

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΟ ΤΡΑΜ: ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΑΠΟ
ΤΗ ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ**

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΓΕΡΑΚΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΑΝΤΟΛΕΩΝ ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ



ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

Σύντομη περίληψη

Η κατασκευή δικτύων αστικών Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) μπορεί να μεταβάλει καθοριστικά τη φυσιογνωμία των πόλεων με πολλούς τρόπους, όπως προκαλώντας αλλαγή της δομής τους, ενισχύοντας ή αποθαρρύνοντας συγκεκριμένες αλληλεπιδράσεις, επαναπροσδιορίζοντας την αναπτυξιακή τους φυσιογνωμία κ.ά.. Η ανακοίνωση της επέκτασης του τραμ στον Πειραιά συνοδεύτηκε, ειδικά κατά το πρώτο διάστημα, από μεικτές προσδοκίες όσον αφορά στην αναγκαιότητα και την καταλληλότητά της για την πόλη, ως επί το πλείστον αρνητικές. Όμως, παρά το γεγονός ότι το ίδιο φαινόμενο παρατηρήθηκε και κατά την πρώτη επανεμφάνιση του μέσου στους Αθηναϊκούς δρόμους το 2004, δύσκολα μπορεί να θεωρήσει κάποιος ότι η δημιουργία του επηρέασε αρνητικά τις περιοχές απ' όπου διήλθε. Ιδιαίτερα στην περίπτωση της Νέας Σμύρνης, ενός δήμου που ο ρόλος και δομή του εμφανίζουν αρκετά κοινά σημεία με την πόλη του Πειραιά, η έλευση του τροchioδρόμου συνέβαλε αισθητά στην αναβάθμιση της χωρικής της λειτουργίας με ποικίλους τρόπους. Στην παρούσα εργασία διερευνάται το κατά πόσο η ένταξη του Πειραιά στο δίκτυο του τραμ θα ωφελήσει την πόλη, καθώς και σε ποιους τομείς θα την επηρεάσει περισσότερο.

Λέξεις κλειδιά:

Τραμ, αστική ανάπτυξη, χωρικές επιπτώσεις μεταφορικών υποδομών, αγορά ακινήτων, εμπόριο

Title: The City of Piraeus before and after the Construction of the Tram Line:
evidence from Nea Smyrni

Abstract

The construction of urban railway systems sometimes strongly affects the structure and development prospects of the cities. The announcement of the Piraeus tram line extension was followed at first by mixed expectations, most of them negative. The same phenomenon was observed at the beginning of construction of the existing tram line in 2004; however no one can ignore the benefits brought later to its catchment area. Nea Smyrni, a city with a lot in common with Piraeus in regard to its role and structure, has been one of the areas highly benefited by the operation of the tram line. The aim of this study is to research if and how the construction of the planned tram line in Piraeus will benefit and provide stability to the city or not.

Key words

Tram, Spatial effects, Non-transport benefits, Property market effects, Retail effects

Ευχαριστίες

Για την πραγματοποίηση της παρούσας εργασίας είμαι ιδιαίτερα ευγνώμων στον επιβλέποντα Καθηγητή μου κ. Παντολέοντα Σκάγιαννη, τόσο για την πολύτιμη βοήθειά του κατά την εκπόνησή της όσο και για τις γνώσεις που αποκόμισα από τη διδασκαλία του, καθώς και για την αμέριστη στήριξή του σε πολλά σημαντικά ζητήματα των σπουδών μου. Επιπλέον, για τη σύνταξη της εργασίας πολύ σημαντική υπήρξε η συμβολή του κ. Ιωσήφ Αργυρόπουλου και της κ. Κατερίνας Καραγλάνη, συγκοινωνιολόγων μηχανικών της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., του κ. Παντελή Καρατζά, αρχιτέκτονα μηχανικού και τ. μέλους του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιά, του κ. Σταύρου Χατζάκου, Γενικού Διευθυντή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ), του κ. Παύλου Πολιτάκη, Α΄ Αντιπροέδρου του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιά και Αναπληρωτή Οικονομικού Επόπτη της Ελληνικής Συνομοσπονδίας Εμπορίου και Επιχειρηματικότητας (ΕΣΕΕ), καθώς και πολλών άλλων που με βοήθησαν στη συγκέντρωση του υλικού και τους οποίους ευχαριστώ θερμά. Τέλος, η παρούσα εργασία είναι ένα μόνο από τα αμέτρητα πράγματα που οφείλω στη στήριξη της οικογένειάς μου, των φίλων μου και της Ζωής, γι' αυτό και τους ευχαριστώ με όλη μου την καρδιά.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κατάλογος Ακρωνυμίων και Συντομογραφιών	3
Ελληνικοί Όροι.....	3
Ξενόγλωσσοι Όροι	4
Ευρετήριο Πινάκων, Διαγραμμάτων, Εικόνων και Χαρτών	5
Ευρετήριο Πινάκων.....	5
Ευρετήριο Διαγραμμάτων	7
Ευρετήριο Εικόνων	9
Ευρετήριο Χαρτών	9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	11
ΜΕΡΟΣ Α: TRAM ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ	12
Α.1. Το σύστημα αστικών συγκοινωνιών της πόλης.....	12
Α.2. Η παρουσία του τραμ στους Αθηναϊκούς δρόμους.....	14
Α.2.1. Ιστορικά στοιχεία	14
Α.2.2. Το τραμ σήμερα.....	23
Α.2.3. Η παρουσία του μέσου στη Νέα Σμύρνη.....	27
Α.3. Μια άλλη μορφή συγκοινωνιακού - πολεοδομικού σχεδιασμού: ανάπτυξη προσαρμοσμένη στις δημόσιες μεταφορές (ΑΠΔΜ) ή Transit Oriented Development (TOD)	28
ΜΕΡΟΣ Β: Η ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΟ TRAM.....	30
Β.1. Περιγραφή και εξέλιξη της περιοχής μελέτης	30
Β.1.1. Εισαγωγή	30
Β.1.2. Γενικά – διοικητική υπαγωγή	30
Β.1.3. Δημογραφικά στοιχεία.....	30
Β.2. Η επίδραση του τραμ στη λειτουργία της πόλης.....	47
Β.2.1. Οι μεταβολές που επέφερε το μέσο στην αγορά ακινήτων	47
Β.2.1.1. Εισαγωγή	47
Β.2.1.2. Μεθοδολογία κεφαλαίου	47
Β.2.1.3. Μεθοδολογία καταγραφής.....	48
Β.2.1.4. Θεωρητικό υπόβαθρο κεφαλαίου	48
Β.2.1.5. Οικοδομική δραστηριότητα στη Νέα Σμύρνη	53
Β.2.1.6. Τιμές - ζήτηση ακινήτων	58
Β.2.1.7. Συμπεράσματα.....	68
Β.2.2. Επίδραση του τραμ στο εμπόριο.....	68
Β.2.2.1. Εισαγωγή – μεθοδολογία.....	68

B.2.2.2. Εμπορικό προφίλ περιοχής μελέτης.....	69
B.2.2.3. Συμπεράσματα	73
ΜΕΡΟΣ Γ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	73
Γ.1. Εξέλιξη – γενικά χαρακτηριστικά της περιοχής	73
Γ.1.1. Εισαγωγή.....	73
Γ.1.2. Γενικά – Διοικητική υπαγωγή.....	73
Γ.1.3. Δημογραφικό προφίλ	75
Γ.1.4. Αγορά ακινήτων	91
Γ.1.5. Εμπόριο	100
Γ.2. Οι αλλαγές που θα επιφέρει το τραμ στον Πειραιά	118
Γ.2.1. Αγορά ακινήτων	118
Γ.2.1.1. Αγορά κατοικίας	118
Γ.2.1.2. Αγορά καταστημάτων	121
Γ.2.1.3. Αγορά γραφείων.....	126
Γ.2.1.4. Αγορά οικοπέδων	129
Γ.2.1.5. Συμπεράσματα	131
Γ.2.2. Εμπόριο	131
Γ.2.3. Τραμ και λιμάνι.....	145
Γ.2.4. Το τραμ «φτάνει» σε Δάφνη, Αγ. Δημήτριο, Άνω Ελληνικό και Άνω Γλυφάδα. ..	147
ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	149
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	152
Ελληνόγλωσση	152
Ξενόγλωσση	155
Ιστοσελίδες.....	157
Συνεντεύξεις.....	159
Προσωπική επικοινωνία.....	160
Α. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ	162
Β. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	170
Γ. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ.....	194
Δ. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΠΡΟΦΙΛ ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ - ΠΕΙΡΑΙΑ	196

Κατάλογος Ακρωνύμων και Συντομογραφιών

Ελληνικοί Όροι

ΑΠΔΜ: Ανάπτυξη Προσαρμοσμένη στις Δημόσιες Μεταφορές

ΒΑ: Βορειοανατολικά

ΓΠΣ: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

ΔΕ: Δημοτική Ενότητα

ΕΛΣΤΑΤ: Ελληνική Στατιστική Αρχή

ΕΜΠ: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

ΕΣ: Εμπορικός Σύλλογος

ΕΣΕΕ: Ελληνική Συνομοσπονδία Εμπορίου και Επιχειρηματικότητας

ΕΣΥΕ: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

ΗΠΑ: Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

ΗΣΑΠ: Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών Πειραιώς

ΙΝΕΜΥ: Ινστιτούτο Εμπορίου και Υπηρεσιών της ΕΣΕΕ

ΙΧΕΑ: Ιδιωτικής Χρήσης Επιβατικό Αυτοκίνητο

ΜΜΜ: Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

ΜΣΤ: Μέσα Σταθερής Τροχιάς

ΟΑΣΑ: Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών

ΟΛΠ: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

ΟΣΕ: Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος

ΟΣΥ: Οδικές Συγκοινωνίες ΑΕ

ΠΑΘΕ: Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι

ΠΣΑ: Πολεοδομικό Συγκρότημα Αθήνας

ΡΣΑ: Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής

ΣΕΜΠΟ: Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων

ΣΕΣ: Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης

ΣΕΦ: Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας

ΣΤΑΣΥ: Σταθερές Συγκοινωνίες ΑΕ

ΤΤΕ: Τράπεζα της Ελλάδος

ΦΕΚ: Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως

ΦΠΑ: Φόρος Προστιθέμενης Αξίας

Ξενόγλωσσοι Όροι

BRT: Bus Rapid Transit

TOD: Transit Oriented Development

Ευρετήριο Πινάκων, Διαγραμμάτων, Εικόνων και Χαρτών

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1: Στόλος οχημάτων εποπτείας ΟΑΣΑ.....	13
Πίνακας 2: Μεγέθη λειτουργίας φορέων αστικών συγκοινωνιών.....	14
Πίνακας 3: Πληθυσμιακή εξέλιξη της Αθήνας.....	20
Πίνακας 4: Χρονοαποστάσεις μεταξύ των στάσεων του τραμ προς/από το Δήμο Νέας Σμύρνης.....	27
Πίνακας 5: Μεταβολή πληθυσμού στο Δήμο Νέας Σμύρνης κατά ομάδες ηλικιών και φύλο 2001-2011.....	31
Πίνακας 6: Εξέλιξη του μόνιμου πληθυσμού του δήμου το διάστημα 2001-2011 με βάση τον πληθυσμό της προηγούμενης γενιάς.....	32
Πίνακας 7: Εξέλιξη ποσοστών ηλικιακών ομάδων 0-29, 40+ και 60+ στο συνολικό μόνιμο πληθυσμό για τη Νέα Σμύρνη και τους γειτονικούς δήμους.	32
Πίνακας 8: Ποσοστό συμμετοχής κάθε φύλου και ηλικιακής ομάδας στο μόνιμο πληθυσμό της Νέας Σμύρνης ανά απογραφή.....	33
Πίνακας 9: Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός κατά ομάδες ηλικιών και φύλο στο Δήμο Νέας Σμύρνης.....	37
Πίνακας 10: Ποσοστά οικονομικά ενεργού και μη πληθυσμού κατά ηλικιακή ομάδα στο Δήμο Νέας Σμύρνης.....	37
Πίνακας 11: Ποσοστά οικονομικά ενεργού πληθυσμού στο δήμο Νέας Σμύρνης ανά ηλικιακή ομάδα και φύλο ως προς το σύνολο του οικονομικά ενεργού κάθε ηλικιακής ομάδας.....	38
Πίνακας 12: Ποσοστά οικονομικά μη ενεργού πληθυσμού στο Δήμο Νέας Σμύρνης ανά ηλικιακή ομάδα και φύλο ως προς το σύνολο του οικονομικά ενεργού κάθε ηλικιακής ομάδας.....	38
Πίνακας 13: Μεταβολή συνολικού, (οικονομικά ενεργού και μη) πληθυσμού 2001-2011 ως ποσοστό επί του συνολικού πληθυσμού κάθε ηλικιακής ομάδας άνω των 10 ετών στη Νέα Σμύρνη.....	39
Πίνακας 14: Μεταβολή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού κατά φύλο το διάστημα 2001-2011, Δήμος Νέας Σμύρνης.....	40
Πίνακας 15: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά ομάδες ατομικών επαγγελμάτων, φύλο και ηλικία στο Δήμο Νέας Σμύρνης.....	41

Πίνακας 16: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας και φύλο, Δήμος Νέας Σμύρνης.....	42
Πίνακας 17: Απασχολούμενοι κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας στο Δήμο Νέας Σμύρνης.....	43
Πίνακας 18: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά θέση στο επάγγελμα. Μεταβολή 2001-2011.....	43
Πίνακας 19: Αριθμός οικοδομικών αδειών που εκδόθηκαν στο Δήμο Νέας Σμύρνης κατά είδος.....	54
Πίνακας 20: Εξέλιξη αριθμού οικοδομικών αδειών και νέων οικοδομών με έτος βάσης το 2005 (100), Νέα Σμύρνη.....	55
Πίνακας 21: Ενδεικτικές τιμές πώλησης/ενοικίασης ακινήτων ανά τετραγωνικό μέτρο στο Δήμο Νέας Σμύρνης.....	59
Πίνακας 22: Δείκτης τιμών κατοικιών στην Αθήνα 1993-2014 (2007=100).....	60
Πίνακας 23: Επίδραση της εγγύτητας σε διάφορα συγκοινωνιακά μέσα στις τιμές των κατοικιών (ΠΣΑ).....	61
Πίνακας 24: Ποσοστό κλειστών καταστημάτων σε κεντρικές αγορές της Αθήνας...72	
Πίνακας 25: Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Πειραιά κατά τα έτη 2001, 2011 και μεταβολή αυτού.....	76
Πίνακας 26: Μόνιμος πληθυσμός Δήμου Πειραιά κατά τα έτη 2001, 2011 και μεταβολή γενεών.....	76
Πίνακας 27: Ποσοστό συμμετοχής κάθε φύλου και ηλικιακής ομάδας στο μόνιμο πληθυσμό του Δήμου Πειραιά ανά απογραφή.....	77
Πίνακας 28: Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός του Δήμου Πειραιά κατά φύλο και ομάδες ηλικιών.....	80
Πίνακας 29: Ποσοστά οικονομικά ενεργού πληθυσμού του Δήμου Πειραιά ανά ηλικιακή ομάδα και φύλο ως προς το σύνολο του οικονομικά ενεργού κάθε ηλικιακής ομάδας.....	81
Πίνακας 30: Ποσοστά οικονομικά ενεργού και μη πληθυσμού του Δήμου Πειραιά κατά ηλικιακή ομάδα.....	81
Πίνακας 31: Ποσοστά οικονομικά μη ενεργού πληθυσμού του Δήμου Πειραιά ανά ηλικιακή ομάδα και φύλο ως προς το σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού κάθε ηλικιακής ομάδας.....	82

Πίνακας 32: Μεταβολή οικονομικά ενεργού και μη πληθυσμού του Δήμου Πειραιά το διάστημα 2001-2011 ως ποσοστό επί του συνολικού πληθυσμού κάθε ηλικιακής ομάδας άνω των 10 ετών.....	82
Πίνακας 33: Μεταβολή οικονομικά ενεργού πληθυσμού κατά φύλο και ομάδες ηλικιών στον Δήμο Πειραιά.....	83
Πίνακας 34: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά ομάδες ατομικών επαγγελμάτων, φύλο και ομάδες ηλικιών, Δήμος Πειραιά.	86
Πίνακας 35: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός στο Δήμο Πειραιά κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, φύλο και θέση στο επάγγελμα.....	87
Πίνακας 36: Ποσοστιαία μεταβολή οικονομικά ενεργού πληθυσμού του Δήμου Πειραιά κατά θέση στο επάγγελμα κατά το διάστημα 2001-2011.....	88
Πίνακας 37: Απασχολούμενοι του Δήμου Πειραιά κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας.....	88
Πίνακας 38: Σύνολο οικοδομικών αδειών και νέων οικοδομών στον Πειραιά ανά έτος, 1999-2014.	92
Πίνακας 39: Ενδεικτική εξέλιξη των τιμών πώλησης/ενοικίασης καταστημάτων και κατοικιών στην περιοχή του Πειραιά.....	95
Πίνακας 40: Οι άξονες που εξετάστηκαν στη μελέτη σχετικά με την αγορά γραφείων των NAI-Deloitte (2014).....	99
Πίνακας 41: Ποσοστό επιχειρήσεων που βρίσκονται στην Περιφέρεια Αττικής ανά Δήμο.....	109
Πίνακας 42: Ποσοστό κλειστών καταστημάτων στην αγορά του Πειραιά.....	110

Ευρετήριο Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά ομάδες ηλικιών και φύλο.....	33
Διάγραμμα 2: Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά ομάδες ηλικιών και φύλο (2001).....	34
Διάγραμμα 3: Ηλικιακή διάρθρωση μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά τα έτη 2001, 2011 (%).....	34
Διάγραμμα 4: Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά φύλο το 2011 (%).....	35
Διάγραμμα 5: Κατανομή πληθυσμού του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά ομάδες ηλικιών 2001-2011 (%).....	35

Διάγραμμα 6: Οικονομικά ενεργός και μη μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Νέας Σμύρνης το 2011 (%).	43
Διάγραμμα 7: Απασχολούμενοι του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας (%).	44
Διάγραμμα 8: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά ομάδες ατομικών επαγγελμάτων το 2011 (%).	44
Διάγραμμα 9: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας το 2011 (%).	45
Διάγραμμα 10: Εξέλιξη αριθμού οικοδομικών αδειών στο Δήμο Νέας Σμύρνης (2005=100).	56
Διάγραμμα 11: Εξέλιξη αριθμού νέων οικοδομών στο Δήμο Νέας Σμύρνης (2005=100).	56
Διάγραμμα 12: Εξέλιξη ποσοστού νέων οικοδομών προς το σύνολο των οικοδομικών αδειών για το Δήμο Νέας Σμύρνης (%).	57
Διάγραμμα 13: Κατανομή μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Πειραιά κατά ηλικία και φύλο το 2011 (%).	77
Διάγραμμα 14: Κατανομή μόνιμου πληθυσμού κατά ηλικία και φύλο στο Δήμο Πειραιά το 2001 (%).	78
Διάγραμμα 15: Ποσοστό μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Πειραιά κατά ηλικιακή ομάδα (%).	78
Διάγραμμα 16: Μόνιμος πληθυσμός Δήμου Πειραιά κατά φύλο το 2011 (%).	79
Διάγραμμα 17: Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός του Δήμου Πειραιά το 2011 (%).	84
Διάγραμμα 18: Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός του Δήμου Πειραιά το 2001 (%).	84
Διάγραμμα 19: Διάρθρωση εργατικού δυναμικού Δήμου Πειραιά κατά τομέα παραγωγής το 2011 (%).	88
Διάγραμμα 20: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά ομάδες ατομικών επαγγελμάτων, Δήμος Πειραιά, 2011 (%).	89
Διάγραμμα 21: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, Δήμος Πειραιά, 2011 (%).	90
Διάγραμμα 22: Εξέλιξη αριθμού οικοδομικών αδειών που εκδόθηκαν στο Δήμο Πειραιά την περίοδο 1999-2014 (2005=100).	93

Διάγραμμα 23: Εξέλιξη αριθμού νέων οικοδομών στο Δήμο Πειραιά το διάστημα 1999-2014 (2005=100).....	93
Διάγραμμα 24: Εξέλιξη ποσοστού νέων οικοδομών ως προς το σύνολο των οικοδομικών αδειών στο Δήμο Πειραιά το διάστημα 1999-2014 (2005=100).....	94
Διάγραμμα 25: Απόθεμα γραφειακών χώρων Α και Β ποιότητας ανά περιοχή της Αθήνας συν τα αντίστοιχα ποσοστά διαθεσιμότητας.....	98
Διάγραμμα 26: Ποσοστό γραφειακών χώρων Α και Β ποιότητας ανά περιοχή (%)...98	
Διάγραμμα 27: Διάρθρωση επιχειρήσεων των κεντρικών εμπορικών αξόνων του Πειραιά κατά κλάδο δραστηριοποίησης (%).....	102
Διάγραμμα 28: Εξέλιξη ποσοστού κενών καταστημάτων ανά υποπεριοχή της κεντρικής αγοράς του Πειραιά.....	111

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1: Ιππήλατο τραμ έξω από το θεραπευτήριο (σημερινό νοσοκομείο) Ευαγγελισμός (1901).	15
Εικόνα 2: Ηλεκτροκίνητο τραμ της γραμμής 11 (Ιπποκράτους – Κολοκυνθούς) το 1944.	16
Εικόνα 3: Τραμ τύπου Breda (εξωτερική όψη).....	16
Εικόνα 4: Τραμ τύπου Breda (εσωτερική όψη).	17
Εικόνα 5: Η λεωφόρος Ποσειδώνος στο ύψος του Παλαιού Φαλήρου (1936).....	17
Εικόνα 6: Το αμαξοστάσιο τραμ στην πλατεία Δαβάκη της Καλλιθέας (1906).....	18
Εικόνα 7: Τραμ επί της ακτής Κονδύλη στον Πειραιά (άγνωστη χρονολογία, εκτιμάται μετά το 1950).....	19
Εικόνα 8: Το τραμ του Περάματος (1976).....	21
Εικόνα 9: Το τραμ του Περάματος (δεκαετία του 1960).....	21
Εικόνα 10: Στιγμιότυπο λίγο πριν την κατάργηση της γραμμής του Περάματος.....	22

Ευρετήριο Χαρτών

Χάρτης 1: Η επέκταση του τραμ στον Πειραιά.....	23
Χάρτης 2: Το Αθηναϊκό τραμ.....	25
Χάρτης 3: Η ζώνη 500 μέτρων από στάση τραμ προσεγγιστικά.....	63
Χάρτης 4: Τα όρια της εμπορικής περιοχής του κέντρου του Πειραιά.....	101
Χάρτης 5: Συγκεντρώσεις επαγγελματικής στέγης στο κέντρο του Πειραιά τον Μάρτιο του 2015.....	101

Χάρτης 6: Συγκεντρώσεις επιχειρήσεων λιανεμπορίου ένδυσης – υπόδησης στο κέντρο του Πειραιά, Σεπτέμβριος 2013.....	103
Χάρτης 7: Συγκεντρώσεις επιχειρήσεων λιανεμπορίου ένδυσης – υπόδησης στο κέντρο του Πειραιά, Σεπτέμβριος 2014.....	103
Χάρτης 8: Συγκεντρώσεις εξειδικευμένων καταστημάτων λιανεμπορίου στο κέντρο του Πειραιά (κοσμήματα, ρολόγια, φωτογραφικά και οπτικά είδη, αναμνηστικά και είδη λαϊκής τέχνης), Σεπτέμβριος 2013.....	104
Χάρτης 9: Συγκεντρώσεις εξειδικευμένων καταστημάτων λιανεμπορίου στο κέντρο του Πειραιά (κοσμήματα, ρολόγια κ.α.), Σεπτέμβριος 2014.....	105
Χάρτης 10: Συγκεντρώσεις κομμωτηρίων, κουρείων και κέντρων αισθητικής στο κέντρο του Πειραιά, Σεπτέμβριος 2013.....	106
Χάρτης 11: Συγκεντρώσεις κομμωτηρίων, κουρείων και κέντρων αισθητικής στο κέντρο του Πειραιά, Σεπτέμβριος 2014.....	106
Χάρτης 12: Συγκεντρώσεις επιχειρήσεων εστίασης στο κέντρο του Πειραιά, Σεπτέμβριος 2013.....	107
Χάρτης 13: Συγκεντρώσεις επιχειρήσεων εστίασης στο κέντρο του Πειραιά, Σεπτέμβριος 2014.....	108
Χάρτης 14: Συγκεντρώσεις κλειστών καταστημάτων στο κέντρο του Πειραιά τον Σεπτέμβριο του 2013.....	112
Χάρτης 15: Συγκεντρώσεις κλειστών καταστημάτων στο κέντρο του Πειραιά τον Σεπτέμβριο του 2014.....	112
Χάρτης 16: Κλειστά καταστήματα στον Πειραιά (Μάρτιος 2015).....	113
Χάρτης 17: Χωρικές συγκεντρώσεις κλειστών καταστημάτων στο κέντρο του Πειραιά τον Μάρτιο του 2015.....	113
Χάρτης 18: Η ελκυστικότητα του εμπορικού πόλου του Πειραιά σύμφωνα με τη μελέτη προέλευσης – προορισμού μετακινήσεων του ΟΑΣΑ το 2006.....	115
Χάρτης 19: Ζώνη 500 μέτρων από σταθμό τραμ ή ΗΣΑΠ στη ΔΕ Μοσχάτου.....	137
Χάρτης 20: Ζώνη 500 μέτρων από στάση τραμ στον Δήμο Καλλιθέας.....	138
Χάρτης 21: Ζώνη 500 μέτρων από στάση τραμ στον Δήμο Παλαιού Φαλήρου.....	141
Χάρτης 22: Ζώνη 500 μέτρων από στάση τραμ στον Δήμο Αλίμου.....	143

ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η απομόνωση, τόσο γεωγραφικά όσο και συγκοινωνιακά, αποτελεί ένα από τα καίριας σημασίας προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Πειραιάς, με πολλές εκφάνσεις και επιπτώσεις. Η ένταξη ενός μεγάλου τμήματος της πόλης στα δίκτυα τραμ και μετρό αποτελεί μια σημαντική πρόοδο σε συγκοινωνιακό, πολεοδομικό και αναπτυξιακό επίπεδο, χωρίς όμως να συνεπάγεται αυτομάτως τη λύση του συνόλου του μεταφορικού προβλήματος της πόλης. Ενδεικτικά, οι ανάγκες της πόλης σε μεταφορικές υποδομές θα μπορούσαν να διαιρεθούν σε τρεις υποκατηγορίες. Αρχικά, πρέπει να υπάρξει δικτύωση του Πειραιά με τις περιοχές της ευρύτερης περιφέρειάς του (Κερατσίνι, Δραπετσώνα, Πέραμα) και τα εγγύς δυτικά προάστια (Νίκαια – Ρέντης, Κορυδαλλός, Αγ. Βαρβάρα, Αιγάλεω κτλ.), περιοχές που αλληλεπιδρούν παραδοσιακά σε πολύ μεγάλο βαθμό με αυτόν. Η διέλευση του μετρό κυρίως από τη δεύτερη ομάδα περιοχών αποτελεί αναμφίβολα ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση, διατηρώντας ωστόσο την ανάγκη για εξυπηρέτηση και της πρώτης ομάδας. Η δεύτερη υποκατηγορία είναι οι αναπτυξιακοί πόλοι Αθήνας και βορείων προαστίων, συμπεριλαμβανομένων των σταθμών του δικτύου του μετρό. Η δικτύωση του κέντρου του Πειραιά με τα παραπάνω σημεία θα συμβάλει ουσιαστικά στην άρση της απομόνωσής του, ενδυναμώνοντας την παρουσία του στον αναπτυξιακό χάρτη του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Αθήνας (ΠΣΑ). Τελευταία υποκατηγορία αποτελούν οι περιοχές του παραλιακού μετώπου και τα νότια προάστια (Μοσχάτο, Καλλιθέα, Π. Φάληρο, Ν. Σμύρνη, Άλιμος κτλ.). Η αλληλεπίδραση του Πειραιά με τις περιοχές αυτές θα μπορούσε να είναι εμφανώς ισχυρότερη, εάν υπήρχε ένα γρήγορο και αξιόπιστο μέσο μαζικής μεταφοράς που να τις συνδέει. Σήμερα η πρόσβαση που εξασφαλίζει το τραμ στις περιοχές της Γλυφάδας και της Νέας Σμύρνης, καθώς και η επέκταση του μετρό που συνδέει τα νότια προάστια με το κέντρο της Αθήνας, λειτουργούν ανασταλτικά στην αλληλεπίδρασή των περιοχών αυτών με τον Πειραιά. Η υλοποίηση της επέκτασης του τραμ στο κέντρο του τελευταίου θα καλύψει ένα σημαντικό κενό που μπορεί εύκολα να δημιουργήσει μια ισχυρή δυναμική μεταξύ των εν λόγω περιοχών.

Σκοπός της εργασίας είναι η διερεύνηση της επιρροής της προαναφερθείσας σύνδεσης στη δομή και τη φυσιογνωμία της πόλης του Πειραιά, καθώς και των επιδράσεων της λειτουργίας του τροχιοδρόμου στην οργάνωση και τη μορφή του

αστικού ιστού. Για την υλοποίηση της εργασίας κρίθηκε απαραίτητη, πέρα από την ανασκόπηση της ελληνικής και ξένης βιβλιογραφίας, η μελέτη περίπτωσης της ένταξης του τροchioδρόμου στη λειτουργία κάποιας περιοχής εντός του ΠΣΑ. Ως καταλληλότερο πεδίο για την συγκεκριμένη εργασία κρίθηκε η Νέα Σμύρνη, μια ενιαία διοικητική μονάδα με αρκετές ομοιότητες με τον Πειραιά ως προς τη δομή, τον ρόλο της στην ευρύτερη περιοχή και την κεντρικότητα της χάραξης της γραμμής του τραμ. Το υλικό που αντλήθηκε από τις έρευνες πεδίου τόσο στη Νέα Σμύρνη όσο και στον Πειραιά περιλαμβάνει, πέρα από μελέτες και αναλύσεις επί διαφόρων ζητημάτων, συνεντεύξεις με παράγοντες της περιοχής, όπως στελέχη των τοπικών εμπορικών συλλόγων, μεσίτες κ.ά. Η εργασία αποτελείται από τρία μέρη Α, Β και Γ. Στο πρώτο γίνεται μια γενική παρουσίαση του συγκοινωνιακού συστήματος της Αθήνας, της ιστορίας του Αθηναϊκού τραμ και των χαρακτηριστικών του σημερινού δικτύου. Παράλληλα, γίνεται μια αναφορά στην έννοια της «Ανάπτυξης Προσαρμοσμένης στις Δημόσιες Μεταφορές» (Transit Oriented Development – TOD), στην οποία βασίζονται αρκετά τμήματα της εργασίας. Στο δεύτερο μέρος γίνεται ανάλυση της περιοχής της Νέας Σμύρνης, ενώ στο τρίτο αναλύεται η περίπτωση του Πειραιά.

ΜΕΡΟΣ Α: ΤΡΑΜ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Α.1. Το σύστημα αστικών συγκοινωνιών της πόλης

Το σύστημα μεταφορικών υποδομών της πόλης της Αθήνας αποτελείται από τα λεωφορεία, τα τρόλεϊ, το τραμ, το μετρό, τον ηλεκτρικό (γραμμή 1 του μετρό) και τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Υπεύθυνοι φορείς για την παροχή του συγκοινωνιακού έργου είναι η εταιρεία Οδικές Συγκοινωνίες ΑΕ (ΟΣΥ ΑΕ) που είναι αρμόδια για τη λειτουργία των γραμμών λεωφορείων και τρόλεϊ και η Σταθερές Συγκοινωνίες ΑΕ (ΣΤΑΣΥ ΑΕ) που είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία των γραμμών του τραμ, του μετρό και του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου (ν. 3920/2011). Μέτοχος και επόπτης λειτουργίας των παραπάνω φορέων είναι ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ). Η ΟΣΥ παράγει το 71% του συγκοινωνιακού έργου της πρωτεύουσας εξυπηρετώντας το 59% των επιβατών, ενώ αντίστοιχα η ΣΤΑΣΥ εκτελεί το 29% του έργου εξυπηρετώντας το 41% της επιβατικής κίνησης (ΟΑΣΑ, 2012). Τα ποσοστά της ΣΤΑΣΥ εκτιμάται ότι έχουν αυξηθεί τα τελευταία έτη λόγω

της κατάργησης πολλών λεωφορειακών γραμμών που ταυτίζονται με το δίκτυο των ΜΣΤ και της επέκτασης του δικτύου του Μετρό.

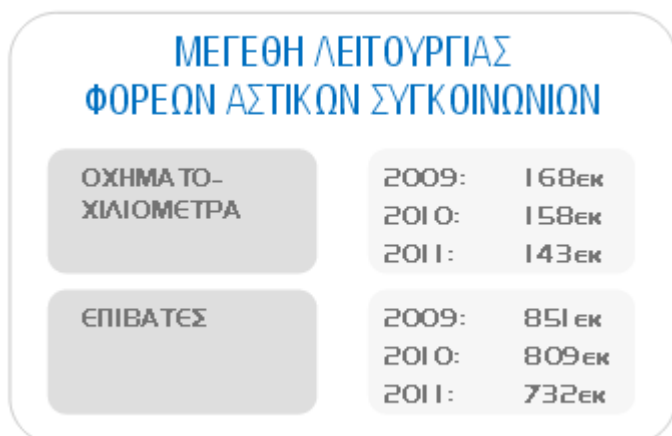
Ο ΟΑΣΑ διαθέτει στόλο 2.511 οδικών οχημάτων (ΟΣΥ) και 555 οχημάτων σταθερής τροχιάς (ΣΤΑΣΥ) (βλ. πίνακα 1). Η επιβατική κίνηση ανήλθε αθροιστικά και για τις δύο εταιρείες του ομίλου το 2012 στους 684 εκατ. επιβάτες, μειωμένη κατά 19,6% σε σχέση με το 2009 (βλ. Πίνακα 2) (ΟΑΣΑ, 2012, www.ypodomes.com, 2015). Αντίστοιχα, ο συνολικός αριθμός διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων ανήλθε το 2011 στα 143 εκατ., μειωμένος κατά 14,9% σε σχέση με το 2009 (βλ. πίνακα 2). Οι εν λόγω μεταβολές αποδίδονται κυρίως στην οικονομική κρίση και στον περιορισμό του μήκους πολλών λεωφορειακών γραμμών είτε λόγω της ταύτισής τους με το δίκτυο των ΜΣΤ είτε λόγω χαμηλής ζήτησης (ΟΑΣΑ, 2012).

Πίνακας 1: Στόλος οχημάτων εποπτείας ΟΑΣΑ.

ΣΤΟΛΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	
ΟΑΣΑ	
ΟΣΥ	ΣΤΑΣΥ
1731 θερμικά πεωφορεία με diesel κινητήρα	294 Βαγόνια Μετρό (Γραμμή 2 και 3)
414 θερμικά πεωφορεία φυσικού αερίου	226 Βαγόνια ηλεκτρικού σιδηρ/μου (Γραμμή 1)
366 ηλεκτρικά πεωφορεία	35 τραμ
2.511	555

Πηγή: ΟΑΣΑ, 2012.

Πίνακας 2: Μεγέθη λειτουργίας φορέων αστικών συγκοινωνιών.



Πηγή: ΟΑΣΑ, 2012.

A.2. Η παρουσία του τραμ στους Αθηναϊκούς δρόμους

A.2.1. Ιστορικά στοιχεία

Το τραμ δεν αποτελεί καινούριο μέσο για την Αθήνα. Μάλιστα, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, δίκτυο τραμ διέθεταν πέρα από την Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, ο Βόλος, η Καλαμάτα και το Καρλόβασι (tramvagieris.blogspot.com, 2015). Στην Αθήνα, το πρώτο ιππήλατο τραμ λειτούργησε το 1882 συνδέοντας το κέντρο της πόλης με τα τότε προάστια, δηλαδή τα Πατήσια, τους Αμπελοκήπους και την Κολοκυνθού, καθώς και την Ομόνοια με το Σύνταγμα, το Κεραμεικό Δίπυλο και το Γκάζι (ΣΤΑΣΥ, 2015, www.sansimera.gr, 2015). Το 1887 εγκαινιάζεται η πρώτη γραμμή ατμήλατου τραμ που συνέδεε τα Προπύλαια με το Κουκάκι, την Καλλιθέα, τις Τζιτζιφιές και, μέσω διακλάδωσης, το Νέο και το Παλαιό Φάληρο. Ο τότε τερματικός σταθμός της γραμμής του Παλαιού Φαλήρου είναι η σημερινή στάση «Πικροδάφνη», στην οποία εκτίθεται εξωτερικά ανακαινισμένο ένα από τα ηλεκτρικά οχήματα που δρομολογήθηκαν μεταγενέστερα, τα λεγόμενα «κίτρινα» (βλ. εικόνες 3 και 4). Το 1901 ολοκληρώθηκε το δίκτυο του ιππήλατου τραμ το οποίο περιελάμβανε τις παρακάτω εννέα γραμμές (tramvagieris.blogspot.com, 2015):

Σταδίου - Φιλελλήνων - Στάδιο

Πανεπιστημίου - Β. Σοφίας (Κηφισίας τότε) - Αμπελόκηποι

Χαντεία - Πατήσια

Πειραιώς - Κολοκυνθού

Αγίων Ασωμάτων - Θησείο - Αθηνάς - Ομόνοια - Πειραιώς - Θησείο (σταθμός
Σιδηροδρόμων Αθηνών Πειραιώς, πρώην ΗΣΑΠ)

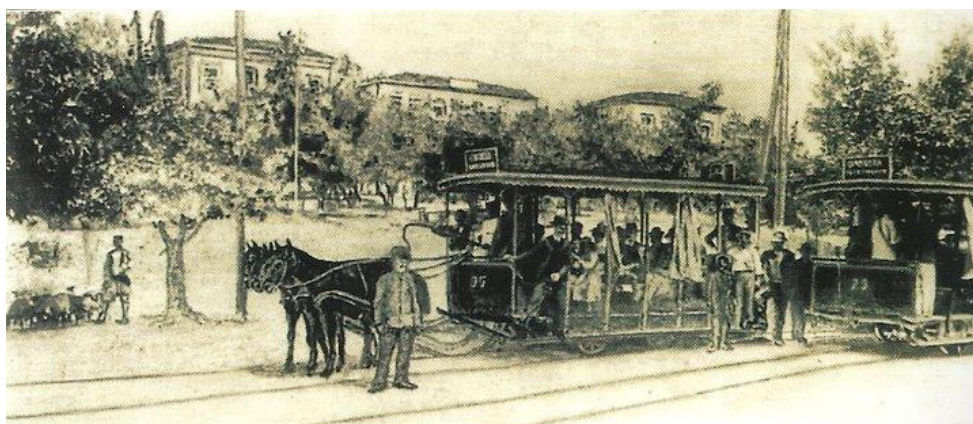
Χαυτεία - Πανεπιστημίου - Ιπποκράτους - Νεάπολη

Γ' Σεπτεμβρίου - Βερανζέρου - Αχαρνών - Άγιος Παντελεήμονας

Σύνταγμα - Ακαδημίας - Ιπποκράτους

Μητροπόλεως – Ομόνοια

Εικόνα 1: Ιππήλατο τραμ έξω από το θεραπευτήριο (σημερινό νοσοκομείο) Ευαγγελισμός
(1901).



Πηγή: http://tramvageris.blogspot.gr/2011/04/blog-post_4756.html.

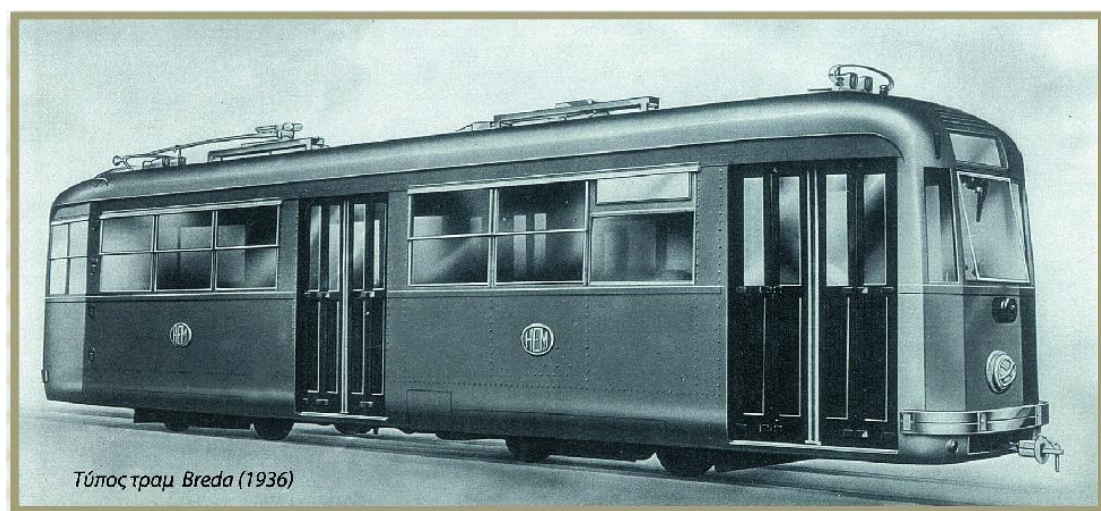
Στο διάστημα 1908 - 1910 το δίκτυο του τραμ ηλεκτροδοτήθηκε με τάση 550 Volt αυξάνοντας ταυτόχρονα τον αριθμό των οχημάτων στα 257 (150 κινητήρια και 107 ρυμουλκόμενα) (tramvageris.blogspot.com, leoforeia.gr, 2015). Το συνολικό μήκος του ήταν 65 χιλιόμετρα, ενώ ενδεικτικό της επιτυχίας του είναι το γεγονός ότι από τα 5,2 εκατομμύρια επιβάτες το 1902, μετά την πλήρη ηλεκτροδότηση του δικτύου το 1910, μετέφερε 23,5 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (tramvageris.blogspot.com, www.evonymos.org, 2015). Στα 52 χρόνια πλήρους λειτουργίας του δικτύου (1901-1952) μεταφέρθηκαν συνολικά 3 δις. άτομα (ΣΤΑΣΥ, 2015), ενώ το συνολικό του μήκος έφτασε στην πλήρη ακμή του τα 88 χιλιόμετρα, 20 εκ των οποίων ήταν σε αποκλειστικό διάδρομο (ιστότοπος Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου, 2015).

Εικόνα 2: Ηλεκτροκίνητο τραμ της γραμμής 11 (Ιπποκράτους – Κολοκυνθούς) το 1944.



Πηγή: «Η Αθήνα της Κατοχής», αφιέρωμα στην εφημερίδα Καθημερινή, 1999. Ο περιορισμός των δρομολογίων για εξοικονόμηση ηλεκτρικού ρεύματος και η χρήση πολλών συρμών για στρατιωτικούς ή εφοδιαστικούς σκοπούς δημιουργούσαν αντίστοιχες συνθήκες συνωστισμού σε καθημερινή βάση.

Εικόνα 3: Τραμ τύπου Breda (εξωτερική όψη).



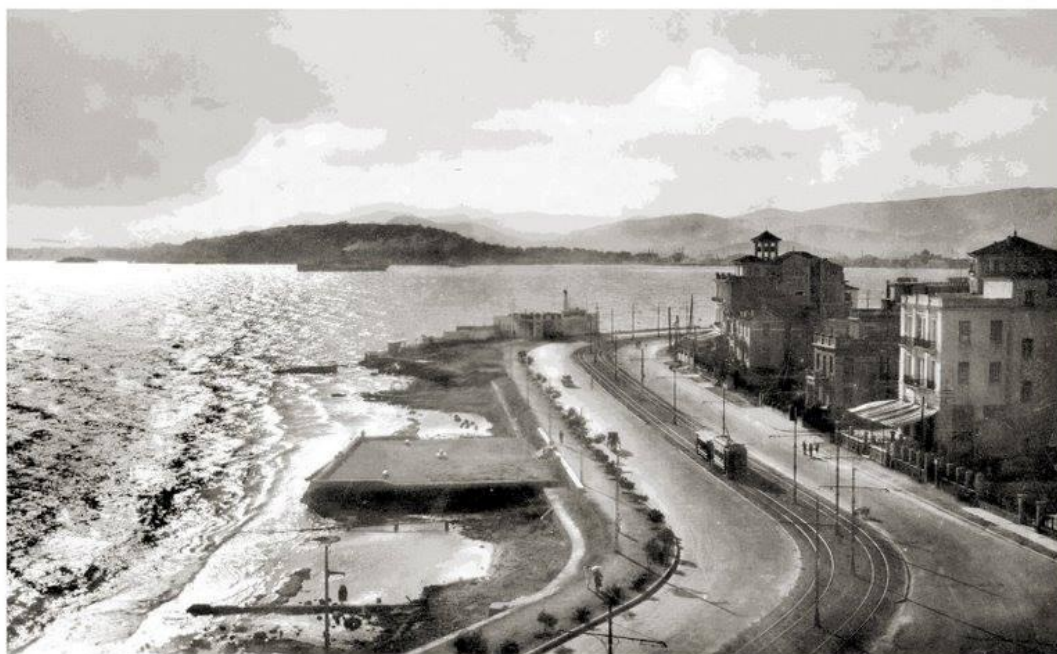
Πηγή: http://www.stasy.gr/fileadmin/galery/tram_history/1946.jpg.

Εικόνα 4: Τραμ τύπου Breda (εσωτερική όψη).



Πηγή: http://www.stasy.gr/fileadmin/galery/tram_history/1940_esoteriko.jpg.

Εικόνα 5: Η Λεωφόρος Ποσειδώνος στο ύψος του Παλαιού Φαλήρου (1936).



Πηγή: http://cinemahellas2.blogspot.gr/2012/04/blog-post_16.html. Οι περιοχές του Νέου και του Παλαιού Φαλήρου αποτελούσαν ιδιαίτερα δημοφιλή κέντρα αναψυχής για τους Αθηναίους, κυρίως κατά τους θερινούς μήνες. Η μεταφορά τους από την Αθήνα γινόταν

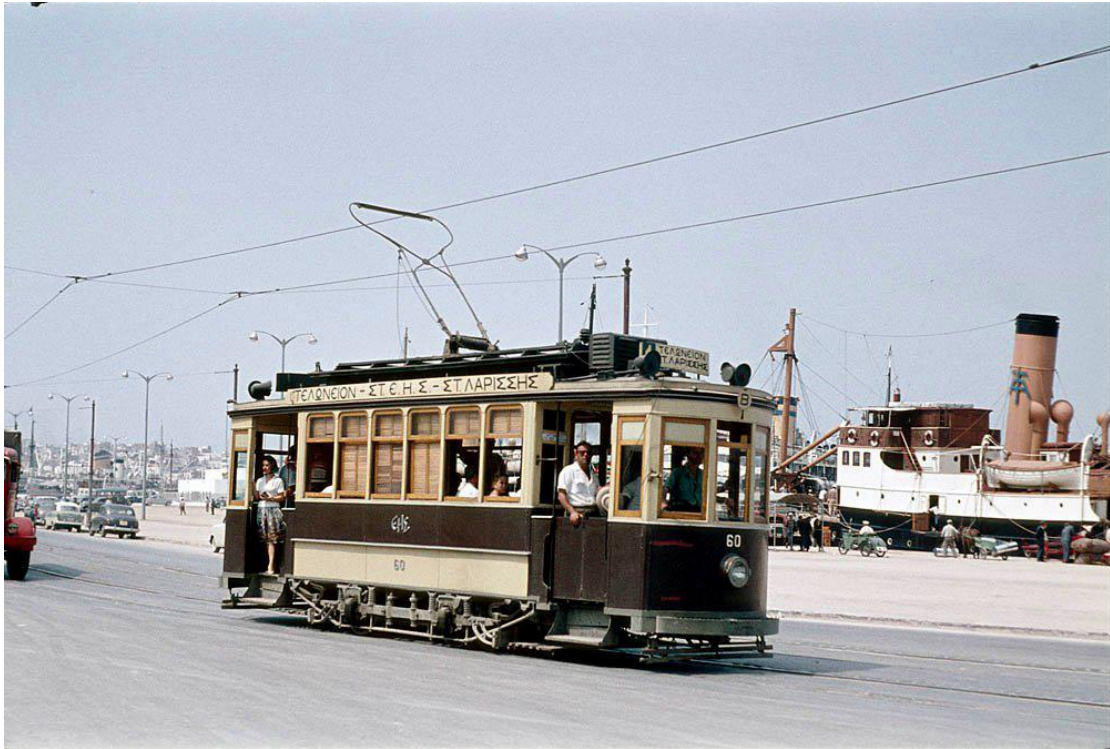
κυρίως με τα τραμ, τα οποία ξεκινούσαν από τα Προπύλαια και προσέγγιζαν το παραλιακό μέτωπο μέσω Κουκακίου και Καλλιθέας. Η εν λόγω σύνδεση αποτέλεσε την πρώτη γραμμή ατμήλατου τραμ της πόλης, τον λεγόμενο «κωλοσούρτη» και λειτούργησε από το 1887 μέχρι και τη δεκαετία του 1950. Πηγή κειμένου: tramvagieris.blogspot.com.

Εικόνα 6: Το αμαξοστάσιο τραμ στην πλατεία Δαβάκη της Καλλιθέας (1906).



Πηγή: Σελίδα του ΣΦΣ στο facebook. Η πυρκαγιά που ξέσπασε το 1943 κατέστρεψε πάνω από το ¼ του στόλου συμβάλλοντας στην ευρύτερη παρακμή του μέσου. Πηγή κειμένου: «Η Αθήνα της Κατοχής», αφιέρωμα στην εφημερίδα Καθημερινή, 1999

Εικόνα 7: Τραμ επί της ακτής Κονδύλη στον Πειραιά (άγνωστη χρονολογία, εκτιμάται μετά το 1950).



Πηγή: http://metrodyt.blogspot.gr/2011_08_01_archive.html

Η άνθησή του άρχισε να περιορίζεται με τη Μικρασιατική Καταστροφή. Η ραγδαία, επείγουσα και άναρχη επέκταση της πόλης για την υποδοχή του μεγάλου αριθμού προσφύγων (400.000 πρόσφυγες σε μια πόλη 450.000 κατοίκων – βλ. πίνακα 3) ήταν αδύνατο να εξυπηρετηθεί από το υφιστάμενο δίκτυο ΜΣΤ. Έτσι εμφανίστηκε το λεωφορείο, το οποίο όμως δεν λειτούργησε συμπληρωματικά αλλά ανταγωνιστικά με το τραμ. Ο ρόλος του ενισχύθηκε και από το γεγονός ότι η τάξη των λεωφορειούχων είχε την κοινή γνώμη με το μέρος της, καθώς επρόκειτο ουσιαστικά για μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις, συνήθως του ενός λεωφορείου, απέναντι στην πολυεθνική εταιρεία που διαχειριζόταν το τραμ, την Πάουερ (Βλαστός κ.ά., 2007). Το άδοξο τέλος του ήδη αποδυναμωμένου τραμ ήρθε ακόμη πιο κοντά με την πυρκαγιά που ξέσπασε στο αμαξοστάσιο της Καλλιθέας επί κατοχής, το 1943, και κατέστρεψε 93 οχήματα (πάνω από το ¼ του στόλου) («Η Αθήνα της Κατοχής», αφιέρωμα στην εφημερίδα Καθημερινή, 1999). Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω ήταν να τερματιστεί η παρουσία του τραμ στους Αθηναϊκούς δρόμους το 1953 με το ξεκίνημα του ξηλώματος των γραμμών, το οποίο διήρκεσε μέχρι το 1960. Εξαίρεση

αποτελέσει η γραμμή του Περάματος που καταργήθηκε το 1977 (tramvagneris.blogspot.com, 2015).

Πίνακας 3: Πληθυσμιακή εξέλιξη της Αθήνας

Πίνακας Εξέλιξη του πληθυσμού της Αθήνας και η αναλογία του ως προς τον πληθυσμό της χώρας		
έτος	Πληθυσμός	% ως προς τον πληθυσμό της χώρας
1834	10.000	
1845	25.000	
1855	31.000	
1865	43.000	
1880	68.000	
1900	130.000	
1910	190.000	
1920	450.000	8,2 %
1928	800.000	
1940	1.125.000	15,3 %
1951	1.380.000	
1961	1.850.000	22,1 %
1991	3.073.000	29,9 %
2001	3.762.000	34,3 %

Πηγή: Βλαστός κ.ά., 2007.

Εικόνα 8: Το τραμ του Περάματος (1976).



Πηγή: <http://www.amnizia.org/board/38/3627?start=15>. Η συγκεκριμένη γραμμή υπήρξε καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη των παρακείμενων περιοχών και τη μετακίνηση του εργατικού πληθυσμού από και προς τις παραγωγικές μονάδες της περιοχής.

Εικόνα 9: Το τραμ του Περάματος (δεκαετία του 1960).



Πηγή: <http://www.amnizia.org/board/38/3627?start=135>

Εικόνα 10: Στιγμιότυπο λίγο πριν την κατάργηση της γραμμής του Περάματος.



Πηγή: <http://digitalzoot.weebly.com>. Διακρίνεται ξεκάθαρα η αγάπη του κόσμου για το μέσο.

Το τραμ, μέχρι και την περίοδο που ξηλώθηκε, αποτελούσε το ιδανικό μέσο εξυπηρέτησης της πόλης της Αθήνας, ιδιαίτερα για τις κεντρικές (σήμερα) συνοικίες της. Ο λόγος είναι ότι, παρά τα όποια προβλήματά της, η Αθήνα διέθετε πυκνή δόμηση και σχετικά σταθερή έκταση, το πλέον πρόσφορο περιβάλλον για την ανάπτυξη του εν λόγω μέσου (Βλαστός κ.ά., 2007). Η κατάργησή του, πέραν του ότι ήταν μια από τις γενεσιουργές αιτίες του κυκλοφοριακού προβλήματος, συνέβαλε στη ριζική αλλαγή του προτύπου μετακίνησης προς όφελος των οδικών μέσων, δηλαδή αρχικά του λεωφορείου και μετέπειτα του Ιδιωτικής Χρήσης Επιβατικού Αυτοκινήτου (ΙΧΕΑ). Παράλληλα ήταν ο λόγος για τον οποίο η υλοποίηση του σημερινού δικτύου τραμ έγινε με καθυστέρηση μιας εικοσαετίας από την αρχική του σύλληψη, επί Τρίτση, και μάλιστα στο πλαίσιο των υποχρεώσεων της χώρας για την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 (Βλαστός κ.ά., 2007).

Χάρτης 1: Η επέκταση του τραμ στον Πειραιά



Πηγή: <http://www.athensmagazine.gr/portal/sooninathens/102789>

A.2.2.. Το τραμ σήμερα

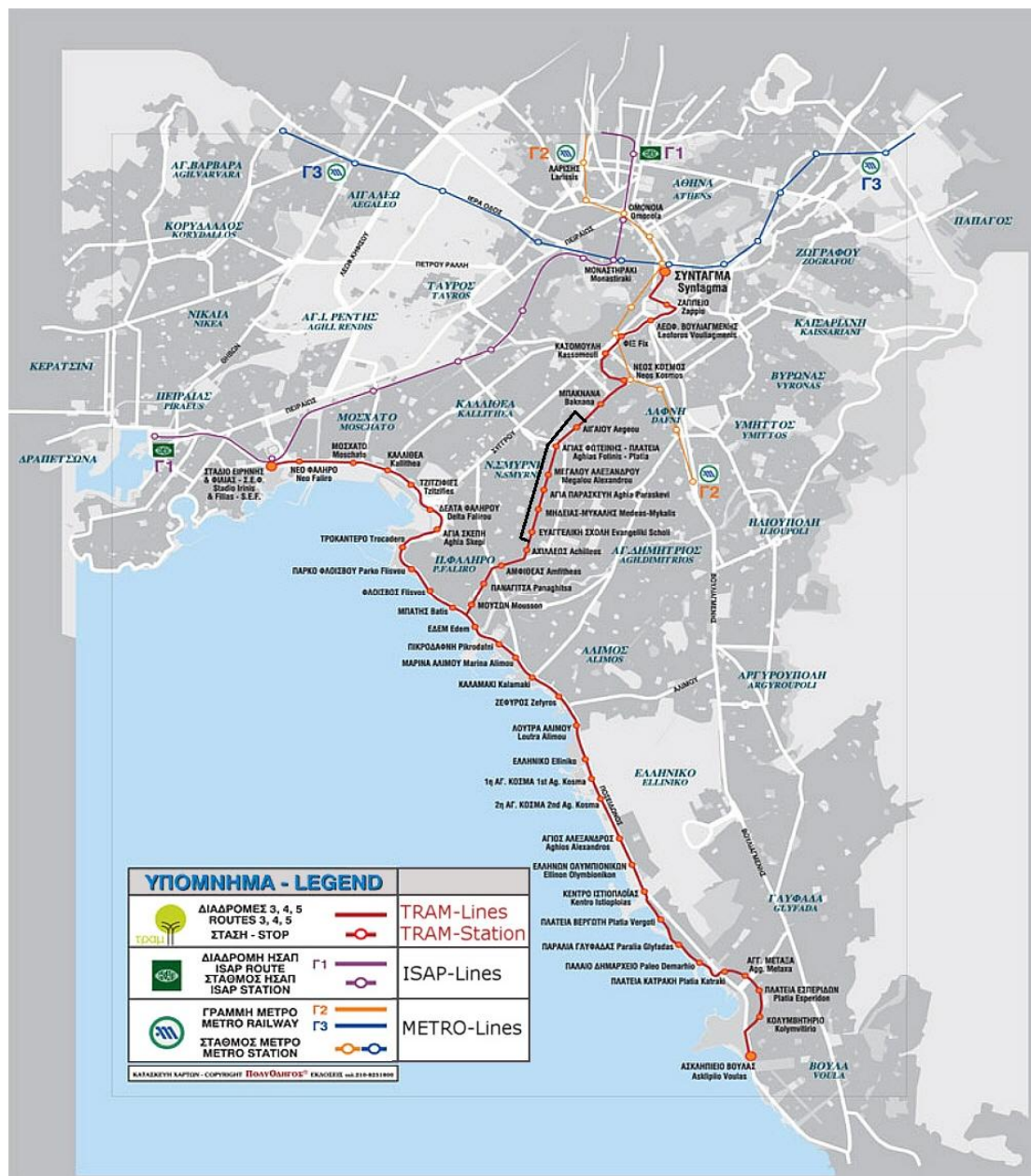
Το κενό του συστήματος αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας μεταξύ των οδικών μέσων και των βαρέως τύπου ΜΣΤ (μετρό, προαστιακός), το κόστος των οποίων είναι αρκετά υψηλό, επανέφερε το τραμ στο προσκήνιο. Τα πλεονεκτήματα του μέσου είναι πολλά, καθώς με πολύ μικρότερο κόστος κατασκευής από τα άλλα ΜΣΤ παρέχει μεγαλύτερη χωρητικότητα, αξιοπιστία και υψηλότερες ταχύτητες έναντι των οδικών μέσων, ενώ διαθέτει υψηλή αισθητική και είναι φιλικό προς το περιβάλλον. Συγκεκριμένα, έχει μεταφορική ικανότητα 12.000 επιβατών/λωρίδα/κατεύθυνση, αριθμός που αυξάνεται στις 20.000 όταν πρόκειται για συνθήκες ελαφρού μετρό (π.χ. με προτεραιότητα στις διασταυρώσεις, αποκλειστικό διάδρομο κυκλοφορίας), τη στιγμή που εάν η ίδια λωρίδα χρησιμοποιηθεί από ΙΧΕΑ θα μπορεί να εξυπηρετήσει μόλις 800-1000 επιβάτες (Σαρηγιάννης, 2000). Το σημερινό δίκτυο τραμ, ή αλλιώς «Ολυμπιακό τραμ» ξεκίνησε να λειτουργεί το καλοκαίρι του 2004 εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων, έχει συνολικό μήκος 26 χιλιομέτρων και 48 στάσεις που αναπτύσσονται σε τρία τμήματα (<http://stasy.gr/index.php?id=343>):

- S1: Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας (ΣΕΦ) – Παλαιό Φάληρο (συμβολή Λεωφόρου Ποσειδώνος με την οδό Αχιλλέως)
- S2: Σύνταγμα – Παλαιό Φάληρο (συμβολή Λεωφόρου Ποσειδώνος με την οδό Αχιλλέως)
- S3: Ασκληπιείο Βούλας – Παλαιό Φάληρο (συμβολή Λεωφόρου Ποσειδώνος με την οδό Αχιλλέως)

Αντίστοιχα, οι τρεις γραμμές που λειτουργούν σήμερα στα παραπάνω τμήματα είναι:

- 3: ΣΕΦ – Ασκληπιείο Βούλας
- 4: Σύνταγμα – ΣΕΦ
- 5: Σύνταγμα – Ασκληπιείο Βούλας
- 1,2 έκτακτες

Χάρτης 2: Το Αθηναϊκό τραμ. Με μαύρο απεικονίζεται το τμήμα της γραμμής που βρίσκεται στο Δήμο Νέας Σμύρνης.



Πηγή: http://www.greek-motorway.net/assets/images/tram_mapA.jpg, ίδια επεξεργασία.

Κατά το πρώτο κυρίως διάστημα λειτουργίας του μέσου εμφανίστηκαν αρκετά προβλήματα, όπως τεχνικές δυσλειτουργίες λόγω του πολύ περιορισμένου διαστήματος κατασκευής (λιγότερο από 2,5 χρόνια για 26 χιλιόμετρα), ανεπάρκεια συχνότητας δρομολογίων λόγω της μη αξιοποίησης μεγάλου τμήματος του τροχαίου υλικού και αυξημένοι χρόνοι διαδρομής λόγω της έλλειψης του «πράσινου κύματος» (Τζουβαδάκης, προσωπική συνέντευξη-2014, Λιανός – Τσιναλίδης, 2008). Ακόμη,

εμφανής ήταν η έλλειψη εξοικείωσης πεζών και οδηγών με την ύπαρξη του μέσου που αποτέλεσε την αιτία τόσο για την εμφάνιση τριτοκοσμικών φαινομένων (εγκλωβισμός του τραμ στην κίνηση μαζί με τα ΙΧΕΑ επί της Αρδηττού) όσο και για σοβαρά ατυχήματα. Όπως είναι αναμενόμενο, η ελκυστικότητα του μέσου στο επιβατικό κοινό περιορίστηκε τόσο από τα παραπάνω φαινόμενα όσο και από την αρνητική φήμη που δημιουργήθηκε, με αποτέλεσμα να θεωρείται περισσότερο μέσο αναψυχής παρά μετακίνησης (Αβδελάς, 2014, www.tovima.gr, 2010 κ.α.). Ωστόσο, η ημερήσια επιβατική κίνηση ξεπέρασε κατά πολύ την αρχική εκτίμηση των 35.000 ατόμων, αγγίζοντας τους 51.000 επιβάτες για την περίοδο 2006-2010 [Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ)-δελτίο τραμ, 2010] και τους 65.000 το 2012 (athenstransportnetwork.wordpress.com, 2015).

Το νέο μέσο είναι ανταγωνιστικό ήδη από τον πρώτο καιρό στο τμήμα Μουσών – Νέος Κόσμος (Τζουβαδάκης, προσωπική συνέντευξη-2014, Νάθενας, 2015, προσωπική παρατήρηση). Ο λόγος είναι ότι συνδέει την Νέα Σμύρνη και ένα τμήμα του Παλαιού Φαλήρου με το δίκτυο του μετρό στον σταθμό του Νέου Κόσμου σε σύντομο χρονικό διάστημα χάρη στον αποκλειστικό διάδρομο διέλευσης. Επίσης, η συχνότητα δρομολογίων στο συγκεκριμένο τμήμα είναι πιο ικανοποιητική σε σχέση με το υπόλοιπο δίκτυο λόγω του συνδυασμού γραμμών. Ακόμη, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες, χρησιμοποιείται ευρέως για τη μετάβαση στο παραλιακό μέτωπο, καθώς και τη σύνδεση των νοτιών προαστίων μεταξύ τους για λόγους αναψυχής. Στα μελανά σημεία του δικτύου συγκαταλέγεται η μεγάλη διάρκεια της διαδρομής από τα νότια προάστια προς το κέντρο της Αθήνας, που καθιστά αποτρεπτική τη χρήση του ιδιαίτερα με σκοπό την εργασία, καθώς και η έλλειψη σύνδεσης με τον Πειραιά. Η συχνότητα των δρομολογίων, ιδιαίτερα στο παραλιακό τμήμα, είναι και αυτή ένας ανασταλτικός παράγοντας, καθώς μπορεί κατά περίπτωση να αγγίζει τα 20 λεπτά σε ώρα αιχμής (!) (ΣΤΑΣΥ, 2015). Καθοριστικής σημασίας για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και της αποδοτικότητας του δικτύου ήταν η θέσπιση του «πράσινου κύματος» το 2010. Με αυτό εξασφαλίζεται προτεραιότητα στους συρμούς στις περισσότερες διασταυρώσεις ενώ αναμένεται να εφαρμοστεί στο σύνολό των σηματοδοτών στο επόμενο διάστημα. Τέλος, η επέκταση στον Πειραιά σε συνδυασμό με την προμήθεια νέου τροχαίου υλικού το 2016 αναμένεται να αναβαθμίσουν αισθητά το ρόλο του μέσου καλύπτοντας ένα καίριας σημασίας κενό.

Α.2.3. Η παρουσία του μέσου στη Νέα Σμύρνη

Η Νέα Σμύρνη εξυπηρετείται από το δίκτυο του τραμ μέσω του άξονα S2 (Σύνταγμα – Παλαιό Φάληρο) στον οποίο λειτουργούν οι γραμμές 4 (Σύνταγμα ΣΕΦ) και 5 (Σύνταγμα – Ασκληπιείο Βούλας). Στα όρια του δήμου βρίσκονται 6 στάσεις (Αιγαίου, Αγ. Φωτεινή, Μεγ. Αλεξάνδρου, Αγ. Παρασκευή, Μηδείας – Μυκάλης και Ευαγγελική Σχολή) και η μέση συνδυαστική συχνότητα των δύο γραμμών κατά τις ώρες αιχμής είναι 7,5 λεπτά.

Πίνακας 4: Χρονοαποστάσεις μεταξύ των στάσεων του τραμ προς/από το Δήμο Νέας Σμύρνης.

Λεπτά	Αιγαίου (βόρεια όρια δήμου)	Αγία Φωτεινή (κεντρική πλατεία)	Ευαγγελική Σχολή (νότια όρια δήμου)
Σύνταγμα	18	20	25,5
Νέος Κόσμος (ανταπόκριση με γραμμή 2 του Μετρό)	4,5	6	11,5
Μουσών (διασταύρωση Αχιλλέως και Λ. Ποσειδώνος)	12,5	11	5,5
Πλατ. Γλυφάδας	37,5*	36*	30,5*
Ασκληπιείο Βούλας	43,5*	42*	36,5*
ΣΕΦ	29,5	28	22,5
Πειραιάς – Πλατ. Καραϊσκάκη (μελλοντικά)	37	35,5	30

*μέγιστος χρόνος, συνήθως 3-4 λεπτά λιγότερο λόγω περιορισμένων σταθμεύσεων

Πηγή: Ιστότοπος ΣΤΑΣΥ, προσωπική παρατήρηση.

Ο Δήμος της Νέας Σμύρνης επηρεάστηκε σημαντικά από την έλευση του νέου μέσου, καθώς μέσω αυτού ένα μεγάλο τμήμα του απέκτησε γρήγορη και αξιόπιστη πρόσβαση στο Μετρό (4,5 – 11,5 λεπτά), το Σύνταγμα (18-25,5 λεπτά), και το

παραλιακό μέτωπο (5,5 + λεπτά). Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι τις περισσότερες ημέρες και ώρες αιχμής, το τμήμα Νέος Κόσμος – Μουσών εμφανίζει κατά κανόνα πιο ικανοποιητικές πληρότητες έναντι των υπολοίπων. Σημαντική είναι η επίδραση του μέσου και στη λειτουργία του πολεοδομικού και εμπορικού κέντρου του δήμου, η οποία θα αναλυθεί παρακάτω. Στη συνέχεια θα εξεταστούν διάφορες παράμετροι της λειτουργίας της περιοχής, καθώς και η συμβολή του τραμ στην διαμόρφωσή τους.

A.3. Μια άλλη μορφή συγκοινωνιακού - πολεοδομικού σχεδιασμού: ανάπτυξη προσαρμοσμένη στις δημόσιες μεταφορές (ΑΠΔΜ) ή Transit Oriented Development (TOD)

Το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα η εκτεταμένη και αυξανόμενη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου τόσο στις αστικές όσο και τις υπεραστικές μετακινήσεις αποτέλεσε όχι μόνο «λύση» για ευκολότερη και συντομότερη κάλυψη των αποστάσεων αλλά και μέσο κοινωνικής καταξίωσης. Στην Ελλάδα, η προτεραιότητα στη βελτίωση των οδικών υποδομών έναντι του σιδηροδρόμου, η ρύθμιση του χώρου με γνώμονα την εξυπηρέτηση των λειτουργιών από τα οδικά – κυρίως ιδιωτικά – μέσα, καθώς και το κλίμα οικονομικής ευμάρειας που επικρατούσε, ενέτειναν ακόμη περισσότερο το φαινόμενο «κατακλύζοντας» τις πόλεις, ανεξαρτήτως μεγέθους, από ΙΧΕΑ. Αξίζει να σημειωθεί ότι, το ίδιο διάστημα που προωθείτο η χρήση του ΙΧΕΑ στην Ελλάδα, οι ευρωπαϊκές πόλεις έχοντας αντιληφθεί τις αρνητικές του επιπτώσεις εφαρμόζαν ήδη πληθώρα μέτρων για την αποδυνάμωσή του (κυρίως στα κέντρα) προς όφελος των δημοσίων συγκοινωνιών και ιδιαίτερα των μέσων σταθερής τροχιάς (Σαρηγιάννης, 2000). Αν και τα τελευταία χρόνια γίνονται συστηματικές προσπάθειες από μέρους της πολιτείας για την αποτελεσματικότερη διαχείριση των μετακινήσεων, τόσο μέσα από έργα όσο και σε επίπεδο πολιτικών, τα περιθώρια τροποποίησης της κατάστασης παραμένουν σημαντικά. Ιδιαίτερα χρήσιμο για το σκοπό αυτό είναι ένα εργαλείο που αναπτύχθηκε διεθνώς στα μέσα της δεκαετίας του '80, η «Ανάπτυξη Προσαρμοσμένη στις Δημόσιες Μεταφορές» (Αλεξίου κ.α., 2012) ή αλλιώς “Transit Oriented Development” – TOD. Σύμφωνα με τους Singh et.al. (2014), Ratner and Goetz (2013), Bailey et al. (2007), Boschmann and Brady (2007), ο ορισμός της TOD είναι:

TOD είναι η δημιουργία ή ανάπτυξη μιας περιοχής με γνώμονα την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων/επισκεπτών από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, το περπάτημα και το ποδήλατο (active transport). Επίκεντρο της περιοχής ορίζεται ένας συγκοινωνιακός κόμβος, κατά προτίμηση ΜΣΤ ή BRT, ενώ δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στη διαμόρφωση της περιοχής που βρίσκεται σε ακτίνα μέχρι 800 μέτρων γύρω από αυτόν με υψηλές πυκνότητες δόμησης, μίξη χρήσεων γης και διαφοροποίηση λειτουργιών. Ιδιαίτερη σημασία έχει και το δίκτυο πεζοδρόμων/πεζοδρομίων που συνδέει τις τοποθεσίες της περιοχής μεταξύ τους αλλά και με τον κόμβο, καθώς θα πρέπει να είναι συνεκτικό, επαρκές και εύκολα αναγνώσιμο, για να ενθαρρύνονται οι μη μηχανοκίνητες μετακινήσεις εντός της περιοχής. Με άλλα λόγια, TOD δεν σημαίνει απλώς ανάπτυξη κοντά σε μεταφορικούς κόμβους, αλλά δημιουργία βιώσιμων, ενεργών και φιλικών στους πεζούς και τους ποδηλάτες γειτονιών, που ικανοποιούνται ως προς τις κύριες ανάγκες μετακινήσεων με βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.

Η σφαίρα επιρροής ενός συγκοινωνιακού κόμβου για την επίτευξη TOD εκτείνεται, ανάλογα τους ερευνητές, από 250 μέχρι και 900 μέτρα (Τζουβαδάκης, 2014, Αλεξίου κ.α., 2012, Shung et al., 2014, Nashri and Zhang, 2014, Ratner and Goetz, 2013), αποστάσεις όμως που διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση και εξαρτώνται από πληθώρα εσωτερικών και εξωτερικών παραγόντων όπως:

- Χαρακτηριστικά μέσου (ταχύτητα, περιοχές που εξυπηρετεί κ.ά.)
- κεντρικότητα περιοχής
- μορφολογία εδάφους
- οικονομική κατάσταση
- πρόσβαση με άλλα μέσα
- προηγούμενη κατάσταση περιοχής
- άλλα χαρακτηριστικά περιοχής (δημογραφικά, ανταγωνιστικότητα κ.α.)

