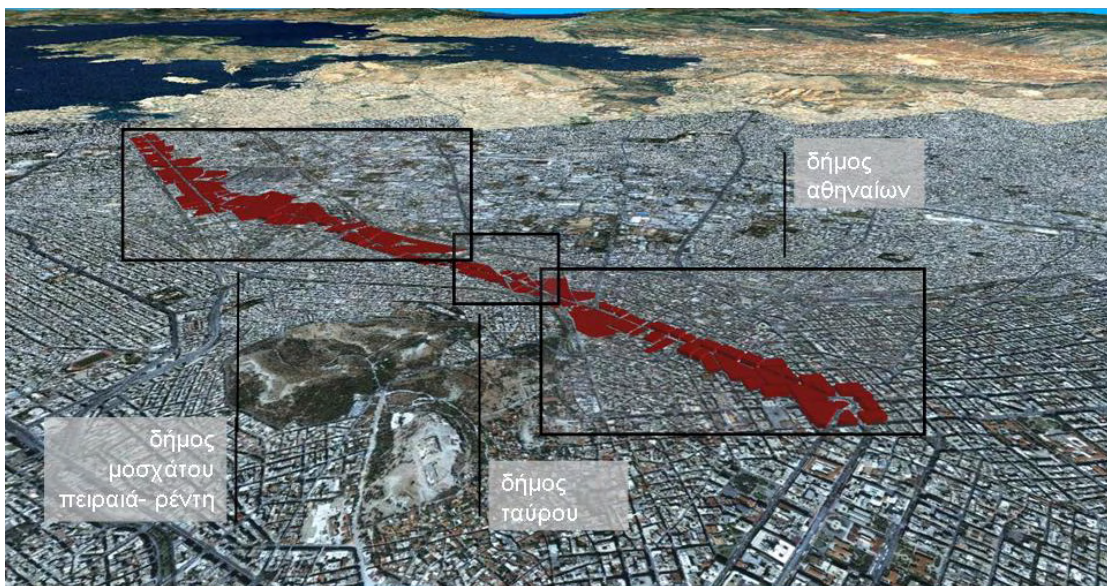
Οι κίνδυνοι που απειλούν την περιοχή μελέτης οφείλονται κατά κύριο λόγο στις ανεξέλεγκτες δυνάμεις της αγοράς, που καθορίζουν τις χρήσεις που εγκαθίστανται και επηρεάζουν τις τιμές γης. Η Πειραιώς, τα τελευταία χρόνια έχει γίνει βορά στην ιδιωτική πρωτοβουλία, με αυθαίρετη ανάπτυξη και χωρίς ουσιαστικό και ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχεδιασμό. Το γεγονός αυτό προκάλεσε και προκαλεί αλλοίωση του δομημένου περιβάλλοντος που συμβάλλει στην συνολική υποβάθμιση της εικόνας του άξονα. Η εκμετάλλευση των οικοπέδων από τα μεγάλα ιδιωτικά συμφέροντα αποτελεί μια μελλοντική απειλή για την περιοχή αφού ασκεί τεράστιες πιέσεις στις κτιριακές αξίες ολόκληρου του δρόμου με αποτέλεσμα την απομάκρυνση των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων και χρήσεων καθώς και την συρρίκνωση του δημόσιου χώρου (Πορτάλιου, 2008).

## 6.2. Η ΧΩΡΙΚΗ ΔΙΑΙΡΕΣΗ ΤΟΥ ΑΞΟΝΑ

Σύμφωνα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του αλλά και τις χρήσεις του, ο άξονας μπορεί να διαιρεθεί νοητά σε τρία τμήματα όπως φαίνεται και στον παρακάτω χάρτη. Το πρώτο καλύπτει τα διοικητικά όρια του δήμου Αθηναίων, το δεύτερο εμπεριέχει το δήμο Ταύρου ενώ το τρίτο και το μεγαλύτερο εκτείνεται στους δήμους Μοσχάτου, Ρέντη και Πειραιά.

Ο διαχωρισμός του άξονα σε τμήματα δεν συνεπάγεται την τυπική κατάταμσή του, αντιθέτως, προσπαθεί να διευκολύνει την αντιμετώπισή του ως ενιαίου άξονα. Τα διαφορετικά χαρακτηριστικά το κάθε τμήματος, οδήγησαν στη νοητή αυτή ομαδοποίηση που σκοπό έχει να βοηθήσει τις προτεινόμενες παρεμβάσεις. Τα τρία σκέλη, όπως φαίνεται και στον χάρτη, είναι συνδεδεμένα μεταξύ τους σαν τμήματα μιας αλυσίδας διατηρώντας την ενότητα και τη συνέχεια της Πειραιώς.

Εικόνα 15: Η χωρική διαίρεση του άξονα σύμφωνα με τις διαφορετικές χρήσεις



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Ο δήμος Αθηναίων αποτελεί το πιο διαμορφωμένο, δομικά, κομμάτι του δρόμου. Πυκνή δόμηση, μεγάλα ύψη και ανυπαρξία αδόμητων οικοπέδων είναι κάποια από τα στοιχεία μέχρι και το ύψος του Γκαζιού και με μικρές διαφοροποιήσεις μέχρι τον

κόμβο της Χαμοστέρνας. Είναι ο δήμος που ταυτόχρονα παρουσιάζει έντονη παραβατικότητα αλλά είναι και ο περισσότερο προσεγμένος λόγω της γειτνίασής του με το ιστορικό κέντρο. Τα κύρια χαρακτηριστικά του είναι το πλήθος διατηρητέων νεοκλασικών κτιρίων, η έντονη χρήση κατοικίας και διοίκησης καθώς και πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Στο τμήμα αυτό, λόγω της υπαγωγής του στο ιστορικό κέντρο και λόγω της γειτνίασης του με αρχαιολογικούς χώρους, έχει δοθεί το μεγαλύτερο βάρος της κρατικής φροντίδας. Πιο συγκεκριμένα για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 οι δράσεις που είχαν γίνει στην περιοχή της Πειραιώς αφορούσαν μόνο στο Αθηναϊκό κομμάτι με κύριες αυτές της καθαίρεσης των επιγραφών και καθαρισμού των κτιρίων, την εγκατάσταση πολιτιστικών χρήσεων στο εργοστάσιου του Γκαζιού κ.ά..

Ο δήμος Ταύρου εμφανίζει κοινά χαρακτηριστικά με αυτά του πρώτου τμήματος με κύρια διαφορά στην πυκνότητα της δόμησης. Όπως φαίνεται και στο χάρτη ΙΧ, στον εν λόγω δήμο τα ύψη είναι κατά πολύ μικρότερα ενώ συναντώνται αρκετά ανεκμετάλλευτα οικόπεδα και αρκετές μάντρες. Οι εργατικές κατοικίες και τα παλιά σφαγεία αναμφισβήτητα αποτελούν σημεία αναφοράς του τμήματος αυτού (βλ. εικόνες παραρτήματος). Ο δήμος αυτός μπορεί να θεωρηθεί ως ένα μεταβατικό όριο μεταξύ του αστικοποιημένου ιστορικού κέντρου και της παραγωγικής και εμπορικής ζώνης που εμφανίζεται στο υπόλοιπο τμήμα του άξονα. Το τμήμα αυτό, στερείται ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου και κυριαρχείται από την ιδιωτική πρωτοβουλία. Ο δήμος Ταύρου εμφανίζει μεγαλύτερο ποσοστό κατοικίας ένθεν και ένθεν της οδού Πειραιώς και αυτό διαχωρίζει το χαρακτήρα του από το δήμο Μοσχάτου που είναι καθαρά βιομηχανικός και εμπορικός.

Οι δήμοι Μοσχάτου, Πειραιά και Ρέντη μπορούν να απαρτίσουν μαζί το τρίτο και τελευταίο νοητό τμήμα του δρόμου. Ο κύριος λόγος είναι οι κοινές χρήσεις γης και κοινό δομημένο περιβάλλον που εμφανίζονται κατά μήκος του δρόμου. Το τμήμα αυτό αποτελεί μια ζώνη βιομηχανίας, βιοτεχνίας και εμπορίου – χονδρεμπορίου μέχρι τον κόμβο της Γρηγορίου Λαμπράκη. Χαρακτηριστικό της περιοχής είναι η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και η ύπαρξη πολλών ανεκμετάλλευτων βιομηχανικών συγκροτημάτων.

---

Από την ανάλυση SWOT και τον ανωτέρω διαμερισμό έχουν προκύψει τα απαραίτητα στοιχεία για την διατύπωση παρεμβάσεων με στόχο την πολυεπίπεδη εξυγίανση του άξονα. Η μεν ανάλυση παραθέτει τα σημαντικότερα σημεία της ανάλυσης σε επίπεδο υπάρχουσας κατάστασης (πλεονεκτήματα – μειονεκτήματα) αλλά και ευκαιριών και απειλών που λαμβάνονται υπ' όψη ενώ ο διαχωρισμός διευκολύνει την αντιμετώπιση του άξονα από μια μακροσκοπική σκοπιά.

---

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ – Η ΑΣΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ**

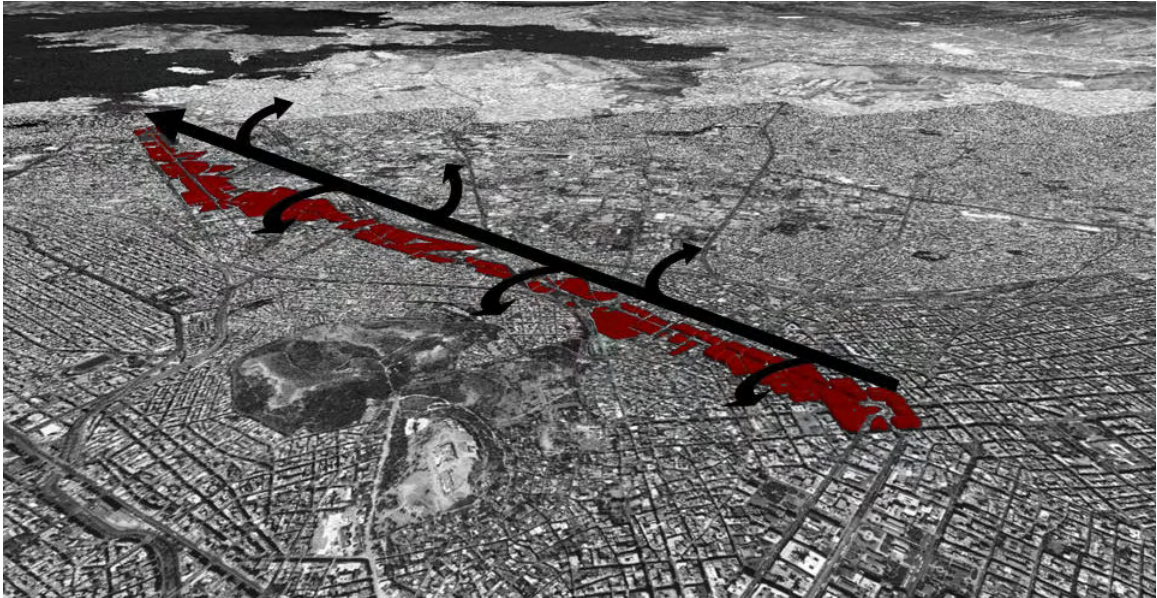
### 7.1.ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Η οδός Πειραιώς αποτελεί έναν σημαντικό άξονα της Αθήνας που λειτουργούσε και λειτουργεί ως πυκνωτής της ιστορίας του λεκανοπεδίου. Σήμερα, μετά την παρακμή της βιομηχανικής δραστηριότητας, που χαρακτήρισε τον άξονα για περισσότερα από 100 χρόνια, ο ιστορικός αυτός δρόμος αναζητά την καινούρια του ταυτότητα. Ο χαρακτήρας του παραμένει ακόμα απροσδιόριστος, αν και τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια έχουν συντελεστεί σημαντικές αλλαγές που τον έχουν καταστήσει ένα μωσαϊκό ετερογενών χρήσεων (βλ. κεφ. 4).

Η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης οδήγησε στην διαπίστωση αρκετών προβλημάτων πολεοδομικού, και όχι μόνο, χαρακτήρα που έχουν προκύψει τα τελευταία χρόνια λόγω του ραγδαίου μετασηματισμού χρήσεων γης σε συνδυασμό με την έλλειψη εφαρμογής ολοκληρωμένου σχεδιασμού.

Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών θεωρείται ότι, από μια μακροσκοπική οπτική, ο προτεινόμενος τρόπος παρέμβασης, πρέπει να συνδυάζει την ταυτόχρονη αντιμετώπιση του άξονα σαν σύνολο και σαν τμήμα της ευρύτερης περιοχής. Στην παρακάτω εικόνα γίνεται μια προσπάθεια απεικόνισης της λογικής αυτής. Το μαύρο ευθύ βέλος υποδεικνύει ότι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις έχουν ως στόχο την τόνωση της συνέχειας του άξονα, ενώ τα μαύρα κυρτά βέλη, τη λογική της ένταξης του στο ευρύτερο περιβάλλον. Η αντιμετώπιση αυτή εξειδικεύεται από τις επιμέρους δράσεις, των οποίων ο στόχος δεν είναι η αποκοπή και απομόνωση του άξονα από τον αστικό ιστό αλλά η ένταξη και ενσωμάτωσή του στο ευρύτερο περιβάλλον της δυτικής Αττικής.

Εικόνα 16: Η χωρική διάσταση των προτεινόμενων παρεμβάσεων



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

## 7.2. Η ΑΣΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ

Οι προτάσεις για το μέλλον του άξονα επιλέχθηκαν να ενταχθούν σε ένα ενιαίο σχέδιο που ονομάστηκε “αστική κοινωνική αλυσίδα”. Το όνομα αυτό προέκυψε αρχικά από το χαρακτήρα της παρέμβασης, που έχει έντονα κοινωνική διάσταση και στοχεύει στη μείωση της αστικής ασυνέχειας και την “ένωση” του δρόμου ως αναπόσπαστους κρίκους μιας αλυσίδας.

Η αστική κοινωνική αλυσίδα στοχεύει στον επαναπροσδιορισμό του ρόλου του άξονα, την αναζωογόνηση, τη διατήρηση της πολυλειτουργικότητας και την προβολή του. Κύρια επιδίωξη δεν είναι η ολοκληρωτική μεταμόρφωση της οδού Πειραιώς, ούτε η μετατροπή της σε ένα “θεατρικό σκηνικό”, αλλά η διατύπωση σημειακών παρεμβάσεων που στόχο έχουν τη διατήρηση του βιωμένου παρελθόντος μέσω της αξιοποίησης των εγγενών δυνατοτήτων του αστικού τοπίου. Οι χωροθετήσεις των παρεμβάσεων αυτών γίνονται με τρόπο που να αξιοποιούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και με στόχο να καταστήσουν τον άξονα ικανό να ανταποκριθεί στις νέες απαιτήσεις μιας σύγχρονης πολυπολιτισμικής μητρόπολης με κύρια συνιστώσα το σεβασμό στην ποιότητα ζωής. Η πρόταση αυτή, προσπαθεί σε ένα βαθμό να

---

εξισορροπήσει τις τάσεις της αγοράς με τις κοινωνικές και ανθρώπινες ανάγκες. Στην οδό Πειραιώς, τα τελευταία χρόνια, από τη μια δρουν οι δυνάμεις του real estate που υπαγορεύουν τις μεγάλες επενδύσεις σε εμπορικά και νυχτερινά κέντρα εκτοπίζοντας τις παραδοσιακές χρήσεις και από την άλλη η δημόσια και ιδιωτική πρωτοβουλία που χωροθετεί υπερτοπικής σημασίας χώρους πολιτισμού και αναψυχής οι οποίοι με τη σειρά τους προωθούν την τάση εξευγενισμού της περιοχής. Η “αστική κοινωνική αλυσίδα” δρα *συμπληρωματικά* και *εναλλακτικά* προς τις τάσεις αυτές με στόχο την επίτευξη μιας δυνατής ισορροπίας. Η ισορροπία αυτή έγκειται στην εισαγωγή του ανθρώπου στο ανοίκειο αυτό αστικό τοπίο, είτε ως κάτοικου είτε ως διαβάτη, καθώς και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των ανθρώπων των γειτονικών, και όχι μόνο, περιοχών.

Στο πλαίσιο της αξιοποίησης των δυνατοτήτων της περιοχής, προάγεται η αξία της αποκατάστασης του πλούσιου και αξιόλογου κτηριακού αποθέματος και της επανάχρησής του με αναγκαίες πολεοδομικές χρήσεις που θα αναζωογονήσουν ολόκληρο τον άξονα. Ο λειτουργικός αυτός επαναπροσδιορισμός θα αναβαθμίσει ποιοτικά, αισθητικά και μορφολογικά την οδό Πειραιώς και αναμένεται να συμβάλει στην επανάκτηση της αστικής συνέχειας και στη μείωση των κοινωνικών ανισοτήτων. Η κατεύθυνση των παρεμβάσεων αυτών αντιτίθεται στην κυρίαρχη, μέχρι πρόσφατα, λογική των ποιοτικών αναπλάσεων βιομηχανικών περιοχών, η οποία οδηγούσε στη δημιουργία ομογενοποιημένου και ασφαλούς περιβάλλοντος προορισμένου για μεσαία και ανώτερα οικονομικά στρώματα<sup>17</sup> (Καραχάλης, 2007: 5-6). Η λύση που αναζητήθηκε στηρίχτηκε στη δημιουργία ενός *δίκαιου* αστικού τοπίου που μπορεί να προσελκύσει νέους χρήστες σεβόμενο παράλληλα την κοινωνική του ταυτότητα .

