

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στα πλαίσια της διπλωματικής αυτής εργασίας διερευνάται το ζήτημα της αποβιομηχάνισης και εξετάζονται οι πολιτιστικές πολιτικές ως εργαλείο των στρατηγικών ενεργοποίησης και ανάπλασης πρώην βιομηχανικών περιοχών, με σκοπό την εξαγωγή συμπερασμάτων για τις πρακτικές αναζωογόνησης τέτοιου είδους χώρων και την πρόταση ενός σχεδιαστικού εγχειρήματος εστιάζοντας σε μια επιλεγμένη περιοχή με έντονα σημάδια αποβιομηχάνισης.

Ως μελέτη περίπτωσης τίθεται η πόλη του Πειραιά και συγκεκριμένα η λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας, η οποία έχει περιέλθει στο φαινόμενο της αποβιομηχάνισης και της παρακμής της από τη δεκαετία του 1990. Τέτοιου είδους ανενεργοί βιομηχανικοί χώροι, οι οποίοι αποτελούν συνήθως απόρροια οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών προβλημάτων και αλλαγών προκαλούν μέσα από τη διαδικασία μετασχηματισμού τους έντονες χωρικές επιπτώσεις, κληροδοτώντας τόσο στον πολεοδομικό ιστό όσο και στις λιμενικές ζώνες πολλών σύγχρονων αστικών κέντρων τα λεγόμενα αστικά κενά.

Στο πλαίσιο της διερεύνησης του ζητήματος των ανενεργών βιομηχανικών χώρων, η μελέτη διαρθρώνεται σε τρία βασικά τμήματα. Το πρώτο μέρος περιλαμβάνει το θεωρητικό υπόβαθρο πάνω στο οποίο εξετάζονται έννοιες που αφορούν το αστικό τοπίο, την ταυτότητα της πόλης, τις αστικές αναπλάσεις, καθώς και τα χαρακτηριστικά στοιχεία και τον ρόλο των βιομηχανικών χώρων στη διαμόρφωση του αστικού τοπίου. Στη συνέχεια τίθεται στο επίκεντρο η διερεύνηση πάνω στις στρατηγικές ανάπλασης πρώην βιομηχανικών περιοχών και εξετάζονται οι πρακτικές των πολιτιστικών πολιτικών.

Το δεύτερο μέρος της διερεύνησης περιλαμβάνει την εκτενέστερη αναζήτηση στοιχείων γύρω από την πόλη του Πειραιά, με σκοπό τον εντοπισμό των βασικών της προβλημάτων και την επιλογή της περιοχής μελέτης πάνω στην οποία θα στηριχτεί η σχεδιαστική πρόταση. Ακολούθως στο τρίτο μέρος της εργασίας παρουσιάζονται εκτενέστερα τα στοιχεία της περιοχής επέμβασης και γίνεται μια ανάλυση της ιδέας του σχεδιαστικού εγχειρήματος και της οργάνωσης που αυτό ακολουθεί.

## **ABSTRACT**

This thesis investigates the issue of de-industrialization and the aim of the cultural policies, which are considered as a tool for the strategies of regeneration and activation of brownfield sites in order to draw conclusions on the practices of rejuvenation and to propose a design project focusing on a selected area with strong signs of de-industrialization.

The city of Piraeus and especially the port - industrial zone of Drapetsona is the case study of this thesis, in which the phenomenon of de-industrialization has been noticed since 1990. Such inactive industrial sites, which are usually the result of economic, environmental and social problems, contribute to significant spatial impacts through their process of transformation, bequeathing in both urban fabric and port areas of many modern city centers the so-called urban gaps.

For the investigation of the issue of inactive industrial sites, the study is divided into three main sections. The first part includes the theoretical background in which concepts such as the urban landscape, the identity of the city, the urban regeneration, as well as the characteristics and the role of industrial sites in shaping the urban landscape are being examined. Subsequently the investigation is being focused in the redevelopment strategies of sites with de-industrialization signs and the examination of the practices of cultural policies.

The second part of the investigation involves extensive research of information about the city of Piraeus. The basic aim of this search is the need to find the key problems of the city in order to choose the specific area of the design project. Finally, the third part of the work includes data of the intervention area in more detail and also an extensive analysis of the idea and the organization of the design proposal.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1\_**

Θεωρητικό πλαίσιο

## 1.1\_ Εισαγωγή

Η εν λόγω εργασία διερευνά τα ζητήματα γύρω από την αστική ταυτότητα του τόπου με σκοπό να εξάγει συμπεράσματα για τους τρόπους και τις στρατηγικές με τις οποίες μπορεί να πραγματοποιηθεί η ενίσχυση της αστικής ταυτότητας ενός τόπου, ο οποίος έχει υποστεί μεταβολές στη μορφή και τη λειτουργία του αστικού του χώρου. Στο επίκεντρο αυτής της θεώρησης τίθεται η πόλη του Πειραιά ως μελέτη περίπτωσης που βρίσκεται στο στάδιο αναζήτησης της σύγχρονης ταυτότητας του, έπειτα από το φαινόμενο της αποβιομηχάνισης, το οποίο είχε άμεση συνάφεια με τις εξελίξεις στο αστικό του περιβάλλον. Ζητούμενο είναι η διερεύνηση των μεταλλάξεων που συμβαίνουν τα τελευταία χρόνια στην πόλη του Πειραιά και κυρίως στη βιομηχανική και λιμενική του ζώνη, ώστε να προκύψει μια στρατηγική σχεδιασμού η οποία θα συμβάλει στη συνολική αναζωογόνηση και ανάπτυξη της πόλης και θα ενισχύσει την αστική της ταυτότητα.

## 1.2\_ Η έννοια του αστικού τοπίου

Με τον όρο "τοπίο" περιγράφεται το ευρύτερο τοπικό υπόβαθρο, του φυσικού ή του αστικού τόπου, όπου εντάσσεται το δομημένο και αδόμητο περιβάλλον. Η έννοια του τοπίου δεν περιορίζεται στην αισθητική ερμηνεία ούτε στην κοινωνική αντίληψη, αλλά παράγεται μέσα από ένα ευρύτατο πλέγμα πολιτιστικών συσχετισμών. Το τοπίο είναι ταυτόχρονα γεωγραφικό μέσο και αποτέλεσμα ανθρώπινης δραστηριότητας και νοητικής επεξεργασίας. Φέρει αναμνήσεις, είναι χώρος αναφοράς και μετασχηματίζεται για να προσαρμοστεί στις ανάγκες του ανθρώπου. Έτσι, ως τοπίο θα μπορούσε να οριστεί η νοητική διαδικασία που σχετίζεται με την αντιληπτική ανάγνωση και ερμηνεία του σύγχρονου περιβάλλοντος κατοίκησης και η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη διαμόρφωση εικόνων μέσω της βιωματικής προσέγγισης του (Καζέρος Ν., 2003)

ς αστικό τοπίο προσδιορίζεται το τοπίο της πόλης, το οποίο περιλαμβάνει τα κτιριακά συγκροτήματα, τα συστήματα κυκλοφοριακής υποδομής, τους υπαίθριους αστικούς χώρους, τις περιοχές αστικής φύτευσης, καθώς και τα στοιχεία του αδόμητου ανάγλυφου του αστικού ιστού της πόλης. Ωστόσο, πέρα από αυτά τα χαρακτηριστικά το αστικό τοπίο μπορεί να θεωρηθεί δημιούργημα της ίδιας της κοινωνίας που το διαμόρφωσε και το χρησιμοποιεί, αντικατοπτρίζοντας ταυτόχρονα την ίδια, τις ανάγκες της, τις αντιλήψεις της, τα οράματα αλλά και τον πολιτισμό της. Ως εκ τούτου το αστικό τοπίο μπορεί να ερμηνευτεί ως προϊόν συγκεκριμένων πολιτισμικών και κοινωνικο-οικονομικών συνθηκών, που διαμορφώνουν την καθημερινότητα και τον χωροχρόνο των "αστικών στιγμών" (Μωραϊτης Κ., Ιστορία και θεωρία του τοπίου).

