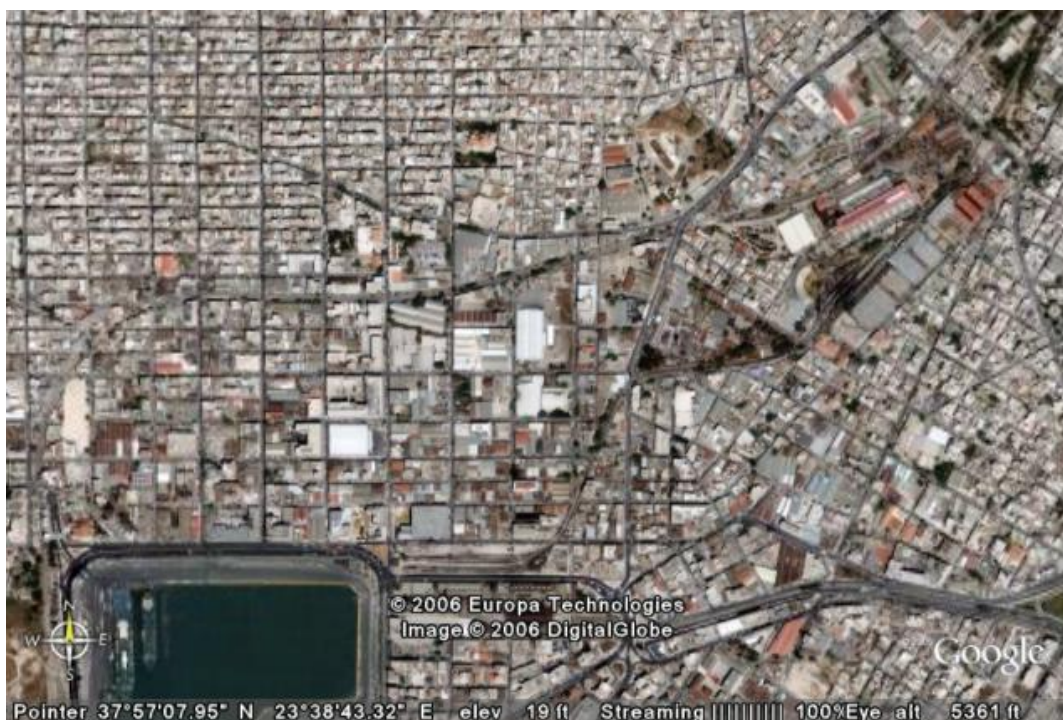


ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
Τμήμα Γεωγραφίας

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΜΕ ΘΕΜΑ:

**ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΕΣ-ΑΔΟΜΗΤΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ
ΔΗΜΟ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**



ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: Νικολίνα Μυωφά

ΑΘΗΝΑ, Φεβρουάριος 2007

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
Τμήμα Γεωγραφίας

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΜΕ ΘΕΜΑ:

**ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΕΣ-ΑΔΟΜΗΤΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ
ΔΗΜΟ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

Δελλαδέτσημας Π.Μ. (Επιβλέπον Καθηγητής)

Παρχαρίδης Ισαάκ

Στεφανάκης Εμμανουήλ

ΑΘΗΝΑ, Φεβρουάριος 2007

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Με την ολοκλήρωση της πτυχιακής εργασίας θέλω να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον Καθηγητή μου κύριο Π.Μ. Δελλαδέτσιμα για την υπόδειξη του θέματος, τη πολύτιμη επιστημονική καθοδήγηση αλλά και την συμπαράστασή του καθόλη τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσης εργασίας. Επίσης θέλω να ευχαριστήσω τα υπόλοιπα μέλη της εξεταστικής επιτροπής το κύριο Ισαάκ Παρχαρίδη (Λέκτορα) και τον κύριο Εμμανουήλ Στεφανάκη (Επίκουρο Καθηγητή) για τη βοήθειά του στη κατασκευή των χαρτών.

Επιπλέον εκφράζω τις ευχαριστίες μου στον κύριο Νίκο Μπελαβίλα (Καθηγητή ΕΜΠ), στον κύριο Ηλία Γιαννίρη (Δρ.Πολεοδόμο-Χωριτάκτη) στον κύριο Θοδωρή Δρίτσα (Δημοτικό Σύμβουλο Πειραιά) και στην κυρία Μάρω Εαγγελίδου (Αρχιτέκτων Μηχ.-Πολεοδόμο) που με βοήθησαν στη συγγραφή αυτής της εργασίας, δίνοντας μου πληροφορίες.

Τέλος θέλω να ευχαριστήσω τη μητέρα μου, στην οποία και αφιερώνω τη παρούσα εργασία, που με στήριξε σε όλη αυτή τη προσπάθεια και βοήθησε με το τρόπο της στη διεκπεραίωση της πτυχιακής μελέτης.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	4
ABSTRACT.....	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ- ΑΔΟΜΗΤΕΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ

1. Αδόμητες και εγκαταλελειμμένες εκτάσεις στον αστικό χώρο.....	9
1.1 Ορισμός αδόμητων και εγκαταλελειμμένων εκτάσεων.....	9
1.2 Λόγοι για τους οποίους εμφανίζονται οι ΑΔΕ.....	11
1.3 Το φαινόμενο παγκόσμια.....	14
1.4 Συνέπειες από την ύπαρξη ΑΔΕ.....	21
1.5 Πολιτικές διαχείρισης των ΑΔΕ και διεθνής εμπειρία.....	23
1.5.1) Ολλανδική πολιτική.....	25
1.5.2) Γαλλική πολιτική.....	27
1.5.3) Η πολιτική στη Μ.Β.....	29
1.5.4) Ιταλική πολιτική.....	35
1.5.5) Ισπανική πολιτική.....	37
2. Τι γίνεται με το θέμα των αδόμητων εκτάσεων στην Ελλάδα.....	40
3. Θεσμικό πλαίσιο για τη διαχείριση των ΑΔΕ και μεθοδολογία προσέγγισης του προβλήματος στην Ελλάδα.....	52

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ-ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

4.	Η περιοχή μελέτης- Δήμος Πειραιά.....	56
5.	Ιστορική αναδρομή του Δήμου Πειραιά.....	59
	5.1. Ιστορική αναφορά.....	59
	5.2. Οικιστική εξέλιξη του Δήμου Πειραιά.....	63
6.	Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.....	67
	6.1. Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Πειραιά.....	67
	6.2. Κοινωνικά χαρακτηριστικά.....	71
	6.2.1. Κοινωνική διάρθρωση.....	71
	6.2.2. Ποιοτικά στοιχεία διαμονής.....	73
	6.3. Οικονομικά χαρακτηριστικά.....	74
	6.3.1. Οικονομικά ενεργός-μη ενεργός πληθυσμός.....	74
	6.3.2. Απασχόληση κατά τομείς παραγωγής.....	76
	6.3.3. Οικονομική δραστηριότητα κατά κλάδους παραγωγής.....	78
	6.4. Περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά.....	79
	6.5. Όροι δόμησης.....	81
	6.5.1. Πληθυσμιακή πυκνότητα.....	81
	6.5.2. Αριθμός ορόφων κτιρίων.....	83
	6.5.3. Συντελεστής δόμησης.....	83
	6.6. Κτιριακή Υποδομή.....	86
	6.6.1. Κτιριακή υποδομή ανά λειτουργία.....	86
	6.6.2. Κανονικές-μη κανονικές λειτουργίες.....	89
	6.7. Μεταφορές.....	90
	6.7.1. Δημόσιες συγκοινωνίες.....	90
	6.7.2. Στάθμευση.....	91

7.	Ανάλυση Χρήσεων Γης.....	93
8.	Λιμάνι.....	121

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ-ΑΠΟΘΕΜΑ ΓΗΣ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

9.	Πρόβλημα-Ζήτημα διαχείρισης ΑΔΕ στον Δήμο Πειραιά.....	126
10.	Εγκαταλελειμμένες-Αδόμητες εκτάσεις του Δήμου Πειραιά.....	128
10.1)	Ανάλυση αποθέματος γης.....	138

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ-ΠΡΟΤΑΣΗ

11.	Πρόταση για την αξιοποίηση του αποθέματος γης-Αντί συμπερασμάτων.....	153
-----	--	-----

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	158
--------------------------	------------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....	165
-------------------------	------------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β-ΧΑΡΤΕΣ.....	174
--------------------------------	------------

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το αντικείμενο της παρούσης μελέτης είναι οι αδόμητες-εγκαταλελειμμένες εκτάσεις (ΑΔΕ) του Δήμου Πειραιά και η πολιτική διαχείρισής τους, πως δηλαδή οι εκτάσεις αυτές μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν προς όφελος ολόκληρης της περιοχής.

Η μελέτη αποτελείται από 4 μέρη: Στο Πρώτο Μέρος αναλύονται γενικά οι αδόμητες και εγκαταλελειμμένων εκτάσεων (ΑΔΕ). Αρχικά αναφέρονται οι ορισμοί και τα αίτια εμφάνισής τους. Επιπλέον ακολουθεί αναφορά σε παραδείγματα πόλεων που εμφανίζουν ΑΔΕ, στις συνέπειες στον αστικό χώρο και στην διεθνή εμπειρία όσον αφορά τις πολιτικές διαχείρισης. Ακόμα γίνεται εκτενής αναφορά στη κατάσταση των ΑΔΕ στην Ελλάδα και στις κυριότερες εγκαταλελειμμένες εκτάσεις στο Λεκανοπέδιο Αττικής. Τέλος γίνεται αναφορά στο θεσμικό πλαίσιο διαχείρισής τους και στη μεθοδολογία προσέγγισης του προβλήματος στην χώρα μας.

Στο Δεύτερο Μέρος σκιαγραφείται η περιοχή μελέτης, ο Δήμος Πειραιά ενώ ακολουθεί η ιστορική αναδρομή για να γίνει κατανοητό μέσα από ποιες διαδικασίες κάποια κομμάτια γης στη περιοχή παρέμειναν ανενεργά. Έπειτα γίνεται εκτενής αναφορά στην υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής μελέτης με στόχο την ανάλυση των αιτιών που οδήγησαν στην εμφάνιση των ΑΔΕ. Επιπλέον ακολουθεί η ανάλυση των χρήσεων γης του Δήμου Πειραιά και η κατανομή τους στο χώρο.

Στο Τρίτο Μέρος αναλύεται το απόθεμα γης του Δήμου Πειραιά. Ειδικότερα, συνοψίζονται τα προβλήματα της περιοχής μελέτης τα οποία θα λάβουμε υπόψη για την διατύπωση της πρότασης. Επιπλέον καταλήγουμε στις εκτάσεις οι οποίες θα αποτελέσουν το απόθεμα γης του Δήμου Πειραιά και ακολουθεί η ανάλυση των εκτάσεων αυτών. Ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο στο να εντοπιστούν οι ΑΔΕ είναι το Google Earth, μέσω των δορυφορικών εικόνων εντοπίζεται το πρόβλημα και καταλήξαμε στις περιοχές.

Τέλος στο Τέταρτο Μέρος διατυπώνουμε τη πρόταση για την αξιοποίηση του αποθέματος γης του Δήμου Πειραιά η οποία βασίστηκε στην επεξεργασία που προηγήθηκε.

ABSTRACT

The object of this study are the vacant-abandoned areas of the Municipality of Piraeus and their management policy that is, how these areas can be reused for the benefit of the whole area.

The study consist of four parts: In the first part, the vacant and abandoned areas are analysed. In the beginning their definitions are given and the causes of their existence are mentioned. There is an additional report on cities having vacant and abandoned areas, on the consequences of these areas on urban space and an account of the international experience concerning management policies. Furthermore, there is extensive reference on the condition of the vacant-abandoned areas in Greece and the main abandon areas in the Attica Basin. Finally, the statutory scope of their management is analysed, as well as the method of approach of this problem in our country.

In the second part, the area of study is outlined –the Municipality of Piraeus- and a historical background is given so that it is understandable how some pieces of land in the area remained inactive. There is also an extensive account on the existing conditions of the area of study with the purpose of analyzing the causes that led to the creation of these vacant-abandoned districts. Moreover, there is an analysis of the usage of land by the Municipality of Piraeus and its distribution in the area.

In the third part, there is an analysis of the land stock of Piraeus specifically, the problems of studying the area, which will be taken into consideration for the formation of our proposal, are summarized. We conclude with the areas that will comprise the land stock of the Municipality of Piraeus in the future, analyzing them, as well. A very useful tool in order to be located vacant and abandoned areas is the Google Earth.

Finally, in the fourth part, the proposal for the reuse of the land stock of the Municipality of Piraeus is given. This was based on the processing of the information gathered.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το αντικείμενο της παρούσης μελέτης είναι οι αδόμητες-εγκαταλελειμμένες εκτάσεις (ΑΔΕ) στον αστικό ιστό που αποτελεί σημαντικό θέμα σύγχρονου προβληματισμού. Από μια απλή εμπειρική παρατήρηση στις περισσότερες πυκνοδομημένες αστικές περιοχές οδηγούμαστε στο συμπέρασμα, ότι στις πόλεις υπάρχουν ταυτόχρονα τμήματα γης δομημένα με τη μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση αλλά και άλλα τα οποία παραμένουν αδόμητα, κενά, δηλαδή, δεν αναπτύσσεται καμιά χρήση σε αυτά. Αυτή η κατάσταση αποτελεί στοιχείο υποβάθμισης της πόλης και έτσι η αποκατάσταση και η αξιοποίηση του ανενεργού αποθέματος κρίνεται αναγκαία.

Τα μεγάλα αστικά κέντρα παρουσιάζουν σημαντικά προβλήματα, όπως είναι η πυκνή δόμηση, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ατμοσφαιρική ρύπανση, η έλλειψη χώρων πρασίνου, αναψυχής, χώρων στάθμευσης, κοινωνικών υποδομών, κ.λ.π τα οποία υποβαθμίζουν τον αστικό χώρο. Η γη που έχει παραμείνει εγκαταλελειμμένη ή αδόμητη αποτελεί σημαντική διέξοδο για παρεμβάσεις στην πόλη. Επομένως αμβλύνονται τα προβλήματα της πόλης μέσω της χρησιμοποίησης των εκτάσεων αυτών για χωροθέτηση νέων δραστηριοτήτων. Επιπλέον, οι εκτάσεις αυτές αποτελούν και αντικείμενο διεκδικήσεων με στόχο την διαχείριση και την επαναχρησιμοποίησή τους.

Εν κατακλείδι, στόχος της εργασίας είναι η εύρεση τρόπων καλύτερης αξιοποίησης της γης που παραμένει ανενεργή στον αστικό ιστό με γνώμονα την ανάπτυξη της περιοχής στην οποία ανήκει.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΕΣ-ΑΔΟΜΗΤΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ

1) Αδόμητες και εγκαταλελειμμένες εκτάσεις στον αστικό χώρο

1.1) Ορισμός αδόμητων και εγκαταλελειμμένων εκτάσεων

Ο όρος αδόμητες εκτάσεις (vacant land) εμπεριέχει μια ποικιλία ορισμών. Όταν αναφερόμαστε σε αδόμητες εκτάσεις, εννοούμε εκτάσεις, στις οποίες παλαιότερα ήταν εγκατεστημένες διάφορες χρήσεις (βιομηχανίες, βιοτεχνίες, κατοικίες, κ.τ.λ) ενώ τώρα είναι κενές, δηλαδή δεν χωροθετείται καμιά χρήση. Επομένως, είναι εκτάσεις οι οποίες εγκαταλείφθηκαν μετά την ανάπτυξή τους αφήνοντας κενές-μη χρησιμοποιημένες εκτάσεις γης. Επιπλέον μια αδόμητη έκταση είναι συνήθως μια κενή έκταση η οποία για διάφορους λόγους μπορεί να μην χρησιμοποιείται (είτε πρόσφατα είτε για μεγάλο χρονικό διάστημα) ή να χρησιμοποιείται μόνο προσωρινά. Μπορεί επίσης κάποιο τμήμα γης να κριθεί ακατάλληλο να χρησιμοποιηθεί, λόγω φυσικών αιτιών (π.χ. λόγω πλημμύρων, σεισμών, απότομων πλαγιών, αστάθειας του εδάφους, κ.τ.λ.). Συμπεραίνουμε, λοιπόν, ότι δεν υπάρχει κάποιος κοινά αποδεκτός ορισμός, αλλά επαναπροσδιορίζεται με βάση τα αίτια που προκαλούν την εγκατάλειψη, με αποτέλεσμα να υπάρχει δυσκολία ακόμα και στην ακριβή αποτύπωση των εκτάσεων αυτών. Συνήθως οι αδόμητες εκτάσεις ωφελούνται και μέσω της ανάπτυξης.¹ Ένας ορισμός των εκτάσεων αυτών που περιέχει όλα τα στοιχεία που αναφέραμε είναι ο ακόλουθος: Αδόμητες είναι οι εκτάσεις που βρίσκονται μέσα σε αστικούς οικισμούς και δεν χρησιμοποιούνται. Επομένως, είναι κενές και μόνο μέσω της ανάπτυξής τους θα ωφεληθούν.² Συμπεραίνουμε ότι οι κενές εκτάσεις δίνουν μια ευκαιρία, στις αστικές περιοχές για ανάπτυξη αφού οι χώροι αυτοί αποτελούν εκτάσεις στις οποίες μπορούν να χωροθετηθούν χρήσεις γης, οι οποίες θα συντελέσουν στην ανάπτυξη της περιοχής συνολικά.

Ως εγκαταλελειμμένη έκταση (derelict, abandoned land) ορίζεται συνήθως η έκταση, η οποία έχει υποβαθμιστεί και ενδεχομένως, μέσω της διαχείρισης, μπορεί να αναπτυχθεί και να επαναχρησιμοποιηθεί.³ Συνήθως εννοούμε τις εκτάσεις γης που υποχρησιμοποιούνται (χαμηλής έντασης, ευτελείς χρήσεις), δηλαδή που λαμβάνουν χώρα κάποιες δραστηριότητες που δημιουργούν περιβαλλοντικά προβλήματα. Κατά τους Jakle, John A. και David Wilson (1992) ένας ορισμός των εγκαταλελειμμένων εκτάσεων είναι: “Μια έκταση μπορεί να θεωρηθεί ως εγκαταλελειμμένη όταν δεν υπάρχουν χώροι για επενδύσεις και όταν είναι απομονωμένη από αναπτυξιακές

¹Pagano M. A. and Bowman A.O'M. (2000), “Vacant Land in Cities: An Urban Resource”, *The Brookings Institution*, pp. 1,2

²www.grc.cf.ac.uk/lrn

³Wood B. (1998), “Vacant Land in Europe”, *Working paper*, Cambridge, Lincoln Institute of Land Policy, pp. 22

διαδικασίες”. Επίσης σύμφωνα με τους Michael R., Frank J. Popper και Bernadette M. West (1990) υπάρχουν τα ακόλουθα είδη εγκαταλελειμμένων εκτάσεων:

- α) Περιοχές στις οποίες ήταν εγκατεστημένες παραγωγικές δραστηριότητες όπως εργοστάσια, μεταποίηση, αποθήκες εμπορευμάτων, κ.τ.λ. που όμως έχουν εγκαταλειφθεί από τους ιδιοκτήτες τους αφήνοντας τα κελύφη ερημωμένα.
- β) Περιοχές οι οποίες στέγαζαν οχλούσες δραστηριότητες όπως για παράδειγμα εργοστάσια, σφαγεία, βυρσοδεψία, κ.τ.λ.
- γ) Εκτάσεις γης οι οποίες για διάφορους λόγους παρέμειναν ανεκμετάλλευτες.⁴

Σε μια αστική περιοχή μπορεί κανείς να παρατηρήσει εκτάσεις, στις οποίες σε ένα τμήμα τους είναι χωροθετημένες δραστηριότητες, ενώ το υπόλοιπο εμπεριέχει δομημένες εκτάσεις χαμηλής έντασης, δηλαδή είναι αδόμητο. Αντίθετα, στην περίπτωση που οι κατασκευαστικές πυκνότητες είναι υψηλές, τότε αναφερόμαστε σε δομημένες εκτάσεις υψηλής έντασης (τμήματα κορεσμένα όσον αφορά τις λειτουργίες). Σε μια πόλη υπάρχουν και τμήματα γης εγκαταλελειμμένα, δηλαδή εκτάσεις, στις οποίες είναι χωροθετημένες κάποιες δραστηριότητες, που, όμως, εγκαταλείφθηκαν για διάφορους λόγους. Επομένως, οι εγκαταλελειμμένες εκτάσεις συνήθως είναι δομημένες. Ακόμα σε μια πόλη υπάρχουν και ελεύθερες εκτάσεις, δηλαδή καλλιεργούμενες εκτάσεις με περιορισμένη ανάπτυξη χρήσεων στις οποίες υπάρχουν μόνο ορισμένες ευτελείς κατασκευές. Οι ελεύθερες εκτάσεις μπορεί να αποτελούν χώρους πρασίνου και αναψυχής μιας πόλης. Εν κατακλείδι, μπορεί να υπάρχουν εκτάσεις οι οποίες χρησιμοποιούνται με περιθωριακό τρόπο για τη πόλη αλλά και εκτάσεις στις οποίες χωροθετούνται οχλούσες δραστηριότητες επομένως θα πρέπει να μετεγκατασταθούν αλλού.⁵

⁴Pagano M. A. and Bowman A.O'M. (2004), “Recycling the City: Vacant land as opportunity and challenge”, *The Brookings Institution*, pp. 17, 18

⁵Δελλαδέτση Π.Μ., Μέθοδοι αστικής ανάλυσης και πολεοδομικού σχεδιασμού (Σημειώσεις μαθήματος), Πανεπιστήμιο Αιγαίου, σελ 39

Επομένως στα πλαίσια της έρευνας μας το απόθεμα γης ορίζεται ως:

- Αδόμητες-Κενές Εκτάσεις.
- Δομημένες Εκτάσεις Χαμηλής Έντασης
- Δομημένες Εκτάσεις Υψηλής Έντασης
- Εγκαταλελειμμένες Εκτάσεις
- Ελεύθερες Εκτάσεις
- Εκτάσεις που χρησιμοποιούνται με περιθωριακό τρόπο για τη πόλη
- Εκτάσεις στις οποίες χωροθετούνται οχλούσες δραστηριότητες

1.2) Λόγοι για τους οποίους εμφανίζονται οι ΑΔΕ

Σε παγκόσμια κλίμακα πολλές πόλεις αντιμετωπίζουν πρόβλημα με τις ΑΔΕ. Οι αιτίες ύπαρξης των εκτάσεων αυτών είναι πολλές, αφού σε κάθε τύπο χώρου αντιστοιχεί ένας ιδιαίτερος λόγος, για τον οποίο η γη έμεινε εκτός αναπτυξιακών διεργασιών ή εγκαταλείφθηκε.

1. Παγκόσμια η ύπαρξη ΑΔΕ οφείλεται στις δημογραφικές εξελίξεις. Η μείωση της μετανάστευσης προς τις πόλεις έχει σαν αποτέλεσμα η ζήτηση για γη να περιορίζεται σημαντικά με μακροπρόθεσμη συνέπεια την εμφάνιση εγκαταλελειμμένων εκτάσεων. Οι πόλεις, για παράδειγμα οι οποίες κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα δέχτηκαν μεγάλο μέρος του αγροτικού πληθυσμού (εσωτερική μετανάστευση) παρουσιάζουν και το μεγαλύτερο πρόβλημα. Η ένταση του προβλήματος των εγκαταλελειμμένων εκτάσεων δεν είναι η ίδια για όλες τις περιοχές, αλλά εξαρτάται από το πληθυσμιακό μέγεθος. Πόλεις με πληθυσμό λιγότερο από 100.000 κατοίκους οι οποίες έχουν χάσει το 25% του πληθυσμού τους παρουσιάζουν εντονότερο πρόβλημα με τις ΑΔΕ.⁶
2. Το 19^ο αιώνα έως τις αρχές του 20^{ου} αιώνα παρατηρήθηκε μετακίνηση πληθυσμού προς τα αστικά κέντρα, ενώ η βιομηχανική ανάπτυξη συνδέθηκε με τη μετανάστευση του πληθυσμού στις πόλεις. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα τη συγκέντρωση κατοικιών κοντά στα εργοστάσια. Το

⁶Brachman,Lavea, "Vacant and Abandoned Property: Remedies for Acquisition and Redevelopment", *Land lines*, No.4,17, October 2005, pp. 2

ζητούμενο ήταν η εγγύτητα κατοικίας με την εργασία. Επομένως, η βιομηχανική ανάπτυξη συνδέθηκε με την εγγύτητα της κατοικίας με τη βιομηχανία. Όμως στα μέσα του 20^{ου} αιώνα με την ανάπτυξη των μεταφορών η προηγούμενη διαδικασία αφήνει απόθεμα γης στον αστικό χώρο. Οι γειτονιές αρχίζουν να ερημώνουν αφού ο πληθυσμός που ζούσε εκεί φεύγει προς τα προάστια με σκοπό την αναζήτηση εργασίας αλλά και κατοικίας σε λιγότερο προβληματικές περιοχές. Οι περιοχές αυτές, λοιπόν, ως υποβαθμισμένες (κυρίως λόγω ρύπανσης από τη λειτουργία των βιομηχανιών) εγκαταλείπονται. Επίσης η υποβάθμιση και η έλλειψη ζήτησης για εγκατάσταση δραστηριοτήτων έχει μειώσει τις αξίες γης σε αυτές τις περιοχές και επομένως το επενδυτικό ενδιαφέρον.

3. Με τη διεθνοποίηση της οικονομίας, ο κλάδος της βιομηχανίας εξασθενεί, με αποτέλεσμα πολλές βιομηχανίες να παύουν να λειτουργούν. Τα περισσότερα εργοστάσια κλείνουν, με αποτέλεσμα η μεγάλη συγκέντρωση βιομηχανιών που παρατηρούταν στις πόλεις αρχίζει να εξασθενεί. Επομένως, η αποβιομηχάνιση είχε σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία αποθέματος γης στον αστικό χώρο.
4. Επιπρόσθετα άλλη αιτία είναι οι οχλούσες χρήσεις. Εάν κοντά σε κατοικημένες περιοχές, εγκατασταθούν χρήσεις, οι οποίες, λόγω αυξημένων θορύβων δημιουργούν προβλήματα στους κατοίκους και καθιστούν δύσκολη τη διαμονή τότε πολύ πιθανόν να εγκαταλειφθούν. Αυτό το φαινόμενο κυρίως παρατηρείται σε περιοχές όπου συνυπάρχουν χρήσεις βιομηχανίας και κατοικίας.
5. Επίσης η ύπαρξη ΑΔΕ μπορεί να οφείλεται στην αδράνεια των ιδιοκτητών. Ειδικότερα η αποφυγή ανάληψης πρωτοβουλιών συντήρησης-ανάπτυξης από τους ιδιοκτήτες, είναι αιτία ύπαρξης αυτών των εκτάσεων. Επιπρόσθετα η, θεσμική προστασία της ιδιωτικής ιδιοκτησίας δεν αφήνει το περιθώριο επεμβάσεων σε μια έκταση που έχει εγκαταλειφθεί από τους ιδιοκτήτες.⁷

⁷Μπάρζα Ο., Χριστάνα Χ. (1989), *Απόθεμα γης και κατευθύνσεις πολιτικής γης: Η περίπτωση του Δήμου Περιστερίου*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, σελ 94

6. Επιπλέον οικονομικοί λόγοι μπορεί να έχουν σαν συνέπεια την ύπαρξη ΑΔΕ. Κάποιοι μικροί ιδιοκτήτες μπορεί να μην έχουν την οικονομική δυνατότητα να αξιοποιήσουν το κομμάτι γης που τους ανήκει, με αποτέλεσμα να παραμένει εγκαταλελειμμένο.
7. Ακόμα η ύπαρξη ΑΔΕ, μπορεί να οφείλεται σε ιδιοκτησιακά προβλήματα. Υπάρχει περίπτωση μια έκταση να μην ανήκει σε έναν ιδιοκτήτη αλλά σε περισσότερους (κυρίως από κληρονομιά). Στην περίπτωση αυτή για την αξιοποίησή της θα είναι αναγκαία η από κοινού συμφωνία. Επομένως, η εγκατάλειψη μιας έκτασης μπορεί να οφείλεται σε διαφωνία μεταξύ των ιδιοκτητών για τον τρόπο αξιοποίησής της.⁸
8. Η ύπαρξη ΑΔΕ μπορεί να είναι αποτέλεσμα σκόπιμης δημόσιας πολιτικής. Αναλυτικότερα για τις εκτάσεις που ανήκουν στο δημόσιο και για τις οποίες δεν ακολουθείται πολιτική διαχείρισης ο στόχος μπορεί να είναι η εξασφάλιση κενού χώρου για την κάλυψη του ελλείμματος ελεύθερων χώρων με τη χωροθέτηση δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την αναψυχή (πάρκα, αθλητικές εγκαταστάσεις, παιδικές χαρές, κ.τ.λ.).⁹
9. Άλλο ένα εξίσου σημαντικό αίτιο είναι οι καταστροφές από πολέμους. Οι καταστροφές από τους πολέμους μπορεί να έχουν σαν συνέπεια περιοχές να αφανίζονται ολοσχερώς. Συνήθως όμως οι περιοχές αυτές ακολουθούσαν προγράμματα ανάπτυξης.
10. Ακόμα σε πολλές περιοχές όπου η κύρια χρήση είναι το εμπόριο η εγκατάλειψη ενός μεγάλου καταστήματος λιανικού εμπορίου, μπορεί να επιφέρει εγκατάλειψη και άλλων κτιρίων που στεγάζουν καταστήματα. Αυτό συμβαίνει καθώς αποδυναμώνεται η αγορά με την εγκατάλειψη ενός καταστήματος, με αποτέλεσμα να ακολουθήσουν και άλλες (γενικότερα διάφοροι κλάδοι όπως για παράδειγμα μικρομεσαίες επιχειρήσεις).

⁸Μπάρζα Ο., Χριστάνα Χ. (1989), ο.π., σελ 95

⁹Μπάρζα Ο., Χριστάνα Χ. (1989), ο.π., σελ 96

1.3) Το φαινόμενο παγκόσμια

Η ύπαρξη των ΑΔΕ είναι ένα φαινόμενο παγκόσμιο. Παρακάτω αναφέρουμε παραδείγματα πόλεων διάφορων χωρών και αναλύουμε τα αίτια που οδήγησαν στην εμφάνιση ΑΔΕ.

ΗΠΑ

Το φαινόμενο των ΑΔΕ στις ΗΠΑ έχει λάβει μεγάλες διαστάσεις. Τα αίτια είναι πολλά με κυρίαρχες τις δημογραφικές εξελίξεις, την προαστικοποίηση, αλλά και την κρίση αποβιομηχάνισης. Στις ΗΠΑ παρατηρείται το εξής φαινόμενο: σε μερικές πόλεις οι ΑΔΕ, είτε είναι σπάνιες, είτε εμφανίζονται σε μεγάλη κλίμακα με ολόκληρες γειτονιές να είναι εγκαταλελειμμένες. Παρ'όλα αυτά τα τελευταία χρόνια προωθούν σχέδιο ριζικής ανάπλασης των περιοχών αυτών (Ρίτσμοντ, Φιλαδέλφεια, κ.α.).¹⁰

Ενδεικτικά αναφέρουμε κάποια παραδείγματα Αμερικάνικων πόλεων:

- Η Βοστώνη, περιλαμβάνει 8.300 κενά τμήματα γης. Περίπου πάνω από το 7% του συνολικού αριθμού των τμημάτων γης της περιοχής.¹¹
- Στη Φιλαδέλφεια, υπάρχουν 32.000 εγκαταλελειμμένα οικόπεδα και 27.000 εγκαταλελειμμένα κτίρια.¹²
- Στη Βολτημόρη, τα κενά οικόπεδα είναι περισσότερα από 17.000, ενώ ο αριθμός των κενών μονάδων κατοικίας είναι 42.000.¹³ Σε αυτές τις πόλεις το μεγαλύτερο μέρος του εγκαταλελειμμένου εδάφους αφορά εγκαταλελειμμένες εκτάσεις με τα κτίρια ερειπωμένα και κατεστραμμένα.
- Η πόλη Λούις, περιλαμβάνει 6.180 εγκαταλελειμμένες εκτάσεις, περίπου το 3,2% της συνολικής έκτασης. Από το σύνολο για τις 1.500 κρίθηκε ακριβή η αποκατάσταση.¹⁴

¹⁰http://www.fundersnetwork.org/usr_doc/LC@W_4_Vacant_Properties.pdf.

¹¹Goldstein J., Jensen M. (2001), "Urban Vacant Redevelopment: Challenges and Progress", *Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*, pp. 2

¹²Brachman,Lavea, "Vacant and Abandoned Property: Remedies for Acquisition and Redevelopment", *Land lines*, No.4,17, October 2005, pp. 1

¹³Brachman,Lavea , ο.π., pp. 1

¹⁴Brachman,Lavea , ο.π., pp. 1

- Στη πόλη Phoenix, (πρωτεύουσα της Αριζόνας) και ειδικότερα στο παλαιότερο τμήμα της πόλης υπάρχουν περίπου 128.000 στρέμματα κενής γης στα οποία ήταν χωροθετημένες βιομηχανικές μονάδες.¹⁵
- Το Ντιτρόιτ περιλαμβάνει 36.000 εγκαταλελειμμένες εκτάσεις, περίπου το 8,8% της συνολικής έκτασης. Από αυτές οι 10.000 θεωρήθηκαν επικίνδυνες. Επίσης στη συγκεκριμένη πόλη κατεδαφίζονται 2.000 με 2.500 εγκαταλελειμμένα κτίρια ετησίως.¹⁶
- Η πόλη Κλέβελαντ περιλαμβάνει 25.000 κενές εκτάσεις και 11.000 εγκαταλελειμμένες.¹⁷
- Οι πόλεις : Camden, New Jersey, East St. Louis, Missouri παρουσιάζουν μεγάλης κλίμακας εγκαταλελειμμένες εκτάσεις. Το κοινό χαρακτηριστικό αυτών των πόλεων είναι ότι έχουν μικρό πληθυσμιακό μέγεθος (λιγότεροι από 100.000 κάτοικοι) ενώ έχουν χάσει περίπου το 25% του πληθυσμού τους.¹⁸

Η εσωτερική μετανάστευση αποτελεί ένα από τα αίτια σύμφωνα με τα οποία κάποιες εκτάσεις εγκαταλείπονται από τους ιδιοκτήτες τους. Με βάση τον πίνακα 1 παρατηρούμε τη μεταβολή του πληθυσμού το 2000 σε σχέση με το 1990 σε 14 πόλεις των Η.Π.Α.. Ο πληθυσμός μειώθηκε σε 8 πόλεις, (Σ.Λούις, Βολτημόρη, Πίτσμπουργκ, Ντιτρόιτ, Ουάσινγκτον, Κλέβελαντ, Μίλγουικ, Φιλαδέλφεια, Νέα Ορλεάνη) με αποτέλεσμα οι κατοικίες να ερημώνουν και να υποβαθμίζονται. Οι πόλεις με τη μεγαλύτερη απώλεια κατοίκων είναι η Βολτημόρη και η Φιλαδέλφεια. Παρατηρείται και στις δυο πόλεις μείωση του πληθυσμού μεταξύ του 1990-2000. Παρόλο που η Βολτημόρη χάνει περισσότερο πληθυσμό από ότι η Φιλαδέλφεια, έχει μικρότερο αριθμό εγκαταλελειμμένων εκτάσεων. Αντιθέτως, πόλεις όπως η Βοστώνη, το Σικάγο, το Σαν Φραντζίσκο και η Νέα Υόρκη κέρδισαν κατοίκους. Η Νέα Υόρκη είναι η πόλη με τη μεγαλύτερη θετική μεταβολή του πληθυσμού το 2000 σε σχέση με το 1990.

¹⁵Pagano M. A. and Bowman A.O'M. (2004), "Recycling the City: Vacant land as opportunity and challenge", *The Brookings Institution*, pp. 3

¹⁶Cohen J.R., (2000), "Abandoned Housing: Implications for Federal Policy and Local Action", *Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*, pp. 7

¹⁷Brachman,Lavea, "Vacant and Abandoned Property: Remedies for Acquisition and Redevelopment", *Land lines*, No.4,17,October 2005, pp. 1

¹⁸Brachman,Lavea, ο.π., pp. 2

Πίνακας 1: Μεταβολή πληθυσμού τη περίοδο 1990-2000 σε πόλεις των ΗΠΑ

Πόλη	Πληθυσμός 1990	Πληθυσμός 2000	Μεταβολή πληθυσμού 1999-2000
Σ. Λούις	396.685	348.189	-48.496
Βολτημόρη	736.014	651.154	-84.860
Πίτσμπουργκ	369.879	334.563	-35.316
Ντιτρόιτ	1.027.974	951.270	-76.704
Ουάσινγκτον	606.900	572.059	-34.841
Κλέβελαντ	505.616	478.403	-27.213
Μίλγουικ	628.088	596.974	-31.114
Φιλαδέλφεια	1.585.577	1.517.550	-68.027
Νέα Ορλεάνη	496.938	484.674	-12.264
Κολάμπους	632.910	711.470	78.560
Βοστόνη	574.283	589.141	14.858
Σικάγο	2.783.726	2.896.016	112.290
Σαν Φραντζίσκο	723.959	776.733	52.774
Νέα Υόρκη	7.322.564	8.008.278	685.714

Πηγή: Kromer J. (2002), "Vacant-Property Policy and Practice: Baltimore and Philadelphia", *The Brookings Institution*, pp. 4

Με βάση τον πίνακα 2 παρατηρούμε τον αριθμό των εγκαταλελειμμένων εκτάσεων σε πόλεις των Η.Π.Α σε σχέση με τη μεταβολή του πληθυσμού. Οι πόλεις έχουν χωριστεί με βάση γεωγραφικά χαρακτηριστικά σε 4 περιφέρειες (Βορειοανατολικά, Κεντροδυτικά, Νότια, Δυτικά).

Πίνακας 2: Ο αριθμός των εγκαταλελειμμένων εκτάσεων σε σχέση με τη μεταβολή του πληθυσμού σε πόλεις των ΗΠΑ

Περιφέρειες	Μέση μεταβολή πληθυσμού 1980-1995 (%)	Μέσος αριθμός εγκαταλελειμμένης έκτασης ανά 1.000 κατοίκους
Βορειοανατολικά	-3,1	7,5
Κεντροδυτικά	23,7	3,1
Νότος	43,7	3
Δύση	59,1	0,6

Πηγή: Pagano M. A. and Bowman A.O'M. (2004), "Recycling the City: Vacant land as opportunity and challenge", *The Brookings Institution*, pp. 23

Παρατηρούμε ότι στα Βορειοανατολικά, όπου ο πληθυσμός μειώνεται, ο μέσος αριθμός εγκαταλελειμμένων εκτάσεων ανά 1000 κατοίκους είναι ο μεγαλύτερος. Αντίθετα, όμως, στα, Δυτικά, όπου η μεταβολή του πληθυσμού είναι θετική,

σημειώνεται ο μικρότερος μέσος αριθμός εγκαταλελειμμένων εκτάσεων. Η Φιλαδέλφεια, είναι η πόλη που αυξάνει το μέσο αριθμό Βορειοανατολικά, αφού αντιστοιχούν 36.500 εγκαταλελειμμένες εκτάσεις σε 1000 κατοίκους. Αντίστοιχα η Βολτημόρη, όπου αντιστοιχούν 22.200 εγκαταλελειμμένες εκτάσεις ανά 1000 κατοίκους, αυξάνει το μέσο αριθμό κενών εκτάσεων στο Νότο.¹⁹ Συμπεραίνουμε, λοιπόν, ότι η μείωση του πληθυσμού είναι η κυριότερη αιτία εμφάνισης εγκαταλελειμμένων εκτάσεων στις πόλεις των Η.Π.Α..

Επομένως οι δημογραφικές εξελίξεις και ειδικότερα η μείωση της μετανάστευσης προς τις πόλεις είναι σημαντικό αίτιο για την εμφάνιση ΑΔΕ στις ΗΠΑ.

Αγγλία

Στην Αγγλία, η αποβιομηχάνιση οδήγησε πολλές παραδοσιακές βιομηχανικές περιοχές στην παρακμή. Οι εκτάσεις αυτές παρέμεναν εγκαταλελειμμένες, αφήνοντας τις περισσότερες φορές το έδαφος μολυσμένο από τις βιομηχανικές δραστηριότητες, το οποίο για να αποκατασταθεί χρειαζόταν μεγάλο χρονικό διάστημα. Επιπλέον, η έλλειψη ζήτησης για τις εκτάσεις αυτές είχε σαν αποτέλεσμα να παραμένουν εγκαταλελειμμένες. Αξίζει να σημειωθεί, ότι πόλεις όπως το Λονδίνο, το Μπέρμινγχαμ, το Νιούκαστλ, το Λίβερπουλ, το Μάντσεστερ και το Σέφιλντ, επηρεάστηκαν περισσότερο από την αποβιομηχάνιση. Η διαδικασία της απομάκρυνσης των βιομηχανιών από αυτές τις πόλεις ξεκίνησε από τα τέλη της δεκαετίας του 1940. Επιπλέον, μέχρι το 1960 είχε γίνει σαφές στην Αγγλία ότι οι αστικές περιοχές, είχαν πάψει να είναι ελκυστικές για εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων λόγω της υποβάθμισης που είχαν υποστεί από την εκβιομηχάνιση.²⁰

¹⁹Pagano M. A. and Bowman A.O'M. (2004), "Recycling the City: Vacant land as opportunity and challenge", *The Brookings Institution*, pp. 23

²⁰Hall T. (2005), *Αστική γεωγραφία*, Αθήνα: Κρητική, σελ. 66

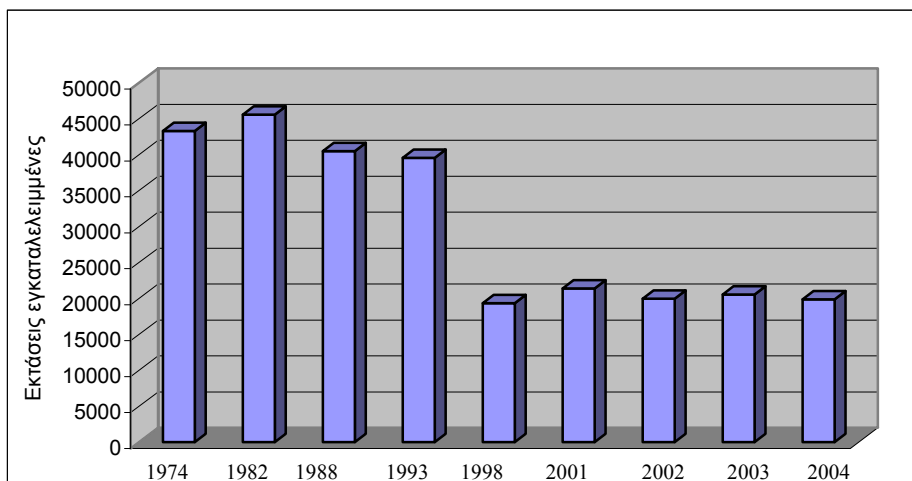
Πίνακας 3: Αριθμός εγκαταλελειμμένων εκτάσεων στην Αγγλία τη περίοδο 1974-2004

Έτος	Εγκαταλελειμμένες εκτάσεις (εκτάρια)
1974	43.300
1982	45.600
1988	40.500
1993	39.600
1998	19.340
2001	21.410
2002	19.960
2003	20.550
2004	19.870

Πηγή: http://www.environment-agency.gov.uk/commondata/103608/i1_pdl_110_dt_443442.txt

Με βάση τον πίνακα 3 παρατηρούμε ότι στην Αγγλία το 2004 σε σχέση με το 1974 ο αριθμός των εγκαταλελειμμένων εκτάσεων μειώθηκε, παρόλο που καθόλη τη διάρκεια της περιόδου 1974-2004 αυξομειώνονταν. Αυτό φαίνεται και πιο καθαρά από το γράφημα 1. Το 1982 ήταν το έτος κατά το οποίο παρατηρείται ο μεγαλύτερος αριθμός εγκαταλελειμμένων εκτάσεων στη Αγγλία. Από το 1998 και μετά ο αριθμός των εκτάσεων αυτών μειώθηκε αισθητά.

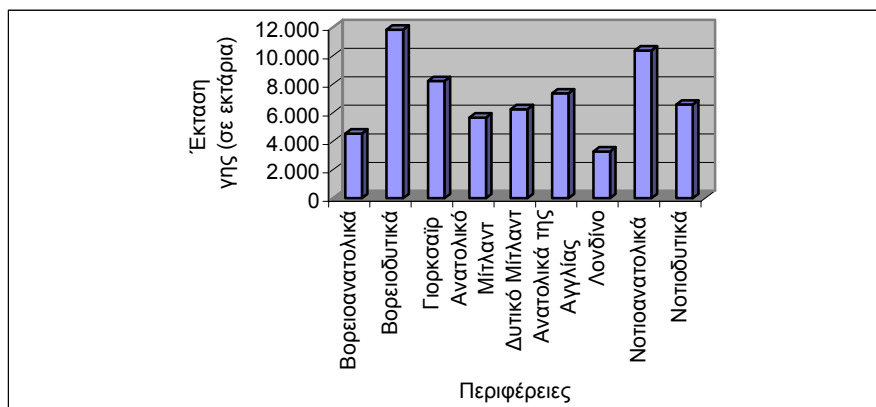
Γράφημα 1 Εγκαταλελειμμένες εκτάσεις (σε εκτάρια) στην Αγγλία τη περίοδο 1974-2004



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων

http://www.environmentagency.gov.uk/commondata/103608/i1_pdl_110_dt_443442.txt

Γράφημα 2 Εγκαταλελειμμένες εκτάσεις γης ή εκτάσεις οι οποίες είναι πιθανόν διαθέσιμες για ανάπτυξη ανά περιφέρεια στην Αγγλία (2004)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων

http://www.environmentagency.gov.uk/commondata/103608/fl_pdl_dt_781585.txt

Με βάση το γράφημα 2 παρατηρούμε ότι οι περιφέρειες Βορειοδυτικά (11.830 εκτάρια) και Νοτιοανατολικά (10.370 εκτάρια) είναι αυτές με τη μεγαλύτερη έκταση εγκαταλελειμμένη γης. Συνολικά 64.100 εκτάρια είναι η έκταση εγκαταλελειμμένης γης στην Αγγλία.

Σκωτία

Στην Σκωτία το 1999 είχε διεξαχθεί μια έρευνα με σκοπό την μελέτη των κενών-εγκαταλελειμμένων εκτάσεων. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας αυτής: Το 1999 υπήρχαν 11.982 εκτάρια κενής-εγκαταλελειμμένης έκτασης. Από αυτά τα 4.549 εκτάρια ήταν κενά και τα 7.433 εκτάρια ήταν εγκαταλελειμμένα. Μέσω, όμως, διάφορων πολιτικών ανάπλασης περίπου 1.492 εκτάρια αποκαταστάθηκαν. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα οι κενές εκτάσεις το 2001 να μειωθούν σε 10.607 εκτάρια. Αναλυτικότερα, την περίοδο 2001-2002 το 32% του εδάφους που αποκαταστάθηκε χρησίμευσε για την οικιστική ανάπτυξη, το 16% για τη χωροθέτηση μεταλλευτικών δραστηριοτήτων, το 15% για τη γεωργία, το 14% για χωροθέτηση βιομηχανικών χρήσεων και τέλος ένα 8% χρησίμευσε για τη χωροθέτηση δραστηριοτήτων αναψυχής και ελεύθερου χώρου.²¹

²¹ www.scotland.gov.uk/stats/bulletion/00023-01.asp

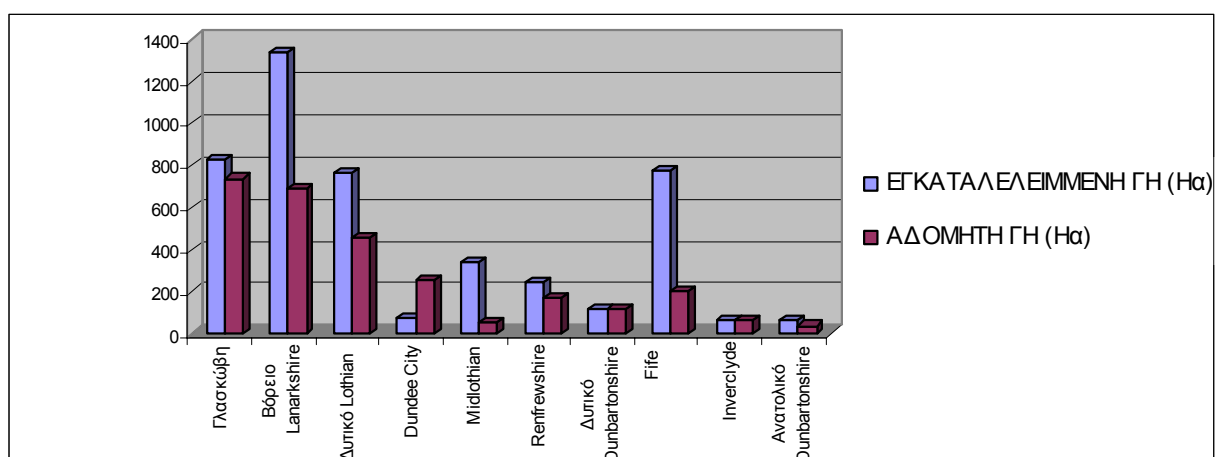
Πίνακας 4: Τα υψηλότερα ποσοστά εγκαταλελειμμένης και αδόμητης γης στη συνολική έκταση(κάθε τοπικής αρχής) το 1999

ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ	ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΗ ΓΗ (Ha)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΗΣ ΓΗΣ ΣΤΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ	ΑΔΟΜΗΤΗ ΓΗ (Ha)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΔΟΜΗΤΗΣ ΓΗΣ ΣΤΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ
Γλασκώβη	831	11	737	16
Βόρειο Lanarkshire	1,335	18	686	15
Δυτικό Lothian	766	10	456	10
Dundee City	74	1	257	6
Midlothian	342	5	52	1
Renfrewshire	242	3	171	4
Δυτικό Dunbartonshire	117	2	113	2
Fife	772	10	203	4
Inverclyde	65	1	58	1
Ανατολικό Dunbartonshire	64	1	36	1

Πηγή: www.scotland.gov.uk/stats/bulletion/00023-02.asp

Επομένως, με βάση τον πίνακα 4 ότι το Βόρειο Lanarkshire και η Γλασκώβη είναι οι περιοχές με το υψηλότερο ποσοστό εγκαταλελειμμένης γης σε σχέση με τη συνολική τους έκταση. Επιπλέον, είναι οι περιοχές με το υψηλότερο ποσοστό αδόμητης γης στη συνολική έκταση.

Γράφημα 3 Εγκαταλελειμμένες και αδόμητες εκτάσεις (σε εκτάρια) ανά τοπική αρχή στη Σκωτία το 1999



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων www.scotland.gov.uk/stats/bulletion/00023-02.asp

Με βάση το γράφημα 3, όσον αφορά το μέγεθος της εγκαταλελειμμένης γης στο Βόρειο Lanarkshire αντιστοιχεί η μεγαλύτερη έκταση (1.335 εκτάρια) ενώ ακολουθεί η Γλασκόβη . Επιπλέον, παρατηρούμε ότι το Βόρειο Lanarkshire και η Γλασκόβη είναι οι περιοχές με τη μεγαλύτερη έκταση εγκαταλελειμμένης και αδόμητης γης σε σχέση με τις υπόλοιπες τοπικές αρχές.

1.4) Συνέπειες από την ύπαρξη ΑΔΕ

Αρνητικές συνέπειες

Το μεγαλύτερο πρόβλημα με τις ΑΔΕ εμφανίζεται σε περιοχές με περιορισμένο αριθμό κατοίκων (λιγότεροι από 100.000 κάτοικοι) και μεγάλο ποσοστό μετακίνησης του πληθυσμού προς άλλες περιοχές (περίπου το 25% του πληθυσμού).²² Ένα από τα αποτελέσματα της ύπαρξης των ΑΔΕ μπορεί να είναι η υποβάθμιση της περιοχής. Η υποβάθμιση αυτή μπορεί να οφείλεται στα εξαθλιωμένα-ερειπωμένα κτίρια, στους γεμάτους από απορρίμματα χώρους στην αύξηση των κοινωνικών προβλημάτων. Επίσης, άλλη συνέπεια είναι η υποβάθμιση του περιβάλλοντος από ευτελείς δραστηριότητες μη φιλικές προς το περιβάλλον (οχλούσες χρήσεις). Οι συνέπειες από την ύπαρξη των ΑΔΕ γίνονται εμφανείς και στη περίπτωση ανάπλασης της περιοχής, αφού οι δαπάνες αυξάνονται ανάλογα με την υποβάθμιση που έχει υποστεί η περιοχή. Επιπλέον συνήθως δύσκολα κάποιος αρχίζει να χτίζει σε μια εγκαταλελειμμένη έκταση, η οποία έχει υποστεί υποβάθμιση, με αποτέλεσμα συνήθως οι εκτάσεις αυτές να παραμένουν ως έχουν και να μην γίνεται καμία προσπάθεια αποκατάστασής τους.²³

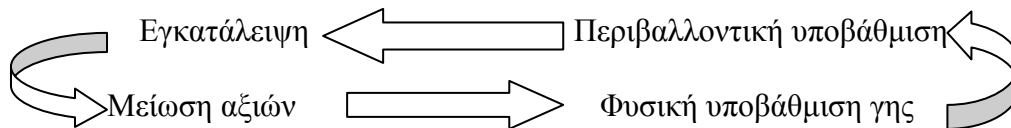
Συνήθως οι εγκαταλελειμμένες εκτάσεις αποτελούν τόπους απόρριψης αποβλήτων με αποτέλεσμα, εκτός από πηγές μόλυνσης για τον άνθρωπο, αποτελούν και πηγές ρύπανσης του περιβάλλοντος, εστίες μολύνσεων και κινδύνων. Πάνω από 12.200 πυρκαγιές ξεσπούν σε εγκαταλελειμμένες εκτάσεις κάθε χρόνο στην Αμερική.²⁴

²²Brachman,Lavea, “Vacant and Abandoned Property: Remedies for Acquisition and Redevelopment”, *Land lines*, No.4,17,October 2005, pp. 2

²³Goldstein J., Jensen M., Reiskin E. (2001), *Urban Vacant Land Redevelopment: Challenges and Progress, Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*, pp. 2-4

²⁴ Bailey J., Mueller L., Schilling J., Snyder K., Chen D., *Creating Opportunity from Abandonment, National Vacant Properties Campaign*, pp.4

Οι αρνητικές επιπτώσεις των εγκαταλελειμμένων ιδιοκτησιών οδηγούν σε μείωση των τιμών των γειτονικών ιδιοκτησιών με αποτέλεσμα πολλαπλασιαστικά αρνητικά αποτελέσματα. Δημιουργείται ένα φαύλος κύκλος υποβάθμισης με την εγκατάλειψη να οδηγεί στη μείωση των αξιών γης, στην υποβάθμιση κ.ο.κ. .²⁵



Θετικές συνέπειες

Παρ'όλα αυτά, όμως υπάρχουν και θετικές συνέπειες από την ύπαρξη εγκαταλελειμμένων εκτάσεων αφού αποτελούν το δυναμικό απόθεμα γης τη περίοδο μεγάλης ζήτησης και κοινωνικών αναγκών. Εάν αξιοποιηθούν οι χώροι αυτοί στο βέλτιστο βαθμό με βάση τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής, θα ωφεληθεί και η περιοχή στην οποία ανήκουν. Επομένως, η ύπαρξη των εκτάσεων αυτών και η διαχείρισή τους αποτελεί σημαντική ευκαιρία για ανάπτυξη της πόλης . Κυρίως επειδή οι ΑΔΕ βρίσκονται σε υποβαθμισμένες αστικές περιοχές, η ανάπλασή τους θα ωφελήσει τη περιοχή συνολικά. Η διαχείριση των εκτάσεων αυτών θα δώσει ώθηση για οικονομική ανάπτυξη στην περιοχή αλλά και για περιβαλλοντική αναβάθμιση.²⁶

²⁵ Goldstein J., Jensen M., Reiskin E. (2001), Urban Vacant Land Redevelopment: Challenges and Progress, *Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*, pp. 4

²⁶ Pagano M. A. and Bowman A.O'M. (2004), "Recycling the City: Vacant land as opportunity and challenge", *Lincoln Institute of Land Policy*, pp. 27,28

1.5) Πολιτικές διαχείρισης των ΑΔΕ και διεθνής εμπειρία

Οι πολιτικές διαχείρισης των ΑΔΕ έχουν σαν στόχο την επαναχρησιμοποίηση των εκτάσεων αυτών. Επομένως, σκοπός των πολιτικών διαχείρισης είναι η βελτίωση του οικιστικού αποθέματος, η όσο το δυνατόν καλύτερη αξιοποίηση του περιβάλλοντος χώρου, η δημιουργία τεχνικής και κοινωνικής υποδομής, καθώς και η ενίσχυση άλλων λειτουργιών που συμβάλουν στην αναβάθμιση των περιοχών αυτών. Με άλλα λόγια, στόχος είναι η αποκατάσταση και η επαναξιοποίηση των εκτάσεων που έχουν υποστεί υποβάθμιση.²⁷ Κατά τους Michael A. Pagano και Ann O'M. Bowman: "Η επαναξιοποίηση της αδόμητης γης και των εγκαταλελειμμένων κτιρίων μπορεί να αποτελέσει μια ευκαιρία για οικονομική ανάπτυξη και αποκατάσταση των αστικών περιοχών."²⁸

Στην περίπτωση αποκατάστασης μιας εγκαταλελειμμένης από τον ιδιοκτήτη έκτασης μπορούν να εφαρμοστούν δυο επιλογές. Η πρώτη επιλογή είναι να αγοράσει τη περιοχή ο Δήμος, κάποιος ιδιωτικός φορέας ή δημόσιος φορέας και να αναλάβει την ανάπτυξή της. Η δεύτερη εναλλακτική λύση είναι να παραμείνει ως έχει για απροσδιόριστο χρονικό διάστημα ή μέχρι ωσότου αναλάβει την ιδιοκτησία κάποιος φορέας (δημόσιος ή ιδιωτικός) ή ο Δήμος.²⁹

Οι Δήμοι τις περισσότερες φορές επιδιώκουν τη μείωση των αδόμητων εκτάσεων στην περιοχή που ανήκει στα διοικητικά τους όρια, γι' αυτό ακολουθούν διάφορες πρακτικές για τη διαχείριση των εκτάσεων αυτών. Η επιλογή των μεθόδων που θα χρησιμοποιηθούν για τη διαχείριση των εν λόγω εκτάσεων διαφέρει και εξαρτάται από μια ποικιλία παραγόντων. Εξαρτάται για παράδειγμα από το χρονικό διάστημα που η έκταση είναι εγκαταλελειμμένη, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, το επίπεδο μόλυνσης και το επιχειρηματικό ενδιαφέρον, κ.τ.λ. . Για παράδειγμα στην περίπτωση που μια έκταση είναι πρόσφατα εγκαταλελειμμένη και δημιουργεί αρνητικές επιπτώσεις στην περιοχή συνολικά, τότε σε αυτή την έκταση επικρατεί κλίμα άμεσης επίλυσης. Επίσης οι πιέσεις που ασκούνται για επέκταση της αγοράς σε αυτές τις περιοχές μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα την άσκηση επιρροής για βελτίωση της πολιτικής διαχείρισης. Η αγορά όμως, δεν επιδρά πάντα θετικά στην προοπτική

²⁷Λ. Κ. Βασενχοβεν, (2004) , Θεωρία του Σχεδιασμού του Χώρου (Σημειώσεις μαθήματος), Αθήνα: Ε.Μ.Π., σελ.122,123

²⁸<http://landuse.osu.edu/Sustainable/Stratword.pdf>

²⁹Brachman,Lavea, "Vacant and Abandoned Property: Remedies for Acquisition and Redevelopment", *Land lines*, No.4,17,October 2005, pp. 2

διαχείρισης μιας εγκαταλελειμμένης περιοχής, λόγω, νόμων που επιβάλλουν υψηλά κόστη συναλλαγής.³⁰

Το απόθεμα γης δεν είναι ένα παθητικό στοιχείο μέσα στο αστικό περιβάλλον, αλλά ένα δυναμικό. Αυτό σημαίνει, ότι η σημασία του αποθέματος γης είναι σημαντική για την εξέλιξη του αστικού περιβάλλοντος στο οποίο ανήκει λόγω του γεγονότος ότι η μελλοντική χρήση που θα χωροθετηθεί σε αυτή θα επηρεάσει τη λειτουργία και το χαρακτήρα της περιοχής στην οποία ανήκει, είτε θετικά, είτε αρνητικά. Γι'αυτό το λόγο η πολιτική για τους εγκαταλελειμμένους-αδόμητους χώρους θα πρέπει να χαράσσεται προσεκτικά, λαμβάνοντας πρωτίστως υπόψη τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής, στην οποία ανήκουν. Επομένως, για την χάραξη πολιτικής σχετικά με τις ΑΔΕ απαιτείται συνεχή παρακολούθηση από τις αρμόδιες υπηρεσίες όλων των σταδίων που ακολουθούνται για την διαχείριση των εκτάσεων αυτών.

