

ΑΝΩΤΑΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Τ.Ε.

## ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΓΙΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ, ΣΤΟΝ  
ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΤΗΣ



### Μελέτη

ΓΙΑΝΝΙΚΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ

ΓΛΑΝΤΖΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

### Εισήγηση – Επίβλεψη

ΔΡ Γ.Κ. ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ-ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΣ ΕΜΠ

ΑΘΗΝΑ 2015

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΓΙΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ, ΣΤΟΝ  
ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΤΗΣ.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο μελέτης της παρούσας πτυχιακής εργασίας αποτέλεσε η ανάπλαση της περιοχής του Αγίου Διονυσίου στον Πειραιά και η πολιτική διαχείριση της, πως δηλαδή η έκταση αυτή μπορεί να επαναχρησιμοποιηθεί προς όφελος των κατοίκων του Πειραιά.

Η παρούσα καταγραφή έχει ως στόχο την αποτύπωση των καταλήψεων από χρήσεις αναψυχής που συναντάται στους δημόσιους ελεύθερους χώρους του Πειραιά, δηλαδή σε πλατείες, κήπους, πεζοδρόμους, πεζοδρόμια, και ακτές. Η καταγραφή έγινε το διάστημα Νοεμβρίου 2014 - Ιανουαρίου 2015 και κάλυψε το πέμπτο δημοτικό διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά. Πραγματοποιήθηκαν επιτόπου μετρήσεις και φωτογραφήσεις στο σύνολο της έκτασης.

Η μελέτη αποτελείται από τέσσερα μέρη.

Στο πρώτο μέρος γίνεται αναφορά στην περιοχή μελέτης, καθώς και στην ιστορική αναδρομή της.

Στο δεύτερο μέρος, σκιαγραφείται η περιοχή μελέτης και αναλύεται η υφιστάμενη κατάστασή της. Γίνεται, συγκεκριμένα ανάλυση των χρήσεων γης, των υφιστάμενων οικοπέδων και κτιρίων καθώς και του πλήθους των ορόφων τους. Επίσης μελετάται το υπάρχων οδικό δίκτυο, η ποιότητα των πεζοδρομίων αλλά και ο φωτισμός τους.

Στο τρίτο μέρος συντάχθηκε ένα ερωτηματολόγιο, του οποίου οι ερωτήσεις, έχουν σκοπό την διαπίστωση των αναγκών και προβλημάτων της περιοχής, καταλήγοντας σε ένα αποτελεσματικότερο συμπέρασμα.

Στο τέταρτο και τελευταίο μέρος της μελέτης παρουσιάζεται η κεντρική ιδέα ανάπλασης της περιοχής, διατυπώνεται η δημιουργία νέων δικτύων πάρκου και πράσινων χώρων καθώς και νέου, βελτιωμένου οδικού δικτύου λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες των ίδιων των κατοίκων της.

## **ABSTRACT**

Object of study of this thesis was the reconstruction of the region of Agios Dionysios in Piraeus and policy management, ie how the land can be reused for the benefit of residents of Piraeus.

This record is designed to capture the occupations of leisure uses encountered in public open spaces of Piraeus, ie squares, gardens, footpaths, sidewalks, and coasts. The recording took place over November 2014 - January 2015 and covered the fifth district of Piraeus apartment. The spot measurements and photographs throughout the area.

The study consists of four parts.

The first part refers to the study area, and the history of. The second part outlines the study area and analyzed the current situation. It's done specific analysis of land use of existing land and buildings as well as the number of their floors. Also studied the existing road network, the quality of pavements and their lighting. In the third part drafted a questionnaire, whose questions are intended to ascertain the needs and problems of the region, resulting in an effective conclusion. In the fourth and final part of the study presents the main idea regeneration of the region, states the new park networks and green spaces as well as new, improved road network taking into account the needs of its own people.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9
1.1	Αντικείμενο Μελέτης	10
1.2	Στόχος	10
1.3	Μεθοδολογία	10
1.4	Περιοχή Μελέτης	11
1.5	Ιστορική Αναδρομή της Περιοχής	13
2.	ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	19
	Εισαγωγή	19
2.1	Η Εικόνα του Δήμου Πειραιά Σήμερα	19
2.2	Το 5 <sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα	23
2.3	Χρήσεις γης	26
2.4	Δρόμοι - Συγκοινωνιακό Δίκτυο	38
2.5	Κατάσταση και Ποιότητα Πεζοδρομίων	42
2.6	Κοινόχρηστοι Ελεύθεροι Χώροι	44
2.7	Ασυμβατότητες Χρήσης	47
3.	ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ – (ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ)	50
3.1	Μεθοδολογία Έρευνας	50
3.2	Δευτερογενής Έρευνα	50
3.3	Πρωτογενής Έρευνα	51
3.4	Λογική της Έρευνας	52
3.5	Επιλογή Ερευνητικής Μεθόδου	52
3.6	Προσεγγίσεις της Έρευνας	53
3.7	Τεχνικές της Έρευνας	53
3.8	Περιορισμοί της Έρευνας	53

3.1	Σκοπός ερωτηματολογίου	54
3.2	Παρουσίαση ερωτηματολογίου	54
	Α) Προαιρετικά στοιχεία	54
	Β) Δημογραφικά χαρακτηριστικά	55
	Γ) Κατοικία: (εφόσον είναι κάτοικος της περιοχής)	56
	Γ) Απασχόληση	57
	Δ) Μεταφορές	58
	Ε) Περιβάλλον	59
	Ζ) Γενικά	60
3.3	Αποτελέσματα Απαντήσεων	61
4.	ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ	67
4.1	Παρουσίαση Master Plan	67
	Πόλος έλξης 1	67
	Πόλος έλξης 2	67
4.2	Προτεινόμενο Οδικό Δίκτυο	69
4.3	Προτεινόμενο Δίκτυο Πάρκων και Πράσινων Χώρων	70
4.4	Τυπολογίες Κατοικιών	74
5.	ΕΠΙΛΟΓΟΣ	76
6.	ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	78
7.	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	89

## Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1 Η συνοικία του Αγίου Διονυσίου στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά .....	11
Εικόνα 2 Το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλεως που περιβάλλουν το κέντρο, είναι η Νίκαια (πρώην Κοκκινιά), ο Κορυδαλλός , το Κερατσίνι (πρώην Ταμπούρια), το Πέραμα, η Δραπετσώνα, και ο Άγιος Ιωάννης Ρέντης. ....	12
Εικόνα 3 Η οριοθετημένη περιοχή του Αγίου Διονυσίου.....	13
Εικόνα 4 Η περιοχή Καλιφόρνια- Παλαμηδίου- Αγία Σοφία τη δεκαετία του 1930 .	14
<b>Εικόνα 5</b> Τμήμα φωτογραφίας του 1930 από το αρχείο του Σπ. Μανουσάκια, στην οποία απεικονίζεται ο Καραβιάς, η Αγία Σοφία, τα Μανιάτικα, ο Άγιος Δημήτριος και το Κερατσίνι εντελώς άχτιστα .....	15
Εικόνα 6 Γραφική ανάλυση των στοιχείων του πραγματικού πληθυσμού στην Αττική και τον Πειραιά για τα έτη 2001 και 2011 .....	21
Εικόνα 7 Η περιοχή χαρακτηρίζεται από στενούς δρόμους, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα στους ελεύθερους χώρους στάθμευσης.....	23
Εικόνα 8 Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι – Έλλειψη πρασίνου .....	22
Εικόνα 9 Εμφάνιση κενών καταστημάτων .....	25
Εικόνα 10 Ακτή Κονδύλη, όπου οριοθετεί στα νότια την περιοχή του Αγίου Διονυσίου.....	26
Εικόνα 11 Μεταβολή πληθυσμού 1991 – 2001 ανά οικοδομικό τετράγωνο .....	27
Εικόνα 12 Έλλειψη φυσικού περιβάλλοντος και παρουσία οικοδομημάτων.....	28
Εικόνα 13 Χρήσεις γης .....	29
Εικόνα 14 Χρήσεις ισογείου ανά οικοδομικό τετράγωνο .....	30
Εικόνα 15 Χωρική κατανομή ηγετικών κλάδων-κλειδί .....	31
Εικόνα 16 Τύποι γειτονιάς.....	32
Εικόνα 17 Οδός Κάστορος και Αιγάλεω, πλησίον της Ακτής Κονδύλη.....	36

Εικόνα 18 Πλήθος και ποιότητα Ελεύθερων / Εγκαταλειμμένων χώρων ανα οικοδομικό τετράγωνο .....	37
Εικόνα 19 Ο χάρτης επέκτασης της γραμμής 3 του μετρό θα διασχίζει τα Μανιάτικα και θα καταλήγει στο Λιμάνι του Πειραιά.....	40
Εικόνα 20 Σύμφωνα με τη μελέτη μελλοντικής ανάπτυξης του δικτύου του τραμ, αυτό θα περνάει συν τοις άλλοις και απο τον Άγιο Διονύσιο .....	42
Εικόνα 21 Κατάσταση – ποιότητα πεζοδρομίων ανά οικοδομικό τετράγωνο .....	43
Εικόνα 22 Χάρτης καταγραφών κατάληψης κοινόχρηστων χώρων από καταστήματα .....	46
Εικόνα 23 Χάρτης εν δυνάμει χώρων που μπορούν να συνεισφέρουν στην δημιουργία πράσινων εκτάσεων .....	47
Εικόνα 24 Συνοικία Αγίου Διονυσίου .....	48
Εικόνα 25 Στο συγκεκριμένο παράδειγμα υπάρχει δυνατότητα ελεύθερης στάθμευσης .....	49
Εικόνα 26 Συνοικία του Αγίου Διονυσίου που αντικατοπτρίζει το φυσικό στοιχείο..	49
Εικόνα 27 Ποσοστά συμμετοχής ανδρών και γυναικών στην έρευνα.....	61
Εικόνα 28 Το πλήθος του δείγματος βάσει της ηλικιακής ομάδας.....	62
Εικόνα 29 Το πλήθος του δείγματος βάσει το επίπεδο εκπαίδευσης .....	63
Εικόνα 30 Το πλήθος του δείγματος βάσει του εισοδήματος του .....	63
Εικόνα 31 Το πλήθος του δείγματος βάσει του επαγγέλματός του .....	65
Εικόνα 32 Προτεινόμενο οδικό δίκτυο .....	69
Εικόνα 33 Τυπική κατοικία 2 ατόμων .....	75
Εικόνα 34 Τυπική κατοικία 4 ατόμων .....	75
Εικόνα 35 Τυπική κατοικία 5 ατόμων .....	75



## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσης έρευνα εστιάζει στην αναβάθμιση της περιοχής του Αγίου Διονύσου στον Πειραιά και την πολιτική διαχείρισή της. Απώτερος στόχος θα πρέπει να είναι η διευκόλυνση της κατανόησης των φαινομένων, η πρόβλεψή τους και η δυνατότητα για τον έλεγχό τους. Σύμφωνα με τον Moully (1970), έρευνα είναι μια διαδικασία που οδηγεί μέσα από προγραμματισμένη συστηματική συλλογή, ανάλυση κι ερμηνεία δεδομένων, στην αξιόπιστη λύση προβλημάτων.

Έτσι, το γενικό πλαίσιο μιας έρευνας περιλαμβάνει τη συλλογή δευτερογενών δεδομένων, ήτοι δεδομένων που έχουν «δημιουργηθεί» από κάποιον άλλον πλην του ερευνητή, χαρακτηριστικό παράδειγμα των οποίων είναι η βιβλιογραφία, καθώς και από τη συλλογή πρωτογενών δεδομένων, ήτοι δεδομένων που έχουν «δημιουργηθεί» από τον ερευνητή.

Η παρούσα εργασία αναπτύσσεται σε τρία κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, με την απόδοση της εικόνας του Δήμου σήμερα, το κυκλοφοριακό πρόβλημα που επικρατεί, την ανάλυση των χρήσεων γης, των οικοπέδων και του πλήθους των ορόφων. Επίσης, σημειώνεται η κατάσταση των πεζοδρομίων και οι κοινόχρηστοι ελεύθεροι χώροι.

Το δεύτερο κεφάλαιο εστιάζει στην οργάνωση του ερωτηματολογίου, τον σκοπό δημιουργίας του, την παρουσίασή του και τα αποτελέσματα της στατιστικής αυτής ανάλυσης. Εξάλλου, είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι στόχος του ερευνητικού πεδίου είναι η διευκόλυνση της κατανόησης των φαινομένων, η πρόβλεψή τους και η δυνατότητα για τον έλεγχό τους.

Το τελευταίο κεφάλαιο παρουσιάζει μια ενδιαφέρουσα ιδέα και πρόταση ανάπλασης. Παρουσιάζεται το Master Plan και, παράλληλα, προτείνεται οδικό δίκτυο και σύμπλεγμα πάρκων και πράσινων χώρων. Η έρευνα ολοκληρώνεται με τις πρωτοβουλίες των κατοίκων για την αναβάθμιση του Δήμου του Πειραιά.

## **1.1 Αντικείμενο Μελέτης**

Αντικείμενο μελέτης της παρούσας πτυχιακής εργασίας αποτέλεσε η ανάπλαση της περιοχής του Αγίου Διονυσίου στον Πειραιά και η πολιτική διαχείριση της, πως δηλαδή η έκταση αυτή μπορεί να επαναχρησιμοποιηθεί προς όφελος των κατοίκων του Πειραιά.

## **1.2 Στόχος**

Η παρούσα καταγραφή έχει ως στόχο την αποτύπωση των καταλήψεων από χρήσεις αναψυχής που συναντάται στους δημόσιους ελεύθερους χώρους του Πειραιά, δηλαδή σε πλατείες, κήπους, πεζοδρόμους, πεζοδρόμια, και ακτές. Η καταγραφή έγινε το διάστημα Νοεμβρίου 2014 - Ιανουαρίου 2015 και κάλυψε το πέμπτο δημοτικό διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά. Πραγματοποιήθηκαν επιτόπου μετρήσεις και φωτογραφήσεις στο σύνολο της έκτασης. Ως χαρτογραφικά υπόβαθρα χρησιμοποιήθηκαν συνδυασμένα οι χάρτες της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, οι αεροφωτογραφίες της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού και οι δορυφορικές απεικονίσεις του Google Earth.

## **1.3 Μεθοδολογία**

Η μελέτη αποτελείται από τέσσερα μέρη.

Στο πρώτο μέρος γίνεται αναφορά στην περιοχή μελέτης, καθώς και στην ιστορική αναδρομή της.

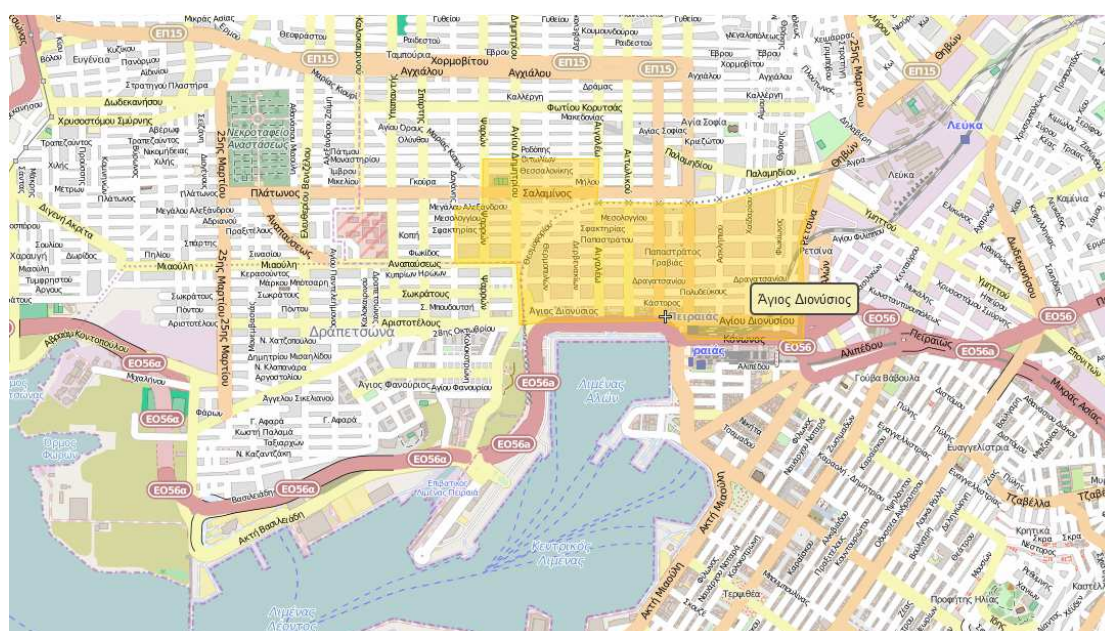
Στο δεύτερο μέρος, σκιαγραφείται η περιοχή μελέτης και αναλύεται η υφιστάμενη κατάστασή της. Γίνεται, συγκεκριμένα ανάλυση των χρήσεων γης, των υφιστάμενων οικοπέδων και κτιρίων καθώς και του πλήθους των ορόφων τους. Επίσης μελετάται το υπάρχων οδικό δίκτυο, η ποιότητα των πεζοδρομίων αλλά και ο φωτισμός τους.

Στο τρίτο μέρος συντάχθηκε ένα ερωτηματολόγιο ,του οποίου οι ερωτήσεις, έχουν σκοπό την διαπίστωση των αναγκών και προβλημάτων της περιοχής, καταλήγοντας σε ένα αποτελεσματικότερο συμπέρασμα.

Στο τέταρτο και τελευταίο μέρος της μελέτης παρουσιάζεται η κεντρική ιδέα ανάπλασης της περιοχής ,διατυπώνεται η δημιουργία νέων δικτύων πάρκου και πράσινων χώρων καθώς και νέου ,βελτιωμένου οδικού δικτύου λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες των ίδιων των κατοίκων της.

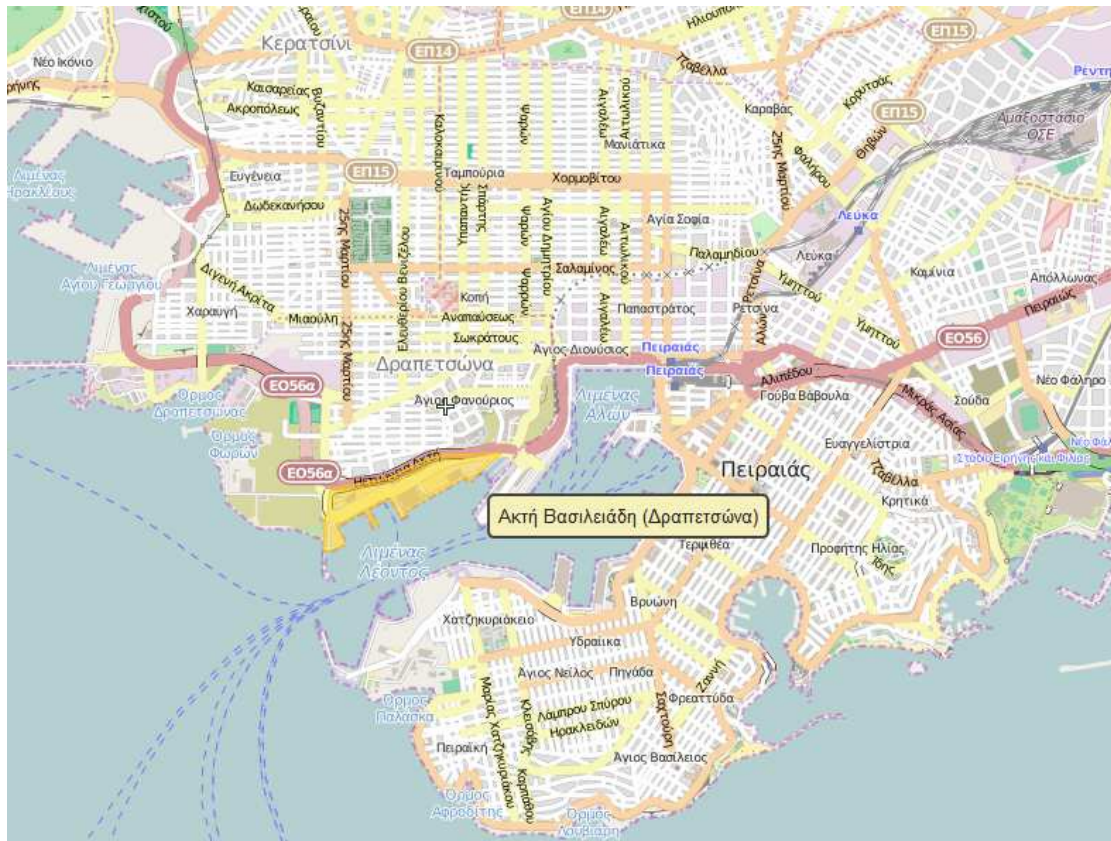
## 1.4 Περιοχή Μελέτης

Πρώτου αναφθούμε στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου ας κοιτάξουμε την ευρύτερη περιοχή στην οποία εντάσσεται η συνοικία, ας κοιτάξουμε τον Πειραιά. Ο Πειραιάς (αρχ. Πειραιεύς), είναι ιστορική βιομηχανική πόλη και σημαντικός λιμένας της Αττικής αλλά και της νοτιοανατολικής μεσογείου. Αποτελεί έδρα της Νομαρχίας Πειραιώς που απαρτίζεται από το χερσαίο τμήμα των οκτώ πειραιώτικων δήμων και τα νησιά του Σαρωνικού. Ανακηρύχθηκε για πρώτη φορά δήμος το 517 π.Χ. και στα νεότερα χρόνια το 1835, σήμερα συνιστά την τρίτη μεγαλύτερη σε πληθυσμό πόλη της χώρας. (Ε.Κουρσάρη, 2008)

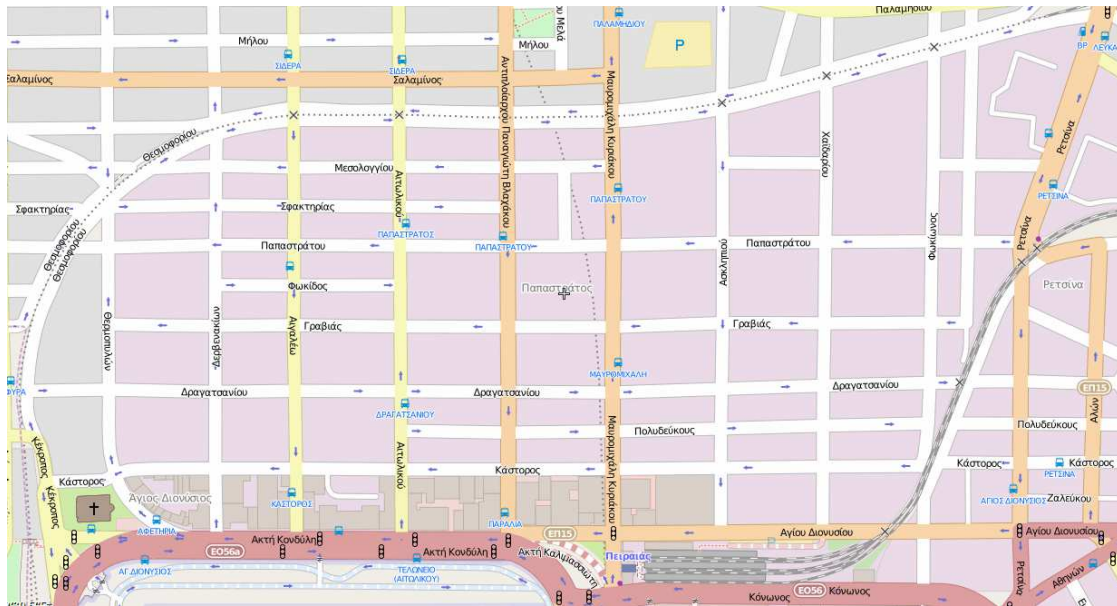


Εικόνα 1 Η συνοικία του Αγίου Διονυσίου στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά

Το κέντρο της πόλης απέχει περίπου 12 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας, της οποίας και αποτελεί επίγειο ενώ συνδέεται με αυτήν με πληθώρα μέσων, λεωφορείων, τρόλλεϋ, αλλά και με τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, το τραμ, τον προαστιακό σιδηρόδρομο και στο μέλλον με τις γραμμές της Αττικό Μετρό.



