

**ΤΟΠΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ (ΤΠΣ)
ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ (ΔΕ ΠΕΙΡΑΙΑ)**

**ΜΕΛΕΤΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ (ΜΠΣ)
Α' ΦΑΣΗ
1ο ΣΤΑΔΙΟ: ΕΝΟΤΗΤΑ 1.1 & ΕΝΟΤΗΤΑ 1.2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α10**

ΑΝΑΔΟΧΟΣ:
Ένωση Οικονομικών Φορέων:



E-mail: info@roikos.gr



E-mail: info@enveco.gr

**ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ
ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΑΔΟΧΟ**

ΨΗΦΙΑΚΗ ΥΠΟΓΡΑΦΗ

**ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ**

ΡΟΪΚΟΣ Α.Ε.

(ΑΜ ΥΠ.ΥΠ.ΜΕ./ΓΓΥ/Δ24: 521, Δ-01 & Δ-02)

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΛΕΡΓΗΣ
ΝΟΜΙΜΟΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ**

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΕΠΙΒΛΕΨΗΣ, ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΕΚΔΟΣΗ

2η

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

15/01/2025

Κατάλογος Εκδόσεων / Αναθεωρήσεων

Αριθμός Έκδοσης	Αριθμός Αναθεώρησης	Ημερ/νία	Παρατηρήσεις
1 ^η	0	30.12.2025	Αρχική υποβολή
2η	1	15.01.2026	Επαναυποβολή σε συνέχεια πρόσθετων στοιχείων που παρελήφθησαν από την ΥΔΟΜ Πειραιά

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	4
A10. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ	5
A10.1. Περιγραφή σεναρίων.....	5
A10.1.1. Εισαγωγή	5
A10.1.2. Βασικές Αρχές Σχεδιασμού των εναλλακτικών Σεναρίων	5
A10.1.3. Βασικοί στόχοι σχεδιασμού των εναλλακτικών σεναρίων	7
A10.1.4. Ανάπτυξη Εναλλακτικών Σεναρίων	10
A10.1.4.1. Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης.....	11
A10.1.4.1.1. Παράκτιος Περιαστικός Χώρος	11
A10.1.4.1.2. Οικιστικοί Υποδοχείς (ΟΙΚ).....	12
A10.1.4.1.3. Περιοχές Παραγωγικών δραστηριοτήτων (ΠΕΔ)	13
A10.1.4.1.4. Δίκτυο Μεταφορών	14
A10.1.4.1.5. Λοιπές τεχνικές και περιβαλλοντικές υποδομές	14
A10.1.4.2. Σενάριο Ήπιας Παρέμβασης.....	14
A10.1.4.2.1. Παράκτιος Περιαστικός Χώρος (ΠΕΠ, ΠΕΚ, ΠΕΧ και ΠΕΔ)	15
A10.1.4.2.2. Οικιστικοί Υποδοχείς (ΟΙΚ).....	15
A10.1.4.2.3. Περιοχές Παραγωγικών δραστηριοτήτων (ΠΕΔ)	18
A10.1.4.2.4. Δίκτυο Μεταφορών – Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα	19
A10.1.4.2.5. Λοιπές τεχνικές και περιβαλλοντικές υποδομές	23
A10.1.4.3. Σενάριο Έντονης Παρέμβασης.....	23
A10.1.4.3.1. Παράκτιος Περιαστικός Χώρος (ΠΕΠ, ΠΕΚ, ΠΕΧ και ΠΕΔ)	24
A10.1.4.3.2. Οικιστικοί Υποδοχείς (ΟΙΚ).....	24
A10.1.4.3.3. Περιοχές Παραγωγικών δραστηριοτήτων (ΠΕΔ)	24
A10.1.4.3.4. Δίκτυο Μεταφορών – Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα	24
A10.1.4.3.5. Λοιπές τεχνικές και περιβαλλοντικές υποδομές	26
A10.2. Κριτήρια και δείκτες αξιολόγησης	26
A10.2.1. Τομείς, Κριτήρια και Δείκτες Αξιολόγησης.....	27
A10.2.2. Μεθοδολογία Αξιολόγησης.....	33
A10.3. Αξιολόγηση σεναρίων, επιλογή σεναρίου βασικών επιλογών	34
A10.3.1. Αξιολόγηση Μηδενικού Σεναρίου.....	34
A10.3.2. Αξιολόγηση Σεναρίου Ήπιας Παρέμβασης	38
A10.3.3. Αξιολόγηση Σεναρίου Έντονης Παρέμβασης.....	43
A10.3.4. Επιλογή Σεναρίου Βασικών Επιλογών	47
A10.4. Βασικές υποθέσεις προγραμματικών μεγεθών σε ορίζοντα 5ετίας και 15ετίας	50

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 : Κριτήρια αξιολόγησης, αντίστοιχοι δείκτες, συντελεστές βαρύτητας και σύνδεση με Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης.....	32
Πίνακας 2: Πληθυσμιακά μεγέθη σε ορίζοντα 5ετίας και 15ετίας	51

A10. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

A10.1. Περιγραφή σεναρίων

A10.1.1. Εισαγωγή

Μέσα από το Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο, ο Δήμος Πειραιά καλείται να καθορίσει το πρότυπο χωρικής της οργάνωσης και ανάπτυξης. Βασικός στόχος του προτύπου ανάπτυξης θα πρέπει να είναι η Βιωσιμότητα της Ανάπτυξής του. Σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 4447/2016 βιώσιμη ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη που συνθέτει και σταθμίζει κοινωνικούς, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς στόχους με σκοπό την:

- Επίτευξη διατηρήσιμης οικονομικής ανάπτυξης με τη δημιουργία ισχυρής παραγωγικής βάσης και έμφαση στην καινοτομία και την αύξηση της απασχόλησης.
- Εδαφική και κοινωνική συνοχή, δίκαιη κατανομή πόρων και άρση των αποκλεισμών.
- Προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, της βιοποικιλότητας, του τοπίου και της αιεφόρου χρήσης των φυσικών πόρων.

Επιπρόσθετα η προωθούμενη ανάπτυξη θα πρέπει να προωθεί τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Άλλωστε σύμφωνα με το άρθρο 24 του Συντάγματος βασική κατεύθυνση αποτελεί η αειφορία¹, ενώ και στη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) στα άρθρα 2, 6 και 191 καθιερώνεται η αρχή της Βιώσιμης Ανάπτυξης, στόχος της οποίας είναι ένα μοντέλο οικονομικής ανάπτυξης που θα εξασφαλίζει την οικολογική ισορροπία στο διηνεκές (Βασιλειάδης κ.ά., 2021). Οι βασικές αρχές που λαμβάνονται υπόψη στην εκπόνηση των εναλλακτικών σεναρίων ανάπτυξης για την περιοχή περιλαμβάνουν τόσο τις θεμελιώδεις γενικές κατευθύνσεις της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου χωροταξικού σχεδιασμού όσο και πρόσθετα στοιχεία που ενισχύουν τη συνολική προσέγγιση για την υποστήριξη της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης του Δήμου στο έτος στόχο 2040.

A10.1.2. Βασικές Αρχές Σχεδιασμού των εναλλακτικών Σεναρίων

Οι βασικές αρχές ειδικότερα των εναλλακτικών σεναρίων για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, του πρώτου επιπέδου πολεοδομικού σχεδιασμού (όπως είναι το παρόν Τ.Π.Σ.), περιλαμβάνουν μια σειρά από στρατηγικές κατευθύνσεις που στοχεύουν στη διασφάλιση της συνοχής και αποτελεσματικότητας του σχεδιασμού και της ορθολογικής οργάνωσης των οικιστικών περιοχών και των περι – οικιστικών ζωνών

¹ «Για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας.»

ελέγχου των χρήσεων γης και της δόμησης, των περιοχών προστασίας και των περιοχών προς ανάπτυξη επιχειρηματικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων. Ακολουθεί η ανάλυση των βασικών αρχών τις οποίες ακολουθεί ο σχεδιασμός και η εξέταση των εναλλακτικών Σεναρίων του Τ.Π.Σ.² :

1. Αρχή της Εναρμόνισης

Η εναρμόνιση του πολεοδομικού σχεδιασμού με τον υπερκείμενο χωροταξικό σχεδιασμό είναι θεμελιώδης υποχρέωση που στηρίζεται στο Σύνταγμα (άρθρο 24). Αυτή η αρχή εξασφαλίζει ότι ο πολεοδομικός σχεδιασμός δεν αποκλίνει από τις στρατηγικές προτεραιότητες του χωροταξικού σχεδιασμού, ενσωματώνοντας τις κατευθυντήριες γραμμές και τους περιορισμούς που ορίζονται από τα ανώτερα επίπεδα σχεδιασμού, όπως τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια. Κάθε πολεοδομική ρύθμιση πρέπει να συμμορφώνεται με τα χωροταξικά πλαίσια, προκειμένου να επιτυγχάνεται συνοχή και βιωσιμότητα. Αυτή η αρχή διασφαλίζει ότι οι εναλλακτικές επιλογές ανάπτυξης δεν θα ανατρέπουν τις γενικές στρατηγικές, προσφέροντας σταθερότητα και κατεύθυνση.

2. Αρχή της Διαδημοτικής Συνεργασίας

Η διαδημοτική συνεργασία είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη της συνοχής στον πολεοδομικό σχεδιασμό, ιδιαίτερα όταν οι δράσεις ενός Δήμου ή μιας Δημοτικής Ενότητας μπορεί να επηρεάσουν τους γειτονικούς Δήμους και Δημοτικές Ενότητες. Αυτή η αρχή προωθεί τη συνεργασία και τη συντονισμένη ανάπτυξη, διασφαλίζοντας ότι οι αποφάσεις λαμβάνονται με γνώμονα τις επιπτώσεις σε ολόκληρη την ευρύτερη περιοχή, και όχι μόνο στον σχεδιασμό μεμονωμένων Δήμων. Η συνεργασία μεταξύ των Δήμων γίνεται απαραίτητη όταν πρόκειται για υπερτοπικής σημασίας έργα ή για επενδύσεις που ενδέχεται να επηρεάσουν περισσότερους από έναν Δήμους.

3. Αρχή της Αυτονομίας του Οικισμού / Πόλης

Η αρχή της αυτονομίας αναγνωρίζει την ανάγκη κάθε οικισμού / πόλης να μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά ως αυτόνομη μονάδα. Αυτό σημαίνει ότι οι εναλλακτικές επιλογές ανάπτυξης πρέπει να ενισχύουν την αυτάρκεια και τις υποδομές του κάθε οικισμού / πόλης, χωρίς να βασίζονται υπερβολικά σε γειτονικές περιοχές για την παροχή βασικών υπηρεσιών και υποδομών. Η αυτονομία υπογραμμίζει τη σημασία της τοπικής ανάπτυξης με σεβασμό στην τοπική κοινωνία, τις ανάγκες και τις δυνατότητες.

4. Αρχή των Επίκαιρων Στοιχείων και Δεδομένων

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρέπει να βασίζεται σε επικαιροποιημένα δεδομένα και να λαμβάνει υπόψη τις σύγχρονες τάσεις, ανάγκες και προκλήσεις. Η δυναμική αυτή είναι καθοριστική για την

²<https://nomosphysis.org.gr/19999/oi-arxes-prototy-stadiou-poleodomikoy-sxediasmoy/>

προσαρμογή στις εξελίξεις, τόσο οικονομικές όσο και περιβαλλοντικές, και διασφαλίζει ότι τα εναλλακτικά σενάρια είναι ρεαλιστικά και εφαρμόσιμα στο παρόν και στο μέλλον.

5. Αρχή της Ευελιξίας

Ενώ τα εναλλακτικά σενάρια πρέπει να είναι καλά δομημένα, είναι επίσης απαραίτητο να διατηρούν μια ορισμένη ευελιξία ώστε να μπορούν να προσαρμοστούν σε απρόβλεπτες μεταβολές στο κοινωνικό, οικονομικό ή περιβαλλοντικό περιβάλλον. Αυτή η αρχή εξασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός παραμένει ανθεκτικός και ικανός να αντιμετωπίζει τις μεταβαλλόμενες συνθήκες.

Με βάση τις παραπάνω αρχές, ο σχεδιασμός των εναλλακτικών σεναρίων διασφαλίζει ότι τα αναπτυξιακά σχέδια είναι εναρμονισμένα με τις ευρύτερες στρατηγικές, προωθούν τη συνεργασία και την αυτάρκεια των οικισμών / πόλεων και προσαρμόζονται στις σύγχρονες ανάγκες με την απαραίτητη ευελιξία.

A10.1.3. Βασικοί στόχοι σχεδιασμού των εναλλακτικών σεναρίων

Βάσει της ανάλυσης του κεφαλαίου Α9 και ειδικά της ανάλυσης SWOT καθώς και των γενικών κατευθύνσεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας – Αττικής (Ν. 4277/2014, ΦΕΚ 156/Α/2014), διαμορφώνονται/προβλέπονται οι εξής στόχοι σχεδιασμού που λαμβάνονται υπόψη στα εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης του Δήμου Πειραιά.

1. Ενίσχυση της Εξωστρέφειας και Ανταγωνιστικότητας

- ✓ Χωρική οργάνωση των λιμενικών και «παραλιμενικών» ζωνών με σαφή προσδιορισμό λειτουργιών, σε συμφωνία με τον διεθνή και μητροπολιτικό ρόλο του Λιμένα Πειραιά.
- ✓ Εξασφάλιση συμβατότητας μεταξύ λιμενικών δραστηριοτήτων, εμπορίου, τουρισμού και αστικών χρήσεων, ώστε να περιορίζονται συγκρούσεις πόλης–λιμένα.
- ✓ Υποστήριξη της ναυτιλιακής, διαμετακομιστικής και επιβατικής λειτουργίας μέσω σταθερού θεσμικού πλαισίου χρήσεων γης.
- ✓ Ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς κόμβου μεταφορών στο πλαίσιο των κατευθύνσεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας–Αττικής.

2. Ανάπτυξη Εσωτερικών Δικτύων Συνεργασίας

- ✓ Ενίσχυση της λειτουργικής συνοχής μεταξύ Δημοτικών Κοινοτήτων με διαφοροποιημένο πολεοδομικό χαρακτήρα.
- ✓ Βελτίωση των χωρικών διασυνδέσεων μεταξύ κέντρου, παραλιακού μετώπου και εσωτερικών οικιστικών περιοχών.
- ✓ Υποστήριξη τοπικών κέντρων και γειτονιών με στόχο την ενίσχυση της καθημερινής αστικής λειτουργίας.

- ✓ Ορθολογική κατανομή υπερτοπικών και τοπικών λειτουργιών, ιδίως στις περιοχές άμεσης επιρροής του λιμένα.

3. Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή – Ενίσχυση Ανθεκτικότητας Υποδομών

- ✓ Ενσωμάτωση μέτρων προσαρμογής για παράκτιες ζώνες με αυξημένη έκθεση σε θαλάσσιες και πλημμυρικές πιέσεις.
- ✓ Αντιμετώπιση της θερμικής επιβάρυνσης σε πυκνοδομημένες περιοχές μέσω χωρικών και πολεοδομικών παρεμβάσεων.
- ✓ Διασφάλιση της λειτουργικής συνέχειας και ανθεκτικότητας κρίσιμων υποδομών μεταφορών, ενέργειας και περιβάλλοντος.
- ✓ Προσαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού στις υφιστάμενες περιβαλλοντικές πιέσεις και περιορισμούς του αστικού ιστού.

4. Ενίσχυση του Τομέα Υπηρεσιών και Ποιότητας Ζωής

- ✓ Αναβάθμιση των συνθηκών κατοίκησης σε περιβάλλον υψηλής αστικής πυκνότητας και κορεσμένου δομημένου ιστού.
- ✓ Βελτίωση της χωρικής επάρκειας και προσβασιμότητας κοινωνικών και κοινωφελών υποδομών.
- ✓ Ενίσχυση της λειτουργικότητας των δημόσιων χώρων και της καθημερινής εξυπηρέτησης των κατοίκων.
- ✓ Μείωση χωρικών ανισοτήτων μεταξύ Δημοτικών Κοινοτήτων μέσω στοχευμένων πολεοδομικών κατευθύνσεων.

5. Προώθηση Καινοτομίας και Έρευνας

- ✓ Δημιουργία χωρικών προϋποθέσεων για δραστηριότητες γνώσης, εκπαίδευσης και έρευνας εντός του αστικού ιστού.
- ✓ Αξιοποίηση πρώην βιομηχανικών και υποβαθμισμένων περιοχών για νέες συμβατές παραγωγικές χρήσεις.
- ✓ Ενίσχυση της διασύνδεσης του Δήμου με εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα που δραστηριοποιούνται στον Πειραιά.
- ✓ Προσαρμογή των χρήσεων γης ώστε να επιτρέπεται η εγκατάσταση καινοτόμων δραστηριοτήτων χωρίς χωρική επέκταση.

6. Ανάπτυξη Τηλεματικής και Ψηφιακών Υπηρεσιών

- ✓ Υποστήριξη της ψηφιακής διακυβέρνησης και της παροχής ηλεκτρονικών υπηρεσιών προς πολίτες και επιχειρήσεις.
- ✓ Αξιοποίηση ψηφιακών υποδομών για τη διαχείριση κυκλοφορίας, μεταφορών και στάθμευσης.
- ✓ Ενσωμάτωση συστημάτων παρακολούθησης αστικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων στη λειτουργία του Δήμου.
- ✓ Βελτίωση της διοικητικής αποτελεσματικότητας μέσω ψηφιακών εργαλείων διαχείρισης χώρου και υποδομών.

7. Έξυπνη Εξειδίκευση

- ✓ Προώθηση τοπικής εξειδίκευσης με βάση τον λιμενικό, ναυτιλιακό και μητροπολιτικό χαρακτήρα του Πειραιά.
- ✓ Υποστήριξη δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη γαλάζια οικονομία, τις μεταφορές και τις υπηρεσίες logistics.
- ✓ Ενίσχυση της οικονομικής διαφοροποίησης εντός του τριτογενούς τομέα.
- ✓ Διασύνδεση παραγωγικών λειτουργιών με τον αστικό ιστό χωρίς δημιουργία νέων πιέσεων χρήσεων γης.

8. Ολοκληρωμένη Προσέγγιση Σχεδιασμού

- ✓ Οριζόντια ενσωμάτωση κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων στα εναλλακτικά σενάρια.
- ✓ Διασφάλιση συνέπειας μεταξύ υπερκείμενου χωρικού σχεδιασμού και τοπικών πολεοδομικών ρυθμίσεων.
- ✓ Συντονισμός πολεοδομικών, μεταφορικών, περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών πολιτικών.
- ✓ Υποστήριξη συνδυαστικής αξιολόγησης επιπτώσεων στο πλαίσιο της επιλογής σεναρίων.

9. Προστασία Περιβάλλοντος και Πολιτιστικής Κληρονομιάς

- ✓ Προστασία και ορθολογική διαχείριση του παράκτιου και θαλάσσιου μετώπου του Δήμου.
- ✓ Διατήρηση και ανάδειξη ιστορικών περιοχών, αρχαιολογικών χώρων και διατηρητέων κτιρίων.
- ✓ Ενσωμάτωση της βιομηχανικής και ναυτιλιακής κληρονομιάς στον σύγχρονο πολεοδομικό σχεδιασμό.
- ✓ Ορθολογική χρήση και προστασία των περιορισμένων φυσικών και περιβαλλοντικών πόρων του Πειραιά.

Οι ανωτέρω στόχοι συγκροτούν ένα ενιαίο και συνεκτικό στρατηγικό πλαίσιο σχεδιασμού, το οποίο αποτυπώνει τις χωρικές, λειτουργικές και θεσμικές ιδιαιτερότητες του Δήμου Πειραιά. Εντός του πλαισίου αυτού διαμορφώνονται και αξιολογούνται τα εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης του ΤΠΣ, διασφαλίζοντας συμβατότητα με τον υπερκείμενο σχεδιασμό, ρεαλιστική προσέγγιση των περιορισμών και σαφή κατεύθυνση ως προς τη μελλοντική χωρική οργάνωση της πόλης.

A10.1.4. Ανάπτυξη Εναλλακτικών Σεναρίων

Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει την ανάλυση των τριών εναλλακτικών σεναρίων (Τάσεων, Ήπιας και Έντονης παρέμβασης) και τους τομείς δράσεις (φυσικό περιβάλλον, πολιτιστικό περιβάλλον, υποδομές κ.α.) του Δήμου Πειραιά. Τα σενάρια αυτά διαμορφώνονται με βάση τα δεδομένα και τις κατευθύνσεις που αναλύθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση, τις ανάγκες και τις προοπτικές της περιοχής (βλ. υποκεφάλαιο A9.7 - ανάλυση S.W.O.T.) καθώς και τις κατευθύνσεις των υπερκείμενων χωροταξικών πλαισίων και των αναγκών οικιστικής ανάπτυξης.

Ειδικότερα:

- Στο **Σενάριο 1 - Μηδενικό Σενάριο (Σενάριο Τάσεων)**, αναδεικνύονται οι αναμενόμενες συνέπειες (συνήθως αρνητικές) για κάθε εξεταζόμενη θεματική ενότητα/τομέα. Σε αυτό το σενάριο που συχνά αναφέρεται ως «σενάριο τάσεων», όλα τα προγραμματισμένα έργα για την περιοχή της μελέτης συνεχίζουν να υλοποιούνται, χωρίς κάποιες ρυθμιστικές παρεμβάσεις αλλά με τις ισχύουσες κανονιστικές ρυθμίσεις του υφιστάμενου σχεδιασμού ο οποίος είναι οπωσδήποτε ανεπίκαιρος και ελλιπής και αντιμετωπίζοντας κατά περίπτωση όποια τυχόν προβλήματα και εμπόδια χρειάζεται να επιλυθούν με μεμονωμένες κατά περίπτωση ρυθμίσεις.
- Στο **Σενάριο 2 - Σενάριο Ήπιας Παρέμβασης** επιχειρείται με επεμβάσεις στο σχεδιασμό χωρίς έντονη παρεμβατικότητα να γίνουν οι κατάλληλες διορθώσεις του ισχύοντος σχεδιασμού προκειμένου να είναι σύμφωνος με τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού (ειδικά σε σχέση με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής) οι οποίες μεγιστοποιούν τα πλεονεκτήματα και τις ευκαιρίες, περιορίζοντας ταυτόχρονα τις αδυναμίες και τις απειλές που αναγνωρίστηκαν στην ανάλυση SWOT (Κεφ. Α.9) αλλά θα διορθώνουν και συμπληρώνουν τις αστοχίες ή τις ελλείψεις και το «ανεπίκαιρο» του ήδη θεσμοθετημένου πολεοδομικού σχεδιασμού. Το σενάριο αυτό διαφοροποιείται από το έντονης παρέμβασης ως προς την ένταση και τα εργαλεία/πολεοδομικούς μηχανισμούς των προτεινόμενων παρεμβάσεων για την επίτευξη των στόχων του σχεδιασμού.
- Στο **Σενάριο 3 - Σενάριο Έντονης Παρέμβασης**, επιχειρείται ο συστηματικός σχεδιασμός με οργανωμένο τρόπο, μέσω επιλογής των διατιθέμενων εργαλείων/πολεοδομικών μηχανισμών ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού, για την ταχύτερη επίτευξη των στόχων και κατευθύνσεων του υπερκείμενου σχεδιασμού.

