

Πειραιάς

1.	Γενικά στοιχεία του Πειραιά
	_Ιστορία του Πειραιά
	_Κλίμα και ανάγλυφο
	_Σχέση με την ευρύτερη περιοχή
2.	Αναγνώριση της περιοχής
	_Οριοθέτηση περιοχής
	_Οδικές αρτηρίες
	_Τοπόσημα
	_Χώροι πρασίνου
	_Χρήσεις
	_Οπτικές φυγές
	_Κορυφογραμμές
	_Παλιό-Νέο
	_Σύγκριση λιμανιών
	_Αισθήσεις
3.	Αναλυτικοί χάρτες υποπεριοχής
	_Χάρτης ορόφων
	_Χάρτης παλαιότητας
	_Χάρτης είδους κατασκευής
	_Χάρτης κατάστασης κατασκευής
	_Χάρτης χρήσεων
4.	Γενικοί χάρτες περιοχής
	_Χάρτης είδους κατασκευής
	_Χάρτης περιόδου κατασκευής
	_Χάρτης κατάστασης κτηρίου
	_Χάρτης χρήσεων
5.	Αξιολόγηση περιοχής
A.	Προβλήματα
	_Χώροι άθλησης
	_Χώροι πρασίνου
	_Κυκλοφοριακή συμφόρηση
	_Κτήρια χωρίς χρήση
	_Χώροι στάθμευσης
B.	Δυνατότητες
	_Αρχαία υπολείμματα
	_Ενίσχυση πολιτιστικών κέντρων
	_Συντήρηση – Επανάχρηση νεοκλασικών κτηρίων
	_Αξιοποίηση Μαρίνας Ζέας ως πόλο αναψυχής για την ευρύτερη περιοχή
	_Χρήση κενών οικοπέδων και κτηρίων
6.	Πηγές – Βιβλιογραφία

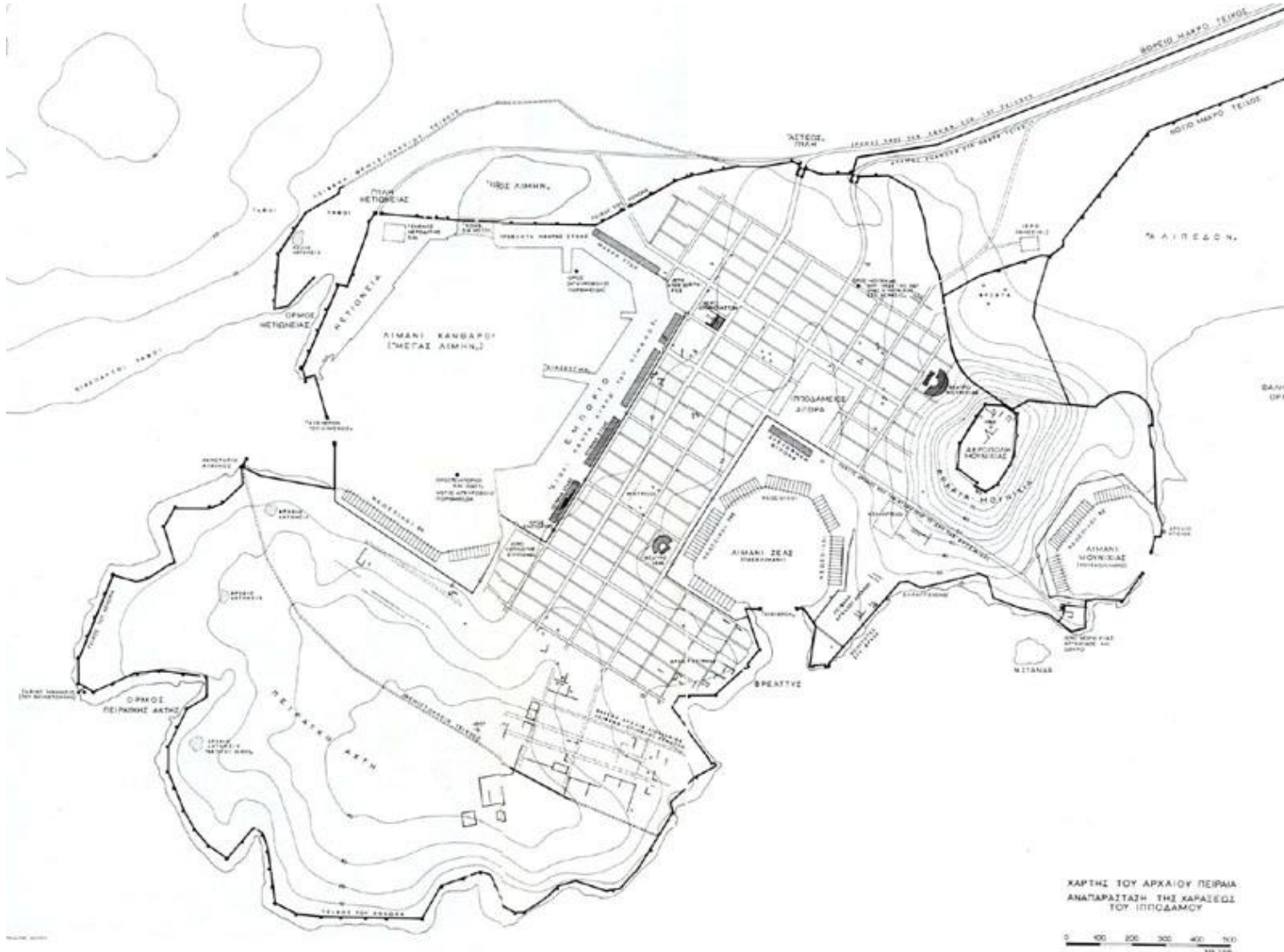
Περιεχόμενα



Γενικά στοιχεία

Ιστορία του Πειραιά

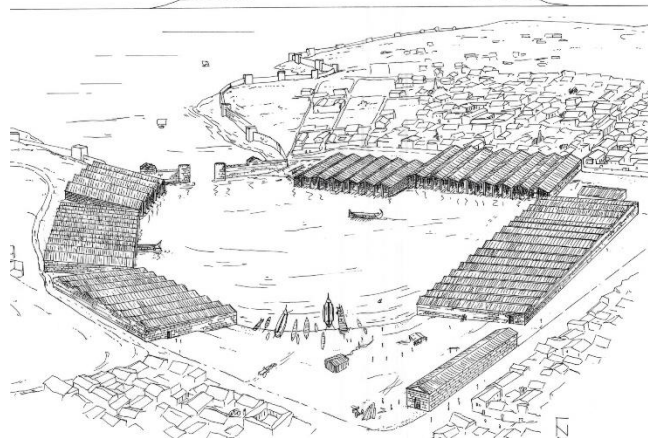
Αρχαιότητα



Πηγή: <http://limenoscope.ntua.gr>

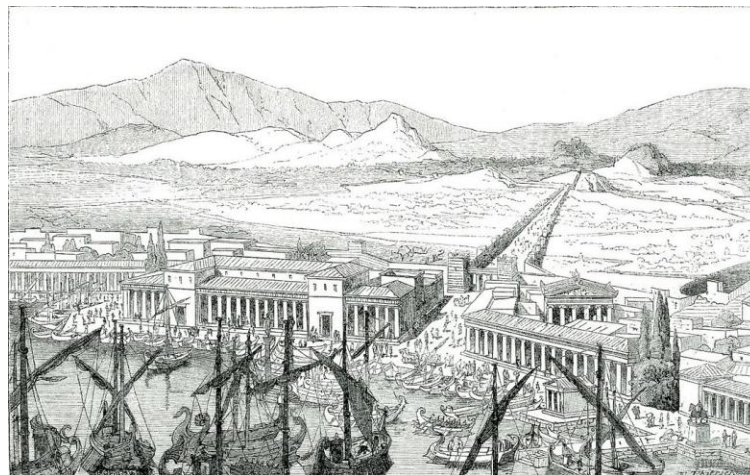
Η ιστορία του Πειραιά ξεκινά με την πρώτη εγκατοίκησή του τον 13^ο αι. π.Χ. Οι πρώτοι πληθυσμοί εγκαθίστανται στο νησάκι Κουμουνδούρου και στην Καστέλλα, και έχουν για λιμάνι τους το Τουρκολίμανο (Μουνιχία). Η πρώτη περίοδος ακμής έρχεται στα τέλη του 4^{ου} αι. π.Χ. με τον Θεμιστοκλή, ο οποίος πραγματοποίησε σημαντικά λιμενικά έργα, με αποτέλεσμα να δημιουργούν τρία λιμάνια, ο Κάνθαρος, η Ζέα και η Μουνιχία, και οχυρώσεις (Μακρά Τείχη) συνεισφέροντας στην πρώτη ανάπτυξη της πόλης. Στη συνέχεια, ο Περικλής όρισε τον Πειραιά ως επίνειο της Αθήνας καθιστώντας τον σημαντικό εμπορικό κέντρο. Η ακμή ωστόσο δεν κράτησε πολύ καθώς ακολούθησε μία σειρά πολέμων και κατακτήσεων (Πελοποννησιακός πόλεμος, Μακεδονική κυριαρχία, Ρωμαϊκή κατάκτηση), που οδήγησε τον Πειραιά σε ολοσχερή καταστροφή από τον Ρωμαίο αυτοκράτορα Σύλλα, ο οποίος λεηλάτησε την πόλη το 86 π.Χ. Τέτοιες λεηλασίες επαναλήφθηκαν από τους Γότθους-Ερούλους το 267 μ.Χ. και τους Βησιγότθους το 395 μ.Χ. Τελικά, μέχρι τη δημιουργία του νεοσύστατου κράτους της Ελλάδας ο Πειραιάς βρισκόταν σε πλήρη εγκατάλειψη.

Ναυτική βάση λιμανιού Ζέας, 4^{ος} αι. π.Χ.



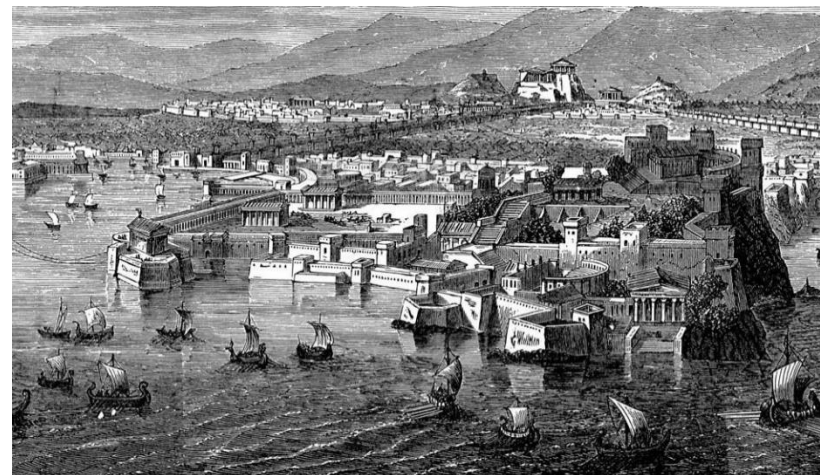
Πηγή: <http://www.zeaharbourproject.dk/history/>

Πιθανή όψη του Πειραιά κατά την αρχαιότητα



Πηγή: https://el.wikipedia.org/wiki/Πειραιάς_Ιπποθωντίδας

Αρχαίος Πειραιάς



Πηγή: <http://enclave-nashville.blogspot.gr/2015/01/is-farmers-market-growing-more.html>

Λιμάνι Κανθάρου, 5^{ος} αι. π.Χ.

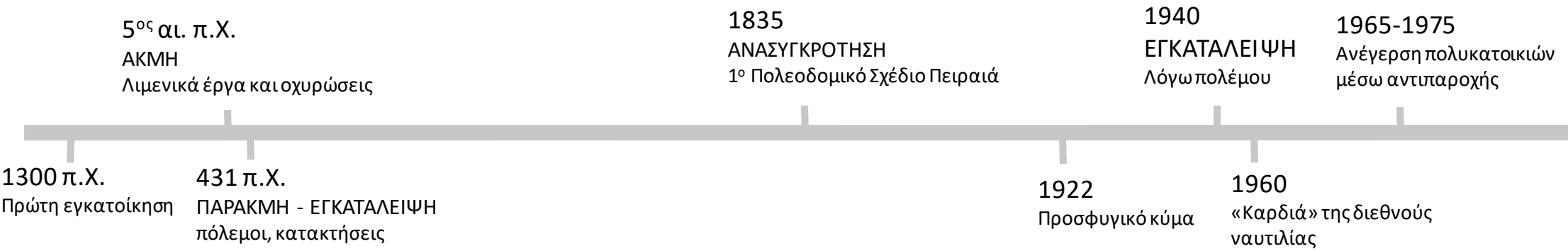
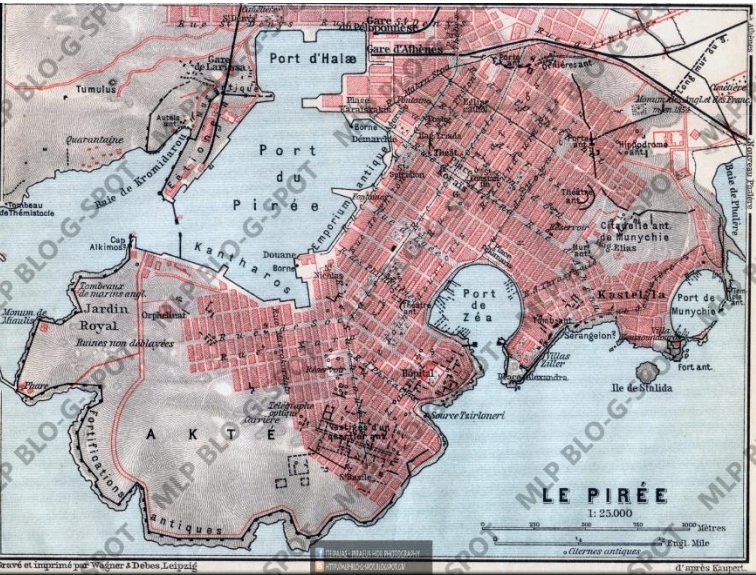


Πηγή: <http://limenoscope.ntua.gr>

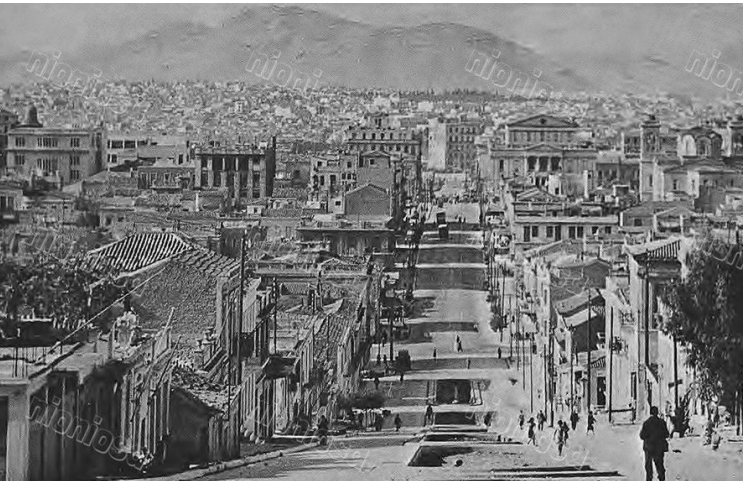
Ιστορία του Πειραιά

Νέα εποχή

Από τη μεταφορά της πρωτεύουσας από το Ναύπλιο στην Αθήνα το 1834 κι έπειτα ξεκινά η ανασυγκρότηση του Πειραιά. Το ίδιο έτος συντάσσεται το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο του Πειραιά από τον Σ. Κλεάνθη και Ε. Σάουμπερτ, το οποίο τελικά δεν εφαρμόστηκε ποτέ. Σταδιακά πραγματοποιούνται έργα υποδομών, όπως ο σιδηρόδρομος Πειραιά-Αθήνας, μετεγκαθίστανται στην περιοχή σημαντικές δημόσιες υπηρεσίες, όπως το Χρηματιστήριο εμπορευμάτων ή «Ρολόι» (1873), οι οποίες συμβάλλουν στον εποικισμό και την ανάπτυξή της, και οικοδομούνται πολιτιστικά κτήρια όπως το Δημοτικό Θέατρο Πειραιά (1884). Το 1880 αναβαθμίζεται η συγκοινωνιακή πολιτική με αποτέλεσμα την επέκταση της ενδοχώρας του Πειραιά. Έτσι στα χρόνια που ακολουθούν ο Πειραιάς γνωρίζει πυρετώδη δημογραφική, οικιστική, εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη. Είναι πολύ ενδιαφέρον να παρατηρήσει κανείς τη μεταβολή στον πληθυσμό του Πειραιά σε διάφορες φάσεις στη νεότερη ιστορία του: ξεκινώντας με 150 κατοίκους πριν την απελευθέρωση, φτάνει τους 1.000 το 1836, οι περισσότεροι από τους οποίους ήταν νησιώτες μετανάστες, ενώ το 1895 οι κάτοικοι είναι 50.000 και ύστερα με τη μικρασιατική καταστροφή και το κύμα των προσφύγων ο πληθυσμός φτάνει τις 250.000. Τέλος, η περιοχή ερημώνεται πάλι μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο λόγω των καταστροφών, μέχρι την αποκατάσταση των ζημιών τη δεκαετία του '50. Το 1960 πλέον, το λιμάνι του Πειραιά θεωρείται η «καρδιά» της διεθνούς ναυτιλίας. Τη δεκαετία του '60 ξεκινά επίσης η ανέγερση πολυκατοικιών με την εφαρμογή της αντιπαροχής.