**Εικόνα 2** Το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλεως που περιβάλλουν το κέντρο, είναι η Νίκαια (πρώην Κοκκινιά), ο Κορυδαλλός, το Κερατσίνι (πρώην Ταμπούρια), το Πέραμα, η Δραπετσώνα, και ο Άγιος Ιωάννης Ρέντης.



Εικόνα 3 Η οριοθετημένη περιοχή του Αγίου Διονυσίου

## 1.5 Ιστορική Αναδρομή της Περιοχής

Ο Πειραιάς κατοικήθηκε γύρω στα μέσα της 3ης π.Χ. χιλιετηρίδας. Η άποψη αυτή ενισχύεται από κατάλοιπα πρωτοελλαδικών οικισμών που ανακαλύφθηκαν στην Παλαιά Κοκκινιά και το Κερατσίνι - και τοποθετούνται χρονικά ανάμεσα στο 2600 και το 1900 π.Χ. - σε συσχετισμό με άλλα ευρήματα της ίδιας εποχής (ερείπια κτισμάτων, εργαλεία) στην περιοχή της Μουνιχίας και τη Σταλίδα (νησάκι του Κουμουνοδούρου). Ως πρώτοι κάτοικοι του Πειραιά αναφέρονται, εκτός από τους Πελασγούς και άλλοι γνωστοί προϊστορικοί κάτοικοι του Ελλαδικού χώρου (Κάρες, Λέλεγες, Κρήτες, Θράκες, Φοίνικες) και -κυρίως - οι Μινύες, οι οποίοι ήταν οι περισσότερο προηγμένοι από όλους, με πολλές ικανότητες και τεχνικές γνώσεις, εκπληκτικές για την εποχή τους. Οι τελευταίοι, ιωνικής πιθανόν καταγωγής, προέρχονταν από τον Ορχομενό της Βοιωτίας και εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά στα τέλη του 13ου ή τις αρχές του 12ου αιώνα π.Χ., μετά τη θρακική εισβολή στον τόπο τους. Έμπειροι ναυτικοί καθώς ήταν βρήκαν στο φυσικό λιμενίσκο της Μουνιχίας (το σημερινό Μικρολίμανο) το κατάλληλο ορμητήριο, ενώ ο οικισμός τους αναπτύχθηκε στον ομώνυμο λόφο (τον γνωστό σήμερα ως λόφο του Προφήτη Ηλία) (Blog Σαρωνικού, 2012). Ο λόφος αυτός παραχωρήθηκε, κατά την παράδοση, στους Μινύες από τον βασιλιά της Αθήνας Μούνιχο και γι' αυτό ονομάστηκε Μουνιχία, ενώ

άλλοι αποδίδουν το τοπωνύμιο σε ομώνυμο αρχηγό ή ήρωα των Μινύων. Στη κορυφή του λόφου του Προφήτη αριστερά στον εισερχόμενο στο λιμενίσκο της Μουνιχίας, όπου έχει αναγερθεί το εντευκτήριο "Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος", ίδρυσαν οι Μινύες το ιερό της "Μουνιχίας Αρτέμιδος". (Κουρσάρη, 2008)

Οι Μινύες, που, ας σημειωθεί, είχαν ειδικευτεί στην κατασκευή υπογείων διαβάσεων (σηράγγων), υπονόμων και άλλων τεχνικών έργων, άφησαν ως τις μέρες μας, σημάδια, στο πέρασμά τους από τον πειραιϊκό χώρο. Εκτός από την ισοπέδωση του λόφου της Μουνιχίας και τα λαξευτά, μέσα σε βράχους κατασκευάσματα, που ο λαός ονόμαζε παλαιότερα "Θεόσπιτα", δύο σημαντικά για την εποχή τους τεχνικά έργα, μαρτυρούν το πέρασμά τους από τον τόπο. (Κουρσάρη, 2008)



**Εικόνα 4** Η περιοχή Καλιφόρνια- Παλαμηδίου- Αγία Σοφία τη δεκαετία του 1930

Η περιοχή Καλιφόρνια - Παλαμηδίου Αγία Σοφία-Μανιάτικα αναπτύχθηκε ξεχωριστά από τον κεντρικό Πειραιά, γιατί μεταξύ του κέντρου και αυτής, όπως και σήμερα, μεσολαβούσαν τα διάφορα εργοστάσια. Σύμφωνα με όσα μας

αφηγήθηκαν παλιότεροι, στα 1900, από την Καλιφόρνια και προς το κέντρο του Πειραιά, υπήρχε μια τεράστια αλάνα, κι έτρεχαν νερά. Εκεί γύρω έβοσκαν και πρόβατα. Σε πολλά σημεία υπήρχαν μπουστάνια. Κι αργότερα, το ένα μετά το άλλο, δημιουργήθηκαν τα εργοστάσια. Όπως βλέπουμε σε γκραβούρες ξένων περιηγητών, από το 1758 ως το 1840 δεν σημειώνεται καμία οικιστική δραστηριότητα. (0031/2010, 2010)

Γύρω στο 1900, στην περιοχή υπήρχαν πολλά χαμόσπιτα. Πιο πάνω στα Μανιάτικα, δημιουργήθηκε η «τενεκεδούπολη», γιατί τα σπίτια είχαν στέγη από τσίγκους. Υπήρχαν, όμως, και καλά σπίτια, όπως αυτό του Γεωργίου Μανωλέσου, που βρισκόταν στην Αιτωλικού και Εβρου, που είχε χτιστεί το 1923. (Ρυσιάνος, 1976)

Ουσιαστικά η περιοχή άρχισε να αναπτύσσεται μετά το 1922, όταν ήρθαν και οι πρόσφυγες. Στο μεταξύ, από το 1912 - 1960, λειτουργούσε το τραμ 17 « Άγιος Βασίλειος –Παλαμηδίου».



**Εικόνα 5** Τμήμα φωτογραφίας του 1930 από το αρχείο του Σπ. Μανουσάκια, στην οποία απεικονίζεται ο Καραβιάς, η Αγία Σοφία, τα Μανιάτικα, ο Άγιος Δημήτριος και το Κερατσίνι εντελώς άχτιστα (Ε.Κουρσάρη, 2008)

Στη Ροδόπη υπήρχε η μάντρα Μελετόπουλου. Αλλά μαγαζιά στην περιοχή ήταν το χασάπικο του Μάμαλη, τα είδη κιγκαλερίας του Καρυστινού, το εστιατόριο του Κιάφα, ο καφεκοπτείο του Αλφατζή, το μπακάλικο των Στεφανή και Γεωργίου Περιβολάρη, το κέντρο του Χαρτοφύλακα. Αιτωλικού και Θεσσαλονίκης ήταν το 1922 του Καρβούνη.

Κατά μήκος της Παλαμηδίου γινόταν νυφοπάζαρο, δηλαδή εκεί έκαναν περίπατο αγόρια και κορίτσια και ήταν συνηθισμένες οι ματιές του έρωτα (C.Nigel, 2000). Η

περιοχή είχε τη δική της γραφική ζωή, είχε την εικόνα της όμορφης γραφικής γειτονιάς.

Οι παλιοί χωρικοί του Πειραιά και οι καλόγεροι του Αγ. Σπυρίδωνα αποκαλούσαν όλη την έκταση από τον Αγ. Διονύση που χτίστηκε γύρω στο 1801, μέχρι το Κερατσίνι, «Αγριμειό». (Μπελαβίλας, 2009)

Το 1834 ένα μέρος της περιοχής παραχωρήθηκε από την εκκλησία στο Δήμο Πειραιώς για να χρησιμεύσει σαν νεκροταφείο, με τον όρο να ανακαινιστεί ο ναός. Μεταξύ του 1883-1887 αγοράστηκαν από το Δήμο Πειραιώς οικοπέδα στην Ευγένεια για να ιδρυθεί εκεί νέο νεκροταφείο, αυτό που υπάρχει σήμερα. Το καινούριο νεκροταφείο δημιουργήθηκε ανάμεσα στο 1892-1895 και άρχισε να χρησιμοποιείται από το 1904. Η οριστική μεταφορά στο νεκροταφείο της Αναστάσεως έγινε το 1909.

Ο περιηγητής Σ. Πομόρντι, που επισκέφθηκε τον Πειραιά το 1805, σημειώνει ότι εκτός από τον Άγιο Σπυρίδωνα, τον Άγιο Νικόλαο και τον Άγιο Βασίλειο που ξαναχτίστηκε, υπήρχε και παλιός ναός του Αγίου Διονυσίου μετά τα έλη βΔ του Πειραιά. Δεν ξέρουμε αν εννοεί το ναό του νεκροταφείου.

Πάντως η λαϊκή αυτή ονομασία «Αγριμειό», που καταχωρήθηκε και σε πωλητήρια συμβόλαια, δεν επικράτησε. Όπως αφηγήθηκε ο μεγάλος ρεμπέτης τραγουδιστής Γιάννης Παπαιωάννου, η περιοχή γύρω από τον Άγιο Διονύση το 1922 ήταν γεμάτη πεύκα.

Από τα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου, αλλαγές οι οποίες σχετίζονται, κυρίως, με την τριτογενοποίηση της ναυπηγοεπισκευαστικής πιάτσας. Οι τομείς της ναυπηγοεπισκευής και των μηχανολογικών κατασκευών/επισκευών, «τομείς-κλειδί» της περιοχής, ενισχύονται αλλά και ενισχύουν ένα «παραδοσιακό» δυναμικό δίκτυο δραστηριοτήτων, το οποίο διασφαλίζει σημαντικό μέρος τοπικής και υπερτοπικής απασχόλησης, καλύπτοντας διαχρονικές κοινωνικό-οικονομικές ανάγκες, όχι μόνο της περιοχής αλλά ολόκληρου του δήμου και της ευρύτερης περιοχής του.

Από τη διερεύνηση αναδείχθηκε ότι οι δυναμικές μονάδες που επιβίωσαν μετά την ύφεση της δεκαετίας του 1980 είναι αυτές οι οποίες:

- Εξυπηρετούν την αγορά σε περισσότερες από μία παραγωγικές ειδικεύσεις,



- Υιοθετούν νέες τεχνολογίες και αποδοτικότερη διαχείριση, προσφέροντας ολοκληρωμένες υπηρεσίες σε χαμηλότερο κόστος, και
- Συνάπτουν συμπράξεις (υπεργολαβίες) με άλλες μονάδες για την πραγματοποίηση μέρους του συνολικού τους έργου.

Παράλληλα, η διερεύνηση για την εξέλιξη των χρήσεων γης αλλά και της απασχόλησης στην περιοχή αναδεικνύει ως δυναμικό ηγετικό κλάδο τον «εκσυγχρονισμένο» κλάδο του χονδρεμπορίου, ο οποίος διαμορφώνεται με αρωγό τη ναυπηγοεπισκευή και τους κλάδους μηχανικών και μηχανολογικών κατασκευών, τους παραδοσιακούς δηλαδή τομείς της περιοχής. Η αλληλεξάρτηση των παραπάνω τομέων συνιστά κρίσιμο αναπτυξιακό μοχλό για την περιοχή, συμβάλλοντας ούτως ώστε οι παραδοσιακές δραστηριότητες να συμπληρώνονται δημιουργικά και αποτελεσματικά με τις σύγχρονες. (Μπελαβίλας, 2009)

Οι παραπάνω εξελίξεις επιδρούν άμεσα:

- Στην οργάνωση και τη λειτουργία χώρου, δηλαδή:
  - i. Στην εμφάνιση κενών χώρων/κατασκευών, αποτέλεσμα της σταδιακής αποδυνάμωσης του τομέα της ναυπηγοεπισκευής και άλλων δραστηριοτήτων της μεταποίησης,
  - ii. Στην υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος,
  - iii. Στη μείωση των αξιών γής,
  - iv. Στη γένεση νέων δραστηριοτήτων και χρήσεων, σχετικών τόσο με την τριτογενοποίηση της παραγωγής όσο και με τον νέο σύγχρονο και ανταγωνιστικό χαρακτήρα του επιβατικού λυμένα,
  - v. Στη διάχυση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, υπηρεσιών, δραστηριοτήτων αναψυχής κ.λπ., δραστηριοτήτων δηλαδή που δημιουργούν μικροθύλακες αναβάθμισης στο αστικό περιβάλλον

- Αλλά και στη δομή και τα χαρακτηριστικά της απασχόλησης,
  - i. Με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και νέων ειδικοτήτων,
  - ii. Την παράλληλη απώλεια θέσεων εργασίας και ειδικοτήτων,
  - iii. Την αύξηση της υπερτοπικότητας της απασχόλησης, αναδεικνύοντας την εμβέλεια των δραστηριοτήτων της περιοχής, αλλά και,
  - iv. Τη μείωση της εντοπιότητας της απασχόλησης, αυξάνοντας σημαντικά την τοπική ανεργία. (Η. Ευθυμίουπουλος, 2005)

## 2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

### Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο της εργασίας, σκιαγραφείται η περιοχή μελέτης και αναλύεται η υφιστάμενη κατάστασή της. Γίνεται, συγκεκριμένα ανάλυση των χρήσεων γης, των υφιστάμενων οικοπέδων και κτιρίων καθώς και του πλήθους των ορόφων τους. Επίσης μελετάται το υπάρχον οδικό δίκτυο, η ποιότητα των πεζοδρομίων αλλά και ο φωτισμός τους.

### 2.1 Η Εικόνα του Δήμου Πειραιά Σήμερα

Η αναπτυξιακή χαρτογράφηση του Πειραιά, η οποία συνοπτικά παρουσιάζεται στη συνέχεια, στηρίχθηκε στην επεξεργασία των πληθυσμιακών και δημογραφικών δεδομένων, στην ανάλυση της πολεοδομικής οργάνωσης, καθώς και στη διερεύνηση των οικονομικών δραστηριοτήτων του Δήμου, έχοντας ως χωρικό επίπεδο ανάλυσης το Δημοτικό Διαμέρισμα.



Από τις επεξεργασίες των στοιχείων προέκυψαν τα παρακάτω πορίσματα:

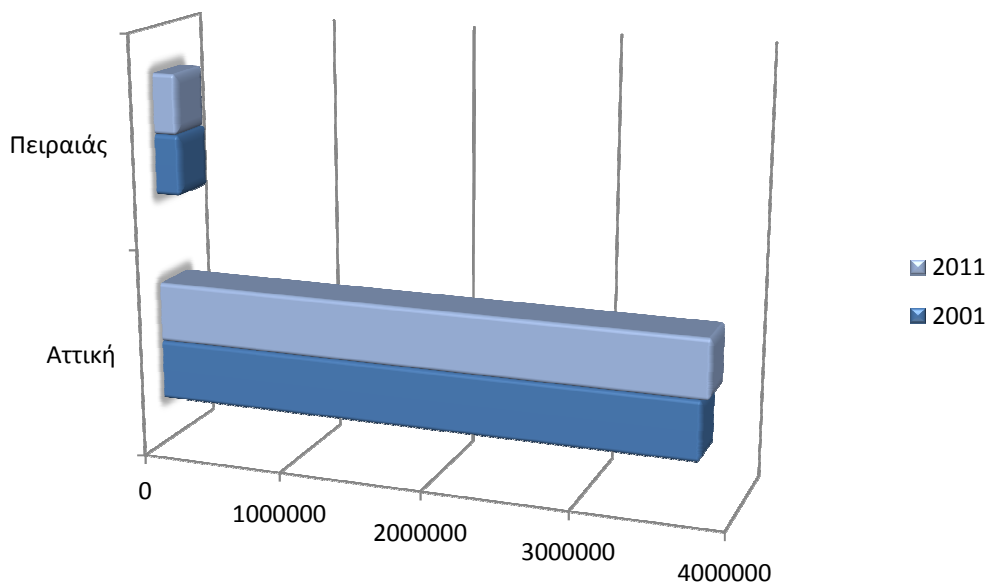
- Η μείωση του πληθυσμού. Τη δεκαετία 1991-2001, στον Πειραιά συνεχίζεται αλλά με μικρότερους ρυθμούς. Το 2<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα έχει τη μεγαλύτερη μείωση και ακολουθούν το 5<sup>ο</sup>, το 4<sup>ο</sup> και το 1<sup>ο</sup>. Στο 3<sup>ο</sup> δημοτικό Διαμέρισμα ο πληθυσμός συνεχίζει και αυτή τη δεκαετία να αυξάνεται.
- Πολλά νοικοκυριά είναι μονομελή ή με σύνθεση ζευγαριού και σχετικά λιγότερα με τριμελή και τετραμελή σύνθεση.
- Στο καθεστώς ενοικίασης κυριαρχεί η ιδιοκατοίκηση.
- Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός παρουσιάζει συγκέντρωση στις μεσαίες ηλικιακές ομάδες και χαρακτηρίζεται από υψηλό μορφωτικό επίπεδο. Αυξημένο, σε σχέση με το Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτεύουσας (Π.Σ.Π.) είναι το ποσοστό των αποφοίτων μέσης τεχνικής εκπαίδευσης και το ποσοστό της κατηγορίας χωρίς απολυτήριο δημοτικού, ενώ χαμηλό ποσοστό παρουσιάζει η κατηγορία Α.Ε.Ι. (Μπελαβίλας, 2009)

Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 ο πραγματικός πληθυσμός του Πειραιά είναι 163.910 κάτοικοι. (Δανιήλ, 2010) Συγκριτικά με την απογραφή του 2001 όπου οι κάτοικοι του Δήμου ήταν 175.967 παρουσιάζεται μείωση 6,7% του πληθυσμού της πόλης. Αναλυτικά τα στοιχεία των δύο απογραφών παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

**Πίνακας 1** Ο πραγματικός πληθυσμός της χώρας της Αθήνας και του Πειραιά το 2001 και το 2011

<b>Πραγματικός Πληθυσμός</b>	<b>2001</b>	<b>2011</b>	<b>Μεταβολή %</b>
<b>Σύνολο Ελλάδας</b>	10.964.020	10.787.690	-1,6
<b>Αττική</b>	3.761.810	3.812.330	1,4
<b>Δήμος Πειραιά</b>	175.697	163.910	-6,7

**Πηγή :** ΕΣΥΕ 2001 – 2011



**Εικόνα 6** Γραφική ανάλυση των στοιχείων του πραγματικού πληθυσμού στην Αττική και τον Πειραιά για τα έτη 2001 και 2011

Όσον αφορά την πολεοδομική φυσιογνωμία του Πειραιά:

- Στο 1<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα κυριαρχεί η κατοικία.
- Το 2<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα συγκεντρώνει στο νότιο τμήμα κατοικία και λειτουργίες αναψυχής ενώ στο βόρειο και βορειοδυτικό τμήμα κυριαρχούν οι κεντρικές λειτουργίες, υπερτοπικού χαρακτήρα, και το εμπόριο.
- Το 3<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα συγκεντρώνει μεταφορές και τις ειδικές αθλητικές χρήσεις/αδόμητους χώρους.
- Στο 4<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα υπάρχουν θύλακες, όπου η μεταποίηση (βιομηχανία-βιοτεχνία) βρίσκεται σε άμεση συνύπαρξη με τη κατοικία, ιδιαίτερος έντονα στη περιοχή των Καμινών.
- Το 5<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα, εκτός από τη κατοικία στο βόρειο τμήμα της περιοχής, συγκεντρώνει στη περιοχή του Αγίου Διονυσίου το μεγάλο μέρος των εμπορευματικών λειτουργιών στο σύνολο του Πειραιά καθώς και δραστηριότητες της μεταποίησης.

Η χωρική και κλαδική ανάλυση των επιχειρήσεων του Πειραιά, ανά Δημοτικό Διαμέρισμα, έδειξε τα εξής:

- Στο 1<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα κυριαρχούν οι κλάδοι παροχής υπηρεσιών, χονδρικού και λιανικού εμπορίου (με κυρίαρχους τους κλάδους ειδών υποδομής και ενδυμασίας), οι κλάδοι ειδών διατροφής και ποτών και οι κλάδοι μεταφορών.
- Στο 2<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα κυριαρχούν οι κλάδοι χονδρικού και λιανικού εμπορίου, μεταφορών και οι κλάδοι παροχής υπηρεσιών.
- Στο 3<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα, όπου υπάρχει ο μικρότερος αριθμός επιχειρήσεων, κυριαρχούν οι κλάδοι παροχής υπηρεσιών (σχετικοί με τις αθλητικές δραστηριότητες και τις δραστηριότητες αναψυχής), χονδρικού εμπορίου και οι κλάδοι ειδών διατροφής και ποτών.
- Στο 4<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα κυριαρχούν οι κλάδοι χονδρικού και λιανικού εμπορίου, αποθηκών, οι κλάδοι μηχανολογικών κατασκευών/επισκευών, οι κλάδοι μεταφορών και οι κλάδοι ειδών διατροφής και ποτών καθώς και οι κλάδοι ειδών υπόδησης και ενδυμασίας.
- Στο 5<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα κυριαρχούν οι κλάδοι μεταφορών, χονδρικού εμπορίου και αποθηκών, οι κλάδοι κατασκευών/επισκευών και οι κλάδοι κατασκευής μεταφορικών μέσων.