Τα προβλήματα όμως αρχίζουν όταν η πολιτική σχετικά με το απόθεμα γης χαράσσεται από τις επιλογές των ιδιοκτητών γης και των επενδυτών και όχι από το κράτος. Υπάρχει περίπτωση, λοιπόν, οι καινούργιες χρήσεις που θα χωροθετηθούν στην περιοχή για παράδειγμα να επιβαρύνουν τον περιβάλλοντα χώρο και, επομένως, να επηρεάσουν αρνητικά την ανάπτυξη της περιοχής.

Στην Ευρώπη το ζήτημα της διαχείρισης των ΑΔΕ έχει λάβει μεγάλες διαστάσεις. Είδη από τη δεκαετία του 1960 και μετά οι περισσότερες χώρες της Ευρώπης είχαν επικεντρώσει το ενδιαφέρον τους στη δημιουργία σχεδίου αποκατάστασης των εκτάσεων αυτών μετά τις καταστροφές του πολέμου. Επιπλέον, οι συνέπειες της αποβιομηχάνισης άρχισαν να επηρεάζουν τις πόλεις από τις αρχές της δεκαετίας του 1970. Επομένως η διαχείριση των εκτάσεων που παρέμεναν ανενεργές για μεγάλο χρονικό διάστημα ήταν αναγκαία. Η αποκατάσταση των περιοχών αυτών γίνεται με τη διαχείριση πόρων του δημοσίου ή του ιδιωτικού τομέα.³¹

Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί ότι από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 η αποκατάσταση των λιμενικών περιοχών, που έχουν υποστεί υποβάθμιση, άρχισε να αποτελεί προτεραιότητα. Αυτό συνέβη κυρίως λόγω της τάσης μετεγκατάστασης των λιμενικών δραστηριοτήτων και τριτογενοποίησης της περιοχής γύρω από τα λιμάνια με τη δημιουργία εμπορικών κέντρων αλλά και ανάπτυξης συγκοινωνιακών δικτύων. Αξίζει να σημειωθεί ότι η αποκατάσταση των λιμενικών περιοχών είναι συνδεδεμένη

³⁰ Brachman,Lavea, ο.π. , pp. 3,4

³¹ Δελλαδέτση Π.Μ., (2004), Χρήσεις γης και διαχείριση έγγειου αποθέματος (Σημειώσεις μαθήματος), Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, σελ 38

με την αναγέννηση της πόλης συνολικά. Επομένως, ένας από τους στόχους των πολιτικών διαχείρισης των λιμανιών είναι ανάπτυξη του εσωτερικού της περιοχής στην οποία ανήκουν.³²

Παρακάτω γίνεται αναφορά σε παραδείγματα πολιτικών διαχείρισης ΑΔΕ στις εξής χώρες: Ολλανδία, Γαλλία, Μεγάλη Βρετανία, Ιταλία και Ισπανία. Η κάθε χώρα αντιμετωπίζει το πρόβλημα των αδόμητων-εγκαταλελειμμένων εκτάσεων με διαφορετικές πολιτικές.

1.5.1) Ολλανδική πολιτική

Πριν από τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο στην Ολλανδία, η αποκατάσταση των εκτάσεων, που είχαν καταστραφεί ή υποστεί εγκατάλειψη, ήταν κυρίως θέμα ιδιωτικού ενδιαφέροντος και όχι δημοσίου. Το κράτος επενέβαινε μόνο στην περίπτωση, που η διαδικασία αναδιαμόρφωσης, ήταν πολύ ακριβή ή το πρόγραμμα ήταν μεγάλης κλίμακας. Σε αυτές τις περιπτώσεις η συμμετοχή του κράτους γινόταν με τη μορφή τοπικών συνεργασιών. Επομένως, η αποκατάσταση των κενών εκτάσεων πριν το 1913 ήταν κυρίως ιδιωτική πρωτοβουλία ενώ μετά το 1913 η κυβέρνηση άρχισε να διαδραματίζει ενεργό ρόλο στη διαδικασία ανάπλασης.³³

Στην Ολλανδία η ακολουθούμενη πολιτική είναι η γρήγορη αναδιαμόρφωση των αδόμητων εκτάσεων. Επομένως, οι εγκαταλελειμμένες εκτάσεις δεν παραμένουν για μεγάλο χρονικό διάστημα αναξιοποίητες, αφού η διαδικασία ανάπλασής τους είναι σύντομη με αποτέλεσμα οι συνέπειες για τη περιοχή να μην είναι σημαντικές . Επιπλέον οι πολίτες είναι πρόθυμοι να βοηθήσουν στο να βρεθούν λύσεις για την ανάπλαση των εκτάσεων αυτών. Η εμπειρία, όμως, της Ολλανδίας είναι δύσκολο να αντιγραφεί από άλλα κράτη των οποίων οι αδόμητες περιοχές καλύπτουν μεγαλύτερη έκταση.³⁴

Η αποκατάσταση των ΑΔΕ στην Ολλανδία, αφορά κυρίως παλαιότερες βιομηχανικές εγκαταστάσεις ή λιμενικές περιοχές. Κυρίως η αποκατάσταση των εκτάσεων αυτών, σε συνδυασμό με προγράμματα γενικότερης αστικής ανανέωσης, πραγματοποιείται από του Δήμους. Το 1990 η συνολική περιοχή στην οποία πραγματοποιήθηκαν τέτοια προγράμματα ανάπλασης ήταν περίπου 10.000 εκτάρια

³² Remesar A. (2004), “Multifunctional land use in the renewal of harbour areas: Patterns of physical distribution of the urban functions “, *On the waterfront*, No 6, pp. 2

³³ Wood B. (1998), “Vacant Land in Europe”, *Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*, pp. 4

³⁴ Wood B. (1998), ο.π. , pp. 1-3

με τις λιμενικές πόλεις Ρότερνταμ και Άμστερνταμ να συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο ποσοστό.³⁵

Ανατολικά Docklands

Η περιοχή των Ανατολικών Docklands στο Άμστερνταμ είναι ένα παράδειγμα πολιτικής για την αποκατάσταση εγκαταλελειμμένων εκτάσεων στην Ολλανδία. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 αποφασίστηκε η μεταφορά των λιμενικών δραστηριοτήτων στη περιοχή των Δυτικών Docklands, με αποτέλεσμα στην περιοχή των Ανατολικών Docklands να κυριαρχήσει η εγκατάλειψη και η υποβάθμιση. Για το λόγο αυτό το 1975 αποφασίστηκε η αξιοποίηση του κενού χώρου για την χωροθέτηση χρήσεων κατοικίας. Τα κενά κτίρια και οι εγκαταλελειμμένες εκτάσεις αντικαταστάθηκαν από κατοικίες, σχολεία, καταστήματα, εργασιακούς χώρους, κ.τ.λ..³⁶ Η αναδιαμόρφωση των Ανατολικών Docklands έλαβε χώρα κατά την περίοδο 1975-2000.³⁷

Πρόγραμμα Koop van Zuid στο Ρότερνταμ



Εικόνα 1 Περιοχή Koop van Zuid στο Ρότερνταμ³⁸

Το λιμάνι του Ρότερνταμ είναι το σημαντικότερο λιμάνι στην Ευρώπη και ένα από τα σημαντικότερα του κόσμου. Το λιμάνι βρίσκεται κοντά στον παλιό πυρήνα της πόλης. Κατά τη διάρκεια της εκβιομηχάνισης, η αυξανόμενη ζήτηση σε γη είχε

³⁵ Wood B. (1998), ο.π. , pp. 4

³⁶ Wood B. (1998), ο.π., pp. 13-15

³⁷ Remesar A. (2004), “Multifunctional land use in the renewal of harbour areas: Patterns of physical distribution of the urban functions “, *On the waterfront*, No 6, pp. 14

³⁸ Remesar A. (2004), ο.π., pp. 9

ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη δραστηριοτήτων (του λιμανιού και της πόλης) και στην απέναντι όχθη του ποταμού. Αργότερα, όμως, το μεγαλύτερο μέρος της βιομηχανικής δραστηριότητας μετατοπίστηκε στην απέναντι πλευρά, αφήνοντας κενές και εγκαταλελειμμένες εκτάσεις κοντά στο κέντρο της πόλης. Η αναδιαμόρφωση του λιμανιού του Ρότερνταμ ξεκίνησε από τα μέσα της δεκαετίας του 1970, ενώ στις αρχές της δεκαετίας του 1980, συνεχίστηκε η διαδικασία με την αποκατάσταση και του εσωτερικού της πόλης. Λόγω των προβλημάτων που δημιουργήθηκαν από την επέκταση της πόλης κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, αποφασίστηκε το πρόγραμμα αναδιαμόρφωσης να βασιστεί στην ιδέα της συμπαγούς πόλης.³⁹

Το πρόγραμμα Koop van Zuid, της ομώνυμης περιοχής, ήταν το τελευταίο μιας σειράς προγραμμάτων που είχαν ως στόχο την αποκατάσταση του λιμανιού του Ρότερνταμ (εικόνα 1). Μέσω του εν λόγω προγράμματος δημιουργήθηκε μια περιοχή έκτασης 125 στρεμμάτων στην οποία χωροθετήθηκαν 5.300 καινούργιες κατοικίες, χώροι γραφείων 400.000 τετραγωνικών μέτρων, χώροι επιχειρήσεων και εργασίας 35.000 τετραγωνικών μέτρων, εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις 30.000 τετραγωνικών μέτρων και χώροι αναψυχής 30.000 τετραγωνικών μέτρων.⁴⁰

1.5.2) Γαλλική πολιτική

Στη Γαλλία μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980 δεν είχε οριστεί επακριβώς το ζήτημα των ΑΔΕ. Από τότε, όμως, άρχισαν να δραστηριοποιούνται στην αποκατάσταση των ΑΔΕ όχι όμως μέσω επενδύσεων του ιδιωτικού τομέα. Αντιθέτως η Γαλλική πολιτική στηρίζεται στη διαχείριση των εκτάσεων αυτών μέσω προγραμμάτων επιχορήγησης από το κράτος. Το κράτος θα είναι αυτό το οποίο θα καθοδηγεί τη πολιτική αναδιαμόρφωσης των ΑΔΕ. Για τους Γάλλους η συλλογική μακροπρόθεσμη προσέγγιση είναι ο κυριότερος τρόπος αποκατάστασης των εκτάσεων αυτών . Η Γαλλική πολιτική στηρίζεται στην εύρεση μιας ορθολογικής αστικής χρήσης όπου μέσω επιχορηγήσεων και συστημάτων διακυβέρνησης η χρήση αυτή θα εξασφαλίζεται. Επιπλέον, η συνεργασία όλων όσων έχουν νόμιμο ενδιαφέρον για τη περιοχή κρίνεται αναγκαία.⁴¹

³⁹ Remesar A. (2004), ο.π., pp. 17

⁴⁰ Remesar A. (2004), ο.π., pp. 18,19

⁴¹ Wood B. (1998), “Vacant Land in Europe”, *Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*, pp. 60

Οι αναδιαμορφώσεις στη Γαλλία προωθούνται μέσω των Τοπικών Εταιρειών Μικτής, οικονομίας οι οποίες στηρίζονται στη συνεργασία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα στα πλαίσια όμως μιας επιχείρησης ιδιωτικού τομέα. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης έχουν το δικαίωμα να δημιουργήσουν Εταιρείες Μικτής Οικονομίας με σκοπό τη διαχείριση των ΑΔΕ.⁴² Παράδειγμα Γαλλικής πολιτικής για την αναδιαμόρφωση εγκαταλελειμμένων εκτάσεων είναι το πάρκο της La Villette στο Παρίσι και η Europole.

La Villette



Εικόνα 2 Το Πάρκο της La Villette⁴³

Στην περιοχή Villette σε μια έκταση 55 εκταρίων ήταν χωροθετημένες παλιές εγκαταστάσεις σφαγείων και κρεαταγοράς. Η ανάπλαση της εν λόγω περιοχής ξεκίνησε το 1982 και κατά το μεγαλύτερο μέρος της έχει ήδη ολοκληρωθεί. Το πάρκο της La Villette διαιρείται σε 4 υποπεριοχές:

1. Την Πόλη των Επιστημών και της Βιομηχανίας
2. Την Πόλη της Μουσικής
3. Το Πολιτιστικό και Εκθεσιακό κέντρο
4. Πάρκο Αναψυχής

⁴² Δελλαδέτση Π.Μ.(2004), Χρήσεις γης και διαχείριση έγγειου αποθέματος (Σημειώσεις μαθήματος), Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, σελ 51

⁴³ www.swisscastles.ch/.../photo2/villette2.JPG

Επιπλέον, βρίσκονται υπό κατασκευή δύο συγκροτήματα κατοικιών στο Νοτιοδυτικό και στο Βόρειο τμήμα.⁴⁴

Europole

Αυτή η περίπτωση μελέτης αφορά σε μια περιοχή έκτασης περιοχή περίπου 14 εκταρίων, η οποία βρίσκεται δίπλα στο κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό κοντά στο κέντρο της Γκρενόμπλ. Η κυριότερη χρήση της περιοχής ήταν η βιομηχανική. Το κλείσιμο, όμως, των βιομηχανιών είχε σαν αποτέλεσμα την ερήμωση της περιοχής και τη χρησιμοποίησή της ως χωματερή για τα παλιά τρένα. Η εγκατάλειψη της πρώην βιομηχανικής έκτασης είχε συνέπειες και για την Γκρενόμπλ αφού οδήγησε στη παρακμή της. Τη δεκαετία του 1980 αποφασίστηκε η αναδιαμόρφωση της εγκαταλελειμμένης έκτασης των 14 εκταρίων με στόχο την ενίσχυση του κέντρου της πόλης. Για την επαναξιοποίησή της αποφασίστηκε η διαίρεση της περιοχής σε 6 ζώνες. Οι χρήσεις που προβλέπονταν να χωροθετηθούν ήταν οι ακόλουθες: κτίρια, πολυκατοικίες, γραφεία, ένα παγκόσμιο κέντρο λιανικού εμπορίου, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων και άλλες κατασκευές υποδομής.⁴⁵

1.5.3) Η πολιτική στη Μεγάλη Βρετανία (Μ.Β.)

Στη Μ.Β. η εμπειρία στα θέματα διαχείρισης των ΑΔΕ είναι πολύ μεγάλη, αφού έχουν λάβει χώρα στον αστικό ιστό μεγάλης κλίμακας αναδιαμορφώσεις που αφορούν κυρίως μετατροπές παλιών βιομηχανικών και λιμενικών εγκαταστάσεων σε χώρους πρασίνου, μουσείων, κ.τ.λ.. Αξίζει να σημειωθεί, ότι οι πολιτικές της Μ.Β. στηρίζονται στη προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων, σε αντίθεση με την πολιτική της Γαλλίας η οποία στηρίζεται στην συνεργασία του ιδιωτικού με το δημόσιο τομέα.⁴⁶

Η παρακμή των παραδοσιακών βιομηχανικών περιοχών στη Μ.Β., από το 1918 και μετά, είναι μια από τις αιτίες ύπαρξης ΑΔΕ. Μετά το 1945, όμως, ξεκίνησε μια προσπάθεια αναδιαμόρφωσης των περιοχών αυτών με στόχο το δημόσιο συμφέρον και με το κράτος να έχει τον κυρίαρχο ρόλο. Επιπλέον, μέχρι τη δεκαετία του 1960 η οικονομική παρακμή κάποιων πόλεων της Μ.Β., λόγω της μετεγκατάστασης εταιρειών προς άλλες ελκυστικότερες περιοχές είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία

⁴⁴ Δελλαδέτσιμας Π.Μ., (2004), Χρήσεις γης και διαχείριση έγγειου αποθέματος (Σημειώσεις μαθήματος), Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, σελ 56-58

⁴⁵ Wood B. (1998), "Vacant Land in Europe", *Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*, pp. 60-62

⁴⁶ Δελλαδέτσιμας Π.Μ., (2004), Χρήσεις γης και διαχείριση έγγειου αποθέματος (Σημειώσεις μαθήματος), Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, σελ 40

εγκαταλελειμμένων-αδόμητων εκτάσεων. Η αποκατάσταση άργησε να ξεκινήσει, λόγω του γεγονότος ότι δεν υπήρχε ζήτηση για αυτές τις εκτάσεις. Η αναδιαμόρφωση των ΑΔΕ έγινε ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα στην Μ.Β. στο τέλος της δεκαετίας του 1970.⁴⁷ Ειδικότερα από το 1979 ξεκίνησε μια περίοδος κατά την οποία αναπτύχθηκαν διάφορες πολιτικές με στόχο την αποκατάσταση των ΑΔΕ. Οι πολιτικές αυτές ήταν:

1. Επιχειρηματικές Ζώνες
2. Οργανισμοί Αστικής Ανάπτυξης
3. Επιχορήγηση Αδόμητης Γης
4. Περιορισμοί Ανάπτυξης-Πράσινες Ζώνες⁴⁸

Αναλυτικότερα οι Επιχειρηματικές Ζώνες ήταν μικρές εκτάσεις γης. Ο στόχος της πολιτικής, ήταν η χωροθέτηση επιχειρήσεων σε αυτές τις περιοχές. Για την εκπλήρωση του στόχου παρέχονταν κάποια κίνητρα (φορολογικές απαλλαγές και μειωμένες κυβερνητικές παρεμβάσεις) τα οποία ίσχυαν για 10 χρόνια. Οι περιοχές, στις οποίες αναπτύχθηκε αυτή η πολιτική, εμφάνιζαν αδόμητες και εγκαταλελειμμένες εκτάσεις γης που οφείλονταν κυρίως στην αποβιομηχάνιση.⁴⁹ Μερικά παραδείγματα της εν λόγω πολιτικής ήταν το Gateshead στο Νιουκαστλ και το Clydebank στη Σκωτία. Επιπλέον, περιοχές όπως το Rotherham και το Scunthorpe (επηρεάστηκαν από τη κατάρρευση της βιομηχανίας χάλυβα) αποτελούν παραδείγματα της δεύτερης γενιάς της πολιτικής των Επιχειρηματικών Ζωνών. Η χωροθέτηση των καινούργιων επιχειρήσεων, είχε ως αποτέλεσμα την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Αξίζει να σημειωθεί, ότι την περίοδο μεταξύ 1981-1984 δημιουργήθηκαν μέσω αυτής της πολιτικής 8.000 νέες θέσεις εργασίας. Η επιτυχία, όμως, του εν λόγω προγράμματος είναι αμφισβητούμενη. Η ανάπτυξη λάμβανε χώρα μόνο σε συγκεκριμένες περιοχές. Συνήθως στις μη επιδοτούμενες περιοχές πραγματοποιούνταν λίγες δραστηριότητες. Κάποια από τα παραδείγματα πολιτικών Επιχειρηματικών Ζωνών αποδείχτηκαν αδιαμφισβήτητα αποτυχημένα. Όπως για παράδειγμα η Επιχειρηματική Ζώνη του Μπέλφαστ⁵⁰.

Οι Οργανισμοί Αστικής Ανάπτυξης, που ήταν η ακολουθούμενη πολιτική διαχείρισης των ΑΔΕ της Μ.Β., από το 1980, είχε σαν στόχο την προσέλκυση

⁴⁷ Wood B. (1998), "Vacant Land in Europe", *Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*, pp. 19

⁴⁸ Wood B. (1998), ο.π., pp. 25

⁴⁹ Wood B. (1998), ο.π., pp. 26-27

⁵⁰ Hall T. (2005), *Αστική γεωγραφία*, Αθήνα: Κρητική, σελ 105

επενδύσεων ιδιωτικού τομέα. Υπάρχουν 10 Οργανισμοί Αστικής Ανάπτυξης στην Αγγλία και ένας στην Ουαλία (πίνακας 5 και εικόνα 3). Οι αρμοδιότητες των Οργανισμών είναι πολύ σημαντικές . Πιο συγκεκριμένα:

- καλύπτουν την επαναξιοποίηση των ΑΔΕ
- παρέχουν δίκτυα υποδομής (ύδρευση, ηλεκτρικό, αποχέτευση) και άλλες υπηρεσίες
- βελτίωση του περιβάλλοντος
- παρέχουν οικονομικά κίνητρα στον ιδιωτικό τομέα για επενδύσεις.⁵¹

Πίνακας 5: Οργανισμοί Αστικής Ανάπτυξης στη Μεγάλη Βρετανία

		Έκταση περιοχής (εκτάρια)
ΠΡΩΤΗ ΓΕΝΙΑ 1981	London Docklands	2.150
	Merseyside	350
ΔΕΥΤΕΡΗ ΓΕΝΙΑ 1987	Trafford Park	1.267
	Black Country	2.589
	Teesside	4.858
	Tyne & Wear	2.365
	Crdiffy Bay	1.093
ΤΡΙΤΗ ΓΕΝΙΑ 1988-1989	Central Manchester	187
	Leeds	540
	Sheffield	900
	Bristol	420

Πηγή: Wood B. (1998), “Vacant Land in Europe”, *Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*, pp. 27

⁵¹ Hall T. (2005), ο.π., σελ 106, 107



Εικόνα 3 Χάρτης των Οργανισμών Αστικής Ανάπτυξης της Μ.Β.⁵²

Παρακάτω γίνεται αναφορά σε κάποια παραδείγματα πολιτικών αποκατάστασης των ΑΔΕ στη Μ.Β..

Docklands

Στην περιοχή των Docklands του Ανατολικού Λονδίνου (εικόνα 4) έλαβε χώρα το σημαντικότερο παράδειγμα πολιτικής διαχείρισης εγκαταλελειμμένης έκτασης.



Εικόνα 4 Η περιοχή των Docklands⁵³

Τα Docklands ήταν τμήμα του λιμανιού του Λονδίνου και αποτελούσαν τη περιοχή χωροθέτησης παλιών ιστορικών λιμενικών εγκαταστάσεων. Αξίζει να

⁵² Hall T. (2005), ο.π., σελ 108

⁵³ www.skycam.com.au/stock/VIC/Docklands-VIC_06

σημειωθεί, ότι κατά τη διάρκεια του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα, ήταν το μεγαλύτερο και με την περισσότερη κινητικότητα λιμάνι του κόσμου.⁵⁴ Όμως η περιοχή των Docklands , προς τα τέλη της δεκαετίας του 1960, άρχισε να εγκαταλείπεται, λόγω του γεγονότος ότι οι λιμενικές δραστηριότητες μετεγκαταστάθηκαν προς τα ανατολικά. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις που έδιναν ζωή στη περιοχή έκλεισαν, με αποτέλεσμα τη βαθμιαία εγκατάλειψή της. Η συνολική έκταση των Docklands ανέρχεται στα 22 τετ. χλμ. . Η αναδιαμόρφωση της περιοχής ξεκίνησε το 1979, ενώ το 1981 ιδρύθηκε η Εταιρεία Ανάπτυξης των Docklands (LDDC⁵⁵). Οι πολιτικές διαχείρισης αυτής της περιοχής, οι οποίες βρίσκονται ακόμα σε εξέλιξη, έχουν σαν στόχο την κατασκευή έργων υποδομής, την δημιουργία χώρων πρασίνου και την αποκατάσταση των παλαιών κτιρίων.⁵⁶

Επιχειρησιακό πάρκο στο Newcastle

Ένα ακόμα παράδειγμα είναι το επιχειρησιακό πάρκο στο Newcastle της Αγγλίας (εικόνα 5) . Αυτή η περίπτωση μελέτης στηρίζεται στην συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.



Εικόνα 5:Επιχειρησιακό Πάρκο στο Newcastle⁵⁷

⁵⁴ www.michaelpead.co.uk/photography/london/docklands.shtml

⁵⁵ LDDC: London Docklands Development Corporation

⁵⁶ Δελλαδέτση Π.Μ., (2004), Χρήσεις γης και διαχείριση έγγειου αποθέματος (Σημειώσεις μαθήματος), Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, σελ 42-43

⁵⁷ http://yotophoto.com/img/tn/421/421068_d80b0.jpg

Το Newcastle είναι μια μικρή πόλη στην Αγγλία, της οποίας η ανάπτυξη είναι συνδεδεμένη με την εκβιομηχάνιση. Τον 19^ο αιώνα η πόλη ήταν σημαντικό κέντρο ναυπηγικής, αλλά και παραγωγής χάλυβα. Ενώ τον 20^ο αιώνα η πόλη άκμαζε ως σημαντικό βιομηχανικό και εμπορικό κέντρο.⁵⁸ Τη δεκαετία, όμως, του 1970 διακόπηκε η λειτουργία όλων των δραστηριοτήτων, με αποτέλεσμα την βαθμιαία εγκατάλειψη της πόλης. Παρ'όλα αυτά ξεκίνησε μια προσπάθεια για την ανάπλαση της περιοχής. Το επιχειρησιακό πάρκο στο Newcastle κατασκευάστηκε με τη συνεργασία του συμβουλίου των πόλεων και ιδιωτών και βρίσκεται σε μια έκταση 200 στρεμμάτων. Περιλαμβάνει ένα μεγάλο λιανικό εμπορικό κέντρο, 2.500 σπίτια και επιπλέον ένα πολύ καλά ανεπτυγμένο συγκοινωνιακό δίκτυο με λεωφορεία και μετρό. Επίσης αναμένεται με την ολοκλήρωσή του να περιλαμβάνει και ένα Πανεπιστήμιο. Η κατασκευή του επιχειρησιακού, πάρκου είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία 5.000 θέσεων εργασίας σε μια περιοχή, η οποία χαρακτηριζόταν από υψηλά ποσοστά ανεργίας.⁵⁹

Πρόγραμμα αναδιαμόρφωσης της Ανατολικής Γλασκόβης

Το πρόγραμμα αναδιαμόρφωσης της Ανατολικής Γλασκόβης ξεκίνησε το Μάιο του 1976 (GEAR: Glasgow Eastern Area Renewal). Τα σημάδια υποβάθμισης της περιοχής εμφανίστηκαν την περίοδο 1951-1978. Τα αίτια της υποβάθμισης ήταν η μείωση του πληθυσμού⁶⁰ και το κλείσιμο παλιών εργοστασίων. Οι μεγάλες έρημες εκτάσεις και τα εγκαταλελειμμένα κτίρια κυριαρχούσαν στην Ανατολική Γλασκόβη. Οι παρεμβάσεις στην περιοχή που ξεκίνησαν από το 1976 με στόχο την αποκατάστασή της αφορούσαν κυρίως:

- Περιοχές κατοικίας (αποκατάσταση και επέκταση οικιστικού αποθέματος)
- Δημιουργία βιομηχανικών ζωνών 190 εκταρίων και εκσυγχρονισμός παλιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων
- Δημιουργία εμπορικού κέντρου
- Δημιουργία πάρκων αναψυχής, αθλητισμού και διασκέδασης

⁵⁸ Collins J. (2003), "Newcastle upon Tyne", *Encarta Encyclopedia*

⁵⁹ www.savills.co.uk/offices/content.asp?content type=case_study

⁶⁰ Ο πληθυσμός της Ανατολικής Γλασκόβης το 1951 ήταν 151.000 κάτοικοι, το 1971 μειώθηκε στους 80.000 και το 1978 στους 45.000.

- Διαμόρφωση υπαίθριων χώρων για τη χωροθέτηση πάρκων και πεζόδρομων.⁶¹

1.5.4) Ιταλική πολιτική

Στην Ιταλία ο παραδοσιακός συμπαγής αστικός ιστός άρχισε να τεμαχίζεται με το κλείσιμο των βιομηχανιών σε συνδυασμό με την ερήμωση εγκαταστάσεων αποθηκών εμπορευμάτων, σιδηροδρομικών σταθμών και στρατιωτικών κτιρίων. Η διακοπή της λειτουργίας των εγκαταστάσεων, είχε ως συνέπεια την πτώση των τοπικών τιμών των ακινήτων, και επομένως, τη μείωση των επενδύσεων στις γειτονικές περιοχές. Το Μιλάνο, το Τορίνο και η Γένοβα, οι τρεις σημαντικές βιομηχανικές πόλεις είναι οι πρώτες στις οποίες έγιναν εμφανείς οι συνέπειες της αποβιομηχάνισης. Τη δεκαετία του 1980 η αύξηση των κενών εκτάσεων στις μεγάλες πυκνοδομημένες Ιταλικές πόλεις, θεωρήθηκε σοβαρό ζήτημα το οποίο έπρεπε άμεσα να λυθεί. Οι πολιτικές αποκατάστασης των ΑΔΕ τη δεκαετία του 1980 συνήθως δεν ήταν προγραμματισμένες. Από το 1990, όμως, στην Ιταλία οι πολιτικές για την αναδιαμόρφωση των ΑΔΕ προσανατολίστηκαν προς περισσότερο προγραμματισμένες- σχεδιασμένες λύσεις.⁶²

Η χρηματοδότηση της πολιτικής αναδιαμόρφωσης στην Ιταλία στηρίζεται σε πόρους του δημοσίου ή των οργανισμών του ευρύτερου δημόσιου τομέα (π.χ. σιδηρόδρομοι) ή αποκλειστικά σε πόρους μεγάλων ιδιωτικών εταιριών (π.χ Fiat, Olivetti, κ.τ.λ.). Επιπλέον, δεν εμπλέκονται καθόλου φορείς εφαρμογής, όπως για παράδειγμα, στην Αγγλία οι Οργανισμοί Αστικής Ανάπτυξης ή οι Εταιρείες Μικτής Οικονομίας στη Γαλλία.⁶³

Παρακάτω αναφέρουμε κάποια από τα παραδείγματα πολιτικών για την επαναζιοποίηση των ΑΔΕ στην Ιταλία.

⁶¹ Λουκόπουλος Δ.(1990), Δυνατότητες και προοπτικές των προγραμμάτων ανάπλασης:Προτάσεις για ένα νέο οργανωτικό σχήμα, ΕΜΠ, σελ 90-93

⁶² Wood B. (1998), “Vacant Land in Europe”,*Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*, pp.81-85

⁶³ Δελλαδέτσιμας Π.Μ., (2004), Χρήσεις γης και διαχείριση έργιου αποθέματος (Σημειώσεις μαθήματος), Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, σελ 65

Πρόγραμμα επαναξιοποίησης των εγκαταστάσεων της Fiat στο Lingotto

Στη περιοχή Lingotto στο Τορίνο, έλαβε χώρα η επαναξιοποίηση των παλιών εγκαταστάσεων της Fiat μετά από απόφαση της εταιρείας το 1982 να διακόψει τη λειτουργία των εργοστασίων της στη περιοχή. Αποφασίστηκε, λοιπόν, το 1983 η διενέργεια διαγωνισμού με στόχο να ληφθεί μια απόφαση για την ανάπτυξη της περιοχής αυτής και την αξιοποίηση του χώρου που έμεινε κενός μετά την εγκατάλειψη των εγκαταστάσεων της Fiat. Το 1988 εγκρίνεται το πολεοδομικό σχέδιο, το οποίο, όμως, δεν περιλάμβανε όλη τη περιοχή, αλλά μόνο τις βιομηχανικές εκτάσεις και αυτές των Ιταλικών σιδηροδρόμων. Η έκταση της περιοχής, η οποία προβλεπόταν για εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδίου ήταν περίπου 284.817 τ.μ.. Η εφαρμογή του σχεδίου αναδιαμόρφωσης της περιοχής συνεχιζόταν καθόλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990. Οι κυριότερες χρήσεις που χωροθετήθηκαν στην περιοχή είναι ένα εκθεσιακό κέντρο, κέντρο καινοτομιών, Πανεπιστήμιο, χώροι πρασίνου, επιφανειακοί και υπόγειοι χώροι στάθμευσης. Για την διαχείριση των παλιών εγκαταστάσεων της Fiat στο Lingotto δημιουργήθηκε ειδικός φορέας εφαρμογής στον οποίο συμμετέχει κατά 54% η Fiat, κατά 40% κάποιες ιδιωτικές επιχειρήσεις (ασφαλιστικές εταιρείες και τράπεζες) και κατά 6% ο Δήμος του Τορίνο.⁶⁴

Κατά την εφαρμογή, όμως, του προγράμματος υπήρχαν και κάποιες δυσκολίες. Το κυρίαρχο πρόβλημα είναι η γενικότερη οικονομική και πολιτική κρίση. Επιπλέον, η ελλιπής ανάπτυξη του συγκοινωνιακού δικτύου καθιστά δύσκολη τη πρόσβαση στη περιοχή. Συμπερασματικά, η αναδιαμόρφωση των παλαιών εγκαταστάσεων της Fiat στο Lingotto δεν συνέβαλε στην ανάπτυξη της περιοχής.⁶⁵

Πρόγραμμα Biccola στο Μιλάνο

Στο Μιλάνο έλαβε χώρα πρόγραμμα επαναξιοποίησης, των παλιών ιστορικών εγκαταστάσεων της εταιρείας Pirelli, με την ονομασία Biccola. Το πρόγραμμα αυτό αφορά στη χωροθέτηση καινούργιων δραστηριοτήτων κυρίως τριτογενή τομέα στη θέση παλιών. Η αναδιαμόρφωση των εγκαταστάσεων της εν λόγω εταιρίας γίνεται με στόχο την προώθηση της συνολικής ανάπτυξης της πόλης του Μιλάνο. Στο χώρο λοιπόν των παλιών εγκαταστάσεων οι νέες δραστηριότητες κατανέμονται ως εξής:

⁶⁴ Δελλαδέτση Π.Μ., (2004), ο.π., σελ 69-71

⁶⁵ Wood B. (1998), "Vacant Land in Europe", *Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*, pp. 92

- το 50% της συνολικής έκτασης παρέμβασης παραχωρήθηκε για παραγωγική χρήση
- το 30% για εκθεσιακούς χώρους και κτίρια διοίκησης
- το 20% για κτίρια τεχνικής στήριξης και εργαστηρίων
- η υπόλοιπη έκταση παραχωρήθηκε για χωροθέτηση χρήσεων τριτογενή τομέα.⁶⁶

1.5.5) Ισπανική πολιτική

Η Ισπανία απέκτησε εμπειρία πολιτικής αποκατάστασης ΑΔΕ, λόγω δύο μεγάλων διεθνών εκδηλώσεων: της διεθνής έκθεσης της Σεβίλης και των Ολυμπιακών αγώνων της Βαρκελώνης το 1992. Τα δύο αυτά γεγονότα είχαν ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη πρωτοποριακών μέχρι τότε πολεοδομικών προτάσεων αλλά και τη δημιουργία νέων συνεργατικών σχημάτων μεταξύ της κεντρικής κυβέρνησης, της τοπικής αυτοδιοίκησης, της περιφερειακής αυτοδιοίκησης και του ιδιωτικού τομέα.⁶⁷

Αποκατάσταση λιμανιού VELL στην Βαρκελώνη



Εικόνα 6 Το λιμάνι VELL στη Βαρκελώνη⁶⁸

⁶⁶ Δελλαδέτσημας Π.Μ., (2004), Χρήσεις γης και διαχείριση έργιου αποθέματος (Σημειώσεις μαθήματος), Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, σελ 67-69

⁶⁷ Δελλαδέτσημας Π.Μ., (2004), ο.π., σελ 72

⁶⁸ www.affiliate.viator.com/.../bcn_port_vell.jpg

Στην Ισπανία ένα σημαντικό πρόγραμμα αποκατάστασης ήταν αυτό του λιμανιού VELL στην Βαρκελώνη, το οποίο ξεκίνησε το 1989 (εικόνα 6) . Αφορούσε στην διαχείριση του παλιού λιμανιού της Βαρκελώνης έκτασης 55 εκταρίων. Το πρόγραμμα πραγματοποιήθηκε σε δύο φάσεις. Η πρώτη φάση, η οποία έλαβε χώρα την περίοδο 1989-1995 εστίασε στη δημιουργία γέφυρας, η οποία ενώνει την πόλη με την αποβάθρα του λιμανιού, εμπορικού κέντρου, ελεύθερου χώρου και στη ανάπτυξη αθλητικού εξοπλισμού. Η δεύτερη φάση του σχεδίου ανάπλασης έλαβε χώρα την περίοδο 1995-2004 και είχε σαν στόχο ριζικές αλλαγές στην δομή του λιμανιού.⁶⁹

Πρόγραμμα ανάπλασης στο Bilbao

Επιπλέον, στο Bilbao της Ισπανίας πραγματοποιήθηκε ένα ακόμα πρόγραμμα αποκατάστασης . Στην έκταση αυτή ήταν χωροθετημένες παλιές λιμενικές, σιδηροδρομικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Η αποδυνάμωση, όμως, των δραστηριοτήτων που έδιναν ζωή στη περιοχή είχε ως συνέπεια την εγκατάλειψή της και τη βαθμιαία υποβάθμισή της .



Εικόνα 7 Άποψη το λιμανιού του Bilbao με τις νέες προς ανάπτυξη περιοχές⁷⁰

Το εν λόγω πρόγραμμα αφορά στην αποκατάσταση μιας περιοχής συνολικής έκτασης 30 εκταρίων (εικόνα 7) . Το πρόγραμμα αυτό ξεκίνησε το 1975 και

⁶⁹ Remesar A. (2004), “Multifunctional land use in the renewal of harbour areas: Patterns of physical distribution of the urban functions “, *On the waterfront*, No 6, pp. 7

⁷⁰ <http://en.wikipedia.org/wiki/image:PortofBilbao.jpg>

συνεχίζεται ως σήμερα. Προβλέπεται η εγκατάσταση στην περιοχή κεντρικών λειτουργιών, οι οποίες θα εξυπηρετούν ολόκληρη την πόλη. Αναλυτικότερα, αναμένεται η χωροθέτηση υψηλού επιπέδου υπηρεσιών, ζωνών κατοικίας, εμπορικών κέντρων και χώρων αναψυχής. Επιπλέον, αναμένεται η κατασκευή δύο μεγάλων έργων στη περιοχή. Στόχος του προγράμματος είναι η προσέλκυση υψηλού επιπέδου δραστηριοτήτων τριτογενή τομέα (υπηρεσίες, τουρισμός, αστικές λειτουργίες). Η εφαρμογή αυτού του προγράμματος στηρίζεται στη συνεργασία της τοπικής αυτοδιοίκησης, της περιφερειακής αυτοδιοίκησης και της κεντρικής κυβέρνησης.⁷¹

Αξίζει να σημειωθεί ότι σε όλη την Ευρώπη υπάρχουν πολλά παραδείγματα πολιτικών για τη διαχείριση των ΑΔΕ. Στη παρούσα μελέτη έχουν αναφερθεί τα σημαντικότερα. Επιπλέον η πολιτική των ΗΠΑ είναι δύσκολο να προσεγγιστεί γιατί διαφέρει από πολιτεία σε πολιτεία. Επίσης στις ΗΠΑ δεν τίθεται θέμα δημόσιου χώρου αφού κυριαρχείται από τον ιδιωτικό.

⁷¹ Δελλαδέτση Π.Μ., (2004), *Χρήσεις γης και διαχείριση έργων αποθέματος* (Σημειώσεις μαθήματος), Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, σελ 72-73

2) Τι γίνεται με το θέμα των ΑΔΕ στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα το θέμα των ΑΔΕ είναι βαρύνουσας σημασίας και ειδικότερα για την περιοχή του Λεκανοπεδίου Αττικής . Στην Αθήνα και τον Πειραιά το φαινόμενο αυτό μπορεί να προσφέρει πολλά, σε θέματα, όπως η ανεπάρκεια ελεύθερων χώρων (χώρων πρασίνου και αναψυχής) και η λανθασμένη εκμετάλλευση του αποθέματος γης, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες των κατοίκων. Οι περισσότεροι ελεύθεροι χώροι που έχουν παραμείνει υποβαθμίζονται ολοένα και περισσότερο, ενώ θα μπορούσαν κάλλιστα να εκμεταλλευτούν με τέτοιο τρόπο που θα ωφελούσε την περιοχή του λεκανοπεδίου . Εκτιμάται ότι από τους Ολυμπιακούς Αγώνες και μετά αντιστοιχούν 2,5 τ.μ. ελεύθερου χώρου ανά κάτοικο στην ευρύτερη περιοχή του λεκανοπεδίου Αττικής.⁷² Επιπλέον, όσον αφορά την Ελληνική εμπειρία σε θέματα διαχείρισης των εγκαταλελειμμένων εκτάσεων, στις περισσότερες περιπτώσεις συγκρούονται τα συμφέροντα των ιδιωτών με τις ανάγκες των κατοίκων των περιοχών αυτών, με αποτέλεσμα οι εκτάσεις αυτές να παραμένουν ανεκμετάλλευτες για μεγάλο χρονικό διάστημα. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι η Ελληνική εμπειρία δεν έχει να αναδείξει παραδείγματα αναπλάσεων μεγάλης κλίμακας.

Στην Ελλάδα οι ιδιομορφίες στην οικιστική ανάπτυξη του χώρου σε συνδυασμό με την άναρχη και απρογραμματίστη οικοδομική ανάπτυξη, είχαν ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση πολλών περιοχών κατοικίας. Αυτές οι ιδιομορφίες έχουν να κάνουν με το υψηλό ποσοστό ιδιοκατοίκησης, με την αυτοστέγαση και τον κατακερματισμό της ιδιοκτησίας της γης. Τα σημαντικότερα προβλήματα που παρουσιάζονται στις περιοχές κατοικίας είναι τα εξής:

1. ανάμιξη της κατοικίας με οχλούσες και άλλες ασυμβίβαστες χρήσεις
2. υψηλές πληθυσμιακές πυκνότητες και συντελεστές δόμησης
3. δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες
4. έλλειψη πρασίνου και χώρων αναψυχής
5. ανεπάρκεια κοινωνικού εξοπλισμού, κοινόχρηστων χώρων και χώρων στάθμευσης
6. ανάγκη προστασίας ιστορικών περιοχών και κτιρίων ιστορικής αξίας.⁷³

⁷² <http://www.asda.gr/elxoroi/press5-6-06.htm>

⁷³ Λουκόπουλος Δ.(1990), Δυνατότητες και προοπτικές των προγραμμάτων ανάπτυξης:Προτάσεις για ένα νέο οργανωτικό σχήμα, ΕΜΠ, σελ 18

Οι τύποι υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας που διακρίνονται στον ιστό των Ελληνικών πόλεων είναι οι εξής⁷⁴ :

- Πυκνοδομημένες περιοχές οι οποίες ανοικοδομήθηκαν, από το 1950 και μετά, κυρίως με το σύστημα της αντιπαροχής (Κυψέλη, Παγκράτι, Πατήσια, κ.λ.π.).
- Περιοχές οι οποίες μετοικίθηκαν από πρόσφυγες (Καισαριανή, Ταύρος, Δραπετσώνα).
- Περιοχές εργατικών κατοικιών. Δηλαδή κατοικίες κοντά σε βιομηχανικές περιοχές.
- Κεντρικές περιοχές που έχουν υποστεί υποβάθμιση λόγω ανάπτυξης οχλουσών χρήσεων.

Παλαιότερα έλαβαν χώρα μικρής κλίμακας προγράμματα επαναξιοποίησης υποβαθμισμένων περιοχών στον αστικό ιστό. Η πρώτη και πληρέστερη εφαρμογή ήταν η αναβάθμιση της περιοχής της Πλάκας την περίοδο 1973-1978. Οι αποκαταστάσεις περιοχών του κέντρου (Θησείο, Μεταξουργείο, Ψυρρής) είναι μεταγενέστερες. Η αναβάθμιση, όμως, των περιοχών αυτών δεν ήταν πλήρης.⁷⁵ Οι Ολυμπιακοί αγώνες (Αθήνα 2004) ήταν το εφαλτήριο για την αναβάθμιση περιοχών του κέντρου της Αθήνας αλλά και ολόκληρου του λεκανοπεδίου Αττικής. Έργα όπως το τραμ και το μετρό έχουν σα στόχο να λύσουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα που ταλανίζει τη πόλη. Επιπλέον, με τους Ολυμπιακούς Αγώνες χώροι, οι οποίοι παρέμεναν εγκαταλελειμμένοι ή αδόμητοι τελικά, αξιοποιήθηκαν για τη χωροθέτηση αθλητικών εγκαταστάσεων και τη μετέπειτα περαιτέρω εκμετάλλευσή τους με την εγκατάσταση χρήσεων ανάλογα με τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής στην οποία ανήκουν (π.χ. Φαληρικός όρμος, Ελληνικό, κ.τ.λ.).

Ειδικότερα οι κυριότερες εγκαταλελειμμένες εκτάσεις του Λεκανοπεδίου Αττικής είναι οι εξής:

- Γουδί. Στο Γουδί βρίσκεται μια κενή έκταση 4.900 στρεμμάτων μεταξύ των Δήμων Αθήνας, Ζωγράφου, Παπάγου και Νέου Ψυχικού. Ο χώρος αυτός έχει χαρακτηριστεί ως υπερτοπικός πόλος αναψυχής από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (1985). Το 1998 ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας αποφάσισε τη δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου στον εν λόγω

⁷⁴ Λουκόπουλος Δ.(1990), ο.π., σελ 21

⁷⁵ http://www.minenv.gr/hellenikon-competition/oa/gr/philippides_gr.htm

χώρο. Τα σχέδια, όμως, για τη δημιουργία πάρκου δεν έχουν ακόμα μπει σε εφαρμογή και έτσι η έκταση αυτή απειλείται από διάφορους οργανισμούς, υπηρεσίες και ιδιώτες για χωροθέτηση διαφορετικών χρήσεων από αυτές που προβλέπει το Ρυθμιστικό της Αθήνας.⁷⁶

- Εργοστάσιο Μεταξουργείου Δουρούτη. Το Μεταξουργείο ήταν από τα πρώτα εργοστάσια μεταξιού στην Ελλάδα. Βρίσκεται στο κέντρο της Αθήνας σε μια έκταση 35-40 στρεμμάτων. Κατασκευάστηκε το 1853 ενώ το 1875 διακόπηκε η λειτουργία του και το κέλυφος του πρώην εργοστασίου μετατράπηκε σε συγκρότημα κατοικιών. Η περιοχή παραμένει εγκαταλελειμμένη παρ'όλο που έχει ενταχθεί στο πρόγραμμα ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων. Επιπλέον, έχει προβλεφθεί η στέγαση Ηλεκτρονικής Βιβλιοθήκης και άλλων πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Επίσης, ο Δήμος Αθηναίων έχει ήδη διαμορφώσει ένα τμήμα της συνολικής έκτασης, περίπου 3,5 στρέμματα, σε πάρκο.⁷⁷
- Ελαιώνας.



Εικόνα 8 Ο Ελαιώνας⁷⁸

Ο Ελαιώνας είναι μια περιοχή, εκτός σχεδίου πόλεως, έκτασης 9.000 στρεμμάτων και βρίσκεται στα όρια των εξής 5 Δήμων: Δήμος Αθηναίων, Περιστερίου, Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω και Ταύρου. Είναι μια τεράστια έκταση στο κέντρο του Λεκανοπεδίου Αττικής, στην οποία κυριαρχεί η βιομηχανική δραστηριότητα (κεραμοποιεία, σαπωνοποιεία, βυρσοδεψία,

⁷⁶ www.asda.gr/elxoroi/press5-6-06.htm

⁷⁷ www.syn.gr/greek/oikologia/SYN_Adomhtous_Xwrous.pdf

⁷⁸ www.minenv.gr/4/44/4401/g440119.html

κ.λ.π.) . Ο Ελαιώνας χαρακτηρίζεται μια από τις πιο υποβαθμισμένες περιοχές του Λεκανοπεδίου, αφού εκεί είναι χωροθετημένες όλες οι δραστηριότητες, οι οποίες λόγω του χαρακτήρα τους (οχλούσες και ρυπογόνες) συγκεντρώθηκαν σε αυτή την περιοχή και όχι σε κάποιο άλλο σημείο του οικιστικού ιστού. Τα τελευταία, όμως, χρόνια στην περιοχή παρατηρείται τάση αποβιομηχάνισης, με αποτέλεσμα οι εκτάσεις, στις οποίες παλαιότερα χωροθετούνταν οι βιομηχανίες, να εγκαταλείπονται και να παραμένουν μόνο τα κελύφη των παλιών εγκαταστάσεων, υποβαθμίζοντας περαιτέρω την περιοχή. Γι' αυτό το λόγο κρίνεται αναγκαία η διαχείριση της περιοχής. Σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα του 1996 προβλέπεται οι χώροι πρασίνου, και γενικότερα οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι να καταλαμβάνουν το 60% της συνολικής έκτασης της περιοχής. Το υπόλοιπο 40% προορίζεται για την εγκατάσταση οικονομικών δραστηριοτήτων και ειδικότερα χρήσεων βιομηχανίας-βιοτεχνίας (χαμηλής ή μεσαίας όχλησης) , επιχειρησιακού κέντρου και κατοικίας. Παρ' όλα αυτά οι διαδικασίες για την ανάπλαση του Ελαιώνα βρίσκονται ακόμα σε αρχικό στάδιο.⁷⁹

- Ελληνικό.



Εικόνα 9 Έκταση πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού⁸⁰

⁷⁹ www.asda.gr/elxoro/elaiwnas.htm

⁸⁰ www.aopa.gr/fotos/Hellinikon.jpg

Το αεροδρόμιο του Ελληνικού χωροθετούταν σε μια έκταση 5.300 στρεμμάτων (εικόνα 9). Το 2001, όμως, η μετεγκατάστασή του προς τα Ανατολικά (Σπάτα), είχε ως αποτέλεσμα τη βαθμιαία εγκατάλειψη του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Η διαδικασία αυτή δημιούργησε ένα μεγάλο ελεύθερο απόθεμα γης στα Νότια του Νομού Αττικής, η αξιοποίηση του οποίου θα ωφελήσει τους όμορους Δήμους Γλυφάδας, Αλίμου, Αγίου Δημητρίου, Παλαιού Φαλήρου αλλά και γενικότερα την Αθήνα, αφού θα μειωθεί η υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων στο κέντρο τη πόλης. Από το 2001 είχε ξεκινήσει μια συζήτηση γύρω από τον τρόπο αξιοποίησης της έκτασης των 5.300 στρεμμάτων χωρίς όμως να έχει βρεθεί μια λύση. Το 2003, όμως, ύστερα από διαγωνισμό, έγινε αποδεκτή μια πρόταση για την αναδιαμόρφωση της περιοχής, σύμφωνα με την οποία προβλέπεται η κατασκευή Μητροπολιτικού Πάρκου (εικόνα 10) έκτασης 4.000 στρεμμάτων



Εικόνα 10 Σχέδιο Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού⁸¹

(θα περιλαμβάνει χώρους αναψυχής και περιπάτου, αθλητικές εγκαταστάσεις και χώρους υποδομής) καθώς και η αξιοποίηση 1.000 στρεμμάτων για ήπια οικιστική ανάπτυξη και επιχειρηματική δραστηριότητα. Επιπλέον, τα υπόλοιπα 300 στρέμματα της περιοχής θα παραμείνουν ως έχουν (είναι είδη χωροθετημένες χρήσεις αθλητισμού αλλά και κτιριακές υποδομές). Το πρόγραμμα ανάπλασης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού αναμένεται να μπει σε εφαρμογή προς τα τέλη του 2007.⁸²

⁸¹ <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/el/e0/Sxedio.jpg>

⁸² <http://el.wikipedia.org/wiki>

- Φαληρικός Όρμος.

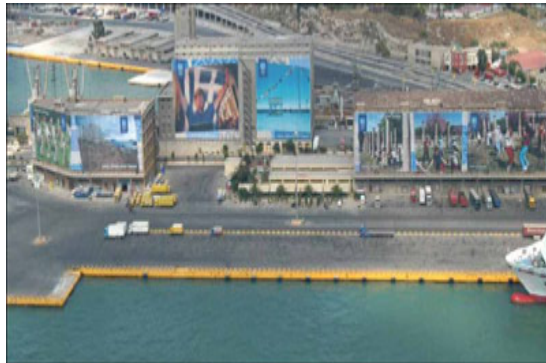


Εικόνα 11 Φαληρικός Όρμος⁸³

Ο Φαληρικός όρμος (περιλαμβάνει το θαλάσσιο μέτωπο από το Φλοίσβο έως τη Καστέλλα) μέχρι τα μέσα περίπου της δεκαετίας του 1960 αποτελούσε χώρο αναψυχής και περιπάτου. Η σημερινή, όμως, εικόνα είναι τελείως διαφορετική. Πλέον υπάρχουν πολλά εγκαταλελειμμένα τμήματα στην περιοχή, ενώ οι δραστηριότητες που έχουν αναπτυχθεί εκεί δυσκολεύουν την πρόσβαση στη θάλασσα. Σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (Ν.1515/85), το Φαληρικό Μέτωπο χαρακτηρίζεται ως υπερτοπικός χώρος αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού. Η περιοχή του Ιπποδρόμου, έκτασης 230 στρεμμάτων, στο Φαληρικό Όρμο, είναι τμήμα των διοικητικών ορίων του Δήμου Καλλιθέας και αποτελεί σημαντικό απόθεμα γης του Λεκανοπεδίου Αττικής. Παρ'όλα αυτά, λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων, (Αθήνα 2004) χωροθετήθηκαν 6 μεγάλα γήπεδα στη Φαληρική Ακτή και 5 στη περιοχή του Ιπποδρόμου τα οποία όμως δυσκολεύουν τη πρόσβαση των κατοίκων του λεκανοπεδίου στη θάλασσα. Επιπλέον, στο Δέλτα Φαλήρου, απέναντι από το Ολυμπιακό κέντρο πολεμικών τεχνών, σε μια έκταση 23.500 τ.μ. αναμένεται η χωροθέτηση ενός εμπορικού συγκροτήματος με υπόγειο σταθμό αυτοκινήτων. Αυτό το έργο αναδιαμόρφωσης της περιοχής ξεκίνησε το Μάρτιο του 2004 και σήμερα βρίσκεται στο τελικό στάδιο.⁸⁴

⁸³ Google Earth, 2006

- Λιμάνι Πειραιά. Ο ΟΛΠ διαθέτει μεγάλες εγκαταλελειμμένες εκτάσεις γύρω από το λιμάνι. Κάποιους από αυτούς του χώρους τους έχει παραχωρήσει για τη χωροθέτηση ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, βιομηχανικών συγκροτημάτων, γραφείων πρακτορείων, κ.τ.λ.. Επίσης, ο ΟΛΠ πρόκειται να αξιοποιήσει κάποιες εκτάσεις, οι οποίες ανήκουν στην εταιρεία με στόχο την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά.



Ένα από τα έργα που πρόκειται να γίνουν είναι η αξιοποίηση της περιοχής της Ηετιωνείας Ακτής και η ανάπλαση του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά.

Εικόνα 12 Ηετιώνεια Ακτή⁸⁵

Επιπλέον, στόχος της εταιρείας είναι η επέκταση των επιχειρήσεων της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος στο θαλάσσιο μέτωπο.⁸⁶

- Λιμενοβιομηχανική Ζώνη Δραπετσώνας-Κερατσινίου.



Εικόνα 13 Λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας-Κερατσινίου⁸⁷

⁸⁴ <http://www.ergotaxiaka.gr/categories.php>

⁸⁵ http://www.olp.gr/images_new/paraho/180.jpg

⁸⁶ www.olp.gr/main_kedro.htm

Η λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας-Κερατσινίου, αφορά σε μια περιοχή έκτασης 620 στρεμμάτων, η οποία αποτελεί την δεύτερη ιστορική βιομηχανική ζώνη του Πειραιά, η οποία περιλάμβανε και λιμενικές εγκαταστάσεις. Εκτείνεται από την είσοδο του προλιμένα μέχρι τον Άγιο Γεώργιο Κερατσινίου. Σε αυτή συγκεντρώνονται ιστορικά βιομηχανικά συγκροτήματα, όπως το εργοστάσιο λιπασμάτων, το μηχανουργείο του ΟΛΠ, τα Σφαγεία και το εργοστάσιο τσιμέντων της ΑΓΕΤ “Ηρακλής” (εικόνα 13). Τη μεγαλύτερη έκταση, 245 στρέμματα, καταλαμβάνει το πρώην εργοστάσιο λιπασμάτων. Τα περισσότερα από τα εργοστάσια της περιοχής διέκοψαν τη λειτουργία τους, λόγω της αποβιομηχάνισης, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι ήταν ρυπογόνα, με αποτέλεσμα στην έκταση των 650 στρεμμάτων απέμεινε ένας εγκαταλελειμμένος χώρος. Τέθηκε, λοιπόν, ζήτημα αναδιαμόρφωσης της περιοχής, με στόχο την αξιοποίηση του χώρου. Οι εμπλεκόμενοι φορείς είναι οι Δήμοι Κερατσινίου και Δραπετσώνας, ο ΟΛΠ, η Εθνική τράπεζα, ο ΟΡΣΑ αλλά και ιδιωτικοί φορείς ιδιοκτήτες εγκαταστάσεων της περιοχής.⁸⁸ Η εν λόγω περιοχή θεωρείται η πιο υποβαθμισμένη στα όρια της Νομαρχίας Πειραιά. Παρ’όλα αυτά, οι συζητήσεις για να ληφθεί μια απόφαση για την αξιοποίηση της περιοχής απέβησαν πολλές φορές άκαρπες λόγω διαφωνίας των εμπλεκόμενων φορέων. Τελικά, όμως, κατέληξαν σε μια συμφωνία για την αξιοποίηση του χώρου. Αναμένεται τελικά το 25% της συνολικής έκτασης της περιοχής να διατεθεί για τη χωροθέτηση κατοικιών, το 44%-48% για γραφεία και υπηρεσίες υποστηρικτικές των λιμενικών δραστηριοτήτων, το 10% για εμπορικές χρήσεις και το 7%-8% για εγκαταστάσεις αναψυχής και εστιατόρια.⁸⁹

Στην οδό Πειραιώς, λόγω του ιστορικού βιομηχανικού της χαρακτήρα υπάρχουν πολλές εκτάσεις στις οποίες ήταν χωροθετημένες βιομηχανικές μονάδες που τώρα πλέον έχουν κλείσει και οι εκτάσεις τους παραμένουν εγκαταλελειμμένες ,αποτελώντας αναξιοποίητο απόθεμα γης.

⁸⁷ <http://www.koutouzis.gr/drapetsona.htm>

⁸⁸ Μπελαβίλας Ν. (2005), «Η κατάργηση της δημόσιας πόλης: Μεταλλάξεις και συγκρούσεις στον Πειραιά του 2005», Συνέδριο, Θεσσαλονίκη, σελ. 2-4

⁸⁹ Νταλιάνη Μ. (2006), «Στη Δραπετσώνα τώρα έχουνε ζωή: Σχέδιο ανάπτυξης για την παραλιακή περιοχή από το λιμάνι του Πειραιά μέχρι το Κερατσίνι», *Τα Νέα*, Ιούνιος 2006, σελ Ν61

- Α.Ε. Χρωματουργία Πειραιώς-ΧΡΩΠΕΙ.



