

Η Πειραιϊκή Χερσόνησος



Πολοδομία και Χωρικός Σχεδιασμός 1 : 2018-19
Κελέκη Χρυσάνθη
Παναγιωταροπούλου Βασιλική
Peis Eva
Φροντιστήριο : Κ. Σερράος

Περιεχόμενα

_Εισαγωγή

_Ιστορικά στοιχεία

_Ανάλυση περιοχής μελέτης

_Μελέτη οικοδομικών τετραγώνων

_Συμπεράσματα - Αξιολογήσεις

Εισαγωγή

Η εργασία αυτή έχει ως στόχο την κατανόηση των βασικών μεθόδων πολεοδομικής ανάλυσης του χώρου και την εξαγωγή συμπερασμάτων πάνω σε θέματα που προέκυψαν από αυτήν. Η περιοχή μελέτης μας χωροθετείται στην Πειραιϊκή χερσόνησο, μια περιοχή με πολλές ιδιαιτερότητες και δυναμικές. Η προσέγγισή μας ξεκινά με μια προσπάθεια σύνδεσης της περιοχής με τον ευρύτερο χώρο και συνεχίζει με την ανάλυση επιμέρους θεμάτων που προκύπτουν από την μελέτη του χώρου. Έπειτα, προσεγγίζουμε ειδικότερα ένα σύνολο από οικοδομικά τετράγωνα, τα οποία μελετούμε με ειδικότερα μέσα, σε βαθύτερο επίπεδο. Τέλος, εξάγουμε συμπεράσματα με βάση την αξιολόγηση του υλικού που προέκυψε από τα παραπάνω στάδια, με στόχο την εστίαση σε ειδικά θέματα που αφορούν την περιοχή και που θα μπορούσαν να αποτελέσουν αφορμή για προτάσεις πολεοδομικής επέμβασης στο μέλλον.

Στο πλαίσιο αυτής της προσέγγισης, χρησιμοποιήθηκαν διάφορα εργαλεία ανάλυσης του χώρου, όπως προσωπική παρατήρηση, χαρτογράφηση, σημειώσεις, φωτογραφίες, διαθέσιμο βιβλιογραφικό και χαρτογραφικό υλικό. Τα εργαλεία αυτά μας επέτρεψαν να παράξουμε υλικό που περιγράφει, κατά το δυνατόν, τα χωρικά επίπεδα που συνθέτουν την περιοχή μελέτης, υλικό που μας βοήθησε στην σύγκριση και αξιολόγηση καταστάσεων στον άξονα της εξαγωγής συμπερασμάτων.

Ιστορικά στοιχεία

Ο Πειραιάς στην αρχή του νήματος της ιστορίας ήταν νησί, που με τις διάφορες γεωλογικές μεταβολές του πλανήτη ενώθηκε με την ενδοχώρα της Αττικής. Το όνομά του προέρχεται από το “πέραν”, το πέρασμα δηλαδή από την μία πλευρά της Αττικής στην άλλη. Τα πρώτα δείγματα ζωής στην περιοχή εμφανίζονται στα 2600 πΧ, ενώ σαφείς αποδείξεις για την κατοίκηση εκεί εντοπίζονται στα 1300 π.Χ.

Η πρώτη ακμάζουσα φάση του Πειραιά ξεκινά το 510 πΧ, όταν ο Κλεισθένης ιδρύει την Αθηναϊκή Δημοκρατία και οι δήμοι της περιοχής δημιουργούν το σύνδεσμο “Τετράκωμο Ηράκλειο”. Στις αρχές του 5ου αιώνα, ο Θεμιστοκλής εισηγείται και πετυχαίνει την μεταφορά του λιμανιού της πόλης από το Φάληρο στον Πειραιά. Λίγα χρόνια αργότερα, υπό την επίβλεψη του Θεμιστοκλή αρχίζουν τα πρώτα λιμενικά έργα και οι οχυρώσεις για το επίνειο της πόλης των Αθηνών. Σημαντική στιγμή αυτής της περιόδου είναι η κατασκευή των Μακρών Τειχών, μετά τη νίκη στο Μαραθώνα το 490 π.Χ. Η ακμή του Πειραιά στην αρχαιότητα φτάνει στο αποκορύφωμά της την “χρυσή εποχή” του Περικλή, όποτε και οικοδομούνται επιβλητικά κτήρια και δημόσιοι χώροι και το κέντρο της πόλης αναδιαμορφώνεται από τον Ιππόδαμο το Μιλήσιο. Το πέρας των Πελοποννησιακών πολέμων φέρνει την παρακμή του Πειραιά ως συνάρτηση της αποδυνάμωσης των Αθηνών, με τους Σπαρτιάτες να υποχρεώνουν σε καταστροφή των Μακρών Τειχών, μέχρις και την ολοκληρωτική καταστροφή του Πειραιά όταν ο Ρωμαίος Σύλλας κατέλαβε την περιοχή το 87 π.Χ.

Για πολλά χρόνια, περίπου 19 αιώνες, ο Πειραιάς έχασε κάθε παλαιότερη αίγλη του και κατοικούταν ελάχιστα, σε κάποιες περιόδους και καθόλου. Η επαναφορά του Πειραιά στο προσκήνιο γίνεται με την δημιουργία του νεότερου ελληνικού κράτους το 1834 και την μεταφορά της πρωτεύουσας από το Ναύπλιο στην Αθήνα. Τότε αρχίζει να διαφαίνεται μέλλον για τον Πειραιά ως

συνδυατικό κρικό του νεοσυσταθέντος κράτους με τη δύση. Ήδη από το 1832 αρχίζει ο Πειραιάς να επηρεάζει τα πράγματα, καθώς προτείνεται από τον Guttensohn, αρχιτέκτονα του Λουδοβίκου του Α΄ της Βαυαρίας ως πρωτεύουσα του κράτους. Ακόμα και αν αυτή η πρόταση απορρίφθηκε, ο Πειραιάς το 1834 ενετάχθη στα σχέδια των Κλεάνθη - Schaubert που προέβλεπαν μια νεοκλασική χωροθέτηση της πόλης και των δημόσιων κτηρίων της, κατά το Ιπποδάμιο σύστημα, με πρόβλεψη για 15.000 κατοίκους. Από τις κινήσεις αυτές φαίνεται ότι ξεκινά να αναβαθμίζεται η περιοχή. Η αναβάθμιση αυτή επιβεβαιώνεται και από χαρακτηριστικές κινήσεις της πολιτείας όπως για παράδειγμα την σιδηροδρομική σύνδεση με την Αθήνα το 1869, τις πρώτες προσπάθειες για εκβιομηχάνιση της περιοχής την δεκαετία 1860-70 (με χαρακτηριστικά παραδείγματα τον αλευρόμυλο Καπράνου, το σιδηρουργείο Βασιλειάδη, τις επιχειρήσεις Ρετσίνας και Κούππας, την κεραμοποιία Δηλαβέρη), την μεταφορά της Σχολής Ευελπίδων από την Αίγινα στον Πειραιά το 1837 και την διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου το 1893. Την περίοδο αυτή, μέχρι και τις αρχές του 20ου αιώνα, παράλληλα με την ανάπτυξη της βιομηχανίας αναπτύσσεται και το λιμάνι, μέχρι ότου φτάσει να γίνει ναυτιλιακό κέντρο της Μεσογείου με τεράστια εμπορική δραστηριότητα. Το λιμάνι διάγει βίους παράλληλους με την πόλη του Πειραιά, καθώς οι κάτοικοί αυτής ζούν από και για το λιμάνι, είτε είναι βιομήχανοι, ναυτιλιακές εταιρίες, έμποροι, είτε ναυτικοί και ναυτεργάτες.

Η μεγάλη αυτές εποχές του Πειραιά αρχίζουν να σβήνουν στις αυγές του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, με δείγματα αποβιομηχάνισης να υπάρχουν από τις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα. Περίπου το 1/3 του πληθυσμού ρίχνεται στην ανεργία και οι συνεχείς οικονομικές κρίσεις που βιώνει η χώρα δεν αφήνουν ανεπηρέαστο το λιμάνι. Η μεγάλη εισροή προσφύγων το 1922 έδωσε μια ανάσα στην οικονομική ζωή του Πειραιά καθώς ξεκίνησαν πάλι να λειτουργούν κάποιες βιομηχανίες με το νέο εργατικό δυναμικό, αλλά και πάλι η περίοδος αυτή έσβησε με τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όποτε και καταστράφηκε το 75% περίπου των οικοδομών της περιοχής, με τις αναμενόμενες συνέπειες στην οικονομία και την κοινωνική ζωή της πόλης.

Την περίοδο 1945-50 αποκατεστάθησαν οι ζημιές του πολέμου με σκοπό την ανασύνταξη του λιμανιού, όμως μόνο από το 1955 άρχισαν να εκτελούνται σημαντικά έργα με στόχο τον εκσυγχρονισμό του λιμανιού. Μεταπολεμικά το λιμάνι αποκτά χαρακτήρα σχεδόν ολοκληρωτικά εμπορικό, και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1960 αναπτύσσεται και πάλι σημαντικά. Μέχρι και το 1980, ο πειραιϊκός στόλος ανθίζει, το εμπόριο και η ναυτιλία είναι ο κύριο, αν όχι ο μόνος, βιοποριστικός παράγοντας της περιοχής, οι ναυτιλιακές εταιρίες εγκαθίστανται στο κέντρο της πόλης, και ιδιαίτερα στην πειραιϊκή χερσόνησο η ανοικοδόμηση πολυκατοικιών χτυπά κόκκινο. Η όψη της πόλης αλλάζει σημαντικά, προτού μπει στην κρίση της δεκαετίας του 1980.

Από τα τέλη της προηγούμενης δεκαετίας διαφαινόταν το γεγονός ότι ο στόλος άρχισε να μειώνεται, μέχρις ότου φτάσει στο 1/4 των προηγούμενων ετών. Το ένα μετά το άλλο τα γεγονότα σε οικονομικό επίπεδο οδηγούν την εγκατάλειψη του ελληνικού στόλου και την μειωμένη απασχόληση των ελλήνων ναυτικών. Την περίοδο αυτή το εργατικό δυναμικό του λιμανιού αποτελείται από μετανάστες και πρόσφυγες που συρρέουν για μια καλύτερη ζωή. Οικονομικά ο Πειραιάς φθίνει, και αρκείται στην είσπραξη τελών, ενώ δεν υπάρχουν σημαντικές κινήσεις για ανάπτυξη και επένδυση κεφαλαίων. Το σκηνικό αυτό αρχίζει να αλλάζει με τις αυγές της δεκαετίας του 1990 όπου και βλέπουμε πάλι μια αναπτυξιακή τάση στο πολύπαθο επίνειο της πρωτεύουσας.

Η Πειραιϊκή Χερσόνησος

Η αρχαιολογική σκαπάνη έχει μέχρι στιγμής φέρει στο φώς ευρήματα που δείχνουν πως η πειραιϊκή χερσόνησος, όπως και ο υπόλοιπος Πειραιάς κατοικούταν από την προϊστορική περίοδο, μέχρι και την κλασική αρχαιότητα. Ενδιαφέρον στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι στην βόρεια πλευρά της χερσονήσου, στο κομμάτι που ονομαζόταν Σταυρός, διασώζονταν κάποια υπόγεια κτίσματα σκαλισμένα στους βράχους που οι κάτοικοι αποκαλούσαν “θεόσπιτα”.