Σε κάθε περίπτωση, η απόσταση που συνήθως μπορεί να καλυφθεί με τα πόδια για τη μετάβαση στον συγκοινωνιακό κόμβο είναι 300-600 μέτρα. Τέλος, απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη TOD είναι η ύπαρξη ενός συνεκτικού, επαρκούς και ποιοτικού δικτύου πεζοδρόμων (Singh et al., 2014).

ΜΕΡΟΣ Β: Η ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΟ ΤΡΑΜ

B.1. Περιγραφή και εξέλιξη της περιοχής μελέτης

B.1.1. Εισαγωγή

Σκοπός του κεφαλαίου είναι η αποτύπωση της εξέλιξης βασικών παραμέτρων της αναπτυξιακής και κοινωνικής φυσιογνωμίας της Νέας Σμύρνης με σκοπό την αποτίμηση των επιπτώσεων του τραμ στη λειτουργία της πόλης. Οι παράμετροι που θα ερευνηθούν είναι το δημογραφικό προφίλ, η αγορά ακινήτων και η εμπορική δραστηριότητα. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε με στοιχεία από την ΕΛΣΤΑΤ ή άλλους φορείς, με έρευνα στο πεδίο καθώς και με βιβλιογραφική διερεύνηση.

B.1.2. Γενικά – διοικητική υπαγωγή

Ο Δήμος Νέας Σμύρνης υπάγεται διοικητικά στην Περιφερειακή Ενότητα Νοτίου Τομέα Αττικής της Περιφέρειας Αττικής και συνορεύει βόρεια με τον Δήμο Αθηναίων, δυτικά με τον Δήμο Καλλιθέας, νότια με τον Δήμο Παλαιού Φαλήρου και ανατολικά με τους Δήμους Αγίου Δημητρίου και Δάφνης – Υμηττού. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 της ΕΛΣΤΑΤ έχει μόνιμο πληθυσμό 73.076 κατοίκων και στο κείμενο του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας – Αττικής (ΡΣΑ) 2021 (ν.4277/2014) υπάγεται στην Υποενότητα Νότιας Αθήνας της Χωρικής Ενότητας Αθήνας – Πειραιά. Είναι ως επί το πλείστον περιοχή γενικής κατοικίας [Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) 520Δ/1987- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Νέας Σμύρνης] και διαθέτει πολεοδομικό κέντρο με λειτουργίες τόσο δημοτικής όσο και διαδημοτικής εμβέλειας, ιδίως στους τομείς του λιανεμπορίου, της αναψυχής και ορισμένων υπηρεσιών.

B.1.3. Δημογραφικά στοιχεία

Μόνιμος πληθυσμός

Πίνακας 5: Μεταβολή πληθυσμού στο Δήμο Νέας Σμύρνης κατά ομάδες ηλικιών και φύλο 2001-2011.

Ομάδες ηλικιών	2001			2011			Μεταβολή		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες
0 - 9	6487	3331	3156	6177	3150	3027	-4,78	-5,43	-4,09
10 - 19	7945	4040	3905	6211	3125	3086	-21,83	-22,65	-20,97
20 - 29	11129	5284	5845	8328	4050	4278	-25,17	-23,35	-26,81
30 - 39	12138	5739	6399	11618	5535	6083	-4,28	-3,55	-4,94
40 - 49	11645	5327	6318	11111	5085	6026	-4,59	-4,54	-4,62
50 - 59	9881	4480	5401	10294	4624	5670	4,18	3,21	4,98
60 - 69	8532	3739	4793	8398	3680	4718	-1,57	-1,58	-1,56
70 - 79	6204	2609	3595	6613	2789	3824	6,59	6,90	6,37
80+	2547	924	1623	4326	1569	2757	69,85	69,81	69,87
Σύνολο	76508	35473	41035	73076	33607	39469	-3432	-1866	-1566
Σύνολο κατά φύλο		46,4	53,6		46,0	54,0	-4,49	-5,26	-3,82

Πηγή: Απογραφές 2001, 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία. Χρωματική απεικόνιση: Κόκκινο-μεγάλη πτώση, πορτοκαλί-μικρή πτώση, ανοιχτό πράσινο-μικρή άνοδος, σκούρο πράσινο-μεγάλη άνοδος.

Πίνακας 6: Εξέλιξη του μόνιμου πληθυσμού του δήμου το διάστημα 2001-2011 με βάση τον πληθυσμό της προηγούμενης γενιάς.

Ομάδες ηλικιών	2001			2011			Εξέλιξη γενιάς(%)		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις
0 - 9	6487	3331	3156	6177	3150	3027	-4,25	-6,18	-2,22
10 - 19	7945	4040	3905	6211	3125	3086	4,82	0,25	9,55
20 - 29	11129	5284	5845	8328	4050	4278	4,39	4,75	4,07
30 - 39	12138	5739	6399	11618	5535	6083	-8,46	-11,40	-5,83
40 - 49	11645	5327	6318	11111	5085	6026	-11,60	-13,20	-10,26
50 - 59	9881	4480	5401	10294	4624	5670	-15,01	-17,86	-12,65
60 - 69	8532	3739	4793	8398	3680	4718	-22,49	-25,41	-20,22
70 - 79	6204	2609	3595	6613	2789	3824	-30,27	-39,86	-23,31
80+	2547	924	1623	4326	1569	2757			
Σύνολο	76508	35473	41035	73076	33607	39469			

Πηγή: Απογραφές ΕΛΣΤΑΤ 2001,2011, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 7: Εξέλιξη ποσοστών ηλικιακών ομάδων 0-29, 40+ και 60+ στο συνολικό μόνιμο πληθυσμό για τη Νέα Σμύρνη και τους γειτονικούς δήμους.

Περιοχή	Έτος	0-29	40+	60+
Άγιος Δημήτριος	2001	39,4%	42,5%	17,5%
Καλλιθέα	2001	36,5%	48,5%	21,2%
Άλιμος	2001	34,9%	48,2%	20,3%
Παλαιό Φάληρο	2001	32,2%	52,4%	23,4%
Νέα Σμύρνη	2001	33,4%	50,7%	22,5%

Νέα Σμύρνη	2011	28,0%	55,8%	26,5%
---------------	------	-------	-------	-------

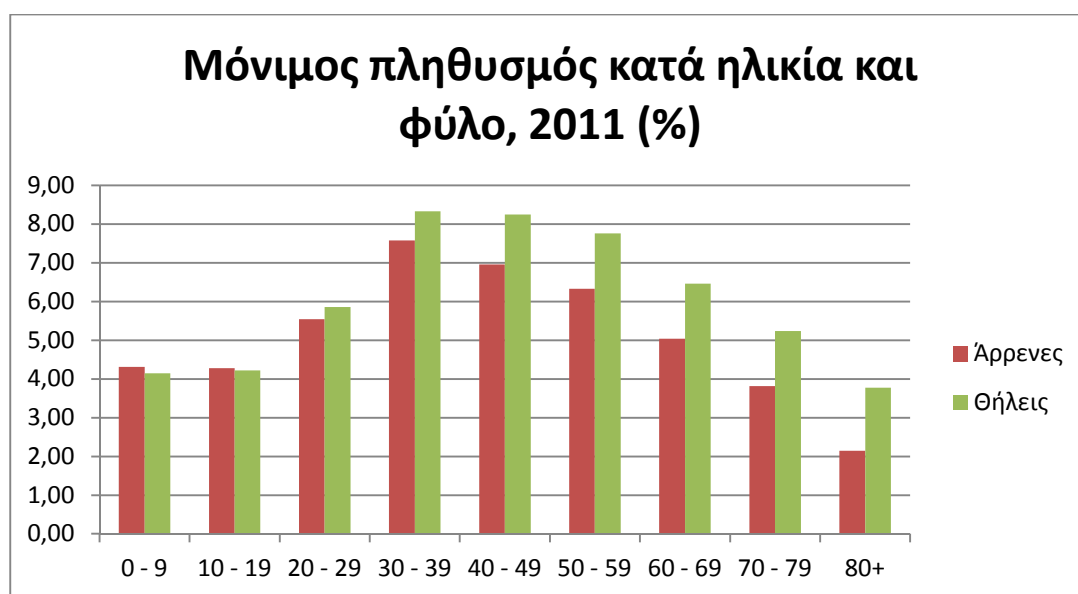
Πηγή: Απογραφές ΕΛΣΤΑΤ 2001, 2011, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 8: Ποσοστό συμμετοχής κάθε φύλου και ηλικιακής ομάδας στο μόνιμο πληθυσμό της Νέας Σμύρνης ανά απογραφή.

Ομάδες ηλικιών	2001			2011		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες
0 - 9	8,48	4,35	4,13	8,45	4,31	4,14
10 - 19	10,38	5,28	5,10	8,50	4,28	4,22
20 - 29	14,55	6,91	7,64	11,40	5,54	5,85
30 - 39	15,87	7,50	8,36	15,90	7,58	8,33
40 - 49	15,22	6,96	8,26	15,21	6,96	8,25
50 - 59	12,91	5,86	7,06	14,09	6,33	7,76
60 - 69	11,15	4,89	6,26	11,49	5,04	6,46
70 - 79	8,11	3,41	4,70	9,05	3,82	5,23
80+	3,33	1,21	2,12	5,92	2,15	3,77

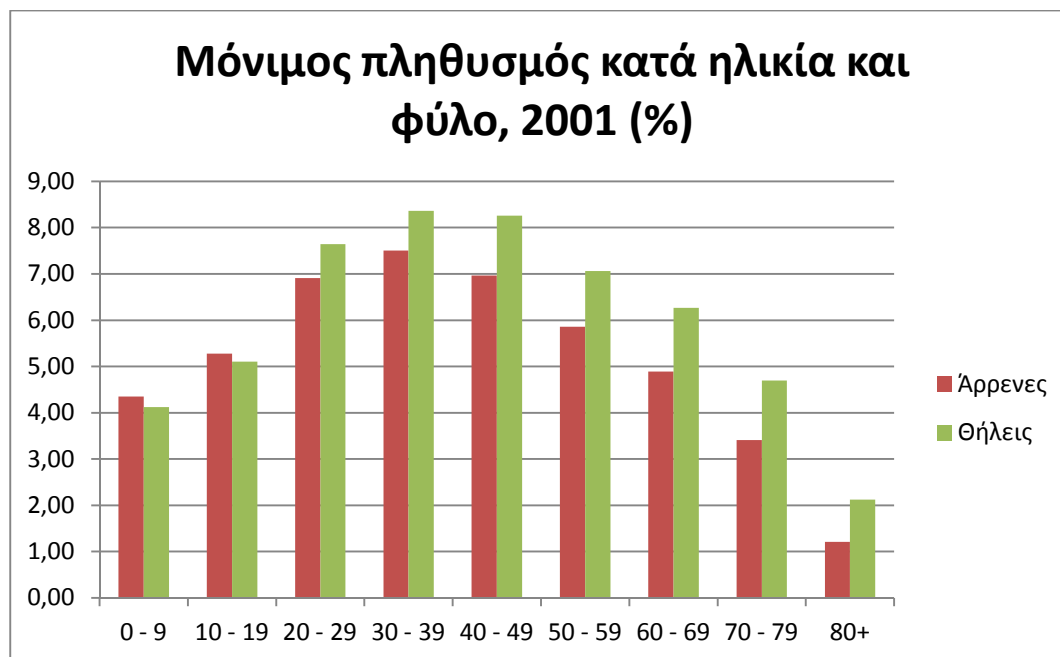
Πηγή: Απογραφές ΕΛΣΤΑΤ 2001, 2011, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 1: Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά ομάδες ηλικιών και φύλο (2011).



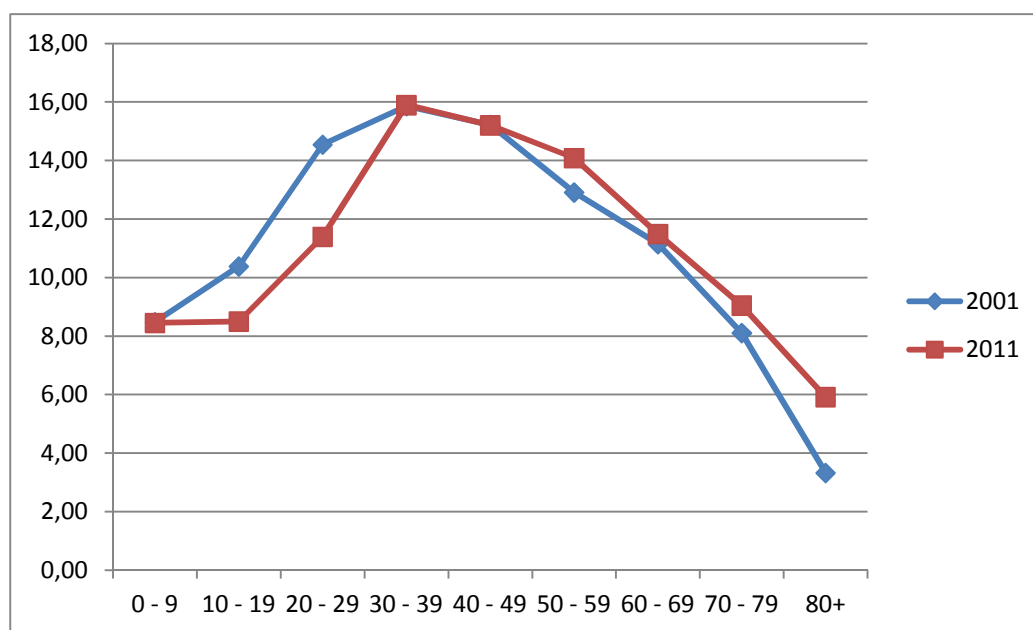
Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 2: Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά ομάδες ηλικιών και φύλο (2001).



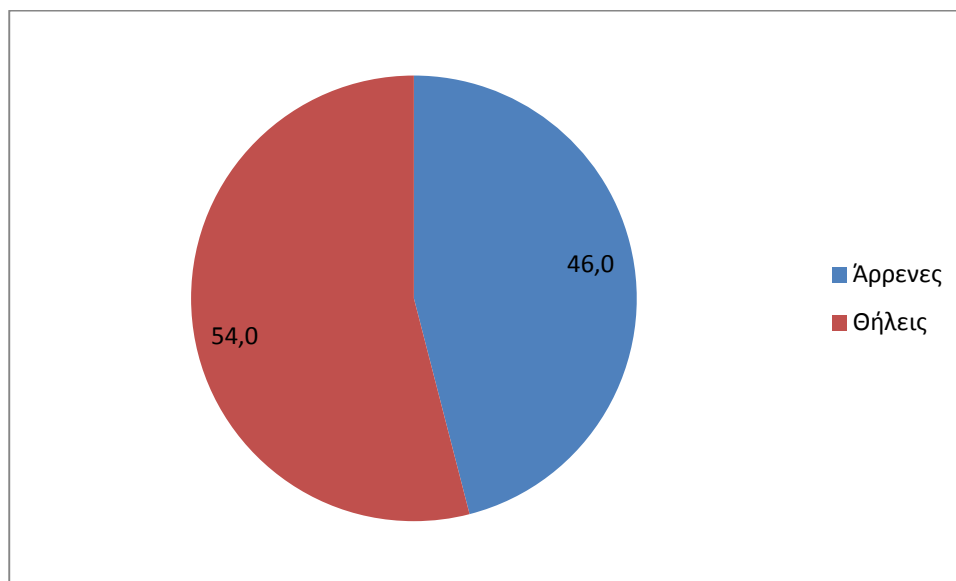
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ απογραφή 2001, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 3: Ηλικιακή διάρθρωση μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά τα έτη 2001, 2011 (%).



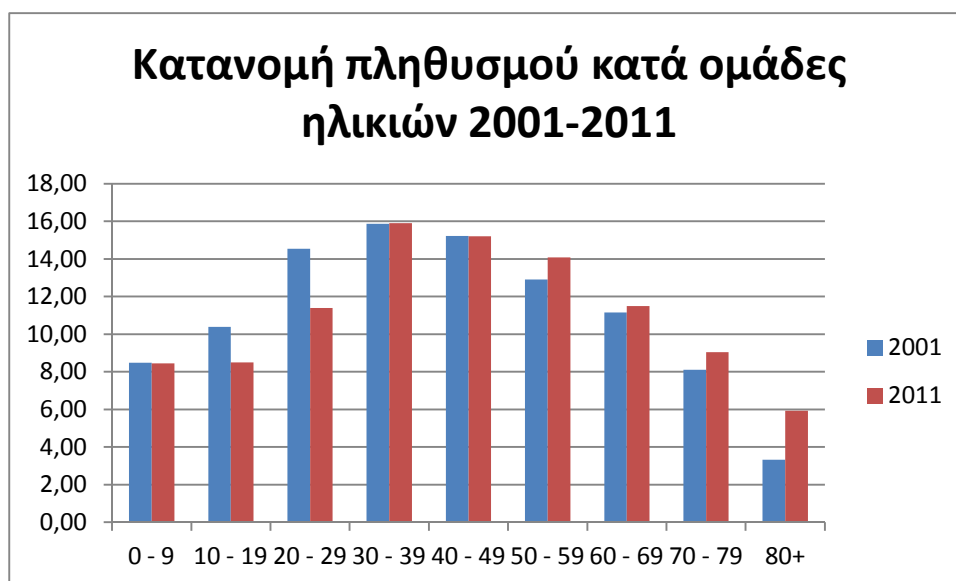
Πηγή: Απογραφές ΕΛΣΤΑΤ 2001, 2011, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 4: Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά φύλο το 2011 (%).



Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 5: Κατανομή πληθυσμού του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά ομάδες ηλικιών 2001-2011 (%).



Πηγή: Απογραφές 2001, 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Ο πληθυσμός της Νέας Σμύρνης μειώθηκε από 76.508 μόνιμους κατοίκους το 2001 σε 73.076 το 2011 καταγράφοντας μείωση 4,49% για το σύνολο του πληθυσμού, 5,26% για τους άνδρες και 3,82% για τις γυναίκες. Τα ποσοστά ανδρών – γυναικών παραμένουν σταθερά και στις δύο απογραφές με τις γυναίκες να προηγούνται με 53,6 και 54% κατά τις απογραφές 2001 και 2011 αντίστοιχα έναντι 46,4 και 46% των

ανδρών. Ο πληθυσμός της Νέας Σμύρνης μπορεί να χαρακτηριστεί ώριμος, κάτι που δεν ίσχυε με την ίδια ένταση το 2001 αφού το ποσοστό των ηλικιών 0-29 (33,4%) ήταν παρεμφερές με το αντίστοιχο των δύο παρόμοιου κοινωνικοοικονομικού προφίλ γειτονικών Δήμων Παλαιού Φαλήρου (32,2%) και Αλίμου (34,9%), ενώ στις ηλικίες 60+ (22,5%) η Νέα Σμύρνη βρισκόταν στα ίδια επίπεδα με όλους τους γειτονικούς Δήμους (Καλλιθέα 21,2%, Παλαιό Φάληρο 23,4% και Άλιμος 20,3%) πλην του Αγ. Δημητρίου (17,5%). Το 2011, το ποσοστό του πληθυσμού ηλικίας 0-29 ετών διαμορφώθηκε στο 28,3% από 33,4% μειωμένο κατά 15,2%, άνω των 40 ετών ανήλθε στο 56% από 50% το 2001, σημειώνοντας αύξηση 12%, ενώ άνω των 60 σε 26,5% από 22,5%, αυξημένο κατά 18%, με το γυναικείο φύλο να υπερέχει ποσοστιαία στις μεγαλύτερες ηλικίες έναντι του ανδρικού. Αξίζει να αναφερθεί ότι είναι ότι ενώ η μεγαλύτερη μείωση πληθυσμού και στα δύο φύλα σημειώθηκε στις ηλικίες 10-19 και 20-29 (άνω του 20%), ο αριθμός των κατοίκων των νεαρών ηλικιακών ομάδων (10-19,20-29), που διέμενε στη Νέα Σμύρνη το 2001, εμφανίζεται το 2011 στην επόμενη κατ' αντιστοιχία ηλικιακή ομάδα. Αυτό μπορεί να σημαίνει ότι η Νέα Σμύρνη κατάφερε να «κρατήσει» το 2011 τους νέους που είχε το 2001, χωρίς όμως να καταφέρει να προσελκύσει περισσότερα άτομα αυτών των ηλικιών για μια σειρά από λόγους όπως η ακριβή στέγη, ο χαρακτήρας της ως προάστιο και η συνολική μείωση πληθυσμού. Στον αντίποδα, οι προαναφερθέντες λόγοι είναι σε μεγάλο βαθμό αυτοί για τους οποίους κατέγραψαν είτε αύξηση είτε μόλις ανεπαίσθητη μείωση τα ποσοστά των ηλικιακών ομάδων άνω των 50 ετών.

Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός

Πίνακας 9: Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός κατά ομάδες ηλικιών και φύλο στο Δήμο Νέας Σμύρνης.

Ομάδες ηλικιών	Σύνολο			Οικονομικά ενεργοί			Οικονομικά μη ενεργοί		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες
0 - 9	6177	3150	3027	0	0	0	6177	3150	3027
10 - 19	6211	3125	3086	175	88	87	6036	3037	2999
20 - 29	8328	4050	4278	5687	2751	2936	2641	1299	1342
30 - 39	11618	5535	6083	10626	5359	5267	992	176	816
40 - 49	11111	5085	6026	9604	4862	4742	1507	223	1284
50 - 59	10294	4624	5670	6696	3803	2893	3598	821	2777
60 - 69	8398	3680	4718	1580	1004	576	6818	2676	4142
70 - 79	6613	2789	3824	139	90	49	6474	2699	3775
80+	4326	1569	2757	11	8	3	4315	1561	2754
Σύνολο	73076	33607	39469	34518	17965	16553	38558	15642	22916
Ποσοστά κατά φύλο	100	46,0	54,0	100,0	52,0	48,0	59,4	100,0	40,6

Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 10: Ποσοστά οικονομικά ενεργού και μη πληθυσμού κατά ηλικιακή ομάδα στο Δήμο Νέας Σμύρνης.

	Σύνολο	Οικονομικά ενεργοί (%)	Οικονομικά μη ενεργοί (%)
0 - 9	6177	0,00	100,00
10 - 19	6211	2,82	97,18
20 - 29	8328	68,29	31,71
30 - 39	11618	91,46	8,54
40 - 49	11111	86,44	13,56
50 - 59	10294	65,05	34,95
60 - 69	8398	18,81	81,19
70 - 79	6613	2,10	97,90
80+	4326	0,25	99,75
Σύνολο	73076	47,24	52,76

Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 11: Ποσοστά οικονομικά ενεργού πληθυσμού στο δήμο Νέας Σμύρνης ανά ηλικιακή ομάδα και φύλο ως προς το σύνολο του οικονομικά ενεργού κάθε ηλικιακής ομάδας.

	Οικονομικά ενεργοί		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις
0 - 9	0	0	0
10 - 19	175	50,29	49,71
20 - 29	5687	48,37	51,63
30 - 39	10626	50,43	49,57
40 - 49	9604	50,62	49,38
50 - 59	6696	56,80	43,20
60 - 69	1580	63,54	36,46
70 - 79	139	64,75	35,25
80+	11	72,73	27,27
Σύνολο	34518	52,05	47,95

Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 12: Ποσοστά οικονομικά μη ενεργού πληθυσμού στο Δήμο Νέας Σμύρνης ανά ηλικιακή ομάδα και φύλο ως προς το σύνολο του οικονομικά ενεργού κάθε ηλικιακής ομάδας.

	Οικονομικά μη ενεργοί		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις
0 - 9	6177	51,00	49,00
10 - 19	6036	50,31	49,69
20 - 29	2641	49,19	50,81
30 - 39	992	17,74	82,26
40 - 49	1507	14,80	85,20
50 - 59	3598	22,82	77,18
60 - 69	6818	39,25	60,75
70 - 79	6474	41,69	58,31
80+	4315	36,18	63,82
Σύνολο	38558	40,57	59,43

Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 13: Μεταβολή συνολικού, (οικονομικά ενεργού και μη) πληθυσμού 2001-2011 ως ποσοστό επί του συνολικού πληθυσμού κάθε ηλικιακής ομάδας άνω των 10 ετών στη Νέα Σμύρνη.

	2001			2011			μεταβολή ποσοστό ύ οικονομικ ώς ενεργών* *	Μεταβολ ή ποσοστό ύ οικονομικ ώς μη ενεργών* *
	Σύνολο	Οικονομικ ώς ενεργοί	Οικονομικ ώς μη ενεργοί	Σύνολο	Οικονομικ ώς ενεργοί	Οικονομικ ώς μη ενεργοί		
10 - 19	7945	426	7519	6211	175	6036	-47,45	2,69
15-19	4409	416	3993	3446	171	3205		
20 - 29	11129	8002	3127	8328	5687	2641	-5,03	12,86
30 - 39	12138	10432	1706	11618	10626	992	6,42	-39,25
40 - 49	11645	9057	2588	11111	9604	1507	11,14	-38,97
50 - 59	9881	5496	4385	10294	6696	3598	16,95	-21,24
60-64	4495	983	3512	4424	1159	3329		
60 - 69	8532	1340	7192	8398	1580	6818	19,79	-3,69
70+	8751	163	8588	10939	150	10789	-26,38	0,50
15-64	53697	34386	19311	49221	33943	15273	6,12	-14,98
ΣΥΝΟΛΟ								
Ο	70021	34916	35105	66899	34518	32381	3,47	-3,45

Πηγή: Απογραφές 2001, 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

*Λόγω έλλειψης στοιχείων διαχωρισμού για τις ηλικιακές ομάδες 15-19 και 60-64 γίνεται εκτίμηση βάσει της αντίστοιχης αναλογίας του 2001

**ως προς τον πληθυσμό της συγκεκριμένης χρονιάς για κάθε ηλικιακή ομάδα

Σημειώσεις: Χρωματική απεικόνιση: Γκρί: Υποδιαίρεση άλλης/ων ηλικιακής ομάδας/ων, κόκκινο-μεγάλη πτώση, πορτοκαλί-μικρή πτώση, ανοιχτό πράσινο-μικρή άνοδος, σκούρο πράσινο-μεγάλη άνοδος.

Πίνακας 14: Μεταβολή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού κατά φύλο το διάστημα 2001-2011, Δήμος Νέας Σμύρνης.

Οικονομικά ενεργός πληθυσμός						
	Άντρες			Γυναίκες		
	2001	2011	Μεταβολή	2001	2011	Μεταβολή
0 - 9	0	0	0	0	0	0
10 - 19	222	88	-60,36	204	87	-57,35
20 - 29	3952	2751	-30,39	4050	2936	-27,51
30 - 39	5578	5359	-3,93	4854	5267	8,51
40 - 49	5050	4862	-3,72	4007	4742	18,34
50 - 59	3567	3803	6,62	1929	2893	49,97
60 - 69	988	1004	1,62	352	576	63,64
70 +	120	98	-18,33	43	52	20,93
Σύνολο	19477	17965	-7,76	15439	16553	7,22

Πηγή: Απογραφές 2001,2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός σημείωσε αύξηση 3,59% το 2011 σε σχέση με το 2001 ανερχόμενος στο 47,2% έναντι 45,6%, ενώ αντίστοιχα ο οικονομικά μη ενεργός μειώθηκε από το 54,4% στο 52,8%, ήτοι 3,01%. Στον Πίνακα 13 όπου υπολογίστηκε η μεταβολή του οικονομικά ενεργού και μη πληθυσμού άνω των 10 ετών για κάθε ηλικιακή ομάδα ως προς το συνολικό πληθυσμό της είναι εμφανής η άνοδος του κοινωνικο-μορφωτικού επιπέδου. Αρχικά, το ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού ηλικίας 10-19 ετών μειώθηκε από το 5,4 στο 2,8% ήτοι 47,45%, ενώ στις ηλικίες 20-29 παρατηρήθηκε μείωση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού κατά 5,03% και αντίστοιχα αύξηση του οικονομικά μη ενεργού κατά 12,86%, γεγονός που αποδίδεται στην αύξηση των σπουδαστών τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Στις ηλικίες 30-69, τα ποσοστά ενεργού πληθυσμού ως προς το σύνολο κάθε ηλικιακής ομάδας αυξήθηκαν σημαντικά, γεγονός που τεκμηριώνει την προαναφερθείσα επιθυμία, ενώ αντίστοιχα τα ποσοστά μη ενεργού πληθυσμού κατέγραψαν μειώσεις μέχρι και 40%. Ακόμη, σημαντική μείωση κατέγραψε ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός άνω των 70 ετών. Ενδεικτικό της τάσης είναι το γεγονός ότι στις ηλικίες 15-64 το ποσοστό οικονομικά ενεργού πληθυσμού ως προς το σύνολο των κατοίκων κατέγραψε αύξηση 6,12% ενώ του οικονομικά μη ενεργού μείωση κατά 14,98%. Επίσης, πρέπει να αναφερθεί ότι η αύξηση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού οφείλεται κυρίως στην είσοδο γυναικών στην αγορά εργασίας (πίνακας 14), γεγονός που δείχνει εκσυγχρονισμό των εργασιακών δομών και ενίσχυση της ισότητας.

Πίνακας 15: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά ομάδες ατομικών επαγγελμάτων, φύλο και ηλικία στο Δήμο Νέας Σμύρνης.

Ομάδες ατομικών επαγγελμάτων	Οικονομικά ενεργοί													
	Άρρενες							Θήλεις						
	ΕΩΣ 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70+	ΕΩΣ 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70+		
Ανώτερα διευθυντικά και διοικητικά στελέχη	82	392	520	433	146	22	42	231	267	182	45	4		
Επαγγελματίες	362	1366	1199	1062	335	39	744	1645	1604	830	165	19		
Τεχνικοί και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	365	758	698	502	128	11	337	862	678	402	72	3		
Υπάλληλοι γραφείου	237	489	407	269	49	0	467	1025	841	413	45	3		
Απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών και πωλητές	785	1068	826	508	118	10	801	1024	789	527	117	12		
Ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς	12	35	37	28	11	0	5	8	8	16	6	0		
Ειδικευμένοι τεχνίτες και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	320	625	624	563	121	9	44	101	121	90	14	3		
Χειριστές βιομηχανικών εγκαταστάσεων, μηχανημάτων και εξοπλισμού και συναρμολογητές (μοντιδόρροι)	94	328	331	280	59	0	17	49	50	56	13	0		
Ανείκευκτοι εργάτες, χειρωνακτές και μικροεπαγγελματίες	118	178	189	148	37	7	91	244	345	367	99	8		
Νέοι άνεργοι	464	120	31	10	0	0	475	78	39	10	0	0		

Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 16: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας και φύλο, Δήμος Νέας Σμύρνης.

Καδός οικονομικής δραστηριότητας	Άρρενες							Θήλεις						
	Εργοδότης	Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	Μισθωτοί	Μέλη παραγωγικού συνεταιρισμού	Βοηθοί στην οικογενειακή επιχείρηση	Άλλη περίπτωση	Εργοδότης	Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	Μισθωτοί	Μέλη παραγωγικού συνεταιρισμού	Βοηθοί στην οικογενειακή επιχείρηση	Άλλη περίπτωση		
													Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	Μισθωτοί	Μέλη παραγωγικού συνεταιρισμού	Βοηθοί στην οικογενειακή επιχείρηση	Άλλη περίπτωση
ΓΕΩΡΓΙΑ, ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ	11	25	42	0	0	0	3	20	17	0	4	0		
ΟΡΥΧΕΙΑ ΚΑΙ ΛΑΤΟΜΕΙΑ	0	0	10	0	0	0	0	0	3	0	0	0		
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ	164	270	1085	0	16	3	48	85	648	0	14	6		
ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ	4	7	113	0	0	0	0	3	96	0	0	0		
ΠΑΡΟΧΗ ΝΕΡΟΥ, ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΚΕΥΣΗ	3	0	66	0	0	4	0	3	36	0	0	0		
ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΜΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	102	333	779	3	4	15	9	26	168	0	3	3		
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΔΙΟΡΘΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	468	779	1877	5	30	11	259	440	1933	3	34	9		
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	64	307	1116	3	7	15	15	36	580	0	3	0		
ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ	120	109	783	4	10	6	52	50	653	0	16	6		
ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ	57	124	1066	3	0	12	15	44	685	0	2	8		
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	23	93	931	0	0	5	12	62	1225	0	0	5		
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	6	19	21	0	0	4	3	26	25	0	0	0		
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΔΗΜΟΦΙΛΙΑ	158	738	663	6	8	22	76	483	914	0	11	24		
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	37	90	392	0	3	3	14	57	504	0	0	3		
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ	0	0	1693	0	0	8	0	0	1627	0	0	19		
ΤΕΧΝΕΣ, ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ ΚΑΙ ΨΑΧΝΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	53	206	503	0	0	8	29	208	1072	0	0	14		
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΝΟΙΚΟΚΡΑΤΙΑΣ	25	116	241	0	0	12	10	79	245	0	0	8		
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΕΤΕΡΟΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	0	43	133	0	5	4	53	90	309	0	8	0		
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΕΤΕΡΟΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	0	9	18	0	0	0	0	123	403	0	0	17		

Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 17: Απασχολούμενοι κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας στο Δήμο Νέας Σμύρνης.

Τομέας οικονομικής δραστηριότητας	Απασχολούμενοι
Πρωτογενής	79
Δευτερογενής	3394
Τριτογενής	25830

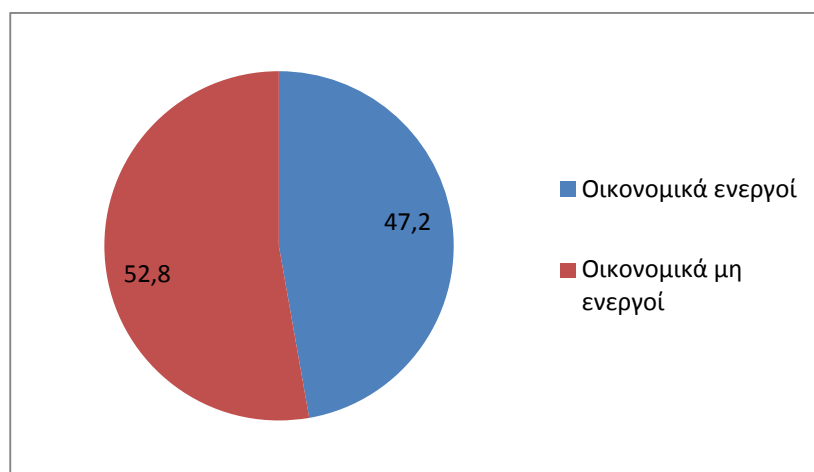
Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 18: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά θέση στο επάγγελμα. Μεταβολή 2001-2011.

Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά θέση στο επάγγελμα							
	Σύνολο	Εργοδοτές (%)	Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό (%)	Μισθωτοί (%)	Βοηθοί στην οικογενειακή επιχείρηση (%)	Άλλο (%)	Νέοι άνεργοι (%)
2001	34916	11,31	10,66	73,39	1,14	-	3,50
2011	34518	5,85	15,18	73,99	0,52	0,90	3,55
2001-2011 (%)	-1,14	-48,28	42,47	0,82	-54,11		1,57

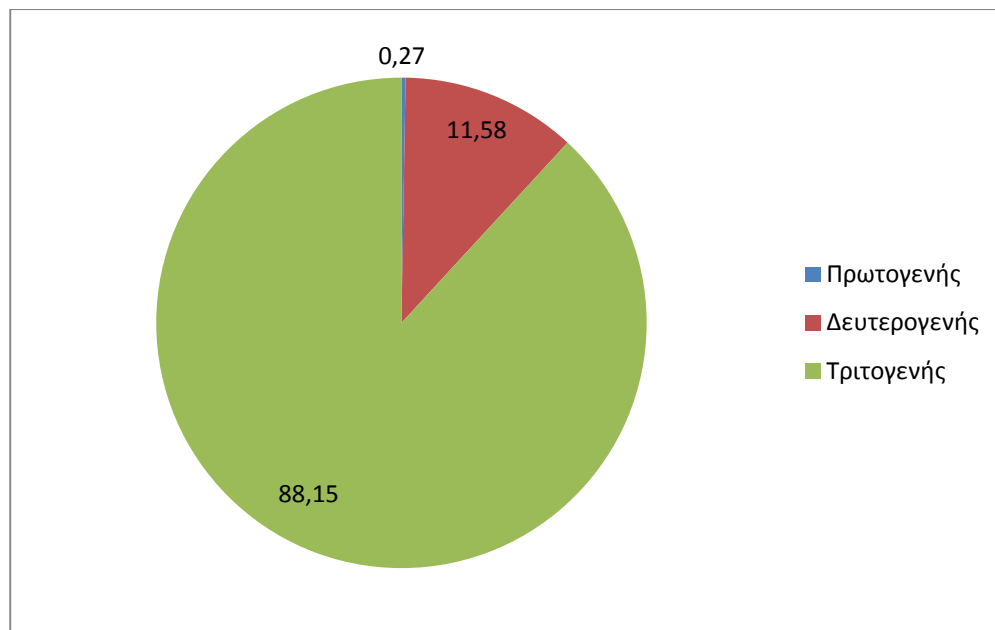
Πηγή: Απογραφές 2001, 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 6: Οικονομικά ενεργός και μη μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Νέας Σμύρνης το 2011 (%).



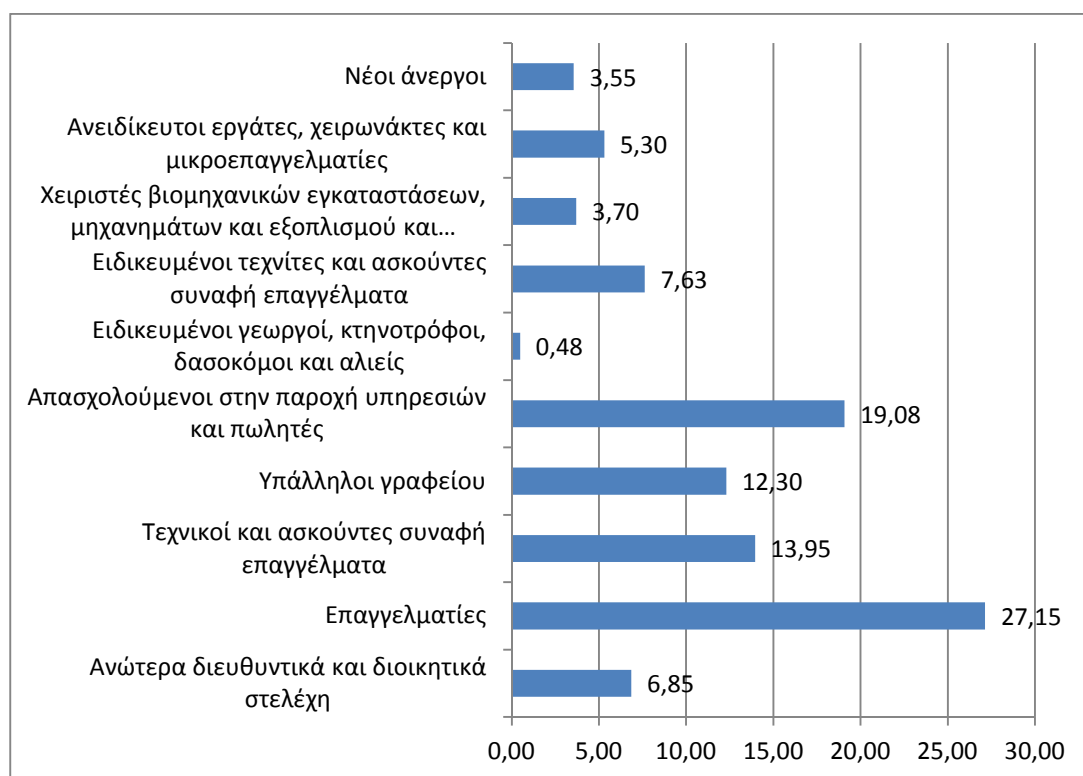
Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 7: Απασχολούμενοι του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας (%).



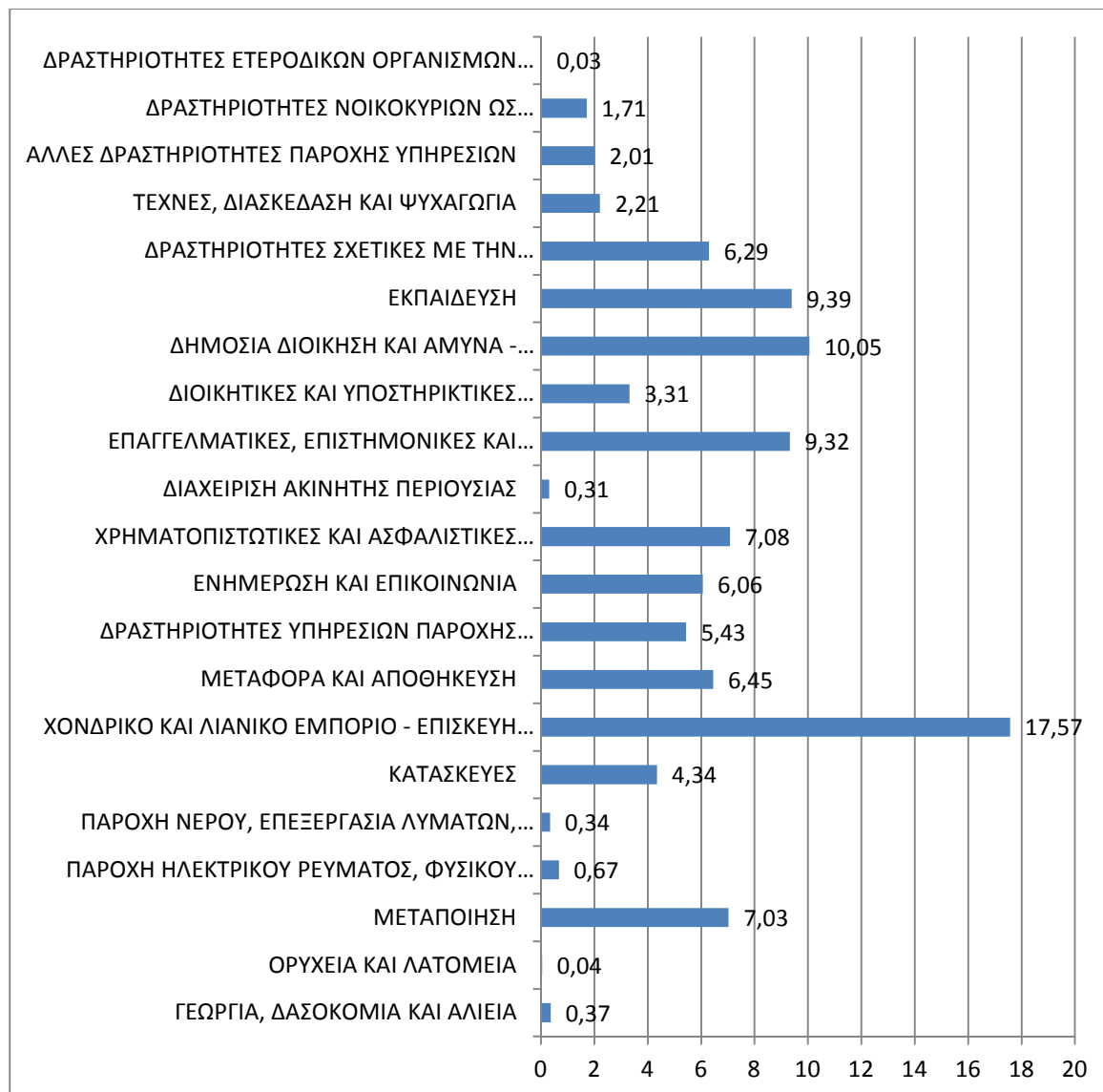
Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 8: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά ομάδες ατομικών επαγγελμάτων το 2011 (%).



Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 9: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Δήμου Νέας Σμύρνης κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας το 2011 (%).



Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Η συντριπτική πλειοψηφία του πληθυσμού της Νέας Σμύρνης (88,15%) απασχολείται, όπως ήταν αναμενόμενο, στον τριτογενή τομέα, το 11,58% στον δευτερογενή και ένα 0,27% στον πρωτογενή. Οι κύριες κατηγορίες ατομικών επαγγελματιών που συναντώνται είναι επαγγελματίες, απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών, τεχνικοί και συναφή επαγγέλματα και υπάλληλοι γραφείου. Πρώτος κατά σειρά κλάδος οικονομικής δραστηριότητας των κατοίκων της περιοχής είναι το χονδρικό και λιανικό εμπόριο (17,57%), ενώ ακολουθούν δημόσια διοίκηση και άμυνα (10,05%), εκπαίδευση (9,39%) και επαγγελματικές, επιστημονικές και

τεχνικές δραστηριότητες (9,32%). Ως προς τη θέση στο επάγγελμα, παρατηρείται ότι τη δεκαετία 2001-2011 υπήρξε ραγδαία αύξηση των εργαζομένων για δικό τους λογαριασμό, με αντίστοιχη μείωση των εργοδοτών. Το γεγονός αυτό δείχνει πιθανότατα στροφή του παραγωγικού μοντέλου της Νέας Σμύρνης από τις μεγάλες επιχειρήσεις στις μικρότερες παραγωγικές μονάδες και κυρίως μικρά/μικρομεσαία καταστήματα λιανεμπορίου, οικοδομικές επιχειρήσεις και επιχειρήσεις αναψυχής. Η σύγκριση του προφίλ των οικονομικών πληθυσμών των δύο απογραφών με βάση τον κλάδο οικονομικής δραστηριότητας ή το ατομικό επάγγελμα δεν ήταν εφικτή λόγω των αναντιστοιχιών στην ταξινόμηση ανάμεσα στις απογραφές. Επίσης, οι συνολικά 309 εργαζόμενοι που καταγράφηκαν το 2011 ως εργαζόμενοι σε παραγωγικούς συνεταιρισμούς ή «άλλες περιπτώσεις» δεν εντάχθηκαν στην ανάλυση λόγω της μη εμφάνισης των παραπάνω κατηγοριών στην απογραφή του 2001.

Συμπεράσματα

Η μεταβολή του δημογραφικού προφίλ της Νέας Σμύρνης αποτυπώνει την άνοδο του βιοτικού επιπέδου τη δεκαετία 2001-2011 που πραγματοποιήθηκε τόσο λόγω της ανόδου του κοινωνικοοικονομικού προφίλ των κατοίκων όσο και λόγω της γενικά θετικής οικονομικής συγκυρίας. Φαινόμενο με αμφίδρομη σχέση με τα παραπάνω ήταν η άνοδος των τιμών των κατοικιών που συνέβαλε στην αποθάρρυνση του νεαρού πληθυσμού από την απόκτηση στέγης στην περιοχή. Για τον ίδιο λόγο παρατηρήθηκε ότι μεγάλο μέρος του νεανικού πληθυσμού που απογράφηκε το 2011 βρισκόταν ήδη στην περιοχή από το 2001, άρα η στέγη είχε αποκτηθεί πριν την άνοδο των τιμών. Ακόμη, το γεγονός αυτό δείχνει ότι η Νέα Σμύρνη είχε τη δυνατότητα προσέλκυσης νεαρού πληθυσμού η οποία ωστόσο δεν έγινε πράξη λόγω των υψηλών τιμών των ακινήτων. Τέλος, σε ό,τι αφορά τη συμβολή του τραμ στη δημογραφική διάρθρωση της περιοχής, μολονότι η σχετική βιβλιογραφία είναι εξαιρετικά περιορισμένη, εκτιμάται ότι δεν είναι σημαντική. Αυτό αποδίδεται στο γεγονός ότι η ελκυστικότητα της περιοχής ως τόπος κατοικίας επηρεάστηκε πολύ εντονότερα από άλλους παράγοντες, όπως οι τιμές των κατοικιών, η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, η διαθεσιμότητα οικοπέδων, η εγγύτητα προς το κέντρο της Αθήνας κ.α. (Αβδελάς, κ.ά., προσωπικές συνεντεύξεις-2014).

B.2. Η επίδραση του τραμ στη λειτουργία της πόλης

B.2.1. Οι μεταβολές που επέφερε το μέσο στην αγορά ακινήτων

B.2.1.1. Εισαγωγή

Οι αλλαγές στην αγορά ακινήτων αποτελούν ένα σημαντικό τμήμα των επιπτώσεων των έργων αστικών ΜΣΤ στην πόλη (Efthymiou and Antoniou, 2013), ενώ είναι μεγαλύτερες και πιο άμεσα ορατές σε σχέση με αυτές που επέρχονται στις χρήσεις γης (Du and Mulley, 2007). Σύμφωνα με τις Pagliara and Papa (2011), η Αθήνα συγκαταλέγεται στις πόλεις που η κατασκευή δικτύων ΜΣΤ επιφέρει σημαντικές αυξήσεις στις τιμές των ακινήτων, κάτι που παρατηρήθηκε αρκετά στην περίπτωση του Μετρό (Efthymiou and Antoniou, 2013). Το τραμ, έναντι του μετρό, διαθέτει δύο ισχυρά πλεονεκτήματα για την χωροθέτηση επαγγελματικών ακινήτων: Τις συχνές στάσεις και την επίγεια κίνηση. Με το πρώτο διευρύνεται σημαντικά η ζώνη επιρροής του μέσου, αυξάνοντας αντίστοιχα τις περιοχές που μπορούν να ωφεληθούν και το πλήθος των επικέντρων ανάπτυξης με βάση τις δημόσιες συγκοινωνίες (TOD clusters) που μπορούν να διαμορφωθούν. Παράλληλα, η επίγεια κίνηση εξασφαλίζει στις επιχειρήσεις που βρίσκονται επί της τροχιάς του μέσου διαρκή προβολή σε μεγάλο αριθμό επιβατών χάρις στην δυνατότητα θέασης των καταστημάτων από τον συρμό.

B.2.1.2. Μεθοδολογία κεφαλαίου

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται καταγραφή και ανάλυση των τάσεων που επηρέασαν την αγορά ακινήτων της Νέας Σμύρνης, προκειμένου να εντοπιστούν οι επιδράσεις που άσκησε η δημιουργία του τραμ. Το υλικό για την υλοποίηση του κεφαλαίου προέρχεται από τις συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν σε παράγοντες τις περιοχής, τη διεθνή βιβλιογραφία, καθώς και την επιτόπια καταγραφή εμπορικών δραστηριοτήτων (βλ. παρακάτω, μεθοδολογία καταγραφής). Ακόμη, για την καλύτερη κατανόηση του τρόπου λειτουργίας της αγοράς, παρουσιάζεται η εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας από το 1999 μέχρι το 2014, δηλαδή από το διάστημα πριν ληφθεί η απόφαση για κατασκευή του μέσου μέχρι την πιο πρόσφατη περίοδο.

B.2.1.3. Μεθοδολογία καταγραφής

Για την αποτίμηση των επιπτώσεων του μέσου στην αγορά επαγγελματικών ακινήτων και την εμπορική δραστηριότητα πραγματοποιήθηκε επιτόπια έρευνα τον Ιανουάριο του 2015 στην οποία καταγράφηκαν τα κενά και τα λειτουργούντα καταστήματα του εμπορικού κέντρου και της Λεωφόρου Ελ. Βενιζέλου. Η καταγραφή περιλαμβάνει κατηγοριοποίηση των καταστημάτων της Ελ. Βενιζέλου στις παρακάτω κατηγορίες: Εμπόριο (ένδυση, οικιακός εξοπλισμός, γενικό εμπόριο κτλ), εκπαίδευση (φροντιστήρια μέσης εκπαίδευσης, σχολές Η/Υ, σχολές χορού κτλ), εστίαση, υπηρεσίες πλην των παραπάνω (τράπεζες, προσωπική περιποίηση κτλ) και εμπόριο που σχετίζεται με την εκπαίδευση (λ.χ. βιβλιοπωλεία). Για τις επιχειρήσεις του κέντρου πλην της Ελ. Βενιζέλου δεν καταγράφηκαν οι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας λόγω της ομοιόμορφης κατανομής των διαφόρων ειδών επιχειρήσεων και της απόκτησης των σχετικών πληροφοριών από τις συνεντεύξεις. Η μέθοδος της έρευνας πεδίου επελέγη, καθώς - παρά την έλλειψη άλλων ερευνητικών εργασιών για την απόκτηση στοιχείων από παλαιότερα έτη - η αποτύπωση των σημερινών τάσεων, με τις απαραίτητες συσχετίσεις και παραδοχές, αποτελεί έναν αξιόπιστο δείκτη εκτίμησης της επιρροής διαφόρων παραγόντων.

B.2.1.4. Θεωρητικό υπόβαθρο κεφαλαίου

Στη βιβλιογραφία, οι επιπτώσεις των έργων μεταφορικής υποδομής στην αγορά ακινήτων έχουν προσεγγιστεί με δύο διαφορετικούς τρόπους (Ibeas et al., 2012): τον πιο θεωρητικό, που πρωτοεμφανίστηκε το 1826 από τον Von Thünen στη μελέτη σχετικά με τις επιδράσεις των νέων δικτύων στις τιμές ενοικίασης αγροτικής γης και τον πιο πρακτικό που περιλαμβάνει διάφορες μελέτες περίπτωσης της επίδρασης ενός έργου στην τοπική αγορά ακινήτων. Αν και ο αριθμός των τελευταίων είναι διαρκώς αυξανόμενος (Ibeas et al., 2012), η γενίκευση των συμπερασμάτων και η εφαρμογή τους σε άλλες πόλεις απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή (Banister and Thurstain-Goodwin, 2011). Παράλληλα, σημαντική έλλειψη αποτελεί το γεγονός ότι δεν γίνεται αναφορά σε άλλου τύπου επιδράσεις που δείχνουν τη «βιωσιμότητα» των ακινήτων (π.χ. πόσο καιρό παραμένουν ξενοικιαστα) ή τις έμμεσες επιδράσεις (π.χ. μακροπρόθεσμη αύξηση τιμών μέσω της βελτίωσης της εικόνας της πόλης) (Du and Mulley, 2007). Το συγκεκριμένο ερευνητικό πεδίο έχει αναπτυχθεί ιδιαίτερα στην Αμερική λόγω της διαθεσιμότητας των στοιχείων και της δυνατότητας συσχέτισης μεταξύ των πόλεων (Banister and Thurstain-Goodwin, 2011, Ibeas et al., 2012, Pagliara and Papa 2011, et

al.). Ωστόσο, οι επιπτώσεις των έργων στις Ευρωπαϊκές πόλεις παρουσιάζουν εξίσου μεγάλες διακυμάνσεις, ενώ εκτιμάται ότι είναι εντονότερες απ' ό,τι στην Αμερική λόγω των μεγαλύτερων ποσοστών χρήσης ΜΜΜ (Mohammad et al., 2013). Παρά το γεγονός ότι η συνήθης τάση που εντοπίζεται στη βιβλιογραφία είναι η ώθηση των τιμών προς τα πάνω (Bowes and Ihlandfeldt, 2001 et al.), η ένταση του φαινομένου για τις διάφορες κατηγορίες ακινήτων, περιοχών, τύπων ΜΣΤ ποικίλλει (Ibeas et al., 2012, Cervero, 2004 et al.). Ακόμη, δεν απουσιάζουν οι περιπτώσεις όπου η δημιουργία του νέου μέσου προκάλεσε σημαντική επιδείνωση της κτηματαγοράς των περιοχών διέλευσης για πολλούς λόγους όπως π.χ. αύξηση της εγκληματικότητας, των ρύπων ή της γενικής όχλησης (Mohammad et al., 2013 κ.α.).

Η περίπτωση της Αθήνας

Η κατασκευή του Αθηναϊκού μετρό υπήρξε η αιτία για την αύξηση των τιμών των ακινήτων σε πολλές περιοχές της πόλης (Παπαευθυμίου, 2013, Efthymiou, Antoniou, 2013) λόγω των πλεονεκτημάτων που προσέφερε η χρήση του νέου μέσου (άνεση, ασφάλεια, ταχύτητα κ.ά.) και υποβοηθούμενη από το κλίμα οικονομικής ευημερίας και την έντονη οικοδομική δραστηριότητα. Το 2011, σύμφωνα με τους Efthymiou and Antoniou (2013), οι τιμές των κατοικιών σε ακτίνα 500 μέτρων από σταθμό Μετρό ήταν αυξημένες τόσο για αγορά όσο και για ενοικίαση, κάτι που δεν παρατηρήθηκε κατά μήκος της γραμμής του ΗΣΑΠ, αφενός λόγω της στροφής του αγοραστικού ενδιαφέροντος στο μετρό, αφετέρου λόγω της παλαιότητας του δικτύου, γεγονός που σημαίνει ότι κατά πάσα πιθανότητα οι τιμές είχαν παρουσιάσει τέτοιες τάσεις παλαιότερα. Ακόμη, σύμφωνα με την ίδια έρευνα, στις περιπτώσεις των επίγειων μέσων (τραμ, λεωφορεία), οι τιμές αγοράς των κατοικιών που βρίσκονταν κοντά στις στάσεις (500 μέτρα για το τραμ και 50 μέτρα για τα λεωφορεία) παρουσίασαν αυξητικές τάσεις, κάτι που δεν συνέβη στις τιμές ενοικίασης. Ωστόσο, τα παραπάνω συμπεράσματα αναθεωρήθηκαν από τους ίδιους (2015), καθώς τη διετία 2011-2013 η επίδραση των μεταφορικών υποδομών στις τιμές των ακινήτων για πώληση ή ενοικίαση συρρικνώθηκε σε όλες τις κατηγορίες των μέσων με εξαίρεση τα ενοίκια των κατοικιών κοντά στο τραμ (βλ. παρακάτω)

Διεθνής εμπειρία

Στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (ΗΠΑ), η πλειονότητα των έργων αστικών ΜΣΤ επηρέασε θετικά την αγορά ακινήτων ωθώντας τις τιμές προς τα πάνω έως και 25% (Pagliara and Papa., 2011, Du and Mulley, 2007, Bowes and Ihlanfeldt, 2001). Το φαινόμενο παρατηρήθηκε έντονα στις περιπτώσεις του ελαφρού Μετρό της Santa Clara (Καλιφόρνια) και του Μετρό της Ουάσινγκτον (Bae et al., 2003, Efthymiou and Antoniou, 2013), η κατασκευή των οποίων επέφερε και σημαντική αύξηση των ποσοστών χρήσης ΜΜΜ. Αντίθετα, η κατασκευή του Μετρό της Ατλάντα επέφερε κατά κύριο λόγο μείωση των τιμών των ακινήτων που βρίσκονταν κοντά στους σταθμούς λόγω της αύξησης της εγκληματικότητας και της όχλησης, με τις ελάχιστες αυξήσεις να παρατηρούνται μόνο στις υποβαθμισμένες περιοχές (Bowes and Ihlanfeldt, 2001). Αύξηση τιμών παρατηρήθηκε και στο Σαν Φρανσίσκο, το Σαν Ντιέγκο κ.ά. (Bae et al., 2003), .

Στη Ευρώπη, ένα από τα έργα που επηρέασαν περισσότερο την αγορά των ακινήτων είναι η επέκταση της γραμμής Jubilee στο μετρό του Λονδίνου, η οποία με κόστος 3,5 δις στερλίνες επέφερε αύξηση της αξίας των ακινήτων 13 δις (Du and Mulley, 2007), ενώ ταυτόχρονα συνέβαλε καθοριστικά στην επίτευξη διπλάσιου ρυθμού αύξησης της απασχόλησης (17%) έναντι του συνόλου της πόλης (8%) (Banister and Thurstain-Goodwin, 2011). Αξίζει να αναφερθεί ότι το έργο υλοποιήθηκε παρά την αρνητική σχέση οφέλους/κόστους 0,95/1, με την προοπτική να βελτιώσει το προφίλ της περιοχής του South Bank και την απασχόληση στο Canary Wharf, οφέλη ωστόσο που δεν είχαν ποσοτικοποιηθεί (Banister and Thurstain-Goodwin 2011). Από την άλλη πλευρά, η κατασκευή του South Yorkshire Supertram στο Σέφιλντ το 1995, αν και βελτίωσε την εικόνα της πόλης, επηρέασε ελάχιστα τις τιμές των ακινήτων στην περιοχή (Dabinett et al. 1999). Συγκεκριμένα, την περίοδο ανακοίνωσης της κατασκευής του (1988), οι τιμές των κατοικιών που βρίσκονταν κοντά στη χάραξη ήταν ελαφρά αυξημένες, ενώ το 1993, όπου τα έργα βρίσκονταν σε εξέλιξη, η σχέση αντιστράφηκε ζημιώνοντας τις εν λόγω κατοικίες. Η εξέλιξη αυτή αποδίδεται αφενός στην όχληση, αφετέρου στο φόβο για περιορισμό της οδικής πρόσβασης στις κατοικίες. Η επίδραση του νέου μέσου στις τιμές εξουδετερώθηκε κατά την ολοκλήρωσή του (1996). Η περιορισμένη συσχέτιση των τιμών με τη δημιουργία του νέου μέσου ενδέχεται να προκλήθηκε από την ελλιπή προσαρμογή της αγοράς ακινήτων (Dabinett et al., 1999), καθώς και από την μη πραγματοποίηση

πολεοδομικών παρεμβάσεων για την καλύτερη οργάνωση και διαχείριση των περιοχών διέλευσης. .

Στην περίπτωση της Νάπολης, η ευρεία επέκταση του δικτύου του Μετρό δεν επέφερε εκτεταμένες αλλαγές στην αγορά ακινήτων, ωστόσο προκάλεσε αύξηση των τιμών στις περιοχές που δεν διέθεταν προηγουμένως πρόσβαση σε γραμμή ΜΣΤ, με τις όποιες αλλαγές να αποτυπώνονται μετά το πέρας κάποιου διαστήματος (Pagliara and Para, 2011). Επίσης, προκάλεσε μετακίνηση του πληθυσμού από το κέντρο προς τις περιοχές που εξυπηρετούνται από το μετρό για την εύρεση οικονομικότερης στέγης (Pagliara and Para, 2011). Άλλη περίπτωση είναι η γραμμή Tokaido στο Τόκυο, όπου σε ακτίνα 50 μέτρων από τους σταθμούς της οι τιμές των οικοπέδων για εμπορική χρήση παρουσίασαν αυξήσεις έως και 57% (Du and Mulley, 2007). Η μεταβολή αυτή αποδίδεται κυρίως στην προβολή που απέκτησαν τα οικοπέδα στο επίγειο τμήμα της και στη συντόμευση του χρόνου μετάβασης προς άλλες περιοχές της πόλης και της χώρας. Η κατασκευή της γραμμής 5 του Μετρό της Σεούλ (Κορέα) οδήγησε στην αύξηση των αξιών των ακινήτων, αλλά μόνο από την περίοδο ανακοίνωσής της (1989) μέχρι και την ολοκλήρωσή της (1997). Αιτία ήταν η υψηλή πυκνότητα του δικτύου ΜΣΤ στην πόλη, που καλύπτει πολύ μεγάλο αριθμό περιοχών, με αποτέλεσμα η αύξηση των τιμών που σημειώθηκε στο προαναφερθέν διάστημα να στρέψει το ενδιαφέρον των αγοραστών/ενοικιαστών αλλού (Bae et al., 2003). Τέλος, στην περίπτωση της Ουτάβα (Καναδάς), οι τιμές επηρεάστηκαν θετικά σε γενικές γραμμές από την υλοποίηση του αστικού σιδηροδρόμου O-rail, εμφανίζοντας ωστόσο σημαντικές αποκλίσεις από περιοχή σε περιοχή. Σημαντικός ανασταλτικός παράγοντας για την αύξηση των τιμών είναι, όπως και σε αρκετές περιπτώσεις στις ΗΠΑ, η μεγάλη εγγύτητα προς αρκετούς σταθμούς, καθώς συνοδεύεται από υψηλά επίπεδα όχλησης και κυκλοφοριακή συμφόρηση (Hewitt, 2012, Bowes and Ihlandfeldt, 2000). Ταυτόχρονα, ο Hewitt (2012) εκτιμά ότι, καθώς η προαναφερθείσα γραμμή ήταν μέχρι και το 2001 αμιγώς εμπορευματική, ο φόβος για τερματισμό των αστικών δρομολογίων και επανακυκλοφορίας των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών επηρεάζει εξίσου αρνητικά τις τιμές. Τέλος, σύμφωνα με τους Pagliara and Para.(2011) και Efthymiou, Antoniou (2013) η Βιέννη και η Σανγκάη κατατάσσονται στις πόλεις όπου η επίδραση της κατασκευής νέων δικτύων ΜΣΤ στις τιμές των κατοικιών είναι κατά κανόνα έντονα θετική, γεγονός

που αποδίδεται στα υψηλά ποσοστά χρήσης MMM. Συμπερασματικά, οι τάσεις που καταγράφονται στη διεθνή βιβλιογραφία είναι οι εξής:

- Οι αξίες των οικοπέδων αυξάνονται περισσότερο από αυτές των κτηρίων. Αυτό συμβαίνει από τη μια γιατί τα άκτιστα οικόπεδα μπορούν να αξιοποιηθούν με πολλούς τρόπους (Mohammad et al., 2013) και από την άλλη γιατί, σε αντίθεση με τα δομημένα κτήρια, δεν χάνουν την αξία τους με το πέρασμα του χρόνου λόγω της παλαιότητας.
- Οι τιμές των εμπορικών ακινήτων τείνουν να αυξάνονται περισσότερο από αυτές των κατοικιών (Ibeas et al., 2012). Αυτό οφείλεται στην παραγωγή οικονομικού κέρδους που προσφέρουν τα εμπορικά ακίνητα και εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως η προηγούμενη κατάσταση της περιοχής, το είδος του μέσου, η κεντρικότητα του σταθμού, τα χαρακτηριστικά του ακινήτου κ.ά.
- Η εμβέλεια των επιπτώσεων του νέου μέσου στις τιμές των ακινήτων είναι μεγαλύτερη στην περίπτωση των κατοικιών (έως 1000 μέτρα) σε σχέση με τα εμπορικά ακίνητα (έως 400 μέτρα) (Banister and Thurstain-Goodwin, 2011), ενώ στην περίπτωση της Αθήνας, η εμβέλεια για τα εμπορικά ακίνητα συνήθως περιορίζεται στα 250 μέτρα από τον σταθμό, όχι γραμμικά (Τζουβαδάκης, προσωπική συνέντευξη-2014). Σύμφωνα με τον πρώτο, η αιτία είναι το γεγονός ότι η εμπορική δραστηριότητα που σχετίζεται με τους σταθμούς εξαρτάται από την απόσταση που είναι διατεθειμένοι να περπατήσουν οι καταναλωτές. Αντίστοιχα, η μεταφορά από/προς τις κατοικίες πραγματοποιείται και με άλλα μέσα (ποδήλατο, ΙΧΕΑ, λεωφορείο κ.ά.) ενώ υπάρχει η πιθανότητα, όπως αναφέρεται παρακάτω, οι κάτοικοι να μην επιθυμούν να μείνουν σε πολύ μικρή απόσταση από τον σταθμό. Ο περιορισμός της εμβέλειας ως προς τις επαγγελματικές δραστηριότητες για την Αθήνα μπορεί να αποδοθεί στα περιορισμένα επίπεδα TOD, την κακή ποιότητα των πεζοδρομίων και γενικότερα του αστικού εξοπλισμού και της αισθητικής κ.ά.
- Η αξία των κατοικιών σε μικρή ακτίνα από τους σταθμούς του νέου μέσου ενδέχεται να μειωθεί σχεδόν αμέσως μετά την ολοκλήρωσή του λόγω της αύξησης των επιπέδων όχλησης και εγκληματικότητας (Bowes and Ihlandfeldt, 2001, Banister and Thurstain-Goodwin, 2011, Ibeas et al., 2012).

Αντιπροσωπευτικό είναι το παράδειγμα της Ατλάντα όπου μετά την κατασκευή του μετρό, τα ακίνητα που βρίσκονταν έως και 400 μέτρα από τους σταθμούς είχαν μικρότερη αξία από αυτά που βρίσκονταν μεταξύ 1,5 και 5 χιλιομέτρων (Bowes and Ihlandfeldt, 2001).

Για να αντλήσει η τοπική αγορά ακινήτων τις μέγιστες δυνατές ωφέλειες από το νέο έργο μπορεί να απαιτείται η στήριξη του με επιπλέον χωρικά/οικονομικά κ.ά. μέτρα και πολιτικές (Banister and Thurstain-Goodwin, 2011, Efthymiou and Antoniou, 2013). Σκοπός των πολιτικών θα πρέπει να είναι η ορθή κατανομή των χρήσεων στον χώρο, με εκτίμηση των αναγκών που θα διαμορφωθούν από τη δημιουργία του νέου μέσου, και η αποτροπή εμφάνισης αρνητικών εξωτερικών οικονομιών, όπως λ.χ. αύξηση της εγκληματικότητας ή έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση γύρω από τους σταθμούς.

B.2.1.5. Οικοδομική δραστηριότητα στη Νέα Σμύρνη

Η Νέα Σμύρνη, όπως φάνηκε και από την ανάλυση των δημογραφικών της χαρακτηριστικών, είναι ένα προάστιο της Αθήνας που προσελκύει άτομα και νοικοκυριά της ανώτερης - μεσαίας κοινωνικοοικονομικά, τάξης που είτε την επέλεξαν ως πρώτη κύρια κατοικία είτε μετακόμισαν σε αυτή από κάποια υποβαθμισμένη περιοχή. Σύμφωνα με τον Π. Παπαβασιλείου, πρόεδρο του τοπικού Εμπορικού Συλλόγου και οικονομολόγο, η έντονη ανοικοδόμηση ξεκίνησε στα μέσα της δεκαετίας του '80 λόγω του συνδυασμού κενών οικοπέδων και υψηλών συντελεστών δόμησης (2,4 και 3,0) που ευνοούσε την αντιπαροχή, της εγγύτητάς της στο κέντρο της Αθήνας και του ήδη διαμορφωμένου χαρακτήρα της ως περιοχής μεσαίας τάξης. Στα παραπάνω θα μπορούσε να προστεθεί η μετατροπή της Λεωφόρου Συγγρού σε αστική λεωφόρο με προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμου στην αρχή της δεκαετίας του '80 που συντόμευσε ακόμη περισσότερο τον χρόνο μετάβασης στην Αθήνα, στον Πειραιά και σε πολλά ακόμη σημεία του λεκανοπεδίου. Η οικοδομική δραστηριότητα ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο το 2000 λόγω της ευνοϊκής οικονομικής συγκυρίας, της εύκολης σύναψης στεγαστικών δανείων, και της αύξησης της ζήτησης για στέγη. Στα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Νέας Σμύρνης εκείνη την περίοδο προστέθηκαν η εύκολη πρόσβαση σε ΜΣΤ (Μετρό, Τραμ) και ο συνδυασμός κεντρικότητας, εγγύτητας προς την Αθήνα, ποιοτικού αστικού περιβάλλοντος και προσιτών σε σχέση με άλλες περιοχές τιμών.

Πίνακας 19: Αριθμός οικοδομικών αδειών που εκδόθηκαν στο Δήμο Νέας Σμύρνης κατά είδος.

Νέα Σμύρνη										
Αριθμός αδειών κατά είδος οικοδομικής αδείας										
ΕΤΟΣ	Σύνολο	Νέες οικοδομές	Προσθήκες	Επισκευές	Αναπαλαιώσεις	Κατεδαφίσεις	Περιτομήσεις	Νομιμοποιήσεις	Αναθεωρήσεις	Τροποποιήσεις
1999	207	78	12	16	0	64	1	8	19	9
2000	215	71	17	20	0	65	0	4	32	6
2001	288	98	20	23	1	86	1	4	47	8
2002	313	109	25	19	2	89	0	8	51	10
2003	327	102	24	24	0	103	0	2	68	4
2004	233	63	4	26	0	69	0	3	62	6
2005	368	132	13	12	2	136	0	5	64	4
2006	227	55	13	18	0	67	0	2	62	10
2007	250	67	15	23	1	53	0	2	79	10
2008	160	36	10	10	0	42	1	2	48	11
2009	115	30	10	13	1	29	0	0	26	6
2010	110	25	4	15	0	22	0	4	31	9
2011	92	15	6	13	0	20	0	2	29	8
2012	35	6	3	5	0	7	0	1	10	3
2013	20	1	4	2	0	5	0	0	6	2
2014	15	3	0	2	0	4	1	1	1	3

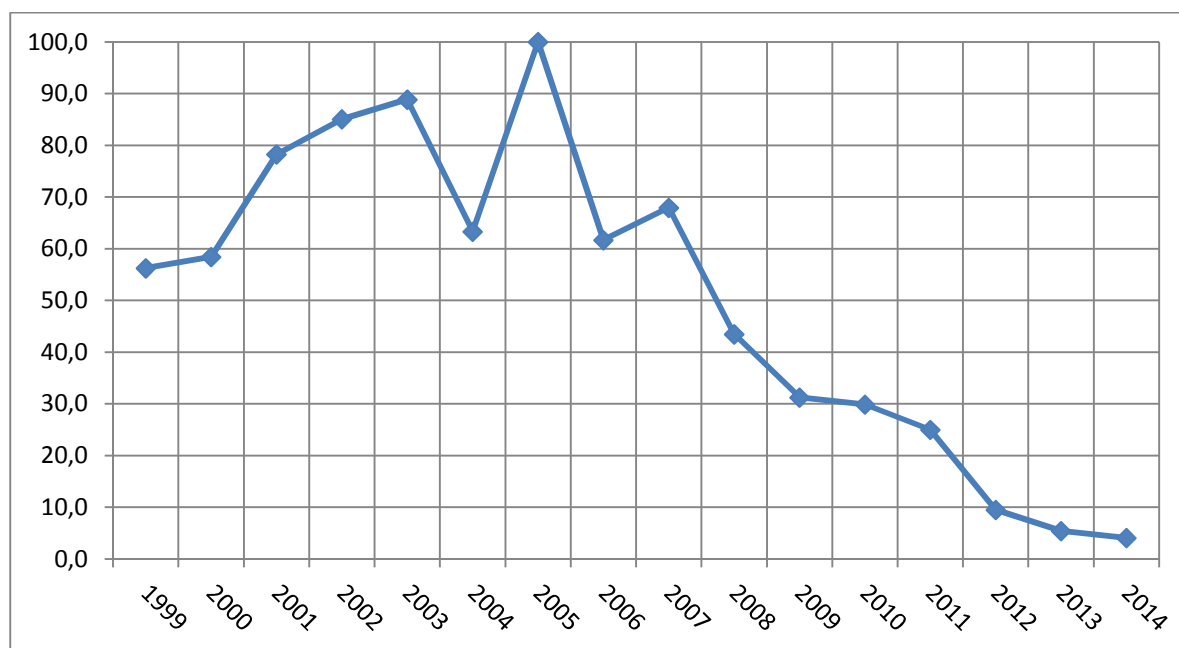
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 20: Εξέλιξη αριθμού οικοδομικών αδειών και νέων οικοδομών με έτος βάσης το 2005 (100), Νέα Σμύρνη.