Αυτές οι έντονες παρεμβάσεις στοχεύουν στη μεγιστοποίηση των πλεονεκτημάτων και ευκαιριών, ενώ ταυτόχρονα περιορίζουν τις αδυναμίες και απειλές που έχουν αναγνωριστεί στην ανάλυση SWOT της υφιστάμενης κατάστασης (λαμβάνοντας υπόψη το περιεχόμενο του κεφαλαίου Α9).

A10.1.4.1. Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης

Στο Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης (Σενάριο Τάσεων), εξετάζεται η εξέλιξη της περιοχής μελέτης του ΤΠΣ Δήμου Πειραιά στην περίπτωση που δεν εγκριθεί και δεν εφαρμοστεί το ΤΠΣ και διατηρηθεί το υφιστάμενο θεσμικό και πολεοδομικό καθεστώς, με τις όποιες μεταβολές να προκύπτουν μόνο από ήδη θεσμοθετημένες ρυθμίσεις, από προγραμματισμένα έργα που βρίσκονται σε διαδικασία υλοποίησης και από αποσπασματικές, κατά περίπτωση παρεμβάσεις οι οποίες δεν απαιτούν και κάποια σημαντική χωρική μεταβολή. Η βασική υπόθεση εργασίας είναι ότι η πόλη συνεχίζει να λειτουργεί με τις ισχύουσες ρυθμίσεις (για το Α επίπεδο χωρικού σχεδιασμού), όπου για την κύρια αστική περιοχή κυριαρχεί το παλαιό ΓΠΣ (ΦΕΚ 79/Δ/1988) και για επιμέρους κρίσιμες ζώνες (λιμένας, παραλιακή ζώνη) εφαρμόζονται οι ειδικότερες ισχύουσες διατάξεις. Στο πλαίσιο αυτό, επιβεβαιώνεται ότι σημαντικό τμήμα του ισχύοντος πολεοδομικού καθεστώτος παραμένει ανεπίκαιρο ως προς τη θεσμική ταξινόμηση χρήσεων, τον ρόλο των κέντρων, την ενσωμάτωση των κατευθύνσεων του μεταγενέστερου υπερκείμενου σχεδιασμού και την ανταπόκριση σε σύγχρονες απαιτήσεις βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, ιδίως σε μια πόλη με υψηλή πυκνότητα, έντονη λιμενική λειτουργία και αυξημένες περιβαλλοντικές πιέσεις. Τα ζητήματα που ανακύπτουν (π.χ. συγκρούσεις χρήσεων, έλλειψη κοινόχρηστων χώρων, κυκλοφοριακές πιέσεις, περιβαλλοντικές οχλήσεις – όπως αναλύθηκαν στα κεφάλαια Α3 – Α4 – Α5 – Α6 και Α9) αντιμετωπίζονται κυρίως με μεμονωμένες διοικητικές πράξεις, σημειακές τροποποιήσεις και ειδικά σχέδια/μελέτες χωρίς ενιαία χωρική ενσωμάτωση και χωρίς κοινό κανονιστικό υπόβαθρο εφαρμογής σε επίπεδο Δήμου, με αποτέλεσμα να ενισχύεται η αποσπασματικότητα και να δυσχεραίνεται η λειτουργική συνοχή των παρεμβάσεων. Παράλληλα, η μη έγκριση του ΤΠΣ λειτουργεί ανασταλτικά ως προς την χωρική εξειδίκευση και κανονιστική ενσωμάτωση στρατηγικών σχεδίων του Δήμου (ενδεικτικά ΣΟΑΠ, ΣΒΑΚ, ψηφιακή στρατηγική, ΕΣΣΕΚΚ, κλπ.), τα οποία, χωρίς θεσμοθετημένο πολεοδομικό πλαίσιο, παραμένουν σε επίπεδο δράσεων ή έργων χωρίς σαφή αντιστοίχιση σε χρήσεις γης και ρυθμίσεις δημόσιου χώρου.

A10.1.4.1.1. Παράκτιος Περιαστικός Χώρος

Στο Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης διατηρείται το υφιστάμενο θεσμικό καθεστώς ρυθμίσεων και χρήσεων στην παράκτια ζώνη, χωρίς ενοποίηση ή επικαιροποίηση μέσω του ΤΠΣ και χωρίς ενιαίο πλαίσιο διαχείρισης του παράκτιου μετώπου σε κλίμακα Δήμου. Ειδικότερα, εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις που απορρέουν από το από 19-01-2023 ΠΔ (ΦΕΚ 32/Δ) περί έγκρισης Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) λιμένα Πειραιά, το από 05-03-2004 ΠΔ (ΦΕΚ 233/Δ) για τις Ζώνες Προστασίας, Χρήσεις Γης και Όρους Δόμησης στην Παραλιακή Ζώνη της Αττικής από Φαληρικό Όρμο έως Αγία Μαρίνα

Κρωπίας, καθώς και η υπ' αρ. 13381/08.08.2007 ΥΑ (ΦΕΚ 1596/Β/2007) για τον Ειδικό Κανονισμό Λειτουργίας του Τουριστικού Λιμένα Φαλήρου (Μαρίνα Αθηνών). Η διατήρηση πολλαπλών θεσμικών εργαλείων, με διαφορετική χωρική εμβέλεια και στόχευση, οδηγεί σε παράλληλες ρυθμίσεις που δεν συγκροτούν ενιαία στρατηγική για τη σχέση πόλης-λιμένα και για την οργάνωση των παράκτιων χρήσεων αναψυχής, τουρισμού και καθημερινής αστικής λειτουργίας. Στην πράξη, οι παρεμβάσεις στο παραλιακό μέτωπο τείνουν να παραμένουν τμηματικές, είτε ως έργα ανάπλασης/βελτίωσης επιλεγμένων σημείων (π.χ. Μικρολίμανο, περιοχές μαρινών), είτε ως έργα που υπαγορεύονται από λειτουργικές ανάγκες λιμενικών χρήσεων, χωρίς να υπάρχει ενιαία χωρική εξισορρόπηση με τις ανάγκες του πυκνοδομημένου αστικού ιστού και χωρίς κανονιστική εξειδίκευση σε επίπεδο ΤΠΣ που να αντιμετωπίζει συνεκτικά τα επαναλαμβανόμενα φαινόμενα συγκρούσεων χρήσεων, φόρτισης κυκλοφορίας και πιέσεων στο θαλάσσιο μέτωπο.

A10.1.4.1.2. Οικιστικοί Υποδοχείς (ΟΙΚ)

Το σύνολο της εντός σχεδίου περιοχής συνεχίζει να διέπεται από το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πειραιά (ΦΕΚ 79/Δ/1988), θεσμοθετημένο στο πλαίσιο του ν. 1337/1983 και του ΡΣΑ 1985, με τις κατηγορίες χρήσεων γης να εξακολουθούν να ερμηνεύονται κυρίως με βάση το ΠΔ 166/1987 (ΦΕΚ 60/Δ/1987) και όχι με το ισχύον ΠΔ 59/2018. Η μη προσαρμογή του ΓΠΣ στο σύγχρονο πλαίσιο χρήσεων συνεπάγεται διατήρηση ασάφειας ως προς την αντιστοίχιση υφιστάμενων δραστηριοτήτων σε θεσμοθετημένες κατηγορίες, δυσχέρεια ελέγχου συμβατότητας, και αυξημένη εξάρτηση από ερμηνευτικές πρακτικές και κατά περίπτωση διοικητικές ρυθμίσεις. Επιπλέον, διατηρείται η υφιστάμενη διάρθρωση μεγάλου αριθμού Πολεοδομικών Ενοτήτων, χωρίς σαφές σύστημα ιεράρχησης, λειτουργικής ομαδοποίησης ή αναπροσαρμογής τους με βάση τα σημερινά πρότυπα οργάνωσης υπηρεσιών, κέντρων και υποδομών. Ως συνέπεια, ο προγραμματισμός κοινωνικού εξοπλισμού και η εξυπηρέτηση των γειτονιών εξακολουθούν να βασίζονται σε παλαιές χωρικές παραδοχές, ενώ οι πραγματικές λειτουργίες τείνουν να εξελίσσονται με διαφορετική δυναμική (π.χ. ενίσχυση υπηρεσιών και εμπορίου γύρω από άξονες και λιμένα, μετασχηματισμός παραγωγικών ζωνών χαμηλής/μέσης όχλησης). Χωρίς την επικαιροποίηση των χρήσεων γης στο σύνολο των ΟΤ (και όχι μόνο αυτών στα οποία γίνεται κάποια σημειακή τροποποίηση του ΓΠΣ), εξακολουθούν να ισχύουν προβλέψεις χρήσεων που δεν αντιστοιχούν πλήρως στον τρόπο με τον οποίο έχουν αναπτυχθεί οι δραστηριότητες στον αστικό ιστό, ειδικά μετά την αποβιομηχάνιση τμημάτων του Πειραιά και τη διαχρονική μετατόπιση λειτουργιών προς υπηρεσίες και εμπόριο. Η κατάσταση αυτή ενισχύει την αναντιστοιχία μεταξύ προβλεπόμενων και υφιστάμενων κεντρικών λειτουργιών, δυσχεραίνει την ορθολογική χωροθέτηση κοινωνικών εξυπηρετήσεων και διατηρεί αδυναμίες στον έλεγχο συμβατότητας χρήσεων ανά Πολεοδομική Ενότητα.

Για τους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, η λειτουργία της πόλης συνεχίζεται με προβλέψεις από το ισχύον ΡΣ που όμως σε σημαντικό βαθμό δεν έχει συντελεστεί η απαλλοτρίωση, είτε λόγω

καθυστερήσεων ή οικονομικών αδυναμιών είτε λόγω θεσμικών ασυνεχειών μεταξύ επιπέδων σχεδιασμού. Τα στοιχεία του Επιχειρησιακού Σχεδίου για την Εξασφάλιση Κοινόχρηστων και Κοινοφελών Χώρων καταδεικνύουν ότι οι κοινόχρηστοι/κοινοφελείς χώροι (εκτός οδικού δικτύου) καταλαμβάνουν μόλις 8,57% της επιφάνειας των οικοδομικών τετραγώνων και ότι έχουν καταγραφεί 30 χώροι συνολικής έκτασης 77,7 στρ. που δεν έχουν απαλλοτριωθεί, με διαφοροποιημένη αναγκαιότητα διατήρησης (μεγαλύτερη τεκμηρίωση στο κεφάλαιο Α6). Στο Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης, η χρονίζουσα εκκρεμότητα των απαλλοτριώσεων αυξάνει την πιθανότητα άρσεων (σύμφωνα και με το άρθρο 88 του ν.4759/2020), άρα και απώλειας θεσμοθετημένων ελεύθερων χώρων, με συνέπεια τη συρρίκνωση του αποθέματος αστικού πρασίνου και την περαιτέρω επιβάρυνση περιοχών υψηλής πυκνότητας.

Παράλληλα, στο Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης διατηρούνται οι ασυμφωνίες μεταξύ 1ου και 2ου επιπέδου πολεοδομικού σχεδιασμού (ΓΠΣ-ΡΣ), αλλά και μεταξύ θεσμοθετημένων και πραγματικών χρήσεων, ιδίως σε ζώνες που έχουν αλλάξει λειτουργικό χαρακτήρα χωρίς αντίστοιχη θεσμική αναπροσαρμογή (πχ σημειακή τροποποίηση). Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης επισημαίνει, ενδεικτικά, περιπτώσεις όπου η πρόβλεψη του ΓΠΣ δεν υλοποιήθηκε (π.χ. Κοιμητήριο Αναστάσεως ως περιοχή αθλητισμού/εκπαίδευσης, πρώην Στρατόπεδο Σακελίωνα ως περίθαλψη), καθώς και περιπτώσεις διαφοροποίησης του ΓΠΣ και του ΡΣ (π.χ. ΟΤ 59 Ν. Φαλήρου ως αστικό πράσινο στο ΓΠΣ, αλλά οικοδομήσιμο στο ρυμοτομικό). Στο πλαίσιο αυτό, οι μεμονωμένες τροποποιήσεις και τα επιμέρους ΕΠΣ που έχουν εκπονηθεί ή προωθούνται για συγκεκριμένες χωρικές ενότητες συνεχίζουν να λειτουργούν ως μερική «διόρθωση» του παρωχημένου χωρικού σχεδιασμού, χωρίς όμως να εξασφαλίζεται συνολική συνεκτικότητα σε επίπεδο Δήμου.

A10.1.4.1.3. Περιοχές Παραγωγικών δραστηριοτήτων (ΠΕΔ)

Διατηρούνται οι ρυθμίσεις του ΓΠΣ για την οργάνωση των περιοχών συγκέντρωσης βιομηχανίας – βιοτεχνίας, εκτός από τις περιοχές των υπό εκπόνηση ΕΠΣ :

- Περιοχές μη οχλούσας βιομηχανίας – βιοτεχνίας – ΒΙΠΑ, με χρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 5 του Π.Δ. της 23-2/6-3-87 (ΦΕΚ - 166 Δ) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα.
- Περιοχή ΒΙΠΑ προς εξυγίανση (Άξονας οδού Πειραιώς) με χώρους συνάθροισης κοινού, πολιτιστικά, εστιατόρια, κέντρα διασκέδασης-αναψυχής, διοίκηση, γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινοφελείς οργανισμοί, σύμφωνα με τις Υ.Α. 45835/4-11-2004 (ΦΕΚ 1063Δ/2004) και Υ.Α. 8208/22-2-2007 (ΦΕΚ 103ΑΑΠ/2007).

A10.1.4.1.4. Δίκτυο Μεταφορών

Η έλλειψη συνολικού σύγχρονου πλαισίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας και η μη προώθηση παρεμβάσεων στις κρίσιμες συγκοινωνιακές υποδομές αναμένεται να επιβαρύνουν περαιτέρω τις ήδη κορεσμένες οδικές αρτηρίες του Δήμου, εντείνοντας τα προβλήματα συμφόρησης ιδίως στις ώρες αιχμής.

Η διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης εκτιμάται ότι θα οδηγήσει σε αστική συμφόρηση, εντεινόμενη περιβαλλοντική υποβάθμιση και κυκλοφοριακή ανεπάρκεια, καθιστώντας επιτακτική την ανάγκη επαναδιοργάνωσης του οδικού χώρου και ενίσχυσης των συλλογικών και ενεργών τρόπων μετακίνησης.

Η διατήρηση της υφιστάμενης εξάρτησης από το Ι.Χ., ιδίως για ομάδες χωρίς διαθέσιμες εναλλακτικές μετακίνησης, αναμένεται να επιβαρύνει περαιτέρω το αστικό περιβάλλον μέσω αυξημένου θορύβου, ρύπανσης και συμφόρησης, ενισχύοντας παράλληλα το ενεργειακό αποτύπωμα των μετακινήσεων. Παράλληλα, η ανεπαρκής προσβασιμότητα για πεζούς, ΑμεΑ και χρήστες ποδηλάτου θα ενισχύσει τα εμπόδια μετακίνησης και θα επιφέρει μεγαλύτερους κοινωνικούς αποκλεισμούς.

A10.1.4.1.5. Λοιπές τεχνικές και περιβαλλοντικές υποδομές

Δεν προβλέπεται η υλοποίηση νέων στοχευμένων αντιπλημμυρικών παρεμβάσεων πέραν της συντήρησης των υφιστάμενων υποδομών και της τυπικής εφαρμογής του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου. Η διαχείριση του πλημμυρικού κινδύνου περιορίζεται στην αποσπασματική αντιμετώπιση προβλημάτων και στη λειτουργία υφιστάμενων δικτύων απορροής ομβρίων, χωρίς ουσιαστική προσαρμογή στις αναθεωρημένες εκτιμήσεις επικινδυνότητας και στα σενάρια κλιματικής αλλαγής. Στο πλαίσιο αυτό, ο Δήμος Πειραιά εξακολουθεί να εμφανίζει αυξημένη τρωτότητα σε έντονα και αιφνίδια πλημμυρικά φαινόμενα, ιδίως σε περιοχές με υψηλή συγκέντρωση πληθυσμού, κρίσιμων υποδομών και λιμενικών λειτουργιών.

A10.1.4.2. Σενάριο Ήπιας Παρέμβασης

Το Σενάριο Ήπιας Παρέμβασης ενσωματώνει παρεμβάσεις που απορρέουν από τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού αλλά με μέτρια ένταση, ήπια παρεμβατικότητα στο σχεδιασμό και με ρεαλιστικούς ρυθμούς υλοποίησης. Στόχος είναι να μεγιστοποιηθούν τα πλεονεκτήματα και οι ευκαιρίες, περιορίζοντας παράλληλα αδυναμίες και απειλές, με λιγότερο παρεμβατικά μέτρα σε σύγκριση με το σενάριο έντονης παρέμβασης αλλά διατηρώντας τα μέτρα και τους όρους σεβασμού στο φυσικό και οικιστικό περιβάλλον αλλά και το τοπίο. Αυτό το σενάριο θεωρείται πιο ρεαλιστικό και εφαρμόσιμο λαμβάνοντας υπόψιν τις εν γένει περιβαλλοντικές κατευθύνσεις και τις τρέχουσες τοπικές συνθήκες.

A10.1.4.2.1. Παράκτιος Περιαστικός Χώρος (ΠΕΠ, ΠΕΚ, ΠΕΧ και ΠΕΔ)

Διατηρούνται και ενσωματώνονται σε ενιαίο σχεδιασμό οι ρυθμίσεις των ζωνών του από 19-01-2023 ΠΔ (ΦΕΚ 32' Δ) «Έγκριση Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) λιμένα Πειραιά», του από 05-03-2004 ΠΔ (ΦΕΚ 254' Δ) «Καθορισμός Ζωνών Προστασίας, Χρήσεων Γης Και Όρων και Περιορισμών Δόμησης στην Παραλιακή Ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας» και της υπ' αριθμ. 13381/08.08.2007 Υ.Α. (ΦΕΚ 1596/Β/2007) «Έγκριση Ειδικού Κανονισμού Λειτουργίας του Τουριστικού Λιμένα Φαλήρου», Μαρίνα Αθηνών». Οι ανωτέρω ζώνες εμπίπτουν στις κατηγορίες: Περιοχές Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π.), Περιοχές Ειδικού Καθεστώτος (Π.Ε.Κ.), Περιοχές Παραγωγικών και Επιχειρηματικών Δραστηριοτήτων (Π.Ε.Δ.) και Περιοχές Ελέγχου Χρήσεων Γης (Π.Ε.Χ.).

A10.1.4.2.2. Οικιστικοί Υποδοχείς (ΟΙΚ)

Οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης επικαιροποιούνται/αντιστοιχούνται σύμφωνα με το Π.Δ. 59/2018, έτσι επιλύεται τη θεσμική εκκρεμότητα που απορρέει από το παρωχημένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1988. Η νέα θεσμική ταξινόμηση εξασφαλίζει σαφήνεια, λειτουργικότητα και συμβατότητα των πολεοδομικών ρυθμίσεων με τα σύγχρονα πρότυπα αστικής ανάπτυξης, με αυτόν τον τρόπο, το ΤΠΣ καθιερώνει ένα επικαιροποιημένο και συνεκτικό πλαίσιο θεσμικού σχεδιασμού, που αποτελεί προϋπόθεση για την αποτελεσματική εφαρμογή των αναπτυξιακών πολιτικών της πόλης.

Αναδιάρθρωση και μείωση του αριθμού των Πολεοδομικών Ενοτήτων του Δήμου Πειραιά, οι οποίες σήμερα ανέρχονται σε 51, γεγονός που δυσχεραίνει τον χωρικό σχεδιασμό και την ορθολογική παροχή κοινωνικών και τεχνικών υποδομών. Η πρόταση στοχεύει στη δημιουργία λιγότερων, μεγαλύτερων και λειτουργικά συνεκτικών ενοτήτων, ώστε να επιτυγχάνεται αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των αναγκών του πληθυσμού. Για τον σκοπό αυτό λαμβάνονται ως βάση οι θεσμοθετημένες συνοικίες του ισχύοντος ΓΠΣ και εξετάζεται η δυνατότητα αντικατάστασης των υφιστάμενων Π.Ε., με κύρια κριτήρια αφενός το άθροισμα του πληθυσμού των πολεοδομικών ενοτήτων που συγκροτούν μία συνοικία να μην υπερβαίνει τα 10.000 άτομα και αφετέρου η μικτή πυκνότητα να μην υπερβαίνει τους 250 κατοίκους/εκτάριο. Η ικανοποίηση των παραπάνω κριτηρίων διασφαλίζει την απαιτούμενη χωρική συνοχή και τη δυνατότητα επαρκούς κάλυψης των αναγκών σε κοινωνικές υποδομές.

Με την αναδιάταξη των Πολεοδομικών Ενοτήτων επανεξετάζεται ο χωρικός καθορισμός των προβλεπόμενων από το ΓΠΣ πολεοδομικών κέντρων. Ειδικότερα βάσει των υφιστάμενων καταγεγραμμένων χρήσεων αλλά και των αναγκών ανά Πολεοδομική Ενότητα οι περιοχές των ανωτέρω πολεοδομικών και τοπικών κέντρων θα διατηρηθούν ή θα ταξινομηθούν σε διαφορετική γενική κατηγορία χρήσεων γης (π.χ. γενική κατοικία) κατά το Π.Δ. 59/2018.