---

<sup>17</sup> Τα βιομηχανικά τοπία και τα κτήρια τύπου “loft” αποτελούν σύμβολο κοινωνικής θέσης για συγκεκριμένη κοινωνική ομάδα νέων επαγγελματιών όπως οι καλλιτέχνες, στελέχη εταιριών, ιδιοκτήτες γκαλερί κλπ.

---

Όσον αφορά στο δημόσιο χώρο, ο άξονας, ενώ έχει πολλά αστικά κενά, ωστόσο στερείται δημόσιων χώρων και χώρων πρασίνου των οποίων η δημιουργία είναι επιβεβλημένη για την περιοχή και αναμένεται να συμβάλλει στην περιβαλλοντική της αναβάθμιση.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται προτάσεις για το μέλλον της Πειραιώς, ενταγμένες σε θεματικές ενότητες.

### **Αναβάθμιση δομημένου περιβάλλοντος - Κοινωνική διάσταση**

Κατά μήκος του δρόμου υπάρχουν πολυάριθμα βιομηχανικά κτήρια, κάποια από αυτά μεγάλης αρχιτεκτονικής αξίας. Προτείνεται η αποκατάσταση των εγκαταλελειμμένων εργοστασίων και η επανένταξή τους με εισαγωγή ποικίλων χρήσεων. Ο πολεοδομικός ρόλος του κτηριακού αυτού αποθέματος κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικός όχι μόνο λόγω της θέσης και της έκτασής του αλλά και λόγω του αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζει. Επιπλέον, η επένδυση νέων χρήσεων στα γερασμένα κτήρια, αναζωογονεί τις υποβαθμισμένες περιοχές στις οποίες ανήκουν τα εγκαταλελειμμένα εργοστάσια και τα καθιστά ικανά να συνεισφέρουν εκ νέου στις πολεοδομικές λειτουργίες της πόλης (Αδαμάκης, 2007). Με την επανένταξη των κτηρίων αυτών, διατηρούνται οι υφιστάμενες δομές και προστατεύονται τα αξιόλογα μνημεία του παρελθόντος (Στεφάνου κ.ά., 1995: 55).

Σημαντική παράμετρος στο εγχείρημα της επανάχρησης είναι η ποικιλία των προτεινόμενων χρήσεων. Οι χρήσεις αυτές πρέπει να καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα εξυπηρετήσεων και λειτουργιών και να καλύπτουν τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής. Τα βιομηχανικά κτήρια που προσφέρονται για επανάχρηση φαίνονται στο χάρτη 2 και θα αναλυθούν ξεχωριστά ανάλογα με την προτεινόμενη χρήση.

### **Κατοικία**

Από την ανάλυση έχει προκύψει ότι η Πειραιώς αποτελεί έναν άξονα – όριο μεταξύ βιομηχανικών περιοχών (ευρύτερη περιοχή ελαιώνα) και πυκνοδομημένου οικιστικού ιστού (περιοχές Πειραιά, Μοσχάτου, Καλλιθέας, Ταύρου, Πετραλώνων κλπ.). Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την οικονομική διαστρωμάτωση της ευρύτερης

---

περιοχής, που κυριαρχείται από μεσαία και χαμηλά οικονομικά στρώματα και μετανάστες, υπαγορεύει την ανάγκη δημιουργίας κατοικιών ενταγμένες σε πρόγραμμα κοινωνικής κατοικίας. Η μετατροπή των εργοστασίων σε κατοικίες με την ταυτόχρονη διαμόρφωση του εξωτερικού περιβάλλοντός τους σε χώρους πρασίνου, θα αναγάγει τα μνημεία αυτά σε *σημεία αναφοράς* του άξονα αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Γενικά, η μετατροπές εργοστασίων σε κοινωνικές κατοικίες ή άλλου είδους εξοπλισμούς αυξάνουν της αξία των κτηρίων και προσφέρουν καλύτερης ποιότητας χώρους. Οι τεχνικές ποικίλουν ανάλογα με τους ακολουθούμενους στόχους και μπορεί να προϋποθέτει κατεδάφιση ενός μέρους ή χρήση των υπαρχουσών εγκαταστάσεων χωρίς μεγάλη επέμβαση (Στεφάνου κ.ά., 1995: 86-88). Το εγχείρημα της αποκατάστασης μπορεί να αναλάβει ο Οργανισμός Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ) σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους φορείς, που μπορεί να εντάξει την μετατροπή των βιομηχανικών κελυφών σε κατασκευαστικό πρόγραμμα.

Δικαίωμα απόκτησης των κατοικιών αυτών θα μπορούν να έχουν, μέσω διαδικασίας κλήρωσης ([www.oek.gr](http://www.oek.gr)), τόσο οι Έλληνες δικαιούχοι όσο και οι εργαζόμενοι μετανάστες που πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις (Sapounakis, 2009: 12).

Στο τμήμα των δήμων Πειραιά, Μοσχάτου και Αγίου Ιωάννη Ρέντη έχουμε τα εξής εργοστάσια προς εκμετάλλευση με προτεινόμενη χρήση την κατοικία (βλ. χάρτη 2).

***Πρώην εργοστάσιο Χρωματουργίας Πειραιώς (ΧΡΩΠΕΙ)***

***Πρώην αποθήκες Χαράκογλου***

***Πρώην εργοστάσιο οινοποιίας ΗΒΗ***

***Πρώην εργοστάσιο ΕΛΣΩ***

---

**Καλλιτεχνικά εργαστήρια**

Οι χρήσεις του πολιτισμού και οι εκπαιδευτικές χρήσεις είναι αυτές που έχουν χαρακτηρίσει σε μεγάλο βαθμό τον άξονα τα τελευταία χρόνια. Η συγκέντρωσή τους είναι σαφώς μεγαλύτερη στο τμήμα του δήμου Αθηναίων και μέχρι τον κόμβο της Χαμοστέρας κυρίως με ιδιωτική αλλά και με δημόσια πρωτοβουλία. Στο έντονα βιομηχανικό και υποβαθμισμένο τμήμα της οδού Πειραιώς προτείνεται η διείσδυση καλλιτεχνικών χώρων αναμένοντας να δώσει μια διαφορετική πνοή στην περιοχή βόρεια του Κόμβου του Κηφισού. Για τη φιλοξενία των χρήσεων αυτών ενδείκνυται τα εργοστάσια ελαιουργίας Ολίβα και Μάνος καθώς και η χημική βιομηχανία ΕΛΒΥΝ, τα οποία βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση μεταξύ τους. Για την επίτευξη καλύτερης λειτουργίας αυτών των χώρων προτείνεται η αγορά και αποκατάσταση των εργοστασίων από τον οικείο δήμο και η παραχώρησή τους με χαμηλά ενοίκια σε καλλιτεχνικές ομάδες ή ανεξάρτητους καλλιτέχνες. Η καλλιτεχνική αυτή “θερμοκοιτίδα” μπορεί να έχει παράλληλη δράση και σημαντικές συνέργειες με την ΑΣΚΤ η οποία βρίσκεται σε μικρή απόσταση δημιουργώντας έτσι ένα εναλλακτικό επίκεντρο δημιουργικής δραστηριότητας μέσα σε μια “άγρια” βιομηχανική περιοχή.

Η στρατηγικές επανάχρησης βιομηχανικών κτηρίων και η μετατροπή τους σε εργαστήρια καλλιτεχνών αποτελεί μια πρακτική ευρέως διαδεδομένη σε Ευρωπαϊκές πρώην βιομηχανικές πόλεις. Σε αρκετές περιπτώσεις οι εναλλακτικοί αυτοί χώροι αποτελούν σημαντικά αξιοθέατα για την πόλη και πολλές φορές προσελκύουν το ενδιαφέρον της παγκόσμιας καλλιτεχνικής κοινότητας<sup>18</sup> (Καραχάλης, 2007: 6-7).

---

<sup>18</sup> Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Ολλανδία όπου στις αρχές του 2000 παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση των χώρων αυτών τα οποία ονομάστηκαν “broedplaatsen” (Καραχάλης, 2007).

### Διοίκηση

Τα δημοτικά Σφαγεία Ταύρου αποτελούν ένα σήμα κατατεθέν του δήμου και ένα ιστορικό τόπο που αφηγείται το παρελθόν του. Το συγκρότημα αυτό αν και είχε συμπεριληφθεί στην μελέτη ανάπλασης του 1995, ως ζώνη αναψυχής – πολιτιστικών και πρασίνου, σήμερα η κατάσταση δεν φαίνεται να είναι βελτιωμένη. Στο συγκρότημα αυτό προτείνεται η εγκατάσταση διοικητικών λειτουργιών των δήμων Ταύρου – Μοσχάτου και εξωτερική διαμόρφωση σε χώρο πρασίνου ώστε να αποτελεί ένα κοινόχρηστο χώρο για την πυκνοκατοικημένη περιοχή του Ταύρου.

### *ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΚΤΥΟΥ ΝΕΟΚΛΑΣΙΚΩΝ*

Πλήθος αξιόλογων νεοκλασικών κτηρίων βρίσκονται στο δήμο Αθηναίων, μέχρι τη συμβολή με την Ιερά οδό, λόγω της ιστορικής του εξέλιξης (βλ. κεφ. 2). Τα περισσότερα από αυτά κηρύχτηκαν διατηρητέα με την πολεοδομική απόφαση 7863/1383 (ΦΕΚ267/Δ/1997).

Κατά την περίοδο πριν τους Ολυμπιακούς αγώνες (2003-2004), χρηματοδοτήθηκε από το δήμο Αθηναίων το πρόγραμμα ανάπλασης όψεων “Πρόσοψη” με στόχο την βελτίωση της εικόνας της πόλης και την αισθητική αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος. Το πρόγραμμα αυτό, με επιδότηση στους ιδιοκτήτες των ακινήτων, στόχευε στη συντήρηση και αποκατάσταση των όψεων και εφαρμόστηκε εν μέρει και σε όψεις στο μέτωπο της οδού Πειραιώς. Παρόλα αυτά, την ίδια περίοδο, δεν έλειψαν και οι κατεδαφίσεις νεοκλασικών, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το ακραίο κτήριο στη συμβολή με την Ιερά οδό (Μπελαβίλας, 2002).

Κατά την καταγραφή της περιοχής στα όρια του δήμου Αθηναίων, εντοπίστηκαν αρκετά αξιόλογα διατηρητέα κλασσικής και νεοκλασικής αρχιτεκτονικής

---

εγκαταλελειμμένα και ημικατεστραμμένα<sup>19</sup>. Τα κτήρια αυτά αποτελούν μια εξαιρετική αρχιτεκτονική κληρονομιά και προσδίδουν έναν ξεχωριστό χαρακτήρα στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου της Αθήνας το οποίο είναι αρκετά πυκνοχτισμένο και κυριαρχείται από μεγάλα κτηριακά ύψη. Επίσης, τα τελευταία χρόνια η ευρύτερη περιοχή του ιστορικού κέντρου, συμπεριλαμβανομένου και του τμήματος της Πειραιώς μέχρι και την πλατεία Κουμουνδούρου, έχει υποβαθμιστεί αρκετά λόγω της έλλειψης μέτρων ανασυγκρότησης σε συνδυασμό με τη ραγδαία αύξηση του αριθμού των μεταναστών.

Με στόχο την ανάδειξη του κτηριακού αυτού αποθέματος σε συνδυασμό με μια λογική αλληλεγγύης και προώθησης της πολυπολιτισμικότητας της περιοχής, για τα κτήρια αυτά προτείνεται η αποκατάσταση και η ένταξή τους σε ένα δίκτυο χώρων που να λειτουργούν σαν “Διαπολιτισμικά κέντρα υποδοχής και ένταξης μεταναστών”.

Το δίκτυο αυτό των έξι αυτών κτηρίων, (βλ. χάρτη 1) καταλαμβάνει ένα πολύ σημαντικό τμήμα του ιστορικού κέντρου και η ένταξή του αναμένεται να προσδώσει μια νέα διαπολιτισμική πνοή. Τα κτήρια αυτά δημιουργούν ένα συμβολικό νοητό σύμπλεγμα γύρω από το κτήριο της δημοτικής Πινακοθήκης της πλατείας Κουμουνδούρου. Η απόστασή τους είναι πολύ μικρή διευκολύνοντας έτσι την παράλληλη δράση τους. Η προτεινόμενη χρήση των κτηρίων κρίθηκε απολύτως συμβατή με το χαρακτήρα και το παρελθόν του δρόμου, του οποίου οι κάτοικοι ήταν εργαζόμενοι, ντόπιοι και πρόσφυγες, χαμηλών οικονομικών στρωμάτων. Επιπλέον η δημιουργία μιας οργανωμένης δομής με πολύπλευρες λειτουργίες που θα παρέχει υπηρεσίες, χώρο και ευκαιρίες στους μετανάστες όλων των εθνικοτήτων, αναμένεται να βελτιώσει αισθητά την ζωή τους αλλά και το βαθμό ωριμότητας της χώρας μας σχετικά με το ζήτημα της ένταξής τους.

---

<sup>19</sup> Πολλές φορές η κήρυξη κτηρίων ως διατηρητέα λειτουργεί ως τροχοπέδη για την αποκατάσταση και την επανένταξη τους στον αστικό ιστό και για το λόγο αυτό παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της εγκατάλειψης. Μεταξύ των βασικών αποτρεπτικών ζητημάτων συγκαταλέγονται το κόστος ανακατασκευής και το ιδιοκτησιακό καθεστώς.

---

Οι χώροι των κτηρίων αυτών θα προσφέρονται για μια σειρά λειτουργιών και υπηρεσιών σχετική με την ενσωμάτωση των μεταναστών και την ενεργή συμμετοχή τους αλλά και γενικότερα με την προώθηση της διαπολιτισμικότητας<sup>20</sup>. Η λειτουργικότητα των χώρων αυτών προτείνεται να ξεπερνά τις βασικές υπηρεσίες της υποδοχής και υποστήριξης και της εκπαίδευσης και να εμβαθύνει στη συμμετοχή των μεταναστών με διοργάνωση εκθέσεων, την οργάνωση πολυπολιτισμικών αγορών και δράσεις προώθησης της κουλτούρας τους.

Η δημιουργία του δικτύου αυτού θα μπορούσε να συγχρηματοδοτηθεί από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Ένταξης Υπηκόων Τρίτων Χωρών στην Ελλάδα<sup>21</sup> το οποίο συστάθηκε στα πλαίσια του προγράμματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης “Αλληλεγγύη και διαχείριση των μεταναστευτικών ροών” και από το αρμόδιο υπουργείο Εσωτερικών (<http://ete.ypes.gr>).

Όσον αφορά στο κτήριο της Δημοτικής Πινακοθήκης, του οποίου η μετεγκατάσταση έχει αποφασιστεί (βλ. 4.1.), προτείνεται η μεταφορά των διοικητικών υπηρεσιών του Κέντρου Υποδοχής Αστέγων Δήμου Αθηναίων. Το ΚΥΑΔΑ στεγάζεται σήμερα σε κτήριο του δήμου Αθηναίων στον αριθμό 35 της οδού Πειραιώς. Επειδή οι στεγαστικές ανάγκες του κέντρου είναι μεγάλες, η μετεγκατάσταση μέρους των υπηρεσιών θα βοηθούσε την αποτελεσματικότερη λειτουργία του. Η γειτνίαση με τις ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις αναμένεται να διευκολύνει την παροχή των υπηρεσιών και να αυξήσει τους προσφερόμενους χώρους προκειμένου να εξυπηρετεί όσο το δυνατόν

---

<sup>20</sup> Ο όρος αναφέρεται στη διαδικασία ερμηνείας και αποδοχής της διαφορετικής κουλτούρας και πολιτισμικών ιδιαιτεροτήτων των ανθρώπων.

<sup>21</sup> Η γενική γραμματεία μεταναστευτικής πολιτικής του Υπουργείου Εσωτερικών είναι η υπεύθυνη αρχή για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Ένταξης Υπηκόων Τρίτων Χωρών στην Ελλάδα και προκηρύσσει δράσεις που αποσκοπούν στην ενίσχυση των πολιτικών για την ένταξη των υπηκόων αυτών στην ελληνική κοινωνία και στη βελτίωση της πρόσβασής τους σε δημόσια και ιδιωτικά αγαθά και υπηρεσίες (<http://www.ypes.gr>)

---

περισσότερους ανθρώπους. Η επιλογή της στέγασης του ΚΥΑΔΑ στο κτήριο αυτό θεωρείται συμβολική όχι μόνο λόγω της σημαντικότητας του συγκροτήματος αλλά και λόγω της χρήσης που κατείχε από τη δεκαετία του 1870 ως χώρος περίθαλψης ορφανών βρεφών.