Λεωφόρος Βασ. Γεωργίου Β΄ , 1953



Πηγή: www.pireaspiraeus.com/palios-pireas/

Πλατεία Ρολογιού



Πηγή: <http://manivoice.gr/>

Βοτσαλάκια , 1961



Πηγή: <http://paliakokkinia.blogspot.gr>

Πρώτη αεροφωτογραφία Πειραιά , 1915



Πηγή: <http://mlp-blo-g-spot.blogspot.gr>

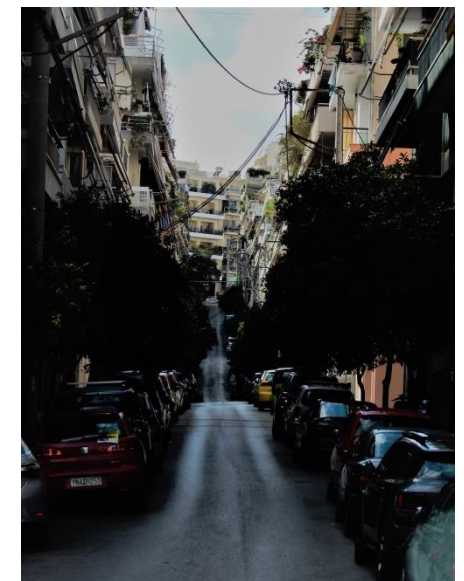
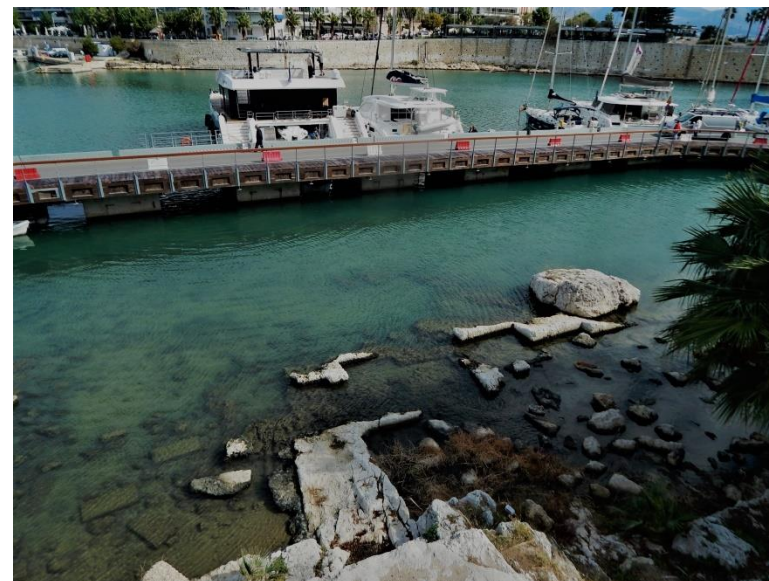
Κλίμα και ανάγλυφο



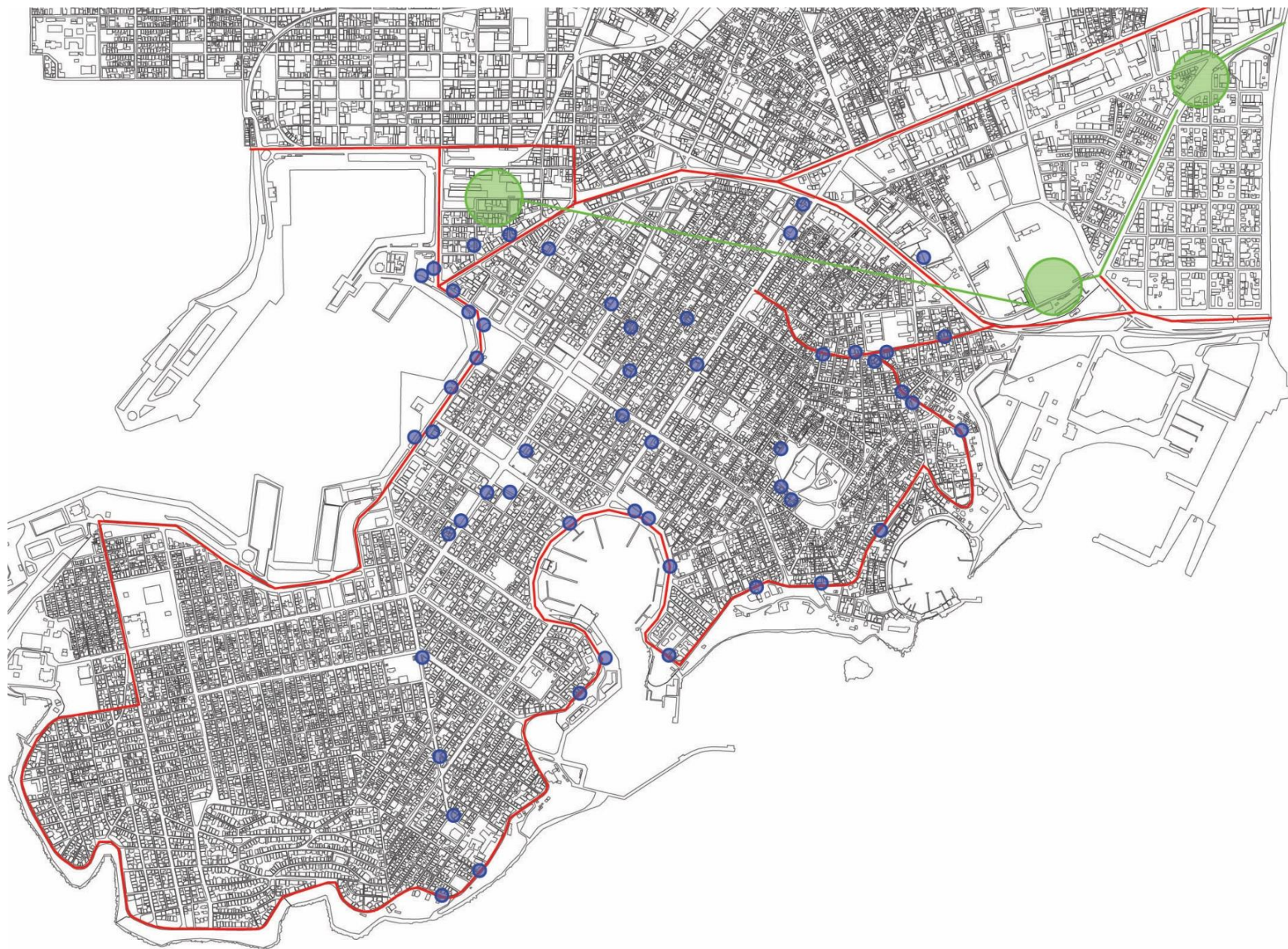
Το κλίμα του Πειραιά είναι τυπικό Μεσογειακό. Τα κύρια χαρακτηριστικά της περιοχής είναι ο καθαρός ουρανός στην μεγαλύτερη διάρκεια του έτους, τα μεγάλα σε διάρκεια φθινόπωρα, η αρκετή υγρασία κυρίως τους χειμώνες και τα ζεστά και ξηρά καλοκαίρια. Οι χιονοπτώσεις το χειμώνα είναι σπάνιες και όποτε συμβαίνουν είναι συνήθως ασθενείς, ενώ οι μεγάλες βροχοπτώσεις κυμαίνονται από τα τέλη Σεπτεμβρίου έως και τα τέλη Απριλίου.

Ο Πειραιάς βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο της Αθήνας, στο νομό Αττικής, αποτελώντας τη διέξοδο της Αθήνας προς την θάλασσα. Ανοίγεται στην βορειοανατολική πλευρά του Αργοσαρωνικού κόλπου που ανοίγεται στο Αιγαίο πέλαγος και απέχει μόλις 10 χλμ. από το κέντρο της Αθήνας.

Περπατώντας κανείς την περιοχή αυτή θα αντιμετωπίσει έντονο το φαινόμενο της κλίσης του δρόμου. Ανηφόρες/κατηφόρες υπάρχουν στο μεγαλύτερο κομμάτι του (κυρίως στις κατοικήσιμες περιοχές). Αυτό συμβαίνει λόγω των υψομετρικών διαφορών και της ύπαρξη του λόφου της Καστέλλας.



Σχέση με την ευρύτερη περιοχή



Η πρόσβαση στον Πειραιά γίνεται οδικώς αλλά και με τα Μέσα Μαζικής Συγκοινωνίας. Αρκετά είναι τα τρόλεϊ και τα λεωφορεία που ενώνουν την Αθήνα αλλά και τις άλλες περιοχές με το κέντρο του Πειραιά και κάνουν στάσεις (μπλε χρώμα) σε κομβικούς δρόμους όπως οι οδοί Βασιλέως Γεωργίου, Γρηγορίου Λαμπράκη, Χαριλάου Τρικούπη αλλά και στην ακτή Μιαούλη και Μαρίνας Ζέας. Παράδειγμα αποτελούν τα λεωφορεία 040, 049 και 875 που ενώνουν τον Πειραιά με το Σύνταγμα, την Ομόνοια και την Δραπετσώνα αντίστοιχα. Παράλληλα ο ηλεκτρικός συρμός με την πράσινη γραμμή κατέχει έναν σταθμό στο μεγάλο εμπορικό λιμάνι και η διαδρομή φτάνει μέχρι την Κηφισιά. Οι μεγάλες αρτηρίες πρόσβασης είναι οι Λεωφόροι Πειραιώς, Μικράς Ασίας, Κηφισού και Ποσειδώνος (κόκκινο χρώμα).

Υπόμνημα

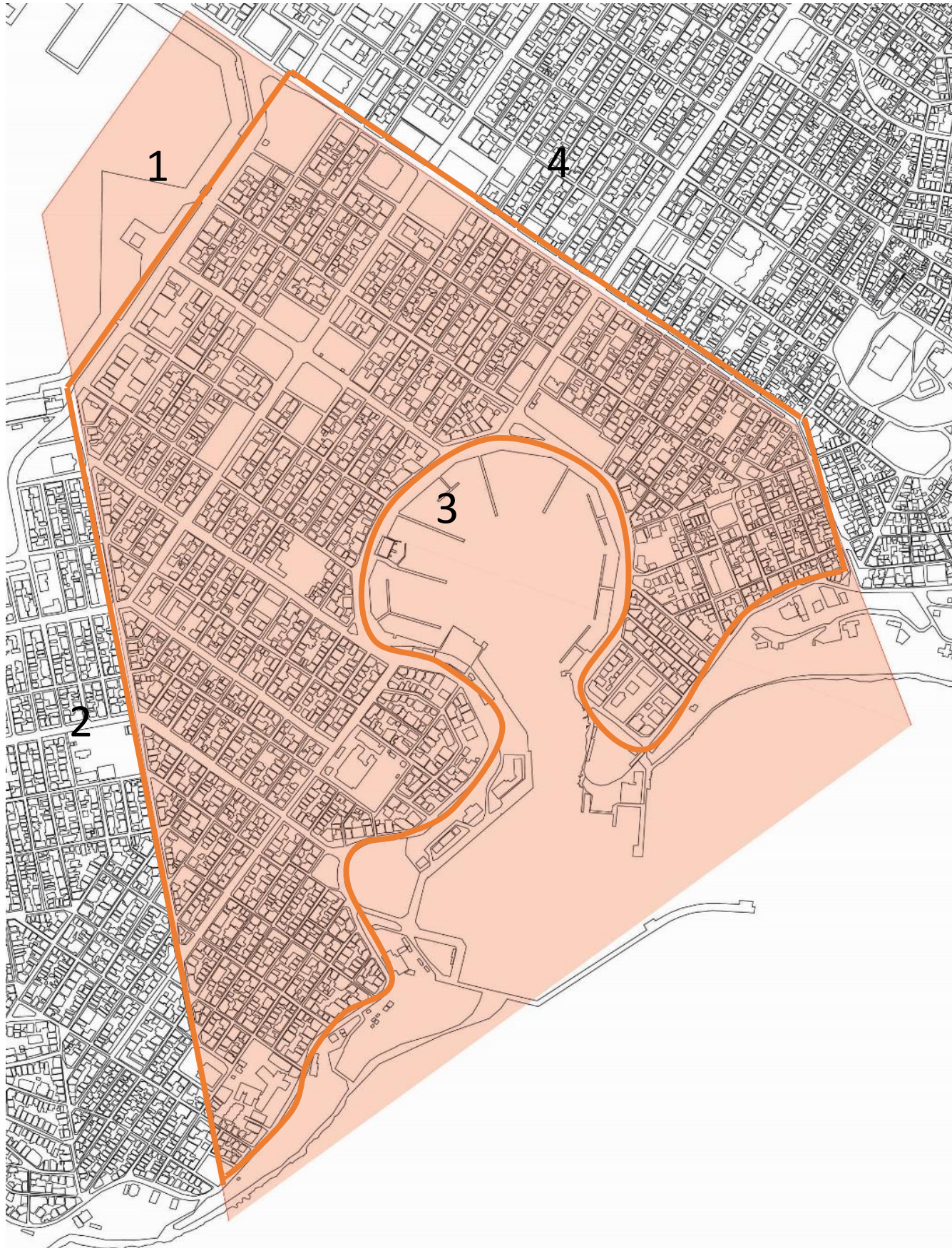
- Σταθμοί ΗΣΑΠ
- Μεγάλες οδικές αρτηρίες
- Στάσεις λεωφορείων





Αναγνώριση της περιοχής

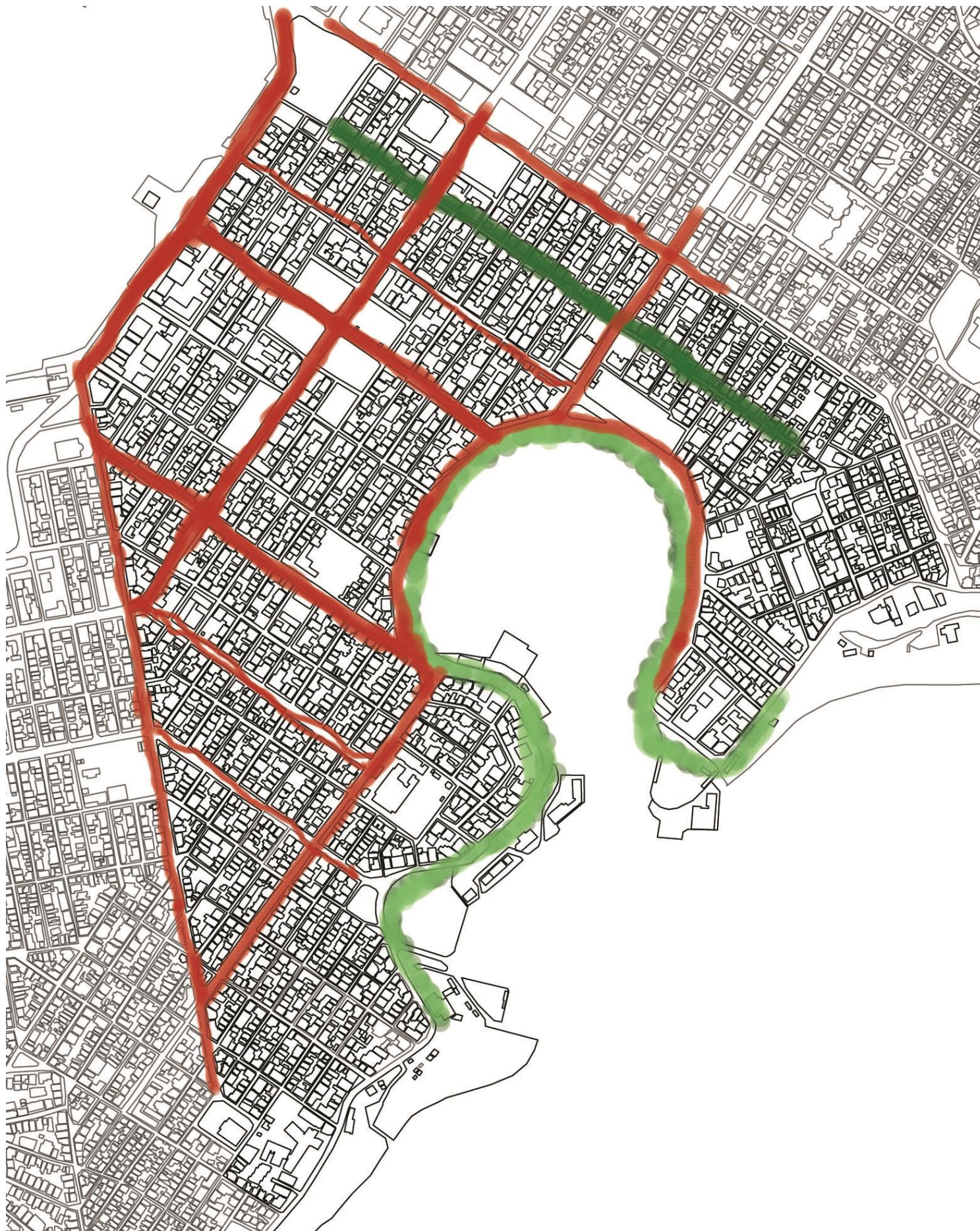
Οριοθέτηση της περιοχής



Η περιοχή μελέτης οριοθετείται από τις οδούς Βασιλέως Γεωργίου Α και Σαχτούρη, βορειοανατολικά και δυτικά αντίστοιχα, και από τμήμα του μεγάλου εμπορικού λιμανιού στη βορειοδυτική πλευρά και το Πασαλιμάνι νοτιοανατολικά. Συμπεριλαμβάνει δηλαδή ένα σημαντικό για τους κατοίκους τμήμα του δήμου, όπως θα δούμε παρακάτω, λόγω της τοποθεσίας και των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα εκεί.