Σε τμήματα ορισμένων Π.Ε. με χρήση γενικής κατοικίας προτείνεται ο επανακαθορισμός τους σε περιοχές Γενικής κατοικίας συγκεκριμένου τύπου με περιορισμό χρήσεων και μεγεθών δόμησης, με στόχο

την ενίσχυση του οικιστικού χαρακτήρα τους σε συσχέτιση με τις προτεινόμενες περιοχές κυκλοφοριακής ενοποίησης οικοδομικών τετραγώνων. Πρόκειται για περιοχές με κυρίαρχη και σχεδόν αποκλειστική υφιστάμενη χρήση την κατοικία ενώ θα εξαιρεθούν περιοχές εκατέρωθεν βασικών αστικών αρτηριών με εμπορικές χρήσεις που θα διατηρήσουν τις μικτές χρήσεις.

Αναδιάταξη των Κοινοφελών και Κοινόχρηστων Χώρων του ισχύοντος ΓΠΣ λαμβάνοντας υπόψιν τις χρήσεις από τα ρυμοτομικά σχέδια, την υφιστάμενη κατάσταση, αλλά και τις μελλοντικές ανάγκες βάσει των νέων πολεοδομικών προτύπων.

Οι επιφάνειες των θεσμοθετημένων ελεύθερων και κοινόχρηστων χώρων που έχουν συνολικά ή μερικώς δομηθεί ή αναμένεται να δομηθούν λόγω άρσεων απαλλοτρίωσης, αναπληρώνονται μέσω της αξιοποίησης αδόμητων δημοτικών και δημόσιων εκτάσεων. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται διατήρηση του ισοζυγίου ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου σε σχέση με το προγενέστερο καθεστώς (ΓΠΣ) και μειώνεται η απόκλιση της αναλογίας τ.μ. ανά κάτοικο από το θεωρητικά αναγκαίο βάσει του εγκεκριμένου ΓΠΣ και το επιθυμητό μέγεθος των νέων ΠΠ.

Λαμβάνεται υπόψη ο σχεδιασμός χρήσεων γης του υπό έγκριση ΕΠΣ στην περιοχή Ν. Φαλήρου. Οι χρήσεις που προτείνονται από το ΕΠΣ αφορούν γενική κατοικία με εξαιρέσεις κατά το άρθρο 3 του ΠΔ 59/2018, Αστικό Πράσινο - Ελεύθεροι Χώροι κατά το άρθρο 7 του ΠΔ 59/2018, Εγκαταστάσεις Αστικών Υποδομών Κοινής Ωφέλειας κατά το άρθρο 12 του ΠΔ 59/2018, Αθλητικές Εγκαταστάσεις κατά το άρθρο 1, παρ.4 του ΠΔ 59/2018 κ.α.

Λαμβάνεται υπόψη ο σχεδιασμός χρήσεων γης του υπό εκπόνηση ΕΠΣ στην περιοχή της πρώην βιομηχανίας Ρετσίνα, με αφετηρία το υφιστάμενο Μνημόνιο Συνεργασίας μεταξύ του Δήμου Πειραιά και της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, το οποίο προβλέπει την εξειδίκευση των επεμβάσεων μέσω εκπόνησης Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΕΠΣ). Οι προτεινόμενες χρήσεις περιλαμβάνουν Πολεοδομικό Κέντρο (άρθρο 4), Ελεύθερους-Κοινόχρηστους Χώρους (άρθρο 7), Χώρο Διέλευσης Σιδηροδρομικής Γραμμής ΟΣΕ και Κοινοφελείς Λειτουργίες (άρθρο 6). Επιπλέον, η συγκεκριμένη πρόταση είναι σύμφωνη με τις κατευθύνσεις του επικαιροποιημένου ΣΟΑΠ στο οποίο η συγκεκριμένη περιοχή εμπίπτει στην Ειδική Ζώνη Παρέμβασης 4, προκειμένου η ανάπτυξη της περιοχής να εξασφαλίσει ικανοποιητικούς όρους αστικής αναζωογόνησης, χωρικής συνοχής και ενίσχυσης της λειτουργικότητας του αστικού ιστού.

Προτείνεται επίσης ο επανακαθορισμός των ορίων των περιοχών χρήσεων μη οχλούσας βιομηχανίας, με στόχο την άρση ασυμβατοτήτων και την ενίσχυση της κατοικίας σε ζώνες όπου σήμερα οι μικτές άλλες χρήσεις οχλούν και επιβαρύνουν περιβαλλοντικά τον αστικό ιστό. Ανάλογες ρυθμίσεις ισχύουν στις περιοχές που έχουν θεσμοθετηθεί ως «ΒΙ.ΠΑ. προς εξυγίανση» κατά την τροποποίηση του ΓΠΣ κατά μήκος της οδού Πειραιώς, όπου διατηρείται μεν ο χαρακτήρας παραγωγικών δραστηριοτήτων (χαμηλής όχλησης) αλλά έχουν προστεθεί και χρήσεις στην κατεύθυνση εξυγίανσης της περιοχής αυτής (όπως κατοικία,

εκπαίδευση, καταστήματα κ.λπ.) σύμφωνα με τον υπερκείμενο σχεδιασμό (ΓΠΣ 2004 & 2007). Με αυτόν τον τρόπο, εξασφαλίζεται η σταδιακή ομαλή μετάβαση των βιομηχανικών χρήσεων σε άλλες ηπιότερες χρήσεις εξυγιάνοντας το αστικό περιβάλλον, ενώ παράλληλα ενισχύεται η οικιστική συνοχή και συμβατότητα με τις χρήσεις στις γειτονικές περιοχές κατοικίας.

Πρωτόηση μέσω πολεοδομικών αναπλάσεων – ολοκληρωμένων παρεμβάσεων:

- ο της βελτίωσης της διεπαφής πόλης – λιμένα μέσω παρεμβάσεων που ενισχύουν τη συνύπαρξη λιμενικών και αστικών λειτουργιών και την ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού, τουρισμού, αναψυχής και κοινωφελούς χαρακτήρα, με αξιοποίηση ιστορικών κτηρίων και αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του νέου ΡΣΑ και του επικαιροποιημένου ΣΟΑΠ. Παράλληλα, επιδιώκεται η αναβάθμιση των ζωνών μετάβασης μεταξύ λιμένα και πόλης, με δημιουργία αστικών πυλώνων που θα βελτιώνουν την προσβασιμότητα και τη συνολική εικόνα του δημόσιου χώρου. Εξετάζονται επίσης μέτρα περιβαλλοντικής αναβάθμισης (πρόγραμμα ηλεκτροδότησης των πλοίων, η χρήση εναλλακτικών καυσίμων) και μείωση της όχλησης από τις λιμενικές λειτουργίες.
- ο Αναβάθμισης των συνοικιών του βόρειου Πειραιά που εμφανίζουν ενδείξεις χωρικής και κοινωνικής υποβάθμισης. Παράλληλα, προωθούνται δράσεις για την ενεργειακή αναβάθμιση των υφιστάμενων κτιρίων και την ενίσχυση της κατοικίας, συμπεριλαμβανομένων μορφών κοινωνικής και φοιτητικής κατοικίας όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, με στόχο τόσο τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης αλλά και την αντιμετώπιση της ενεργειακής φτώχειας. Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται και στην εξασφάλιση της αναγκαίας γης για τον προγραμματισμό των κοινωνικών και δημόσιων υποδομών.

Προτείνεται η εφαρμογή πρακτικών «αστικού βελονισμού» σε επιλεγμένα σημεία του Δήμου Πειραιά, με μικρής κλίμακας, στοχευμένες παρεμβάσεις που επιδιώκουν να ενεργοποιήσουν το δημόσιο χώρο, να ενισχύσουν τη βιώσιμη κινητικότητα, την ασφάλεια και να αναβαθμίσουν την καθημερινή εμπειρία του κατοίκου (πχ. δημιουργία ασφαλών σχολικών ζωνών με μετατροπή οδών σε πεζοδρόμους ή οδούς ήπιας κυκλοφορίας σε ακτίνα 250μ - 300μ γύρω από σχολεία, αναδιαμόρφωση υποβαθμισμένων ή αναξιοποίητων πλατειών, νησίδων και παρεμβάσεις με φυτεύσεις, αστικό εξοπλισμό, φωτισμό και χρήση υλικών φιλικών στο περιβάλλον). Για τα σημεία αυτά δίνεται κατεύθυνση της λειτουργικής σύνδεσής τους με τη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων /πράσινων διαδρομών.

Επιπλέον προτείνεται η εφαρμογή μέτρων ενίσχυσης της κλιματικής ανθεκτικότητας των κρίσιμων υποδομών και κατά προτεραιότητα εκείνων που χωροθετούνται εντός των θερμικών νησίδων ώστε να μειωθεί η επιβάρυνσή τους από ακραία καιρικά φαινόμενα και να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη λειτουργία τους.

Παράλληλα, η βιοκλιματική ανάπλαση των σχολικών αυλών προωθείται ως προτεραιότητα για τη βελτίωση της καθημερινής εμπειρίας μαθητών και εκπαιδευτικών. Η μετατροπή αυτών των χώρων σε λειτουργικά, φυτεμένα και θερμικά άνετα περιβάλλοντα, με σκίαση, πράσινο και διαπερατά υλικά συμβάλει στη βελτίωση του μικροκλίματος και της θερμικής επιβάρυνσης κατά τους θερινούς μήνες.

Η περιβαλλοντική στρατηγική στοχεύει στη μείωση θερμικών νησίδων, στη βελτίωση της ποιότητας αέρα και στη δημιουργία συνθηκών αστικής άνεσης. Η περιβαλλοντική αναβάθμιση και η ανάπτυξη πράσινων υποδομών αποτελούν κεντρικούς άξονες του ΤΠΣ. Προτείνεται η δημιουργία ενιαίου δικτύου αστικού πρασίνου που θα διασυνδέει υφιστάμενους υπαίθριους χώρους, η αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου με παρεμβάσεις περιβαλλοντικής εξυγίανσης και νέους χώρους ανοιχτής γης, από την Πειραιϊκή έως το Άλσος Προφήτη Ηλία και τις κεντρικές πλατείες και η εφαρμογή μέτρων κλιματικής ανθεκτικότητας, όπως πράσινες στέγες και δροσερές επιφάνειες. Επιπλέον, προβλέπεται η θέσπιση ζωνών περιβαλλοντικής προτεραιότητας, με μέτρα περιορισμού των επιπτώσεων από ατμοσφαιρικούς ρύπους και θορύβους που σχετίζονται κυρίως με τη λιμενική δραστηριότητα. Συγκεκριμένες δράσεις περιλαμβάνουν:

- Δημιουργία “ πάρκων τσέπης ” (rocket parks) σε υποβαθμισμένους θύλακες της πόλης.
- Αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου με ενιαία διαδρομή περιπάτου, ανακατασκευή πεζοδρομίων και ενίσχυση της ελεύθερης πρόσβασης στην ακτή.
- Εφαρμογή κλιματικά ανθεκτικών μέτρων, όπως πράσινες στέγες σε σχολεία και δημόσια κτίρια, χρήση ψυχρών υλικών σε οδούς υψηλής θερμικής έντασης και εκτεταμένες φυτεύσεις σε πεζοδρόμια και νησίδες.
- Τοποθέτηση συστημάτων παρακολούθησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε επιλεγμένες θέσεις πλησίον του λιμένα και του κεντρικού ιστού.

Προτείνεται η καταγραφή των ελλείψεων σε σχολικές μονάδες, δομές υγείας, πολιτιστικές και αθλητικές εγκαταστάσεις και η αξιοποίηση διαθέσιμων ακινήτων του Δημοσίου και του Δήμου για τη δημιουργία νέων χώρων κοινής ωφέλειας. Αντίστοιχα, το σχέδιο προωθεί την ενίσχυση κοινωνικών υπηρεσιών, ιδιαίτερα σε περιοχές που παρουσιάζουν μεγαλύτερες κοινωνικοοικονομικές ανισότητες.

Τέλος, για την ανάπτυξη ψηφιακών και «έξυπνων» υποδομών, δίνεται έμφαση στη διαχείριση του φωτισμού, της κυκλοφορίας και των περιβαλλοντικών παραμέτρων, καθώς και για τη βελτίωση των τηλεπικοινωνιακών δικτύων μέσω εκτεταμένης χρήσης οπτικών ινών.

A10.1.4.2.3. Περιοχές Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΕΔ)

Διατηρούνται οι ρυθμίσεις του σεναρίου μηδενικής παρέμβασης, πλην της περιοχής μη οχλούσας βιομηχανίας – βιοτεχνίας – ΒΙΠΑ για την οποία προτείνεται ο επανακαθορισμός των ορίων με εξαίρεση των ΟΤ 155, 156, 163,164,165, 166.

A10.1.4.2.4. Δίκτυο Μεταφορών – Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στο σχεδιασμό του δικτύου μεταφορών καθώς και της εφαρμογής χωρικών παρεμβάσεων και μέτρων στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας που αποτελεί βασικό παράγοντα για την βελτίωση της ποιότητας ζωής στον Πειραιά. Οι παρεμβάσεις λαμβάνουν υπόψιν τον υφιστάμενο σχεδιασμό του Δήμου Πειραιά μέσω μελετών όπως το εγκεκριμένο ΣΒΑΚ και η υπό εκπόνηση Μελέτη Κυκλοφορίας και Στάθμευσης. Οι παρεμβάσεις περιλαμβάνουν:

- Υπογειοποίηση των γραμμών του ΗΣΑΠ εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Πειραιά, ως παρέμβαση στρατηγικής σημασίας για την αναβάθμιση της αστικής κινητικότητας και τη λειτουργική διασύνδεση της πόλης με το λιμάνι. Η επίγεια ζώνη που θα απελευθερωθεί μετά την υλοποίηση του έργου προβλέπεται να αξιοποιηθεί πολυλειτουργικά, με τη διαμόρφωση οδικού άξονα πρόσβασης προς το λιμάνι, τη δημιουργία γραμμικής ζώνης πρασίνου και την κατασκευή ενιαίου πεζοδρόμου–ποδηλατόδρομου, που θα συμβάλλουν στη βιώσιμη κινητικότητα, τη συνοχή του αστικού ιστού και την περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής.
- Προτείνεται η αναβάθμιση της επιβατικής εξυπηρέτησης στη χερσαία ζώνη του λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ), με επανασχεδιασμό πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και δημιουργία σταθμών bike sharing και eco-buses για τη μετακίνηση επιβατών και εργαζομένων. Παράλληλα, προβλέπεται ψηφιακή εφαρμογή για την παροχή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τα δρομολόγια και τη θέση των πλοίων.
- Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ), με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems) για την εξυπηρέτηση της ζήτησης για στάθμευση καταρχήν σε επιλεγμένες περιοχές καθώς η καθολική εφαρμογή του μέτρου στο σύνολο του Δήμου δεν είναι εφικτή με βάση τα σημερινά δεδομένα. Οι περιοχές που επιλέγονται αρχικά αφορούν στη περιοχή του Κέντρου του Πειραιά (σε περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Γούναρη, Ευαγγελιστρίας, Ηρώων Πολυτεχνείου και Φιλελλήνων) καθώς και γύρω από τα νοσοκομεία Τζάνειο και Μεταξά.
- Παράλληλα με την εφαρμογή του συστήματος ΣΕΣ, προτείνεται η υλοποίηση των θεσμοθετημένων χώρων στάθμευσης του Δήμου (ΦΕΚ 198/Δ/1988). Σύμφωνα με το συγκεκριμένο ΦΕΚ αναφέρεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης σε τρεις κατηγορίες:
 - Κτίριο σταθμών:
 - Χατζηκυριακού και Μπότσαρη (Β' Δ.Κ.)
 - Σουλτάνη και Εμμανουηλίδη (Γ' Δ.Κ.)
 - Γλάδστωνος και Καραϊσκού (Β' Δ.Κ.)
 - Ακτή Μουτσοπούλου – Σηραγγείου – Αδιέξοδος – Ηλιού (Β' Δ.Κ.)
 - Οδός Επιδαύρου (τρεις στάθμες - ορόφους) (Β' Δ.Κ.)

- Χώρος δίπλα στο στάδιο Ειρήνης & Φιλίας, Αγίου Διονυσίου και Φωκίωνος (δύο στάθμες – ορόφους) (Γ' Δ.Κ.)
- Αγίου Διονυσίου και Φωκίωνος (Ε' Δ.Κ.)
- Υπαίθριος και υπόγειος χώρος στάθμευσης:
 - Χανίων - Λόφος Προφήτη Ηλία (Β' Δ.Κ.)
- Υπαίθριοι χώροι στάθμευσης:
 - Ρετσίνα και Υμηττού (Δ' Δ.Κ.)
 - Μαρίας Χατζηκυριακού (Ακτή Ξαβερίου) (Α' Δ.Κ.)
- Προτείνεται η υιοθέτηση των προτάσεων του ΣΒΑΚ για τον ορίζοντα της 5 ετίας με ανάπτυξη των οριζόμενων στο ΣΒΑΚ πράσινων διαδρομών. Οι οριζόμενες ως «πράσινες διαδρομές» αποτελούν επιλεγμένους αστικούς άξονες που συνδέουν πόλους έλξης, πεζόδρομους και χώρους κοινωνικοποίησης, με στόχο την ενίσχυση της προσβασιμότητας, της οδικής ασφάλειας και της ποιότητας του δημόσιου χώρου. Οι παρεμβάσεις σχεδιάζονται κατά περίπτωση, ανάλογα με τις ανάγκες κάθε διαδρομής, και περιλαμβάνουν βελτιώσεις υποδομών πεζών, μέτρα καθολικής προσβασιμότητας, καθώς και, όπου απαιτείται, πεζοδρομήσεις και ποδηλατικές υποδομές. Οι διαδρομές συνδέουν πολιτιστικούς πόλους, σταθμούς ΜΜΜ, πλατείες, αθλητικές και εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις, συμβάλλοντας στην αναβάθμιση της καθημερινής μετακίνησης και του αστικού περιβάλλοντος.

Συγκεκριμένα προτείνονται :

- Διαδρομή 1: Οδός Υπαπαντής (μεταξύ των οδών Ζάππα & Καλαμών) – Καλαμών - Δογάνης (έως τη συμβολή με τη Ραιδέστου) (Ε' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 2: Οδός Ραιδεστού (από Υπαπαντής) – Χειμάρρας – Φαλήρου – Δωδεκανήσου (έως την συμβολή της με την Πειραιώς) (Ε' & Δ Δ.Κ.)
- Διαδρομή 3: Οδός Ραιδεστού (μεταξύ των οδών Καλοκαιρινού & Υπαπαντής) – Υπαπαντής – Πετρόμπεη Μαυρομιχάλη (έως τη συμβολή της με την Αιγάλεω) (Ε' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 4: Οδός Μαρίας Κιουρί – Μεσολογγίου (έως Θεσμοφορίου) (Ε' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 5: Θερμοπυλών (από Ακτή Κονδύλη) – Θεσμοφορίου - Μεθώνης (έως τη συμβολή με τη Θηβών) (Ε' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 6: Οδός Δραγατσίου (από Θερμοπυλών έως Δαφνίου) – Δαφνίου (έως τη συμβολή της με τη Μεθώνη) (Ε' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 7: Οδός Αντιπλοιάρχου Παναγιώτη Βλαχάκου (από Μήλου έως Αγίας Σοφίας) – Αγίας Σοφίας – Ασκληπιού (έως Μακεδονίας) – Μακεδονίας (έως Δαβάκη Πίνδου) (Ε' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 8: Οδός Δαβάκη Πίνδου – Μακεδονίας (έως Πανόρμου) – Πανόρμου (έως Κυπαρισσίας) – Κυπαρισσίας (έως Τροιζηνίας) – Τροιζηνίας (έως Αγίας Μαρίας) – Αγίας Μαρίας (έως Χειμάρρας) (Ε' Δ.Κ.)

- Διαδρομή 9: Οδός Δηλαβέρη (από Θηβών έως Μακεδονίας) (Ε' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 10: Οδός Αγίου Ελευθερίου (από Θήρας έως Υμηττού) – Υμηττού (έως τη συμβολή με τη Δημητρίου Μουτσοπούλου) (Δ' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 11: Οδός Δημητρίου Μουτσοπούλου (από Χρυσοστόμου Σμύρνης έως Δωδεκανήσου) (Δ' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 12: Οδός Χίου (από Θήρας έως Κεφαλληνίας) – Κεφαλληνίας (έως Αγίου Ελευθερίου) (Δ' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 13: Γιαννοπούλου (από Κηφισσού έως Ζαΐμη) (Γ' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 14: Μεγάλου Αλεξάνδρου (από Τζαβέλλα έως Αλεξάνδρου) – Αλεξάνδρου – Τζαβέλλα (από Αλεξάνδρου έως Αλεξάνδρου Παπαναστασίου) – Αλεξάνδρου Παπαναστασίου (από Τζαβέλλα έως Σχιστής) (Γ' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 15: Δημητρίου Γούναρη (από Ακτή Ποσειδώνος έως Νικήτα) – Νικήτα – Εθνικής Αντιστάσεως – Καραολή & Δημητρίου – Φίλωνος – Βασιλέως Γεωργίου Α' – Βασιλέως Γεωργίου Β' – Αλεξάνδρου Παπαναστασίου – Επιδάουρου – Μαντζάρου – Ακτή Αλεξάνδρου Κουμουνδούρου – Ακτή Αθηνάς Δηλαβέρη - Μενάδρειο Θέατρο Πειραιά (Β' & Γ' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 16: Οδός Θρασυβούλου (από Βασιλέως Γεωργίου Β') – Σφακίων – Πάρδοος Σφακίων – Βεάκειο Θέατρο (Β' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 17: Οδός 34ου Συντάγματος Πεζικού – Ηρώων Πολυτεχνείου (έως τη συμβολή με τη Βασιλέως Γεωργίου Α') (Β' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 18: Οδός Αλεξάνδρου Παπαναστασίου (από Βασιλέως Γεωργίου Β') – Ακτή Κουντουριώτου – Ακτή Μουτσοπούλου – Ακτή Θεμιστοκλέους (έως Ναυτικό Μουσείο Ελλάδας) (Β' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 18: Οδός Χαριλάου Τρικούπη (από Ηρώων Πολυτεχνείου έως Ακτή Μουτσοπούλου) (Β' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 20: Οδός Σκουζέ (από Ηρώων Πολυτεχνείου έως Ακτή Μουτσοπούλου) (Β' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 21: Οδός 2ας Μεραρχίας (από Ακτή Μιαούλη έως Ακτή Μουτσοπούλου) (Β' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 22: Οδός Κολοκοτρώνη (από Τσαμαδού έως Καραολή & Δημητρίου) (Β' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 23: Οδός Σαχτούρη (από Χατζηκυριακού έως Ομηρίδου Σκυλίτση Αριστείδου) – Ομηρίδου Σκυλίτση Αριστείδου – Καλυψούς – Αντιγόνης – Πατριάρχου Ιωακείμ – Πεστού – Κριτσέλη – Φιλικής Εταιρείας (έως Κλεισόβης) (Β' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 24: Οδός Καρπάθου (από Ανδριανοπούλου) – Γεωργίου Θεοτόκη – Ράλλη Ιάκωβου – Αλεξάνδρου Ζαΐμη (Β' Δ.Κ.)
- Διαδρομή 25: Οδός Αποστόλη (από Σαχτούρη έως Ακτή Θεμιστοκλέους) (Α' Δ.Κ.)