### **Χώροι πρασίνου**

Όπως προέκυψε από την ανάλυση οι χώροι πρασίνου στο μέτωπο του άξονα είναι αρκετά περιορισμένοι. Επιπλέον λόγω του ιδιοκτησιακού καθεστώτος και των μεγάλων συμφερόντων, το κομμάτι των ελεύθερων χώρων στοχευμένα δεν προωθήθηκε από τις μελέτες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα του άξονα αποτελεί τα Ο.Τ.24- 25 στον κόμβο του Κηφισού, που από το ΓΠΣ του 1987 του δήμου Ρέντη, ήταν χαρακτηρισμένος χώρος πρασίνου – αθλητικές εγκαταστάσεις (βλ. χάρτη II). Οι εξαγγελίες για τους χώρους που θα προσέδιδαν ανάσα στο δήμο δεν πραγματοποιήθηκαν ούτε από το δήμο ούτε από το Υπουργείο με τη μελέτη ανάπλασης του 1995. Επιπλέον, ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, με υπουργική απόφαση, εξείρεσε τα Ο.Τ. από την αναστολή που επεβλήθη σε όλον τον άξονα με σκοπό την υλοποίηση της μελέτης<sup>22</sup>. Σήμερα, στην εν λόγω περιοχή, έχουν ανεγερθεί δύο από τα μεγαλύτερα πολυκαταστήματα του άξονα υποβαθμίζοντας εξαιρετικά ένα ιστορικά σημαντικό τμήμα του άξονα, στο πίσω μέρος του οποίου η αρχαιολογική σκαπάνη έχει φέρει στο φως κομμάτια ενός αρχαίου δημόσιου κτηρίου υστερογεωμετρικών χρόνων<sup>23</sup>. Το εύρημα θεωρείται σπάνιο δείγμα αρχιτεκτονικής της εποχής αλλά λόγω έλλειψης χρημάτων για απαλλοτρίωση του οικοπέδου αποφασίστηκε η συνύπαρξή του με τα πολυκαταστήματα του μετώπου της Πειραιώς.

---

<sup>22</sup> Περισσότερα για αυτό στο <http://www.iospress.gr/ios2000/ios20001008a.htm>.

<sup>23</sup> Περισσότερα στο [http://archive.enet.gr/online/online\\_text/c=113,dt=28.06.2008](http://archive.enet.gr/online/online_text/c=113,dt=28.06.2008).

---

Για όλους τους παραπάνω λόγους, στο συγκεκριμένο Ο.Τ. (βλ. χάρτη 2) προτείνεται η κατεδάφιση των εμπορικών αυτών καταστημάτων και η μετατροπή του σε υπερτοπικό πάρκο ιστορικού χαρακτήρα με ανάδειξη του τμήματος των μακρών τειχών. Εκτιμάται ότι η έκταση αυτή θα προσδώσει μια ανάσα στο πυκνοδομημένο αυτό τμήμα εξυπηρετώντας όλους τους γειτονικούς δήμους δίνοντάς όχι μόνο ένα ποιοτικό χώρο πρασίνου αλλά προβάλλοντας ταυτόχρονα αρχαιολογικά ευρήματα.

### **Ενοποιητική διαδρομή – κυκλοφοριακές ρυθμίσεις**

Ο άξονας της Πειραιώς αποτελεί μια γραμμική πορεία προς τη θάλασσα και το δομημένο περιβάλλον μαρτυρά την μακρόχρονη ιστορία του. Με στόχο την προώθηση της ιστορικότητας αυτής προτείνεται η δημιουργία μιας διαδρομής που με αφετηρία τα νεοκλασικά της πλατείας Ομονοίας να καταλήγει στα “άγρια” βιομηχανικά συγκροτήματα του Πειραιά. Η διαδρομή αυτή σήμερα κυριαρχείται από αυτοκίνητα και φορτηγά με την απουσία των πεζών να είναι εξαιρετικά έντονη. Η διαμορφωμένη αυτή κατάσταση χρειάζεται μια ολοκληρωμένη κυκλοφοριακή μελέτη η οποία θα εστιάσει στην πεζοδρόμηση κάποιων, κάθετων στην Πειραιώς, αξόνων έτσι ώστε να αναδειχθούν και να προβληθούν σημαντικά σημεία της διαδρομής. Οι πεζοδρομήσεις αυτές θα μπορούσαν να ενώσουν τα δύο τμήματα εκατέρωθεν του άξονα βοηθώντας την μεγαλύτερη ενσωμάτωσή του.

Αναγκαία είναι επίσης και η δημιουργία πεζοδρομίου στο μεγαλύτερο τμήμα του δρόμου με στόχο όχι μόνο την προσέλκυση των πεζών αλλά και τη διευκόλυνση των χρηστών. Η κυκλοφοριακή μελέτη θα μπορούσε να προτείνει επίσης και την κατασκευή χώρων στάθμευσης, που είναι τόσο αναγκαίες για την ευρύτερη περιοχή του κέντρου.

### **Τόνωση καλλιτεχνικής δραστηριότητας**

Το αμαξοστάσιο ΗΛΠΑΠ αποτελεί ένα στοιχείο του αστικού τοπίου της Πειραιώς που βρίσκεται στη συμβολή με την πεζοδρομημένη Ερμού. Η θέση του μπορεί να χαρακτηριστεί ως νευραλγική, αφού γειτνιάζει άμεσα με την Τεχνόπολη, τη νέα πλατεία Κεραμεικού και τον αρχαιολογικό χώρο. Το 2005, μια ομάδα καλλιτεχνών

---

άλλαξε ριζικά το χαρακτήρα του αμαξοστασίου, δημιουργώντας πάνω του ένα από τα μεγαλύτερα γκράφιτι της πόλης<sup>24</sup>.

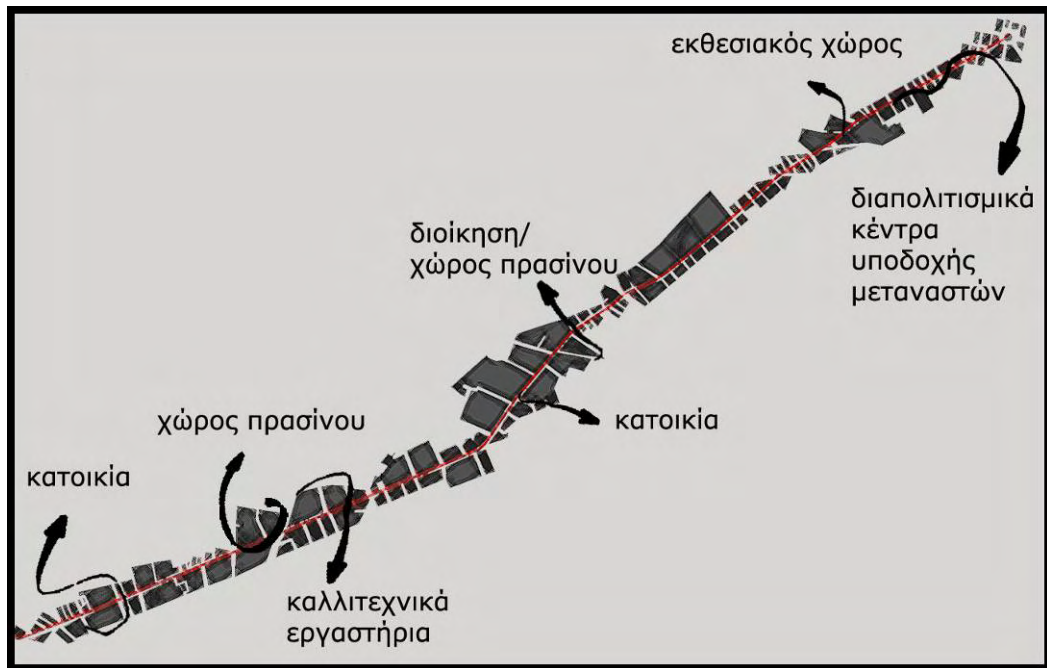
Για την αμαξοστάσιο των Ηλεκτροκίνητων Λεωφορείων προτείνεται η μετεγκατάστασή του σε σημείο εντός της περιοχής του ελαιώνα και η μετατροπή του κελύφους σε εκθεσιακό χώρο συνεργαζόμενο με την Τεχνόπολη του δήμου Αθηναίων. Οι συνέργειες που θα προκύψουν από τη “συνεργασία” αυτή αναμένεται να ενσωματώσουν τον άξονα στην έντονη πολιτιστική δραστηριότητα της περιοχής του Γκαζιού, με την ταυτόχρονη ένωση της νέας πλατείας Κεραμεικού με την περιοχή του αυτή. Για την καλύτερη επικοινωνία προτείνεται η κατασκευή σιδερένιας πεζογέφυρας αναγκαίου ύψους, για την εξυπηρέτηση και των βαρέων οχημάτων, η οποία θα τονώσει την σύνδεση των δυο πλευρών του άξονα.

Συνοψίζοντας, ακολουθεί μια συνολική σχεδιαστική απεικόνιση των παρεμβάσεων που προτάθηκαν. Οι περιοχές παρεμβάσεων διασπείρονται κατά μήκος του άξονα, όπως φαίνεται και στην εικόνα, έτσι ώστε να εξισορροπείται η ανάπτυξή του και να μη δημιουργούνται ανισότητες.

---

<sup>24</sup> Παρόμοιες τεχνικές έχουν εφαρμοστεί και σε τείχους της περιοχής του Ψυρρή με στόχο την βελτίωση της εικόνας του με το πρόγραμμα “Δημόσιες προσόψεις, ανάπλαση Ψυρρή”( [http://news.kathimerini.gr/4dcgi/ w articles\\_civ 1 25/07/2010 408887](http://news.kathimerini.gr/4dcgi/ w articles_civ 1 25/07/2010 408887)).

Εικόνα 17: Συνολική σχεδιαστική απεικόνιση της πρότασης



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

---

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

*“..Ο τρόπος που ο πολεοδομικός σχεδιασμός  
διαμορφώνει τον οικονομικό ρυθμό,  
τον δημόσιο χώρο ή κανονίζει τις μετακινήσεις των κατοίκων  
αποδεικνύει ότι  
το να κατασκευάζεις χώρους  
είναι υπόθεση ενός δημοκρατικού πολιτεύματος...”*

*Γιάννης Τσιώμης*

Η υποβάθμιση των κεντρικών περιοχών που προκλήθηκε από την πρόσφατη αποβιομηχάνιση, καθώς και οι νέες συνθήκες που προέκυψαν, έχουν μετασηματίσει και θα συνεχίζουν να μετασηματίζουν τις πόλεις. Οι αναπλάσεις, ως εργαλεία εξυγίανσης των πόλεων, χρησιμοποιούν ευρέως, πολιτιστικές δραστηριότητες και δραστηριότητες αναψυχής για την αναβίωση των υποβαθμισμένων περιοχών.

Η οδός Πειραιώς αποτέλεσε από τα μέσα της δεκαετίας του '90 πεδίο εφαρμογής αναπλάσεων και μελετών με στόχο την ανάδειξη της ιστορίας του άξονα και την αναβάθμισή της. Κύρια κατεύθυνση για την επίτευξη των στόχων ήταν η ενίσχυση των δραστηριοτήτων πολιτιστικού ενδιαφέροντος και αναψυχής με ταυτόχρονη απομάκρυνση των οχλουσών δραστηριοτήτων έτσι ώστε να αποκτήσει ο άξονας κυρίως πολιτιστικό χαρακτήρα.

Πρακτικά, τα τελευταία χρόνια, είναι εμφανές ότι η ανάπτυξη του ιστορικού αυτού άξονα επιτυγχάνεται άναρχα και υπαγορεύεται περισσότερο από τα συμφέροντα της αγοράς ακινήτων και λιγότερο από τις πολεοδομικές και κοινωνικές ανάγκες του λεκανοπεδίου. Αυτό συμβαίνει επειδή η ανάπλαση, από εργαλείο αναβάθμισης των πόλεων έχει μεταλαχθεί σε εργαλείο ανάπτυξης της αγοράς με ορατά αποτελέσματα στις χρήσεις γης, την ποσότητα και ποιότητα του δημόσιου χώρου και των κοινωφελών λειτουργιών. Η εμπορική και ψυχαγωγική όψη της οδού Πειραιώς αποδεικνύει ακριβώς αυτό, ενώ οι τάσεις εξέλιξης προμυνούνται δυσοίωνες.

Σε μια εποχή όμως, που η κοινωνική διάσταση πρέπει να είναι σε πρώτο πλάνο η ευκαιρία για το βιωμένο αυτό βιομηχανικό τόπο δεν πρέπει να χαθεί. Αν συμβεί αυτό τα εμπορικά κέντρα και τα ξενυχτάδικα θα κατακλύσουν το δρόμο, μέχρις ότου να

---

κορεστεί και να εμφανιστεί κάποια άλλη κεντρική εναλλακτική περιοχή για “αναβάθμιση”. Το αποτέλεσμα θα είναι η ανάλωση της περιοχής, η οριστική απώλεια και των τελευταίων αρχιτεκτονικών χαρακτηριστικών της καθώς και η εκδίωξη των μικρού μεγέθους παραδοσιακών χρήσεων. Η άλλη λύση θα μπορούσε να αναζητηθεί στο, χιλιάδων χρόνων, παρελθόν του άξονα με σεβασμό και μακροχρόνιο όραμα για την εξέλιξή του.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας ι: Σημαντικότερα βιομηχανικά κτήρια

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΗΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΔΗΜΟΣ	ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ
ΦΩΤΑΕΡΙΟΥ	1862-1983	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 100	ΑΘΗΝΑΙΩΝ	ΤΕΧΝΟΠΟΛΗ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ	✓
ΣΟΚΟΛΑΤΟΠΟΙΑ ΠΑΥΛΙΔΗ	1876-ΣΗΜΕΡΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 135	ΑΘΗΝΑΙΩΝ	ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ	✓
ΧΡΩΠΕΙ	1883-1989	ΑΘΗΝΩΝ 68	ΠΕΙΡΑΙΑ	ΕΚΛΕΙΣΕ	✓
ΗΒΗ	1884-1950	ΑΘΗΝΩΝ 64	ΠΕΙΡΑΙΑ	ΕΚΛΕΙΣΕ	✓
ΠΙΛ.ΠΟΥΛ	1896-1950	ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ 66	ΑΘΗΝΑΙΩΝ	ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΕΛΙΝΑ ΜΕΡΚΟΥΡΗ	✓
ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΣ	1909-1985	ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΚΑΝΕΛΟΠΟΥΛΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΑ	ΕΚΛΕΙΣΕ	✓
ΝΕΑ ΣΦΑΓΕΙΑ	1914-	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 235	ΤΑΥΡΟΥ	ΕΚΛΕΙΣΑΝ	✓
ΕΛΛΙΣ	1920-ΣΗΜΕΡΑ	ΑΘΗΝΩΝ 74	ΠΕΙΡΑΙΑ	ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ	✓
ΥΦΑΝΤΗΡΙΑ ΣΙΚΙΑΡΙΔΗ	1925-1992	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 256	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ	ΑΣΚΤ	✓
ΙΟΝ	1930-ΣΗΜΕΡΑ	ΑΘΗΝΩΝ 72	ΠΕΙΡΑΙΑ	ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ	
ΓΑΒΡΙΗΛ	1934- 1995	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 76	ΠΕΙΡΑΙΑ	FACTORY OUTLET	✓
ΜΑΝΟΣ	1934	ΑΘΗΝΩΝ 11	ΜΟΣΧΑΤΟΥ	ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ	✓
ΧΑΛΚΟΡ	1937-ΣΗΜΕΡΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 252	ΤΑΥΡΟΥ	ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ	
ΒΙΟΣΩΛ	1940	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 254	ΤΑΥΡΟΥ	ΙΜΕ	
ΕΛΒΥΝ	-	ΑΘΗΝΩΝ 39	ΜΟΣΧΑΤΟΥ	ΗΜΙΚΑΤΕΣΤΡΑΜΕΝΟ	✓
ΣΑΝΙΤΑΣ	-	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 52	ΠΕΙΡΑΙΑ	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ	✓
ADELCO	-	ΑΘΗΝΩΝ 37	ΜΟΣΧΑΤΟΥ	ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΛΕΙΜΕΝΟ	✓
ΕΠΙΠΛΑ ΤΣΑΟΥΣΟΓΛΟΥ	-	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 260	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ	ΠΡΟΣ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ	✓
ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΧΑΡΑΚΟΓΛΟΥ	-	ΑΘΗΝΩΝ 73	ΠΕΙΡΑΙΑ	ΗΜΙΚΑΤΕΣΤΡΑΜΕΝΟ	✓

Πηγή: Προσωπική καταγραφή, Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας ii: Διατηρητέα κτήρια Περιοχής μελέτης

ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΟ ΚΤΗΡΙΟ	ΟΔΟΣ	ΔΗΜΟΣ
ΠΟΛΥΚΛΙΝΙΚΗ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 3	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
*	ΑΝΑΞΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 43	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 45	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 21	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΓΕΡΑΝΙΟΥ 33	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΖΗΝΩΝΟΣ ΚΑΙ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΚΟΛΩΝΟΥ 5	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ ΟΛΥΜΠΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 25	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΩΔΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 35	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 56	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 58	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 62	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΟΘΗΚΗ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 51	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΑΓΙΩΝ ΑΣΩΜΑΤΩΝ 45	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 59	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 72	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ ERIDANUS	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 78	ΑΘΗΝΑΙΩΝ

\* Στην περίπτωση αυτή δεν είναι γνωστή η χρήση του κτηρίου.

