



**ΑΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ:
ΑΝΑΖΗΤΩΝΤΑΣ ΤΙΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ...**

Πολοδομία 1
Περιοχή μελέτης: Πειραιάς
Φροντιστήριο: Κ. Βαλεριάνου

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ

Αντωνογιαννάκη Μαρία ar15053

Θεodώρου Γεωργία - Σοφία ar15068

Λαμπρινοπούλου Άννα-Μαρία ar15005

ΕΞΑΜΗΝΟ 5, 2017-2018

I ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

- A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ
- B. ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΕΡΕΥΝΑ
- Γ. ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΕΡΕΥΝΑ
 - Γ1. Α ΦΑΣΗ
 - Γ2. Β ΦΑΣΗ

II ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΜΙΑ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΣΤΟΝ ΧΡΟΝΟ

- A. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
- B. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΑΝΑΓΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ/ΕΡΜΗΝΕΙΕΣ
- Γ. ΜΟΡΦΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ

III ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ

- A. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ/ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΟΥ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ
- B. ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΠΑΡΕΛΘΟΝ/ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ/ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

IV ΑΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

- A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ
- B. ΟΦΕΛΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
- Γ. ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
- Δ. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ
- E. ΑΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΤ. ΔΙΚΤΥΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

ΣΤ1. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

ΣΤ2. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

ΣΤ3. ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ

ΣΤ4. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΔΙΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΜΕ ΤΑ Μ.Μ.Μ

ΣΤ5. ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΟΜΑΔΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ

V ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ

- A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ
- B. ΠΕΙΡΑΙΑΣ
- Γ. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

VI ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

VII ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΘΕΜΑΤΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ

VIII ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Ο Πειραιάς αποτελεί αστική περιοχή άμεσα συνδεδεμένη με το λιμένα, χαρακτηριστικό που τον διαφοροποιεί από την Αθήνα παρόλο την άρρηκτη σύνδεση των δύο πόλεων. Αποτελεί μάλιστα τον μεγαλύτερο λιμένα της χώρας, γεγονός που του προσδίδει μεγάλη δυναμική και εμβέλεια, σε συνδυασμό με την έκταση που καταλαμβάνει και το ιστορικό του παρελθόν. Για τον λόγο αυτό κρίνεται αναγκαία η μελέτη του χώρου σε πολλαπλά επίπεδα.

ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΕΡΕΥΝΑ

Κατά την πρώτη μας επίσκεψη στον Πειραιά, παρατηρήσαμε πολλαπλές χωρικές ποιότητες και ένα ευρύ φάσμα διαφορετικών δραστηριοτήτων. Αυξημένη είναι η κινητικότητα ιδιαίτερα γύρω από τους κύριους άξονες-αρτηρίες κυκλοφορίας (Γρ. Λαμπράκη, Ηρώων Πολυτεχνείου, Χαρ. Τρικούπη, Βασ. Γεωργίου), ενώ αισθητή γίνεται η πυκνή δόμηση με κυρίαρχο τον τύπο της αθηναϊκής πολυκατοικίας (1960-1985) που μάλιστα συνυπάρχει, τις περισσότερες φορές, με τριτογεντοποιημένες δραστηριότητες. Γενικά κατά την πρώτη μας ανάγνωση εντοπίσαμε ένα πλέγμα αντιθέσεων που αποτελούν ωστόσο ένα ενιαίο σύνολο. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο αναρωτηθήκαμε τι πορεία ακολουθεί το επιβατικό κοινό που καταφθάνει στον λιμένα. Ενσωματώνεται στην πόλη του Πειραιά ή τον προσπερνά;

Όλα τα παραπάνω έγιναν μεν αντιληπτά ωστόσο κρίθηκε απαραίτητη η μελέτη διαφόρων πηγών ώστε να μπορέσουμε να ερμηνεύσουμε την ύπαρξη αυτών των φαινομένων και να δώσουμε πιθανόν μια απάντηση στο ερώτημά μας.

ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΕΡΕΥΝΑ

Α φάση

Κατά την πρώτη φάση μελέτης εστιάσαμε στην διερεύνηση της σημερινής μορφής του Πειραιά. Αρχικά με την μελέτη ορισμένων ιστορικών στοιχείων ώστε να κατανοήσουμε κυρίως την εξέλιξη από τον 19^ο αιώνα και μετά. (ανάπτυξη βιομηχανικών μονάδων + προσφυγικό).

Έπειτα εστιάσαμε στα διάφορα προγράμματα και πολιτικές που εφαρμόστηκαν μέχρι σήμερα: Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής, γενικό πολεοδομικό σχέδιο Πειραιά, επιχειρησιακό πρόγραμμα δήμου Πειραιά, συγγράμματα Ε.Μ.Π. κ.α.

ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΕΡΕΥΝΑ

B φάση

Κατά την δεύτερη φάση, μελετήσαμε πηγές σχετικές με τον αστικό τουρισμό προκειμένου να κατανοήσουμε τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες μπορούν να αναπτυχθούν τουριστικές δραστηριότητες, με προγράμματα, πολιτικές και παραδείγματα σε Ελλάδα και εξωτερικό. (ερευνητικό έργο Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ- Ε.Μ.Π, ερευνητικό Ο.Ρ.ΣΑ-Ε.Μ.Π, ανανεωμένη πολιτική Ε.Ε για τον τουρισμό, ειδικά θέματα πολεοδομίας 8^{ου} «σύγχρονες αστικές πολιτικές στον τουρισμό σε ευρωπαϊκούς χώρους» κ.α.)

Με την μελέτη των παραπάνω καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι ο τουρισμός αναπτύσσει μια αμφίδρομη σχέση με ποικίλες άλλες δραστηριότητες όπως το εμπόριο, οι υπηρεσίες, δραστηριότητες πολιτισμού κ.α.

Θα προσπαθήσουμε να ερμηνεύσουμε το φαινόμενα του αστικού τουρισμού στον Πειραιά μέσα από το πλέγμα των διαφορετικών αυτών δικτύων που τον υποστηρίζουν, τα οποία θα αναλυθούν στην συνέχεια.

Συμπεραίνουμε,
πως για την
ολοκλήρωση της
έρευνας
χρειάστηκαν με
μελετηθούν
συνδυαστικά και
σε πολλαπλά
επίπεδα όλα τα
διαθέσιμα
εργαλεία
ανάλυσης.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΜΙΑ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΣΤΟΝ ΧΡΟΝΟ

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο Πειραιάς αποτελεί αστική περιοχή άμεσα συνδεδεμένη με το λιμένα ο οποίος από εμπορικός-μεταφορικός έχει μετατραπεί σε αμιγώς επιβατικός¹.

Η πόλη του Πειραιά υπήρξε ένα από τα πρώτα βιομηχανικά κέντρα, με ιδιαίτερη δυναμική, η οποία εξασθένησε με τα χρόνια αφήνοντας ωστόσο το στίγμα της (βιοτεχνικές δραστηριότητες και δραστηριότητες μεταποίησης, κενά βιομηχανικά κελύφη κ.α).

Το 1834, μετά την απελευθέρωση, η πρωτεύουσα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους μεταφέρθηκε από το Ναύπλιο στην Αθήνα και μια νέα εποχή άνθισης άρχισε για τον Πειραιά, αφού η νέα πρωτεύουσα θα έπρεπε να έχει ένα λιμάνι αντάξιό της.^{2,3} Έτσι στα χρόνια που ακολούθησαν ο Πειραιάς γνώρισε πυρετώδη δημογραφική, οικιστική, εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη.^{2,3}

ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ & ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

Η Μικρασιατική καταστροφή του 1922 είχε ως αποτέλεσμα να δεχθεί ο Πειραιάς έναν σημαντικό αριθμό προσφύγων και ο πληθυσμός διπλασιάστηκε.^{2,3} Αυτό, όμως, που έχει μεγαλύτερη σημασία είναι ότι το προσφυγικό στοιχείο συνέβαλλε ουσιαστικά στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας, αλλά και του πολιτισμικού χαρακτήρα της πόλης.^{2,3} Τελευταία περιπέτεια του Πειραιά ήταν ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος, στη διάρκεια του οποίου δέχθηκε επανειλημμένως βομβαρδισμούς.^{2,3} Το τέλος του πολέμου σήμανε την έναρξη της ανασυγκρότησης της πόλης, η οποία, σε συνδυασμό με τις επιδόσεις της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και την ανάδειξή της σε παγκόσμια δύναμη μεταπολεμικά, μετέτρεψε τον Πειραιά στο μεγαλύτερο λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου.^{2,3}

1: «Παρατηρώντας τον Πειραιά...» έκδοση Ε.Μ.Π.

2 : «Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας» εκδόσεις Παπασωτηρίου,

3: www.destinationpireaus.com.gr

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΜΙΑ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΚΑΙ ΣΤΟΝ ΧΡΟΝΟ

ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΑΝΑΓΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ/ ΕΡΜΗΝΕΙΣ

Συγκρίνοντας πληροφορίες από την ελληνική στατιστική αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) και σε συνδυασμό με προσωπικές παρατηρήσεις στο πεδίο καταλήξαμε στα εξής:

- ο Η πλειοψηφία του κτιριακού αποθέματος στον Πειραιά περιλαμβάνει πολυκατοικίες περιόδου κατασκευής 1960-1985 γεγονός που αιτιολογεί την πυκνή δόμηση στον αστικό ιστό.⁴ Παράλληλα φαίνεται αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας μετά το 2000, αλλά εντοπίζεται αποκλειστικά στο δυτικότερο κομμάτι του Πειραιά (Δραπετσώνα) και σε πολύ μικρότερο εύρος.⁵
- ο Προκύπτουν διάφορες χωρικές ενότητες με κριτήριο τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται, με κυρίαρχες:
 - Χωρική ενότητα κατοικίας
 - Χωρική ενότητα εμπορίου/υπηρεσιών
 - Χωρική ενότητα βιομηχανίας/βιοτεχνίας

Συγκρίνοντας τους χάρτες χρήσεων από το 1990 έως το σήμερα, βλέπουμε ότι οι περιοχές με κυρίαρχη χρήση τη κατοικία έδωσαν τη θέση τους σε βιοτεχνικές δραστηριότητες και δραστηριότητες εμπορίου / υπηρεσιών, ενώ περιοχές κατοικίας με αναπτυγμένους θύλακες εμπορίου / υπηρεσιών πλέον στεγάζουν αποκλειστικά εμπορικές και βιοτεχνικές χρήσεις⁶.

- ο Η πλειοψηφία των κτιρίων στο κέντρο του Πειραιά βρίσκεται υπό καθεστώς ενοικίασης γεγονός που συνδέεται με την συγκέντρωση δραστηριοτήτων εμπορίου και υπηρεσιών στο συγκεκριμένο κομμάτι.⁷ Αντίθετα περιφερειακά και ιδιαίτερα στην περιοχή της Καστέλας και της Δραπετσώνας παρατηρείται συγκέντρωση καθεστώτος ιδιοκτησίας που παραπέμπει στην χρήση κατοικίας.⁸

4: βλέπε χάρτη 17

5: βλέπε χάρτη 1,2,3,4

6: βλέπε χάρτη 13,14,15,16

Επιπλέον, η τριτογενοποίηση δραστηριοτήτων, με έντονη την συγκέντρωση υπηρεσιών υπερτοπικής εμβέλειας, οδηγεί σε πυκνή δόμηση, περιβαλλοντική υποβάθμιση και σταδιακή μείωση πληθυσμού.⁹ Πρόκειται δηλαδή για τριτογενοποίηση του χώρου η οποία αποτελεί και τη βασική μορφή οργάνωσης του χώρου στην περίπτωση του Πειραιά.