Η μορφολογική και λειτουργική συγκρότηση του αστικού χώρου αναδεικνύεται από μια διαλεκτική αντιθέσεων και μετασχηματισμών, που συνιστούν το αστικό τοπίο. Οι περιπτώσεις των μεγάλων αστικών κένων μπορούν να θεωρηθούν στιγμές των μετασχηματισμών που διαφοροποιούν το τοπίο. Η πόλη είναι κάτι που παραμένει μέσα από τους μετασχηματισμούς της και οι λειτουργίες, που επιτελεί στο πέρασμα του χρόνου δεν είναι παρά στιγμές μέσα στην πραγματικότητα της δομής της. Τα στοιχεία που επιβιώνουν αναγνωρίζονται μέσα από τα μνημεία, μέσα από τα φυσικά σημάδια του παρελθόντος στο τοπίο, μέσα από τη επιβίωση των χαράξεων και των σχεδίων της πόλης. Το παρόν κάθε περιοχής αστικής και μη συνδέεται άρρηκτα με το παρελθόν της, καθώς αυτό έχει συντελέσει στην υφιστάμενη κατάσταση. Θετικό ή αρνητικό το παρελθόν της εκάστοτε περιοχής είναι άμεσα συνδεδεμένο με το κοινωνικό σύνολο και συνεπώς η διατήρηση του συμβάλει με κάθε τρόπο στη διατήρηση και ισχυροποίηση της τοπικής ταυτότητας (Aldo Rossi, 1991).

## 1.3\_ Η ταυτότητα της πόλης

Η ταυτότητα μιας πόλης ή ενός τόπου προσδιορίζεται τόσο από φυσικά στοιχεία όσο και από τις κοινωνικές συνθήκες και τα πολιτιστικά χαρακτηριστικά. Βασικά εργαλεία ανάγνωσης της ταυτότητας

μιας πόλης μπορούν να θεωρηθούν η γενική της εικόνα, δηλαδή η τοπογραφία, το κλίμα, το ανάγλυφο ή τα φυσικά στοιχεία, η ιστορική της εξέλιξη η οποία ερμηνεύει τη δομή της πόλης, την ιστορική σημασία και τα διαφορετικά χαρακτηριστικά του πολεοδομικού ιστού και των κτισμάτων, καθώς επίσης και η δομή της πόλης ως τρισδιάστατος γεωμετρικός χώρος και ως πεδίο αντίληψης που εκφράζεται με τη χωρική οργάνωση της και την άρθρωση της σε ενότητες (οικοδομικά τετράγωνα, πυκνότητα δόμησης). Άλλα εργαλεία ανάγνωσης είναι ο πολεοδομικός ιστός ως πρωτογενές και αμετάβλητο στοιχείο μέσα στο χρόνο, το οποίο προσδιορίζει τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και τις χαράξεις, ο κτιριακός πλούτος ο οποίος σχετίζεται με την ιστορική σημασία, τη μορφολογία και το βαθμό διατήρησης των κτιρίων, η λειτουργία της πόλης η οποία προσδιορίζεται από τις χρήσεις των κτιρίων, τη λειτουργία του δημόσιου χώρου ή το βαθμό κατοίκησης και τέλος από το κοινωνικό υπόβαθρο και τα πολιτιστικά χαρακτηριστικά της πόλης.

Ωστόσο, πέρα από τα παραπάνω εργαλεία για την ανάγνωση της ταυτότητας μιας πόλης υπάρχουν κι άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν την αντίληψη και προσδιορίζουν την εικόνα της πόλης. Ο Kevin Lynch (The Image of the City, 1960) υποστηρίζει ότι οι εικόνες του αστικού περιβάλλοντος είναι αποτέλεσμα μιας αμφίδρομης διαδικασίας μεταξύ του παρατηρητή και του περιβάλλοντος. Ο παρατηρητής υπό το φίλτρο της προσωπικής του αντίληψης, επιλέγει, οργανώνει και νοηματοδοτεί όσα βλέπει. Συνεπώς, η εικόνα μιας δεδομένης φυσικής πραγματικότητας μπορεί περιστασιακά να μεταβάλλεται λόγω διαφορετικών συνθηκών σύλληψης της. Αυτό σημαίνει ότι η διαμόρφωση της εικόνας του αστικού περιβάλλοντος θεωρείται μια υποκειμενική διαδικασία, γεγονός που καθιστά δυνατή την ταυτόχρονη συνύπαρξη διαφορετικών εικόνων του ίδιου περιβάλλοντος. Επομένως, τα στοιχεία του αστικού περιβάλλοντος, τα υλικά, τα ερεθίσματα και οι διαφορετικές χωρικές αισθήσεις είναι ικανά να δημιουργήσουν νοητικά διαφορετικές αστικές εικόνες.

Σύμφωνα με τον Kevin Lynch υπάρχουν πέντε βασικά στοιχεία, τα οποία οι άνθρωποι χρησιμοποιούν για να οικοδομήσουν τη νοητική εικόνα της πόλης: η διαδρομή (path), το όριο (edge), η περιοχή (district), ο κόμβος (node) και το τοπόσημο (landmark).

#### 1. Διαδρομή (path)

Ως διαδρομές ορίζονται τα κανάλια, κατά μήκος των οποίων κινείται ο παρατηρητής. Για παράδειγμα δρόμοι, πεζόδρομοι, μονοπάτια, γραμμές μεταφορών, κανάλια και σιδηροδρομικές γραμμές.

#### 2. Όριο (edge)

Τα όρια είναι γραμμικά στοιχεία που δεν χρησιμοποιούνται ως διαδρομές από τον παρατηρητή. Λειτουργούν ως σύνορα μεταξύ δύο καταστάσεων ή ως γραμμικές διακοπές μιας συνέχειας. Μπορεί να αποτελούν εμπόδια που αποκλείουν τη μια περιοχή από την άλλη κι άλλοτε γραμμές κατά μήκος των οποίων δύο περιοχές συσχετίζονται και συνδέονται. Τέτοια είναι οι ακτές, οι σιδηροδρομικές διακοπές, τα όρια ανάπτυξης, οι τοίχοι.

#### 3. Περιοχή (district)

Πρόκειται για μεσαία ή μεγάλα τμήματα της πόλης στα οποία ο παρατηρητής νοητικά εισάγεται "μέσα τους" και τα οποία είναι αναγνωρίσιμα, καθώς έχουν έναν κοινό, προσδιοριστικό χαρακτήρα.

#### 4. Κόμβοι (nodes)

Πρόκειται για στρατηγικά σημεία σε μια πόλη μέσα στα οποία ο παρατηρητής μπορεί να εισέλθει και τα οποία αποτελούν εστίες από και προς τις οποίες αυτός ταξιδεύει. Τέτοια σημεία θα μπορούσαν να θεωρηθούν σημαντικές διασταυρώσεις, σημεία διακοπής των μεταφορών ή σημεία συγκέντρωσης όπως μια πλατεία. Οι κόμβοι μπορούν να αποτελούν κέντρα ή ακόμα και σύμβολα μιας περιοχής και θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως πυρήνες.

#### 5. Τοπόσημο (landmark)

Τα τοπόσημα αποτελούν έναν τύπο σημείων αναφοράς, στα οποία όμως ο παρατηρητής δεν εισέρχεται και μπορεί να είναι απλά ορισμένα φυσικά αντικείμενα όπως ένα κτίριο, μια επιγραφή, ένα κατάστημα ή ένα βουνό. Τα τοπόσημα συνήθως είναι διακριτά και ορατά από διαφορετικές γωνίες και αποστάσεις. Μπορεί να βρίσκονται εντός ή εκτός της πόλης, σε κάθε περίπτωση όμως συμβολίζουν μια κατεύθυνση και συχνά χρησιμοποιούνται ως στοιχεία ταυτότητας.

