



ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ & ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΑΣΤΙΚΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΒΙΟΜΗΧΑΝΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ
ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΠΕΡΙΟΧΕΣ
ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ



ΤΟΜΟΣ Α΄

ΜΕΛΕΤΗ: **ΚΟΥΦΑΛΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ – ΤΣΑΟΥΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

ΕΙΣΗΓΗΣΗ – ΕΠΙΒΛΕΨΗ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ

Δρ Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π, Καθηγητής ΤΕΙ Πειραιά
Επιστημονικός Υπεύθυνος Αστικού Παρατηρητηρίου ΒΙ.ΠΕ Αττικής

2013

Copyright © 2013 ΚΟΥΦΑΛΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ – ΤΣΑΟΥΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσης εργασίας εξ' ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να μνημονεύεται η πηγή προέλευσης και ενημερώνονται οι συγγραφείς.

Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτή την εργασία εκφράζουν αποκλειστικά τους συντάξαντες και δεν αποτελούν τις επίσημες θέσεις του Αστικού Παρατηρητηρίου ολικώς ή εν μέρει.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ Α΄ ΤΟΜΟΥ

Ευχαριστούμε θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Γεώργιο Βαρελίδη και την ομότιμη καθηγήτρια κ. Πόπη Βαρελίδου για την αμέριστη συμπαράσταση και βοήθειά τους.

Επίσης ευχαριστούμε θερμά τους κάτωθι για τις συνεντεύξεις και τα στοιχεία που μας παρεχώρησαν, χωρίς τα οποία δεν θα ήταν εφικτή η σύνταξη της πτυχιακής εργασίας μας.

- κ. Ψαρογιάννη Θανάση Προϊστάμενο του τμήματος Τοπογραφικού του Δήμου Πειραιά
- κ. Κατσή Ελένη από το τμήμα Μνημείων και Παραδοσιακών Κτιρίων του Δήμου Πειραιά
- κ. Φλόκου Ελένη από τη Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας
- κ. Πρεκετέ Αγγελική Προϊστάμενη της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Περάματος
- κ. Μουστάκη Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Πρασίνου του Δήμου Περάματος
- κ. Κόλλια Σταυρούλα από το τμήμα URBAN του Δήμου Περάματος
- κ. Μαρκουλάκη Στυλιανό Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου όπως και τους κ.κ Κοτσιφάκο και Μαγκίδα
- κ. Γλογοβίτη Νικόλαο Προϊστάμενο του τμήματος Επικοινωνίας του ΟΛΠ
- κ. Σίγουρα Απόστολο Προϊστάμενο του τμήματος ΝΑΪΣ ΟΛΠ
- κ. Συρίγο Ανδρέα Πρόεδρο της Ομοσπονδίας Βιοτεχνικών Σωματείων της ΝΕΖ Περάματος
- κ. Γκλεζάκου Έφη από το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά
- κ. Χαρωνίδη Σωκράτη από την ΕΥΔΑΠ (Ψυττάλεια)
- κ.κ Χρέπα και Μπούζα από την ΔΕΗ (ΑΗΣ Αγ. Γεωργίου)
- κ. Βουτσινά Μάρκο Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Παραγωγής της ΔΕΗ
- κ. Κατσιώτη Βασίλειο Πρόεδρο της Ιχθυόσκαλας Κερατσινίου και κ. Χριστοδουλόπουλο υπευθύνου Λογιστηρίου της Ιχθυόσκαλας Κερατσινίου
- κ. Μπανούση Δημήτριο Ειδικό Σύμβουλο Χωροταξίας του ΠΕΣΥΔΑΠ

- κ. Κορωνάκη από το ΒΙΠΑ Σχιστού
- κ. Βρόντου Ελισάβετ από την ΕΛΣΤΑΤ
- κ. Σταθιά Γεώργιο Υποστράτηγο Σ.Ξ., Διευθυντή του Ταμείου Εθνικής Αμύνης και κ. Ψαρρά υπεύθυνο του τμήματος πολεοδομίας του ΤΕΘΑ
- κ. Μαυραειδόπουλο Α. Πλοίαρχο Π.Ν και Διευθυντή του Ταμείου Εθνικού Στόλου

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	14
ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ – ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ	74
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	124
ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	179
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	182
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	186
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ	190
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	191
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	192

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ.

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η παρούσα εργασία διήρκησε οκτώ (8) μήνες. Ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2012 και περατώθηκε τον Φεβρουάριο του 2013.

ΟΜΑΔΑ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η παρούσα εργασία εκπονήθηκε από τους σπουδαστές του τμήματος Πολιτικών Δομικών Έργων του ΤΕΙ Πειραιά Κουφάλη Δημήτριο και Τσαούση Νικόλαο.

ΦΟΡΕΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Ο φορέας της παρούσας έρευνας είναι το Αστικό Παρατηρητήριο Βιομηχανικών Περιοχών Αττικής. Για την παρούσα εργασία, εισηγητής - επιβλέπων είναι ο Δρ. Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π. και Επιστημονικός Υπεύθυνος του Αστικού Παρατηρητηρίου κ. Γεώργιος Κ. Βαρελίδης και συνεπιβλέπουσα η Δρ Αρχιτέκτων Μηχανικός Ε.Μ.Π κ. Καλλιόπη Π. Θεοδωρακάκου - Βαρελίδου.

Το Αστικό Παρατηρητήριο Βιομηχανικών Περιοχών Αττικής είναι θεσμός που έχει ως στόχο την επίβλεψη και παρακολούθηση των βιομηχανικών περιοχών της Περιφέρειας Αττικής. Αυτό επιτυγχάνεται ως εξής:

1. Συλλογή και επεξεργασία δεδομένων σχετικά με την πολεοδομική και αρχιτεκτονική διάρθρωση των εκάστων περιοχών.
2. Συλλογή και επεξεργασία δεδομένων σχετικά με τους αστικούς δείκτες με έμφαση στο φυσικό περιβάλλον και το βιοτικό επίπεδο (ρύπανση, μόλυνση, οχλήσεις κ.α.)
3. Συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση των τάσεων αστικής ανάπτυξης και του ελέγχου αυτής π.χ. εκπόνηση νέων Γ.Π.Σ, ψήφιση νέων νομοθετικών πλαισίων κ.α.
4. Αξιολόγηση αναπτυξιακών προγραμμάτων στρατηγικού σχεδιασμού που προέρχονται από άλλους φορείς.
5. Γνωμοδοτήσεις και Εκπονήσεις Μελετών σχετικά με τα ανωτέρω
6. Δικτύωση με άλλα τοπικά ή εθνικά παρατηρητήρια, Ο.Τ.Α., Υπουργεία, Μ.Κ.Ο.

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η εργασία αναπτύσσεται σε δύο ζώνες περιοχών:

- I. Ζώνη Πειραιά
 - ❖ Δήμος Πειραιά
 - ❖ Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας
 - ❖ Δήμος Περάματος
- II. Ζώνη Δυτικής Αττικής
 - ❖ Δήμος Ελευσίνας
 - ❖ Δήμος Ασπρούργου
 - ❖ Δήμος Μάνδρας – Ειδυλλίας
 - ❖ Δήμος Μεγαρέων

Παρακάτω στο πρώτο χάρτη φαίνονται τα όρια των δύο ζωνών μελέτης και στο δεύτερο οι γεωγραφικές θέσεις των δήμων της μελέτης.



Χάρτης 1 Ζώνες Μελέτης (Πηγή: Google Earth)



Χάρτης 2 Γεωγραφικές Θέσεις Δήμων μελέτης (Πηγή: Google Earth)

Για την καλύτερη οργάνωση της εργασίας επιλέχθηκε ένα οργανόγραμμα, το οποίο βέβαια προσαρμόζεται για την παρουσίαση κάθε Δήμου. Στο τέλος υπάρχει μια συγκεντρωτική περίληψη για κάθε μία από τις δύο ζώνες. Το οργανόγραμμα έχει ως εξής:

- 1) ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
 - a) Οριοθέτηση
 - b) Κτηματολόγιο
 - c) ΓΠΣ
 - d) Ηλεκτρονικές Υπηρεσίες - G.I.S
- 2) ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
- 3) ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ
 - a) Καταγεγραμμένος
 - b) Διαχρονικές Μεταβολές
 - c) Τάσεις
- 4) ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
 - a) Κυκλοφορία
 - i) Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
 - ii) Οδικό Δίκτυο
 - iii) Δίκτυο Πεζοδρόμων
 - b) Αστικά Κενά
 - i) Χώροι Πρασίνου
 - c) Αστική Δόμηση
 - i) Ζώνες Ανάπλασης
 - ii) Ζώνες Ανάδειξης
 - (1) Αρχαιολογικά Μνημεία - Κτίρια
 - (2) Νεώτερα Ιστορικά Κτίρια
 - (3) Διατηρητέα Κτίρια
 - iii) Ζώνες Εξυγίανσης
 - (1) Αυθαίρετη Δόμηση
 - (2) Εγκαταλελειμμένα Κτίρια
 - (3) Επαναχρησιμοποίηση Κτιρίων - Χώρων
 - (4) Ασύμβατες Χρήσεις Γης

- 5) ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ
 - a) Ατμόσφαιρα
 - b) Ύδατα
 - c) Καθαριότητα – ΧΑΔΑ – ΧΥΤΑ – ΧΥΤΕΑ – ΧΥΤΥ
 - d) Ανακύκλωση
 - e) Αποχέτευση
 - f) Α.Π.Ε.
- 6) ΕΜΠΟΡΙΟ
 - a) Ζώνες ή Μέτωπα Εμπορικών Δραστηριοτήτων
 - b) Παραεμπόριο
- 7) ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
 - a) ΒΙ.ΠΑ.
 - b) ΒΙΟ.ΠΑ.
 - c) Οχλήσεις
- 8) ΓΕΩΡΓΙΑ, ΑΛΙΕΙΑ, ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ
- 9) ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΟΜΕΣ
 - a) Εκπαίδευση
 - b) Θρησκεία
 - c) Άθληση
 - d) Πρόνοια
 - e) Πολιτισμός
 - f) Ασφάλεια
 - g) Λοιπές Δομές

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Για την εκπόνηση της εργασίας ακολουθήθηκε η εξής τακτική:

1. Ανάγνωση των ήδη εκπονημένων μελετών για τις παραπάνω περιοχές συναδέλφων σπουδαστών, οι οποίες παραχωρήθηκαν από το Α.Π.
2. Επιτόπια έρευνα, παρατήρηση, φωτογράφιση και καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης στους ανωτέρω δήμους.
3. Επαφή με κατοίκους και εργαζόμενους στις περιοχές αυτές με τη μορφή συνεντεύξεων – συζητήσεων για την άντληση πληροφοριών σχετικά με τις συνθήκες διαβίωσης και τη καθημερινότητα σε αυτές τις περιοχές. Η συγκεκριμένη μέθοδος συλλογής στοιχείων ήτο εποικοδομητική καθώς ως μελετητές δεν έχουμε συνεχόμενη παρουσία σε αυτές τις περιοχές, εν αντιθέσει με τους κατοίκους ή εργαζόμενους .
4. Συλλογή και κριτική θεώρηση στοιχείων από τις τεχνικές υπηρεσίες των ανάλογων Ο.Τ.Α ή άλλων φορέων όπως αναπτυξιακά προγράμματα, μελέτες αστικής ανάπτυξης, χάρτες , νομοθετικές ρυθμίσεις, γνωμοδοτήσεις.
5. Εύρεση ανάλογων στοιχείων στο διαδίκτυο, από δημόσιες συζητήσεις (forums), blog spots αλλά και τις ιστοσελίδες δημόσιων και ιδιωτικών φορέων.

ΣΤΟΧΟΣ-ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

Η εργασία κινείται στους γενικούς στόχους του Αστικού Παρατηρητηρίου που προαναφέρθηκαν. Στόχος είναι η παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης των ανωτέρω περιοχών, μέσω της επικαιροποίησης των υπαρχόντων μελετών συναδέλφων. Επομένως παρατίθενται κωδικοποιημένα στοιχεία, συμπεράσματα, προτάσεις τα οποία ενδεχομένως έχουν μεταβληθεί ή δεν έχουν αναφερθεί επειδή είναι καινούργια. Τελικός σκοπός είναι η βιώσιμη ανάπτυξη των περιοχών Πειραιά και Δυτικής Αττικής με κέντρο τον άνθρωπο και τη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος.



Παρουσίαση της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιώς¹.

Η Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς είναι μέρος της Περιφέρειας Αττικής, σύμφωνα με το νέο σύστημα διοικητικής διαίρεσης «Καλλικράτης». Έδρα του συγκροτήματος είναι ο Δήμος Πειραιά, ενώ περιφερειακοί Δήμοι του είναι οι: Κερατσινίου - Δραπετσώνας, Νίκαιας - Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Κορυδαλλού και Περάματος.

Η ευρύτερη περιφερειακή ενότητα του Πειραιά με βάση την απογραφή του 2011 έχει συνολικό πληθυσμό 448.997 κατοίκους και μέση πυκνότητα πληθυσμού 8.905,67 κατοίκους ανά τ. χμ.² Η έκταση είναι 50,4 τ. χμ., και καταλαμβάνει το νοτιοδυτικό τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, που συγκροτεί την περιφέρεια πρωτεύουσας. Το κέντρο του Πειραιά απέχει περίπου 12 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας, της οποίας αποτελεί ιστορικό επίγειο.

Στην παρούσα μελέτη θα αναλυθούν οι Δήμοι Πειραιά, Κερατσινίου-Δραπετσώνας και Περάματος.

¹ Πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki/>

² Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (Απογραφή Πληθυσμού 2011)



ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Η διοικητική διάρθρωση των Δήμων σε όλη την Ελλάδα συμβαδίζει με τον Ν.3852/2010 ΦΕΚ 87/7.6.2010 τεύχος Α΄ περί «Νέας Αρχιτεκτονικής της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης»

Οριοθέτηση³

Ο Δήμος Πειραιώς είναι δήμος της περιφερειακής ενότητας του Πειραιά στην Περιφέρεια Αττικής. Αποτελεί τον κεντρικό δήμο της πόλης του Πειραιά και παρέμεινε αμετάβλητος με το Πρόγραμμα Καλλικράτης. Ο δήμος αποτελείται από πέντε δημοτικά διαμερίσματα, ενώ σε αυτόν υπάρχουν 30 συνοικίες και περιοχές: Αγία Σοφία (Μανιάτικα), Άγιος Βασίλειος, Άγιος Νείλος, Βούρλα, Βρυώνη, Γούβα του Βάβουλα, Δημοτική Αγορά, Ευαγγελίστρια, Ζέα (Πασαλιμάνι), Ηλεκτρικός ή Λεμονάδικα, Καμίνια, Καλλιπολη, Καρβουνιάρικα, ΚΟΠΗ, Καστέλλα, Μικρολίμανο, Νέο Φάληρο, Ξαβέρη, Παλιατζήδικα, Παπαστράτος, Πειραιϊκή, Πηγάδα, Προφήτης Ηλίας, Ρετσίνα, Τερψιθέα, Τρούμπα, Υδραϊϊκα, Φρεαττύδα, Χατζηκυριάκειο, Ψυττάλεια (νησίδα). Η έκτασή του είναι 10,865 τ. χμ. και η γεωγραφική θέση του είναι νοτιοδυτικά της Αθήνας. Συνορεύει ανατολικά με το Δήμο Μοσχάτου – Ταύρου, βόρεια - βορειοανατολικά με το Δήμο Νίκαιας – Α.Ι. Ρέντη και δυτικά με το Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας. Βρέχεται εξ΄ ολοκλήρου στην νότια πλευρά από την θάλασσα του Σαρωνικού. Στο Δήμο Πειραιά εντάσσεται το επιβατικό μέρος του πρώτου λιμανιού της χώρας όσον αφορά την κίνηση και την έκταση του. Η παρουσίαση του λιμανιού θα γίνει σε επόμενο κεφάλαιο.

³ Πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki/>



Εικόνα 1 Χάρτης με τη γεωγραφική θέση του Δήμου Πειραιά (Πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki/>)

Κτηματολόγιο⁴

Με τους Ν. 2308/1995 ΦΕΚ 114/15.6.2005 τεύχος Α' (διαδικασία κτηματογράφησης) και Ν. 2664/1998 ΦΕΚ 275/3.12.1998 τεύχος Α' (λειτουργία κτηματολογίου), θεσμοθετείται το Εθνικό Κτηματολόγιο. Η δημόσια και ιδιωτική ιδιοκτησία πλέον καταγράφεται ψηφιακά και υπάρχει διαρκής έλεγχος μέσω δορυφορικών εικόνων. Η ψηφιακή κατοχύρωση των ιδιοκτησιών μειώνει το φαινόμενο της καταπάτησης γης, ενώ ταυτόχρονα μπορεί ο ελεγκτικός μηχανισμός να διακρίνει αν υπάρχουν πολεοδομικές αυθαιρεσίες.

Ο Δήμος Πειραιά από το 2008 τελεί υπό κτηματογράφηση και εξυπηρετείται από ένα κτηματογραφικό γραφείο στον Πειραιά. Σύμφωνα με την αρμόδια εταιρεία «Κτηματολόγιο Α.Ε», ήδη έχουν δηλωθεί από τους πολίτες αρκετές εκτάσεις.

⁴ Πηγή: <http://www.ktimatologio.gr>

Γ.Π.Σ⁵

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο θεσμοθετήθηκε με τον Ν. 1337/83 (ΦΕΚ 33/83 τεύχος Α') όπως αυτός τροποποιήθηκε με τον Ν. 2508/97 (ΦΕΚ 124/97 τεύχος Α'). Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Πειραιά είναι θεσμοθετημένο με το ΦΕΚ 79/88 τεύχος Δ' και τροποποιημένο με τα ΦΕΚ 663/94 τεύχος Δ', 1152/96 τεύχος Δ' και 1063/04 τεύχος Δ'. Το Γ.Π.Σ αποτελεί την σημαντικότερη πρόταση για τον τρόπο οργάνωσης και ανάπτυξης της πόλης, οπότε αποτελεί ένα μέρος του ευρύτερου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αττικής.

Ο χάρτης του Γ.Π.Σ του Δήμου παρατίθεται στο παράρτημα.

Ηλεκτρονικές Υπηρεσίες - G.I.S

Ο Δήμος Πειραιά διαθέτει οργανωμένη ηλεκτρονική ιστοσελίδα, μέσω της οποίας ο πολίτης ενημερώνεται γενικά για διάφορα στοιχεία του Πειραιά. Έχει πρόσβαση σε ηλεκτρονικές υπηρεσίες που τον βοηθούν να αποφύγει διάφορες ταλαιπωρίες όπως πληρωμή προστίμων Κ.Ο.Κ, αιτήσεις πιστοποιητικών για το ληξιαρχείο και το δημοτολόγιο, δήλωση και πληρωμή των δημοτικών τελών. Υπάρχει forum και ειδική φόρμουλα καταγγελιών για να μπορούν οι πολίτες να εκφράζουν τις απόψεις τους ή να ενημερώνουν την δημοτική αρχή για τα προβλήματα στο Δήμο.

Επίσης ο Δήμος Πειραιά καινοτομεί χρησιμοποιώντας το τοπογραφικό πρόγραμμα G.I.S. Καταγράφει ηλεκτρονικά το ρυμοτομικό σχέδιο και την τοποθεσία όλων των κοινωνικών δομών του, ενώ με αυτό τον τρόπο είναι διακριτή και η οριοθέτηση του. Αποτελεί ένα θετικό στοιχείο για τον Δήμο, το οποίο σύμφωνα με πληροφόρηση από το τοπογραφικό τμήμα, εμπλουτίζεται.

⁵ Πηγή: <http://www.organismosathinas.gr>

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ⁶

Πολλοί αρχαίοι συγγραφείς προκειμένου να ενισχύσουν το νησιωτικό χαρακτήρα του Πειραιά ετυμολογούν τη λέξη «Πειραιεύς» εκ του «περαιεύς» (με εναλλαγή του ε σε ει). Πειραιεύς σημαίνει ο πορθμεύς (περαιώω = περνώ αντίκρυ), δηλαδή αυτός που αναλαμβάνει διαπόρθμευση από τη Φαληρική ακτή στην απέναντι όχθη της νήσου του Πειραιά.

Ο Πειραιάς σύμφωνα με τον Στράβωνα αλλά και σύγχρονων γεωλογικών μελετών ήταν κάποτε νησί το οποίο ενώθηκε με την Αττική μετά τις αποθέσεις του Κηφισού αλλά και άλλων ρεμάτων της περιοχής. Κατά τον Σουίδα υπήρξε κατά την τεταρτογενή περίοδο της ιστορίας νησί ενώ η πρωτοελλαδική ζωή στην πόλη εμφανίζεται γύρω στο 3000 π.Χ. Η περιοχή του Πειραιά φαίνεται να κατοικείται ήδη από τη νεολιθική περίοδο και έφτασε στο μεγαλύτερο σημείο ακμής στην κλασική εποχή, όταν ανακηρύχθηκε για πρώτη φορά σε δήμος, αποτελώντας συγκεκριμένα έναν από τους δήμους του άστεως της αρχαίας Αθήνας, και επιλέχθηκε ως το επίνειο της αθηναϊκής πόλης-κράτους. Τότε ο Πειραιάς αποτελούσε για την αρχαία Αθήνα προπύργιο της εμπορικής ζωής και πολεμικής μηχανής της, καθώς εκεί βρίσκονταν το ναυπηγείο και ο ναύσταθμος του εμπορικού και πολεμικού ναυτικού στόλου της. Μάλιστα οι αρχαίοι Αθηναίοι οχύρωσαν τον Πειραιά με τα Μακρά Τείχη και διάφορα παράκτια έργα. Ακολούθησε μια μακρά περίοδος παρακμής όπου ο Πειραιάς ερημώθηκε κατά καιρούς, φτάνοντας μέχρι τον 19ο αιώνα και την μεταφορά της πρωτεύουσας του νεοσύστατου τότε ελληνικού κράτους στην Αθήνα το 1834, οπότε ξεκίνησε μια περίοδος ανάπτυξης της πόλης, με την σταδιακή αύξηση του πληθυσμού της και τον άρτιο πολεοδομικό της σχεδιασμό με βάση το σύστημα που εφάρμοσε ο Ιππόδαμος ο Μιλήσιος στον σχεδιασμό του αρχαίου Πειραιά, που αποτελεί πρότυπο πολεοδομικού σχεδιασμού μέχρι και σήμερα. Μάλιστα ο Πειραιάς είχε προταθεί το 1832 από τον Gutensohn, αρχιτέκτονα του Λουδοβίκου Α' της Βαυαρίας, για πρωτεύουσα της Ελλάδας η οποία θα επεκτεινόταν σταδιακά προς την Αθήνα, αλλά τελικά έγινε το αντίστροφο αφού επιλέχθηκε η Αθήνα για πρωτεύουσα και ο Πειραιάς αργότερα ενσωματώθηκε στην περιφέρεια πρωτευούσης.

⁶ Πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki/>



Εικόνα 2 Αναπαράσταση του Πειραιά το 480 π.Χ. Διακρίνεται η ισχυρή οχύρωση και το Ιπποδάμειο σύστημα (Πηγή: history-pages.blogspot.gr)

ΠΛΥΘΗΣΜΟΣ

Καταγεγραμμένος⁷

Με βάση την απογραφή του 2011, ο Δήμος Πειραιά έχει μόνιμο πληθυσμό 163.688 κατοίκους και μέση πυκνότητα πληθυσμού 15.065,62 κατοίκους ανά τ. χμ που τον καθιστά τον πέμπτο μεγαλύτερο δήμο της Ελλάδας και τον δεύτερο μεγαλύτερο στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας.

Διαχρονικές Μεταβολές⁸

Στο Δήμο Πειραιά υπήρξαν από την δημιουργία του ελληνικού κράτους διαχρονικές μεταβολές στον πληθυσμό του, άλλοτε μεγάλες άλλοτε μικρές. Στον πίνακα παρατηρείται ότι αυτές οφείλονται κυρίως σε ιστορικές αιτίες ή στις διοικητικές μεταβολές που συνέβησαν κατά καιρούς. Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφεται η μεταβολή αριθμού και ποσοστού των πολιτών και η αιτία.

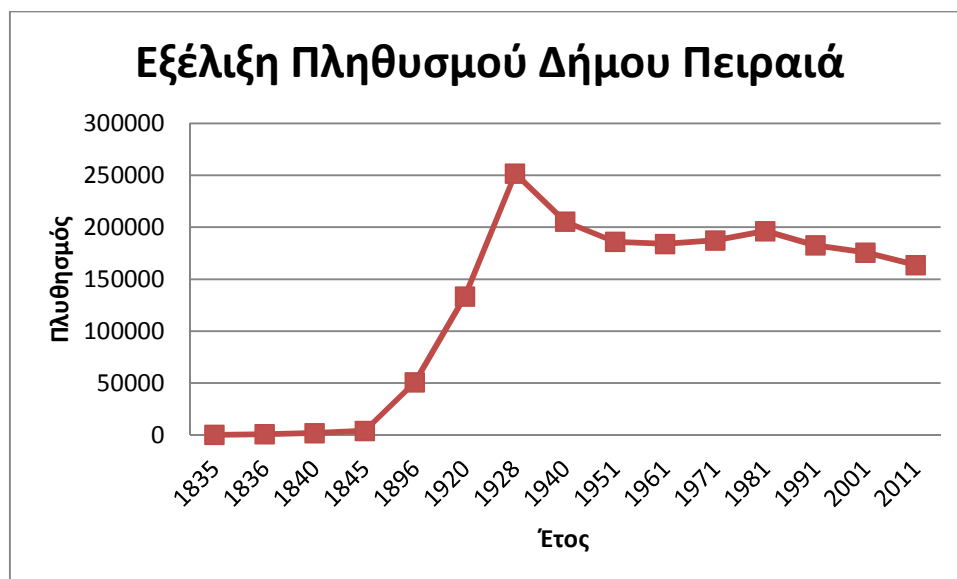
⁷ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (Απογραφή Πληθυσμού 2011)

⁸ Πηγή: Για τα έτη 1840-1845 αρχείο Δήμου Πειραιά για τα έτη 1920 – 2011 αρχείο ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 1 Μεταβολή Πληθυσμού Δήμου Πειραιά

ΕΤΟΣ	ΠΛΗΘΥ- ΣΜΟΣ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ		ΑΙΤΙΑ
		ΠΟΣΟΤΙ- ΚΗ	ΠΟΣΟ- ΣΤΙΑΙΑ	
1835	300	-	-	-
1836	1.011	+711	+237%	
1840	2.033	+1.022	+101,1%	
1845	4.247	+2.214	+108,9%	
1896	51.020	+46.773	+1.101,3%	
1920	133.482	+82.462	+161,7%	
1928	251.659	+118.177	+88,53%	Μετά την Μικρα- σιατική Κατα- στροφή (Πρό- σφυγες)
1940	205.404	-46.255	-18,38%	Απόσπαση Κοκκι- νιάς, Κερατσινίου, Κορυδαλλού, Πε- ράματος
1951	186.088	-19,316	-9,4%	Απόσπαση Δρα- πετσώνας
1961	183.957	-2.131	-1,14%	
1971	187.458	+3.501	+1,9%	Υπαγωγή Νέου Φαλήρου
1981	196.389	+8.931	+4,76%	
1991	182.671	-14.168	-7,25%	
2001	175.697	-6.974	-3,82%	
2011	163.688	-12.009	-6,83%	

Τάσεις



Διάγραμμα 1 Εξέλιξη Πληθυσμού Δήμου Πειραιά

Η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού στο Δήμο Πειραιά οφείλεται στον ερχομό των προσφύγων η οποία επηρέασε δραστικά την εικόνα της πόλης τόσο οικονομικά και κοινωνικά όσο και πολεοδομικά. Ακολουθεί διαίρεση της περιοχής σε δήμους οπότε η αλλαγή οριοθέτησης επηρεάζει τον πληθυσμό (μείωση) έτσι ώστε να υπάρχει καλύτερη διαχείριση των περιοχών. Τα τελευταία 30 χρόνια υπάρχει μια μικρή μείωση πληθυσμού, η οποία παραμένει ανεπαίσθητη καθώς ο μη μόνιμος πληθυσμός (εργαζόμενοι, ταξιδιώτες, επισκέπτες) αυξάνεται λόγω της οικονομικής σημασίας της περιοχής. Άρα η τάση τείνει να σταθεροποιηθεί μια και τα οικοδομικά αποθέματα είναι ελάχιστα.

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Κυκλοφορία

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς⁹

Ο Δήμος Πειραιά αναμφισβήτητα αποτελεί συγκοινωνιακό κόμβο της ευρύτερης Αττικής. Η απαιτήσεις της περιοχής ειδικά λόγω του λιμένα συμπεριλαμβάνουν και την ύπαρξη ενός ισχυρού δικτύου μέσων μεταφοράς. Ήδη η πρόσβαση στον δήμο γίνεται μέσω 45 γραμμών θερμικών λεωφορείων, 3 γραμμών ηλεκτροκίνητων λεωφορείων (τρόλεϋ), 2 γραμμών μέσων σταθερής τροχιάς (Γραμμή 1 ΗΣΑΠ και Προαστιακός).