ΕΤΟΣ	Σύνολο	Νέες οικοδομές	Σύνολο /2005 (%)	Νέες οικοδομές /2005 (%)	Νέες οικοδομές /σύνολο (%)
1999	207	78	56,3	59,1	37,7
2000	215	71	58,4	53,8	33,0
2001	288	98	78,3	74,2	34,0
2002	313	109	85,1	82,6	34,8
2003	327	102	88,9	77,3	31,2
2004	233	63	63,3	47,7	27,0
2005	368	132	100,0	100,0	35,9
2006	227	55	61,7	41,7	24,2
2007	250	67	67,9	50,8	26,8
2008	160	36	43,5	27,3	22,5
2009	115	30	31,3	22,7	26,1
2010	110	25	29,9	18,9	22,7
2011	92	15	25,0	11,4	16,3
2012	35	6	9,5	4,5	17,1
2013	20	1	5,4	0,8	5,0
2014	15	3	4,1	2,3	20,0

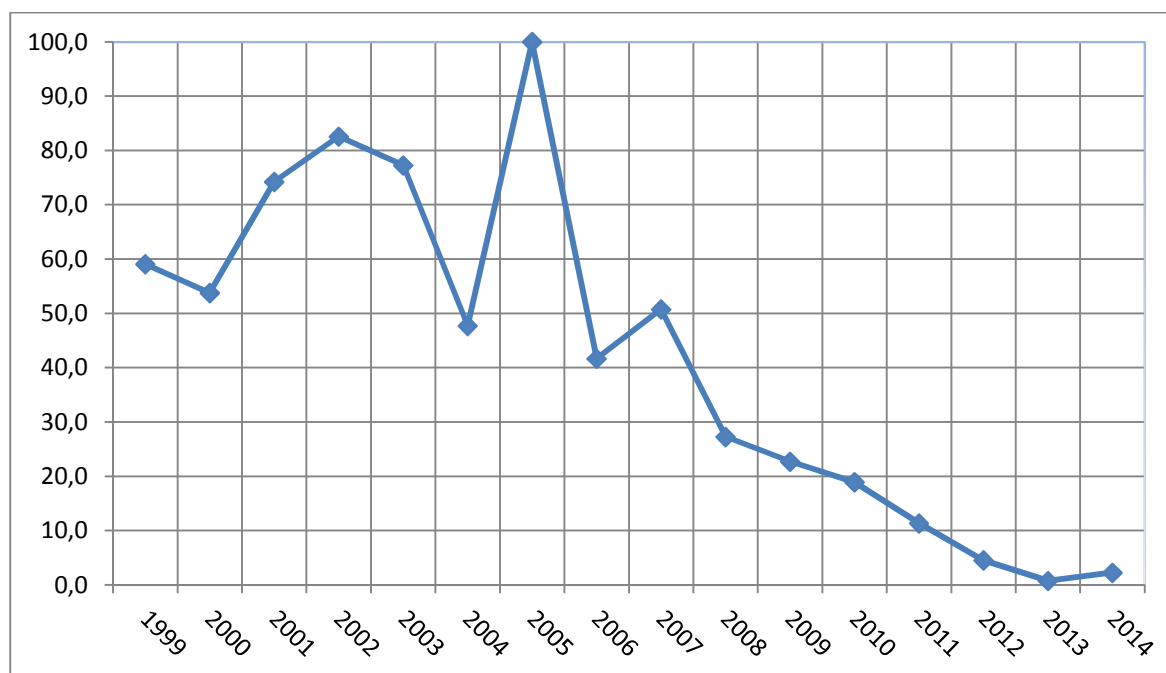
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 10: Εξέλιξη αριθμού οικοδομικών αδειών στο Δήμο Νέας Σμύρνης (2005=100).



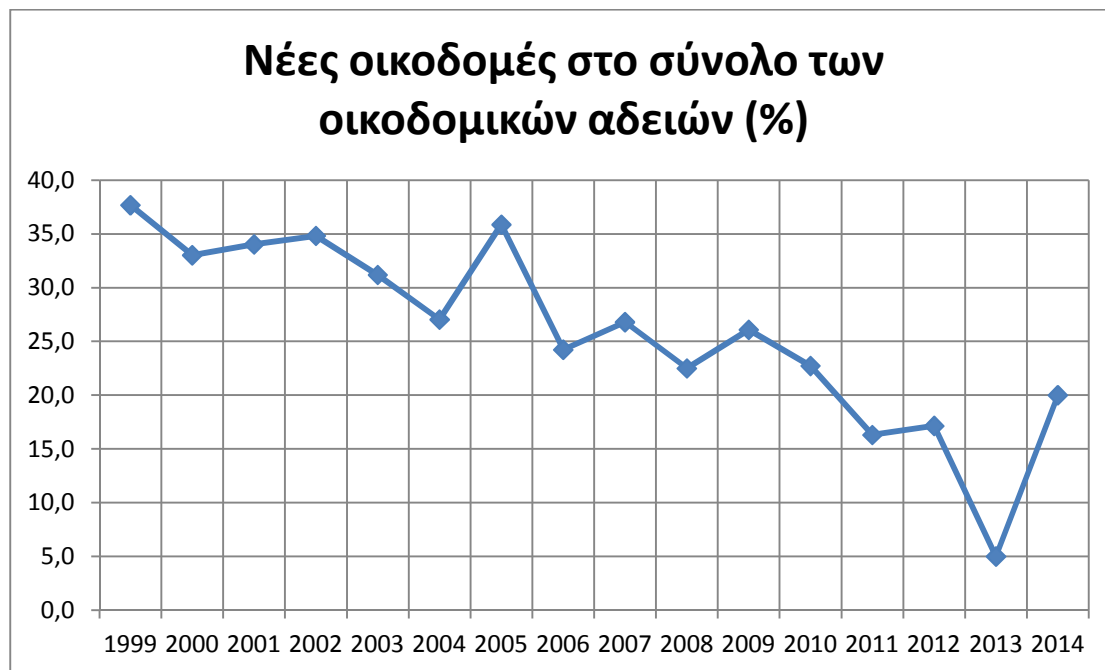
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 11: Εξέλιξη αριθμού νέων οικοδομών στο Δήμο Νέας Σμύρνης (2005=100).



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 12: Εξέλιξη ποσοστού νέων οικοδομών προς το σύνολο των οικοδομικών αδειών για το Δήμο Νέας Σμύρνης (%).



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 10, Η πρώτη σημαντική ενίσχυση της οικοδομικής δραστηριότητας πραγματοποιήθηκε το 2001 και συνεχίστηκε μέχρι το 2003, με μικρότερους όμως ρυθμούς. Το 2004 καταγράφεται κάμψη, η οποία παρατηρήθηκε σε πολλούς δήμους της Αθήνας (Παλαιού Φαλήρου, Ηλιούπολης, Αθηναίων, Γλυφάδας, Πειραιά κ.ά.) (ΕΛΣΤΑΤ) και μπορεί να αποδοθεί σε κάποια οικονομική ή πολιτική συγκυρία που ίσως σχετίζεται με τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων. Η επιβολή Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (ΦΠΑ) στις νέες οικοδομές και η πρώτη φάση της αύξησης των αντικειμενικών αξιών από 1/1/2006 σε συνδυασμό με την προαναγγελία τους 20 μήνες πριν (Τριανταφυλλόπουλος και Κανδήλα, 2010) οδήγησαν το 2005 την οικοδομική δραστηριότητα στο μέγιστο σημείο της. Τη χρονιά επιβολής του φόρου (2006) οι οικοδομικές άδειες περιορίζονται κατά 38,3%, από τις 100 στις 61,7 μονάδες, ενώ στις νέες οικοδομές ο αντίστοιχος δείκτης μειώνεται ακόμη περισσότερο, από το 100 στο 41,7 (58,3%). Τελευταία αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας πραγματοποιήθηκε το 2007 με τους παραπάνω δείκτες να αυξάνονται κατά 6 και 9 μονάδες αντίστοιχα, ενώ από το 2008 που ξεκινά η κάμψη φτάνουμε το 2013 στις 5,4 μονάδες σε επίπεδο συνόλου οικοδομικών αδειών

και στις 0,8 (!) μονάδες όσον αφορά στις νέες οικοδομές. Το ποσοστό νέων οικοδομών προς το σύνολο των οικοδομικών αδειών δεν ακολούθησε την ίδια πορεία, καθώς από το 1999 μέχρι το 2005, με εξαίρεση το 2004 για τους προαναφερθέντες λόγους, και από το 2006 μέχρι το 2010 είχε την τάση να παραμένει σταθερό σε επίπεδα 31-38% και 22-27% αντίστοιχα, ενώ η μεγαλύτερη κάμψη παρατηρείται το 2013 (βλ. διάγραμμα 12).

Συμπερασματικά, η εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας της Νέας Σμύρνης επηρεάστηκε περισσότερο από άλλους παράγοντες, παρά από την εμφάνιση του νέου μέσου (Αβδελάς, μεσίτης Α, Παπαβασιλείου, προσωπικές συνεντεύξεις- 2014). Αυτοί ήταν η ύπαρξη πληθώρας κενών οικοπέδων, οι υψηλοί συντελεστές δόμησης που καθιστούσαν συμφέρουσα την αντιπαροχή, η έντονη ζήτηση για ακίνητα και η ευνοϊκή οικονομική συγκυρία.

B.2.1.6. Τιμές - ζήτηση ακινήτων

Στα πλαίσια του κλίματος ευημερίας της περασμένης δεκαετίας και της ραγδαία αυξανόμενης ζήτησης για στέγη, οι τιμές των ακινήτων ακολουθούσαν ανοδική πορεία από τα τέλη της δεκαετίας του '90 μέχρι την περίοδο 2006-2008 αγγίζοντας, σύμφωνα με μεσσίτες της περιοχής, τα 3.000 ευρώ ανά τ.μ. για τα νεόδμητα διαμερίσματα και τα οικόπεδα ή τα 100 ευρώ ανα τ.μ. το μήνα για ενοικίαση καταστήματος. Το τοπίο άλλαξε ριζικά από την έναρξη της οικονομικής κρίσης, καθώς μέχρι σήμερα οι τιμές έχουν μειωθεί κατά μέσο όρο 40%, ενώ, σύμφωνα με τους ίδιους, πολλά ακίνητα πωλούνται σε ακόμη χαμηλότερες τιμές λόγω άμεσης ανάγκης απόκτησης κεφαλαίου από τους ιδιοκτήτες.

Πίνακας 21: Ενδεικτικές τιμές πώλησης/ενοικίασης ακινήτων ανά τετραγωνικό μέτρο στο Δήμο Νέας Σμύρνης.

Κατηγορία ακινήτου	Πώληση/Ενοικίαση	Τιμή 2000	Τιμή 2007/8	Τιμή 2014
Κατοικίες (νεόδμητο διαμέρισμα)	Πώληση	1500-2000	3000	1800
	Ενοικίαση	4	8	6
Αύξηση τιμής για ακίνητα στη Βενιζέλου (λόγω χρήσης ως επαγγελματικής στέγης)	Πώληση / Ενοικίαση	40-50%	40-50%	15-20%
Καταστήματα	Ενοικίαση	40	100	60
Γραφεία (Βενιζέλου)	Ενοικίαση	4	10	7
Οικόπεδα	Πώληση	1000	3000	1500

Πηγή: Αβδελάς, ανώνυμος μεσίτης προσωπικές συνεντεύξεις - 2014,
<http://www.elie.gr/index.php/el/news-publications/75-pub0170413>, ιδία επεξεργασία.

Κατοικίες

Πίνακας 22: Δείκτης τιμών κατοικιών στην Αθήνα 1993-2014 (2007=100)

Αθήνα						
Athens						
(2007=100)						
Έτος/Year	Τρίμηνο/Quarter				Μέσος Ετήσιος / Annual Average	(%) Μεταβολή / Change
	I	II	III	IV		
1993	...	...	...	...	24,5	...
1994	...	...	...	...	26,8	9,5
1995	...	...	...	...	29,2	9,2
1996	...	...	...	...	32,5	11,0
1997	34,7	35,7	36,8	38,6	36,5	12,5
1998	39,9	42,1	42,5	44,1	42,2	15,5
1999	45,2	46,8	47,6	49,6	47,3	12,2
2000	51,7	53,5	54,9	57,7	54,5	15,1
2001	60,5	63,6	65,3	66,8	64,0	17,6
2002	70,7	76,0	75,0	76,0	74,4	16,2
2003	78,4	76,9	76,9	77,3	77,4	4,0
2004	76,6	76,4	77,1	80,1	77,6	0,3
2005	81,7	83,6	84,5	87,3	84,3	8,6
2006	91,2	93,7	94,1	97,6	94,2	11,7
2007	99,0	98,9	100,7	101,4	100,0	6,2
2008	101,3	101,4	100,3	100,6	100,9	0,9
2009	97,0	96,7	94,9	96,4	96,3	-4,6
2010	96,0	94,8	91,1	90,8	93,2	-3,2
2011	90,0	88,3	87,0	83,5	87,2	-6,4
2012	80,9	78,2	75,9	72,7	76,9	-11,8
2013	70,4	67,9	67,1	64,4	67,5	-12,3
2014*	62,6	61,2*	60,8*	60,4*	61,2*	-9,2*
2015*	60,2*	-	-	-	-	-

Πηγή: Δείκτες τιμών ακινήτων της Τράπεζα της Ελλάδος, Α' Τρίμηνο 2015.

Οι τιμές των κατοικιών στη Νέα Σμύρνη ήταν ελαφρώς υψηλότερες το 2000 σε σχέση με τον μέσο όρο του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, ενώ από το 2008 μέχρι σήμερα η πορεία τους είναι η ίδια (Πίνακες 21 και 22). Σύμφωνα με τον Αβδελά (2014), αν και από το πρώτο διάστημα λειτουργίας του τραμ πάνω από το 80% των αγοραστών ζητούσε σπίτι κοντά σε στάση, η επίδρασή του στις τιμές

αγοράς ήταν ανεπαίσθητη. Αιτίες γι' αυτό ήταν οι ήδη υψηλές τιμές των διαμερισμάτων, η μεγάλη προσφορά (Αβδέλας, Παπαβασιλείου, προσωπικές συνεντεύξεις, 2014) και η εκτεταμένη χρήση του ΙΧΕΑ. Ένας ακόμη καθοριστικός παράγοντας ήταν η προαναφερθείσα αρνητική εικόνα που επικρατούσε μέχρι και κάποια χρόνια μετά την κατασκευή του για την ποιότητα των χαρακτηριστικών του (ταχύτητα, αξιοπιστία κ.ά.), που το καθιστούσε συχνά στην κοινή γνώμη περισσότερο μέσο αναψυχής παρά εργασίας (ιστότοπος εφημερίδας «Το Βήμα», 14/7/2010, ypodomes portal, 13/08/2010, www.euro2day.gr, 04/02/2008 κ.α.).

Πίνακας 23: Επίδραση της εγγύτητας προς διάφορα συγκοινωνιακά μέσα στις τιμές των κατοικιών (ΠΣΑ).

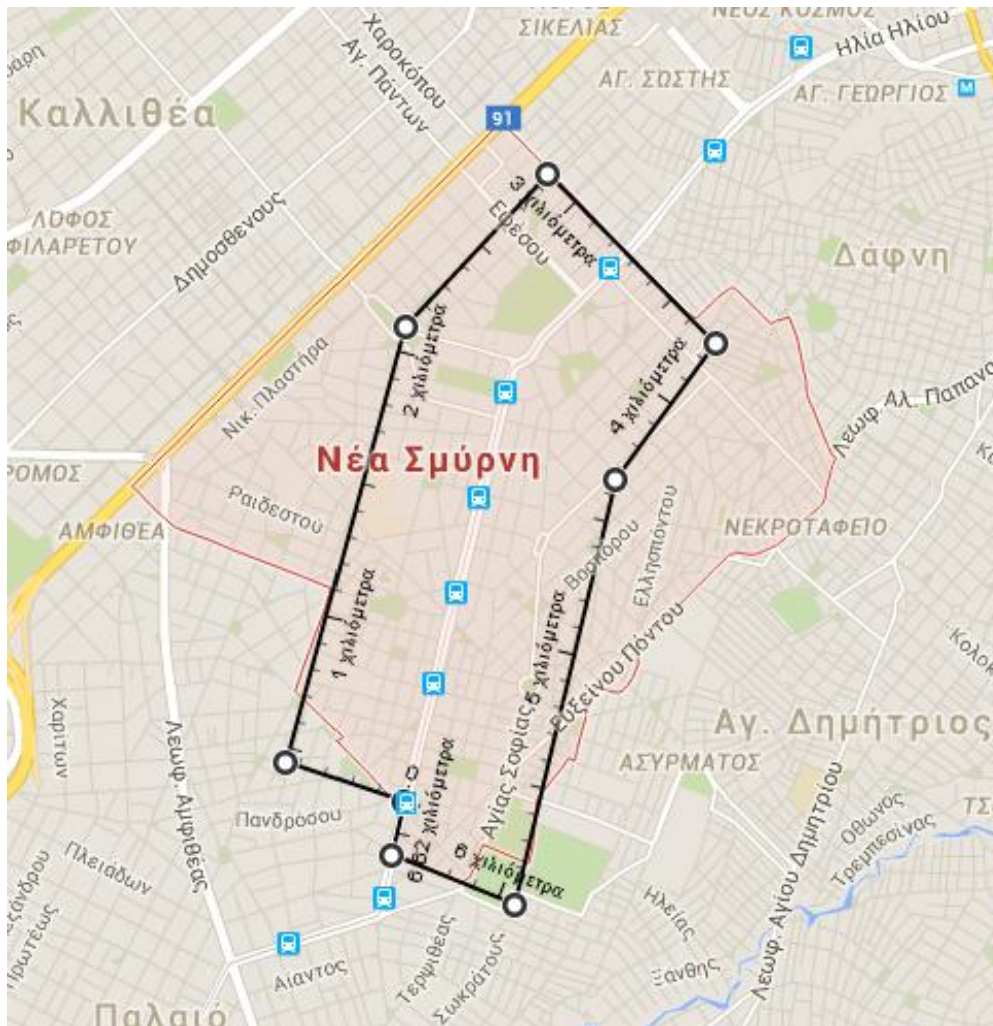
Μέσο	Απόσταση (μέτρα)	Επίπτωση στις τιμές αγοράς (%)			Επίπτωση στα ενοίκια (%)		
		2011	2013	Μεταβολή	2011	2013	Μεταβολή
Μετρό	500	+7,5	+4,3	-42,5	+8,1	+3,0	-62,5
ΗΣΑΠ	500	-6,7	-10,2	-53,5	-	-	-
Τραμ	500	+15,8	+13,4	-15,2	+7,8	+8,7	+11,1
Λεωφορείο	50	+2,9	-4,0	-236,5	-	-	-

Πηγή: Efthymiou and Antoniou, 2015, ίδια επεξεργασία. Μελετήθηκαν οι κατοικίες που βρίσκονται σε απόσταση έως 500 μέτρων από σταθμούς ΜΣΤ και 50 μέτρων από στάση λεωφορείου. Με κόκκινο απεικονίζεται η μεταβολή της επιρροής του λεωφορείου που από θετική μετατράπηκε σε αρνητική.

Σύμφωνα με την έρευνα των Efthymiou and Antoniou (2015), οι υπεραξίες των κατοικιών λόγω εγγύτητας προς τα μέσα σταθερής τροχιάς κατά το διάστημα 2011-2013 υποχώρησαν σημαντικά (βλ. Πίνακα 23). Η μελέτη αφορά σε ακίνητα που βρίσκονται έως 500 μέτρα μακριά από σταθμό ΜΣΤ ή 50 μέτρα από στάση λεωφορείου. Τα παραπάνω αποτελέσματα αποδίδονται στη ραγδαία μείωση των πωλήσεων εκείνο το διάστημα, που σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά κατοικιών και τον περιορισμό του διαθέσιμου εισοδήματος άσκησε έντονες πιέσεις για μείωση των τιμών, συμπαρασύροντας και τις υπεραξίες λόγω εγγύτητας προς τα δίκτυα ΜΣΤ. Εξαίρεση αποτελεί το τραμ, που η υπεραξία των κατοικιών που βρίσκονται στη ζώνη επιρροής του όχι μόνο αυξάνεται όσον αφορά στα ενοίκια, αλλά είναι ήδη από το

2011 η υψηλότερη απ' όλα τα μέσα. Θα πρέπει σαφώς να ληφθεί υπόψη ότι τα παραπάνω μεγέθη αφορούν στις ονομαστικές και όχι στις πραγματικές τιμές συναλλαγής, οι οποίες είναι συνήθως χαμηλότερες (ΤΤΕ, 2014, μεσίτης α - προσωπική συνέντευξη, 2014). Ως εκ τούτου είναι πιθανό, κατά τη διαπραγμάτευση του τιμήματος, η προσαύξηση λόγω της εγγύτητας προς το τραμ να περιορίζεται. Παρά το γεγονός αυτό όμως, η ύπαρξη στοιχείων για δύο διαδοχικές περιόδους αποτελεί έναν αξιόπιστο δείκτη των τάσεων που επικρατούν, οι οποίες είναι πολύ πιθανό να γίνουν ευρύτερα αντιληπτές σε περίπτωση σταθεροποίησης της αγοράς. Επιπροσθέτως ο περιορισμός της χρηματικής υπεραξίας δεν συνεπάγεται σε καμία περίπτωση τον περιορισμό της έμμεσης υπεραξίας, όπως λ.χ. το να μη μείνει το ακίνητο αδιάθετο για μεγάλο χρονικό διάστημα. Επίσης, σε κάθε περίπτωση, η απήχηση που είχε το μέσο στους υπονήφιους αγοραστές αποτελεί ισχυρότατη ένδειξη της εξυπηρετικότητας της διαδρομής του και των ωφελειών που αυτοί προσδοκούσαν από την απόκτηση στέγης στη ζώνη επιρροής του (βλέπε χάρτη 3). Το κυριότερο από αυτά ήταν η γρήγορη και οικονομική σύνδεση προς το κέντρο του δήμου, το σταθμό μετρό Ν. Κόσμου και την παραλιακή ζώνη. Επιπροσθέτως, η ελκυστικότητα της περιοχής κοντά στη Λεωφόρο Ελ. Βενιζέλου αυξήθηκε, καθώς με την κατασκευή του τραμ περιορίστηκε η όχληση από την ταχεία κυκλοφορία και την άναρχη στάθμευση των οχημάτων αυξάνοντας τα επίπεδα οδικής ασφάλειας, ενώ ταυτόχρονα αναβαθμίστηκε η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος (Σαββάκης-Τογιόπουλος, 2010, μεσίτης α - προσωπική συνέντευξη, 2014).

Χάρτης 3: Η ζώνη 500 μέτρων από στάση τραμ προσεγγιστικά. Με κόκκινο διακρίνονται τα διοικητικά όρια του δήμου.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία σε υπόβαθρο google maps.

Συμπερασματικά, οι κατοικίες που βρίσκονται κοντά στο τραμ έχουν ορατή τάση αύξησης της αξίας τους, εφάμιλλη με αυτή του μετρό, ίσως και μεγαλύτερη. Αυτό αποτελεί απόρροια της εξυπηρετικότητας της διαδρομής του (Τζουβαδάκης, προσωπική συνέντευξη- 2014), της αναβάθμισης που επέφερε στο αστικό περιβάλλον (Σαββάκης και Τογιόπουλος, 2010, μεσίτης α – προσωπική συνέντευξη, 2014), καθώς και των χωρικών αλληλεπιδράσεων που προκάλεσε. Παράλληλα, εξέχοντα ρόλο διαδραμάτισε η ενίσχυση των επιπέδων οδικής ασφάλειας της λεωφόρου μέσα από την μείωση των ταχυτήτων των οχημάτων και τον περιορισμό του φόρτου και της παράνομης στάθμευσης. Οι επιδράσεις το τελευταίο διάστημα εκτιμάται ότι είναι εντονότερες στα μισθώματα παρά στις τιμές αγοράς λόγω της περιορισμένης ρευστότητας και του κλίματος ανασφάλειας, που έχουν στρέψει μέρος του

αγοραστικού κοινού στην ενοικίαση. Επιπλέον, είναι ακόμη εντονότερες στα πιο σύγχρονα ακίνητα λόγω της αύξησης της ζήτησής τους, που επήλθε από την πτώση των τιμών.

Επαγγελματικά ακίνητα

Τα περισσότερα επαγγελματικά ακίνητα της Νέας Σμύρνης συγκεντρώνονται πρωτίστως στην πλατεία και στους δρόμους γύρω από αυτή και δευτερευόντως στους άξονες της Ελ. Βενιζέλου και της Συγγρού (Παπαβασιλείου, Τυμπανίδης, προσωπικές συνεντεύξεις - 2014). Η πλατεία διαθέτει κυρίως καταστήματα και μικρά/μικρομεσαία γραφεία, η Ελ. Βενιζέλου καταστήματα και διαφόρων μεγεθών γραφειακούς χώρους, ενώ η Συγγρού κυρίως πολυώροφους γραφειακούς χώρους και λίγα καταστήματα. Η ανάλυση εστιάζεται στις δύο πρώτες περιοχές λόγω της περιορισμένης επίδρασης του τραμ στα ακίνητα της Λεωφόρου Συγγρού.

- Καταστήματα

Η εμπορική δραστηριότητα του δήμου πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο στην κεντρική πλατεία και τους δρόμους γύρω απ'αυτή, καθώς και στην δευτερεύουσα αγορά της Ελ. Βενιζέλου. Οι υπόλοιπες δευτερεύουσες αγορές (Συγγρού, Αγ. Σοφίας, Αϊδινίου, Παλαιολόγου κ.ά.), παρ'όλο που διαθέτουν σημαντικό απόθεμα χώρων, έχουν αποδυναμωθεί σημαντικά λόγω της οικονομικής κρίσης. Σύμφωνα με τον Αβδέλα, μεσίτη – συγκοινωνιολόγο, ο ενιαίος χώρος πλατείας – άλσους, που συνδέεται μέσω μιας μικρότερης ενδιάμεσης πλατείας πάνω από το υπόγειο παρκινγκ, αποτελεί έναν ιδιαίτερα δυναμικό και δημοφιλή χώρο δυσεύρετης έκτασης για τα δεδομένα κέντρου πόλης (120 στρέμματα), που συγκεντρώνει ιδιότητες «πιάτσας». Δηλαδή τα καταστήματα που μένουν κενά ενοικιάζονται σε μικρό χρονικό διάστημα σε άλλο επιχειρηματία. Αυτό αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι σε όλη την έκταση της πλατείας και στους κάθετους σε αυτή πεζοδρόμους υπάρχουν μόλις 3 κενά καταστήματα (ποσοστό 2,9%). Η εικόνα αυτή συναντάται και στο σύνολο του ευρύτερου εμπορικού κέντρου όπου από τα 553 καταστήματα κενά είναι μόλις τα 48, ποσοστό μόλις 8,67% (προσωπική έρευνα πεδίου, 01/2015). Η επίτευξη των παραπάνω ποσοστών αποτελεί ιδιαίτερα θετικό στοιχείο, καθώς απεικονίζει τη διατήρηση της ζήτησης σε ικανοποιητικά επίπεδα, παρά το γεγονός ότι σε επίπεδο Αττικής τα καταστήματα αποτέλεσαν την πιο ευάλωτη κατηγορία ακινήτων κατά τη διάρκεια της κρίσης (Mitrakos, 2014). Ακόμη, παρά την έλλειψη στοιχείων για την

πορεία των μισθωμάτων, μπορεί να υποθεθεί ότι οι μειώσεις που καταγράφηκαν τα τελευταία χρόνια ήταν μικρότερες από τις αντίστοιχες λιγότερο κεντρικών περιοχών. Αυτό αποτελεί σε μεγάλο βαθμό απόρροια της δημιουργίας του τραμ, το οποίο διεύρυνε αισθητά την περιοχή εμβέλειας της αγοράς, κυρίως προς το Παλαιό Φάληρο, τον Ν. Κόσμο και άλλες περιοχές των Νοτίων Προαστίων. Παράλληλα, ενίσχυσε τη μητροπολιτικότητά της Νέας Σμύρνης συμβάλλοντας στην καθιέρωσή της ως ενός δυναμικού κέντρου με πληθώρα λειτουργιών και υπηρεσιών. Επιπρόσθετα, τη βοήθησε να αντλήσει ένα σημαντικό μέρος της δραστηριότητας που εξαφανίστηκε την περίοδο της κρίσης από τις δευτερεύουσες αγορές που βρίσκονταν κοντά στην τροχιά του (Ελ. Βενιζέλου, Αιδινίου κτλ), αποτρέποντας διαρροές προς άλλους δήμους.

Η αγορά της Ελ. Βενιζέλου, παρά τον ισχυρό περιορισμό της λόγω της κρίσης, το τελευταίο διάστημα παρουσιάζει τάσεις ανάκαμψης. Επιπλέον, το ποσοστό κενών καταστημάτων (17,7%) είναι ικανοποιητικό συγκριτικά τόσο με άλλες περιοχές της Αθήνας (βλ. πίνακα ΕΣΕΕ παρακάτω) όσο και με την πλειονότητα των δευτερευουσών αγορών του δήμου. Συνεπώς τα ακίνητα που βρίσκονται επί του άξονα μπορούν να χαρακτηριστούν προνομιούχα, καθώς απέκτησαν εύκολη πρόσβαση σε μεγάλο αριθμό καταναλωτών, ενώ εξασφάλισαν διαρκή προβολή στο επιβατικό κοινό. Αυτό μπορεί να εκφραστεί μέσα από αύξηση του μισθώματος, μεγαλύτερη διάρκεια ενοικίασης, περιορισμό του χρόνου που το ακίνητο παραμένει αδιάθετο κτλ.

Συμπερασματικά, η δημιουργία του τραμ συνέβαλε αισθητά στην επίτευξη σταθερότητας στην αγορά καταστημάτων της κεντρικής αγοράς της Νέας Σμύρνης μέσα από την ενίσχυση του ρόλου της στην ευρύτερη περιοχή. Ταυτόχρονα, επηρέασε θετικά την αξία των ακινήτων κατά μήκος του άξονα της Ελ. Βενιζέλου μέσα από την βελτίωση της προσβασιμότητας, την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και την κατακόρυφη αύξηση της προβολής τους. Επίσης, η μικρή απόσταση μεταξύ των στάσεων εξασφαλίζει παρόμοιες αποδόσεις για όλα τα ακίνητα που βρίσκονται επί του άξονα, περιορίζοντας ωστόσο τις ωφέλειες για τις εγκάρσιες ιδιοκτησίες. Αυτό συμβαίνει λόγω της υπερπροσφοράς καταστημάτων επί της λεωφόρου που σε συνδυασμό με τα μειωμένα ενοίκια καθιστά ασύμφορη την εγκατάσταση των επιχειρήσεων σε μικρότερες οδούς, τάση που παρατηρείται πανελλαδικά (ΤΤΕ, 2014).

- Γραφεία

Γραφειακοί χώροι εντοπίζονται κυρίως επί των Λεωφόρων Συγγρού και Ελ. Βενιζέλου, καθώς και στην κεντρική περιοχή του δήμου. Η Λεωφόρος Συγγρού υπάγεται διοικητικά κατά τμήματα στους δήμους Αθηναίων, Καλλιθέας, Νέας Σμύρνης και Παλαιού Φαλήρου με το μεγαλύτερο τμήμα της να καταλαμβάνεται από τους δήμους Καλλιθέας (δυτική πλευρά) και Νέας Σμύρνης (ανατολική). Αποτελεί έναν από τους κύριους αναπτυξιακούς άξονες της Αθήνας (ΡΣΑ 2021) και διαθέτει ως επί το πλείστον πολυώροφους γραφειακούς χώρους στους οποίους είναι εγκατεστημένες μεγάλες επιχειρήσεις, όπως ασφαλιστικές εταιρείες, κλινικές, πολυχώροι αναψυχής, τράπεζες κ.ά. Το ποσοστό αδιάθετων χώρων σύμφωνα με τον Τυμπανίδη (2014) είναι υψηλό, ενώ αυξάνεται ακόμη περισσότερο στα διοικητικά όρια του δήμου Νέας Σμύρνης. Η δημιουργία του τραμ δεν επέφερε αλλαγές στην εν λόγω αγορά γραφειακών χώρων ούτε μετατόπιση επιχειρήσεων προς την Ελ. Βενιζέλου λόγω της δυναμικής που είχε ήδη αποκτήσει ο άξονας.

Η Ελ. Βενιζέλου διαθέτει γραφεία διαφόρων εμβαδών, από μεμονωμένα διαμερίσματα μέχρι πολυώροφα κτήρια. Η δημιουργία του τραμ αύξησε οριακά τις τιμές των, μικρών κυρίως, γραφειακών χώρων, οι τιμές των οποίων όμως ήταν ήδη αυξημένες, ενώ αυτή τη στιγμή το ποσοστό κενών χώρων εκτιμάται ότι ξεπερνά το 30% (προσωπική έρευνα πεδίου, 01/2015). Επιπλέον, η λειτουργία του μέσου ενδέχεται να συνέβαλε περιορισμένα στην αξιοποίηση κάποιων γραφειακών χώρων ως φροντιστηρίων μέσης εκπαίδευσης στο νότιο τμήμα του άξονα. Τέλος, στην κεντρική περιοχή συναντώνται επίσης διαφόρων μεγεθών χώροι, με κυρίαρχη κατηγορία τα μεμονωμένα γραφεία και ελάχιστα πολυώροφα συγκροτήματα.

Η συμβολή του τραμ στην αγορά γραφείων είναι παρόμοια με αυτή των καταστημάτων, καθώς η διεύρυνση της εμβέλειας της κεντρικής αγοράς ωφέλησε και τους γραφειακούς χώρους συμβάλλοντας στην αναβάθμιση της αξίας τους με διάφορους τρόπους, όπως η επίτευξη μακροβιότερων μισθώσεων κτλ. Παράλληλα, περιορισμένα οφέλη εμφανίστηκαν και στους γραφειακούς χώρους επί του άξονα της Ελ. Βενιζέλου.

- Οικόπεδα

Το απόθεμα διαθέσιμων οικοπέδων της Νέας Σμύρνης κατά την περίοδο συγγραφής της εργασίας αποτελείτο ως επί το πλείστον από οικόπεδα έκτασης 100-700 τ.μ., με τα γήπεδα μεγαλύτερης έκτασης να σπανίζουν (ιστότοπος χρυσής ευκαιρίας, e-akinita.gr κ.ά. τελευταία πρόσβαση 27/5/2015). Τα οικόπεδα επί της Ελ. Βενιζέλου ήταν πάντα σημαντικά ακριβότερα απ' ό,τι στην υπόλοιπη περιοχή. Η αύξηση αυτή ξεκινά από το 40-50% το 2000, παραμένει η ίδια μέχρι την έναρξη της κρίσης και αυτή τη στιγμή (2014) βρίσκεται στο 15-20% (μεσίτης Α, 2014). Σύμφωνα με τον Τζουβαδάκη (2014) ένα σημαντικό μέρος της παραπάνω προσαύξησης αποδίδεται στο τραμ, ενώ οι Mohammad et al. (2013) αναφέρουν ότι αντίστοιχη παρατήρηση έχει γίνει σε πολλές περιπτώσεις νέων αστικών σιδηροδρομικών δικτύων ανά τον κόσμο. Πράγματι, το γεγονός ότι, ενώ η οικοδομική δραστηριότητα έχει εκμηδενιστεί και η αγορά επί του άξονα έχει παρακμάσει, οι τιμές των οικοπέδων παραμένουν αυξημένες κατά 15-20%. τεκμηριώνει τη συμβολή του τραμ. Αν ληφθεί υπόψη ότι λόγω μεγέθους οχήματος και διαδρομής, το τραμ μεταφέρει σημαντικά μεγαλύτερο αριθμό ατόμων σε σχέση με τα ΙΧΕΑ, καθώς και τις λίγες τοπικές λεωφορειακές γραμμές και μάλιστα τόσο από κοντινές όσο και από απομακρυσμένες τοποθεσίες, η συμβολή του τραμ στην προαναφερθείσα προσαύξηση ξεπερνά το 50% (10% της συνολικής αξίας).

Συνεπώς η αξία των οικοπέδων που βρίσκονται στην τροχιά του τραμ παρουσιάζει αυξητικές τάσεις, οι οποίες ήταν ακόμη εντονότερες κατά την περίοδο ευημερίας που προηγήθηκε. Η ακτίνα επιρροής του μέσου υπολογίζεται στα 500-600 μέτρα από τις στάσεις, όσα δηλαδή και για τις κατοικίες, ενώ η έντασή της αυξάνεται σημαντικά στα 250-300 μέτρα. Αυτό συμβαίνει από τη μια λόγω της αυξημένης ζήτησης που μπορεί να έχουν οι κατοικίες που βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των 5 λεπτών, εφόσον δεν επηρεάζονται από τυχόν αρνητικές εξωτερικότητες (Negative externalities) (ηχορρύπανση, αύξηση εγκληματικότητας κ.ά.) και από την άλλη λόγω της δυνατότητας αξιοποίησης του οικοπέδου για εμπορική χρήση (καταστήματα, πάρκινγκ κτλ). Η ένταση της αύξησης εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως τα χαρακτηριστικά του οικοπέδου, η ευρύτερη τοποθεσία, η απόσταση από το σταθμό κ.ά.

B.2.1.7. Συμπεράσματα

Τα ακίνητα που βρίσκονται στη ζώνη επιρροής του τραμ θεωρούνται προνομιακά και παρουσιάζουν μικρές ή μεγαλύτερες τάσεις αύξησης της αξίας τους. Η αύξηση μπορεί να είναι είτε άμεσα μετρήσιμη (λ.χ. ακριβότερο μίσθωμα) είτε έμμεσα (λ.χ. μακροβιότερη μίσθωση). Ένας από τους κύριους παράγοντες που οδήγησαν σε αυτό είναι η εξυπηρετικότητα της διαδρομής του (Τζουβαδάκης, προσωπική συνέντευξη-2014), καθώς συνέδεσε το πολεοδομικό κέντρο και ένα σημαντικό τμήμα της περιοχής κατοικίας τόσο μεταξύ τους όσο και με το κέντρο της Αθήνας και τον πλησιέστερο σταθμό μετρό, αυτόν του Νέου Κόσμου. Παράλληλα, δημιούργησε ένα «άνοιγμα» της Νέας Σμύρνης προς τη θάλασσα και τους παραλιακούς δήμους συμβάλλοντας αισθητά στην ενίσχυση της αλληλεπίδρασης μεταξύ των περιοχών. Ταυτόχρονα, σημαντική ήταν η συμβολή του μέσου στην αξία των ακινήτων μέσα από την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και τη βελτίωση της συνολικής εικόνας της πόλης. Η εμβέλεια των επιδράσεων του μέσου για τις κατοικίες προσδιορίζεται στα 300-600 μέτρα, ενώ για τα επαγγελματικά ακίνητα μειώνεται στα 250-300, κάτι που είναι αναμενόμενο βάσει της βιβλιογραφίας. Ακόμη, οι επιδράσεις είναι εντονότερες για τα επαγγελματικά ακίνητα που βρίσκονται επί της όδευσης του μέσου λόγω της μεγάλης προβολής που εξασφαλίζουν. Η υπεραξία αναμένεται να αυξηθεί τα επόμενα χρόνια λόγω της αναμενόμενης αύξησης της ζήτησης για ακίνητα υψηλών προδιαγραφών, της ενισχυόμενης θέσης των ΜΜΜ και του διευρυνόμενου δικτύου του τραμ. Η αύξηση θα είναι περισσότερο ορατή στα ενοίκια λόγω του εδάφους που κερδίζει η ενοικίαση έναντι της πώλησης εξαιτίας της οικονομικής επιβάρυνσης των ιδιοκτησιών και του κλίματος οικονομικής ανασφάλειας. Επιπρόσθετα, τα ακίνητα κοντά στο τραμ είναι πολύ πιθανό να αποτελέσουν επενδυτικά προϊόντα, η αγορά των οποίων γνωρίζει μεγάλη άνοδο τα τελευταία τρίμηνα (ΤΤΕ, 2014).

B.2.2. Επίδραση του τραμ στο εμπόριο

B.2.2.1. Εισαγωγή – μεθοδολογία

Η χωροθέτηση των επιχειρήσεων εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως το είδος, το εάν βασίζονται στην πρόσβαση των καταναλωτών (market oriented) ή τη διακίνηση αγαθών (resource oriented), τη διαθεσιμότητα πόρων και εργατικού δυναμικού και τη διαθεσιμότητα κατάλληλων ακινήτων σε συμφέρουσες τιμές (Mejia - Dorantes et al., 2012). Η κατασκευή μεταφορικών υποδομών είναι ένα μέσο

επαναπροσδιορισμού του χαρακτήρα και των λειτουργιών του χώρου δημιουργώντας νέες συνθήκες οργάνωσης και εξάπλωσης των οικονομικών και εμπορικών δραστηριοτήτων. Σκοπός της παρούσας ενότητας είναι η αποτύπωση του εμπορικού προφίλ της Νέας Σμύρνης, καθώς και των αλλαγών που επέφερε η δημιουργία της γραμμής του τραμ. Η ανάλυση επικεντρώνεται στην κύρια αγορά και την αγορά της Ελ. Βενιζέλου, αφενός λόγω του ότι βρίσκονται στη ζώνη επιρροής του τραμ, αφετέρου διότι αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία του εμπορικού δυναμικού του δήμου. Το υλικό που θα χρησιμοποιηθεί προέρχεται από στατιστικές, συνεντεύξεις, καθώς και από την απογραφή κλειστών καταστημάτων που πραγματοποιήθηκε τον Ιανουάριο του 2015.

B.2.2.2. Εμπορικό προφίλ περιοχής μελέτης

Η αγορά της Νέας Σμύρνης αποτελεί έναν ισχυρό εμπορικό πόλο με εμβέλεια που ξεπερνά τα όρια του δήμου και εκτείνεται πρωτίστως στο Παλαιό Φάληρο, την Καλλιθέα και τον Νέο Κόσμο και έπειτα στη Δάφνη και τον Άγιο Δημήτριο (Παπαβασιλείου, Τυμπανίδης, προσωπικές συνεντεύξεις-2014, ΕΜΠ-ΕΣΕΕ, 2012). Αποτελείται από την κύρια αγορά που βρίσκεται στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου και τις δευτερεύουσες αγορές (Ελ. Βενιζέλου, Συγγρού, Παλαιολόγου, Αγ. Σοφίας κ.ά.). Η πλειοψηφία των επιχειρήσεων εντοπίζεται στην κύρια αγορά (ευρύτερη περιοχή πλατείας), καθώς και επί της Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου. Οι υπόλοιπες δευτερεύουσες αγορές είναι στην πλειοψηφία τους αποδυναμωμένες ενώ πολλές έχουν εξουδετερωθεί εξαιτίας της οικονομικής κρίσης. Κυρίαρχος κλάδος εμπορικής δραστηριότητας σε ακτίνα 250 μέτρων από τις στάσεις του τραμ (σ.σ. κύρια αγορά, αγορά οδ. Ελ. Βενιζέλου, κάποιες τοπικές αγορές) είναι η ένδυση/υπόδηση σε ποσοστό 31%, ενώ ακολουθεί η αναψυχή/θεάματα (συμπεριλαμβανομένης της εστίασης) σε ποσοστό 12% (Σαββάκης και Τογιόπουλος, 2010). Ακόμη, σύμφωνα με την ίδια εργασία, το 40% των επιχειρήσεων που λειτουργούσαν το 2010 ιδρύθηκαν μεταξύ 2005 και 2010, το 41% μεταξύ 1995 και 2004, ενώ μόλις το 19% πριν το 1995. Αυτό, πέραν του ότι υποδεικνύει την «μοντερνοποίηση» της περιοχής ιδιαίτερα το διάστημα λίγο πριν την έναρξη της κρίσης, καταδεικνύει σ' ένα βαθμό την επίδραση του τραμ στην προσέλκυση του επιχειρηματικού κοινού και την ενδυνάμωση της αγοράς. Όπως τονίζεται από τους ίδιους, οι επιχειρήσεις που κατέγραψαν τη μεγαλύτερη αύξηση πελατείας λόγω του τραμ είναι η

αναψυχή/εστίαση, τα είδη γενικού εμπορίου/τρόφιμα και οι υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών.

Η κεντρική αγορά διαθέτει κυρίως καταστήματα αναψυχής (~70%) και λιανεμπορίου (~30%), με τα τελευταία να διαθέτουν κυρίως είδη ένδυσης/υπόδησης, οπτικά και είδη οικιακού εξοπλισμού (Παπαβασιλείου, Τυμπανίδης, προσωπική συνέντευξη-2014, προσωπική έρευνα πεδίου, 2015). Η πεζοδρόμησή της στις αρχές της δεκαετίας του 2000 άλλαξε ριζικά το προφίλ της μετατοπίζοντας τις επιχειρήσεις λιανεμπορίου στους υπόλοιπους δρόμους (Ομήρου κ.α.) και δίνοντας τη θέση τους σε καταστήματα αναψυχής, όπως συμβαίνει μέχρι σήμερα. Ακόμη, ο εν λόγω κλάδος ενισχύθηκε λόγω της δημιουργίας του τραμ, το οποίο αφενός ενίσχυσε τη μητροπολιτικότητα της αγοράς, αφετέρου συνέβαλε στην προσέλκυση επισκεπτών νεαρής ηλικίας. Το ποσοστό κλειστών καταστημάτων (8,67%) είναι ιδιαίτερα χαμηλό σε σχέση με τις υπόλοιπες κεντρικές περιοχές της Αθήνας (βλ. πίνακα ΕΣΕΕ παρακάτω) και τεκμηριώνει το γεγονός ότι η αγορά της Νέας Σμύρνης αντιμετώπισε την κρίση με περιορισμένες απώλειες, κάτι που ισχυρίζονται και τα στελέχη του Εμπορικού Συλλόγου (Παπαβασιλείου, Τυμπανίδης-προσωπική συνέντευξη, 2014). Συνεπώς, η δημιουργία του τραμ επηρέασε ιδιαίτερα θετικά την κεντρική αγορά της Νέας Σμύρνης μέσα από την διεύρυνση της ζώνης επιρροής της (Παπαβασιλείου, Τυμπανίδης-προσωπική συνέντευξη, 2014) και την αποτροπή διαρροής κοινού από τις αποδυναμωμένες δευτερεύουσες αγορές σε άλλους δήμους.

Η αγορά επί του άξονα της Ελ. Βενιζέλου αναπτύχθηκε στα τέλη της δεκαετίας του '90 και παρήκμασε μια δεκαετία αργότερα, με την εμφάνιση της κρίσης. Διαθέτει κυρίως καταστήματα μικρού και μεσαίου μεγέθους και γραφεία, ενώ συγκεντρώνει επιχειρήσεις εμπορίου (ένδυση, οικιακός εξοπλισμός, τρόφιμα κτλ), εκπαίδευσης (φροντιστήρια, σχολές Η/Υ, σχολές χορού κ.ά.) και υπηρεσιών (εστίαση, τράπεζες, προσωπική περιποίηση κλπ). Το ποσοστό κενών καταστημάτων είναι αισθητά αυξημένο σε σχέση με το κέντρο του δήμου και ανέρχεται στο 17,1%. Αναλυτικότερα, το ποσοστό κενών καταστημάτων στη δυτική πλευρά της οδού (κατεύθυνση από κέντρο προς παραλία) ανέρχεται στο 13,3%, ενώ στην απέναντι πλευρά στο 19,8%. Η απόκλιση των δύο πλευρών μπορεί να αποδοθεί κυρίως σε ιστορικούς ή συγκυριακούς λόγους, καθώς επίσης, ιδιαίτερα όσον αφορά το κεντρικό τμήμα, στην επικοινωνία της πλατείας με την ανατολική πλευρά. Σε αυτό συνηγορεί το γεγονός ότι σε ακτίνα 300-400 μέτρων απ' το κέντρο, στην πλευρά που συνδέεται

με την πλατεία, υπάρχει μόλις ένα κλειστό κατάστημα, ενώ στην άλλη πλευρά τα κενά καταστήματα αντιπροσωπεύουν το 23,8% του συνόλου. Συνεπώς, τυχόν φαινόμενα διχοτόμησης της λεωφόρου δεν μπορούν να αποδοθούν στο τραμ (Τζουβαδάκης, προσωπική συνέντευξη-2014) αλλά σε άλλους παράγοντες (μεγάλο πλάτος της οδού, είδος επιχειρήσεων κ.ά.).

Υψηλότερα ποσοστά παρατηρούνται στο κεντρικό τμήμα της ανατολικής πλευράς μεταξύ των οδών Βιθυνίας και Πατριάρχου Ιωακείμ (23,8%), στο νότιο τμήμα της ίδιας πλευράς μεταξύ των οδών Παραδεισίου και Ψαρών (23,1%) και στο νότιο τμήμα της αντίθετης πλευράς μεταξύ των οδών Χρυσουπόλεως και Παμφυλίας (33%). Στην πρώτη περίπτωση συναντώνται κατά κύριο λόγο υπηρεσίες πλην εστίασης (τράπεζες, προσωπική περιποίηση κτλ) ενώ στη δεύτερη και την τρίτη λειτουργούν κυρίως εμπορικά καταστήματα (ένδυση, τρόφιμα κτλ). Τα υψηλά ποσοστά μπορούν να αποδοθούν στη γενική οικονομική συγκυρία, στην ενδυνάμωση της κεντρικής αγοράς και όσον αφορά στη δεύτερη και την τρίτη περίπτωση, στη μεγάλη απόσταση απ' το κέντρο. Αξίζει να αναφερθεί ότι οι δύο τελευταίες περιοχές βρίσκονται σε ζώνη 150 - 200 μέτρων εκατέρωθεν του σούπερ μάρκετ μεγάλης έκτασης «Βερόπουλος», οπότε η εμφάνιση υψηλών ποσοστών μπορεί να σχετίζεται και με αυτό (λ.χ. εύκολη εύρεση μεγάλης ποικιλίας προϊόντων στο σούπερ μάρκετ που καθιστά περιττή τη μετάβαση σε άλλο κατάστημα). Αντίστοιχα, χαμηλό ποσοστό κλειστών καταστημάτων παρατηρείται στο μεγαλύτερο τμήμα της δυτικής πλευράς, από την Πατριάρχου Ιωακείμ μέχρι την Αγνώστων Μαρτύρων (9,3%), στο κεντρικό τμήμα της οποίας (από Πατριάρχου Ιωακείμ έως Βασιλείου του Μεγάλου) το ποσοστό μειώνεται στο 2,1%, κάτι που αναδεικνύει την επίδραση της απόστασης από το κέντρο.

Πίνακας 24: Ποσοστό κλειστών καταστημάτων σε κεντρικές αγορές της Αθήνας.

<u>Περιοχή</u>	<u>Πεδίο αναφοράς</u>	<u>Ποσοστό (%)</u>
Αθήνα	κέντρο	27,5
Πειραιάς	Κέντρο	33,5
Περιστερί	κέντρο	30,3
Καλλιθέα	κέντρο	41,6
Γλυφάδα	κέντρο	15,2
Νέα Ιωνία	κέντρο	23,5
Κηφισιά	κέντρο	21,5
Μαρούσι	κέντρο	17,4
Χαλάνδρι	κέντρο	16,4
Νέα Σμύρνη	κέντρο	8,67
Νέα Σμύρνη	Ελ. Βενιζέλου	17,1

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων από απογραφή Μαρτίου 2015 της ΕΣΕΕ (Ινστιτούτο Εμπορίου και Υπηρεσιών - INEMY) και προσωπική έρευνα πεδίου στη Νέα Σμύρνη, Ιανουάριος 2015.

Όπως φαίνεται στον πίνακα 24, τα ποσοστά κενών καταστημάτων στο κέντρο της Νέας Σμύρνης και επί του άξονα της Ελ. Βενιζέλου είναι αρκετά χαμηλά, ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη ότι η τελευταία εκπίπτει στο μεγαλύτερο τμήμα της από την κεντρική περιοχή. Η συσχέτιση των ποσοστών μεταξύ των περιοχών θα πρέπει να πραγματοποιηθεί με μεγάλη επιφύλαξη λόγω της έντονης διαφοροποίησης των χαρακτηριστικών κάθε περιοχής και των αναπόφευκτων μεθοδολογικών αποκλίσεων των δύο απογραφών. Ακόμη, το γεγονός ότι τα δύο πιο χαμηλά ποσοστά βρίσκονται στη Νέα Σμύρνη και τη Γλυφάδα, που είναι οι μόνες περιοχές όπου το τραμ περνάει από την «καρδιά» της αγοράς, ενδεχομένως να σχετίζεται με την παρουσία του μέσου, κάτι που θα ήταν σκόπιμο να διερευνηθεί. Ακόμη, όπως υποστηρίζει και η ΕΣΕΕ στην ίδια έρευνα, οι αποκλίσεις των παραπάνω ποσοστών σχετίζονται έντονα με το κοινωνικοοικονομικό προφίλ της κάθε περιοχής, με τις χαμηλότερου εισοδήματος περιοχές να εμφανίζουν τα υψηλότερα μεγέθη.

B.2.2.3. Συμπεράσματα

Σύμφωνα με τις ενδείξεις, η δημιουργία του τραμ συνέβαλε αισθητά στην ενδυνάμωση της αγοράς της Νέας Σμύρνης και την ισχυροποίηση του ρόλου της στην ευρύτερη περιοχή. Συγκεκριμένα, διεύρυνε την περιοχή εμβλείας της κυρίως προς το Παλαιό Φάληρο και τον Νέο Κόσμο, ενώ ενέτεινε την ελκυστικότητά της και σε αρκετές ακόμη περιοχές των νοτίων προαστίων. Ταυτόχρονα διευκόλυνε τη μετάβαση των κατοίκων του δήμου στην κύρια αγορά, αποτρέποντας διαρροές σε άλλους δήμους εξαιτίας των αποδυναμωμένων δευτερευουσών αγορών. Οι επιδράσεις ήταν εντονότερες στην κύρια αγορά, ωστόσο ωφελημένη είναι και η αγορά της Ελ. Βενιζέλου, αφενός χάρη στην ευρεία προβολή που προσέφερε η διέλευση του μέσου, αφετέρου λόγω του «ανοίγματος» της κύριας αγοράς κατά μήκος του άξονα, στην περιοχή Μεγ. Αλεξάνδρου. Τέλος, το είδος των καταστημάτων στη ζώνη επιρροής δεν μεταβλήθηκε σημαντικά, με εξαίρεση μια περιορισμένη ενίσχυση του κλάδου της αναψυχής στην κεντρική πλατεία.

ΜΕΡΟΣ Γ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Γ.1. Εξέλιξη – γενικά χαρακτηριστικά της περιοχής

Γ.1.1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα αποτυπωθεί η εξέλιξη βασικών παραμέτρων της αναπτυξιακής και κοινωνικής φυσιογνωμίας του Πειραιά με σκοπό την εκτίμηση των επιπτώσεων της υπό κατασκευής γραμμής τραμ στη λειτουργία της πόλης. Οι παράμετροι που θα ερευνηθούν είναι το δημογραφικό προφίλ, η αγορά ακινήτων και η εμπορική δραστηριότητα. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε με στοιχεία από την ΕΛΣΤΑΤ και άλλους φορείς, συνεντεύξεις, καθώς και άλλες εργασίες από τη βιβλιογραφία που αναφέρονται στην περιοχή ή στις επιπτώσεις του μέσου.

Γ.1.2. Γενικά – Διοικητική υπαγωγή

Ο Δήμος Πειραιά υπάγεται διοικητικά στην Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς της Περιφέρειας Αττικής και συνορεύει ανατολικά με τον Δήμο Μοσχάτου – Ταύρου, βόρεια με τον Δήμο Νίκαιας – Αγ. Ιωάννη Ρέντη και δυτικά με τον Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας. Σύμφωνα με το ΡΣΑ 2021 (ν.4277/2014), υπάγεται στην χωρική υποενότητα Πειραιώς της χωρικής ενότητας Αθήνας – Πειραιά και

βρίσκεται στην αρχή δύο αναπτυξιακών αξόνων διεθνούς και εθνικής εμβέλειας: του κεντρικού άξονα του πολεοδομικού συγκροτήματος και του άξονα βορρά – νότου. Ο πρώτος άξονας ξεκινά από την περιοχή του επιβατικού λιμένα του Πειραιά και καταλήγει στον αναπτυξιακό πόλο Αμαρουσίου διαμέσου των λεωφόρων Ποσειδώνος, Συγγρού και Κηφισίας, περιλαμβάνοντας κυρίως δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα, έδρες επιχειρήσεων, τουριστικές εγκαταστάσεις και πολιτιστικές λειτουργίες. Ο δεύτερος άξονας, που αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του παραγωγικού ιστού της πόλης, ιδιαίτερα όσον αφορά στον δευτερογενή τομέα, ξεκινά σε δύο κλάδους από τα εμπορικά λιμάνια Πειραιά και Ελευσίνας και μέσω των δυτικών περιοχών της πόλης και του ΠΑΘΕ καταλήγει στη βόρεια πύλη της Περιφέρειας, την περιοχή της Αυλώνας. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα κομβικό μητροπολιτικό κέντρο υψηλής σημασίας τόσο για την ευρύτερη περιοχή όσο και σε εθνική-διεθνή κλίμακα.

Στον Πειραιά συναντώνται ως επί το πλείστον χρήσεις κατοικίας, πολεοδομικού κέντρου, ναυτιλίας, (πρώην) βιομηχανίας/βιοτεχνίας και λοιπών μεταφορών (ΓΠΣ Πειραιά – ΦΕΚ 79Δ/88, τροπ. ΦΕΚ 663Δ/94). Σημείο αναφοράς για την πόλη είναι το λιμάνι, στα ανατολικά και τα νότια του οποίου εκτείνεται το πολεοδομικό κέντρο, ενώ στα βόρεια εντοπίζονται η βιοτεχνία και οι λοιπές μεταφορές. Η περιοχή χαρακτηρίζεται από πυκνή δόμηση, πεπαλαιωμένο κτηριακό απόθεμα και πληθώρα τοπικών πολεοδομικών κέντρων. Το εισοδηματικό προφίλ του μεγαλύτερου τμήματος του δήμου, ιδιαίτερα των βόρειων και δυτικών περιοχών, είναι από χαμηλό έως μεσαίο. Αντίθετα, οι ανατολικές συνοικίες του δήμου (Πειραιϊκή, Πασαλιμάνι, Καστέλλα κ.α.) διαθέτουν κυρίως χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού και κατοικούνται από άτομα υψηλότερου κοινωνικο-εισοδηματικού προφίλ. Οι στόχοι που τίθενται στο κείμενο του ΡΣΑ 2021 για την πόλη του Πειραιά είναι οι εξής (ν.4277/2014):

- Αναβάθμισή του ως κεντρικού Λιμένα και κόμβου συνδυασμένων μεταφορών, με αποτελεσματική διασύνδεση μεσογειακού, διευρωπαϊκού και διεθνούς επιπέδου.*
- Περιβαλλοντική αναβάθμιση του Λιμένα του Πειραιά με τη δημιουργία σύγχρονων υποδομών βάσει των προτύπων της ελληνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τη διαχείριση των υγρών αποβλήτων των πλοίων, περίξ και εγγύς της θεσμοθετημένης λιμενικής ζώνης.*
- Ισχυροποίησή του ως Κέντρου πολυλειτουργικού χαρακτήρα, με ταυτόχρονη διατήρηση της κατοικίας και ανάδειξη της πολιτιστικής του κληρονομιάς.*

- Ενίσχυση και ανασυγκρότηση της παραγωγικής και οικονομικής βάσης, σε κατεύθυνση σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.
- Λειτουργική διασύνδεση των λιμενικών δραστηριοτήτων με τον αστικό ιστό.
- Βελτίωση του αστικού ιστού και των υποδομών με ταυτόχρονη διαφύλαξη του κοινόχρηστου χαρακτήρα του Θαλάσσιου Μετώπου.

Το παραγωγικό προφίλ του Πειραιά διαμορφώνεται από τη ναυτιλία, το εμπόριο, τις μεταφορές, τη μεταποίηση και τις υπηρεσίες. Μέχρι πρότινος ο Πειραιάς ήταν βιομηχανική-ναυτιλιακή πόλη (Ν. Μπελαβίλας-προσωπική συνέντευξη, 2014), χάνοντας ωστόσο στη συνέχεια τη βιομηχανία και ένα μέρος της ναυτιλίας στα πλαίσια των παγκόσμιων τάσεων αναδιάρθρωσης των παραγωγικών βάσεων των πόλεων. Σύμφωνα με τον ίδιο, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η πόλη βρίσκεται σε φάση «αναζήτησης ταυτότητας», με βάση σαφώς τη ναυτιλία και ιδιαίτερα την εμπορική. Το εμπόριο είναι ένας ισχυρός αναπτυξιακός μοχλός για την πόλη, ενώ απεδείχθη ανθεκτικός και εν μέσω κρίσης (Π. Καρατζάς, Μ. Πιττάκη - προσωπικές συνεντεύξεις, 2014), καθώς, διατηρήθηκε σε ικανοποιητικά επίπεδα.

Τέλος, στα κρίσιμα ζητήματα της πόλης προστίθενται η υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος (αέρια ρύπανση, περιορισμένο πράσινο κτλ.), η κυκλοφοριακή συμφόρηση και αναρχία και η μέτρια (κακή σε πολλές περιπτώσεις) ποιότητα του αστικού εξοπλισμού. Αιτίες γι' αυτά αποτελούν το ρυπογόνο παραγωγικό πρότυπο, η ελλιπής συγκοινωνιακή κάλυψη της πόλης (απουσία ΜΣΤ εντός του ιστού, αδυναμία αστυνόμευσης των λεωφορειολωρίδων κλπ), η λανθασμένη αντίληψη περί κινητικότητας (υψηλά ποσοστά χρήσης ΙΧΕΑ, οδική παραβατικότητα) και η κακή διαχείριση του δημόσιου χώρου και πλούτου.

Γ.1.3. Δημογραφικό προφίλ

Μόνιμος πληθυσμός

Πίνακας 25: Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Πειραιά κατά τα έτη 2001, 2011 και μεταβολή αυτού.

	2001			2011			Μεταβολή		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις
0 - 9	15128	7699	7429	13926	7098	6828	-7,95	-7,81	-8,09
10 - 19	20222	10343	9879	14045	7160	6885	-30,55	-30,77	-30,31
20 - 29	29737	15110	14627	21521	11070	10451	-27,63	-26,74	-28,55
30 - 39	27764	13840	13924	26904	13662	13242	-3,10	-1,29	-4,90
40 - 49	26020	12313	13707	24189	11648	12541	-7,04	-5,40	-8,51
50 - 59	22909	11070	11839	21856	10075	11781	-4,60	-8,99	-0,49
60 - 69	19965	8882	11083	18185	8478	9707	-8,92	-4,55	-12,42
70 +	20188	8105	12083	23062	9009	14053	14,24	11,15	16,30
ΣΥΝΟΛΟ	181.933	87.362	94.571	163688	78200	85488	-10,03	-10,49	-9,60

Πηγή: Απογραφές 2001, 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία. Χρωματική απεικόνιση: Κόκκινο-μεγάλη πτώση, πορτοκαλί-μικρή πτώση, σκούρο πράσινο-μεγάλη άνοδος.

Πίνακας 26: Μόνιμος πληθυσμός Δήμου Πειραιά κατά τα έτη 2001, 2011 και μεταβολή γενεών.

	2001			2011			Μεταβολή γενιάς		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις
0 - 9	15128	7699	7429	13926	7098	6828	-7,16	-7,00	-7,32
10 - 19	20222	10343	9879	14045	7160	6885	6,42	7,03	5,79
20 - 29	29737	15110	14627	21521	11070	10451	-9,53	-9,58	-9,47
30 - 39	27764	13840	13924	26904	13662	13242	-12,88	-15,84	-9,93
40 - 49	26020	12313	13707	24189	11648	12541	-16,00	-18,18	-14,05
50 - 59	22909	11070	11839	21856	10075	11781	-20,62	-23,41	-18,01
60 - 69	19965	8882	11083	18185	8478	9707	15,51	1,43	26,80
70 +	20188	8105	12083	23062	9009	14053			
ΣΥΝΟΛΟ	181.933	87.362	94.571	163688	78200	85488			

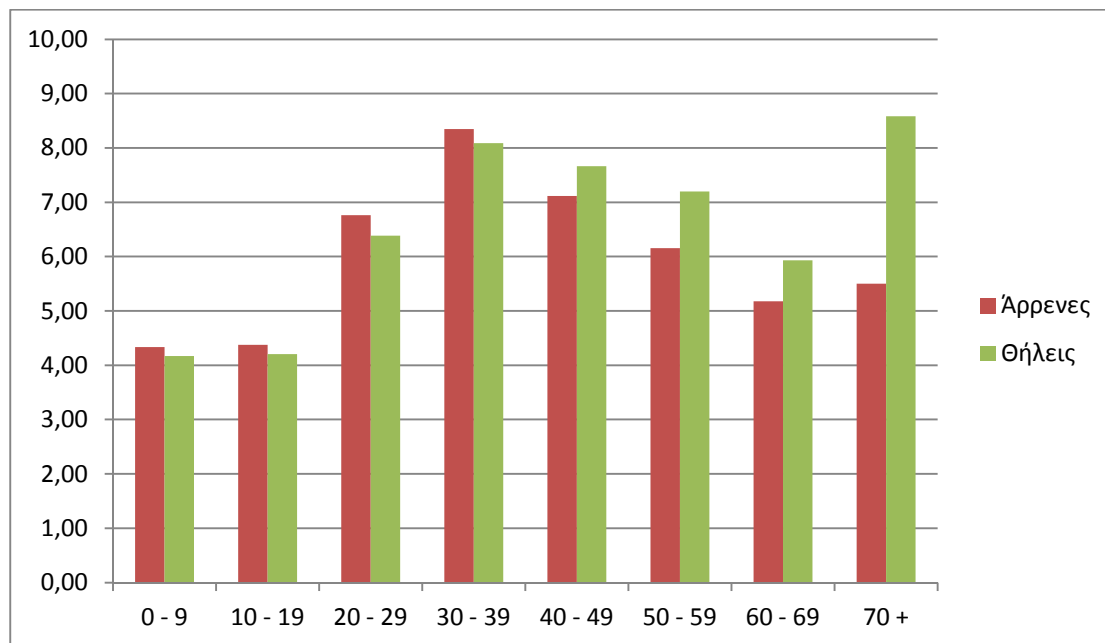
Πηγή: Απογραφές 2001, 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία. Χρωματική απεικόνιση: Κόκκινο-μεγάλη πτώση, πορτοκαλί-μικρή πτώση, ανοιχτό πράσινο-μικρή άνοδος, σκούρο πράσινο-μεγάλη άνοδος.

Πίνακας 27: Ποσοστό συμμετοχής κάθε φύλου και ηλικιακής ομάδας στο μόνιμο πληθυσμό του Δήμου Πειραιά ανά απογραφή.

	2001			2011		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις
0 - 9	8,32	4,23	4,08	8,51	4,34	4,17
10 - 19	11,12	5,69	5,43	8,58	4,37	4,21
20 - 29	16,35	8,31	8,04	13,15	6,76	6,38
30 - 39	15,26	7,61	7,65	16,44	8,35	8,09
40 - 49	14,30	6,77	7,53	14,78	7,12	7,66
50 - 59	12,59	6,08	6,51	13,35	6,16	7,20
60 - 69	10,97	4,88	6,09	11,11	5,18	5,93
70 +	11,10	4,45	6,64	14,09	5,50	8,59
	100,00	48,02	51,98	100,00	47,77	52,23

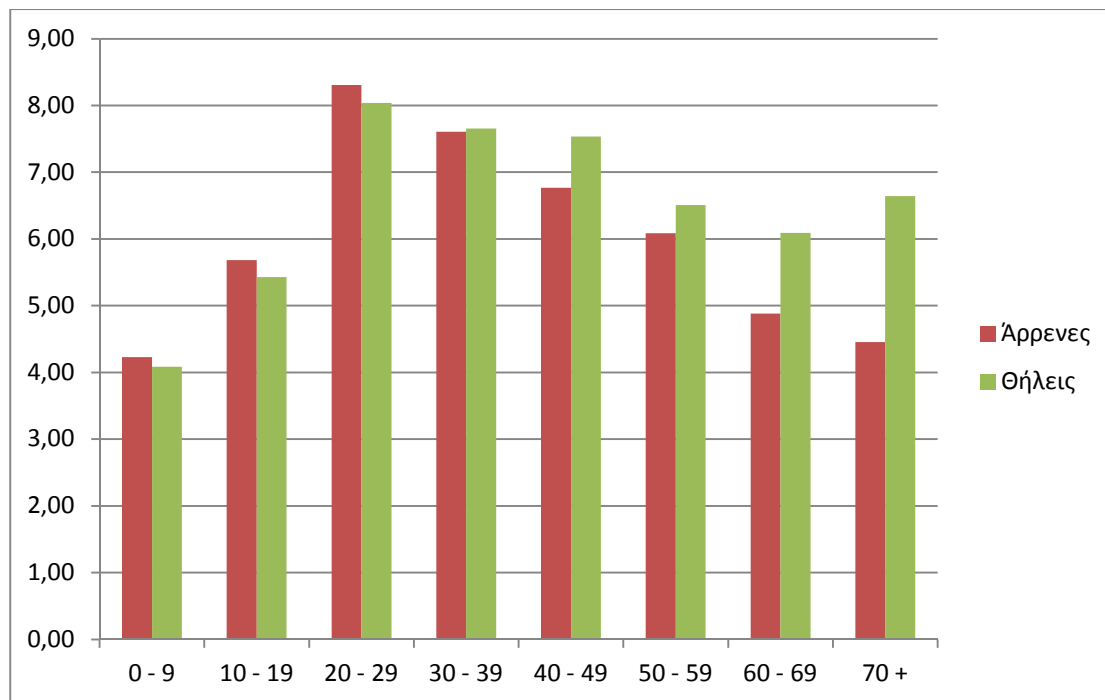
Πηγή: Απογραφές ΕΛΣΤΑΤ 2001,2011, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 13: Κατανομή μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Πειραιά κατά ηλικία και φύλο το 2011 (%).



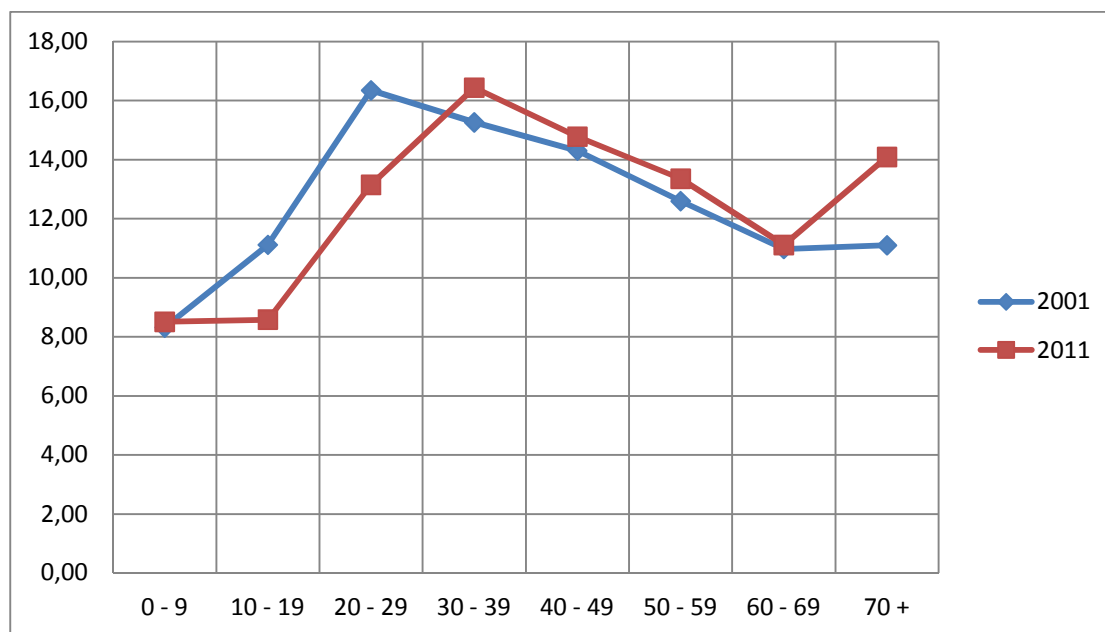
Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 14: Κατανομή μόνιμου πληθυσμού κατά ηλικία και φύλο στο Δήμο Πειραιά το 2001 (%).