- Προτείνεται η ανάπτυξη ενός συνεκτικού δικτύου ποδηλατοδρόμων με βάση το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, με στόχο την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου στις καθημερινές μετακινήσεις. Λαμβάνονται υπόψη οι κατευθύνσεις του εγκεκριμένου ΣΒΑΚ, και υιοθετείται η πρόταση για την ανάπτυξη του Μητροπολιτικού δικτύου Α΄ Φάσης, μέσω του οποίου επιτυγχάνεται η διασύνδεση του κέντρου της Αθήνας με τον Πειραιά. Ειδικότερα το δίκτυο αυτό διέρχεται από τις παρακάτω οδούς:
 - Ποσειδώνος – Τζαβέλλα – Δυοβουνιώτη – Ακτή Αθηνάς Δηλαβέρη – Ακτή Κουμουνδούρου – Επιδαύρου – Παπαναστασίου – Πλατεία Αλεξάνδρας – Ακτή Μουτσοπούλου – Ακτή Θεμιστοκλέους – Γεωργίου Θεοτόκη – Ράλλη Ιακώβου – Χατζηκυριακού – Ηρώων Πολυτεχνείου – Ακτή Ποσειδώνος – Βασιλέως Γεωργίου Α΄ -Ακτή Κονδύλη – Αιτωλικού – Τζαβέλλα – Μπελογιάννη
 - Γρηγορίου Λαμπράκη – Βασιλέως Γεωργίου Α΄ (σύνδεση με το προαναφερόμενο τμήμα)Το δίκτυο αυτό συνέρχεται λειτουργικά με το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων του εγκεκριμένου ΕΠΣ Αγίου Διονυσίου (ΦΕΚ 423/Δ/2022), το οποίο είχε λάβει υπόψη του τον ανωτέρω μητροπολιτικό σχεδιασμό του δικτύου ποδηλάτου.
- Διατήρηση των θεσμοθετημένων πεζόδρομων (από εγκεκριμένα ΡΣ) και υιοθέτηση της πρότασης του ΣΒΑΚ για θεσμοθέτηση επιπλέον πεζοδρόμων, λαμβάνοντας υπόψη και τους υπό έγκριση κατασκευασμένους πεζόδρομους του Δήμου.
- Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας, με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.
- Συστηματική αναδιαμόρφωση των ισόπεδων κόμβων, με προτεραιότητα στις διασταυρώσεις όπου καταγράφεται μειωμένη οδική ασφάλεια. Οι παρεμβάσεις περιλαμβάνουν τη βελτίωση της γεωμετρίας των κόμβων, τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και τον εγκιβωτισμό των θέσεων στάθμευσης, ώστε να εξασφαλίζεται η απαιτούμενη ορατότητα για τους οδηγούς και να μειώνονται οι συγκρούσεις χρήσεων. Παράλληλα, προβλέπεται η κατασκευή ολοκληρωμένων υποδομών προσβασιμότητας για ευάλωτες ομάδες, μέσω διαμορφωμένων διαβάσεων πεζών, ραμπών ΑμεΑ, οδηγών τυφλών και ενιαίων ζωνών κίνησης πεζών. Οι παρεμβάσεις αυτές στοχεύουν στη σημαντική αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, στη μείωση των ατυχημάτων και στη διαμόρφωση ενός πιο ασφαλούς και λειτουργικού αστικού περιβάλλοντος για όλους τους χρήστες.
- Επιπλέον, προτείνεται η εφαρμογή συστημάτων έξυπνης διαχείρισης για τις ροές logistics, με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση των εμπορευματικών μετακινήσεων, ειδικά σε πεζοδρομημένες ζώνες και κεντρικές περιοχές. Πρόκειται για δράση που μπορεί να συμβάλει στη μείωση της κυκλοφοριακής

πίεσης με ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των σχετικών αναγκών, στη βελτίωση της περιβαλλοντικής ποιότητας και στη στήριξη της τοπικής αγοράς.

A10.1.4.2.5. Λοιπές τεχνικές και περιβαλλοντικές υποδομές

Στο Ήπιο Σενάριο, η αντιπλημμυρική στρατηγική βασίζεται στην ενσωμάτωση των κατευθύνσεων του ΣΔΚΠ στον χωρικό και πολεοδομικό σχεδιασμό και στην εφαρμογή περιορισμένων, στοχευμένων παρεμβάσεων χαμηλής έως μέσης έντασης. Περιλαμβάνεται η εναρμόνιση του Τοπικού Πολεοδομικού Σχεδίου με τους Χάρτες Κινδύνου Πλημμύρας, η θέσπιση ειδικών όρων δόμησης και χρήσεων γης στις ζώνες πλημμύρας 100ετίας, καθώς και η ενίσχυση μέτρων φυσικής ανάσχεσης και μείωσης της επιφανειακής απορροής μέσω συνδυασμού πράσινων και γκρι υποδομών. Παράλληλα, ενισχύονται οι μηχανισμοί ετοιμότητας και έγκαιρης προειδοποίησης, με στόχο τον περιορισμό των επιπτώσεων των πλημμυρικών φαινομένων χωρίς σημαντικές χωρικές ή λειτουργικές ανατροπές στον αστικό ιστό (δίνεται η κατεύθυνση αναβάθμισης και συντήρησης των υφιστάμενων υποδομών).

Επιπρόσθετα προτείνεται η εκπόνηση ολοκληρωμένης αξιολόγησης της τρωτότητας και της κλιματικής ανθεκτικότητας των λιμενικών υποδομών του Πειραιά, με στόχο τη διασφάλιση της βιώσιμης λειτουργίας και της προστασίας τόσο των υποδομών όσο και των λειτουργιών του Λιμένα. Η μελέτη θα περιλαμβάνει εκτίμηση της τρωτότητας των κρίσιμων υποδομών και της λειτουργικής ευπάθειας του λιμένα σε φυσικούς και κλιματικούς κινδύνους και θα αποτελέσει τη βάση για την ανάπτυξη ενός σχεδίου προσαρμογής, με σκοπό την ενίσχυση της κλιματικής ανθεκτικότητας κρίσιμων υποδομών και τη διασφάλιση της απρόσκοπτης λειτουργίας του λιμένα στις επικείμενες μεταβολές λόγω κλιματικής αλλαγής (άνοδος της στάθμης της θάλασσας, μεταβολή έντασης και συχνότητας ακραίων καιρικών φαινομένων, παράκτια διάβρωση κ.λπ.).

A10.1.4.3. Σενάριο Έντονης Παρέμβασης

Στο Σενάριο έντονης παρέμβασης, επιχειρείται η συστηματική και οργανωμένη προσέγγιση για την ταχύτερη επίτευξη των στόχων και κατευθύνσεων του υπερκείμενου σχεδιασμού. Στο πλαίσιο αυτό προβλέπονται παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση των προκλήσεων και την αξιοποίηση των δυνατοτήτων του Δήμου Πειραιά, όπως έχουν εντοπιστεί στην Ανάλυση SWOT (Κεφάλαιο A9). Οι έντονες παρεμβάσεις στοχεύουν στη μεγιστοποίηση των πλεονεκτημάτων και ευκαιριών, ενώ περιορίζουν τις αδυναμίες και απειλές που έχουν αναγνωριστεί στην ανάλυση SWOT της υφιστάμενης κατάστασης.

Στο σενάριο αυτό τίθεται ως βασικός στόχος η αυστηροποίηση των όρων και περιορισμών δόμησης καθώς και των επιτρεπόμενων χρήσεων, παράλληλα με την ανάγκη σύνδεσης του αστικού ιστού του Δήμου με το παραλιακό του μέτωπο και τους ελεύθερους χώρους πρασίνου και αναψυχής σε αυτό.

Οι διαφοροποιήσεις σε σχέση με το σενάριο Ήπιας Παρέμβασης παρουσιάζονται ανά θεματική ενότητα:

A10.1.4.3.1. Παράκτιος Περιαστικός Χώρος (ΠΕΠ, ΠΕΚ, ΠΕΧ και ΠΕΔ)

Διατηρούνται οι ρυθμίσεις του ήπιου σεναρίου.

A10.1.4.3.2. Οικιστικοί Υποδοχείς (ΟΙΚ)

- Σε τμήματα όλων των Πολεοδομικών Ενοτήτων - και όχι σε ορισμένες μόνο Πολεοδομικές Ενότητες (σενάριο ήπιας παρέμβασης) - με χρήση γενικής κατοικίας προτείνεται ο επανακαθορισμός τους σε περιοχές αμιγούς κατοικίας ή σε περιοχές συγκεκριμένου τύπου Γενικής κατοικίας με περιορισμό χρήσεων και μεγεθών δόμησης, με στόχο την ενίσχυση του οικιστικού χαρακτήρα τους.
- Οι επιφάνειες των θεσμοθετημένων ελεύθερων και κοινόχρηστων χώρων που έχουν συνολικά ή μερικώς δομηθεί ή αναμένεται να δομηθούν λόγω άρσεων απαλλοτρίωσης, αναπληρώνονται μέσω της αξιοποίησης αδόμητων δημοτικών και δημόσιων εκτάσεων. Επιπλέον, μέσω της αξιοποίησης επιπλέον αδόμητων δημόσιων και ιδιωτικών εκτάσεων, επιτυγχάνεται αύξηση του ισοζυγίου ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου της τάξης των 11ha σε σύγκριση με το προγενέστερο καθεστώς (ΓΠΣ) και μειώνεται ακόμα περισσότερο η απόκλιση της αναλογίας τ.μ. ανά κάτοικο από το θεωρητικά αναγκαίο βάσει του εγκεκριμένου ΓΠΣ και το επιθυμητό μέγεθος των νέων ΠΠ. Η υλοποίηση προϋποθέτει πρόσθετους πόρους και ενέργειες για την υλοποίηση απαλλοτριώσεων.

A10.1.4.3.3. Περιοχές Παραγωγικών δραστηριοτήτων (ΠΕΔ)

Διατηρούνται οι ρυθμίσεις του σεναρίου ήπιας παρέμβασης.

A10.1.4.3.4. Δίκτυο Μεταφορών – Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

- Προτείνεται η πιλοτική εφαρμογή «ενοποίησης» ορισμένων Οικοδομικών Τετραγώνων στον αστικό ιστό του Πειραιά με κατάργηση και πεζοδρόμηση οδών με στόχο τη μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων εντός «μικρών ενοτήτων» των γειτονιών, την ενίσχυση της ενεργής μετακίνησης και της μικροκινητικότητας, καθώς και τη δημιουργία δημόσιων χώρων για τους κατοίκους, σε συσχέτιση και με τις προτάσεις καθορισμού περιοχών με χρήσεις Γενικής κατοικίας συγκεκριμένου τύπου. Πρόκειται για μικρές «νησίδες» εντός του αστικού ιστού, με μέγεθος πολλαπλάσιο του μεμονωμένου οικοδομικού τετραγώνου και μικρότερης έκτασης από το μέγεθος της οργανικής πολεοδομικής ενότητας (γειτονιάς). Η χωρική αυτή οντότητα οργανώνεται με τρόπο ώστε η κυκλοφορία των οχημάτων να περιορίζεται στο περιμετρικό οδικό δίκτυο, το οποίο λειτουργεί ως βασική αρτηρία εξυπηρέτησης, ενώ οι εσωτερικές οδοί μετατρέπονται σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας ή σε πεζόδρομους. Στο εσωτερικό της προβλέπεται η υλοποίηση πολεοδομικών και περιβαλλοντικών παρεμβάσεων, με έμφαση στην ενίσχυση των ελεύθερων και πράσινων χώρων, την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και τη δημιουργία πεδίων κοινωνικής αλληλεπίδρασης και δραστηριοτήτων για τους κατοίκους. Οι περιοχές αυτές λειτουργούν

δυναμικά και ως ζώνες χαμηλών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Στον Πειραιά όπου η υψηλή πυκνότητα του δομημένου περιβάλλοντος, η έλλειψη ελεύθερων δημόσιων χώρων και οι σημαντικές ροές μετακινήσεων διαμορφώνουν ένα ιδιαίτερα επιβαρυσμένο αστικό περιβάλλον, η εφαρμογή τέτοιων μέτρων μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εργαλείο βελτίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος. Σε πιλοτικό επίπεδο, η παραπάνω παρέμβαση μπορεί να υλοποιηθεί σε επιλεγμένες γειτονιές με προσωρινές παρεμβάσεις ενώ μέσω της αξιολόγησης των αποτελεσμάτων (δεδομένα κυκλοφορίας, περιβαλλοντικοί δείκτες) η εφαρμογή της παρέμβασης αυτής μπορεί να επεκταθεί σταδιακά σε περισσότερες περιοχές με μόνιμες υποδομές και θεσμική υποστήριξη.

- Εφαρμογή εκτεταμένου Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ), με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems) για την εξυπηρέτηση της ζήτησης για στάθμευση σύμφωνα τις προτάσεις του ΣΒΑΚ για τον ορίζοντα της 5ετίας. Ειδικότερα πρόκειται για τις περιοχές:
 - Περιοχή Α: Γούναρη & Ακτή Ποσειδώνος, Γούναρη - Ελ.Βενιζέλου – Νεωρίων – Βας.Γεωργίου Β - Λ.Γρηγ.Λαμπράκη – Ακτή Μουτσοπούλου – 2ας Μεραρχίας - Λ.Ηρώων Πολυτεχνείου – Χαρ.Τρικούπη – Σαχτούρη - Ακτή Μιαούλη – Ακτή Ποσειδώνος.
 - Περιοχή Β: Ψαρών & Αγχιάλου, Ψαρών – Καπετάν Γέρμα – Παν.Βλαχάκου – Αγχιάλου.
 - Περιοχή Γ: Ζαΐμη & Καραολή/Δημητρίου, Ζαΐμη – Σμολένσκι – Λ.Κηφισού – Εθν.Μακαρίου - Καραολή/Δημητρίου.
 - Περιοχή Δ: Φραγκιάδων & Φρεαττύδος, Φραγκιάδων – Χαρ.Τρικούπη – Ακτή Θεμιστοκλέους – Φρεαττύδος.
 - Περιοχή Ε: Ομ.Σκυλίτση & Σκουλούδη, Ομ.Σκυλίτση – Αποστόλη – Ακτή Θεμιστοκλέους – Σκουλούδη.
- Προτείνεται ο εμπλουτισμός του δικτύου ποδηλατοδρόμων με βάση το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας. Λαμβάνονται υπόψη οι κατευθύνσεις του εγκεκριμένου ΣΒΑΚ, και υιοθετείται η πρόταση για την ανάπτυξη του Μητροπολιτικού δικτύου Β΄ Φάσης σε συνδυασμό με το δίκτυο Α΄ Φάσης που προτείνεται στο σενάριο ήπιας παρέμβασης, μέσω του οποίου επιτυγχάνεται η διασύνδεση του Πειραιά με περιοχές όπως η Νίκαια, το Κερατσίνι, η Δραπετσώνα, ο Κορυδαλλός, ο Άγιος Ιωάννης – Ρέντης, το Νέο Φάληρο και ο Ταύρος. Ειδικότερα το δίκτυο αυτό διέρχεται από τις παρακάτω οδούς:
 - Μητροπολιτικό δίκτυο Β΄ Φάση
 - (Σύνδεση με Μοσχάτο – Ταύρο μέσω Θεσσαλονίκης - Κανελλοπούλου – Ανδρέα Μουράτη – Επονιτών – Πειραιώς – Ομηρίδου Σκυλίτση – Αλιπέδου – Δημητρίου Γούναρη
 - (Σύνδεση με Φάληρο μέσω Μικράς Ασίας) – 34ου Συντάγματος Πεζικού – Ηρώων Πολυτεχνείου

- Ρετσίνα – Θηβών – 25ης Μαρτίου (σύνδεση με Νίκαια – Κορυδαλλό)
- Ακτή Κονδύλη (από Αιτωλικού προς Εθνικής Ανιστάσεως & σύνδεση με Δραπετσώνα)

Το δίκτυο αυτό συνέρχεται λειτουργικά με το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων του εγκεκριμένου ΕΠΣ Αγίου Διονυσίου (ΦΕΚ 423/Δ/2022), το οποίο είχε λάβει υπόψη του τον ανωτέρω μητροπολιτικό σχεδιασμό του δικτύου ποδηλάτου.

A10.1.4.3.5. Λοιπές τεχνικές και περιβαλλοντικές υποδομές

Στο Παρεμβατικό Σενάριο, προτείνεται η πλήρης και ολοκληρωμένη εφαρμογή των μέτρων της 1ης Αναθεώρησης του ΣΔΚΠ, σε συνδυασμό με την υλοποίηση εκτεταμένων τεχνικών έργων αντιπλημμυρικής προστασίας, όπως αυτά προβλέπονται στο επικαιροποιημένο Masterplan Αντιπλημμυρικών Έργων Αττικής. Το σενάριο αυτό περιλαμβάνει παρεμβάσεις διευθέτησης υδατορεμάτων και αστικών απορροών, αύξησης της παροχετευτικότητας, κατασκευής ή ενίσχυσης τεχνικών έργων (αναβαθμοί, καταβαθμοί, αναχώματα), καθώς και συστηματική ενσωμάτωση της πλημμυρικής επικινδυνότητας στον πολεοδομικό και αναπτυξιακό σχεδιασμό. Παράλληλα, προβλέπεται η θεσμική προστασία περιοχών ελεγχόμενης κατάκλισης στις ανάντη λεκάνες που επηρεάζουν τον Πειραιά και η ανάπτυξη ολοκληρωμένων μηχανισμών πολιτικής προστασίας και διαχείρισης κρίσεων. Το παρεμβατικό σενάριο επιτυγχάνει τη μέγιστη δυνατή μείωση του πλημμυρικού κινδύνου και ενισχύει ουσιαστικά την ανθεκτικότητα της πόλης, απαιτώντας ωστόσο αυξημένους οικονομικούς πόρους, θεσμικό συντονισμό και μακροπρόθεσμο σχεδιασμό.

A10.2. Κριτήρια και δείκτες αξιολόγησης

Για την αξιολόγηση των εναλλακτικών προτάσεων και σεναρίων του Τοπικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΤΠΣ) Δήμου Πειραιά υιοθετείται η προσέγγιση της πολυκριτηριακής ανάλυσης. Η μέθοδος αυτή βασίζεται σε ένα σύνολο κριτηρίων, στόχων και μετρήσιμων δεικτών που αντικατοπτρίζουν τις τοπικές ανάγκες και ιδιαιτερότητες, τις αρχές βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς και τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης (SDGs) της Agenda 2030. Με αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται ότι η αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων ευθυγραμμίζεται με τις εθνικές και διεθνείς δεσμεύσεις και βέλτιστες πρακτικές, συμβάλλοντας σε μια ολιστική και ισορροπημένη ανάπτυξη. Η ενσωμάτωση των SDGs στη μεθοδολογία παρέχει ένα κοινό πλαίσιο αναφοράς, ώστε το τοπικό σχέδιο να συμβάλει σε παγκόσμιους στόχους όπως η κλιματική δράση, η κοινωνική ευημερία και η οικονομική ανθεκτικότητα.

Κατά τον καθορισμό των κριτηρίων αξιολόγησης ελήφθησαν υπόψη τα βασικά δεδομένα και οι κατευθύνσεις που παρουσιάζονται στο σύνολο των κεφαλαίων ανάλυσης του ΤΠΣ. Ειδικότερα στο κεφάλαιο Α9 συγκεντρωτικά, μέσα από την ανάλυση SWOT της περιοχής, αναδείχθηκαν οι κρίσιμες προκλήσεις και ευκαιρίες για το Δήμο Πειραιά, οι οποίες κατευθύνουν την επιλογή κριτηρίων. Σύμφωνα με αυτές τις

κατευθύνσεις, δίνεται έμφαση στην βιώσιμη κινητικότητα, στην πολεοδομική ανασυγκρότηση, και στην κοινωνική συνοχή. Επίσης, οι αρχές της αειφορίας (βιώσιμη ανάπτυξη, ανθεκτικότητα, κυκλική οικονομία) διέπουν τον σχεδιασμό, ενώ δίνεται προτεραιότητα σε παρεμβάσεις που προωθούν την προσβασιμότητα, την κλιματική ουδετερότητα και τη συμπερίληψη όλων των κοινωνικών ομάδων.