Οι πρώτες γραπτές αναφορές συγκεκριμένα για την Πειραιϊκή χερσόνησο ξεκινούν την κλασική εποχή με την κατασκευή των τειχών από τον Θεμιστοκλή το 494 πΧ. Στις αναφορές εκείνες, η περιοχή αναφέρεται ως “Ακτή”, και από ότι μπορούμε να συμπεράνουμε από τα όριά της “ο χώρος εντός των πειραιϊκών τειχών και πλησίων της θαλάσσης”, καταλαβαίνουμε ότι αντιστοιχούσε στο κομμάτι που σήμερα εκτείνεται μεταξύ του λιμένα Ζέας και του κεντρικού λιμένα Πειραιά, και επεκτείνεται νοτιοδυτικά μέχρι τις ακτές.

Η πειραιϊκή χερσόνησος από τα αρχαία χρόνια αξιοποιήθηκε για τα λατομεία της, από τα οποία πάρθηκαν τα υλικά για την κατασκευή των τειχών του Πειραιά και των μεγάλων λιμενικών έργων. Συγκεκριμένα, τα λεγόμενα “αγκωνάρια του Πειραιά”, εξήγαν τον γνωστό ακτιτή λίθο, που χρησιμοποιήθηκε κατά κόρον σε κατασκευές τειχών, μέχρι και στην νότια κλιτύ της αθηναϊκής Ακρόπολης.

Η ιστορία της πειραιϊκής χερσονήσου ακολουθεί την τύχη του υπόλοιπου Πειραιά, και επανεμφανίζεται στο προσκήνιο στα τέλη του 19ου αιώνα. Μέχρι τότε, δε θα ήταν υπερβολή να πει κανείς ότι η πειραιϊκή ήταν ένας άγονος τόπος, και η ζωή έφτανε μέχρι τα όρια της οδού Σαχτούρη, με εξαίρεση ίσως τον σταθμό λήψης και διαβίβασης σημάτων (Σταυρός), το Χατζηκυριάκειο ορφανοτροφείο που χτίστηκε αργότερα και την έπαυλη του Στεφάνου Σκουλούδη. Χαρακτηριστικά, όταν το 1845 χτίζεται η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων

ο τύπος γεμίζει με περιστατικά βίας ή ατυχήματα που περιβάλλουν την κατασκευή της σχολής, καθώς η περιοχή θεωρούταν αρκετά κακόφημη.

Στις αρχές του 20ου αιώνα η πειραιϊκή χερσόνησος θεωρείται μια κακόφημη λαϊκή συνοικία, με ευρεία τη χρήση του χασίς που είχε αρχίσει να εδραιώνεται εκείνη την εποχή. Χαρακτηριστικά, οι λαϊκή ιστορία γράφει ότι η βίλα του Σκουλούδη, στο τέρμα του τραμ 19 ήταν “τερματικός σταθμός”, και από κεί και πέρα κατοικούσαν κακοποιά στοιχεία και η κατάσταση ήταν αρκετά επικίνδυνη κυρίως τις βραδυνές ώρες. Παρά αυτήν την κατάσταση, στις αρχές του 20ου αιώνα, διάφοροι επιφανείς πειραιώτες είχαν ιδρύσει την αδελφότητα της πειραιϊκής χερσονήσου και αιτούνταν κατασκευές δρόμων και “εξυγίανση” της περιοχής.

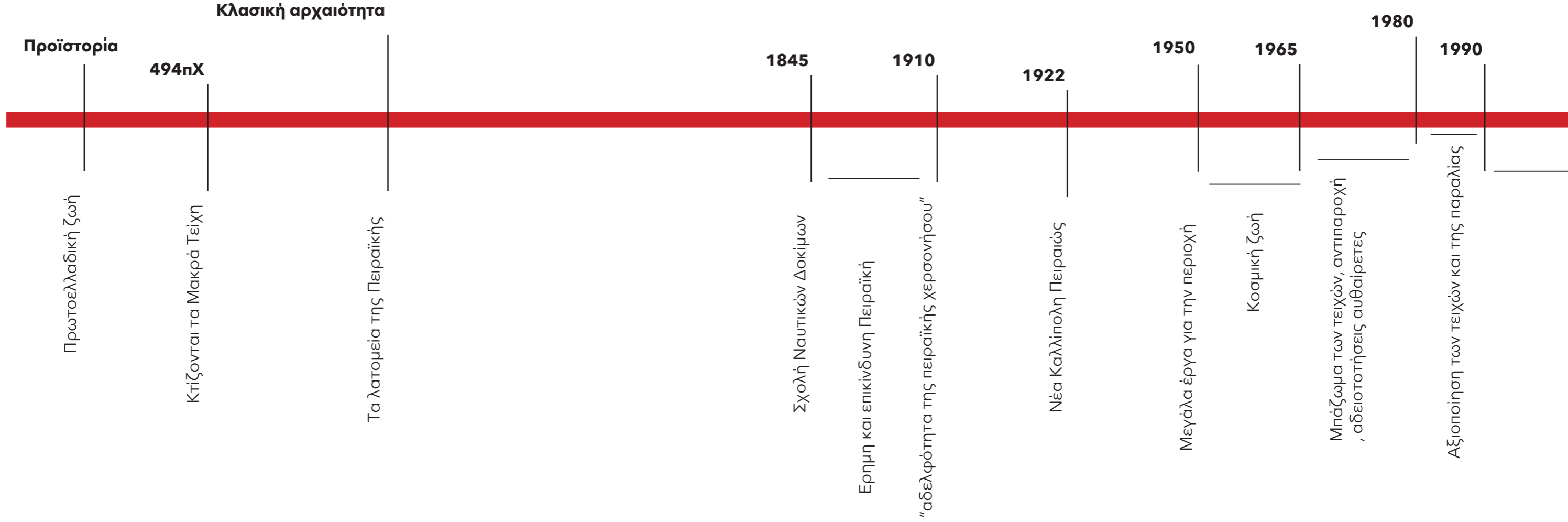
Μετά την Μικρασιατική καταστροφή το 1922 και την ανταλλαγή των πληθυσμών, δημιουργήθηκε στην περιοχή ο προσφυγικός συνοικισμός της Νέας Καλλιπόλεως Πειραιώς, και τα νοτιότερα κομμάτια της πειραιϊκής χερσονήσου άρχισαν να κατοικούνται, παρά τις δυσκολίες. Στα χρόνια του Μεσοπολέμου, στις ακτές της πειραιϊκής καταγράφησαν πολλά περιστατικά σκληρής βίας και εγκληματικότητας.

Οι πρώτες Μεταπολεμικές δεκαετίες υπήρξαν σημαντικές για την πειραιϊκή χερσόνησο. Αρχικά ασφαλτοστρώθηκε ο παραλιακός δρόμος που συνδέει την Φρεατύδα με το Πασαλιμάνι (σημερινή ακτή Θεμιστοκλέους) και συνδέθηκε η πόλη του Πειραιά με τη χερσόνησο με τη μεγάλη λεωφόρο Ιωάννου Χατζηκυριακού. Στις ακτές της πειραιϊκής, στα ερείπια των παλιών τειχών δημιουργήθηκαν γήπεδα, ουζερί, κοσμικά κέντρα, που έδωσαν άλλο χαρακτήρα εντελώς στην περιοχή. Στις δεκαετίες του 1950-60, η πειραιϊκή ήταν από τους πιο διαδεδομένους προορισμούς για κυριακάτικες βόλτες και ούζο δίπλα στη θάλασσα.

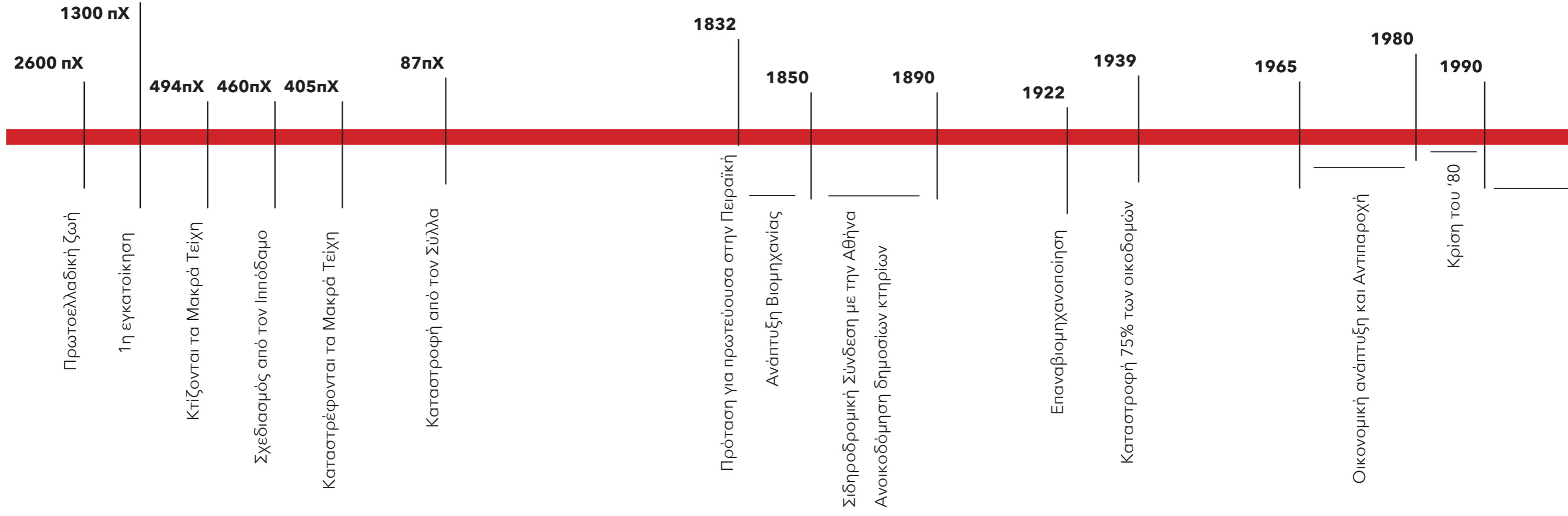
Αργότερα την περίοδο 1969-1973, μεγάλο μέρος των τειχών μπαζώθηκε για την αδειοδότηση καταστημάτων, μεγάλο πλήγμα για την ιστορικότητα της περιοχής. Ταυτόχρονα οι ακτές γέμισαν με πολύ ψηλές πολυκατοικίες και χάθηκε ως ένα βαθμό η επαφή με τη θάλασσα σε εκείνο το πιο γραφικό, παραδοσιακό επίπεδο του παρελθόντος.