	ΑΓΗΣΙΛΑΟΥ 77	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΠΟΛΥΧΩΡΟΣ ΒΙΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 84	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΓΚΑΖΙΟΥ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 100	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 123& ΕΥΡΙΣΘΕΩΣ	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΒΙΟΜ. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ "ΠΑΥΛΙΔΗ"	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 135	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΑ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 197	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΑΛΚΜΗΝΗΣ 47	ΑΘΗΝΑΙΩΝ
	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 202	ΤΑΥΡΟΥ
ΙΔΡΥΜΑ ΜΙΧΑΛΗ ΚΑΚΟΓΙΑΝΝΗ ΒΑΦΕΙΟ ΠΟΡΦΥΡΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 206	ΤΑΥΡΟΥ
ΠΑΛΙΑ ΣΦΑΓΕΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ & ΕΠΤΑΛΟΦΟΥ	ΤΑΥΡΟΥ
	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ 13	ΤΑΥΡΟΥ
	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ 15	ΤΑΥΡΟΥ
ΠΑΛΙΟΙ ΣΤΑΥΛΟΙ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ & ΧΡΥΣ. ΣΜΥΡΝΗΣ	ΤΑΥΡΟΥ
ΒΙΟΜ. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΣΙΔΗΡΟΣΩΛΗΝΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 69	ΜΟΣΧΑΤΟΥ
	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 86	ΜΟΣΧΑΤΟΥ
	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 77	ΜΟΣΧΑΤΟΥ
ΒΥΡΣΟΔΕΨΙΚΗ	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 74	ΜΟΣΧΑΤΟΥ
ΕΛΒΥΝ	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 39	ΜΟΣΧΑΤΟΥ
ADELCO	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΜΟΣΧΑΤΟΥ

	37	
	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 26	ΜΟΣΧΑΤΟΥ
	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 31	ΜΟΣΧΑΤΟΥ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ROL	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 32	ΜΟΣΧΑΤΟΥ
ΒΙΟΜ. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ "ΜΑΝΟΣ"	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 11	ΜΟΣΧΑΤΟΥ
ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ "ΝΕΛΣΟΝ"	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 256	ΑΓ.ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ
ΒΙΟΜ. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΣΑΝΙΤΑΣ	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 52	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ "ΓΑΒΡΙΗΛ"	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 76	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΚΤΙΡΙΟ ΣΚΥΠ	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ95	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΒΙΟΜ. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ "ΕΛΛΙΣ"	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 74	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΒΙΟΜ. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ "ΗΒΗ"	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 64	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΒΙΟΜ. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ "ΧΡΩΠΕΙ"	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 68	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΒΙΟΜ. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΧΑΡΑΚΟΓΛΟΥ	ΑΘΗΝΩΝ- ΠΕΙΡΑΙΩΣ 73	ΠΕΙΡΑΙΑ

Πηγή: ΦΕΚ 267/Δ/1997, Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας iii: Κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά οδού Πειραιώς

ΟΝΟΜΑ ΟΔΟΥ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	ΜΕΣΟΣ ΩΡΙΑΙΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΙΔΟΣ ΚΟΔ	ΚΩΔΙΚΟΣ ΛΩΡΙΔΩΝ	ΤΥΠΟΣ ΟΔΟΥ	ΛΩΡΙΔΕΣ ΔΕΞΙΑ	ΛΩΡΙΔΕΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑ	ΦΟΡΤΟΣ 24ΩΡΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΑΘΗΝΑ	1	1871	9	ΚΕΝΤΡΟ	ΚΥΡΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ	2Λ/3Λ Ή 2Λ/Ν/3Λ	ΑΜΦΙΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΝΗΣΙΔΑ	3	2	31329
ΠΕΙΡΑΙΩΣ		2	2221	5	ΚΕΝΤΡΟ	ΚΥΡΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ	2Λ/3Λ Ή 2Λ/Ν/3Λ	ΑΜΦΙΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΝΗΣΙΔΑ	3	2	31329
ΠΕΙΡΑΙΩΣ		2	1848	9	ΠΡΟΑΣΤΙΑ	ΚΥΡΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ	2Λ/2Λ Ή 2Λ/Ν/2Λ	ΑΜΦΙΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΝΗΣΙΔΑ	2	2	28385
ΠΕΙΡΑΙΩΣ		1	1459	11	ΠΡΟΑΣΤΙΑ	ΚΥΡΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ	2Λ/2Λ Ή 2Λ/Ν/2Λ	ΑΜΦΙΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΝΗΣΙΔΑ	2	2	28385
ΠΕΙΡΑΙΩΣ		1	1663	8	ΠΡΟΑΣΤΙΑ	ΚΥΡΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ	2Λ/2Λ Ή 2Λ/Ν/2Λ	ΑΜΦΙΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΝΗΣΙΔΑ	2	2	28385
ΠΕΙΡΑΙΩΣ		2	1566	11	ΠΡΟΑΣΤΙΑ	ΚΥΡΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ	2Λ/2Λ Ή 2Λ/Ν/2Λ	ΑΜΦΙΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΝΗΣΙΔΑ	2	2	28385
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	2	969	15	ΚΕΝΤΡΟ	ΚΥΡΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ	2Λ/3Λ Ή 2Λ/Ν/3Λ	ΑΜΦΙΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΝΗΣΙΔΑ	3	2	16225
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ		1	1901	12	ΚΕΝΤΡΟ	ΚΥΡΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ	2Λ/3Λ Ή 2Λ/Ν/3Λ	ΑΜΦΙΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΝΗΣΙΔΑ	3	2	16225
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ		2	1293	11	ΠΡΟΑΣΤΙΑ	ΚΥΡΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ	2Λ/3Λ Ή 2Λ/Ν/3Λ	ΑΜΦΙΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΝΗΣΙΔΑ	2	3	26004
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ		1	1111	10	ΠΡΟΑΣΤΙΑ	ΚΥΡΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ	2Λ/3Λ Ή 2Λ/Ν/3Λ	ΑΜΦΙΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΝΗΣΙΔΑ	2	3	26004
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ		1	1553	12	ΠΡΟΑΣΤΙΑ	ΚΥΡΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ	2Λ/3Λ Ή 2Λ/Ν/3Λ	ΑΜΦΙΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΝΗΣΙΔΑ	2	3	26004

Πηγή: ΕΜΠ/ΣΠΕ, 2001, Ίδια Επεξεργασία

Πίνακας iv: Επικρατούσες χρήσεις υσογείου και ορόφων στο σύνολο των ΟΤ Δήμων Αθηναίων

ΧΡΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΔΗΜΟ	ΙΣΟΓΕΙΟ (αριθμός ΟΤ)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟΥ	ΟΡΟΦΟΙ (αριθμός ΟΤ)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΟΡΟΦΩΝ
ΚΑΤΟΙΚΙΑ	0	0	11	25,58
ΕΜΠΟΡΙΟ	28	41,79	4	9,30
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	1	1,49	1	2,33
ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	0	0	0	0
ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	8	11,94	0	0
ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	1	1,49	0	0
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	0	0	0	0
ΑΠΟΘΗΚΕΣ	3	4,48	2	4,65
ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ	1	1,49	0	0
ΔΙΟΙΚΗΣΗ	5	7,46	15	34,88
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΣΜΟΣ	2	2,99	2	4,65
ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	1	1,49	0	0
ΑΔΟΜΗΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	2	2,99	0	0
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	0	0	0	0
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ	1	1,49	0	0
ΓΙΑΠΙ	2	2,99	0	0
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΜΜ	1	1,49	0	0
ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	3	4,48	1	2,33
ΑΝΑΨΥΧΗ	1	1,49	3	6,98
ΜΑΝΤΡΑ	3	4,48	0	0
ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ	4	5,97	4	9,30
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>67</b>	<b>100</b>	<b>43</b>	<b>100</b>

Πηγή: Προσωπική καταγραφή, Ίδια επεξεργασία

Πίνακας ν: Επικρατούσες χρήσεις ισογείου και ορόφων στο σύνολο των ΟΤ Δήμου Ταύρου

	ΧΡΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΔΗΜΟ	ΙΣΟΓΕΙΟ (αριθμός ΟΤ)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟΥ	ΟΡΟΦΟΙ (αριθμός ΟΤ)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΟΡΟΦΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΤΑΥΡΟΥ	ΚΑΤΟΙΚΙΑ	4	19,04	4	26,66
	ΕΜΠΟΡΙΟ	6	28,57	2	13,33
	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	1	4,76	1	6,66
	ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	1	4,76	0	0
	ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	0	0	0	0
	ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	1	4,76	0	0
	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	1	4,76	1	6,66
	ΑΠΟΘΗΚΕΣ	0	0	3	20,00
	ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ	1	4,76	0	0
	ΔΙΟΙΚΗΣΗ	3	14,28	3	20,00
	ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΣΜΟΣ	0	0	0	0
	ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	0	0	0	0
	ΑΔΟΜΗΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	0	0	0	0
	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	0	0	1	6,66
	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ	0	0	0	0
	ΓΙΑΠΙ	0	0	0	0
	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΜΜ	0	0	0	0
	ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	0	0	0	0
	ΑΝΑΨΥΧΗ	0	0	0	0
	ΜΑΝΤΡΑ	2	9,52	0	0
	ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ	1	4,76	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>21</b>	<b>100</b>	<b>15</b>	<b>100</b>	

Πηγή: Προσωπική καταγραφή, Ιδία επεξεργασία

Πίνακας νι. Επικρατούσες χρήσεις ισογείου και ορόφων στο σύνολο των ΟΤ Δήμου Μοσχάτου

	ΧΡΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΔΗΜΟ	ΙΣΟΓΕΙΟ (αριθμός ΟΤ)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟΥ	ΟΡΟΦΟΙ (αριθμός ΟΤ)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΟΡΟΦΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΜΟΣΧΑΤΟΥ	ΚΑΤΟΙΚΙΑ	0	0	2	12,50
	ΕΜΠΟΡΙΟ	9	40,91	7	43,75
	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	1	4,55	2	12,50
	ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	1	4,55	0	0
	ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	0	0	0	0
	ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	0	0	0	0
	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	0	0	0	0
	ΑΠΟΘΗΚΕΣ	1	4,55	2	12,50
	ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ	4	18,18	1	6,25
	ΔΙΟΙΚΗΣΗ	0	0	0	0
	ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΣΜΟΣ	0	0	0	0
	ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	0	0	0	0
	ΑΔΟΜΗΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	1	4,55	0	0
	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	0	0	0	0
	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ	0	0	0	0
	ΓΙΑΠΙ	0	0	0	0
	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΜΜ	0	0	0	0
	ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	0	0	0	0
	ΑΝΑΨΥΧΗ	0	0	0	0
	ΜΑΝΤΡΑ	3	13,64	0	0
	ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ	2	9,09	2	12,50
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>22</b>	<b>100</b>	<b>16</b>	<b>100</b>	

Πηγή: Προσωπική καταγραφή, Ιδία επεξεργασία

Πίνακας vii Επικρατούσες χρήσεις ισογείου και ορόφων στο σύνολο των ΟΤ του Δήμου Αγίου Ιωάννη Ρέντη

	ΧΡΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΔΗΜΟ	ΙΣΟΓΕΙΟ (αριθμός ΟΤ)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟΥ	ΟΡΟΦΟΙ (αριθμός ΟΤ)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΟΡΟΦΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ	ΚΑΤΟΙΚΙΑ	1	20	2	50
	ΕΜΠΟΡΙΟ	2	40	1	25
	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	0	0	0	0
	ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	1	20	1	25
	ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	0	0	0	0
	ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	0	0	0	0
	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	1	20	0	0
	ΑΠΟΘΗΚΕΣ	0	0	0	0
	ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ	0	0	0	0
	ΔΙΟΙΚΗΣΗ	0	0	0	0
	ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΣΜΟΣ	0	0	0	0
	ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	0	0	0	0
	ΑΔΟΜΗΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	0	0	0	0
	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	0	0	0	0
	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ	0	0	0	0
	ΓΙΑΠΙ	0	0	0	0
	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΜΜ	0	0	0	0
	ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	0	0	0	0
	ΑΝΑΨΥΧΗ	0	0	0	0
	ΜΑΝΤΡΑ	0	0	0	0
ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ	0	0	0	0	
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>5</b>	<b>100</b>	<b>4</b>	<b>100</b>	

Πηγή: Προσωπική καταγραφή, Ίδια επεξεργασία

Πίνακας viii Επικρατούσες Χρήσεις Ισογείου και ορόφων Δήμου Πειραιά

	ΧΡΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΔΗΜΟ	ΙΣΟΓΕΙΟ (αριθμός ΟΤ)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΙΣΟΓΕΙΟΥ	ΟΡΟΦΟΙ (αριθμός ΟΤ)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΟΡΟΦΩΝ
ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΚΑΤΟΙΚΙΑ	1	3,70	7	30,43
	ΕΜΠΟΡΙΟ	7	25,93	3	13,04
	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	4	14,81	3	13,04
	ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	2	7,41	0	0
	ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	1	3,70	0	0
	ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	0	0	0	0
	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	1	3,70	1	4,35
	ΑΠΟΘΗΚΕΣ	4	14,81	4	17,39
	ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ	3	11,11	2	8,70
	ΔΙΟΙΚΗΣΗ	0	0	0	0
	ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΣΜΟΣ	0	0	0	0
	ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	0	0	0	0
	ΑΔΟΜΗΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	1	3,70	0	0
	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	1	3,70	1	4,35
	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ	0	0	0	0
	ΓΙΑΠΙ	0	0	0	0
	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΜΜ	0	0	0	0
	ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	0	0	0	0
	ΑΝΑΨΥΧΗ	0	0	0	0
	ΜΑΝΤΡΑ	1	3,70	0	0
ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ	1	3,70	2	8,70	
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>27</b>	<b>100</b>	<b>23</b>	<b>100</b>	

Πηγή: Προσωπική καταγραφή, Ίδια επεξεργασία

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II: ΕΙΚΟΝΕΣ

(Όλες οι παρακάτω φωτογραφίες προέρχονται από προσωπικό αρχείο του 2010, εκτός από αυτές κάτω από τις οποίες αναγράφεται η πηγή.)

Εικόνα 18: Η οδός Πειραιώς στη συμβολή με την πλατεία Ομονοίας



Εικόνα 19: Πειραιώς 38. Τα γραφεία των εκδόσεων Πατάκη



Εικόνα 20: Εγκαταλελειμμένα κτήρια στο Αθηναϊκό τμήμα της Πειραιώς κρυμμένα από διαφημιστικές πινακίδες



Εικόνα 21: Η κίνηση προς την Ομόνοια και στο βάθος οι καμινάδες του Γκαζιού



---

Εικόνα 22: Η δημοτική Πινακοθήκη στην Πλατεία Κουμουνδούρου



Εικόνα 23: Ο ναός του Αγίου Γεωργίου, έργο του Τσίλερ (1900)



Εικόνα 24: Κινέζικα εμπορικά καταστήματα στο Αθηναϊκό τμήμα



Εικόνα 25: Κατοικία επί της οδού Πειραιώς με Θερμοπυλών



---

Εικόνα 26: Εγκαταλελειμμένο διατηρητέο κτήριο στον αριθμό 59



Εικόνα 27: Πειραιώς 84 με Σαλαμίνας, ο πολυχώρος Bios



---

Εικόνα 28: Ο αρχαιολογικός χώρος του Κεραμεικού με την οπτική φυγή προς την Ακρόπολη



Εικόνα 29: Η Κορεάτικη Αγορά πριν την απαλλοτρίωση



Πηγή: <http://www.astynet.gr/photos/keram1prin.jpg>

Εικόνα 30: Η νέα πλατεία Κεραμεικού στη θέση της πρώην Κορεάτικης αγοράς

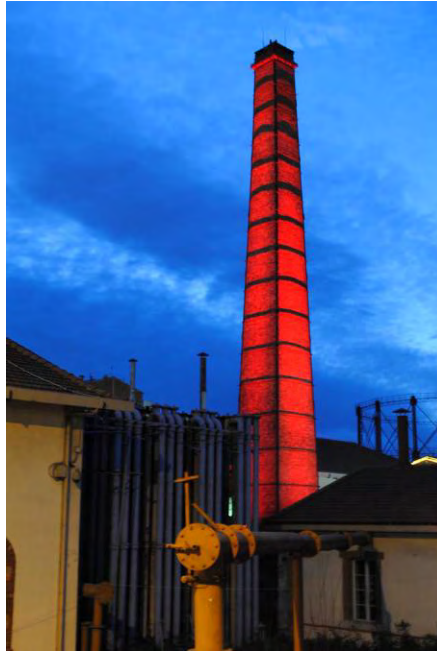


Εικόνα 31: Η Τεχνόπολη στο Γκάζι με τις χαρακτηριστικές καμινάδες



---

Εικόνα 32: Οι καμινάδες της Τεχνόπολης τη νύχτα



Εικόνα 33: Το αμαξοστάσιο ΗΛΠΑΠ απέναντι από το Γκάζι



Εικόνα 34: Πολυώροφος υπό κατασκευή στη συμβολή με την Ιερά οδό



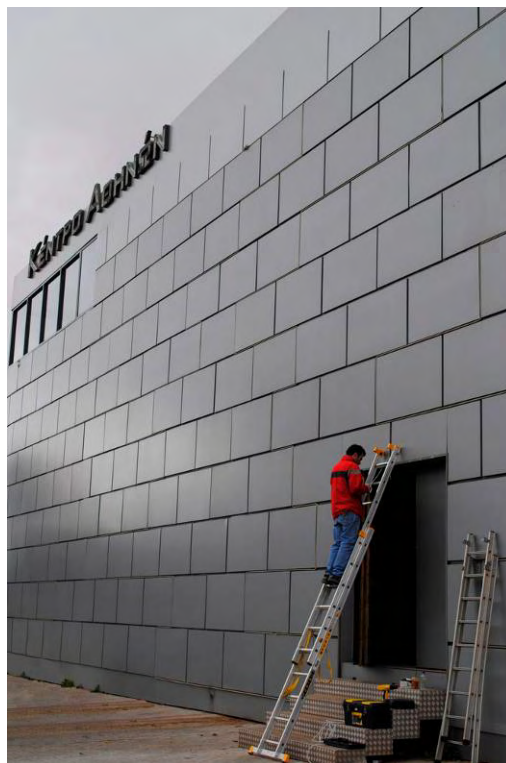
Εικόνα 35: Θέατρο υπό ανέγερση στη συμβολή με την οδό Ορφείως