Η ανάλυση των παραπάνω εργαλείων για την ανάγνωση της ταυτότητας μιας πόλης διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην προσπάθεια επαναπροσδιορισμού της ταυτότητας των πόλεων που έχουν υποστεί αλλοιώσεις ή έχουν χάσει ολοκληρωτικά ή σημειακά τα χαρακτηριστικά τους. Σημαντικά πεδία στη διαδικασία επαναπροσδιορισμού της ταυτότητας ενός τόπου αποτελούν, μεταξύ άλλων, η αστική ανάπτυξη, η αστική διαχείριση, η αστική διακυβέρνηση, η περιβαλλοντική αναβάθμιση των πόλεων και των στοιχείων φύσης που συνδέονται με αυτές, ο πολιτισμικός σχεδιασμός, η διαμόρφωση ταυτότητας για την πόλη (place branding), η αστική αναγέννηση, αλλά και γενικότερα η ευρύτερη πολιτική για το χώρο και τα αστικά κέντρα (Defner & Metaxas 2007). Ο S. Ward επισημαίνει ότι πίσω από τις λέξεις και τις εικόνες θα πρέπει να υπάρχει ένα ελάχιστο αστικής ανάπτυξης που να περιλαμβάνει κτήρια, δημόσιους χώρους και δραστηριότητες. Ο ίδιος αναλύει αποτελεσματικά και το ρόλο του φυσικού σχεδιασμού και των κατασκευών στην προσπάθεια προώθησης της εικόνας μιας πόλης, αναφερόμενος στην επιδίωξη επαναπροσδιορισμού της ταυτότητας πρώην αστικών βιομηχανικών ενοτήτων (Ward 1998).

### **1.4\_ Ο ρόλος των βιομηχανικών χώρων στη διαμόρφωση του αστικού τοπίου**

Οι πρώην βιομηχανικοί θύλακες αποτελούν σημεία ζωτικής σημασίας τόσο στην πόλη του Πειραιά όσο και σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, καθώς η απομάκρυνση της βιομηχανίας που επέφερε το φαινόμενο της αποβιομηχάνισης από το 1970 ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας κρίσης της βιομηχανίας λόγω οικονομικών, περιβαλλοντικών, κοινωνικών προβλημάτων σε συνδυασμό με την εξέλιξη της τεχνολογίας, την παγκοσμιοποίηση και την αντιθετική συνύπαρξη της βιομηχανίας με την πόλη, είχε άμεση επίδραση στην εξέλιξη του αστικού χώρου. Η διακοπή της λειτουργίας πολλών βιομηχανικών μονάδων κληροδότησε στον πολεοδομικό ιστό των περισσότερων αστικών κέντρων, καθώς και στις λιμενικές ζώνες αρκετά εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά συγκροτήματα, προκαλώντας έντονες χωρικές επιπτώσεις. Οι ανενεργοί βιομηχανικοί χώροι εγκαταλείπονται και παραμένουν άδεια από χρήσεις δημιουργώντας στον χώρο τα λεγόμενα αστικά κενά. Μετατρέπονται σε ανενεργές και άμορφες ζώνες της πόλης ως αποτέλεσμα μιας διαδικασίας μετασχηματισμού και συνιστούν νεκρές στιγμές της δυναμικής της πόλης (Aldo Rossi, 1991).

Η ύπαρξη των αστικών κενών έχει αρνητικές επιπτώσεις στο χώρο που εντοπίζονται στις υποβαθμισμένες συνθήκες του περιβάλλοντος, στην αύξηση των κοινωνικών προβλημάτων και ανισοτήτων της γύρω περιοχής, στη διακοπή του αστικού ιστού, στη μείωση των αξιών γης και στο μειωμένο επενδυτικό ενδιαφέρον. Ωστόσο, μπορεί να ειπωθεί ότι παρουσιάζουν και κάποια θετικά χαρακτηριστικά, καθώς αποτελούν ένα δυναμικό απόθεμα γης, συνήθως βρίσκονται σε κεντρικές θέσεις του αστικού ιστού, είναι συχνά χώροι μεγάλης έκτασης και τις περισσότερες φορές διαθέτουν σημαντικό κτιριακό απόθεμα ιστορικής και βιομηχανικής αξίας, στοιχεία που αν αξιοποιηθούν σωστά μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην εξέλιξη του ευρύτερου αστικού περιβάλλοντος δίνοντας ευκαιρίες για οικονομική ανάπτυξη και περιβαλλοντική αναβάθμιση. Οι χώροι αυτοί μπορεί να αποτελέσουν διέξοδο για παρεμβάσεις στην πόλη με στόχο την αντιμετώπιση ζητημάτων, όπως η πυκνή δόμηση, η έλλειψη ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, η έλλειψη κοινωνικών υποδομών.

### **1.5\_ Η έννοια των αναπλάσεων**

Η επανάχρηση και επανένταξη των χώρων αυτών στις λειτουργίες της πόλης, στη βελτίωση των κοινωνικών και οικονομικών συνθηκών που έχουν διαμορφωθεί γύρω από αυτούς και στην επαναφορά της ανάπτυξης στο κέντρο της πόλης έναντι της επέκτασης των ορίων της προς τις περιφερειακές περιοχές αποτελούν καίρια ζητήματα στις σύγχρονες πόλεις. Η παραγωγικότερη εκμετάλλευση εδάφους και χώρου και οι τρόποι με τους οποίους αυτή μπορεί να επιτευχθεί ως στρατηγική ολοκληρωμένου αστικού σχεδιασμού στην οποία περιλαμβάνεται και η ανάπλαση αστικών κενών κρίνεται απολύτως απαραίτητη στις πόλεις, όπου το φυσικό περιβάλλον δεν επιδέχεται περαιτέρω συρρίκνωση και υποβάθμιση, ενώ το δομημένο απαιτεί βελτιωτικές παρεμβάσεις. Οι κατευθύνσεις αυτές υπόκεινται στη γενικότερη έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, η οποία διατυπώνεται ως μια επιτυχημένη σύζευξη οικονομικών και κοινωνικών εννοιών με οικολογικές - περιβαλλοντικές έννοιες (Αγγελίδης Μ., 2000).

Σε κάθε περίπτωση η απόφαση ανάπλασης προϋποθέτει ολοκληρωμένο σχεδιασμό που θα απαντά σε κάποια κρίσιμα ερωτήματα, όπως για ποιους λόγους είναι επιβεβλημένη η συγκεκριμένη ανάπλαση, τι στόχους εξυπηρετεί, ποιές χρήσεις προβλέπεται να υποδεχθεί η περιοχή και για ποιους λόγους.

### **1.6\_ Αναγκαιότητα αναπλάσεων βιομηχανικών χώρων**

Οι λόγοι που καθιστούν τις αναπλάσεις βιομηχανικών χώρων απαραίτητες είναι:

1. ανάγκη διατήρησης και διαχείρισης της βιομηχανικής κληρονομιάς
2. ανακύκλωση αστικού χώρου δηλαδή αξιοποίηση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών και άλλων χώρων για τη απορρόφηση των αναπτυξιακών πιέσεων για οικιστική επέκταση σε αγροτικές και ανεκμετάλλευτες περιοχές
3. ανάγκη για ανοιχτούς ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου
4. ανάγκη για λοιπές χρήσεις, όπως είναι οι κοινωφελείς λειτουργίες, ο πολιτισμός, ο αθλητισμός, η αναψυχή, το εμπόριο κ.α
5. επαναπροσδιορισμός χωρικών σχέσεων
6. μείωση ρύπανσης - περιβαλλοντικών προβλημάτων
7. προσφορά κοινωνικής ισότητας μέσω της ευκαιρίας επανασχεδιασμού της περιοχής με επίκεντρο τις τοπικές ανάγκες
8. οικονομική ανάπτυξη μέσω της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας και της οικονομικής δυναμικής της εκάστοτε περιοχής
9. τουριστική ανάπτυξη

### **1.7\_ Σενάρια ανάπλασης βιομηχανικών χώρων**

Υπάρχουν διάφοροι τρόποι ανάπλασης βιομηχανικών περιοχών ή βιομηχανικών κτιρίων, μερικούς από τους οποίους είναι:

1. το σενάριο της κατεδάφισης και της ριζικής ανάπλασης
2. το σενάριο της μερικής διατήρησης
3. το σενάριο της διάσωσης του βιομηχανικού κτιρίου και της ριζικής επανάχρησης του χώρου
4. το σενάριο της πλήρους διάσωσης και διατήρησης του βιομηχανικού χώρου και την μετατροπή σε ζωντανό μνημείο
5. το σενάριο της μη επανάχρησης του βιομηχανικού χώρου και της διατήρησης του ως ερείπια
6. πλήρης κατεδάφιση του βιομηχανικού χώρου αλλά διατήρηση του βιομηχανικού εξοπλισμού

7. το σενάριο που αντιμετωπίζει τα ιστορικά βιομηχανικά συγκροτήματα ως ενιαία σύνολα κτιριακών κελυφών και βιομηχανικού εξοπλισμού και προτείνει τη διατήρηση των κτιρίων, την παραμονή του εξοπλισμού και την ένταξη σύγχρονων χρήσεων με πολιτιστικό και εκπαιδευτικό χαρακτήρα.

