

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ | ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



**Αναδιαμόρφωση των χρήσεων γης και οργάνωση  
της περιοχής του Αγίου Διονυσίου, Δήμου Πειραιώς**

Κοτσινοπού Κωνσταντίνα  
Τασοπούλου Παρασκευή

Επίβλεψη: Οικονόμου Δημήτριος

## Ευχαριστίες

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όλους όσους βοήθησαν στην εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας τόσο πρακτικά όσο και υποστηρικτικά.

Αρχικά, οφείλουμε να ευχαριστήσουμε τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Οικονόμου Δημήτρη για την παρότρυνση της επιλογής του συγκεκριμένου θέματος, την βοήθεια εύρεσης πρωτογενή δεδομένων, καθώς και για τις πολύτιμες υποδείξεις και γνώσεις που μας πρόσφερε καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας μας.

Επίσης, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε το διοικητικό, ερευνητικό και διδακτικό προσωπικό του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, που γνωρίσαμε και συνεργαστήκαμε κατά τη διάρκεια της φοίτησής μας.

Είναι σημαντικό να ευχαριστήσουμε τους επιχειρηματίες της περιοχής του Αγίου Διονυσίου, Δήμου Πειραιώς οι οποίοι ήταν πρόθυμοι να αφιερώσουν λίγο από τον πολύτιμο χρόνο τους για την συμπλήρωση των ερωτηματολογίων μας. Ιδιαίτερα θα θέλαμε να εκφράσουμε τις ευχαριστίες μας στους υπαλλήλους του τμήματος Προγραμματισμού & Ανάπτυξης και του τμήματος Πολεοδομίας του Δήμου Πειραιά για την άμεση ανταπόκριση και παροχή στοιχείων που ήταν σημαντικά για την υλοποίηση της παρούσας εργασίας.

Τέλος, θα θέλαμε επίσης, να εκφράσουμε τις εγκάρδιες ευχαριστίες μας στις οικογένειές μας, αλλά και στις στενές μας φίλες και συμφοιτητές Δανάη και Χρυσούλα που με την υποστήριξή τους και τις επισημάνσεις τους συνέβαλλαν στην ολοκλήρωση της διπλωματικής μας. Επιπλέον, ευχαριστούμε την Έλενα και τον Νίκο που μας βοήθησαν στην συλλογή στοιχείων και στη διανομή των ερωτηματολογίων.

## **Περίληψη**

Οι κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές σε εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο μεταβάλλουν συνεχώς το αστικό τοπίο. Ο χωρικός σχεδιασμός καλείται να αναπροσαρμόζεται συνεχώς στα νέα δεδομένα, με τέτοιο τρόπο ώστε να στηρίζεται στις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Οι περιοχές που χρήζουν ιδιαίτερης αντιμετώπισης είναι κυρίως αυτές που παρουσιάζουν φαινόμενα υποβάθμισης και βαθμιαίας εγκατάλειψης. Η παρούσα διπλωματική εργασία, αποτελεί μία προσπάθεια αναδιαμόρφωσης χρήσεων γης και συνολικής οργάνωσης της περιοχής του Αγίου Διονυσίου του Δήμου Πειραιώς. Η έρευνα στηρίχθηκε στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου και της περιοχής μελέτης σε οικονομικό, κοινωνικό και πολεοδομικό επίπεδο. Η συλλογή πρωτογενών δεδομένων, μέσω της καταγραφής των χαρακτηριστικών του κτιριακού αποθέματος και της διεξαγωγής ερωτηματολογίων παρέχει μία ολοκληρωμένη εικόνα για τα προβλήματα και τις ανάγκες της περιοχής. Ο προτεινόμενος σχεδιασμός έρχεται να φέρει σε ισορροπία την υπάρχουσα οικονομική δυναμική με τις νέες εξελίξεις των πολιτικών ανάπτυξης που πρόκειται να λάβουν χώρα στην περιοχή, στοχεύοντας παράλληλα στην βελτίωση της ποιότητας ζωής.

**Λέξεις κλειδιά:** αποβιομηχάνιση, υποβάθμιση, βιώσιμη ανάπτυξη, πολεοδομική οργάνωση, χρήσεις γης, Άγιος Διονύσιος, Πειραιάς, ερωτηματολόγια

## **Abstract**

Social and economic changes at national and global level are constantly changing the urban landscape. Spatial planning continually adjusts to new data, and it relies on the principles of sustainable development. The areas that need special attention are mainly those that are experiencing downgrading and gradual abandonment. This thesis is an attempt to reorganize the land use and planning of the area of Agios Dionysios in the Municipality of Piraeus. The research is based on the analysis of the current situation of the municipality and the study area at an economic, social and urban planning level. The collection of primary data, through the recording of building stock characteristics and the conduct of questionnaires, provides a comprehensive picture of the problems and needs of the area. The proposed planning strikes a balance between the existing economic dynamics and the evolving development policies that are going to take place in the region, while aiming to the improvement of the quality of life.

## Περιεχόμενα

|  |     |
|--|-----|
| 1. Εισαγωγή .....  | 10  |
| 2. Ανάλυση .....   | 12  |
| 2.1 Δήμος Πειραιά .....                                  | 12  |
| 2.1.1 Ιστορική - Πολεοδομική εξέλιξη Δήμου Πειραιά ..... | 12  |
| 2.1.2 Διοικητική Οργάνωση .....                          | 18  |
| 2.1.3 Δημογραφικά στοιχεία.....                          | 19  |
| 2.1.4 Οικονομικά Στοιχεία .....                          | 23  |
| 2.1.5 Πολεοδομική οργάνωση- Χρήσεις γης.....             | 26  |
| 2.1.6 Αντικειμενικές Αξίες Γης .....                     | 27  |
| 2.1.7 Μεταφορικές Υποδομές .....                         | 28  |
| 2.1.8 Κοινωνικές Υποδομές .....                          | 33  |
| 2.1.9 Θεσμικό πλαίσιο, προτεινόμενες μελέτες .....       | 35  |
| 2.2 Περιοχή Αγίου Διονυσίου .....                        | 58  |
| 2.2.1 Ιστορικά στοιχεία .....                            | 58  |
| 2.2.2 Διοικητική οργάνωση .....                          | 61  |
| 2.2.3 Πληθυσμιακά στοιχεία .....                         | 62  |
| 2.2.4 Πολεοδομική οργάνωση- Χρήσεις γης.....             | 64  |
| 2.2.5 Οδικό δίκτυο.....                                  | 72  |
| 3. Ερωτηματολόγια.....                                   | 74  |
| 3.1 Σκοπός Έρευνας .....                                 | 74  |
| 3.2 Μεθοδολογία .....                                    | 74  |
| 3.3 Προβλήματα έρευνας .....                             | 78  |
| 3.4 Ανάλυση αποτελεσμάτων.....                           | 79  |
| 4. Διαμόρφωση πρότασης.....                              | 99  |
| 4.1 Αξιολόγηση περιοχής (S.W.O.T) .....                  | 99  |
| 4.2 Κεντρική ιδέα παρέμβασης .....                       | 100 |
| 4.3 Γενικοί και ειδικοί στόχοι παρέμβασης.....           | 101 |
| 4.4 Ελεύθεροι χώροι - Αστικό πράσινο.....                | 103 |
| 4.5 Ακάλυπτοι χώροι .....                                | 108 |

|  |     |
|--|-----|
| 4.6 Κτιριακό απόθεμα .....                           | 112 |
| 4.7 Οδικό δίκτυο.....                                | 117 |
| 4.8 Οργάνωση του χώρου - Χρήσεις γης .....           | 120 |
| 5. Συμπεράσματα - Στοιχεία για περαιτέρω έρευνα..... | 132 |

## Πίνακας Εικόνων

|  |     |
|--|-----|
| Εικόνα 2.1.1.1: Σχέδιο του αρχιτέκτονα Ιωάννη Τραυλό (1972) .....                            | 12  |
| Εικόνα 2.1.1.2: Η πόλη και το λιμάνι του Πειραιά το 1852. ....                               | 14  |
| Εικόνα 2.1.9.4.1: Αστικές Λειτουργικές Ενότητες Δ.Πειραιά. ....                              | 45  |
| Εικόνα 2.1.9.4.2: Προτεινόμενες Παρεμβάσεις Αστικής Ανασυγκρότησης. ....                     | 46  |
| Εικόνα 2.1.9.5.1: Ακτίνα Ζωνών Ήπιας Κυκλοφορίας. ....                                       | 48  |
| Εικόνα 2.1.9.5.2: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών. ....  | 49  |
| Εικόνα 2.1.9.5.3: Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου. ....                                       | 49  |
| Εικόνα 2.1.9.5.4: Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου. ....                                       | 49  |
| Εικόνα 2.1.9.5.5: Προτεινόμενη γραμμή Τραμ .....   | 50  |
| Εικόνα 2.1.9.5.6: Νέα γραμμή αστικού λεωφορείου 3. ....                                      | 51  |
| Εικόνα 2.1.9.7.1: Προτεινόμενη Επένδυση. ....  | 54  |
| Εικόνα 2.1.9.7.2: Προτεινόμενη Επένδυση «Κτίριο Βόμβα». ....                                 | 55  |
| Εικόνα 2.1.9.7.3: Προτεινόμενη Επένδυση «Κεντρικό Κτίριο». ....                              | 56  |
| Εικόνα 2.1.9.7.4: Προτεινόμενη Επένδυση «Κτίριο Λιθογραφείο». ....                           | 57  |
| Εικόνα 2.2.1.1: Τα πρώτα οικοδομικά τετράγωνα της βιομηχανικής ζώνης. ....                   | 59  |
| Εικόνα 2.2.1.2: Ο συνοικισμός των εργοστασίων (1896).....                                    | 59  |
| Εικόνα 2.2.1.3: Η περιοχή του Αγίου Διονυσίου 20ος αιώνας .....                              | 60  |
| Εικόνα 4.4.1: Αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο σε διάφορες πόλεις του κόσμου.....               | 103 |
| Εικόνα 4.4.2: Προτεινόμενη διαμόρφωση οικοδομικού τετραγώνου εκκλησίας Αγίου Διονυσίου. .... | 106 |
| Εικόνα 4.5.1: Παράδειγμα αξιοποίησης ακαλύπτου του ΟΤ39 στο Πειραιά.....                     | 110 |
| Εικόνα 4.5.2: Ανάπλαση και αξιοποίηση ΟΤ 1Γ Δήμου Ταύρου.....                                | 111 |

## Πίνακας Πινάκων

|   |    |
|---|----|
| Πίνακας 2.1.1.1: Βιομηχανικά καταστήματα (1875-1900). ....  | 15 |
| Πίνακας 2.1.1.2: Τα ατμοκίνητα εργοστάσια και η θέση.....   | 16 |
| Πίνακας 2.1.3.1: Μόνιμος πληθυσμός ανά επίπεδο (2011).....  | 19 |
| Πίνακας 2.1.9.2.1: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Πειραιά (1988).....  | 40 |
| Πίνακας 2.1.4.1: Απασχολούμενοι ανά τομέα (2011).....   | 24 |
| Πίνακας 3.2.1: Διαμόρφωση Δείγματος.....  | 75 |
| Πίνακας 3.4.1: Απαντήσεις στο ερώτημα « Πόσο πιστεύετε θα συμβάλλουν οι παρακάτω δράσεις στην ανάπτυξη της επιχείρησή σας.....  | 86 |
| Πίνακας 3.4.2: Απαντήσεις στο ερώτημα «Πόσο σημαντικά κρίνετε τα παρακάτω προβλήματα της περιοχής του Αγίου Διονυσίου;».....  | 92 |
| Πίνακας 3.4.3: Απαντήσεις στο ερώτημα «Πόσο πιστεύετε ότι θα ωφεληθούν οι τις παρακάτω δράσεις που έχουν προταθεί από αναπτυξιακά προγράμματα την περιοχή του Αγίου Διονυσίου;» | 96 |

## Πίνακας Γραφημάτων

|   |    |
|---|----|
| Γράφημα 2.1.3.1: Μόνιμος Πλήθυσμός Δήμων (2011).  | 20 |
| Γράφημα 2.1.3.2: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Πειραιά 1835-2001.   | 20 |
| Γράφημα 2.1.3.3: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Πειραιά (1981-2011).   | 21 |
| Γράφημα 2.1.3.4: Πληθυσμιακή πυραμίδα (2011).   | 21 |
| Γράφημα 2.1.3.5: Επίπεδο εκπαίδευσης (2011).  | 22 |
| Γράφημα 2.1.4.1: Απασχόληση-Ανεργία Δήμου Πειραιά (2011).   | 23 |
| Γράφημα 2.1.4.2: Τομείς απασχόλησης Δήμου Πειραιά (2011).   | 24 |
| Γράφημα 2.1.4.3: Απασχολούμενοι ανά κλάδο δραστηριότητας (2011).  | 25 |
| Γράφημα 2.1.4.4: Μέσο δηλωθέν εισόδημα.   | 25 |
| Γράφημα 3.4.1: Φύλο.  | 79 |
| Γράφημα 3.4.2: Ηλικία.  | 79 |
| Γράφημα 3.4.3: Επίπεδο Εκπαίδευση.  | 79 |
| Γράφημα 3.4.4: Δραστηριότητες που ασχολείται η επιχείρηση.  | 80 |
| Γράφημα 3.4.5: Έτος εγκατάστασης.   | 80 |
| Γράφημα 3.4.6: Αριθμός απασχολούμενων επιχείρησης.  | 81 |
| Γράφημα 3.4.7: Έδρα επιχειρήσεων που συνεργάζονται.   | 82 |
| Γράφημα 3.4.8: Τόπος κατοικίας απασχολούμενων επιχείρησης.  | 83 |
| Γράφημα 3.4.9: Αγόρες που απευθύνεται η επιχείρηση.   | 84 |
| Γράφημα 3.4.10: Επίδοση της επιχείρησης   | 84 |
| Γράφημα 3.4.11: Πλάνο ανάπτυξης.  | 85 |
| Γράφημα 3.4.12: Ένταξη σε ευρωπαϊκό ή εθνικό πρόγραμμα.   | 85 |
| Γράφημα 3.4.13: Απαντήσεις στο ερώτημα «Πόσο πιστεύετε θα συμβάλλουν οι παρακάτω δράσεις στην ανάπτυξης της επιχείρησή σας;». | 87 |
| Γράφημα 3.4.14: Απαντήσεις στο ερώτημα «Πόσο πιστεύετε θα συμβάλλουν οι παρακάτω δράσεις στην ανάπτυξης της επιχείρησή σας;». | 88 |
| Γράφημα 3.4.15: Μετεγκατάσταση της επιχείρησης.   | 89 |
| Γράφημα 3.4.16: Αποκατάσταση-συντήρηση όψης κτιρίου   | 89 |
| Γράφημα 3.4.17: «Μετεγκατάσταση επιχειρήσεων» ανά κλάδο δραστηριότητας.   | 90 |
| Γράφημα 3.4.18: Συνολική εικόνα της περιοχής Αγίου Διονυσίου.   | 92 |
| Γράφημα 3.4.19: Γειτνίαση με το λιμάνι του Πειραιά.   | 91 |
| Γράφημα 3.4.20: Απαντήσεις στο ερώτημα «Πόσο σημαντικά κρίνετε τα παρακάτω προβλήματα της περιοχής».                          | 93 |
| Γράφημα 3.4.21: Απαντήσεις στο ερώτημα «Πόσο σημαντικά κρίνετε τα παρακάτω προβλήματα της περιοχής».                          | 94 |
| Γράφημα 3.4.22: Απαντήσεις στο ερώτημα «Πόσο σημαντικά κρίνετε τα παρακάτω προβλήματα της περιοχής».                          | 95 |
| Γράφημα 3.4.23: Δημιουργία ναυτιλιακού κέντρου.   | 97 |
| Γράφημα 3.4.24: Επανάχρηση εγκαταλελειμμένων κτιρίων.   | 98 |
| Γράφημα 3.4.25: Δημιουργία κοινόχρηστων χώρων.  | 98 |
| Γράφημα 3.4.27: Προσέλκυση νέων επιχειρήσεων.   | 98 |
| Γράφημα 3.4.26: Τροποποίηση χρήσεων γης.  | 98 |

## Πίνακας Χαρτών

|  |     |
|--|-----|
| Χάρτης 2.1.2.1 : Διοικητική οργάνωση Δήμου Πειραιά.....                              | 18  |
| Χάρτης 2.1.5.1: Χρήσεις-καλύψεις γης Δήμου Πειραιά με βάση το URBANATLAS .....       | 26  |
| Χάρτης 2.1.6.1: Αντικειμενικές Αξίες Γης Δ. Πειραιά (2016).)                         | 27  |
| Χάρτης 2.1.7.1: Υφιστάμενη κατάσταση οδικού δικτύου Δ. Πειραιά.....                  | 28  |
| Χάρτης 2.1.7.2: Δίκτυα Λεωφορείων Δ. Πειραιά.....                                    | 28  |
| Χάρτης 2.1.7.3: Δίκτυα Σταθερής Τροχιάς Δ. Πειραιά.....                              | 33  |
| Χάρτης 2.1.8.1: Κοινωνικές υποδομές Δ. Πειραιά.....                                  | 35  |
| Χάρτης 2.2.2.1: Διοικητική Οργάνωση περιοχής Αγίου Διονυσίου.....                    | 62  |
| Χάρτης 2.2.3.1: Πληθυσμιακή Μεταβολή 1991-2001.....                                  | 63  |
| Χάρτης 2.2.3.2: Μόνιμος πληθυσμός ευρύτερης περιοχής Αγίου Διονυσίου (2011).....     | 64  |
| Χάρτης 2.1.9.2.1: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ.Πειραιά (1988).....                    | 39  |
| Χάρτης 2.1.9.3.1: Ειδικές Ζώνες Ανάπλασης.....                                       | 41  |
| Χάρτης 2.2.4.5.1: Ιεράρχηση οδικού δικτύου περιοχής Αγίου Διονυσίου.....             | 72  |
| Χάρτης 2.2.4.2.1: Κατάσταση κτίριων περιοχή Αγίου Διονυσίου.....                     | 66  |
| Χάρτης 2.2.4.3.1: Αριθμός ορόφων κτίριων περιοχής Αγίου Διονυσίου.....               | 67  |
| Χάρτης 2.2.4.4.1: Ανεκμετάλλετο κτιριακό απόθεμα-Αδόμητοι χώροι.....                 | 68  |
| Χάρτης 2.2.4.5.1: Δείκτης Χωροθέτησης Ομάδας 1.....                                  | 71  |
| Χάρτης 2.2.4.5.2: Δείκτης Χωροθέτησης Ομάδας 2.....                                  | 71  |
| Χάρτης 2.2.4.5.3: Δείκτης Χωροθέτησης Ομάδας 3.....                                  | 72  |
| Χάρτης 3.2.1: Κατανομή δείγματος στην περιοχή.....                                   | 76  |
| Χάρτης 3.3.1: Νέα κατανομή .....   | 78  |
| Χάρτης 3.4.1: Αριθμός απασχολούμενων.....  | 82  |
| Χάρτης 3.4.2: Έδρα επιχειρήσεων που συνεργάζονται.....                               | 82  |
| Χάρτης 3.4.3: Τόπος κατοικίας απασχολούμεων επιχείρησης.....                         | 83  |
| Χάρτης 3.4.4: Επίδοση της επιχείρηση τα τελευταία 5 χρόνια.....                      | 84  |
| Χάρτης 4.4.1: Προτεινόμενοι Χώροι Πρασίνου.....                                      | 105 |
| Χάρτης 4.5.1: Ακάλυπτοι χώροι.....   | 111 |
| Χάρτης 4.6.1: Προτεινόμενο δίκτυο μεταφορικών υποδομών περιοχής Αγίου Διονυσίου..... | 119 |
| Χάρτης 4.7.1 : Προτεινόμενες ζώνες χρήσεων γης της περιοχής του Αγίου Διονυσίου..... | 121 |
| Χάρτης 4.8.2: Οργάνωση της περιοχής του Αγίου Διονυσίου, Δήμου Πειραιώς.....         | 131 |

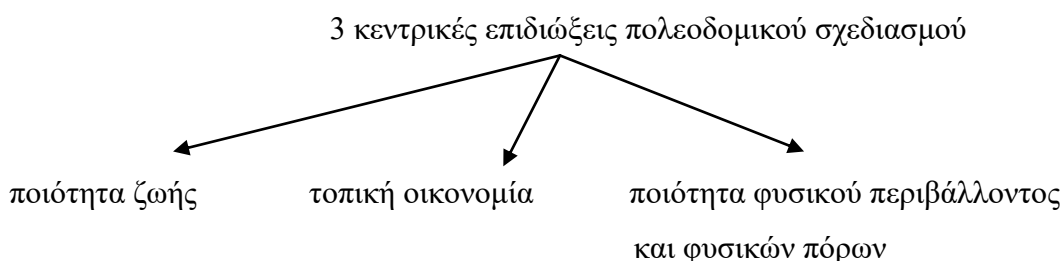


## ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

|  |  |
|--|--|
| <b>ΑΕΙ</b> Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα   | <b>ΜΣΤ</b> Μέσα Σταθερής Τροχιάς                                   |
| <b>ΓΠΣ</b> Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο   | <b>Ο.Λ.Π. Α.Ε</b> Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.                 |
| <b>Δ.Σ.</b> Δημοτικό συμβούλιο   | <b>Ο.Τ</b> Οικοδομικό Τετράγωνο                                    |
| <b>ΕΖΑ</b> Ειδικές Ζώνες Ανάπλασης   | <b>ΟΣΕ</b> Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας                         |
| <b>ΕΛΣΤΑΤ</b> Ελληνική Στατιστική Αρχή   | <b>ΟΧΕ</b> Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση                            |
| <b>ΕΠΧΣΑΑ</b> Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης                   | <b>ΠΑΘΕ</b> Αυτοκινητόδρομος Πατρών-Αθηνών- Θεσσαλονίκης- Ευζώνων  |
| <b>ΕΣΠΑ</b> Εθνικό Συμβούλιο Ποιότητας για την Ανάπτυξη – Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς | <b>ΠΔ</b> Προεδρικό Διάταγμα                                       |
| <b>ΗΣΑΠ</b> Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς  | <b>ΡΣΑ</b> Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας                                |
| <b>ΙΕΚ</b> Ινστιτούτα Επαγγελματικής Κατάρτισης  | <b>ΣΕΜΕ</b> Συνεργείο Επισκευής& Συντήρησης Μηχανημάτων Έργων      |
| <b>ΙΚΤΕΟ</b> Ιδιωτικό Κέντρο Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων                                       | <b>ΣΕΦ</b> Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας                               |
| <b>ΚΕΚ</b> Κέντρα Επαγγελματικής Κατάρτισης  | <b>ΣΚΑ</b> Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών                            |
| <b>ΚΤΕΟ</b> Κέντρο Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων   | <b>ΣΟΑΠ</b> Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης                |
| <b>ΚΥΔΕΠ</b> Κεντρική Υπηρεσία Διαχείρισης Εγχώριας Παραγωγής                                | <b>τ.μ</b> τετραγωνικό μέτρο                                       |
| <b>ΜΜΜ</b> Μέσα Μαζικής Μεταφοράς  | <b>ΤΑΠΠΕΔ</b> Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου |
| <b>ΜΠΕ</b> Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων   | <b>ΤΕΙ</b> Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα                         |
|  | <b>ΦΕΚ</b> Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως                        |
|  | <b>LQ</b> Location Quotient  |

## 1. Εισαγωγή

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός είναι συνυφασμένος κυρίως με την ρύθμιση των χρήσεων γης, ως πολιτική που στοχεύει στην βέλτιστη παροχή του δημόσιου οφέλους, με την εξασφάλιση χώρων κοινωνικής υποδομής και την αποτελεσματικότερη οργάνωση των λειτουργιών, των δραστηριοτήτων και των δικτύων υποδομής. Παράλληλα, επιτακτική ανάγκη αποτελεί η διαχείριση της αστικής ανάπτυξης με τρόπο που να είναι ταυτοχρόνως οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά βιώσιμος. Συνεπώς, ο σχεδιασμός επιδιώκει την ισορροπία ανάμεσα στην κοινωνική ευημερία, την οικονομική αποδοτικότητα και την περιβαλλοντική αειφορία (Ανδρικοπούλου κ.ά.,2007).



Ο πολεοδομικός σχεδιασμός κρίνεται ακόμα πιο αναγκαίος σε υποβαθμισμένες περιοχές μεγάλων αστικών πόλεων, οποίες αποτελούνται από εγκαταλελειμμένα κτίρια και εκτάσεις, συγκρουόμενες χρήσεις γης και περιβαλλοντική υποβάθμιση, με αποτέλεσμα να αποκόβονται από τον συνεχή αστικό ιστό της πόλης. Συνεπώς, είναι απαραίτητη η προσπάθεια ενεργοποίησης αυτών των περιοχών και η ένταξή τους στο σύνολο, προσφέροντας παράλληλα ένα υγιές περιβάλλον στους κατοίκους. Αντίστοιχα χαρακτηριστικά παρουσιάζουν οι περιοχές με βιομηχανικό και βιοτεχνικό χαρακτήρα, οι οποίες λόγω της εκτεταμένης αποβιομηχάνισης στη χώρας μας έχουν δημιουργήσει εγκαταλελειμμένους και υποβαθμισμένους χώρους. Μία τέτοια περιοχή αποτελεί η συνοικία του Αγίου Διονυσίου.

Συνεπώς **βασικός στόχος** της παρούσας εργασίας είναι η **οργάνωση του χώρου** της περιοχής του Αγίου Διονυσίου και η **αναδιαμόρφωση των χρήσεων γης** με βάση τις αρχές του βιώσιμου πολεοδομικού σχεδιασμού.

### *Δομή –Μεθοδολογία Εργασίας*

Σε πρώτο στάδιο, επιδιώκεται η καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης και σε δεύτερο στάδιο η εργασία επικεντρώνεται στην τελική πρόταση αναδιοργάνωσης του αστικού χώρου.

Ειδικότερα, η εργασία χωρίζεται σε τρία κεφάλαια : «Ανάλυση», «Ερωτηματολόγια» και «Πρόταση».

Στο **πρώτο κεφάλαιο** γίνεται μια λεπτομερής ανάλυση των δεδομένων που προέκυψαν από διάφορες πηγές καθώς και από επιτόπια έρευνα. Συγκεκριμένα, κρίθηκε αναγκαία η μελέτη πληθυσμιακών, οικονομικών, κοινωνικών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών του Δήμου Πειραιά με στόχο την απόκτηση μίας γενικότερης εικόνας για την ευρύτερη περιοχή. Στη συνέχεια, περιγράφεται η ιστορική εξέλιξη της περιοχής του Αγίου Διονυσίου καθώς και η σκιαγράφησή της από διάφορες σκοπιές. Αυτό επιτεύχθηκε με την ανάλυση δεδομένων από την επιτόπια έρευνα όπως υφιστάμενες χρήσεις γης, αριθμό ορόφων και κατάσταση των κτιρίων, οδικό δίκτυο, κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι καθώς και από δευτερογενή δεδομένα όπως πληθυσμιακά στοιχεία. Παράλληλα, διερευνήθηκαν οι κατευθύνσεις που δίνονται από διάφορα θεσμικά κείμενα καθώς και σχέδια-προτάσεις για την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος που αφορούν τόσο τον Άγιο Διονύσιο όσο και την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

Το **δεύτερο κεφάλαιο** γίνεται μια προσπάθεια καταγραφής και κατανόησης της κατάστασης, των αναγκών και των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην περιοχή καθώς της αντίληψης που έχει σχηματιστεί για την εικόνα του Αγίου Διονυσίου. Για την συλλογή αυτών των δεδομένων θεωρήθηκε σκόπιμο η σύνταξη και διεξαγωγή ερωτηματολογίων.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** παρουσιάζονται και αξιολογούνται τα δυνατά-αδύνατα σημεία καθώς και οι ευκαιρίες-απειλές που εντοπίστηκαν στην περιοχή μελέτης, μέσω της ανάλυσης SWOT. Στη συνέχεια, διατυπώνεται η κεντρική ιδέα της παρέμβασης, οι γενικοί και ειδικοί στόχοι που επιτυγχάνονται και τα στοιχεία που διαμορφώνουν την τελική πρόταση της εργασίας.

## 2. Ανάλυση

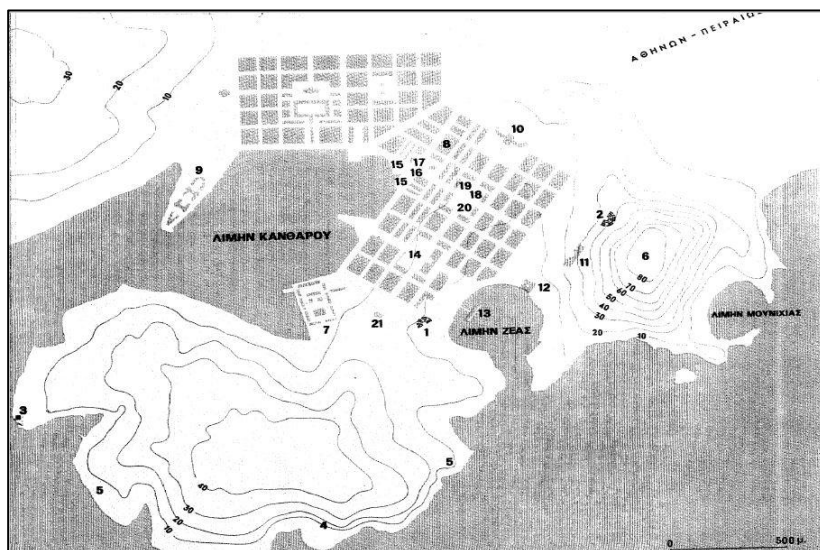
### 2.1 Δήμος Πειραιά

#### 2.1.1 Ιστορική - Πολεοδομική εξέλιξη Δήμου Πειραιά

Η δημιουργία της νέας πόλης του Πειραιά συνδέεται άμεσα με την απόφαση του Βασιλικού Διατάγματος του **1833**, το οποίο ανακηρύσσει την Αθήνα ως πρωτεύουσα *\*(29.6/11.7.1833 "περί ανοικοδομήσεως της πόλεως των Αθηνών και εκείσε μεταθέσεως της Έδρας της Κυβερνήσεως")*. Επόμενο βήμα της Αντιβασιλείας ήταν να επιλέξει το λιμάνι που θα γινόταν επίνειο της Αθήνας, ώστε η νέα πρωτεύουσα να επικοινωνεί με τις άλλες περιοχές της επικράτειας και με το εξωτερικό, θα έπρεπε να αποκτήσει πρόσβαση προς τη θάλασσα. Έτσι, πριν το 1833, ο Πειραιάς έγινε το επίσημο λιμάνι της Αθήνας και οι "αρχιτέκτονες της Κυβερνήσεως" διατάχθηκαν να χαράξουν το σχέδιο της νέας πόλης (Κοτέα,1995).

Το πρώτο σχέδιο της νέας πόλης χάραξαν ο Γερμανός αρχιτέκτονας Εδουάρδος Σάουμπερτ και ο Έλληνας συνάδελφος του Σταμάτης Κλεάνθης, το οποίο εγκρίθηκε στις 13/25 Αυγούστου του 1834, το οποίο δεν έχει διασωθεί. Υπάρχει όμως στο Ιστορικό Αρχείο του Δήμου Πειραιά ύστερα από δωρεά του Ι. Α. Μελετόπουλου ο χάρτης του Φερδινάνδου Αλντενχόβεν, που είναι ακριβές αντίγραφο (Κοτέα,1995).

Παρατηρώντας το χάρτη διαπιστώνουμε ότι οι Σάουμπερτ και Κλεάνθης ακολούθησαν στη χάραξη του σχεδίου το ορθογωνικό σύστημα ρυμοτομίας με παράλληλους και κάθετους δρόμους και χώρισαν την πόλη του Πειραιά σε δύο τμήματα, το νοτιοανατολικό και το βορειοδυτικό. Τα δύο αυτά τμήματα ένωνε ένα ορθογώνιο τρίγωνο στη βορειοανατολική γωνία του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά και στην κορυφή του κατέληγε η οδός που συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά (η σημερινή οδός Πειραιώς) (Κοτέα,1995).



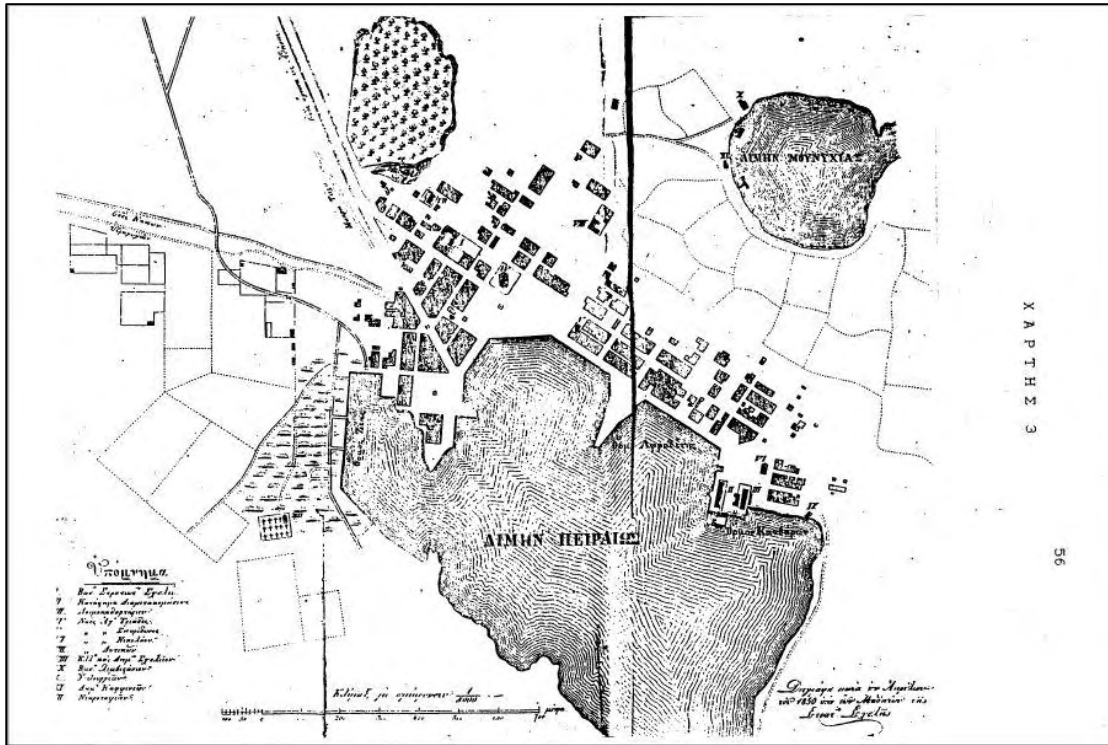
Εικόνα 2.1.1.1: Σχέδιο του αρχιτέκτονα Ιωάννη Τραυλό (1972), που απεικονίζει το ρυμοτομικό σχέδιο Πειραιώς των Σάουμπερτ και Κλεάνθη. Πηγή: Κοτέα,1995

Η ανυπαρξία προϋπάρχοντος οικισμού συνέβαλε στην ευκολότερη υλοποίηση του σχεδίου. Το σχέδιο ήταν αρκετά ολοκληρωμένο για την εποχή του και προέβλεπε πληθυσμό 15.000 κατοίκων, για μία πόλη που το 1836 αριθμούσε μόλις 1.011 κατοίκους. Με τη διαγραφόμενη προοπτική για μελλοντική ανάπτυξη, αρχίζει να εκδηλώνεται εντονότερο ενδιαφέρον για τον εποικισμό του Πειραιά. Μετανάστες και πρόσφυγες αρχίζουν να συρρέουν από όλες τις περιοχές της Ελλάδας, από την Οθωμανική Αυτοκρατορία και τις παροικίες. (Μαλικούτη 2004)

Επιπλέον, σημαντική είναι η εγκατάσταση των προσφύγων της Χίου το **1836**. Μάλιστα, η Κυβέρνηση εξέδωσε ειδικό διάταγμα "*Περί των εις το δεξιόν μέρος του Πειραιώς ιδιοκτητών γηπέδων*", με το οποίο επέβαλε πλέον την υποχρεωτική μεταβίβαση όλων των άκτιστων ιδιωτικών γαιών στην κυριότητα του Δήμου Πειραιά με σκοπό στη συνέχεια να παραχωρηθούν απ' αυτόν στους Χιώτες και να αρχίσουν την ανέγερση των οικοδομών τους. Το μεταναστευτικό ρεύμα προς τον Πειραιά συνεχίστηκε και κατά τη διάρκεια του **1837**, με μετανάστες που προέρχονταν κυρίως από την Ύδρα και τις κοντινές σε αυτή ακτές της Πελοποννήσου. (Κοτέα,1995)

Το **1842**, σύμφωνα με δύο νέα Βασιλικά Διατάγματα, ιδιωτικοποιούνται οι εκτάσεις που ανήκουν στο κράτος. Σημαντικός όρος για την αγορά των εκτάσεων αυτών ήταν η οικοδόμηση να ξεκινήσει μέσα σε τρεις μήνες, γεγονός το οποίο δείχνει ότι πρωταρχικός στόχος της κυβέρνησης ήταν η οικοδόμηση της περιοχής. Έτσι, το ιδιοκτησιακό καθεστώς που ίσχυε μέχρι τις αρχές του 19ου αιώνα με ιδιοκτήτες να νέμονται μεγάλες εκτάσεις γης έπαψε να ισχύει. Τα επόμενα χρόνια, αν και η διαδικασία οικοδόμησης της περιοχής καθυστέρησε, ο Πειραιάς τελικά κατάφερε να αποικιστεί (Τσοκόπουλος, 1984)

Οι πρώτοι οικισμοί που Πειραιά το **1850** εγκαταστάθηκαν στη θέση που σήμερα βρίσκεται η πλατεία Καραϊσκάκη, ενώ το 1875 επεκτάθηκαν προς το Πασαλιμάνι, λόγω της ανάπτυξης της βιομηχανίας.



Εικόνα 2.1.1.2: Η πόλη και το λιμάνι του Πειραιά το 1852. Πηγή: Κοτέα (1995), σχεδιάστηκε από τους μαθητές της Σχολής Ευελπίδων (1850)

### Οικονομική ανάπτυξη

Η οικονομική ανάπτυξη της πόλης ξεκίνησε από την περίοδο 1850-1852. Μέσα σε μία δεκαετία η εξέλιξη του εξωτερικού εμπορίου ήταν αλματώδης, με τα έσοδα να εξαπλασιάζονται και η ναυτιλιακή κίνηση να γίνεται όλο και πιο μεγάλη. Το 1863 υπήρχαν στον Πειραιά έντεκα μεγάλες εμπορικές επιχειρήσεις που ασχολούνταν με το εισαγωγικό εμπόριο (δημητριακά, βαμβάκι, μετάξι).

Η εξέλιξη που είχε ο Πειραιάς μέχρι το **1875** άλλαξε κυριολεκτικά την όψη της πόλης και του λιμανιού του. Κατά τη διάρκεια της δεκαπενταετίας αυτής (1860-1875) από εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο κατάφερε να γίνει η **πρώτη βιομηχανική πόλη της χώρας** (Κοτέα, 1995). Στην εντυπωσιακή βιομηχανική του ανάπτυξη οφείλεται το γεγονός ότι από τις αρχές της δεκαετίας του 1870 άρχισε να παρομοιάζεται με το Μάντσεστερ της Αγγλίας που αποτελούσε πρότυπο βιομηχανικής ανάπτυξης.

Ωστόσο, ο δευτερογενής τομέας παραγωγής δεν ήταν άγνωστος στον Πειραιά πριν την εκβιομηχάνισή του. Τα πρώτα χρόνια της ύπαρξής του λειτούργησαν μικρά τεχνικά καταστήματα, όπως σιδηρουργεία, φαναροποιεία, βαρελοποιεία κλπ. Η ανυπαρξία τεχνικών και η έλλειψη νέας τεχνολογίας, σε συνδυασμό με τις τοπικές διαθεσιμότητες σε κεφάλαια, επέτρεψαν τη λειτουργία μόνο μικρών βιοτεχνιών. Την ίδια περίοδο δημιουργήθηκαν αρτοποιεία, μανεστροποιεία, σαπωνοποιεία, πνευματοποιεία, βαφεία και κεραμοποιεία. Η μοναδική αξιοσημείωτη εξαίρεση στην εικόνα των μικρών βιοτεχνιών είναι το μεταξουργείο του Λουκά Ράλλη, το μοναδικό ατμοκίνητο εργοστάσιο που

ιδρύθηκε το 1844 αρκετά μακριά από τα τότε όρια της πόλης, μέσα στη περιοχή της μετέπειτα βιομηχανικής ζώνης (Δουμάνη και Τσαρμακλή, 2002).

Από το 1875 μέχρι το 1900 συνεχίστηκε η εκβιομηχάνιση της πόλης, αλλά με ορισμένες διακυμάνσεις στο ρυθμό της, διαχωρίζοντας την πορεία της σε τρεις φάσεις. Η πρώτη φάση περιλαμβάνει τα έτη 1875-1883. Χαρακτηριστικό της φάσης αυτής ήταν το γεγονός ότι ο ρυθμός της εκβιομηχάνισης επιβραδύνθηκε, δηλαδή δημιουργήθηκαν λιγότερα νέα ατμοκίνητα εργοστάσια. Παράλληλα όμως το συνολικό δυναμικό της βιομηχανίας σε υποδύναμη και εργάτες αυξήθηκε πολύ πιο γρήγορα. Η επόμενη φάση αφορά τα έτη 1883- 1889. Στα χρόνια αυτά η πειραιϊκή βιομηχανία πέρασε την πρώτη της κρίση, καθώς το 1/3 περίπου των εργοστασίων της πόλης πτώχευσαν. Παράλληλα όμως υπήρξαν και μερικοί βιομήχανοι που βγήκαν ενισχυμένοι από την κρίση.(βλέπε Ρετσίνα) .Η τελευταία φάση ξεκινά από το 1890 και λήγει το 1900. Είναι η φάση της ανάκαμψης για την πειραιϊκή βιομηχανία (μ' ένα μικρό διάλειμμα κατά το 1893 που πτώχευσε το ελληνικό κράτος). Ιδρύθηκαν πολλά νέα εργοστάσια και η χρησιμοποίηση του ατμού γενικεύτηκε δίπλα στα μεγάλα υφαντουργεία, τους ατμόμυλους και τα μηχανουργεία λειτουργούσαν μικρά ατμοκίνητα αλλαντοποιεία, βαρελοποιεία, ζυθοποιεία κλπ) (Κοτέα, 1995).

Γενικά η βιομηχανία στον Πειραιά εξελίχθηκε ως εξής:

| Βιομηχανικά καταστήματα, 1875-1900 |         |             |             |
|------------------------------------|---------|-------------|-------------|
| Έτος                               | Αριθμός | Ατμόιπποι   | Εργάτες     |
| 1875                               | 30      | 751-758     | 1.629-1.644 |
| 1882/83                            | 43-45   | 1.983-2.095 | 2.981-3.246 |
| 1890/91                            | 52      | 2.564-2.654 | 4.534-4.649 |
| 1899-1900                          | 76      | 4.778-4.783 | 7.673-7.718 |

Πηγή: Χ. Αγγριαντώνη, Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα, σ. 407, 413, 414, 416.

Πίνακας 2.1.1.1: Βιομηχανικά καταστήματα (1875-1900). Πηγή: Κοτέα,1995

| Π Ι Ν Α Κ Α Σ Β                                   |  |
|---|--|
| Τα ατμοκίνητα εργοστάσια κι η θέση τους στην πόλη |  |
| Είδος εργοστασίου                                 | Ιδιοκτήτης και χώρος εγκατάστασης  |
| Μεταξουργείο                                      | Α. Ράλλη ("περιβόλια")   |
| Ατμόμυλοι   | Ι. Δημόκα (οδός Αγ. Διονυσίου και Πλούτωνος)<br>Δ. Σεφερλή (οδός Αγ. Διονυσίου και Πλούτωνος)<br>Π. Καπράνου (πλατεία Απόλλωνος)<br>Κανελά-Σκλαβούνου (οδός Ασκληπιού)<br>Κ. Παναγιωτόπουλου (οδός Πλούτωνος)<br>Γ. Αγγελόπουλου (οδός Μισούλη)<br>Ν. Ζέρβα (οδός Τσαμαδού)<br>Ν. Σταματόπουλου (λεωφόρος Αθηνών-Πειραιώς) |
| Κλωστήρια-υφαντήρια-εκκοκιστήρια                  | Ε. Μηταράκη (οδός Αγ. Διονυσίου)<br>Αφών Βολονάκη (οδ. Πλούτωνος και Παλαμπίου)<br>Ι. Δημόκα (οδός Αγ. Διονυσίου και Πλούτωνος)<br>Κ. Παναγιωτόπουλου (οδός Πλούτωνος)<br>Κ. Λυγινού (οδός Θηβών)<br>Αφών Ρετσίνα (οδός Θηβών)<br>Γ. Βαρουξάκη (οδός Πλούτωνος)  |

| συνέχεια πίνακα Β         |  |
|---------------------------|--|
|                           | Χ. Σταμόπουλου (λεωφόρος Αθηνών-Πειραιώς)<br>Τρ(που-Πανά (οδός Τζαβέλλα)<br>Ρότσιλδ (οδός Φίλωνος και Αιγέως = Ιίας)<br>Μεραρχίας  |
| Μηχανουργεία-σιδηρουργεία | Γ. Βασιλειάδη (οδός Παλαμπίου και Θηβών)<br>Κ. Παναγιωτόπουλου (οδός Πλούτωνος)<br>Τζων Μακ Δουάλ (οδός Πλούτωνος)<br>Αφών Περέν (οδός Πολυδεύκου)<br>Ν. Αργυρίου (οδός Πλούτωνος)<br>Π. Δημητριάδη (οδός Παλαμπίου)                     |
| Υελουργεία-Αγγειοπλαστεία | Α. Σκυλίτση (οδός Κάστορος)<br>Τσίλερ-Οριγώνη (πλατεία Αλεξάνδρας)<br>Βολονάκη-Ζαρόκωστα (οδός Ασκληπιού)*   |
|                           | * Το 1875 λειτουργούσαν 30 εργοστάσια, αν αφαιρέσουμε το υελουργείο του Σκυλίτση που αργούσε τότε και προσθέσουμε τα τρία ατμοκίνητα οινοπνευματοποιεία, τα οποία δεν υπάρχουν στον πίνακα επειδή δεν γνωρίζουμε τους ιδιοκτήτες ολωνών. |

Πίνακας 2.1.1.2: Τα ατμοκίνητα εργοστάσια και η θέση τους στην πόλη. Πηγή: Κοτέα, 1995

Οι οικονομικές αλλαγές στον κλάδο της βιομηχανίας, η κατασκευή βασικών υποδομών, όπως του σιδηροδρομικού δικτύου στην περιοχή (1883-1904) και η διάνοιξη της Διώρυγας της Κορίνθου (1893), οδήγησαν στην εισροή ολοένα και μεγαλύτερου πληθυσμού στο Δήμο Πειραιά και παράλληλα στην οικοδομική ανάπτυξη της περιοχής. Το 1900 έλαβε χώρα η κατασκευή νεοκλασικών μεγάρων, πολλών δημόσιων κτιρίων, καθώς και αλλαγές στη μορφή του λιμανιού. Επιπλέον, μέσα στην επόμενη εικοσαετία είχε πλέον διαμορφωθεί το οδικό δίκτυο, οι δημόσιοι χώροι και οι κήποι. Στην Καστέλα και στο Πασαλιμάνι ήταν χωροθετημένος μεγάλος αριθμός και επαύλεις, αποκτώντας η περιοχή αυτή τη σημασία του χώρου αναψυχής κυρίως για τους πλούσιους Αθηναίους (Οργανισμός Αθήνας, 1991).

Παράλληλα, το Βορειοδυτικό τμήμα της πόλης (Καραβά, Λεύκας, Καμινιών, Αγ. Διονυσίου) διαχωρίζεται από τον αστικό ιστό, οριοθετώντας την αναπτυσσόμενη, ήδη από τη δεκαετία του 1860, βιομηχανική ζώνη (το 1892 νομοθετείται το σχέδιο του «συνοικισμού των εργοστασίων») (Μαλικούτη, 2004)

Μετά τα πολεμικά γεγονότα (Βαλκανικοί πόλεμοι, Α' Παγκόσμιος Πόλεμος, Μικρασιατική καταστροφή) που έπληξαν και τον Πειραιά, η πόλη μεγαλώνει και η εκβιομηχάνιση εντείνεται (μεταξύ 1910 και 1921 ιδρύονται στον Πειραιά 37 εργοστάσια). Επιπλέον, η ίδρυση του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Πειραιά στα μέσα της δεκαετίας του 1920, η άφιξη των προσφύγων της Μικράς Ασίας



και η εγκατάστασή τους σε περιοχές με άμεση γειτνίαση με τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις (Νίκαια, Κερατσίνι, Αγ. Ι. Ρέντης κλπ) οδηγούν σε περαιτέρω πληθυσμιακή αύξηση της πόλης, πολλαπλασιασμό των βιομηχανικών εργατών και μεγέθυνση της αστικοποίησης. Τα γεγονότα αυτά προκαλούν άμεσες οικονομικές, κοινωνικές και πολεοδομικές μεταβολές (Οικονομοπούλου, 2011).

Χωρική επίπτωση αποτελεί η εξάπλωση των βιομηχανικών επιχειρήσεων, καθώς μετά την έντονη οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία οδικών υποδομών εθνικής εμβέλειας, αρχίζουν να εξαπλώνονται και να εγκαθίστανται εκτός των βιομηχανικών ζωνών.

Από τη δεκαετία του '70 και μετά, η πόλη του Πειραιά, όπως και άλλες πόλεις παγκόσμια, εισέρχεται στη φάση της **αποβιομηχάνισης**. Σημαντικό ρόλο για αυτό το πέρασμα διαδραματίζουν τόσο η παγκόσμια πετρελαϊκή κρίση του 1973 με 1974, όσο και η πτώση της χούντας το '74, γεγονότα που στιγμάτισαν τις οικονομικές εξελίξεις (Δήμος Πειραιά, 2017).

Η διαδικασία της αποβιομηχάνισης κορυφώθηκε κατά τη δεκαετία του 1980 και συνεχίζεται με διαφορετικούς ρυθμούς μέχρι και σήμερα, συνοδεύεται από παράλληλη ενίσχυση του τριτογενή τομέα δραστηριοτήτων, προκαλώντας έντονους μετασχηματισμούς στο αστικό τοπίο. Οι τεχνολογικές αλλαγές και οι νέοι προσανατολισμοί δημιούργησαν απότομη απαξίωση του οικονομικού δυναμικού του Πειραιά (παραγωγικών μέσων, εργατικού δυναμικού) με αποτέλεσμα στη διάρκεια της δεκαετίας του 1980, να κλείσουν πάνω από 300 μικρές και μεγάλες βιομηχανικές μονάδες και πάνω από 1000 επιχειρήσεις χονδρεμπορίου και να καταργηθούν χιλιάδες θέσεις εργασίας που δεν αναπληρώθηκαν στον ίδιο βαθμό με καινούριες σε άλλους τομείς. (Βαλεριάνου κ.ά., 2006)

Η αποβιομηχάνιση στην Ελλάδα συντελέστηκε χρονικά την ίδια περίοδο με την παγκόσμια αποβιομηχάνιση αλλά με μικρότερη ένταση όχι μόνο λόγω της μικρότερης κλίμακας της βιομηχανικής δραστηριότητας αλλά και λόγω της αυξημένης ανθεκτικότητας των μικρότερων σε μέγεθος μονάδων παραγωγικών δραστηριοτήτων. Ωστόσο, η εγκατάλειψη των βιομηχανιών σε καθαρά βιομηχανικές ζώνες έχει αφήσει τα σημάδια της και έχει αποτελέσει μείζον πολεοδομικό, περιβαλλοντικό και κοινωνικό ζήτημα για τη δημόσια διοίκηση των οικείων δήμων. (Μακρή, Σκάγιαννης, 2012)

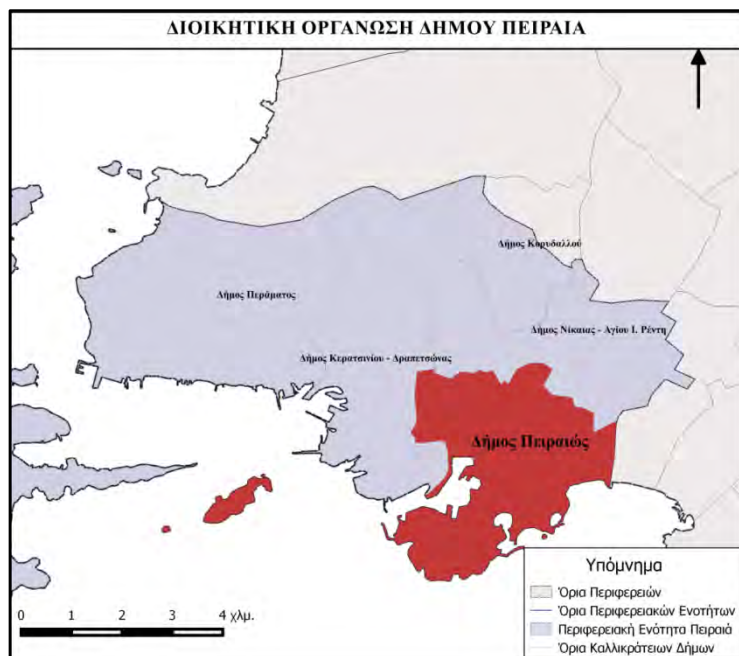
## 2.1.2 Διοικητική Οργάνωση

Ο Δήμος Πειραιά αποτελεί τον τρίτο μεγαλύτερο δήμο και οικισμό της Ελλάδας και ανήκει στο νοτιοδυτικό τμήμα του πολεοδομικού κέντρου της Αθήνα, στον οποίο συγκεντρώνονται σημαντικές λειτουργίες υπερτοπικής εμβέλειας, κυρίως του επιχειρηματικού τομέα παρά της διοίκησης (Δήμος Πειραιά, 2017).

Η συνολική του έκταση ανέρχεται στα 10,9 χλμ, με πληθυσμό **163.668** μόνιμους κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (ΕΛΣΤΑΤ,2011). Περιλαμβάνει το σημαντικότερο λιμάνι της Ελλάδας καθώς και της ανατολικής Μεσογείου.

Ο Δήμος Πειραιά ανήκει στην Περιφέρεια της Αττικής και εντάσσεται στην Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς (Δήμος Πειραιά, 2017). Συνορεύει με τους εξής δήμους (Χάρτης 2.1.2.1):

- Δήμος Νίκαιας - Αγίου Ιωάννου Ρέντη
- Δήμος Κορυδαλλού
- Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας
- Δήμος Περάματος



Χάρτης 2.1.2.1 : Διοικητική οργάνωση Δήμου Πειραιά.

Πηγή: Δ. Πειραιά, ίδια επεξεργασία

Ο Δήμος Πειραιά, σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΦΕΚ Δ/1988) διακρίνεται χωρικά σε 5 διαμερίσματα :

1<sup>ο</sup> Διαμέρισμα: περιλαμβάνει τις γειτονιές Χατζηκυριάκειο, Καλλίπολη, Πειραιϊκή, Βρυώνη, Φρεαττύδα

2<sup>ο</sup> Διαμέρισμα: περιλαμβάνει τις γειτονιές Κέντρο, Γούβα, Προφήτης Ηλίας, Λιμάνι Ζέας, Καστέλα,

3<sup>ο</sup> Διαμέρισμα: αφορά τη γειτονιά Νέο Φάληρο,

4<sup>ο</sup> Διαμέρισμα: περιλαμβάνει τις γειτονιές Καμίνια, Κοκκινιά

5<sup>ο</sup> Διαμέρισμα: περιλαμβάνει τις γειτονιές Αγία Σοφία-Μανιάτικα, λόφος Βόκου, Ταμπούρια, Άγιος Διονύσιος.