Εικόνες 36 και 37: Θέατρα επί της οδού Πειραιώς



Εικόνες 38, 39 και 40: Νυχτερινά κέντρα επί της οδού Πειραιώς

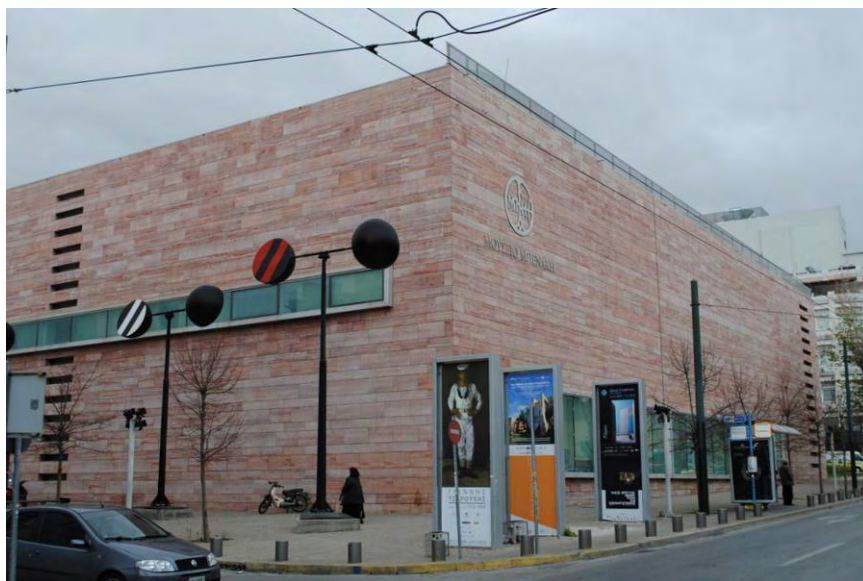




Εικόνα 41: Το εργοστάσιο Παυλίδη στον αριθμό 135



Εικόνα 42: Το νέο Μουσείο Μπενάκη στην συμβολή με την οδό Ανδρονίκου



Εικόνα 43: Λιανικό εμπόριο και προσωπικές υπηρεσίες



Εικόνα 44: Τα Σφαγεία στο δήμο Ταύρου



Εικόνα 45: Οι εργατικές πολυκατοικίες του δήμου Ταύρου



---

Εικόνα 46: Πειραιώς 207. Η Υπηρεσία Ειδικών Ελέγχων του ΥΠ.Ο.

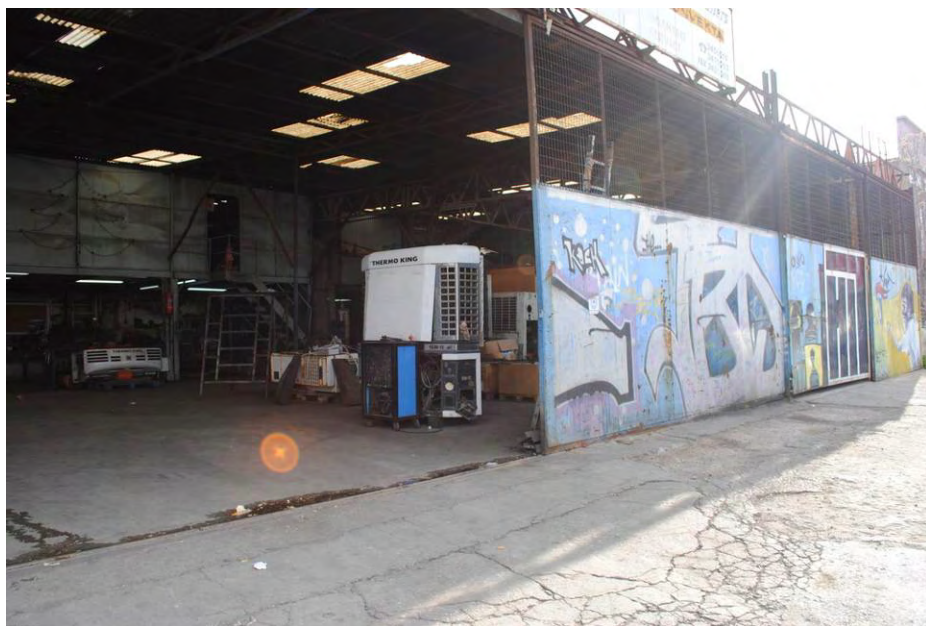


Εικόνα 47: Πειραιώς 211. Η Εθνική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης στο κτήριο της πρώην βιομηχανίας Πετρετάκη



Εικόνες 48, 49, 50, 51, 52 και 53: Παρόδιες χρήσεις στους δήμους Ταύρου και Μοσχάτου







Εικόνες 54, 55 και 56: Οπτική ρύπανση στους δήμους Μοσχάτου και Πειραιά





Εικόνα 57: Η Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών στο δήμο Αγ. Ιωάννη Ρέντη



Εικόνα 58: Ο Ελληνικός κόσμος του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού, Πειραιώς 256



Εικόνα 59: Πειραιώς 260. Το πρώην εργοστάσιο επιλοποιίας Τσαούσογλου



Εικόνες 60, 61, 62 και 63: Εμπορικά καταστήματα υπερτοπικής σημασίας





---

Εικόνες 64, 65 και 66: Οι διατηρητέες οι καμινάδες στέκουν ακόμα..



---

Εικόνες 67, 68 και 69: Διατηρητέα βιομηχανικά συγκροτήματα του Πειραιά χωρίς  
χρήση





Εικόνες 70, 71, και 72: Διατηρητέα βιομηχανικά κτήρια εν λειτουργία ή μετά από επανάχρηση





Εικόνες 73, 74, 75 και 76: ..Ενας δρόμος μόνο για τα αυτοκίνητα..





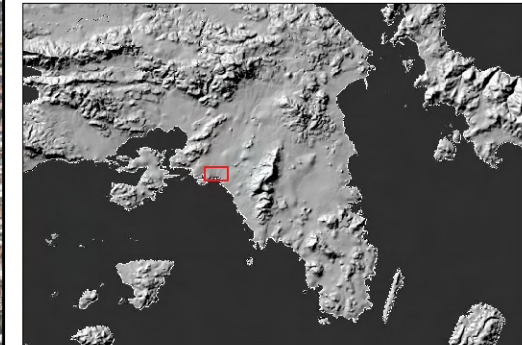
---

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: ΧΑΡΤΕΣ**



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
- ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ
- ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΛΑΙΩΝΑ



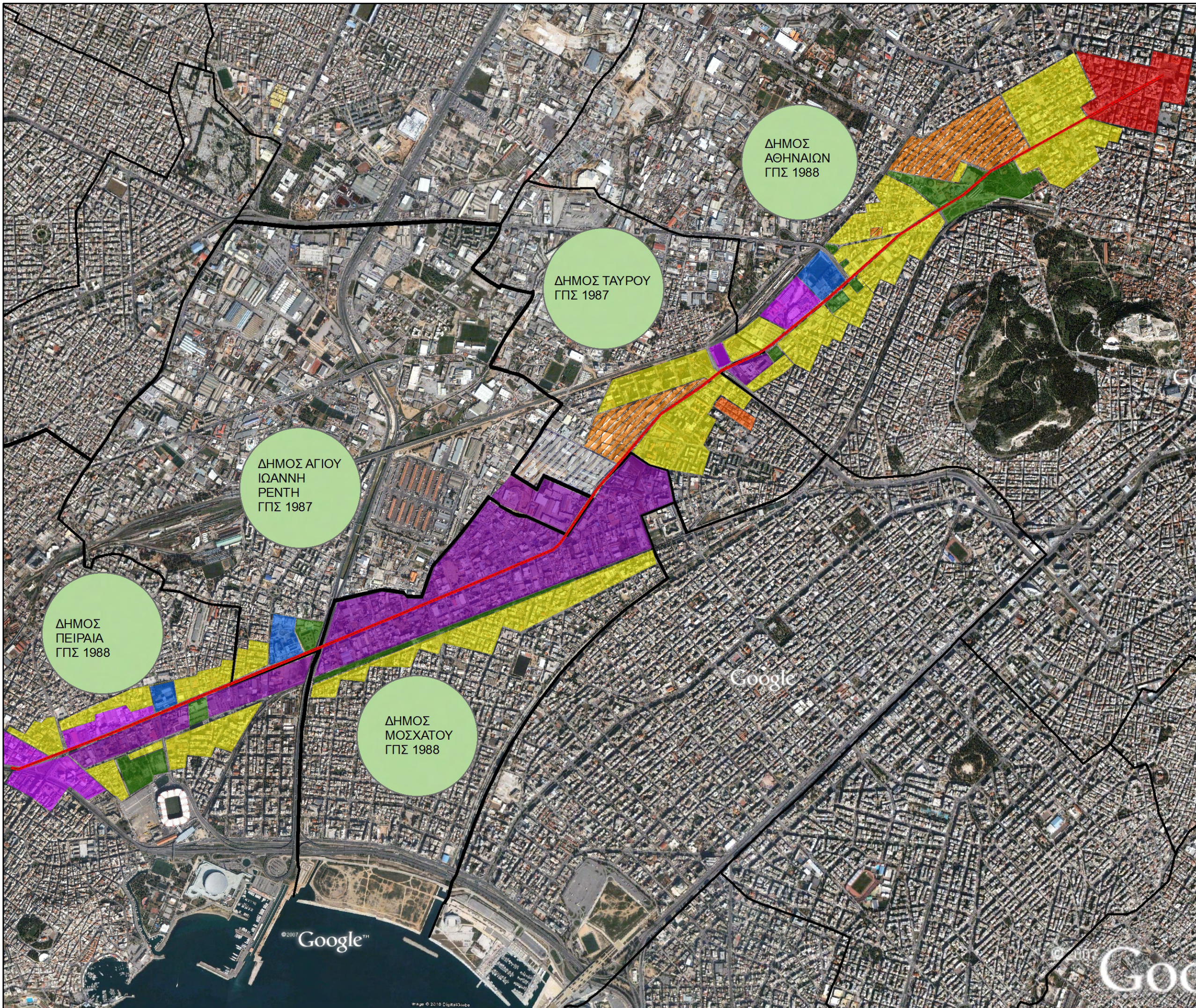
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ  
ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ  
ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ:  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΑΡΙΝΑ ΜΑΚΡΗ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΦΑΣΗ Α': ΑΝΑΛΥΣΗ  
ΧΑΡΤΗΣ Ι  
ΟΡΙΑ  
ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ  
ΥΠΟΒΑΘΡΟ:  
GOOGLE MAPS, 2010  
ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:20000  
ΒΟΛΟΣ,  
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010

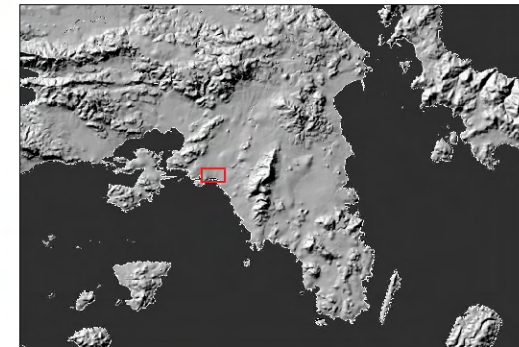


**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ
- ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

**ΧΡΗΣΗ**

- ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
- ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ ΑΘΗΝΩΝ
- ΤΟΠΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ
- ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
- ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
- ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΕΛΑΙΩΝΑΣ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
 ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ  
 ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ  
 ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ:  
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
 ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΑΡΙΝΑ ΜΑΚΡΗ  
 ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
 ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΦΑΣΗ Α': ΑΝΑΛΥΣΗ  
 ΧΑΡΤΗΣ II  
 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ  
 ΓΠΣ

ΥΠΟΒΑΘΡΟ:  
 GOOGLE MAPS, 2010  
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:20000  
 ΒΟΛΟΣ,  
 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010

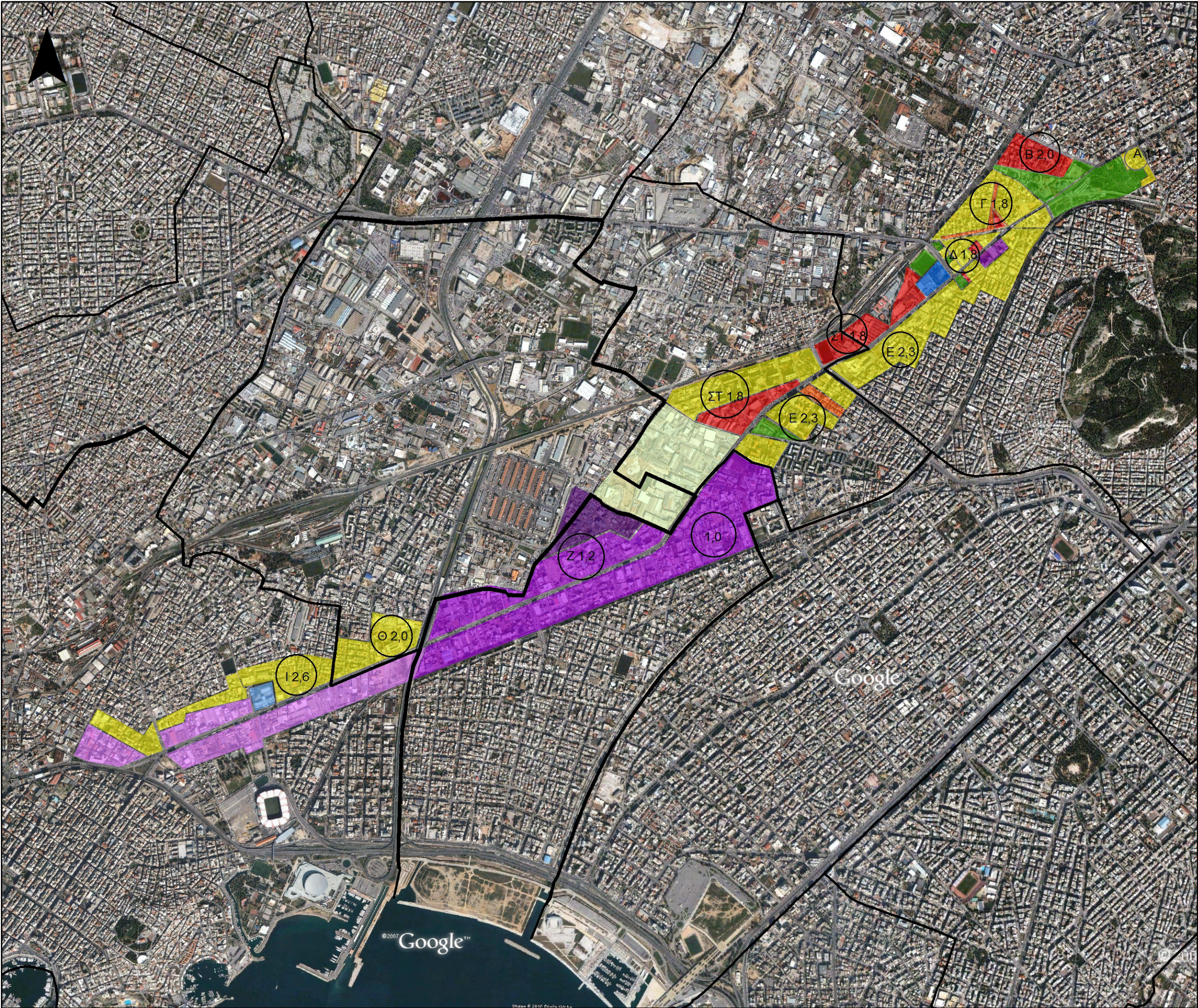
ΔΗΜΟΣ  
 ΑΘΗΝΑΙΩΝ  
 ΓΠΣ 1988

ΔΗΜΟΣ ΤΑΥΡΟΥ  
 ΓΠΣ 1987

ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ  
 ΙΩΑΝΝΗ  
 ΡΕΝΤΗ  
 ΓΠΣ 1987

ΔΗΜΟΣ  
 ΠΕΙΡΑΙΑ  
 ΓΠΣ 1988

ΔΗΜΟΣ  
 ΜΟΣΧΑΤΟΥ  
 ΓΠΣ 1988

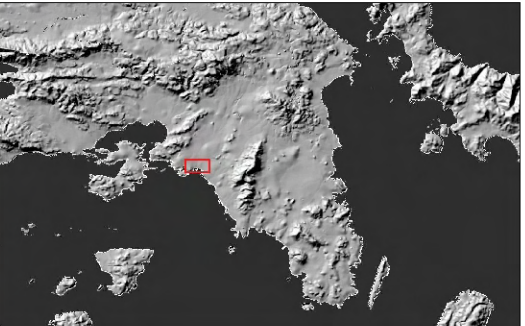


**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

— ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ

**ΧΡΗΣΗ**

- ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
- ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
- ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
- ΒΙΠΑ
- ΒΙΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΜΕ 10, 11, 6, 8, 5, 4,
- ΒΙΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΜΕ 11, 12, 1, 13, 4, 24, 6, 5, 3,
- ΒΙΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΜΕ 5, 11, 6, 10, 1, 12,
- ΕΛΛΙΩΝΑΣ