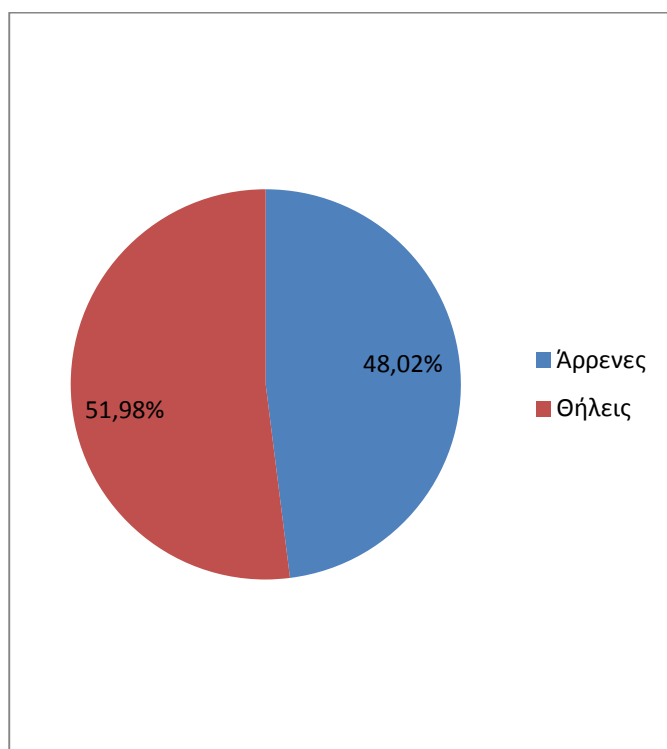
Πηγή: Απογραφή 2001 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 15: Ποσοστό μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Πειραιά κατά ηλικιακή ομάδα (%).



Πηγή: Απογραφές 2001, 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 16: Μόνιμος πληθυσμός Δήμου Πειραιά κατά φύλο το 2011 (%).



Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Ο Μόνιμος πληθυσμός του Πειραιά κατέγραψε πτώση 10,03% το διάστημα 2001-2011 (βλ. πίνακα 25), με τις μεγαλύτερες απώλειες να καταγράφονται στις ηλικιακές ομάδες 10-19 και 20-29 (30,55% και 27,63% αντίστοιχα). Οι υπόλοιπες ηλικιακές ομάδες παρουσιάζουν στην πλειοψηφία τους περιορισμένη συρρίκνωση, με εξαίρεση την ομάδα 70+ που εμφάνισε αύξηση κατά 14,24%. Μελετώντας την εξέλιξη των γενεών που υπήρχαν το 2001 στο 2011, η εικόνα διαφοροποιείται, χωρίς ωστόσο να βελτιώνεται σημαντικά. Συγκεκριμένα, ο Πειραιάς κατάφερε να «κρατήσει» χωρίς απώλειες μόνο τον πληθυσμό που το 2001 ανήκε στις ηλικιακές ομάδες 10-19 και 60-69 (βλ. πίνακα 26), καθώς οι υπόλοιπες ομάδες παρουσίασαν αξιοσημείωτη συρρίκνωση από 7% μέχρι και 23%. Αυτό οφείλεται κατά πάσα πιθανότητα στη διαρροή πληθυσμού προς περιοχές υψηλότερου εισοδηματικού προφίλ λόγω της ευνοϊκής οικονομικής συγκυρίας. Ο δεύτερος παράγοντας που ενδέχεται να επέφερε τη διαρροή είναι η μεγάλη απόσταση της πόλης από τα υπόλοιπα αναπτυξιακά κέντρα της Περιφέρειας (κέντρο Αθήνας, ΒΑ προάστια, άξονας ΠΑΘΕ κτλ.), που καθιστά τη μετάβαση σε αυτά χρονοβόρα και οικονομικά ασύμφορη, κάτι που ισχυρίζεται και ο Η. Σαλπέας (προσωπική συνέντευξη, 2014). Σε κάθε περίπτωση, σημαντικό ρόλο

διαδραμάτισε η υποχώρηση της παραγωγικής (κυρίως μεταποιητικής) βάσης της πόλης.

Από την άλλη πλευρά, θετικό είναι το γεγονός ότι το ποσοστό του πληθυσμού ηλικίας 0-9 ως προς το σύνολο του πληθυσμού κατέγραψε οριακή αύξηση, που δείχνει ότι ο ρυθμός γεννήσεων την περασμένη δεκαετία δεν μειώθηκε. Η αναλογία των δύο φύλων παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητη στο 48% (άντρες)/52% (γυναίκες) (βλ. πίνακα 26), με το γυναικείο φύλο ωστόσο να υστερεί περιορισμένα στις μικρότερες ηλικίες (0-29 για το 2001, 0-39 για το 2011), αλλά να υπερτερεί με αυξανόμενο ρυθμό στις μεγαλύτερες.

Πίνακας 28: Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός του Δήμου Πειραιά κατά φύλο και ομάδες ηλικιών.

Ομάδες ηλικιών	Σύνολο			Οικονομικά ενεργοί			Οικονομικά μη ενεργοί		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις
0 - 9	13926	7098	6828	0	0	0	13926	7098	6828
10 - 19	14045	7160	6885	578	328	250	13467	6832	6635
20 - 29	21521	11070	10451	14959	7964	6995	6562	3106	3456
30 - 39	26904	13662	13242	23285	13142	10143	3619	520	3099
40 - 49	24189	11648	12541	19374	10907	8467	4815	741	4074
50 - 59	21856	10075	11781	12588	7667	4921	9268	2408	6860
60 - 69	18185	8478	9707	2595	1773	822	15590	6705	8885
70+	23062	9009	14053	172	119	53	22890	8890	14000
Σύνολο	163688	78200	85488	73551	41900	31651	90137	36300	53837

Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 29: Ποσοστά οικονομικά ενεργού πληθυσμού του Δήμου Πειραιά ανά ηλικιακή ομάδα και φύλο ως προς το σύνολο του οικονομικά ενεργού κάθε ηλικιακής ομάδας.

	ΣΥΝΟΛΟ	Οικονομικά ενεργοί	Οικονομικά μη ενεργοί
0 - 9	13926	0,00	100,00
10 - 19	14045	4,12	95,88
20 - 29	21521	69,51	30,49
30 - 39	26904	86,55	13,45
40 - 49	24189	80,09	19,91
50 - 59	21856	57,60	42,40
60 - 69	18185	14,27	85,73
70+	23062	0,75	99,25
ΣΥΝΟΛΟ	163688	44,93	55,07

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, απογραφή 2011.

Πίνακας 30: Ποσοστά οικονομικά ενεργού και μη πληθυσμού του Δήμου Πειραιά κατά ηλικιακή ομάδα.

	Οικονομικά ενεργοί		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις
0 - 9	0	0	0
10 - 19	578	56,75	43,25
20 - 29	14959	53,24	46,76
30 - 39	23285	56,44	43,56
40 - 49	19374	56,30	43,70
50 - 59	12588	60,91	39,09
60 - 69	2595	68,32	31,68
70+	172	69,19	30,81
ΣΥΝΟΛΟ	73551	56,97	43,03

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, απογραφή 2011.

Πίνακας 31: Ποσοστά οικονομικά μη ενεργού πληθυσμού του Δήμου Πειραιά ανά ηλικιακή ομάδα και φύλο ως προς το σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού κάθε ηλικιακής ομάδας.

	Οικονομικά μη ενεργοί		
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλεις
0 - 9	13926	50,97	49,03
10 - 19	13467	50,73	49,27
20 - 29	6562	47,33	52,67
30 - 39	3619	14,37	85,63
40 - 49	4815	15,39	84,61
50 - 59	9268	25,98	74,02
60 - 69	15590	43,01	56,99
70+	22890	38,84	61,16
ΣΥΝΟΛΟ	90137	40,27	59,73

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, απογραφή 2011.

Πίνακας 32: Μεταβολή οικονομικά ενεργού και μη πληθυσμού του Δήμου Πειραιά το διάστημα 2001-2011 ως ποσοστό επί του συνολικού πληθυσμού κάθε ηλικιακής ομάδας άνω των 10 ετών.

	2001			2011			μεταβολή ποσοστού οικονομικώς ενεργών**	Μεταβολή ποσοστού οικονομικώς μη ενεργών**
	Πληθυσμός	Οικονομικά ενεργοί	Οικονομικά μη ενεργοί	Πληθυσμός	Οικονομικά ενεργοί	Οικονομικά μη ενεργοί		
10 - 19	20222	1.781	18.441	14045	578	13467	-53,27	5,15
15-19	11.502	1.728	9.774	7989	561	7138		
20 - 29	29737	21.463	8.274	21521	14959	6562	-3,70	9,59
30 - 39	27764	22.093	5.671	26904	23285	3619	8,76	-34,14
40 - 49	26020	18.226	7.794	24189	19374	4815	14,35	-33,55
50 - 59	22909	10.965	11.944	21856	12588	9268	20,33	-18,67
60-64	10.095	1.573	8.522	9195	1826	7494		
60 - 69	19965	2.236	17.729	18185	2595	15590	27,42	-3,46
70 +	20188	411	19.777	23062	172	22890	-63,37	1,32
15 - 64	128.027	76048	51979	111654	72592	38896	9,45	-14,20
ΣΥΝΟΛΟ	181.933	77.175	89.630	163.688	73.551	76.211	5,93	-5,49

*Λόγω έλλειψης στοιχείων διαχωρισμού για τις ηλικιακές ομάδες 15-19 και 60-64 γίνεται εκτίμηση βάσει της αντίστοιχης αναλογίας του 2001

**ως προς τον πληθυσμό της συγκεκριμένης χρονιάς για την κάθε ηλικιακή ομάδα

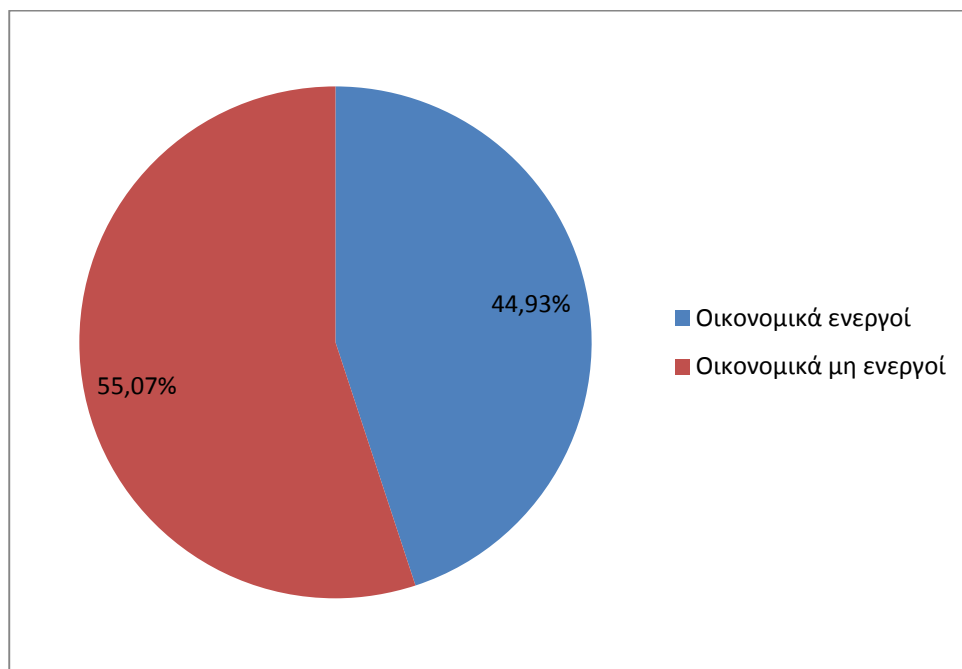
Σημειώσεις: Χρωματική απεικόνιση: Γκρι: Υποδιαίρεση άλλης/ων ηλικιακής ομάδας/ων, κόκκινο-μεγάλη πτώση, πορτοκαλί-μικρή πτώση, ανοιχτό πράσινο-μικρή άνοδος, σκούρο πράσινο-μεγάλη άνοδος. Πηγή: Απογραφές 2001, 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 33: Μεταβολή οικονομικά ενεργού πληθυσμού κατά φύλο και ομάδες ηλικιών στον Δήμο Πειραιά.

	2001	2011	Μεταβολή (%)	2001	2011	Μεταβολή (%)
	Ανδρες			Γυναίκες		
0 - 9	0	0	0	0	0	0
10 - 19	992	328	-66,94	789	250	-68,31
20 - 29	11.982	7.964	-33,53	9.481	6.995	-26,22
30 - 39	13.320	13.142	-1,34	8.773	10.143	15,62
40 - 49	11.456	10.907	-4,79	6.770	8.467	25,07
50 - 59	7.992	7.667	-4,07	2.973	4.921	65,52
60 - 69	1.608	1.773	10,26	628	822	30,89
70+	286	119	-58,39	125	53	-57,60
Σύνολο	47.636	41.900	-12,04	29.539	31.651	7,15

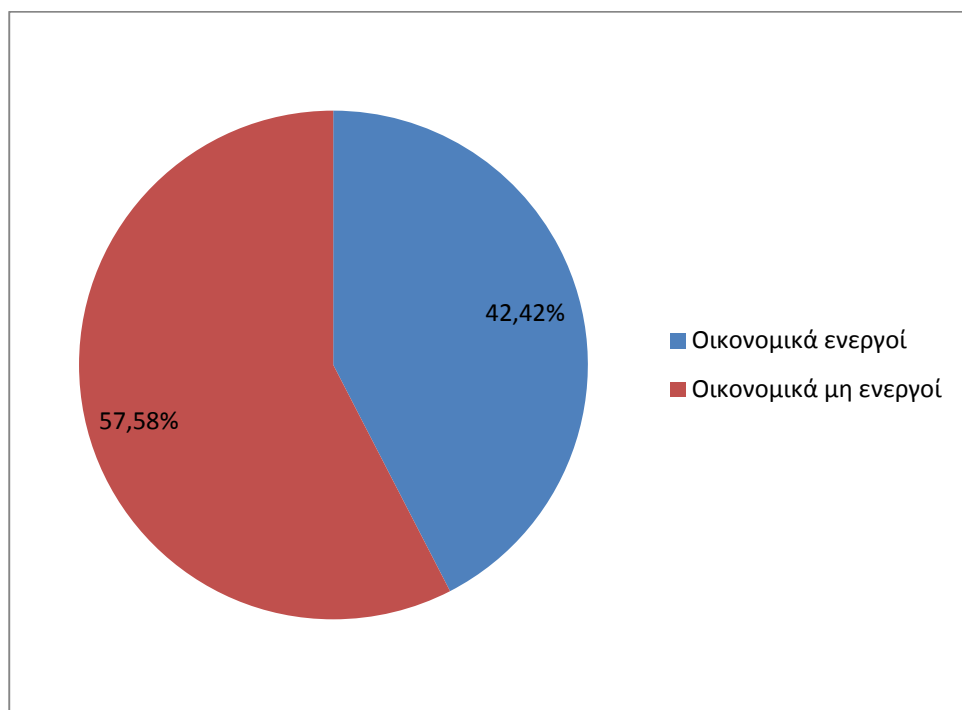
Πηγή: Απογραφές 2001,2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 17: Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός του Δήμου Πειραιά το 2011 (%).



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ απογραφή 2011, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 18: Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός του Δήμου Πειραιά το 2001 (%).



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ απογραφή 2001, ίδια επεξεργασία.

Το 44,93% του μόνιμου πληθυσμού είναι οικονομικά ενεργός (βλ. διάγραμμα 14), καταγράφοντας αύξηση 5,93% σε σχέση με το αντίστοιχο ποσοστό του 2001 (βλ. διάγραμμα 15), αλλά μείωση 4,69% σε απόλυτες τιμές. Στις ηλικίες 15-64, η αύξηση είναι ακόμη μεγαλύτερη και ανέρχεται στο 9,45% (βλ. πίνακα 32), με το αντίθετο όμως να συμβαίνει στις υπόλοιπες ηλικίες, όπου παρατηρήθηκε σημαντική υποχώρηση. Αυτό αποτελεί μια βάσιμη ένδειξη ανόδου του βιοτικού επιπέδου, που επέφερε την ανάγκη για απόκτηση μεγαλύτερου εισοδήματος. Επίσης, ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι σύμφωνα με τον πίνακα 33, η αύξηση επήλθε σχεδόν αποκλειστικά από το γυναικείο και όχι από το ανδρικό φύλο. Αυτό δείχνει πως την δεκαετία 2001-2011 το κοινωνικο-εργασιακό περιβάλλον της πόλης του Πειραιά «εκσυγχρονίστηκε», καθώς ενθάρρυνε το γυναικείο φύλο να ενταχθεί δυναμικότερα στην αγορά εργασίας.

Ομάδες ατομικών επαγγελματιών	Οικονομικά ενεργοί													
	Άρρενες							Θήλεις						
	ΕΩΣ 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70+	ΕΩΣ 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70+		
Ανώτερα δευτευθτικά και διοικητικά στελέχη	179	652	698	609	183	22	102	348	400	304	67	4		
Επαγγελματίες	615	1752	1467	1074	339	43	1186	2152	1810	881	134	13		
Τεχνικοί και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	775	1574	1288	1039	210	14	679	1374	1056	555	68	5		
Υπόδηλοι/υραφείου	591	968	847	518	89	3	1104	1925	1401	656	78	6		
Απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών και πωλητές	2229	3149	2235	1160	304	23	2370	2877	2101	1138	214	13		
Ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς	46	70	93	70	23	0	10	29	52	32	8	0		
Ειδικευμένοι τεχνίτες και ασκούντες συναφή επαγγέλματα	1221	2326	2129	1635	308	6	124	248	231	197	47	3		
Χειριστές βιομηχανικών εγκαταστάσεων, μηχανημάτων και εξοπλισμού και συναρμοδολογητές (μυλταδόροι)	483	1299	1300	1011	216	5	82	155	189	162	18	0		
Ανεπίδητοι εργάτες, χειρωνακτές και μικροεπαγγελματίες	592	979	751	513	101	3	289	756	1118	960	189	8		
Νέοι άνεργοι	1561	373	99	38	0	0	1299	279	109	36	0	0		

Πίνακας 34: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά ομάδες ατομικών επαγγελματιών, φύλο και ομάδες ηλικιών, Δήμος Πειραιά. Πηγή: Απογραφή 2011 ΕΛΣΤΑΤ.

Πίνακας 35:
Οικονομικά
ενεργός πληθυσμός
στο Δήμο Πειραιά
κατά κλάδο
οικονομικής
δραστηριότητας,
φύλο και θέση στο
επάγγελμα. Πηγή:
Απογραφή 2011,
ΕΛΣΤΑΤ.

Καδός οικονομικής δραστηριότητας	Αρρένες						Θήλειες					
	Εργοδότες	Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	Μισθωτοί	Μέλη παραγνυγκού σεεταιρισμού	Βοηθοί στην οικογενειακή επιχείρηση	Άλλη περιπτώση	Εργοδότες	Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	Μισθωτοί	Μέλη παραγνυγκού σεεταιρισμού	Βοηθοί στην οικογενειακή επιχείρηση	Άλλη περιπτώση
ΓΕΩΡΓΙΑ ΔΑΣΟΚΟΜΙΑ ΚΑΙ ΛΙΜΝΙΑ	23	101	177	3	3	4	9	53	68	3	6	4
ΟΡΧΕΙΑ ΚΑΙ ΛΑΤΟΜΕΙΑ	0	3	24	0	0	0	0	0	8	0	0	0
ΜΕΤΑΛΟΙΧΗ	384	550	3959	5	22	8	101	161	1642	0	32	5
ΠΑΡΟΧΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ, ΦΥ	9	18	271	0	0	3	0	0	147	0	4	0
ΠΑΡΟΧΗ ΝΕΡΟΥ, ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΛΥΜΑ	10	17	182	0	0	3	0	5	51	0	0	3
ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	215	751	2942	0	7	14	16	46	299	0	4	4
ΧΩΝΔΡΙΚΟ ΚΑΙ ΛΙΜΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ - ΕΓ	864	1656	5012	11	65	28	473	915	4902	4	70	15
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΛΟΘΗΚΕΥΣΗ	159	860	5129	0	11	30	42	85	1820	0	11	3
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΑΡΟΧ	323	309	2087	5	24	12	123	183	1940	0	41	8
ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ	57	136	1190	0	3	4	15	39	866	0	0	5
ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΕΦΑΜΣΤΗ	20	112	956	0	0	10	15	83	1158	0	0	14
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ	8	30	37	0	0	3	9	16	46	0	0	0
ΕΠΙΛΕΓΜΑΤΙΚΕΣ, ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΕΣ Η	210	785	875	4	8	13	105	514	1309	0	16	18
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡ	76	134	1038	0	3	4	34	121	1440	0	4	3
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ - ΥΠΟΧ	4	0	3993	0	0	8	3	0	2484	0	0	14
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	53	74	1141	0	0	7	70	106	2690	0	6	22
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ	62	255	1028	0	0	7	54	250	2518	0	3	20
ΤΕΧΝΕΣ, ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ ΚΑΙ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	47	148	375	0	0	9	25	94	318	0	4	9
ΑΔΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ Υ	69	108	374	0	4	5	74	154	683	3	6	3
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΩΝ ΩΣ Ε	3	15	27	0	0	0	0	237	921	0	0	16
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΕΤΕΡΟΔΙΚΩΝ ΟΡΓΑ	0	0	4	0	0	0	0	0	5	0	0	0

Πίνακας 36: Ποσοστιαία μεταβολή οικονομικά ενεργού πληθυσμού του Δήμου Πειραιά κατά θέση στο επάγγελμα κατά το διάστημα 2001-2011.

Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά θέση στο επάγγελμα							
	Σύνολο	Εργοδότες (%)	Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό (%)	Μισθωτοί (%)	Βοηθοί στην οικογενειακή επιχείρηση (%)	Άλλη περίπτωση (%)	Νέοι άνεργοι (%)
2001	77175	9,89	7,90	76,45	1,01	-	4,76
2011	73551	5,12	12,40	76,32	0,49	0,46	5,16
2001-2011 (%)	-4,70	-48,23	57,07	-0,17	-51,73		8,35

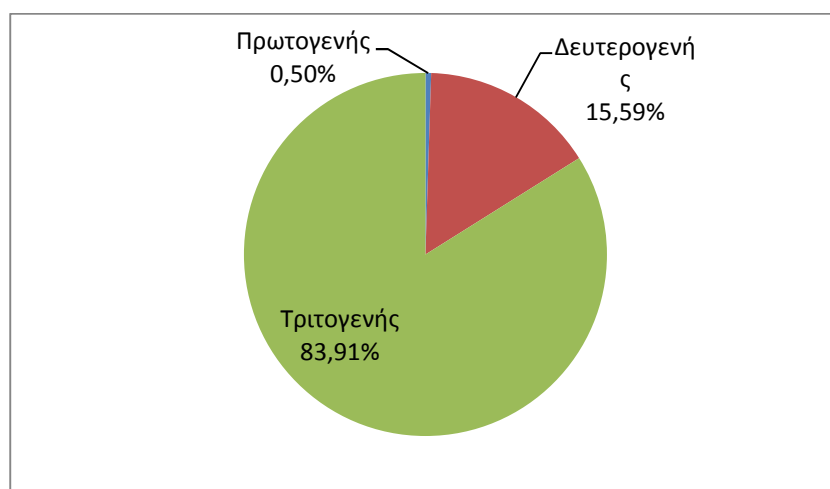
Πηγή: Απογραφές 2001, 2011 ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 37: Απασχολούμενοι του Δήμου Πειραιά κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας.

Τομέας οικονομικής δραστηριότητας	Απασχολούμενοι
Πρωτογενής	297
Δευτερογενής	9215
Τριτογενής	49610

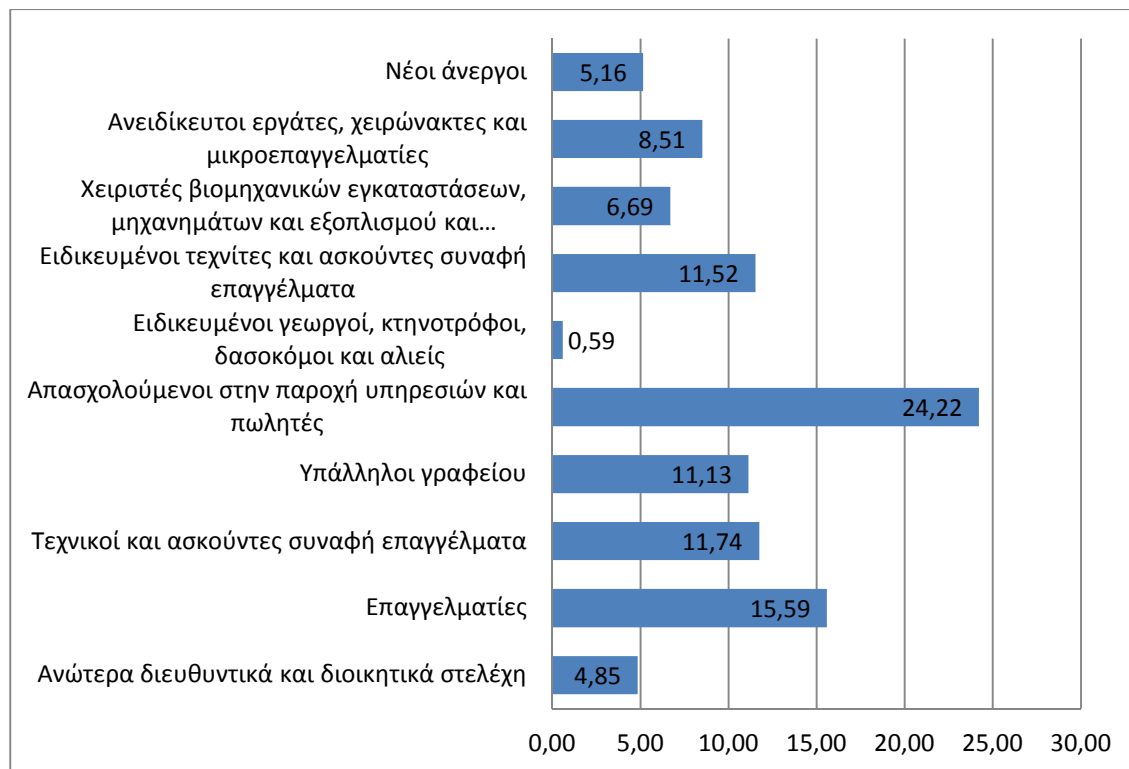
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, απογραφή 2011.

Διάγραμμα 19: Διάρθρωση εργατικού δυναμικού Δήμου Πειραιά κατά τομέα παραγωγής το 2011 (%).



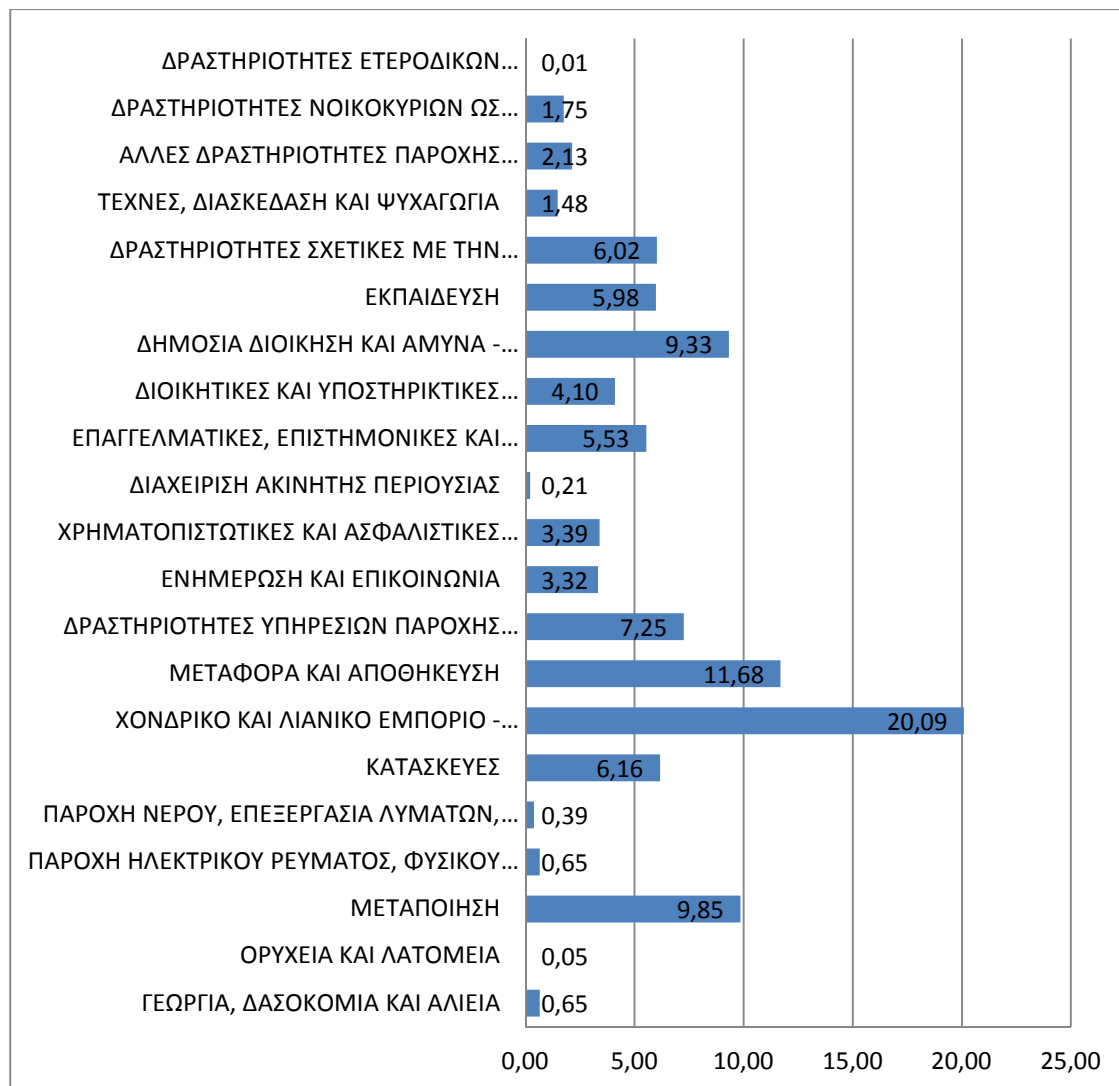
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ απογραφή 2011, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 20: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά ομάδες ατομικών επαγγελμάτων, Δήμος Πειραιά, 2011 (%).



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ απογραφή 2011, ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 21: Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας, Δήμος Πειραιά, 2011 (%).



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ απογραφή 2011, ίδια επεξεργασία. Η σύγκριση του προφίλ των οικονομικών πληθυσμών των δύο απογραφών με βάση τον κλάδο οικονομικής δραστηριότητας ή το ατομικό επάγγελμα δεν ήταν εφικτή λόγω των αναντιστοιχιών στην ταξινόμηση ανάμεσα στις απογραφές.

Όπως ήταν αναμενόμενο, η συντριπτική πλειοψηφία των απασχολούμενων εργάζονται στον τριτογενή τομέα παραγωγής (83,91%), με το ποσοστό του δευτερογενούς ωστόσο να μην είναι αμελητέο (15,59%) (βλ. διάγραμμα 16). Η ομάδα ατομικών επαγγελματιών που εμφανίζεται με τη μεγαλύτερη συχνότητα είναι οι απασχολούμενοι στην παροχή υπηρεσιών και οι πωλητές με ποσοστό 24,22% και ακολουθούν οι επαγγελματίες (15,59%), οι τεχνικοί (11,74%), οι ειδικευμένοι τεχνίτες (11,52%) και οι υπάλληλοι γραφείου (11,13%) (βλ. διάγραμμα 17). Οι

κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας που συναντώνται περισσότερο είναι το χονδρικό και λιανικό εμπόριο (20,09%), η μεταφορά και αποθήκευση (11,68%), η μεταποίηση (9,85%) και η δημόσια διοίκηση και άμυνα (9,33%) (βλ. διάγραμμα 18).

Συμπεράσματα

Ο Πειραιάς υπέστη σημαντική μείωση πληθυσμού (10,03%), γεγονός που προκλήθηκε κυρίως από διαρροές πληθυσμού είτε προς ανώτερες εισοδηματικά περιοχές είτε προς πιο κεντρικές τοποθεσίες (κέντρο Αθήνας κ.α.). Σύμφωνα με τις ενδείξεις, κομβικό ρόλο σε αυτή την εξέλιξη διαδραμάτισαν η ευνοϊκή οικονομική συγκυρία, η υποβάθμιση της παραγωγικής βάσης της πόλης και η έλλειψη γρήγορων και οικονομικών μέσων μετάβασης προς τις περισσότερες περιοχές του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας. Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός αυξήθηκε σημαντικά (9,45% στις ηλικίες εργασίας 15-64), δείχνοντας την ανάγκη για αύξηση του εισοδήματος και την άνοδο του βιοτικού επιπέδου. Η αύξηση του ποσοστού επήλθε κυρίως από την ενίσχυση του γυναικείου ενεργού πληθυσμού, γεγονός που φανερώνει την τάση «εκσυγχρονισμού» που επικράτησε στην αγορά εργασίας της πόλης. Τέλος, όπως ήταν αναμενόμενο, οι κυρίαρχοι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας και ατομικών επαγγελμάτων σχετίζονται με το εμπόριο, τη μεταποίηση, τη ναυτιλία και τις μεταφορές.

Γ.1.4. Αγορά ακινήτων

Οικοδομική δραστηριότητα

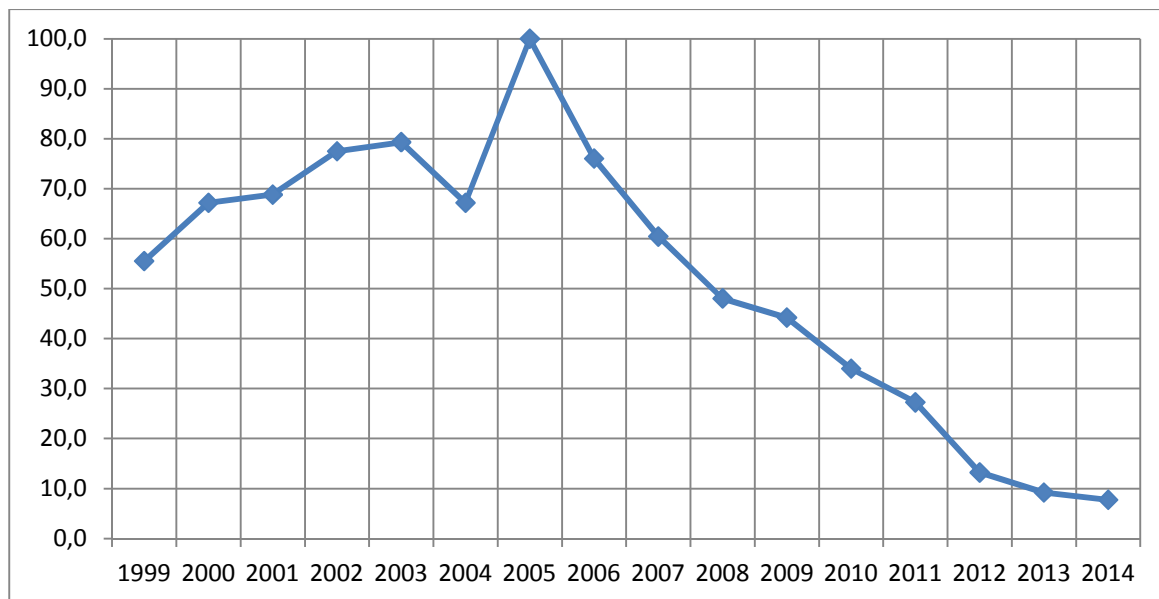
Η πόλη του Πειραιά χαρακτηρίζεται από υψηλή πυκνότητα δόμησης, πεπαλαιωμένο κτηριακό απόθεμα και έλλειψη κενών οικοπέδων. Κυρίαρχη κατηγορία που εμφανίζεται είναι τα πολυώροφα ακίνητα μεγάλης έκτασης, ενώ οι χρήσεις που συναντώνται ποικίλλουν (κατοικίες, γραφεία, εμπόριο, βιομηχανία κτλ.). Στο μεγαλύτερο τμήμα του δήμου υπάρχουν κυρίως κτήρια κατοικιών ή γραφείων, ενώ στις περιοχές του Αγ. Διονυσίου, των Καμινίων και του Νέου Φαλήρου εντοπίζονται αρκετές (πρώην) βιομηχανικές/βιοτεχνικές εγκαταστάσεις.

Πίνακας 38: Σύνολο οικοδομικών αδειών και νέων οικοδομών στον Πειραιά ανά έτος, 1999-2014.

ΕΤΟΣ	Σύνολο	Νέες οικοδομές	Σύνολο /2005 (%)	Νέες οικοδομές /2005 (%)	Νέες οικοδομές /σύνολο (%)
1999	609	180	55,5	40,4	29,6
2000	737	262	67,2	58,7	35,5
2001	755	277	68,8	62,1	36,7
2002	850	284	77,5	63,7	33,4
2003	870	290	79,3	65,0	33,3
2004	737	262	67,2	58,7	35,5
2005	1097	446	100,0	100,0	40,7
2006	834	294	76,0	65,9	35,3
2007	663	200	60,4	44,8	30,2
2008	527	147	48,0	33,0	27,9
2009	485	128	44,2	28,7	26,4
2010	373	93	34,0	20,9	24,9
2011	299	49	27,3	11,0	16,4
2012	145	27	13,2	6,1	18,6
2013	101	13	9,2	2,9	12,9
2014	85	12	7,7	2,7	14,1

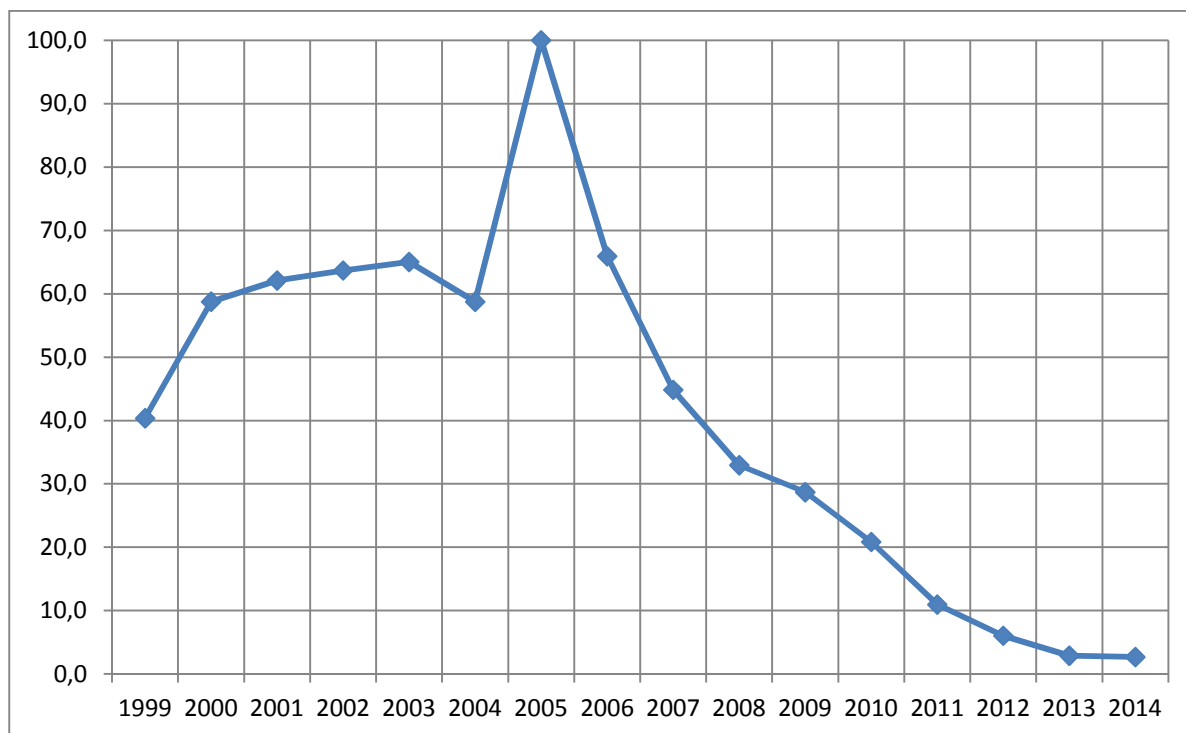
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 22: Εξέλιξη αριθμού οικοδομικών αδειών που εκδόθηκαν στο Δήμο Πειραιά την περίοδο 1999-2014 (2005=100).



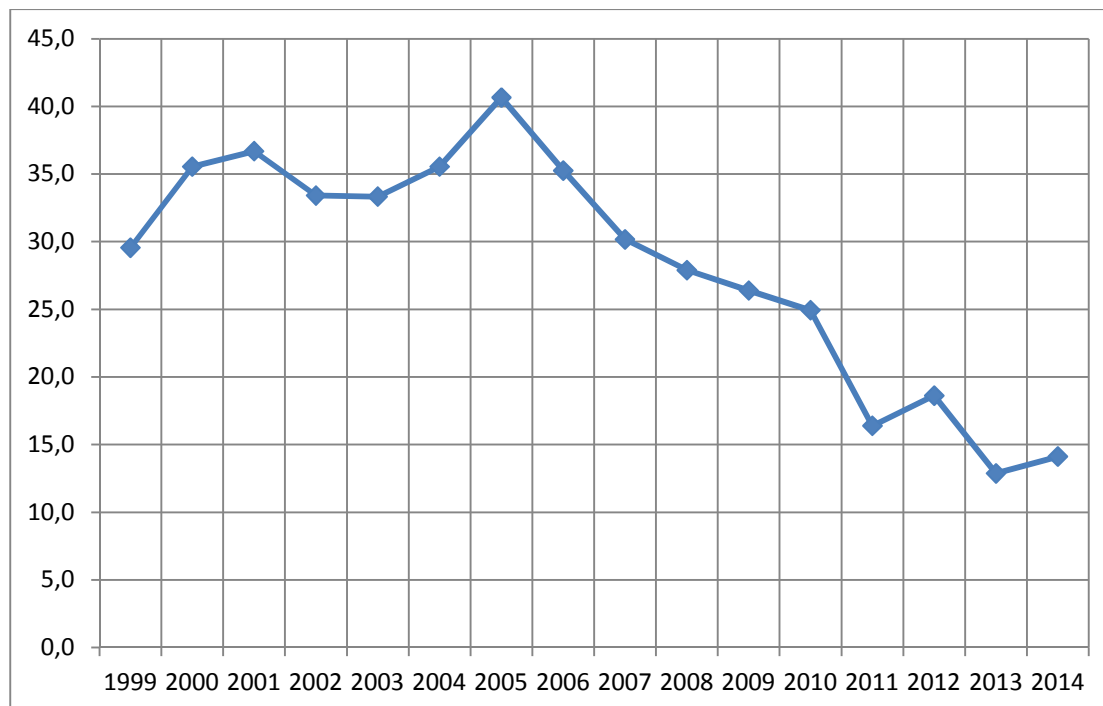
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 23: Εξέλιξη αριθμού νέων οικοδομών στο Δήμο Πειραιά το διάστημα 1999-2014 (2005=100).



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 24: Εξέλιξη ποσοστού νέων οικοδομών ως προς το σύνολο των οικοδομικών αδειών στο Δήμο Πειραιά το διάστημα 1999-2014 (2005=100).



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Η οικοδομική δραστηριότητα και ο αριθμός νέων οικοδομών κατέγραψαν μεγάλη αύξηση την περίοδο 1999-2005 (βλ. διαγράμματα 19 και 20) λόγω της ευνοϊκής οικονομικής συγκυρίας, της εύκολης δανειοληψίας και της έντονης επιθυμίας για απόκτηση ιδιόκτητης πρώτης κατοικίας (Κελεσιδου κ.α.-προσωπικές συνεντεύξεις, 2014). Ιδιαίτερα όσον αφορά στο 2005, η εκρηκτική αύξηση που παρατηρείται οφείλεται στην προαναγγελία της επιβολής ΦΠΑ στις νέες οικοδομές από 1/1/2006 καθώς και στην εξαγγελθείσα αύξηση των αντικειμενικών αξιών (Τριανταφυλλόπουλος και Κανδήλα, 2010). Την επόμενη χρονιά (2006) τόσο ο συνολικός αριθμός οικοδομικών αδειών όσο και ο αριθμός νέων οικοδομών υποχώρησαν ραγδαία, φαινόμενο που διατηρείται έως το 2014. Ο δείκτης νέων οικοδομών προς το σύνολο των αδειών εμφανίζει έντονη μεταβλητότητα την περίοδο της άνθησης (1999-2005) καταγράφοντας ήπια αύξηση από τις 30 στις 40 μονάδες. Στη συνέχεια και μέχρι το 2011 η τάση είναι καθαρά πτωτική, ενώ έκτοτε κινείται στα επίπεδα των 15 μονάδων ακολουθώντας ελαφρώς μειούμενο ρυθμό.

Ζήτηση-τιμές

Οι τιμές των ακινήτων ακολούθησαν πορεία παρεμφερή προς την οικοδομική δραστηριότητα υπό την έννοια ότι υπήρξε θετική σχέση αλληλεξάρτησης των δύο μεταβλητών. Δηλαδή, η αύξηση του κτηριακού αποθέματος, άρα της προσφερόμενης ποσότητας, επέφερε ταυτόχρονη αύξηση των τιμών και το αντίστροφο (βλ. πίνακα 39). Το φαινόμενο αυτό, καθότι αντίθετο προς τις συνήθεις εφαρμογές της οικονομικής θεωρίας, δείχνει την ευρύτατη εξάρτηση της ζήτησης για ακίνητα από εξωγενείς παράγοντες, εν προκειμένω την ευρύτερη οικονομική συγκυρία και την πρόσβαση στη χρηματοδότηση (Μανιάτης κ.ά., προσωπικές συνεντεύξεις-2014).

Πίνακας 39: Ενδεικτική εξέλιξη των τιμών πώλησης/ενοικίασης καταστημάτων και κατοικιών στην περιοχή του Πειραιά.

Τιμές σε €/m ²		2000	2006	2014
Καταστήματα	Ενοικίαση	70	100 - 140	(5-)30-50
Κατοικίες (νεόδμητες)	Πώληση	2000	2500-3000	1700
Γραφεία	Ενοικίαση	-	-	8-18

Πηγή: Μανιάτης, Κελεσίδου-Προσωπικές συνεντεύξεις, 2014, colliers international, 2008, NAI-deloitte Hellas, 2014, ίδια επεξεργασία.

Σύμφωνα με τους Μανιάτης κ.α. (προσωπική συνέντευξη-2014), η πτώση των τιμών τα τελευταία 8-9 χρόνια μπορεί να εκτιμηθεί γύρω στο 40%. Ωστόσο, η εξαιρετικά χαμηλή (μέχρι πρότινος) ζήτηση, σε συνδυασμό με την άμεση ανάγκη αρκετών ιδιοκτητών για ρευστότητα, έχει επιφέρει ακόμη μεγαλύτερες μειώσεις, που σε ορισμένες περιπτώσεις αγγίζουν ακόμη και το 80%. Επίσης, σύμφωνα με την Κελεσίδου (προσωπική συνέντευξη - 2014), παρατηρούνται ιδιαίτερα μεγάλες διακυμάνσεις μεταξύ των τιμών νεόδμητων διαμερισμάτων και διαμερισμάτων δεκαετίας, καθώς τα δεύτερα έχουν μείνει κατά κανόνα για αρκετό διάστημα αδιάθετα, κάτι που καθιστά την πώλησή τους περισσότερο επιτακτική.

Μια νέα κατηγορία αγοραστών, που έχει δημιουργηθεί ως απόρροια της παραπάνω κατάστασης, είναι όσοι αναζητούν διαμέρισμα, συνήθως παλαιότερης κατασκευής και σε μεσαίες ή υποβαθμισμένες περιοχές, με κόστος της τάξης των 15.000-30.000 ευρώ (Ημερήσιος τύπος). Τέτοιου τύπου αγοραστές είναι συνήθως συνταξιούχοι ή

αλλοδαποί που αναζητούν κατοικία και διαθέτουν περιορισμένες αποταμιεύσεις και μέτριο εισόδημα. Ακόμη, σύμφωνα με τις ίδιες πηγές, τα οικονομικότερα ακίνητα (20.000-50.000 ευρώ) αποτελούν δημοφιλή μέσα επένδυσης και εναπόθεσης κεφαλαίων, ιδιαίτερα στην παρούσα περίοδο που διακρίνεται από οικονομική αστάθεια [ημερήσιος τύπος, Τράπεζα της Ελλάδος (ΤΤΕ), 2014-5]. Οι παραπάνω εξελίξεις είναι πολύ πιθανό να παρουσιαστούν με μεγάλη ένταση στον Πειραιά λόγω της παλαιότητας του κτηριακού αποθέματος και της ύπαρξης πληθώρας διαμερισμάτων μικρού και μεσαίου εμβαδού (Μηλάκης, 2006). Επιπλέον, το αδιάθετο κτηριακό απόθεμα μπορεί να εκτιμηθεί ότι είναι μεγάλο, καθώς η κατασκευή του μεγάλου αριθμού νέων οικοδομών που πραγματοποιήθηκε την περασμένη δεκαετία συνδυάστηκε με εξίσου σημαντική διαρροή πληθυσμού (βλ. παραπάνω).

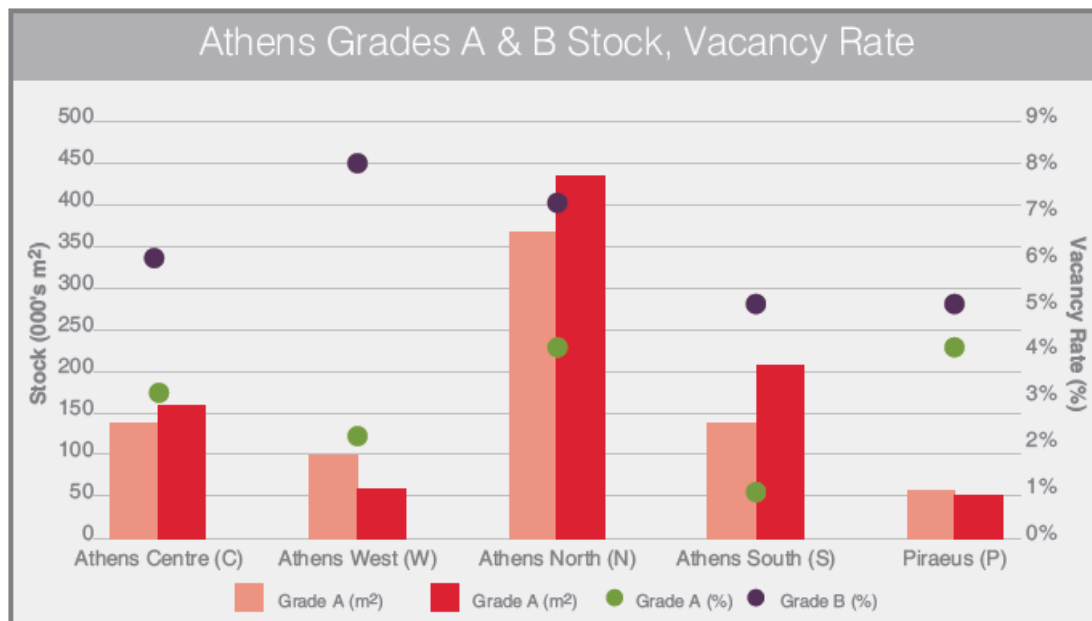
Στην αγορά των επαγγελματικών ακινήτων η πτώση των τιμών είναι εξίσου έντονη (βλ. πίνακα 39). Όπως θα αναλυθεί παρακάτω, το ποσοστό αδιάθετων καταστημάτων στον πυρήνα της κεντρικής περιοχής αγγίζει το 28%, ενώ στις περιοχές της Τερψιθέας και του λιμένα κλιμακώνεται στο 42% και 38% αντίστοιχα (ΕΣΕΕ-INEMY, 2015). Αισθητά μειωμένο είναι το αντίστοιχο ποσοστό στους κεντρικούς δρόμους της πόλης (Βασ. Γεωργίου, Ηρ. Πολυτεχνείου, Σωτήρος Διός κτλ) και ανέρχεται προσεγγιστικά στο 13% (ΕΣΕΕ-INEMY, 2015, Nai-Deloitte Hellas, 2014). Οι τιμές ενοικίασης στους κεντρικούς δρόμους κυμαίνονται στα 50 €/τ.μ., μειωμένες κατά 50% σε σχέση με το 2008, ενώ στις υπόλοιπες οδούς ξεκινούν ακόμη και από τα 5-20 €/τ.μ..

Εφάμιλλη πτώση σε σχέση με την προ κρίσης εποχή παρουσιάζουν σύμφωνα με τους μεσίτες (Μανιάτης, Κελεσίδου κ.ά., 2014) και οι τιμές των γραφείων, προσανατολίζοντας το ενδιαφέρον προς ακίνητα υψηλών προδιαγραφών (ΤΤΕ, 2014, Nai-Deloitte, 2014). Οι μισθωμένοι γραφειακοί χώροι αυτής της κατηγορίας, στα πλαίσια της διαφαινόμενης σταθεροποίησης της κτηματαγοράς, εμφανίζονται ως ιδιαίτερα δημοφιλή επενδυτικά προϊόντα, ενώ η πτώση των τιμών όσων βρίσκονται σε προνομιακές τοποθεσίες (prime locations) έχει ως επί το πλείστον ανακοπεί (ΤΤΕ, 2014, Nai-Deloitte, 2014 κ.ά.). Ακόμη, η αγορά γραφείων του Πειραιά αναμένεται να ευνοηθεί από τη διαφαινόμενη βελτίωση των μεγεθών του ναυτιλιακού τομέα και την προσέλκυση συναφών δραστηριοτήτων (ΤΤΕ, 2014, δημοσιεύματα στον ηλεκτρονικό τύπο). Το ποσοστό κενών προνομιακών κτηρίων στον Πειραιά, σύμφωνα με την

έρευνα των NAI Hellas-Deloitte (2014), είναι ιδιαίτερα χαμηλό και ανέρχεται στο 4% για την κατηγορία Α (νεόδμητα/πλήρως ανακαινισμένα και υψηλής ποιότητας κατασκευής) και 5% για την κατηγορία Β (όχι μεγαλύτερα της 25ετίας και με λιγότερο προνομιακά χαρακτηριστικά) (βλ. διάγραμμα 22). Το χαμηλό σχετικά με άλλες περιοχές ποσοστό για τη κατηγορία Β (βλ. διάγραμμα 22) αποδίδεται κατά πάσα πιθανότητα στην έλλειψη χώρων κατηγορίας Α σε συνδυασμό με την υψηλή ζήτηση. Η έλλειψη διαθέσιμων κενών γηπέδων για την ανέγερση τέτοιου είδους χώρων εντός της κεντρικής περιοχής είναι άλλωστε και ένας από τους βασικούς λόγους που πολύ μεγάλο ποσοστό των χώρων Α και Β κατηγορίας βρίσκεται εκτός αυτής σε πρώην βιοτεχνικές/βιομηχανικές συνοικίες (Αγ. Διονύσιος, οδ. Κόνωνος, οδ. Κάστορος).

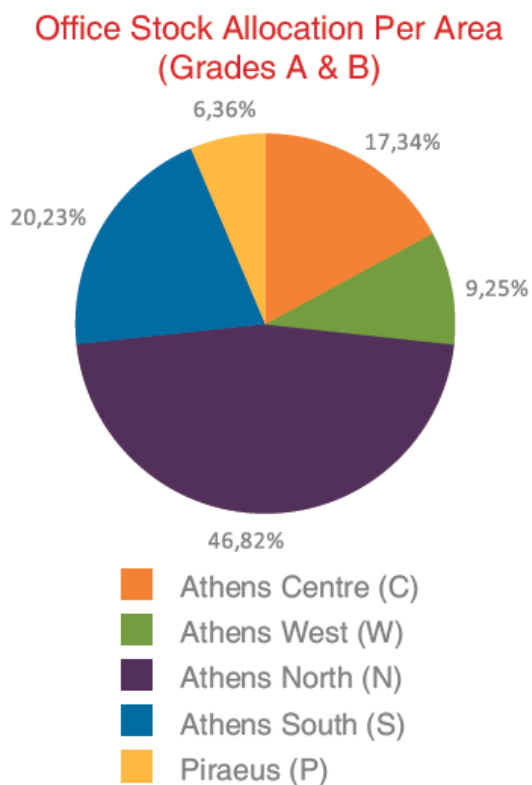
Κύκλοι της αγοράς επισημαίνουν ότι το απόθεμα γραφειακών χώρων υψηλής ποιότητας για το σύνολο της Αθήνας είναι ιδιαίτερα χαμηλό, γι' αυτό και εξαιτίας της αυξανόμενης ζήτησης πολλοί ιδιοκτήτες χώρων υποδεέστερης ποιότητας αναμένεται να προβούν σε εκτεταμένες αναβαθμίσεις και βελτιώσεις (NAI-Deloitte, 2014, δημοσιεύματα στον ημερήσιο τύπο). Αυτό μπορεί εύκολα να εξηγήσει και τον χαμηλό (σε πανευρωπαϊκή κλίμακα) δείκτη διαθεσιμότητας χώρων υψηλής ποιότητας καταδεικνύοντας ταυτόχρονα πιθανή ανάγκη για ανάπτυξη αυτού του είδους των ακινήτων στην πόλη του Πειραιά. Οι γραφειακοί χώροι Α κατηγορίας της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά αντιπροσωπεύουν το 6,36% του συνόλου των ακινήτων του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας και η συνολική τους έκταση ανέρχεται σε περίπου 55.000 τ.μ. (NAI-Deloitte, 2014). Το συγκεκριμένο ποσοστό, αν και φαίνεται χαμηλό εκ πρώτης όψεως, είναι αρκετά ικανοποιητικό αν αντιστοιχηθεί με την έκταση της καταγεγραμμένης περιοχής της συγκεκριμένης έρευνας. Συγκεκριμένα, αφορά σε οδούς συνολικού μήκους 4,5 χιλιομέτρων τη στιγμή που, ενδεικτικά, το αντίστοιχο ποσοστό 20,23% των νοτίων προαστίων ή το 9,23% των δυτικών αφορούν σε οδούς συνολικού μήκους άνω των 40 χιλιομέτρων το καθένα, ενώ το 17,34% του κέντρου της Αθήνας εντοπίζεται σε οδούς τουλάχιστον τέσσερις φορές μεγαλύτερου συνολικού μήκους (βλ. πίνακα 40).

Διάγραμμα 25: Απόθεμα γραφειακών χώρων Α και Β ποιότητας ανά περιοχή της Αθήνας συν τα αντίστοιχα ποσοστά διαθεσιμότητας.



Πηγή: NAI-Deloitte.

Διάγραμμα 26: Ποσοστό γραφειακών χώρων Α και Β ποιότητας ανά περιοχή (%).



Πηγή: NAI-Deloitte

Πίνακας 40: Οι άξονες που εξετάστηκαν στη μελέτη σχετικά με την αγορά γραφείων των NAI-Deloitte (2014).

ATHENS OFFICE MARKET				
Athens Centre (C)	Athens West (W)	Athens North (N)	Athens South (S)	Piraeus (P)
City Centre	National Rd	Kifissias Av.	Sygrou Av.	Akti Miaouli Av.
Alexandras Av.	Petrou Rali Av.	Mesogeion Av.	Faliron	Akti Tzelepi Av.
Patision Av.	Iera Odos Av.	National Rd	Vouliagmenis Av.	Akti Kondili Av.
Piraeus Av.	Thivon Av.	Attiki Odos	Poseidonos Av.	Kononos str.
Vas. Sofias Av.	Athinon Av.		Piraeus Av.	Ag. Dionisou str.
Ampelokipi				Kastoros str.

Πηγή: NAI-Deloitte.

Τέλος, ο αριθμός των διαθέσιμων οικοπέδων στην κεντρική περιοχή του Πειραιά είναι περιορισμένος (Μηλάκης, 2006) και η έκτασή τους συνήθως μικρή. Ωστόσο, μεγαλύτερα γήπεδα συναντώνται συχνά στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου και ιδιαίτερα στις περιοχές του Αγ. Διονυσίου, των Καμινίων, της Λεύκας και του Νέου Φαλήρου, λόγω της ύπαρξης παλαιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων, τα κτήρια των οποίων μπορούν είτε να επαναχρησιμοποιηθούν είτε, εάν κριθεί απαραίτητο, να κατεδαφιστούν.

Συμπερασματικά, η επιδείνωση του οικονομικού κλίματος, ο περιορισμός της πρόσβασης σε χρηματοδοτικές πηγές και το μεγάλο απόθεμα ακινήτων προκάλεσαν ραγδαία επιδείνωση της ζήτησης και των τιμών σε όλες τις κατηγορίες ακίνητης περιουσίας. Η κατάσταση τείνει να ανατραπεί από το 2013, οπότε και εμφανίστηκαν οι πρώτες ενδείξεις ανάκαμψης, με το 2015 να εμφανίζει εξίσου ευοίωνες προοπτικές (ΤΤΕ, 2014, deloitte hellas, 2014 κ.ά). Συγκεκριμένα και σύμφωνα με τις ενδείξεις, η πτώση των τιμών θα αναχαιτιστεί, με τις τελευταίες να παρουσιάζουν σε ορισμένες περιπτώσεις σταθεροποίηση, ενώ η ζήτηση θα ενδυναμωθεί κυρίως για τα ακίνητα υψηλής ποιότητας με πλεονεκτικά χαρακτηριστικά (π.χ. τοποθεσία, ποιότητα κατασκευής, εύκολη πρόσβαση κλπ). Τα ακίνητα που δεν πληρούν τις παραπάνω προϋποθέσεις θα βρεθούν σε ακόμη δυσκολότερη θέση, ενώ όσα διατεθούν θα δοθούν έναντι αρκετά χαμηλού τιμήματος (λ.χ. οικονομικές κατοικίες, επενδυτικά εργαλεία). Τέλος, η απόκτηση ακινήτων ως μέσα ασφαλούς εναπόθεσης αποταμιεύσεων αναμένεται να αναζωπυρωθεί στο προσεχές διάστημα εξαιτίας της αστάθειας της οικονομίας της χώρας και του τραπεζικού συστήματος.

Γ.1.5. Εμπόριο

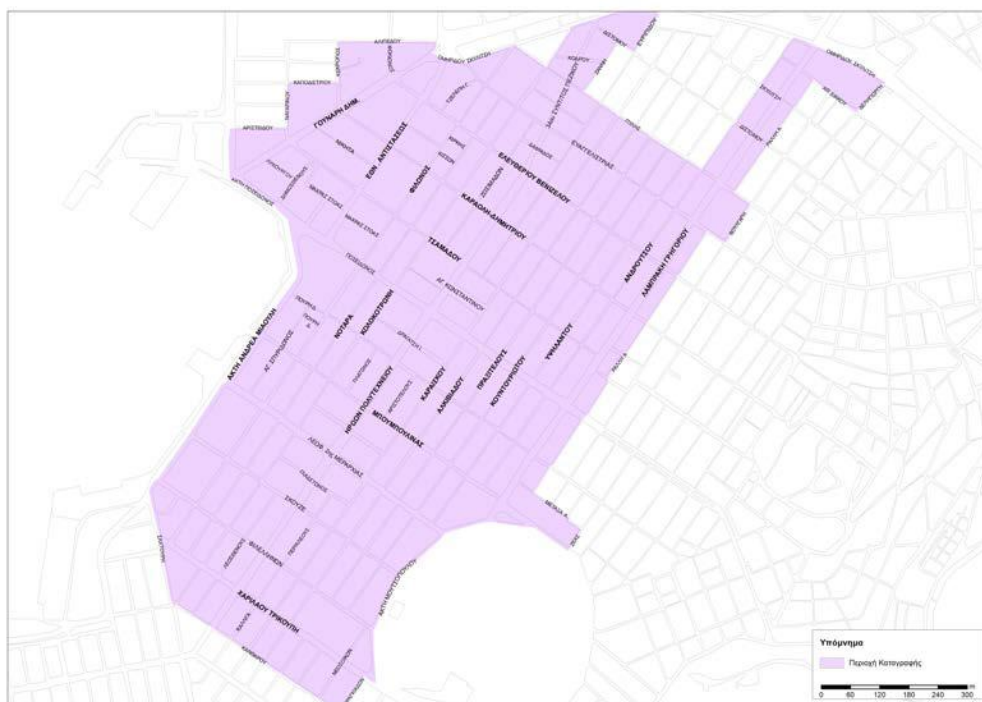
Εμπορικό προφίλ Πειραιά

Η αγορά του Πειραιά είναι μια μητροπολιτική αγορά με έμφαση στο λιανεμπόριο, την εστίαση και την αναψυχή (Πιττάκη, Καπράλος κ.ά.-προσωπικές συνεντεύξεις, 2014). Η συντριπτική πλειοψηφία των επιχειρήσεων (95% με βάση τον αριθμό ή περίπου 80% με βάση την έκταση) εκτιμάται ότι ανήκει σε μεμονωμένους επιχειρηματίες χωρίς ή με λίγους απασχολούμενους (Π. Πολιτάκης-προσωπική συνέντευξη 2014), ενώ το υπόλοιπο ποσοστό ανήκει σε – διεθνείς κυρίως – αλυσίδες. Σύμφωνα με την απογραφή του INEMY της ΕΣΣΕ (Μάρτιος 2015), η συμμετοχή των κυρίαρχων κλάδων οικονομικής δραστηριότητας στην Πειραιϊκή αγορά διαμορφώνεται ως εξής:

- Εμπόριο (όλα τα είδη): 63%
 - Ένδυση/υπόδηση: 23,1% (36,6% του εμπορίου)
 - Τρόφιμα: 5,3% (8,4% του εμπορίου)
 - Φαρμακευτικά/καλλυντικά: 5,1% (8,1% του εμπορίου)
- Εστίαση: 13,9%
- Άλλοι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας: 23,1%

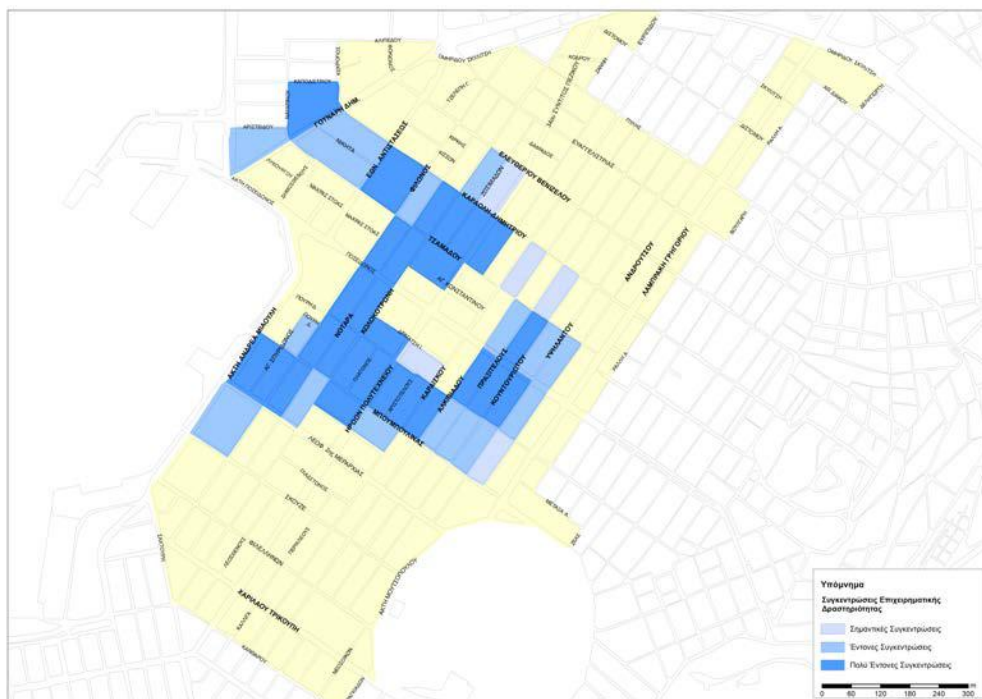
Η αντίστοιχη κατάταξη όσον αφορά στους κεντρικούς εμπορικούς άξονες εξακολουθεί να περιλαμβάνει τον κλάδο της ένδυσης/υπόδησης στην πρώτη θέση του εμπορίου με ποσοστό 43%, με τον κλάδο της εστίασης να ακολουθεί με ποσοστό 12% (βλ. διάγραμμα 24).

Χάρτης 4: Τα όρια της εμπορικής περιοχής του κέντρου του Πειραιά.



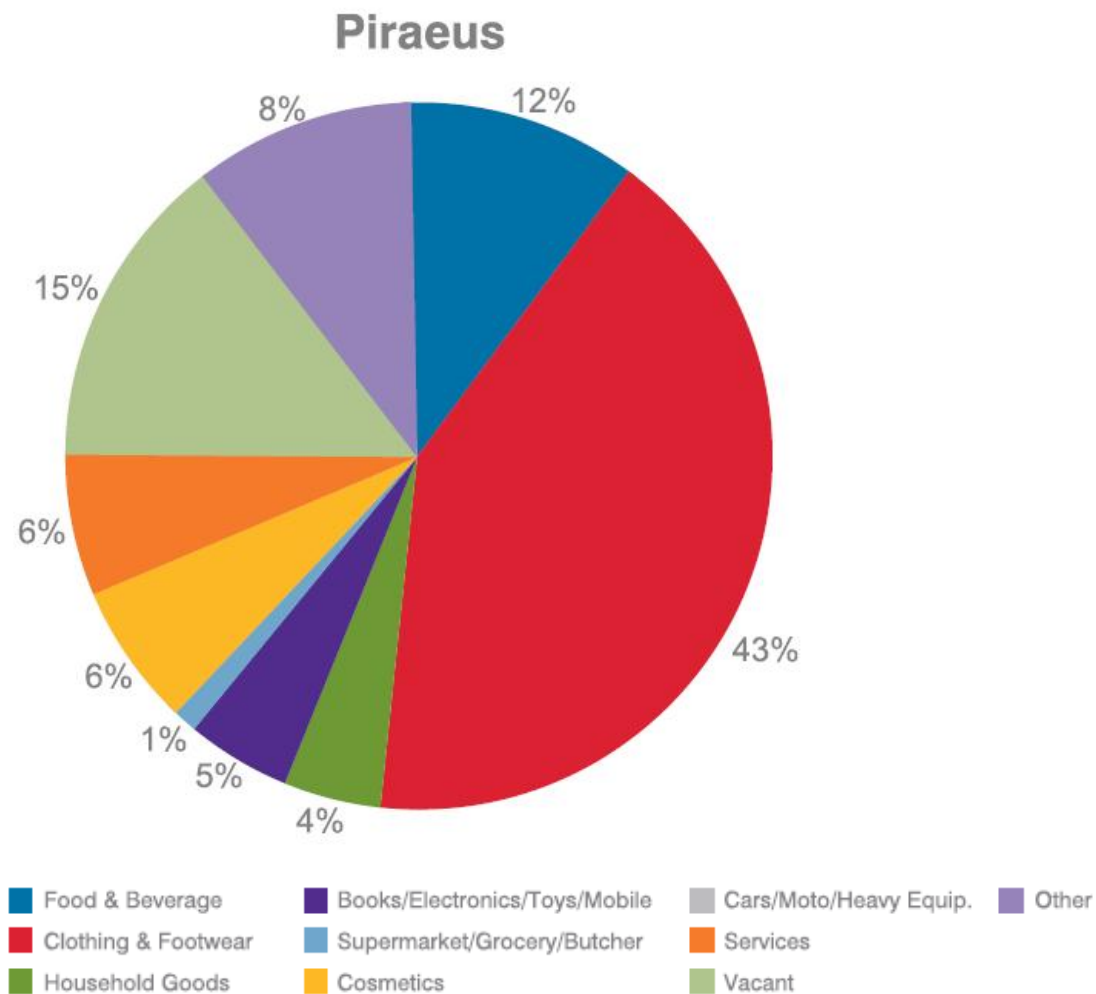
Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY, 2015.

Χάρτης 5: Συγκεντρώσεις επαγγελματικής στέγης στο κέντρο του Πειραιά τον Μάρτιο του 2015.



Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY, 2015. Με απαλό γαλάζιο εμφανίζονται οι σημαντικές συγκεντρώσεις, με γαλάζιο οι έντονες και με μπλε οι πολύ έντονες.

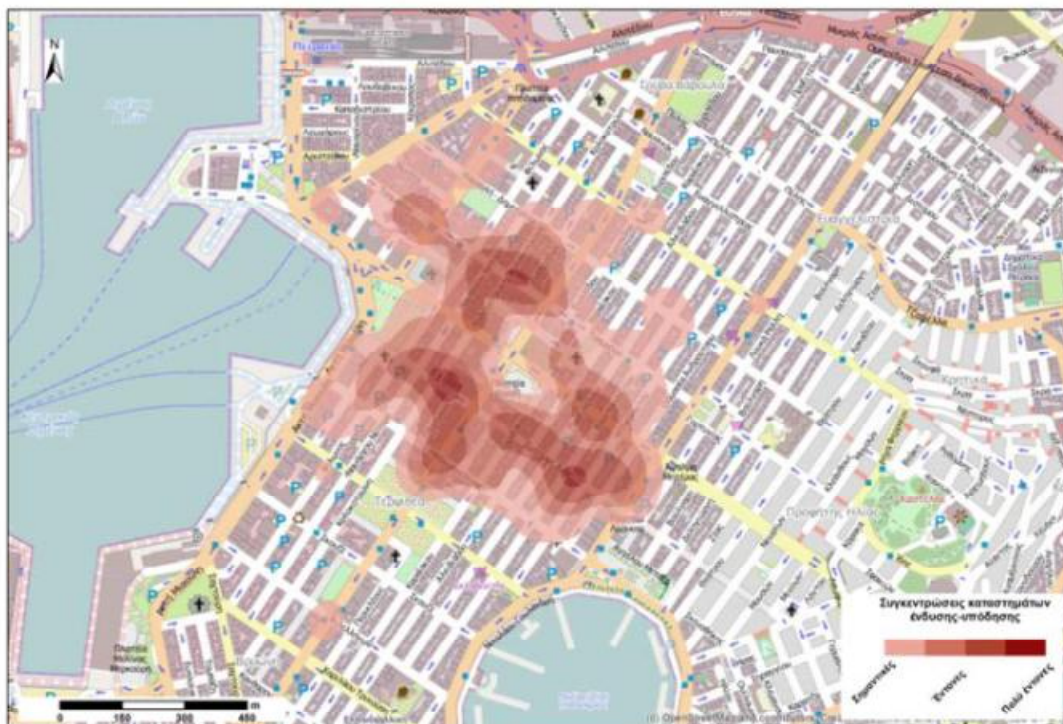
Διάγραμμα 27: Διάρθρωση επιχειρήσεων των κεντρικών εμπορικών αξόνων του Πειραιά κατά κλάδο δραστηριοποίησης (%).



Πηγή: NAI – Deloitte Hellas, 2014.

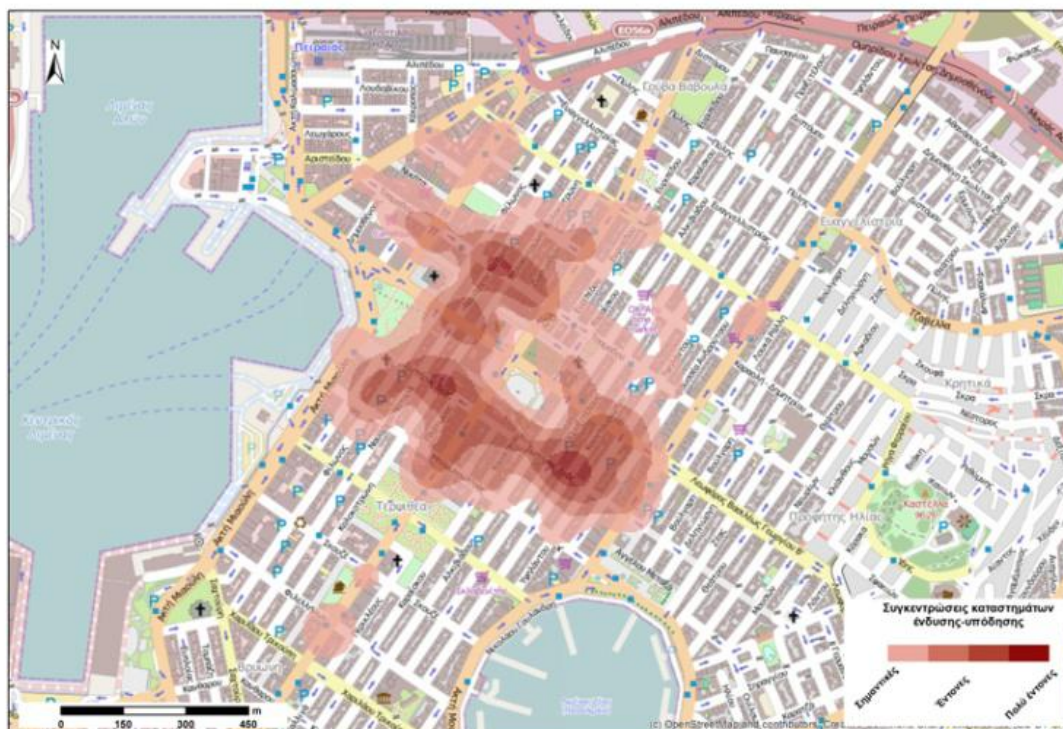
Στην αγορά του Πειραιά συναντάται μεγάλος αριθμός συγκεντρώσεων ομοειδών επιχειρήσεων («πιάτσες») σε αρκετούς τομείς, όπως η ένδυση, η εστίαση και η προσωπική περιποίηση. Στις παρακάτω εικόνες παρουσιάζεται η εξέλιξη της έκτασης και της ισχύος των εν λόγω συγκεντρώσεων από τον Σεπτέμβριο του 2013 μέχρι τον ίδιο μήνα του 2014 σύμφωνα με την απογραφή του INEMY τον Σεπτέμβριο του 2014.

Χάρτης 6: Συγκεντρώσεις επιχειρήσεων λιανεμπορίου ένδυσης – υπόδησης στο κέντρο του Πειραιά, Σεπτέμβριος 2013.



Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY, 2014.

Χάρτης 7: Συγκεντρώσεις επιχειρήσεων λιανεμπορίου ένδυσης – υπόδησης στο κέντρο του Πειραιά, Σεπτέμβριος 2014.



Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY, 2014.

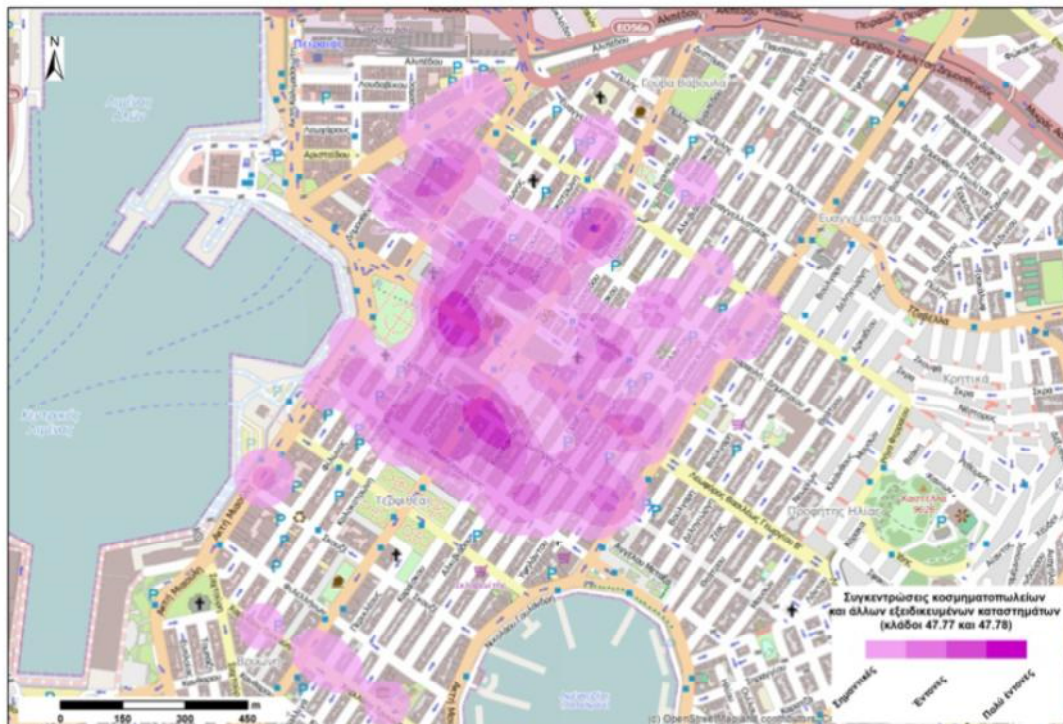
Η κατανομή των επιχειρήσεων ένδυσης-υπόδησης δεν παρουσιάζει αξιοσημείωτη μεταβολή, ενώ επικεντρώνεται (κοντά) στις οδούς Σωτήρος Διός, Τσαμαδού (κυρίως δυτικό τμήμα) και Βασιλέως Γεωργίου (κυρίως ανατολικό τμήμα). Οι δύο πρώτοι δρόμοι θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως πιάτσες του συγκεκριμένου κλάδου λόγω των ιδιαίτερα υψηλών συγκεντρώσεων.

Χάρτης 8: Συγκεντρώσεις εξειδικευμένων καταστημάτων λιανεμπορίου στο κέντρο του Πειραιά (κοσμήματα, ρολόγια, φωτογραφικά και οπτικά είδη, αναμνηστικά και είδη λαϊκής τέχνης), Σεπτέμβριος 2013.



Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY, 2014

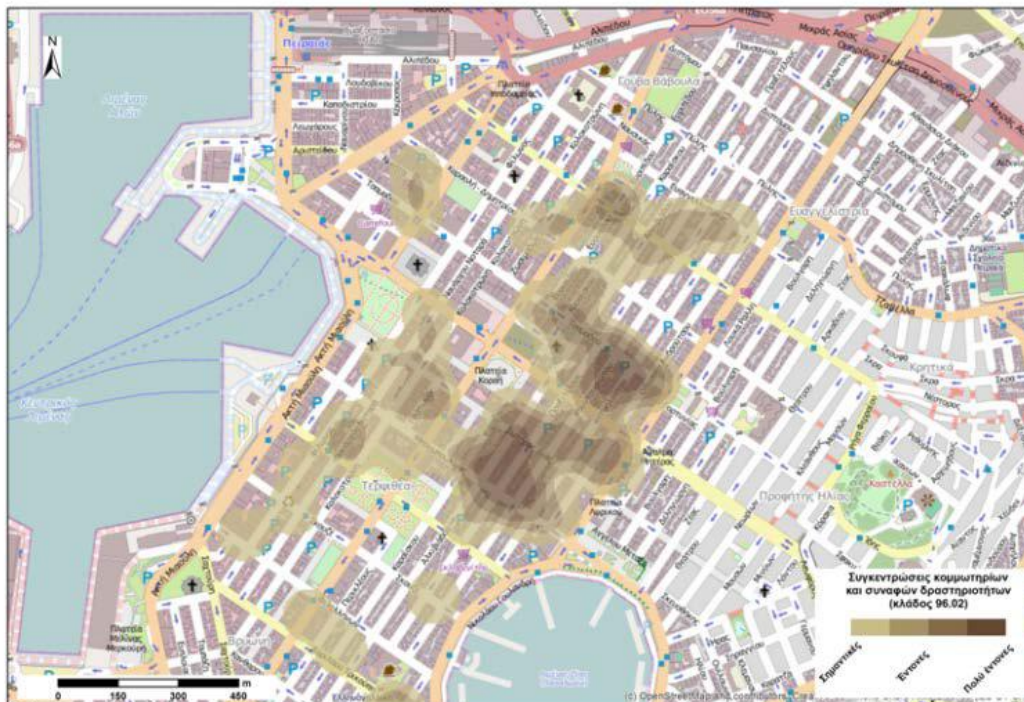
Χάρτης 9: Συγκεντρώσεις εξειδικευμένων καταστημάτων λιανεμπορίου στο κέντρο του Πειραιά (κοσμήματα, ρολόγια κ.α.), Σεπτέμβριος 2014.



Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY, 2014.

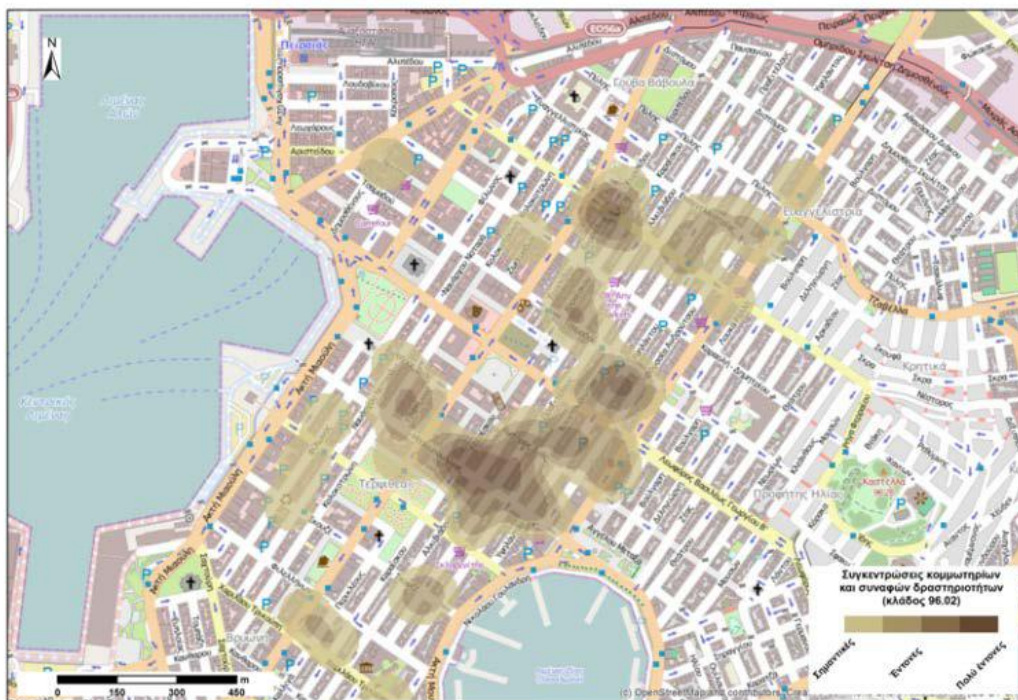
Η κατανομή των εξειδικευμένων καταστημάτων λιανεμπορίου (κοσμήματα, ρολόγια κ.α.) παρουσιάζει μεγαλύτερη διασπορά σε σχέση με την ένδυση και εκτείνεται από την οδό Μπουμπουλίνας μέχρι τον άξονα της Ελ. Βενιζέλου. Οι δρόμοι με τη μεγαλύτερα ποσοστά του κλάδου είναι η Σωτήρος Διός (από Ηρώων Πολυτεχνείου μέχρι Αλκιβιάδου), η Ηρώων Πολυτεχνείου, η Τσαμαδού και η Βασ. Γεωργίου. Ούτε εδώ παρατηρείται σημαντική ανακατάταξη σε σχέση με τον ίδιο μήνα του 2013, ενώ δεν προκύπτουν φαινόμενα πιάτσας.

Χάρτης 10: Συγκεντρώσεις κομμωτηρίων, κουρείων και κέντρων αισθητικής στο κέντρο του Πειραιά, Σεπτέμβριος 2013.



Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY, 2014.

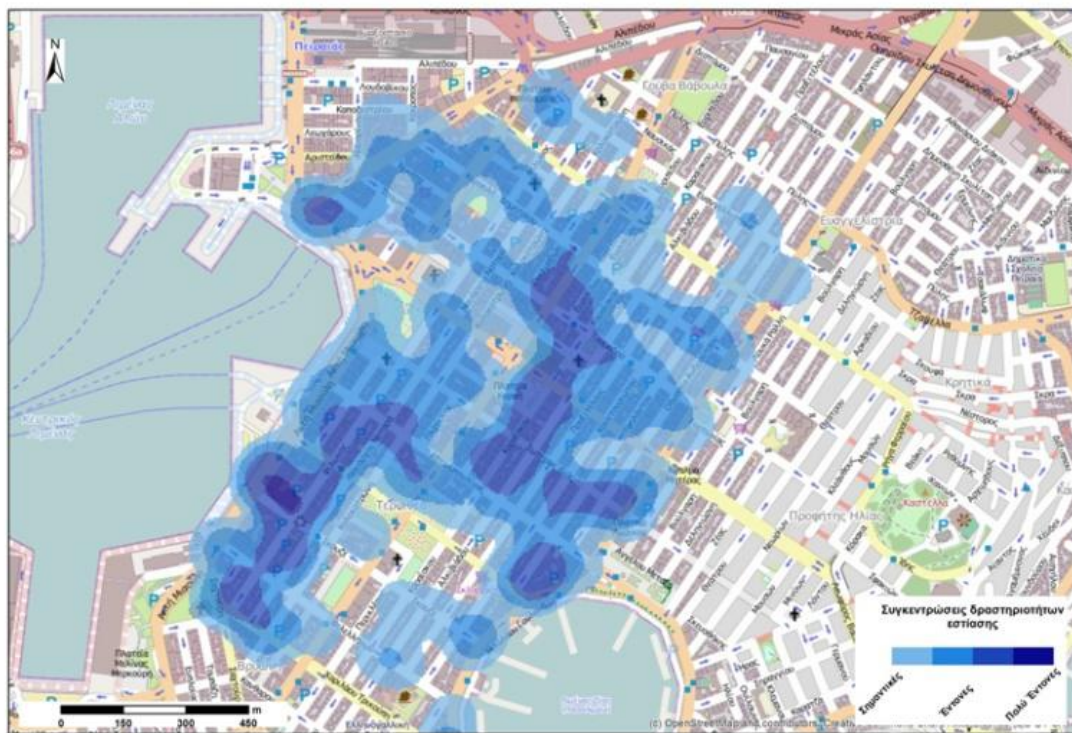
Χάρτης 11: Συγκεντρώσεις κομμωτηρίων, κουρείων και κέντρων αισθητικής στο κέντρο του Πειραιά, Σεπτέμβριος 2014.



Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY, 2014.

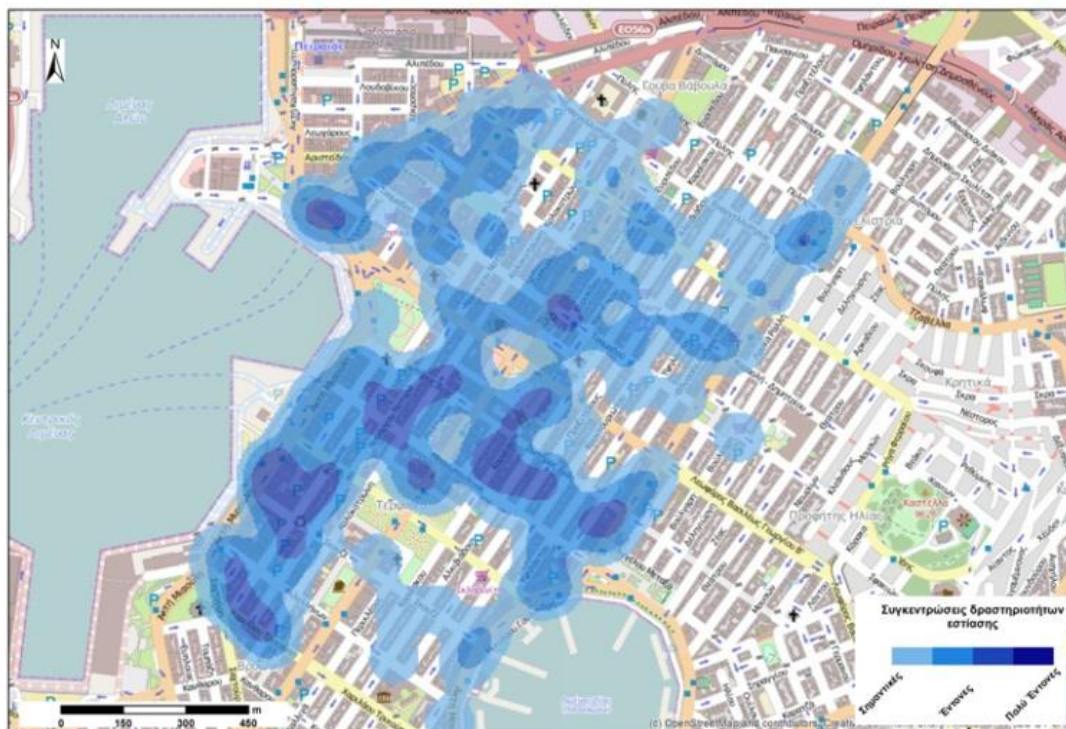
Ο κλάδος της προσωπικής περιποίησης (κομμωτήρια, κουρέια και κέντρα αισθητικής) εμφανίζει μια αρκετά ιδιαίτερη κατανομή, καθώς χαρακτηρίζεται από μεγάλο αριθμό συγκεντρώσεων (πιάτσων) σε όλη την έκταση του κέντρου αλλά και από την κύρια πιάτσα που σχηματίζεται από τις οδούς Μπουμπουλίνας, Ανδρούτσου, Τσαμαδού και Καραϊσκού. Το 2014 παρατηρείται ότι οι επιχειρήσεις του κλάδου σχημάτισαν ισχυρότερες συγκεντρώσεις σε σχέση με το 2013 περιορίζοντας τη διασπορά τους στα υπόλοιπα σημεία του κέντρου. Ένα ακόμη χαρακτηριστικό του συγκεκριμένου κλάδου είναι ότι δεν συναντάται συχνά στους κεντρικούς άξονες (85,8% σε μικρότερες οδούς).

Χάρτης 12: Συγκεντρώσεις επιχειρήσεων εστίασης στο κέντρο του Πειραιά, Σεπτέμβριος 2013.



Πηγή: ΕΣΣΕΕ-INEMY, 2014.

Χάρτης 13: Συγκεντρώσεις επιχειρήσεων εστίασης στο κέντρο του Πειραιά, Σεπτέμβριος 2014.



Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY, 2014.

Η εστίαση είναι ο κλάδος με τη μεγαλύτερη διασπορά στην αγορά του Πειραιά, σχηματίζοντας παράλληλα μεγάλο αριθμό συγκεντρώσεων. Οι κύριες από αυτές βρίσκονται στο πεζοδρομημένο τμήμα της οδού Καραϊσκού από Βασ. Γεωργίου μέχρι Μπουμπουλίνας, (30% των επιχειρήσεων της οδού), στην Ακτή Μιαούλη και στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα. Συμπερασματικά, οι εμπορικές δραστηριότητες κατανέμονται αρκετά ομοιόμορφα στην κεντρική περιοχή, κάτι που σε συνδυασμό με τις υψηλές πυκνότητες χρήσεων - και γενικότερα δόμησης - οδηγούν στο συμπέρασμα της συμπαγούς πόλης.

Η εξέλιξη της αγοράς

Μολονότι η Πειραιϊκή αγορά αποτελεί παραδοσιακά ένα ιδιαίτερα σημαντικό εμπορικό κέντρο για το σύνολο της ευρύτερης περιοχής, ο ρόλος της τις τελευταίες δεκαετίες έχει συρρικνωθεί αισθητά. Σύμφωνα με την έρευνα των ΕΜΠ και ΕΣΕΕ, που πραγματοποιήθηκε με βάση τα μητρώα των επιμελητηρίων και τις απογραφές βιομηχανίας και εμπορίου της ΕΣΥΕ, το ποσοστό των επιχειρήσεων της Αττικής που εδράζονται στο κέντρο του Πειραιά μειώθηκε από το 8% (1978) και το 7% (1988) στο 2,66% (2011) (βλ. πίνακα 41). Το γεγονός αυτό αποδίδεται σύμφωνα με την ίδια έρευνα στην ανάδυση νέων κεντρικότητων στα δυτικά και τα νότια προάστια, ενώ

παρατηρείται και στους γειτονικούς δήμους (Ρέντης, Μοσχάτο, Νίκαια, Κορυδαλλός, Δραπετσώνα, Κερασίни, Χαϊδάρι). Σε αυτό θα μπορούσε να συνυπολογιστεί η αναμικτή ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών που συνδέουν τον δήμο με την υπόλοιπη Αθήνα το ίδιο διάστημα στοιχείο που θα αναλυθεί στην ενότητα «Μέσα μετάβασης στον Πειραιά».

Πίνακας 41: Ποσοστό επιχειρήσεων που βρίσκονται στην Περιφέρεια Αττικής ανά Δήμο.

ΔΗΜΟΣ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ 2011	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ 1988	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ 1978
ΑΘΗΝΑ	33,89%	38%	41%
ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ	5,18%	4%	4%
ΚΑΛΛΙΘΕΑ	5,10%	3%	4%
ΙΛΙΟΝ	5,07%	2%	2%
ΑΧΑΡΝΑΙ	4,23%	1%	1%
ΑΙΓΑΛΕΩ	3,06%	3%	3%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	2,66%	7%	8%
ΜΑΡΟΥΣΙ	2,59%	1%	1%
ΓΑΛΑΤΣΙ	2,17%	1%	1%
ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗ	2,16%	1%	1%
ΧΑΛΑΝΔΡΙ	2,13%	2%	1%
ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ	2,04%	2%	1%
ΓΛΥΦΑΔΑ	1,86%	1%	1%
ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	1,83%	1%	1%
Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟ	1,73%	1%	1%
ΣΥΝΟΛΟ	75,68%	67%	69%

Πηγή: ΕΜΠ-ΕΣΣΕΕ, 2012.

Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα, οι μόνοι «χαμένοι» την τελευταία τριακονταετία είναι οι δήμοι Αθήνας και Πειραιά, με την πτώση στον δεύτερο να αγγίζει το 66,75% στο διάστημα 1978-2011. Το προφίλ της Πειραιϊκής αγοράς διαφοροποιήθηκε εντονότερα την τελευταία δεκαπενταετία με τη σταδιακή αντικατάσταση των μεγάλων καταστημάτων (λ.χ. Δανηλάτος, Κορασίδης) από – διεθνείς κυρίως - αλυσίδες (Πιττάκη-προσωπική συνέντευξη, 2014), γεγονός ωστόσο που δεν συναντάται μόνο στον Πειραιά αλλά στο σύνολο της χώρας. Οι εν λόγω αλλαγές, μολονότι δεν επηρέασαν σημαντικά το μερίδιο των μικρομεσαίων επιχειρήσεων – οι οποίες παραμένουν η κυρίαρχη κατηγορία – επέφερε σημαντικές απώλειες στα οικονομικά τους μεγέθη, γεγονός που ανάγκασε πολλές από αυτές – ιδίως όσες δεν διέθεταν ιδιόκτητη στέγη – να τερματίσουν τις δραστηριότητές τους

(Πιττάκη-προσωπική συνέντευξη,2014). Ακόμη, ένα φαινόμενο με ευρύτερη εμβέλεια που έλαβε χώρα το ίδιο διάστημα, συμπεριλαμβανομένης της περιόδου της οικονομικής κρίσης, είναι η σημαντική ενίσχυση του κλάδου της αναψυχής και της εστίασης (Καπράλος-προσωπική συνέντευξη, 2014).

Κλειστά καταστήματα

Απόρροια όλων των παραπάνω, καθώς και της πρόσφατης οικονομικής κρίσης, είναι το κλείσιμο πολλών επιχειρήσεων στην αγορά της πόλης. Σύμφωνα με την ΕΣΕΕ-INEMY, τον Μάρτιο του 2015 το ποσοστό κλειστών καταστημάτων στο κέντρο του Πειραιά ανερχόταν στο 33,5% και ήταν το δεύτερο μεγαλύτερο στην Αττική μετά την Καλλιθέα (41,6%).

Πίνακας 42: Ποσοστό κλειστών καταστημάτων στην αγορά του Πειραιά.

Περίοδος καταγραφής	Ποσοστό κλειστών καταστημάτων (%)
Μάρτιος 2011*	17,60
Αύγουστος 2011	22,00
Μάρτιος 2012	27,30
Σεπτέμβριος 2012	28,05
Μάρτιος 2013	28,50
Σεπτέμβριος 2013	32,31
Μάρτιος 2014	31,95
Σεπτέμβριος 2014	34,92
Μάρτιος 2015	33,50

*μόνο κεντρικές οδοί

Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY, 2015.

Όπως απορρέει από τα παραπάνω στοιχεία, η αναλογία κλειστών καταστημάτων στο κέντρο του Πειραιά ακολούθησε αυξανόμενη πορεία, ιδιαίτερα το διάστημα 2011-2013, που ήταν και γενικότερα μια από τις πιο δύσκολες περιόδους για το λιανεμπόριο. Η πτωτική τάση που διακρίνεται μεταξύ Σεπτεμβρίου 2014 και Μαρτίου 2015, αν και αποτελεί θετικό γεγονός, θα πρέπει να συνεχιστεί και το υπόλοιπο διάστημα για να αποτελέσει αδιάσειστη ένδειξη ανάκαμψης. Ακόμη, μολονότι η μεθοδολογία της απογραφής παρουσιάζει ορισμένες διαφοροποιήσεις σε βάθος χρόνου, αποτελεί μια αξιόπιστη ένδειξη της εξέλιξης της αγοράς. Σύμφωνα με τις ίδιες μελέτες, τα εν λόγω ποσοστά είναι αρκετά χαμηλότερα στους κεντρικούς εμπορικούς δρόμους (ενδεικτικά Βασιλέως Γεωργίου 6,2%, Σωτήρος Διός 9,3%, Τσαμαδού 18,7%, Ηρώων Πολυτεχνείου 20,4%), ενώ αυξάνονται ραγδαία στους

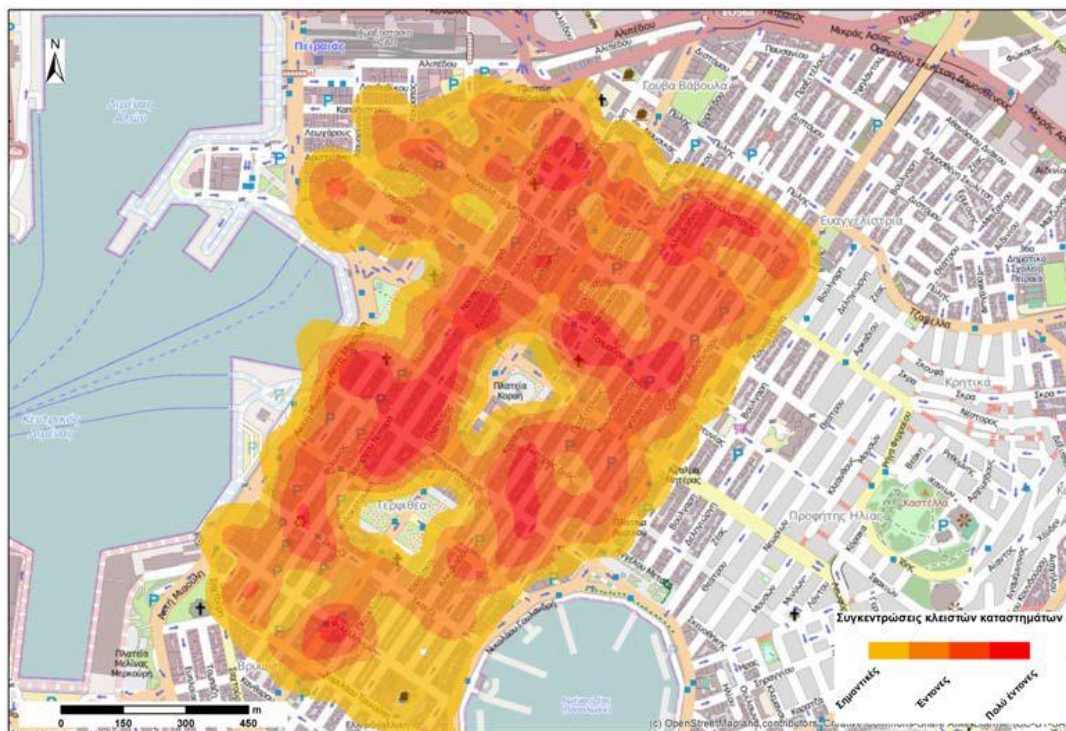
υπόλοιπους. Η κατάσταση είναι ακόμη δυσμενέστερη στις περιοχές του λιμανιού, της Τερψιθέας και στο τμήμα του κέντρου που συνορεύει με αυτές, καθώς αρκετοί άξονες εμφανίζουν ποσοστά που υπερβαίνουν ακόμη και το 40% (Νοταρά 55,9%, Αλκιβιάδου 56,2%, Κουντουριώτου 45,6%, Φίλωνος 43% κ.ά.). Αίτια για τη διαμόρφωση του εν λόγω κλίματος είναι η πτώση της ζήτησης και των τιμών των εμπορικών ακινήτων σε συνδυασμό με την ύπαρξη μεγάλου αποθέματος, που έστρεψαν πολλούς επιχειρηματίες στην αναζήτηση στέγης σε κεντρικότερες οδούς.

Διάγραμμα 28: Εξέλιξη ποσοστού κενών καταστημάτων ανά υποπεριοχή της κεντρικής αγοράς του Πειραιά.



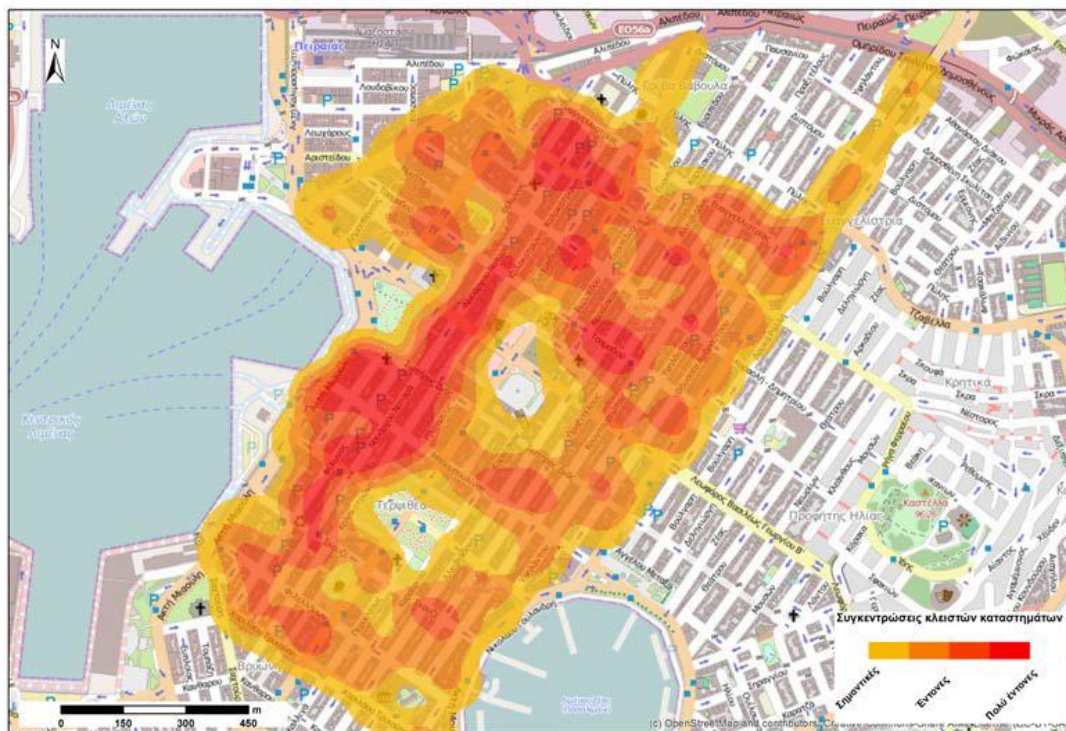
Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY

Χάρτης 14: Συγκεντρώσεις κλειστών καταστημάτων στο κέντρο του Πειραιά τον Σεπτέμβριο του 2013.



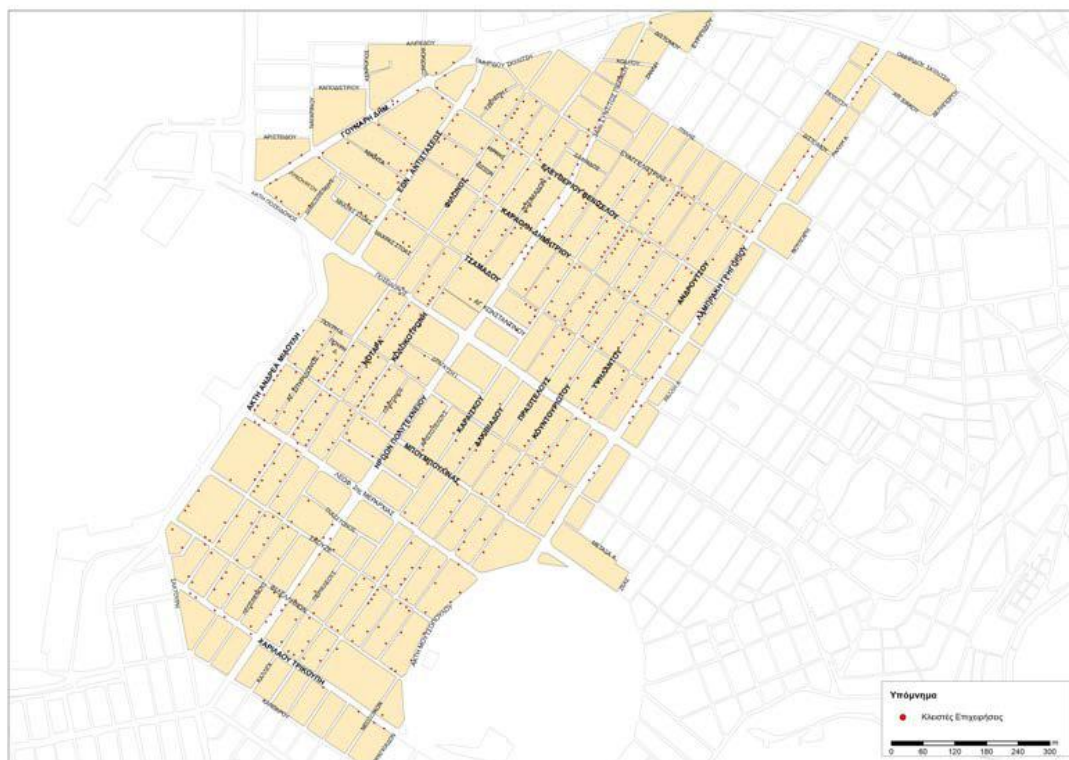
Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY.

Χάρτης 15: Συγκεντρώσεις κλειστών καταστημάτων στο κέντρο του Πειραιά τον Σεπτέμβριο του 2014.



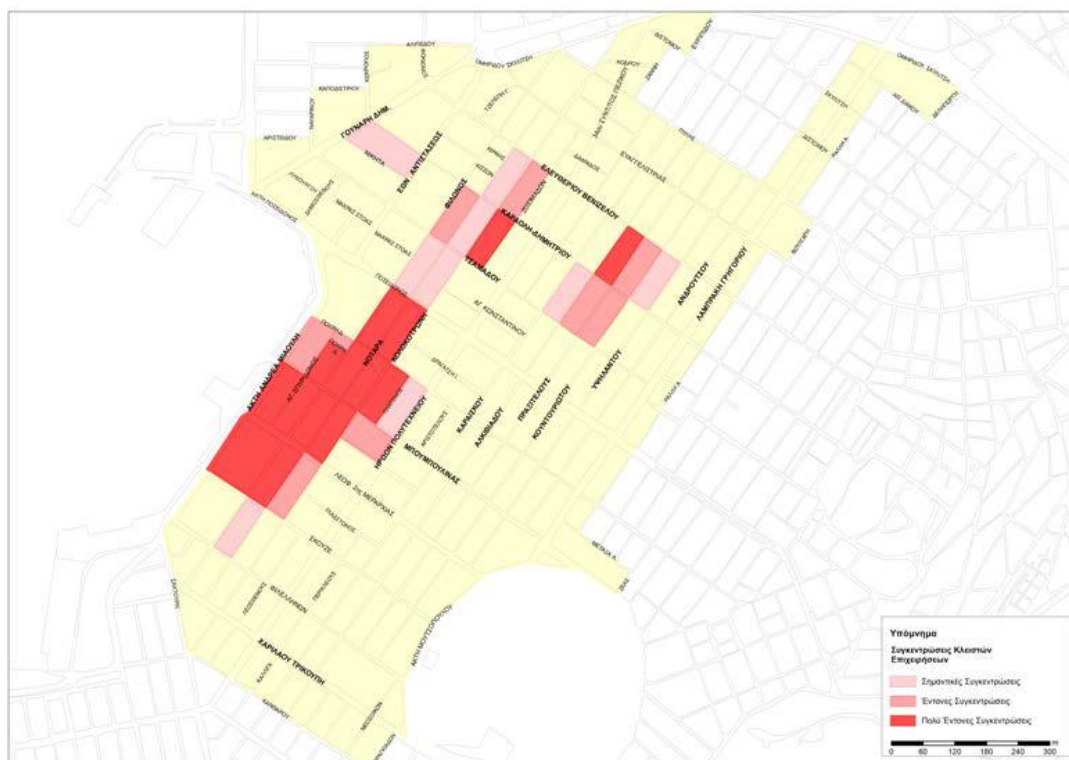
Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY.

Χάρτης 16: Κλειστά καταστήματα στον Πειραιά (Μάρτιος 2015).



Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY.

Χάρτης 17: Χωρικές συγκεντρώσεις κλειστών καταστημάτων στο κέντρο του Πειραιά τον Μάρτιο του 2015.



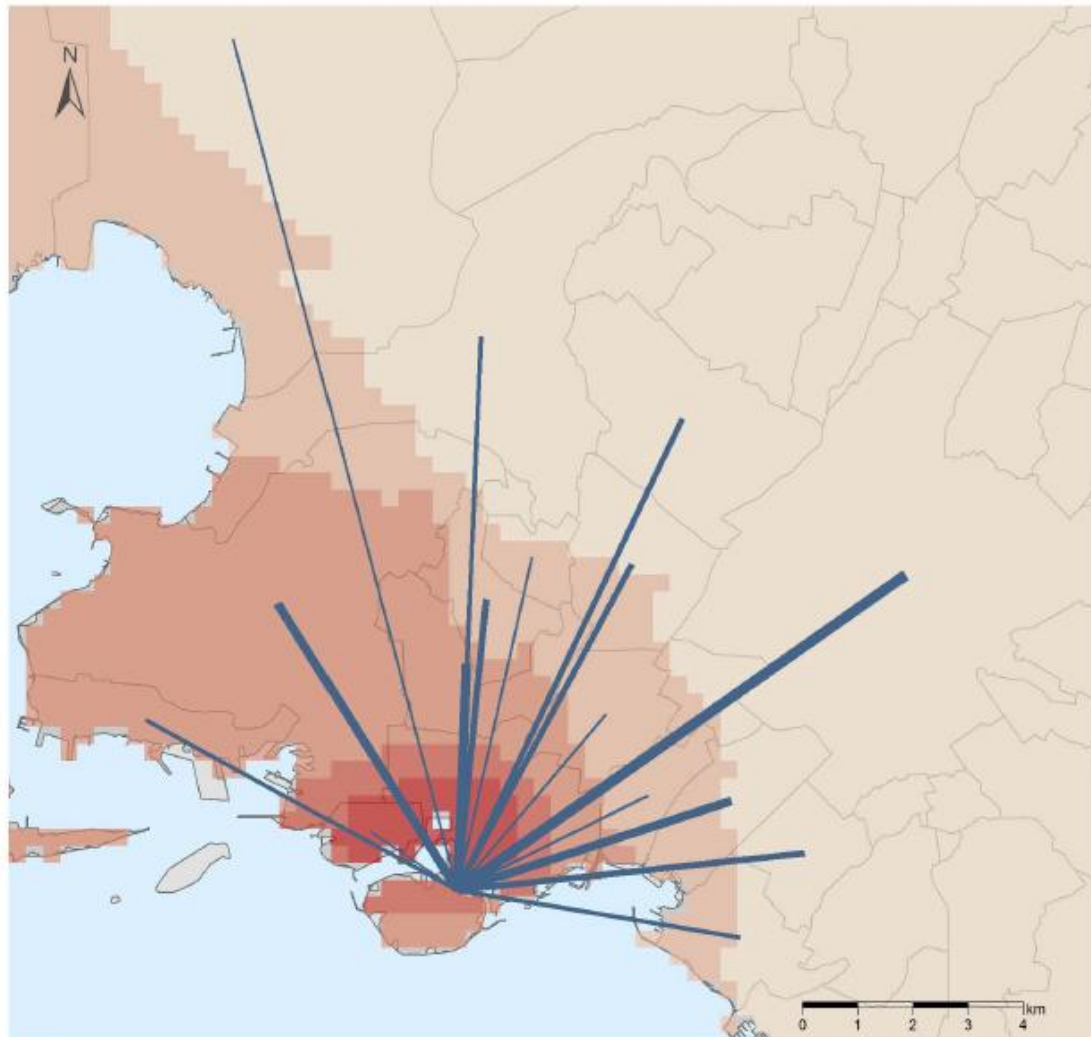
Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY.

Φαινόμενα «ερημοποίησης», σύμφωνα με τον παραπάνω χάρτη, παρατηρούνται κοντά στο λιμάνι στην περιοχή της Τρούμπας και συγκεκριμένα στις οδούς Φίλωνος, Νοταρά και Κολοκοτρώνη.

Προφίλ-προέλευση επισκεπτών

Η κύρια ζώνη επιρροής της Πειραιϊκής αγοράς εντοπίζεται χωρικά στα όρια του δήμου, στην ευρύτερη περιοχή της νοτιο-δυτικής Αθήνας (Κερατσίνι-Δραπετσώνα, Νίκαια, Κορυδαλλός) και στον νησιωτικό χώρο (Καρατζάς, Πολιτάκης κ.ά.-προσωπικές συνεντεύξεις, 2014, ΕΜΠ-ΕΣΣΕΕ, 2012). Ωστόσο, σημαντικό τμήμα του αγοραστικού κοινού προέρχεται από τον δήμο της Αθήνας, τους αμέσως νοτιότερους δήμους του (Καλλιθέα, Νέα Σμύρνη, Παλαιό Φάληρο) και τις υπόλοιπες περιοχές της Δυτικής Αθήνας (Χαϊδάρη, Περιστέρι, Αιγάλεω κτλ.). Η ελκυστικότητά της στις υπόλοιπες περιοχές των νοτίων προαστίων έχει περιοριστεί αρκετά τα τελευταία χρόνια λόγω της ανάδυσης νέων εμπορικών κεντρικότητων (Γλυφάδα, Νέα Σμύρνη κτλ.), ενώ πολλοί από τους κατοίκους τους την επιλέγουν κυρίως για συναισθηματικούς λόγους ή από συνήθεια (π.χ. λόγω παλαιότερης διαμονής στον Πειραιά) (Πιττάκη-προσωπική συνέντευξη, 2014).

Χάρτης 18: Η ελκυστικότητα του εμπορικού πόλου του Πειραιά σύμφωνα με τη μελέτη προέλευσης – προορισμού μετακινήσεων του ΟΑΣΑ το 2006.



Πειραιάς

Πηγή: ΕΣΕΕ-INEMY,2012.

Επιπροσθέτως, σημαντικό είναι το ποσοστό των επισκεπτών που συνδυάζουν την μετάβαση στην αγορά με άλλη δραστηριότητα (λ.χ. εργασία, εκπαίδευση) και προσδιορίζεται στο 30% της συνολικής επισκεψιμότητας (Πολιτάκης-προσωπική συνέντευξη,2014). Σε αυτή την κατηγορία εμπίπτει κατά πάσα πιθανότητα η μεγαλύτερη μερίδα των πελατών που προέρχονται από το δήμο της Αθήνας ή άλλους εξίσου απομακρυσμένους δήμους (πλην των νησιών και των νοτίων προαστίων), καθώς η αγορά της Αθήνας διαθέτει εξίσου μεγάλη ποικιλία επιχειρήσεων και προϊόντων καθιστώντας τη μετάβαση στον Πειραιά αποκλειστικά για αγορές περιττή (Καπράλος, Πιττάκη - προσωπικές συνεντεύξεις,2014). Συνεπώς, σύμφωνα με τις ενδείξεις, το ποσοστό των επισκεπτών του εμπορικού κέντρου της πόλης που προέρχεται από τον δήμο του Πειραιά και την ευρύτερη περιοχή ανέρχεται κατά

προσέγγιση στο 50%, από τα νησιά στο 25%, από τα νότια προάστια στο 15% και από άλλες περιοχές στο 10% (Πολιτάκης, Πιττάκη-προσωπικές συνεντεύξεις, 2014, ΕΣΕΕ-INEMY, 2014). Το ποσοστό των νοτίων προαστίων θα μπορούσε να ισχυριστεί κάποιος ότι τεκμηριώνεται και από την εργασία του ΕΜΠ (2005), σύμφωνα με την οποία το 18% του συνόλου των οχημάτων που έχουν προορισμό το κέντρο του Πειραιά προέρχεται από το παραλιακό μέτωπο. Πρόκειται για μια αρκετά ασφαλή ένδειξη, καθώς λόγω της έλλειψης ΜΣΤ, της πρόσβασης με αυτοκινητόδρομο (νέα παραλιακή λεωφόρος) και του υψηλότερου εισοδηματικού επιπέδου οι κάτοικοι των νοτίων προαστίων επιλέγουν αρκετά συχνά το ΙΧΕΑ για τη μετάβασή τους στον Πειραιά, κάτι που τονίζεται και από την Πιττάκη (προσωπική συνέντευξη-2014).

Μέσα μετάβασης στον εμπορικό πόλο του Πειραιά

Η έλλειψη ΜΣΤ που να εξυπηρετεί το σύνολο της έκτασης του κέντρου της πόλης καθιστά ως κύρια μέσα μετάβασης στην αγορά το ΙΧΕΑ και τις λεωφορειακές γραμμές, σε παρόμοια αναλογία, γύρω στο 50% το καθένα (Πολιτάκης, Πιττάκη κ.ά.-προσωπικές συνεντεύξεις,2014). Το ΙΧΕΑ είναι περισσότερο διαδεδομένο στις περιοχές υψηλότερου εισοδήματος (λ.χ. νότια προάστια, όπως αναφέρθηκε), ενώ είναι λιγότερο δημοφιλής ως λύση μετά το περπάτημα και το λεωφορείο όταν πρόκειται για μετακίνηση από κοντινή συνοικία. Βέβαια, δεν απουσιάζει το -γνώριμο στην ελληνική επικράτεια- φαινόμενο της αλόγιστης χρήσης του ΙΧΕΑ από μερίδα του πληθυσμού ακόμη και για μικρές αποστάσεις, το οποίο επιβαρύνει άσκοπα την κυκλοφορία, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Η οργάνωση και ανάπτυξη του Πειραιϊκού εμπορίου είναι άρρηκτα συνδεδεμένες τόσο με την ευρύτερη λειτουργία του χώρου όσο και με τη λειτουργία του μεταφορικού δικτύου. Σύμφωνα με την Πιττάκη (προσωπική συνέντευξη - 2014), ακόμη και κάποιες αλλαγές που επήλθαν στη χάραξη λεωφορειακών γραμμών λόγω των μονοδρομήσεων (λ.χ. διέλευση εξερχόμενων γραμμών από την οδό 2ας Μεραρχίας αντί της Βασιλέως Γεωργίου) επέφεραν ορατά αποτελέσματα στον τζίρο των παρακείμενων επιχειρήσεων. Αντίστοιχες μεταβολές παρατηρήθηκαν και από τη μετεγκατάσταση του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας από το κέντρο στην Ηετιώνεια ακτή. Όπως προσθέτει η ίδια, αυτός είναι και ένας λόγος για τον οποίο η διέλευση του τραμ από την καρδιά του εμπορικού ιστού αποτελεί ένα ιδιαίτερα ισχυρό πλεονέκτημα.

Η ανεπαρκής προσπελασιμότητα της αγοράς από μέσα μαζικής μεταφοράς αποτελεί ένα σοβαρό πρόσκομμα για την ανάπτυξή της. Οι κύριες βελτιώσεις που πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια στις μεταφορικές υποδομές της πόλης αφορούσαν κυρίως στο οδικό δίκτυο (επέκταση της λεωφόρου Κηφισού μέχρι την παραλιακή λεωφόρο, κατασκευή της περιφερειακής οδού Κερατσινίου κ.α.) και ελάχιστα επηρέασαν την προσβασιμότητα της ίδιας της πόλης. Τα μοναδικά ΜΣΤ που προσεγγίζουν το κέντρο του Πειραιά είναι ο ΗΣΑΠ και ο προαστιακός, οι οποίοι δεν φτάνουν καν στον πυρήνα της αγοράς, εξυπηρετώντας κατά βάση μόνο το βόρειο-βορειοδυτικό τμήμα της. Επιπλέον, η ποιότητα και η ικανότητα εξυπηρέτησης του κύριου μέσου που προσεγγίζει την αγορά, του λεωφορείου, δυσχεράνθηκε έντονα στο πέρασμα του χρόνου, καθώς η κυκλοφοριακή συμφόρηση αυξανόταν διαρκώς (τουλάχιστον πριν την κρίση), αυξάνοντας τους χρόνους μετακίνησης. Τα ελάχιστα δε μέτρα που θεσπίστηκαν για την αναβάθμισή του (π.χ. λεωφορειολωρίδες) αποδείχθηκαν ανεπαρκή δίνοντας σαφές προβάδισμα στο ΙΧΕΑ. Στα παραπάνω έρχεται να προστεθεί ο τερματισμός της γραμμής του τραμ μακριά από το κέντρο της πόλης, στο Νέο Φάληρο, γεγονός που κατ'ουσίαν εκμηδένισε κάθε πιθανότητα στροφής του κοινού που προορίζεται για την αγορά στο εν λόγω μέσο.

Απόρροια όσων αναφέρθηκαν προηγουμένως είναι η εντονότατη κυκλοφοριακή συμφόρηση των αξόνων του πυρήνα της πόλης (πολλές φορές ακόμη και των λιγότερο κεντρικών), η οποία συνδέεται άρρηκτα με το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης, που είναι εξίσου έντονο. Η στάθμευση σε διπλή σειρά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες αποτελεί ένα σύνηθες φαινόμενο και συρρικνώνει σημαντικά την μεταφορική ικανότητα των αξόνων. Πρόκειται για ένα φαινόμενο με άμεση επίδραση και στη λειτουργία της αγοράς (Καρατζάς-προσωπική συνέντευξη, 2014), καθώς περιορίζει την ελκυστικότητα της πόλης και μειώνει τα επίπεδα οδικής ασφάλειας.

Γ.2. Οι αλλαγές που θα επιφέρει το τραμ στον Πειραιά

Γ.2.1. Αγορά ακινήτων

Γ.2.1.1. Αγορά κατοικίας

Γενικές τάσεις

Η αγορά κατοικίας δείχνει σημάδια σταθεροποίησης από το 2014 και προσδοκείται να σταθεροποιηθεί περαιτέρω το αμέσως επόμενο διάστημα (ΤΤΕ, 2014, 2015, ηλ. Τύπος). Οι κύριες κατηγορίες που θα ευνοηθούν είναι τα προνομιακά ως προς τα χαρακτηριστικά ή την τοποθεσία ακίνητα, καθώς και όσα είναι μικρής ή μεσαίας αξίας, συνήθως σε χαμηλού εισοδήματος περιοχές, που χρησιμεύουν ως εναπόθεση αποταμιεύσεων, επενδυτικά προϊόντα ή πολύ οικονομική κατοικία (ΤΤΕ, 2014-5, μεσίτες-προσωπικές συνεντεύξεις, 2014, ηλ. Τύπος, 2014-5). Ο Πειραιάς διαθέτει πληθώρα κατοικιών που υπάγονται στη δεύτερη-κυρίως-κατηγορία (Μηλάκης, 2006) και ως εκ τούτου η ζήτηση για ακίνητα στην περιοχή είναι αναμενόμενο να ενδυναμωθεί αρκετά την ερχόμενη περίοδο. Ενισχυτικά θα λειτουργήσουν όχι μόνο για τον Πειραιά, αλλά για το σύνολο των κεντρικών περιοχών, ο διαφαινόμενος περιορισμός της χρήσης του ΙΧΕΑ λόγω της οικονομικής κρίσης και η επερχόμενη άνοδος της δημοτικότητας των ΜΜΜ. Συγκεκριμένα, η πόλη του Πειραιά θα καταστεί πλεονεκτική, καθώς θα προσφέρει αφενός πληθώρα κεντρικών λειτουργιών και χρήσεων, αφετέρου ταχεία και αξιόπιστη σύνδεση με σημαντικό μέρος της πρωτεύουσας μέσω των νέων και υφιστάμενων ΜΣΤ (μετρό, τραμ, μελλοντικά αναβαθμισμένος προαστιακός, ΗΣΑΠ). Ακόμη, η αγορά ενδεχομένως θα μπορούσε να «καρπωθεί» την ανάπτυξη της λιμενοβιομηχανικής ζώνης Πειραιά-Περάματος [Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ), car terminal] σε περίπτωση που βελτιωθεί η συγκοινωνιακή σύνδεσή της με την εν λόγω περιοχή, ενδεχομένως με κάποιο ΜΣΤ (τραμ κτλ.). Οι τιμές αγοράς είναι πολύ πιθανό να ανακάμψουν πιο αργά από τα ενοίκια λόγω των πολύ περιορισμένων αγοραπωλησιών, ενώ δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος (2014), η σημασία της διευθέτησης των «κόκκινων» δανείων.

Ομοιότητες-διαφορές με Νέα Σμύρνη

Ομοιότητες:

- Εξίσου έντονη οικοδομική δραστηριότητα την περίοδο της άνθησης λόγω οικονομικής ευημερίας, εύκολης χρηματοδότησης και επιθυμίας για απόκτηση Α' κατοικίας (ΤΤΕ, 2014-5, Αβδελάς, Μανιάτης κ.ά. – προσωπικές συνεντεύξεις-2014, ημερήσιος οικονομικός τύπος- 2015 κλπ) (βλ. παράρτημα)
- Παρόμοια μεταβολή στις τιμές για το σύνολο της περιόδου για τους προαναφερθέντες λόγους
- Μεγάλο αδιάθετο απόθεμα (Αβδελάς, Μανιάτης κ.ά. – προσωπικές συνεντεύξεις-2014, ημερήσιος οικονομικός τύπος- 2015 κτλ.)
- Διέλευση του τραμ από κεντρικές αρτηρίες και από τον πυρήνα του κεντρικού ιστού.

Διαφορές

- Υψηλότερη πυκνότητα δόμησης λόγω μεγαλύτερης παλαιότητας της πόλης και διαχρονικής λειτουργίας της ως κέντρου της ευρύτερης περιοχής.
- Πεπαλαιωμένο κτηριακό απόθεμα με διαμερίσματα συνήθως μικρού και μεσαίου εμβαδού (Μηλάκης,2006)
- Ελάχιστοι χώροι πρασίνου, μόλις 1,5 τ.μ./ κάτοικο (ημερήσιος τύπος, 2015)
- Λιγότερα διαθέσιμα οικόπεδα για τους προαναφερθέντες λόγους (Μεσίτες-προσωπικές συνεντεύξεις, 2014)
- Ελαφρά περισσότερες νέες οικοδομές ως προς το σύνολο των οικοδομικών αδειών για το σύνολο της περιόδου μελέτης (2000-2015)(ΕΛΣΤΑΤ)
- Μεγαλύτερη μείωση πληθυσμού (Απογραφές ΕΛΣΤΑΤ 2001,2 011)
- Χαμηλότερο κοινωνικοοικονομικό προφίλ
- Αναμονή για εντονότερο επενδυτικό ενδιαφέρον την τρέχουσα περίοδο λόγω αποθέματος ακινήτων χαμηλής αξίας (ΤΤΕ,2014-5)
- Διαφορετική χωρική λειτουργία γραμμής τραμ. Η Νέα Σμύρνη, ως προάστιο, επωφελήθηκε από το τραμ αποκτώντας αναβαθμισμένη σύνδεση με τις περιοχές από τις οποίες εξαρτάται (κέντρα δήμου και Αθήνας, δίκτυο μετρό). Αντίθετα, ο Πειραιάς θα αποκτήσει βελτιωμένη σύνδεση με περιοχές οι οποίες (προς το παρόν) εμφανίζουν κατά κύριο λόγο τάσεις εξάρτησης από

αυτόν ως υποδεέστερα (ως προς την κεντρικότητα) προάστια. Η κατάσταση αυτή προβλέπεται να τροποποιηθεί μερικώς με τη λειτουργία των δύο πόλων υπερτοπικής εμβέλειας στο Φάληρο και στο Ελληνικό (Προτάσεις δήμου Πειραιά για το ρυθμιστικό, 2011).

Επίδραση του τραμ

Η κατασκευή του τραμ θα ενισχύσει την προσπελασιμότητα του βόρειου και κεντρικού τμήματος του Πειραιά, συνδέοντάς τα τόσο μεταξύ τους όσο και με το παραλιακό μέτωπο, τους νέους πόλους πολιτισμού και αναψυχής Φαλήρου (σε λιγότερο από 15 λεπτά) και Ελληνικού (σε 30 λεπτά), τη Νέα Σμύρνη και το νότιο τμήμα του κέντρου της Αθήνας. Θα αναβαθμίσει αισθητά την ποιότητα της συγκοινωνιακής κάλυψης της περιοχής, καθώς το νέο μέσο θα υπερέχει έναντι του λεωφορείου σε άνεση, ασφάλεια, αξιοπιστία, αισθητική και ταχύτητα, ενισχύοντας σημαντικά την ελκυστικότητα της περιοχής ως τόπου διαμονής. Ακόμη, θα αναβαθμιστούν αισθητικά και ποιοτικά οι άξονες και η περιοχή διέλευσης, χωρίς ωστόσο να συρρικνωθεί η μεταφορική ικανότητα των πρώτων, καθώς οι λωρίδες που θα αποσπαστούν καταλαμβάνονται σήμερα στην πλειοψηφία τους από παράνομα σταθμευμένα οχήματα. Στα θετικά του νέου μέσου συγκαταλέγεται και η έλξη λειτουργιών και επιχειρήσεων κατά μήκος της όδυσής του, ιδιαίτερα στις στάσεις, που θα διευρύνει τη λειτουργικότητα και τις παρεχόμενες υπηρεσίες των περιοχών διέλευσης, καθιστώντας τις πιο «ζωντανές» και πολυλειτουργικές. Το νέο μέσο θα έχει εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα όχλησης, ενώ δεν πρόκειται να θίξει την πρόσβαση στις ιδιοκτησίες, παράγοντες που εντοπίζονται συχνά στη διεθνή βιβλιογραφία ως ανασταλτικοί για την ανάπτυξη της κτηματαγοράς (Dabinett et al., 1999, Bowes and Ihlanfeldt, 2001, Hewitt, 2012).

Απόρροια όλων των παραπάνω θα είναι η αύξηση της ζήτησης για κατοικίες κοντά στις στάσεις του και συγκεκριμένα σε ακτίνα 300-600 μέτρων, που είναι και η αποδεκτή απόσταση περπατήματος (5-10 λεπτά) (Αλεξίου κ.ά., 2012, Τζουβαδάκης, 2014). Αν και η εμβέλεια των επιδράσεων των ΜΣΤ στην αγορά ακινήτων είναι αισθητά μεγαλύτερη διεθνώς, αγγίζοντας τα 800 (The half mile circle) ή ακόμη και τα 1600 μέτρα (Guerra et al., 2011, Ratner and Goetz, 2013, Mohammad et al., 2013 κ.α.), συρρικνώνεται έντονα στον ελληνικό χώρο λόγω της επικλινότητας πολλών περιοχών, της κακής ποιότητας των πεζοδρομίων και του αστικού εξοπλισμού και –

συχνά- της απροθυμίας του κοινού για πραγματοποίηση πεζής μετακίνησης μεγαλύτερου μήκους. Στην περίπτωση δε του Πειραιά, ένα μεγάλο κομμάτι της εμβέλειας του μέσου, δηλαδή οι συνοικίες της Ευαγγελίστριας και του Προφήτη Ηλία, χαρακτηρίζεται από μεγάλο βαθμό επικλινότητας και ελλιπή πεζοδρόμια δυσχεραίνοντας αρκετά τη μετάβαση στους κεντρικούς άξονες όπου θα είναι οι στάσεις. Σε αυτό αναμένεται να δράσει θετικά η βελτίωση των πεζοδρομίων γύρω από την όδευση του μέσου, που θα προσφέρει μεταξύ άλλων και αίσθημα ασφάλειας.

Η άνοδος θα συμπαρασύρει σε πρώτη φάση τα ενοίκια προς τα πάνω, ενώ οι αξίες αγοράς θα ακολουθήσουν μετέπειτα. Οι μεταβολές στη χρηματική αξία των κατοικιών θα γίνουν περισσότερο αντιληπτές με την ενδυνάμωση του ρόλου των MMM έναντι του ΙΧΕΑ, καθώς επίσης, ως προς τις αξίες αγοράς, με τη διευθέτηση των «κόκκινων» στεγαστικών δανείων, που πιθανολογείται ότι θα σημάνει και την ευρύτερη σταθεροποίηση της κτηματαγοράς (TTE, 2014-5). Η παρουσία του μέσου στη Νέα Σμύρνη δεν αποτυπώθηκε έντονα στις τιμές, ειδικά αγοράς, λόγω της πολύ ισχυρότερης επίδρασης άλλων παραγόντων, όπως η οικονομική ευημερία, η εύκολη δανειοδότηση και η έντονη επιθυμία για απόκτηση α' κατοικίας. Αυτό, αν και περιορίζει την ικανότητα πρόβλεψης των υπεραξιών στον Πειραιά, δεν συνεπάγεται σε καμία περίπτωση ότι θα είναι εξίσου χαμηλές. Το γεγονός αυτό οφείλεται τόσο σε γενικότερες συγκυρίες (περιορισμός αγοραστικής δύναμης που θα οδηγήσει σε μείωση του ΙΧΕΑ, οικιστικό ενδιαφέρον για τα κέντρα των πόλεων για εξοικονόμηση κόστους κτλ) όσο και λόγω της φυσιγνωμίας της ίδιας της πόλης (συμπαγής άρα αποθαρρύνει τη χρήση ΙΧΕΑ, επικείμενη αναδιαμόρφωση κεντρικού οδικού δικτύου προς όφελος των πεζών, χαμηλότερα ποσοστά χρήσης ΙΧΕΑ σε σχέση με Νέα Σμύρνη κτλ). Επίσης, ο περιορισμός της ροής οδικών μέσων στο κέντρο και η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, που θα βελτιώσουν αισθητά τη γενικότερη εικόνα της πόλης, είναι πολύ πιθανό να ασκήσουν θετική επιρροή και στην αγορά ακινήτων - ιδιαίτερα κατοικίας-, κάτι που παρατηρήθηκε στην περίπτωση της γραμμής Jubilee στο Λονδίνο (Du and Mulley, 2007).

Γ.2.1.2. Αγορά καταστημάτων

Γενικές τάσεις

Η αγορά καταστημάτων παρουσιάζει ενδείξεις σταθεροποίησης από τις αρχές του 2014 και αναμένεται να συνεχίσει σε παρόμοιο κλίμα (ΤΤΕ, 2014). Θα μπορούσε να ισχυριστεί κάποιος ότι πρόκειται για μια αγορά «δύο ταχυτήτων», καθώς με τη μείωση των ενοικίων τα ακίνητα που βρίσκονται σε πλεονεκτικές τοποθεσίες συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον ολοένα και περισσότερων ενοικιαστών, τη στιγμή που στους συνοικιακούς άξονες τα ποσοστά αδιάθετων καταστημάτων σημειώνουν κατακόρυφη αύξηση (ΤΤΕ, 2014,5, ΕΣΕΕ-INEMY, 2014,5). Αίτια γι' αυτό είναι η υπερβάλλουσα προσφορά και ο περιορισμός του αριθμού των επιχειρήσεων λόγω της κρίσης (ΤΤΕ, 2014,5). Τα μισθώματα καταγράφουν πτώση της τάξης του 30-40% κατά περίπτωση από την αρχή της κρίσης, ενώ στα πιο μειονεκτικά ακίνητα η συρρίκνωση είναι ακόμη μεγαλύτερη (Μεσίτες – προσωπικές συνεντεύξεις, 2014, ΤΤΕ, 2014-5, ΕΣΕΕ-INEMY, 2014,5, Nai-deloitte Hellas, 2014). Οι δείκτες κενών καταστημάτων στις περισσότερες περιοχές έχουν σημειώσει κατακόρυφη αύξηση, ενώ δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου ξεπερνούν το 30% ή ακόμη και το 40% (ΕΣΕΕ-INEMY απογραφές 2010-2015). Στο επόμενο διάστημα οι τιμές των κεντρικών ακινήτων εκτιμάται ότι θα σταθεροποιηθούν, ενώ η ζήτηση θα επιφέρει μείωση του δείκτη κενών, εξέλιξη που θα επιταχυνθεί λόγω της θετικής πορείας του κλάδου του λιανεμπορίου (ΤΤΕ, 2014-5, ΕΣΕΕ-INEMY, 2015, ΕΣΕΕ, 2014 nai-deloitte, 2014, δημοσιεύματα στον οικονομικό τύπο, 2014). Αντίθετη θα είναι η πορεία των μη προνομιούχων καταστημάτων, ο δείκτης κενών των οποίων θα καταγράψει περαιτέρω αύξηση και τα μισθώματα θα συνεχίσουν να συρρικνώνονται.

Η αγορά καταστημάτων του Πειραιά δεν διαφέρει από την παραπάνω εικόνα. Όπως αναφέρεται σε προηγούμενο κεφάλαιο, το γενικό ποσοστό κλειστών καταστημάτων ανέρχεται στο 33,5% (ΕΣΕΕ-INEMY, 2015) και είναι το δεύτερο μεγαλύτερο στο ΠΣ Αθηνών μετά την Καλλιθέα (41,6%). Αν και βαίνει μειούμενο σε σχέση με τον Σεπτέμβριο του 2014 κατά 4%, παραμένει αρκετά υψηλό, ενώ δεν λείπουν οι δρόμοι όπου πάνω από τα μισά καταστήματα είναι κενά. Ενδεικτικά, ο μέσος όρος των κεντρικών εμπορικών αρτηριών παραμένει σε διαχειρίσιμα επίπεδα, της τάξεως του 13%, όταν σε αρκετές οδούς στην περιοχή της Αγ. Τριάδας και της Τρούμπας ξεπερνά το 50% (ΕΣΕΕ-INEMY, 2015, Nai-deloitte hellas, 2014).

Ομοιότητες-διαφορές με τη Νέα Σμύρνη

Ομοιότητες

- Πληθώρα καταστημάτων μικρού και μεσαίου μεγέθους, απόρροια της μικρής έκτασης των περισσότερων επιχειρήσεων (Παπαβασιλείου, Πολιτάκης-προσωπικές συνεντεύξεις, 2014).
- Παρόμοια μεταβολή στις τιμές για το σύνολο της περιόδου (Μανιάτης, Αβδελάς, προσωπικές συνεντεύξεις-2014).

Διαφορές

- Πολύ υψηλότερο ποσοστό κενών καταστημάτων, ιδιαίτερα σε λιγότερο κεντρικές οδούς (ΕΣΕΕ-INEMY, 2014,5, επιτόπια καταγραφή κλειστών καταστημάτων στη Νέα Σμύρνη, 2015).
- Υπαρξη αρκετών ανενεργών και μη αξιοποιούμενων ακινήτων, συνήθως μεγάλης έκτασης ή και προβολής. Συνήθως πρόκειται για παλιά εργοστάσια, ενώ πολλά απ' αυτά εντοπίζονται στις περιοχές Άγιος Διονύσιος, Καμίνια και Νέο Φάληρο.
- Πιο πεπαλαιωμένο απόθεμα, καθώς η ανοικοδόμηση της πόλης πραγματοποιήθηκε αρκετά νωρίτερα απ' ό,τι στη Νέα Σμύρνη.
- Ισχυρότερη διαφοροποίηση χρήσεων, λειτουργιών και ειδών ακινήτων με δυναμικότερη παρουσία των εγκαταστάσεων του δευτερογενούς τομέα παραγωγής (ενεργά ή μη εργοστάσια κτλ.). Οφείλεται στη μεγαλύτερη μητροπολιτικότητα και το διαφορετικό παραγωγικό μοντέλο.

Επίδραση του τραμ

Η δημιουργία του τραμ θα επιφέρει ενίσχυση της προσπελασιμότητας της αγοράς, αύξηση της προβολής των ιδιοκτησιών που βρίσκονται κατά μήκος της όδευσης και σημαντική αναβάθμιση των πεζοδρομίων και του αστικού εξοπλισμού. Στη Νέα Σμύρνη βοήθησε σημαντικά την αγορά να αποκτήσει ιδιότητες «πιάτσας» επιτυγχάνοντας ιδιαίτερα ικανοποιητικούς δείκτες κενών καταστημάτων τόσο στην κύρια αγορά (8,67% συνολικά, 2,9% στον πυρήνα της) όσο και στη δευτερεύουσα της οδού Ελ. Βενιζέλου (17,7%) (προσωπική έρευνα πεδίου, 2015). Οι αλλαγές που θα συντελεστούν ομαδοποιούνται με βάση την τοποθεσία ως εξής:

- Άξονες διέλευσης

Η κατακόρυφη αύξηση της προβολής των επιχειρήσεων σε συνδυασμό με τη βελτίωση του περιβάλλοντος χώρου θα τονώσουν ακόμη περισσότερο το ενδιαφέρον για τα καταστήματα που βρίσκονται επί των λεωφόρων Γρηγ. Λαμπράκη, Βασ. Γεωργίου Α' και Εθν. Αντιστάσεως συμπαρασέροντας προς τα πάνω τα ενοίκια. Το φαινόμενο θα είναι ασθενέστερο στο βόρειο τμήμα της Γρηγ. Λαμπράκη λόγω του πιο συνοικιακού του χαρακτήρα, ενώ στην περίπτωση των οδών Σκυλίτση και Μ. Ασίας, όπου κυριαρχούν άλλες δραστηριότητες (χονδρεμπόριο, ανενεργά κτήρια) οι επιπτώσεις θα είναι περιορισμένες.

- Κάθετοι άξονες που οδηγούν στις στάσεις

Η ζήτηση θα αυξηθεί στα ακίνητα που απέχουν έως 150-250 μέτρα από τις στάσεις, ενώ πολύ πιθανή είναι και η αναπροσαρμογή των μισθωμάτων προς τα πάνω, ιδιαίτερα στα πιο κοντινά. Εδώ η διαφορά μεταξύ κεντρικών και συνοικιακών τοποθεσιών έγκειται στο ότι στην πρώτη περίπτωση το τοπικό εμπόριο στοχεύει τόσο σε προσχεδιασμένες (κάτοικοι/επισκέπτες της συγκεκριμένης περιοχής για συγκεκριμένους λόγους) όσο και τυχαίες (λ.χ. αναζήτηση κουρείου σε τοποθεσία κοντά σε στάση ΜΣΤ) επισκέψεις πελατών, ενώ στη δεύτερη κυρίως σε προσχεδιασμένες, λόγω της κυριαρχίας της κατοικίας ως χρήσης. Για τον λόγο αυτόν είναι εξαιρετικά πιθανό οι αλλαγές να είναι κάπως εντονότερες στην πρώτη περίπτωση έναντι της δεύτερης. Αντίστοιχο φαινόμενο έχει παρατηρηθεί και από τον Τζουβαδάκη/Τzouvadakis(1992, προσωπική συνέντευξη-2014) στις περιπτώσεις των σταθμών Αγ. Νικόλαος (ΗΣΑΠ) και Ν. Κόσμος (Μετρό).

- Άξονας Ηρώων Πολυτεχνείου

Πρόκειται για έναν κεντρικό εμπορικό άξονα με χαμηλούς δείκτες αδιάθετων καταστημάτων, που αυτή τη στιγμή διατρέχεται από το σύνολο σχεδόν των λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν τα νότια προάστια. Η νέα γραμμή τραμ, η οποία θα αντικαταστήσει την πλειοψηφία των εν λόγω γραμμών, δεν θα τον διατρέχει αλλά θα τον τέμνει κάθετα, περιορίζοντας σ'ένα βαθμό την προβολή των ακινήτων που βρίσκονται πάνω σε αυτόν. Από την άλλη, οι περισσότερες επιχειρήσεις θα βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των 250-300 μέτρων – αναγνωρισμένη ως η εμβέλεια των επιδράσεων των ΜΣΤ στο εμπόριο (Τzouvadakis, 1992, Τζουβαδάκης,

2014) - από τον συνδυαστικό σταθμό μετρό και τραμ, ως εκ τούτου θα επωφεληθούν σε όρους προσπελασιμότητας. Ταυτόχρονα, μετά την εφαρμογή των μονοδρομήσεων στο κέντρο της πόλης, η οποία αποδίδεται σε μεγάλο βαθμό στο τραμ, η συγκεκριμένη οδός κατέστη μια από τις κύριες πύλες εισόδου στην πόλη, αποκτώντας παράλληλα αναβαθμισμένα και διευρυμένα πεζοδρόμια. Επιπρόσθετα, το νότιο τμήμα του άξονα δύναται να ωφεληθεί ακόμη περισσότερο λόγω της (αρκετά μεγάλης σε έκταση) πλατείας Τερψιθέας, που βρίσκεται στο άκρο του, η οποία μπορεί κάλλιστα να αποτελέσει τοπικό πόλο αναψυχής και πρασίνου, ενισχύοντας έτσι την τοπική αγορά. Συνεπώς, η όποια απώλεια επέλθει από την εκτροπή των ροών που προέρχονται από τα νότια προάστια είναι πολύ πιθανό να αντισταθμιστεί από την ενίσχυση της προσπελασιμότητας στην περιοχή.

- Τρούμπα

Εδώ η αγορά καταστημάτων θα ισχυριζόταν κάποιος ότι κινείται σε δύο ταχύτητες. Από τη μια πλευρά βρίσκονται οι παράλληλες προς την Ηρώων Πολυτεχνείου οδοί (Φίλωνος, Νοταρά, Κολοκοτρώνη, Αγ. Σπυριδώνος) που εμφανίζουν τα υψηλότερα ποσοστά κενών καταστημάτων έως το 55%, ενώ στην άλλη βρίσκονται οι κάθετες (Σωτήρος Διός, Μπουμπουλίνας, Σκουζέ), η εικόνα των οποίων είναι εμφανώς καλύτερη (ΕΣΕΕ-INEMY, 2015). Ταυτόχρονα, συγκρίνοντας τις καταγραφές κλειστών καταστημάτων της ΕΣΕΕ μεταξύ Σεπτεμβρίου 2013 και Σεπτεμβρίου 2014 (χάρτες 15 και 17), διαπιστώνεται ότι η Τρούμπα είναι η μόνη περιοχή όπου καταγράφηκε ορατή αύξηση κλειστών καταστημάτων. Αυτό, πέρα από την οικονομική κρίση και –ενδεχομένως– την ιστορική εξέλιξη της περιοχής, μπορεί με αρκετή βεβαιότητα να ειπωθεί ότι αποτελεί απόρροια της γεωγραφικής και «υψομετρικής» απομόνωσής της από την υπόλοιπη αγορά. Είναι πολύ λογικό ένας υποψήφιος πελάτης που βρίσκεται επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου και πρέπει να επιλέξει αν θα συνεχίσει την διαδρομή του δυτικά ή ανατολικά να πραγματοποιήσει τη δεύτερη επιλογή, που θα τον οδηγήσει σε μια ήδη καθιερωμένη αγορά και στο Πασαλιμάνι, παρά την πρώτη, που θα τον κατευθύνει προς το επιβατικό λιμάνι και μια αποδυναμωμένη εμπορικά περιοχή. Αντίστοιχο φαινόμενο παρατηρήθηκε, κατά την προσωπική καταγραφή κλειστών καταστημάτων στη Νέα Σμύρνη (2015), στην οδό Αγίας Φωτεινής μεταξύ πλατείας Καρύλλου (πάρκο-υπόγειο πάρκινγκ) και της οδού Θράκης. Συγκεκριμένα, ενώ η μέση αναλογία κλειστών καταστημάτων στην περιοχή της Κεντρικής πλατείας ήταν 2,9% και στο σύνολο της αγοράς 8,67%, στο

συγκεκριμένο τμήμα, ένα στα τέσσερα (!) καταστήματα ήταν κλειστό, γεγονός που οφείλεται στην γεωγραφική του απομόνωση από τον υπόλοιπο ιστό.

Η παραπάνω ανάλυση αποσκοπούσε στο να αποδείξει ότι η αγορά της Τρούμπας χρειάζεται ένα διαφορετικό τρόπο ανάπτυξης από την υπόλοιπη εμπορική περιοχή για να επανενταχθεί στον ενεργό εμπορικό ιστό. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να είναι η ανάδειξη της ταυτότητάς της μέσα από κατάλληλα εργαλεία place marketing και συνοδευτικές πολιτικές, ούτως ώστε να προσελκύσει συγκεκριμένες, πρωτοποριακές ίσως, χρήσεις, που θα την καταστήσουν προορισμό και όχι ανενεργό διάδρομο για τον επισκέπτη. Τέτοιες προσπάθειες έχουν ήδη αρχίσει να γίνονται με την ίδρυση κάποιων νέου τύπου επιχειρήσεων αναψυχής (Troubar, Rouan Thai κτλ.) (δημοσιεύματα στον ημερήσιο τύπο) και με την πραγματοποίηση προωθητικών ενεργειών (street parties στα πλαίσια της ανάληψης του τίτλου της ναυτικής πρωτεύουσας της Ευρώπης κτλ.).

Τα νέα ΜΣΤ (τραμ, μετρό) έχουν κάθε δυνατότητα να συνεισφέρουν καθοριστικά στο συγκεκριμένο έργο αστικής αναγέννησης και ανασυγκρότησης, δύσκολα όμως θα τα καταφέρουν χωρίς τη στήριξη των απαιτούμενων πολιτικών. Και τα δύο θα ενισχύσουν τη μητροπολιτικότητα της περιοχής, με το τραμ να την φέρνει πιο κοντά στο παραλιακό μέτωπο, τα νότια προάστια και τους υπό κατασκευή υπερτοπικούς πόλους Φαλήρου και Ελληνικού, ενώ το μετρό θα τη συνδέσει με ένα σημαντικό μέρος της παραδοσιακής ζώνης επιρροής του Δήμου (Νίκαια, Κορυδαλλός κλπ) και την υπόλοιπη Αθήνα. Η περιοχή ξεκινά μόλις τρία λεπτά με τα πόδια από τον σταθμό του Δημοτικού Θεάτρου, ενώ βρίσκεται ακόμη πιο κοντά στη στάση «Αγία Τριάδα» του Τραμ, εξασφαλίζοντας άμεση πρόσβαση και στα δύο μέσα. Συνεπώς, ο συνδυασμός τραμ-μετρό-εμπορικό κέντρο μπορεί να αποδειχθεί ο κρίσιμος παράγοντας για τη μετεξέλιξη της περιοχής σε ένα νέο, ποιοτικό και επιτυχημένο κέντρο αναψυχής και πολιτισμού.

Γ.2.1.3. Αγορά γραφείων

Γενικές τάσεις

Όπως έχει ήδη διαφανεί, οι κύριοι κερδισμένοι της σταθεροποίησης της αγοράς γραφείων θα είναι τα σύγχρονα ή ανακαινισμένα ακίνητα με καλή πρόσβαση, επαρκείς υποδομές και μεγάλη προβολή. Στους συγκεκριμένους χώρους θα καταγραφεί αύξηση ζήτησης, ενώ η πτώση των μισθωμάτων είναι πολύ πιθανό να

τερματιστεί, σε όσους δεν έχει σταματήσει ήδη. Αυτό συμβαίνει λόγω της υπερεπάρκειας χώρων, τόσο στο σύνολο της Αθήνας όσο και τον Πειραιά, που συνδυαζόμενη με τη μείωση των μισθωμάτων οδηγεί πολλούς ενδιαφερόμενους στην αναζήτηση πιο πλεονεκτικής στέγης. Αντίθετα, οι παλαιότεροι ή/και σε χειρότερη κατάσταση χώροι θα εμφανίσουν ακόμη μεγαλύτερα ποσοστά διαθεσιμότητας δεχόμενοι περαιτέρω πιέσεις για μείωση των ενοικίων (ΤΤΕ, 2014,5). Η δημιουργία ανταγωνιστικών γραφειακών χώρων στον Πειραιά μπορεί να επιτευχθεί με δύο, εξίσου ωφέλιμους για την πόλη, τρόπους. Πρώτον, με την ανακαίνιση κεντρικών κτηρίων παλαιότερης κατασκευής, τα οποία θα εξασφαλίζουν άμεση γειτνίαση με τις λειτουργίες της πόλης, ευρεία προβολή και εύκολη πρόσβαση με τις νέες μεταφορικές υποδομές από πολλές περιοχές της Αθήνας. Δεύτερον, με την αξιοποίηση πρώην βιομηχανικών/βιοτεχνικών κτηρίων και εκτάσεων, τα οποία θα προσφέρουν ευκολότερη πρόσβαση στο λιμάνι, εγγύτητα προς το κέντρο και γειτνίαση με τον υπό διαμόρφωση πρωτεύουσας σημασίας μεταφορικό κόμβο της περιοχής του ΗΣΑΠ (μετρό, προαστιακός, τραμ, πιθανώς ΟΣΕ). Πρόκειται για ένα σύνθετο εγχείρημα, επειδή πολλά από αυτά έχουν μεταβιβαστεί σε τράπεζες ως υποθήκες και μένουν αρκετό διάστημα ανενεργά. Θα πρέπει να τονιστεί ότι η αγορά θα εξαρτηθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό από την πορεία του κλάδου της ναυτιλίας, ο οποίος έχει τη δυναμικότερη παρουσία στην πόλη την τρέχουσα περίοδο (2015) (Μπελαβίλας-προσωπική συνέντευξη, 2014).

Ομοιότητες-Διαφορές με Νέα Σμύρνη

Ομοιότητες

Οι δύο αγορές δεν παρουσιάζουν σημαντικές ομοιότητες ως προς το είδος, την έκταση ή τη χωρική κατανομή των γραφειακών τους χώρων. Η μεταβολή των τιμών κατά το διάστημα μελέτης υπήρξε παρεμφερής, κάτι το οποίο όμως παρατηρήθηκε και στις υπόλοιπες κατηγορίες ακινήτων λόγω της θεμελιώδους επίδρασης άλλων παραμέτρων που σχετίζονται με την οικονομία γενικότερα.

Διαφορές

- Χαμηλότερο ποσοστό αδιάθετων χώρων Α και Β κατηγορίας. Αν και για τη Νέα Σμύρνη υπάρχουν μόνο ενδείξεις, τα ποσοστά αδιάθετων ακινήτων επί των δύο κύριων αξόνων (Συγγρού, Βενιζέλου) εκτιμάται ότι απέχουν αρκετά

από το 4% και 5% του Πειραιά (Τυμπανίδης-προσωπική συνέντευξη, 2014, επιτόπια παρατήρηση, 2015).

- Ισχυρή εξάρτηση από την πορεία του ναυτιλιακού κλάδου. Ο Πειραιάς είναι μια μητροπολιτική, ως επί το πλείστον ναυτιλιακή περιοχή (Μπελαβίλας, 2014), συνεπώς ένα κρίσιμο τμήμα της οικονομικής και επιχειρηματικής δραστηριότητάς του εξαρτάται από τον συγκεκριμένο τομέα.
- Ύπαρξη αρκετών μη χρησιμοποιούμενων χώρων μεγάλης -συνήθως- έκτασης. Είναι ίσως μια θεμελιώδης διαφορά ανάμεσα στις δύο περιοχές, καθώς καθιστά αρκετά ευκολότερη την δημιουργία γραφειακών χώρων μεγάλης έκτασης.
- Επικείμενος μεταφορικός κόμβος καίριας σημασίας. Η περιοχή του ΗΣΑΠ θα προσεγγίζεται από τέσσερα διαφορετικού τύπου ΜΣΤ (μετρό, προαστιακός, ΗΣΑΠ, τραμ και ενδεχομένως ΟΣΕ) και πληθώρα λεωφορειακών γραμμών, γεγονός που εύκολα θα μπορούσε να ενδυναμώσει το επενδυτικό ενδιαφέρον.

Επίδραση του τραμ

Η δημιουργία του τραμ θα συμβάλει στην ενδυνάμωση της αγοράς γραφείων των αξόνων διέλευσης μέσα από την τόνωση της ζήτησης και την ήπια άνοδο των μισθωμάτων. Αντίστοιχη επίδραση, ιδιαίτερα ως προς τη ζήτηση, θα παρατηρηθεί και στο υπόλοιπο τμήμα της κεντρικής περιοχής και ιδιαίτερα στη ζώνη 200-250 μέτρων από τις στάσεις, λόγω της ισχυροποίησης του ρόλου της αγοράς στα νότια προάστια. Οι επιδράσεις στο λιγότερο κεντρικό τμήμα της γραμμής, και συγκεκριμένα στην περιοχή μεταξύ Ευαγγελίστριας και οδού Σκυλίτση, θα αφορούν κυρίως στις ιδιοκτησίες που βρίσκονται κατά μήκος της όδευσης λόγω του συνοικιακού χαρακτήρα της περιοχής. Ουσιαστικά, θα υπάρξει επέκταση της «πλεονεκτικής» περιοχής για την αγορά γραφείων από τον πυρήνα του κεντρικού ιστού προς το σύνολο των αξόνων διέλευσης του μέσου και ένα περιορισμένο τμήμα των καθέτων οδών κοντά στις στάσεις. Αυτό θα επιφέρει μεταξύ άλλων και ευρύτερη αναζωογόνηση των εν λόγω περιοχών, δημιουργώντας αλυσιδωτές ωφέλειες για την τοπική κτηματαγορά. Αναφορικά με τα παλιά εργοστάσια, η αύξηση της προβολής και της προσπελασιμότητάς τους θα μπορέσει εύκολα να ασκήσει πιέσεις στους εμπλεκόμενους φορείς για την επαναλειτουργία και ένταξή τους στον αστικό ιστό μέσα από τη μετατροπή τους σε σύγχρονα γραφεία ή άλλους χώρους.

Γ.2.1.4. Αγορά οικοπέδων

Γενικές τάσεις

Ακολουθώντας την τάση που προδιαγράφεται στις υπόλοιπες κατηγορίες ακινήτων στον Πειραιά, οι εξελίξεις θα είναι σαφώς ευνοϊκότερες για τα οικόπεδα με προνομιακά χαρακτηριστικά (τοποθεσία/προβολή/πρόσβαση κτλ.). Η εικόνα ωστόσο θα μπορούσε να ισχυριστεί κάποιος ότι είναι πιο ζοφερή από τους άλλους τύπους ακίνητης περιουσίας για μια σειρά από λόγους. Κατ' αρχάς, δεν υπάρχουν ορατά σημάδια βραχυπρόθεσμης ή έστω μεσοπρόθεσμης αύξησης της οικοδομικής δραστηριότητας. Αυτό συμβαίνει καθώς το οικιστικό και επαγγελματικό απόθεμα είναι αρκετά μεγάλο, οι τιμές έχουν πέσει αισθητά, ενώ το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών δεν αναμένεται να καταγράψει αξιοσημείωτη αύξηση το επόμενο διάστημα, αποτρέποντας επενδύσεις μεγάλης αξίας σε ακίνητα. Επιπλέον, τα τιμήματα των οικοπέδων είναι συνήθως υψηλότερα από εκείνα των κατοικιών περιορίζοντας έτσι τον αριθμό των πιθανών επενδυτών. Συνεπώς, η σταθεροποίηση της αγοράς οικοπέδων θα είναι δυσκολότερο να επιτευχθεί στο επόμενο διάστημα και μέχρι την, έστω και μερική, σταθεροποίηση της οικονομίας. Από την άλλη πλευρά, υπάρχει μια αγορά, αυτή την γραφειακών χώρων υψηλών προδιαγραφών, που όπως αναφέρθηκε βρίσκεται σε εμφανώς καλύτερη θέση και μπορεί να συμπαρασύρει και τα οικόπεδα. Συγκεκριμένα, τα οικόπεδα μεσαίου ή μεγάλου εμβαδού που εξασφαλίζουν εύκολη πρόσβαση οδικώς ή με ΜΜΜ και ευρεία προβολή είναι πιθανό να χρησιμοποιηθούν για την ανέγερση τέτοιου τύπου χώρων έκτασης 2.000-3.000, που είναι και η κατηγορία με τη μεγαλύτερη ζήτηση την τρέχουσα περίοδο (Nai-Deloitte Hellas, 2014). Σε κάθε περίπτωση, τα πλεονεκτικά οικόπεδα θα έχουν σαφές προβάδισμα έναντι των υπολοίπων σε όρους τόσο ζήτησης όσο και αξίας, εμφανίζοντας αρκετά νωρίτερα από τα υπόλοιπα τάσεις σταθεροποίησης ή – αργότερα- ανάπτυξης.

Ομοιότητες-Διαφορές με Νέα Σμύρνη

Ομοιότητες

Οι δύο αγορές δεν εμφανίζουν σημαντικές ομοιότητες πέραν του ότι η παρόμοια μεταβολή της οικοδομικής δραστηριότητας κατά την περίοδο 1999-2014 μπορεί να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι η ζήτηση για οικόπεδα κινήθηκε σε παρόμοια επίπεδα.

Διαφορές

- Ελαφρά μεγαλύτεροι συντελεστές δόμησης (2,6 κατοικία, 3,0-3,8 κεντρική περιοχή έναντι 2,4-3,0 κατοικία, 3,0 κεντρικοί άξονες) (ΦΕΚ 520Δ/1987-ΓΠΣ Νέας Σμύρνης, ΦΕΚ 79Δ/1988-ΓΠΣ Πειραιά)
- Υπαρξη αρκετών γηπέδων μεγαλύτερης έκτασης εκτός κέντρου (παλιές βιομηχανίες κτλ.)
- Πιθανώς να υπάρξει μελλοντικό προβάδισμα στη ζήτηση λόγω της ανάγκης για ποιοτικούς γραφειακούς χώρους. Οι δύο κύριοι άξονες της Νέας Σμύρνης Ελ. Βενιζέλου και Συγγρού έχουν ήδη αποκτήσει πληθώρα γραφειακών χώρων σύγχρονης κατασκευής, οι πιο πολλοί από τους οποίους μάλιστα είναι κενοί.

Επίδραση του τραμ

Τα οικοπέδα είναι η περισσότερο ωφελημένη κατηγορία ακινήτων από την κατασκευή νέων δικτύων ΜΣΤ (Du and Mulley, 2007) λόγω του ότι μπορούν να αξιοποιηθούν με ποικίλους τρόπους, ενώ δεν χάνουν την αξία τους στο πέρασμα του χρόνου λόγω παλαιότητας. Το φαινόμενο αυτό παρατηρήθηκε στη Νέα Σμύρνη, όπου η επίδραση του τραμ στις αξίες των οικοπέδων εκτιμήθηκε στο 10-15% την περίοδο της κρίσης, με ορατό το ενδεχόμενο να άγγιξε το 20-25% το προηγούμενο διάστημα. Συνεπώς, τα οικοπέδα που βρίσκονται κατά μήκος της όδευσης της νέας γραμμής του τραμ ή πολύ κοντά σε αυτή (<100 μέτρα) θα έχουν ένα σαφές προβάδισμα έναντι των υπολοίπων σε όρους τόσο ζήτησης όσο και αξίας. Ωφέλειες θα επέλθουν και στα μη αξιοποιούμενα κτήρια παλιών εργοστασίων/βιοτεχνιών, καθώς η αύξηση της αξίας τους θα επισπεύσει κατά πάσα πιθανότητα την αξιοποίησή τους. Τέλος, μακροπρόθεσμα και με την ενδυνάμωση της οικοδομικής δραστηριότητας, οι επιδράσεις είναι πολύ πιθανό να εμφανιστούν στο σύνολο της ζώνης 5 ως 10 λεπτών από τις στάσεις (300-600 μέτρα), ιδιαίτερα σε όρους ζήτησης, καθώς αυτή είναι η εμβέλεια του μέσου ως προς τις κατοικίες. Τονίζεται ότι και στην περίπτωση των οικοπέδων το μέγεθος της υπεραξίας που θα επέλθει από τη λειτουργία του τροχιοδρόμου θα εξαρτηθεί από τη γενικότερη πορεία της αγοράς ακινήτων.

Γ.2.1.5. Συμπεράσματα

Η επέκταση του νέου μέσου στην πόλη του Πειραιά θα δημιουργήσει νέες «πλεονεκτικές» περιοχές, που θα είναι τόσο οι άξονες διέλευσής του όσο και η περιοχή γύρω από τις στάσεις του. Τα ακίνητα που βρίσκονται σ' αυτές τις περιοχές θα διαθέτουν σαφές προβάδισμα τόσο σε όρους ζήτησης όσο και – ιδιαίτερα με τη σταθεροποίηση της αγοράς – στις τιμές. Ταυτόχρονα η επιλεγθείσα χάραξη και οι συχνές στάσεις του μέσου θα εξασφαλίσουν τη διάχυση των επιδράσεων σε όλο σχεδόν το κέντρο της πόλης, ενώ οι παρακείμενες ιδιοκτησίες θα ενισχυθούν χάρις στην δυνατότητα θέασης από τους συρμούς, που θα τους παρέχει διαρκή προβολή σε μεγάλο αριθμό ατόμων. Ακόμη, η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και η δημιουργία πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και περιοχών ήπιας κυκλοφορίας θα δημιουργήσουν μια ισχυρή δυναμική υπέρ της βιώσιμης κινητικότητας και της διεύρυνσης του ρόλου των ΜΜΜ στην περιοχή. Το γεγονός αυτό θα συμβάλει σημαντικά στην ανάδειξη των στάσεων του τραμ σε τοπικά κέντρα βασισμένα στη δημόσια συγκοινωνία και στις ενεργές μορφές κινητικότητας (active transport), δημιουργώντας ιδιαίτερα θετικές προοπτικές για την τοπική κτηματαγορά.

Γ.2.2. Εμπόριο

Γενικές τάσεις

Ο κλάδος του λιανεμπορίου εμφανίζει από το 2014 σταθεροποιητικές τάσεις (ΤΤΕ, 2014, ΕΣΕΕ, 2014-5), κάτι που δημιουργεί θετικές προσδοκίες τόσο για το μέλλον του κλάδου γενικότερα όσο και για την αγορά του Πειραιά. Αυτή είναι και μια από τις αιτίες της, για πρώτη φορά τα τελευταία χρόνια, μείωσης του ποσοστού κενών καταστημάτων από το 34,92% στο 33,5% (ΕΣΕΕ-INEMY, 2014-5). Πρόκειται για μια αρκετά σημαντική εξέλιξη, καθώς σε όλες τις υπόλοιπες περιοχές του ίδιου εισοδηματικού προφίλ τα ποσοστά κατέγραψαν αξιοσημείωτες αυξήσεις (Απογραφή κλειστών επιχειρήσεων σε επτά κεντρικές αγορές της Αθήνας της ΕΣΕΕ-INEMY, 2015). Θα μπορούσε να ισχυριστεί κάποιος ότι το λιανεμπόριο (όπως και όλη η οικονομία) πέρασε μέσα από μια φάση προσαρμογής, από την οποία αρχίζει με την πάροδο του χρόνου να εξέρχεται. Κάποιες ενδείξεις του παραπάνω ισχυρισμού μπορούν να αποτελέσουν τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, σύμφωνα με τα οποία ο κύκλος εργασιών του λιανικού εμπορίου σε σταθερές τιμές (εκτός καυσίμων και λιπαντικών), τόσο στο σύνολό του όσο και στους κλάδους ειδών διατροφής, ποτών και καπνού και ένδυσης-υπόδησης, εμφανίζει- για πρώτη φορά από την έναρξη

της κρίσης- από τα μέσα του 2013 έντονα σταθεροποιητικές τάσεις. Ταυτόχρονα, η συνολική καταναλωτική δαπάνη και η ιδιωτική κατανάλωση εμφανίζονται το πρώτο τρίμηνο του 2015 αυξημένες κατά 1,6% και 1% αντίστοιχα σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2014 (ΕΣΕΕ, 2015). Όσον αφορά στους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας, το Πειραιϊκό εμπόριο στηρίζεται στην ένδυση/υπόδηση και την εστίαση/αναψυχή (βλ. παραπάνω). Η κατάσταση αυτή αναμένεται να συνεχιστεί (Πιττάκη, Καπράλος κ.ά.-προσωπικές συνεντεύξεις, 2014), με τον τομέα της αναψυχής να κερδίζει ακόμη περισσότερο έδαφος.

Ομοιότητες – Διαφορές με Νέα Σμύρνη

Ομοιότητες

- Κυρίαρχη κατηγορία καταστημάτων τα ένδυσης/υπόδησης, ακολουθεί εστίαση/αναψυχή. Συγκεκριμένα στους κεντρικούς άξονες του Πειραιά κυριαρχούν τα πρώτα σε ποσοστό 43% (23,1% στο σύνολο του κέντρου), ενώ στις κύριες αγορές της Νέας Σμύρνης (Κεντρική πλατεία, Ελ. Βενιζέλου) εμφανίζονται σε ποσοστό 31%. Η εστίαση συναντάται στο 12% των πολύ κεντρικών επιχειρήσεων του Πειραιά (13,9% στο σύνολο της αγοράς) και στο 17% του συνόλου των κύριων αγορών της Νέας Σμύρνης (ΕΣΕΕ-INEMY, 2015, NAI hellas, 2014, Σαββάκης και Τογιόπουλος, 2010).
- Άνω του 75% των επιχειρήσεων ανήκουν σε μεμονωμένους επιχειρηματίες. Το φαινόμενο συναντάται ελαφρά εντονότερο στον Πειραιά (95% με βάση τον αριθμό, 80% με βάση το μέγεθος).
- Περπατήσιμο κέντρο. Ιδιαίτερα σημαντικό πολεοδομικό χαρακτηριστικό που μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην ανάπτυξη της αγοράς και της πόλης γενικότερα (Μπελαβίλας-προσωπική συνέντευξη, 2014)
- Παρόμοια δημογραφική διάρθρωση. Το διάστημα 2001-2011 οι πληθυσμοί των δύο περιοχών υπέστησαν μείωση (4,49% η Νέα Σμύρνη, 10,03% ο Πειραιάς), ενώ παρουσιάζουν παρόμοια ηλικιακή κατανομή.
- Δυνατότητα συνδυασμού αγορών – αναψυχής. Ο Πειραιάς διαθέτει τις ευρέως γνωστές τοποθεσίες του Μικρολίμανου και του Πασαλιμανιού, ενώ η Νέα Σμύρνη τον σπάνιο για τα δεδομένα πόλης συνδυασμό πλατείας – αγοράς – πάρκου συνολικής έκτασης 120 στρεμμάτων.

Διαφορές

- Μεγαλύτερη ζώνη επιρροής. Ο Πειραιάς είναι πιο «παλιό» και καθιερωμένο κέντρο με αισθητά μεγαλύτερη ποικιλία χρήσεων και λειτουργιών, η εμβέλεια του οποίου ξεπερνά κατά τομείς ακόμη και τα όρια της χώρας.
- Ισχυρότερη μητροπολιτικότητα, η οποία όμως έχει περιοριστεί τις τελευταίες τρεις δεκαετίες προς όφελος νέων κεντρικότητων στα δυτικά και νότια προάστια (ΕΣΕΕ-ΕΜΠ, 2012).
- Εντονότερη μίξη χρήσεων και επιχειρήσεων, απόρροια της μητροπολιτικότητας και της ζώνης επιρροής.
- Μεγαλύτερη απόσταση από αναπτυξιακούς πόλους Αθήνας και βορείων προαστίων/Μεσογείων, που τον καθιστά μερικώς αποκομμένο.
- Ανεπτυγμένος κλάδος χονδρεμπορίου, λόγω προφίλ και παραγωγικού μοντέλου.
- Χαμηλότερο κοινωνικο-εισοδηματικό επίπεδο.
- Πολύ υψηλότερο ποσοστό κλειστών καταστημάτων. Στο σύνολο της κεντρικής περιοχής ανέρχεται στο 33,5% έναντι 8,67% (!) της Νέας Σμύρνης. Αντίστοιχα, οι κεντρικοί άξονες της αγοράς εμφανίζουν ποσοστά της τάξης του 13%, όταν στον πυρήνα του εμπορικού ιστού της Νέας Σμύρνης περιορίζονται στο 2,9% (ΕΣΕΕ-INEMY, 2015, προσωπική καταγραφή κλειστών επιχειρήσεων Νέας Σμύρνης, 2015).

Επίδραση του τραμ

- Επιχειρηματική δραστηριότητα

Μολονότι η ανάλυση της Νέας Σμύρνης δεν έδειξε κάποια αξιοσημείωτη μεταβολή στον αριθμό ή στον τζίρο των επιχειρήσεων λόγω της δημιουργίας του τραμ, είναι κοινά αποδεκτό ότι η ευρύτερη συγκυρία (οικονομική ευημερία, έντονη ανοικοδόμηση, πολύ υψηλά ποσοστά χρήσης ΙΧΕΑ ιδιαίτερα από τα μεσαία κοινωνικοεισοδηματικά στρώματα, όπως αυτό της Νέας Σμύρνης) διαδραμάτισε πολύ πιο καθοριστικό ρόλο, περιορίζοντας σημαντικά τις ωφέλειες από τη λειτουργία του μέσου. Ωστόσο, η κατάσταση στον Πειραιά το 2016/7 θα είναι αρκετά διαφορετική. Πρωτίστως, ο περιορισμός του διαθέσιμου εισοδήματος θα οδηγήσει σε περαιτέρω περιορισμό της κτήσης και χρήσης ΙΧΕΑ. Δεύτερον, οι σχεδιαζόμενες δράσεις για το

κέντρο του Πειραιά, όπως οι μονοδρομήσεις που ήδη πραγματοποιήθηκαν, οι πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών, η δημιουργία νέων ΜΣΤ και η εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (ΣΕΣ) θα περιορίσουν σημαντικά την ελκυστικότητα του ΙΧΕΑ για μετάβαση στο κέντρο. Τρίτον, ο Πειραιάς ήδη τώρα εμφανίζει χαμηλότερα ποσοστά χρήσης ΙΧΕΑ (Πολιτάκης, Πιττάκη, Παπαβασιλείου, Τυμπανίδης κ.ά.-προσωπικές συνεντεύξεις, 2014) τόσο λόγω εισοδηματικού προφίλ όσο και λόγω οργάνωσης της πόλης (συχνότερα δρομολόγια και στάσεις ΜΜΜ, περιορισμένοι χώροι στάθμευσης κτλ.).

Ως απόρροια όλων των παραπάνω, η επίδραση του τραμ στην επιχειρηματική δραστηριότητα της περιοχής θα είναι αρκετά εντονότερη απ' ό,τι ήταν στη Νέα Σμύρνη, ενώ θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι θα επιφέρει αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων. Τα σημεία στα οποία είναι πιθανότερο να συμβεί αυτό είναι οι άξονες διέλευσης του μέσου και οι κάθετες σ' αυτούς οδοί, σε απόσταση έως 200-300 μέτρων από τις στάσεις. Ακόμη, δεν αποκλείεται η εμφάνιση νέων, κυρίως εξειδικευμένων, επιχειρήσεων και στα υπόλοιπα τμήματα της κεντρικής περιοχής σε απόσταση έως και 400-500 μέτρων από τις στάσεις. Τα κίνητρα για την ανάπτυξη νέων επιχειρήσεων θα είναι ενδυνάμωση της ελκυστικότητας της Πειραιϊκής αγοράς στα νότια προάστια, η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και, για τις παρόδιες τοποθεσίες, η κατακόρυφη αύξηση της προβολής. Επίσης, όπως και στην περίπτωση της Νέας Σμύρνης, η αγορά θα καλύπτεται πλήρως από το νέο μέσο αφού δεν θα υπάρχει σχεδόν κανένα σημείο της που να απέχει από στάση πάνω από 500 μέτρα (10 λεπτά).

- Κλαδική διάρθρωση επιχειρήσεων

Οι επιχειρήσεις που δημιουργούνται λόγω μιας νέας μεταφορικής υποδομής εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό απ' το ποιοι είναι οι χρήστες της, κάτι που φάνηκε εντονότατα στην Νέα Σμύρνη. Συγκεκριμένα, καθώς μια πολύ μεγάλη μερίδα επιβατών που χρησιμοποιούσε το μέσο για μετάβαση στην αγορά ήταν είτε νεαρά είτε ηλικιωμένα άτομα με σκοπό την αναψυχή, ο εν λόγω κλάδος ήταν αυτός που κατέγραψε την πιο ορατή αύξηση σε σχέση με τους υπολοίπους. Στην περίπτωση του Πειραιά, όπως όλα δείχνουν, το μέσο θα αποκτήσει αποδοχή από όλες τις ηλικιακές ομάδες. Αυτό μάλιστα είναι σχεδόν βέβαιο, χωρίς καν να ληφθούν υπόψη οι προαναφερθείσες ενδείξεις, καθώς η δημιουργία του θα σημάνει την αυτόματη

κατάργηση των λεωφορειακών γραμμών που καταλήγουν στα νότια προάστια, αποσπώντας αναπόφευκτα τη συντριπτική πλειοψηφία του επιβατικού τους κοινού. Είναι δε γνωστό ότι το κοινό των εν λόγω γραμμών αποτελείται από άτομα κάθε ηλικίας που μεταβαίνουν στον Πειραιά για κάθε πιθανό λόγο (εργασία, αγορές, αναψυχή, προσωπικές υποχρεώσεις κτλ.). Συνεπώς, θεωρητικά τουλάχιστον, όλοι σχεδόν οι κλάδοι του λιανεμπορίου είναι πιθανό να ωφεληθούν (Πιττάκη, Καπράλος, προσωπικές συνεντεύξεις-2014).

Ωστόσο, ένας κλάδος που κατά κανόνα κερδίζει έδαφος με την κατασκευή νέων ΜΣΤ είναι η αναψυχή, κάτι που αναφέρεται και από την Πιττάκη (2014). Ο Πειραιάς θα καταστεί αρκετά ελκυστικότερος για αναψυχή στους κατοίκους των Καμινίων, του Νέου Φαλήρου, του Μοσχάτου και του νότιου τμήματος της Καλλιθέας, λόγω της μικρής τους απόστασης και της ευκολίας μετάβασης. Οι δύο αμέσως επόμενοι δήμοι Παλαιό Φάληρο και Άλιμος διαθέτουν πιο ικανοποιητικές υποδομές αναψυχής (πάρκο Φλοίσβου, μαρίνα Αλίμου κ.ά.), ως εκ τούτου είναι δυσκολότερο να αλληλεπιδράσουν με τον Πειραιά γι' αυτόν τον σκοπό. Από την άλλη όμως, οι πόλοι αναψυχής του Πειραιά (Πασαλιμάνι κ.ά.) δεν θα είναι υπερβολή να ισχυριστεί κάποιος ότι θα αποσπάσουν ένα τμήμα της αλληλεπίδρασης των προαναφερθέντων δήμων με την Αθήνα, ίσως και τη Νέα Σμύρνη ή τη Γλυφάδα. Ο λόγος γι' αυτό θα είναι αφενός η σχετικά σύντομη απόσταση των δύο δήμων από τον Πειραιά (15 έως 28 λεπτά, ανάλογα την τοποθεσία), αφετέρου ο ικανός αριθμός υποδομών αναψυχής που διαθέτει ο τελευταίος. Τέλος, ο τομέας της αναψυχής θα ωφεληθεί πολύ από τη συνύπαρξη των δύο νέων μέσων (Μετρό & Τραμ) στο Δημοτικό Θέατρο, που θα καταστήσει την περιοχή κόμβο συνδυασμένων μεταφορών από τα νότια προς τα δυτικά προάστια.

Οι περιοχές – υποψήφιοι θύλακες, όπου η αύξηση των συγκεκριμένων επιχειρήσεων θα είναι εντονότερη, είναι το Πασαλιμάνι, η Τρούμπα (ενδεχομένως μακροπρόθεσμα) και το Δημοτικό θέατρο. Η πρώτη αποτελεί μια περιοχή με ήδη έντονη παρουσία του κλάδου της αναψυχής και καλαίσθητο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον και η δεύτερη έχει σημαντικές δυνατότητες, που εάν αξιοποιηθούν μπορεί να την καταστήσουν ακόμη και πόλο μητροπολιτικής εμβέλειας (βλ. παραπάνω). Η τρίτη τοποθεσία φιλοξενεί σημαντικό αριθμό τέτοιων επιχειρήσεων, ιδιαίτερα στον πεζόδρομο Καραϊσκού, ενώ βρίσκεται δίπλα στους υπό κατασκευή σταθμούς μετρό και τραμ και σε μικρή απόσταση από το Πανεπιστήμιο Πειραιά, εξυπηρετώντας

αρκετό τμήμα του κοινού-στόχου (φοιτητές κτλ.). Ιδιαίτερα θετική επίδραση θα ασκήσει στην ανάπτυξη της περιοχής η υλοποίηση των σχεδιαζόμενων πεζοδρομήσεων (Δήμος Πειραιά, 2014), καθώς θα αναβαθμίσουν αισθητά το αστικό περιβάλλον, ενώ θα αυξήσουν τον χώρο κυκλοφορίας πεζών, ο οποίος είναι αρκετά περιορισμένος.

- Ζώνη επιρροής (Catchment Area)

Η ζώνη επιρροής της νέας γραμμής θα καλύπτει τμήμα των δήμων Πειραιά, Μοσχάτου, Καλλιθέας, Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού, Γλυφάδας, Βούλας, Νέας Σμύρνης και Αθήνας. Η αλληλεπίδραση που θα αποκτήσει κάθε περιοχή με την αγορά του Πειραιά μετά την κατασκευή του τραμ εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως η απόσταση που μεσολαβεί, η εμπορική δραστηριότητα κάθε περιοχής, το τμήμα του δήμου που θα καλύπτεται από το νέο μέσο κτλ. Παρακάτω ακολουθεί η ανάλυση κάθε περιοχής ξεχωριστά.

1. Πειραιάς (Καμίνια, Νέο Φάληρο)

Οι περιοχές αυτές δεν έχουν ιδιαίτερα ανεπτυγμένους θύλακες εμπορίου. Οι κάτοικοι των περιοχών αυτών επισκέπτονται ήδη αρκετά συχνά την κύρια αγορά του Πειραιά λόγω τόσο εγγύτητας όσο και πληθώρας παρεχόμενων προϊόντων και υπηρεσιών. Ωστόσο, η διέλευση του ΗΣΑΠ από το Νέο Φάληρο είναι πολύ πιθανό να «αποσπά» ένα τμήμα της επισκεψιμότητας της αγοράς του Πειραιά προς όφελος της Αθήνας ή άλλων περιοχών. Αυτό είναι λογικό, αφού η απόσταση από το Νέο Φάληρο μέχρι την Αθήνα είναι μόλις 17 λεπτά, όταν προς το κέντρο του Πειραιά σε περίπτωση έντονης συμφόρησης μπορεί να φτάσει ακόμη και τα 15. Η δημιουργία του τραμ ωστόσο, που θα καλύπτει την απόσταση σε 6-8 λεπτά ανεξαρτήτως κυκλοφοριακών συνθηκών, εύκολα θα μπορούσε να ανακτήσει ένα τμήμα της παραπάνω διαρροής και να διευρύνει την αλληλεπίδραση των δύο περιοχών και σε άλλους τομείς (αναψυχή, λοιπές υποχρεώσεις κτλ.).

2. Μοσχάτο

Η αγορά της δημοτικής ενότητας Μοσχάτου (Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου) βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της και διαθέτει σχετικά περιορισμένο αριθμό επιχειρήσεων λιανεμπορίου και αναψυχής. Οι κοντινότεροι εμπορικοί ιστοί μεγαλύτερης εμβέλειας είναι η αγορά της Καλλιθέας και του Πειραιά. Το νότιο τμήμα του δήμου (βλ. ζώνη

επιρροής, χάρτης 18), το οποίο και θα εξυπηρετείται από το τραμ, απέχει από την αγορά του Πειραιά 12-25 λεπτά αναλόγως κυκλοφοριακής συμφόρησης και 10-15 λεπτά από την αγορά της Καλλιθέας. Συνεπώς, καθώς η αγορά της Καλλιθέας διαθέτει ικανοποιητική ποικιλομορφία επιχειρήσεων σε αρκετούς κλάδους, είναι εύλογο να την προτιμήσει κάποιος, ιδιαίτερα όταν το τρόλεϊ που τη συνδέει με την περιοχή (1) καλύπτει πληρέστερα και το νότιο και το βόρειο τμήμα της ΔΕ. Το τραμ θα εξασφαλίσει απρόσκοπτη πρόσβαση στην αγορά του Πειραιά από το παραλιακό μέτωπο της ΔΕ μέσω των στάσεων Μοσχάτο, Νέο Φάληρο και Καλλιθέα (οι δύο τελευταίοι βρίσκονται διοικητικά σε άλλους δήμους, αλλά καλύπτουν ένα τμήμα της περιοχής αναφοράς). Η διάρκεια της διαδρομής θα είναι 9-12 λεπτά, ενώ το μέσο θα καλύπτει όλη την αγορά του Πειραιά. Έτσι, αναμφίβολα, ένα σημαντικό ποσοστό των κατοίκων του νοτίου τμήματος του δήμου θα στραφεί από την αγορά της Καλλιθέας σε αυτή του Πειραιά.

Χάρτης 19: Ζώνη 500 μέτρων από σταθμό τραμ ή ΗΣΑΠ στη ΔΕ Μοσχάτου.

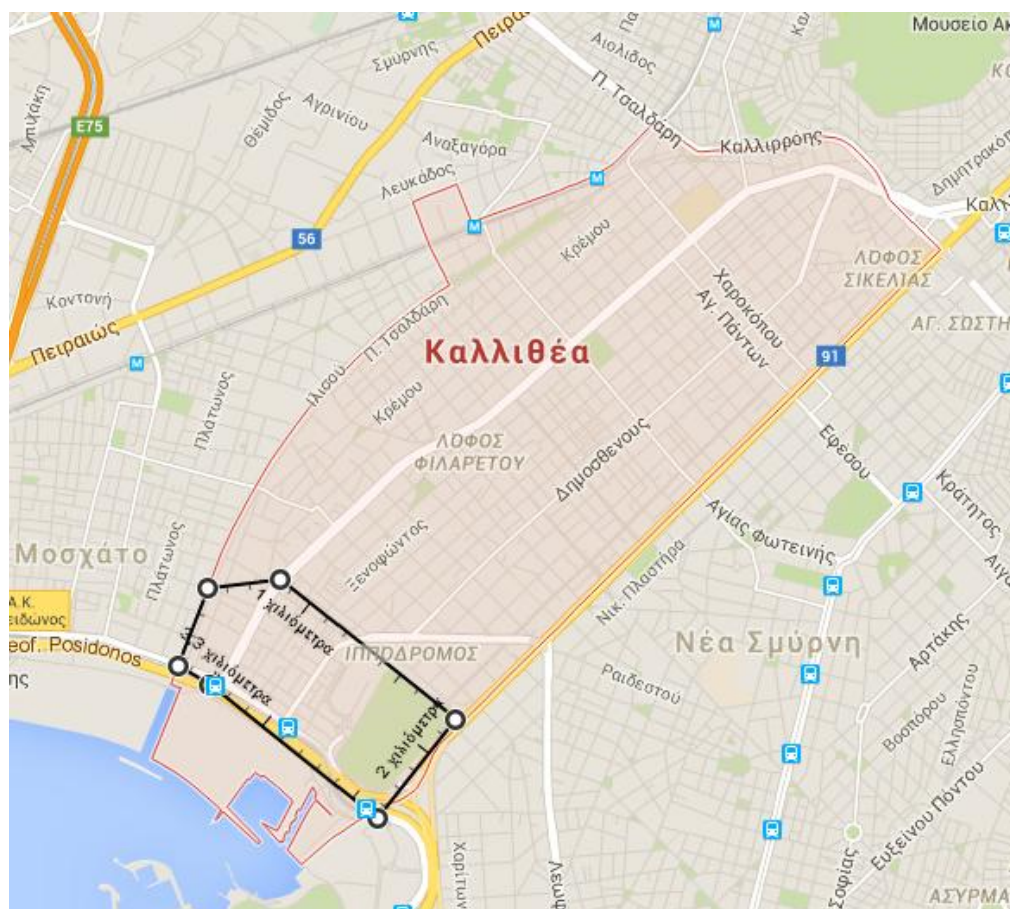


Πηγή: Ίδια επεξεργασία σε υπόβαθρο Google maps. Με κόκκινο διακρίνονται τα όρια της επικράτειας του δήμου.

3. Καλλιθέα

Η Καλλιθέα θα εξυπηρετείται από τις τρεις στάσεις: Καλλιθέα, Τζιτζιφιές και Δέλτα Φαλήρου (όρια με δήμο Παλαιού Φαλήρου). Το τμήμα της, που εξυπηρετείται από το τραμ, είναι πολύ μικρό ως προς τη συνολική έκταση του δήμου, ως εκ τούτου οι επιδράσεις σε επίπεδο δήμου θα είναι ελάχιστες. Ωστόσο, όπως ισχύει και στο Μοσχάτο, ενώ το συγκεκριμένο τμήμα βρίσκεται μόλις 4 χιλιόμετρα από την αγορά του Πειραιά, ο χρόνος μετάβασης σ' αυτή μπορεί να ξεπεράσει τα 20 λεπτά σε περίπτωση συμφόρησης, ακόμη και με ΙΧΕΑ. Υπό αυτές τις συνθήκες, όπως είναι αναμενόμενο, η τοπική αγορά – καθότι διαθέτει και επάρκεια προσφερόμενων υπηρεσιών – είναι αισθητά ελκυστικότερη. Επίσης, για λόγους ενδεχομένως κοινωνιολογικούς, κομβικότητας ή που έχουν να κάνουν με τη συγκοινωνιακή πρόσβαση, οι κάτοικοι της Καλλιθέας επιλέγουν περισσότερο την αγορά της Αθήνας παρά αυτή του Πειραιά (Πολιτάκης, προσωπική συνέντευξη-2014).

Χάρτης 20: Ζώνη 500 μέτρων από στάση τραμ στον Δήμο Καλλιθέας.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία σε υπόβαθρο Google maps. Με κόκκινο διακρίνονται τα όρια της επικράτειας του δήμου.

Με την επέκταση του τραμ στον Πειραιά ο χρόνος μετάβασης από τις Τζιτζιφιές (νότιο τμήμα δήμου Καλλιθέας) στην Πειραιϊκή αγορά θα περιοριστεί στα 10-12 λεπτά. Αυτό αυτομάτως θα την καταστήσει εξίσου δελεαστική στον μέσο καταναλωτή με την αγορά της Καλλιθέας, καθώς στη δεύτερη περίπτωση θα χρειάζεται περίπου τον ίδιο χρόνο και θα έχει αρκετά μειωμένη δυνατότητα καταναλωτικών επιλογών. Η απόσταση δε προς την αγορά της Αθήνας θα είναι περίπου τρεις φορές μεγαλύτερη, γεγονός ιδιαίτερα ανασταλτικό για την επιλογή της. Επιπροσθέτως, η λειτουργία του συνδυασμένου κόμβου τραμ – μετρό στο κέντρο του Πειραιά θα αποσπάσει από την Αθήνα σημαντικό αριθμό μετακινήσεων μεταξύ Καλλιθέας και δυτικών προαστίων, αναβαθμίζοντας ορατά την κεντρικότητά του.

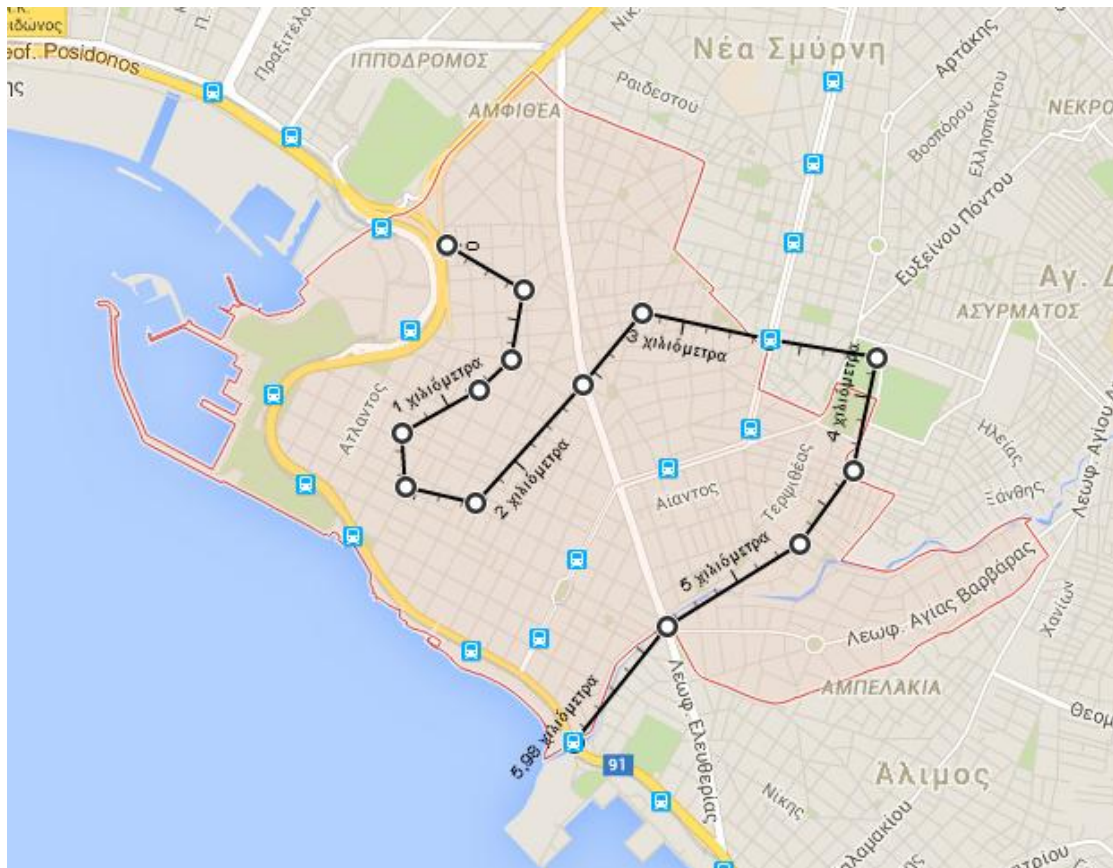
4. Παλαιό Φάληρο

Ο Δήμος Παλαιού Φαλήρου, μαζί με τη Νέα Σμύρνη, είναι οι δύο δήμοι που «αγκαλιάζονται» περισσότερο από το δίκτυο του τραμ, καθώς πάνω από το 60-70% της έκτασής τους βρίσκεται σε απόσταση 500 μέτρων ή λιγότερο από στάση (βλ. χάρτη 20). Το Παλαιό Φάληρο διαθέτει εξασθενημένη εμπορική δραστηριότητα, καθώς ένα σημαντικό τμήμα του πελατειακού του δυναμικού επισκέπτεται τη Νέα Σμύρνη, τον Πειραιά, την Αθήνα και τη Γλυφάδα (Παπαβασιλείου, Πολιτάκης, Πιττάκη-προσωπικές συνεντεύξεις-2014). Το τραμ συνδέει τον δήμο με τη Νέα Σμύρνη σε 7-20 λεπτά ανάλογα με την τοποθεσία, τη Γλυφάδα σε 22-30 λεπτά, την Αθήνα 27-40 και τον Πειραιά (μελλοντικά) σε 14-29 λεπτά. Αν και η διαδρομή προς την Αθήνα με τις υφιστάμενες λεωφορειακές γραμμές ενδέχεται να διαρκέσει 5-10 λεπτά λιγότερο, ο χρόνος είναι έντονα μεταβαλλόμενος ανάλογα με την κυκλοφοριακή συμφόρηση, ενώ σε περίπτωση γενικευμένης διακοπής κυκλοφορίας στο Σύνταγμα η υπηρεσία διακόπτεται αρκετά πριν την είσοδο στο κέντρο, στις αρχές της Λεωφ. Συγγρού. Αντίθετα, οι χρόνοι διαδρομής με τον τροχιόδρομο είναι σταθεροί, ενώ σε περίπτωση διαδήλωσης στο κέντρο της Αθήνας περιορισμένου δυναμικού (300-400 άτομα) τα δρομολόγιά του πραγματοποιούνται απρόσκοπτα (Γιαννής – προσωπική συνέντευξη, 2014). Συνέπεια όλων των παραπάνω είναι η διαρροή του μεγαλύτερου μέρους του πελατειακού δυναμικού του δήμου προς την Νέα Σμύρνη και τον Πειραιά (Παπαβασιλείου, Πολιτάκης, προσωπικές συνεντεύξεις-2014).

Σαφώς, αφού η έκταση του δήμου είναι αρκετά μεγάλη, υπάρχουν αισθητές διαφοροποιήσεις των χρονοαποστάσεων από γειτονιά σε γειτονιά, ευνοώντας αναπόφευκτα συγκεκριμένες ροές. Δηλαδή ο πληθυσμός των περιοχών περί τον άξονα της Αχιλλέως είναι πολύ πιθανότερο να επισκεφθεί την αγορά της Νέας Σμύρνης αντί της Γλυφάδας, εφόσον η διαδρομή διαρκεί πολύ λιγότερο (7 ως 12 λεπτά) ενώ οι χρόνοι αναμονής συρρικνώνονται σημαντικά λόγω του συνδυασμού δύο γραμμών. Αντίστοιχα, οι κάτοικοι του παραλιακού μετώπου είναι εύλογο να κινηθούν είτε προς Γλυφάδα είτε προς Πειραιά για τους ίδιους λόγους. Συνεπώς, η ελκυστικότητα της Πειραιϊκής αγοράς στους κατοίκους του παραλιακού μετώπου, μετά την επέκταση του τραμ, θα είναι σαφώς αυξημένη έναντι της Νέας Σμύρνης ή της Αθήνας. Το φαινόμενο θα είναι εντονότερο στο τμήμα Μπάτης – Αγ. Σκέπη λόγω του συνδυασμού δρομολογίων (Σύνταγμα – Πειραιάς και Βούλα – Πειραιά), που θα μειώνει αισθητά τον χρόνο αναμονής στα 7-8 λεπτά τις ώρες αιχμής. Η επίδραση του μέσου παρ'όλα αυτά θα είναι ορατή και στο υπόλοιπο τμήμα του δήμου (άξονας Αχιλλέως) λόγω της αυξημένης μητροπολιτικότητας και ποικιλομορφίας της αγοράς του Πειραιά έναντι εκείνων της Νέας Σμύρνης και της Γλυφάδας.

Ως συνέπεια των προαναφερθέντων, ο εμπορικός πόλος του Πειραιά θα προηγείται έναντι των άλλων αγορών τόσο λόγω μειωμένης χρονοαπόστασης όσο και σε όρους προσφερόμενων υπηρεσιών, ενισχύοντας σε κάθε περίπτωση την ελκυστικότητά του στους κατοίκους του Π. Φαλήρου. Αναμφίβολα η δημοτικότητά του θα είναι πιο χαμηλή στις συνοικίες πέριξ της οδού Αχιλλέως λόγω μεγάλης εγγύτητας προς την αγορά της Νέας Σμύρνης. Και εδώ όμως θα αποτελεί μια εξίσου ανταγωνιστική επιλογή με την Αθήνα και τη Γλυφάδα, οι οποίες διαθέτουν τώρα το πλεονέκτημα της πρόσβασης με ΜΣΤ.

Χάρτης 21: Ζώνη 500 μέτρων από στάση τραμ στον Δήμο Παλαιού Φαλήρου.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία σε υπόβαθρο Google maps. Με κόκκινο διακρίνονται τα όρια της επικράτειας του δήμου.

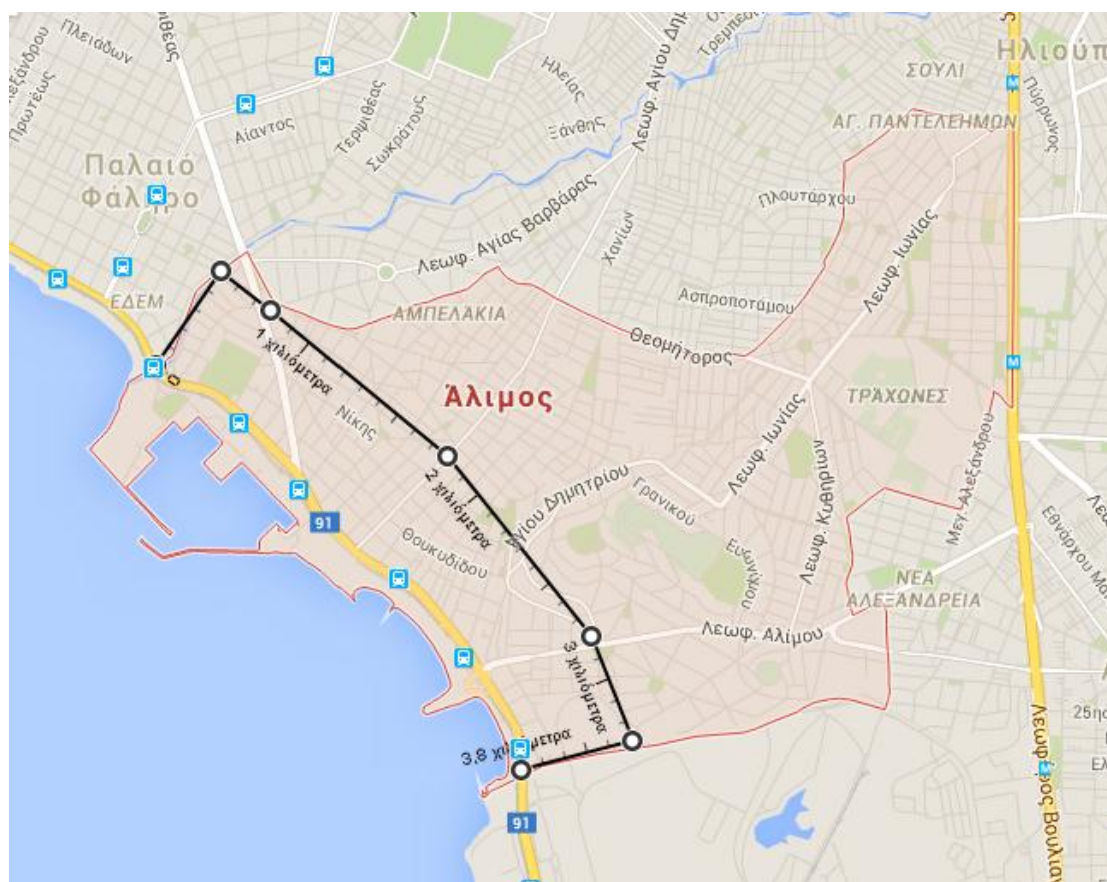
5. Άλιμος

Το τραμ, αν και καλύπτει περιορισμένο γεωγραφικά τμήμα του δήμου, εξυπηρετεί μια από τις πιο πυκνοκατοικημένες συνοικίες του, το Καλαμάκι (βλέπε χάρτη 22). Η συγκεκριμένη περιοχή εξυπηρετείται εμπορικά από την αγορά Θουκυδίδου, που βρίσκεται περίπου στο μέσον της, από την αγορά Δωδεκανήσου (στο βόρειο τμήμα του δήμου) και εκτός δήμου από την Αθήνα, τον Πειραιά, τη Γλυφάδα και τη Νέα Σμύρνη. Οι δύο αγορές του δήμου διαθέτουν επιχειρήσεις λιανεμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής περιορισμένης κλίμακας, ενώ συνήθως αποτελούν περιστασιακή επιλογή αποκλειστικά για το τοπικό κοινό (Καλαμάκι → αγορά Θουκυδίδου, Άνω Καλαμάκι → αγορά Δωδεκανήσου). Οι αγορές της Νέας Σμύρνης και της Γλυφάδας είναι περιφερειακές, με πληθώρα ωστόσο προϊόντων και υπηρεσιών, που τις καθιστά αρκετά ελκυστικές, ιδιαίτερα στις νεαρές ηλικίες, που συνήθως χρησιμοποιούν το τραμ για τη μετάβασή τους. Οι αγορές της Αθήνας και του Πειραιά είναι εμφανώς πιο μητροπολιτικές, γι' αυτό και συγκεντρώνουν κάπως περισσότερο το ενδιαφέρον του

κοινού, το οποίο τις συνδυάζει συνήθως με εργασία ή άλλες υποχρεώσεις. Θα μπορούσε να ισχυριστεί κάποιος ότι η Αθήνα αποτελεί μια δημοφιλέστερη επιλογή λόγω του μετρό και της αυξημένης ποικιλομορφίας προϊόντων και υπηρεσιών. Ιδιαίτερα καίριας σημασίας είναι και το γεγονός ότι η Αθήνα, λόγω κομβικότητας, μπορεί να συνδυαστεί πολύ ευκολότερα με άλλες υποχρεώσεις (λ.χ. εργασία σ' έναν βορειότερο δήμο και στάση στην Αθήνα για αγορές). Το γεγονός αυτό διαδραματίζει ιδιαίτερο ρόλο εφόσον απόσταση του δήμου από τα περισσότερα προαναφερθέντα κέντρα εμπορίου είναι αρκετά μεγάλη (7-11 χιλιόμετρα), αποτρέποντας εν μέρει τη μετάβαση αποκλειστικά για αγορές. Επίσης, δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί η σημασία των κοινωνιολογικών παραγόντων, όπως λ.χ. η προσωπική σχέση των κατοίκων με έναν από τους δύο δήμους (Αθήνας/Πειραιά), που αναμφίβολα επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τις καταναλωτικές τους συνήθειες. Ταυτοχρόνως, δεν θα πρέπει να παραβλέψει κανείς τα υψηλά ποσοστά χρήσης ΙΧΕΑ, τα οποία είναι αναμενόμενο να δίνουν προβάδισμα σε εμπορικές περιοχές που εξασφαλίζουν εύκολη μετάβαση με αυτό, όπως η Γλυφάδα, η Νέα Σμύρνη ή η Αθήνα (η τελευταία μέσω στάθμευσης σ' έναν από τους καινούριους σταθμούς του μετρό). Θα μπορούσε λοιπόν κάποιος να ισχυριστεί ότι τα βασικά κίνητρα για να επισκεφθεί ο κάτοικος του Αλίμου μια συγκεκριμένη αγορά είναι η δυνατότητα συνδυασμού με άλλες υποχρεώσεις και η εύκολη πρόσβαση με ΜΣΤ ή ΙΧΕΑ.

Είναι φανερό ότι, καθώς ο Πειραιάς υστερεί και στα δύο κριτήρια, βρίσκεται αρκετά πίσω σε ελκυστικότητα σε σχέση με τις άλλες αγορές. Η επέκταση του τραμ στον πυρήνα του εμπορικού του ιστού θα του δώσει ένα σημαντικό πλεονέκτημα, καθώς η χρονοαπόστασή του από τον Άλιμο θα περιοριστεί στα 22-29 λεπτά, όταν τώρα διαρκεί 27-40 λεπτά, ανάλογα με την συμφόρηση. Παράλληλα, με την επέκταση του μετρό στο Δημοτικό Θέατρο, ο Πειραιάς θα καταστεί κόμβος μετακινήσεων από το σύνολο των νοτίων προαστίων προς την ευρύτερη περιφέρειά του και τη δυτική Αθήνα. Οι συγκεκριμένες ροές πραγματοποιούνται τώρα είτε μέσω Συντάγματος, με τη γραμμή 3 του μετρό, είτε με τις υφιστάμενες λεωφορειακές γραμμές, οι οποίες όμως τερματίζουν αρκετά μακριά από τις αντίστοιχες των νοτίων προαστίων, με αποτέλεσμα να αυξάνεται κατακόρυφα ο χρόνος και η δυσκολία της διαδρομής. Τέλος, η αξιοπιστία, η αισθητική και η υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών που θα παρέχει ο τροχιόδρομος είναι πολύ πιθανό να αποσπάσουν μετακινήσεις από τα ΙΧΕΑ, ακόμη και για υψηλότερα εισοδηματικά στρώματα.

Χάρτης 22: Ζώνη 500 μέτρων από στάση τραμ στον Δήμο Αλίμου.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία σε υπόβαθρο Google maps. Με κόκκινο διακρίνονται τα όρια της επικράτειας του δήμου.

6. Νέα Σμύρνη, Νέος Κόσμος, Γλυφάδα, Βούλα

Οι περιοχές αυτές απέχουν αρκετά από τον Πειραιά, ενώ είτε διαθέτουν αρκετά ισχυρή αγορά (Νέα Σμύρνη, Γλυφάδα) είτε αλληλεπιδρούν με άλλες, πολύ κοντινότερες αγορές (Νέος Κόσμος με Αθήνα ή Νέα Σμύρνη, Βούλα με Γλυφάδα). Συνεπώς, δεν αναμένεται να ενισχυθεί σημαντικά η ελκυστικότητα της αγοράς του Πειραιά σ' αυτές τις περιοχές (Πιττάκη, Πολιτάκης, Καπράλος, προσωπικές συνεντεύξεις – 2014). Παρά το γεγονός αυτό, η πραγματοποίηση της απόστασης σε σταθερό χρόνο και η υψηλή αισθητική του νέου μέσου είναι πιθανό να ενισχύσουν την αλληλεπίδραση των περιοχών αυτών με τον Πειραιά σε άλλους τομείς (εργασία, περιστασιακές υποχρεώσεις κτλ.), με αποτέλεσμα την συνεπακόλουθη ενίσχυση της εμπορικής τους αλληλεπίδρασης.

7. Ελληνικό

Η περιοχή του κάτω Ελληνικού, από την οποία διέρχεται ο τροχιόδρομος, έχει εξαιρετικά περιορισμένο αριθμό κατοίκων, οι οποίοι λόγω υψηλού εισοδήματος δεν θα έλεγε εύκολα κάποιος ότι χρησιμοποιούν αρκετά συχνά το τραμ. Με την υλοποίηση όμως των παρεμβάσεων ευρείας κλίμακας που προγραμματίζονται για την περιοχή του πρώην αεροδρομίου, η οποία σύμφωνα με τις ενδείξεις θα διαθέτει μεγάλο αριθμό κατοικιών, το πληθυσμιακό δυναμικό της περιοχής θα μεγαλώσει αισθητά. Καθώς λοιπόν η απόσταση του Πειραιά με τον νέο πόλο δεν θα είναι ιδιαίτερα μεγάλη (30 λεπτά) ή αρκετά μεγαλύτερη απ' ό,τι προς την Αθήνα (20 λεπτά με το μετρό από τη λεωφ. Βουλιαγμένης), η δημιουργία εμπορικών σχέσεων μεταξύ των δύο περιοχών είναι ένα ορατό ενδεχόμενο. Θα πρέπει ωστόσο να τονιστεί ότι τόσο η εμπορική όσο και η οποιασδήποτε φύσεως αλληλεπίδραση των δύο πόλων θα εξαρτηθεί άμεσα από το είδος των εγκαταστάσεων που θα υλοποιηθούν και το κοινό στο οποίο θα απευθύνονται. Ενδεικτικά, καθοριστικό ρόλο θα διαδραματίσουν το κοινωνικοεισοδηματικό προφίλ των κατοίκων, η ύπαρξη ή όχι επάρκειας λειτουργιών και επιχειρήσεων εντός του πόλου και η εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας (ύπαρξη ποδηλατοδρόμων από τις κατοικίες στις στάσεις των ΜΜΜ κτλ.).

Συμπεράσματα

Η αγορά του Πειραιά θα καταστεί αισθητά πιο ελκυστική στις περιοχές διέλευσης του μέσου, ιδιαίτερα σε όσες απέχουν έως 20 με 30 λεπτά (Καμίνια, Νέο Φάληρο, Μοσχάτο, Τζιτζιφιές, Π. Φάληρο, Άλιμος και μελλοντικά ενδεχομένως Ελληνικό). Αυτό θα συμβεί λόγω της μείωσης της χρονοαπόστασης, της πραγματοποίησης της διαδρομής σε σταθερό χρόνο ασχέτως κυκλοφοριακών ή άλλων συνθηκών και της εκτενούς κάλυψης του εμπορικού ιστού χάρις στην κυκλική τροχιά του μέσου. Η ανταγωνιστικότητά της θα ενισχυθεί ιδιαίτερα σε σχέση με τις αγορές της Αθήνας, της Γλυφάδας ή της Καλλιθέας, οι οποίες είτε θα απέχουν περισσότερο από τις περιοχές διέλευσης του μέσου είτε θα υστερούν σε εύρος καταναλωτικών επιλογών.

Στο εσωτερικό της αγοράς οι μεταβολές θα είναι εξίσου σημαντικές, καθώς η διέλευση μεγάλου αριθμού επιβατών από τους κεντρικούς άξονες της πόλης θα «στρέψει» την επιχειρηματική δραστηριότητα τόσο προς αυτούς όσο και γύρω από τις στάσεις του, δημιουργώντας ταυτόχρονα νέες επιχειρηματικές και αναπτυξιακές

ευκαιρίες. Ακόμη, τα οφέλη είναι πολύ πιθανό να διαχυθούν στο σύνολο της κεντρικής περιοχής, αφενός λόγω της ενίσχυσης της προσπελασιμότητας και αφετέρου, επειδή σχεδόν όλα τα σημεία της αγοράς θα βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των 10 λεπτών με τα πόδια (500 μέτρα) από στάση τραμ. Παράλληλα, καίριας σημασίας για την ενίσχυση της επισκεψιμότητας και την ανάδειξη της αγοράς θα είναι η κατασκευή του σταθμού μετρό – τραμ στον πυρήνα της αγοράς, το Δημοτικό Θέατρο, που θα το καταστήσει κόμβο συνδυασμένων μετακινήσεων μεταξύ νοτιών και δυτικών προαστίων. Αυτό θα βοηθήσει την αγορά του Πειραιά να «ανταγωνιστεί» ως προς την κομβικότητα την αγορά της Αθήνας, η οποία, καθώς βρίσκεται σε αισθητά πιο κεντρική τοποθεσία, αποκομίζει σημαντικά οφέλη όλα αυτά τα χρόνια. Τέλος, ιδιαίτερα θετική θα είναι η συμβολή των προγραμματιζόμενων δράσεων στροφής προς τη βιώσιμη κινητικότητα (κατασκευή ποδηλατοδρόμων, βελτίωση πεζοδρομίων, καθορισμός περιοχών ήπιας κυκλοφορίας κ.ά.), οι οποίες θα βελτιώσουν αρκετά την εικόνα και τη λειτουργικότητα της αγοράς, ενισχύοντας παράλληλα το ρόλο του τραμ και των υπολοίπων MMM.

Γ.2.3. Τραμ και λιμάνι

Ο λιμένας εκτείνεται από την πύλη E1, επί της Ακτής Βασιλειάδη, έως την E12, επί της Ακτής Ξαβερίου. Οι πύλες E1 έως E10 εξυπηρετούν την ακτοπλοΐα, ενώ στις E11 και E12 (Ακτή Μιαούλη και Ακτή Ξαβερίου αντίστοιχα) βρίσκονται ο επιβατικός σταθμοί εξωτερικού A και B, εξυπηρετώντας την κρουαζιέρα. Το τραμ θα τερματίζει στο μέσον περίπου του λιμένα, μεταξύ των πυλών E7 (Κυκλάδες – Ρέθυμνο) και E8 (Αργοσαρωνικός). Πρόκειται για ένα από τα πιο κομβικά σημεία του λιμανιού, καθώς εξυπηρετεί κατά προσέγγιση πάνω από το 55% της ετήσιας επιβατικής κίνησης (4.200.000 άτομα) και πάνω από το 40% της κίνησης IXEA (160.000 IXEA) (ΟΛΠ, 2006, 2013). Σημειώνεται ότι το 2014 τα παραπάνω μεγέθη εκτιμάται ότι ήταν αυξημένα κατά 10-20% (ΤΤΕ, 2014), γεγονός ωστόσο που δεν επιβεβαιώνεται λόγω της έλλειψης στοιχείων με βάση τον προορισμό για τη συγκεκριμένη χρονιά.

Στη ζώνη επιρροής του τραμ κατοικούν κατά προσέγγιση 550.000 άτομα (ΕΛΣΤΑΤ, 2011), στην πλειοψηφία τους μέσου ή ανώτερου εισοδήματος, οι οποίοι εύκολα μπορεί να ισχυριστεί κάποιος ότι αποτελούν ένα μη αμελητέο τμήμα της επιβατικής κίνησης της ακτοπλοΐας, τόσο ατόμων όσο και IXEA. Παράλληλα, η μετάβαση στο λιμάνι με IXEA, ταξί ή λεωφορείο από τις συγκεκριμένες περιοχές είναι αρκετά δύσκολη ή/και πολυδάπανη για μια σειρά από λόγους. Πρώτον, η εύρεση θέσης

στάθμευσης στο λιμάνι είναι δύσκολη και ακριβή - στην περίπτωση του πάρκινγκ - ή επισφαλής – στην περίπτωση της ελεύθερης στάθμευσης- ιδιαίτερα όταν πρόκειται για μεγάλο χρονικό διάστημα. Εάν πάλι κάποιος επιλέξει το ταξί, το κόστος της μετακίνησης αυξάνεται αλματωδώς, ειδικά αν πρόκειται για μετακίνηση μεγάλου μήκους. Από την άλλη μεριά, οι λεωφορειακές γραμμές που συνδέουν τον Πειραιά με τα νότια προάστια, αν και από πλευράς κόστους είναι η πιο συμφέρουσα λύση, υστερούν αισθητά από πλευράς αξιοπιστίας (πολύ δε περισσότερο τις πρωινές ώρες κατά τους καλοκαιρινούς μήνες), εκτοξεύοντας τον χρόνο αναμονής. Σε όλα τα παραπάνω θα πρέπει να προστεθεί η –οξύτατη πολλές φορές- συμφόρηση των οδικών αξόνων που οδηγούν στο λιμάνι, η οποία μπορεί να αυξήσει απρόβλεπτα το χρόνο της μετάβασης. Αντίθετα, η μετακίνηση από και προς το λιμάνι με το τραμ θα γίνεται σε προκαθορισμένο χρονικό διάστημα και η ώρα αναχώρησης του συρμού θα είναι γνωστή στον επιβάτη τόσο κατά την άφιξή του στη στάση όσο και από το σπίτι του, μέσω διαδικτύου. Το γεγονός αυτό θα καταστήσει τον τροχιόδρομο μια εξαιρετικά ελκυστική λύση για τη μετάβαση στον Πειραιά, συμβάλλοντας στον περιορισμό των άσκοπα χαμένων ανθρωποωρών και μειώνοντας την κυκλοφοριακή, περιβαλλοντική και ηχητική επιβάρυνση της πόλης.

Ιδιαίτερα σημαντική για τη διάχυση της επίδρασης του μέσου είναι η σύνδεση και των υπολοίπων πυλών του λιμανιού με ΜΣΤ. Μολονότι η ειδική λεωφορειακή γραμμή που λειτουργεί σήμερα καλύπτει ένα σημαντικό κενό των αστικών συγκοινωνιών, η σύνδεση των πυλών με ένα μέσο μεγαλύτερης χωρητικότητας και σταθερής ταχύτητας μπορεί να θεωρηθεί ότι επιβάλλεται για ένα λιμάνι με το μεταφορικό έργο και τη σημασία του Πειραιά (Χατζάκος, προσωπική συνέντευξη-2014). Ταυτόχρονα, η σύνδεση των σταθμών κρουαζιέρας με τα κέντρα Πειραιά και Αθήνας με ΜΣΤ θα συμβάλει αισθητά στην τουριστική ανάδειξη των παραπάνω περιοχών, ενισχύοντας παράλληλα την τοπική και τουριστική τους ταυτότητα. Αντίστοιχα, η κάλυψη του επιβατικού λιμένα από ένα αξιόπιστο μέσο μαζικής μεταφοράς θα αποθαρρύνει περαιτέρω τη χρήση του ΙΧΕΑ για τη μετάβαση στο λιμάνι, ενώ ενδεχομένως να τονώσει και την επιβατική κίνηση, λ.χ. με την αύξηση των μονοήμερων ταξιδιών προς τα νησιά του Αργοσαρωνικού. Τέλος, η αναβάθμιση της προσβασιμότητας των ανενεργών εγκαταστάσεων του ΟΛΠ στην περιοχή της Ακτής Βασιλειάδη (Σιλό κτλ.) εκτιμάται ότι θα συμβάλει στην αναβάθμιση της αξίας

τους και στη διευκόλυνση της αξιοποίησής τους (Χατζάκος, προσωπική συνέντευξη-2014).

Γ.2.4. Το τραμ «φτάνει» σε Δάφνη, Αγ. Δημήτριο, Άνω Ελληνικό και Άνω Γλυφάδα.

Ο Πειραιάς δεν αλληλεπιδρά μόνο με τις περιοχές του παραλιακού μετώπου, αλλά με το σύνολο των νοτίων προαστίων. Η σύνδεση των περιοχών αυτών με τον Πειραιά πραγματοποιείται σήμερα με το λεωφορείο είτε απευθείας είτε με μετεπιβίβαση από κάποια τοπική σε κάποια γραμμή κορμού (Α1, Β1) ή στο τραμ. Η επέκταση του τραμ στο κέντρο του Πειραιά θα επιφέρει αναπόφευκτα την κατάργηση κάποιων από τις υφιστάμενες γραμμές, καθώς θα υπάρχει σημαντική αλληλοεπικάλυψη έργου. Αυτό όμως είναι πολύ πιθανό, σε περίπτωση που δεν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα, να οδηγήσει σε έντονη επιδείνωση της συνδεσιμότητας αρκετών περιοχών. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος, μια ικανοποιητική λύση θα ήταν η μετατροπή κάποιων γραμμών σε τροφοδοτικές του τραμ, με συντονισμό των δρομολογίων τους με τέτοιο τρόπο ώστε να υπάρχει άμεση ανταπόκριση. Δηλαδή, οι επιβάτες να γνωρίζουν εκ των προτέρων πως συγκεκριμένα δρομολόγια του τραμ θα τους παρέχουν τη δυνατότητα άμεσης μετεπιβίβασης σε προκαθορισμένες τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές. Για ευνόητους λόγους κάτι τέτοιο δεν θα είναι εφικτό αντίστροφα, δηλαδή το τραμ να αναμένει την άφιξη των λεωφορειακών γραμμών, ενώ ίσως είναι και περιττό δεδομένης της αισθητά υψηλότερης συχνότητας διέλευσης του τελευταίου. Η μετεπιβίβαση θα πραγματοποιείται σε προκαθορισμένους χώρους στάθμευσης των λεωφορείων δίπλα στις στάσεις του τραμ, προκειμένου ο απαιτούμενος χρόνος να μειώνεται στο ελάχιστο και να μην δημιουργείται σύγχυση στους επιβάτες. Τονίζεται ότι τόσο η συγκεκριμένη μέθοδος όσο και οι προτάσεις που ακολουθούν αποτελούν καθαρά ενδεικτικές λύσεις και η όποια εφαρμογή τους θα πρέπει να συνοδευτεί από τις απαιτούμενες μελέτες.

- Στάση Εδέμ: άμεση ανταπόκριση με τις γραμμές 101 (Άλιμος – Ελληνικό) και 217 (σήμερα: Πειραιάς – Στ. Δάφνης, προτεινόμενη χάραξη: Άλιμος – Αγ. Δημήτριος – Στ. Δάφνης). Οι γραμμές αυτές θα συνδέουν το δίκτυο του τραμ (κατ'επέκταση τον Πειραιά) με αρκετές συνοικίες των δήμων Αλίμου, Π. Φαλήρου, Ηλιούπολης, Αργυρούπολης, Ελληνικού, Δάφνης και Αγ. Δημητρίου. Η μόνη τροποποίηση που επέρχεται είναι η κατάργηση του σημερινού τμήματος της 217 που συμπίπτει με την μελλοντική γραμμή τραμ

στο παραλιακό τμήμα για να μην υπάρχει αλληλοεπικάλυψη ρόλων. Τα δρομολόγια της πρώτης πραγματοποιούνται σήμερα τις ώρες αιχμής κάθε 45-50 λεπτά και της δεύτερης κάθε 25-45. Είναι προφανές ότι δύσκολα θα βασιστεί ένας μέσος επιβάτης, που δεν γνωρίζει τις ακριβείς ώρες αναχώρησης, στις συγκεκριμένες γραμμές. Στην περίπτωση όμως που γνωρίζει εκ των προτέρων την ώρα αναχώρησης του συνδυαζόμενου συρμού από τον Πειραιά, η επιλογή των συγκεκριμένων γραμμών καθίσταται αυτόματα πολύ πιο ελκυστική. Παράλληλα, καθώς η συγκεκριμένη στάση του τραμ γειτνιάζει με τη Μαρίνα Αλίμου, η οποία διαθέτει επαρκή χώρο στάθμευσης κάποιου αριθμού λεωφορείων, η μετεπιβίβαση θα διαρκεί πολύ λίγο χρόνο, ενώ δεν θα προκαλείται πρόβλημα στην υπόλοιπη κυκλοφορία.

- Στάση Καλαμάκι: άμεση ανταπόκριση με τη γραμμή 142 (Νέα διαδρομή: Άλιμος – στ. Αργυρούπολης – Άνω Γλυφάδα). Η γραμμή αυτή θα συνδέει το δίκτυο του τραμ (κατ' επέκταση τον Πειραιά) με τη Λεωφόρο Αλίμου, την Αργυρούπολη, τον ομώνυμο σταθμό μετρό και την Άνω Γλυφάδα. Σήμερα η παραπάνω σύνδεση πραγματοποιείται από τις γραμμές 142 (Στ. Αργυρούπολη – Καλαμάκι κυκλική) και Β1 (Πειραιάς – Άνω Γλυφάδα), με την τελευταία να δικτυώνει τις προαναφερθείσες περιοχές με το παραλιακό μέτωπο και την πόλη του Πειραιά. Όμως, η επέκταση του τραμ στον Πειραιά καθιστά την παραπάνω σύνδεση περιττή. Ως εκ τούτου, προτείνεται η κατάργηση της Β1 και η επέκταση της 142 από τον σταθμό μετρό «Αργυρούπολη» στην Άνω Γλυφάδα, ώστε να ακολουθεί την πορεία της πρώτης. Ο παραπάνω συνδυασμός θα επιτρέψει την πραγματοποίηση συχνότερων δρομολογίων και την απλούστευση του συστήματος για τους χρήστες, ενισχύοντας την ελκυστικότητά του. Αξίζει να σημειωθεί ότι, όπως και στην περίπτωση των γραμμών 101 και 217, η συχνότητα διέλευσης είναι σχετικά περιορισμένη (ανά 40 λεπτά τις ώρες αιχμής το 142, ανά 25-40 το Β1), αποτρέποντας σαφώς τη χρήση τους στους επιβάτες που δεν γνωρίζουν εκ των προτέρων τα δρομολόγια. Η αφετηρία της γραμμής – και το σημείο μετεπιβίβασης – θα βρίσκεται δίπλα στη στάση «Καλαμάκι» του τραμ, στον παράδρομο της Λεωφόρου Ποσειδώνος. Στο σημείο αυτό εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης ΙΧΕΑ, ενώ μπορεί να φιλοξενηθούν 1-2 λεωφορεία μικρού μήκους, τα οποία κατά πάσα πιθανότητα είναι αυτά που χρειάζονται για τη συγκεκριμένη διαδρομή. Για την εξασφάλιση οδεύσεων εισόδου και εξόδου της γραμμής

από την παραλιακή λεωφόρο θα απαιτηθούν μικρής κλίμακας τεχνικά έργα, η κατασκευή των οποίων δεν αναμένεται να είναι ούτε πολυδάπανη ούτε ιδιαίτερα χρονοβόρα.

- Στάση Παλαιό Δημαρχείο ή Πλατεία Κατράκη: άμεση ανταπόκριση με τη γραμμή 128. Για τη συγκεκριμένη γραμμή δεν προτείνονται κάποιες τροποποιήσεις, αφού καλύπτει ένα πολύ σημαντικό κομμάτι των συνοικιών της Άνω Γλυφάδας και της Αιξωνής, αυτός είναι δε και ο λόγος για τον οποίο επιλέγεται. Ωστόσο, τα δρομολόγιά της δεν είναι ιδιαίτερα συχνά (κάθε 30-35 λεπτά τις ώρες αιχμής), καθιστώντας την εξασφάλιση συντονισμένης ανταπόκρισης ιδιαίτερα σημαντική για την επίτευξη συνδυασμένης μετακίνησης τραμ – λεωφορείου. Η ανταπόκριση θα πραγματοποιείται σε όποια από τις δύο στάσεις κριθεί ότι υπάρχει ο κατάλληλος χώρος.

Τέλος, προτείνεται να διερευνηθεί η δυνατότητα κατάργησης της γραμμής 130 (Πειραιάς – Νέα Σμύρνη), εφόσον η διαδρομή της θα καλύπτεται από τις γραμμές Πειραιάς – Σύνταγμα του τραμ και 218 (Πειραιάς – Στ. Δάφνη) και 229 (Πειραιάς – Αγ. Δημήτριος – Στ. Δάφνη) των λεωφορείων.

ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η επέκταση του τραμ στον Πειραιά θα συμβάλει έντονα στην ενίσχυση της αλληλεπίδρασης της πόλης με τις περιοχές του παραλιακού μετώπου, διευρύνοντας την κεντρικότητα και τη μητροπολιτικότητά της. Η εξασφάλιση συντομότερης, πιο αξιόπιστης και ποιοτικά αναβαθμισμένης συγκοινωνιακής σύνδεσης των παραπάνω περιοχών θα οδηγήσει στην ενδυνάμωση της πειραιϊκής αγοράς, του τομέα των υπηρεσιών κ.ά. Οι άξονες διέλευσης του μέσου θα εξασφαλίσουν διαρκή προβολή σε μεγάλο αριθμό επιβατών χάρις στην δυνατότητα θέασης των ακινήτων από τον συρμό, ενώ οι περιοχές γύρω από τις στάσεις θα επωφεληθούν από την αύξηση της προσπελασιμότητας. Ακόμη, η κυκλική τροχιά του μέσου θα εξασφαλίσει διάχυση των επιδράσεων στο σύνολο του κεντρικού και εμπορικού ιστού, καθώς σχεδόν κανένα σημείο τους δεν θα απέχει πάνω από 500 μέτρα (10 λεπτά με τα πόδια) από κάποια στάση. Οι παραπάνω συνθήκες είναι πολύ πιθανό να οδηγήσουν στη δημιουργία περιοχών «προσαρμοσμένων στις δημόσιες μεταφορές» (TOD clusters), ενδεχόμενο ακόμη πιο ορατό αν ληφθούν υπόψη η επικείμενη αναβάθμιση του ρόλου των MMM και οι προγραμματισμένες δράσεις υπέρ της βιώσιμης κινητικότητας στην

πόλη του Πειραιά (πεζοδρομήσεις κτλ.). Παράλληλα, τα παραπάνω γεγονότα αναμφίβολα θα επηρεάσουν την αγορά ακινήτων, η οποία θα επωφεληθεί από την αύξηση της προβολής των ιδιοκτησιών που βρίσκονται κατά μήκος της όδευσης του μέσου, τη βελτίωση της προσπελασιμότητας της πόλης και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Θα πρέπει να τονιστεί ότι οι αλλαγές που επέφερε ή αναμένεται να επιφέρει το μέσο στη Νέα Σμύρνη και στον Πειραιά αντίστοιχα δεν οφείλονται τόσο στο μέσο αυτό καθ'αυτό όσο στη συμβολή του στην αξιοποίηση των δυνατοτήτων των πόλεων. Συγκεκριμένα το τραμ διεύρυνε τη ζώνη επιρροής της αγοράς της Νέας Σμύρνης στο παραλιακό μέτωπο, κίνηση που απ' ό,τι φάνηκε ήταν αυτή που χρειαζόταν για να ισχυροποιηθεί ο ρόλος της. Ταυτόχρονα, η εγγύτητα προς κόμβο του τραμ αποτέλεσε ένα πολύτιμο εφόδιο για την τοπική αγορά ακινήτων λόγω τόσο της εξασφάλισης άμεσης και αξιόπιστης πρόσβασης στο δίκτυο του μετρό όσο και του «ανοίγματος» της πόλης στο παραλιακό μέτωπο. Αξίζει να σημειωθεί ότι όλες οι παραπάνω αλλαγές επήλθαν παρά την αδιαπραγμάτευτη προτίμηση των μεσαίων, αν όχι όλων των κοινωνικοοικονομικών στρωμάτων στην ιδιωτική μετακίνηση κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, καθώς και τις όποιες αδυναμίες ενός πρωτοεμφανιζόμενου μέσου στην πόλη. Από την άλλη πλευρά, ο Πειραιάς είναι μια μητροπολιτική περιοχή με πληθώρα επιχειρήσεων και λειτουργιών, που η σημασία του στις περιοχές του παραλιακού μετώπου παρουσιάζει αξιοσημείωτα περιθώρια διεύρυνσης. Ωστόσο, η έλλειψη σύνδεσης με ένα αξιόπιστο και γρήγορο μέσο λειτουργεί αποτρεπτικά για την αλληλεπίδραση των δύο περιοχών, δίνοντας σαφές προβάδισμα στις κεντρικότητες που διαθέτουν αυτό το προνόμιο, όπως είναι η Αθήνα, η Νέα Σμύρνη και η Γλυφάδα. Θα μπορούσε δηλαδή να ισχυριστεί κάποιος ότι η πόλη σήμερα «χάνει» τα νότια προάστια χωρίς σοβαρό λόγο, καθώς η γραμμή του τραμ λειτουργεί ήδη μέχρι τα όρια της πόλης, το Νέο Φάληρο.

Αναμφίβολα δεν είναι το μόνο συγκοινωνιακό (και πολεοδομικό) έργο που απουσιάζει από τον Πειραιά. Όπως αναφέρεται και στην εισαγωγή, μάλλον πρόκειται για τη μια από τις τρεις συγκοινωνιακές παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας που χρειάζεται η πόλη. Είναι ωστόσο μια σημαντική καινοτομία, η οποία εύκολα μπορεί να αποτελέσει τη βάση της μετατροπής του Πειραιά σε ένα σύγχρονο αστικό συγκρότημα βασισμένο στις βιώσιμες μεταφορές. Η επιτυχής ένταξη του τροχιοδρόμου στη λειτουργία του αστικού ιστού θα μπορούσε να ισχυριστεί κάποιος

ότι θα αποτελέσει το έναυσμα για την αλλαγή της οπτικής των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης σχετικά με την αστική κινητικότητα. Παράλληλα, η υποδομή της συγκεκριμένης επέκτασης μπορεί ενδεχομένως να χρησιμοποιηθεί, έστω και τμηματικά και για άλλες μελλοντικές επεκτάσεις, όπως αυτές προς την Πειραιϊκή χερσόνησο και το Πέραμα, έργα με εξασφαλισμένη εμπορική επιτυχία (ΕΜΠ, 2005). Τέλος, η δημιουργία του συνδυαστικού σταθμού μετρό – τραμ στο Δημοτικό Θέατρο θα διευρύνει την κεντρικότητα του Πειραιά, καθιστώντας τον κόμβο μεταξύ νοτίων και δυτικών προαστίων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

Αλεξίου, Α.Ν., Πολύζος, Σ., Τσιώτας, Ν. (2012): «Μέθοδοι και προοπτικές της Ανάπτυξης Προσαρμοσμένης στις Δημόσιες Μεταφορές: μια εφαρμογή στην Ελλάδα». 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης ΠΘ, 27-30 Σεπτεμβρίου 2012, Βόλος

Βλαστός, Θ., Καραμάνης, Π., Κατσαρέας, Β., Κλώνος, Α., Κόκκινος, Ν., Κουρμπέλης, Α., Κουρουζίδης, Σ., Νάθενας, Γ. (2007): Από τα Παμφορεία στο Μετρό. 170 Χρόνια Δημόσιες Συγκοινωνίες Αθηνών – Πειραιώς – Περιχώρων. Αθήνα: Μίλητος

Colliers International (2008): «Εμπορική Δραστηριότητα Κεντρικών Οδών – Αγορών». PROPERTY 2008: 2η Διεθνής Έκθεση Ακινήτων, Helexpro, Αθήνα, 14-16 Νοεμβρίου.

Δήμος Πειραιά (2014): «Παροχή Υπηρεσίας Συμβούλου για τη Χάραξη Στρατηγικής Βιώσιμης Κινητικότητας στον Πειραιά», BrainBox, Αθήνα.

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο [ΕΜΠ], Εθνική Συνομοσπονδία Ελληνικού Εμπορίου [ΕΣΕΕ] (2012): «Η Εξέλιξη του Λιανικού Εμπορίου 1978-2011. Οργανωτική – Λειτουργική Αναδιάρθρωση και Χωροκοινωνικές Επιπτώσεις», Ιούλιος, Αθήνα

Ελληνική Στατιστική Αρχή [ΕΛΣΤΑΤ] (2015): Απογραφές μόνιμου πληθυσμού 2001, 2011

Ελληνική Στατιστική Αρχή [ΕΛΣΤΑΤ] (2015): Είδος οικοδομικών αδειών κατά Υ.Π.Α., Νομό, Δήμο ή Κοινότητα για τα έτη 1999-2014.

Ελληνική Στατιστική Αρχή [ΕΛΣΤΑΤ] (2015): Νέες οικοδομές, προσθήκες, αριθμός κατοικιών κατά Υ.Π.Α., Νομό, Δήμο ή Κοινότητα για τα έτη 1999-2014.

Ελληνική Στατιστική Αρχή [ΕΛΣΤΑΤ] (2015): Πίνακας XIII:19. Απασχολούμενο προσωπικό, μεταφορικό έργο και οικονομικά αποτελέσματα της "TRAM ΑΕ":2005-2010

Ελληνική Συνομοσπονδία Εμπορίου και Επιχειρηματικότητας [ΕΣΕΕ] (2015): «Έρευνα Καταγραφής Κλειστών Επιχειρήσεων σε Κεντρικούς Εμπορικούς Δρόμους - Εμπορικά Κέντρα Αθήνας και Πειραιά», Αθήνα, 2010 - 2015

Ελληνική Συνομοσπονδία Εμπορίου και Επιχειρηματικότητας [ΕΣΕΕ] (2015): «Έρευνα Καταγραφής Κλειστών Επιχειρήσεων σε Κεντρικούς Εμπορικούς Δρόμους - Επτά Κεντρικές Αγορές της Αθήνας», Αθήνα, 2010 – 2015

Επένδυση (ημερήσια εφημερίδα)(2015): «Χωρίς Πάτο η Καθίζηση στην Αγορά Ακινήτων», 28-29.03.2015, Αθήνα

Η Καθημερινή (ημερήσια εφημερίδα)(1999): «Η Αθήνα της Κατοχής», 25.04.1999, Αθήνα

Η Ναυτεμπορική (ημερήσια οικονομική εφημερίδα)(2015): «Περιορισμένα τα Αποθέματα Σύγχρονων Γραφείων», 22.01.2015, Αθήνα

Η Ναυτεμπορική (ημερήσια οικονομική εφημερίδα)(2015): «Κινητικότητα στις Κατοικίες έφερε η Προκήρυξη Εκλογών», 22.01.2015, Αθήνα

Η Ναυτεμπορική (ημερήσια οικονομική εφημερίδα)(2015): «Ακίνητα: Ο Έλληνας αλλάζει κουλτούρα», 11.05.2015, Αθήνα

Λιανός, Κ., Τσιναλίδης, Χ. (2008): «Επιπτώσεις από τη λειτουργία του τραμ στις εμπορικές χρήσεις της περιοχής διέλευσης». Διπλωματική εργασία στη σχολή Πολιτικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου, επιβλέπων: αναπλ. καθ. Ι. Τζουβαδάκης.

Μηλάκης, Δ. (2006): «Χρήσεις Γης και Μεταφορές. Διερεύνηση της Επίδρασης των Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών Μάκρο- και Μίκρο- κλίμακας στις Επιλογές Μετακίνησης», διδακτορική διατριβή στη Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων ΕΜΠ, επιβλέπων: καθ. Θάνος Βλαστός

Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών [ΟΑΣΑ] (2012): «Πορεία προς τη Βιώσιμη Ανάπτυξη», Αθήνα

Παπαευθυμίου, Ι.(2013), Καλογήρου, Σ.(επιμ.): «Εκτίμηση Αξίας Ακινήτων. Αξιοποίηση τοπικών Μοντέλων Παλινδρόμησης». 1ο Συνέδριο Χωρικής Ανάλυσης: Πρακτικά, Αθήνα, 2013.

Πρώτο Θέμα (Κυριακάτικη εφημερίδα)(2015): «Αλλοδαποί και Νεοσυνταξιούχοι αγοράζουν Σπίτια από 15.000 ευρώ», 18.01.2015, Αθήνα

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

Τογιόπουλος, Ν., Σαββάκης, Ν.(2010): «Επιδράσεις διέλευσης του τραμ στις εμπορικές χρήσεις των σταθμών στην περιοχή της Νέας Σμύρνης». Διπλωματική εργασία στη σχολή Πολιτικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου, επιβλέπων: αναπλ. καθηγ. Ι. Τζουβαδάκης.

Τράπεζα της Ελλάδος [ΤΤΕ], 2014: «Αποτελέσματα Έρευνας Κτηματομεσιτικών Γραφείων», Αθήνα (Διεύθυνση Οικονομικής Ανάλυσης και Μελετών – Τμήμα Ανάλυσης Αγοράς Ακινήτων, Σεπτέμβριος).

Τράπεζα της Ελλάδος [ΤΤΕ], 2014: «Νομισματική Πολιτική – Ενδιάμεση Έκθεση», Αθήνα (Διεύθυνση Οικονομικής Ανάλυσης και Μελετών, Δεκέμβριος): 54-55.

Τράπεζα της Ελλάδος [ΤΤΕ], 2015: «Έκθεση του Διοικητή για το Έτος 2015», Αθήνα (Φεβρουάριος): 92-97.

Τράπεζα της Ελλάδος [ΤΤΕ], 2015: Πίνακας Π.6. «Νέος Δείκτης Τιμών Διαμερισμάτων κατά Γεωγραφική Περιοχή», Αθήνα (Διεύθυνση Οικονομικής Ανάλυσης και Μελετών – Τμήμα Ανάλυσης της Αγοράς Ακινήτων, Απρίλιος): 54-55.

Τριανταφυλλόπουλος, Ν., Κανδήλα Θ. (2010): «Η Συμπεριφορά των Αγοραστών Κατοικίας κατά την Περίοδο 2004-2007». Αειχώρος, τεύχος 13, σελ. 94-117, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 156/Α/01.08.2014, Νόμος 4277: «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής και άλλες διατάξεις», Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 33/Α/03.03.2011, Νόμος 3920: «Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις», Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 520/Δ/05.06.1987: «Έγκριση γενικού πολεοδομικού σχεδίου του δήμου Νέας Σμύρνης (ν. Αττικής)», Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 79/Δ/04.04.1988: «Έγκριση γενικού πολεοδομικού σχεδίου του Δήμου Πειραιά (Ν. Αττικής)», Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

Ξενόγλωσση

Bae, C., Jin Jung, M., Park, H. (2003): “The Impact of Seoul’s Subway Line 5 on Residential Property Values”. Transport Policy. Vol.10, issue 2, April. Elsevier, pp. 85-94

Bailey, K., Grossardt, T., Pride – Wells, M. (2007): “Community Design of a Light Rail Transit-Oriented Development Using Casewise Visual Evaluation (CAVE)”. Socio-Economic Planning Sciences. Vol.41, issue 3, September. Elsevier pp. 235-254.

Banister, D., Thurstain-Goodwin, M. (2011): “Quantification of the Non-transport Benefits Resulting from Rail Investment”. Journal of Transport Geography. Vol. 19, Issue 2, March. Elsevier, pp. 212-223.

Boschmann, E., Brady, S. (2013): “Travel Behaviors, Sustainable Mobility and Transit Oriented Developments: A Travel Counts Analysis of Older Adults in the Denver, Colorado Metropolitan Area”. Journal of Transport Geography. Vol. 33, December. Elsevier pp.1-11.

Bowes, D., Ihlanfeldt, K. (2001): “Identifying the Impact of Rail Transit Stations on Residential Property Values”. Journal of Urban Economics. Vol.50, issue 1, July. Elsevier, pp. 1-25.

Cervero, R. (2004): “Effects of Light and Commuter Rail Transit on Land Prices: Experiences in San Diego County”. Journal of the Transportation Research Forum. Vol.43, No 1, Spring. Transportation Research Forum, pp. 121-138.

Dabinett, G., Gore, T., Haywood, R., Lawless, P. (1999): “Transport investment and regeneration. Sheffield: 1992–1997”. Transport Policy. Vol.6, issue 2, April. Elsevier, pp. 123-134.

Du, H., Mulley, C. (2007): “The Short-term Land Value Impacts of Urban Rail Transit: Quantitative evidence from Sunderland, UK”. Land Use Policy. Vol.24, issue 1, January. Elsevier, pp. 223-233.

Efthymiou, D., Antoniou, C. (2013): “How do Infrastructure and Policies Affect House Prices? Evidence from Athens, Greece”. Transportation Research Part A. Vol. 52, June. Elsevier, pp.1-22.

Efthymiou, D., Antoniou, C. (2015): “Investigating the impact of recession on transportation cost capitalization: A spatial Analysis”. Journal of Transport Geography. Vol.42, January. Elsevier, pp. 1-9.

Guerra, E., Cervero, R., Tischler, D. (2011): “The Half-Mile Circle” Does it Best Represent Transit Station Catchment?”. University of California, Berkeley, August.

Hewitt, C., Hewitt, W.E. (2012): “The Effect of Proximity to Urban Rail on Housing Price in Ottawa”. Journal of Public Transportation. Vol.15, no 4, December. National Center for Transit Research, pp. 43-66.

Ibeas, A., Cordera, R., dell’Olio, L., Coppola, P., Dominguez, A. (2012): “Modelling Transport and Real Estate Values Interactions in Urban Systems”. Journal of Transport Geography. Vol. 24, September. Elsevier, pp. 370-382.

Mejia-Dorantes, L., Paez, A., Vassalo, J.M. (2012): “Transportation Infrastructure Impacts on Firm Location: The Effect of a New Metro Line in the Suburbs of Madrid”. Journal of Transport Geography. Vol. 22, May, pp. 236-250.

Mitrakos, T., Akantziliotou, C., Vlachostergiou, V. (2014): “Current Development and Prospects of the Greek Property Market”. Συνέδριο για την Ανάπτυξη και Αξιοποίηση της Ακίνητης Περιουσίας. Αθήνα (Τράπεζα της Ελλάδος, Διεύθυνση Οικονομικής Ανάλυσης και Μελετών – Τμήμα Ανάλυσης Αγοράς Ακινήτων, 6-7 Οκτωβρίου). Ανακτήθηκε από το http://www.bankofgreece.gr/BogDocumentEn/PRODEXPO_Oct_2014.pdf στις 28/3/2015.

Mohammad, S., Graham, D., Melo, P., Anderson, R. (2013): “A meta-analysis on the impact of rail projects on land and property values”. Transportation Research Part A. Vol.50, April. Elsevier. pp.158-170.

- NAI Hellas (2014): “Athens Office Market Report”. Athens, June
- NAI Hellas (2015): “2014 Retail market Report”. Athens, January
- NAI Hellas – Deloitte (2014): “Re-defining the Greek Commercial Real Estate Market”. Athens, May
- Nasri, A., Zhang, Lei (2014): “The Analysis of Transit Oriented Development (TOD) in Washington, D.C. and Baltimore Metropolitan Areas”. Transport Policy. Vol. 32, March. Elsevier pp. 172-179.
- Pagliara, F., Papa, E. (2011): “Urban Rail System Investments: An Analysis of the Impacts on Property Values and Residents’ Location”. Journal of Transport Geography. Vol.19, issue 2, March. Elsevier, pp. 200-211.
- Ratner, K.A., Goetz, A.R. (2013): “The Reshaping of Land Use and Urban Form in Denver through Transit Oriented Development”. Cities. Vol. 30, February, pp. 31-46.
- Singh, J.Y., Fard, P., Zuidgeest, M., Brussel, M., Maarseveen, M. (2014): “Measuring Transit Oriented Development: A Spatial Multi Criteria Assessment Approach for the City Region Arnhem and Nijmegen”. Journal of Transport Geography. Vol. 35, February. Elsevier pp. 130-143.
- Sung, H., Choi, K., Lee, S., Cheon, S. (2014): “Exploring the Impacts of Land Use by Service Coverage and Station-level Accessibility on Rail Transit Ridership”. Journal of Transport Geography. Elsevier Vol. 36, April, pp. 134-140
- Tzouvadakis, J. (1992): “Commercial uses of Land around Urban Railway in Greece”. Journal of Urban Planning and Development. Vol. 118, n. 4, December. American Society of Civil Engineers pp. 119-127.

Ιστοσελίδες

- Ιστότοπος Amnizia Railfan Club <http://www.amnizia.org/board/38/3627?start=15>, τελευταία πρόσβαση 17/01/2014.
- Ιστότοπος <http://www.athensmagazine.gr/portal/sooninathens/102789>, τελευταία πρόσβαση 09/11/2014
- Ιστότοπος athenstransportnetwork.wordpress.com, τελευταία πρόσβαση 11/12/2014.

Ιστότοπος <http://digitalzoot.weebly.com>, τελευταία πρόσβαση 24/02/2015.

Ιστότοπος E-akinhta: www.e-akinita.gr, τελευταία πρόσβαση 28/04/2015.

Ιστότοπος Ελληνικού Ινστιτούτου Εκτιμητικής [ΕΛΙΕ]: www.elie.gr, τελευταία πρόσβαση 02/05/2015.

Ιστότοπος Ευώνυμου Οικολογικής Βιβλιοθήκης: <http://www.evonymos.org/>, τελευταία πρόσβαση 14/04/2015.

Ιστότοπος Εφημερίδας «Το Βήμα»: <http://www.tovima.gr/>, τελευταία πρόσβαση 28/05/2015.

Ιστότοπος Εφημερίδας «Χρυσή Ευκαιρία»: www.xe.gr, τελευταία πρόσβαση 28/04/2015.

Ιστότοπος EuroToday www.euro2day.gr, τελευταία πρόσβαση 14/01/2015.

Ιστότοπος Greek Motorway Net : http://www.greek-motorway.net/assets/images/tram_mapA.jpg, τελευταία πρόσβαση 04/11/2014.

Ιστότοπος «Η Ελλάδα στο Σινεμά» http://cinemahellas2.blogspot.gr/2012/04/blog-post_16.html, τελευταία πρόσβαση 16/02/2015.

Ιστότοπος “leoforeia.gr”: <http://leoforeia.gr/site/>, τελευταία πρόσβαση 28/01/2015.

Ιστότοπος http://metrodyt.blogspot.gr/2011_08_01_archive.html, τελευταία πρόσβαση 07/11/2014.

Ιστότοπος «Σαν Σήμερα»: <http://www.sansimera.gr/articles/111>, τελευταία πρόσβαση 08/04/2015.

Ιστότοπος Σταθερών Συγκοινωνιών ΑΕ [ΣΤΑΣΥ ΑΕ]: www.stasy.gr, τελευταία πρόσβαση 25/05/2015.

Ιστότοπος Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου στο Facebook: www.facebook.com/sfsofathens, τελευταία πρόσβαση 02/02/2015.

Ιστότοπος «Τραμβαγιέρης»: <http://tramvageris.blogspot.gr/>, τελευταία πρόσβαση 17/02/2015.

Ιστότοπος Υποδομές [Ypodomes Portal]: www.ypodomes.com, τελευταία πρόσβαση 05/06/2015.

Χάρτες Google: maps.google.com, τελευταία πρόσβαση 18/05/2015.

Συνεντεύξεις

Αβδελάς, Π. (2014): Τηλεφωνική συνέντευξη στις 10 Οκτωβρίου.

Αργουδέλης, Α. (2014): Συνέντευξη στο γραφείο του στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και Δικτύων στις 7 Νοεμβρίου

Καπράλος, Θ. (2014): Συνέντευξη στο κατάστημά του στις 31 Οκτωβρίου

Καρατζάς, Π. (2014): Συνέντευξη στον Πειραιά στις 17 Οκτωβρίου

Κατσαφάδος, Η. (2014): Συνέντευξη στο Δημαρχείο Πειραιά στις 29 Νοεμβρίου

Κελεσίδου, Β. (2014): Συνέντευξη στο γραφείο της στις 29 Οκτωβρίου

Μανιάτης, Α. (2014): Συνέντευξη στο γραφείο του στις 21 Οκτωβρίου

Μεσίτης Α (2014): Συνέντευξη στο γραφείο του στη Νέα Σμύρνη στις 12 Οκτωβρίου.

Μπελαβίλας, Ν. (2014): Συνέντευξη στο γραφείο του στη Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του ΕΜΠ στις 6 Νοεμβρίου

Παπαβασιλείου, Π. (2014): Συνέντευξη στο κατάστημά του στη Νέα Σμύρνη στις 15 Οκτωβρίου.

Πιττάκη, Μ. (2014): Συνέντευξη στο κατάστημά της στις 31 Οκτωβρίου

Πολιτάκης, Π. (2014): Συνέντευξη στο κατάστημά του στις 11 Νοεμβρίου

Ρέππας, (2014): Συνέντευξη στο Δημαρχείο Πειραιά στις 10 Νοεμβρίου

Σαλπέας, Η. (2014): Τηλεφωνική συνέντευξη στις 27 Οκτωβρίου

Τζουβαδάκης, Ι. (2014): Συνέντευξη στο γραφείο του στη Σχολή Πολιτικών Μηχανικών του ΕΜΠ στις 15 Νοεμβρίου.

Τυμpanίδης, Χ. (2014): Συνέντευξη στο κατάστημα του Π. Παπαβασιλείου στη Νέα Σμύρνη στις 15 Οκτωβρίου.

Χατζάκος, Σ. (2014): Συνέντευξη στο γραφείο του στα κεντρικά γραφεία του ΟΛΠ
στις

Προσωπική επικοινωνία

Γιαννής, Ν. (2014): Προσωπική επικοινωνία στο Νέο Φάληρο στις 5 Σεπτεμβρίου

Μερτίρης, Β.Α. (2014): Τηλεφωνική επικοινωνία στις 7 Νοεμβρίου

Ευπολλιά, Ε. (2014): Προσωπική επικοινωνία στο γραφείο της στις 23 Οκτωβρίου

Σακελλάκη, Φ. (2014): Τηλεφωνική επικοινωνία στις 23 Οκτωβρίου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

A. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ

A.1. Γιάννης Τσουβαδάκης, Αναπληρωτής Καθηγητής στον Τομέα Δομοστατικής της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ, 11/11/2014

Υπήρχαν αντιδράσεις για την κατασκευή του τραμ στη Νέα Σμύρνη; Ποιοι ήταν οι κύριοι φόβοι της τοπικής κοινωνίας;

Πριν την κατασκευή υπήρχαν αρκετές αντιδράσεις ενώ κυριαρχούσαν οι φόβοι ότι θα διχοτομήσει την πόλη και ότι θα αυξήσει την κυκλοφοριακή συμφόρηση, κανένας από τους οποίους όμως δεν επιβεβαιώθηκε. Ήδη από την αρχή της λειτουργίας του προσέλκυε μεγάλο αριθμό επιβατών καθώς η διαδρομή του είναι ιδιαίτερα εξυπηρετική. Ενίσχυσε τις μετακινήσεις μικρών αποστάσεων (από την κατοικία στην αγορά της πόλης κ.α.) και τη δυνατότητα διαφόρων πληθυσμιακών ομάδων (ποδηλάτες, ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι κλπ) να μεταβούν στο θαλάσσιο μέτωπο. Ακόμη συντόμευσε κατά πολύ τον χρόνο και την ευκολία μετάβασης στο σταθμό του Μετρό. Σημαντική ήταν και η συμβολή του πράσινου κύματος στη λειτουργία του μέσου καθώς μειώθηκαν οι χρονοαποστάσεις και αυξήθηκε η ασφάλεια.

Άλλαξε τον τρόπο που βλέπουν οι κάτοικοι της Νέας Σμύρνης την αστική κινητικότητα;

Όχι ιδιαίτερα.

Προσέλκυσε νέους κατοίκους στην περιοχή;

Όχι, ωστόσο υπήρξε μικρή αύξηση των τιμών των οικοπέδων κατά μήκος της τροχιάς του.

Συνέβαλε στην ενίσχυση της αγοράς της Νέας Σμύρνης;

Η επιρροή του στη λειτουργία της Νεοσμυρνέικης αγοράς δεν μπορεί να αποσαφηνιστεί καθώς δεν υπάρχουν απόλυτες μεταβλητές. Για παράδειγμα, ένας έμπορος που έχει το κατάστημά του στη στάση του τραμ μπορεί να ωφελήθηκε προσελκύνοντας πελάτες αλλά και να ζημιώθηκε χάνοντας αυτούς που είχε οι οποίοι πήραν το τραμ για να πάνε σε κάποιον άλλο. Εξαρτάται δηλαδή κυρίως από το μαγαζί. Ίσως εδώ μπορούσε να ειπωθεί ότι ενισχύεται κάπως ο ανταγωνισμός.

Σαν γενική εικόνα του εμπορίου, οι αλλαγές που επέφερε το τραμ είναι περιορισμένες. Συγκεκριμένα, στην πλατεία δεν άλλαξε κάτι, στην περιοχή Βερόπουλου – Αχιλλέως το ίδιο ενώ ίσως βοηθήθηκε η Μεγάλου Αλεξάνδρου με κάποια νέα μαγαζιά και νέες χρήσεις.

Ακούγεται ότι στον Νέο Κόσμο το τραμ επέφερε σημαντικές αλλαγές, ισχύει κάτι τέτοιο; Αν ναι, πώς συγκεκριμένα;

Γενικότερα, σε ακτίνα περί τα 250 μέτρα γύρω από σταθμούς ΜΣΤ δημιουργούνται φαγάδικα, καταστήματα χαμηλών τιμών (1 euro shops κ.α.), ρουχάδικα και άλλα καταστήματα ευκαιριακών αγορών, εκδιώχνοντας με τη σειρά τους καταστήματα πώλησης μεγάλων αντικειμένων (ηλεκτρικά κλπ) και άλλα «παραδοσιακά» καταστήματα που συναντώνται στις αγορές. Συχνά παρατηρούμε να διαμορφώνονται «μονοπάτια» τέτοιου είδους αγορών, πολλές φορές σε πεζοδρόμους που κατασκευάζονται με την έλευση του μέσου ειδικά για αυτό το σκοπό. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο συνολικός αριθμός των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή μετά την έλευση του μέσου ενδέχεται να είναι μεγαλύτερος σε σχέση με πριν, κάτι που έχει να κάνει με τη φυσιογνωμία της περιοχής και μια σειρά άλλων παραγόντων. Με άλλα λόγια κάθε περιοχή έχει τη δική της δυναμική. Στην περίπτωση του Νέου Κόσμου, υπήρξε μια τέτοιου είδους αλλαγή αλλά όχι κάτι θεαματικό.

Ενισχύθηκε η αλληλεπίδραση της Νέας Σμύρνης με τα Νότια Προάστια;

Όχι ιδιαίτερα, λίγο στον τομέα της αναψυχής.

Πώς πιστεύετε ότι θα επηρεάσει η επέκταση του τραμ στον Πειραιά την αλληλεπίδρασή του με την Νέα Σμύρνη;

Δεν έχω κάποια στοιχεία, υποθέτω στη μετακίνηση εργαζομένων.

A.2. Εμπορικός Σύλλογος

A.2.1. Π. Παπαβασιλείου, Πρόεδρος ΕΣ - οικονομολόγος 15/10/2014

Εμπορικό προφίλ Νέας Σμύρνης (κλάδοι και χωρική κατανομή)

-Κέντρο: λιανεμπόριο και αναψυχή σε ποσοστά 30 και 70% αντίστοιχα

Πλατεία: Πριν την πεζοδρόμηση (αρχές 2000 – οριακά προ τραμ) 90% εμπόριο 10% αναψυχή, μετά την πεζοδρόμηση 90% αναψυχή και 10% εμπόριο (συμβολή TRAM)

Βενιζέλου: Ανάπτυξη προ τραμ ως νέα αγορά χωρίς σημαντική υποχώρηση του κέντρου από τέλη δεκαετίας '90, αρχές 2000 λόγω διαθέσιμων χώρων – κυρίως κενών οικοπέδων. Αρχικά αναπτύχθηκε εκεί η εστίαση, ακολούθησε το λιανεμπόριο. Η αγορά της Βενιζέλου σταμάτησε να αναπτύσσεται και συρρικνώθηκε σημαντικά πρωτίστως λόγω της κρίσης, δευτερευόντως λόγω του τραμ και του διαχωρισμού που επέβαλε στην ανατολική και τη δυτική πλευρά του δρόμου.

Ύπαρξη αρκετών δευτερευουσών αγορών (Παλαιολόγου, Αιδινίου κ.α.) που είτε σταμάτησαν να υφίστανται είτε συρρικνώθηκαν σημαντικά λόγω της κρίσης (εμφανίστηκαν μεταξύ 2000-2008 και μειώθηκαν 2009-2014).

Συρρίκνωση αγοράς κέντρου, όχι ιδιαίτερα σημαντική, λόγω κρίσης

Αγορά Νέας Σμύρνης: 0 (2000) → 100 (2008) → 28 (τώρα)

Μεγάλες αλυσίδες: Εμφάνιση τέλη δεκαετίας '90, αρχές 2000, τώρα ποσοστό 25% έναντι 75% μεμονωμένων εμπορών, όχι συσχέτιση με δημιουργία τραμ

Περιοχές ελκυστικότητας (Παπαβασιλείου, Τυμπανίδης): Φάληρο +++ κυρίως λόγω τραμ, Νέος Κόσμος++, Καλλιθέα, Άγιος Δημήτριος (λιγότερο μετά το νέο mall) και Δάφνη +.

Τραμ και Νέα Σμύρνη

+Ανακούφιση από κυκλοφοριακό αλλά όχι λύση

+Διεύρυνε την περιοχή ελκυστικότητας της ΝεοΣμυρνέικης αγοράς (Από Ηλία Ηλιού, το Φάληρο ψωνίζει Νέα Σμύρνη.)

+Προσέφερε γρήγορη μετάβαση στο Μετρό του Ν.Κόσμου

--(σημαντικό) Αποκοπή δυτικής από ανατολική πλευρά

Προτίμηση: Αντί για Τραμ, μετρό

Συμβολή στη μητροπολιτικότητα (μετατροπή Νέας Σμύρνης από απλό προάστιο νοτίως των Αθηνών σε κέντρο της ευρύτερης περιοχής): Όχι σημαντική καθώς ήταν η

μοναδική μερικώς άχτιστη περιοχή νότια της Αθήνας με εγγύτητα προς το κέντρο που φιλοξενούσε ήδη ομάδες μεσαίο-υψηλών κοινωνικοοικονομικών κατηγοριών με συνέπεια να ελκύσει αρκετό αντίστοιχο κόσμο την τελευταία τριακονταετία. Σ' αυτό συνέβαλε η μεγάλη προσφορά νεόδμητων και σύγχρονων διαμερισμάτων σε λογικές για την εποχή τιμές. Πρόκειται άλλωστε για τη μόνη περιοχή στα Νότια προάστια που επιτράπηκε η κατασκευή δόρφων πολυκατοικιών από τα μέσα της δεκαετίας του 80 και μετά.

Μεταφορικές υποδομές περιοχής

Συμφόρηση: Σημαντική

Άξονες: Βενιζέλου, Ομήρου, Παλαιολόγου, διαστ. Πλαστήρα και Αγ. Φωτεινής λόγω έργων

Στάθμευση: Το Πάρκιν ιδιαίτερα σημαντικό για την αγορά ιδιαίτερα μετά την συμφωνία με τον ΕΣ, βέβαιη εύρεση θέσης στάθμευσης ακόμη και ώρες αιχμής είτε στον δρόμο είτε στο πάρκιν με € 1 την ώρα (Παπαβασιλείου και Τυμπανίδης)

Συγκοινωνιακή σύνδεση με άλλες περιοχές – αγορές (Παπαβασιλείου και Τυμπανίδης):

Π. Φάληρο οκ, Καλλιθέα οκ, Άγιος Δημήτριος μέτρια, Δάφνη ελλιπής

Ωστόσο, κύριο μέσο προσέγγισης στην αγορά το ΙΧΕΑ (70% σε ηλικίες 25-60) και για μικρότερες ηλικίες τα ΜΜΜ, έπειτα με ΙΧΕΑ γονέα

Το τραμ θα βοηθήσει την Νέα Σμύρνη να βγει απ' την κρίση:

Θα παράσχει σταθερότητα αποτρέποντας σημαντική πτώση και ενδεχομένως να συμβάλλει και στην ανάπτυξη

A.2.2. Χάρης Τυμπανίδης, Γραμματέας 15/10/2015

Εμπορικό προφίλ Νέας Σμύρνης

Κύριοι κλάδοι: Ένδυση και οπτικά

Χωρική κατανομή

Εστίαση: Βενιζέλου → πλατεία

Η πεζοδρόμηση της πλατείας είχε αρνητικές επιδράσεις στην αγορά λόγω αύξησης ενοικίων, εξ αιτίας της οποίας η συντριπτική πλειοψηφία των καταστημάτων μετατράπηκε σε καφεεστιατόρια και γενικότερα καταστήματα αναψυχής

Αγορά Βενιζέλου: Σημαντική πτώση

Σύνολο αγοράς: Πτώση

Συγγρού: Γραφεία, τα περισσότερα ξενοίκαστα και κυρίως στο ρεύμα προς Φάληρο (Δήμος Καλλιθέας) – *Σχόλιο*: Οποιοδήποτε ΜΣΤ κατευθυνθεί στον Φαληρικό όρμο μέσω Συγγρού ή Καλλιθέας είναι βέβαιο ότι θα ζημιώσει την αγορά της Νέας Σμύρνης

Τραμ και Νεοσμυρνέικη αγορά

+Βοήθησε την κύρια αγορά, της πλατείας

+Ενίσχυσε την εμβέλεια του συνόλου της αγοράς

-Αποθάρρυνε αγορές πέραν αυτής (δευτερεύουσες, Βενιζέλου)

Δεν συνετέλεσε στην αλλαγή του είδους των καταστημάτων

Μεταφορικές υποδομές Νέας Σμύρνης

Συμφόρηση: Ναι, λόγω έργων

Άξονες: Παλαιολόγου, Είσοδος Νέας Σμύρνης από Συγγρού – Δαβάκη

Στάθμευση: Το Πάρκιν ιδιαίτερα σημαντικό για την αγορά ιδιαίτερα μετά την συμφωνία με τον ΕΣ, βέβαιη εύρεση θέσης στάθμευσης ακόμη και ώρες αιχμής είτε στον δρόμο είτε στο πάρκιν με € 1 την ώρα (Παπαβασιλείου και Τυμpanίδης)

Συγκοινωνιακή σύνδεση με άλλες περιοχές – αγορές (Παπαβασιλείου και Τυμpanίδης):

Π. Φάληρο οκ, Καλλιθέα οκ, Άγιος Δημήτριος μέτρια, Δάφνη ελλιπής

Ποιοτική δημοτική συγκοινωνία

Κύριο μέσο προσέγγισης: ΙΧΕΑ – κυρίως για λόγους καλλιέργειας δημόσιας εικόνας

Θα βοηθήσει το τραμ την Νέα Σμύρνη να ξεπεράσει την κρίση και να αναπτυχθεί;

Σίγουρα ναι

A.3. Μεσιτικά γραφεία

**A.3.1. Παύλος Αβδελάς , μεσίτης – συγκοινωνιολόγος μηχανικός, Re/Max,
10/10/2014**

Έναρξη λειτουργίας: 2003

Νέα Σμύρνη:

- <<Φτωχή>> αγορά, περιορισμένη δραστηριοποίηση εμπορικού συλλόγου
- Δυναμική πλατεία: : Μοναδικός λειτουργικά χώρος που προσφέρει πλήθος υποδομών και υπηρεσιών (άλσος, πάρκινγκ, αγορές, αναψυχή κ.α.) πολύ μεγάλης για αστικό χώρο έκτασης (50+20+50 στρέμματα) με χαρακτηριστικά <<πιάτσας>> που δεν συναντάται αλλού στην Αθήνα. Στον χώρο αυτό, τα κλειστά καταστήματα είναι ελάχιστα (συνέντευξη, προσωπική παρατήρηση) καθώς με το κλείσιμο μιας επιχείρησης υπάρχει άμεση κινητοποίηση για τη μίσθωση του χώρου από άλλο επιχειρηματία.
- Δύο Σ.Δ.: 3,0 σε Συγγρού,Βενιζέλου, πλατεία και άλλα πολύ κεντρικά σημεία, 2,4 στον υπόλοιπο Δήμο
- Κύριες δραστηριότητες πέραν κέντρου: Τράπεζες, Σούπερ Μάρκετ και εμπορίες αυτοκινήτων

Τραμ και Νέα Σμύρνη:

- Διάσταση απόψεων για τη σκοπιμότητα και τις επιδράσεις του έργου από την τοπική κοινωνία
- Ελάχιστη η επίδραση στην ανάπτυξη της Βενιζέλου εμπορικά ή οικοδομικά

+/-

-Μερική αποκοπή οικιστικού ιστού από γραμμές τραμ

+Ευκολότερη μεταφορά ατόμων μικρότερων (<18) και μεγαλύτερων (>60) ηλικιών

+μακροχρόνιες ωφέλειες

+Διευκόλυνση πρόσβασης στην παραλιακή ζώνη (κυρίως Γλυφάδα για αγορές, μπάνιο, αναψυχή)

Αγορά ακινήτων

- Άνοδος τιμών από 1996-7 μέχρι 2006-7 λόγω εύκολης δανειοληψίας, κλίματος ευημερίας
- Ελάχιστη η συμβολή των Ολυμπιακών Αγώνων στην αλλαγή των τιμών των ακινήτων

Ενδεικτικές τιμές πώλησης/ενοικίασης ακινήτων (ευρώ/τμ)

Κατηγορία ακινήτου	Πώληση/ενοικίαση	Τιμή 2000	Τιμή 2007/8	Τιμή 2014
Κατοικίες (νεόδμητο διαμέρισμα)	Π	1500	3000	1800-
	Ε	4	8	6
Καταστήματα	Ε	40	100	60
Γραφεία (Βενιζέλου)	Ε	4	10	7
Οικόπεδα	Π	1000	3000	1500

Παρά το ότι το 80% των αγοραστών ζητούσε σπίτι κοντά στο τραμ, η αύξηση των τιμών στη Βενιζέλου δεν ήταν μεγαλύτερη σε σχέση με την υπόλοιπη περιοχή. Συμπερασματικά, σε επίπεδο δήμου, η κατασκευή του τραμ δεν συνέβαλε στην διαμόρφωση των τιμών των ακινήτων καθώς οι άλλοι προαναφερθέντες παράγοντες (δανειοληψία, ευημερία) άσκησαν πολύ μεγαλύτερη επιρροή σε όλες τις φάσεις του κύκλου τιμών.

A.3.2. Μεσίτης Α, 13/10/2014

Έναρξη λειτουργίας: αρχές δεκαετίας 2000 (2002)

Τραμ και Νέα Σμύρνη:

+Λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση δημόσιου χώρου (Βενιζέλου, πεζοδρόμια κλπ)

Αγορά ακινήτων

Ραγδαία πτώση τιμών ειδικά σε παλαιότερες οικοδομές

Παγωμένες πωλήσεις

Οικοδομική δραστηριότητα και ζήτηση για ακίνητα στη Νέα Σμύρνη (και γενικά):
Διαρκώς αυξανόμενη 2000-2006, διαρκώς μειούμενη μέχρι εκμηδενισμού 2007-τώρα

Αιτίες: Επιβολή ΦΠΑ, παύση δανειοδοτήσεων, οικονομική αβεβαιότητα

124 τμ Βενιζέλου 210.000 → 90.000

90 τμ Βενιζέλου 162.000

110 τμ κοντά Βενιζέλου 2012: 210.000 → 2014: 110.000

Πολυκατοικία του 2005: 45 τμ 2005: 110.000 → 2014: 68.000

Βενιζέλου:

- Ακριβά οικόπεδα
- Αυξημένη τιμή διαμερισμάτων λόγω δυνατότητας χρήσης ως επαγγελματική στέγη : πτώση επαγγελματικής δραστηριότητας → μείωση διαφοράς σε σχέση με τον υπόλοιπο Δήμο
- Προνομακή θέση, ακόμη και εν μέσω κρίσης

	2000	2006	2014
Τιμή πώλησης κατοικιών	2000	3000	1700
Αύξηση τιμής για ακίνητα στη Βενιζέλου (λόγω επαγγελματικής στέγης)	40-50%	40-50%	15-20%

Συμπερασματικά, τα ακίνητα κοντά στο τραμ <<επιβιώνουν>> ενώ δημιουργείται μια τάση, ορατή ή μη, αύξησης της αξίας τους. Παρ'όλα αυτά, οι τιμές τους ως τώρα δεν επηρεάστηκαν απ'την λειτουργία του, κάτι που αποδίδεται είτε στην ιδιαίτερα έντονη επιρροή των άλλων παραγόντων διαμόρφωσης των τιμών (εύκολη δανειοληψία, οικονομική ευμάρεια) είτε στις εν γένει επιδράσεις του μέσου στην εν λόγω διαδικασία.

B. ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

B.1. Σταύρος Χατζάκος, Γενικός Διευθυντής ΟΛΠ - οικονομολόγος, 27/10/2014

Ποια είναι η θέση σας σχετικά με την επέκταση του τραμ στο λιμάνι του Πειραιά;

Η εξυπηρέτηση του Πειραιά, ενός από τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου, με διαφόρων τύπων μέσα σταθερής τροχιάς αποτελεί αναμφίβολα θετική και ταυτόχρονα αναγκαία εξέλιξη. Ωστόσο, η επιλεγθείσα χάραξη δεν είναι η βέλτιστη καθώς δεν εξυπηρετεί σημαντικό σε μέγεθος τμήμα της πόλης. Επίσης, θα πρέπει να ξεπεραστεί ο αρνητισμός και η ανταγωνιστικότητα με τα οποία αντιμετωπίζουν αυτή τη στιγμή οι Πειραιώτες το τραμ, φαινόμενα που απορρέουν σε μεγάλο βαθμό από τα σχεδιαστικά λάθη που έχουν γίνει ως τώρα (κακή ρύθμιση των σηματοδοτών, καθυστερήσεις, αναξιπιστία κλπ).

Θα επιδράσει στην επιβατική κίνηση του λιμένα;

Λογικά όχι, δεν θα την επηρεάσει σημαντικά.

Ποια είναι η γνώμη σας σχετικά με την επέκταση του τραμ σε άλλες περιοχές με έντονη αλληλεπίδραση με το κέντρο του Πειραιά όπως το Χατζηκυριάκειο, το Κερατσίνι ή το Πέραμα;

Πρόκειται για ενδιαφέρουσα πρόταση που, μιλώντας για το Χατζηκυριάκειο, θα εξυπηρετούσε τους επιβάτες κρουαζιέρας ενώ θα δημιουργούσε ένα πιο ολοκληρωμένο δίκτυο ΜΣΤ στην πόλη.

Η λειτουργία του τραμ μπορεί να συμβάλλει θετικά στην υλοποίηση του project της Πολιτιστικής Ακτής καθώς και την αξιοποίηση άλλων μη χρησιμοποιούμενων χώρων που ενδεχομένως υπάρχουν στο λιμάνι;

Ναι, η δημιουργία του τραμ μπορεί να συμβάλλει στην επιτυχή υλοποίηση και λειτουργία του συγκεκριμένου project. Ωστόσο, δεν διατίθενται άλλοι μη χρησιμοποιούμενοι χώροι εντός του λιμένα.

Θα δημιουργηθεί κάποιο μέσο σταθερής ή μη τροχιάς που να συνδέει τον τερματικό του τραμ με τα διάφορα τμήματα του λιμένα καθώς και τα τελευταία μεταξύ τους;

Από τον ΟΛΠ προτείνεται από το 2002 η κατασκευή ενός εναέριου μέσου σταθερής τροχιάς τύπου monorail που θα συνδέει τα διάφορα τμήματα του λιμανιού (ακτοπλοία, κρουαζιέρα) τόσο μεταξύ τους όσο και με τους τερματικούς σταθμούς του τραμ, του ηλεκτρικού και του μετρό. Η υλοποίηση του συγκεκριμένου σχεδίου δεν έχει προχωρήσει ως τώρα λόγω αντιδράσεων από την τοπική κοινωνία, συνεπώς και ο χρόνος ολοκλήρωσης του έργου δεν μπορεί να εκτιμηθεί. Ωστόσο, καθώς η λειτουργία του λιμένα θα πρέπει να εναρμονίζεται με τις μεταφορικές υποδομές που τον συνδέουν με την πόλη, η σύνδεση του τραμ με τις διάφορες πύλες του λιμανιού θα επιτευχθεί, ακόμη και με προσωρινά μέτρα (π.χ. επέκταση δρομολογίου λεωφορειακής γραμμής).

B.2. Συνεντεύξεις σε Μέλη του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιά

B.2.1. Παντελής Καρατζάς, τ. μέλος ΕΣ, Αρχιτέκτονας, 17/10/2014

Κέντρο Πειραιά:

Δραστηριότητες: 70% λιανεμπόριο, 30% ψυχαγωγία

Είδος επιχειρήσεων: 80% μεμονωμένοι ιδιοκτήτες, 20% αλυσίδες

Χωρική κατανομή:

Ναυτιλία (γραφεία, μεγάλες επιχειρήσεις) – Ακτή Μιαούλη

Λιανεμπόριο – Σωτήρος Διός, Βασιλέως Γεωργίου

Ναυτιλία/αλιεία (μικρές επιχειρήσεις, εξυπηρέτηση νήσων, εργαλεία) – περιμετρικά λιμένα

Αλλαγές που διαδραματίστηκαν την τελευταία 15ετία:

- 2000 (περίπου): Ανάπτυξη επιχειρήσεων εστίασης (κυρίως ταβέρνες) στην περιοχή του Αγ. Διονυσίου, στασιμότητα έκτοτε
- Κέντρο: Σταθερά λιανεμπόριο, 90% μεμονωμένοι ιδιοκτήτες – 10% αλυσίδες

Προέλευση επισκεπτών του κέντρου του Πειραιά:

Δήμος Πειραιά, περίχωρα και νοτιο-δυτική Αθήνα. Εξαιρέση τα εξειδικευμένα/ιδιόμορφα μαγαζιά που προσελκύουν πελάτες από τα νησιά και άλλες περιοχές της Αθήνας. Ως προς την αναψυχή, η εμβέλεια της αγοράς παραμένει η ίδια με αυτή του εμπορίου με εξαιρέση συγκεκριμένα κυρίως καταστήματα στην περιοχή του Μικρολίμανου.

Επίδραση της κρίσης στην αγορά του Πειραιά:

- Λιανεμπόριο: -30%
- Αναψυχή (καφέ, ουζερί): Άνοδος

→ Η αγορά «κρατάει» κόσμο

Κυκλοφοριακή συμφόρηση:

Ιδιαίτερα έντονη, επηρεάζει σημαντικά τη λειτουργία και την εμπορική δραστηριότητα της πόλης. Εμφάνισε τάσεις περιορισμού λόγω της κρίσης αλλά το τελευταίο διάστημα τείνει να αυξάνεται. Κύρια αιτία η προτίμηση του ΙΧΕΑ για την πλειοψηφία των Πειραιωτών ακόμη και για μικρές αποστάσεις ή για μετάβαση από/προς το κέντρο.

Τραμ και Πειραιάς:

- Θα συμβάλλει στην άμβλυνση των επιπτώσεων της κρίσης και εν τέλει στην ανάπτυξη του Πειραιά
- Μπορεί να επεκτείνει την αγορά της πόλης προς τις περιοχές εξυπηρέτησης του μέσου

B.2.2. Παύλος Πολιτάκης, Α' αντιπρόεδρος ΕΣ – Αναπληρωτής Οικονομικός Επόπτης ΕΣΕΕ 11/11/2014

Σε ποιους κλάδους προσανατολίζεται η εμπορική δραστηριότητα του Πειραιά (είδος επιχειρήσεων, είδος ιδιοκτησίας κλπ);

Η αγορά του Πειραιά διαθέτει κάθε είδους προϊόντα καθώς πρόκειται για μια μητροπολιτική αγορά. Όσον αφορά στο είδος των επιχειρήσεων, με βάση την συνολική τους έκταση, το 80-82% αποτελείται από μεμονωμένες επιχειρήσεις (συμπεριλαμβανομένων των franchise) ενώ με βάση τον αριθμό τους, το ποσοστό αυτό φτάνει το 95%. Ο Πειραιάς διαθέτει επίσης πολλούς γραφειακούς χώρους σε περίπου τέσσερις φορές την έκταση των καταστημάτων, με τη συντριπτική τους πλειοψηφία όμως (90%) να είναι κενοί. Όσον αφορά τη διάκριση λιανεμπορίου – αναψυχής που είναι οι κύριες λειτουργίες που συναντώνται στο κέντρο της πόλης, το 70% αντιπροσωπεύει το λιανεμπόριο έναντι του 30 % που είναι τα καταστήματα αναψυχής.

Από πού έρχονται οι πελάτες της αγοράς;

Οι πελάτες μας έρχονται σε ποσοστό 30% από τον νησιωτικό χώρο. Σχόλιο: Συνεπώς, ακόμη και ένα απαγορευτικό απόπλου μπορεί να μειώσει κατά τέτοιο ποσοστό την εμπορική δραστηριότητα της πόλης. Οι κάτοικοι και εργαζόμενοι του κέντρου (άσχετα αν διαμένουν στον Πειραιά) αντιπροσωπεύουν άλλο ένα 30%, το ίδιο περίπου με τους κατοίκους της ευρύτερης περιφέρειας του Πειραιά (Κερατσίνι, Δραπετσώνα, Κορυδαλλός κλπ), ενώ από τα νότια προάστια έρχεται περίπου το 10% των πελατών. Αξίζει να σημειωθεί ότι ένα ιδιαίτερα μεγάλο μέρος των κατοίκων του Παλαιού Φαλήρου επιλέγει σταθερά να ψωνίζει από την αγορά του Πειραιά, για λόγους που δεν έχουν προσδιοριστεί. Το αντίθετο ισχύει με την Καλλιθέα, που αν και βρίσκεται σχεδόν στη μέση, προτιμά κατά κύριο λόγο την Αθηναϊκή αγορά.

Τι μέσα επιλέγουν για να έρθουν στην πόλη;

Οι κάτοικοι των νοτίων προαστίων προτιμούν κατά κύριο λόγο το ΙΧΕΑ τους σε ποσοστό 60% έναντι 40% των ΜΜΜ, ενώ οι κάτοικοι του Πειραιά και της ευρύτερης περιοχής εάν δεν μπορούν να έρθουν με τα πόδια θα προτιμήσουν τα ΜΜΜ και ως τελευταία επιλογή το ΙΧΕΑ.

Πώς πιστεύετε ότι θα επηρεάσει την εμπορική δραστηριότητα του Πειραιά η έλευση του τραμ (τομείς και εκτιμώμενα ποσοστά);

Η αγορά του Πειραιά και κυρίως ο τομέας του λιανεμπορίου σίγουρα θα επηρεαστούν θετικά από τη δημιουργία του τραμ, χωρίς ωστόσο να μπορεί κάποιος εύκολα να προσδιορίσει σε τι ποσοστό. Επίσης, ορατό είναι το ενδεχόμενο να

μειωθούν τα κενά γραφεία με πολλαπλασιαστικά οφέλη για την πόλη (άλλα γραφεία, αναψυχή, λιανεμπόριο κλπ) ενώ αντίθετα η αναψυχή δεν εκτιμώ ότι θα επηρεαστεί θετικά ενώ υπάρχει το ενδεχόμενο περιορισμού της καθώς οι καταναλωτές θα μπορούν ευκολότερα να φτάσουν στο παραλιακό μέτωπο της Νότιας Αθήνας.

Πώς πιστεύετε ότι θα επηρεαστεί η αλληλεπίδραση του Πειραιά με τα νότια προάστια:

Ίσως ωφεληθεί ο τομέας του λιανεμπορίου μιας και λόγω εισοδήματος θα είναι πιο εύκολο να έρθουν στην πόλη εάν υπάρχει τραμ απ'ο,τι τώρα που υπάρχουν μόνο τα λεωφορεία. Ο τομέας της αναψυχής δύσκολα θα παρουσιάσει μεταβολές.

Το τραμ θα συμβάλλει στον επαναπροσδιορισμό της εμπορικής ταυτότητας του Πειραιά; Αν ναι πώς;

Η χάραξη του τραμ θα οδηγήσει σε ανάγκη μετεγκατάστασης τις επιχειρήσεις χονδρεμπορίου που είναι εγκατεστημένες στις περιοχές κοντά σε αυτήν (Μικράς Ασίας, 34^{ου} Συντάγματος Πεζικού κ.α.) λόγω δυσκολιών φορτοεκφόρτωσης. Από την άλλη, το λιανεμπόριο στους κεντρικούς δρόμους του Πειραιά θα ωφεληθεί (όχι μόνο στις οδούς διέλευσης του μέσου) ενώ η πιθανή αύξηση της ζήτησης για γραφειακούς χώρους ενδέχεται να εμπλουτίσει την αναπτυξιακή ταυτότητα της πόλης. Αρνητικό στοιχείο της υπό κατασκευής χάραξης αποτελεί η μη υπογειοποίηση των γραμμών του τραμ.

Θα ενισχύσει την εμβέλεια της αγοράς;

Το υφιστάμενο έργο που θα κατευθύνεται στα νότια προάστια ελάχιστα. Οι σχεδιαζόμενες επεκτάσεις όμως προς Πειραιϊκή, Κερατσίνι και Πέραμα είναι τα έργα που θα κάνουν τη διαφορά.

Θα ενισχύσει τη μητροπολιτικότητα της πόλης;

Ισχύουν τα ίδια που αναφέρθηκαν για την εμβέλεια. Η σημερινή χάραξη δεν θα επιδράσει τόσο δυναμικά ώστε να αλλάζει το προφίλ της πόλης. Η χάραξη προς Πειραιϊκή το ίδιο. Η χάραξη όμως προς Κερατσίνι – Πέραμα και κατ'επέκταση Σαλαμίνα σε συνδυασμό με την έλευση του μετρό είναι αυτές που θα αλλάξουν πολλά και στο προφίλ και στον όγκο της δραστηριότητας της πόλης.

B.2.3. Μαρία Πιττάκη, Γ' αντιπρόεδρος, 31/10/2014

Σε ποιους κλάδους προσανατολίζεται η εμπορική δραστηριότητα του κέντρου του Πειραιά;

Η αγορά του Πειραιά είναι μια μητροπολιτική αγορά που διαθέτει όλων των ειδών τα καταστήματα όπως ένδυσης, οικιακού εξοπλισμού και ηλεκτρικών ειδών, με τα δύο πρώτα να συναντώνται περισσότερο.

Ως προς το είδος των χρήσεων που συναντώνται (αναψυχή, εμπόριο, γραφεία) και το είδος των καταστημάτων (αλυσίδες/μεμονωμένοι επιχειρηματίες/franchise) τι ποσοστό θα δίνετε στο κάθε ένα;

Τα καταστήματα αναψυχής αποτελούν την πλειοψηφία των νέων επιχειρήσεων της πόλης και ίσως τον δυναμικότερο επιχειρηματικό κλάδο αυτή τη στιγμή συγκεντρώνοντας το 30% της δραστηριότητας. Το εμπόριο, αν και υπερέχει ποσοτικά καθώς αποτελεί περί το 40% της δραστηριότητας, βρίσκεται σε έντονη ύφεση ενώ επιβιώνουν σχεδόν μόνο οι επιχειρηματίες – ιδιοκτήτες. Τέλος, τα γραφεία έχουν το ίδιο ποσοστό με την αναψυχή, 30%. Όσον αφορά στο είδος των καταστημάτων, οι μεμονωμένοι επιχειρηματίες αποτελούν το ήμισυ του εμπορικού κόσμου ενώ οι μεγάλες αλυσίδες και τα συστήματα δικαιόχρησης (franchise) διεκδικούν το ίδιο ποσοστό περί το 25 % το καθένα.

Πώς έχουν εξελιχθεί η φύση και η ένταση της εμπορικής δραστηριότητας την τελευταία 15ετία;

Τα τελευταία 15 χρόνια υπήρξε μια ραγδαία μείωση των «παραδοσιακών» για την τότε εποχή μεγάλων καταστημάτων (Δαηλάτος, Κορασίδης κλπ), τα οποία έδωσαν τη θέση τους σε μεγάλες αλυσίδες ξένων συμφερόντων εντός ή εκτός της πόλης του Πειραιά (Zara, Mediamarkt κλπ). Οι μικρομεσαίοι μεμονωμένοι έμποροι αντίθετα, διατήρησαν το μερίδιό τους – όχι τον τζίρο - σε ικανοποιητικά επίπεδα.

Από ποιες περιοχές προέρχονται οι πελάτες των καταστημάτων;

Οι πελάτες μας προέρχονται κατά κύριο λόγο από τον Πειραιά και την ευρύτερη περιοχή του σε ποσοστό 40%. Ακολουθούν τα νησιά με ποσοστό 30% και τα νότια προάστια (κυρίως Φάληρο, Άλιμος και γύρω) με ποσοστό επίσης 30%, το οποίο

αποδίδεται εν μέρει σε δεσμούς που κρατούν οι εν λόγω κάτοικοι με την πόλη (π.χ. πρόσφατη μετακόμιση από τον Πειραιά).

Από πού πιστεύετε ότι ψωνίζουν οι κάτοικοι των Νοτίων προαστίων;

Γενικά, τα μητροπολιτικά εμπορικά κέντρα της Αθήνας είναι η Αθήνα, ο Πειραιάς, η Κηφισιά και η Γλυφάδα. Τα νότια προάστια ψωνίζουν κυρίως από το κέντρο της Αθήνας (Ερμού) σε ποσοστό 40%, από τον Πειραιά σε ποσοστό 35% και από τη Γλυφάδα σε ποσοστό 25%. Είναι αυτονόητο ότι οι κάτοικοι των περιοχών νότια της Γλυφάδας ψωνίζουν σχεδόν πάντα από αυτή εκτός εάν βρεθούν σε μια από τις προαναφερθείσες περιοχές για άλλο λόγο.

Το ποσό των χρημάτων που δαπανούν στα καταστήματα είναι το ίδιο με αυτό των κατοίκων των πιο υποβαθμισμένων συνοικιών;

Ναι, δεν υπάρχει κάποια σημαντική διαφοροποίηση.

Με τι μέσα έρχονται οι πελάτες σας στην πόλη του Πειραιά και σε τι ποσοστό το καθένα;

Τα μέσα που προτιμούν οι επισκέπτες της αγοράς του Πειραιά είναι κατά κύριο λόγο τα λεωφορεία και τα ΙΧΕΑ σε περίπου ίδιο ποσοστό, γύρω στο 50%. Η κίνηση των ΜΜΜ στο κέντρο του Πειραιά είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την εμπορική δραστηριότητα. Ακόμη και η εκτροπή ορισμένων λεωφορειακών γραμμών από το κέντρο προς το Πασαλιμάνι (2ας μεραρχίας – Λαμπράκη) λόγω των μονοδρομήσεων είχε, όχι μεγάλο αλλά ορατό, αποτέλεσμα στην εμπορική κίνηση. Αντίστοιχο αποτέλεσμα υπήρξε και με τη μετεγκατάσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας στην Ηετιώνεια Ακτή. Μεταπηδώντας στο ζήτημα του τραμ, ένα μεγάλο πλεονέκτημα είναι η διέλευση ακριβώς μέσα από την καρδιά του εμπορικού ιστού.

Πώς πιστεύετε ότι θα συνεισφέρει το τραμ στην εμπορική δραστηριότητα της πόλης(και εκτιμώμενα ποσοστά);

Το τραμ θα βοηθήσει τον Πειραιά να ανακτήσει το χαμένο έδαφος που απέκτησαν άλλες περιοχές λόγω της κάλυψής τους από το δίκτυο του Μετρό. Θα υπάρξει δηλαδή ενίσχυση της μητροπολιτικότητας της πόλης και της αγοράς. Ωστόσο, η συμβολή δεν θα είναι άμεση αλλά έμμεση. Αυτό συμβαίνει αφενός μεν λόγω των χαμηλών ταχυτήτων που μπορεί να αναπτύξει, αφετέρου δε λόγω της παραλιακής όδευσης που

εξυπηρετεί περιορισμένο τμήμα των δήμων διέλευσης. Αντίθετα, η εμπορική δραστηριότητα θα ενισχυθεί από την προσέλκυση επαγγελματιών και ιδιωτών που θα μισθώσουν ή να αγοράσουν ακίνητα στο κέντρο του Πειραιά, καθώς θα έχουμε μια αύξηση του αγοραστικού κοινού. Αντίστοιχη περίπτωση αποτελεί η Νέα Σμύρνη που μετά την κατασκευή του τραμ προσέλκυσε αρκετούς κατοίκους, κυρίως φοιτητές. Αντίθετα, άμεση θα είναι η συμβολή του Μετρό και της υπό συζήτηση επέκτασης του τραμ στο Πέραμα καθώς θα φέρουν κόσμο από περιοχές που παραδοσιακά διαθέτουν περισσότερους πιθανούς επισκέπτες του Πειραιά (Χαιδάρι, Αγ. Βαρβάρα, Κερατσίνι κλπ). Σχετικά με την επιβατική κίνηση, το μεγαλύτερο μέρος της θα το αποκτήσει από την κατάργηση των λεωφορειακών γραμμών. Ως προς τις ποσοστιαίες μεταβολές που θα φέρει, δεν γνωρίζω κάτι αυτή τη στιγμή.

Θα συμβάλλει στην αναδιαμόρφωση του εμπορικού προφίλ της πόλης; Για παράδειγμα θα έχουμε ενίσχυση σε κάποιον τομέα (αναψυχή/λιανεμπόριο κλπ) ή κάποιο είδος καταστημάτων (π.χ. αλυσίδες);

Όπως έχει γίνει και σε άλλες περιοχές που απέκτησαν δίκτυο ΜΣΤ, εκτιμώ ότι θα υπάρξει αύξηση του τομέα της αναψυχής. Να σημειωθεί ότι στα θετικά του νέου μέσου συγκαταλέγεται και το γεγονός ότι είναι περιβαλλοντικά φιλικό βελτιώνοντας το περιβάλλον και την αισθητική της πόλης.

B.2.4. Θεόδωρος Καπράλος, Ταμίας, 31/10/2014

Σε ποιούς κλάδους και προϊόντα προσανατολίζεται η εμπορική δραστηριότητα του Πειραιά;

Η αγορά του Πειραιά είναι μητροπολιτική και διαθέτει προϊόντα όλων των ειδών. Ο κλάδος του λιανεμπορίου αποτελεί το 35 % της δραστηριότητας του κέντρου, της αναψυχής 50 % και των γραφείων το 15%. Από τα καταστήματα, το 50% ανήκει σε μεμονωμένους επιχειρηματίες, το 20% λειτουργεί με το σύστημα δικαιόχρησης (Franchise) και το υπόλοιπο 30% αποτελείται από αλυσίδες.

Τι μεταβολές παρατηρήθηκαν την τελευταία 15ετία στα παραπάνω;

Υπήρξε μια αύξηση του κλάδου της εστίασης και των αλυσίδων.

Από πού έρχονται οι πελάτες της αγοράς;

Οι πελάτες μας έρχονται κατά κύριο λόγο (60-70%) από τον Πειραιά και την ευρύτερη περιοχή του, κατά 20% από τα νησιά και κατά 10-20% από τα νότια προάστια. Γενικά, εάν στην περιοχή του πελάτη υπάρχει δυνατή αγορά (π.χ. Νέα Σμύρνη, Γλυφάδα, Αθήνα) είναι πολύ δύσκολο να έρθει στον Πειραιά εάν δεν έχει άλλο λόγο.

Αρα μιλώντας για πελάτες από τα Νότια προάστια αναφερόμαστε κυρίως σε Παλαιό Φάληρο, Άλιμο και την παραλιακή περιοχή μεταξύ Νέου και Παλαιού Φαλήρου;

Λίγο πολύ ναι.

Τι μέσα επιλέγουν;

Προτιμούν είτε τα λεωφορεία είτε τα ΙΧΕΑ σε ποσοστό από περίπου 50% το καθένα.

Ποια είναι η γνώμη σας για την επέκταση του τραμ στον Πειραιά; Ποιες θα είναι οι επιδράσεις του στην λειτουργία της αγοράς της πόλης;

Οι έμποροι είμαστε υπέρ της δημιουργίας τραμ στον Πειραιά καθώς και σε όλα τα ΜΣΤ καθώς έχουν άμεσες επιπτώσεις στην ανάπτυξη της αγοράς κυρίως μέσω της διεύρυνσης της αγοράς της. Οι περιοχές που θα διαθέτουν δίκτυο τραμ ή άλλων ΜΣΤ στον μέλλον θα πλεονεκτούν έναντι των υπολοίπων.

Πιστεύετε ότι θα συμβάλει στην αναδιαμόρφωση του εμπορικού προφίλ της πόλης (κλάδοι/είδος καταστημάτων κλπ);

Κατ' αρχάς θα υπάρξει άνοδος του τομέα της αναψυχής, όπως έχει γίνει και σε άλλες αντίστοιχες περιπτώσεις στην Αθήνα. Επιπλέον, θα αυξήσει συνολικά την εμπορική δραστηριότητα της πόλης τόσο προσελκύοντας αλυσίδες καταστημάτων όσο αυξάνοντας τον τζίρο των υφιστάμενων μεμονωμένων εμπορών.

Ένα υποθετικό σενάριο περαιτέρω αναβάθμισης του τομέα της αναψυχής στο Πασαλιμάνι π.χ. με ανάπλαση και αναδιαμόρφωση του δημόσιου χώρου και προσέλκυση περισσότερων επιχειρήσεων του τομέα, πιστεύετε ότι θα ωφελούσε την πόλη;

Φυσικά, καθώς πρόκειται για μια πολύ όμορφη περιοχή με σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης και ανάδειξης.

Συμπερασματικά, το τραμ πιστεύετε ότι θα συμβάλλει στην ενίσχυση της μητροπολιτικότητας του Πειραιά;

Ναι.

B.3. Μεσιτικά γραφεία Πειραιά

B.3.1. Μανιάτης και συνεργάτες (Αργύρης Μανιάτης): Δραστηριοποίηση από το 2008 (παρουσία ως ασφαλιστικό γραφείο στην περιοχή από το 1990), στις 21/10/2014

Τιμές ακινήτων στο κέντρο του Πειραιά:

Τιμές σε €/m ²		2000	2006	2014
Καταστήματα	Ενοικίαση	70	100	30-50
Κατοικίες	Πώληση	2000	3000	1700

Μείωση τιμών σε ενοικίαση/πώληση κατοικιών, ενοικίαση/πώληση καταστημάτων και γραφείων ίδια.

Ποια η εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας στην περιοχή;

Έχει σχεδόν εκμηδενιστεί. Εάν το 2000 κατασκευάζονταν 100 οικοδομές το χρόνο, το 2006 ήταν 300 και τώρα 0.

Για ποιους λόγους υπήρξε αυτή η εξέλιξη;

Η ραγδαία αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας και ταυτόχρονα των τιμών των ακινήτων πραγματοποιήθηκε λόγω της μεγάλης επιθυμίας απόκτησης πρώτης ή καλύτερης κατοικίας η οποία συνδυάστηκε με την εύκολη απόκτηση κεφαλαίου μέσω του δανεισμού. Αυτή τη στιγμή, ο περιορισμός της δανειοδότησης από τις τράπεζες, το κλίμα οικονομικής ανασφάλειας που επικρατεί, η ανάγκη ορισμένων ιδιοκτητών για ρευστότητα καθώς και η αναμονή για πτώση των τιμών αναγκάζουν τους πωλητές/ενοικιαστές να ρίχνουν σημαντικά τις τιμές, ακόμη και αρκετά κάτω από τις προαναφερθείσες ενδεικτικές και ήδη μειωμένες τιμές. Τα παραπάνω αντικατοπτρίζονται στην μείωση του αριθμού αγοραπωλησιών που πραγματοποιήθηκαν στο Λεκανοπέδιο, όπου από 200.000 συνολικά για τα έτη 2005 και 2006, το 2013 περιορίστηκε στις 3.600 ενώ το πρώτο εξάμηνο του 2014 στις 1.700.

Πώς πιστεύετε ότι θα επηρεάσει το τραμ την αγορά ακινήτων του Πειραιά καθώς και την συνολική λειτουργία της πόλης;

Για την επίδραση στην αγορά ακινήτων δεν γνωρίζω κάτι. Το Μετρό υπήρξε η αιτία για την άνοδο των τιμών και της οικοδομικής δραστηριότητας σε πολλές περιοχές της Αθήνας, ωστόσο σε αρκετές άλλες η πραγματοποιηθείσα αύξηση της ζήτησης ήταν πολύ μικρότερη της αναμενόμενης. Γενικότερα υπάρχει ευκολοπιστία στην αγορά όσον αφορά στην επίδραση των έργων στην ανάπτυξή της. Σε σχέση με την επίδραση του μέσου στη λειτουργία της πόλης, δεν προδιαγράφεται θετική ούτε για τον εμπορικό κόσμο – γι αυτό υπάρχουν και πολλές αντιδράσεις – ούτε για την πόλη γενικότερα. Πρόκειται για ένα αργό μέσο που όπου έχει πάει (βλέπε Γλυφάδα) έχει δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα κυρίως στην εμπορικότητα και την ελκυστικότητα των δρόμων από τους οποίους διήλθε.

B.3.2. Ασπίς Real Estate (Βερόνικα Κελεσίδου – υπεύθυνη καταστήματος), παρουσία στο χώρο από το 2004. 29/10/2014

Πώς διαμορφώνονται οι τιμές των ακινήτων την τελευταία δεκαετία; Ενδεικτικά για τις χρονολογίες: 2000, 2006-2008 (έναρξη κρίσης – μέγιστες τιμές περιόδου), 2014.

Κατ' αρχήν λόγω της έναρξης των εργασιών του γραφείου το 2004 δεν διαθέτουμε ολοκληρωμένη εικόνα για το 2000, ωστόσο, όπως και στις μέρες μας, οι τιμές των ακινήτων τότε βρίσκονταν στα επίπεδα των πραγματικών (όχι αντικειμενικών) αξιών. Το διάστημα 2006-2008 οι τιμές εκτινάχτηκαν στα ύψη τόσο λόγω της εύκολης σύναψης στεγαστικών δανείων όσο και λόγω του γενικευμένου κλίματος ευμάρειας. Όσον αφορά τη σημερινή περίοδο, αξίζει να αναφερθεί ότι καθώς η οικοδομική δραστηριότητα έχει εκμηδενιστεί από το διάστημα 2011-12, δεν υπάρχουν νεόδμητα σπίτια με τη στενή έννοια του όρου αλλά παλαιότερα που δεν κατάφεραν να πουληθούν. Αποτέλεσμα του φαινομένου είναι η απροσδόκητα έντονη διακύμανση των τιμών ανάλογα με την χρονολογία της κατασκευής. Ενδεικτικά, αυτή τη στιγμή κάποια διαμερίσματα που ολοκληρώθηκαν το 2013 έχουν τιμή πώλησης ακόμη και € 2500/τ.μ., το 2011 € 2000 – 2300/τ.μ. και το 2006 € 1200 – 1400/τ.μ.. Κατά το διάστημα 2006-2008 που τόσο η οικοδομική δραστηριότητα όσο και οι τιμές είχαν καλπάζουσα πορεία, η τιμή ενός νεόδμητου διαμερίσματος υπερέβαινε τα € 2500/τ.μ..

Η μείωση των τιμών στα ενοίκια καθώς και στις άλλες κατηγορίες ακινήτων τι πορεία ακολούθησε;

Μια μέση μείωση σε όλες τις κατηγορίες ακινήτων είτε πρόκειται για ενοικίαση είτε για αγορά είναι το 40, ίσως και το 50%. Υπάρχουν ωστόσο και εξαιρέσεις. Για παράδειγμα, ενώ τα καταστήματα στους ημι-κεντρικούς εμπορικούς δρόμους του κέντρου του Πειραιά ενοικιάζονται προς € 10-20/τ.μ., στη Σωτήρος Διός κοστίζει ακόμη και € 50/τ.μ..

Η οικοδομική δραστηριότητα; Εάν π.χ. μεταξύ 2006 και 2008 ξεκινούσαν να χτίζονται 100 οικοδομές το χρόνο, στη συνέχεια τι πορεία υπήρξε;

Το 2010 20 και από το 2011 0.

Υπήρξε κάποιο χωρικό «αποτύπωμα» των παραπάνω μεταβολών (π.χ. μετατόπιση επιχειρήσεων από μικρούς δρόμους στους κοντινούς φαρδύτερους);

Υπήρξε η μεταβολή που ανέφερες ενώ τον τελευταίο καιρό έχουμε την μετατόπιση της αγοράς της Γρηγορίου Λαμπράκη από το νότιο τμήμα (κέντρο προς Πασαλιμάνι), στο βόρειο (προς Καμίνια).

Αναφέρετε την περιοχή των Καμινίων, από την οποία θα περάσει και το τραμ και στα δύο ρεύματα (εισόδου – εξόδου), τι είδους λειτουργίες συναντάμε κυρίως εκεί;

Πρόκειται για μια περιοχή κατοικίας που διαθέτει ικανοποιητική αγορά για το τοπικό κοινό.

Ποια η θέση σας για την επέκταση του τραμ στην πόλη του Πειραιά;

Το τραμ είναι ένα μέσο που δεν εξυπηρετεί καθώς η ταχύτητά του είναι χαμηλή, περιορίζει το διαθέσιμο πλάτος του δρόμου και βλάπτει την εμπορικότητα των περιοχών. Θα προτιμούσα 1000 φορές να κατασκευάζονταν δύο επιπλέον σταθμοί του μετρό στην πόλη καθώς πρόκειται για ένα μέσο που αποδεδειγμένα ωφελεί τις περιοχές απ' τις οποίες διέρχεται. Αντίθετα, το μέτρο των μονοδρομήσεων, παρ' όλο που στην αρχή φαινόταν λανθασμένο, τελικά μείωσε τις χρονοαποστάσεις μέσα στην πόλη.

Το απόθεμα ακινήτων του κέντρου του Πειραιά είναι επαρκές για την κάλυψη των μελλοντικών του (μετά τα έργα ΜΣΤ) αναγκών; Θα ήταν σκόπιμη η δημιουργία νέων κτηρίων/άλλων εγκαταστάσεων διαφόρων χρήσεων σε άλλες περιοχές του Δήμου;

Το κέντρο του Πειραιά διαθέτει πληθώρα μη χρησιμοποιούμενων ακινήτων, τόσο κατοικιών όσο και επαγγελματικής στέγης, συνεπώς μπορεί να καλύψει τις μελλοντικές ανάγκες της πόλης.

**B.3.3. (προσωπική επικοινωνία) Bon maison (Ξυπολιά Ευθυμία):
Δραστηριοποίηση στο χώρο πάνω από 10 χρόνια – 23/10/2014**

Ποια είναι η γνώμη σας για τη συμβολή του έργου στην αγορά ακινήτων και την πόλη του Πειραιά γενικότερα;

Το έργο δεν πρόκειται να βοηθήσει την ανάπτυξη της πόλης του Πειραιά, ίσα ίσα θα ζημιώσει την ήδη μειωμένη εμπορική δραστηριότητα και θα συμβάλλει στο κλείσιμο επιπλέον καταστημάτων, ιδιαίτερα στους κεντρικούς δρόμους, όπως έγινε στην Γλυφάδα. Σχετικά με τις τιμές των εμπορικών ακινήτων αυτή τη στιγμή, αυτές έχουν μειωθεί κατά 30% σε σχέση με το 2008 ενώ με την έλευση του τραμ ενδέχεται να μειωθούν περαιτέρω.

**B.3.4. (προσωπική επικοινωνία) Σακελλάκη μεσιτική (Φωτεινή Σακελλάκη):
Δραστηριοποίηση 5 χρόνια – 23/10/2014**

Ποια είναι η γνώμη σας για τη συμβολή του έργου στην λειτουργία της πόλης;

Το έργο δεν πρόκειται να βελτιώσει το βιοτικό επίπεδο της πόλης ή να συμβάλλει στην έξοδο της από την κρίση, κάτι που αποδίδεται σε μεγάλο βαθμό στο περιορισμένο δίκτυό του και στην μη εξυπηρέτηση των περιοχών που έχουν παραδοσιακά μεγάλη αλληλεπίδραση με τον Πειραιά. Ήδη από την τωρινή περίοδο που πραγματοποιούνται μόνο τα έργα για την κατασκευή του, η λειτουργία της πόλης και το κυκλοφοριακό πρόβλημα έχουν επιβαρυνθεί ενώ οι χρονοαποστάσεις μεταξύ των διαφόρων σημείων της πόλης έχουν αυξηθεί.

Πώς πιστεύετε ότι θα επηρεάσει την αγορά ακινήτων;

Δεν γνωρίζω, ωστόσο υπάρχει το ενδεχόμενο να αυξηθούν οι επιχειρήσεις που βρίσκονται στις λεωφόρους απ' τις οποίες θα διέρχεται.

B.3.5. (προσωπική επικοινωνία) Μερτίρης Β. Αλέξανδρος, 7/11/2014

Ούτε το τραμ ούτε το Μετρό θα επιφέρουν αύξηση του τζίρου των καταστημάτων ή των ενοικίων της πόλης καθώς η οικονομική κρίση, που είναι και η γενεσιουργός αιτία της σημερινής κατάστασης, δεν πρόκειται να αναχαιτιστεί από την δημιουργία δικτύων ΜΣΤ.

B.4. Συνεντεύξεις σε Δημοτικούς Συμβούλους

B.4.1. Αργουδέλης Αλέξανδρος, Αντιδήμαρχος τεχνικών υπηρεσιών και δικτύων – οικονομολόγος, 7/11/2014

Ποια είναι τα κύρια αναπτυξιακά προβλήματα του Πειραιά;

Το κυκλοφοριακό, η ελλιπής συσχέτιση του λιμανιού με την πόλη και η γενική οικονομική κρίση. Ένας από τους κύριους στόχους μας ως δημοτική αρχή είναι η αναβάθμιση της προαναφερθείσας σχέσης ούτως ώστε να ωφεληθεί αναπτυξιακά η πόλη.

Τα αντίστοιχα κυκλοφοριακά;

Κατά κύριο λόγο η έλλειψη χώρων στάθμευσης και η αναρχία που προκαλείται στους δρόμους εξ αιτίας της.

Το τραμ θα το χαρακτηρίζατε κυρίως ως ένα αναπτυξιακό έργο που μπορεί να επαναδιαμορφώσει το προφίλ της πόλης ή ως ένα μέσο κυκλοφοριακής ανακούφισης του κέντρου;

Και τα δύο εξίσου. Έχει δηλαδή τη δυνατότητα να επαναπροσδιορίσει το προφίλ της πόλης.

Θα βοηθήσει στην επίλυση των προβλημάτων της πόλης;

Κατά κύριο λόγο θα εξυπηρετήσει τους επιβάτες της ακτοπλοΐας, όχι τόσο την πόλη. Πρόκειται δηλαδή για ένα ως επί το πλείστον περιττό έργο, ειδικά με το δεδομένο της κατασκευής των σταθμών του Μετρό. Ωστόσο, μπορεί να συμβάλλει και στην βελτίωση της λειτουργίας της.

Σε ποιούς τομείς πιστεύετε ότι θα γίνει αυτό;

Περιορίζοντας το κυκλοφοριακό που προκαλείται απ' την επιβατική κίνηση του λιμένα και αναβαθμίζοντας την εμπορική δραστηριότητα. Το τελευταίο θα πραγματοποιηθεί κυρίως με την προσέλκυση αγοραστικού κοινού από τις περιοχές διέλευσης του μέσου.

Ποια είναι η άποψη του κόσμου για το έργο αυτή τη στιγμή;

Διαχρονικά υπήρχε ένας διχασμός για το κατά πόσο θα είναι ωφέλιμο το έργο στην πόλη. Τον πρώτο καιρό, πριν στηθούν τα εργοτάξια, οι απόψεις έκλιναν προς το ότι το έργο θα ωφελήσει την πόλη. Τώρα παρατηρείται κατά κύριο λόγο το αντίθετο.

Για ποιους λόγους έγινε αυτό;

Ο κόσμος είδε αρνητικά το τραμ λόγω της μείωσης των του χώρου κυκλοφορίας για οδηγούς και οχήματα, του περιορισμού του διαθέσιμου χώρου στάθμευσης, την χαμηλή του ταχύτητα και του γεγονότος της κίνησης εντός του εμπορικού ιστού – κάτι που προκαλεί αναστάτωση και φόβο για περιορισμό της ασφάλειας της κίνησης.

Πιστεύετε ότι θα το προτιμάει ο κόσμος όταν ολοκληρωθεί;

Υποθέτω πως όχι. Εάν ναι, θα είναι για τις μετακινήσεις του προς την Αθήνα.

Θα ενισχύσει την αλληλεπίδραση του Πειραιά με τα νότια προάστια;

Εάν συμβεί κάτι τέτοιο θα έχει περιορισμένη κλίμακα. Δύσκολα δηλαδή θα επιλέξει κάποιος να μεταβεί από π.χ. τη Νέα Σμύρνη στον Πειραιά για ψώνια. Ωστόσο, ειδικά από τις κοντινές περιοχές, πιστεύω ότι θα υπάρξουν κάποιοι που θα επιλέξουν τον Πειραιά για τα ψώνια τους με αφορμή την δυνατότητα μετάβασης με το τραμ. Επίσης, είναι πιθανό να το επιλέξουν κάποιοι για τη μετάβασή τους στην εργασία.

Θα υπάρξουν κάποιες πολιτικές βελτίωσης της αστικής κινητικότητας με αφορμή την έλευση του τραμ (π.χ. δημιουργία Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης, ενίσχυση της αστυνόμευσης);

Και οι δύο πολιτικές που αναφέρετε είναι υπό συζήτηση και εκτιμώ ότι είναι πιθανό να υλοποιηθούν.

Προγραμματίζετε κάποια δράση ανάδειξης των αρχαίων ή άλλων μνημείων της πόλης με αφορμή την έλευση των νέων ΜΣΤ;

Ναι, αλλά με αφορμή την κατασκευή του Μετρό και όχι του τραμ.

B.4.2. Νίκος Μπελαβίλας, Δημοτικός Σύμβουλος «το λιμάνι της αγωνίας» - Αναπληρωτής Καθηγητής Αστικού Σχεδιασμού στη Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του ΕΜΠ και Διευθυντής του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος, 6/11/2014

Ποια είναι τα κύρια αναπτυξιακά προβλήματα της πόλης του Πειραιά;

Ο Πειραιάς, ήδη από τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο, ήταν μια βιομηχανική – ναυτιλιακή πόλη που τα τελευταία χρόνια έχει απολέσει πλήρως τη βιομηχανία κρατώντας ωστόσο εν μέρει τη ναυτιλία. Η ναυτιλία από την άλλη έχει και αυτή παρουσιάσει σημαντικές απώλειες καθώς μεγάλο τμήμα των εργασιών (ναυπηγοεπισκευαστικές, ναυπηγικές, συνοδευτικές υπηρεσίες κλπ) είτε έχει διαφύγει στο εξωτερικό (Κίνα κλπ) είτε έχει περάσει σε χέρια που ελάχιστη σχέση έχουν με την πόλη και συνεπώς ελάχιστες είναι και οι θετικές επιδράσεις που ασκούν σε αυτή. Αυτό που θα μπορούσε να πει κανείς για την πόλη είναι ότι είναι σε φάση «αναζήτησης ταυτότητας», με βάση σαφώς τη ναυτιλία, και ιδιαίτερα την εμπορική, που ακόμη αποτελεί σημαντικό αναπτυξιακό εργαλείο. Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί ότι η επιβατηγός ναυτιλία συνεισφέρει ελάχιστα στην ανάπτυξη της πόλης συνεπώς πρόκειται κατά κύριο λόγο για ένα «βάρος». Αυτό τον καιρό η επανεπένδυση της πόλης στη ναυτιλία γίνεται μέσω του τομέα της κρουαζιέρας που ωστόσο είναι δύσκολο να αποφέρει θεαματικά αποτελέσματα στην πόλη μιας και ο κύριος στόχος, να γίνει δηλαδή ο Πειραιάς Home Port είναι μη ρεαλιστικός. Για να γίνει περισσότερο αντιληπτή η σχέση λιμανιού – πόλης, ο Πειραιάς μπορεί να ειπωθεί ότι κλίνει προς τον τύπο Νάπολης, που πρόκειται για το σημαντικότερο λιμάνι της Μεσογείου σε μια φτωχή πόλη καθώς η προστιθέμενη αξία του λιμένα περνάει στην Cosco και την τοπική μαφία ενώ απέχει πολύ από το Rotterdam που το μεγαλύτερο μέρος της περνάει στην πόλη.

Τα αντίστοιχα κυκλοφοριακά;

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση που αναφέρεται συχνά δεν είναι τόσο φοβερή όσο φανταζόμαστε· το κύριο πρόβλημα είναι η έλλειψη αστυνόμευσης εδώ και πάνω από μια δεκαετία. Το πλάτος και η οργάνωση των δρόμων του Πειραιά είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικά, ωστόσο όταν το διπλοπαρκαρισμα λαμβάνει τις σημερινές διαστάσεις,

όσους δρόμους και να έχει η πόλη είναι καταδικασμένοι να χάνονται. Οι μονοδρομήσεις που πραγματοποιήθηκαν επέδρασαν θετικά στη λειτουργία της πόλης αυξάνοντας τις ταχύτητες των οχημάτων, ωστόσο από τη μια χάνεται μεγάλο μέρος του διαθέσιμου χώρου λόγω του προαναφερθέντος προβλήματος, από την άλλη περιορίστηκε σημαντικά η κινητικότητα των πεζών λόγω της διάχυσης της κυκλοφορίας σε περισσότερους δρόμους. Μιλώντας για τον κορεσμό της πόλης, αυτή τη στιγμή διέρχονται από το κέντρο 40.000 οχήματα ανά ώρα αιχμής, τα περισσότερα από τα οποία εξυπηρετούν μετακινήσεις από και προς την εργασία, πολύ λιγότερα δε το λιμάνι – πλην εορτών και αργιών – καθώς και τις άλλες διαμπερείς ροές. Πρόκειται για ένα φόρτο που για να εξυπηρετηθεί με χώρους στάθμευσης απαιτείται η υπόγεια εκσκαφή όλου του εμπορικού κέντρου του Πειραιά. Συνεπώς, αποτελεί ιδιαίτερα θετική εξέλιξη η δημιουργία ενός συγκοινωνιακού κόμβου στο λιμάνι αποτελούμενου από κάθε είδους μέσου σταθερής και μη τροχιάς ειδικά από τη στιγμή που οι μελέτες δείχνουν ότι μέσω αυτού προβλέπεται να διπλασιαστεί το ποσοστό χρήσης ΜΜΜ αποσυμφορίζοντας αισθητά την πόλη. Επιπλέον, η απευθείας σύνδεση με ΜΣΤ του κέντρου του Πειραιά με όλη την κεντρική περιοχή της Αθήνας (εμπορικό τρίγωνο) και το αεροδρόμιο δημιουργεί μια έντονη δυναμική που εύκολα μπορεί να φέρει ανάπτυξη.

Το έργο της υλοποιούμενης επέκτασης του τραμ θα το χαρακτηρίζατε κατά κύριο λόγο αναπτυξιακό ή κυκλοφοριακό;

Η εν λόγω επέκταση ολοκληρώνει το δίκτυο του ολυμπιακού τραμ το οποίο λόγω βιασύνης παραδόθηκε ημιτελές και ελαττωματικό. Θα υποβοηθήσει την κίνηση μεταξύ Πειραιά και Νοτίων προαστίων τόσο για εργασία όσο και για αναψυχή και θα βοηθήσει στο ζωντάνεμα των περιοχών διέλευσης. Συνεπώς πρόκειται για ένα εξίσου αναπτυξιακό και κυκλοφοριακό έργο.

Αποτελεί μια λύση στα προβλήματα της πόλης;

Θα βοηθήσει στην επίλυσή τους χωρίς να τα λύσει από μόνο του το συγκεκριμένο τμήμα. Είναι απαραίτητη η επέκτασή του στις περιοχές της Πειραιϊκής, των δύο νοσοκομείων (Μεταξά, Τζάνειο) καθώς και στις παραδοσιακές πόλεις – δορυφόρους του Πειραιά στα δυτικά του (Κερατσίνι, Πέραμα κλπ). Με τα παραπάνω θα έχουμε ένα αξιόλογο δίκτυο που θα εξυπηρετεί ικανοποιητικά τον περισσότερο κόσμο είτε μετακινείται για εργασία είτε για αναψυχή.

Ποια η άποψη της κοινωνίας για το έργο;

Γενικά υπάρχει έντονος διχασμός, που ωστόσο τώρα που έγιναν τα εργοτάξια και είδε ο κόσμος λίγο πολύ την υπό διαμόρφωση κατάσταση και τους χώρους που θα δεσμευτούν τείνει να κατευναστεί. Κατά τ'άλλα, οι έμποροι είναι θετικοί, η συνοικία της Πειραιϊκής το ίδιο (κυρίως λόγω της αναμονής για εξυπηρέτηση της μελλοντικά), τα Μανιάτικα αρνητικά, και η Ευαγγελίστρια το ίδιο λόγω της παύσης του διπλοπαρκαρίσματος στην Γρηγορίου Λαμπράκη. Επίσης ο κόσμος βλέπει πλέον ότι ο περιορισμός της κυκλοφοριακής ικανότητας των δρόμων είναι ανεκτός, δεν έχουν αυξηθεί δηλαδή οι χρονοαποστάσεις εντός του κέντρου. Συμπερασματικά, εάν δεν υπάρξει κάποια μεγάλη αστοχία, π.χ. μεγάλη υπέρβαση χρονοδιαγράμματος ή ελαττωματική λειτουργία του μέσου, ο κόσμος θα το δει θετικά.

Θα αλλάξει τον τρόπο που βλέπουν οι πολίτες του Πειραιά την αστική κινητικότητα;

Ναι. Ένα πετυχημένο δίκτυο κερδίζει την αποδοχή του κόσμου και ενσωματώνεται στις συνήθειές του.

Θα ενισχύσει την αλληλεπίδραση του Πειραιά με τα νότια προάστια; Αν ναι, σε ποιους τομείς;

Φυσικά. Θα την ενισχύσει κυρίως στους τομείς του εμπορίου, της αναψυχής (εστίαση, καλοκαιρινά μπάνια κλπ) και της μεταφοράς εργατικού δυναμικού. Το τελευταίο θα είναι εντονότερο στις περιοχές κοντά στον Πειραιά (Μοσχάτο, Καλλιθέα) λόγω της μικρής διάρκειας της διαδρομής προς την πόλη καθώς λόγω της χαμηλής ταχύτητάς του δεν θα είναι ελκυστικό για μεγαλύτερες αποστάσεις.

Με αφορμή την έλευση του νέου μέσου πρόκειται να ληφθούν πρόσθετα μέτρα διαχείρισης/βελτίωσης κινητικότητας όπως π.χ. αύξηση της αστυνόμευσης;

Τα δεδομένα όσον αφορά την αστυνόμευση στις οδούς διέλευσης θα αλλάξουν εν τέλει όταν ολοκληρωθούν τα έργα καθώς θα είναι αντικειμενικά ανέφικτη η στάθμευση πάνω στον διάδρομο διέλευσης του τραμ. Όσον αφορά στα υπόλοιπα τμήματα του οδικού δικτύου, η ενίσχυση της αστυνόμευσης δεν αποτελεί μια «πολιτική – πακέτο» με την δημιουργία των νέων ΜΣΤ ούτε η αναγκαιότητά της σχετίζεται αποκλειστικά με αυτά.

Ο Πειραιάς διαθέτει αρκετά αρχαία μνημεία που είναι άγνωστα ακόμη και σε κατοίκους της ευρύτερης περιοχής. Υπάρχει κάποιο σχέδιο για την ανάδειξη ή την περεταίρω προστασία τους;

Δυστυχώς, οι προσπάθειες που έχουν γίνει στο παρελθόν ήταν ανεπαρκείς ενώ οι δράσεις που γίνονται αυτό τον καιρό για την ανάδειξη των αρχαίων πυλών της πόλης (οδ. 34^{ου} Συντάγματος Πεζικού) και των Κονώνειων τειχών καρκινοβατούν. Συνεπώς τα μνημεία αυτά θα παραμείνουν για αρκετό καιρό ακόμη στην αφάνεια.

Συμπερασματικά, σε ποιους τομείς θα ωφεληθεί ο Πειραιάς από την έλευση του τραμ;

Κατ'αρχάς στο εμπόριο προσελκύνοντας πελάτες από τις περιοχές διέλευσης του μέσου. Ακόμη, σε περίπτωση που αναδειχθούν πιο συστηματικά τα αξιοθέατα και βελτιωθεί η εικόνα της πόλης, θα καταστεί δυνατή η προσέλκυση τουριστών, τόσο αυτών που έχουν ως βάση την Αθήνα όσο και αυτών που αποβιβάζονται από τα κρουαζιερόπλοια και αυτή τη στιγμή τη βρίσκουν αισθητικά αδιάφορη. Τέλος, θα συμβάλλει στην εύρυθμη λειτουργία της εργασίας και των επιχειρήσεων καθώς και στην ποιοτικότερη πραγματοποίηση των καθημερινών λειτουργιών της πόλης για όλες τις πληθυσμιακές ομάδες.

Αναφέρεστε στην προσέλκυση επιβατών από τα κρουαζιερόπλοια. Αρκετές φορές, μέσα στις υπηρεσίες που περιλαμβάνονται σε μια κρουαζιέρα είναι και η περιήγηση στην πόλη της Αθήνας, η οποία κρατάει συνήθως όσο και η συνολική παραμονή τους στο λιμάνι. Οι υπόλοιποι, όσοι δηλαδή επιλέγουν να μετακινηθούν ατομικά, άρα έχουν τη δυνατότητα να παραμείνουν στον Πειραιά εφόσον τους αρέσει, είναι τέτοιο μέγεθος ώστε να αξίζει να «ποντάρουμε» σ' αυτούς;

Ναι. Η γενική εικόνα που έχουμε από την πόλη τους καλοκαιρινούς μήνες είναι ότι αρκετοί από τους επιβάτες είτε μετακινούνται μόνοι τους για να εξερευνήσουν το λεκανοπέδιο με τον ρυθμό που τους εξυπηρετεί είτε επισκέπτονται το κέντρο (του Πειραιά) στον ελεύθερο χρόνο που τους απομένει από την εξόρμηση στην Αθήνα. Αυτό που παρατηρείται δυστυχώς επίσης είναι η αρνητική εικόνα που βλέπουμε πολλούς από αυτούς να αποκτούν απ'την πόλη καθώς και την έλλειψη δραστηριοτήτων που να τους ελκύουν. Σε αυτό μπορεί να βοηθήσει αρκετά το τραμ βελτιώνοντας από μόνο του την εικόνα της πόλης, αποβιβάζοντάς τους παράλληλα

μέσα στο κέντρο κατά την επιστροφή τους. Θα πρέπει ωστόσο να επαναληφθεί ότι το κύριο εργαλείο προσέλκυσης κάθε είδους τουριστών είναι η ανάδειξη της πόλης, ιδιαίτερα μιας και η γνώμη που αποκτά ο τουρίστας για μια πόλη διαχέεται με γρήγορους ρυθμούς κατά την επιστροφή στην πατρίδα του.

B.4.3. Παναγιώτης Ρέππας, τ. Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών – πολιτικός μηχανικός, δημοτικός σύμβουλος «Μας ενώνει ο Πειραιάς», 10/11/2014

Ποια είναι κατά τη γνώμη σας τα κύρια αναπτυξιακά προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη του Πειραιά;

Ένα από τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη είναι η έλλειψη ΜΣΤ η οποία ευτυχώς ξεκινάει να καλύπτεται τώρα. Ακόμη, ιδιαίτερα επιβαρυντική είναι η κυκλοφορία των οχημάτων με προορισμό το λιμάνι, η οποία δεν αποφέρει και τίποτα στην πόλη. Αξίζει να σημειωθεί ότι ενώ το 2% των εσόδων του ΟΛΠ πηγαίνει στον κρατικό προϋπολογισμό, δηλαδή σε όλους τους δήμους της Ελλάδας, ο Πειραιάς που είναι και ο περισσότερο ζημιωμένος από το λιμάνι δεν εισπράττει τίποτα. Ιδιαίτερα επιζήμια για την οικονομική ανάπτυξη της πόλης είναι επίσης τα υψηλά ενοίκια των καταστημάτων του κέντρου που με τη σειρά τους συμπαρασέρνουν τις τιμές των προϊόντων. Σε όλα αυτά έχει να προστεθεί το γεγονός ότι οι προηγούμενες δημοτικές αρχές δεν κατάφεραν να διεκδικήσουν πόρους για την βελτίωση της καθημερινότητας στην πόλη με χαρακτηριστικό το παράδειγμα των Ολυμπιακών Αγώνων που ενώ οι περισσότεροι Δήμοι της Αθήνας αποκόμισαν σημαντικά οφέλη, ο Πειραιάς δεν πήρε τίποτα. Τέλος, μάλιστα για την πόλη αποτελεί η ανεργία, στο βαθμό όμως που επηρεάζει και την υπόλοιπη χώρα.

Πιστεύετε ότι το τραμ είναι κατά κύριο λόγο ένα αναπτυξιακό έργο ή ένα μέσο κυκλοφοριακής ανακούφισης; Σε ποιους τομείς θα ωφελήσει τον Πειραιά;

Εάν κερδίσει την εμπιστοσύνη του κόσμου και τον στρέψει από τη χρήση του ΙΧΕΑ στη χρήση των ΜΜΜ, θα έχει έντονες τόσο αναπτυξιακές όσο και κυκλοφοριακές επιδράσεις. Πρέπει δηλαδή να υπάρξει αλλαγή της νοοτροπίας των κατοίκων και των επισκεπτών της πόλης πάνω στο θέμα. Από τη μεριά μου εκτιμώ ότι θα υπάρξει μείωση της συμφόρησης ενώ παράλληλα θα έχει μεγαλύτερη επιτυχία σε σχέση με το υφιστάμενο δίκτυο χάρη στην τεχνογνωσία και την εμπειρία που αποκτήθηκε από τους υπεύθυνους με την κατασκευή και τη λειτουργία του. Θα ενισχύσει σημαντικά

το εμπόριο προσελκύοντας πελάτες από τις περιοχές διέλευσής του και «ελευθερώνοντας» θέσεις στάθμευσης που θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν από άλλους πελάτες και θα προσελκύσει χρήστες στους κενούς γραφειακούς χώρους – εμμέσως ίσως και κατοίκους. Σε όλα αυτά θα βοηθήσει η εφαρμογή του υπό θέσπιση Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης που θα εξασφαλίσει ότι οι κάτοικοι και οι επισκέπτες περιορισμένου χρόνου παραμονής θα μπορούν να σταθμεύσουν με μηδενικό ή χαμηλό αντίτιμο. Τα παραπάνω δύνανται να αλλάξουν σημαντικά την γενικότερη εικόνα και ελκυστικότητα της πόλης, η επιδείνωση της οποίας έχει προκαλέσει την αποχώρηση αρκετών κατοίκων προς τα προάστια ή άλλες περιοχές.

Αποτελεί μια λύση στα προβλήματα της πόλης:

Θα το δείξει η πορεία. Στην αρχή, τόσο εμείς σαν δημοτική αρχή όσο και ο κόσμος ήμαστε ιδιαίτερα αρνητικοί, ειδικά βλέποντας τον τρόπο που λειτούργησε το μέσο στις άλλες περιοχές της Αθήνας (περιορισμός χώρου ΙΧΕΑ και πεζών κλπ). Στην πορεία ωστόσο πειστήκαμε ότι πρόκειται για ένα καλά σχεδιασμένο και αισθητικά ποιοτικό έργο που δεν πρόκειται να διαταράξει τη λειτουργία της πόλης. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι για την υλοποίηση του έργου, η εταιρεία θα πραγματοποιήσει κάποια ανταποδοτικά έργα (αναβάθμιση πεζοδρομίων, υπόγειοι κάδοι, μονοδρομήσεις κλπ) που και αυτά με τη σειρά τους θα βελτιώσουν την καθημερινότητα της πόλης.

Το τραμ θα έχει την αποδοχή του κόσμου:

Στην αρχή όπως ανάφερα υπήρχε έντονος διχασμός που έκλινε προς τον αρνητισμό, ωστόσο οι αντιδράσεις κατευνάστηκαν ως επί το πλείστον και πιστεύω ότι με τον καιρό θα εξασφαλίσει την αποδοχή του κόσμου.

Πιστεύετε ότι θα αλλάξει τον τρόπο που βλέπουν οι πολίτες του Πειραιά την αστική κινητικότητα:

Ο τρόπος που αντιλαμβάνονται οι πολίτες του Πειραιά την αστική κινητικότητα μεταλλάσσεται έτσι κι αλλιώς λόγω της εποχής, υφίσταται έναν «εξευρωπαϊσμό» κατά κάποιο τρόπο. Τα νέα ΜΣΤ σαφώς θα συμβάλλουν στη διαδικασία αυτή, με το Μετρό να αποτελεί την κύρια αιτία μιας και χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερη μαζικότητα σε σχέση με τα άλλα μέσα. Το τραμ επίσης συνεισφέρει στην εν λόγω μετατροπή, συνδυαζόμενο όμως με το μετρό για τον λόγο που αναφέρθηκε.

Θα συμβάλλει στην ενίσχυση της αλληλεπίδρασης με τα Νότια Προάστια:

Σαφώς, τόσο στο εμπόριο όσο και στην γενική αλληλεπίδραση των δύο περιοχών.

Θα υπάρξουν κάποιες πολιτικές βελτίωσης της αστικής κινητικότητας με αφορμή την έλευση του τραμ (π.χ. ενίσχυση της αστυνόμευσης):

Όχι, δεν προγραμματίζεται κάτι τέτοιο.

B.4.4. Ηλίας Σαλπέας, Δημοτικός Σύμβουλος, «Λαϊκή συσπείρωση για τον Πειραιά» - ελεύθερος επαγγελματίας, 27/10/2014

Ποια είναι τα κύρια αναπτυξιακά – οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Πειραιάς (εμπόριο, οικονομική δραστηριότητα κλπ):

Το κύριο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη είναι το γεγονός ότι επωφελείται ελάχιστα από την ύπαρξη του λιμανιού. Ειδικότερα, η πρώτη αποτελεί σχεδόν αποκλειστικά έναν διάυλο προς την Αθήνα και όχι μια ξεχωριστή και ελκυστική για τον επισκέπτη πόλη, ιδιαίτερα για τους επιβάτες κρουαζιέρας. Οι τουρίστες που φτάνουν στο λιμάνι μετεπιβιβάζονται άμεσα στα πούλμαν και μεταβαίνουν στην Αθήνα για να επισκεφθούν τα αρχαία μνημεία ενώ καθώς το κόστος μιας κρουαζιέρας είναι συνήθως μεγάλο, προτιμούν να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες εστίασης και ψυχαγωγίας του πλοίου για να μη δαπανήσουν περεταίρω χρήματα. Το εν λόγω φαινόμενο εντείνεται από το γεγονός ότι η πόλη του Πειραιά δεν έχει αναδείξει επαρκώς τους πόρους και τα δυνατά της σημεία. Ειδικότερα, θα μπορούσαν να έχουν αναδειχθεί πολύ περισσότερο το θαλάσσιο μέτωπο και τα αρχαία της πόλης ενώ το κέντρο της πόλης θα μπορούσε να αναβαθμιστεί αισθητικά μέσα από αναπλάσεις, πεζοδρομήσεις κλπ. Απόρροια των παραπάνω αποτελεί ο μαρασμός της αγοράς της πόλης, η αύξηση της νεανικής ανεργίας καθώς και η μετεγκατάσταση Πειραιωτών προς τα προάστια της Αθήνας, ανάλογα και με την τοποθεσία της εργασίας τους.

Αντίστοιχα, τα κύρια κυκλοφοριακά – συγκοινωνιακά:

Σημαντική έλλειψη αποτελεί ο τερματισμός της γραμμής του Μετρό στο Δημοτικό Θέατρο καθώς δεν θα εξυπηρετεί μια από τις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές του Δήμου, το 1^ο δημοτικό διαμέρισμα (Τζάνειο, Μεταξά κλπ).

Η θέση σας σχετικά με το τραμ:

Η σχέση κόστους – οφέλους αυτού του έργου πιστεύω ότι είναι αρνητική. Ο Πειραιάς συνδέεται σχετικά ικανοποιητικά με τα νότια προάστια μέσω των λεωφορειακών γραμμών, συνεπώς το τραμ δεν έρχεται να καλύψει κάποιο κενό αλλά να υποκαταστήσει τα οδικά μέσα χωρίς μάλιστα να συντομεύσει τον χρόνο της διαδρομής ούτε να συνεισφέρει στην προσέλκυση νέου κοινού. Επιπλέον, λόγω του τραμ έχουν επιβληθεί νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που έχουν επηρεάσει αρνητικά την κυκλοφορία των οχημάτων στο κέντρο χωρίς να αποφέρουν τα αναμενόμενα οφέλη ενώ με την λειτουργία του μέσου θα ακυρωθεί πληθώρα γραμμών λεωφορείων και τρόλεϊ που αυτή τη στιγμή εξυπηρετούν μεγάλο αριθμό μετακινούμενων. Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί ότι ήδη από τώρα έχουν αυξηθεί τα τροχαία ατυχήματα ενώ με τη λειτουργία του μέσου η κατάσταση δεν πρόκειται να αντιστραφεί. Συμπερασματικά, το τραμ θα δυσκολέψει την λειτουργία του κέντρου με μόνη θετική επίδραση την μεταφορά επιβατών σε αυτό από τα οδικά μέσα, η οποία μάλιστα για να έχει αντίκτυπο στην κοινωνία θα πρέπει να συμβάλλει στη μείωση της τιμής του εισιτηρίου.

Με τη δημιουργία του νέου μέσου θα αυξηθεί η αλληλεπίδραση του Πειραιά με τα νότια προάστια (ανταλλαγή εργατικού δυναμικού, εμπορική δραστηριότητα κλπ):

Δεν θα υπάρξει προσέλκυση νέων επισκεπτών καθώς δεν προβλέπεται να αυξηθούν οι πραγματικοί λόγοι για τους οποίους να θέλει να έρθει ο κάτοικος των νοτίων προαστίων στην πόλη. Λύση σε αυτό αποτελούν αυτά που προαναφέρθηκαν (αναπλάσεις, αξιοποίηση πόρων κλπ). Από την άλλη, κάποιος Πειραιώτης που εργάζεται στα νότια προάστια μπορεί να επιλέξει πιο εύκολα να μείνει στην πόλη από τη στιγμή που θα απαιτείται καθημερινά σταθερός χρόνος μετάβασης στην εργασία του.

Συμπερασματικά, πιστεύετε ότι θα υπάρξουν οφέλη από τη λειτουργία του τραμ στην οικονομική δραστηριότητα του Πειραιά:

Ίσως πολύ περιορισμένα. Το κέντρο του Πειραιά, λόγω της ύπαρξης της θάλασσας και από τις δύο πλευρές έχει ένα καλό και ένα κακό. Από τη μια είναι το γεγονός ότι δεν μπορεί να επεκταθεί, από την άλλη το ότι είναι περπατήσιμο. Συνεπώς, η όποια προσπάθεια ανάδειξης και αξιοποίησης των ενδιαφερόντων σημείων της πόλης

μπορεί να αποδώσει πολύ πιο εύκολα σε σχέση με το να επρόκειτο για ένα μεγαλύτερο κέντρο (π.χ. Αθήνα, πρωτεύουσες εξωτερικού). Επίσης, η επιτυχία του έργου θα περιοριστεί από την αναγκαιότητα της μετεπιβίβασης στο Νέο Φάληρο.

Ποια είναι αυτή τη στιγμή η άποψη του κόσμου για το έργο;

Υπάρχει μια έντονη διάσταση απόψεων, κυρίως πάνω σε ζητήματα όπως η ασφάλεια και οι επιπτώσεις στην εμπορικότητα της περιοχής. Ωστόσο, η εν λόγω περίοδος που σε όλη την πόλη βρίσκονται εργοτάξια δεν είναι καλή για την αποτίμηση της άποψης της κοινωνίας για το έργο.

Ποια ή άποψή σας για τις επεκτάσεις που συζητούνται αυτό τον καιρό σε Χατζηκυριάκειο και Κερατσίνι/Πέραμα;

Οι συγκεκριμένες επεκτάσεις παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς θα συνδέσουν τον Πειραιά με περιοχές με τις οποίες έχει παραδοσιακά μεγάλη αλληλεπίδραση τόσο στον τομέα της οικονομίας όσο και σε άλλους.

B.4.5. Ηλίας Κατσαφάδος, Δημοτικός Σύμβουλος, «Ελληνική Αυγή για τον Πειραιά» - συντ. δημοτικός υπάλληλος, 29/10/2014

Ποιά είναι η άποψή σας για την επέκταση του τραμ στον Πειραιά;

Ο Πειραιάς τάσσεται αντίθετα στην κατασκευή του τραμ. Η απελθούσα δημοτική αρχή ενώ στην αρχή εξέφραζε την έντονη αντίθεσή της προς το έργο, τελευταία στιγμή δήλωσε ότι τάσσεται υπέρ της κατασκευής του λόγω των ανταποδοτικών έργων που θα πραγματοποιήσει η TRAM ΑΕ (κάδοι απορριμμάτων, αναβάθμιση των πεζοδρομίων κλπ), ωστόσο πρόκειται καθαρά για εξυπηρέτηση συμφερόντων υπουργών. Αξίζει να αναφερθεί ότι κάποιοι πειραιώτες έχουν καταθέσει ασφαλιστικά μέτρα εναντίον της TRAM ΑΕ και η δίκη γίνεται στις 5/11. Τα μειονεκτήματα του έργου είναι:

- Οι επιβληθείσες μονοδρομήσεις (με τον τρόπο που έγιναν)
- Η κυκλική τροχιά καθώς δεν επωφελείται ουσιαστικά καμία περιοχή
- Η συνύπαρξη τραμ – ΙΧΕΑ που έχει αποδειχθεί ιδιαίτερα επικίνδυνη

Ποιά είναι τα κύρια αναπτυξιακά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Πειραιάς (εμπόριο, άλλες οικονομικές δραστηριότητες);

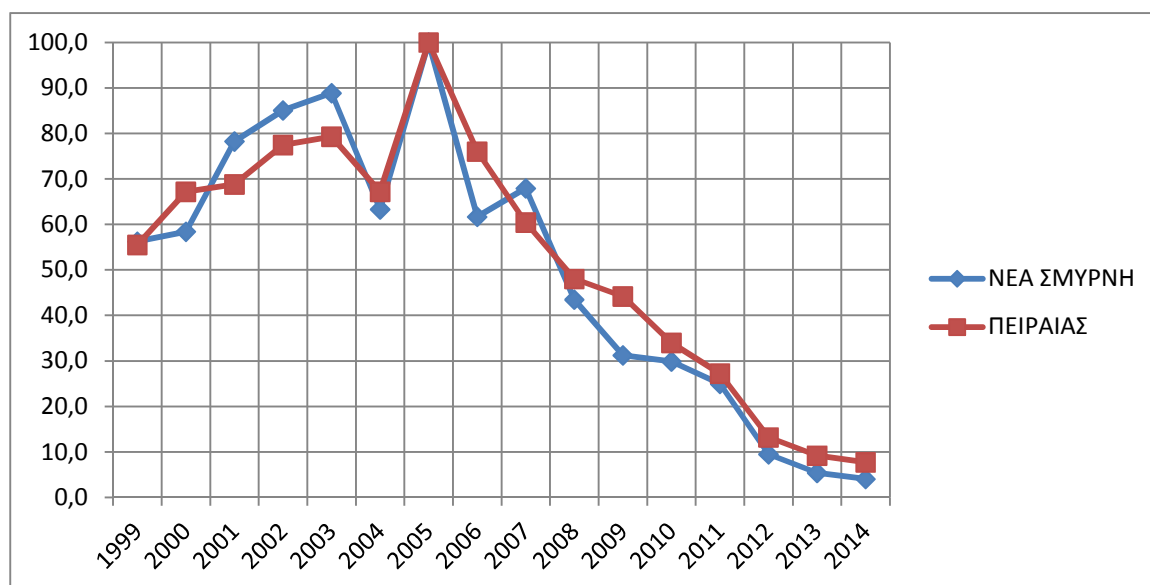
Τα κύρια οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή είναι η μείωση του εμπορίου με ό,τι αυτό συνεπάγεται (θέσεις εργασίας κλπ), φαινόμενο όμως που απορρέει από την γενικότερη οικονομική συγκυρία, καθώς και η μη επωφέληση της πόλης του Πειραιά από τους επιβάτες της κρουαζιέρας. Για τους λόγους αυτούς άλλωστε, ο Πειραιάς μετά τις 5 το απόγευμα μοιάζει άδεια πόλη. Η λύση για την πόλη είναι η ξενάγηση των τουριστών που προέρχονται από τα κρουαζιερόπλοια στα αξιοθέατα και τα μουσεία του Πειραιά (αρχαιολογικό κλπ).

Τα αντίστοιχα κυκλοφοριακά:

Τα κύρια προβλήματα είναι ο απαρχαιωμένος σχεδιασμός των οδικών αξόνων καθώς δεν επαρκούν για τις σημερινές ανάγκες του κόσμου καθώς και οι περισσότερες μονοδρομήσεις (πλην π.χ. της περιμετρικής Φρεαττύδας) καθώς προκάλεσαν πληθώρα προβλημάτων ενώ έχει ταχθεί εναντίον τους σύσσωμη η τοπική κοινωνία. Όσον αφορά την χωρητικότητα των δρόμων, είναι δύσκολο να βρεθεί κάποια άμεση και εφαρμόσιμη λύση καθώς τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν είναι πολύ περισσότερα από αυτά που μπορούν να «αντέξουν» οι δρόμοι. Παρ' όλα αυτά, το πρόβλημα θα μπορούσε να περιοριστεί απαγορεύοντας την είσοδο των ΙΧΕΑ στο κέντρο της πόλης.

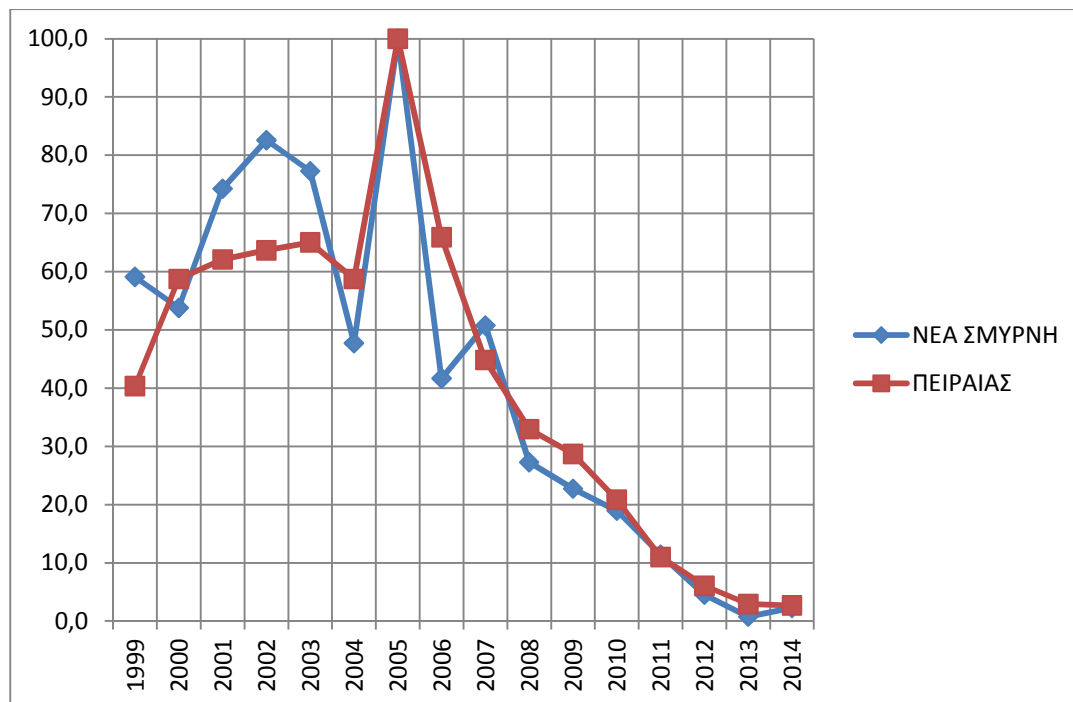
Γ. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ

Διάγραμμα Δ.1.: Εξέλιξη Οικοδομικών Αδειών σε Πειραιά και Νέα Σμύρνη (2005=100)



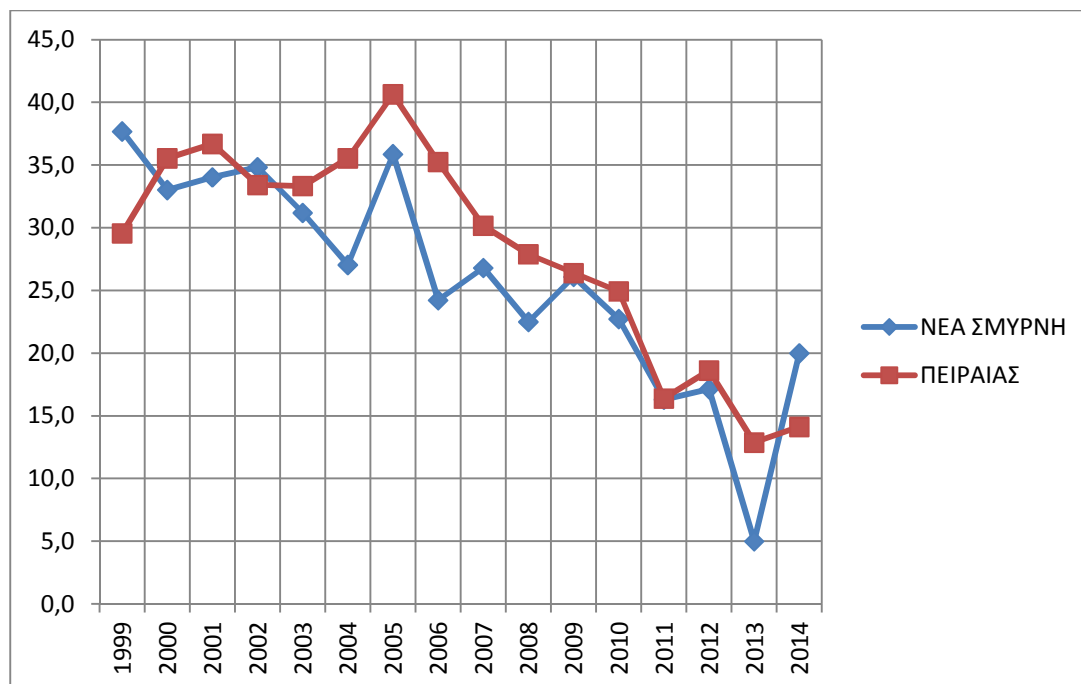
Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα Δ.2.: Εξέλιξη Αριθμού Νέων Οικοδομών για Πειραιά και Νέα Σμύρνη (2005=100)



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα Δ.3.: Εξέλιξη Ποσοστού Νέων Οικοδομών ως προς το Σύνολο των Οικοδομικών Αδειών (2005=100)



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ

Δ. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΠΡΟΦΙΛ ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ - ΠΕΙΡΑΙΑ

Πίνακας Π.1.: Σύγκριση Δημογραφικού προφίλ Νέας Σμύρνης - Πειραιά

Κατηγορία	Διαφορές			Ομοιότητες	
	Πειραιάς	Νέα Σμύρνη	Αιτία/ες	Κατηγορία	Αιτία/ες
Μόνιμος πληθυσμός				Μόνιμος πληθυσμός	
Μεγαλύτερη μείωση	X		Παραγωγικό μοντέλο, διαρροή προς ακριβότερες περιοχές, μεγάλη απόσταση από αναπτυξιακά κέντρα	Μείωση μόνιμου πληθυσμού	
Μεγαλύτερη ικανότητα περιοχής να "κρατήσει" νεαρό κόσμο		X		Αριθμητική υπεροχή ανδρικού φύλου στις νεαρές ηλικίες και γυναικείου στις μεγαλύτερες	
Μεγαλύτερη ικανότητα περιοχής να "κρατήσει" γηραιότερο κόσμο		X	Καλή ποιότητα ζωής, άλλοι λόγοι	Πληθυσμιακή πυραμίδα (ανεπαίσθητα βελτιωμένη του Πειραιά)	Εξωγενείς/λοιποί παράγοντες
Μεγαλύτερη ικανότητα περιοχής να προσελκύσει γηραιότερο κόσμο	X		Συμπαγής πόλη, οικογενειακοί λόγοι, χαμηλότερο κόστος στέγης		
Οικονομικά ενεργός πληθυσμός				Οικονομικά ενεργός πληθυσμός	
Ποσοστό οικονομικά ενεργού πληθυσμού		X		Μείωση σε νεαρά/γηραιά άτομα	Αναβάθμιση βιοτικού επιπέδου, τριτοβάθμια εκπαίδευση
Αύξηση οικονομικά ενεργού πληθυσμού		X		Ενίσχυση σε γυναίκες	Ανάγκη για μεγαλύτερο εισόδημα λόγω αναβάθμισης βιοτικού επιπέδου, εκσυγχρονισμός αγοράς εργασίας
Συμμετοχή γυναικών στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό		X			

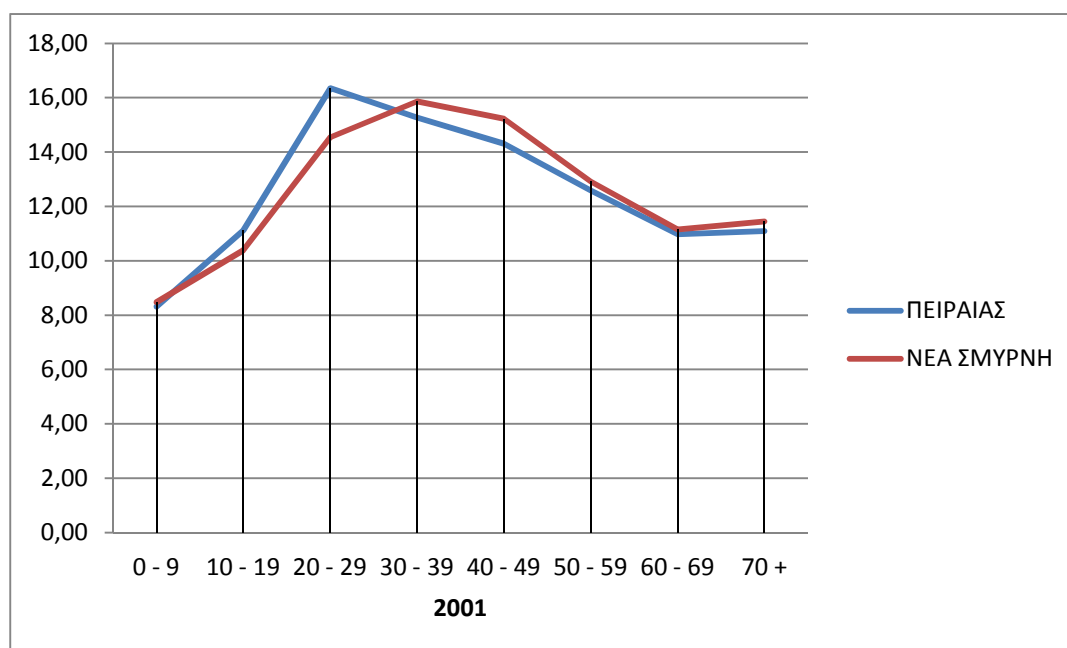
Προφίλ οικονομικά ενεργού πληθυσμού				Προφίλ οικονομικά ενεργού πληθυσμού	
Αύξηση νέων ανέργων	X		Οικονομική κρίση, παραγωγικό μοντέλο	Σημαντική μείωση εργοδοτών (~50%)	Οικονομική κρίση, περιορισμός μεγάλων καταστημάτων λόγω αλυσίδων
Ποσοστό απασχόλησης στον δευτερογενή τομέα παραγωγής	X		Παραγωγικό μοντέλο	Σημαντική αύξηση εργαζομένων για δικό τους λογαριασμό (~40-60%)	
				Σταθερότητα ποσοστού μισθωτών	
Ομάδες ατομικών επαγγελματιών στις οποίες υπερέχει κάθε περιοχή					
	Ανειδίκευτοι εργάτες	Υπάλληλοι γραφείου			
	Χειριστές	Τεχνικοί και συναφή επαγγέλματα			
	Ειδικευμένοι τεχνίτες	Επαγγελματίες			
	Παροχή υπηρεσιών, πωλητές	Ανώτερα διευθυντικά στελέχη			
Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας στους οποίους υπερέχει κάθε περιοχή					
	Καταλύματα, εστίαση	Εκπαίδευση			
	Μεταφορά, αποθήκευση	Τέχνες, ψυχαγωγία			
	Εμπόριο**	Επαγγελματίες, επιστημονικές και τεχνικές δραστηριότητες			

Ο Πειραιάς πριν και μετά το τραμ: διδάγματα από τη Νέα Σμύρνη
Καλογεράκος Γεώργιος

	Κατασκευές	Χρηματοπιστωτικές και ασφαλιστικές			
	Μεταποίηση	Ενημέρωση και επικοινωνία			
* Με Bold εμφανίζονται οι κλάδοι και οι ομάδες με τη μεγαλύτερη συχνότητα για την εν λόγω περιοχή, ασχέτως της σύγκρισης					
**Το εμπόριο αποτελεί τον κλάδο με τη μεγαλύτερη συχνότητα και στους δύο Δήμους					

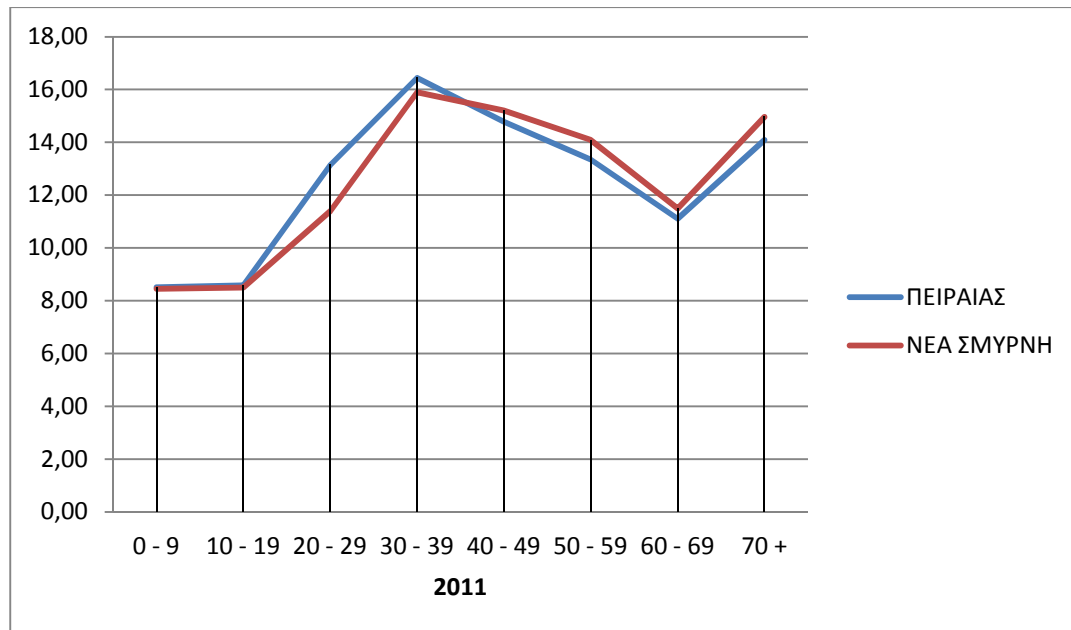
Πηγή: ίδια επεξεργασία στοιχείων από τις απογραφές της ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα Δ.4.: Μόνιμος πληθυσμός Πειραιά – Νέας Σμύρνης κατά ομάδες ηλικιών το 2001 (%)



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα Δ.5.: Μόνιμος πληθυσμός Πειραιά – Νέας Σμύρνης κατά ομάδες ηλικιών το 2011 (%)



Πηγή: Ιδία επεξεργασία στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