Με βάση τα παραπάνω, τα κριτήρια αξιολόγησης διαρθρώνονται ανά θεματικό τομέα, αντανακλώντας τις ιδιαίτερες προτεραιότητες της περιοχής μελέτης και τις στρατηγικές επιδιώξεις του ΤΠΣ. Η επιλογή των θεματικών τομέων και κριτηρίων έγινε με γνώμονα τις διαπιστωμένες προκλήσεις και ανάγκες του Δήμου, καθώς και τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού (ΡΣΑ) αλλά και Στρατηγικών Σχεδίων (ΣΟΑΠ) του Δήμου. Σε κάθε θεματική ενότητα (π.χ. οικονομία, κοινωνία, περιβάλλον κ.λπ.) αντιστοιχίζεται ένα κριτήριο αξιολόγησης ή περισσότερα, προκειμένου να εκτιμηθεί συγκριτικά η απόδοση των σεναρίων ως προς αυτή τη διάσταση. Για κάθε κριτήριο έχουν επιλεγεί ένας ή περισσότεροι **μετρήσιμοι δείκτες**, καθώς και ένας **συντελεστής βαρύτητας** (*weight*) που εκφράζει τη σχετική σημασία του κριτηρίου στην τελική αξιολόγηση. Η βαθμολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων θα πραγματοποιηθεί με βάση τις τιμές των δεικτών σε κάθε σενάριο, πολλαπλασιαζόμενες με τους συντελεστές βαρύτητας, ώστε να προκύψει ένα συνολικό βαθμολογικό αποτέλεσμα ανά σενάριο.

A10.2.1. Τομείς, Κριτήρια και Δείκτες Αξιολόγησης

Τα κριτήρια αξιολόγησης των εναλλακτικών σεναρίων ομαδοποιούνται σε έξι θεματικούς τομείς (Οικονομία, Κοινωνία, Περιβάλλον, Υποδομές, Κινητικότητα, Πολιτισμός) και σε έναν πρόσθετο τομέα που αφορά τις Χρήσεις Γης και τη Δόμηση. Η επιλογή τους στηρίζεται στα ευρήματα του Κεφαλαίου Α9 (SWOT και σύνθεση υφιστάμενης κατάστασης), στον ισχύοντα χωρικό/πολεοδομικό σχεδιασμό και στις κατευθύνσεις υπερκείμενου σχεδιασμού, με ειδική αναφορά στις ιδιαιτερότητες του Πειραιά ως πυκνοδομημένου μητροπολιτικού δήμου με διεθνή λιμενική λειτουργία, έντονες ροές μετακινήσεων και πίεση στο παράκτιο μέτωπο. Η αξιολόγηση εφαρμόζεται με κλίμακα βαθμολόγησης 1–5 ανά δείκτη (1: χαμηλή επίδοση, 5: υψηλή επίδοση). Όπου οι δείκτες δεν είναι διαθέσιμοι ως ποσοτικά μεγέθη ανά σενάριο, εφαρμόζεται τεκμηριωμένη συγκριτική εκτίμηση με βάση τα δεδομένα της μελέτης και τη σαφήνεια/επίδραση των ρυθμίσεων που ενσωματώνει κάθε σενάριο. Οι συντελεστές βαρύτητας (*weights*) εκφράζουν τις προτεραιότητες του Πειραιά, με αυξημένη στάθμιση στην κινητικότητα λόγω κορεσμού δικτύων και σύνθετης διασύνδεσης με λιμενικές λειτουργίες.

1. Οικονομία – Οικονομική Ανάπτυξη

Αξιολογείται η επίδραση του σεναρίου στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας, σε ένα περιβάλλον όπου κυριαρχούν οι υπηρεσίες και η λειτουργία του λιμένα παράγει υπερτοπικές ροές απασχόλησης και επιχειρηματικότητας. Η αξιολόγηση λαμβάνει υπόψη ότι οι χωρικές ρυθμίσεις χρήσεων γης μπορούν να

επηρεάσουν άμεσα την επενδυτική σταθερότητα, τη λειτουργική συμβατότητα δραστηριοτήτων και τη δυνατότητα εγκατάστασης/αναβάθμισης επιχειρήσεων σε περιοχές υψηλής ζήτησης.

Βασικοί δείκτες μέτρησης: Ρυθμός αύξησης τοπικού ΑΕΠ/εισοδήματος; Νέες θέσεις εργασίας (ή νέες επιχειρήσεις)

Συντελεστής βαρύτητας 0,10 (10%) : Αιτιολόγηση: αποδίδεται ουσιαστικό βάρος λόγω του μητροπολιτικού ρόλου και της συγκέντρωσης υπηρεσιών/εμπορίου, χωρίς να υποβαθμίζονται οι τομείς που αποτυπώνονται ως πιεστικότεροι στην ανάλυση του Πειραιά (κινητικότητα, πολεοδομική οργάνωση, περιβάλλον).

Σύνδεση με SDGs : SDG 8, SDG 9

2. Κοινωνία – Κοινωνική Συνοχή και Ευημερία

Εκτιμάται η συμβολή του σεναρίου στη μείωση κοινωνικών και χωρικών ανισοτήτων μεταξύ γειτονιών, στη βελτίωση πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες και στη συγκράτηση κοινωνικών πιέσεων που συνδέονται με υψηλή πυκνότητα και έντονες υπερτοπικές ροές. Η προσέγγιση λαμβάνει υπόψη ότι η λειτουργική αναδιάρθρωση του αστικού χώρου (πολεοδομικές ενότητες, κοινωφελείς υποδομές, προσβασιμότητα) επηρεάζει την καθημερινή ευημερία και την ισότητα πρόσβασης σε υπηρεσίες.

Βασικοί δείκτες μέτρησης : Ποσοστό ανεργίας (μείωση); Κάλυψη βασικών υπηρεσιών (υγεία, εκπαίδευση)

Συντελεστής βαρύτητας 0,15 (15%) : Αιτιολόγηση: προτεραιοποιείται λόγω της ανάγκης λειτουργικής αναβάθμισης γειτονιών και της συγκέντρωσης υπερτοπικών χρήσεων, με έμφαση στη διατήρηση κοινωνικής συνοχής σε συνθήκες πίεσης στον δημόσιο χώρο.

Σύνδεση με SDGs : SDG 10, SDG 3, SDG 4, SDG 8

3. Περιβάλλον – Φυσικό Περιβάλλον και Κλίμα

Αποτιμάται η επίδραση του σεναρίου στην περιβαλλοντική ποιότητα μιας παράκτιας, πυκνοδομημένης πόλης, όπου οι πιέσεις προκύπτουν από κυκλοφορία, λιμενικές λειτουργίες και περιορισμένο αστικό πράσινο. Η αξιολόγηση ενσωματώνει και την παράμετρο ανθεκτικότητας, δεδομένης της υψηλής σφράγισης επιφανειών και της ανάγκης καλύτερης διαχείρισης ομβρίων σε αστικό ιστό χωρίς αποθέματα γης καθώς και της επίτευξης των στόχων για τη προώθηση της κλιματικής ουδετερότητας του δήμου σύμφωνα με το νέο Εθνικό Κλιματικό Νόμο.

Βασικοί δείκτες μέτρησης: Ποσοστό έκτασης αστικού πρασίνου ανά κάτοικο, βαθμός προώθησης δράσεων κλιματικής ουδετερότητας σύμφωνα με τον εθνικό κλιματικό νόμο

Συντελεστής βαρύτητας : 0,15 (15%) : Αιτιολόγηση: αυξημένη στάθμιση σε σχέση με τυπικούς αστικούς δήμους, λόγω περιορισμένου πρασίνου, παράκτιου μετώπου και έντασης περιβαλλοντικών πιέσεων από μεταφορές και λιμάνι.

Σύνδεση με SDGs: SDG 15, SDG 13, SDG 11

4. Υποδομές – Τεχνικές Υποδομές (Υδρευση, Αποχέτευση, Ενέργεια, Απόβλητα)

Εκτιμάται η επάρκεια και η λειτουργική αποτελεσματικότητα των βασικών δικτύων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας σε ένα συμπαγές αστικό περιβάλλον, όπου οι ανάγκες συνδέονται με υψηλή συγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων. Η αξιολόγηση εστιάζει στη δυνατότητα βελτίωσης της ανθεκτικότητας και της ενεργειακής απόδοσης μέσω χωρικών ρυθμίσεων του ΤΠΣ, δεδομένου ότι οι ρεαλιστικές δυνατότητες παρεμβάσεων στον Πειραιά αφορούν κυρίως υφιστάμενες αστικές και κτιριακές υποδομές.

Βασικοί δείκτες μέτρησης : Βαθμός βελτίωσης της λειτουργικής επάρκειας και ανθεκτικότητας των αστικών υποδομών μέσω χωρικών ρυθμίσεων του ΤΠΣ, Δυνατότητα εφαρμογής ενεργειακής αναβάθμισης και ΑΠΕ σε κτίρια και αστικές υποδομές, Ενσωμάτωση παρεμβάσεων μείωσης πλημμυρικού κινδύνου στον δημόσιο χώρο.

Συντελεστής βαρύτητας : 0,1 (10%) : Αιτιολόγηση: αποδίδεται μεσαίο βάρος, καθώς οι υποδομές αποτελούν προϋπόθεση λειτουργίας, ενώ τα κυρίαρχα ζητήματα διαφοροποίησης σεναρίων στον Πειραιά προκύπτουν περισσότερο από την κινητικότητα, τον δημόσιο χώρο και τη θεσμική οργάνωση χρήσεων.

Σύνδεση με SDGs: SDG 6, SDG 7, SDG 12, SDG 9

5. Κινητικότητα – Βιώσιμη Κινητικότητα

Αποτιμάται η ικανότητα του σεναρίου να αντιμετωπίσει τη συμφόρηση σε κορεσμένο οδικό δίκτυο και να βελτιώσει τη λειτουργική διαχείριση των μετακινήσεων σε συνθήκες έντονων υπερτοπικών ροών από και προς τον λιμένα. Η αξιολόγηση εστιάζει στη μετατόπιση προς ΜΜΜ, πεζή μετακίνηση και ποδήλατο, καθώς και στη συστηματική υλοποίηση δράσεων ΣΒΑΚ (ειδικά σε ζητήματα στάθμευσης). Για τον Πειραιά, η κινητικότητα λειτουργεί ως καθοριστικός παράγοντας που επηρεάζει ταυτόχρονα το περιβάλλον, την ποιότητα ζωής, τη λειτουργία του δημόσιου χώρου και τη σχέση πόλης–λιμένα, γεγονός που δικαιολογεί την αυξημένη στάθμιση.

Βασικοί δείκτες μέτρησης : Μεριδίο μετακινήσεων με ΜΜΜ/πεζή/ποδήλατο (% επί του συνόλου), Υλοποίηση δράσεων ΣΒΑΚ (% πραγματοποίησης)

Συντελεστής βαρύτητας : 0,35 (35%). Αιτιολόγηση: αποδίδεται αυξημένη στάθμιση λόγω της τεκμηριωμένης κυκλοφοριακής επιβάρυνσης, της έντασης διασύνδεσης με λιμενικές λειτουργίες, της πίεσης στάθμευσης και της ανάγκης ανακατανομής οδικού χώρου σε περιβάλλον υψηλής πυκνότητας. Η

κινητικότητα λειτουργεί ως πολλαπλασιαστής επιπτώσεων (περιβάλλον, προσβασιμότητα, δημόσιος χώρος), συνεπώς επηρεάζει τη συνολική επίδοση των σεναρίων περισσότερο από κάθε άλλη θεματική.

Σύνδεση με SDGs :SDG 11, SDG 13

6. Πολιτισμός – Πολιτιστική Κληρονομιά

Εκτιμάται η προστασία και ανάδειξη πολιτιστικών πόρων που συνδέονται με την ιστορική ταυτότητα του Πειραιά (αρχαιολογικά κατάλοιπα, νεότερα μνημεία, βιομηχανική και ναυτιλιακή κληρονομιά), καθώς και η λειτουργική τους ένταξη στον αστικό ιστό και στο παράκτιο μέτωπο. Η αξιολόγηση εστιάζει στη χωρική ενσωμάτωση των πολιτιστικών πόρων και στη δυνατότητα συγκρότησης συνεκτικών πολιτιστικών διαδρομών, χωρίς να αποσπάται το κέντρο βάρους από τις κυρίαρχες λειτουργικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις του Δήμου.

Βασικοί δείκτες μέτρησης : Βαθμός χωρικής ενσωμάτωσης και ανάδειξης πολιτιστικών πόρων στον αστικό ιστό και στο παράκτιο μέτωπο, Πρόβλεψη πολιτιστικών διαδρομών και λειτουργικής σύνδεσης πολιτιστικών πόρων με δημόσιο χώρο

Συντελεστής βαρύτητας :0,1 (10%). Αιτιολόγηση: διατηρείται στοχευμένη στάθμιση ώστε να συνεκτιμάται η πολιτιστική διάσταση σε μια ιστορική πόλη-λιμένα, χωρίς να αποδυναμώνεται η αξιολόγηση των άμεσων λειτουργικών και περιβαλλοντικών προτεραιοτήτων.

Σύνδεση με SDGs: SDG 11, SDG 8, SDG 4

7. Πολεοδομική Οργάνωση – Χρήσεις Γης & Δόμηση

Αποτιμάται η ορθολογική διαχείριση χρήσεων γης και δομημένου περιβάλλοντος σε μια πόλη με πλήρη πολεοδόμηση, υψηλή πυκνότητα και τεκμηριωμένες ασυμβατότητες μεταξύ θεσμικού πλαισίου και πραγματικών χρήσεων. Η αξιολόγηση εξετάζει τη δυνατότητα λειτουργικής ιεράρχησης κεντρικών περιοχών, την εφαρμογή των νέων Πολεοδομικών Σταθεροτύπων σε σχέση με τις ανάγκες σε ΚΧ-ΚΦ χώρους, και την επίδραση των προβλέψεων του σεναρίου στη βελτίωση της χωρικής συνοχής και του δημόσιου χώρου.

Βασικοί δείκτες μέτρησης : Δείκτης δομημένης επιφάνειας/κάτοικο, Ποσοστό πρασίνου ανά κάτοικο, Βαθμός μείωσης συγκρούσεων χρήσεων γης (θεσμοθετημένη/υφιστάμενη κατάσταση)

Συντελεστής βαρύτητας :0,10 (10%). Αιτιολόγηση: αποδίδεται ουσιαστικό βάρος λόγω του τεκμηριωμένου κατακερματισμού/ασυμβατοτήτων και της ανάγκης λειτουργικής αναδιάρθρωσης κέντρων και χρήσεων, χωρίς να υποκαθιστά τη βαρύτητα της κινητικότητας.

Σύνδεση με SDGs : SDG 11, SDG 15, SDG 13

→ Πίνακας Συνοπτικής Παρουσίασης Κριτηρίων και Δεικτών

Ο παρακάτω πίνακας συνοψίζει όλα τα κριτήρια αξιολόγησης, τους βασικούς δείκτες, τους συντελεστές βαρύτητας που προτάθηκαν και τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης με τους οποίους συνδέεται κάθε κριτήριο:

Κριτήριο	Βασικοί Δείκτες Αξιολόγησης	Συντελεστής Βαρύτητας	Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης (SDGs)
Οικονομική Ανάπτυξη	- Ρυθμός αύξησης τοπικού ΑΕΠ/εισοδήματος- Νέες θέσεις εργασίας (ή νέες επιχειρήσεις)	0,10 (10%)	SDG 8 (Αξιοπρεπής Εργασία & Οικ. Ανάπτυξη) SDG 9 (Βιομηχανία, Καινοτομία & Υποδομές)
Κοινωνική Συνοχή & Ευημερία	- Ποσοστό ανεργίας (μείωση)- Κάλυψη βασικών υπηρεσιών (υγεία, εκπαίδευση ανά κάτοικο)	0,15 (15%)	SDG 10 (Μείωση Ανισοτήτων) SDG 3 (Καλή Υγεία & Ευημερία) SDG 4 (Ποιοτική Εκπαίδευση) SDG 8 (Απασχόληση)
Φυσικό Περιβάλλον & Κλίμα	- Ποσοστό έκτασης αστικού πρασίνου ανά κάτοικο, βαθμός προώθησης δράσεων κλιματικής ουδετερότητας σύμφωνα με τον εθνικό κλιματικό νόμο	0,15 (15%)	SDG 15 (Ζωή στη Στεριά) SDG 13 (Δράση για το Κλίμα) SDG 11 (Βιώσιμες Πόλεις - δημόσιοι χώροι, περιβαλλοντική ποιότητα)
Τεχνικές Υποδομές(Υδρευση, Αποχέτευση, Ενέργεια, Απόβλητα)	- Βαθμός βελτίωσης της λειτουργικής επάρκειας και ανθεκτικότητας των αστικών υποδομών μέσω χωρικών ρυθμίσεων του ΤΠΣ, Δυνατότητα εφαρμογής ενεργειακής αναβάθμισης και ΑΠΕ σε κτίρια και αστικές υποδομές, Ενσωμάτωση παρεμβάσεων μείωσης πλημμυρικού κινδύνου στον δημόσιο χώρο	0,10 (10%)	SDG 6 (Καθαρό Νερό & Αποχέτευση) SDG 7 (Καθαρή Ενέργεια) SDG 12 (Υπ. Κατανάλωση & Παραγωγή - απόβλητα) SDG 9 (Βιώσιμες Υποδομές)
Βιώσιμη Κινητικότητα	- Μερίδιο μετακινήσεων με ΜΜΜ/πεζή/ποδήλατο (% επί του συνόλου), Υλοποίηση	0,30 (30%)	SDG 11 (Βιώσιμες Πόλεις - Μεταφορές για όλους)

	δράσεων ΣΒΑΚ (% πραγματοποίησης)		SDG 13 (Κλίμα - μείωση εκπομπών από μεταφορές)
Πολιτιστική Κληρονομιά	- Βαθμός χωρικής ενσωμάτωσης και ανάδειξης πολιτιστικών πόρων στον αστικό ιστό και στο παράκτιο μέτωπο, Πρόβλεψη πολιτιστικών διαδρομών και λειτουργικής σύνδεσης πολιτιστικών πόρων με δημόσιο χώρο	0,10 (10%)	SDG 11 (Προστασία πολιτιστικής κληρονομιάς) SDG 8 (Τουρισμός & δημιουργικές βιομηχανίες) SDG 4 (Πολιτιστική εκπαίδευση/ευαισθητοποίηση)
Χρήσεις Γης & Δόμηση	- Δείκτης δομημένης επιφάνειας/κάτοικο, Ποσοστό πρασίνου ανά κάτοικο, Βαθμός μείωσης συγκρούσεων χρήσεων γης (θεσμοθετημένη/υφιστάμενη κατάσταση)	0,10 (10%)	SDG 11 (Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη, συμμετοχικός σχεδιασμός) SDG 15 (Προστασία γης από άναρχη δόμηση) SDG 13 (Πυκνή πόλη = λιγότερες εκπομπές)

Πίνακας 1 : Κριτήρια αξιολόγησης, αντίστοιχοι δείκτες, συντελεστές βαρύτητας και σύνδεση με Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης.

Ο πίνακας παρέχει μια συνοπτική επισκόπηση της πολυκριτηριακής ανάλυσης που θα εφαρμοστεί στο ΤΠΣ Δήμου Πειραιά.

A10.2.2. Μεθοδολογία Αξιολόγησης

Η αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων χωρικής οργάνωσης του Τοπικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΤΠΣ) Δήμου Πειραιά πραγματοποιείται με εφαρμογή πολυκριτηριακής ανάλυσης, η οποία επιτρέπει τη συνδυαστική αποτίμηση ετερογενών παραμέτρων χωρικού, περιβαλλοντικού, κοινωνικού, οικονομικού και λειτουργικού χαρακτήρα. Η προσέγγιση αυτή κρίνεται κατάλληλη για τον Πειραιά, δεδομένου ότι τα εξεταζόμενα σενάρια διαφοροποιούνται ταυτόχρονα ως προς περισσότερες της μίας διαστάσεις και απαιτείται ενιαίο πλαίσιο σύγκρισης που να εξασφαλίζει αναλογική στάθμιση των επιμέρους κριτηρίων.

Η μεθοδολογία βασίζεται σε σύνολο κριτηρίων και δεικτών, όπως αυτά ορίζονται στο προηγούμενο κεφάλαιο (A10.3.1), τα οποία προκύπτουν από τη σύνθεση της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, της SWOT ανάλυσης και των κατευθύνσεων του υπερκείμενου σχεδιασμού. Οι δείκτες περιλαμβάνουν τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά μεγέθη, ώστε να αποτυπώνονται επαρκώς τόσο μετρήσιμες επιδόσεις όσο και χωρικές ή λειτουργικές διαφοροποιήσεις που δεν μπορούν να εκφραστούν αποκλειστικά με αριθμητικούς όρους.

Για λόγους συγκρισιμότητας, όλοι οι δείκτες κανονικοποιούνται σε κοινή κλίμακα αξιολόγησης από το 1 έως το 5, όπου το 1 αντιστοιχεί στη χαμηλότερη δυνατή επίδοση και το 5 στην υψηλότερη δυνατή επίδοση, σε σχέση με τους στόχους του ΤΠΣ και τις ανάγκες της περιοχής μελέτης. Η κανονικοποίηση αυτή διασφαλίζει ότι δείκτες διαφορετικής φύσης και μονάδων μέτρησης μπορούν να συνεκτιμηθούν με συνεπή και διαφανή τρόπο. Στις περιπτώσεις όπου ένα κριτήριο περιλαμβάνει περισσότερους του ενός δείκτες, οι επιμέρους βαθμολογίες των δεικτών συντίθενται σε μία ενιαία βαθμολογία κριτηρίου μέσω του υπολογισμού της μέσης τιμής. Η επιλογή της μέσης τιμής αιτιολογείται από το γεγονός ότι οι δείκτες κάθε κριτηρίου θεωρούνται ισοδύναμες εκφάνσεις της ίδιας θεματικής διάστασης και, ως εκ τούτου, η μέση τιμή αποτυπώνει με ισορροπημένο τρόπο τη συνολική επίδοση του σεναρίου ως προς το συγκεκριμένο κριτήριο.

Η συμβολή κάθε κριτηρίου στη συνολική αξιολόγηση δεν είναι ισοβαρής, αλλά διαφοροποιείται μέσω της εφαρμογής συντελεστών βαρύτητας. Οι συντελεστές βαρύτητας έχουν καθοριστεί στο κεφάλαιο A10.3.1 και αντανακλούν τις προτεραιότητες και τις κρίσιμες ανάγκες του Δήμου Πειραιά, όπως αυτές προκύπτουν από την ανάλυση (π.χ. αυξημένο βάρος στην κινητικότητα λόγω κυκλοφοριακού κορεσμού και υπερτοπικών ροών). Ως βασική συνθήκη της μεθοδολογίας τίθεται ότι το άθροισμα όλων των συντελεστών βαρύτητας ισούται με 1 (100%), ώστε να διασφαλίζεται η αναλογική συμμετοχή όλων των κριτηρίων στη συνολική βαθμολογία.