## 1.8\_ Έννοια Πολιτιστικής Πολιτικής

Μέσω των πολιτιστικών στρατηγικών επιδιώκεται η δημιουργία νέων τοπίων που προβάλλουν θετικά την εικόνα της πόλης και αναβαθμίζουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην αναγκαιότητα ενίσχυσης της ταυτότητας του τόπου, καθώς και οι συνθήκες της οικονομικής και πολιτισμικής παγκοσμιοποίησης έχουν συμβάλει σε μια αυξανόμενη κρίση ταυτότητας των πόλεων, που σχετίζεται με τις μαζικές μεταναστεύσεις πληθυσμών, που μετασχηματίζουν τις ευρωπαϊκές πόλεις σε πολυεθνικές και πολυπολιτισμικές κοινωνίες και την πορεία προς την υπερεθνικότητα στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής που αμβλύνει τις τοπικές και εθνικές ταυτότητες. Πολλές πόλεις της Ευρώπης προσπαθούν να αποδιώξουν τις εικόνες της οικονομικής ύφεσης, περιβαλλοντικής υποβάθμισης, ανεργίας και βίας προωθώντας την πολιτισμική τους ταυτότητα κυρίως μέσα από την ανάπτυξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

Η χρησιμοποίηση της πολιτιστικής πολιτικής ως μέρος των στρατηγικών για την αναζωογόνηση των πόλεων και ιδιαίτερα για την ανάπλαση βιομηχανικών περιοχών αποτελεί όλο και περισσότερο μία μη αμφισβητήσιμη πραγματικότητα σε πολλές πόλεις στο εξωτερικό αλλά και στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια.

Οι πολιτιστικές πολιτικές μπορούν να πάρουν ποικίλες μορφές, καθώς έχουν διαφορετικά και μερικές φορές αντικρουόμενα κίνητρα, διαφορετικό πεδίο δράσης, είδος πολιτιστικής παραγωγής και πολιτιστικών τοπίων και διαφορετικό απευθυνόμενο κοινό. Διακρίνονται τρεις βασικές προσεγγίσεις (Λουκαΐτου - Σιδέρη Αν., 2006) αναφορικά με τους τρόπους πολιτιστικής ανάπτυξης των πόλεων: η *Επιχειρησιακή πόλη*, όπου αναπτύσσονται στρατηγικές με καθαρά οικονομικά και κερδοσκοπικά κίνητρα, η *Προοδευτική πόλη*, που ακολουθεί μια κοινωνική πολιτική αναδιανομής πολιτιστικών και άλλων αγαθών και η *Δημιουργική πόλη*, η οποία ακολουθεί μια μέση οδό που την τοποθετεί ανάμεσα στα άλλα δύο μοντέλα.

Πέρα από τη δημιουργία μοντέλων αστικής ανάπτυξης οι πολιτιστικές πολιτικές οδηγούν και στη δημιουργία χωρικών ενότητων με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά όσον αφορά στον τομέα των χρήσεων γης. Έτσι, τα τελευταία χρόνια με τις παγκόσμιες αλλαγές στην οικονομία, την κοινωνία και το χώρο, από τη σκοπιά των χρήσεων γης εμφανίζεται μια νέα τάση. Μέσα στο κέντρο της μεταβιομηχανικής πόλης τείνουν να δημιουργούνται μεγάλες χωρικές συγκεντρώσεις ανθουσών οικονομικών δραστηριοτήτων (Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Ηλ., 2006) που αποτελούν δημιουργικές νησίδες της νέας οικονομίας και σχηματίζουν εντοπισμένους χωρικούς θύλακες μέσα στον ιστό, οι οποίοι προσδιορίζονται ως εξής:

- i. *Clusters επιχειρήσεων - Τοπία επιχειρηματικών επικέντρων.* Αυτά συναντώνται στο κέντρο της πόλης και αντιστοιχούν σε clusters επιχειρήσεων παροχής οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας που συμπληρώνονται με χρήσεις κατοικίας, εμπορικών καταστημάτων και εστιατορίων. Ο χώρος είναι συνήθως προϊόν αστικής αναδόμησης και χαρακτηρίζεται από καινοτόμο αρχιτεκτονικό σχεδιασμό.
- ii. *Clusters πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων - Τοπία Πολιτιστικών επικέντρων.* Αρχικά, η ανάπτυξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων θεωρούνταν μέσο βελτίωσης της ποιότητας του αστικού χώρου, ενώ σήμερα έχει αναδειχθεί στον σημαντικότερο μοχλό μεγέθυνσης της αστικής οικονομίας. Η γένεση του φαινομένου των πολιτιστικών clusters έχει τις ρίζες της στη δεκαετία του '80 και τις πρώτες αστικές πολιτικές για την ανάπλαση και αναζωογόνηση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών, όπου οι πολιτιστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες χρησιμοποιήθηκαν ως



καταλύτης για την αστική αναγέννηση και ως κινητήριο μοχλός της αστικής οικονομίας. Από τη σκοπιά του αστικού τοπίου το φαινόμενο των πολιτιστικών clusters παράγει τρεις τύπους συμβολικών επικέντρων:

1. *Πολιτιστικά επίκεντρα υψηλής τέχνης.* Αυτά συναντώνται στο κέντρο της πόλης και αντιστοιχούν σε clusters που συγκεντρώνουν πολιτιστικές δραστηριότητες, όπως μουσεία διαφόρων ειδών, γκαλερί, θέατρα, όπερες κ.α.
2. *Επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας.* Ως τέτοια θεωρούνται περιοχές στο κέντρο της πόλης όπου συγκεντρώνονται δραστηριότητες αναψυχής όπως μπαρ, εστιατόρια, καφετέριες, καταστήματα κ.α. Τα επίκεντρα αυτά αντιστοιχούν σε υποβαθμισμένες παλιές εργατικές συνοικίες ή περιοχές βιομηχανίας, χονδρεμπορίου και αποθηκών που αναπλάστηκαν.
3. *Επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής στο όριο της πόλης με το υδάτινο στοιχείο.* Η ανάπλαση των αστικών θαλάσσιων μετώπων και η δημιουργία επίκεντρων πολιτισμού και αναψυχής στα χωρικά όρια της πόλης με το υδάτινο στοιχείο αποτελούν διεθνές πολεοδομικό φαινόμενο κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Η μεταφορά των λιμενικών δραστηριοτήτων σε νέες σύγχρονες εγκαταστάσεις επέτρεψε σε πολλές πόλεις τον ανασχεδιασμό των παλιών κεντρικών λιμενικών προβλητών και αποθηκών ως χώρων πολιτισμού και αναψυχής, ενθαρρύνοντας ταυτόχρονα και την αναζωογόνηση γειτονικών υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας, χονδρεμπορίου ή βιομηχανίας και τη δημιουργία συγκεντρώσεων δραστηριοτήτων πολιτισμού υψηλής τέχνης και αναψυχής.

Επισημαίνεται ότι η δημιουργία των πολιτιστικών επικέντρων σχετίζεται με τη μεταβαλλόμενη ταυτότητα της μεταμοντέρνας κοινωνίας, της πολιτιστικής απόκλισης και εξατομίκευσης των επιλογών και τις αυξανόμενες μεσαίες τάξεις των μετακινούμενων μορφωμένων επαγγελματιών, στους οποίους μπορούν να παρέχουν μια μεγάλη ποικιλία πολιτιστικών και ψυχαγωγικών επιλογών, συγκεντρωμένη σε έναν τόπο και παράλληλα μπορούν να συμβάλουν στην ενίσχυση της ταυτότητας του τόπου μέσω της δημιουργίας αστικών και αρχιτεκτονικών τοποσημών, στη θεαματικοποίηση της πόλης και της αστικής μορφολογίας. Οι δυνατότητες των πολιτιστικών επικέντρων ενισχύονται περισσότερο στην περίπτωση που αναπτύσσονται σε διατηρητέους ιστορικούς αστικούς πυρήνες, διότι η αρχιτεκτονική κληρονομιά αντιπροσωπεύει μορφολογικά αποσπάσματα της ιστορίας της πόλης που αποτελούν πλούσια σε νόημα μορφώματα και επιτρέπουν σε επισκέπτες και κατοίκους πολλαπλές, αποκλίνουσες και εξατομικευμένες ερμηνείες του χώρου.

## **1.9\_ Συμπεράσματα**

Με βάση τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω ζητούμενο για την πόλη του Πειραιά είναι η συγκρότηση ενός ενιαίου σχεδιασμού που θα συμπεριλάβει το σύνολο των δράσεων που πραγματοποιούνται αποσπασματικά και θα τις εντάξει σε ένα ενιαίο πλαίσιο. Κομβικό ρόλο σε αυτό θα παίξουν οι αναπλάσεις των βιομηχανικών χώρων, καθώς αποτελούν ένα αρκετά μεγάλο και αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης το οποίο κάτω από τις κατάλληλες συνθήκες και αποφάσεις προσφέρεται για άμεση αξιοποίηση. Η αξιοποίηση των βιομηχανικών χώρων θα πρέπει να γίνει υπό το πρίσμα μιας συνολικής αντιμετώπισης.

Οι προτάσεις ανάπλασης των βιομηχανικών χώρων μπορούν να αποτελέσουν αφορμή για την εφαρμογή μιας ενιαίας πολιτιστικής πολιτικής που θα στοχεύει στη συνολική φυσική, οικονομική και πολιτιστική αναζωογόνηση της πόλης του Πειραιά. Οι αναπλάσεις θα συμβάλουν στην ανάκτηση των ανενεργών χώρων προς κάλυψη των αναγκών, στον επαναπροσδιορισμό των χωρικών σχέσεων τόσο εντός του αστικού ιστού όσο και μεταξύ της πόλης και της θάλασσας, στην ενθάρρυνση ανάπτυξης τοπικής πολιτιστικής δραστηριότητας και στην ανάδειξη της ιστορικότητας του τόπου, μέσα από το σεβασμό στη μνήμη της πρόσφατης κοινωνικής και παραγωγικής οργάνωσης των χώρων, στην προστασία και αξιοποίηση των βιομηχανικών χώρων με στόχο ο Πειραιάς να αποτελέσει Πόλη – Λιμάνι διεθνούς εμβέλειας και ακτινοβολίας.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2\_**

Η πόλη του Πειραιά

## 2.1\_ Εισαγωγικά στοιχεία

Η εικόνα που παρουσιάζει σήμερα η πόλη του Πειραιά είναι αποτέλεσμα των διάφορων οικονομικών και πολιτικών συγκυριών κατά τις διάφορες ιστορικές περιόδους. Μέσα από τη μελέτη της πολεοδομικής εξέλιξης του Πειραιά, αλλά και της εξέλιξης των παραγωγικών του δραστηριοτήτων, προκύπτει ένα πλήθος μεταλλαγών στη δομή και το χαρακτήρα της πόλης, οι οποίες συνεχίζονται με διάφορους ρυθμούς μέχρι τις μέρες μας.

Σήμερα, ο δήμος Πειραιά είναι ένα κέντρο με χαρακτηριστικά μητροπολιτικής εμβέλειας, το δεύτερο μετά την Αθήνα, με πολύ σημαντικό ρόλο στη ζωή και την οικονομία της χώρας, καθώς αποτελεί μια διεθνή πύλη συναλλαγών και εμπορίου, ενώ ταυτόχρονα είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα στην Ευρώπη ως προς την επιβατική του κίνηση. Στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας του Πειραιά καθοριστική υπήρξε η επίδραση του φυσικού χώρου και της γεωγραφικής θέσης του. Η πορεία της πόλης του Πειραιά από την ίδρυση της, τον 5ο αιώνα π.Χ., συνδέθηκε με τη λειτουργία του λιμανιού και την ανάπτυξη των παραγωγικών του δραστηριοτήτων.

Από τις δεκαετίες του 1970, 1980 και έπειτα η πόλη του Πειραιά βρίσκεται σε μια διαρκή διαδικασία αποβιομηχάνισης, αλλαγής των παραγωγικών δραστηριοτήτων, εξέλιξης της τεχνολογίας και των προσανατολισμών της αγοράς, γεγονότα που έχουν άμεσες επιπτώσεις στη μορφή και τη λειτουργία του αστικού χώρου. Σε όλη την έκταση του Δήμου απαντώνται ανενεργοί βιομηχανικοί, αποθηκευτικοί και λιμενικοί χώροι, μεγάλης έκτασης, οι οποίοι παραμένουν άδεια από χρήσεις δημιουργώντας στον χώρο κενά και ασυνέχειες, ενώ ταυτόχρονα πολλοί εξ αυτών διαθέτουν σημαντικής πολιτισμικής αξίας κτιριακές εγκαταστάσεις που παραμένουν ανεκμετάλλετες. Για μια σειρά από τους χώρους αυτούς έχουν διατυπωθεί κατά καιρούς αρκετές προτάσεις ανάπτυξης, άλλες μεγαλύτερης και άλλες μικρότερης εμβέλειας με κοινωνικά, οικονομικά ή πολιτιστικά κίνητρα, χωρίς όμως να εντάσσονται σε ένα πρόγραμμα ανάπτυξης του Δήμου στο σύνολο του. Πολλές από τις αναπλάσεις κινούνται σε κατευθύνσεις πολιτιστικής πολιτικής και πάλι όμως αποσπασματικά και χωρίς να συμπεριλαμβάνονται σε μια τέτοιου είδους υπερκείμενη στρατηγική που να αποσκοπεί στην συνολική αναζωογόνηση της πόλης του Πειραιά.

Η απομάκρυνση των βιομηχανιών είχε καταλυτικές επιπτώσεις στον αστικό χώρο. Η διαδικασία αποβιομηχάνισης κληροδότησε στον πολεοδομικό ιστό του Πειραιά και στη λιμενική του ζώνη, πολλούς εγκαταλειμμένους βιομηχανικούς χώρους, που λόγω των πρότερων χρήσεων τους διαθέτουν συνήθως μεγάλο μέγεθος με αποτέλεσμα να δημιουργούν νεκρές ζώνες μέσα στην πόλη διακόπτοντας τη συνέχεια της ή αποκόπτοντας τη σχέση της με το θαλάσσιο μέτωπο. Οι χώροι αυτοί επιπλέον των παραπάνω χαρακτηρίζονται από επιβαρημένες ποιοτικά, περιβαλλοντικά και πολεοδομικά συνθήκες, καθώς είτε έχουν εγκαταλειφθεί και ερειπωθεί, είτε συνεχίζουν να λειτουργούν δεσμευμένοι από προβληματικές χρήσεις. Ωστόσο, οι περισσότεροι από αυτούς βρίσκονται σε νευραλγικές θέσεις του αστικού ιστού και διαθέτουν πλούσια κτιριακή υποδομή, ιστορικής και αρχιτεκτονικής αξίας, γεγονός που μπορεί να αποτελέσει κίνητρο ανάπτυξης, συντήρησης και επανάχρησής τους με στόχο την προστασία και ανάδειξη των ίδιων των χώρων, αλλά και την αναβάθμιση του ευρύτερου πολεοδομικού, οικονομικού και κοινωνικού περιβάλλοντος.

Ο Πειραιάς ως μεγάλο βιομηχανικό κέντρο με τη δυναμική που τον καθιέρωσε στο παρελθόν δεν υπάρχει πια. Χαρακτηριστικό του είναι πλέον η συνύπαρξη παραδοσιακών και σύγχρονων δραστηριοτήτων, γεγονός που καθορίζει τη σημερινή του φυσιογνωμία και πολυλειτουργικότητα. Οι αλλαγές στο παραγωγικό σύστημα συνεπάγονται πολυεπίπεδες επιπτώσεις στη διάρθρωση των χωροκοινωνικών δομών και στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, που αφορούν σε αλλαγές στις χρήσεις γης, ως αποτέλεσμα της τριτογενεοποίησης των δραστηριοτήτων, των διαφοροποιήσεων στην παραγωγική διαδικασία και του εκσυγχρονισμού της παραγωγικής βάσης. Παράλληλα, παρατηρείται υποβάθμιση του αστικού χώρου και σημειακή αναβάθμιση (όπου συγκεντρώνονται εκσυγχρονισμένες μονάδες) σε γεωγραφική γειτνίαση με υποβαθμισμένες γειτονίες.

## 2.2\_ Χρήσεις γης

Αναφορικά με τις χρήσεις γης σημειώνεται ότι στον Δήμο υπερτερεί η χρήση της κατοικίας με μεγαλύτερο ποσοστό στη γενική κατοικία παρά στην αμιγή. Η βιομηχανία - βιοτεχνία καταλαμβάνει υψηλό ποσοστό παρά τις τάσεις αποβιομηχάνισης, ενώ είναι εμφανής η ανάπτυξη τοπικών κέντρων για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών. Επισημαίνεται ότι ο αθλητισμός και το πράσινο καταλαμβάνουν ελάχιστη έκταση.

Ο Πειραιάς τα τελευταία χρόνια μετατρέπεται σταδιακά σε σύγχρονο εμποροναυτιλιακό κέντρο με δραστηριότητες υπερτοπικής εμβέλειας. Πρόκειται για ένα Δήμο με πολυσύνθετη πολεοδομική οργάνωση, καθώς αποτελείται από ένα σύνολο διαφορετικών χωρικών ενοτήτων, που υποδέχονται ποικίλες δραστηριότητες και παρουσιάζουν διαφορετικό τρόπο συγκρότησης και μετασχηματισμού της δομής τους. Διακρίνονται οι παρακάτω χωρικές ενότητες:

1. Περιοχές κατοικίας
2. Κεντρική περιοχή βόρεια της Πειραιϊκής χερσονήσου με τις σημαντικότερες πλατείες και το κέντρο εμπορίου, διοίκησης και υπηρεσιών
3. Λιμενική ζώνη με τις μεγάλες ενότητες γραφείων - υπηρεσιών, τις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ και τις επιβατικές πύλες του λιμανιού και περιλαμβάνει τρεις ενότητες: 1.το κεντρικό λιμάνι, 2.την παραλιακή ζώνη, 3. τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος
4. Περιοχές βιομηχανικών και βιοτεχνικών χρήσεων με ελάχιστη παρουσία κατοικίας
5. Ζώνες μελλοντικών αναπλάσεων στην περιοχή του λιμανιού

Οι αλλαγές στις παραγωγικές και οικονομικές δραστηριότητες προκαλούν αντίστοιχες μεταλλαγές στη δομή και οργάνωση του αστικού χώρου, στη διαμόρφωση του τοπίου της, στον τρόπο ζωής και κατοίκησης, αλλά και στην κοινωνική σύνθεση. Η παρακμή των παραδοσιακών βιομηχανικών μονάδων οδηγεί σε απώλειες θέσεων εργασίας, εγκατάλειψη του κτιριακού αποθέματος, υποβάθμιση των περιβαλλοντικών συνθηκών, αλλά και απομάκρυνση των κατοίκων από τους εργατικούς συνοικισμούς που είχαν αναπτυχθεί γύρω από τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Στις περιοχές αυτές που συχνά χαρακτηρίζονται από συνθήκες υποβάθμισης και ρύπανσης και κενό/υποβαθμισμένο κτιριακό απόθεμα, προσελκύεται η εγκατάσταση οικονομικών μεταναστών.

## 2.3\_ Βασικά προβλήματα

Μερικά από τα σημαντικότερα προβλήματα από τα οποία προκύπτουν και οι αντίστοιχες ανάγκες είναι τα εξής:

- ο έλλειψη ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου
- ο έλλειψη πολιτιστικών υποδομών
- ο μεγάλος αριθμός εγκαταλελειμμένων εκτάσεων
- ο εγκατάλειψη και υποβάθμιση σχεδόν όλων των ανενεργών βιομηχανικών χώρων
- ο μη αξιοποίηση πλούσιου αποθέματος πολιτιστικής κληρονομιάς
- ο αποκοπή της πόλης από το θαλάσσιο μέτωπο
- ο αποκοπή της πόλης από το χώρο του λιμανιού
- ο συνύπαρξη στον αστικό ιστό ασύμβατων χρήσεων
- ο κορεσμένος πολεοδομικός ιστός
- ο επιβαρημένη κυκλοφοριακή κατάσταση
- ο ανεπαρκές δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών
- ο περιβαλλοντικά προβλήματα

## **2.4\_ Καταγραφή βιομηχανικών χώρων**

Η βιομηχανική ζώνη του Πειραιά καλύπτει ολόκληρη την περιοχή από την οδό Πειραιώς μέχρι και τη λεμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας περιλαμβάνοντας τις περιοχές του σταδίου Καραϊσκάκη, της Λεύκας - Καμινίων, την περιοχή εκατέρωθεν της οδού Πειραιώς, την περιοχή Αγ. Διονυσίου και τη λιμενική ζώνη. Η βιομηχανική ζώνη αναπτύσσεται σε εγγύτητα με το λιμάνι, τις σιδηροδρομικές γραμμές ( γραμμή ΟΣΕ, γραμμή ΗΣΑΠ) και τους οδικούς άξονες της Πειραιώς και της Θηβών, αλλά και κατά μήκος των οδών Ρετσίνα και Τροchioδρόμων (Μικράς Ασίας), μέσω των οποίων και η Πειραιώς αντίστοιχα συνδέονται με το λιμάνι.

Η βιομηχανική ζώνη του Πειραιά είναι συνεχής και αρκετά συμπαγής, δημιουργώντας μια ενιαία χωρική ενότητα μεταξύ του κεντρικού Πειραιά και των δυτικών συνοικιών του, ενώ παράλληλα αποτελεί ένα ισχυρό όριο μεταξύ του θαλάσσιου μετώπου και των περιοχών κατοικίας της Δραπετσώνας. Οι βιομηχανικοί χώροι που εντοπίζονται στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά μπορούν να ομαδοποιηθούν στις παρακάτω χωρικές ενότητες:

- ο Λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας - Κερατσινίου
- ο Ακτή Βασιλειάδη
- ο Ηετιώνεια Ακτή
- ο Γραμμές ΟΣΕ από Αγ. Διονύσιο μέχρι Λεύκα
- ο Περιοχή Αγ. Διονυσίου
- ο Περιοχή Καμινίων
- ο Ενότητα εργοστασίων Δηλαβέρη, Ρετσίνα, Εργοστασίου - Μηχανοστασίου του ΟΣΕ
- ο Οδός Πειραιώς
- ο Ενότητα ΧΡΩΠΕΙ

Αξίζει να σημειωθεί ότι καθεμία από τις παραπάνω ενότητες περιλαμβάνει πλήθος βιομηχανικών κτιρίων και χώρων δίνοντας διαφορετικά χαρακτηριστικά στην κάθε μια. Μερικά από τα στοιχεία προσδιορισμού τους είναι η χωρική ανάπτυξη τους στον αστικό ιστό, η μορφή του χώρου, η χρονολογία, η σημερινή κατάσταση των χώρων και των κτιρίων τους, οι τυπολογίες με βάση την κατεύθυνση της ανάπτυξης /επανάχρησης, καθώς και το ιδιοκτησιακό του καθεστώ.

## **2.5\_ Γενικά στοιχεία περιοχής επέμβασης**

Ως περιοχή επέμβασης της παρούσας εργασίας επιλέγεται η λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας, η οποία βρίσκεται στα δυτικά του Πειραιά, στη συνέχεια της ακτής Βασιλειάδη και αποτελεί σημαντικό τμήμα της βιομηχανικής ιστορίας της πόλης. Η έκταση της ευρύτερης περιοχής του παραλιακού μετώπου ανέρχεται σε 661,05 στρέμματα και περιλαμβάνει τον χώρο του εργοστασίου των Λιπασμάτων, τις εγκαταστάσεις της τσιμεντοβιομηχανίας ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ, τις δεξαμενές καυσίμων και ορυκτελαίων της BP και της MOBIL, το εργοστάσιο παραγωγής γύψου, τα "ταμπάκια" (βιομηχανίες επεξεργασίας δέρματος), το εργοστάσιο παραγωγής ρεύματος της ΔΕΗ, και τις εγκαταστάσεις της ΕΥΔΑΠ. Το μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής βρίσκεται εντός των διοικητικών ορίων της Δραπετσώνας, ενώ το μικρότερο στο Δήμο Κερατσινίου.

Ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς της λιμενοβιομηχανικής ζώνης Δραπετσώνας αξίζει να σημειωθεί ότι σημαντικό τμήμα της περιοχής ανήκει κατά κυριότητα στο Ελληνικό Δημόσιο ή στους Δήμους, ενώ εξίσου σημαντικό τμήμα της έχει παραχωρηθεί "κατά χρήση" σε φορείς του δημόσιου τομέα, οι οποίοι σήμερα έχουν μετατραπεί σε Ανώνυμες εταιρείες, ενώ εμπλέκονται σε μεγάλο ποσοστό και ιδιώτες.

## **2.6 \_ Ιστορική εξέλιξη της περιοχής επέμβασης**

Η επέκταση της λιμενοβιομηχανικής ζώνης δυτικά της ακτής Βασιλειάδη ξεκίνησε το 1909 με την εγκατάσταση του εργοστασίου των Λιπασμάτων και συνεχίστηκε με το εργοστάσιο Τσιμέντων Ηρακλής (1911), τις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών, το Γυψάδικο, τον ΑΗΣ Αγίου Γεωργίου (1929) και ένα πλήθος βιοτεχνικών εργαστηρίων και βιομηχανικών εγκαταστάσεων, ο οποίος κάλυψε τα μεταξύ τους κενά σταθεροποιώντας και ενισχύοντας το λιμενοβιομηχανικό χαρακτήρα της περιοχής και δημιουργώντας μια συμπαγή βιομηχανική ζώνη. Σε άμεση επαφή με τη βιομηχανική ζώνη αναπτύσσεται το 1922 συνοικισμός από μικρασιάτες πρόσφυγες, ενώ εισρέει στην περιοχή και μεγάλος αριθμός βιομηχανικών εργατών. Ο χώρος κατοικίας που προκύπτει είναι ιδιαίτερα υποβαθμισμένος.

Από το 1979 αρχίζει η συζήτηση για την ανάπλαση της ζώνης, λόγω της μετεγκατάστασης των βιομηχανιών από την Αττική και του δυναμικού συνοικιακού κινήματος που επικρατούσε εκείνη την περίοδο περί απομάκρυνσης των εργοστασίων και προστασίας του περιβάλλοντος. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας αποχαρακτήρισε οριστικά την περιοχή από τη βιομηχανική της χρήση με στόχο την ποιοτική αναβάθμιση, ενώ παράλληλα με το Προεδρικό Διάταγμα του 1984 προβλέπεται η απομάκρυνση της βιομηχανίας/βιοτεχνίας. Η απομάκρυνση του συγκροτήματος των Λιπασμάτων το 1999 σταμάτησε τη λειτουργία του οριστικά με κοινή απόφαση του ΥΠΕΧΩΔΕ, του Δήμου Δραπετσώνας και της Εθνικής Τράπεζας, η οποία είχε αγοράσει εξ' ολοκλήρου την επιχείρηση των Λιπασμάτων το

1992. Στην περιοχή σήμερα παραμένουν οι εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών, σε εφεδρεία λειτουργεί ο ΑΗΣ Αγίου Γεωργίου της ΔΕΗ, ενώ έχει προστεθεί η μονάδα βιολογικού καθαρισμού της ΕΥΔΑΠ.

Σήμερα ο χώρος των Λιπασμάτων αποτελεί μια ελεύθερη παραλάσσια έκταση από την ακτή Βασιλειάδη μέχρι το λιμένα Ηρακλέους, που μαζί με τις γειτονικές εγκαταστάσεις που υπολειτουργούν, δημιουργούν ένα παράκτιο brownfield. Για την περιοχή αυτή ήδη από τη δεκαετία του 1990 έχουν συνταχθεί ποικίλες προτάσεις ανάπλασης με διαφορετικές προσεγγίσεις.

## **2.7\_ Συμπεράσματα**

Γίνεται φανερό ότι παρά το πλήθος των μεταλλαγών που συμβαίνουν στον Πειραιά, η ιστορία και το τοπίο του παραμένουν συνυφασμένα με τις βιομηχανικές και λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες εξακολουθούν να λειτουργούν ως τοπόσημα για την πόλη. Κρίσιμα ζητούμενα λοιπόν για τη σύγχρονη πόλη του Πειραιά είναι η διατήρηση και ανάδειξη της βιομηχανικής μνήμης του τοπίου, η εξασφάλιση πρόσβασης στο θαλάσσιο μέτωπο και η προστασία, ανάδειξη και αξιοποίηση των παλιών βιομηχανικών χώρων και εγκαταστάσεων, που συναντώνται σε αφθονία.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3\_**

Ανάλυση σχεδιαστικής πρότασης

### **3.1\_ Στόχος**

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω στο επίκεντρο της διπλωματικής αυτής εργασίας τίθεται η λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας, η οποία αποτελεί ένα αμφιλεγόμενο σημείο μιας άλλοτε ενεργής βιομηχανικής περιοχής, που βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με τη θάλασσα και η οποία αποτελεί πλέον ένα αστικό ανενεργό τμήμα του παραθαλάσσιου μετώπου της πόλης. Η περιοχή αυτή αποτελεί σήμερα μια αποβιομηχανοποιημένη περιοχή, αποκομμένη από τον αστικό ιστό, που αντιμετωπίζει συνθήκες εγκατάλειψης. Ωστόσο, δεν παύει να αποτελεί ένα χώρο μεγάλης σημασίας για την πόλη του Πειραιά που συνδέεται τόσο με την ιστορία του, όσο και με την εξέλιξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων και την ανάπτυξη της πόλης.

Οι βιομηχανικοί χώροι που λειτουργούσαν στην περιοχή είτε στέκουν ως κελύφη είτε έχουν κατεδαφιστεί, αποτελούν σημαντικό κομμάτι της μνήμης του χώρου και έχουν αφήσει τα ίχνη τους στο τοπίο. Η λιμενοβιομηχανική ζώνη επί δεκαετίες παρέμεινε δεσμευμένη από ποικίλες χρήσεις, που διασπούσαν την ενότητα της και αποτελούσαν ένα ισχυρό όριο μεταξύ του γειτονικού ιστού και του θαλάσσιου μετώπου. Σήμερα, σχεδόν όλες οι λειτουργίες έχουν απομακρυνθεί από το σύνολο της περιοχής δίνοντας την ευκαιρία μιας ενιαίας αντιμετώπισης του χώρου που θα συμβάλει αφενός, στην ανάπτυξη του και αφετέρου στην απόδοση του στην πόλη και στον επαναπροσδιορισμό της σχέσης της με τη θάλασσα.

Στο επίκεντρο, λοιπόν, του σχεδιαστικού αυτού εγχειρήματος τίθεται η αξιοποίηση του βιομηχανικού αυτού χώρου, με σκοπό τη σύνδεση και την εξασφάλιση της πρόσβασης στο θαλάσσιο μέτωπο, τον επαναπροσδιορισμό των χωρικών σχέσεων της πόλης με τη θάλασσα, την επανάχρηση του αστικού χώρου για την απορρόφηση αναπτυξιακών πιέσεων οικιστικής επέκτασης σε ανεκμετάλλευτες περιοχές, την εξασφάλιση ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, την οικονομική ανάπτυξη, καθώς και τις ανάγκες για χρήσεις πολιτισμού, αθλητισμού, αναψυχής και εμπορίου, ώστε να προκύψει η αναζωογόνηση της περιοχής και να επαναπροσδιοριστεί η ταυτότητα της πόλης.

### **3.4\_ Περιγραφή σχεδιαστικής πρότασης**

Η βασική ιδέα σχεδιασμού της συγκεκριμένης πρότασης είναι να προτείνει έναν νέο τρόπο κατοίκησης, ο οποίος παράλληλα να ενσωματώνει τον χαρακτήρα και τις απαιτήσεις ενός κέντρου ψυχαγωγίας. Στόχος είναι η συμβίωση κατοικημένων περιοχών και δημόσιων επιφανειών διαμορφώνοντας μια σύγχρονη αστική προβλήτα, η οποία θα αποτελέσει για την περιοχή έναν πολιτιστικό άξονα - γέφυρα συνδέοντας παλιές και νέες αξίες.