Η πειραιϊκή αρχίζει να ανασυντάσσεται το 1982, όταν η Μελίνα Μερκούρη προχωρά στην αποκάλυψη και αποκατάσταση ενός μεγάλου τμήματος των τειχών, ενώ παράλληλα ορίζεται η κατεδάφιση των καταστημάτων επάνω από αυτό το τμήμα. Τα επόμενα χρόνια και μέχρι το 1986, έλαβαν χώρα αξιόλογα έργα οδοποιίας, πεζοδρομήσεις και αποχέτευσης στην περιοχή. Τέλος, η δεκαετία του 1990 βρίσκει την πειραιϊκή με το πράσινο μειωμένο κατά πολύ, νέες άδειες να έχουν δοθεί για καταστήματα σε μη προβλεπόμενες θέσεις και τα έργα για την αναστήλωση των τειχών και την ανάδειξή τους παγωμένα.

Η Πειραιϊκή Χερσόνησος



Ο Πειραιάς

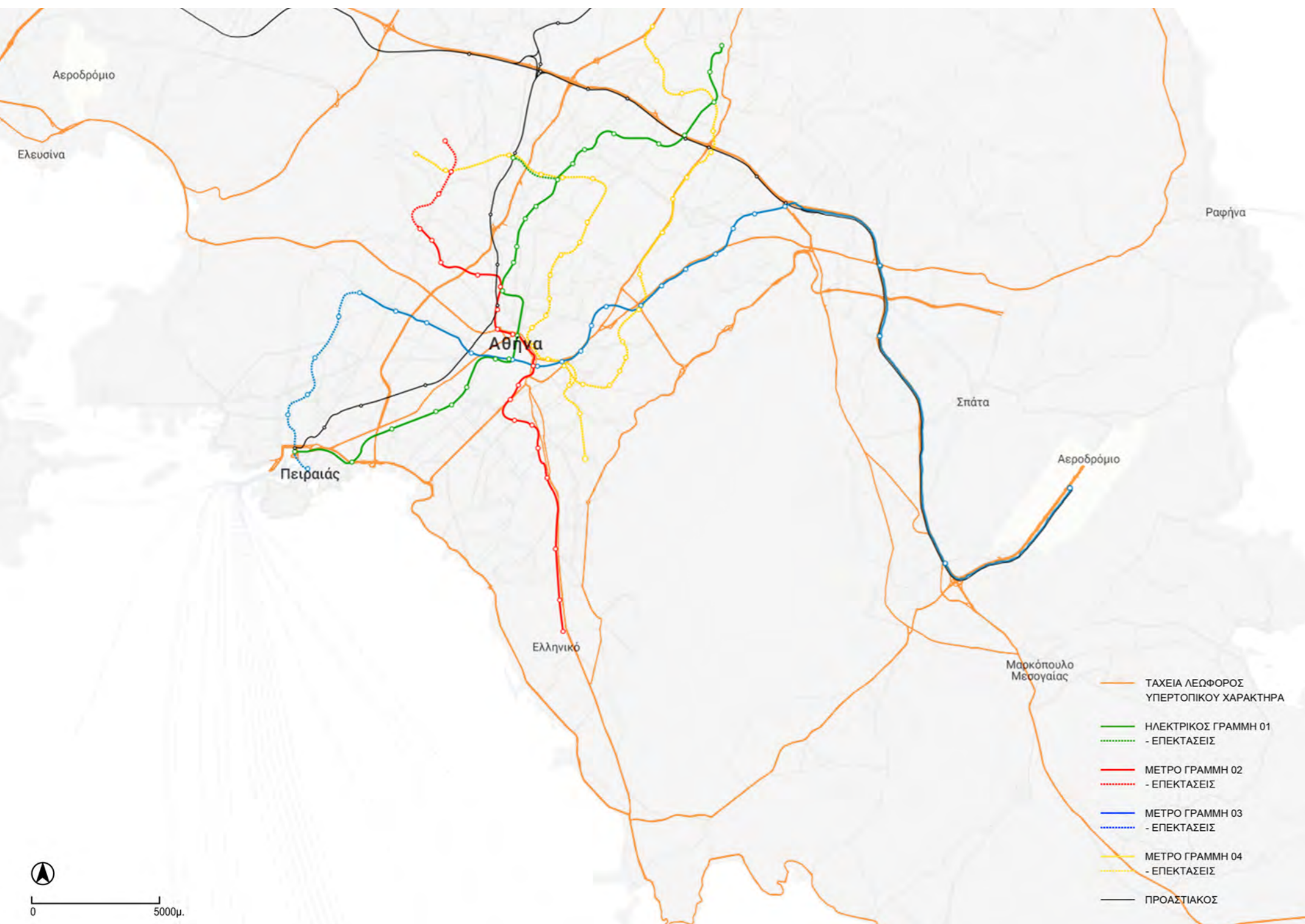


Ανάλυση περιοχής μελέτης

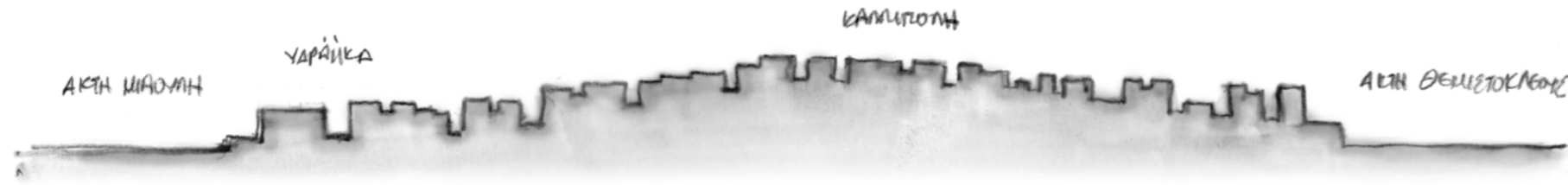
Συνδεσιμότητα

Η περιοχή που θα μελετήσουμε είναι αυτή της Πειραιϊκής χερσονήσου, το νοτιότερο τμήμα του Πειραιά. Σε μια προσπάθεια να μελετήσουμε τη συνδεσιμότητα της περιοχής με το μητροπολιτικό κέντρο και άλλες σημαντικές περιοχές, δεχόμαστε τη μελέτη της συνδεσιμότητας του Πειραιά, καθώς υπάρχουν εξυηρητικότερες λεωφόροι που τον συνδέουν με την χερσόνησο, σε συνδυασμό με πολλές γραμμές αστικών λεωφορείων που διατρέχουν επίσης την χερσόνησο.

Ο Πειραιάς λοιπόν πλέον συνδέεται με τρεις βασικές αρτηρίες ταχείας κυκλοφορίας με το κέντρο της Αθήνας, συμπληρωματικά με ακόμα μία βασική αρτηρία που διατρέχει τα παράλια της νοτιοανατολικής Αττικής. Το οδικό δίκτυο, αν και συχνά υπερφορτωμένο, εξυηηρετεί τη σύνδεση σε βαθμό που να αντισταθμίζει την εξυηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Όσον αφορά αυτά, ο Πειραιάς συνδέεται μόνο με την γραμμή του ηλεκτρικού και τον προαστιακό με το κέντρο της Αθήνας ή κάποια άλλη περιοχή, οπότε εδώ εντοπίζουμε ελλείψεις. Κυρίως γιατί η σύνδεση του λιμανιού με την Αθήνα ή τη νότια Αττική είναι αρκετά δύσκολη για τους ταξιδιώτες. Αξίζει να σημειώσουμε ότι οι επεκτάσεις της γραμμής (03) του μετρό θα φτάσουν μέχρι το κέντρο του Πειραιά. Ακόμη, έχουνα αρχίσει και οι εργασίες για την επέκταση της γραμμής του τραμ, με τον ίδιο στόχο.

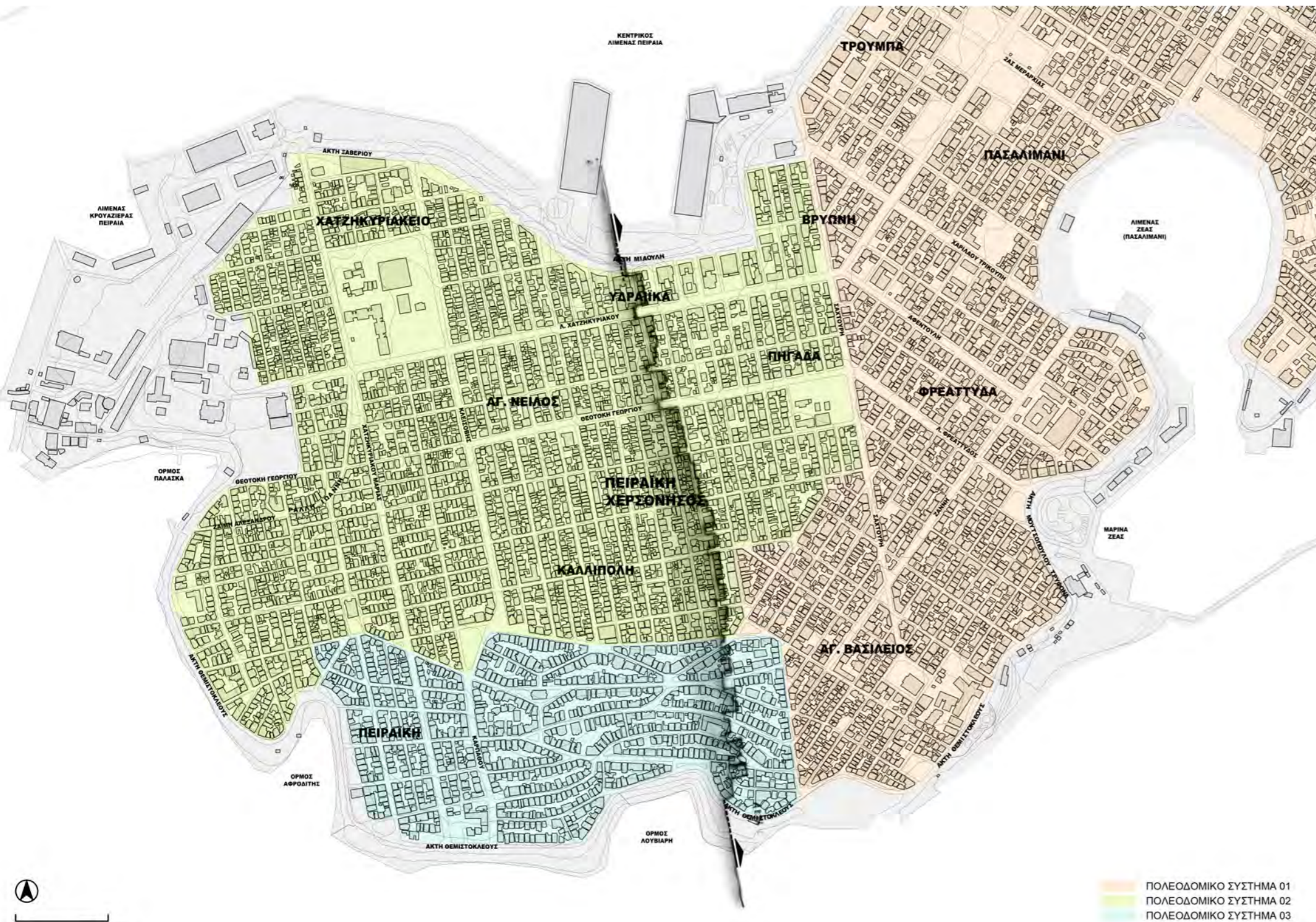


Οργάνωση - Ανάγλυφο



Το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής μελέτης ακολουθεί το ιπποδάμειο σύστημα οργάνωσης χώρου (Πολοδομικό σύστημα 02), με κατακόρυφους και οριζόντιους άξονες να δημιουργούν σαφή οικοδομικά τετράγωνα προσανατολισμένα στο εκάστοτε θαλάσσιο μέτωπο. Στο νοτιότερο τμήμα της χερσονήσου, παρατηρούμε μια οργάνωση χώρου σε οριζόντιες ζώνες που ακολουθούν το ανάγλυφο του εδάφους και "κατεβαίνουν" προς την ακτή (Πολοδομικό σύστημα 03). Το σημείο αυτό φαίνεται να συνέχισε την άναρχη δόμηση του παρελθόντος, με δεδομένο ότι εκεί ήταν το καταληκτικό πρηνές των λατομείων της Πειραικής.