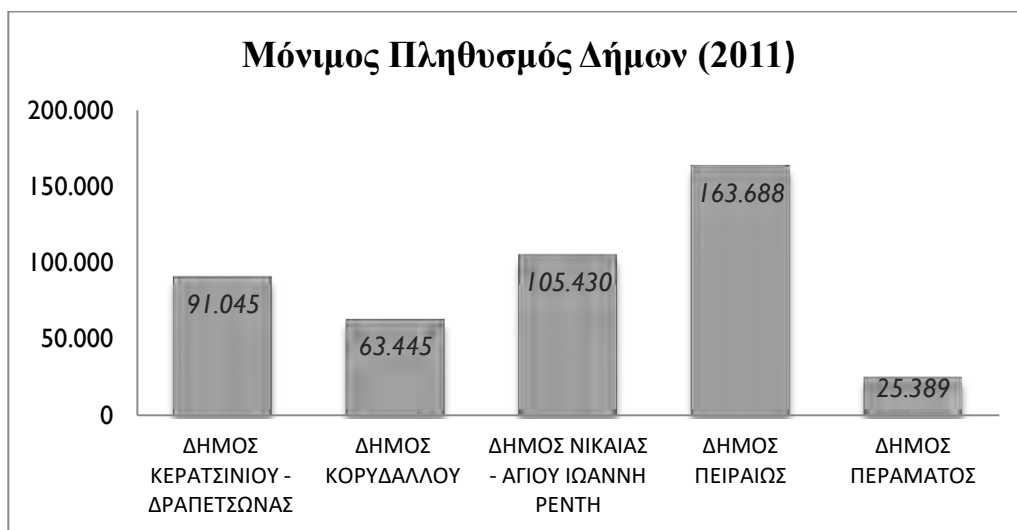
### 2.1.3 Δημογραφικά στοιχεία

#### Πληθυσμός

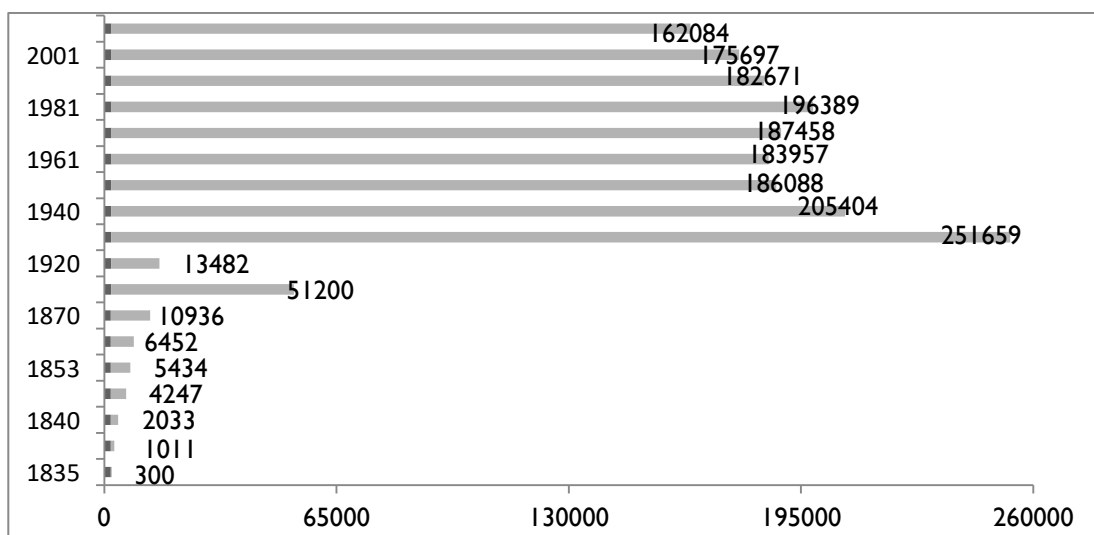
Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (2011), ο Καλλικρατικός Δήμος του Πειραιά ανέρχεται στους **163.668** μόνιμους κατοίκους. Αποτελεί τον πιο δυναμικό δήμο της Περιφερειακής Ενότητας και τον πέμπτο πολυπληθέστερο δήμο της Χώρας. Στον Πίνακα 2.1.3.1 που ακολουθεί καταγράφεται ο πληθυσμός και τα ποσοστά που καταλαμβάνει σε κάθε διοικητικό επίπεδο.

| Μόνιμος πληθυσμός ανά επίπεδο (2011) |            |                    |
|--------------------------------------|------------|--------------------|
| Διοικητικό επίπεδο                   | Πληθυσμός  | Ποσοστό Δ. Πειραιά |
| Δήμος Πειραιά                        | 163.688    | -                  |
| Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά         | 448.997    | 36%                |
| Περιφέρεια Αττικής                   | 3.828.434  | 4%                 |
| Σύνολο Χώρας                         | 10.816.286 | 1,5%               |

Πίνακας 2.1.3.1: Μόνιμος πληθυσμός ανά επίπεδο (2011). Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2011, ίδια επεξεργασία

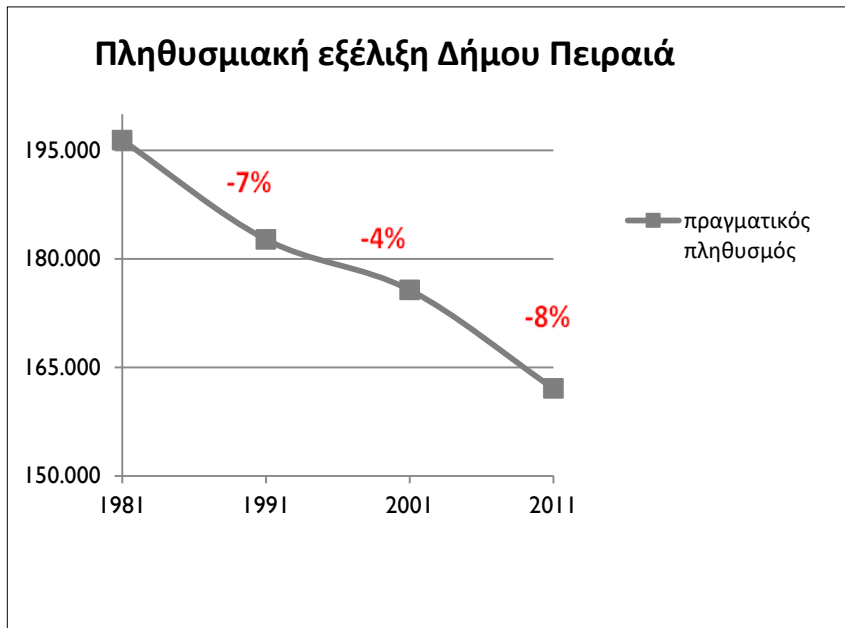


Γράφημα 2.1.3.1: Μόνιμος Πληθυσμός Δήμων (2011). Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2011, ίδια επεξεργασία



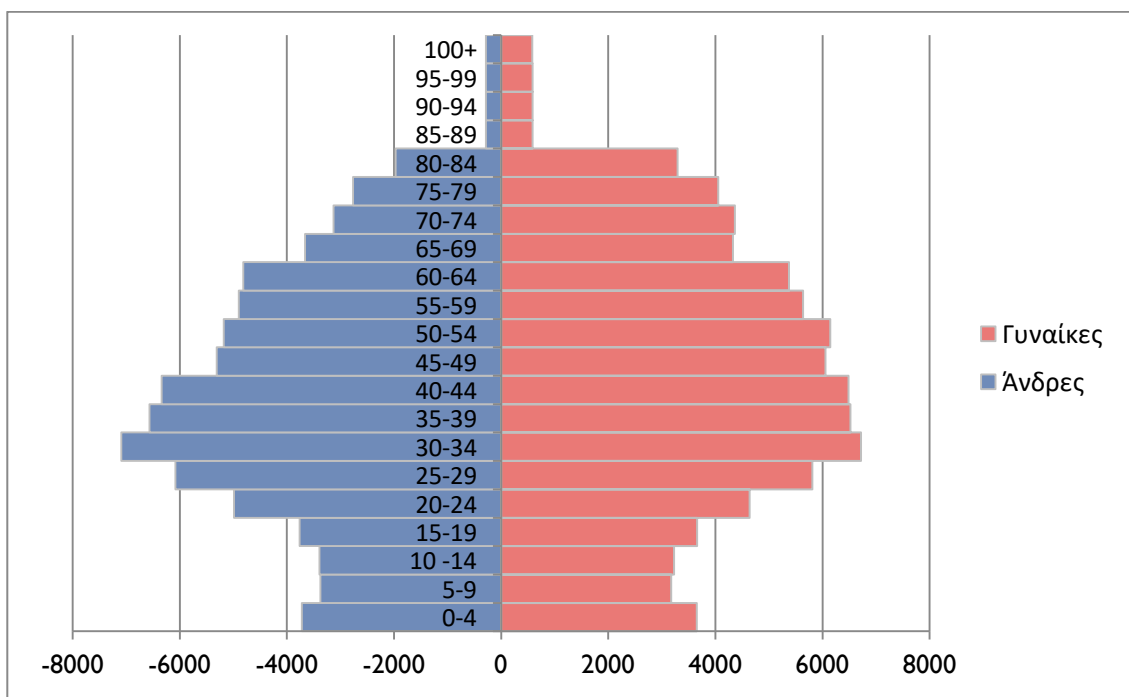
Γράφημα 2.1.3.2: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Πειραιά 1835-2001. Πηγή: Δήμος Πειραιά, 2015, ίδια επεξεργασία

Στο Γράφημα 2.1.3.2. παρατίθεται η πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου σε βάθος 179 χρόνων με βάση την πληθυσμιακή ανάλυση του τελευταίου Επιχειρησιακού προγράμματος. Ιστορικά, ο δήμος του Πειραιά γνώρισε την μεγαλύτερη άνοδο στα τέλη της δεκαετίας του 1920 λόγω της Μικρασιατικής Καταστροφής και των Προσφύγων που εγκαταστάθηκαν στην περιοχή. Στις αρχές της δεκαετίας του 1980 ο Δήμος του Πειραιά σημειώνει την τελευταία αύξηση πληθυσμού στη μεταπολιτευτική ιστορία του, αριθμώντας λιγότερους από 200.000 κατοίκους (Δήμος Πειραιά, 2015).



Γράφημα 2.1.3.3: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Πειραιά (1981-2011).  
 Πηγή: Δήμος Πειραιά, 2015, ίδια επεξεργασία

Ειδικότερα για τις τρεις τελευταίες δεκαετίες, ο πραγματικός πληθυσμός του Δήμου διαρκώς μειώνεται, με τη μεγαλύτερη πτώση να εμφανίζεται την τελευταία δεκαετία (Γράφημα 2.1.3.3). Η συνολική μείωση ανάγεται σε ποσοστό 17,46% και σε πραγματικούς αριθμούς σε 34085 άτομα.

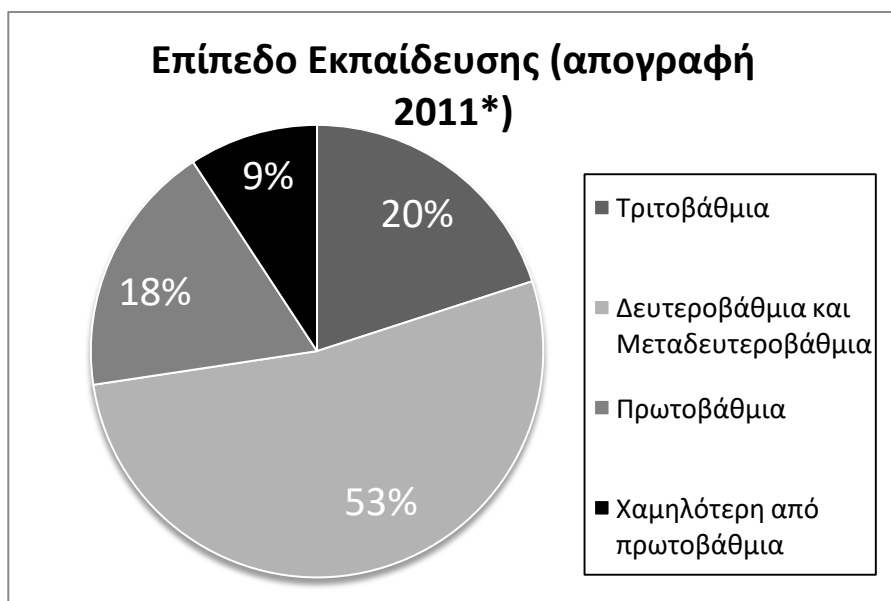


Γράφημα 2.1.3.4: Πληθυσμιακή πυραμίδα (2011). Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2011, ίδια επεξεργασία

Σημαντικά αποτελέσματα για τον πληθυσμό του Δήμου μπορούν να προκύψουν και από την ανάλυση της δομής της πληθυσμιακής πυραμίδας. Η μορφή της συγκεκριμένης πυραμίδας φανερώνει ότι ο Πειραιάς αποτελείται από γεροντικό πληθυσμό (μορφή "σβούρας"), με χαμηλά επίπεδα θνησιμότητας και γεννητικότητας. Το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού ανήκει στις μεσαίες ηλικιακές ομάδες (30-44), με τη βάση της πυραμίδας (νέοι) να έχει μικρότερο εύρος. Ωστόσο, είναι θετικό το γεγονός ότι οι ηλικιακές ομάδες 20-29 κατέχουν και αυτές ένα ικανοποιητικό ποσοστό στον συνολικό πληθυσμό του Δήμου.

### Εκπαίδευση

Στο *Γράφημα 2.1.3.5* που ακολουθεί, δίνεται μία γενική εικόνα για το επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων του Δήμου Πειραιώς. Τα αποτελέσματα φαίνεται να είναι θετικά, καθώς η πλειοψηφία του συνόλου, σχεδόν το 75%, ανήκει στις δύο μεγαλύτερες βαθμίδες εκπαίδευσης (δευτεροβάθμια, τριτοβάθμια). Αντίθετα μόλις το 9% του πληθυσμού δεν είναι απόφοιτοι του Δημοτικού (χαμηλότερη από πρωτοβάθμια).



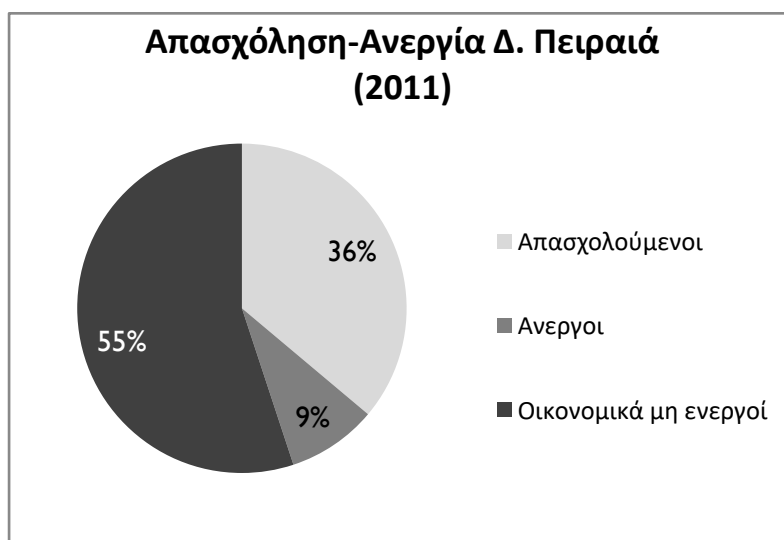
*Γράφημα 2.1.3.5: Επίπεδο εκπαίδευσης (2011). Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ (2011), ίδια επεξεργασία*

*\*άτομα γεννηθέντα μετά την 1/1/2005*

### 2.1.4 Οικονομικά Στοιχεία

Σε αυτό το κεφάλαιο πρόκειται να αναλυθούν τα βασικά οικονομικά χαρακτηριστικά του Δήμου Πειραιά, με σκοπό να δημιουργηθεί μία γενική εικόνα για την υπάρχουσα οικονομική κατάσταση της περιοχής. Τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν αποτελούν πηγή των απογραφών της ΕΛΣΤΑΤ την χρονική περίοδο του 2011.

Ειδικότερα, στο *Γράφημα 2.1.4.1* αποτυπώνονται οι οικονομικά ενεργοί και μη ενεργοί κάτοικοι του Πειραιά σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία του έτους 2011. Το ετήσιο ποσοστό ανεργίας ανέρχεται στο 9%, ενώ οι απασχολούμενοι καταλαμβάνουν το 36% του συνόλου του ενεργού πληθυσμού. Επιπλέον, το 55% του συνόλου αποτελείται από τους οικονομικά μη ενεργούς.



*Γράφημα 2.1.4.1: Απασχόληση-Ανεργία Δήμου Πειραιά (2011).  
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ (2011), ίδια επεξεργασία*

Για την ανάλυση της τομεακής και κλαδικής διάρθρωσης του Δήμου δημιουργήθηκαν οι παρακάτω πίνακες και γραφήματα. Ο *Πίνακας 2.1.4.1* απεικονίζει τους απασχολούμενους ανά τομέα κλάδου για την Περιφέρεια Αττικής, την Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς και τους Δήμους της. Ο Δήμος Πειραιά συγκεντρώνει το μεγαλύτερο αριθμό απασχολούμενων σε σχέση με τους υπόλοιπους δήμους σε και στους τρεις τομείς απασχόλησης, ενώ καταλαμβάνει το 38% των απασχολούμενων της Περιφερειακής Ενότητας. Επιπλέον, με το *Γράφημα 2.1.4.2* γίνεται κατανοητή η ειδίκευση του Πειραιά στον τριτογενή τομέα καθώς αποτελεί το 84% των απασχολούμενων. Ακολουθεί ο δευτερογενής τομέας με ποσοστό 16% και ο πρωτογενής με ποσοστό μόλις 0,5%.

|                                   | Απασχολούμενοι (2011) |                   |                     |                   |
|-----------------------------------|-----------------------|-------------------|---------------------|-------------------|
|                                   | Σύνολο απασχολούμενων | Πρωτογενής Τομέας | Δευτερογενής Τομέας | Τριτογενής Τομέας |
| Περιφέρεια Αττικής                | 1.452.203             | 17.528            | 246.561             | 1.188.114         |
| Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς     | 157.669               | 834               | 28.268              | 128.567           |
| <b>Δήμος Πειραιώς</b>             | <b>59.122</b>         | <b>297</b>        | <b>9.215</b>        | <b>49.610</b>     |
| Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας     | 31.842                | 175               | 5.929               | 25.738            |
| Δήμος Κορυδαλλού                  | 21.351                | 86                | 3.881               | 17.384            |
| Δήμος Νίκαιας -Αγίου Ιωάννη Ρέντη | 37.009                | 223               | 7.546               | 29.240            |
| Δήμος Περάματος                   | 8.345                 | 53                | 1.697               | 6.595             |

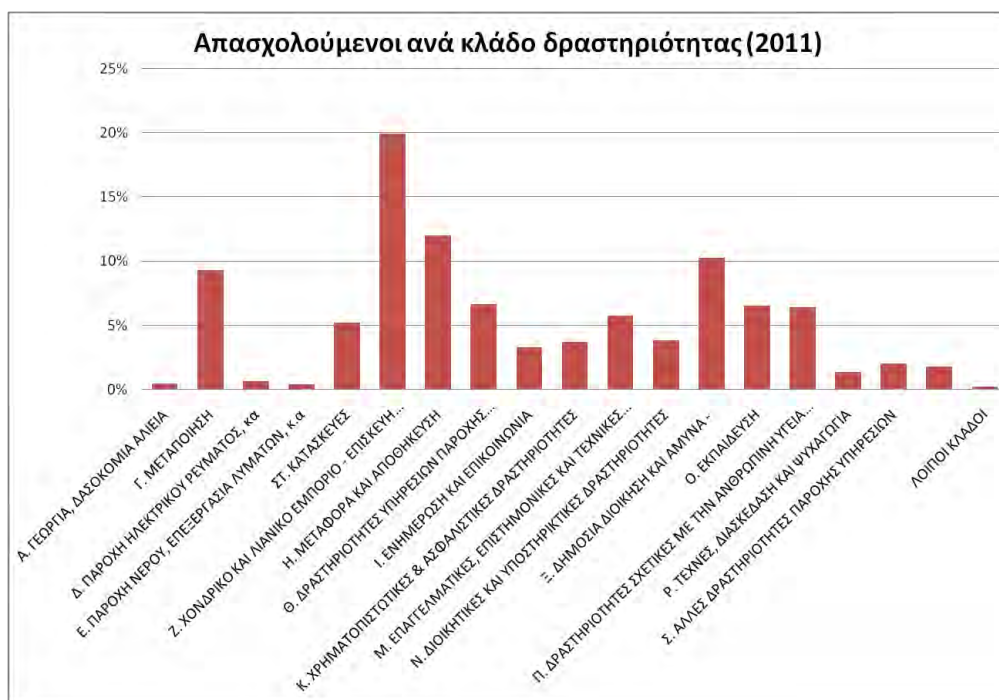
Πίνακας 2.1.4.1: Απασχολούμενοι ανά τομέα (2011). Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ (2011), ίδια επεξεργασία



Γράφημα 2.1.4.2: Τομείς απασχόλησης Δήμου Πειραιά (2011). Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ (2011), ίδια επεξεργασία

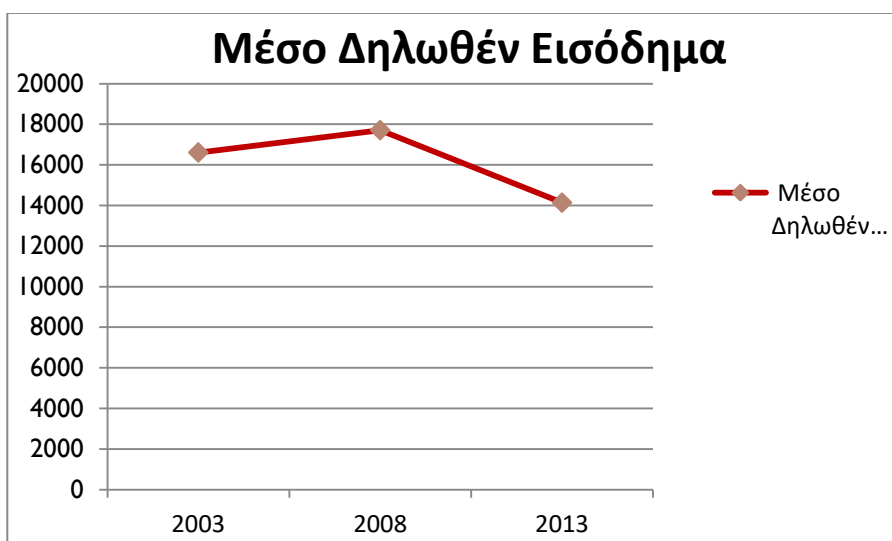
Τέλος, το Γράφημα 2.1.4.3 καταγράφει σε αναλυτικότερο επίπεδο του απασχολούμενους του Δήμου. Ειδικότερα, σύμφωνα με την απογραφή του 2011 παρουσιάζονται οι απασχολούμενοι σε ομάδες κλάδων. Με ποσοστό 20%, η οικονομική δραστηριότητα του εμπορίου (χονδρικό -λιανικό εμπόριο, επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετιστών) αποτελεί τον κλάδο στον οποίο εξειδικεύεται ο Πειραιάς. Στη συνέχεια, με σημαντικά ποσοστά απασχόλησης εμφανίζονται οι κλάδοι της μεταφοράς και αποθήκευσης, δημόσιας διοίκησης και άμυνας καθώς και της μεταποίησης.





Γράφημα 2.1.4.3: Απασχολούμενοι ανά κλάδο δραστηριότητας (2011).  
 Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ (2011), ίδια επεξεργασία

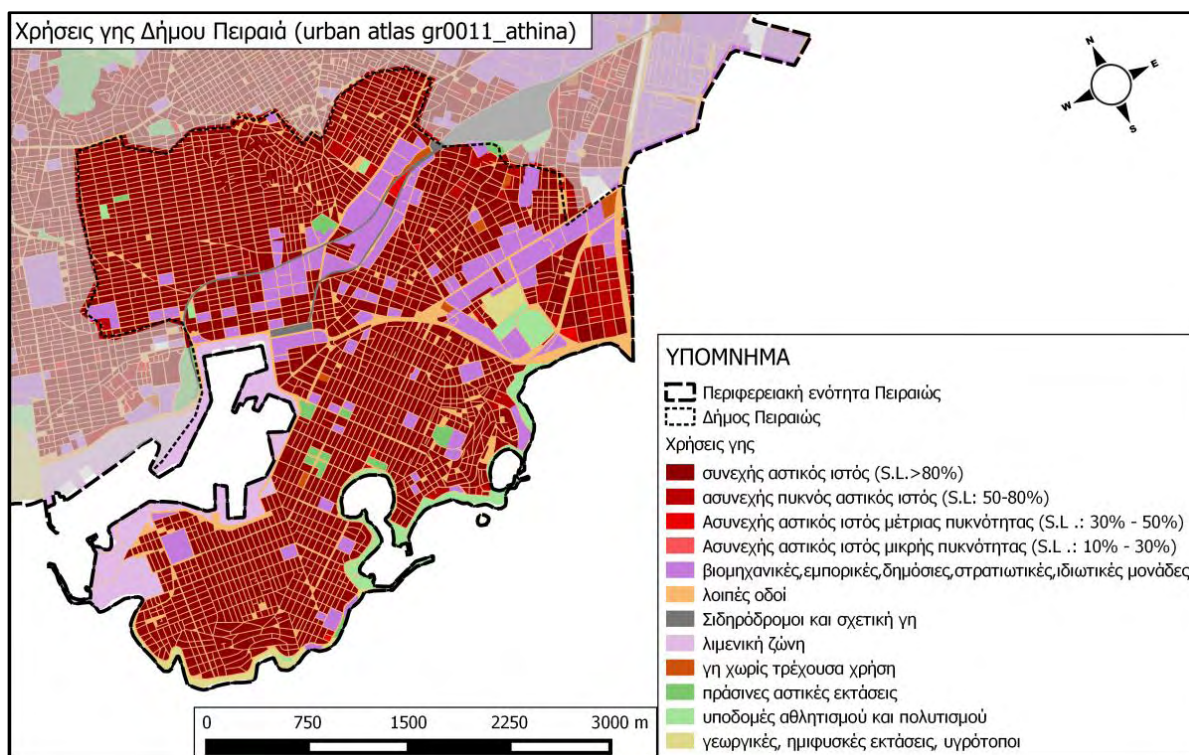
Εκτός των παραπάνω, για την καταγραφή της οικονομικής κατάστασης του Δήμου, θεωρήθηκε σκόπιμο να μελετηθεί η διαχρονική εξέλιξη του μέσου δηλωθέν εισοδήματος των κατοίκων (Γράφημα 2.1.4.4.). Την χρονιά του 2003 βρίσκεται στο ποσό των 16606 €, ενώ τα επόμενα πέντε χρόνια παρουσιάζεται αύξηση και φτάνει τα 17705 €. Μετά το 2008, και την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης το μέσο δηλωθέν εισόδημα μειώνεται και είναι 14135€.



Γράφημα 2.1.4.4: Μέσο δηλωθέν εισόδημα. Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Βάση δεδομένων Πανταζή Π., ίδια επεξεργασία

### 2.1.5 Πολεοδομική οργάνωση- Χρήσεις γης

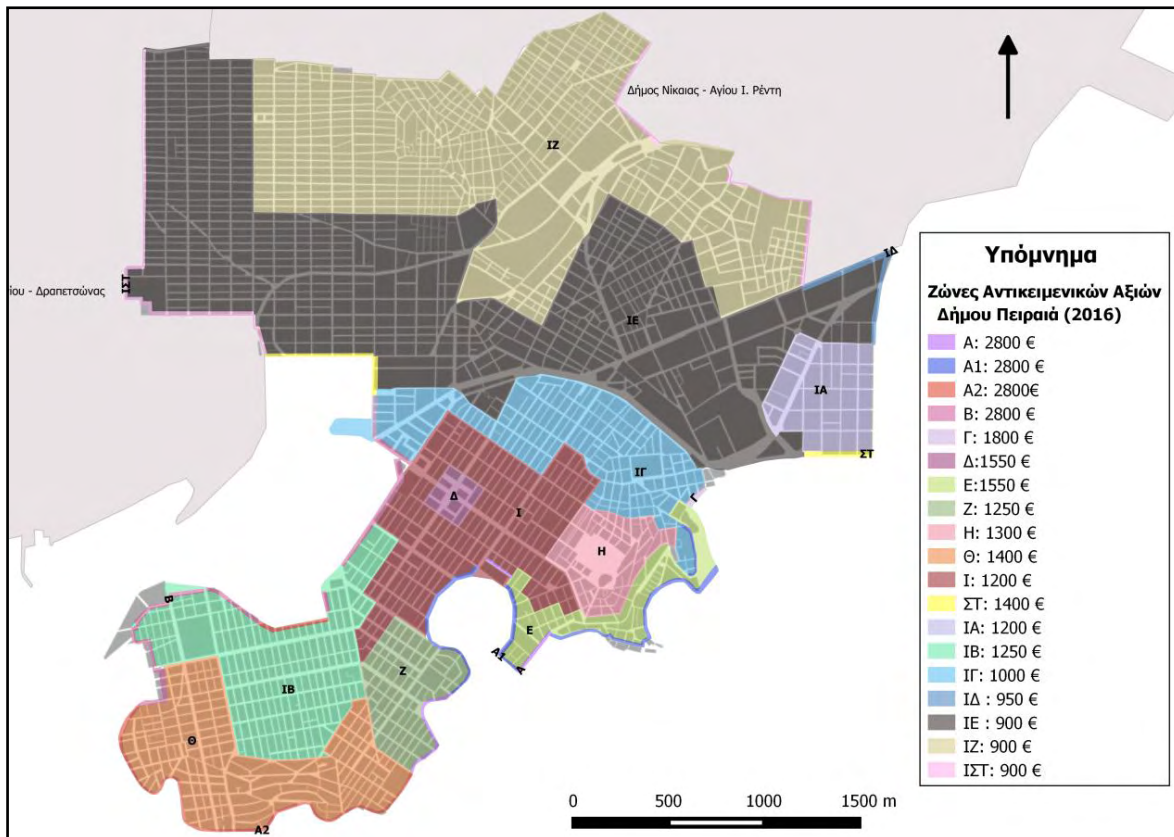
Για την ανάλυση της πολεοδομικής οργάνωσης του Δήμου Πειραιώς, θεωρήθηκε σημαντικό να αποτυπωθούν οι υφιστάμενες καλύψεις-χρήσεις γης της περιοχής. Αυτό πραγματοποιήθηκε με τη βοήθεια του Urban Atlas, το οποίο περιλαμβάνει ψηφιακά δεδομένα και ολοκληρωμένους χάρτες χρήσεων γης υψηλής λεπτομέρειας. Τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν για την δημιουργία του παραπάνω χάρτη έχουν ενημερωθεί το 2010. Όπως παρατηρείται, στο σύνολο του Δήμου κυριαρχεί συνεχής αστικός ιστός, ενώ στο βορειοανατολικό τμήμα εντοπίζονται και κάποιες περιοχές με ασυνεχή ιστό υψηλής και μέτριας πυκνότητας. Η δεύτερη κατηγορία χρήσεων που έχει αισθητή παρουσία στον χάρτη αποτελεί η κάλυψη των βιομηχανικών, εμπορικών, δημόσιων, στρατιωτικών και ιδιωτικών μονάδων. Συγκεντρώνονται κυρίως στους μεγάλους οδικούς άξονες της Πειραιώς και Θηβών, στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου (πρώην βιομηχανική περιοχή), αλλά και διάσπαρτες μονάδες στο σύνολο του Δήμου. Όσον αφορά τους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, εντοπίζονται κυρίως μικροί χώροι αστικού πρασίνου και ικανοποιητικές εκτάσεις υποδομών αθλητισμού και πολιτισμού κυρίως στο παραθαλάσσιο τμήμα της περιοχής.



Χάρτης 2.1.5.1: Χρήσεις-καλύψεις γης Δήμου Πειραιά με βάση το URBANATLAS

Πηγή: URBANATLAS, 2015, ιδία επεξεργασία.

### 2.1.6 Αντικειμενικές Αξίες Γης



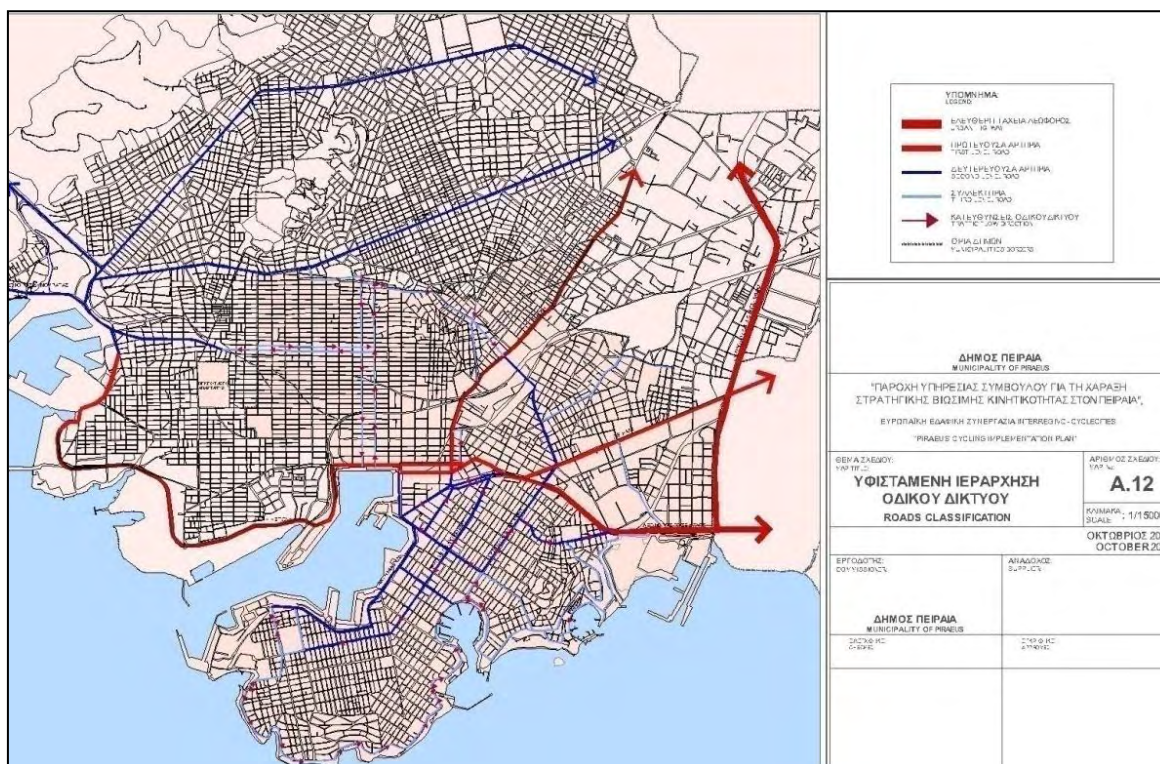
Χάρτης 2.1.6.1: Αντικειμενικές Αξίες Γης Δ. Πειραιά (2016). Πηγή: Υπουργείο Οικονομικών 2016, ίδια επεξεργασία

Στο τελευταίο τμήμα της ανάλυσης προσδιορίζονται οι αντικειμενικές αξίες στο σύνολο του Δήμου Πειραιά όπως ορίζονται από το Υπουργείο Οικονομικών μετά την αναπροσαρμογή του από την κυβέρνηση το 2016 (ΦΕΚ : 48/Β/20.01.2016). Παρατηρούνται υψηλές τιμές στο κέντρο του Δήμου καθώς και στο παραλιακό μέτωπο (νοτιοανατολικό τμήμα), όπως είναι αναμενόμενο, ενώ πιο χαμηλές στο βόρειο τμήμα. Η χαμηλότερη τιμή (900€) εντοπίζεται στην Ζώνη ΙΕ η οποία περιλαμβάνει και την περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας, τον Άγιο Διονύσιο.

## 2.1.7 Μεταφορικές Υποδομές

### Οδικό δίκτυο

#### Υφιστάμενη ιεράρχηση -κατάσταση



Χάρτης 2.1.7.1: Υφιστάμενη κατάσταση οδικού δικτύου Δ. Πειραιά. Πηγή: Δήμος Πειραιά, 2014

Στα πλαίσια του Cyclecities (έργο του προγράμματος INTERREG IVC) που δημιουργήθηκε από τον Δήμο Πειραιά, πραγματοποιήθηκε η ανάλυση της τυπολογίας του οδικού δικτύου στο σύνολο του Πειραιά. Τονίζεται πως η εικόνα του δικτύου της περιοχής έχει υποστεί αλλαγές σε κάποια σημεία αξόνων, λόγω των κατασκευαστικών έργων που ολοκληρώθηκαν τα προηγούμενα χρόνια ή έχουν ξεκινήσει τώρα, τα οποία αναλύονται στα παρακάτω κεφάλαια.

Ως ελεύθερη ταχεία λεωφόρος ορίζεται η λεωφόρος Ποσειδώνος και η εθνική οδός Αθηνών-Λαμίας. Το κύριο δίκτυο της περιοχής περιλαμβάνει πρωτεύουσες, δευτερεύουσες αρτηρίες και συλλεκτήριες οδούς. Το πρωτεύον αρτηριακό δίκτυο αποτελούν οι οδοί Ακτή Κονδύλη, Θηβών, Πειραιώς. Συνολικά, οι αρτηρίες της περιοχής δεν παρουσιάζουν παντού απαραίτητα χαρακτηριστικά για την κατηγορία τους (π.χ διαχωρισμένο οδόστρωμα) και εκτός αυτού επιβαρύνονται σημαντικά από την παράδια στάθμευση και στάση των οχημάτων. Τέλος, το δίκτυο των συλλεκτήριων είναι αρκετά πυκνό και διατρέχει το μεγαλύτερο μέρος της πόλης.

## Λιμάνι

### Λιμένας Πειραιά

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί το μεγαλύτερο της Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου. Ειδικότερα, για το έτος 2016 ο Πειραιάς κατέλαβε την όγδοη θέση ανάμεσα στα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια της Ευρώπης. Αποτελεί την βασικότερη υποδομή η οποία λειτουργεί ως συνδετικός κρίκος της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά του Αιγαίου, αλλά και ως θαλάσσια πύλη της εθνικής και διεθνούς εμπορικής δραστηριότητας.

Οι δραστηριότητες του κεντρικού λιμανιού μπορούν να διαχωριστούν:

- στο εμπορικό λιμάνι (σταθμός εμπορευματοκιβωτίων, αυτοκινήτων και γενικό και χύδην φορτίο)
- το επιβατικό λιμάνι (με υπηρεσίες στην ακτοπλοΐα και την κρουαζιέρα)
- την εξυπηρέτηση πλοίων (παροχή νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, διαχείρισης καταλοίπων, δεξαμενισμού, ναυπηγοεπισκευές κ.λπ.)
- την ανάπτυξη και εκμετάλλευση χερσαίων εκτάσεων (αποθήκες, κυλικεία, πρακτορεία κλπ). (Δήμος Πειραιά, 2014-2019)

### Διαχείριση Λιμένος Πειραιώς

Το **2002** υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Λ.Π. Α.Ε, σύμφωνα με την οποία το Ελληνικό Δημόσιο παραχωρεί για 40 χρόνια το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης, των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Πειραιώς στον Ο.Λ.Π. Α.Ε. (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2016)

Στη συνέχεια, το **2014** το ΤΑΙΠΕΔ προκήρυξε διεθνή διαγωνισμό για την πώληση του 67% των μετοχών της εταιρίας ΟΛΠ, μέχρι το 2052. Μετά την επιτυχή κατακύρωση του διαγωνισμού, στις 8/4/2016 υπεγράφη Σύμβαση Αγοραπωλησίας με την **Cosco** (Hong Kong) Group Limited για την μεταβίβαση του 67% των μετοχών σε δύο στάδια. Σε πρώτο στάδιο στις 10/8/2016 ολοκληρώθηκε η μεταβίβαση του 51% των μετοχών και στο δεύτερο στάδιο, που αφορά στην ολοκλήρωση της μεταβίβασης του υπόλοιπου 16%, θα πραγματοποιηθεί σε πέντε έτη μετά την υλοποίηση του συμφωνηθέντος προγράμματος (ΤΑΙΠΕΔ, 2016)

### Λιμάνι Ζέας (Πασαλιμάνι)

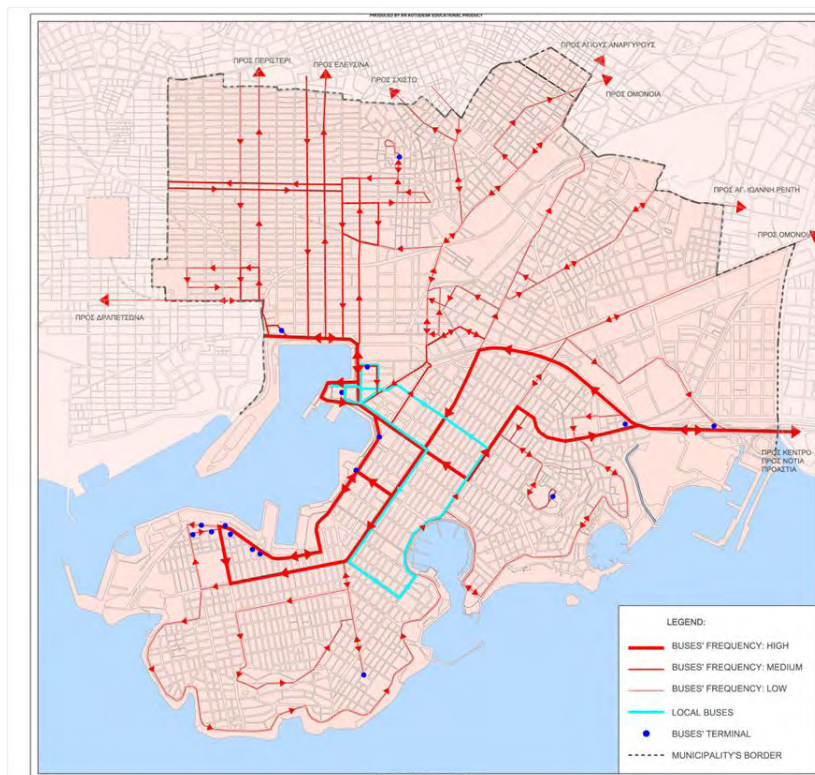
Πρόκειται για το δεύτερο από τα τρία λιμάνια του δήμου. Στον δυτικό βραχίονα λειτουργεί η μαρίνα Ζέας, η οποία έχει κατασκευαστεί από τον ΟΛΠ, ενώ κατά μήκος του λιμανιού έχει αναπτυχθεί έντονη δραστηριότητα του τριτογενή τομέα (καταστήματα εστίασης, θέατρα, κινηματογράφοι κ.λ.π).

### Μικρολίμανο

Ανήκει στη συνοικία της Καστέλλας και είναι ένα από τα πιο γραφικά σημεία του Πειραιά. Υπάρχει έντονη επισκεψιμότητα κυρίως τις βραδινές ώρες, καθώς διαθέτει πολλές επιλογές για φαγητό και διασκέδαση. (Destination Piraeus, 2017)

### Αστικά λεωφορεία

Τα δρομολόγια των λεωφορείων του δήμου είναι στο σύνολό τους 50. Αρκετά από αυτά συνδέουν τον Πειραιά με τον όμορο Δήμο της Αθήνας. Στον *Χάρτη 2.1.7.2* φαίνονται όλες οι γραμμές των λεωφορείων και με το πάχος αποτυπώνεται η συχνότητά τους, η οποία, όπως είναι λογικό, είναι μεγαλύτερη στο κέντρο της πόλης του Πειραιά.



*Χάρτης 2.1.7.2: Δίκτυα Λεωφορείων Δ. Πειραιά.  
Πηγή: Δήμος Πειραιά (2014)*

### ΜΕΤΡΟ-ΗΣΑΠ

#### Γραμμή 1: «Πειραιάς – Κηφισιά»

Εξυπηρετείται από την γραμμή 1 του Μετρό Αττικής, στην οποία ο Πειραιάς αποτελεί τον τερματικό σταθμό. Η συγκεκριμένη γραμμή συνδέεται και με τις υπόλοιπες δύο (γραμμή 2 ,3) του Μετρό. Επιπλέον, ο σταθμός ενώνεται με την πύλη Ε5 του λιμανιού μέσω της πεζογέφυρας που βρίσκεται στην έξοδο του σταθμού.

### *Επέκταση Μετρό*

Με την επέκταση της γραμμής 3, θα πραγματοποιηθεί απευθείας σύνδεση του αεροδρομίου με το λιμάνι. Επίσης, θα δημιουργηθεί ένα συγκοινωνιακό κέντρο στο οποίο θα συναντώνται ΗΣΑΠ, μετρό, προαστιακός και τραμ (υπό κατασκευή), συνενώνοντας λειτουργικά δύο γραμμές Μετρό (Γραμμή 1 και Γραμμή 3), το Λιμάνι, τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο και το Τραμ. (Δήμος Πειραιά, 2015)

Όπως φαίνεται στον *Χάρτη 2.1.7.3*, η προβλεπόμενη νέα γραμμή διασχίζει υπόγεια την περιοχή του Αγίου Διονυσίου και δημιουργούνται δύο στάσεις πριν και μετά από τα όριά της.

### *TRAM*

«Το 2013 η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. και η ανάδοχος εταιρεία ΘΕΜΕΛΗ Α.Ε. υπέγραψαν την σύμβαση κατασκευής της επέκτασης του τραμ προς τον Δήμο του Πειραιά, έργο που χρηματοδοτείται στο πλαίσιο του Ε.Σ.Π.Α. και του Επιχειρησιακού Προγράμματος Αττική 2007-2013». (Αττικό Μετρό Α.Ε., 2017)

Θα κινείται σε μονή τροχιά, επιτυγχάνοντας την κατά το δυνατόν πλέον ανώδυνη κυκλοφοριακά ένταξη στο οδικό δίκτυο της περιοχής (Δήμος Πειραιά, 2014).

Εκτός από την συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση που θα προσφέρει η νέα υποδομή, προβλέπονται και επιπλέον έργα για την περιοχή από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. Κάποια από αυτά είναι η δημιουργία νέων χώρων πρασίνου, ανάπλαση των υπαρχόντων, κατασκευή νέων πεζοδρόμων, καθώς και εγκατάσταση υπόγειων κάδων συλλογής απορριμμάτων. (Αττικό Μετρό Α.Ε., 2017)

Περιλαμβάνει 4 φάσεις υλοποίησης (Αττικό Μετρό Α.Ε., 2017):

#### Α' ΦΑΣΗ: Νέο Φάληρο – Ακτή Ποσειδώνος

Η κατασκευή της α' φάσης έργου έχει ξεκινήσει, και μέχρι σήμερα ένα μεγάλο μέρος αυτού έχει ολοκληρωθεί. Τα βασικά σημεία που θα συνδέει είναι το Νέο Φάληρο, με το κέντρο και την αγορά, το λιμάνι και το ΣΕΦ. Επιπλέον, για την ολοκλήρωση του έργου προβλέπεται να φυτευτούν περισσότερα από 1.200 δένδρα κατά μήκος της γραμμής.

Β' ΦΑΣΗ: Ακτή Ποσειδώνος- Χατζηκυριάκειο και Φρεαττύδα

Η δεύτερη φάση επέκτασης έρχεται να εξυπηρετήσει το νότιο τμήμα του Δήμου. Στόχος είναι η σύνδεση του κέντρου με τις συνοικίες Χατζηκυριάκειο και Φρεαττύδα.

Γ' ΦΑΣΗ: Ακτή Ποσειδώνος - Πλατεία Καραϊσκάκη- Κερατσίνι- Κέντρο Πειραιά- Καμίνια

Θα συνδέσει το κέντρο της πόλης και το λιμάνι με τις συνοικίες, το Κερατσίνι και τα Καμίνια. Η διαδρομή που έχει προταθεί για να οδηγεί στο Κερατσίνι, θα **διέρχεται από την περιοχή του Αγίου Διονυσίου** και συγκεκριμένα από την Ακτή Κονδύλη και Αιτωλικού.

\*Προϋπόθεση για την συνέχιση αυτής της επέκτασης του τραμ αποτελεί η ολοκλήρωση των εργασιών κατασκευής τροχιόδρομου της Β' φάσης.

Δ' ΦΑΣΗ: Κερατσίνι- Πέραμα

Σύνδεση τα προαστίων του Πειραιά και ειδικότερα των δυτικότερων περιοχών που Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας, δηλαδή το Πέραμα και το Κερατσίνι.

\*Προϋπόθεση κατασκευής τροχιόδρομου της Δ' Φάσης αναμένεται αποτελεί η ολοκλήρωση της Γ' Φάσης.

*ΟΣΕ*

Ο Ο.Σ.Ε διαθέτει 2 γραμμές που συνδέουν τον Πειραιά με Πελοπόννησο και Θεσσαλονίκη. Η γραμμή Πειραιάς – Πελοπόννησος καταλήγει στην Ακτή Καλλιμασιώτη και η γραμμή Πειραιάς – Θεσσαλονίκη καταλήγει στον σταθμό Αγίου Διονυσίου. (Δήμος Πειραιά, 2015).

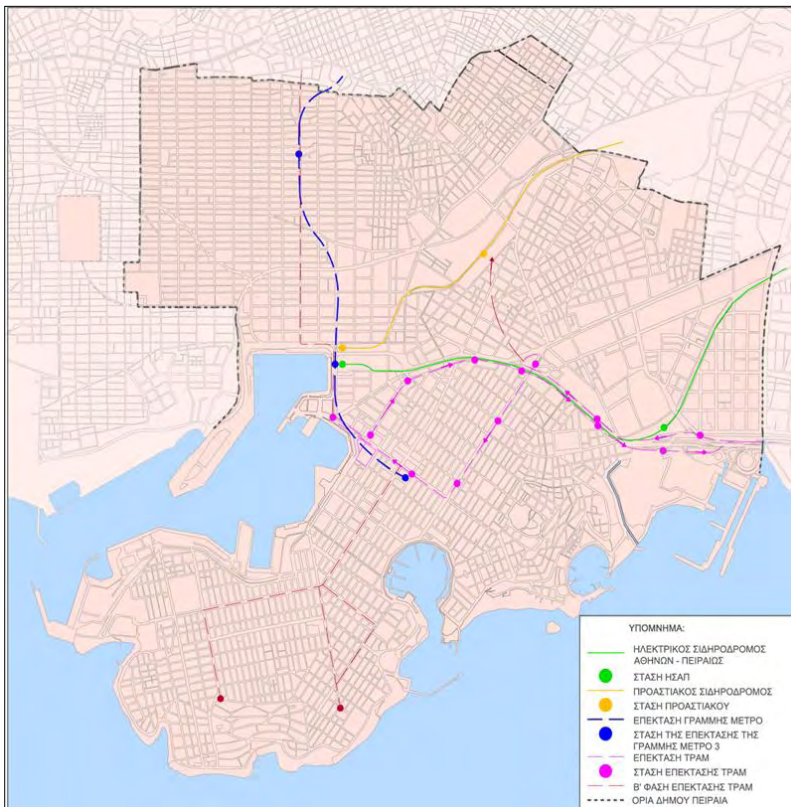
*Προαστιακός*

Σε πολύ κοντινή απόσταση από τον σταθμό του Μετρό-ΗΣΑΠ, βρίσκεται ο σταθμός προαστιακού του Πειραιά, γνωστός παλιότερα ως «Σταθμός Πελοποννήσου». Το σημείο αυτό αποτελεί την αφετηρία της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς – Αθήνα – ΣΚΑ – Χαλκίδα. Επιπλέον, συνδέεται με τη γραμμή Αεροδρόμιο – Κιάτο – Αεροδρόμιο (στάση ΣΚΑ), καθώς και με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο (Σταθμός Λαρίσης).



Στο παρελθόν, ο "Προαστιακός ΑΕ" αποτελούσε θυγατρική εταιρία του Ο.Σ.Ε., η οποία είχε ιδρυθεί με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των προαστίων της Αθήνας κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Στη συνέχεια απορροφήθηκε από την εταιρία "ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ"

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται συγκεντρωτικά οι πορείες που ακολουθούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς του Δήμου που αναλύθηκαν παραπάνω, όπως είναι ο ΗΣΑΠ, το Μετρό, ο Προαστιακός και το Τραμ.



Χάρτης 2.1.7.3: Δίκτυα Σταθερής Τροχιάς Δ. Πειραιά.  
Πηγή: Δήμος Πειραιά, 2015

## 2.1.8 Κοινωνικές Υποδομές

### Υποδομές πολιτισμού

Όσον αφορά τον πολιτισμό του Πειραιά, εντοπίστηκαν σημαντικές πολιτιστικές υποδομές που αναδεικνύουν την ιστορία του αλλά καλύπτουν και τις ανάγκες των πολιτών. Σε ολόκληρο το Δήμο χωροθετούνται 6 μουσεία τα οποία αναφέρονται ονομαστικά παρακάτω:

- Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά
- Μουσείο "Αβέρωφ"
- Μουσείο Ζωγραφικής και Σκηνογραφίας "Πάνου Αραβαντινού"
- Μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων
- Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος
- Ινστιτούτο Ιστορίας Ναυτιλίας και Λιμενικού Σώματος

Ένα ακόμα κτίριο ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής, ιστορικής και κοινωνικής σημασίας για την περιοχή είναι ο **παλιός σιδηροδρομικός σταθμός** του Πειραιά. Βρίσκεται στα δυτικά όρια του Δήμου, κοντά στην εκκλησία του Αγίου Διονυσίου από τα τέλη του 19ου αιώνα. Το 2004, ο σταθμός χαρακτηρίστηκε ως μνημείο από το Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων και την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων (2004) επιχειρήθηκε η ανακαίνισή του, η οποία καθυστέρησε να ολοκληρωθεί, με αποτέλεσμα ο Σταθμός να μην ξαναχρησιμοποιηθεί (Δήμος Πειραιά, 2017)

Το 2012 το κτίριο του σταθμού και οι σιδηροδρομικές γραμμές παραχωρήθηκαν στο Δήμο Πειραιά, με την προοπτική να λειτουργήσει ο σταθμός ως Μουσείο Ρεμπέτικου Τραγουδιού, Πολιτιστικού Κέντρου, να δημιουργηθούν χώροι πρασίνου και αναψυχής καθώς και ποδηλατόδρομος κατά μήκος των εγκαταλειμμένων γραμμών. (Αττικό Μετρό Α.Ε., 2017)

Εκτός των παραπάνω, ο Δήμος διαθέτει Δημοτικό Θέατρο, Δημοτική Πινακοθήκη και 2 Δημοτικές Βιβλιοθήκες.

#### Υποδομές αθλητισμού

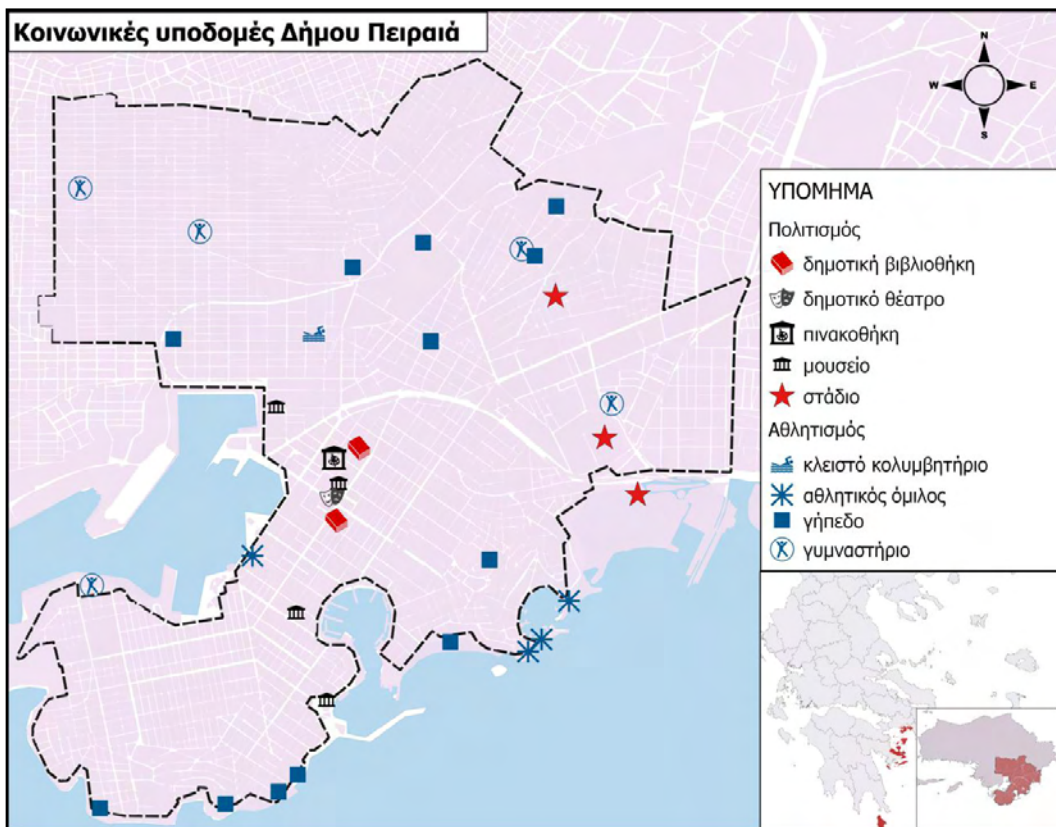
Στο σύνολο του Δήμου Πειραιά λειτουργούν πέντε δημοτικά γυμναστήρια , και δώδεκα γήπεδα διαφορετικών αθλημάτων, όπως ποδοσφαίρου, μπάσκετ, τένις και beach volley.

Ένα από αυτά είναι το **Δημοτικό Γήπεδο Ποδοσφαίρου Αγίου Διονυσίου**, το οποίο βρίσκεται στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου. Στην ίδια περιοχή εδρεύει και το **Παπαστράτειο Εθνικό Κλειστό Κολυμβητήριο Πειραιά "Πέτρος Καπαγέρωφ"**, το οποίο λειτουργεί από το 1970 και αποτελεί την έδρα ομάδων υδατοσφαίρισης (Ολυμπιακού, Εθνικού). Επιπλέον, νότια του Πειραιά βρίσκεται το στάδιο Ατρόμητου Πειραιώς, καθώς και τα στάδια εθνικής σημασίας, το Στάδιο Καραϊσκάκη και το κλειστό στάδιο Ειρήνης και Φιλίας. (Δήμος Πειραιά, 2017)

Τέλος, ο Δήμος είναι ενεργός στον τομέα του θαλάσσιου αθλητισμού, καθώς εδρεύουν σε αυτόν 5 όμιλοι- σύνδεσμοι:

- Πανελλήνια Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (Π.Ν.Ο.)
- Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος
- Ιστιοπλοϊκός Όμιλος
- Ναυτικός αθλητικός σύνδεσμος

Παρατηρώντας τον χάρτη με τις πολιτιστικές και αθλητικές υποδομές, υπάρχει μία χωρική συγκέντρωση των υποδομών στο κεντρικό και νότιο τμήμα του Δήμου, αφήνοντας με λιγότερες υποδομές τις βόρειες περιοχές του Δήμου όπως του Αγίου Διονυσίου και της Αγίας Σοφίας.