⁹ Πηγές: <http://www.ametro.gr>, <http://www.ktelattikis.gr>, <http://www.oasa.gr>, Επενδυτικό πρόγραμμα ΟΛΠ

Μέσω αυτών συνδέεται με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, με όμορες περιοχές, με το κέντρο της Αθήνας ή με άλλες περιοχές του νομού. Συνδέεται επίσης με την υπόλοιπη Ελλάδα μέσω της γραμμής ΟΣΕ, ενώ το ΚΤΕΛ Αττικής συνδέει το λιμάνι με την Θεσσαλονίκη.

Στο άμεσο μέλλον προβλέπεται η επέκταση της γραμμής 3 (μπλε) του Μετρό. Ειδικά κατασκευάζονται 6 νέοι σταθμοί εκ των οποίων οι 3 στα πλαίσια του Δήμου:

1. *Μανιάτικα* 1^η φάση εργοταξιακής κατάληψης Ιούλιος 2012 οδός Αιτωλικού 130, 2^η φάση έναρξη κατασκευών Μάιος 2013
2. *Λιμάνι* 1^η φάση εργοταξιακής κατάληψης Ιούλιος 2012 πλατεία Οδησσού και μέρος προβλήτας έναντι ΗΣΑΠ, 2^η φάση έναρξη κατασκευών Νοέμβριος 2012 - Μάιος 2013
3. *Δημοτικό Θέατρο* 1^η φάση εργοταξιακής κατάληψης Ιούλιος 2012 πλατεία Κοραή, 2^η φάση αρχαιολογικές μελέτες τουλάχιστον 12 μηνών.

Το έργο αναμένεται να περατωθεί το 2017, η συνολική επέκταση από Αιγάλεω μέχρι Δημοτικό Θέατρο θα έχει μήκος 7,6 χλμ και κόστος 660 εκατομμύρια €. Το μέσο θα εξυπηρετεί 132.000 επιβάτες ημερησίως, ενώ η διαδρομή Πειραιά - Αεροδρομίου θα γίνεται σε 45' περίπου. Η κατασκευή θα προσδώσει 2.000 νέες θέσεις εργασίας και με το πέρας της θα μειωθεί η κίνηση των Ι.Χ οχημάτων κατά 23.000 περίπου. Επομένως και η μείωση των ρύπων θα ανέρχεται σε 119 τόνους CO₂.

Την ώρα που γράφονται αυτές οι γραμμές υπεγράφη η σύμβαση για την επέκταση του τραμ. Οι εργασίες θα ξεκινήσουν τον Απρίλιο του 2013 και θα περατωθούν τον Φεβρουάριο του 2015. Το δίκτυο θα ξεκινά από το Στάδιο Καραϊσκάκη και θα τερματίζει στην Ακτή Ποσειδώνος, θα έχει μήκος 5,35 χλμ μονής γραμμής, θα εξυπηρετεί 35.000 επιβάτες ημερησίως και θα έχει 12 σταθμούς. Το κόστος θα ανέρθει στα 61,5 εκατομμύρια € και η προμήθεια 25 νέων οχημάτων θα κοστίσει 45 εκατομμύρια €. Με αυτό το έργο θα μειωθεί η κίνηση των Ι.Χ οχημάτων κατά 15.000 ημερησίως και θα υπάρξει αύξηση βλάστησης – πρασίνου κατά 19,5% στις περιοχές διέλευσης.

Επίσης ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά στο τελευταίο Επενδυτικό Πρόγραμμα 2012 – 2016 προβλέπει την κατασκευή υπέργειου μέσου σταθερής τροχιάς, εντός της λιμενικής ζώνης.

Το 2002 ξεκίνησαν οι μελέτες για την κατασκευή του monorail, ενός μέσου που δεν θα παρενοχλεί τις εισόδους του λιμανιού καθώς θα έχει ύψος 5,8 μέτρα, θα εξυπηρετεί περίπου 2000 επιβάτες ανά ώρα, θα έχει 8 σταθμούς, μήκος 6χλμ και θα είναι πλήρως οικολογικό. Σήμερα δεν υπάρχει κάποια εξέλιξη και οι απόψεις διίστανται για την παρουσία του.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ως γνωστών η παρουσία πολλών Μ.Μ.Μ., ειδικά των μέσων σταθερής τροχιάς, δίνει την δυνατότητα στους πολίτες να μετακινούνται γρήγορα και με ασφάλεια, ενώ τα περιβαλλοντικά προβλήματα (θα αναλυθούν σε επόμενη ενότητα), μπορούν να αντισταθμιστούν. Ο Πειραιάς εξελίσσεται και θα μπορούσε να ειπωθεί ότι δεν έχει κάτι να ζηλέψει από άλλες περιοχές της Ευρώπης σχετικά με αυτό το θέμα. Επομένως οι επεκτάσεις των μέσων σταθερής τροχιάς και η ανανέωση του στόλου των λεωφορείων που ήδη πραγματοποιούνται, θέτουν τον Πειραιά στη σωστή κατεύθυνση για την βιώσιμη ανάπτυξη που είναι το ζητούμενο.

Οδικό Δίκτυο

Το οδικό δίκτυο του Δήμου Πειραιά αποτελείται από αρκετούς ευρείς δρόμους άνω των δύο λωρίδων ανά κατεύθυνση αλλά και από αρκετούς στενούς δρόμους συνήθως μονόδρομους. Η δομή του επομένως είναι συνυφασμένη με τις αρχές του Ιπποδάμειου συστήματος. Βασικοί οδικοί άξονες που διατρέχουν το κέντρο του Πειραιά είναι οι λεωφόροι Γρηγορίου Λαμπράκη, Βασιλέως Γεωργίου Α΄ και Ηρώων Πολυτεχνείου. Επιπλέον υπάρχει κεντρικός παραλιακός οδικός άξονας που βρίσκεται πέριξ του λιμανιού, ο οποίος συλλέγει την κίνηση των αυτοκινήτων που χρησιμοποιούν το λιμάνι, αυτών που κατευθύνονται σε όμορους δήμους αλλά και αυτών που επισκέπτονται το Πειραιά. Τέλος μια κεντρική οδική αρτηρία που αποτελεί την κύρια είσοδο του Δήμου Πειραιά είναι η Ομηρίδου Σκυλίτση στην οποία καταλήγουν οι λεωφόροι Θηβών, Πειραιώς, Ποσειδώνος και κατ' επέκταση η Εθνική Οδός Αθηνών Λαμίας. Επειδή ο Δήμος Πειραιά συγκεντρώνει πλήθος ανθρωπίνων δραστηριοτήτων προκύπτουν προβλήματα τόσο από την μορφή του οδικού δικτύου, όσο και από την χρήση του. Αυτά τα προβλήματα συνιστώνται σε:

Α) Κυκλοφοριακή συμφόρηση

Ένας κοινός παρονομαστής για τις αναφερθείσες οδούς είναι η έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση, λόγω κυρίως του γεγονότος ότι αυτοί οι δρόμοι σχεδιάστηκαν για ένα κατά πολύ μικρότερο όγκο αυτοκινήτων.

Ακόμα αιτίες του συγκεκριμένου προβλήματος είναι η μη ύπαρξη ανισόπεδων κόμβων, η όλο και συχνότερη χρήση των οδών λόγω της αυξημένης κίνησης του λιμένα, η υπερσυγκέντρωση υπηρεσιών και καταστημάτων στο κέντρο, η έντονη χρήση του αυτοκινήτου από τους πολίτες αντί των μέσων μαζικής μεταφοράς. Συνέπειες του προβλήματος είναι σαφώς η περιβαλλοντική επιβάρυνση λόγω συγκέντρωσης ρύπων, η υπερκατανάλωση καυσίμων, οι χαμένες ανθρωποώρες. Το μποτιλιάρισμα επιδρά αρνητικά στην ψυχολογία των οδηγών και οι πιθανότητες ατυχήματος αυξάνονται.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Για το γεγονός ότι υπάρχει το πρόβλημα του χώρου και η λύση της διπλάτυνσης ή κατασκευής ανισόπεδων κόμβων είναι ένα χρονοβόρο και δαπανηρό έργο, οι προτεινόμενες λύσεις έχουν ως εξής:

1. **Αποκέντρωση συγκεκριμένων δημοσίων υπηρεσιών εκτός του κέντρου.** Με αυτό τον τρόπο οι πολίτες για την εξυπηρέτησή τους από αυτές τις υπηρεσίες δεν θα επιβαρύνουν το οδικό δίκτυο του κεντρικού Πειραιά. Θα κατευθύνονται σε περιοχές όπου υπάρχει συνεχής και συχνή διασύνδεση με τα μέσα μεταφοράς, ενώ θα υπάρχουν και αρκετοί χώροι στάθμευσης. Μια καλή περίπτωση είναι το Ολυμπιακό Συγκρότημα Φαλήρου, το οποίο πληροί αυτές τις προδιαγραφές και συνάμα δεν χρησιμοποιείται. Βέβαια τα συγκεκριμένα κτίρια επειδή ανήκουν στο Δήμο Καλλιθέας απαιτείται συνεργασία μεταξύ των Δήμων, όμως θα μπορούσε να αποτελέσει ένα υπερτοπικό κέντρο Δημόσιας εξυπηρέτησης πέραν των άλλων χρήσεών του. Υπενθυμίζεται ότι αυτή η ιδέα που εφαρμόστηκε για την μεταφορά διαφόρων υπηρεσιών εκτός του κέντρου της Αθήνας όπως π.χ. το υπουργείο Παιδείας στο Μαρούσι, μείωσε την κίνηση στο οδικό δίκτυο της πόλης.
2. **Αποκέντρωση της επιβατικής κίνησης του λιμένα.** Προτείνεται μια ευρεία συνεργασία των λιμένων της Αττικής για τον διαμοιρασμό της επιβατικής κίνησης. Εκτιμώντας το γεγονός ότι τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια δεν μπορούν να προσδέσουν σε άλλο λιμένα, προτείνεται ένα μεγάλο μέρος των επιβατηγών / οχηματαγωγών πλοίων να προσεγγίζουν τους λιμένες Ραφήνας ή Λαυρίου. Σίγουρα

απαιτούνται επιπλέον υποδομές για αυτά τα δύο λιμάνια όπως επέκταση της Αττικής Οδού ή του συγκοινωνιακού δικτύου, δημιουργία νέων προβλητών. Όμως το γεγονός ότι βρίσκονται πλησιέστερα στον Διεθνή Αερολιμένα αλλά και σε διάφορους ναυτιλιακούς προορισμούς όπως του Β.Α Αιγαίου ή των βορείων Κυκλάδων αυτό επιτρέπει την εκτενέστερη χρήση τους και την εφαρμογή αυτής της ιδέας.

3. **Περιορισμοί στην κίνηση των βαρέων οχημάτων.**

Παρατηρήθηκε σε ώρες αιχμής ότι διέρχονται από τον αστικό Πειραιά αρκετά οχήματα με προορισμό το εμπορικό λιμάνι. Γνωρίζοντας την ύπαρξη οδικών αξόνων που συνδέουν την εθνική οδό με το εμπορικό λιμάνι όπως η Λεωφόρος Σχιστού δεν είναι επιτρεπτή η χρήση του κεντρικού πειραιϊκού δικτύου να γίνεται από αυτά τα οχήματα. Ο κίνδυνος ατυχήματος, η περιβαλλοντική και κυκλοφοριακή επιβάρυνση είναι μερικές συνέπειες. Ακόμα τα βαρέα οχήματα που κάνουν φορτοεκφορτώσεις στα πλαίσια του Δήμου προτείνεται να το πράττουν βραδινές ή πολύ πρωινές ώρες. Τέλος για τα φορτηγά που κατευθύνονται στο επιβατικό λιμάνι μπορεί να προκαθοριστεί συγκεκριμένη διαδρομή για παράδειγμα μέσω της Λεωφόρου Σχιστού και εν συνεχεία μέσω της Περιφερειακής Δραπετσώνας. Εννοείται ότι η αστυνόμευση θα πρέπει να είναι αυστηρή ειδάλως δεν θα υπάρξει αποτέλεσμα.

4. **Ευαισθητοποίηση των πολιτών.**

Ένα στοιχείο της ελληνικής πραγματικότητας είναι η εκτενής χρήση των Ι.Χ. Επειδή ο δήμος Πειραιά διασχίζεται από αρκετές λεωφορειακές γραμμές ή μέσα σταθερής τροχιάς είναι πλέον στην επιλογή των πολιτών να τα χρησιμοποιήσουν. Είναι δεκτό ότι τα Μ.Μ.Μ πρέπει να εξελίσσονται, όμως χρειάζεται η συνεργασία των πολιτών ή η ενθάρρυνσή τους με φθηνότερα κόμιστρα.

B) Παράνομη Στάθμευση

Ένα διαδεδομένο πρόβλημα στην Ελλάδα, παρελκόμενο της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Καταλήψεις πεζοδρομίων ή του οδοστρώματος, αποκλεισμός ραμπών για τους αναπήρους, παρακώλυση συγκοινωνιών, χαμένες ανθρωπώρες για την εύρεση χώρου στάθμευσης συνθέτουν την εικόνα του προβλήματος. Στην έρευνα διαπιστώθηκαν οι όποιες προσπάθειες της Δημοτικής Αστυνομίας στην εφαρμογή του Κ.Ο.Κ., καθώς και η παρουσία ειδικής σήμανσης, παρτεριών, μικρών κολονών ή κάγκελων ειδικά στις διαβάσεις. Το πρόβλημα όμως δεν έχει λυθεί και αυτό οφείλεται σε διάφορους παράγοντες όπως την αύξηση της επιβατικής κίνησης του λιμένα, την συσσώρευση υπηρεσιών και καταστημάτων στο κέντρο, την δόμηση μεγάλων οικιών χωρίς πρόβλεψη για τους ανάλογους χώρους στάθμευσης – παρά μόνο τα τελευταία χρόνια -, την άκρατη χρήση των Ι.Χ. Σύμφωνα με την εφημερίδα «Τα Νέα», το μέτρο της ελεγχόμενης στάθμευσης θα εφαρμοστεί από τον Αύγουστο του 2013 στο κέντρο του Πειραιά, όπως ανακοίνωσε η δημοτική αρχή. Το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης θα περιλαμβάνει συνολικά 4.700 θέσεις και θα καλύπτει ολόκληρο το εμπορικό κέντρο, το λιμάνι του Πειραιά από τον Άγιο Νικόλαο έως το ύψος του προαστιακού σιδηροδρόμου και τις περιοχές Φρεαττύδα, Πασαλιμάνι και Ευαγγελίστρια (ένα μέρος της). Από το σύνολο των περίπου 4.700 θέσεων στάθμευσης, για τους κατοίκους προορίζεται το 55% και για τους επισκέπτες το 45%. Επίσης, θα οριστούν θέσεις δικύκλων και θέσεις πολιτών με αναπηρία. Η τιμολόγηση της στάθμευσης που σχεδιάζει να εφαρμόσει ο Δήμος Πειραιά προβλέπει για διάρκεια στάθμευσης έως μισή ώρα 0,50 ευρώ, έως μία ώρα 1 ευρώ, έως 2 ώρες 2 ευρώ και έως 3 ώρες 5 ευρώ. Το ωράριο εφαρμογής του μέτρου θα είναι: για το διάστημα από Δευτέρα έως Παρασκευή από τις 9 το πρωί έως τις 9 το βράδυ και το Σάββατο από τις 9 το πρωί έως τις 4 το απόγευμα. Οι μόνιμοι κάτοικοι θα καταβάλλουν τίμημα 20 ευρώ τον χρόνο ώστε να μπορούν να λάβουν ειδική άδεια στάθμευσης εντός των καθορισμένων ζωνών¹⁰.

¹⁰ Πηγή: www.tanea.gr

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:

- 1. Εφαρμογή της ελεγχόμενης στάθμευσης.** Πρέπει η δημοτική αρχή να εφαρμόσει αυτό το μέτρο, καθώς είναι ένα εργαλείο ανάσχεσης της παράνομης στάθμευσης. Τα αντίτιμα να είναι συμβολικά έτσι ώστε να μην επιβαρύνονται οι πολίτες, ενώ να υπάρχει ισομερής χρονική χρήση των θέσεων με ένα ανώτατο χρονικό όριο στάθμευσης για να μπορούν όλοι να σταθμεύουν εκεί.
- 2. Επάρκεια αστυνόμευσης.** Ως συνέχεια της εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης για να υπάρχει αποτέλεσμα η δημοτική αστυνομία ή η τροχαία πρέπει να αυξήσουν τις περιπολίες χάριν της τήρησης των κανόνων.
- 3. Αναθεώρηση της νοοτροπίας των πολιτών.** Και σε αυτή την περίπτωση του προβλήματος είναι μεγάλης σημασίας, οι πολίτες να χρησιμοποιούν τις δημόσιες συγκοινωνίες αντί των οχημάτων τους. Ειδικά αν κατευθύνονται στο κέντρο που το πρόβλημα είναι έντονο, η χρήση των Μ.Μ.Μ είναι ένα αντίβαρο για αυτή την κατάσταση.

Γ) Έλλειψη Φωτισμού

Έντονο πρόβλημα το οποίο συναντάται και σε άλλες περιοχές είναι η σαφής έλλειψη φωτισμού τις νυκτερινές ώρες. Αίτιο είναι η φθορά των λαμπτήρων, οι οποίοι δεν αντικαθίστανται εγκαίρως. Οι χρήστες του δικτύου εκτίθενται σε κινδύνους καθώς τα τροχαία ατυχήματα είναι πιο εύκολο να συμβούν, ενώ ακόμα μπορούν να συμβούν παράνομες ενέργειες.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:

Προτείνεται η άμεση επισκευή των στύλων φωτισμού αλλά και η συνεχής συντήρησή τους. Η δημιουργία τηλεφωνικής γραμμής όπου θα μπορούν οι πολίτες να ενημερώνουν το τμήμα οδοποιίας του Δήμου, είναι ένα δοκιμασμένο και αποτελεσματικό εργαλείο για την αντιμετώπιση του φαινομένου.

Δ) Κατασκευαστικές ιδιομορφίες

Στο οδικό δίκτυο του Δήμου περιπτώσεις έντονης κακοτεχνίας ή φθορών δεν παρατηρούνται. Αυτό βέβαια δεν συνεπάγεται και την μη ύπαρξή τους. Σίγουρα ο Δήμος Πειραιά έχει κάνει μία αξιόλογη προσπάθεια για την συντήρηση του οδικού δικτύου, παρόλη την οικονομική ύφεση.

Άλλωστε οι καιρικές συνθήκες στον Πειραιά δεν προκαλούν μεγάλες φθορές, ενώ οι περιπτώσεις ολισθηρού ή ανώμαλου οδοστρώματος λόγω έντονης χρήσης περιορίζονται στους κεντρικούς άξονες. Στα πεζοδρόμια κεντρικών οδών ακόμα παρατηρούνται προστατευτικά κάγκελα για να μην μπορούν οι πεζοί να εισέλθουν στο οδόστρωμα έτσι ώστε να χρησιμοποιούν τις διαβάσεις και ειδική πλακόστρωση για τους τυφλούς κυρίως στο κέντρο του δήμου. Καλό για τον δήμο επίσης είναι και η ύπαρξη ραμπών για τους αναπήρους τουλάχιστον στα κεντρικά σημεία της πόλης.

ΠΡΟΤΑΣΗ:

Η πρόταση αφορά την τοποθέτηση ειδικών ηχητικών πομπών (buzzers) στις ελεγχόμενες διαβάσεις πεζών, έτσι ώστε οι κωφάλαλοι χρήστες να διασχίζουν το δρόμο με ασφάλεια. Επίσης να υπάρχει έγκαιρη συντήρηση του δικτύου όπου αυτό είναι αναγκαίο και σε αυτό να βοηθούν και οι πολίτες μέσω της τηλεφωνικής γραμμής ή του διαδικτύου.

Δίκτυο Πεζοδρόμων

Στον Δήμο Πειραιά σήμερα υπάρχουν αρκετοί πεζόδρομοι σε όλες τις δημοτικές κοινότητες. Σε κάποιες από αυτές μάλιστα έχουν ή πρόκειται να διαμορφωθούν περισσότεροι πεζόδρομοι σε σχέση με τις προτάσεις του Γ.Π.Σ. Αυτό είναι ιδιαίτερα καλό για την περιοχή καθώς δίδεται η δυνατότητα ανάπτυξης των χώρων πρασίνου, ενώ δίνεται έμφαση στον άνθρωπο. Ο περίπατος, το ποδήλατο, η γυμναστική βοηθούν την ανθρώπινη υγεία και σίγουρα το δίκτυο πεζοδρόμων βοηθά προς αυτή την κατεύθυνση. Ακόμα η παρουσία των πεζοδρόμων βοηθά στην αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής και ταυτόχρονα αναδεικνύονται οι φυσικές ομορφιές της, τα μνημεία της, ο πολιτισμός της.

Δυστυχώς όμως ένα νομικό πρόβλημα που έχει εντοπιστεί είναι ότι αρκετοί εξ' αυτών έχουν κατασκευαστεί χωρίς την νόμιμη έγκριση μέσω Προεδρικών Διαταγμάτων. Η παράνομη στάθμευση κυριαρχεί και η αστυνομία δεν μπορεί να βεβαιώσει τις παραβάσεις, καθώς νομικά δεν υφίσταται πεζόδρομος και άρα τροχαία παράβαση. Έτσι οι πεζόδρομοι χάνουν το νόημά τους καθώς δεν μπορεί να εφαρμοστεί ο Κ.Ο.Κ. Ενδεικτικά βάσει της λίστας στα Α', Γ', Δ' και Ε' δημοτικά διαμερίσματα υπάρχουν 43 πεζόδρομοι προτεινόμενοι προς έγκριση εκ των οποίων έχουν διαμορφωθεί 34, δηλαδή ένα ποσοστό περίπου 60% είναι παράνομοι.

Στην κατηγορία των εγκεκριμένων πεζοδρόμων έχουν εγκριθεί 53 και έχουν διαμορφωθεί οι 26 δηλαδή το 49% περίπου. Αποδεδειγμένα λοιπόν ο αριθμός των παράνομων πεζοδρόμων υπερέχει των νόμιμων, κάτι το οποίο δεν συνάδει με την νομιμότητα. Για το Β' δ. διαμέρισμα δεν είναι γνωστά ανάλογα στοιχεία. (Η σχετική λίστα βρίσκεται στο παράρτημα)¹¹. Επίσης σε αρκετούς πεζόδρομους η αναλογία πρασίνου – σκυροδέματος είναι δυσανάλογη, ενώ η ενοποίηση αυτών είναι απύσαστα.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

- 1. Νομική κατοχύρωση των διαμορφωμένων πεζοδρόμων.** Είναι αναγκαία η θεσμοθέτηση μέσω Προεδρικών Διαταγμάτων των ήδη διαμορφωμένων παράνομων πεζοδρόμων και η δημοσιοποίηση αυτών στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, έτσι ώστε να είναι εφικτή η τήρηση του Κ.Ο.Κ. Η παρουσία των παράνομων πεζοδρόμων λειτουργεί ανασταλτικά στην οργάνωση της πόλης και πριν από όλες τις άλλες κινήσεις βελτίωσης, η νομιμότητα πρέπει να αποκατασταθεί.
- 2. Διαμόρφωση των εναπομεινάντων εγκεκριμένων πεζοδρόμων.** Εφόσον υπάρχει νομική κατοχύρωση είναι αναγκαία η διαμόρφωση αυτών των πεζοδρόμων χάριν της αισθητικής βελτίωσης της εικόνας του Πειραιά. Η πρόταση αυτή δικαιολογείται από τα πλεονεκτήματα που έχουν αναλυθεί παραπάνω.
- 3. Ενοποίηση πεζοδρόμων, «πολιτιστικές διαδρομές».** Αυτή η επιλογή έχει άμεση σχέση με την ευκολία πρόσβασης των πολιτών σε αυτούς. Ο δημιουργικός περίπατος αναβαθμίζει την αναψυχή και την παραγωγή του πολιτισμού. Συναυλίες, εκθέσεις βιβλίων ή ζωγραφικής ή γλυπτικής, stand-up comedy, είναι μερικά πολιτιστικά δρώμενα που μπορούν να λάβουν χώρα στο δίκτυο πεζοδρόμων.
- 4. Αύξηση πρασίνου.** Οι πεζόδρομοι μπορούν να αποτελέσουν ταυτόχρονα νησίδες πρασίνου, όπου στο σύνολο θα αντισταθμίζεται η περιβαλλοντική επιβάρυνση. Το πράσινο θα διακόπτει αυτή την τσιμεντοποίηση του Πειραιά και θα εξυγιανθεί το φυσικό περιβάλλον.

¹¹ Πηγή: Αρχείο Τμήματος Τοπογραφικού Δήμου Πειραιά

Αστικά Κενά

Χώροι Πρασίνου¹²

Στο Δήμο Πειραιά βάσει του ισχύοντος Γ.Π.Σ προβλέπεται η δημιουργία τοπικών ή υπερτοπικών χώρων πρασίνου συνοπτικά στις κάτωθι περιοχές:

1. Συγκρότημα Δηλαβέρη – Ρέτσινα – ΚΥΔΕΠ
2. Συγκρότημα ΧΡΩΠΕΙ
3. Θαλάσσιο μέτωπο Πειραιϊκής
4. Θαλάσσιο μέτωπο Νέου Φαλήρου
5. Προφήτης Ηλίας
6. Πλατεία Κοραή

Μελετώντας τους δορυφορικούς χάρτες της περιοχής και με επιτόπια έρευνα για τις παραπάνω περιπτώσεις ισχύουν σήμερα τα εξής: Το συγκρότημα Δηλαβέρη – Ρέτσινα - ΚΥΔΕΠ έχει μορφοποιηθεί στο ελάχιστο καθότι υπήρξε μια προσθήκη πρασίνου μόνο στο οικόπεδο Δηλαβέρη. Οι υπόλοιπες εκτάσεις π.χ. Ρέτσινα, ΚΥΔΕΠ και άλλες παραμένουν ιδιωτικές και σε αυτές υπάρχουν είτε εγκαταλελειμμένα κτίρια είτε βιομηχανίες που λειτουργούν ακόμα. Πλησίον του Σταδίου Καραϊσκάκη, το συγκρότημα της ΧΡΩΠΕΙ, εκτάσεως 33 στρεμμάτων ύστερα από αρκετές αλλαγές στο ιδιοκτησιακό καθεστώς ανήκει στην εταιρεία ΠΑΡΚΟ ΑΙΓΑΙΟΥ-Ανώνυμη Κατασκευαστική Κτηματική και Αναπτυξιακή Εταιρεία του Ομίλου Χαραγκιώνη. Επιθυμία των κατοίκων της περιοχής αλλά και του Δήμου Πειραιά είναι η μετατροπή του σε χώρο πρασίνου και αναψυχής, όμως η εταιρεία επιθυμεί την οικονομική εκμετάλλευση αυτού του οικοπέδου. Ακόμα στο θαλάσσιο μέτωπο της Πειραιϊκής υπάρχει ένα ίχνος πρασίνου, αλλά συμπεριληφθεί και η πυκνή δόμηση (Σ.Δ. 2,6) αυτό κρίνεται ανεπαρκές. Για το θαλάσσιο μέτωπο του Νέου Φαλήρου υπάρχει εκτενές πράσινο όπως επίσης και άλλες εγκαταστάσεις όπως το Σ.Ε.Φ., γήπεδο ποδοσφαίρου, γήπεδο καλαθοσφαίρισης, μαρίνα, ναυτικός όμιλος, μικρό αμφιθέατρο, αναψυκτήριο και χώροι στάθμευσης. Ομοίως το άλσος του Προφήτη Ηλία, εκτάσεως 27 στρεμμάτων, έχει και αυτό αναπτυχθεί επαρκώς διαθέτοντας παιδική χαρά, bowling center, αναψυκτήριο, το Βεάκειο Θέατρο, τον ομώνυμο ναό και φυσικά πλούσια χλωρίδα.

¹² Πηγή: www.attiko-prasino.gr

Η πλατεία Κοραή αυτή τη στιγμή βρίσκεται υπό ανάπλαση λόγω της κατασκευής του νέου σταθμού Μετρό, οπότε η διαμόρφωσή της πρέπει να βασιστεί στο πράσινο. Τέλος στον υπόλοιπο Πειραιά υπάρχουν νησίδες πρασίνου όπως η πλατεία Καμινίων, η πλατεία Κανάρη, η πλατεία Αλεξάνδρας. Θα μπορούσε κανείς να πει ότι η έκταση των χώρων πρασίνου στον Πειραιά είναι πάρα πολύ μικρή, συνιστώντας ένα σύγχρονο πρόβλημα για το Δήμο. Αυτό βεβαίως επιβαρύνεται λόγω της πυκνής δόμησης αλλά και του αυξανόμενου πλήθους των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων.