Το ανάγλυφο της περιοχής έχει μορφή "λόφου", με ψηλότερα τα κεντρικά σημεία της χερσονήσου, γεγονός που ενώ δεν εμποδίζει την οπτική φυγή προς τη θάλασσα, δυσκολεύει τον περίπατο και την κυκλοφορία στην περιοχή.

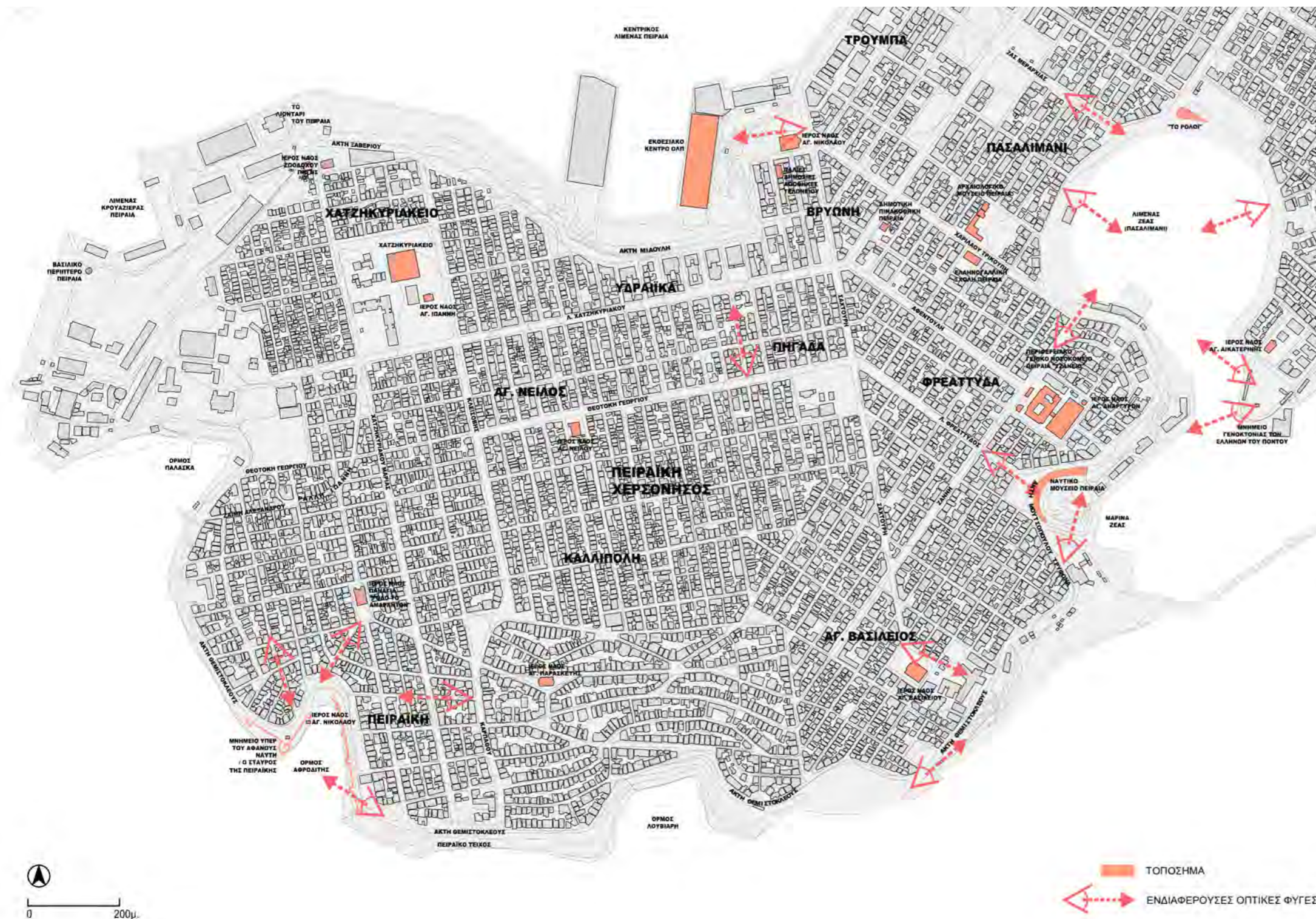


ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ 01
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ 02
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ 03

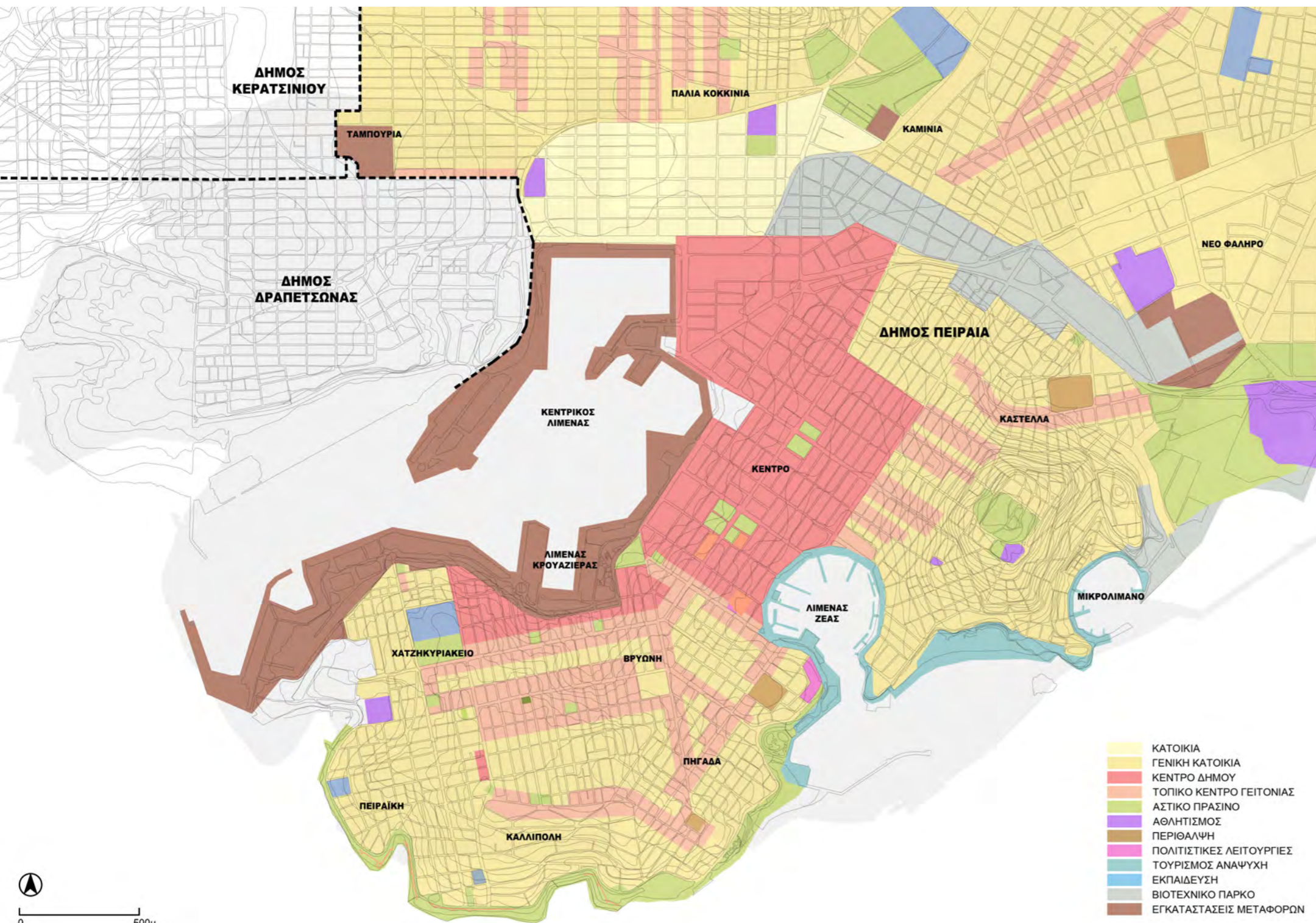
Τοπόσημα - Οπτικές φυγές

Η Πειραιϊκή χερσόνησος διαθέτει κάποια σημαντικά τοπόσημα που σηματοδοτούν τις φάσεις της ιστορίας της και το γενικότερο χαρακτήρα της. Χαρακτηρίζεται από πλήθος χώρων λατρείας, κάποια από τους οποίους έχουν αποκτήσει χαρακτήρα τοπόσημου όπως ο Άγιος Νείλος, ο Άγιος Βασίλειος κ.α. Κύρια επίσης ιστορικά τοπόσημα της περιοχής είναι η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και το Χατζηκυριάκειο Ίδρυμα. Τα τοπόσημα σε μια τέτοια περιοχή βοηθούν στον προσανατολισμό μέσα σ αυτή, και συχνά στην οριοθέτηση επιμέρους γειτονιών και των μεταξύ τους ορίων.

Η περιοχή επίσης σε κάποια σημεία της έχει ενδιαφέρουσες οπτικές φυγές προς τη θάλασσα, γεγονός που ενισχύει τη σχέση του ανθρώπου με το παραλιακό μέτωπο. Το χαρακτηριστικό αυτό το επιτρέπει το ανάγλυφο της περιοχής, ενώ ασφαλώς θα μπορούσαμε να υποθέσουμε ότι αν η δόμηση ήταν χαμηλότερη και αραιότερη, τα σημεία με ενδιαφέρουσες οπτικές φυγές θα ήταν περισσότερα, και κατ'επέκταση η σχέση με τη θάλασσα μεγαλύτερη.