Χάρτης 2.1.8.1: Κοινωνικές υποδομές Δ. Πειραιά. Πηγή: Δήμος Πειραιάς (2017), ίδια επεξεργασία

### 2.1.9 Θεσμικό πλαίσιο, προτεινόμενες μελέτες

Σε αυτό το σημείο εξετάζεται και αναλύεται το ισχύον θεσμικό πλαίσιο καθώς και οι μελέτες/σχέδια που έχουν προταθεί και αναφέρουν δράσεις για τον Δήμο και ειδικότερα για την περιοχή του Αγίου Διονυσίου.

### 2.1.9.1 Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας 2014-2020

Σύμφωνα με τον Νόμο 4277/2014, θεσμοθετήθηκε το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνα-Αττική 2014-2020 το οποίο «περιλαμβάνει κατευθύνσεις και ρυθμίσεις που ενισχύουν και συμπληρώνουν τον εθνικό αναπτυξιακό προγραμματισμό για την Αττική και που αφορούν στον προσδιορισμό του ρόλου της στο εθνικό επίπεδο και στο ευρωπαϊκό και διεθνές πλαίσιο»

Οι στόχοι του νέου ΡΣΑ συνοψίζονται ως εξής:

« α) Ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη και ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας – Αττικής, βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων.

β) Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, εξοικονόμηση πόρων, αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.

γ) Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη.»

Σύμφωνα με το ΡΣΑ ο Πειραιάς εντάσσεται στην Χωρική Ενότητα Αθήνα- Πειραιά η οποία συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά πληθυσμού, δραστηριοτήτων και μητροπολιτικών λειτουργιών. Παράλληλα, ο Πειραιάς αποτελεί την «Νότια Πύλη του Πολεοδομικού Συγκροτήματος» και συνδέεται με δραστηριότητες διεθνούς εμβέλειας. Συνεπώς, στόχος αποτελεί «η ενίσχυση του ρόλου της ως διαμετακομιστικού κέντρου στη μεσογειακή λεκάνη με την παράλληλη αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών και τη βελτίωση του περιβάλλοντος αστικού ιστού του δήμου, εξασφαλίζοντας καλύτερη λειτουργική διασύνδεση μεταξύ τους».

Το ΡΣΑ δίνει διάφορες κατευθύνσεις που αφορούν την οικιστική ανάπτυξη, την πολεοδομική οργάνωση του Μητροπολιτικού Κέντρου. Ειδικότερα οι κατευθύνσεις που αφορούν το Μητροπολιτικό κέντρο (Αθήνα - Πειραιάς) είναι οι εξής:

- « Επαναπροσδιορισμός και πολύπλευρη ανάδειξη του αστικού χαρακτήρα και της ταυτότητάς τους, με στόχο να διατηρήσουν και να ενδυναμώσουν την κοινωνική, οικονομική και πολιτιστική τους λειτουργία.
- Ενίσχυση δραστηριοτήτων και θέσεων απασχόλησης, διαφορετικών βαθμίδων και εξειδικεύσεων.
- Προώθηση πολιτικών για τη διατήρηση και ενίσχυση της υφιστάμενης κατοικίας και ανάπτυξη νέας
- Ενεργοποίηση του κενού κτηριακού αποθέματος

- Καθιέρωση πολιτικών εξισορρόπησης, με διατήρηση της ιδιαίτερης ταυτότητας και κοινωνικής πολυσυλλεκτικότητας, ιδίως στις επιμέρους περιοχές με φαινόμενα κοινωνικής πόλωσης και στοχοποίησης
- Ενίσχυση των προσβάσεων στα κέντρα με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) και ιδιαιτέρα με Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ), καθώς επίσης και ανάδειξη της προτεραιότητας του πεζού και του ποδηλάτη.
- Βελτίωση της εικόνας και της αστικής δομής των κεντρικών περιοχών, η ποιοτική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου
- Κάλυψη των αναγκών κοινωνικής και τεχνικής υποδομής»

Για την περιοχή του Πειραιά αναφέρονται τα εξής :

- « Ενίσχυση των κεντρικών χρήσεων των λιμενικών και ναυτιλιακών υπηρεσιών. Ανάδειξη του ρόλου ως Νότιας Πύλης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος και λειτουργική σύνδεση του κέντρου του Πειραιά με αυτό της Αθήνας.
- Λειτουργική ανασύνταξη και εξειδίκευση των χρήσεων στο κεντρικό τμήμα του λιμένα με έμφαση στις υπηρεσίες, στην αναψυχή και στον πολιτισμό (πολιτιστική ακτή), προστασία της παραδοσιακής αγοράς, αναζωογόνηση των περιοχών κατοικίας και συνολική αναβάθμιση του παράκτιου χώρου, σε συνδυασμό με ολοκληρωμένη πολιτική στάθμευσης.
- Ανάπλαση της παραλιακής και της αρχαιολογικής ζώνης και προώθηση των εξής δύο σημαντικών παρεμβάσεων σε περιοχές του ευρύτερου κέντρου του Πειραιά: της ονομαζόμενης **«Νότιας Πύλης» που περιλαμβάνει την περιοχή από το Γήπεδο Καραϊσκάκη μέχρι τον Άγιο Διονύσιο και της «Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας– Κερατσινίου»**

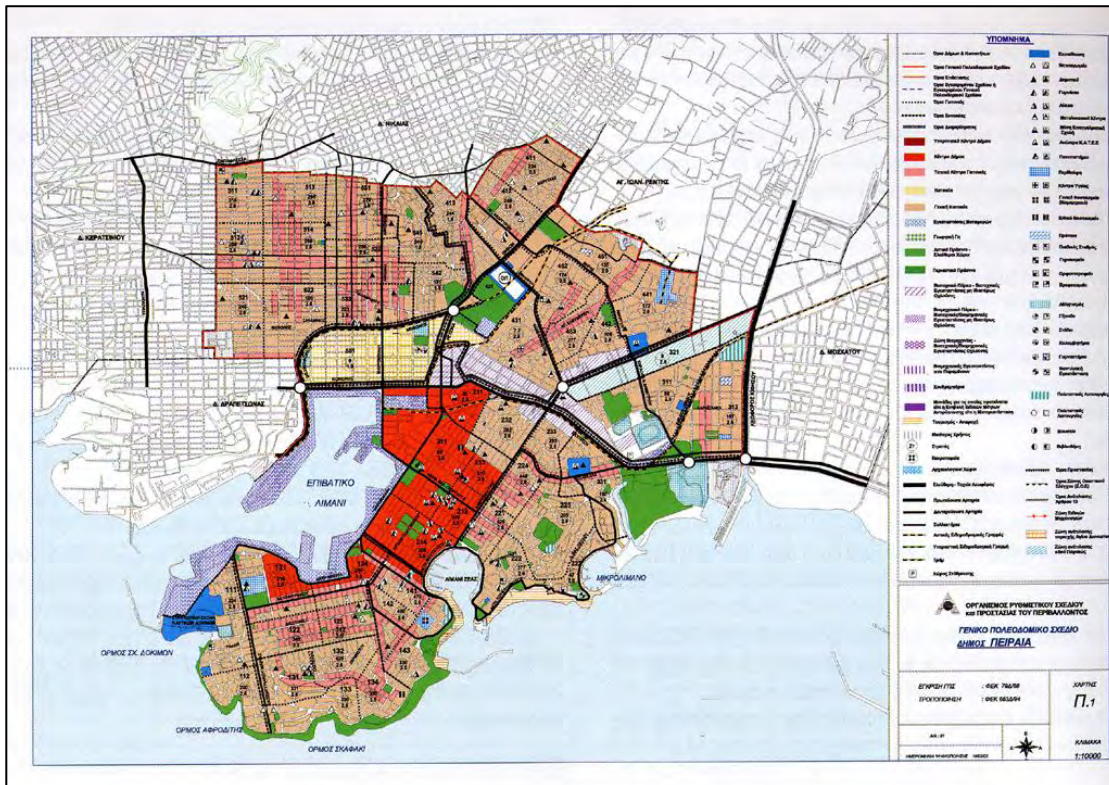
### 2.1.9.2 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πειραιά (1988)

Το ΓΠΣ αποτελεί κατευθυντήριο σχέδιο για την ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη του Δήμου. Αυτό που λαμβάνεται υπόψη μέχρι και σήμερα για τον Πειραιά είναι το του '88. Ωστόσο, από το 1994 έως το 2007 έχουν γίνει πέντε τροποποιήσεις του σχεδίου, αλλά καμία αναθεώρηση.

*Δημοσιεύσεις τροποποιημένων ΓΠΣ:*

- ΦΕΚ 663Δ/1994, "Αποχαρακτηρισμός του χώρου που βρίσκεται μεταξύ των οδών Περικλέους-Σκουζέ-Καραϊσκού και Γλάστωνος από χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων σε χώρο σχολείου"
- ΦΕΚ 1152Δ/1996, "Αποχαρακτηρισμό του χώρου στάθμευσης που βρίσκεται μεταξύ των οδών Σηραγγείου - Ακτή Μουτσοπούλου - αδιέξοδος Ηλιού και το χαρακτηρισμό του σε χώρο σχολείου"
- ΦΕΚ 1063Δ/2004, "Για το τμήμα της οδού Πειραιώς, με τον καθορισμό χρήσεων και συντελεστών δόμησης κατά τομείς.."
- ΦΕΚ 103ΑΑΠ/2007, Τροποποίηση της υπ' αριθμ. 45835/2004 (ΦΕΚ 103Δ/2004) για την προσθήκη νέων επιτρεπόμενων χρήσεων γης στο ΒΙΠΑ.
- ΦΕΚ 142ΑΑΠ/2012, Τροποποίηση της υπ' αριθμ. 45835/2004 (ΦΕΚ 103Δ/2004) και δημιουργία χάρτη Π-1 σε κλίμακα 1:10000.

Αξίζει να σημειωθεί πως έχει δημοσιευθεί ξανά ο χάρτης της πρότασης (Π.1) από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, ο οποίος αποτυπώνει τις προτάσεις του ΓΠΣ του 1988 (με την σημειακή τροποποίηση του ΦΕΚ 663Δ/1994) με μεγαλύτερη ευκρίνεια. Οι τροποποιήσεις που αναφέρθηκαν είναι μικρής κλίμακας και κυρίως σημειακές. Επιπλέον, καμία από αυτές δεν εντάσσεται στην περιοχή μελέτης. Συνεπώς, το πλαίσιο που θα σχολιαστεί και θα ληφθεί υπόψη είναι το ΓΠΣ του '88, με τη βοήθεια του νέου χάρτη Π.1. (Χάρτης 2.1.9.2.1).



Χάρτης 2.1.9.2.1: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ. Πειραιά (1988). Πηγή: ΦΕΚ 79/Δ/4-2-1988, τροποποιημένο με το ΦΕΚ 663Δ/94

Στο συγκεκριμένο σχέδιο, η περιοχή του Αγίου Διονυσίου αποτελεί ξεχωριστή ζώνη, και ορίζεται ως Ζώνη Ανάπλασης περιοχής Αγίου Διονυσίου, με επιτρεπόμενη κατηγορία χρήσης τη γενική κατοικία. Εντός αυτής, προτείνονται σημειακές χρήσεις, μερικές από τις οποίες έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα, ενώ άλλες όχι. Πιο συγκεκριμένα:

- (-) Δημιουργία αθλητικού χώρου και αστικού πρασίνου- ελεύθερου χώρου εντός ενός οικοδομικού τετραγώνου. Η πρόταση αυτή δεν έχει υλοποιηθεί και ο χώρος παραμένει ανεκμετάλλευτος.
- (+) Δημιουργία αθλητικού χώρου, και υλοποιήθηκε με τη δημιουργία του Δημοτικού γηπέδου ποδοσφαίρου Αγίου Διονυσίου.

Στο κεφάλαιο των Προτεινόμενων Παρεμβάσεων (Γ, χάρτης Π-7), με σκοπό την ανάπλαση της περιοχής του Αγίου Διονυσίου προτείνεται:

- Επέκταση του κέντρου του Πειραιά με δυνατότητα χωροθέτησης δημόσιων κτιρίων
- Δημιουργία χώρου πρασίνου και εκθεσιακού κέντρου
- Μετεγκατάσταση των χυτηρίων- μηχανουργείων- αποθηκών στο βιομηχανικό πάρκο Σχιστού (Κερασίνη).
- Ανάπλαση- εξυγίανση της περιοχής μη οχλούσας βιομηχανίας-βιοτεχνίας.
- Διατήρηση και προστασία των ιστορικών κτιρίων και ένταξη σε αυτά νέων λειτουργιών

Για πληθυσμιακό μέγεθος της τάξης των 205.735 κατοίκων με τη δημιουργία πέντε διαμερισμάτων, 20 συνοικιών και 51 πολεοδομικών ενοτήτων (γειτονιών) ορίζονται ως μέση πυκνότητα οικήσεως και μέσο συντελεστή δόμησης κατά πολεοδομικής ενότητας τα παρακάτω:

| Διαμέρισμα | Συνοικία | Πολεοδομική<br>Ενότητα | Μέση πυκνότητα<br>κατ/Ha | Μέσος Συντελεστής<br>Δόμησης |
|------------|----------|------------------------|--------------------------|------------------------------|
| 5          | 55       | 551                    | 9                        | 1,8 (2,1)*                   |

Πίνακας 2.1.9.2.1: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δ. Πειραιά (1988). Πηγή: ΦΕΚ 79/Δ/4-2-1988

\*Ανώτατος επιτρεπόμενος Συντελεστής Δόμησης

### 2.1.9.3 Σχέδιο Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων Πειραιά

Τα ΣΟΑΠ θεσμοθετήθηκαν με σκοπό την «προώθηση ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικού σχεδιασμού σε πόλεις ή τμήματά τους ή και σε ευρύτερες αστικές περιοχές που παρουσιάζουν κρίσιμα και σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής» (Ν. 2508/99).

Το ΣΟΑΠ του Πειραιά στοχεύει στην αναβάθμιση επιμέρους περιοχών εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου, οι οποίες χρειάζονται άμεση παρέμβαση. Με αυτόν τον τρόπο θα δοθεί μια σημαντική αναπτυξιακή ώθηση στο σύνολο του Δήμου.

Ειδικότερα στα πλαίσια του ΣΟΑΠ πραγματοποιείται μια ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στον Πειραιά όπου αφορά δημογραφικά, οικονομικά, πολεοδομικά, κοινωνικά στοιχεία του Δήμου.

Στην συνέχεια προσδιορίζεται η περιοχή παρέμβασης η οποία διαχωρίζεται σε δύο επίπεδα:

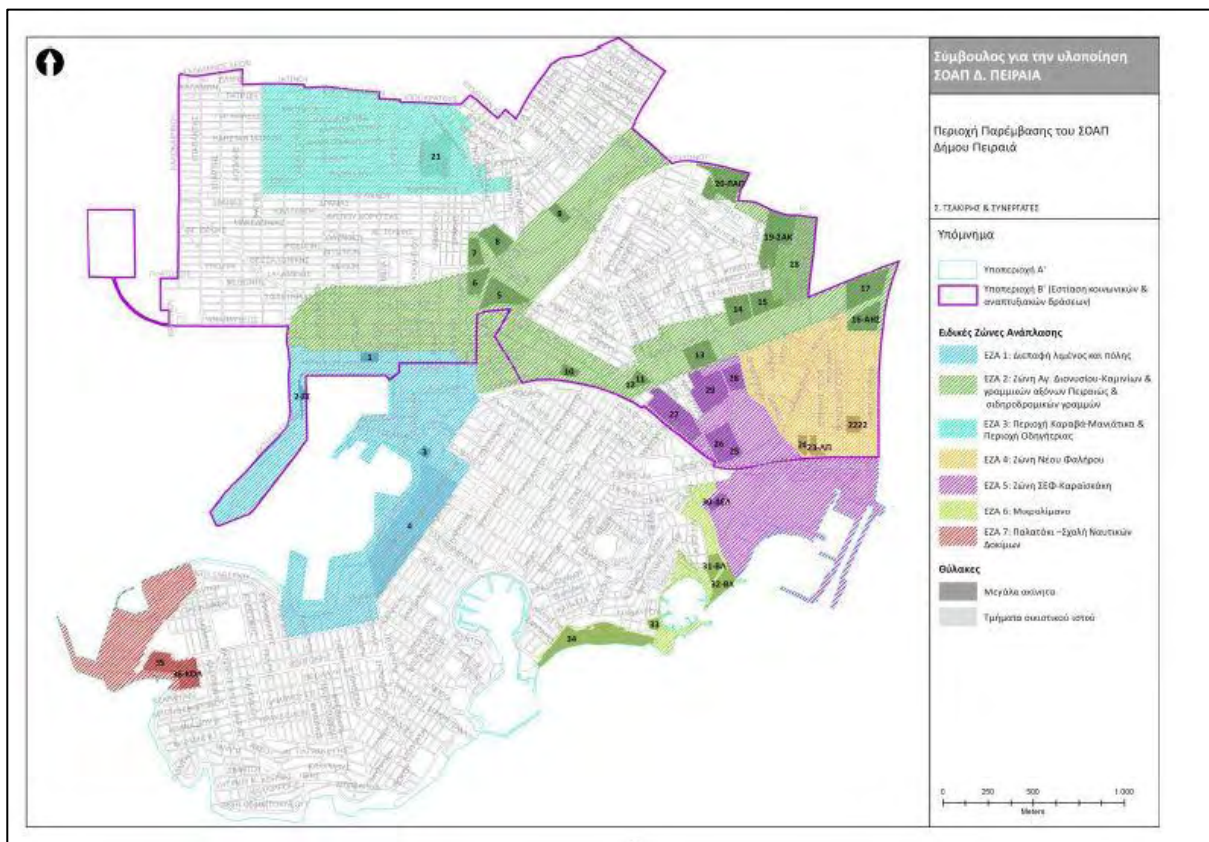
**1<sup>ο</sup> επίπεδο:** η περιοχή του Πειραιά διαχωρίζεται σε 2 Υποπεριοχές Παρέμβασης : Υποπεριοχή Παρέμβασης Α (ΥΠ-Α) η οποία εντοπίζεται στο νότιο τμήμα του Δήμου και Υποπεριοχή Παρέμβασης Β (ΥΠ-Β) στο βόρειο τμήμα. Οι δύο υποπεριοχές ξεχωρίστηκαν με αυτόν τον τρόπο λόγω των οικονομικών, κοινωνικών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών τους. Η περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας εντάσσεται στην **ΥΠ-Β**.

**2<sup>ο</sup> επίπεδο :** προσδιορίζονται οι Ειδικές Ζώνες Ανάπλασης (**ΕΖΑ**), οι οποίες αποτελούν περιοχές του πολεοδομικού ιστού του Πειραιά, και κρίνονται αναγκαίες η υλοποίηση ολοκληρωμένες παρεμβάσεις με στόχο την ανασυγκρότηση και αναζωογόνηση του υφιστάμενου αστικού ιστού. Για τις περιοχές



αυτές αναλύονται τα οικονομικά, κοινωνικά, πληθυσμιακά και πολεοδομικά στοιχεία καθώς και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σε κάθε τομέα. Οι περιοχές αυτές περιλαμβάνουν και θύλακες μεγάλων, δημόσιων ή ιδιωτικών, ακινήτων, αναξιοποίητων εν γένει (brownfields) που μπορούν να υποστηρίξουν με επανάχρηση τον βασικό προσανατολισμό κάθε Ειδικής Ζώνης.

Το παραλιακό μέτωπο της περιοχής του Αγίου Διονυσίου εντάσσεται στην **ΕΖΑ 1: «Διεπαφή λιμένος και πόλης»**, ενώ το υπόλοιπο τμήμα της περιλαμβάνεται στην **ΕΖΑ 2 : «Ζώνη Αγίου Διονυσίου-Καμινίων και γραμμικών αξόνων Πειραιώς και σιδηροδρομικών γραμμών»** (Χάρτης 2.1.9.3.1).



Χάρτης 2.1.9.3.1: Ειδικές Ζώνες Ανάπτυξης. Πηγή: ΣΟΑΠ Δ.Πειραιά (2015)

Οι θύλακες της κάθε ζώνης είναι οι εξής, όπως παρουσιάζονται στον παραπάνω χάρτη:

- **ΕΖΑ1 :**(1) Γενικό Χημείο Κράτους, (2) ΣΣ Αγ. Διονυσίου, (3) Πύργος του Πειραιά, (4) Τρούμπα
- **ΕΖΑ2:** (5) ιδιωτικό ακίνητο, (6) Χώρος Στάθμευσης Απορριμματοφόρων + Διατηρητέο Κτίριο ΠΕΡΔΙΚΗ, (7) ΚΥΔΕΠ, (8) πάρκο ΔΗΛΑΒΕΡΗ, (9) Θηβών 50, (10) κτίριο

ΚΕΡΑΝΗ, (11) &(12) Σχολικό Συγκρότημα ΡΑΛΛΕΙΟΥ, (13) Εργοστάσιο ΧΡΩΠΕΙ (κέλυφος), (14) δημόσιο ακίνητο, (15) ιδιωτικό ακίνητο, (16-ΑΗΣ) ΑΗΣ Ν. Φαλήρου, (17) ιδιωτικό ακίνητο, (18) Απόλλωνας Καμινίων, (19 -ΣΑΚ) (πρώην Στρατόπεδο) ΣΑΚΕΛΛΙΩΝΑ, (20-ΠΑΠ) (πρώην Στρατόπεδο) ΠΑΠΑΔΟΓΕΩΡΓΗ].

Παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις οι οποίες επικεντρώνονται στην πολεοδομική αναβάθμιση και την οικονομική ανασυγκρότηση της παραγωγικής δομής της πόλης. Συγκεκριμένα οι δράσεις που αφορούν την περιοχή μελέτης είναι οι εξής:

- Αντιμετώπιση της παραβατικότητας
- Μέτρα για τη διαχείριση των θεμάτων που συνδέονται με τις ροές προσφύγων και παράτυπων μεταναστών
- Επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση
- Πολιτιστικές υποδομές και υπηρεσίες
- Ενισχύσεις προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις μέσω του Αναπτυξιακού Νόμου και ειδικές ενισχύσεις στον Πειραιά ως «πόλης σε κρίση»
- Παρεμβάσεις προώθησης συστάδων επιχειρήσεων και επιχειρηματικές διαδρομές
- Ναυτιλιακό πλέγμα και Γαλάζια οικονομία
- Αξιοποίηση δημόσιων ακινήτων στον Πειραιά
- Αξιοποίηση ιδιωτικών ακινήτων στον Πειραιά
- Αντιμετώπιση οπτικής ρύπανσης
- Εικαστικές παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο
- Αναβάθμιση επιλεγμένων πλατειών και εκτατικών δημόσιων χώρων
- Αναβάθμιση επιλεγμένων μεγάλων χώρων πρασίνου
- Δημιουργία Οδηγού για παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο
- Αναβάθμιση του ρόλου του Πειραιά στο σύστημα λιμένων κρουαζιέρας της Νοτιοανατολικής Μεσογείου
- Ενίσχυση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και οργανική ένταξη μέσων σταθερής τροχιάς στον Πειραιά
- Ενέργειες για τη στάθμευση
- Ενέργειες για τη φορτοεκφόρτωση, την αποθήκευση και την τροφοδοσία
- Βελτίωση ψηφιακών υποδομών και εφαρμογών έξυπνης πόλης
- Οριζόντια μέτρα για την αντιμετώπιση της ανεργίας
- Βελτίωση των υπηρεσιών και υποδομών περίθαλψης, πρόνοιας και κοινωνικής φροντίδας
- Βελτίωση των υποδομών πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης

- Αθλητικές υποδομές και δραστηριότητες άσκησης πληθυσμού
- Ενέργειες για την ένταξη στην οικονομική δραστηριότητα ευπαθών ομάδων του πληθυσμού
- Οριζόντια ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και της καινοτομίας
- Τουρισμός, Πολιτισμός και Δημιουργική οικονομία
- Βιώσιμη οικονομία των αναγκών
- Αναβάθμιση διαχείρισης απορριμμάτων και αποβλήτων
- Δράσεις για τα εγκαταλελειμμένα κτήρια
- Αντιμετώπιση προβλημάτων του θεσμικού πλαισίου για τα διατηρητέα κτήρια
- Παρεμβάσεις ρυμοτομίας-Ενοποίηση ακαλύπτων χώρων

### Άγιος Διονύσιος

Σύμφωνα με το ΣΟΑΠ η περιοχή του Αγίου Διονυσίου, που εντάσσεται στην ΕΖΑ 2 και στην ΕΖΑ1, δεν έχει εξελιχθεί σύμφωνα με τα προβλεπόμενα του ΓΠΣ το οποίο θεσμοθετεί την περιοχή ως περιοχή ανάπτυξης. Βρίσκεται σε άμεση επαφή με το λιμάνι και περιλαμβάνει βιομηχανικό και βιοτεχνικό κτιριακό απόθεμα το οποίο βρίσκεται συχνά σε κακή κατάσταση. Παράλληλα, έχουν παρατηρηθεί κελύφη με αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον και υπάρχει μια τάση ανάπτυξης νέων δυναμικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το λιμάνι. Συνεπώς παρά τα διάφορα προβλήματα που υποδεικνύουν μια υποβαθμισμένη περιοχή, η περιοχή μελέτης εμφανίζει δυνατότητες αξιοποίησης και ανάπτυξης σε πολλά πεδία.

Οι προτεινόμενες δράσεις για την **ΕΖΑ2**, και αφορούν την περιοχή μελέτης είναι οι εξής:

1. Ολοκληρωμένη μελέτη αναβάθμισης της όλης ζώνης, που θα περιλαμβάνει: εφαρμογή εργαλείων πολιτικής γης για την αύξηση των χώρων κοινοχρήστου πρασίνου, όπως η «πολεοδομική αναμόρφωση» σε περιοχές αλλαγής χρήσης γης ή χαρακτηρισμένες ως «αστικό πράσινο», τόνωση της οικονομικής βάσης με ενίσχυση των ΜΜΕ και δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα, ανάπτυξη δικτύου καινοτομίας και επιχειρηματικότητας και ναυτιλιακού κέντρου, και επίσης επέκταση του άξονα πολιτιστικών δραστηριοτήτων της Οδού Πειραιώς εντός του Δήμου Πειραιά
2. Προώθηση cluster ναυτιλιακών επιχειρήσεων (νέες και μετεγκαταστάσεις) που δραστηριοποιούνται στον τομέα της Ναυτιλίας
3. Διερεύνηση της δυνατότητας και προώθηση της δημιουργίας ποδηλατοδρόμου κατά μήκος των μη χρησιμοποιούμενων σιδηροδρομικών γραμμών

4. Προώθηση της αξιοποίησης για τις ανάγκες της ανάπτυξης και οργάνωσης του Δήμου Πειραιά μεγάλων ιδιωτικών ή διεκδικούμενων ακινήτων.
5. Αναπαλαίωση και επανάχρηση διατηρητέου κτηρίου Περδίκη (και χώρου στάθμευσης απορριμματοφόρων) (θύλακας 6)

Αντίστοιχα οι κατευθύνσεις που δίνονται για την **EZA1**, και αφορούν την περιοχή του Αγίου Διονυσίου, είναι οι εξής:

1. Αξιοποίηση του παλιού ΣΣ Αγίου Διονυσίου (διατηρητέο κτήριο), σε συνδυασμό με τις υποδράσεις 1 της δράσης 14 και 2 της δράσης 59 (EZA 2: Ζώνη Αγίου Διονυσίου-Καμινίων και γραμμικών αξόνων Πειραιώς και σιδηροδρομικών γραμμών)
2. Εξέταση εναλλακτικών μορφών τροφοδοσίας πλοίων ώστε να μη χρησιμοποιούν ντίζελ για τις μηχανές ηλεκτροδότησης εντός του λιμένος (που προκαλεί ατμοσφαιρική ρύπανση στον Πειραιά και ιδίως στην παρούσα ειδική ζώνη), όπως π.χ. η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από το λιμάνι, η χρήση φυσικού αερίου ή άλλα φιλικότερα φιλικότερων προς το περιβάλλον καύσιμα και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή γύρω από το λιμάνι
3. Ενίσχυση της περιοχής με προηγμένες υποδομές τεχνολογίας και επικοινωνιών (ευρυζωνικά δίκτυα κλπ.) που απαιτούνται για τη στήριξη ιδιωτικών δραστηριοτήτων μεγάλης εμβέλειας και για εφαρμογές «έξυπνης πόλης» στο δημόσιο χώρο
4. Υποστήριξη με τις αναγκαίες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις – Πρόβλεψη για δημιουργία ικανού αριθμού χώρων στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των επιχειρήσεων
5. Αποκατάσταση όψεων παραλιακού μετώπου

#### 2.1.9.4 Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση Δήμου Πειραιά

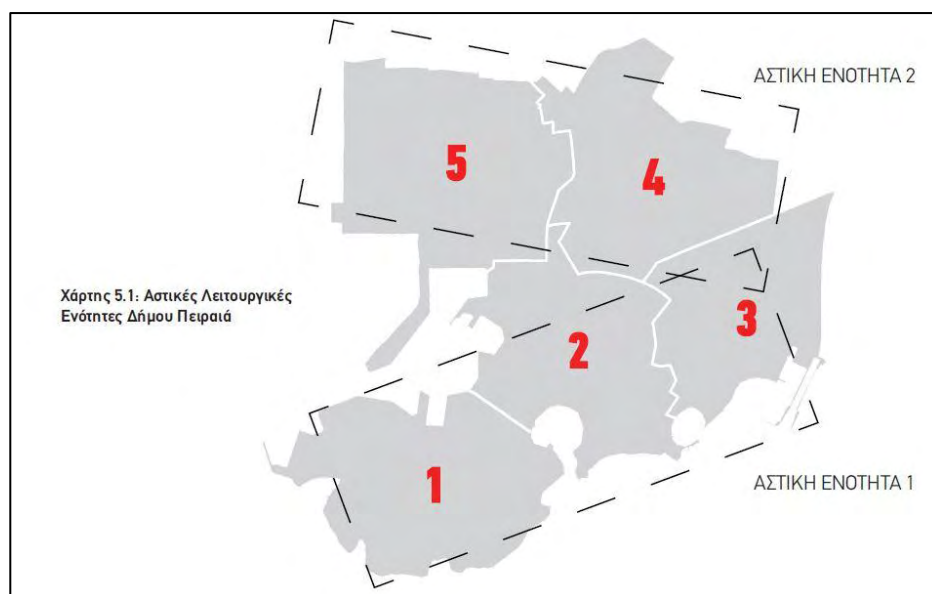
Η ΟΧΕ Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης αποτελεί χωρικό εργαλείο του νέου ΕΣΠΑ 2014-2020. Επίσης, συνδέεται με το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ), διότι αποτελεί το μέσο χρηματοδοτικής στήριξής του.

Στην περίπτωση του Πειραιά είναι η πρώτη φορά που η Δημοτική Αρχή αξιοποιεί σύγχρονα χωρικά, αναπτυξιακά και χρηματοδοτικά εργαλεία. Τον Ιούνιο του 2016 παρουσιάστηκε το κείμενο διαβούλευσης για την στρατηγική της **Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης** του Δήμου. Η διαβούλευση είχε δημόσιο χαρακτήρα και απευθυνόταν σε πολίτες, επαγγελματίες, διάφορους Φορείς (κοινωνικούς, επαγγελματικούς) της πόλης, αλλά και της ευρύτερης ζώνης. Τον Απρίλιο του 2017 η

πρόταση της Ο.Χ.Ε. ψηφίστηκε με ευρεία πλειοψηφία από το Δημοτικό Συμβούλιο Πειραιά και στη συνέχεια αναμένεται η έγκριση και χρηματοδότησή της.

Το **όραμα** που θέτει ο Δήμος είναι η «Ανάδειξη του Πειραιά ως Επιχειρηματικού, Τουριστικού, Πολιτιστικού, Ναυτιλιακού και Εμπορικού Προορισμού Διεθνούς Αναγνωσιμότητας και Εμβέλειας, με Ενεργειακή, Περιβαλλοντική και Κοινωνική Προστιθέμενη Αξία για τους κατοίκους, τους εργαζόμενους και τους επισκέπτες» (Δήμου Πειραιά, 2016).

Προσδιορίζονται δύο Αστικές Λειτουργικές Ενότητες, οι οποίες δημιουργήθηκαν βάση κοινωνικών και οικονομικών κριτηρίων. Η Αστική Ενότητα 1 περιλαμβάνει τα δημοτικά διαμερίσματα 1,2,3 στα οποία εφαρμόζονται αναπτυξιακές πολιτικές αστικής αναζωογόνησης, ενώ η Αστική Ενότητα 2 περιλαμβάνει τα διαμερίσματα 4,5 και τμήμα του 3, στοχεύοντας στη διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής και αποτροπής της αστικής υποβάθμισης με στοχευόμενες αναπτυξιακές πολιτικές. Αξίζει να σημειωθεί, ότι οι περιοχές αυτές συμπίπτουν με την προσέγγιση του ΣΟΑΠ και λειτουργούν συμπληρωματικά. Η συνοικία του Αγίου Διονυσίου ανήκει στην Α.Λ.Ε2.



Εικόνα 2.1.9.4.1: Αστικές Λειτουργικές Ενότητες Δ. Πειραιά. Πηγή: ΟΧΕ (2016)

Οι προτεραιότητες της Ο.Χ.Ε που αναφέρονται και αναλύονται στο κείμενο διαβούλευσης παρουσιάζονται ονομαστικά παρακάτω:

- α. Βιώσιμη Κινητικότητα
- β. Ενίσχυση του Πρασίνου
- γ. Ενεργειακή Αναβάθμιση

δ. Αειφόρος Διαχείριση Απορριμμάτων

ε. Παρεμβάσεις Ανάδειξης του Πειραιά ως «Εξυπνης Πόλης» Smart city

στ. Επιχειρηματικότητα - Απασχόληση

ζ. Παρεμβάσεις αναβάθμισης του τουριστικού προϊόντος του Πειραιά

η. Παρεμβάσεις Κοινωνικού Χαρακτήρα

Έχοντας ως βάση τις προτεραιότητες της στρατηγικής που αναφέρθηκαν, προτείνονται ειδικότερες παρεμβάσεις στον αστικό χώρο οι οποίες θα ωφελήσουν την πόλη στο σύνολό της, χωρίς να υπάρχει μεγάλη οικονομική επιβάρυνση. Οι στόχοι της κάθε παρέμβασης, διαφοροποιούνται ανάλογα με Α.Λ.Ε στην οποία ανήκει χωρικά.



Εικόνα 2.1.9.4.2: Προτεινόμενες Παρεμβάσεις Αστικής Ανασυγκρότησης. Πηγή: OXE (2016)

Εστιάζοντας στην συνοικία του Αγίου Διονυσίου, τα έργα που προτείνονται για την συγκεκριμένη περιοχή είναι (Εικόνα 2.1.9.4.2):

- Δημιουργία γραμμικού πάρκου και ποδηλατοδρόμου στις ανενεργές γραμμές ΟΣΕ Λεύκας- Αγ. Διονυσίου (No 14)
- Βελτίωση της κινητικότητας και πράσινο διάδρομος, οδ. Αιτωλικού (No 15)

- Ανάπλαση περιοχής Αγίου Διονυσίου (οδ. Δερβενακίων, Θερμοπυλών) (No 16)
- Πρόγραμμα ανάπλασης προσόψεων παραλιακού μετώπου (No 17)
- Δημιουργία πράσινου δημόσιου χώρου.

#### 2.1.9.5 PIRAEUS' CYCLING IMPLEMENTATION PLAN

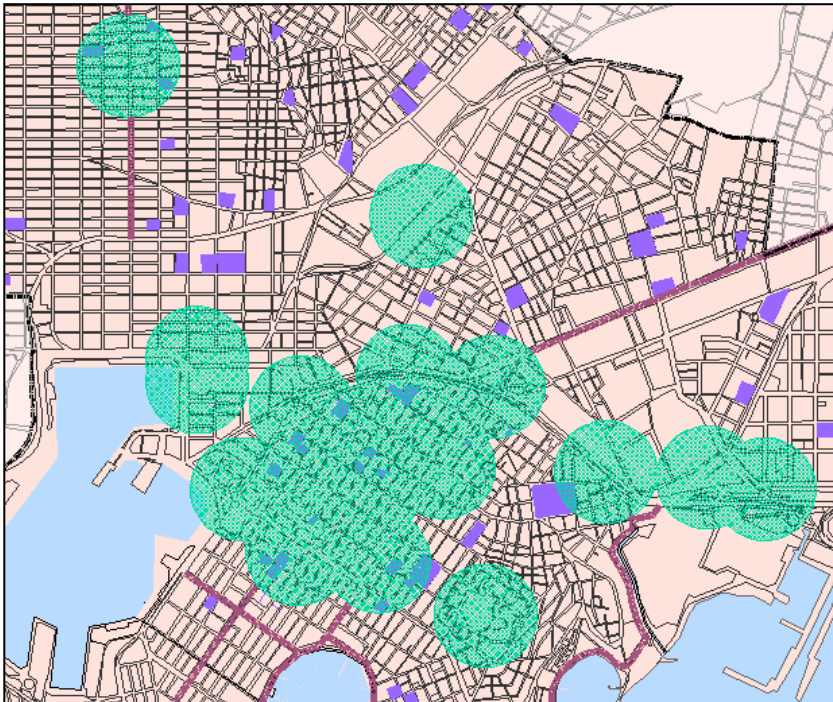
Το Cyclecities αποτελεί έργο του προγράμματος INTERREG IVC (Πρόγραμμα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας) και στοχεύει στην ενσωμάτωση της ποδηλασίας σε ευρωπαϊκές πόλεις, μέσω συστημάτων αειφόρου διαχείρισης κινητικότητας (CycleCities, 2017). Με τη συμμετοχή του Δήμου Πειραιά στο συγκεκριμένο πρόγραμμα, του παρέχεται η δυνατότητα να έρθει σε επαφή με τους υπόλοιπους εταίρους που έχουν εμπειρία στο θέμα της ενσωμάτωσης του ποδηλάτου στο αστικό περιβάλλον.

Δημιουργήθηκαν τρία κείμενα από την ομάδα μελέτης του Δήμου. Το πρώτο περιλαμβάνει την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής σε πολεοδομικό και κυκλοφοριακό επίπεδο (Π1), το δεύτερο παρουσιάζει τη διαδικασία διαβούλευσης και συμμετοχής (συνεντεύξεις, ερωτηματολόγια κλπ) του κοινού στο σχεδιασμό (Π2) και το τρίτο κείμενο τη μεθοδολογία του τελικού σχεδιασμού της βιώσιμης κινητικότητας (Π3).

Οι προτάσεις αναφέρονται στη διαμόρφωση του οδικού δικτύου, στη δημιουργία πράσινων διαδρομών, σε πολιτικές ένταξης του ποδηλάτου στην καθημερινή ζωή των κατοίκων και σε προτάσεις βελτίωσης των συγκοινωνιακών υποδομών. Θεωρείται σκόπιμο να αναλυθεί εκτενέστερα η έκθεση της πρότασης του προγράμματος και ειδικότερα τα έργα και οι κατευθύνσεις που προτείνονται και αφορούν άμεσα την περιοχή του Αγίου Διονυσίου. Σύμφωνα λοιπόν με την **Έκθεση μεθοδολογίας χάραξης στρατηγικής βιώσιμης κινητικότητας (Π3)** προτείνεται:

##### 1. Δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας

Ζώνες γύρω από τις στάσεις των μέσων σταθερής τροχιάς (υφιστάμενων και υπό κατασκευή) σε ακτίνα 200μ. και ζώνες ήπιας κυκλοφορίας σε περιοχές περιμετρικά των σχολικών εγκαταστάσεων (σε ακτίνα έως και 100 μέτρων) για την ασφαλή και ευχάριστη μετακίνηση των παιδιών.

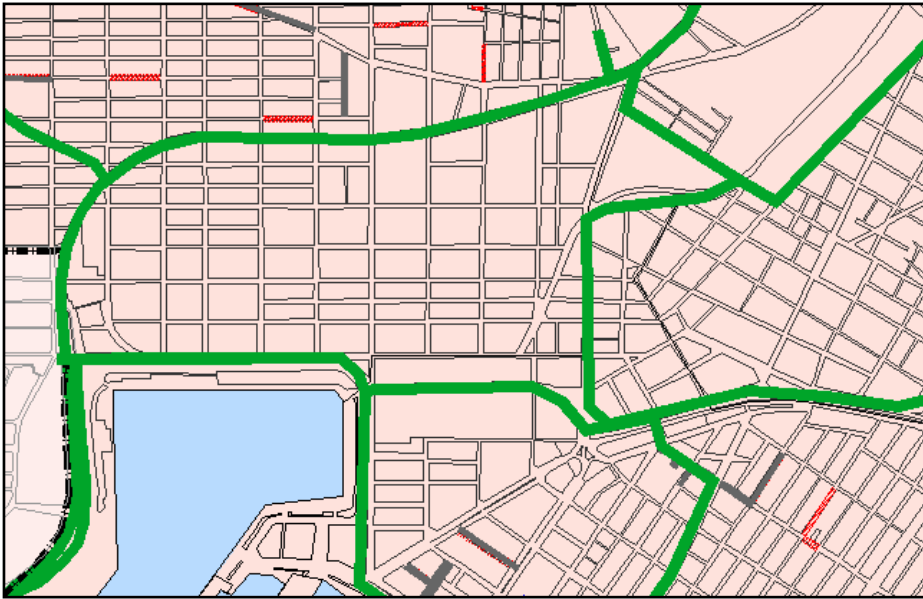


Εικόνα 2.1.9.5.1: Ακτίνα Ζωνών Ήπιας Κυκλοφορίας.  
Πηγή: Πρόγραμμα CYCLECITIES (2014)

## 2. Δημιουργία πράσινων διαδρομών

Προτείνεται η δημιουργία 5 βασικών αξόνων, μία από αυτές αφορά την περιοχή του Αγίου Διονυσίου. Θα έχει αφετηρία τον σταθμό προαστιακού της Λεύκας και θα συνεχίζει στο πάρκο Δηλαβέρη (μέσω της Υμηττού). Στη συνέχεια, θα συναντάται με την οδό Μεθώνης (παλιές γραμμές του τρένου που έχει γίνει πρόταση ανακατασκευής της σε διαδρομή ποδηλάτου) και θα καταλήγει στον αρχαιολογικό χώρο Ηπειώνειας Ακτής όπου συναντάται και ο επιβατικός λιμένας Πειραιά. Στη συνέχεια ακολουθώντας τις οδούς Ακτή Κονδύλη, Ακτή Ποσειδώνος και Βασιλέως Γεωργίου θα καταλήγει στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά στην Οδό Πολυτεχνείου. Εκεί μέσω της Οδού Πολυτεχνείου θα καταλήγει στην οδό Πυλών όπου τοποθετείται και ο αρχαιολογικός χώρος αστικών πυλών. Τέλος μέσω της οδού Ρετσίνας θα καταλήγει πάλι στον σταθμό της Λεύκας.



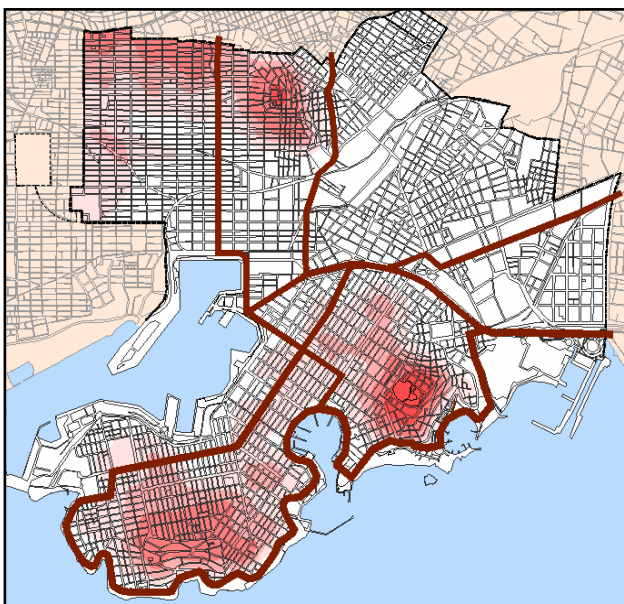


Εικόνα 2.1.9.5.2: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών. Πηγή: Πρόγραμμα CYCLECITIES (2014)

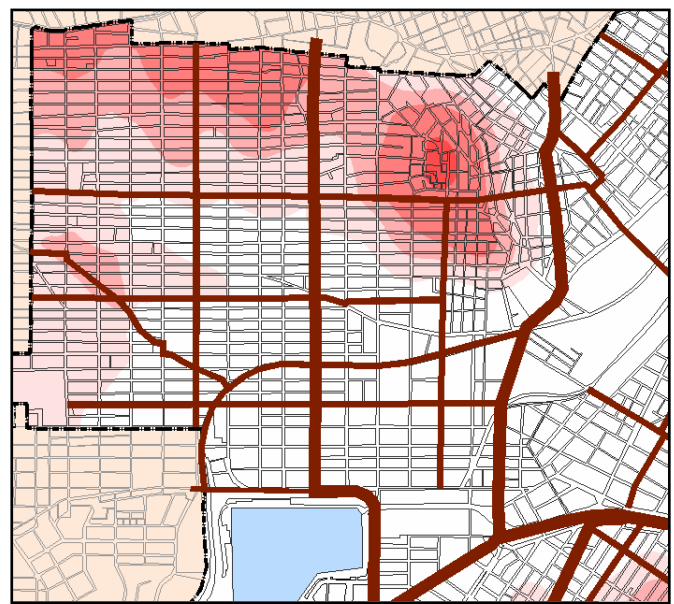
### 3. Προτάσεις για ποδήλατο

Χωρίζονται σε δύο κατηγορίες δικτύων, το **μητροπολιτικό** δίκτυο ποδηλάτου το οποίο έχει ήδη εγκριθεί, και το **συμπληρωματικό** ως προς το μητροπολιτικό δίκτυο για το ποδήλατο που θα οδηγεί από τις κεντρικές περιοχές προς γειτονιές κατοικίας.

Το τμήμα του Μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου της Αθήνας που ανήκει στον Πειραιά (Α' φάση πρότασης), και το συμπληρωματικό που διαπερνά και την περιοχή του Αγίου Διονυσίου φαίνεται στους παρακάτω χάρτες.



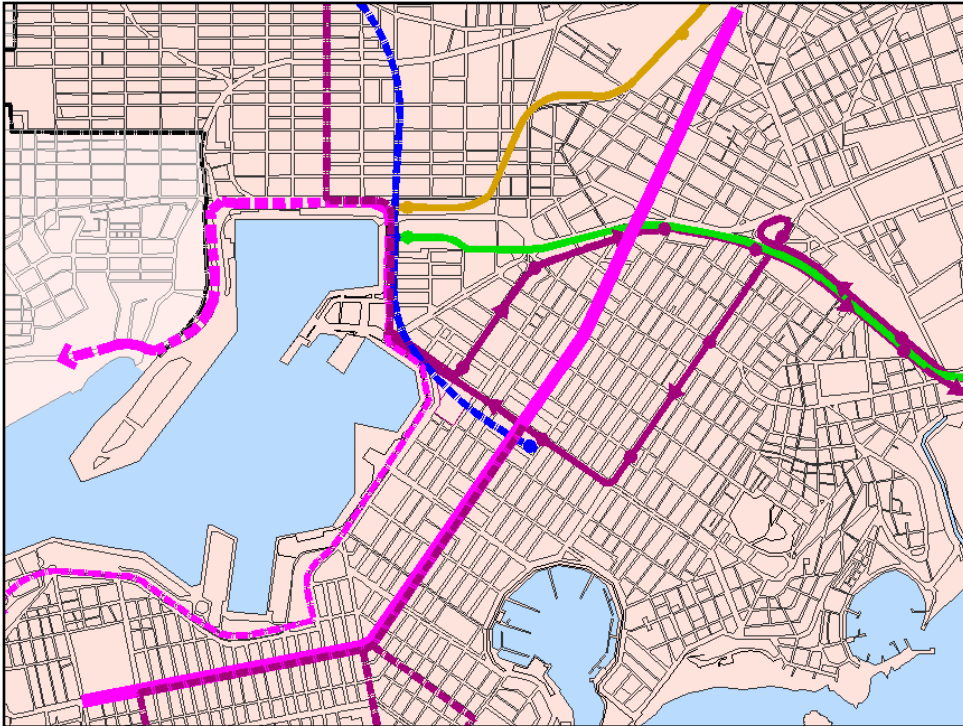
Εικόνα 2.1.9.5.4: Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου. Πηγή: Πρόγραμμα CYCLECITIES (2014)



Εικόνα 2.1.9.5.3: Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου. Πηγή: Πρόγραμμα CYCLECITIES (2014)

#### 4. Επέκταση του Τραμ

Προτείνεται η δημιουργία μιας νέας γραμμής Τραμ (κορμού), η οποία θα διασχίζει την Πειραιϊκή Χερσόνησο από το Χατζηκυριάκειο ως τον σταθμό της Λεύκας. Η γραμμή αυτή θα είναι υποστηρικτική για σύνδεση της Πειραιϊκής Χερσονήσου, με το κέντρο του Πειραιά, και τη περιοχή του Νέου Φαλήρου αλλά και τον Προαστιακό σιδηρόδρομο στη Λεύκα.



Εικόνα 2.1.9.5.5: Προτεινόμενη γραμμή Τραμ Πηγή: Πρόγραμμα CYCLECITIES (2014)

#### Προτεινόμενη γραμμή Τραμ – δίκτυο κορμού

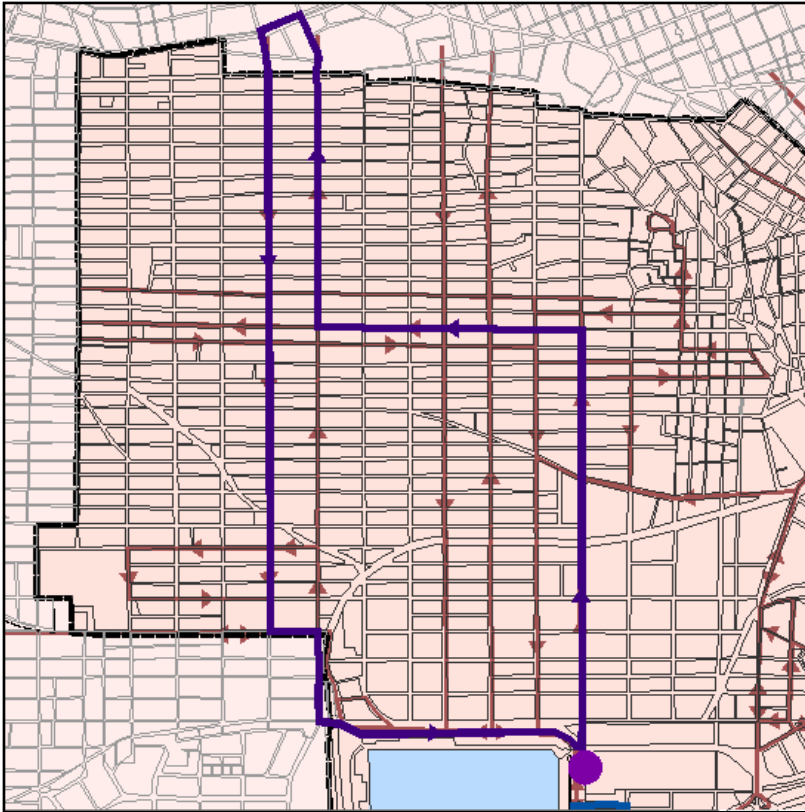
Το συμπληρωματικό δίκτυο Τραμ θα συνδέει τον σταθμό του ΗΣΑΠ (και μελλοντικά του μετρό) στον Πειραιά, με τη Δραπετσώνα. Η γραμμή θα περνά από την Ακτή Κονδύλη, και στη συνέχεια από την Ακτή Ηετώνια (στον αρχαιολογικό χώρο), όπου θα συνεχίζει στον γειτονικό δήμο παραλιακά.

#### 5. Νέες γραμμές Δημοτικής Συγκοινωνίας

Προτείνεται η δημιουργία τεσσάρων νέων γραμμών λεωφορείων, οι οποίες θα είναι κυκλικές και θα εξυπηρετούν τις μετακινήσεις από και προς τους σταθμούς των μέσων σταθερής τροχιάς, προς τις περιοχές κατοικίας.

Μία από αυτές είναι η γραμμή του αστικού λεωφορείου 3, η οποία θα διέρχεται από την περιοχή του Αγ. Διονυσίου, και έχει ως στόχο να εξυπηρετεί μετακινήσεις ανάμεσα στους δύο σταθμούς του μετρό. Αναλυτικότερα η διαδρομή που ακολουθεί είναι:

Μαυρομιχάλη- Χορμοβίτου - Αγ. Δημητρίου - Πετρου Ράλλη - Ψαρών- Αναπαύσεως - Θεσμοφορίου - Ακτή Κονδύλη - Μαυρομιχάλη.



Εικόνα 2.1.9.5.6: Νέα γραμμή αστικού λεωφορείου 3.  
Πηγή: Πρόγραμμα CYCLECITIES (2014)

### 2.1.9.6 Πολεοδομική Μελέτη Εμπορικού Συλλόγου Πειραιά (1992)

Το 1992 πραγματοποιήθηκε «Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης της περιοχής του Αγίου Διονυσίου (Γκάζι –Παπαστράτου)» από τον Εμπορικό Σύλλογο του Πειραιά. Η εν λόγω μελέτη περιλαμβάνει αρχικά μια ανάλυση της τότε υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής και καταγραφή των διάφορων προβλημάτων και μειονεκτημάτων που εντοπίστηκαν. Στη συνέχεια, διατυπώνεται η πρόταση παρέμβασης η οποία στοχεύει στην αναβάθμιση του οικονομικού και κοινωνικού χαρακτήρα της περιοχής καθώς και στη επίλυση διάφορων πολεοδομικών και κυκλοφοριακών προβλημάτων.

Ειδικότερα οι παρεμβάσεις που προτείνονται είναι οι εξής:

- Δημιουργία δύο ελεύθερων χώρων «πλατείες» με άνοιγμα προς το λιμάνι. Η πρώτη πλατεία περικλείεται από τις οδούς Αιγάλεω, Καστόρος, Αιτωλικού και Ακτής Μιαούλη. Η δεύτερη αποτελεί ένα τμήμα οικοδομικού τετραγώνου και περικλείεται από τις οδούς Καστόρος, Ασκληπείου και της Ακτής Κονδύλη.

- Δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης

- Δημιουργία αφετηρίας λεωφορείων σε τμήμα οικοδομικού τετραγώνου που περικλείεται από τις οδούς Καστόρος, Αιγάλεω και Ακτή Κονδύλη.

- Στα οικοδομικά τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Παπαστράτου, Θερμοπυλών, Καστόρος, Δερβενακίων και της Ακτής Μιαούλη προτείνεται η τόνωση της χρήσης κατοικίας με εστία πρασίνου σε όλον τον περιβάλλοντα χώρο του ναού του Αγίου Διονυσίου

- Δημιουργία Τεχνολογικού Πάρκου στο πρώην εργοστάσιο Ρετσίνα

Παράλληλα, προτείνεται η αναδιοργάνωση των χρήσεων γης με την δημιουργία τριών Ζωνών σύμφωνα με το ΠΔ 23-2-87 (ΦΕΚ 116 Δ/1987):

- **Ζώνη Κεντρικών Λειτουργιών:** περικλείεται από τις οδούς Ακτή Κονδύλη-Αγίου Διονυσίου, Καστόρος, Μεθώνης, Μεσολογίου, Φωκίωνος στην οποία επιτρέπονται μόνο χρήσεις εμπορικών καταστημάτων, γραφείων, διοίκησης, εστίασης, κτιρίων και γηπέδων στάθμευσης και εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς
- **Ζώνη μη οχλούσας βιομηχανίας-βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου:** περιλαμβάνει το μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής στην οποία επιτρέπονται χρήσεις που αφορούν βιομηχανικές, βιοτεχνικές και δραστηριότητες χονδρεμπορίου.
- **Ζώνη Γενική Κατοικίας:** περικλείεται από τις οδούς Παπαστράτου, Θερμοπυλών, Καστόρος, Ακτή Κονδύλη, Θεσμοφορίου και Παπαστράτου στην οποία επιτρέπονται χρήσεις κατοικίας, γραφείων, θρησκευτικοί χώροι, εστίασης, αθλητικές εγκαταστάσεις κ.α.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω είναι σημαντικό να αναφερθεί πως η συγκεκριμένη μελέτη υλοποιήθηκε με τα δεδομένα μιας παλαιότερης χρονικής περιόδου τα οποία έχουν αλλάξει σημαντικά σήμερα. Ωστόσο, αρκετά χαρακτηριστικά της περιοχής έχουν παραμείνει παρόμοια για αυτό το λόγο θεωρήθηκε ορθό να ληφθούν υπόψη οι προτάσεις της μελέτης για την δημιουργία της πρότασης της παρούσας εργασίας.