**Εικόνα 7** Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι – Έλλειψη πρασίνου

Τα πορίσματα της διερεύνησης των αναπτυξιακών παραμέτρων του Δήμου οδήγησαν στην επιλογή του 4<sup>ου</sup> και 5<sup>ου</sup> Δημοτικού Διαμερίσματος και των περιοχών Καμινιών και Αγίου Διονυσίου για περαιτέρω εμβάθυνση και πιλοτική εφαρμογή του παρατηρητηρίου. (Ψάλλα, 2011) Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά τα χωροκοινωνικά χαρακτηριστικά των δύο Διαμερισμάτων και των δύο μικρότερων περιοχών. (Κουρσάρη, 2008)



**Εικόνα 8** Η περιοχή χαρακτηρίζεται από στενούς δρόμους, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα στους ελεύθερους χώρους στάθμευσης

## 2.2 Το 5<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα

Το 5<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα αποτελεί το μεγαλύτερο σε έκταση Διαμέρισμα του Πειραιά με κύρια χρήση γης την κατοικία αμιγή ή και σε συνδιασμό με άλλες δραστηριότητες (Υ.Π.Ε.Κ.Α., 2011). Εκτός από την κατοικία, μεγάλη κατηγορία δραστηριοτήτων και συναφών χρήσεων γής συνιστά η μεταποίηση, η οποία συγκεντώνεται παραδοσιακά στη περιοχή του Αγίου Διονυσίου. Εδώ, σε αντίθεση με το 4<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα, όπου οι οικονομικές δραστηριότητες διαπλέκονται με την κατοικία, η βιοτεχνική συγκέντρωση είναι αμιγής, παρουσιάζει δε ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Η σχετική ομοιογένεια της περιοχής μας οδηγεί στη θεώρησή της ως μια χωρική ενότητα όπου η βιομηχανική-βιοτεχνική δραστηριότητα αναπτύσσεται περαιτέρω σε πέντε τύπους γειτονιά

Στις αμέσως επόμενες σημαντικές κατηγορίες δραστηριοτήτων βρίσκονται οι κεντρικές λειτουργίες τοπικού χαρακτήρα (εξυπηρετούν περιοχές κατοικίας του Διαμερίσματος, στην Αγία Σοφία, στα Μανιάτικα κ.λπ.), η κατηγορία των ειδικών χρήσεων και αδομητων χώρων και οι δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα, των κλάδων του χονδρεμπορίου και των αποθηκείσεων, σε σχέση με το σύνολο του Πειραιά, εμφανίζουν τη μεγαλύτερη συγκέντρωση στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου. (Ρυσιάνος, 1976)

Υπό το πρίσμα των παραπάνω, η διερεύνηση έδειξε για το 5<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα την παρουσία δυναμικής χωρικής συνύπαρξης και αλληλεξάρτησης δραστηριοτήτων της μεταποίησης (με τάση τριτογενοποίησης της παραγωγής) και του τριτογενούς τομέα. (Σ., 2009) Δημιουργείται εδώ ένα σημαντικό για την τοπική οικονομία «πλέγμα» δραστηριοτήτων, κρίσιμο ζήτημα τόσο για την περιοχή του Αγίου Διονυσίου όσο και για το σύνολο του Πειραιά. (Κουρσάρη, 2008)



ΥΨΗ ΟΡΟΦΩΝ - ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	1-2 ΟΡΟΦΟΙ
	3-4 -//-
	5-6 -//-
	7-8 -//-
	>9 -//-
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:10.000	



Η χωρική συνύπαρξη δραστηριοτήτων του δευτερογενούς και του τριτογενούς τομέα στην περιοχή έχει σημαντικές επιπτώσεις:

- Στη δομή και τα χαρακτηριστικά της απασχόλησης. Δηλαδή συμβάλει στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και νέων ειδικοτήτων, διαδικασία παράλληλη με απώλεια θέσεων εργασίας σε ειδικότητες παραδοσιακές, κυρίως στους κλάδους κατασκευής/επισκευής. Αυξημένη παρατηρείται η υπερτοπικότητα της απασχόλησης, αποτέλεσμα της δυναμικής εμβέλειας άλλων δραστηριοτήτων στην περιοχή.
- Στην οργάνωση και τη λειτουργία του χώρου. Οι επιπτώσεις εδώ εκφράζονται κυρίως με τη δυαδική εξέλιξη του αστικού χώρου: εμφάνιση κενών καταστημάτων, αποτέλεσμα της αποδυνάμωσης των παραγωγικών τομέων και υποβάθμιση του αστικού χώρου, αλλά και εμφάνιση νέων δυναμικών χρήσεων και δραστηριοτήτων οι οποίες σχετίζονται με την τριτογενοποίηση της παραγωγής και με τον σύγχρονο και ανταγωνιστικό χαρακτήρα του επιβατικού λιμένα.

Οι αλλαγές στην οργάνωση και τη λειτουργία του χώρου και στη δομή της απασχόλησης απορρέουν κυρίως από την τριτογενοποίηση της τοπικής παραγωγικής βάσης και αποτελούν «κρίσιμα ζητήματα» τόσο για τη περιοχή του 5<sup>ου</sup> Δημοτικού Διαμερίσματος όσο και για το σύνολο του Πειραιά. (Κ.Α.Π.Ε., 2009) Η σημασία τους για την εξέλιξη της περιοχής απαιτεί διαχρονική παρατήρηση και αξιολόγηση.



**Εικόνα 9** Εμφάνιση κενών καταστημάτων

### 2.3 Χρήσεις γης

Η περιοχή του Αγίου Διονυσίου είναι μερικώς βιομηχανική περιοχή (συνυπάρχουν δηλαδή η αστική και η βιομηχανική ζώνη) ενώ παράλληλα έχει κάποιες ιδιομορφίες οίκησης (Κ. Τσίππρας & Θ. Τσίππρας, 2005). Η περιοχή χαρακτηρίζεται από έλλειψη πρασίνου. (αναλογεί το λιγότερο πράσινο ανά κάτοικο σε σχέση με τον υπόλοιπο Δήμο Πειραιά) και έλλειψη Αθλητικών χώρων (γήπεδα 5x5, γήπεδα καλαθοσφαίρισης και γενικά ελεύθεροι χώροι για τους νέους της περιοχής)



**Εικόνα 10** Ακτή Κονδύλη, όπου οριοθετεί στα νότια την περιοχή του Αγίου Διονυσίου



**Εικόνα 11** Μεταβολή πληθυσμού 1991 – 2001 ανά οικοδομικό τετράγωνο

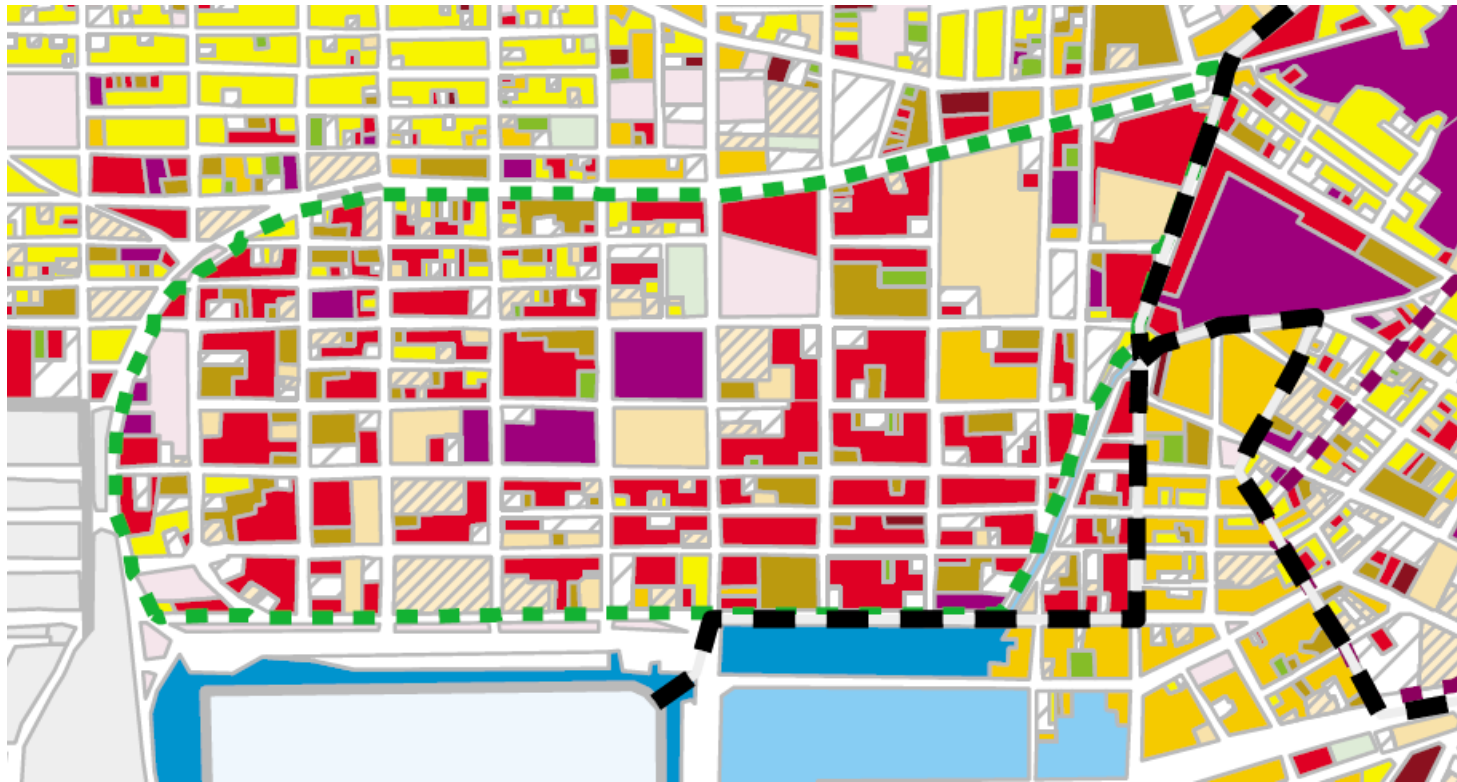
Ένας μεγάλος αριθμός πειραιώτικων νοικοκυριών βιώνει σήμερα τις επιπτώσεις από τη σταδιακή αποδυνάμωση των παραδοσιακών τομέων οι οποίοι, παρ' όλα αυτά, εξακολουθούν να συμμετέχουν δυναμικά στη τοπική αλλά και στην υπέρ-τοπική απασχόληση (Δανιήλ, 2010). Οι αλλαγές στο τοπικό παραγωγικό σύστημα, οι οποίες σχετίζονται αφενός με τη σταδιακή απαξίωση των παραδοσιακών δραστηριοτήτων και αφετέρου με τον εκσυγχρονισμό άλλων, συνεπάγονται πολυεπίπεδες χώρο-κοινωνικές επιπτώσεις όπως:

- Αλλαγές στις χρήσεις γης, ως αποτέλεσμα της τριτογενοποίησης δραστηριοτήτων και των διαφοροποιήσεων στα παραγωγικά δίκτυα,
- Υποβάθμιση του περιβάλλοντος, ενώ, σε μερικές περιοχές, παρατηρείται παράλληλη αναβάθμιση,
- Ανεργία σε σημαντικούς κλάδους για την τοπική οικονομία,
- Διαφοροποίηση στη σύνθεση της απασχόλησης (βαθμός εξειδίκευσης, θέση στη παραγωγική διαδικασία κ.λπ.) και
- Διαφοροποίηση στα κοινωνικά χαρακτηριστικά των τοπικών νοικοκυριών (επιπτώσεις στις ομάδες πληθυσμού χαμηλού ή μεσαίου εισοδήματος, μετεγκατάστασης νέων ομάδων κ.λπ.). (Κουρσάρη, 2008)



**Εικόνα 12** Έλλειψη φυσικού περιβάλλοντος και παρουσία οικοδομημάτων








## ΥΠΟΜΝΗΜΑ



Εικόνα 13 Χρήσεις γης

- Μη Αστικές Χρήσεις**  
 Γεωργική Γη Προτεραιότητας Α  
 Γεωργική Γη Προτεραιότητας Β  
 Δάση και Δασικές εκτάσεις  
 Χέρσες Εκτάσεις
- Κατοικία**  
 Αμιγής Κατοικία  
 Γενική Κατοικία
- Εμπόριο (Λιανικό - Χονδρικό), Υπηρεσίες**
- Εμπόριο Υπερτοπικού Χαρακτήρα**
- Κεντρικές Λειτουργίες Τοπικού Χαρακτήρα**  
 Περιθαλψη, Πρόνοια, Πολιτισμός (Τοπικού Χαρακτήρα)  
 Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση  
 Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση  
 Πράσινο, Ανοιχτοί Χώροι, Αθλητισμός, Αναψυχή,  
 Θρησκευτικές Λειτουργίες
- Κεντρικές Λειτουργίες Υπερτοπικού Χαρακτήρα**  
 Γραφεία  
 Διοίκηση, Λειτουργίες και Προσφορά Υπηρεσιών Δημόσιου Τομέα  
 Μεικτές Χρήσεις
- Ιδρύματα - Κοινωνική Υποδομή**  
 Τριτοβάθμια Εκπαίδευση  
 Περιθαλψη  
 Κοινωνική Πρόνοια
- Πολιτιστικές Λειτουργίες - Αναψυχή**  
 Αθλητισμός  
 Πράσινο, Ελεύθεροι Χώροι  
 Θρησκευτικές Λειτουργίες  
 Ψυχαγωγία  
 Αναψυχή
- Αποθήκες εκτός θεσμοθετημένων Βιομηχανικών Περιοχών**
- Χονδρεμπόριο Υπερτοπικού Χαρακτήρα**
- Λατομεία, Ορυχεία (Επιφανειακά και Υπόγεια)**
- Βιοτεχνία**
- Βιομηχανία**
- Στάθμευση και Εξυπηρέτηση Αυτοκινήτων**
- Εγκαταστάσεις Μαζικών Μεταφορών Αστικού Τύπου**
- Εγκαταστάσεις Μαζικών Μεταφορών Υπεραστικού Τύπου**
- Ειδικές Χρήσεις - Αδότητοι Χώροι**  
 Περιοχές με Ίδια Καθεστώς  
 Εγκαταστάσεις Υποδομής  
 Δομήσιμοι Ανοιχτοί Χώροι και Χώροι υπό Κατασκευή

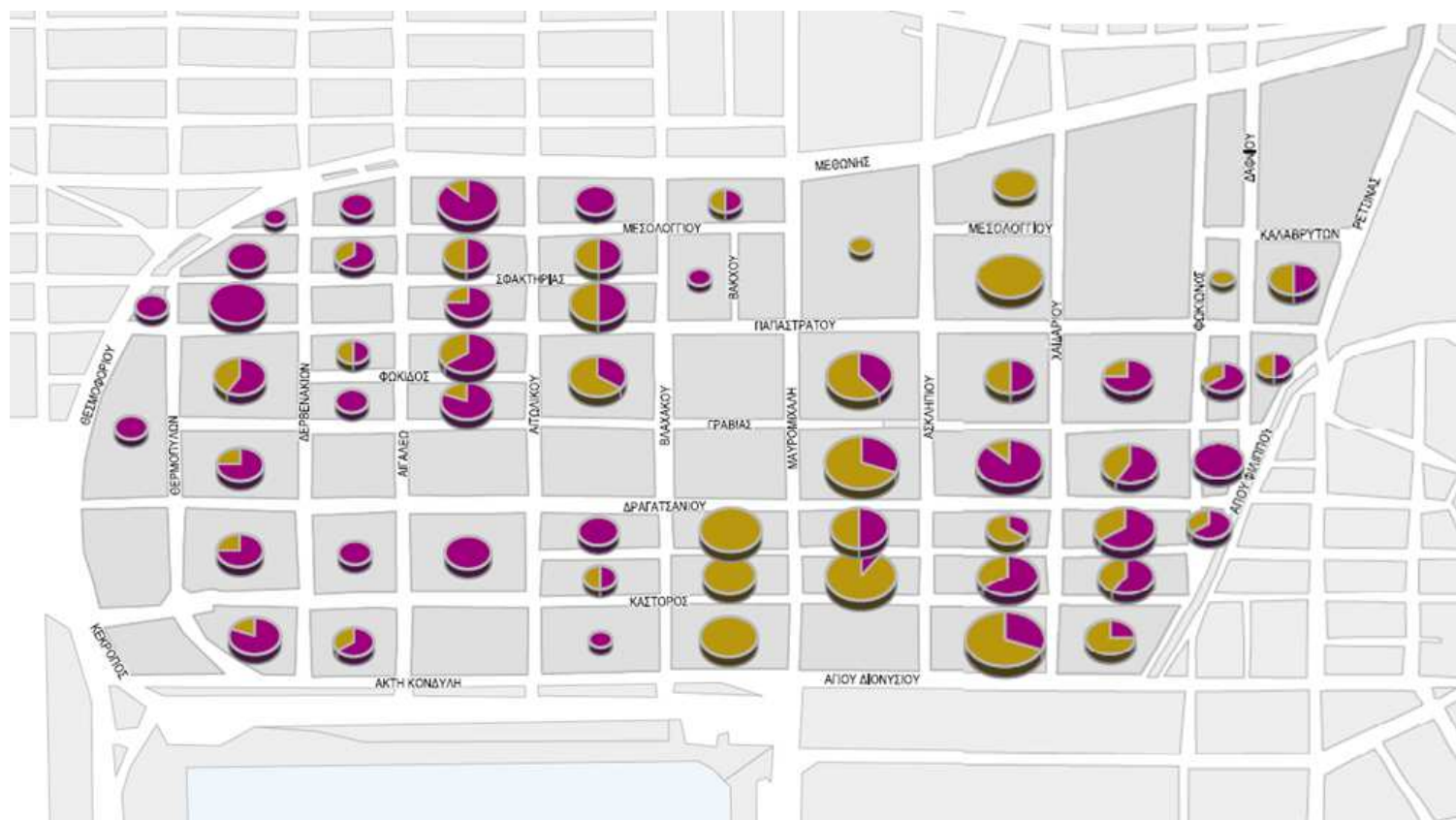
## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Καταστήματα Χονδρικού Εμπορίου και Αποθηκών
-  Καταστήματα Ναυπηγοεπισκευής
-  Καταστήματα Μηχανικών και Μηχανολογικών Κατασκευών / Επισκευών
-  Εγκαταλειμμένα Κτίρια
-  Καταστήματα Λιανικού Εμπορίου
-  Υπηρεσίες
-  Άλλες χρήσεις

Σύνολο Χρήσεων ανά Οικοδομικό Τετράγωνο



Εικόνα 14 Χρήσεις ισογείου ανά οικοδομικό τετράγωνο



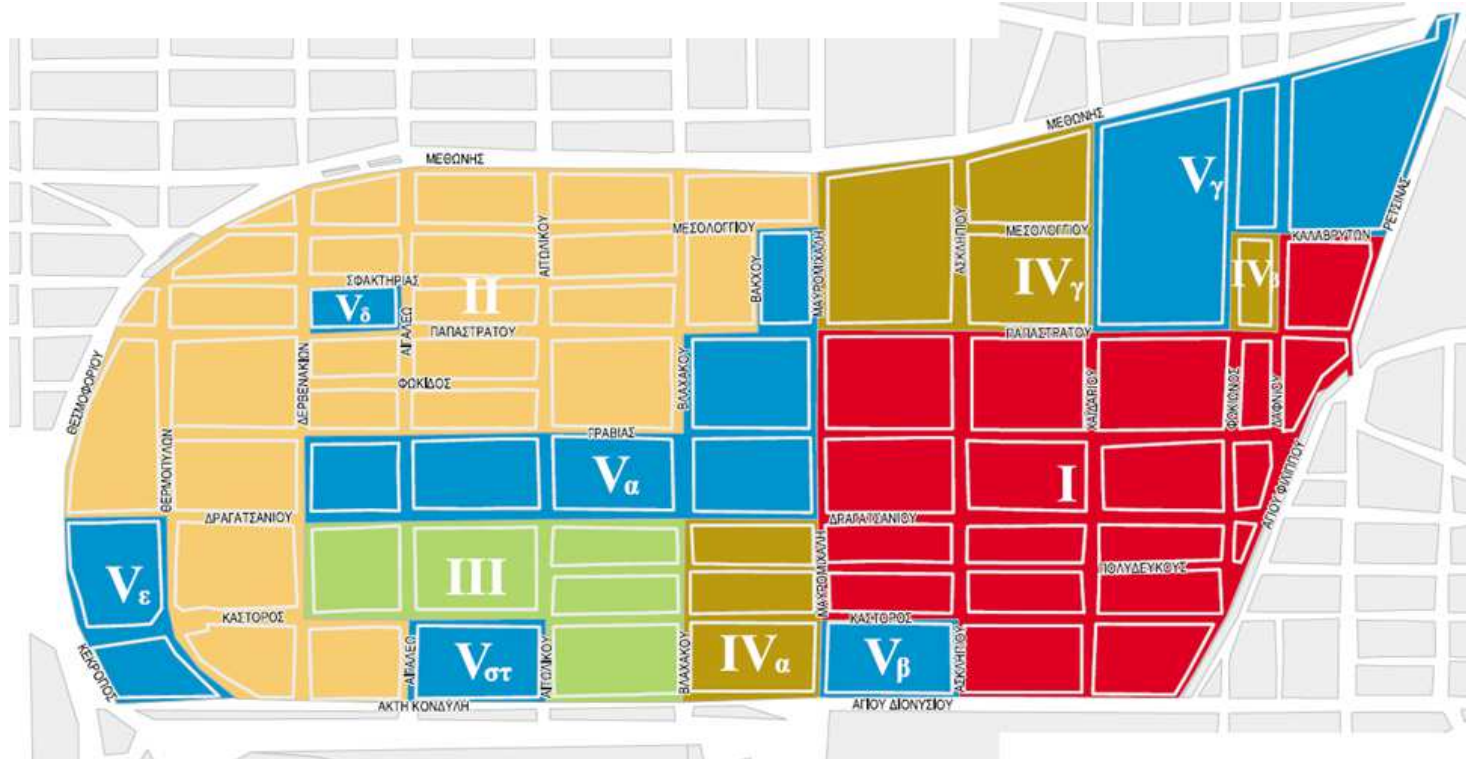
## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- **Ηγετικοί Βιοτεχνικοί Κλάδοι-Κλειδί**  
 Κλάδος 3571: Κατασκευή ειδών ορειχαλουργίας και χαλκούργιας  
 Κλάδος 3814: Επισκευή σκαφών εκτός ναυπηγείου
- **Ηγετικοί Κλάδοι-Κλειδί Χονδρεμπορίου**  
 Κλάδος 6123: Χονδρεμπόριο μετάλλων  
 Κλάδος 6149: Χονδρεμπόριο μηχανών για τη βιομηχανία, το εμπόριο και τη ναυσιπλοΐα

**Σύνολο Ηγετικών Κλάδων-Κλειδί  
ανά Οικοδομικό Τετράγωνο**



**Εικόνα 15** Χωρική κατανομή ηγετικών κλάδων-κλειδί



### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Γειτονιά I: Περιοχή έντονης συγκέντρωσης ηγετικών κλάδων-κλειδί με εκτεταμένες συνέργειες
  
- Γειτονιά II: Περιοχή συγκέντρωσης ηγετικών κλάδων-κλειδί με περιορισμένες συνέργειες
  
- Γειτονιά III: Περιοχή μικρής συγκέντρωσης ηγετικών κλάδων-κλειδί με περιορισμένες συνέργειες
  
- Γειτονιά IV α,β,γ: Περιοχή έντονης συγκέντρωσης ηγετικών κλάδων-κλειδί χονδρεμπορίου
  
- Γειτονιά V α,β,γ,δ,ε,στ: Περιοχή χωρίς δραστηριότητες ηγετικών κλάδων-κλειδί

Εικόνα 16 Τύποι γειτονιάς



Μπορούμε να διακρίνουμε πέντε κατηγορίες γειτονιάς στην συνοικία του Αγίου Διονυσίου. Η γειτονιά I, περιοχή όπου χαρακτηρίζεται από έντονη συγκέντρωση ηγετικών κλάδων-κλειδί με εκτεταμένες συνέργειες (Δημούδη, 2006). Η γειτονιά II, περιοχή συγκέντρωσης ηγετικών κλάδων-κλειδί με περιορισμένες συνέργειες. Η γειτονιά III, αποτελεί περιοχή μικρής συγκέντρωσης ηγετικών κλάδων-κλειδί με περιορισμένες συνέργειες. (Βασιλάκη & Βερτεούρη 2008)

Στην συνέχεια διακρίνεται η κατηγορίας γειτονιάς IV, στην οποία εντάσσονται περιοχές έντονης συγκέντρωσης ηγετικών κλάδων-κλειδί χονδρεμπορίου.