1. Ακτή Μιαούλη
2. Οδός Σαχτούρη
3. Ακτή Μουτσοπούλου
4. Λεωφ. Βασιλέως Γεωργίου Α'

Οδική κυκλοφορία



Η περιοχή χωρίζεται από κάποιους κεντρικούς οδικούς άξονες, στους οποίους συναντάται και η μεγαλύτερη κίνηση οχημάτων. Αυτοί είναι η Ακτή Μιαούλη, η οδός 2ας Μεραρχίας, η οδός Χαρ. Τρικούπη, η Λεωφόρος Ηρώων Πολυτεχνείου και η Ακτή Μουτσοπούλου.

Κάποιοι δευτερεύοντες άξονες είναι οι οδοί Σκουζέ, Σαχτούρη, Ζαννή, Μπουμπουλίνας και η Λεωφόρος Φρεάττιδος.

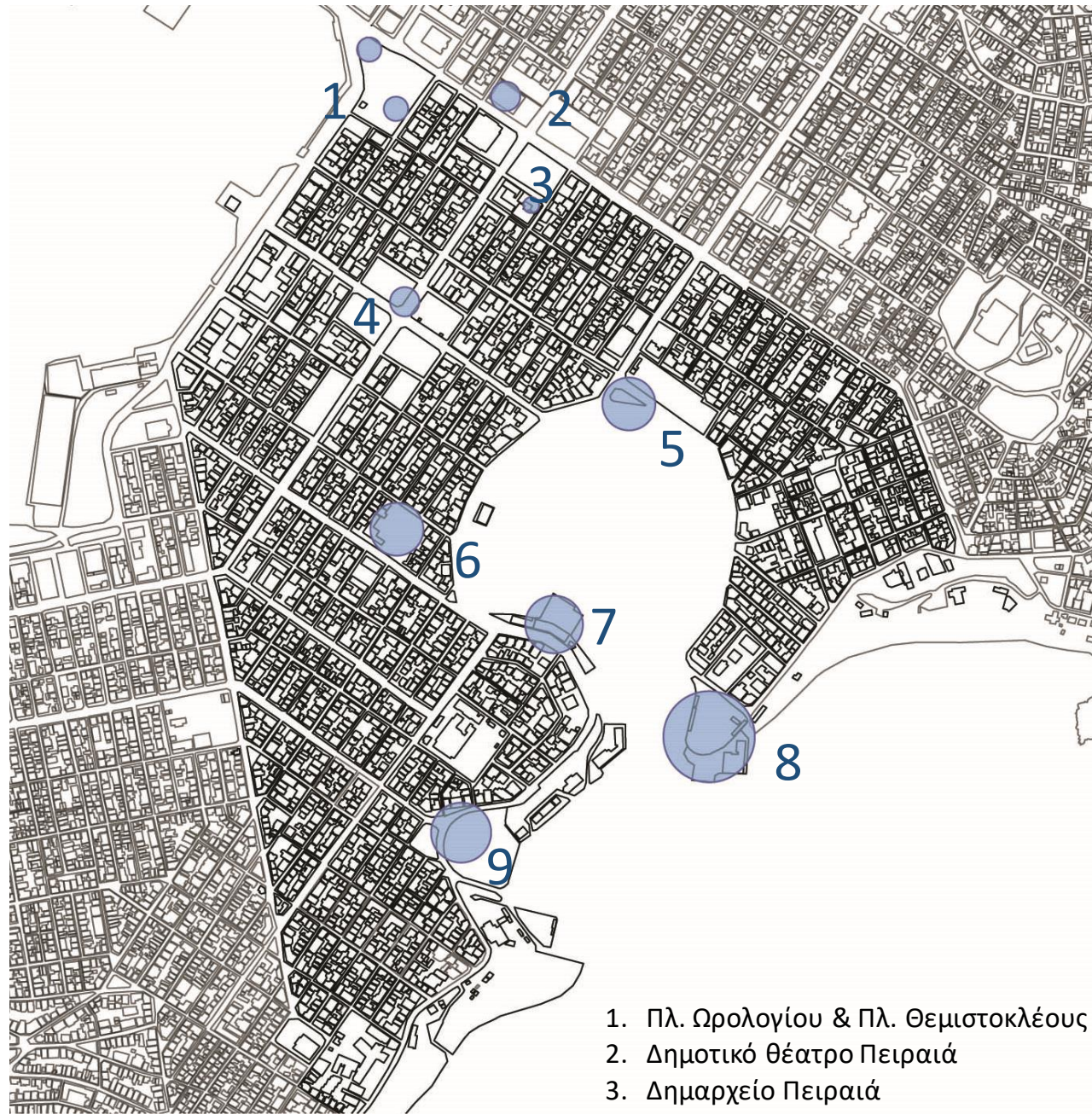
Σημαντική είναι η ύπαρξη πεζοδρόμου (Σωτήρος Διός), που ξεκινά από την Πλατεία Θεμιστοκλέους και φτάνει μέχρι το Πασαλιμάνι, καθώς εκεί κινείται αρκετός κόσμος.

Επίσης, στη Μαρίνα Ζέας η κίνηση των πεζών είναι έντονη, καθώς υπάρχει κατάλληλη διαμόρφωση των πεζοδρομίων, ώστε να εξυπηρετούν τον περίπατο.

Υπόμνημα

- Κύριες οδικές αρτηρίες
- Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες
- Πεζόδρομος
- Μεγάλο πεζοδρόμιο

Τοπόσημα



1. Πλ. Ωρολογίου & Πλ. Θεμιστοκλέους
2. Δημοτικό θέατρο Πειραιά
3. Δημαρχείο Πειραιά

4. Πλατεία Τερψιθέας
5. Το Ρολόι στο «Αυγό»
6. Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά

1. Μαρίνα Ζέας
2. Μνημείο Γενοκτονίας των Ελλήνων του Πόντου(Πλ. Αλεξάνδρας)
3. Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος

Η Πλ. Θεμιστοκλέους αποτέλεσε μια από τις σημαντικότερες πλατείες του Πειραιά κατά τον 19^ο αι. και στη διάρκεια των πρώτων δεκαετιών του 20^{ου} αι. Γειτόνευε με το Ωρολόγιον και σε απόσταση αναπνοής βρισκόταν το τότε Δημαρχείο. Λίγο παρακάτω συναντάμε το Δημοτικό Θέατρο (σχέδια του αρχιτέκτονα Ιωάννη Λαζαρίμο, 1884-1895), στο οποίο εμφανίστηκαν, κατά καιρούς, οι γνωστότεροι ελληνικοί θίασοι, το Εθνικό Θέατρο, η Εθνική Λυρική Σκηνή κ.ά. Προχωρώντας στη Πλ. Τερψιθέας, γνωστή και ως Τρούμπα, είναι μια από τις κεντρικότερες συνοικίες του Πειραιά και πήρε το όνομα της από την ομώνυμη μεγάλη πλατεία, που βρίσκεται στη διασταύρωση των δυο κεντρικότερων δρόμων του Πειραιά.

Το πέτρινο επιστύλιο ρολόι, το οποίο βρίσκεται επί μιας μικρής πράσινης ελλειπτικής νησίδας (εξού και το όνομα) στη συμβολή της ακτής Τρύφωνος Μουτσοπούλου και της Λεωφόρου Γρηγορίου Λαμπράκη, είναι το μόνο στοιχείο που επέζησε από το κτήριο του Χρηματιστηρίου. Πιο κάτω στην περιοχή μεταξύ Τερψιθέας και Πασαλιμανίου βρίσκεται το Αρχαιολογικό Μουσείο, το οποίο παρουσιάζει πλήρη εικόνα της ιστορίας της πόλης από την αρχαιότητα έως τις μέρες μας, φιλοξενώντας σημαντικότερα ιστορικά εκθέματα.

Ακολουθεί το 'στολίδι του Πειραιά' Μαρίνα Ζέας, που αποτελεί το επίκεντρο της ψυχαγωγικής δραστηριότητας, και η πολυσύχναστη Πλ. Αλεξάνδρας, στην οποία παραδόθηκε το Μνημείο για τη Γενοκτονία των Ποντίων. Τέλος, θα κλείσουμε την βόλτα μας με το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος, στην Ακτή Θεμιστοκλέους που μας παρουσιάζει την ιστορία και την εξέλιξη του Ναυτικού των Ελλήνων από την προϊστορική εποχή ως τις μέρες μας.

Πλατεία Θεμιστοκλέους



Δημοτικό Θέατρο



Το Ρολόι



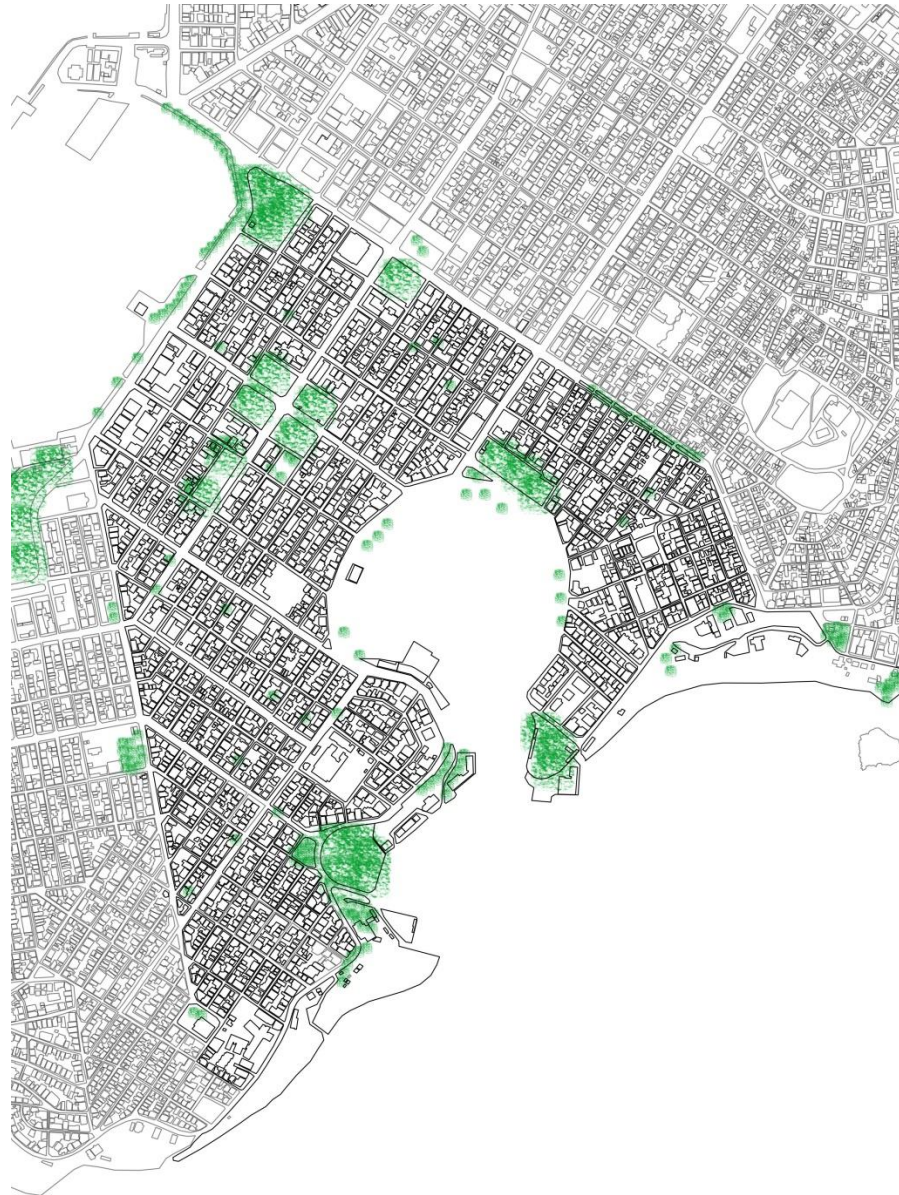
Μνημείο Γενοκτονίας



Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος



Χώροι πρασίνου

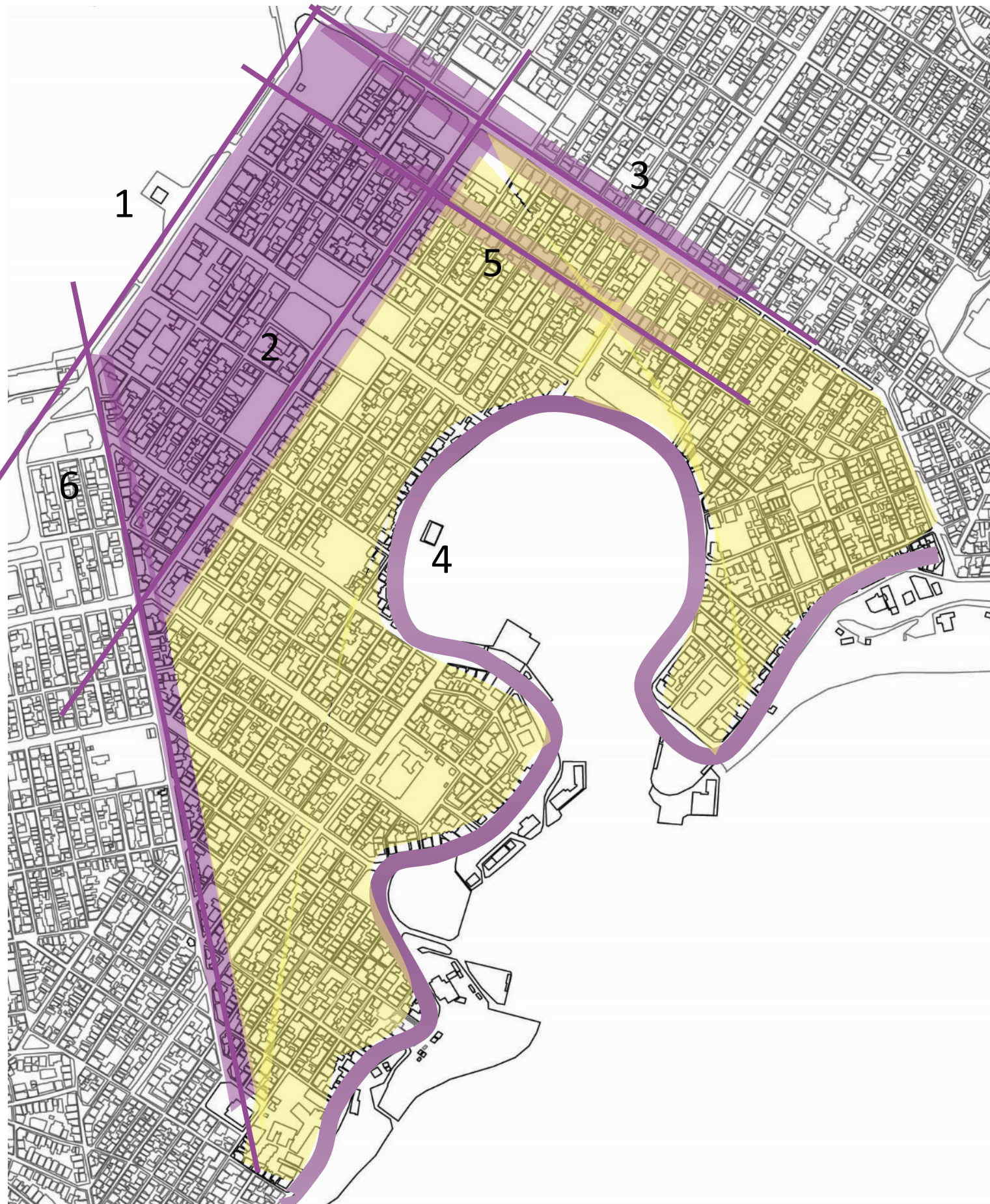


Στην περιοχή του Πειραιά υπάρχει αρκετό πράσινο, κυρίως σε πλατώματα, όπως πλατείες, παιδικές χαρές, κενά οικόπεδα κ.λ.π. Ο αριθμός αυτών μικρός, αλλά πολύ μεγάλη η έκτασή τους. Πράσινο εντοπίζεται και στα διαχωριστικά των κεντρικών δρόμων, στα οποία μπορεί να συναντήσει κανείς και χώρους στάσης -παγκάκια-, ενώ και στις γειτονιές των κατοικιών υπάρχουν πολλά δέντρα και λουλούδια.

Οι πλατείες που βρίσκονται σε κεντρικές οδούς δημιουργούν κενά στην πυκνή δόμηση, που είναι σημαντικά για την καλύτερη περιδιάβαση μέσα στην πόλη.



Χρήσεις



Ο Πειραιάς έχει έντονο εμπορικό, επιχειρησιακό και υπηρεσιακό χαρακτήρα. Οι διοικητικές υπηρεσίες και τα γραφεία βρίσκονται δίπλα στο λιμάνι του Πειραιά, το οποίο αποτελεί το κέντρο της περιοχής.

Αντίστοιχα, ο εμπορικός χαρακτήρας εντοπίζεται κυρίως στους δρόμους κοντά στο λιμάνι του Πειραιά, ανάμεσα στην Ακτή Μιαούλη και τη Λεωφ. Ηρώων Πολυτεχνείου, στη Λεωφ. Βασιλέως Γεωργίου Α' και στην Ακτή Μουτσοπούλου στο Πασαλιμάνι. Σημαντικός είναι και ο εμπορικός χαρακτήρας του πεζόδρομου που συνδέει τα δύο λιμάνια, καθώς αποτελεί πόλο εστίασης και αναψυχής, όπως και το Πασαλιμάνι. Από την άλλη, στην οδό Σαχτούρη εντοπίζονται εμπορικές χρήσεις, δευτερεύουσες ωστόσο, καθώς αφορούν περισσότερο τις κατοικίες και όχι το υπερτοπικό εμπόριο, όπως συμβαίνει και με τους εσωτερικούς δρόμους μεταξύ των οικοδομικών τετραγώνων με τις κατοικίες.