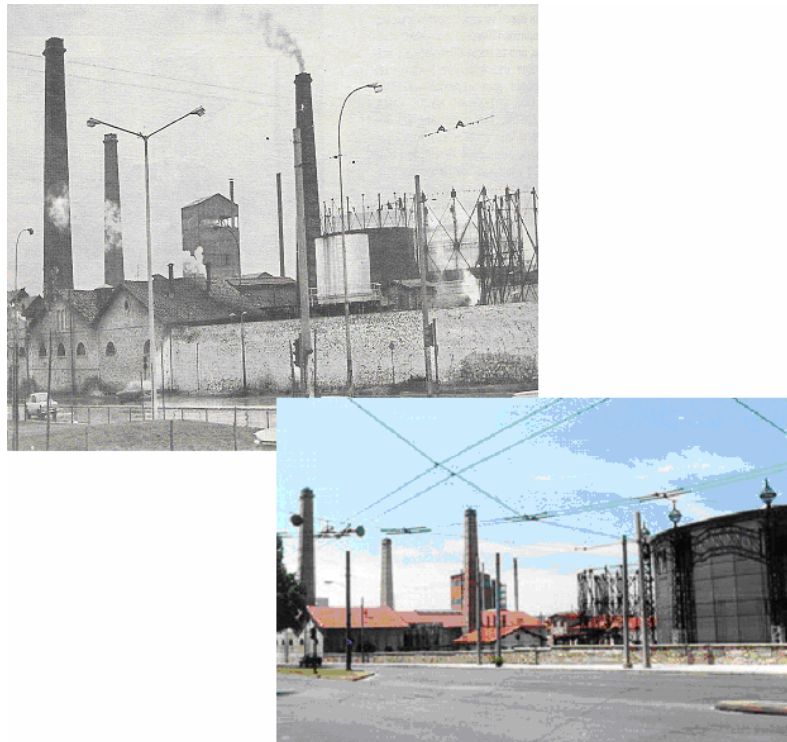
Εικόνα 14 Το συγκρότημα της βιομηχανίας ΧΡΩΠΕΙ⁹⁰

Η βιομηχανία ΧΡΩΠΕΙ ήταν μια ιστορική βιομηχανία με μεγάλη αξία, η οποία ειδικευόταν στην παρασκευή φαρμάκων, χημικών προϊόντων και χρωμάτων. Οι εγκαταστάσεις της εν λόγω βιομηχανίας βρίσκονται σε μια έκταση 47 στρεμμάτων δίπλα στο στάδιο Καραϊσκάκη. Η βιομηχανία αυτή ιδρύθηκε το 1883 και διέκοψε τη λειτουργία της το 1989. Από τότε μέχρι και σήμερα η έκταση παραμένει εγκαταλελειμμένη με τα κελύφη της ερημωμένα να διατηρούνται μέχρι και σήμερα (εικόνα 14). Η έκταση της πρώην βιομηχανίας ΧΡΩΠΕΙ έχει χαρακτηριστεί ως κοινόχρηστος χώρος πρασίνου, αθλητισμού και αναψυχής από το ΓΠΣ (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο) Πειραιά και το Ρυθμιστικό της Αθήνας. Επίσης, το ΓΠΣ προβλέπει τη χωροθέτηση μικρών εμπορικών κέντρων και κατοικιών. Παρ'όλα αυτά οι

⁹⁰ Δρίτσα-Μαυρομάτη Μ., «Μια ιστορική βιομηχανία», *Η Καθημερινή Επτά Ημέρες*, Οκτώβριος 2002, σελ 20

εγκαταστάσεις της πρώην βιομηχανίας ΧΡΩΠΕΙ πέρασαν στην ιδιοκτησία της Εθνικής Τράπεζας, η οποία παραχώρησε την έκταση στον Επιχειρηματικό όμιλο Χαραγκιώνη, που έχει ως στόχο τη χωροθέτηση ενός μεγάλου εμπορικού και ψυχαγωγικού κέντρου με υψηλούς συντελεστές δόμησης. Ακόμα, όμως, δεν έχει παρθεί καμιά τελική απόφαση και η έκταση παραμένει εγκαταλελειμμένη.⁹¹

- Εργοστάσιο Γκάζι.



Εικόνα 15 Το εργοστάσιο στο Γκάζι (πάνω φωτογραφία)⁹²

Το πάρκο της Τεχνόπολης στη θέση του παλιού συγκροτήματος (κάτω φωτογραφία)⁹³

Το εργοστάσιο στο Γκάζι (εικόνα 15) οικοδομήθηκε στην Αθήνα το 1857 με στόχο την παραγωγή και τη διάθεση φωτιστικού αερίου. Το εργοστάσιο ήταν χωροθετημένο στην αρχή της οδού Πειραιώς και ήταν μια από τις

⁹¹ Μπελαβίλας Ν. 2005, *Η κατάργηση της δημόσιας πόλης: Μεταλλάξεις και συγκρούσεις στον Πειραιά του 2005*, Συνέδριο, Θεσσαλονίκη, σελ. 4-6

⁹² Μαχαίρας Γ., «Το εργοστάσιο φωταερίου», *Η Καθημερινή* Επτά Ημέρες, Οκτώβριος 2002, σελ 12

⁹³ <http://www.culture.gr/2/21/213/21301n/g213an04.html>

πρώτες βιομηχανίες της Αθήνας. Το 1983, όμως, έπαψε να λειτουργεί οριστικά, με αποτέλεσμα η έκταση που παλαιότερα χωροθετούνταν το εργοστάσιο να μείνει για ένα μεγάλο διάστημα εγκαταλελειμμένη. Παρ'όλα αυτά έλαβε χώρα στην έκταση του παλιού βιομηχανικού συγκροτήματος στο Γκάζι σχέδιο αναδιαμόρφωσης της περιοχής, με αποτέλεσμα από το 1999 να λειτουργεί σε μια έκταση 100.000 τετραγωνικών μέτρων η «Τεχνόπολη» η οποία αποτελεί βιομηχανικό πάρκο και πολιτιστικό κέντρο. Αναλυτικότερα η «Τεχνόπολη» λειτουργεί ως πολιτισμικό κέντρο, βιομηχανικό μουσείο και ινστιτούτο νέων τεχνολογιών. Επιπλέον φιλοξενεί, και υπηρεσίες του Δήμου Αθηναίων.⁹⁴

- Εργοστάσιο Ήβη.



Εικόνα 16 Οι εγκαταλελειμμένες εγκαταστάσεις της βιομηχανίας Ήβη⁹⁵

Το εργοστάσιο Ήβη χτίστηκε το 1884 και λειτουργούσε ως οينوπνευματοποιείο. Ήταν χωροθετημένο στην οδό Πειραιώς δίπλα από τη βιομηχανία ΧΡΩΠΕΙ. Το 1950, όμως, συγχωνεύτηκε με μια άλλη εταιρία με αποτέλεσμα το εργοστάσιο της οδού Πειραιώς να κλείσει. Από τότε οι εγκαταστάσεις του παλαιού εργοστασίου Ήβη παραμένουν εγκαταλελειμμένες με τα κελύφη ερημωμένα (εικόνα 16).

⁹⁴ Μαχαίρας Γ., «Το εργοστάσιο φωταερίου», *Η Καθημερινή Επτά Ημέρες*, Οκτώβριος 2002, σελ 12-14.

⁹⁵ Μπελαβίλας Ν., «Ο δόμος με τις φάμπρικες», *Η Καθημερινή Επτά Ημέρες*, Οκτώβριος 2002, σελ 2-3

- Ατμοηλεκτρικός σταθμός Νέου Φαλήρου



**Εικόνα 17 Ο εγκαταλελειμμένος
σταθμός ΔΕΗ Νέου Φαλήρου.⁹⁶**

παραμένουν εγκαταλελειμμένες (εικόνα 17).⁹⁷

Το εργοστάσιο της ΔΕΗ στο Νέο Φάληρο είναι ο πρώτος ατμοηλεκτρικός σταθμός στην Ελλάδα, ο οποίος ιδρύθηκε το 1903. Το 1972, όμως, διακόπηκε οριστικά η λειτουργία του και το 1982 κηρύχτηκε διατηρητέο μνημείο. Από τότε μέχρι σήμερα οι εγκαταστάσεις της βιομηχανίας

⁹⁶ Τσοκόπουλου Β., « Το Ελληνικό Μάντσεστερ», *Η Καθημερινή Επτά Ημέρες*, Απρίλιος 1995, σελ 18

⁹⁷ Τσοκόπουλου Β., ο.π., σελ 19

3) Θεσμικό πλαίσιο για τη διαχείρισή των ΑΔΕ και μεθοδολογία προσέγγισης του προβλήματος στην Ελλάδα.

Στην Ελλάδα τα μέσα για την απόκτηση γης είναι τα εξής⁹⁸:

1. Αγορά με ελεύθερη συναλλαγή.
2. Αναγκαστική απαλλοτρίωση
3. Αντιπαροχή
4. Μεταφορά ΣΔ
5. Χρήση κοινωνικού ΣΔ
6. Εισφορές γης

Πιθανοί φορείς εφαρμογής των προγραμμάτων διαχείρισης των ΑΔΕ στην Ελλάδα είναι οι εξής:

1. Κεντρικό κράτος
2. Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ). Αναθέτουν σε δικές τους επιχειρήσεις την εκτέλεση των έργων ανάπλασης.
3. Εταιρείες Μικτής Οικονομίας.
4. Οικοδομικοί συνεταιρισμοί
5. Δημόσια επιχείρηση πολεοδομίας και στέγασης
6. Συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα (π.χ τράπεζες). Ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να δράσει, είτε αυτόνομα, είτε σε συνεργασία με διάφορους κλάδους επιχειρήσεων (λιανικού εμπορίου, κατασκευαστικών εταιρειών, κ.λ.π).

Οι πιθανές πηγές χρηματοδότησης ενός προγράμματος ανάπλασης στην Ελλάδα είναι τα ξένα κεφάλαια και οι επιχορηγήσεις του δημοσίου.

⁹⁸ Λουκόπουλος Δ.(1990), Δυνατότητες και προοπτικές των προγραμμάτων ανάπλασης:Προτάσεις για ένα νέο οργανωτικό σχήμα, ΕΜΠ, σελ 27, 28

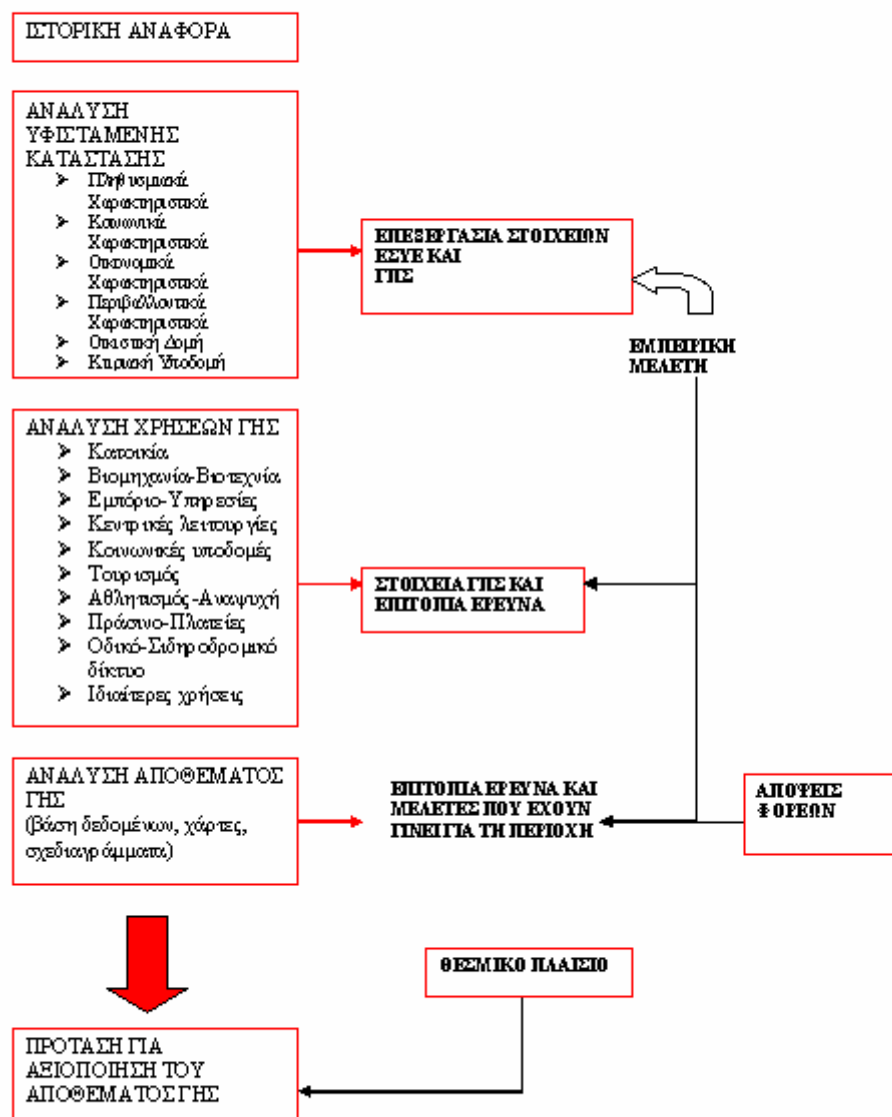
Η μεθοδολογία που ακολουθείται για την προσέγγιση του προβλήματος των αδόμητων-εγκαταλελειμμένων εκτάσεων είναι η ακόλουθη:

- 1) Γενικά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης (κυρίως γεωγραφικά) καθώς και ανάλυση των λόγων που οδήγησαν στην επιλογή της συγκεκριμένης περιοχής.
- 2) Ιστορική αναφορά στην περιοχή μελέτης. Ο σκοπός της ιστορικής αναδρομής είναι η ανάλυση των διαδικασιών εκείνων που είχαν ως αποτέλεσμα κάποια κομμάτια γης να παραμείνουν ανενεργά.
- 3) Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης με βάση στοιχεία από την ΕΣΥΕ, από το ΓΠΣ και επιτόπια έρευνα. Ανάλυση, δηλαδή, της πληθυσμιακής εξέλιξης της περιοχής, των κοινωνικών, οικονομικών, περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών, των όρων δόμησης, της κτιριακής υποδομής και των μεταφορών. Μέσα από αυτή την ανάλυση εξάγουμε συμπεράσματα για τη περιοχή μελέτης.
- 4) Ανάλυση των χρήσεων γης της περιοχής και εξαγωγή συμπερασμάτων για το κατά πόσο η κατανομή τους στο χώρο είναι επαρκής ή όχι.

Αυτά τα τρία αρχικά βήματα θα μας βοηθήσουν να βγάλουμε το προφίλ της περιοχής μελέτης δηλαδή τις ανάγκες και τις δυνατότητές της.

- 5) Ανάλυση αποθέματος γης περιοχής μελέτης.
- 6) Πρόταση για την αξιοποίηση των εγκαταλελειμμένων-αδόμητων εκτάσεων γης με βάση τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής μελέτης.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η δομή προσέγγισης του προβλήματος των ΑΔΕ στην Ελλάδα.



Εικόνα 18 Μεθοδολογία προσέγγισης του προβλήματος των ΑΔΕ στην Ελλάδα

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

4) Η περιοχή μελέτης-Δήμος Πειραιά

Ως περιοχή μελέτης του φαινομένου των εγκαταλελειμμένων εκτάσεων επιλέχτηκε ο Δήμος Πειραιά. Οι λόγοι για αυτή την επιλογή είναι πολλοί. Η σημασία του Πειραιά είναι μεγάλη. Αποτελεί το πρώτο λιμάνι της χώρας λειτουργία, η οποία, έχει σαν αποτέλεσμα η ακτίνα επιρροής του Δήμου να συνεχίζεται και πέρα από τα διοικητικά του όρια γεγονός το οποίο δίνει στο Πειραιά το χαρακτήρα του μητροπολιτικού κέντρου. Αποτελεί το επίνειο της Αθήνας με αποτέλεσμα μεταξύ Αθήνας και Πειραιά να αναπτύσσονται σχέσεις αλληλεξάρτησης και συμπληρωματικότητας. Επιπλέον, ως έδρα Νομαρχιακού Διαμερίσματος, ο Πειραιάς συγκεντρώνει μεγάλο ποσοστό Δημόσιων Υπηρεσιών.⁹⁹ Επομένως, η μεγάλη σημασία του Πειραιά ως του πρώτου λιμανιού της χώρας αποτελεί εφελκυστικό για την αναγκαιότητα αναβάθμισης της περιοχής

Οι παλιές βιομηχανικές εγκαταστάσεις και οι κατοικίες αποτελούν τις κυρίαρχες χρήσεις του Δήμου που εγκαταλείπονται, δημιουργώντας ελεύθερο απόθεμα γης. Επίσης, η συνεχής διακοπή της πορείας του Πειραιά μέσα στην ιστορία έχει τις συνέπειές της αποτυπωμένες στο χώρο ως πολλούς θύλακες εγκατάλειψης. Πολλά αρχαία μνημεία έχουν χαθεί, αφού η οικιστική αναδιαμόρφωση της πόλης, που ακολουθούσε μετά από μια καταστροφή, γινόταν πάνω στα ερείπια της παλιάς πόλης, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ιστορική συνέχεια αλλά διάσπαρτα ιστορικά μνημεία. Επιπρόσθετα, η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού ως απόρροια των Βαλκανικών πολέμων, του Α' Παγκοσμίου και της Μικρασιατικής καταστροφής, είχε ως συνέπεια την απότομη δόμηση τη πόλης στοιχείο το οποίο διατηρείται μέχρι και τις μέρες μας. Τα τμήματα αυτά, τα οποία για διάφορους λόγους είναι κενά ή εγκαταλελειμμένα μπορούν να αποτελέσουν τους υποδοχείς δραστηριοτήτων που θα αναβαθμίσουν την ποιότητα ζωής στον Πειραιά.

Ο Πειραιάς είναι η τρίτη πόλη της Ελλάδας μετά την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Βρίσκεται Νοτιοδυτικά της Αθήνας στον κόλπο του Σαρωνικού. Επιπλέον, αποτελεί το πρώτο λιμάνι της χώρας και χαρακτηρίζεται ως το επίνειο της Αθήνας. Ο Πειραιάς χωρίζεται διοικητικά στους Δήμους του Πειραιά, του Αγίου Ιωάννη Ρέντη, της Δραπετσώνας, του Κερατσινίου, του Κορυδαλλού, της Νίκαιας

⁹⁹ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, Δήμος Πειραιά, τεύχος 1, σελ 8

και του Περάματος. Γενικότερα η οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ζωή των γειτονικών Δήμων εξαρτάται άμεσα από τον Δήμο Πειραιά.

Ο Δήμος Πειραιά είναι ένας από τους Δήμους του Νομού Αττικής. Συνορεύει ανατολικά με το Δήμο Μοσχάτου, βορειοανατολικά με το Δήμο Αγίου Ιωάννη Ρέντη, βόρεια με το Δήμο Νίκαιας και τέλος δυτικά με τους Δήμους Κερατσινίου και Δραπετσώνας. Η έκταση του, δηλαδή τα διοικητικά του όρια είναι 1086,5 εκτάρια. Ο Δήμος Πειραιά διαιρείται διοικητικά σε 5 Διαμερίσματα (Βλέπε:Χάρτης 1, σελ 177), σε 20 συνοικίες και 51 Πολεοδομικές Ενότητες, δηλαδή γειτονιές (Βλέπε:Χάρτης 2, σελ 178) σύμφωνα με το ισχύον Γ.Π.Σ. της πόλης του Πειραιά (ΦΕΚ 79Δ 4-2-1988). Στο πίνακα5 φαίνεται η διοικητική διαίρεση του Δήμου Πειραιά.

Πίνακας 6 Διοικητική διαίρεση Δήμου Πειραιά

Διαμερίσματα	Συνοικίες	Πολεοδομικές Ενότητες	Έκταση (Ha)
Α Πειραιϊκή Χερσόνησος	4	Παλατάκι-Σχολή Δοκίμων, Ρόδο Αμάραντο, Χατζηκυριάκειο, Άγιος Νικόλαος, Υδράϊκα, Πηγάδα, Σκαφάκι, Άγιος Βασίλειος, Καλλιπολη, Πειραιϊκή, Βρυώνη, Φρεαττύδα-Πασαλιμάνι	197,88
Β Κέντρο Πόλης - Καστέλλα	3	Τερψιθέα, Δημοτικό Θέατρο, Ζέα-Πασαλιμάνι, Αγία Τριάδα, Ευαγγελίστρια-Μνήμα Γάλλου, Πλατεία Ιπποδάμειας	193,96
Γ Μυρτιδιώτισσα - Ν.Φάληρο	3	Μυρτιδιώτισσα, Στάδιο Καραϊσκάκη, Σούδα, Ν.Φάληρο, Ελαΐς-Χρωπεί	127,3
Δ Καμίνια - Παλιά Κοκκινιά	5	Ρετσίνα, Καμίνια, Απόλλων, Λόφος Βώκου, Παλιά Κοκκινιά, Αρμένικα, Άγιος Ελευθέριος	221,8
Ε Ταμπούρια	5	Άγιος Διονύσης, Αγία Μαρίνα, Λόφος Βώκου-Καραβάς, Ταμπούρια, Μανιάτικα, Άγιος Δημήτριος, ΚΟΠΗ, Γούβα, Αγία Σοφία	247,96

Πηγή: Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ 56

Με βάση το πίνακα 6 παρατηρούμε ότι το 5^ο Δημοτικό Διαμέρισμα αποτελεί το μεγαλύτερο σε έκταση διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά. Ακολουθούν το 4^ο, το 1^ο, το 2^ο και το 3^ο.

Τα 5 διαμερίσματα χωρίζονται σε δύο ενότητες λόγω της διαφοράς στη ποιότητα ζωής που προσφέρουν στους κατοίκους τους. Η πρώτη ενότητα περιλαμβάνει τη Πειραιϊκή Χερσόνησο, το Κέντρο-Καστέλα και το Νέο Φάληρο ενώ η δεύτερη ενότητα περιλαμβάνει τη Παλιά Κοκκινιά, τα Ταμπούρια και τα Καμίνια. Οι περιοχές της πρώτης ενότητας χαρακτηρίζονται, από το ΓΠΣ, ως προνομιούχες, γεγονός το οποίο θα αποδειχθεί και από την ανάλυση που θα ακολουθήσει. Αντιθέτως οι περιοχές της δεύτερης ενότητας συγκεντρώνουν τα εξής χαρακτηριστικά τα οποία μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι είναι υποβαθμισμένες:

1. Κυριαρχία ανάμιξης κατοικίας με βιομηχανία-βιοτεχνία. Χωροθέτηση κλάδων δευτερογενή τομέα σε περιοχές κατοικίας.
2. Έλλειψη χώρων πρασίνου.
3. Πλήρης έλλειψη κοινωνικών υποδομών.¹⁰⁰

Οι κυριότερες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο Δήμο Πειραιά είναι οι εξής: το λιμάνι και οι μεταφορές, η ναυτιλία, οι δραστηριότητες του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα. Ιστορικά ο Δήμος Πειραιά είναι συνδεδεμένος με δύο δραστηριότητες, αυτές που συνδέονται με το λιμάνι-μεταφορές αλλά και με τις δραστηριότητες του δευτερογενούς τομέα. Τα νεώτερα χρόνια άρχισε να αναπτύσσεται ο τριτογενής τομέας. Στα παρακάτω κεφάλαια γίνεται εκτενής αναφορά σε κάθε μια από αυτές τις δραστηριότητες.

¹⁰⁰ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, Δήμος Πειραιά, τεύχος 1, σελ 58,59

5) Ιστορική Αναδρομή του Δήμου Πειραιά

Η ιστορική αναφορά έχει ως στόχο να εξηγήσει, μέσα από ποιες διαδικασίες κάποια κομμάτια γης στον Δήμο Πειραιά παρέμειναν εγκαταλελειμμένα, επίσης θα γίνει αναφορά και στην εξέλιξη του ιδιοκτησιακού καθεστώτος. Όπως θα γίνει αντιληπτό από την ανάλυση που ακολουθεί, η πορεία του Δήμου αποτυπώνεται στο εγκαταλελειμμένο απόθεμα.

5.1) Ιστορική αναφορά

Ο Πειραιάς θεωρείται το παλαιότερο βιομηχανικό κέντρο της Ελλάδας. Μέσα σε 15 χρόνια, δηλαδή, κατά την περίοδο 1860-1875 ο Πειραιάς κατάφερε από ναυτιλιακό και εμπορικό κέντρο να εξελιχθεί σε σημαντικό βιομηχανικό κέντρο και στην πρώτη βιομηχανική πόλη της Ελλάδας. Ήδη από το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα στη πόλη άρχισαν να αναπτύσσονται οι πρώτες μεταποιητικές επιχειρήσεις, γεγονός το οποίο κατέστησε τον Πειραιά την πρώτη αμιγώς βιομηχανική περιοχή της Ελλάδας. Η βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης είναι εντυπωσιακή και γι' αυτό το λόγο ο Πειραιάς από τις αρχές της δεκαετίας του 1870 παρομοιάζεται με το Μάντσεστερ της Αγγλίας (αποτελούσε πρότυπο βιομηχανικής ανάπτυξης). ¹⁰¹Οι πρώτες βιομηχανίες-βιοτεχνίες που εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά ήταν οι ακόλουθες: Μεταξουργία Ράλλη, Ναυπηγεία και Μηχανουργία Βασιλειάδη, Κλωστοϋφαντουργία Ρετσίνα, Κεραμοποιία Δηλαβέρη, Ποτοποιία Μεταξά, Αλευρόμυλοι Δημοκά. Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί ότι η εκβιομηχάνιση του Πειραιά ξεκίνησε το 1860 με την ίδρυση του ατμόμυλου Καπράνου. ¹⁰²

¹⁰¹ Μιχελή Λ.(1993), *Πειραιάς: Από το Πόρτο Λεόνε στη Μαγχεστρία της Ανατολής*, Αθήνα: Γαλάτεια, σελ. 25-27

¹⁰² Εγκυκλοπαίδεια, Πάπυρους Λαρούς Μπριτάνικα, τόμος 48, σελ 298

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 1875 λειτουργούσαν 30 εργοστάσια στην πόλη. Αναλυτικότερα στον πίνακα 7 παραθέτουμε τα εργοστάσια που λειτουργούσαν στο Πειραιά και τη θέση τους στην πόλη

Πίνακας 7 Τα εργοστάσια που λειτουργούσαν στο Δήμο Πειραιά το 1875 ανά είδος και η θέση τους στην πόλη

Είδος εργοστασίου	Ιδιοκτήτης	Χώρος εγκατάστασης
Μεταξουργείο	Λ.Ράλλη	
Ατμόμυλοι	Ι. Δημοκά	Αγίου Διονυσίου και Πλούτωνος
	Δ. Σεφερλή	Αγίου Διονυσίου και Πλούτωνος
	Π. Καπράνου	πλατεία Απόλλωνος
	Κανελά-Σκλαβούνου	Ασκληπιού
	Κ. Παναγιωτόπουλου	Πλούτωνος
	Γ. Αγγελόπουλου	Μιαούλη
	Ν. Ζερβά	Τσαμαδού
	Ν. Σταματόπουλου	οδός Αθηνών-Πειραιώς
Κλωστοϋφαντουργίες	Αφών Ρετσίνα	Θηβών
	Αφών Βολονάκη	Πλούτωνος και Παλαμηδίου
	Ι. Δημόκα	Αγίου Διονυσίου και Πλούτωνος
	Κ. Παναγιωτόπουλου	Πλούτωνος
	Κ. Λυγινού	Θηβών
	Ε. Μηταράκη	Αγίου Διονυσίου
	Γ. Βαρουξάκη	Πλούτωνος
	Χ. Σταμόπουλου	οδός Αθηνών-Πειραιώς
	Τρίπου-Πανά	Τζαβέλα
	Ρότση	2ας Μεραρχίας
Μηχανουργεία	Γ. Βασιλειάδη	Παλαμηδίου και Θηβών
	Κ. Παναγιωτόπουλου	Πλούτωνος
	Τζων Μακ Δαυάλ	Πλούτωνος
	Αφών Περέν	Πολυδεύκους
	Ν. Αργυρίου	Πλούτωνος
	Π. Δημητριάδη	Παλαμηδίου
Υαλουργεία-Αγγειοπλαστεία	Α. Σκυλίτση	Κάστορος
	Τσίλερ	πλατεία Αλεξάνδρας
	Βολονάκη	Ασκληπιού

Πηγή: Κοττέα Μ., (1997), *Η βιομηχανική ζώνη του Πειραιά*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Παντείου Πανεπιστημίου, σελ 99

Στο παρακάτω πίνακα παρατίθεται ο αριθμός των εργοστασίων του Πειραιά τη περίοδο 1875-1900

Πίνακας 8 Αριθμός εργοστασίων, 1875-1900

Έτος	Αριθμός
1875	30
1883	43-45
1891	52
1900	76

Πηγή: Κοττέα Μ., (1997), *Η βιομηχανική ζώνη του Πειραιά*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Παντείου Πανεπιστημίου, σελ 128

Με βάση τον πίνακα 8 παρατηρούμε ραγδαία αύξηση του αριθμού των εργοστασίων την περίοδο 1875-1900. Τα εργοστάσια που δημιουργήθηκαν αυτή την περίοδο δεν ήταν χωροθετημένα μόνο στις δύο βιομηχανικές ζώνες (λεωφόροι Ρετσίνας-Θηβών και Πειραιώς) όπως σήμερα, αλλά διάσπαρτα σε όλο τον Πειραιά. Περίπου τα 2/3 της βιομηχανίας του Πειραιά ήταν χωροθετημένα στις βιομηχανικές ζώνες.¹⁰³

Το σκηνικό αυτό, της οικονομικής άνθησης, διατηρείται και μεγεθύνεται μέχρι τις πρώτες τέσσερις δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα. Τα γεγονότα αυτής της περιόδου οι Βαλκανικοί πόλεμοι, ο Α' Παγκόσμιος πόλεμος και η Μικρασιατική καταστροφή είχαν ως συνέπεια τη ραγδαία αύξηση του πληθυσμού και την συνακόλουθη επέκταση της δόμησης. Ειδικότερα ο κεντρικός Πειραιάς επεκτάθηκε προς το Χατζηκυριάκειο και το λόφο του Προφήτη Ηλία, ενώ προσφυγικοί οικισμοί εγκαταστάθηκαν στο Μικρολίμανο. Επομένως, τα προάστια που μέχρι πρότινος δεν συγκέντρωναν πολλούς κατοίκους άρχισαν σιγά-σιγά να δέχονται μεγάλο μέρος του προσφυγικού πληθυσμού. Επίσης, στο λιμάνι εγκαταστάθηκαν νέα βιομηχανικά συγκροτήματα. Επιπλέον, λόγω της μεγάλης σημασίας που απέκτησε το λιμάνι, αναπτύχθηκε μια ζώνη εμπορίου και χονδρεμπορίου κατά μήκος του, η οποία εξυπηρετεί τις δυτικές συνοικίες.¹⁰⁴

Η μεγάλη πληθυσμιακή συγκέντρωση του Δήμου Πειραιά κατά την περίοδο αυτή, η οποία έγινε ακόμα πιο ραγδαία με τη Μικρασιατική καταστροφή, σε συνδυασμό με τη βιομηχανική ανάπτυξή του τόνωσαν την περιοχή, αφού της πρόσθεσαν και άλλες δραστηριότητες πέρα από την παραδοσιακή του λιμανιού. Ο

¹⁰³ Κοττέα Μ., (1997), *Η βιομηχανική ζώνη του Πειραιά*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Παντείου Πανεπιστημίου, σελ 128

¹⁰⁴ Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ.28-31

Πειραιάς μετατράπηκε σε βιομηχανικό και μεταφορικό κέντρο της Ελλάδας. Άλλωστε, η κύρια απασχόληση για τον προσφυγικό πληθυσμό ήταν ο δευτερογενής τομέας. Τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα στον Δήμο Πειραιά λειτουργούν οι πρώτες βιομηχανίες καπνού (Καπνοβιομηχανίες «Παπαστράτου» και «Κεράνη») αλλά και υφαντουργίας.¹⁰⁵

Η ίδρυση του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Πειραιά, σκοπός του οποίου είναι η πραγματοποίηση των επιδιώξεων των εργατών, στα μέσα της δεκαετίας του 1920, είναι ένα στοιχείο, το οποίο μας δείχνει τη βιομηχανική ανάπτυξη της περιόδου εκείνης. Οι προσφυγικοί οικισμοί είναι ακόμα ένα στοιχείο, το οποίο προσδιορίζει την πόλη αυτή την περίοδο.¹⁰⁶

Αυτή η μεγάλη οικονομική ανάπτυξη, ως απόρροια κυρίως της εισροής προσφύγων και της ενσωμάτωσής τους στο εργατικό δυναμικό, έμελλε να λήξει με την κήρυξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Οι δύο βομβαρδισμοί που δέχτηκε ο Πειραιάς το 1941 και το 1944 είχαν ως αποτέλεσμα τη μαζική εγκατάλειψη της πόλης αλλά και την καταστροφή των υποδομών, που με τόσο κόπο κατάφεραν να εγκαταστήσουν. Υπολογίζεται περίπου ότι το 75% των οικοδομών καταστράφηκε.¹⁰⁷ Από το 1960 και μετά ξεκίνησε η μεγάλη ανοικοδόμηση του Δήμου Πειραιά με τις περιοχές του κέντρου, την παραθαλάσσια ζώνη της Φρεαττύδας-Ζέας και την περιοχή της Πειραιϊκής Χερσονήσου να αποτελούν τις περιοχές, όπου κυρίως παρουσιάστηκε μεγάλο ενδιαφέρον για ανοικοδόμηση. Το κλίμα, όμως, αυτής της περιόδου, με την πολιτική αστάθεια και τη νομισματική ανασφάλεια δεν είναι και τόσο πρόσφορο για την ανάκαμψη του Δήμου. Παρ'όλες τις αντίθετες προβλέψεις καταφέρνει να ανοικοδομηθεί. Αυτή την περίοδο της μεγάλης ανοικοδόμησης παρατηρήθηκε η καταστροφή νεοκλασικών κτιρίων κυρίως στο κέντρο που συνέδεαν την πόλη με το ιστορικό παρελθόν της.¹⁰⁸

Η αναγέννηση του Δήμου Πειραιά μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο είχε ως συνέπεια την προώθηση αλλαγών και τον εκσυγχρονισμό του δευτερογενή τομέα παραγωγής. Στον αρχικό πυρήνα της βιομηχανίας προστέθηκαν και άλλες μονάδες ελαφριάς αλλά και βαριάς βιομηχανίας. Οι κυριότερες από τις οποίες είναι

¹⁰⁵ Εγκυκλοπαίδεια, Πάπυρους Λαρούς Μπριτάνικα, τόμος 48, σελ. 298

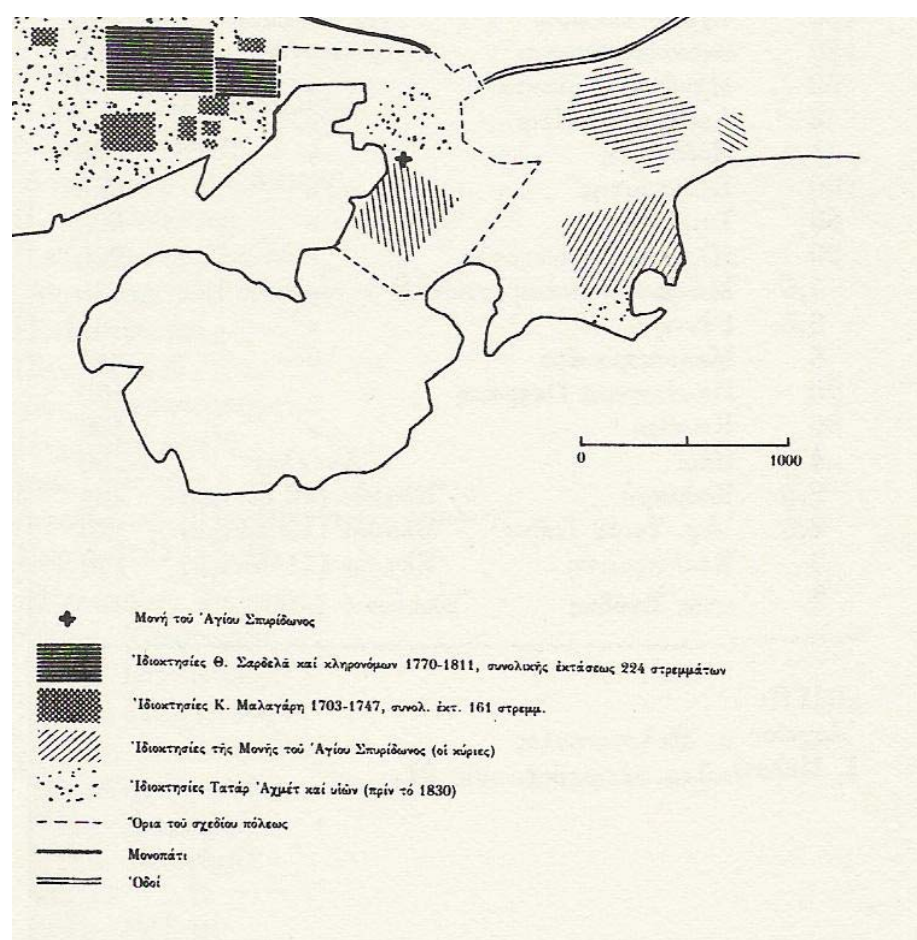
¹⁰⁶ Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 27

¹⁰⁷ Φερούση Δ., « Ιστορική πορεία του Πειραιά», *Η Καθημερινή Επτά Ημέρες*, Απρίλιος 1995, σελ. 4

¹⁰⁸ Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 57, 58

Ναυπηγεία, Μηχανουργεία, Μεταλλουργεία, Βιομηχανία Σιδήρου, Υαλουργεία, Κονσερβοποιεία, Βυρσοδεψεία, Χημικές Βιομηχανίες, Κλωστήρια, κ.τ.λ.. Ο δευτερογενής, όμως, τομέας παραγωγής δεν κατέχει πλέον τη θέση που κατείχε παλιότερα λόγω κορεσμού, αλλά κυρίως λόγω ανάπτυξης του τριτογενή τομέα. Επομένως, αυτή την περίοδο λόγω της στροφής προς τον κλάδο του εμπορίου-υπηρεσιών πολλές βιομηχανίες του Δήμου Πειραιά κλείνουν και επανεγκαθίστανται σε άλλους Δήμους του Παλοεδομικού Συγκροτήματος Πρωτευούσης ή κατά μήκος της οδού Πειραιώς, δημιουργώντας έτσι απόθεμα γης το οποίο όμως παραμένει μέχρι και σήμερα, ως επί το πλείστον, εγκαταλελειμμένο, αφού δεν είναι ακόμη βέβαιο ποιες χρήσεις θα εγκατασταθούν σε αυτό.¹⁰⁹

5.2) Οικιστική εξέλιξη του Δήμου Πειραιά



Εικόνα 19 Χάρτης Ιδιοκτησιών (18ος-αρχές 19ου αιώνα)¹¹⁰

¹⁰⁹Εγκυκλοπαίδεια, Πάπυρος Λαρούς Μπριτάνικα, τόμος 48, σελ. 299

¹¹⁰Τσοκόπουλος Β. (1984), *Πειραιάς, 1835-1870: Εισαγωγή στην ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ*, Αθήνα: Καστανιώτη, σελ 49

Οι πρώτοι ιδιοκτήτες γης της περιοχής του Πειραιά, όπως φαίνεται και από τον χάρτη της εικόνας 19, ήταν κάτοικοι της Αθήνας και η Μονή του Αγίου Σπυρίδωνα, η οποία κατείχε το 1836, 811,50 στρέμματα γης στη περιοχή γύρω από το κεντρικό λιμάνι. Ήδη από τις αρχές του 18^{ου} αιώνα έλαβε χώρα διαδικασία έντονης αγοροπωλησίας στην περιοχή του Πειραιά με τους Αθηναίους να είναι οι κυριότεροι



Εικόνα 20 Ο Πειραιάς στις αρχές

της δεκαετίας του 1830¹¹¹

αγοραστές . Επίσης, από το 1830 στο Ελληνικό κράτος άνηκαν εκτάσεις γης, που αποτελούσαν παλαιότερες Οθωμανικές ιδιοκτησίες, οι οποίες μετά την απελευθέρωση παρέμειναν εγκαταλελειμμένες. Η γη αυτή, όμως, καταλάμβανε μικρή έκταση. Ωστόσο, τόσο η Μονή του Αγίου Σπυρίδωνα, όσο και οι Αθηναίοι ιδιοκτήτες, δεν ενδιαφέρονταν καθόλου για την αστική ανάπτυξη της περιοχής με αποτέλεσμα να αργήσει να επέλθει η απαιτούμενη ανάπτυξη. Αυτό γίνεται εμφανές και από τις χρήσεις που ήταν χωροθετημένες στα οικόπεδα, τα οποία κατείχαν. Οι περισσότερες εκτάσεις ήταν καλλιεργήσιμες, αμπελώνες, ελαιώνες, κ.τ.λ.. Συμπεραίνουμε, ότι οι ιδιοκτήτες αυτοί ήταν αδρανείς, αφού δεν είχαν κάνει καμιά προσπάθεια για οικοδόμηση της περιοχής. Όμως οι διαφορετικοί τρόποι με τους οποίους προσέγγιζαν οι ιδιοκτήτες τις εκτάσεις τους καθόρισε σε μεγάλο βαθμό τη μελλοντική τους εξέλιξη.¹¹²

¹¹¹Χατζημανωλάκης Γ. (2005), *Το χρονικό μιας πολιτείας (Πειραιάς 1835-2005)*, Πειραιάς: Εκδόσεις Δήμου Πειραιά, σελ 24.

¹¹²Τσοκόπουλος Β. (1984), *Πειραιάς, 1835-1870: Εισαγωγή στην ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ*, Αθήνα: Καστανιώτη, σελ 39, 40, 50

Παρ'όλα αυτά με τη μεταφορά της πρωτεύουσας της Ελλάδας στην Αθήνα το 1834 επήλθε και η κρατική αφύπνιση στο ζήτημα της ανάπτυξης του Πειραιά.



Εικόνα 21 Το πρώτο σχέδιο πόλεως του Πειραιά (1834) από τον Κλεάνθη¹¹³

Ο Πειραιάς αποκτούσε έναν σημαντικό ρόλο ως επινείου της πρωτεύουσας και για αυτό έπρεπε να επιταχυνθεί η διαδικασία ανάπτυξής του. Επομένως, ήταν σημαντικό να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξή του. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τα μεταναστευτικά ρεύματα προς το Πειραιά είχε σαν αποτέλεσμα η ζήτηση για γη να αυξάνεται όλο και περισσότερο.

Έτσι σύμφωνα με Βασιλικό Διάταγμα ιδιωτικοποιούνται οι εκτάσεις γης που ανήκουν σε μοναστήρια αλλά και στο κράτος. Σημαντικός όρος για την αγορά των εκτάσεων αυτών ήταν η οικοδόμηση να ξεκινήσει μέσα σε τρεις μήνες, γεγονός το οποίο δείχνει ότι πρωταρχικός στόχος της κυβέρνησης ήταν ο εποικισμός και η οικοδόμηση της περιοχής. Με αυτό τον τρόπο, λοιπόν, το ιδιοκτησιακό καθεστώς που ίσχυε μέχρι τις αρχές του 19^{ου} αιώνα με μεγαλοϊδιοκτήτες να νέμονται μεγάλες εκτάσεις γης έπαψε να ισχύει. Η οικοπεδοποίηση, δηλαδή, η μετατροπή των εκτάσεων σε οικόπεδα άρχισε να ισχύει. Τα επόμενα χρόνια γίνεται εμφανές, ότι, αν και αργά η διαδικασία οικοδόμησης της περιοχής, ο Πειραιάς τελικά κατάφερε να εποικιστεί.¹¹⁴

Οι πρώτοι οικισμοί του Πειραιά το 1850 εγκαταστάθηκαν στη θέση που σήμερα βρίσκεται η πλατεία Καραϊσκάκη. Το 1875, όπου αναπτύσσεται σημαντικά η βιομηχανία στην περιοχή, οι οικισμοί της πόλης επεκτάθηκαν προς το Πασαλιμάνι έχοντας σαν όριο τη Γρηγορίου Λαμπράκη προς τα Δυτικά, ενώ προς τα Νότια τον κήπο της Τερψιθέας. Τη περίοδο αυτή με την άνθηση του δευτερογενούς τομέα

¹¹³Χατζημανωλάκης Γ. (2005), *Το χρονικό μιας πολιτείας (Πειραιάς 1835-2005)*, Πειραιάς: Εκδόσεις Δήμου Πειραιά, σελ 29.

¹¹⁴Τσοκόπουλος Β. (1984), *Πειραιάς, 1835-1870: Εισαγωγή στην ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ*, Αθήνα: Καστανιώτη, σελ 41-48

λαμβάνει χώρα η εμφάνιση των πρώτων βιομηχανιών-βιοτεχνιών σε δύο περιοχές της πόλης: προς τα βόρεια και προς την Ακτή της Καστέλας. Επιπλέον, η εισροή ολοένα και μεγαλύτερου πληθυσμού στο Δήμο Πειραιά είχε σαν αποτέλεσμα την οικοδομική ανάπτυξη της περιοχής. Το 1900 έλαβε χώρα η κατασκευή νεοκλασικών μεγάρων σε δύο σημαντικούς οδικούς άξονες της περιοχής στην Ηρώων Πολυτεχνείου και στη Γρηγορίου Λαμπράκη. Από το Δημοτικό Θέατρο έως την περιοχή του Βρυώνη εκείνη την περίοδο κατασκευάστηκαν πολλά δημόσια κτίρια. Επίσης το λιμάνι άλλαξε μορφή και έγινε λιμάνι για ιστιοφόρα και ατμόπλοια με λιθόκτιστες προβλήτες.¹¹⁵

Το 1920 η περιοχή που ανήκει διοικητικά στο Δήμο Πειραιά είχε πλέον διαμορφωθεί, με το οδικό δίκτυο, τα νεοκλασικά κτίρια, τους δημόσιους χώρους και τους κήπους της. Στην Καστέλλα από το Πασαλιμάνι έως το Φάληρο ήταν χωροθετημένος μεγάλος αριθμός από επαύλεις, αποκτώντας η περιοχή αυτή τη σημασία του χώρου αναψυχής για τους πλούσιους κυρίως Αθηναίους.¹¹⁶

Η εισροή προσφύγων συνδυάστηκε με τη ραγδαία ανάπτυξη της βιομηχανίας και την κάλυψη με μονάδες των πεδινών τμημάτων της περιοχής. Την περίοδο αυτή χωροθετούνται μονάδες σε όλο το παλιό Αλίπεδο έως τις παρυφές της Λεύκας με την εκεί εγκατάσταση δύο σημαντικών βιομηχανικών συγκροτημάτων, Δηλαβέρη και Ρετσίνα. Επίσης, με την εισροή προσφύγων στη περιοχή η οικιστική ζώνη του Πειραιά επεκτάθηκε και άλλο.¹¹⁷

Ο Δήμος Πειραιά, το μεσοπόλεμο, όπου η αύξηση του πληθυσμού ήταν ραγδαία, παρουσιάζει το προφίλ μια περιοχής όπου κυριαρχούν ο δευτερογενής τομέας παραγωγής και οι προσφυγικοί οικισμοί. Επίσης, στις εκτάσεις, όπου κυρίαρχη χρήση ήταν η κατοικία εγκαθίστανται βιομηχανικά συγκροτήματα με αποτέλεσμα την υποβάθμισή των περιοχών αυτών. Επιπλέον, κατά μήκος του λιμανιού χωροθετείται ένας μεγάλος αριθμός αποθηκών και άλλων εγκαταστάσεων.¹¹⁸

¹¹⁵Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 24

¹¹⁶Οργανισμός της Αθήνας, ο.π., σελ. 27

¹¹⁷Οργανισμός της Αθήνας, ο.π., σελ. 28

¹¹⁸Οργανισμός της Αθήνας, ο.π., σελ. 31

6) Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης θα μας δώσει σαφή και ολοκληρωμένη εικόνα της περιοχής μελέτης. Στόχος αυτής της ανάλυσης είναι η ανάδειξη των αιτιών που οδήγησαν στην εμφάνιση ΑΔΕ στο Δήμο Πειραιά

6.1) Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Πειραιά

Οι σημαντικές μεταβολές που συνέβησαν και τις δύο περιόδους καθιστούν σκόπιμη την ανάλυση της εξέλιξης του πληθυσμού του Δήμου Πειραιά. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η μεταβολή του πληθυσμού έχει τις συνέπειες της αποτυπωμένες στο απόθεμα γης. Είναι ένα από τα σημαντικότερα αίτια εμφάνισης εγκαταλελειμμένων-αδόμητων εκτάσεων.

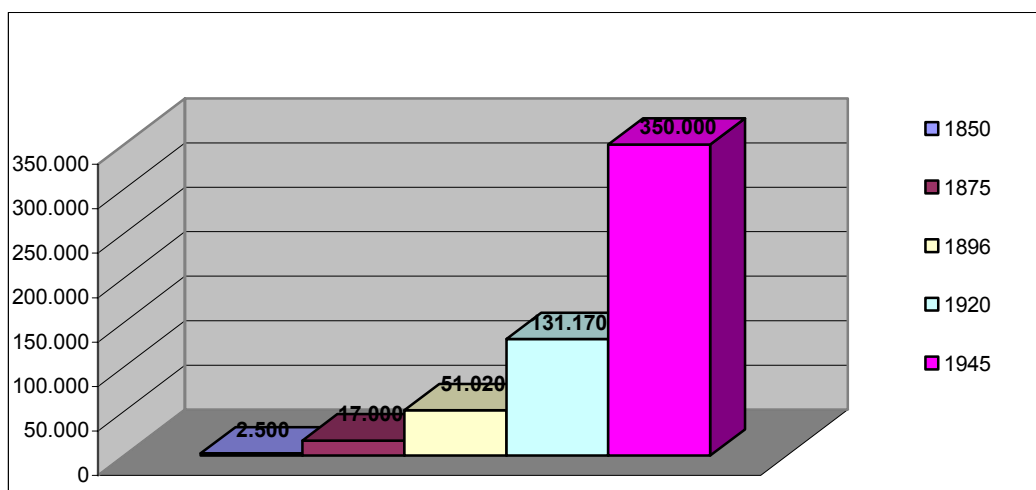
Στον πίνακα 9 παρατηρούμε την πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου Πειραιά τη περίοδο 1850-1945.

Πίνακας 9 Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Πειραιά τη περίοδο 1850-1945

	Πληθυσμός				
	1850	1875	1896	1920	1945
Δήμος Πειραιά	2.500	17.000	51.020	131.170	350.000

Πηγή: Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 24, 27, 28

Γράφημα 4 Πληθυσμιακή εξέλιξη τη περίοδο 1850-1945



Πηγή: Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 24, 27, 28, επεξεργασία του συγγραφέα

Με βάση τον πίνακα 9 και το γράφημα 4 παρατηρούμε ότι ο πληθυσμός του Δήμου από το 1850-1945 ακολουθεί ανοδική πορεία. Η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρείται την περίοδο 1920-1945 γεγονός, το οποίο ήταν αναμενόμενο λόγω της Μικρασιατικής καταστροφής και της εισροής μεγάλου αριθμού προσφύγων. Την περίοδο αυτή ο πληθυσμός αυξήθηκε κατά 218.830 άτομα. Από το 1850-1945, όμως, ο πληθυσμός του Πειραιά αυξήθηκε κατά 347.500 άτομα.

Αντιθέτως, ο πληθυσμός του Δήμου Πειραιά από το 1940 έως σήμερα κυρίως χαρακτηρίζεται από στασιμότητα, μείωση ή πολύ μικρή αύξηση. Επομένως, δεν μπορεί να συγκρατήσει τον πληθυσμό του αλλά ούτε να αποτελέσει πόλο έλξης για την συγκέντρωση νέου πληθυσμού. Οι περιοχές στις οποίες κυρίαρχη χρήση είναι η βιομηχανία ή άλλες οχλούσες δραστηριότητες, όπως είναι φυσικό δεν συγκεντρώνουν πληθυσμό και έτσι αναδεικνύουν φαινόμενα εγκαταλελειμμένων εκτάσεων αφού η ζήτηση για γη περιορίζεται σημαντικά.

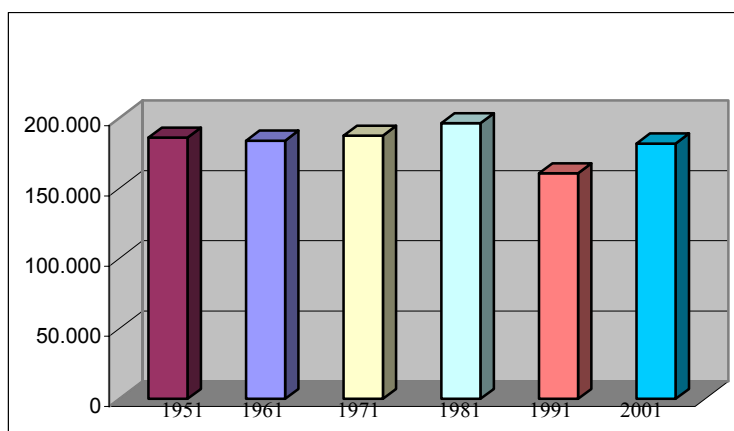
Στον πίνακα 10 παρατηρούμε τη πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου Πειραιά τη περίοδο 1951-2001.

Πίνακας 10 Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Πειραιά τη περίοδο 1951-2001

Έτος	Πληθυσμός
1951	186.088
1961	183.957
1971	187.458
1981	196.389
1991	160.622
2001	181.933

Πηγή: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ 13

Γράφημα 5 Εξέλιξη πληθυσμού Δήμου Πειραιά



Πηγή: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ 13, επεξεργασία του συγγραφέα

Σύμφωνα με το παραπάνω γράφημα ο πληθυσμός του Δήμου Πειραιά την περίοδο 1951-2001 αυξομειώνεται. Ειδικότερα το 1961 ο πληθυσμός μειώνεται, ενώ από το 1971-1981 παρατηρείται αύξηση του αριθμού των κατοίκων του Δήμου. Όμως το 1991 ο πληθυσμός μειώνεται, για να αυξηθεί ξανά το 2001. Επιπλέον με βάση το παραπάνω σχεδιάγραμμα παρατηρούμε ότι οι μεταβολές μεταξύ των ετών μελέτης του πληθυσμού είναι μικρές. Η αύξηση του πληθυσμού την περίοδο 1951-1981 (ανακόπτεται το 1961 λόγω μικρής μείωσης) οφείλεται στην εσωτερική μετανάστευση προς τα μεγάλα αστικά κέντρα που έλαβε χώρα κυρίως την περίοδο 1961-1981, ενώ από το 1981 και μετά παρατηρείται ύφεση αυτής της κατάστασης, λόγω της μετατόπισης του ενδιαφέροντος για ιδιοκατοίκηση στα προάστια με αποτέλεσμα την ερήμωση πολλών γειτονιών και τη δημιουργία εγκαταλελειμμένων εκτάσεων γης.

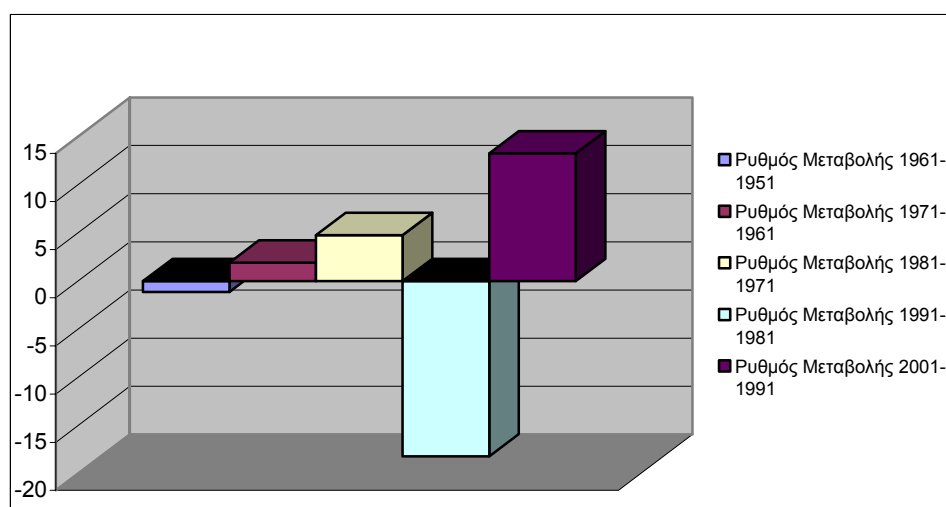
Στο παρακάτω πίνακα απεικονίζονται αναλυτικότερα οι ρυθμοί μεταβολής του πληθυσμού του Δήμου Πειραιά για να εξάγουμε καλύτερα συμπεράσματα ως προς το ποσοστό αύξησης ή μείωσης .

Πίνακας 11 Ρυθμοί μεταβολής πληθυσμού

	Ρυθμός Μεταβολής 1961-1951	Ρυθμός Μεταβολής 1971-1961	Ρυθμός Μεταβολής 1981-1971	Ρυθμός Μεταβολής 1991-1981	Ρυθμός Μεταβολής 2001-1991
Δήμος Πειραιά	-1,14	1,9	4,76	-18,21	13,26

Πηγή: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ 13

Γράφημα 6 Ρυθμοί μεταβολής πληθυσμού



Πηγή: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ 13, επεξεργασία του συγγραφέα

Παρατηρούμε με βάση το παραπάνω γράφημα ότι η μεγαλύτερη μεταβολή του πληθυσμού του Δήμου είναι αρνητική και έλαβε χώρα το 1991, όπου ο πληθυσμός μειώθηκε κατά 18,2% σε σχέση με το 1981 . Όμως το 2001 ο πληθυσμός του Δήμου αυξήθηκε κατά 13,2%. Επιπρόσθετα, αξίζει να σημειωθεί ότι το 2001 παρατηρείται η υψηλότερη θετική μεταβολή του πληθυσμού. Παρ'όλα αυτά όμως το 1981, όπως είδαμε προηγουμένως, ο Δήμος Πειραιά συγκέντρωνε το μεγαλύτερο αριθμό κατοίκων, αν και ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού σε σχέση με το 1971 δεν ήταν μεγάλος.

Συμπερασματικά, η αυξομείωση του πληθυσμού του Δήμου Πειραιά την περίοδο 1951-2001 έχει αποτυπωμένες τις συνέπειές της στο χώρο. Η πληθυσμιακή αύξηση έχει ως συνέπεια την αύξηση της ζήτησης για γη στον Πειραιά. Αντιθέτως η μείωση της εισροής πληθυσμού προς την πόλη έχει ως συνέπεια να περιορίζεται η

ζήτηση για γη με αποτέλεσμα την εμφάνιση εγκαταλελειμμένων εκτάσεων. Επομένως, η αυξομείωση του πληθυσμού, η οποία είναι πολύ έντονη στο Πειραιά έχει σαν αποτέλεσμα την δημιουργία αποθέματος γης στη περιοχή.

6.2) Κοινωνικά Χαρακτηριστικά

6.2.1) Κοινωνική διάρθρωση

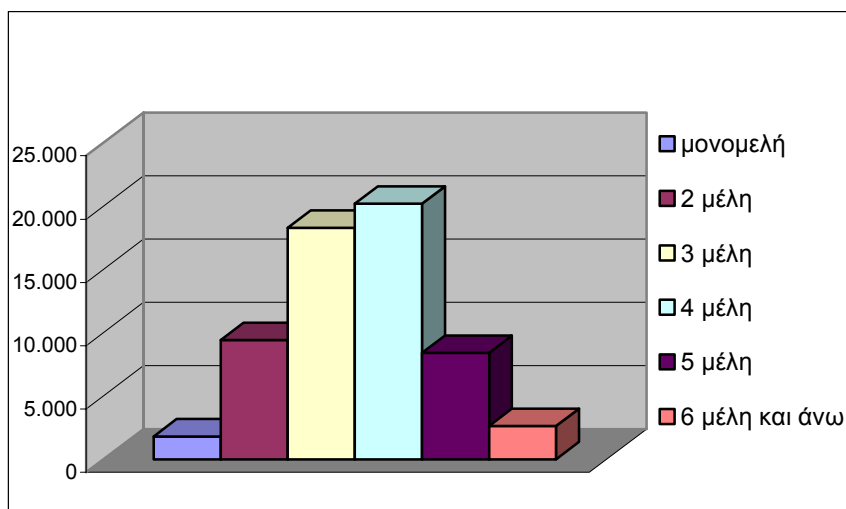
Ο πληθυσμός του Δήμου Πειραιά, σύμφωνα με την απογραφή του 1991 ανέρχόταν στα 160.622 άτομα. Ο πληθυσμός αυτός κατανέμονταν σε 60.766 νοικοκυριά (πίνακας 12).

Πίνακας 12 Μέγεθος νοικοκυριών ανά αριθμό μελών (1991)

Αριθμός μελών	Μέγεθος νοικοκυριού
μονομελή	1.812
2 μέλη	9.428
3 μέλη	18.292
4 μέλη	20.189
5 μέλη	8.406
6 μέλη και άνω	2.639

Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή Πληθυσμού 1991

Γράφημα 7 Μέγεθος νοικοκυριών ανά αριθμό μελών (1991)



Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή Πληθυσμού 1991, επεξεργασία του συγγραφέα

Παρατηρούμε με βάση το γράφημα 7 ότι τα περισσότερα νοικοκυριά αποτελούνται από τρία και τέσσερα μέλη. Επιπλέον τα μονομελή, 2μελή και άνω των 5 μελών νοικοκυριά είναι σαφώς λιγότερα.