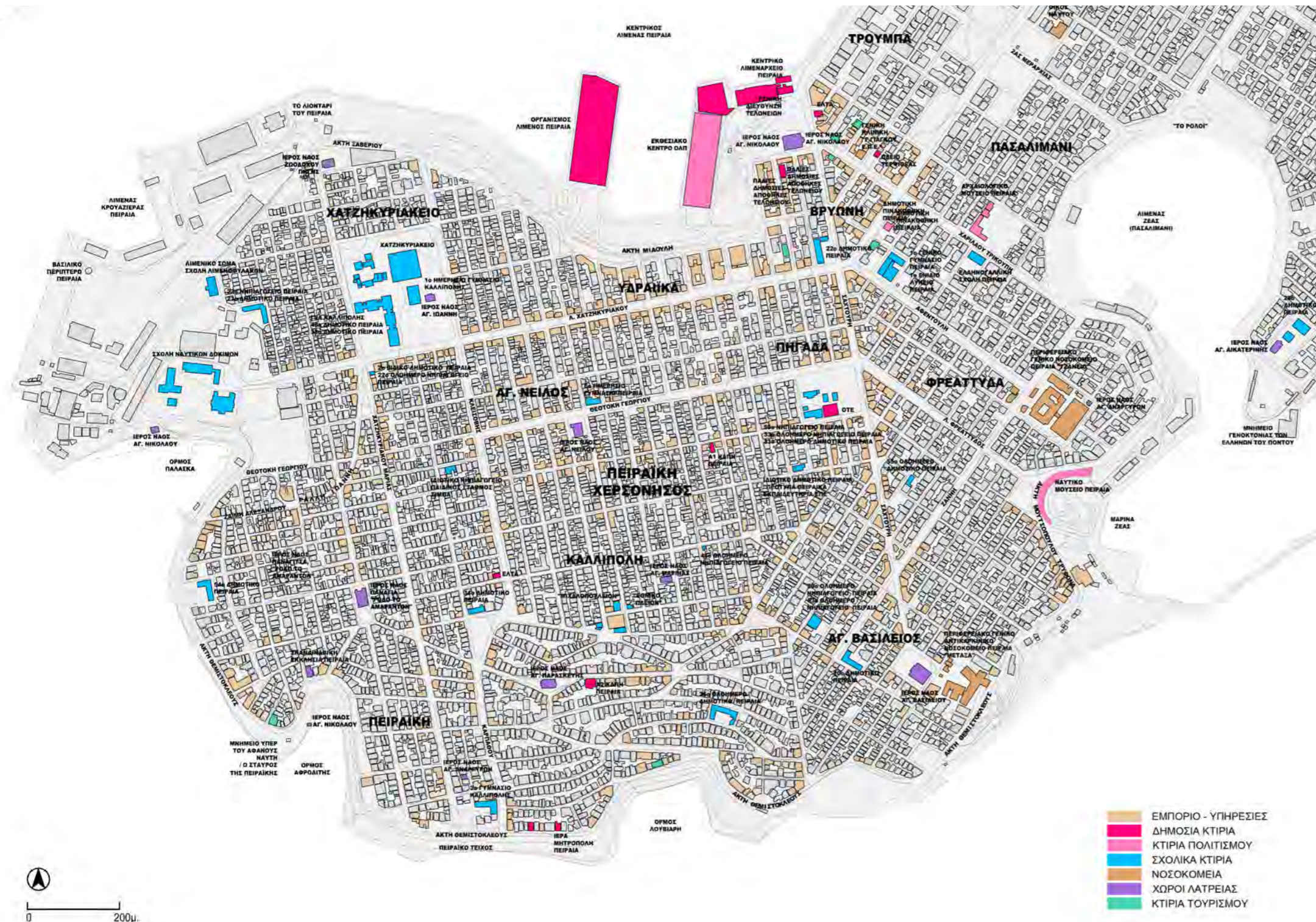
Γενικές χρήσεις γής



Η Πειραιϊκή χερσόνησος εντάσσεται στην μελέτη των χρήσεων γής στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά , γεγονός που μας δίνει αρκετά στοιχεία για τον χαρακτήρα της περιοχής. Συνορεύει έμμεσα με τον κέντρο του Πειραιά, και με την μαρίνα Ζέας, ενώ στα όρια αυτής εντάσσεται το λιμάνι της κρουαζιέρας. Ταυτόχρονα, στο νότιο τμήμα της υπάρχει μια σημαντική ζώνη τουρισμού και αναψυχής. Όλα τα παραπάνω περικλείουν μια αρκετά μεγάλη περιοχή κατοικίας, με ένα εστιασμένο τοπικό εμπορικό κέντρο γύρω από 4 οδούς-άξονες. Αξίζει λοιπόν εδώ να παρατηρήσουμε πως η πειραιϊκή χερσόνησος είναι μια περιοχή κατοικίας στο μεγαλύτερο μέρος της, με έντονο το στοιχείο των μεταφορών , ενώ απουσιάζουν σχεδόν ολοκληρωτικά βιομηχανικές χρήσεις και ελεύθεροι δημόσιοι χώροι.

Κατανομή χρήσεων γής

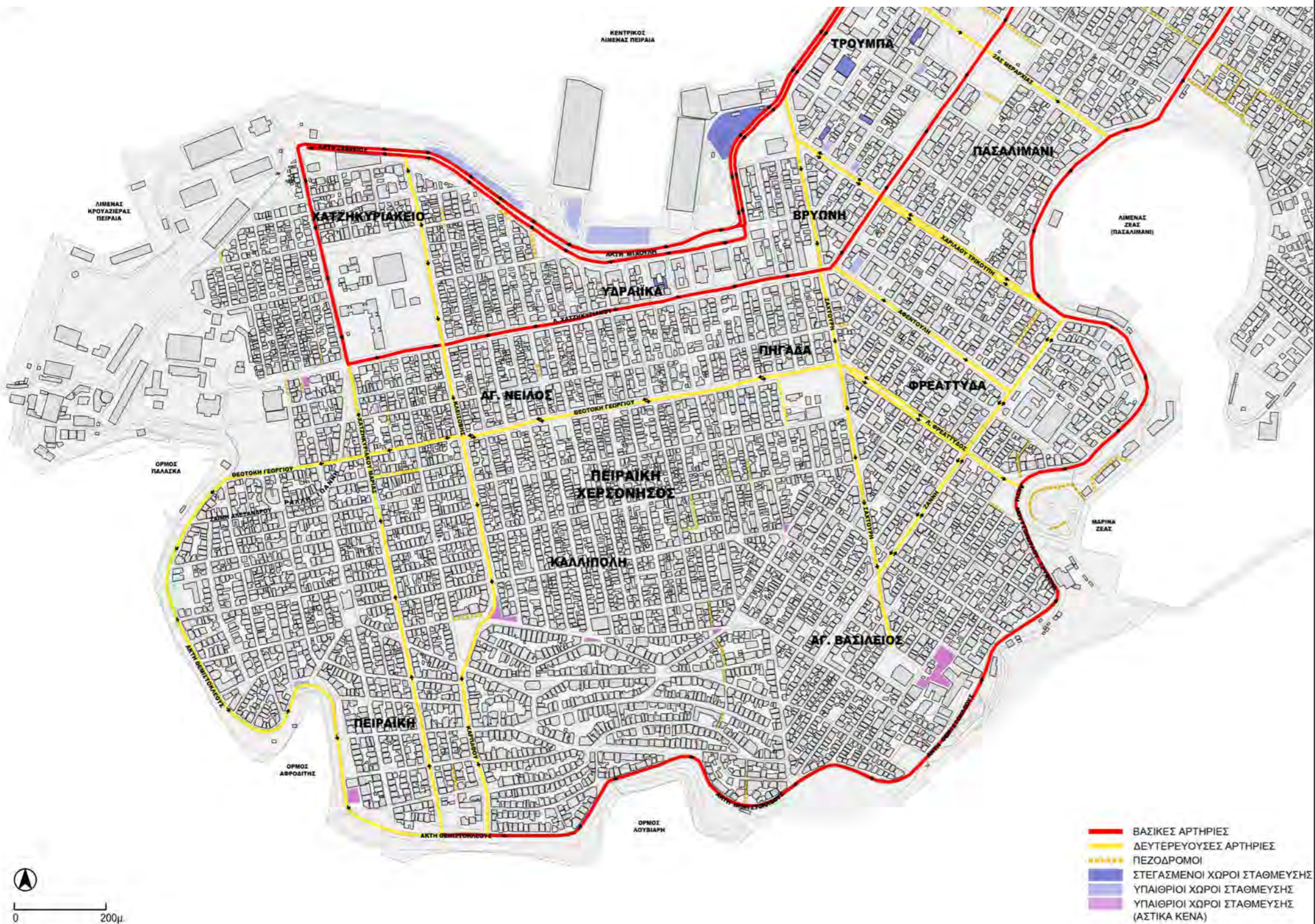
Σε μια προσπάθεια περαιτέρω ανάλυσης των χρήσεων γής, μελετήσαμε την κατανομή κάποιων από αυτών σε μικρότερη κλίμακα. Παρατηρούμε ειδικότερα πως στην περιοχή το εμπόριο και οι υπηρεσίες βρίσκονται εκατέρωθεν των οδών Χατζηκυριακού, Σαχτούρη, Θεοχάρη και της Ακτής Θεμιστοκλέους. Η οργάνωση αυτή μας επιτρέπει να συμπεράνουμε ότι εκεί οριοθετείται το τοπικό κέντρο. Εκτός των ορίων αυτού, υπάρχουν διάσπαρτα ανά γειτονιά σχολικά κτήρια και σημαντικός αριθμός χώρων λατρείας. Οι χώροι αναψυχής και αθλητισμού περιορίζονται στο ελάχιστο, ενώ κτήρια που υποδέχονται τουρισμό απουσιάζουν εντελώς. Αντίθετα αναγνωρίζουμε το γεγονός ότι η περίθαλψη αποτελεί σημαντική μέριμνα για την περιοχή, όπως ακριβώς και η εκπαίδευση.