Υπόμνημα

- Εμπορική χρήση - υπηρεσίες
- Κατοικία

1. Ακτή Μιαούλη
2. Λεωφ. Ηρώων Πολυτεχνείου
3. Λεωφ. Βασιλέως Γεωργίου Α'
4. Ακτή Μουτσοπούλου
5. Πεζόδρομος Σωτήρος Διός
6. Οδός Σαχτούρη

Σύγκριση λιμανιών

Λιμάνι Πειραιά

Είναι το εμπορικό και επιβατικό λιμάνι και έχει άμεση πρόσβαση από τον σταθμό του ηλεκτρικού. Βρίσκεται κοντά στη συμβολή δύο λεωφόρων (Αθηνών-Πειραιώς και Ποσειδώνος), κομβικό σημείο. Στην περιοχή του λιμανιού παρατηρεί κανείς εγκαταστάσεις ταξιδιωτικών γραφείων και ναυτιλιακών εταιρειών. Δεν εκλείπουν οι μορφές εμπορίου λιανικής, ενώ ταυτόχρονα μεγάλο ποσοστό κατέχουν τα ταχυφαγεία. Η συρροή του κόσμου και των αυτοκινήτων είναι μεγάλη και κατά συνέπεια και η φασαρία. Άνθρωποι διαφορετικών κοινωνικών ομάδων καταφθάνουν εδώ και είτε παραμένουν, είτε επιβιβάζονται σε λεωφορεία, πληθώρα των οποίων περνάει από εκεί, με σκοπό να φτάσουν σε άλλα σημεία εντός ή εκτός του δήμου.

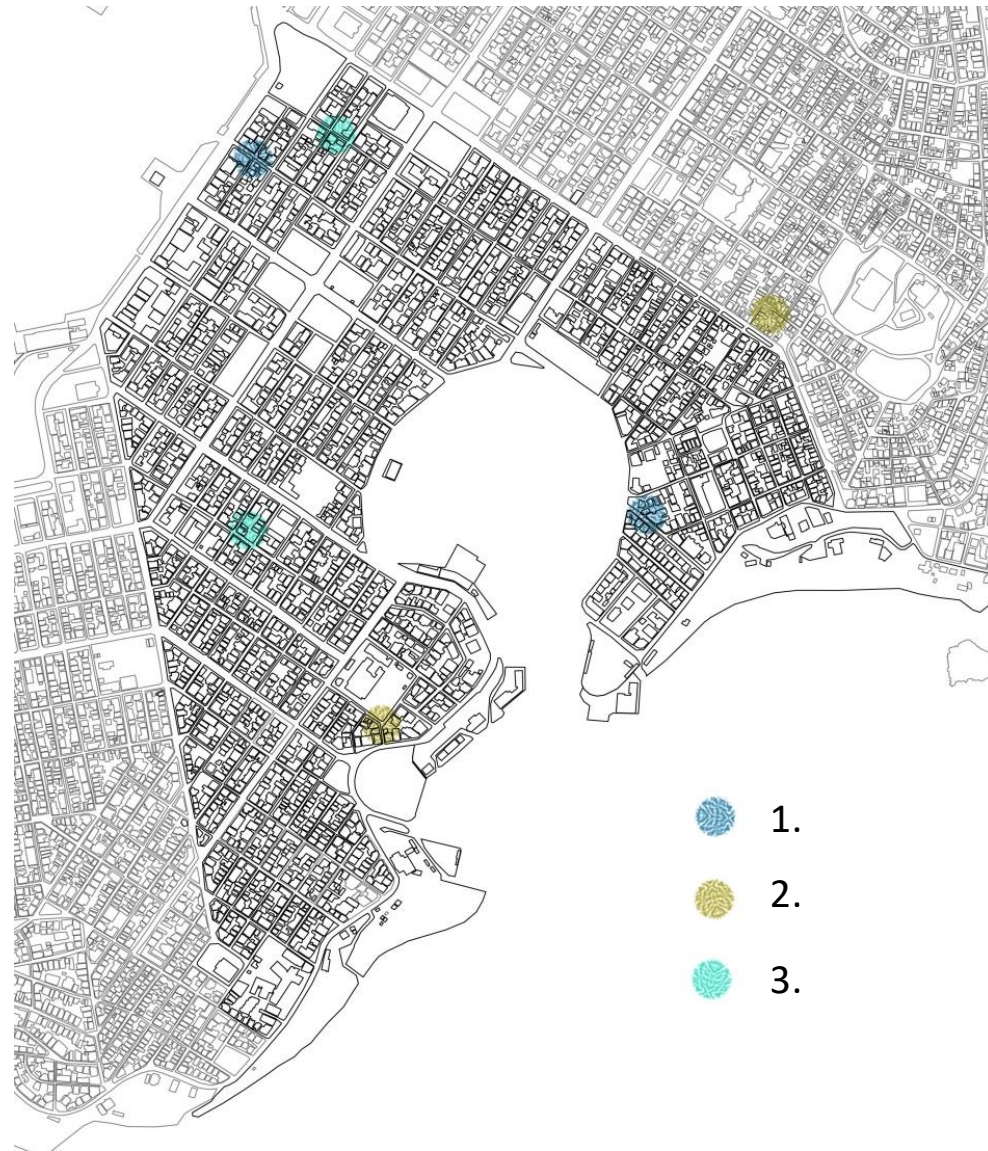


Μαρίνα Ζέας – Πασαλιμάνι

Εδώ παρατηρούμε σημαντικές διαφορές με το προηγούμενο. Το λιμάνι αισθητά μικρότερο είναι μέρος της γειτονιάς πιο ειδυλλιακό και ήσυχο και η πρόσβαση γίνεται εύκολα με τα πόδια ή με τη συγκοινωνία. Παρατηρείται Ελλιμενισμός τουριστικών σκαφών και ψαροκάικων. Οι χρήστες είναι πιο χαλαροί και ξέγνοιαστοι. Θα λέγαμε πως η αναψυχή εδώ κυριαρχεί με ανθρώπους να κάνουν βόλτες ή να τρέχουν στην αποβάθρα. Καφετέριες και μπαρ βρίσκονται στην περιφέρεια του λιμανιού και κυρίως στη νότια πλευρά αλλά και κατοικίες σε άμεση σχέση με αυτό. Η ησυχία που υπάρχει σε σχέση με το μεγάλο λιμάνι το κάνει αυτομάτως μια πιο τοπική περιοχή σε σχέση με την πιο διεθνή λειτουργία του πρώτου.



Οπτικές φυγές



Παρατηρήθηκαν τρία είδη οπτικών φυγών:

- _κατάληξη στην θάλασσα-λιμάνι
- _κατάληξη σε κτίσμα
- _σβήσιμο στον ορίζοντα.

- Το πρώτο συμβαίνει κυρίως στους δρόμους που είναι κάθετοι στο λιμάνι και παράλληλοι μεταξύ τους (όπως η Λεωφ. Βασιλέως Γεωργίου και οι οδοί Μπουμπουλίνας, Σκουζέ, Χαρ. Τρικούπη) και στους κάθετους που δημιουργούνται γύρω από το Μικρολίμανο.
- Στην δεύτερη κατηγορία ανήκουν δρόμοι οι οποίοι 'αλλάζουν πορεία', είτε επειδή υπήρχε σημαντικό κτήριο είτε επειδή δημιουργήθηκαν προς εξυπηρέτηση αυτού του κτίσματος (π.χ. Γενικό Νοσοκομείο Πειραιά 'Τζάνειο').
- Τελευταία και περίεργη φυγή δημιουργείται από τις ανηφόρες που έχουν οι δρόμοι του Πειραιά (για τις οποίες έχει ήδη γίνει λόγος).

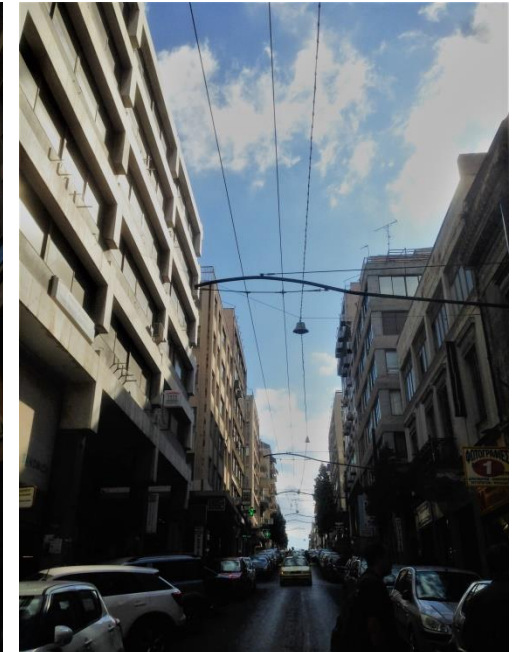
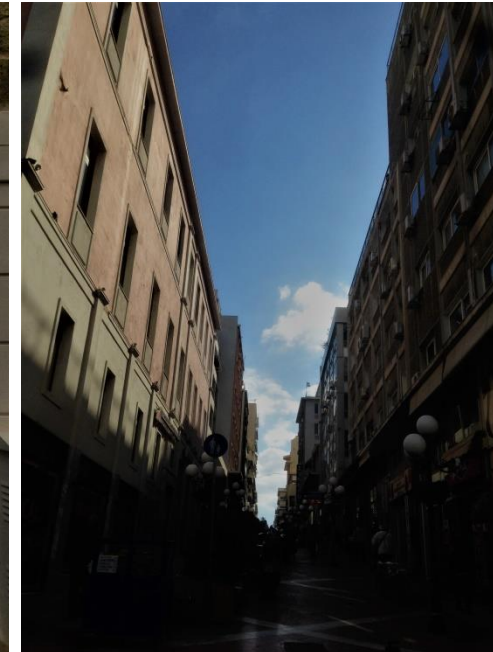
1.



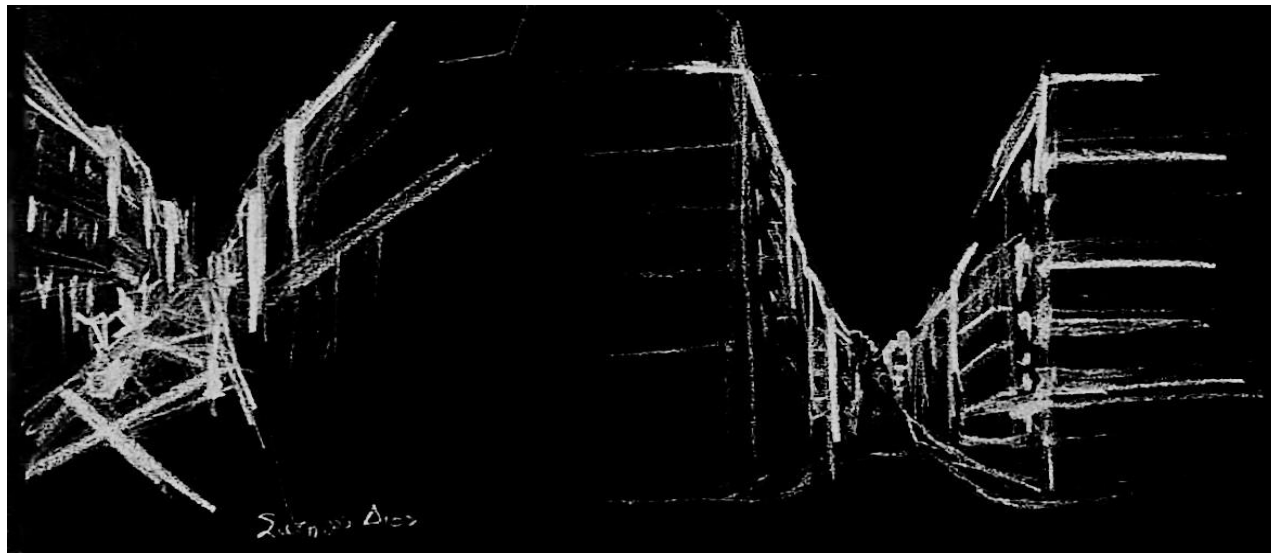
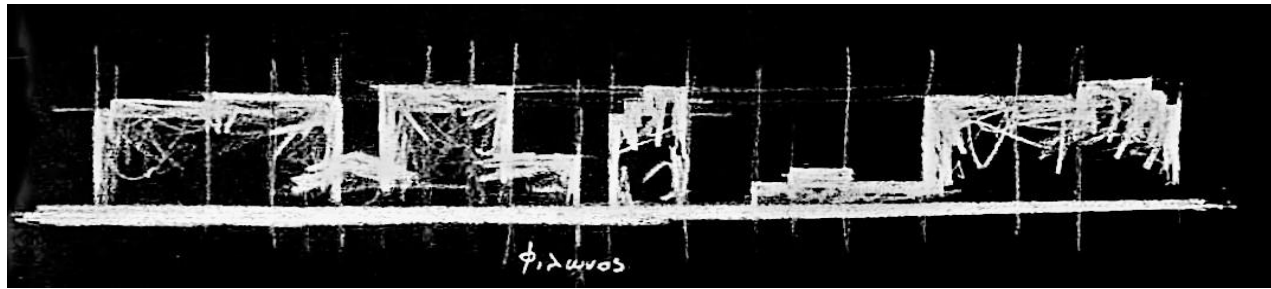
2.



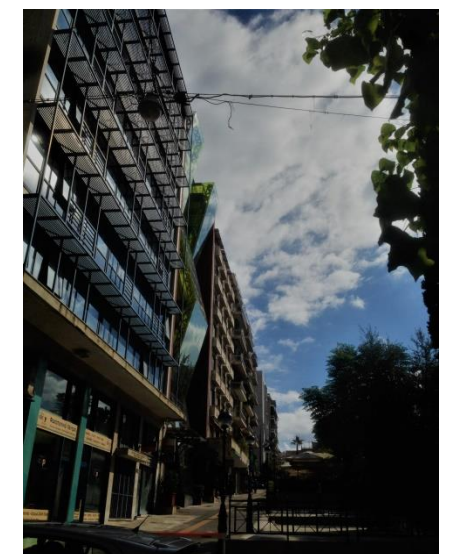
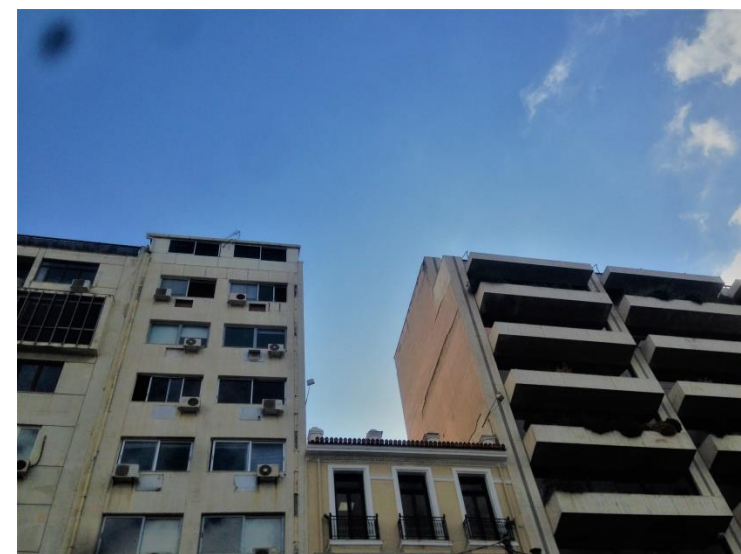
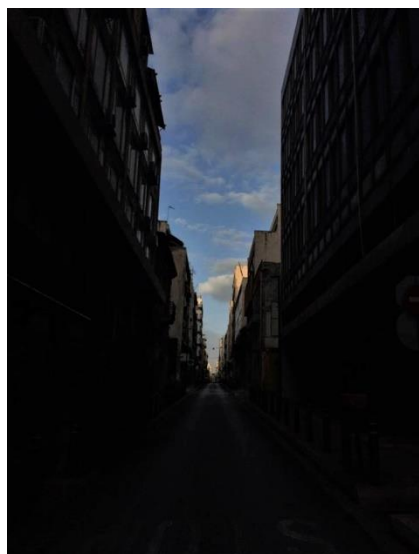
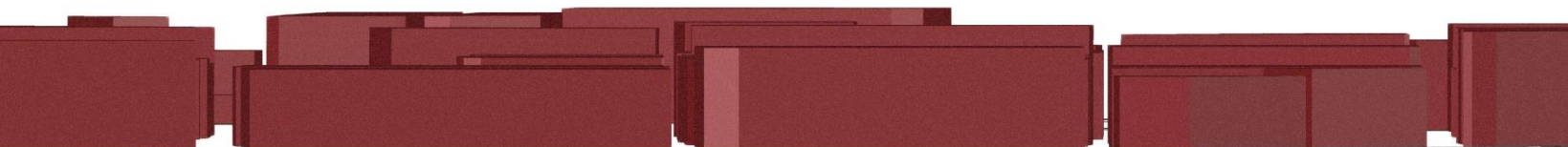
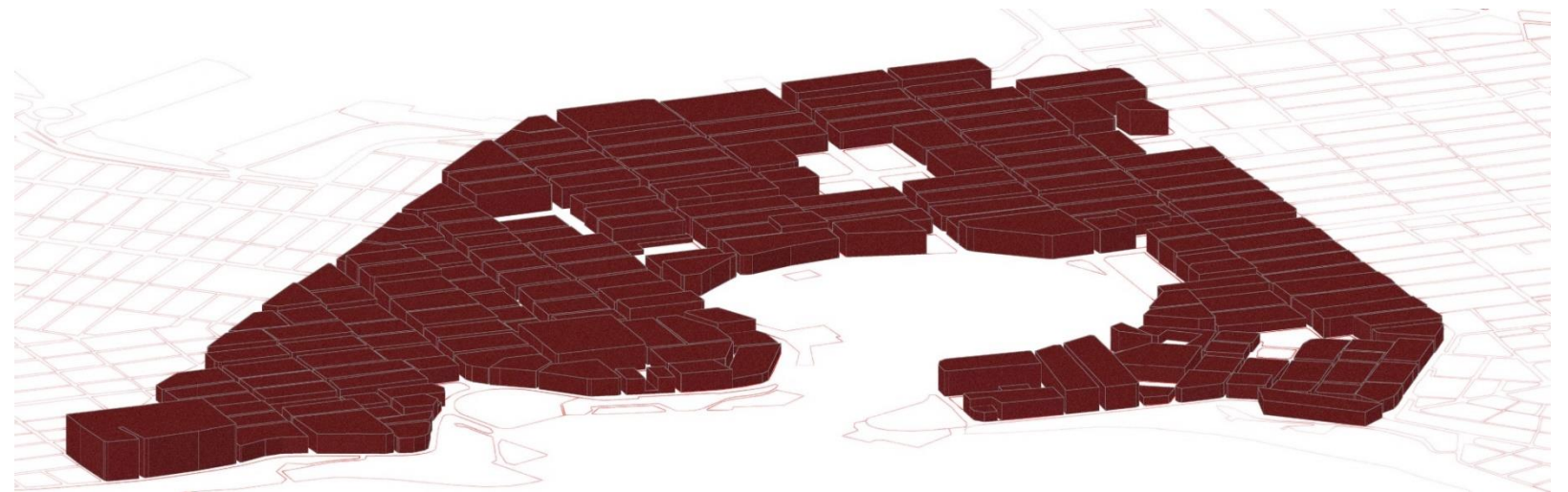
3.