Τέλος η γειτονιά V είναι περιοχή χωρίς δραστηριότητες ηγετικών κλάδων-κλειδί.

Η καταγραφή (2004) των δραστηριοτήτων, η οποία πραγματοποιήθηκε στην περιοχή Αγίου Διονυσίου ανέδειξε ως πλέον δυναμικούς τους κλάδους της βιομηχανίας-βιοτεχνίας και του χονδρεμπορίου-αποθηκών, κλάδους, με μεγάλο πλήθος καταστημάτων. Ειδικότερα, η καταγραφή των χρήσεων ισογείων και ορόφων ανά οικοδομικό τετράγωνο, δείχνει ως πολυπληθέστερες από τις βιοτεχνικές μονάδες, εκείνες της ναυπηγοεπισκευής και των μηχανικών και μηχανολογικών κατασκευών/επισκευών (Δανιήλ, 2010). Από την επεξεργασία των απογραφικών στοιχείων προέκυψε ότι το 91,4% των οικοδομικών τετραγώνων (64 οικοδομικά τετράγωνα σε σύνολο 70 τετραγώνων) στην περιοχή φιλοξενεί μεγάλο πλήθος βιοτεχνικών μονάδων, καθ'ώς και μονάδων χονδρεμπορίου-αποθηκών.

Οι διψήφιοι κλάδοι που εμφανίζονται με μεγάλο πλήθος καταστημάτων στην περιοχή είναι :

- Ο 35 (κλάδος κατασκευής τελικών προϊόντων από μέταλλο, εκτός από μηχανές και μεταφορικό υλικό)
- Ο 36 (κλάδος κατασκευής μηχανών και συσκευών, εκτός από ηλεκτρικές μηχανές και μέσα μεταφοράς)
- Ο 38 (κλάδος κατασκευής μεταφορικών μέσων)
- Ο 61 (κλάδος χονδρικού εμπορίου)
- Ο 64 (κλάδος λιανικού εμπορίου)
- Ο 71 (κλάδος μεταφορών)
- Ο 72 (κλάδος αποθηκείσεων)

Οι τετραψήφιοι υποκλάδοι των 35,36,38,61,64,71 και 71 που βρέθηκε πως ήταν σημαντικοί στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου κατά τη δεκαετία 1978-1988 είναι:

- Ο 3694 (κλάδος κατασκευής μηχανών επεξεργασίας μετάλλου), με σταθερά μεγάλη μέση ετήσια απασχόληση σε όλη τη διάρκεια της δεκαετίας
- Ο 3699 (κλάδος μηχανουργείων για κατασκευή και επισκευή πάσης φύσεως μηχανημάτων και εξαρτημάτων αυτών), με μείωση του αριθμού καταστημάτων αλλά αύξηση απασχόλησης κατά τη διάρκεια της δεκαετίας
- Ο 3814 (κλάδος επισκευής σκαφών εκτός ναυπηγείου), με διπλασιασμό της μέσης ετήσιας απασχόλησης κατά τη διάρκεια της δεκαετίας και σταθερότητα στον αριθμό των οικοδομικών τετραγώνων που τον φιλοξενούσαν
- Το 3815 (κλάδος διάλυσης σκαφών), με σταθερά μεγάλη, σε όλη τη διάρκεια της δεκαετίας, μέση ετήσια απασχόληση ανά κατάστημα, η οποία ξεπερνάει τη συνολική μέση ετήσια απασχόληση ανά κατάστημα στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου)
- Το 6123 (κλάδος χονδρικού εμπορίου μετάλλων), με σταυερή αύξηση της απασχόλησης, αλλά και μείωση του μέσου μεγέθους καταστήματος
- Το 6148 (κλάδος χονδρικού εμπορίου μηχανικών εργαλείων για την κατεργασία μετάλλου και ξύλου), με αύξηση και της ετήσιας απασχόλησης και του μέσου μεγέθους καταστήματος.

Η εξέλιξη της οικονομικής δραστηριότητας στον Άγιο Διονύσιο εμφάνισε ουσιαστικές διαρθρωτικές αλλαγές από την δεκαετία του 1980 μέχρι σήμερα (Π. Θωμά, 2005). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτέλεσε η αναδιάρθρωση του κλάδου επισκευής σκαφών εκτός ναυπηγείου η οποία στηρίχτηκε :

- Στη διερεύνηση - και σε αρκετές περιπτώσεις στη μερική διαφοροποίηση – του παραγωγικού αντικειμένου (όπως δραστηριοποίηση σε πάσης φύσεως

κατασκευές – επισκευές μηχανών, μηχανικών εξαρτημάτων και ανταλλακτικών, κλπ)

- Στην υιοθέτηση και εφαρμογή νέων τεχνολογιών και αποδοτικότερων συστημάτων οργάνωσης και διοίκησης
- Στις παραγωγικές δικτυώσεις υπερτοπικής εμβέλειας σε ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, (Πέραμα, Ικόνιο, κλπ.),
- στις δυναμικές παραγωγικές και χωρικές δικτυώσεις εντός της περιοχής του Αγίου Διονυσίου οδήγησε σε περαιτέρω ανάπτυξη συναφείς κλάδους της μεταποίησης αλλά και του χονδρικού εμπορίου. Ως αποτέλεσμα είχαμε την ανάδειξη των εξής κλάδων
- κλάδος κατασκευής σιδηροσωλήνων
- κλάδος κατασκευής ειδών χαλκουργίας και ορειχαλκουργίας
- κλάδος κατασκευής λοιπών αντικειμένων από μέταλλο
- κλάδος κατασκευής αντλιών
- κλάδος επισκευής σκαφών εκτός ναυπηγείου από τον τομέα της μεταποίησης κλάδος χονδρικού εμπορίου μετάλλων κλάδος χονδρεμπορίου μηχανών για τη βιομηχανία, το εμπόριο και τη ναυσιπλοΐα.

Οι συγκεκριμένοι κλάδοι παρουσιάζουν πιο έντονους ρυθμούς ανάπτυξης από τους άλλους κλάδους του χονδρικού εμπορίου, αποτέλεσμα της συνέργειας τους με τους κλάδους κλειδί της μεταποίησης ([www.plugme.eu](http://www.plugme.eu), 2008). Διαπιστώνουμε λοιπόν την ενίσχυση της παραγωγικής και χωρικής αλληλεξάρτησης / συμπληρωματικότητας όλων των κλάδων-κλειδί.

Για να σχεδιαστούν κατάλληλες αναπτυξιακές ρυθμίσεις για τις ευαίσθητες επαγγελματικές ομάδες στην περιοχή, αποδέκτες των επιπτώσεων των κλαδικών διαφοροποιήσεων, απαιτείται διαχρονική παρατήρηση. (Βασιλάκη & Βερτεούρη 2008)

**Πίνακας 2** Συγκριτική παρουσίαση των Κλάδων-Κλειδί στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου 1978-1988-2004)

Σημερινοί (2004) δυναμικοί κλάδοι	Κλάδοι-κλειδί της δεκαετίας 1978-1988	Σημερινοί (2004) κλάδοι-κλειδί	Σημερινοί (2004) ηγετικοί κλάδοι-κλειδί
35 Κλάδος κατασκευής τελικών προϊόντων από μέταλλο εκτός από μηχανές και μεταφορικό υλικό		3511 Κατασκευή σιδηροσωλήνων 3571 Κατασκευή ειδών χαλκούργιας και ορειχαλκούργιας 3599 Κατασκευή λοιπών αντικειμένων από μέταλλο	3571 Κατασκευή ειδών χαλκούργιας και ορειχαλκούργιας
36 Κλάδος κατασκευής μηχανών και συσκευών εκτός από ηλεκτρικές μηχανές και μεταφορικό υλικό	3694 Κλάδος κατασκευής μηχανών επεξεργασίας μετάλλου 3699 Κλάδος μηχανουργείων	3672 Κλάδος κατασκευής αντλιών	
38 Κλάδος κατασκευής μεταφορικών μέσων	3814 Κλάδος επισκευής σκαφών εκτός ναυπηγείου 3815 Κλάδος διάλυσης σκαφών	3814 Κλάδος επισκευής σκαφών εκτός ναυπηγείου	3814 Κλάδος επισκευής σκαφών εκτός ναυπηγείου
61 Κλάδος χονδρικού εμπορίου	6123 Κλάδος χονδρικού εμπορίου μετάλλων εν γένει	6123 Κλάδος χονδρικού εμπορίου μετάλλων εν γένει	6123 Κλάδος χονδρικού εμπορίου μετάλλων εν γένει
	6148 Κλάδος χονδρικού εμπορίου μηχανικών εργαλείων για την κατεργασία μετάλλου και ξύλου	6149 Κλάδος χονδρικού εμπορίου μηχανών για τη βιομηχανία, το εμπόριο και τη ναυσιπλοΐα	6149 Κλάδος χονδρικού εμπορίου μηχανών για τη βιομηχανία, το εμπόριο και τη ναυσιπλοΐα
64 Κλάδος λιανικού εμπορίου			
71 Κλάδος μεταφορών			
72 Κλάδος αποθηκείσεων			



**Εικόνα 17** Οδός Κάστορος και Αιγάλεω, πλησίον της Ακτής Κονδύλη



**Εικόνα 18** Πλήθος και ποιότητα Ελεύθερων / Εγκαταλειμμένων χώρων ανα οικοδομικό τετράγωνο

## 2.4 Δρόμοι - Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Στην πόλη παρατηρείται έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Τα αίτια που το δημιουργούν, είναι (Life Project, 2006):

- Η ραγδαία αύξηση του αριθμού των Ι.Χ. αυτοκινήτων τα τελευταία χρόνια
- Η υπερβολική χρήση του, ακόμα και για μικρές αποστάσεις
- Η έλλειψη χώρων στάθμευσης καθώς και η έλλειψη επαρκούς αστυνόμευσης, η οποία οδηγεί σε παράνομη στάθμευση,
- Έλλειψη οργάνωσης του συστήματος μεταφορών σε επίπεδο πόλης και έλλειψη πολιτικής για την κυκλοφορία και τη στάθμευση των οχημάτων, αλλά και την κυκλοφορία των πεζών.
- Αποσπασματική μελέτη των κυκλοφοριακών θεμάτων με αντίστοιχη αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων αντιμετώπισης των προβλημάτων.
- Πολεοδομικός σχεδιασμός (ΓΠΣ, κ.λπ.) χωρίς ουσιαστική κυκλοφοριακή θεώρηση ή συντονισμό με τον αντίστοιχο συγκοινωνιακό σχεδιασμό.
- Ελλιπής τακτική παρακολούθηση κυκλοφοριακών στοιχείων και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της εφαρμογής των κυκλοφοριακών παρεμβάσεων.
- Βραχυπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού.
- Έλλειψη συστηματικής και συνεχούς επιτήρησης των κανόνων κυκλοφορίας και στάθμευσης.
- Ανεπάρκεια προϋπολογισμού των αρμόδιων φορέων για την υλοποίηση των έργων της αρμοδιότητάς τους.
- Εμπλοκή αρμοδιοτήτων μεταξύ των αρμόδιων φορέων και έλλειψη συντονισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων

Συνέπειες από την αλόγιστη χρήση των μέσων μεταφοράς είναι οι εξής :

- Ατμοσφαιρική ρύπανση
- Ηχορύπανση, η οποία είναι ενοχλητική τόσο για τους ενήλικες όσο και για τα μικρά παιδιά

- Προβλήματα υγείας, που προέρχονται τόσο από την ατμοσφαιρική ρύπανση, όπως είναι το άσθμα και οι αλλεργίες, όσο και από την ηχορύπανση, όπως οι πονοκέφαλοι και οι βόμβοι στα αυτιά
- Ψυχολογικά προβλήματα, όπως το άγχος και ο εκνευρισμός λόγω καθυστέρησης
- Οικονομική ζημία, όπως είναι η βενζίνη και η φθορά του αυτοκινήτου
- Κατεστραμμένα πεζοδρόμια, λόγω της παράνομης στάθμευσης των οχημάτων πάνω σε αυτά
- Απώλεια χρόνου και τελικά αργοπορία
- Πολλά τροχαία ατυχήματα
- Μη εύκολη μετακίνηση όλων των ανθρώπων γενικά αλλά και των ατόμων με αναπηρία (ΑΜΕΑ) στο πεζοδρόμιο και στο δρόμο.

Το πρόβλημα δεν συνίσταται μόνο σε θέματα υποδομής και οδικής συμπεριφοράς αλλά και στον επιμέρους τεμαχισμό των αρμοδιοτήτων μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων (Π. Θωμά, 2005). Οι εμπλεκόμενοι φορείς στα κυκλοφοριακά θέματα των πόλεων στην Ελλάδα είναι οι κάτωθι:

**Υπουργείο Οικονομικών:** αρμόδιο για τη χρηματοδότηση έργων.

**Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.:** αρμόδιο για το σχεδιασμό, προγραμματισμό, υλοποίηση και συντήρηση του βασικού οδικού δικτύου, της σηματοδότησης όλου του δικτύου αλλά και του πολεοδομικού σχεδιασμού.

**Υπουργείο Μεταφορών:** αρμόδιο για όλα τα θέματα που αφορούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών, καθώς σε πολλές πόλεις τα ΚΤΕΛ εξυπηρετούν και τις αστικές μετακινήσεις) και τις άδειες TAXI.

**Υπουργείο Δημόσιας Τάξης:** αρμόδιο για την επιτήρηση των κανόνων κυκλοφορίας και στάθμευσης.

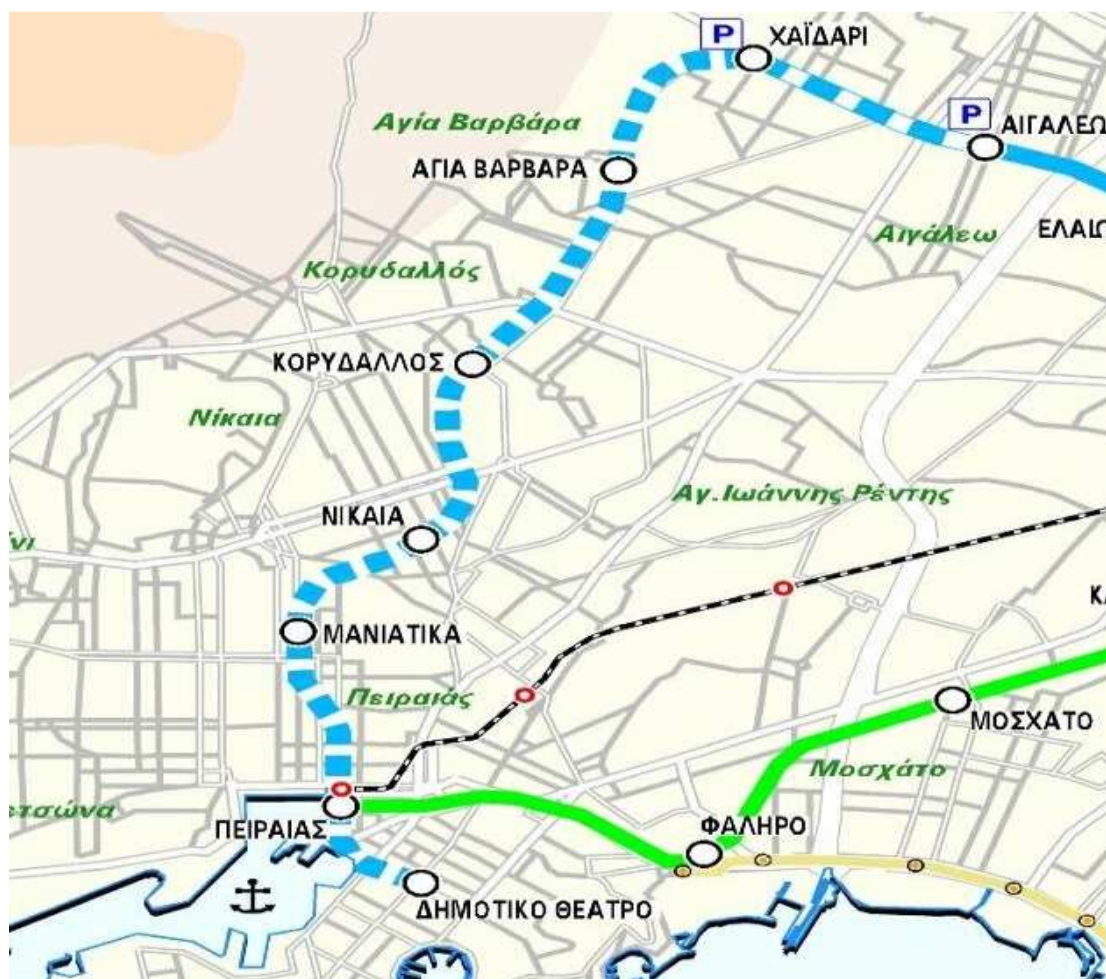
**Περιφερειακή Διοίκηση:** αρμόδια για την έγκριση και κατανομή κονδυλίων.

**Β' βαθμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης:** αρμόδιος για τα θέματα των αδειών οδήγησης, 'πιάτσες' TAXI και έγκρισης αποφάσεων Α' βαθμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

**Α' βαθμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης:** αρμόδιος για το σχεδιασμό, προγραμματισμό, υλοποίηση και συντήρηση του τοπικού οδικού δικτύου και της δημοτικής συγκοινωνίας, συναρμόδιος για τον πολεοδομικό σχεδιασμό και αρμόδιος επικουρικά για την αστυνόμευση (μέσω της Δημοτικής Αστυνομίας)

Όσον αφορά τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς αυτά που συναντώνται είναι :

**Μετρό :** Η γραμμή 3 του Μετρό προς Μανιάτικα –Πειραιά αποτελεί συμπληρωματικό έργο του μεγαλύτερου έργου συγκοινωνιακής υποδομής, το Μετρό της Αθήνας, συνεχίζεται προς την Αγία Βαρβάρα, τον Κορυδαλλό, τη Νίκαια, τα Μανιάτικα και τον Πειραιά, με 6 νέους Σταθμούς και 7,6 χλμ. υπόγειας γραμμής (Μάλλιαρης, 1994). Πρόκειται για μια επένδυση της τάξεως των 515.000.000 € σε περιοχές του Λεκανοπεδίου που έχουν λησμονηθεί και είναι εξαιρετικά υποβαθμισμένες συγκοινωνιακά τις τελευταίες δεκαετίες. (Μπούρνοβα, 2004)



**Εικόνα 19** Ο χάρτης επέκτασης της γραμμής 3 του μετρό θα διασχίζει τα Μανιάτικα και θα καταλήγει στο Λιμάνι του Πειραιά



Τραμ . Η επέκταση του δικτύου τραμ στον Πειραιά «μπαίνει σε τροχιά», ύστερα από μακρόχρονες και συντονισμένες προσπάθειες του Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών, του ΟΑΣΑ, της TRAM Α.Ε, του ΗΣΑΠ και του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου. Το συγκεκριμένο έργο χωρίζεται σε 4 φάσεις υλοποίησης οι οποίες είναι:

Α' Φάση: Νέο Φάληρο – Ακτή Ποσειδώνος

Β' Φάση : Ακτή Ποσειδώνος –Χατζηκυριάκειο & Φρεαττύδα

Γ' Φάση : Ακτή Ποσειδώνος – Πλατεία Καραϊσκάκη Κερατσίνι

Δ' Φάση : Κερατσίνι - Πέραμα

Μετά την ολοκλήρωση των επεκτάσεων, το συνολικό δίκτυο του τραμ θα είναι περίπου 50 **χιλιόμετρα** (25χλμ το νέο δίκτυο και 25 χλμ το υπάρχον), η επιβατική κίνηση θα ανέρχεται καθημερινά σε περίπου **200.000 επιβάτες** (65.000 σήμερα και 135.000 νέοι επιβάτες), ενώ ο συνολικός στόλος της εταιρείας θα αποτελείται από **100 οχήματα** τραμ. (Κ. Τσίππρας & Θ. Τσίππρας, 2005)

Το Δεκέμβριο του 2008, υπεγράφη η σχετική Κοινή Υπουργική Απόφαση (Κ.Υ.Α) από τα συναρμόδια Υπουργεία (Περιβάλλοντος & Δημόσιων Έργων, Μεταφορών & Επικοινωνιών, Αγροτικής Ανάπτυξης, Πολιτισμού) ενώ το Μάιο του 2009 δημοπρατήθηκε το έργο και οι εργασίες υλοποίησης βρίσκονται σε εξέλιξη.

Το έργο της επέκτασης του τραμ στον Πειραιά έχει την απόλυτη στήριξη της Νομαρχίας και του Δήμου Πειραιά, του Βιομηχανικού & Εμπορικού Επιμελητηρίου, καθώς και των υπολοίπων παραγωγικών φορέων της πόλης.

Από το συνολικό προϋπολογισμό του έργου, σημαντικό ποσό δαπανάται για τις αναγκαίες συνοδευτικές εργασίες, στις οποίες περιλαμβάνονται:

Αναπλάσεις των πλατειών και των κοινόχρηστων χώρων που αποδίδονται στους πεζούς, όπως και ο εμπλουτισμός του πρασίνου

Διαχείριση αποκομιδής απορριμμάτων με υπόγειους κάδους συλλογής, κατά μήκος της διαδρομής του τραμ



**Εικόνα 20** Σύμφωνα με τη μελέτη 1μελλοντικής ανάπτυξης του δικτύου του τραμ, αυτό θα περνάει συν τοις άλλοις και απο τον Άγιο Διονύσιο

Παράλληλα συνοδευτικά έργα, δηλαδή η μετατόπιση των δικτύων των οργανισμών κοινής ωφέλειας (Ο.Κ.Ω) (Κ. Χρυσομαλλίδου Ν. Θεοδοσίου Θ. Τσικαλουδάκ, 2008).