Κυκλοφορία

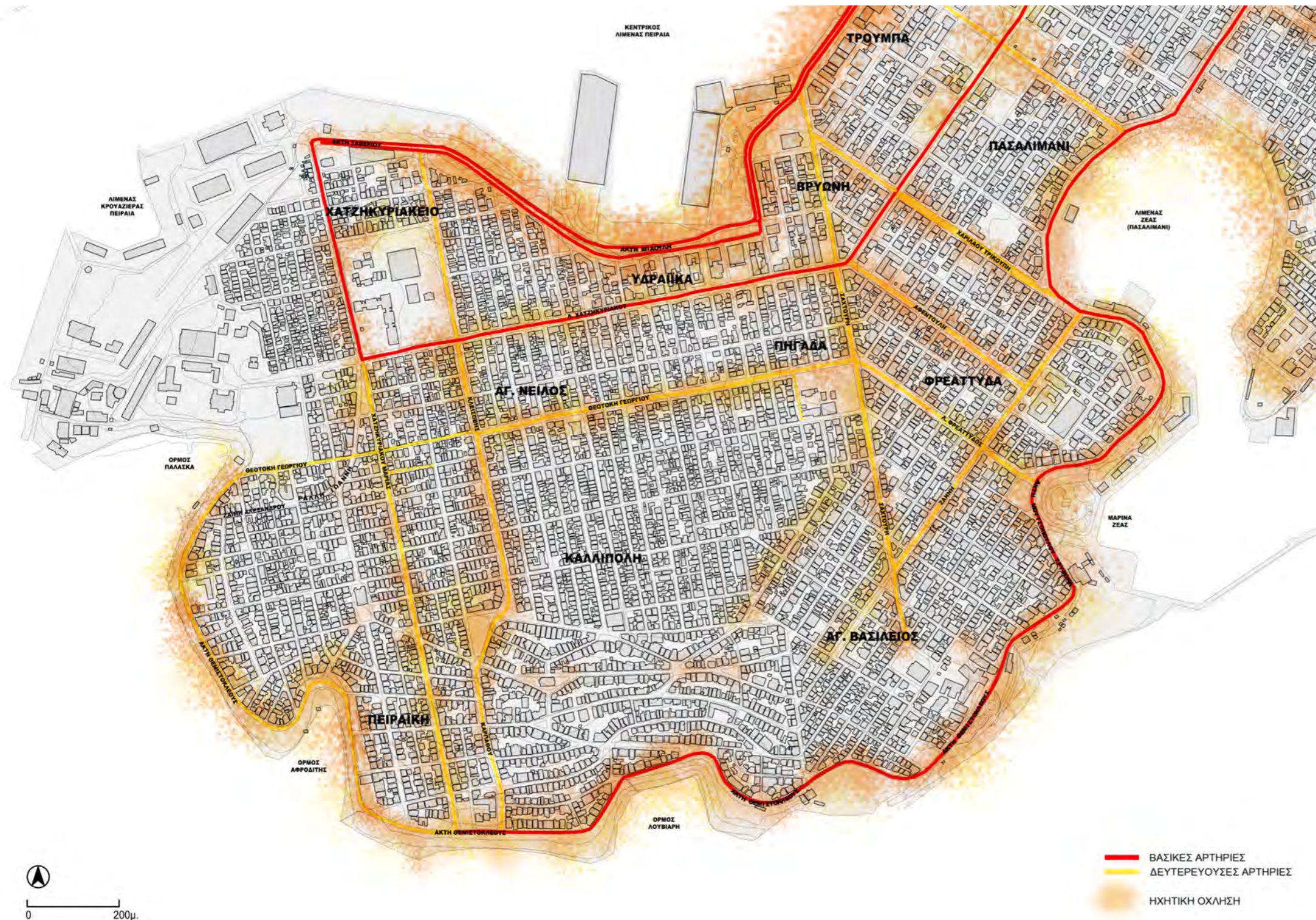
Η κυκλοφορία στην πειραιϊκή χερσόνησο οργανώνεται από 4 βασικές αρτηρίες και 4 δευτερεύουσες, που επιτρέπουν την κίνηση κατά μήκος της χερσονήσου. Συμπληρωματικά αυτών λειτουργούν επιμέρους οδοί στις γειτονιές, που εξυπηρετούν τα μικρότερα οικοδομικά τετράγωνα, πάντα ακολουθώντας ένα σαφές σύστημα οργάνωσης. Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι η κυκλοφορία γίνεται χωρίς πρόβλημα, με πλατείς δρόμους στα σημεία που χρειάζεται, εύκολο προσανατολισμό στα σημεία καμπής και κυρίως δυνατότητα σύνδεσης τόσο με τους οδικούς άξονες του λιμανιού και των ακτών, όσο και με το κέντρο του Πειραιά. Σημαντικό στοιχείο στο σημείο αυτό είναι πως η μονοδρόμηση της ακτής Θεμιστοκλέους έχει βοηθήσει στην καλύτερη κατανομή της ροής των αυτοκινήτων εντός της χερσονήσου, και ακόμα περισσότερο στην δημιουργία ενός φιλικότερου περιπάτου κατά μήκος της ακτής, έναντι των καταστημάτων εστίασης και αναψυχής.

Ένα μελανό σημείο στην κατά τα άλλα ομαλή κυκλοφοριακή ρύθμιση της χερσονήσου είναι η στάθμευση. Το ανάγλυφο της περιοχής και οι στενοί μικρότεροι δρόμοι των γειτονιών, δεν προσφέρονται για στάθμευση, ενώ οργανωμένοι χώροι στάθμευσης (ιδιωτικοί ή δημόσιοι) εντοπίζονται ελάχιστα.



Ήχος

Όπως θα ήταν αναμενόμενο, η ηχητική όχληση συγκεντρώνεται γύρω από τις κεντρικές αρτηρίες της χερσονήσου, και σε ελάχιστα σημεία γύρω από κόμβους επιμέρους οδών ή μικρές πλατείες της γειτονιάς. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει για ακόμα μια φορά την οριοθέτηση του τοπικού κέντρου “ζωής” της περιοχής, και μαρτυρά μια ακτή ζωντανή, με κίνηση και θόρυβο. Ταυτόχρονα όμως ο θόρυβος από το βορρά, το λιμάνι της κρουαζιέρας και την βασική οδική αρτηρία που την διατρέχει, συντελεί στην ηχητική υποβάθμιση της περιοχής κατοικίας που συνορεύει άμεσα με αυτά. Συνολικά όμως, πρόκειται για μια περιοχή με ήσυχες ως επί το πλείστον γειτονιές και “ζωντανά” με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο όρια.

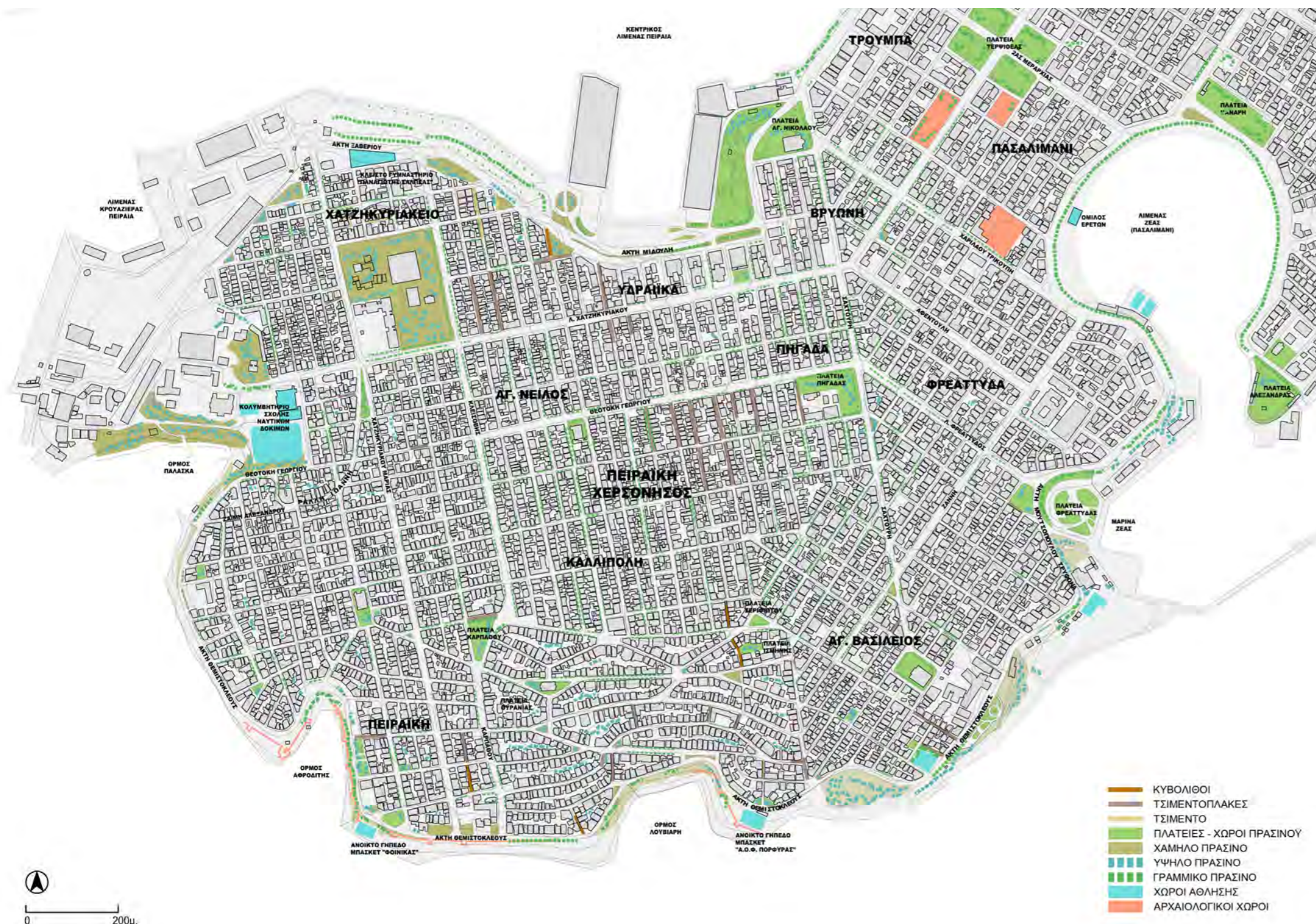


Πράσινο - Χώροι ενδιαφέροντος

Σε μία περιοχή με πυκνότετη δόμηση και ελάχιστα αστικά κενά και δημόσιους ελεύθερους χώρους, το πράσινο που εντοπίζουμε είναι λιγιστό, και τόσο ποικιλόμορφο που διυλίζεται σε ακόμα λιγότερο. Οι πλατείες και οι ελεύθεροι χώροι, οι χώροι πράσινου είναι μηδαμινί σε σχέση με το γραμμικό πράσινο, που κυριαρχεί σχεδόν σε κάθε δρόμο της χερσονήσου. Το πράσινο αντιμετωπίζεται ως "διακοσμητικό στοιχείο" και όχι ως κύριο συστατικό σχεδιασμού του δομημένου περιβάλλοντος.

Συμπληρωματικά σε αυτήν την θέαση, οι χώροι άθλησης πρακτικά απουσιάζουν, με εξαίρεση μία πολύ στενή περιοχή στα όρια της Καλλιπόλης.

Θα έπρεπε επίσης να αναφερθούμε και στην ελλιπή μέριμνα για πρόσβαση και εκτίμηση του αρχαιολογικού χώρου των τειχών στην ακτή Θεμιστοκλέους, τα οποία είναι δυσπρόσιτα, και απομονωμένα από το βλέμμα του περιπατητή, δίνοντας την αίσθηση των "βράχων", χωρίς ιστορική σημασία.



Μελέτη οικοδομικών τετραγώνων

Χρήσεις γής



■ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ



- ΚΑΤΟΙΚΙΑ (50)
- ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ, ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ, ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ (191)
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (205)
- ΕΣΤΙΑΣΗ, ΑΝΑΨΥΧΗ (211)
- ΚΤΙΡΙΟ ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΣΗ! (250)
- PARKING
- ΧΟΝΔΡ/ΡΙΟ, ΑΠΟΘΗΚΕΣ, ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (24)
- ΛΙΑΝΙΚΟ ΥΠΕΡΤ. ΕΜΠΟΡΙΟ (12)
- ΛΙΑΝΙΚΟ ΤΟΠΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ (21)



0 20μ.

Τα πέντε οικοδομικά τετράγωνα στα οποία εμβαθύνουμε την ανάλυσή μας, βρίσκονται στο γεωγραφικό κέντρο της πειραϊκής χερσονήσου, στα όρια της Καλλιπόλης. Πρόκειται για μια μικρο-περιοχή με κύρια την χρήση της κατοικίας. Σε κάθε κτήριο, πέραν του ισόγειου, η μόνη χρήση που εντοπίζεται είναι αυτή της κατοικίας. Ακόμα και στα ισόγεια, τέσσερα και μόνο κτήρια έχουν εμπορική χρήση, ενώ άλλου είδους χρήσεις είναι ελάχιστες. Ενδιαφέρον στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι σε αρκετά ισόγεια έχει σχεδιαστεί ιδιωτικός χώρος στάθμευσης ανά κατοικία, επιβεβαιώνοντας το πρόβλημα της στάθμευσης στην περιοχή. Η εκτεταμένη χρήση κατοικίας στα συγκεκριμένα οικοδομικά τετράγωνα εντάσσεται σε μια γενικότερη διάσταση των όμορων μικρο-περιοχών, οι οποίες διατηρούν τον χαρακτήρα αυτών.