### 2.1.9.7 Ιδιωτική επένδυση στα Κτίρια Παπαστράτου

Η Dimand αγόρασε από την Παπαστράτος, που ελέγχεται από τον πολυεθνικό όμιλο Philip Morris, τρία ακίνητα στον Πειραιά: Το πρώην κεντρικό κτίριο της καπνοβιομηχανίας, το λιθογραφείο της καθώς και το "κτίριο Βόμβα" που λειτούργησε για πολλά χρόνια ως αποθήκη.

#### **Μνημόνιο Συναντίληψης**

Σύμφωνα με το απόσπασμα από τα πρακτικά της 24ης Συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου που λάβαμε από τμήμα της Πολεοδομίας του Δήμου, στις 19-10-16 συζητήθηκε και εν τέλει εγκρίθηκε το παρακάτω θέμα:

«**Σύναψη μνημονίου συναντίληψης** μεταξύ της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «DIMAND ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ» και διακριτικό τίτλο «DIMAND ΑΕ» και του Δήμου Πειραιά για την ανάπτυξη των Ο.Τ. 128, 129 και 139 της πρώην Βιομηχανικής Περιοχής Αγίου Διονυσίου του Δήμου Πειραιά και την ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής».

Αντικείμενο του παρόντος μνημονίου είναι η διαμόρφωση πλαισίου συνεργασίας των μερών για την Ανάπλαση, Αναβάθμιση, Αναβίωση της Βιομηχανικής Περιοχής Αγίου Διονυσίου του Δήμου Πειραιά, με μελέτες, προγράμματα, έργα και δράσεις.

Από την πλευρά της εταιρίας, προτίθεται να αξιοποιήσει τα εν λόγω ακίνητα, τα οποία λόγω της ιστορικότητας, της θέσης και του μεγέθους τους αποτελούν σημείο αναφοράς για την περιοχή. Επιπλέον, δεσμεύεται να συμπεριλάβει την εντοπιότητα ως βασικό κριτήριο για την τυχόν νέα απασχόληση ανθρώπινου δυναμικού που θα συνεπάγεται η ως άνω ανάπτυξη ακινήτων, καθώς και να συνδράμει με την τεχνογνωσία της τις υπηρεσίες του Δήμου στη μελέτη και σχεδιασμό της ανάπλασης της περιοχής του Αγίου Διονυσίου.

Από την πλευρά του Δήμου, θα υπάρχει η διακριτική ευχέρεια λαμβάνοντας υπόψη το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, κατόπιν αποφάσεως του Δ.Σ:

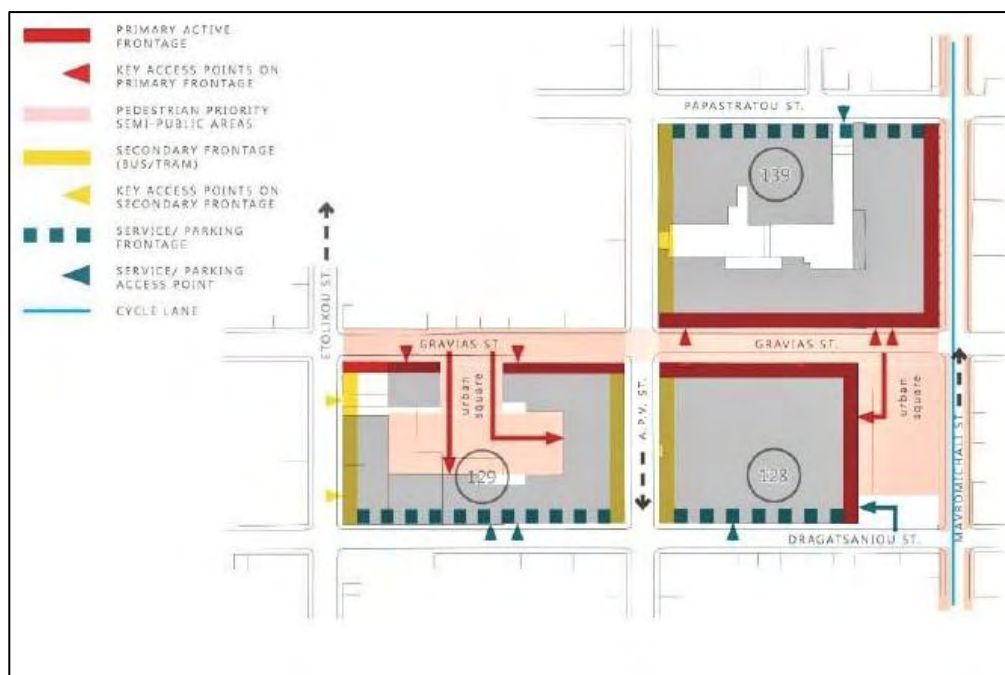
- Να συνδράμει και θα εξυπηρετεί στα πλαίσια των δυνατοτήτων του την Εταιρία, σε ότι αφορά ζητήματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων και των υπηρεσιών του.
- Να λαμβάνει υπόψη στη στρατηγική του για την ανάπτυξη της πόλης, το πρόγραμμα και τις δράσεις της Εταιρίας στην πόλη του Πειραιά.

- Να λαμβάνει υπόψη το πρόγραμμα και τις δράσεις της Εταιρίας στις επενδυτικές του πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη της πόλης, και θα μεριμνά για την συμπληρωματικότητα και τη συνοχή τους.

### Παρουσίαση της πρότασης

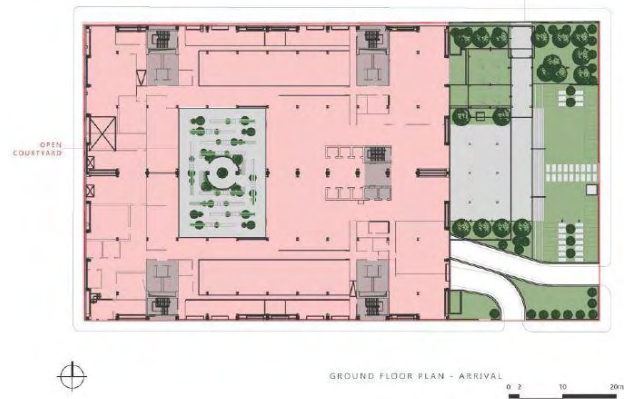
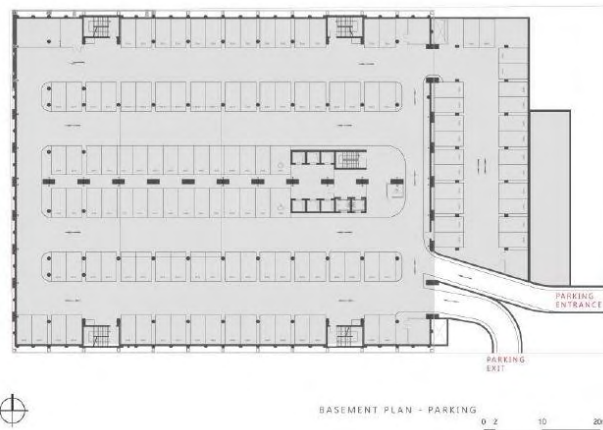
Στις 21 Οκτωβρίου 2016 αναρτήθηκε στο κοινό μία σύντομη παρουσίαση της πρότασης της επενδυτικής εταιρεία ακινήτων Grivalia ,που προωθείται από την Dimand και αφορά την πρώτη φάση της επένδυσης στο ιστορικό ακίνητο της καπνοβιομηχανίας Παπαστράτος. Σύμφωνα με τον πρόεδρο και διευθύνων σύμβουλο της Dimand Δημήτρη Ανδριόπουλο, το έργο θα υλοποιηθεί σταδιακά, με έναν ορίζοντα ολοκλήρωσης την επόμενη τετραετία, ενώ το 2017 θα ολοκληρωθεί η πρώτη φάση.

Αρχικά, παρουσιάζεται η οδική ιεράρχηση των δρόμων που βρίσκονται περιμετρικά των οικοδομικών τετραγώνων που πρόκειται να γίνουν οι παρεμβάσεις. Προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού Γραβιάς, η δημιουργία ποδηλατοδρόμου και βελτίωση των πεζοδρόμων της οδού Μαυρομιχάλη και η δημιουργία δύο αστικών υπαίθριων χώρων. Επιπλέον, ορίζονται οι κύριες και δευτερεύουσες ενεργές προσόψεις των κτιρίων καθώς και οι προσόψεις με τα σημεία πρόσβασης σε χώρους στάθμευσης και λοιπές υπηρεσίες που θα παρέχονται.



Εικόνα 2.1.9.7.1: Προτεινόμενη Επένδυση. Πηγή: DIMAND,2017

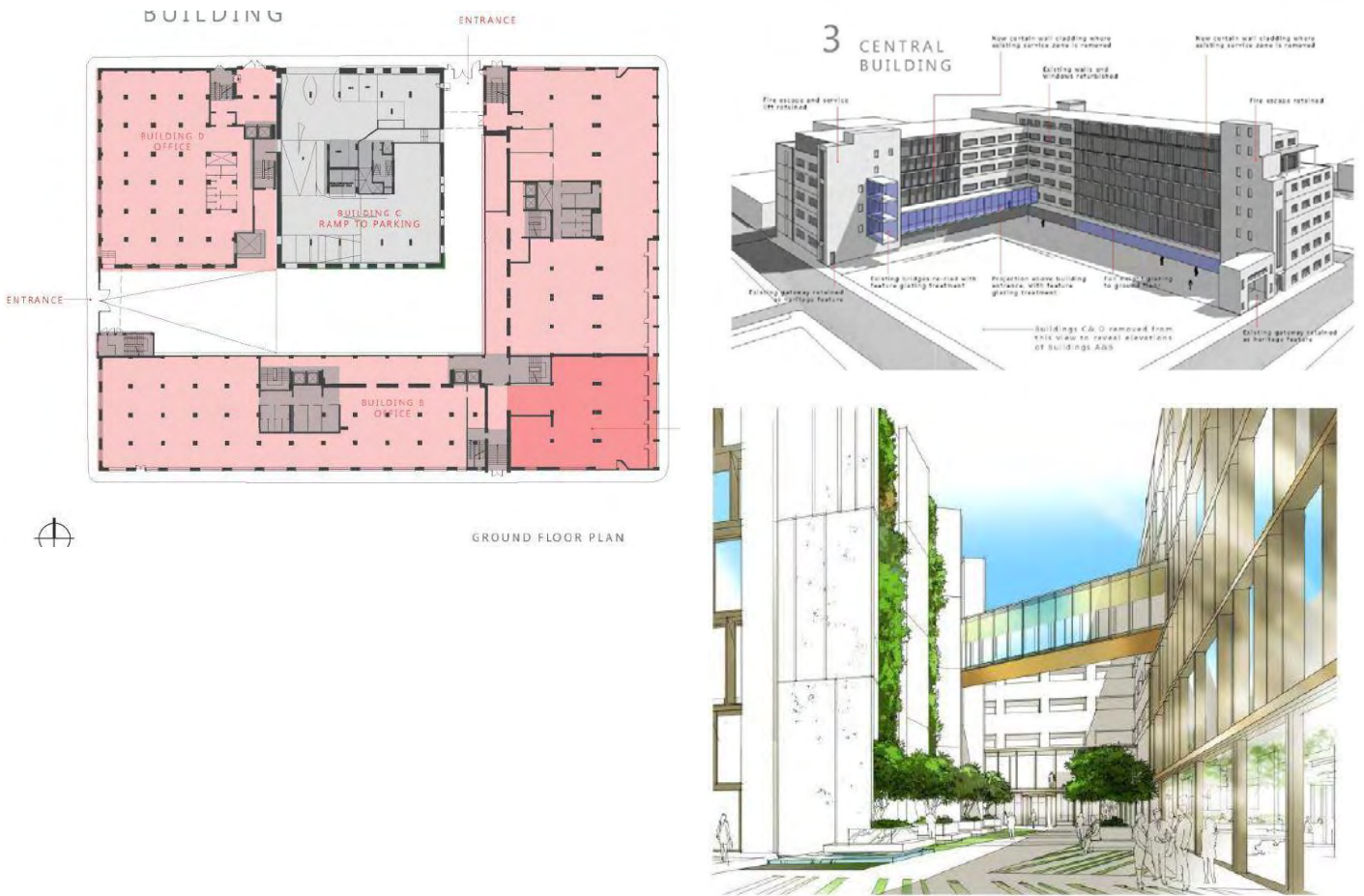
## 1. Πρώην αποθήκες Παλαστράτου (Κτίριο Βόμβα)



Εικόνα 2.1.9.7.2: Προτεινόμενη Επένδυση «Κτίριο Βόμβα». Πηγή: DIMAND, 2017.

Το «κτίριο Βόμβα», αφορά και το πρώτο στάδιο της επένδυσης. Πρόκειται για κτίριο 4.000 τ.μ. που βρίσκεται σε οικόπεδο 5.500 τ.μ., το οποίο θα ανακατασκευαστεί με σκοπό να στεγάσει κτίριο γραφείων συνολικής επιφάνειας 10.500 τ.μ. και υπόγειο χώρο στάθμευσης 126 θέσεων. Στο ανοικοδόμητο τμήμα του τετραγώνου προτείνεται η δημιουργία ενός υπαίθριου χώρου με χώρους πρασίνου και εγκαταστάσεις για τη φιλοξενία χρήσεων αναψυχής, όπως καφετέρια και μπαρ.

## 2. Κεντρικό κτίριο



Εικόνα 2.1.9.7.3: Προτεινόμενη Επένδυση «Κεντρικό Κτίριο». Πηγή: DIMAND, 2017

Στο κεντρικό κτίριο Παπαστράτος, το οποίο αποτελείται από τέσσερα αυτόνομα κτίρια, προτείνεται η ανακαίνιση των δύο κτιρίων (A, B) και κάποιες αλλαγές στην όψη, διατηρώντας παράλληλα τον παλιό βιομηχανικό τους χαρακτήρα. Επιπλέον, θα παρέχουν την πρόσβαση για το μουσείο του Παπαστράτου, μία αίθουσα πολλαπλών χρήσεων και ένα ξενοδοχείο. Στο τρίτο κτίριο (C) προτείνεται η ανοικοδόμησή του και η δημιουργία χώρου στάθμευσης, ενώ στο τελευταίο κτίριο (D) η ανακαίνισή του και μετατροπή σε χώρο γραφείων. Επιπλέον, όπως ανέφερε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Dimand, υπάρχει ως σκέψη, η δημιουργία και ενός χώρου για τους ταξιδιώτες που θέλουν να πηγαίνουν στα νησιά κι έχουν βαλίτσες, μία υπηρεσία που δεν υπάρχει αυτή την στιγμή στο λιμάνι ως service.



### 3. Κτίριο Λιθογραφείο



Εικόνα 2.1.9.7.4: Προτεινόμενη Επένδυση «Κτίριο Λιθογραφείο». Πηγή: DIMAND,2017

Το τρίτο κτίριο αφορά το Λιθογραφείο. Στο συγκεκριμένο οικοδομικό τετράγωνο, πρόκειται να παραμείνει μόνο ένα κτίριο, το οποίο είναι διατηρητέο, και να μετατραπεί σε εστιατόριο και καφέ και να δημιουργηθεί άλλο ένα το οποίο θα φιλοξενεί χρήσεις εμπορίου. Στον ανοικοδόμητο χώρο που απομένει, προτείνεται η δημιουργία μίας πλατείας με έντονη δενδροφύτευση, καθώς και μία υπαίθρια τραπεζαρία η οποία θα χωροθετείται δίπλα στο καφέ- εστιατόριο (Κόλλιας, 2016)

#### Εμπόδιο υλοποίησης πρότασης

Στη συνέχεια, η εταιρία Dimand κατέθεσε στην αρμόδια διεύθυνση της Πολεοδομίας του Δήμου Πειραιά το φάκελο για την έκδοση της άδειας των κτιρίων της πρώην καπνοβιομηχανίας. Ωστόσο εμφανίστηκαν εμπόδια που πρόκειται να καθυστερήσουν ή ακόμα και να αποτρέψουν τα σχέδια της εταιρίας. Το μεγαλύτερο εμπόδιο είναι ότι η συγκεκριμένη περιοχή σύμφωνα με το ΓΠΣ, ορίζεται ως γενική κατοικία (και ζώνη ανάπτυξης) και σύμφωνα με τον Π.Δ '87 των κατηγοριών χρήσεων γης, δεν επιτρέπεται η εγκατάσταση ξενοδοχειακής μονάδας άνω των 100 κλινών. Επιπλέον, η μετατροπή της οδού Γραβιάς σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας (μπροστά από το κτίριο της Παπαστράτος για την εξυπηρέτηση της επένδυσης) θα έχει ως αποτέλεσμα την όξυνση του κυκλοφοριακού σε άλλους δρόμους, επιβαρύνοντας την περιοχή γύρω από τον Άγιο Διονύσιο και το λιμάνι του Πειραιά.

## 2.2 Περιοχή Αγίου Διονυσίου

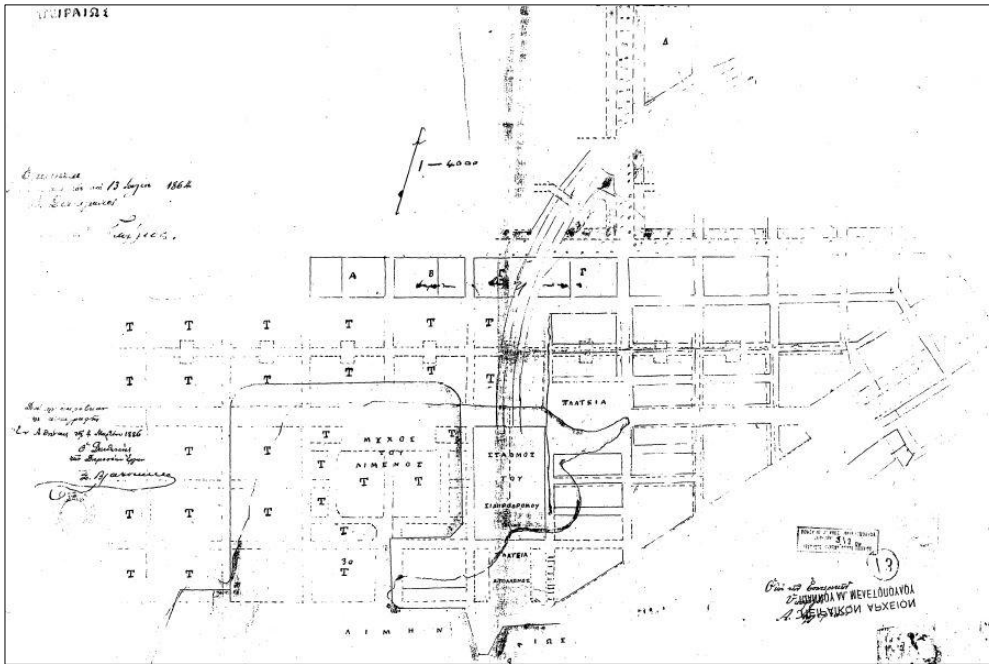
### 2.2.1 Ιστορικά στοιχεία

#### *Η βιομηχανική ζώνη (1876-1900)*

Το Αλίπεδο, όπως ονομαζόταν κατά την αρχαιότητα η περιοχή που αποτέλεσε τη βιομηχανική ζώνη του Πειραιά, ήταν έλος την εποχή της ίδρυσης της νέας πόλης. Η περιοχή ήταν ο χώρος "κηποπέδων" μέχρι που το βόρειο μέρος του Πειραιά επιλέχθηκε για την εγκατάσταση των εργοστασίων. Από τότε και μέχρι το τέλος του 19ου αιώνα οι κήποι έδωσαν τη θέση τους στα εργοστάσια. (Δουμάνη και Τσαρμακλή, 2002)

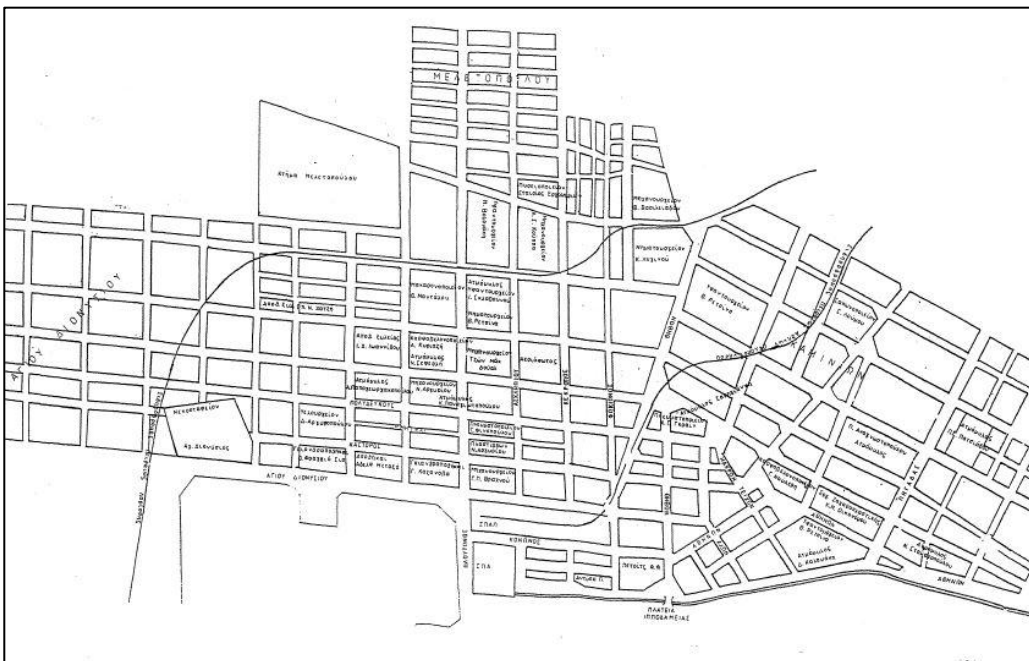
Ειδικότερα, το βασιλικό διάταγμα της 30ης Ιουνίου του 1864 καθόρισε την περιοχή που θα αποτελούσε την πρώτη βιομηχανική ζώνη της πόλης. Με τις σημερινές ονομασίες, η περιοχή που προορίστηκε για τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις ήταν τα τρία οικοδομικά τετράγωνα από την Ακτή Αγίου Διονυσίου μέχρι τη γραμμή του σιδηροδρόμου Πειραιώς-Συνόρων (τη σημερινή οδό Μεθώνης) και από την οδό Ρετσίνα μέχρι τη σημερινή οδό Αιτωλικού, και ένα οικοδομικό τετράγωνο στην προέκταση της οδού Ασκληπιού. (Δουμάνη και Τσαρμακλή, 2002)

Από τότε μέχρι το 1875 η δημιουργία ατμοκίνητων εργοστασίων συνεχίστηκε με γρήγορο ρυθμό με αποτέλεσμα η βιομηχανική ζώνη να υπερβεί τα τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα και να επεκταθεί τμηματικά στο βορειοδυτικό μέρος της πόλης, δηλαδή προς την περιοχή της Λεύκας και τα Καμίνια . Βέβαια όλα τα εργοστάσια, που δημιουργήθηκαν από το 1875 μέχρι το 1900, δεν βρίσκονταν μέσα στη βιομηχανική ζώνη. Βιομηχανικά καταστήματα υπήρχαν και σ' άλλα μέρη της πόλης, κεντρικά ή απόκεντρα. Ωστόσο τα 2/3 περίπου της πειραιϊκής βιομηχανίας ήταν μέσα στη βιομηχανική ζώνη, και πάντως τα σημαντικότερα εργοστάσια από άποψη επένδυσης και παραγωγής ήταν εγκατεστημένα εκεί. Για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα η πειραιϊκή βιομηχανία συνυπήρξε με το νεκροταφείο της πόλης, με τους οίκους ανοχής αλλά και με τους κήπους και τους αμπελώνες. (Κοτέα,1995)



Εικόνα 2.2.1.1: Τα πρώτα οικοδομικά τετράγωνα της βιομηχανικής ζώνης. Πηγή: Κοτέα, 1995

Απόσπασμα χάρτη του 1896: Ο συνοικισμός των εργοστασίων



Εικόνα 2.2.1.2: Ο συνοικισμός των εργοστασίων (1896). Πηγή: Κοτέα, 1995



Εικόνα 2.2.1.3: Η περιοχή του Αγίου Διονυσίου 20ος αιώνας. Πηγή: Ψαρράς Π., 2015

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το βορειοδυτικό τμήμα της πόλης και ειδικότερα η περιοχή του Αγίου Διονυσίου επιλέχθηκαν για την εγκατάσταση των βιομηχανικών καταστημάτων, γνωρίζοντας ραγδαία βιομηχανική-οικονομική ανάπτυξη.

Ωστόσο, πριν να ξεκινήσει η εκβιομηχάνιση της πόλης το μοναδικό σημείο αναφοράς της περιοχής, που εκτεινόταν βόρεια της οδού Αγίου Διονυσίου, ήταν το ομώνυμο **νεκροταφείο**. Στο πρώτο πολεοδομικό σχέδιο, το νεκροταφείο του Πειραιά είχε τοποθετηθεί στην αρχή της λεωφόρου Χατζηκυριάκου. Η γρήγορη οικιστική ανάπτυξη δεν επέτρεψε τη λειτουργία του νεκροταφείου σε αυτό το μέρος της πόλης. Έτσι επιλέχθηκε τελικά ο χώρος γύρω από το ναό του Αγίου Διονυσίου, ο οποίος για τους πειραιώτες της πρώτης γενιάς ήταν τότε "το ακρότατον και λίαν απομακρυσμένο μέρος του Πειραιώς" (βλ Δ.Β. Σπηλιωτόπουλος, ο πειραιεύς και οι Δήμαρχοι της πρώτης εκατονταετηρίδος, Πειραιάς 1939). Μεταξύ των ετών 1851-1856 το νεκροταφείο επεκτάθηκε δύο φορές, και μέχρι το 1896 καταλάμβανε όλη την έκταση μεταξύ των οδών Δερβενακίων, Δραγατσάνιου, Αγίου Δημητρίου και Ακτής Κονδύλη. Το 1909, το δημοτικό συμβούλιο αποφάσισε να σταματήσει τη λειτουργία του, επειδή ο χώρος του είχε υπερπληρωθεί και η περαιτέρω χρησιμοποίησή του έθετε σε κίνδυνο τη δημόσια υγεία. Έτσι, το 1910 άρχισε να λειτουργεί το νέο νεκροταφείο της "Ανάστασης". (Κοτέα,1995)

Με την συνεχή εγκατάσταση στην βιομηχανικών μονάδων και εμπορίου στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου, καθώς και με τον επίσημο καθορισμό της ως βιομηχανική ζώνη, η περιοχή σταδιακά αλλάζει χαρακτήρα.

Ωστόσο, με τον ερχομό της αποβιομηχάνισης η περιοχή κληροδότησε πολλούς εγκαταλελειμμένους βιομηχανικούς χώρους, οι οποίοι λόγω των πρότερων χρήσεών τους διαθέτουν συνήθως μεγάλο μέγεθος με αποτέλεσμα να δημιουργούν νεκρές ζώνες και να αποκόβουν την περιοχή από την υπόλοιπη πόλη. Επιπλέον, οι χώροι αυτοί χαρακτηρίζονται από επιβαρημένες ποιοτικά και περιβαλλοντικά καθώς είτε έχουν εγκαταλειφθεί και ερειπωθεί είτε συνεχίζουν να λειτουργούν κάτω από άσχημες συνθήκες. Ωστόσο, αρκετά από τα κτίρια βρίσκονται σε νευραλγικές θέσεις του αστικού χώρου (παραλιακό μέτωπο περιοχής Αγίου Διονυσίου) ή διαθέτουν πλούσια κτιριακή υποδομή, ιστορικής και αρχιτεκτονικής αξίας. Τα παραπάνω, αποτελούν κίνητρο επανάχρησής τους με στόχο την ανάδειξη των ίδιων των χώρων αλλά και ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής με σκοπό την αναβάθμιση του ευρύτερου πολεοδομικού, οικονομικού και κοινωνικού περιβάλλοντος.

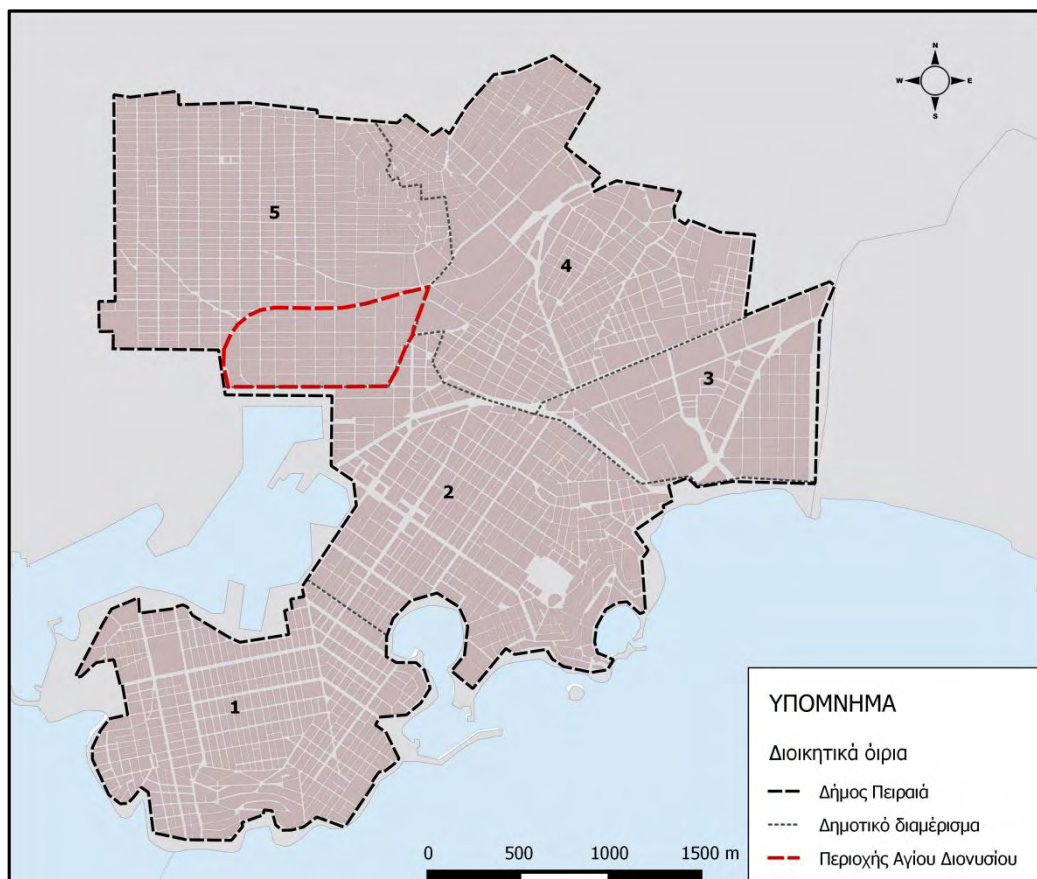
Τέλος, η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης που έχει πραγματοποιηθεί στα επόμενα κεφάλαια, πρόκειται να δώσει μία πιο ολοκληρωμένη εικόνα, η οποία είναι απαραίτητη για την διεξαγωγή συμπερασμάτων και προτάσεων με στόχο την αναζωογόνηση της περιοχής του Αγίου Διονυσίου.

### 2.2.2 Διοικητική οργάνωση

Η περιοχή του Αγίου Διονυσίου ανήκει στο 5ο Δημοτικό Διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά. Καταλαμβάνει συνολική έκταση σχεδόν 430 στρ. και αποτελείται από 70 οικοδομικά τετράγωνα. Ειδικότερα, στο βόρειο τμήμα οριοθετείται από τις ανενεργές σιδηροδρομικές γραμμές Ο.Σ.Ε. (γραμμή Θεσσαλονίκης), νότια από την κεντρική οδό Ακτή Κονδύλη-Αγίου Διονυσίου, ανατολικά από την Υμηττού και τη σιδηροδρομική γραμμή Ο.Σ.Ε. (γραμμή Πελοποννήσου) και δυτικά από την οδό Θεσμοφορίου. Συνοπτικά, οι σιδηροδρομικές γραμμές και το μέτωπο της Ακτή Κονδύλη συγκροτούν το περιμετρικό όριο της συγκεκριμένης περιοχής.

Ο πολεοδομικός ιστός ακολουθεί ένα ορθοκανονικό κάναβο, που φαίνεται να ορίστηκε από το μέγεθος της κάθε βιομηχανικής μονάδας που αρχικά είχαν εγκατασταθεί στην περιοχή. Επιπλέον, τα οικοδομικά τετράγωνα παρουσιάζουν διαφορές μεταξύ τους ως προς το μέγεθος αλλά και τον αριθμό των κτιρίων που φιλοξενεί το καθένα. Σε ορισμένα οικοδομικά τετράγωνα, η έκτασή τους ισοδυναμεί με τη μισή του όμορού του και κάποια στο σύνολό της έκτασής τους περιλαμβάνουν ένα κτίριο, ενώ άλλα τουλάχιστον δέκα. Έντονη διαφοροποίηση πραγματοποιείται στο τμήμα που βρίσκεται πίσω από την εκκλησία του Αγίου Διονυσίου. Τα οικοδομικά τετράγωνα στο χώρο αυτό είναι αισθητά πιο μικρά και φαίνεται να έχουν ρυμοτομηθεί με τυχαίο τρόπο.

Η δυναμική της περιοχής θα μπορούσε να είναι πολύ μεγάλη, αφού χωροθετείται σε μία προνομιούχα θέση. Συγκεκριμένα, γειτνιάζει με το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από το μεγαλύτερο σύστημα μέσων σταθερής τροχιάς (ΤΡΑΜ, ΜΕΤΡΟ, Προαστιακός) καθώς και από το κέντρο της πόλης.



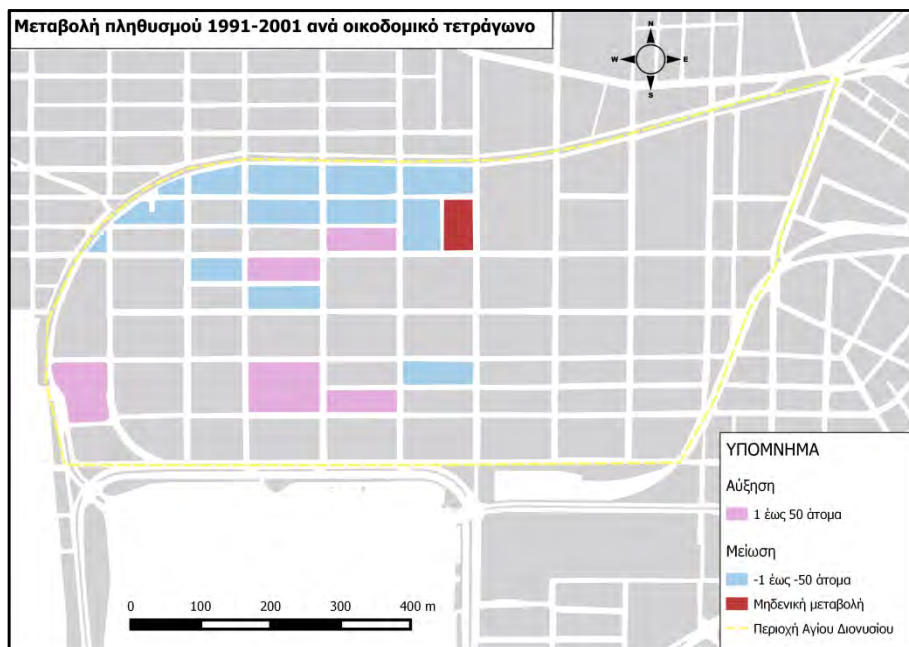
Χάρτης 2.2.2.1: Διοικητική Οργάνωση περιοχής Αγίου Διονυσίου.  
 Πηγή: GEODATA, 2017, ίδια επεξεργασία

### 2.2.3 Πληθυσμιακά στοιχεία

#### Πληθυσμιακή μεταβολή 1991-2001

Στον Χάρτη 2.2.3.1 παρουσιάζεται η μεταβολή του **πραγματικού πληθυσμού** για την δεκαετία 1991-2001 (Βαλεριάνου κ.ά., 2006). Συνολικά το 5ο Δημοτικό Διαμέρισμα, ως προς τα υπόλοιπα Διαμερίσματα του Δήμου, παρουσιάζει τη δεύτερη μεγαλύτερη πληθυσμιακή μείωση, μετά το 2ο Διαμέρισμα. Εντός της περιοχής του Αγίου Διονυσίου, τα οικοδομικά τετράγωνα που εμφανίζουν πληθυσμό αποτελούν το 27% των τετραγώνων της περιοχής, ακολουθώντας στο πέρασμα των 10 ετών μία ήπια πληθυσμιακή μεταβολή (αύξησης και μείωσης).

Ωστόσο, τα παραπάνω στοιχεία δεν είναι δυνατόν να συγκριθούν με αυτά του 2011 που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στην ανάλυση, καθώς τα δεύτερα αφορούν τον μόνιμο πληθυσμό της περιοχής. Θεωρείται ότι ο μόνιμος πληθυσμός είναι πιο αντιπροσωπευτικός, συνεπώς τα δεδομένα που κυρίως θα ληφθούν υπόψη στην έρευνα είναι αυτά του 2011.

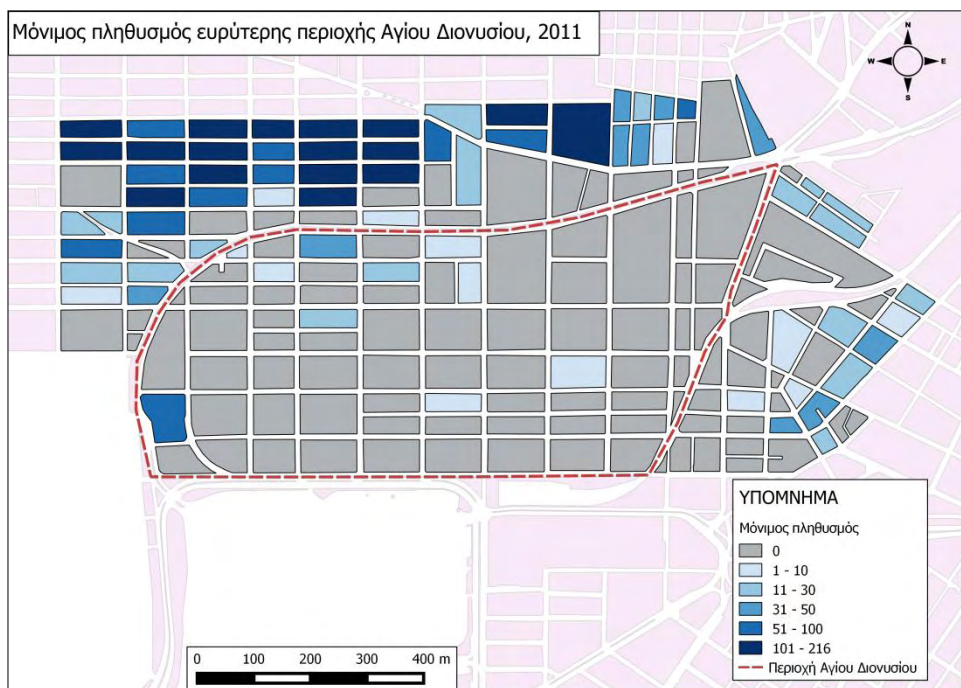


Χάρτης 2.2.3.1: Πληθυσμιακή Μεταβολή 1991-2001. Πηγή: Βαλεριάνου κ.ά., 2006

### Πληθυσμός 2011

Στον παρακάτω χάρτη απεικονίζεται ο μόνιμος πληθυσμός της περιοχής σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου, σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Είναι εμφανές πως η πλειοψηφία των τετραγώνων δεν κατοικείται και μόλις το 14% εμφανίζει μόνιμο πληθυσμό. Ειδικότερα, η πλειοψηφία αυτών έχουν μόνο μέχρι 10 κατοίκους, ενώ το πιο πυκνοκατοικημένο βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της περιοχής, με 71 κατοίκους. Τα παραπάνω, συνδέονται και με την ανάλυση των χρήσεων γης που πραγματοποιήθηκε, στην οποία η χρήση της κατοικίας στην περιοχή φαίνεται να μην κυριαρχεί.

Χωρικά, τα συγκεκριμένα οικοδομικά βρίσκονται κυρίως στο βόρειο τμήμα της περιοχής, ακολουθώντας την πληθυσμιακή συγκέντρωση και την τάση που φαίνεται να υπάρχει στο βόρειο τμήμα του Διαμερίσματος 5.



**Χάρτης 2.2.3.2:** Μόνιμος πληθυσμός ευρύτερης περιοχής Αγίου Διονυσίου (2011).  
 Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ(2011), ίδια επεξεργασία

## 2.2.4 Πολεοδομική οργάνωση- Χρήσεις γης

### 2.2.4.1 Χρήσεις γης

Η καταγραφή των υφιστάμενων χρήσεων γης της περιοχής υλοποιήθηκε τον Μάρτιο του 2017 στα πλαίσια της επιτόπιας έρευνας που πραγματοποίησε η ομάδα μελέτης της παρούσας εργασίας. Η ανάλυση έγινε σε επίπεδο κτιρίου, διαχωρίζοντας τη χρήση σε ισογείου και ορόφου. Αξίζει να σημειωθεί ότι, η κατηγοριοποίηση και οι ονομασίες των χρήσεων πραγματοποιήθηκαν με βάση την Εθνική Ονοματολογία Οικονομικών Δραστηριοτήτων (τροποποιήθηκε με την Α.Υ.Ο.Ο. 1061748/987/ΔΜΒ'/ΠΟΛ. 1086/22.6.2009) , την οποία χρησιμοποιεί η Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ). Επιπλέον, καταγράφηκε η κατάσταση και ο αριθμός ορόφων του κάθε κτιρίου.



### Χρήσεις ισογείου

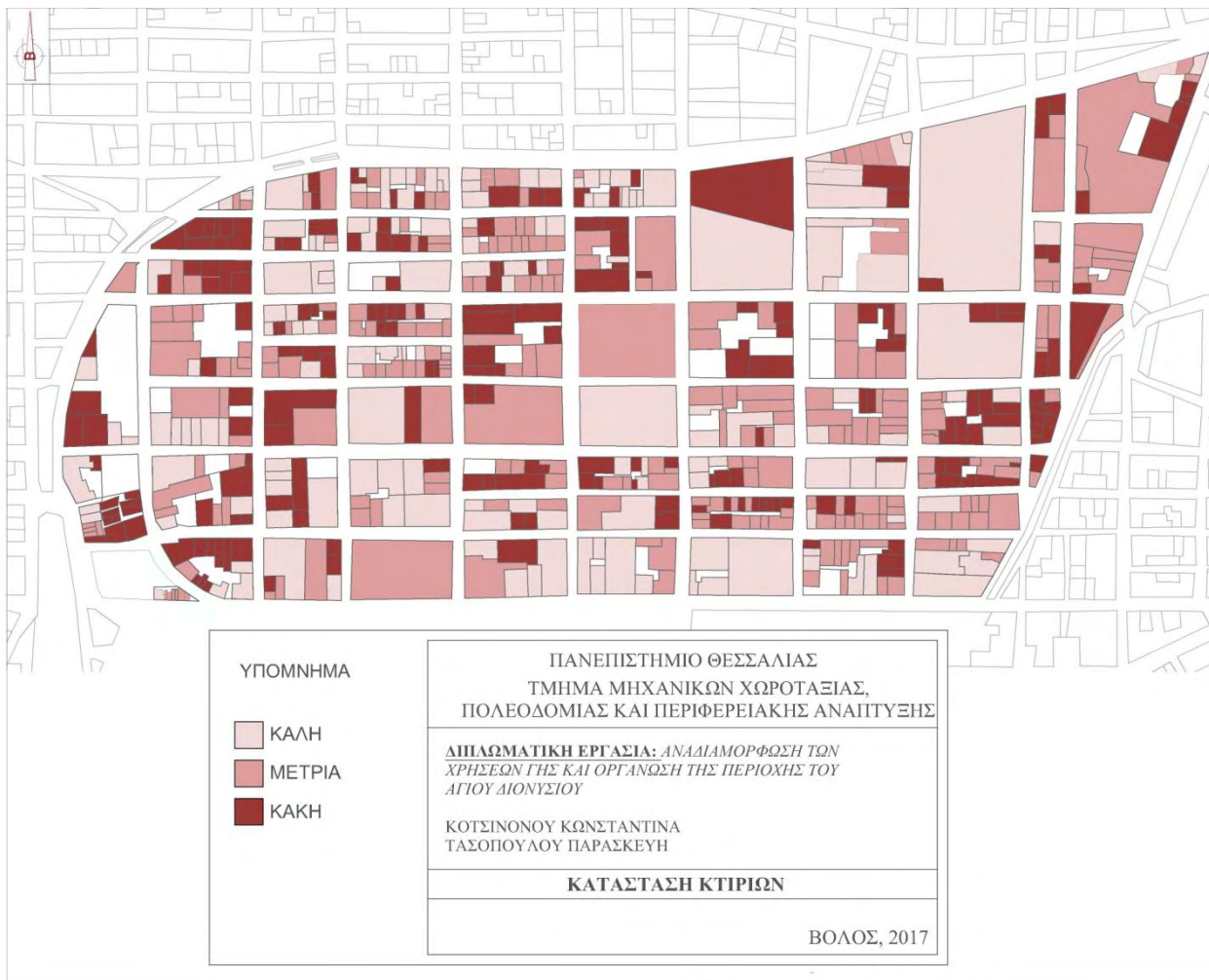
Στο σύνολο της περιοχής, καμία ομάδα χρήσης δεν δημιουργεί έντονη χωρική συγκέντρωση. Ωστόσο, σημειακά οι χρήσεις που κυριαρχούν είναι το εμπόριο και η μεταποίηση. Το εμπόριο διαχωρίζεται σε χονδρικό και λιανικό, με το λιανικό να επικρατεί, ενώ η χρήση της μεταποίησης διαχωρίζεται σε μηχανουργείο, ναυπήγηση πλοίων και σκαφών και λοιπή μεταποίηση, με τις δύο τελευταίες να εμφανίζονται περισσότερο στο χώρο. Αξιοσημείωτος είναι και ο αριθμός των κτιρίων που δεν χρησιμοποιούνται καθώς και των εγκαταλελειμμένων, τα οποία θα αναλυθούν εκτενέστερα παρακάτω.

Εξέχοντες χρήσεις για την περιοχή αποτελούν το Γενικό Χημείο του Κράτους και η Δ.Ε.Η οι οποίες βρίσκονται στο νότιο τμήμα. Παρομοίως, οι υποδομές εκπαίδευσης χωροθετούνται στο βόρειο τμήμα. Όσον αφορά τις υποδομές αθλητισμού, δυτικά εντοπίζεται το Δημοτικό γήπεδο Αγίου Διονυσίου ενώ ανατολικά το Παπαστράτειο κολυμβητήριο. Η χρήση της κατοικίας δεν κυριαρχεί στο χώρο. Στο σύνολο της περιοχής εντοπίζονται μόνο 19, οι οποίες συγκεντρώνονται κυρίως στα βόρεια οικοδομικά τετράγωνα. Τέλος, η περιοχή μελέτης παρουσιάζει έντονη έλλειψη σε κοινόχρηστους χώρους, καθώς δεν καταγράφηκε κανένας χώρος πρασίνου ή πλατεία.

### Χρήσεις ορόφων

Τα πολυώροφα κτίρια συγκεντρώνονται κυρίως στο δυτικό τμήμα της περιοχής. Η πλειοψηφία αυτών διατηρεί τη χρήση του ισογείου και στον όροφο. Αντίθετα, στα υπόλοιπα κτίρια ο όροφος κυρίως χρησιμοποιείται είτε ως κατοικία είτε είναι εγκαταλελειμμένος ή δεν χρησιμοποιείται. Επιπλέον, οι χρήσεις που εμφανίζονται μία φορά είναι της εκπαίδευσης και του αθλητισμού. Παρατηρώντας τον χάρτη συνολικά, επικρατεί το εμπόριο με ποσοστό 21%, οι επαγγελματικές δραστηριότητες (γραφεία) και η κατοικία με ποσοστό 15% η κάθε μία χρήση καθώς και τα εγκαταλελειμμένα όπως αναφέρθηκε παραπάνω.

### 2.2.4.2 Κατάσταση κτιρίων



Χάρτης 2.2.4.2.1: Κατάσταση κτιρίων περιοχή Αγίου Διονυσίου. Πηγή: Ίδια επεξεργασία

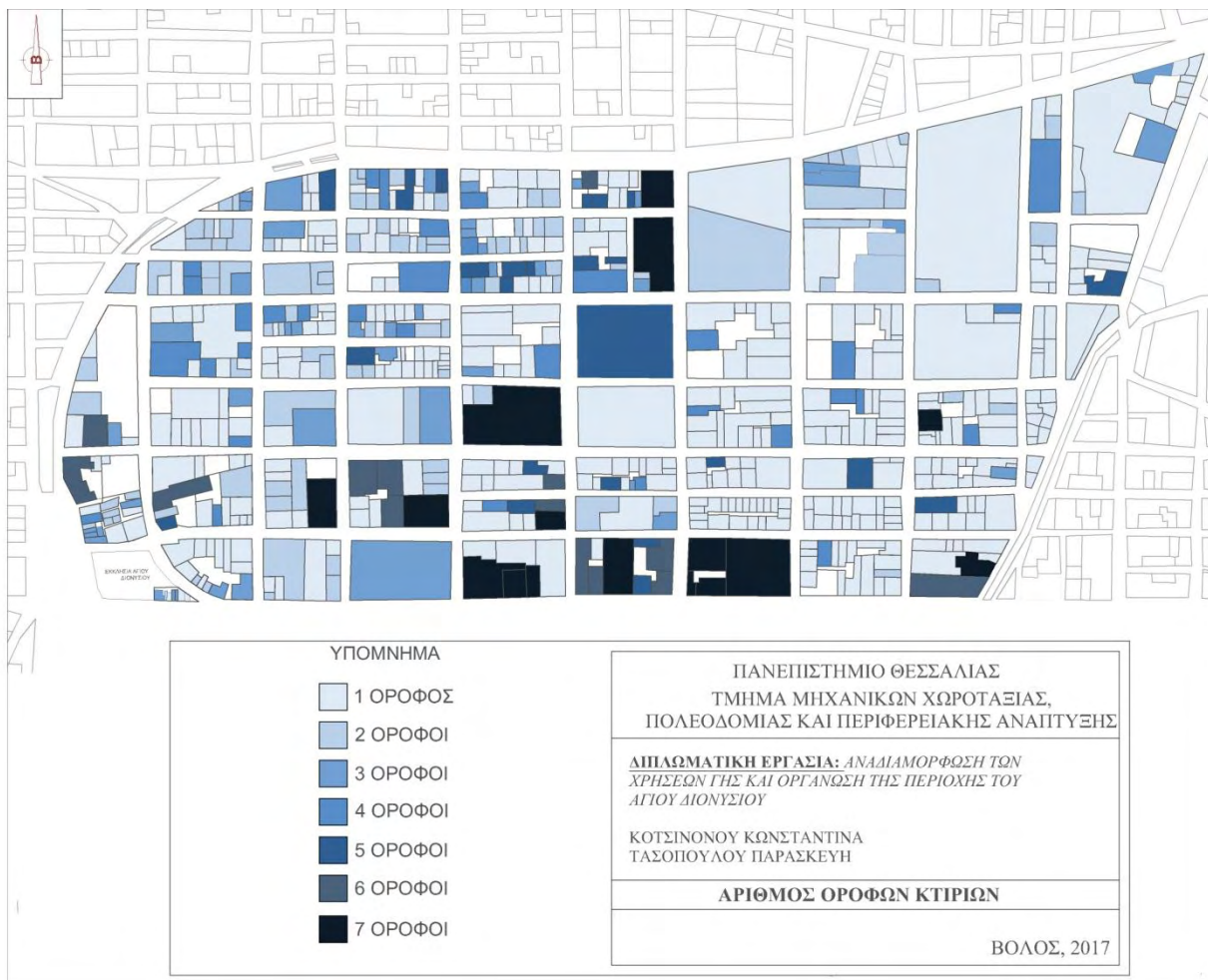
Στην επιτόπια έρευνα που πραγματοποιήθηκε, κρίθηκε σκόπιμο να καταγραφεί και η κατάσταση του κτιριακού αποθέματος (Χάρτης 2.2.4.2.1). Σύντομα διαπιστώθηκε πως πρόκειται κυρίως για κτίρια μέτριας και κακής κατάστασης, αν σκεφτεί κανείς και το υψηλό ποσοστό εγκαταλελειμμένων και αχρησιμοποίητων κτιρίων που εντοπίστηκε στην περιοχή. Συγκεκριμένα, σε καλή κατάσταση κρίθηκε πως βρίσκεται το 26% των κτιρίων, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό περίπου ισοκατανέμεται στις άλλες δύο κατηγορίες, με το 40% των κτιρίων να είναι μέτριας κατάστασης και το 34% κακής.

Χωρικά, δεν παρατηρείται καμία συγκέντρωση. Σε αρκετά οικοδομικά τετράγωνα εντοπίζονται και οι τρεις κατηγορίες κατάστασης που αναφέρθηκαν παραπάνω.

### 2.2.4.3 Αριθμός ορόφων

Όπως φαίνεται στο *Χάρτη 2.2.4.3.1*, το κτιριακό απόθεμα της περιοχής μελέτης αποτελείται από μονώροφα μέχρι και επταώροφα κτίρια. Ωστόσο, αυτό που επικρατεί είναι τα κτίρια του ενός ορόφου, με ποσοστό 61%. Όσον αφορά το υπόλοιπα, όσο αυξάνεται ο αριθμός ορόφων, τόσο μικρότερος είναι αριθμός των κτιρίων που εντοπίζονται. Ειδικότερα, τα δώροφα και 7όροφα αποτελούν μόλις το 5% του συνόλου.

Στην περίπτωση των ορόφων, είναι εμφανής η χωρική συγκέντρωση των μονώροφων στο ανατολικό τμήμα της περιοχής και των υψηλότερων κτιρίων στο κεντρικό και νότιο (παραλιακό) τμήμα. Τέλος, δυτικά εμφανίζονται κυρίως πολυώροφα αλλά και αρκετά ισόγεια.



*Χάρτης 2.2.4.3.1: Αριθμός ορόφων κτιρίων περιοχής Αγίου Διονυσίου. Πηγή: Ιδία επεξεργασία*

#### 2.2.4.4 Εγκαταλελειμμένα/ δεν χρησιμοποιούνται

Η περιοχή του Αγίου Διονυσίου διαθέτει υψηλό αριθμό εγκαταλελειμμένων κτιρίων, καθώς και κτιρίων που δεν χρησιμοποιούνται πλέον, αρκετά από τα οποία ενοικιάζονται ή πωλούνται. Παρατηρείται δηλαδή ένα φαινόμενο εγκατάλειψης της περιοχής, το οποίο είναι πολύ πιθανό να επιδεινωθεί στο μέλλον.

Ειδικότερα, σύμφωνα με την επιτόπια έρευνα, καταγράφηκαν εγκαταλελειμμένα κτίρια τα οποία αποτελούν το 18% του συνόλου και αυτά που δεν χρησιμοποιούνται το 9%. Τα ποσοστά αυτά παρουσιάζονται τόσο στο ισόγειο όσο και στον όροφο. Συμπερασματικά, ένα στα τέσσερα κτίρια της περιοχής δεν εκμεταλλεύεται και δεν φιλοξενούν κάποια παραγωγική δραστηριότητα.

Επιπλέον, παρατηρήθηκε πως ένα σημαντικό ποσοστό των παραπάνω κτιρίων ήταν παλιές βιοτεχνίες, οι οποίες λόγω της τριτογενοποίησης, αντιμετώπισαν κρίση και εγκαταλείφθηκαν. Ωστόσο, εντοπίστηκαν και νεότερα κτίρια τα οποία στον παρελθόν φαινόταν πως φιλοξενούσαν χρήσεις του τριτογενή τομέα, όπως γραφεία και αναψυχή.