Η συνολική βαθμολογία κάθε σεναρίου υπολογίζεται ως το άθροισμα των σταθμισμένων βαθμολογιών όλων των κριτηρίων, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$S = \sum_{i=1}^n (W_i \times I_i)$$

όπου:

- S : Συνολική βαθμολογία σεναρίου
- W_i : Συντελεστής βαρύτητας του κριτηρίου i
- I_i : Βαθμολογία του δείκτη i (ή μέση τιμή σε περίπτωση πολλών δεικτών ανά κριτήριο)
- n : Συνολικός αριθμός δεικτών.

Στις περιπτώσεις όπου δεν υπάρχουν διαθέσιμα ή αξιόπιστα ποσοτικά δεδομένα για τον άμεσο υπολογισμό ενός δείκτη, η βαθμολόγηση πραγματοποιείται βάσει τεκμηριωμένης επιστημονικής κρίσης του μελετητή, αξιοποιώντας ποιοτικά στοιχεία, χωρικές παρατηρήσεις και συγκριτική αποτίμηση μεταξύ των σεναρίων. Σε κάθε περίπτωση, η αξιολόγηση παραμένει εντός της ίδιας κλίμακας 1–5 και ακολουθεί ενιαία λογική τεκμηρίωσης για όλα τα σενάρια. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας βαθμολόγησης, τα αποτελέσματα της πολυκριτηριακής ανάλυσης αποτυπώνονται σε συγκεντρωτικό πίνακα αξιολόγησης, στον οποίο παρουσιάζονται αναλυτικά οι βαθμολογίες ανά δείκτη και ανά κριτήριο, η συνολική βαθμολογία κάθε σεναρίου, καθώς και η σύνδεση των κριτηρίων με τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης (SDGs) της Agenda 2030. Ο πίνακας αυτός λειτουργεί ως εργαλείο συγκριτικής αποτίμησης και υποστήριξης της επιλογής του προτεινόμενου σεναρίου, χωρίς να έχει κανονιστικό χαρακτήρα, συμβάλλοντας στη διαφανή και τεκμηριωμένη λήψη αποφάσεων στο πλαίσιο του ΤΠΣ Δήμου Πειραιά. Οι βαθμολογίες για κάθε σενάριο προκύπτουν με βάση την αξιολόγηση που θα γίνει κατά την ανάλυση. Ο πίνακας παρέχει ένα πλαίσιο για τη σύγκριση των σεναρίων και την εξαγωγή συμπερασμάτων.

A10.3. Αξιολόγηση σεναρίων, επιλογή σεναρίου βασικών επιλογών

A10.3.1. Αξιολόγηση Μηδενικού Σεναρίου

1) Οικονομική Ανάπτυξη

Το Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης διατηρεί το υφιστάμενο θεσμικό και πολεοδομικό πλαίσιο, με κυρίαρχο το ισχύον αλλά παρωχημένο ΓΠΣ και με ειδικές ρυθμίσεις ανά ζώνη (λιμένας/παραλιακή). Η έλλειψη ενιαίας θεσμικής επικαιροποίησης χρήσεων και λειτουργικής οργάνωσης σε επίπεδο Δήμου περιορίζει τη δυνατότητα να λειτουργήσει το πολεοδομικό πλαίσιο ως σταθερό χωρικό υπόβαθρο για οικονομικές δραστηριότητες, ιδίως σε ζώνες όπου καταγράφονται ασυμβατότητες θεσμοθετημένων–υφιστάμενων χρήσεων και αποτυπώνεται μετασχηματισμός παραγωγικών/παραλιμενικών περιοχών. Στο πλαίσιο αυτό, η οικονομική δυναμική του Πειραιά συνεχίζει να στηρίζεται κυρίως σε υφιστάμενες τάσεις και σε

ειδικές/σημειακές παρεμβάσεις, χωρίς κανονιστική ενσωμάτωση των στρατηγικών σχεδίων του Δήμου σε ενιαίο χωρικό πλαίσιο.

Βαθμολογία (1–5): 2

Συντελεστής βαρύτητας: 0,10

Σταθμισμένη επίδοση: 0,2

2) Κοινωνική Συνοχή και Ευημερία

Η διατήρηση του υφιστάμενου πλαισίου χωρίς ολικό επανακαθορισμό χρήσεων γης, ελέγχου επάρκειας κοινόχρηστων/κοινωφελών (με βάση μάλιστα νέα ΠΠ) δημιουργεί δομικά ζητήματα που επηρεάζουν την καθημερινή λειτουργία των γειτονιών. Επιπλέον, η πιθανή απώλεια θεσμοθετημένων ελεύθερων χώρων λόγω άρσεων απαλλοτριώσεων επιβαρύνει ιδιαίτερα περιοχές υψηλής πυκνότητας, όπου το έλλειμμα δμόσιου χώρου συνδέεται άμεσα με όρους κατοίκησης.

Βαθμολογία (1–5): 2

Συντελεστής βαρύτητας: 0,15

Σταθμισμένη επίδοση: 0,3

3) Φυσικό Περιβάλλον και Κλίμα

Στο Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης δεν προκύπτει ενιαίο πλαίσιο χωρικής ενσωμάτωσης πράσινων υποδομών και δράσεων με στόχο τη κλιματική προσαρμογή σε επίπεδο Δήμου, ενώ η διαχείριση του παράκτιου μετώπου παραμένει θεσμικά κατακερματισμένη (Master Plan λιμένα, ΠΔ παραλιακής ζώνης κ.λπ.). Η συνέχιση αποσπασματικών παρεμβάσεων και η διατήρηση πιέσεων από κυκλοφορία και λιμενικές λειτουργίες, σε περιβάλλον περιορισμένης χωρικής επάρκειας πρασίνου, δεν επιτρέπει συστηματική βελτίωση της αστικής περιβαλλοντικής ποιότητας με όρους πολεοδομικού σχεδιασμού.

Βαθμολογία (1–5): 2

Συντελεστής βαρύτητας: 0,15

Σταθμισμένη επίδοση: 0,3

4) Τεχνικές και Περιβαλλοντικές Υποδομές

Το Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης προβλέπει διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης, χωρίς νέες ολοκληρωμένες παρεμβάσεις ανθεκτικότητας και προσαρμογής. Η διαχείριση του πλημμυρικού κινδύνου περιορίζεται στη συντήρηση και στην αποσπασματική αντιμετώπιση προβλημάτων, χωρίς ουσιαστική προσαρμογή σε αναθεωρημένες εκτιμήσεις επικινδυνότητας και σενάρια κλιματικής μεταβολής, γεγονός

που διατηρεί τρωτότητα σε ζώνες υψηλής συγκέντρωσης πληθυσμού, υποδομών και λιμενικών λειτουργιών. Παράλληλα, η έλλειψη κανονιστικής χωρικής ενσωμάτωσης στρατηγικών σχεδίων (π.χ. για ενέργεια/κλίμα, ψηφιακές εφαρμογές) περιορίζει τη μετάφρασή τους σε χωρικές ρυθμίσεις που θα βελτίωναν συστηματικά την επιχειρησιακή επάρκεια των αστικών υποδομών.

Βαθμολογία (1–5): 2

Συντελεστής βαρύτητας: 0,10

Σταθμισμένη επίδοση: 0,2

5) Βιώσιμη Κινητικότητα και Προσβασιμότητα

Στο Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης η έλλειψη συνολικού, σύγχρονου πλαισίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε κανονιστική διασύνδεση με τον πολεοδομικό σχεδιασμό οδηγεί σε συνέχιση και επιβάρυνση των υφιστάμενων πιέσεων στις κορεσμένες οδικές αρτηρίες, ιδίως στις ώρες αιχμής και στις ζώνες επιρροής του λιμένα. Η διατήρηση της εξάρτησης από το ΙΧ και η ανεπαρκής λειτουργική προώθηση ενεργών τρόπων μετακίνησης, σε συνθήκες υψηλής πυκνότητας και σύνθετων κόμβων πόλης–λιμένα, επιδρά αρνητικά τόσο στο αστικό περιβάλλον (θόρυβος/ρύπανση/συμφόρηση) όσο και στην προσβασιμότητα για πεζούς, ΑμεΑ και ποδήλατο, με αποτέλεσμα να διατηρούνται εμπόδια καθημερινής μετακίνησης.

Βαθμολογία (1–5): 1

Συντελεστής βαρύτητας: 0,30

Σταθμισμένη επίδοση: 0,30

6) Πολιτιστική Κληρονομιά

Στο Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης η πολιτιστική διαχείριση παραμένει εξαρτώμενη από αποσπασματικές παρεμβάσεις και ειδικά σχέδια/έργα, χωρίς ενιαίο χωρικό πλαίσιο που να συνδέει συστηματικά πολιτιστικούς πόρους με δημόσιο χώρο, παράκτιες διαδρομές και λειτουργικές ενότητες της πόλης. Η απουσία συνολικής χωρικής ενοποίησης περιορίζει τη δυνατότητα συνέργειας μεταξύ πολιτιστικών πόρων και των αναπλάσεων/λειτουργικών ρυθμίσεων, ιδίως σε περιοχές όπου η ιστορική και βιομηχανική κληρονομιά συνδέεται με ζώνες μετασχηματισμού.

Βαθμολογία (1–5): 2

Συντελεστής βαρύτητας: 0,10

Σταθμισμένη επίδοση: 0,2

7) Χρήσεις Γης και Πολεοδομική Οργάνωση

Το Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης διατηρεί το παρωχημένο πλαίσιο του ΓΠΣ (ΦΕΚ 79/Δ/1988) και την ερμηνεία χρήσεων με βάση παλαιότερη κατηγοριοποίηση και όχι αυτή του ΠΔ 59/2018. Η μη επικαιροποίηση χρήσεων σε επίπεδο συνόλου οικοδομικών τετραγώνων διατηρεί ασάφειες, δυσχέρεια ελέγχου συμβατότητας και αναντιστοιχίες μεταξύ θεσμοθετημένων και πραγματικών χρήσεων. Επιπλέον, παραμένουν οι ασυμφωνίες μεταξύ 1ου και 2ου επιπέδου σχεδιασμού (ΓΠΣ–ΡΣ) και οι θεσμικές ασυνέχειες σε κοινόχρηστους/κοινωφελείς χώρους (εκκρεμείς απαλλοτριώσεις, κίνδυνος άρσεων), χωρίς συνολική θεραπεία σε επίπεδο Δήμου, γεγονός που επηρεάζει τη χωρική συνοχή και τον προγραμματισμό υποδομών/κέντρων.

Βαθμολογία (1–5): 1

Συντελεστής βαρύτητας: 0,10

Σταθμισμένη επίδοση: 0,10

Στο κάτωθι πίνακα περιλαμβάνεται η συνολική βαθμολογία για όλα τα εκτιμώμενα κριτήρια και δείκτες του μηδενικού σεναρίου.

Κριτήριο	Βαθμολογία (1–5)	Συντελεστής βαρύτητας	Σταθμισμένη επίδοση
1) Οικονομική Ανάπτυξη	2	0,10	0,20
2) Κοινωνική Συνοχή & Ευημερία	2	0,15	0,30
3) Φυσικό Περιβάλλον & Κλίμα	2	0,15	0,30
4) Τεχνικές & Περιβαλλοντικές Υποδομές	2	0,10	0,20
5) Βιώσιμη Κινητικότητα & Προσβασιμότητα	1	0,30	0,30
6) Πολιτιστική Κληρονομιά	2	0,10	0,20
7) Χρήσεις Γης & Πολεοδομική Οργάνωση	1	0,10	0,10
Σύνολο		1	1,60

Η συνολική βαθμολογία του Μηδενικού Σεναρίου αποτυπώνει την επίδραση της συνέχισης ενός πλαισίου όπου οι βασικές ρυθμίσεις παραμένουν παλαιές ή τμηματικές, η χωρική ενοποίηση στρατηγικών σχεδίων δεν επιτυγχάνεται σε κανονιστικό επίπεδο και οι λειτουργικές πιέσεις (ιδίως στη μετακίνηση και στη συμβατότητα χρήσεων) αντιμετωπίζονται κατά περίπτωση. Η υψηλή βαρύτητα της κινητικότητας, σε συνδυασμό με τη διατήρηση συμφόρησης και εξάρτησης από ΙΧ που περιγράφεται στο Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης, επηρεάζει καθοριστικά το συνολικό αποτέλεσμα, ενώ οι χαμηλές επιδόσεις στην πολεοδομική

οργάνωση αντανakλούν τη διατήρηση ασυμβατοτήτων και θεσμικών ασυνεχειών που τεκμηριώνονται στην ανάλυση.

A10.3.2. Αξιολόγηση Σεναρίου Ήπιας Παρέμβασης

Το σενάριο ήπιας παρέμβασης παρουσιάζει παρεμβάσεις που απορρέουν από τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού αλλά με μέτρια ένταση, ήπια παρεμβατικότητα στο σχεδιασμό και με ρεαλιστικούς ρυθμούς υλοποίησης. Στόχος είναι να μεγιστοποιηθούν τα πλεονεκτήματα και οι ευκαιρίες, περιορίζοντας παράλληλα αδυναμίες και απειλές, με λιγότερο παρεμβατικά μέτρα σε σύγκριση με το σενάριο έντονης παρέμβασης αλλά διατηρώντας τα μέτρα και τους όρους σεβασμού στο φυσικό περιβάλλον και το τοπίο. Αυτό το σενάριο θεωρείται πιο ρεαλιστικό και εφαρμόσιμο λαμβάνοντας υπόψιν τις εν γένει περιβαλλοντικές κατευθύνσεις και τις τρέχουσες τοπικές συνθήκες.

Το Σενάριο Ήπιας Παρέμβασης αποτελεί την πιο ρεαλιστική και ισορροπημένη προσέγγιση μεταξύ βιώσιμης χωρικής αναδιάρθρωσης, προστασίας φυσικού περιβάλλοντος, αστικής ανθεκτικότητας και πολεοδομικής λειτουργικότητας. Ενσωματώνει τις βασικές αρχές του υπερκείμενου σχεδιασμού και τα πρότυπα του ΠΔ 59/2018 και των νέων ΠΠ (ΦΕΚ 200/Δ/2024), χωρίς να προχωρά σε υπερβολικά παρεμβατικές ενέργειες. Η εφαρμοσιμότητα των παρεμβάσεων και ο σεβασμός στις ιδιαίτερες τοπικές συνθήκες διασφαλίζουν τη βιωσιμότητα και κοινωνική αποδοχή του σεναρίου.

Αναλυτική αξιολόγηση ανά κριτήριο:

1) Οικονομική Ανάπτυξη

Το Σενάριο Ήπιας Παρέμβασης οδηγεί σε ένα ολοκληρωμένο χωρικό σχεδιασμό και σαφώς μεγαλύτερη θεσμική σαφήνεια ως προς το καθεστώς χρήσεων γης μέσω αντιστοίχισης στο ΠΔ 59/2018 και επανεξέτασης των περιοχών στο πλαίσιο αναδιάρθρωσης των Πολεοδομικών Ενοτήτων. Η συγκεκριμένη επιλογή επιδρά θετικά στη χωρική ασφάλεια δικαίου των οικονομικών δραστηριοτήτων, καθώς μειώνει την εξάρτηση από ερμηνευτικές πρακτικές και σημειακές προσαρμογές που συνήθως δημιουργούν αβεβαιότητα (ειδικά σε κεντρικές και παραλμενικές ζώνες με έντονη μίξη χρήσεων). Επιπλέον, το σενάριο ενσωματώνει και λαμβάνει υπόψη ειδικότερες πολεοδομικές παρεμβάσεις μέσω των ΕΠΣ (Ν. Φάληρο, Ρετσίνα), άρα ενισχύει την ευθυγράμμιση των προτεινόμενων ρυθμίσεων με διαδικασίες θεσμικής ωρίμανσης που ήδη έχουν τεθεί σε κίνηση. Η οικονομική συνιστώσα του σεναρίου συνδέεται λειτουργικά με τις παρεμβάσεις βελτίωσης της διεπαφής πόλης-λίμνα (αναπλάσεις, ανάδειξη παραλιακού μετώπου, ζώνες μετάβασης, κλπ) μέσω και υιοθέτησης των εγκριθέντων στρατηγικών σχεδίων του Δήμου, καθώς αυτές επηρεάζουν την καθημερινή λειτουργία της πόλης, την εξυπηρέτηση επισκεπτών/χρηστών και την εικόνα περιοχών υψηλής ζήτησης. Παράλληλα, ο επανακαθορισμός ορίων μη οχλούσας βιομηχανίας και η κατεύθυνση εξυγίανσης της ΒΙΠΑ στην οδό Πειραιώς αποσκοπούν στη σταδιακή μετάβαση προς ηπιότερες χρήσεις, περιορίζοντας

περιβαλλοντικές οχλήσεις που επηρεάζουν την ελκυστικότητα του αστικού περιβάλλοντος. Ωστόσο, το σενάριο περιγράφεται ως μέτριας έντασης και ρεαλιστικής υλοποίησης, γεγονός που περιορίζει την προσδοκία άμεσης μεταβολής οικονομικών μεγεθών, ενώ η επίδραση παραμένει κυρίως έμμεση, μέσω θεσμικής σταθεροποίησης και βελτίωσης συνθηκών λειτουργίας.

Βαθμολογία (1–5): 3

Συντελεστής βαρύτητας: 0,10

Σταθμισμένη επίδοση: 0,3

2) Κοινωνική Συνοχή και Ευημερία

Το σενάριο προωθεί παρεμβάσεις που στοχεύουν σε περιοχές του Πειραιά με ενδείξεις χωρικής/κοινωνικής υποβάθμισης (αξιοποιούνται και τα στοιχεία του ΣΟΑΠ), με κατεύθυνση αναβάθμισης του δημόσιου χώρου και ενίσχυσης της κατοικίας. Η αναφορά σε ενεργειακή αναβάθμιση υφιστάμενων κτιρίων, καθώς και σε μορφές κοινωνικής και φοιτητικής κατοικίας όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, συνδέεται με την ανάγκη βελτίωσης όρων κατοίκησης σε πυκνοδομημένες γειτονιές, χωρίς να προϋποθέτει εκτεταμένες χωρικές ανατροπές. Παράλληλα, η πρόβλεψη εξασφάλισης των ζητούμενων με βάση τα νέα ΠΠ ΚΦ και ΚΧ χώρων αποτελεί σημαντική χωρική παρέμβαση με θετικό κοινωνικό πρόσημο και κυρίως, λειτουργεί ως μηχανισμός σταθεροποίησης του ισοζυγίου ελεύθερων χώρων και πρασίνου. Επιπλέον, οι πρακτικές «αστικού βελονισμού» (ασφαλείς σχολικές ζώνες, αναδιαμόρφωση πλατειών/νησίδων, φυτεύσεις, φωτισμός, αστικός εξοπλισμός) απαντούν σε προβλήματα καθημερινότητας και ασφάλειας, με άμεση επίδραση στην εμπειρία του κατοίκου και στην λειτουργική αποκατάσταση μικρής κλίμακας ελλειμμάτων.

Βαθμολογία (1–5):4

Συντελεστής βαρύτητας: 0,15

Σταθμισμένη επίδοση: 0,6

3) Φυσικό Περιβάλλον και Κλίμα

Το σενάριο οδηγεί σε μια χωρική αλλά και περιβαλλοντική στρατηγική με στόχο τη μείωση θερμικών νησίδων, τη βελτίωση ποιότητας αέρα και την ενίσχυση αστικής άνεσης. Η δημιουργία ενιαίου δικτύου αστικού πρασίνου που διασυνδέει υφιστάμενους υπαίθριους χώρους, η αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου με ενιαία διαδρομή περιπάτου και ενίσχυση ελεύθερης πρόσβασης στην ακτή, καθώς και η εφαρμογή πράσινων στεγών και δροσερών επιφανειών, συνιστούν μέτρα που λειτουργούν θετικά στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος μιας αστικής περιοχής. Τα “rocket parks” προσδιορίζονται ως συμπληρωματικό εργαλείο για περιοχές που δεν διαθέτουν μεγάλες διαθέσιμες επιφάνειες προς απόδοση. Παράλληλα, η πρόβλεψη ζωνών περιβαλλοντικής προτεραιότητας με μέτρα περιορισμού επιπτώσεων από

ατμοσφαιρικούς ρύπους και θορύβους που σχετίζονται με τη λιμενική δραστηριότητα ενσωματώνει την ειδική συνθήκη του Πειραιά ως πόλης-λιμένα. Η τοποθέτηση συστημάτων παρακολούθησης ρύπανσης σε επιλεγμένες θέσεις πλησίον του λιμένα και του κεντρικού ιστού δεν αποτελεί από μόνη της μέτρο μείωσης ρύπανσης, αλλά τεκμηριώνει την πρόθεση διαχείρισης με επιχειρησιακή παρακολούθηση, σε συνδυασμό με τις αναφερόμενες κατευθύνσεις για μέτρα μείωσης όχλησης από λιμενικές λειτουργίες στο πλαίσιο των αναπλάσεων πόλης-λιμένα.