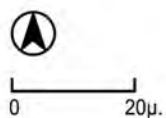
Όροφοι



ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ



ΙΣΟΓΕΙΟ (211)
ΔΙΩΡΟΦΟ (ΙΣ.+1) (210)
ΤΡΙΩΡΟΦΟ (ΙΣ.+2) (230)
ΤΕΤΡΑΩΡΟΦΟ+ (ΙΣ.+3,4,5...) (214)



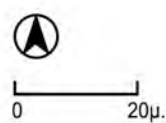
Στην περιοχή που μελετήσαμε ειδικότερα, ένα από τα θέματα που προέκυψαν ήταν η εντονότερη δόμηση. Τόσο σε επίπεδο κενών χώρων (όπου ακόμα και εγκαταλελειμένα κτήρια ή ερείπια δεν κατεδαφίζονται) όσο και σε επίπεδο πολύ ψηλών κτηρίων χωρίς πρασιές ή κάποια υποχώρηση από το μέτωπο του δρόμου, η κατάσταση δόμησης είναι αποπνικτική. Τα περισσότερα κτήρια έχουν πάνω από τέσσερις ορόφους, με αρκετά από αυτά να φτάνουν μέχρι και τους επτά ή οχτώ ορόφους. Η κατάσταση αυτή, ενώ μπορεί να στεγάσει αρκετούς στο ίδιο κτήριο, δημιουργεί μια όψη δρόμου εκτός της κλίμακας αυτού και του περπατητή. Υπάρχουν θέματα ηλιασμού και αερισμού των δρόμων, ενώ η σχέση τους με τα ισόγεια κτήρια είναι προβληματική σε θέμα όψης. Παρ' όλα αυτά η νοσταλγία των χαμηλών κτηρίων στις γειτονιές θα έπρεπε να παραμεριστεί και να δούμε την πραγματικότητα ενός νέου αστικού τοπίου με ψηλά κτήρια, πυκνά διατεταγμένα, και να αξιολογήσουμε την περιοχή με βάση αυτό.

Παλαιότητα



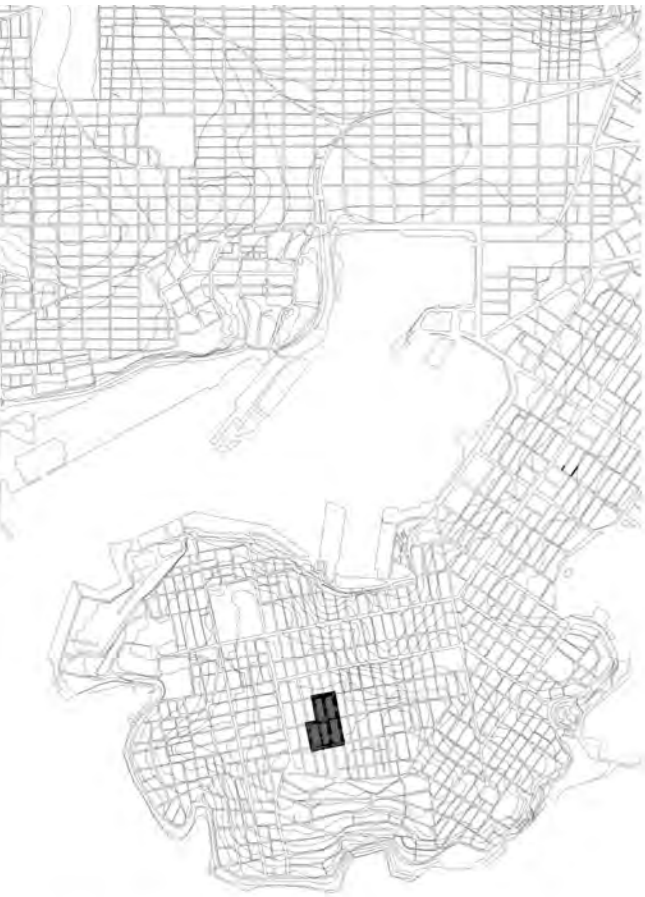
ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ

ΠΡΙΝ ΤΟ 1920 (120)
1920-1950 (160)
1950-1985 (200)
ΜΕΤΑ ΤΟ 1985 (224)
ΥΠΟ ΑΝΕΓΕΡΣΗ (217)

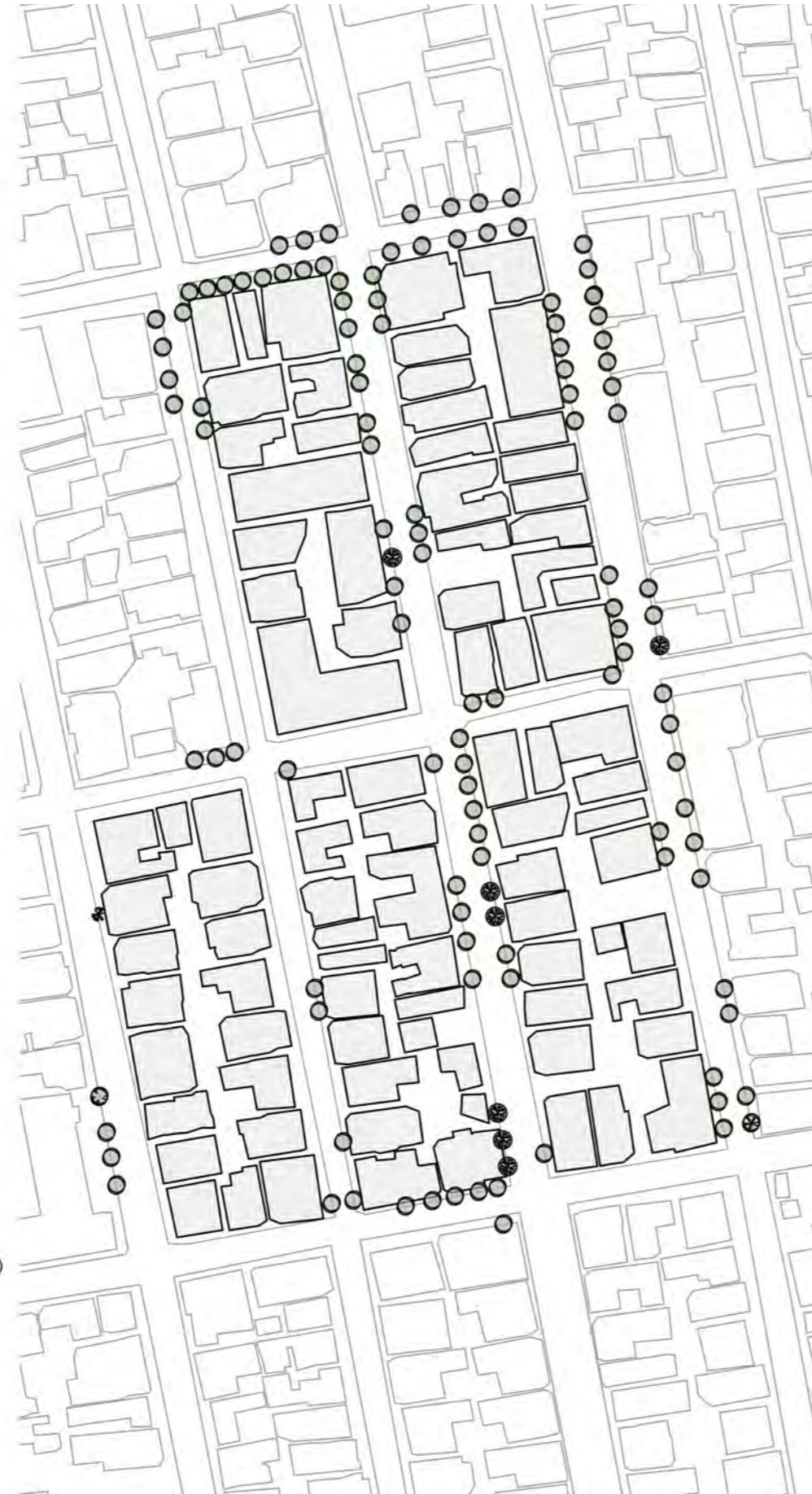
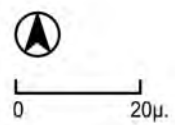


Η πλειοψηφία των κτηρίων της ειδικότερης περιοχής μελέτης έχει κατασκευαστεί στην περίοδο μεταξύ 1950 μέχρι σήμερα. Το φαινόμενο αυτό επιβεβαιώνει την περίοδο της αντιπαροχής και της υπερ-δόμησης στην πειραϊκή, που φαίνεται να σταματά στις μέρες μας λόγω υπερ-κορεσμού του χώρου, όπως φαίνεται από την απουσία υπο ανέγερση οικοδομών. Μια σύνδεση θα μπορούσε να γίνει εδώ με την κατάσταση διατήρησης των κτηρίων, η οποία είναι αρκετά καλή, με ελάχιστα κτήρια σε μέτρια κατάσταση διατήρησης, και ακόμα λιγότερα σε κακή ή ερειπιώδη.

Πράσινο οικοδομικών τετραγώνων



ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ



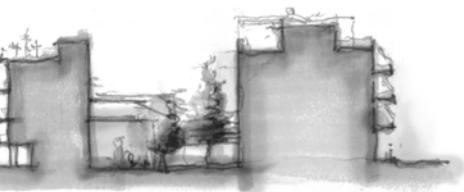
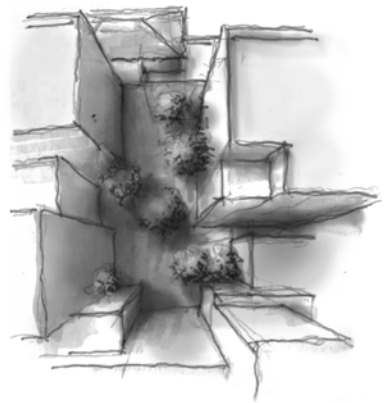
Στους δρόμους που πλαισιώνουν και διατρέχουν τα οικοδομικά τετράγωνα που μελετήσαμε, το πράσινο αποτελεί σημαντικό στοιχείο του χώρου. Εντοπίζουμε γραμμικό πράσινο σε αφθονία, άτακτο ως επί το πλείστον, με κύριο είδος φύτευσης την νερατζιά. Τα δέντρα είναι τοποθετημένα στο μέσον συνήθως των πεζοδρομίων, δυσχεραίνοντας τη διέλευση των πεζών, ενώ η χρήση της φύτευσης σαν "ανακουφιστικό μέσον" μιας πυκνότατης περιοχής δεν λειτουργεί εν προκειμένω.