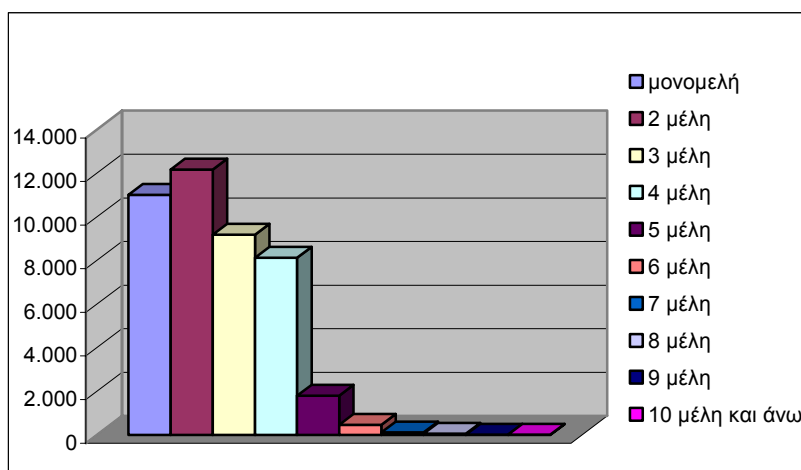
Σύμφωνα με την απογραφή του 2001 ο πληθυσμός ανέρχονταν στα 181.933 άτομα. Ο πληθυσμός αυτός κατανέμονταν σε 66.697 νοικοκυριά (πίνακας 12).

Πίνακας 13 Μέγεθος νοικοκυριών ανά αριθμό μελών του Δήμου Πειραιά (2001)

Αριθμός μελών	Μέγεθος νοικοκυριού
μονομελή	15.806
2 μέλη	18.531
3 μέλη	14.873
4 μέλη	13.151
5 μέλη	3.130
6 μέλη	857
7 μέλη	231
8 μέλη	68
9 μέλη	27
10 μέλη και άνω	23

Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή Πληθυσμού 2001

Γράφημα 8 Μέγεθος νοικοκυριών ανά αριθμό μελών (2001)



Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή Πληθυσμού 2001, επεξεργασία του συγγραφέα

Παρατηρούμε με βάση το γράφημα 8 ότι το 2001 τα περισσότερα νοικοκυριά αποτελούνται από ένα ή δυο μέλη. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι, όσο αυξάνεται ο αριθμός των μελών μειώνεται ο αριθμός των νοικοκυριών. Επομένως, παρατηρούμε ότι από τα 3 μέλη και πάνω ο αριθμός των νοικοκυριών μειώνεται. Η ύπαρξη

μικρού αριθμού μεγάλων νοικοκυριών που παρατηρείται κυρίως το 2001 σε σχέση με το 1991 οφείλεται στο γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού του Δήμου Πειραιά είναι οικονομικοί μετανάστες, οι οποίοι έρχονται για ένα χρονικό διάστημα (συνήθως χωρίς τις οικογένειές τους) στη χώρα μας με σκοπό να εργαστούν. Επιπλέον, οφείλεται και στο γεγονός ότι οικογένειες δεν επιλέγουν πια να εγκαταστηθούν στον πυκνοκατοικημένο Πειραιά, λόγω της υποβάθμισης που έχει υποστεί το περιβάλλον και λόγω της αλλαγής των προτιμήσεων για εγκατάσταση στα προάστια από ότι στα μεγάλα αστικά κέντρα που ίσχυε παλαιότερα.

6.2.2) Ποιοτικά στοιχεία διαμονής

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η αναλογία πληθυσμού ανά κατάσταση, λιανικού εμπορίου για το 1981 στον Δήμο Πειραιά και στο σύνολο της Ελλάδας.

Πίνακας 14 Αναλογία πληθυσμού ανά κατάσταση λιανικού εμπορίου για το 1981

	Πληθυσμός	Αριθμός καταστημάτων	Αναλογία πληθυσμού ανά κατάστημα
Δήμος Πειραιά	196.389	4.182	49,96
Σύνολο Ελλάδας	9.740.417	160.599	60,65

Πηγή: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ.33

Παρατηρούμε ότι στον Δήμο Πειραιά αντιστοιχεί ένα κατάστημα λιανικού εμπορίου σε περίπου 50 άτομα. Αντίστοιχα στο σύνολο της Ελλάδας η αντιστοιχία είναι ένα κατάστημα σε κάθε 60 άτομα. Επομένως, η αντιστοιχία πληθυσμού-καταστήματος στον Δήμο Πειραιά είναι μεγάλη και η διαφορά με το σύνολο της χώρας είναι μικρή, 10,69 μονάδες. Αυτό το φαινόμενο έχει ως αποτέλεσμα την υπερβολική ζήτηση χώρων για εγκατάσταση των καταστημάτων, γεγονός που έχει επίδραση στην διαμόρφωση των χρήσεων γης και ιδιαίτερα στην κατοικία με την πρόσμιξη κατοικίας με άλλες δραστηριότητες (λιανικού εμπορίου).

6.3) Οικονομικά Χαρακτηριστικά

6.3.1) Οικονομικά ενεργός - Μη ενεργός πληθυσμός

Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 1971, 1981, 1991 και 2001 ο οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός στον Δήμο Πειραιά ήταν ο εξής:

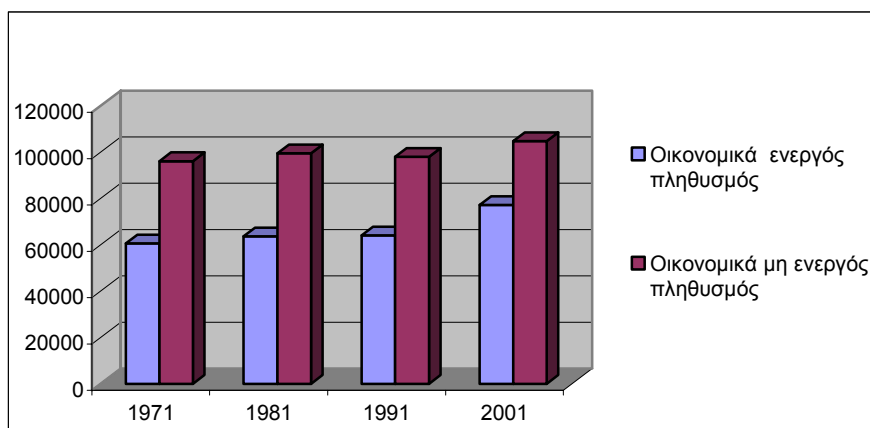
Πίνακας 15 Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός

	1971	1981	1991	2001
Οικονομικά ενεργός πληθυσμός	60592	63672	64115	77184
Οικονομικά μη ενεργός πληθυσμός	96160	99541	97973	104749

Πηγές:

Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ24
ΕΣΥΕ, Απογραφές Πληθυσμού 1991, 2001

Γράφημα 9 Οικονομικά ενεργός-μη ενεργός πληθυσμός



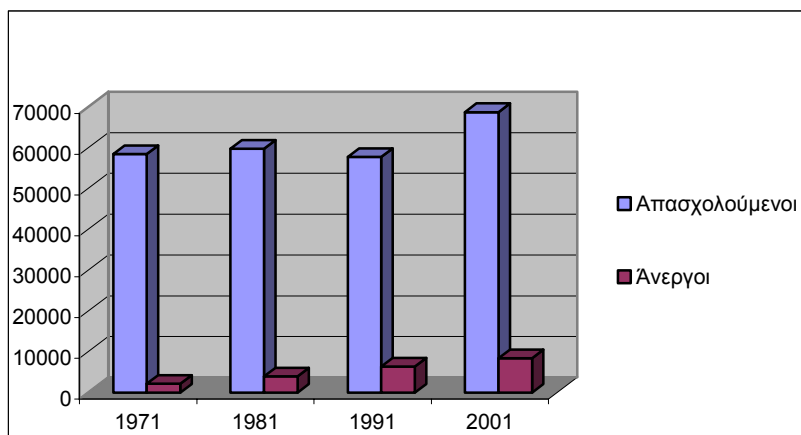
Πηγές:

Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ24
ΕΣΥΕ, Απογραφές Πληθυσμού 1991, 2001, επεξεργασία του συγγραφέα

Με βάση το γράφημα 9 παρατηρούμε ότι ο οικονομικά μη ενεργός πληθυσμός είναι περισσότερος από τον οικονομικά ενεργό την περίοδο 1971-2001. Επομένως, ο πληθυσμός, ο οποίος δεν μπορεί να εργαστεί (παιδιά και ηλικιωμένοι) είναι περισσότερος από τον πληθυσμό που εργάζεται και που συντηρεί τον οικονομικά μη ενεργό πληθυσμό. Επίσης, ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός αυξήθηκε το 2001 σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Όπως γίνεται εμφανές και από το γράφημα 10 οι απασχολούμενοι αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του οικονομικά ενεργού πληθυσμού και τα τρία έτη μελέτης. Σ'αυτούς, λοιπόν, οφείλεται η αύξηση του ενεργού πληθυσμού. Επίσης, παρατηρούμε ότι ο αριθμός των ανέργων αυξάνεται

την περίοδο μελέτης, όπως και ο αριθμός των απασχολούμενων οι οποίοι το 2001, μετά από μια μικρή μείωση το 1991, αυξάνονται αισθητά

Γράφημα 10 Οικονομικά ενεργός πληθυσμός



Πηγές:

Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991,σελ 24
ΕΣΥΕ, Απογραφές Πληθυσμού 1991, 2001, επεξεργασία του συγγραφέα

Οι δείκτες ανεργίας και απασχόλησης με βάση τα στοιχεία απογραφών των ετών 1971, 1981,1991 και 2001 ήταν οι εξής:

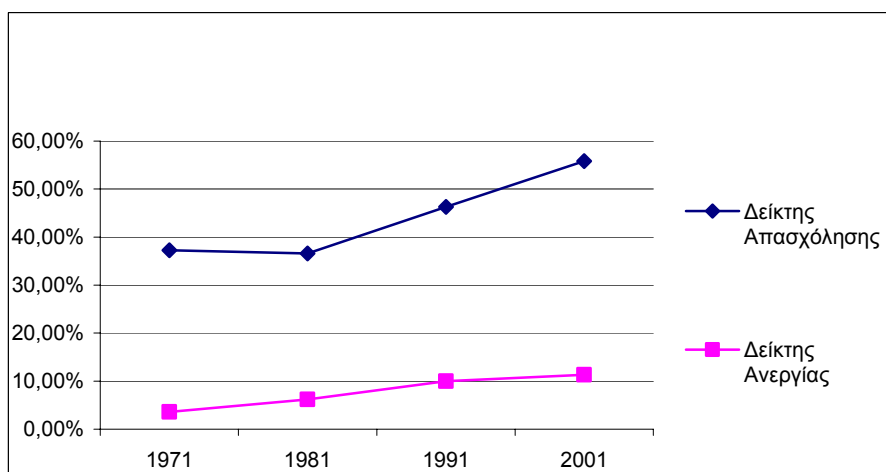
Πίνακας 16 Δείκτης απασχόλησης και ανεργίας

	1971	1981	1991	2001
Δείκτης Απασχόλησης	37,27%	36,60%	46,27%	55,80%
Δείκτης Ανεργίας	3,58%	6,17%	10,00%	11,30%

Πηγές: Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ24

Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ, Απογραφές Πληθυσμού 1991, 2001

Γράφημα 11 Εξέλιξη των δεικτών απασχόλησης και ανεργίας του Δήμου Πειραιά



Πηγές: Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ24

ΕΣΥΕ, Απογραφές Πληθυσμού 1991, 2001, επεξεργασία του συγγραφέα

Με βάση το γράφημα 11 παρατηρούμε ότι ο δείκτης απασχόλησης αυξάνεται σταδιακά την περίοδο 1981-2001, με αποτέλεσμα ο αριθμός των απασχολούμενων να αυξάνεται. Το χρονικό διάστημα 1971-1981 παρατηρείται μείωση του εν λόγω δείκτη κατά 0,67 μονάδες. Ο δείκτης ανεργίας αυξάνεται σταδιακά το χρονικό διάστημα 1971-2001, χωρίς να παρατηρείται μείωσή του. Αύξηση του δείκτη ανεργίας σημαίνει αύξηση του αριθμού των ανέργων. Μέσα σε αυτή τη 30ετία γεγονός, όπως το κλείσιμο βιομηχανιών είχε ως αποτέλεσμα αύξηση της ανεργίας. Επιπλέον, εκτός από τους εργάτες του βιομηχανικού τομέα η ανεργία πλήττει και τους εργαζόμενους στις ναυτιλιακές εταιρείες που, όπως αναφέρουμε και πιο πάνω τη δεκαετία 1980-1990, πολλές από αυτές τις εταιρείες στον Δήμο Πειραιά κλείνουν με αποτέλεσμα την δημιουργία εγκαταλελειμμένων εκτάσεων.

6.3.2) Απασχόληση κατά τομείς παραγωγής

Σε αυτό το κεφάλαιο θα εξετάσουμε τον αριθμό των απασχολούμενων ανά τομέα παραγωγής (πρωτογενή, δευτερογενή, τριτογενή) .

Πίνακας 17 Αριθμός απασχολούμενων ανά τομείς παραγωγής

	Αριθμός απασχολούμενων ανά τομέα παραγωγής		
Τομείς παραγωγής	1971	1981	2001
πρωτογενής τομέας	548	440	338
δευτερογενής τομέας	19.484	15.365	13.786
τριτογενής τομέας	40.428	43.937	51.119

Πηγές: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ. 27
ΕΣΥΕ, Απογραφές Πληθυσμού 2001

Με βάση τον πίνακα 17 παρατηρούμε ότι την περίοδο 1971-2001 μειώνεται ο αριθμός των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα (περιλαμβάνει όλες εκείνες τις δραστηριότητες που φέρνουν σε επαφή τον άνθρωπο με τη φύση όπως η γεωργία , η κτηνοτροφία, η αλιεία, κ.τ.λ.), αλλά και στον δευτερογενή τομέα (μεταποίηση). Επιπλέον, παρατηρούμε ότι μόνο στον τριτογενή τομέα (εμπόριο και υπηρεσίες) αυξάνεται ο αριθμός των απασχολούμενων. Συμπεραίνουμε ότι την περίοδο 1971-2001 ο τριτογενής τομέας παραγωγής είναι η κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα, αφού εκεί συγκεντρώνεται ο μεγαλύτερος αριθμός των απασχολούμενων, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι και ο δευτερογενής τομέας δεν συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό εργαζομένων, αν και παρατηρείται σταδιακή μείωση του αριθμού τους. Άλλωστε ο

Δήμος Πειραιά συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό βιομηχανιών-βιοτεχνιών ειδικότερα στην περιοχή κοντά στο λιμάνι. Ο δευτερογενής τομέας, όμως, έχει πια χάσει τη μεγάλη σημασία που είχε για τον Δήμο Πειραιά, λόγω της ανάπτυξης άλλων δραστηριοτήτων που συνδέονται περισσότερο με τον τριτογενή τομέα, όπως εμπόριο λιανικό και χονδρικό, μεταφορές, αναψυχή, ναυτιλιακές επιχειρήσεις κ.τ.λ.. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το κλείσιμο πολλών εργοστασίων και τη δημιουργία εγκαταλελειμμένων εκτάσεων. Αντιθέτως, όμως, η ανάπτυξη του τομέα των υπηρεσιών έχει ως αποτέλεσμα η ζήτηση σε γη να πηγαίνει προς τον τριτογενή τομέα.

Πίνακας 18 Ποσοστό επί του συνόλου των απασχολούμενων του Δήμο Πειραιά

	Ποσοστό % επί του συνόλου των απασχολούμενων		
Τομείς παραγωγής	1971	1981	2001
πρωτογενής τομέας	0,90%	0,74%	0,49%
δευτερογενής τομέας	32,22%	25,72%	19,61%
τριτογενής τομέας	66,87%	73,54%	74,36%

Πηγές: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ. 27
Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ, Απογραφή Πληθυσμού 2001

Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι η απασχόληση στον τριτογενή τομέα καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνόλου των απασχολούμενων (πίνακας 18). Επίσης, η σημασία του Δήμου του Πειραιά, ως σημαντικού βιομηχανικού κέντρου, είναι εμφανής από τη σύγκριση με το σύνολο της Ελλάδας ως προς το ποσοστό επί του συνόλου των απασχολούμενων.

Πίνακας 19 Ποσοστό επί του συνόλου των απασχολούμενων στο σύνολο της Ελλάδας

	Ποσοστό % επί του συνόλου των απασχολούμενων			
Τομείς παραγωγής	1971	1981	1991	2001
πρωτογενής τομέας	43,94%	28,76%	18,80%	14,40%
δευτερογενής τομέας	18,26%	19,20%	16,36%	21,70%
τριτογενής τομέας	42,26%	52,03%	33,65%	58,50%

Πηγές: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ. 27
Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ, Απογραφές Πληθυσμού 1991, 2001

Είναι εμφανές ότι τις δεκαετίες 1971-1991 το ποσοστό των απασχολούμενων στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα είναι σαφώς υψηλότερο στον Δήμο Πειραιά από ότι στο σύνολο της Ελλάδας (πίνακας 19), γεγονός που οφείλεται, όπως προαναφέραμε, στη μεγάλη συγκέντρωση βιομηχανιών-βιοτεχνιών στην περιοχή.

Στην απογραφή, όμως, του 2001 ο δευτερογενής τομέας του Δήμου Πειραιά απασχολεί μικρότερο ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού σε αντίθεση με το σύνολο της χώρας, όπου το ποσοστό είναι υψηλότερο. Ο Δήμος Πειραιά, όμως, συνεχίζει να υπερέχει ως προς τον αριθμό των εργαζομένων του τριτογενή τομέα λόγω της αλλαγής χρήσεων παλαιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων σε γραφεία και άλλες δραστηριότητες τριτογενούς τομέα. Γενικότερα, σε όλη την έκταση του Δήμου τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μεγάλη ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα με αποτέλεσμα όλο και περισσότερο να απασχολεί μεγαλύτερο ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού.

6.3.3) Οικονομική δραστηριότητα κατά κλάδους παραγωγής

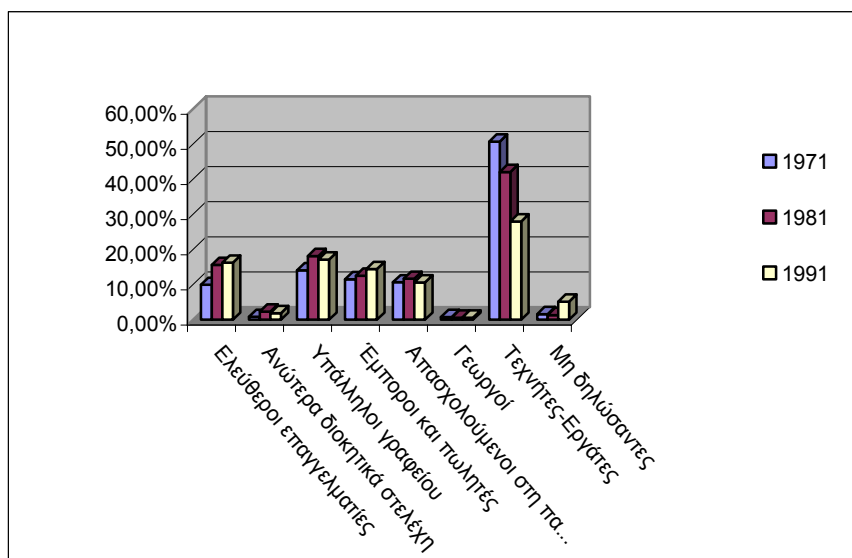
Η οικονομική δραστηριότητα στον Δήμο Πειραιά κατά κλάδους τα έτη 1971, 1981, 1991 φαίνεται από τον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 20 Ποσοστό απασχολουμένων κατά κλάδους παραγωγής

Κλάδοι παραγωγής	Ποσοστό απασχολουμένων στο σύνολο		
	1971	1981	1991
Ελεύθεροι επαγγελματίες	9,92%	15,59%	16,21%
Ανώτερα διοικητικά στελέχη	0,82%	2,35%	1,88%
Υπάλληλοι γραφείου	14,07%	18,14%	17,11%
Έμποροι και πωλητές	11,48%	12,53%	14,44%
Απασχολούμενοι στη παροχή υπηρεσιών	10,63%	11,63%	10,60%
Γεωργοί	0,81%	0,63%	0,58%
Τεχνίτες-Εργάτες	50,66%	42,01%	27,96%
Μη δηλώσαντες	1,57%	1,30%	5,14%

Πηγές: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ. 37
Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ, Απογραφή Πληθυσμού 1991

Γράφημα 12 Οικονομικές δραστηριότητες κατά κλάδους παραγωγής



Πηγές: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ. 37
ΕΣΥΕ, Απογραφή Πληθυσμού 1991, επεξεργασία του συγγραφέα

Παρατηρούμε με βάση το παραπάνω γράφημα, ότι ο κλάδος παραγωγής με το μεγαλύτερο ποσοστό απασχολούμενων και τα τρία έτη μελέτης, είναι ο κλάδος των τεχνιτών – εργατών. Παρ'όλα αυτά παρατηρούμε μείωση του ποσοστού των απασχολούμενων σε αυτόν τον κλάδο τη περίοδο 1971-1991. Επίσης, κλάδοι που το 1971 είχαν χαμηλό ποσοστό απασχολούμενων από το 1981-1991 παρατηρείται αύξηση του ποσοστού τους. Για παράδειγμα το 1981 παρατηρείται θεαματική αύξηση του κλάδου των ελεύθερων επαγγελματιών κατά 5,67%, ενώ το 1991 η αύξηση ήταν σαφώς μικρότερη, 0,62%. Επίσης, την περίοδο 1981-1971 παρατηρείται αλματώδης αύξηση του ποσοστού απασχόλησης του κλάδου των υπαλλήλων γραφείων. Επιπλέον, την ίδια περίοδο παρουσιάζουν μικρότερη αύξηση οι ακόλουθοι κλάδοι: ανώτερα διοικητικά στελέχη, έμποροι-πωλητές και οι απασχολούμενοι στη παροχή υπηρεσιών. Οι γεωργοί και οι τεχνίτες-εργάτες παρουσιάζουν μείωση του ποσοστού απασχόλησής τους.

Την περίοδο 1981-1991 παρατηρείται αύξηση του ποσοστού απασχόλησης στους ελεύθερους επαγγελματίες, εμπόρους και πωλητές. Οι υπόλοιποι κλάδοι παρουσιάζουν μείωση του ποσοστού απασχόλησης το 1991 σε σχέση με το 1981. Επιπλέον, όσον αφορά το ποσοστό μεταβολής την περίοδο 1991-1971, παρατηρούμε αύξηση του συνόλου των απασχολούμενων στους περισσότερους κλάδους. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι αυτή την περίοδο μειώθηκε το ποσοστό απασχόλησης στις κατηγορίες των γεωργών, τεχνιτών-εργατών και απασχολούμενων στην παροχή υπηρεσιών.

Πίνακας 21 Μεταβολή ποσοστού απασχολούμενων ανά κλάδο παραγωγής

Κλάδοι παραγωγής	Μεταβολή 1981-1971	Μεταβολή 1991-1981	Μεταβολή 1991-1971
Ελεύθεροι επαγγελματίες	5,67%	0,62%	6,29%
Ανώτερα διοικητικά στελέχη	1,53%	-0,47%	1,06%
Υπάλληλοι γραφείου	4,07%	-1,03%	3,04%
Έμποροι και πωλητές	1,05%	1,91%	2,96%
Απασχολούμενοι στη παροχή υπηρεσιών	1%	-1,03%	-0,03%
Γεωργοί	-0,18%	-0,50%	-0,23%
Τεχνίτες-Εργάτες	-8,65%	-14,05%	-22,70%
Μη δηλώσαντες	-0,27%	3,84%	3,57%

Πηγές: Επεξεργασία στοιχείων πίνακα 20

Λαμβάνοντας υπόψη τη μεταβολή της περιόδου 1991-1971 κατά κλάδους παραγωγής, παρατηρούμε ότι οι δραστηριότητες που συνδέονται με τον τριτογενή τομέα παραγωγής (εμπόριο και υπηρεσίες) αυξάνουν το ποσοστό μεταβολής τους. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως το ποσοστό απασχόλησης στον τριτογενή τομέα αυξάνεται γεγονός που επαληθεύεται και από την ανάλυση κατά κλάδους επαγγελμάτων των οικονομικών δραστηριοτήτων των κατοίκων του Δήμου Πειραιά. Επομένως η ζήτηση σε γη το 1991 απασχολεί κυρίως τους εξής κλάδους παραγωγής: ελεύθεροι επαγγελματίες, υπάλληλοι γραφείου, έμποροι και πωλητές και ανώτερα διοικητικά στελέχη. Μειώνεται όμως η ζήτηση σε γη στους τεχνίτες-εργάτες, γεωργούς και απασχολούμενους στην παροχή υπηρεσιών.

6.4) Περιβαλλοντικά Χαρακτηριστικά

Στον Δήμο Πειραιά το κυρίαρχο περιβαλλοντικό πρόβλημα είναι η ρύπανση της ατμόσφαιρας. Πηγή αυτού του προβλήματος είναι κυρίως η βιομηχανική και βιοτεχνική δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα στην περιοχή. Επιπλέον, το πρόβλημα αυτό επιδεινώνεται λόγω του γεγονότος ότι ήδη από το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα άρχισαν να λειτουργούν οι πρώτες μεταποιητικές επιχειρήσεις. Επίσης, άλλες πηγές ρύπανσης της ατμόσφαιρας είναι η ναυτιλιακή δραστηριότητα και η κυκλοφοριακή φόρτιση, ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του Δήμου. Επιπρόσθετα, η ηχορύπανση, που κυρίως προέρχεται από τις βιοτεχνίες, τα συνεργεία, (π.χ. μηχανουργεία, φανοποιεία, κ.τ.λ.) την κυκλοφοριακή φόρτιση, είναι ένα σημαντικό πρόβλημα για την περιοχή.

Επιπλέον, στον Δήμο Πειραιά υπάρχει έντονο πρόβλημα με την ποιότητα των θαλάσσιων υδάτων. Η κυριότερη αιτία ρύπανσης των υδάτων είναι τα αστικά, βιομηχανικά απόβλητα και οι φορτοεκφορτώσεις εμπορικών πλοίων. Σύμφωνα με μια δειγματοληψία που έγινε το 1983 σε 74 σημεία ακτών ολόκληρης της Αττικής για την ποιότητα των νερών για κολύμβηση, όσον αφορά τη περιοχή του Δήμου Πειραιά βγήκαν τα εξής αποτελέσματα: η Ακτή Θεμιστοκλέους χαρακτηρίστηκε ως ανεκτής ποιότητας ακτή, η Φρεαττύδα και τα Βοτσαλάκια χαρακτηρίστηκαν ως οργανωμένες ακτές κολύμβησης και τέλος στο Μικρολίμανο απαγορεύτηκε η κολύμβηση.¹¹⁹ Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι γενικότερα το 1983 στις περισσότερες ακτές η ποιότητα του νερού ήταν καλή. Σήμερα, όμως, τα πράγματα έχουν αλλάξει προς το χειρότερο και η ποιότητα των νερών, λόγω των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στην περιοχή δεν είναι καλή.

6.5) Όροι Δόμησης

6.5.1) Πληθυσμιακή Πυκνότητα

Λαμβάνοντας υπόψη τον πίνακα 20 βγάζουμε συμπεράσματα για την πληθυσμιακή πυκνότητα ανά διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά με βάση τα στατιστικά στοιχεία του 1981 και του 1991. Η πυκνότητα υπολογίζεται εάν διαιρέσουμε τον πληθυσμό με την έκταση. Επομένως, η πυκνότητα αυξάνεται όταν αυξάνεται ο πληθυσμός και μειώνεται η έκταση.

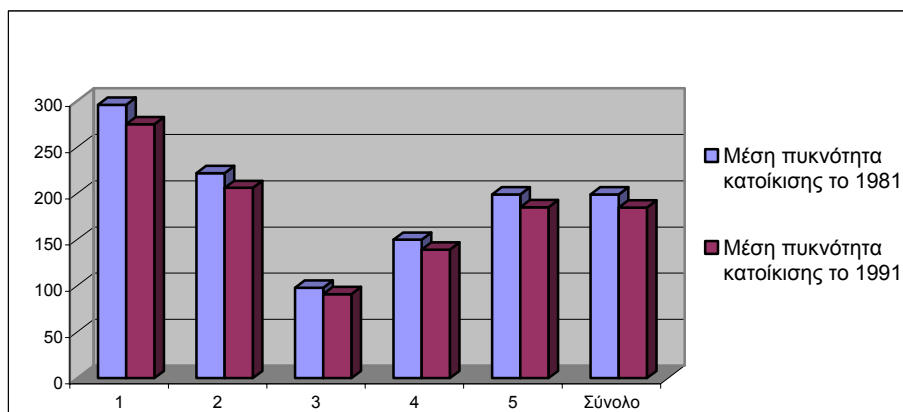
Πίνακας 22 Έκταση, πληθυσμός και πυκνότητα ανά διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά

Διαμέρισμα	Έκταση(Ha)	Πληθυσμός '81	Πυκνότητα	Πληθυσμός '91	Πυκνότητα
1	197,88	58.518	296	54.428	275
2	193,96	43.003	222	39.996	206
3	127,3	12.485	98	11.612	91
4	221,38	33.123	150	30.807	139
5	247,96	49.268	199	45.828	185
Σύνολο	988,48	196.397	199	182.671	184,8

Πηγή: Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ 59

¹¹⁹ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, Δήμος Πειραιά, τεύχος 1

Γράφημα 13 Πληθυσμιακή πυκνότητα ανά διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά



Πηγή: Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ 59, επεξεργασία του συγγραφέα

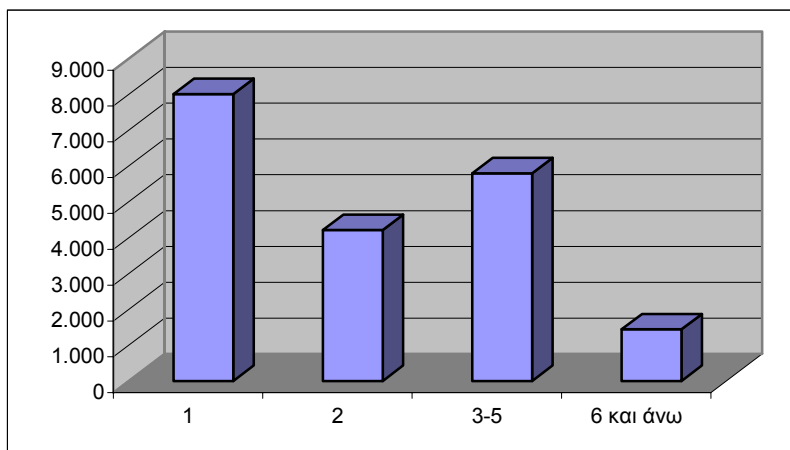
Παρατηρούμε με βάση το παραπάνω σχεδιάγραμμα ότι το 1981 η πληθυσμιακή πυκνότητα σε όλα τα διαμερίσματα του Νομού ήταν λίγο μεγαλύτερη από την αντίστοιχη του 1991, γεγονός το οποίο οφείλεται στη μείωση του πληθυσμού το 1991. Ειδικότερα στο διαμέρισμα 1 (Πειραική Χερσόνησος), και τα δύο έτη μελέτης, συγκεντρώνεται η υψηλότερη πυκνότητα ενώ ακολουθούν το Κέντρο-Καστέλα (διαμέρισμα 2), τα Ταμπούρια (διαμέρισμα 5), η Παλιά Κοκκινιά (διαμέρισμα 4) και Νέο Φάληρο (διαμέρισμα 3). Επίσης, παρατηρούμε ότι το Νέο Φάληρο, και τα δύο έτη μελέτης, συγκεντρώνει τη χαμηλότερη πληθυσμιακή πυκνότητα, γεγονός το οποίο οφείλεται και στη μικρή έκταση που καταλαμβάνει αλλά και στο μικρό αριθμό κατοίκων. Επιπλέον παρ'όλο που ο πληθυσμός του διαμερίσματος 2 το 1981, αλλά και το 1991 ήταν μικρότερος από του 5, όσον αφορά την πυκνότητα το διαμέρισμα 2 ήταν περισσότερο πυκνοκατοικημένο διότι καταλαμβάνει σαφώς μικρότερη έκταση, ενώ αντίθετα η έκταση που καταλαμβάνει το διαμέρισμα 5 είναι μεγαλύτερη. Επιπρόσθετα, η μέση πυκνότητα συνολικά του Δήμου το 1981 ήταν 199 άτομα/εκτάριο. Επομένως, ήταν η ίδια με την αντίστοιχη του διαμερίσματος 5. Τέλος, όσον αφορά τη συνολική μέση πυκνότητα κατοίκησης παρατηρούμε ότι και για τα δυο έτη μελέτης ήταν αρκετά μεγάλη.

Με βάση την παραπάνω ανάλυση δεν φαίνεται να υπάρχει κάποια αντιστοιχία μεταξύ πυκνότητας και υποβάθμισης. Άλλωστε η Πειραική Χερσόνησος, η Καστέλλα και ο Προφήτης Ηλίας που είναι περιοχές, οι οποίες χαρακτηρίζονται ως οι πιο προνομιούχες περιοχές του Δήμου παρουσιάζουν υψηλότερη πληθυσμιακή συγκέντρωση από άλλες υποβαθμισμένες περιοχές όπως τα Ταμπούρια και η Νέα Κοκκινιά.

6.5.2) Αριθμός ορόφων κτιρίων

Στο παρακάτω σχεδιάγραμμα φαίνεται ο αριθμός των ορόφων των κτιρίων του Δήμου Πειραιά.

Γράφημα 14 Κατανομή κτιρίων ανάλογα με τον αριθμό ορόφων



Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή οικοδομών-κτιρίων, 1^η Δεκεμβρίου 2000

Παρατηρούμε ότι τα περισσότερα κτίρια με βάση τα στοιχεία του 2000 είναι μονοόροφα ενώ ακολουθούν τα κτίρια 3-5 ορόφων. Οι περισσότερες μονοκατοικίες είναι αποτέλεσμα τη αυτοστέγασης, διαδικασία, η οποία έλαβε χώρα τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες. Οι περιοχές που έχουν κυρίως οικοδομηθεί με πολυώροφα κτίρια είναι το κέντρο, η Πειραιϊκή Χερσόνησος και το Νέο Φάληρο, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχουν στις περιοχές αυτές και παλιές μονοκατοικίες ή διώροφα σπίτια τα οποία είτε κατοικούνται είτε είναι εγκαταλελειμμένα. Όμως ως επί το πλείστον, όμως, στις περιοχές αυτές κυριαρχούν οι πολυκατοικίες.

6.5.3) Συντελεστής Δόμησης

Η πληθυσμιακή πυκνότητα είναι ενδεικτική του συντελεστή δόμησης. Γενικότερα περιοχές με υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα έχουν και υψηλό συντελεστή δόμησης και το αντίθετο.

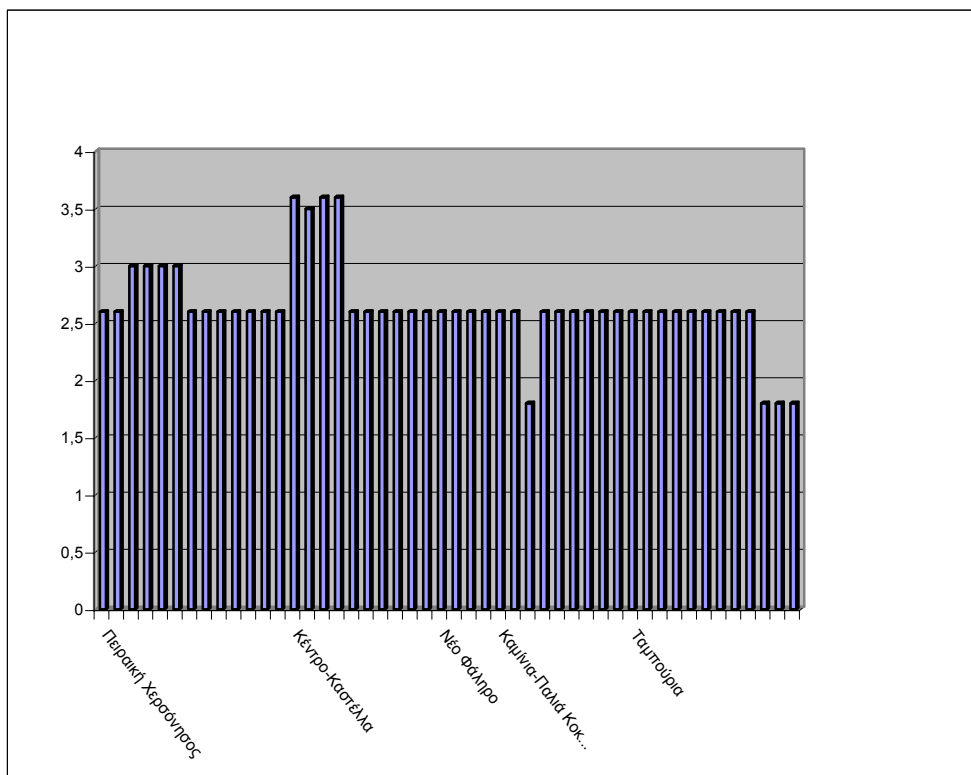
Ο συντελεστής δόμησης (Σ.Δ.) μιας περιοχής προσδιορίζει το βαθμό εκμετάλλευσης ενός οικοπέδου και προκύπτει, ως ο λόγος του αθροίσματος της επιφάνειας των ορόφων προς την επιφάνεια του οικοπέδου. Στον πίνακα 21 φαίνονται οι τιμές του μέσου Σ.Δ. ανά πολεοδομική ενότητα σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. του Δήμου Πειραιά.

Πίνακας 23 Μέσος συντελεστής δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα

Διαμέρισμα	Πολεοδομικές Ενότητες	Μέσος Συντελεστής Δόμησης
Πειραιϊκή Χερσόνησος	111	2,6
	112	2,6
	121	3,0
	122	3,0
	123	3,0
	124	3,0
	131	2,6
	132	2,6
	133	2,6
	134	2,6
	141	2,6
	142	2,6
	143	2,6
Κέντρο-Καστέλλα	211	3,6
	212	3,5
	213	3,6
	214	3,6
	221	2,6
	222	2,6
	224	2,6
	231	2,6
	232	2,6
	233	2,6
Νέο Φάληρο	311	2,6
	312	2,6
	321	2,6
	331	2,6
Καμίνια-Παλιά Κοκκινιά	411	2,6
	412	2,6
	413	1,8
	431	2,6
	441	2,6
	442	2,6
	451	2,6
	452	2,6
	453	2,6
Ταμπούρια	511	2,6
	512	2,6
	513	2,6
	514	2,6
	521	2,6
	522	2,6
	531	2,6
	532	2,6
	533	2,6
	541	1,8
	542	1,8
	551	1,8

Πηγή: Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, Τεύχος 4, Νο 79, Αθήνα, Μάιος 1988

Γράφημα 15 Μέσος Συντελεστής Δόμησης ανά Πολεοδομική Ενότητα



Πηγή: Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, Τεύχος 4, Νο 79, Αθήνα, Μάιος 1988, επεξεργασία του συγγραφέα

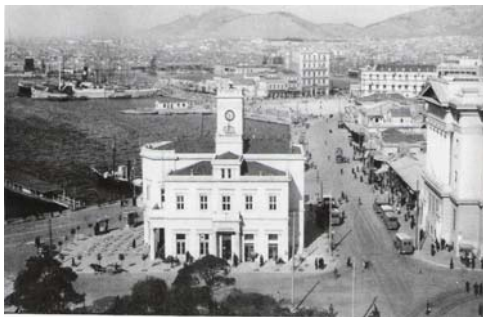
Με βάση το παραπάνω σχεδιάγραμμα παρατηρούμε ότι ο Σ.Δ. κυμαίνεται από 1,8-3,6. Ειδικότερα παρατηρούμε ότι η ευρύτερη περιοχή του κέντρου έχει τον υψηλότερο Σ.Δ., 3,6 ενώ στην Πειραιϊκή Χερσόνησο ο Σ.Δ. είναι 3,0. Επιπλέον, παρατηρούμε ότι οι πολεοδομικές ενότητες Ταμπούρια, Καμίνια Παλαιά Κοκκινιά συνολικά παρουσιάζουν χαμηλότερο Σ.Δ. σε σχέση με την Πειραιϊκή Χερσόνησο και το Κέντρο-Καστέλλα. Συμπεραίνουμε, ότι οι μεγαλύτερες τιμές του Σ.Δ. αντιστοιχούν στις Πολεοδομικές Ενότητες με την υψηλότερη πληθυσμιακή πυκνότητα.

6.6) Κτιριακή Υποδομή

6.6.1) Κτιριακή υποδομή ανά λειτουργία

Η συνεχής εισροή πληθυσμού στον Δήμο Πειραιά κατά τα τέλη του 19^{ου} αιώνα είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης σε κτιριακή υποδομή για την κάλυψη των αναγκών του ολοένα και αυξανόμενου πληθυσμού. Την περίοδο αυτή χτίστηκαν τα σημαντικότερα κτίρια: Δημοτικά σχολεία, Γυμνάσια, Λύκεια, Εκκλησίες, το Δημαρχείο, κ.τ.λ. .

Το περίφημο «Ρολόι»¹²⁰ χτίστηκε την περίοδο 1869-1873 (δεν διασώζεται στις μέρες μας)



Εικόνα 22 Το κτίριο του Χρηματιστηρίου
το 1939 ¹²¹

το Δημοτικό Θέατρο τη περίοδο 1884-1895, το Παλιό Ταχυδρομείο τη περίοδο 1899-1901, αλλά και πολλά κοινωφελή ιδρύματα, όπως το Τζάνειο Νοσοκομείο και Ορφανοτροφείο, το γηροκομείο και το Χατζικυριάκειο Ορφανοτροφείο. ¹²²



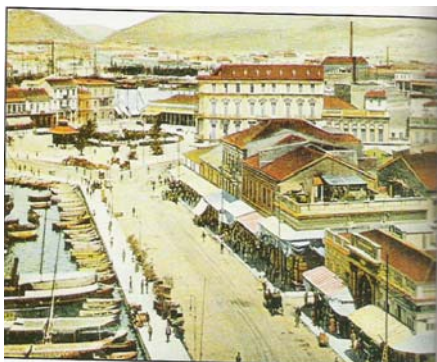
Εικόνα 23 Δημοτικό Θέατρο Πειραιά ¹²³

¹²⁰ Το κτίριο του Χρηματιστηρίου ήταν γνωστό ως «Ρολόι». Η αλήθεια είναι ότι ποτέ δεν χρησιμοποιήθηκε ως χρηματιστήριο παρά την ονομασία του. Συνήθως στο κτίριο αυτό διοργανώνονταν διάφορες εκδηλώσεις. Το 1885 εγκαταστάθηκε το δημαρχείο. Κατεδαφίστηκε το 1968.

¹²¹ Μαλικούτη Σ. (2004), Πειραιάς 1834-1912, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, σελ 258

¹²² www.opeciraias.gr.htm

Η Δημοτική Αγορά χτίστηκε τη περίοδο 1861-1863 επί δημαρχίας Ράλλη και κατεδαφίστηκε το 1969.¹²⁴



Εικόνα 24 Η Δημοτική Αγορά¹²⁵

Επιπλέον από το 1950 και μετά αρχίζει η περίοδος ανοικοδόμησης του Πειραιά από την καταστροφή που υπέστη από το Γερμανικό βομβαρδισμό του 1944. Ειδικότερα μια δεκαετία αργότερα, δηλαδή από το 1960 άρχισε η κατασκευή πολυώροφων κτιρίων για να λυθεί το πρόβλημα της συνεχής ζήτησης για κατοικία λόγω της αύξησης του πληθυσμού. Η μετανάστευση μεγάλου μέρους του πληθυσμού από τις αγροτικές περιοχές στα μεγάλα αστικά κέντρα λόγω της αστικοποίησης που έλαβε χώρα την περίοδο 1960-1980 είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του πληθυσμού. Ο Δήμος Πειραιά ήταν από τους Δήμους του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας που παρατηρήθηκε ραγδαία αύξηση του πληθυσμού αλλά και της κατασκευής οικοδομών για ιδιοκατοίκηση.¹²⁶

Σύμφωνα με την απογραφή κτιρίων της 1^{ης} Δεκεμβρίου 2000 έχουμε την εξής κατανομή κτιριακών υποδομών ανά χρήση (πίνακας 24).

¹²³ Μαλικούτη Σ. (2004), ο.π., σελ 265

¹²⁴ Σήμερα στη θέση του έχει ανεγερθεί ο Πύργος (Εμποροναυτικό Κέντρο), ένα πολυώροφο κτίριο.

¹²⁵ Χατζημανωλάκης Γ. (2005), Το χρονικό μιας πολιτείας (Πειραιάς 1835-2005), Πειραιάς: Εκδόσεις Δήμου Πειραιά, σελ 60

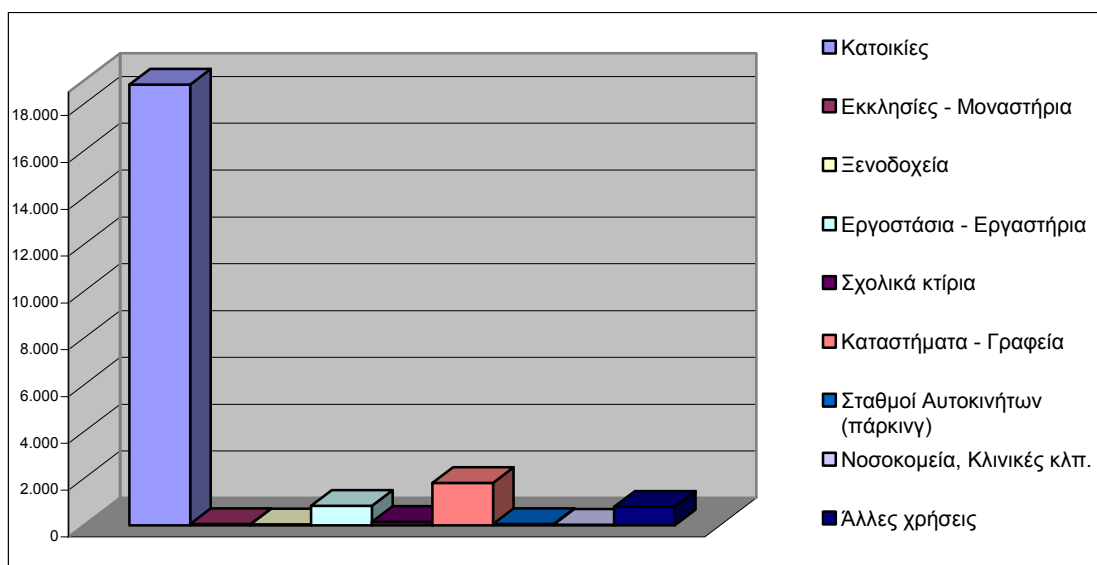
¹²⁶ www.pireasnet.gr/main_istoria-polhs_ekseliksh/polhs.htm

Πίνακας 24 Κατανομή κτιριακών υποδομών ανά χρήση (2000)

Σύνολο κτιρίων αποκλειστικής χρήσης	Κατοικίες	Εκκλησίες - Μοναστήρια	Ξενοδοχεία	Εργοστάσια - Εργαστήρια	Σχολικά κτίρια	Καταστήματα - Γραφεία	Σταθμοί Αυτοκινήτων (πάρκινγκ)	Νοσοκομεία, Κλινικές κλπ.	Άλλες χρήσεις
22.568	18.833	52	32	834	148	1.814	47	22	786

ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ Απογραφή 2000

Γράφημα 16 Κατανομή κτιριακών υποδομών



Πηγή: ΕΣΥΕ Απογραφή 2000, επεξεργασία του συγγραφέα

Παρατηρούμε ότι στον Δήμο Πειραιά η χρήση που κυριαρχεί στις κτιριακές κατασκευές είναι η χρήση κατοικίας αφού πάνω από το μισό του συνολικού αριθμού κτιρίων είναι κατοικίες. Γεγονός το οποίο είναι αναμενόμενο όπως αναφέρουμε πιο πάνω. Μετά ακολουθούν τα καταστήματα - γραφεία. Η ανάπτυξη του τριτογενή τομέα στην περιοχή είναι απόρροια του μεγάλου αριθμού κτιρίων που στεγάζουν αυτές τις χρήσεις. Ο αριθμός των κτιρίων που στεγάζουν τις υπόλοιπες χρήσεις είναι σαφώς μικρότερος. Ακολουθούν, λοιπόν, τα εργοστάσια, άλλες χρήσεις (παλιά οικοδομήματα που κυρίως είναι συγκεντρωμένα στο κέντρο του Δήμου), τα σχολικά κτίρια, οι εκκλησίες, οι σταθμοί αυτοκινήτων, τα ξενοδοχεία και τέλος τα νοσοκομεία-κλινικές. Παρατηρείται, επομένως μεγάλη, έλλειψη κτιριακών εγκαταστάσεων, οι οποίες στεγάζουν κοινωνικές υποδομές με το μεγαλύτερο πρόβλημα να το παρουσιάζουν τα νοσοκομεία-κλινικές.

6.6.2) Κανονικές-Μη Κανονικές κατοικίες

Πίνακας 25 Αριθμός κανονικών-μη κανονικών κατοικιών τα έτη 1991 και 2001

	1991	2001
Κανονικές Κατοικίες	78.790	83.758
Μη Κανονικές Κατοικίες	7	3

ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ Απογραφές 1991,2001

Παρατηρούμε με βάση τον παραπάνω πίνακα ότι ο μεγαλύτερος αριθμός κατοικιών το 1991 αλλά και 2001 ήταν κανονικές κατοικίες, ενώ ο αριθμός των μη κανονικών κατοικιών ήταν πολύ μικρός έως ελάχιστος. Άλλωστε, ο όρος μη κανονική κατοικία είναι οριακή περίπτωση.

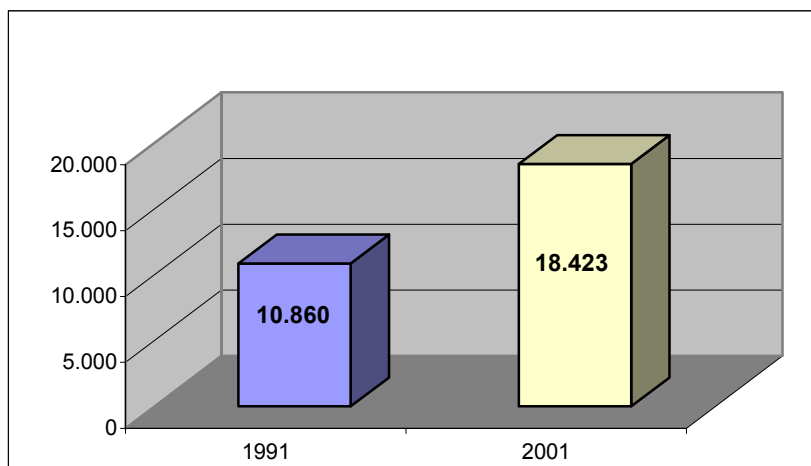
Οι διαδικασίες που ακολουθήθηκαν για το χτίσιμο των κατοικιών στον Δήμο Πειραιά ήταν η αντιπαροχή (δραστηριοποιούνται ιδιωτικές κατασκευαστικές επιχειρήσεις) και η αυτοστέγαση (αυτοκατασκευή με βάση τα διαθέσιμα μέσα των κατοίκων). Με το σύστημα της αντιπαροχής, το οποίο έλαβε χώρα το διάστημα 1960-1970 χτίστηκαν κυρίως το κέντρο του Δήμου, το Νέο Φάληρο, η παραλιακή ζώνη από τη Ζέα μέχρι τη σχολή Δοκίμων, η Φρεατίδα καθώς και τα οικόπεδα στις κύριες οδικές αρτηρίες. Αντίθετα, με το σύστημα της αυτοστέγασης χτίστηκαν οι βόρειες και ανατολικές συνοικίες του Δήμου (π.χ Ταμπούρια , Παλαιά Κοκκινιά). Το σύστημα της αυτοστέγασης είναι η κύρια αιτία για την ανάπτυξη της αυθαίρετης δόμησης. Επίσης, με την αυτοστέγαση οι περισσότερες κατοικίες που κατασκευάζονταν είχαν χαμηλό συντελεστή δόμησης και ήταν κυρίως μονοκατοικίες.¹²⁷

Όσον αφορά των αριθμό των κενών κατοικιών στον Δήμο Πειραιά παρατηρούμε με βάση τον παρακάτω πίνακα ότι ο αριθμός τους το 2001 ήταν μεγαλύτερος από το 1991. Αυτή η αύξηση των κενών κατοικιών μπορεί να οφείλεται στην βαθμιαία εγκατάλειψη των πόλεων από το 1981 και στην εγκατάσταση μεγάλου μέρους του πληθυσμού στα προάστια. Η κατάσταση αυτή έχει ως αποτέλεσμα κατοικίες που πριν κατοικούνταν τώρα να παραμένουν κενές για πάντα ή για ένα διάστημα μέχρι να πωληθούν ή να ενοικιαστούν. Επιπλέον, είναι πολλές οι

¹²⁷ Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ. 68

περιπτώσεις στον Δήμο Πειραιά παλιών εγκαταλελειμμένων μονοκατοικιών που έχουν μετατραπεί σε ερείπια και αποτελούν εστία μόλυνσης.

Γράφημα 18 Κενές Κατοικίες



Πηγή: ΕΣΥΕ Απογραφές 1991,2001, επεξεργασία του συγγραφέα

6.7) Μεταφορές

6.7.1) Δημόσιες συγκοινωνίες

Οι δημόσιες συγκοινωνίες του Δήμου Πειραιά χαρακτηρίζονται από ένα ακτινωτό δίκτυο. Αυτός ο χαρακτηρισμός οφείλεται στο γεγονός ότι τα περισσότερα λεωφορεία έχουν αφετηρία το κέντρο του Δήμου (κυρίως Πλατεία Κοραή, Δημοτικό Θέατρο και Αγία Τριάδα, κ.λ.π.) ή το λιμάνι πλατεία Καραϊσκάκη) και κατεύθυνση τις γειτονιές εντός του ή τους Δήμους του Δυτικού Λεκανοπεδίου δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης στο κέντρο αλλά και στο λιμάνι. Επίσης δεν υπάρχουν λεωφορεία τα οποία να συνδέουν τις γειτονιές μεταξύ τους αλλά όπως προαναφέραμε το κέντρο του Δήμου είναι η αφετηρία των περισσότερων λεωφορείων .¹²⁸ Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί ότι στην Ακτή Τζελέπη βρίσκεται η αφετηρία του λεωφορείου με προορισμό το αεροδρόμιο « Ελευθέριος Βενιζέλος» όπως και ότι αποτελεί αφετηρία πολλών λεωφορείων.

¹²⁸ Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ 114

6.7.2) Στάθμευση

Ο Δήμος Πειραιά έχει σοβαρό πρόβλημα στάθμευσης. Ειδικότερα στο κέντρο του Δήμου το πρόβλημα της ανεπάρκειας θέσεων στάθμευσης είναι ιδιαίτερα αυξημένο, λόγω του γεγονότος ότι εκεί συγκεντρώνεται το σύνολο των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στον Δήμο. Επιπλέον, δεν πρέπει να υποτιμάται η οξύτητα του προβλήματος στην περιοχή του λιμανιού. Το πρόβλημα στάθμευσης που ταλανίζει τους κατοίκους του Δήμου οφείλεται κυρίως στην έλλειψη ελεύθερων χώρων στην περιοχή. Γενικότερα το πρόβλημα αμβλύνεται από την παράνομη στάθμευση σε συνδυασμό με τη μειωμένη αστυνόμευση. Επομένως, δημιουργείται στη πόλη μεγάλο κυκλοφοριακό πρόβλημα, αφού η κίνηση των αυτοκινήτων και των λεωφορείων από τα παράνομα σταθμευμένα αυτοκίνητα, τα οποία πολλές φορές σχηματίζουν διπλές ουρές, μπλοκάρεται. Επίσης οι δρόμοι μικρού πλάτους επιτείνουν το πρόβλημα. Η εικόνα της περιοχής ειδικότερα τις ώρες αιχμής, το πρωί και το μεσημέρι, είναι απογοητευτική. Πολλά αυτοκίνητα είναι σταθμευμένα πάνω σε πεζοδρόμια, δυσκολεύοντας τη διέλευση των πεζών σε αυτά.

Το πρόβλημα της στάθμευσης στον Δήμο Πειραιά υπήρχε από παλιά. Σύμφωνα με το ΓΠΣ του 1986 την πενταετία 1981-1986 οι χώροι στάθμευσης αυξήθηκαν μόνο κατά 7%. Επίσης η παράνομη στάθμευση, την περίοδο αυτή τις ώρες αιχμής ξεπερνούσε το 50%.¹²⁹

Ενδεικτικά στοιχεία (Σύμφωνα με την ένωση Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων) της οξύτητας του προβλήματος που αντιμετωπίζει ο εν λόγω Δήμος είναι τα εξής¹³⁰:

- Καθημερινά οποιαδήποτε στιγμή υπάρχουν 25.000 σταθμευμένα αυτοκίνητα στο κέντρο.
- Από αυτά τα 18.000 είναι νόμιμα σταθμευμένα και τα 4.500 παράνομα .

Υπάρχει λοιπόν ανάγκη για την εύρεση χώρων για τη στάθμευση των αυτοκινήτων. Σύμφωνα με το Γ.Π.Σ του Δήμου Πειραιά (ΦΕΚ 79/Δ/88) οι προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης είναι οι ακόλουθοι:

¹²⁹ Αναβάθμιση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Πειραιά, ΥΠΕΧΩΔΕ, 1991, σελ 13

¹³⁰ Νομαρχία Πειραιά, όπως πριν, σελ 84

Πίνακας 26 Προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης

	Διεύθυνση	Ιδιοκτησία
Πολυώροφα κτίρια σταθμών αυτοκινήτων	Χατζηκυριακού και Μπότσαρη	NAT
	Σουλτάνη και Εμμανουηλίδη	ΧΡΩΠΕΙ
	Γλάσδωνος και Καραϊσκού	NAT
	Ακτή Μουτσοπούλου	NAT
Κτίρια σταθμών αυτοκινήτων σε 3 ορόφους	Επιδαύρου	Δήμος Πειραιά
	Χανίων (Προφήτης Ηλίας)	Δήμος Πειραιά
Κτίρια σταθμών αυτοκινήτων σε 2 ορόφους	Χώρος δίπλα στο Παλαί ντε Σπόρ	Δημόσιο
	Αγίου Διονυσίου και Φωκίωνος	Ιδιοκτησία ΟΣΕ
Υπόγειοι χώροι στάθμευσης σε 3 ορόφους	34ου Συντάγματος	ΚΕΔ
	Φίλωνος και Καραολή Δημητρίου	ΙΚΑ
	Πλατεία Κοραή	Δήμος Πειραιά
	Νάξου και Θερμοπυλών	
	2ας Μεραρχίας	
Υπόγειοι χώροι στάθμευσης σε 4 ορόφους	Βασιλέως Κωνσταντίνου	Δημόσιο
Υπόγειοι χώροι στάθμευσης	Ρετσίνα και Υμηττού	Ιδιωτικό
	Δαβάκη-Πίνδου	Δήμος Πειραιά
	Μαρίας Χατζηκυριακού (Ακτή Ξαβερίου)	ΟΛΠ
	Λεωνιδίου και Νικοδήμου	Δήμος Πειραιά

Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, Αναβάθμιση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 15

7) Ανάλυση Χρήσεων Γης

Με τον όρο χρήσεις γης εννοούμε τη χωρική κατανομή των λειτουργιών μιας πόλης. Η ανάλυση των χρήσεων γης γίνεται, με σκοπό να συμπεράνουμε, εάν η κατανομή τους στο χώρο είναι επαρκείς ή όχι.¹³¹

Η συνολική έκταση του Δήμου Πειραιά ανέρχεται στα 1086,5 εκτάρια. Οι κατηγορίες χρήσεων γης, η έκταση που καταλαμβάνουν και η ποσοστιαία αναλογία τους στο σύνολο της έκτασης περιέχονται στον πίνακα 26, ενώ στον πίνακα 27 έγινε ανάλυση των χρήσεων σε επίπεδο διαμερίσματος.