Κορυφογραμμές – Ύψη κτηρίων



Η περιοχή του Πειραιά είναι δομημένη ως επί το πλείστον με πολυώροφα κτήρια και χαρακτηρίζεται από μεγάλη πυκνότητα. Λόγω της μεγάλης πληθυσμιακής μετακίνησης έπρεπε με κάποιον τρόπο να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα. Άρχισαν να κτίζονται πολυκατοικίες και μεγάλοι εργασιακοί χώροι, με αποτέλεσμα τα μόνα χαμηλά κτήρια που συναντώνται στην περιοχή του Πειραιά να είναι τα παλιά νεοκλασσικά.



Παλιό - Νέο

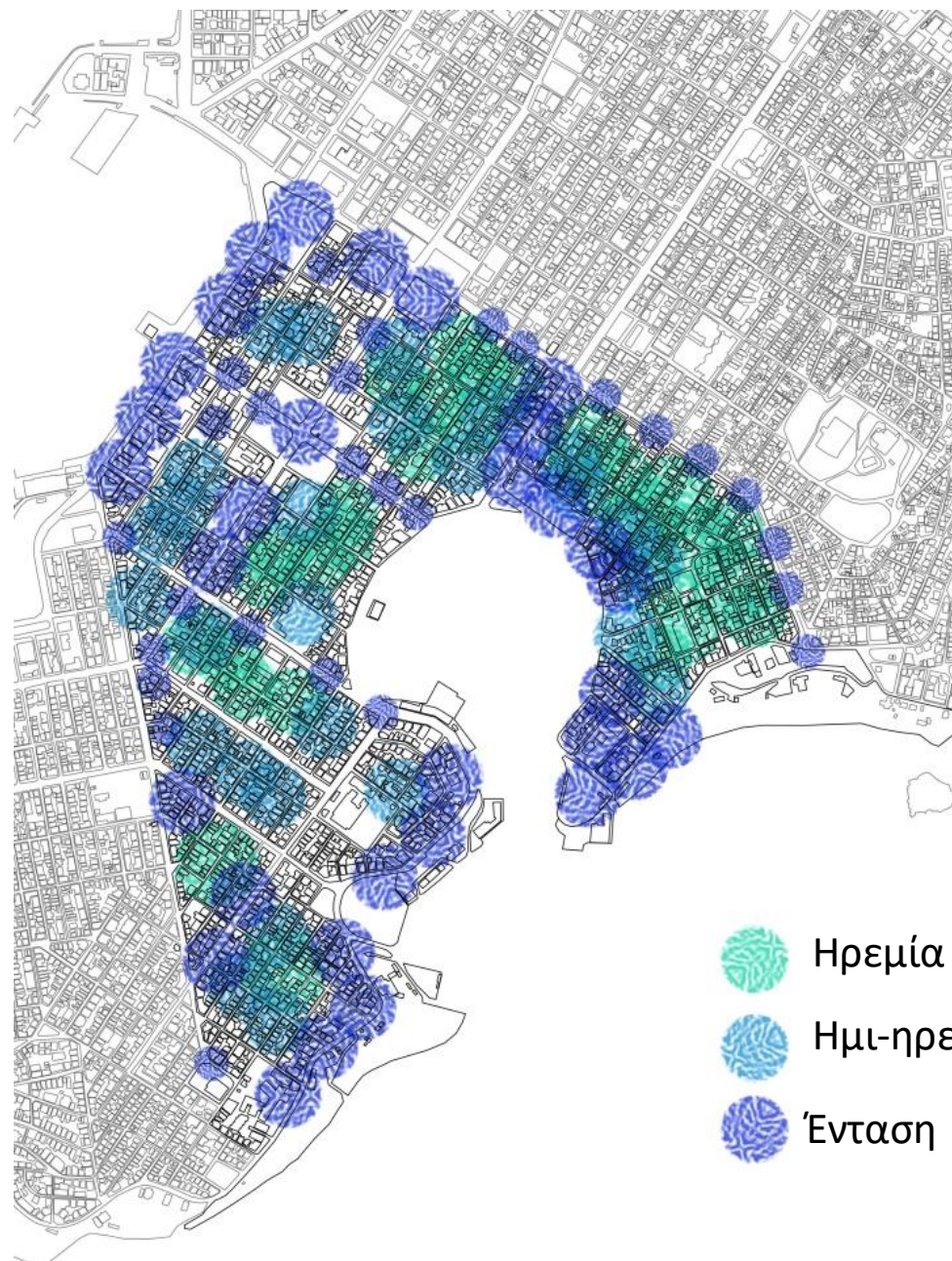


Στον Πειραιά συνυπάρχουν τα παλιά προπολεμικά κτήρια μαζί με τα σύγχρονα μεταπολεμικά. Τα νεοκλασικά κτίσματα είναι πολλά, λόγω της απότομης ανάπτυξης της περιοχής από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα και ύστερα. Τα περισσότερα από αυτά μένουν ανεκμετάλλευτα, λόγω αδιαφορίας ή του κόστους συντήρησης, ενώ άλλα είτε έχουν ανακαινιστεί και χρησιμοποιούνται από τον τριτογενή τομέα, είτε έχουν συντηρηθεί και λειτουργούν ως κατοικίες. Αρκετά βέβαια έχουν κατεδαφιστεί προκειμένου τα οικόπεδα να αξιοποιηθούν για έναν πιο επικερδή σκοπό.

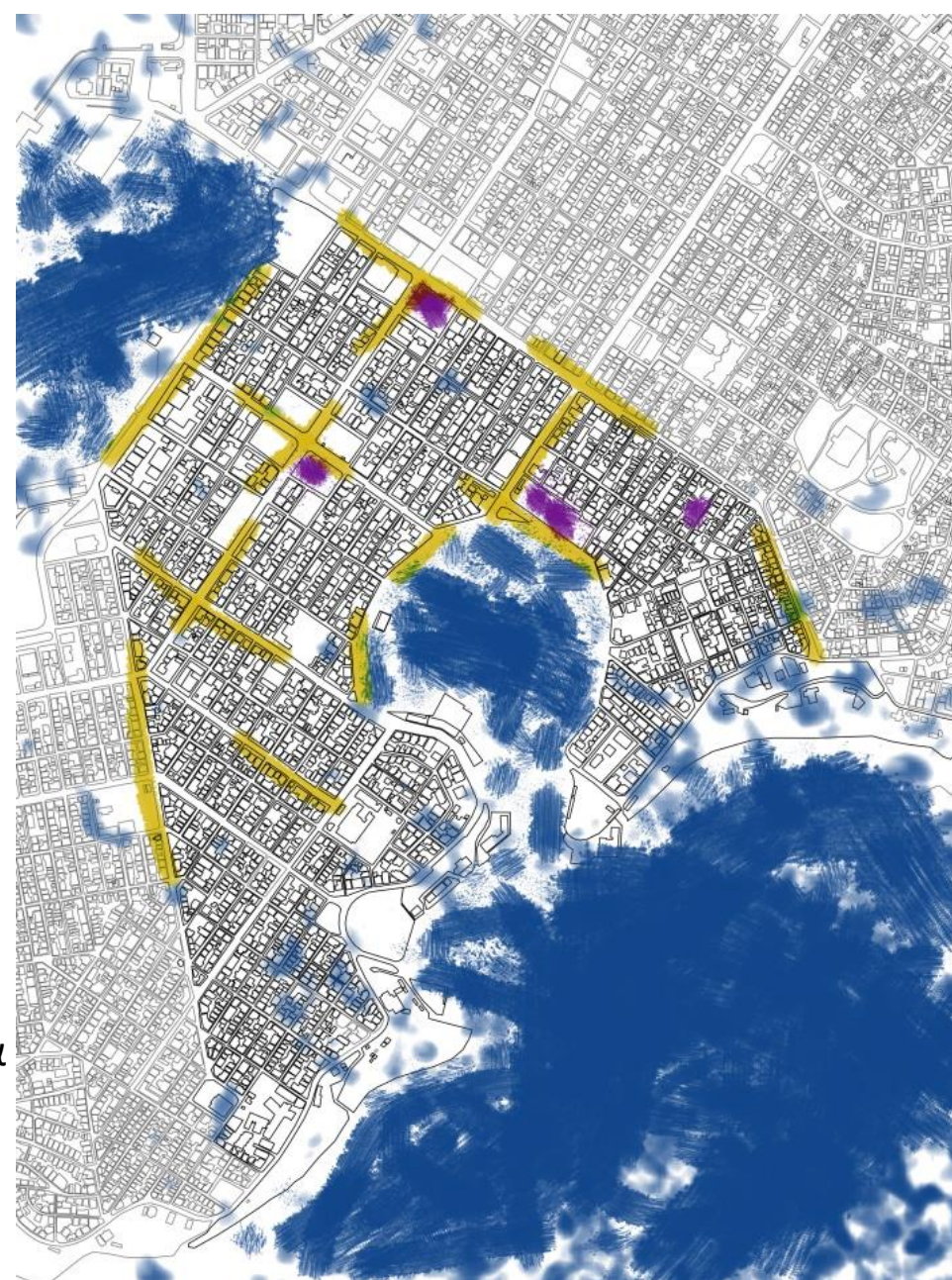
Τα παλιά κτήρια, επομένως, βρίσκονται διασκορπισμένα στην περιοχή και έρχονται σε **έντονη αντίθεση** με τα σύγχρονα κτήρια, τόσο λόγω της διαφοράς ύψους, όσο και λόγω της μορφολογίας τους.



Αισθήσεις



Χάρτης έντασης



Χάρτης ήχων

Ο πρώτος χάρτης μας δείχνει την ένταση που μπορεί να νιώσει ένας περιπλανώμενος στην περιοχή του Πειραιά. Ουσιαστικά, εκεί όπου είναι μεγαλύτερη υπάρχει και μεγαλύτερη κίνηση ανθρώπινου παράγοντα. Η αίσθηση έντασης-αναστάτωσης παρατηρείται κυρίως κατά τον περίπατο στους κεντρικούς δρόμους, ενώ η αίσθηση ηρεμίας εντοπίζεται στις γειτονιές με τις κατοικίες.

Ο δεύτερος είναι ένας χάρτης ήχων. Το γενικό πόρισμα εδώ είναι πως οι φυσικοί ήχοι υποχωρούν λόγω των θορύβων που προκαλούν άνθρωποι και μηχανές.

Υπόμνημα

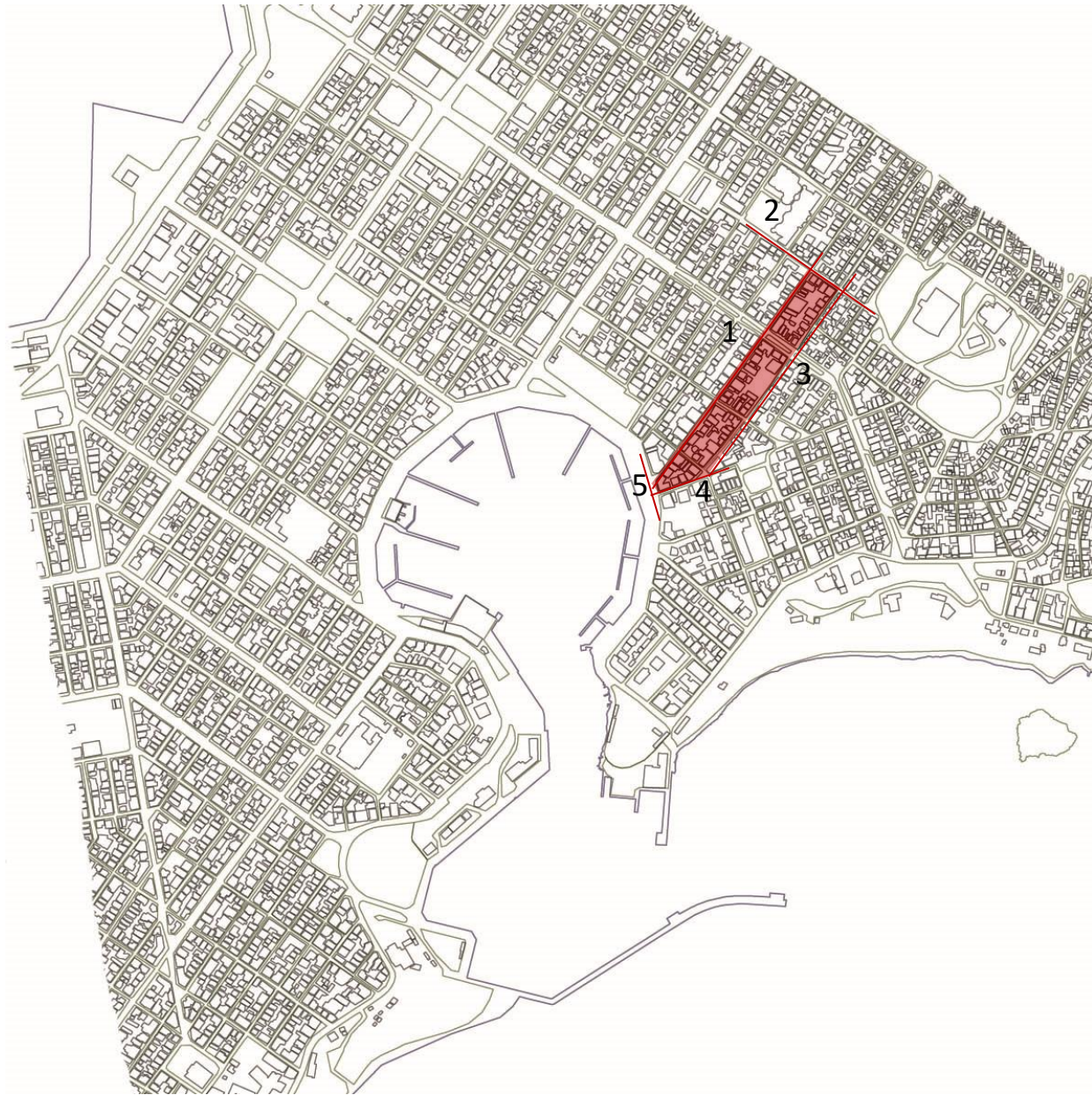
- Θάλασσα
- Φωνές από παιδικές χαρές - πάρκα
- Όχληση από αυτοκίνητα





Αναλυτικοί χάρτες υποπεριοχής

Λίγα λόγια για την υποπεριοχή

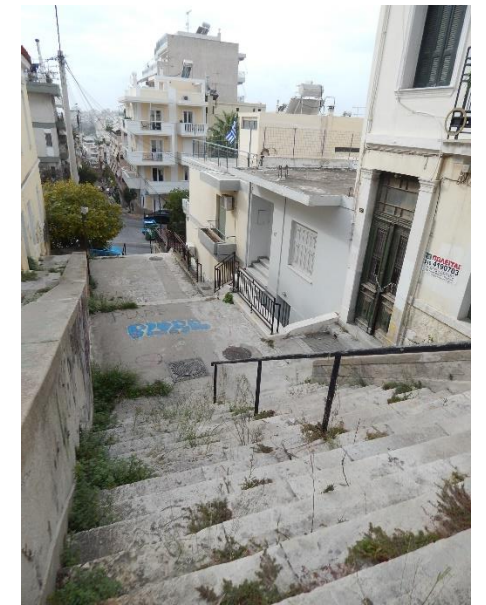
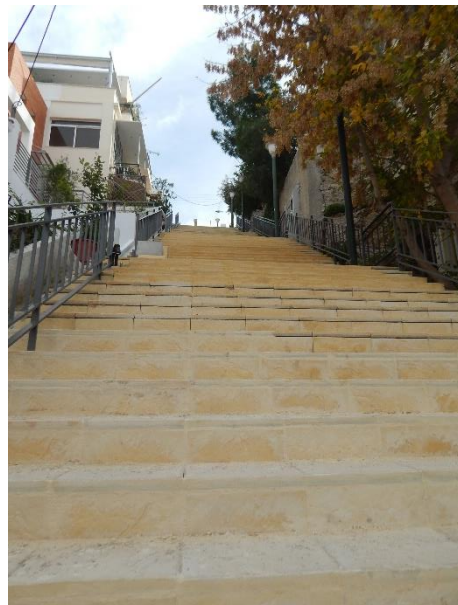


Η υποπεριοχή που μελετήθηκε περιλαμβάνει τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα που πλαισιώνονται από τις οδούς Νεωρείων, Τσαμαδού, Μουσών, Θρασυβούλου και την Ακτή Μουτσοπούλου.