Πριν από την ολοκλήρωση των εργασιών προβλέπεται να φυτευτούν περισσότερα από 1200 δέντρα κατά μήκος της νέας γραμμής

## 2.5 Κατάσταση και Ποιότητα Πεζοδρομίων

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, οι δρόμοι κυριαρχούνται από τα αυτοκίνητα, είναι αφιλόξενοι για τους πεζούς. Αντίθετα οι πεζόδρομοι αποτελούν εστίες προστατευμένου δημόσιου χώρου, παραπέμπουν σε μια προηγούμενη εποχή. Χώροι συνάθροισης και ψυχαγωγίας ή χώροι πρόσβασης στην κατοικία, οι πεζόδρομοι αποτελούν τις πράσινες ανάσες της συνοικίας του Αγίου Διονυσίου (Blog Σαρωνικού, 2012).



Εικόνα 21 Κατάσταση – ποιότητα πεζοδρομίων ανά οικοδομικό τετράγωνο

## 2.6 Κοινόχρηστοι Ελεύθεροι Χώροι

Ως ελεύθεροι χώροι της πόλης ορίζονται

*«οι αδόμητες εκτάσεις, οι δρόμοι, οι πεζόδρομοι, οι πλατείες, οι παιδικές χαρές, οι ακτές, οι ανοιχτοί αρχαιολογικοί χώροι, τα πάρκα ή άλση, οι κήποι, οι ανοιχτές και χωρίς κτίρια αθλητικές εγκαταστάσεις. Όλοι αυτοί οι χώροι οφείλουν να είναι ανοιχτοί, να έχουν σε αυτούς πρόσβαση όλοι οι πολίτες και αποτελούν κατά κανόνα ιδιοκτησίες του δημοσίου ή οργανισμών του δημοσίου.» (Μπελαβίλας, 2009)*

Ως χώροι πρασίνου της πόλης ορίζονται

*«οι ελεύθεροι χώροι στους οποίους κυριαρχεί το φυσικό ή τεχνητό πράσινο, δηλαδή η αυτοφυής ή φυτεμένη βλάστηση και η φυτοκάλυψη καταλαμβάνει το μεγαλύτερο τμήμα της επιφάνειας τους.» (Μπελαβίλας, 2009)*

Στην παρούσα έρευνα ως χώροι πρασίνου νοούνται όσοι διαθέτουν επιφάνεια πρασίνου σε ποσοστό επί της συνολικής έκτασης τους μεγαλύτερο του 50%.

Επιπρόσθετα ως χώροι χαμηλού πρασίνου θεωρούνται όσοι καλύπτονται από χλόη, θάμνους και χαμηλές διαμορφώσεις (παρτέρια, νησίδες) (Χρυσομαλλίδου). Ως χώροι υψηλού πρασίνου θεωρούνται όσοι καλύπτονται από δένδρα (στην περίπτωση του Πειραιά τα δένδρα αυτά είναι κατά κανόνα λεύκες, ευκάλυπτοι, πλατάνια, πεύκα) τα οποία έχουν αποκτήσει κρίσιμη μάζα, ύψος και κόμη. (Βασιλάκη & Βερτεούρη 2008)

Δεν θεωρούνται ελεύθεροι χώροι οι άκτιστοι χώροι που είναι δεσμευμένοι από άλλες χρήσεις, όπως συστηματική στάθμευση οχημάτων ή υπαίθρια αποθήκευση. Δεν θεωρούνται πράσινοι χώροι οι στενές νησίδες μεταξύ των λωρίδων κυκλοφορίας ή η παρόδια καλλωπιστική φύτευση στα πεζοδρόμια των οδών (Σιούτα Ν., 2010).

Σε κάθε πόλη, υπάρχουν ελεύθεροι και πράσινοι χώροι (Νομοθετική Ρύθμιση). Ειδικά στην πόλη του Πειραιά αυτές είναι οι εκτάσεις χωρίς κτίρια, οι δρόμοι, οι πεζόδρομοι, οι πλατείες, οι παιδικές χαρές, οι ακτές, οι ανοιχτοί αρχαιολογικοί χώροι, τα πάρκα ή άλση, οι κήποι, οι ανοιχτές και χωρίς κτίρια αθλητικές εγκαταστάσεις. Όλοι αυτοί οι χώροι οφείλουν να είναι ανοιχτοί, να έχουν σε αυτούς πρόσβαση όλοι οι πολίτες και αποτελούν κατά κανόνα ιδιοκτησίες του δημοσίου ή οργανισμών του

δημοσίου. Στα ιδιόκτητα οικόπεδα αφήνονται υποχρεωτικά ακάλυπτοι χώροι. Αυτό γίνεται για το αερισμό και τον φωτισμό των κτιρίων που κτίζονται επάνω τους. Όμως αυτοί δεν είναι ανοικτοί στους κατοίκους, ούτε προσμετρούνται στους ελεύθερους χώρους μίας πόλης (Σ. Τσίμας, 2007).

Δεν θεωρείται επίσης ελεύθερος ή πράσινος χώρος, έναν άκτιστος χώρος ο οποίος όμως είναι δεσμευμένος από χρήσεις όπως στάθμευση ή αποθήκευση. Δηλαδή ένα μεγάλο ασφαλτοστρωμένο παρκινγκ δύσκολα μπορεί να υπολογιστεί ως ελεύθερος χώρος.

Στον Δήμο του Πειραιά, σε μία έκταση 11 περίπου τ.χλμ, με καταγεγραμμένο πληθυσμό (ΕΣΥΕ 2001) **181.933** κατοίκων και με μέση πυκνότητα **16.000** κατοίκους/τ.χλμ υπάρχουν τρεις σημαντικές πλατείες στο κεντρικό τμήμα του Α' και Β' Διαμερίσματος (Κοραή, Κανάρη, Αλεξάνδρα) και σειρά μικρότερων περιφερειακών (Καραϊσκάκη, Φρεαττύδας, Πηγάδας, Σερφιώτου, Καρπάθου). Στην ίδια περιοχή υπάρχουν δύο ιστορικοί κήποι με φυτεύσεις και διαμορφώσεις του 19ου αιώνα (Τινάνειος, Τερψιθέα), τέσσερις σημαντικοί υπαίθριοι αρχαιολογικοί χώροι (Αστικές Πύλες, Τερψιθέα, Ηρώων Πολυτεχνείου-Βρυώνη, Προφήτη Ηλία), και ένα άλσος με πευκώνα (Προφήτης Ηλίας).

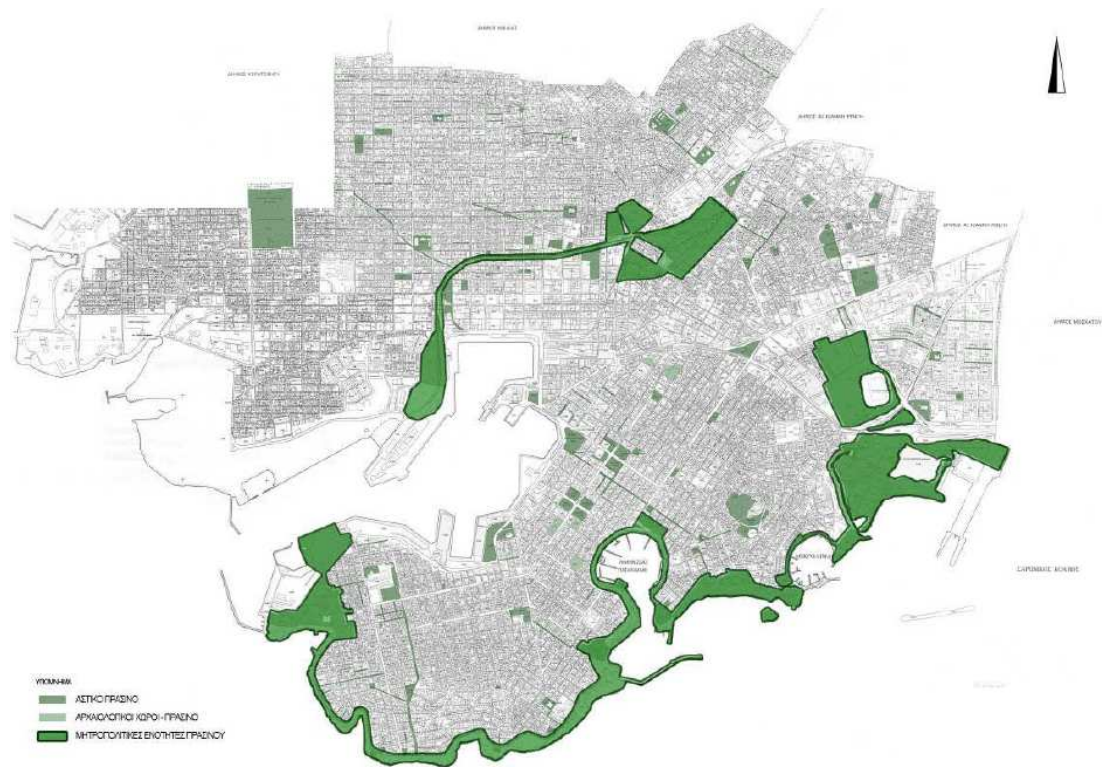
Σε όλο το μήκος της ακτής από τα δυτικό όριο του Κεντρικού Λιμένα (Σχολή Ναυτικών Δοκίμων) μέχρι το νότιο-ανατολικό όριο του Δήμου (εκβολή Κηφισού) το θαλάσσιο μέτωπο είναι διαμορφωμένο με την ελεύθερη ακτή της Πειραιϊκής, την ελεύθερη ακτή κολύμβησης «Τερψιχόρη», τη Μαρίνα Ζέας η οποία είναι χαρακτηρισμένος δημόσιος χώρος αναψυχής και περιπάτου, τον άνω πεζόδρομο του Πασαλιμανιού, τρεις πλατείες που ήδη αναφέρθηκαν (Φρεαττύδας, Κανάρη και Αλεξάνδρας), την ελεύθερη ακτή κολύμβησης «Βοτσαλάκια», την ακτή του Τουρκολίμανου (της οποίας στις δύο άκρες βρίσκονται οι ναυτικοί όμιλοι (ΙΟΠ, ΝΟΠ, «Ολυμπιακός» και ΝΑΣ), την ακτή Δηλαβέρη, τον χώρο του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας και τη Μαρίνα Νέου Φαλήρου (Ψάιλα, 2011).

Η Μαρίνα Νέου Φαλήρου και η Μαρίνα Ζέας ανήκουν στην εταιρεία «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε.» Το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας έχει καθεστώς αυτόνομης διαχείρισης. Η ακτή του Κεντρικού Λιμένα είναι περιφραγμένη σε όλο της το μήκος και ανήκει στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά (ΟΛΠ Α.Ε.).



**Εικόνα 22** Χάρτης καταγραφών κατάληψης κοινόχρηστων χώρων από καταστήματα

Η σχετική έρευνα του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ, το 2008-2009, κατέγραψε 259 περιπτώσεις καταστημάτων αναψυχής που καταλαμβάνουν εκτάσεις σε δημόσιους ελεύθερους χώρους της πόλης (Χρυσομαλλίδου, 2004). Συνολικά καταγράφηκαν 4.577 τραπεζοκαθίσματα που αντιστοιχούν σε περισσότερες από 20.000 θέσεις εξυπηρέτησης πελατών καταστημάτων αναψυχής. Από το σύνολο των περιπτώσεων προκύπτει ότι το 74% των καταστημάτων ή το 88% των θέσεων εξυπηρέτησης πελατών έχει μόνιμες ή ημιμόνιμες εγκαταστάσεις που εμποδίζουν την προσπελασιμότητα των κοινόχρηστων χώρων από πεζούς και ΑΜΕΑ (Μπελαβίλας, 2009)



**Εικόνα 23** Χάρτης εν δυνάμει χώρων που μπορούν να συνεισφέρουν στην δημιουργία πράσινων εκτάσεων

## 2.7 Ασυμβατότητες Χρήσης

Από την μέχρι τώρα ανάλυση της συνοικίας, παρατηρείται ότι δεν διαφέρει ουσιαστικά από μια τυπική μεγαλούπολη. Δηλαδή κατοικείται από περισσότερους κατοίκους από ότι προοριζόταν, έχει δικούς του εμπορικούς δρόμους, συστεγάζει ανόμιες λειτουργίες (βιομηχανία- κατοικία) και παρουσιάζονται στους δρόμους του καθημερινά κυκλοφοριακά προβλήματα (Ορλάνδος, 1995).

Η συνύπαρξη όλων αυτών των προβληματικών λειτουργιών σε μια περιορισμένη έκταση έχει σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση του φαινομένου της ασυμβατότητας χρήσης. Με αυτήν την έννοια ορίζεται η ύπαρξη διαφορετικών λειτουργιών στον ίδιο χώρο. Κατά την περιήγηση μας στη συνοικία του Αγίου Διονυσίου διαπιστώσαμε πληθώρα τέτοιων καταστάσεων, τις οποίες και παρουσιάζουμε στα υποκεφάλαια που ακολουθούν.



**Εικόνα 24** Συνοικία Αγίου Διονυσίου

Οι λειτουργίες των εγκαταστάσεων (βιομηχανικής και αστικής περιοχής) που γειτνιάζουν στην εστιασμένη περιοχή δεν συμβαδίζουν με αποτέλεσμα η λειτουργία της κάθε ζώνης να εμποδίζει την ομαλή λειτουργία της άλλης. Επιπτώσεις αυτής της δυσλειτουργίας είναι :

**Οικονομικές επιπτώσεις** στην όλη οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή (βιοτεχνίες, βιομηχανίες, γεωργικές καλλιέργειες, εμπόριο και άλλες λειτουργίες του τριτογενή τομέα παραγωγής).

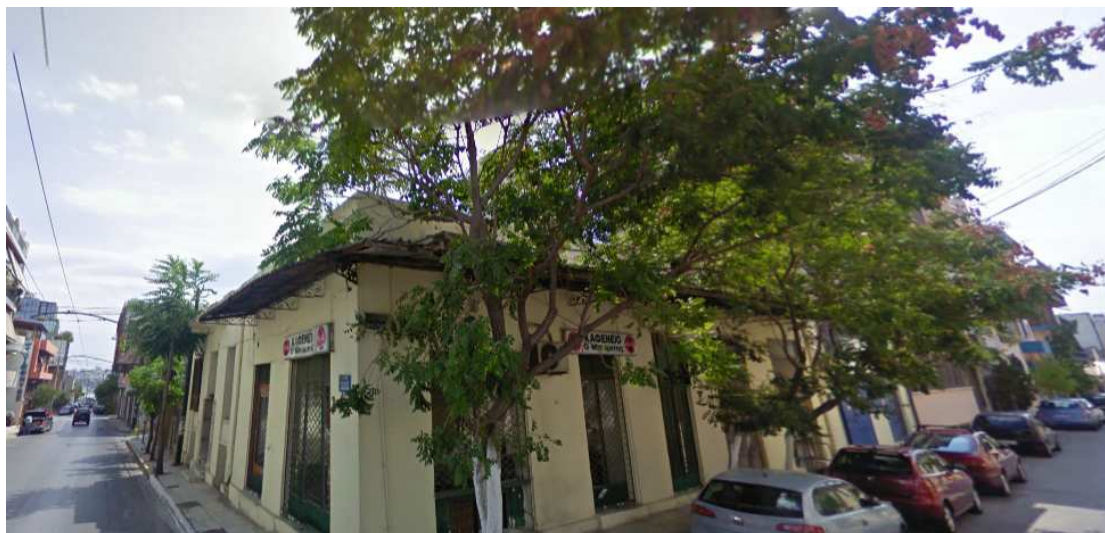


**Κοινωνικές επιπτώσεις** στο πλησίον αστικό κέντρο (συνθήκες κατοικίας, δημοτική σύνθεση, τεχνικός και κοινωνικός εξοπλισμός κλπ.).

**Επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον** (κατάληψη περιοχών πρασίνου, αναψυχής κλπ., μόλυνση, ρύπανση, παρεμπόδιση φυσιολογικών εξελίξεων κλπ.) που φτάνουν καμιά φορά μέχρι τη θραύση της οικολογικής ισορροπίας.



**Εικόνα 25** Στο συγκεκριμένο παράδειγμα υπάρχει δυνατότητα ελεύθερης στάθμευσης



**Εικόνα 26** Συνοικία του Αγίου Διονυσίου που αντικατοπτρίζει το φυσικό στοιχείο

### **3. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ – (ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ)**

#### **3.1 Μεθοδολογία Έρευνας**

Αναφερόμενοι στη μεθοδολογία της παρούσης έρευνας, θα πρέπει να σημειωθεί πως σκοπός της έρευνας είναι η διευκόλυνση της κατανόησης των φαινομένων, η πρόβλεψή τους και η δυνατότητα για τον έλεγχό τους (Νόμος 3661/2008, 2008). Σύμφωνα με τον Moully (1970), έρευνα είναι μια διαδικασία που οδηγεί μέσα από προγραμματισμένη συστηματική συλλογή, ανάλυση κι ερμηνεία δεδομένων, στην αξιόπιστη λύση προβλημάτων. Επιπλέον, κατά τον Kerlinger (1986), επιστημονική έρευνα είναι η συστηματική, ελεγχόμενη, εμπειρική και κριτική μελέτη υποθετικών προτάσεων, που αναφέρονται στις υποτιθέμενες σχέσεις μεταξύ φυσικών φαινομένων ενώ για τον Κονετά (1977), έρευνα είναι μια προσπάθεια, που παρέχει απαντήσεις σε ερωτήματα. (Μπούρνοβα, 2004)

Έτσι, το γενικό πλαίσιο μιας έρευνας περιλαμβάνει τη συλλογή δευτερογενών δεδομένων, ήτοι δεδομένων που έχουν «δημιουργηθεί» από κάποιον άλλον πλην του ερευνητή, χαρακτηριστικό παράδειγμα των οποίων είναι η βιβλιογραφία, καθώς και από τη συλλογή πρωτογενών δεδομένων, ήτοι δεδομένων που έχουν «δημιουργηθεί» από τον ερευνητή, χαρακτηριστικό παράδειγμα των οποίων είναι οι συνεντεύξεις, αλλά και η συμπλήρωση προκατασκευασμένων ερωτηματολογίων (Πρακτικά Ημερίδας, 2006). Η παρούσα εργασία θα περιλάβει και τις δύο ανωτέρω μορφές δεδομένων, οι οποίες περιγράφονται στη συνέχεια (Υ.Π.Ε.Κ.Α., 2011).

#### **3.2 Δευτερογενής Έρευνα**

Σε γενικές γραμμές, η δευτερογενής έρευνα, ασχολείται με την συλλογή πληροφοριών που έχουν συγκεντρωθεί από κάποιον άλλο εκτός του ερευνητή και για κάποιο άλλο σκοπό, οι οποίες όμως είναι απόλυτα απαραίτητες για κάθε ερευνών (Χρυσομαλλίδου). Με την έρευνα αυτή αρχίζει ουσιαστικά η συλλογή των πρώτων πληροφοριών που είναι απαραίτητες για την διεξαγωγή της πρωτογενούς έρευνας. Οι πληροφορίες αυτές έχουν ως στόχο να διευρύνουν την γνώση του ερευνητή δίνοντας

μια λεπτομερή εικόνα για την υπάρχουσα κατάσταση στην επιχείρηση και το περιβάλλον που δραστηριοποιείται. Επιπλέον του παρέχουν τη δυνατότητα να ενημερωθεί καλύτερα για το θέμα που προτίθεται να διερευνήσει και να αναγνωρίσει ο ίδιος προσωπικά την έκταση του προβλήματος.

Τέλος, εργαλείο δευτερογενούς έρευνας αποτελούν προγενέστερες ακαδημαϊκές μελέτες καθώς και βιβλιογραφίες που ασχολούνται με κάποιο συγκεκριμένο ζήτημα και μπορούν να δώσουν στον ερευνητή χρήσιμες πληροφορίες για το υπό διερεύνηση θέμα που ασχολείται (Πρόγραμμα Life, 2006). Στην παρούσα εργασία, η δευτερογενής έρευνα θα βασισθεί επάνω σε ακαδημαϊκά βιβλία που αναλύουν την επιστήμη της διοίκησης ανθρωπίνου δυναμικού, από επιστημονικά άρθρα σχετικά με την διοίκηση ανθρωπίνου δυναμικού και ειδικά για την εκπαίδευση και ανάπτυξη ανθρωπίνου δυναμικού και των τακτικών που χρησιμοποιούν διάφορες τράπεζες, είτε από εφημερίδες είτε από περιοδικά, ή από πηγές από το διαδίκτυο καθώς και από οποιαδήποτε βιβλιοθήκη που θα μπορούμε να έχουμε πρόσβαση.

### **3.3 Πρωτογενής Έρευνα**

Πρωτογενής έρευνα (Primary Research) θεωρείται αυτή που γίνεται για πρώτη φορά με σκοπό τη διερεύνηση των στάσεων και απόψεων του πληθυσμού που μας ενδιαφέρει (target group). Δύο είναι τα είδη ερευνών για την συγκέντρωση των πρωτογενών στοιχείων: α) Ποιοτική πρωτογενής έρευνα (ημιδομημένη προσέγγιση) και β) Ποσοτική πρωτογενής έρευνα (δομημένη προσέγγιση). Η ποσοτική έρευνα δίνει σημασία στη συχνότητα και ποσότητα του φαινομένου. Υπάρχουν διάφορες τεχνικές επαφής σε πρωτογενής έρευνες (ποιοτικές και ποσοτικές) και μερικές από τις πιο διαδεδομένες είναι:

- Προσωπική συνέντευξη (Face to face interview)
- Ταχυδρομική έρευνα (Mail interview)
- Τηλεφωνική έρευνα (Telephone interview)
- Ηλεκτρονική έρευνα (Email or Internet interview)
- Παρατήρηση (Observation)
- Panels

- Hall tests
- Διαρκής απογραφή (Retail Audit)
- Συλλογική συζήτηση (Group discussion)
- Συνεντεύξεις βάθους (Depth interviews)
- Ερωτηματολόγια, που αποτελούν και το συνηθέστερο τρόπο για τη συλλογή πρωτογενών στοιχείων και ταξινομούνται σε έξι κύριες κατηγορίες:
  - ❖ Αυτά που συμπληρώνονται από τους ίδιους τους συμμετέχοντες
  - ❖ Αυτά που έχουν σταλεί ταχυδρομικώς.
  - ❖ Αυτά που έχουν παραδοθεί μέσα σε ένα χώρο και έχουν συλλεχθεί μετά από κάποιο χρονικό διάστημα.
  - ❖ Αυτά που συμπληρώνονται από τον ερευνητή.
  - ❖ Αυτά που καταγράφονται μέσα από μια τηλεφωνική συνομιλία.
  - ❖ Και τέλος αυτά που πραγματοποιούνται με συνεντεύξεις (Wallace *et al* 1999).