Βαθμολογία (1–5):4

Συντελεστής βαρύτητας: 0,15

Σταθμισμένη επίδοση: 0,6

4) Τεχνικές και Περιβαλλοντικές Υποδομές

Το σενάριο δίνει κατεύθυνση για ανάπτυξη ψηφιακών και «έξυπνων» υποδομών με έμφαση στη διαχείριση φωτισμού, κυκλοφορίας και περιβαλλοντικών παραμέτρων, καθώς και στη βελτίωση τηλεπικοινωνιακών δικτύων μέσω εκτεταμένης χρήσης οπτικών ινών. Οι παρεμβάσεις αυτές (ως κατευθύνσεις) συνδέονται με την επιχειρησιακή λειτουργία του Δήμου και με τη δυνατότητα παρακολούθησης/διαχείρισης αστικών συστημάτων σε πραγματικό χρόνο, χωρίς να απαιτούν εκτεταμένες χωρικές δεσμεύσεις. Επιπλέον, προβλέπονται δράσεις ενεργειακής αναβάθμισης υφιστάμενων κτιρίων, οι οποίες στο πλαίσιο ενός συμπαγούς αστικού δήμου αποτελούν πρακτικά την κύρια οδό βελτίωσης ενεργειακής απόδοσης. Ωστόσο, ως προς τα δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης και διαχείρισης αποβλήτων, το κείμενο του σεναρίου δεν εισάγει συγκεκριμένα έργα επέκτασης ή τεχνικής αναβάθμισης δικτύων, αλλά κυρίως κατευθύνσεις που επιδρούν έμμεσα (συντήρηση, ενεργειακή αναβάθμιση, ψηφιακή διαχείριση, συστήματα παρακολούθησης). Συνεπώς, η επίδοση του κριτηρίου τεκμηριώνεται ως μεσαία προς καλή, με βάση την υποστήριξη επιχειρησιακής αναβάθμισης και ενεργειακής μετάβασης, χωρίς πλήρη μετασχηματισμό τεχνικών δικτύων.

Βαθμολογία (1–5): 3

Συντελεστής βαρύτητας: 0,10

Σταθμισμένη επίδοση: 0,3

5) Βιώσιμη Κινητικότητα και Προσβασιμότητα

Το σενάριο συγκεντρώνει το μεγαλύτερο εύρος περιγραφόμενων παρεμβάσεων στον τομέα κινητικότητας (ως κατευθύνσεις), καλύπτοντας τόσο στρατηγικές όσο και επιχειρησιακές διαστάσεις στηριζόμενα σε σημαντικό βαθμό στη προώθηση των κατευθύνσεων του εγκεκριμένου από το Δήμο ΣΒΑΚ. Η υπογειοποίηση του ΗΣΑΠ εντός διοικητικών ορίων και η πολυλειτουργική αξιοποίηση της απελευθερούμενης ζώνης (οδικός άξονας πρόσβασης προς λιμένα, γραμμικό πράσινο, πεζόδρομος–ποδηλατόδρομος) επηρεάζει ταυτόχρονα

τη συνοχή του αστικού ιστού και την περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής. Ο ανασχεδιασμός της χερσαίας ζώνης του λιμένα (πεζόδρομοι/ποδηλατόδρομοι, οδική ασφάλεια, bike sharing, eco-buses και ψηφιακή πληροφόρηση) αντιμετωπίζει ειδικά την πίεση που δημιουργείται από υπερτοπικές ροές επιβατών και εργαζομένων. Στο επίπεδο διαχείρισης στάθμευσης, προβλέπεται Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) με στοχευμένη εφαρμογή σε κέντρο και πέριξ νοσοκομείων, επιλογή που αντανακλά την πρακτική δυσκολία καθολικής εφαρμογής σε σύνολο Δήμου. Συμπληρωματικά, προτείνεται ενεργοποίηση θεσμοθετημένων χώρων στάθμευσης (ΦΕΚ 198/Δ/1988). Η υιοθέτηση «πράσινων διαδρομών» του ΣΒΑΚ με συγκεκριμένη απαρίθμηση αξόνων, η ανάπτυξη μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου με σύνδεση Αθήνας–Πειραιά και συνέργεια με ΕΠΣ Αγ. Διονυσίου, καθώς και τα μέτρα αποτροπής διαμπερούς κυκλοφορίας και αναδιαμόρφωσης κόμβων με πλήρη πρόβλεψη καθολικής προσβασιμότητας, συγκροτούν συνεκτικό πλαίσιο ήπιας αλλά πολυεπίπεδης παρέμβασης.

Βαθμολογία (1–5): 4

Συντελεστής βαρύτητας: 0,30

Σταθμισμένη επίδοση: 1,20

6) Πολιτιστική Κληρονομιά

Το σενάριο συνδέει ρητά τη βελτίωση της διεπαφής πόλης–λιμένα με ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού και αξιοποίηση ιστορικών κτηρίων, στο πλαίσιο πολεοδομικών αναπλάσεων και ολοκληρωμένων παρεμβάσεων. Η προσέγγιση αυτή είναι συμβατή με τον χαρακτήρα του Πειραιά ως ιστορικής πόλης-λιμένα, όπου η πολιτιστική ταυτότητα λειτουργεί ως στοιχείο αναβάθμισης του δημόσιου χώρου και του παραλιακού μετώπου. Παράλληλα, η διατύπωση περί δημιουργίας αστικών πυλώνων/ζωνών μετάβασης μεταξύ λιμένα και πόλης προσφέρει πεδίο ένταξης πολιτιστικών πόλων στη χωρική εμπειρία της πόλης, σε συνάρτηση με τις μετακινήσεις και τις διαδρομές. Επιπλέον, οι πράσινες διαδρομές του ΣΒΑΚ περιγράφονται ως άξονες σύνδεσης πολιτιστικών πόλων, σταθμών ΜΜΜ, πλατειών και λοιπών εγκαταστάσεων, γεγονός που δημιουργεί πρακτική βάση για λειτουργική σύνδεση πολιτιστικών πόρων με δημόσιο χώρο.

Βαθμολογία (1–5): 4

Συντελεστής βαρύτητας: 0,10

Σταθμισμένη επίδοση: 0,4

7) Χρήσεις Γης και Πολεοδομική Οργάνωση

Το σενάριο οδηγεί σε επικαιροποίηση χρήσεων γης μέσω πλήρους αντιστοίχισης στο ΠΔ 59/2018, θεραπεύοντας το βασικό έλλειμμα του ΓΠΣ 1988 ως προς την κατηγοριοποίηση. Παράλληλα, προωθεί αναδιάρθρωση και μείωση του αριθμού Πολεοδομικών Ενοτήτων με συγκεκριμένα κριτήρια, επιλογή που

στοχεύει στη λειτουργική συνοχή, στη δυνατότητα προγραμματισμού κοινωνικών υποδομών και στη σαφέστερη οργάνωση των περιοχών. Ο επανακαθορισμός των πολεοδομικών/τοπικών κέντρων, με δυνατότητα κατά τη φάση της πρότασης προσδιορισμού άλλης ηπιότερης χρήσης (π.χ. γενική κατοικία) ανάλογα με υφιστάμενες χρήσεις και ανάγκες, λειτουργεί ως μηχανισμός προσαρμογής των θεσμικών προβλέψεων στη σημερινή κατάσταση. Η αναδιάταξη ΚΧ/ΚΦ με βάση τα ισχύοντα ΡΣ (όπως αναλύεται ειδικότερα στο εγκεκριμένο από το Δήμο ΕΣΕΚΚ), υφιστάμενη κατάσταση και νέα πρότυπα, καθώς και η αναπλήρωση απωλειών λόγω άρσεων απαλλοτρίωσης μέσω αδόμητων δημοτικών/δημόσιων εκτάσεων, αντιμετωπίζουν (σε ένα βαθμό) το ζήτημα ισοζυγίου ελεύθερων χώρων σε συνθήκες κορεσμού. Η ενσωμάτωση του υπό έγκριση ΕΠΣ Ν. Φαλήρου και του υπό εκπόνηση ΕΠΣ Ρετσίνα (με αναφορά σε μνημόνιο συνεργασίας και κατευθύνσεις ΣΟΑΠ/ΕΖΠ4) εισάγει συνέργεια μεταξύ ειδικών σχεδίων και ΤΠΣ, περιορίζοντας τον κίνδυνο αποσπασματικών ρυθμίσεων. Τέλος, ο επανακαθορισμός ορίων μη οχλούσας βιομηχανίας και η κατεύθυνση εξυγίανσης ΒΙΠΑ στην Πειραιώς αποτελούν στοχευμένη θεραπεία ασυμβατοτήτων, με έμφαση στη σταδιακή μετάβαση σε ηπιότερες χρήσεις όπου τεκμηριώνεται περιβαλλοντική επιβάρυνση.

Βαθμολογία (1–5): 4

Συντελεστής βαρύτητας: 0,10

Σταθμισμένη επίδοση: 0,40

Στο κάτωθι πίνακα περιλαμβάνεται η συνολική βαθμολογία για όλα τα εκτιμώμενα κριτήρια και δείκτες του ήπιου σεναρίου.

Κριτήριο	Βαθμολογία (1–5)	Συντελεστής Βαρύτητας	Σταθμισμένη Επίδοση
1) Οικονομική Ανάπτυξη	3	0,10	0,30
2) Κοινωνική Συνοχή και Ευημερία	4	0,15	0,60
3) Φυσικό Περιβάλλον και Κλίμα	4	0,15	0,60
4) Τεχνικές και Περιβαλλοντικές Υποδομές	3	0,10	0,30
5) Βιώσιμη Κινητικότητα και Προσβασιμότητα	4	0,30	1,20
6) Πολιτιστική Κληρονομιά	4	0,10	0,40
7) Χρήσεις Γης και Πολεοδομική Οργάνωση	4	0,10	0,40
ΣΥΝΟΛΟ		1	3,80

A10.3.3. Αξιολόγηση Σεναρίου Έντονης Παρέμβασης

Το σενάριο έντονης παρέμβασης προβλέπει συστηματικές και ολοκληρωμένες παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση των προκλήσεων και την αξιοποίηση των δυνατοτήτων της περιοχής επέμβασης του ΤΠΣ, όπως έχουν εντοπιστεί στην Ανάλυση SWOT. Στοιχείει στη μεγιστοποίηση των πλεονεκτημάτων και ευκαιριών, περιορίζοντας παράλληλα τις αδυναμίες και τις απειλές, μέσω της εφαρμογής των κατευθύνσεων του υπερκείμενου σχεδιασμού με έντονο στοιχείο την οικονομική ανάπτυξη και την ανάπτυξη των υποδομών. Παράλληλα, προτείνεται η αυστηροποίηση των όρων και περιορισμών δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές.

1) Οικονομική Ανάπτυξη

Το Σενάριο Έντονης Παρέμβασης επιδιώκει ταχύτερη επίτευξη στόχων μέσω αυστηροποίησης όρων/περιορισμών δόμησης και επιτρεπόμενων χρήσεων, καθώς και μέσω ενίσχυσης της σύνδεσης αστικού ιστού με παραλιακό μέτωπο και ελεύθερους χώρους. Ο μηχανισμός επίδρασης στην οικονομική δυναμική είναι διττός. Από τη μία πλευρά, η αυστηροποίηση χρήσεων και η ενίσχυση οικιστικού χαρακτήρα σε ευρύτερα τμήματα γενικής κατοικίας μειώνουν την ασάφεια και τις συγκρούσεις χρήσεων σε γειτονιές, στοιχείο που λειτουργεί υπέρ της προβλεψιμότητας και της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος. Από την άλλη, η αυστηρότερη ρύθμιση και οι αυξημένες απαιτήσεις υλοποίησης (πρόσθετες απαλλοτριώσεις για αύξηση πρασίνου, εκτεταμένα έργα αντιπλημμυρικής προστασίας, εκτεταμένο ΣΕΣ) αυξάνουν τον χρόνο ωρίμανσης και το διοικητικό φορτίο, άρα η επίδραση σε δείκτες οικονομικής μεγέθυνσης και επιχειρηματικής κινητικότητας δεν τεκμηριώνεται ως άμεση. Ειδικά σε σχέση με την επιχειρηματικότητα/επενδύσεις, το σενάριο δεν εισάγει νέους μηχανισμούς προσέλκυσης, αλλά αναμορφώνει περισσότερο το πλαίσιο όρων λειτουργίας και ποιότητας χώρου. Συνεπώς, η οικονομική επίδοση αποτιμάται ως μετριοπαθής: αναμένεται λειτουργική βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, αλλά με αυξημένη πολυπλοκότητα υλοποίησης που λειτουργεί ανασταλτικά στην ταχεία απόδοση οικονομικών αποτελεσμάτων.

Βαθμολογία (1–5): 2

Συντελεστής βαρύτητας: 0,10

Σταθμισμένη επίδοση: 0,2

2) Κοινωνική Συνοχή και Ευημερία

Το σενάριο προωθεί γενικευμένη ενίσχυση οικιστικού χαρακτήρα μέσω μετατροπών γενικής κατοικίας σε αμιγή κατοικία ή σε ειδικό τύπο γενικής κατοικίας με περιορισμό χρήσεων και μεγεθών δόμησης σε τμήματα όλων των Πολεοδομικών Ενοτήτων. Ο μηχανισμός επίδρασης στη συνοχή είναι ότι περιορίζονται τοπικές

οχλήσεις και επιβαρύνσεις στις γειτονίες, άρα ενισχύεται η κατοίκηση ως κυρίαρχη λειτουργία. Παράλληλα, η αύξηση του ισοζυγίου ελεύθερων χώρων/πρασίνου δημιουργεί συνθήκες βελτίωσης του δημόσιου χώρου, με θετική επίδραση σε όρους καθημερινής ευημερίας σε πυκνοδομημένο περιβάλλον. Ωστόσο, το σενάριο περιλαμβάνει παρεμβάσεις με υψηλό βαθμό αναγκαίας χωρικής ρύθμισης στο Β επίπεδο (ΡΣΕ), ιδίως σε ότι αφορά την πιλοτική ενοποίηση ΟΤ (πεζοδρομήσεις/κατάργηση οδών, περιορισμός κυκλοφορίας στο εσωτερικό μικρών ενοτήτων) αλλά και πιθανής κοινωνικής αντίδρασης σε ότι αφορά το εκτεταμένο ΣΕΣ σε πολλαπλές περιοχές. Οι επιλογές αυτές είναι συνεπείς με στόχους βιώσιμης πόλης, αλλά προϋποθέτουν αυξημένη διοικητική ικανότητα, φάσεις εφαρμογής και κοινωνική αποδοχή για να μην δημιουργηθούν άνισες επιβαρύνσεις σε κατοίκους/επαγγελματίες ή μετατόπιση προβλημάτων στις παρυφές των «νησίδων». Η κοινωνική επίδοση, συνεπώς, αξιολογείται ως καλή αλλά όχι υψηλή, επειδή η ένταση των παρεμβάσεων αυξάνει την πιθανότητα διαφοροποιημένων επιπτώσεων ανά γειτονιά κατά τη φάση υλοποίησης.

Βαθμολογία (1–5): 2

Συντελεστής βαρύτητας: 0,15

Σταθμισμένη επίδοση: 0,30

3) Φυσικό Περιβάλλον και Κλίμα

Το σενάριο διαφοροποιείται σαφώς από το ήπιο ως προς την κλίμακα ενίσχυσης ελεύθερων χώρων και πρασίνου: προβλέπεται όχι μόνο αναπλήρωση απωλειών λόγω άρσεων απαλλοτριώσεων, αλλά και αύξηση του ισοζυγίου με αξιοποίηση πρόσθετων αδόμητων δημόσιων και ιδιωτικών εκτάσεων, με ρητή προϋπόθεση πρόσθετων πόρων και ενεργειών απαλλοτρίωσης. Ο μηχανισμός επίδρασης είναι άμεσος ως προς τον δείκτη πρασίνου/κάτοικο και τη μείωση θερμικών νησίδων, καθώς η παρέμβαση αυξάνει το διαθέσιμο περιβαλλοντικό απόθεμα σε μια πόλη κορεσμένη χωρικά. Παράλληλα, η πιλοτική ενοποίηση ΟΤ και η λειτουργία «νησίδων» με περιορισμό κυκλοφορίας στο εσωτερικό και προώθηση πράσινων/ελεύθερων χώρων συνδέεται με μείωση εκπομπών σε τοπικό επίπεδο και με δυνατότητα διαμόρφωσης ζωνών χαμηλών εκπομπών. Εντούτοις, η ένταση των παρεμβάσεων, ειδικά όπου απαιτεί απαλλοτριώσεις και μόνιμες υποδομές, αυξάνει τη θεσμική και χρηματοδοτική πολυπλοκότητα, που αποτελεί σαφή παράγοντα κινδύνου υλοποίησης. Η περιβαλλοντική επίδοση αξιολογείται υψηλή, με επιφύλαξη εφαρμοσιμότητας λόγω απαιτήσεων πόρων.

Βαθμολογία (1–5): 4

Συντελεστής βαρύτητας: 0,15

Σταθμισμένη επίδοση: 0,6

4) Τεχνικές και Περιβαλλοντικές Υποδομές

Το σενάριο προβλέπει πλήρη και ολοκληρωμένη εφαρμογή μέτρων της 1ης Αναθεώρησης του ΣΔΚΠ, σε συνδυασμό με εκτεταμένα αντιπλημμυρικά έργα όπως αυτά προβλέπονται στο επικαιροποιημένο Masterplan Αντιπλημμυρικών Έργων Αττικής. Περιλαμβάνει διευθετήσεις υδατορεμάτων και αστικών απορροών, αύξηση παροχетеυτικότητας, κατασκευή/ενίσχυση τεχνικών έργων, θεσμική προστασία περιοχών ελεγχόμενης κατάκλισης στις ανάντη λεκάνες και ανάπτυξη μηχανισμών πολιτικής προστασίας/διαχείρισης κρίσεων. Ο μηχανισμός επίδρασης είναι σαφής: μειώνεται σε μέγιστο βαθμό ο πλημμυρικός κίνδυνος και ενισχύεται η ανθεκτικότητα της πόλης μέσω συνδυασμού έργων και θεσμικών ρυθμίσεων. Η ίδια δέσμη μέτρων εισάγει, ωστόσο, υψηλές απαιτήσεις κόστους, θεσμικού συντονισμού, αδειοδοτικής ωρίμανσης και χρονικού ορίζοντα, στοιχεία που αναφέρονται ρητά στο κείμενο του σεναρίου. Συνεπώς, η τεχνική αποτελεσματικότητα αξιολογείται πολύ υψηλά, αλλά η υλοποίηση είναι σύνθετη, με πιθανότητα σταδιακής εφαρμογής και ανάγκη πολυεπίπεδης διοικητικής συνεργασίας. Αυτή η συνθήκη δεν αναιρεί την επίδοση ως προς το κριτήριο, αλλά τεκμηριώνει την επιφύλαξη ως προς το ρυθμό απόδοσης.

Βαθμολογία (1–5): 5

Συντελεστής βαρύτητας: 0,10

Σταθμισμένη επίδοση: 0,5

5) Βιώσιμη Κινητικότητα και Προσβασιμότητα

Το σενάριο εισάγει πρόσθετες παρεμβάσεις σε σχέση με το ήπιο, με έμφαση σε τρεις άξονες: πιλοτική ενοποίηση ΟΤ (superblocks μικρής κλίμακας), εκτεταμένο ΣΕΣ σε πέντε περιοχές σύμφωνα με τις προτάσεις ΣΒΑΚ, και επέκταση/εμπλουτισμό ποδηλατικού δικτύου σε μητροπολιτική κλίμακα με διασύνδεση του Πειραιά με όμορους δήμους και συνοικίες. Ο μηχανισμός επίδρασης της ενοποίησης ΟΤ είναι η απομάκρυνση διαμπερών ροών από το εσωτερικό μικρών ενοτήτων, η αύξηση πεζοδρομήσεων και η δημιουργία δημόσιων χώρων, με παράλληλη δυνατότητα λειτουργίας ως ζώνες χαμηλών εκπομπών. Το εκτεταμένο ΣΕΣ επιδιώκει έλεγχο ζήτησης στάθμευσης σε ευρύτερο τμήμα του κέντρου και των βασικών αξόνων, άρα μειώνει αναζητήσεις στάθμευσης και οργανώνει τον δημόσιο χώρο. Ταυτόχρονα, η ένταση των παρεμβάσεων αυξάνει τη λειτουργική πολυπλοκότητα: η ενοποίηση ΟΤ απαιτεί προσεκτικό σχεδιασμό περιμετρικών δικτύων, διαχείριση φορτοεκφορτώσεων, μεταβατικές λύσεις και αξιολόγηση πιλοτικών εφαρμογών πριν από μόνιμη επέκταση, όπως αναφέρει και το σενάριο. Το εκτεταμένο ΣΕΣ δημιουργεί ισχυρές απαιτήσεις ελέγχου/λειτουργίας και προϋποθέτει διοικητική επάρκεια και κοινωνική αποδοχή για να μην μεταθέτει πρόβλημα σε όμορες ζώνες. Η αύξηση του ποδηλατικού δικτύου ενισχύει τις διαδημοτικές συνδέσεις, αλλά προϋποθέτει συνέργειες και χωρική συνέχεια σε περιοχές με σύνθετες κυκλοφοριακές

συνθήκες. Συνεπώς, η επίδοση αξιολογείται υψηλή, αλλά όχι μέγιστη, λόγω του ρίσκου εφαρμοσιμότητας σε πυκνοδομημένο περιβάλλον.

Βαθμολογία (1–5): 4

Συντελεστής βαρύτητας: 0,30

Σταθμισμένη επίδοση: 1,20

6) Πολιτιστική Κληρονομιά

Το κείμενο του έντονου σεναρίου δεν εισάγει πρόσθετες, ρητά διατυπωμένες πολιτιστικές παρεμβάσεις πέραν όσων περιγράφονται στο ήπιο, ενώ στο παράκτιο/περιαστικό σκέλος αναφέρεται ρητά ότι «διατηρούνται οι ρυθμίσεις του ήπιου σεναρίου».

Βαθμολογία (1–5): 4

Συντελεστής βαρύτητας: 0,10

Σταθμισμένη επίδοση: 0,4

7) Χρήσεις Γης και Πολεοδομική Οργάνωση

Η βασική διαφοροποίηση του έντονου σεναρίου είναι η γενικευμένη αυστηροποίηση χρήσεων και όρων δόμησης, μέσω εκτεταμένης μετατροπής τμημάτων γενικής κατοικίας σε αμιγή κατοικία ή σε ειδικό τύπο γενικής κατοικίας με περιορισμό χρήσεων και μεγεθών δόμησης σε τμήματα όλων των Πολεοδομικών Ενοτήτων. Ο μηχανισμός επίδρασης είναι η ενίσχυση του οικιστικού χαρακτήρα και η μείωση τοπικών συγκρούσεων χρήσεων, σε συνδυασμό με τις παρεμβάσεις κινητικότητας (ενοποίηση ΟΤ). Παράλληλα, η αύξηση πρασίνου/ελεύθερων χώρων λειτουργεί υπέρ της κάλυψης αποκλίσεων ως προς αναλογίες ανά κάτοικο, αλλά προϋποθέτει πρόσθετες απαλλοτριώσεις και πόρους. Από την άλλη πλευρά, η καθολικότητα της αυστηροποίησης αυξάνει τη διοικητική πολυπλοκότητα εφαρμογής και το ενδεχόμενο κοινωνικών/οικονομικών αντιδράσεων, ιδιαίτερα όπου υφίστανται παραδοσιακά μικτές λειτουργίες ή εξαρτήσεις τοπικής οικονομίας από χρήσεις της γενικής κατοικίας. Η εφαρμογή, ιδίως σε κορεσμένο ιστό, απαιτεί προσεκτική μεταβατικότητα και θεσμική υποστήριξη, στοιχεία που δεν εξειδικεύονται στο κείμενο. Συνεπώς, η επίδοση αξιολογείται ως καλή, αλλά με εμφανείς προϋποθέσεις εφαρμοσιμότητας.