Χάρτης 2.2.4.4.1: Ανεκμετάλλετο κτιριακό απόθεμα-Αδόμητοι χώροι. Πηγή : Ιδία επεξεργασία

#### 2.2.4.5 Δείκτης χωροθέτησης (Location Quotient)

Ο Δείκτης χωροθέτησης είναι ένας δείκτης χωρικής συγκέντρωσης. Μετράει το μέγεθος κατά το οποίο ορισμένες ομάδες μίας περιοχής αποκλίνουν από το μέσο όρο της ευρύτερης περιοχής (π.χ. από τον εθνικό μέσο όρο). Συγκρίνει δηλαδή τη συγκέντρωση μίας μεταβλητής σε μία δεδομένη περιοχή, με αυτήν της ευρύτερης περιοχής μελέτης. Δίνεται από την σχέση:

$$LQ = (x_i/x_j) / (\Sigma x_i / \Sigma x_j)$$

$x_i$  = η τιμή της μεταβλητής  $i$ , για την περιοχή

$\Sigma x_i$  = το άθροισμα του συνόλου των τιμών της μεταβλητής  $i$  για την περιφέρεια

$x_j$  = τιμή της μεταβλητής  $j$ , για την περιοχή

$\Sigma x_j$  = το άθροισμα του συνόλου των τιμών της μεταβλητής  $j$  για την περιφέρεια

Όταν οι τιμές του δείκτη  $LQ$  κυμαίνονται πάνω από την μονάδα αντιπροσωπεύουν υψηλές συγκεντρώσεις, ενώ όταν είναι μικρότερες εκφράζουν χαμηλές συγκεντρώσεις. Στην περίπτωση που  $LQ=1$ , τότε οι συγκεντρώσεις της περιοχής ταυτίζονται με αυτήν της ευρύτερης περιοχής, δηλαδή υπάρχουν ίσες κατανομές. (Φώτης Γ.Ν., 2009)

#### Εφαρμογή

Στην παρούσα εργασία, χρησιμοποιήθηκε ο δείκτης χωροθέτησης, με σκοπό να φανερωθούν οι χωρικές συγκεντρώσεις των χρήσεων που κυριαρχούν στην περιοχή, ώστε να ληφθούν υπόψη στο κεφάλαιο της πρότασης και ειδικότερα στη βελτίωση της πολεοδομικής οργάνωσης. Τα **δεδομένα** που χρησιμοποιήθηκαν είναι οι υπάρχουσες χρήσεις των κτιρίων που καταγράφηκαν στο σύνολο της περιοχής του Αγίου Διονυσίου με την επιτόπια έρευνα που πραγματοποίησε η ομάδα μελέτης. Ως ευρύτερη περιοχή ορίστηκε η περιοχή του Αγίου Διονυσίου και ως ειδικότερη το κάθε οικοδομικό τετράγωνο αυτής.

Προτού γίνει η εφαρμογή του δείκτη, θεωρήθηκε σημαντικό να **ομαδοποιηθούν οι χρήσεις σε τρεις ομάδες**. Η πρώτη περιλαμβάνει τις οικονομικές δραστηριότητες του δευτερογενούς τομέα, και οι άλλες δύο ομάδες δραστηριότητες του τριτογενούς. Ειδικότερα:

### **Ομάδα 1**

Μεταποίηση

Μηχανουργείο

Ναυπήγηση πλοίων και σκαφών

### **Ομάδα 2**

Χονδρικό και λιανικό εμπόριο

Μεταφορά και αποθήκευση

Επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσικλετιστών

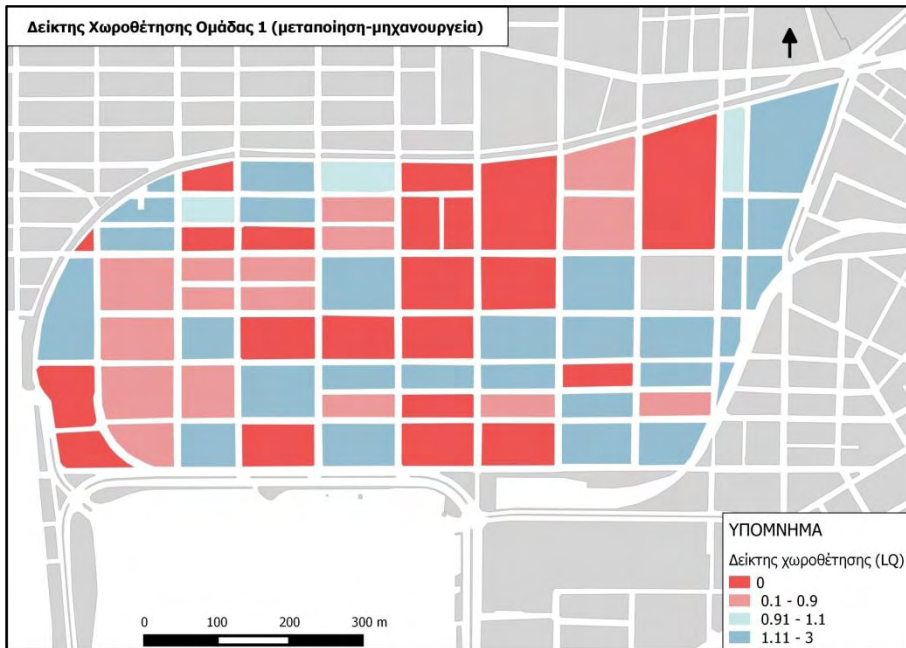
### **Ομάδα 3**

Τέχνες, διασκέδαση, ψυχαγωγία και εστίαση

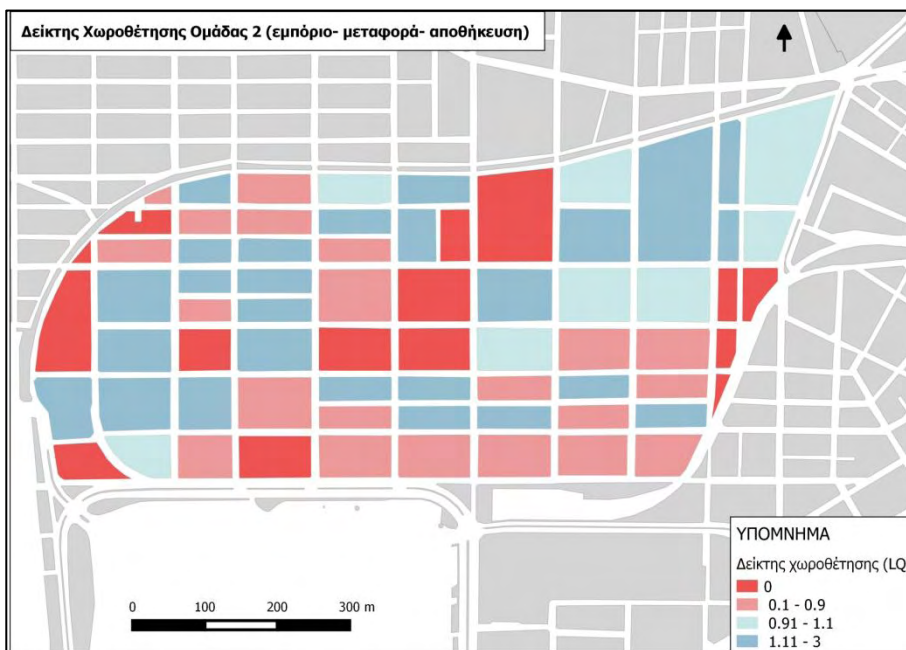
Επαγγελματικές, επιστημονικές και τεχνικές δραστηριότητες

Στη συνέχεια, υπολογίστηκε πόσες φορές εμφανίζονται οι παραπάνω ομάδες ξεχωριστά σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο και στη συνέχεια στο σύνολο της περιοχής. Με την βοήθεια του προγράμματος **excel** και των παραπάνω δεδομένων υπολογίστηκαν οι επιθυμητοί δείκτες χωροθέτησης (LQ) σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου. Τέλος, πραγματοποιήθηκε η χαρτογραφική απόδοση του LQ των τριών ομαδοποιημένων χρήσεων γης, με σκοπό να γίνουν κατανοητές οι χωρικές συγκεντρώσεις που πιθανόν δημιουργούνται.

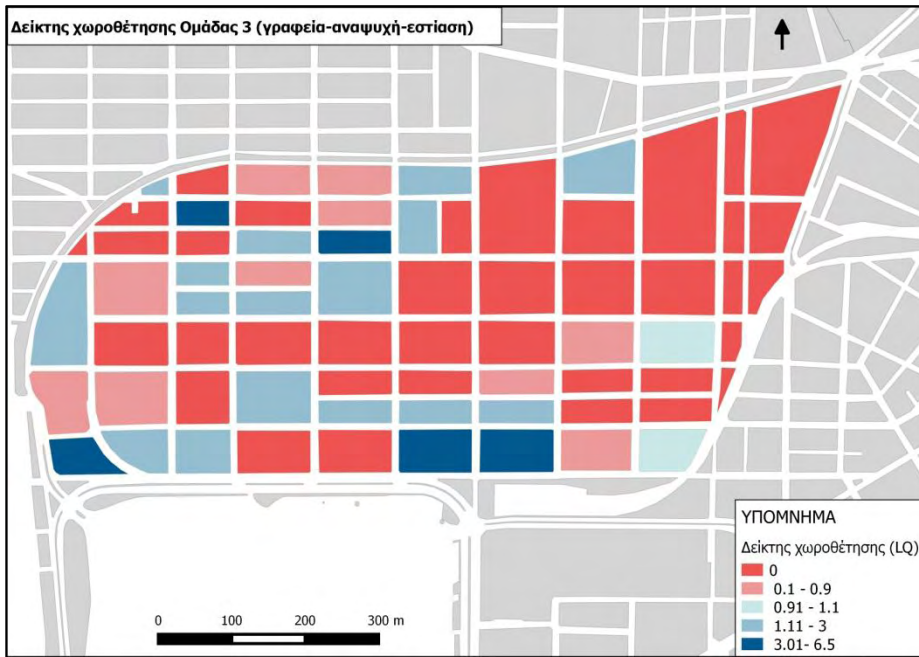
Όπως φαίνεται στον πρώτο χάρτη, ο δευτερογενής τομέας (βιοτεχνία) φαίνεται να έχει έντονη παρουσία στο ανατολικό τμήμα της περιοχής καθώς σε αυτά τα οικοδομικά τετράγωνα ο δείκτης είναι πάνω από 1. Αντίστοιχα, στον τρίτο χάρτη, παρουσιάζεται μία χωρική συγκέντρωση της αναψυχής και των επαγγελματικών δραστηριοτήτων στο κεντρικό και παραλιακό τμήμα της. Ειδικότερα στο παραλιακό μέτωπο, παρουσιάζονται οικοδομικά τετράγωνα με δείκτη συγκέντρωσης πάνω από 3. Τέλος, ο δεύτερος χάρτης απεικονίζει τη συγκέντρωση των εμπορικών δραστηριοτήτων και της μεταφοράς- αποθήκευσης. Φαίνεται πως η περιοχή μελέτης παρουσιάζει έντονη ειδίκευση στους συγκεκριμένους κλάδους, χωρίς χωρική συγκέντρωση.



Χάρτης 2.2.4.5.1: Δείκτης Χωροθέτησης Ομάδας 1. Πηγή: Ιδία επεξεργασία



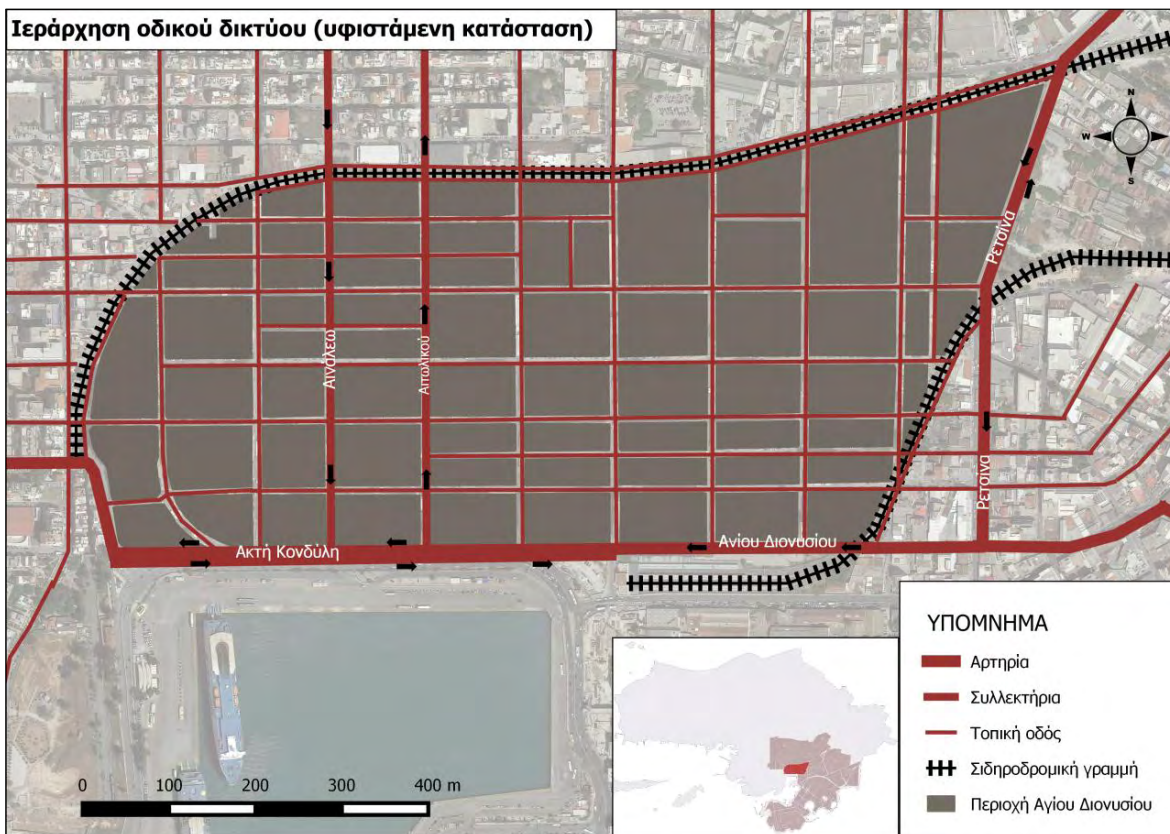
Χάρτης 2.2.4.5.2: Δείκτης Χωροθέτησης Ομάδας 2. Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Χάρτης 2.2.4.5.3: Δείκτης Χωροθέτησης Ομάδας 3. Πηγή: Ιδία επεξεργασία

## 2.2.5 Οδικό δίκτυο

### 2.2.5.1 Ιεράρχηση



Χάρτης 2.2.5.1.1: Ιεράρχηση οδικού δικτύου περιοχής Αγίου Διονυσίου. Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Το οδικό δίκτυο της συνοικίας του Αγίου Διονυσίου ιεραρχήθηκε σε αρτηρίες, συλλεκτήριες και τοπικές οδούς σύμφωνα με το βαθμό που εξυπηρετεί τη σύνδεση, πρόσβαση και παραμονή στη συγκεκριμένη περιοχή, σε σχέση με το σύνολο του Δήμου. Η ιεράρχηση έγινε λαμβάνοντας υπόψη τα θεσμοθετημένα και μη πλαίσια, καθώς και τα συμπεράσματα της επιτόπιας έρευνας.

Τη βασικότερη αρτηρία της περιοχής αποτελεί η οδός Ακτή Κονδύλη- Αγίου Διονυσίου, η οποία οριοθετεί και το νότιο τμήμα της. Ο συγκεκριμένος δρόμος είναι ύψιστης σημασίας καθώς συνδέεται νότια με το λιμάνι, με το κέντρο της πόλης και ανατολικά με την Λεωφόρο Αθηνών-Πειραιώς και εν συνεχεία με τον ΠΑΘΕ. Επιπλέον, ανατολικά της περιοχής συναντάται η οδός Ρετσίνα, η οποία τέμνει την προηγούμενη αρτηρία. Εκτός των ορίων της περιοχής μετονομάζεται σε Θηβών και καταλήγει και αυτή στον ΠΑΘΕ. Και οι δύο αρτηρίες παίζουν σημαντικό ρόλο στη σύνδεση των επιμέρους περιοχών της πόλης, αλλά και των όμορων Δήμων (Αθηναίων, Δραπετσώνας). Κοινό χαρακτηριστικό τους αποτελεί το σχετικά μεγάλο πλάτος τους και η διέλευση οχημάτων που αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες. Επίσης, το μισό τμήμα τους αρχικά είναι μονής κατεύθυνσης και στη συνέχεια μετατρέπονται σε διπλής.

Στο επόμενο επίπεδο της ιεράρχησης είναι οι συλλεκτήριες οδοί, οι οποίες διοχετεύουν την κίνηση από τις αρτηρίες και την διοχετεύουν ανάμεσα στα οικοδομικά τετράγωνα. Στην συγκεκριμένη περιοχή οι συλλεκτήριες είναι δύο, η οδός Αιγάλεω και Αιτωλικού και τέμνουν την πρώτη αρτηρία (Κονδύλη- Αγίου Διονυσίου). Επιπλέον, λειτουργούν συμπληρωματικά καθώς αποτελούν δρόμους μονής πορείας αλλά με αντίθετη κατεύθυνση. Τέλος, οι υπόλοιποι δρόμοι της περιοχής μελέτης διαθέτουν χαρακτηριστικά τοπικής οδού αφού χρησιμοποιούνται κυρίως για την πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις γης. Διαθέτουν μικρό πλάτος και μία κατεύθυνση κυκλοφορίας.

#### **2.2.5.2 Κατάσταση οδικού δικτύου**

Η πλειοψηφία των δρόμων χαρακτηρίζονται μέτριοι και κακοί από σκοπιά ποιότητας, υλικού ή και διατήρησης. Εντός της περιοχής, οι στενοί δρόμοι του οδικού δικτύου δεν επαρκούν και δεν εξυπηρετούν τις μετακινήσεις των οχημάτων. Αντιθέτως, αποτελούν τροχοπέδη για την περιοχή, καθώς οι επιχειρήσεις (βιομηχανικές μονάδες, αποθήκες) δεν μπορούν να υλοποιήσουν τις απαιτούμενες και καθημερινές μεταφορές τους με τα φορτηγά. Παράλληλα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση που επικρατεί τις ώρες λειτουργίας των οικονομικών δραστηριοτήτων, σε συνδυασμό με την απουσία χώρων στάθμευσης, καλύπτουν τα πεζοδρόμια με αυτοκίνητα και αποκλείουν τη χρήση τους από τους πεζούς. Σε καλή κατάσταση βρίσκεται μία από τις σημαντικότερες αρτηρίες, η Ακτή Κονδύλη. Το γεγονός αυτό είναι θετικό, καθώς η οδός συνδέει την περιοχή μελέτης με το κέντρο της πόλης και το λιμάνι.

### **3. Ερωτηματολόγια**

#### **3.1 Σκοπός Έρευνας**

Κύριος σκοπός της συγκεκριμένης πτυχιακής εργασίας αποτελεί η μελέτη και καταγραφή της σημερινής κατάστασης της περιοχής του Αγίου Διονυσίου του Δήμου Πειραιά καθώς και η διαμόρφωση πρότασης ανάπλασης της εν λόγω περιοχής.

Για την συλλογή πληροφοριών στα πλαίσια της εκπόνησης της μελέτης χρησιμοποιήθηκαν δευτερογενή δεδομένα, δηλαδή πληροφορίες που έχουν συλλεχθεί από άλλους ερευνητές (Κοτζαμάνης,2010), όπως μελέτες από τον Δήμο του Πειραιά και από διάφορους οργανισμούς, μακροοικονομικά και κοινωνικά στοιχεία κλπ.

Όπως έχει ήδη προαναφερθεί στη περιοχή του Αγίου Διονυσίου παρατηρείται μια συγκέντρωση επιχειρήσεων βιομηχανικού, βιοτεχνικού και ναυτιλιακού αντικειμένου δραστηριοποίησης. Συνεπώς, θεωρήθηκε σημαντική η διεξαγωγή ερωτηματολογίου ως μια μέθοδο συλλογής πρωτογενών δεδομένων. Με αυτόν τον τρόπο είναι δυνατό να αποκτήσουμε μια σωστή και ολοκληρωμένη εικόνα για τις ανάγκες και κυρίως για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή μέσα από τις απόψεις και την αντίληψη των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον Άγιο Διονύσιο.

#### **3.2 Μεθοδολογία**

##### **Επιλογή Δείγματος**

Όπως έχει ήδη προαναφερθεί θα γίνει χρήση ερωτηματολογίου ως μέθοδος συλλογής δεδομένων. Λόγω της βιομηχανικής φυσιογνωμίας της περιοχής του Αγίου Διονυσίου και τη απουσία της χρήσης της κατοικίας θεωρήσαμε σκόπιμο την διεξαγωγή ερωτηματολογίων στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, καθώς είναι αυτές που επηρεάζονται άμεσα από την κατάσταση και τα προβλήματα της περιοχής.

Σύμφωνα με την ανάλυση της περιοχής που πραγματοποιήθηκε και μελετήθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια της εργασίας, στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου εντοπίζεται μια ποικιλία χρήσεων γης που αφορούν κυρίως τον δευτερογενή και τριτογενή τομέα δραστηριοτήτων. Επομένως, αποφασίστηκε η εφαρμογή της δειγματοληψίας κατά στρώματα. Ένα από τα κυριότερα πλεονεκτήματα της στρωματοποιημένης δειγματοληψίας αποτελεί ο μειωμένος αριθμός τυπικών σφαλμάτων από τους

εκτιμητές σε σχέση με άλλους τρόπους δειγματοληψίας (Παπαγεωργίου,2015). Ο πληθυσμός χωρίζεται σε ομοιογενείς ομάδες οι οποίες πληρούν κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Στη συνέχεια, πραγματοποιείται μια ανεξάρτητη δειγματοληψία σε κάθε ομάδα και το τελικό δείγμα αποτελεί την ένωση των όλων των δειγμάτων ανά ομάδα. Με αυτόν τον τρόπο το τελικό δείγμα αποτελείται από άτομα κάθε διαφορετικής ομάδας του πληθυσμού ( Παπαγεωργίου,2015).

Επομένως, για την εύρεση του δείγματος που θα διανεμηθούν το ερωτηματολόγια πραγματοποιήθηκε μια ομαδοποίηση των χρήσεων γης σε 3 ομάδες ανάλογα με την συνάφεια που έχουν μεταξύ τους οι δραστηριότητες. Στο Πίνακα 3.2.1 συγκεντρώνονται οι χρήσεις γης που έχουν παρατηρηθεί στην περιοχή, ο αριθμός των επιχειρήσεων που αντιστοιχεί σε κάθε χρήση και η κατηγοριοποίηση σε ομάδες της κάθε χρήσης.

Παρατηρώντας τον Πίνακα 3.2.1 διαπιστώνουμε πως ο πληθυσμός της έρευνας είναι αρκετά μικρός συνεπώς θεωρήθηκε ότι το δείγμα 120 επιχειρήσεων μπορεί να θεωρηθεί κατάλληλο για την ερευνά μας. Το δείγμα αυτό θα πρέπει να είναι κατανομημένο ίσα και στις 3 ομάδες κατηγοριοποίησης των χρήσεων προκειμένου να θεωρηθεί αντιπροσωπευτικό. Παρατηρούμε πως η Ομάδα 3 έχει μικρότερο πληθυσμό επιχειρήσεων (122) σε σχέση με τις υπόλοιπες ομάδες, ωστόσο δεν αποκλίνει αρκετά από τον πληθυσμό στις υπόλοιπες ομάδες. Παράλληλα θεωρούμε πως οι χρήσεις στην συγκεκριμένη ομάδα είναι σημαντικές για την διεξαγωγή της μελέτης, καθώς είναι διαφορετικού χαρακτήρα (αφορούν κυρίως τον τριτογενή τομέα) από τις υπόλοιπες. Συνεπώς, αποφασίσαμε να μην

|                | ΧΡΗΣΗ-ΔΡΑΤΗΡΙΟΤΗΤΑ<br>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ | ΣΥΝΟΛΟ<br>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ<br>ΑΝΑ ΧΡΗΣΗ | ΣΥΝΟΛΟ<br>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ<br>ΑΝΑ ΟΜΑΔΑ | ΠΟΣΟΣΤΟ | ΔΕΙΓΜΑ |
|----------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|--------|
| <b>ΟΜΑΔΑ 1</b> | ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ                        | 76                                  | 151                                 | 36%     | 43     |
|                | ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ                      | 54                                  |                                     |         |        |
|                | ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ<br>ΣΚΑΦΩΝ    | 21                                  |                                     |         |        |
| <b>ΟΜΑΔΑ 2</b> | ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ                  | 49                                  | 151                                 | 36%     | 43,2   |
|                | ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ                   | 76                                  |                                     |         |        |
|                | ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ<br>ΟΧΗΜΑΤΩΝ &       | 26                                  |                                     |         |        |
| <b>ΟΜΑΔΑ 3</b> | ΜΕΤΑΦΟΡΑ                          | 3                                   | 122                                 | 29%     | 34,8   |
|                | ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ                        | 53                                  |                                     |         |        |
|                | ΑΝΑΨΥΧΗ, ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ &<br>ΕΣΤΙΑΣΗ   | 19                                  |                                     |         |        |
|                | ΓΡΑΦΕΙΑ                           | 47                                  |                                     |         |        |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>  |                                   |                                     | 424                                 | 100%    | 121    |

Πίνακας 3.2.1: Διαμόρφωση Δείγματος. Πηγή: Ϊδία επεξεργασία

ενσωματωθούν στις δυο υπόλοιπες ομάδες . Η μαθηματική διαδικασία που ακολουθήθηκε για τον υπολογισμό του δείγματος που αντιστοιχεί στη κάθε ομάδα, απεικονίζεται στον Πίνακα 3.2.1.

Για την δημιουργία του τελικού δείγματος, σε κάθε ομάδα διεξάχθηκε η τυχαία δειγματοληψία όπου με την βοήθεια του προγράμματος EXCEL και της εντολής RANDBETWEEN δημιουργήθηκε πίνακας τυχαίων αριθμών για κάθε ομάδα (Πίνακα 3.2.1)

Στη συνέχεια δημιουργήθηκε ένα σχέδιο κάτοψης της περιοχής (Χάρτης 3.2.1) το οποίο απεικονίζει σε επίπεδο κτιρίου την κατηγοριοποίηση σε ομάδες καθώς και το δείγμα που προέκυψε από την στρωματοποιημένη δειγματοληψία . Ο τρόπος αρίθμησης του κάθε κτιρίου της κάθε ομάδας στο σχέδιο δεν έγινε τυχαία αλλά ακολουθήθηκε ένα συγκεκριμένο μοτίβο το οποίο είναι εμφανές στον παρακάτω χάρτη. Σύμφωνα με το Χάρτη 3.2.1 έγινε η επιτόπια έρευνα και διανομή των ερωτηματολογίων στις επιχειρήσεις.



Χάρτης 3.2.1: Κατανομή δείγματος στην περιοχή. Πηγή: Ιδία επεξεργασία

### **Σχεδιασμός ερευνητικού εργαλείου**

Το ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να καλύψει μια μεγάλη ποικιλία θεμάτων που αφορούν τόσο την κατάσταση στην οποία βρίσκεται κάθε επιχείρηση, την αντίληψη που έχουν οι ιδιοκτήτες για την περιοχή που δραστηριοποιούνται και την άποψη τους για προγράμματα και δράσεις που έχουν προταθεί για τον Άγιο Διονύσιο κλπ.

Ήταν σημαντικό το ερωτηματολόγιο να σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να απαιτεί τον ελάχιστο δυνατό χρόνο συμπλήρωσής του από του ιδιοκτήτες, δεδομένου του ότι η διαδικασία διανομής πραγματοποιήθηκε σε ώρες εργασίας. Συνεπώς, ένα μεγάλο μέρος των ερωτήσεων που δημιουργήθηκαν ήταν ερωτήσεις κλειστού τύπου οι οποίες περιλαμβάνουν ερωτήσεις πολλαπλών επιλογών, ερωτήσεις ανοικτού τύπου καθώς και προκατασκευασμένες ερωτήσεις με περιορισμένο αριθμό έτοιμων απαντήσεων από τις οποίες καλείται ο ερωτώμενος να επιλέξει εκείνες που τον εκφράζουν.

Στο πλαίσιο ανάπτυξης του ερωτηματολογίου και της ανάλυσης χρησιμοποιήθηκαν τόσο ποσοτικές όσο και ποιοτικές μεταβλητές. Συγκεκριμένα, μελετήθηκαν ποσοτικές ασυνεχείς μεταβλητές όπως ηλικιακές ομάδες αλλά και διχοτομικές, ονομαστικές και κανονικές μεταβλητές, όπως ερωτήσεις με αναλογία κλίμακας (επίπεδο σημαντικότητας). Στόχος μας αποτελεί η δημιουργία ενός ερωτηματολογίου δομημένου με τέτοιο τρόπο ώστε οι ερωτώμενοι να μπορούν εύκολα να κατανοούν τις ερωτήσεις και να απαντούν εύκολα χωρίς κανένα δισταγμό.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω δημιουργήθηκε συνολικά ερωτηματολόγιο συνολικά 4 σελίδων με 18 ερωτήσεις το οποίο αποτελείται από τρία μέρη:

- Προφίλ Ερωτώμενου

Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει ερωτήσεις που αφορούν το άτομο που απαντά το ερωτηματολόγιο όπως το φύλο, ηλικία και επίπεδο εκπαίδευσης.

- Προφίλ Επιχείρησης

Πρόκειται για ερωτήσεις οι οποίες αφορούν τα κύρια χαρακτηριστικά της επιχείρησης του ερωτώμενου όπως το έτος εγκατάστασης στην περιοχή, τον αριθμό των ατόμων που απασχολεί, με ποιές δραστηριότητες ασχολείται η επιχείρηση. Παράλληλα ο ερωτώμενος καλείται να απαντήσει σε ερωτήσεις που αφορούν τις συνεργασίες που έχει με άλλες επιχειρήσεις καθώς και την άποψη του για την επίδοση της επιχείρησης. Θεωρήσαμε σημαντικό η τελευταία ερώτηση στην συγκεκριμένη

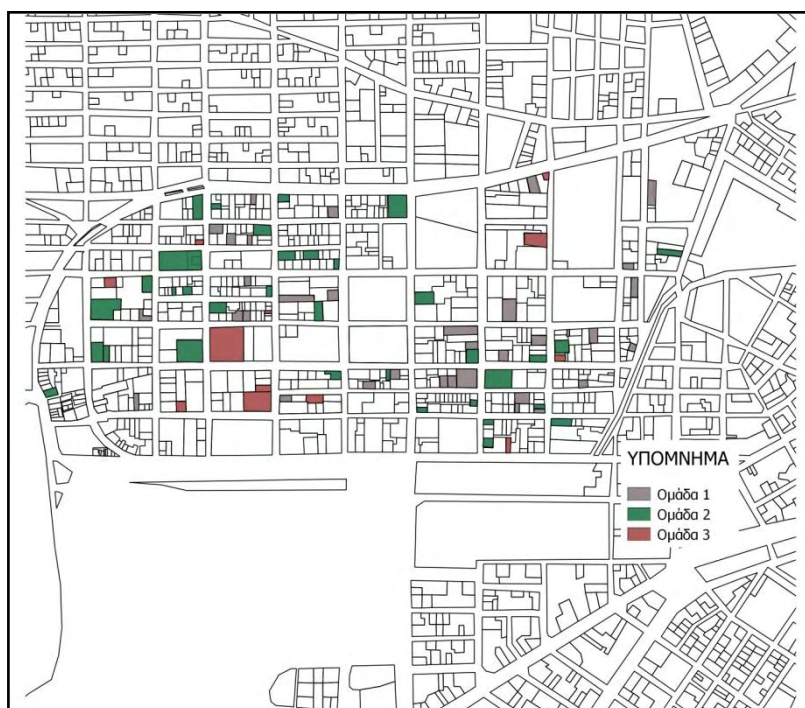
ενότητα να επικεντρώνεται στην άποψη των ερωτώμενων για συγκεκριμένες δράσεις που θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη και εξέλιξη της επιχείρησής τους.

- Αντιληπτική εικόνα της περιοχής Αγίου Διονυσίου

Η τελευταία ενότητα αφορά την αντίληψη που έχουν οι επιχειρηματίες για την περιοχή στην οποία δραστηριοποιούνται, τον Άγιο Διονύσιο. Περιλαμβάνονται ερωτήσεις που επικεντρώνονται στα προβλήματα (οικονομικά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά) που αντιμετωπίζουν οι ερωτώμενοι στην περιοχή καθώς και στην άποψη τους για δράσεις που έχουν προταθεί από διάφορους φορείς για τον Άγιο Διονύσιο.

### 3.3 Προβλήματα έρευνας

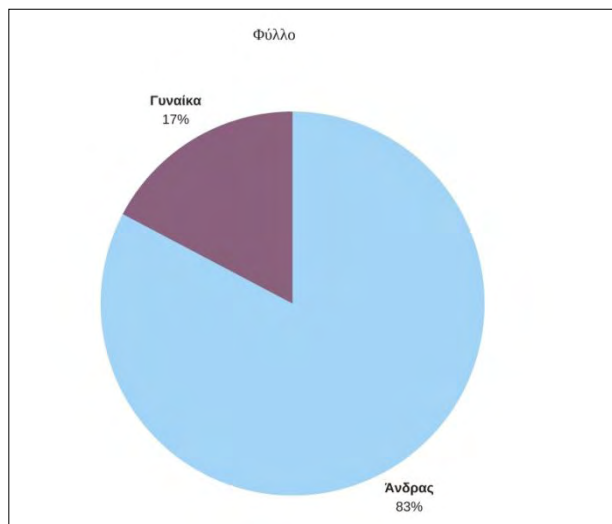
Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίσαμε κατά την διάρκεια της διεξαγωγής των ερωτηματολογίων, ήταν το γεγονός ότι πολλοί ιδιοκτήτες από τις επιχειρήσεις, που επιλέχθηκαν στο δείγμα, δεν συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο είτε λόγω περιορισμένου χρόνου και ωραρίου, είτε δεν ήταν παρόντες την συγκεκριμένη χρονική περίοδο είτε δεν ήταν πρόθυμοι. Συνεπώς, για να καλυφθεί το κενό που δημιουργήθηκε στο δείγμα θεωρήθηκε σκόπιμο η διανομή των ερωτηματολογίων να γίνει σε διπλάνες επιχειρήσεις, της ίδιας ομάδας, που ήταν διαθέσιμες, ακολουθώντας το ίδιο μοτίβο. Αυτό οδήγησε στην συμπλήρωση συνολικά 81 ερωτηματολογίων, γεγονός που δεν επηρεάζει την αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω προβλήματα. Επομένως, ο μετασχηματισμός του δείγματος απεικονίζεται στον παρακάτω χάρτη:



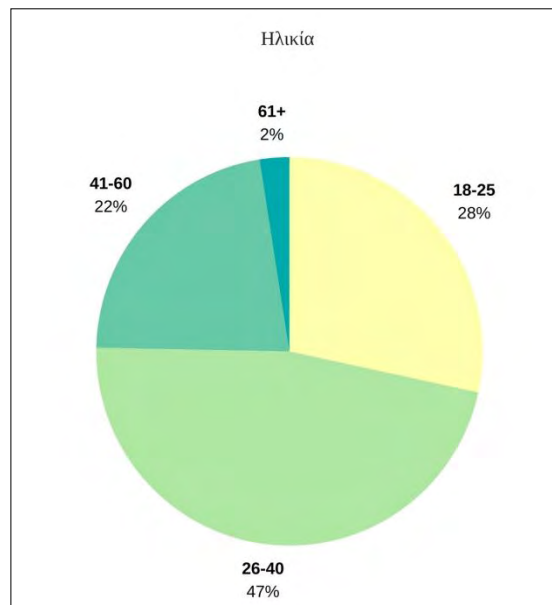
Χάρτης 3.3.1 :Νέα κατανομή δείγματος στην περιοχή  
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

### 3.4 Ανάλυση αποτελεσμάτων

#### 1. Προφίλ Ερωτώμενου



Γράφημα 3.4.1: Φύλο. Πηγή: Ιδία επεξεργασία

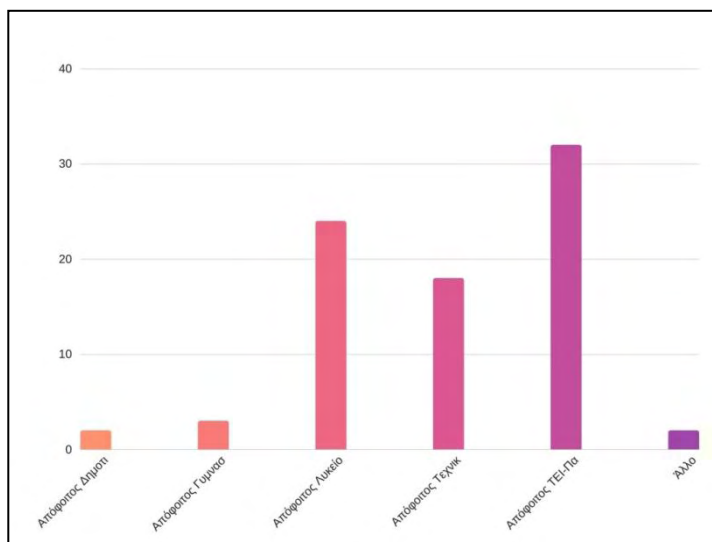


Γράφημα 3.4.2: Ηλικία. Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το δείγμα αποτελείται από 81 άτομα εκ των οποίων το 83% είναι άνδρες και το 17% γυναίκες. Αυτό είναι αναμενόμενο καθώς οι περισσότερες επιχειρήσεις που ερωτήθηκαν δραστηριοποιούνται στο δευτερογενή τομέα (μηχανουργεία, συνεργεία, αποθήκες), όπου υπάρχουν κυρίως “ανδροκρατούμενα επαγγέλματα”.

Το δείγμα χωρίζεται σε τέσσερις ηλικιακές ομάδες, όπως απεικονίζεται στο Γράφημα 3.4.1. Την μεγαλύτερη εκπροσώπηση στο δείγμα έχει η ηλικιακή ομάδα 26-40 με μικρότερα ποσοστά ακολουθούν οι 18-25 με ποσοστό 29% και 41-60 με 22%.

Το επίπεδο εκπαίδευσης των ερωτηθέντων φαίνεται στο Γράφημα 3.4.3 στο οποίο το μεγαλύτερο ποσοστό κατέχουν οι απόφοιτοι από ΤΕΙ-Πανεπιστήμιο και ακολουθούν οι Απόφοιτοι Λυκείου και Απόφοιτοι Τεχνικών Σχολών-ΙΕΚ-ΚΕΚ. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ένα υψηλό μορφωτικό επίπεδο

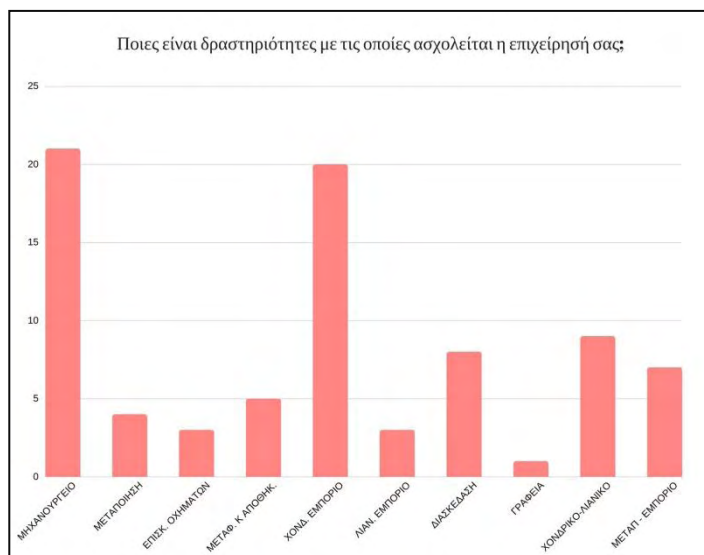


Γράφημα 3.4.3: Επίπεδο Εκπαίδευσης. Πηγή: Ιδία επεξεργασία

και εξειδίκευση στον κλάδο δραστηριοποίησης της κάθε επιχείρησης.

## 2. Προφίλ Επιχείρησης

### Ποιες είναι δραστηριότητες με τις οποίες ασχολείται η επιχείρησή σας;

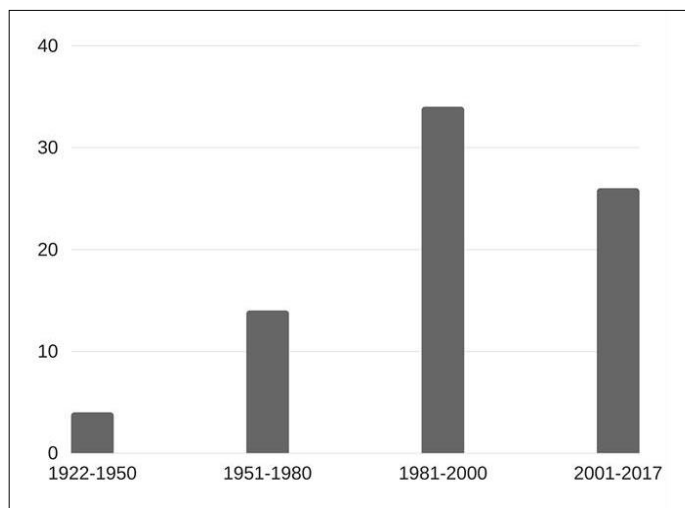


**Γράφημα 3.4.4:** Δραστηριότητες που ασχολείται η επιχείρηση.  
 Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Όπως ήδη έχει αναφερθεί στο τμήμα της ανάλυσης στην περιοχή εδρεύουν επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται κυρίως στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα. Αυτό παρατηρείται και στο *Γράφημα 3.4.4*, όπου το μεγαλύτερο μέρος των επιχειρήσεων που συμμετείχαν στο ερωτηματολόγιο αποτελούν τα μηχανουργεία, οι δραστηριότητες μεταποίησης καθώς και το χονδρικό-λιανικό εμπόριο.

### Ποιο έτος εγκαταστάθηκε η επιχείρησή σας στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου;

Παρατηρώντας το παραπάνω *Γράφημα 3.4.5* διαπιστώνεται πως ένα μεγάλο μέρος των επιχειρήσεων εγκαταστάθηκαν στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου την χρονική περίοδο 1981-2000. Παράλληλα, φαίνεται πως αρκετές επιχειρήσεις χρονολογούνται πριν από το 1980 οι οποίες είναι πιθανόν κληρονομούνται από γενιά σε γενιά. Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως εντοπίστηκαν επιχειρήσεις που έχουν



**Γράφημα 3.4.5:** Έτος εγκατάστασης. Πηγή: Ιδία επεξεργασία



εγκατασταθεί στην περιοχή από το 1920 γεγονός που δείχνει την διαχρονική δραστηριοποίηση του δευτερογενή και τριτογενή τομέα στον Άγιο Διονύσιο. Επίσης, είναι αξιοσημείωτο πως ένα ποσοστό επιχειρήσεων επέλεξαν την εγκατάσταση στην περιοχή την χρονική περίοδο 2001-2017 παρόλο που συμπεριλαμβάνεται η περίοδος της οικονομικής ύφεσης στην Ελλάδα.

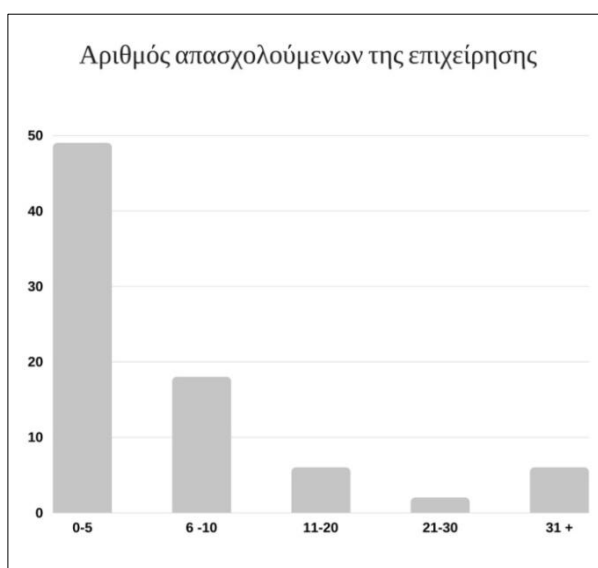
### Γιατί επιλέξατε την περιοχή του Αγίου Διονυσίου για την εγκατάσταση της επιχείρησής;

Αποτελεί την μοναδική ερώτηση ανοιχτού τύπου. Πιθανόν, το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό ήταν ο λόγος για τον οποίο δεν δόθηκαν απαντήσεις από όλους τους επιχειρηματίες που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο. Ειδικότερα, μόλις το 67% των ερωτηθέντων απάντησαν με σαφή και συνεκτικό τρόπο στον λόγο που επέλεξαν την περιοχή μελέτης για την εγκατάσταση της επιχείρησής τους. Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε μία προσπάθεια ομαδοποίησης των απαντήσεων, η οποία παρουσιάζεται παρακάτω κατά αύξοντα αριθμό ως προς τη συχνότητα των απαντήσεων:

- Κοντινή απόσταση από την μόνιμη κατοικία
- Συνέχιση οικογενειακής επιχείρησης
- Γειτνίαση με επιχειρήσεις που συνεργάζονται
- Ιδιόκτητο ακίνητο
- Εγγύτητα με το λιμάνι του Πειραιά και την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη
- Αποτελεί πρώην βιομηχανική περιοχή

### Αριθμός απασχολούμενων της επιχείρησης

Οι επιχειρήσεις που εδρεύουν στην περιοχή είναι κυρίως μικρού μεγέθους και αποτελούνται από λίγους εργαζόμενων. Το 82% αυτών απασχολούν το λιγότερο 10 άτομα ενώ ένα πολύ μικρό ποσοστό διαθέτει πάνω από 30 εργαζόμενους. Σύμφωνα και με την επιτόπια έρευνα που πραγματοποιήθηκε, πρόκειται για οικογενειακές και συνεταιρικές επιχειρήσεις που δεν απαιτούν υψηλό εργατικό δυναμικό. Κάποιες από αυτές δεν έχουν την ανάγκη προσωπικού και λειτουργούν μόνο με τον ιδιοκτήτη. Αντίθετα,



Γράφημα 3.4.6: Αριθμός απασχολούμενων επιχείρησης.  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

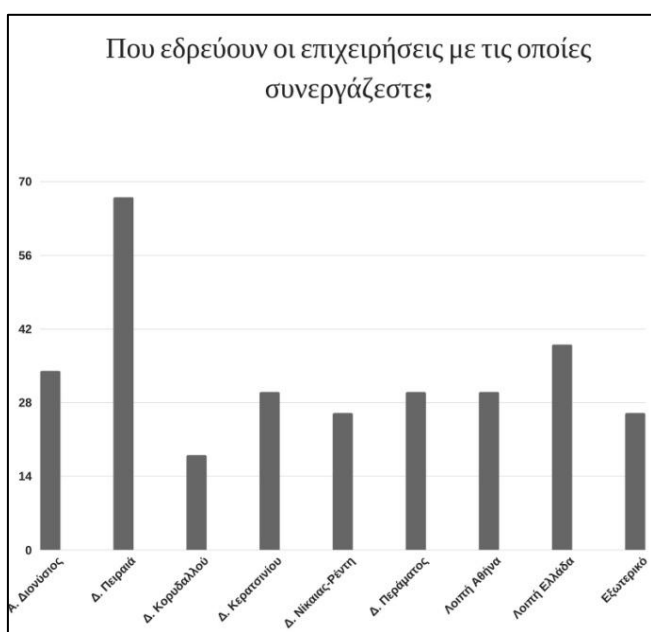
στην τελευταία ομάδα ανήκουν οι μεγάλες εταιρίες που ειδικεύονται κυρίως στο ναυτιλιακό τομέα.



Χάρτης 3.4.1: Αριθμός απασχολούμενων. Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Σύμφωνα με τον παραπάνω χάρτη, οι επιχειρήσεις που απασχολούν πάνω από 5 απασχολούμενους έχουν μια άτυπη συγκέντρωση στο δυτικό τμήμα της περιοχής. Πιθανώς αυτό συμβαίνει λόγω της εγκατάστασης και συγκέντρωσης ενός μεγάλου μέρους των βιομηχανικών-βιοτεχνικών μονάδων ανατολικά της περιοχής του Αγίου Διονυσίου.

**Που εδρεύουν οι επιχειρήσεις με τις οποίες συνεργάζεστε;**



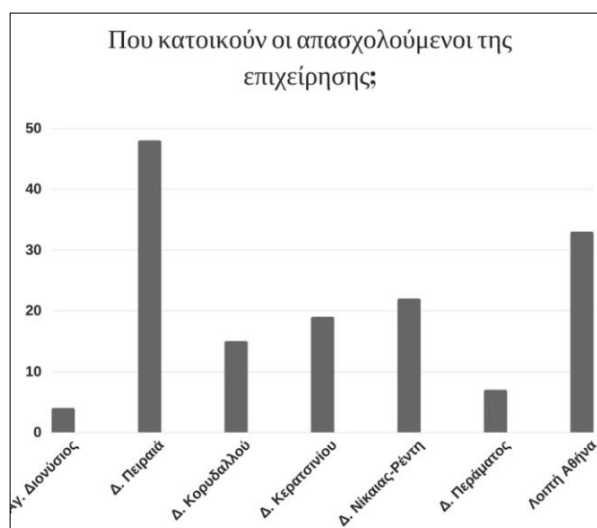
Γράφημα 3.4.7: Έδρα επιχειρήσεων που συνεργάζονται. Πηγή: Ίδια επεξεργασία



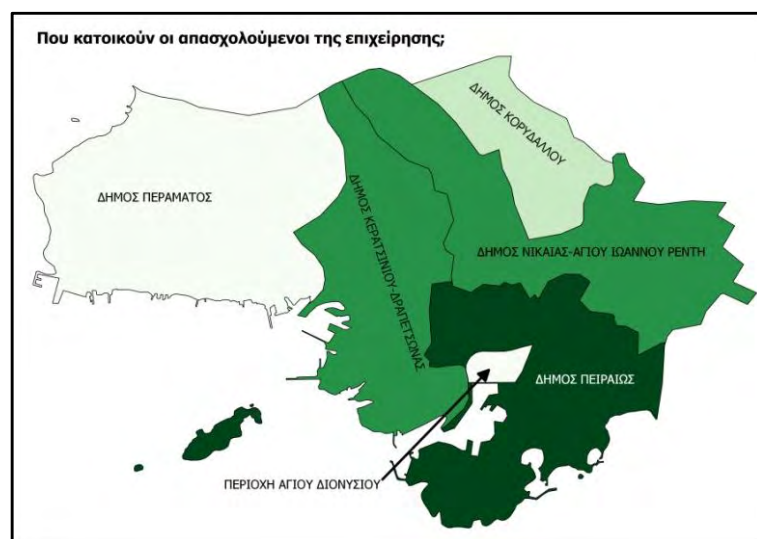
Χάρτης 3.4.2: Έδρα επιχειρήσεων που συνεργάζονται. Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Είναι εμφανές ότι η πλειοψηφία των επιχειρήσεων που συνεργάζονται με τις επιχειρήσεις της περιοχής του Αγ. Διονυσίου εδρεύουν στο Δήμο Πειραιά. Στη συνέχεια, σημαντικές συνεργασίες πραγματοποιούνται με τις επιχειρήσεις των όμορων Δήμων Περάματος, Κερατσινίου-Δραπετσώνας καθώς και με αυτές που βρίσκονται στην ίδια την περιοχή, Αντίθετα, ο Δήμος Κορυδαλλού έχει τις λιγότερες επιχειρηματικές σχέσεις με την περιοχή του Αγίου Διονυσίου. Εκτός των ορίων της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιώς, αρκετές είναι οι επιχειρήσεις που συνεργάζονται με το υπόλοιπο πολεοδομικό συγκρότημα Αθηνών, με άλλες πόλεις της Ελλάδας, αλλά και με το εξωτερικό.

### Που κατοικούν οι απασχολούμενοι της επιχείρησης;



Γράφημα 3.4.8: Τόπος κατοικίας απασχολούμενων επιχειρήσεων. Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Χάρτης 3.4.3: Τόπος κατοικίας απασχολούμενων επιχειρήσεων. Πηγή: Ίδια επεξεργασία

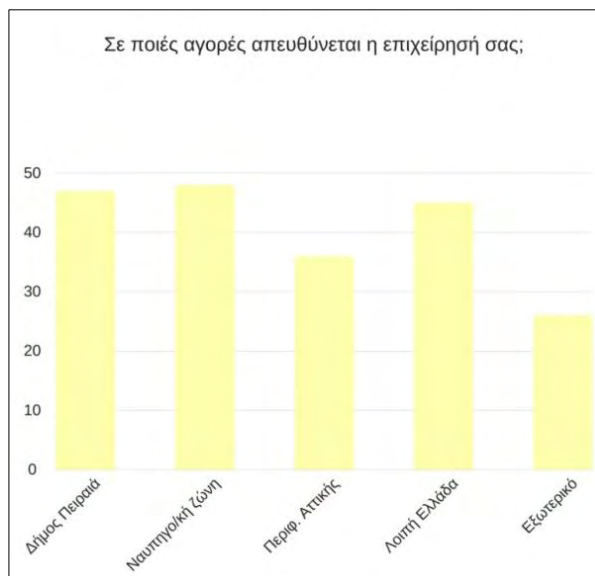
Όπως φαίνεται στο Γράφημα 3.4.8 και στο Χάρτη 3.4.3, οι περισσότεροι απασχολούμενοι των επιχειρήσεων κατοικούν σε περιοχές του Δήμου Πειραιά, εκτός από αυτή του Αγίου Διονυσίου. Ειδικότερα, στην περιοχή μελέτης και στο Δήμο Περάματος μένουν ελάχιστοι εργαζόμενοι. Οι υπόλοιποι, διατηρούν την κατοικία τους σε περιοχές των δύο όμορων Δήμων (Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Νίκαιας-Αγίου Ιωάννου Ρέντη). Επιπλέον, αξιοσημείωτος είναι και ο αριθμός των απασχολούμενων που μένουν εκτός της Περιφερειακής Ενότητας, στο υπόλοιπο πολεοδομικό συγκρότημα Αθηνών.

Από τα αποτελέσματα των δύο παραπάνω ερωτήσεων του ερωτηματολογίου συμπεραίνεται ότι η περιοχή του Αγίου Διονυσίου έχει έντονη αλληλεξάρτηση με το σύνολο του Δήμου Πειραιά, τους όμορους Δήμους αλλά και την Αθήνα. Συνεπώς, είναι σημαντικό να υπάρχει μία αποτελεσματική και άμεση σύνδεση μεταξύ τους.

### Σε ποιές αγορές απευθύνεται η επιχείρησή σας;

Το εύρος των αγορών που καλύπτει μία επιχείρηση της περιοχής μελέτης φτάνει μέχρι το εξωτερικό. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα, οι περισσότερες επιχειρήσεις συμβάλλουν στην κάλυψη των αναγκών της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος και του Δήμου Πειραιά. Ωστόσο, εξίσου σημαντικές είναι οι συνεργασίες που πραγματοποιούν με την Αττική αλλά και με τις υπόλοιπες περιφέρειες της Ελλάδας.

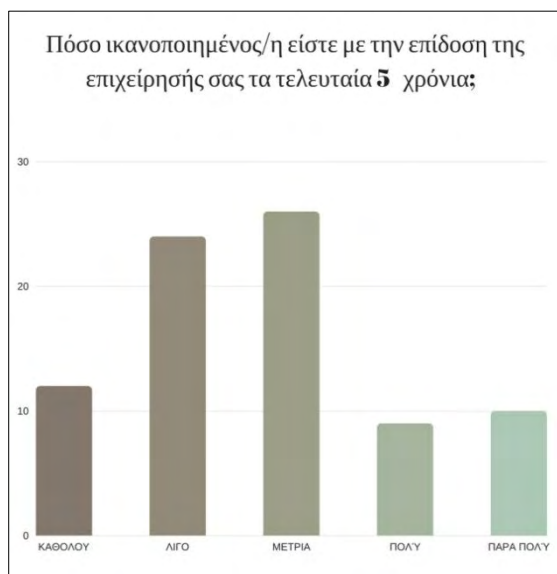
Είναι αισιόδοξο το γεγονός ότι υπάρχουν πολλές επιχειρήσεις που προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες σε χώρες του εξωτερικού, αν σκεφτεί κανείς ότι πρόκειται για επιχειρήσεις μικρού μεγέθους σε περίοδο οικονομικής κρίσης. Με σκοπό να αυξηθούν οι παραπάνω συνεργασίες, θα ήταν χρήσιμο να υπάρχει



σωστή ενημέρωση σε επιχειρηματίες που θα ήθελαν να εντείνουν τις προσπάθειες εξωστρέφειας της εταιρείας τους και να απευθυνθούν στις αγορές του εξωτερικού.