### 3.4 Λογική της Έρευνας

Η λογική της έρευνας που χρησιμοποιείται είναι η παραγωγική /συμπερασματική, βάσει της οποίας αναπτύσσονται και ελέγχονται οι θεωρητικές προσεγγίσεις της παρούσας μεταπτυχιακής εργασίας (Λάζαρη, Οκτώβριος 2004). Τέλος, μέσω αυτής της προσέγγισης παραθέτονται υποθέσεις για να εξακριβωθεί αν το διερευνώμενο δείγμα επιβεβαιώνει ή απορρίπτει τη θεωρία που έχει βασιστεί η έρευνα.

Η έρευνα διενεργείται προκειμένου να διαπιστώσουμε ποιά είναι η κατάσταση που επικρατεί σήμερα στις ανενεργές σιδηροδρομικές γραμμές από τον πρώην σταθμό του ΟΣΕ έως την περιοχή της Λεύκας.

### 3.5 Επιλογή Ερευνητικής Μεθόδου

Εξαιτίας του περιορισμένου χρόνου διεξαγωγής της έρευνας και της θετικιστικής θεωρίας που υιοθετείται, η ερευνητική μέθοδος που χρησιμοποιείται είναι η ποιοτική σε συνδυασμό με την ποσοτική με την χρήση κατάλληλα διαμορφωμένων

ερωτηματολογίων που εξυπηρετούν τους σκοπούς της παρούσης εργασίας και όπως εκείνοι θέτονται στα ερευνητικά ερωτήματα (Σ. Τσίμας, 2007).

### **3.6 Προσεγγίσεις της Έρευνας**

Η ποσοτική αυτή έρευνα απευθύνεται σε γενικό πληθυσμό (άνδρες και γυναίκες από 18-70 ετών) και συνολικό δείγμα 100 ατόμων με τη χρήση του έντυπου ερωτηματολογίου. Ο πληθυσμός είναι απλοί πολίτες από την περιοχή του Αγίου Διονυσίου και οι οποίοι επιτελούν αγορές αγαθών και προϊόντων σε καθημερινή βάση (0031/2010, 2010). Η προτεινόμενη μέθοδος δειγματοληψίας είναι η δειγματοληψία σε στάδια η οποία αποτελεί μια μορφή συστηματικής δειγματοληψίας.

### **3.7 Τεχνικές της Έρευνας**

Στην παρούσα ποιοτική και ποσοτική έρευνα, προτιμάται η χρήση ερωτηματολογίου για πιο έγκυρα και αποτελεσματικά αποτελέσματα της καταγραφής των στάσεων και αντιλήψεων σε σύγκριση με άλλου είδους μέθοδο συλλογής στοιχείων. Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από ερωτήσεις κλειστού τύπου και η σύνταξη του γίνεται μετά από σχετική βιβλιογραφική εξέταση (Υ.Π.Ε.Κ.Α., 2011). Το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιείται επιτρέπει την στατιστική αντιπαραβολή και άντληση συντελεστών συσχέτισης (correlation) μεταξύ επιλεγμένων παραμέτρων και την ανάλυση παραγόντων (factor analysis) αλλά και τη δημιουργία μοντέλων παλινδρόμησης (regression).

### **3.8 Περιορισμοί της Έρευνας**

Επειδή κατά τη διάρκεια μιας έρευνας λειτουργούν οι παράγοντες χρόνος, έξοδα και δυνατότητα πρόσβασης δεν είναι εύκολο και δυνατόν να γίνουν καταγραφές από όλο τον πληθυσμό καταναλωτών για να είναι πιο αντιπροσωπευτικό το αποτέλεσμα της έρευνας. Οπότε, αρχικός περιορισμός διεξαγωγής της έρευνας αποτελεί αυτός ο προσδιορισμός του μεγέθους του δείγματος (Σιούτα Ν., 2010). Η κύρια εστίαση στα

ποσοτικά στοιχεία και ο περιορισμός των υποκειμένων του ερωτηματολογίου σε ερωτήσεις κλειστού τύπου περιορίζουν τις απαντήσεις και την ανάπτυξη κριτικής σκέψης των ερωτηθέντων. Επίσης, επειδή το ερωτηματολόγιο δεν είναι ηλεκτρονικής μορφής, είναι δύσκολη η συλλογή μεγάλου αριθμού πληροφοριών σε σύντομο χρονικό διάστημα και η καταχώρηση τους στο λογισμικό. Σε γενικές γραμμές, οι ως άνω περιορισμοί κρίνονται εξαιρετικά ευμενείς, με την έννοια ότι αφενός μεν το επιλεγθέν δείγμα είναι αντιπροσωπευτικό ως προς την επιρροή της οικονομικής κρίσης στην ελληνική καταναλωτική συμπεριφορά καθώς και τη στροφή στα προϊόντα της ιδιωτικής ετικέτας και αφετέρου δε η συνδυαστική χρήση πρωτογενούς και δευτερογενούς έρευνας θα εξαλείψει τυχόν αδυναμίες έκαστης εξ' αυτών και θα συμβάλει στην εξαγωγή ορθών και χρηστικών συμπερασμάτων (Σιούτα Ν., 2010).

### **3.1 Σκοπός ερωτηματολογίου**

Η παρούσα έρευνα διενεργείται προκειμένου να διαπιστώσουμε ποιά είναι η κατάσταση που επικρατεί σήμερα στις ανενεργές σιδηροδρομικές γραμμές από τον πρώην σταθμό του ΟΣΕ έως την περιοχή της Λεύκας. Σκοπός είναι να αποκτήσουμε μία σωστή και ολοκληρωμένη εικόνα για την φυσιογνωμία, τις ανάγκες και τα προβλήματα της περιοχής να αφουγκραστούμε και να καταλήξουμε σε μια πρόταση ανάπλασης πιο εφικτή να υλοποιηθεί

### **3.2 Παρουσίαση ερωτηματολογίου**

#### **A) Προαιρετικά στοιχεία**

Όνομα .....

Επίθετο .....

Διεύθυνση .....

Τηλέφωνο.....

Είμαι : κάτοικος της περιοχής  εργάζομαι στην περιοχή  επισκέπτης

## **B)Δημογραφικά χαρακτηριστικά**

1. Φύλο:  Άνδρας

Γυναίκα

2. Ηλικία:  18-30

30-50

50-70

άνω των 70

3. Καταγωγή:  Ντόπιος

Αλλοδαπός

4. Μόρφωση:  Απόφοιτος δημοτικού

Απόφοιτος γυμνασίου

Απόφοιτος λυκείου/ΤΕΕ

Απόφοιτος ανώτερης σχολής

5. Μέσο ετήσιο εισόδημα:  Έως 12000€

Από 12000€-18000€

Από 18000€-45000€

Άνω των 45000€

6. Μέλη οικογενείας (μαζί με εσάς) :  1-2

3-4

Άνω των 5

**Γ) Κατοικία: (εφόσον είναι κάτοικος της περιοχής)**

7. Η κατοικία σας είναι :  ιδιόκτητη

ενοικιαζόμενη

8. Τύπος κτιρίου κατοικίας :  μονοκατοικία

διπλοκατοικία

πολυκατοικία

κτίριο που προοριζόταν για άλλη χρήση

9. Έτη που διαμένετε στην συγκεκριμένη περιοχή;(αριθμός) .....

10. Μέγεθος κατοικίας  έως 50τμ

από 50τμ-100τμ

άνω των 100τμ

11. Κατάσταση :  μέτρια

κακή



## Δ) Απασχόληση

12. Σημερινή εργασιακή κατάσταση :  εργαζόμενος

άνεργος

συνταξιούχος

οικιακά

εισοδηματίας

μαθητής - φοιτητής

υποαπασχολούμενος

άλλο.....

13. Επάγγελμα :

υπάλληλος γραφείου

έμπορος-πωλητής

παροχή υπηρεσιών

τεχνίτης- ειδικευμένος εργάτης

ανειδίκευτος εργάτης

άλλο

14. Τόπος εργασίας .....

## Ε) Μεταφορές

15. Για την μετακίνησή σας συνήθως χρησιμοποιείτε

αυτοκίνητο

ταξί

Μ.Μ.Μ.

δίκυκλο

16.Είναι επαρκή τα ΜΜΜ της περιοχής;

πολύ

αρκετά

μέτρια

καθόλου

17.Είστε ικανοποιημένος από τους δρόμους /οδοποιία ,σήμανση της περιοχής;

πολύ

αρκετά

μέτρια

καθόλου

## ΣΤ) Περιβάλλον

18.Υπάρχει πράσινο στην περιοχή;

πολύ

αρκετά

μέτρια

καθόλου

18.Υπάρχει υποβάθμιση περιβάλλοντος;

πολύ

αρκετά

μέτρια

καθόλου

19.Τι πιστεύετε ότι την προκαλεί;

καυσαέριο ΙΧ

ανάμειξη χρήσεων

/δραστηριοτήτων

ανάμειξη κοινωνικών ομάδων

άλλο.....

20. Υπάρχουν πάρκα – πλατείες στην περιοχή;

ναι

όχι

λίγα

20. Υπάρχουν χώροι αθλητισμού στην περιοχή και αν ναι, είναι επαρκείς;

ναι.....

όχι.....

**Z) Γενικά**

21.Ποιο θεωρείται ότι είναι το πιο αρνητικό στοιχείο της περιοχής;

.....

22.Στην περιοχή κατοικούν μετανάστες; Αν ναι ποια η σχέση σας με αυτούς;

.....

23.Τα τελευταία χρόνια έχει αλλάξει κάτι στην φυσιογνωμία της περιοχής;

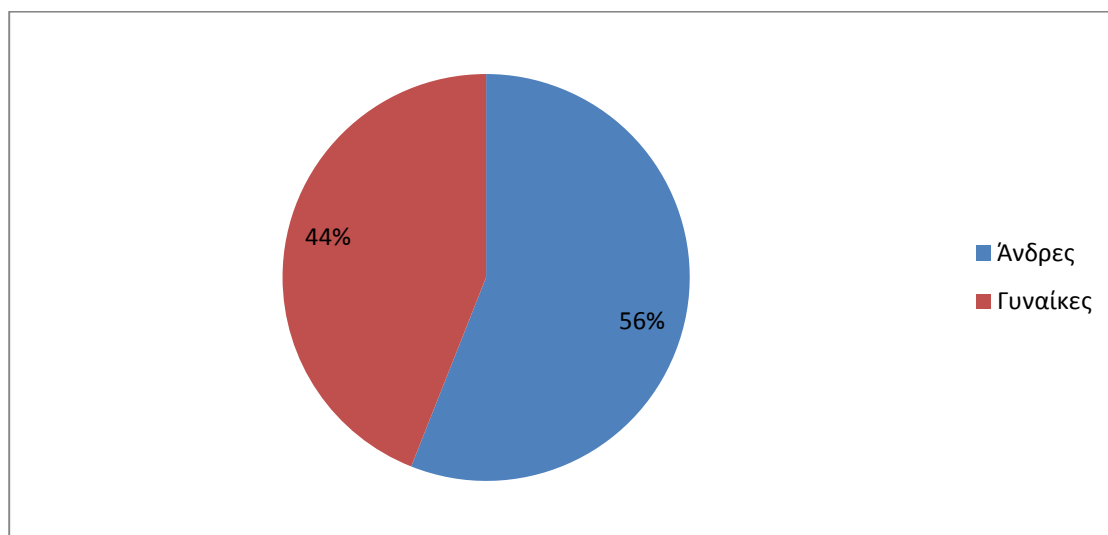
.....

24.Σκοπεύετε να φύγετε από την περιοχή; Και αν ναι για ποιο λόγο;

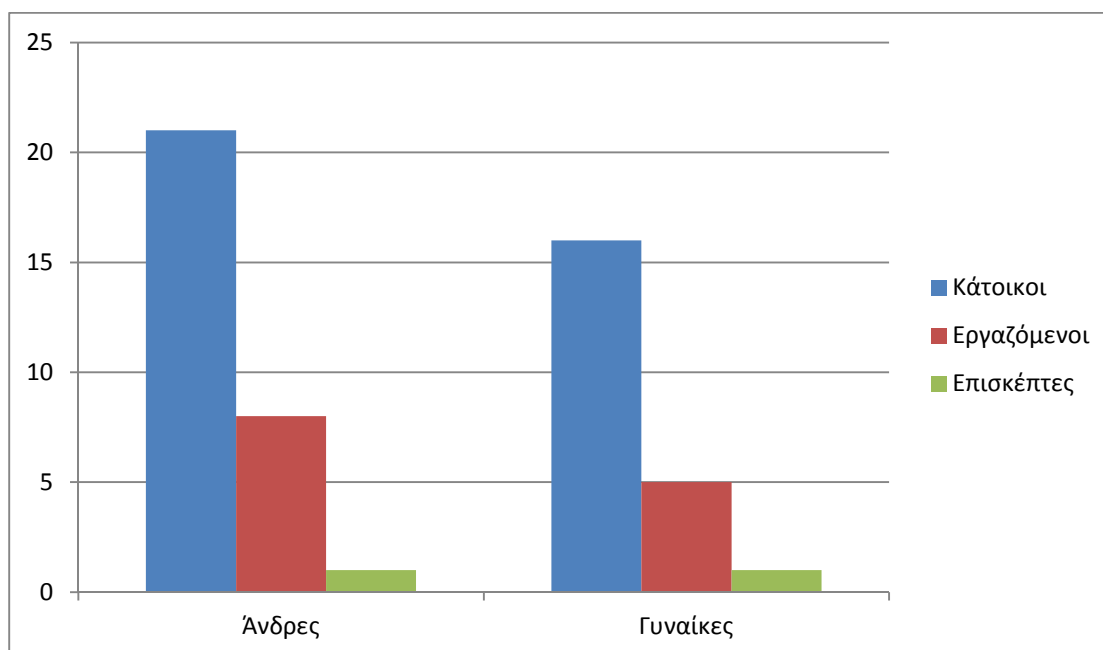
.....

### 3.3 Αποτελέσματα Απαντήσεων

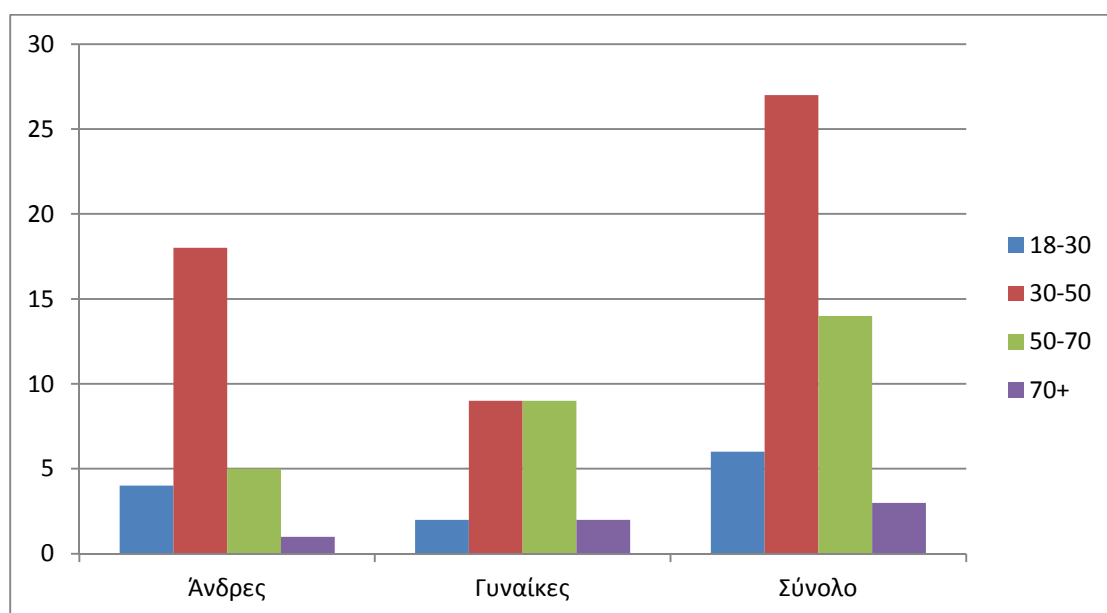
Στην έρευνα συμμετείχαν συνολικά 50 δημότες, 28 άνδρες και 22 γυναίκες. Εξ αυτών οι 37 ήταν κάτοικοι, οι 13 εργαζόμενοι και 2 επισκέπτες (Γ. Θεοδορίδης, 2011). Στο ακόλουθο διάγραμμα παρουσιάζονται τα ποσοστά συμμετοχής τους στην έρευνα.



Εικόνα 27 Ποσοστά συμμετοχής ανδρών και γυναικών στην έρευνα

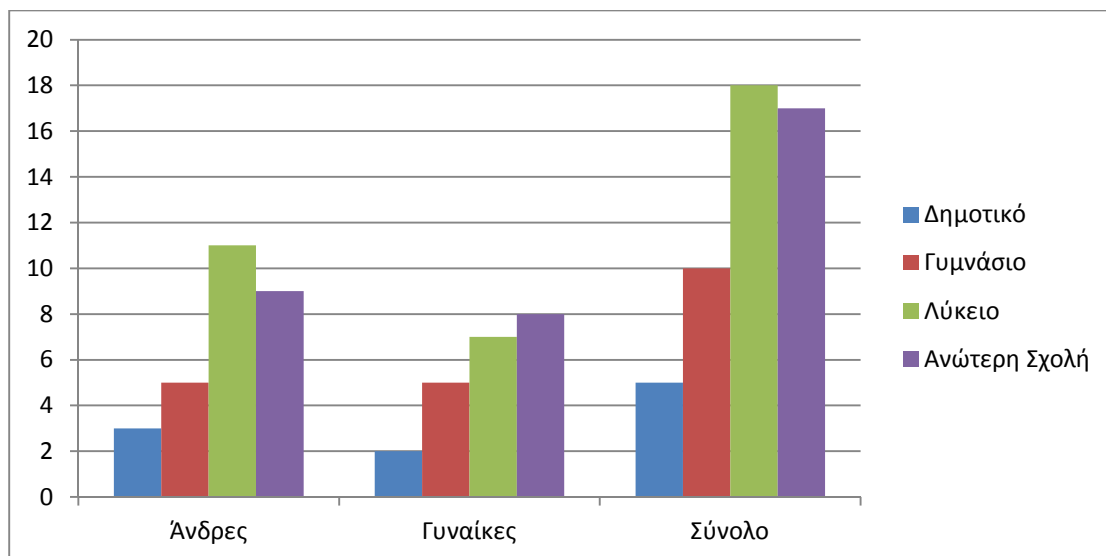


Το δείγμα χωρίζεται σε 4 ηλικιακές ομάδες, όπως φαίνεται στο ακόλουθο διάγραμμα. Την μεγαλύτερη εκπροσώπηση για τους άνδρες είχε η ηλικιακή ομάδα από 30 έως 50 ετών ενώ για τις γυναίκες η συμμετοχή της ηλικιακής ομάδας 30-50 ισοψηφούσε με αυτήν της ομάδας από 50 έως 70 χρονών.

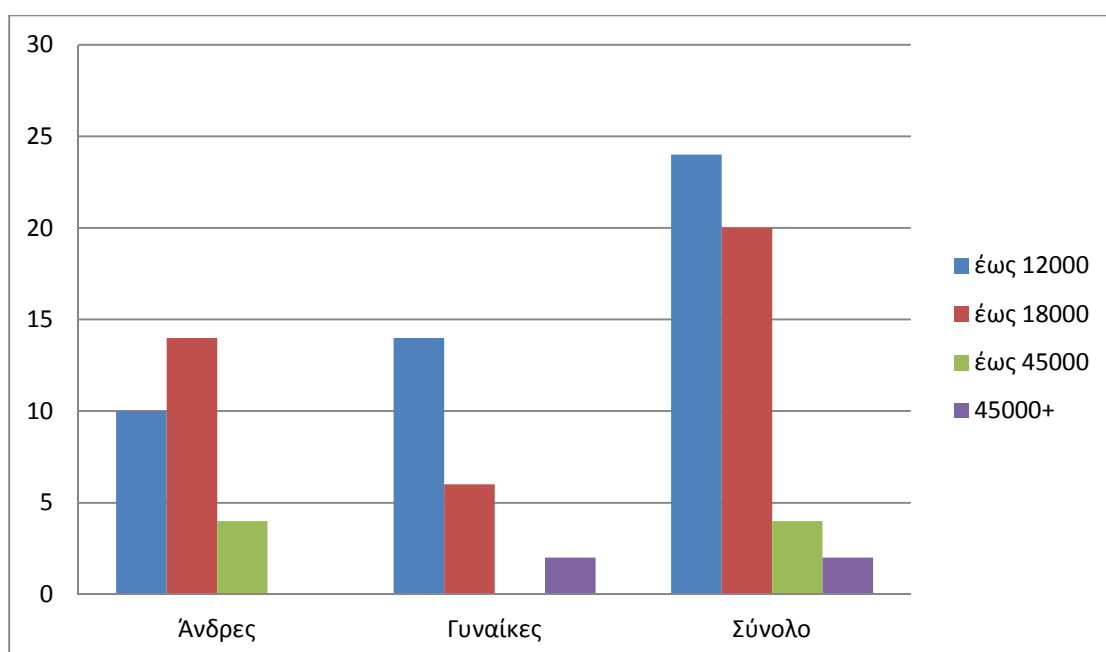


**Εικόνα 28** Το πλήθος του δείγματος βάσει της ηλικιακής ομάδας

Το επίπεδο εκπαίδευσης του δείγματος είναι κατά 34% με πτυχίο ανώτατης σχολής, ενώ σε ποσοστό 10% οι ερωτηθέντες έχουν λάβει μόνο την βασική εκπαίδευση του δημοτικού.



**Εικόνα 29** Το πλήθος του δείγματος βάσει το επίπεδο εκπαίδευσης



**Εικόνα 30** Το πλήθος του δείγματος βάσει του εισοδήματος του

Στο ερωτηματολόγιο που ερωτήθηκε πλήθος ανθρώπων, άνδρες και γυναίκες, φανερώθηκαν ορισμένα στοιχεία και δεδομένα για τα μέλη που απαρτίζουν μια οικογένεια, την κατοικία όπου ζουν, το μέγεθος και την κατάσταση στην οποία βρίσκεται.

Πιο συγκεκριμένα, διερωτήθηκαν πενήντα άτομα σχετικά με τα μέλη που απαρτίζουν μια οικογένεια. Το 62% του συνόλου, ηλικίας 30-50, απάντησε ότι συνίσταται από 1-2 μέλη. Ακολούθως, το 12% αποτελείται από 3-4 άτομα, οπότε και μιλάμε για τριμελείς ή τετραμελείς οικογένειες, ενώ μόνο το 6% συγκροτείται από πέντε μέλη και πάνω. Επομένως, συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι περισσότεροι άνθρωποι που αποτελούν μια οικογένεια εμπεριέχουν 1-2 άτομα, με ποσοστό τεράστιο για τη σύγχρονη εποχή. Σε αυτή την πληθυσμιακή ανάλυση προστίθεται και το υπογεννητικό πρόβλημα που χαρακτηρίζει τα τελευταία χρόνια τα ελληνικά δεδομένα, αφού το δημογραφικό πρόβλημα ολοένα και αμβλύνεται.