Τα οικοδομικά τετράγωνα βρίσκονται κοντά στον λόφο Προφήτη Ηλία και αναπτύσσονται κάθετα στην λεωφόρο Βασ. Γεωργίου Β', ενώνοντας τον λόφο με τη θάλασσα του Πασαλιμανιού. Το έντονο ανάγλυφο της τοποθεσίας αυτής συνεπάγεται θέα προς τον υπόλοιπο Πειραιά από το σημείο της οδού Τσαμαδού, ενώ συμβάλλει στον ήσυχο χαρακτήρα της υποπεριοχής κοντά στον λόφο και στην αίσθηση μιας γειτονιάς αποκομμένης από την υπόλοιπη πόλη.

Στην υποπεριοχή υπάρχει επίσης ένα πάρκο, που αποτελεί ένα ευχάριστο κενό εν μέσω της πυκνής δόμησης.

1. Νεωρείων
2. Τσαμαδού
3. Μουσών
4. Θρασυβούλου
5. Ακτή Μουτσοπούλου



Χάρτης ορόφων

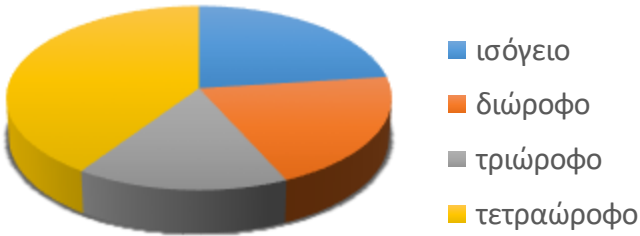


Υπόμνημα

- ισόγειο
- δ्वώροφο
- τριώροφο
- τέσσερις+ όροφοι



Όπως παρατηρούμε τα πολυώροφα κτήρια (από 4 ορόφους και πάνω) πληθαίνουν όσο πλησιάζουμε στο Πασαλιμάνι, ενώ στο οικοδομικό τετράγωνο πάνω από την οδό Βασιλέως Γεωργίου Α τα κτήρια είναι πιο χαμηλά. Παράλληλα όμως, είναι και πιο παλιά, ίσως επειδή όσο πιο κοντά στο λιμάνι και χαμηλά υψομετρικά, υπήρξε και μεγαλύτερη επίδραση από την ανάπτυξη στο εμπόριο αλλά και στον τριτογενή τομέα.



Χάρτης παλαιότητας



Υπόμνημα

- Πριν το 1920
- 1920-1950
- 1950-1985
- Μετά το 1985
- Υπό ανέγερση



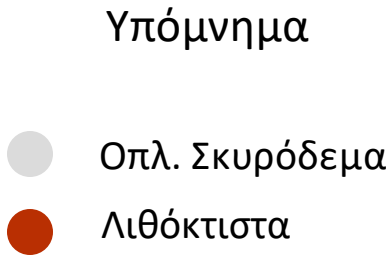
Στον χάρτη παρατηρούμε ότι τα κτήρια των διάφορων περιόδων βρίσκονται μοιρασμένα στα οικοδομικά τετράγωνα με εξαίρεση τα κτήρια που έχουν κατασκευαστεί μετά από το 1985, τα οποία βρίσκονται συγκεντρωμένα στα δυο οικοδομικά τετράγωνα κοντά στον λόφο.



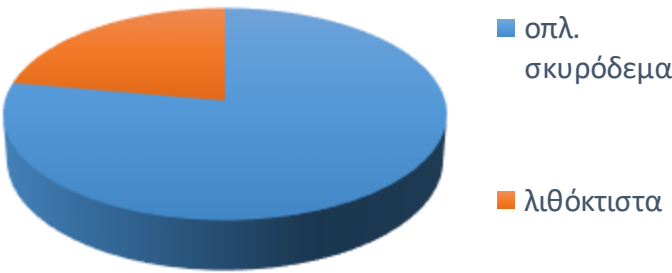
- πριν το 1920
- 1920-1950
- 1950-1985
- μετά το 1985
- υπό ανέγερση



Χάρτης είδους κατασκευής



Η πλειοψηφία των κτισμάτων της υποπεριοχής, είναι κατασκευασμένη με οπλισμένο σκυρόδεμα, ενώ κάποια κτήρια είναι λιθόκτιστα. Κατά βάση, τα κτήρια από οπλισμένο σκυρόδεμα αντιστοιχούν σε περιόδους κατασκευής από το 1920 και έπειτα, ενώ τα λιθόκτιστα κτήρια είναι προπολεμικά νεοκλασικά.



Χάρτης κατάστασης

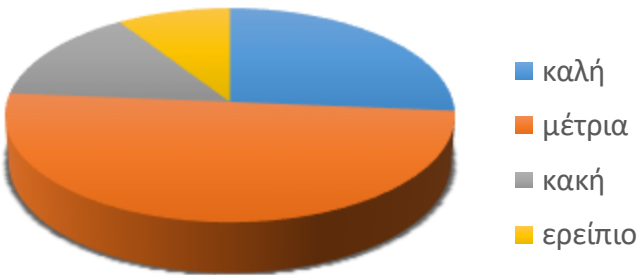


Υπόμνημα

- καλή
- μέτρια
- κακή
- ερείπιο



Κοντά στο λιμани λιγοστά είναι τα κτήρια σε καλή κατάσταση. Αυτά βρίσκονται κυρίως στο τελευταίο και απομακρυσμένο από το Πασαλιμάνι οικοδομικό τετράγωνο. Θετικό είναι πως τα κτήρια που είναι σε κακή κατάσταση δεν είναι πολλά, υπάρχουν όμως κάποια ερείπια τα οποία θέτουν το ζήτημα της καλής αισθητικής της γειτονιάς και της επανάχρησης των κτισμάτων.



Χάρτης χρήσεων ισογείου



- Υπόμνημα
- Εστίαση- αναψυχή
 - Πολιτισμός- σύλλογοι
 - Λιανικό εμπόριο
 - Εκπαίδευση
 - Κατοικία
 - Χωρίς χρήση
 - Υπό ανέγερση
 - Λοιπές χρήσεις



Ως λειτουργία σε μεγαλύτερο ποσοστό εδώ βρίσκεται η κατοίκηση. Παρόλα αυτά υπάρχουν και αρκετές λοιπές χρήσεις. Οι χώροι εκπαίδευσης σχεδόν εκλείπουν με μόνο ένα παράδειγμα φροντιστηρίου αγγλικής γλώσσας ενώ το ίδιο συμβαίνει και με τους πολιτιστικούς χώρους. Η εστίαση έχει μικρό ποσοστό και όπως είναι αναμενόμενο βρίσκεται στα οικοδομικά τετράγωνα κοντά στην Ακτή Μουτσοπούλου. Να σημειωθεί ότι αρκετοί είναι οι ισόγειοι χώροι που δεν έχουν κάποια χρήση, δίνοντας έτσι δυνατότητες για τη δημιουργία νέων χρήσεων και κάλυψης τυχόν αναγκών στην περιοχή.



Σύνδεσμος Γυναικών Κρήτης & Νήσων Αιγαίου



Τοπικό λιανικό εμπόριο



Ισόγειο χωρίς χρήση



Αναψυχή



Κατοικία



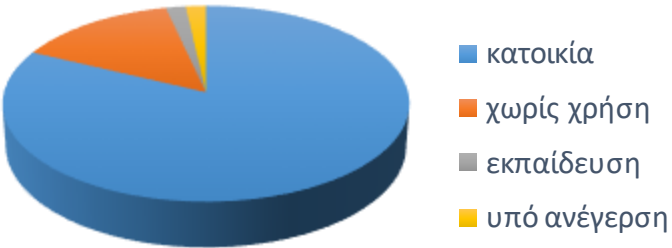
Χάρτης χρήσεων ορόφου



- Υπόμνημα
- Εκπαίδευση
 - Κατοικία
 - Χωρίς χρήση
 - Υπό ανέγερση



Παρατηρώντας πως η κατοίκηση στον όροφο είναι η επικρατέστερη λειτουργία μπορούμε να είμαστε σε θέση να πούμε πως πρόκειται για τόπο κατοικιών. Διακρίνονται επίσης κάποιοι όροφοι χωρίς χρήση, κυρίως στα οικοδομικά τετράγωνα κοντά στη Μαρίνα Ζέας.



Φροντιστήριο Ξένων Γλωσσών



Όροφοι χωρίς χρήση



Υπό ανέγερση



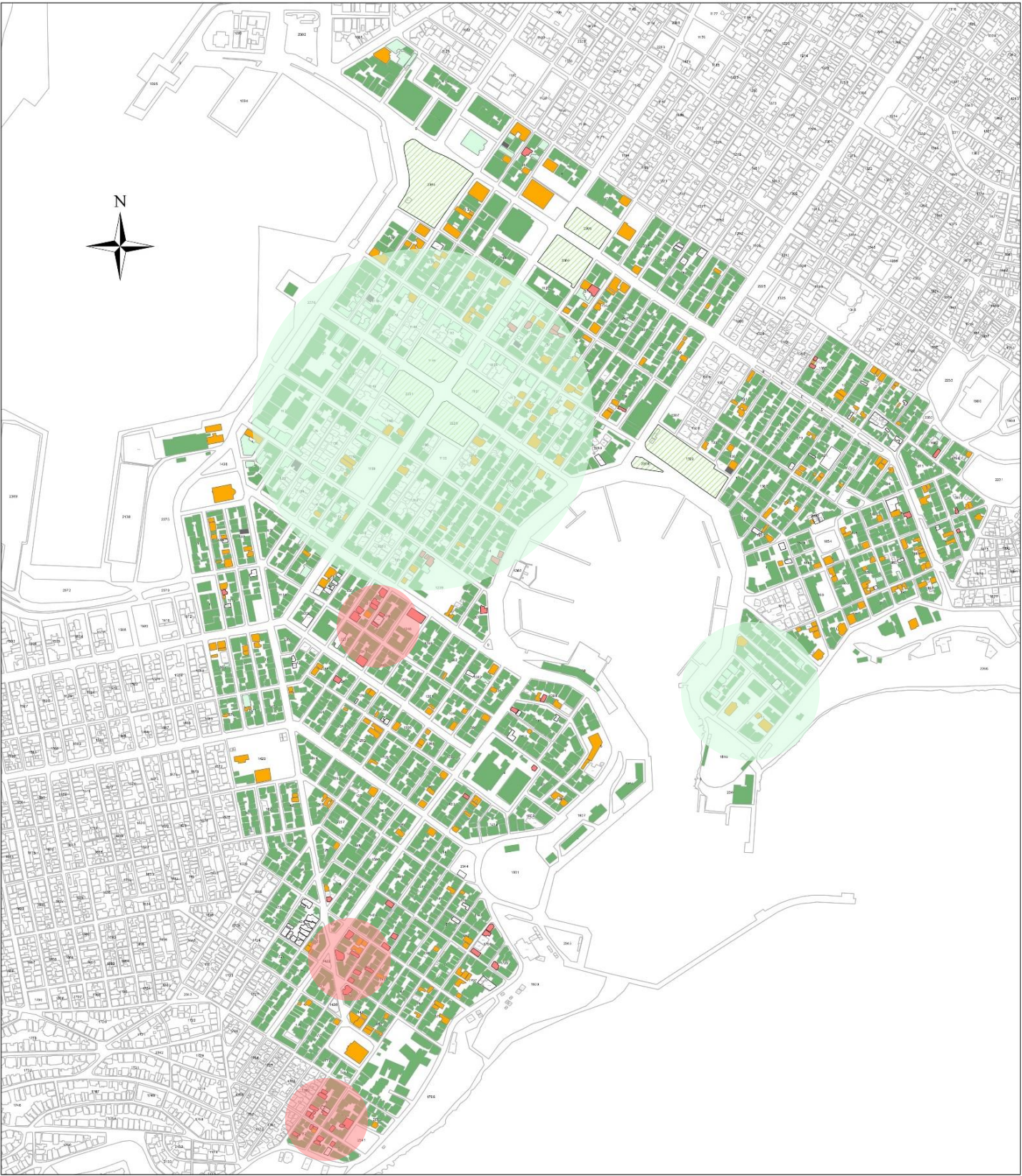
Κατοικία





Γενικοί χάρτες περιοχής

Γενικός χάρτης είδους κατασκευής



Διδάσκοντες
1. Κωνσταντίνος Σερράος, Καθηγητής
2. Ελένη Χανιώτου, Αναπληρώτρια καθηγήτρια
3. Μαρία Μάρκου, Επίκουρη καθηγήτρια (Συντονίστρια)
4. Κωνσταντίνος Βασιλείου, Δρ. Αρχιτεκτονικής Μηχανικός ΕΜΠ, (Ε.ΔΙ.Π.)
6. Αρχοντούλα Βασιλείου, Δρ. ΕΜΠ, Σχολή Αρχιτεκτονικών Μηχανικών, (Ε.ΔΙ.Π.)

GIS επεξεργασία και επιμέλεια χαρτών
Επαμεινώνδας Τσίγκας, Δρ. Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, ΕΤΕΠ
Κώστας Φιλίππας, Αρχιτεκτονικός Μηχανικός ΕΜΠ, Υπ.Δρ.

Οι χάρτες προέκυψαν από την αξιοποίηση Βάσης Δεδομένων που δημιούργησαν, με εκτεταμένη απογραφή, οι ομάδες των φοιτητών που παρακολούθησαν το μάθημα.

Ε.Μ.Π. - ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΜΑΘΗΜΑ : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Ι

Χειμ. Εξαρ. 2017 - 2018

0 0,05 0,1 0,2 0,3 0,4
Kilometers

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:4.000

ΕΙΔΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Επίπεδο Ισογείου

- Αδόμητο
- Οπλ. Σκυρόδεμα
- Λιθόκτιστο
- Πλινθόκτιστο
- Μεταλλική
- Σύμμεικτη
- Πλατείες - Ελεύθεροι ανοιχτοί χώροι

Καθώς η περιοχή του Πειραιά άρχισε να αναπτύσσεται και να πληθαίνει τα τελευταία χρόνια, είναι λογικό πως ανεγέρθηκαν πολλά κτήρια σε μικρό χρονικό διάστημα. Επίσης, λόγω της απότομης αύξησης του πληθυσμού υπήρξε η ανάγκη για μεγάλα και ψηλά κτήρια. Οι συνθήκες αυτές ικανοποιούνται με τα πολυώροφα κτίσματα από οπλισμένο σκυρόδεμα, γι' αυτό και αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό της περιοχής αυτής.

Αμέσως μετά και σε μικρό ποσοστό έρχονται τα λιθόκτιστα κτίσματα, τα οποία είναι κυρίως νεοκλασσικές κατοικίες που αφήνουν σημάδια του παρελθόντος στο παρόν. Τα κτίσματα αυτά βρίσκονται διασκορπισμένα στην περιοχή.

Αντίθετα, υπάρχουν κάποιες εστίες πλινθόκτιστων κτηρίων, γύρω από την εκκλησία Αγίου Βασιλείου και κοντά στο Αρχαιολογικό Μουσείο του Πειραιά.

Τέλος, εντοπίζονται λίγα μεταλλικά κτήρια, κυρίως στην περιοχή γύρω από την πλατεία Τερψιθέας.

Γενικός χάρτης περιόδου κατασκευής



Διδάσκοντες
1. Κωνσταντίνος Σερράος, Καθηγητής
2. Ελένη Χανιώτου, Αναπληρώτρια καθηγήτρια
3. Μαρία Μάρκου, Επίκουρη καθηγήτρια (Συντονίστρια)
4. Κωνσταντίνος Βαλεριάδης, Δρ. Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ, (Ε.ΔΙ.Π.)
6. Αρχοντούλα Βασιλαρά, Δρ. ΕΜΠ, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, (Ε.ΔΙ.Π.)

GIS επεξεργασία και επιμέλεια χαρτών
Επαμεινώνδας Τσίγκας, Δρ. Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, ΕΤΕΠ
Κώστας Φιλίππας, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ, Υπ.Δρ.

Οι χάρτες προέκυψαν από την αξιοποίηση Βάσης Δεδομένων που δημιούργησαν, με εκτεταμένη απογραφή, οι ομάδες των φοιτητών που παρακολούθησαν το μάθημα.