¹³¹ Δελλαδέτσης Π.Μ. (2004), Χρήσεις γης και διαχείριση έγγειου αποθέματος (Σημειώσεις μαθήματος), Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, σελ. 8

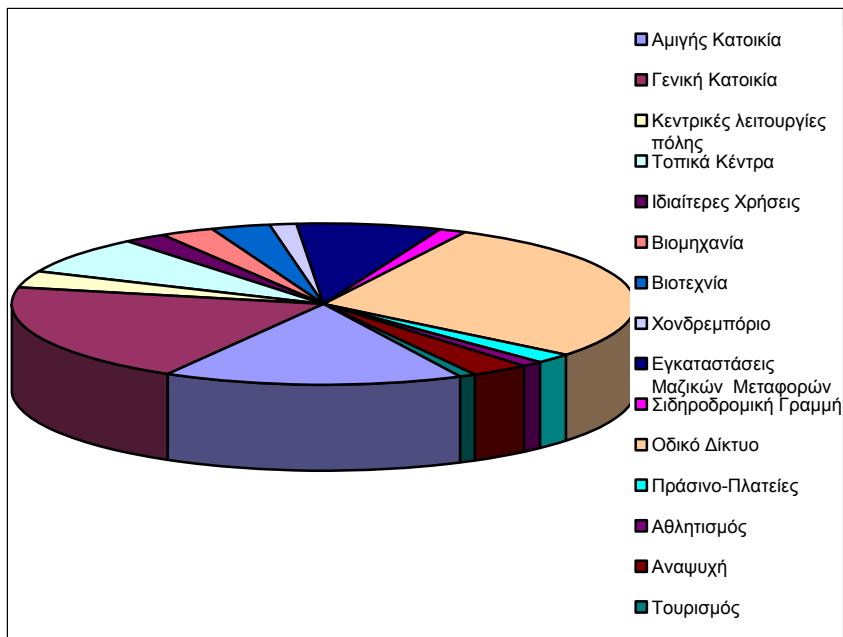
Πίνακας 26 Χρήσεις γης Δήμου Πειραιά

Χρήσεις Γης	Έκταση (εκτάρια)	Ποσοστό στη συνολική έκταση του Δήμου
Αμιγής Κατοικίας	170,36	15,68%
Γενική Κατοικία	217,46	20,01%
Κεντρικές λειτουργίες (επιπέδου πόλης)	35,04	3,22%
Τοπικά κέντρα	82,42	7,59%
Αθλητισμός Υπερτοπικής εμβέλειας	9,24	0,58%
Επιπέδου πόλης	1,84	0,17%
Αναψυχή Υπερτοπικής εμβέλειας	32	2,95%
Επιπέδου πόλης	2,46	0,23%
Πράσινο, Πλατείες	23	2,12%
Τουρισμός	8,28	0,76%
Βιομηχανία	29,02	2,67%
Βιοτεχνία	33,78	3,11%
Χονδρεμπόριο	15,40	1,42%
Ιδιαίτερες χρήσεις	23,30	2,14%
Οδικό δίκτυο	307,36	28,29%
Σιδηροδρομική γραμμή	12,90	1,19%
Εγκαταστάσεις μαζικών μεταφορών	82,56	7,60%

Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, Αναβάθμιση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Πειραιά, 199,σελ. 5

Παρακάτω απεικονίζεται το ποσοστό που καταλαμβάνει κάθε χρήση στην έκταση του Δήμου Πειραιά.

Γράφημα 17 Ποσοστιαία κατανομή των χρήσεων γης



— Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, Αναβάθμιση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Πειραιά, 199,σελ. 5, επεξεργασία του συγγραφέα

Μια πρώτη παρατήρηση για τις χρήσεις γης στον Δήμο Πειραιά είναι η εξής:

- Υπερτερεί η χρήση κατοικίας, εάν ληφθεί υπόψη ως ενιαία (αμιγής και γενική). Γενικότερα πάντως μεγαλύτερο ποσοστό της συνολικής έκτασης αντιστοιχεί στη γενική κατοικία από ότι στην αμιγή.
- Το οδικό δίκτυο καταλαμβάνει μεγάλο ποσοστό επί της συνολικής έκτασης του εδάφους.
- Η βιομηχανία και η βιοτεχνία καταλαμβάνουν υψηλό ποσοστό στη συνολική έκταση του Δήμου, παρά την τάση αποβιομηχάνισης.
- Η ανάπτυξη των τοπικών κέντρων που στόχο έχουν την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών των κατοίκων, είναι εμφανής.
- Τόσο το κέντρο του Δήμου, όσο και τα τοπικά κέντρα έχουν αναπτυχθεί κατά μήκος οδικών αξόνων.
- Η έκταση που καταλαμβάνουν το πράσινο και οι χώροι αθλητισμού και αναψυχής είναι ελάχιστη.

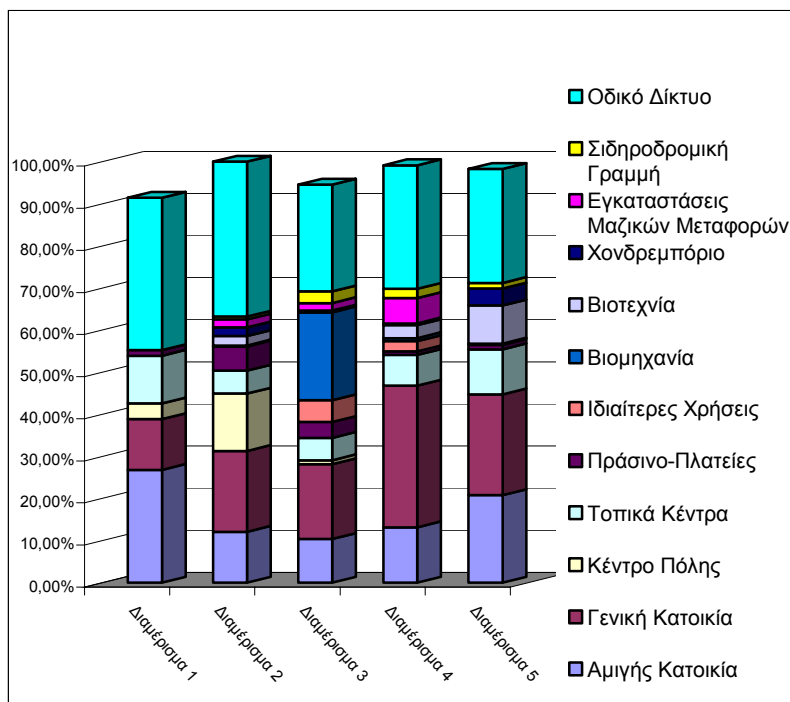
Πίνακας 27 Ανάλυση χρήσεων γης ανά διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά¹³²

	Διαμέρισμα 1		Διαμέρισμα 2		Διαμέρισμα 3	
Χρήση	Έκταση	Ποσοστό	Έκταση	Ποσοστό	Έκταση	Ποσοστό
Αμυγής Κατοικία	53,02	26,80%	23,44	12,08%	13,24	10,40%
Γενική Κατοικία	23,80	12,03%	37,26	19,21%	22,50	17,75%
Κέντρο Πόλης	7,42	3,75%	26,42	13,62%	1,20	0,94%
Τοπικά Κέντρα	22,44	11,34%	10,60	5,47%	6,76	5,31%
Πράσινο-Πλατείες	2,64	1,33%	11,12	5,73%	4,78	3,76%
Ιδιαίτερες Χρήσεις	-	-	0,28	0,14%	6,58	5,17%
Βιομηχανία	-	-	0,14	0,07%	26,60	20,90%
Βιοτεχνία	-	-	4,40	2,27%	-	-
Χονδρεμπόριο	-	-	3,92	2,02%	0,54	0,42%
Εγκαταστάσεις Μαζικών Μεταφορών	-	-	3,74	1,93%	2,28	1,79%
Σιδηροδρομική Γραμμή	-	-	1,30	0,67%	3,50	2,75%
Οδικό Δίκτυο	71,64	36,20%	71,34	36,79%	32,30	25,37%

	Διαμέρισμα 4		Διαμέρισμα 5	
Χρήση	Έκταση	Ποσοστό	Έκταση	Ποσοστό
Αμυγής Κατοικία	29,16	13,17%	51,5	20,80%
Γενική Κατοικία	74,44	33,63%	33,63	23,94%
Κέντρο Πόλης	-	-	-	-
Τοπικά Κέντρα	16,16	7,30%	26,46	10,67%
Πράσινο-Πλατείες	1,88	0,85%	2,66	1,07%
Ιδιαίτερες Χρήσεις	5,38	2,43%	-	-
Βιομηχανία	1,52	0,69%	0,76	0,31%
Βιοτεχνία	6,88	3,10%	22,5	9,07%
Χονδρεμπόριο	0,94	0,42%	10	4,03%
Εγκαταστάσεις Μαζικών Μεταφορών	13,34	6,03%	-	-
Σιδηροδρομική Γραμμή	4,8	2,17%	3,3	1,31%
Οδικό Δίκτυο	64,96	29,34%	67,12	27,07%

¹³² Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ 64

Γράφημα 18 Ποσοστιαία κατανομή χρήσεων γης ανά διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά



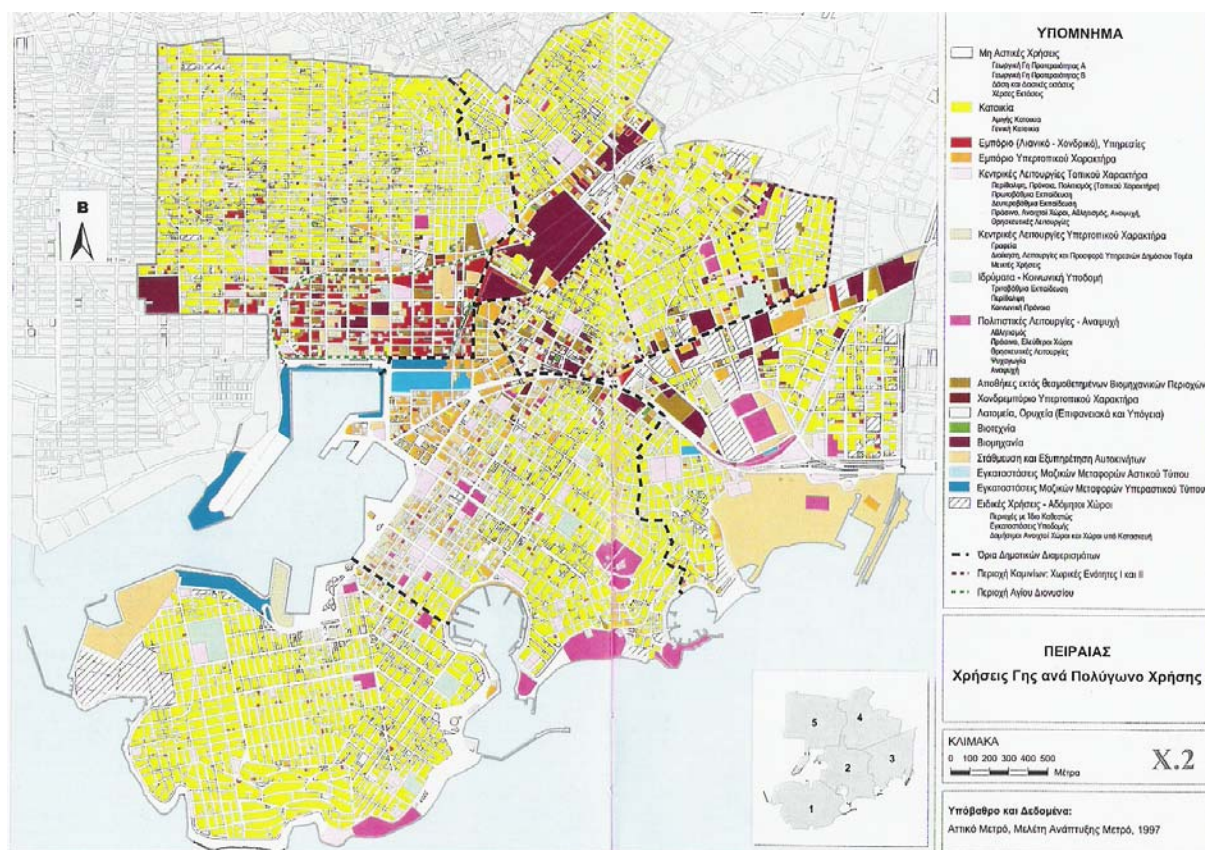
Πηγή: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ 64, επεξεργασία του συγγραφέα

Το παραπάνω σχεδιάγραμμα απεικονίζει την ποσοστιαία κατανομή των χρήσεων γης ανά διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά στην συνολική έκταση. Με βάση το σχεδιάγραμμα αυτό μπορούμε να βγάλουμε τα εξής συμπεράσματα:

- Στο διαμέρισμα 1 (Πειραιϊκή Χερσόνησος) η κατοικία (αμιγής και γενική) και τα τοπικά κέντρα καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό σε σχέση με τα υπόλοιπα διαμερίσματα . Επίσης, η αμιγής κατοικία υπερισχύει της γενικής. Επιπλέον, δεν αντιστοιχούν καθόλου χρήσεις βιομηχανίας, βιοτεχνίας, χονδρεμπορίου, εγκαταστάσεων μαζικών μεταφορών, σιδηροδρομικών γραμμών αλλά και ιδιαίτερες χρήσεις. Επομένως, το διαμέρισμα 1 δεν περιέχει καθόλου οχλούσες δραστηριότητες. Αξίζει να σημειωθεί, ότι το ποσοστό που καταλαμβάνουν το πράσινο και οι πλατείες είναι πολύ μικρό λόγω της υψηλής δόμησης της περιοχής και της απουσίας ελεύθερων χώρων.

- Στο διαμέρισμα 2 (Κέντρο-Καστέλλα) το υψηλότερο ποσοστό επί της συνολικής έκτασης αντιστοιχεί στις εξής χρήσεις: οδικό δίκτυο, γενική κατοικία, κέντρο πόλης, και αμιγής κατοικία. Οι υπόλοιπες χρήσεις καταλαμβάνουν σαφώς μικρότερο ποσοστό. Επιπλέον, συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά κεντρικών λειτουργιών υπερτοπικού χαρακτήρα και χώρων πρασίνου και αναψυχής στο σύνολο του Πειραιά.
- Στο διαμέρισμα 3 (Νέο Φάληρο) η κυρίαρχη χρήση είναι το οδικό δίκτυο. Επιπλέον, η βιομηχανία καταλαμβάνει το υψηλότερο ποσοστό σε σχέση με τα υπόλοιπα διαμερίσματα. Επίσης η γενική κατοικία υπερτερεί της αμιγής.
- Στα διαμερίσματα 4 (Καμίνια-Παλιά Κοκκινιά) το μεγαλύτερο ποσοστό αντιστοιχεί στις χρήσεις γενικής κατοικίας και στο οδικό δίκτυο ενώ η διαφορά μεταξύ γενικής και αμιγής κατοικίας είναι 20,46% υπέρ της πρώτης. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι το εν λόγω διαμέρισμα συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό εγκαταστάσεων μαζικών μεταφορών (Αμαξοστάσιο ΟΣΕ) σε σχέση με τα υπόλοιπα διαμερίσματα. Επιπλέον χωροθετούνται οχλούσες δραστηριότητες (βιομηχανίες-βιοτεχνίες) δίπλα σε περιοχές κατοικίας υποβαθμίζοντας τη περιοχή. Η συνύπαρξη κατοικιών με εγκαταστάσεις βιομηχανίας-βιοτεχνίας εμφανίζεται εντονότερα στη συνοικία των Καμινίων.
- Στο διαμέρισμα 5 η χρήση που κυριαρχεί είναι η κατοικία. Επίσης, εκτός από την κατοικία υψηλό ποσοστό καταλαμβάνουν τα τοπικά κέντρα, η βιοτεχνία και το χονδρεμπόριο, χρήσεις, οι οποίες κυρίως συγκεντρώνονται στο παραδοσιακό θύλακα του Αγίου Διονυσίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο 5^ο διαμέρισμα η βιοτεχνία και το χονδρεμπόριο, καταλαμβάνουν τα υψηλότερα ποσοστά σε σχέση με τα άλλα διαμερίσματα του Δήμου.

Η κατά διαμερίσματα κατανομή των χρήσεων γης φαίνεται και από τον παρακάτω χάρτη, όπου παρατηρούμε επιγραμματικά ότι και στα πέντε διαμερίσματα υπερισχύει η χρήση κατοικίας ενώ οι χρήσεις βιομηχανίας-βιοτεχνίας είναι συγκεντρωμένες στο παραδοσιακό θύλακα Γκάζι-Παπαστράτου, κατά μήκος των οδών Θηβών και Πειραιώς.



Εικόνα 27 Χάρτης χρήσεων γης Δήμου Πειραιά¹³³

¹³³ Βαλεριάνου Κ., Παναγιωτάτου Ε. (2006), Παρατηρώντας τον Πειραιά, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, σελ 83

Παρακάτω ακολουθεί μια πιο εμπεριστατωμένη ανάλυση των χρήσεων γης του Δήμου Πειραιά.

Κατοικία

Η κατοικία καταλαμβάνει υψηλό ποσοστό στη συνολική έκταση του Δήμου. Η χρήση της κατοικίας στον Δήμο Πειραιά δεν είναι μόνο αμιγής, αλλά είναι και γενική. Ειδικότερα η γενική κατοικία (λαμβάνουν χώρα κυρίως δραστηριότητες τριτογενούς τομέα εκτός από τις οχλούσες) καλύπτει περίπου το 20% της συνολικής έκτασης, ενώ η αμιγής κατοικία καταλαμβάνει μικρότερη έκταση αφού καλύπτει το 15%. Οι περιοχές οι οποίες αποτελούν τόπους αμιγούς κατοικίας είναι: το Χατζηκυριάκειο, το Ρόδο Αμάραντο, η Καλλιόπολη και ο Προφήτης Ηλίας, δηλαδή οι περιοχές που ανοικοδομήθηκαν μετά το 1960. Οι περιοχές γενικής κατοικίας που καλύπτουν και το μεγαλύτερο ποσοστό επί της συνολικής επιφάνειας είναι κυρίως οι Βόρειες συνοικίες, στις οποίες μαζί με τις κατοικίες είναι χωροθετημένα διεσπαρμένα εργοστάσια και βιομηχανίες-βιοτεχνίες που αποτελούν εστίες ρύπανσης της ατμόσφαιρας και ηχορύπανσης με αποτέλεσμα την υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Επομένως οι περιοχές γενικής κατοικίας, υποβαθμισμένες περιβαλλοντικά, συγκεντρώνουν κατοίκους χαμηλότερου εισοδήματος σε σχέση με τις περιοχές αμιγούς κατοικίας. Περιοχές όπως ο Λόφος Βώκου (5^ο διαμέρισμα), η Παλιά Κοκκινιά, ο Απόλλωνας, τα Καμίνια (4^ο διαμέρισμα) και η Μυρτιδιώτισσα (4^ο διαμέρισμα) ανήκουν σε αυτή τη κατηγορία. Αντιθέτως στις περιοχές αμιγούς κατοικίας οι συνθήκες περιβάλλοντος μακριά από οχλούσες χρήσεις εξασφαλίζουν καλύτερη ποιότητα ζωής.¹³⁴

Παλαιότερα, μέχρι τις αρχές της δεκαετία του '80, ο Δήμος Πειραιά αποτελούσε πόλο έλξης για κατοίκηση. Τώρα, όμως λόγω της υποβάθμισης που έχει υποστεί το περιβάλλον και της αλλαγής των προτιμήσεων η αναζήτηση κατοικίας γίνεται κυρίως στα προάστια και όχι στο κέντρο, ο Δήμος Πειραιά έχει πάντως να ασκεί έλξη όσον αφορά την κατοίκηση.¹³⁵

¹³⁴ Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ. 65

¹³⁵ Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 36

Βιομηχανία-Βιοτεχνία

Η βιομηχανία και η βιοτεχνία καλύπτουν περίπου το 6% της συνολικής επιφάνειας και καταλαμβάνουν μεγαλύτερο χώρο από άλλες χρήσεις όπως αθλητισμός, αναψυχή, πράσινο, κ.τ.λ.. Οι βιομηχανίες κυρίως είναι χωροθετημένες μαζί με τις περιοχές κατοικίας στα εξής διαμερίσματα: Νέο Φάληρο, Καμίνια-Παλιά Κοκκινιά και Ταμπούρια, ενώ οι βιοτεχνίες στις Βόρειες περιοχές του Δήμου (Διαμερίσματα 4 και 5), με αποτέλεσμα να αποτελούν και το κυριότερο παράγοντα υποβάθμισης των περιοχών αυτών . Ειδικότερα, υπάρχουν δύο ζώνες μέσα στα όρια του Δήμου που συγκεντρώνουν δραστηριότητες δευτερογενούς τομέα, τελείως ασυμβίβαστες με τη κατοικία, και οι οποίες διαλύουν την συνοχή των περιοχών στις οποίες χωροθετούνται αποτελώντας ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη των περιοχών αυτών .Επομένως, οι ζώνες αυτές από την στιγμή της δημιουργίας τους έχουν καθορίσει την ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες χωροθετούνται.¹³⁶ Με βάση και το (Βλέπε:Χάρτη 3) παρατηρούμε ότι οι βιομηχανικές ζώνες βρίσκονται στο κέντρο του πολεοδομικού ιστού του Δήμου Πειραιά. Οι ζώνες αυτές είναι οι εξής:

1. Η ζώνη μεταξύ της λεωφόρου Θηβών και των γραμμών ΟΣΕ Πελοποννήσου, η οποία εκτείνεται μέχρι τα όρια με το Δήμο Άγιο Ιωάννη Ρέντη και υπολογίζεται περίπου στα 500 στρέμματα η επιφάνειά της. Κατά μήκος αυτής της ζώνης συγκεντρώνονται κυρίως βιομηχανίες-βιοτεχνίες, οι οποίες, είτε βρίσκονται σε λειτουργία, είτε είναι εγκαταλελειμμένες και παραμένουν μόνο τα κελύφη τους. Επομένως, η ζώνη αυτή διασπά την περιοχή κατοικίας και ειδικότερα το διαμέρισμα 4 (Παλιά Κοκκινιά- Καμίνια) στα δύο, αποτελώντας ανασταλτικό παράγοντα για τη περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής.
2. Η ζώνη κατά μήκος της Λεωφόρου Πειραιώς εκτείνεται μέχρι τα όρια με το Δήμο Μοσχάτο με επιφάνεια γύρω στα 350 στρέμματα. Κατά μήκος της ζώνης αυτής χωροθετούνται τα μεγαλύτερα βιομηχανικά συγκροτήματα της χώρας (ΧΡΩΠΕΙ, ΕΛΑΪΣ, κ.τ.λ.). Τώρα, όμως, πλέον οι περισσότερες από αυτές τις βιομηχανικές μονάδες, είτε έχουν παρακμάσει και βρίσκονται εγκαταλελειμμένες, είτε έχουν μετεγκατασταθεί σε άλλες περιοχές.¹³⁷

¹³⁶ Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 38

¹³⁷ Οργανισμός της Αθήνας, ο.π., σελ. 55

Στον Δήμο Πειραιά οι βιομηχανίες-βιοτεχνίες χωροθετούνται κυρίως στις εξής περιοχές:

- Περιοχή Αγίου Διονυσίου (Γκάζι-Παπαστράτου)
- Περιοχή Λεύκα
- Εκατέρωθεν της οδού Πειραιώς
- Περιοχή σταδίου Καραϊσκάκη
- Κατά μήκος της οδού Θηβών και
- Νέα Κοκκινιά (διάσπαρτες).

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ στο Δήμο Πειραιά το 1978 υπήρχαν 3.620 εγκαταστάσεις βιομηχανίας-βιοτεχνίας, οι οποίες απασχολούσαν 25.840 εργαζομένους.¹³⁸ Οι κλάδοι στους οποίους παρουσιάζει εξειδίκευση ο Δήμος Πειραιά είναι οι εξής: κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού, ηλεκτρικών μηχανών και συσκευών, παραγωγή βασικών μετάλλων, κατασκευή προϊόντων από ελαστικό και πλαστικές ύλες, κ.τ.λ.

Ο Δήμος Πειραιά κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, όπως έχει προαναφερθεί, αναπτύχθηκε σε ένα από τα σημαντικότερα βιομηχανικά κέντρα της Ελλάδας. Όμως Λόγω, όμως, της ανάπτυξης, όμως, άλλων δραστηριοτήτων (κυρίως τριτογενούς τομέα), αλλά και λόγω των προβλημάτων που δημιουργούσε και δημιουργεί ακόμα η γειτνίαση κατοικίας με βιομηχανία είχε ως αποτέλεσμα την μετεγκατάσταση βιομηχανικών μονάδων σε άλλες περιοχές. Επίσης, ο ανταγωνισμός που προκαλείται σε μια φιλελεύθερη οικονομία μεταξύ των μονάδων και η αδυναμία ανταπόκρισης αποτελεί αιτία αποβιομηχάνισης. Επομένως, στον Δήμο Πειραιά μετά την άνθηση της βιομηχανίας την περίοδο του Μεσοπολέμου παρατηρείται τάση αποβιομηχάνισης με το κλείσιμο πολλών βιομηχανικών εγκαταστάσεων.¹³⁹

Ο Δήμος Πειραιά δεν αποτελεί πλέον το μεγάλο βιομηχανικό κέντρο της χώρας. Μόνο ορισμένοι κλάδοι επισκευής και κατασκευής μεταφορικών μέσων αναπτύσσονται με μεγάλη ένταση. Ο τομέας που ανθίζει ιδιαίτερα είναι ο τομέας της ναυπηγοεπισκευής. Ο Δήμος Πειραιά είναι περιοχή έντονης ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας με 280 ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, σχετίζονται με δραστηριότητες επισκευής, συντήρησης ή και ναυπήγησης πλοίων, να είναι

¹³⁸ Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ. 97

¹³⁹ Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 44

χωροθετημένες εντός του Δήμου με το μεγαλύτερο αριθμό από αυτές να βρίσκεται στη περιοχή του Αγίου Διονυσίου (Γκάζι-Παπαστράτου). Ο τομέας αυτός αποτελεί την σύνθεση πολλών κλάδων του δευτερογενή τομέα (κατασκευή σιδηροσωλήνων, κατασκευή αντλιών, κ.τ.λ.), αλλά και του τριτογενή τομέα (χονδρικό εμπόριο μετάλλων, εμπόριο, ναυσιπλοΐα, κ.τ.λ.).¹⁴⁰

Οι συνέπειες της τάσης αποβιομηχάνισης μπορεί να είναι θετικές αλλά και αρνητικές. Το κλείσιμο των βιομηχανικών εγκαταστάσεων οδηγεί σε υποβάθμιση τις περιοχές, στις οποίες λαμβάνει χώρα. Συνήθως τα κελύφη των περισσότερων βιομηχανικών μονάδων που κλείνουν εγκαταλείπονται χωρίς να τίθενται οι βάσεις για την ανάπλασή τους. Στο Δήμο Πειραιά, λοιπόν, υπάρχουν πολλά εγκαταλελειμμένα κτίρια, τα οποία αποτελούν κελύφη παλιών βιομηχανικών μονάδων. Η αποβιομηχάνιση, όμως, μπορεί να έχει και θετικές συνέπειες μόνο, εάν οι αρμόδιοι ακολουθήσουν κάποιο πρόγραμμα ανάπλασης για την εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων στα εγκαταλελειμμένα κελύφη ή δημιουργίας χώρων αναψυχής και πρασίνου.¹⁴¹

Εμπόριο-Υπηρεσίες

Ο Δήμος Πειραιά διαθέτει μεγάλο αριθμό καταστημάτων λιανικού και χονδρικού εμπορίου, τα οποία εκτός από του κατοίκους του εν λόγω Δήμου εξυπηρετούν και τους κατοίκους των γειτονικών. Επίσης, λόγω του λιμανιού εξυπηρετούν και ανθρώπους από το σύνολο της Ελλάδας. Επομένως, η σημασία των καταστημάτων λιανικού και χονδρικού εμπορίου είναι υπερτοπικής σημασίας. Ο παρακάτω πίνακας μας δείχνει τον αριθμό των καταστημάτων του Δήμου.¹⁴²

Πίνακας 28 Αριθμός καταστημάτων χονδρικού και λιανικού εμπορίου

	Αριθμός Καταστημάτων
Χονδρικό Εμπόριο	1369
Λιανικό Εμπόριο	4182
Σύνολο	5551

Πηγή: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ. 76

Τα καταστήματα αυτά κυρίως χωροθετούνται στο κέντρο του Δήμου τα οποία σε συνδυασμό και με άλλες δραστηριότητες που συγκεντρώνονται εκεί δημιουργούν

¹⁴⁰ Νομαρχία Πειραιά, Πρόταση επιχειρησιακού σχεδίου ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά (Μέρος Α'), Μάιος 2005, σελ 188-190

¹⁴¹ Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 44

¹⁴² Οργανισμός της Αθήνας, ο.π., σελ 36

προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης. Για παράδειγμα στην Σωτήρος, στη Φίλωνος και στην Τσαμαδού συγκεντρώνονται καταστήματα με είδη ρουχισμού. Επίσης οι οδοί: Ηρώων Πολυτεχνείου, Βασιλέως Γεωργίου και Εθνικής αντιστάσεως συγκεντρώνουν εκτός από καταστήματα με είδη ρουχισμού, καταστήματα με ηλεκτρικά είδη αλλά και τράπεζες.

Επιπλέον, κοντά στο λιμάνι υπάρχουν εμπορικά καταστήματα και ξενοδοχεία. Κατά μήκος του λιμανιού είναι εγκατεστημένος ένας μεγάλος αριθμός δραστηριοτήτων τριτογενούς τομέα (εμπόριο χονδρικό και λιανικό) που έχουν σαν στόχο την εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών, των τουριστών, των κατοίκων γειτονικών με τον Πειραιά Δήμων αλλά και των κατοίκων της περιοχής. Τα καταστήματα αυτά χωροθετούνται στις εξής περιοχές: πίσω από την Αγία Τριάδα (κυρίως καταστήματα με είδη ρουχισμού), στη περιοχή του Αγίου Διονυσίου (κυρίως αποθήκες χονδρεμπορίου) και στις ακτές Καλλιμασιώτη, Ποσειδώνος και Μιαούλη. Επίσης στην περιοχή που εκτείνεται από τον Ηλεκτρικό Σταθμό μέχρι την οδό Εθνικής Αντιστάσεως χωροθετείται η αγορά του Δήμου με πλήθος καταστημάτων τροφίμων αλλά και οικιακού και ηλεκτρολογικού εξοπλισμού. Επομένως, η περιοχή του λιμανιού έχει ένα ανεπτυγμένο εμπορικό κέντρο για την εξυπηρέτηση όσων βρεθούν εκεί.¹⁴³

Η σύνδεση του χονδρικού εμπορίου με το λιμάνι είναι ζωτικής σημασίας για τη συνέχιση των εισαγωγών και εξαγωγών συγκεκριμένων προϊόντων στα νησιά. Αυτή η διαδικασία, σε αντίθεση με το παρελθόν, έχει σημασία μόνο σε τοπικό επίπεδο και σε επίπεδο αμέσου περιοχής. Επομένως, έχει πλέον χάσει τη σημασία που είχε σε υπερτοπικό επίπεδο, λόγω της ανάπτυξης του οδικού δικτύου στη χώρα αλλά και της κυριαρχίας οχηματογωγών πλοίων. Επίσης η δημιουργία τοπικών εμπορικών κέντρων στους γειτονικούς Δήμους έχει ως αποτέλεσμα την αμφισβήτηση της κυριαρχίας του Πειραιά στο τομέα του εμπορίου και των υπηρεσιών. Γιαντό το λόγο κρίνεται αναγκαία η ενδυνάμωση του τριτογενούς τομέα για να μπορέσει ο Πειραιάς να διατηρήσει το παραδοσιακό ρόλο του ως τροφοδότη των νησιών και των γειτονικών Δήμων αλλά και για να αναδειχτεί σε εμπορικό κέντρο του Λεκανοπεδίου όπως η Γλυφάδα και η Κηφισιά.

Τέλος, στον Δήμο Πειραιά έχουν υποκαταστήματα ένας μεγάλος αριθμός ελληνικών αλλά και ξένων τραπεζών όπως η Τράπεζα της Ελλάδας, η Εμπορική, η Εθνική, η Ιονική, η Αγροτική, η Πειραιώς, η Εργασίας, η Κύπρου, κ.τ.λ. .

¹⁴³ Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ. 70, 71

Ναυτιλία

Ο Δήμος Πειραιά και ιδιαίτερα η περιοχή γύρω από το λιμάνι αποτελούσε αλλά και αποτελεί το επίκεντρο των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την ναυτιλία ολόκληρης της Ελλάδας. Οι δραστηριότητες αυτές κυρίως έχουν να κάνουν με επισκευές πλοίων (τμήμα ειδικευμένο στη συντήρηση πλοίων) , μηχανισμούς τροφοδοσίας, ειδική αγορά εργασίας και εξειδικευμένα γραφεία υπηρεσιών. Επιπλέον, το λιμάνι του Πειραιά συνδέεται και με παγκόσμιας σημασίας ναυτιλιακά κέντρα με πόλεις, όπως το Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη.¹⁴⁴

Αξίζει να αναφερθούμε στην πορεία ανάπτυξης των ναυτιλιακών εταιρειών του Δήμου για να γίνει κατανοητή η σύνδεση της πορείας της ναυτιλίας και της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής. Ανάπτυξη της ναυτιλίας σημαίνει γενικότερη οικονομική ανάπτυξη του Πειραιά αφού η οικονομία της πόλης είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη θάλασσα και τις δραστηριότητες που σχετίζονται με αυτή. Άλλωστε η σύνδεση των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών με τις ξένες έχει ως αποτέλεσμα την εισροή ξένου συναλλάγματος στη χώρα μας.

Ο Πειραιάς τις παραμονές του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου αποτελούσε την έδρα 283 ναυτιλιακών εταιρειών οι οποίες διαχειρίζονταν το 96% του συνολικού στόλου. Η δεκαετία 1940-1950, όμως, ήταν περίοδος παρακμής, λόγω του βομβαρδισμού του λιμανιού, με αποτέλεσμα οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες της περιοχής να μετεγκατασταθούν αλλού. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 1958 παρέμειναν μόνο 58 ναυτιλιακές εταιρίες στο Πειραιά. Παρ'όλα αυτά ο Δήμος Πειραιά τις δεκαετίες 1960-1970 κατάφερε να ανακάμψει με αποτέλεσμα να αποτελεί ξανά την έδρα των μεγαλύτερων ναυτιλιακών εταιριών (Ελληνικών και ξένων) οι περισσότερες από τις οποίες ήταν χωροθετημένες στη πλατεία Καραϊσκάκη (κοντά στο λιμάνι), στην Ακτή Μιαούλη αλλά και γενικότερα σε άλλα σημεία της Πειραιϊκής Χερσονήσου.¹⁴⁵

Όμως, η μεγάλη προσέλευση ναυτιλιακών εταιρειών στον Πειραιά δεν συνεχίστηκε για πολύ ακόμη αφού από το 1980 οι τάσεις άλλαξαν, λόγω της παγκόσμιας ύφεσης που έλαβε χώρα στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Επίσης η αλλαγή αυτή οφείλεται και σε τοπικά αίτια. Η μεγάλη κίνηση στο λιμάνι λόγω των

¹⁴⁴ Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 94

¹⁴⁵ Χαρλαύτη Γ., « Ναυτιλιακό Κέντρο: Η ανάδειξη του Πειραιά σε πρώτο λιμάνι της χώρας και στο μεγαλύτερο της Αν. Μεσογείου », *Η Καθημερινή Επτά Ημέρες*, Απρίλιος 1995, σελ. 8,9.

πολλών δραστηριοτήτων που συγκεντρώνονται εκεί έχει σαν αποτέλεσμα να δημιουργείται η ανάγκη για αποκέντρωση. Επομένως, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες φεύγουν από τον Πειραιά και επανεγκαθίστανται σε άλλες περιοχές του Λεκανοπεδίου, στο κέντρο της Αθήνας, κατά μήκος οδικών αξόνων αλλά και στα βόρεια προάστια. Εξαίρεση αποτελούν οι ναυτιλιακές εταιρείες που παρέμειναν στο Δήμο Πειραιά λόγω της σύνδεσης που παρουσιάζουν με το σύνολο των δραστηριοτήτων που συγκεντρώνονται εκεί και που βοηθάει στην ανάπτυξή τους.¹⁴⁶

Παρά το γεγονός, ότι πλέον από το 1990 και μετά επήλθε προσωρινή κάμψη, όσον αφορά τις δραστηριότητες, που σχετίζονται με την ναυτιλία, η σημασία του Δήμου για την εγχώρια ναυτιλία παραμένει ακόμα πολύ σημαντική. Άλλωστε, ο Δήμος Πειραιά φιλοξενεί ακόμα τα περισσότερα ναυτιλιακά γραφεία. Επίσης, ο Πειραιάς αποτελεί έδρα για 9 ενώσεις που σχετίζονται με την ναυτιλία:

1. Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
2. Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων
3. Ένωση Εφοπλιστών Επιβατικών Πλοίων
4. Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων
5. Ένωση Ελλήνων Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων
6. Ένωση Επαγγελματικών Εφοπλιστικών Ρυμουλκών
Ναυαγοσωστικών Πλοίων
7. Ένωση Υπερπόντιου Αλιείας
8. Ελληνική Λέσχη Θαλάσσιας Περιήγησης
9. Σωματείο Ιδιοκτητών Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών¹⁴⁷

Κεντρικές λειτουργίες

Οι κεντρικές λειτουργίες καταλαμβάνουν ποσοστό 3,22% της συνολικής έκτασης του Δήμου. Το ποσοστό αυτό είναι μικρότερο από το αντίστοιχο των τοπικών κέντρων. Το κέντρο του Δήμου Πειραιά, είναι η ευρύτερη περιοχή του Δημοτικού Θεάτρου. Ειδικότερα είναι μια περιοχή, η οποία ορίζεται από τις

¹⁴⁶ Οργανισμός της Αθήνας, ο.π., σελ 43, 44

¹⁴⁷ Νομαρχία Πειραιά, Πρόταση επιχειρησιακού σχεδίου ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά (Μέρος Α'), Μάιος 2005, σελ 213

οδούς Γρηγορίου Λαμπράκη, Ακτή Μουτσοπούλου, Χατζηκυριακού, Ακτή Μιαούλη, Ακτή Ποσειδώνος, Αλιπέδου, Αλκιβιάδου, Βενιζέλου.¹⁴⁸ Επιπλέον, χαρακτηρίζεται ως ένα πολυσύνθετο οικονομικό κέντρο μητροπολιτικής κλίμακας το οποίο συγκεντρώνει λειτουργίες υπερτοπικού κυρίως χαρακτήρα. Το πλέγμα δραστηριοτήτων που συγκεντρώνει ανήκει στους τομείς της διοίκησης, των επιχειρήσεων, της ανώτατης εκπαίδευσης, των υπηρεσιών, των μεταφορών, του αθλητισμού, των πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι ο Πειραιάς σαν έδρα Νομαρχιακού Διαμερίσματος συγκεντρώνει μεγάλο ποσοστό Δημόσιων Υπηρεσιών αρμοδιότητας του Νομάρχη.¹⁴⁹

Επίσης, στο κέντρο του Πειραιά συγκεντρώνεται ένας μεγάλος αριθμός επαγγελματικών γραφείων (δικηγόροι, συμβολαιογράφοι γιατροί, μηχανικοί, κ.τ.λ). Συνήθως τα περισσότερα από αυτά τα γραφεία στεγάζονται σε πολυώροφες πολυκατοικίες μαζί με άλλες χρήσεις όπως εμπορίου και κατοικίας. Επομένως το κέντρο του Δήμου Πειραιά στηρίζεται κυρίως σε λειτουργίες του τριτογενή τομέα.

Τοπικά κέντρα

Τα τοπικά κέντρα καταλαμβάνουν σε ποσοστό μόλις το 7,59% της συνολικής έκτασης. Σε πολλές συνοικίες του Δήμου Πειραιά έχουν αναπτυχθεί τοπικά κέντρα στα οποία χωροθετούνται εμπορικές μονάδες για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών των κατοίκων των περιοχών αυτών. Αυτή η ανάπτυξη των τοπικών κέντρων έχει ως στόχο την μείωση των μετακινήσεων στο κέντρο για να επιτευχθεί έτσι μερική αποφόρτισή του. Χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι το κέντρο χάνει την σημασία του. Όσον αφορά το κέντρο του Πειραιά τα τοπικά κέντρα έχουν αναπτυχθεί στους δρόμους Τζαβέλα, Ελευθερίου Βενιζέλου, Βασιλέως Γεωργίου, Σωτήρος, Χαριλάου Τρικούπη, Χατζηκυριακού, Σαχτούρη, Φρεαττύδας, Θεοτόκη, Φιλικής Εταιρίας, Σκουλούδη, Ζαννή. Στις Βόρειες συνοικίες του Δήμου τοπικά κέντρα λειτουργούν στους εξής δρόμους: Ψαρών, Αγίου Δημητρίου, Αγχιάλου, Αιτωλικού, Αρτεμισίου, Λακωνίας, 25^{ης} Μαρτίου, Δομοκού, Αγίων Αναργύρων, Βελισαρίου, Χίου, Αγίου Ελευθερίου.¹⁵⁰

¹⁴⁸ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Τεύχος 1^ο, Μάιος 1986, σελ 70

¹⁴⁹ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, ο.π., σελ. 8,9

¹⁵⁰ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο ο.π., σελ 71

Κοινωνικές Υποδομές

Η ύπαρξη ή όχι λειτουργιών που έχουν να κάνουν με τον κοινωνικό εξοπλισμό είναι ενδεικτικοί της ποιότητας ζωής που προσφέρει μια περιοχή στους κατοίκους της. Εκτός από την ποσότητα του κοινωνικού εξοπλισμού μας ενδιαφέρει και η ποιότητά του. Επομένως θα εξετάσουμε το Δήμο Πειραιά ως προς τη ποιότητα και την ποσότητα των υπηρεσιών κοινωνικής υποδομής που προσφέρει στους κατοίκους της. Γενικότερα , ο εν λόγω Δήμος παρουσιάζει ανεπάρκεια κοινωνικών υποδομών. Η έλλειψη αυτή είναι ένα στοιχείο, το οποίο υποβαθμίζει έντονα την περιοχή.

A) Εκπαίδευση

Όσον αφορά την εκπαίδευση στο Δήμο Πειραιά το σχολικό έτος 1992-1993 λειτουργούσαν 49 νηπιαγωγεία.

Πίνακας 29 Αντιστοιχία αριθμού νηπιαγωγείων ανά 100 νήπια ανά διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά

Διαμέρισμα	Αριθμός Νηπιαγωγείων	Αριθμός Νηπίων	Αντιστοιχία αριθμού νηπιαγωγείων ανά 100 νήπια
A Πειραιϊκή Χερσόνησος	12	491	2,40%
B Κέντρο Πόλης - Καστέλλα	9	1242	0,72%
Γ Μυρτιδιώτισσα - Ν.Φάληρο	4	138	2,89%
Δ Καμίνια - Παλιά Κοκκινιά	10	352	2,84%
Ε Ταμπούρια	14	496	2,82%
Σύνολο	49	2719	

Πηγή: Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 65

Παρατηρούμε με βάση τον παραπάνω πίνακα ότι τα Ταμπούρια και η Πειραιϊκή Χερσόνησος συγκέντρωναν το μεγαλύτερο αριθμό νηπιαγωγείων, χωρίς αυτό να είναι τόσο αναγκαίο όσο στο Κέντρο της πόλης, όπου ο αριθμός των νηπίων ήταν σαφώς μεγαλύτερος. Γενικότερα πάντως ο αριθμός των νηπιαγωγείων δεν κάλυπτε τη περίοδο αυτή τις ανάγκες του Δήμου. Αυτό γίνεται εμφανές και από τη τελευταία στήλη του πίνακα όπου παρατηρούμε ότι η αντιστοιχία του αριθμού των νηπιαγωγείων ανά 100 νήπια ήταν μικρή. Η μεγαλύτερη όμως έλλειψη νηπιαγωγείων παρατηρείται στο κέντρο του Δήμου και λιγότερο στα άλλα διαμερίσματα. Επιπλέον

από τα 49 νηπιαγωγεία του Δήμου τα 22 στεγάζονταν σε κτίρια που τους παραχωρούνταν με ενοίκιο.

Στον Δήμο Πειραιά το σχολικό έτος 1992-1993 λειτουργούσαν 63 δημοτικά σχολεία.

Πίνακας 30 Αντιστοιχία αριθμού δημοτικών σχολείων ανά 100 μαθητές ανά διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά

Διαμέρισμα	Αριθμός Δημοτικών σχολείων	Αριθμός Μαθητών	Αντιστοιχία αριθμού δημοτικών σχολείων ανά 100 μαθητές
A Πειραιϊκή Χερσόνησος	16	3.491	0,45%
B Κέντρο Πόλης - Καστέλλα	8	1.403	0,57%
Γ Μυρτιδιώτισσα - Ν.Φάληρο	8	1.570	0,51%
Δ Καμίνια - Παλιά Κοκκινιά	15	2.682	0,55%
Ε Ταμπούρια	16	3.067	0,52%
Σύνολο	63	12.213	

Πηγή: Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ 65

Παρατηρούμε, με βάση τον παραπάνω πίνακα, ότι ο αριθμός των σχολείων στοιχειώδους εκπαίδευσης δεν επαρκούσε για τον αριθμό των μαθητών σε όλα τα διαμερίσματα του Δήμου Πειραιά. Η αναλογία αριθμού δημοτικών σχολείων ανά 100 μαθητές είναι μάλλον απογοητευτική για το σύνολο του Δήμου. Επίσης, η ανάγκη για κτιριακές εγκαταστάσεις ήταν μεγάλη αφού το μεγαλύτερο ποσοστό των δημοτικών σχολείων (περίπου τα μισά) στεγαζόταν σε ενοικιαζόμενα κτίρια ακατάλληλα για σχολεία.

Αναφορικά με τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση στον Δήμο Πειραιά τη σχολική περίοδο 1992-1993 λειτουργούσαν 27 Γυμνάσια. Από αυτά οποία τα 21 αντιστοιχούν σε δημόσια κτίρια, ενώ τα 6 σε ενοικιαζόμενα. Αντιστοίχως λειτουργούν 20 Λύκεια και τα 9 από αυτά στεγάζονται σε μισθωμένα κτίρια. Επίσης, στη πόλη λειτουργούν 6 ιδιωτικά σχολεία. Επιπλέον, στο Δήμο Πειραιά στεγάζονται 2 Τεχνικά Επαγγελματικά Λύκεια (ΙΕΚ ΞΥΝΗ και ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ), 4 Δημόσιες Τεχνικές Επαγγελματικές Σχολές (μια σε δημόσιο κτίριο και τρεις σε ενοικιαζόμενα) και μια Ιδιωτική Τεχνική Σχολή (Ο ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ). Επομένως το πρόβλημα της στέγασης υπάρχει και στα σχολεία δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης αφού τα περισσότερα λειτουργούν σε ενοικιαζόμενα κτίρια.¹⁵¹

¹⁵¹ Πηγή: Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ 63

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται ο αριθμός των σχολείων του Δήμου ανά βαθμίδα εκπαίδευσης και στην δεύτερη στήλη ο αριθμός αυτών που στεγάζονται σε ενοικιαζόμενα κτίρια. Τα στοιχεία αυτά αφορούν τη σχολική περίοδο 2004-2005.

Πίνακας 31 Αριθμός σχολείων Δήμου Πειραιά τη περίοδο 2004-2005

	Αριθμός Σχολείων	Αριθμός σχολείων σε ενοικιαζόμενα κτίρια
Νηπιαγωγεία	43	7
Δημοτικά	59	6
Γυμνάσια	26	1
Λύκεια	21	6
ΤΕΕ	9	2

Πηγή: Νομαρχία Πειραιά, Πρόταση επιχειρησιακού σχεδίου ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά (Μέρος Α'), Μάιος 2005,σελ 240

Με βάση τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι η κατάσταση έχει καλυτερεύσει σε σχέση με το παρελθόν όσον αφορά το στεγαστικό αφού πλέον όλο και λιγότερα σχολεία στεγάζονται σε μισθωμένα κτίρια.

Επίσης στο κέντρο του Δήμου Πειραιά απέναντι από την πλατεία Κοραή σε πολυώροφα κτίρια στεγάζονται φροντιστήρια δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Εκτός, όμως από το κέντρο και σε επίπεδο γειτονιάς λειτουργούν φροντιστήρια.

Τέλος, όσον αφορά τη τριτοβάθμια εκπαίδευση στο Δήμο Πειραιά λειτουργούν μόνο δύο σχολές: Το «Πανεπιστήμιο Πειραιώς» και η «Σχολή Ναυτικών Δοκίμων». Το «Πανεπιστήμιο Πειραιώς» πρώην Ανωτάτη Βιομηχανική Σχολή στεγάζεται σε ιδιόκτητο κτίριο και η έκταση που καλύπτει είναι περίπου 8,5 στρέμματα. Κατά την ανέγερση του κτιρίου είχε αποφασιστεί να περιλαμβάνει η σχολή 3 τμήματα χωρίς όμως να ληφθεί υπόψη μελλοντική αύξηση των τμημάτων με αποτέλεσμα σήμερα να υπάρχει σοβαρό πρόβλημα ανεπάρκειας χώρου. Η «Ανωτάτη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων» μοναδική σε ολόκληρη την Ελλάδα στεγάζεται σε μια έκταση 100 στρεμμάτων στη Πειραιϊκή Χερσόνησο.¹⁵²

Συμπερασματικά οι σχολές δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης καλύπτουν τις ανάγκες μέσα στα όρια του Δήμου έχουν δηλαδή τοπικό χαρακτήρα. Αντιθέτως οι

¹⁵² Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 62

σχολές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης έχουν τοπικό αλλά και υπερτοπικό χαρακτήρα σε επίπεδο ευρύτερης περιοχής, χώρας και υπερεθνικό.

Β) Πολιτισμός

Στον Δήμο Πειραιά υπάρχει πλήθος πολιτισμικών στοιχείων. Όσον αφορά τα θέατρα στο κέντρο του Δήμου στεγάζεται, σε ένα νεοκλασικό κτίριο, το «Δημοτικό Θέατρο» το οποίο εγκαινιάστηκε τον Απρίλιο του 1895. Επίσης κατά τους θερινούς μήνες λειτουργεί το υπαίθριο Θέατρο «Βεάκιο» στον Προφήτη Ηλία. Τα δυο αυτά θέατρα είναι υπερτοπικής εμβέλειας. Όμως μέσα στα όρια του Δήμου λειτουργούν και ιδιωτικά θέατρα όπως το «Δελφινάριο», και άλλα στο κέντρο της πόλης.¹⁵³

Επιπλέον όσον αφορά τους κινηματογράφους στο κέντρο του Δήμου λειτουργούν συνολικά 3 ενώ λειτουργούν και άλλοι σε περιοχές όπως η Ζέα, η Καστέλλα, η Παλιά Κοκκινιά και τα Καμίνια. Επίσης στη οδό Αφεντούλη (περιοχή Βρυώνη) λειτουργεί ο θερινός κινηματογράφος «Φαντάζιο» από την εποχή του μεσοπολέμου. Όμως παρόλη την αξία του ως μνημείο πολιτιστικής κληρονομιάς και δεδομένου ότι οι θερινοί κινηματογράφοι σιγά-σιγά εκλείπουν το 1999 είχε τεθεί θέμα κατεδάφισής του που όμως τελικά δεν υλοποιήθηκε διότι με απόφαση της πολεοδομίας χαρακτηρίστηκε ως διατηρητέο.¹⁵⁴

Επιπρόσθετα στον Δήμο υπάρχει πλήθος αρχαιολογικών χώρων με χαρακτηριστικότερους τους εξής: Σπηλιά της Αρετούσας, Αρχαίο θέατρο Ζέας, Ερείπια Αρχαίου Πειραϊκού Τοίχους, Θεμέλια της Σκευοθήκης του Φίλωνος. Επίσης λειτουργούν 4 μουσεία στο Δήμο: το Αρχαιολογικό Μουσείο στη Χαριλάου Τρικούπη, το Ναυτικό Μουσείο στη Φρεατίδα, το Μουσείο Τέχνης του Πάνου Αραβαντινού το οποίο στεγάζεται στο κτίριο του Δημοτικού Θεάτρου και το Μουσείο Αβέρωφ. Τέλος λειτουργούν αρκετές σχολές τεχνών, Ωδεία, Σχολές Χορού και Θεάτρου.¹⁵⁵

¹⁵³ www.pireasnet.gr/index_odoiporiko.htm

¹⁵⁴ www.cinefilip.gr/gr_pireas_fantazio02.htm - 41k

¹⁵⁵ www.pireasnet.gr/index_odoiporiko.htm

Γ) Πρόνοια

Στον Δήμο Πειραιά λειτουργούν 8 κρατικοί βρεφονηπιακοί σταθμοί και 23 ιδιωτικοί. Επίσης υπάρχουν 2 ορφανοτροφεία το ένα στο κέντρο της πόλης το «Τζάνειο Ορφανοτροφείο αρρένων» και το άλλο σε επίπεδο γειτονιάς

«Χατζηκυριάκειο Ορφανοτροφείο θηλέων». Επιπλέον σε επίπεδο γειτονιάς λειτουργούν 3 δημοτικά ΚΑΠΗ. Τέλος λειτουργεί ένα δημόσιο Γηροκομείο στην οδό 34^{ου} Συντάγματος και 7 ιδιωτικοί οίκοι ευγηρίας.¹⁵⁶

Δ) Περίθαλψη

Όσον αφορά την περίθαλψη δύο νοσοκομειακές μονάδες βρίσκονται εντός των ορίων του Δήμου Πειραιά : το «Τζάνειο» και το «Γενικό Περιφερειακό Νοσοκομείο Πειραιά Μεταξά» . Το Νοσοκομείο Μεταξά βρίσκεται επί της Ακτής Θεμιστοκλέους σε μια έκταση 10 περίπου στρεμμάτων και αποτελεί το μοναδικό ογκολογικό νοσοκομείο της Περιφέρειας Αττικής. Επομένως, η λειτουργεί σε τοπικό αλλά και ευρύτερης περιοχής επίπεδο . Το Νοσοκομείο Τζάνειο βρίσκεται στη περιοχή της Φρεατίδας. Καλύπτει υγειονομικά εκτός από τους κατοίκους του Δήμου Πειραιά, τη Νοτιοδυτική Αττική αλλά και τους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών που ανήκουν στη Νομαρχία Πειραιά. Επομένως το επίπεδα επιρροής του είναι σε τοπικό αλλά σε ευρύτερης περιοχής επίπεδο . Επίσης λειτουργούν 13 διαγνωστικά κέντρα και 16 υγειονομικοί σταθμοί ΙΚΑ.¹⁵⁷

¹⁵⁶ Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 67

¹⁵⁷ Νομαρχία Πειραιά, Πρόταση επιχειρησιακού σχεδίου ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά (Μέρος Α'), Μάιος 2005, σελ 231

Τουρισμός

Στην περιοχή του Δήμου Πειραιά το Σεπτέμβρη του 1985 λειτουργούσαν 51 ξενοδοχειακές μονάδες.

Πίνακας 32 Αριθμός Ξενοδοχειακών μονάδων τη περίοδο 1980-1985

Έτος	Αριθμός Ξενοδοχείων
1980	53
1981	55
1982	55
1983	54
1984	52
1985	51

ΠΗΓΗ: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας

Με βάση τον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε συρρίκνωση των ξενοδοχειακών μονάδων του Δήμου Πειραιά από το 1980-1985. Αντίστοιχα σήμερα ο αριθμός των μονάδων ανέρχεται στα 39.¹⁵⁸ Ως επί το πλείστον τα ξενοδοχεία που κλείνουν μετατρέπονται σε οίκους ευγηρίας ή σε άλλες χρήσεις. Παρ'όλο που παρατηρείται μείωση του αριθμού των ξενοδοχειακών μονάδων από το 1980 έως σήμερα, είναι αξιόλογη η παρουσία της τουριστικής υποδομής στον εν λόγω Δήμο γεγονός το οποίο συνδέεται καθαρά με την ύπαρξη του λιμανιού και την εισροή επιβατών. Το λιμάνι είναι η κύρια δίοδος η οποία συνδέει τη νησιωτική με την ηπειρωτική ενδοχώρα. Συνήθως οι άνθρωποι που έρχονται από κάποιο νησιωτικό μέρος της Ελλάδας εξυπηρετούνται προσωρινά σε κάποια από τις ξενοδοχειακές μονάδες που βρίσκονται πολύ κοντά στο λιμάνι.

¹⁵⁸ Νομαρχία Πειραιά, ο.π., σελ 203

Αθλητισμός-Αναψυχή

Ο αθλητισμός και η αναψυχή δεν καταλαμβάνουν μεγάλο χώρο σε υπερτοπικό επίπεδο αλλά ούτε και σε επίπεδο πόλης. Αξίζει, όμως, να σημειωθεί ότι η

μεγαλύτερη έκταση καλύπτεται από υπερτοπικής σημασίας αθλητικά κέντρα όπως το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας (ΣΕΦ) καθώς και το Στάδιο Καραϊσκάκη, μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι και 33.000 θεατές.



Εικόνα 28 Το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας (ΣΕΦ)¹⁵⁹



Εικόνα 29 Το στάδιο Καραϊσκάκη¹⁶⁰

Επίσης, η ζώνη της παραλίας, η πλαζ Βοτσαλάκια και η ζώνη Νέου Φαλήρου ανήκουν στους χώρους αναψυχής υπερτοπικής σημασίας. Ιδιαίτερα, στην πλαζ Βοτσαλάκια στην Καστέλλα τα τελευταία χρόνια λειτουργεί το σύγχρονο Δημοτικό Κολυμβητήριο. Επίσης, στην Ακτή Ξαβερίου είναι χωροθετημένο συγκρότημα 3 κλειστών γυμναστηρίων.¹⁶¹

Αναλυτικότερα οι αθλητικές εγκαταστάσεις ανά διαμέρισμα του Δήμου είναι οι ακόλουθες¹⁶²:

¹⁵⁹ <http://www.stadia.gr/sef/sefnew7th.jpg>

¹⁶⁰ <http://www.forthnet.gr/templates/locate.aspx?p=104330>

¹⁶¹ www.pireasnet.gr/athlitikos/kolimbitirio/txt.htm

¹⁶² www.pireasnet.gr/athlitikos/athlitikes_Egkatasaseis/txt.htm

Διαμέρισμα 1

- Ανοικτό γήπεδο Μπάσκετ-Βόλεϊ (Ακτή Θεμιστοκλέους)
- Ανοικτό γήπεδο Μπάσκετ (Ακτή Θεμιστοκλέους)
- Ανοικτό γήπεδο Μπάσκετ (πλατεία Οινουσσών)
- Ανοικτό γήπεδο Μπάσκετ (πλαζ Φρεαττύδας)
- Κλειστό Γυμναστήριο (Ακτή Ξαβερίου)
- Κλειστή αίθουσα γυμναστικής (Φραγκιαδών 105)

Διαμέρισμα 2

- Ανοικτό γήπεδο Μπάσκετ Προφήτη Ηλία
- Δύο γήπεδα τένις στην πλαζ Βοτσαλάκια
- Γήπεδο ποδοσφαίρου στην πλαζ Βοτσαλάκια
- Γήπεδο Μπιτς-Βόλεϊ στην πλαζ Βοτσαλάκια
- Κολυμβητήριο στην πλαζ Βοτσαλάκια

Διαμέρισμα 3

- Δύο κλειστές αίθουσες γυμναστικής (Αερογέφυρα Ν.Φαλήρου-Βείκου)
- Ανοικτό γήπεδο Μπάσκετ (Ακτή Πρωτοψάλτη)
- Γήπεδο μίνι ποδοσφαίρου με ασφαλτο (Ακτή Πρωτοψάλτη)

Διαμέρισμα 4

- Δύο ανοικτά γήπεδα Μπάσκετ (Θήρας και Μαντινείας)
- Κλειστό γυμναστήριο Μπάσκετ-Βόλεϊ (Μουτσοπούλου-Υμηττού)

Διαμέρισμα 5

- Ανοικτό γήπεδο Μπάσκετ (Δηλαβέρη)
- Γήπεδο ποδοσφαίρου (Άγιο Διονύσιο)
- Δημοτικό Γυμναστήριο (Υπαπαντής)
- Κλειστή αίθουσα Γυμναστικής (Καλλέργη 142)

Όσον αφορά το Νέο Φάληρο, από το 1873 και για 100 ακόμη χρόνια αποτελούσε χώρο αναψυχής για του Πειραιώτες αλλά και τους κατοίκους των γύρω Δήμων. Κάποιες, όμως, ενέργειες που έγιναν από την χούντα την περίοδο της δικτατορίας όπως το μπάζωμα της περιοχής είχαν σαν αποτέλεσμα την καταστροφή του φυσικού τοπίου και την αλλοίωση της σημασίας του ως χώρο αναψυχής. Επιπλέον, η ρύπανση των θαλάσσιων υδάτων είχε ως αποτέλεσμα να μην επιτρέπεται πλέον το κολύμπι στην περιοχή. Επίσης, αργότερα, η ανέγερση του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας και η υπερύψωση της παραλιακής λεωφόρου είχε ως αποτέλεσμα να γίνει ακόμη πιο δύσκολη η πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο του Νέου Φαλήρου. Το Ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας (Ν.1515/85) χαρακτήρισε τη Φαληρική Ακτή πόλο αναψυχής και αθλητισμού με υπερτοπικό χαρακτήρα. Επομένως με βάση το νόμο κατοχυρώθηκε η προστασία της περιοχής του Νέου Φαλήρου από οποιεσδήποτε επεμβάσεις.¹⁶³

Πράσινο-Πλατείες

Στον Δήμο Πειραιά υπάρχει μεγάλη έλλειψη χώρων πρασίνου αλλά και πάρκων. Οι χώροι αυτοί καταλαμβάνουν μόνο το 2,12% της συνολικής έκτασης του Δήμου γεγονός το οποίο, σε επίπεδο γειτονιάς, οφείλεται στην πυκνή δόμηση της πόλης του Πειραιά και στην έλλειψη κοινόχρηστων χώρων μεταξύ των πολυκατοικιών που θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν κάλλιστα ως χώροι πρασίνου . Επίσης, στους περισσότερους δρόμους απουσιάζει η δενδροφύτευση. Αναφορικά με το κέντρο του Δήμου χώροι οι οποίοι κάλλιστα θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για δημιουργία ενός πάρκου δεν μπορούν διότι είναι ιδιωτικοί . Επιπλέον, παλιές εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις ,οι οποίες παρόλο που έχουν κλείσει, παραμένουν τα κατεστραμμένα κελύφη τους θα μπορούσαν να κατεδαφιστούν για τη δημιουργία πάρκων στη θέση τους. Οι χώροι πρασίνου που υπάρχουν στα όρια του Δήμου Πειραιά είναι κυρίως διάσπαρτοι, στη περιοχή του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας (ΣΕΦ), κατά μήκος της Νότιας παραλιακής ζώνης, στο λόφο του Προφήτη Ηλία, στη Καστέλα και στις πλατείες Τερψιθέας και Κοραή. Επιπλέον στο κέντρο του Δήμου υπάρχουν διάσπαρτα πάρκα όπως αυτό της οδού

¹⁶³ Ανανιάδης Ν., Δρίτσας Θ., Καρακώστα Ε., Μπαφούνη Ε., Μελαβίλας Ν., Νικολάου Α. (2002) (επιμ.), Ημερίδα: Πόλη και περιβάλλον-Πειραιάς, η πόλη μας, Πειραιάς, σελ 33-35

Ηρώων Πολυτεχνείου απέναντι από την πλατεία Κοραή, στη Λεωφόρο Βασιλέως Γεωργίου και στην Ακτή Μιαούλη.¹⁶⁴

Οδικό-Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Το οδικό δίκτυο καταλαμβάνει ποσοστό 28,29% στη συνολική έκταση του Δήμου. Οι βασικοί κυκλοφοριακοί άξονες είναι οι εξής:

1. Λεωφόρος Πειραιώς. Αυτός ο οδικός άξονας είναι μεγάλης σημασίας αφού συνδέει τον Πειραιά με την Αθήνα. Διαπερνά τον Πειραιά μέσα από τα Καμίνια και το Νέο Φάληρο-Σούδα και καταλήγει στη πίσω πλευρά του σιδηροδρομικού σταθμού, στη πλατεία Ιπποδάμειας. Επίσης η λεωφόρος Πειραιώς συνδέεται με την οδό Γρηγορίου Λαμπράκη η οποία αποτελεί κεντρικό οδικό άξονα της πόλης.