Αναφορικά με την κατοικία, το μεγαλύτερο ποσοστό ανθρώπων αποδείχθηκε ότι ζει κατοικεί σε ενοικιαζόμενες οικίες. Αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχουν στην κατοχή τους ιδιόκτητες κατοικίες και ακίνητα, για να τα αξιοποιήσουν με την παραμονή τους εκεί.

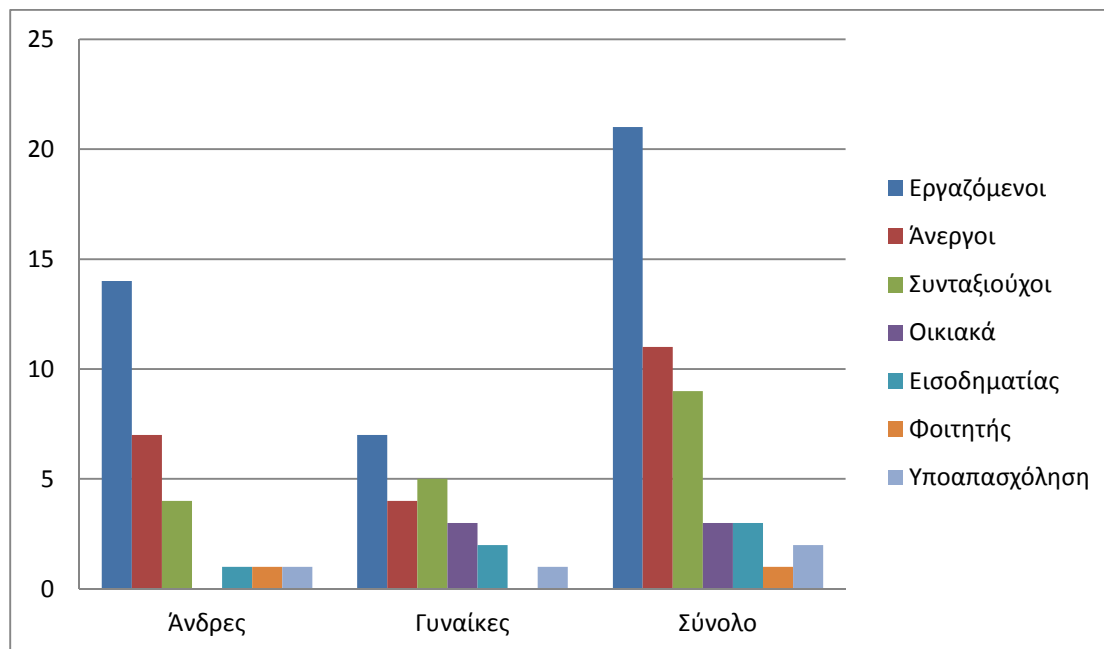
Αντίστοιχα, ακολουθώντας την μοντέλο των κατοικιών, το ερωτηματολόγιο υπέδειξε ότι υπερισχύουν αριθμητικά οι πολυκατοικίες. Διαπιστώθηκε ότι ένα σχετικά μικρό ποσοστό κατοικεί σε μονοκατοικίες και ένα ελάχιστο σε σύγχρονες μεζονέτες. Σε ευρύτερο πλαίσιο, η ταξινόμηση αυτή χαρακτηρίζει τη σύγχρονη περίοδο, με την έντονη αστικοποίηση, τον υπερπληθυσμό και τις πυκνοκατοικημένες περιοχές των πόλεων.

Το 60% του ποσοστού των ατόμων ηλικίας 30-50 που ερωτήθηκαν, απάντησε ότι ζει σε κατοικίες από 50-100 τ.μ. Το υπόλοιπο 40% του δείγματος απάντησε ότι κατοικεί σε σπίτια από 100 τ.μ. Αναμφίβολα, οι κατοικίες που ξεπερνούν τα 100 τ.μ. είναι άνετες και ευρύχωρες, σε αντίθεση με εκείνες που είναι κάτω των διαστάσεων αυτών και συνήθως αποτελούνται από ένα ή δύο κυρίως δωμάτια, με μικρούς χώρους υποδοχής.

Τέλος, από το ερωτηματολόγιο διαπιστώθηκαν οι συνθήκες και οι καταστάσεις που επικρατούν εντός των κατοικιών. Το μεγαλύτερο ποσοστό απάντησε ότι οι περισσότερες κατοικίες βρίσκονται σε μέτρια κατάσταση και ελάχιστες σε κακή. Πιθανότατα, λόγω του γεγονότος ότι το μεγαλύτερο ποσοστό ενοικιάζει την κατοικία και δεν είναι υπό την ιδιοκτησία του, εκλείπουν οι άριστες συνθήκες εντός των οικιών, καθώς δεν τους ανήκουν.



Σε ποσοστό 44% οι ερωτηθέντες εργάζονται, 22% είναι άνεργοι ενώ μόλις 4% είναι φοιτητές.



**Εικόνα 31** Το πλήθος του δείγματος βάσει του επαγγέλματός του

Οι ερωτηθέντες επισήμαναν την κακή ποιότητα των πεζοδρομίων και των δρόμων, του ελάχιστου πρασίνου και την μη λειτουργικότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Τέλος ένα από τα μείζονα προβλήματα της περιοχής είναι η ύπαρξη χώρων όπου διατίθενται ανεξέλεγκτα απορρίμματα.

Από τις απαντήσεις των συμμετεχόντων στην έρευνα σχετικά με τους δημόσιους χώρους προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα

- Η ποιότητα των πεζοδρόμων είναι κατά γενική ομολογία κακή, όπως φαίνεται και από το φωτογραφικό υλικό.
- Στην περιοχή υπάρχουν ελάχιστοι χώροι πρασίνου
- Η συγκοινωνιακή κάλυψη από τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι μη λειτουργική, καθώς υπάρχουν κεντρικοί δρόμοι που δεν εξυπηρετούνται, τα

δρομολόγια κάποιες ώρες είναι αραιά και υπάρχει ασυνέπεια μεταξύ των προγραμματιζόμενων και των πραγματοποιήσιμων

- Επίσης καταγράφεται η άποψη ότι στην περιοχή ζουν πολλοί μετανάστες χωρίς να έχει γίνει κάποια πρόβλεψη για τους χώρους και τις συνθήκες διαβίωσης τους.
- Επίσης ακούστηκαν παράπονα σχετικά με το δημόσιο φωτισμό και για το ζήτημα των απορριμμάτων

## **4. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ**

### **4.1 Παρουσίαση Master Plan**

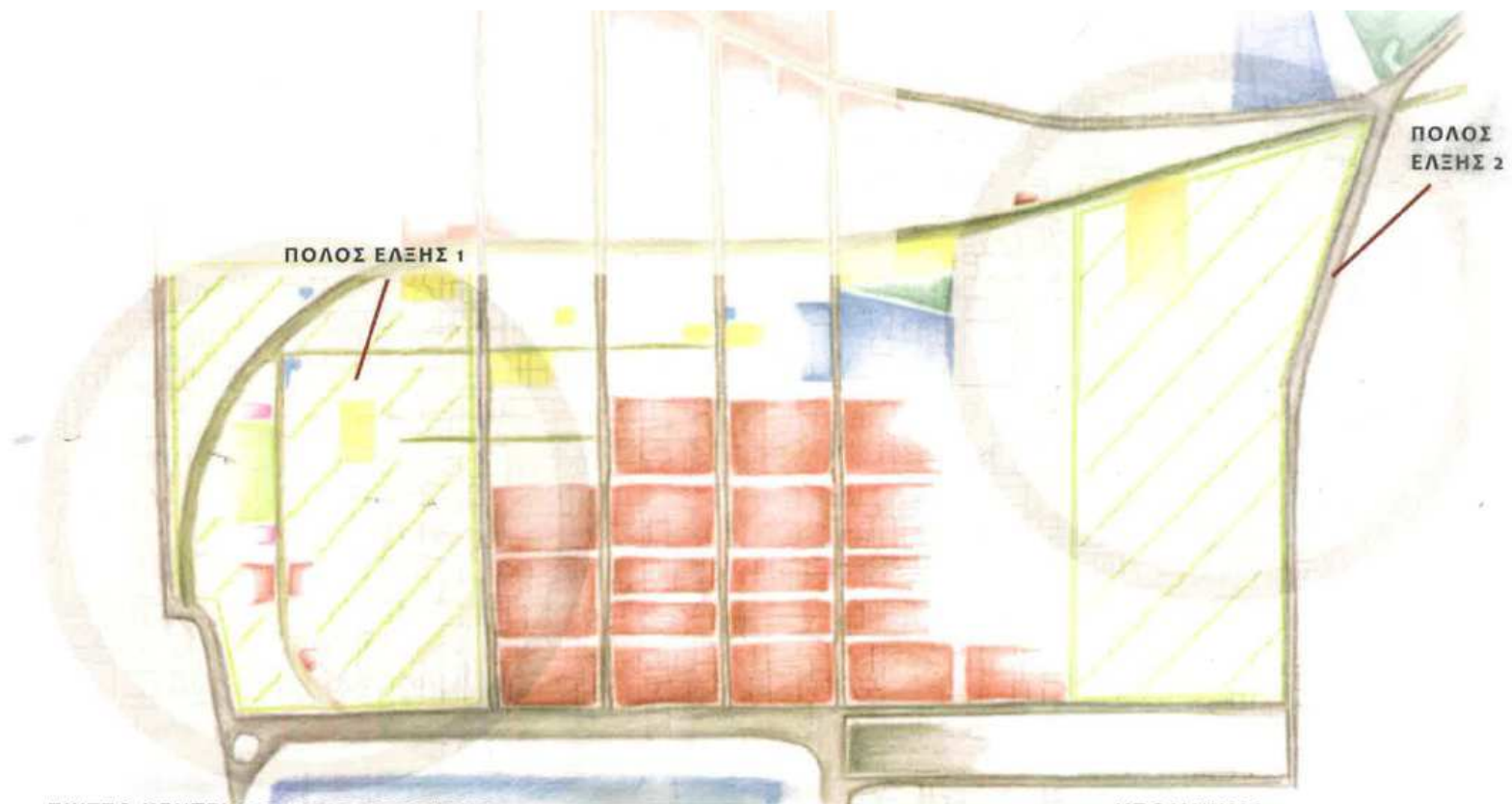
Η πρόταση για την συνοικία του Αγίου Διονυσίου περιλαμβάνει την δημιουργία 2 πόλων έλξης στην περιοχή. Στον χάρτη που ακολουθεί φαίνεται η θέση των δύο πόλων και στις επόμενες παραγράφους παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά της κάθε ενότητας. Στα επόμενα, δίνεται συνοπτική περιγραφή όλων των προτεινόμενων υποδομών στις τρεις παραπάνω κατηγορίες, πάντα στο πνεύμα και τη φιλοσοφία σχεδιασμού που αναφέρθηκε στα προηγούμενα (σκαριφηματικά οι αναφερόμενες υποδομές φαίνονται στο συνοδευτικό Χάρτη).

#### **Πόλος έλξης 1**

- Η πύλη είσοδος στο δίκτυο πρασίνου από το λιμάνι
- Συγκέντρωση δραστηριοτήτων αθλητισμού, χρήσεων αναψυχής και εμπορίου τοπικής σημασίας
- Διατήρηση και επανασχεδιασμός του ήδη υπάρχοντος γηπέδου
- Τοποθέτηση περιοχών κατοικίας στα κενά οικοπέδα με σκοπό την σύνδεση των περιοχών εκατέρωθεν της σιδηροδρομικής γραμμής και την δημιουργία μιας γειτονιάς

#### **Πόλος έλξης 2**

- Η απόληξη της πράσινης διαδρομής
- Δημιουργία ενός συγκροτήματος εκπαίδευσης που περιλαμβάνει
- Τη μεταφορά του πάει στον προτεινόμενο χώρο της λεύκας σε συνδυασμό μερικών λειτουργιών στην ΚΥΔΕΠ
- Την δημιουργία φοιτητικών εστιών για τις ανάγκες του πανεπιστημίου
- Τα δύο ήδη υπάρχοντα σχολικά συγκροτήματα τα οποία εμπλουτίζουμε με χώρους πρασίνου



ΣΚΙΤΣΟ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΙΔΕΑΣ-ΠΡΟΤΑΣΗΣ

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
- ΑΝΑΨΥΧΗ
- ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
- ΖΩΝΕΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

## 4.2 Προτεινόμενο Οδικό Δίκτυο

Όσον αφορά το βασικό οδικό δίκτυο, κύριο μέλημα της πρότασης είναι να αποκτήσει η συνοικία δύο πλήρεις οδικούς δακτυλίους με τις απαραίτητες κάθετες συνδέσεις τους, ενώ ταυτόχρονα να εξυπηρετούνται βασικές χρήσεις και να αποφορτίζεται το κέντρο από διαμπερείς μετακινήσεις.

Σημαντικό είναι επίσης και το θέμα της δημιουργίας / αναβάθμισης των χώρων στάθμευσης ΙΧ οχημάτων, όπως είναι τα υπόγεια, επιφανειακά ή πολυώροφα γκαράζ, σε άμεση όμως συνάφεια με το σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών (ιδίως τον Ηλεκτρικό) και τους οδικούς δακτυλίους, καθώς και η δημιουργία των λεγόμενων «πολυτροπικών» συγκοινωνιακών κέντρων, όπου συμβάλλουν πολλά μέσα μεταφοράς και επιτρέπουν την μετεπιβίβαση των μετακινουμένων από ένα μέσο σε άλλο.



Εικόνα 32 Προτεινόμενο οδικό δίκτυο

Όσον αφορά το δίκτυο των Δημοσίων Συγκοινωνιών, κύριο μέλημα είναι να αρθρωθεί ένα πλήρες δίκτυο με όλα τα μέσα, το οποίο θα βασίζεται στην υλοποιούμενη γραμμή Μετρό με τις επεκτάσεις της προς Ανατολικά και Δυτικά και θα αξιοποιεί τα λεωφορεία και ένα ελαφρύ μέσο σε σταθερή τροχιά, που θα είναι

τραμ ή monorail ανάλογα με τις περιβαλλοντικές και λειτουργικές μελέτες που θα γίνουν.

Το σύστημα των Δημοσίων Συγκοινωνιών της αστικής περιοχής θα πρέπει να αποτελεί τη βάση κάθε σχεδίου παροχής συνολικής «κινητικότητας» στους κατοίκους της περιοχής. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να υπάρχει συνεπής πολιτική μεταφορών που να εμπεριέχει ορθολογική διαχείριση της κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψη τα πολεοδομικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά της αστικής περιοχής, τις διαθέσιμες συγκοινωνιακές και λοιπές υποδομές και τα διαθέσιμα συστήματα Δημοσίων Συγκοινωνιών, καθώς και τις δυνατότητες μετακίνησης με εναλλακτικά μέσα ή τρόπους (ποδήλατο, πεζή, κλπ).

### **4.3 Προτεινόμενο Δίκτυο Πάρκων και Πράσινων Χώρων**

Η συμβολή του περιβαλλοντικού σχεδιασμού στο αστικό μικροκλίμα και ειδικότερα οι χώροι πρασίνου αποτελούν σημαντικό παράγοντα στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μιας πόλης.

Οι δημόσιοι ελεύθεροι χώροι της πόλης εκπληρώνουν δυο διαφορετικούς αλλά και συμπληρωματικούς μεταξύ τους ρόλους. Πρώτον είναι χώροι ανοικτοί προς τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος. Επιτρέπουν δηλαδή την παρουσία και - ως ένα βαθμό - την λειτουργία της φύσης στο δομημένο περιβάλλον. Με αυτόν τον τρόπο έχουν ρυθμιστικό ρόλο όσον αφορά το μικροκλίμα και την ποιότητα του περιβάλλοντος της πόλης και ταυτόχρονα παρέχουν τη δυνατότητα στους ανθρώπους που ζουν και κινούνται σε αυτήν να έρχονται σε άμεση επαφή με τα στοιχεία της φύσης. Ταυτόχρονα είναι δημόσιοι αστικοί χώροι και με αυτήν την έννοια κοινωνικοί χώροι. Φέρουν δηλαδή ένα μεγάλο μέρος της κοινωνικής ζωής στην πόλη, ως τόποι επιμέρους κοινωνικών δραστηριοτήτων ή ως χώροι κίνησης- στάσης δραστηριοτήτων και ροών του δομημένου περιβάλλοντος.

Γενικά, σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να προσδιοριστεί η έννοια του αστικού πρασίνου, της θέσης του μέσα στον αστικό ιστό και των ωφελειών που παρέχει,

καθώς και η δυνατότητα σύνδεσης των διάφορων (κύριων - δευτερευουσών) χώρων πρασίνου μιας πόλης προκειμένου να δημιουργηθεί ένα λειτουργικό δίκτυο πρασίνου, που θα μεγιστοποιήσει τα παραπάνω οφέλη.

Λαμβάνοντας υπόψη την πυκνή δόμηση και την μικρή έκταση του υπάρχοντος πρασίνου οι μελλοντικοί χώροι πρασίνου που προτείνονται είναι οι εξής:

Εγκατάσταση πρασίνου με σωστό σχεδιασμό σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους (σχολεία, εκκλησίες, υπηρεσίες, βιβλιοθήκες, νοσοκομεία, κέντρα πολιτισμού κ.α.).

Για όλα τα υπάρχοντα στρατόπεδα να εκπονηθούν προγράμματα μετεγκατάστασής τους εκτός της πόλης και διαχείριση των εκτάσεών τους ως πάρκα.

Εγκατάσταση πρασίνου και διαμόρφωση του ήδη υπάρχοντος κατά μήκος των υδάτινων στοιχείων της πόλης.

Τοποθέτηση πρασίνου στις ταράτσες των πολυκατοικιών και στους ακάλυπτους χώρους μεταξύ των πολυκατοικιών (ιδιαίτερα στην περιοχή του κέντρου).

Εμπλουτισμός όλων των οδών με δενδροστοιχίες με κατάλληλα είδη.

Σωστή επιλογή ειδών με επιθυμητά χαρακτηριστικά και κατάλληλες οικοφυσιολογικές ιδιότητες.

Ουσιαστική συμμετοχή των δασολόγων στη διαχείριση του αστικού πρασίνου και απαραίτητως στην επιλογή των ειδών που θα χρησιμοποιηθούν, δεδομένου ότι τα είδη που κυριαρχούν είναι κυρίως δασικά.

Ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός θα πρέπει να υποχρεώνει τους κατασκευαστές των κτιρίων να κατασκευάζουν μόνιμες εγκαταστάσεις ανάπτυξης πρασίνου στις εισόδους και στους ακάλυπτους χώρους των πολυκατοικιών.

Απαραίτητη νομική ρύθμιση προστασίας όλων των εντός πόλεων ανοιχτών δημόσιων χώρων και μετατροπή τους σε πάρκα.

Ανάπτυξη προγραμμάτων και μελετών με σκοπό τη βελτίωση της λειτουργίας των χώρων πρασίνου έτσι ώστε αυτοί αφενός να διατηρούν υψηλή οικολογική

ισορροπία και αφετέρου να συνεισφέρουν τα μέγιστα στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη.

Ανάπτυξη και εφαρμογή τεχνογνωσίας παραγωγής φυτευτικού υλικού κατάλληλου για αστικά περιβάλλοντα.

Κατάρτιση μητρώου αστικού πρασίνου για καλύτερο έλεγχο, συντήρηση και λειτουργία των χώρων πρασίνου.

Υιοθέτηση τρόπων που θα κινητοποιήσουν τους κατοίκους έτσι ώστε να συμβάλλουν στη βελτίωση του αστικού πρασίνου (π.χ. ενημέρωση, κίνητρα, υιοθέτηση δένδρων, παρτεριών κλπ.).





Μπορούμε να διακρίνουμε γενικά τρία διαφορετικά στάδια επέμβασης:

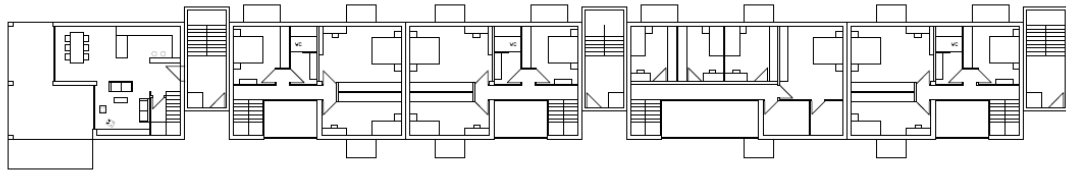
α) Σχεδιασμός και δημιουργία νέων χώρων πρασίνου σε περιοχές που είναι μικρός ο δείκτης πρασίνου ή υπάρχει μειωμένη πρόσβαση,

β) ανασχεδιασμός και συμπλήρωση χώρων πρασίνου και συνδεδετικών μονοπατιών εκεί που παρουσιάζονται κενά και ασυνέχεια στους χώρους πρασίνου και

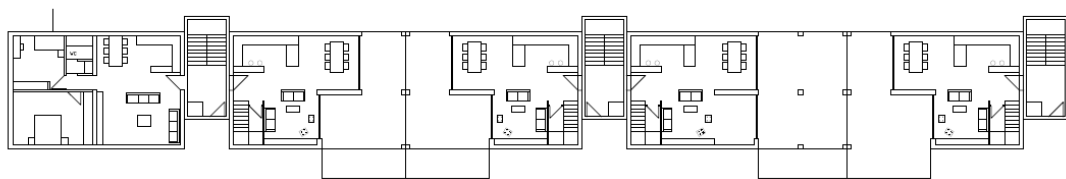
γ) συντήρηση και ανάδειξη των υπάρχοντων μονοπατιών του δικτύου πρασίνου, εκεί δηλαδή που υπάρχει πράσινο αλλά δεν γίνεται σωστή συντήρηση και πρέπει να βελτιωθεί η εικόνα του.

#### 4.4 Τυπολογίες Κατοικιών

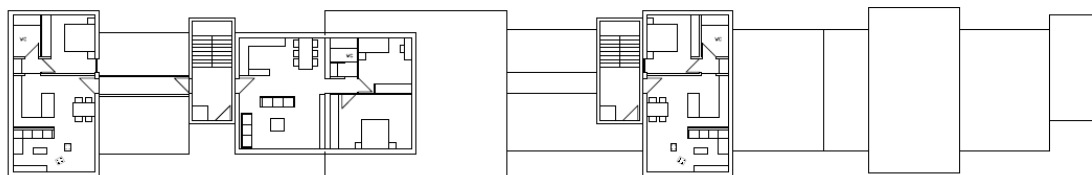
Παρακάτω παραθέτονται τα σχέδια για την καθεμιά τυπολογία διαμερίσματος ανάλογα με τα άτομα για τα οποία προορίζεται.