Εικόνα 3 Άποψη του Άλσους Προφήτη Ηλία (Πηγή: www.attiko-prasino.gr)



Εικόνα 4 Οικόπεδο ΧΡΩΠΕΙ (Πηγή: www.attiko-prasino.gr)

Στις παραπάνω εικόνες φαίνεται η αντίθεση που υπάρχει μεταξύ των δύο χώρων, αλλά συνολικά το πράσινο εκλείπει στον Πειραιά.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Όπως ειπώθηκε το δίκτυο πεζοδρόμων θα μπορούσε να γίνει ένα εργαλείο ανάπτυξης του αστικού πρασίνου του Πειραιά. Για τις υπόλοιπες περιοχές που δεν έχουν επαναχρησιμοποιηθεί και εφόσον προβλέπεται από το Γ.Π.Σ, θα πρέπει να γίνουν επίκαιρες και εξειδικευμένες μελέτες για την ανάπλαση αυτών των χώρων. Σίγουρα όμως ανεξάρτητα του φορέα υλοποίησης (ιδιωτικός ή δημόσιος), την προέλευση της χρηματοδότησης ή την διαδικασία εκπόνησης των μελετών, το επίκεντρο θα πρέπει να είναι η αύξηση του πρασίνου. Έτσι θα αντισταθμιστούν οι όποιες περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις στον Δήμο, ενώ ταυτόχρονα βελτιώνονται το αισθητικό και το βιοτικό επίπεδο γενικότερα.

Αστική Δόμηση

Ζώνες Ανάπλασης

Στο Δήμο Πειραιά το Γ.Π.Σ προβλέπει την ανάπλαση δύο ζωνών: του Αγίου Διονυσίου και παραπλεύρως της λεωφόρου Πειραιώς. Σε αυτές τις δύο ζώνες όπως θα αναπτυχθεί και παρακάτω συναντάται το φαινόμενο της ασύμβατης χρήσης γης, επομένως κρίνεται ότι σωστά αυτές οι δύο περιοχές τελούν υπό ανάπλαση. Ήδη βάσει νόμου δεν εκδίδονται βιομηχανικές άδειες για αυτές τις περιοχές αλλά παρόλα αυτά οι προϋπάρχουσες βιομηχανίες συνεχίζουν να βρίσκονται εκεί, οπότε ο στόχος είναι μακροπρόθεσμος.

Ζώνες Ανάδειξης

Αρχαιολογικά Μνημεία - Κτίρια¹³

Βασικά μνημεία που υπάρχουν στην περιοχή του Πειραιά αντιπροσωπεύουν πλήρως την ιστορία του παρά τον μικρό αριθμό τους. Η ΚΣΤ Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων είναι υπεύθυνη για την φύλαξή τους. Αυτά είναι το Σηρράγγιο στην Καστέλλα, η Σπηλιά της Αρετούσας στην Μουνιχιά, το αρχαίο Θέατρο της Ζέας, το Πειραιϊκό Τείχος (Κονώνειο), η Σκευοθήκη του Φίλωνα, οι Νεώσοικοι σε Ζέα και Μικρολίμανο, η Γούβα του Βάβουλα.

Για τους νεώσοικους στο Πασαλιμάνι και στην Ζέα έχουν υπάρξει έντονες αντιδράσεις καθότι είναι πιθανή η μη προστασία του μνημείου. Το θέμα έχει λάβει διαστάσεις μια και αρχαιολογικές ομάδες από το εξωτερικό, έχουν εκφράσει τις απόψεις τους. Πέραν αυτού το θέμα ακόμα συζητείται.

Για το Κονώνειο Τείχος, το Σηρράγγιο και την σπηλιά της Αρετούσας υπάρχει βασική έλλειψη προστασίας από την ρύπανση. Εθελοντικές δράσεις πολιτών γίνονται για την αποκατάσταση των μνημείων, όμως αυτό είναι προσωρινό. Η δημοτική αρχή αναζητά τρόπους για την οριστική προστασία των μνημείων, όμως το θέμα παραμένει κωλυόμενο. Επίσης για την ανάδειξη της Γούβας του Βάβουλα σχεδιάζεται να μετατραπεί σε αρχαιολογικό πάρκο, όμως και εδώ δεν υπάρχει πρόοδος.

¹³ Πηγές: <http://www.pireasnet.gr>, <http://www.yppo.gr>

ΠΡΟΤΑΣΗ

Προτείνεται η ολοκληρωτική προστασία της πολιτισμικής κληρονομιάς του Πειραιά με όποιο τρόπο αυτό είναι εφικτό (περίφραξη, φύλαξη, τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων). Επίσης επιβάλλεται και η ανάδειξη αυτών με τους κατάλληλους φωτισμούς, καθαρισμούς, την εκτύπωση αρχαιολογικών χαρτών που θα μοιράζονται στους επισκέπτες της περιοχής.



Εικόνα 5 Άποψη του Θεάτρου της Ζέας. Η προστασία του είναι σε καλό επίπεδο



Εικόνα 6 Άποψη του Κονώνειου Τείχους. Διακρίνονται οι ελλείψεις υποδομών ανάδειξης και προστασίας του

Νεώτερα Ιστορικά Κτίρια

Τα ιστορικά κτίρια στον Δήμο Πειραιά κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες: τα νεοκλασικά και τα προσφυγικά κτίρια. Η αναφορά φίνεται σε περιπτώσεις κτιρίων που αποτελούν το αποτύπωμα της νεώτερης πολεοδομικής ιστορίας της πόλης.

A) Νεοκλασικά Κτίρια

Με την απελευθέρωση της Ελλάδας, άρχισε στον Πειραιά η ανοικοδόμηση. Πολλά νεοκλασικά κτίρια δομούνται στο δήμο Πειραιά ως αποτυπώματα του ευρωπαϊκού Διαφωτισμού, την οποία η Ελλάδα έχασε λόγω της τουρκοκρατίας. Παρόλα αυτά οι ελπίδες αναπτρώνονται και ο νέος Πειραιάς παίρνει σάρκα και οστά. Χαρακτηριστικά αυτών είναι οι μικροί πρόβολοι με τα διακοσμητικά φουρούσια, η παρουσία αετωμάτων αλλά και τα μεγάλα ανοίγματα με κουφώματα γαλλικού ή γερμανικού τύπου. Υλικά δόμησης είναι οι λίθοι ως φέρων οργανισμός, το μάρμαρο για την διακόσμηση το ξύλο για τα δάπεδα και τις κλίμακες ακόμα και το σίδηρο σε περιπτώσεις δοκών. Κάποια σώζονται μέχρι σήμερα και έχουν χαρακτηριστεί ως διατηρητέα. Πρόκειται για οικοδομήματα που εμπνέουν κοσμοπολιτισμό και καλαισθησία και αποτελούν σήμα κατατεθέν του δήμου Πειραιά. Το Δημοτικό Θέατρο στην πλατεία Κοραή, το λαμπρότερο των Βαλκανίων χωρητικότητας 1314 θεατών, έργο του Ι. Λαζαρίμη, το Μέγαρο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, το παλιό ταχυδρομείο (νυν πινακοθήκη) στην οδό Φίλωνος, το Χατζηκυριάκειο είναι μερικά δείγματα. Δυστυχώς όμως αρκετά εξ' αυτών, σε μια περίοδο όπου η πόλη αναμορφώθηκε έντονα, κατεδαφίστηκαν όπως το θέατρο Τσίλλερ έργο του ομώνυμο αρχιτέκτονα, η βίλα Ζαχαρίου, το ιστορικό Ρολόι του λιμανιού.

ΠΡΟΤΑΣΗ:

Επιβάλλεται να χαρακτηριστούν ως διατηρητέα και να αναδειχθούν όσον το δυνατό περισσότερα από αυτά τα κτίρια και η κατεδάφισή τους ή παραποίηση τους να είναι απαγορευτική. Είναι χρέος της Πολιτείας και των πολιτών να διατηρούν την ιστορία και επομένως αυτά τα κτίρια.



Εικόνα 7 Άποψη του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά (Πηγή : <http://www.archaiologia.gr>)



Εικόνα 8 Το Ρολόι του Πειραιά στο στάδιο της κατεδάφισης (Πηγή: <http://pireas-piraeus.blogspot.gr>)

Β) Προσφυγικές Κατοικίες

Λόγω των ιστορικών ανακατατάξεων ο Πειραιάς υποδέχεται ένα μεγάλο όγκο προσφύγων, οι οποίοι στεγάζονται στις λεγόμενες προσφυγικές κατοικίες. Οι φορείς που κατασκεύασαν τις προσφυγικές κατοικίες ήταν τρεις: το Ταμείο Περιθάλψεως Προσφύγων (ΤΠΠ) από το 1922 έως το 1925, η Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων (ΕΑΠ) από το 1924 έως το 1930 και το Υπουργείο Πρόνοιας από το 1922 έως το 1940¹⁴. Η εικόνα αυτών αποτελείται από ισόγειες, δώροφες και πολυώροφες κατοικίες, ενώ συνήθως οι ακάλυπτοι χώροι είναι αρκετά μεγάλοι, 70% περίπου. Σχεδιάστηκαν για να εξυπηρετούν τις βασικές ανθρώπινες ανάγκες, είναι λιτές κατοικίες και θα μπορούσε να πει κανείς, ότι μοιάζουν με τις κατοικίες που σχεδίασε τα αρχαία χρόνια ο Ιππόδαμος.

¹⁴ Πηγή: <http://www.monumenta.org>

Η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά επιλέχθηκε λόγω των μεγάλων απαλλοτριώσιμων εκτάσεων και ήταν μακριά από τις «καλές περιοχές» της Αθήνας. Νησίδες προσφυγικών κατοικιών στα πλαίσια του δήμου υπάρχουν στην Ακτή Ξαβέρη, στην Πειραιϊκή, στα Λεμονάδικα, στα Μανιάτικα και αλλού.

Σήμερα η αντιμετώπιση των προσφυγικών κατοικιών εξαρτάται από τις επιλογές τόσο των ιδιοκτητών τους όσο και της Πολιτείας. Αρκετοί ιδιοκτήτες απεβίωσαν ή εγκατέλειψαν τις εστίες τους και μεταφέρθηκαν σε άλλες περιοχές της Αττικής. Επομένως αυτά τα οικήματα παραμένουν εγκαταλελειμμένα ενισχύοντας το πρόβλημα των εγκαταλελειμμένων κτιρίων. Μια άλλη μερίδα ιδιοκτητών κόντρα στους καιρούς επιλέγουν την συντήρηση και διατήρηση των ιδιοκτησιών τους, όπως αυτές κατασκευάστηκαν τότε. Παράλληλα ομάδες ανθρώπων που ασχολούνται με την αρχιτεκτονική, με την ιστορία αλλά και γενικά με παρόμοια θεματολογία υποστηρίζουν ότι αυτές οι κατοικίες χρήζουν προστασίας από την Πολιτεία. Θεωρούν ότι συνδέονται άρρηκτα με την ελληνική ιστορία και πως η παρουσία τους είναι ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος. Σε αντίθεση αρκετοί ιδιοκτήτες και εργολάβοι επιλέγουν την κατεδάφιση αυτών με σκοπό την δημιουργία μεγάλων πολυκατοικιών, εκμεταλλευόμενοι τους υψηλούς συντελεστές δόμησης. Προφανώς προέχει το οικονομικό συμφέρον.

Η Πολιτεία από την μεριά της δεν έχει συγκεκριμενοποιήσει την θέση της απέναντι σε αυτό το ζήτημα, οπότε η προστριβή παραμένει. Διαμορφώνεται λοιπόν στο Πειραιά ένα ψηφιδωτό από πολυώροφες κατοικίες αλλά και προσφυγικές κατοικίες.

ΠΡΟΤΑΣΗ:

Προτείνεται να εφαρμοστεί μια μέση λύση. Μια λύση που θα προστατεύει αφενός αυτή την πολιτιστική κληρονομιά, αφετέρου θα επιτρέπει την δημιουργία νέων κατασκευών. Ειδικά το κράτος έχοντας το πρώτο λόγο θα πρέπει να θεσπίσει ειδικό νόμο που να αφορά αυτά τα είδη οικιών μια και δεν υπάρχει. Η τακτική του νόμου θα πρέπει να είναι απλή. Να δίδονται χρηματοδοτικά ή φορολογικά κίνητρα σε όσους επιθυμούν να αναπαλαιώσουν τις εστίες τους. Έτσι διατηρείται εν δυνάμει η παρουσία και η φυσιογνωμία των κατοικιών. Απεναντίας όσοι επιλέξουν την αντικατάσταση των εστιών τους, να δομούν με ειδικούς περιορισμούς έτσι ώστε να υπάρχει ομοιομορφία μεταξύ παλαιών και νέων

κατασκευών. Με αυτή την λογική επιτυγχάνεται και η ομοιόμορφη πληθυσμιακή κατανομή καθώς σε μια περιοχή με απότομη συγκέντρωση πληθυσμού δημιουργούνται νέα προβλήματα κυρίως όσον αφορά τις υποδομές. Τέλος θα προστατευθεί το φυσικό περιβάλλον καθώς οι ακάλυπτοι χώροι θα υπερισχύουν των δομημένων.

Διατηρητέα Κτίρια

Η Πολιτεία στην προσπάθειά της να προστατεύσει ένα μεγάλο μέρος του πολιτιστικού πλούτου της Ελλάδας, εισάγει το θεσμό των διατηρητέων κτιρίων. Στο άκουσμα της φράσης «διατηρητέα κτίρια», συνήθως νοούνται τα νεοκλασικά κτίρια. Αυτό συμβαίνει διότι μεγάλο μέρος αυτών ανήκουν πράγματι σε αυτή την κατηγορία, χωρίς όμως να αποκλείονται προγενέστερα ή μεταγενέστερα αυτών. Το νομικό πλαίσιο που ορίζει αυτόν το θεσμό έχει ως εξής:

1. Άρθρο 1 του Ν. 1126/1981 (Σύμβαση της Unesco για την προστασία της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς, Παρίσι 1972)
2. Άρθρο 1 του Ν. 2039/1992 (Σύμβαση για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της Ευρώπης, Γρανάδα 1985)
3. Άρθρο 4 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού 4067/2012 ΦΕΚ 79/9.4.2012 τεύχος Α΄
4. Ανάλογα Π.Δ (ΦΕΚ) για τον χαρακτηρισμό των κτιρίων ως διατηρητέα

Όπως παρατηρείται η νομοθεσία είναι επαρκής όσον αφορά την προσπάθεια προστασίας των κτιρίων. Δηλαδή η κατεδάφιση επιτρέπεται μόνο σε ειδικές περιπτώσεις, ενώ κάθε μορφοποίηση πρέπει να κινείται σε συγκεκριμένες τακτικές. Ο έλεγχος είναι επίσης αυστηρός και διενεργείται από πολλούς φορείς (ΥΠΕΚΑ, ΕΠΑΕ, ΟΤΑ). Εκτός όμως από την κείμενη νομοθεσία, δεν υπάρχει επάρκεια πολιτικών που να αποσκοπούν στην συντήρηση και ανάδειξη αυτών των κτιρίων. Επί του πρακτέου οι λιγοστές προσπάθειες για την ουσιαστική διατήρηση των κτιρίων αρκούνται σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης, ανάλογα τα μέσα που διαθέτει ο κάθε Δήμος ή Περιφέρεια. Επομένως μεγάλος αριθμός εξ' αυτών κατατάσσεται στην κατηγορία και των εγκαταλελειμμένων κτιρίων, ένα μείζον πρόβλημα του Δήμου Πειραιά και άλλων Δήμων της Αττικής.

Σήμερα στο Δήμο Πειραιά έχουν χαρακτηριστεί είτε από την αρχαιολογική υπηρεσία είτε από το ΥΠΕΚΑ 862 διατηρητέα κτίρια ανάλογα την ηλικία αυτών (Η λίστα αναπτύσσεται στο παράρτημα). Βάσει ενημέρωσης από την δημοτική αρχή, όσα κτίρια ανήκουν στο Δημόσιο υπάρχει προσπάθεια αναπαλαίωσης αυτών. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η ανακαίνιση – αναπαλαίωση του Δημοτικό Θεάτρου, της Δημοτικής Πινακοθήκης, του τερματικού σταθμού του ΗΣΑΠ στο λιμάνι και άλλων πολλών. Στην περίπτωση των ιδιωτικών κτιρίων η αποκατάσταση κρίνεται νωχελική κυρίως λόγω ελλείψεως χρημάτων και πολιτικής βούλησης.

ΠΡΟΤΑΣΗ:

Όπως και στην περίπτωση των προσφυγικών κατοικιών κρίνεται απαραίτητη η ψήφιση και εφαρμογή διάταξης που θα αποδίδει κίνητρα στους ιδιοκτήτες που επιθυμούν την ανακαίνιση των ιδιοκτησιών τους. Σε συνεργασία με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, το πρόγραμμα ΕΣΠΑ και άλλα κοινοτικά κονδύλια, μπορούν να βρεθούν κεφάλαια, για την πρακτική διατήρηση των κτιρίων σε τουλάχιστον καλή κατάσταση. Αρωγός σε αυτή την προσπάθεια μπορεί να είναι και ο Δήμος.

Ζώνες Εξυγίανσης

Αυθαίρετη Δόμηση

Η κατάσταση της αυθαίρετης δόμησης ισχύει για όλη την Ελλάδα και ο Δήμος Πειραιά δεν θα μπορούσε να αποτελέσει εξαίρεση. Με την επιτόπια έρευνα αλλά και με ενημέρωση από την αρμόδια πολεοδομία, διαπιστώθηκε ότι το φαινόμενο είναι πολύμορφο και συχνό. Το κλείσιμο και η εκμετάλλευση ως κύριων χώρων των ημιυπαιθρίων ή ακόμα και των εξωστών απαντάται ως κύρια πολεοδομική παράβαση στην οικιστική δόμηση. Η αλλοίωση των όψεων των κτιρίων και η παρέκκλιση από τον αρχικό σχεδιασμό υποβαθμίζει τόσο την αισθητική τους, όσο και την σεισμική συμπεριφορά των κτιρίων. Επηρεάζεται ταυτοχρόνως λοιπόν αρνητικά και η εικόνα της ιστορικής πειραιϊκής πόλης.

Δεύτερο παράδειγμα αποτελούν οι ιδιωτικές επεμβάσεις σε δημόσιους χώρους όπως η κατάληψη πρασιών ή δημοσίων χώρων και η παρουσία σε αυτά σταθερών δομικών στοιχείων, προφανώς παρανόμων. Ο Δήμος έχει το δικαίωμα να εισπράττει ενοίκια από την εκμετάλλευση δημόσιας γης, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι πρέπει να γίνονται πολεοδομικές παραβάσεις.

Δηλαδή βάσει νόμου μπορούν οι επιχειρήσεις να τοποθετήσουν κινητά αντικείμενα (τραπεζοκαθίσματα, ομπρέλες, σόμπες, τέντες), όχι όμως πέργκολες, υαλοπίνακες ή άλλης φύσεως μη φορητό αντικείμενο. Οι περιοχές του Μικρολίμανου, του Πασαλιμανιού και άλλες, δηλαδή η τουριστική βιτρίνα του Πειραιά, πρωτοστατούν σε αυτή την τυπολογία παράβασης. Τα καταστήματα που επιχειρούν εκεί, συνήθως επιχειρήσεις εστίασης, αποκομίζουν ισχυρά οικονομικά κέρδη μέσω αυτού του τύπου παραβάσεων (προνομιακή θέση – «φιλέτο», περισσότεροι πελάτες). Σε συνδυασμό με τις ήπιες χρηματικές ποινές η κατάσταση αυτή παραμένει ή και αναπαράγεται. Συνέπεια αυτού είναι η μη ελεύθερη πρόσβαση των κατοίκων ή επισκεπτών στο δημόσιο θαλάσσιο μέτωπο κάτι το οποίο συνιστά κατοχυρωμένο συνταγματικό δικαίωμα. Ακόμα το φυσικό τοπίο δίνει την θέση του στην καθιέρωση της άναρχης και παράνομης δόμησης. Η έννοια του περιπάτου σε αυτές τις περιοχές, χάνει την αξία της γιατί πλέον δεν υπάρχει ελεύθερος χώρος και η αισθητική του δομημένου περιβάλλοντος απουσιάζει. Επίσης το παράδειγμα των πεζοδρόμων που προαναφέρθηκε αποτελεί μια είδους αυθαιρεσία για την πόλη του Πειραιά. Ακόμα υπάρχει η παραρεμάτια δόμηση (παράδειγμα αγωγού Μουτσοπούλου στα Καμίνια) και δόμηση που προσβάλλει την αιγιαλίτιδα ζώνη.

Η Πολιτεία μέσω της εφαρμογής του Κτηματολογίου και την ψήφιση ανάλογων νόμων προσπαθεί να αντισταθμίσει το φαινόμενο αλλά με μια απλή ανάγνωση των νόμων διαφαίνεται ότι θα χρειασθεί αρκετός χρόνος για να γίνει αυτό. Το βασικό νομικό πλαίσιο που αφορά την αυθαίρετη δόμηση και τον έλεγχο αυτής είναι:

1. Ο Νόμος 3843/2010 ΦΕΚ 62/28.4.2010 τεύχος Α΄ «Ταυτότητα κτιρίων, υπερβάσεις δόμησης και αλλαγές χρήσης, μητροπολιτικές αναπλάσεις και άλλες διατάξεις»
2. Ο νέος Νόμος 4014/2011 ΦΕΚ 209/21.9.2011 τεύχος Α΄ «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος.»
3. Ν. 4030/2011 ΦΕΚ 249/25.11.2011 τεύχος Α΄ «Νέος τρόπος έκδοσης οικοδομικών αδειών και ελέγχου».

ΠΡΟΤΑΣΗ:

Η πρόταση αφορά την άμεση αλλά και δίκαιη αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού. Για τα υφιστάμενα κτίρια προτείνεται πρώτα να γίνουν μελέτες από τους επιβλέποντες μηχανικούς σε συνεργασία με επίορκους ελεγκτές μηχανικούς για το εάν υπάρχει η δυνατότητα της ασφαλούς αναιρέσης της αυθαιρεσίας, δηλαδή όπου αυτό είναι εφικτό να μεταβάλλονται τα δομικά στοιχεία για την αποκατάσταση της παρανομίας. Εάν αυτό κριθεί αδύνατον τότε η επόμενη λύση να είναι η τακτοποίηση με χρηματικό αντίτιμο. Στόχος πρέπει να είναι η εξυγίανση της δόμησης και όχι η είσπραξη απλών προστίμων που απλά θα αναπαράγουν το πρόβλημα. Για τα μελλοντικά κτίρια αναμένεται η αποτελεσματικότητα των νέων νόμων, όπου βέβαια η ευθύνη θα ανήκει στο μηχανικό και αν υπάρξει παράβαση τότε θα του αφαιρείται η άδεια ασκήσεως επαγγέλματος. Σημαντικό επίσης είναι το Κτηματολόγιο να επεκταθεί όσο το δυνατόν γρηγορότερα μια και έχουν αναφερθεί τα πλεονεκτήματα του.

Εγκαταλελειμμένα κτίρια

Όπως προαναφέρθηκε ένα σύγχρονο πρόβλημα της αστικής δόμησης είναι η ύπαρξη των εγκαταλελειμμένων κτιρίων και χώρων.

Αιτίες του προβλήματος συνήθως είναι:

1. Αδράνεια της Πολιτείας και της Αυτοδιοίκησης για την εξυγίανση αυτών των χώρων.
2. Αδιαφορία των πολιτών σχετικά με αυτό το ζήτημα.

Αναλύοντας αυτές τις αιτίες φαίνεται ότι η Πολιτεία ενώ γνωρίζει την ύπαρξη του προβλήματος και ενώ αυτό συζητείται συχνά, δεν θέτει σε προτεραιότητα την αποκατάσταση αυτών των χώρων, λόγω κυρίως της οικονομικής ύφεσης. Δηλαδή δεν δαπανά τα απαραίτητα χρήματα και οι όποιες μελέτες ή υποσχέσεις μένουν απραγματοποίητες ή πραγματοποιούνται κατ' ελάχιστο. Χαρακτηριστικό είναι το αντιφατικό γεγονός ότι μέρος αυτών των κτιρίων προστατεύονται ως διατηρητέα, αλλά παραμένουν αφημένα στις τύχες τους. Μάλιστα νομοθεσία που να αφορά το συγκεκριμένο πρόβλημα δεν υπάρχει. Στον αντίποδα αν και υπάρχουν κινήσεις πολιτών που διεκδικούν την αποκατάσταση αυτών των χώρων, ουσιαστική συνεργασία μεταξύ δημοτών και Πολιτείας δεν υπάρχει. Οι όποιες πιέσεις των πολιτών προσκρούουν στο εμπόδιο της γραφειοκρατίας, ενώ αρκετοί προτιμούν το δρόμο της αδιαφορίας.

Συνέπειες αυτού του ζητήματος έχουν ως εξής:

1. **Στατική Ανεπάρκεια.** Τα κτίρια παραμένουν ασυντήρητα με κίνδυνο τη κατάρρευση δομικών στοιχείων τους. Παραδείγματα τραυματισμών διερχόμενων πεζών έχουν ακουστεί πολλές φορές, όμως η επίλυση του προβλήματος αρκείται μόνο σε ανάλογη σήμανση και όχι αποκατάσταση.
2. **Υποβάθμιση της δημόσιας υγείας.** Η συγκέντρωση απορριμμάτων, τρωκτικών και πάσης φύσεως βλαβερών ουσιών, οδηγεί σε κίνδυνο ανάπτυξης ασθενειών και μολύνσεων επικίνδυνες για τους πολίτες. Η απολύμανση αυτών των χώρων από τις αρμόδιες υγειονομικές υπηρεσίες είναι σπασμωδικές και γίνονται ύστερα από μεγάλες αντιδράσεις. Ο δε κίνδυνος πυρκαγιάς παραμένει υψηλός και τα παραδείγματα είναι ουκ' ολίγα.
3. **Υποβάθμιση της δημόσιας ασφάλειας.** Εκτός του κινδύνου κατάρρευσης, στους συγκεκριμένους χώρους γίνονται παραβάσεις όπως χρήση ναρκωτικών, βιασμοί κ.α.
4. **Υποβάθμιση της αισθητικής όψης της πόλης.** Αυτοί οι χώροι μειώνουν την αισθητική της περιοχής και η κατάσταση αυτή επιφέρει την υποβάθμισή της.

Στον Δήμο Πειραιά το πάρκο Δηλαβέρη, τα παλαιά σιλό στο λιμάνι, το στρατόπεδο Παπαδογιώργη και μια πλειάδα παλαιών οικημάτων ή ανενεργών εργοστασίων συνθέτουν την εικόνα του προβλήματος. Η δημοτική αρχή με τα λίγα μέσα που διαθέτει αλλά και οι πολίτες διεκδικούν κάτι καλύτερο όμως το πρόβλημα διαιωνίζεται.

ΠΡΟΤΑΣΗ:

Για τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας και ασφάλειας απαιτείται άμεση κινητοποίηση όλων των Αρχών όπως του ΥΠΕΚΑ, των υγειονομικών υπηρεσιών, της τοπικής αυτοδιοίκησης. Είναι τουλάχιστον απαράδεκτο τη σημερινή εποχή οι πολίτες αλλά και οι επισκέπτες της περιοχής να εκτίθενται σε τέτοιους κινδύνους. Εκτός αυτού, η εικόνα της πόλης του Πειραιά θα αναβαθμιστεί ιδιαίτερα αν αυτά τα κτίρια αποκατασταθούν.

Επαναχρησιμοποίηση Κτιρίων - Χώρων

Στο Δήμο Πειραιά υπάρχει πλήθος ανεκμετάλλετων οικοπέδων ή κτιρίων. Αυτά συνήθως είναι άδεια κελύφη εργοστασίων ή άλλων εγκαταστάσεων που δεν χρησιμοποιούνται πλέον. Επομένως αυτά όπως προείπαμε και για την κατηγορία των εγκαταλελειμμένων κτισμάτων, έχουν μετατραπεί σε εστίες μόλυνσης ή παράνομων ενεργειών. Μερικές περιπτώσεις - οι οποίες είναι γνωστές και οι κάτοικοι, οι φορείς ή οι μελετητές στο παρελθόν έχουν εκφράσει διάφορες απόψεις για αυτές - είναι:

Κεράνης

Καπνοβιομηχανία η οποία έπαυσε να λειτουργεί λόγω πτώχευσης το 2006, στεγάστηκε σε ένα χαρακτηριστικό ακίνητο επί της οδού Πειραιώς το οποίο μέχρι σήμερα είναι αχρησιμοποίητο. Προτάθηκε από το Υπουργείο Δικαιοσύνης η μετεγκατάσταση των Δικαστηρίων του Πειραιά εκεί, αλλά δεν υπάρχει νεότερη πρόοδος.



Εικόνα 9 Εγκαταλελειμμένο Εργοστάσιο Κεράνη
(Πηγή: mlp-blo-g-spot.blogspot.gr)

Ρετσίνα

Κλωστοϋφαντουργία η οποία έπαυσε την λειτουργία της το 1981 και οι εγκαταστάσεις της παρουσιάζουν μια εικόνα εγκατάλειψης η οποία επιδεινώθηκε και από μία πυρκαγιά το 2003. Δεν υπάρχει πρόοδος σχετικά με την χρησιμοποίηση του χώρου ο οποίος γειτνιάζει με το πάρκο Δηλαβέρη.