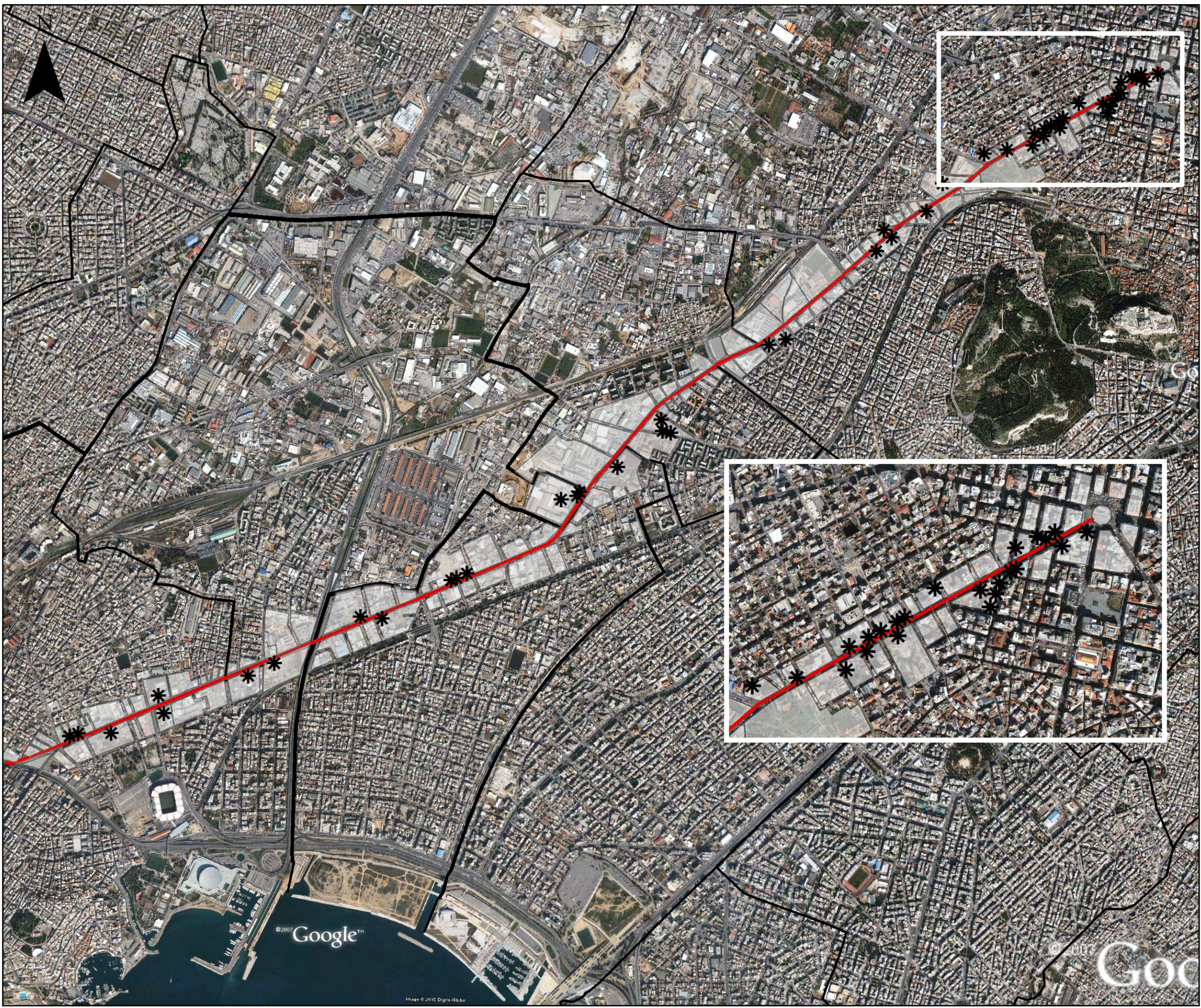
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
 ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ  
 ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ  
 ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ:  
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
 ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

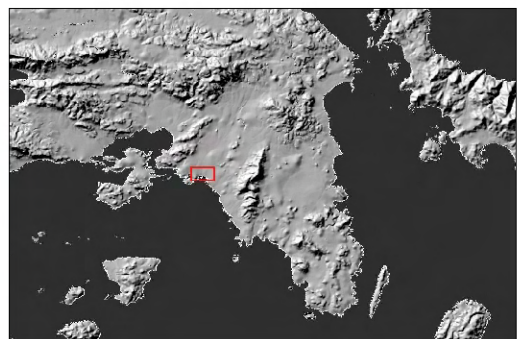
ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΑΡΙΝΑ ΜΑΚΡΗ  
 ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
 ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΦΑΣΗ Α': ΑΝΑΛΥΣΗ  
 ΧΑΡΤΗΣ III  
 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ  
 ΓΠΣ  
 ΥΠΟΒΑΘΡΟ:  
 GOOGLE MAPS, 2010  
 ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 1063/Δ/2004  
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:20000  
 ΒΟΛΟΣ,  
 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- \* ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΚΤΗΡΙΑ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ
- ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
- ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ



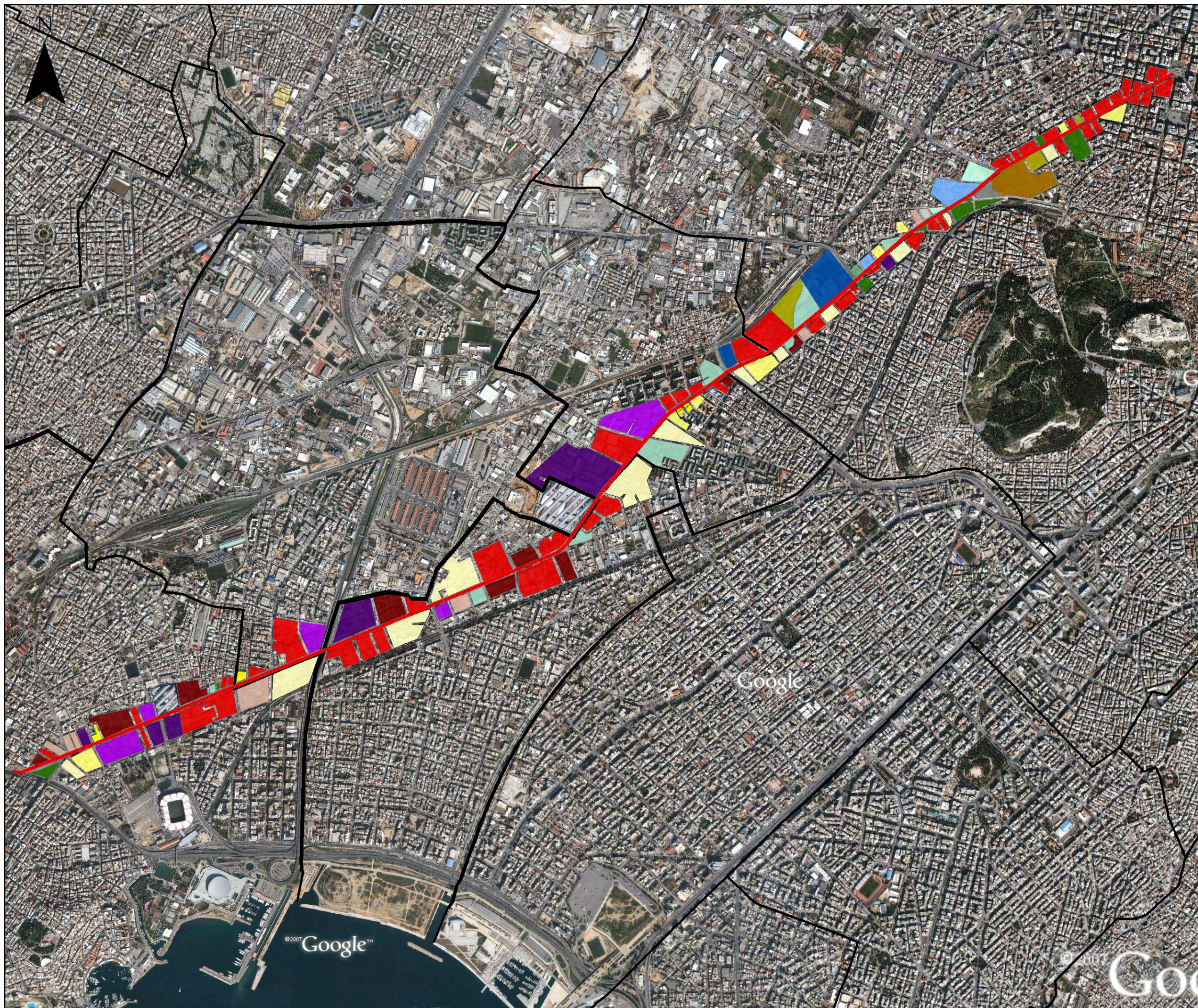
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
 ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ  
 ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ  
 ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ:  
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
 ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΑΡΙΝΑ ΜΑΚΡΗ  
 ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
 ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΦΑΣΗ Α': ΑΝΑΛΥΣΗ  
 ΧΑΡΤΗΣ IV  
 ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΚΤΗΡΙΑ  
 ΥΠΟΒΑΘΡΟ:  
 GOOGLE MAPS, 2010  
 ΠΗΓΗ: ΦΕΚ 267/Δ/1997  
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:20000  
 ΒΟΛΟΣ,  
 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

— ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
— ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ

**ΧΡΗΣΕΙΣ**

ΚΑΤΟΙΚΙΑ
ΕΜΠΟΡΙΟ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
ΑΠΟΘΗΚΕΣ
ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ
ΔΙΟΙΚΗΣΗ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ
ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΑΔΟΜΗΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΜΜ
ΜΑΝΤΡΑ
ΚΕΝΤΡΑ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
ΓΙΑΠΙ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
 ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ  
 ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ  
 ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ:  
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
 ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΑΡΙΝΑ ΜΑΚΡΗ  
 ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
 ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΦΑΣΗ Α': ΑΝΑΛΥΣΗ  
 ΧΑΡΤΗΣ V  
 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ  
 ΥΠΟΒΑΘΡΟ:  
 GOOGLE MAPS, 2010  
 ΠΗΓΗ: ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ  
 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ  
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:20000  
 ΒΟΛΟΣ,  
 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

— ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ

— ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

**ΧΡΗΣΕΙΣ**

- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΕΜΠΟΡΙΟ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
- ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
- ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΓΡΑΦΕΙΑ
- ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
- ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΑΠΟΘΗΚΕΣ
- ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟ
- ΔΙΟΙΚΗΣΗ
- ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ
- ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
- ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
- ΑΔΟΜΗΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΜΜ
- ΜΑΝΤΡΑ
- ΚΕΝΤΡΑ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗΣ
- ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
- ΓΙΑΠΙ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
 ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ  
 ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ  
 ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ:  
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
 ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΑΡΙΝΑ ΜΑΚΡΗ  
 ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
 ΣΚΑΠΑΝΝΗΣ

ΦΑΣΗ Α': ΑΝΑΛΥΣΗ  
 ΧΑΡΤΗΣ VI  
 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΟΡΟΦΩΝ  
 ΥΠΟΒΑΘΡΟ:  
 GOOGLE MAPS, 2010  
 ΠΗΓΗ: ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ  
 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ  
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:20000  
 ΒΟΛΟΣ,  
 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

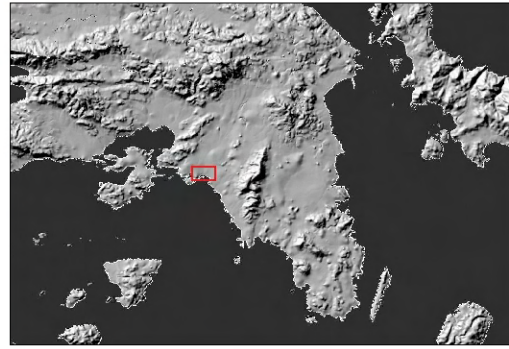
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

**ΟΔΙΚΟ**

- ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΛΕΩΦΟΡΟΣ
- ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
- ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
- - - ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ
- Γραμμή ΗΣΑΠ

**Γραμμή ΜΕΤΡΟ**

- ΓΡΑΜΜΗ 2
- ΓΡΑΜΜΗ 3
- ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΡΟ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
 ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ  
 ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ  
 ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ:  
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
 ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΑΡΙΝΑ ΜΑΚΡΗ  
 ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
 ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

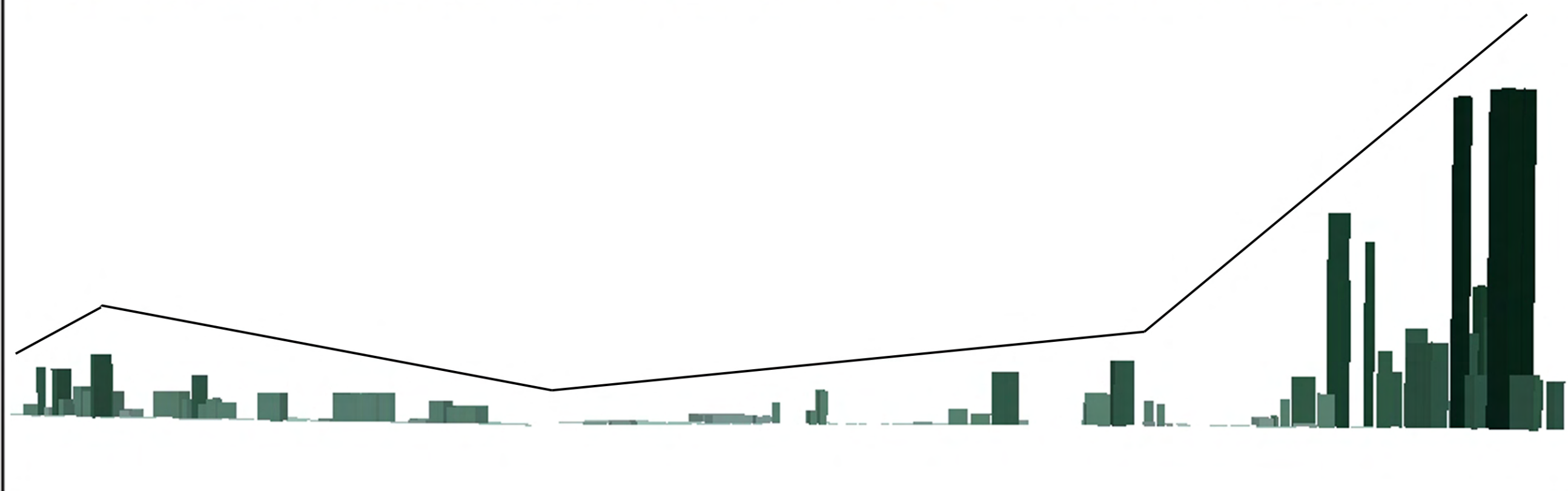
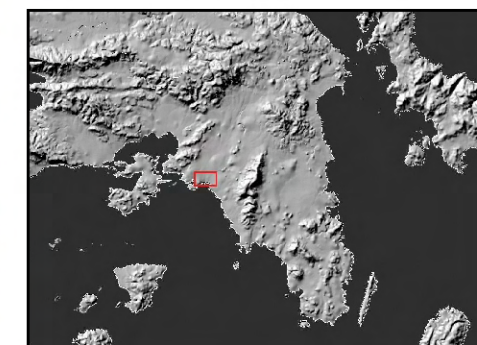
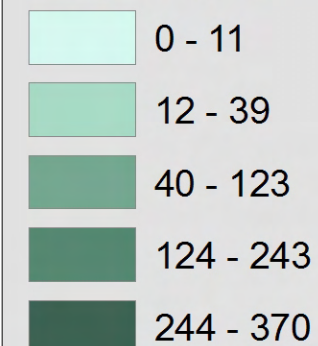
ΦΑΣΗ Α': ΑΝΑΛΥΣΗ  
 ΧΑΡΤΗΣ VII  
 ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ  
 ΔΙΚΤΥΟΥ  
 ΥΠΟΒΑΘΡΟ:  
 GOOGLE MAPS, 2010  
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:20000  
 ΒΟΛΟΣ,  
 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010

# ΥΠΟΜΝΗΜΑ

— ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## Peiraiws

### πληθυσμός



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ  
ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ  
ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ:  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΑΡΙΝΑ ΜΑΚΡΗ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΦΑΣΗ Α': ΑΝΑΛΥΣΗ  
ΧΑΡΤΗΣ VIII  
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ  
ΥΠΟΒΑΘΡΟ:  
GOOGLE MAPS, 2010  
ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ, 2001  
ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:20000  
ΒΟΛΟΣ,  
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010



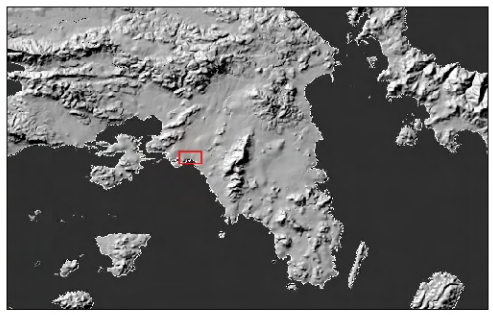
**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

— ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ

— ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

**ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ**

□	0
□	1
□	2
□	3
□	4
□	5
□	6
□	7
□	8



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
 ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

