



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Γραφείο Προέδρου

Ταχ.Δ/ση : Λεωφ. Συγγρού 15-17

Ταχ. Κωδ. : 117 43 Αθήνα

Τηλ.: 213-2063532, 536, 775

fax : 213 2063533

e-mail : ssona@patt.gov.gr

Συνεδρίαση 12^η

ΑΠΟΦΑΣΗ υπ' αριθμ. 144/2020

Σήμερα 15/7/2020, ημέρα Τετάρτη και ώρα 15:30, συνήλθαν σε τακτική συνεδρίαση, που πραγματοποιήθηκε με τηλεδιάσκεψη, μέσω της υπηρεσίας e: Presence.gov.gr, τα μέλη του Περιφερειακού Συμβουλίου της Περιφέρειας Αττικής, κατά τις προβλέψεις των διατάξεων: Α) της παρ. 1 του άρθρου 167 του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87/τ. Α'/07-6-2010), όπως ισχύει και Β) της παρ. 1 του άρθρου 10 της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (ΠΝΠ) "Κατεπείγοντα μέτρα αντιμετώπισης των αρνητικών συνεπειών της εμφάνισης του κορωνοϊού COVID-19 και της ανάγκης περιορισμού της διάδοσής του" (Φ.Ε.Κ. 55/τ. Α'/11-3-2020), κατόπιν της υπ' αριθμ. πρωτ. 488033/09-7-2020 πρόσκλησης του Προέδρου κ. Χρήστου Θεοδωρόπουλου, που κοινοποιήθηκε νόμιμα στις 09/7/2020 στον Περιφερειάρχη Αττικής, σε καθένα από τους Αντιπεριφερειάρχες καθώς και σε καθένα από τους Περιφερειακούς Συμβούλους.

Θέμα 21^ο Η.Δ.

Γνωμοδότηση επί της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου (Ε.Χ.Σ.) περιοχής Αγίου Διονυσίου Δήμου Πειραιά.

Διαπιστώθηκε η απαρτία, κατά την έναρξη της συνεδρίασης, με σύνολο ογδόντα ενός (81) παρόντων επί συνόλου εκατόν ένα (101) Περιφερειακών Συμβούλων, ενώ οι συμμετέχοντες/παρόντες και μη συμμετέχοντες/απόντες στη συζήτηση του συγκεκριμένου θέματος έχουν ως εξής:

Συμμετέχοντες/Παρόντες:

Ο Περιφερειάρχης Αττικής κ. Πατούλης Γεώργιος

Ο Πρόεδρος κ. Θεοδωρόπουλος Χρήστος

Ο Αντιπρόεδρος κ. Σχινάς Θεόδωρος

Ο Γραμματέας κ. Αδαμόπουλος Σπυρίδων

Οι Χωρικοί Αντιπεριφερειάρχες Αττικής κ.κ.: Δημόπουλος Γεώργιος, Νάνου Δήμητρα, Κεφαλογιάννη Λουκία, Λεωτσάκος Ανδρέας, Αντωνάκου Σταυρούλα, Θεοδωρακοπούλου-Μπόγρη Βασιλική (Βάσω), Κοσμόπουλος Ελευθέριος, Αυγερινός Αθανάσιος.

Οι Θεματικοί Αντιπεριφερειάρχες Αττικής κ.κ.: Βαθιώτης Αθανάσιος, Γιαννακόπουλος Βασίλειος, Δουνδουλάκη Ελένη, Κόκκαλης Βασίλειος, Κουρή Μαρία, Μελάς Σταύρος, Πέππας Νικόλαος.

Οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι κ.κ.:

Αβραμίδου-Λαμπροπούλου Ανδριανή, Αβραμοπούλου Ελένη, Αγγέλης Σπυρίδων, Αγγελόπουλος Γεώργιος, Αγγελοπούλου Μαρία, Αδαμοπούλου Γεωργία (Τζίνα), Αθανασίου Μάριος, Αλεβιζόπουλος Γεώργιος, Αλεβίζος Παναγιώτης, Αλεξανδράτος Χαράλαμπος, Αλεξίου Ελισσάβετ, Αλμπάνης Ευάγγελος, Αλυμάρα Σοφία, Αναστασοπούλου Στυλιανή, Ανδρεάκος Δημήτριος, Ανδρουλακάκης Νικόλαος, Ασημακόπουλος Παναγιώτης, Αυγερινού Αφροδίτη, Αυλωνίτου Χρυσάνθη, Βαλαβάνη Στυλιανή, Βαρέλη-Στεφανίδη Ζωή, Βάρσου Μαργαρίτα, Βασιλοπούλου Ελένη, Βενιεράτος Διονύσιος, Βερελή Βασιλική (Βάσω), Βιδάλη Μαρία (Μαίρη), Βίτσας Κωνσταντίνος, Βλάχος Γεώργιος, Βλάχου Γεωργία, Βοϊδονικόλας Σταύρος, Γεωργόπουλος Γεώργιος, Γιαννακουλοπούλου Γρηγορία, Γιομπαζολιάς Γεράσιμος (Μάκης), Γρηγορίου Ηλίας, Δαλιάνη Φωτεινή, Δασκαλοπούλου Σπυριδούλα, Δημητρίου Γεώργιος, Δούρου Ειρήνη (Ρένα), Ζέρβα (Διαμάντη) Μαρία, Θεοχάρη Αικατερίνη (Καίτη), Καλογήρου Φανή (Φαίη) – Χριστίνα, Καραμάνος Χρήστος, Κατρανίδου Αναστασία (Νατάσα), Κατριβάνος Γεώργιος, Κατσιγιάννης Αθανάσιος, Κασικάρης Δημήτριος, Κατωπόδη Ζωή (Ζέτα), Κεχρής Ιωάννης, Κοροβέσης Στυλιανός, Κοσμίδη Ευρώπη, Κούρτης Ανδρέας, Κουτσογιαννόπουλος Θεόδωρος (Θοδωρής), Λάσκαρη-Κρασοπούλου Βασιλική, Λεονάρδου Πολυτίμη, Λογοθέτη Αικατερίνη (Κατερίνα), Λυμπέρη Ελένη - Κωνσταντίνα ('Ελενα), Μεθενίτης Σωτήριος, Μεθυμάκη Άννα, Μίχας Λεωνίδας, Μπαλάφας Γεώργιος, Μπαρμπαγιάννη - Αδαμοπούλου Ευγενία, Μπενετάτος Στυλιανός, Παναγιώταρος Ηλίας, Παναγιώτου Κων/νος, Παπαγεωργίου Νικόλαος, Παπαδάκης Νικόλαος, Παππά Παναγιώτα, Πρωτούλης Ιωάννης, Ράσσιας (Ρώμας) Χαράλαμπος (Χάρης), Σιώρας Ηλίας, Τατάγια Χριστίνα, Τζήμερος Γλαύκος-Αθανάσιος, Τημπλαλέξης Γρηγόριος, Τουλγαρίδης Κωνσταντίνος, Τσίχλη Μαριάννα, Χατζηπέρος Παναγιώτης, Χρονοπούλου Νίκη.

Μη συμμετέχοντες/Απόντες:

Η Θεματική Αντιπεριφερειάρχης Αττικής κ. Αδαμοπούλου - Κουτσογιάννη Αικατερίνη.

Τα μέλη του Π.Σ. κ.κ.: Αγγελάκη Δήμητρα, Αναγνωστόπουλος Μάρκος, Αποστολόπουλος Εμμανουήλ, Σγουρός Ιωάννης, Σμέρος Ιωάννης.

Χρέη υπηρεσιακών γραμματέων άσκησαν οι υπάλληλοι της Περιφέρειας Αττικής κ. Σωτηροπούλου Ευαγγελία και κ. Ζαλοκώστα Ευανθία- Αναστασία.

Ο Πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής κ. Χρήστος Θεοδωρόπουλος δίνει το λόγο στην Αντιπεριφερειάρχη κ. Στ. Αντωνάκου, η οποία θέτει υπ' όψιν του Περιφερειακού Συμβουλίου την υπ' αριθμ. πρωτ. 445075/29-6-2020 εισήγηση της Δ/σης Περιβάλλοντος & Κλιματικής Αλλαγής της Περιφέρειας Αττικής, που έχει σταλεί με την πρόσκληση και έχει ως εξής :

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. 3852/2010 «Νέα αρχιτεκτονική της Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» (ΦΕΚ 87 /τ.Α./07-06-2010).
2. Το Ν. 4277/31-7-2014 (Α'156) «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής και άλλες διατάξεις»
3. Την υπ' αρ. 37419/13479/2018 «Έγκριση της 121/2018 απόφασης του Περιφερειακού

- Συμβουλίου Αττικής, περί τροποποίησης – επικαιροποίησης του Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας της Περιφέρειας Αττικής» (ΦΕΚ 1661/Β/11-5-2018).
4. Την με αρ. πρωτ. οικ. 58426/26-2-2019 Απόφαση της Περιφερειάρχη Αττικής, με την οποία ο κ. Φλώρος Κωνσταντίνος του Ξενοφώντος αναλαμβάνει καθήκοντα Αναπληρωτή Προϊσταμένου της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής της Περιφέρειας Αττικής.
 5. Την ΚΥΑ ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 107017/2006 (Β'1225) «Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2001/42/ΕΚ “Σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων” του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27^{ης} Ιουνίου 2001», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
 6. Την ΚΥΑ οικ. 40238/25-10-2017 (Β'3759) «Τροποποίηση της κοινής υπουργικής απόφασης υπ' αρ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ. 107017/2006 «Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2001/42/ΕΚ “Σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων” του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27^{ης} Ιουνίου 2001»
 7. Το Ν. 1650/1986 (Φ.Ε.Κ. 160/τ.Α./1986) για την “Προστασία του Περιβάλλοντος” και συγκεκριμένα το άρθρο 30 αυτού, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του Ν. 3010/2002 (Φ.Ε.Κ. 91/τ.Α./25-4-2002) και τροποποιήθηκε με τους Ν.4014/2011 (ΦΕΚ 209/τ.Α./21-09-2011) και Ν. 4042/2012 (Φ.Ε.Κ. 24/τ.Α. /13-02-2012).
 8. Την Υ.Α. 59/21-6-2018 (Α'114) «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης»
 9. Το Ν. 4447/23-12-2016 (Α' 241) «Χωρικός Σχεδιασμός – Βιώσιμη Ανάπτυξη και άλλες διατάξεις»
 10. Το Ν. 2508/11-6-1997 (Α'124) «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις»
 11. Το Ν.998/1979 «Περί προστασίας των δασών και των δασικών εν γένει εκτάσεων της Χώρας» (ΦΕΚ 289/Α/1979), όπως τροποποιήθηκε με τον Ν.2040/1992 (ΦΕΚ70/Α/1992) «Ρύθμιση Θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Γεωργίας και νομικών προσώπων εποπτείας του και άλλες διατάξεις» και το Ν.3208/2003 (ΦΕΚ303/Α/2003) «Προστασία των δασικών οικοσυστημάτων, κατάρτιση δασολογίου, ρύθμιση εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί δασών και δασικών εν γένει εκτάσεων και άλλες διατάξεις»
 12. Το Ν.3199/2003 (ΦΕΚ280/Α/2003) για την «Προστασία και διαχείριση των υδάτων – εναρμόνιση με την οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2000»
 13. Το Ν.3937/2011 (ΦΕΚ60/Α/31-3-2011) περί της «Διατήρησης της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις» καθώς και της ΚΥΑ 33318/3028/1998 (ΦΕΚ1289/Β/1998) για τον «Καθορισμό μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιαιτημάτων) καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας», όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 14849/853/Ε103/2008(ΦΕΚ645/Β/2008).
 14. Τις διατάξεις του Ν.3028/02 «Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς».
 15. Την ΚΥΑ αριθμ. 50743/11-12-2017 (ΦΕΚ 4432/Β/15-12-2017) «Αναθεώρηση εθνικού καταλόγου περιοχών του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου Natura 2000»
 16. Το με ΑΠ: 297993/13-5-2020 διαβιβαστικό της ΣΜΠΕ του θέματος από το Περιφερειακό Συμβούλιο της Περιφέρειας Αττικής, με συνημμένα: α) το με αρ. πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/43178/2511/9-5-2020 διαβιβαστικό της Διεύθυνσης Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του ΥΠΕΝ και β) την από Μαρτίου 2020 ΣΜΠΕ (τεύχος) και ψηφιακός δίσκος

17. Το με Α.Π. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/43178/2511/9-5-2020 διαβιβαστικό της Διεύθυνσης Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης του ΥΠΕΝ (αρ. πρωτ. εισερχ. 291583/11-5-2020) με συνημμένο ψηφιακό δίσκο της Μελέτης.

18. Το γεγονός ότι μέχρι και την παρούσα δεν έχουν υποβληθεί απόψεις κοινού ή ενδιαφερόμενου κοινού στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης της ΣΜΠΕ του θέματος.

Θέτουμε υπόψη του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής, τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου (Ε.Χ.Σ.) περιοχής Αγίου Διονυσίου Δήμου Πειραιά, που διαβιβάστηκε στην υπηρεσία μας με τα (16) και (17) σχετικά, για την έκφραση απόψεων μας, στο πλαίσιο της διαδικασίας απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων από την αρμόδια υπηρεσία του ΥΠΕΝ.

1. ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΕΙΔΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ – ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΑ ΤΟ ΕΡΓΟ

1.1. ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΕΡΓΟΥ

Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου (Ε.Χ.Σ.) της περιοχής Αγίου Διονυσίου Δήμου Πειραιά.

1.2 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΣΜΠΕ

Σκοπός της παρούσας Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) είναι ο εντοπισμός, η περιγραφή και η αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη θέσπιση του Ε.Χ.Σ. στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου του Δήμου Πειραιά καθώς και ο καθορισμός δράσεων και ενεργειών για τον περιορισμό και την άμβλυνση των επιπτώσεων.

1.3 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΆΛΛΑ ΕΡΓΑ

Η σκοπιμότητα της θέσπισης του ΕΧΣ απορρέει από τους ακόλουθους παράγοντες:

1. Η περιοχή επέμβασης πλήττεται από σημαντική πληθυσμιακή μείωση, απώλεια επιχειρήσεων, χαμηλές συγκριτικά τιμές γης και κενά ή υποχρησιμοποιούμενα ακίνητα.
2. Η ευρύτερη περιοχή του Δήμου Πειραιά εμφανίζει τάσεις τριτογενοποίησης και σημαντική εστίαση στις δραστηριότητες του Ναυτιλιακού Πλέγματος. Η περιοχή επέμβασης από γεωγραφική άποψη αποτελεί κομβικό σημείο του Δήμου και εντάσσεται πολύ ικανοποιητικά στο σύστημα υπερτοπικών μεταφορών, το οποίο της προσδίδει εξαιρετικά ισχυρές προοπτικές ανάπτυξης.
3. Ο κλάδος του τουρισμού, ο οποίος έχει αλληλεπιδράσεις και με το Ναυτιλιακό Πλέγμα, παραμένει προς το παρόν ανεπαρκώς αναπτυγμένος στον Πειραιά και σχεδόν απών στην Περιοχή Επέμβασης.
4. Το σύνολο των προγραμματικών κατευθύνσεων (Π.Ε.Π. Αττικής 2014-2020 και RIS3, ΣΟΑΠ (Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης) Πειραιά, Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής κ.λπ.) που αφορούν την περιοχή επέμβασης είναι απόλυτα συμβατές με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις του ΕΧΣ.
5. Η περιοχή επέμβασης διαθέτει φέρουσα ικανότητα (ανενεργό κτηριακό/οικοπεδικό δυναμικό, ικανοποιητικό σημερινό οδικό δίκτυο κ.λπ.) απόλυτα συμβατή με την εξεταζόμενη πρόταση.

2. ΑΡΧΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Αρχή Σχεδιασμού είναι ο Δήμος Πειραιά

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΧΣ

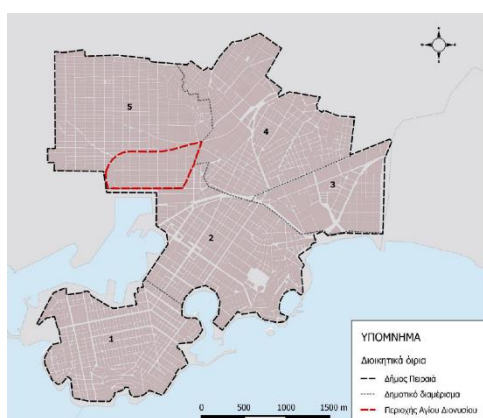
3.1 ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η **περιοχή επέμβασης**, αποτελεί τμήμα της 5ης Δημοτικής Κοινότητας, που περιλαμβάνει τις γειτονιές Αγία Σοφία-Μανιάτικα, λόφος Βώκου, Ταμπούρια, Άγιος Διονύσιος.

Ως **ζώνη άμεσης επιρροής** ορίζεται η περιοχή εντός των ορίων της 5ης Δημοτικής Κοινότητας Πειραιά.

Ως **ευρύτερη περιοχή** θεωρήθηκε το σύνολο του Δήμου Πειραιά, δεδομένου ότι η Περιοχή Επέμβασης έχει εμβέλεια σε επίπεδο συνολικού δήμου και ο ρόλος δεν περιορίζεται στα όρια της 5ης Δημοτικής Κοινότητας.

Η περιοχή επέμβασης ανέρχεται σε 372,77 στρ. και απεικονίζεται στις εικόνες που ακολουθούν.



Εικόνα 3.1: Όρια άμεσης και ευρύτερης περιοχής μελέτης του ΕΧΣ Αγίου Διονυσίου Πειραιά



Εικόνα 3.2: Όρια περιοχής επέμβασης του ΕΧΣ Αγίου Διονυσίου Πειραιά

3.2 ΠΡΟΕΓΚΡΙΣΗ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΕΧΣ

Το Σχέδιο (Ειδικό Χωρικό Σχέδιο) εντάσσεται σε μια διαδικασία ανάπτυξης της περιοχής του Αγίου Διονυσίου Πειραιώς, μιας περιοχής 372.770 τμ., που δημιουργεί προοπτικές ανάπτυξης και την κάνει ελκυστική και για κατοίκους (που σήμερα έχουν σε μεγάλο ποσοστό αποχωρήσει. Η περιοχή επέμβασης έχει ελάχιστους μόνιμους κατοίκους, της τάξης των 200, όπως προκύπτει από τα στοιχεία της Ελ. Στατ.) και για επιχειρήσεις-επενδύσεις (σήμερα υπάρχει μεγάλο ποσοστό επαγγελματικών χώρων κενών ή

υπολειπουμένων). Στο πλαίσιο της ανάπλασης της περιοχής προωθούνται δράσεις με συνέργεια μεταξύ τους, συμπεριλαμβανομένων τροποποίησης/προσαρμογής των χρήσεων γης, παρεμβάσεων σε 12 δρόμους, διαμορφώσεων δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, δημιουργίας ποδηλατοδρόμων, χώρων αναψυχής και περιπάτου, δενδροφυτεύσεων, αποκαταστάσεων του κελύφους μεγάλων κτιρίων, κ.λπ.

Μέσω του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου, προωθείται η θέσπιση χρήσεων γης που αποσαφηνίζουν το πολεοδομικό καθεστώς και υποστηρίζουν τον υπερκείμενο σχεδιασμό, συνεργούν με τις χρήσεις γης στις όμορες περιοχές, επιτρέπουν τη χωροθέτηση λειτουργιών αναγκαίων για τη χρήση κατοικίας, καθώς και την εγκατάσταση οικονομικών δραστηριοτήτων που διευκολύνουν την υπό εξέλιξη αναπτυξιακή αναδιάρθρωση της περιοχής του Αγίου Διονυσίου, του Δήμου Πειραιά γενικότερα, και της ευρύτερης περιοχής που εκτείνεται μέχρι το εμπορευματικό λιμάνι.

Σύμφωνα με την Απόφαση Προέγκρισης της χωροθέτησης του ΕΧΣ Αγίου Διονυσίου Πειραιά και επιτρεπόμενων χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης της Γενικής Γραμματέως του ΥΠΕΝ (απ 9243/8.5.2018), οι κατευθύνσεις του ΕΧΣ είναι οι εξής:

1. Να καθοριστούν χρήσεις γης Πολεοδομικού Κέντρου κατά το άρθρο 4 του από 23.2.1987 ΠΔ (166 ΆΔ) όπως ισχύει, με εξαίρεση πολυκαταστημάτων και κέντρων διασκέδασης. Επίσης, να διερευνηθεί η δυνατότητα περιορισμού επί μέρους χρήσεων του Πολεοδομικού Κέντρου σε συγκεκριμένες ζώνες ή οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής, όπου τυχόν κριθεί αναγκαίο.
2. Να καθορισθεί χώρος/οι «Αθλητικών εγκαταστάσεων» σε οικοδομικά τετράγωνα ή τμήματά τους.
3. Να καθορισθούν «Ελεύθεροι χώροι – Αστικό πράσινο» με χρήση όλων των διαθέσιμων πολεοδομικών εργαλείων.
4. Η συνολική δόμηση που θα μπορεί να υλοποιηθεί στην περιοχή να μην υπερβαίνει την προκύπτουσα από το θεσμοθετημένο Συντελεστή Δόμησης.
5. Να εξεταστεί και να διασφαλιστεί η λειτουργική σύνδεση της Περιοχής Επέμβασης με το όμορο βορειοδυτικό τμήμα της ΔΚ5 (5ης Δημοτικής Κοινότητας Πειραιά) και τη ΔΚ4 (4ης Δημοτικής Κοινότητας Πειραιά), σε συμβατότητα με τις κατευθύνσεις του ισχύοντος ΡΣΑ Αθήνας – Αττικής και του ΓΠΣ Πειραιά. Επίσης, να προταθούν μέτρα βιοκλιματικού σχεδιασμού και εξοικονόμησης ενέργειας ενώ θα πρέπει η μελέτη να ενσωματώνει παραμέτρους για την αναβάθμιση της αισθητικής του αστικού τοπίου.

3.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ

3.3.1 Γενικά

Η Περιοχή Επέμβασης αποτελεί τμήμα της 5ης Δημοτικής Κοινότητας του Δήμου Πειραιά και αποτελεί ζώνη επέκτασης του κέντρου του Πειραιά. Ως εκ τούτου, αποτελεί συνιστώσα της προσδιοριζόμενης από το ΡΣΑ Μητροπολιτικής περιοχής Πειραιά, συμβάλλει στο ρόλο του Πειραιά ως Νότιας Πύλης της Περιφέρειας Αττικής, ενώ εντάσσεται στον Κεντρικό Άξονα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Αθήνας - Πειραιά. Όπως προσδιορίζει το ΡΣΑ, θα αναπτυχθούν στην Περιοχή Επέμβασης πλέγματα λειτουργιών μητροπολιτικής και διεθνούς εμβέλειας, με κύριο χαρακτήρα τις τριτογενείς επιχειρηματικές δραστηριότητες και ιδιαίτερα τους γραφειακού χώρους και τις έδρες επιχειρήσεων, τις τουριστικές υπηρεσίες, τις πολιτιστικές λειτουργίες, τις υπηρεσίες υγείας και τον αθλητισμό.

Η εσωτερική οργάνωση της Περιοχής Επέμβασης προσαρμόζεται μέσω ανάπλασης, με ειδικότερους στόχους την επανάχρηση του ανενεργού κτιριακού

αποθέματος και τη δυνατότητα χωροθέτησης δραστηριοτήτων του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα.

3.3.2 Καθορισμός χρήσεων γης

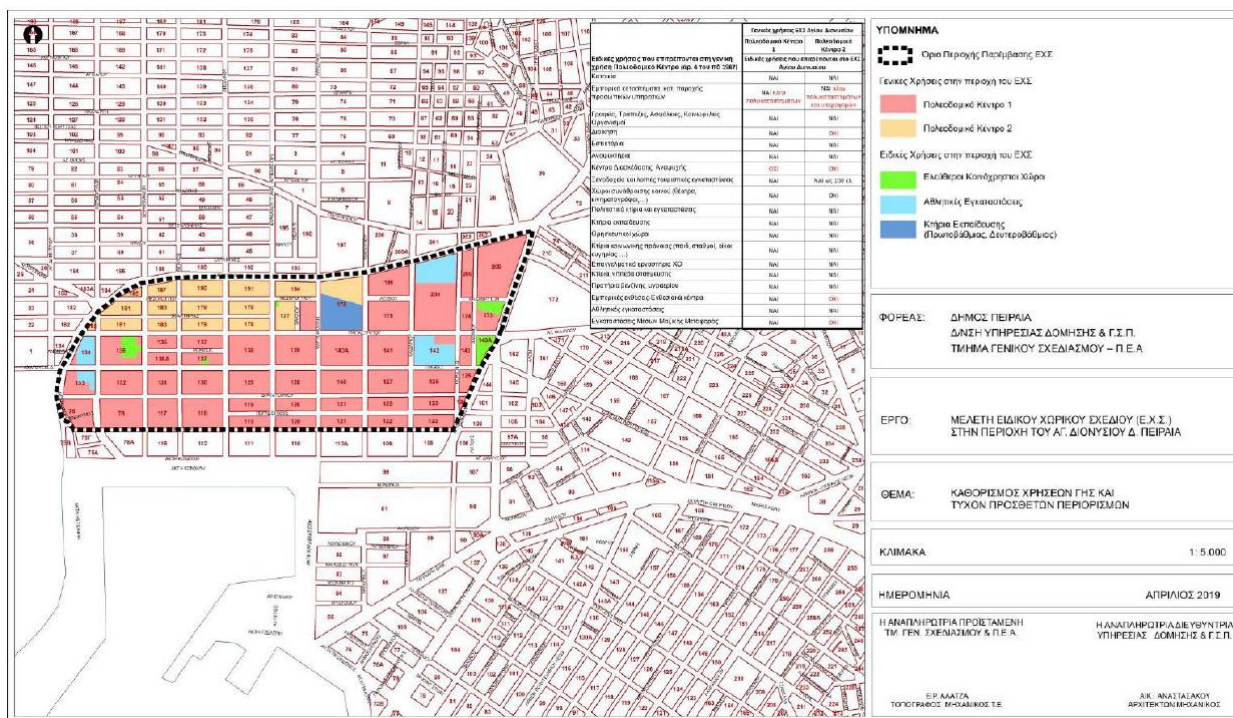
Η Περιοχή Επέμβασης προσδιορίζεται ως πολεοδομική υποενότητα της πολεοδομικής ενότητας 551 του ΓΠΣ Πειραιά, με κωδικό 551Α.

Οι καθοριζόμενες χρήσεις γης βασίζονται στο ΠΔ 23.2/6.3.1987, γιατί κατά την έκδοση της Απόφασης Προέγκρισης ίσχυε ακόμα το εν λόγω ΠΔ. Το νέο ΠΔ για τις χρήσεις γης (ΠΔ 59/ΦΕΚ 114Α/2018), που εγκρίθηκε μεταγενέστερα της προέγκρισης, προβλέπει (άρ. 17 παρ. 4) ότι: «Από την έναρξη ισχύος του παρόντος η έγκριση ή αναθεώρηση των εγκεκριμένων πολεοδομικών σχεδίων (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ΤΧΣ κ.λπ.) ακολουθεί τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος, εκτός αν έχει γνωμοδοτήσει το αρμόδιο όργανο (ΣΥ.ΠΟ.Θ.Α./Συμβούλιο Μητροπολιτικού Σχεδιασμού)». Στην συγκεκριμένη περίπτωση έχει γνωμοδοτήσει το ΚΕΣΥΠΟΘΑ, στο πλαίσιο της διαδικασίας προέγκρισης, και συνεπώς δεν εφαρμόζεται το νέο ΠΔ αλλά αυτό που ίσχυε κατά το χρόνο γνωμοδότησης του ΚΕΣΥΠΟΘΑ.

Σύμφωνα με την Απόφαση Προέγκρισης του ΕΧΣ, κυρίαρχη χρήση στην Περιοχή Επέμβασης θα είναι το **Πολεοδομικό Κέντρο του ΠΔ της 23.2/6.3.1987, με εξαίρεση πολυκαταστημάτων και κέντρων διασκέδασης**. Η κατεύθυνση αυτή εξειδικεύεται με τον **καθορισμό δύο ζωνών Πολεοδομικού Κέντρου** με διαφορετικά χαρακτηριστικά, όπως φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Ειδικές χρήσεις που επιτρέπονται στη γενική χρήση Πολεοδομικό Κέντρο (άρ. 4 του ΠΔ 1987)	Πολεοδομικό Κέντρο 1	Πολεοδομικό Κέντρο 2
	Ειδικές χρήσεις που επιτρέπονται στο ΕΧΣ Αγίου Διονυσίου	
Κατοικία	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Εμπορικά καταστήματα, κατ. παροχής προσωπικών υπηρεσιών	ΝΑΙ πλην πολυκαταστημάτων	ΝΑΙ πλην πολυκαταστημάτων και υπεραγορών
Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, Κοινωνικές Οργανισμοί	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Διοίκηση	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Εστιατόρια	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Αναψυκτήρια	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Κέντρα Διασκέδασης, Αναψυχής	ΟΧΙ	ΟΧΙ
Ξενοδοχεία και λουτρά τουριστικές εγκαταστάσεις	ΝΑΙ	ΝΑΙ ως 100 κλ.
Χώροι συνάθροισης κοινού (θέατρα, κινηματογράφοι,...)	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Πολιτιστικά κτήρια και εγκαταστάσεις	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Κτήρια εκπαίδευσης	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Θρησκευτικοί χώροι	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας (παιδ. σταθμοί, οικ. ευγηρίας ...)	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Επαγγελματικά εργαστήρια ΧΟ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Κτήρια, γήπεδα στάθμευσης	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Πρατήρια βενζίνης, υγραερίου	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Εμπορικές εκθέσεις-Εκθεσιακά κέντρα	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Αθλητικές εγκαταστάσεις	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	ΝΑΙ	ΟΧΙ

Πίνακας 3.1: Γενικές χρήσεις ΕΧΣ Αγίου Διονυσίου



Εικόνα 3.3: Προτεινόμενες Χρήσεις Γης στην Περιοχή Επέμβασης του ΕΧΣ.

Η γενική χρήση **Πολυενοδομικό Κέντρο 2** προσομοιάζει πολύ με τη Γενική Κατοικία. Ορίζεται στο βορειο-δυτικό τμήμα της Περιοχής Επέμβασης, επειδή:

(α) αυτή βρίσκεται σε επαφή κυρίως με όμορες ζώνες Γενικής Κατοικίας, και
(β) οι υπάρχουσες σε αυτήν χρήσεις γης έχουν υβριδικό χαρακτήρα μεταξύ Γενικής Κατοικίας και Πολυενοδομικού Κέντρου, ενώ με δεδομένη την έλλειψη/έξοδο κατοίκων από την περιοχή, διατηρείται κάποιος αριθμός κατοίκων που επιδιώκεται να παραμείνει και να αυξηθεί.

Στο υπόλοιπο τμήμα της Περιοχής Επέμβασης ορίζεται η γενική χρήση **Πολυενοδομικό Κέντρο 1**, χωρίς εξαιρέσεις πλην αυτών που έχουν προβλεφθεί από την προέγκριση του ΕΧΣ. Η ζώνη αυτή είναι πλησιέστερα και στο υφιστάμενο κέντρο του Πειραιά και στο λιμάνι και η καθοριζόμενη γενική χρήση επιτρέπει την επέκταση του κέντρου.