Εικόνα 10 Άποψη του εργοστασίου Ρετσίνα (Πηγή: <http://www.monumenta.org>)

Δηλαβέρης

Κεραμοποιία η οποία έκλεισε οριστικά το 2003 και ομοίως τα κτίρια της είναι εστίες μόλυνσης. Βέβαια ο χώρος γενικά έχει θεσμοθετηθεί ως χώρος πρασίνου και αναψυχής αλλά η αδιαφορία των αρχών έχει οδηγήσει στην απαξίωση του χώρου.



Χάρτης 3 Οικόπεδο Δηλαβέρη (Πηγή: Google Earth)

Στρατόπεδο Παπαδογιώργη¹⁵

Το 2004 παραχωρήθηκε από το Ταμείο Εθνικής Άμυνας η κυριότητα του στρατοπέδου Παπαδογιώργη στο Δήμο Πειραιά, εκτάσεως 12 στρεμμάτων. Μέχρι σήμερα τα σχέδια ανακατασκευής του χώρου δεν έχουν πραγματοποιηθεί.



Χάρτης 4 Γεωγραφική Θέση Στρατοπέδου Παπαδογιώργη (Πηγή: www.ndf.gr)

ΧΡΩΠΕΙ

Όπως ειπώθηκε είναι και αυτό ένα αναξιοποίητο αστικό κενό όπου βέβαια ο Δήμος επιθυμεί την απαλλοτρίωση των χώρων και την μετατροπή σε χώρο αναψυχής - πρασίνου. (Φωτογραφία βλέπε σελίδα 30).

¹⁵ Πηγή: <http://www.ndf.gr/>

ΠΡΟΤΑΣΗ

Οι παραπάνω χώροι εκτός από πόλοι πρασίνου, μπορούν να αποτελέσουν κέντρα πολιτισμού και αναψυχής. Μια και ήδη υπάρχουν ανάλογες εκτάσεις στον Πειραιά που αναδεικνύουν ή παράγουν τον πολιτισμό και την αναψυχή, δεν είναι δύσκολο – αρκεί να υπάρχει συνεργασία και βούληση – να ακολουθηθεί η ιδέα της αναπαλαίωσης των κτιρίων αυτών ή γενικά της επαναχρησιμοποίησης των χώρων αυτών. Φερειπείν η δημιουργία ενός πειραϊκού βιομηχανικού μουσείου στο Δηλαβέρη, η δημιουργία πολιτιστικών πολυχώρων στο Κεράνη, δημιουργία γηπέδων ή παιδικών χαρών στο Παπαδογιώργη είναι εφαρμόσιμες και σχετικά οικονομικές ιδέες, που σίγουρα θα δώσουν πνοή στην περιοχή.

Η περίπτωση του ουρανοξύστη Πειραιά¹⁶

Με τον Αναπτυξιακό Νόμο 395/68 του απριλιανού καθεστώτος εισάγεται για πρώτη φορά στα ελληνικά δεδομένα η έννοια του ουρανοξύστη, καθώς επιτρέπεται η δόμηση μερικών υψηλών κτιρίων με 12-28 ορόφους. Θέλοντας το καθεστώς να τονίσει την αστική ανάπτυξη του Πειραιά, το 1974 κατασκευάζεται το Εμποροναυτιλιακό κέντρο του Πειραιά, στα πρότυπα των αμερικανικών ουρανοξυστών (είχε προηγηθεί ο Πύργος των Αθηνών). Ο Πύργος εμβαδού 30.000 τ.μ αποτελείται από 23 ορόφους και 2 υπόγεια, έχει ύψος 84 μέτρα, ενώ η μορφή του συνδέεται με το Διεθνές Στυλ (International Style). Το 1983 περατώνεται η πρόσοψη του κτιρίου, έκτοτε ο Πύργος παραμένει ως μια κατασκευή σε εξέλιξη. Μόνο το ισόγειο και οι δύο πρώτοι όροφοι χρησιμοποιούνται ως γραφεία ή καταστήματα. Πολλοί τον έχουν ονομάσει λόγω της μη χρησιμότητας του ως «Κοιμώμενο Γίγαντα», ενώ η κατεδάφιση του ιστορικού ρολογιού χάριν της ανέγερσής του, αποτελεί για αρκετούς πράξη ιεροσυλίας. Από την δεκαετία του 1980 έως σήμερα έχουν πραγματοποιηθεί τέσσερις διαγωνισμοί για την περάτωση του έργου, όλοι ατελέσφοροι!! Η αδράνεια λοιπόν τόσο των αρμοδίων όσο και της κοινής γνώμης ευθύνεται αποκλειστικά για τη μη αξιοποίηση του κτιρίου. Σημειωτέων στο τελευταίο διαγωνισμό πολλές μελέτες στηρίχτηκαν στη χρήση 100% ανακυκλώσιμων υλικών, όπου θα προσφέρουν στο κτίριο ενεργειακή αυτονομία και χαμηλή περιβαλλοντική όχληση.

¹⁶ Πηγή: <http://www.greekarchitects.gr>

ΠΡΟΤΑΣΗ:

Είναι αναγκαία η αναμόρφωση του κτιρίου με βάση το βιοκλιματικό σχεδιασμό. Η χρήση του θα αποφέρει οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη για τον Πειραιά. Σίγουρα διαγωνισμοί έγιναν πολλοί, οπότε το επόμενο βήμα θα πρέπει να είναι μερική ή ολική ιδιωτικοποίηση του έργου (νόμος περί Σύμπραξης Δημοσίου – Ιδιωτικού τομέα), η ακόμα και χρήση του προγράμματος ΕΣΠΑ - το οποίο λήγει φέτος – για την εξεύρεση των απαραίτητων κεφαλαίων. Έτσι σε συνδυασμό με την πολιτική βούληση θα ανοίξει ο δρόμος για την ολοκλήρωση του έργου.



Εικόνα 11 Γενική άποψη του Πύργου Πειραιά (Πηγή <http://www.greekarchitects.gr>)

Ασύμβατες Χρήσεις Γης

Παρότι το Γ.Π.Σ και το ΠΔ/23-2/6-3-87 προβλέπουν την διάκριση μεταξύ των χρήσεων γης, στο Πειραιά παρατηρούνται αρκετές περιπτώσεις ασύμβατων χρήσεων. Αυτές όπως ειπώθηκε συναντώνται κυρίως στις περιοχές που τελούν υπό ανάπλαση στο Άγιο Διονύσιο και στην οδό Πειραιώς. Εκεί βιοτεχνίες ή βιομηχανίες μικρής ή μέσης όχλησης συνορεύουν με νεόδμητες κατοικίες έχοντας ως συνέπεια την ύπαρξη κινδύνων ή οχλήσεων. Μερικές περιπτώσεις είναι ο κίνδυνος τροχαίων ατυχημάτων από την ταυτόχρονη κίνηση κατοίκων – επαγγελματικών οχημάτων, τα υψηλά επίπεδα ηχορρύπανσης, η έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση, η έντονη περιβαλλοντική επιβάρυνση. Παρατηρήθηκε συνύπαρξη πρατηρίων υγρών καυσίμων με οικιστικές ζώνες όπου ελλοχεύει ο κίνδυνος έκρηξης και πυρκαγιάς.

Ακόμα πέριξ της λεωφόρου Σκυλίτση υπάρχει ένα σχετικά οριοθετημένο βιοτεχνικό πάρκο μικρής όχλησης (βάσει Γ.Π.Σ), όμως από όλες τις μεριές συνορεύει με οικιστικές ζώνες.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Η πρόταση έγκειται στην άμεση απομάκρυνση εκτός αστικής ζώνης των πρατηρίων καυσίμων τα οποία συνορεύουν με χώρους κατοικιών ή εργασίας. Επίσης προτείνεται η ανάπλαση που έχει προταθεί από το Γ.Π.Σ να προχωρήσει με ταχύτερους ρυθμούς. Αυτό θα επιφέρει καλύτερη χωροταξική οργάνωση της περιοχής, οι κίνδυνοι για τους πολίτες θα μειωθούν. Ακόμα και οι βιοτεχνίες που λειτουργούν εκεί, αν μεταφερθούν σε ένα ολοκληρωμένο, διοικητικά και οικονομικά αυτόνομο Βιοτεχνικό Πάρκο, θα έχουν την δυνατότητα να εξελιχθούν και να αναπτυχθούν. Η περιοχή του Σχιστού (θα αναλυθεί παρακάτω), είναι μια καλή πρόταση για την υποδοχή των αναφερόμενων βιοτεχνιών - βιομηχανιών του Πειραιά μια και προσφέρει περισσότερες ανέσεις. Για την περίπτωση της οδού Σκυλίτση θα πρέπει και αυτή να ενταχθεί σε καθεστώς ανάπλασης όπως οι άλλες δύο περιοχές για τους λόγους που προαναφέρθηκαν.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Ατμόσφαιρα

Στον Δήμο Πειραιά υπάρχουν δύο σταθμοί μέτρησης ατμοσφαιρικών ρύπων, όπου για την λειτουργία τους είναι υπεύθυνη η Διεύθυνση Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Θορύβου του ΥΠΕΚΑ. Στους σταθμούς αυτούς μετρώνται οι εξής ρύποι:

1. Μονοξείδιο του άνθρακα CO
2. Οξειδία του αζώτου NO, NO₂
3. Όζον O₃
4. Διοξείδιο του θείου SO₂
5. Αιωρούμενα σωματίδια PM₁₀ και PM_{2,5}
6. Βενζόλιο C₆H₆
7. Μόλυβδος Pb, Νικέλιο Ni, Αρσενικό As, Κάδμιο Cd

Με βάση τις εκθέσεις των τεσσάρων τελευταίων ετών (2008-2011) έχουμε τα εξής συμπεράσματα¹⁷:

1. **Μονοξείδιο του άνθρακα.** Δεν σημειώθηκε υπέρβαση της οριακής τιμής για τα έτη 2008 – 2011. (Μέγιστη ημερήσια οκτάωρη τιμή 10mg/m³).
2. **Οξειδία του αζώτου.** Σημειώθηκαν υπερβάσεις της οριακής ετήσιας τιμής που είναι 40 μg/m³. Ειδικά οι τιμές είναι για το 2008 60 μg/m³, για το 2009 71 μg/m³, για το 2010 46 μg/m³ και για το 2011 44 μg/m³.
3. **Όζον.** Τα έτη 2008 – 2010 δεν υπήρξε υπέρβαση της οριακής ωριαίας τιμής. Το 2011 υπήρξε υπέρβαση για 2 ώρες. (Οριακή ωριαία τιμή 180 μg/m³).
4. **Διοξείδιο του θείου.** Δεν σημειώθηκε υπέρβαση των οριακών τιμών για τα έτη 2008 – 2011. (Οριακή ωριαία τιμή 350 μg/m³ μέχρι 24 φορές το χρόνο και οριακή ημερήσια τιμή 125 μg/m³ μέχρι 3 φορές το χρόνο).

¹⁷ Ετήσιες Εκθέσεις Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης της Διεύθυνσης Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Θορύβου του ΥΠΕΚΑ για τα έτη 2008-2011

5. **Αιωρούμενα σωματίδια PM₁₀.** Τα έτη 2008 και 2009 δεν υπήρξε υπέρβαση της οριακής ετήσιας τιμής. Αντιθέτως τα έτη 2010 και 2011 υπήρξε υπέρβαση. Οι τιμές τους ήταν για το 2010 και 2011 44 μg/m³ (Οριακή ετήσια τιμή 40 μg/m³).
6. **Αιωρούμενα σωματίδια PM_{2,5}.** Για τα έτη 2008 και 2009 δεν έχουμε στοιχεία. Για το έτος 2010 δεν υπήρξε υπέρβαση της οριακής τιμής, ενώ το 2011 υπήρξε υπέρβαση με την τιμή να διαμορφώνεται στα 27 μg/m³. (Οριακή ετήσια τιμή 25 μg/m³.)
7. **Βενζόλιο.** Για τα έτη 2008 – 2011 δεν υπήρξε υπέρβαση τιμών. (Οριακή ετήσια τιμή 5μg/m³).
8. **Μόλυβδος, Νικέλιο, Αρσενικό, Κάδμιο.** Βάσει των κοινοτικών οδηγιών έγιναν ενδεικτικές μετρήσεις το 2004. Σε αυτούς τους ρύπους οι μετρήσεις ήταν πολύ χαμηλότερες των ορίων οπότε δεν έγιναν μετρήσεις ξανά.

Συνοψίζοντας στην περιοχή του Πειραιά ρύποι όπως το βενζόλιο, το κάδμιο ή το αρσενικό που είναι καρκινογόνοι, το μονοξείδιο του άνθρακα και το διοξείδιο του θείου που ευθύνονται για αναπνευστικές ανεπάρκειες βρίσκονται σε επίπεδα χαμηλότερα των ορίων τα τελευταία χρόνια. Ακόμα υπάρχουν μικρές υπερβάσεις στο όζον και τα οξείδια του αζώτου, τα οποία όμως παρουσιάζουν πτωτική τάση και στην υπόλοιπη Αττική. Τα σωματίδια PM₁₀ και PM_{2,5} έχουν τιμές που εξαρτώνται κυρίως από άλλα φαινόμενα όπως τα μετεωρολογικά (σκόνη από Σαχάρα) και συνήθως αποτελούν και το μεγαλύτερο πρόβλημα σε όλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες. Είναι σωματίδια τα οποία όσο μικρότερη διάμετρο έχουν, τόσο ευκολότερα εισχωρούν στο αναπνευστικό σύστημα.

Επομένως με λίγη ακόμα προσπάθεια η ατμοσφαιρική ρύπανση στον Πειραιά μπορεί να εξυγιανθεί. Είναι λοιπόν ένα από τα θετικά στοιχεία της περιοχής, αν και υπάρχουν κάποιες ειδικές περιπτώσεις όπως της αιθαλομίχλης το χειμώνα.

Η περίπτωση της αιθαλομίχλης

Στο Δήμο Πειραιά όπως και γενικά στην Αττική, τους χειμερινούς μήνες παρατηρήθηκε το φαινόμενο της αιθαλομίχλης το οποίο οφείλεται κυρίως στην ταυτόχρονη λειτουργία ενός μεγάλου αριθμού τζακιών ή σόμπων. Δυστυχώς έλεγχος ως προς την ποιότητα των καύσιμων υλικών δεν υπάρχει, οπότε αρκετοί χρησιμοποιούν υλικά εμποτισμένα με χημικά τα οποία μετά την καύση παράγουν καυσαέρια ακόμα και καρκινογόνα.

Οι κατά τόπους Ιατρικοί Σύλλογοι αναφέρουν πως η ανθρώπινη υγεία τίθεται σε μεγάλους κινδύνους ειδικά για τις ευαίσθητες ομάδες (ηλικιωμένοι – παιδιά), ενώ η κινητοποίηση των αρμοδίων φορέων παραμένει νωχελική.

Ενδεικτικές είναι οι μετρήσεις του Ινστιτούτου Ερευνών Περιβάλλοντος και Βιώσιμης Ανάπτυξης του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών και του Ερευνητικού Σταθμού Ε.Κ.Ε.Φ.Ε. «Δημόκριτος» όπου δείχνουν ότι η συγκέντρωση των αιωρούμενων σωματιδίων PM₁₀ έφτασε στον Πειραιά τα 75 μg/m³ τους τελευταίους μήνες, όταν το επιτρεπτό όριο είναι 40 μg/m³ για 35 ημέρες/έτος¹⁸.



Εικόνα 12 Άποψη του νέφους αιθαλομίχλης που έχει κατακλύσει τον Αττικό ουρανό (Πηγή: <http://www.protothema.gr>)

Καθαριότητα – ΧΑΔΑ – ΧΥΤΑ – ΧΥΤΕΑ – ΧΥΤΥ

Στην περιοχή δεν αναπτύσσεται κάποιου είδους χωματερή. Ο Δήμος Πειραιά εξυπηρετείται από τον ΧΥΤΑ Άνω Λιοσίων. Στο τομέα καθαριότητας αν και ο Πειραιάς αντιμετώπισε έντονο πρόβλημα με την αποκομιδή των απορριμμάτων, τώρα δείχνει να έχει ξεπεράσει το πρόβλημα. Η δημοτική αρχή από τη μεριά της προσπαθεί με διάφορα προγράμματα να αντισταθμίσει το πρόβλημα. Υπάρχει ειδική τηλεφωνική γραμμή για την περισυλλογή ογκωδών απορριμμάτων, ενώ επιχειρούν πλήθος εργαζομένων και μηχανημάτων που συνεισφέρουν προς αυτή την

¹⁸ Πηγή: <http://www.econews.gr>

κατεύθυνση. Στο παράρτημα παρατίθεται η πλήρης ενημέρωση σχετικά με αυτό το τομέα.

Υπάρχουν όμως και κάποιες περιπτώσεις εστιών μόλυνσεως κυρίως στα εγκαταλελειμμένα κτίσματα ή σε κοινόχρηστους χώρους τα οποία αναφέρθηκαν πριν. Για παράδειγμα η αρνητική εικόνα του Πειραιϊκού Τείχους το οποίο έχει απασχολήσει ιδιαίτερα την κοινή γνώμη, παραμένει αναξιοποίητο και παραμελημένο. Έχουν γίνει εθελοντικές δράσεις για τον καθαρισμό και ανάδειξή του και για άλλες περιπτώσεις όπως το πάρκο Δηλαβέρη, αλλά το πρόβλημα αναπαράγεται.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Για το Πειραιϊκό Τείχος όπως αναλύθηκε χρειάζεται η προστασία και ανάδειξή του, που θα αποτελεί μία αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου του Δήμου. Επίσης για τις άλλες περιπτώσεις οι πολίτες και οι δημοτικοί φορείς μπορούν να σταματήσουν το φαινόμενο αρκεί να υπάρξει η κατάλληλη ευαισθητοποίηση. Ήδη λειτουργεί ηλεκτρονικό forum του Δήμου και μια τηλεφωνική γραμμή χάριν της επικοινωνίας πολιτών-δημοτικής αρχής.

Ανακύκλωση

Η ανακύκλωση στο συγκεκριμένο δήμο αρχίζει να κερδίζει έδαφος μια και ο δήμος έχει τοποθετήσει αρκετούς μπλε κάδους συλλογής πλαστικών, γυάλινων και άλλων ανακυκλώσιμων υλικών, καμπάνες συλλογής χάρτου, ειδικά μηχανήματα πολτοποίησης σε κεντρικά σημεία. Συνεργάζεται με εταιρείες που ασχολούνται με την ανακύκλωση επικίνδυνων υλικών όπως μπαταρίες, χρησιμοποιημένα λάδια, φάρμακα, βαρέα μέταλλα. Οι πολίτες με τη σειρά τους υιοθετούν αυτή την νοοτροπία, καθώς αν και το επίπεδο συλλογής ανακυκλώσιμων υλικών είναι χαμηλό, αυτό αυξάνεται (7% το 2010, 9% το 2012). (Βλέπε παράρτημα)

ΠΡΟΤΑΣΗ

Στο θέμα αυτό προτείνεται η συνέχιση των δράσεων από μέρος της δημοτικής αρχής και την σταδιακή αύξηση των κάδων ανακύκλωσης. Ικανό όπλο για την εξέλιξη της ανακύκλωσης είναι οι συνεχείς ενημερωτικές δράσεις με όλες τις μορφές (Τύπος, τηλεόραση, διαδίκτυο, σχολικά προγράμματα), προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος γρηγορότερα και με καλύτερα ποσοστά.

Αποχέτευση

Η ΕΥΔΑΠ εξυπηρετεί το Δήμο Πειραιά με ένα ολοκληρωμένο δίκτυο αποχέτευσης, το οποίο καταλήγει στην Ψυτάλλεια. Επίσης υπάρχουν συλλέκτες όμβριων υδάτων, οι οποίοι αρκετές φορές δεν καθαρίζονται έγκαιρα με αποτέλεσμα να παρατηρούνται φαινόμενα πλημμυρών στην περιοχή. Αυτό το πρόβλημα ισχύει και για όμορους δήμους.

Α.Π.Ε

Στο Δήμο Πειραιά η χρήση νέων μορφών ενέργειας θεωρείται ότι είναι ελάχιστη. Το υψηλό κόστος για την ανάπτυξη αυτών αλλά και το γεγονός μη ύπαρξης ελεύθερων χώρων στο Πειραιά, δεν αφήνει περιθώρια για την χρήση τους. Τα μόνα παραδείγματα είναι κάποιες τοποθετήσεις φωτοβολταϊκών συστημάτων από ιδιώτες σε δώματα κτιρίων και η περίπτωση της Ψυτάλλειας η οποία αναλύεται παρακάτω.

Η περίπτωση της Ψυτάλλειας

Στο Δήμο Πειραιά και ειδικά στη νήσο Ψυτάλλεια, βρίσκονται οι πιο σημαντικές εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού και παραγωγής ενέργειας από βιομάζα – βιοαέριο στην Ελλάδα.



Εικόνα 13 Γενική άποψη της νήσου Ψυτάλλειας (Πηγή: <http://www.greekscapes.gr/>)

Ιστορικά στοιχεία¹⁹

Η Ψυτάλλεια είναι μια μικρή ακατοίκητη νησίδα ανοιχτά του Ακροκεράμου στο Κερατσίνι, ανάμεσα στο λιμάνι του Πειραιά και τη Σαλαμίνα. Η πρόσβαση σε αυτή γίνεται ακτοπλοϊκώς με τη βοήθεια μικρού επιβατικού πλοιαρίου (λάντζα) καθώς και με Ferry Boat. Η Ψυτάλλεια παρέμεινε μια νησίδα ήσσονος σημασίας που φιλοξενούσε σποραδικά κτηνοτρόφους και τα κοπάδια τους, χωρίς ιστορικές αναφορές σε αυτή μέχρι τους νεότερους χρόνους, οπότε πέρασε στην ιδιοκτησία του Πολεμικού Ναυτικού. Κατά το πρότυπο της Γαλλίας για τις κτήσεις της, μετατράπηκε σε ναυτικές φυλακές που λειτούργησαν μέχρι τη δεκαετία του 1970.

Από τη δεκαετία του '50 είχε φανεί ότι η χρήση σηπτικών βόθρων και η μεταφορά των βοθρολυμάτων με βυτιοφόρα προς αποδέκτες ευκολίας δεν μπορούσε να καλύψει τις ανάγκες της πρωτεύουσας. Ξεκίνησε λοιπόν, ως πρώτη λύση, η κατασκευή του Κεντρικού Αποχετευτικού Αγωγού (Κ.Α.Α.) της Αθήνας, ο οποίος από το 1959 οδηγεί τα λύματα του ιστορικού κέντρου στον Ακροκέραμο, στο Κερατσίνι, απ' όπου χύνονταν ανεπεξέργαστα στη θάλασσα μέχρι το 1994. Ο αγωγός ανακούφισε τις περιοχές που εξυπηρετούσε, υποβάθμισε όμως δραματικά το θαλάσσιο περιβάλλον στον κόλπο της Ελευσίνας και τον Σαρωνικό. Για σχεδόν 40 χρόνια τα αστικά και τα ανεπεξέργαστα βιομηχανικά λύματα της πόλης κατέληγαν μαζικά σε ένα σημείο του θαλάσσιου μετώπου της.

Εν τω μεταξύ, η Ελλάδα αναπτυσσόταν οικονομικά και ως μέλος πλέον της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ) απέκτησε τη νομική υποχρέωση να προστατεύει το υδάτινο περιβάλλον της. Το σημαντικότερο νομικό κείμενο για τα υγρά απόβλητα, η Οδηγία 91/271/ΕΟΚ, απαιτούσε τουλάχιστον δευτεροβάθμια επεξεργασία των λυμάτων για όλους τους οικισμούς άνω των 15.000 κατοίκων έως το τέλος του 2000. Η Αθήνα, που μόλις το 1985, με τη λειτουργία του Κέντρου Επεξεργασίας Λυμάτων και Βοθρολυμάτων Μεταμόρφωσης, κατόρθωσε να κλείσει τις πολυάριθμες "χαβούζες" που βρίσκονταν διάσπαρτες στο Λεκανοπέδιο, χωρίς εθνική εμπειρία στην κατασκευή και λειτουργία Κέντρων Επεξεργασίας Λυμάτων (Κ.Ε.Λ.) και με εξαιρετικά έντονες τις αντιδράσεις του κόσμου για τέτοια έργα, προσπαθεί ασθμαίνοντας να προφτάσει τα ευρωπαϊκά χρονοδιαγράμματα.

¹⁹ Πηγή: <http://www.greekscapes.gr/>

Η έντονη αντίδραση στη χωροθέτηση Κ.Ε.Λ. σε όλη την Ελλάδα, σε συνδυασμό με την παγιωμένη κατάσταση εκβολής του Κ.Α.Α. στον Ακροκέραμο οδηγεί στην απόφαση να εγκατασταθεί η τόσο απαραίτητη αλλά και πλήρως ανεπιθύμητη δραστηριότητα στην ακατοίκητη και χωρίς άμεσους γείτονες Ψυτάλλεια. Έτσι κατασκευάστηκαν ο Συμπληρωματικός Αποχετευτικός Αγωγός (Σ.Κ.Α.Α.) για τη μεταφορά των λυμάτων της υπόλοιπης Αθήνας στον Ακροκέραμο, οι υποθαλάσσιοι αγωγοί μεταφοράς των λυμάτων, μετά από προεπεξεργασία, από τον Ακροκέραμο στην Ψυτάλλεια, τα κυρίως έργα επεξεργασίας πάνω στο νησί και δύο υποθαλάσσιοι αγωγοί εκβολής, μήκους 1.870 μέτρων ο καθένας, για τη διάθεση των επεξεργασμένων πια λυμάτων στον Σαρωνικό, σε βάθος 63 μέτρων. Πρόκειται για ένα τεχνικά πολύπλοκο και δύσκολο έργο, καθώς είναι από τα μεγαλύτερα Κ.Ε.Λ. στον κόσμο, ενώ η υποθαλάσσια μεταφορά των προεπεξεργασμένων λυμάτων από τον Ακροκέραμο στο νησί αποτέλεσε πρόκληση για τη μηχανική.

Τεχνική Περιγραφή-Εγκαταστάσεις²⁰

Οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας στην Ψυτάλλεια κατασκευάστηκαν σε φάσεις, τόσο λόγω των οικονομικών περιορισμών όσο και λόγω των δυσκολιών σχεδιασμού. Από το 1994, οπότε και πρωτολειτούργησε το Κ.Ε.Λ., έως το καλοκαίρι του 2004, στην Ψυτάλλεια γινόταν μόνο πρωτοβάθμια επεξεργασία (με φυσικές διεργασίες), η οποία μειώνει το ρυπαντικό φορτίο των λυμάτων κατά 35% περίπου. Από το 2004 και μετά τίθεται σε λειτουργία και η δευτεροβάθμια επεξεργασία, που συνίσταται σε προχωρημένη βιολογική επεξεργασία με ολική αφαίρεση αζώτου και μερική απομάκρυνση φωσφόρου. Συνολικά επιτυγχάνεται πλέον απομάκρυνση του ρυπαντικού φορτίου σε ποσοστό 93%.

Κύριο παραπροϊόν του καθαρισμού των λυμάτων είναι η ιλύς ή λυματολάσπη. Η ιλύς χρησιμοποιείται αρχικά ως ανανεώσιμη πηγή ενέργειας (Α.Π.Ε.) για τη συμπαραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας μέσω διεργασιών αναερόβιας χώνευσης και στη συνέχεια αφυδατώνεται με μηχανικό τρόπο. Στην Ψυτάλλεια παράγονται καθημερινά περίπου 700 κυβικά μέτρα αφυδατωμένης ιλύος (η οποία, ωστόσο, αποτελείται κατά 70% από νερό).

²⁰ Πηγή: <http://www.eydap.gr/>

Μετά από πολλές περιπέτειες και προσπάθειες εύρεσης εναλλακτικών τρόπων διάθεσης της μεγάλης αυτής ποσότητας, κατασκευάστηκε και λειτούργησε πρόσφατα στο νησί μονάδα θερμικής ξήρανσης της ιλύος. Η ξήρανση μειώνει το βάρος και τον όγκο της ιλύος, όπως επίσης και την όχληση από αυτή (οσμές, διάδοση παθογόνων). Το παραγόμενο προϊόν της μονάδας ξήρανσης (120 - 150 τόνοι/ημέρα με ξηρότητα περίπου 92%) αποτελεί ανανεώσιμη πηγή ενέργειας και αξιοποιείται ως καύσιμο σε εργοστάσια παραγωγής τσιμέντου ή θερμοηλεκτρικά εργοστάσια. Ωστόσο, αν και θεωρείται Α.Π.Ε., η τιμή της είναι αρνητική, δηλαδή ο παραγωγός ξηραμένης ιλύος σήμερα πληρώνει για τη διάθεσή της. Επίσης κατά τη διεργασία της αναερόβιας χώνευσης της μεικτής ιλύος παράγεται βιοαέριο, το οποίο αποτελείται κυρίως από μεθάνιο (CH₄) σε ποσοστό 61-65% και διοξείδιο του άνθρακα (CO₂) σε ποσοστό 34-38%. Το παραγόμενο βιοαέριο αποτελεί ανανεώσιμη πηγή ενέργειας και χρησιμοποιείται ως καύσιμο σε δύο μονάδες συμπαραγωγής ηλεκτρικής και θερμικής ενέργειας (ΣΗΘΕ) συνολικής δυναμικότητας 11,4 MWe.