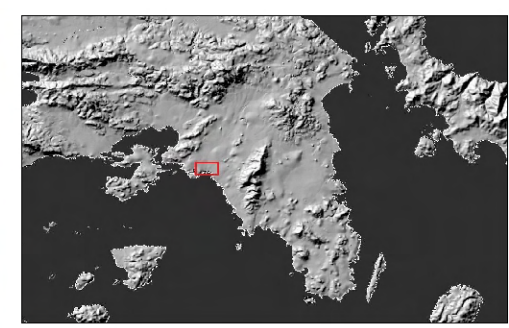
ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ  
 ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ  
 ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ:  
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
 ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΑΡΙΝΑ ΜΑΚΡΗ  
 ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
 ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΦΑΣΗ Α': ΑΝΑΛΥΣΗ  
 ΧΑΡΤΗΣ ΙΧ  
 ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ  
 ΥΠΟΒΑΘΡΟ:  
 GOOGLE MAPS, 2010  
 ΠΗΓΗ: ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ  
 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ  
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:20000  
 ΒΟΛΟΣ,  
 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010



- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ
  - ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΚΤΗΡΙΑ**
- ΧΡΗΣΗ**
- ▲ ΑΝΕΝΕΡΓΗ
  - ▲ ΕΝΕΡΓΗ
  - ▲ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
 ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ  
 ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ  
 ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ:  
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
 ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΑΡΙΝΑ ΜΑΚΡΗ  
 ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
 ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΦΑΣΗ Α': ΑΝΑΛΥΣΗ  
 ΧΑΡΤΗΣ Χ  
 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΚΤΗΡΙΑ  
 ΥΠΟΒΑΘΡΟ:  
 GOOGLE MAPS, 2010  
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:20000  
 ΒΟΛΟΣ,  
 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010



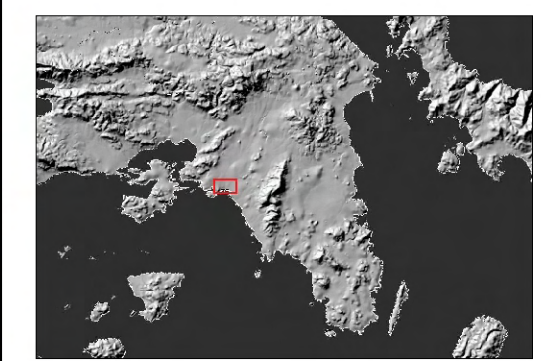
**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
- ✱ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

**ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ-ΑΝΑΨΥΧΗ**

**ΕΙΔΟΣ**

- ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ
- ΘΕΑΤΡΟ
- ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗΣ
- ΠΟΛΥΧΩΡΟΣ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
 ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

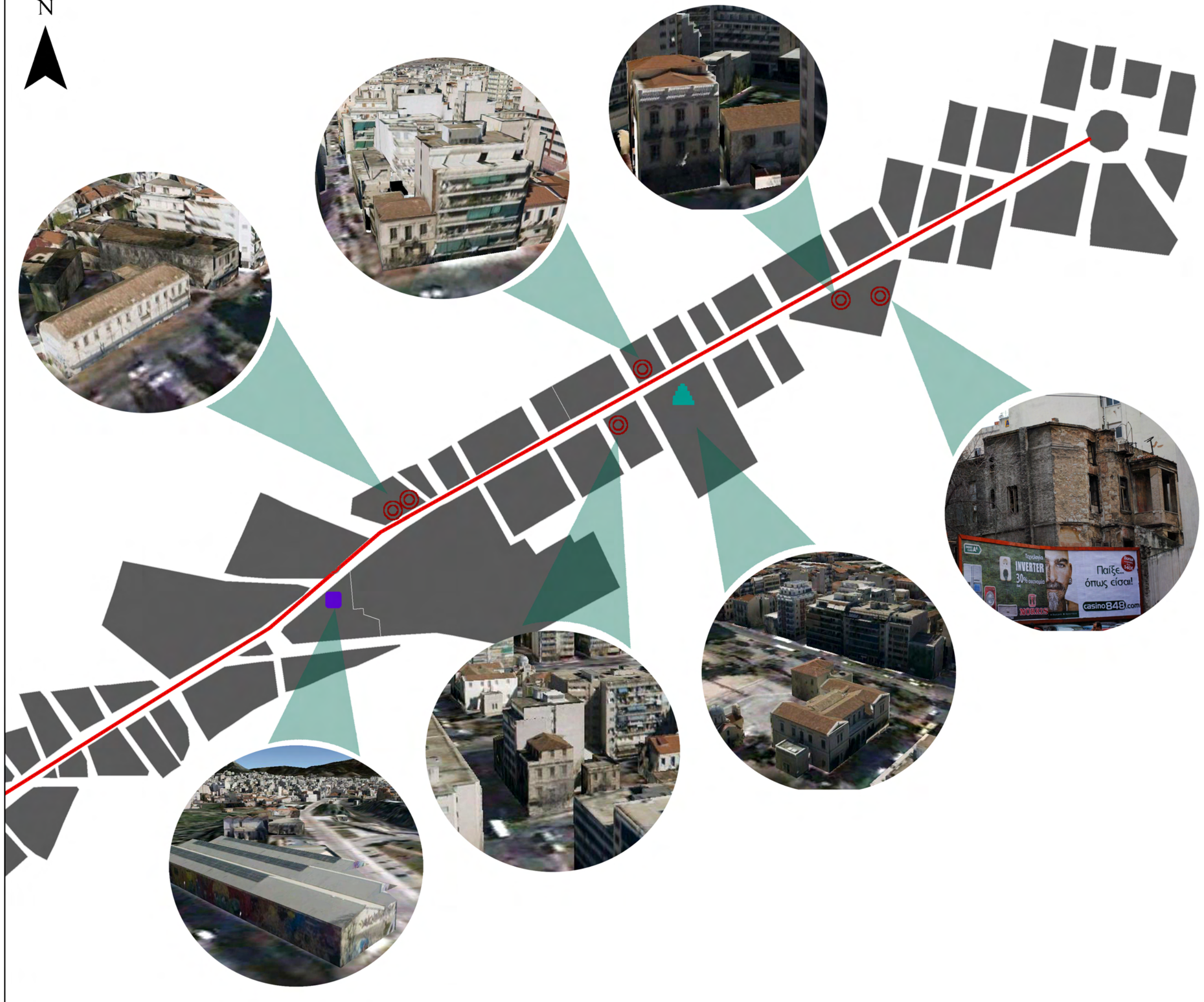
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ  
 ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ  
 ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ:  
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
 ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΑΡΙΝΑ ΜΑΚΡΗ  
 ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
 ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΦΑΣΗ Α': ΑΝΑΛΥΣΗ  
 ΧΑΡΤΗΣ ΧΙ  
 ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗ  
 ΥΠΟΒΑΘΡΟ:  
 GOOGLE MAPS, 2010  
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:20000  
 ΒΟΛΟΣ,  
 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010

N



### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

⊙ ΔΙΑΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

▲ ΚΕΝΤΡΟ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΣΤΕΓΩΝ

■ ΕΚΘΕΣΙΑΚΟΣ ΧΩΡΟΣ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
 ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ  
 ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ  
 ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ:  
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
 ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΑΡΙΝΑ ΜΑΚΡΗ  
 ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
 ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΦΑΣΗ Β': ΠΡΟΤΑΣΗ  
 ΧΑΡΤΗΣ 1

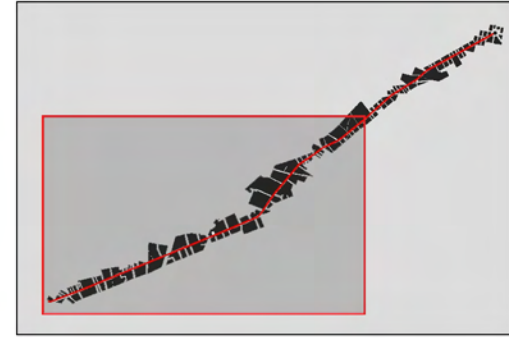
ΚΛΙΜΑΚΑ: 1: 5000  
 ΒΟΛΟΣ,  
 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010

N



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
- ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ
- ΔΙΟΙΚΗΣΗ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
 ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗ  
 ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ  
 ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ:  
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
 ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΑΡΙΝΑ ΜΑΚΡΗ  
 ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
 ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

ΦΑΣΗ Β': ΠΡΟΤΑΣΗ  
 ΧΑΡΤΗΣ 2

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1: 5 000  
 ΒΟΛΟΣ,  
 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010

---

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**Ελληνόγλωσση

Αδαμάκης, Κ. (2007). *Κριτική Αξιολόγηση της Επανάχρησης Βιομηχανικών Κτηρίων στο Βόλο. Προτάσεις για την Επόμενη Μέρα*. Εισήγηση στην 5<sup>η</sup> Πανελλήνια Επιστημονική Συνάντηση TICCIH. Βόλος, 22-25 Νοεμβρίου 2007

Αθανασόπουλος, Ο. (2007). *Το φαινόμενο του Εξευγενισμού (Gentrification) Κεντρικών Περιοχών των Πόλεων*. Αθήνα: Ε.Μ.Π. Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Αρχιτεκτόνων

Alfrey, J., Putnam, T. (1992). *Η Βιομηχανική Κληρονομιά: Διαχείριση Πόρων και Χρήσεις*. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ

Αραβαντινός, Αθ. (1997/1998). *Πολεοδομικό Σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Αθήνα: Συμμετρία

Βαΐου, Ν., Γολέμης, Χ., Λαμπριανίδης, Λ., Χατζημιχάλης, Κ., Χρονάκη, Ζ. “*Εκδίωξη και επάνοδος της βιομηχανικής παραγωγής στην Αθήνα του 2000*” στο Οικονόμου, Δ. και Πετράκος, Γ. (επ.) (1999). *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων: Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*. Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg

Βανσεχόβεν, Λ. (1995). *Κείμενα στη Θεωρία και στην Εφαρμογή του Πολεοδομικού και του Χωροταξικού Σχεδιασμού*. Αθήνα: Παπαζήση

Βαταβάλη, Φ. και Μπελαβίλας, Ν. (2007). *Ο μετασχηματισμός της Οδού Πειραιώς*. Εισήγηση στην 5<sup>η</sup> Πανελλήνια Επιστημονική Συνάντηση TICCIH. Βόλος, 22-25 Νοεμβρίου 2007

---

Γκόνη, Κ. (2010). *Η μετατροπή πρώην βιομηχανικών περιοχών σε πολιτιστικές και ψυχαγωγικές περιοχές : η περίπτωση του Γκαζιού*. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Διπλωματική Εργασία, ΤΜΧΠΠΑ

Γοσποδίνη, Α. (2004). “*Σκιαγραφώντας, Ερμηνεύοντας και Ταξινομώντας τα νέα Τοπία της Μεταβιομηχανικής Πόλης*” στο Γοσποδίνη, Α. και Μπεριάτος, Η. (επ.) *Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική Πόλη*. Αθήνα: Κριτική

Δέφνερ, Α. “*Πολιτιστικός Τουρισμός και Δραστηριότητες Ελεύθερου Χρόνου*” στο Οικονόμου, Δ. και Πετράκος, Γ. (επ.) (1999). *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων: Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*. Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg

Δεληβοριάς, Α., Κοκκίνου, Μ., Κοροπούλης, Γ., Κούρκουλας, Α. και Τουρνικιώτης, Π. (2004). *Οδός Πειραιώς 138. Το νέο κτίριο του Μουσείου Μπενάκη*. Αθήνα: Μουσείο Μπενάκη

Δρίτσα, Α. (2009). *Αναπλάσεις Αστικών Περιοχών – Φαινόμενα Gentrification: Το Παράδειγμα του Μεταξουργείου*. Αθήνα: Ε.Μ.Π. Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Αρχιτεκτόνων

ΕΜΠ, Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών (ΣΠΕ), (2001). *Χρήσεις γης στο Κύριο οδικό δίκτυο, Δράσεις για την Αντιμετώπιση της Γραμμικής Παρόδιας Δόμησης*. (Ερευνητικό Πρόγραμμα για το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., επιστ. υπεύθυνος : Α. Αραβαντινός), Αθήνα: ΤΕΕ

Επτά Ημέρες της Καθημερινής. *Οδός Πειραιώς: Εκεί που στέκουν ακόμα οι καμινάδες*. Τεύχος 13 Οκτωβρίου 2002.

Βατόπουλος, Ν. (2002). *Το Ωδείο Αθηνών*.

Μαρκέτου, Π. (2002). *Το Δημοτικό Βρεφοκομείο Αθηνών*.

Μπελαβίλας, Ν. (2002). *Ο Δρόμος Με Τις Φάμπρικες*.

---

Τρόβα, Β. (2002). *Των ταπεινών και καταφρονεμένων*.

Εφημερίδα Athens Voice 22 Δεκεμβρίου 2009. *Η Αθήνα Αποκτά το Μητροπολιτικό της Μουσείο*.

Ζωγράφος, Β. (2004). “*Real Estate: Ευκαιρίες και προβληματισμοί στον Κλάδο της Εμπράγματης Περιουσίας – Το παράδειγμα της οδού Πειραιώς*”. Τόπος Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος 22-23/2004. 201-217

Καραβασίλη, Μ. (2001). *Η διαχείριση της βιομηχανικής κληρονομιάς στην Ελλάδα. Εικοσάχρονη εμπειρία και Σύγχρονες Προοπτικές στη Συγκρότηση Πολιτιστικών Πόρων*, Διεθνές Συνέδριο, Πολιτιστικό περιβάλλον και Τουρισμός: Ο Ρόλος του Αρχιτέκτονα. Καβάλα, 20-23 Σεπτεμβρίου 2001 διαθέσιμο στο [http://library.tee.gr/digital/books\\_notee/book\\_59509/book\\_59509\\_karavasili.pdf](http://library.tee.gr/digital/books_notee/book_59509/book_59509_karavasili.pdf)

Καραμπουκάλου, Α. (2009). *Πολεοδομική Ανάπλαση Οδού Πειραιώς: Ανάλυση – Συμπεράσματα – Κριτική Ανάλυση*. Αθήνα: Ε.Μ.Π. Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Αρχιτεκτόνων

Καραχάλιος, Ν. (2007). *Νέες Πολιτιστικές Χρήσεις σε Πρώην Βιομηχανικούς Χώρους και Περιοχές: Ο Ρόλος των ΟΤΑ και του Εθελοντικού Τομέα*. Εισήγηση στην 5<sup>η</sup> Πανελλήνια Επιστημονική Συνάντηση TICCIH. Βόλος, 22-25 Νοεμβρίου 2007

Κόνσολα, Ν. (2006) *Πολιτιστική Ανάπτυξη και Πολιτική*, Αθήνα: Παπαζήση

Κουμαριανού, Α. (2005). *ΑΘΗΝΑ η πόλη – οι άνθρωποι Αφηγήσεις και Μαρτυρίες 12ος- 19ος ΑΙΩΝΑΣ*. Αθήνα: Ποταμός

Λεοντίδου, Λ. (1989/2001). *Πόλεις της Σιωπής, Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940*. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ

---

Μαλούτας, Θ., Αλεξανδρή, Γ. (2009). “Αστικές αναπλάσεις και μεταβολές των κοινωνικών δομών στο κέντρο της Αθήνας στη στροφή του αιώνα” στο 25 Κείμενα για το Σχεδιασμό και την Ανάπτυξη του Χώρου, Συλλογικός Τόμος, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, σελ.295-333

Μέλισσας, Δ. (2007). *Οι Χρήσεις Γης και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο*. Αθήνα: Σάκκουλα

Μουκούλης, Π. (2008). *Φαινόμενα “Gentrification” στην Αθήνα; Διερεύνηση των Χωρικών, Λειτουργικών και Κοινωνικών Αναδιαρθρώσεων και Σύγκριση με τη Διεθνή Εμπειρία*. Αθήνα: Ε.Μ.Π. Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Αρχιτεκτόνων

Μπίρης, Κ. (1966/1999). *Αι Αθήναι από τον 19ο ως τον 20ο Αιώνα*. Αθήνα: Μέλισσα

Μπίρης, Μ. (2000). “Η Ύδρευση της Αθήνας-Σχεδιασμός και Πολεοδομική Εξέλιξη” στο *ΑΘΗΝΑΙ Από την Κλασική Εποχή Έως Σήμερα (5ος αι. π.Χ-2000 μ.Χ)*. Αθήνα: Κότινος, 370-397

Οικονομοπούλου, Μ., (2006). *Οδός Πειραιώς: Από τη Βιομηχανία στον Πολιτισμό*. Αθήνα: Ε.Μ.Π. Διάλεξη, Τμήμα Αρχιτεκτόνων

Οικονόμου, Δ. (2003). Αστική Αναγέννηση και Αισθητικές Παρεμβάσεις στις Πόλεις: Μια Αναγκαστική Σχέση. Στο Η Αισθητική των Πόλεων και η Πολιτική Παρεμβάσεων, Συμβολή στην Αναγέννηση του Αστικού Χώρου. Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε., Πρακτικά επιστημονικού συνεδρίου. Αθήνα, 13-14 Οκτωβρίου 2003: 29-34

Οικονόμου, Δ. (2004). *Αστική Αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις, Τεχνικά Χρονικά*. Μάιος – Ιούνιος 2004

---

Παπαγιαννοπούλου, Ε. (2007). *Η Αποκατάσταση και Επανάχρηση Μνημείων της Βιομηχανικής Κληρονομιάς στο Βέλγιο και στις Κάτω Χώρες*. Εισήγηση στην 5<sup>η</sup> Πανελλήνια Επιστημονική Συνάντηση TICCIH. Βόλος, 22-25 Νοεμβρίου 2007

Παπαδημητρίου, Ι., και Τσόλης, Ε. (2004). *Θέματα Συντήρησης Βιομηχανικής Κληρονομιάς*. Αθήνα: Τ.Ε.Ι. Αθήνας, Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Συντήρησης Αρχαιοτήτων και Έργων Τέχνης

Περιοδικό Έψιλον Κυριακάτικης Ελευθεροτυπίας, 21 Μαρτίου 2010 “Στο Κέντρο του Ιστορικού Κέντρου”.