Γράφημα 3.4.9: Αγορές που απευθύνεται η επιχείρηση. Πηγή: Ιδία επεξεργασία

### Πόσο ικανοποιημένος/η είστε με την επίδοση της επιχείρησής τα τελευταία 5 χρόνια;



Γράφημα 3.4.10: Επίδοση της επιχείρησης τα τελευταία 5 χρόνια. Πηγή: Ιδία επεξεργασία

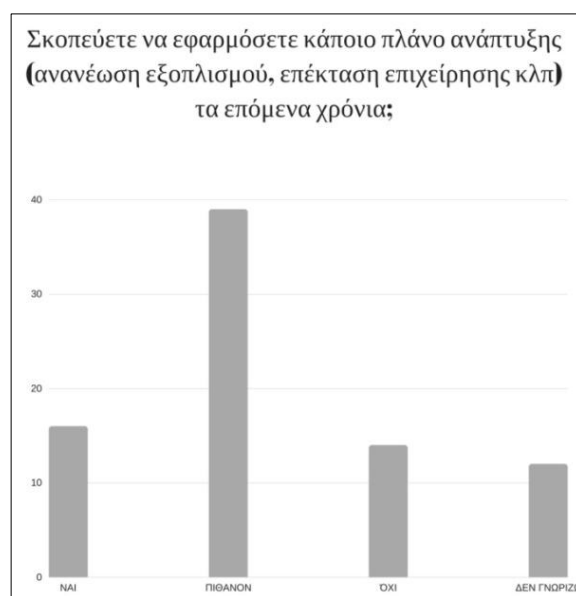


Χάρτης 3.4.4: Επίδοση της επιχείρησης τα τελευταία 5 χρόνια. Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Όπως ήταν αναμενόμενο, η οικονομική κατάσταση των επιχειρήσεων δεν είναι καλή. Η πλειοψηφία των ιδιοκτητών δηλώνουν πως είναι λίγο και μέτρια ικανοποιημένοι με την επίδοση της επιχείρησής τους τα τελευταία χρόνια. Ωστόσο, τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης ερώτησης θα μπορούσαν να είναι περισσότερο απογοητευτικά, αν αναλογισθεί κανείς τις επιπτώσεις που έχει προκαλέσει η οικονομική κρίση. Επίσης, το 23% των ιδιοκτητών φαίνεται να είναι αρκετά ευχαριστημένοι με την πορεία της επιχείρησής τους. Μελετώντας τον χάρτη παρατηρείται γενικά πως οι ιδιοκτήτες που δηλώνουν μη ικανοποιημένοι με την οικονομική απόδοση της επιχείρησής τους είναι διάσπαρτοι στο χώρο και δεν εμφανίζουν κάποια χωρική συγκέντρωση.

### Σκοπεύετε να εφαρμόσετε κάποιο πλάνο ανάπτυξης τα επόμενα χρόνια;

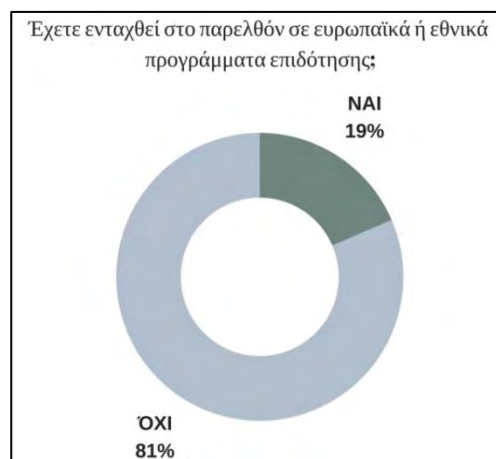
Επιπλέον, θετικό είναι και το γεγονός ότι το 48% δηλώνει πως είναι πιθανό τα επόμενα χρόνια να εφαρμόσει κάποιο πλάνο ανάπτυξης στην επιχείρησή του, ενώ το 20% έχει ήδη προγραμματίσει δράσεις για την βελτίωση της επιχείρησής του.



Γράφημα 3.4.11: Πλάνο ανάπτυξης.  
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

### Έχετε ενταχθεί στο παρελθόν σε ευρωπαϊκά ή εθνικά προγράμματα επιδότησης;

Ωστόσο, μόνο το 19% των επιχειρηματιών έχουν χρησιμοποιήσει τη χρηματοδότηση εθνικών ή ευρωπαϊκών προγραμμάτων για να υλοποιήσουν κάποιο πλάνο ανάπτυξης.



Γράφημα 3.4.12: Ένταξη σε ευρωπαϊκό ή εθνικό πρόγραμμα επιδότησης. Πηγή: Ιδία επεξεργασία

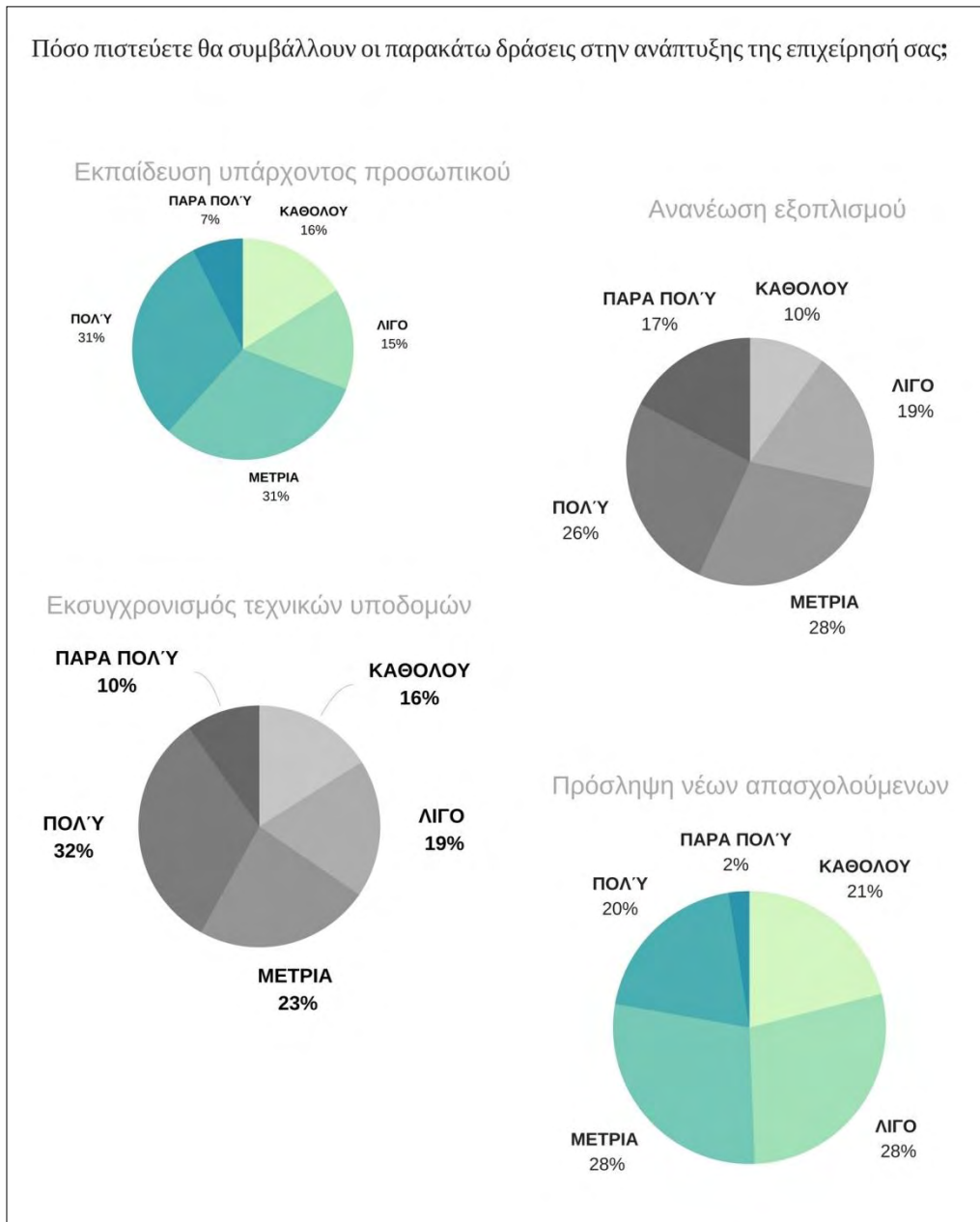
### Πόσο πιστεύετε θα συμβάλλουν οι παρακάτω δράσεις στην ανάπτυξης της επιχείρησή σας;

Η τελευταία ερώτηση της ενότητας 2 αναφέρει δέκα δράσεις, οι οποίες θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη της επιχείρησης. Οι δράσεις αυτές ζητήθηκε να βαθμολογηθούν από τους επιχειρηματίες με σκοπό να εντοπιστούν οι σημαντικότερες. Στόχος της ερώτησης αποτελεί η διερεύνηση των τρόπων με τους οποίους θα μπορούσε να βελτιωθεί και να αναδειχθεί η κάθε επιχείρηση. Οι δράσεις οι οποίες δίνονται σαν επιλογές αποτελούν μέτρα τα οποία ενισχύονται από διάφορα ευρωπαϊκά προγράμματα (π.χ ΕΣΠΑ), εθνικά προγράμματα (Αναπτυξιακός Νόμος) καθώς και από προγράμματα που μπορεί να προωθήσει ο Δήμος.

| Πόσο πιστεύετε θα συμβάλλουν οι παρακάτω δράσεις στην ανάπτυξης της επιχείρησή σας; |         |      |        |      |           |
|---|---------|------|--------|------|-----------|
|   | Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Πολύ | Πάρα πολύ |
| Πρόσληψη νέων απασχολούμενων  | 21%     | 28%  | 28%    | 20%  | 2%        |
| Εκπαίδευση υπάρχοντος προσωπικού  | 16%     | 15%  | 31%    | 31%  | 7%        |
| Ανανέωση εξοπλισμού   | 10%     | 19%  | 28%    | 26%  | 17%       |
| Εκσυγχρονισμός τεχνικών υποδομών  | 16%     | 19%  | 23%    | 32%  | 10%       |
| Χρήση Νέων Τεχνολογιών  | 14%     | 12%  | 21%    | 33%  | 20%       |
| Συνεργασία με νέες επιχειρήσεις   | 4%      | 9%   | 11%    | 48%  | 28%       |
| Στροφή σε νέες αγορές   | 10%     | 15%  | 22%    | 27%  | 26%       |
| Αξιοποίηση προϊόντων έρευνας  | 15%     | 22%  | 28%    | 23%  | 11%       |
| Αποκατάσταση- συντήρηση όψης του κτιρίου  | 21%     | 23%  | 25%    | 15%  | 16%       |
| Μετεγκατάσταση της επιχείρησης  | 58%     | 20%  | 12%    | 5%   | 5%        |

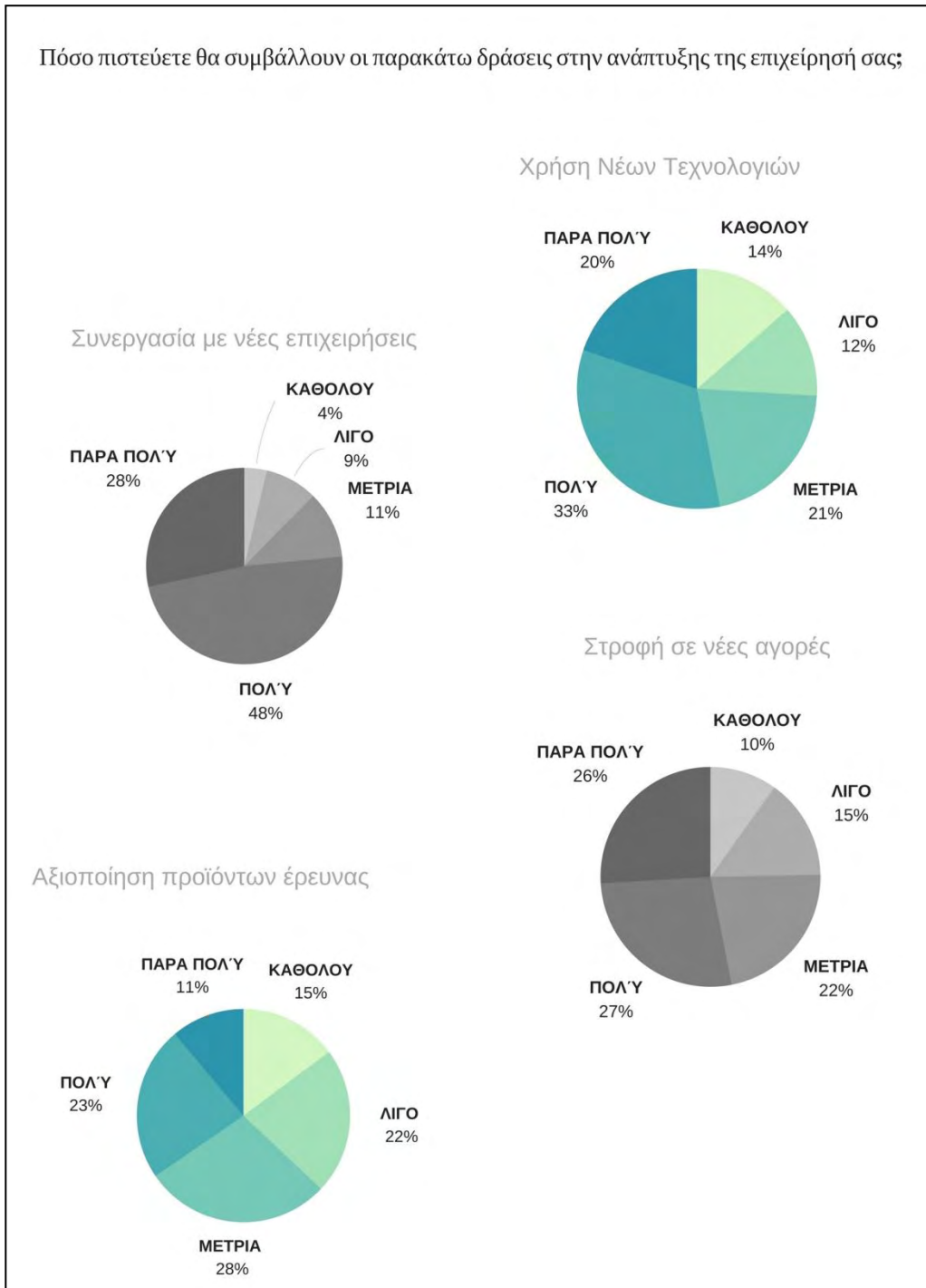
Πίνακας 3.4.1: Απαντήσεις στο ερώτημα « Πόσο πιστεύετε θα συμβάλλουν οι παρακάτω δράσεις στην ανάπτυξης της επιχείρησή σας;». Πηγή. Ιδία επεξεργασία

Μελετώντας τον Πίνακα 3.4.1 και στα διαγράμματα παρατηρείται πως οι ιδιοκτήτες έχουν απαντήσει θετικά (Μέτρια) στις περισσότερες δράσεις που αφορούν την ενίσχυση του προσωπικού και των υποδομών της επιχείρησης. Είναι σημαντικό να τονισθεί πως ιδιαίτερα θετικές απαντήσεις λήφθηκαν σε μέτρα που αναφέρονται στην βελτίωση των υποδομών, την εξέλιξη του προσωπικού καθώς και στη δημιουργία καινούργιων συνεργασιών.



Γράφημα 3.4.13: Απαντήσεις στο ερώτημα «Πόσο πιστεύετε θα συμβάλλουν οι παρακάτω δράσεις στην ανάπτυξης της επιχείρησή σας;». Πηγή. Ιδία επεξεργασία

Παρατηρείται πως οι επιχειρήσεις έχουν άμεση ανάγκη για εκσυγχρόνιση των υποδομών και του αντικατάσταση του υπάρχοντος εξοπλισμού. Ωστόσο, οι ιδιοκτήτες φαίνεται πως είναι διστακτικοί (μέτρια: 28%, λίγο: 28%) στην πρόσληψη νέων απασχολούμενων γεγονός που οφείλεται στην έλλειψη οικονομικών πόρων και συνεπώς επιλέγουν τη εκπαίδευση του υπάρχοντος προσωπικού ως μια μέθοδος ένταξης των εργαζομένων στα νέα δεδομένα της εποχής.



**Γράφημα 3.4.14:** Απαντήσεις στο ερώτημα «Πόσο πιστεύετε θα συμβάλλουν οι παρακάτω δράσεις στην ανάπτυξη της επιχείρησής σας;». Πηγή. Ιδία επεξεργασία

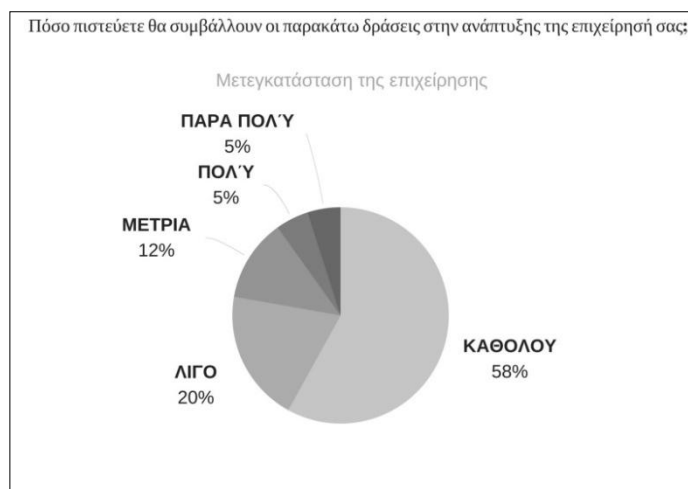
Στο Γράφημα 3.4.14 είναι εμφανές το γεγονός πως οι ιδιοκτήτες θεωρούν ιδιαίτερα σημαντική την επέκταση της επιχείρησής τους σε καινούργιες αγορές και η συνεργασία με νέες επιχειρήσεις που θα βοηθήσουν στην οικονομική ανάκαμψη και εξελιξή της. Με αυτόν τον τρόπο οι επιχειρήσεις θα μπορέσουν να εκμεταλλευθούν τις επενδυτικές ευκαιρίες στις νέες αγορές, δοκιμάζοντας νέες λύσεις και προσαρμόζοντας τη στρατηγική τους στις συνθήκες που επικρατούν στην εκάστοτε αγορά ή



επενδύοταν σε νέα συνεργατικά σχήματα. Παράλληλα, βαθμολόγησαν θετικά την ενσωμάτωση των Νέων Τεχνολογιών στα πλαίσια της λειτουργίας της επιχείρησης καθώς και την αξιοποίηση των προϊόντων έρευνας.



**Γράφημα 3.4.16:** Αποκατάσταση-συντήρηση όψης κτιρίου  
 Πηγή: Ιδία επεξεργασία

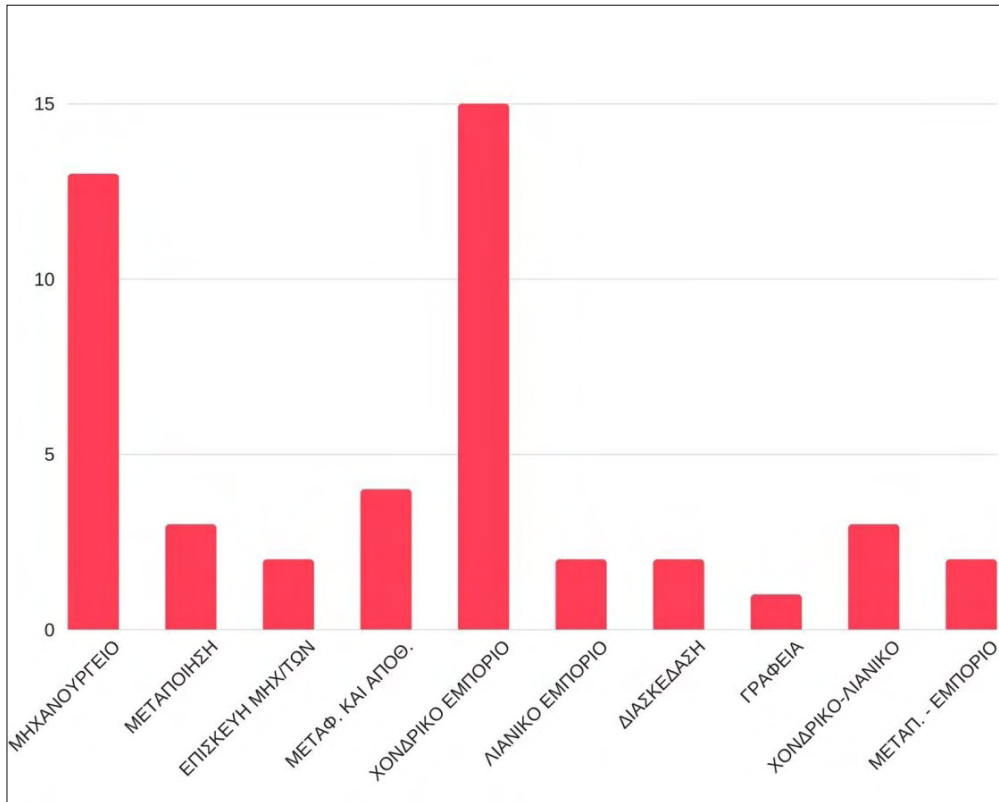


**Γράφημα 3.4.15:** Μετεγκατάσταση της επιχείρησης.  
 Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Επίσης, η δράση που αφορά την αποκατάσταση ή συντήρηση της όψης του κτιρίου έλαβε μέτριες απαντήσεις (μέτρια: 25%, λίγο: 23%). Ωστόσο εάν δοθούν τα κατάλληλα κίνητρα οι ιδιοκτήτες θα μπορούν να συνεισφέρουν στην βελτίωση της όψης του κτιρίου και κατά συνέπεια στην αισθητική αναβάθμιση ολόκληρη της περιοχής.

Αναλύοντας τα αποτελέσματα διαπιστώθηκε πως το μεγαλύτερο μέρος των ιδιοκτητών απάντησαν αρνητικά (καθόλου: 58%) στην μετεγκατάσταση της επιχείρησής τους σε μια άλλη περιοχή. Πρόκειται για μικρομεσαίες επιχειρήσεις με κύριες δραστηριότητες στην ναυτιλία, την βιοτεχνία-βιομηχανία οι οποίες εξαρτώνται άμεσα από την περιοχή του Αγίου Διονυσίου της γεωγραφικής της θέση, καθώς βρίσκεται σε άμεση επαφή με το λιμάνι. Επίσης, η περιοχή αυτή μέσα στο πέρασμα των χρόνων αποτελούσε έναν χώρο άτυπης συγκέντρωσης τέτοιου είδους επιχειρήσεων, γεγονός που πάντα έλκυε τους ιδιοκτήτες και επέλεγαν την εγκατάστασή τους στον Άγιο Διονύσιο. Στο *Γράφημα 3.4.17* απεικονίζονται ποιού είδους επιχειρήσεων απάντησαν αρνητικά (καθόλου) στην εν λόγω ερώτηση. Παρατηρείται πως το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνουν οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μηχανουργιών και του χονδρικού εμπορίου, δραστηριότητες οι οποίες αποτελούν τους κύριους τομείς απασχόλησης στην περιοχή. Είναι σημαντικό να τονισθεί πως κατά την διάρκεια της διεξαγωγής των ερωτηματολογίων πραγματοποιήθηκε και μια άτυπη συζήτηση με τους ιδιοκτήτες οι οποίοι τόνισαν πως εάν είναι θετικοί στην μετεγκατάσταση της επιχείρησής τους εντός της περιοχής σε μια οργανωμένη περιοχή εφόσον ο Δήμος Πειραιά πρόσφερε τα απαραίτητα κίνητρα για την ενέργεια αυτή.

Το γεγονός αυτό καθιστά αναγκαία την οργάνωση των επιχειρήσεων αυτών ως μια συστάδα επιχειρήσεων εντός της περιοχής μελέτης και η αποφυγή απομάκρυνσής τους από αυτή καθώς διαδραματίζουν μείζονα ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη του Αγίου Διονυσίου.

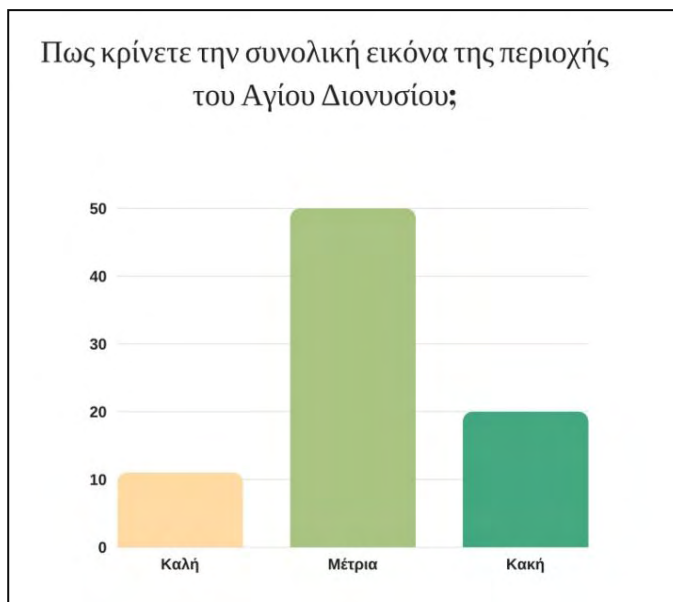


Γράφημα 3.4.17: «Μεγεθυνότητα επιχειρήσεων» ανά κλάδο δραστηριότητας. Πηγή: Ιδία επεξεργασία

### 3. Αντιληπτική εικόνα της περιοχής του Αγίου Διονυσίου

#### Πως κρίνετε την συνολική εικόνα της περιοχής του Αγίου Διονυσίου;

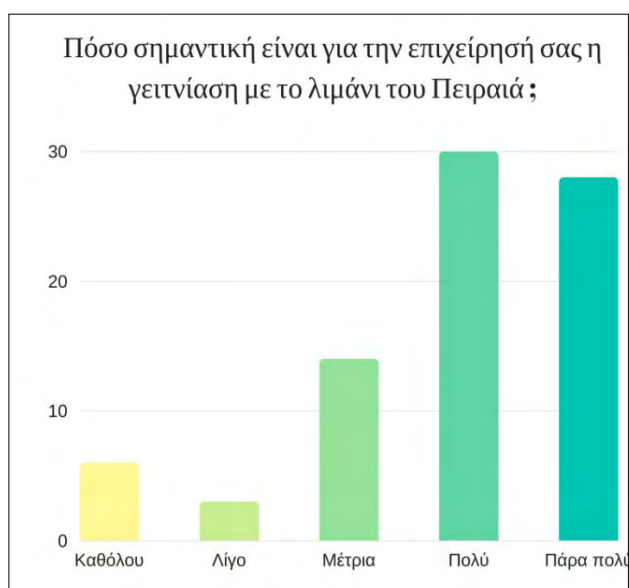
Οι ιδιοκτήτες των επιχειρήσεων θεωρούν πως η περιοχή του Αγίου Διονυσίου παρουσιάζει μια μέτρια προς κακή εικόνα. Αυτό επαληθεύεται και από την επιτόπια έρευνα, καθώς παρατηρήθηκε ένα υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον με την παρουσία φαινομένων εγκατάλειψης (κακή κατάσταση κτιρίων- οδικού δικτύου, έλλειψη κοινόχρηστων – κοινωφελών χώρων, μείωση πληθυσμού, απουσία κατοικία, υψηλό ποσοστό εγκαταλελειμμένων κτισμάτων κλπ). Συνεπώς, είναι αναγκαία η παρέμβαση του Δήμου για την αστική αναζωογόνηση της περιοχής.



Γράφημα 3.4.18: Συνολική εικόνα της περιοχής Αγίου Διονυσίου  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

#### Πόσο σημαντική είναι για την επιχείρησή σας η γειτνίαση με το λιμάνι του Πειραιά;

Όπως ήταν αναμενόμενο το μεγαλύτερο μέρος των ερωτηθέντων πιστεύουν πως η επιχειρησή τους επηρεάζεται άμεσα με την γειτνίαση με το λιμάνι του Πειραιά (Γράφημα 3.4.19). Πρόκειται για επιχειρήσεις που ασχολούνται με την ναυτιλία και το εμπόριο και το λιμάνι αποτελεί έναν τρόπο διασύνδεσης τόσο με τον υπόλοιπο ελλαδικό χώρο καθώς και με το εξωτερικό.



Γράφημα 3.4.19: Γειτνίαση με το λιμάνι του Πειραιά.  
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

### Πόσο σημαντικά κρίνετε τα παρακάτω προβλήματα της περιοχής του Αγίου Διονυσίου;

Σε αυτήν την ενότητα οι ερωτηθέντες καλούνται να βαθμολογήσουν τα προβλήματα που εντοπίστηκαν στην περιοχή μελέτης κατά την διάρκεια της επιτόπιας έρευνας, καθώς και σε μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί για την περιοχή αυτή. Στόχος της ερώτησης αποτελεί η διερεύνηση των μειονεκτημάτων, καθώς και η κατανόηση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν καθημερινά οι πολίτες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.

| Πόσο σημαντικά κρίνετε τα παρακάτω προβλήματα της περιοχής του Αγίου Διονυσίου; |         |      |        |      |           |
|---|---------|------|--------|------|-----------|
|   | Καθόλου | Λίγο | Μέτρια | Πολύ | Πάρα πολύ |
| Κακή κατάσταση οδικού δικτύου   | 2%      | 9%   | 25%    | 33%  | 31%       |
| Έλλειψη πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων   | 11%     | 14%  | 22%    | 33%  | 20%       |
| Ανεπαρκής σύνδεση με ΜΜΜ  | 9%      | 16%  | 36%    | 25%  | 15%       |
| Έλλειψη χώρων στάθμευσης  | 6%      | 7%   | 16%    | 33%  | 37%       |
| Έλλειψη κοινόχρηστων και κοινωφέλων   | 7%      | 11%  | 28%    | 28%  | 25%       |
| Κακή κατάσταση κτιρίων  | 4%      | 15%  | 26%    | 32%  | 23%       |
| Υψηλά ποσοστά εγκατελλειμένων κτιρίων   | 5%      | 11%  | 21%    | 36%  | 27%       |
| Ηχορύπανση και οπτική ρύπανση   | 5%      | 23%  | 20%    | 31%  | 21%       |
| Έλλειψη διοικητικών υπηρεσιών   | 7%      | 19%  | 33%    | 25%  | 16%       |
| Υφιστάμενες χρήσεις γης   | 14%     | 20%  | 42%    | 15%  | 10%       |
| Έλλειψη συνεργατικών επιχειρήσεων   | 10%     | 21%  | 38%    | 16%  | 15%       |

Πίνακας 3.4.2: Απαντήσεις στο ερώτημα «Πόσο σημαντικά κρίνετε τα παρακάτω προβλήματα της περιοχής του Αγίου Διονυσίου;»  
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

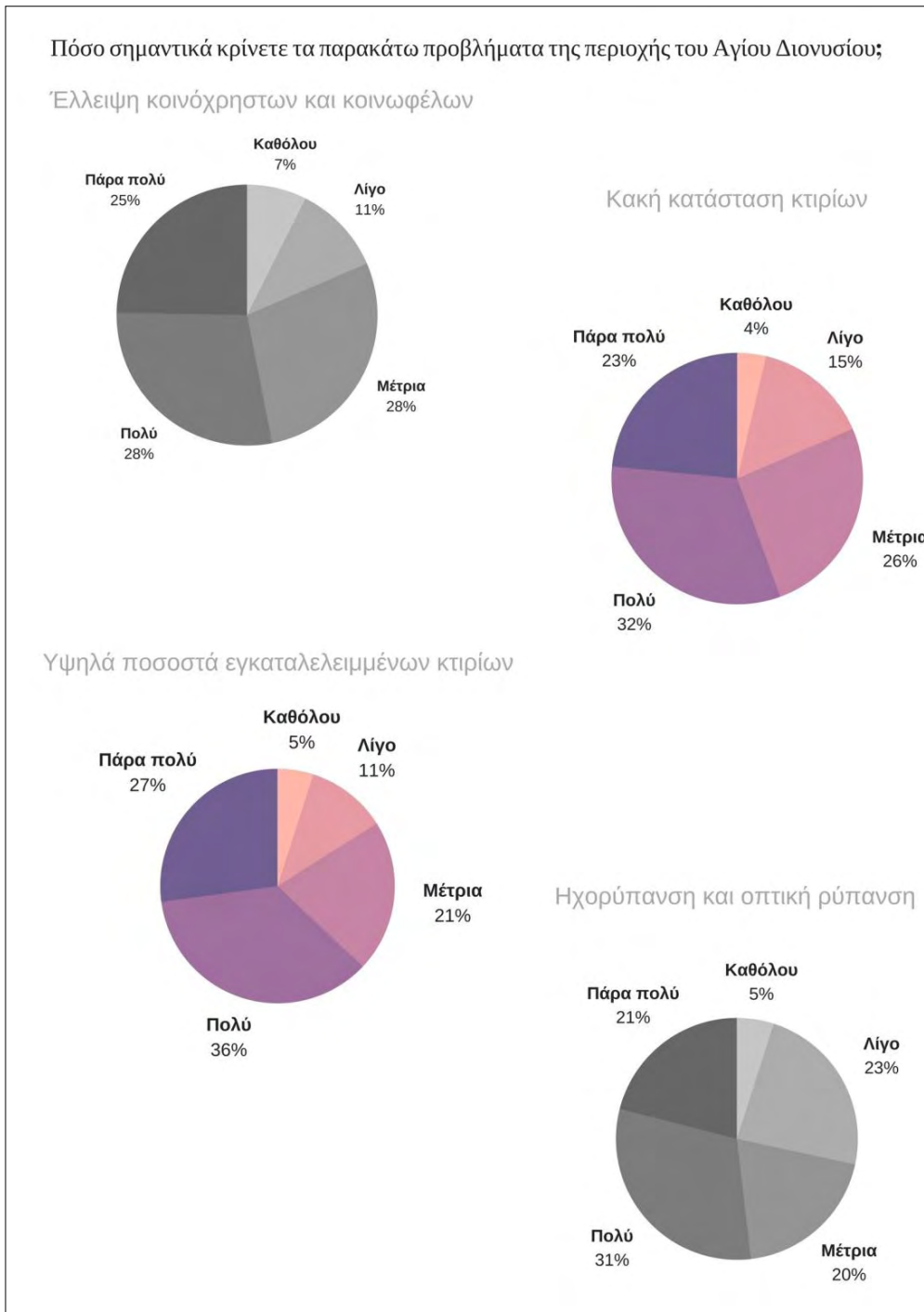
Σύμφωνα με την άποψη των επιχειρηματιών παρατηρείται πως όλα τα μειονεκτήματα, που έχουν επισημανθεί, επηρεάζουν αρνητικά την περιοχή και εμποδίζουν τη σωστή λειτουργία των επιχειρήσεων.



Γράφημα 3.4.20: Απαντήσεις στο ερώτημα «Πόσο σημαντικά κρίνετε τα παρακάτω προβλήματα της περιοχής του Αγίου Διονυσίου;». Πηγή: Ίδια επεξεργασία

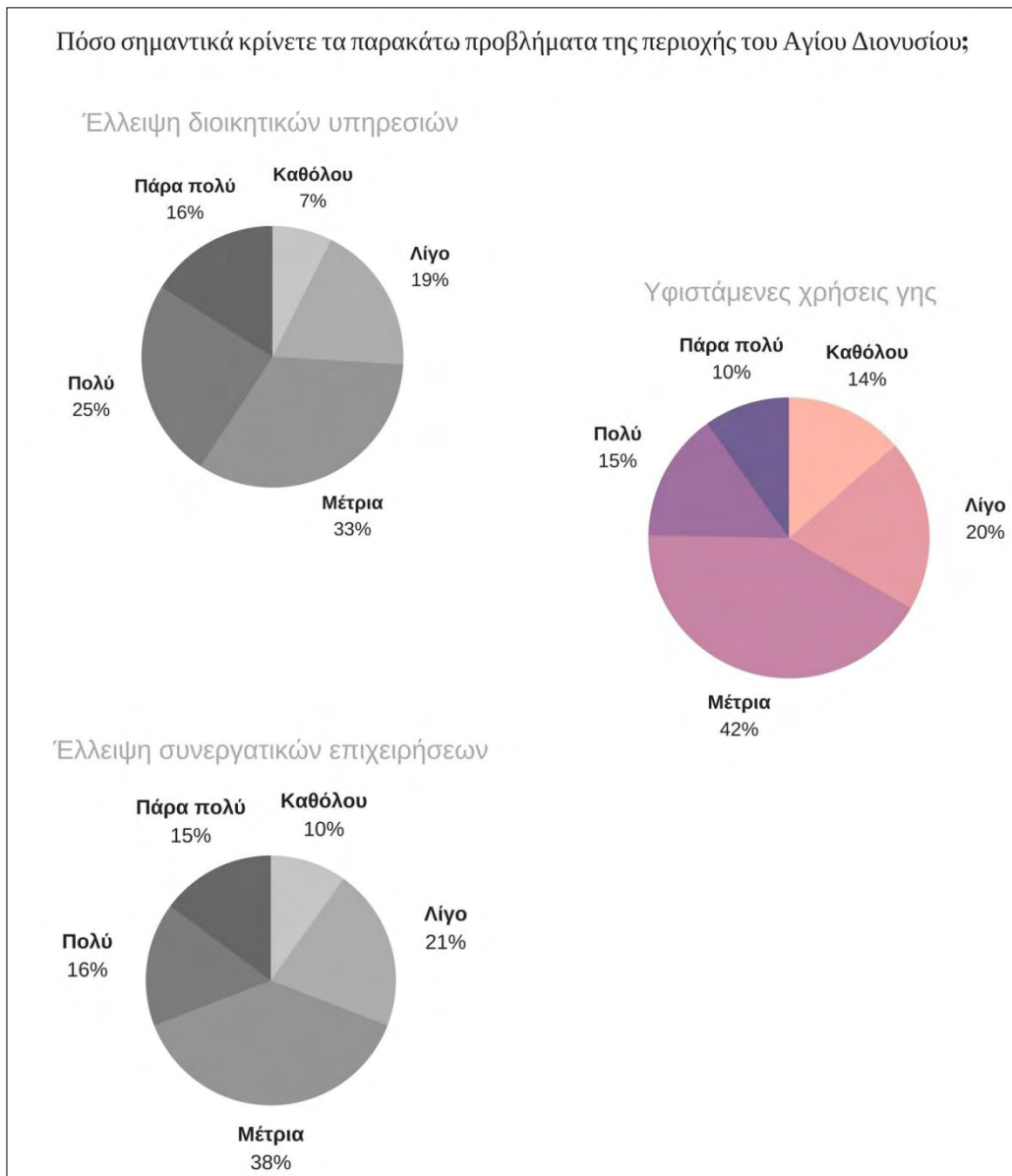
Συγκεκριμένα, μελετώντας το Γράφημα 3.4.20 είναι εμφανές πως στην περιοχή οι οδικές υποδομές παρουσιάζουν αρκετά προβλήματα τα οποία εστιάζονται κυρίως στην κακή κατάσταση του οδικού

δικτύου (πολύ: 33%), στην έλλειψη πεζοδρόμων –ποδηλατοδρόμων (πολύ: 33%) καθώς και στην ανεπάρκεια σε χώρους στάθμευσης (πάρα πολύ: 37%). Αυτά έχουν ως αποτέλεσμα την δημιουργία δυσχερειών στην πρόσβαση και κίνηση στην περιοχή. Παράλληλα, αρκετοί δήλωσαν πως η περιοχή έχει μια μέτρια σύνδεση με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.



**Γράφημα 3.4.21:** Απαντήσεις στο ερώτημα «Πόσο σημαντικά κρίνετε τα παρακάτω προβλήματα της περιοχής του Αγίου Διονυσίου;». Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Στο *Γράφημα 3.4.21* είναι εμφανές πως στην περιοχή, σύμφωνα με τους ερωτηθέντες, επικρατεί ανεπάρκεια κοινόχρηστων/ κοινωφελών υποδομών όπως χώροι πρασίνου, πλατείες κλπ., μεγάλα ποσοστά εγκαταλελειμμένων κτιρίων (πολύ:36%) σε συνδυασμό με την κακή κατάσταση των κτισμάτων (πολύ:32%) που βρίσκονται υπό λειτουργία καθώς και οι πηγές ηχορύπανσης και οπτικής ρύπανσης (πολύ:31%). Συνεπώς κρίνεται αναγκαία η αστική αναβάθμιση- αναζωογόνηση και αποκατάσταση.



*Γράφημα 3.4.22: Απαντήσεις στο ερώτημα «Πόσο σημαντικά κρίνετε τα παρακάτω προβλήματα της περιοχής του Αγίου Διονυσίου;». Πηγή: Ιδία επεξεργασία*

Παράλληλα, ένα μεγάλο μέρος των ιδιοκτητών πιστεύουν πως στην περιοχή υπάρχει σημαντική έλλειψη σε συνεργατικές επιχειρήσεις γεγονός που υποδεικνύει την ανάγκη για την στροφή σε νέες αγορές ( εξωστρέφεια επιχειρήσεων) (μέτρια 38%). Επίσης, σημαντικό πρόβλημα θεωρούνται οι

υφιστάμενες χρήσεις γης το οποίο αναφέρεται στην ανάμειξη αντικρουόμενων χρήσεων που βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση μεταξύ τους και συντελούν στην υποβάθμιση της περιοχής και δεν υπάρχουν περιθώρια για την προσέλκυση νέων χρήσεων που θα μπορούσαν να προωθήσουν την ανάπτυξη της περιοχής. Το γεγονός αυτό δημιουργεί προϋποθέσεις για την ανάγκη συνολικής οργάνωση των χρήσεων γης.

**Πόσο πιστεύετε ότι θα ωφελήσουν οι παρακάτω δράσεις που έχουν προταθεί από αναπτυξιακά προγράμματα την περιοχή του Αγίου Διονυσίου;**

Στόχος της ερώτησης αποτελεί η διερεύνηση της άποψης των ερωτώμενων για τις δράσεις και μετρά που έχουν προταθεί από διάφορους φορείς που έχουν ως στόχο την βελτίωση της εικόνας της περιοχής και την ανάπτυξη της σε όλους τομείς.

| <b>Πόσο πιστεύετε ότι θα ωφελήσουν οι τις παρακάτω δράσεις που έχουν προταθεί από αναπτυξιακά προγράμματα την περιοχή του Αγίου Διονυσίου;</b> |                |             |               |             |                  |
|--|----------------|-------------|---------------|-------------|------------------|
|  | <b>Καθόλου</b> | <b>Λίγο</b> | <b>Μέτρια</b> | <b>Πολύ</b> | <b>Πάρα πολύ</b> |
| Δημιουργία γραμμικού πάρκου  | 19%            | 10%         | 26%           | 22%         | 23%              |
| Δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας  | 12%            | 11%         | 27%           | 32%         | 17%              |
| Δημιουργία ναυτιλιακού κέντρου   | 5%             | 2%          | 16%           | 26%         | 51%              |
| Προσέλκυση νέων επιχειρήσεων   | 0%             | 6%          | 14%           | 31%         | 49%              |
| Επανάχρηση εγκαταλελειμμένων κτιρίων   | 2%             | 9%          | 9%            | 36%         | 44%              |
| Δημιουργία κοινόχρηστων χώρων  | 4%             | 7%          | 25%           | 32%         | 32%              |
| Τροποποίηση χρήσεων γης  | 11%            | 16%         | 35%           | 15%         | 23%              |

*Πίνακας 3.4.3: Απαντήσεις στο ερώτημα «Πόσο πιστεύετε ότι θα ωφελήσουν οι τις παρακάτω δράσεις που έχουν προταθεί από αναπτυξιακά προγράμματα την περιοχή του Αγίου Διονυσίου;» Πηγή: Ιδία επεξεργασία*

Παρατηρείται ότι όλες οι δράσεις έχουν λάβει θετικές απαντήσεις, συνεπώς είναι εμφανές πως οι ιδιοκτήτες των επιχειρήσεων είναι πρόθυμοι και ανοικτοί σε προτάσεις που θα ευνοούν τόσο την εξέλιξη της επιχείρησής τους όσο και την αναβάθμιση της περιοχής του Αγίου Διονυσίου.

Συγκεκριμένα, όπως απεικονίζεται στο Πίνακα 3.4.3, η πρόταση για την δημιουργία ενός γραμμικού πάρκου κατά μήκος των ανενεργών γραμμών του ΟΣΕ (μέτρια:26%) και η δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας (πολύ:32%) έχουν αξιολογηθεί θετικά παρόλο που οι περισσότερες επιχειρήσεις που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο δραστηριοποιούνται κυρίως στον δευτερογενή τομέα και φαινομενικά δεν θα επωφελούνταν από τέτοιου είδους παρεμβάσεις στον αστικό χώρο.

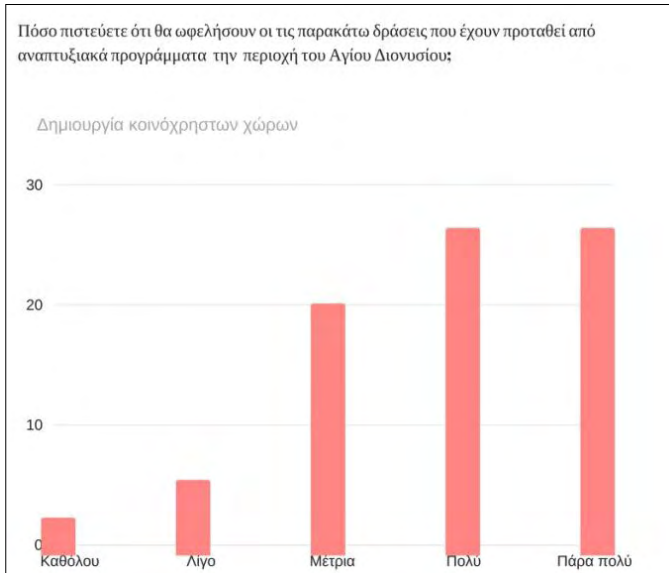




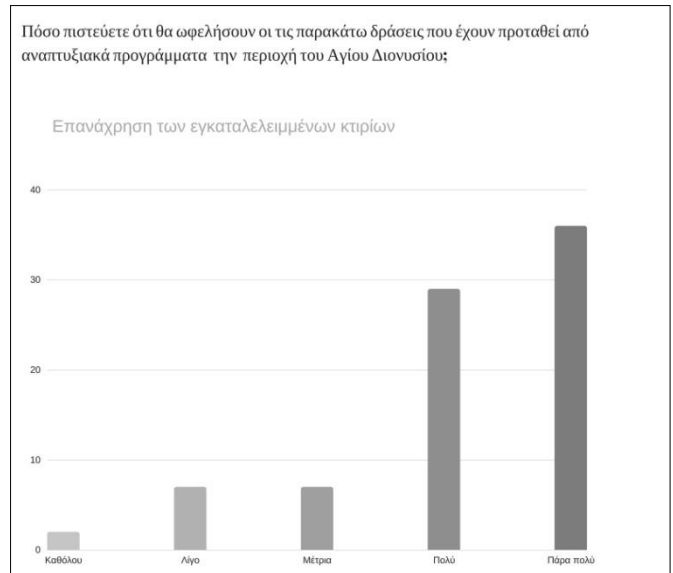
Γράφημα 3.4.23: Δημιουργία ναυτιλιακού κέντρου. Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η περιοχή του Αγίου Διονυσίου ενδείκνυται για την δημιουργία εντός της ενός ναυτιλιακού κέντρου καθώς βρίσκεται σε άμεση επαφή με το λιμάνι και ήδη υπάρχει μια συγκέντρωση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο παραλιακό μέτωπο. Μελετώντας το Γράφημα 3.4.23, διαπιστώνεται ότι οι ιδιοκτήτες των επιχειρήσεων θεωρούν ιδιαίτερα σημαντική την ύπαρξη ενός ναυτιλιακού κέντρου στην περιοχή, με **ποσοστό 51 %** στην απάντηση “Πάρα Πολύ”, καθώς θα επηρεάσει θετικά την ανάπτυξη των επιχειρήσεων με την δημιουργία υποδομών που θα βοηθούν στην προσέλκυση νέων εταιρειών και δημιουργία νέων συνεργασιών.

Σύμφωνα με τα Γραφήματα 3.4.24 και 3.4.25 οι ερωτώμενοι θεωρούν αρκετά σημαντικές τις δράσεις που αφορούν την επανάχρηση των εγκαταλελειμμένων κτισμάτων καθώς και την ένταξη στον αστικό ιστό κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου με στόχο την αναβίωση της περιοχής του Αγίου Διονυσίου.

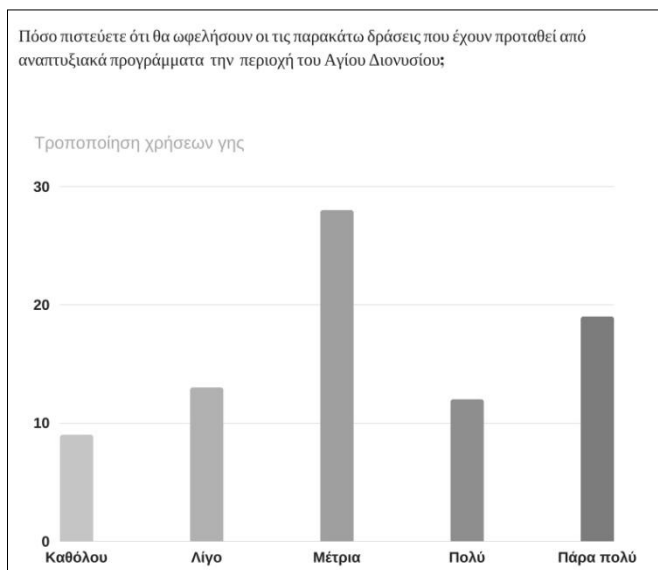


**Γράφημα 3.4.25:** Δημιουργία κοινόχρηστων χώρων.  
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

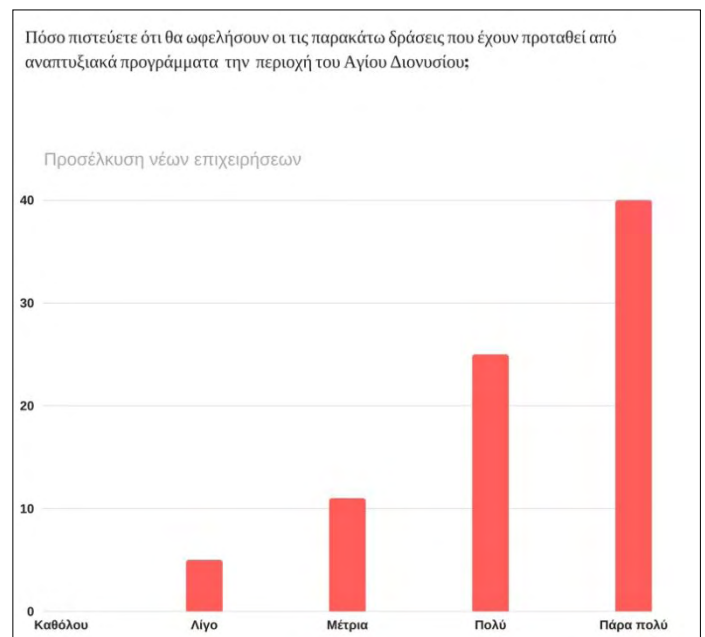


**Γράφημα 3.4.24:** Επανάχρηση εγκαταλελειμμένων κτιρίων  
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Τέλος, θετικές απαντήσεις λήφθηκαν στις ερωτήσεις που σχετίζονται με τις δράσεις για την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων (πάρα πολύ:49%) στην περιοχή καθώς και την τροποποίηση των υπάρχοντων χρήσεων γης ( μέτρια: 35%) με στόχο την οικονομική ενίσχυση των επιχειρήσεων και την σωστή οργάνωση του αστικού χώρου.



**Γράφημα 3.4.27:** Τροποποίηση χρήσεων γης.  
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



**Γράφημα 3.4.26:** Προσέλκυση νέων επιχειρήσεων.  
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

## 4. Διαμόρφωση πρότασης

### 4.1 Αξιολόγηση περιοχής (S.W.O.T)

| Δυνατά Σημεία  | Αδυναμίες  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ Περιοχή ιστορικού ενδιαφέροντος (πρώτη βιομηχανική ζώνη της χώρας)</li> <li>✚ Προνομιακή γεωγραφική θέση- γειτνίαση με το λιμάνι του Πειραιά</li> <li>✚ Επαρκής σύνδεση ΜΜΜ (αστικά λεωφορεία, υπό κατασκευή ΤΡΑΜ)</li> <li>✚ Προδιάθεση για εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο παραλιακό μέτωπο (Ακτή Κονδύλη) διεθνής εμβέλειας</li> <li>✚ Επενδυτικό ενδιαφέρον από τον ιδιωτικό τομέα (π.χ. DIMAND A.E.)</li> <li>✚ Ύπαρξη αθλητικών υποδομών υπερτοπικής εμβέλειας</li> <li>✚ Δυνατότητα αξιοποίησης κενών κελυφών</li> <li>✚ Ειδίκευση στον κλάδο της βιοτεχνίας</li> <li>✚ Ειδίκευση στον κλάδο του χονδρικού εμπορίου</li> <li>✚ Δυνατότητα ανάπτυξης επιχειρήσεων μεταφορών και αποθήκευσης (logistics)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ Πληθώρα εγκαταλελειμμένων κτιρίων</li> <li>✚ Ύπαρξη αδόμητων χώρων</li> <li>✚ Έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και κοινωφελών υποδομών</li> <li>✚ Ανεπάρκεια πολιτιστικών υποδομών</li> <li>✚ Υποβαθμισμένο οδικό δίκτυο</li> <li>✚ Έλλειψη πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων</li> <li>✚ Ηχορύπανση-οπτική ρύπανση</li> <li>✚ Κακή-μέτρια κατάσταση κτιρίων</li> <li>✚ Ασύμβατες χρήσεις γης</li> <li>✚ Έλλειψη χώρων στάθμευσης</li> <li>✚ Φαινόμενα παρόδιας στάθμευσης</li> <li>✚ Ανεργές σιδηροδρομικές γραμμές περιμετρικά της περιοχής</li> <li>✚ Μη αναθεωρημένο ΓΠΣ (ισχύει το ΦΕΚ-Δ-79-1988)</li> <li>✚ Ανυπαρξία ελεύθερων χώρων προς Πολεοδόμηση</li> <li>✚ Αστική υποβάθμιση</li> <li>✚ Έλλειψη νέων και καινοτόμων επιχειρήσεων</li> <li>✚ Έλλειψη τουριστικών εγκαταστάσεων</li> <li>✚ Αδυναμία συγκράτησης επισκεπτών για μεγάλο χρονικό διάστημα</li> </ul> |
| Ευκαιρίες  | Απειλές  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ Εγγύτητα με το μητροπολιτικό κέντρο Αθήνα-Πειραιά</li> <li>✚ Χρηματοδότηση από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους (ΕΣΠΑ 2014 – 2020)</li> <li>✚ Διασύνδεση με μέσα σταθερής τροχιάς</li> <li>✚ Σχεδιασμός Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΟΧΕ, CYCLINGCITIES, ΣΟΑΠ)</li> <li>✚ Ανάπτυξη του λιμανιού ως διεθνή πύλη εμπορίου και συναλλαγών</li> <li>✚ Εγγύτητα με δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς (ΗΣΑΠ, προαστιακός, υπό κατασκευή ΤΡΑΜ)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ Φαινόμενα αποβιομηχάνισης και τάσεις τριτογενοποίησης</li> <li>✚ Μείωση πληθυσμού</li> <li>✚ Γήρανση πληθυσμού</li> <li>✚ Ασταθές οικονομικό περιβάλλον της χώρας</li> <li>✚ Υψηλό ποσοστό ανεργίας</li> <li>✚ Έλλειψη οικονομικών πόρων του Δήμου Πειραιά</li> <li>✚ Πτώση εισοδημάτων</li> <li>✚ Συρρίκνωση κύκλου εργασιών επιχειρήσεων</li> </ul>   |

## 4.2 Κεντρική ιδέα παρέμβασης

Ο Άγιος Διονύσιος αποτελεί μια περιοχή που διαδραματίζει έναν ιδιαίζων ρόλο τόσο για τον Δήμο Πειραιά όσο και για την υπόλοιπη Περιφέρεια αλλά και την Ελλάδα. Η άμεση επαφή με τον κεντρικό λιμένα, ο οποίος έχει αποκτήσει εθνική και ευρωπαϊκή σημασία, καθώς και οι διάφορες προοπτικές ανάπτυξης κυρίως στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα, την καθιστούν ως έναν πόλο έλξης επιχειρηματικών, τουριστικών, πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Ωστόσο, παρατηρώντας την σημερινή κατάσταση, η δυναμικότητα της περιοχής δεν έχει αξιοποιηθεί. Εξαιτίας της οικονομικής κρίσης και του ραγδαίου βαθμού αποβιομηχάνισης έχουν παρατηρηθεί φαινόμενα εγκατάλειψης και υποβάθμισης της περιοχής. Αυτό καθιστά αναγκαία την εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού με στόχο την αναζωογόνηση της περιοχής και διευθέτηση όλων των προβλημάτων που εμποδίζουν την σωστή λειτουργία της και την ομαλή ένταξή της στον υπόλοιπο αστικό ιστό.

Τα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης που αναλύθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια αποτελούν τον βασικό παράγοντα για την διαμόρφωση της πρότασης που αφορά την οργάνωση του αστικού ιστού του Αγίου Διονυσίου. Η ιδέα της πρότασης δημιουργήθηκε με γνώμονα την ανάλυση, σύγκριση και αξιολόγηση διάφορων δεδομένων:

- Υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής μελέτης, δηλαδή στοιχεία που προέκυψαν από την καταγραφή των χαρακτηριστικών και την επιτόπια έρευνα
- Διεξαγωγή – Ανάλυση αποτελεσμάτων των ερωτηματολογίων
- Κατευθύνσεις από τον υπερκείμενο σχεδιασμό (ΡΣΑ, ΓΠΣ, κ.α)
- Μελέτες που εκπονήθηκαν για τον Άγιο Διονύσιο και την ευρύτερη περιοχή (ΣΟΑΠ, ΟΧΕ, CYCLECITES κ.α)

Τέλος, κατά τη διάρκεια διαμόρφωσης της πρότασης έγινε προσπάθεια ένταξης μιας ρεαλιστικής προσέγγισης στο ζήτημα της αναδιαμόρφωσης και οργάνωσης της περιοχής, με παρεμβάσεις ήπιας μορφής και μικρού κόστους, λαμβάνοντας υπόψη την πραγματικότητα της οικονομικής κρίσης που βιώνει το σύνολο της χώρας.