Συμπεράσματα

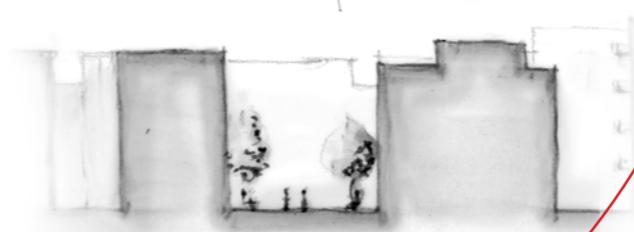
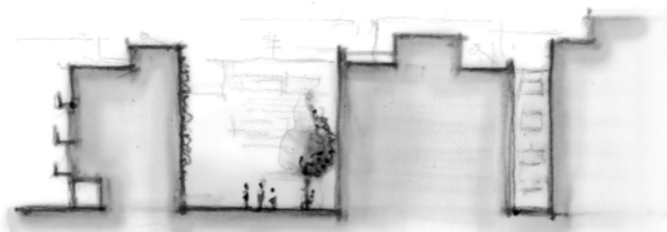
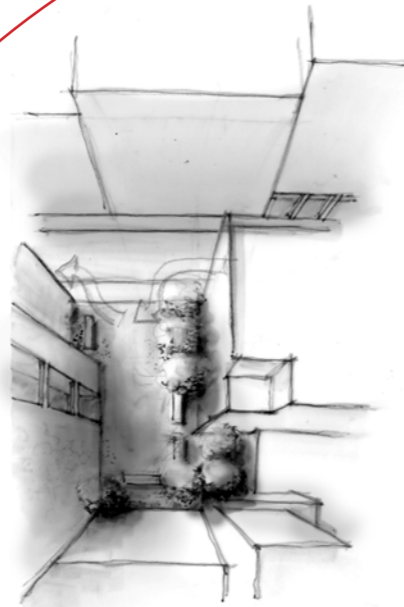
Δυναμικές - Προβλήματα

	Δυναμικές	Προβλήματα
Ανάγλυφο	Ενδιαφέρουσες οπτικές φυγές προς τη θάλασσα	Δυσκολεύεται ο περίπατος λόγω υψομετρικών διαφορών
Τοπόσημα	Προσανατολισμός και ιστορικότητα της περιοχής	Έλλειψη οργανωμένης κρατικής προσπάθειας για συντήρηση και ανάδειξη του κτιριακού πλούτου του παρελθόντος
Κυκλοφορία	Αρτηρίες που διαρθρώνουν αποτελεσματικά τη χερσόνησο και τη συνδέουν με τις γύρω περιοχές	Στενές συλλεκτήριες αρτηρίες με πρόβλημα στάθμευσης
Πράσινο	Υπάρχει πράσινο κατά μήκος σχεδόν όλως των οδών, κυρίως στον περίπατο της Ακτής Θεμιστοκλέους	Έλλειψη οργανωμένων δημόσιων ελεύθερων χώρων πρασίνου, καθώς και μικρών θυλάκων πρασίνου ανά γειτονιά
Συνδεσιμότητα	Σύνδεση με το κέντρο του Πειραιά και κατ'επέκταση με το μητροπολιτικό κέντρο, είτε μεσω οδικών αρτηριών είτε με χρήση μέσων σταθερής τροχιάς.	
Σχέση με το παραλιακό μέτωπο	Οπτικές φυγές επιτρέπουν σχέση με τη θάλασσα και η Ακτή Θεμιστοκλέους αποτελεί περίπατο αναψυχής με τοπικό και υπερτοπικό χαρακτήρα	Απροσπέλαστο το παραλιακό μέτωπο σε μεγάλο τμήμα του, όπως το λιμάνι της κρουαζιέρας και τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων
Κτηριακό απόθεμα	Δυνατότητα διαχείρισης ανεκμετάλευτων κτηριακών όγκων, μεσω οργανωμένων στρατηγικών με κοινωνικό πρόσημο.	Πυκνή δόμηση, με υψηλούς συντελεστές. Μεγάλο ποσοστό ανεκμετάλευτων χώρων που δεν παρουσιάζουν συγκεκριμένη πλέον χρήση.

Το πράσινο

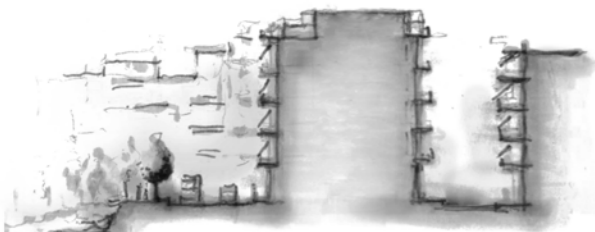
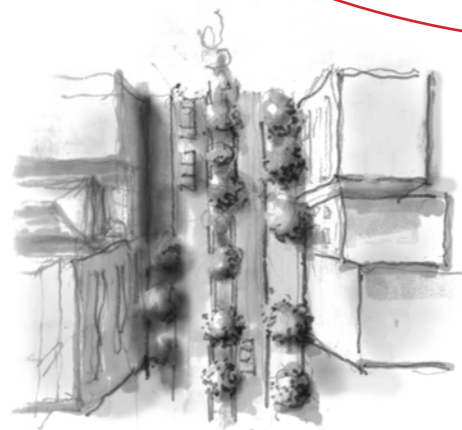


Ανακλιση οργανωτική

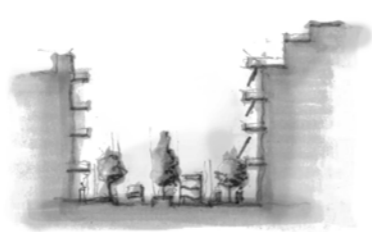


Πάρκο "Τσέπης"

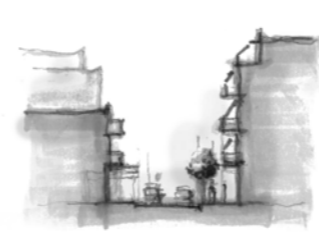
Πάρκο "Τσέπης"
(ΠΕΡΑΣΙΑ)



Παλιό κτίριο



Καφενείο ΑΡΗΡΙΣ



ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΑΡΗΡΙΣ

Ένα από τα κυριότερα θέματα που παρατηρήσαμε στην πειραϊκή αλλά και στα οικοδομική τετράγωνα που μελετήσαμε ήταν το πράσινο. Εντοπίσαμε ελάχιστο πράσινο σε ακάλυπτους πολυκατοικιών, και μόνο γραμμικό πράσινο σε διαζώματα βασικών αρτηριών και στα πεζοδρόμια των συλλεκτριών. Το πράσινο στις μορφές αυτές μοιάζει αδύναμο και δεν δημιουργεί βιώσιμο χώρο για τον άνθρωπο, παρά ένα διακοσμητικό στοιχείο των πεζοδρομίων. Τα πεζοδρόμια, ούτως η άλλως στενά, "πνίγονται" και η διέλευση δεν γίνεται ομαλά. Από την πλευρά του παραλιακού μετώπου της Ακτής Θεμιστοκλέους, γραμμικό πράσινο περιτρέπει τον περίπατο, δίνοντας όμως την ίδια αίσθηση με τα παραπάνω, λόγω της αταξίας τους και της "παρατακτικής" λογικής οργάνωσής τους. Εδώ για ακόμα μια φορά αξίζει να τονίσουμε την έλλειψη ελεύθερων δημόσιων χώρων πρασίνου στην περιοχή.

Με δεδομένη την δυσκολία επέμβασης για μεγάλα δημόσια πράσινα πάρκα στην περιοχή της πειραϊκής, μία ιδέα για "πράσινη ανακούφιση" της πυκνότητας χερσονήσου είναι τα "πάρκα τσέπης". Πρόκειται για μικρές γωνίες πρασίνου σε αστικά κενά κάθε είδους. Με τον τρόπο αυτό δημιουργούνται μικρού χώροι εκτόνωσης μέσα στην πόλη, που ενισχύουν τις διαπροσωπικές σχέσεις των κατοίκων και επιτρέπουν ανθρώπινες καταστάσεις μέχρι πρότινος απαγορευτικές, όπως η συζήτηση σε ένα παγκάκι, η παιδική χαρά, η ανάπαυλα και η βόλτα με τον σκύλο! Τέτοιες γωνίες εντοπίσαμε στην περιοχή μελέτης μας, με μέτριο εξοπλισμό και περιορισμένη φύτευση, αλλά σημαντικό κίνητρο εκτόνωσης της γειτονιάς.

Οι 2 όψεις του παραλιακού μετώπου

Στο τμήμα της Πειραιϊκής χερσονήσου που μελετάμε, ένα από τα κυριότερα, αν όχι το κυριότερο θέμα, είναι η σχέση με τη θάλασσα και το παραλιακό μέτωπο. Πρόκειται για μια περιοχή που ιστορικά ζούσε από και για τη θάλασσα, γεγονός που πλέον τείνει να αλλάξει. Ακόμα και αν δεν υφίσταται αυτή η συνθήκη, η θάλασσα αποτελεί το κυριότερο μορφολογικό στοιχείο της χερσονήσου. Σήμερα εντοπίζουμε δύο "τύπους" παραλιακού μετώπου, που μάχονται για να απομακρύνουν και να προσελκυσουν τον άνθρωπο στη θάλασσα αντίστοιχα. Πρώτα το βόρειο τμήμα της χερσονήσου, το περίφημο λιμάνι της κρουαζιέρας, που αποτελεί ένα σκληρό, απροσπέλαστο όριο που απομακρύνει τη θάλασσα από τον κόσμο της χερσονήσου, και την "ιδιωτικοποιεί" στους θαμώνες των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων. Η κατάσταση αυτή έπεται να ενταθεί με την επέκταση του λιμανιού κρουαζιέρας μέσα στη θάλασσα, με σκοπό ο Πειραιάς να γίνει "home port" για τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Αντίθετα, η νοτιοδυτική ακτή της χερσονήσου προσπαθεί να φέρει πιο κοντά στον άνθρωπο το παραλιακό μέτωπο, με τα καταστήματα εστίασης, τα βράχια, το φως και τον περίπατο. Η Ακτή Θεμιστοκλέους ιδανικά θα μπορούσε να είναι η κατάληξη ενός ενδιαφέροντος αναγλύφου στη θάλασσα, με πλήθος κόσμου να απολαμβάνει την παραλία και τον αρχαιολογικό χώρο. Αντίθετα η σχέση της κυρίως χερσονήσου με τη θάλασσα είναι απότομη και σκληρή, με πολύ ψηλά κτήρια κοντά στην ακτή που διαμορφώνουν ένα κλίμα δυσφορίας στον περιπατητή. Το γραμμικό πράσινο επιτείνει αυτή την κατάσταση, σε συνδυασμό με τον μή επαρκή φωτισμό του πεζοδρόμου και την επιτρεπόμενη στάθμευση κατά μήκος αυτού. Το αποτέλεσμα είναι τα δύο παράλια μέτωπα της χερσονήσου να απομακρύνουν τον άνθρωπο από τη θάλασσα, με την απαγόρευση εισόδου στη μία περίπτωση και με την εμπορευματοποίηση και χρησιμοθηρική στάση της πολιτείας στην άλλη.