Savage, M., και Warde, A. (2005). *Αστική Κοινωνιολογία, Καπιταλισμός και Νεωτερικότητα*. Αθήνα: Παπαζήση

Σαρηγιάννης, Γ. (2000). *ΑΘΗΝΑ 1830-2000: Εξέλιξη – Πολεοδομία – Μεταφορές*. Αθήνα: Συμμετρία

Σουλιώτης, Ν. (2008). *Ερευνώντας την Πολιτιστική Υποδομή Της Αθήνας: Οι χώροι των ιδιωτικών ιδρυμάτων μη – κερδοσκοπικού χαρακτήρα*. Κείμενα εργασίας, αρ.16. ΕΚΚΕ διαθέσιμο στο: [http://arxeio.gsdb.gr/wp/wp\\_souliotis.pdf](http://arxeio.gsdb.gr/wp/wp_souliotis.pdf)

Σουλιώτης, Ν. (2009). *Πολιτιστικές στρατηγικές και αστική αναζωογόνηση στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας: Τοπικές συνθήκες και Παγκόσμιες Τάσεις*. Πρακτικά 2<sup>ου</sup> Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, 665-674

Στεφάνου, Ι., Χατζοπούλου, Α. και Νικολαΐδου, Σ. (1995). *Αστική Ανάπλαση: Πολεοδομία – Δίκτυο – Κοινωνιολογία*. Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος

Τζιρτζιλάκη, Ε. (2009). *Εκ – Τοπισμένοι Αστικοί Νομάδες στις Μητροπόλεις: Σύγχρονα ζητήματα για τη μετακίνηση, την πόλη και το χώρο*. Αθήνα: Νήσος

---

Τραυλός, Ι. (1960/1993). *Πολεοδομική Εξέλιξις των Αθηνών*. Αθήνα: Καπόν

Τσακίρης, Κ. (2004). *Η αναγέννηση Πρώην Βιομηχανικών Εκτάσεων σε Αστική Περιοχή και ο Λειτουργικός Επαναπροσδιορισμός τους. Μελέτη Περίπτωσης για τη Νάουσα Ημαθίας*. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Διπλωματική Εργασία, ΤΜΧΠΠΑ

Φερούσης, Δ. (2002). *Στην Οδό Πειραιώς, Οδοιπορικό Στο Μύθο Και Στην Ιστορία*. Αθήνα: Ακρίτας

### Ξενόγλωσση

Atkinson, R. and Bridge, G. (2005). *Gentrification in a Global Context, the New Urban Colonialism*. London: Routledge

Cooke, P. (2008). *Culture, Clusters, Districts and Quarters: Some Reflections on the Scale Question* στο Cooke, P., and Lazzeretti, L. (ed). *Creative Cities, Cultural Clusters and Local Economic Development*. Cheltenham: Edward Elgar

Cinti, T. (2008). “*Cultural Clusters and Districts: the State of the Art*” στο Cooke, P., and Lazzeretti, L. (ed). *Creative Cities, Cultural Clusters and Local Economic Development*. Cheltenham: Edward Elgar

Hall, P. (2000). “*Creative Cities and Economic Development*”, *Urban Studies*, 37(4): 639-649

Haughton, G. και Hunter, C. (1994/1996) *Sustainable Cities*. London: Jessica Kingsley Publishers Ltd

Hutton, Th, A., (2004). *The New Economy of the Inner City*, *Cities*, 21(2): 89-108

Makridou, E. (1996), *Athens School of fine Arts “THE ERGOSTASIO”: A Marketing and Management Proposal*. London: City University

---

McNeil, D. και While, A., (2001). “*The New Urban Economies*”, στο Paddison, R. (ed). *Handbook of Urban Studies*, London: Sage Publications: 296-307

Mommas, H. (2004). “*Cultural Clusters and the Post-Industrial City: Towards the Remapping of Urban Cultural Policy*”. *Urban Studies*, 41(3): 507-532

Roberts, P. και Sykes, H. (2000). *Urban Regeneration: A Handbook*. London: SAGE Publications.

Διαθέσιμο

στο

[http://books.google.gr/books?id=ZoMkqSCzjfQC&printsec=frontcover&dq=peter+robert+urban+regeneration&source=bl&ots=td6rAlJCH7&sig=Tz88qZ-yFpfLdWLKf5hOwjUVcRw&hl=el&ei=Lp\\_hS72SF8WssAanwPw0&sa=X&oi=book\\_result&ct=result&resnum=1&ved=0CAYQ6AEwAA#v=onepage&q&f=false](http://books.google.gr/books?id=ZoMkqSCzjfQC&printsec=frontcover&dq=peter+robert+urban+regeneration&source=bl&ots=td6rAlJCH7&sig=Tz88qZ-yFpfLdWLKf5hOwjUVcRw&hl=el&ei=Lp_hS72SF8WssAanwPw0&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=1&ved=0CAYQ6AEwAA#v=onepage&q&f=false)

Sapounakis, A. (2009). *The Early Stages in the Life of Immigrants in Greece: A Case of Extreme Conditions of Poverty and Homelessness*. European Research Conference Homelessness and Poverty in Europe , Volos

Shaw, D. V. (2001). “*The Post- Industrial City*”, στο Paddison, R. (ed). *Handbook of Urban Studies*, London: Sage Publications: 284- 296

Smith, N. (1996). *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*. London: Routledge

Smith, N., Williams P. (1986). *Gentrification of the City*. London: Allen & Unwin

Zukin, S. (1995). *The Cultures of Cities*, Oxford: Blackwell

---

**Μελέτες**

*Ανάπλαση και Ανάδειξη της Ταυτότητας της Οδού Πειραιώς.* Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού. (1995). Αθήνα: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

*Μελέτη Ανάπλασης Οδού Πειραιώς.* Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας Και Δημοσίων Έργων, Γενική Διεύθυνση Προγραμματισμού και Έργων Δ.Π. (2002) Αθήνα: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Οικονόμου, Δ., Γεωργιάδης, Λ., Δέφνερ, Α., Κούρκουλας, Α., Σαπουνάκης, Α., Κουτρομπά, Φ., Παπαγρηγορίου, Σπ., Ρωμανού-Μάρακα, Μ., Πετράκος, Γ., Μακρυγιάννη, Α., Κούλης, Σ., Καζάκη, Σ., (1999). *Ειδικό Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης για την Αναβάθμιση της Εικόνας και της Λειτουργίας της Αθήνας- Αττικής του 2004*, Οριστική Έκθεση ερευνητικού Προγράμματος, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος: Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού.

*Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης Τμήματος της γειτονιάς Γκαζοχωρίου, της συνοικίας Ρούφ, των γειτονιών Χαμοστέρας, Αγίας Αικατερίνης και τμήματος της Γειτονιάς Καμπά της συνοικίας Κάτω Πετραλώνων 3<sup>ο</sup> Δημοτικού Διαμερίσματος του Δήμου Αθηναίων.* Γ' Φάση (1996). Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως, Γραφείο Μελετών Αθήνας, Παντζάρης, Θ., Δρόμος Ε.Ε., Ισάρη, Α.

*Πολεοδομική και Περιβαλλοντική Διάσταση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004: Εναλλακτικές προτάσεις χωροθέτησης.* Ε.Μ.Π., Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Ομάδα Έρευνας "Ολυμπιακοί 2004", Πολύζος, Γ., Βλαστός, Θ., Γεωργακόπουλος, Τ., Καλατζοπούλου, Μ., Κλουτσινιώτη, Ο., Μαντουβάλου, Μ., Μαυρίδου, Μ., Μπελαβίλας, Ν., Πολυχρονόπουλος, Δ., Τσακαλία, Λ. Αθήνα: 1998

**Νομοθετικές Ρυθμίσεις**

ΦΕΚ 18/Α/1985 Ρυθμιστικό Σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας

---

ΦΕΚ 80/Δ/1988 Έγκριση ΓΠΣ Δήμου Αθηναίων  
ΦΕΚ 834/Δ/1987 Έγκριση ΓΠΣ Δήμου Ταύρου  
ΦΕΚ 386/Δ/1988 Έγκριση ΓΠΣ Δήμου Μοσχάτου  
ΦΕΚ 1038/Δ/1987 Έγκριση ΓΠΣ Δήμου Αγ. Ιωάννη Ρέντη  
ΦΕΚ 79/Δ/1988 Έγκριση ΓΠΣ Δήμου Πειραιά  
ΦΕΚ 510/Δ/1996 Χαρακτηρισμός ως παραδοσιακού τμήματος περιοχής οδού Πειραιώς  
ΦΕΚ 267/Δ/1997 Χαρακτηρισμός διατηρητέων κτιρίων στον άξονα της οδού Πειραιώς  
ΦΕΚ 1063/Δ/2004 Τροποποίηση του Γ.Π.Σ. των πέντε δήμων που γειτνιάζουν με την οδό Πειραιώς  
ΦΕΚ 103ΑΑΠ/16.03.2007 Τροποποίηση της Υ.Α 45835/2004  
ΦΕΚ 166/Δ/1987 Διάταγμα – Καθορισμός και Περιεχόμενο Χρήσεων Γης  
ΦΕΚ 410/Δ/1982 Χαρακτηρισμός Ιστορικού Κέντρου του Πειραιά

### Ιστότοποι

Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αθήνας (Για τον Ελαιώνα):  
<http://www.asda.gr/elxoroi/elaiwnas.htm> (πρόσβαση στις 10/07/2010)

Ανδρικοπούλου, Ε. (2007). *Η Βιομηχανική Κληρονομιά στην Εποχή της Αποβιομηχάνισης*. Διαθέσιμο στο: <http://www.makthes.gr/news/arts/9034/> (πρόσβαση στις 20/08/2010)

Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών: <http://www.asfa.gr/> (πρόσβαση στις 06/05/2010)

Athens Info Guide: <http://www.athensinfoguide.com/gr/wtsgazihistory.htm> (πρόσβαση στις 10/05/2010)

ArcSpace.com: <http://www.arcspace.com/architects/nouvel/gasometer2/> (πρόσβαση στις 17/08/2010)

Για τη διάσωση του Ελαιώνα: <http://elaionas.wordpress.com/> (πρόσβαση στις 10/03/2010)

---

Δήμος Αθηναίων (Η Τεχνόπολη): <http://www.cityofathens.gr/el/texnes-politismos/dimotikoi-foreis-politismoy/teknopolis-dimoy-athinaion> (πρόσβαση στις 06/05/2010)

Δήμος Αθηναίων (Παραβατικότητα στο δήμο):  
[http://www.cityofathens.gr/files/Paravatikotita\\_08\\_02\\_10.pdf](http://www.cityofathens.gr/files/Paravatikotita_08_02_10.pdf) (πρόσβαση στις 10/03/2010)

Διεθνής Επιτροπή για τη Διατήρηση της Πολιτιστικής Κληρονομιάς:  
<http://www.ticcih.gr/Dhmosieyseis/harta.htm> (πρόσβαση στις 02/05/2010)

Δομική πληροφορική (Παραδοσιακοί οικισμοί Αττικής):  
<http://www.domiki.gr/oikismoι/attikh.htm> (πρόσβαση στις 15/11/2009)

EAXA A.E. :<http://www.astynet.gr/static.php?c=5> (πρόσβαση στις 15/11/2009)

Εφημερίδα Καθημερινή

- 20/04/2008. *Σχολείον, η ωραία κοιμωμένη της Πειραιώς*. Διαθέσιμο στο: [http://www.ekathimerini.gr/4Dcgi/4Dcgi/\\_w\\_articles\\_civ\\_11\\_20/04/2008\\_2669\\_06](http://www.ekathimerini.gr/4Dcgi/4Dcgi/_w_articles_civ_11_20/04/2008_2669_06) (πρόσβαση στις 10/05/2010)
- 25/07/2010. *Τα παιδιά ζωγραφίζουν τους τοίχους*. Διαθέσιμο στο: [http://news.kathimerini.gr/4dcgi/\\_w\\_articles\\_civ\\_1\\_25/07/2010\\_408887](http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_civ_1_25/07/2010_408887) (πρόσβαση στις 10/09/2010)

Εφημερίδα Ελευθεροτυπία,

- 11/4/2010. *Η Πινακοθήκη του Δήμου μετακομίζει..* Διαθέσιμο στο: <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=149415> (πρόσβαση στις 15/05/2010)
- 28/6/2008. *Η «Τροία» του Πειραιά στο φως*. Διαθέσιμο στο: [http://archive.enet.gr/online/online\\_text/c=113\\_dt=28.06.2008](http://archive.enet.gr/online/online_text/c=113_dt=28.06.2008)

---

Εφημερίδα Lifo 31/05/2007. *Φεστιβάλ Αθηνών, Οι άνθρωποι του Φεστιβάλ*. Διαθέσιμο στο: <http://www.lifo.gr/mag/features/87> (πρόσβαση στις 10/05/2010)

Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού: <http://www.hellenic-cosmos.gr/> (πρόσβαση στις 06/05/2010)

Ίδρυμα Μιχάλης Κακογιάννης: <http://www.mcf.gr/> (πρόσβαση στις 10/05/2010)

Ιός της Ελευθεροτυπίας: <http://www.iospress.gr/ios2000/ios20001008a.htm>  
(πρόσβαση στις 10/09/2010)

Ιστότοπος Μουσείου Het Schip: <http://www.hetschip.nl/hetschip/en/history> (πρόσβαση στις 10/08/2010)

Κέντρο Υποδοχής Αστέγων Δήμου Αθηναίων <http://www.kyada.gr/> (πρόσβαση στις 10/09/2010)

Μπαλαούρα, Ο. (2008). *Για τον “Εξευγενισμό” του Μεταξουργείου*. Διαθέσιμο στο <http://anoihtipoli.gr/arthra/gia-ton-ekseygenismo-toy-metaksoyrgeiou> (πρόσβαση στις 10/07/2010)

Μουσείο Μπενάκη: <http://www.benaki.gr/> (πρόσβαση στις 08/05/2010)

Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών:  
[http://www.oasa.gr/greek/transport/i\\_xartes.asp](http://www.oasa.gr/greek/transport/i_xartes.asp) (πρόσβαση στις 16/05/2010)

Οργανισμός Εργατικής Κατοικίας: <http://www.oek.gr/> (πρόσβαση στις 10/09/2010)

Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς:  
[http://www.piop.gr/\(83E8A37A5708CC919B51577771AEDDFD8590476B8FFFF720\)/eCportal.asp?id=321&nt=18&Lang=1](http://www.piop.gr/(83E8A37A5708CC919B51577771AEDDFD8590476B8FFFF720)/eCportal.asp?id=321&nt=18&Lang=1) (πρόσβαση στις 02/05/2010)

---

Υπουργείο Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης

- (Γενική Γραμματεία Μεταναστευτικής πολιτικής)  
[http://www.ypes.gr/el/MigrationSocialIntegration/general\\_directorate\\_migratati on/diefthinsi\\_koinonikis\\_entaksis/](http://www.ypes.gr/el/MigrationSocialIntegration/general_directorate_migratati on/diefthinsi_koinonikis_entaksis/)

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

- (Στόχοι ανάπλασης οδού Πειραιώς):  
<http://www.minenv.gr/4/44/4401/440102/44010202/g4401020218.html>  
(πρόσβαση στις 15/11/2009)
- (Πρόγραμμα Αττική SOS):  
<http://www.minenv.gr/4/44/4401/440102/44010202/g4401020202.html>  
(πρόσβαση στις 15/11/2009)
- (Πρόγραμμα Αττική SOS / Παρέμβαση για τη διάσωση του Ελαιώνα):  
<http://www.minenv.gr/3/31/313/31304/g3130404.html>  
(πρόσβαση στις 10/07/2010)
- (Γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων Δελτίο Τύπου):  
[www2.minenv.gr/press/doc/0411051.doc](http://www2.minenv.gr/press/doc/0411051.doc)  
(πρόσβαση στις 10/07/2010)
- (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα URBAN):  
<http://www.minenv.gr/1/12/123/12320/g1232000.html>  
(πρόσβαση στις 05/08/2010)

Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού:

- (Δελτίο Τύπου ΥΠ.ΠΟ.): [http://www.yppo.gr/2/g22.jsp?obj\\_id=12690](http://www.yppo.gr/2/g22.jsp?obj_id=12690)  
(πρόσβαση στις 16/05/2010)
- (Πολιτιστικό και τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ):  
[http://www.yppo.gr/1/g1540.jsp?obj\\_id=3169](http://www.yppo.gr/1/g1540.jsp?obj_id=3169) (πρόσβαση στις 02/05/2010)

Φεστιβάλ Αθηνών και Επιδαύρου 2010 (Το έργο, οι Στόχοι):  
[http://www.greekfestival.gr/gen\\_content.aspx?pgid=0](http://www.greekfestival.gr/gen_content.aspx?pgid=0) (πρόσβαση στις 10/05/2010)

<http://rogershepherd.com/WIW/solution3/deKlerk.html> (πρόσβαση στις 10/09/2010)

### **Νόμοι**

N. 2508/1997 “Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις”

N. 3028/2002 “Για την Προστασία Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς” Διαθέσιμο στο [http://www.yppo.gr/files/g\\_1950.pdf](http://www.yppo.gr/files/g_1950.pdf) (πρόσβαση στις 02/05/2010)

N. 3481/2006 “Τροποποιήσεις στη νομοθεσία για το Εθνικό Κτηματολόγιο, την ανάθεση και εκτέλεση συμβάσεων έργων και μελετών και άλλες διατάξεις”