### 4.3 Γενικοί και ειδικοί στόχοι παρέμβασης

| Γενικοί στόχοι  |
|---|
| Αστική ανάπτυξη και αναζωογόνηση του αστικού ιστού          |
| Βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη                                 |
| Περιβαλλοντική αναβάθμιση                                   |
| Ανάδειξη ταυτότητας της περιοχής                            |
| Βελτίωση της ποιότητας ζωής                                 |
| Ειδικοί στόχοι  |
| Οργάνωση του χώρου  |
| Αποφυγή συγκρούσεων χρήσεων γης                             |
| Αξιοποίηση ακινήτων ιδιωτών και δημοσίων φορέων             |
| Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας                     |
| Εξυγίανση της περιοχής από επιφανειακές εστίες ρύπανσης     |
| Εκμετάλλευση αδόμητου χώρου                                 |
| Αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων                               |
| Προώθηση της ανταγωνιστικότητας και της επιχειρηματικότητας |
| Ενίσχυση της βιωσιμότητας των τοπικών επιχειρήσεων          |
| Ενίσχυση της ελκυστικότητας νέων επενδύσεων                 |
| Δημιουργία πλεγμάτων δραστηριοτήτων                         |
| Επαναπροσδιορισμός της σχέσης της περιοχής με το λιμάνι     |
| Προώθηση του βιομηχανικού χαρακτήρα                         |
| Αναβάθμιση κτιριακού αποθέματος                             |

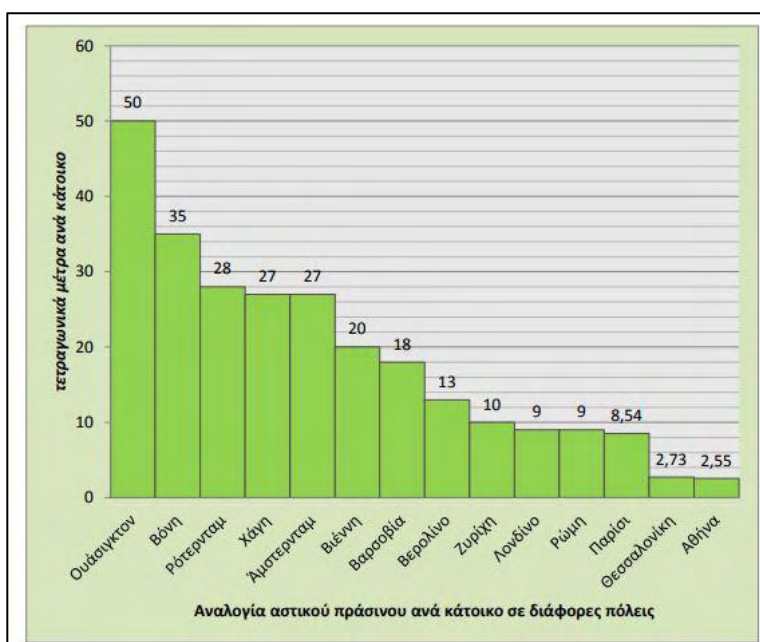
| Είδος Στόχου  | Ζώνη 1: Γενική Κοινωνία | Ζώνη 2: Πολυκατοικιακό Κέντρο | Ζώνη 3: Πολυκατοικιακό κέντρο με περιορισμό σε χρήσεις | Ζώνη 4: Παραγωγικές Εγκαταστάσεις χωρικής και μεσης όχλησης | Ζώνη 5: Γεωλογικό Παρκό | Νέοι χώροι πρασίνας | Γραμμικό Παρκό | Αναδιάρθρωση οδικού δικτύου | Επανάχρηση εγκαταλελειμμένων κτιρίων | Αξιοποίηση ακάλυπτων χώρων | Κατασκευή επιπέδων κτιρίων | Ανάπλαση προάμιου χώρων εκστ. Αγίου Διονυσίου | Ναυτιλιακό Κέντρο | Βελτίωση όψης κτιρίων |
|---|-------------------------|-------------------------------|--|---|-------------------------|---------------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------------|----------------------------|----------------------------|---|-------------------|-----------------------|
| Οργάνωση του χώρου  |                         |                               |  |   |                         |                     |                |                             |                                      |                            |                            |   |                   |                       |
| Απονομή αναγκών   | X                       | X                             | X  | X   | X                       | X                   | X              | X                           |                                      |                            |                            |   |                   |                       |
| Απονομή αναγκών   | X                       | X                             | X  | X   | X                       | X                   | X              |                             |                                      |                            |                            | X   |                   |                       |
| Αξιοποίηση ακινήτων ιδιωτών και δημοσίων φορέων               |                         |                               |  |   | X                       | X                   |                |                             | X                                    | X                          |                            | X   |                   |                       |
| Προώθηση βιώσιμης αστικής κινητικότητας                       |                         |                               |  |   |                         |                     | X              | X                           |                                      |                            |                            |   |                   |                       |
| Εξυπηλοποίηση της περιοχής από επιφανειακές αστικές ρυπανσεις |                         |                               |  |   |                         |                     |                |                             | X                                    |                            | X                          |   |                   |                       |
| Εκμετάλλευση αόριστου χώρου                                   |                         |                               |  |   |                         | X                   | X              |                             |                                      |                            |                            | X   |                   |                       |
| Αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων                                 |                         |                               |  |   |                         | X                   |                |                             |                                      | X                          |                            |   |                   |                       |
| Προώθηση της ανταγωνιστικότητας και της επιχειρηματικότητας   |                         | X                             |  | X   | X                       |                     |                |                             |                                      |                            |                            |   | X                 |                       |
| Ενίσχυση της βιωσιμότητας των τοπικών επιχειρήσεων            |                         | X                             |  | X   | X                       |                     |                |                             |                                      |                            |                            |   |                   |                       |
| Ενίσχυση της ελκυστικότητας νέων επενδύσεων                   |                         | X                             |  | X   | X                       |                     |                |                             |                                      |                            |                            |   | X                 |                       |
| Δημιουργία πλεγματίων δημοπρασιών                             |                         | X                             | X  | X   | X                       |                     |                |                             |                                      |                            |                            |   | X                 |                       |
| Επαναπροσδιορισμός της σχέσης της περιοχής με το γαλάζιο      |                         | X                             |  |   |                         |                     |                |                             |                                      |                            |                            |   | X                 |                       |
| Προώθηση του βιομηχανικού χαρακτήρα                           |                         |                               | X  |   | X                       |                     |                |                             | X                                    |                            |                            |   |                   |                       |
| Αναβάθμιση κτιριακού αποθέματος                               |                         |                               |  |   |                         |                     |                |                             | X                                    |                            |                            |   |                   | X                     |
| Προώθηση μόνιμης κατοικίας                                    | X                       |                               |  |   |                         | X                   | X              | X                           |                                      |                            |                            |   |                   |                       |

#### 4.4 Ελεύθεροι χώροι - Αστικό πράσινο

«Οι δημόσιοι χώροι αποτελούν ένα παράθυρο στην ψυχή της πόλης» (Zukin, 1995).

Η περίοδος της έντονης αστικοποίησης στην Ελλάδα (1950-1980) δημιούργησε το μεγαλύτερο τμήμα του αστικού ιστού που υπάρχει και λειτουργεί στις μέρες μας. Η εικόνα της ελληνικής πόλης, όπως την προσλαμβάνουμε σήμερα, σχηματίστηκε κάτω από μια σειρά αδυναμιών και μειονεξιών στην κοινωνική και οικονομική δομή της χώρας, που αντανακλώνται επιπλέον και σε ένα αδύνατο σύστημα σχεδιασμού και ελέγχου της δόμησης (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, 2006)

Η ανεπάρκεια υπαίθριων χώρων και των χώρων πρασίνων κάτοικο, αποτελούν κοινό πρόβλημα των σύγχρονων ελληνικών πόλεων. Για το φαινόμενο αυτό ευθύνεται η μη ουσιαστική πρόβλεψη για το σχεδιασμό δημόσιων χώρων στα υπάρχοντα αστικά κέντρα, καθώς και η μέθοδος επέκτασης των πόλεων, στην οποία ο σχεδιασμός ακολουθεί την κατασκευή χωρίς να επιτρέπει τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό ούτε στα νέα τμήματά της πόλης. Όπως φαίνεται στην *Εικόνα 4.4.1.*, τα τετραγωνικά μέτρα πρασίνου που προσφέρει η Ελλάδα στους κατοίκους της είναι λιγότερα από αυτά των Ευρωπαϊκών πόλεων κατά μέσο όρο και μηδαμινά σε σχέση με άλλες πόλεις του κόσμου όπως η Ουάσιγκτον και η Ζυρίχη.



*Εικόνα 4.4.1:* Αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο σε διάφορες πόλεις του κόσμου.  
Πηγή: Πορνάρα, 2013

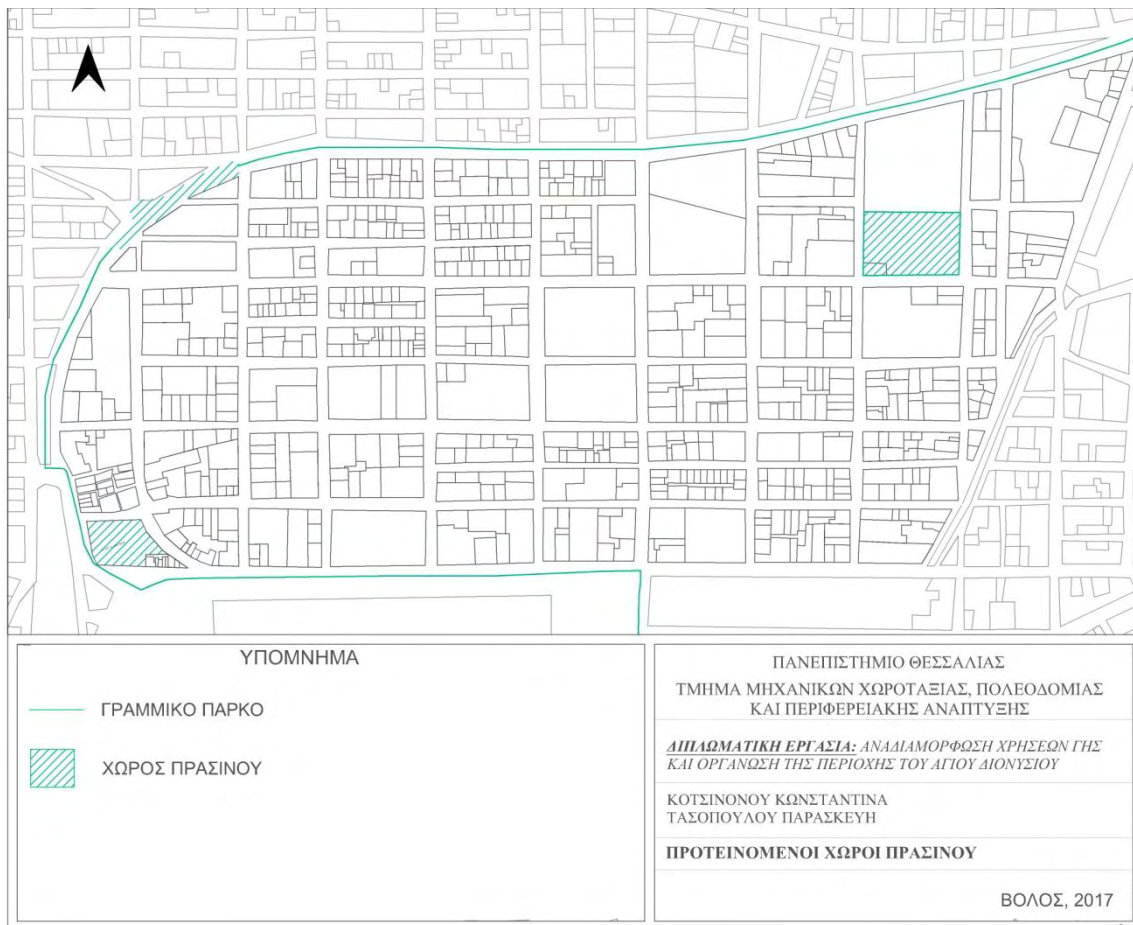
Επιπλέον, σύμφωνα με την καταγραφή του αστικού πρασίνου και των ελεύθερων χώρων του Δήμου Πειραιά που πραγματοποίησε το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ, μόλις 1,56 τ.μ. πρασίνου αντιστοιχούν κατά μέσο όρο στους πολίτες του Πειραιά. Ειδικότερα, αναφέρεται ότι στο 5ο Δημοτικό Διαμέρισμα (Μανιάτικα, Αγία Σοφία, **Άγιος Διονύσιος**, Άγιος Δημήτριος) διατίθενται μόλις 47 στρέμματα ελεύθερων χώρων, εκ των οποίων τα 36 στρέμματα είναι πράσινο. Έτσι, η αναλογία διαμορφώνεται σε 0,77 τ.μ./κάτοικο. «Η αναλογία θεωρείται η χειρίστη όλου του Πειραιά δεδομένης της απόστασης των περιοχών κατοικίας από την ακτή και τον αποκλεισμό τους πίσω από πρώην βιομηχανικές ζώνες» (Λιάλιος, 2015).

Συνεπώς, στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου είναι επιτακτική η ανάγκη δημιουργίας νέων υπαίθριων ελεύθερων χώρων. Όπως επισημαίνει η ομάδα του ΕΜΠ που αναφέρθηκε παραπάνω, η αξιοποίηση και φύτευση των υπαρχόντων ελεύθερων χώρων, χωρίς νέες απαλλοτριώσεις, μπορεί να υπερτριπλασιάσει την αναλογία πρασίνου στην πόλη του Πειραιά. Συνεπώς, αποκλείοντας σε πρώτη φάση το ενδεχόμενο των απαλλοτριώσεων πραγματοποιήθηκε έρευνα για τον εντοπισμό των ανεκμετάλλετων ελεύθερων χώρων της περιοχής. Η ύπαρξη ελάχιστων τέτοιων χώρων σε συνδυασμό με τις δυσκολίες που αντιμετωπίστηκαν στην εύρεση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος (απροθυμία δημόσιων υπαλλήλων των αρμόδιων υπηρεσιών) των οικοπέδων της περιοχής μελέτης, συντέλεσαν στην δημιουργία των προτάσεων και κατευθύνσεων.

### **Προτεινόμενο αστικό πράσινο και ελεύθεροι χώροι- Άγιος Διονύσιος**

Στα πλαίσια διαμόρφωσης της πρότασης θα ληφθούν υπόψη τα έργα που έχουν προταθεί από το υπερκείμενο σχεδιασμό που έχουν μελετηθεί στο τμήμα της ανάλυσης (ΟΧΕ, ΣΟΑΠ κλπ). Τα έργα αυτά θα επεξεργαστούν στις παρακάτω παραγράφους και θα δοθούν περαιτέρω ιδέες για τον σχεδιασμό και τον τρόπο υλοποίησής τους. Είναι σημαντικό να τονισθεί πως στην παρούσα μελέτη δίνονται βασικές κατευθύνσεις που είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη στον περαιτέρω σχεδιασμό. Σύμφωνα με το τελικό κείμενο διαβούλευσης της Ο.Χ.Ε που πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2016, στο Χάρτη (*Εικόνα 2.1.4.1*) προτεινόμενων παρεμβάσεων αστικής ανασυγκρότησης προβάλλονται τα έργα που αφορούν τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και αστικού πρασίνου.





Χάρτης 4.4.1: Προτεινόμενοι Χώροι Πρασίνου. Πηγή: Ιδία επεξεργασία

## 1. Περιβάλλοντας χώρος εκκλησίας Αγίου Διονυσίου

Στο οικοδομικό τετράγωνο που βρίσκεται η εκκλησία του Αγίου Διονυσίου προτείνεται η αναδιαμόρφωση του προαύλιου χώρου προσθήκη του πράσινου στοιχείου. Στην παρακάτω εικόνα απεικονίζεται ενδεικτικά ένας αρχικός σχεδιασμός του χώρου. Συγκεκριμένα, χωροθετείται μία **παιδική χαρά** καθώς στο σύνολο της περιοχής μελέτης παρατηρείται η απουσία τέτοιου είδους χώρων. Ο σχεδιασμός θα πρέπει να αποσκοπεί στην ικανοποίηση των αναγκών των χρηστών, προσφέροντας την μέγιστη ασφάλεια στα άτομα μικρής ηλικίας.

Σημαντική είναι η διατήρηση και βελτίωση των **χώρων πρασίνου** με την συντήρηση της υπάρχουσας και φύτευση νέας χλωρίδας με σκοπό τον περιορισμό της ηχορύπανσης και εμπλουτισμό του πράσινου στοιχείου. Παράλληλα, θα προστεθούν χώροι στάσεις για τους πεζούς όπως παγκάκια, κιόσκια καθώς και χώρος στάθμευσης ποδηλάτων.



Εικόνα 4.4.2: Προτεινόμενη διαμόρφωση οικοδομικού τετραγώνου εκκλησίας Αγίου Διονυσίου. Πηγή: Google Earth, ίδια επεξεργασία

## 2. Δημιουργία Γραμμικού πάρκου

Το γραμμικό πάρκο αποτελεί έναν ελεύθερο χώρο, φυτεμένο όπου η μία διάστασή του είναι μεγαλύτερη από την άλλη. Συνεπώς το μεγάλο μήκος του το μετατρέπουν σε χώρο πολυδιαδραστικό δηλαδή σε χώρους μεταφοράς, περιπάτου, ποδηλασίας ενώ το μικρό μήκος του το καθιστά άμεσα και εύκολα προσβάσιμο. Τα γραμμικά πάρκα διευκολύνουν την ροή και την κίνηση μέσα στην πόλη, διότι δίνουν την δυνατότητα στον δράστη μέσω της μετακίνησης του σε αυτά, είτε με τα πόδια είτε με το ποδήλατο, να επισκεφτεί μια σειρά από πράσινους χώρους, δημόσια κτίρια και μνημεία. Ακόμα, δίνεται η ευκαιρία σε αυτόν, να ξεφύγει από την καθημερινότητα του και να κοινωνικοποιηθεί καθώς αποτελούν και σημεία συνάντησης. Το γραμμικό πάρκο, αποτελεί μια βιοκλιματική αναβάθμιση για την πόλη, διότι μπορούν να δημιουργηθούν μέσα σε αυτό ευνοϊκά μικροκλίματα (Αδάμου, 2013)

Η μετατροπή των ανενεργών σιδηροδρομικών γραμμών σε γραμμικό πάρκο αποτελεί έναν τρόπο παρέμβασης στο αστικό περιβάλλον που έχει ως στόχο την αναβάθμιση και βελτίωση του περιβάλλοντα χώρου. Το συγκεκριμένο έργο έχει υλοποιηθεί σε αρκετές χώρες με επιτυχία όπως το πάρκο High Line (Νέα Υόρκη), Belt Line (Ατλάντα), Bloomingdale Linear park (Σικάγο).

Σε συνεχή διαβούλευση βρίσκεται ο δήμος με τον ΟΣΕ για την εύρεση του κατάλληλου τρόπου αξιοποίηση των ανενεργών σιδηροδρομικών γραμμών Λεύκας-Αγίου Διονυσίου. Η δημιουργία ενός γραμμικού πάρκου εντάσσεται στο Σχέδιο Διαβούλευσης της ΟΧΕ, καθώς και στο πρόγραμμα του Δήμου CycleCities. Θεωρείται σημαντική η ενσωμάτωση του γραμμικού πάρκου στην διαμόρφωση της πρότασης της παρούσας εργασίας, με στόχο την προσθήκη νέων χώρων πρασίνου στον αστικό ιστό και παράλληλα την εναλλακτική αξιοποίηση –ανάδειξη των ανενεργών γραμμών, που αποτελούν χαρακτηριστικό στοιχείο της περιοχής.

Με αυτόν τον τρόπο το πάρκο, ως μια πράσινη διαδρομή, αποτελεί ένα μέσο σύνδεσης της περιοχής του Αγίου Διονυσίου με το λιμάνι καθώς και με τον υπόλοιπο αστικό ιστό. Συνεπώς, δημιουργείται ένα δίκτυο, στο οποίο το γραμμικό πάρκο συνδέεται με τους προτεινόμενους πεζόδρομους της περιοχής, τους κοινόχρηστους χώρους καθώς και με τις υποδομές εκπαίδευσης. Σε όλο το μήκος του πάρκου θα διαμορφωθεί ποδηλατοδρόμος που θα αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα εκτείνεται στο σύνολο του Δήμου Πειραιά.

Επίσης προβλέπεται η εγκατάσταση του απαραίτητου αστικού εξοπλισμού που θα το καθιστούν λειτουργικό, όπως παγκάκια-κιόσκια, διάφορες φυτεύσεις, φωτισμός κλπ. Λόγω της έλλειψης χώρου πρασίνου, κοινόχρηστων χώρων καθώς και της δυσκολίας εύρεσης αδόμητου δημόσιου χώρου αποφασίστηκε η εκμετάλλευση ενός μικρού τμήματος που βρίσκεται εκατέρωθεν των σιδηροδρομικών γραμμών (*Χάρτης 4.4.1*). Ειδικότερα, προτείνεται η διαπλάτυνση του γραμμικού πάρκου σε έκταση που σήμερα μένει ανεκμετάλλευτη καθώς αποτελεί κομμάτι δρόμου μικρού πλάτους που δεν επιτρέπει την διέλευση οχημάτων. Παράλληλα, στη συγκεκριμένη περιοχή συγκεντρώνεται η χρήση της κατοικίας γεγονός που ενισχύει την δημιουργία ενός τοπικού κέντρου-γειτονιάς.

Το τμήμα έχει έκταση περίπου 2.8 στρ. η οποία θα αποτελεί έναν χώρο στάσης και ξεκούρασης των επισκεπτών του γραμμικού πάρκου. Εκτός του πράσινου στοιχείου θα περιλαμβάνει εφήμερες κατασκευές όπως παγκάκια, κιόσκια, χώρους υπαίθριας άθλησης και λοιπές εγκαταστάσεις που κρίνονται αναγκαίες από τον αναλυτικότερο σχεδιασμό του.

### **3. Προτεινόμενος Χώρος Πρασίνου -ΟΧΕ**

Το συγκεκριμένο οικοδομικό τετράγωνο βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα της περιοχής (*Χάρτης 4.4.1*) και εφάπτεται στο προτεινόμενο γραμμικό πάρκο. Σύμφωνα με την καταγραφή των χρήσεων γης το κτιριακό απόθεμα και ο περιβάλλοντας χώρος του ΟΤ είναι ανεκμετάλλευτος.

Το Σχέδιο Διαβούλευσης της ΟΧΕ προτείνει ένα μέρος του ΟΤ να αξιοποιηθεί ως Πράσινο/ Δημόσιος Χώρος (Εικόνα 2.1.4.1).

Επιπρόσθετα, μετά από μια άτυπη συζήτηση που πραγματοποιήθηκε με το τμήμα της Πολεοδομίας του Δήμου Πειραιά έγινε γνωστό πως το Ο.Τ. ανήκει σε εταιρεία Real Estate (DIMAND) η οποία έχει παραχωρήσει το ένα τμήμα αυτού στο Δήμο για την δημιουργία κοινόχρηστου χώρου. Το υπόλοιπο τμήμα θα αξιοποιηθεί από την εν λόγω εταιρεία πιθανόν για την δημιουργία γραφείων.

Ο κοινόχρηστος χώρος αυτός μπορεί να έχει την μορφή μια πλατείας με έντονη την παρουσία πράσινου στοιχείου, καθώς και διάφορων χώρων αναψυχής (π.χ αναψυκτήριο). Οι παραπάνω χρήσεις θα εξυπηρετούν σε μεγάλο βαθμό τους απασχολούμενους που δραστηριοποιούνται στη περιοχή αυτή (Τεχνολογικό Πάρκο-Παραγωγικές Εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης) και τους επισκέπτες του κολυμβητηρίου που βρίσκεται στο απέναντι οικοδομικό, αλλά και το σύνολο της περιοχής, καθώς συνδέεται άμεσα με τον ποδηλατόδρομο-πεζόδρομο του γραμμικού πάρκου. Επιπλέον, προτείνεται η δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης των οχημάτων, με σκοπό να λυθεί το ζήτημα της παρόδιας στάθμευσης που πλήττει την περιοχή του Αγίου Διονυσίου.

#### **4.5 Ακάλυπτοι χώροι**

##### *Αναγκαιότητα εκμετάλλευσης ακάλυπτων*

*Σύμφωνα με τον Αραβαντινό, στην ελληνική πραγματικότητα, μία κατηγορία αναπλάσεων θα μπορούσε να θεωρηθεί και η παρέμβαση σε ιδιωτικό ακάλυπτο.*

Η έλλειψη χώρων πρασίνου και η διάσπαρτη χωροθέτησή τους στον αστικό ιστό, σε συνδυασμό με τη δυσκολία εύρεσης ανεκμετάλλευτων δημόσιων χώρων, ιδίως σε κεντρικές περιοχές μεγάλων πόλεων καθιστά αναγκαία την αξιοποίηση κάθε έκτασης που είναι δυνατόν να εκμεταλλευτεί. Μία από αυτές είναι οι ακάλυπτοι χώροι των ήδη δομημένων οικοδομικών τετραγώνων, που είτε αποτελούν κενούς-άχρηστους χώρους είτε έχουν καλυφθεί από παράνομες και ημιμόνιμες κατασκευές.

Συνεπώς, οι παραπάνω χώροι αποτελούν μία από τις δυνατές περιπτώσεις ανάπλασης. Η αξιοποίηση και τυχόν ενοποίηση αυτών θα δώσει τη δυνατότητα να τεθεί σε χρήση προς όφελος όλων ενοίκων του κάθε οικοδομικού τετραγώνου, χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα κυριότητας των ιδιοκτητών.

Η εφαρμογή τέτοιων αναπλάσεων θα αποτελέσει έναν πνεύμονα τόσο για το οικοδομικό τετράγωνο όσο και για την ευρύτερη περιοχή.

### **Θεσμικό πλαίσιο**

Στην ελληνική νομοθεσία με την βοήθεια των Γενικών Οικοδομικών Κανονισμών, ξεκίνησαν προσπάθειες αξιοποίησης των ακάλυπτων χώρων. Ωστόσο, δεν έλαβαν την ανάλογη προσοχή που θα έπρεπε από τους αρμόδιους, με αποτέλεσμα να συνεχίζεται η καταπάτηση και υποβάθμισή τους.

Αρχικά, ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός του 1985 προβλέπει στο άρθρο 12 την ενοποίηση και την παραχώρηση των ακάλυπτων του οικοδομικού τετραγώνου σε κοινή χρήση. Ως όργανο λήψης αποφάσεων ορίζεται η Γενική Συνέλευση των Ιδιοκτητών του οικοδομικού τετραγώνου που καθορίζει τους όρους συνένωσης και διαμόρφωσης των ακάλυπτων, ώστε διασφαλίζεται η προσπέλαση σε αυτούς χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα κυριότητας. Επιπλέον, στο άρθρο 13 προβλεπόταν η ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων των οικοπέδων, η διάνοιξη στο ισόγειο των κτιρίων προσβάσεων από τους κοινόχρηστους χώρους στον ενοποιημένο ακάλυπτο χώρο του τετραγώνου, η κατασκευή αίθουσας κοινωνικών εκδηλώσεων, δημιουργία χώρων και εγκαταστάσεων κοινής χρήσης για την εξυπηρέτηση των κατοίκων του τετραγώνου, όπως κοινό λεβητοστάσιο κεντρικής θέρμανσης και χώρο απορριμμάτων, αναμόρφωση του δώματος και των όψεων των κτιρίων και γενικά επεμβάσεις που συμβάλλουν στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων (Αραβαντινός, 2007).

Σήμερα, ο **Νέος Οικοδομικός Κανονισμός** (ν.4067/2012) με το άρθρο 17 ορίζει τις επιτρεπόμενες κατασκευές, φυτεύσεις και περιφράξεις για τους ακάλυπτους χώρους, με σκοπό τη δημιουργία ενός κοινόχρηστου χώρου για δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου. Ειδικότερα, επιτρέπονται διαμορφώσεις της φυσικής στάθμης του εδάφους, σκάλες, κεκλιμένα επίπεδα, πεζούλια, βεράντες, φυτεύσεις, πέργκολες με προσωρινά σκίαστρα, στοιχεία εξυπηρέτησης (πάγκοι, τραπέζια), άθλησης και παιχνιδότοπων, ασκεπείς κατασκευές για την υποδοχή στοιχείων νερού και πισίνες. Στη συνέχεια, με το άρθρο 33 ρυθμίζεται ο τρόπος πληρωμής των αποζημιώσεων για αναγκαστικές απαλλοτριώσεις, με τη συμμετοχή των ιδιοκτητών των επωφελούμενων ακινήτων, ρύθμιση η οποία μπορεί να διευκολύνει πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις αδόμητων χώρων για την σύνδεση των κοινόχρηστων χώρων περισσότερων οικοδομικών τετραγώνων ώστε να δημιουργηθούν ευρύτερα δίκτυα υπαίθριων χώρων.

### **Παραδείγματα εφαρμογής**

Σε σχέση με τον ευρωπαϊκό χώρο, στην Ελλάδα έχουν γίνει ελάχιστες προτάσεις ανάπλασης προβληματικών σημείων και παρεμβάσεων σε κλίμακα γειτονιάς. Ωστόσο, είναι ωφέλιμο να

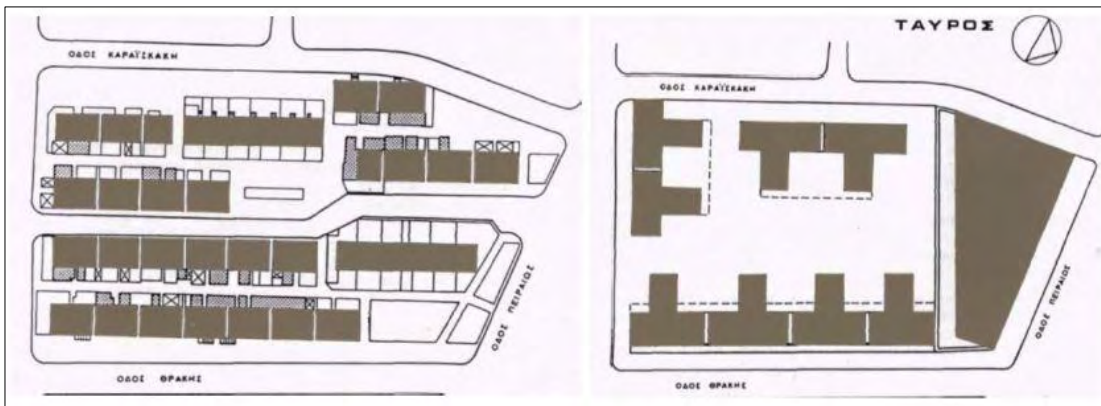
ερευνηθούν κάποιες προσπάθειες δημιουργίας ενεργών οικοδομικών τετραγώνων στον αστικό ιστό ελληνικών πόλεων.

**1ο:** Αποτελεί οικοδομικό τετράγωνο του Δήμου όπου εντάσσεται και η περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας. Ειδικότερα, πρόκειται για το οικοδομικό τετράγωνο αριθμού 39, το οποίο βρίσκεται στο κέντρο του Πειραιά και εξετάστηκε η δυνατότητα ανάπλασής του μέσω ενός 5ετούς ερευνητικού προγράμματος για το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας (1983-1987). Η πρόταση περιλαμβάνει την ενοποίηση των μεμονωμένων ακάλυπτων χώρων των πολυκατοικιών και διαμόρφωσή τους σε χώρο κοινόχρηστων λειτουργιών, την διάνοιξη διόδων προς τον εσωτερικό ακάλυπτο χώρο, για πεζούς και για αυτοκίνητα και μετατροπή υπογείων σε χώρους στάθμευσης.



Εικόνα 4.5.1: Παράδειγμα αξιοποίησης ακάλυπτου του ΟΤ39 στο Πειραιά. Πηγή: Αραβαντινός, 2007

**2ο:** Πρόκειται για ένα παράδειγμα ανάπλασης όπου εφαρμόστηκε το εργαλείο των Ενεργών Οικοδομικών Τετραγώνων, σε μια περιοχή προσφυγικών κατοικιών που χτίστηκε στο μεσοπόλεμο το 1986 στον Ταύρο. Οι βασικοί στόχοι του προγράμματος της ανάπλασης ήταν η στεγαστική αποκατάσταση των δικαιούχων σε καινούργια διαμερίσματα. Για την επίτευξη αυτού του στόχου προτάθηκε η κατεδάφιση των υφιστάμενων κτιρίων. Ακολούθησε η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου και η αλλαγή των όρων δόμησης και τροποποίηση του αριθμού ορόφων. Επιπλέον, από τα 10 στρέμματα του χώρου που υλοποιήθηκε υλοποιείται το έργο, τα τεσσεράμισι διαμορφώνουν έναν ακάλυπτο χώρο πρασίνου με τη δημιουργία παιδικών χαρών και χώρους πολιτιστικών εκδηλώσεων.



Εικόνα 4.5.2: Ανάπλαση και αξιοποίηση ΟΤ ΙΓ Δήμος Ταύρου. Πηγή: Λουκόπουλος κ.α. ,1990

### Ακάλυπτοι χώροι στην περιοχή Αγ. Διονυσίου

Όσον αφορά την περιοχή μελέτης, θεωρήθηκε σκόπιμο να διερευνηθεί η πιθανότητα ύπαρξης και εκμετάλλευσης των αδόμητων ακάλυπτων χώρων, με σκοπό τον εμπλουτισμό του αστικού υπαίθριου χώρου και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Μίας και δεν υπήρχαν τα απαραίτητα στοιχεία- σχέδια για τον ακριβή εντοπισμό του κτιριακού αποθέματος και των αδόμητων εκτάσεων για το κάθε οικοδομικό τετράγωνο, η καταγραφή έγινε με την βοήθεια του Google Earth και παρουσιάζονται στον παρακάτω χάρτη. Όπως γίνεται αντιληπτό, οι ακάλυπτοι χώροι της περιοχής χωροθετούνται διάσπαρτα στο χώρο, με μία μικρή συγκέντρωση να παρατηρείται στο κεντρικό και νότιο τμήμα. Επιπλέον, το 35% των οικοδομικών τετραγώνων διαθέτει ακάλυπτο χώρο.



Χάρτης 4.5.1: Ακάλυπτοι χώροι περιοχής Διονυσίου. Πηγή: Google Earth, Ίδια επεξεργασία

Για τη βέλτιστη αξιοποίηση των ακάλυπτων μπορούν να υλοποιηθούν οι παρακάτω δράσεις:

1. Ενοποίηση ακάλυπτων χώρων εντός του οικοδομικού τετραγώνου
2. Ενοποίηση με όμορα κενά οικοπέδα
3. Σύνδεση με πεζοδρόμους και δημιουργία ενός δικτύου ακάλυπτων χώρων

Όλα τα παραπάνω αποτελούν απλώς μία θεωρητική πρόταση στο πλαίσιο της βελτίωσης της εικόνας της περιοχής. Η υλοποίησή της έγκειται και προθυμία όλων των ιδιοκτητών σε οικοδομικό τετράγωνο ξεχωριστά να συνεργαστούν και από κοινού να αξιοποιήσουν τις αδόμητες εκτάσεις. Ωστόσο, από την πλευρά του Δήμου, θα ήταν σκόπιμο να ενημερώνει συνεχώς τους πολίτες για τις δυνατότητες, τους μηχανισμούς και τις προοπτικές των προγραμμάτων αστικών αναπλάσεων.

#### **4.6 Κτιριακό απόθεμα**

##### ***Εγκαταλελειμμένα κτίρια – Κτίρια σε κακή κατάσταση***

*«Η εγκατάλειψη των κτιρίων είναι ένα σύνθετο, πολυδιάστατο πρόβλημα, το οποίο οφείλεται σε συνδυασμό γεγονότων» (Leonard, J. and Mallach, A.,2010).*

Στην περίπτωση της περιοχής του Αγίου Διονυσίου η αποβιομηχάνιση κατά την δεκαετία του '80 διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην εμφάνιση του φαινομένου εγκατάλειψης των κτιρίων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την σταδιακή υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, η οποία επιφέρει σοβαρές επιπτώσεις στο σύνολο της περιοχής. Ειδικότερα οι βασικότερες επιπτώσεις των εγκαταλελειμμένων κτιρίων είναι (The National Vacant Properties Campaign,2005):

- Εγκληματικότητα: η ύπαρξη των εγκαταλελειμμένων κτιρίων έχει συνδεθεί άμεσα με την ανάπτυξη παράνομων δραστηριοτήτων εντός αυτών.
- Δημόσια υγεία: σύννηθες φαινόμενο αποτελεί η παράνομη απόθεση απορριμμάτων ή “μπάζων” στους χώρους των εγκαταλελειμμένων κτιρίων. Επίσης, τα κτίρια αυτά είναι εστίες ρύπανσης καθώς και τοξικών ουσιών ειδικότερα όταν πρόκειται για εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά κτίρια
- Περιβαλλοντική επιβάρυνση: τα παραπάνω συμβάλλουν παράλληλα στην υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος.



- Πτώση της ποιότητας ζωής: η ποιότητα ζωής των πολιτών που διαμένουν ή δραστηριοποιούνται σε περιοχές που υπάρχει συγκέντρωση εγκαταλελειμμένων κτισμάτων μειώνεται σημαντικά.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω το πρόβλημα των εγκαταλελειμμένων κτιρίων έχει σοβαρές συνέπειες στην σωστή λειτουργία της περιοχής.

Όπως έχει ήδη προαναφερθεί στο τμήμα της ανάλυσης στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου έχει εντοπισθεί ένα μεγάλο ποσοστό εγκαταλελειμμένων κτιρίων που καταλαμβάνει ποσοστό 18% του συνόλου των κτιρίων. Επίσης, εντοπίστηκε ένα ποσοστό κτιρίων (9%) τα οποία στην σημερινή τους κατάσταση δεν χρησιμοποιούνται. Παράλληλα, ένα φαινόμενο που εντείνει την αισθητική υποβάθμιση της περιοχής αποτελεί η κακή κατάσταση των κτιρίων που βρίσκονται σε λειτουργία. Πρόκειται για κτίρια που φιλοξενούν κυρίως βιομηχανικές-βιοτεχνικές δραστηριότητες (μηχανουργεία, συνεργεία, μεταποίηση κλπ), των οποίων οι ιδιοκτήτες αδιαφορούν για την κατάσταση του κτιρίου τους.

Συνεπώς, κρίνεται αναγκαία η παρέμβαση του Δήμου Πειραιά για την ορθή αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων.

### **Τρόποι αντιμετώπισης**

Για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων απαιτούνται διάφορα θεσμικά μέτρα και βελτιώσεις καθώς και πρακτικές ενέργειες.

Το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης του Δήμου Πειραιά εντάσσει στο Πρόγραμμα Δράσης του διάφορα μέτρα που αφορούν τα εγκαταλελειμμένα κτίρια. Ειδικότερα προτείνει τα εξής:

- **Αναμόρφωση θεσμικού πλαισίου για τα κτίρια που αποτελούν κίνδυνο για τη δημόσια υγεία**, για τα επικινδύνως ετοιμόρροπα κτήρια και για ημιτελή κτίρια.
- Διαμόρφωση προτάσεων για συμπλήρωση του οικείου θεσμικού πλαισίου με κύριους άξονες: **καταγραφή περιπτώσεων**, στις οποίες επιτρέπεται η **επέμβαση του κράτους ή των δήμων σε κτίρια**, διαμόρφωση διοικητικής διαδικασίας διαπίστωσης για τη συνδρομή των περιπτώσεων κρατικής ή δημοτικής παρέμβασης, διαμόρφωση διοικητικής διαδικασίας επέμβασης σε περίπτωση περίπλοκου ή άγνωστου ιδιοκτησιακού καθεστώτος, περιγραφή/καταγραφή μορφών και δράσεων επέμβασης σε εγκαταλελειμμένες ιδιοκτησίες, διαμόρφωση εναλλακτικών μηχανισμών αποζημίωσης για τους θιγόμενους ιδιοκτήτες.

- **Εξέταση υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου υγειονομικής νομοθεσίας**, διαπίστωση θεσμικού ελλείμματος και διαμόρφωση προτάσεων για τυχόν συμπλήρωση του θεσμικού πλαισίου ως προς τους κανόνες υγιεινής που πρέπει να τηρούνται σε ιδιωτικές κατοικίες.
- **Πρόβλεψη ποινικών και διοικητικών κυρώσεων σε βάρος ιδιοκτητών**, που δεν μεριμνούν για την υγειονομική ασφάλεια των ιδιοκτησιών τους.
- Επεξεργασία κινήτρων για την **αποκατάσταση και επανάχρηση** (ή κατεδάφιση) κενών και εγκαταλελειμμένων κτηρίων
- Γενικευμένη εφαρμογή προγράμματος **απόσυρσης κτιρίων** (για αισθητικούς ή πολεοδομικούς λόγους)
- Αξιοποίηση **χρηματοοικονομικών μέσων** (τύπου JESSICA) και επεξεργασία κινήτρων για την αποκατάσταση, εκσυγχρονισμό και επανάχρηση απαξιωμένων ακινήτων

Ένας τρόπος διαχείρισης των εγκαταλελειμμένων κτιρίων αποτελεί η υιοθέτηση της προσωρινής-εφήμερης χρήσης του κτιριακού δυναμικού της περιοχής. Αυτό αποτελεί έναν νέο τρόπο αστικής αναζωογόνησης ο οποίος δίνει την δυνατότητα σε κάθε κτίριο να φιλοξενεί μια ποικιλία χρήσεων και χρηστών και παράλληλα αναδεικνύει τον κοινωνικό χαρακτήρα του σχεδιασμού. Στα πλαίσια αυτού κινούνται διάφορα ευρωπαϊκά προγράμματα όπως το URBACT. Το URBACT αποτελεί ένα πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ασχολείται με θέματα αστικής βιώσιμης ανάπτυξης. Απευθύνεται στους τοπικούς φορείς των πόλεων και έχει ως στόχο την οργάνωση, την ανταλλαγή και διάδοση της γνώσης μεταξύ τους, μέσω της συμμετοχής σε μια σειρά από θεματικά δίκτυα (URBACT, 2017).

Στα πλαίσια του URBACT έχουν αναπτυχθεί διάφορα δίκτυα όπως το και το **REFILL** (*Reuse of vacant spaces as driving Force for Innovation on Local level*) το οποίο έχει ως αντικείμενο την επανάχρηση και επανένταξη εγκαταλελειμμένων κτιρίων στο αστικό περιβάλλον. Συγκεκριμένα, στοχεύει στην ανταλλαγή καλών πρακτικών και στην ανάπτυξη μίας ενιαίας στρατηγικής, η οποία καλείται να αντιμετωπίσει ουσιαστικά το ζήτημα, αξιοποιώντας την προσωρινή χρήση κτιρίων ως εργαλείο αστικής αναγέννησης και οικονομικής ανάπτυξης. (RefillAthens, 2017)

Αυτό επιτυγχάνεται με την σύνδεση δέκα ευρωπαϊκών πόλεις. μέσω της ανάπτυξης ενός διαλόγου γύρω από τα εγκαταλελειμμένα κτίρια και τους κενούς χώρους, τους τρόπους αξιοποίησής τους και τη

σημασία της ανάπτυξης συνεργειών ανάμεσα στις δημοτικές αρχές και τους ενεργούς πολίτες (URBACT, 2017).

Η Αθήνα είναι μια από τις πόλεις που συμμετέχει στο Ευρωπαϊκό δίκτυο του REFILL, όπου υλοποιούνται δράσεις με στόχο την επανάχρηση κενών χώρων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Δημοτική Αγορά τη Κυψέλης όπου ήδη έχουν πραγματοποιηθεί συναντήσεις με τους πολίτες και τους φορείς της περιοχής για τον σχεδιασμό του έργου.

Αντίστοιχες δράσεις έχουν εφαρμοστεί σε πόλεις της Γερμανίας (Βρέμη), Ολλανδίας (Amersfoort), Ρουμανίας (Cluj-Napoca), Βέλγιου (Γάνδη), Φιλανδίας (Ελσίνκι), Γαλλίας (Νάντη), Τσεχίας (Οστράβα), Λετονίας (Ρίγα), Πολωνίας (Πόζναν). Ενδεικτικά αναφέρεται η περιοχή *Amersfoort Business District* στην πόλη Amersfoort της Ολλανδίας η οποία λειτουργεί «ως διαμεσολαβητής ανάμεσα σε ιδιοκτήτες ακινήτων, μεσιτικά γραφεία και κατασκευαστικές εταιρίες ενώ ταυτόχρονα προβλέπει το περιθώριο για δημιουργικές πρωτοβουλίες προσωρινής χρήσης επαγγελματικών χώρων.» (RefillAthens, 2017)

Η **ανάπτυξη και θεσμοθέτηση διαφόρων κινήτρων** διαδραματίζουν μείζονα ρόλο στην παρότρυνση των ιδιοκτητών των κτιρίων για την αξιοποίησης και αποκατάστασης των κτιρίων τους σε μια περιοχή καθώς και την εγκατάσταση νέων σε αυτή.

Σημαντικό βήμα προς αυτή την κατεύθυνση πραγματοποιήθηκε από τα Υπουργεία Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Οικονομικών τα οποία σε επίπεδο δράσεων δημιούργησαν μια σειρά υλοποιήσιμων προτάσεων για την λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση των υποβαθμισμένων περιοχών του κέντρου της Αθήνας. Στο πλαίσιο αυτού θεσμοθετήθηκαν φορολογικά και οικονομικά κίνητρα που αποσκοπούν στην πλήρης αποκατάστασης των κτιρίων καθώς και στην υποστήριξη των ιδιοκτησιών όσων επιθυμούν να παραμείνουν ή να εγκατασταθούν στις περιοχές αυτές (ΥΠΕΚΑ,2010)

Ενδεικτικά, παρακάτω αναφέρονται τα φορολογικά κίνητρα αποκατάστασης και εκσυγχρονισμού κτιρίων της περιοχής «Γεράνι» του ιστορικού κέντρου της (ΥΠΕΚΑ, Υπουργείο Οικονομικών,2011) :

- «Φορολογική απαλλαγή για το κόστος αποκατάστασης των κατοικιών. Συγκεκριμένα θα εκπίπτει από τον οφειλόμενο φόρο εισοδήματος, επί μια δεκαετία, το 80% της συνολικής δαπάνης αποκατάστασης και εκσυγχρονισμού του ακινήτου με χρήση κατοικίας (για έργα κόστους μέχρι 600 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο).

- Αντίστοιχες ρυθμίσεις αλλά με διαφορετικά ποσοστά κόστους ανά τετραγωνικό μέτρο, προβλέπονται για τα ισόγεια καταστήματα, τους κοινόχρηστους χώρους και τις όψεις των οικοδομών καθώς και για ακίνητα που χρησιμοποιούνται ως γραφεία.

Προϋποθέσεις που τίθενται για τα παραπάνω (1,2):

το ακίνητο να ιδιοκατοικηθεί ή ιδιοχρησιμοποιηθεί από τον κύριο αυτού ή μέλος της οικογένειάς του ή εάν εκμισθωθεί να εκμισθωθεί σε πρόσωπα που το δηλούμενο εισόδημα τους είναι τριπλάσιο του ενοικίου. Η προϋπόθεση αυτή δεν τίθενται για τα ισόγεια καταστήματα και τα γραφεία.

- Επιπλέον, προβλέπεται για μία πενταετία διπλή έκπτωση μισθώματος για επαγγελματίες παροχής υπηρεσιών που θα εγκαταστήσουν τα γραφεία τους στην περιοχή. Εάν πληρώνει ο ενοικιαστής 500 ευρώ το μήνα και σε ετήσια βάση 6.000 ευρώ θα δικαιούται έκπτωση ως δαπάνη 12.000 ευρώ.
- Ανάλογη ρύθμιση γίνεται και για τον εκσυγχρονισμό και την αποκατάσταση διατηρητέων κτιρίων. Δηλαδή, εκπίπτει κάθε χρόνο το 1/10 της συνολικής δαπάνης αποκατάστασης και μέχρι κόστος 2.000 ευρώ το τ.μ.
- Ακόμα προβλέπεται η χορήγηση κινήτρου για τις αγοροπωλησίες ακινήτων που θα γίνουν στην περιοχή αυτή για χρονικό διάστημα 2 ετών. Συγκεκριμένα ο φόρος μεταβίβασης από 10% που είναι σήμερα μειώνεται σε 3%.
- Η περιοχή Γεράνι, που οριοθετείται από την πλατεία Ομονοίας και τις οδούς Πειραιώς, Αθηνάς, Ευριπίδου και Επίκουρου καλύπτεται από 7 ζώνες κυκλικές και γραμμικές του αντικειμενικού προσδιορισμού αξίας ακινήτων. Οι τιμές εκκίνησης των ζωνών κυμαίνονται από 1.100 - 2.400 ευρώ/τ.μ. και αφορούν νεόδμητα ακίνητα α' ορόφου, χωρίς την επιρροή της εμπορικότητας. Οι συντελεστές εμπορικότητας στην εν λόγω περιοχή κυμαίνονται από 1-4.

Με βάση τα παραπάνω και δεδομένης της παλαιότητας των ακινήτων της περιοχής, οι φορολογικές αξίες των ισόγειων καταστημάτων κυμαίνονται από 880 ευρώ/τ.μ. (π.χ. Επικούρου) - 5.880 ευρώ/τ.μ. (π.χ. πλ. Ομονοίας). Οι φορολογητέες αξίες με τη μέγιστη παλαιότητα (25 χρόνια και πλέον) για τον α' όροφο, κυμαίνονται από 660 – 1450 ευρώ/τ.μ. Μια πρώτη έρευνα αγοράς που έγινε, έδειξε ότι, για μεν τους ορόφους οι αγοραίες τιμές κυμαίνονται από 700 – 3.200 ευρώ /τ.μ., ενώ για τα ισόγεια κυμαίνονται από 2.200 – 6.250 ευρώ/τ.μ.

Λαμβάνοντας υπ' όψη τη διαμορφούμενη κατάσταση και προκειμένου να υπάρξουν κίνητρα για την ανάπλαση της εν λόγω περιοχής, αποφασίζουμε τη μείωση των τιμών των αντικειμενικών αξιών κατά 50% για τους ισόγειους χώρους και κατά 30% για τους ορόφους και για τους υπόγειους χώρους.»

#### **4.7 Οδικό δίκτυο**

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται η προτεινόμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής του Αγίου Διονυσίου. Για την κατηγοριοποίηση αυτή, λήφθηκαν υπόψη στοιχεία που έγιναν αντιληπτά από την επιτόπια έρευνα, όπως είναι ο βαθμός σημαντικότητας, η συχνότητα διέλευσης οχημάτων από τον κάθε δρόμο.

Όσον αφορά τις αρτηρίες, παραμένουν οι ίδιες με της υπάρχουσας κατάστασης, δηλαδή η οδός Ακτή Κονδύλη- Αγίου Διονυσίου, η οποία οριοθετεί και το νότιο τμήμα της και η οδός Ρετσίνα, η οποία τέμνει την πρώτη. Αποτελούν πολύ σημαντικούς οδικούς άξονες τόσο για την περιοχή όσο και για το σύνολο του Δήμου, και για το λόγο αυτό παραμένουν ως αρτηρίες. Στο επόμενο επίπεδο της ιεράρχησης είναι οι συλλεκτήριες οδοί, οι οποίες απορροφούν την κίνηση από τις αρτηρίες και την διοχετεύουν ανάμεσα στα οικοδομικά τετράγωνα. Στην υφιστάμενη κατάσταση, οι δρόμοι που κατείχαν τον ρόλο αυτό ήταν δύο, η οδός Αιγάλεω και Αιτωλικού οι οποίες τέμνουν την πρώτη αρτηρία (Κονδύλη- Αγίου Διονυσίου). Στην προτεινόμενη ιεράρχηση, προστίθενται επιπλέον συλλεκτήριες, οι οποίες τέμνουν τις δύο πρώτες και την μία αρτηρία (οδό Ρετσίνα). Είναι η οδός Παπαστράτου και Δραγατσανίου. Τέλος, οι υπόλοιποι δρόμοι της περιοχής μελέτης διαθέτουν χαρακτηριστικά τοπικής οδού αφού χρησιμοποιούνται κυρίως για την πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις γης. Διαθέτουν μικρό πλάτος και μία κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Ωστόσο, σε μερικούς από τους παραπάνω δρόμους τοπικής σημασίας πραγματοποιούνται κάποιες αλλαγές που κρίθηκαν απαραίτητες τόσο για την βελτίωση του κυκλοφοριακού της περιοχής όσο και για την ασφαλέστερη μετακίνηση πεζών και ποδηλάτων. Ειδικότερα, προτείνεται η υλοποίηση του γραμμικού πάρκου στις ανενεργές γραμμές του τραίνου (όπως έχει προταθεί από το Cyclecities), με τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου, πεζόδρομου και παροδικών χώρων πρασίνου.

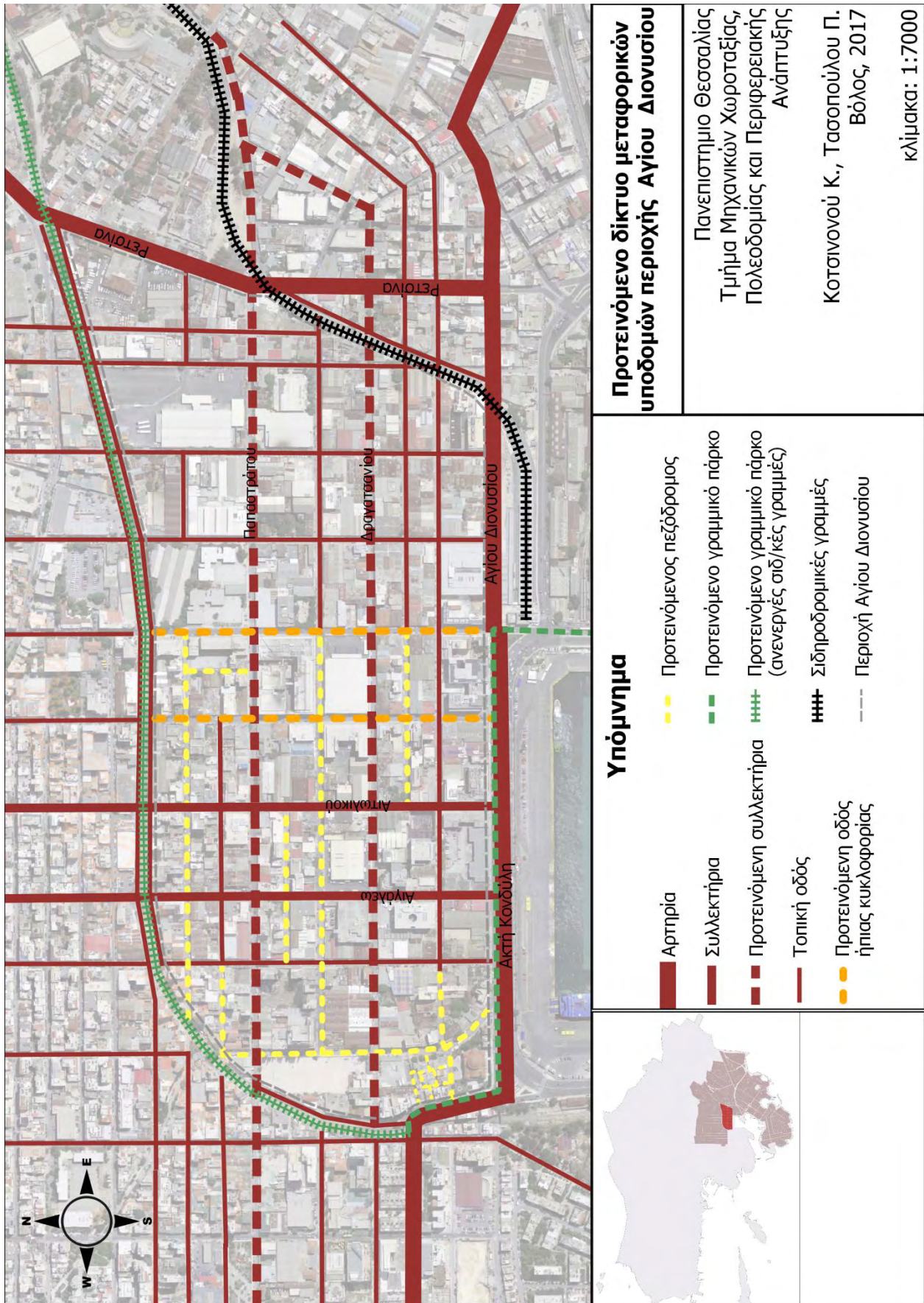
Στη συνέχεια, στο δυτικό τμήμα της περιοχής προτείνεται η πεζοδρόμηση ορισμένων τοπικών οδών. Οι περισσότεροι συνδέονται μεταξύ τους αλλά και με το γραμμικό πάρκο, δημιουργώντας ένα ενιαίο δίκτυο για τους πεζούς. Ειδικότερα, πεζοδρομείται η οδός Θερμοπυλών, η οποία βόρεια συνδέεται με το γραμμικό πάρκο και στη συνέχεια καταλήγει στην εκκλησία και στον προτεινόμενο υπαίθριο χώρο

πρασίνου. Κάθετα της προηγούμενης, δημιουργούνται επιπλέον πεζόδρομοι που θα αναλυθούν παρακάτω. Στο βόρειο τμήμα, η Μεσολογίου και τμήμα της οδού Σφακτηρίας μετατρέπονται σε πεζόδρομο, με σκοπό να εξυπηρετούν την κατοικία που είναι συγκεντρωμένη κυρίως στα οικοδομικά της περιοχή αυτής καθώς και τις υποδομές εκπαίδευσης. Ο επόμενος πεζόδρομος δημιουργείται επί της οδού Γραβιάς, μεταξύ των οδών Θερμοπυλών και Μαυρομιχάλη, η οποία διέρχεται και από τα πρώην κτίρια Παπαστράτου, ώστε να εξυπηρετεί τις μελλοντικές χρήσεις των κτιρίων αυτών (μουσείο, ξενοδοχείο, πλατεία) . Στη συνέχεια, πεζοδρομούνται μικρά τμήματα οδών στα οποία η διέλευση οχημάτων απαγορεύεται ή δεν είναι απαραίτητη. Τέτοιοι είναι οι οδοί Σφακτηρίας που θα εξυπηρετεί τις κατοικίες, η Φωκίδος και οδός η Πολυδεύκους, που θα συμβάλλει στην ασφαλέστερη μετακίνηση των πεζών στο κέντρο της περιοχής.