Ε.Μ.Π. - ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΜΑΘΗΜΑ : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Ι

Χειμ. Εξάμ. 2017 - 2018

0 0,05 0,1 0,2 0,3 0,4
Kilometers

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:4.000

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

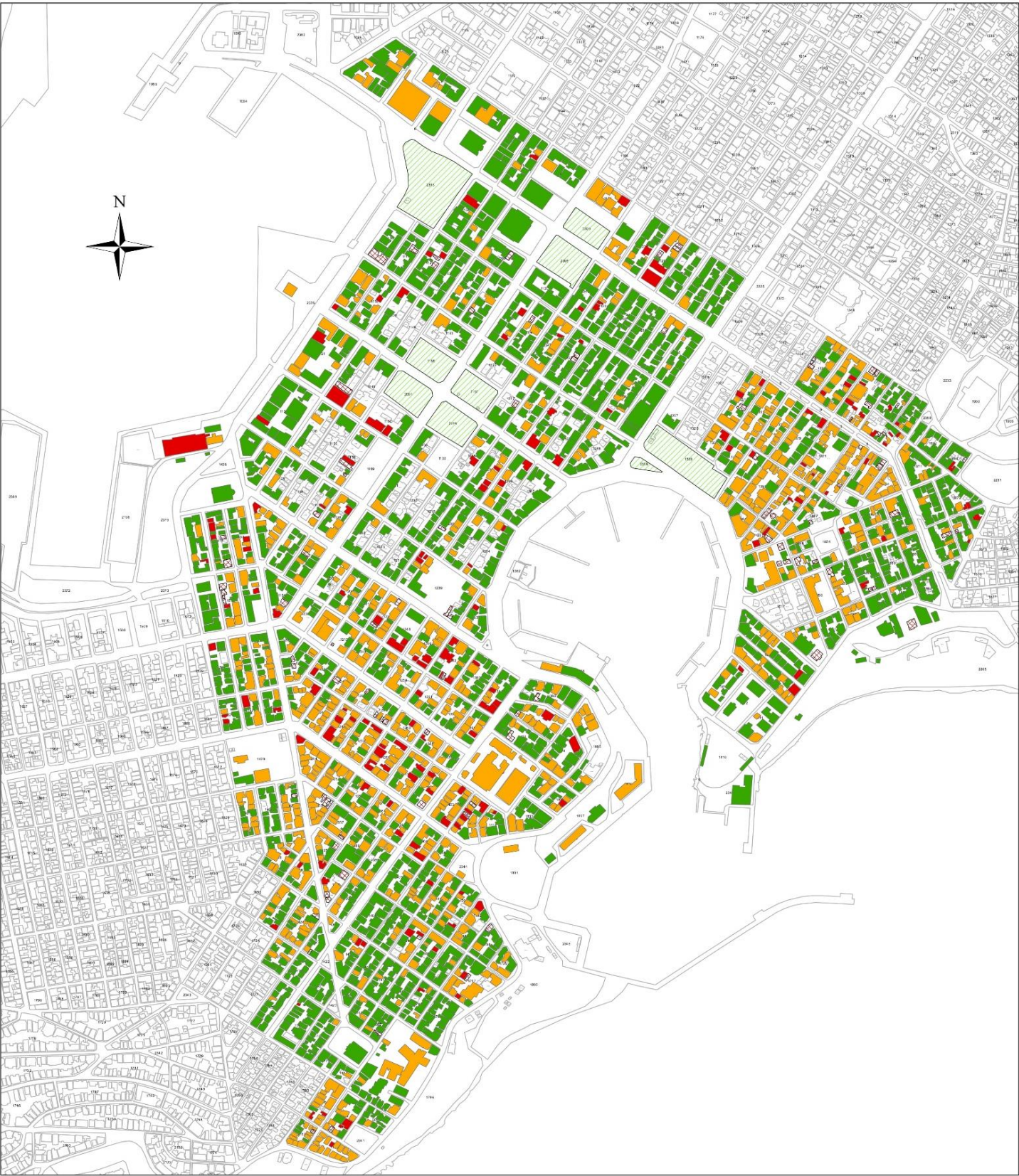
Επίπεδο Ισογείου

- Αδόμητα
- Προ 1920
- 1920-1950
- 1950-1985
- Μετά 1985
- Υπό ανέγερση
- Πλατείες - Ελεύθεροι ανοιχτοί χώροι

Σχετικά με την περίοδο κατασκευής γρήγορα γίνεται εμφανές ότι τα περισσότερα κτήρια κτίστηκαν τα τελευταία 70 χρόνια με αρκετά να χρονολογούνται μετά το 1985. Πάντως τα ίχνη του έχει αφήσει και μεγάλος αριθμός κτηρίων που κτίστηκαν στη διάρκεια του Μεσοπολέμου, τα οποία με τις ιδιαίτερες όψεις τους συχνά μας μεταδίδουν μια αίσθηση του Πειραιά από το δύσκολο παρελθόν εκείνης της εποχής με την γενικότερη εσωστρέφεια να χαρακτηρίζει την τοπική κοινωνία στη βάση των νέων κοινωνικοπολιτικών δεδομένων. Μια ελληνική κοινωνία που εμφάνισε αλυσιδωτές αντιδράσεις μετά την αθρόα συρροή των προσφύγων από τη Μικρά Ασία. Παράλληλα σε διάφορα σημεία σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης υπάρχουν και παραδείγματα κτηρίων προ του 1920, που με τις νεοκλασικές όψεις τους πλάι σε αυτές των εντελώς σύγχρονων στο σήμερα, δημιουργούν έντονα συναισθήματα στους παρατηρητές και υπενθυμίζουν ότι ο Πειραιάς έρχεται σε εμάς από το μακρινό παρελθόν.

Γενικός χάρτης κατάστασης κτηρίου

Σαν νεόκτιστη περιοχή είναι λογικό πως η κατάσταση των
υπαρχόντων κτηρίων θα είναι σχετικά καλή. Ωστόσο, τα καλής
κατάστασης κτήρια με τα μέτριας κατάστασης είναι ισάριθμα. Αυτό
συμβαίνει, διότι σαν πολυώροφα κτήρια οι χρήστες είναι πολλοί -το
οποίο σημαίνει δυσκολία στην συνεννόηση και περισσότερη
κίνηση/χρήση των χώρων-αδιαφορία για την συντήρηση των
κτισμάτων, είτε από την κακή χρήση αυτών. Φυσικά, υπάρχουν λίγα
κτήρια τα οποία είναι σε κακή κατάσταση -ακόμη και ερείπια- ή
παρατημένα.



Διδάσκοντες
1. Κωνσταντίνος Σερράος, Καθηγητής
2. Ελένη Χανιώτου, Αναπληρώτρια καθηγήτρια
3. Μαρία Μάρκου, Επίκουρη καθηγήτρια (Συντονίστρια)
4. Κωνσταντίνος Βαλεριάνου, Δρ. Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ, (Ε.ΔΙ.Π.)
6. Αρχοντούλα Βασιλαρά, Δρ. ΕΜΠ, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, (Ε.ΔΙ.Π.)

GIS επεξεργασία και επιμέλεια χαρτών
Επαμεινώνδας Τσίγκας, Δρ. Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, ΕΤΕΠ
Κώστας Φιλίππης, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ, Υπ.Δρ.

Οι χάρτες προέκυψαν από την αξιοποίηση Βάσης Δεδομένων
που δημιούργησαν, με εκτεταμένη απογραφή, οι ομάδες των
φοιτητών που παρακολούθησαν το μάθημα.

Ε.Μ.Π. - ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΜΑΘΗΜΑ : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Ι

Χειμ. Εξάμ. 2017 - 2018

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ

Επίπεδο Ισογείου

- Καλή
- Μέτρια
- Κακή
- Ερείπιο, παράπηγμα
- Πλατείες - Ελεύθεροι ανοιχτοί χώροι

0 0,05 0,1 0,2 0,3 0,4
Kilometers

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:4.000

Γενικός χάρτης χρήσεων

Ξεκινώντας κανείς από το λιμάνι του Πειραιά θα αντιμετωπίσει μια περιοχή με πολλή κίνηση και έντονο τον ανθρώπινο παράγοντα. Αυτό συμβαίνει διότι εισέρχεται σε εμπορική περιοχή, η οποία περιέχει και αρκετές υπηρεσίες και γραφεία. Προχωρώντας προς το κέντρο και κάτω της 2ας Μεραρχίας θα παρατηρηθεί πως υπάρχουν κτήρια είτε χωρίς χρήση είτε με μικτές χρήσεις. Και εκεί αρχίζει το κομμάτι των κατοικιών. Η κατηγορία αυτή λαμβάνει χώρα στο μισό κομμάτι του Πειραιά. Το άλλο μισό το αναλαμβάνει το εμπόριο, στο οποίο προαναφερθήκαμε. Η κατοικήσιμη περιοχή βρίσκεται γύρω από την περιοχή του Πασαλιμανιού, με τα μεγαλύτερα κτήρια – περίπου 10- να αναλαμβάνουν την περίθαλψη. Είναι εμφανές πως στην περιοχή που μελετάμε το χονδρεμπόριο, οι αθλητικές εγκαταστάσεις, οι πλατείες, η εκπαίδευση και οι σύλλογοι δεν λαμβάνουν ενεργό δράση. Αντίθετα με αυτά, πολλά κτήρια είναι υπό ανέγερση ή δεν χρησιμοποιούνται ή ανήκουν στις λοιπές χρήσεις.



Διδάσκοντες

- 1. Κωνσταντίνος Σερράος, Καθηγητής
- 2. Ελένη Χανιώτου, Αναπληρώτρια καθηγήτρια
- 3. Μαρία Μάρκου, Επίκουρη καθηγήτρια (Συντονίστρια)
- 4. Κωνσταντίνα Βαλεριάνου, Δρ. Αρχιτεκτων Μηχανικός ΕΜΠ, (Ε.ΔΙ.Π.)
- 6. Αρχοντούλα Βασιλαρά, Δρ. ΕΜΠ, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, (Ε.ΔΙ.Π.)

GIS επεξεργασία και επιμέλεια χαρτών
Επαμεινώνδας Τσίγκας, Δρ. Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, ΕΤΕΠ
Κώστας Φιλιππάκης, Αρχιτεκτων Μηχανικός ΕΜΠ, Υπ.Δρ.

Οι χάρτες προέκυψαν από την αξιοποίηση Βάσης Δεδομένων που δημιούργησαν, με εκτεταμένη απογραφή, οι ομάδες των φοιτητών που παρακολούθησαν το μάθημα.

Ε.Μ.Π. - ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΜΑΘΗΜΑ : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Ι

Χειμ. Εξάμ. 2017 - 2018

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Επίπεδο Ισογείου

- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Βιοτεχνία, Εργαστήρια, Συνεργείο
- Διοίκηση, υπηρεσίες
- Εκπαίδευση
- Εστίαση, Αναψυχή
- Κατοικία
- Λιανικό εμπόριο Τοπ.
- Λιανικό εμπόριο Υπερ.

- Λοιπές Χρήσεις
- Περιθαλψη – Υγεία, Πρόνοια
- Πολιτισμός, Σύλλογοι
- Προσωπικές υπηρεσίες
- Υπό ανέγερση
- Χωρίς χρήση
- Στάθμευση
- Πλατείες - Ελεύθεροι ανοιχτοί χώροι

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:4.000

Αξιολόγηση

Α. Προβλήματα

Χώροι άθλησης



Στον χάρτη που παρατίθεται σημειώνονται οι αθλητικές εγκαταστάσεις στην ευρύτερη περιοχή. Γενικά στον Πειραιά μικρό είναι το ποσοστό των αθλητικών χώρων ενώ, όπως γίνεται αντιληπτό στην περιοχή μελέτης δεν υπάρχει κανένας τέτοιος. Παρατηρήσαμε μάλιστα πως οι κάτοικοι χρησιμοποιούν την αποβάθρα του Πασαλιμανιού για τρέξιμο, χώρος που φυσικά δεν είναι κατάλληλος. Σημειώνουμε επίσης πως οι περισσότεροι χώροι έχουν πολύ εξειδικευμένη λειτουργία και δεν είναι ουσιαστικά προσβάσιμοι από το ευρύ κοινό. Τέτοιοι είναι το γήπεδο Καραϊσκάκη και οι εγκαταστάσεις του συλλόγου ιστιοπλοΐας που φαίνονται νοτιοανατολικά. Άμεση λοιπόν κρίνεται η ανάγκη για χώρους άθλησης. Αυτό φυσικά θα έχει ως αποτέλεσμα καλύτερο βιοτικό επίπεδο των κατοίκων, την ψυχαγωγία για μικρούς και μεγάλους και τη συνεύρεση των κατοίκων μεταξύ τους.

1. Δημοτικό Κολυμβητήριο Πειραιά
2. Οργανισμός Πολιτισμού Αθλητικού και Νεολαίας
3. Εθνικό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Πειραιώς
4. Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας
5. Στάδιο Καραϊσκάκη
6. Mini Tennis- Γαρμπή Μαρία και ΣΙΑ ΕΕ
7. Πέτρος Καπαγέρωφ- Εθνικό Κλειστό Γυμναστήριο Πειραιά- Κολυμβητήριο
8. Δημοτικό Γήπεδο Ποδοσφαίρου Αγίου Διονυσίου
9. Άγιος Ελευθέριος- Αθλητικός Πολιτιστικός Σύλλογος
10. Θεμιστόκλειο Δημοτικό Στάδιο Πειραιά
11. Παναγιώτης Σαλπέας- Κλειστό Γυμναστήριο Πειραιά



Α. Προβλήματα

Χώροι πρασίνου



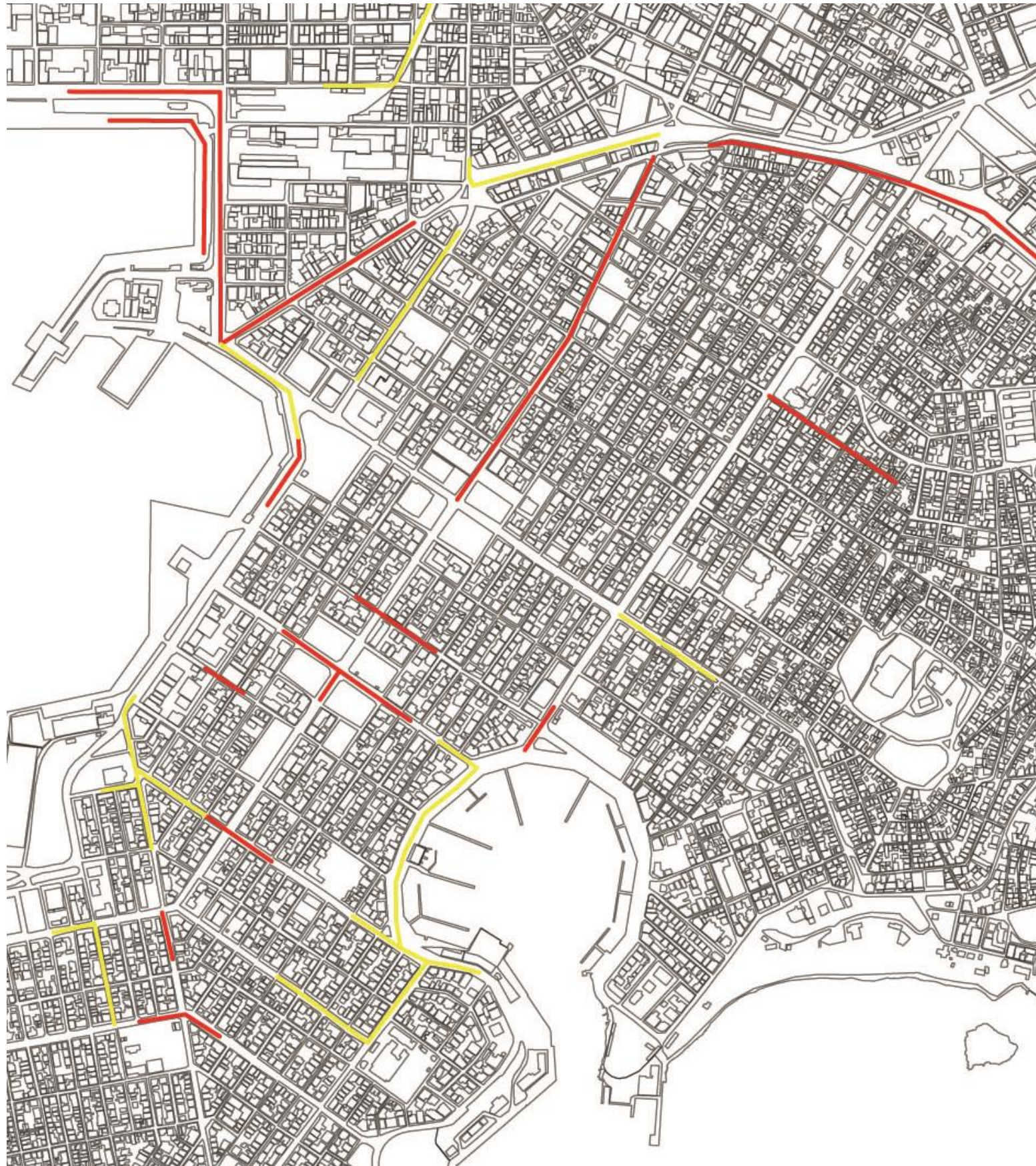
Ο Πειραιάς, ως πυκνοδομημένη και πυκνοκατοικημένη περιοχή, έχει μεγάλη ανάγκη από χώρους πρασίνου και πάρκα, τόσο γιατί αποτελούν μία ανάσα μέσα στη βουή της πόλης, όσο και γιατί οι γειτονιές χρειάζονται ήρεμους χώρους που θα επιτρέπουν τη βόλτα και τις συναναστροφές.

Πέραν της έλλειψης όμως τέτοιων χώρων, παρατηρείται και η υποβάθμιση κάποιων πάρκων, όπως είναι ένα κομμάτι της πλατείας Τερψιθέας. Φαίνεται δηλαδή ότι και οι ήδη διαμορφωμένοι χώροι που προορίζονται για τους κατοίκους δεν επιτελούν τον σκοπό για τον οποίο σχεδιάστηκαν.