Εικόνα 30 Τμήμα της οδού Πειραιώς¹⁶⁵

2. Λεωφόρος Θηβών. Οδικός άξονας μεγάλης σημασίας. Συνδέει το Δήμο Πειραιά με τη Δυτική Αττική. Διαπερνά τη Παλαιά Κοκκινιά και καταλήγει στην οδό Ρετσίνας.

¹⁶⁴ Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 69

¹⁶⁵ Google Earth, 2006



Εικόνα 31 Τμήμα της οδού Θηβών¹⁶⁶

3. Λεωφόρος Ποσειδώνος. Είναι παραλιακή λεωφόρος και συνδέει τον Πειραιά με την Νοτιοανατολική Αττική αλλά και την Αθήνα μέσω της Λεωφόρου Συγγρού.¹⁶⁷

Ενώ το οδικό δίκτυο στο κέντρο του Πειραιά έχει μια ορθογωνική μορφή οι υπόλοιπες περιοχές, στα όρια του Δήμου (εκτός από την Πειραιϊκή), δεν έχουν καλά ανεπτυγμένο οδικό δίκτυο. Ειδικότερα τα κυριότερα προβλήματα είναι τα εξής :

- μικρό πλάτος του δρόμου
- ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά
- έλλειψη ιεραρχικής δομής
- κακή κατάσταση οδοστρωμάτων και πεζοδρομίων
- κακή ποιότητα σήμανσης και σηματοδότησης

Επιπλέον η χωροθέτηση κατά το παρελθόν βιομηχανικών μονάδων καθώς και η μεγάλη έμφαση στη ανάπτυξη του σιδηροδρόμου έχει σαν αποτέλεσμα η κίνηση κατά μήκος της παραλίας (Πειραιϊκή) να γίνεται με δυσκολία αλλά και γενικότερα η

¹⁶⁶ Google Earth, 2006

¹⁶⁷ Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 54

κυκλοφορία μέσα στον Πειραιά σε συνδυασμό και με τα παραπάνω προβλήματα γίνεται ακόμα δυσκολότερη.¹⁶⁸

Επίσης ο Δήμος Πειραιά αποτελεί αφετηρία σιδηροδρομικών γραμμών.

1. Ειδικότερα οι Γραμμές ΗΣΑΠ είναι μεγάλης σημασίας γιατί συνδέουν τον Πειραιά με τα Βόρεια προάστια (τερματικός σταθμός η Κηφισιά). Επίσης, το γεγονός ότι η αφετηρία βρίσκεται στο λιμάνι είναι πολύ σημαντικό γιατί εξυπηρετεί τους εργαζομένους κοντά στο λιμάνι αλλά και τους ταξιδιώτες προσφέροντας μια εναλλακτική λύση για όσους έχουν πρόσβαση στις στάσεις του σταθμού του ΗΣΑΠ συμβάλλοντας έτσι στην αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου. Επιπλέον ο Δήμος Πειραιά διαθέτει και έναν επιπλέον σταθμό αυτό του Φαλήρου για την εξυπηρέτηση των εκεί αθλητικών εγκαταστάσεων (Στάδιο Καραϊσκάκη και Σ.Ε.Φ.).
2. Γραμμές ΟΣΕ. Οι γραμμές αυτές είναι υπερτοπικής σημασίας αφού συνδέουν τον Πειραιά με τη Θεσσαλονίκη και την Πελοπόννησο. Οι γραμμές ΟΣΕ Πελοποννήσου καταλήγουν στην Ακτή Καλλιμασιώτη, ενώ οι γραμμές ΟΣΕ Θεσσαλονίκης καταλήγουν στο σταθμό Αγίου Διονυσίου.

Επιπλέον ο Δήμος Πειραιά διαθέτει τερματικό σταθμό Τραμ στο Νέο Φάληρο. Αναμένεται, όμως, επέκτασή του προς το κέντρο του Πειραιά. Ειδικότερα προβλέπεται δημιουργία και άλλων σταθμών μέσα στο Δήμο οι οποίοι θα έχουν σαν στόχο την εξυπηρέτηση των κατοίκων του και την μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου. Επιπλέον, η επέκταση του Τραμ, εκτός του γεγονότος ότι θα αυξήσει την προσπελασιμότητα του Δήμου θα μειώσει την απόσταση του Πειραιά με την Αθήνα (κέντρο), αλλά και με τα Νότια προάστια. Η διαδρομή που προβλέπεται να ακολουθεί το Τραμ είναι η ακόλουθη: Σ.Ε.Φ.- Τζαβέλλα- Γρηγορίου Λαμπράκη- Βασιλέως Γεωργίου- Ακτή Ποσειδώνος- Πλατεία Καραϊσκάκη.¹⁶⁹

Γενικά, με βάση την παραπάνω ανάλυση του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεραίνουμε ότι η σύνδεση του Δήμου Πειραιά με το Λεκανοπέδιο

¹⁶⁸ Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ. 112

¹⁶⁹ www.ethnos.gr/article.asp?catid

Αττικής κρίνεται ικανοποιητική. Το ήδη υπάρχον δίκτυο συνδέει ικανοποιητικά τον εν λόγω Δήμο με το υπόλοιπο Λεκανοπέδιο και ειδικότερα με τις Βόρειες και τις Ανατολικές περιοχές του μέσω των οδών: Κηφισού, Πειραιώς, Ποσειδώνος . Δεν, όμως, συμβαίνει το ίδιο με τους γειτονικούς με τον Πειραιά Δήμους του Δυτικού Λεκανοπεδίου. Η μετακίνηση σε αυτούς γίνεται κυρίως, μέσω της Λεωφόρου Θηβών. Λόγω, όμως, του γεγονότος ότι κατά μήκος αυτής της λεωφόρου είναι χωροθετημένες βιομηχανίες-βιοτεχνίες αλλά και λόγω της υπερτοπικής της σημασίας (συνδέει τον Πειραιά με το Δυτικό Λεκανοπέδιο) συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό αυτοκινήτων και φορτηγών, δημιουργώντας μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο. Επίσης ικανοποιητική κρίνεται η σύνδεση του Δήμου με τη χώρα μέσω των οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων.

Συμπεραίνουμε ότι η ανάπτυξη του οδικού δικτύου δεν είναι επαρκής για αυτό το λόγο δημιουργείται η ανάγκη για εύρεση γης με στόχο την διεύρυνση του δικτύου και την ικανοποιητική σύνδεση τόσο των περιοχών εντός του Δήμου, όσο και με τους γειτονικούς με τον Πειραιά Δήμους.

Ιδιαίτερες χρήσεις

Οι ιδιαίτερες χρήσεις καταλαμβάνουν το 2,14% της συνολικής έκτασης και είναι χωροθετημένες κυρίως στα εξής διαμερίσματα: Κέντρο-Καστέλλα, Νέο Φάληρο, Καμίνια-Παλιά Κοκκινιά. Επίσης περιλαμβάνουν τις εξής εγκαταστάσεις:

- a) Εγκαταστάσεις του στρατού. Αυτές οι εγκαταστάσεις αμβλύνουν το πρόβλημα του Δήμου Πειραιά αφού δεσμεύουν χώρους, οι οποίοι θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την αποφόρτιση του κέντρου της πόλης από την συγκέντρωση σε αυτό πλήθους δραστηριοτήτων. Επιπλέον, αυξάνουν το ήδη μεγάλο πρόβλημα όχλησης στον Δήμο.
- β) Νεκροταφείο
- γ) Χώροι στάθμευσης υπάρχουν στο γήπεδο Καραϊσκάκη και στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας.¹⁷⁰

¹⁷⁰ Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ 101

8) Λιμάνι

Ο Πειραιάς δεν ήταν πάντα το πρώτο λιμάνι της χώρας. Μέχρι και ολόκληρο τον 19^ο αιώνα η Σύρος κατείχε τη θέση του πρώτου λιμανιού. Την ιδιότητα αυτή την απέκτησε, ο Πειραιάς, όταν έγινε η μετάβαση από το ιστίο στον ατμό.



Εικόνα 32 Το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά¹⁷¹

Η σημασία του λιμανιού του Πειραιά σε εθνικό επίπεδο έχει να κάνει με το γεγονός ότι αποτελεί το μέσο σύνδεσης της ηπειρωτικής ενδοχώρας με τα νησιά ενώ σε διεθνές επίπεδο η θέση του στο σταυροδρόμι των θαλάσσιων οδών που ενώνουν την Ευρώπη με την Αφρική και την Ασία του προσδίδει υπερεθνική σημασία. Άλλωστε το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο της Μεσογείου (το 1880 κατείχε την τέταρτη θέση ενώ το 1914 τη δεύτερη) αλλά και της Ευρώπης (κατέχει τη 3^η θέση) και αποτελούσε αλλά και συνεχίζει να αποτελεί το κέντρο της οικονομικής δραστηριότητας του Δήμου Πειραιά και των γειτονικών σε αυτόν Δήμων. Επίσης όσον αφορά τη σημασία του λιμανιού σε εθνικό επίπεδο είναι πολύ μεγάλη αφού αποτελεί την αφετηρία των περισσότερων δρομολογίων προς τη νησιωτική Ελλάδα. Υπολογίζεται ότι περίπου το 72% των επιβατικών μετακινήσεων αλλά και των ακτοπλοϊκών μεταφορών στην Ελλάδα γίνονται από το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά.¹⁷² Το λιμάνι του Πειραιά χωρίζεται στα εξής 3 τμήματα (Εικόνα 4) :

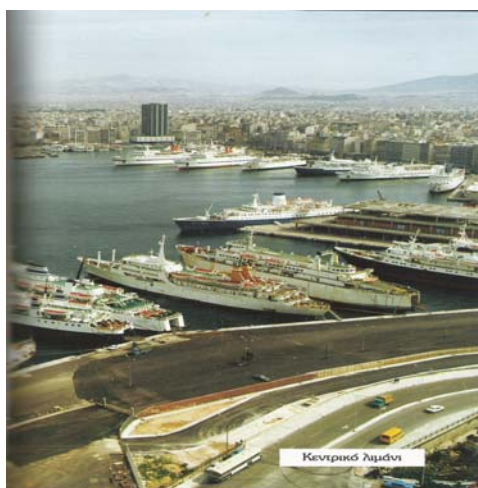
¹⁷¹ <http://www.olp.gr/main.FOTOARXEIO.htm>

¹⁷² www.piraeasweb.gr/companies/port_gr.htm



Εικόνα 33 Χάρτης του λιμανιού του Πειραιά¹⁷³

1. Το Κεντρικό λιμάνι



Εικόνα 34 Κεντρικό Λιμάνι¹⁷⁴

Έχει μήκος περίπου 2.400 μέτρα με όρια το μόλο Θεμιστοκλέους έως τη ναυπηγοεπισκευαστική βάση Περάματός. Επομένως οι δραστηριότητες του εκτείνονται και εκτός ορίων του Δήμου Πειραιά. Το κυρίως λιμάνι του Πειραιά

¹⁷³ www.piraeas.com/tourism/rent_a_vehicle/map_gr.htm

¹⁷⁴ Χατζημανωλάκης Γ. (2005), Το χρονικό μιας πολιτείας (Πειραιάς 1835-2005), Πειραιάς: Εκδόσεις Δήμου Πειραιά, σελ. 147

επιτελεί δύο σημαντικούς ρόλους τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Οι δύο αυτές λειτουργίες δεν γίνονται μαζί και για αυτό το λόγο το λιμάνι χωρίζεται σε δυο μεγάλα συγκροτήματα: Το Κεντρικό λιμάνι (κυρίως επιβατικό) διοικητικά ανήκει στο Δήμο Πειραιά και το Εμπορικό λιμάνι το οποίο εκτείνεται από την Δραπετσώνα έως το Νέο Ικόνιο αλλά δεν θα μας απασχολήσει γιατί δεν ανήκει στο Δήμο Πειραιά.

2. Λιμάνι της Ζέας (Πασαλιμάνι)



Εικόνα 35 Λιμάνι της Ζέας¹⁷⁵

Έχει μήκος περίπου 350 μέτρα και εκτείνεται από τη Φρεατίδα μέχρι την Πλατεία Αλεξάνδρας. Κατά μήκος του συγκεντρώνει μεγάλο μέρος δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα (θέατρα, κινηματογράφοι, εστιατόρια, καφετέριες, κ.τ.λ). Επιπλέον πρόσφατα στο Πασαλιμάνι στη θέση του «Μαρινόπουλου» άνοιξε το «Carfour» το οποίο στεγάζεται σε ένα πολυώροφο κτίριο που διαθέτει και ειδικό χώρο για στάθμευση. Επίσης το Πασαλιμάνι λειτουργεί και ως χώρος αναψυχής και περιπάτου.

¹⁷⁵ www.choisland.ifo/pireasweb/about/zea_gr.htm

3. Μικρολίμανο



Εικόνα 36 Το Μικρολίμανο¹⁷⁶

Έχει μήκος περίπου 100 μέτρα . Κατά μήκος του είναι χωροθετημένος ένας μεγάλος αριθμός εστιατορίων (ψαροταβέρνες) αλλά και καφετεριών τα οποία δίνουν ζωή στη περιοχή . Επίσης το Μικρολίμανο είναι πολύ γραφικό και γιαυτό το λόγο λειτουργεί και ως χώρος αναψυχής και περιπάτου . Όμως δεν είναι γνωστό μόνο για το τοπίο που το περιβαλλει και τις ταβέρνες-καφετέριες αλλά κυρίως λόγω των ναυταθλητικών εγκαταστάσεων που περιλαμβάνει. Στο Μικρολίμανο εδρεύουν πέντε ιστορικοί όμιλοι.¹⁷⁷

Το λιμάνι μετά τις τεράστιες ζημιές που προκλήθηκαν από το βομβαρδισμό του Πειραιά από τους Γερμανούς το 1944 βρίσκεται σε φάση συνεχούς ανάπτυξης. Οι προσπάθειες που έγιναν για την ανάπλασή καρποφόρησαν με αποτέλεσμα σήμερα να διανύει την 5^η δεκαετία ανάπτυξης και να κατέχει δίκαια το τίτλο ενός από τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου.¹⁷⁸

Όπως έχει προαναφερθεί γύρω από το λιμάνι ο ΟΛΠ διαθέτει εγκαταλελειμμένες εκτάσεις. Στόχος της εταιρίας είναι η αξιοποίηση των εκτάσεων αυτών.

¹⁷⁶ www.choisland.info/pireasweb/about/mikrolimani_gr.htm

¹⁷⁷ Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 109

¹⁷⁸ www.opeciraias_gr.htm

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΑΠΟΘΕΜΑ ΓΗΣ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

9) Πρόβλημα-Ζήτημα διαχείρισης ΑΔΕ στον Δήμο Πειραιά

Με βάση την ανάλυση που προηγήθηκε σχηματίσαμε το προφίλ του Δήμου Πειραιά. Τα κυριότερα προβλήματα της περιοχής είναι τα εξής:

- 1) Υποβαθμισμένες κατοικίες λόγω της ανάμιξής τους με οχλούσες δραστηριότητες ιδιαίτερα στις βόρειες περιοχές του Δήμου .
- 2) Μεγάλος αριθμός εγκαταλελειμμένων κατοικιών οι οποίες συμβάλουν στην υποβάθμιση των περιοχών στις οποίες είναι χωροθετημένες.
- 3) Μεγάλος αριθμός ΑΔΕ οι οποίες μένουν αναξιοποίητες
- 4) Υψηλός συντελεστής δόμησης και υψηλό ποσοστό κάλυψης σε όλη την έκταση του Δήμου.
- 5) Ανεπαρκείς κοινωνικές υποδομές σε επίπεδο πόλης και γειτονιάς και μεγάλη έλλειψη κτιριακών εγκαταστάσεων για να τις στεγάσουν. Ιδιαίτερα τα διαμερίσματα 3, 4 και 5 παρουσιάζουν υψηλότερο πρόβλημα.
- 6) Οι χώροι αναψυχής, πρασίνου και οι πλατείες καταλαμβάνουν μικρό ποσοστό στην συνολική έκταση του Δήμου με τα διαμερίσματα 4 και 5 να παρουσιάζουν υψηλότερο πρόβλημα.
- 7) Στο κέντρο του Δήμου παρατηρείται υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα λόγω του υπερτοπικού του χαρακτήρα με αποτέλεσμα τη δημιουργία προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης.
- 8) Τα λιμάνι του Πειραιά λόγω της υπερτοπικής του σημασίας εμφανίζει υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο με αποτέλεσμα ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες να είναι δύσκολη η προσπέλασή του.
- 9) Μεγάλο πρόβλημα έλλειψης χώρων στάθμευσης.
- 10) Ανεπαρκές οδικό δίκτυο. Δεν συνδέει ικανοποιητικά το Δήμο Πειραιά με τους γειτονικούς Δήμους.
- 11) Προβλήματα με τις δημόσιες συγκοινωνίες αφού δεν συνδέουν ικανοποιητικά τις γειτονιές μεταξύ τους.
- 12) Υποβάθμιση περιβάλλοντος κυρίως στις βόρειες συνοικίες του Δήμου λόγω της υψηλής συγκέντρωσης βιομηχανικών μονάδων αλλά και άλλων οχλουσών δραστηριοτήτων.

Συμπεραίνουμε, λοιπόν, ότι το κυρίαρχο πρόβλημα του Πειραιά είναι: η εντατικοποίηση της ανάπτυξης χρήσεων γης χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες των κατοίκων, όσον αφορά κυρίως τις κοινωνικές υποδομές, τους χώρους πρασίνου και αναψυχής. Η κατάσταση αυτή οδήγησε στη δημιουργία μιας πυκνοδομημένης πόλης με σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα η οποία υστερεί ως προς τη ποιότητα ζωής που προσφέρει στους κατοίκους της.

Εντούτοις, ο βαθμός υποβάθμισης δεν είναι ίδιος για όλα τα διαμερίσματα του Δήμου. Όπως έχει προαναφερθεί τα διαμερίσματα 3, 4 και 5 είναι τα περισσότερο υποβαθμισμένα λόγω της συγκέντρωσης σε αυτά οχλουσών δραστηριοτήτων και της ανάμιξής τους με χρήσεις κατοικίας, της ανεπάρκειας σε κοινωνικές υποδομές και λόγω της παντελής έλλειψης χώρων πρασίνου και αναψυχής. Αντιθέτως το κέντρο του Δήμου-Καστέλλα και η Πειραιϊκή Χερσόνησος παρουσιάζουν κυρίως προβλήματα υπερσυγκέντρωσης δραστηριοτήτων, υψηλής πυκνότητας δόμησης και υψηλού συντελεστή δόμησης. Επιπλέον και σε αυτές τις περιοχές υπάρχει μεγάλο έλλειμμα σε χώρους πρασίνου και αναψυχής.

Ο Πειραιάς, όπως έγινε εμφανές και από την ιστορική αναδρομή, κατάφερε πάντα να αναδημιουργηθεί μέσα από τα «συντρίμια». Οι περίοδοι παρακμής ακολουθούσαν πάντα περιόδους ακμής και προόδου. Παρ'όλη την ένταση με την οποία έλαβε χώρα το φαινόμενο της αστικοποίησης, στον Δήμο Πειραιά απομένουν κομμάτια γης αναξιοποίητα τα οποία ορίζουν το απόθεμα γης της περιοχής. Με βάση τον ορισμό που υιοθετήσαμε στο κεφάλαιο 1 για το απόθεμα γης μπορούμε να πούμε ότι ο Πειραιάς είναι μια πόλη στην οποία κυριαρχούν εκτάσεις δομημένες με τη μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση. Επίσης δεν υπάρχουν πολλές αδόμητες εκτάσεις μόνο εκτάσεις με περιορισμένες κατασκευαστικές πυκνότητες. Επιπλέον λόγω της μεγάλης εκβιομηχάνισης της περιοχής, των υψηλών μεταναστευτικών ρευμάτων και της αστικοποίησης δημιουργήθηκε μεγάλος αριθμός εκτάσεων γης τα οποία παραμένουν εγκαταλελειμμένα χωρίς να έχει γίνει καμιά προσπάθεια αποκατάστασής τους. Ακόμα υπάρχουν εκτάσεις που έχουν αναπτυχθεί με περιθωριακό τρόπο και εκτάσεις στις οποίες είναι χωροθετημένες οχλούσες δραστηριότητες. Τέλος οι ελεύθεροι χώροι είναι σε έλλειμμα γεγονός το οποίο αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του Δήμου Πειραιά.

Οι κυριότεροι λόγοι που οδήγησαν στην απελευθέρωση εκτάσεων στο Δήμο Πειραιά όπως συμπεράναμε από την ιστορική αναδρομή αλλά και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και είναι οι ακόλουθοι:

- 1) Η αποβιομηχάνιση δηλαδή το κλείσιμο παλιών βιομηχανικών-βιοτεχνικών εγκαταστάσεων δημιούργησε ένα σημαντικό και μεγάλο απόθεμα γης στη περιοχή.
- 2) Η εσωτερική μετανάστευση πληθυσμού προς το Πειραιά μειώνεται από το 1980 και μετά με αποτέλεσμα η ζήτηση αγοραστών για γη να περιορίζεται σημαντικά.
- 3) Μεγάλο μέρος του πληθυσμού φεύγει από την πόλη με αποτέλεσμα την εμφάνιση εγκαταλελειμμένων εκτάσεων οι οποίες αποτελούν σημαντικό απόθεμα γης.

Στην ιστορική ανάλυση που προηγήθηκε, αλλά και στην ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης του Δήμου Πειραιά, αναφέρονται οι λόγοι εμφάνισης αυτών των φαινομένων.

10) Εγκαταλελειμμένες-Αδόμητες εκτάσεις του Δήμου Πειραιά

Το απόθεμα γης που θα μας απασχολήσει (Βλέπε: Χάρτη 4, σελ.180)) είναι κυρίως τα εγκαταλελειμμένα βιομηχανικά συγκροτήματα (Ρετσίνα, Δηλαβέρη, ΚΥΔΕΠ) κατάλοιπα μιας εποχής, όπου ανθούσε ο δευτερογενής τομέας παραγωγής στον Πειραιά και οι εγκαταστάσεις του αμαξοστάσιου ΟΣΕ στη Λεύκα. Επίσης, συμπεριλήφθηκε στο απόθεμα γης και η βιομηχανική ζώνη του Αγίου Διονυσίου, λόγω της υποβάθμισης που έχει υποστεί η περιοχή από την ύπαρξη μεγάλου αριθμού εγκαταλελειμμένων οικοπέδων, αλλά και λόγω της χωροθέτησης οχλουσών δραστηριοτήτων δίπλα σε περιοχές κατοικίας. Η επιλογή αυτών των εκτάσεων έγινε για το λόγο ότι ανήκουν στα δύο πιο υποβαθμισμένα διαμερίσματα του Δήμου, στο 4^ο και 5^ο και η ανάπλασή τους θα ωφελήσει πολύ τις περιοχές αυτές αλλά και το Δήμο συνολικά. Επιπλέον, αυτές οι εκτάσεις γεωγραφικά γειτνιάζουν με αποτέλεσμα την ενιαία διαχείρισή τους. Η σωστή αξιοποίησή τους, θα οδηγήσει στην αναβάθμισή τους και στην ανάπτυξη του Δήμου συνολικά.

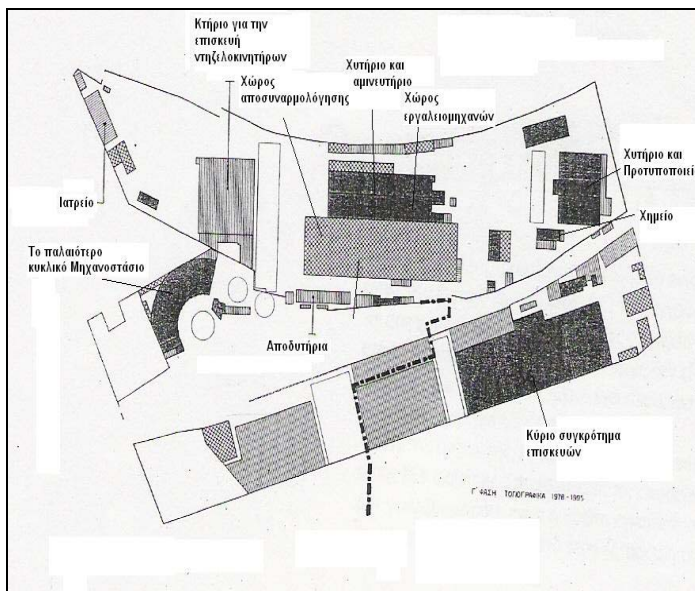
Η σωστή εκμετάλλευση του αποθέματος γης με την εγκατάσταση νέων χρήσεων, την συνακόλουθη αποφόρτιση και την κάλυψη αναγκών περιοχών του Δήμου θα συμβάλει έτσι ώστε να αλλάξει τελείως η σημερινή προβληματική κατάσταση και να επέλθει η απαιτούμενη ανάπτυξη στη περιοχή. Παρ'όλα αυτά όμως όπως θα γίνει εμφανές και από την παρακάτω ανάλυση υπάρχει σημαντικό πρόβλημα με το να παρθεί μια κοινή απόφαση σχετικά με την πολιτική διαχείρισης

που θα ακολουθηθεί γιατί τις περισσότερες φορές συγκρούονται τα συμφέροντα των ιδιωτών με τις ανάγκες των κατοίκων των περιοχών αυτών.

Παρακάτω ακολουθεί μια μικρή αναφορά στις περιοχές μελέτης και στα προβλήματα που αυτές αντιμετωπίζουν.

Αμαξοστάσιο ΟΣΕ Λεύκα

Το Αμαξοστάσιο ΟΣΕ στη Λεύκα βρίσκεται στο 4^ο Διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά (Καμίνια-Παλιά Κοκκινιά), μεταξύ της λεωφόρου Θηβών και της οδού Ρετσίνας και η έκτασή του είναι περίπου 120 στρέμματα. Διοικητικά χωρίζεται στο Κεντρικό Εργοστάσιο Πειραιά (ΚΕΠ) και το Μηχανοστάσιο. Τα δύο αυτά τμήματα κατασκευάστηκαν το 1918. Το 1971 δημιουργήθηκε ο ΟΣΕ μετά τη συγχώνευση



των δύο εταιρειών: «Σιδηρόδρομοι Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου» με την «Εταιρεία Ελληνικών Σιδηροδρόμων». Σήμερα στεγάζει το κεντρικό μηχανοστάσιο, το εργοστάσιο και την αποθήκη υλικών του οργανισμού και βρίσκεται σε πλήρη λειτουργία (εικόνα 37). Παρ'όλα αυτά

Εικόνα 37¹⁷⁹ Τοπογραφικό διάγραμμα του συγκροτήματος του Αμαξοστασίου ΟΣΕ

υπάρχουν κάποια τμήματα όπως για παράδειγμα το Χυτήριο (εικόνα 38), τα οποία υπολειπονται.¹⁸⁰

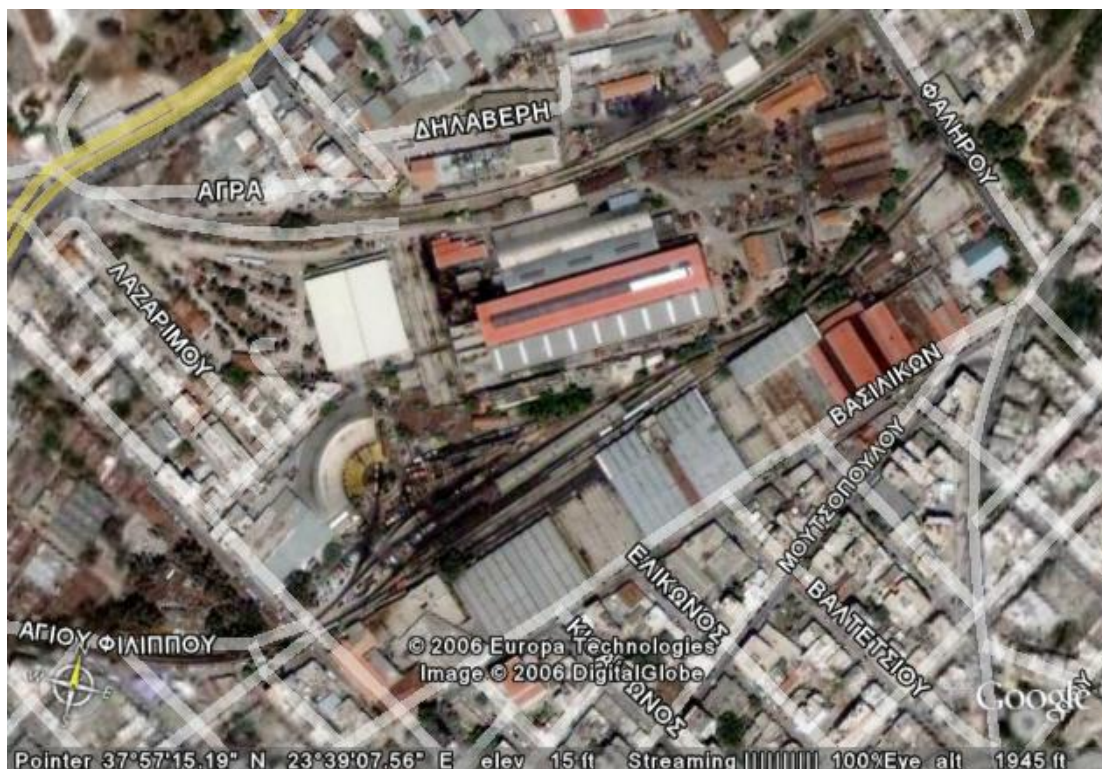
¹⁷⁹ Πολύζος Γ., Παναγιωτόπουλος Β. (1998), Ιστορικός βιομηχανικός εξοπλισμός στην Ελλάδα, Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ, σελ 146

¹⁸⁰ Πολύζος Γ., Παναγιωτόπουλος Β. (1998), ο.π., σελ 36



Εικόνα 38 Χυτήριο ΟΣΕ¹⁸¹

Το Αμαξοστάσιο ΟΣΕ αποτελεί το βασικότερο συγκρότημα κατασκευής και συντήρησης των ελληνικών σιδηροδρόμων. Σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ κρίνεται αναγκαία η μετεγκατάσταση του αμαξοστασίου και η απελευθέρωση του χώρου των 120 στρεμμάτων για αξιοποίηση.



Εικόνα 39 Ο χώρος των εγκαταστάσεων του Αμαξοστασίου ΟΣΕ¹⁸²

¹⁸¹ Πολύζος Γ., Παναγιωτόπουλος Β. (1998), ο.π., σελ 145

¹⁸² Google Earth, 2006



Εικόνα 41 Το εγκαταλελειμμένο οικόπεδο της βιομηχανίας Ρετσίνα¹⁸⁶

Από το 1979 έως σήμερα η έκταση στην οποία χωροθετούνταν (διοικητικά ανήκει στο 5^ο διαμέρισμα Πειραιά) έχει παραμείνει εγκαταλελειμμένη (εικόνα 41, 42) χωρίς να έχει γίνει καμιά προσπάθεια για ανάπλαση με τα κελύφη της παλιάς βιομηχανίας να παραμένουν.



Εικόνα 42 Εγκαταλελειμμένο συγκρότημα εργοστασίου Ρετσίνα¹⁸⁷

¹⁸⁶ Μιχελή Λ.(1993), Πειραιάς: Από το Πόρτο Λεόνε στη Μαγχεστρία της Ανατολής, Αθήνα: Γαλάτεια, σελ 161

¹⁸⁷ Google Earth, 2006

Περιοχή Αγίου Διονυσίου (Γκάζι-Παπαστράτου)

Η περιοχή Γκάζι-Παπαστράτου (Βλέπε: Χάρτη 5, σελ.181) ανήκει στο 5^ο διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά και οριοθετείται Βόρεια από τη σιδηροδρομική γραμμή, Νότια από την Ακτή Κονδύλη, Ανατολικά από την Υμηττού και Δυτικά από την Θεσμοφορίου. Η έκταση της εν λόγω περιοχής είναι 319.500 τ.μ..

Σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. (1988) του Δήμου Πειραιά οι κυριότερες χρήσεις της περιοχής ήταν οι εγκαταστάσεις βιομηχανίας-βιοτεχνίας και οι αποθήκες. Άλλωστε η περιοχή θεωρείται η πρώτη βιομηχανική ζώνη του Πειραιά. Αναλυτικότερα στη περιοχή Γκάζι-Παπαστράτου χωροθετούνταν:

- 363 εγκαταστάσεις βιομηχανίας-βιοτεχνίας
- 190 αποθήκες
- Μικρός αριθμός κατοικιών¹⁸⁸

Επιπλέον σύμφωνα με το ΓΠΣ η ανάπλαση της περιοχής κρίνεται απαραίτητη για τους εξής λόγους:

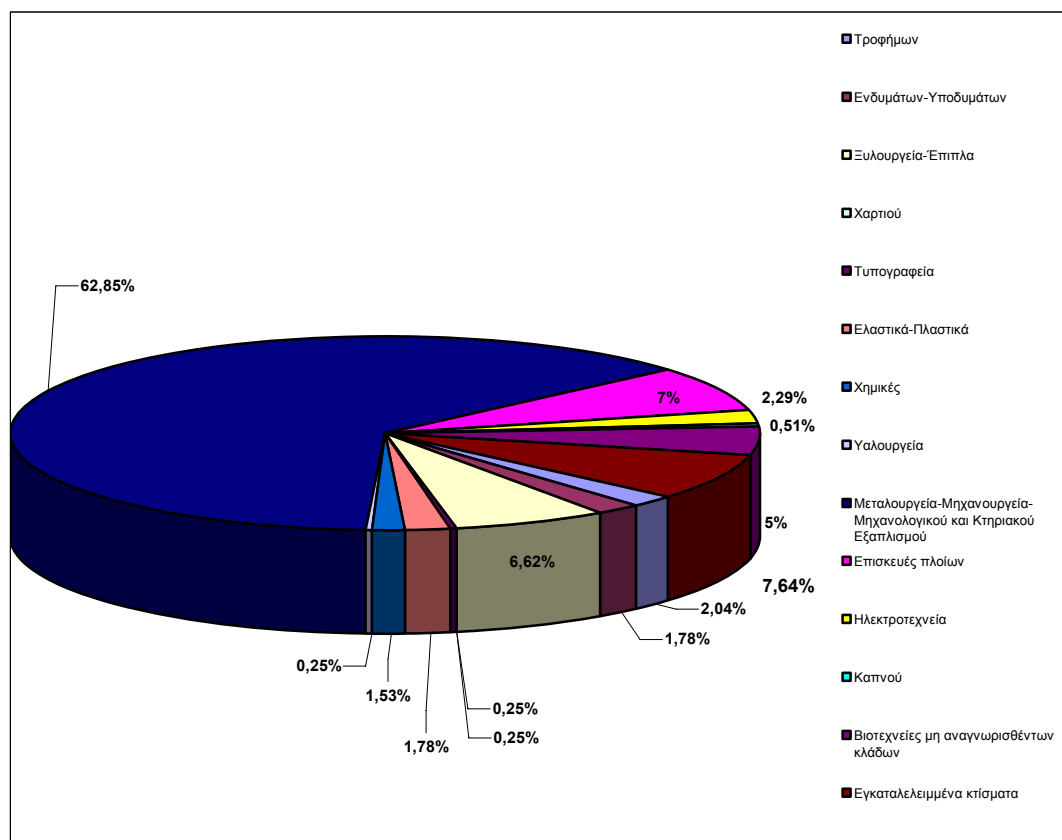
1. Περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό οχλουσών δραστηριοτήτων των οποίων η συνύπαρξη με κατοικίες δημιουργεί μεγάλα προβλήματα στους κατοίκους τη περιοχής .
2. Οι εγκαταστάσεις βιομηχανίας-βιοτεχνίας δεν λειτουργούν όλες. Πολλές από αυτές έχουν κλείσει ή υπολειτουργούν με αποτέλεσμα στη περιοχή να υπάρχει μεγάλος αριθμός εγκαταλελειμμένων κτιρίων.
3. Οι συντελεστές δόμησης και το ύψος κτιρίων είναι μικρό. Επίσης τα περισσότερα κτίρια είναι μέτριας ή κακής κατασκευής.
4. Οι τιμές γης είναι χαμηλές γεγονός το οποίο υποβαθμίζει περαιτέρω τη περιοχή.

Παρακάτω απεικονίζεται το ποσοστό που καταλάμβανε κάθε κλάδος βιομηχανίας-βιοτεχνίας επί του συνόλου των εγκαταστάσεων σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ: Απογραφή 1981 στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου.¹⁸⁹

¹⁸⁸ Η λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας-Κερατσινίου αποτελεί τη δεύτερη βιομηχανική ζώνη Πειραιά.

¹⁸⁹ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Τεύχος 2^ο , Μάιος 1986, Πίνακας 50

Γράφημα 19 Ποσοστιαία κατανομή εγκαταστάσεων βιομηχανίας-βιοτεχνίας στη περιοχή του Αγίου Διονυσίου



Πηγή: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Τεύχος 2^ο , Μάιος 1986, Πίνακας 50, επεξεργασία του συγγραφέα

Παρατηρούμε ότι οι εγκαταστάσεις Μεταλλουργεία-Μηχανουργεία καταλάμβαναν το μεγαλύτερο ποσοστό (62,85%) και με μεγάλη διαφορά από τις υπόλοιπες, ενώ οι βιομηχανίες παραγωγής χαρτιού και η υαλουργεία καταλάμβαναν το μικρότερο ποσοστό. Επιπλέον αξίζει να σημειωθεί ότι τα εγκαταλελειμμένα-κενά κτίρια, όπου παλαιότερα στεγάζονταν βιομηχανίες-βιοτεχνίες, καταλάμβαναν υψηλό ποσοστό , 7,64%, στο σύνολο των εγκαταστάσεων.

Όμως την τελευταία δεκαετία έχουν λάβει χώρα αλλαγές όσον αφορά τις χρήσεις στη περιοχή του Αγίου Διονυσίου. Αυτές οι αλλαγές έχουν να κάνουν με την ναυπηγοεπισκευή έναν σημαντικό παραδοσιακό κλάδο της περιοχής. Η τριτογενοποίηση του κλάδου της ναυπηγοεπισκευαστικής είχε σαν αποτέλεσμα τον εκσυγχρονισμό των μονάδων που παρέμειναν στη περιοχή μετά την ύφεση της δεκαετίας του 1980. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι ο τομέας της ναυπηγοεπισκευής συνυπάρχει με το χονδρεμπόριο ο οποίος αποτελεί επίσης παραδοσιακό κλάδο της περιοχής.

Παρόλες τις αλλαγές η εν λόγω περιοχή παραμένει υποβαθμισμένη. Παρατηρούμε με βάση την εικόνα 43 ότι στην περιοχή υπάρχει μεγάλος αριθμός εκτάσεων δομημένων με τη μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση. Επίσης παρατηρούμε ότι υπάρχουν και εκτάσεις στις οποίες αναπτύσσονται δραστηριότητες στο ένα τμήμα τους ενώ το υπόλοιπο είναι αδόμητο.



Εικόνα 43 Περιοχή Γκάζι-Παπαστράτου¹⁹⁰

Επιπλέον η υποβάθμιση της περιοχής Γκάζι-Παπαστράτου φαίνεται από τη κατάσταση των κτιρίων (Βλέπε: Χάρτη 6, σελ.182) αλλά και από τον αριθμό των κενών κτιρίων (Βλέπε: Χάρτη 7, σελ.183) ανά οικοδομικό τετράγωνο. Παρατηρούμε ότι ο αριθμός των κενών κτιρίων συνολικά μπορεί να μην είναι μεγάλος αλλά ανά οικοδομικό τετράγωνο δεν ισχύει το ίδιο. Υπάρχουν οικοδομικά τετράγωνα στη περιοχή, όπως φαίνεται και από το χάρτη 7, τα οποία έχουν μεγάλο αριθμό κενών κτιρίων. Επίσης από το χάρτη 6 παρατηρούμε την κατάσταση των κτιρίων (καλή ή κακή). Συμπεραίνουμε ότι σχεδόν τα περισσότερα οικοδομικά τετράγωνα έχουν κτίρια τα οποία βρίσκονται σε κακή και άλλα σε καλή κατάσταση. Επίσης είναι λίγα τα οικοδομικά τετράγωνα με μεγάλο αριθμό κτιρίων (πάνω από 6) σε κακή κατάσταση.

¹⁹⁰ Google Earth, 2006

Εργοστάσιο κεραμοποιίας Δηλαβέρη

Το εργοστάσιο κεραμοποιίας Δηλαβέρη ιδρύθηκε το 1897 από τον Ευστάθιο Δηλαβέρη. Ήταν από τις μεγαλύτερες ελληνικές βιομηχανίες κατασκευής κεραμικών του πρώτου μισού του 20^{ου} αιώνα. Όμως από το 1982 το εργοστάσιο διέκοψε τη λειτουργία του και η έκταση των 30 στρεμμάτων που ήταν χωροθετημένο το εργοστάσιο παραχωρήθηκε στο Δήμο Πειραιά. Σήμερα πλέον σώζεται ένα τμήμα του παλιού εργοστασίου αφού από το 1983 το κυρίως τμήμα του συγκροτήματος κατεδαφίστηκε και στη θέση του κατασκευάστηκε ένα μικρό πάρκο (εικόνα 44).¹⁹¹



Εικόνα 44 Πάρκο Δηλαβέρη¹⁹²

¹⁹¹ Πολύζος Γ., Παναγιωτόπουλος Β. (1998), *Ιστορικός βιομηχανικός εξοπλισμός στην Ελλάδα*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ, σελ 40

¹⁹² Google Earth, 2006

ΚΥΔΕΠ

Το 1949 το Ελληνικό δημόσιο παραχώρησε στην εταιρεία ΚΥΔΕΠ μια έκταση 10 στρεμμάτων περίπου για τη κατασκευή σιταποθηκών. Η ΚΥΔΕΠ αξιοποίησε την έκταση των 5 στρεμμάτων περίπου με τη κατασκευή συγκροτημάτων κτιρίων (γραφείων και αποθηκών). Το 1993 μετά από διάλυση της ΚΥΔΕΠ η έκταση αυτή παραχωρήθηκε από την Αγροτική Τράπεζα σε ιδιώτες με στόχο την οικοδομική ανάπτυξη (χτίσιμο πολυκατοικιών). Το κυρίαρχο αίτημα των κατοίκων των γύρω περιοχών είναι η μετατροπή του αδόμητου χώρου σε χώρο πρασίνου και αναψυχής.¹⁹³



Εικόνα 45 Ο χώρος των εγκαταστάσεων της εταιρίας ΚΥΔΕΠ.¹⁹⁴

¹⁹³ www.nomarhiapeiraia.gr/Templates/deltia_tipou/2004/maios/20.htm

¹⁹⁴ Google Earth, 2006

10.1) Ανάλυση αποθέματος γης

Για να γίνει εκτίμηση των δυνατοτήτων παρέμβασης που παρέχουν οι εκτάσεις αυτές πρέπει να εξεταστούν ως προς τα εξής στοιχεία:

- προϋπάρχουσες και σημερινές χρήσεις
- τρόπος κατανομής τους στο χώρο
- ιδιοκτησιακό καθεστώς
- μέγεθος

Έτσι καταρτίστηκε ο πίνακας ο οποίος περιέχει ανά οικοδομικό τετράγωνο την διεύθυνση, την έκταση, την προϋπάρχουσα χρήση, την υφιστάμενη χρήση και τους ιδιοκτήτες. Στο Χάρτη 8 απεικονίζονται τα οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής που αποτελεί το επιλεγμένο απόθεμα γης του Δήμου Πειραιά (Βλέπε: Χάρτη 8, σελ.184). Τα οικοδομικά τετράγωνα 215-554 και 568 (πρώην εργοστάσιο Ρετσίνα) ανήκουν στη περιοχή Γκάζι-Παπαστράτου. Η συνολική έκταση του αποθέματος γης είναι 479,5 εκτάρια δηλαδή 479.500 τ.μ..

Πίνακας 33 Ανάλυση του αποθέματος γης του Δήμου Πειραιά

<i>A/A</i>	<i>Ο.Τ.</i>	<i>ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ</i>	<i>ΕΚΤΑΣΗ</i>	<i>ΠΡΟΫΠΑΡΧΟΥΣΑ ΧΡΗΣΗ</i> ¹⁹⁵	<i>ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ</i> ¹⁹⁶	<i>ΙΔΙΟΚΤΗΤΕΣ</i>
1	215	Παπαστράτου-Θερμοπυλών-Θεσμοφορίου	380 τ.μ	2 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων (Μηχανουργεία-Μηχανολογικός εξοπλισμός)	2 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες	
2	218	Θερμοπυλών-Δραγατσανίου-Θεσμοφορίου	10.075 τ.μ	2 Βιομηχανίες-Βιοτεχνίες	2 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες	
3	219	Θερμοπυλών-Κάστορος-Κέκροπος	2.248 τ.μ	4 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Βιομηχανία Τροφίμων 1 Βιομηχανία Ελαστικών-Πλαστικών 1 κενή εγκατάσταση	2 δραστηριότητες εμπορίου 1 κενό οικόπεδο χρησιμεύει ως χώρος πάρκινγκ 1 δραστηριότητα κατασκευών 6 κατοικίες 5 υπηρεσίες	
4	222	Θερμοπυλών-Κάστορος-Δερβενακίων-Ακτή Κονδύλη	4.000 τ.μ	4 Εργοστάσια Επισκευής πλοίων 1 Εργοστάσιο Κατασκευής Μηχανημάτων 1 κενή εγκατάσταση 3 αποθήκες	3 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 3 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 εγκαταλελειμμένο οικόπεδο 1 δραστηριότητα κατασκευών 2 υπηρεσίες	
5	223	Κάστορος-Δερβενακίων-Δραγατσανίου-Θερμοπυλών	7.070 τ.μ	2 Βιομηχανίες Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 7 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Ηλεκτροτεχνείας 3 κενές εγκαταστάσεις 9 αποθήκες	3 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 5 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα εμπορίου 1 δραστηριότητα κατασκευών 3 υπηρεσίες	
6	224	Δραγατσανίου-Θερμοπυλών-Δερβενακίων	5.656 τ.μ	1 Βιομηχανία Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 1 Βιομηχανία Ελαστικών-Πλαστικών 5 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 κενή εγκατάσταση 10 αποθήκες	1 ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα 6 δραστηριότητες κατασκευών 5 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 υπηρεσία	
7	225	Γραβιάς-Θερμοπυλών-Δερβενακίων	7.272 τ.μ	2 Βιομηχανίες Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 1 Χημική Βιομηχανία 3 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 2 κενές εγκαταστάσεις 4 αποθήκες	1 εγκαταλελειμμένο οικόπεδο 4 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 3 αποθήκες χονδρεμπορίου 2 δραστηριότητες κατασκευών 1 δραστηριότητα εμπορίου 1 υπηρεσία	

¹⁹⁵ Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Τεύχος 2ο Απογραφή ΕΣΥΕ (1981) , Μάιος 1986, σελ 70-75

¹⁹⁶ Βαλεριάνου Κ.,Κλαματσέα Ε., Ταπεινάκη Σ., "Αναπτυξιακή χαρτογράφηση κρίσιμων κοινωνικών παραμέτρων για το Δήμο Πειραιά", Β' Φάση, Αύγουστος 2004, σελ2

8	226	Παπαστράτου-Θερμοπυλών-Δερβενακίων	3.162 τ.μ	2 Βιομηχανίες Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 7 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Επισκευής Πλοίων 1 Εργοστάσιο Ηλεκτροτεχνείας 4 κενές εγκαταστάσεις 2 αποθήκες	6 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 1 αποθήκη χονδρεμπορίου 2 δραστηριότητες κατασκευών	
9	227	Σφακτηρίας-Δερβενακίων-Μεσολογγίου	3.162 τ.μ	1 Βιομηχανία Τροφίμων 1 Χημική Βιομηχανία 6 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Επισκευής Πλοίων	5 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 1 εγκαταλελειμμένο οικόπεδο 3 δραστηριότητες κατασκευών 1 αποθήκη χονδρεμπορίου 2 κατοικίες	
10	228	Μεσολογγίου-Δερβενακίων-Θεσμοφορίου	1.560 τ.μ	1 Βιομηχανία Ελαστικών-Πλαστικών 1 Εργοστάσιο Κατασκευής Μηχανημάτων 1 αποθήκη	2 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 1 κατοικία	
11	287	Δερβενακίων-Μεθώνης-Αιγιάλαιο	2.304 τ.μ	5 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 κενές εγκαταστάσεις 2 αποθήκες	1 ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα 3 δραστηριότητες κατασκευών 3 κατοικίες	
12	288	Δερβενακίων-Μεσολογγίου-Αιγιάλεω	2.304 τ.μ	1 Βιομηχανία Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 4 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 5 αποθήκες	3 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 2 δραστηριότητες κατασκευών 2 δραστηριότητες εμπορίου 2 υπηρεσίες 1 αποθήκη χονδρεμπορίου	
13	289	Δερβενακίων-Σφακτηρίας-Αιγιάλεω	2.201 τ.μ.	1 αποθήκη	1 δραστηριότητα εμπορίου 1 κατοικία	
14	290	Παπαστράτου-Δερβενακίων-Αιγιάλεω	2.550 τ.μ	2 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 2 Εργοστάσια Ενδυμάτων-Υποδημάτων-Υφαντουργείας 1 Βιομηχανία Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 1 Βιομηχανία Τροφίμων 4 αποθήκες	Εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο Μαλκότση (Βιομηχανία αγροτικών μηχανημάτων) 1 ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα 3 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα εμπορίου 3 δραστηριότητες κατασκευών 3 υπηρεσίες 1 κατοικία	
15	291	Φωκίωνος-Αιγιάλεω-Δερβενακίων	2.325 τ.μ	3 Βιομηχανίες Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 1 Εργοστάσιο Κατασκευής Μηχανημάτων 1 αποθήκη	2 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 2 δραστηριότητες κατασκευών 2 υπηρεσίες 1 αποθήκη χονδρεμπορίου	
16	292	Γραβιάς-Αιγιάλεω-Δερβενακίων	4.200 τ.μ	1 αποθήκη	1 εργοστάσιο	
17	293	Δραγατσανίου-Αιγιάλεω-Δερβενακίων	5.325 τ.μ.	3 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 2 Εργοστάσια Επισκευής Πλοίων 1 κενή εγκατάσταση 4 αποθήκες	2 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 1 δραστηριότητα κατασκευών 1 υπηρεσία 3 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα εμπορίου	

18	294	Δερβενακίων- Κάστορος- Αιγάλεω	4.500 τ.μ	2 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Επισκευής Πλοίων 1 Βιομηχανία Ελαστικών- Πλαστικών	2 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 2 δραστηριότητες κατασκευών 1 αποθήκη χονδρεμπορίου 2 υπηρεσίες	
19	297	Κάστορος- Αιγάλεω- Αιτωλικού	7.100 τ.μ	13 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 3 Εργοστάσια Επισκευής Πλοίων 7 κενές εγκαταστάσεις 5 αποθήκες	4 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 2 αποθήκες χονδρεμπορίου	
20	298	Δραγατσανίου- Αιγάλεω- Αιτωλικού	4.012 τ.μ	1 Βιομηχανία Τροφίμων 1 εγκαταλελειμμένη εγκατάσταση	1 εγκαταλελειμμένο οικόπεδο 1 εργοστάσιο	
21	300	Γραβιάς- Αιγάλεω- Αιτωλικού	3.535 τ.μ	1 Βιομηχανία Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 7 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 κενή εγκατάσταση 2 αποθήκες	1 εγκαταλελειμμένο οικόπεδο 3 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 4 δραστηριότητες κατασκευών 3 δραστηριότητες εμπορίου 2 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 υπηρεσία 2 κατοικίες	
22	301	Φωκίδος- Αιγάλεω- Αιτωλικού	3.434 τ.μ	1 Βιομηχανία Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 1 Εργοστάσιο Παραγωγής Χαρτιού 5 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Ηλεκτροτεχνείας 2 κενές εγκαταστάσεις 4 αποθήκες	6 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 7 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 υπηρεσία 1 δραστηριότητα κατασκευών 1 κατοικία	
23	302	Παπαστράτου- Αιγάλεω- Αιτωλικού	3.434 τ.μ	7 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 2 Εργοστάσια Επισκευής Πλοίων 1 Βιομηχανία Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 1 Εργοστάσιο Ηλεκτροτεχνείας 1 αποθήκη	5 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 3 δραστηριότητες κατασκευών 1 αποθήκη χονδρεμπορίου 1 υπηρεσία 1 κατοικία	
24	303	Σφακτηρίας- Αιγάλεω- Αιτωλικού	3.502 τ.μ	7 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Βιομηχανία Ελαστικών- Πλαστικών 1 Εργοστάσιο Επισκευής Πλοίων 1 κενή εγκατάσταση	8 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 6 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 υπηρεσία 1 δραστηριότητα εμπορίου 2 κατοικίες	
25	304	Μεσολογγίου- Αιγάλεω- Αιτωλικού	5.616 τ.μ	2 Βιομηχανίες Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 11 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Ηλεκτροτεχνείας 1 αποθήκη	8 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 7 αποθήκες χονδρεμπορίου 2 υπηρεσίες 1 δραστηριότητα κατασκευών 4 κατοικίες	
26	360	Μεσολογγίου- Αιτωλικού- Μεθώνης	4.000 τ.μ	3 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Επισκευής Πλοίων 1 κενή εγκατάσταση 5 αποθήκες	4 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 1 κατοικία	

27	361	Σφακτηριάς-Αιτωλικού-Αντιπλοιάρχου Παναγιώτη Α. Βλαχάκου Π.Ν.	3.200 τ.μ	1 Βιομηχανία Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 4 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων	4 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 1 εγκαταλελειμμένο οικόπεδο 4 αποθήκες χονδρεμπορίου 4 κατοικίες 2 δραστηριότητες εμπορίου 1 δραστηριότητα κατασκευών	
28	362	Παπαστράτου-Αιτωλικού-Αντιπλοιάρχου	3.100 τ.μ	1 Βιομηχανία Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 1 Εργοστάσιο Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Βιομηχανία Τροφίμων	2 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 2 αποθήκες χονδρεμπορίου 5 δραστηριότητες εμπορίου 4 δραστηριότητες κατασκευών	
29	363	Γραβιάς-Αντιπλοιάρχου-Αιτωλικού	6.930 τ.μ	8 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 2 Βιομηχανίες Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 1 Βιομηχανία Ενδυμάτων-Υποδημάτων 2 κενές εγκαταστάσεις 2 αποθήκες	6 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 4 αποθήκες χονδρεμπορίου 2 δραστηριότητες εμπορίου 2 υπηρεσίες	
30	364	Δραγατσανίου-Αντιπλοιάρχου-Αιτωλικού	5.600 τ.μ	1 Εργοστάσιο Καπνού	2 εγκαταλελειμμένα οικόπεδα 3 εργοστάσια 1 κατοικία	
31	365	Πολυδεύκους-Αιτωλικού-Δραγατσανίου	3.000 τ.μ	1 Βιομηχανία Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 4 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 κενή εγκατάσταση 1 αποθήκη	3 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 5 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα κατασκευών 1 υπηρεσία	
32	366	Κάστορος-Αιτωλικού-Πολυδεύκους	3.000 τ.μ	1 Βιομηχανία Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 4 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 αποθήκη	2 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 1 αποθήκη χονδρεμπορίου 4 υπηρεσίες	
33	367	Ακτή Κονδύλη-Αιτωλικού-Κάστορος	5.600τ.μ	1 Βιομηχανία Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 2 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Επισκευής Πλοίων 1 κενή εγκατάσταση 3 αποθήκες	1 εγκαταλελειμμένο οικόπεδο	
34	370	Ακτή Κονδύλη-Μαυρομιχάλη-Κάστορος	5.280 τ.μ	2 αποθήκες	1 εγκαταλελειμμένο οικόπεδο 4 αποθήκες χονδρεμπορίου 3 δραστηριότητες εμπορίου 1 υπηρεσία	
35	371	Κάστορος-Μαυρομιχάλη-Πολυδεύκους	3.000 τ.μ	3 αποθήκες	3 εγκαταλελειμμένα οικόπεδα 4 αποθήκες χονδρεμπορίου 4 δραστηριότητες εμπορίου 1 δραστηριότητα κατασκευών	
36	372	Πολυδεύκους-Μαυρομιχάλη-Δραγατσανίου	3.000 τ.μ	6 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Ηλεκτροτεχνείας	2 εγκαταλελειμμένα οικόπεδα 6 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα κατασκευών 1 υπηρεσία	