Τέλος, στο νοτιοδυτικό τμήμα της περιοχής προτείνεται η δημιουργία πεζοδρόμων σε σχήμα σταυρού, μεταξύ των τεσσάρων οικοδομικών τετραγώνων που φαίνονται στο χάρτη. Κεντρική ιδέα αποτελεί η πρόταση που έχει διατυπωθεί από τον Α. Τρίτση (1982) για το σχεδιασμό του κέντρου μίας γειτονιάς. Ειδικότερα, στο εσωτερικό του ενός οικοδομικού τετραγώνου πρόκειται να δημιουργηθεί ένα δίκτυο πεζοδρόμων, το οποίο θα φιλοξενεί πολιτιστικές χρήσεις.

Σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας προτείνεται η μετατροπή των οδών Παναγιώτη Βλαχάκου και Μαυρομιχάλη. Αποτελούν δρόμους αντίθετης κατεύθυνσης και εξυπηρετούν τις υποδομές εκπαίδευσης και τα πρώην κτίρια Παπαστράτου. Επιπλέον, μετατρέπεται σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας η οδός Κάστορος η οποία συνδέει της δύο κάθετες σε αυτή οδούς ήπιας κυκλοφορίας και καταλήγει στο γραμμικό πάρκο, διασχίζοντας το κέντρο της περιοχής.

Όπως φαίνεται στον *Χάρτη 4.7.1*, στο ανατολικό τμήμα της περιοχής δεν έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές αλλαγές στο οδικό δίκτυο. Στο τμήμα αυτό χωροθετούνται οι προτεινόμενες ζώνες Παραγωγικών εγκαταστάσεων χαμηλής και μέσης όχλησης και το Τεχνολογικό πάρκο, στις οποίες δεν ενδείκνυται η ύπαρξη πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας. Ωστόσο, είναι απαραίτητη η βελτίωση του οδοστρώματος και η αποφυγή της παράνομης στάθμευσης για την αποτελεσματικότερη διέλευση των μεγάλων οχημάτων που εξυπηρετούν τις παραπάνω δραστηριότητες.



Χάρτης 4.7.1: Προτεινόμενο δίκτυο μεταφορικών υποδομών περιοχής Αγίου Διονυσίου. Πηγή: Ίδια επεξεργασία

## 4.8 Οργάνωση του χώρου - Χρήσεις γης

Για την νέα οργάνωση της περιοχής μελέτης λήφθηκαν υπόψη τα παρακάτω:

- Η καταγραφή των υφιστάμενων χρήσεων γης.
- Οι συγκεντρώσεις των υπαρχουσών κτιριακών χρήσεων (Δείκτης LQ), κυρίως για τις χρήσεις της βιοτεχνίας και των δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα (επαγγελματικά γραφεία, χώροι αναψυχής).
- Οι γνώμες και ανάγκες των ιδιοκτητών των επιχειρήσεων της περιοχής, που προέκυψαν από την ανάλυση των αποτελεσμάτων των ερωτηματολογίων.
- Οι επενδύσεις από ιδιώτες (εταιρεία DIMAND)
- Ισχύον θεσμικό πλαίσιο.
- Προτεινόμενες δράσεις και έργα από διάφορες μελέτες αστικών παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ,ΟΧΕ,CYCLECITIES).

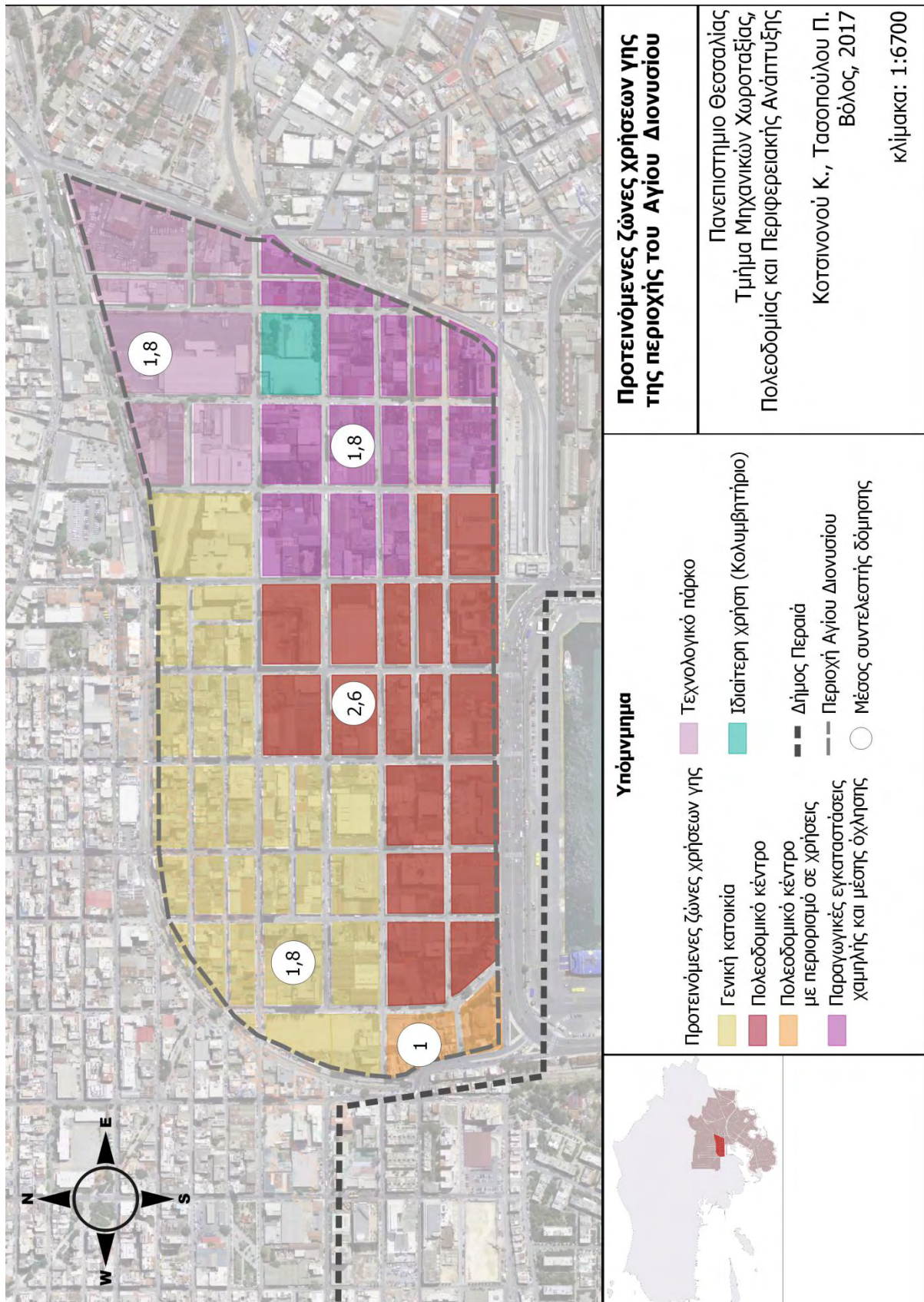
Για την τροποποίηση των χρήσεων γης στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου και την δημιουργία ζωνών χρησιμοποιήθηκε το Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος «Κατηγορίες και Περιεχόμενο Χρήσεων Γης», το οποίο τέθηκε σε διαβούλευση στις 28/02/2017 . Οι νέες κατηγορίες των χρήσεων γης αντικαθιστούν αυτές του νόμου 4269/2014 που καταργήθηκε το 2016 (ν. 4389/2016) και έχουν ως στόχο την προσαρμογή στην σύγχρονη πραγματικότητα των προβλέψεων του ΠΔ της 23/2/1987 (Δ' 166).

Συνεπώς, οι **προτεινόμενες ζώνες χρήσεων γης** (Χάρτης 4.8.1) διαμορφώνονται ως εξής:

- **Ζώνη 1:** Γενική Κατοικία
- **Ζώνη 2:** Πολεοδομικό κέντρο
- **Ζώνη 3:** Πολεοδομικό κέντρο με περιορισμό σε χρήσεις
- **Ζώνη 4:** Παραγωγικές Εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης
- **Ζώνη 5:** Τεχνολογικό Πάρκο

Παρακάτω αναλύονται λεπτομερώς οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης σε κάθε Ζώνη .





Χάρτης 4.8.1 : Προτεινόμενες ζώνες χρήσεων γης της περιοχής του Αγίου Διονυσίου. Πηγή: Ίδια επεξεργασία

### **Ζώνη 1: Γενική Κατοικία**

Ένα σημαντικό μειονέκτημα που παρατηρήθηκε στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου είναι η έλλειψη της χρήσης της κατοικίας, το οποίο συμβάλλει στην ερήμωση της περιοχής. Συνεπώς θεωρήθηκε σκόπιμο η δημιουργία της **Ζώνης 1** με στόχο την ένταξης της χρήσης της κατοικίας στον αστικό ιστό της περιοχής. Η Ζώνη περικλείεται από τις οδούς Θεσμοφορίου-Μεθώνης, Ασκληπιού, Παπαστράτου, Αιτωλικού, Δραγατσανίου και καταλαμβάνει έκταση 12,5 ha.

Σημαντικός παράγοντας στην δημιουργία της ζώνης αποτελεί η άτυπη συγκέντρωση της χρήσης της κατοικίας που εντοπίστηκε στην περιοχή κατά την διάρκεια της καταγραφής των υφιστάμενων χρήσεων γης. Παράλληλα επιδιώχθηκε η σύνδεση με την όμορη περιοχή της Αγίας Σοφίας όπου κύρια χρήση γης αποτελεί η Γενική Κατοικία.

Οι προτεινόμενοι όροι Δόμησης είναι οι εξής:

- Συντελεστής δόμησης : 1,8
- Ποσοστό κάλυψης: 60%
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 21 μ.

Στην **Ζώνη 1** επιτρέπονται μόνο οι παρακάτω χρήσεις:

1. Κατοικία
2. Κοινωνική πρόνοια
3. Εκπαίδευση: Τα κτίρια εκπαιδευτηρίων και τριτοβάθμιας εκπαίδευσης πρέπει να έχουν μέγιστη συνολική επιφάνεια δόμησης μέχρι 2.000 τμ.
4. Κέντρα Έρευνας
5. Μικρές αθλητικές εγκαταστάσεις (μόνο κατηγ. Α)
6. Θρησκευτικοί χώροι
7. Πολιτιστικές εγκαταστάσεις, μέχρι 1200τμ. συνολικής επιφάνειας δόμησης
8. Μόνο εμπορικά καταστήματα , καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών , δημοτικές αγορές , υπεραγορές
9. Γραφεία , Τράπεζες, Ασφάλειες, Επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας.
10. Διοίκηση τοπικής σημασίας
11. Περίθαλψη – μόνο πρωτοβάθμιες υπηρεσίες υγείας χωρίς νοσηλεία μέχρι 100 κλίνες ή 2.000 τμ. συνολικής επιφάνειας δόμησης.

12. Εστίαση μέχρι 250 τμ. συνολικής επιφάνειας δόμησης
13. Αναψυκτήρια μέχρι 100 τμ. συνολικής επιφάνειας δόμησης
14. Ξενοδοχειακά καταλύματα και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις μέχρι 100 κλίνες.
15. Στάθμευση (κτίρια-γήπεδα) αυτοκινήτων μέχρι 3,5 τόνους, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων
16. Πρατήρια υγρών καυσίμων. Η εγκατάσταση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων σε συνδυασμό με χρήσεις σταθμού αυτοκινήτων, πλυντηρίου και λιπαντηρίου αυτοκινήτων, αξεσουάρ αυτοκινήτου και μίνι μάρκετ για την εξυπηρέτηση των πελατών, επιτρέπεται μόνο εφ' όσον αποτελεί μοναδική χρήση του οικοπέδου.
17. Πλυντήρια – Λιπαντήρια αυτοκινήτων
18. Συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων, συνήθων οχημάτων (με δυνατότητα μεταφοράς μέχρι 9 ατόμων ή μέχρι 3,5 τόνων μικτού φορτίου)
19. Εγκαταστάσεις αποθήκευσης χαμηλής όχλησης μέχρι 400τμ συνολικής επιφάνειας δόμησης μόνο εφόσον αποτελεί μοναδική χρήση του οικοπέδου
20. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης μέχρι 400τμ συνολικής επιφάνειας δόμησης
21. Σιδηροδρομικοί σταθμοί
22. Σταθμοί αστικών και υπεραστικών λεωφορείων (κατηγορίες 1 και 2) εφόσον προβλέπονται από το εγκεκριμένο σχέδιο
23. Σταθμοί μετεπιβίβασης MMM εφόσον προβλέπονται από το εγκεκριμένο σχέδιο
24. Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ – ΙΚΤΕΟ)
25. Γωνιές ανακύκλωσης, μικρά Πράσινα σημεία
26. Δεξαμενές νερού – αφαλάτωσης, λιμνοδεξαμενές
27. Εγκαταστάσεις σταθμών βάσης κεραιών κινητής τηλεφωνίας
28. Αστική γεωργία – λαχανόκηποι
29. Εγκαταστάσεις υποδοχής και φιλοξενίας μεταναστών-προσφύγων μέχρι 300 ατόμων

## **Ζώνη 2: Πολεοδομικό κέντρο**

Η Ζώνη περικλείεται από τις οδούς Θερμοπυλών, Δραγατσανίου, Αιτωλικού, Παπαστράτου, Μαυρομιχάλη, Ακτή Κονδύλη-Αγίου Διονυσίου και καταλαμβάνει έκταση 12,6 ha.

Για την επιλογή της συγκεκριμένης θέσης λήφθηκε υπόψη η χωρική συγκέντρωση δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα, η οποία προέκυψε από τον δείκτη χωροθέτησης (LQ) που δημιουργήθηκε στο

κεφάλαιο της ανάλυσης. Ειδικότερα, πρόκειται για τη συγκέντρωση των επαγγελματικών, επιστημονικών και τεχνικών δραστηριοτήτων καθώς και χώρων τέχνης, διασκέδασης, ψυχαγωγίας και εστίασης.

Από την ανάλυση διαπιστώθηκε πως η περιοχή αυτή προσελκύει νέες επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ναυτιλίας. Παράλληλα, μελέτες αστικής παρέμβασης όπως ΣΟΑΠ,ΟΧΕ προτείνουν την δημιουργία ενός ναυτιλιακού κέντρου στο παραλιακό μέτωπο της περιοχής του Αγίου Διονυσίου με στόχο την ανάδειξη του Πειραιά ως τουριστικού, επιχειρηματικού και ναυτιλιακού προορισμού διεθνούς εμβέλειας. Επιπλέον, όπως έχει αναφερθεί στο κεφάλαιο της ανάλυσης τα τρία Ο.Τ. της πρώην καπνοβιομηχανίας Παπαστράτου έχουν αγορασθεί από την εταιρεία DIMAND και σε συνεργασία με τον Δήμο Πειραιά πρόκειται να υλοποιήσει μία μεγάλη επένδυση, η οποία θα περιλαμβάνει τη δημιουργία επαγγελματικών χώρων, ξενοδοχειακής μονάδας και υπαίθριους χώρους πρασίνου.

Τα παραπάνω αποτελούν προϋποθέσεις για την δημιουργία ενός ναυτιλιακού κέντρου το οποίο θα εντάσσεται στη Ζώνη 2. Το Πολεοδομικό Κέντρο θα καλύπτει τόσο τις ανάγκες που προκύπτουν από το ναυτιλιακό κέντρο, όσο και αυτές των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής του Αγίου Διονυσίου.

Οι προτεινόμενοι όροι Δόμησης είναι οι εξής:

- Συντελεστής δόμησης : 2,6
- Ποσοστό κάλυψης: 60%
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 28 μ.

Στην **Ζώνη 2** επιτρέπονται μόνο οι παρακάτω χρήσεις:

1. Κατοικία
2. Κοινωνική πρόνοια
3. Εκπαίδευση (προσδιορισμός θέσης από ρυμοτομικό)
4. Κέντρα Έρευνας
5. Αθλητικές εγκαταστάσεις (εκτός μεγάλων αθλητικών εγκαταστάσεων)
6. Θρησκευτικοί χώροι
7. Πολιτιστικές εγκαταστάσεις
8. Καταστήματα/ κτίρια/ κέντρα εμπορίου και παροχής προσωπικών υπηρεσιών
9. Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, Επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας

10. Διοίκηση
11. Περίθαλψη
12. Χώροι συνάθροισης κοινού
13. Εστίαση
14. Αναψυκτήρια
15. Κέντρα διασκέδασης – αναψυχής
16. Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις
17. Στάθμευση (κτίρια-γήπεδα) αυτοκινήτων μέχρι 3,5 τόνους κοινής χρήσης, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων
18. Εγκαταστάσεις αποθήκευσης χαμηλής όχλησης μέχρι 500τμ συνολικής επιφάνειας δόμησης
19. Θερμοκοιτίδες Επιχειρήσεων
20. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης μέχρι 500τμ συνολικής επιφάνειας δόμησης ανά γήπεδο
21. Εμπορευματικοί σταθμοί αυτοκινήτων
22. Σιδηροδρομικοί σταθμοί
23. Σταθμοί αστικών, υπεραστικών λεωφορείων
24. Σταθμοί μετεπιβίβασης MMM
25. Γωνιές ανακύκλωσης
26. Εγκαταστάσεις κεραιών τηλεπικοινωνιών και κινητής τηλεφωνίας
27. Τυχερά παίγνια

### **Ζώνη 3: Πολεοδομικό κέντρο με περιορισμό σε χρήσεις**

Η Ζώνη περικλείεται από τις οδούς Ακτή Κονδύλη, Θεσμοφορίου, Δραγατσανίου και Θερμοπυλών και καταλαμβάνει έκταση 0,9 ha

Η περιοχή αυτή αποτελείται από δύο οικοδομικά τετράγωνα. Στο πρώτο, χωροθετείται η εκκλησία του Αγίου Διονυσίου, η οποία αποτελεί τοπόσημο της περιοχής. Επιπλέον, στα πλαίσια της παρούσας εργασίας έχει προταθεί η αναδιαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου της, με σκοπό τη δημιουργία ενός υπαίθριου κοινόχρηστου χώρου που θα καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών. Στο δεύτερο, έχει παρατηρηθεί ένα μεγάλο ποσοστό εγκαταλελειμμένων κτιρίων βιομηχανικού και εμπορικού

χαρακτήρα. Στο εσωτερικό του οικοδομικού υπάρχει ένα δίκτυο στενών δρόμων, οι οποίοι χρησιμοποιούνται κυρίως για την πρόσβαση στα συγκεκριμένα κτίρια.

Η επανάχρηση των απαξιωμένων βιομηχανικών κτιρίων, η μετατροπή των στενών δρόμων σε δίκτυο πεζοδρόμων και η σύνδεσή του με τις προτεινόμενες πεζοδρομήσεις της ευρύτερης περιοχής, δημιουργούν τις προϋποθέσεις για την αναζωογόνηση της περιοχής και την δημιουργία ενός πολιτιστικού κέντρου. Ειδικότερα, η προτεινόμενη ζώνη Πολεοδομικού Κέντρου με περιορισμό στις χρήσεις στοχεύει στην συγκέντρωση και προσέλκυση πολιτιστικών δραστηριοτήτων, όπως αίθουσες εκδηλώσεων, γκαλερί κλπ καθώς και επαγγελματιών του δημιουργικού τομέα.

Οι προτεινόμενοι όροι Δόμησης είναι οι εξής:

- Συντελεστής δόμησης : 1
- Ποσοστό κάλυψης: 60%
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 106 μ.

Στην **Ζώνη 3** επιτρέπονται μόνο οι παρακάτω χρήσεις:

1. Κατοικία
2. Κοινωνική πρόνοια
3. Θρησκευτικοί χώροι
4. Πολιτιστικές εγκαταστάσεις
5. Καταστήματα/ κτίρια/ κέντρα εμπορίου και παροχής προσωπικών υπηρεσιών
6. Γραφεία, Επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας
7. Χώροι συνάθροισης κοινού
8. Εστίαση
9. Αναψυκτήρια
10. Κέντρα διασκέδασης – αναψυχής
11. Γωνιές ανακύκλωσης

#### **Ζώνη 4: Παραγωγικές Εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης**

Η ζώνη χωροθετείται στο ανατολικό τμήμα της περιοχής. Ειδικότερα, περικλείεται από τις οδούς Παπαστράτου, Αγίου Φιλίππου, Αγίου Διονυσίου, Ασκληπιού, Πολυδεύκους και Μαυρομιχάλη μέχρι το σημείο που τέμνει την Παπαστράτου και καταλαμβάνει έκταση 8 ha. Εξαιρείται το οικοδομικό

τετράγωνο που φιλοξενεί το Παπαστράτειο Κολυμβητήριο, το οποίο αποτελεί ξεχωριστή κατηγορία χρήσης.

Οι υπάρχουσες παραγωγικές εγκαταστάσεις αποτελούν σημαντικές δραστηριότητες για την οικονομία της περιοχής αλλά και του υπόλοιπου Δήμου. Παράλληλα, οι ίδιες οι επιχειρήσεις έχουν έντονη εξάρτηση με την περιοχή, καθώς γειτνιάζουν με επιχειρήσεις με τις οποίες συνεργάζονται και βρίσκονται σε άμεση επαφή με το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά και την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Συνεπώς, η απομάκρυνσή τους από την περιοχή πρόκειται να επιφέρει κινδύνους στην αποτελεσματική λειτουργία και επιβίωσή τους.

Για το λόγο αυτό, θεωρήθηκε αναγκαία η οργάνωση των παραπάνω δραστηριοτήτων σε μία ζώνη εντός της περιοχής, με σκοπό να συνεχιστεί η λειτουργία τους, χωρίς να έρχονται σε σύγκρουση με τις υπόλοιπες χρήσεις. Για την επιλογή της συγκεκριμένης θέσης λήφθηκε υπόψη η χωρική συγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων της μεταποίησης, των μηχανουργείων και της ναυπήγησης πλοίων και σκαφών, η οποία προέκυψε από τον δείκτη χωροθέτησης (LQ) που δημιουργήθηκε στο κεφάλαιο της ανάλυσης.

Όσον αφορά τις παραγωγικές εγκαταστάσεις μέσης όχλησης, είναι απαραίτητο να εξετάζεται από την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων η συμβατότητα της εγκατάστασης με τον υπόλοιπο αστικό χώρο. Αυτές που θα έρχονται σε σύγκρουση με την λειτουργία της περιοχής θα απαγορεύονται.

Οι προτεινόμενοι όροι δόμησης είναι οι εξής:

- Συντελεστής δόμησης : 1,8
- Ποσοστό κάλυψης: 60%
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 21 μ.

Στη **Ζώνη 4** επιτρέπονται μόνο οι παρακάτω χρήσεις:

1. Κατοικία για προσωπικό ασφαλείας
2. Κοινωνική πρόνοια
3. Αθλητικές εγκαταστάσεις
4. Μόνο εμπορικά καταστήματα , καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών , υπεραγορές, πολυκαταστήματα ,εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων – εκθεσιακά κέντρα
5. Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, Επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας

6. Πρωτοβάθμιες υπηρεσίες περίθαλψης χωρίς νοσηλεία και μόνον εφόσον η περιοχή έχει πολεοδομηθεί
7. Χώροι συνάθροισης κοινού
8. Εστίαση
9. Αναψυκτήρια
10. Στάθμευση (κτίρια – γήπεδα) αυτοκινήτων χωρίς περιορισμό είδους και βάρους
11. Πρατήρια υγρών καυσίμων, υγραερίου, φυσικού αερίου
12. Πλυντήρια-λιπαντήρια αυτοκινήτων
13. Συνεργεία επισκευής και συντήρησης οχημάτων χωρίς περιορισμό είδους και βάρους, μηχανημάτων έργων (ΣΕΜΕ) και αγροτικών μηχανημάτων
14. Εγκαταστάσεις Αποθήκευσης (χαμηλής και μέσης όχλησης)
15. Εγκαταστάσεις Εφοδιαστικής (logistics)
16. Θερμοκοιτίδες Επιχειρήσεων
17. Κέντρα τεχνολογικής υποστήριξης επιχειρήσεων και λοιπές συνοδευτικές δραστηριότητες
18. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής και μέσης όχλησης
19. Βιοτεχνικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης
20. Εμπορευματικοί σταθμοί αυτοκινήτων
21. Σιδηροδρομικοί σταθμοί
22. Σιδηροδρομικά αμαξοστάσια, επισκευαστικές μονάδες
23. Σταθμοί αστικών, υπεραστικών λεωφορείων
24. Σταθμοί μετεπιβίβασης ΜΜΜ
25. Κέντρα τεχνικού ελέγχου οχημάτων (ΚΤΕΟ – ΙΚΤΕΟ)
26. Πράσινα Σημεία
27. Χώρος επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων
28. Δεξαμενές νερού
29. Κέντρα Αποτέφρωσης Νεκρών (Κ.Α.Ν) και Οστών
30. Εγκαταστάσεις εκθεσιακών χώρων

#### **Ζώνη 5: Τεχνολογικό Πάρκο**

Η Ζώνη 5 χωροθετείται και αυτή στο ανατολικό τμήμα της περιοχής, βόρεια της Ζώνης 4. Ειδικότερα, περικλείεται από τις οδούς Μεθώνης, Ρετσίνας, Παπαστράτου και Μαυρομιχάλη και καταλαμβάνει έκταση 6 ha.



Στόχος της δημιουργίας του Τεχνολογικού Πάρκου αποτελεί η υποστήριξη της επιχειρηματικότητας, η ενθάρρυνση ανάπτυξης νέων επιχειρήσεων (start-up), προώθηση καινοτομιών και η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Η συγκεκριμένη Ζώνη διαφοροποιήθηκε από τις Παραγωγικές Δραστηριότητες Χαμηλής και Μέσης όχλησης με σκοπό την συγκέντρωση δραστηριοτήτων χαμηλού βαθμού όχλησης που θα εξειδικεύονται στην προώθηση της έρευνας και ενίσχυση της οικονομίας και γνώσης.

Στην περιοχή που χωροθετείται η ζώνη εντοπίζονται εγκαταλελειμμένα κτίρια, αδόμητοι χώροι καθώς και χρήσεις που δεν έρχονται σε σύγκρουση με τις προτεινόμενες.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως ένα Ο.Τ. ανήκει σε μια ιδιωτική εταιρεία, η οποία θα το αξιοποιήσει για την δημιουργία χώρων που θα φιλοξενούν επαγγελματικές, επιστημονικές και τεχνικές δραστηριότητες. Επιπρόσθετα, ο Χώρος Στάθμευσης Απορριμματοφόρων καθώς και το διατηρητέο κτίριο Περδική που βρίσκονται στο οικοδομικό τετράγωνο βορειοανατολικά της ζώνης ανήκουν στον Δήμο του Πειραιά. Προτείνεται η συνεργασία του Δήμου με το Πανεπιστήμιο Πειραιά για την αξιοποίηση των συγκεκριμένων ακινήτων με στόχο την σύνδεση της έρευνας με τον επιχειρηματικό κόσμο.

Οι προτεινόμενοι όροι Δόμησης είναι οι εξής:

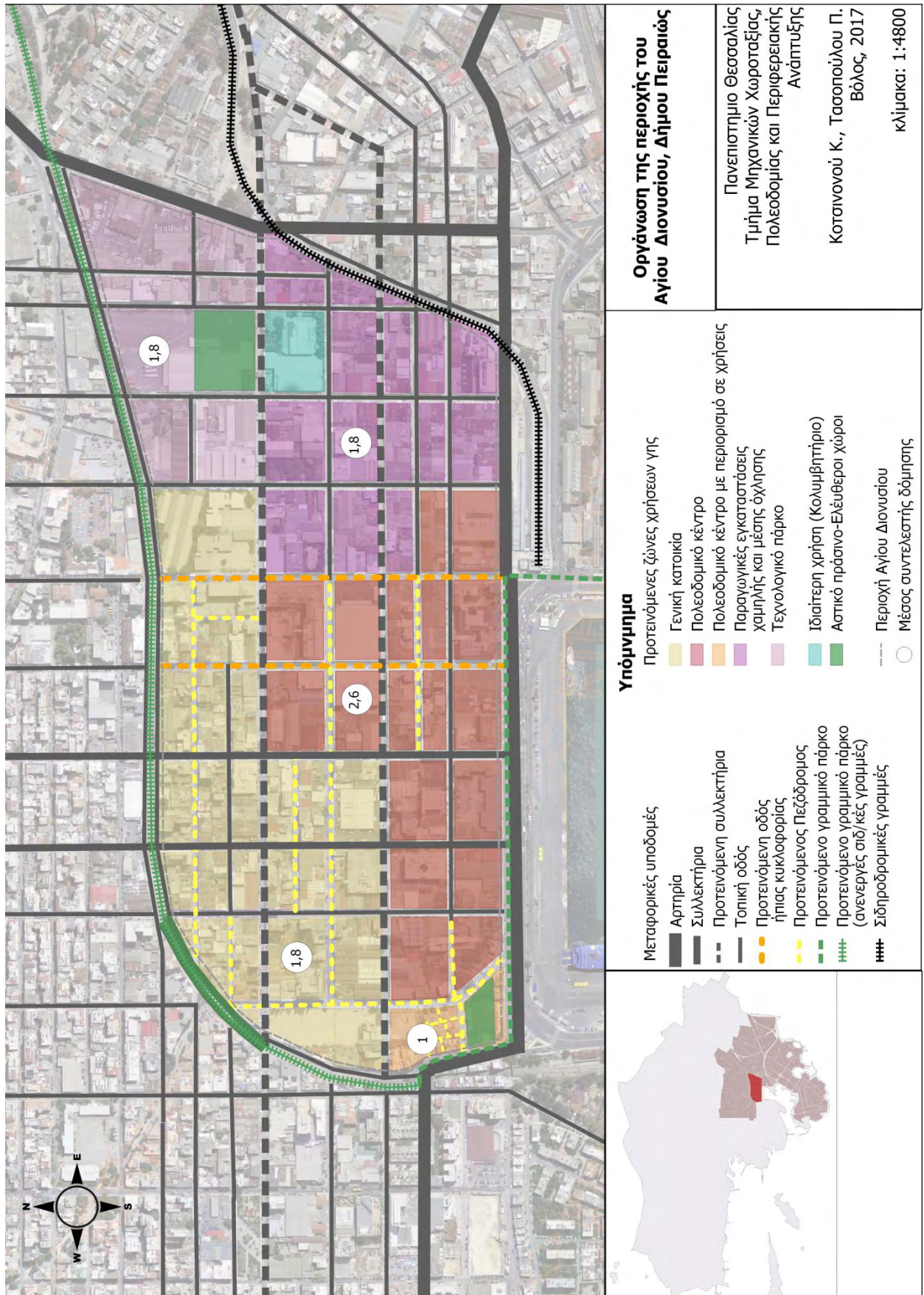
- Συντελεστής δόμησης : 1,8
- Ποσοστό κάλυψης: 60%
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 21 μ.

Στην **Ζώνη 5** επιτρέπονται μόνο οι παρακάτω χρήσεις:

1. Κατοικία για εργαζόμενους στο πάρκο
2. Εκπαίδευση (μόνο Τριτοβάθμια εκπαίδευση)
3. Κέντρα Έρευνας
4. Μόνο εμπορικά καταστήματα (8.1) και καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών (8.2)
5. Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, Επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας
6. Διοίκηση
7. Εστίαση
8. Αναψυκτήρια
9. Στάθμευση (κτίρια – γήπεδα) αυτοκινήτων μέχρι 3,5 τόνους κοινής χρήσης, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων

10. Πρατήρια υγρών καυσίμων
11. Εγκαταστάσεις αποθήκευσης (χαμηλής όχλησης)
12. Εγκαταστάσεις Εφοδιαστικής Αλυσίδας (logistics)
13. Θερμοκοιτίδες Επιχειρήσεων
14. Κέντρα τεχνολογικής υποστήριξης επιχειρήσεων και υποστηρικτικές δραστηριότητες
15. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
16. Βιοτεχνικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής όχλησης
17. Εμπορευματικοί σταθμοί αυτοκινήτων
18. Ελικοδρόμιο
19. Πράσινα σημεία
20. Χώρος επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων
21. Εγκαταστάσεις ΑΠΕ
22. Εγκαταστάσεις σταθμών βάσης κεραιών τηλεπικοινωνιών και κινητής τηλεφωνίας

Χάρτης 4.8.2: Οργάνωση της περιοχής του Αγίου Διονυσίου, Δήμου Πειραιώς. Πηγή: Ίδια επεξεργασία



## 5. Συμπεράσματα - Στοιχεία για περαιτέρω έρευνα

Οι σύγχρονες πόλεις, καλούνται να αντιμετωπίσουν νέες προκλήσεις και μετασχηματισμούς παγκόσμιας κλίμακας, οι οποίες αφορούν φαινόμενα αναδιάρθρωσης σε κοινωνικό-οικονομικό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Συνεπώς ο σχεδιασμός είναι σημαντικό να εναρμονίζει αυτές τις αλλαγές με τον χαρακτήρα του αστικού χώρου. Όπως αναλύθηκε στα προηγούμενα κεφαλαία η παρούσα εργασία έχει ως βασικό στόχο τον συνδυασμό της αστικής αναζωογόνησης της περιοχής του Αγίου Διονυσίου με την ανάδειξη και αξιοποίηση του βιομηχανικού χαρακτήρα της περιοχής. Συγκεκριμένα, προτείνεται η διατήρηση και οργάνωση των δραστηριοτήτων του δευτερογενή τομέα σε ζώνη εντός της περιοχής καθώς διαδραματίζουν μείζονα ρόλο στην οικονομία του Αγίου Διονυσίου. Παράλληλα, ενισχύεται η ανάπτυξη του τριτογενή τομέα με την δημιουργία ναυτιλιακού κέντρου.

Οι παρεμβάσεις που προτάθηκαν, δημιουργούν ορισμένα κρίσιμα ζητήματα που αφορούν άμεσα την περιοχή, αλλά δεν είναι δυνατόν να αναλυθούν εκτενέστερα στα πλαίσια της παρούσας εργασίας. Ωστόσο, είναι σημαντικό να αναφερθούν ως γενικές κατευθύνσεις με σκοπό να ληφθούν υπόψη από τα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού.

Ειδικότερα, προτείνεται η **τροποποίηση** του ισχύοντος ΓΠΣ (ΦΕΚ Δ-79-1988) με στόχο την ενσωμάτωση των προτεινόμενων παρεμβάσεων, της παρούσας εργασίας, για την περιοχή του Αγίου Διονυσίου. Επιπλέον, ως **ανάδραση** στο ΕΠΧΣΑΑ της βιομηχανίας αποτελεί η δυνατότητα εγκατάσταση επιχειρήσεων μέσης όχλησης, οι οποίες μέσω της ΜΠΕ θα ελέγχουν τη συμβατότητάς του με τον υπόλοιπο χώρο.

Τέλος, είναι σημαντικό ο Δήμος Πειραιά να μεριμνήσει για την μελέτη και ανάπτυξη διαφόρων κινήτρων με γνώμονα την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας καθώς και την οργάνωση της περιοχής. Συγκεκριμένα, προτείνεται η ανάπτυξη **οικονομικών και πολεοδομικών κινήτρων** από τον Δήμο για την προώθηση της εγκατάστασης νέων επιχειρήσεων στην περιοχή, την μετεγκατάσταση επιχειρήσεων στις προτεινόμενες Ζώνη 4:" Παραγωγικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης" και Ζώνη 5:" Τεχνολογικό Πάρκο", όπου θα συμβαδίζουν με τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης. Παράλληλα, η δημιουργία προγραμμάτων επιμόρφωσης, με στόχο την σωστή ενημέρωση των επιχειρήσεων για την ένταξή τους σε αναπτυξιακά προγράμματα (ΕΣΠΑ, Αναπτυξιακός Νόμος) θα λειτουργήσει θετικά στην εξέλιξη των επιχειρήσεων και την ομαλή προσαρμογή τους στα νέα δεδομένα της εποχής.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Leonard, J. and Mallach, A. (2010). *Restoring properties, rebuilding Communities. Transforming vacant properties in today's America*. Center for the Community Progress, USA, σελ. 15, ανακτήθηκε από [www.communityprogress.net](http://www.communityprogress.net) στις 17/082017

Zukin, S. (1995). *The Cultures of Cities*. Massachussets, USA: Blackwell Publishers

### ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

Αδάμου, Β. (2013). *Μελέτη και σχεδιασμός μετατροπής των σιδηροδρομικών γραμμών από σταθμό Λαρίσης έως σταθμός Πειραιώς σε χώρο πρασίνου, κατόπιν υπογειοποίησης του δικτύου στο τμήμα αυτό*. Μεταπτυχιακή μελέτη. Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννακού Α., Καυκαλάς Γ., Πιτσιάβα- Λατινοπούλου Ε. (2007). *Πόλη και Πολεοδομικές Πρακτικές για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη*. Αθήνα: εκδόσεις Κριτική.

Αραβαντινός, Α. (2007). *Πολεοδομικός σχεδιασμός για μία βιώσιμη αστική ανάπτυξη*. Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία

Βαλεριάνου, Κ., Παναγιωτάτου Ε., (επιμέλεια), Κλαμπατσέα, Ε, Σαγιάς, Ι. (σύμβουλοι). (2006) *Παρατηρώντας τον Πειραιά Ι*. Δήμος Πειραιά και Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Αθήνα.

Γοσποδίνη, Α. and Μπεριάτος, Η. (2006). *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*. Εκδόσεις Κριτική.

Δουμάνη, Σ., Τσαρμακλή, Κ. (2002). *Ηπιες παρεμβάσεις στη βιομηχανική ζώνη του Πειραιά /Δουμάνη Σταματίνα*. Διπλωματική Εργασία. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Σχολή Αρχιτεκτόνων.

Κοτέα, Μ. (1995). *Η βιομηχανική ζώνη του Πειραιά (1860-1900)*. Διδακτορική διατριβή. Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, Τμήμα Κοινωνιολογίας.

Κοτζαμάνης, Β. (2010). *Εισαγωγή στις Μεθόδους Έρευνας*. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

- Μακρή, Μ., Σκάγιαννης, Π. (2012). *Αποβιομηχάνιση και μετασχηματισμός του χώρου: Η περίπτωση της οδού Πειραιώς*. Παρουσίαση 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ, Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής & Ανάπτυξης.
- Μαλικούτη, Σ. (2004). *Πειραιάς 1834-1912, Λειτουργική Συγκρότηση και Πολεοδομική εξέλιξη*. Αθήνα: Πολιτιστικό Ίδρυμα Πειραιώς.
- Οικονομοπούλου, Μ. (2011). *Αποβιομηχάνιση και Πολιτιστική Πολιτική, Η περίπτωση της πόλης του Πειραιά*. Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία. ΕΜΠ, Πολεοδομία και Χωροταξία.
- Οργανισμός της Αθήνας. (1991) *Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά*.
- Πανταζής Π. (υπό εκπόνηση). *Διερεύνηση των παραγόντων διαφοροποίησης της χωρικής κατανομής και της ανισότητας του δηλωθέντος εισοδήματος στην Ελλάδα, διδακτορική διατριβή, Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης*. Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών.
- Παπαγεωργίου, Ι. (2015). *Θεωρία Δειγματοληψίας*. Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Αθήνα.
- Πουρναρά, Σ. (2013). *Αστικοί Κοινόχρηστοι Χώροι Πρασίνου*. Ακαδημαϊκή Εργασία. ΕΜΠ, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Κατεύθυνση Πολεοδομία – Χωροταξία.
- Τσαγκαράτος Σ. (1992). *Πολεοδομική μελέτη ανάπλασης της περιοχής του Αγίου Διονυσίου (Γκάζι-Παπαστράτου*. Πειραιάς: Εμπορικός Σύλλογος Πειραιά.
- Τσοκόπουλος Β. (1984). *Πειραιάς 1835-1870: Εισαγωγή στην ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ*. Αθήνα: Καστανιώτη
- Φώτης Γ.Ν. (2009) *Ποσοτική Χωρική Ανάλυση*. εκδόσεις Γκοβόστης. Αθήνα. 2009

Απόσπασμα από τα πρακτικά της 24<sup>ης</sup>/19.10.16 Συνεδρίασης Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Πειραιά (Αρ. 588). Θέμα: «Σύναψη μνημονίου συναντίληψης μεταξύ της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «DIMAND ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ» και διακριτικό τίτλο «DIMAND ΑΕ και του Δήμου Πειραιά για την ανάπτυξη των Ο.Τ. 128, 129, 139 της πρώην Βιομηχανικής Περιοχής Αγίου Διονυσίου του Δήμου Πειραιά και την ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής».

Δήμος Πειραιά (2014). *PIRAEUS' CYCKLING IMPLEMENTATION PLAN Part P2 (Π2), ΠΕ2: Έκθεση προετοιμασίας της διαδικασίας διαβούλευσης και συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό της βιώσιμης κινητικότητας*. Πειραιάς.

Δήμος Πειραιά (2014). *PIRAEUS' CYCKLING IMPLEMENTATION PLAN Part P3(Π3), ΠΕ2: Έκθεση μεθοδολογίας χάραξης στρατηγικής βιώσιμης κινητικότητας*. Πειραιάς.

Δήμος Πειραιά (2014). *PIRAEUS' CYCKLING IMPLEMENTATION PLAN Part P1 (Π1), ΠΕ1: Έκθεση κωδικοποίησης στοιχείων της πόλης και της λειτουργίας της, που θα ληφθούν υπόψη για το σχεδιασμό της στρατηγικής βιώσιμης κινητικότητας*. Πειραιάς.

Δήμος Πειραιά (2015). *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Πειραιά, Α' φάση Στρατηγικός Σχεδιασμός 2015-2019*. Πειραιάς: Δήμος Πειραιά.

Δήμος Πειραιά (2016). *Κείμενο Διαβούλευσης για την στρατηγική της Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης (Ο.Χ.Ε.)*. Πειραιάς.

Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος. 28.0217. *Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης*.

Τσακίρης, Σ. και Συνεργάτες (2015). *Σχέδιο ΚΥΑ ΣΟΑΠ Δήμου Πειραιά*. Αθήνα: Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού.

ΦΕΚ 103/ΑΑΠ/2007. *Τροποποίηση της υπ' αριθμ. 45835/2004 απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Τροποποίηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) των δήμων Αθηναίων, Ταύρου, Αγ. Ι. Ρέντη, Μοσχάτου και Πειραιά (Ν. Αττικής)»*.

ΦΕΚ 1063Δ/2004. *Τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) των δήμων Αθηναίων, Ταύρου, Αγ. Ι. Ρέντη, Μοσχάτου και Πειραιά (Ν. Αττικής)*

ΦΕΚ 1152Δ/1996. *Τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Πειραιά (Ν. Αττικής)*

ΦΕΚ 116/Δ/06.03.1987. ΠΔ/ 23.02.87. Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης.

ΦΕΚ 124/Α/13.06.1997. Ν. 2508/99. Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις.

ΦΕΚ 142/ΑΑΠ/2012. Τροποποίηση της υπ' αριθ. 45835/2004 απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής «Τροποποίηση Γ.Π.Σ. Δήμων Αθηναίων, Ταύρου, Αγ. Ι. Ρέντη, Μοσχάτου και Πειραιά (Ν. Αττικής)» (Δ'1063), όπως ισχύει μετά την 8208/2007 όμοια απόφαση (ΑΑΠ' 103).

ΦΕΚ 156/Α/01.08.2014. Ν. 4277/2014. Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής και άλλες διατάξεις.

ΦΕΚ 210/Α/18-12-1985. Ν. 1577/85. Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός

ΦΕΚ 48/Β/20.01.2016. ΥΠ.ΟΙΚ., ΠΟΛ 1009. Αναπροσαρμογή τιμών του συστήματος αντικειμενικού προσδιορισμού της αξίας των με οποιαδήποτε αιτία μεταβιβαζομένων ακινήτων, που βρίσκονται σε περιοχές εντός σχεδίου όλης της Χώρας.

ΦΕΚ 663Δ/1994. Τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Πειραιά (Ν. Αττικής)

ΦΕΚ 79/Α/2012. Ν. 4067/12. Νέος Οικοδομικός Κανονισμός.

ΦΕΚ 79/Δ/04.02.1988. Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Πειραιά (Ν. Αττικής)

Φορολογικά κίνητρα αποκατάστασης και εκσυγχρονισμού κτηρίων των περιοχών «Γεράνι» & Κεραμεικός- Μεταξουργείο του ιστορικού κέντρου της Αθήνας. (2011). Αθήνα: ΥΠΕΚΑ, Υπουργείο Οικονομικών.

## ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

CicleCities, ανάκτηση από <http://el.cyclecities.eu> στις 24/07/2017

Destination Piraeus, ανακτήθηκε από [www.destinationpiraeus.com](http://www.destinationpiraeus.com) στις 27/03/2017

DIMAND A.E., ανακτήθηκε από <http://www.dimand.gr/ppp.html> στις 29/06/2017

refillAthens, ανακτήθηκε από <https://refillathens.wordpress.com> στις 10/08/2017



The National Vacant Properties Campaign (2005). ανακτήθηκε από [www.vacantproperties.org](http://www.vacantproperties.org) (<http://www.smartgrowthamerica.org/documents/truecosts.pdf>) στις 25/08/2017.

URBACT, ανακτήθηκε από <http://urbact.eu/urbact-glance> στις 10/07/2017

Urban Atlas, ανακτήθηκε από <http://www.eea.europa.eu/dataand> στις 27/08/2017

Ανοικτά Δεδομένα, ανακτήθηκε από <http://geodata.gov.gr/> στις 16/06/2017

Αττικό Μετρό Α.Ε, ανακτήθηκε από [www.ametro.gr](http://www.ametro.gr) στις 30/07/2017

Δήμος Πειραιά, ανακτήθηκε από <http://www.pireasnet.gr/> στις 15/07/2017

Εθνικό Κτηματολόγιο και Χαρτογράφηση (2015), ανακτήθηκε από <http://gis.ktimanet.gr/wms/ktbasemap/default.aspx> στις 22/09/2017

Ελληνική Στατιστική Αρχή, ανακτήθηκε από <http://www.statistics.gr/> στις 02/03/2017

Κόλλιας, Φ. (2016). Dimand: Επένδυση 100 εκατ. ευρώ στο ιστορικό ακίνητο της Παπαστράτος. EURO2DAY, ανακτήθηκε από <http://www.euro2day.gr> στις 10/07/2017.

Λιάλιος, Γ. (2015). Ο Πειραιάς μπορεί να γίνει όαση πρασίνου. [Blog] *Η Καθημερινή*, ανακτήθηκε από <http://www.kathimerini.gr> στις 03/08/2017

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., ανακτήθηκε από <http://www.olp.gr/el/> στις 10/12/2016

ΤΑΙΠΕΔ, ανακτήθηκε από <http://www.hradf.com/> στις 10/12/2016

Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΚΑ) (2010). ανακτήθηκε από <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=8te3TBouiQ8%3D> στις 25/08/ 2017.

Ψαρράς, Π. (2015). *Παλιός Πειραιάς: Η περιοχή του Αγ. Διονύση στις αρχές του 20ου αιώνα. Πειραιάς*, ανακτήθηκε από <http://www.pireaspiraeus.com/piraeus1900/> στις 14/04/2017

# **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

Πίνακας 1: Δείκτης ειδίκευσης ανά ομάδα οικονομικών δραστηριοτήτων, πηγή: ίδια επεξεργασία

| Ο.Τ | Κτίρια Ομάδας 1 | Κτίρια Ομάδας 2 | Κτίρια Ομάδας 3 | Συνολο Κτιρίων | LQ_Ομάδα 1  | LQ_Ομάδα 2  | LQ_Ομάδα 3  |
|-----|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|-------------|-------------|-------------|
| 1   |                 |                 | 7               | 7              | 0           | 0           | 6,424242424 |
| 2   |                 | 7               | 1               | 8              | 0           | 1,792270531 | 0,803030303 |
| 3   | 2               |                 | 1               | 3              | 1,87196468  | 0           | 2,141414141 |
| 4   |                 |                 |                 |                |             |             |             |
| 5   | 1               | 4               | 3               | 8              | 0,350993377 | 1,024154589 | 2,409090909 |
| 6   | 1               | 7               | 1               | 9              | 0,311994113 | 1,593129361 | 0,713804714 |
| 7   | 4               | 9               |                 | 13             | 0,863983698 | 1,418060201 | 0           |
| 8   | 2               | 8               | 1               | 11             | 0,510535822 | 1,489679403 | 0,584022039 |
| 9   | 6               | 1               |                 | 7              | 2,406811731 | 0,292615597 | 0           |
| 10  | 3               |                 |                 | 3              | 2,80794702  | 0           | 0           |
| 11  | 2               | 1               | 1               | 4              | 1,40397351  | 0,512077295 | 1,606060606 |
| 12  | 2               | 2               | 1               | 5              | 1,123178808 | 0,819323671 | 1,284848485 |
| 13  | 2               | 5               |                 | 7              | 0,802270577 | 1,463077985 | 0           |
| 14  | 3               |                 |                 | 3              | 2,80794702  | 0           | 0           |
| 15  | 1               | 2               | 2               | 5              | 0,561589404 | 0,819323671 | 2,56969697  |
| 16  | 2               | 7               | 2               | 11             | 0,510535822 | 1,303469477 | 1,168044077 |
| 17  |                 | 1               |                 | 1              | 0           | 2,048309179 | 0           |
| 18  | 2               | 1               | 3               | 6              | 0,93598234  | 0,341384863 | 3,212121212 |
| 19  |                 | 4               |                 | 4              | 0           | 2,048309179 | 0           |
| 20  |                 |                 |                 |                |             |             |             |
| 21  | 4               | 3               | 3               | 10             | 1,123178808 | 0,614492754 | 1,927272727 |
| 22  |                 | 2               |                 | 2              | 0           | 2,048309179 | 0           |
| 23  | 3               | 11              | 4               | 18             | 0,46799117  | 1,251744498 | 1,427609428 |
| 24  | 2               | 8               | 1               | 11             | 0,510535822 | 1,489679403 | 0,584022039 |
| 25  |                 | 2               | 1               | 3              | 0           | 1,365539452 | 2,141414141 |
| 26  | 6               | 1               |                 | 7              | 2,406811731 | 0,292615597 | 0           |
| 27  | 5               | 4               | 1               | 10             | 1,40397351  | 0,819323671 | 0,642424242 |
| 28  | 4               | 1               |                 | 5              | 2,246357616 | 0,409661836 | 0           |
| 29  | 1               | 2               | 2               | 5              | 0,561589404 | 0,819323671 | 2,56969697  |
| 30  | 2               | 3               |                 | 5              | 1,123178808 | 1,228985507 | 0           |
| 31  |                 |                 |                 |                |             |             |             |
| 32  | 3               | 1               | 1               | 5              | 1,684768212 | 0,409661836 | 1,284848485 |
| 33  | 1               | 1               | 8               | 10             | 0,280794702 | 0,204830918 | 5,139393939 |
| 34  | 1               | 6               | 1               | 8              | 0,350993377 | 1,536231884 | 0,803030303 |
| 35  | 3               | 4               | 1               | 8              | 1,052980132 | 1,024154589 | 0,803030303 |

| Ο.Τ | Κτίρια Ομάδας 1 | Κτίρια Ομάδας 2 | Κτίρια Ομάδας 3 | Συνολο Κτιρίων | LQ_Ομάδα 1  | LQ_Ομάδα 2  | LQ_Ομάδα 3  |
|-----|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|-------------|-------------|-------------|
| 36  | 0               | 2               | 4               | 6              | 0           | 0,682769726 | 4,282828283 |
| 37  | 0               | 2               | 1               | 3              | 0           | 1,365539452 | 2,141414141 |
| 38  | 4               | 5               | 0               | 9              | 1,247976453 | 1,137949544 | 0           |
| 39  | 0               | 0               | 0               | 0              | 0           | 0           | 0           |
| 40  | 0               | 0               | 0               | 0              | 0           | 0           | 0           |
| 41  | 0               | 2               | 1               | 3              | 0           | 1,365539452 | 2,141414141 |
| 42  | 0               | 0               | 0               | 0              | 0           | 0           | 0           |
| 43  | 0               | 6               | 3               | 9              | 0           | 1,365539452 | 2,141414141 |
| 44  | 0               | 1               | 3               | 4              | 0           | 0,512077295 | 4,818181818 |
| 45  | 3               | 6               | 2               | 11             | 0,765803733 | 1,117259552 | 1,168044077 |
| 46  | 6               | 2               | 1               | 9              | 1,87196468  | 0,455179817 | 0,713804714 |
| 47  | 5               | 5               | 0               | 10             | 1,40397351  | 1,024154589 | 0           |
| 48  | 0               | 4               | 0               | 4              | 0           | 2,048309179 | 0           |
| 49  | 0               | 0               | 0               | 0              | 0           | 0           | 0           |
| 50  | 6               | 4               | 1               | 11             | 1,531607465 | 0,744839701 | 0,584022039 |
| 51  | 8               | 5               | 0               | 13             | 1,727967397 | 0,787811223 | 0           |
| 52  | 0               | 3               | 0               | 3              | 0           | 2,048309179 | 0           |
| 53  | 9               | 3               | 1               | 13             | 1,943963321 | 0,472686734 | 0,494172494 |
| 54  | 2               | 2               | 0               | 4              | 1,40397351  | 1,024154589 | 0           |
| 55  | 1               | 5               | 0               | 6              | 0,46799117  | 1,706924316 | 0           |
| 56  | 3               | 5               | 2               | 10             | 0,842384106 | 1,024154589 | 1,284848485 |
| 57  | 3               | 3               | 1               | 7              | 1,203405866 | 0,877846791 | 0,917748918 |
| 58  | 2               | 5               | 0               | 7              | 0,802270577 | 1,463077985 | 0           |
| 59  | 7               | 3               | 0               | 10             | 1,965562914 | 0,614492754 | 0           |
| 60  | 8               | 3               | 2               | 13             | 1,727967397 | 0,472686734 | 0,988344988 |
| 61  | 1               | 1               | 0               | 2              | 1,40397351  | 1,024154589 | 0           |
| 62  | 0               | 1               | 0               | 1              | 0           | 2,048309179 | 0           |
| 63  | 2               | 0               | 0               | 2              | 2,80794702  | 0           | 0           |
| 64  | 7               | 0               | 0               | 7              | 2,80794702  | 0           | 0           |
| 65  | 6               | 0               | 0               | 6              | 2,80794702  | 0           | 0           |
| 66  | 2               | 3               | 0               | 5              | 1,123178808 | 1,228985507 | 0           |
| 67  | 1               | 2               | 0               | 3              | 0,93598234  | 1,365539452 | 0           |
| 68  | 1               | 0               | 0               | 1              | 2,80794702  | 0           | 0           |
| 69  | 3               | 3               | 0               | 6              | 1,40397351  | 1,024154589 | 0           |
| 70  | 2               | 2               | 0               | 4              | 1,40397351  | 1,024154589 | 0           |

παράδειγματα ιδεών για την διαμόρφωση των προτεινόμενων υπαίθριων χώρων πρασίνου



Εικόνα 1: Παιδική χαρά και πάρκο-χώρος πρασίνου πλησίον εκκλησίας Αγίων Αποστόλων στα Πεύκα,  
Πηγή: <http://parallaximag.gr>, 2017



Εικόνα 2: Χώρος πρασίνου-πάρκο αναψυχής στην περιοχή των Πεύκων  
Πηγή: <http://parallaximag.gr>, 2017



Εικόνα 3: Πάρκο-υπόγειος χώρος στάθμευσης στο Πόρτο.  
Πηγή: <http://archquisition.blogspot.gr>



Εικόνα 4: Πάρκο-Χώρος υπόγειας στάθμευσης στον Κεραμεικό .  
Πηγή: <http://www.kathimerini.gr>