Η Ψυτάλλεια σε μεγέθη:

1. Έργα προεπεξεργασίας λυμάτων στον Ακροκέραμο (Άντληση, Εσχάρωση, Εξάμμωση, Απόσμηση).
2. Έξι ορθογώνιες δεξαμενές πρωτοβάθμιας καθίζησης, διαστάσεων (σε μέτρα) 100 x 20 x 3, συνολικού όγκου 36.000 κ.μ.
3. Δώδεκα βιοαντιδραστήρες, συνολικού όγκου 298.000 κ.μ.
4. Εξήντα τέσσερις δεξαμενές τελικής καθίζησης, συνολικής επιφάνειας 52.000 τ.μ.
5. Τρία αμμόφιλτρα για παραγωγή βιομηχανικού νερού, συνολικής δυναμικότητας 1.500 κ.μ. ανά ώρα.
6. Δύο συστήματα απολύμανσης UV, συνολικής δυναμικότητας 600 κ.μ. ανά ώρα.
7. Τρεις καλυμμένες κυλινδρικές δεξαμενές προπάχυνσης ιλύος, διαμέτρου 25μ., βάθους 5 μ. περίπου, συνολικού ωφέλιμου όγκου 7.380 κ.μ.
8. Δέκα τέσσερις τράπεζες μηχανικής πάχυνσης, δυναμικότητας 150 κ.μ. ανά ώρα, έκαστη.
9. Οκτώ κλειστές κυλινδρικές δεξαμενές χώνευσης ιλύος, διαμέτρου 30 μ., συνολικού όγκου 80.000 κ.μ.

10. Τέσσερις κυλινδρικές δεξαμενές αποθήκευσης ιλύος, ωφέλιμου όγκου 2.900 κ.μ. έκαστη και δύο ορθογώνιες δεξαμενές αποθήκευσης ιλύος, ωφέλιμου όγκου 2.590 κ.μ. έκαστη.
11. Μονάδα αφυδάτωσης με 6 φυγοκεντρικούς αφυδατωτές, δυναμικότητας 70 κ.μ. ανά ώρα έκαστος.
12. Τέσσερις γραμμές ξήρανσης, δυναμικότητας εξάτμισης 8,6 τόνων ανά ώρα έκαστη.
13. Δύο αεριοφυλάκια, χωρητικότητας 5.600 κ.μ. έκαστο.
14. Μονάδα ΣΗΘΕ, ισχύος 7,14 MWe και 10,35 MWth με βιοαέριο με τρεις αεριομηχανές.
15. Μονάδα ΣΗΘΕ, ισχύος 4,2 MWe και 6,80 MWth με βιοαέριο με δύο αεριομηχανές.
16. Μονάδα ΣΗΘΕ τύπου αεριοστροβίλου - γεννήτριας με καύση φυσικού αερίου, ισχύος 12,9 MWe και 17,3 MWth.
17. Αγωγοί εκβολής

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Με την επιτόπια έρευνα, παρατηρήθηκε ότι το περιβαλλοντικό έργο που συντελείται εκεί, είναι ιδιαίζουσας σημασίας μια και σχεδόν όλο το υλικό που εισέρχεται εκεί μέσω κατάλληλης επεξεργασίας επαναχρησιμοποιείται ή απαλλάσσεται από τα ρυπαντικά στοιχεία. Έχοντας ως αρχικό προϊόν την υγρή λυματολάσπη, τα τελικά προϊόντα συνοπτικά είναι:

1. Νερό απαλλαγμένο κατά 93% από το οργανικό φορτίο και κατά 80% από το άζωτο. Το νερό επαναχρησιμοποιείται από τις εγκαταστάσεις, ενώ μεγάλο μέρος του χύνεται στη θάλασσα.
2. Βιοαέριο (μεθάνιο) το οποίο χρησιμοποιείται ως καύσιμη ύλη για παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος για τις ανάγκες του νησιού. Η πλεονάζουσα ενέργεια πωλείται στον ΔΕΣΜΗΕ.
3. Ξηρά ιλύς η οποία χρησιμοποιείται ως καύσιμη ύλη για τσιμεντοβιομηχανίες ή θερμοηλεκτρικά εργοστάσια.

Επομένως η ενεργειακή αυτονομία του ΚΕΛΨ, αλλά και το γεγονός ότι υποβοηθά στην παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος μέσω βιοαερίου και ξηράς ιλύος μειώνοντας την χρήση του ρυπογόνου λιγνίτη, σίγουρα το καθιστά ως ένα από τα πιο σημαντικά περιβαλλοντικά έργα της Ευρώπης. Αξίζει να αναφερθεί ότι το νησί καλύπτεται κατά μεγάλο ποσοστό και από πράσινο.

Αυτή η πρωτοποριακή εγκατάσταση είναι ικανοποιητική ως προς τη λειτουργία της πρέπει να συνεχιστούν οι προσπάθειες προς αυτή την κατεύθυνση. Προτείνεται τα λύματα και άλλων περιοχών να επεξεργάζονται με αυτό τον τρόπο. Επίσης ενδείκνυται κατασκευή νέου αγωγού έτσι ώστε το νερό να επαναχρησιμοποιείται στο βιομηχανικό ή γεωργικό τομέα.



Εικόνα 14 Άποψη των 6 δεξαμενών πρωτοβάθμιας επεξεργασίας



Εικόνα 15 Άποψη των 64 δεξαμενών δευτεροβάθμιας επεξεργασίας



Εικόνα 16 Άποψη του επεξεργασμένου νερού που χύνεται στο Σαρωνικό

ΕΜΠΟΡΙΟ

Ζώνες ή Μέτωπα Εμπορικών Δραστηριοτήτων

Ο Πειραιάς αποτελεί ένα βασικό εμπορικό κόμβο της Ευρώπης. Επομένως αναπτύσσεται ένα πλήθος υπηρεσιών και εμπορικών δραστηριοτήτων με βάση βέβαια το λιμάνι. Αυτό συμβαίνει διότι η γεωγραφική θέση του λιμένα (σταυροδρόμι τριών ηπείρων) ενδείκνυται για ανάπτυξη δραστηριοτήτων σχετικά με την ναυτιλία και άλλους τομείς. Ανέκαθεν ο Δήμος Πειραιά ήτο μια βασική περιοχή συγκέντρωσης δραστηριοτήτων τουλάχιστον από τον δευτερογενή ή τριτογενή τομέα. Σύμφωνα με ενημερωτικό φυλλάδιο του Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς σε αυτό εντάσσονται 12.000 εμπορικές επιχειρήσεις και 4.000 βιομηχανικές. Διακρίνονται επομένως ζώνες εμπορικών δραστηριοτήτων ιδιαίζουσας οικονομικής σημασίας για την περιοχή.

1^η Ζώνη: Επιβατικός Λιμένας Πειραιά²¹. Στο χώρο των μεταφορών πρωτοστατεί ο επιβατικός λιμένας. Αποκλειστικός ιδιοκτήτης και υπεύθυνος για την λειτουργία, ανάπτυξη και συντήρηση του λιμένα είναι ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά. Το λιμάνι προσφέρει αρκετές ανέσεις όπως δωρεάν ασύρματο δίκτυο Wi-Fi, ηλεκτρονικούς πίνακες ενημέρωσης αφίξεων - αναχωρήσεων των πλοίων, χώρους αναμονής επιβατών, 6 καντίνες, πρόσβαση για ΑΜΕΑ και άλλες πολλές. Ακόμα ο ΟΛΠ έχει συντάξει ένα φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα στο οποίο περιλαμβάνονται συνοπτικά:

1. Επέκταση προβλητών για την υποδοχή περισσότερων κρουαζιερόπλοιων στις ακτές Θεμιστοκλέους, Μιαούλη.
2. Κατασκευή νέου εκθεσιακού – συνεδριακού κέντρου & κέντρου κρουαζιέρας στην ακτή Θεμιστοκλέους.
3. Ανακατασκευή παγόδας και μετατροπή σε ξενοδοχείο 5* αστέρων.

Αποδεδειγμένα λοιπόν ύστερα και από την άρση του καμποτάζ τα κρουαζιερόπλοια συρρέουν συνεχώς, ο ακτοπλοϊκός στόλος ανανεώνεται και αυξάνεται, οι επιβάτες γίνονται όλο και περισσότεροι παρά την κρίση. Η εταιρεία παραμένει κερδοφόρα και μάλιστα για το 2013 προβλέπεται αύξηση εσόδων κατά 8,2% βάσει του δελτίου Τύπου στις 29/10/2012.

²¹ Πηγή: Επενδυτικό Πρόγραμμα ΟΛΠ 2012-2016, www.olp.gr

2^η Ζώνη: Πλωτές Μεταφορές και λοιπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Συναντώνται πέριξ του επιβατικού λιμένα.

3η Ζώνη: Επιχειρήσεις Τουρισμού – Εστίασης – Καταλυμάτων. Συναντώνται πέριξ του επιβατικού λιμένα και σε άλλες περιοχές όπως Μικρολίμανο, Πασαλιμάνι, Πειραιϊκή.

4η Ζώνη: Χονδρικό Εμπόριο – χερσαίες μεταφορές. Συναντώνται συνήθως πλησίον του λιμένα.

5η Ζώνη: Λιανικό Εμπόριο. Αυτό συναντάται σε όλο το Δήμο Πειραιά και όλες οι περιοχές νοούνται ως Γενική Κατοικία.

Βάσει του ΣΤΑΚΟΔ 2008 στον Πειραιά εδρεύουν²²:

Πίνακας 2 Είδη τριτογενούς τομέα παραγωγής - εμπορίου στο Δήμο Πειραιά

Κατασκευές κτιρίων	402
Έργα πολιτικού μηχανικού	65
Εξειδικευμένες κατασκευαστικές δραστηριότητες	710
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο· επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	539
Χονδρικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	2119
Λιανικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	3276
Χερσαίες μεταφορές και μεταφορές μέσω αγωγών	428
Πλωτές μεταφορές	706
Αεροπορικές μεταφορές	3
Αποθήκευση και υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες	1266
Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	17
Καταλύματα	92
Δραστηριότητες υπηρεσιών εστίασης	1003
Εκδοτικές δραστηριότητες	62
Παραγωγή κινηματογραφικών ταινιών, βίντεο και τηλεοπτικών προγραμμάτων, ηχογραφήσεις και μουσικές εκδόσεις	34

²² Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (ΣΤΑΚΟΔ 2008) (Είναι ένα σχετικό στοιχείο καθώς μερικές εξ' αυτών μπορεί να δραστηριοποιούνται σε άλλη περιοχή και στο δήμο να διατηρούν μόνο την έδρα τους, κάτι το οποίο δεν γνωρίζει η ΕΛΣΤΑΤ ή το Επιμελητήριο).

Δραστηριότητες προγραμματισμού και ραδιοηλεκτρονικών εκπομπών	18
Τηλεπικοινωνίες	76
Δραστηριότητες προγραμματισμού ηλεκτρονικών υπολογιστών, παροχής συμβουλών και συναφείς δραστηριότητες	124
Δραστηριότητες υπηρεσιών πληροφορίας	33
Δραστηριότητες χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, με εξαίρεση τις ασφαλιστικές δραστηριότητες και τα συνταξιοδοτικά ταμεία	13
Ασφαλιστικά, αντασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά ταμεία, εκτός από την υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	9
Δραστηριότητες συναφείς προς τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και τις ασφαλιστικές δραστηριότητες	96
Διαχείριση ακίνητης περιουσίας	168
Νομικές και λογιστικές δραστηριότητες	394
Δραστηριότητες κεντρικών γραφείων· δραστηριότητες παροχής συμβουλών διαχείρισης	255
Αρχιτεκτονικές δραστηριότητες και δραστηριότητες μηχανικών· τεχνικές δοκιμές και αναλύσεις	1013
Επιστημονική έρευνα και ανάπτυξη	86
Διαφήμιση και έρευνα αγοράς	127
Άλλες επαγγελματικές, επιστημονικές και τεχνικές δραστηριότητες	211
Κτηνιατρικές δραστηριότητες	21
Δραστηριότητες ενοικίασης και εκμίσθωσης	249
Δραστηριότητες απασχόλησης	20
Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων, γραφείων οργανωμένων ταξιδιών και υπηρεσιών κρατήσεων και συναφείς δραστηριότητες	103
Δραστηριότητες παροχής προστασίας και έρευνας	37
Δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών σε κτίρια και εξωτερικούς χώρους	121
Διοικητικές δραστηριότητες γραφείου, γραμματειακή υποστήριξη και άλλες δραστηριότητες παροχής υποστήριξης προς τις επιχειρήσεις	128
Δημόσια διοίκηση και άμυνα· υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	18
Εκπαίδευση	139

Δραστηριότητες ανθρώπινης υγείας	38
Δραστηριότητες βοήθειας κατ' οίκον	17
Δραστηριότητες κοινωνικής μέριμνας χωρίς παροχή καταλύματος	16
Δημιουργικές δραστηριότητες, τέχνες και διασκέδαση	188
Δραστηριότητες βιβλιοθηκών, αρχειοφυλακείων, μουσείων και λοιπές πολιτιστικές δραστηριότητες	9
Τυχερά παιχνίδια και στοιχήματα	6
Αθλητικές δραστηριότητες και δραστηριότητες διασκέδασης και ψυχαγωγίας	45
Δραστηριότητες οργανώσεων	45
Επισκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών και ειδών ατομικής ή οικιακής χρήσης	194
Άλλες δραστηριότητες παροχής προσωπικών υπηρεσιών	478

Παραεμπόριο

Το παραεμπόριο είναι ένα πολυσύνθετο πρόβλημα το οποίο είναι έντονο ειδικά στα μεγάλα αστικά κέντρα. Μια μορφή είναι η πώληση λαθραίων και αφορολόγητων αγαθών από διάφορους μικροπωλητές τα οποία δεν πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας. Δεύτερη μορφή η οποία αναπτύχθηκε έντονα τα τελευταία δύο χρόνια η ύπαρξη παράνομων ενεχυροδανειστηρίων. Το ζήτημα προβληματίζει έντονα τις αρχές αλλά και τη κοινή γνώμη διότι διογκώνεται λόγω της οικονομικής κρίσης και οι ελλείψεις πόροι δεν επιτρέπουν στην επαρκή αστυνόμευση. Συνέπειες του ζητήματος είναι:

1. **Αθέμιτος ανταγωνισμός.** Οι νόμιμοι πωλητές εμφανίζουν ζημία από το παραεμπόριο.
2. **Φοροδιαφυγή.** Τα έσοδα του Κράτους μειώνονται.
3. **Κίνδυνοι ασφαλείας.** Οι καταναλωτές εκτίθενται σε ενδεχόμενο τραυματισμό, λόγω αμφιβόλου ποιότητας.
4. **Αισθητική υποβάθμιση της πόλης.** Η παρουσία παράνομων μικροπωλητών σε διάφορα σημεία της πόλης, υποβαθμίζει την συνολική εικόνα της καθώς έτσι μετατρέπεται σε «γκέτο» ανομίας.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:

1. Αυστηρότερη αστυνόμευση τόσο στις εισόδους της Χώρας, όσο και στην επιμέρους περιοχή με συνδρομή της Δημοτικής Αστυνομίας η οποία πρέπει να εκπαιδευτεί για τέτοιες περιπτώσεις καθώς δεν διαθέτει εξοπλισμό σύλληψης.
2. Αυστηρότερες ποινές για τους παρανομούντες
3. Ενημέρωση των πολιτών σχετικά με τις συνέπειες του παραεμπορίου με στόχο την στροφή τους στα νόμιμα προϊόντα με ταυτόχρονη φοροελάφρυνση αυτών για να υπάρχει και οικονομικό κίνητρο.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

ΒΙ.ΠΑ

Στην περιοχή Βιομηχανικό Πάρκο οργανωμένο και οριοθετημένο δεν υπάρχει και δεν προβλέπεται από το Γ.Π.Σ. Αντιθέτως στον Πειραιά υπάρχουν διάσπαρτες βιομηχανίες ειδικά στο Δ' και Ε' δημοτικό διαμέρισμα εκ' των οποίων κάποιες είναι ανενεργές, κάποιες λειτουργούν πλήρως και κάποιες λειτουργούν μερικώς. Σύμφωνα με το ΣΤΑΚΟΔ 2008 εδρεύουν στο Πειραιά οι κάτωθι βιομηχανίες:²³

Πίνακας 3 Είδη βιομηχανιών στο Δήμο Πειραιά (δευτερογενής τομέας)

Βιομηχανία τροφίμων	180
Ποτοποιία	2
Παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών υλών	61
Κατασκευή ειδών ένδυσης	101
Βιομηχανία δέρματος και δερμάτινων ειδών	34
Βιομηχανία ξύλου και κατασκευή προϊόντων από ξύλο και φελλό, εκτός από έπιπλα· κατασκευή ειδών καλαθοποιίας και σπαρτοπλεκτικής	48
Χαρτοποιία και κατασκευή χάρτινων προϊόντων	17
Παραγωγή οπτάνθρακα και προϊόντων διύλισης πετρελαίου	2
Παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων	17
Παραγωγή βασικών φαρμακευτικών προϊόντων και φαρμακευτικών σκευασμάτων	2

²³ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (ΣΤΑΚΟΔ 2008) (Είναι ένα σχετικό στοιχείο καθώς μερικές εξ' αυτών μπορεί να δραστηριοποιούνται σε άλλη περιοχή και στο δήμο να διατηρούν μόνο την έδρα τους, κάτι το οποίο δεν γνωρίζει η ΕΛΣΤΑΤ ή το Επιμελητήριο).

Κατασκευή προϊόντων από ελαστικό (καουτσούκ) και πλαστικές ύλες	30
Παραγωγή άλλων μη μεταλλικών ορυκτών προϊόντων	37
Παραγωγή βασικών μετάλλων	49

ΒΙΟ.ΠΑ

Στην περιοχή το Γ.Π.Σ προβλέπει την ύπαρξη Βιοτεχνικού Πάρκου πέριξ της οδού Ομηρίδου Σκυλίτση, το οποίο σήμερα δεν είναι σαφώς οριοθετημένο και δεν είναι και οργανωμένο. Και σε αυτή την περίπτωση λειτουργούν βιοτεχνίες διάφορων τομέων, ενώ κάποιες είναι κλειστές. Οι άλλες δύο περιοχές είναι ο Άγιος Διονύσιος και η οδός Πειραιώς οι οποίες τελούν υπό ανάπλαση. Στις τρεις περιοχές κυριαρχεί η μεταποίηση και η επισκευή όπως μηχανουργεία, ηλεκτρολογεία, πλαστικά και άλλα. Βάσει του ΣΤΑΚΟΔ 2008 λειτουργούν οι εξής²⁴:

Πίνακας 4 Είδη βιοτεχνιών στο Δήμο Πειραιά (δευτερογενής τομέας)

Κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, με εξαίρεση τα μηχανήματα και τα είδη εξοπλισμού	294
Κατασκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών, ηλεκτρονικών και οπτικών προϊόντων	20
Κατασκευή ηλεκτρολογικού εξοπλισμού	39
Κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού π.δ.κ.α.	100
Κατασκευή μηχανοκίνητων οχημάτων, ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων	3
Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών	82
Κατασκευή επίπλων	104
Άλλες μεταποιητικές δραστηριότητες	69
Επισκευή και εγκατάσταση μηχανημάτων και εξοπλισμού	229

Οχλήσεις

Το μέσο επίπεδο οχλήσεων λογίζεται από μικρή έως μέση. Υπάρχουν όμως και βιομηχανίες μεγάλης οχλήσεως όπως αυτές που ασχολούνται με τα χημικά ή μεταλλικά προϊόντα ή τα καύσιμα.

²⁴ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (ΣΤΑΚΟΔ 2008) (Είναι ένα σχετικό στοιχείο καθώς μερικές εξ' αυτών μπορεί να δραστηριοποιούνται σε άλλη περιοχή και στο δήμο να διατηρούν μόνο την έδρα τους, κάτι το οποίο δεν γνωρίζει η ΕΛΣΤΑΤ ή το Επιμελητήριο).

ΓΕΩΡΓΙΑ, ΑΛΙΕΙΑ, ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ

Στον Δήμο Πειραιά δεν αναπτύσσονται η γεωργία και η κτηνοτροφία. Ανάλογες ζώνες εκτάσεων δεν προβλέπονται στο Γ.Π.Σ και ούτε υπάρχουν. Αντιθέτως αναπτύσσεται η αλιεία είτε αυτή είναι ερασιτεχνική είτε επαγγελματική. Για τον ακριβή αριθμό ερασιτεχνών αλιέων δεν έχουμε στοιχεία, αλλά γνωρίζουμε ότι υπάρχουν ναυτικοί όμιλοι όπου οι ερασιτέχνες αλιείς είναι εγγεγραμμένοι και διάφορες μαρίνες (Ζέα, Πασαλιμάνι, Ειρήνης και Φιλίας) τις οποίες χρησιμοποιούν. Οι επαγγελματίες αλιείς συγκεντρώνονται συνήθως στην Ιχθυόσκαλα Κερατσινίου. Με βάση στοιχεία του ΣΤΑΚΟΔ 2008 στο Δήμο Πειραιά συνολικά εδρεύουν:²⁵

Πίνακας 5 Είδη επιχειρήσεων πρωτογενούς τομέα στο Δήμο Πειραιά

Φυτική και ζωική παραγωγή, θήρα και συναφείς δραστηριότητες	14
Δασοκομία και υλοτομία	1
Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια	31

ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΟΜΕΣ

Εκπαίδευση²⁶

Στον Δήμο Πειραιά λειτουργούν τα παρακάτω εκπαιδευτικά ιδρύματα:

1. 54 Δημόσια Νηπιαγωγεία
2. 60 Δημόσια Δημοτικά από τα οποία ένα Πειραματικό (Ράλλειος)
3. 22 Δημόσια Γυμνάσια από τα οποία τα 3 είναι Πειραματικά και ένα Εσπερινό
4. 22 Δημόσια Λύκεια από τα οποία 1 εσπερινό και 3 πειραματικά (Η Ράλλειος που είναι από τα ελάχιστα σχολεία θηλέων της Ελλάδας, η Ιωνίδειος που είναι το δεύτερο σχολικό κτήριο που χτίστηκε στο νεότερο Πειραιά το 1845-47 με δωρεά του Κωνσταντίνου Ιωνίδη και βρισκόταν στο χώρο που στεγάζεται το σημερινό σχολείο «Ιωνίδειος σχολή» και το Ζάννειο)
5. 1 Ναυτικό Λύκειο
6. 1 Μουσικό Γυμνάσιο/Λύκειο

²⁵ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (ΣΤΑΚΟΔ 2008) (Είναι ένα σχετικό στοιχείο καθώς μερικές εξ' αυτών μπορεί να δραστηριοποιούνται σε άλλη περιοχή και στο δήμο να διατηρούν μόνο την έδρα τους, κάτι το οποίο δεν γνωρίζει η ΕΛΣΤΑΤ ή το Επιμελητήριο).

²⁶ Πηγή: <http://el.wikipedia.org>

7. 1 Αθλητικό Λύκειο
8. 2 ΕΕΕΕΚ
9. 7 ΕΠΑ.Λ από τα οποία 1 εσπερινό
10. 2 ΕΠΑ.Σ
11. 2 Πανεπιστημιακά Ιδρύματα, το Πανεπιστήμιο Πειραιώς και η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων



Εικόνα 17 Εξωτερική άποψη του Πανεπιστημίου Πειραιά (Πηγή: <http://www.neolaia.gr>)

Θρησκεία²⁷

Στην Ιερά Μητρόπολη Πειραιώς υπάγονται 30 Ενοριακοί Ναοί, που κατανέμονται σε 4 Αρχιερατικές Περιφέρειες, 11 Παρεκκλήσια και 1 Ναός Κοιμητηρίων. Πολιούχος είναι ο Άγιος Σπυρίδων και εορτάζει στις 12 Δεκεμβρίου. Επίσης στο Δήμο Πειραιά εδρεύουν και δύο ενορίες της Καθολικής Εκκλησίας.

²⁷ Πηγή: <http://el.wikipedia.org>



Εικόνα 18 Εξωτερική άποψη του Καθεδρικού Ναού Αγ. Τριάδος (Πηγή: <http://el.wikipedia.org>)

Άθληση²⁸

Στον Πειραιά εδρεύουν μερικά από τα μεγαλύτερα αθλητικά σωματεία της Ελλάδας όπως ο ΟΣΦΠ, ο Εθνικός Πειραιά, ο Ατρόμητος Πειραιά. Επίσης εδρεύουν και μεγάλοι ναυτικοί όμιλοι όπως ο Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος, ο Ναυτικός Όμιλος Ειρήνης και Φιλίας και άλλοι. Στην περιοχή υπάρχουν το ποδοσφαιρικό στάδιο Καραϊσκάκη, το Σ.Ε.Φ., ένα δημοτικό κολυμβητήριο και 22 γήπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ, βόλεϊ, τένις, γυμναστικής. Σίγουρα οι διέξοδοι των πολιτών προς τον αθλητισμό είναι αρκετοί, αλλά σε αρκετά γήπεδα χρειάζεται συντήρηση, ενώ ήδη αναφέρθηκε η περίπτωση Παπαδογιώργη για δημιουργία αθλητικών χώρων.

²⁸ Πηγή: www.pireasnet.gr

Πρόνοια²⁹

Η οικονομική κρίση επέφερε αρκετές καινοτομίες μία εξ αυτών το «Κοινωνικό Παντοπωλείο» με συνεργασία Δήμου - καταστημάτων, το οποίο παρέχει στους οικονομικά ασθενέστερους δωρεάν τρόφιμα. Ο Δήμος Πειραιά επίσης παρέχει δωρεάν φιλοξενία στις παιδικές κατασκηνώσεις σε παιδιά οικονομικά αδυνάτων δημοτών και κατοίκων του. Ακόμα μεριμνά οικονομικά σε περιπτώσεις εκτάκτων αναγκών όπως διακοπή ηλεκτροδότησης, εξώσεις και άλλες.

Στο Δήμο υπάρχουν το Γενικό Νοσοκομείο Τζάνειο και το Αντικαρκινικό Νοσοκομείο Μεταξά. Επίσης λειτουργεί ένα κέντρο ψυχικής υγείας, δύο κέντρα αποκατάστασης ναρκομανών του ΟΚΑΝΑ και 11 ΚΑΠΗ.

Η εικόνα της Πρόνοιας στο Δήμο είναι σε πολύ καλό επίπεδο καθώς πέραν της κρατικής βοήθειας, έχουν ενεργοποιηθεί τόσο οι πολίτες όσο και ο Δήμος. Ίσως η δημιουργία ενός ακόμα κεντρικού νοσοκομείου όχι μόνο για το Δήμο αλλά για όλη την περιφερειακή ενότητα Πειραιά, θα μπορούσε να βοηθήσει στην αποσυμφόρηση των άλλων νοσοκομείων. Παράδειγμα ανάλογο αποτελεί το Θριάσιο Νοσοκομείο το οποίο βοήθησε αρκετά την Δυτική Αττική.

Πολιτισμός

Μουσεία

Στον Δήμο Πειραιά σήμερα λειτουργούν αρκετά μουσεία αποδεικνύοντας και αυτά την μεγάλη ιστορία του Δήμου. Στο **Αρχαιολογικό μουσείο** εκτίθενται ευρήματα, κατά κύριο λόγο γλυπτά, που προέρχονται από τον Πειραιά και την περιοχή της Αττικής παραλίας. Τα εκθέματα είναι αντιπροσωπευτικά της ιστορίας, της ακμής και της παρακμής της αρχαίας πόλης, καθώς και της σύνθεσης του πληθυσμού της. Ακόμα το μοναδικό ελληνικό **Ναυτικό Μουσείο** στην μαρίνα Ζέας και το πλωτό μουσείο «**Θωρηκτό Αβέρωφ**» αποδεικνύουν τη σημασία του λιμανιού από τα αρχαία χρόνια και την ελληνική ναυτοσύνη. Υπάρχουν ακόμα το **μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων** εντός του σταθμού ΗΣΑΠ και το **μουσείο Ζωγραφικής και Σκηνογραφίας** εντός του Δημοτικού Θεάτρου.

²⁹ Πηγή: <http://www.okana.gr>, <http://www.yyka.gov.gr>, Ενημέρωση από Τμήμα Κοινωνικής Πρόνοιας και Αλληλεγγύης Δήμου Πειραιά



Εικόνα 19 Άποψη του πλωτού μουσείου Αβέρωφ (Πηγή: <http://el.wikipedia.org>)

Δημοτική Πινακοθήκη

Η Δημοτική Πινακοθήκη στην οδό Φίλωνος αποτελεί δείγμα πολιτισμού όχι μόνο γιατί φιλοξενεί 837 γνωστά έργα ζωγραφικής αλλά και γιατί στεγάζεται σε ένα από τα πιο όμορφα κτίρια του Πειραιά. Πλήθος εκθέσεων φιλοξενούνται κάθε χρόνο με διάφορες θεματολογίες.

Δημοτική Βιβλιοθήκη

Στον Δήμο Πειραιά λειτουργεί και δανειστική Βιβλιοθήκη όπου οι πολίτες έχουν πρόσβαση σε περίπου 20.000 τίτλους βιβλίων, σε αρχεία του αθηναϊκού και πειραιϊκού τύπου, σε πλήθος φωτογραφιών. Η Βιβλιοθήκη στεγάζεται στο Δημοτικό Θέατρο αλλά και στο δημαρχείο.

Θέατρα

Στην περιοχή δεσπόζει ένα από τα κορυφαία θεατρικά κτίρια του 19^{ου} αιώνα, το **Δημοτικό Θέατρο** το οποίο ανακαινίστηκε στο διάστημα 2008-2012. Πολλά ονόματα της ελληνικής ηθοποιίας έχουν περάσει από εκεί. Σήμερα η δημοτική αρχή σκέφτεται την επαναχρησιμοποίηση αυτού του κτιρίου – σήμα κατατεθέν - του Πειραιά, ως πολυχώρου πολιτισμού.

Το **Βεάκειο Δημοτικό Θέατρο** βρίσκεται σε μία από τις ωραιότερες θέσεις του Πειραιά, τον λόφο της Καστέλας (Προφήτη Ηλία) με υψόμετρο 86,59 μ. και θαυμάσια θέα προς τη θέα. Τους θερινούς μήνες το επίκεντρο μιας αξιόλογης καλλιτεχνικής κίνησης, με εμφανίσεις ελλήνων και ξένων θιάσων, φολκλορικών συγκροτημάτων διεθνούς φήμης, καθώς και συναυλίες γνωστών καλλιτεχνών. Ακόμα στο Πειραιά λειτουργούν το θέατρο Παλλάς (χειμερινό), το θέατρο Πειραιϊκού Συνδέσμου (χειμερινό), το Χριστιανικό θέατρο της Ζωής (επίσης χειμερινό), καθώς και άλλες θεατρικές σκηνές μεγάλων εκπαιδευτηρίων (Πλάτωνα, Γαλλικής Σχολής κ.λπ.) και κάποιων κινηματογράφων (π.χ. Αττικόν, Ολύμπιον κλπ.). Τέλος λειτουργεί υπό την αιγίδα του Δήμου και Θεατρικό Εργαστήρι.



Εικόνα 20 Εσωτερική άποψη του Βεάκειου Θεάτρου (Πηγή: <http://el.wikipedia.org>)

Ασφάλεια³⁰

Στον Πειραιά λειτουργούν 3 τμήματα ασφαλείας σε Καλλιπολη, Καμίνια και Δημοτικό Θέατρο και 5 τμήματα Δημοτικής Αστυνομίας σε κάθε δημοτικό διαμέρισμα. Επίσης υπάρχουν ένα τμήμα τροχαίας στα Καμίνια, ένα κεντρικό λιμεναρχείο, ένας πυροσβεστικός σταθμός και τουριστική αστυνομία στο λιμάνι.

Λοιπές Δομές³¹

Στην περιοχή λειτουργούν 5 Δ.Ο.Υ (Α', Γ', Δ', Πλοίων, Ανωγύμων Εταιριών), ένα Δικαστικό μέγαρο (Πταισματοδικείο, Ειρηνοδικείο, Πρωτοδικείο, Εφετείο) και μία Διεύθυνση Πολεοδομίας. Επίσης υπάρχουν 3 Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών και 14 προξενεία διάφορων χωρών.

³⁰ Πηγές: www.astynomia.gr, www.fireservice.gr, www.pireasnet.gr

³¹ Πηγή: el.wikipedia.org, www.pireasnet.gr

ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ-ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Η διοικητική διάρθρωση των Δήμων σε όλη την Ελλάδα συμβαδίζει με τον Ν.3852/2010 ΦΕΚ 87/7.6.2010 τεύχος Α΄ περί «Νέας Αρχιτεκτονικής της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης»

Οριοθέτηση³²

Οι παλιοί Καποδιστριακοί Δήμοι Κερατσινίου και Δραπετσώνας συνενώθηκαν βάσει του «Σχεδίου Καλλικράτης» στο νέο Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας με έδρα το Κερατσίνι. Ο δήμος αποτελείται από τις 5 συνοικίες Χαραυγή, Ευγένεια, Ταμπούρια, Αμφιάλη, Δραπετσώνα. Η έκταση του είναι 9,326 τ. χμ. και η γεωγραφική θέση του είναι νοτιοδυτικά της Αθήνας. Ο Δήμος συνορεύει δυτικά με το Δήμο Περάματος, βόρεια με το Δήμο Χαϊδαρίου, βορειοανατολικά με το Δήμο Νίκαιας – Αγ. Ι. Ρέντη, ανατολικά με το Δήμο Πειραιά και νότια - νοτιοδυτικά βρέχεται από τον Κόλπο της Δραπετσώνας.

³² Πηγή: <http://el.wikipedia.org>



Εικόνα 21 Χάρτης με τη γεωγραφική θέση του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας (Πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki/>)

Κτηματολόγιο³³

Η κτηματογράφηση της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου έχει περαιωθεί με το ΦΕΚ 606/9-5-2005 τεύχος Β' καθώς και το ΦΕΚ 934/11-6-2007 τεύχος Β' αντίστοιχα για κάθε περιοχή και εξυπηρετούνται από ένα κτηματολογικό γραφείο στον Πειραιά.

Γ.Π.Σ³⁴

Πριν την ενοποίηση των δύο Δήμων υπήρχαν δύο ξεχωριστά ΓΠΣ σε κάθε περιοχή. Αυτά θεσμοθετήθηκαν ως εξής: για το Κερατσίνι με το ΦΕΚ 206Δ/91 και για τη Δραπετσώνα με το ΦΕΚ 207Δ/91.

Μετά την ενοποίηση των δύο Δήμων το νέο ΓΠΣ που θα περιλαμβάνει όλο τον νέο Δήμο βρίσκεται υπό έγκριση. Στο παράρτημα παρατίθενται οι δύο χάρτες των ισχυόντων Γ.Π.Σ.

³³ Πηγή: <http://www.ktimatologio.gr>

³⁴ Πηγή: <http://www.organismosathinas.gr>

Ηλεκτρονικές Υπηρεσίες - G.I.S.

Στον Καποδιστριακό Δήμο Κερατσινίου υπήρχε ολοκληρωμένη μελέτη συστήματος GIS όμως με τα την ενοποίηση του με τον Δήμο Δραπετσώνας («Καλλικράτης») η μελέτη αυτή θα αναθεωρηθεί και επεκταθεί σε όλο τον νέο Δήμο.

Ο νέος Δήμος επίσης διαθέτει διαδικτυακή πύλη η οποία παρέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες στους πολίτες (ενημέρωση για τα νέα-δράσεις του Δήμου, χρήσιμα τηλέφωνα κλπ). Γενικά λοιπόν ως προς αυτό το τομέα ο δήμος βρίσκεται σε καλό στάδιο το οποίο βέβαια μπορεί να εξελιχθεί.

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ³⁵

Κερατσίνι

Ο πρώτος οικισμός του Δήμου κτίστηκε στην πλαγιά του λόφου του Αγίου Γεωργίου σε σημείο ευνοϊκό για απόκρουση ενδεχόμενων επιδρομών και με ορατότητα στη θάλασσα. Οι θεμελιώσεις δίπλα από τον Ναό του Αγίου Γεωργίου και τα διάφορα ευρήματα δίνουν ενδείξεις ότι ο πρώτος οικισμός στην περιοχή κατασκευάστηκε περί το 3000 π.Χ. Το όνομα της περιοχής ήταν Θυμαϊτάδα και γειτόνευε με τον πειραιϊκό συνοικισμό του Ηρακλέους. Ο οικισμός βρισκόταν πάνω στη σημερινή Λεωφόρο Δημοκρατίας, που ενώνει την Αθήνα, τον Πειραιά, το Κερατσίνι και το Πέραμα. Εικάζεται ότι εκεί ο Θησέας ναυπήγησε τα πλοία του, βάσει αναφοράς του Πλουτάρχου στους Βίους Παράλληλους. Η περιοχή εγκαταλείφθηκε προσωρινά όταν εγκαταστάθηκε εκεί ο Ξέρξης. Είναι άγνωστη η ιστορία του Δήμου κατά την Ρωμαϊκή και Βυζαντινή περίοδο. Τον 17ο αιώνα, στον λόφο Αγίου Γεωργίου χτίστηκε η πρώτη εκκλησία στο όνομα του Αγίου Νικολάου. Οι μοναχοί της μονής του Αγίου Σπυρίδωνα αποκαλούσαν την περιοχή από τον Άγιο Διονύσιο (παλαιά όρια) ως το λόφο του Αγίου Γεωργίου Αγρίμειον. Πάντως αυτή η ονομασία δεν επικράτησε. Η επίσημη ονομασία, τόσο σε οθωμανικά όσο και σε ελληνικά έγγραφα, ήταν Κερατσίνιον ή Τσερατσίνιον, με την δεύτερη να είναι επικρατέστερη. Η πρώτη επικράτησε στις νεοελληνικές περιόδους. Το όνομα Κερατσίνιον είναι σύνθετη λέξη από την Κερατιά που φύτρωνε εκεί και από το όνομα του ιδιοκτήτη όλης της περιοχής από τον Λόφο του Αγίου Γεωργίου ως τα Μανιάτικα και από τον σημερινό νεκροταφείο της Αναστάσεως ως την Δραπετσώνα που ονομάζονταν Γκίνης ή Γκύνης.

³⁵ Πηγή: <http://el.wikipedia.org>

Κατά την Ελληνική Επανάσταση εγκαταστάθηκε στο Κερατσίνι ο Γεώργιος Καραϊσκάκης, ο οποίος κατασκεύασε πρόχειρες οχυρώσεις (ταμπούρια), τα οποία υπήρχαν μέχρι πρόσφατα. Το 1827 η πόλη καταστράφηκε από τον Κιουταχή Πασά και παρέμεινε έρημη έως το 1830. Το 1836 άρχισαν να εγκαθίστανται ξανά κάτοικοι ενώ το 1840 η περιοχή (με όνομα πλέον Νέο χωριό Τσερατσινίου) υπάγονταν στον Δήμο Αθηναίων. Το 1870 έγινε αυτόνομη κοινότητα με όνομα Χωριό Κερατσινίου. Οι Πειραιώτες προς τιμήν του Καραϊσκάκη έχτισαν ένα ναό δίπλα στο εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου. Το 1879 ο χώρος ανακαινίσθηκε και μετατράπηκε σε μοναστήρι. Το 1963 ο ναός καταστράφηκε και στην θέση του χτίστηκε νέος ο οποίος ολοκληρώθηκε το 2000. Μετά την άφιξη των προσφύγων από τη Σμύρνη στις 18 Ιανουαρίου 1934 η περιοχή μετατράπηκε σε δήμο με την ονομασία Δήμος Ταμπουριών. Αργότερα μετονομάστηκε σε Δήμος Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου, ενώ από το 1936 έως το 1947 ο δήμος ονομάζονταν Δήμος Αμφιάλης με πρωτοβουλία του τότε δημάρχου, Κωνσταντίνου Φιλανδρου. Το 1947 καθιερώθηκε η σημερινή ονομασία, Δήμος Κερατσινίου.

Δραπετσώνα

Η Δραπετσώνα συνορεύει με το Κερατσίνι και τον Πειραιά. Αποτελείται από εκτάσεις με χαμηλό υψόμετρο, έχει έκταση περίπου 1,7 Km² και είναι ο μικρότερος σε έκταση Δήμος της Νομαρχίας Πειραιά. Χτισμένη στον όρμο της Δραπετσώνας, που στην αρχαιότητα είχε στρατηγική σημασία, προέρχεται από τον αρχαίο Δήμο 'Θυμαιτάδαι'. Υπάρχουν αναφορές για την ύπαρξη αρχαίου ναού στην περιοχή, καθώς και κάποιου οικισμού του οποίου οι κάτοικοι ασχολούνταν κυρίως με την αλιεία. Οι δύο λόφοι που την πλαισιώνουν, μείωναν την ένταση του αέρα και παράλληλα λειτουργούσαν σαν «παρατηρητήρια» για τυχόν επιθέσεις.

Γι αυτό και έπαιξε το δικό της ρόλο στη Ναυμαχία της Σαλαμίνας το 480 π. Χ. Παλαιότερες αναφορές κάνουν λόγο για την ύπαρξη ενός ναού, δείγμα παρουσίας μικρο-συνοικισμού, οι κάτοικοι του οποίου πιθανότατα ασχολούνταν με την αλιεία. Πάντως ο τόπος αυτός ήταν μια περιοχή γενικά έρημη, σχεδόν ακατοίκητη και με απόκρημνα μέρη, βραχώδη όλο τάφρους και ρεματιές. Η Δραπετσώνα πρωτοκατοικήθηκε περίπου το έτος 1830, μάλλον από νησιώτες. Μέχρι δε και το έτος 1950 ήταν υποβαθμισμένη και είχε πολλά προβλήματα κυρίως διαβίωσης. Η πρώτη εκκλησία, στα αρχικά όρια της κοντά στο λιμάνι, ήταν η εκκλησία του Αγ. Διονυσίου, που κατά μερικούς χτίστηκε το 1805. Το 1834 ένα μέρος της

περιοχής παραχωρήθηκε από την εκκλησία στο Δήμο Πειραιώς για να χρησιμεύσει σα νεκροταφείο, με τον όρο να ανακαινιστεί ο ναός. Μεταξύ του 1883-1887 αγοράστηκαν από το Δήμο Πειραιώς οικόπεδα στην Ευγένεια για να ιδρυθεί εκεί νέο νεκροταφείο, αυτό που υπάρχει σήμερα. Το καινούριο νεκροταφείο δημιουργήθηκε ανάμεσα στο 1892-1895 και άρχισε να χρησιμοποιείται από το 1904. Η οριστική μεταφορά στο νεκροταφείο της Αναστάσεως έγινε το 1909. Για την ιστορία του ονόματος της πόλης έχουν ασχοληθεί και γράψει σχετικά πολλοί γνωστοί Δραπετσωνίτες.

ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ

Καταγεγραμμένος³⁶

Με βάση την απογραφή του 2011, ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας έχει μόνιμο πληθυσμό 91.045 κατοίκους και μέση πυκνότητα πληθυσμού 9.762,49 κατοίκους ανά τ. χμ .

Διαχρονικές Μεταβολές³⁷

Γενικά οι μεγάλες μεταβολές πληθυσμού του Δήμου έγιναν μετά τη μικρασιατική καταστροφή με την εγκατάσταση των προσφύγων στην περιοχή. Τις τελευταίες δεκαετίες οι μεταβολές είναι μικρές.

Παρακάτω παρατίθενται τα πληθυσμιακά στοιχεία του Δήμου σύμφωνα με τις τρεις τελευταίες απογραφές της ΕΛ.ΣΤΑΤ. Για τα έτη 1991 και 2001 προστίθενται οι επιμέρους πληθυσμοί των παλιών Καποδιστριακών Δήμων.

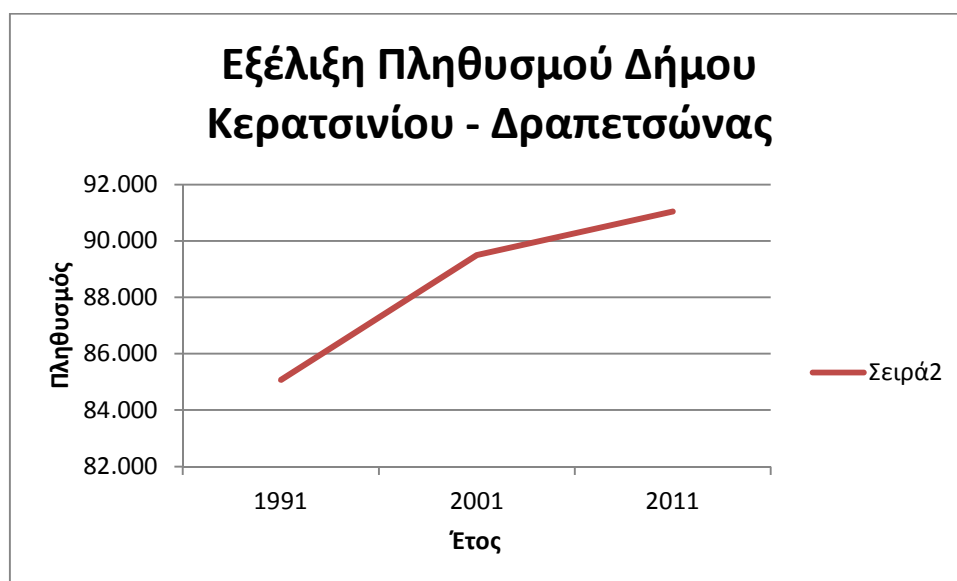
³⁶ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (Απογραφή Πληθυσμού 2011)

³⁷ Πηγή: Αρχείο ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 6 Μεταβολή Πληθυσμού Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας

ΕΤΟΣ	ΠΛΗΘΥ- ΣΜΟΣ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
		ΠΟΣΟΤΙ- ΚΗ	ΠΟΣΟ- ΣΤΙΑΙΑ
1991	85.076		
2001	89.501	+4.425	+4,94%
2011	91.045	+1.544	+1,70%

Τάσεις³⁸



Διάγραμμα 2 Εξέλιξη Πληθυσμού Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας

Υπάρχει μία μικρή αυξανόμενη τάση πληθυσμού η οποία τείνει να σταθεροποιηθεί. Αυτό είναι λογικό μια και τα οικοδομικά αποθέματα του Δήμου είναι ελάχιστα, όπως ισχύει και σε όμορους δήμους.

³⁸ Πηγή: Αρχείο ΕΛΣΤΑΤ

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Κυκλοφορία

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς³⁹

Ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας εξυπηρετείται από 16 γραμμές θερμικών λεωφορείων καθώς και από 2 γραμμές ηλεκτροκίνητων λεωφορείων. Επίσης εδώ συναντάται και η τοπική δημοτική συγκοινωνία η οποία στηρίζει τις μετακινήσεις των πολιτών εντός των γεωγραφικών ορίων του δήμου. Εξυπηρετεί κυρίως άτομα τρίτης ηλικίας, ευπαθείς κοινωνικές ομάδες αλλά και γενικά τους δημότες.

Στα μελλοντικά σχέδια επέκτασης του Τραμ, επίκειται να διασχίσει τον Δήμο μέσο σταθερής τροχιάς πράγμα που θα επιλύσει σημαντικό ποσοστό των προβλημάτων που θα αναλυθούν παρακάτω.

Μιας και οι οδικές συγκοινωνίες εξαρτώνται από αστάθμητους παράγοντες όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η παράνομη στάθμευση κ.λ.π. η εξυπηρέτηση του κοινού συχνά καθίσταται προβληματική. Αυτό συνεπάγεται καθυστέρηση στη μετακίνηση των επιβατών, οπότε αυτοί προτιμούν τα ιδιωτικά οχήματά τους επιφέροντας επιπλέον προβλήματα στο οδικό δίκτυο.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Έχοντας αναφέρει τα πλεονεκτήματα των μέσων σταθερής τροχιάς και έχοντας αναλύσει τα οφέλη που αποφέρουν σε περιοχές που διασχίζουν όπως ο γειτονικός Δήμος Πειραιά, η περιοχή πρέπει άμεσα να εξυπηρετηθεί από ένα μέσο σταθερής τροχιάς. Όσον αφορά τις οδικές συγκοινωνίες στις αρτηρίες που κινούνται πρέπει να υπάρχει καλύτερη αστυνόμευση και θεσμοθέτηση λεωφορειολωρίδων για την αντιμετώπιση μεγάλου μέρους των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν.

³⁹ Πηγή: www.oasa.gr

Οδικό Δίκτυο

Το οδικό δίκτυο του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας αποτελείται από λίγους κεντρικούς δρόμους διπλής κατεύθυνσης και πολλούς μικρούς δρόμους συνήθως μονόδρομους. Η δομή του δικτύου προκύπτει από τις αρχές του Ιπποδαμείου συστήματος. Οι βασικοί οδικοί άξονες που εξυπηρετούν το Δήμο είναι η Λεωφόρος Δημοκρατίας η οποία διασχίζει το Δήμο και συνδέει τον Πειραιά με το Πέραμα, οι Λ. Γρηγορίου Λαμπράκη και Λ. Σαλαμίνας (Πέτρου Ράλλη) οι οποίες συνδέουν τη περιοχή με το κέντρο της Αθήνας και μέρος της Λ. Σχιστού η οποία συνδέει το δήμο με την Ε.Ο Αθηνών - Κορίνθου. Επίσης υπάρχει η 25ης Μαρτίου η οποία διαπερνά κάθετα το Δήμο και ενώνει την Δραπετσώνα με το Κερατσίνι καθώς και ο κεντρικός παραλιακός άξονας (Περιφερειακός Δραπετσώνας) ο οποίος όμως πρέπει να αξιοποιηθεί περισσότερο μιας και μπορεί να εξυπηρετήσει και αποφορτίσει τις υπόλοιπες οδικές αρτηρίες. Παρατίθενται τα βασικότερα προβλήματα για το οδικό δίκτυο του δήμου.

Α) Κυκλοφοριακή συμφόρηση

Ένα κοινό στοιχείο με τους όμορους Δήμους είναι η έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση που συναντάται τις ώρες αιχμής στις κεντρικές αρτηρίες. Τα μεγαλύτερα προβλήματα αντιμετωπίζουν ο κόμβος Σχιστού και η λεωφόρος Δημοκρατίας. Στον κόμβο Σχιστού το πρόβλημα είναι πολύ έντονο κυρίως τις καθημερινές (από Δευτέρα μέχρι Παρασκευή) καθώς σε εκείνο το σημείο καταφθάνει τεράστιος όγκος βαρέων οχημάτων τα οποία διέρχονται από εκεί για να κατευθυνθούν προς το λιμάνι του Πειραιά και το Πέραμα, τις εθνικές οδούς αλλά και όλη την υπόλοιπη Αττική. Έτσι συναντώνται προβλήματα όπως μεγάλη συγκέντρωση ρύπων, κατανάλωση καυσίμων, μεγάλες καθυστερήσεις στο δίκτυο και κακή ψυχολογία των οδηγών (άρα μεγαλύτερη πιθανότητα ατυχημάτων). Αυτά ισχύουν και για τη λεωφόρο Δημοκρατίας τις πρώτες πρωινές ώρες όπου η πλειοψηφία των εργαζομένων για να κινηθεί από τον Πειραιά προς το Πέραμα ή το Σκαρμαγκά διέρχεται από μία μόνο οδική αρτηρία με συνέπεια τα παραπάνω.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1. **Υπογειοποίηση ή υπεργειοποίηση του κόμβου Σχιστού.** Το πρόβλημα αυτό θα λυθεί μόνο με κατάργηση της φωτεινής σήμανσης και τη δημιουργία υπέργειων, υπόγειων(ή και συνδυασμό αυτών) κόμβων για συνεχή ροή αυτοκινήτων. Βέβαια αυτή η λύση είναι χρονοβόρα και μεγάλου κόστους όμως λύνει μόνιμα το πρόβλημα.
2. **Ηλεκτρονική Ειδοποίηση.** Πιο άμεση και πρακτική λύση είναι ένα σύστημα ηλεκτρονικής ειδοποίησης που θα μπορούσε να υπάρχει κατά την είσοδο στο Δήμο, με την βοήθεια ηλεκτρονικής παρακολούθησης οδών-κόμβων καθώς και των σημείων ασύρματου διαδικτύου (hot spot). Με αυτό τον τρόπο θα μπορούσαν οι οδηγοί να ενημερώνονται άμεσα για την κυκλοφοριακή συμφόρηση των δρόμων καθώς και το πώς θα την παρακάμψουν.
3. **Ευαισθητοποίηση των πολιτών.** Σίγουρα η ευαισθητοποίηση των πολιτών είναι πάντα ένας παράγοντας καθοριστικός, όμως στο συγκεκριμένο δήμο λόγω της έλλειψης κάποιου μέσου σταθερής τροχιάς υπάρχουν ελαφρυντικά. Παρόλα αυτά εάν ελαττωθεί η χρήση των Ι.Χ. τότε και η εξυπηρέτηση των Μ.Μ.Μ. θα είναι πιο αποδοτική και θα διευκολύνει την ροή της κυκλοφορίας.
4. **Χρήση ποδηλάτου.** Αν και επικίνδυνη λόγω της έλλειψης υποδομών είναι μια σωστή κατεύθυνση για την αποσυμφόρηση του δικτύου.

Β) Παράνομη Στάθμευση

Στο Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας το πρόβλημα αυτό είναι πολύ έντονο. Οι στενοί στην πλειοψηφία τους δρόμοι σε συνδυασμό με την ακατάσχετη κατάληψη οδοστρωμάτων, πεζοδρομίων, ραμπών, απόρροια και της ελλιπούς αστυνόμευσης οδηγούν σε μεγάλα κυκλοφοριακά προβλήματα, παρακώληση των συγκοινωνιών και σπατάλης πολυτίμου χρόνου. Ακόμη και τα πλαστικά κολωνάκια που αποτρέπουν το παρκάρισμα στις γωνίες όπου διέρχονται τα λεωφορεία, οι οδηγοί όχι απλά τα αγνοούν αλλά τις περισσότερες φορές τα παρασέρνουν ή τα ξηλώνουν ολοκληρωτικά για να παρκάρουν.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1. **Επάρκεια αστυνόμευσης.** Η δημοτική αστυνομία και η τροχαία πρέπει να αυξήσουν τις περιπολίες και να γίνουν πιο αυστηρές στα θέματα τήρησης του ΚΟΚ.
2. **Αναθεώρηση της νοοτροπίας των πολιτών.** Και σε αυτή την περίπτωση του προβλήματος χρήζει μεγάλης σημασίας, οι πολίτες να χρησιμοποιούν τις δημόσιες συγκοινωνίες αντί των οχημάτων τους αλλά και αν δεν τον κάνουν τουλάχιστον να σέβονται τον Κ.Ο.Κ.
3. **Εφαρμογή της ελεγχόμενης στάθμευσης.** Ένα μέτρο που μπορεί να εφαρμοστεί και θα διευκολύνει στην επίλυση του προβλήματος είναι αυτό της δημιουργίας ζωνών ελεγχόμενης στάθμευσης.

Γ) Έλλειψη Φωτισμού

Ο ελλιπής φωτισμός είναι άλλο ένα από τα προβλήματα που απαντάται εδώ. Αυτό συμβαίνει γιατί είτε οι λάμπες έχουν καεί και δεν έχουν αντικατασταθεί, είτε έχουν καταστραφεί από βανδαλισμούς, είτε έχουν κιντρινίσει (θαμπώσει) από τη χρήση με αποτέλεσμα η φωτεινότητα τους να είναι ανεπαρκής. Ο κίνδυνος ατυχημάτων κλοπών κλπ. είναι πολύ μεγάλος με την έλλειψη φωτισμού και πρέπει η Πολιτεία να μεριμνεί για τη συντήρηση του. Το θετικό βήμα από το Δήμο είναι η ύπαρξη τηλεφώνου στο οποίο οι πολίτες μπορούν να κάνουν τέτοιας μορφής παράπονα και επισημάνσεις.

ΠΡΟΤΑΣΗ:

Προτείνεται η άμεση επισκευή, συντήρηση, και αντικατάσταση όπου χρειάζεται, των στύλων φωτισμού.

Δ) Κατασκευαστικές ιδιομορφίες

Από την επιτόπια έρευνα συναντήθηκαν πολλές κακοτεχνίες, όπως, λακούβες στην ασφαλτο, απότομες προεξοχές υπονόμων ή σχαρών και κακή τοποθέτηση ή παντελής έλλειψη σήμανσης. Επίσης υπάρχει σημαντική έλλειψη ραμπών για Α.Μ.Ε.Α. αλλά και ειδικής πλακόστρωσης για τους τυφλούς. Ακόμα ένα φαινόμενο είναι τα ανισοϋπή πεζοδρόμια (υπέρβαση ρυμοτομικής γραμμής) αποτέλεσμα αυθαίρετων κατασκευών δυσχεραίνοντας την διέλευση των πεζών.

ΠΡΟΤΑΣΗ:

Αν και υπάρχει η οικονομική ύφεση πρέπει να γίνουν οι πιο βασικές επισκευές τουλάχιστον στις κυριότερες οδικές αρτηρίες ώστε να αποφευχθούν ατυχήματα.

Επιτακτική είναι η δημιουργία υποδομών για τα ΑΜΕΑ όπως ράμπες, πλακόστρωση για τους τυφλούς, ηχητική σήμανση για τους κωφάλαλους στις διαβάσεις πεζών.

Για τα ιδιότυπα πεζοδρόμια που αναφέρθηκαν πρέπει να υπάρξουν κινήσεις για την κατεδάφισή και ομαλοποίησή τους όπου είναι εφικτό ή τουλάχιστον την τοποθέτηση κάγκελων για την αποφυγή της πτώσης των πεζών.