Πρόκειται ουσιαστικά για μια γραμμική κατασκευή μεγάλης κλίμακας που στοχεύει στη σύνδεση των δύο άκρων και στη διανομή της κυκλοφορίας ως μια αστική πλατφόρμα. Η θέση στην οποία προτείνεται να τοποθετηθεί η εν λόγω κατασκευή προδιαθέτει αυτή τη σκέψη, εφόσον εκατέρωθεν αυτής προβλέπεται να τοποθετηθούν μελλοντικά διάφορα μουσεία και άλλου τέτοιου είδους πολιτιστικές δραστηριότητες. Επομένως, η αστική αυτή πλατφόρμα σε συνδυασμό με τον ελεύθερο χώρο πρασίνου θα αποτελέσει επιπρόσθετα ένα σημείο εκτόνωσης της κυκλοφορίας και έναν κόμβο εναλλακτικής ψυχαγωγίας.

Όσον αφορά τη δομή και την οργάνωση της πλατφόρμας πρόκειται για μια κατασκευή που στηρίζεται σε υποστυλώματα απελευθερώνοντας την επιφάνεια του νερού και δημιουργώντας προβλήτες, οι οποίες εξυπηρετούν ατομικές και δημόσιες ανάγκες. Η αστική αυτή πλατφόρμα απελευθερώνει στην ουσία το περιβάλλον για την ανάπτυξη διαφορετικών δραστηριοτήτων που έχουν σχέση με το νερό και το πράσινο. Για την καλύτερη λειτουργία της πλατφόρμας δημιουργούνται κάθετα ανοίγματα σε όλο το μήκος της, γύρω από τα οποία συγκεντρώνονται και οι χρήσεις της.

Αναφορικά με το κτιριολογικό πρόγραμμα η πλατφόρμα χωρίζεται σε δύο επιμέρους τμήματα. Το πρώτο τμήμα απαρτίζεται από τα επίπεδα κατοικίας, τα οποία βρίσκονται στους τέσσερις τελευταίους



ορόφους της κατασκευής και έχουν πρόσβαση στο δώμα, το οποίο με τη σειρά του είναι ιδιωτικής χρήσης και εξυπηρετεί μόνο τους κατοίκους της πλατφόρμας. Η τυπολογία των διαμερισμάτων ακολουθεί τέσσερις βασικούς τύπους, οι οποίοι διαφοροποιούνται ανάλογα με το μέγεθος τους. Η χωροθέτηση των διαμερισμάτων στην κατασκευή γίνεται είτε κατά μήκος των δύο μεγάλων όψεων της είτε γύρω από τα κάθετα ανοίγματα της κατασκευής. Ανάμεσα στις περιοχές κατοικίας κάθε επιπέδου παρεμβάλλονται τμήματα εμπορικής χρήσης για την εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων.

Το δεύτερο τμήμα βρίσκεται στους δύο πρώτους ορόφους της πλατφόρμας και περιλαμβάνει τις πιο δημόσιες λειτουργίες. Συγκεκριμένα, στο πρώτο επίπεδο προτείνεται να εγκατασταθούν δραστηριότητες σε σχέση με το νερό όπως ενυδρείο και αθλητικό κέντρο, καθώς και άλλες λειτουργίες όπως κέντρο τεχνών και εμπορικό κέντρο. Το δεύτερο επίπεδο περιλαμβάνει εμπορικό κέντρο σε συνέχεια του πρώτου επιπέδου, βιβλιοθήκη, θέατρο, εκπαιδευτικό κτίριο και νοσοκομείο. Οι δημόσιες αυτές λειτουργίες απευθύνονται όχι μόνο στους κατοίκους της πλατφόρμας, αλλά είναι ανοιχτές προς το ευρύτερο κοινό της περιοχής.

Για την πρόσβαση στην πλατφόρμα υπάρχουν διαδρομές και γέφυρες που οδηγούν από διάφορα σημεία της πόλης σε αυτή, αλλά ταυτόχρονα προτείνεται η εγκατάσταση γραμμής τύπου monorail για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας, της πρόσβασης και της σύνδεσης με την πόλη. Εναλλακτική περιπατητική διαδρομή τοποθετείται μέσα στον ελεύθερο χώρο πρασίνου, η οποία συνδέει ταυτόχρονα τις διάφορες χρήσεις αναψυχής και δραστηριότητες μέσα στο πάρκο.

### **3.5\_ Συμπεράσματα**

Γίνεται φανερό ότι η εν λόγω περιοχή έχει υποστεί αλλοιώσεις στην ταυτότητα της στα πλαίσια των συνεχόμενων μεταλλαγών των τελευταίων ετών. Το γεγονός αυτό καθιστά καίρια την ανάγκη επαναπροσδιορισμού της ταυτότητας της, ώστε να καταστεί και πάλι λειτουργική και να συμβάλει στην αναζωογόνηση της ευρύτερης περιοχής. Για το λόγο αυτό η σχεδιαστική πρόταση στοχεύει στο να αξιοποιήσει το συγκεκριμένο αστικό κενό, προκειμένου να επιτύχει τη σύζευξη της πόλης με τη θάλασσα και να προτείνει λειτουργίες και δραστηριότητες που θα δράσουν ως γέφυρες επαναπροσδιορίζοντας την ταυτότητα τόσο της εν λόγω περιοχής όσο και ολόκληρης της πόλης.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4\_**

Βιβλιογραφία

#### **4.1\_ Βιβλιογραφία**

- Αγγελίδης Μ, Χωροταξικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη ανάπτυξη, Αθήνα 2000
- Αραβαντινός Αθανάσιος, Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1997
- Aldo Rossi, Η αρχιτεκτονική της πόλης, Θεσσαλονίκη 1991
- Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Ηλ., Εισαγωγή: Μετασχηματισμοί των αστικών τοπίων στις συνθήκες της παγκοσμιοποίησης, του ανταγωνισμού των πόλεων και των μεταμοντέρνων κοινωνιών, Αθήνα 2006
- Kevin Lynch, The Image of the City, MIT Press, 1960
- Καζέρος Ν., Το τοπίο σε απόσταση, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, 2003
- Λουκαΐτου - Σιδέρη Αν., Πολιτιστικά Τοπία και Πολιτιστικές Στρατηγικές: Η Αμερικάνικη Εμπειρία, Αθήνα 2006
- Μαλικούτη Σταματίνα, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 1834 - 1912, Λειτουργική συγκρότηση και πολεοδομική εξέλιξη, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα 2004
- Στεφάνου Ιωσήφ, Χατζοπούλου Αλίκη, Νικολαΐδου Σήλια, Αστική Ανάπλαση, Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, Αθήνα 1995
- Σταματίου Ε., Χωρικές δυσλειτουργίες και περιβαλλοντικές αλλοιώσεις στους παράκτιους νομούς της Ελλάδας - Προβλήματα και προοπτικές, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας 2003
- Βαΐου Ντίνα, Μαντουβάλου Μαρία, Μαυρίδου Μαρία, Το ζήτημα της αποβιομηχάνησης, Θέματα Αστικού Σχεδιασμού, Αθήνα 2006
- Βαλεριάνου Κ., Παναγιωτάτου Ε., Παρατηρώντας τον Πειραιά, ΕΜΠ, Αθήνα 2006
- Μπαλαμπανίδης Δημήτρης, Αναπλάσεις σε παράκτιες λιμενοβιομηχανικές ζώνες - Το παράδειγμα των Λιπασμάτων Δραπετσώνας, Μεταπτυχιακή εργασία, ΔΠΜΣ Πολεοδομία -Χωροταξία, ΕΜΠ, 2007-2008
- Τσαδάρη Σοφία, Η ανάπλαση στη λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας, Μεταπτυχιακή εργασία, ΔΠΜΣ Πολεοδομία - Χωροταξία, ΕΜΠ, 2007-2008
- Τσολακάκη Παναγιώτα, Η πόλη της Ελευσίνας - Ο μετασχηματισμός του χώρου και τα νέα αναπτυξιακά δεδομένα: Βιομηχανική κληρονομιά, αναξιοποίητο πολιτιστικό απόθεμα και νέο τουριστικό προϊόν, Μεταπτυχιακή εργασία, ΔΠΜΣ Πολεοδομία - Χωροταξία, ΕΜΠ, 2007
- <http://www.pireasnet.gr/>
- <http://www.olp.gr/>

#### **4.2\_ Εικόνες**

- google earth