Βαθμολογία (1–5): 3

Συντελεστής βαρύτητας: 0,10

Σταθμισμένη επίδοση: 0,30

Στο κάτωθι πίνακα περιλαμβάνεται η συνολική βαθμολογία για όλα τα εκτιμώμενα κριτήρια και δείκτες του έντονου σεναρίου.

Κριτήριο	Βαθμολογία (1–5)	Συντελεστής Βαρύτητας	Σταθμισμένη Επίδοση
1) Οικονομική Ανάπτυξη	2	0,10	0,20
2) Κοινωνική Συνοχή και Ευημερία	2	0,15	0,30
3) Φυσικό Περιβάλλον και Κλίμα	4	0,15	0,60
4) Τεχνικές και Περιβαλλοντικές Υποδομές	5	0,10	0,50
5) Βιώσιμη Κινητικότητα και Προσβασιμότητα	4	0,30	1,20
6) Πολιτιστική Κληρονομιά	4	0,10	0,40
7) Χρήσεις Γης και Πολεοδομική Οργάνωση	3	0,10	0,30
ΣΥΝΟΛΟ		1	3,50

A10.3.4. Επιλογή Σεναρίου Βασικών Επιλογών

Η επιλογή του προτεινόμενου Σεναρίου Βασικών Επιλογών στο πλαίσιο του ΤΠΣ Δήμου Πειραιά προκύπτει από τη συγκριτική αποτίμηση των τριών εναλλακτικών σεναρίων (Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης, Ήπιας Παρέμβασης, Έντονης Παρέμβασης) όπως αυτή τεκμηριώθηκε στα προηγούμενα υποκεφάλαια της παρούσας και στηρίζεται στην πολυκριτηριακή αξιολόγηση, στη συνάφεια με τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού και στη δυνατότητα θεσμικής και διοικητικής εφαρμογής των προβλεπόμενων ρυθμίσεων. Με βάση τα αποτελέσματα της σταθμισμένης αξιολόγησης, το Σενάριο Ήπιας Παρέμβασης συγκεντρώνει την υψηλότερη συνολική επίδοση έναντι του Μηδενικού και του Έντονου Σεναρίου, ενώ ταυτόχρονα συγκροτεί το πλέον ισορροπημένο και υλοποιήσιμο πλαίσιο χωρικής οργάνωσης για έναν πλήρως πολεοδομημένο, υψηλής πυκνότητας, μητροπολιτικό δήμο με διεθνή λιμενική λειτουργία, έντονες Υπερτοπικές ροές και αυξημένες περιβαλλοντικές πιέσεις.

Το Σενάριο Μηδενικής Παρέμβασης, παρότι αποτυπώνει ρεαλιστικά την πορεία των τάσεων υπό το ισχύον καθεστώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί σενάριο βασικών επιλογών διότι αναπαράγει τις θεσμικές ασυνέχειες και τη λειτουργική απορρύθμιση που έχουν ήδη διαγνωσθεί. Η διατήρηση του παρωχημένου πλαισίου πρώτου επιπέδου, η μη αντιστοίχιση των χρήσεων γης στο ισχύον κανονιστικό πλαίσιο, η συνέχιση ασυμφωνιών μεταξύ ΓΠΣ και ΡΣ, καθώς και η αδυναμία συγκρότησης ενιαίου χωρικού υποβάθρου για την ενσωμάτωση στρατηγικών σχεδίων (κινητικότητα, περιβάλλον, ψηφιακές λειτουργίες) σημαίνουν ότι οι παρεμβάσεις παραμένουν αναγκαστικά σημειακές και αποσπασματικές. Σε ένα τέτοιο καθεστώς, η σχέση

πόλης–λιμένα και η διαχείριση του παράκτιου μετώπου καθορίζονται από παράλληλα θεσμικά εργαλεία διαφορετικής εμβέλειας χωρίς συνολική ενοποίηση, ενώ οι πιέσεις στον δημόσιο χώρο, στην κυκλοφορία και στο περιβάλλον τείνουν να εντείνονται χωρίς δυνατότητα συνεκτικής πολεοδομικής αντιμετώπισης. Η μηδενική επιλογή, συνεπώς, δεν ανταποκρίνεται στην υποχρέωση του ΤΠΣ να λειτουργήσει ως εργαλείο συνολικής επικαιροποίησης, χωρικής οργάνωσης και θεσμικής σταθεροποίησης, ιδίως σε μια πόλη όπου ο κορεσμός του χώρου και η πολυλειτουργικότητα απαιτούν καθαρούς κανόνες συμβατότητας χρήσεων και σαφή ιεράρχηση αστικών λειτουργιών.

Το Σενάριο Έντονης Παρέμβασης, από την άλλη, διαμορφώνει ένα πλαίσιο υψηλής φιλοδοξίας ως προς την ενίσχυση πρασίνου και την τεχνική θωράκιση έναντι πλημμυρικού κινδύνου, καθώς και ως προς την προώθηση μέτρων ανακατανομής του οδικού χώρου (πιλοτικές «ενοποιήσεις» οικοδομικών τετραγώνων, εκτεταμένο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, επέκταση ποδηλατικού δικτύου σε μητροπολιτική κλίμακα). Ωστόσο, η ένταση και το εύρος αυτών των παρεμβάσεων συνεπάγονται αυξημένες απαιτήσεις σε πόρους, απαλλοτριώσεις, διοικητικό συντονισμό και χρόνο ωρίμανσης, οι οποίες δεν είναι ουδέτερες σε έναν πυκνοδομημένο και λειτουργικά επιβαρυσμένο δήμο, όπου η δυνατότητα ταχείας μεταβολής χωρικών δομών είναι περιορισμένη και η κοινωνική αποδοχή μέτρων υψηλής όχλησης ή περιορισμού καθημερινών πρακτικών μετακίνησης δεν μπορεί να θεωρείται δεδομένη. Η καθολικότερη αυστηροποίηση χρήσεων και όρων δόμησης σε ευρείες ζώνες γενικής κατοικίας, η επιδίωξη σημαντικής αύξησης ελεύθερων χώρων μέσω πρόσθετων απαλλοτριώσεων, καθώς και η πλήρης εφαρμογή εκτεταμένων αντιπλημμυρικών έργων, παρότι συνεκτικές ως τεχνική στόχευση, ενσωματώνουν υψηλό βαθμό θεσμικής και επιχειρησιακής πολυπλοκότητας. Αυτό δημιουργεί αυξημένο κίνδυνο μερικής ή ασύμμετρης εφαρμογής, δηλαδή παραγωγής ενός μωσαϊκού παρεμβάσεων που δεν θα ολοκληρωθούν στον ίδιο χρονικό ορίζοντα, με πιθανές λειτουργικές μετατοπίσεις (κυκλοφοριακές μεταφορές σε περιμετρικούς άξονες, πιέσεις στάθμευσης σε γειτονικές ζώνες, καθυστερήσεις απαλλοτριώσεων) και, κατά συνέπεια, με αβεβαιότητα ως προς τη συνολική αποτελεσματικότητα. Υπό αυτή την έννοια, το έντονο σενάριο, παρότι τεχνικά συνεκτικό σε επιμέρους τομείς, δεν παρέχει την ίδια θεσμική και διοικητική ασφάλεια εφαρμογής που απαιτείται για να αποτελέσει το βασικό σενάριο ενός ΤΠΣ σε περιβάλλον υψηλού κορεσμού και πολλαπλών ανταγωνιστικών χρήσεων.

Σε αντιδιαστολή, το Σενάριο Ήπιας Παρέμβασης συγκροτεί το πλέον ισορροπημένο σχήμα μεταξύ στρατηγικής κατεύθυνσης, θεσμικής επικαιροποίησης και εφαρμοσιμότητας. Πρώτον, επιλύει βασικά θεσμικά ελλείμματα μέσω της καθολικής αντιστοίχισης των χρήσεων γης στο ΠΔ 59/2018 και της αναδιάρθρωσης των πολεοδομικών ενοτήτων με λειτουργικά κριτήρια, δημιουργώντας σαφέστερο πλαίσιο ιεράρχησης και προγραμματισμού κέντρων, κοινωνικού εξοπλισμού και κοινόχρηστων/κοινοφελών χώρων. Η επιλογή αυτή έχει πολεοδομική βαρύτητα διότι θεραπεύει την αναντιστοιχία θεσμοθετημένων και

υφιστάμενων λειτουργιών, μειώνει τις ερμηνευτικές αβεβαιότητες και επιτρέπει ενιαία αντιμετώπιση του πολεοδομικού κατακερματισμού. Δεύτερον, ενσωματώνει κρίσιμες χωρικές συνέργειες με ειδικά σχέδια που βρίσκονται σε πορεία θεσμικής ωρίμανσης (Νέο Φάληρο, περιοχή Ρετσίνα), αποτρέποντας τον κίνδυνο αποσπασματικών ρυθμίσεων και παρέχοντας συνεκτικότητα μεταξύ επιμέρους πολεοδομικών εργαλείων. Τρίτον, αντιμετωπίζει τις πιέσεις στον δημόσιο χώρο και στις υποδομές μέσω ρεαλιστικών και σταδιακά εφαρμόσιμων παρεμβάσεων: στοχευμένο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης σε περιοχές υψηλής ζήτησης, θεσμοθετημένοι χώροι στάθμευσης, πράσινες διαδρομές και ποδηλατικές υποδομές βάσει ΣΒΑΚ, καθώς και παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας και καθολικής προσβασιμότητας. Η προσέγγιση αυτή δεν προϋποθέτει γενικευμένες χωρικές ανατροπές, αλλά οργανώνει ένα λειτουργικό πλαίσιο που μπορεί να εφαρμοστεί με διαχειρίσιμη διοικητική επιβάρυνση και με δυνατότητα παρακολούθησης αποτελεσμάτων.

Στο πεδίο περιβάλλοντος και κλιματικής προσαρμογής, το ήπιο σενάριο εισάγει συντεταγμένη στρατηγική πράσινων υποδομών και βελτίωσης μικροκλίματος (δίκτυο αστικού πρασίνου, παρεμβάσεις στο παράκτιο μέτωπο, rocket parks, πράσινες στέγες και δροσερές επιφάνειες), καθώς και ζώνες περιβαλλοντικής προτεραιότητας για τη μείωση ρύπων και θορύβου που συνδέονται με τη λιμενική λειτουργία. Στην αντιπλημμυρική διάσταση, ακολουθεί την αρχή της ενσωμάτωσης κατευθύνσεων και χαρτών κινδύνου στον πολεοδομικό σχεδιασμό και προκρίνει στοχευμένες παρεμβάσεις χαμηλής έως μέσης έντασης, με έμφαση στη μείωση επιφανειακής απορροής και στη συνδυαστική χρήση πράσινων και γκρι υποδομών. Έτσι επιτυγχάνει ουσιαστική βελτίωση ανθεκτικότητας χωρίς να μεταθέτει το επίκεντρο του ΤΠΣ σε έργα εξαιρετικά υψηλού κόστους και μακρού χρόνου ωρίμανσης, που θα απαιτούσαν διαφορετική κλίμακα θεσμικού χειρισμού.

Επιπροσθέτως, το ήπιο σενάριο είναι συμβατό με την αρχή περιορισμού της διάχυσης και της πίεσης στον χώρο, όπως αυτή μεταφράζεται για έναν κορεσμένο δήμο: η πολεοδομική «επέκταση» δεν αποτελεί διαθέσιμη επιλογή, άρα η βελτίωση επιδιώκεται μέσω αναδιάρθρωσης, αναπλάσεων, εξυγίανσης χρήσεων και ενίσχυσης του δημόσιου χώρου. Η επιλεγμένη ένταση παρεμβάσεων επιτρέπει να τεθούν σαφείς κανόνες και κατευθύνσεις για πολυκεντρικότητα, λειτουργική οργάνωση και αναβάθμιση γειτονιών, χωρίς να δημιουργούνται υπέρμετροι κίνδυνοι ασυμβατότητας με τις υφιστάμενες αστικές λειτουργίες και χωρίς να απαιτείται βαθμός κοινωνικής προσαρμογής που υπερβαίνει τις συνθήκες ρεαλιστικής εφαρμογής ενός ΤΠΣ.

Με βάση τα παραπάνω, και σύμφωνα με τα αποτελέσματα της συγκριτικής αξιολόγησης, το Σενάριο Ήπιας Παρέμβασης επιλέγεται ως Σενάριο Βασικών Επιλογών. Η επιλογή αυτή τεκμηριώνεται από την υψηλότερη συνολική επίδοση στην πολυκριτηριακή αποτίμηση, αλλά κυρίως από το γεγονός ότι συγκεντρώνει την αναγκαία ισορροπία μεταξύ περιβαλλοντικής προστασίας, λειτουργικής οργάνωσης, βελτίωσης

κινητικότητας και προσβασιμότητας, κοινωνικής συνοχής και θεσμικής ωριμότητας. Ταυτόχρονα, αποφεύγει αφενός την αδυναμία του μηδενικού σεναρίου να αντιμετωπίσει συστημικές παθογένειες και αφετέρου την αυξημένη θεσμική/διοικητική έκθεση του έντονου σεναρίου σε κινδύνους εφαρμοσιμότητας και κοινωνικής αποδοχής. Συνεπώς, το ήπιο σενάριο συνιστά το καταλληλότερο πλαίσιο για τις βασικές επιλογές του ΤΠΣ Δήμου Πειραιά, εντός των πραγματικών χωρικών και θεσμικών περιορισμών της περιοχής μελέτης και σε συνέπεια με τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού.

A10.4. Βασικές υποθέσεις προγραμματικών μεγεθών σε ορίζοντα 5ετίας και 15ετίας

Σύμφωνα με τα Πολεοδομικά Πρότυπα (ΦΕΚ 200Δ/2024) για την εκτίμηση/πρόβλεψη του «Πληθυσμού Σχεδιασμού» (ΠΛΣ) κατά τον χρόνο-στόχο του πολεοδομικού σχεδιασμού (δηλαδή για μία 5ετία έως 20ετία), αναζητούνται και αξιοποιούνται με συνδυαστικό τρόπο αξιόπιστα δεδομένα επίσημων πηγών όπως της ΕΛΣΑΤ, της Ευρωπαϊκής Στατιστικής Υπηρεσίας (EUROSTAT), αναγνωρισμένων ερευνητικών κέντρων της χώρας. Σε περίπτωση που τα παραπάνω στοιχεία κρίνονται ανεπαρκή, ή μη κατάλληλα, και μετά από σχετική τεκμηρίωση του μελετητή, εφαρμόζεται η μέθοδος του «μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής του πληθυσμού», με βάση την παρακάτω σχέση:

$$P_{t+n} = P_t(1+r)^n$$

όπου « P_t » είναι ο ΠΛΒ κατά τη χρονική στιγμή « t » της έναρξης του πολεοδομικού σχεδιασμού, « n » είναι ο αριθμός των ετών που αντιστοιχούν στον χρόνο-στόχο του πολεοδομικού σχεδιασμού (δηλαδή κατά περίπτωση έως 20 έτη), « P_{t+n} » είναι ο ΠΛΣ κατά τον χρόνο-στόχο του πολεοδομικού σχεδιασμού, και « r » είναι ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του ΠΠΛ (θετικός ή αρνητικός) κατά τη δεκαετία που έχει προηγηθεί από τη χρονική στιγμή έναρξης του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης ανάλυσης του ΤΠΣ, τα διαθέσιμα πληθυσμιακά δεδομένα είναι αυτά της πρόσφατης απογραφής μόνιμου πληθυσμού για το 2021. Επιπρόσθετα στο κεφάλαιο Α2 της ανάλυσης, αξιοποιώντας τη προτεινόμενη μεθοδολογία των πολεοδομικών προτύπων για το Πληθυσμό Βάσης (ΠΛΒ) έγινε η εκτίμηση του μέσου τόσο στοιχείων προβολής του ΠΠΛ για το 2011 όσο και μέσω ενεργειακών καταναλώσεων από στοιχεία του ΔΕΔΔΗΕ. Τα διαθέσιμα δε στοιχεία άλλων έγκριτων φορέων για πληθυσμιακές μεταβολές (π.χ. Eurostat) δεν είναι διαθέσιμα σε επίπεδο χαμηλότερο από αυτό της Περιφέρειας. Ως εκ τούτου για το παρόν κεφάλαιο των υποθέσεων πραγματικών μεγεθών αξιοποιείται η μέθοδος του μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής του πληθυσμού, λαμβάνοντας υπόψιν την αναλογία του πληθυσμού του Δήμου Πειραιά ανά Πολεοδομική Ενότητα αξιοποιώντας στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (πληθυσμός ανά Ο.Τ.).

Πίνακας 2: Πληθυσμιακά μεγέθη σε ορίζοντα 5ετίας και 15ετίας

ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2011	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2021	Μ.Ε.Ρ.Μ. (r) 2011-2021	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΒΑΣΗΣ (ΠΛΒ)	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ 2028	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ 2038
Π.Ε. 111	4.911	5.045	0,27%	4.974	5.041	5.179
Π.Ε. 112	3.601	3.699	0,27%	3.647	3.697	3.798
Π.Ε. 121	4.420	4.540	0,27%	4.476	4.537	4.661
Π.Ε. 122	3.601	3.699	0,27%	3.647	3.697	3.798
Π.Ε. 123	3.110	3.195	0,27%	3.150	3.193	3.280
Π.Ε. 124	2.455	2.522	0,27%	2.487	2.521	2.589
Π.Ε. 131	4.747	4.876	0,27%	4.808	4.873	5.006
Π.Ε. 132	4.420	4.540	0,27%	4.476	4.537	4.661
Π.Ε. 133	5.238	5.381	0,27%	5.305	5.377	5.524
Π.Ε. 134	2.946	3.027	0,27%	2.984	3.025	3.107
Π.Ε. 141	2.946	3.027	0,27%	2.984	3.025	3.107
Π.Ε. 142	3.274	3.363	0,27%	3.316	3.361	3.452
Π.Ε. 143	4.420	4.540	0,27%	4.476	4.537	4.661
Π.Ε. 211	1.473	1.513	0,27%	1.492	1.512	1.554
Π.Ε. 212	1.637	1.682	0,27%	1.658	1.680	1.726
Π.Ε. 213	2.783	2.859	0,27%	2.818	2.857	2.935
Π.Ε. 214	2.783	2.859	0,27%	2.818	2.857	2.935
Π.Ε. 221	2.946	3.027	0,27%	2.984	3.025	3.107
Π.Ε. 222	3.437	3.531	0,27%	3.482	3.529	3.625
Π.Ε. 223	327	336	0,27%	332	336	345
Π.Ε. 224	3.110	3.195	0,27%	3.150	3.193	3.280
Π.Ε. 225	3.274	3.363	0,27%	3.316	3.361	3.452
Π.Ε. 231	164	168	0,27%	166	168	173
Π.Ε. 232	3.765	3.867	0,27%	3.813	3.865	3.970
Π.Ε. 233	3.110	3.195	0,27%	3.150	3.193	3.280
Π.Ε. 311	4.583	4.708	0,27%	4.642	4.705	4.833
Π.Ε. 312	6.056	6.222	0,27%	6.134	6.217	6.387
Π.Ε. 321	164	168	0,27%	166	168	173
Π.Ε. 331	4.092	4.204	0,27%	4.145	4.201	4.315
Π.Ε. 411	3.929	4.036	0,27%	3.979	4.033	4.143
Π.Ε. 412	3.929	4.036	0,27%	3.979	4.033	4.143
Π.Ε. 413	2.946	3.027	0,27%	2.984	3.025	3.107
Π.Ε. 421	491	504	0,27%	497	504	518
Π.Ε. 431	2.619	2.690	0,27%	2.653	2.689	2.762
Π.Ε. 441	4.583	4.708	0,27%	4.642	4.705	4.833
Π.Ε. 442	1.801	1.850	0,27%	1.824	1.848	1.899
Π.Ε. 451	4.092	4.204	0,27%	4.145	4.201	4.315
Π.Ε. 452	3.274	3.363	0,27%	3.316	3.361	3.452
Π.Ε. 453	2.946	3.027	0,27%	2.984	3.025	3.107

ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2011	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2021	Μ.Ε.Ρ.Μ. (r) 2011-2021	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΒΑΣΗΣ (Πλβ)	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ 2028	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ 2038
Π.Ε. 511	3.274	3.363	0,27%	3.316	3.361	3.452
Π.Ε. 512	2.783	2.859	0,27%	2.818	2.857	2.935
Π.Ε. 513	3.601	3.699	0,27%	3.647	3.697	3.798
Π.Ε. 514	4.256	4.372	0,27%	4.311	4.369	4.488
Π.Ε. 521	4.420	4.540	0,27%	4.476	4.537	4.661
Π.Ε. 522	4.092	4.204	0,27%	4.145	4.201	4.315
Π.Ε. 531	3.601	3.699	0,27%	3.647	3.697	3.798
Π.Ε. 532	4.092	4.204	0,27%	4.145	4.201	4.315
Π.Ε. 533	3.274	3.363	0,27%	3.316	3.361	3.452
Π.Ε. 541	3.929	4.036	0,27%	3.979	4.033	4.143
Π.Ε. 542	1.637	1.682	0,27%	1.658	1.680	1.726
Π.Ε. 551	164	168	0,27%	166	168	173
Εκτός	164	168	0,27%	166	168	173
ΣΥΝΟΛΟ	163.688	168.152	0,27%	165.791	168.036	172.619

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία