

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΡΕΥΝΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΑΝΙΑΤΙΚΑ.



ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ : ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΑΣ ΜΗΝΑΣ

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ

Δρ. Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π.

ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ 2009 - 2010

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ ΤΟΜΕΑΣ

Πτυχιακή Εργασία με θέμα : ΕΡΕΥΝΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΑΝΙΑΤΙΚΑ.

Σπουδαστές : ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΑΣ ΜΗΝΑΣ

ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Επιβλέπων : ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ Δρ. Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π.

Έτος Εκπόνησης : 2010

Ευχαριστίες οφείλονται στον επιβλέποντα καθηγητή κ. Γιώργο Βαρελίδη και κ. Πόπη Βαρελίδου για την βοήθεια που μας παρείχαν κατά την διάρκεια διεξαγωγής της εργασίας μας. Επίσης ευχαριστίες εκφράζονται στο Δήμο Πειραιά και τη δημοτική βιβλιοθήκη για την παραχώρηση πληροφοριών και βιβλιογραφίας σχετικά με την περιοχή. Τέλος θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε την κ. Ευσταθία Παπαϊωάννου για τις νομικές πληροφορίες που μας παρείχε.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	14
ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ	
1.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΙΚΙΣΜΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	17
1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ	18
1.2.1. ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	21
1.2.2. ΠΕΜΠΤΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ	22
1.2.3. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	23
1.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΟ Ε ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ	24
ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ	
2.1 ΠΕΡΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ	27
2.1.1. ΟΙ ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ	28
2.1.2. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	30
2.1.3. ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΜΑΝΙΑΤΙΚΩΝ	36
2.1.4. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ Δ ΚΑΙ Ε ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ	42
2.1.5. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ	43
2.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ - ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	44
2.2.1. ΑΙΤΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ	46
2.2.2. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ	47
2.2.3. ΚΡΑΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	48
2.2.4. ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	49
2.2.4.1. ΜΕΤΡΟ	49
2.2.4.2. ΤΡΑΜ	50
2.2.5. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	52
2.2.6. ΧΑΡΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ	55

2.2.7. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ	56
2.2.8. ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ	58
2.3 ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	59
2.3.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	60
2.3.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΗΜΟ	68
2.3.3. ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ & ΑΜΕΑ	69
2.4 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ	70
2.4.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	71
2.4.2. ΧΑΡΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΠΕΜΠΤΟΥ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ	75
2.4.3. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ	76
2.5 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΠΟ ΙΔΙΩΤΕΣ	78
2.5.1. ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΔΗΜΟΣΙΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΑΠΟ ΙΔΙΩΤΕΣ	79
2.5.2. ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ ΟΣΩΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΙΔΙΩΤΩΝ ΣΕ ΔΗΜΟΣΙΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ	80
2.5.3. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	83
2.5.4. ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΠΟ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΙΔΙΩΤΩΝ	84
ΔΟΜΗΣΗ	
3.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ	85
3.1.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	86
3.1.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΝΤΑΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	89
3.2 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	90
3.3 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	95
3.3.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	95
3.3.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ	99
3.4 ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ	101

3.5 ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ	109
3.5.1 ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ	110
3.5.1.1 ΑΣΚΛΗΠΕΙΟ	110
3.5.1.2. ΤΟ ΙΕΡΟ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΟΥΣ	112
3.5.1.3. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	113
3.5.1.4. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΛΥΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΜΝΗΜΕΙΩΝ	114
3.5.2 ΗΜΙΠΑΙΘΡΙΟΙ, ΥΠΟΓΕΙΟΙ	115
3.5.2.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	117
3.5.2.2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΗΜΙΥΠΑΙΘΡΙΩΝ	118
3.5.3 ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ ΣΕ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΕΚΑΕΤΙΕΣ (ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ)	119
3.5.3.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	120
3.5.3.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ	124
3.5.4 ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΠΑΡΑΡΕΜΜΑΤΙΑ ΔΟΜΗΣΗ	124
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	
4.1 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	129
4.1.1. ΧΑΡΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	130
4.1.2. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	131
4.2 ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	132
4.2.1. ΧΑΡΤΗΣ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	133
4.2.2. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	136
4.3 ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	137
4.3.1. ΙΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΤΜΩΝ ΤΟΥΣ	137
4.3.2. ΠΗΓΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	138
4.3.3. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	139
4.3.4. ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ	139
4.4 ΑΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΟΧΛΗΣΕΙΣ	140
4.4.1. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΠΛΗΣΙΟΝ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ	140
4.4.2. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	141

4.4.3. ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΜΒΛΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ	145
4.5 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ	148
4.5.1. ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΕΙΩΣΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΩΝ ΡΥΠΩΝ	149
4.6 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ	150
4.6.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ	155
4.6.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΗΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΟΜΙΔΗ ΤΩΝ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ	156 157
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	158
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	161

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1. Το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλεως που περιβάλλουν το Πειραιά, (Νίκαια, Κορυδαλλός, Κερατσίνι, Πέραμα, Δραπετσώνα, Άγιος Ιωάννης Ρέντης). **[πηγή: googlemap]**

Εικόνα 2. Η οριοθετημένη περιοχή του Δήμου Κερατσινίου. **[πηγή: googlemap]**

Εικόνα 3. Ο οργανισμός λιμένος Πειραιώς. **[πηγή: googlemap]**

Εικόνα 5. Οι πύλες του λιμένος Πειραιά. **[πηγή : Wikipedia]**

Εικόνα 5. Το 5^ο Διαμέρισμα Πειραιά. **[πηγή: πολεοδομία Δήμου Πειραιά]**

Εικόνα 6. Η εκκλησία της Αγίας Σοφίας. **[πηγή: googlemap]**

Εικόνα 7. Η περιοχή Καλιφόρνια- Παλαμηδίου- Αγία Σοφία τη δεκαετία του 1930 **[πηγή : <http://3.bp.blogspot.com>]**

Εικόνα 8. Φωτογραφία του 1930 στην οποία απεικονίζεται ο Καραβιάς, η Αγία Σοφία, τα Μανιάτικα, ο Άγιος Δημήτριος και το Κερατσίνι **[πηγή : [αρχείο εφημερίδας ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ](#)]**

Εικόνα 9. Ο κινηματογράφος "Σαλόν ντε αλ". **[πηγή : www.koutouzis.gr]**

Εικόνα 10. Συμβολή των οδών Λακωνίας & Παλαμηδίου κινηματογράφος "ΚΡΟΝΙΟΝ". **[πηγή : <http://cinemahellas.blogspot.com/2009/05/cine-photo-gallery-41.html>]**

Εικόνα 11. Οι εγκαταστάσεις του Ο.Λ.Π.

Εικόνα 12. Τα «Οικόπεδα ΧΡΩΠΕΙ»

Εικόνα 13. ΚΑΜΙΝΙΑ **[Πηγή : Πολεοδομία Πειραιά, Λεωφόρο Θηβών.]**

Εικόνα 14. Η Αγία Σοφία Μανιάτικων **Πηγή: [www.googlemap.com]**

Εικόνα 15. Ο λόφος Βώκου

Εικόνα 16. Το πάρκο Δηλαβέρη **Πηγή: [www.enet.gr]**

Εικόνα 17. Το πάρκο Δηλαβέρη **Πηγή:** [www.enef.gr]

Εικόνα 18. Το πάρκο Δηλαβέρη **Πηγή:** [www.enef.gr]

Εικόνα 19 εργοστάσιο κλωστοϋφαντουργίας του Ρετσίνα στον Πειραιά **Πηγή:** [www.enef.gr/?i=news.el.article&id=52177]

Εικόνα 20. Η πλατεία Βώκου

Εικόνα 21 Το πάρκο Δηλαβέρη. **[πηγή: googlemap]**

Εικόνα 22. Χάρτης επέκτασης της γραμμής 3 του μετρό **[Πηγή :ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.]**

Εικόνα 23. Χάρτης επέκτασης της γραμμής του ΤΡΑΜ. **[Πηγή :ΤΡΑΜ Α.Ε.]**

Εικόνες 24 & 25. Πλάτος δρόμων

Εικόνα 26. Δρομολόγια της τοπικής συγκοινωνίας

Εικόνα 27. Το πρόβλημα με τα διπλοπαρκαρισμένα αυτοκίνητα.

Εικόνα 28. Δρομολόγια της τοπικής συγκοινωνίας

Εικόνα 29. Κατειλημμένα πεζοδρόμια

Εικόνα 30. Αναξιοποίητα οικόπεδα

Εικόνα 31. Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης

Εικόνα 32. Αιτωλικού και Παλαμηδίου

Εικόνα 33. Αίμου και Φωτίου Κοριστάς

Εικόνα 34. Ανάγκη για δημιουργία χώρων στάθμευσης

Εικόνα 35. Άρθρο 48 του ΚΟΚ

Εικόνα 36. Εγκαταλελειμμένα αυτοκίνητα

Εικόνα 37. Η έλλειψη χώρων στάθμευσης **[Πηγή /www.ecomobility.gr]**

Εικόνα 38. Αγ. Σοφίας και Λακωνίας

Εικόνα 39. Δράμας και Αιτωλικού

Εικόνα 40. Γραβιάς και Δερβενακίων

Εικόνα 41. Κατάληψη πεζοδρομίων

Εικόνα 42. Σημεία πλήρους εγκατάλειψης όπως αυτά της εικόνας επισημάναμε στη κεντρική περιοχή των Μανιάτικων, η οποία είναι η εγγεγραμμένη στο χάρτη που παραθέτουμε στον χάρτη.

Εικόνα 43. Αιτωλικού και Παλαμηδίου

Εικόνα 44. στην περιοχή του Παγκρατίου

Εικόνα 45. Αυθαίρετη εκμετάλλευση δημόσιων χώρων μέσω κατάληψης πεζοδρομίων απο επιχειρήσεις.

Εικόνα 46. Αυθαίρετη εκμετάλλευση δημόσιων χώρων

Εικόνα 47. Η συνοικία των Μανιάτικων χωρίζεται νοητά σε δύο τύπους πολεοδομικής οργάνωσης.

Εικόνα 48. Το πλάτος του δρόμου

Εικόνα 49. Ρυμοτομία

Εικόνα 50. Ρυμοτομία

Εικόνα 51. Η περιοχή γύρω απο την εκκλησιά της Αγίας Σοφίας

Εικόνα 52. οδό Παλαμηδίου.

Εικόνα 53. Χρήση γης

Εικόνα 54. Το 1922 πρόσφυγες από τη Μ. Ασία εγκαταστάθηκαν μαζικά στο Αιγάλεω. Πολλά

Εικόνα 55.

Εικόνα 56. Νεοκλασικό κτίριο

Εικόνα 62. Εγκαταλελειμμένοι χώροι

Εικόνα 63. Σύγχρονες πολυκατοικίες πλησίον εγκαταλελειμμένων χώρων

Εικόνα 64. Το ιερό του Ηρακλέους

Εικόνα 65. Η εκκλησία της Αγίας Σοφίας

Εικόνα 66. ημιυπαιθριος χώρος .

Εικόνες 67 & 68. πολεοδομική οργάνωση,

Εικόνες 69 & 70. προσφυγικές κατοικίες.

Εικόνα 71 προσφυγικές κατοικίες.

Εικόνα 72. Ο αγωγός της οδού Δωδεκανήσου

Εικόνα 73. Παραρεμμάτια δόμηση

Εικόνες 74 & 75.. Ο αγωγός της οδού Μουτσοπούλου

Εικόνα 76. Χάρτης ρεμμάτων

Εικόνα 77.

Εικόνα 78 & 79. Σε κοντινή απόσταση απο το πάρκο Δηλαβέρη βρίσκονται βιοτεχνικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις.

Εικόνα 80 & 81. Στα σύνορα του Δήμου Πειραιά με το Δήμο Νίκαιας.

Εικόνα 88. Χάρτης (συνύπαρξη της αστικής και βιομηχανικής ζώνης)

Εικόνα 89, 90 & 91. Βιοτεχνικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις

Εικόνες 92 & 93. Τα πρατήρια υγρών καυσίμων

Εικόνα 94. Λαϊκή αγορά

Εικόνα 96. Δημόσια σχολεία και Νηπιαγωγεία

Εικόνα 97. Εικόνα 97. Η υποχρεωτική δημιουργία χώρων στάθμευσης εντός της πολυκατοικίας αποτέλεσε μέτρο που άμβλυσε το πρόβλημα των χώρων στάθμευσης στο Λεκανοπέδιο συνεπώς και στο Δήμο Πειραιά

Εικόνα 98. Οι συγκεντρώσεις διοξειδίου του θείου **[Πηγή «Μελέτη κατανομής αερομεταφερόμενων ρύπων στο Θριάσιο Πεδίο,]**

Εικόνα 99. Η εξέλιξη του διοξειδίου του αζώτου **[Πηγή «Μελέτη κατανομής αερομεταφερόμενων ρύπων στο Θριάσιο Πεδίο,]**

Εικόνα 100. Πορεία των ρύπων υδρογονάνθρακα στο διάστημα 1990-1996, **[Πηγή «Μελέτη κατανομής αερομεταφερόμενων ρύπων στο Θριάσιο Πεδίο,]**

Εικόνα 101. Η ποσότητα όζοντος στην ατμόσφαιρα της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά . **[Πηγή «Μελέτη κατανομής αερομεταφερόμενων ρύπων στο Θριάσιο Πεδίο,]**

Εικόνα 102. Η συλλογή και η αποκομιδή σκουπιδιών

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στα πλαίσια της εκπόνησης της πτυχιακής μας εργασίας ασχοληθήκαμε με την διερεύνηση της περιοχής Μανιάτικα του Δήμου Πειραιά. Στόχος της μελέτης μας είναι η ανάδειξη των καθημερινών προβλημάτων των κατοίκων της περιοχής που οφείλονται κυρίως στην γειτνίαση του Δήμου με την λιμενοβιομηχανική ζώνη. Παράλληλα παραθέτουμε τις απόψεις μας και τρόπους βελτιστοποίησης της ποιότητας ζωής στο Δήμο. Για την σύνταξη της πτυχιακής μας εργασίας, χρησιμοποιήσαμε βιβλιογραφία που ασχολείται με την πολεοδομική αναδιάταξη μιας περιοχής αλλά και φωτογραφικό υλικό από επί τόπου έρευνα στη περιοχή.

Παράλληλα η παρούσα καταγραφή έχει ως στόχο την αποτύπωση των καταλήψεων από χρήσεις αναψυχής που συναντάται στους δημόσιους ελεύθερους χώρους του Πειραιά, δηλαδή σε πλατείες, κήπους, πεζοδρόμους, πεζοδρόμια, και ακτές. Η καταγραφή έγινε το διάστημα Νοεμβρίου 2009 - Ιανουαρίου 2010 και κάλυψε το πέμπτο δημοτικό διαμέρισμα του Δήμου Πειραιά. Πραγματοποιήθηκαν επιτόπου μετρήσεις και φωτογραφήσεις στο σύνολο της έκτασης. Ως χαρτογραφικά υπόβαθρα χρησιμοποιήθηκαν συνδυασμένα οι χάρτες της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, οι αεροφωτογραφίες της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού και οι δορυφορικές απεικονίσεις του Google Earth.

Αντιλαμβανόμενοι την κρισιμότητα της παρούσας κατάστασης στο Δήμο στοχεύουμε μέσα από αυτή την εργασία τα εξής:

1. Παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης
2. Εντοπισμός προβλημάτων και δυσλειτουργιών για την εύρυθμη λειτουργία της πόλης
3. Προτάσεις αντιμετώπισης των όποιων προβλημάτων
4. Παρουσίαση των ενεργειών του Δήμου για την αντιμετώπιση των όποιων προβλημάτων

Η μελέτη μας διήρκησε 9 μήνες μέσα στους οποίους μελετήσαμε την συνοικία μέσα από την υπάρχουσα βιβλιογραφία, από συζητήσεις με τους κατοίκους και πορείες μέσα στο Δήμο. Το φωτογραφικό υλικό που συλλέξαμε θα τεκμηριώσει τις απόψεις που θα διατυπώσουμε μέσα στην εργασία και μέσα από αναλυτικό χάρτη, ο αναγνώστης θα είναι σε θέση να κατανοήσει την υπάρχουσα κατάσταση του Δήμου.

Η περιοχή των Μανιάτικων είναι μια χαρακτηριστική περίπτωση υποβαθμισμένης αστικής ζώνης η οποία δεν οργανώθηκε ούτε ρυμοτομήθηκε όπως θα έπρεπε όταν ακόμα η κατάσταση ήταν μη αναστρέψιμη. Η ποιότητα του περιβάλλοντος και η βιώσιμη ανάπτυξη της συνοικίας απειλούνται από τη ρύπανση, από κινδύνους που προέρχονται από τις δραστηριότητες των βιομηχανιών, καθώς επίσης και από την άναρχη αστικοποίηση που συρρικνώνει τους ελεύθερους δημόσιους χώρους και περιορίζει την αβίαστη πρόσβαση των πολιτών στο θαλάσσιο μέτωπο.

Ο πολεοδομικός και αστικός σχεδιασμός του Δήμου του Πειραιά και η υποβάθμιση του περιβάλλοντος επηρεάζουν την οργάνωση όλων των πλευρών της καθημερινής ζωής των κατοίκων, όπως η κατοικία, η εργασία, η εκπαίδευση, η αναψυχή, κτλ. και συνεπώς, οι ανάγκες του τοπικού πληθυσμού δεν μπορούν να καλυφθούν με βέλτιστο τρόπο. Η οικιστική ανάπτυξη και χωροθέτηση με σκοπό τη διευκόλυνση της οικονομικής μεγέθυνσης θέτουν σημαντικούς προβληματισμούς και ανησυχίες για την καταλληλότητα της περιοχής ως ασφαλούς και υγιούς κατοικίας.

Κυρίαρχη προτεραιότητα στην συνοικία των Μανιάτικων θα πρέπει να είναι ένας αστικός σχεδιασμός με κανόνες δόμησης που θα συμβάλλουν στη δημιουργία ενός φιλικού περιβάλλοντος με καλή ποιότητα δημοσίων χώρων και κτιρίων και με σοβαρές δυνατότητες αποδοτικότητας της χρήσης των φυσικών και ενεργειακών πόρων.

Κρίνεται λοιπόν σε κάθε περίπτωση σημαντική και απαραίτητη η έννοια της βιώσιμης (αιεφόρου) ανάπτυξης, δηλαδή της συλλογική και οργανωμένης δημόσιας προσπάθειας για τη διατήρηση και ορθή διαχείριση των πόρων της περιοχής, όπως επίσης και την αρμονία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος.

Στη βιώσιμη ανάπτυξη, οι κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές διαδικασίες αλληλοσυνδέονται, με στόχο τη δημιουργία ενός σωστού χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, με παράλληλο έλεγχο της αστικής εξάπλωσης, την εγκαθίδρυση συνεκτικών και προσβάσιμων αστικών ζωνών και την προστασία ανοικτών και πράσινων χώρων.

Φιλοδοξία μας είναι, μέσω αυτής της εργασίας να κατανοήσουν οι σπουδαστές του τμήματος πολιτικών δομικών έργων την παρούσα κατάσταση στο δήμο και να βρουν συγκεντρωμένη μέσα σε μια πτυχιακή εργασία τη βιβλιογραφία που διαχειρίζεται το θέμα της πολεοδομικής ανάπτυξης μιας περιοχής.

1. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ

1.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΙΚΙΣΜΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Πρώτου αναφθούμε στα Μανιάτικα ας κοιτάξουμε την ευρύτερη περιοχή στην οποία εντάσσεται η συνοικία, ας κοιτάξουμε τον Πειραιά. Ο Πειραιάς¹ (αρχ. Πειραιεύς), είναι ιστορική βιομηχανική πόλη και σημαντικός λιμένας της Αττικής αλλά και της νοτιοανατολικής μεσογείου. Αποτελεί έδρα της Νομαρχίας Πειραιώς που απαρτίζεται από το χερσαίο τμήμα των οκτώ πειραιώτικων δήμων και τα νησιά του Σαρωνικού. Ανακηρύχθηκε για πρώτη φορά δήμος το 517 π.Χ. και στα νεότερα χρόνια το 1835, σήμερα συνιστά την τρίτη μεγαλύτερη σε πληθυσμό πόλη της χώρας.



Εικόνα 1.² Το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλεως που περιβάλλουν το κέντρο, είναι η Νίκαια (πρώην Κοκκινιά), ο Κορυδαλλός, το Κερατσίνι (πρώην Ταμπούρια), το Πέραμα, η Δραπετσώνα, και ο Άγιος Ιωάννης Ρέντης.

¹ www.wikipedia.com

² www.googlemap.com



Εικόνα 2. ³ Η οριοθετημένη περιοχή του Δήμου Κερατσινίου, η οποία στο ανατολικό της τμήμα συνορεύει με τη συνοικιά του Αγίου Δημητρίου και της Αγίας Σοφίας.



Εικόνα 3. ο οργανισμός λιμένος Πειραιώς ανατάσσεται σε όλο το μήκος της ακτής του Πειραιά, άμεσο επακόλουθο αυτής της εκμετάλλευσης, είναι η ανυπαρξία ελεύθερων χώρων για τους πολίτες της πόλης του Πειραιά.

³ www.googlemap.com

Το κέντρο της πόλης απέχει περίπου 12 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας, της οποίας και αποτελεί επίγειο ενώ συνδέεται με αυτήν με πληθώρα μέσων, λεωφορείων, τρόλλεϋ, αλλά και με τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, το τραμ, τον προαστιακό σιδηρόδρομο και στο μέλλον με τις γραμμές της Αττικό Μετρό.



Εικόνα 4. Οι πύλες ⁴ του λιμένος Πειραιά, μετά τον οριστικό προσδιορισμό του, ως «επιβατικού», οδηγούν αντίστοιχα στους προβλήτες ανάλογα με τον προορισμό των επιβατηγών πλοίων που ελλιμενίζονται. Οι βορειοδυτικές πύλες (E3, E4) οδηγούν σε αποβάθρες που προσεγγίζουν πλοία με προορισμό την Κρήτη, οι δυτικές (E2) νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου και (E1) τα Δωδεκάνησα οι κεντρικές (E7) τις Κυκλάδες και (E8) τον Αργοσαρωνικό, ενώ η ανατολική (E9) τις Δυτικές Κυκλάδες τη Σάμο & την Ικαρία.

⁴ www.wikipedia.com

Η **Αγία Σοφία** είναι συνοικία και περιοχή του 5ου Διαμερίσματος του Πειραιά η οποία λέγεται και «Μανιάτικα» λόγω του ότι οι κάτοικοι είναι κυρίως από τη Μάνη. Μεταξύ των ετών 1898 και 1902 ανεγέρθηκε ο ομώνυμος Ιερός Ναός της Αγίας Σοφίας ενώ συνορεύει με την συνοικία των Καμινιών και δυτικά με τη Νίκαια.



Εικόνα 5. Το 5^ο Διαμέρισμα Πειραιά.⁵



Εικόνα 6.⁶ Η εκκλησία της Αγίας Σοφίας, απο δορυφορική φωτογραφία, η περιοχή που φαίνεται μέσα στο σχήμα αποτελεί το πυρήνα της συνοικίας των Μανιάτικων.

⁵ Το χάρτη το λάβαμε απο τη πολεοδομία Δήμου Πειραιά

⁶ www.googlemap.com

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

1.2.1. ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Ο Πειραιάς κατοικήθηκε⁷ γύρω στα μέσα της 3ης π.Χ. χιλιετηρίδας. Η άποψη αυτή ενισχύεται από κατάλοιπα πρωτοελλαδικών οικισμών που ανακαλύφθηκαν στην Παλαιά Κοκκινιά και το Κερατσίνι - και τοποθετούνται χρονικά ανάμεσα στο 2600 και το 1900 π.Χ. - σε συσχετισμό με άλλα ευρήματα της ίδιας εποχής (ερείπια κτισμάτων, εργαλεία) στην περιοχή της Μουνιχίας και τη Σταλίδα (νησάκι του Κουμουνδούρου). Ως πρώτοι κάτοικοι του Πειραιά αναφέρονται, εκτός από τους Πελασγούς και άλλοι γνωστοί προϊστορικοί κάτοικοι του Ελλαδικού χώρου (Κάρες, Λέλεγες, Κρήτες, Θράκες, Φοίνικες) και -κυρίως - οι Μινύες, οι οποίοι ήταν οι περισσότερο προηγμένοι από όλους, με πολλές ικανότητες και τεχνικές γνώσεις, εκπληκτικές για την εποχή τους. Οι τελευταίοι, ιωνικής πιθανόν καταγωγής, προέρχονταν από τον Ορχομενό της Βοιωτίας και εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά στα τέλη του 13ου ή τις αρχές του 12ου αιώνα π.Χ., μετά τη θρακική εισβολή στον τόπο τους. "Εμπειροί ναυτικοί καθώς ήταν βρήκαν στο φυσικό λιμενίσκο της Μουνιχίας (το σημερινό Μικρολίμανο) το κατάλληλο ορμητήριο, ενώ ο οικισμός τους αναπτύχθηκε στον ομώνυμο λόφο (τον γνωστό σήμερα ως λόφο του Προφήτη Ηλία). Ο λόφος αυτός παραχωρήθηκε, κατά την παράδοση, στους Μινύες από τον βασιλιά της Αθήνας Μούνιχο και γι' αυτό ονομάστηκε Μουνιχία, ενώ άλλοι αποδίδουν το τοπωνύμιο σε ομώνυμο αρχηγό ή ήρωα των Μινύων. Στη κορυφή του λόφου του Προφήτη αριστερά στον εισερχόμενο στο λιμενίσκο της Μουνιχίας, όπου έχει αναγερθεί το εντευκτήριο "Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος", ίδρυσαν οι Μινύες το ιερό της "Μουνιχίας Αρτέμιδος".

⁷ www.pireas.com/history/index_gr.htm

Οι Μινύες, που, ας σημειωθεί, είχαν ειδικευτεί στην κατασκευή υπογείων διαβάσεων (σηράγγων), υπονόμων και άλλων τεχνικών έργων, άφησαν ως τις μέρες μας, σημάδια, στο πέρασμά τους από τον πειραιϊκό χώρο. Εκτός από την ισοπέδωση του λόφου της Μουνιχίας και τα λαξευτά, μέσα σε βράχους κατασκευάσματα, που ο λαός ονόμαζε παλαιότερα "Θεόσπιτα", δύο σημαντικά για την εποχή τους τεχνικά έργα, μαρτυρούν το πέρασμά τους από τον τόπο

1.2.2. ΠΕΜΠΤΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ : Η περιοχή Καλιφόρνια-Παλαμηδίου Αγία Σοφία-Μανιάτικα αναπτύχθηκε ξεχωριστά από τον κεντρικό Πειραιά, γιατί μεταξύ του κέντρου και αυτής, όπως και σήμερα, μεσολαβούσαν τα διάφορα εργοστάσια.

Σύμφωνα με όσα μας αφηγήθηκαν παλιότεροι, στα 1900, από την Καλιφόρνια και προς το κέντρο του Πειραιά, υπήρχε μια τεράστια αλάνα, κι έτρεχαν νερά. Εκεί γύρω έβοσκαν και πρόβατα. Σε πολλά σημεία υπήρχαν μποστάνια.⁸Κι αργότερα, το ένα μετά το άλλο, δημιουργήθηκαν τα εργοστάσια. Όπως βλέπουμε σε γκραβούρες ξένων περιηγητών, από το 1758 ως το 1840 δεν σημειώνεται καμία οικιστική δραστηριότητα.



Εικόνα 7. ⁹Η περιοχή Καλιφόρνια- Παλαμηδίου- Αγία Σοφία τη δεκαετία του 1930

⁸ www.koutouzis.gr/synoikies-e.htm

⁹ <http://www.bp.blogspot.com>

1.2.3. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ : Γύρω στο 1900, στην περιοχή υπήρχαν πολλά χαμόσπιτα. Πιο πάνω στα Μανιάτικα, δημιουργήθηκε η «πενεκεδούπολη», γιατί τα σπίτια είχαν στέγη από τσίγκους. Υπήρχαν, όμως, και καλά σπίτια, όπως αυτό του Γεωργίου Μανωλέσου, που βρισκόταν στην Αιτωλικού και Εβρου, που είχε χτιστεί το 1923. Ουσιαστικά η περιοχή άρχισε να αναπτύσσεται μετά το 1922, όταν ήρθαν και οι πρόσφυγες. Στο μεταξύ, από το 1912 - 1960, λειτουργούσε το τραμ 17 «Αγιος Βασίλειος –Παλαμηδίου».



Εικόνα 8. ¹⁰ Τμήμα φωτογραφίας του 1930 από το αρχείο του Σπ. Μανουσάκια, στην οποία απεικονίζεται ο Καραβιάς, η Αγία Σοφία, τα Μανιάτικα, ο Άγιος Δημήτριος και το Κερατσίνι εντελώς άχτιστα.

Στη Ροδόπης¹¹ υπήρχε η μάντρα Μελετόπουλου. Αλλά μαγαζιά στην περιοχή ήταν το χασάπικο του Μάμαλη, τα είδη κιγκαλερίας του Καρυστινού, το εστιατόριο του Κιάφα, ο καφεκοπτείο του Αλφατζή, το μπακάλικο των Στεφανή και Γεωργίου Περιβολάρη, το κέντρο του Χαρτοφύλακα. Αιτωλικού και Θεσσαλονίκης ήταν το 1922 του Καρβούνη.

¹⁰ αρχείο εφημερίδας ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

¹¹ <http://www.koutouzis.gr/synoikies-e.htm>

Κατά μήκος της Παλαμηδίου γινόταν νυφοπάζαρο, δηλαδή εκεί έκαναν περίπατο αγόρια και κορίτσια και ήταν συνηθισμένες οι ματιές του έρωτα. Η περιοχή είχε τη δική της γραφική ζωή, είχε την εικόνα της όμορφης γραφικής γειτονιάς.



Εικόνα 9. Στα 1930,¹² εκεί που είναι σήμερα το σούπερ μάρκετ του Σκλαβενίτη ήταν ο κινηματογράφος "Σαλόν ντε αλ". Όμως ο ιδιοκτήτης του σκοτώθηκε στον πόλεμο του 1940, και έτσι έκλεισε. Το 1937 έγινε και ο κινηματογράφος «Καλιφόρνια». Από την ταρατσα του έπεσε κάποιος για να αυτοκτονήσει αλλά γλίτωσε με μικρά τραύματα, κι ένα σπάσιμο στο πόδι. Μεταπολεμικά στη γωνία Λακωνίας και Παλαμηδίου δημιουργήθηκε ο θερινός κινηματογράφος "ΚΡΟΝΙΟΝ".

¹² www.koutouzis.gr/synoikies-e.htm



Εικόνα 10. ^{13 14} Μεταπολεμικά στη συμβολή των οδών Λακωνίας & Παλαμηδίου δημιουργήθηκε ο θερινός κινηματογράφος "ΚΡΟΝΙΟΝ". Στον χάρτη διακρίνεται η ακριβής περιοχή του κινηματογράφου.



¹³ <http://www.forthnet.gr/templates/driveme.aspx?c=10008226>

¹⁴ cinemahellas.blogspot.com/2009/05/cine-photo-gallery-41.html

1.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΠΕΜΠΤΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ

Τα πέμπτο διαμέρισμα ¹⁵ είναι μερικώς βιομηχανική περιοχή [συνυπάρχουν δηλαδή η αστική και η βιομηχανική ζώνη] ενώ παράλληλα έχει κάποιες ιδιομορφίες οίκησης . Επιγραμματικά τα προβλήματα είναι τα εξής :

- Βασικό πρόβλημα είναι καθαριότητα.
- Έλλειψη πρασίνου. [αναλογεί το λιγότερο πράσινο ανά κάτοικο σε σχέση με τον υπόλοιπο Δήμο Πειραιά].
- Έλλειψη Αθλητικών χώρων [γήπεδα 5x5, γήπεδα καλαθοσφαίρισης και γενικά ελεύθεροι χώροι για τους νέους της περιοχής].
- Κυκλοφοριακό: Δεν υπάρχει Δημοτική Συγκοινωνία όπως σε άλλα Διαμερίσματα.
- Είναι ανάγκη να γίνουν δύο Κ.Ε.Π στην περιοχή.
- Έλλειψη Δημοτικών ιατρείων και θέσπιση προγράμματος παροχής βοήθειας στο σπίτι σε άτομα υπερήλικα και ανάπηρα.
- Δεν υπάρχει Αστυνομικό τμήμα στην συνοικία της Αγίας Σοφίας.
- Κατεστραμμένα σχολικά συγκροτήματα [7ο Γυμνάσιο, 57ο Δημοτικό σχολείο, 30ο σχολείο, Τ.Ε.Ε και Νηπιαγωγεία].
- Να γίνει αναπαλαίωση και αναστύλωση των διατηρητέων κτηρίων της περιοχής.
- Να βρεθεί άμεσα λύση για τα αδέσποτα σκυλιά, διότι η βιομηχανική ζώνη που υπάρχει στην περιοχή βοηθάει όμορους Δήμους να μεταφέρουν τις νυκτερινές ώρες τα δικά τους αδέσποτα σκυλιά. Τα οποία συχνά επιτίθενται σε περαστικούς.

¹⁵ <http://www.koutouzis.gr/synoikies-e.htm>

2.1 ΠΕΡΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ

Ο ορισμός της πόλεως,¹⁶ δεν αναφέρετε μόνο στα κτίρια αυτής, τους ιδιωτικούς και τους υπαίθριους και δημόσιους χώρους της- τις πλατείες, τους πεζόδρομους κ.α. αλλά και στις σχέσεις των ανθρώπων που αναπτύσσονται μέσα σε αυτήν, τη δράση των κατοίκων της, τη σχέση δημόσιου-ιδιωτικού, σε όλες τις πτυχές της αστικής ζωής. Οι δημόσιοι χώροι είναι ο τόπος όπου είναι δυνατό να εμφανιστούν και να αναπτυχθούν αυτές οι σχέσεις των ανθρώπων. Είναι οι τόποι όπου κατ' εξοχήν δεν μπορούν να υπάρξουν οικονομικοί και κοινωνικοί αποκλεισμοί. Κάθε οικονομική συναλλαγή που πραγματοποιείται σε έναν «δημόσιο» χώρο του αναιρεί το δικαίωμα να λέγεται δημόσιος, γιατί αυτομάτως δημιουργεί αποκλεισμό του χώρου από ομάδες ατόμων που δεν θέλουν ή δεν έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν την «ιδιωτική» οικονομική συναλλαγή. Κύριο χαρακτηριστικό των δημόσιων χώρων είναι η λειτουργία τους ως χώροι-τόποι συνάντησης ανθρώπων από διαφορετικά κοινωνικά στρώματα. Οι πραγματικοί δημόσιοι χώροι είναι αυτοί όπου εκεί συναντιούνται με φυσικό τρόπο διαφορετικές κοινωνικές ομάδες, διαφορετικές ηλικίες. Οι δημόσιοι χώροι πρέπει να αποπνέουν το αίσθημα ότι ανήκουν στους ίδιους τους χρήστες, τους κατοίκους της πόλης.

¹⁶ ΚΑΤΑΛΗΨΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΠΟ ΧΡΗΣΕΙΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ - Καθηγητής Έρευνας Νίκος Μπελαβίλας-Λέκτορας ΕΜΠ

Σε κάθε πόλη, υπάρχουν ελεύθεροι και πράσινοι χώροι. Ειδικά στην πόλη του Πειραιά αυτές είναι οι εκτάσεις χωρίς κτίρια, οι δρόμοι, οι πεζόδρομοι, οι πλατείες, οι παιδικές χαρές, οι ακτές, οι ανοιχτοί αρχαιολογικοί χώροι, τα πάρκα ή άλση, οι κήποι, οι ανοιχτές και χωρίς κτίρια αθλητικές εγκαταστάσεις. Όλοι αυτοί οι χώροι οφείλουν να είναι ανοιχτοί, να έχουν σε αυτούς πρόσβαση όλοι οι πολίτες και αποτελούν κατά κανόνα ιδιοκτησίες του δημοσίου ή οργανισμών του δημοσίου. Στα ιδιόκτητα οικοπέδα αφήνονται υποχρεωτικά ακάλυπτοι χώροι. Αυτό γίνεται για το αερισμό και τον φωτισμό των κτιρίων που κτίζονται επάνω τους. Όμως αυτοί δεν είναι ανοιχτοί στους κατοίκους, ούτε προσμετρώνται στους ελεύθερους χώρους μίας πόλης.

Δεν θεωρείται επίσης ελεύθερος ή πράσινος χώρος, έναν άκτιστος χώρος ο οποίος όμως είναι δεσμευμένος από χρήσεις όπως στάθμευση ή αποθήκευση. Δηλαδή ένα μεγάλο ασφαλτοστρωμένο παρκινγκ δύσκολα μπορεί να υπολογιστεί ως ελεύθερος χώρος.

2.1.1. ΟΙ ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Στον Δήμο του Πειραιά, σε μία έκταση 11 περίπου τ.χλμ, με καταγεγραμμένο πληθυσμό (ΕΣΥΕ 2001) **181.933** κατοίκων και με μέση πυκνότητα **16.000** κατοίκους/τ.χλμ υπάρχουν τρεις σημαντικές πλατείες στο κεντρικό τμήμα του Α' και

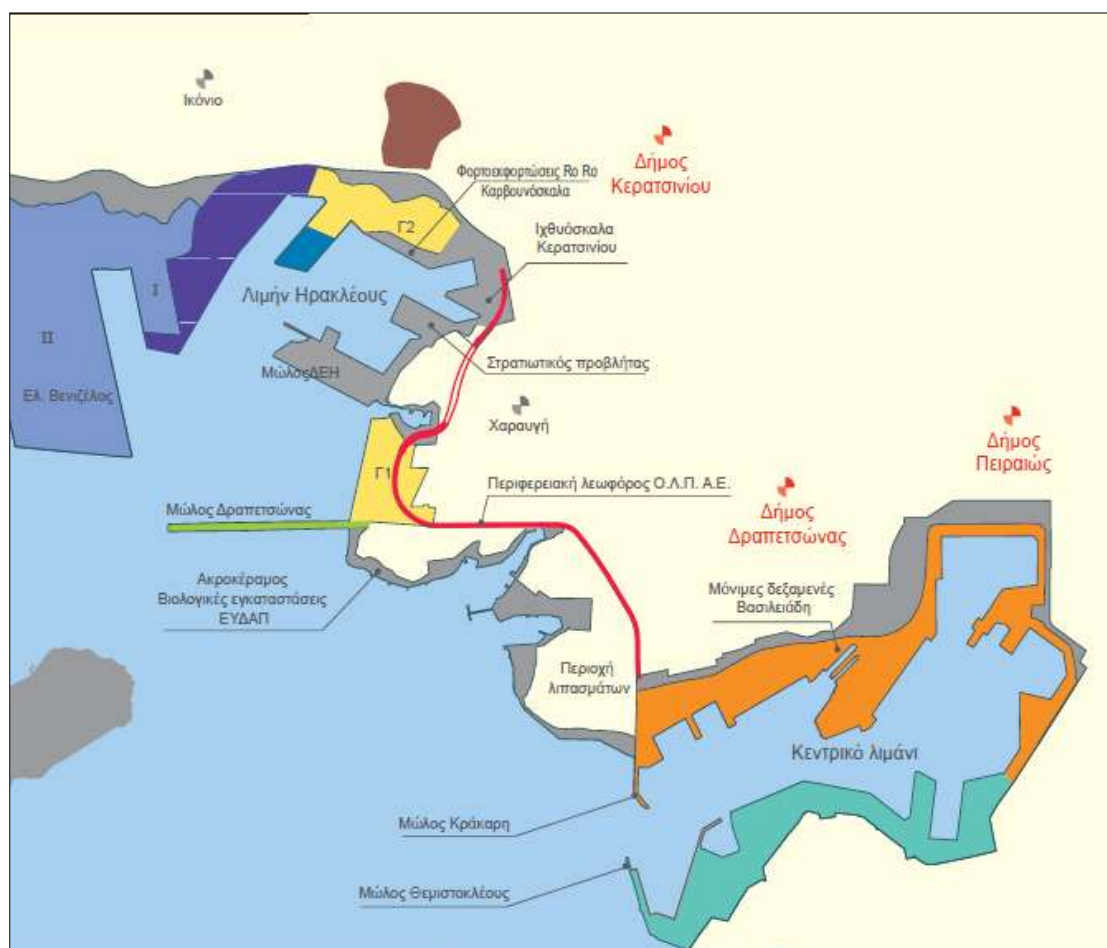
Β' Διαμερίσματος (Κοραή, Κανάρη, Αλεξάνδρα) και σειρά μικρότερων περιφερειακών (Καραϊσκάκη, Φρεαττύδας, Πηγάδας, Σερφιώτου, Καρπάθου). Στην ίδια περιοχή υπάρχουν δύο ιστορικοί κήποι με φυτεύσεις και διαμορφώσεις του 19ου αιώνα (Τινάνειος, Τερψιθέα), τέσσερεις σημαντικοί υπαίθριοι αρχαιολογικοί χώροι (Αστικές Πύλες, Τερψιθέα, Ηρώων Πολυτεχνείου-Βρυώνη, Προφήτη Ηλία), και ένα άλσος με πευκώνα (Προφήτης Ηλίας).

Σε όλο το μήκος της ακτής από τα δυτικό όριο του Κεντρικού Λιμένα (Σχολή Ναυτικών Δοκίμων) μέχρι το νότιο-ανατολικό όριο του Δήμου (εκβολή Κηφισού) το θαλάσσιο μέτωπο είναι διαμορφωμένο με την ελεύθερη ακτή της Πειραιϊκής, την ελεύθερη ακτή κολύμβησης «Τερψιχόρη», τη Μαρίνα Ζέας η οποία είναι χαρακτηρισμένος δημόσιος χώρος αναψυχής και περιπάτου, τον άνω πεζόδρομο του Πασαλιμανιού, τρεις πλατείες που ήδη αναφέρθηκαν (Φρεαττύδας, Κανάρη και Αλεξάνδρας), την ελεύθερη ακτή κολύμβησης «Βοτσαλάκια», την ακτή του Τουρκολίμανου (της οποίας στις δύο άκρες βρίσκονται οι ναυτικοί όμιλοι (ΙΟΠ, ΝΟΠ, «Ολυμπιακός» και ΝΑΣ), την ακτή Δηλαβέρη, τον χώρο του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας και τη Μαρίνα Νέου Φαλήρου.

Πηγή: [ΚΑΤΑΛΗΨΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΠΟ ΧΡΗΣΕΙΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

- Καθηγητής Έρευνας Νίκος Μπελαβίλας-Λέκτορας ΕΜΠ]

Η Μαρίνα Νέου Φαλήρου και η Μαρίνα Ζέας ανήκουν στην εταιρεία «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε.» Το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας έχει καθεστώς αυτόνομης διαχείρισης. Η ακτή του Κεντρικού Λιμένα είναι περιφραγμένη σε όλο της το μήκος και ανήκει στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά (ΟΛΠ Α.Ε.).



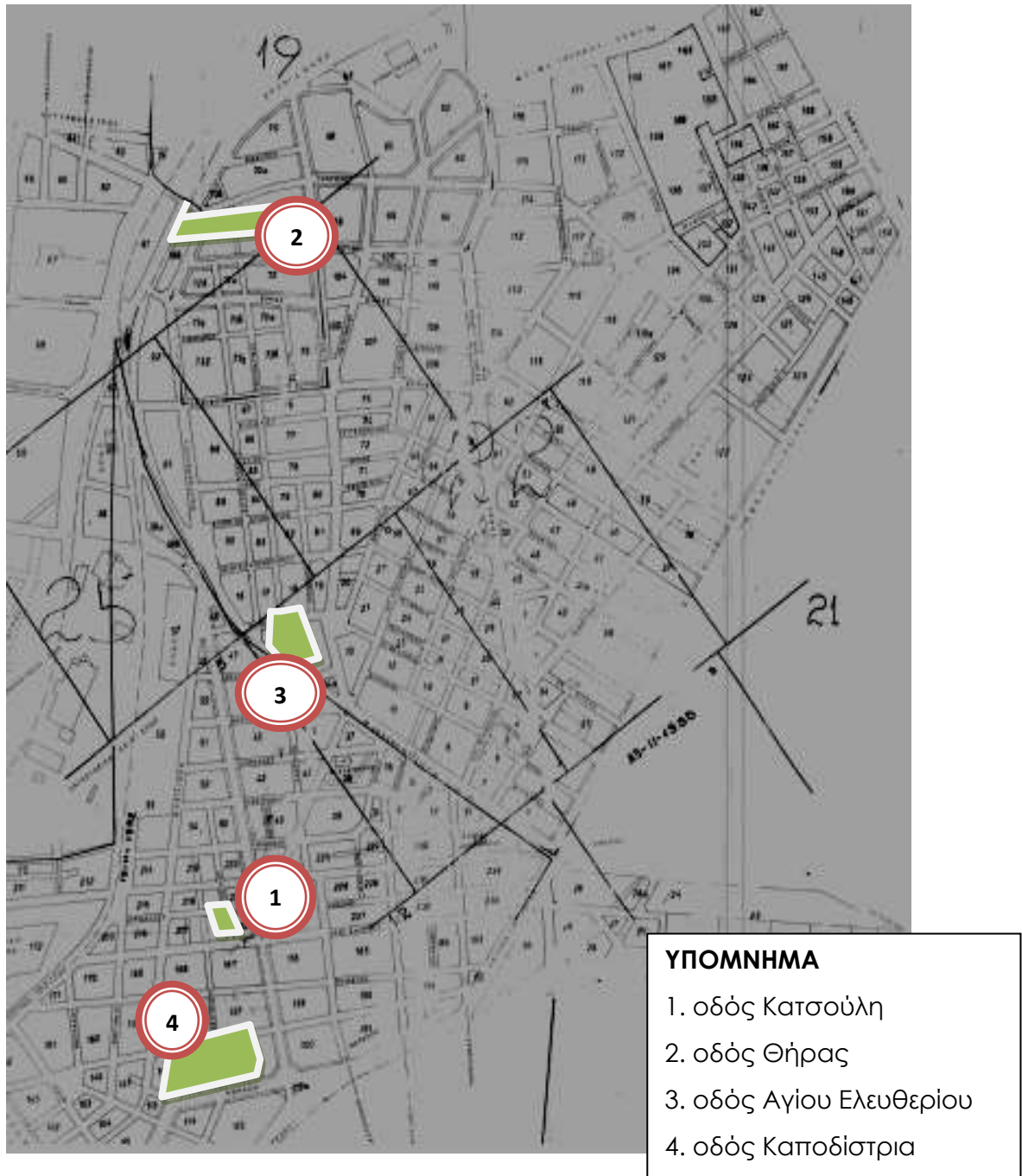
Εικόνα 11. Οι εγκαταστάσεις του Ο.Λ.Π. εκτείνονται σε όλη την παραλιακή ζώνη των Δήμων Δραπετσώνας, Κερατσινίου & Περάματος. Όπως φαίνεται και στον σχετικό χάρτη οι λιμενοβιομηχανικές εγκαταστάσεις καταλαμβάνουν το σύνολο της παραλιακής ζώνης χωρίς να έχει υπάρξει πρόβλεψη για χώρους περιπάτου και ψυχαγωγίας.

Στο Νέο Φάληρο υπάρχουν: η πλατεία Καραϊσκάκη, ο μικρός πράσινος χώρος μεταξύ των οδών Γιαννοπούλου και Φραγκισκάτου, ο υπαίθριος χώρος του Σταδίου «Γεώργιος Καραϊσκάκης», ο κηρυγμένος χώρος πρασίνου των οικοπέδων ΧΡΩΠΕΙ, του οποίου εκκρεμεί η απαλλοτρίωση.



Εικόνα 12. Τα «Οικόπεδα ΧΡΩΠΕΙ» εκτείνονται στην περιοχή της Σούδας Ν. Φαλήρου στον Πειραιά, μεταξύ του Σταδίου «Γ.Καραϊσκάκης» και της οδού Πειραιώς, (διαγραμμισμένο οικόπεδο). Ανήκαν στην πτωχεύσασα βιομηχανία ΧΡΩΠΕΙ, περιήλθαν στην εκκαθαρίστρια Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος και από αυτήν τα αγόρασε ο «Όμιλος Επιχειρήσεων Χαραγκιώνη», το έτος 1999, αν και το μεγαλύτερο σύνολο αυτών των εκτάσεων γης ήταν χαρακτηρισμένο ως χώρος πρασίνου και στάθμευσης.

Στα Καμίνια υπάρχουν: η πλατεία Καμινίων επί της οδού Δωδεκανήσου, οι μικρές πλατείες Ανδρέα Παπανδρέου στην οδό Αγίου Ελευθερίου, Καποδίστρια και δύο πράσινοι χώροι στην οδό Θήρας και την οδό Κατσούλη.



Εικόνα 13. ¹⁷ Η συνοικία των Καμινίων.

¹⁷ Πολεοδομία Πειραιά, Λεωφόρο Θηβών

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

1. Πάρκο Δηλαβέρη
2. Αγία Σοφία
3. Άλσος Βώκου
4. Πάρκο Σαλαπιτσάρι (πρώην Λατομεία)
5. Νεκροταφείο Αναστάσεως
6. Λιμενοβιομηχανική Ζώνη



Στην Αγία Σοφία οι αξιόλογοι ελεύθεροι χώροι που υπάρχουν είναι :

- ο κήπος του ομώνυμου ναού,
- το πάρκο Δηλαβέρη
- ένας μικρός πράσινος χώρος μεταξύ των οδών Μήλου και Θεσσαλονίκης.
- Διεκδικείται επίσης ως χώρος πρασίνου το οικόπεδο ΚΥΔΕΠ δίπλα στο πάρκο Δηλαβέρη.
- Πλατεία Βώκου



Εικόνα 14. Η Αγία Σοφία Μανιάτικων¹⁸ (βλ. Κεφάλαιο 3.5.1.1.) και δορυφορικός χάρτης στον οποίο αποτυπώνεται η έλλειψη πρασίνου στην περιοχή της συνοικίας των Μανιάτικων.

¹⁸ www.googlemap.com

2.1.2. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ



Εικόνα 15. Η εικόνα ελήφθησε στο λόφο Βώκου απο τον οποίο διακρίνεται η άναρχη πολεοδομική οργάνωση του πέμπτου δημοτικού διαμερίσματος Πειραιά.



Εικόνα 16. Πράσινο στο πάρκο ¹⁹ δεν υπάρχει λόγω έλλειψης συντήρησης, οι τρεις μοναδικές καμινάδες (φουγάρα) του ανεκμετάλλευτες, οι φούρνοι όπου ψήνονταν τα κεραμίδια, οι πρώτοι που έγιναν στην Ελλάδα -οι δεύτεροι βρίσκονται στο Βόλο και έχουν γίνει μουσείο- ερειπωμένοι, βρώμικοι και κινδυνεύουν να καταστραφούν από παρεμβάσεις και φθορές, τα κτίρια (σπίτι και γραφεία του Δηλαβέρη) σε άθλια κατάσταση.

¹⁹ www.enet.gr/?i=news.el.article&id=52177



Εικόνα. 17. Στο χώρο αυτό, ²⁰ μια έκταση περίπου 14 στρεμμάτων, λειτουργούσε το εργοστάσιο Κεραμοποιίας του Δηλαβέρη, το οποίο κτίστηκε στα τέλη του 19ου αιώνα και αποτέλεσε, μαζί με το γειτονικό εργοστάσιο του Ρετσίνα, ένα από τα πλέον σύγχρονα εργοστάσια της εποχής. Περίπου στη δεκαετία του '80, ύστερα από κάποια έργα που πραγματοποιήθηκαν, λειτούργησε ως πάρκο.

²⁰ www.enet.gr/?i=news.el.article&id=52177



Εικόνα 18 Στη δεκαετία του '80 η περιοχή του Πειραιά απέκτησε ένα ακόμα πάρκο, αυτό του Δηλαβέρη. Σήμερα λόγω των συνεχόμενων κακών διοικήσεων το πάρκο αποτελεί πηγή κινδύνων για τους δημότες.



Εικόνα 19 Κρατική εγκατάλειψη στο παλιό εργοστάσιο κλωστοϋφαντουργίας του Ρετσίνα στο Πειραιά, ένας χώρος που το 1993 κηρύχτηκε χώρος πρασίνου. ²¹

²¹ www.enef.gr/?i=news.el.article&id=52177



Εικόνα 20. Στη πλατεία Βώκου (βλ χάρτη), η οποία ανακαινίσθηκε το 2005 και παρόλα αυτά παρουσιάζει ήδη στοιχεία εγκατάλειψης απο τη πλευρά του Δήμου, και στοιχεία βανδαλισμού απο πλευράς των πολιτών.

2.1.4. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΟΛΙΤΩΝ Δ ΚΑΙ Ε ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Οι κάτοικοι της Παλαιάς Κοκκινιάς, της Αγίας Σοφίας, των Καμινιών, του Καραβά, βλέποντας την αδιαφορία των εκάστοτε δημοτικών αρχών, αποφάσισαν να δραστηριοποιηθούν και να διεκδικήσουν τους χώρους αυτούς, αλλά και κάποιους άλλους που υπάρχουν στην περιοχή, σε μια προσπάθεια αναβάθμισης της καθημερινότητάς τους. Έτσι δημιούργησαν την Κίνηση Πολιτών Δ' και Ε' Δημοτικού Διαμερίσματος Πειραιά και ανάμεσα στα υπόλοιπα για τα οποία αγωνίζονται είναι και οι τρεις αυτοί χώροι:

1. Το εργοστάσιο του Ρετσίνα στην οδό Θηβών, ο ένας. Η μεγαλύτερη και αρχαιότερη κλωστοϋφαντουργία του Πειραιά, της οποίας η δημιουργία χρονολογείται στο 1871. Πρόκειται για το μοναδικό εργοστάσιο που σώζεται, από τα πέντε που είχε ο Θόδωρος Ρετσίνας, ο οποίος διετέλεσε και δήμαρχος Πειραιά στο τέλος του 19ου αιώνα. Τα άλλα έχουν κατεδαφιστεί.
2. Ο δεύτερος χώρος είναι το Πάρκο Δηλαβέρη, που εάν είχε αξιοποιηθεί από τις εκάστοτε δημοτικές αρχές του Πειραιά, κάτι που θα μπορούσε άνετα να είχε συμβεί αφού ανήκει στο δήμο, θα ήταν ανάσα ζωής για τους κατοίκους της περιοχής, πνεύμονας πρασίνου και ταυτόχρονα πόλος πολιτισμού.
3. Και ο τρίτος χώρος είναι το εργοστάσιο του ΟΣΕ στην ίδια περιοχή με τα άλλα δύο, ιδιοκτησίας του ΟΣΕ, εκτάσεως περίπου 120 στρεμμάτων, με κτίρια ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, κάποια από τα οποία έχουν κριθεί διατηρητέα, και το οποίο σήμερα υπολειτουργεί. Ο Σύλλογος Φίλων των Σιδηροδρόμων διεκδικεί τη δημιουργία Μουσείου Τρένων.

2.1.5. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ

Αντίληψη μας είναι πως κυρίαρχη προτεραιότητα στην συνοικία των Μανιάτικων θα πρέπει να είναι ένας αστικός σχεδιασμός με κανόνες δόμησης που θα συμβάλλουν στη δημιουργία ενός φιλικού περιβάλλοντος με καλή ποιότητα δημοσίων χώρων και κτιρίων και με σοβαρές δυνατότητες αποδοτικότητας της χρήσης των φυσικών και ενεργειακών πόρων. Η θεωρητική αυτή ανάπτυξη μπορεί να υλοποιηθεί μέσα από τις εξής ενέργειες:

1. Σύσταση εθελοντικής ομάδας πολιτών ανά συνοικία υπεύθυνη για την περιφρούρηση του πράσινου.
2. Καθιέρωση εισιτηρίου συμβολικής τιμής για την είσοδο στα πάρκα με το σκεπτικό ότι οι πολίτες θα εκτιμήσουν την αξία των πάρκων.
3. Αρμοδιότητα του δήμου ο συχνότερος καθαρισμός των πάρκων από σκουπίδια,
4. Αρμοδιότητα των πολιτών , ο σεβασμός του κοινόχρηστου πρασίνου
5. Επιβολή προστίμων σε παράνομα παρκαρισμένα αυτοκίνητα

Την ευθύνη για τη διαχείριση, την καθαριότητα και τη φροντίδα των ελεύθερων χώρων μίας πόλης (δρόμοι, πεζόδρομοι, πλατείες) έχουν οι Δήμοι. Το ίδιο ισχύει κατά κανόνα και για τα πάρκα με ελάχιστες εξαιρέσεις. Βάση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων ο κάθε δήμος είναι υπεύθυνος για τους δημόσιους χώρους οι οποίοι εντάσσονται χωρικά σε αυτόν. Ο δήμος, δηλαδή, είναι ο αρμόδιος που θα ασχοληθεί με τη μορφή, την έκταση, τις χρήσεις και την εκμετάλλευση του συγκεκριμένου χώρου, προσπαθώντας ταυτόχρονα, θεωρητικά, να διαφυλάξει τον δημόσιο και κοινόχρηστο χαρακτήρα του.

Μέχρι σήμερα ο Δήμος Πειραιά παρουσιάζεται άβουλος και απράγμων στο θέμα των κοινόχρηστων χώρων παρά τις πιέσεις των κατοίκων για αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής τους.

2.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ - ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

2.2.1. ΑΙΤΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Στην πόλη παρατηρείται έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Τα αίτια που το δημιουργούν, είναι:

- Η ραγδαία αύξηση του αριθμού των Ι.Χ. αυτοκινήτων τα τελευταία χρόνια
- Η υπερβολική χρήση του, ακόμα και για μικρές αποστάσεις
- Η έλλειψη χώρων στάθμευσης καθώς και η έλλειψη επαρκούς αστυνόμευσης, η οποία οδηγεί σε παράνομη στάθμευση,
- Έλλειψη οργάνωσης του συστήματος μεταφορών σε επίπεδο πόλης και έλλειψη πολιτικής για την κυκλοφορία και τη στάθμευση των οχημάτων, αλλά και την κυκλοφορία των πεζών.
- Αποσπασματική μελέτη των κυκλοφοριακών θεμάτων με αντίστοιχη αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων αντιμετώπισης των προβλημάτων.
- Πολεοδομικός σχεδιασμός (ΓΠΣ, κ.λπ.) χωρίς ουσιαστική κυκλοφοριακή θεώρηση ή συντονισμό με τον αντίστοιχο συγκοινωνιακό σχεδιασμό.
- Ελλιπής τακτική παρακολούθηση κυκλοφοριακών στοιχείων και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της εφαρμογής των κυκλοφοριακών παρεμβάσεων.
- Βραχυπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού.
- Έλλειψη συστηματικής και συνεχούς επιτήρησης των κανόνων κυκλοφορίας και στάθμευσης.
- Ανεπάρκεια προϋπολογισμού των αρμόδιων φορέων για την υλοποίηση των έργων της αρμοδιότητάς τους.
- Εμπλοκή αρμοδιοτήτων μεταξύ των αρμόδιων φορέων και έλλειψη συντονισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων

2.2.2. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Συνέπειες από την αλόγιστη χρήση των μέσων μεταφοράς είναι²³ οι εξής :

- Ατμοσφαιρική ρύπανση
- Ηχορύπανση, η οποία είναι ενοχλητική τόσο για τους ενήλικες όσο και για τα μικρά παιδιά
- Προβλήματα υγείας, που προέρχονται τόσο από την ατμοσφαιρική ρύπανση, όπως είναι το άσθμα και οι αλλεργίες, όσο και από την ηχορύπανση, όπως οι πονοκέφαλοι και οι βόμβοι στα αυτιά
- Ψυχολογικά προβλήματα, όπως το άγχος και ο εκνευρισμός λόγω καθυστέρησης
- Οικονομική ζημία, όπως είναι η βενζίνη και η φθορά του αυτοκινήτου
- Κατεστραμμένα πεζοδρόμια, λόγω της παράνομης στάθμευσης των οχημάτων πάνω σε αυτά
- Απώλεια χρόνου και τελικά αργοπορία
- Πολλά τροχαία ατυχήματα
- Μη εύκολη μετακίνηση όλων των ανθρώπων γενικά αλλά και των ατόμων με αναπηρία (ΑΜΕΑ) στο πεζοδρόμιο και στο δρόμο.

²³ <http://www.ecomobility.gr/greek/pdf>

2.2.3. ΚΡΑΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Το πρόβλημα ²⁴δεν συνίσταται μόνο σε θέματα υποδομής και οδικής συμπεριφοράς αλλά και στον επιμέρους τεμαχισμό των αρμοδιοτήτων μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων. Οι εμπλεκόμενοι φορείς στα κυκλοφοριακά θέματα των πόλεων στην Ελλάδα είναι οι κάτωθι:

- **Υπουργείο Οικονομικών:** αρμόδιο για τη χρηματοδότηση έργων.
- **Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.:** αρμόδιο για το σχεδιασμό, προγραμματισμό, υλοποίηση και συντήρηση του βασικού οδικού δικτύου, της σηματοδότησης όλου του δικτύου αλλά και του πολεοδομικού σχεδιασμού.
- **Υπουργείο Μεταφορών:** αρμόδιο για όλα τα θέματα που αφορούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών, καθώς σε πολλές πόλεις τα ΚΤΕΛ εξυπηρετούν και τις αστικές μετακινήσεις) και τις άδειες TAXI.
- Υπουργείο Δημόσιας Τάξης: αρμόδιο για την επιτήρηση των κανόνων κυκλοφορίας και στάθμευσης.
- **Περιφερειακή Διοίκηση:** αρμόδια για την έγκριση και κατανομή κονδυλίων.
- **Β' βαθμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης:** αρμόδιος για τα θέματα των αδειών οδήγησης, 'πιάτσες' TAXI και έγκρισης αποφάσεων Α' βαθμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης.
- **Α' βαθμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης:** αρμόδιος για το σχεδιασμό, προγραμματισμό, υλοποίηση και συντήρηση του τοπικού οδικού δικτύου και της δημοτικής συγκοινωνίας, συναρμόδιος για τον πολεοδομικό σχεδιασμό και αρμόδιος επικουρικά για την αστυνόμευση (μέσω της Δημοτικής Αστυνομίας)

²⁴ <http://www.ses.gr/docs/theseis>

2.2.4. ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

2.2.4.1. ΜΕΤΡΟ : Η γραμμή 3 του Μετρό προς Μανιάτικα –Πειραιά αποτελεί συμπληρωματικό έργο του μεγαλύτερου έργου συγκοινωνιακής υποδομής, το Μετρό της Αθήνας, συνεχίζεται προς την Αγία Βαρβάρα, τον Κορυδαλλό, τη Νίκαια, τα Μανιάτικα και τον Πειραιά, με 6 νέους Σταθμούς και 7,6 χλμ. υπόγειας γραμμής. Πρόκειται για μια επένδυση της τάξεως των 515.000.000 € σε περιοχές του Λεκανοπεδίου που έχουν λησμονηθεί και είναι εξαιρετικά υποβαθμισμένες συγκοινωνιακά τις τελευταίες δεκαετίες.



Εικόνα 22. Ο χάρτης επέκτασης της γραμμής 3 του μετρό θα διασχίζει τα Μανιάτικα και θα καταλήγει στο Λιμάνι του Πειραιά.²⁵

²⁵ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

2.2.4.2. TRAM : Η επέκταση του δικτύου τραμ στον Πειραιά «μπαίνει σε τροχιά», ύστερα από μακρόχρονες και συντονισμένες προσπάθειες του Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών, του ΟΑΣΑ, της TRAM Α.Ε, του ΗΣΑΠ και του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου. Το συγκεκριμένο έργο χωρίζεται σε 4 φάσεις υλοποίησης οι οποίες είναι:

- **Α' Φάση:** ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ – ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ
- **Β' Φάση :** ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ – ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΕΙΟ & ΦΡΕΑΤΤΥΔΑ
- **Γ' Φάση :** ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ
- **Δ' Φάση :** ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ – ΠΕΡΑΜΑ

Μετά την ολοκλήρωση των επεκτάσεων, το συνολικό δίκτυο του τραμ θα είναι περίπου 50 **χιλιόμετρα** (25χλμ το νέο δίκτυο και 25 χλμ το υπάρχον), η επιβατική κίνηση θα ανέρχεται καθημερινά σε περίπου **200.000 επιβάτες** (65.000 σήμερα και 135.000 νέοι επιβάτες), ενώ ο συνολικός στόλος της εταιρείας θα αποτελείται από **100** οχήματα τραμ.

Το Δεκέμβριο του 2008, υπεγράφη η σχετική Κοινή Υπουργική Απόφαση (Κ.Υ.Α) από τα συναρμόδια Υπουργεία (Περιβάλλοντος & Δημόσιων Έργων, Μεταφορών & Επικοινωνιών, Αγροτικής Ανάπτυξης, Πολιτισμού) ενώ το Μάιο του 2009 δημοπρατήθηκε το έργο και ο διαγωνισμός βρίσκεται σε εξέλιξη.

Το έργο της επέκτασης του τραμ στον Πειραιά έχει την απόλυτη στήριξη της Νομαρχίας και του Δήμου Πειραιά, του Βιομηχανικού & Εμπορικού Επιμελητηρίου, καθώς και των υπολοίπων παραγωγικών φορέων της πόλης.



Εικόνα 23. Σύμφωνα με τη μελέτη ²⁶μελλοντικής ανάπτυξης του δικτύου του τραμ, αυτό θα περνάει συν τοις άλλοις και απο τα Μανιάτικα.

Από το συνολικό προϋπολογισμό του έργου, σημαντικό ποσό δαπανάται για τις αναγκαίες συνοδευτικές εργασίες, στις οποίες περιλαμβάνονται:

Αναπλάσεις των πλατειών και των κοινόχρηστων χώρων που αποδίδονται στους πεζούς, όπως και ο εμπλουτισμός του πρασίνου

- Διαχείριση αποκομιδής απορριμμάτων με υπόγειους κάδους συλλογής, κατά μήκος της διαδρομής του τραμ
- Παράλληλα συνοδευτικά έργα, δηλαδή η μετατόπιση των δικτύων των οργανισμών κοινής ωφέλειας (Ο.Κ.Ω).

Πριν από την ολοκλήρωση των εργασιών προβλέπεται να φυτευτούν περισσότερα από 1200 δέντρα κατά μήκος της νέας γραμμής.

²⁶ TRAM A.E.

2.2.5. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ



Εικόνες 24 & 25. Το πλάτος των δρόμων στη συνοικία ποικίλει. Το στοιχείο αυτό αποτελεί χαρακτηριστικό της πολεοδομικής οργάνωσης της περιοχής η οποία έχει δομηθεί άναρχα στα μέσα του προηγούμενου αιώνα. Σε πολλές περιπτώσεις τα λεωφορεία αδυνατούν να εκτελέσουν τα δρομολόγια ομαλά λόγω καθυστερήσεων που προκύπτουν.









































Εικόνα 26. Τα δρομολόγια της τοπικής συγκοινωνίας δεν είναι πυκνά. Τις καθημερινές ημέρες η συχνότητα των 5 λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν την συνοικία είναι απο 15 έως 30 λεπτά. Τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες η ώρα αναμονής των πολιτών αυξάνει κατά 15 λεπτά τουλάχιστον.



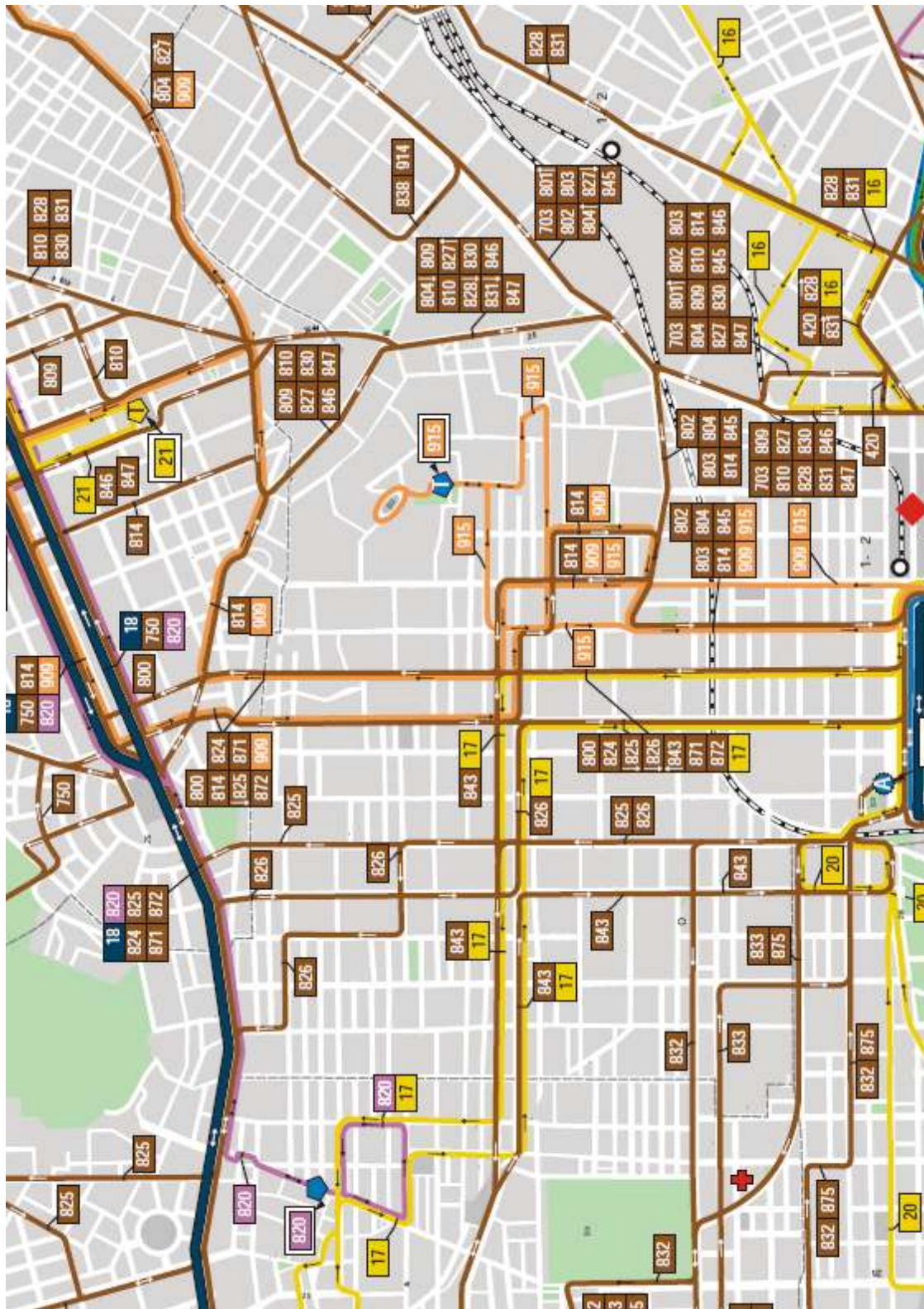
Εικόνα 27. Το πρόβλημα με τα διπλοπαρκαρισμένα αυτοκίνητα. Η απουσία χώρων στάθμευσης αναγκάζει τους οδηγούς να παρανομούν , να δυσχεραίνουν την κυκλοφοριακή ροή στους δρόμους της συνοικίας με βασικότερες επιπτώσεις οι χαμένες ανθρωποώρες, η ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση, το οικονομικό και κοινωνικό κόστος, η δυσχερής κίνηση των πεζών και τελικά η συνολική υποβάθμιση της ποιότητας ζωής.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

	824	<u>ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	825	<u>ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	909	<u>ΑΓ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - ΑΓ. ΣΟΦΙΑ - ΚΡΑΤ. ΝΙΚΑΙΑΣ</u>
	16	<u>ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗΣ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	20	<u>Ν. ΦΑΛΗΡΟ - ΚΑΣΤΕΛΛΑ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ</u>
	846	<u>ΝΕΑΠΟΛΗ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ Α (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	847	<u>ΝΕΑΠΟΛΗ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ Β (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	800	<u>ΝΙΚΑΙΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΠΛ. ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ) (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	914	<u>ΟΜΟΝΟΙΑ - ΛΑΧΑΝΑΓΟΡΑ - ΠΑΛ. ΚΟΚΚΙΝΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	838	<u>ΟΜΟΝΟΙΑ - ΡΕΝΤΗΣ - ΠΑΛ. ΚΟΚΚΙΝΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	860	<u>Π. ΦΑΛΗΡΟ-ΓΕΝ. ΚΡΑΤΙΚΟ ΝΙΚΑΙΑΣ-ΣΧΙΣΤΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ</u>
	420	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ (Μέσω ΚΗΦΙΣΟΥ)</u>
	830	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	17	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	217	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΣΤΑΘ. ΔΑΦΝΗΣ)</u>
	229	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΣΤΑΘ. ΔΑΦΝΗΣ)</u>
	826	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΜΗΝΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	Χ96	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΕΡΟΛ. ΑΘΗΝΩΝ (EXPRESS)</u>
	831	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΑΛΕΩ</u>
	101	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΛΙΜΟΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ</u>
	Β1	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΝΩ ΓΛΥΦΑΔΑ</u>
	828	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΣΠΡΑ ΧΩΜΑΤΑ - Γ' ΝΕΚΡΟΤ. (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	Γ1	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΒΑΡΚΙΖΑ - ΚΙΤΣΙ</u>
	Α1	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΒΟΥΛΑ</u>
	Ε1	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΒΟΥΛΑ (EXPRESS)</u>
	827	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Γ' ΝΕΚΡΟΤ. - ΑΣΠΡΑ ΧΩΜΑΤΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	802	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΔΑΣΟΣ Α (Μέσω Λ. ΑΘΗΝΩΝ)</u>
	803	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΔΑΣΟΣ Β (Μέσω ΙΕΡΑΣ ΟΔΟΥ)</u>
	804	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΔΑΦΝΙ</u>
	859	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	845	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ (Μέσω ΘΗΒΩΝ)</u>
	871	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ (Μέσω Λ. ΣΧΙΣΤΟΥ)</u>
	832	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΕΥΓΕΝΕΙΑ - ΧΑΡΑΥΓΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	500	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ</u>
	Μ1	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ</u>
	875	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ν. ΜΩΛΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	130	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ν. ΣΜΥΡΝΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u>
	872	<u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΝΕΚΡ. ΣΧΙΣΤΟΥ</u>

Εικόνα 28. Αναφέρουμε αναλυτικά τα δρομολόγια που εξυπηρετούν τους κατοίκους του Δήμου. Το κοινό μπορεί να καλέσει το τριψήφιο νούμερο συγκοινωνιακής πληροφόρησης κοινού 185 . Οι ώρες λειτουργίας τηλεφωνικού κέντρου. Δευτέρα - Παρασκευή: 06:30 - 23:30
Σάββατο & Κυριακή : 07:30 - 22:30

2.2.6. ΧΑΡΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ



2.2.7. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Η κατασκευή ²⁷της νέας Γραμμής 4 του Μετρό της Αθήνας βρίσκεται σήμερα σε στάδιο μελέτης. Το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ) εξετάζει όλους τους πιθανούς τρόπους χρηματοδότησης της Γραμμής 4, η οποία αναμένεται όχι μόνο να αλλάξει δραστικά τον συγκοινωνιακό χάρτη της Αθήνας αλλά και να αναβαθμίσει σημαντικά τη ζωή στο Λεκανοπέδιο. Πρόκειται για μια Γραμμή σε σχήμα U, μήκους 20,9 χλμ με 20 Σταθμούς (προϋπολογισμού 2,3 δισ. €), η οποία θα καλύψει την διαδρομή 'Αλσος Βεΐκου-Γαλάτσι-Κυψέλη-δικαστήρια-Αλεξάνδρας-Εξάρχεια-Πανεπιστήμιο-Κολωνάκι -μ,ευαγγελισμός-Παγκράτι/Καισαριανή-'Ανωλίσια-Ζωγράφου-Γουδή-Κατεχάκη Φάρος-Φιλοθέη-Σίδερα-ΟΑΚΑ-Παράδεισος-Μαρούσι.

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ : Η χρηματοδότηση της Γραμμής 4 εκτιμάται ότι δεν μπορεί να ενταχθεί στον προγραμματισμό του Δ' ΚΠΣ, δεδομένης της προτεραιότητας της κατασκευής του βασικού έργου και των επεκτάσεων του Μετρό της Θεσσαλονίκης, καθώς και της επέκτασης της Γραμμής 3 του Μετρό στα Δυτικά Προάστια της Αθήνας, από το Χαϊδάρη ως τον Πειραιά. Βάσει, λοιπόν, ειδικής μελέτης της Αττικό Μετρό Α.Ε., η ανάπτυξη και η λειτουργία της Γραμμής 4 μπορεί να υλοποιηθεί με την εφαρμογή ενός ειδικού χρηματοδοτικού σχήματος που θα αφορά την πιλοποίηση των μελλοντικών εσόδων των διοδίων της Αττικής Οδού για μια ορισμένη χρονική περίοδο μετά την απόδοσή της από την Παραχωρησιούχο Εταιρεία στο Δημόσιο. Με αυτόν τον τρόπο, η κατασκευή της νέας Γραμμής 4 του Μετρό δεν θα επιφέρει καμία επιβάρυνση ούτε στον Κρατικό Προϋπολογισμό ούτε στα κονδύλια του Δ' ΚΠΣ.

²⁷ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ TRAM ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Σύμφωνα ²⁸ με την μελλοντική επέκταση του τραμ στον Πειραιά επιτυγχάνεται:

- μείωση της κυκλοφορίας οχημάτων περίπου κατά 15.000 την ημέρα
- αναβάθμιση του κέντρου της πόλης και της ευρύτερης περιοχής, μέσω των έργων ανάπλασης
- ενίσχυση των εμπορικών χρήσεων τοπικής ή υπερτοπικής σημασίας
- καλύτερη εξυπηρέτηση όσων ταξιδεύουν με πλοία
- μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης που συνεπάγεται βελτίωση του αστικού μικροκλίματος
- ανακατασκευή και βελτίωση πεζοδρομίων
- ανάπλαση των ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, καθώς και των πλατειών Κοραή, Αλικάκου και Δεληγιάννη, αλλά και της περιοχής της Ευαγγελίστριας

²⁸ TRAM A.E.

2.2.8. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Πρέπει να καθιερωθούν λεωφορειολορίδες στους κεντρικούς δρόμους της πόλης οι οποίες και θα αστυνομεύονται για την τήρηση της λειτουργίας τους. Παράλληλα τα δρομολόγια να πυκνώσουν ώστε να δημιουργηθεί ένα αίσθημα εμπιστοσύνης του πολίτη προς το μέσο αυτό. Η συμβολή των πολιτών θα ήταν καθοριστική για την επίλυση του προβλήματος, δεδομένου όμως της στενομυαλιάς των Ελλήνων και δη των Αθηναίων δεν υπολογίζουμε σε αυτό το ενδεχόμενο.

Για αυτό ακριβώς το λόγο προτείνουμε αστυνόμηση από τη δημοτική αστυνομία με σκοπό την επιβολή απαγόρευσης στάθμευσης σε χώρους που εμποδίζεται η κυκλοφορία. Παράλληλα οι εργασίες επέκτασης του τραμ μέχρι και τη περιοχή των Καμινίων η οποία και έχει χρονοθετηθεί αποτελεί ουσιαστικό βήμα προόδου.

Το τραμ του οποίου η επέκταση έχει ήδη χρονοθετηθεί δεν είναι μόνο ένα μέσο μεταφοράς αλλά και εργαλείο αστικής ανάπλασης διότι :

1. Βάζει τέλος στην οικονομική απομόνωση και αναζωογονεί τις συνοικίες
2. Επαναπροσδιορίζει το οδικό δίκτυο περιορίζοντας το χώρο για κίνηση των αυτοκινήτων
3. Περιορίζει την αδιαπερατότητα των εδαφών χάρη στο φύτεμα χλόης και φυτών ανάμεσα στους διαδρόμους κυκλοφορίας του τραμ.

2.3 ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Στα Μανιάτικα ως επί το πλείστον οι κατοικίες είναι αρκετά παλαιές και δεν διαθέτουν χώρους στάθμευσης. Ως εκ τούτου η περιοχή χαρακτηρίζεται από έλλειψη χώρων στάθμευσης. Κατόπιν όμως της υποχρεωτικής δημιουργίας χώρων στάθμευσης στις πολυκατοικίες που χτίζονται από το και έπειτα η κατάσταση αμβλύνεται. Τα κύρια χαρακτηριστικά της συνοικίας των Μανιάτικων στο θέμα των χώρων στάθμευσης είναι :

- Δεν υπάρχουν δημόσιοι χώροι ελεύθερης στάθμευσης
- Η αστυνόμευση δεν είναι επαρκής
- Υπάρχουν εγκαταλελειμμένα αυτοκίνητα, που καταλαμβάνουν θέσεις στάθμευσης
- Δεν υπάρχουν κολονάκια στις εισόδους των πεζόδρομων ώστε να εμποδίζουν την στάθμευση των αυτοκινήτων σε αυτά τα σημεία
- Οι νεοεγερθείσες πολυκατοικίες διαθέτουν χώρους στάθμευσης ανάλογα με τα διαμερίσματα της πολυκατοικίας
- Αναξιοποίητα οικόπεδα εκμεταλλεύονται από τους κατοίκους για την στάθμευση των αυτοκινήτων τους

2.3.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

Στις σελίδες που ακολουθούν παραθέτετε φωτογραφικό υλικό για την τεκμηρίωση της κατάστασης που περιγράφηκε. Το φωτογραφικό υλικό συλλέχτηκε κατά την διάρκεια της έρευνας την περίοδο καλοκαίρι 2009.



Εικόνα 29. Πεζοδρόμια κατειλημμένα από τηνπραμάτεια των εμπόρων δυσχεραίνει τη ζωή των Α.Μ.Ε.Α. Σκαλοπάτια χωρίς πρόβλεψη για ανθρώπους με κινητικά προβλήματα.



Εικόνα 30. Αναξιοποίητο οικόπεδο , που ανοίκει στο Δήμο και προβλέπεται κάποια στιγμή να γίνει πάρκο. Μέχρι τότε θα αποτερλεί δημόσιο χώρο στάθμευσης.



Εικόνα 31. Οργανωμένους χώρους στάθμευσης δεν εντοπίσαμε ανταυτού εντοπίσαμε αναξιοποίητα οικόπεδα τα οποία οι κάτοικοι τα έχουν μετατρέψει αυθαίρετα σε χώρους στάθμευσης.



Εικόνα 32. Αιτωλικού και Παλαμηδίου – Η Παλαμηδίου έχει πεζοδρομηθεί από την συμβολή της με την Αντιπλοιάρχου Βλαχάκου ως την οδό Μακεδονίας. στον πεζόδρομο έγιναν έργα ανάπλασης το 2006. Στο πεζόδρομο απαγορεύεται η διέλευση, στάση και στάθμευση οχημάτων πέραν των οχημάτων τροφοδοσίας και χρηματαποστολής. Όπως φαίνεται και στις φωτογραφίες που ακολουθούν στην επόμενη σελίδα, τα σταθμευμένα αυτοκίνητα βρίσκονται σε όλο το μήκος του πεζόδρομου. Από έρευνα που πραγματοποιήσαμε τα αυτοκίνητα ανήκουν σε κάτοικους του πεζόδρομου των οποίων οι κατοικίες δεν διαθέτουν χώρο στάθμευσης.



Εικόνα 33. Αίμου και Φωτίου Κοριστάς – Στο καθαρά αστικό τμήμα της πόλης το οποίο είναι οικοδομημένο σε ποσοστό 95% και η χρήση γης είναι η γενική κατοικία, είναι αδύνατον να βρεθούν χώροι στάθμευσης για κατοίκους και επισκέπτες της περιοχής. Το πρόβλημα οξύνεται δεδομένου ότι οι περισσότερες πολυκατοικίες είναι κατασκευασμένες προ του 1985 όπου δεν είχε θεσπιστεί ακόμα η πρόβλεψη για χώρους στάθμευσης στις νέες οικοδομές.



Εικόνα 34. Η ανάγκη για δημιουργία χώρων στάθμευσης είναι επιτακτική. Το πρόβλημα εμφανίζεται στην ίδια κλίμακα σε όλους του Δήμους του Πειραιά. Στην εικόνα, το οικοπέδο έκτασης μόλις 35 – 40 τ.μ. αξιοποιήθηκε από τους ιδιοκτήτες για την ασφαλή στάθμευση των οχημάτων. αν το πρόβλημα τόσο δεν ήταν τόσο οξύ στη περιοχή το οικοπέδο θα χρησιμοποιούνταν ως αυλή για το παιχνίδι των παιδιών τους, μας είπε ο κ. Κώστας, ιδιοκτήτης του οικοπέδου.



Εικόνα 35. Το **άρθρο 48** του νέου **ΚΟΚ** λέει σαφώς ότι όταν καταλαμβάνεται επιφάνεια για οποιαδήποτε άλλη χρήση, εκτός από αυτήν που έχει κατασκευαστεί» και «παρεμποδίζεται η κυκλοφορία των πεζών», ο παραβάτης τιμωρείται. Παραπάνω, το άρθρο 34, απαγορεύει τη στάθμευση σε πεζοδρόμιο και διευκρινίζεται ότι ακόμα και όταν αυτό δεν υπάρχει «οι οδηγοί υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερο χώρο πλάτους ενός μέτρου, τουλάχιστον, για τη διέλευση των πεζών.



Εικόνα 36. Θεωρήσαμε ενδιαφέρον να τονίσουμε το θέμα των εγκαταλελειμένων αυτοκινήτων. Εντοπίσαμε πολλ'ές περιπτώσεις σκεπασμένων αυτοκινήτων που έδειχναν λόγω των σκουπιδιών που είχαν μαζέψει την αχρηστία τους για πολύ καιρό.



Εικόνα 37. Η έλλειψη χώρων στάθμευσης αναγκάζει τους ανθρώπους να φυλάσσουν θέσεις με οποιονδήποτε τρόπο.

2.3.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΗΜΟ²⁹

- Δημιουργία χώρων στάθμευσης
- Τοποθέτηση περισσότερων πινακίδων και αστυνόμευση
- Τήρηση νόμων που καταπατούνται
- Μείωση χρήσης Ι.Χ
- Απόσυρση παλιών οχημάτων
- Κατασκευή μεγαλύτερων πεζοδρομίων ή επισκευή των ήδη υπαρχόντων
- Διαπλάτυνση ή και μονοδρόμηση των οδών
- Τοποθέτηση και λειτουργία περισσότερων φωτεινών σηματοδοτών (συντονισμός τους κάτω απ' την επίβλεψη ενός φορέα)
- Οικολογικός τρόπος οδήγησης □ Μείωση κατανάλωσης καυσίμων, ηχορύπανσης και ατυχημάτων.
- Μοίρασμα αυτοκινήτου με γείτονες/ συναδέλφους ειδικά για μεγάλες αποστάσεις
- Οι οδηγοί να μην καταχρώνται τους χώρους στάθμευσης των πεζών, αλλιώς να επιβάλλονται πρόστιμα

²⁹ www.ecomobility.gr

2.3.3. ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ & ΑΜΕΑ

- αποφυγή δαπέδων με έντονη κλίση και σκαλοπατιών,
- κατασκευή σωστών πεζοδρομίων με αντιολισθητικά υλικά,
- δημιουργία πλατιών πεζοδρομίων χωρίς υλικά ή αντικείμενα που προεξέχουν,
- πεζοδρόμια ελεύθερα από εμπόδια όπως : κάδοι απορριμμάτων, παρκαρισμένα αυτοκίνητα, παγκάκια, ογκώδεις ζαρντινιέρες κλπ.
- δημιουργία και τοποθέτηση σήμανσης (πινακίδες) με το σύστημα Brailleτοποθετημένες σωστά και στο κατάλληλο ύψος για άτομα με πρόβλημα στην όραση,
- δημιουργία έντονης και ευδιάκριτης σήμανσης για άτομα με πρόβλημα ακοής.

2.3.4. ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΜΕ ΣΥΧΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Δημιουργία περισσότερων στάσεων για λεωφορεία, ώστε η συγκοινωνία να είναι πιο άμεση για όλους.
- Δημιουργία λωρίδων για ποδηλάτες μέσα στην πόλη του Πειραιά.
- Καθιέρωση «Ημέρας ποδηλάτου» όπου θα γίνονται ποδηλατοδρομίες και εκδηλώσεις με θέμα το ποδήλατο.
- Δημιουργία ειδικών χώρων για κάδους σκουπιδιών
- Δενδροφύτευση στους δρόμους για αντιμετώπιση της ρύπανσης και της ηχορύπανσης.
- Τέλος, προτείνουμε δημιουργία προγραμμάτων Κυκλοφοριακής Αγωγής.

2.4 ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ : Για να λειτουργήσει επαρκώς ένα πεζοδρόμιο πρέπει να έχει ελεύθερη επιφάνεια μήκους 1,5 έως 1,8 μ. και να διαθέτει τις απαραίτητες ράμπες πρόσβασης για άτομα με ειδικές ανάγκες. Σε συνδυασμό με την κακή κατάσταση του οδοστρώματος και την συνεχή στάθμευση των αυτοκινήτων κατά μήκος όλων των δρόμων καθιστά πολύ δύσκολη, και πολλές φορές επικίνδυνη, την ελεύθερη κίνηση των πεζών στην περιοχή παρέμβασης και ιδιαίτερα συγκεκριμένων ομάδων του πληθυσμού όπως τα παιδιά, άτομα της τρίτης ηλικίας, άτομα που χρησιμοποιούν ή οδηγούν οποιουδήποτε τύπου αμαξίδια, κλπ.

Στοιχεία υποβάθμισης της περιοχής είναι:

- 1) η κατάληψη του πεζοδρομίου από αυτοκίνητα,
- 2) κατεστραμμένα πεζοδρόμια και χώροι με λιμνάζοντα νερά,
- 3) παρκαρισμένα μηχανάκια πάνω στο πεζοδρόμιο,
- 4) κάδοι απορριμμάτων πάνω στο πεζοδρόμιο.

2.4.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ





Εικόνα 38. Αγ. Σοφίας και Λακωνίας



Εικόνα 39. Δράμας και Αιτωλικού



Εικόνα 40. Γραβιάς και Δερβενακίων



Εικόνα 41. Τα πεζοδρόμια έχουν κατασκευαστεί για την διέλευση των πεζών, στην προκειμένη περίπτωση (εντοπίστηκε σε κάποια συνοικία του Κερασινίου) το πεζοδρόμιο καταλαμβάνεται από τα σκαλοπάτια της εξόδου της μονοκατοικίας.

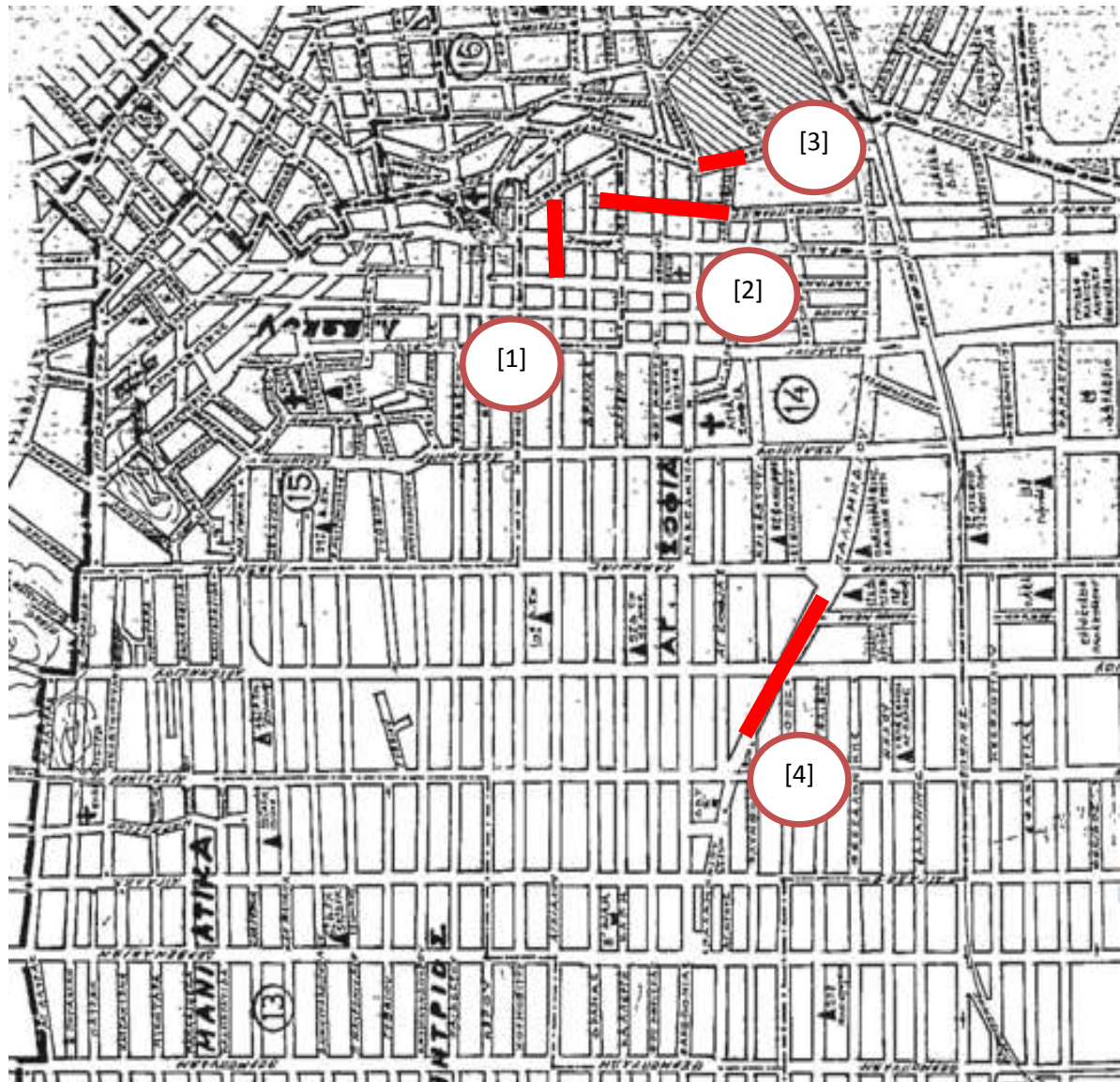


Εικόνα 42. Σημεία πλήρους εγκατάλειψης όπως αυτά της εικόνας επισημάναμε στη κεντρική περιοχή των Μανιάτικων, η οποία είναι η εγγεγραμμένη στο χάρτη που παραθέτουμε στον χάρτη.



Εικόνα 43. Αιτωλικού και Παλαμηδίου – Η Παλαμηδίου έχει πεζοδρομηθεί από την συμβολή της με την Αντιπλοιάρχου Βλαχάκου ως την οδό Μακεδονίας. στον πεζόδρομο έγιναν έργα ανάπλασης το 2006. Στο πεζόδρομο απαγορεύεται η διέλευση, στάση και στάθμευση οχημάτων πέραν των οχημάτων τροφοδοσίας και χρηματοπιστολής. Όπως φαίνεται και στις φωτογραφίες που ακολουθούν στην επόμενη σελίδα, τα σταθμευμένα αυτοκίνητα βρίσκονται σε όλο το μήκος του πεζόδρομου.

2.4.2. ΧΑΡΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΠΕΜΠΤΟΥ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- [1] πεζόδρομος στην οδό Αγχιάλου
- [2] πεζόδρομος στην οδό Φιλιππουπόλεως
- [3] πεζόδρομος στην οδό Δαβάκη Πίνδου
- [4] πεζόδρομος στην Λεωφόρο Παλαμηδίου

2.4.3. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ

ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

Η φροντίδα για την βελτίωση της ποιότητας της ζωής και του περιβάλλοντος οδήγησε πολλές χώρες του εξωτερικού, εκτός των άλλων να επιχειρήσουν τη δημιουργία περιοχών με μεμονωμένη κυκλοφορία οχημάτων. Με την πεζοποίηση δημιουργούνται χώροι στη διάθεση που δίνουν προτεραιότητα στον άνθρωπο και τον κάνουν να ανακαλύψει το πιο παλιό μέσο μετακίνησης που είναι το περπάτημα, ενώ ταυτόχρονα συνειδητοποιεί τις διαστάσεις ενός αστικού χώρου που είχε ξεχάσει. Η μείωση του ανταγωνισμού μεταξύ πεζών και οχημάτων, η ελάττωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου αποτελούν θέματα που μπορεί να λύσει ένα σωστά δομημένο συγκοινωνιακό δίκτυο.

- Σύσταση υπεύθυνης ομάδας η οποία θα ελέγχει την εξέλιξη των δημόσιων έργων στα όρια του Δήμου και θα ελέγχει τις εργολαβικές εταιρείες για την σωστή πορεία του έργου.
- Δημιουργία φακέλου καταγραφής ιστορικών στοιχείων σε σχέση με την εξέλιξη των δημοσίων έργων ώστε να υπάρχει επίγνωση για το ποιοι είναι υπαίτιοι για τις όποιες κακοτεχνίες.
- Συνεργασία υπουργείου χωροταξίας και δημοσίων έργων με τον Δήμο Αιγάλεω και το τμήμα μηχανικών του δήμου.



Εικόνα 44. Οι φωτογραφίες εληφθησαν στην περιοχή του Παγκρατίου, και αποτυπώνουν ένα άριστα δομημένο αστικό περιβάλλον στο οποίο έχει γίνει πρόβλεψη για την διέλευση ατόμων με ειδικές ανάγκες, θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων και κάδων ανακύκλωσης. Στα Μανιάτικα εκλείπουν εικόνες σαν και αυτές.

2.5 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΠΟ ΙΔΙΩΤΕΣ

Στη συνοικία των Μανιάτικων, παρατηρείται το φαινόμενο της εκμετάλλευσης δημόσιων χώρων από ιδιώτες. Βέβαια το φαινόμενο αυτό εμφανίζεται σε ολόκληρο το Πειραιά και το Λεκανοπέδιο. Το πρόβλημα ουσιαστικά προκύπτει από το γεγονός ότι η περιοχή κατοικείται από περισσότερους κατοίκους από ότι προοριζόταν, και ως εκ τούτου συστεγάζει ανόμοιες λειτουργίες (βιομηχανία - κατοικία). Ας ορίσουμε όμως πρώτα ποιές είναι νομοθετικά οι επιτρεπόμενες ενέργειες και ποιές οι απαγορεύσεις σε αυτό το ζήτημα.

2.5.1. ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΔΗΜΟΣΙΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΑΠΟ ΙΔΙΩΤΕΣ

Από την πολεοδομική νομοθεσία όπως και από τη σχετική νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣΤΕ) είναι ξεκάθαρο ότι στους κοινόχρηστους χώρους επιτρέπονται μόνο μερικές κατηγορίες ελαφρών κατασκευών. Συγκεκριμένα επιτρέπεται η κατασκευή σκαλοπατιών, χαμηλών τοίχων, κεκλιμένων επιπέδων. Επιτρέπονται επίσης στέγαστρα, αποχωρητήρια, περίπτερα, κιόσκια, τέντες, εγκαταστάσεις παιδότοπων και άθλησης (χωρίς κτίρια), πάγκοι, σιντριβάνια, φανοί, γλάστρες και στηρίγματα των φυτών. Οι κατασκευές πραγματοποιούνται από το Δήμο ή από άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς ύστερα από άδεια του Δήμου.

Επιτρέπεται επίσης η κατασκευή δικτύων υποδομής και εγκαταστάσεων κοινής ωφέλειας (σωληνώσεις και φρεάτια νερού, καλώδια ρεύματος και τηλεφώνου), χωρίς την έκδοση οικοδομικής άδειας. Επιτρέπονται επίσης προσωρινές λυόμενες κατασκευές για γιορτές με συγκεκριμένο σύντομο χρόνο παραμονής.

Πρέπει εδώ να σημειωθεί πως τα προαναφερόμενα επιτρέπονται σε εκείνους τους κοινόχρηστους χώρους πρασίνου που δεν διέπονται από ειδικότερες ρυθμίσεις προστασίας και διαχείρισης, όπως για παράδειγμα οι κηρυγμένες προστατευόμενες περιοχές και τα κληροδοτήματα.³⁰

³⁰ Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου

2.5.2. ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ ΟΣΩΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΙΔΙΩΤΩΝ ΣΕ ΔΗΜΟΣΙΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ

Απαγορεύεται η κατασκευή κτιρίων, περιτοιχισμάτων και περιφράξεων, κλειστών στεγάστρων με **μόνιμες** κατασκευές που εξυπηρετούν ιδιωτικές χρήσεις όπως αναψυκτήρια. Απαγορεύονται επίσης όλες οι ιδιωτικές κατασκευές. Για παράδειγμα, οι «πέργκολες-αναψυκτήρια» ή τα πλαστικά κιόσκια με τραπεζοκαθίσματα που έχουν κατακλύσει τα τελευταία χρόνια τις πλατείες και τους πεζοδρόμους είναι με βάση τη νομοθεσία αυθαίρετα κατασκευάσματα.

Απαγορεύονται τέλος οι κατασκευές που βρίσκονται κάτω από κοινόχρηστους χώρους. Έτσι, για να κατασκευαστεί ένας χώρος στάθμευσης κάτω από μία πλατεία δεν αρκεί η οικοδομική άδεια, αλλά απαιτείται και η αλλαγή του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της περιοχής. Με απόφαση του 2007 του Συμβουλίου της Επικρατείας κρίθηκε ότι οι μόνιμες ή κινητές κατασκευές που αναπτύσσουν καφετέριες, εστιατόρια, μπαρ κλπ. σε κοινόχρηστους χώρους, είναι παράνομες και αντισυνταγματικές. Σύμφωνα με το ανώτατο δικαστήριο, προσκρούει στο Σύνταγμα άθε κατασκευή προστεγασμάτων και των στηριγμάτων τους, εφόσον παρέχει στους ιδιοκτήτες των καταστημάτων τη δυνατότητα να μετατρέπουν κοινόχρηστο χώρο σε κλειστό ή ημίκλειστο, παρεμποδίζοντας την ελεύθερη κυκλοφορία των πολιτών. Οι ΟΤΑ είναι υποχρεωμένοι να απομακρύνουν τέτοιες κατασκευές ή να ανακαλέσουν σχετικές άδειες, ενώ οι αρμόδιες αρχές που ανέχονται τέτοιες παρανομίες σε κοινόχρηστους χώρους μπορεί να υπέχουν ποινικές και αστικές ευθύνες. Συγκεκριμένα, το ΣΤΕ θεωρεί παράνομες όλες τις κατασκευές τέτοιου τύπου, πέρα από τους νόμιμους εξώστες και τα οριζόντια κινητά προστεγάσματα σε ύψος τουλάχιστον 3 μέτρων. Παράνομα θεωρούνται ακόμα και τα στηρίγματα (δοκάρια) των νόμιμων εξωστών και τεντών, εφόσον αυτά μπαίνουν στον κοινόχρηστο χώρο και όχι σε τμήμα του καταστήματος.

2.5.2.1. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στην πόλη του Πειραιά³¹ παρατηρείται το ίδιο πρόβλημα δημόσιου χώρου που παρατηρείται σε πολλές ελληνικές πόλεις. Η αντιμετώπιση του από τη διοίκηση δεν αποτελεί εξαίρεση. Η εκμετάλλευση του δημόσιου χώρου συνδέεται με δύο τουλάχιστον στοιχεία. Με την αύξηση των τακτικών εσόδων του δήμου και με την μέσω των χρόνιων καταλήψεων δημιουργίας κάποιου τύπου «δουλείας» και κατοχύρωσης του δικαιώματος της κατάληψης.

Με κριτήρια τη μονιμότητα ή μη των κατασκευών και το αν οι κατασκευές αυτές εμποδίζουν ή όχι την ελεύθερη προσπέλαση των κοινοχρήστων χώρων από πεζούς και ΑΜΕΑ, έγινε η παρακάτω κατηγοριοποίηση των τύπων καταλήψεων.

Κατηγορία 1: Τραπεζοκαθίσματα με μόνιμες κατασκευές στεγάστρων που εμποδίζουν τη διέλευση πεζών (ξύλινα δάπεδα ή πλακάκια, υποστυλώματα, υαλοπίνακες, πλαστικοί πίνακες, στέγες υφασμάτινες, πλαστικές ή ξύλινες, θύρες, παράθυρα, νεροχύτες κ.α.)

Κατηγορία 2: Τραπεζοκαθίσματα χωρίς μόνιμες κατασκευές που εμποδίζουν τη διέλευση πεζών

Κατηγορία 3: Τραπεζοκαθίσματα χωρίς μόνιμες κατασκευές που δεν εμποδίζουν τη διέλευση πεζών.

³¹ Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου

Τέλος, εντοπίστηκαν και ειδικές περιπτώσεις, οι οποίες δεν εντάσσονται στις παραπάνω κατηγορίες. Πρόκειται για κτίσματα χρήσης αναψυχής που, είτε εξ ολοκλήρου είτε τμήμα τους, έχουν υπερβάσεις του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού και των όρων δόμησης, όπως είναι η κατάληψη πρασιών με πρόσωπο σε οδούς, ή οι υπερβάσεις δόμησης που επιβαρύνουν τους ανοιχτούς χώρους, τον δημόσιο χώρο εν γένει και το αστικό ή φυσικό περιβάλλον.

2.5.3. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ



Εικόνα 45. Αυθαίρετη εκμετάλλευση δημόσιων χώρων μέσω κατάληψης πεζοδρομίων απο επιχειρήσεις.



Εικόνα 46. Αυθαίρετη εκμετάλλευση δημόσιων χώρων μέσω κατάληψης πεζοδρομίων απο επιχειρήσεις.

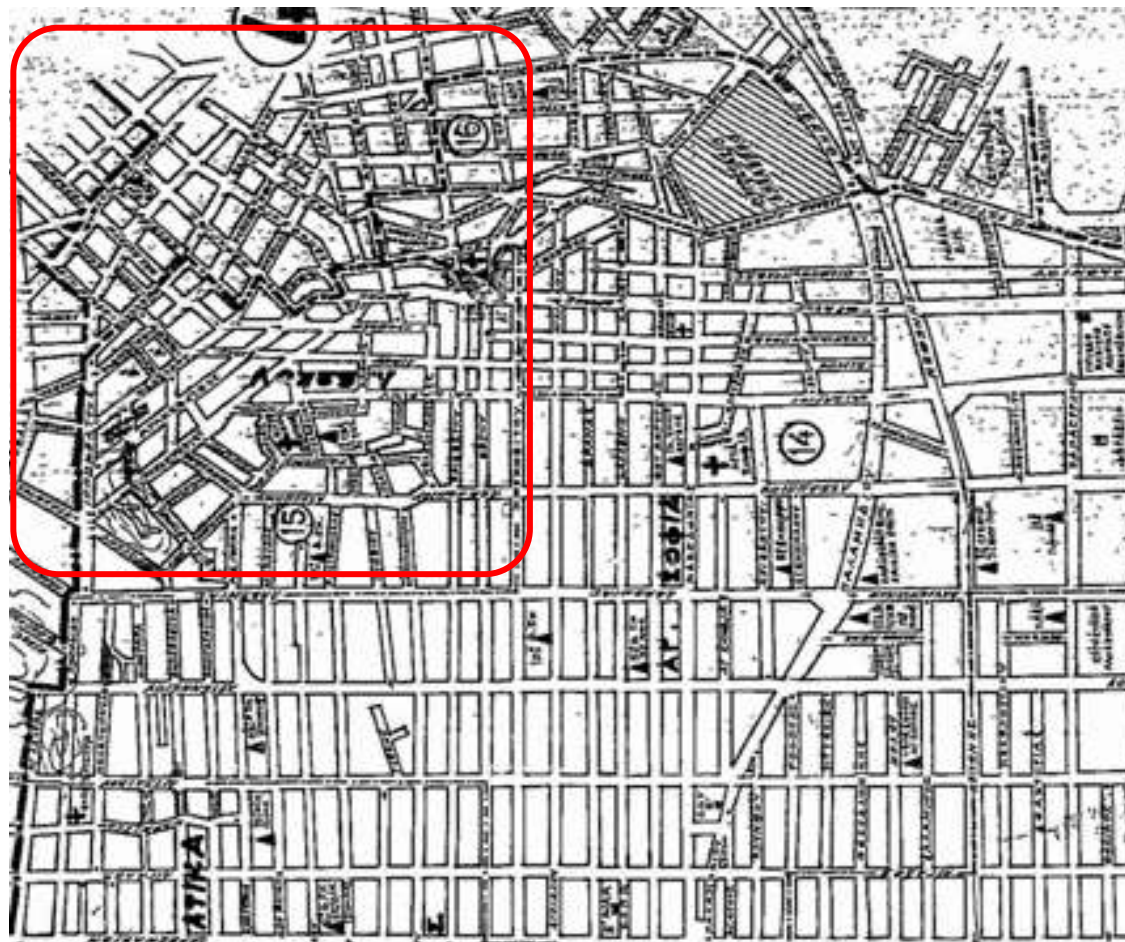
2.5.4. ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΠΟ

ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΙΔΙΩΤΩΝ

Η πόλη του Πειραιά, ακολουθώντας την τελευταία περίπου 20ετία, ένα πολεοδομικό, οικονομικό και διοικητικό πρότυπο διαχείρισης του δημόσιου χώρου, το οποίο οδηγεί στην ποιοτική υποβάθμιση και τη σταθερή ποσοτική συρρίκνωση του, έχει απωλέσει μεγάλες εκτάσεις από τις κοινόχρηστες δημόσιες πλατείες και τις ακτές του. Τούτο οδήγησε σε επιβάρυνση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων. Η αναρχία των κάθε λογής κατασκευών οι οποίες έχουν καταλάβει πλατείες, πεζοδρόμους, πεζοδρόμια, πάρκα και ελεύθερες ακτές, επιδείνωσε επίσης δραματικά την ποιότητα του αστικού τοπίου, καθώς η κατασκευαστική προχειρότητα, η κακογουστιά και η αυθαιρεσία στιγματίζουν την εικόνα της πόλης, αυτής που κυρίως διαμορφώνεται στους κεντρικούς και προβεβλημένους χώρους της. Οι ενέργειες που πρέπει να εφαρμοστούν είναι :

1. Περιπολίες από την δημοτική Αστυνομία Πειραιά και επιβολή προστίμων στους παραβάτες
2. Πρόστιμα ανάλογα με το είδος της παράβασης σύμφωνα με το κεφάλαιο 2.5.2.1.
3. Απλούστευση του τρόπου καταγγελίας παραβάσεων από πολίτες

3.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ



Εικόνα 47. Η συνοικία των Μανιάτικων χωρίζεται νοητά σε δύο τύπους πολεοδομικής οργάνωσης. Από τη μία το τμήμα που βρίσκεται στο λόφο Βώκου (μέσα στο περίγραμμα) έχει δομηθεί άναρχα χωρίς πρόβλεψη για συνέχεια δρόμων και αποφυγή των αδιεξόδων. Από την άλλη η υπόλοιπη συνοικία έχει χαραχθεί σε όμοια τετράγωνα και η ρυμοτομικής οργάνωσης θεωρείται ορθή.

3.1.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ



Εικόνα 48. Το πλάτος του δρόμου δεν ξεπερνά τα 2,5 μέτρα. Πλάτος που δεν είναι αρκετό για την ομαλή διέλευση των οχημάτων.



Εικόνα 49. Η ορθή ρυμοτομία σε αυτό το κομμάτι της περιοχής διαφαίνεται από την ανυπαρξία ασυνέχειων στο δρόμο.



Εικόνα 50. Γενικά σε ελάχιστους δρόμους έχει εφαρμοστεί ρυμοτομικό σχέδιο, έτσι εξηγείται γιατί πολλοί δρόμοι δεν έχουν ολοκληρωθεί ως προς τη διαμπερότητα της χάραξης τους. Επιπλέον, για τον ίδιο λόγο οι περισσότεροι δρόμοι του τοπικού οδικού δικτύου φαίνεται να έχουν διανοιχτεί με κριτήριο τη στενά τοπική εξυπηρέτηση πρόσβασης στις εκατέρωθεν ιδιοκτησίες.

3.1.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΝΤΑΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Τα πολεοδομικά εργαλεία³² για τη διαχείριση της έντονης αστικοποίησης και των μεταβολών που προκαλεί στον χώρο μίας πόλης είναι σε απλές γραμμές τα παρακάτω:

1. **Μέθοδος με αύξηση των Συντελεστών Δόμησης (ΣΔ) σε ορισμένες περιοχές, και καθορισμό αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών κανονισμών σχεδιασμού του χώρου.** Η πίεση για αύξηση του δομημένου ιστού που προκαλεί η πληθυσμιακή και οικονομική ανάπτυξη μπορεί να αντιμετωπισθεί με αύξηση των ΣΔ σε ορισμένες περιοχές, με ταυτόχρονη θεσμοθέτηση πολεοδομικών και αρχιτεκτονικών κανόνων για την παραγωγή όμορφου χώρου καθώς και δημιουργία περιοχών κατοικίας με χαμηλούς συντελεστές για την παραγωγή ευχάριστων χώρων για κατοικία. Με την μέθοδο αυτή δεν πιέζεται ιδιαίτερα ο περιαστικός χώρος.
2. **Μέθοδος με μείωση των ΣΔ και δημιουργία νέων πόλεων.** Στην περίπτωση αυτή η πίεση αντιμετωπίζεται με μείωση ή διατήρηση των ΣΔ σταθερών. Η δεδομένη τάση για ανάπτυξη δεν ανακόπτεται και διαχέεται στον περιαστικό χώρο. Για την αντιμετώπιση φαινομένων άναρχης δόμησης και διάλυσης του περιαστικού ιστού θα πρέπει να οργανωθούν πόλοι (πχ. η μέθοδος των νέων πόλεων γύρω από τη μητρόπολη) ώστε να απορροφήσουν οργανωμένα την πίεση και να διοχετεύσουν την τάση ανάπτυξης σε προκαθορισμένα σημεία εξοπλισμένα με πολεοδομικά σχέδια και αρχιτεκτονικούς αισθητικούς κανόνες δόμησης. Ισχύει, λοιπόν, στην περίπτωση αυτή η επέμβαση στην περιφέρεια σε πόλεις δορυφόρους.

³² <http://poleodomika-azoulias.blogspot.com/2009/04/blog-post.html>

3.2 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Οι χρήσεις γης και οι όροι δόμησης συναποτελούν ένα πλαίσιο κανόνων για την ανάπτυξη του αστικού χώρου. Το υπόβαθρο αυτής της ανάπτυξης προσδιορίζεται από την οριοθέτηση του ιδιωτικού και του δημόσιου χώρου, τους τύπους ιδιοκτησίας της γης και την οργάνωση της οικοδομικής δραστηριότητας.

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία οι χρήσεις γης πρέπει να καθορίζονται στα πολεοδομικά σχέδια διαφόρων κατηγοριών, ποικίλων επιπέδων. Ειδικότερα οι αστικές χρήσεις οριοθετούνται κυρίως στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) από τότε που αυτό θεσμοθετήθηκε (1983).

Η χρήση γης που ακολουθείτε στα Μανιάτικα είναι αυτή της γενικής κατοικίας, ενώ σπανίως τα ισόγεια χρησιμοποιούνται ως καταστήματα και οι όροφοι εκμεταλλεύονται ως κατοικίες. Η χρήση γης που ακολουθήθηκε αποτέλεσε μονόδρομο την εποχή που κατασκευάστηκε ο πυρήνας της συνοικίας λόγω της ανάγκης στέγασης των μαζών που αναζητούσαν στέγη στην Αθήνα και το Πειραιά. Οι κυρίαρχες αστικές χρήσεις είναι:

1. Ειδικές χρήσεις, όπως αμαξοστάσια, σιδηροδρομικό δίκτυο, βιομηχανικές και βιοτεχνικές εκτάσεις. Οι χρήσεις αυτές δημιουργούν σοβαρά προβλήματα δέσμευσης πολύτιμης γης για τη χωροθέτηση τους, επιβαρύνουν το ήδη προβληματικό περιβάλλον και δημιουργούν πρόσθετο κυκλοφοριακό φόρτο.
2. Η κατοικία που καταλαμβάνει ένα ποσοστό της τάξης του 80% της συνολικής έκτασης..
3. Ύπαρξη ελαφριάς βιομηχανίας και βιοτεχνίας σε κοντινή απόσταση από την κατοικημένη περιοχή.

Χρήσεις	Αριθμός ορόφων	Ανώτατα όρια		
		κάλυψης	Σ.Δ.	κατ' όγκο εκμετ/σης
Κατοικ. Αμιγ. (ΚΑ)	1	0,4	0,5	-
	2	0,4	0,5	-
	3	0,4	0,6	-
Κατοικ. Γεν. (ΚΓ)	1	0,4	0,5	-
	2	0,4	0,8	-
	3	0,4	1,0	-
	4 και 5	0,4	1,1	-
	6 και άνω	0,4	1,2	-
Επαγγελματική όχι ιδιαίτερος οχλούσα (ΕΜ)	1	0,7	1,0	-
	2	0,7	1,6	-
	3	0,7	2,0	-
	4 και 5	0,7	2,2	-
	6 και άνω	0,7	2,4	-
Επαγγελματική οχλούσα (ΕΟ)	-	0,7	-	12
Πολυεδομικά κέντρα (Π)	1	0,7	1,0	-
	2	0,7	1,6	-
	3	0,7	2,0	-
	4 και 5	0,7	2,2	-
	6 και άνω	0,7	2,4	-
Αναψυχή - Τουρισμός - Παραθεριστικές κατοικίες	1 και άνω	0,3	0,4	-
Λοιπές ιδιαίτερες χρήσεις	1	0,6	0,75	-
	2	0,6	1,2	-
	3	0,6	1,5	-
	4 και 5	0,6	1,7	-
	6 και άνω	0,6	2,4	-
Χωριά (ΜΧ)	3	0,6	1,2	-
Λοιπές μεικτές χρήσεις	1	0,6	0,75	-
	2	0,6	1,2	-
	3	0,6	1,5	-
	4 και 5	0,6	1,7	-
	6 και άνω	0,6	2,4	-

Πίνακας 1 Κατηγορίες χρήσεων σύμφωνα με το Π.Δ. 81/80³³

Στο Π.Δ. 81/80, που καταργήθηκε με το Π.Δ. από 23.2.1987, υπήρχε ο πίνακας αυτός με τον οποίο καθορίζονταν ανώτατες τιμές των όρων δόμησης ανά χρήση. Ανοιχτό παραμένει το ερώτημα γιατί στο μεταγενέστερο διάταγμα δεν περιλήφθηκε κάτι ανάλογο, έστω και με σημαντικές διορθώσεις.

³³ Πηγή: Δομική Ενημέρωση, τόμος Δ', σ. 110

3.2.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ



Εικόνα 51. Η περιοχή γύρω από την εκκλησιά της Αγίας Σοφίας ,αποτελεί και συν τοις άλλοις το εμπορικό κομμάτι της συνοικίας. Εδώ ακολουθείται το σύστημα μεικτής χρήσης γης.



Εικόνα 52. Βρισκόμαστε στην οδό Παλαμηδίου.



Εικόνα 53. Χρήση γης, σε τυπική συνοικία των Μανιάτικων, συνηθίζεται (επιτρεπόμενο βάση νομοθεσίας) το ισόγειο να χρησιμοποιείται ως κατάστημα και οι όροφοι ως οικίες.

3.2.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΧΡΗΣΗΣ ΓΗΣ

Κατά τη διάρκεια της έρευνας μας δεν εντοπίσαμε σε καμία δημόσια αρχή χάρτη με προσδιορισμένα όρια χρήσεων γής. Ως επί το πλείστον στη περιοχή των Μανιάτικων τα κτίσματα είναι κατοικίες και δεν υπάρχουν εμπορικοί δρόμοι πέραν απο μεμονομένα καταστήματα.

Απο το βήμα αυτό προτείνουμε την θέσπιση μιας κατηγορίας που χρησιμοποιείται συχνά σε ξένα πολεοδομικά σχέδια, (θεσμοθετήθηκε και στην Ελλάδα με το **Π.Δ.** 80/81, αλλά δεν περιλήφθηκε στις χρήσεις του τροποποιητικού Δ/τος από 23.2.87). η κατηγορία αυτή χρήσης θα τίθεται σε υφιστάμενους παλιούς πυρήνες πόλεων και οικισμών (Μανιάτικα) και γενικότερα σε περιοχές που παρουσιάζουν ανάμειξη των κεντρικών λειτουργιών της προηγούμενης κατηγορίας (κύριο χαρακτηριστικό της εξεταζόμενης περιοχής)κυρίως με:

- Κατοικία
- Βιοτεχνία και σπανιότερα βιομηχανία
- Χονδρεμπόριο, αποθηκευτικούς χώρους, εγκαταστάσεις μεταφορών
- Λοιπές κοινωνικές λειτουργίες (εκπαίδευση, περίθαλψη πρόνοια, θρησκεία)

Η κατηγορία αυτή θα ονομάζεται στο εξής μεικτή και με πλάνο δεκαετίας σε πρώτο στάδιο θα διαχωρίζονται οι βιοτεχνικές, βιομηχανικές εγκαταστάσεις απο την κατοικία, και σε δεύτερο στάδιο οι κατοικία και οι λοιπές κοινωνικές λειτουργίες απο εγκαταστάσεις αποθηκευτικών χώρων και μεταφορών.

3.3 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Η περιοχή απέπνεε μια γραφικότητα μέχρι και τα τέλη τις δεκαετίας του 80', όπου τα κτίσματα ήταν ως επί το πλείστον μονοκατοικίες που στέγασαν μέρος των προσφύγων που κατέφτασαν στη περιοχή τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα. Η προώθηση του εμπνευσμένου αρχιτεκτονικού και πολεοδομικού σχεδιασμού είναι η μόνη λύση για την αισθητική αναβάθμιση του χώρου μας.

3.3.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ



Εικόνα 54. Το 1922 πρόσφυγες από τη Μ. Ασία εγκαταστάθηκαν μαζικά στο Αιγάλεω. Πολλά από τα σπίτια που χτίστηκαν εκείνη την εποχή υφίστανται έως σήμερα. Χαρακτηριστικά αυτών είναι :

- Μικρά σε όγκο
- Χαμηλά κτίριο (μονώροφα)
- Λυτό σχήμα (τετράγωνο)
- Διαθέτουν αυλές



Εικόνα 55. Προσφυγικές κατοικίες και κτίρια του μεσοπολέμου. Η συντήρηση απο τους ιδιοκτήτες και τους κρατικούς φορείς ήταν ελλιπής.



Εικόνα 56. Αξιόλογο διατηρητέο κτίριο μεσοπολέμου. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (ΦΕΚ Δ 76/5.2.2004,) περί διατηρητέων κτιρίων προβλέπονται οι εξής περιορισμοί:

1. Απαγόρευση οποιασδήποτε επέμβασης επί του διατηρητέου, χωρίς την έγκριση του Υπουργού που το κήρυξε διατηρητέο.
2. Υποχρέωση του ιδιοκτήτη να το συντηρεί και να το επισκευάζει. Σε αντίθετη περίπτωση ο Δήμος έχει δικαίωμα να το συντηρήσει και να καταλογίσει τη δαπάνη στον ιδιοκτήτη.
3. Απαγόρευση εκτέλεσης οποιασδήποτε οικοδομικής εργασίας χωρίς άδεια με απειλή επιβολής προστίμου μέχρι και 14.673,51 ευρώ.
4. Όποιος καταστρέφει, βλάπτει, ρυπαίνει, καθιστά ανέφικτη ή δυσχερή τη χρήση ή αλλοιώνει τη μορφή μνημείου τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) ετών, η οποία μπορεί να φθάσει και σε κάθειρξη 10 ετών (άρθρο 56 ν. 3028/2002).



Εικόνα 57. Στη παρούσα φωτογραφία η επέμβαση του ιδιώτη εμποδίζει την διέλευση των πεζών απο το σημείο αυτό του πεζοδρομίου.

3.3.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ

Με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων με σκοπό τη διατήρηση και ανάδειξη της ιδιαίτερης ιστορικής, πολεοδομικής, αρχιτεκτονικής, λαογραφικής, κοινωνικής και αισθητικής φυσιογνωμίας τους, μπορεί να χαρακτηρίζονται:

α) οικισμοί ή τμήματα πόλεων ή οικισμών ή αυτοτελή οικιστικά σύνολα εκτός αυτών, ως παραδοσιακά σύνολα,

β) χώροι, τόποι, τοπία ή ζώνες ιδιαίτερου κάλλους και φυσικοί σχηματισμοί που συνοδεύουν ή περιβάλλουν ακίνητα και στοιχεία αρχιτεκτονικής κληρονομιάς ως χώροι, τόποι ή ζώνες προστασίας των παραδοσιακών συνόλων.

Ακίνητα και στοιχεία αρχιτεκτονικής κληρονομιάς ανακατασκευάζονται στην αρχική τους μορφή αν έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέα ή έχει κινηθεί γι' αυτά η διαδικασία χαρακτηρισμού τους ως διατηρητέων με την κοινοποίηση στους ενδιαφερόμενους ή στον οικείο δήμο ή κοινότητα της αιτιολογικής έκθεσης χαρακτηρισμού και βρίσκονται σε κατάσταση επικινδύνου ετοιμορροπίας και επιβάλλεται η κατεδάφισή τους, εφόσον δεν υφίσταται η δυνατότητα άμεσης αποσόβησης του κινδύνου με ηπιότερα μέτρα, όπως αντιστηρίξεις, υποστηλώσεις, επισκευές, μερικές κατεδαφίσεις.

Αίτηση για κατεδάφιση, επισκευή ή προσθήκη σε κτίριο που κατά την κρίση της πολεοδομικής υπηρεσίας μπορεί να χαρακτηριστεί ως διατηρητέο, παραπέμπονται στην πρωτοβάθμια Ε.Π.Α.Ε. Η παραπομπή αυτή είναι υποχρεωτική αν το κτίριο βρίσκεται σε παραδοσιακό οικισμό.

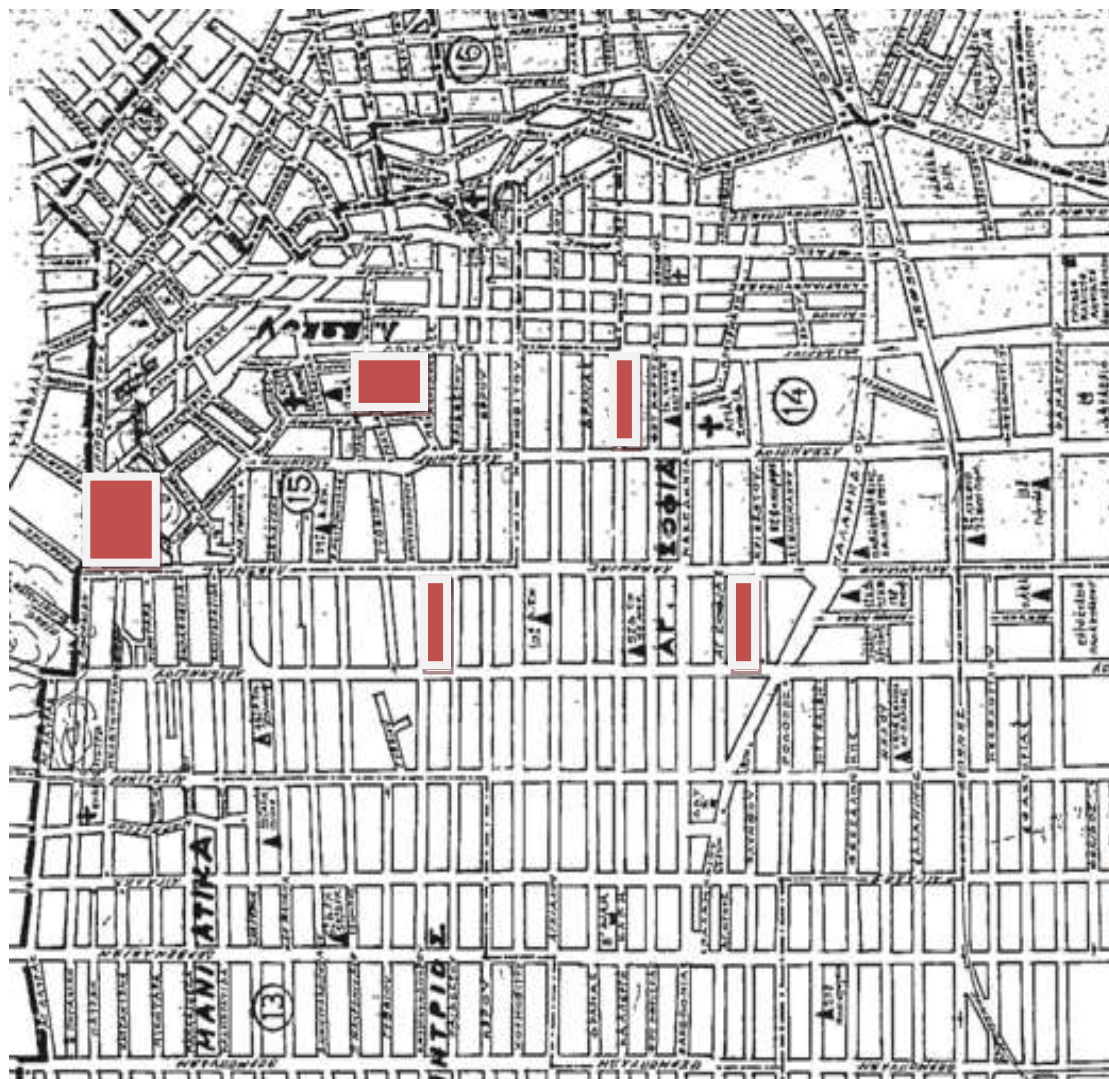
Αν η επιτροπή κρίνει ότι η επισκευή δε θίγει το κτίριο ή ότι δε συντρέχει λόγος να κινηθεί η διαδικασία χαρακτηρισμού του κτιρίου ως διατηρητέου, προωθείται η διαδικασία έκδοσης της οικοδομικής άδειας αν συντρέχουν και οι λοιπές νόμιμες προϋποθέσεις. Σε κάθε άλλη περίπτωση, με αιτιολογημένη έκθεση της Ε.Π.Α.Ε. αποστέλλεται στην αρμόδια υπηρεσία του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργείου. Στην περίπτωση αυτή η άδεια χορηγείται όταν γνωστοποιηθεί στην πολεοδομική υπηρεσία ότι το κτίριο δεν κρίνεται διατηρητέο, ή αν παρέλθουν δώδεκα (12) μήνες από την κατάθεση του σχετικού φακέλου κατεδάφισης στην αρμόδια υπηρεσία του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργείου, χωρίς να εκδοθεί απόφαση χαρακτηρισμού του κτιρίου ως διατηρητέου.

Ειδικότερα με απόφαση του κατά περίπτωση αρμοδίου Υπουργού και για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, μπορούν να καθορίζονται περιοχές εντός ή εκτός παραδοσιακών οικισμών εντός των οποίων οι αιτούμενες άδειες κατεδάφισης υποχρεωτικά παραπέμπονται στην πρωτοβάθμια Ε.Π.Α.Ε., μετά τη γνωμοδότηση της οποίας αποστέλλονται στην υπηρεσία που έχει την αρμοδιότητα χαρακτηρισμού και τηρείται η διαδικασία του προηγούμενου εδαφίου.

3.4 ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ

Κατά την διάρκεια της έρευνας μας και κατόπιν συνεχών επισκέψεων στη πόλη παρατηρήσαμε την ύπαρξη παλαιών και εγκαταλελειμμένων κτισμάτων όπως επίσης και την απόθεση μπαζών σε αναξιοποίητα οικοπέδα. Θεωρούμε δεδομένο ότι η ύπαρξη τέτοιων χώρων εγκυμονεί πολλούς κινδύνους για τους κατοίκους της περιοχής, λόγο :

- Πιθανής κατάρρευσης
- Της δυνατότητας καταφύγιου σε τοξικομανείς
- Επιθέσεις βιασμού
- Αναπαραγωγή τρωκτικών



3.4.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ



Εικόνα 58. Το πρόβλημα που εντοπίζουμε είναι η ύπαρξη τέτοιων εγκαταλελειμμένων οικημάτων που υποβαθμίζει και δυσχεραίνει την ανάπτυξη της περιοχής. Οι έχοντες δυνατότητα επιλογής δεν θα επέλεγαν μια τέτοια συνοικία για να μεγαλώσουν την οικογένεια τους





Εικόνα 59. Το κτίσμα της εικόνας φέρει νεοκλασικά στοιχεία στην οροφή



Εικόνα 60. Κτίσματα που απεικονίζουν το κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο των κατοίκων της περιοχής.



Εικόνα 61. Γκρεμισμένοι φράχτες (πλίνθινοι και σκουριασμένα κάγκελα)



Εικόνα 62. Η ανάπλαση κάποιων χώρων (όπως αυτών των φωτογραφιών), είναι επιτακτική.



Εικόνα 63. Εγκαταλελειμμένα κτίσματα πλησίον σύγχρονων πολυκατοικιών

3.4.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ

1. Σύσταση αρμόδιας επιτροπής του δήμου η οποία κατόπιν επικοινωνίας με τους ιδιοκτήτες των αναξιοποίητων ακινήτων θα βρίσκει μια συμβιβαστική λύση για την αξιοποίηση του οικοπέδου, (είτε αγορά είτε ενοικίαση του οικοπέδου από τον δήμο). Το μέτρο αυτό στοχεύει αφενός στον καθαρισμό της πόλης από ερειπωμένα κτίσματα και παράλληλα την οικονομική αξιοποίηση των ακινήτων. Σημαντικό κίνητρο για τους ιδιώτες θα αποτελούσε η συγχρηματοδότηση του έργου από τον Δήμο.
2. Καθαρισμός από σκουπίδια και μπάζα ώστε να μην αποτελούν εστίες μόλυνσης (τρωκτικά, κατσαρίδες). Τα έξοδα εργασιών θα μειρασθεί ο δήμος και ο ιδιώτης.
3. Καθαρισμός από τα μπάζα και δημιουργία ενός υποτυπώδους υπαίθριου παρκινγκ για την αποσυμφόρηση της περιοχής από αυτό το πρόβλημα. Ο ιδιοκτήτης του οικοπέδου θα λαμβάνει ένα αντίτιμο από τον δήμο για την παραχώρηση του οικοπέδου.
4. Σημειακή ανάπλαση σε κοινόχρηστους χώρους εκ μέρους των διαφόρων φορέων.

3.5 ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ

Το πρόβλημα της αυθαίρετης δόμησης είναι βαθιά ριζωμένο στην σύγχρονη τεχνική Ελληνική κουλτούρα. Δεν υπάρχει τεχνικό γραφείο και κατασκευαστική εταιρεία που να μην έχει κατασκευάσει πέραν από όσα λέει το γράμμα του νόμου. Στοιχεία αυθαίρετης δόμησης είναι :

1. Παράνομη εκμετάλλευση ημιυπαίθριων χώρων.
2. Κατάληψη πεζοδρομίων από σκάλες εξόδου των κατοικιών. **(βλ φωτογραφίες : 57)**
3. Υπερυψωμένα υπόγεια πέραν του 1,5 μέτρου που επιτρέπει η νομοθεσία.
4. Κατά την ανέγερση οικοδομών συνηθίζεται να πετώνται μπάζα σε γειτονικά οικόπεδα, αντί οι εργολάβοι να ενοικιάζουν κοντέινερ απορριμμάτων.
5. Δόμηση πάνω σε αρχαιολογικούς χώρους
6. Δόμηση δίπλα σε ρέματα **(βλ φωτογραφίες : 72,73,74)**

3.5.1 ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

3.5.1.1 ΑΣΚΛΗΠΕΙΟ

Ένας παλιός τουριστικός οδηγός του 1980 έκανε αναφορά για πιθανή ύπαρξη Ασκληπιείου στην Αγία Σοφία Πειραιά. Ανέφερε μάλιστα ότι η περιοχή είχε αξιοποιηθεί από εύπορους πολίτες με χρόνιες παθήσεις που ήθελαν να κατοικούν κοντά στον τόπο θεραπείας τους. Πριν 5-6 χρόνια (1998;) είχε δημοσιευτεί και σχετικό άρθρο σε περιοδικό.

Μια παλιά Αγιοσοφιώτισσα του 1950 είχε πει ότι υπήρχε εκεί ένας ιερέας, για τον οποίο ο κόσμος έλεγε πως είχε αγιάσει. Τον είχαν δει, μάλιστα, να προχωράει στο δρόμο αιωρούμενος. Πρόκειται για τον ιερέα Ευγένιο τα οστά του οποίου φυλάσσονται στο ναό της Ζωοδόχου Πηγής.

Λέγεται ότι όταν το κράτος έκλεινε τις παλαιοημερολογητικές εκκλησίες, ο π. Ευγένιος αρνιόταν να κλείσει την Ζ. Πηγή. Μια μέρα αστυνομικοί επεχείρησαν να οδηγήσουν τον ιερέα με το ζόρι έξω από την εκκλησία. Δεν τα κατάφεραν όμως γιατί έγινε τοπικός σεισμός. Το ίδιο συνέβη και όταν ο δύσπιστος αστυνόμος πήγε μόνος του, ο οποίος σοκαρίστηκε και από εκείνη την ημέρα έγινε ιδιαίτερα θρήσκος. Έτσι το εκκλησάκι δεν έκλεισε.

Όσον αφορά τώρα στο αρχαίο Ασκληπιείο, ο σημερινός ιερέας της Ζωοδόχου Πηγής π. Κύριλλος μας είπε:

« Δεν έχει βρεθεί κάτι σχετικό με αρχαιότητες εδώ μέσα, ούτε γύρω από το χώρο μας. Αλλωστε η ανεύρεση αρχαιοτήτων σταματάει πολύ πιο πέρα από τη Λεύκα».

Όμως αν σκεφθεί κανείς ότι τα αρχαία Ασκληπιεία λειτουργούσαν σε πράσινους και δροσερούς χώρους, πολύ πιθανό, σε κάποιο δροσερό τοπίο του Πειραιά,

τότε που ακόμη ήταν γεμάτος δένδρα, να υπήρχε και το Ασκληπιείο του Πειραιά.

Πάντως αναφέρεται ότι η περιοχή ήταν εύφορη και στα σημερινά οικοδομικά τετράγωνα που περικλείονται από Αιτωλικού, Θεσσαλονίκης κλπ, ακόμη και την δεκαετία του 1930 όπου υπήρχαν πολλά μπροστάνια.

Περίεργο είναι ότι ο δρόμος μπροστά από το Ναό της Αγίας Σοφίας, 200 μέτρα από το εκκλησάκι της Ζωοδόχου Πηγής ονομάζεται οδός Ασκληπιού. Και πιο περίεργο το γεγονός ότι στη συνοικία αυτή της Αγίας Σοφίας δεν υπάρχει άλλη οδός με αρχαίο όνομα. Ο ναός της Αγίας Σοφίας χτίστηκε γύρω στα 1900. Ωστόσο το θέμα ερευνάται συνεχώς.

3.5.1.2. ΤΟ ΙΕΡΟ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΟΥΣ

Η αρχική κώμη του Πειραιά η οποία μαζί με τα γειτονικά χωριά, τους μετέπειτα δήμους της Ξυπέτης (Νέο Φάληρο, Μοσχάτο), του Φαλήρου (Παλαιό Φάληρο) και των Θυμαϊτάδων (Κερατσίνι) αποτελούσε σύμφωνα με τον Πολυδεύκη ένα τετράκωμο με κέντρο το ιερό του Ηρακλέους στα Καμίνια προς τιμήν του οποίου τελούνταν αγώνες. Το βέβαιο είναι ότι αυτός ο δήμος δεν έχει καμία σχέση με τη θέση της κλασικής πόλης του Πειραιά. Στον σημερινό Πειραιά δεν έχει έρθει στο φως τίποτε που να χρονολογείται νωρίτερα από την Κλασική εποχή. Μόνο ένα ιερό, της Αρτέμιδος Μουνιχίας, το οποίο έχει ανασκαφεί στη δυτική άκρη του ομώνυμου λιμανιού (σημερινή Καστέλα) χρονολογείται από τη Νεολιθική εποχή. Και ίσως ήταν το μόνο κατοικημένο σημείο της Πειραιϊκής χερσονήσου. Η αιτία αυτής της ιδιαιτερότητας θα πρέπει να αναζητηθεί στη μορφολογία του εδάφους, η οποία ήταν εντελώς διαφορετική από τη σημερινή. **[Πηγή: εφημερίδα "ΤΟ ΒΗΜΑ "]**



Εικόνα 64. Η περιοχή που βρισκόταν κατά την αρχαιότητα το κέντρο του ιερού του Ηρακλέους

3.5.1.3. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ





Εικόνα 65. Περιμετρικά της εκκλησίας της Αγίας Σοφίας. Τα ξύλινα παραπετάσματα βρίσκονταν στην ίδια θέση για μια εβδομάδα μέχρι να τα περισυλλέξει ο Δήμος.

3.5.1.4. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΛΥΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΜΝΗΜΕΙΩΝ

Το μνημείο θα μπορούσε να αναδειχθεί μέσα από τις εξής ενέργειες:

- Πρόσληψη προσωπικού ξενάγησης και δημιουργία ενημερωτικού υλικού.
- Εικοσιτετράωρη φύλαξη του χώρου.
- Οριοθέτηση του αρχαιολογικού χώρου στη γύρω αυθαίρετα δομημένη περιοχή.
- Σημειακή ανάπλαση του αρχαιολογικού χώρου.

3.5.2 ΗΜΙΠΑΙΘΡΙΟΙ, ΥΠΟΓΕΙΟΙ

Με βάση την νομοθεσία³⁴ ο ορισμός των ημιυπαίθριων χώρων είναι:

Ημιυπαίθριος χώρος είναι ο στεγασμένος χώρος του κτιρίου, του οποίου η μία τουλάχιστον πλευρά είναι ανοιχτή προς τον κοινόχρηστο χώρο ή τους ακάλυπτους χώρους του οικοπέδου που δεν προσμετρώνται στην κάλυψη και οι υπόλοιπες πλευρές του ορίζονται από τοίχους ή κατακόρυφα φέροντα ή μη στοιχεία και χρησιμοποιείται για τη μετακίνηση ή προσωρινή παραμονή ανθρώπων.

³⁴ <http://politikosmichanikos.blogspot.com>

Με βάση το παραπάνω οι κατασκευαστές σε κάθε οικοδομή έφτιαχναν ένα επιπλέον δωμάτιο όπου αφήναν μια πλευρά του ανοικτή και αφού έπαιρναν το ρεύμα για την οικοδομή έβαζαν μια τζαμαρία και έκλειναν τον χώρο. Το γεγονός αυτό έχει επηρεάσει ένα πλήθος άλλων παραμέτρων όπως:

1. Αύξηση του κόστους αγοράς των οικοπέδων αφού οι οικοπεδούχοι έχουν προσμετρήσει στην πώληση του οικοπέδου τους το τυχόν κέρδος που θα προσκομίσει ο κατασκευαστής από την πώληση των χώρων αυτών
2. Μείωση της τιμής πώλησης των κατοικιών, αφού η αξία αγοράς ενός διαμερίσματος που έχει για παράδειγμα δυο δωμάτια, από τα οποία το ένα είναι ημιυπαίθριος, δεν είναι το ίδιο με το αν τα δωμάτια αυτά ήταν και τα δυο στην δόμηση

Όμως πέρα από τα παραπάνω ο ημιυπαίθριος χώρος δεν είναι πάντα ένα δωμάτιο που κλείνει. Στην σύγχρονη αρχιτεκτονική υπάρχει ανάγκη για δημιουργία κατασκευαστικών στοιχείων που δεν μπορούν να μπουν στην δόμηση όπως για παράδειγμα μια επιβλητική είσοδο σε κάποιο κτίριο ή ένας στεγασμένος χώρος (πχ. γέφυρα) που μπορεί να ενώνει δύο άλλους χώρους κλπ. Η κατάργηση των ημιυπαίθριων χώρων από μόνη της όμως δεν είναι λύση αφού θα οδηγήσει σε χρεοκοπία κατασκευαστές που ήδη έχουν αγοράσει οικόπεδο και έχουν υπολογίσει την αγορά του και τους ημιυπαίθριους. Αν οι ημιυπαίθριοι καταργηθούν η συνολική κατασκευή κάθε κατοικίας θα μειωθεί κατά 20%. Το γεγονός αυτό θα προκαλέσει αλυσιδωτή αύξηση της τιμής πώλησης των διαμερισμάτων αφού ο κατασκευαστής στο οικόπεδο που θα έφτιαχνε για παράδειγμα πέντε κατοικίες των 100 μ² τώρα θα φτιάχνει τέσσερις.

Αυτό που πρέπει να γίνει είναι μαζί με την τυχόν κατάργηση των ημιυπαίθριων χώρων είναι να αλλάξει ριζικά η νομοθεσία των κατασκευών που έτσι και αλλιώς είναι αναχρονιστική. Πρέπει να εφαρμόσουμε νομοθεσίες που ισχύουν και στο εξωτερικό.

3.5.2.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

ΜΑΝΙΑΤΙΚΑ . κατά την έρευνα μας δεν εντοπίσαμε μεγάλα ποσοστά παράνομης εκμετάλλευσης ημιυπαιθριων χώρων. τα περισσότερα κτίσματα στη συνοικία έχουν κατασκευαστεί παλαιότερες δεκαετίες όταν το φαινόμενο των ημιυπαιθριων δεν είχε ακόμα πάρει τόσο μεγάλες διαστάσεις.



Εικόνα 66. Στη φωτογραφία διακρίνεται παράνομα καλυμμένος ημιυπαιθριος χώρος . μέχρι σήμερα (20/2/2010) εκκρεμεί η διευθέτηση του προβλήματος. Η προηγούμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας επιχείρησε με προχειρότητα να λύσει το πρόβλημα, όμως η σημερινή κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ έχει παγώσει το ζήτημα.

3.5.2.2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΗΜΙΥΠΑΙΘΡΙΩΝ

1. Η αρμοδιότητα ³⁵για τον έλεγχο των ημιυπαίθριων περνάει στους Δήμους αποκλειστικά. Κάθε Δήμος συντάσσει τμήμα ελέγχου, το οποίο σε διάστημα δύο χρόνων θα έχει ολοκληρώσει τον έλεγχο όλων των κατασκευών στη περιοχή του Δήμου. Απο εκεί και ύστερα τα χρήματα απο τα πρόστιμα που θα επιβληθούν θα μεταφερθούν στα ταμεία του Δήμου και θα αξιοποιηθούν για την δημιουργία υποδομών στον εκάστωτε δήμο ανάλογα με τις ανάγκες του.
2. Μια άλλη λύση είναι μια και λέγεται ΙΔΕΑΤΟ ΣΤΕΡΕΟ (ένα «κουτί» για κάθε οικόπεδο με συγκεκριμένο εμβαδό και ύψος). Δηλαδή το κράτος να δίνει την δυνατότητα στους μηχανικούς να κατασκευάζουν ότι θέλουν αλλά αυτό να περιορίζεται μέσα στα όρια ενός «κουτιού» . Έτσι και το περιβάλλον προστατεύεται αφού δεν μπορούν να γίνουν κατασκευές έξω από τα στενά όρια του ιδεατού στερεού, και οι αρχιτέκτονες θα μπορούν να κατασκευάζουν όποιο στοιχείο θέλουν χωρίς τους αναχρονιστικούς νόμους που τώρα τους περιορίζουν.

³⁵ http://politikosmichanikos.blogspot.com/2009_03_01_archive.html

3.5.3 ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ ΣΕ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΕΚΑΕΤΙΕΣ

(ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ)

Οι πρόσφυγες του '22 εγκαταστάθηκαν σχεδόν σε όλο το Λεκανοπέδιο Αθηνών, με έμφαση στις δυτικές βιομηχανικές συνοικίες Κοκκινιά, Δραπετσώνα, Κερατσίνι, την περιοχή Νέας Ιωνίας-Νέας Φιλαδέλφειας, την περιοχή Καισαριανής, και την περιοχή Καλλιθέας. Τα κριτήρια ήταν βασικά δύο, η ύπαρξη ελεύθερων και απαλλοτριώσιμων χώρων και η μη εγγύτητα με τις «καλές περιοχές» της Αθήνας. Κύρια συνέπεια ήταν η συνύπαρξη προσφυγικών συνοικισμών και βιομηχανικών μονάδων, είτε αυτές είχαν προηγηθεί (περιοχές Πειραιά, Κερατσίνι κ.α.) είτε εγκαταστάθηκαν μετά τους πρόσφυγες (περιοχές Νέας Ιωνίας κ.α.). Σε όλο το Λεκανοπέδιο της Αθήνας εντοπίστηκαν περίπου πενήντα εγκαταστάσεις. Στο Δήμο Κερατσινίου οι εγκαταστάσεις είναι τύπου:

1. Εγκατάσταση σε τριώροφες πολυκατοικίες που κατασκεύαζαν η Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων και το Υπουργείο Πρόνοιας.
2. Παραχώρηση οικοπέδων, όπου με ιδιωτική πρωτοβουλία έκτιζαν οι πρόσφυγες τις κατοικίες τους
3. Τέλος, εγκατάσταση με αυθαίρετα παραπήγματα είτε σε εκτός πόλεως περιοχές είτε σε κενούς χώρους μέσα στην πόλη είτε στα εσωτερικά των οικοδομικών τετραγώνων των οργανωμένων μονάδων των τριώροφων πολυκατοικιών. Τα περισσότερα παραπήγματα, κρατικά ή αυθαίρετα, κατεδαφίστηκαν και στη θέση τους έγιναν πολυκατοικίες, λίγες στο Μεσοπόλεμο και οι περισσότερες μετά το 1960, συχνά με τη συνένωση περισσότερων της μιας ιδιοκτησιών και το σύστημα της αντιπαροχής.

Όσον αφορά την πολεοδομική οργάνωση, στις περιπτώσεις κρατικών παραπηγμάτων ακολουθείται η λογική του ιπποδάμειου συστήματος, όπου τα παραπήγματα διατάσσονται εν σειρά σε στοίχους και καταλαμβάνουν όλο το διαθέσιμο χώρο, αφήνοντας κάποια κενά «πλατειών».

Όσον αφορά τους τύπους κατοικίας, σήμερα σώζονται πολλές νησίδες κάθε τύπου. Οι περιοχές οργανωμένης δόμησης πολυκατοικιών σώζονται ακέραιες αλλά σε κακή εν γένει κατάσταση, οι περιοχές διώροφων πολυκατοικιών ή διπλοκατοικιών αλλού σώζονται πλήρεις, αλλού αλλοιωμένες από την ανοικοδόμησή τους σε πολυκατοικίες ή από εκτεταμένες επισκευές και προσθήκες.

3.5.3.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ



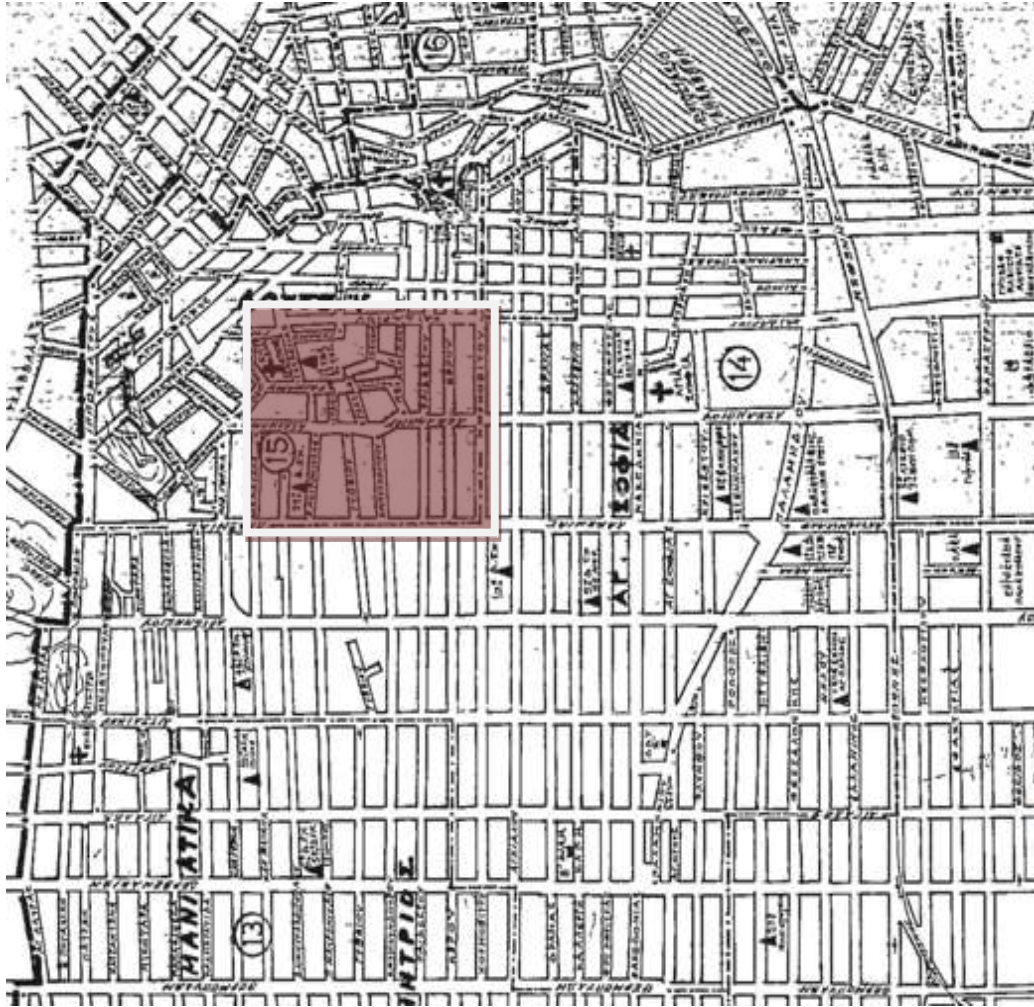
Εικόνα 67 . Όσον αφορά την πολεοδομική οργάνωση, στις περιπτώσεις κρατικών παραπηγμάτων ακολουθείται η λογική του ιπποδάμειου συστήματος, όπου τα παραπήγματα διατάσσονται εν σειρά σε στοίχους και καταλαμβάνουν όλο το διαθέσιμο χώρο, αφήνοντας κάποια κενά «πλατειών». Η παρούσα εικόνα και ο χάρτης αποτυπώνουν το ιπποδάμειο σύστημα.



Εικόνες 68 & 69. Σήμερα σώζονται πολλές οικιστικές ενότητες κάθε τύπου. Οι περιοχές αυθαίρετης δόμησης πολυκατοικιών σώζονται ακέραιες αλλά σε κακή εν γένει κατάσταση



Εικόνα 70 . Όσον αφορά την πολεοδομική οργάνωση, στις περιπτώσεις κρατικών παραπηγμάτων ακολουθείται η λογική του ιπποδάμειου συστήματος, όπου τα παραπήγματα διατάσσονται εν σειρά σε στοίχους και καταλαμβάνουν όλο το διαθέσιμο χώρο, αφήνοντας κάποια κενά «πλατειών».



Εικόνα 71 . Επισημαίνουμε τη περιοχή που εντοπίσαμε τις προσφυγικές κατοικίες.

3.5.3.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ

Η άποψη μας είναι πως μέχρι σήμερα οι προσφυγικές κατοικίες προστατεύονται και διατηρούνται άριστα από τους ιδιοκτήτες τους και το δήμο, χωρίς βέβαια να εκλείπουν και κάποια σημάδια αδιαφορίας από τους υπευθύνους) αποδιοργανωμένοι τοίχοι απεριποίητα παρτέρια. Ελπίζουμε για τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και προτείνουμε τη δημιουργία ενός ιστορικού αρχείου και τη δημιουργία μιας αίθουσας στο Δημαρχείο που θα εκτίθενται συλλογές με θέμα τους πρόσφυγες και τις προσφυγικές κατοικίες.

3.5.4 ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΠΑΡΑΡΕΜΜΑΤΙΑ ΔΟΜΗΣΗ

Αφού κάναμε την καταγραφή των προβλημάτων στις γειτονιές της πόλης, και αφού μιλήσαμε με κάτοικους της περιοχής καταλήξαμε ότι ο Πειραιάς, κινδυνεύει να πλημμυρίσει με την πρώτη ισχυρή βροχόπτωση. Αυτό διαπιστώσαμε,

- Ξεκινώντας από το σταθμό του ΗΣΑΠ Ν. Φαλήρου, περάσαμε από την Ποσειδώνος, μέσω της υπόγειας σήραγγας, στην εκκλησία της Μυρτιδιώτισσας. Αυτή η υπόγεια σήραγγα βρίσκεται περίπου τρία μέτρα κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. *«Σε ενδεχόμενη ισχυρή νεροποντή, η συγκεκριμένη σήραγγα θα είναι από τα πρώτα σημεία της πόλης που θα πλημμυρίσουν»*, μας ανέφερε κάτοικος της περιοχής.
- Λίγο πιο κάτω, στο κανάλι της Ακτής Δηλαβέρη, καταλήγει ένας πολύ μικρός αγωγός, διαμέτρου 2 μέτρων και ύψους 1,5 μέτρου. Πρόκειται για τον αγωγό της οδού Δωδεκανήσου, ο οποίος και εξυπηρετεί ολόκληρη την περιοχή των Καμινίων. *«Ο συγκεκριμένος αγωγός δεν είναι καν συντηρημένος. Είχαμε απευθυνθεί στις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ και μας είπαν ότι έλεγχος γίνεται μόνο σε περίπτωση που έχει ήδη υπερχειλίσει ο αγωγός - και μάλιστα στα σημεία υπερχειλίσισης. Όταν, δηλαδή, έχει ήδη γίνει η ζημιά»*.

- Σημαντικά είναι και τα προβλήματα στον αγωγό της οδού Μουτσοπούλου. Ο αγωγός αυτός βρίσκεται στα σύνορα μεταξύ Παλιάς Κοκκινιάς και Καμινίων, εξυπηρετώντας ένα μέρος της περιοχής των δυτικών Καμινίων και την περιοχή της οδού Αργυροκάστρου. «Όλη η περιοχή της οδού Αργυροκάστρου έχει πνιγεί εξαιτίας αυτού του αγωγού πολλές φορές»
- Στο λιμάνι του Πειραιά καταλήγει ο αγωγός ομβρίων της λεωφόρου Θηβών, ο οποίος, επίσης δεν έχει συντηρηθεί εδώ και δεκαετίες. Φτάνοντας εκεί, διαπιστώνουμε ότι δεν καταλήγουν μόνο τα όμβρια ύδατα, αλλά και τα λύματα των εργοστασίων.

3.5.5. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ



Εικόνα 72. Στο κανάλι της Ακτής Δηλαβέρη, καταλήγει ένας πολύ μικρός αγωγός, διαμέτρου 2 μέτρων και ύψους 1,5 μέτρου. Πρόκειται για τον αγωγό της οδού Δωδεκανήσου, ο οποίος και εξυπηρετεί ολόκληρη την περιοχή των Καμινίων.



Εικόνα 73. Παραρρημάτια δόμηση





Εικόνες 74 & 75. Σημαντικά είναι και τα προβλήματα στον αγωγό της οδού Μουτσοπούλου. Ο αγωγός αυτός βρίσκεται στα σύνορα μεταξύ Παλιάς Κοκκινιάς και Καμινίων, εξυπηρετώντας ένα μέρος της περιοχής των δυτικών Καμινίων και την περιοχή της οδού Αργυροκάστρου.



Εικόνα 76. Στο χάρτη έχουμε επισημάνει τη περιοχή που εντοπίσαμε το ρέμμα και παρουσαζουμε με το φωτογραφικό υλικό που έχουμε συλλέξει.

3.5.6. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΠΑΡΑΡΕΜΜΑΤΙΑΣ ΔΟΜΗΣΗΣ

Για να αποφεύγονται οι καταστροφές, το πρώτο μέτρο που επιβάλλεται είναι η απαγόρευση κατασκευών στην ευρεία κλίση των χειμάρρων, το οποίο όμως δεν είναι εφαρμόσιμο στην ελληνική πραγματικότητα. Τουλάχιστον όμως να γίνεται πιο φυσική διεύθεση στις κοίτες των ποταμών, να ξαναφυτεύονται τα δέντρα και οι θάμνοι και να επαναδημιουργούνται δίκτυα φραγμάτων και αναχωμάτων ώστε να συγκρατούνται τα όμβρια ύδατα.

4.1 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Η συνύπαρξη της βιομηχανικής και της αστικής ζώνης, σίγουρα εγκυμονεί κινδύνους για την ομαλή λειτουργία της πόλης. Έως και τη δεκαετία του 1990 τα εργοστάσια που στην πλειονότητα λειτουργούσαν υποβοηθούσαν την ανάπτυξη της πόλης και η συνεισφορά τους αντιστάθμιζε το περιβαλλοντικό πρόβλημα που δημιουργούσαν. Όμως μετά την παύση λειτουργίας τους, την ερημοποίηση τους και την τελική πλήρη εγκατάλειψη τους, φτάνοντας στο σήμερα, διαπιστώνουμε πως αποτελούν τροχοπέδη ανάπτυξης για τη πόλη. δηλαδή η αχρηστία τους αφενός δεν προσφέρει θέσεις εργασίας στους κατοίκους της περιοχής, όπως συνήθιζε σε παλαιότερες δεκαετίες και αφετέρου οι εγκαταστάσεις αυτές αποτελούν πηγές μόλυνσης και γενικότερης υποβάθμισης της περιοχής.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΠΛΗΣΙΟΝ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ

1. **Οικονομικές επιπτώσεις** στην όλη οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή (βιοτεχνίες, βιομηχανίες, γεωργικές καλλιέργειες, εμπόριο και άλλες λειτουργίες του τριτογενή τομέα παραγωγής).
2. **Κοινωνικές επιπτώσεις** στο πλησίον αστικό κέντρο (συνθήκες κατοικίας, δημοτική σύνθεση, τεχνικός και κοινωνικός εξοπλισμός κλπ.).
3. **Επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον** (κατάληψη περιοχών πρασίνου, αναψυχής κλπ., μόλυνση, ρύπανση, παρεμπόδιση φυσιολογικών εξελίξεων κλπ.) που φτάνουν καμιά φορά μέχρι τη θραύση της οικολογικής ισορροπίας.

4.1.1. ΧΑΡΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

1. Στρατιωτικό Τούρκικο Νεκροταφείο
2. Σταθμός Αυτοκινήτων Πειραιά (Αμαξοστάσιο)
3. Ο.Σ.Ε. Κεντρικό Εργοστάσιο
4. Καπνεργοστάσιο ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

4.1.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Προτείνουμε τα εξής δύο μέτρα για την αναβάθμιση της περιοχής :

- Δημιουργία σε βάθος 5 χρόνων μιας νεκρής διαχωριστικής ζώνης μεταξύ της αστικής και βιομηχανικής περιοχής ώστε να μην υποβαθμίζεται η περιοχή.
- Παράλληλα προτείνουμε την τοποθέτηση βλάστησης (χαμηλής και πυκνής) ώστε να δημιουργήσουμε μια αισθητικά όμορφη και λειτουργική νεκρή ζώνη.
- Μετεγκατάσταση εντός δεκαετίας σε οριοθετημένη βιομηχανική περιοχή.

4.2 ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Το μεγαλύτερο διαρθρωτικό πρόβλημα του δευτερογενούς τομέα παραγωγής στη χώρα μας είναι οι παράνομες μεταποιητικές δραστηριότητες. Το πρόβλημα είναι πολύπλευρο και έχει διαστάσεις αναπτυξιακές, περιβαλλοντικές, χωροταξικές και υγιεινής και ασφάλειας εργαζομένων και περιοίκων. Αφορά επίσης πολλούς μηχανικούς, οι οποίοι σχετίζονται επαγγελματικά με το δευτερογενή τομέα παραγωγής. Το πρόβλημα έχει τις ρίζες του στα πρώιμα στάδια ανάπτυξης της βιομηχανίας και βιοτεχνίας στη χώρα από τα τέλη του 19^{ου} και αρχές του 20^{ου} αιώνα και συγκεκριμένα στην απουσία σχεδιασμού και χωροταξικής οργάνωσης των χρήσεων. Η έλλειψη χώρων επαγγελματικής εγκατάστασης των μεταποιητικών μονάδων δημιούργησε την άναρχη διασπορά τους μέσα στον αστικό ιστό και προβλήματα συνύπαρξης, σε ορισμένες περιπτώσεις, με τις οικιστικές δραστηριότητες.

Για την ορθή χωροθέτηση της βιομηχανίας υπάρχουν κριτήρια, τα όποια μπορούμε να ταξινομήσουμε με βάση τις 3 βασικές οπτικές γωνίες τις όποιες προαναφέραμε: της βιομηχανίας αυτής καθ' εαυτήν, των κατοίκων, της πολιτείας γενικότερα. Βασικά κριτήρια χωροθέτησης της βιομηχανίας εξετάζονται ή οικονομική και κοινωνική σκοπιμότητα της εγκατάστασης της στο συγκεκριμένο χώρο. Αξιολογείται δηλαδή η επιχειρηματική της απόδοση και η συμβολή στην οικονομική άνοδο του τόπου. Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο η πολιτική χωροθέτησης βιομηχανίας πρέπει, να πληροί τις έξης προϋποθέσεις - κριτήρια:

1. Εγκατάσταση σε περιοχές με όχι υψηλή απόδοση σε άλλες χρήσεις.
2. Δημιουργία βιομηχανικής υποδομής στα τμήματα της (I) που είναι ελκυστικά για τη Βιομηχανία (πρώτες ύλες, εργασία, αγορά κλπ.).
3. Αποφυγή μεγάλης συγκέντρωσης μονάδων με οχλούσα κυρίως βιομηχανία, για να εξασφαλίζεται ή κοινωνική αποδοχή σε κάθε άποψη και το αστικό περιβάλλον («για να αποφευχθούν τα **οξεία** προβλήματα περιβάλλοντος και η κοινωνική αντίδραση»).

4.2.1 ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ



Εικόνα 78 & 79. Σε κοντινή απόσταση απο το πάρκο Δηλαβέρη βρίσκονται βιοτεχνικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις.



Εικόνα 80 & 81. Στα σύνορα του Δήμου Πειραιά με το Δήμο Νίκαιας. Το πλήθος των μεταποιητικών μονάδων, που λειτουργούν σήμερα στη σκιά αποτελεί σοβαρό διαρθρωτικό πρόβλημα ανάπτυξης, που απαιτεί λύση με πολύπλευρες δράσεις. Η άμεση διακοπή λειτουργίας τους είναι εφικτή.



Εικόνα 82 & 83. Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις στα όρια της συνοικίας μας
αυτά της συνοικίας του Αγίου Διονυσίου.

4.2.2 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗΣ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Με βάση τα παραπάνω κριτήρια προτείνονται τα έξης μέτρα για την πολιτική χωροθέτησης της υπάρχουσας βιομηχανικής και βιοτεχνικής λειτουργίας,

1. Αποκέντρωση της βιομηχανίας και ενίσχυση των επαρχιακών κέντρων. Για την κατανομή τους στο χώρο οι κλάδοι της βιομηχανίας χωρίστηκαν σε **4** κατηγορίες ανάλογα με το κριτήριο που έχει ιδιαίτερη βαρύτητα για την κάθε κατηγορία:
2. Επιλογή θέσεων που να παίρνει υπόψη της την προστασία των παραδοσιακών και φυσικών πόρων. Η επιλογή αυτή θα ασίζεται στα έξης «κριτήρια φυσικής καταλληλότητας».
3. Συγκέντρωση σε Βιομ. ζώνες (Η ύπαρξη υποδομής μειώνει φθορά περιβάλλοντος)
4. "Ανάπτυξη κατηγοριών Βιομηχ. που προκαλούν χαμηλή σχετικά όχληση. Πολύ μελέτη για βαριά **οχλούσα**: Χαλυβουργία, ορισμένες χημικές, βιομηχανίες μη μεταλλικών ορυκτών.

Ενώ όσων αφορά νέες βιομηχανικές βιοτεχνικές εγκαταστάσεις θα προταθεί από τη Νομαρχία Πειραιά κοινός χώρος αποκλειστικής λειτουργίας βαρέων εγκαταστάσεων, εντός της βιομηχανικής περιοχής του Σχιστού.

4.3 ΠΡΑΤΗΡΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

4.3.1. ΙΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΤΜΩΝ ΤΟΥΣ

- Τα καύσιμα σε ένα πρατήριο είναι ιδιαίτερα εύφλεκτα υγρά, που μπορεί να δημιουργήσουν εκρήξιμους ατμούς ακόμη και στις πολύ χαμηλές θερμοκρασίες
- Το καύσιμο επιπλέει στην επιφάνεια του νερού και μπορεί να ταξιδέψει σε μεγάλες αποστάσεις, ιδιαίτερα στα κανάλια
- Οι ατμοί των καυσίμων δεν διασκορπίζονται εύκολα και είναι δυνατόν επίσης να ταξιδέψουν μεγάλες αποστάσεις. Έχουν την τάση να “βυθίζονται” στο χαμηλότερο πιθανό επίπεδο (σημείο) και κατά συνέπεια “αναπαύονται” στις δεξαμενές, στις ανθρωποθυρίδες, στις κοιλότητες, στους αγωγούς, στα κοιλώματα, ή σε άλλες εσώκλειστες περιοχές όπως στα υπόγεια, όπου υπάρχει λίγη ή ελάχιστη μετακίνηση αέρα
- Οι εύφλεκτες ατμόσφαιρες μπορούν να είναι παρούσες στις κενές δεξαμενές όσο παλιές και αν είναι όπως και στα δοχεία βενζίνης
- Υπάρχει επίσης μεγάλος κίνδυνος ανάφλεξης και αυτανάφλεξης, εάν η βενζίνη χυθεί πάνω μας, στα ρούχα μας, σε κουρέλια σε σκύβαλα κ.λ.π.
- Ο ατμός βενζίνης είναι επιβλαβής εάν τον εισπνεύσουμε γι' αυτό όταν βάζουμε καύσιμα έχουμε τον άνεμο στην πλάτη και όχι στο πρόσωπο
- Δεν πρέπει να αναρροφάμε καύσιμα με το στόμα από το ρεζερβουάρ του αυτοκινήτου ή από πάσης φύσεως δεξαμενές διότι είναι πολύ επικίνδυνο. Πολύ πιο χειρότερο είναι να καταπιεί κανείς καύσιμο και ιδιαίτερα βενζίνες. Σε τέτοια περίπτωση, ΠΡΟΣΟΧΗ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΝΟΥΜΕ ΕΜΕΤΟ!
- Επίσης η επαφή των βενζινών με το δέρμα ή με τα ρούχα που φοράμε πρέπει επιμελώς να αποφεύγεται

4.3.2. ΠΗΓΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Ο μεγαλύτερος κίνδυνος σε ένα πρατήριο είναι η φωτιά. Για να εκδηλωθεί μια φωτιά, κατά τον ορισμό, πρέπει να συνυπάρχουν ταυτόχρονα τρεις παράγοντες : το καύσιμο, το οξυγόνο και η πηγή της αναφλέξεως δηλαδή ο σπινθήρας. Τα δύο πρώτα βρίσκονται μόνιμα στα πρατήρια. Ακόμα και αν δεν υπάρχει προς στιγμή καύσιμο εμείς θεωρούμε ότι υπάρχει πάντα καύσιμο στις δεξαμενές, στις σωληνώσεις, στις αντλίες και γενικότερα στις εγκαταστάσεις του πρατηρίου. Εκτός αυτού, προαναφέραμε ότι στο πρατήριο υπάρχουν, κάτω από ορισμένες συνθήκες, εκρηκτικά αέρια, οπότε αυτό δεν πρέπει ποτέ να το αγνοούμε. Επομένως αυτό που εμείς πρέπει με κάθε τρόπο να αποφεύγουμε είναι το τρίτο, δηλαδή η πηγή αναφλέξεως. Πηγές αναφλέξεως υπάρχουν πολλές. Μερικές δε από αυτές είναι εμφανείς και άκρως επικίνδυνες :

- φλόγα σπύριου - αναπτήρα
- τσιγάρο αναμμένο
- φλόγα οξυγόνου - ασετιλίνης, καμινέτου
- χρήση ηλεκτροδίων για συγκόλληση μετάλλων
- χρήση εργαλείων λείανσης ή κοπής (τροχός)
- Κάποιες άλλες είναι λιγότερο προφανείς αλλά εξίσου επικίνδυνες όπως η χρήση συσκευών τρυπήματος και κάποιες άλλες που ούτε καν τις υποψιαζόμαστε αλλά ύπουλες όπως:
- στατικός ηλεκτρισμός
- κινητά τηλέφωνα

Στους “κινδύνους” συγκαταλέγεται επίσης και το περιβαλλοντικό πρόβλημα το οποίο πρέπει να αντιμετωπίζεται σοβαρά και με μεγάλη υπευθυνότητα από όλους ανεξαιρέτως στο Πρατήριο.

Η προστασία του εδάφους και του υδροφόρου ορίζοντα από διαρροές καυσίμου αποτελεί έργο υψίστης σπουδαιότητας και σημασίας.

[Πηγή : Εγχειρίδιο ασφαλούς λειτουργίας Πρατηρίων καυσίμων – Σ.Ε.Ε.Π.Ε.]

4.3.3. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

Υλικό που προέκυψε απο την έρευνα :



Εικόνα 84 & 85. Πρατήριο υγρών καυσίμων της εταιρείας AEGLAN. Η γειτνίαση του πρατηρίου με το σχολείο προβληματίζει.



Εικόνα 86 & 87. Πρατήριο υγρών καυσίμων. Σύμφωνα με τη νομοθεσία η ύπαρξη πρατηρίων υγρών καυσίμων εντός κατοικημένης περιοχής δεν απαγορεύεται, δεδομένου ότι πληρεί τις προδιαγραφές που ο νομοθέτης έχει ορίσει. **[βλέπε νομοθετικό παράρτημα : ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ σελ. 175]**

4.4 ΑΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΟΧΛΗΣΕΙΣ

Από την μέχρι τώρα ανάλυση της συνοικίας, παρατηρείται ότι δεν διαφέρει ουσιαστικά από μια τυπική μεγαλούπολη. Δηλαδή κατοικείτε από περισσότερους κατοίκους από ότι προοριζόταν, έχει δικούς του εμπορικούς δρόμους, συστεγάζει ανόμοιες λειτουργίες (βιομηχανία-κατοικία) και παρουσιάζονται στους δρόμους του καθημερινά κυκλοφοριακά προβλήματα.

Η συνύπαρξη όλων αυτών των προβληματικών λειτουργιών σε μια περιορισμένη έκταση έχει σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση του φαινομένου της ασυμβατότητας χρήσης. Με αυτήν την έννοια ορίζεται η ύπαρξη διαφορετικών λειτουργιών στον ίδιο χώρο. Δυστυχώς κατά την περιήγησή μας στη πόλη του Κερατσινίου διαπιστώσαμε πληθώρα τέτοιων καταστάσεων, τις οποίες και παρουσιάζουμε στα υποκεφάλαια που ακολουθούν.

4.4.1. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΠΛΗΣΙΟΝ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ

Οι λειτουργίες των εγκαταστάσεων (βιομηχανικής και αστικής περιοχής) που γειτνιάζουν στην εστιασμένη περιοχή δεν συμβαδίζουν με αποτέλεσμα η λειτουργία της κάθε ζώνης να εμποδίζει την ομαλή λειτουργία της άλλης. Επιπτώσεις αυτής της δυσλειτουργίας είναι :

1. **Οικονομικές επιπτώσεις** στην όλη οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή (βιοτεχνίες, βιομηχανίες, γεωργικές καλλιέργειες, εμπόριο και άλλες λειτουργίες του τριτογενή τομέα παραγωγής).
2. **Κοινωνικές επιπτώσεις** στο πλησίον αστικό κέντρο (συνθήκες κατοικίας, δημοτική σύνθεση, τεχνικός και κοινωνικός εξοπλισμός κλπ.).

3. **Επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον** (κατάληψη περιοχών πρασίνου, αναψυχής κλπ., μόλυνση, ρύπανση, παρεμπόδιση φυσιολογικών εξελίξεων κλπ.) που φτάνουν καμιά φορά μέχρι τη θραύση της οικολογικής ισορροπίας.

4.4.2. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ



Εικόνα 88. Χάρτης στον οποίο αποτυπώνεται η συνύπαρξη της αστικής και βιομηχανικής ζώνης, πλησίον της οποίας βρίσκεται το πάρκο του κτήματος Δηλαβέρη. Οι λειτουργίες των εγκαταστάσεων (βιομηχανικής και αστικής ζώνης) που γειτνιάζουν στην εστιασμένη περιοχή δεν συμβαδίζουν με αποτέλεσμα η λειτουργία της κάθε ζώνης να εμποδίζει την ομαλή λειτουργία της άλλης.



Εικόνα 89, 90 & 91. Βιοτεχνικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις βρίσκονται πλησίον της οριοθετημένης οικιστικής περιοχής της συνοικίας των Μανιάτικων στο Πειραιά. Οι δύο ζώνες (αστική και βιομηχανική) θα πρέπει να αποκόπτονται μέσω μιας πράσινης διαχωριστικής ζώνης.



Εικόνες 92 & 93. Τα πρατήρια υγρών καυσίμων σύμφωνα με την νομοθεσία επιτρέπεται να βρίσκονται εντός οικιστικής περιοχής αρκεί να ακολουθούν τις προδιαγραφές που αναφέρονται σε νομοθετικό διάταγμα παράρτημα του οποίου δίνουμε στο κεφάλαιο 4.3.2.



Εικόνα 94. Λαϊκή αγορά



Εικόνα 96. Σχολείο και βρεφονηπιακός σταθμός στη περιοχή των Μανιάτικων

4.4.3. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΠΟΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Οι θεσμικές ρυθμίσεις του ολοκληρωμένου προγράμματος νομιμοποίησης θα πρέπει να περιλαμβάνουν :

- Επανεξέταση του θεσμικού πλαισίου ίδρυσης και εκσυγχρονισμού βιοτεχνικών μονάδων στην Αττική
- Επανεξέταση του τρόπου κατηγοριοποίησης των επιχειρήσεων, όσον αφορά στην επικινδυνότητά τους και τις επιπτώσεις της δραστηριότητάς τους στο εργασιακό και ευρύτερο περιβάλλον, ώστε να διασφαλίζεται η συγκεκριμένη, ποσοτική και περιοδική εκτίμηση των σχετικών κινδύνων
- Ορισμό προθεσμιών νομιμοποίησης μεταποιητικών δραστηριοτήτων κλιμακούμενων ανάλογα με το βαθμό της όχλησης που προκαλείται, χωρίς κυρώσεις για τη λειτουργία των μη αδειοδοτημένων μονάδων
- Απλοποίηση των διαδικασιών χορήγησης αδειών εγκατάστασης και λειτουργίας, ειδικά μάλιστα για τις μικρές βιοτεχνικές μονάδες
- Απλοποίηση των διαδικασιών του νόμου 2545/97 για τη χωροθέτηση βιοτεχνικών και βιομηχανικών πάρκων, αλλά και για την επανάχρηση βιομηχανικών κτιρίων με τη μετεγκατάσταση βιοτεχνικών μονάδων, ομοειδών κατά προτίμηση δραστηριοτήτων
- Ενεργοποίηση των Ζωνών Περιβαλλοντικής Αναβάθμισης, που θεσμοθετεί το άρθρο 3 του νόμου 2965/2001 για τη βιώσιμη ανάπτυξη στην Αττική. Οι Ζώνες Περιβαλλοντικής Αναβάθμισης μπορεί να αποδειχθούν σημαντικές σε περιπτώσεις περιοχών με μεγάλες βιομηχανικές συγκεντρώσεις. Το ΤΕΕ έχει συγκροτήσει ομάδα εργασίας για τη μελέτη του ειδικού αυτού θέματος και σύντομα σχετικές προτάσεις θα υποβληθούν στο Υπουργείο Ανάπτυξης και το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Η χωροθέτηση³⁶ βιοτεχνικών και βιομηχανικών πάρκων, ιδιαίτερα στην Αττική, δίνει αναπτυξιακή και περιβαλλοντική διέξοδο για τη μετεγκατάσταση των βιοτεχνιών, που λειτουργούν σήμερα μέσα στον αστικό ιστό, ασύμβατα με τις χρήσεις γης και τις οικιστικές δραστηριότητες της περιοχής τους. Άμεση σχέση με το θέμα μας έχει η επιτάχυνση της ενεργοποίησης των χωροθετημένων πάρκων και η επέκταση αυτών που ήδη λειτουργούν, ιδιαίτερα για το νομό Αττικής. Η επανάχρηση βιομηχανικών κτιρίων για την μετεγκατάσταση μικρών βιοτεχνικών μονάδων είναι ιδιαίτερα σημαντική, γιατί διατηρεί τις μονάδες αυτές στο περιβάλλον ανάπτυξης των δραστηριοτήτων τους και ταυτόχρονα αξιοποιεί μνημεία της νεώτερης βιομηχανικής ιστορίας μας, για τη στέγαση επίσης μεταποιητικών δραστηριοτήτων.

Η υποστήριξη από την πολιτεία των μικρομεσαίων επιχειρήσεων κατά τη διαδικασία νομιμοποίησης τους αποτελεί κρίσιμο ζήτημα, που πρέπει μεταξύ άλλων να συμπεριλάβει :

- Ειδικά κίνητρα και ενισχύσεις για τη μετεγκατάστασή σε βιομηχανικά και βιοτεχνικά πάρκα ή βιομηχανικά κτίρια ή γενικά σε χώρους συμβατούς με τη δραστηριότητά τους
- Υποστήριξη των διαδικασιών αδειοδότησης από νέες δομές, όπως είναι τα Κέντρα Υποδοχής Επενδυτών
- Ένταξη σε ευνοϊκά μέτρα και δράσεις ανάλογα με εκείνα των νέων επιχειρήσεων

³⁶ Τ.Ε.Ε. Ημερίδα Παράνομες Μεταποιητικές Δραστηριότητες στον Αστικό Ιστό Εισήγηση της Οργανωτικής Επιτροπής Εισηγητής: Ρουσέτος Λειβαδάρος

Οι δράσεις ενημέρωσης των επιχειρήσεων αποτελούν κομβικό ζήτημα και απαιτούν τη συνεργασία των συναρμοδίων υπουργείων, των επιμελητηρίων και κλαδικών φορέων. Άξονες της ενημέρωσης πρέπει να αποτελούν :

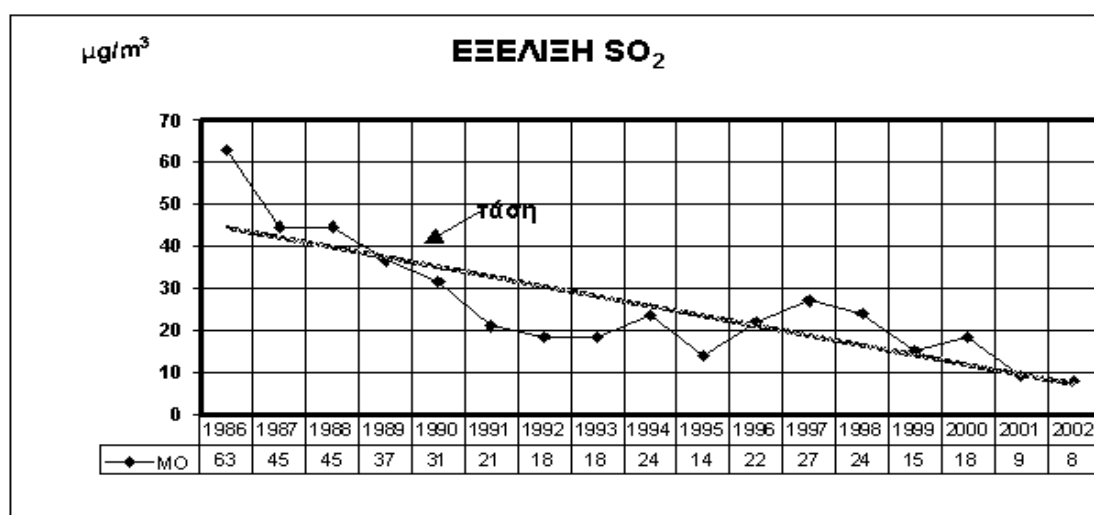
- Η σοβαρότητα του προβλήματος και οι επιπτώσεις του
- Η φροντίδα και τα ευνοϊκά μέτρα της πολιτείας για τη νομιμοποίηση των επιχειρήσεων
- Τα οφέλη των επιχειρήσεων από τη νομιμοποίησή τους
- Η αποφασιστικότητα της πολιτείας για την αποκατάσταση της νομιμότητας μετά την εκπνοή των προθεσμιών νομιμοποίησης
- Η υποχρεωτική διακοπή ή άμεση μετεγκατάσταση των δραστηριοτήτων υψηλής επικινδυνότητας σε κατάλληλους χώρους



Εικόνα 97. Η υποχρεωτική δημιουργία χώρων στάθμευσης εντός της πολυκατοικίας αποτέλεσε μέτρο που άμβλυσε το πρόβλημα των χώρων στάθμευσης στο Λεκανοπέδιο συνενπώς και στο Δήμο Πειραιά

4.5 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

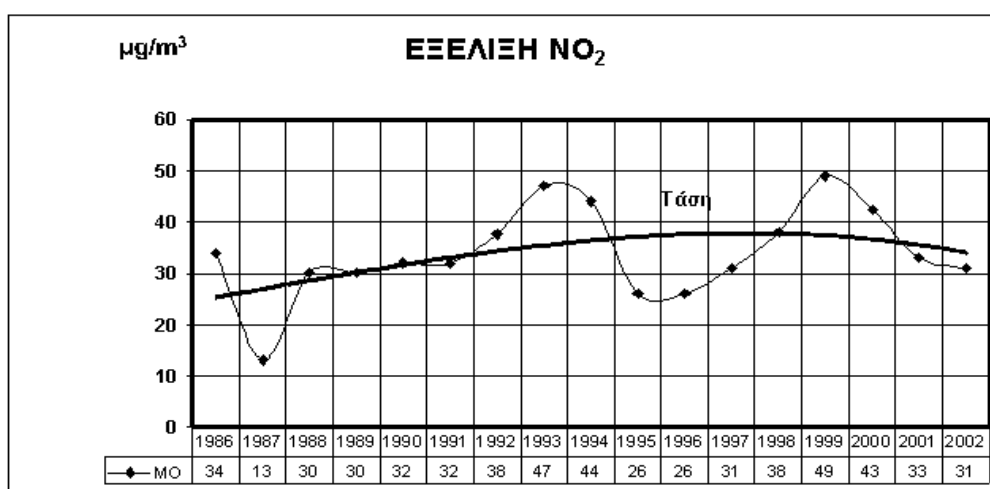
Τεχνική έκθεση που δημοσιεύτηκε το 1989 για την περιοχή του Θριάσιου Πεδίου αναφέρει ότι από τις 80 βιομηχανίες της Αττικής με κατανάλωση καυσίμου πάνω από 1000 τόνους μαζούτ το χρόνο, οι 20 βρίσκονται στο Θ.Π. και η κατανάλωση είναι το 52,3 % του συνόλου στην Αττική (συγκεκριμένα στο Θ.Π. η κατανάλωση μαζούτ είναι 376.350 τόνοι ετησίως και σε όλη την Αττική 719.080 τόνοι) και στο Θριάσιο Πεδίο λειτουργούν 46 βιομηχανίες, που ρυπαίνουν με την παραγωγική τους διαδικασία (από το σύνολο των 1.044 βιομηχανιών/βιοτεχνιών-απογραφή ΕΣΥΕ 1989) .Οι μετρήσεις που ακολουθούν είναι αποτέλεσμα της έρευνας που έχει διεξαχθεί για το Θριάσιο πεδίο και είναι αντιπροσωπευτική της κατάστασης που επικρατεί στην ατμόσφαιρα.



Εικόνα 98. Οι συγκεντρώσεις διοξειδίου του θείου, όπως φαίνεται ³⁷από το σχετικό διάγραμμα, έχουν μειωθεί σημαντικά. Μάλιστα βρίσκονται σαφώς κάτω από τα όρια της (αυστηρής) Οδηγίας 99/30 της Ε.Ε.

³⁷ Μελέτη κατανομής αερομεταφερόμενων ρύπων στο Θριάσιο Πεδίο

Η κατάσταση των ρύπων μέχρι το 1993 παρουσίασε δυσμενή εξέλιξη, όπως φαίνεται από το σχετικό διάγραμμα και στη συνέχεια μέχρι το 1996 η κατάσταση παρουσίασε βελτίωση. Την τριετία 1998-2000 παρουσιάστηκε αυξητική πορεία στις συγκεντρώσεις του NO₂. Τα επόμενα δύο χρόνια η κατάσταση παρουσιάζεται πολύ βελτιωμένη, με τις συγκεντρώσεις κατώτερες από τα όρια της (αυστηρής) Οδηγίας 99/30 της Ε.Ε.



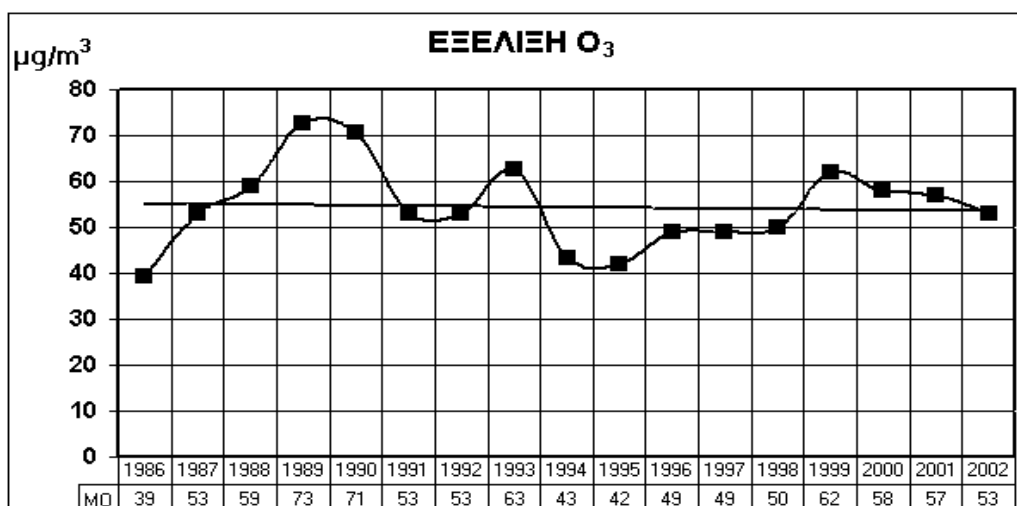
Εικόνα 99. Η εξέλιξη ³⁸ του διοξειδίου του αζώτου παρουσιάζει διακυμάνσεις ανά τριετία, γεγονός που σημαίνει συνεχή αυξομείωση των ρύπων που παράγονται από τις βιομηχανικές δραστηριότητες

Η κατάσταση παραμένει πάντα σοβαρή (σχετικό διάγραμμα), με τους υδρογονάνθρακες να βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα, ιδίως στην Παραλία Ασπροπύργου. Επισημαίνονται οι έντονες οσμές που παρατηρούνται τα τελευταία χρόνια κατά τη διέλευση από την παλιά εθνική οδό Αθηνών - Κορίνθου μέσα στα όρια της ΠΕΤΡΟΛΑ, οι οποίες οφείλονται στην παραγωγική διαδικασία του διυλιστηρίου. Επίσης έντονες είναι οι οσμές και στην περιοχή των ΕΛ.Δ.Α. (Εθνική Αθηνών - Κορίνθου).

³⁸ Μελέτη κατανομής αερομεταφερόμενων ρύπων στο Θυριάσιο Πεδίο



Εικόνα 100. Παρά την καμπτική πορεία των ρύπων υδρογονάνθρακα στο διάστημα 1990-1996, στη συνέχεια διαπιστώνεται ανοδική πορεία των ρύπων.



Εικόνα 101. Σύμφωνα με το διάγραμμα τις τελευταίες δεκαετίες παρά τις αυξομειώσεις των ρύπων υπάρχει σταθερή ποσότητα όζοντος στην ατμόσφαιρα της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά .

Σημειώθηκε αύξηση των επιπέδων του σύμφωνα με το σχετικό διάγραμμα μέχρι το 1990 με εμφάνιση πολλών υπερβάσεων των ορίων της Π.Ο.Υ. και του ΠΕΡΠΑ και από το 1991 και μετά μείωση (με εξαίρεση το 1993) χωρίς να λείπουν όμως οι υπερβάσεις. Από το 1995 παρατηρήθηκε πάλι μια αυξητική πορεία μέχρι το 1999. Από το 2000 παρουσιάζεται μείωση, χωρίς να λείπουν όμως οι υπερβάσεις ορίων. Τονίζεται η σοβαρότητα της κατάστασης όσον αφορά το όζον για όλο το Θριάσιο Πεδίο, διότι οι παρατηρούμενες συγκεντρώσεις εγκυμονούν κινδύνους και για τους ανθρώπους αλλά και για τη βλάστηση της περιοχής.

Με βάση το προηγούμενο διάγραμμα, οι συγκεντρώσεις των συνολικών αιωρούμενων σωματιδίων στην περιοχή Ελευσίνας (Δ.Ε.) παρουσιάζουν σταθερότητα, έχοντας μειωθεί σε σχέση με τη δεκαετία 1975-85, εξακολουθώντας όμως να βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα. Στην περιοχή Παραλίας Ασπροπύργου παρουσίασαν σημαντική αύξηση την περίοδο 1993-1994 και στη συνέχεια εμφάνισαν μείωση. Το 60% περίπου των αιωρούμενων σωματιδίων στο Θριάσιο Πεδίο έχουν μέγεθος μικρότερο από 3μm, ενώ το 80% μικρότερο από 10μm. Λόγω του μικρού μεγέθους, ένα μέρος των σωματιδίων φτάνει μέχρι τους πνεύμονες, μεταφέροντας εκεί διάφορα επιβλαβή για την υγεία συστατικά.

4.6.1. ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΕΙΩΣΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΩΝ ΡΥΠΩΝ

Προκειμένου να καθαρίσει η αποπνικτική ατμόσφαιρα του Λεκανοπεδίου το ΥΠΕΧΩΔΕ θα λάβει δραστικά μέτρα κυκλοφορίας. Το σχέδιο του υπουργείου περιλαμβάνει γενικό απαγορευτικό εισόδου στον δακτύλιο για :

- Τα μεσαίου και μεγάλου κυβισμού αυτοκίνητα καθώς και για
- Τα «προχωρημένης ηλικίας» οχήματα.