37	373	Δραγατσανίου-Μαυρομιχάλη-Γραβιάς	5.500 τ.μ	2 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Επισκευής Πλοίων 1 Εργοστάσιο Ηλεκτροτεχνείας 4 κενές εγκαταστάσεις 4 αποθήκες	1 εργοστάσιο 1 κενό οικόπεδο χρησιμοποιεί ως χώρος στάθμευσης πάρκινγκ 1 αποθήκη χονδρεμπορίου	
38	374	Γραβιάς-Παπαστράτου-Μαυρομιχάλη	6.930 τ.μ	1 Εργοστάσιο Καπνού (Καπνοβιομηχανία Παπαστράτου)	Καπνοβιομηχανία Παπαστράτου 4 δραστηριότητες κατασκευών	
39	375	Παπαστράτου-Ζάκου-Μεσολογίου-Αντιπλοιάρχου	3.672 τ.μ	1 Βιομηχανία Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 3 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 κενή εγκατάσταση 1 αποθήκη	3 εγκαταλελειμμένα οικόπεδα 1 ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα 2 αποθήκες χονδρεμπορίου	
40	377	Μεσολογίου-Μαυρομιχάλη-Μεθώνης	3.650 τ.μ	1 Βιομηχανία Ξύλου και Κατασκευής Επίπλων 4 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Επισκευής Πλοίων 4 κενές εγκαταστάσεις	5 εγκαταλελειμμένα οικόπεδα 1 ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα 3 αποθήκες χονδρεμπορίου 2 δραστηριότητες εμπορίου 2 υπηρεσίες 8 κατοικίες	
41	422	Παπαστράτου-Ασκληπιού-Μεθώνης	14.175 τ.μ	1 Χημική Βιομηχανία 1 αποθήκη	1 αποθήκη χονδρεμπορίου 2 άλλες χρήσεις	
42	423	Γραβιάς-Μαυρομιχάλη-Ασκληπιού	7.875 τ.μ	2 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Επισκευής Πλοίων 1 Χημική Βιομηχανία 5 αποθήκες	3 εγκαταλελειμμένα οικόπεδα 3 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 6 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα εμπορίου 1 υπηρεσία	
43	425	Πολυδεύκους-Μαυρομιχάλη-Ασκληπιού	3.000 τ.μ	2 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Ηλεκτροτεχνείας 2 αποθήκες	4 εγκαταλελειμμένα οικόπεδα 1 ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα 4 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα κατασκευών	
44	426	Κάστορος-Μαυρομιχάλη-Ασκληπιού	3.000 τ.μ	4 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Επισκευής Πλοίων 1 κενή εγκατάσταση 3 αποθήκες	12 αποθήκες χονδρεμπορίου 3 δραστηριότητες κατασκευών 3 δραστηριότητες εμπορίου 2 υπηρεσίες	
45	427	Αγίου Διονυσίου-Μαυρομιχάλη-Ασκληπιού	5.390 τ.μ	11 αποθήκες 1 κενό κτίριο	1 εγκαταλελειμμένο οικόπεδο 2 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα εμπορίου	
46	429	Αγίου Διονυσίου-Ασκληπιού-Χαϊδαρίου	5.390 τ.μ	4 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Επισκευής Πλοίων 3 κενές εγκαταστάσεις 14 αποθήκες	4 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 5 δραστηριότητες κατασκευών 11 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα εμπορίου	
47	430	Κάστορος-Ασκληπιού-Πολυδεύκους	2.940 τ.μ	6 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 2 Εργοστάσια Επισκευής Πλοίων 5 αποθήκες	2 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 7 αποθήκες χονδρεμπορίου 5 δραστηριότητες κατασκευών 1 υπηρεσία	

48	431	Πολυδεύκους-Δραγατσανίου-Ασκληπιού	5.130 τ.μ	5 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 2 κενές εγκαταστάσεις 2 αποθήκες	1 ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα 2 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 υπηρεσία	
49	432	Δραγατσανίου-Ασκληπιού-Γραβιάς	2.850 τ.μ	1 Χημική Βιομηχανία 8 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 3 κενές εγκαταστάσεις 7 αποθήκες	1 εγκαταλελειμμένο οικόπεδο 4 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 6 αποθήκες χονδρεμπορίου 5 δραστηριότητες κατασκευών 1 δραστηριότητα εμπορίου 1 κατοικία	
50	433	Γραβιάς-Ασκληπιού-Παπαστράτου	6.860 τ.μ	2 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 κενή εγκατάσταση 5 αποθήκες	9 εγκαταλελειμμένα οικόπεδα 1 ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα 4 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα κατασκευών	
51	434	Παπαστράτου-Ασκληπιού-Λέσβου	7.129 τ.μ	4 αποθήκες	7 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα κατασκευών 1 υπηρεσία	
52	435	Λέσβου-Ασκληπιού-Μεθώνης	5.700 τ.μ	3 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 2 Εργοστάσια Επισκευής Πλοίων 1 Χημική Βιομηχανία 2 κενές εγκαταστάσεις 3 αποθήκες	3 εγκαταλελειμμένα οικόπεδα 1 ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα 6 αποθήκες χονδρεμπορίου 2 δραστηριότητες κατασκευών 1 δραστηριότητα εμπορίου 1 υπηρεσία	
53	495	Φωκίωνος-Παπαστράτου-Χαϊδαρίου	17.298 τ.μ	4 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Βιομηχανία Ενδυμάτων-Υποδημάτων 2 Βιομηχανίες Τροφίμων 2 αποθήκες	2 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα κατασκευών 1 εγκαταλελειμμένο οικόπεδο	
54	496	Γραβιάς-Χαϊδαρίου-Φωκίωνος	7.875 τ.μ	5 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Βιομηχανία Ελαστικών-Πλαστικών	3 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 1 αποθήκη χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα κατασκευών	
55	497	Δραγατσανίου-Φωκίωνος-Χαϊδαρίου	5.500 τ.μ	5 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 3 Βιοτεχνίες (μη αναγνωρισθέντων κλάδων) 6 κενές εγκαταστάσεις 7 αποθήκες	4 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 4 αποθήκες χονδρεμπορίου 7 δραστηριότητες κατασκευών 2 υπηρεσίες	
56	498	Πολυδεύκους-Φωκίωνος-Δραγατσανίου	3.000 τ.μ	6 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 6 Βιοτεχνίες (μη αναγνωρισθέντων κλάδων) 2 κενές εγκαταστάσεις 2 αποθήκες	3 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 2 αποθήκες χονδρεμπορίου 7 δραστηριότητες κατασκευών 2 υπηρεσίες	
57	499	Κάστορος-Χαϊδαρίου-Φωκίωνος	2.970 τ.μ	5 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Βιοτεχνία (μη αναγνωρισθέντων κλάδων) 6 κενές εγκαταστάσεις 6 αποθήκες	1 εγκαταλελειμμένο οικόπεδο 2 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 4 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα κατασκευών 2 υπηρεσίες	

58	500	Αγίου Διονυσίου- Κάστορος- Χαϊδαρίου	4.815 τ.μ	1 Εργοστάσιο Κατασκευής Μηχανημάτων 2 Βιοτεχνίες (μη αναγνωρισθέντων κλάδων) 3 αποθήκες	2 εγκαταλελειμμένα οικόπεδα 1 ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα 5 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 δραστηριότητα κατασκευών 2 υπηρεσίες	
59	506	Φωκίωνος- Δραγατσανίου- Αγίου Φιλίππου	225 τ.μ	1 Εργοστάσιο Κατασκευής Μηχανημάτων 2 Βιοτεχνίες (μη αναγνωρισθέντων κλάδων)	1 ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα 2 αποθήκες χονδρεμπορίου	
60	507	Δραγατσανίου- Δαφνίου- Γραβιάς- Φωκίωνος	1.410 τ.μ	6 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 3 Βιοτεχνίες (μη αναγνωρισθέντων κλάδων)	1 εγκαταλελειμμένο οικόπεδο 5 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 2 δραστηριότητες κατασκευών 1 αποθήκη χονδρεμπορίου	
61	509	Παπαστράτου- Δαφνίου-Αγίου Φιλίππου	2.175 τ.μ	7 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 κενή εγκατάσταση 1 αποθήκη	3 δραστηριότητες κατασκευών 2 αποθήκες χονδρεμπορίου 1 υπηρεσία	
62	510	Φωκίωνος- Γραβιάς- Δαφνίου- Παπαστράτου	2.160 τ.μ	5 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Βιομηχανία Ελαστικών- Πλαστικών 1 Εργοστάσιο Επισκευής Πλοίων 1 Βιοτεχνία (μη αναγνωρισθέντων κλάδων) 1 αποθήκη	3 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 1 δραστηριότητα κατασκευών 1 αποθήκη χονδρεμπορίου	
63	511	Δαφνίου- Παπαστράτου- Φωκίωνος- Καλαβρύτων	2.070 τ.μ	2 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 2 κενές εγκαταστάσεις 1 αποθήκη	1 εγκαταλελειμμένο οικόπεδο 1 αποθήκη χονδρεμπορίου 3 υπηρεσίες	
64	512	Καλαβρύτων- Δαφνίου- Φωκίωνος	3.155 τ.μ	6 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 2 Βιομηχανίες Ενδυμάτων- Υποδημάτων 1 κενή εγκατάσταση 1 αποθήκη	1 δραστηριότητα κατασκευών 1 υπηρεσία	
65	553	Μεθώνης- Ρετσίνας- Καλαβρύτων- Δαφνίου	16.310 τ.μ	5 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Βιομηχανία Ενδυμάτων- Υποδημάτων 5 κενές εγκαταστάσεις 5 αποθήκες	3 εγκαταλελειμμένα οικόπεδα 3 αποθήκες χονδρεμπορίου 4 δραστηριότητες κατασκευών 4 δραστηριότητες εμπορίου 3 υπηρεσίες	
66	554	Καλαβρύτων- Δαφνίου- Παπαστράτου	4.335 τ.μ	4 Εργοστάσια Κατασκευής Μηχανημάτων 1 Εργοστάσιο Ηλεκτροτεχνίας 2 κενές εγκαταστάσεις 5 αποθήκες	5 εγκαταλελειμμένα οικόπεδα 2 ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες 4 αποθήκες χονδρεμπορίου 2 δραστηριότητες εμπορίου 1 κατοικία	
67	568	Ρετσίνα - Υμηττού-Αγίου Φιλίππου	2.600 τ.μ.	1 εγκατάσταση βιομηχανίας- βιοτεχνίας (Κλωστοϋφαντουργία Ρετσίνα) 1 κενή εγκατάσταση	Εγκαταλελειμμένος χώρος	Δημόσιο

				Αμαξοστάσιο ΟΣΕ	Εγκαταστάσεις αμαξοστάσιου ΟΣΕ	
68	572		120.000 τ.μ.			ΟΣΕ
69	574	Παλαμιδίου- Δαβάκη Πίνδου- Δηλαβέρη	30 στρέμματα	Πάρκο Δηλαβέρη (Εργοστάσιο Καραμοποιείας)	Κενός χώρος	Δήμος Πειραιά
70	550- 552	Παλαμιδίου- Φιλιππουπόλεως- Δαβάκη Πίνδου- Μαντούβαλου	9.975 τ. μ.	Σιταποθήκες ΚΥΔΕΠ	Κενός χώρος	Ιδιώτες

Σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. του 1986 είχαν γίνει κάποιες προτάσεις για την ανάπτυξη της περιοχής που έχουμε ορίσει ως το απόθεμα γης του Δήμου Πειραιά. (Βλέπε: Χάρτη 9, σελ.185). Αναλυτικότερα είχε προταθεί ο χώρος του πρώην εργοστασίου Δηλαβέρη καθώς και το Αμαξοστάσιο ΟΣΕ να αξιοποιηθούν ως ελεύθεροι χώροι πρασίνου και αναψυχής. Επίσης οι προτάσεις του Γ.Π.Σ για την ανάπλαση της υποβαθμισμένης βιομηχανικής ζώνης του Αγίου Διονυσίου ήταν οι εξής:

- Απομάκρυνση των οχλουσών δραστηριοτήτων από τη περιοχή
- Αξιοποίηση της περιοχής με τη δημιουργία χώρου πρασίνου και εκθεσιακού κέντρου.
- Χωροθέτηση στη περιοχή δημόσιων κτιρίων και κτιρίων ΟΤΑ.
- Διατήρηση των ιστορικών κτιρίων με την επανεγκατάσταση σε αυτά νέων λειτουργιών.

Κατανομή ανάλογα με τη προϋπάρχουσα χρήση

Τα στοιχεία του πίνακα αναφορικά με τις προϋπάρχουσες χρήσεις (Απογραφή ΕΣΥΕ 1981) της περιοχής μελέτης έχουν απεικονιστεί στο Χάρτη 10 (Βλέπε: Χάρτη 10, σελ.186). Με βάση τον εν λόγω χάρτη παρατηρούμε ότι ο αριθμός των οικοδομικών τετραγώνων με συνδυασμό χρήσεων (βιομηχανίες-βιοτεχνίες και αποθήκες) ήταν σαφώς μεγαλύτερος από ότι με μεμονωμένες λειτουργίες. Επιπλέον στο Χάρτη 10 σε κάποια οικοδομικά τετράγωνα αναγράφονται τα ονόματα των σημαντικότερων εγκαταστάσεων της περιοχής.

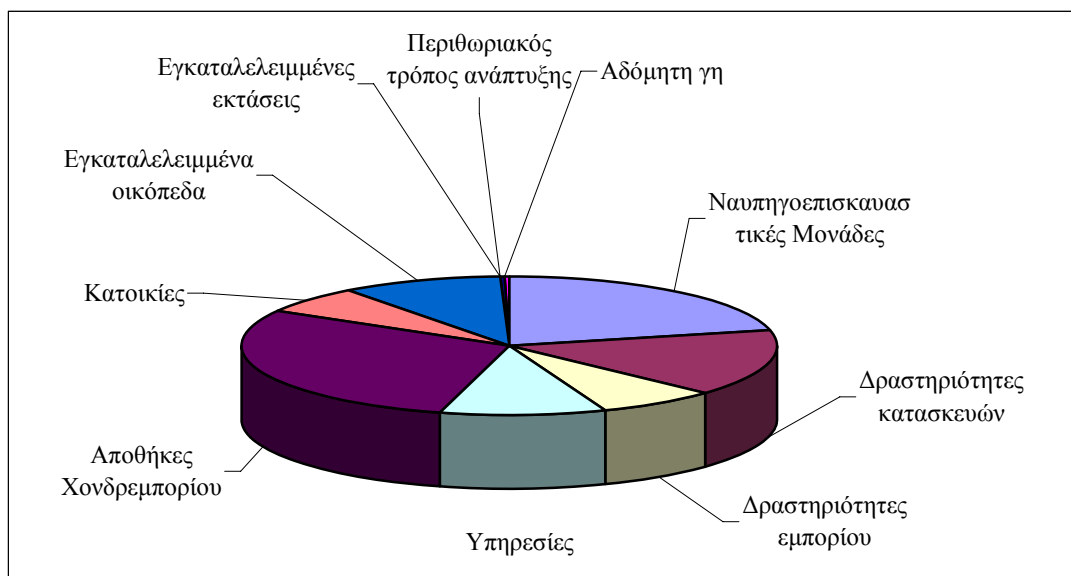
Κατανομή ανάλογα με τη σημερινή χρήση

Με βάση τον πίνακα 33 κατασκευάστηκε ο παρακάτω πίνακας που περιέχει την κατανομή των χρήσεων γης ανάλογα με την υφιστάμενη χρήση

Πίνακας 34 Κατανομή ανάλογα με την υφιστάμενη χρήση

Σημερινή Χρήση	Αριθμός	Ποσοστό
Ναυπηγοεπισκευαστικές Μονάδες	137	21,47%
Δραστηριότητες Μηχανικών-Μηχανολογικών κατασκευών	98	15,36%
Δραστηριότητες Εμπορίου	46	7,21%
Υπηρεσίες	64	10,03%
Αποθήκες Χονδρεμπορίου	186	29,15%
Κατοικίες	42	6,58%
Εγκαταλελειμμένα οικόπεδα	61	9,56%
Εγκαταλελειμμένες εκτάσεις	1	0,15%
Περιθωριακός τρόπος ανάπτυξης	1	0,15%
Αδόμητη γη	2	0,31%
Σύνολο	638	100,00%

Γράφημα 20 Κατανομή (σε ποσοστό) ανάλογα με την υφιστάμενη χρήση



Λαμβάνοντας υπόψη το παραπάνω πίνακα και το αντίστοιχο γράφημα παρατηρούμε ότι στο σύνολο του αποθέματος η γη με ενεργή δραστηριότητα καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό. Αναλυτικότερα οι δραστηριότητες χονδρεμπορίου και οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες καταλαμβάνουν τα υψηλότερα ποσοστά. Η μεγαλύτερη συγκέντρωση αυτών των δραστηριοτήτων εμφανίζεται στη περιοχή Γκάζι-Παπαστράτου (Βλέπε: Χάρτη 11, σελ.187). Οι τομείς του χονδρεμπορίου και της ναυπηγοεπισκευής είναι οι τομείς κλειδιά της εν λόγω περιοχής. Με βάση το Χάρτη 11 παρατηρούμε ότι στα περισσότερα οικοδομικά τετράγωνα υπάρχει συνδυασμός των δύο αυτών κλάδων. Αντίθετα ο αριθμός των οικοδομικών τετραγώνων με συγκέντρωση μονάδων αμιγούς δραστηριότητας χονδρεμπορίου ή ναυπηγοεπισκευής είναι περιορισμένος.

Οι σύγχρονοι κλάδοι της περιοχής του Αγίου Διονυσίου είναι οι εξής:

- Κλάδος κατασκευής σιδηροσωλήνων
- Κλάδος κατασκευής ειδών χαλκουργίας
- Κλάδος κατασκευής λοιπών αντικειμένων από μέταλλο
- Κλάδος κατασκευής αντλιών
- Κλάδος επισκευής σκαφών εντός ναυπηγείου
- Κλάδος χονδρικού εμπορίου και μετάλλων
- Κλάδος χονδρεμπορίου μηχανών.¹⁹⁷

¹⁹⁷ Βαλεριάνου Κ., Παναγιωτάτου Ε. (2006), Παρατηρώντας τον Πειραιά, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, σελ 60

Επίσης οι δραστηριότητες μηχανικών-μηχανολογικών κατασκευών και εμπορίου καταλαμβάνουν υψηλό ποσοστό στο σύνολο του αποθέματος (Βλέπε: Χάρτη 12, σελ.188 και Χάρτη 13, σελ.189). Στους χάρτες 12, 13 φαίνεται η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων αυτών στη περιοχή μελέτης. Παρατηρούμε, ακόμα, ότι ο αριθμός των δραστηριοτήτων εμπορίου ανά οικοδομικό τετράγωνο είναι μικρός.

Ο αριθμός των εγκαταλελειμμένων οικόπεδων είναι μεγάλος στη περιοχή μελέτης (Βλέπε: Χάρτη 14, σελ.190). Με βάση το Χάρτη 14 παρατηρούμε ότι η περιοχή Γκάζι-Παπαστράτου συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό χώρων οι οποίοι εγκαταλείφθηκαν μετά από κάποια υποτυπώδη ανάπτυξή τους. Κυρίως η αποδυνάμωση του δευτερογενή τομέα είχε σαν συνέπεια την δημιουργία εγκαταλελειμμένων εκτάσεων. Επιπλέον παρατηρούμε ότι στη περιοχή μελέτης υπάρχει 1 εγκαταλελειμμένη έκταση (πρώην βιομηχανία Ρετσίνα) 2.600 τ.μ. Επιπλέον οι χώροι του πρώην εργοστασίου Δηλαβέρη καθώς και οι σιταποθήκες ΚΥΔΕΠ αποτελούν τους αδόμητους χώρους. Δηλαδή συνολικά 39.975 τ.μ. αποτελούν την κενή από χρήσεις γη. Επίσης η έκταση του Αμαξοστάσιου ΟΣΕ (120.000 τ.μ.) έχει αναπτυχθεί με περιθωριακό τρόπο για τη πόλη. Παρατηρούμε επομένως ότι μπορεί ο αριθμός των ΑΔΕ να είναι μικρός όμως η έκταση που καλύπτουν είναι σημαντική στο σύνολο του αποθέματος γης.

Κατανομή κατά μέγεθος

Παρακάτω ακολουθεί η κατανομή κατά μέγεθος του αποθέματος γης του Δήμου Πειραιά.

Πίνακας 35 Κατανομή κατά μέγεθος

Κατηγορίες Μεγέθους	Αριθμός Χώρων	Ποσοστό
225 – 2.600	14	19,17%
2.602 – 4.815	28	42,46%
4.816 – 10.075	23	31,50%
10.076 – 30.000	4	5,47%
120.000	1	1,36%
Σύνολο	70	100

Με βάση το Χάρτη 15 παρατηρούμε την κατανομή του μεγέθους ανά οικοδομικό τετράγωνο.¹⁹⁸ Διατυπώνουμε τις εξής παρατηρήσεις:

- 1) Οι περισσότεροι χώροι ανήκουν στη κατηγορία μεγέθους 2.602–4.815τ.μ..
- 2) Θεωρώντας μεγάλους σε μέγεθος τους χώρους με έκταση πάνω από 3.000 τ.μ., τότε οι 49 χώροι που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία είναι μεγάλος αριθμός.
- 3) Αντιθέτως από 3.000 τ.μ. και κάτω αντιστοιχούν οι λιγότεροι χώροι.

¹⁹⁸ Για τα οικοδομικά τετράγωνα 220, 296, 424 δεν γνωρίζουμε την έκτασή τους και για αυτό στο χάρτη είναι κενά

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΠΡΟΤΑΣΗ

11) Πρόταση για την αξιοποίηση του αποθέματος γης-Αντί συμπερασμάτων

Ανακεφαλαιώνοντας, το ζήτημα των αδόμητων και εγκαταλελειμμένων εκτάσεων είναι ένα κρίσιμο ζήτημα για την Ελλάδα και ειδικότερα για το Λεκανοπέδιο Αττικής, όπου παρατηρείται το φαινόμενο της ανεπάρκειας ελεύθερων χώρων, λόγω της υψηλής δόμησης σε συνδυασμό με την λανθασμένη διαχείριση του εναπομείναντος αποθέματος γης. Επιλέξαμε ως περιοχή μελέτης, του φαινομένου, τον Δήμο Πειραιά που εμφανίζει τα δυο σημαντικότερα αίτια ύπαρξης ΑΔΕ, την εξασθένηση του κλάδου της βιομηχανίας αλλά και τη μείωση της εισροής πληθυσμού.

Ο Πειραιάς έχει ανάγκη αξιοποίησης του εναπομείναντος αποθέματος γης. Τίθεται, λοιπόν, ζήτημα διαχείρισης των εκτάσεων αυτών. Το ζήτημα της αξιοποίησης του αποθέματος είναι αναπόσπαστο κομμάτι των βασικών προβλημάτων που η περιοχή μελέτης παρουσιάζει (ανεπαρκείς κοινωνικές υποδομές, υψηλός συντελεστής δόμησης, υποβαθμισμένες κατοικίες, έλλειψη χώρων στάθμευσης, αναψυχής και πρασίνου, ανεπαρκές οδικό δίκτυο, υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων στο κέντρο, κ.λ.π) . Λαμβάνοντας, λοιπόν, υπόψη τα προβλήματα, τις ελλείψεις και τις ανάγκες του Δήμου Πειραιά θα προβούμε στην διατύπωση πρότασης για τη διαχείριση του αποθέματος με στόχο την αναβάθμιση της περιοχής. Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί ότι η πρόταση έχει σαν στόχο τη συνολική-ενιαία και όχι αποσπασματική διαχείριση του αποθέματος γης.

Αποδεικνύεται από την ανάλυση που προηγήθηκε ότι μπορούμε να προβούμε στη διατύπωση μιας πρότασης για την αξιοποίηση και την ενιαία διαχείριση του αποθέματος. Θεωρούμε ότι είναι προτεραιότητα η διατύπωση μιας γενικότερης πρότασης η οποία θα λαμβάνει υπόψη το ιδιοκτησιακό καθεστώς αλλά και το είδος της έκτασης δομημένη ή αδόμητη. Συνήθως η διαχείριση της αδόμητης γης είναι πιο εύκολη διαδικασία από της δομημένης. Αυτό ισχύει γιατί η κενή γη μπορεί εύκολα να μετατραπεί σε χώρο πρασίνου και αναψυχής.

Επιπλέον εύκολες να διαχειριστούν είναι οι μη ιδιωτικές εκτάσεις . Λέγοντας μη ιδιωτικές εκτάσεις εννοούμε τις εκτάσεις οι οποίες ανήκουν στο «στενό» δημόσιο τομέα (π.χ Υπουργεία) αλλά και αυτές που ανήκουν σε συλλογικούς φορείς και οργανισμούς

κοινής ωφελείας δηλαδή στον «ευρύτερο» δημόσιο τομέα (ΔΕΗ, ΟΣΕ, κ.λ.π)¹⁹⁹. Αντίθετα, όμως, με τη γη που ανήκει σε ιδιώτες τα πράγματα είναι δυσκολότερα αφού εμπλέκονται τα συμφέροντα των ιδιοκτητών για την λήψη απόφασης σχετικά με τη χωροθέτηση χρήσεων.

Ο αριθμός των εκτάσεων που μελετήσαμε ήταν 73. Για την περιοχή Γκάζι-Παπαστράτου λόγω της μεγάλης έκτασής της ήταν δύσκολο να βρεθούν οι ιδιοκτήτες. Μόνο για 4 εκτάσεις από το σύνολο των εκτάσεων που μελετήσαμε γνωρίζουμε τους ιδιοκτήτες.

Πίνακας 34 Κατανομή των χώρων με βάση τους ιδιοκτήτες κατά υφιστάμενη χρήση και έκταση

Ιδιοκτήτες	Υφιστάμενη Χρήση	Έκταση
Δημόσιο	Εγκαταλελειμμένη έκταση της πρώην βιομηχανίας Ρετσίνα	2.600 τ.μ.
ΟΣΕ	Εγκαταστάσεις Αμαξοστάσιου ΟΣΕ	120.000 τ.μ.
Δήμος Πειραιά	Αδόμητη έκταση πρώην εργοστασίου Δηλαβέρη	30.000 τ.μ.
Ιδιώτες	Αδόμητη έκταση σιταποθηκών ΚΥΔΕΠ	9.975 τ.μ.

Παρατηρούμε με βάση τον πίνακα 34 ότι από αυτές τις 4 εκτάσεις οι 3 ανήκουν στο δημόσιο και μόνο μια σε ιδιώτες.

Πίνακας 35 Αριθμός χώρων και ποσοστό ανά ιδιοκτήτη

Ιδιοκτήτες	Αριθμός Χώρων	Ποσοστό
Δημόσιο	3	75%
Ιδιώτες	1	25%
Σύνολο	4	100%

¹⁹⁹ Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Πολεοδομική οργάνωση και ανάπτυξη περιοχής Ελαιώνα, Αθήνα 1992

Συμπεραίνουμε με βάση τον πίνακα 35 ότι το μεγαλύτερο ποσοστό 75% ανήκει στο δημόσιο.

Παρακάτω γίνεται συσχετισμός της ιδιοκτησίας με την υφιστάμενη χρήση και την έκταση.

Πίνακας 36 Έκταση και αριθμός χώρων ανά υφιστάμενη χρήση κατά ιδιοκτήτη

Ιδιοκτήτες	Αριθμός χώρων ανά υφιστάμενη χρήση			Έκταση
	Εγκαταλ. γη	Αδόμητ η γη	Περιθωριακός τρόπος ανάπτυξης	
Δημόσιο	1	1	1	152.600 τ.μ.
Ιδιώτες	-	1	-	9.975 τ.μ.

Παρατηρούμε, λοιπόν, με βάση τον πίνακα 36 ότι στο δημόσιο αναλογεί μεγαλύτερη έκταση από ότι σε ιδιώτες. Οι κενές εκτάσεις που ανήκουν στο δημόσιο είναι πιο εύκολες για διαχείριση. Οι εκτάσεις του αμαξοστάσιου ΟΣΕ και του εργοστασίου Δηλαβέρη ανήκουν στο δημόσιο επομένως η αποκατάστασή τους θα είναι εύκολη διαδικασία. Αντιθέτως η κενή έκταση των σιταποθηκών ΚΥΔΕΠ ανήκει σε ιδιώτες με αποτέλεσμα να εμπλέκονται τα συμφέροντα των ιδιοκτητών για την αξιοποίησή της.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως προτείνεται η ενιαία διαχείριση του αποθέματος γης. Για αυτό το λόγο η κενή έκταση του πρώην εργοστασίου Δηλαβέρη, η εγκαταλελειμμένη έκταση της πρώην βιομηχανίας Ρετσίνα που ανήκουν στο δημόσιο και η έκταση των σιταποθηκών ΚΥΔΕΠ (μετά από συμφωνία με τους ιδιοκτήτες) προτείνεται να διαχειριστούν ενιαία. Αναλυτικότερα προτείνεται η χωροθέτηση των εξής χρήσεων σε αυτή τη περιοχή συνολικής έκτασης 42.575 τ.μ.:

- Ζώνη πρασίνου, αναψυχής, αθλητισμού. Η έλλειψη χώρων πρασίνου και αναψυχής είναι ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που παρουσιάζει ο Πειραιάς. Προτείνεται, λοιπόν, η δημιουργία ελεύθερων χώρων πρασίνου με τη μορφή μεγάλων πάρκων αναψυχής και περιπάτου συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων αθλητισμού και παιδικές χαρές για την εξυπηρέτηση των αναγκών των

κατοίκων του Δήμου. Ειδικότερα προτείνεται η δημιουργία πάρκου έκτασης 9-20 Ηα με μεγάλο ποσοστό πρασίνου.²⁰⁰

- Ζώνη εγκαταστάσεων κοινωνικής υποδομής
- Δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης

Όσον αφορά τις εγκαταστάσεις του Αμαξοστάσιου ΟΣΕ η μετεγκατάστασή τους στο Θρυάσιο πεδίο θα απελευθερώσει έκταση 120.000 τ.μ.. Όμως λόγω της ιστορικότητας των εγκαταστάσεων τα κελύφη θα παραμείνουν. Προτείνεται, λοιπόν, η χωροθέτηση των εξής χρήσεων :

- Ζώνη εμπορίου και υπηρεσιών. Ειδικότερα προτείνεται η δημιουργία κέντρου λιανικού εμπορίου και υπηρεσιών για τη κάλυψη των καθημερινών αναγκών των κατοίκων των βόρειων διαμερισμάτων και επομένως μερική αποφόρτιση του κέντρου.
- Μεταφορά κτιρίων δημόσιας διοίκησης από το κέντρο του Δήμου και επανεγκατάστασή τους στη περιοχή λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης δραστηριοτήτων σε αυτό, με στόχο την αποφόρτισή του και τη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου

Επιπλέον προτείνεται η αποκατάσταση της υποβαθμισμένης περιοχής Γκάζι-Παπαστράτου και ειδικότερα:

- Δημιουργία πάρκων γειτονιάς με ποσοστό πρασίνου 60%. Οι λειτουργίες που συγκεντρώνονται σε αυτούς του χώρους είναι αναψυχής -ελεύθερου χρόνου, περιπάτου, κ.τ.λ..
- Πεζοδρομήσεις
- Κίνητρα για ιδιοκτήτες
- Δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης
- Μεταφορά όλων των οχλουσών δραστηριοτήτων, βιομηχανικές μονάδες, που απέμειναν στη περιοχή

²⁰⁰ Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος, Πολεοδομικά Πρότυπα, Αθήνα 1983, σελ 31

- Προστασία των ιστορικών κτιρίων και ένταξη σε αυτά νέων λειτουργιών.
- Διατήρηση των δραστηριοτήτων που είναι ανεπτυγμένες στη περιοχή (μονάδες ναυπηγοεπισκευής και χονδρεμπορίου) και οι οποίες βοηθούν στην οικονομική της ανάπτυξη.

Στην περιοχή Γκάζι-Παπαστράτου ανάλογα με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των εκτάσεων (δημόσιο ή ιδιωτικό) η αποκατάστασή τους θα είναι εύκολη ή δύσκολη υπόθεση.

Για να έχει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα η νέα πολιτική γης (δηλαδή την αναβάθμιση του Δήμου Πειραιά) θα πρέπει συγχρόνως να λάβουν χώρα μια σειρά ρυθμίσεων γενικότερου χαρακτήρα όπως για παράδειγμα η μείωση του συντελεστή δόμησης και η αποκέντρωση δραστηριοτήτων και πληθυσμού, κ.λ.π..

Εν κατακλείδι, οι νέες χρήσεις που θα εγκατασταθούν στις εγκαταλελειμμένες-αδόμητες εκτάσεις είναι σημαντικό να ελέγχονται γιατί μπορεί να επηρεάσουν την ευρύτερη περιοχή είτε αρνητικά είτε θετικά. Είναι σημαντική, λοιπόν, η συνεχής παρακολούθηση από τις τοπικές αρχές μέχρι και την τελική φάση απόκτησης της γης αλλά και της χρησιμοποίησής της με σκοπό την έγκυρη αντίδραση σε περίπτωση που η ανάπτυξη μια χρήσης δεν επιφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Επομένως ο έλεγχος πάνω στη γη ο οποίος ορίζεται από τις εξής παραμέτρους: μορφή ιδιοκτησίας, χρήση γης και τιμές γης είναι πολύ σημαντικός για την προς ανάπτυξη έκταση αλλά και για την ανάπτυξη της περιοχής στην οποία ανήκει.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) Brachmant, Lavea (2005), “Vacant and Abandonment Property: Remedies for Acquisition and Redevelopment”, *Land Lines*, No. 4,17
- 2) Wood B. (1998), “Vacant Land in Europe”, *Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*
- 3) Pagano Michael A., Bowman Ann O’M. (2000), “Vacant Land in Cities: An Urban Resource”, *The Brookings Institution*
- 4) Remesar A. (2004), “Multifunctional land use in the renewal of harbour areas: Patterns of physical distribution of the urban functions “, *On the waterfront*, No 6
- 5) Cohen J.R., (2000), “Abandoned Housing: Implications for Federal Policy and Local Action”, *Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*
- 6) Kromer J. (2002),”Vacant-Property Policy and Practice: Baltimore and Philadelphia”, *The Brookings Institution*
- 7) Goldstein J., Jensen M., Reiskin E. (2001), Urban Vacant Land Redevelopment:Challenges and Progress, *Lincoln Institute of Land Policy Working Paper*
- 8) Bailey J., Mueller L., Schilling J., Snyder K., Chen D., Creating Opportunity from Abandonment, National Vacant Properties Campaign
- 9) Collins J. (2003), “Newcastle upon Tyne”, *Encarta Encyclopedia*

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- 1) Βαλεριάνου Κ. (2000), *Η διαπλοκή των δραστηριοτήτων της Ναυπηγοεπισκευής και του χονδρεμπορίου στον παράκτιο θύλακα του Αγίου Διονυσίου στο Δήμο Πειραιά. Χωρο-Κοινωνικές επιπτώσεις*,
- 2) Βαλεριάνου Κ., Κλαματσέα Ε., Ταπεινάκη Σ.(2004), *Αναπτυξιακή χαρτογράφηση κρίσιμων κοινωνικών παραμέτρων για το Δήμο Πειραιά Α ΦΑΣΗ*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- 3) Βαλεριάνου Κ., Κλαματσέα Ε., Ταπεινάκη Σ.(2004), *Αναπτυξιακή χαρτογράφηση κρίσιμων κοινωνικών παραμέτρων για το Δήμο Πειραιά Β ΦΑΣΗ*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- 4) Βαλεριάνου Κ., Παναγιωτάτου Ε. (2006), *Παρατηρώντας τον Πειραιά*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- 5) Βασενχοβεν Λ. Κ., (2004) , *Θεωρία του Σχεδιασμού του Χώρου* (Σημειώσεις μαθήματος), Αθήνα: Ε.Μ.Π.
- 6) Δελλαδέτση Π.Μ. (2004), *Χρήσεις γης και διαχείριση έγγειου αποθέματος* (Σημειώσεις μαθήματος), Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
- 7) Κοττέα Μ. (1997), *Η βιομηχανική ζώνη του Πειραιά*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Παντείου Πανεπιστημίου
- 8) Λουκόπουλος Δ.(1990), *Δυνατότητες και προοπτικές των προγραμμάτων ανάπλασης:Προτάσεις για ένα νέο οργανωτικό σχήμα*, ΕΜΠ
- 9) Μαλικούτη Σ. (2004), *Πειραιάς 1834-1912*, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς
- 10) Μιχελή Λ.(1993), *Πειραιάς: Από το Πόρτο Λεόνε στη Μαγχεστρία της Ανατολής*, Αθήνα: Γαλάτεια.
- 11) Μοδινός Μ., Ευθυμιόπουλος Η. (2000) (επιμ.), *Η βιώσιμη πόλη*, Αθήνα: Στοχαστής.
- 12) Μπάρζα Ο., Χριστάνα Χ. (1989), *Απόθεμα γης και κατευθύνσεις πολιτικής γης: Η περίπτωση του Δήμου Περιστερίου*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- 13) Πολύζος Γ., Παναγιωτόπουλος Β. (1998), *Ιστορικός βιομηχανικός εξοπλισμός στην Ελλάδα*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ.
- 14) Τσοκόπουλος Β. (1984), *Πειραιάς, 1835-1870: Εισαγωγή στην ιστορία του Ελληνικού Μάντσεστερ*, Αθήνα: Καστανιώτη.
- 15) Χατζημανωλάκης Γ. (2005), *Το χρονικό μιας πολιτείας (Πειραιάς 1835-2005)*, Πειραιάς: Εκδόσεις Δήμου Πειραιά.

- 16) Hall T. (2005), *Αστική γεωγραφία*, Αθήνα: Κρητική
- 17) Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986
- 18) Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 2) , Μάιος 1986
- 19) ΥΠΕΧΩΔΕ, Αναβάθμιση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Πειραιά, 1991
- 20) Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991
- 21) Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος, Πολεοδομικά Πρότυπα, Αθήνα 1983
- 22) Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Πολεοδομική οργάνωση και ανάπλαση περιοχής Ελαιώνα, Αθήνα 1992
- 23) Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, Τεύχος 4, Νο 79, Αθήνα, Μάιος 1988
- 24) Ανανιάδης Ν., Δρίτσας Θ., Καρακώστα Ε., Μπαφούνη Ε., Μπελαβίλας Ν., Νικολάου Α. (2002) (επιμ.), *Ημερίδα: Πόλη και περιβάλλον-Πειραιάς, η πόλη μας*, Πειραιάς
- 25) Νομαρχία Πειραιά, Πρόταση επιχειρησιακού σχεδίου ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά (Μέρος Α'), Μάιος 2005
- 26) Νομαρχία Πειραιά, Πρόταση επιχειρησιακού σχεδίου ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά (Μέρος Β'), Μάιος 2005
- 27) Τμήμα Οικολογίας, Οι θέσεις του ΣΥΝ για τη διαχείριση αδόμητων χώρων δημόσιου ενδιαφέροντος στην Αθήνα, Μάιος 2005
- 28) Αγριαντώνη Χ., «Ρετσίνας και Κούπας: Δύο από τις σημαντικότερες ελληνικές επιχειρήσεις στυλοβάτες της πειραιϊκής βιομηχανίας», Η Καθημερινή Επτά Ημέρες, Απρίλιος 1995
- 29) Χαρλαύτη Τ., «Ναυτιλιακό Κέντρο: Η ανάδειξη του Πειραιά σε πρώτο λιμάνι της χώρας και στο μεγαλύτερο της Αν. Μεσογείου », Η Καθημερινή Επτά Ημέρες, Απρίλιος 1995
- 30) Δρίτσα-Μαυρομάτη Μ., «Μια ιστορική βιομηχανία», Η Καθημερινή Επτά Ημέρες, Οκτώβριος 2002
- 31) Μαχαίρας Γ., «Το εργοστάσιο φωταερίου», Η Καθημερινή Επτά Ημέρες, Οκτώβριος 2002
- 32) Μπελαβίλας Ν., «Ο δόμος με τις φάμπρικες», *Η Καθημερινή Επτά Ημέρες*, Οκτώβριος 2002
- 33) Μπελαβίλας Ν. (2005), «Η κατάργηση της δημόσιας πόλης: Μεταλλάξεις και συγκρούσεις στον Πειραιά του 2005», Συνέδριο, Θεσσαλονίκη

- 34) Τσοκόπουλου Β., « Το Ελληνικό Μάντσεστερ», *Η Καθημερινή Επτά Ημέρες*,
Απρίλιος 1995
- 35) Φερούση Δ., « Ιστορική πορεία του Πειραιά», *Η Καθημερινή Επτά Ημέρες*,
Απρίλιος 1995
- 36) Χατζημανωλάκης Γ., « Το λιμάνι του Πειραιά», *Η Καθημερινή Επτά Ημέρες*,
Απρίλιος 1995
- 37) Εγκυκλοπαίδεια, Πάπυρους Λαρούς Μπριτάνικα

Δ) ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- 1) http://www.fundersnetwork.org/usr_doc/LC@W_4_Vacant_Properties.pdf.
- 2) http://www.environment-agency.gov.uk/commondata/103608/i1_pdl_110_dt_443442.txt
- 3) www.scotland.gov.uk/stats/bulletion/00023-01.asp
- 4) <http://landuse.osu.edu/Sustainable/Stratword.pdf>.
- 5) www.swisscastles.ch/.../photo2/villette2.JPG
- 6) www.skycam.com.au/stock/VIC/Docklands-VIC_06
- 7) www.michaelpead.co.uk/photography/london/docklands.shtml
- 8) http://yotophoto.com/img/tn/421/421068_d80b0.jpg
- 9) www.savills.co.uk/offices/content.asp?content_type=case_study
- 10) www.affiliate.viator.com/.../bcn_port_vell.jpg
- 11) <http://en.wikipedia.org/wiki/image:PortofBilbao.jpg>
- 12) <http://www.asda.gr/elxoroi/press5-6-06.htm>
- 13) http://www.minenv.gr/hellenikon-competition/oa/gr/philippides_gr.htm
- 14) <http://www.asda.gr/elxoroi/press5-6-06.htm>
- 15) www.syn.gr/greek/oikologia/SYN_Adomhtous_Xwrous.pdf.
- 16) www.minenv.gr/4/44/4401/g440119.html
- 17) www.asda.gr/elxoroi/elaiwnas.htm
- 18) www.aopa.gr/fotos/Hellinikon.jpg
- 19) <http://upload.wikipedia.org/wikipedia/el/e/e0/Sxedio.jpg>
- 20) <http://el.wikipedia.org/wiki>
- 21) <http://www.ergotaxiaka.gr/categories.php>
- 22) http://www.olp.gr/images_new/paraho/180.jpg
- 23) www.olp.gr/main_kedro.htm
- 24) <http://www.koutouzis.gr/drapetsona.htm>

- 25) <http://www.culture.gr/2/21/213/21301n/g213an04.html>
- 26) www.opeiraias_gr.htm
- 27) www.pireasnet.gr/main_istoria-polhs_ekseliksh/polhs.htm
- 28) www.pireasnet.gr/index_odoiporiko.htm
- 29) www.cinefilip.gr/gr_pireas_fantazio02.htm - 41k
- 30) <http://www.stadia.gr/sef/sefnew7th.jpg>
- 31) <http://www.forthnet.gr/templates/locate.aspx?p=104330>
- 32) www.pireasnet.gr/athlitikos/kolimbitirio/txt.htm
- 33) www.pireasnet.gr/athlitikos/athlitikes_Egkatastaseis/txt.htm
- 34) www.pireasweb.gr/history/macedonia_gr.htm
- 35) www.pireasweb.gr/history/remain_gr.htm
- 36) www.ethnos.gr/article.asp?cadit
- 37) <http://www.olp.gr/main.FOTOARXEIO.htm>
- 38) www.pireasweb.gr/companies/port_gr.htm
- 39) http://www.pireasnet.gr/main_istoria-polhs_kleos-antinaiwn.htm
- 40) www.pireas.com/tourism/rent_a_vehicle/map_gr.htm
- 41) www.choisland.ifo/pireasweb/about/zea_gr.htm
- 42) www.choisland.ifo/pireasweb/about/mikrolimani_gr.htm
- 43) www.opeiraias_gr.htm
- 44) http://tovima.dolnet.gr/print_article.php?e=B&f=13994&m=D22&aa=1
- 45) www.nomarhiapeiraia.gr/Templates/deltia_tipou/2004/maios/20.htm

ΠΑΡΑΤΗΜΑ Α

Ιστορική αναδρομή

5^{ος} π.Χ. αιώνας- Τέλη του 19^{ου} αιώνα

Ο Πειραιάς δεν ακολούθησε μια συνεχή εξελικτική πορεία στην ιστορία για την ανάπτυξή του. Η ιστορία της πόλης ξεκινάει την εποχή του Θεμιστοκλή, όπου στην Αθήνα αποφασίστηκε το κτίσιμο και η οχύρωση του πρώτου λιμανιού της χώρας. Από τότε ο Πειραιάς ταυτίστηκε με τις δραστηριότητες που σχετίζονται με το λιμάνι όπως η ναυτιλία και η χειροτεχνία (καρaboμαραγκοί, υφαντουργοί, κ.τ.λ) και επομένως μετατράπηκε σε σημαντικό οικονομικό κέντρο της Αθήνας αλλά και ολόκληρης της Ελλάδας. Η ανάπτυξη του Πειραιά, όμως, ανακόπτεται λόγω της καταστροφής του από τους Ρωμαίους.²⁰¹

Το 1830 αρχίζει ένας νέος κύκλος της ιστορίας του Πειραιά ο οποίος έχει σαν συνέπεια την δημιουργία μιας νέας πόλης η οποία χτίστηκε πάνω στα ερείπια της παλιάς διατηρώντας όμως τα αρχαία μνημεία. Από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα η εισροή προσφύγων από διάφορες περιοχές της χώρας είχε σαν αποτέλεσμα την κατοίκηση της πόλης. Κυρίως άρχισαν να εγκαθίστανται στο Πειραιά πρόσφυγες από τη Χίο, την Ύδρα, τη Σάμο αλλά και από άλλα νησιά και τη Πελοπόννησο. Οι πρόσφυγες έδωσαν τα ονόματα των περιοχών προέλευσης στις συνοικίες που εγκαταστάθηκαν. Έτσι ιδρύθηκαν τα «Ιδράϊκα», τα «Χιώτικα», κ.τ.λ.²⁰²

Τα έτη σταθμοί στην εξελικτική πορεία του Πειραιά μέσα στο χρόνο είναι δύο, το 1829 και το 1835. Το 1829 είναι το έτος κατά το οποίο έφτασαν οι πρώτοι κάτοικοι (πέντε στον αριθμό) στη πόλη. Το 1835 ο Πειραιάς ανακηρύσσεται σε Δήμο με πρώτο δήμαρχο τον Υδραίο Κυριάκο Σερφιώτη. Επιπλέον το 1834 με τη μεταφορά της πρωτεύουσας από το Ναύπλιο στη Αθήνα ο εποικισμός στον Πειραιά γίνεται ολοένα και εντονότερος. Επιπλέον το 1866 η Κρητική επανάσταση είχε σαν αποτέλεσμα την εισροή νέου κύματος προσφύγων στη πόλη. Η εγκατάσταση των νέων προσφύγων έγινε κυρίως στο λόφο της Καστέλας (συνοικία τα «Κρητικά»). Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι ο Πειραιάς οφείλει την ανάπτυξή του στους πρώτους κατοίκους που εποίκισαν στη πόλη αλλά και στη δημιουργικότητα των πρώτων δημάρχων οι οποίοι έθεσαν τις βάσεις για την αναδημιουργία της. Εκτός όμως από

²⁰¹ http://www.pireasnet.gr/main_istoria-polhs_kleos-antinaiwn.htm

²⁰² Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 57

τις προσπάθειες που κατέβαλαν οι κάτοικοι και οι δημοτικοί άρχοντες κάποια σημαντικά γεγονότα συνέβαλαν στην ανάπτυξη της περιοχής. Τα σημαντικότερα είναι τα εξής:

- Η σύνδεση του Πειραιά με την Αθήνα μέσω του σιδηρόδρομου το 1869.
- Η επέκταση του σιδηρόδρομου προς άλλες περιοχές της Ελλάδας και η σύνδεσή τους με το Πειραιά περίπου προς τα τέλη του 19^{ου} αιώνα.
- Οι πρώτες αξιόλογες αλλά και αποτελεσματικές προσπάθειες για βιομηχανική ανάπτυξη έλαβαν χώρα τη περίοδο 1860-1870.²⁰³

Αρχές 20^{ου} αιώνα- Παρακμή

Η ίδρυση του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Πειραιά, σκοπός του οποίου είναι η πραγματοποίηση των επιδιώξεων των εργατών, στα μέσα της δεκαετίας του 1920 είναι ένα στοιχείο το οποίο μας δείχνει τη βιομηχανική ανάπτυξη της περιόδου εκείνης. Οι προσφυγικοί οικισμοί είναι ακόμα ένα στοιχείο το οποίο προσδιορίζει τη πόλη αυτή τη περίοδο.

Αυτή η μεγάλη οικονομική ανάπτυξη, ως απόρροια κυρίως της εισροής προσφύγων και της ενσωμάτωσής τους στο εργατικό δυναμικό, έμελλε να λήξει με την κήρυξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Οι δύο βομβαρδισμοί που δέχτηκε ο Πειραιάς το 1941 και το 1944 είχαν σαν αποτέλεσμα τη μαζική εγκατάλειψη της πόλης αλλά και τη καταστροφή των υποδομών που με τόσο κόπο κατάφεραν να εγκαταστήσουν. Υπολογίζεται περίπου ότι το 75% των οικοδομών καταστράφηκε.²⁰⁴

²⁰³ www.pireasweb.gr/history/macedonia_gr.htm

²⁰⁴ www.pireasweb.gr/history/remain_gr.htm

Νεώτερη περίοδος

Από το 1960 και μετά ξεκίνησε η μεγάλη ανοικοδόμηση του Δήμου Πειραιά με τις περιοχές του κέντρου, τη παραθαλάσσια ζώνη της Φρεαττύδας-Ζέας και τη περιοχή της Πειραιϊκής Χερσονήσου να αποτελούν τις περιοχές όπου κυρίως παρουσιάστηκε μεγάλο ενδιαφέρον για ανοικοδόμηση. Το κλίμα όμως αυτής της περιόδου, με τη πολιτική αστάθεια και τη νομισματική ανασφάλεια δεν είναι και τόσο πρόσφορο για την ανάκαμψη του Δήμου. Όμως παρ'όλες τις αντίθετες προβλέψεις καταφέρνει να ανοικοδομηθεί. Αυτή την περίοδο της μεγάλης ανοικοδόμησης παρατηρήθηκε η καταστροφή νεοκλασικών κτιρίων κυρίως στο κέντρο που συνέδεαν την πόλη με το ιστορικό παρελθόν της.²⁰⁵

Πληθυσμός

Η πληθυσμιακή σύνθεση του Δήμου Πειραιά έχει επηρεαστεί από την εισροή οικονομικών μεταναστών κυρίως τη τελευταία δεκαετία. Με βάση την απογραφή του 2001 στο Δήμο Πειραιά υπήρχαν 15.870 μετανάστες οι οποίοι αντιστοιχούσαν σε ποσοστό 9% περίπου επί του συνολικού πληθυσμού. Την ίδια περίοδο το ποσοστό των αλλοδαπών στο σύνολο της Ελλάδας ήταν περίπου 7,25%. Επομένως παρατηρούμε ότι στον Δήμο Πειραιά το ποσοστό μεταναστών είναι υψηλό σε σύγκριση με το σύνολο της Ελλάδας γεγονός το οποίο οφείλεται στην ύπαρξη του λιμανιού του Πειραιά το οποίο αποτελεί το μέσο εισροής των μεταναστών.²⁰⁶

Επιπλέον αξίζει να αναφερθούμε στην εξέλιξη του πληθυσμού του Δήμου Πειραιά σε σχέση με τον Δήμο Αθηναίων και τους γειτονικούς Δήμους (Κερατσίνι, Δραπετσώνα, Νίκαια, Άγιο Ιωάννη Ρέντη, Μοσχάτο).

Την περίοδο 1951-1981 ο πληθυσμός του Δήμου Πειραιά αυξήθηκε κατά 5,54% ποσοστό σαφώς χαμηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό που εμφανίζει ο Δήμος Αθηναίων (56,74%) την ίδια χρονική περίοδο. Επιπλέον ο Δήμος Πειραιά βρίσκεται σε χειρότερη θέση όσον αφορά την εξέλιξη του πληθυσμού και με τους γειτονικούς

²⁰⁵ Οργανισμός της Αθήνας, Χωροταξική και Περιβαλλοντική ανάπτυξη του Δήμου Πειραιά, 1991, σελ. 23

²⁰⁶ Νομαρχία Πειραιά, Πρόταση επιχειρησιακού σχεδίου ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά (Μέρος Α'), Μάιος 2005, σελ 50

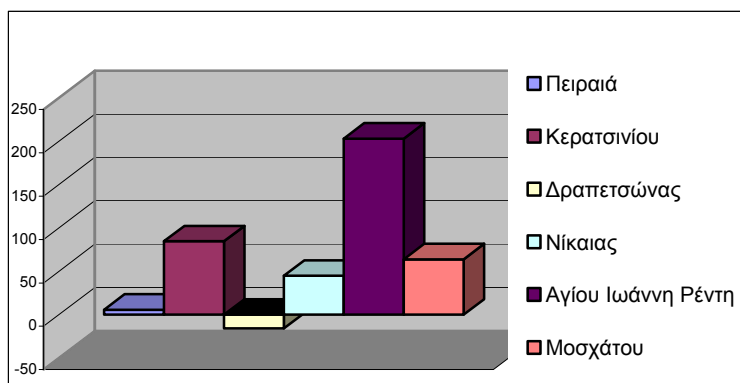
με αυτόν Δήμους. Ο παρακάτω πίνακας μας δείχνει την ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού των Δήμων που συνορεύουν με τον Δήμο Πειραιά.

Πίνακας 1 Ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού (1951-1981) του Δήμου Πειραιά σε σχέση με τους γειτονικούς του Δήμους

Δήμοι	% Μεταβολή του πληθυσμού το 1951-1981
Πειραιά	5,53
Κερατσινίου	84,62
Δραπετσώνας	-15,94
Νίκαιας	44,86
Αγίου Ιωάννη Ρέντη	202,8
Μοσχάτου	63,8

Πηγή: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ. 16

Γράφημα 1 Ποσοστιαία μεταβολή πληθυσμού τη περίοδο 1951-1981



Πηγή: Δήμος Πειραιά, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Τεύχος 1), Μάιος 1986, σελ. 16, επεξεργασία του συγγραφέα

Με βάση το παραπάνω γράφημα παρατηρούμε ότι εκτός από το Δήμο Δραπετσώνας η αύξηση του πληθυσμού των υπόλοιπων Δήμων ήταν θεαματική και σαφώς ανώτερη από του Πειραιά. Επομένως οι γειτονικοί με τον Πειραιά Δήμοι ήταν σε σαφώς καλύτερη κατάσταση όσον αφορά τον πληθυσμό τη περίοδο 1951-1981. Επιπλέον αξίζει να σημειωθεί ότι όλοι οι Δήμοι εκτός από την Δραπετσώνα κερδίζουν πληθυσμό γεγονός το οποίο οφείλεται στην εσωτερική μετανάστευση από τις αγροτικές περιοχές προς τα μεγάλα αστικά κέντρα που συνέβη με υψηλούς ρυθμούς αυτή τη περίοδο.

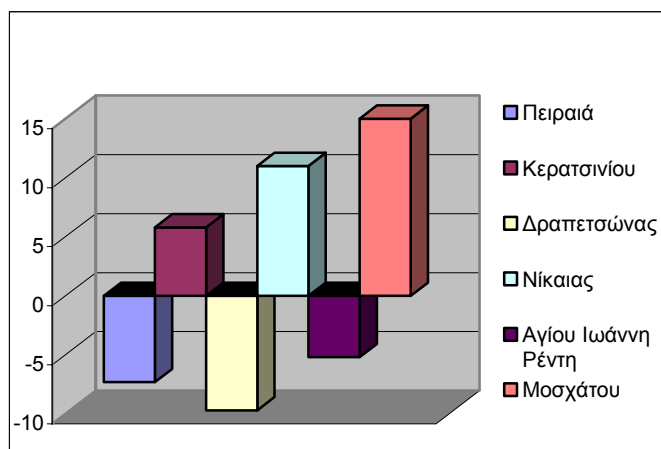
Ο ρυθμός μεταβολής της περιόδου 2001-1981 είναι -7,3%. Επομένως ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού του Δήμου Πειραιά μειώνεται. Αντίστοιχα το ποσοστό μεταβολής του πληθυσμού για το Δήμο Αθηναίων την ίδια περίοδο ήταν -10,9%. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι το 2001 και οι δύο Δήμοι χάνουν πληθυσμό, λόγω του αρνητικού ρυθμού μεταβολής, γεγονός το οποίο οφείλεται στη μείωση των μεταναστευτικών κινήσεων προς τα μεγάλα αστικά κέντρα που παρατηρείται από το 1980 και μετά. Επομένως γενικότερα το Πολεοδομικό συγκρότημα Πρωτεύουσας χάνει πληθυσμό γεγονός το οποίο είναι απόρροια της εγκατάστασης σε περιοχές γύρω από τα μεγάλα αστικά κέντρα (προάστια). Η υποβάθμιση των συνθηκών ζωής του Δήμου Πειραιά γεγονός που οφείλεται κυρίως στην άναρχη δόμηση των προηγούμενων ετών λόγω της εισροής μεγάλου αριθμού εσωτερικών μεταναστών αλλά και στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος από την εγκατάσταση οχλουσών δραστηριοτήτων είναι ένα ακόμα αίτιο για τη μείωση του πληθυσμού. Ο παρακάτω πίνακας μας δείχνει την ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού των Δήμων που γειτνιάζουν με τον Δήμο Πειραιά.

Πίνακας 2 Ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού (1981-2001) του Δήμου Πειραιά σε σχέση με τους γειτονικούς του Δήμους

Δήμοι	% Μεταβολή του πληθυσμού 1981-2001
Πειραιά	-7,3
Κερατσινίου	5,8
Δραπετσώνας	-9,7
Νίκαιας	11
Αγίου Ιωάννη Ρέντη	-5,2
Μοσχάτου	15

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ, Απογραφή πληθυσμού 1981, 2001,

Γράφημα 2 Ποσοστιαία μεταβολή πληθυσμού περιόδου 1981-2001



Παρατηρώντας το παραπάνω σχεδιάγραμμα συμπεραίνουμε ότι ο Δήμος Δραπετσώνας και Αγίου Ιωάννη Ρέντη που είναι γειτονικοί με το Πειραιά Δήμοι χάνουν πληθυσμό αφού ο ρυθμός μεταβολής τους είναι αρνητικός. Όμως οι Δήμοι Κερατσινίου, Νίκαιας και Μοσχάτου κερδίζουν πληθυσμό. Επομένως η κατάσταση των γειτονικών Δήμων δεν είναι καλύτερη από του Δήμου Πειραιά τη περίοδο 1981-2001.

Εκπαίδευση

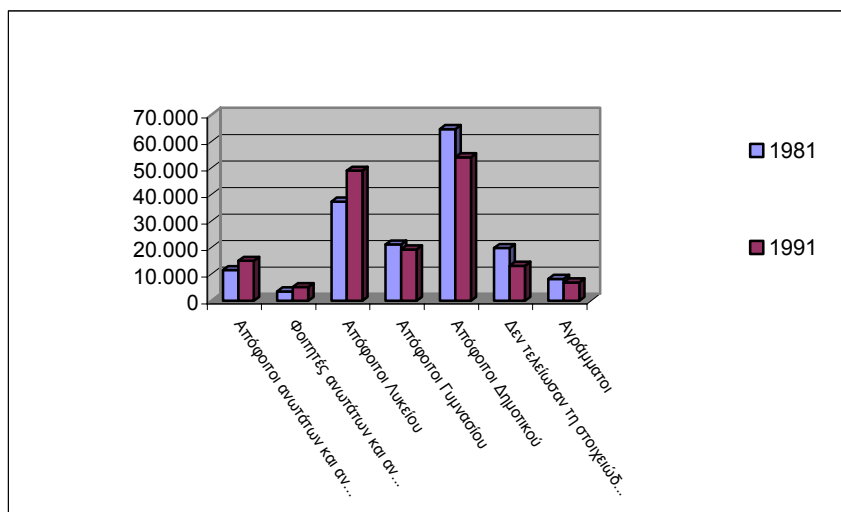
Με βάση τα στοιχεία της ΕΣΥΕ από τις απογραφές 1981 και 1991 για το επίπεδο εκπαίδευσης έχουμε τα εξής στοιχεία:

Πίνακας 3 Επίπεδο εκπαίδευσης στο Δήμο Πειραιά

	1981	1991
Απόφοιτοι ανωτάτων και ανωτέρων σχολών	11.521	15.042
Φοιτητές ανωτάτων και ανωτέρων σχολών	3.542	5.145
Απόφοιτοι Λυκείου	37.327	48.985
Απόφοιτοι Γυμνασίου	21.140	19.267
Απόφοιτοι Δημοτικού	64.640	54.080
Δεν τελείωσαν τη στοιχειώδη εκπαίδευση	19.830	13.187
Αγράμματοι	8.240	6.901

Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφές Πληθυσμού 1981,1991

Γράφημα 3 Επίπεδο εκπαίδευσης 1981 και 1991



Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφές Πληθυσμού 1981,1991, επεξεργασία συγγραφέα

Με βάση το παραπάνω σχεδιάγραμμα παρατηρούμε ότι ο αριθμός των αποφοίτων στοιχειώδους εκπαίδευσης (δημοτικού) αλλά και μέσης εκπαίδευσης (δηλαδή όσοι πήραν απολυτήριο λυκείου) είναι μεγάλος σε σχέση με τους φοιτητές και πτυχιούχους ανωτέρων και ανωτάτων σχολών και για τα δύο έτη μελέτης. Επίσης ο αριθμός των αναλφάβητων και όσων δεν τελείωσαν τη στοιχειώδη εκπαίδευση ήταν μικρός, και τα δύο έτη μελέτης, γεγονός το οποίο δείχνει ότι ο αριθμός των εγγράμματων ήταν μεγάλος αν και όχι τόσο ικανοποιητικός αφού πολλοί από τους αποφοίτους μέσης εκπαίδευσης δεν επέλεξαν να συνεχίσουν στη τριτοβάθμια εκπαίδευση. Επομένως μπορεί ο αριθμός των αποφοίτων δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης να ήταν μεγάλος, μικρός αριθμός από αυτούς συνέχισε σπουδές σε κάποια ανώτερη ή ανώτατη σχολή. Φυσικά αυτά δεν ισχύουν για το σύνολο του Δήμου Πειραιά αφού οι αντιθέσεις μέσα στα όρια του μεταξύ βόρειων και νότιων συνοικιών είναι μεγάλες. Ειδικότερα οι βόρειες συνοικίες συγκεντρώνουν κυρίως τα φτωχότερα στρώματα που λόγω περιορισμένων οικονομικών δυνατοτήτων το επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων αυτών των περιοχών (π.χ Καμίνια, Παλιά Κοκκινιά, Ταμπούρια) είναι χαμηλό.