Α. Προβλήματα

Κυκλοφοριακή συμφόρηση



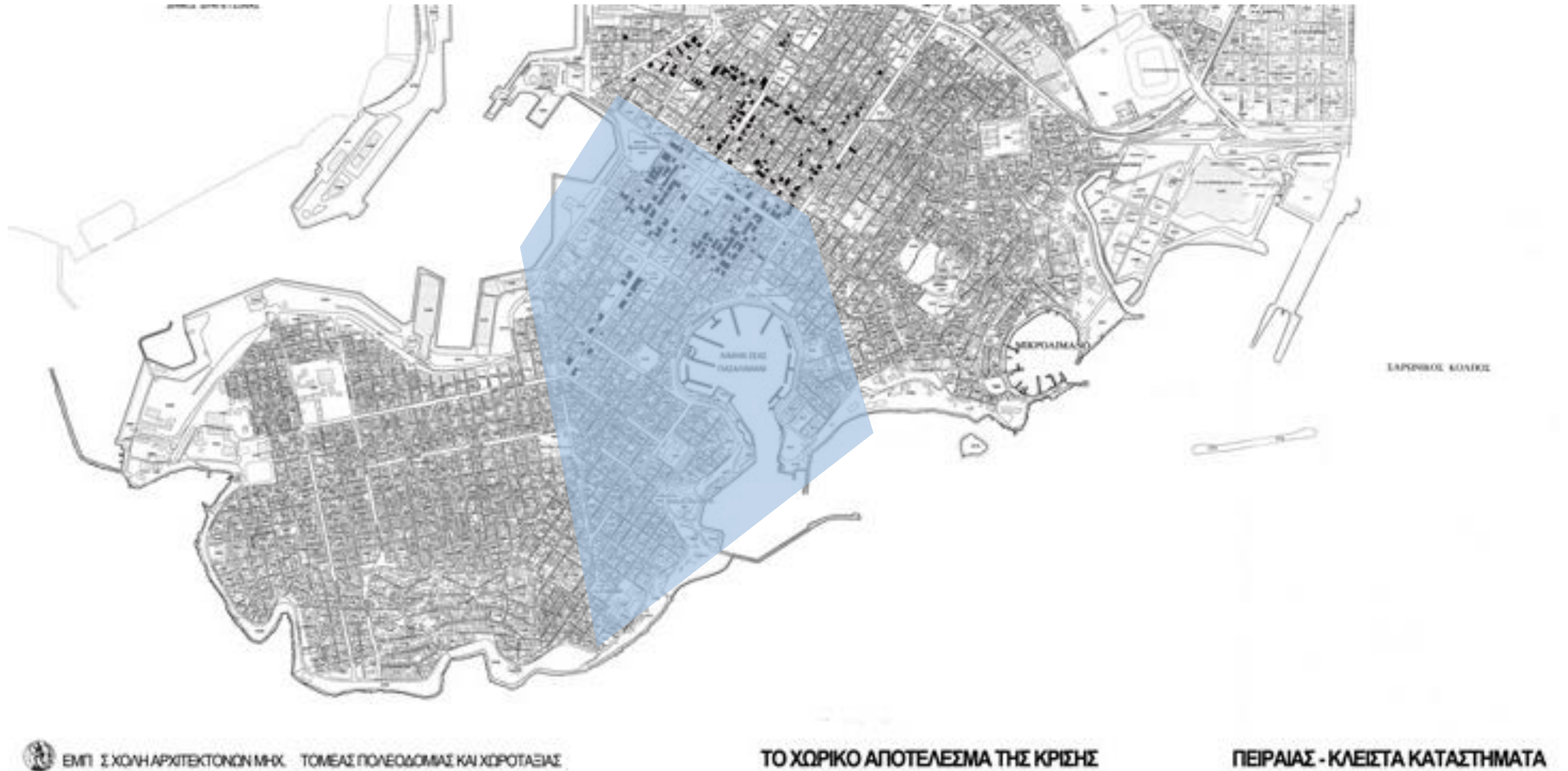
Ένα τυπικό πρωινό καθημερινής στις 09:00 παρατηρούμε έντονη κίνηση στην κάθοδο των αρτηριών από τις γύρω περιοχές προς τον Πειραιά με χαρακτηριστικό παράδειγμα την λεωφόρο Ποσειδώνος, Δημ. Γούναρη αλλά και την οδό 34ου Συντάγματος Πεζικού. Από συμφόρηση χαρακτηρίζεται η περιοχή του σταθμού του ηλεκτρικού αλλά και κάποιες οδοί που ενώνουν το μεγάλο εμπορικό λιμάνι με το Πασαλιμάνι, όπως η οδός Ηρώων Πολυτεχνείου, Σκουζέ και Χαριλάου Τρικούπη. Αυτό φαίνεται να προκαλεί δυσφορία των χρηστών των συγκεκριμένων δρόμων, δυσκολία στην διέλευση των πεζών ακόμα και αρνητικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις. Πιο ήπια η κίνηση στην περιφέρεια του Πασαλιμανιού και στα δυτικά όρια της περιοχής μελέτης. Στις υπόλοιπες οδούς φαίνεται πως η κυκλοφορία είναι άνετη. Γενικά σημαντικές είναι οι λεωφόροι Βασ. Γεωργίου, Ηρ. Πολυτεχνείου και Χατζηκυριακού και οι οδοί Σαχτούρη, Γρ. Λαμπράκη και Τζαβέλα.

Υπόμνημα

- Ήπια κίνηση
- Αυξημένη κίνηση

Α. Προβλήματα

Κτήρια χωρίς χρήση

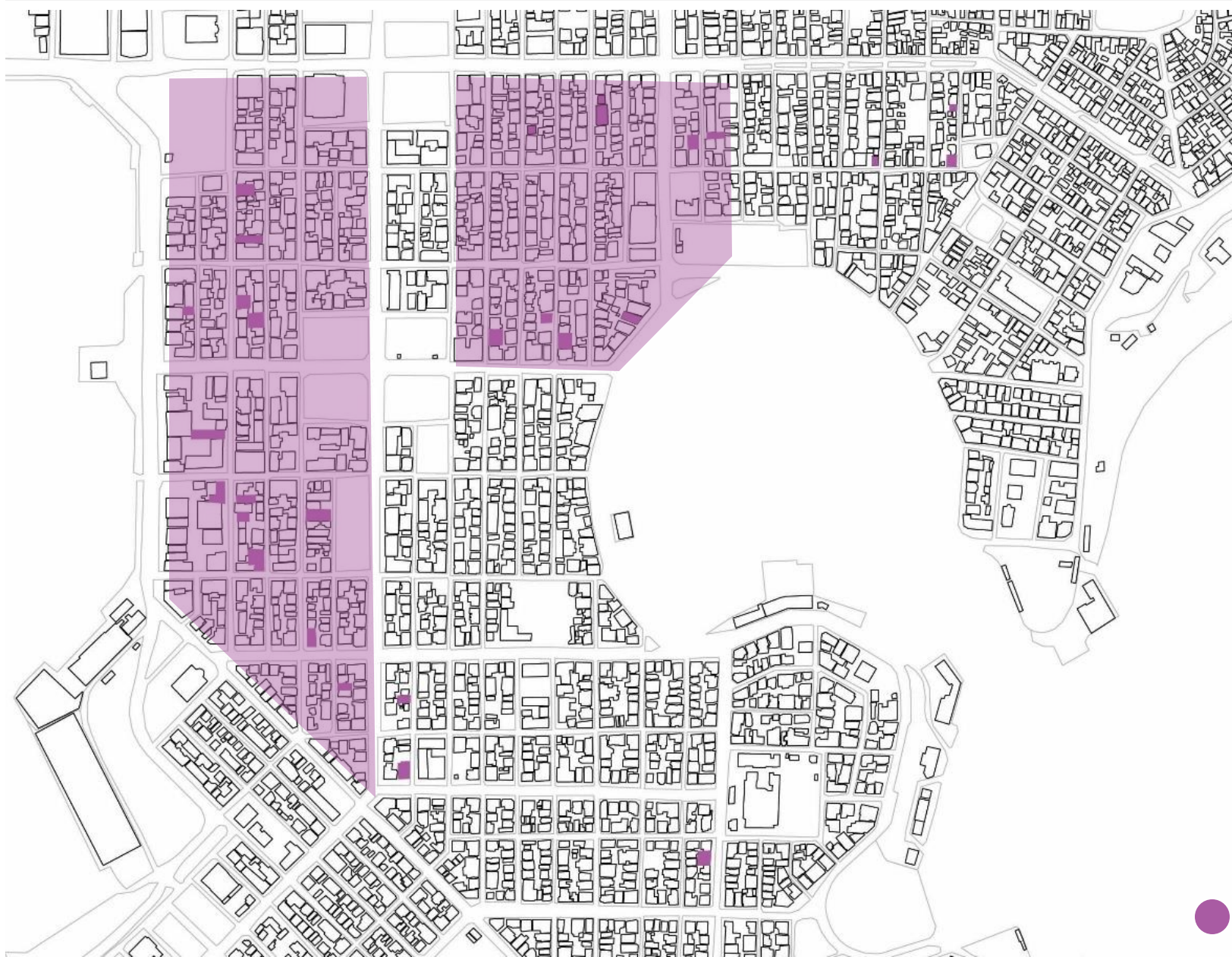


Πηγή: <http://www.athenssocialatlas.gr/en/article/vacant-shops/>

Στον παραπάνω χάρτη αποτυπώνονται τα κλειστά καταστήματα που καταγράφηκαν το 2016. Η πυκνότητά τους είναι πολύ υψηλή στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Φίλωνος, Μπουμπουλίνας, Υψηλάντου και τη Λεωφ. Βασ. Γεωργίου Α΄, ενώ εντοπίζονται ορισμένα και εκατέρωθεν της Λεωφ. Ηρώων Πολυτεχνείου. Εκτός από τα κλειστά καταστήματα, υπάρχουν και άλλα κτήρια, όπως παλιά προπολεμικά κτήρια, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται. Τέτοια κτήρια είναι πολλά, καθώς μερικά από τα νεοκλασικά επέζησαν παρά την γρήγορη εξάπλωση των πολυκατοικιών.

Α. Προβλήματα

Χώροι στάθμευσης



Τα περισσότερα κτήρια κατοικίας στον Πειραιά είναι πολυκατοικίες. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το δεδομένο ότι πάνω από το 68% των νοικοκυριών δεν διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, όπως προκύπτει από την απογραφή του 2011, καθιστά εμφανή την ανάγκη για χώρους στάθμευσης.

Στον χάρτη φαίνεται ότι οι χώροι στάθμευσης επί πληρωμή είναι συγκεντρωμένοι ως επί το πλείστον στην περιοχή όπου εντοπίζονται τα γραφεία και οι υπηρεσίες, δηλαδή κοντά στο επιβατικό λιμάνι, αλλά και στο κομμάτι που ορίζεται από τις οδούς 2ας Μεραρχίας, Γρ. Λαμπράκη και Καραϊσκού. Το πρώτο κομμάτι ορίζεται από δρόμους μεγάλης κίνησης και βρίσκεται σε σημείο μεγάλης προσέλευσης εργαζομένων, γι' αυτό και υπάρχει μεγαλύτερη ανάγκη για χώρους στάθμευσης.

Αντίθετα, στους δευτερεύοντες δρόμους που ορίζουν τα οικοδομικά τετράγωνα με τις κατοικίες, δεν υπάρχουν καθορισμένοι χώροι στάθμευσης, καθώς η πυκνότητα της δόμησης είναι πολύ αυξημένη και αφορά πλέον ιδιωτικά κτήρια και όχι δημόσια. Αυτό οδηγεί στο σημαντικό πρόβλημα της παρόδιας στάθμευσης, δεδομένου ότι σε συνδυασμό με τους στενούς δρόμους, την έλλειψη πεζοδρομίων και την πυκνή δόμηση, δημιουργεί ασφυκτικές συνθήκες.

● Υπάρχουσες θέσεις parking επί πληρωμή



B. Δυνατότητες

Αρχαία υπολείμματα



Στην περιοχή του Πειραιά, και ειδικά κοντά στα δύο λιμάνια, το επιβατικό και της Ζέας, υπάρχουν πολλά αρχαία υπολείμματα, τα οποία οφείλονται στη μακρά ιστορία του Πειραιά.

Κάποιοι από τους αρχαιολογικούς χώρους βρίσκονται προστατευμένοι, όπως το αρχαίο θέατρο της Ζέας, το οποίο βρίσκεται εντός του χώρου του Αρχαιολογικού Μουσείου Πειραιά, και τα αρχαία υπολείμματα νεωσοίκων (εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνταν γαι την επισκευή των τριήρων) στην Ακτή Μουτσοπούλου, ωστόσο αρκετά υπολείμματα μένουν εκτεθειμένα και συνεπώς άμεσα προσβάσιμα από τους περιπατητές. Είναι σημαντικό επίσης το γεγονός ότι συνεχώς νέα ευρήματα γίνονται γνωστά, όπως αυτά στην περιοχή των έργων για το μετρό.

Συμπερασματικά, η ιστορία του Πειραιά είναι μέρος της ζωής των κατοίκων και γι’ αυτό θα μπορούσε να αξιοποιηθεί, προσφέροντας ένα παραπάνω πολιτιστικό ενδιαφέρον στην περιοχή.

- 1. Αρχαίο θέατρο Ζέας - Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά
- 2. Ρωμαϊκές οικίες Τερψιθέας
- 3. Αρχαίοι νεώσοικοι Ζέας
- 4. Σηράγγιο
- 5. Νέες ευρήματα

Αρχαιολογικό Μουσείο



Ρωμαϊκές οικίες



Σηράγγιο (Σπήλαιο του Παρασκευά)

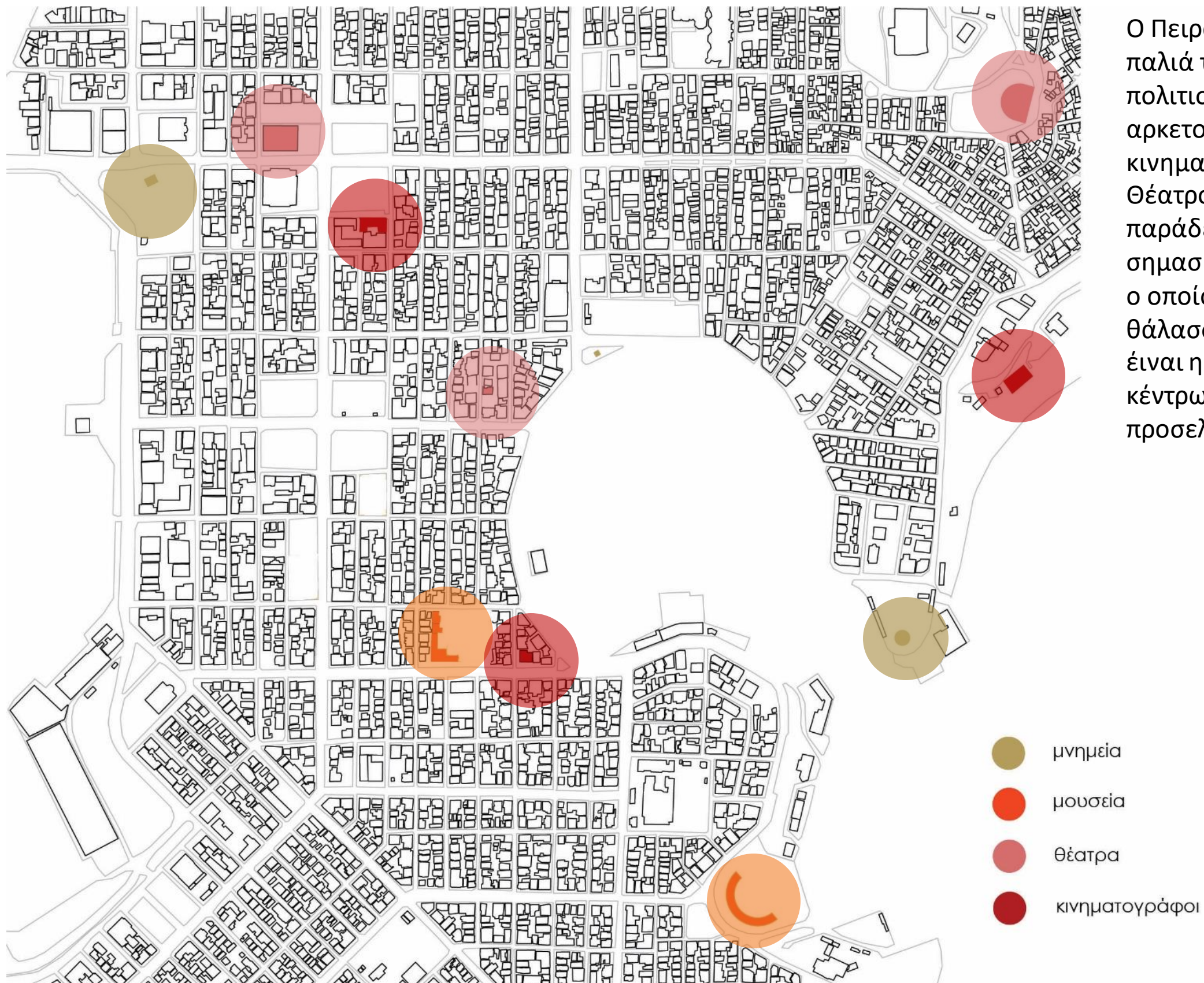


Νέα ευρήματα



Β. Δυνατότητες

Πολιτιστικά κέντρα – Χώροι ψυχαγωγίας



Β. Δυνατότητες

Κάποιες ακόμα δυνατότητες της περιοχής είναι, σε συνδυασμό με τα παραπάνω:

- Η συντήρηση και επανάχρηση των ιστορικών νεοκλασικών κτηρίων, προκειμένου να τονωθεί η σημαντική ιστορική πλευρά του Πειραιά



- Η αξιοποίηση της Μαρίνας Ζέας ως πόλου αναψυχής και βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων



- Η χρήση των κενών οικοπέδων και κτηρίων με στόχο την κάλυψη των αναγκών της περιοχής

Πηγές

_ <http://www.destinationpiraeus.com>

_ <http://mlp-blo-g-spot.blogspot.gr>

_ Ιστορική πορεία Πειραιά, Καθημερινή, Επτά Ημέρες

Πηγές - Βιβλιογραφία