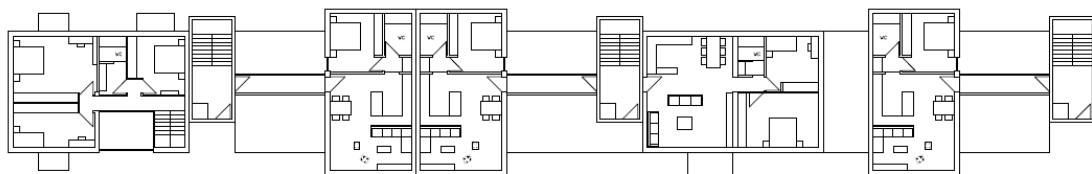
ΚΑΤΟΨΗ Β ΟΡΟΦΟΥ



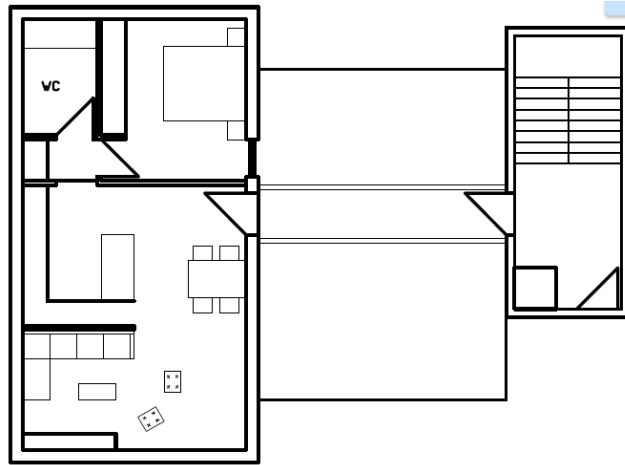
ΚΑΤΟΨΗ Α ΟΡΟΦΟΥ



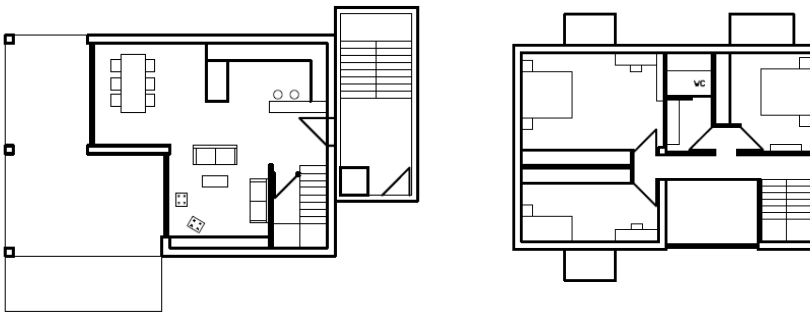
ΚΑΤΟΨΗ Δ ΟΡΟΦΟΥ



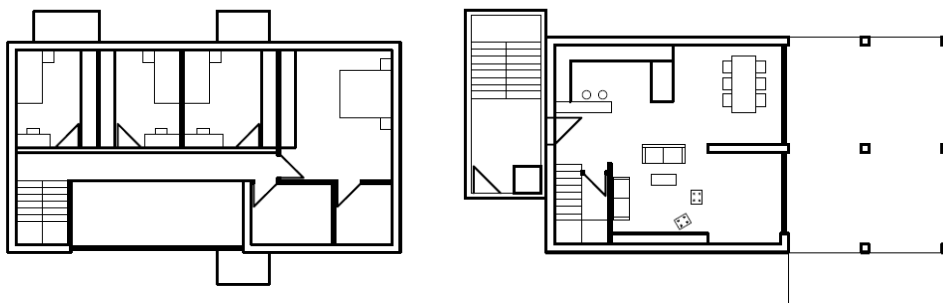
ΚΑΤΟΨΗ Γ ΟΡΟΦΟΥ



**Εικόνα 33** Τυπική κατοικία 2 ατόμων



**Εικόνα 34** Τυπική κατοικία 4 ατόμων



**Εικόνα 35** Τυπική κατοικία 5 ατόμων

## 5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από αυτές τις ρυθμίσεις είναι τα παρακάτω:

- Η απόδοση μεγαλύτερης επιφάνειας ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου στις κορεσμένες αστικές περιοχές. Αυτό επιτυγχάνεται με τη μείωση της κάλυψης από 70% σε 60% για όλα τα κτίρια και την περαιτέρω μείωση της κάλυψης υπό προϋποθέσεις.
- Δίνονται κίνητρα για τη διατήρηση ή τη δημιουργία μεγαλύτερων ιδιοκτησιών -ως προς την κατά κανόνα αρτιότητα της περιοχής- (συνενώσεις) και τη δημιουργία ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου. Αυτό επιτυγχάνεται με την αναλογική αύξηση του συντελεστή δόμησης, υπό την προϋπόθεση της απόσυρσης παλαιών ενεργοβόρων κτιρίων, της μείωσης της κάλυψης και της απόδοσης επιφάνειας οικοπέδου σε κοινή χρήση.
- Η προώθηση της σύγχρονης ταυτότητας των πόλεων σε αναπλάσεις περιοχών ή επεκτάσεις σχεδίων πόλης, δυνατότητα παρεκκλίσεων ύψους, θέσης κτιρίου, κάλυψης και χρήσεων γης και ταυτόχρονη διατήρηση του ισχύοντα μέγιστου συντελεστή δόμησης.
- Η προαγωγή βιοκλιματικού και φιλικού προς το περιβάλλον σχεδιασμού. Αυτό συμβαίνει, καθώς δεν προσμετρούνται στη δόμηση και κάλυψη στοιχεία χρήσιμα για τη βελτίωση της βιοκλιματικής συμπεριφοράς του κτιρίου, τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας στη διάρκεια ζωής και χρήσης του, όπως αίθρια, διπλά κελύφη, μονώσεις, στοιχεία εξυπηρέτησης παθητικού δροσισμού, σκίασης, φυσικού αερισμού, φυσικά υλικά δόμησης κλπ
- Δίνονται κίνητρα για τον ενεργειακό σχεδιασμό των κτιρίων. Συγκεκριμένα, στην περίπτωση όπου το κτίριο κατατάσσεται, σύμφωνα με την ενεργειακή του μελέτη, στις ανώτερες ενεργειακά κατηγορίες όπως αυτές κάθε φορά ορίζονται (και σύμφωνα με τον ενεργειακό σχεδιασμό του απαιτείται η ελάχιστη δυνατή κατανάλωση ενέργειας μέσω συστημάτων εξοικονόμησης ενέργειας, καθώς και συστημάτων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας), τότε δίνεται κίνητρο αύξησης του ΣΔ κατά 5%. Με

πρόσθετη αύξηση του ΣΔ κατά 10% πριμοδοτούνται τα κτίρια ελάχιστης ενεργειακής κατανάλωσης, που παρουσιάζουν παράλληλα εξαιρετική περιβαλλοντική απόδοση.

- Γίνεται εισαγωγή κανόνων δόμησης για την αποφυγή του χρόνιου φαινομένου αυθαιρεσιών.

Εισάγεται νέος ορισμός ημιπαιθρίου χώρου που προσμετράται στη δόμηση και επιτρέπεται υπό όρους και προϋποθέσεις η δημιουργία παταριών, προσβάσιμων χώρων κάτω από τη στέγη και υπογείων που εξυπηρετούν με τη χρήση τους χώρους της ανωδομής.

- Επιδιώκεται προστασία του φυσικού τοπίου και ένταξη των κτιρίων σε αυτό:

- ο Η τροποποίηση του αναγλύφου του φυσικού εδάφους με διαμορφώσεις, επιτρέπεται μόνο για την εξυπηρέτηση φυσικής απορροής ομβρίων.

- ο Τα κτίρια εντάσσονται αρμονικά στο ανάγλυφο του φυσικού εδάφους του οικοπέδου και η οροφή του υπογείου μπορεί να βρίσκεται σε στάθμη μεγαλύτερη του +1.20 από τη στάθμη του φυσικού εδάφους.

- Υποστηρίζονται νέες τεχνολογίες και συστημάτων δόμησης με ελάχιστο περιβαλλοντικό ή οπτικό ίχνος όπως:

- ο τα υπόσκαφα κτίρια, με κύρια χρήση κάτω από το υφιστάμενο φυσικό έδαφος, με κίνητρο τη μειωμένη προσμέτρηση δόμησης και κάλυψης της επιφάνειάς τους στα συνολικά επιτρεπόμενα μεγέθη, καθώς και τα κτίρια ελάχιστης ενεργειακής κατανάλωσης, που παρουσιάζουν εξαιρετική περιβαλλοντική απόδοση, με κίνητρο για τη δημιουργία τους την αύξηση του συντελεστή δόμησης.

- ο τα φυτεμένα δώματα και επιφάνειες σε κτίρια, με κίνητρο την απλούστευση της διαδικασίας έγκρισης της κατασκευής τους ή και με κίνητρο επιπλέον δόμησης σε σχέση με τα επιτρεπόμενα μέγιστα μεγέθη.

- Εισάγονται περισσότερες ειδικές ρυθμίσεις για τα εμποδιζόμενα άτομα.

- Για λόγους καθαριότητας, ανακύκλωσης αλλά και πολιτισμού καθίσταται πλέον υποχρεωτική η συλλογή και ο διαχωρισμός των σκουπιδιών στην περίφραξη του οικοπέδου ή σε χώρους με πρόσβαση από τις όψεις του κτιρίου.

## **6. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

**ΠΔ/23-2-87 (ΦΕΚ-166/Δ/6-3-87)**

### **ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ.**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν-1561/85 (ΦΕΚ-148/Α) και ειδικότερα το Αρθ-15 παρ.1 αυτού.

2. Την υπ' αρ.Γνωμ-36/87 του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων:

Αποφασίζουμε:

### **ΑΡΘΡΟΝ-1**

#### **ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ**

Οι χρήσεις γης στις περιοχές των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, καθορίζονται σε κατηγορίες ως ακολούθως:

Α) Σύμφωνα με τη γενική πολεοδομική λειτουργία τους:

1. Αμιγής κατοικία.
2. Γενική κατοικία.
3. Πολεοδομικά κέντρα - κεντρικές λειτουργίες πόλης - τοπικό κέντρο συνοικίας - γειτονιάς.
4. Μη οχλούσα βιομηχανία - βιοτεχνία, βιομηχανικό και βιοτεχνικό πάρκο (χαμηλή - μέση όχληση). "Βιομηχανικό Πάρκο (ΒΙΠΑ) - Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟΠΑ) προς εξυγίανση".
5. Οχλούσα βιομηχανία - βιοτεχνία (υψηλή όχληση).
6. Χονδρεμπόριο.
7. Τουρισμός - αναψυχή.

8. Ελεύθεροι χώροι - αστικό πράσινο.

9. Κοινοφελείς εξυπηρετήσεις.

B) Σύμφωνα με την ειδική πολεοδομική λειτουργία τους:

1. Κατοικία.

Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται χώροι κτιρίων κατοικίας για άσκηση επαγγέλματος συμβιβαστού προς την κυρία χρήση του κτιρίου (ιατρεία, δικηγορικά γραφεία κλπ.).

2. Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες).

3. Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών.

4. Γραφεία, Τράπεζα, Ασφάλειες, Κοινοφελείς οργανισμοί.

5. Διοίκηση.

6. Εστιατόρια.

7. Αναψυκτήρια.

8. Κέντρα διασκέδασης αναψυχής.

9. Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις.

10. Χώροι συνάθροισης κοινού (θέατρα κινηματογράφοι αίθουσες συγκέντρωσης κλπ.).

11. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις (βιβλιοθήκες, αίθουσες εκθέσεων κλπ.).

12. Κτίρια εκπαίδευσης.

- πρωτοβάθμιας.

- δευτεροβάθμιας.

- τριτοβάθμιας.

- ειδικής εκπαίδευσης.

13. Θρησκευτικοί χώροι.

14. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας (Υγειονομικά κέντρα

παιδικοί σταθμοί οίκοι ευγηρίας κλπ.).

15. Κτίρια περίθαλψης (νοσοκομεία κλινικές).

16. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις (χαμηλής μέσης υψηλής όχλησης).

17. α) Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις (χαμηλής μέσης υψηλής όχλησης), β) Επαγγελματικά εργαστήρια (χαμηλής μέσης υψηλής όχλησης).

18. Κτίρια γήπεδα αποθήκευσης.

19. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης.

20. Πρατήρια βενζίνης υγραερίου.

21. Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου.

22. Εγκαταστάσεις γεωργικών δασικών κτηνοτροφικών αλιευτικών και λοιπών αγροτικών εκμεταλλεύσεων.

23. « Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, εκθεσιακά κέντρα. »

24. Αθλητικές εγκαταστάσεις.

25. Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες πάρκα άλση οδοί παιδικές χαρές κλπ.).

26. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.

27. Άλλες ειδικές χρήσεις (στρατιωτικές εγκαταστάσεις, νεκροταφεία κλπ.).

## **ΑΡΘΡΟΝ-2**

### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΑΜΙΓΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ**

Στις περιοχές αμιγούς κατοικίας επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία.

2. Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες).



3. Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλεία, φαρμακεία, χαρτοπωλεία κλπ.).

4. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.

5. Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

6. Αθλητικές εγκαταστάσεις.

7. Θρησκευτικοί χώροι.

8. Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).

### **ΑΡΘΡΟΝ-3**

#### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ**

Στις περιοχές γενικής κατοικίας επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία.

2. Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και ξενώνες.

3. Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα).

4. Γραφεία τράπεζες ασφάλειες κοινωφελείς οργανισμοί.

5. Κτίρια εκπαίδευσης.

6. Εστιατόρια.

7. Αναψυκτήρια.

8. Θρησκευτικοί χώροι.

9. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.

10. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης.

11. Πρατήρια βενζίνης.

12. Αθλητικές εγκαταστάσεις.

13. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης.

14. Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).

#### **ΑΡΘΡΟΝ-4**

#### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ - ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΗΣ - ΤΟΠΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ - ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ**

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία.
2. Ξενώνες ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις.
3. Εμπορικά καταστήματα.
4. Γραφεία τράπεζες ασφάλειες κοινωφελείς οργανισμοί.
5. Διοίκηση (στα κέντρα γειτονιάς επιτρέπονται μόνο κτίρια διοίκησης επιπέδου γειτονιάς).
6. Εστιατόρια.
7. Αναψυκτήρια.
8. Κέντρα διασκέδασης αναψυχής.
9. Χώροι συνάθροισης κοινού.
10. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις.
11. Κτίρια εκπαίδευσης.
12. Θρησκευτικοί χώροι.
13. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
14. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης.
15. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης.
16. Πρατήρια βενζίνης.
17. Αθλητικές εγκαταστάσεις.

18. Εγκαταστάσεις μέσω μαζικών μεταφορών.

#### **ΑΡΘΡΟΝ-5.**

### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΗ ΟΧΛΟΥΣΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ - ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ - ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ**

Στις περιοχές μη οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας επιτρέπονται μόνο:

1. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης.
2. Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης.
3. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής και μέσης όχλησης.
4. Κτίρια γήπεδα αποθήκευσης.
5. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης.
6. Πρατήρια βενζίνης υγραερίου.
7. Κατοικία για προσωπικό ασφαλείας.
8. Γραφεία.
9. Εστιατόρια.
10. Αναψυκτήρια.
11. Χώροι συνάθροισης κοινού.
12. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
13. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- "14. εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, εκθεσιακά κέντρα"
15. Εγκαταστάσεις μέσω μαζικών μεταφορών.

Οι πιο πάνω υπ' αρ.9 έως 15 χρήσεις επιτρέπονται μόνο με την προϋπόθεση ότι αποτελούν τμήμα των βιομηχανικών ή βιοτεχνικών εγκαταστάσεων ή εξυπηρετούν

τις ανάγκες των εργαζομένων σ' αυτές. "Κατ' εξαίρεση σε περιοχές που χαρακτηρίζονται από το Γενικό Πολ. Σχέδιο της ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση επιτρέπεται ο καθορισμός κατηγοριών χρήσεων της ενότητας Β του Αρθ-1 του παρόντος ανάλογα με τον επιδιωκόμενο ρυθμό εξυγίανσης της περιοχής".

## **ΑΡΘΡΟΝ-6.**

### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΟΧΛΟΥΣΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ - ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ**

Στις περιοχές οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας επιτρέπονται μόνο:

1. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις.
2. Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις.
3. Επαγγελματικά εργαστήρια.
4. Κτίρια γήπεδα αποθήκευσης.
5. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης.
6. Πρατήρια βενζίνης υγραερίου.
7. Εγκαταστάσεις γεωργικών δασικών κτηνοτροφικών αλιευτικών και λοιπών αγροτικών εκμεταλλεύσεων.
8. Κατοικία για το προσωπικό ασφαλείας.
9. Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι.
10. Γραφεία.
11. Εστιατόρια.
12. Αναψυκτήρια.
13. Χώροι συνάθροισης κοινού.
14. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
15. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- "16. εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, εκθεσιακά κέντρα"
17. Εγκαταστάσεις μέσω μαζικών μεταφορών.

Οι πιο πάνω υπ'αρ.10 έως και 15 ειδικές χρήσεις επιτρέπονται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι αποτελούν τμήμα των βιομηχανικών ή βιοτεχνικών εγκαταστάσεων ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζομένων σ' αυτές.

## **ΑΡΘΡΟΝ-7**

### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟΥ**

Στις περιοχές χονδρεμπορίου επιτρέπονται μόνο:

1. Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου.
- "2. εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, εκθεσιακά κέντρα"
3. Κτίρια γήπεδα αποθήκευσης.
4. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης.
5. Πρατήρια βενζίνης υγραερίου.
6. Γραφεία.
7. Εστιατόρια.
8. Αναψυκτήρια.

Οι πιο πάνω υπ' αρ.6 έως και 8 χρήσεις επιτρέπονται μόνο με την προϋπόθεση ότι αποτελούν τμήμα των εγκαταστάσεων χονδρικού εμπορίου ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζομένων σε αυτές.

## **ΑΡΘΡΟΝ-8**

### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ - ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

Στις περιοχές τουρισμού - αναψυχής επιτρέπονται μόνο:

1. Ξενώνες, ξενοδοχεία και λοιπές εγκαταστάσεις.
2. Κατοικία.
3. Εμπορικά καταστήματα.
4. Εστιατόρια.
5. Αναψυκτήρια.
6. Κέντρα διασκέδασης αναψυχής.
7. Χώροι συνάθροισης κοινού.
8. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές λειτουργίες.
9. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
10. Θρησκευτικοί χώροι.
11. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης.
12. Πρατήρια βενζίνης.
13. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
14. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.
15. Συνεδριακά κέντρα.
16. Ελικοδρόμια.
17. Καζίνα.
18. Γήπεδα Γκολφ.
19. Τουριστικοί Λιμένες.
- "20. εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, εκθεσιακά κέντρα"

## **ΑΡΘΡΟΝ-9**

### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ - ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ**

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο:

1. Αναψυκτήρια.
2. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
3. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις.
4. Χώροι συνάθροισης κοινού.

## **ΑΡΘΡΟΝ-10**

### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ**

Στις περιοχές κοινωνικών εξυπηρετήσεων επιτρέπονται μόνο:

1. Κτίρια εκπαίδευσης.
2. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
3. Κτίρια περίθαλψης.
4. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις.
5. Αθλητικές εγκαταστάσεις.

Στις περιοχές στις οποίες καθορίζεται μία μόνο ή και περισσότερες από τις πιο πάνω (υπ' αρ.1 έως και 5) χρήσεις επιτρέπονται μόνο οι κατά περίπτωση καθοριζόμενες χρήσεις.

## **ΑΡΘΡΟΝ-11**

### **ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

1. Από την πολεοδομική μελέτη είναι δυνατόν ορισμένες από τις χρήσεις γης που επιτρέπονται σύμφωνα με τα πιο πάνω άρθρα να απαγορεύονται ή να επιτρέπονται με όρους και προϋποθέσεις ή να αφορούν τμήματα οικοδομικών τετραγώνων ή οικοπέδων ή και ορόφους κτιρίων.

2. Για τις ευρύτερες περιοχές Αθήνας και Θεσσαλονίκης όπως τα γεωγραφικά όρια αυτών καθορίζονται με το Αρθ-1 των υπ' αρ.Ν-1515/85 (ΦΕΚ-18/Α) και Ν-1561/85 (ΦΕΚ-148/Α) αντίστοιχα είναι δυνατόν επίσης να επιτρέπονται και άλλες χρήσεις εκτός από εκείνες που αναφέρονται στο διάταγμα αυτό εφόσον οι χρήσεις αυτές είναι απαραίτητες για την πραγματοποίηση των στόχων των Ρυθμιστικών σχεδίων και των προγραμμάτων προστασίας περιβάλλοντος των περιοχών αυτών.



## 7. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) Καμαριανάκης Γ. Π. Πραστάκος - **Ταξινόμηση των δήμων της Ελλάδας σύμφωνα με τα κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά τους** - Τομέας Περιφερειακής Ανάλυσης Ινστιτούτο Υπολογιστικών Μαθηματικών Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας Ηράκλειο - Κρήτη – 2006.
- 2) Τραυλού Ι. - **Πολεοδομική εξέλιξη των Αθηνών** - Εκδόσεις Κάπων - Γ΄ έκδοση - Αθήνα – 2005.
- 3) Κουτσογιάννης Δ. - **Ο αντιπλημμυρικός σχεδιασμός στην Ελλάδα Αξιοποίηση της επιστημονικής γνώσης.** – Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας – Καλαμάτα – 2008.
- 4) Μπούρνοβα Ε. - **Από τις Νέες Κυδωνίες στο Δήμο Αιγάλεω, Η συγκρότηση μιας πόλης στον 20ο αιώνα** - Εκδόσεις Πλέθρων – 2004.
- 5) Μαρκοπούλου Α. Λουκάκη Π. Σαραντάκου Δ.– **Χωροταξική Οργάνωση** - Επιστημονικό Περιοδικό ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ΤΕΕ – Αθήνα – 1976.
- 6) Δρ Κυριακόπουλος Π. - **Τεχνική Νομοθεσία** - Σύγχρονη Εκδοτική - Αθήνα – 2001.
- 7) Αγαπητός Σ. - **Η πόλις: σχέδιο πόλεως - συγκοινωνία - κυκλοφορία - υγιεινή πόλεων - συνοικισμοί - ευθηνή κατοικία.** - Εστία (τυπ.) – Αθήνα - 1928

- 8) Αττικό μετρό Α.Ε. – **Στοιχεία του έργου 2008 Αττικό Μετρό.** – Αθήνα – 2008.
- 9) Ρυσιάνος Π. - . **Νομοθεσία & Πολεοδομία** - Αθήνα - 1976.
- 10) Χριστοφιλόπουλος Δ. - **Το Δίκαιον της Ενεργού Πολεοδομίας** - Αθήνα - 1989.
- 11) Βασιλάκη Π. Βερτεούρη Α. - **Αναλυτική προσέγγιση του αστικού σχεδιασμού** – Αθήνα – 2008.
- 12) Πολύζος Γ. Αθήνα 1900-1940 Μετασχηματισμοί της Πρωτεύουσας και Πολεοδομικές Ρυθμίσεις