Άλλες παράμετροι που συμβάλλουν στην οργάνωση του δομημένου είναι:

- ο Οι βασικοί άξονες κυκλοφορίας, γύρω από τους οποίους αναπτύσσονται περιοχές έντονης κινητικότητας αλλά και οργανώνεται λειτουργικά και η ευρύτερη πόλη του Πειραιά.¹⁰
- ο τα διάφορα τοπόσημα, τα οποία δημιουργούν διαδρομές μέσα στην πόλη αποτελώντας ταυτόχρονα σημεία χωροθέτησης μικρότερων περιοχών και σημεία προσανατολισμού μέσα στον χώρο.¹¹
- ο Τα φυσικά/γεωγραφικά χαρακτηριστικά, στην προκειμένη περίπτωση το παράκτιο μέτωπο και ο λιμένας, θέτουν διάφορες προϋποθέσεις στον σχεδιασμό και την οργάνωση του χώρου προσδίδοντας μοναδική φυσιογνωμία στην περιοχή.¹²
- ο Οι ίδιοι οι άνθρωποι και ο τρόπος που οικειοποιούνται τον κάθε χώρο, σε συνδυασμό με τις διάφορες και διαφορετικές δραστηριότητες, καθορίζουν εν τέλει τις «όψεις» κάθε περιοχής. Στην περίπτωση του Πειραιά παρατηρήσαμε μεγάλη μετακίνηση και πύκνωση πληθυσμού που δεν αποτελούν μόνιμους κατοίκους.

9: « Παρατηρώντας τον Πειραιά...» «Παρατηρώντας τον Πειραιά II...»

10: βλέπε χάρτη 19, 11: βλέπε χάρτη 19,25, 12: βλέπε χάρτη 24

ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΟΥ ΔΙΑΠΙΣΤΩΘΗΚΑΝ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Σε πρώτο στάδιο, κατά την απογραφή των οικοδομικών τετραγώνων καταγράφηκαν σε απογραφικές καρτέλες τα εξής στοιχεία: α) περίοδος κατασκευής κτηρίου β) υλικό κατασκευής γ) κατάσταση δ) χρήσεις στο ισόγειο ε) χρήσεις στους ορόφους καθώς και γενικές παρατηρήσεις.^{12α}

Στη συνέχεια αναπαραστάθηκαν όλα τα δεδομένα σε αντίστοιχους χάρτες από τους οποίους προέκυψαν οι πρώτες διαπιστώσεις:

- Επικρατούν κατασκευές μετά το '50 από οπλισμένο σκυρόδεμα οι οποίες οικοδομήθηκαν με αντιπαροχή.^{12β}
- Κατασκευές μετά το '85 αντιστοιχούν σε καλή οικοδομική κατάσταση που είναι και γενικότερα η επικρατέστερη.^{12γ}
- Πολυκατοικίες με κακή κατάσταση συνήθως δεν παρουσιάζουν χρήσεις στο ισόγειο.^{12δ}
- Στους ορόφους παρατηρούνται αρκετά ναυτιλιακά γραφεία και υπηρεσίες τουρισμού, με ένα εκ των κτηρίων να είναι ξενοδοχείο, στοιχεία που αιτιολογούνται από την εγγύτητα της περιοχής με το λιμάνι.^{12ε}



Τα οικοδομικά τετράγωνα περικλύονται από δύο κεντρικές αρτηρίες την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου και την Γρηγορίου Λαμπράκη. Ενώ οι οδοί Κολοκοτρώνη και Κανθάρου είναι μικροί και ήσυχτοι δρόμοι.

12α: βλέπε καρτέλες 1-5 , 12β: βλέπε χάρτες Α-Γ, 12γ: βλέπε χάρτες Α-Β,

12δ: βλέπε χάρτες Β-Δ, 12ε: βλέπε χάρτη Ε.

ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ

Σε δεύτερο στάδιο, αναρωτηθήκαμε ποια θα ήταν αντίστοιχα τα δεδομένα που θα βρίσκαμε στην περιοχή μερικά χρόνια πριν και πώς εξελίχθηκαν μέχρι το σήμερα. Κοιτώντας στοιχεία απογραφών από το 2000 στη συνέχεια το 2011 και καταλήγοντας στα σημερινά στοιχεία της απογραφής μας^{12στ} βλέπουμε πως ενώ παλαιότερα κυριαρχούσε η κατοικία ως επικρατέστερη χρήση το προφίλ αυτό της περιοχής άρχισε σταδιακά να αλλάζει έως τη σημερινή κατάσταση όπου πλέον οι εμπορικές χρήσεις έχουν επικρατήσει περιορίζοντας θήλακες κατοίκησης, αντικαθιστώντας τους με γραφεία στους ορόφους και εμπορικά καταστήματα στο ισόγειο των κτηρίων. Η μεταβολή αυτή αποτελεί δείγμα γενικότερων ανακατατάξεων που διαπιστώσαμε έλαβαν χώρα ανά τα χρόνια στον Πειραιά. Η συσσώρευση υπηρεσιών με την αλματώδη τριτογενοποίηση να παραγκωνίζει την κατοίκηση δεν άφησε την περιοχή απογραφής μας ανεπηρέαστη. Η εγγύτητα της με το λιμάνι ενέτεινε ακόμη περισσότερο και τον ναυτιλιακό/ τουριστικό χαρακτήρα των νέων δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται.

ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ
ΠΑΡΕΛΘΟΝ/
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ/
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Έντονο ενδιαφέρον ακόμη προκαλούν οι διαφοροποιήσεις των χαρακτηριστικών αυτών ανά σημεία καθώς τα οικοδομικά τετράγωνα που μελετήσαμε αφορούν μια αρκετά στενών ορίων περιοχή. Τι είναι αυτό που αλλάζει ποιοτικά και λειτουργικά τον χαρακτήρα ενός σημείου σε τόσο στενά χωρικά όρια? Αν παρατηρήσουμε την τοποθεσία θα δούμε πως τα όρια μας αποτελούν κομβικοί άξονες κυκλοφορίας μεγάλης κίνησης οι οποίοι εξυπηρετούνται από τα Μ.Μ.Μ. Αντιθέτως τα εσωτερικά δρομάρια μας δίνουν έναν χαρακτήρα γειτονιάς που ενισχύεται από στέκια που δημιουργούνται, καφενεία, αλλά και την ενορία της εκκλησίας που βρίσκεται σε κοντινή απόσταση. Αλλάζοντας κλίμακα μελέτης προκύπτουν δηλαδή νέες επιμέρους χωρικές συσχετίσεις που δεν μπορούν να φωτιστούν τόσο εύκολα κατά την συνολική μελέτη περιοχών.

«Τι πορεία
ακολουθεί το
επιβατικό κοινό
που φτάνει στον
Πειραιά;
Ενσωματώνεται ή
όχι στη πόλη;»

Από τις παρατηρήσεις μας στο πεδίο σε συνδυασμό με τη μελέτη των εργαλείων ανάλυσης του χώρου, διαπιστώσαμε πως τα ερωτήματα μας ανήκουν στο γενικότερο πλαίσιο που λέγεται αστικός τουρισμός.

Μιλώντας για το φαινόμενο του αστικού τουρισμού, αναφερόμαστε στον τουρισμό πόλεων. Αυτή η μορφή τουρισμού τα τελευταία χρόνια, έχει σημειώσει αλματώδη ανάπτυξη. Το τουριστικό δυναμικό φαίνεται να ενδιαφέρεται περισσότερο για την μοναδική πολιτιστική κληρονομιά, αφού πλέον σημαντικοί τουριστικοί προορισμοί, δεν είναι μόνο οι καθιερωμένοι, αλλά εντάσσονται σε αυτούς νέοι. Νέες πόλεις, νέες χώρες κερδίζουν έδαφος στο τουριστικό προσκήνιο. Αυτή η τάση, έχει αναγνωριστεί από τη πολιτική ηγεσία και πλέον γίνονται συντονισμένες προσπάθειες για να γίνει η εκάστοτε πόλη τουριστικά ανταγωνιστική.¹³

13: «Ο τουρισμός πόλεων ως μια δυναμικά αναπτυσσόμενη αγορά στην Ευρώπη: η περίπτωση της Αθήνας» Λαγός Δ. Ακαδημία Τουριστικών Ερευνών και Μελετών»

ΟΦΕΛΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η στροφή αυτή, προς τον αστικό τουρισμό, είναι τακτική που συνεισφέρει θετικά στην οικονομία της χώρας, αφού πολλοί κλάδοι ωφελούνται από τη προσέλευση τουριστών. Η εστίαση, τα καταλύματα και οι μεταφορές είναι τομείς της οικονομίας που συνδέονται άμεσα με το τουρισμό, μιας και αποτελούν απαραίτητες υποδομές για την ανάπτυξη του. Σε συνδυασμό με την ενίσχυση αυτών των κλάδων, οι υπηρεσίες και οι δραστηριότητες πολιτισμού μέσα στη πόλη τροφοδοτούνται συνεχώς, αφού οι επισκέπτες επιθυμούν να γνωρίσουν την πόλη και έτσι πραγματοποιούν επισκέψεις και εκδρομές στα σημεία ενδιαφέροντος. Αυτή η ανάγκη για παροχή υπηρεσιών, λοιπόν, χρειάζεται εργατικό δυναμικό να την υποστηρίξει και έτσι δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας στο κέντρο της πόλης.¹⁴

Ταυτόχρονα, με την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού και κατ' επέκταση της οικονομίας, η πόλη εξελίσσεται. Οι απαραίτητες υποδομές για τη φιλοξενία των τουριστών, απαιτούν νέα οικοδομικά και τεχνικά έργα, που θα εκσυγχρονίσουν την πόλη ,προσελκύοντας νέους επενδυτές. Παράλληλα, ενεργοποιούνται περιοχές με ιστορικό ενδιαφέρον , γεγονός που δίνει νέα δυναμική σε διαφορετικά σημεία της πόλης. Έτσι, ο χαρακτήρας της πόλης εξαιρείται και δίνει στη πόλη τη διαφορετική χροιά που την κάνει μοναδική και τελικώς ανταγωνιστική.¹⁵

14,15 : «ερευνητικό Ο.Ρ.ΣΑ-Ε.Μ.Π.» , « ανανεωμένη πολιτική Ε.Ε. για τον τουρισμό.», «planning considerations for cultural tourism: a case study of four European cities.»

ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ο αστικός τουρισμός υποστηρίζει και υποστηρίζεται από πολλές παράλληλες δραστηριότητες.

Η ανάπτυξη του αστικού τουρισμού είναι ζήτημα στρατηγικής και συντονισμού όλων αυτών των δραστηριοτήτων.¹⁶

Μέσα στις απαραίτητες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του, σημαντικό ρόλο έχει η φυσιογνωμία της πόλης και η ιστορία της. Δημόσιοι χώροι και χώροι πρασίνου, τα παράκτια σημεία της πόλης, τα μνημεία της είναι στοιχεία που συνδέονται με τον τόπο και κεντρίζουν το ενδιαφέρον των επισκεπτών.

Κατ' επέκταση απαιτούνται εξειδικευμένες δραστηριότητες και υποδομές που θα αναδείξουν την υλική βάση αυτή, της πόλης, όπως είναι τα μουσεία με σκοπό τη προβολή της ιστορικής κληρονομιάς του τόπου και εκδηλώσεις διαφόρων τύπων –συναυλίες, ομιλίες, δράσεις- ώστε οι τουρίστες να μάθουν για την πόλη και να ζήσουν στους ρυθμούς της.

Απαραίτητη είναι η ύπαρξη υπηρεσιών εστίασης και διαμονής υψηλής ποιότητας, εκσυγχρονισμένες, σε κομβικά σημεία της πόλης, ώστε να διευκολύνονται οι μετακινήσεις τους. Παράλληλα, χρειάζεται να υπάρχουν γραφεία τουρισμού που να εξυπηρετούν τους τουρίστες στις μεταφορές τους ή τα Μ.Μ.Μ να μπορούν να διανέμουν το τουριστικό δυναμικό σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος.

Τέλος, χρειάζεται να υπάρχει επαρκής πληροφόρηση των τουριστών για όλα τα παραπάνω από τους αρμόδιους φορείς, με σκοπό την εξυπηρέτησή τους¹⁷.

16: «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής», «Επιχειρησιακό πρόγραμμα δήμου Πειραιά»

17: Συνέντευξη δήμαρχου Πειραιά στην εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ», Συμβολή Προγραμμάτων Αστικού Τουρισμού στην Ανύπτυξη- Ανάπλαση ιστορικών κέντρων, Η περίπτωση της Αθήνας, ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΜΠ Τομέας πολεοδομίας και χωροταξίας

ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ

Βλέποντας πόσο γόνιμος είναι ο αστικός τουρισμός για μια περιοχή, εγείρονται ερωτήματα για το πόσο η Αθήνα και η ευρύτερη περιοχή της Αττικής εφαρμόζει τακτικές που συντελούν προς αυτή τη κατεύθυνση. Η Αττική, με σημαντικότερο κέντρο την Αθήνα, προσφέρεται για την ανάπτυξη αστικού τουρισμού. Η ιστορική κληρονομιά και το ιστορικό απόθεμα της πρωτεύουσας αλλά και της περιφέρειας, την καθιστά σημαντικό πόλο έλξης τουριστών. Επίσης, τα τελευταία χρόνια, η Ελλάδα της κρίσης ενδιαφέρει τους τουρίστες και έχει γίνει σημαντικό κίνητρο για την επίσκεψη της πρωτεύουσας.

Παρά, όμως, τα σημεία ενδιαφέροντος όμως που βρίσκονται στη περιοχή, παρατηρείται μείωση της κυριαρχίας της Αττικής στον τουριστικό τομέα. Στο χερσαίο τμήμα της περιφέρειας παρατηρείται έλλειψη δυναμισμού, αφού τα σημεία ενδιαφέροντος σε περιοχές εκτός του κέντρου της Αθήνας, δεν αναδεικνύονται επαρκώς έως και καθόλου. Παράλληλα, ο αριθμός των καταλυμάτων είναι μικρός και στάσιμος, αφού δεν δημιουργούνται νέες μονάδες, με αποτέλεσμα και να μην υπάρχουν οι υποδομές για τους επισκέπτες και οι κτιριακές εγκαταστάσεις να μην είναι εκσυγχρονισμένες¹⁸.

¹⁸: Συμβολή Προγραμμάτων Αστικού Τουρισμού στην Ανύπτυξη- Ανάπλαση ιστορικών κέντρων, Η περίπτωση της Αθήνας, ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΜΠ Τομέας πολεοδομίας και χωροταξίας

ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ

Η μείωση της τουριστικής κυριαρχίας της Αττικής σχετίζεται και με την έλλειψη σχεδιασμού κινήτρων. Η ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας, του επαρχιακού τουρισμού (νησιά) και προώθηση του τουρισμού που έχει σχέση με τον ήλιο και τη θάλασσα, αφήνουν την ανάδειξη του κέντρου σε δεύτερη μοίρα. Σε συνδυασμό με τον οξύ διεθνή ανταγωνισμό, από γειτονικές μεσογειακές χώρες που οι πόλεις τους είναι πολύ σημαντικοί πόλοι έλξης, η Αθήνα και η Αττική μένουν ένα βήμα πίσω.

Στην ανασχετική πορεία, συντελεί και η έλλειψη μακροπρόθεσμου σχεδιασμού.¹⁹ Η διασύνδεση και ανάδειξη της υπάρχουσας αρχαιολογικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και των υποδομών της είναι ελλιπής, ενώ θα μπορούσε να αποτελέσει το βασικό κίνητρο και πόλο έλξης για αστικό τουρισμό. Παράλληλα, δεν υπάρχει οργανωμένη πολιτική πρόταση για την διαχείριση μεγάλου αριθμού τουριστών. Αυτό διαπιστώνεται από τις ελάχιστες υποστηρικτικές τουριστικές υποδομές, την έλλειψη οργανωμένων ζωνών χονδρεμπορίου και εμπορικών πάρκων και τελικώς τις μη εκσυγχρονισμένες τεχνικές υποδομές, με αποτέλεσμα οι υπηρεσίες να μην παρέχουν ποιοτική διαμονή. Σε αυτά προστίθενται τα φαινόμενα υποβάθμισης κάποιων περιοχών του κέντρου και η χαμηλή ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος μέσα στη πρωτεύουσα²⁰.

19: Ατζέντα για έναν αειφόρο και ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό τουρισμό, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, Βρυξέλλες 19.10.2007, Βασικές κατευθύνσεις για την αειφορία του Ευρωπαϊκού τουρισμού, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, Βρυξέλλες 21.11.2003, Διεύρυνση των δυνατοτήτων αειφορικής (βιώσιμης) ανάπτυξης και χοροθέτησης του τομέα του τουρισμού στην Αττική, ΟΡΣΑ-ΕΜΠ

20: Συμβολή Προγραμμάτων Αστικού Τουρισμού στην Ανύπτυξη- Ανάπλαση ιστορικών κέντρων, Η περίπτωση της Αθήνας, ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΜΠ Τομέας πολεοδομίας και χωροταξίας

ΔΙΚΤΥΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Εστιάζοντας στο Πειραιά, αποφασίσαμε η προσέγγιση του ζητήματος, να γίνει μέσω του πλέγματος εκείνων των δραστηριοτήτων που ενισχύουν τον αστικό τουρισμό²¹.

Δημιουργούνται, λοιπόν, υποστηρικτικές ομάδες δραστηριοτήτων – ΔΙΚΤΥΑ – που θα προσπαθήσουμε να αναγνωρίσουμε και να βρούμε πώς και αν μπορούν να συνδυαστούν μεταξύ τους με απώτερο σκοπό την ενίσχυση του τουρισμού στη πόλη.

Θα μελετήσουμε καθένα από αυτά τα δίκτυα δραστηριοτήτων ανεξάρτητα στη περιοχή.

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΔΙΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΜΕ ΤΑ Μ.Μ.Μ.

ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΟΜΑΔΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ

21:«Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής», «Επιχειρησιακό πρόγραμμα δήμου Πειραιά»
Ερευνητικό έργο Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ- Ε.Μ.Π

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Όπως είδαμε στο κεφάλαιο 3, είναι πολύ σημαντικό για την ανάπτυξη του τουρισμού να υπάρχει η υλική βάση, αφού ο ίδιος ο τόπος λειτουργεί σαν τουριστικό θέρετρο.

Στον χάρτη αυτό του Πειραιά βλέπουμε ότι εκλείπουν οι χώροι πρασίνου. Μάλιστα, οι στατιστικές μελέτες δείχνουν ότι αντιστοιχεί περίπου 1.5 τ.μ. πρασίνου σε κάθε πολίτη²². Υπάρχει, λοιπόν, δυσαναλογία του φυτεμένου συγκριτικά με το δομημένο και συγκριτικά με τον μεγάλο αριθμό κατοίκων της περιοχής²³.

Σημαντικό για τη φυσιογνωμία της περιοχής του Πειραιά είναι η παράκτια διαδρομή που συμπεριλαμβάνει την μαρίνα Ζέας και το Μικρολίμανο²⁴.

Όπως φαίνεται, η ακτογραμμή χαρακτηρίζεται από έντονη ποικιλομορφία, που δημιουργεί κολπίσκους με ιδιαίτερες και ποικίλες διαδρομές κατά μήκος της, γεγονός που την καθιστά μοναδικό σημείο ενδιαφέροντος για την πόλη.



22: Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος Ε.Μ.Π.

23: Βλέπε Χάρτη 18

24: «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής», συνέντευξη δημάρχου Πειραιά, στην εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ»

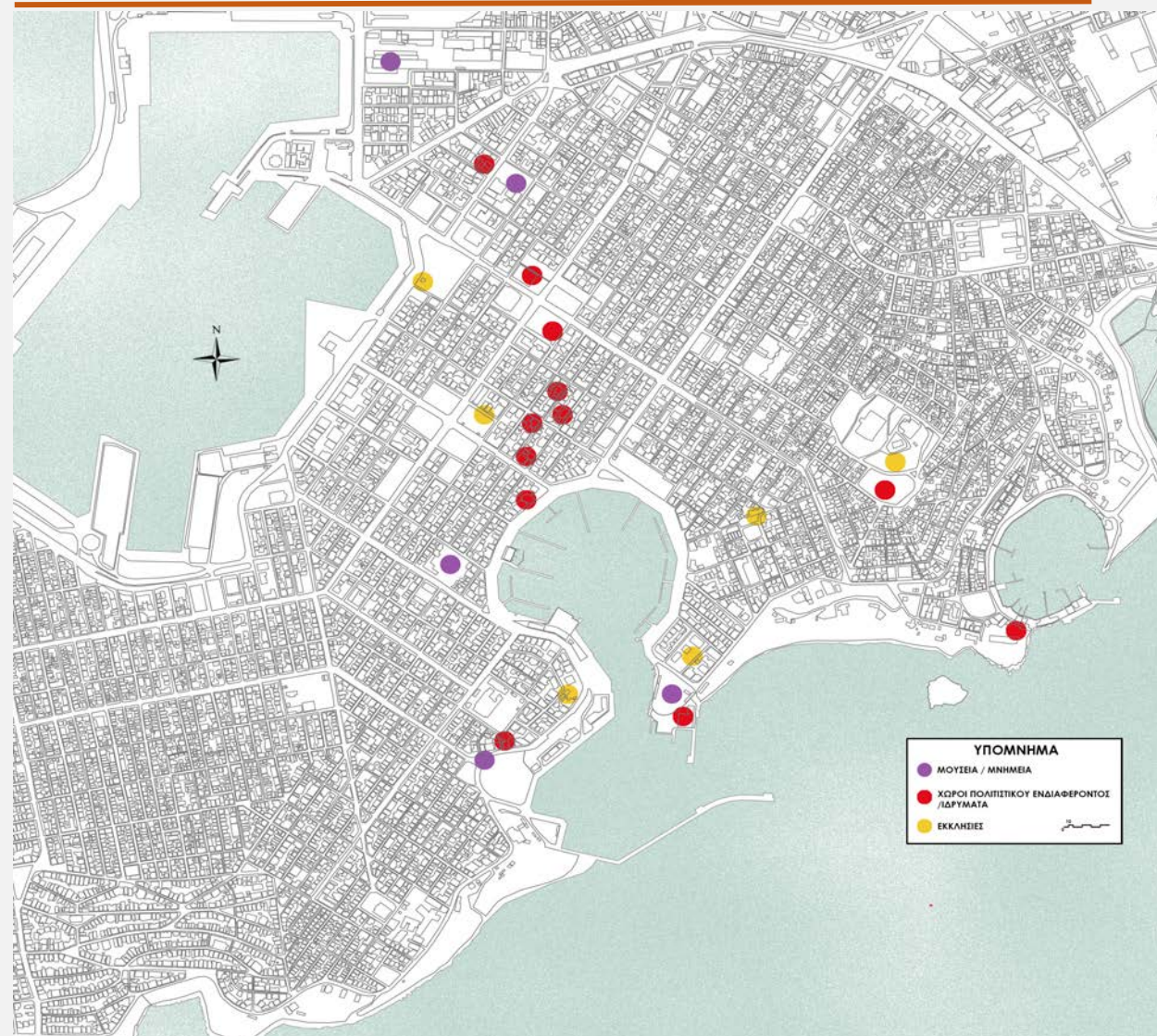
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

Για την ανάπτυξη του τουρισμού είναι απαραίτητο να υπάρχουν στην πόλη σημεία ενδιαφέροντος και ανάδειξης του ελληνικού πολιτισμού για τους επισκέπτες. Τέτοια είναι τα μνημεία, τα μουσεία, τα ιδρύματα, τα θέατρα, οι χώροι αθλητισμού και οι εκκλησίες της περιοχής.

Όλες αυτές οι κοπίδες πολιτισμού, χρειάζεται να συνδέονται, ώστε να δίνουν την δυνατότητα στον επισκέπτη να μπορεί να βρῖσκει πορείες από το ένα πολιτιστικό κέντρο στο άλλο. Όπως φαίνεται στο χάρτη, τα σημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος βρίσκονται διασκορπισμένες στην πόλη του Πειραιά. Δεν υπάρχει κάποια διαδρομή υπαίθρια ή κάποια πεζοδρόμηση που να δημιουργεί ένα δίκτυο σύνδεσης όλων αυτών των πολιτιστικών κέντρων²⁵.

25: Βλέπε χάρτη 19, ανταλλαγή στοιχείων με σπουδαστική ομάδα του φροντιστηρίου

ΑΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ



ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ

Οφθαλμοφανής προϋπόθεση για την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού είναι να υπάρχουν καταλύματα που καλύπτουν την διαμονή των επισκεπτών. Σήμερα, με την αλματώδη ανάπτυξη του τουρισμού, εκτός από τα ξενοδοχεία έχουν δημιουργηθεί και νέου τύπου καταλύματα, «Airbnb» που δίνουν την δυνατότητα στους επισκέπτες να μένουν σε διαμερίσματα πολύ μέσα στο κέντρο της πόλης.

Προσπαθήσαμε να εντοπίσουμε τα διαθέσιμα καταλύματα στη πόλη του Πειραιά και πιο εστιασμένα στη περιοχή μελέτης σε συνδυασμό με τα καταλύματα «airbnb».

Μελετώντας τους χάρτες διαπιστώσαμε πως ο αριθμός των καταλυμάτων στον Πειραιά είναι αρκετά μικρός, συγκριτικά με μια αντίστοιχη επιφάνεια χώρου στο κέντρο της Αθήνας και ότι δεν αντιστοιχεί στο πλήθος τουριστών που φτάνουν κάθε μέρα στο λιμάνι²⁵.

Επίσης τα κτίρια που αντιστοιχούν στα καταλύματα, είναι κτίσματα που έχουν κατασκευαστεί περίπου το '60²⁶. Αυτό συνεπάγεται ότι οι ξενοδοχειακές μονάδες δεν είναι εκσυγχρονισμένες, όσο θα έπρεπε για να φτάσουν τον πήχη που θέτει ο τουρισμός, σήμερα.

25: Βλέπε χάρτη 20, 22, 23,

26: Συνέντευξη δημάρχου Πειραιά Γ. Μόραλη, στην εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ»

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΔΙΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΜΕ ΤΑ Μ.Μ.Μ.

Η διοχέτευση του επιβατικού κοινού στα σημεία ενδιαφέροντος είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού σε μια πόλη. Για να αναγνωρίσουμε, συγκεκριμένα στον Πειραιά, πως συμβάλουν οι συγκοινωνίες προς αυτή τη κατεύθυνση, ερευνήσαμε τις πιθανές διαδρομές που μπορεί να ακολουθήσει ένας επισκέπτης.

Τον Πειραιά εξυπηρετούν ο Η.Σ.Α.Π και πάνω από 10 γραμμές λεωφορείων που έρχονται από το κέντρο ή τα προάστια της Αθήνας²⁷. Η στάση του Η.Σ.Α.Π, Πειραιάς, βρίσκεται σε πολύ κοντινή απόσταση από το κυρίως επιβατικό λιμάνι, ενώ τα περισσότερα λεωφορεία έχουν στάση ακριβώς επάνω στην είσοδο. Αν το δούμε και αντίστροφα, οι επιβάτες των πλοίων που φτάνουν στο λιμάνι, επίσης μπορούν να μετακινηθούν με τον ηλεκτρικό και με τις συγκεκριμένες γραμμές λεωφορείων προς το κέντρο.

Άρα η πορεία λιμάνι – Αθήνα υφίσταται.

Τι γίνεται όμως με την πορεία λιμάνι- Πειραιάς;;

Ή αν επεκτείνουμε την σκέψη μας υπάρχει Αθήνα – λιμάνι και όχι Αθήνα – Πειραιάς;;

27: Google Transit ,για παράδειγμα βλέπε χάρτη 21

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΔΙΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΜΕ ΤΑ Μ.Μ.Μ.

Για την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού στη πόλη του Πειραιά είναι απαραίτητη προϋπόθεση η διοχέτευση του επιβατικού κοινού σε αυτήν. Έτσι προσπαθήσαμε να βρούμε τις δυνατές πορείες των επιβατών με τα Μ.Μ.Μ. και να δούμε αν αυτές οι τροχιές εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της πόλης²⁸.

Ένας επισκέπτης μπορεί να προσεγγίσει την πόλη του Πειραιά είτε από τη στεριά είτε από την θάλασσα.

Το κοινό που μετακινείται χερσαία είναι ενδεχομένως οι κάτοικοι των γύρω κοντινών περιοχών, όπως είναι η Δραπετσώνα, το Κερατσίνι, το Φάληρο, ή η Νίκαια. Βλέποντας τις τροχιές των μέσων μεταφοράς, φάνηκε πως η σύνδεση της περιοχής του Πειραιά με τις γύρω περιοχές είναι σχετικά επιτυχής αφού υπάρχουν γραμμές που εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό. Αυτή η σύνδεση εξυπηρετεί τους εργαζομένους των περιοχών που εργάζονται στον Πειραιά, αλλά ταυτόχρονα μπορεί να στηρίξει τον τουρισμό αφού υπάρχουν κοινά σημεία της τροχιάς τους με το δίκτυο των σημείων που είναι πόλοι έλξης για τον επισκέπτη²⁹.

28: Βλέπε χάρτη 25

29: Google Transit ,για παράδειγμα βλέπε χάρτη 21

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΔΙΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΜΕ ΤΑ Μ.Μ.Μ.

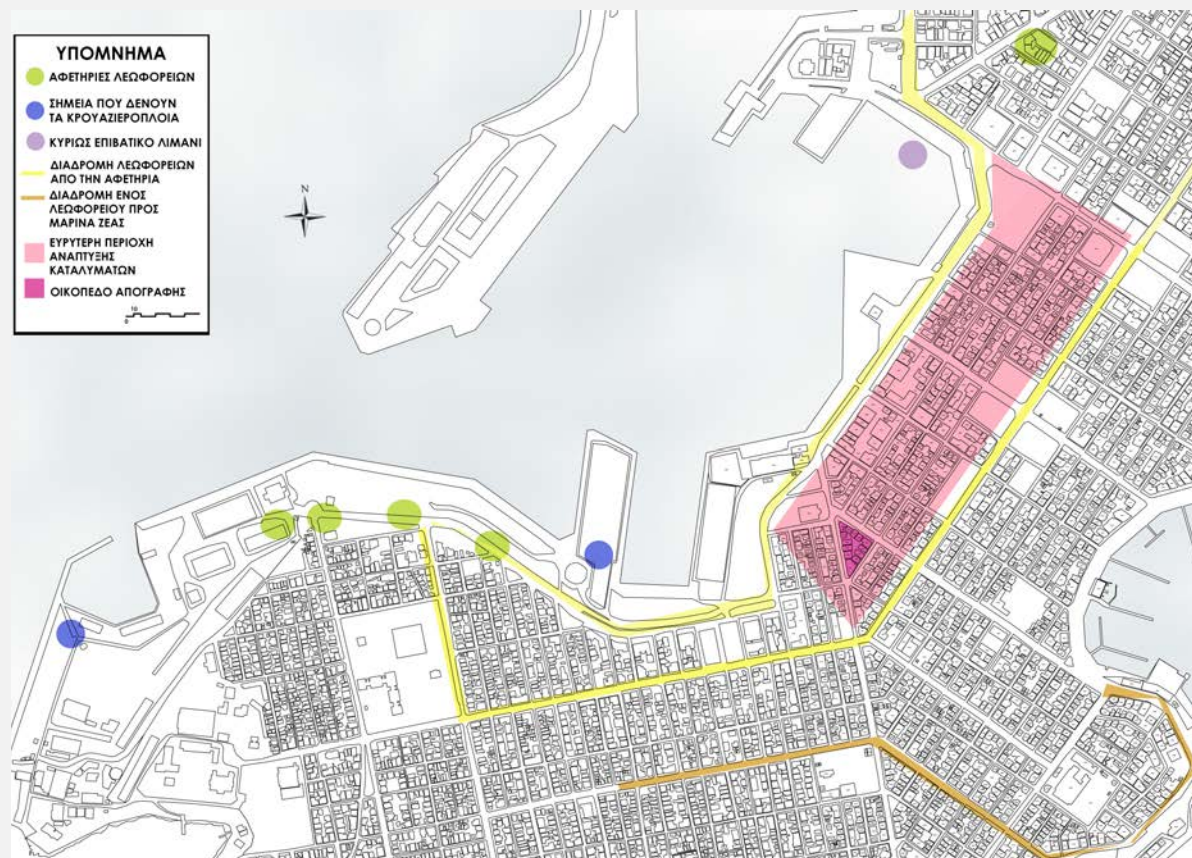
Στον χάρτη βλέπουμε την ακτογραμμή του λιμένα του Πειραιά, την είσοδο του κυρίως επιβατικού λιμένα και τις θέσεις που δένουν τα κρουαζιερόπλοια³⁰. Από εκεί, ψάξαμε τις δυνατές διαδρομές που μπορεί να ακολουθήσουν οι επισκέπτες. Στο σημείο που δένουν τα κρουαζιερόπλοια, υπάρχουν οι αφετηρίες πολλών γραμμών λεωφορείων, για να εξυπηρετήσουν το κοινό. Οι διαδρομές που ακολουθούν, όλα τα λεωφορεία από εκείνο το σημείο, συνδέουν στην ουσία την περιοχή αυτή με τον ηλεκτρικό, με το κυρίως λιμάνι ή κατευθύνουν τους τουρίστες απευθείας προς την Αθήνα. Αν σκεφτούμε αντίστροφα, πάλι τα λεωφορεία από τον ηλεκτρικό, κατευθύνουν το κοινό πάνω στους κεντρικούς άξονες της πόλης και τελικώς προς το σημείο που δένουν οι κρουαζιέρες.

ΑΡΑ το επιβατικό κοινό που φθάνει στον Πειραιά, δεν διοχετεύεται στα σημεία ενδιαφέροντος της πόλης³¹ αλλά την προσπερνά..

Στο χάρτη βλέπουμε, τη μοναδική διαδρομή λεωφορείου που περνά από τη Μαρίνα Ζέας, που όμως για να την προσεγγίσεις εντός του Πειραιά απαιτείται πολύ περπάτημα.

Παράλληλα, συνδυάζοντας τις διαδρομές αυτές με το δίκτυο των καταλυμάτων³² φαίνεται πως η ζώνη που αυτά αναπτύσσονται βρίσκεται ανάμεσα από τις δύο τροχιές που ακολουθούν οι γραμμές των λεωφορείων

ΑΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ



ΔΥΝΑΤΕΣ ΠΟΡΕΙΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

30: Google Transit ,για παράδειγμα βλέπε χάρτη 21

31: Βλέπε χάρτη 25

32: Βλέπε χάρτη 20,22,23

ΣΥΝΥΠΑΡΞΗ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΟΜΑΔΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ

Η ευρύτερη περιοχή μελέτης μπορεί να διαιρεθεί σε ορισμένες χωρικές ομάδες χρήσεων οι οποίες φανερώνουν τη δυναμική της εξέλιξης στην περιοχή και τους τρόπους με τους οποίους οι διάφορες χρήσεις διαρθρώνονται μεταξύ τους³³.

Έτσι, έχουμε χωρικές ομάδες που συνδέονται με συγκεκριμένες λειτουργίες και *κατ'επέκταση η καθεμία συμβάλλει με διαφορετικό τρόπο στην ενίσχυση του αστικού τουρισμού*. Άλλωστε μπορεί να διαφοροποιούνται αποτελούν ωστόσο ένα ενιαίο σύνολο.

Για παράδειγμα:

- ο Σε περιοχές με κυρίαρχη χρήση την κατοικία και τις βιομηχανικές δραστηριότητες³⁴, το παλαιό κτιριακό «απόθεμα» μπορεί να επαναχρησιμοποιηθεί για δημιουργία δημοσίων χώρων πρασίνου και πολιτισμού, σε συσχέτιση με τα υπόλοιπα σημεία ενδιαφέροντος.
- ο Σε περιοχές με κυρίαρχες χρήσεις εμπορίου/υπηρεσιών³⁵ είναι δυνατόν να ενσωματωθούν υποστηρικτικές υπηρεσίες τουρισμού όπως καταλύματα και χώροι εστίασης, αλλά και παροχής πληροφοριών για τα διάφορα σημεία ενδιαφέροντος, πρόσβασης στα Μ.Μ.Μ κ.α.

Συμπεραίνουμε πως παρόλο που τα δίκτυα αυτά εμφανίζουν ορισμένες κοινές γραμμές, δεν συνδέονται αποτελεσματικά γεγονός που περιορίζει σημαντικά την ανάδειξη του αστικού τουρισμού στον Πειραιά.

Η διερεύνηση ζητημάτων που αφορούν τον χώρο απαιτεί μια πολυδιάστατη προσέγγιση καθώς συνδέεται με χωρικές/σχεδιαστικές, κοινωνικές, οικονομικές και ιστορικές παραμέτρους. Παράλληλα, πρέπει να χρησιμοποιηθούν κατάλληλα όλα τα ερευνητικά εργαλεία ώστε να είμαστε σε θέση να αποδώσουμε τις διάφορες ερμηνείες. Για παράδειγμα: συνδυαστική μελέτη χαρτών περιοχής διερεύνησης με χάρτες της ευρύτερης περιοχής μέσα στην οποία εντάσσεται, συνδυαστική μελέτη χαρτών της περιοχής διερεύνησης σε διαφορετικές χρονικές περιόδους κ.α.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

- Στην περιοχή μελέτης εντοπίστηκε το φαινόμενο «τριτογενοποίησης» του χώρου, το οποίο μάλιστα γίνεται πιο αισθητό όσο πλησιάζουμε γύρω από τον λιμένα. Οι δραστηριότητες εμπορίου/υπηρεσιών τοπικής και υπερτοπικής εμβέλειας και οι βιοτεχνικές/μεταποιητικές δραστηριότητες συνυπάρχουν αρμονικά τόσο μεταξύ τους όσο και με τους «θύλακες» κατοικίας δημιουργώντας ποικίλες χωρικές ποιότητες που αποτελούν ωστόσο μια ενιαία πολύπλευρη πραγματικότητα.
- Η εντονότερη πύκνωση τουριστικών εγκαταστάσεων και καταλυμάτων δημιουργεί μια ζώνη που σηματοδοτήθηκε στον προηγούμενο χάρτη, και περικλύεται από τις δύο βασικές πορείες διέλευσης των τουριστών. Διερωτάται κανείς κατά πόσο η ζώνη αυτή έχει ενισχυθεί τουριστικά με τις απαραίτητες σχετικές δραστηριότητες πέρα των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων. Στα οικοδομικά τετράγωνα απογραφής, τα οποία ανήκουν στην ζώνη αυτή, δεν διαπιστώθηκε κάποια τουριστική δραστηριότητα, διέλευση ή σύνδεση με τουριστικά δίκτυα.

- Το πλέγμα δραστηριοτήτων που σχετίζεται με τον αστικό τουρισμό στον Πειραιά φαίνεται στην πλειοψηφία ασύνδετο καθώς εντοπίζονται πολλά προβλήματα στις μετακινήσεις του επιβατικού κοινού προς τα σημεία ενδιαφέροντος και την σύνδεση αυτών μεταξύ τους. Οι επιλογές που δίνονται στο κοινό είναι περιορισμένες, ενώ η ελλιπής ενημέρωση δυσχεραίνει περισσότερο την κατάσταση. Θα συντελούσε θετικά, εκτός από τη σύνδεση των δικτύων που ήδη αναλύσαμε, ο Πειραιάς να μετατραπεί σε σημείο εκκίνησης ή τερματισμού κρουαζιέρας, ενώ ταυτόχρονα να μελετηθεί η σχέση μεταξύ των σημείων που δένουν τα κρουαζιερόπλοια με τα διαθέσιμα δίκτυα.³⁶

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

Ωστόσο αναρωτηθήκαμε: Θέλουμε να συνδέσουμε διαφορετικές περιοχές μεταξύ τους; Τι αντίκτυπο θα είχε αυτό στην καθημερινότητα των ανθρώπων; Μήπως αυτές οι περιοχές συνδέονται ήδη αλλά με διαφορετικό τρόπο;

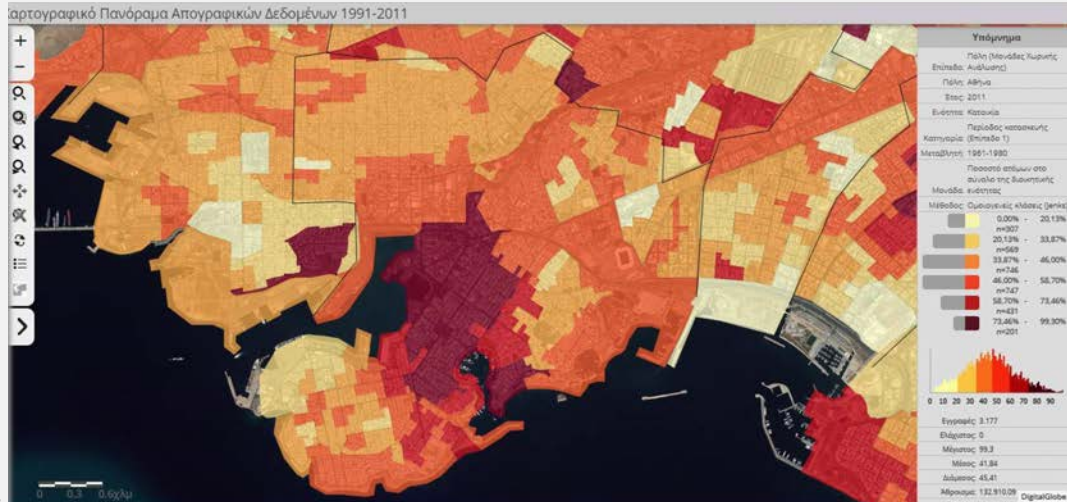
Πιστεύουμε πως ο τόπος έχει τις βάσεις ώστε τα δίκτυα αυτά να συνδεθούν αποτελεσματικά μεταξύ τους, μέσω διαφόρων διαδρομών (ποδηλατοδρόμων, διαδρομών πρασίνου, πεζοδρομήσεων) που θα δίνουν έμφαση στο παράκτιο μέτωπο του Πειραιά. Είναι ζήτημα σχεδιασμού να φωτιστούν οι διάφορες πτυχές της φυσιογνωμίας της πόλης.

36: Συνέντευξη δημάρχου Πειραιά Γ. Μόραλη στην εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ» 2016, Στρατηγικό σχέδιο δράσης για την τουριστική προβολή της περιφέρειας Αττικής (2016-2020)

- 1 «Παρατηρώντας τον Πειραιά...» έκδοση Ε.Μ.Π.
- 2 «Παρατηρώντας τον Πειραιά II...» έκδοση Ε.Μ.Π.
- 3 «Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας» εκδόσεις Παπασωτηρίου
- 4 www.destinationpireaus.com.gr
5. Ερευνητικό έργο Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ- Ε.Μ.Π
- 6 Ερευνητικό Ο.Ρ.ΣΑ-Ε.Μ.Π
- 7 Ανανεωμένη πολιτική Ε.Ε για τον τουρισμό
- 8 Ειδικά θέματα πολεοδομίας 8^{ου} «σύγχρονες αστικές πολιτικές στον τουρισμό σε ευρωπαϊκούς χώρους» κ.α.
- 9 Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής
- 10 Γενικό πολεοδομικό σχέδιο Πειραιά
- 11 Επιχειρησιακό πρόγραμμα δήμου Πειραιά
- 12 Συγγράμματα Ε.Μ.Π. Από την ιστοσελίδα του μαθήματος
- 13 «Planning considerations for cultural tourism: a case study of four European cities» , Tourism Management www.Elsevier.com/locate/tourman
- 14 «Ο τουρισμός πόλεων ως μια δυναμικά αναπτυσσόμενη αγορά στην Ευρώπη: η περίπτωση της Αθήνα» Λαγός Δ. Ακαδημία Τουριστικών Ερευνών και Μελετών»
- 15 Συνέντευξη δημάρχου Πειραιά Γ. Μώραλη, στην εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ» , 2016
- 16 Google Transit, www.maps.google.com/transit/index.html
- 17 Στρατηγικό σχέδιο δράσης για την τουριστική προβολή της περιφέρειας Αττικής (2016-2020)
- 18 Ατζέντα για έναν αιφόρο και ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό τουρισμό, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, Βρυξέλλες 19.10.2007
- 19 Βασικές κατευθύνσεις για την αιφορία του Ευρωπαϊκού τουρισμού, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, Βρυξέλλες 21.11.2003
- 20 A Comparison of Residents' Perceptions in two cruise ports in the Mediterranean sea, Juan Gbriel Brida, Giacomo Del Chiappa, Maarta Meleddu, Manuela Pulina, International Journal of Tourism Research, 2.10.2012
- 21 Συμβολή Προγραμμάτων Αστικού Τουρισμού στην Ανύπτυξη- Ανάπλαση ιστορικών κέντρων, Η περίπτωση της Αθήνας, ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΜΠ Τομέας πολεοδομίας και χωροταξίας
- 22 Διεύρυνση των δυνατοτήτων αιφορικής (βιώσιμης) ανάπτυξης και χοροθέτησης του τομέα του τουρισμού στην Αττική, ΟΡΣΑ-ΕΜΠ
- 23 Η ανανεωμένη πολιτική της ΕΕ για τον τουρισμό: για μια ισχυρότερη σύμπραξη υπέρ του ευρωπαϊκού τουρισμού, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, Βρυξέλλες 17.3.2006

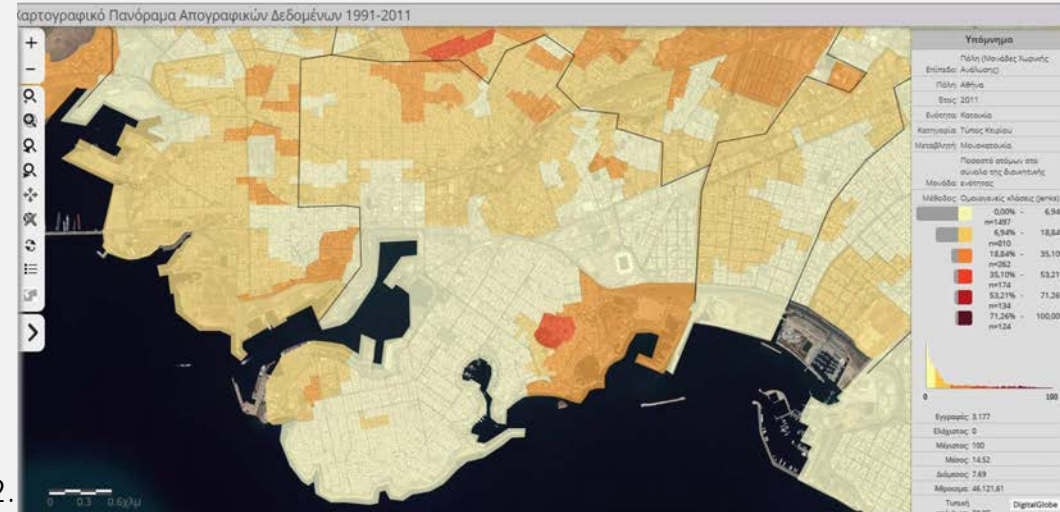
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΘΕΜΑΤΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ

1. Καρτογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2011



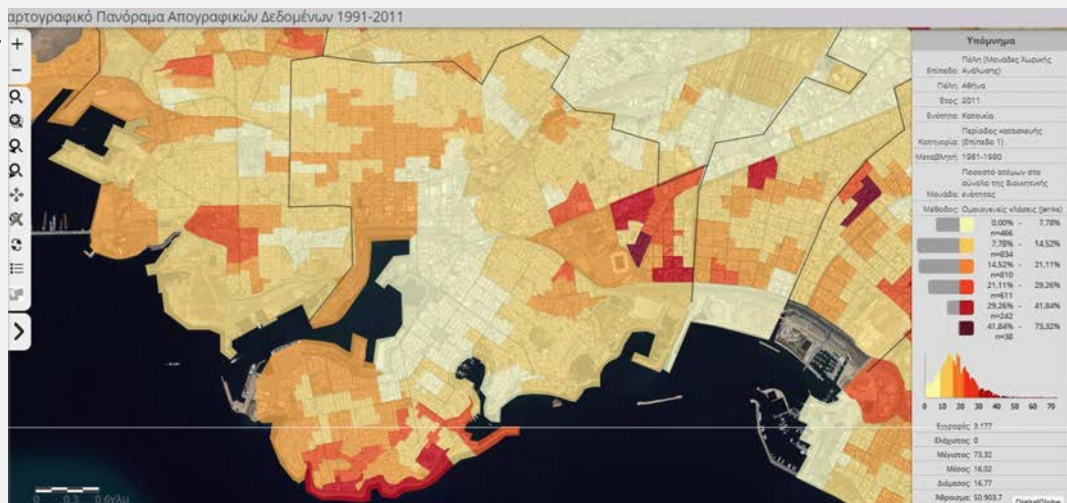
1.

2. Καρτογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2011



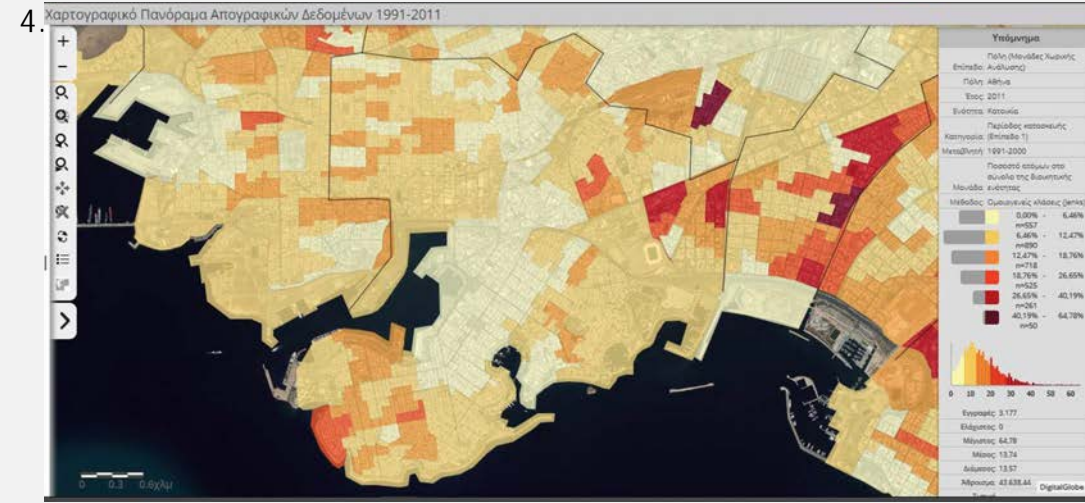
2.

3. Καρτογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2011



3.

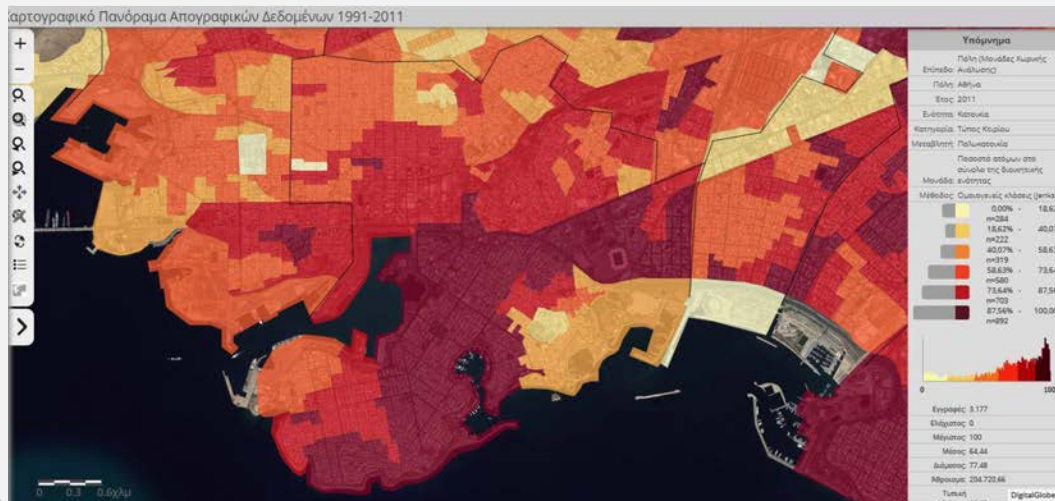
4. Καρτογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2011



4.

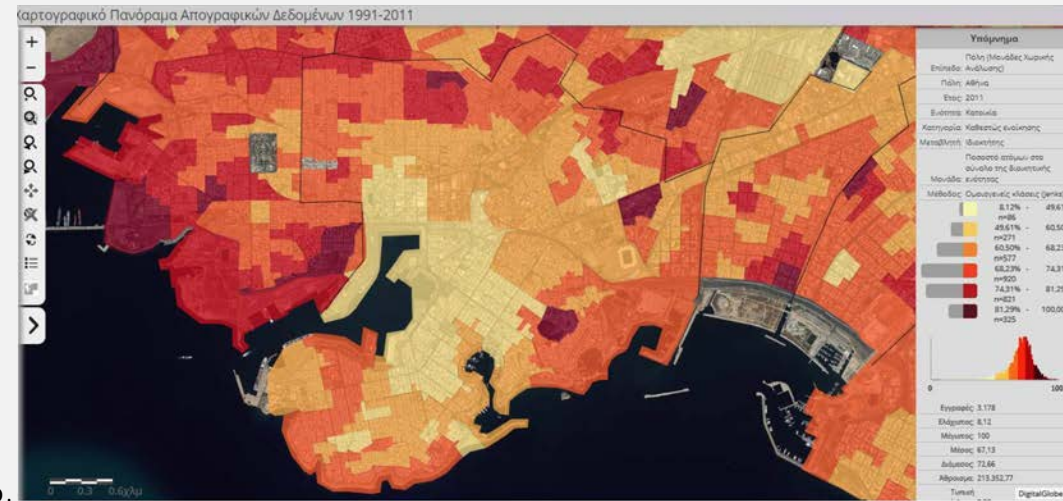
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΘΕΜΑΤΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ

5. αερογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2011



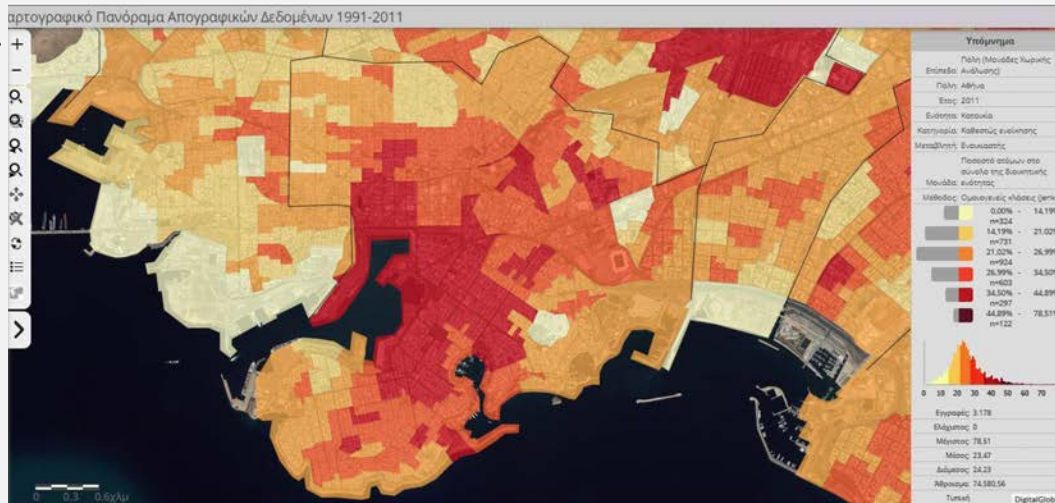
5.

6. αερογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2011



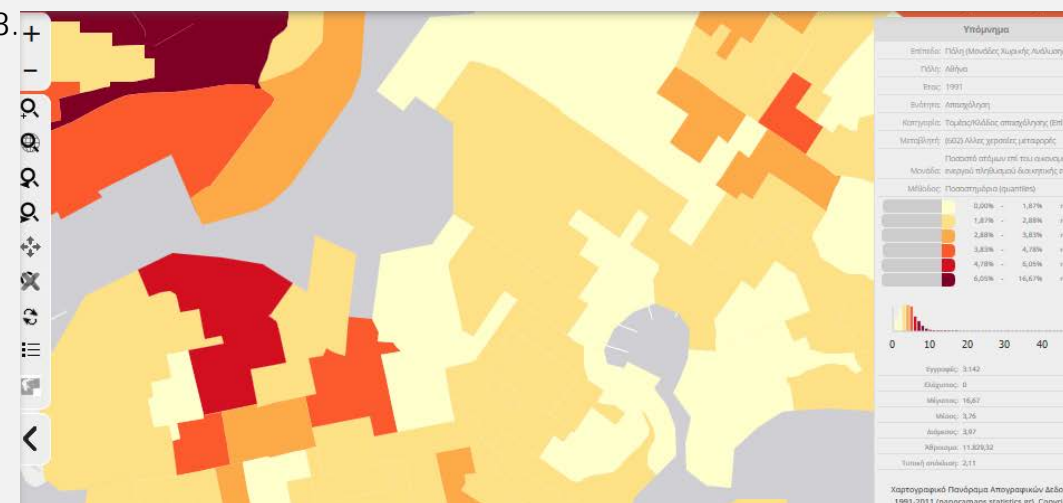
6.

7. αερογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2011



7.

8.

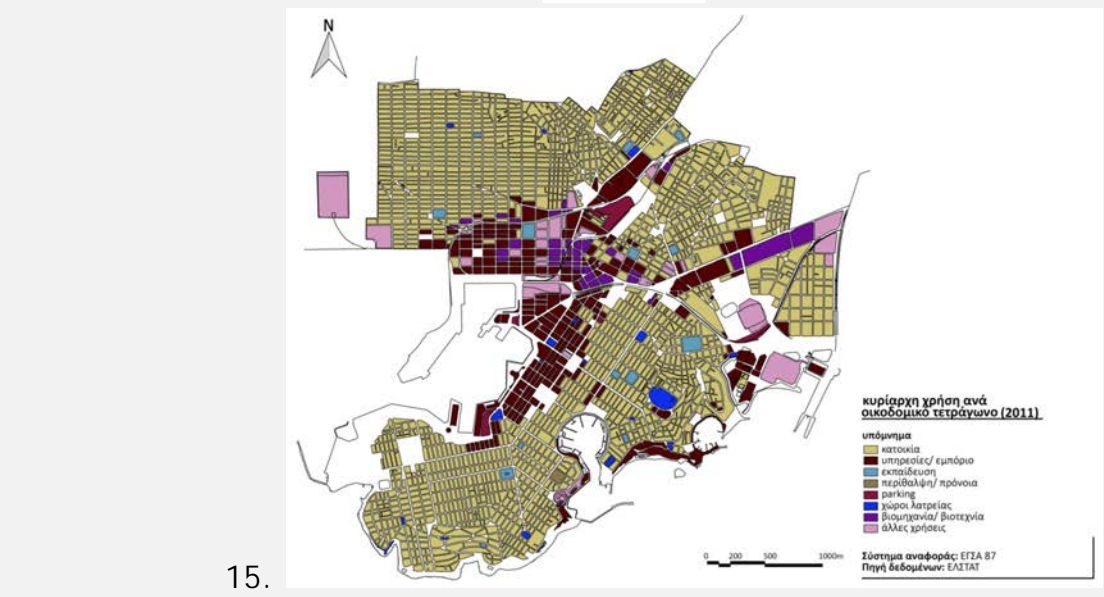
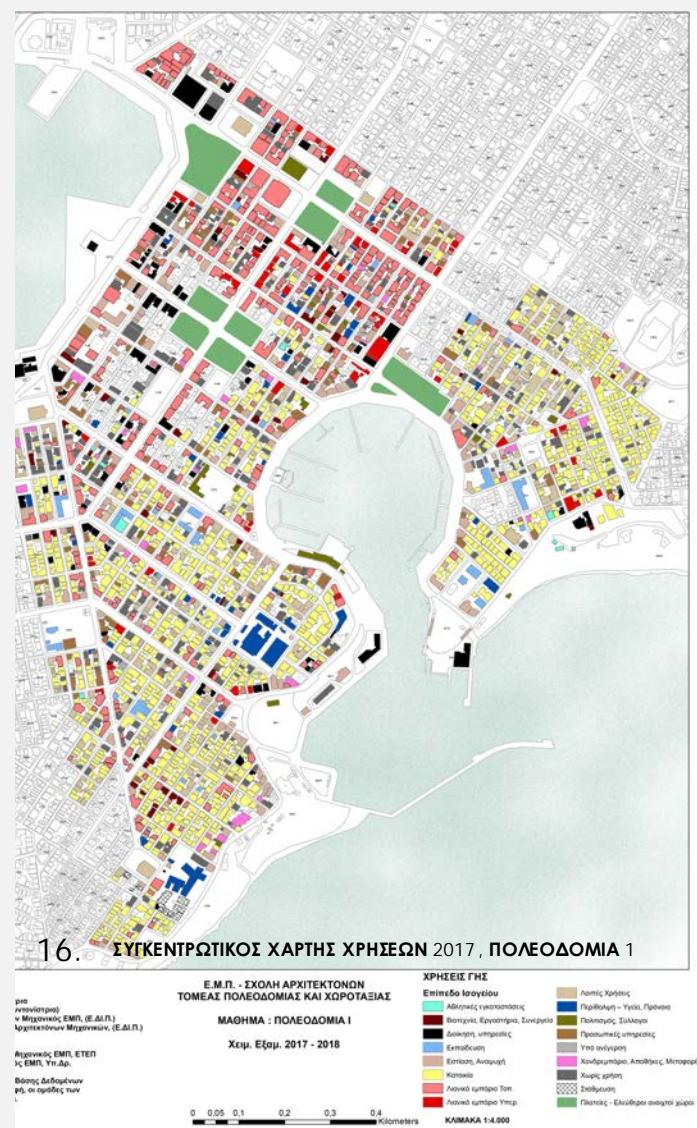
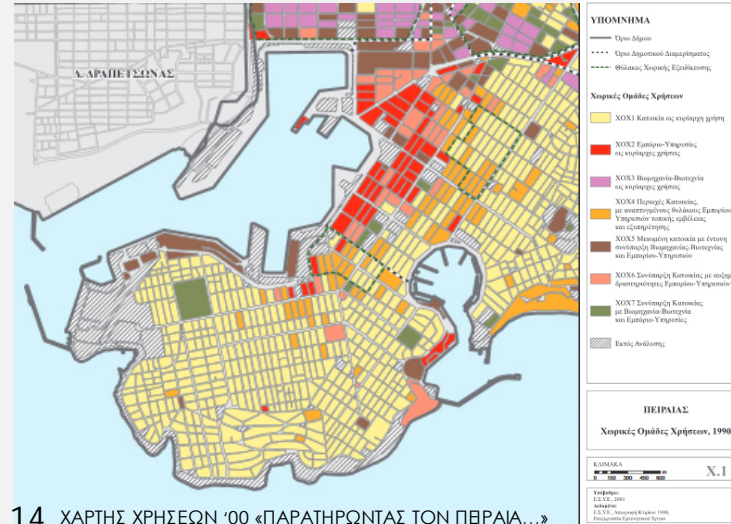
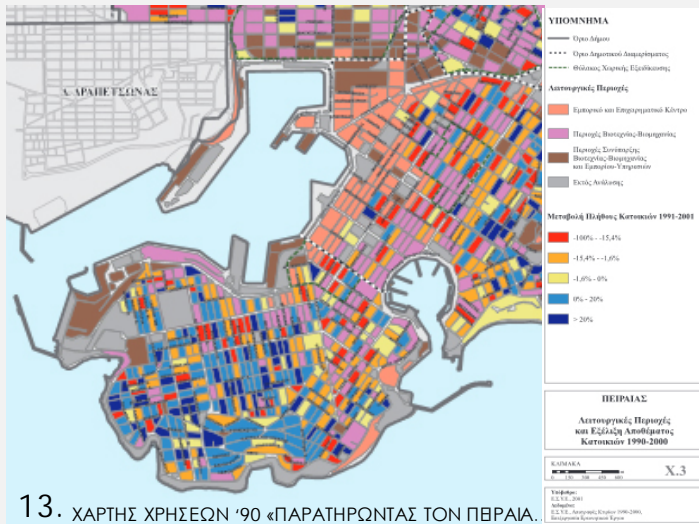


Χρησιμοποιήστε Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991,2011 (panoramaps.statistics.gr), Copyright

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΘΕΜΑΤΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ

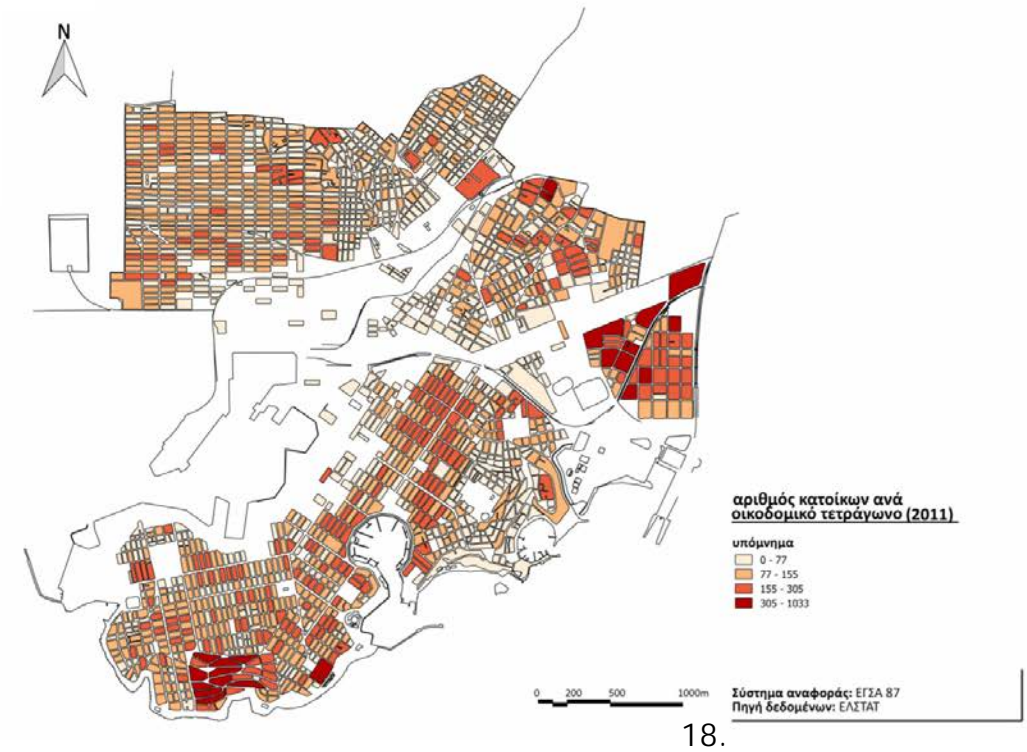
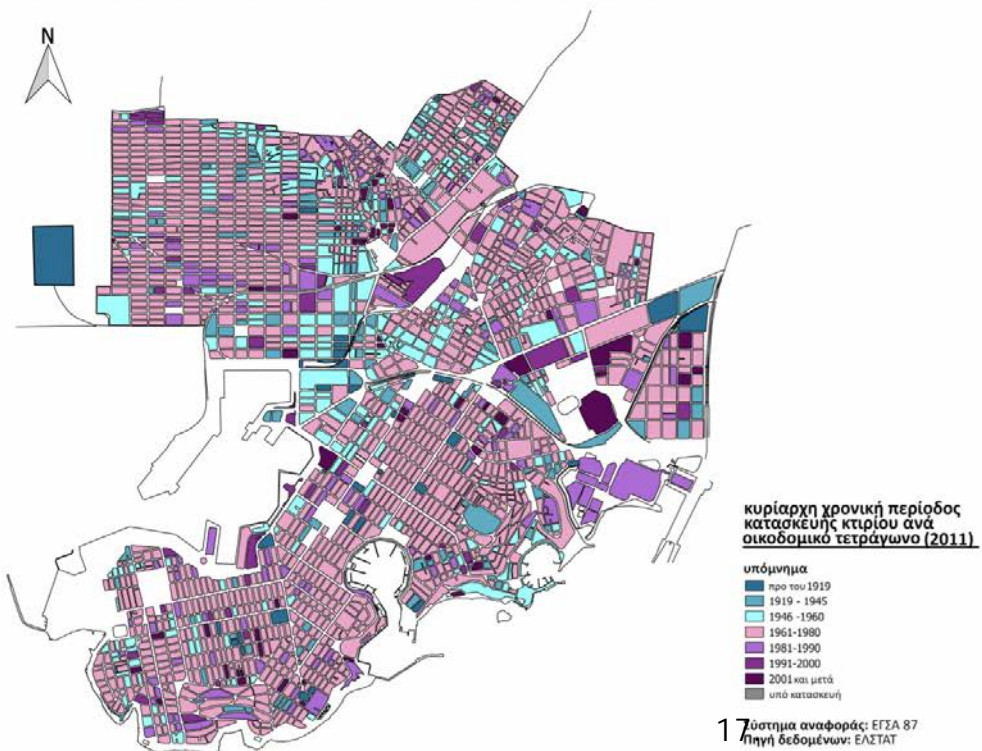


ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΘΕΜΑΤΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ



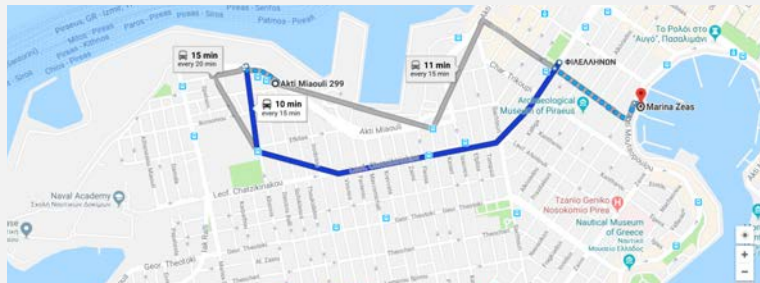
15.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΘΕΜΑΤΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΘΕΜΑΤΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ

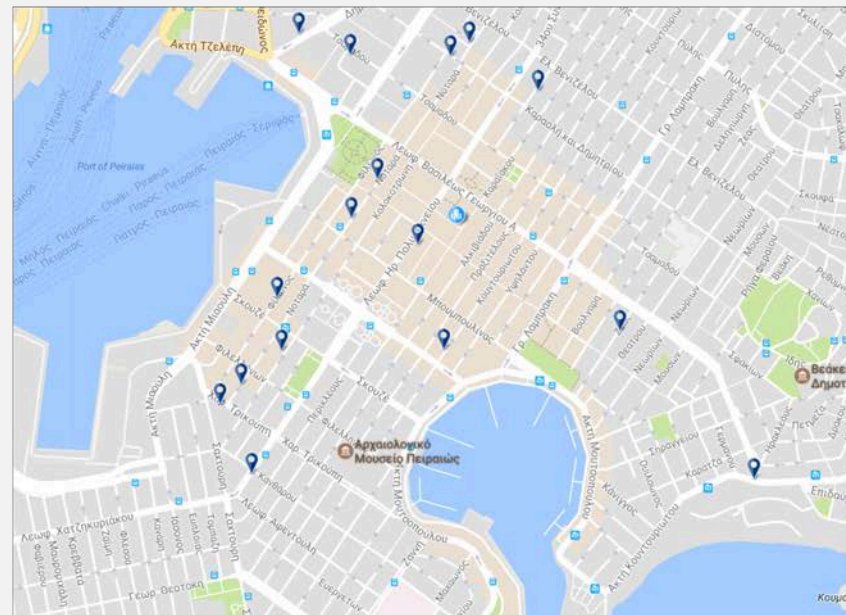
19. ΧΑΡΤΗΣ ΣΗΜΕΙΩΝ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ
ΑΠΟ ΒΕΛΑΔΡΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ, ΜΟΥΡΑΤΟΥ ΕΙΡΗΝΗ,
ΠΑΠΑΔΟΔΗΜΑ-ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΗ ΝΑΤΑΛΙΑ



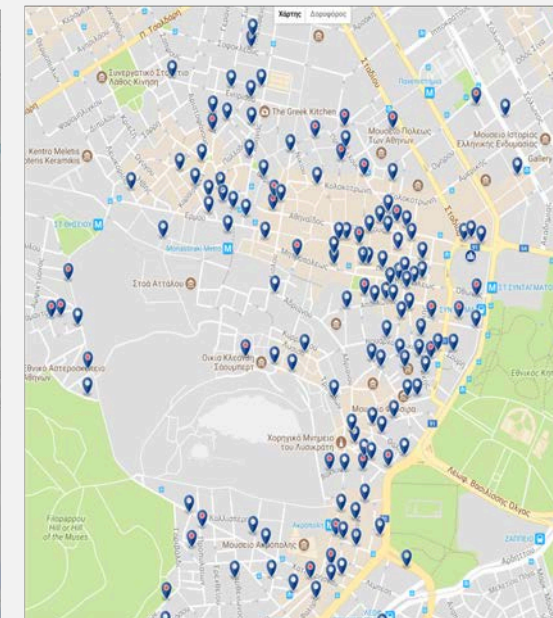
21. ΤΡΟΧΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ ΑΠΟ ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ



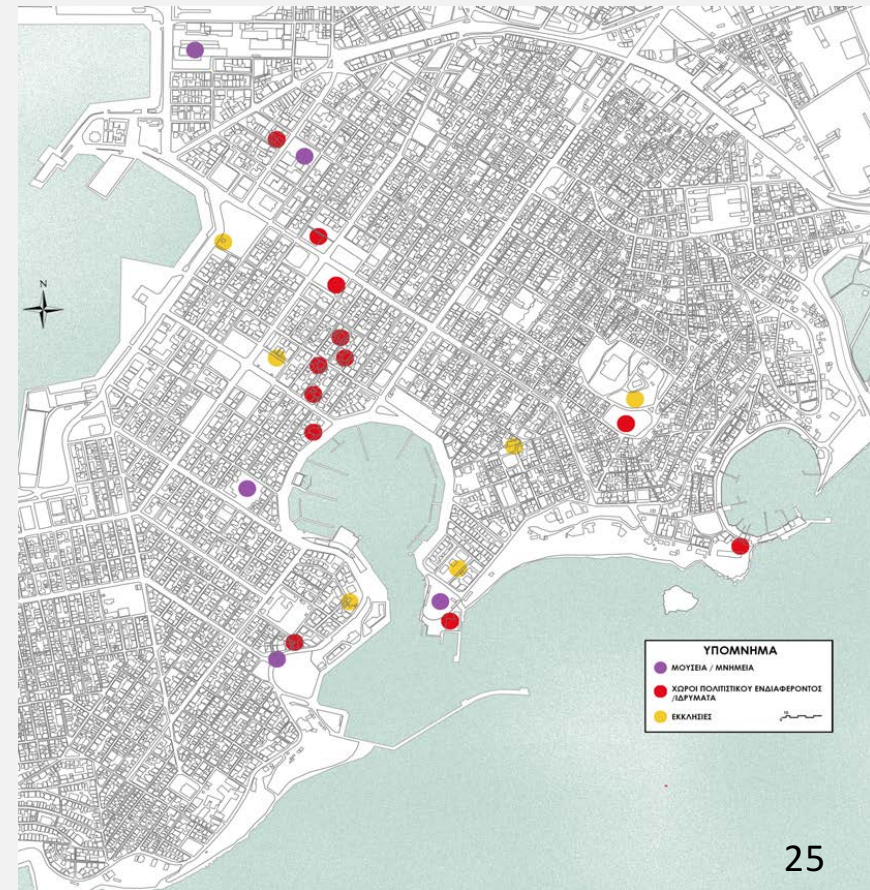
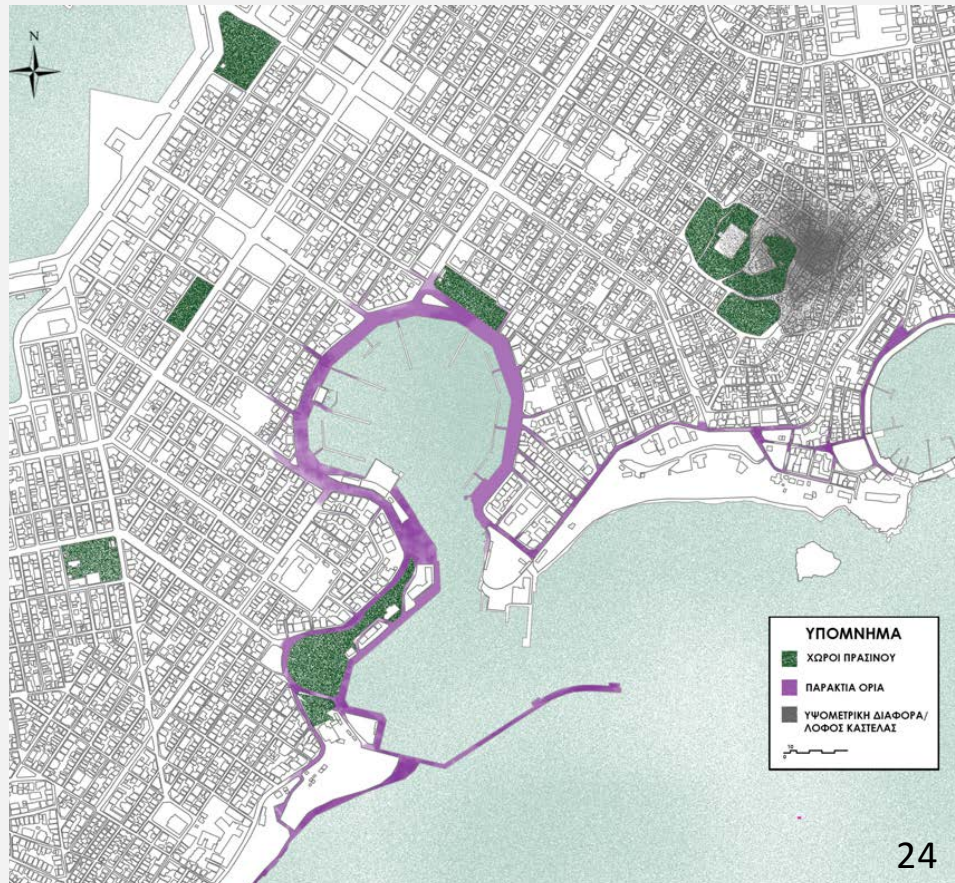
20. ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ



22. ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ



23. ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ



A.



B.



Γ.



Δ.



E.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ



Φυσιογνωμία περιοχής, Ηρ. Πολυτεχνείου



Δημοτικό Θέατρο Πειραιά



Παράκτιο μέτωπο μαρινα Ζέας

Μεταφορά στο Πειραιά, Μ.Μ.Μ



«Τριτογενοποίηση»