Προβλέπει ακόμη :

- πρόστιμα που θα ξεκινούν από 150.000 ευρώ για τις ρυπογόνες εταιρικές δραστηριότητες,
- προμήθεια και εγκατάσταση ειδικών συσκευών μέτρησης των ρύπων που εκπέμπει κάθε όχημα,
- προμήθεια και εγκατάσταση ειδικών συσκευών μέτρησης των ρύπων που εκπέμπει κάθε όχημα,
- επιδοτήσεις για αλλαγή κινητήρων και καυστήρων.
- θεσμοθέτηση πακέτου φοροαπαλλαγών για την αγορά υβριδικών οχημάτων.

Όλα ³⁹αυτά εντάσσονται στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης του ΥΠΕΧΩΔΕ με στόχο να μειώσει την ρύπανση της Αθήνας κατά 12,5% μέσα στα επόμενα χρόνια.

Το μέτρο που προβλέπεται στο σχέδιο δράσης είναι η επιδότηση έως και 50% της συνολικής επένδυσης ιδιωτών για την αντικατάσταση

- των συμβατικών κινητήρων των ταξί φυσικού αερίου, και των
- παλαιών καυστήρων των κτιρίων με καυστήρες νέας τεχνολογίας ή φυσικού αερίου.
- των συμβατικών κινητήρων του 20% των αυτοκινήτων του δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου τομέα με κινητήρες φυσικού αερίου

³⁹ Φούρα Γαλήνη, Καθημερινή, 24/9/2000, σελ. 32

Παράλληλα επιτρέπονται :

- Ελεύθερη πρόσβαση στον δακτύλιο των ιδιωτικών υβριδικών αυτοκινήτων(αυτών δηλαδή που μπορούν να κινηθούν τόσο με βενζίνη όσο και με ηλεκτρισμό).
- Ανανέωση του στόλου των ταξί με στόχο την μείωση του μέσου χρόνου ζωής στα 8 έτη.
- Αυστηρότερα όρια στις αέριες εκπομπές από βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις.
- Διενέργεια συστηματικών ελέγχων αερίων εκπομπών των βιομηχανικών εγκαταστάσεων με κατάλληλο εξοπλισμό από τους Επιθεωρητές Περιβάλλοντος.
- Εφαρμογή και πιστοποίηση συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης από βιοτεχνικές εγκαταστάσεις και επαγγελματικά εργαστήρια.
- Πολιτική εφαρμογή της χρήσης εναλλακτικών οχημάτων από δημόσιες υπηρεσίες και οργανισμούς.

Εκτός όμως από αυτά τα μέτρα, το υπουργείο εξετάζει μεταξύ άλλων και τα παρακάτω:

- Γενικό απαγορευτικό εισόδου στον μικρό δακτύλιο για όλα τα οχήματα εκτός αυτών που ο κυβισμός του δεν ξεπερνά τα 1.200 κ. εκ. καθώς και των «οικολογικών αυτοκινήτων.
- Εξετάζεται ακόμη η απόκτηση και εγκατάσταση συστήματος ραντάρ που θα αναγνωρίζει τα οχήματα που προκαλούν ρύπανση και θα λειτουργεί με τον ίδιο τρόπο που λειτουργούν τα ραντάρ ταχύτητας.

4.6 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

Από τα πιο σημαντικά ζητήματα που έχει να διαχειριστεί ο δήμος είναι το θέμα της καθαριότητας. Από την επιτόπια έρευνα μας επισημάνσαμε πως υπάρχουν κάδοι σκουπιδιών σε πολλά κεντρικά και μη σημεία. Πάραυτα ο δήμος αντιμετωπίζει έντονα προβλήματα στο θέμα αυτό.

1. Δεν υπάρχουν κάδοι ανακύκλωσης
2. Είδαμε πολλούς υπερχειλισμένους κάδους από σκουπίδια.
3. Ύπαρξη κάδων ανακύκλωσης στις πιο πολλές γειτονιές.
4. Συστηματική περισυλλογή σκουπιδιών από τα απορριμματοφόρα οχήματα του Δήμου.
5. Πεταμένα μικροσκουπίδια στους δρόμους.
6. Παράνομες αφισκοκολλήσεις (πολιτικά κόμματα, διαφημίσεις).
7. Ύπαρξη μπαζών και μεγάλων αντικειμένων πεταμένα σε πεζοδρόμια.
8. Βαμμένοι τοίχοι με spray και graffiti.
9. Διαφημιστικά φυλλάδια και εφημερίδες που ανεμίζουν στους δρόμους.
10. Καθαρές και καλοδιατηρημένες νησίδες.
11. Ύπαρξη εγκαταλελειμμένων αυτοκινήτων

4.6.1. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΡΟΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ



Εικόνα 102. Η συλλογή και η αποκομιδή των πεταμένων επίπλων, μπαζών και γενικότερα κάθε είδους σκουπιδιών είναι ένα πρώτο βήμα μιας γενικότερης προσπάθειας στην οποία πρέπει να συμβάλλουν Δήμος και δημότες.

4.6.2. ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΗΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΟΜΙΔΗ ΤΩΝ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ

Ο Δήμαρχος Πειραιά κ. Παναγιώτης Φασούλας, με αφορμή το πρόγραμμα τοποθέτησης μπλε κάδων – ανακύκλωσης σε σημεία της πόλης και κωδωνόσχημων καμπανών για την ανακύκλωση γυαλιού σε σημεία που βρίσκονται καταστήματα έκανε την ακόλουθη δήλωση:

«Για μας ο αγώνας για την αλλαγή της πόλης σε νοοτροπίες, αντιλήψεις αλλά και συμπεριφορές είναι διαρκής και καθημερινός. Δεσμεύτηκα απέναντί σας ότι με έργα και όχι με λόγια θα δημιουργήσουμε έναν νέο Πειραιά, που θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της εποχής. Στα τρία χρόνια αλλάξαμε με τη βοήθεια και τη στήριξή σας πολλά. Έργα που για χρόνια βάλτωναν, όπως το Δημοτικό Θέατρο, το νέο Δημαρχείο, η Ράλλειος, οι αναπλάσεις πλατειών, ήδη ξεκίνησαν και τα περισσότερα βρίσκονται στην τελική πορεία υλοποίησής τους, ενώ τα αντιπλημμυρικά έργα στις περισσότερες περιοχές του Πειραιά ολοκληρώθηκαν. Είναι βέβαιο ότι πρέπει να γίνουν πολλά ακόμη, σε ευαίσθητους τομείς, όπως είναι η καθαριότητα, η βελτίωση της ποιότητας της ζωής, αλλά και η προστασία του περιβάλλοντος που αφορά όλες και όλους μας. Στο πλαίσιο αυτό ο Δήμος μας ξεκινά μια μεγάλη προσπάθεια, που χρειάζεται τη βοήθειά και την ευαισθητοποίηση του κάθε πολίτη.

Σε συνεργασία με την Ελληνική Εταιρεία Αξιοποίησης-Ανακύκλωσης, προχωράμε στην τοποθέτηση των «μπλε κάδων» στην πόλη για την ανακύκλωση χαρτιού, μετάλλων και πλαστικών. Παράλληλα σε 34 σημεία της πόλης τοποθετούμε κωδωνόσχημες καμπάνες σε σημεία που βρίσκονται εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια και καφέ της πόλης, για τη συλλογή γυάλινων συσκευασιών και μπουκαλιών. Για να πετύχει αυτή η πρωτοβουλία μας χρειαζόμαστε τη στήριξη τόσο των δημοτών, όσο και των ανθρώπων που εργάζονται και επιχειρούν στην πόλη.

4.6.3. ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΟΜΙΔΗ ΤΩΝ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ

Στον τομέα των απορριμμάτων κατά την έρευνα μας επισημάναμε πως οι ελλείψεις είναι πολύ σημαντικές. Η διαδικασία της συλλογής των απορριμμάτων, που είναι στη δικαιοδοσία του Δήμου, είναι αρκετά επίπονη δεδομένης της μεγάλης έκτασης του Δήμου, αλλά και της διάσπαρτης δόμησης, μαζί με ανεπάρκειες στο δίκτυο χώρων συγκέντρωσης των απορριμμάτων (κάδοι, κλπ.) ιδιαίτερα στις νεότερες περιοχές * αυθαιρέτων. Για τη διαχείριση των απορριμμάτων, βρίσκεται ακόμα σε εκκρεμότητα η ανάπτυξη ενός σχεδίου ορθολογικής διαχείρισης σε συνδυασμό με τη δημιουργία ενός Διαδημοτικού Σταθμού Μεταφόρτωσης. Επίσης, θα μπορούσε να προωθηθεί (όπως και σε όλους τους υπόλοιπους Δήμους) ένα πρόγραμμα ανακύκλωσης με τη συνεργασία των κατοίκων της περιοχής

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο πολεοδομικός ιστός του Πειραιά έχει κορεστεί βάνουσα ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια που παρατηρήθηκε η ανοικοδόμηση περιοχών που διατηρούσαν ακόμα ένα τοπικό χαρακτήρα και είχαν περισσότερο πράσινο (Μανιάτικα, Καμίνια, Δραπετσώνα) . συμπερασματικά προκύπτει πως είναι αναγκαίο να γίνουν παρεμβάσεις ώστε να ενισχυθεί η ποιότητα ζωής σε επιβαρυνμένες περιοχές. Η διαμόρφωση του πράσινου άξονα στον Πειραιά που πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής σημεία:

1. Το πάρκο Δηλαβέρη στην Παλιά Κοκκινιά, το οποίο θα μπορούσε να αποτελέσει μοντέλο περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης, περιπάτου και αναψυχής.
2. Το παλαιό εργοστάσιο Ρετσίνα όπου μπορεί να δημιουργηθεί ένα σύγχρονο πάρκο και να συνυπάρξει με μια σύγχρονη πανεπιστημιούπολη του Πανεπιστημίου Πειραιά. Η ανάδειξη αυτού του χώρου μπορεί να θυμίζει τα καταπράσινα “campus” του εξωτερικού έχοντας φοιτητικές εστίες, εντευκτήρια, βιβλιοθήκες, γυμναστήριο, στίβο και φυσικά πολύ πράσινο. Έτσι θα μπορούσε να αποκοπεί το παλαιό διοικητικό κτήριο του εργοστασίου από το υπόλοιπο οικόπεδο. Στο νεοκλασικό κτήριο θα μπορούσε να δημιουργηθεί η οικονομική βιβλιοθήκη του ΠΑ.ΠΕΙ. με την ονομασία του Θεόδωρου Ρετσίνα.
3. Το παλαιό σιδηροδρομικό εργοστάσιο στη Λεύκα της Παλιάς Κοκκινιάς θα μπορούσε να συνδεθεί με την πανεπιστημιούπολη και να γίνει μοντέλο περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης, οικολογικής συνείδησης και βιομηχανικής κληρονομιάς. Εκεί θα μπορούσε να δημιουργηθεί το «Γκάζι του Πειραιά» όπου θα στεγάσει το Εθνικό Μουσείο Μεταφορών (Ε.Μ.ΜΕ.) παρουσιάζοντας στις σάλες του παλαιά τραίνα, τραμ, βαγόνια του ηλεκτρικού, λεωφορεία και τρόλλεϋ που κατασκευάστηκαν στην Ελλάδα τον 20ο αιώνα.

Παράλληλα μπορεί να δημιουργηθεί ένας τομέας παρουσίασης και ανάδειξης τεχνολογιών περιβάλλοντος όπου οι μαθητές του Πειραιά θα εξοικειώνονται με την πράσινη τεχνολογία.

4. Το οικόπεδο της ΧΡΩΠΕΙ συνδέει τις βορειοδυτικές συνοικίες του Πειραιά και το κέντρο της πόλης με τη δυτική παραλία της Αττικής. Πρέπει να αναδειχθεί σε Μητροπολιτικό Πάρκο για το μεγάλο λιμάνι και να γίνει πρότυπο διαχείρισης και λειτουργίας μέσω των δημοτικών διαμερισμάτων.
5. Το άλσος του Προφήτη Ηλία, το οποίο έχει ήδη ανακατασκευαστεί από τον Δήμο. Ο περιβάλλον χώρος του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας ως την ακτή του Κηφισού θα μπορούσε να αποτελέσει το τελευταίο σημείο του «πράσινου άξονα» του Πειραιά και την έξοδο προς τη θάλασσα με χώρους αθλοπαιδιών ψυχαγωγίας και άσκησης.

Στο ίδιο πλαίσιο, πρέπει να προχωρήσουν προγράμματα βελτίωσης και εκσυγχρονισμού αστικών υποδομών με τη χρήση προγραμμάτων όπως αυτό για τα «πράσινα σπίτια» που προβλέπει χρηματοδότηση έως και 40% για όσους ανακαινίσουν τα σπίτια τους με μη ενεργοβόρα υλικά.

Οι προτεινόμενες επεμβάσεις απορρέουν από σειρά μελετών που έχουν γίνει για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Η παρούσα μελέτη κατόπιν της ανάδειξης των προβλημάτων της συνοικίας των Μανιάτικων και τεκμηρίωσης αυτών με φωτογραφικό υλικό καταλήγει στο εξής συμπέρασμα.

Οι υποδομές για την δημιουργία μιας ποιοτικά ανώτερης βιώσιμης πόλης υπάρχουν, όπως επίσης υπάρχουν και τα έσοδα στο δήμο του Πειραιά για να στηρίξουν μια κίνηση ανάπτυξης της πόλης. Η ανάπτυξη θα γίνει μέσα από έργα απαλλοτρίωσης οικοπέδων για την κατασκευή κοινόχρηστων χώρων, εργασιών συντήρησης του οδικού δικτύου, έλεγχος όλων των δημοτικών υπηρεσιών και υπαλλήλων για το κατά πόσο ασκούν σωστά τις επαγγελματικές τους αρμοδιότητες. Το πρόβλημα δημιουργείται από την κακομεταχείριση των οικονομικών πόρων του Δήμου συναρτήσει της ανυπαρξίας έλεγχου των δημόσιων φορέων για το κατά πόσο εργάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τέλος ανασταλτικός παράγοντας της εξέλιξης της περιοχής είναι η νοοτροπία των δημοτών η οποίοι είτε δεν σέβονται την δημόσια περιουσία είτε δρουν παράνομα με γνώμονα το κέρδος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Καμαριανάκης Γ. Π. Πραστάκος - **Ταξινόμηση των δήμων της Ελλάδας σύμφωνα με τα κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά τους** - Τομέας Περιφερειακής Ανάλυσης Ινστιτούτο Υπολογιστικών Μαθηματικών Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας Ηράκλειο - Κρήτη - 2006.
2. Τραυλού Ι. - **Πολοδομική εξέλιξη των Αθηνών** - Εκδόσεις Κάππων - Γ' έκδοση - Αθήνα - 2005.
3. Κουτσογιάννης Δ. - **Ο αντιπλημμυρικός σχεδιασμός στην Ελλάδα Αξιοποίηση της επιστημονικής γνώσης.** - Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας - Καλαμάτα - 2008.
4. Μπούρνοβα Ε. - **Από τις Νέες Κυδωνίες στο Δήμο Αιγάλεω, Η συγκρότηση μιας πόλης στον 20ο αιώνα** - Εκδόσεις Πλέθρων - 2004.
5. Μαρκοπούλου Α. Λουκάκη Π. Σαραντάκου Δ.- **Χωροταξική Οργάνωση** - Επιστημονικό Περιοδικό ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ΤΕΕ - Αθήνα - 1976.
6. Δρ Κυριακόπουλος Π. - **Τεχνική Νομοθεσία** - Σύγχρονη Εκδοτική - Αθήνα - 2001.
7. Αγαπητός Σ. - **Η πόλις: σχέδιο πόλεως - συγκοινωνία - κυκλοφορία - υγιεινή πόλεων - συνοικισμοί - ευθηνή κατοικία.** - Εστία (τυπ.) - Αθήνα - 1928
8. Αττικό μετρό Α.Ε. - **Στοιχεία του έργου 2008 Αττικό Μετρό.** - Αθήνα - 2008.

9. Ρυσιάνος Π. - . **Νομοθεσία & Πολεοδομία** - Αθήνα - 1976.
- 10.Χριστοφιλόπουλος Δ. - **Το Δίκαιον της Ενεργού Πολεοδομίας** - Αθήνα - 1989.
- 11.Βασιλάκη Π. Βερτεούρη Α. - **Αναλυτική προσέγγιση του αστικού σχεδιασμού** – Αθήνα – 2008.
- 12.Πολύζος Γ. Αθήνα 1900-1940 Μετασχηματισμοί της Πρωτεύουσας και Πολεοδομικές Ρυθμίσεις

ΠΔ/23-2-87 (ΦΕΚ-166/Δ/6-3-87)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ.

"Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν-1561/85 (ΦΕΚ-148/Α) και ειδικότερα το Αρθ-15 παρ.1 αυτού.

2. Την υπ' αρ.Γνωμ-36/87 του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων:

Αποφασίζουμε:

ΑΡΘΡΟΝ-1

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ

Οι χρήσεις γης στις περιοχές των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, καθορίζονται σε κατηγορίες ως ακολούθως:

Α) Σύμφωνα με τη γενική πολεοδομική λειτουργία τους:

1. Αμιγής κατοικία.
2. Γενική κατοικία.
3. Πολεοδομικά κέντρα - κεντρικές λειτουργίες πόλης - τοπικό κέντρο συνοικίας - γειτονιάς.
4. Μη οχλούσα βιομηχανία - βιοτεχνία, βιομηχανικό και βιοτεχνικό πάρκο (χαμηλή - μέση όχληση). "Βιομηχανικό Πάρκο (ΒΙΠΑ) - Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟΠΑ) προς εξυγίανση".
5. Οχλούσα βιομηχανία - βιοτεχνία (υψηλή όχληση).
6. Χονδρεμπόριο.
7. Τουρισμός - αναψυχή.

8. Ελεύθεροι χώροι - αστικό πράσινο.

9. Κοινωφελείς εξυπηρετήσεις.

Β) Σύμφωνα με την ειδική πολεοδομική λειτουργία τους:

1. Κατοικία.

Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται χώροι κτιρίων κατοικίας για άσκηση επαγγέλματος συμβιβαστού προς την κυρία χρήση του κτιρίου (ιατρεία, δικηγορικά γραφεία κλπ.).

2. Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες).

3. Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών.

4. Γραφεία, Τράπεζα, Ασφάλειες, Κοινωφελείς οργανισμοί.

5. Διοίκηση.

6. Εστιατόρια.

7. Αναψυκτήρια.

8. Κέντρα διασκέδασης αναψυχής.

9. Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις.

10. Χώροι συνάθροισης κοινού (θέατρα κινηματογράφοι αίθουσες συγκέντρωσης κλπ.).

11. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις (βιβλιοθήκες, αίθουσες εκθέσεων κλπ.).

12. Κτίρια εκπαίδευσης.

- πρωτοβάθμιας.

- δευτεροβάθμιας.

- τριτοβάθμιας.

- ειδικής εκπαίδευσης.

13. Θρησκευτικοί χώροι.

14. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας (Υγειονομικά κέντρα παιδικοί σταθμοί οίκοι ευγηρίας κλπ.).

15. Κτίρια περίθαλψης (νοσοκομεία κλινικές).
16. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις (χαμηλής μέσης υψηλής όχλησης).
17. α) Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις (χαμηλής μέσης υψηλής όχλησης), β) Επαγγελματικά εργαστήρια (χαμηλής μέσης υψηλής όχλησης).
18. Κτίρια γήπεδα αποθήκευσης.
19. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης.
20. Πρατήρια βενζίνης υγραερίου.
21. Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου.
22. Εγκαταστάσεις γεωργικών δασικών κτηνοτροφικών αλιευτικών και λοιπών αγροτικών εκμεταλλεύσεων.
23. « Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, εκθεσιακά κέντρα. »
24. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
25. Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες πάρκα άλση οδοί παιδικές χαρές κλπ.).
26. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.
27. Άλλες ειδικές χρήσεις (στρατιωτικές εγκαταστάσεις, νεκροταφεία κλπ.).

ΑΡΘΡΟΝ-2

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΑΜΙΓΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Στις περιοχές αμιγούς κατοικίας επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία.
2. Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες).
3. Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλεία, φαρμακεία, χαρτοπωλεία κλπ.).
4. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
5. Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.
6. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
7. Θρησκευτικοί χώροι.
8. Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).

ΑΡΘΡΟΝ-3

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Στις περιοχές γενικής κατοικίας επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία.
2. Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και ξενώνες.
3. Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα).
4. Γραφεία τράπεζες ασφάλειες κοινωφελείς οργανισμοί.
5. Κτίρια εκπαίδευσης.
6. Εσπιατόρια.
7. Αναψυκτήρια.
8. Θρησκευτικοί χώροι.
9. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
10. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης.
11. Πρατήρια βενζίνης.
12. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
13. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης.
14. Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).

ΑΡΘΡΟΝ-4

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ - ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΗΣ - ΤΟΠΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ - ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο:

1. Κατοικία.
2. Ξενώνες ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις.
3. Εμπορικά καταστήματα.
4. Γραφεία τράπεζες ασφάλειες κοινωφελείς οργανισμοί.
5. Διοίκηση (στα κέντρα γειτονιάς επιτρέπονται μόνο κτίρια διοίκησης επιπέδου γειτονιάς).
6. Εστιατόρια.
7. Αναψυκτήρια.
8. Κέντρα διασκέδασης αναψυχής.
9. Χώροι συνάθροισης κοινού.
10. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις.
11. Κτίρια εκπαίδευσης.
12. Θρησκευτικοί χώροι.
13. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
14. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης.
15. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης.
16. Πρατήρια βενζίνης.
17. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
18. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.

ΑΡΘΡΟΝ-5.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΗ ΟΧΛΟΥΣΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ - ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ - ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ

Στις περιοχές μη οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας επιτρέπονται μόνο:

1. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης.
2. Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης.
3. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής και μέσης όχλησης.
4. Κτίρια γήπεδα αποθήκευσης.
5. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης.
6. Πρατήρια βενζίνης υγραερίου.
7. Κατοικία για προσωπικό ασφαλείας.
8. Γραφεία.
9. Εστιατόρια.
10. Αναψυκτήρια.
11. Χώροι συνάθροισης κοινού.
12. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
13. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- "14. εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, εκθεσιακά κέντρα"
15. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.

Οι πιο πάνω υπ' αρ.9 έως 15 χρήσεις επιτρέπονται μόνο με την προϋπόθεση ότι αποτελούν τμήμα των βιομηχανικών ή βιοτεχνικών εγκαταστάσεων ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζομένων σ' αυτές. "Κατ' εξαίρεση σε περιοχές που χαρακτηρίζονται από το Γενικό Πολ. Σχέδιο της ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση επιτρέπεται ο καθορισμός κατηγοριών χρήσεων της ενότητας Β του Αρθ-1 του παρόντος ανάλογα με τον επιδιωκόμενο ρυθμό εξυγίανσης της περιοχής".

ΑΡΘΡΟΝ-6.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΟΧΛΟΥΣΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ - ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ

Στις περιοχές οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας επιτρέπονται μόνο:

1. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις.
2. Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις.
3. Επαγγελματικά εργαστήρια.
4. Κτίρια γήπεδα αποθήκευσης.
5. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης.
6. Πρατήρια βενζίνης υγραερίου.
7. Εγκαταστάσεις γεωργικών δασικών κτηνοτροφικών αλιευτικών και λοιπών αγροτικών εκμεταλλεύσεων.
8. Κατοικία για το προσωπικό ασφαλείας.
9. Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι.
10. Γραφεία.
11. Εστιατόρια.
12. Αναψυκτήρια.
13. Χώροι συνάθροισης κοινού.
14. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
15. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- "16. εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, εκθεσιακά κέντρα"
17. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.

Οι πιο πάνω υπ'αρ.10 έως και 15 ειδικές χρήσεις επιτρέπονται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι αποτελούν τμήμα των βιομηχανικών ή βιοτεχνικών εγκαταστάσεων ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζομένων σ' αυτές.

ΑΡΘΡΟΝ-7

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟΥ

Στις περιοχές χονδρεμπορίου επιτρέπονται μόνο:

1. Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου.
- "2. εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, εκθεσιακά κέντρα"
3. Κτίρια γήπεδα αποθήκευσης.
4. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης.
5. Πρατήρια βενζίνης υγραερίου.
6. Γραφεία.
7. Εστιατόρια.
8. Αναψυκτήρια.

Οι πιο πάνω υπ' αρ.6 έως και 8 χρήσεις επιτρέπονται μόνο με την προϋπόθεση ότι αποτελούν τμήμα των εγκαταστάσεων χονδρικού εμπορίου ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζομένων σε αυτές.

ΑΡΘΡΟΝ-8

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ - ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Στις περιοχές τουρισμού - αναψυχής επιτρέπονται μόνο:

1. Ξενώνες, ξενοδοχεία και λοιπές εγκαταστάσεις.
2. Κατοικία.
3. Εμπορικά καταστήματα.
4. Εστιατόρια.
5. Αναψυκτήρια.
6. Κέντρα διασκέδασης αναψυχής.
7. Χώροι συνάθροισης κοινού.
8. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές λειτουργίες.
9. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
10. Θρησκευτικοί χώροι.
11. Κτίρια γήπεδα στάθμευσης.
12. Πρατήρια βενζίνης.
13. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
14. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.
15. Συνεδριακά κέντρα.
16. Ελικοδρόμια.
17. Καζίνα.
18. Γήπεδα Γκολφ.
19. Τουριστικοί Λιμένες.
- "20. εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, εκθεσιακά κέντρα"

ΑΡΘΡΟΝ-9

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ - ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο:

1. Αναψυκτήρια.
2. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
3. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις.
4. Χώροι συνάθροισης κοινού.

ΑΡΘΡΟΝ-10

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ

Στις περιοχές κοινωνικών εξυπηρητήσεων επιτρέπονται μόνο:

1. Κτίρια εκπαίδευσης.
2. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
3. Κτίρια περίθαλψης.
4. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις.
5. Αθλητικές εγκαταστάσεις.

Στις περιοχές στις οποίες καθορίζεται μία μόνο ή και περισσότερες από τις πιο πάνω (υπ' αρ.1 έως και 5) χρήσεις επιτρέπονται μόνο οι κατά περίπτωση καθοριζόμενες χρήσεις.

ΑΡΘΡΟΝ-11

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Από την πολεοδομική μελέτη είναι δυνατόν ορισμένες από τις χρήσεις γης που επιτρέπονται σύμφωνα με τα πιο πάνω άρθρα να απαγορεύονται ή να επιτρέπονται με όρους και προϋποθέσεις ή να αφορούν τμήματα οικοδομικών τετραγώνων ή οικοπέδων ή και ορόφους κτιρίων.

2. Για τις ευρύτερες περιοχές Αθήνας και Θεσσαλονίκης όπως τα γεωγραφικά όρια αυτών καθορίζονται με το Αρθ-1 των υπ' αρ.Ν-1515/85 (ΦΕΚ-18/Α) και Ν-1561/85 (ΦΕΚ-148/Α) αντίστοιχα είναι δυνατόν επίσης να επιτρέπονται και άλλες χρήσεις εκτός από εκείνες που αναφέρονται στο διάταγμα αυτό εφόσον οι χρήσεις αυτές είναι απαραίτητες για την πραγματοποίηση των στόχων των Ρυθμιστικών σχεδίων και των προγραμμάτων προστασίας περιβάλλοντος των περιοχών αυτών.

ΑΡΘΡΟΝ-12

1. Από της ισχύος του παρόντος καταργείται κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις αυτού.

2. Χρήσεις γης που έχουν καθοριστεί με εγκεκριμένα πολεοδομικά σχέδια πριν από την ισχύ του παρόντος βάσει των διατάξεων του ΠΔ-81/80 (ΦΕΚ-27/Α) εξακολουθούν να ισχύουν όπως καθορίστηκαν.