Προσδιορίζονται επίσης **σημειακές χρήσεις γης** ως εξής:

- **Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι** (πέντε θέσεις, με προοπτική αύξησή τους)
- **Αθλητικές εγκαταστάσεις** (τέσσερις θέσεις)
- **Κτίρια εκπαίδευσης** (πρωτοβάθμιας, δευτεροβάθμιας) (μία θέση)

Υπάρχουσες νομίμως λειτουργούσες δραστηριότητες διατηρούνται, με δυνατότητα εκσυγχρονισμού ή επέκτασης στο υπάρχον οικόπεδο εφόσον υπάρχουν περιθώρια από τον επιτρεπόμενο συντελεστή δόμησης.

Σημειώνεται ότι τα κτίσματα παρουσιάζουν σημαντική ανομοιογένεια από άποψη ηλικίας, τρόπου κατασκευής και ορόφων. Στην περιοχή επέμβασης απαντώνται δύο βασικοί τύποι κτιρίου: α) το πολυώροφο, σχετικά νέο και σε μεγάλο οικόπεδο, με μορφολογία κτιρίου επαγγελματικών δραστηριοτήτων, και β) το μονώροφο κτίσμα από μικτά υλικά και αδιαμόρφωτο ελεύθερο χώρο που χρησιμοποιείται για αποθήκευση.

Λαμβανομένης υπόψη της μεγάλης πολυμορφίας καθώς και της προβλεπόμενης κύριας χρήσης της Περιοχής Επέμβασης ως Πολυενοδομικού Κέντρου, το ΕΧΣ δεν κρίνεται χρήσιμο να προσδιορίσει μορφολογικούς κανόνες για τα μελλοντικά κτήρια.

3.3.3 Καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης – Πολεοδομικός Κανονισμός

Ο συντελεστής δόμησης διατηρείται ως έχει. Κατ' εξαίρεση, στο Ο.Τ. 204 ο Σ.Δ. ορίζεται σε 2,0 (αντί του ισχύοντος 3,0), για να υπάρξει στο σημείο αυτό δυνητικά αυξημένος ελεύθερος χώρος, με συνέργειες με τις όμορες κοινωφελείς χρήσεις. Οι υπόλοιποι όροι δόμησης διατηρούνται ως έχουν σήμερα. Η συνολική δόμηση δεν μπορεί να υπερβαίνει την προκύπτουσα από το θεσμοθετημένο συντελεστή δόμησης.

Η ρυμοτομία της ευρύτερης περιοχής μελέτης καθορίζεται για πρώτη φορά με το Β.Δ. της 19.11.1892 (ΦΕΚ 412/Α/1892) περί "επέκτασης της ρυμοτομίας του κατά τη θέση Καραβά μέρους της πόλης του Πειραιά".

Με το ΠΔ 17-07-1978 (ΦΕΚ 359/Δ) καθορίζονται οι συντελεστές δόμησης στην περιοχή του Πειραιά. Η περιοχή μελέτης, το νότιο – παραλιακό τμήμα της περιοχής του Αγίου Διονυσίου – Παπαστράτου, εντάσσεται στον Τομέα II με συντελεστή Δόμησης ίσο με 4,2 (μεταξύ των οδών Αγίου Διονυσίου, Ρετσίνας, Πολυδεύκους, Αιτωλικού, Κάστορος, Δερβενακίων, Ακτή Κονδύλη), ενώ το κεντρικό τμήμα στον Τομέα III με Συντελεστή Δόμησης ίσο με 3,6 (Αγίου Δημητρίου, Ακτή Κονδύλη, Δερβενακίων, Κάστορος, Αιτωλικού Πολυδεύκους, Ρετσίνα, Παπαστράτου, Θεσμοφορίου) και το βόρειο τμήμα στον Τομέα IV με Συντελεστή Δόμησης ίσο με 3 (Θεσμοφορίου, Μεθώνης, Λαζαρίμου, Αγ. Φιλίππου, Παπαστράτου).

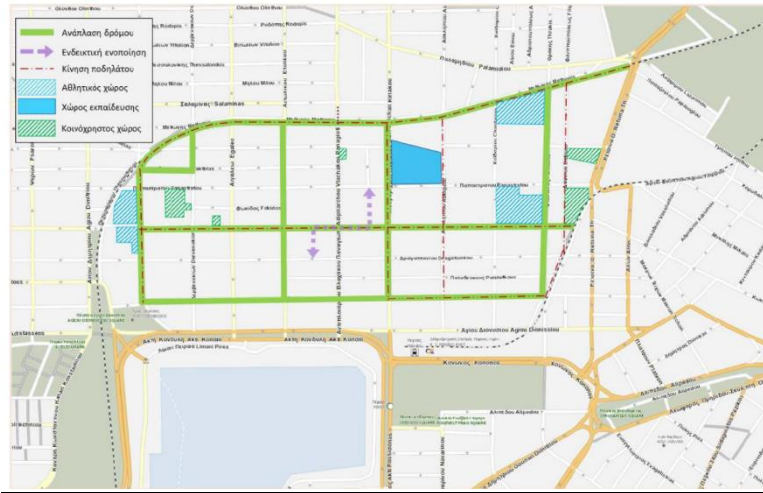
3.3.4 Δίκτυο ελεύθερων κοινοχρήστων χώρων και κοινωφελών εγκαταστάσεων και δίκτυο πεζοδρόμων

Οι κοινόχρηστοι χώροι και οι κοινωφελείς εγκαταστάσεις απεικονίζονται στην εικόνα 3.4. Επιπρόσθετα, δίνονται οι εξής κατευθύνσεις (σε συνέχεια και της Απόφασης Προέγκρισης) ούτως ώστε να αυξηθούν οι χώροι που μπορούν πολεοδομικά να λειτουργήσουν ως ελεύθεροι χώροι:

- Αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχει το άρθρο 10 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν.Ο.Κ.) (ν. 4067/2012, παρ. 1, 2, 3, 4) για την απόδοση σε κοινή χρήση τμήματος της επιφανείας των οικοπέδων, διότι ο προωθούμενος χαρακτήρας της περιοχής ως ζώνης κεντρικών χρήσεων υποστηρίζεται από την ύπαρξη χώρων κίνησης και διαμονής πεζών και προκύπτει περιβαλλοντικό και πολεοδομικό όφελος. Η απόδοση σε κοινή δημόσια χρήση θα γίνεται με συμβολαιογραφική πράξη, όπως ορίζεται στην παρ. 2 του πιο πάνω άρθρου. Στους παραχωρημένους σε κοινή χρήση χώρους οικοπέδων με την παρούσα διαδικασία επιτρέπεται, η διαμόρφωση από το Δήμο, χώρου πρασίνου και η τοποθέτηση κατασκευών στοιχείων αστικού εξοπλισμού.

- Αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχει το άρθρο 10 του ΝΟΚ (ν. 4067/2012, παρ. 5, 6) για την ενοποίηση των υποχρεωτικών ακάλυπτων χώρων των οικοπέδων ενός οικοδομικού τετραγώνου ή μέρους του, προς κοινή χρήση των ενοίκων του οικοδομικού τετραγώνου ή μέρους του.

- Να εκπονηθεί και εγκριθεί Κανονισμός χρήσης κοινόχρηστων χώρων του Δήμου Πειραιά, βάσει των διατάξεων του άρθρου 79 του Ν.3463/06 «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων» (Α'114) και του άρθρου 73 παρ.1β) του Ν. 3852/10 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης» (Α'87). Με τον Κανονισμό θα καθιερωθεί ένα πλαίσιο γενικών προδιαγραφών και κανόνων, που θα διέπει την παραχώρηση και χρήση τμημάτων των πάσης φύσεως κοινόχρηστων χώρων του Δήμου Πειραιά, οι οποίοι θα δεσμεύουν τη διοίκηση του Δήμου, καθώς και τους χρήστες και εκμεταλλευτές αυτών.



Εικόνα 3.4: Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι και κοινωφελείς εγκαταστάσεις

3.3.5 Καθορισμός ζωνών προστασίας και ελέγχου (όπου απαιτείται)

Οι περιοχές που περιβάλλουν την Περιοχή Επέμβασης είναι πολεοδομημένες, ενώ στην Περιοχή Επέμβασης προσδιορίζεται γενική χρήση (Πολεοδομικό Κέντρο) που δεν δημιουργεί υπερτοπικές οχλήσεις, λαμβανομένου υπόψη και του χαρακτήρα των όμορων περιοχών. Δεν κρίνεται χρήσιμο να προσδιοριστούν ζώνες ή όροι προστασίας και ελέγχου εκτός της Περιοχής Επέμβασης. Στο εσωτερικό της Περιοχής Επέμβασης δεν προσδιορίζονται νέες ζώνες ελέγχου, αλλά διατηρούνται οι υφιστάμενες (έλεγχος από αρχαιολογική υπηρεσία). Η Περιοχή Επέμβασης καθορίζεται ως Ζώνη Υποδοχής Συντελεστή (ΖΥΣ).

3.4 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ – ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

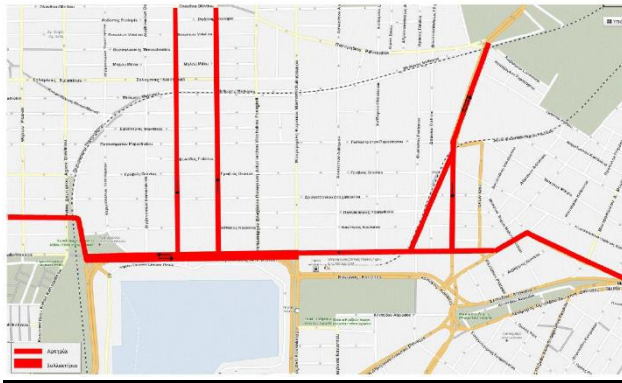
3.4.1 Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Η περιοχή επέμβασης είναι όμορη με την Ακτή Κονδύλη, ένα κομβικό τμήμα του αρτηριακού οδικού δικτύου της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά. Η σύνδεσή της με την Αγ. Σοφία του Δ. Πειραιά, με τη Νίκαια και το Κερατσίνι γίνεται με τις κάθετες Κύριες Συλλεκτήριες οδούς Αιτωλικού και Αιγάλεω, ενώ με τις γειτονικές περιοχές στα βόρεια της περιοχής επέμβασης με τις κάθετες Συλλεκτήριες οδούς (τοπικές) Βλαχάκου, Μαυρομιχάλη και Ασκληπείου, οι οποίες όλες διασχίζουν την περιοχή επέμβασης σε κατεύθυνση βορρά - νότου.

Οι υπόλοιπες οδοί της περιοχής επέμβασης με ρόλο Συλλεκτηρίων (τοπικών) είναι η οδός Μεθώνης, η οδός Παπαστράτου που εξυπηρετεί την κατανομή των μετακινήσεων από Ρετσίνα προς Δραπετσώνα και η οδός Δραγατσανίου στην αντίθετη κατεύθυνση. Οι υπόλοιπες οδοί της περιοχής επέμβασης είναι τοπικές και με βασική λειτουργία την πρόσβαση.

Από τα παραπάνω φαίνεται ότι οι σημαντικές υπερτοπικές κινήσεις και οι μεγάλοι κυκλοφοριακοί φόρτοι εξυπηρετούνται από άξονες που εφάπτονται στην περιοχή επέμβασης, χωρίς να τη διασχίζουν.

Το βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής παρέμβασης απεικονίζεται στην εικόνα που ακολουθεί. Όλοι οι άλλοι οδοί στην Περιοχή Επέμβασης είναι τοπικοί.



Εικόνα 3.5: Βασικό οδικό δίκτυο Περιοχής Παρέμβασης

Την περιοχή επιρροής περιβάλλει, πέραν των προεκτάσεων των οδών της περιοχής επέμβασης που αναφέρθηκαν, μια σειρά σημαντικών αρτηριών.

Η Ακτή Κονδύλη είναι Αστική Αρτηρία (πρωτεύουσα), με βασικό ρόλο τη σύνδεση από την ανατολική της πλευρά με την είσοδο - έξοδο του Πειραιά προς το Φάληρο μέσω της οδού Κόνωνος [αστική αρτηρία (πρωτεύουσα)] με το κέντρο του Πειραιά μέσω της Ακτής Καλλιμασιώτη, επίσης αστικής αρτηρία (πρωτεύουσα). Επίσης, τη σύνδεση της Αθήνας και της ευρύτερης περιοχής των δυτικών Δήμων της περιφέρειας του Πειραιά μέσω των Θηβών - Ρετσίνα/Αλών, Κόνωνος, επίσης Αστικών Αρτηριών (πρωτεύουσών) και Αγ. Διονυσίου, Αστικής Αρτηρίας (δευτερεύουσας) της ομάδας Γ III κατά ΟΜΟΕ.

Προς τα δυτικά, η Ακτή Κονδύλη έχει βασικό ρόλο τη σύνδεση με τη Δραπετσώνα και το Κερατσίνι, μέσω της Θεσμοφορίου (Αστικής Αρτηρίας (δευτερεύουσας) και μέσω της Ηετώνειας Ακτής (Αστικής Αρτηρίας (πρωτεύουσας) εσωτερικά του λιμένα του ΟΛΠ.

Τέλος, η Ακτή Κονδύλη συνδέεται απ' ευθείας με το λιμάνι από τις Πύλες Ε3 απέναντι από την οδό Θεσμοφορίου (είσοδος-έξοδος) και Ε4 απέναντι από την οδό Αιγάλεω (έξοδος) προς τη μια κατεύθυνση.

3.4.2 Οδική υποδομή - Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις – Κυκλοφοριακός φόρτος

Το οδικό δίκτυο της περιοχής επέμβασης έχει ορθογωνική διάταξη. Η σιδηροδρομική γραμμή του προαστιακού και η εγκαταλελειμμένη γραμμή του ΟΣΕ αποτελούν εμπόδια που διακόπτουν τη συνέχεια των οδών στην κατεύθυνση ανατολής - δύσης προς τις γειτονικές περιοχές, με εξαίρεση τη Δραγατσάνιου προς τα ανατολικά και την Παπαστράτου προς τα δυτικά. Στην κατεύθυνση προς βορρά, διακόπτεται η συνέχεια μόνο των τοπικών οδών.

Το πλάτος των οδοστρωμάτων ποικίλλει γενικά από 6,00 μέχρι και 9,00 μ. και των πεζοδρομίων από 1,50 μέχρι 2,00 μ. Σε ό,τι αφορά στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, στο κύριο δίκτυο της περιοχής της επέμβασης, οι οδοί Αιγάλεω, Αιτωλικού και Βλαχάκου συνδέονται με την Ακτή Κονδύλη με σηματοδοτούμενους κόμβους, όπως και η Μαυρομιχάλη με την Αγ. Διονυσίου.

Ως προς το ισχύον καθεστώς των μονοδρομήσεων της περιοχής επέμβασης, όλες οι οδοί της περιοχής, κύριες και τοπικές, είναι μονοδρομημένες, κατά κανόνα ανά ζεύγη αντίθετης κατεύθυνσης.

Από τα αναλυτικά στοιχεία που παρατίθενται στην Κυκλοφοριακή Μελέτη που εκπονήθηκε στα πλαίσια του υπό μελέτη ΕΧΣ (Δήμος Πειραιά, Τμήμα Οδικών Έργων και Δημοτικής Συγκοινωνίας, Φεβρουάριος 2020) και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της υπό εξέταση ΣΜΠΕ, προκύπτει ότι η ώρα της πρωϊνής αιχμής ποικίλλει, μεταξύ 7:00 και 10:00, με τους περισσότερους δρόμους να την εμφανίζουν μεταξύ 8:00 - 9:00. Αντίστοιχα η απογευματινή - βραδινή εμφανίζεται από 18:00- 21:00 με επικρατέστερη ώρα την 19:00- 20:00.

3.4.3 Ρυθμίσεις Στάθμευσης – Ισοζύγιο στάθμευσης

Στο εσωτερικό της περιοχής επέμβασης γενικά δεν συναντώνται απαγορεύσεις στάθμευσης, και όπου συναντώνται αφορούν ειδικές περιπτώσεις (εισόδους σε κτίρια, τέρμα λεωφορείων). Απαγόρευση στάθμευσης μονόπλευρα ανά μήνα για μεγάλο μήκος υπάρχει σε τμήματα της οδού Βλαχάκου. Στις υπόλοιπες οδούς η παρόδια στάθμευση επιτρέπεται και πραγματοποιείται αμφίπλευρα. Εξαιρέση αποτελούν οι οδοί Μεθώνης, Μεσολογίου, Σφακτηρίας, Δραγατσανίου, Πολυδεύκους, όπου λόγω μικρού πλάτους, η στάθμευση είναι δυνατή μόνο στη μία πλευρά της οδού.

Λόγω του χαρακτήρα των κτιρίων και χρήσεων της περιοχής, σε όλη την έκταση υπάρχει μεγάλος αριθμός εισόδων οχημάτων εντός των ιδιοκτησιών, κυρίως σε βιοτεχνικές εγκαταστάσεις. Στις θέσεις αυτές αποκλείεται η παρόδια στάθμευση, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο αριθμός των διαθέσιμων παρόδιων θέσεων και στα τμήματα όπου δεν ισχύει απαγόρευση. Τέλος, στην περιοχή επέμβασης υπάρχει ένας μικρός αριθμός χώρων στάθμευσης ιδιωτικής ή δημόσιας χρήσης εντός των ιδιοκτησιών, προς το νότιο μέρος της περιοχής επέμβασης.

Σε ότι αφορά το υφιστάμενο ισοζύγιο στάθμευσης στην περιοχή επέμβασης, η συνολική εικόνα για την περιοχή επέμβασης είναι ότι προκύπτει σημαντικό έλλειμμα θέσεων στάθμευσης, με τις κατειλημμένες θέσεις να υπερβαίνουν κατά περίπου 55% τις νόμιμες θέσεις στάθμευσης σε εργάσιμη ημέρα.

3.4.4 Υφιστάμενη Συγκοινωνία

Η περιοχή επέμβασης εξυπηρετείται συγκοινωνιακά από μια σειρά μέσων δημόσιας συγκοινωνίας (Μετρό, Λεωφορεία και μελλοντικά νέα γραμμή Μετρό και Τραμ).

Το σημαντικότερο μέσο είναι η γραμμή 1 του Μετρό, της οποίας ο τερματικός σταθμός (σταθμός Πειραιάς) βρίσκεται σε απόσταση 150 μ. από το όριο της περιοχής. Σε ακόμα μικρότερη απόσταση (περί τα 50 μ.) βρίσκεται ο τερματικός σταθμός του Προαστιακού σιδηροδρόμου, ο οποίος όμως με τα μέχρι τώρα δεδομένα δεν εξυπηρετεί σημαντικό αριθμό αστικών μετακινήσεων. Μια σειρά από λεωφορειακές γραμμές και γραμμές τρόλλεϋ διέρχονται από την Ακτή Κονδύλη.

Η πλειονότητα αυτών των λεωφορειακών γραμμών συνδέει τις κεντρικές περιοχές του Πειραιά με τους γειτονικούς Δήμους Κερατσινίου- Δραπετσώνας και Νίκαιας και με τα δυτικά προάστια γενικότερα.

3.4.5 Επίδραση προτεινόμενων επεμβάσεων του ΕΧΣ

A. Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Με την εφαρμογή των προτάσεων της μελέτης δεν τροποποιείται η ιεράρχηση του κυρίου οδικού δικτύου, καθώς οι προτάσεις είναι προσαρμοσμένες στην υφιστάμενη λειτουργία του. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και οι λοιπές ρυθμίσεις στις συλλεκτήριες που περιλαμβάνονται στην πρόταση, συνάδουν πλήρως με τη λειτουργία τους σε αυτές τις βαθμίδες του δικτύου, την οποία και βελτιώνουν.

Εξαιρέση αποτελεί μόνο η οδός Μεθώνης βόρεια των σιδηροδρομικών γραμμών, η οποία με τη μετατροπή της σε οδό ήπιας κυκλοφορίας θα αδυνατεί να λειτουργήσει ως συλλεκτήρια, περιοριζόμενη σε τοπικές μετακινήσεις πρόσβασης. Οι κινήσεις που εξυπηρετεί μεταφέρονται στην οδό Παπαστράτου, ήδη χαρακτηρισμένη ως συλλεκτήρια, που είναι παράλληλη σε απόσταση 2-3 οικοδομικών τετραγώνων. Εν τούτοις, η Μεθώνης παρουσιάζει σποραδικούς και μικρούς κυκλοφοριακούς φόρτους, όπως άλλωστε και η Παπαστράτου, κατά συνέπεια δεν αναμένεται να δημιουργηθεί δυσχέρεια.

Η μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας δεν αλλάζει τον τοπικό χαρακτήρα πρόσβασης, αντίθετα τον ενισχύει αποτρέποντας εν μέρει τη χρήση τους για μετακινήσεις μεγαλύτερου μήκους.

Β. Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις

Η πρόταση δεν τροποποιεί τις υφιστάμενες μονοδρομήσεις, οι οποίες άλλωστε καλύπτουν πλήρως και λειτουργικά την περιοχή επέμβασης. Εξαίρεση αποτελούν μόνο δύο οδικά τμήματα μήκους ενός οικοδομικού τετραγώνου της Μεθώνης και της Θερμοπυλών, που αποτελούν ήσσονος σημασίας ρυθμίσεις λόγω του μήκους τους.

Αντίστοιχα δεν τροποποιείται η ισχύουσα ρύθμιση προτεραιότητας των οδών στις διασταυρώσεις, καθώς η παραχώρηση της προτεραιότητας στις οδούς με κατεύθυνση βορρά - νότου είναι σαφής και εύληπτη από τους κινούμενους στην περιοχή και δεν δημιουργεί δυσχέρειες.

Γ. Οδική Υποδομή

Η μελλοντική εξέλιξη της περιοχής επέμβασης σχετίζεται με τα ακόλουθα προγράμματα τα οποία αναφέρονται ειδικά σε αυτήν και είναι δρομολογημένα:

- Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) Πειραιά - Ειδική Ζώνης Ανάπλασης 2: Ζώνη Αγίου Διονυσίου - Καμινίων και γραμμικών αξόνων Πειραιώς και σιδηροδρομικών γραμμών». Το ΣΟΑΠ προβλέπει ρητώς ανάπλαση στην περιοχή επέμβασης και αναφορές στην αξιοποίηση μεγάλων ιδιωτικών ακινήτων.

- Αστική Ανάπλαση περιοχής Αγ. Διονυσίου Δήμου Πειραιά. Περιλαμβάνει την ανάπλαση οδών και λοιπών κοινόχρηστων χώρων στην περιοχή επέμβασης, με κύριες κατευθύνσεις τη δημιουργία δικτύων κίνησης πεζών και ποδηλάτων, με εκτεταμένες διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, ανακατασκευές οδών με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας και ποδηλατοδρόμους ή λωρίδες ποδηλάτων.

Με την κατασκευή του έργου επιδιώκεται η λειτουργική και πολεοδομική διασύνδεση των περιοχών κατοικίας βόρεια της περιοχής επέμβασης με το λιμάνι. Δεδομένου ότι η περιοχή μέσω των καθέτων οδικών αξόνων που τη διαπερνούν μεσολαβεί μεταξύ του συνεχούς αστικού ιστού των περιοχών κατοικίας και του λιμανιού, ως ένας πολεοδομικός θύλακας, τμηματικά ανενεργός και σημειακά εγκαταλελειμμένος, με τις παρεμβάσεις που προτείνονται επιχειρείται η **δυναμική ενοποίηση των δύο αυτών ενοτήτων** με τελικό προορισμό τη διέξοδο στο λιμάνι.

Η επιλογή των οδών προς ανάπλαση από τη "Μελέτη αστικής ανάπλασης περιοχής Αγίου Διονυσίου Δήμου Πειραιά", έγινε με κριτήριο μέσα από το πλέγμα των κυκλοφοριακών και πολεοδομικών παρεμβάσεων και ρυθμίσεων, να ενοποιήσουν λειτουργικά τους πυρήνες ανάπτυξης της περιοχής.

Οι παρεμβάσεις διαφέρουν ως προς το βαθμό επέμβασης στα οδοστρώματα και την επιρροή τους στην κυκλοφορία. Η κατανομή τους είναι η ακόλουθη:

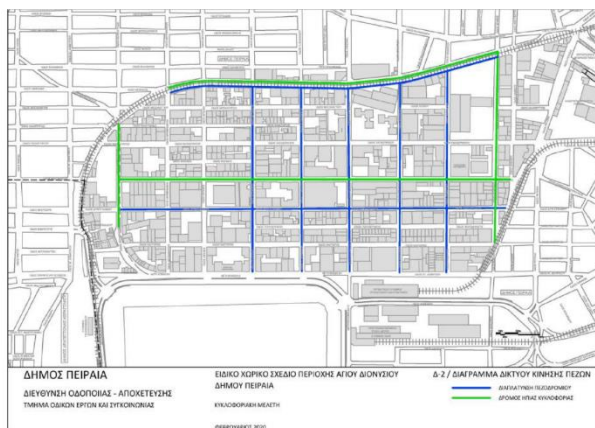
- Οδοί ήπιας κυκλοφορίας: Συνδυάζουν ήπια κυκλοφορία οχημάτων, κίνηση πεζών και ποδηλάτων. Είναι οι οδοί Μεθώνης (βόρειο τμήμα), Θερμοπυλών, Γραβιάς και Φωκίωνος.

- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων: Οι οδοί αυτές ανακατασκευάζονται με διατήρηση της λωρίδας κυκλοφορίας, διαμόρφωση πεζοδρομίων μεγαλύτερου πλάτους, και ορισμένοι με τη δημιουργία λωρίδας ποδηλάτων. Η παρέμβαση αυτού του τύπου γίνεται στις οδούς Μεθώνης (νότιο τμήμα), Δραγατσανίου, Κάστορος, Αιτωλικού, Βλαχάκου, Μαυρομιχάλη (με λωρίδα ποδηλάτων), Ασκληπιού (με λωρίδα ποδηλάτων) και Χαϊδαρίου.

- Τοπικές διαπλατύνσεις πεζοδρομίων στις διασταυρώσεις: Σε διασταυρώσεις των οδών της ανάπλασης, δημιουργούνται διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων τοπικά στις γωνίες, για το μήκος όπου η στάθμευση απαγορεύεται σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ. , και με τις οποίες δημιουργούνται εσοχές για οριοθέτηση των παρόδιων θέσεων στάθμευσης. Οι αντίστοιχες διαπλατύνσεις σε διασταυρώσεις με οδούς οι οποίες δεν περιλαμβάνονται στην ανάπλαση, δεν δημιουργούν απαραίτητως εσοχές στάθμευσης σε αυτές τις οδούς, καθώς η ανάπλαση δεν επεκτείνεται σε αυτές. Οι τοπικές διαπλατύνσεις σε αυτή την περίπτωση γίνονται για προσαρμογή των πεζοδρομίων των κάθετων οδών, δημιουργία στένωσης

κατά την προσέγγιση των οχημάτων στη διασταύρωση και βελτίωση των διαβάσεων πεζών, σε πλάτος που δεν απαιτεί ειδική αντιμετώπιση για την απορροή των ομβρίων και τις στέφουσες κινήσεις των βαρέων οχημάτων.

Με την εφαρμογή των παραπάνω προτάσεων, προκύπτει ένα δίκτυο με νέα πεζοδρόμια, τόσο στις οδούς που παραμένουν με τα υπάρχοντα χαρακτηριστικά κυκλοφορίας, όσο και σε όσες συμπεριλαμβάνονται διαμορφώσεις που ενισχύουν την ήπια κυκλοφορία. Αυτά τα πεζοδρόμια υπερκαλύπτουν τις απαιτούμενες προδιαγραφές και σχηματίζουν ένα δίκτυο κίνησης πεζών με αναβαθμισμένα χαρακτηριστικά. Αυτό το δίκτυο φαίνεται στο σχήμα που ακολουθεί.

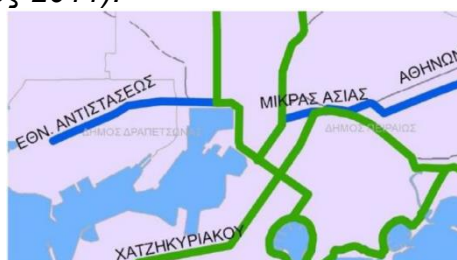


Εικόνα 3.6: Δίκτυο κίνησης πεζών στην περιοχή επέμβασης

Το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων συνδέεται με το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου, ενώ μέρος του αποτελεί τμήμα που διέρχεται από την περιοχή επέμβασης. Ειδικότερα, στο μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου προβλέπεται ποδηλατόδρομος κατά μήκος των Ακτών Καλλιμασιώτη (Α΄ Φάση) και Κονδύλη (Β΄ Φάση), όπως και σύνδεση της Ακτής Καλλιμασιώτη με τη Νίκαια, μέσω της περιοχής επέμβασης. Συνεπώς, οι ποδηλατόδρομοι των οδών Μαυρομιχάλη και Ασκληπιδίου, υλοποιούν μέρος αυτής της σύνδεσης, ενώ συνδέονται απ' ευθείας με την Ακτή Καλλιμασιώτη μέσω της Μαυρομιχάλη.

Εκτός από τη σύνδεση με το μητροπολιτικό δίκτυο, οι ποδηλατόδρομοι της μελέτης καταλήγουν σε άμεση σύνδεση με το συγκοινωνιακό κόμβο των σταθμών του προαστιακού σιδηροδρόμου και της γραμμής Μετρό 1 Πειραιά, στο πέρας της Ακτής Καλλιμασιώτη.

Το παραπάνω δίκτυο φαίνεται το απόσπασμα σχεδίου που ακολουθεί (πηγή: Οργανισμός Αθήνας, Μάρτιος 2011):



Χ.9 Μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου

Υπόμνημα

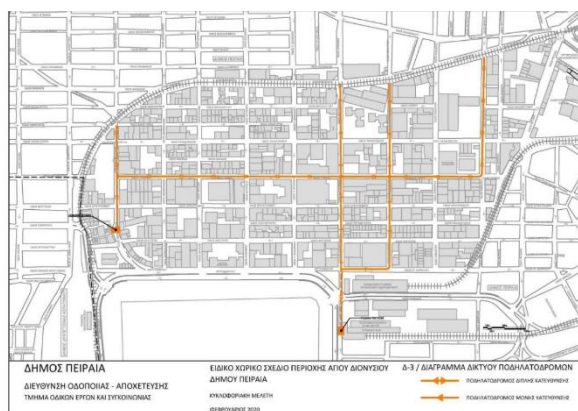
- Μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου Α΄ Φάσης
- Μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου Β΄ Φάσης
- Υφιστάμενοι πεζοδρόμοι και ποδηλατοδρόμοι που περιλαμβάνονται στο μητροπολιτικό δίκτυο
- Τμήματα του μητροπολιτικού δικτύου που προτείνεται να ενταχθούν σε προγραμματισμένη αναβάθμιση
- Κύριο οδικό δίκτυο

Εικόνα 3.7: Απόσπασμα Χάρτη Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλάτου

Στο εσωτερικό της περιοχής επέμβασης, το δίκτυο ποδηλατοδρόμων σχεδιάστηκε ώστε να την καλύπτει ως προς τις εσωτερικές μετακινήσεις παρέχοντας τις επιθυμητές συνδέσεις. Ακολουθώντας τη διάταξη των αναπλάσεων, ο ποδηλατόδρομος στην κατεύθυνση ανατολής - δύσης αναπτύσσεται στη Γραβιάς, λόγω της κεντροβαρικής της θέσης και της διέλευσης από κάποιους από τους πυρήνες.

Στην κατεύθυνση βορρά - νότου, ποδηλατόδρομοι γίνονται στην οδό Θερμοπυλών έτσι ώστε να συνδέεται η δυτική ζώνη, στις οδούς Μαυρομιχάλη και Ασκληπιοῦ, ανά μία κατεύθυνση κυκλοφορίας, προς τις περιοχές βόρεια της περιοχής επέμβασης και στην οδό Φωκίωνος, συμπληρώνοντας τη σύνδεση ανατολικά.

Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων απαρτίζεται από τμήματα λωρίδων δύο κατευθύνσεων σε αποκλειστικό διάδρομο οδών ήπιας κυκλοφορίας, και μιας κατεύθυνσης, παράλληλης με τη λοιπή κυκλοφορία σε αποκλειστικό διάδρομο, σε οδούς στις οποίες γίνεται ανακατασκευή και διαπλάτυνση πεζοδρομίων. Το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων φαίνεται στο σχέδιο που ακολουθεί.



Εικόνα 3.8: Δίκτυο ποδηλατόδρομου στην περιοχή επέμβασης

Δ. Ρυθμίσεις στάθμευσης

Στο πλαίσιο της κυκλοφοριακής μελέτης, επανεξετάζονται και επισημαίνονται με πινακίδες σήμανσης οι απαραίτητες απαγορεύσεις παρόδιας στάθμευσης σε ιεραρχημένες οδούς, είτε λόγω των παρεμβάσεων της μελέτης, είτε λόγω επανεξέτασης οδών που δεν εντάσσονται στην ανάπτυξη. Με την εφαρμογή των προτάσεων της μελέτης στο τοπικό δίκτυο, προκύπτει εκ των πραγμάτων ο αποκλεισμός της στάθμευσης σε μια σειρά από οδούς στις οποίες εφαρμόζεται η ανάπτυξη, λόγω του περιορισμού του πλάτους του οδοστρώματος.

Οι λοιπές υφιστάμενες τοπικές απαγορεύσεις στάθμευσης σε οδούς που δεν τροποποιούνται από τη μελέτη, διατηρούνται.

Ε. Συγκοινωνία

Η εφαρμογή των προτάσεων της μελέτης δεν προκαλεί μεταβολές στις διαδρομές, στις στάσεις ή σε άλλα χαρακτηριστικά λειτουργίας όλων των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας που κινούνται στην περιοχή επέμβασης. Οι αλλαγές στη διατομή των οδών που χρησιμοποιούνται από τα λεωφορεία και τα τρόλλεϋ δεν επηρεάζουν τη λειτουργία τους.

Πέραν του υφιστάμενου δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας, μια σειρά από προγραμματισμένα και εκτελούμενα έργα μέσων σταθερής τροχιάς πρόκειται να βελτιώσει ακόμα περισσότερο την εξυπηρέτηση της περιοχής.

Σε εξέλιξη βρίσκεται η κατασκευή της επέκτασης της γραμμής 3 του Μετρό. Ο σταθμός "Πειραιάς" της γραμμής, στην ίδια θέση με τον τερματικό σταθμό της γραμμής 1, θα προσθέσει μια σειρά από περιοχές της ευρύτερης Αθήνας με τις οποίες θα υλοποιηθεί

η άμεση σύνδεση της περιοχής επέμβασης, και στις οποίες περιλαμβάνεται το αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος" της Αθήνας. Η διάνοιξη της σήραγγας έχει γίνει μέχρι το λιμάνι του Πειραιά, τον 5ο σταθμό της επέκτασης της γραμμής 3 προς το κέντρο του Πειραιά. Η λειτουργία του τελευταίου τμήματος της επέκτασης, που περιλαμβάνει τους σταθμούς ΜΑΝΙΑΤΙΚΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ και ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ, προσδιορίζεται χρονικά το 2022. Με τη συνολική λειτουργία της επέκτασης έχει εκτιμηθεί η καθημερινή μεταφορά 130.000 επιβατών, ενώ έχει υπολογιστεί ότι θα συμβάλει στη μείωση της κυκλοφορίας 23.000 οχημάτων ημερησίως.

Υπό κατασκευή είναι και η 1η φάση επέκτασης του Τραμ στην κυκλική διαδρομή Ν. Φάληρο – Κέντρο - Λιμάνι, με στάση στην Ακτή Ποσειδώνος. Συγκεκριμένα, το έργο έχει ολοκληρωθεί, βρίσκεται στο στάδιο των δοκιμών και αναμένεται η ολοκλήρωση άλλου έργου, αυτού της μετατόπισης των γραμμών στο παραλιακό μέτωπο του Φαληρικού κόλπου, ώστε να λειτουργήσει. Παράλληλα, έχουν ανατεθεί πρόδρομες εργασίες μελέτης (τοπογραφικά) για την 3η φάση επέκτασης προς το Κερατσίνι. Η συγκεκριμένη επέκταση θα διέρχεται από την Ακτή Κονδύλη και στη συνέχεια, μέσω της οδού Θερμοπυλών, θα κατευθύνεται προς Κερατσίνι, αναβαθμίζοντας τη συγκοινωνιακή σύνδεση με αυτές τις περιοχές, αλλά και κάνοντας άμεση τη σύνδεση με τις υπόλοιπες περιοχές που εξυπηρετεί το Τραμ.

Η διαδρομή της επέκτασης αυτής φαίνεται στο σχέδιο που ακολουθεί.



Εικόνα 3.8: Διαδρομή 3ης φάση επέκτασης Τραμ

Τέλος, η ηλεκτροδότηση της γραμμής του προαστιακού σιδηροδρόμου στο τμήμα Αθήνα - Πειραιάς αναμένεται να δρομολογήσει αλλαγές στην κατεύθυνση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης με αυτό το μέσον. Με τη λειτουργία της ηλεκτροκίνησης μέχρι το λιμάνι του Πειραιά επιτυγχάνεται η ολοκληρωμένη λειτουργία του δικτύου του Προαστιακού της Αθήνας καθώς τα δρομολόγια συνδέουν απευθείας το λιμάνι με το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος. Αν προκριθεί πύκνωση των δρομολογίων, και δεδομένου ότι η κίνηση σε όλο το δίκτυο γίνεται με ηλεκτροκίνητους συρμούς χωρίς μετεπιβιβάσεις, τότε το μέσον θα ενταχθεί ουσιαστικά στο δίκτυο των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας.

3.4.6 Απαιτούμενα έργα, μελέτες, θεσμικές παρεμβάσεις/Αναπλάσεις

Η εφαρμογή του ΕΧΣ δεν απαιτεί έργα, μελέτες ή άλλες θεσμικές παρεμβάσεις, πλην της έγκρισης του ΕΧΣ, σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 4447/2016, δεδομένου ότι πρόκειται για ένα κανονιστικό σχέδιο ρυθμιστικού - πολεοδομικού σχεδιασμού. Το ΕΧΣ δεν προβλέπει αλλαγές στις ρυμοτομικές και οικοδομικές γραμμές, και συνεπώς η

τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου στην περιοχή δεν προκύπτει υποχρεωτικώς.

3.5 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΙ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΕ ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΜΕ ΤΟ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟ ΕΧΣ

3.5.1 Μνημόνιο Συναντίληψης με την εταιρεία DIMAND A.E.

Ο Δήμος Πειραιά έχει προχωρήσει σε σύναψη Μνημονίου Συναντίληψης με την εταιρεία DIMAND A.E. για την αξιοποίηση του πρώην καπνεργοστασίου της ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ ΑΒΕΣ το οποίο βρίσκεται στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου. Στο μνημόνιο συνεργασίας περιλαμβάνεται μεταξύ άλλων η εναρμόνιση της ιδιωτικής επένδυσης με τις προτεραιότητες της στρατηγικής του Δήμου Πειραιά.

Η εταιρεία απέκτησε τον Ιούνιο 2016 την κυριότητα των Ο.Τ. 128, 129 και 139, στα οποία στεγάζονταν μέχρι το 2009 τα βιομηχανικά, εμπορικά, επαγγελματικά και αποθηκευτικά κτίρια του ιστορικού πρώην καπνεργοστασίου της ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ ΑΒΕΣ. Τα εν λόγω κτίρια είναι έκτοτε κενά και μη χρησιμοποιούμενα και η εταιρεία προτίθεται να τα αξιοποιήσει και μέσα από το πρόγραμμα της «Piraeus Port Plaza» να τους ξαναδώσει ζωή με νέες σύγχρονες χρήσεις και λειτουργίες τοπικού, υπερτοπικού και μητροπολιτικού χαρακτήρα, συμβάλλοντας ενεργά στην αναζωογόνηση όλης της περιοχής. Σημειώνεται ότι τα εν λόγω ακίνητα, λόγω της ιστορικότητας, της θέσης και του μεγέθους αποτελούν σημείο αναφοράς για την περιοχή.

Πιο συγκεκριμένα προβλέπονται τα εξής:

- ΟΤ 204: Πρώην αποθήκες Παπαστράτου (Κτήριο Βόμβα). Το έργο προβλέπει κτίριο γραφείων και υπόγειο πάρκινγκ 120 θέσεων. Στον ελεύθερο χώρο του οικοπέδου προτείνεται η δημιουργία υπαίθριου χώρου με πράσινο, και ελαφρές εγκαταστάσεις αναψυχής.
- ΟΤ 128: Μετασκευή υφιστάμενου μεταλλικού κτιρίου αποθηκών σε σύγχρονο βιοκλιματικό κτίριο γραφείων με δημιουργία υπόγειου parking προϋπολογισμού € 17,5 εκ.
- ΟΤ 129: Ανακατασκευή τέως κτιρίου λιθογραφείου σε σύγχρονο βιοκλιματικό κτίριο γραφείων, ανέγερση νέου κτιρίου καταλυμάτων και αποκατάσταση διατηρητέου προϋπολογισμού € 34,5 εκ.
- ΟΤ 139: Ανακατασκευή υφιστάμενου κτιριακού συγκροτήματος βιομηχανικών - αποθηκευτικών εγκαταστάσεων σε συγκρότημα μικτών χρήσεων γραφείων, καταλυμάτων, πολιτισμού με εμπορική στοά προϋπολογισμού € 54,0 εκ.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι έχει εκδοθεί η Απόφαση της Προϊσταμένης Γενικής Διεύθυνσης Χωροταξικής και Περιβαλλοντικής Πολιτικής της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής, με ΑΔΑ: ΩΛΚ0ΟΡ1Κ-ΠΒΥ (αριθ. πρωτ. 117005/20/25.05.2020) και θέμα: «Απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για την λειτουργία του έργου: Αλλαγή χρήσης των βιομηχανικών κτιρίων Α, Β, & Δ σε κτίρια γραφείων και καταστημάτων και του Γ σε υπέργειο κτήριο στάθμευσης στην Περιφερική Ενότητα Πειραιώς, στο Ο.Τ.139 στην περιοχή Αγίου Διονυσίου στο Δήμο Πειραιά με φορέα την PIRAEUS PORT PLAZA 3 Α.Ε. (ΠΕΤ 1909171728)», με χρονικό διάστημα ισχύος τα 15 έτη και ημερομηνία λήξης την 25.05.2035.

3.5.2 Μελέτη αστικής ανάπλασης (βιώσιμης κινητικότητας) περιοχή Αγίου Διονυσίου Δήμου Πειραιά

Πρόκειται για μελέτη που συντάσσεται υπό την αιγίδα του Δήμου και αφορά την ανάπλαση της περιοχής Αγίου Διονυσίου Δήμου Πειραιά όσον αφορά στα **θέματα βιώσιμης κινητικότητας**. Στο πλαίσιο της προωθούνται δύο μείζονες παρεμβάσεις, στην οδό Μεθώνης, που είναι πρακτικά σε επαφή με το βόρειο όριο της περιοχής επέμβασης (με τη μεσολάβηση των ανενεργών σιδηροδρομικών γραμμών) και στην οδ. Γραβιάς, που

διέρχεται από το εσωτερικό της περιοχής επέμβασης σε κατεύθυνση (περίπου) ανατολής-δύσης.

Στόχος της παρέμβασης στην οδό Γραβιάς είναι η αναμόρφωσή της σε ένα δρόμο γενικής χρήσης με αναβαθμισμένο χαρακτήρα δημοσίου χώρου. Η πρόταση οργανώνει τη διέλευση οχημάτων και πεζών ενώ εισάγει και τη διέλευση ποδηλάτων, σε συνδυασμό με τη γειτνίαση της περιοχής με τους υπερτοπικούς κόμβους Μέσων Σταθερής Τροχιάς αλλά και το Λιμένα Πειραιά. Παράλληλα, παρεμβαίνει στο δημόσιο χώρο υιοθετώντας την ανάγκη εξυγίανσης και αισθητικής αναβάθμισης του με υλικά αντοχής και αστικό εξοπλισμό αντιπροσωπευτικής σημασίας. Τέλος, η μελέτη προβλέπει την προβολή χαρακτηριστικού ενδιαφέροντος όψεων, παρά το γεγονός του μη διατηρητέου χαρακτήρα τους, σε μια προσπάθεια επισήμανσης της ιστορικότητας της περιοχής.

Στόχος της παρέμβασης στην οδό Μεθώνης είναι η ανάπλαση της περιοχής συνδυαστικά με τη ζώνη «Παπαστράτος» αλλά και με την αναμόρφωση της οδού Γραβιάς, επιδιώκοντας την αναβάθμιση του χαρακτήρα του δημοσίου χώρου. Η πρόταση ως προς μεν το νότιο κλάδο προτείνει σημαντικές παρεμβάσεις, ενώ ως προς το βόρειο κλάδο της οδού ηπιότερες παρεμβάσεις. Οργανώνει τη διέλευση οχημάτων και πεζών ενώ εισάγει και τη διέλευση ποδηλάτων υιοθετώντας ως βασική αρχή αυτή της αειφόρου διαχείρισης των μετακινήσεων, σε συνδυασμό τόσο με τη γειτνίαση της περιοχής με τους υπερτοπικούς κόμβους Μέσων Σταθερής Τροχιάς αλλά και το Λιμένα Πειραιά όσο και με τη διαχείριση της σιδηροδρομικής οδού ως νησίδας και όχι ως ορίου, ως φράγματος. Παράλληλα, παρεμβαίνει στο δημόσιο χώρο υιοθετώντας την ανάγκη εξυγίανσης και αισθητικής αναβάθμισής του με υλικά αντοχής και αστικό εξοπλισμό αντιπροσωπευτικής σημασίας.

4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

4.1 ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Το ΓΠΣ Πειραιά εγκρίθηκε το 1998 (Απόφ. ΥΠΕΧΩΔΕ 78946/4063/ΦΕΚ79Δ/4.2.1988) και έχει τροποποιηθεί σε διάφορα τμήματά του τέσσερις φορές.

Στην παρ. 2 το ΓΠΣ, όπως ισχύει, προβλέπει: «Τον καθορισμό ως χρήσης γης της γενικής κατοικίας σε όλη την έκταση του Δήμου Πειραιά εκτός από την περιοχή Γκάζι, τμήμα του άξονα της οδού Πειραιώς και της βιομηχανικής περιοχής κατά μήκος των τροchioδρόμων». Πέραν της χρήσης αυτές, στην παρ. 3 προσδιορίζονται και περιοχές με χρήσεις «κέντρου» και «τοπικού κέντρου».

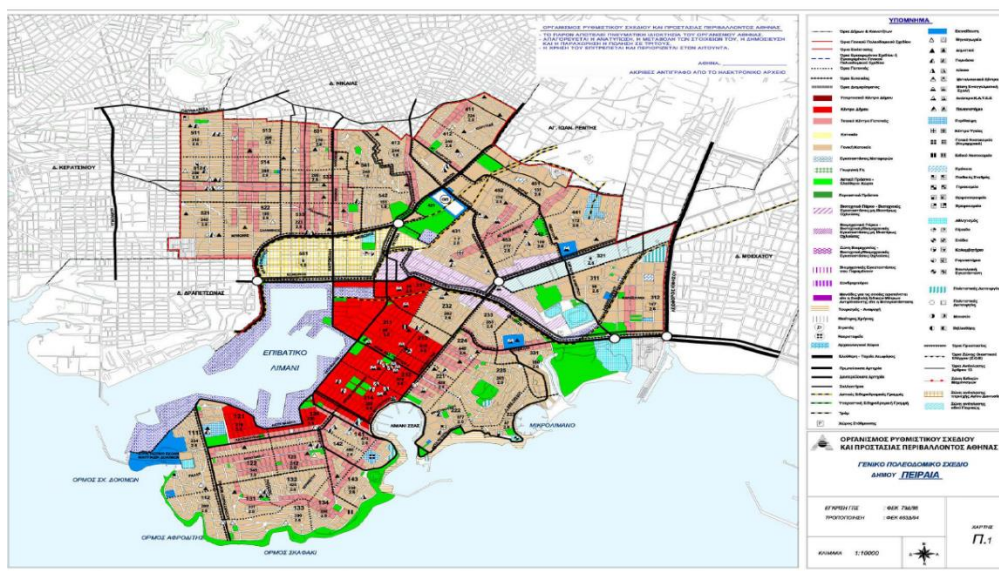
Στην Περιοχή Επέμβασης δεν προσδιορίζεται ευθέως χρήση. Το αντίστοιχο ράστερ στο υπόμνημα του χάρτη των χρήσεων του ΓΠΣ (όπως ισχύει) προσδιορίζει την περιοχή ως «Ζώνη Ανάπλασης Περιοχής Αγίου Διονυσίου». Ο χαρακτηρισμός αυτός δεν αποτελεί χρήση γης, γενική ή ειδική, και δεν περιλαμβάνεται στις κατηγορίες του πδ της 23.2/6.3.1987 ΦΕΚ 166Δ' «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης», που ίσχυε κατά την περίοδο θεσμοθέτησης του ΓΠΣ Πειραιά, και ισχύει ακόμα μέχρι την αναμενόμενη στο προσεχές μέλλον έγκριση νέου πδ με κατηγοριοποίηση των χρήσεων γης.

Στο κείμενο του ΓΠΣ αναφέρονται σχετικά τα εξής: «Προτείνεται ανάπλαση της περιοχής Αγ. Διονυσίου (γκάζι-Παπαστράτου) έκτασης 47 Ha. Η περιοχή οριοθετείται ως ακολούθως: Βόρεια από τη σιδηροδρομική γραμμή. Νότια: από την ακτή Κονδύλη. Ανατολικά: από την Υμηττού και τη Σιδηροδρομική γραμμή, Δυτικά: από την Θεσμοφωρίου. Για την περιοχή αυτή προτείνεται επέκταση του κέντρου του Πειραιά με δυνατότητα χωροθέτησης Δημοσίων κτηρίων (Δημόσια Διοίκηση, Εκπαίδευση, Κοινωνικός Εξοπλισμός) και κτιρίων ΟΤΑ, δημιουργία χώρου πρασίνου και εκθεσιακού κέντρου, μετεγκατάσταση των χυτηρίων – μηχανουργείων -αποθηκών στο βιομηχανικό

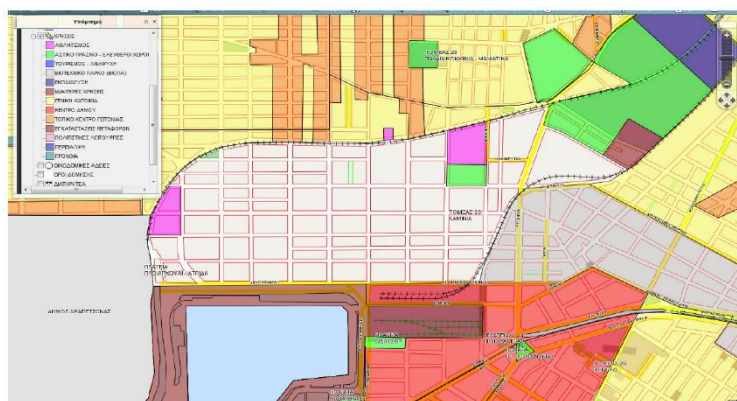
πάρκου Σχιστού (Κερασίни), ανάπλαση - εξυγίανση της περιοχής μη οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας, και διατήρηση και προστασία των ιστορικών κτιρίων και ένταξη σε αυτά νέων λειτουργιών».

Επίσης, το ΓΠΣ προβλέπει Ζώνη Ειδικής Ενίσχυσης (ZEE2) «για την περιοχή Γκάζι - Παπαστράτου, ώστε να δοθούν δάνεια εκσυγχρονισμού στις υπάρχουσες βιομηχανίες και κίνητρα στους ιδιοκτήτες παραδοσιακών κτιρίων για να τα αναστηλώσουν», και Ζώνη Ειδικών Κινήτρων (ZEK3) «για το κέντρο του Πειραιά και την περιοχή Γκάζι - Παπαστράτου, ώστε να δοθούν κίνητρα για την προστασία και ένταξη νέων λειτουργιών στα ιστορικά κτίρια».

Το ΓΠΣ ορίζει στο ΟΤ 204 (αποτελεί ιδιωτική ιδιοκτησία), που βρίσκεται μέσα στην Περιοχή Επέμβασης του παρόντος, τις χρήσεις γης Αθλητισμός και Αστικό Πράσινο-Ελεύθεροι Χώροι (σε διακριτά τμήματα του ΟΤ). Στο εν λόγω ΟΤ δεν έχει γίνει απαλλοτρίωση και οι προαναφερόμενες χρήσεις δεν έχουν υλοποιηθεί (απαλλοτρίωση). Αθλητισμός ορίζεται, επίσης, στα ΟΤ 133 και 134 στο δυτικό άκρο της Περιοχής Επέμβασης, ενώ στο ΟΤ 186 (βορειο-δυτικό άκρο Περιοχής Επέμβασης) ορίζεται ως χρήση το Αστικό Πράσινο-Ελεύθεροι Χώροι.



Εικόνα 4.1: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Πειραιά



Εικόνα 4.2: Ρυμοτομικό σχέδιο της περιοχής επέμβασης
(Πηγή: Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών του Δήμου Πειραιώς)

4.2 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Πειραιά 2015-2019 (Α' Φάση - Στρατηγικός Σχεδιασμός), στο Δήμο υφίστανται οι ακόλουθες πολιτιστικές υποδομές που αναφέρονται ακολούθως.

4.2.1 Μουσεία

→ Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά

Το Πειραιϊκό Αρχαιολογικό Μουσείο λειτουργεί σε σύγχρονο κτίριο, στην οδό Χαρ. Τρικούπη 31, που θεμελιώθηκε το 1966 και εγκαινιάστηκε το 1981. Αποτελείται από ένα διώροφο εκθεσιακό χώρο με αποθήκες και εργαστήρια στα υπόγεια. Υπάρχει κτιριακή σύνδεση με το παλαιότερο Μουσείο, το οποίο χτίστηκε το 1935 και έχει χαρακτηριστεί ως διατηρητέο. Το κτίριο του Μουσείου έχει οικοδομηθεί στη βόρεια πλευρά του αρχαιολογικού χώρου, που περιβάλλει το θέατρο της Ζέας, ενώ ο ελεύθερος χώρος γύρω από το θέατρο χρησιμεύει προς το παρόν για την εν υπαίθρω αποθήκευση αρχαίων αρχιτεκτονικών μελών, επιτύμβιων επιγραφών κ.α.

→ Μουσείο Εθνικής Αντίστασης

Το Μουσείο Εθνικής Αντίστασης βρίσκεται στη συνοικία Καμίνια. Εγκαινιάστηκε το 2008 από τη Νομαρχία Πειραιά. Περιλαμβάνει σπάνιο υλικό από σημαίες, όπλα, φωτογραφικό υλικό, ασυρμάτους, αποκόμματα εφημερίδων και εντύπων εποχής, χειρόγραφα σημειώματα, φωτογραφίες και χάρτες από πληγείσες περιοχές του Πειραιά, οπτικοακουστικό υλικό κτλ.

→ Μουσείο Ζωγραφικής και Σκηνογραφίας Πάνου Αραβαντινού

Το Μουσείο Ζωγραφικής και Σκηνογραφίας βρίσκεται στο κέντρο της πόλης του Πειραιά και συγκεκριμένα στεγάζεται στο κτήριο του Δημοτικού Θεάτρου.

→ Μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων

Η δημιουργία του Μουσείου Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων ήταν ένα όραμα του Μανώλη Φωτόπουλου, (υπαλλήλου των Η.Σ.Α.Π.) από το 1990. Το Νοέμβριο του 2005 εγκαινιάστηκε έχοντας πλέον στη συλλογή του περισσότερα από 2000 αντικείμενα καθώς και περισσότερα από 3000 βιβλία, έντυπα και φωτογραφίες τα οποία και αποτελούν τη βάση για τη μελλοντική επέκταση με παράλληλη δημιουργία βιβλιοθήκης.

→ Ινστιτούτο Ιστορίας Ναυτιλίας και Λιμενικού Σώματος

Το Ινστιτούτο Ιστορίας Ναυτιλίας και Λιμενικού Σώματος (ΙΙΝΛΣ) είναι ένα ιδιαίτερο ΝΠΙΔ, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, που εδρεύει στον Πειραιά και που τελεί υπό την εποπτεία του ΥΕΝΑΝΠ. Αντικειμενικοί σκοποί του Ινστιτούτου είναι αφενός η έρευνα και η μελέτη της ιστορίας και της εξέλιξης της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και αφετέρου η συλλογή, συντήρηση και η έκθεση - προβολή ναυτικών κειμηλίων ιστορικού ενδιαφέροντος, τόσο επί της ναυτιλίας όσο και επί του Λιμενικού Σώματος. Στη προσπάθεια για την ενημέρωση του κοινού και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα στον παραπάνω χώρο του ΙΙΝΛΣ λειτουργεί διαρκής έκθεση με θέμα "Ελλήνων Νήες" που παρουσιάζεται σε ποικίλες ενότητες.

→ Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος

Ο Πειραιάς διαθέτει το μοναδικό στην Ελλάδα Ναυτικό Μουσείο που στεγάζεται σε κτίριο, που έχει ειδικά ανεγερθεί γι' αυτό το σκοπό, στη Μαρίνα της Ζέας. Το μουσείο είναι πλούσιο σε εκθέματα (ομοιώματα πλοίων, αναπαραστάσεις ιστορικών γεγονότων, διάφορα αντικείμενα, πίνακες, φωτογραφίες κ.α.) σχετικά με τη ναυτική παράδοση και την ιστορία του έθνους από τα αρχαία χρόνια ως τις μέρες μας.

→ Μουσείο Πάνου Αραβαντινού

Το Μουσείο αυτό (Ζωγραφικής και Σκηνογραφίας), δωρεά του μεγάλου καλλιτέχνη Πάνου Αραβαντινού (1886 - 1930) προς το Δήμο Πειραιά στεγάζεται στο κτίριο του Δημοτικού Θεάτρου, με είσοδο από την οδό Αγίου Κωνσταντίνου 2. Αποτελείται από τρεις αίθουσες

και περιλαμβάνει 600 περίπου έργα - μακέτες και μικρογραφίες σκηνογραφιών, σχέδια κοστούμιών, αφίσες, καθώς και προσωπογραφίες που φιλοτέχνησε ο ίδιος ο καλλιτέχνης.
→ Μουσείο Αβέρωφ

Εδώ λειτουργεί το ομώνυμο ένδοξο θωρηκτό που έχει ως μόνιμο αγκυροβόλιο την περιοχή του «Δέλτα» Φαλήρου και περιλαμβάνει ενθυμήματα και άλλο σχετικό υλικό από την δράση του «Αβέρωφ», κυρίως κατά τους Βαλκανικούς πολέμους.

4.2.2 Δημοτική Πινακοθήκη Πειραιά

Η Δημοτική Πινακοθήκη Πειραιά άρχισε να λειτουργεί το 1957 αρχικά ως τμήμα της Δημοτικής Βιβλιοθήκης και από το 1985 ως ανεξάρτητο τμήμα. Στους χώρους της Δημοτικής Πινακοθήκης υλοποιούνται εκπαιδευτικά προγράμματα για παιδιά προσχολικής ηλικίας, πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και ξεναγήσεις.

4.2.3 Δημοτική Βιβλιοθήκη

Ο Πειραιάς διαθέτει μία από τις πλουσιότερες δημοτικές βιβλιοθήκες της χώρας μας με 20.000 και πλέον τίτλους βιβλίων. Η Δημοτική βιβλιοθήκη ιδρύθηκε το 1927, επί δημαρχίας Τάκη Α. Παναγιωτοπούλου και για πολλά χρόνια λειτούργησε σε τμήμα του κτιρίου του Δημοτικού Θεάτρου, με είσοδο από τη Λεωφόρο Γεωργίου Α'. Από το 1975 το σύγχρονο μέρος της Βιβλιοθήκης έχει μεταφερθεί στον 5ο όροφο του Δημαρχιακού Μεγάρου (Πλατεία Κοραή), όπου και λειτουργεί. Το πλούσιο υλικό της Βιβλιοθήκης προέρχεται κυρίως από δωρεές διακεκριμένων Πειραιωτών ή φίλων του Πειραιά (Δ.Σ. Μαυροκορδάτου, Λουκα Ράλλη, Αργ. Φεράλδη, Καρ. Ράϊγχολντ, Δημ. Ρετσίνα, Παν. Πιπινέλη κ.α.).

4.2.4 Αρχαιολογικοί χώροι

Τα υπόγεια κατασκευάσματα μέσα σε βράχους, όπως το «Σηράγγιο» (κοινώς γνωστό ως «Σπηλιά του Παρασκευά»), στην Καστέλλα και η «Σπηλιά της Αρετούσας», στο λόφο της Μουνιχίας, (Προφήτη Ηλία), έργα των προηγμένων προϊστορικών κατοίκων του Πειραιά, των Μινυών, που όμως παραμένουν αναξιοποίητα. Το πρώτο είναι και το σπουδαιότερο. Αποκαλύφθηκε, κατά τον Χρ. Πανάγο, το 1897 και κατά τον Γ. Ζαννέτο το 1894.

Το Αρχαίο Θέατρο της Ζέας που κατασκευάστηκε στους Μακεδονικούς χρόνους (τέλη 4ου ή αρχές 3ου αιώνα π.χ.) και βρίσκεται δίπλα στο κτίριο του Αρχαιολογικού Μουσείου, σε χώρο μεταξύ των οδών Χαρ. Τρικούπη και Φιλελλήνων (του άλλου, παλαιότερου θεάτρου της Μουνιχίας δεν διασώθηκαν κατάλοιπα ως τις ημέρες μας).

Τα ερείπια από τα κτίσματα της αρχαίας πόλης, που βρίσκονται στο υπόγειο του καθεδρικού ναού της Αγίας Τριάδας. Ερείπια της κεντρικής Πύλης του αρχαίου Πειραιϊκού περιβόλου στη συνοικία «Γούβα του Βάβουλα», όπου προβλέπεται η δημιουργία αρχαιολογικού πάρκου - και κατάλοιπα κτισμάτων ρωμαϊκών χρόνων που αποκαλύφθηκαν στο οικοδομικό τετράγωνο μεταξύ των οδών Πολυτεχνείου - Σκουζέ - Λεωσθένους - Φιλελλήνων.

Τα ερείπια του αρχαίου Πειραιϊκού Τείχους, το οποίο κακώς συγχέουν πολλοί με τα Μακρά Τείχη – που σώζονται στην Πειραιϊκή Χερσόνησο και σε άλλα σημεία της πειραιϊκής παραλίας, κυρίως στην Ηετιώνεια άκρα. Για την προστασία, την αξιοποίηση και ανάδειξη των καταλοίπων του αρχαίου τείχους καταβάλλονται, τα τελευταία χρόνια, προσπάθειες τόσο από το Υπουργείο Πολιτισμού και το Δήμο, όσο και από τη Διοίκηση του ΟΛΠ. Επίσης, από το ΥΠΠΟ έχει ληφθεί μέριμνα για τη διάσωση και αξιοποίηση του ιστορικού και αρχαιολογικού χώρου της Κυνοσούρας (στη Σαλαμίνα).

Δυστυχώς ελάχιστα είναι τα ερείπια των νεωσοίκων, που σώζονται. Οι νεώσοικοι ήταν παραθαλάσσια υπόστεγα, στα οποία αποσύρονταν τα πλοία όταν δεν ταξίδευαν και

στην περίοδο της μεγάλης ακμής του πειραιϊκού λιμένα (5ος αιώνας π.χ.) το σύνολο των νεοσοίκων έφτανε τους 372.

Τα θεμέλια της περίφημης «Σκευοθήκης» του Φίλωνος. Όπως είναι γνωστό η «Σκευοθήκη», έργο του αρχιτέκτονα Φίλωνα, χτίστηκε μεταξύ 346 - 328 π.χ. Είχε, σύμφωνα με την ενεπίγραφη πλάκα της «συγγραφής υποχρεώσεων» του έργου, που βρέθηκε τον περασμένο αιώνα στη γωνία των οδών Σωτήρος Διός και Βούλγαρη - και δημοσίευσε το 1882 ο Αλέξανδρος Μελετόπουλος - μήκος 123 μέτρων, πλάτος 17 μέτρων, ύψος 30 μέτρων και 36 παράθυρα με δυνατότητα αποθήκευσης πολεμικού υλικού για τον εξοπλισμό 150 ή, κατ' άλλους, 400 πλοίων. Βρισκόταν στον αρχαίο λιμένα της Ζέας και κατά τις μέχρι πρόσφατα «εκτιμήσεις» στην οδό Σωτήρος, πίσω από τη σημερινή πλατεία Κανάρη, δηλαδή σε απόσταση περίπου 200 μέτρων από το σημείο των τελευταίων ευρημάτων.

4.2.5 Διατηρητέα Κτίρια

Παρακάτω παρατίθενται τα διατηρητέα κτίρια του Πειραιά σύμφωνα με το ΠΔ ΦΕΚ 410/Δ/27-8-1982 «Χαρακτηρισμός τμήματος της πόλης του Πειραιά σαν παραδοσιακού (Ιστορικό Κέντρο Πειραιά)»:

- Γούναρη 11- Ναυαρίνου 14 - Αριστείδου 28, στο Ιστορικό Κέντρο του Πειραιά
- Βασ. Γεωργίου 10 και Βούλγαρη
- Τετράγωνο Φίλωνος-Σκουζέ – Νοταρά

Γίνεται επίσης ενδεικτική αναφορά και σε άλλα διατηρητέα που κοσμούν την πόλη του Πειραιά:

- Εκπαιδευτήρια Μπαχλιτζανάκη (Ακτή Μουτσοπούλου)
- Διατηρητέο επί της οδού Κουντουριώτου 53
- Διατηρητέο: Ελευθερίου Βενιζέλου και Υψηλάντου
- Το κτίριο του Ηπειρωτικού Συνδέσμου επί της οδού Φίλωνος

4.3 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΠΙΕΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

4.3.1 Ατμοσφαιρική Ρύπανση

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Πειραιά 2015-2019 (Α' Φάση- Στρατηγικός Σχεδιασμός), στον Πειραιά λειτουργούν 2 σταθμοί μέτρησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης του ΕΔΠΑΡ, των οποίων την ευθύνη λειτουργίας τους έχει το ΥΠΕΝ:

- (ΠΕΙΡΑΙΑΣ Ι) Αστικός-Κυκλοφορίας. Οι παράμετροι που μετρώνται είναι SO₂ (διοξείδιο του θείου), NO_x (οξειδία του αζώτου), CO (μονοξείδιο του άνθρακα), O₃ (Οζόν), AΣ10 (αιωρούμενα σωματίδια ισοδύναμη αεροδυναμική διάμετρο έως 10 μm), TSP (ολικά αιωρούμενα σωματίδια)
- (ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΙΙ) Αστικός-Υποβάθρου. Οι παράμετροι που μετρώνται είναι SO₂, NO_x και O₃.

Οι μετρήσεις γίνονται σε συνεχή βάση, όλο το 24ωρο, με κάθε αναλυτή να δίνει μία τιμή περίπου κάθε λεπτό. Κάθε ώρα, υπολογίζονται οι μέσες ωριαίες τιμές ρύπανσης, οι οποίες μεταφέρονται στον κεντρικό υπολογιστή του ΥΠΕΝ, ώστε να είναι εφικτή η συνεχής παρακολούθηση των επιπέδων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης της περιοχής.

4.3.2 Ηχορρύπανση

Η πόλη του Πειραιά, το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, αποτελεί πύλη εισόδου και εξόδου τόσο για τα πλοία που μεταφέρουν εμπορεύματα και επιβάτες, όσο και για τα οχήματα (φορτηγά, αυτοκίνητα, δίκυκλα κ.λπ.) που αυτά μεταφέρουν, τους συγκοινωνιακούς άξονες που καταλήγουν σε αυτόν (ΗΣΑΠ, ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ, ΗΛΠΑΠ,

ΟΑΣΑ, ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ κ.λπ.) και τα μηχανήματα από τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης του λιμανιού. Η κυκλοφορία των οχημάτων είναι πολλαπλάσια αυτής που κανονικά θα αντιστοιχούσε στον πληθυσμό της πόλης, οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις (μηχανουργεία, συνεργεία κ.λπ.) που πολλές από αυτές συνδέονται με τις εργασίες του λιμένα, χρησιμοποιούν βαριά μηχανήματα που εκπέμπουν και αυτά υψηλά dB θορύβου και επιβαρύνουν επιπρόσθετα την κατάσταση. Οι κατασκευές όλων των έργων δημοσίων και ιδιωτικών στον Πειραιά κατά την τελευταία 3ετία (ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ, έργα οδοποιίας, κ.λπ.) έχουν σε καθημερινή βάση αυξήσει κατά πολύ την ηχορρύπανση στην πόλη και μάλιστα σε μεγάλο εύρος της, καθώς το δίκτυό τους περιλαμβάνει πολλές συνοικίες.

4.3.3 Ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία

Το πρόγραμμα redion24 αναπτύχθηκε από το Εργαστήριο Κινητών Ραδιοεπικοινωνιών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, το Εργαστήριο Ραδιοεπικοινωνιών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και του Εργαστηρίου Συστημάτων Υπολογιστών & Επικοινωνιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και έχει σκοπό τη συνεχή καταγραφή των επιπέδων ηλεκτρομαγνητικής ακτινοβολίας σε διάφορες περιοχές της Ελλάδας. Στα πλαίσια του προγράμματος redion24, έχουν εγκατασταθεί στον Πειραιά τρεις σταθμοί μέτρησης όπως φαίνονται στην εικόνα που ακολουθεί (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Πειραιά 2015-2019 - Α' Φάση: Στρατηγικός Σχεδιασμός):



Εικόνα 4.3: Θέση σταθμών μέτρησης της ηλεκτρομαγνητικής ακτινοβολίας στο Δήμο Πειραιά.

4.3.4 Θαλάσσια Ρύπανση

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Πειραιά 2015-2019 (Α' Φάση- Στρατηγικός Σχεδιασμός), στα πλαίσια της καταγραφής περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης για την τριετία (2012-2014) στα διοικητικά όρια του Δήμου Πειραιά, αναζητήθηκαν στατιστικά στοιχεία, τόσο από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά, το Γραφείο Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, όσο και από τις εκθέσεις του ΥΠΕΝ – Ειδική Γραμματεία Υδάτων, με πιο πρόσφατη την Έκθεση των Υδάτων Κολύμβησης στην Ελλάδα με έτος αναφοράς το 2013. Τα περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης για την τελευταία τριετία, όπως αυτά είναι καταγεγραμμένα από το Γραφείο Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά, έχουν ως εξής:

Α) ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΔΕΝ ΒΡΕΘΗΚΕ ΥΠΑΙΤΙΟΣ

- Έτος 2012: Πέντε (5) περιστατικά ρύπανσης, από τα οποία τα δύο (2) έλαβαν χώρα στον Κεντρικό Λιμένα, δύο (2) στο Αγκυροβόλιο του Πειραιά και ένα (1) στη θαλάσσια περιοχή της Καστέλας.
- Έτος 2013: Επτά (7) περιστατικά ρύπανσης, από τα οποία τα τρία (3) έλαβαν χώρα στη Μαρίνα Ζέας, δύο (2) στον Κεντρικό Λιμένα, ένα (1) στην θαλάσσια περιοχή Βοτσαλάκια και ένα (1) στον εξωτερικό Λιμενοβραχίονα του Κεντρικού Λιμένα.
- Έτος 2014: Τέσσερα (4) περιστατικά ρύπανσης, από τα οποία τα τρία (3) έλαβαν χώρα μέσα στον Κεντρικό Λιμένα και ένα (1) στην είσοδο του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά.

Β) ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΜΕ ΥΠΑΙΤΙΟ

- Έτος 2012: Δύο (2) περιστατικά ρύπανσης τα οποία έλαβαν χώρα στον Κεντρικό Λιμένα και προκλήθηκαν από πλοία.
- Έτος 2013: Τέσσερα (4) περιστατικά ρύπανσης, από τα οποία τα τρία (3) έλαβαν χώρα στην θαλάσσια περιοχή του Μικρολίμανου και προκλήθηκαν από παραθαλάσσια καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος και ένα (1) στο Αγκυροβόλιο του Πειραιά το οποίο προκλήθηκε από πλοίο.
- Έτος 2014: Δύο (2) περιστατικά ρύπανσης, τα οποία έλαβαν χώρα στον Κεντρικό Λιμένα Πειραιά και προκλήθηκαν από πλοία.

ΑΙΤΙΕΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Μεταφορά επικινδύνων φορτίων	Ανοικτή θάλασσα και Παράκτες περιοχές	✓
Υποθαλάσσιες πυρηνικές δοκιμές και εναπόθεση ραδιενεργών καταλοίπων	Ανοικτή θάλασσα	
Διακίνηση πετρελαιοειδών	Ανοικτή θάλασσα και Παράκτες περιοχές	✓
Καθαρισμός πετρελαιοκηλίδων	Ανοικτή θάλασσα και Παράκτες περιοχές	
Τουριστική και εμπορική δραστηριότητα	Παράκτες περιοχές	✓
Εκβολή δικτύων αποχέτευσης και βιομηχανικών αποβλήτων	Παράκτες περιοχές	✓
Κατάληψη σημαντικών θαλασσίων εκτάσεων για άλλες δραστηριότητες	Παράκτες περιοχές	✓
Απόρριψη στερεών απορριμμάτων-καταλοίπων από βιομηχανική και κατασκευαστική δραστηριότητα	Παράκτες περιοχές	✓
Κατασκευαστική δραστηριότητα στη θάλασσα (τυπώτες, γέφυρες)	Ανοικτή θάλασσα, Παράκτες περιοχές	
Ιχθυοκαλλιέργειες Υπερβολική αλεία	Παράκτες περιοχές	
Θερμική μόλυνση	Ανοικτή θάλασσα, Παράκτες περιοχές	✓
Εικτετάλλευση φυσικών πόρων (π.χ. άντληση πετρελαίου)	Ανοικτή θάλασσα	
Από την ατμόσφαιρα / από φυσικά αίτια (π.χ. σεισμοί)	Ανοικτή θάλασσα	

Πίνακας 4.1: Αιτίες θαλάσσιας ρύπανσης και περιοχή εμφάνισης

5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΓΠΣ

5.1 Βιοποικιλότητα, Χλωρίδα, Πανίδα

Η περιοχή επέμβασης βρίσκεται εντός αστικού ιστού και σε απόσταση από προστατευόμενες περιοχές και φυσικούς οικοτόπους. Συνεπώς δεν υφίστανται σημαντικοί οικότοποι, ενδιαίτηματα και είδη χλωρίδας και πανίδας εντός της ΠΕ ή πλησίον της. Η υφιστάμενη πυκνότητα δόμησης και έλλειψη χώρων πρασίνου επιτείνουν την εκτίμηση αυτή. Ωστόσο, η εφαρμογή του ΕΧΣ θα δημιουργήσει τις συνθήκες για ανάπτυξη χώρων πρασίνου και μειωμένη όχληση από κινήσεις αυτοκινήτων (μείωση πλάτους ορισμένων οδών και προώθηση πεζοπορίας και κίνησης με ποδήλατα). Συνεπώς θα υπάρχει θετική επίδραση (επίπτωση) έστω και μικρή για την άμεση και ευρύτερη περιοχή.

5.2 Πληθυσμός – Ανθρώπινη Υγεία

Στόχος των προτάσεων του ΕΧΣ είναι η προσέλκυση μεγαλύτερου πληθυσμού στην περιοχή για μόνιμη διαμονή και εργασία. Μέσω των καθοριζόμενων χρήσεων γης και λόγω της στρατηγικής θέσης της περιοχής δημιουργείται ευνοϊκό επενδυτικό κλίμα και αυτό αναμένεται να επιφέρει σταδιακή αύξηση της απασχόλησης και βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων. Επιπλέον, αναμένεται να προσελκύσει και εργαζόμενους και από άλλες περιοχές της Αττικής, με θετικό αντίκτυπο για την τοπική οικονομία. Οι δράσεις του ΕΧΣ δεν στοχεύουν άμεσα στη βελτίωση του μορφωτικού επιπέδου των κατοίκων αλλά έμμεσα, μέσω της χρήσης γης «Πολεοδομικό Κέντρο-Κεντρικές λειτουργίες πόλης» περιλαμβάνουν και κτίρια πολιτισμού και εκπαίδευσης, συνεπώς η δημιουργία και λειτουργία τέτοιων δράσεων θα έχει θετική επίπτωση. Σημαντική θετική επίπτωση αναμένεται να έχει το ΕΧΣ και στην προστασία της υγείας των ανθρώπων, καθώς στο σύνολο της περιοχής μελέτης εντοπίζονται πηγές επιβάρυνσης της ανθρώπινης υγείας, λόγω της εγκατάλειψης χώρων/κτιρίων τα οποία συχνά μετατρέπονται σε εστίες ρύπανσης, αλλά και λόγω της άναρχης λειτουργίας. Τέλος, η εφαρμογή του ΕΧΣ θα

συμβάλλει θετικά στη προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, καθώς προβλέπει αναπλάσεις οδών, επανασχεδιασμό των δρόμων διέλευσης οχημάτων και πεζών, ενώ εισάγεται και η διέλευση ποδηλάτων, σε μια περιοχή η οποία θα διασυνδέεται στο άμεσο μέλλον με όλα τα μέσα μεταφοράς.

5.3 Νερό και έδαφος

Τα χαρακτηριστικά του εδάφους θα απειληθούν σε μικρό βαθμό κατά την κατασκευή λόγω των χωματουργικών εργασιών, αλλά θα προστατευθούν κατά τη λειτουργία με την προγραμματισμένη ανάπτυξη, ενώ θα βελτιωθούν και με τη δημιουργία αναπλάσεων και κοινόχρηστων χώρων πρασίνου. Θα μειωθεί η έκταση των υποβαθμισμένων σήμερα περιοχών. Με τη δημιουργία χρήσεων πολυκαταστημάτων και γραφείων θα είναι δυνατή η εφαρμογή μέτρων μείωσης κατανάλωσης νερού (π.χ. με ενημέρωση - ευαισθητοποίηση εργαζομένων και κοινού, με έλεγχο διαρροών και εφαρμογή τεχνικών λύσεων όπως βρύσες με περιορισμένη ροή). Η βελτίωση των υποδομών και η δημιουργία αναπλάσεων θα έχει μικρή μεν αλλά θετική συμβολή στη μείωση των πλημμυρών. Στα θετικά προσμετράται επίσης η αναμενόμενη εξοικονόμηση χώρου εντός του αστικού ιστού από τη δυνατότητα αξιοποίησης του διαθέσιμου κτιριακού δυναμικού και των ελεύθερων υπαίθριων χώρων, αλλά και η μείωση εμφάνισης επικίνδυνων φαινομένων λόγω παλαιότητας των κατασκευών ή κακοτεχνιών στις υποδομές της περιοχής, οι οποίες θα μειωθούν έως εξαλειφθούν σταδιακά λόγω των δράσεων ανάπλασης και των οικοδομικών εργασίες επισκευής, συντήρησης και ανακαίνισης του κτιριακού δυναμικού.

5.4 Ατμοσφαιρικό Περιβάλλον – Κλιματικοί παράγοντες

Κατά τη φάση κατασκευής αναμένεται αύξηση των εκπομπών αερίων ρύπων λόγω των εργασιών και της κίνησης των οχημάτων κατασκευής, αλλά θα είναι προσωρινή και πλήρως αναστρέψιμη κατά τη φάση λειτουργίας. Αναμένεται μόνιμη μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και αερίων θερμοκηπίου (μείωση του CO₂) κατά τη λειτουργία του σχεδίου με την προώθηση ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων, αύξηση της ποδηλατοκίνησης και πεζοπορίας και την αύξηση χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς, όπως σημειώνεται και στη σχετική κυκλοφοριακή μελέτη. Θα υπάρξει και μικρή βελτίωση της τοπικής ατμόσφαιρας, χωρίς όμως μεγάλη ένταση, καθώς θα συνεχίσει να υφίσταται επίδραση από μεταφορά αέριας ρύπανσης από το σύνολο της μητροπολιτικής δραστηριότητας στην Αθήνα και Πειραιά.

5.5 Υλικά περιουσιακά στοιχεία (δομημένο περιβάλλον, τεχνικές υποδομές)

Η εφαρμογή των προτάσεων του ΕΧΣ θα επιφέρει αύξηση της αξίας γης (σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση), χωροθέτηση και οργάνωση των λειτουργιών και χρήσεων γης. Οι δράσεις που προτείνονται αποσκοπούν στη σταδιακή αλλαγή του ποσοστού των βιομηχανικών, εμπορικών, αποθηκευτικών χρήσεων, σε χρήσεις κατοικίας, γραφείων, τουριστικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων εκπαίδευσης και άθλησης, ενισχύοντας τον τριτογενή τομέα, ενώ παράλληλα προστατεύεται και ο δευτερογενής τομέας, καθώς δίνεται η δυνατότητα χωροθέτησης εγκαταστάσεων μεταποιητικών μονάδων χαμηλής όχλησης. Αρνητικές επιπτώσεις αναμένονται να προκύψουν για τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις μέσης όχλησης (μηχανουργεία, εγκαταστάσεις ναυπήγησης πλοίων και σκαφών) οι οποίες βάσει των προτεινόμενων χρήσεων γης του ΕΧΣ θα πρέπει να απομακρυνθούν από την περιοχή επέμβασης και να χωροθετηθούν σε κατάλληλες ζώνες-υποδοχές παρόμοιων δραστηριοτήτων.

Ακόμα, με την εφαρμογή των προτάσεων του ΕΧΣ αναμένεται να αναβαθμιστούν μεγάλο ποσοστό του δομημένου περιβάλλοντος και οι τεχνικές υποδομές της περιοχής και ιδιαίτερα το οδικό δίκτυο. Η εκτέλεση των έργων αυτών σαφώς θα επιφέρει επιπτώσεις

στο περιβάλλον κατά την κατασκευή, ωστόσο λόγω του ήπιου χαρακτήρα τους όπως προτείνονται, οι επιπτώσεις θα είναι αντιμετωπίσιμες σε μεγάλο βαθμό. Οι επεμβάσεις που γίνονται στις βασικές και τοπικές συλλεκτήριες οδούς συντελούν στην αναβάθμιση της ποιότητας του οδικού κοινόχρηστου χώρου και στη διευκόλυνση της κίνησης πεζών και ποδηλάτων ανά περίπτωση. Κατά συνέπεια, η κυκλοφορία θα διεξάγεται ανεμπόδιστα σε οδόστρωμα επαρκούς πλάτους, αλλά και οι επιπτώσεις της θα είναι ηπιότερες για τις χρήσεις της περιοχής, καθώς τα νέα πεζοδρόμια, οι διαβάσεις πεζών και οι ποδηλατόδρομοι ανά περίπτωση, δημιουργούν ένα περιβάλλον φιλικό προς τις ήπιες μορφές μετακίνησης και τις νέες χρήσεις γης που θα αναπτυχθούν σταδιακά.

Βέβαια, η μείωση υφισταμένων θέσεων στάθμευσης στις οδούς (λόγω των αναπλάσεων οδών) καθώς και η ζήτηση νέων θέσεων στάθμευσης εκτός οδού που αντιστοιχούν στις νέες χρήσεις, εκτιμάται ότι θα δημιουργήσουν επιπρόσθετους κυκλοφοριακούς φόρτους αιχμής για το σύνολο της περιοχής επέμβασης. Εν τούτοις θα υπάρξει σημαντική προσφορά νέων θέσεων εκτός οδού από τις νέες δομήσεις.

Σύμφωνα με την Κυκλοφοριακή Μελέτη, η επιπρόσθετη κυκλοφορία σε οχήματα την ώρα της πρωινής αιχμής, για το δυσμενέστερο σενάριο εκτιμάται θα είναι της τάξης των 3.200 οχημάτων/ώρα αιχμής για το σύνολο της περιοχής επέμβασης. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών των φόρτων θα είναι φόρτοι εισόδου στην Περιοχή Επέμβασης και ανάλογα με την προέλευσή τους θα κατανέμονται στις συλλεκτήριες οδούς, μέσω των συνδέσεών τους με το αρτηριακό δίκτυο με προέλευση από κέντρο Πειραιά, ευρύτερη περιοχή της Αθήνας και Δραπετσώνα και Κερατσίνι και δυτικές συνοικίες του Πειραιά και τη Νίκαια και τις δυτικές συνοικίες της Αθήνας. Εν τούτοις θα υπάρξει σημαντική προσφορά νέων θέσεων εκτός οδού από τις νέες δομήσεις. Η εκτιμώμενη τάξη μεγέθους των επιπρόσθετων κυκλοφοριακών φόρτων ώρας αιχμής, οι οποίοι κατανέμονται στις εισόδους της περιοχής επέμβασης, αφορά στην πλήρη εφαρμογή του σχεδίου και την εξάντληση των προτεινόμενων συντελεστών δόμησης, σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι προτεινόμενοι συντελεστές δόμησης είναι ίδιοι με τους ισχύοντες σήμερα, μάλιστα ένας από τους προτεινόμενους είναι μικρότερος από τον αντίστοιχο ισχύοντα. Σε κάθε περίπτωση, η τάξη μεγέθους αυτών των φόρτων είναι εντός της κλίμακας που μπορεί να εξυπηρετήσει το οδικό δίκτυο της περιοχής επέμβασης, όπως και το κύριο οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής επιρροής που θα χρησιμοποιείται για την πρόσβαση σε αυτήν. Παράλληλα, θα αναβαθμιστεί η δημόσια συγκοινωνία με τη λειτουργία των νέων συγκοινωνιακών μέσων που είναι υπό κατασκευή ή έχουν δρομολογηθεί.

Εν τέλει, η ουσιαστική διαφορά από την υφιστάμενη κατάσταση έχει συνολικά θετικό πρόσημο καθώς, όπως εκτιμάται και στην κυκλοφοριακή μελέτη, η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος που θα προκύψει ευνοεί ήπιες μορφές μετακίνησης και σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των χρήσεων της περιοχής αναμένεται να τροποποιήσει προς το ηπιότερο τους τρόπους μετακίνησης σε σχέση με το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Άλλωστε, ένα από τα ισχυρά πλεονεκτήματα της περιοχής επέμβασης είναι η υπερ-επαρκής κάλυψη από τα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας, η οποία θα συντελέσει στη μείωση της χρήσης Ι.Χ. αυτοκινήτων, χωρίς να περιορίσει, αλλά αντίθετα θα αναβαθμίσει την κινητικότητα και την προσβασιμότητα της περιοχής. Έτσι ευνοείται η κίνηση πεζών και ποδηλάτων, σε ένα λειτουργικό δίκτυο πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων, το οποίο συνδέεται πλήρως με το επαρκές δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας που εξυπηρετεί την περιοχή.

5.6 Τοπία και πολιτιστική κληρονομιά

Η εφαρμογή του ΕΧΣ συνεπάγεται την προστασία και ανάδειξη των κτηρίων ιστορικής σημασίας της περιοχής, όπως για παράδειγμα του πρώην καπνεργοστασίου της ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ ΑΒΕΣ, το οποίο θα διατηρηθεί και θα του δοθούν νέες σύγχρονες

χρήσεις και λειτουργίες τοπικού και υπερτοπικού χαρακτήρα. Σε συνέργεια με τις υπόλοιπες δράσεις που προβλέπονται στο πλαίσιο της Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Πειραιά (αναβάθμιση Ιστορικού και Εμπορικού Κέντρου, πρόγραμμα ανάπλασης προσόψεων παραλιακού μετώπου κοκ.), μέρος των οποίων καθίστανται υλοποιήσιμες με την έγκριση του ΕΧΣ, διασφαλίζεται η διατήρηση της πολιτιστικής ταυτότητας της περιοχής και βελτιώνεται το αστικό τοπίο.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής της Περιφέρειας Αττικής, συμφωνεί με το προτεινόμενο Ειδικό Χωρικό Σχέδιο της περιοχής Αγίου Διονυσίου του Δήμου Πειραιά, διότι βασικός άξονας του σχεδιασμού είναι η ανάδειξη της περιοχής και η προσπάθεια επανόδοι κατοίκων και εργαζομένων σε αυτήν, δίνοντας βαρύτητα στην επαναχρησιμοποίηση του ήδη υπάρχοντος κτιριακού αποθέματος. Παράλληλα προτείνουμε να αυξηθούν, στο μέτρο του δυνατού, οι χώροι πρασίνου και περιπάτου, σε σχέση με αυτούς που προτείνονται στο εξεταζόμενο ΕΧΣ, κίνηση που θα κάνει ακόμα πιο ελκυστική την υπό ανάπλαση περιοχή.

Ακολούθως, ο Πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου έδωσε το λόγο, στον Περιφερειάρχη Αττικής, σε επικεφαλής και ειδικούς αγορητές των περιφερειακών παρατάξεων και σε περιφερειακούς συμβούλους που ζήτησαν να τοποθετηθούν επί του θέματος.

Στο πλαίσιο της τοποθέτησής της η ειδική αγορήτρια της παράταξης «Δύναμη Ζωής» κ. Β. Λάσκαρη – Κρασοπούλου ανέπτυξε τις κάτωθι προτάσεις, τις οποίες και κατέθεσε εν είδει τροπολογίας επί της εισηγήσεως, σύμφωνα με το άρθρο 17 παρ. 2 του Κανονισμού Λειτουργίας του Περιφερειακού Συμβουλίου (ΦΕΚ 1497/τ. Β'/17-06-2011):

- «Ακόμη μεγαλύτερη έμφαση στην ανάπλαση-πεζοδρόμηση των νεκρών γραμμών με πρόβλεψη για τη δυνατότητα χρήσης τους με ελαφρύ μέσον σταθερής τροχιάς προς την Πολιτιστική Ακτή Πειραιά.
- Ένταξη όλου του σημαντικού πολιτιστικού αποθέματος των κτιρίων που είναι διατηρητέα ή εμπίπτουν στον αρχαιολογικό νόμο (προ εκατονταετίας) στο νέο πολεοδομικό καθεστώς.
- Στοχευμένη μείωση του συντελεστή δόμησης στο 2.0 στις νησίδες όπου σώζονται συστάδες τέτοιων ιστορικών κτιρίων, προκειμένου να προστατευθούν από τη γειτονική υπερδόμηση και την απαξίωση τους.
- Συστηματικά μέτρα-κίνητρα για τους ιδιοκτήτες αυτών των κτιρίων σύμφωνα με τις επιταγές των προηγούμενων σχεδίων (ΓΠΣ, ΡΣΑ κλπ) προκειμένου να μπορέσουν να αποκαταστήσουν και να αναβιώσουν το κτιριακό απόθεμα με επιθυμητές χρήσεις, τεχνολογίας, εργαστηρίων ακόμη και κατοικίας.»

Οι ανωτέρω προτάσεις, έγιναν αποδεκτές, εν είδει τροπολογίας, από την εισηγήτρια Αντιπεριφερειάρχη κ. Αντωνάκου και δυνάμει του άρθρου 17 παρ. 2 του Κανονισμού Λειτουργίας του Περιφερειακού Συμβουλίου (ΦΕΚ 1497/τ. Β'/17-06-2011) ο Πρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου έθεσε σε ψηφοφορία το σύνολο της πρότασης, ήτοι της ανωτέρω εισήγησης συμπληρωμένης με τις προτάσεις της παράταξης «Δύναμη Ζωής».

**Το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής
μετά από διαλογική συζήτηση μεταξύ των μελών του
αποφασίζει κατά πλειοψηφία**

Γνωμοδοτεί υπέρ της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου (Ε.Χ.Σ.) περιοχής Αγίου Διονυσίου Δήμου Πειραιά, διότι βασικός άξονας του σχεδιασμού είναι η ανάδειξη της περιοχής και η προσπάθεια επανόδου κατοίκων και εργαζομένων σε αυτήν, δίνοντας βαρύτητα στην επαναχρησιμοποίηση του ήδη υπάρχοντος κτιριακού αποθέματος. Παράλληλα προτείνεται :

- Να αυξηθούν, στο μέτρο του δυνατού, οι χώροι πρασίνου και περιπάτου, σε σχέση με αυτούς που προτείνονται στο εξεταζόμενο ΕΧΣ, κίνηση που θα κάνει ακόμα πιο ελκυστική την υπό ανάπτυξη περιοχή.
- Ακόμη μεγαλύτερη έμφαση στην ανάπτυξη-πεζοδρόμηση των νεκρών γραμμών με πρόβλεψη για τη δυνατότητα χρήσης τους με ελαφρύ μέσον σταθερής τροχιάς προς την Πολιτιστική Ακτή Πειραιά.
- Ένταξη όλου του σημαντικού πολιτιστικού αποθέματος των κτιρίων που είναι διατηρητέα ή εμπίπτουν στον αρχαιολογικό νόμο (προ εκατονταετίας) στο νέο πολεοδομικό καθεστώς.
- Στοχευμένη μείωση του συντελεστή δόμησης στο 2.0 στις νησίδες όπου σώζονται συστάδες τέτοιων ιστορικών κτιρίων, προκειμένου να προστατευθούν από τη γειτονική υπερδόμηση και την απαξίωση τους.
- Συστηματικά μέτρα-κίνητρα για τους ιδιοκτήτες αυτών των κτιρίων σύμφωνα με τις επιταγές των προηγούμενων σχεδίων (ΓΠΣ, ΡΣΑ κλπ) προκειμένου να μπορέσουν να αποκαταστήσουν και να αναβιώσουν το κτιριακό απόθεμα με επιθυμητές χρήσεις, τεχνολογίας, εργαστηρίων ακόμη και κατοικίας.

Κατά της ανωτέρω απόφασης ψήφισαν :

- οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «Λαϊκή Συσπείρωση Αττικής» κ.κ. Ι. Πρωτούλης, Α. Αυγερινού, Σ. Βαλαβάνη, Σ. Μπενετάτος, Κ. Παναγιώτου, Η. Σιώρας, Γ. Τημπλαλέξης, Ν. Χρονοπούλου,
- οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «Οικολογική Συμμαχία για την Περιφέρεια Αττικής» κ.κ. Γ. Δημητρίου, Στ. Αναστασοπούλου, Χρ. Τατάγια,
- οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «Αντικαπιταλιστική Ανατροπή στην Αττική Ανταρσία σε Κυβέρνηση ΕΕ ΔΝΤ» κ. Κ. Τουλγαρίδης και κ. Ε. Αλεξίου,
- η Περιφερειακή Σύμβουλος της παράταξης «Ανυπότακτη Αττική» κ. Μ. Τσίχλη,

Λευκό δήλωσαν οι Περιφερειακοί Σύμβουλοι της παράταξης «Ελληνική Αυγή για την Αττική» κ.κ. Η. Παναγιώταρος, Δ. Ανδρεάκος, Π. Ασημακόπουλος, Γ. Γιαννακουλοπούλου,

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Π.Σ.

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΟΥ Π.Σ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