Επιπλέον παρατηρούμε ότι το 1991 στο Δήμο Πειραιά η κατάσταση όσον αφορά την εκπαίδευση ήταν καλύτερη σε σχέση με το 1981. Οι απόφοιτοι τριτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ήταν σαφώς περισσότεροι σε σχέση

με το 1981. Επίσης το 1981 οι απόφοιτοι γυμνασίου, δημοτικού, οι αναλφάβητοι και όσοι δεν τελείωσαν τη στοιχειώδη εκπαίδευση ήταν περισσότεροι από ότι το 1991.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΧΑΡΤΕΣ

Τα στάδια που ακολουθήθηκαν για τη κατασκευή των παρακάτω χαρτών ήταν τα εξής:

1. Σάρωση του χάρτη²⁰⁷ σε κυλινδρικό σαρωτή.
2. Αγκίστρωση του χάρτη σύμφωνα με το σύστημα αναφοράς Ε.Γ.Σ.Α. '87.
3. Ψηφιοποίηση των χαρτογραφικών οντοτήτων.
4. Κατασκευή χαρτών

Οι χάρτες που κατασκευάστηκαν είναι θεματικοί. Παρακάτω ακολουθεί μια μικρή ανάλυση για το τι απεικονίζει ο κάθε χάρτης.

Στο Χάρτη 1 απεικονίζεται ο Δήμος Πειραιά διαιρεμένος σε 5 Δημοτικά Διαμερίσματα. Επίσης αναγράφονται οι γειτονικοί Δήμοι για να γίνει κατανοητή η θέση της περιοχής στο χώρο.

Στο Χάρτη 2 απεικονίζονται οι Πολεοδομικές Ενότητες (γειτονίες) του Δήμου Πειραιά. Επιπλέον αναγράφεται το όνομα και ο αριθμός της κάθε Πολεοδομικής Ενότητας.

Στο Χάρτη 3 απεικονίζονται οι βιομηχανικές ζώνες του Δήμου Πειραιά.

Στο Χάρτη 4 απεικονίζεται το απόθεμα γης.

Στο Χάρτη 5 απεικονίζονται αριθμημένα τα οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής Γκάζι-Παπαστράτου.

Στο Χάρτη 6 απεικονίζεται η κατάσταση των κτιρίων, με σημειακό σύμβολο, κύκλος, μεταβλητού μεγέθους (αυξάνεται με την αύξηση του αριθμού των κτηρίων) ,ανά οικοδομικό τετράγωνο της περιοχής Γκάζι-Παπαστράτου.

Στο Χάρτη 7 απεικονίζεται με σημειακό σύμβολο, κύκλος, ο αριθμός των κενών κτιρίων ανά Ο.Τ. της περιοχής Γκάζι-Παπαστράτου.

Στο Χάρτη 8 απεικονίζονται αριθμημένα τα οικοδομικά τετράγωνα ολόκληρης της περιοχής που αποτελεί το επιλεγμένο απόθεμα γης.

Στο Χάρτη 9 απεικονίζεται η πρόταση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Πειραιά για την ανάπτυξη του αποθέματος γης.

Στο Χάρτη 10 απεικονίζονται οι προϋπάρχουσες χρήσεις γης ανά οικοδομικό τετράγωνο. Επιπλέον σε κάποια οικοδομικά τετράγωνα αναγράφονται οι σημαντικότερες εγκαταστάσεις της περιοχής.

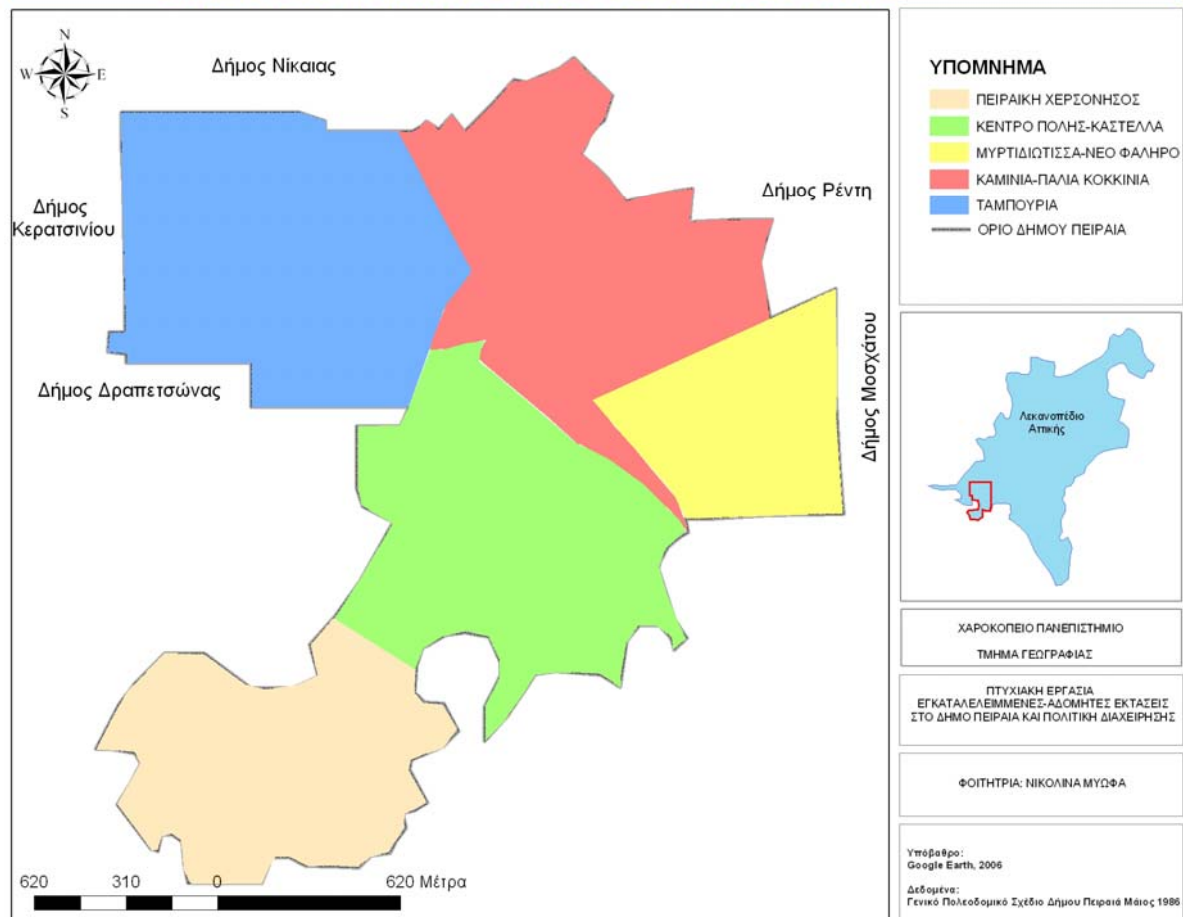
²⁰⁷ Τοπογραφικός Χάρτης κλίμακας 1:10.000 από Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού (Γ.Υ.Σ.) 1980.

Στους Χάρτες 11, 12, 13 απεικονίζονται οι υφιστάμενες δραστηριότητες της περιοχής ανά οικοδομικό τετράγωνο.

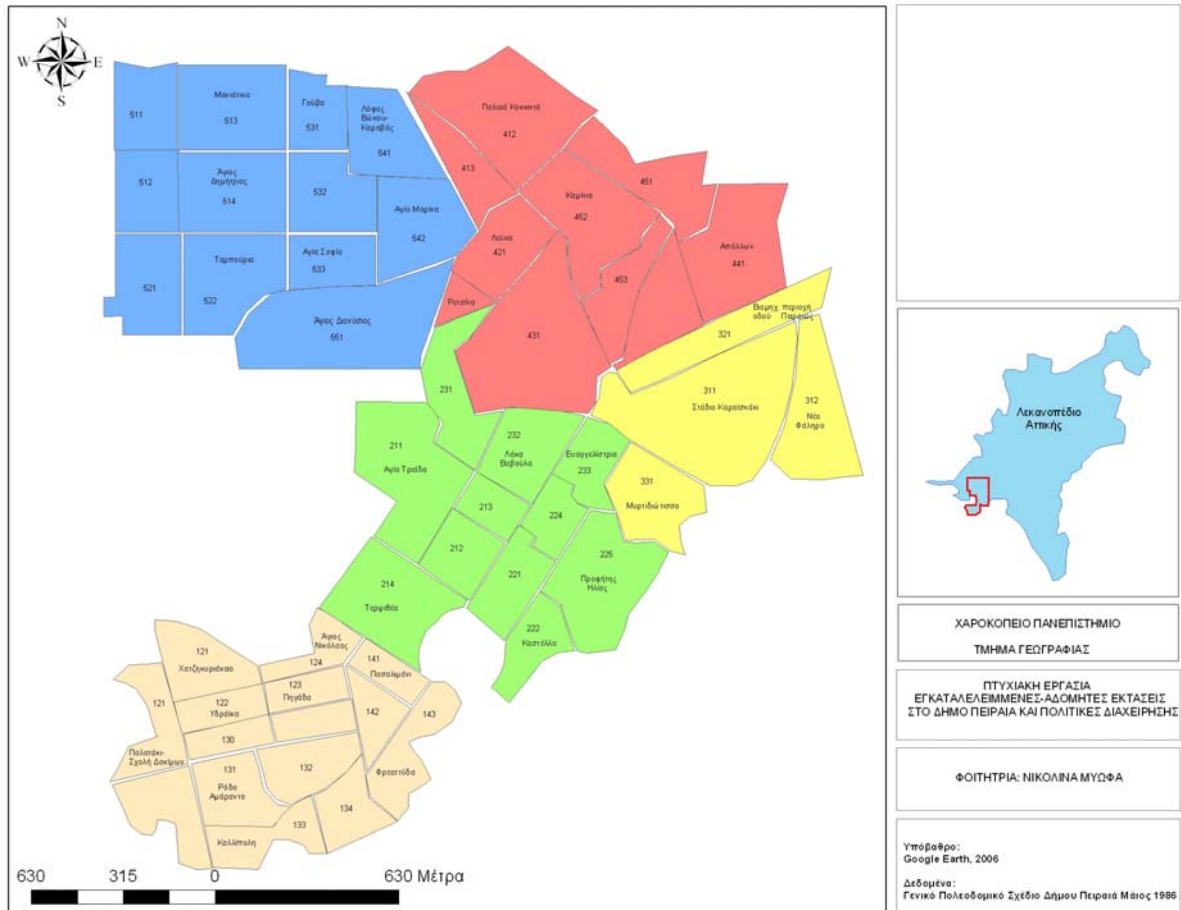
Στο Χάρτη 14 απεικονίζονται οι εγκαταλελειμμένες-αδόμητες εκτάσεις ανά οικοδομικό τετράγωνο της περιοχής. Τα κενά οικοδομικά τετράγωνα δεν περιέχουν εγκαταλελειμμένες ή αδόμητες εκτάσεις.

Στο Χάρτη 15 απεικονίζεται η κατανομή του μεγέθους ανά οικοδομικό τετράγωνο. Κάποια οικοδομικά τετράγωνα είναι κενά επειδή δεν γνωρίζουμε τη έκταση τους.

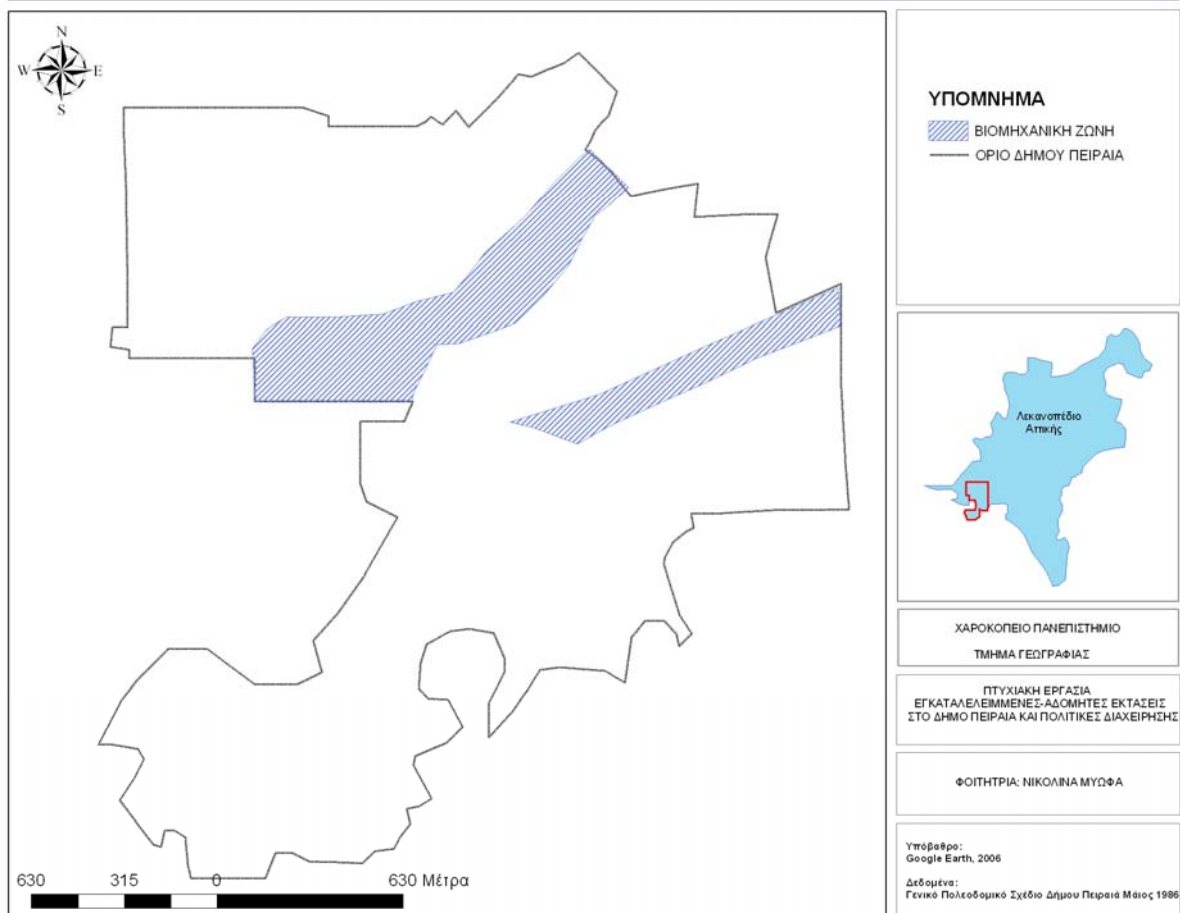
ΧΑΡΤΗΣ 1: ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΙΡΕΣΗ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ



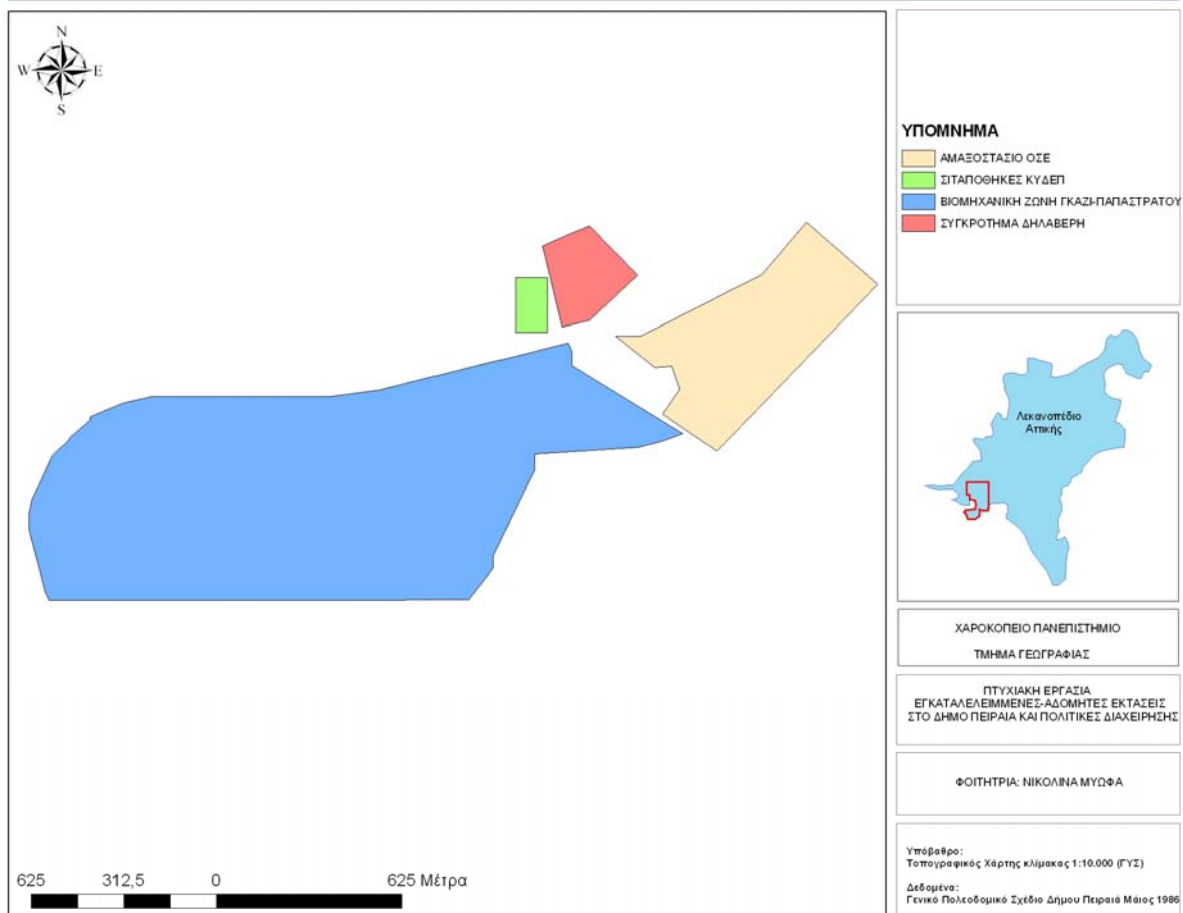
ΧΑΡΤΗΣ 2: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ



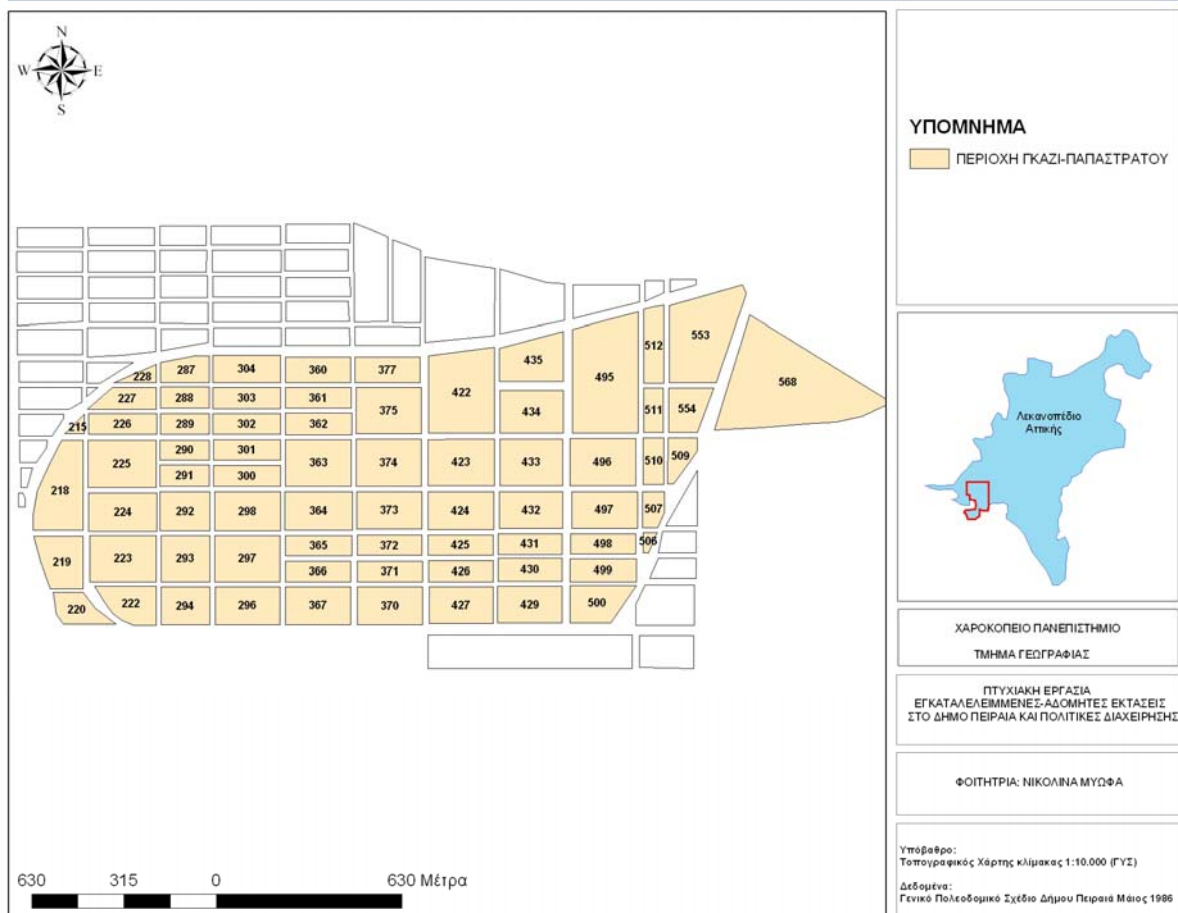
ΧΑΡΤΗΣ 3: ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ



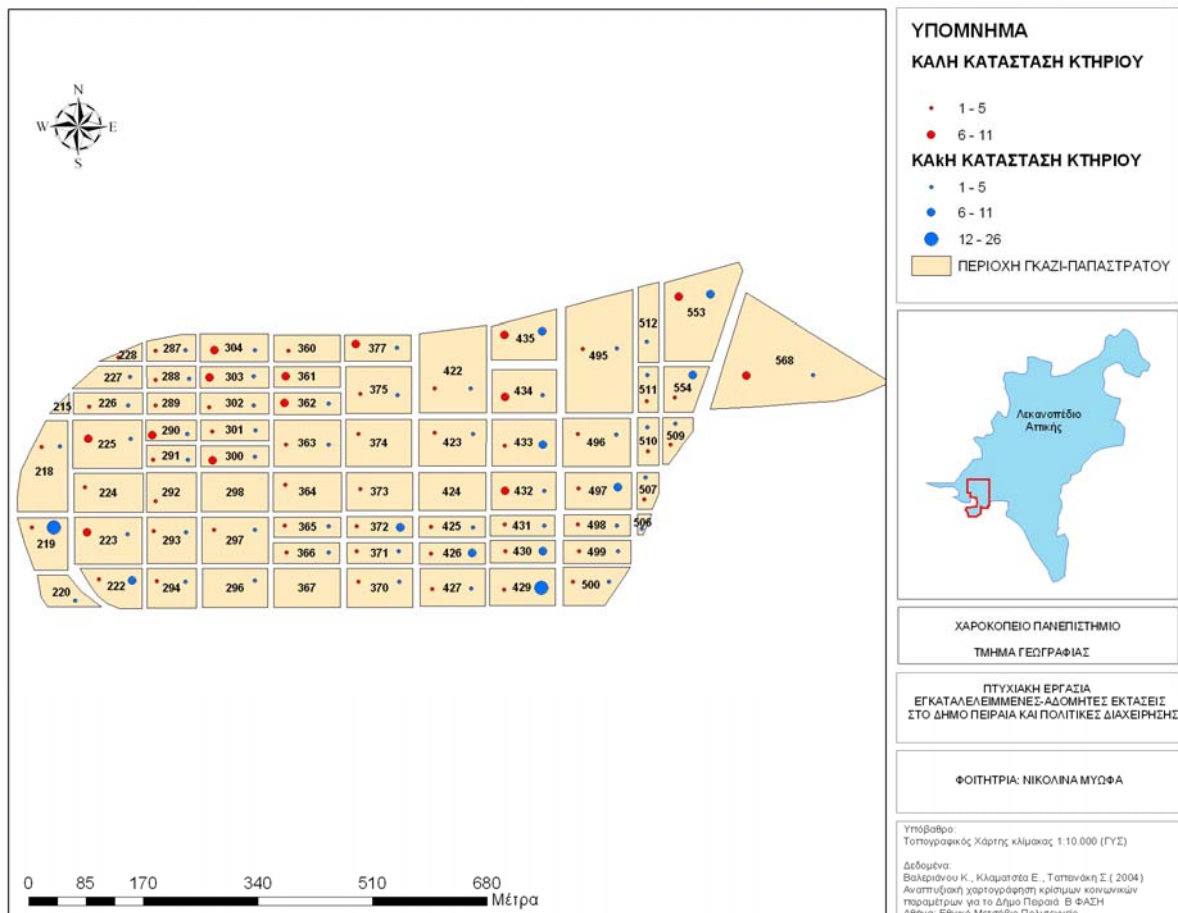
ΧΑΡΤΗΣ 4: ΑΠΟΘΕΜΑ ΓΗΣ



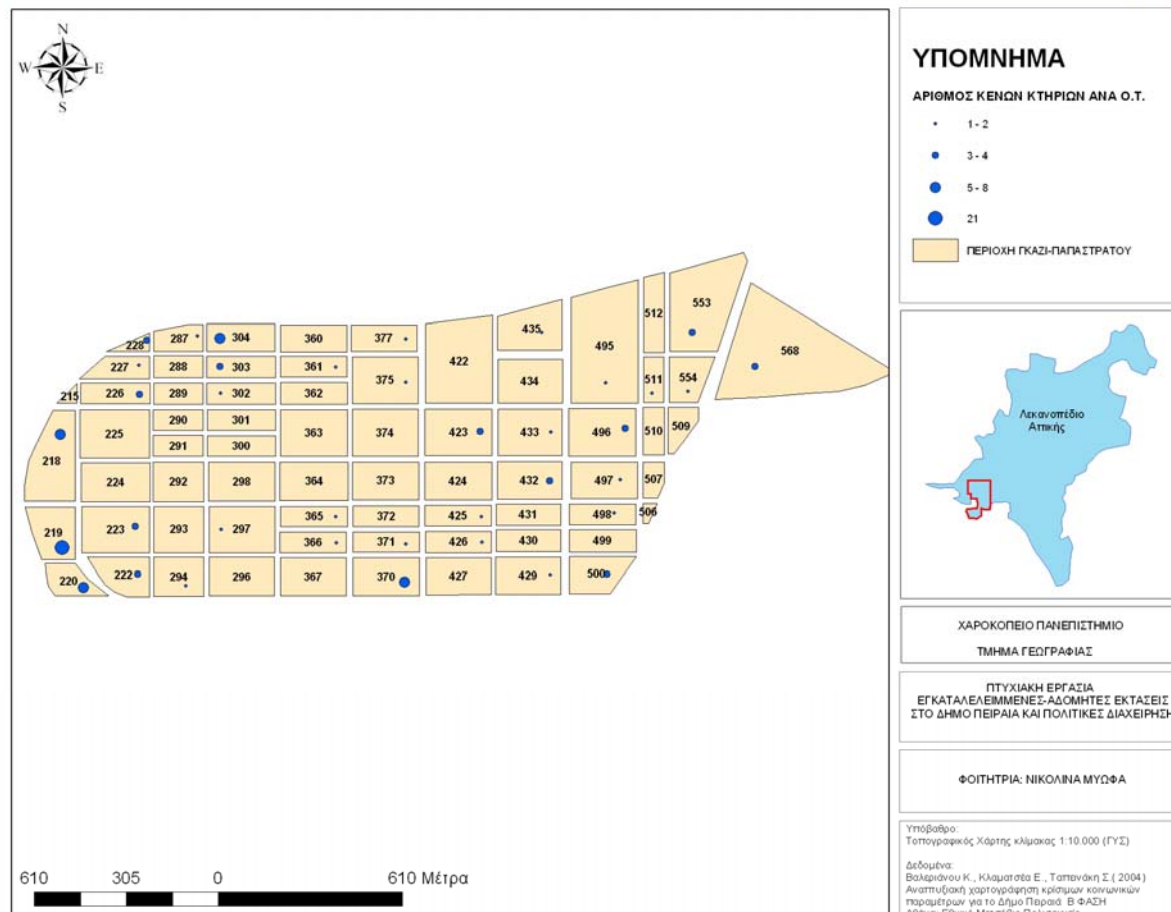
ΧΑΡΤΗΣ 5: ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΓΙΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΓΚΑΖΙ-ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΥ



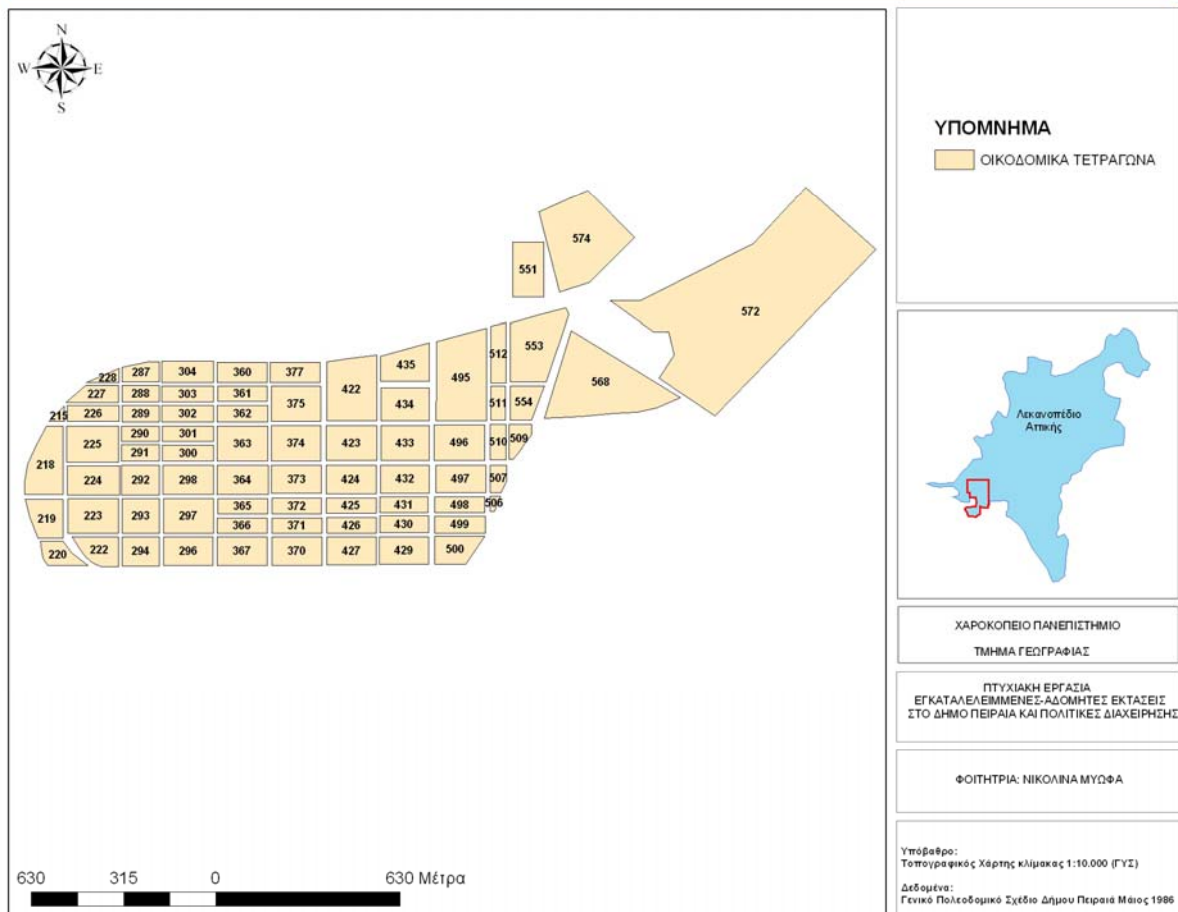
ΧΑΡΤΗΣ 6: ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΗΡΙΩΝ ΑΝΑ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ



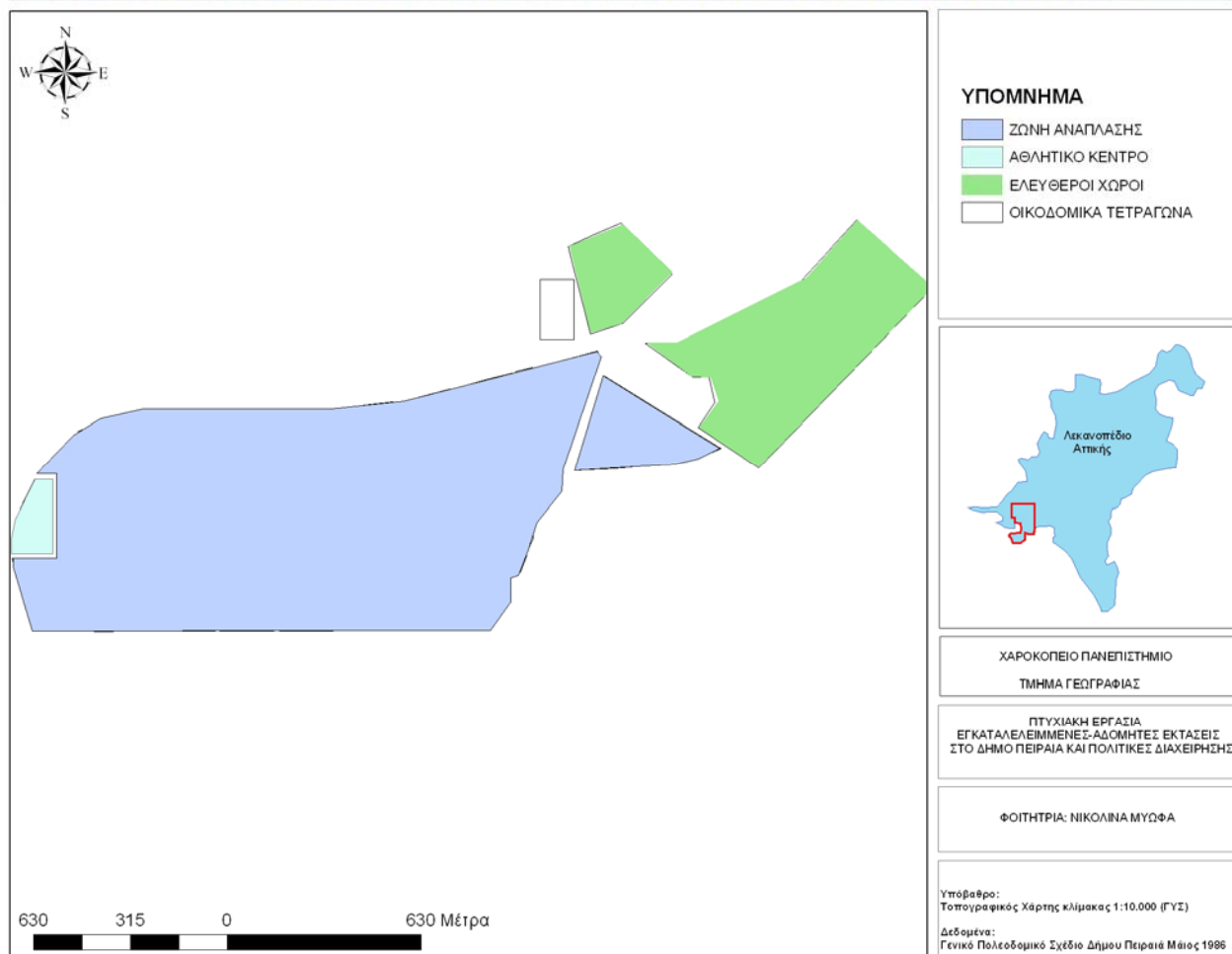
ΧΑΡΤΗΣ 7: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΕΝΩΝ ΚΤΗΡΙΩΝ ΑΝΑ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΔΙΟΜΥΣΙΟΥ(2004



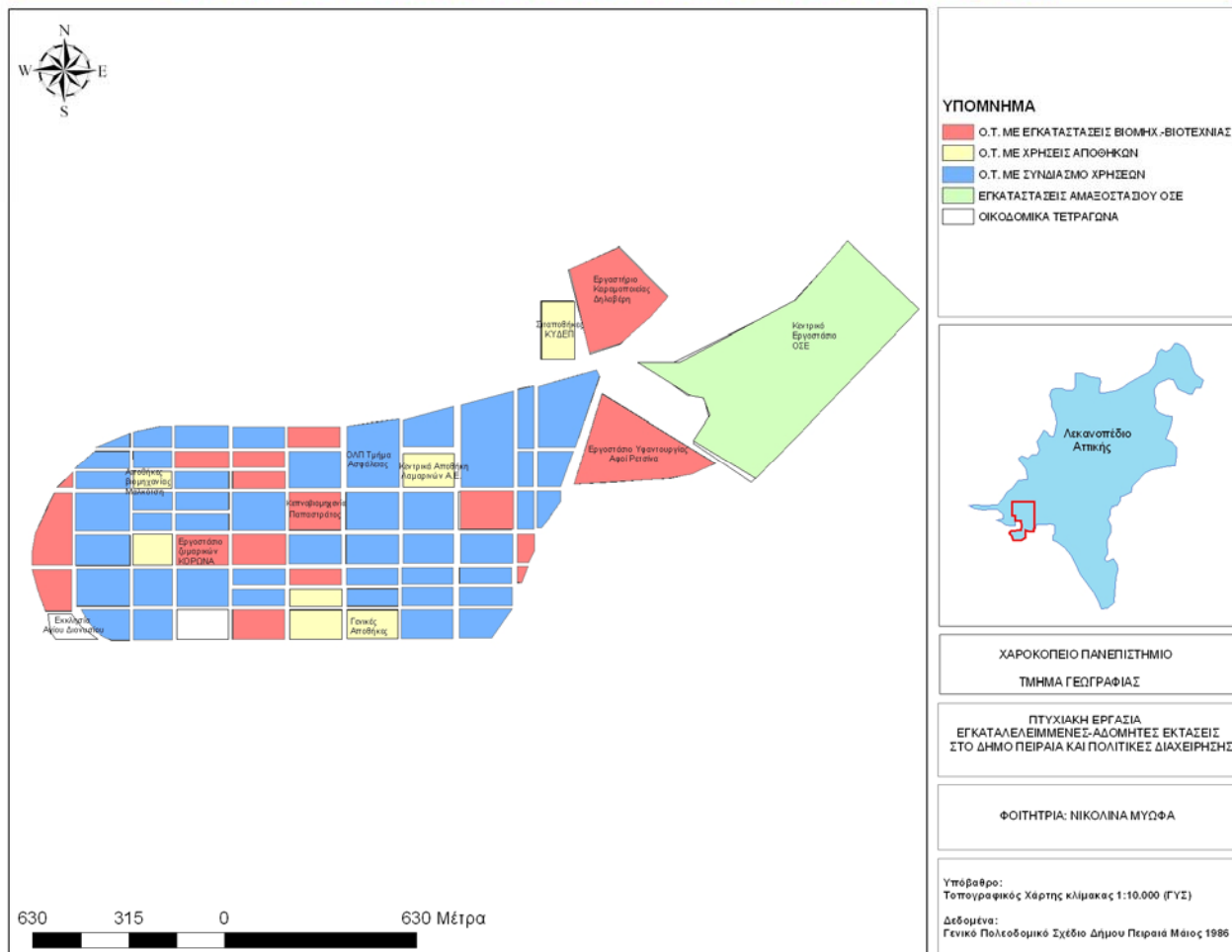
ΧΑΡΤΗΣ 8: ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ



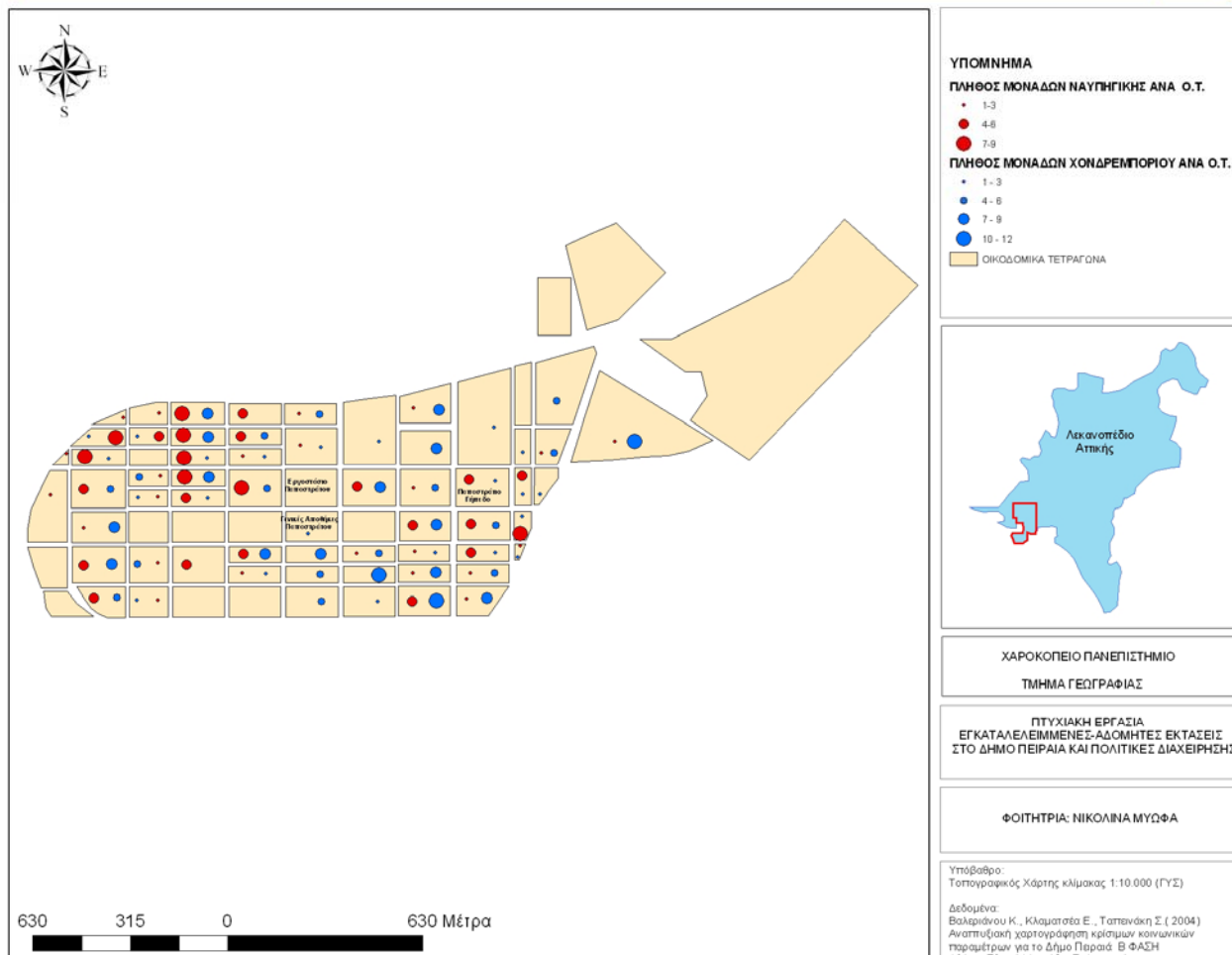
ΧΑΡΤΗΣ 9: ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΠΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ



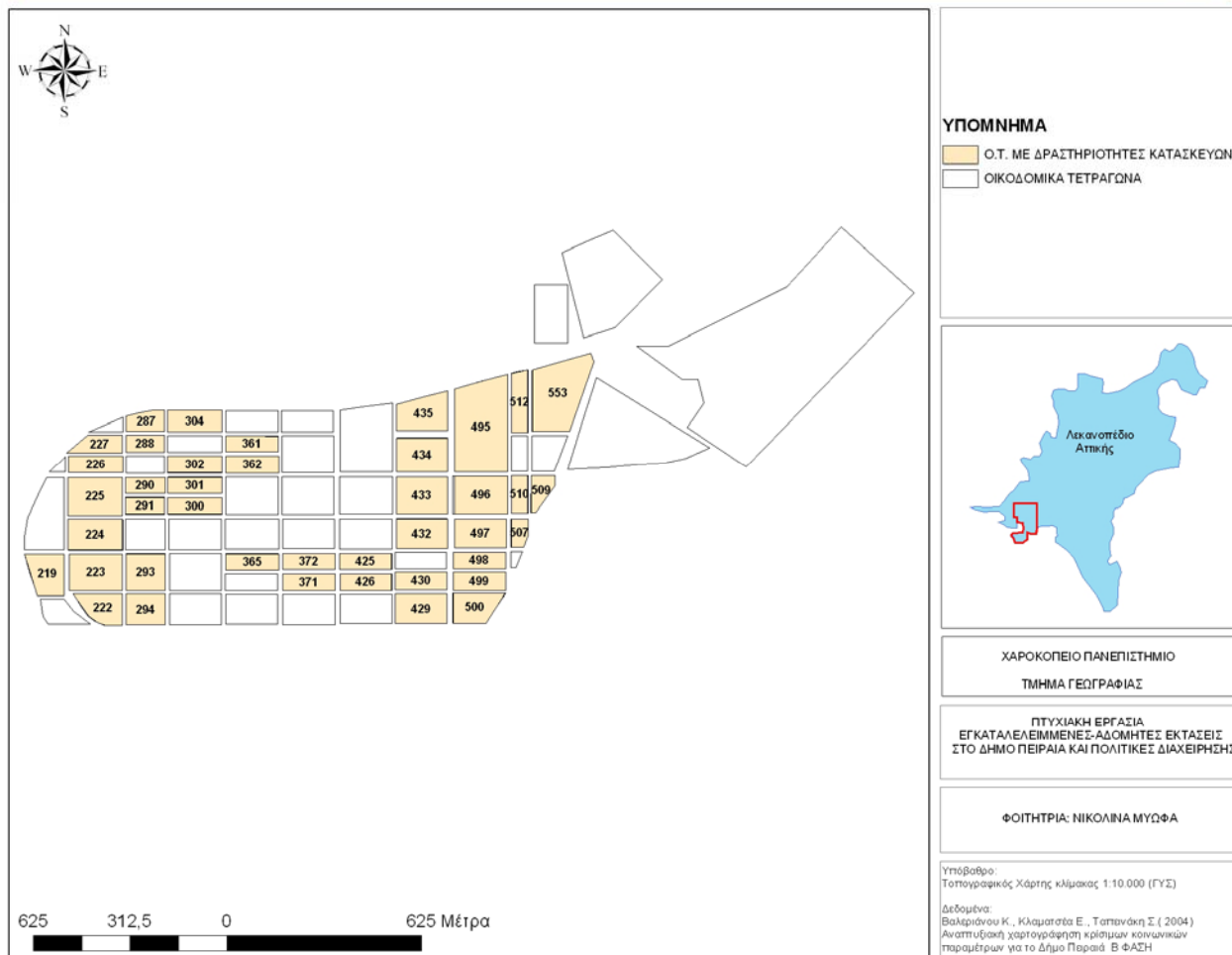
ΧΑΡΤΗΣ 10: ΧΡΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ (1981)



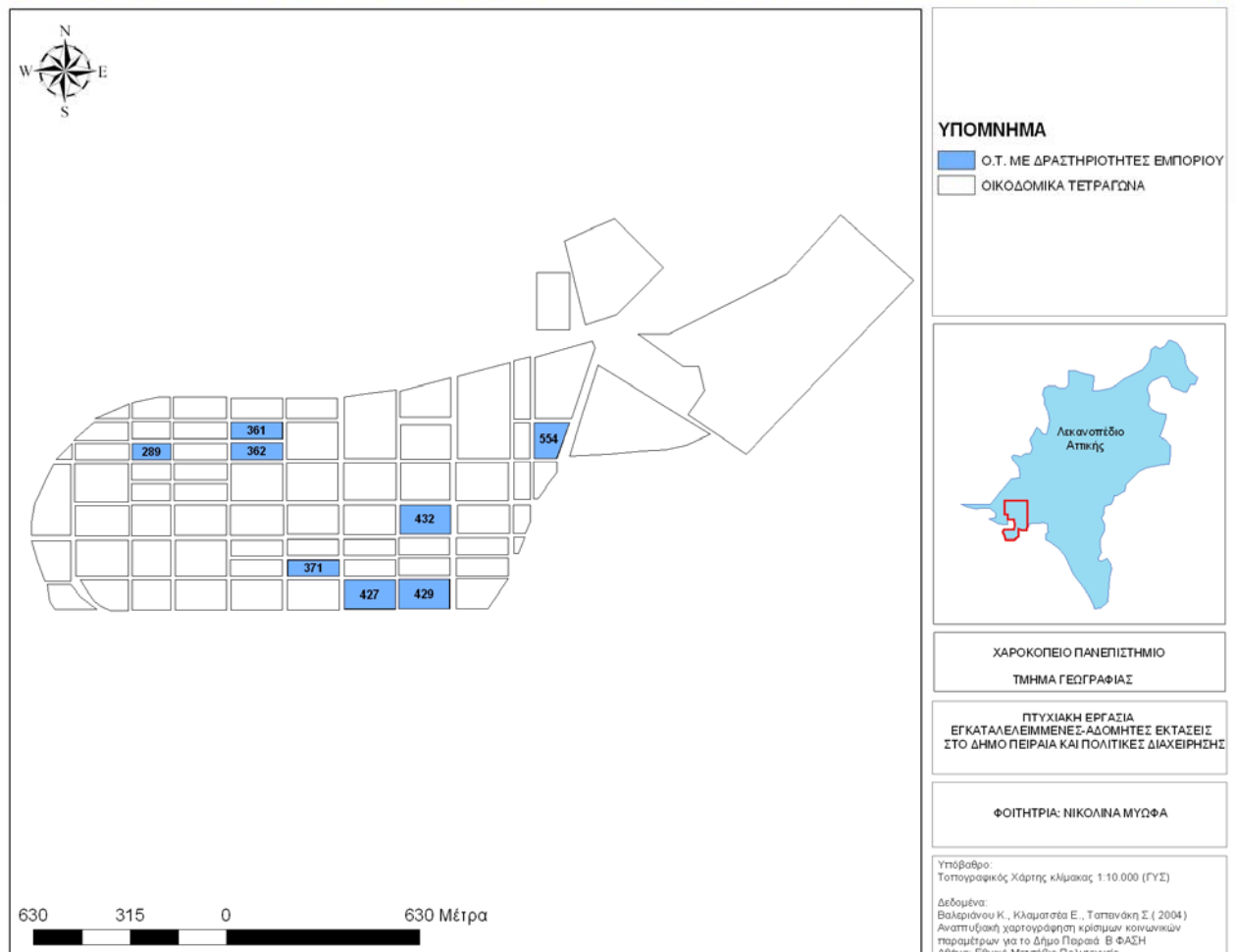
ΧΑΡΤΗΣ 11: ΠΛΗΘΟΣ ΜΟΝΑΔΩΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟΥ ΑΝΑ Ο.Τ.(2004)



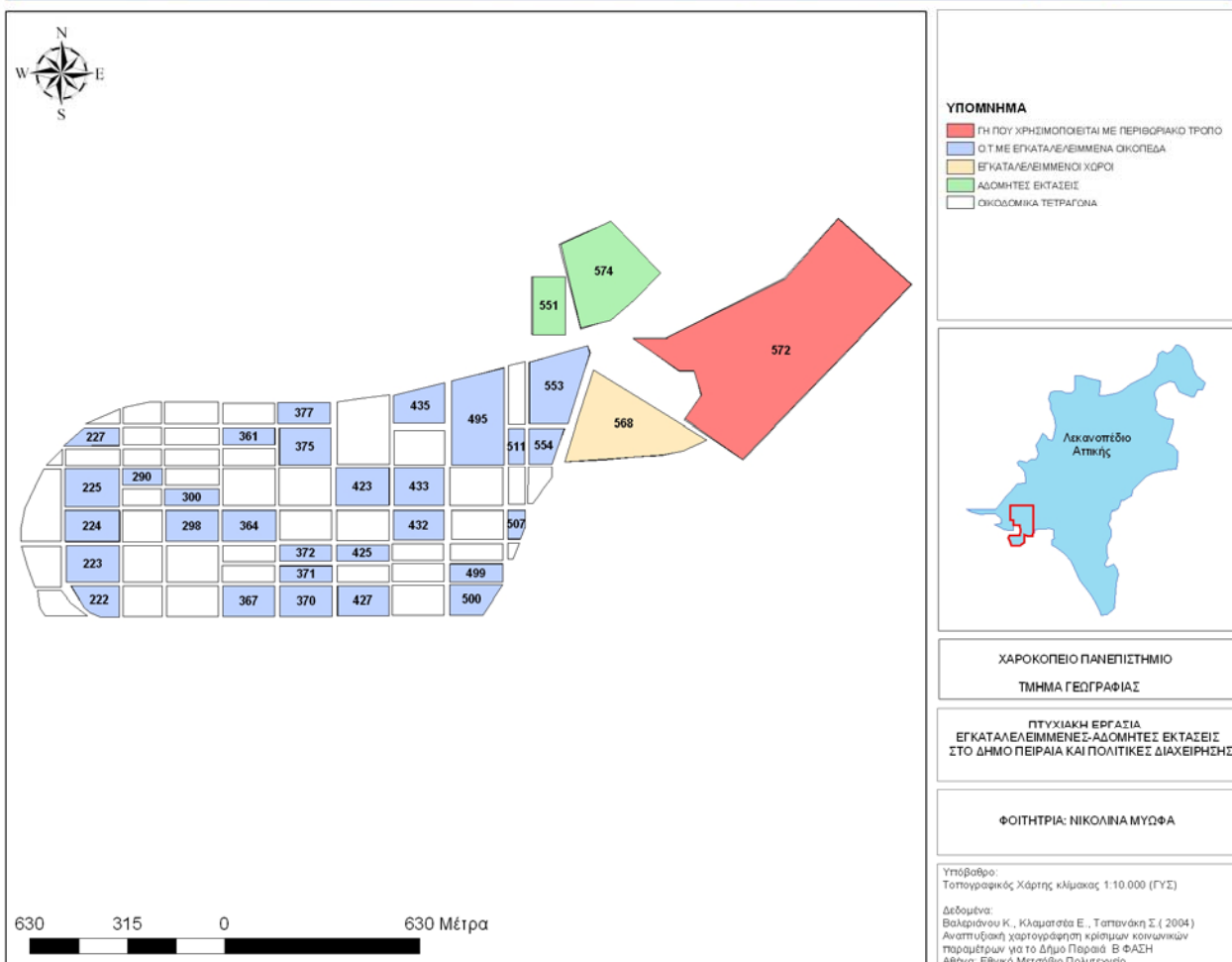
ΧΑΡΤΗΣ 12: ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΑ ΜΕ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ/ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ (2004)



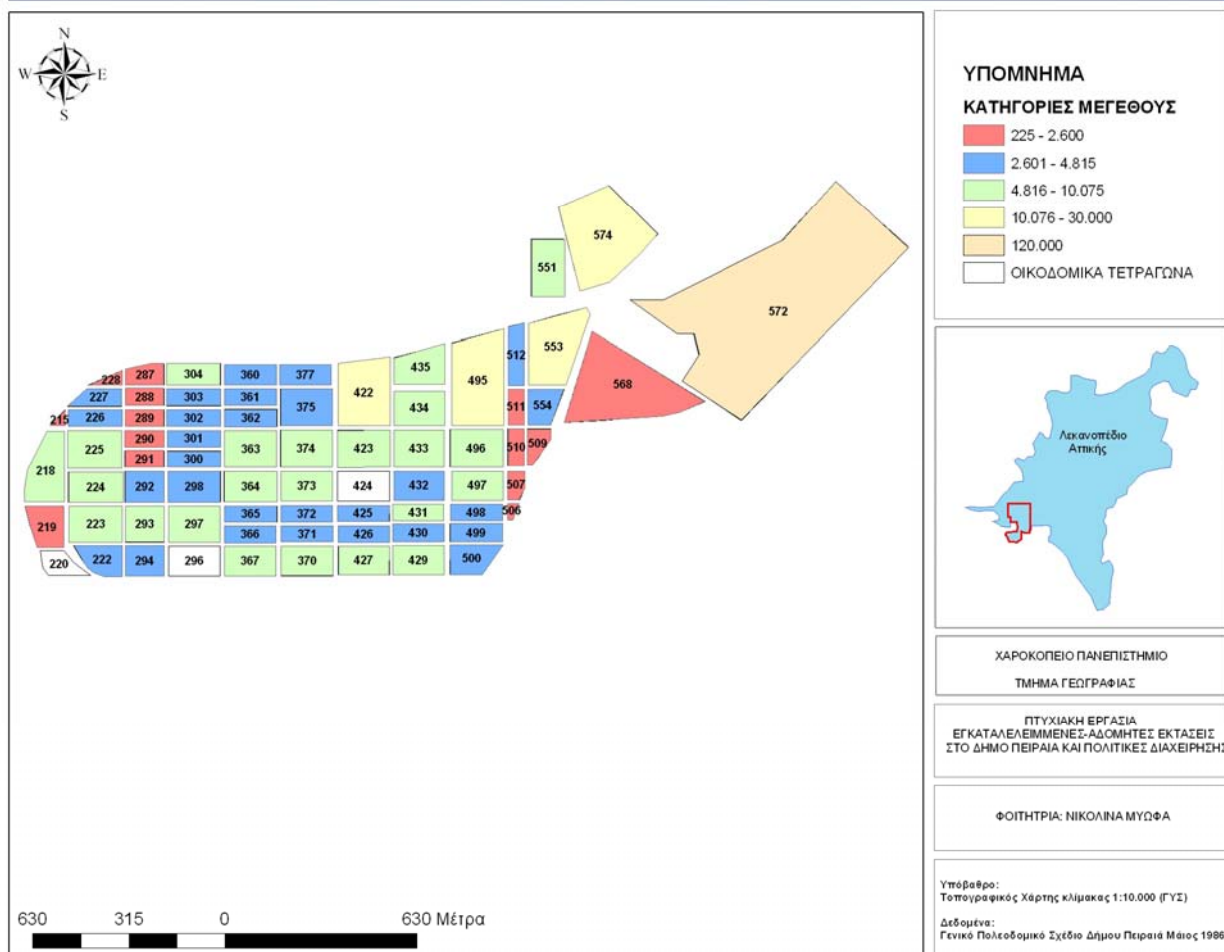
ΧΑΡΤΗΣ 13: ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΑ ΜΕ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ (2004)



ΧΑΡΤΗΣ 14: ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΕΣ-ΑΔΟΜΗΤΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ (2004)



ΧΑΡΤΗΣ 15: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΑΝΑ Ο.Τ.



ΧΑΡΤΗΣ 16: ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΟΣ ΓΗΣ