Εικόνα 22 Σε αυτή την εικόνα φαίνεται ένα δείγμα των προβλημάτων. Φθορά οδοστρώματος, κακοτεχνίες, ανισοϋψές πεζοδρόμιο από αυθαιρετη κατασκευή



Εικόνα 23 Κατάληψη πεζοδρομίου από ογκώδη αντικείμενα και κατασκευαστικές φθορές

Δίκτυο Πεζοδρόμων

Πεζόδρομοι

Ο Δήμος έχει ένα επαρκές δίκτυο πεζοδρόμων. Αυτό είναι θετικό από κάθε άποψη μιας και οι πεζόδρομοι είναι χώροι όπου συμβάλουν στην περιβαλλοντική, πολιτιστική και ανθρωποκεντρική ανάπτυξη των κυκλοφοριακά φορτισμένων αστικών περιοχών της πρωτεύουσας. Οι βασικότεροι πεζόδρομοι στο Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας είναι οι Μαρία Κιουρί, Ερμού, Θεοφράστου, Α.Μισούλη, Ρήγα Φεραίου, Αγίας Λαύρας, Πάφου αλλά υπάρχουν και αρκετοί μικρότεροι. Συναντήθηκε σε αυτούς αρκετό πράσινο όμως θα πρέπει να αυξηθεί και άλλο στο μέλλον. Επίσης ένα πρόβλημα που συναντάται σε αυτούς αλλά εντοπίζεται σε μικρό ποσοστό είναι η παράνομη στάθμευση.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1. **Ενοποίηση πεζοδρόμων.** Είναι ένα πολύ σημαντικό βήμα για την ανάπτυξη περισσότερων πολιτιστικών δραστηριοτήτων, τη δημιουργία περιπάτων, αλλά και την ανάδειξη των τοπικών εμπορικών κέντρων.

2. **Συντήρηση πεζοδρόμων.** Η τακτική συντήρηση αυτών είναι απαραίτητη.
3. **Πρόβλεψη δικτύων Ο.Κ.Ω.** Κατά την κατασκευή νέων πεζοδρόμων πρέπει να προβλέπεται πριν την τελική διαμόρφωση η διέλευση δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας.

Στο παράρτημα παρατίθεται ο νέος ρυμοτομικός χάρτης της περιοχής.

Αστικά Κενά

Χώροι Πρασίνου

Ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας έχει αρκετές πλατείες σημαντικότερες εκ των οποίων είναι η Πλατείες Βάρναλη, Εθνικής Αντιστάσεως, Λαού, Νίκης, Κύπρου, Μπελογιάννη, Ειρήνης καθώς και πολλές παιδικές χαρές. Σύμφωνα με το ΓΠΣ Κερατσινίου ο Δήμος σκοπεύει να μετατρέψει σε χώρο πρασίνου τον χώρο του Νεκροταφείου της Αναστάσεως.

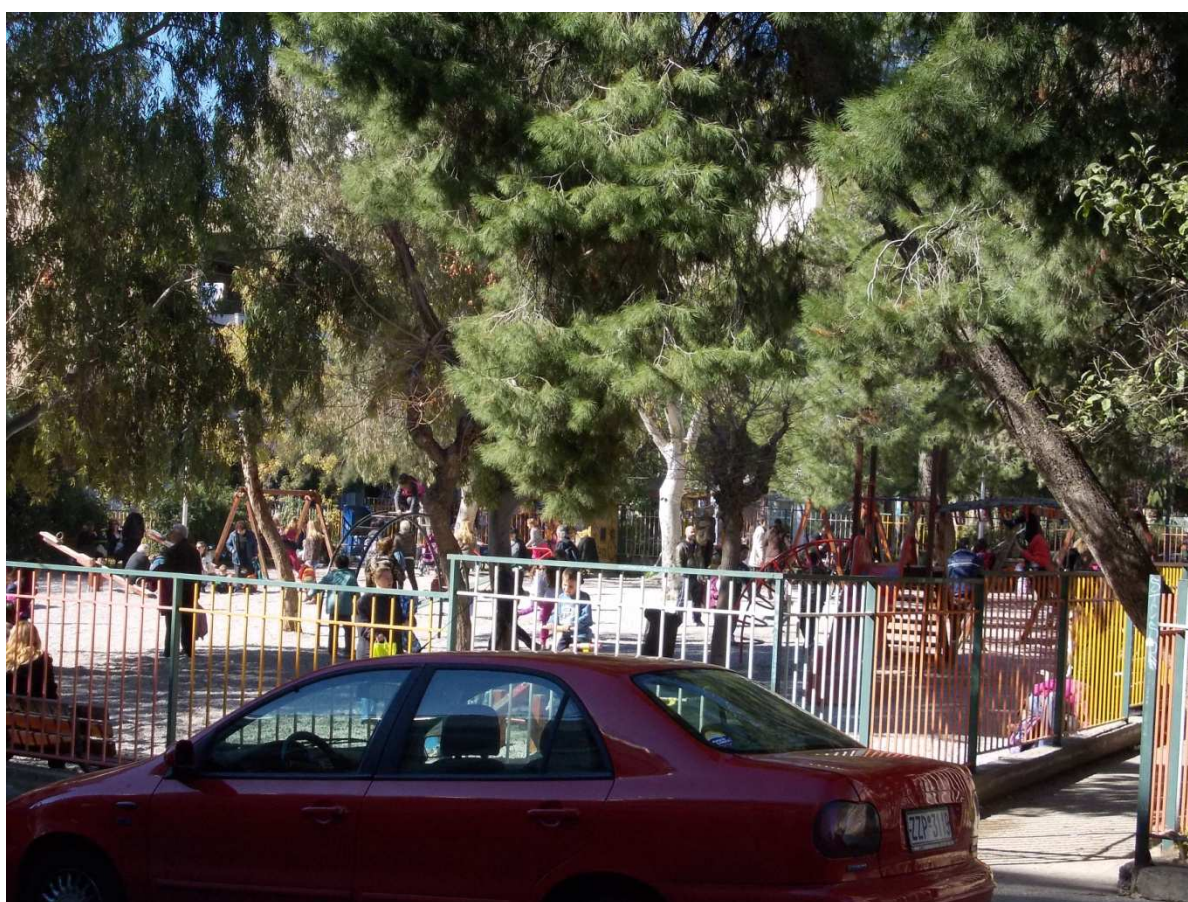
Το **Νεκροταφείο της Ανάστασης** πρόκειται για μία έκταση 90 στρεμμάτων που περικλείεται από τις οδούς Μουσών, Πλάτωνος, Πλαστήρα, 25ης Μαρτίου. Το νεκροταφείο βρίσκεται στο κέντρο της πόλης του Κερατσινίου, στερείται άδειας ίδρυσης και λειτουργίας και τη διοίκηση και διαχείρισή του ασκεί ο Δήμος Πειραιά. Σύμφωνα με το Νόμο (Π.Δ 1128/80 άρθρο 1) τα νεκροταφεία πρέπει να βρίσκονται 250 μέτρα τουλάχιστον από το άκρο του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως και 100 μέτρα από μεμονωμένες κατοικίες. Εμπόδια στην ανάπτυξη αυτού του χώρου αποτελούν η κείμενη νομοθεσία και οι οικογενειακοί τάφοι. Το μεν πρώτο αφορά πως απαιτούνται τουλάχιστον 20 χρόνια ανενεργούς ύπαρξης του νεκροταφείου για να γίνει εκταφή και το δεύτερο είναι πως η πλειοψηφία όσων έχουν οικογενειακούς τάφους δεν διατίθενται να σταματήσουν τη χρήση τους.

Το **Πάρκο «Ανδρέας Παπανδρέου»** (Σελεπίτσαρι) αποτελεί τον μοναδικό χώρο πρασίνου του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας. Βρίσκεται στο λόφο Σελεπίτσαρι, η έκτασή του καλύπτει 43 στρέμματα και περικλείεται από τις οδούς Φαρμακίδου, Μυστρά και Μαραθωνοδρόμων.⁴⁰

⁴⁰ Πηγή: www.attiko-prasino.gr

ΠΡΟΤΑΣΗ

Σύμφωνα με αυτοψία της υπηρεσίας υγειονομικού ελέγχου της Νομαρχίας Πειραιά στο νεκροταφείο της Αναστάσεως έχει διαπιστωθεί υπερκορεσμός και ανθυγιεινές συνθήκες που εγκυμονούν κινδύνους για τη δημόσια υγεία. Η βασική πρόταση ήταν η δημιουργία κοινού Νεκροταφείου στο Σχιστό όπου και υλοποιήθηκε από τις 28-2-1998 ενώ παράλληλα ήταν να γίνει χώρος πρασίνου. Δυστυχώς το δεύτερο σκέλος δεν έχει υλοποιηθεί αλλά η ανάγκη για ένα τέτοιο έργο στο Κερατσίνι είναι επιτακτική μιας και η έλλειψη πρασίνου και χώρων αναψυχής είναι εμφανής.



Εικόνα 24 Άποψη της πλατείας Βάρναλη, με έντονα στοιχεία πρασίνου αναψυχής



Εικόνα 25 Είσοδος του Νεκροταφείου της Αναστάσεως.

Αστική Δόμηση

Ζώνες Ανάπλασης

Στον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας ο μόνος χώρος ανάπλασης που φαίνεται στο ισχύον Γ.Π.Σ. για το Κερατσίνι είναι στο νότιο τμήμα του πάρκου «Ανδρέα Παπανδρέου» και προφανώς υποδηλώνει την προέκταση του ήδη υπάρχοντος.

Παρότι το Γ.Π.Σ δεν προβλέπει κάτι άλλο πρέπει να ειπωθεί ότι στο επενδυτικό πρόγραμμα του Ο.Λ.Π. υπάρχει μελέτη πολύπλευρης ανάπτυξης του λιμανιού σε εμπορικό, πολιτιστικό, περιβαλλοντικό και συγκοινωνιακό επίπεδο που επηρεάζει και αναδεικνύει άμεσα τον Δήμο και κυρίως το παραλιακό του μέτωπο. Επίσης σε επόμενη ενότητα θα αναλυθεί η αναγκαία ανάπλαση της περιοχής του πρώην εργοστασίου παρασκευής Λιπασμάτων η οποία έχει μείνει ανεκμετάλλευτη αλλά βρίσκεται σε εξαιρετικό σημείο για έργα ανάπλασης.

Ζώνες Ανάδειξης

Αρχαιολογικά Μνημεία⁴¹

Η **Ηετιώνεια (ή Ηετιωνεία) Πύλη** είναι ο μοναδικός αρχαιολογικούς χώρους του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας. Χρονολογείται τον 3ον π.Χ. αιώνα, και βρίσκεται επί του βραχώδους λόφου με την επωνυμία "Καστράκι" στα όρια του κεντρικού λιμένα Πειραιά και της Δραπετσώνας. Η Ηετιώνεια Πύλη ουσιαστικά αποτέλεσε ένα μεγάλο οχυρωματικό έργο της εποχής το οποίο ολοκληρώθηκε σε τέσσερις φάσεις. Λόγω της δυναμικής θέσης στην οποία είχε ανεγερθεί, η αμυντική αυτή κατασκευή δέσποζε στα βορειοδυτικά του αρχαίου λιμένα του Πειραιά.



Εικόνα 26 Άποψη της Ηετιώνειας Πύλης (Πηγή: <http://www.ancientgreece.gr>)

⁴¹ Πηγή: <http://el.wikipedia.org>

Νεότερα Ιστορικά Κτίρια

Στην περιοχή διακρίνονται δύο κατηγορίες νεώτερων ιστορικών κτιρίων. Τις προσφυγικές κατοικίες και τις εργατικές κατοικίες.

A) Προσφυγικές Κατοικίες

Κατά τη Μικρασιατική Καταστροφή ο Πειραιάς και οι γύρω περιοχές υποδέχτηκαν μεγάλο όγκο προσφύγων. Το Ταμείο Περίθαλψης, η Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων και το Υπουργείο Πρόνοιας παίρνουν την πρωτοβουλία και κατασκευάζουν ισόγεια, δώροφα η και πολυώροφα συγκροτήματα πολυκατοικιών με σκοπό να στεγάσουν τους ανθρώπους που κατεύθυναν. Τα σπίτια είναι λιτά και καλύπτουν τις απαραίτητες ανάγκες των ανθρώπων. Το κράτος επέλεξε αυτές τις περιοχές λόγω του χαμηλού κόστους απαλλοτρίωσης γης.

Στις μέρες μας πολλά προσφυγικά κτίρια υπάρχουν ακόμα διάσπαρτα στο Δήμο. Πολλά από αυτά που έχουν απομείνει έχουν εγκαταλειφθεί από τους ιδιοκτήτες τους οι οποίοι είτε απεβίωσαν είτε μετακινήθηκαν άλλες περιοχές διαμονής. Ιδιαίτερα με την ανοικοδόμηση τη δεκαετία από το 1995-2005 πολλά προσφυγικά κτίσματα κατεδαφίστηκαν και τη θέση τους πήραν πολυώροφες πολυκατοικίες.

Οι απόψεις για την διαχείριση των προσφυγικών δίστανται και η Πολιτεία δεν έχει σαφή θέση. Από τη μια τα σπίτια αυτά αποτελούν παραδοσιακό στοιχείο και από την άλλη έχουν παραμεληθεί πλην κάποιων εξαιρέσεων.

ΠΡΟΤΑΣΗ:

Όπως ειπώθηκε και για τον Πειραιά προτείνεται μια μέση λύση. Από τη μία πρέπει να διαφυλαχθεί η πολιτιστική κληρονομιά και να δοθούν κίνητρα και χρηματοδοτικά προγράμματα στους ιδιοκτήτες για την συντήρηση και ανακαίνιση των σπιτιών (ώστε να διατηρήσουν την πρότυπη αρχιτεκτονική τους μορφή) και από την άλλη πρέπει όσα είναι επικίνδυνα να κατεδαφιστούν και τη θέση τους να πάρουν σύγχρονα και ασφαλή κτίρια της αυτής ή παρόμοιας τυπολογίας.



Εικόνα 27 Χαρακτηριστικό παράδειγμα προσφυγικής κατοικίας της δεκαετίας του 1920 στο Κερατσίνι

Β) Εργατικές Κατοικίες

Οι εργατικές κατοικίες είναι ομάδες πολυώροφων πολυκατοικιών επαναλαμβανόμενης μορφής που σκοπεύουν στη μαζική στέγαση. Αυτές απαντώνται στην Δραπετσώνα εκατέρωθεν της οδού Εθνικής Αντιστάσεως και στην γύρω περιοχή. Κατασκευάστηκαν κατά την περίοδο της πρόσφατης δικτατορίας και κληροδοτήθηκαν για να στεγάσουν κυρίως πολύτεχνες οικογένειες. Σήμερα αυτές κατοικούνται στην πλειοψηφία τους από οικονομικούς μετανάστες. Τα κτίρια αυτά έχουν μεγάλη πυκνότητα, στενούς εσωτερικούς χώρους και μονότονη ομοιομορφία στις όψεις.



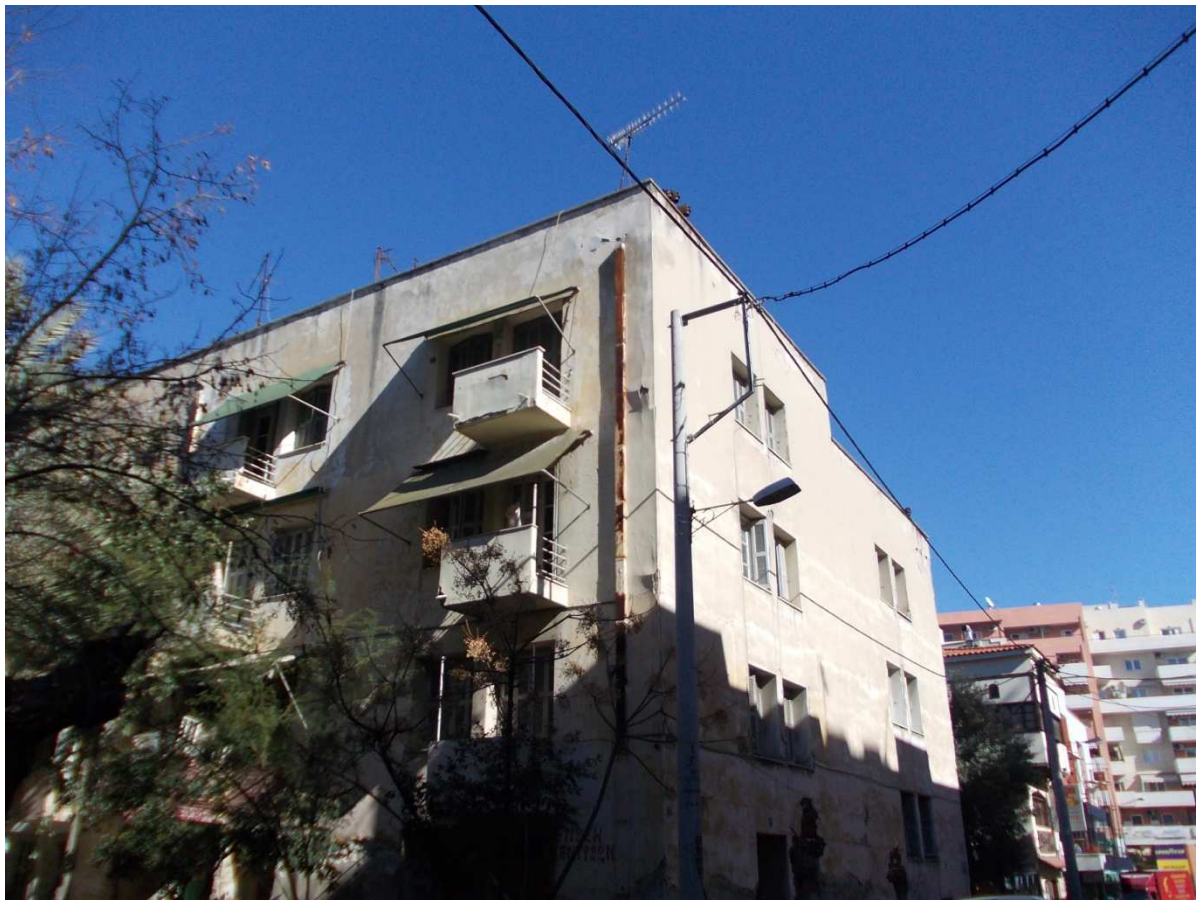
Εικόνα 28 Εξωτερική άποψη των εργατικών κατοικιών στο κέντρο της Δραπετσώνας δεκαετίας 1970

Διατηρητέα Κτίρια

Ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας έχει ελάχιστα διατηρητέα κτίρια και όλα βρίσκονται επί της οδού Σωκράτους. Σε αυτή τη περίπτωση επιβεβαιώνεται η άποψη ότι ενώ προστατεύονται νομικά για την διατήρησή τους, εν συνεχεία έχουν ενταχθεί στην κατηγορία των εγκαταλελειμμένων κτιρίων λόγω πλημμελούς συντήρησης από τους ιδιοκτήτες τους. Η αξιοποίησή τους καθυστερεί οπότε τα προβλήματα και οι κίνδυνοι γι' αυτά αλλά και τα όμορα κτίσματα πολλαπλασιάζονται συνεχώς (εστίες μικροβίων, στατική ανεπάρκεια με κίνδυνο κατάρρευσης, παράνομη κατάληψη, κακή αισθητική εικόνα της περιοχής).

ΠΡΟΤΑΣΗ

Η πρόταση αφορά την άμεση συντήρηση όλων αυτών των κτιρίων διότι αποτελούν πολιτιστική κληρονομιά της περιοχής αλλά ταυτόχρονα είναι και χώροι όπου μπορούν να αξιοποιηθούν και χρησιμοποιηθούν κάλλιστα. Έτσι το όφελος θα είναι πολλαπλό για τους κατοίκους και την αισθητική εικόνα της περιοχής.



Εικόνα 29 Άποψη ενός διατηρητέου - εγκαταλελειμμένου κτιρίου στο Κερατσίνι

Ζώνες Εξυγίανσης

Αυθαίρετη Δόμηση

Όπως προαναφέρθηκε και για τους όμορους Δήμους το πρόβλημα της αυθαίρετης δόμησης είναι δεδομένο για όλη την Ελλάδα. Οι παραβάσεις που συναντώνται στο Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας είναι παρόμοιες με αυτές που συναντώνται παντού. Δηλαδή εντοπίζεται κάλυψη ημιυπαιθρίων, υπέρβαση του συντελεστή δόμησης, παράνομη αλλαγή χρήσης γης, δόμηση εντός μη επιτρεπόμενων ζωνών κ.λ.π.

ΠΡΟΤΑΣΗ:

Η μη συμμόρφωση με τους πολεοδομικούς κανόνες πρέπει να τιμωρείται αλλά όχι μόνο με την επιβολή προστίμου. Διότι έτσι το πρόβλημα αναπαράγεται, καθώς βοηθά αυτούς που παρανομούν μέσω ενός μικρού προστίμου να καρπώνονται πολύ μεγαλύτερα οφέλη. Έτσι προτείνεται σε πρώτο στάδιο εάν είναι εφικτό δομοστατικά να γίνεται αναίρεση της

αυθαιρεσίας και αν δεν υπάρχουν επιλογές τότε να γίνεται νομιμοποίηση μέσω χρηματικής ανταμοιβής, όπως ορίζει ο Ν.4014/2011.

Εγκαταλελειμμένα Κτίρια

Στην περιοχή ένα από τα βασικότερα προβλήματα αποτελεί η μεγάλη παρουσία παλαιών οικημάτων – χώρων τα οποία έχουν εγκαταλειφθεί. Σε σχέση με τους όμορους δήμους έχει τις περισσότερες περιπτώσεις, παρόλα αυτά ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας σε αυτό τον τομέα μεριμνεί για την αποκατάστασή τους. Ειδικά η δημοτική αρχή με επιτόπια έρευνα καταγράφει τις τοποθεσίες των εγκαταλελειμμένων κτιρίων και εν συνεχεία έρχεται σε επαφή με τους ιδιοκτήτες τους ώστε να βρουν μια κοινή λύση για την αξιοποίηση τους. Μέχρι στιγμής έχουν καταγραφεί 33 εγκαταλελειμμένα κτίρια. Προφανώς και υπάρχουν δυσκολίες για την επίτευξη αυτής της δράσης και χρειάζεται συνεχή καταγραφή και παρακολούθηση, αλλά σίγουρα είναι η πλέον ενδεδειγμένη λύση.

Στο παράρτημα παρατίθεται η σχετική λίστα.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Με την παραπάνω δράση ο Δήμος θέλει να εξυγιάνει το οικιστικό δυναμικό απόθεμα των περιοχών και να συμμορφώσει την εικόνα των εγκαταλελειμμένων κτιρίων. Αν η δράση του Δήμου επιτύχει τότε σίγουρα θα μπορεί να αποτελέσει οδηγό και για τους υπόλοιπους. Επομένως είναι ένα θετικό στοιχείο για την περιοχή να συνεχίσει αυτή η δράση.



Εικόνα 30 Άποψη ενός εγκαταλελειμμένου κτίσματος στο Κερατσίνι



Εικόνα 31 Άποψη ενός εγκαταλελειμμένου κτίσματος στη Δραπετσώνα

Επαναχρησιμοποίηση Κτιρίων-Χώρων

Στο Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας ως επαναχρησιμοποιούμενοι χώροι λογίζονται: η περιοχή των «Λιπασμάτων» καθώς και οι χώροι και τα κτίρια τα οποία βρίσκονται στο τμήμα του λιμανιού όπου αντιστοιχεί στο Δήμο και συμπεριλαμβάνονται όλα στο αναπτυξιακό – επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΛΠ.

Η περίπτωση των «Λιπασμάτων»

Η περιοχή του παλαιού εργοστασίου παρασκευής Λιπασμάτων συνορεύει με το ανατολικό άκρο του λιμένα Πειραιά και, βόρεια με την Δραπετσώνα και ανατολικά-νότια βρέχεται από τον κόλπο της Δραπετσώνας. Η βιομηχανία φωσφορικών λιπασμάτων ξεκίνησε τη λειτουργία της το 1909. Το εργοστάσιο σταμάτησε οριστικά τη λειτουργία του το 2000 έπειτα από σχεδόν ένα αιώνα στο οποίο έφτασε από την μεγάλη ακμή στην παρακμή και το κλείσιμο. Ο χώρος του πλέον είναι αναξιοποίητος. Πολλές προτάσεις και ιδέες έχουν ειπωθεί για την περιοχή όμως καμία δεν έχει υλοποιηθεί ακόμα. Η συνολική έκταση του χώρου είναι περίπου 254 στρέμματα.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Τα «Λιπάσματα» είναι το μόνο αξιοποιήσιμο μέτωπο του Δήμου προς την θάλασσα γι' αυτό προτείνεται στη θέση εκείνη να δημιουργηθεί χώρος πρασίνου. Μία τέτοια μελέτη βιώσιμης ανάπλασης έχει ανάγκη η περιοχή αλλά και οι άνθρωποι που ζουν εκεί μιας και είναι γνωστό πως το θαλάσσιο μέτωπο έχει καταληφθεί στην πλειοψηφία του από βιομηχανίες. Αυτό θα αναβάθμιζε πολύ το βιοτικό επίπεδο της περιοχής και καλό θα ήταν πριν την οποιαδήποτε απόφαση αξιοποίησης, ως πρώτο κριτήριο να είναι οι κάτοικοι της περιοχής και οι ουσιαστικές ανάγκες τους.

Η περίπτωση των χώρων του ΟΛΠ

Μέσα στην ολοκληρωμένη πρόταση του ΟΛΠ υπάρχουν οι εξής επαναχρησιμοποιήσιμοι χώροι⁴²:

1. Αποθήκες Σιτηρών (Silo)
2. Πέτρινη «Αποθήκη»
3. Μικρή «Αποθήκη»
4. Κτίριο στο Καστράκι

⁴² Πηγή: Επενδυτικό Πρόγραμμα ΟΛΠ 2012-2016

Για την παραπάνω περιοχή που νοείται στο πρόγραμμα του ΟΛΠ ως «Πολιτιστική Ακτή Πειραιά» σχεδιάζεται η δημιουργία Μουσείου Εναλίων Αρχαιοτήτων, Μουσείου Μετανάστευσης, Αρχαιολογικού Μουσείου, Μουσείου του ΟΛΠ. Μέχρι σήμερα αν και έχουν γίνει οι αδειοδοτήσεις, δεν υπάρχει δυνατή χρηματοδότηση για να αρχίσουν τα έργα.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Το πρόγραμμα και οι μελέτες είναι σε αρκετά καλό επίπεδο, όμως χρειάζεται ρευστότητα για την επένδυση αυτή. Μέσω του νόμου περί ΣΔΙΤ, του ΠΔΕ ή του ΕΣΠΑ μπορούν να βρεθούν κονδύλια για αυτή την δράση που θα αναβαθμίσει αισθητά το παραλιακό μέτωπο της περιοχής.



Εικόνα 32 Άποψη του ανεκμετάλλετου μέχρι σήμερα χώρου των Λιπασμάτων

Ασύμβατες Χρήσεις

Οι κυριότερες ασύμβατες χρήσεις γης εντοπίζονται κυρίως στον αστικό ιστό του Δήμου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι και εδώ βιοτεχνίες μικρής και μεγάλης όχλησης να συνορεύουν με κατοικίες και σχολεία, πρατήρια υγρών καυσίμων που συνορεύουν με οικίες όπου είναι επικίνδυνη η ανάφλεξη και η έκρηξη.

Οι βιομηχανίες που εδρεύουν στην περιοχή και κυρίως στην νοτιοανατολική παραλιακή ζώνη του Δήμου βρίσκονται έξω από τον αστικό ιστό και δεν επιβαρύνουν ιδιαίτερα το αστικό περιβάλλον. Δεν παύουν όμως να καταλαμβάνουν ένα μεγάλο μέρος του παραλιακού μετώπου δυσχεραίνοντας την πρόσβαση των κατοίκων σε αυτό.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Βασική πρόταση είναι η απομάκρυνση των βιοτεχνιών και η εγκατάστασή τους σε περιοχές πρότυπα οργανωμένες όπως το ΒΙΠΑ ΣΧΙΣΤΟΥ οι οποίες προβλέπονται από ειδική χωροταξική μελέτη (ΒΙ.ΠΑ.-ΒΙΟ.ΠΑ). Σε περιπτώσεις που δεν είναι εφικτά τα ΒΙ.ΠΑ.-ΒΙΟ.ΠΑ., για κάποια από τα παραδείγματα που παρατέθηκαν πιο πάνω, είναι επιτακτική η λήψη των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας και ο επανασχεδιασμός της χωροταξίας τους.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Στο Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας η ευαισθητοποίηση απέναντι στο μείζον ζήτημα της διαφύλαξης του φυσικού περιβάλλοντος είναι μεγάλη. Χαρακτηριστικό αυτής της προσπάθειας είναι η λειτουργία του ΚΠΕ (Κέντρου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης) με τη βοήθεια του Υπουργείου Παιδείας που έχει αρχίσει να λειτουργεί από 1/9/2002. Βρίσκεται δυτικά του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά και εδρεύει στη Δραπετσώνα. Το προσωπικό του είναι εκπαιδευτικοί αποσπασμένοι από την Α/βαθμια και Β/θμια εκπαίδευση, οι οποίοι αναλαμβάνουν την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση μαθητών, εκπαιδευτικών, καθώς και κάθε ομάδας πολιτών. Σκοπός του ΚΠΕΔ είναι η ευαισθητοποίηση και η απόκτηση γνώσεων, εμπειριών, δεξιοτήτων και στάσεων, που οδηγούν στην αλλαγή της νοοτροπίας των πολιτών σχετικά με το περιβάλλον με βάση τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.

Επίσης στην περιοχή της Δραπετσώνας παρατηρήθηκε η ύπαρξη χώρου στάθμευσης ποδηλάτων. Σίγουρα η απουσία ποδηλατοδρόμων καθιστά ακόμα αδύνατη και επικίνδυνη τη χρήση ποδηλάτου μέσα στον αστικό ιστό αλλά είναι θετικό στοιχείο πως αυτός ο χώρος στάθμευσης προμηνύει ευοίωνες προοπτικές για την «πράσινη ανάπτυξη».



Εικόνα 33 Ολοκληρωμένο ηλεκτρονικό σύστημα στάθμευσης ποδηλάτων

Ατμόσφαιρα

Για τους δύο σταθμούς μέτρησης στην περιοχή είναι υπεύθυνη η ΔΕΗ και ειδικά η Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Παραγωγής. Παρατίθενται δύο πίνακες με ετήσιες τιμές για το NO_2 από το 2004 – 2011 και τις μηνιαίες τιμές για τα έτη 2010 και 2011⁴³. Το ετήσιο όριο για το συγκεκριμένο ρύπο είναι $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ και υπέρβαση αυτού υπήρξε λίγες φορές και όχι έντονα. Είναι κατανοητό λοιπόν ότι τα επίπεδα των αερίων ρύπων εξαρτώνται κυρίως από τα μετεωρολογικά φαινόμενα οπότε δεν υπάρχει σταθερότητα ως προς την μεταβολή τους. Λόγω του γεγονότος ότι δεν υπάρχουν μετρήσεις για όλους τους ρύπους δεν μπορεί να εξαχθεί ασφαλές συμπέρασμα, παρατηρείται όμως η ανάγκη εξυγίανσης του φαινομένου της ρύπανσης.

⁴³ Πηγή: Αρχείο της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος και Παραγωγής της ΔΕΗ

Πίνακας 7 Μέσες ετήσιες συγκεντρώσεις NO₂ (μgr/m³) για τα έτη 2004– 2011

ΜΕΣΕΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ NO ₂ (μgr/m ³)								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ	36	30	28	43	31	41	37	41
ΠΟΛ. Κ. Μ. ΜΕΡΚΟΥΡΗ	24	30	33	36	20	31	22	5

Πίνακας 8 Μέσες μηνιαίες συγκεντρώσεις NO₂ (μgr/m³) για τα έτη 2010 – 2011

ΜΕΣΕΣ ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ NO ₂ (μgr/m ³)				
	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ		ΠΟΛ. Κ. Μ. ΜΕΡΚΟΥΡΗ	
	2010	2011	2010	2011
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	44,5	51,4	30,3	12,7
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	37,5	48,8	38,3	10,1
ΜΑΡΤΙΟΣ	28,9	49,4	29,7	10,9
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	22,4	30,2	23,8	5,1
ΜΑΙΟΣ	43,4	37,8	30,8	4,8
ΙΟΥΝΙΟΣ	35,8	44,7	19,4	3,6
ΙΟΥΛΙΟΣ	25	39,6	15,9	3,5
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	31,6	29,3	12,7	2,5
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	38,7	43,9	9,5	2,3
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	39,8	34,3	10,1	2,1
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	49,4	42,5	30,6	2,3
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	47,8	35,3	13,8	2,2

Καθαριότητα ΧΑΔΑ-ΧΥΤΑ-ΧΥΤΕΑ

Ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας δεν διαθέτει κάποιου είδους χωματερή και εξυπηρετείται από τον ΧΥΤΑ των Άνω Λιοσίων. Σχετικά με την καθαριότητα από αυτοψίες διαπιστώθηκε ότι ο Δήμος βρίσκεται σε αρκετά καλή κατάσταση. Υπάρχουν παντού κάδοι και η υπηρεσία καθαρισμού κρατά τους δρόμους καθαρούς. Εδώ προβλήματα υφίστανται μόνο από κάποια εγκαταλελειμμένα κτίρια τα οποία είναι εστίες μόλυνσης και από δολιοφθορές σε κάδους (ως επί το πλείστο στους εύφλεκτους πλαστικούς κάδους ανακύκλωσης). Επίσης υπάρχουν περιπτώσεις ογκωδών αντικειμένων τα οποία χρήζουν άμεσης αποκομιδής από ειδικά συνεργεία.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι υπηρεσίες του Δήμου θα πρέπει να συντηρούν και αντικαθιστούν τους φθαρμένους κάδους με καινούριους για να μην υπάρχουν δυσλειτουργίες στην αποκομιδή. Επίσης χρειάζεται η ευαισθητοποίηση των πολιτών να ενημερώνουν την δημοτική αρχή, όταν πρόκειται να πετάξουν ογκώδη αντικείμενα ώστε αυτά να συλλέγονται από αυτήν

Αποχέτευση

Ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας σε συνεργασία με την ΕΥΔΑΠ έχει ολοκληρωμένο αποχετευτικό δίκτυο του οποίου η απόληξη συνδέεται μέσω των κεντρικών αγωγών με τη Ψυτάλλεια.

Ανακύκλωση

Η συκομιδή ανακυκλούμενων υλικών γίνεται καθημερινά στο Δήμο ο οποίος παρέχει στους πολίτες του ένα πλήρη μηχανισμό ενημέρωσης. Συναντώνται συχνά χρωματιστοί κάδοι διαφορετικού χρώματος ανάλογα με το υλικό που ανακυκλώνεται και οι πολίτες συμμετέχουν πρόθυμα σε αυτή τη δράση.

Α.Π.Ε.

Στο Δήμο ως Α.Π.Ε. απαντώνται μόνο κάποια φωτοβολταϊκά πάνελ τοποθετημένα με ιδιωτική πρωτοβουλία σε ταράτσες σπιτιών καθώς και η περίπτωση της Ψυτάλλειας η οποία αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο. Η εγκατάσταση συστημάτων Α.Π.Ε. σε μεγάλα αστικά κέντρα είναι δύσκολη κυρίως λόγω έλλειψης χώρων και υψηλού κόστους γης.

ΕΜΠΟΡΙΟ

Ζώνες ή Μέτωπα Εμπορικών Δραστηριοτήτων

Το Κερατσίνι και η Δραπετσώνα έχουν ένα σημαντικό αριθμό εμπορικών επιχειρήσεων τοπικής, εθνικής αλλά και παγκόσμιας εμβέλειας. Οι επιχειρήσεις καλύπτουν όλους τους τομείς παραγωγής και απασχολούν μεγάλο μέρος των κατοίκων. Ο Δήμος χωρίζεται στις παρακάτω ζώνες.

1^η Ζώνη: Εμπορικός Λιμένας. Ο εμπορικός λιμένας Ηρακλέους αποτελεί μέρος του ευρύτερου εμπορικού λιμένα Πειραιά. Εκεί απαντώνται περιπτώσεις διαμετακομιστικού εμπορίου και αποθηκείσεων. Οι εγκαταστάσεις των Μύλων Αγ. Γεωργίου, της ΑΓΕΤ Ηρακλής, της Ιχθυόσκαλας είναι μερικές από αυτές. Επίσης συναντώνται και οι δύο προβλήτες αποθήκευσης αυτοκινήτων (Car Terminals) τις οποίες ο ΟΛΠ θέλει να αναβαθμίσει με έργα προϋπολογισμού 15.000.000€⁴⁴.

2^η Ζώνη: Χονδρικό – Λιανικό Εμπόριο Συναντώνται σε όλο το Δήμο και κυρίως στο κέντρο του. Είναι γενικότερες υπηρεσίες τριτογενούς τομέα όπως εστίαση, τηλεπικοινωνίες, εκπαίδευση, κατασκευές, προσωπικές υπηρεσίες κ.α

Βάσει του ΣΤΑΚΟΔ 2008 στον Κερατσίνι και τη Δραπετσώνα εδρεύουν⁴⁵:

Πίνακας 9 Είδη τριτογενούς τομέα παραγωγής - εμπορίου στο Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας

Κατασκευές κτιρίων	155
Έργα πολιτικού μηχανικού	28
Εξειδικευμένες κατασκευαστικές δραστηριότητες	459
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο· επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	250
Χονδρικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	614
Λιανικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	1437
Χερσαίες μεταφορές και μεταφορές μέσω αγωγών	265

⁴⁴ Πηγή: Επενδυτικό Πρόγραμμα ΟΛΠ 2012-2016

⁴⁵ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (ΣΤΑΚΟΔ 2008) (Είναι ένα σχετικό στοιχείο καθώς μερικές εξ' αυτών μπορεί να δραστηριοποιούνται σε άλλη περιοχή και στο δήμο να διατηρούν μόνο την έδρα τους, κάτι το οποίο δεν γνωρίζει η ΕΛΣΤΑΤ ή το Επιμελητήριο).

Πλωτές μεταφορές	33
Αποθήκευση και υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες	161
Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	2
Καταλύματα	7
Δραστηριότητες υπηρεσιών εστίασης	378
Εκδοτικές δραστηριότητες	7
Παραγωγή κινηματογραφικών ταινιών, βίντεο και τηλεοπτικών προγραμμάτων, ηχογραφήσεις και μουσικές εκδόσεις	5
Δραστηριότητες προγραμματισμού και ραδιοτηλεοπτικών εκπομπών	3
Τηλεπικοινωνίες	17
Δραστηριότητες προγραμματισμού ηλεκτρονικών υπολογιστών, παροχής συμβουλών και συναφείς δραστηριότητες	43
Δραστηριότητες υπηρεσιών πληροφορίας	17
Δραστηριότητες χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, με εξαίρεση τις ασφαλιστικές δραστηριότητες και τα συνταξιοδοτικά ταμεία	1
Δραστηριότητες συναφείς προς τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και τις ασφαλιστικές δραστηριότητες	17
Διαχείριση ακίνητης περιουσίας	27
Νομικές και λογιστικές δραστηριότητες	126
Δραστηριότητες κεντρικών γραφείων· δραστηριότητες παροχής συμβουλών διαχείρισης	49
Αρχιτεκτονικές δραστηριότητες και δραστηριότητες μηχανικών τεχνικές δοκιμές και αναλύσεις	262
Επιστημονική έρευνα και ανάπτυξη	23
Διαφήμιση και έρευνα αγοράς	34
Άλλες επαγγελματικές, επιστημονικές και τεχνικές δραστηριότητες	59
Κτηνιατρικές δραστηριότητες	7
Δραστηριότητες ενοικίασης και εκμίσθωσης	57
Δραστηριότητες απασχόλησης	7
Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων, γραφείων οργανωμένων ταξιδιών και υπηρεσιών κρατήσεων και συναφείς δραστηριότητες	12
Δραστηριότητες παροχής προστασίας και έρευνας	7

Δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών σε κτίρια και εξωτερικούς χώρους	67
Διοικητικές δραστηριότητες γραφείου, γραμματειακή υποστήριξη και άλλες δραστηριότητες παροχής υποστήριξης προς τις επιχειρήσεις	37
Δημόσια διοίκηση και άμυνα· υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	1
Εκπαίδευση	46
Δραστηριότητες ανθρώπινης υγείας	5
Δραστηριότητες βοήθειας κατ' οίκον	4
Δραστηριότητες κοινωνικής μέριμνας χωρίς παροχή καταλύματος	10
Δημιουργικές δραστηριότητες, τέχνες και διασκέδαση	50
Δραστηριότητες βιβλιοθηκών, αρχειοφυλακείων, μουσείων και λοιπές πολιτιστικές δραστηριότητες	2
Τυχερά παιχνίδια και στοιχήματα	2
Αθλητικές δραστηριότητες και δραστηριότητες διασκέδασης και ψυχαγωγίας	16
Δραστηριότητες οργανώσεων	2
Εκτυπώσεις και αναπαραγωγή προεγγεγραμμένων μέσων	11
Επισκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών και ειδών ατομικής ή οικιακής χρήσης	88
Άλλες δραστηριότητες παροχής προσωπικών υπηρεσιών	213

Παραεμπόριο

Το παραεμπόριο είναι ένα πρόβλημα που εντοπίζεται πολύ συχνά σε όλα τα αστικά κέντρα συνεπώς και στον παρόντα Δήμο. Η οικονομική κρίση σε συνδυασμό με το μεγάλο ποσοστό παράνομων μεταναστών διογκώνουν ακόμη περισσότερο το φαινόμενο αυτό. Έτσι δημιουργούνται φαινόμενα αθέμιτου ανταγωνισμού, φοροδιαφυγής και δημιουργείται το αίσημα της υποβάθμισης της περιοχής.

ΠΡΟΑΤΣΗ

Η οργάνωση ελεγχόμενων εμπορικών ζωνών για αυτούς τους μικροπωλητές, οι αυστηρότερες ποινές στους παραβάτες αλλά και η ενημέρωση του κοινού για τους κίνδυνους του παραεμπορίου είναι απαραίτητες ενέργειες που θα βοηθήσουν στην εξυγίανση της αγοράς.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ⁴⁶

Η Βιομηχανία τον προηγούμενο αιώνα στο Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας ήταν πολύ ανεπτυγμένη και νευραλγικής σημασίας σε Εθνικό και Παγκόσμιο επίπεδο. Ως εκ τούτου η λιμενοβιομηχανική ζώνη αναπτύσσεται στη δυτική πλευρά της πόλης που μέχρι τότε ήταν αναξιοποίητη. Νέα βιομηχανικά κεφάλαια και επενδύσεις αρχίζουν να εισρέουν στην περιοχή. Τα Ναυπηγεία Βασιλειάδη (1898-1912), η Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων - τα "Λιπάσματα" (1909), που καθόρισαν το χαρακτήρα της περιοχής, ενώ ακολούθησε το Βυρσοδεψείο (ή Ταμπάκι - 1910), η Α.Γ.Ε.Τ. Ηρακλής (1911), το Γυψάδικο (1920), Μύλοι Αγίου Γεωργίου (1926), ο ΑΗΣ Αγίου Γεωργίου (1929). Επίσης στη περιοχή εγκαθίσταντο και τα εργοστάσιο ΝΑΦΘΑ και ΚΟΠΗ τα οποία απασχολούσαν χιλιάδες εργαζόμενους. Όλα τα παραπάνω βιομηχανικά συγκροτήματα σε συνδυασμό με τις δεξαμενές πετρελαίου που δημιουργήθηκαν αργότερα, αλλάζουν ριζικά την παραθαλάσσια ζώνη. Η έλευση των προσφύγων το 1922 βρίσκει όλο το θαλάσσιο μέτωπο κατειλημμένο από τις λιμενοβιομηχανικές εγκαταστάσεις. Αναγκαστικά λοιπόν οι Μικρασιάτες εγκαθίστανται πίσω από αυτό, τροφοδοτώντας το παράλληλα με εργατικά χέρια.

⁴⁶ <http://www.greekscapes.gr>



Χάρτης 5 Βιομηχανικές Εγκαταστάσεις του παραθαλάσσιου μετώπου Κερατσινίου (Πηγή: Google Earth)



Χάρτης 6 Βιομηχανικές Εγκαταστάσεις του παραθαλάσσιου μετώπου Δραπετσώνας (Πηγή: Google Earth)

ΒΙ.ΠΑ.

Στο Δήμο παρότι δεν υπάρχει οργανωμένο ΒΙ.ΠΑ., σύμφωνα με το ΓΠΣ, ως τέτοιο θεωρείται το παραθαλάσσιο μέτωπο του Δήμου.

Σύμφωνα με το ΣΤΑΚΟΔ 2008 εδρεύουν στο Κερατσίνι και την Δραπετσώνα οι κάτωθι βιομηχανίες⁴⁷:

Πίνακας 10 Είδη βιομηχανιών στο Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας (δευτερογενής τομέας)

Βιομηχανία τροφίμων	79
Ποτοποιία	2
Παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών υλών	14
Κατασκευή ειδών ένδυσης	46
Βιομηχανία δέρματος και δερμάτινων ειδών	16
Βιομηχανία ξύλου και κατασκευή προϊόντων από ξύλο και φελλό, εκτός από έπιπλα· κατασκευή ειδών καθαθοποιίας και σπαρτοπλεκτικής	38
Χαρτοποιία και κατασκευή χάρτινων προϊόντων	3
Παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων	2
Κατασκευή προϊόντων από ελαστικό (καουτσούκ) και πλαστικές ύλες	8
Παραγωγή άλλων μη μεταλλικών ορυκτών προϊόντων	37
Παραγωγή βασικών μετάλλων	2

Οι κυριότερες Βιομηχανίες που λειτουργούν στο Δήμο συσσωρεύονται στο παραλιακό μέτωπο και είναι οι εξής:

Α.Γ.Ε.Τ. Ηρακλής

Βιομηχανία παραγωγής ειδών τσιμέντου και σκυροδέματος. Σήμερα οι εγκαταστάσεις στο Κερατσίνι χρησιμοποιούνται μόνο για διαμετακομιστικό εμπόριο.

ΕΥΔΑΠ (Ακροκέραμος)

Απόληξη του Κ.Α.Α και άμεση σύνδεση με την νήσο Ψυτάλλεια για την επεξεργασία των λυμάτων.

⁴⁷ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (ΣΤΑΚΟΔ 2008) (Είναι ένα σχετικό στοιχείο καθώς μερικές εξ' αυτών μπορεί να δραστηριοποιούνται σε άλλη περιοχή και στο δήμο να διατηρούν μόνο την έδρα τους, κάτι το οποίο δεν γνωρίζει η ΕΛΣΤΑΤ ή το Επιμελητήριο).

Μύλοι Αγίου Γεωργίου

Παραγωγή τροφίμων από σιτηρά. Η κύρια χρήση των εγκαταστάσεων γίνεται για το διαμετακομιστικό εμπόριο.



Εικόνα 34 Άποψη του εργοστασίου "Μύλοι Αγ. Γεωργίου"

ΑΗΣ Αγίου Γεωργίου⁴⁸

Ο ΑΗΣ Αγ. Γεωργίου μετά τα Λιπάσματα αποτελεί την σημαντικότερη βιομηχανία μια και ασχολείται με την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.

Ιστορικά στοιχεία

Τον Σεπτέμβριο του 2012 συμπληρώθηκαν 83 χρόνια από την πρώτη λειτουργία του Ατμοηλεκτρικού Σταθμού Αγίου Γεωργίου (ΑΗΣ ΑΓ). Ο Σταθμός διαθέτει σήμερα σε λειτουργία δύο (2) Ατμοηλεκτρικές Μονάδες Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας συμβατικού κύκλου με καύση Φυσικού Αερίου (Φ.Α.), τη Μονάδα Νο 8 ισχύος 160 MW και τη Μονάδα Νο 9 ισχύος 200 MW.

⁴⁸ Πηγή: Ενημερωτικό αρχείο του ΑΗΣ Αγ. Γεωργίου που μας παρεδόθη ύστερα από αίτησή μας

Είναι ο ιστορικότερος και ο παλαιότερος εν λειτουργία Σταθμός Παραγωγής της Επιχείρησης και από το 1960 μέχρι και σήμερα (οπότε και εξαγοράσθηκε από τη ΔΕΗ από την τότε ιδιοκτήτρια ΗΕΑΠ), η ιστορία του κινείται παράλληλα με αυτή της ΔΕΗ, έχοντας συμβάλλει τα μέγιστα στην Εθνική Οικονομία.

Προοπτικές ΑΗΣ

Η έλλειψη επαρκούς εγκατεστημένης ισχύος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας την οποία αντιμετωπίζει σήμερα η χώρα για την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών της σε περιόδους κυρίως αιχμής και ζήτησης, η συγκέντρωση μεγάλου ποσοστού της κατανάλωσης στο Λεκανοπέδιο της Αττικής σε αντιδιαστολή με το γεγονός του ότι το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής ενέργειας γίνεται από τους λιγνιτικούς σταθμούς της ΔΕΗ στη Δυτική Μακεδονία και, η απελευθερωμένη αγορά παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, καθιστούν επίκαιρο το μεγάλο και ακλόνητο πλεονέκτημα της ΔΕΗ σε σχέση με τον ανταγωνισμό, το ότι διαθέτει άδεια για λειτουργία μονάδων παραγωγής ισχύος 360 MW εντός του οικιστικού ιστού της πόλης και εν προκειμένου στον ΑΗΣ Αγ. Γεωργίου.

Η ύπαρξη επαρκούς χώρου εντός του οικοπέδου του ΑΗΣΑΓ, δίνει τη δυνατότητα στη ΔΕΗ εύκολα και σύντομα να προβεί στην κατασκευή νέας Μονάδας Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας με το βέλτιστο βαθμό απόδοσης που είναι δυνατόν σήμερα να επιτευχθεί, δηλαδή στην κατασκευή Μονάδας Συνδυασμένου Κύκλου με Φυσικό Αέριο, με το φθηνότερο κόστος κατασκευής σε σχέση με την κατασκευή της σε οποιαδήποτε άλλη περιοχή, που θα λειτουργήσει με τους πλέον ευνοϊκούς τεχνοοικονομικούς όρους (βέλτιστη ειδική κατανάλωση, ελάχιστο διαφορικό κόστος, μηδαμινές απώλειες μεταφοράς, παροχή επικουρικών υπηρεσιών στήριξης του Συστήματος Μεταφοράς όπως μεταξύ των άλλων υποστήριξη της Τάσης με την παροχή επαρκούς Αέργου Ισχύος, κλπ).

ΑΗΣ και Περιβάλλον

1. Οι καυστήρες είναι τεχνολογίας εκπομπής χαμηλών NOx ενώ έχει εγκατασταθεί σύστημα on-line καταγραφής των αέριων ρύπων της Μονάδας.
2. Έχει τοποθετηθεί εξοπλισμός μείωσης της στάθμης του θορύβου στους FDF της Μονάδας 8 και για τον ίδιο λόγο έχει πραγματοποιηθεί μόνωση του αγωγού αερίου από το GRS προς τους λέβητες της Μονάδας 9.

3. Έχουν τοποθετηθεί αποσβεστήρες ήχου στα ασφαλιστικά και των δύο Μονάδων.
4. Για την αποκατάσταση τυχόν ανωμαλίας, σε περίπτωση ρύπανσης της θάλασσας από τον Σταθμό, έχει υπογραφεί σύμβαση με ειδικευμένη εταιρεία απορρύπανσης θάλασσας με υποχρέωση άμεσης επέμβασης και διάθεσης όλου του απαραίτητου εξοπλισμού.
5. Για τον ίδιο λόγο έχει τοποθετηθεί στην αυλή του Σταθμού δεξαμενή εξουδετέρωσης 140m³ όπου οδηγούνται τα νερά πριν απορριφθούν στη θάλασσα προς ρύθμιση του ΡΗ.
6. Υπάρχει εγκατεστημένο σύστημα διαχωρισμού για τα νερά που απορρίπτονται οι Μονάδες με στόχο τον καθαρισμό τους από λιπαντικά ή ορυκτέλαια τα οποία και συγκεντρώνονται σε δοχεία και κατόπιν εκποιοούνται σε εργοστάσια προς ανακύκλωσή τους.
7. Υπάρχουν ειδικοί κάδοι για την απομάκρυνση των σκουπιδιών, τα οποία απορρίπτονται κλεισμένα σε σακούλες
8. Τα βιολογικά λύματα κοινής χρήσης του σταθμού συγκεντρώνονται σε ειδικά διαμορφωμένη δεξαμενή, από όπου οδηγούνται με αντλίες στο δίκτυο αποχέτευσης της ΕΥΔΑΠ.
9. Για την άντληση των υπολειμμάτων πετρελαίου από το υπέδαφος που είχαν διαρρεύσει όταν ο Σταθμός χρησιμοποιούσε πετρέλαιο, υπάρχουν κατάλληλες γεωτρήσεις στην αυλή του Σταθμού.



Εικόνα 35 Άποψη της εισόδου του ΑΗΣ Αγ. Γεωργίου

ΒΙΟ.ΠΑ

Σύμφωνα με τα ισχύοντα ΓΠΣ δεν υπάρχουν οριοθετημένα ΒΙΟ.ΠΑ. στο Δήμο. Βιοτεχνίες όμως συναντάμε τόσο στο Κερατσίνι όσο και στη Δραπετσώνα, διάσπαρτες, σε όλη την έκτασή του.

Βάσει του ΣΤΑΚΟΔ 2008 λειτουργούν οι εξής⁴⁹:

Πίνακας 11 Είδη βιοτεχνιών στο Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας (δευτερογενής τομέας)

Κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, με εξαίρεση τα μηχανήματα και τα είδη εξοπλισμού	76
Κατασκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών, ηλεκτρονικών και οπτικών προϊόντων	2
Κατασκευή ηλεκτρολογικού εξοπλισμού	10
Κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού π.δ.κ.α.	100
Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών	27

⁴⁹ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (ΣΤΑΚΟΔ 2008) (Είναι ένα σχετικό στοιχείο καθώς μερικές εξ' αυτών μπορεί να δραστηριοποιούνται σε άλλη περιοχή και στο δήμο να διατηρούν μόνο την έδρα τους, κάτι το οποίο δεν γνωρίζει η ΕΛΣΤΑΤ ή το Επιμελητήριο).

Κατασκευή επίπλων	31
Άλλες μεταποιητικές δραστηριότητες	10
Επισκευή και εγκατάσταση μηχανημάτων και εξοπλισμού	109

Η περίπτωση των δεξαμενών Βασιλειάδη⁵⁰

Οι δεξαμενές Βασιλειάδη είναι ένα τρανό παράδειγμα βιοτεχνίας της περιοχής μια και ασχολούνται με την επισκευή των πλοίων. Αν και η ναυπηγοεπισκευή λαμβάνει χώρα κυρίως στο Πέραμα, εδώ υπάρχει η παλαιότερη υποδομή τέτοιου είδους στην ευρύτερη ζώνη του Πειραιά.

Αποτελούν την πρώτη μεγάλη λιμενική εγκατάσταση και ένα από τα σημαντικότερα έργα της εποχής (19^{ος} αιώνας) τα οποία και υπέδειξαν το δρόμο σε αρκετές ακόμα βιομηχανίες. Η κατασκευή τους έγινε το (1898-1912) και λειτουργούν ακόμη. Οι δεξαμενές κατασκευάστηκαν σε εκείνη τη νευραλγική θέση με σκοπό την επισκευή και συντήρηση των πλοίων που κατέφθαναν στο λιμάνι. Τη σημερινή εποχή οι δεξαμενές απασχολούν μικρό εργατικό δυναμικό και αντιμετωπίζουν πολλά οικονομικά προβλήματα με κίνδυνο να κλείσουν εντελώς. Εκτός από οικονομικά όμως παρουσιάζονται και βλάβες στην λειτουργία των δεξαμενών. Όπως διαπιστώθηκε από την αυτοψία, το θαλάσσιο φράγμα έχει διαρροή πράγμα που ελλοχεύει άμεσο κίνδυνο για τους εργαζομένους και χρήζει άμεσης επισκευής. Το θετικό είναι πως ο ΟΛΠ τις έχει συμπεριλάβει στο επενδυτικό του πρόγραμμα με σκοπό την διαφύλαξη και αξιοποίηση ενός σύγχρονου ιστορικού μνημείου.

⁵⁰ Τα στοιχεία αυτά παραχωρήθηκαν μέσω συνέντευξης από τους εργαζόμενους στις δεξαμενές



Εικόνα 36 Εμφανής βλάβη στο κινητό φράγμα της δεξαμενής με αποτέλεσμα την εισροή υδάτων



Εικόνα 37 Άποψη της μιας εκ' των δύο δεξαμενών (μικρή)

Οχλήσεις

Τα επίπεδα οχλήσεων στο Δήμο κυμαίνονται χαμηλά αφού οι βιομηχανική ζώνη βρίσκεται εκτός του αστικού ιστού. Το μόνο πρόβλημα στο Δήμο είναι οι κυκλοφοριακές αρτηρίες στις οποίες αναφερθήκαμε εκτενώς παραπάνω.

ΓΕΩΡΓΙΑ, ΑΛΙΕΙΑ, ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ

Στο Γ.Π.Σ. αλλά και από την επιτόπια έρευνα διαπιστώθηκε ότι δεν αναπτύσσονται γεωργία και κτηνοτροφία στο Δήμο. Όμως συναντάται έντονη αλιευτική δραστηριότητα. Με βάση στοιχεία του ΣΤΑΚΟΔ 2008 στο Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας συνολικά εδρεύουν⁵¹:

Πίνακας 12 Είδη επιχειρήσεων πρωτογενούς τομέα στο Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας

Φυτική και ζωική παραγωγή, θήρα και συναφείς δραστηριότητες	1
Δασοκομία και υλοτομία	2
Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια	22

Στο Κερατσίνι βρίσκεται το μεγαλύτερο κέντρο εμπορίας και διανομής αλιευμάτων στην Αττική η Ιχθυόσκαλα.

Η περίπτωση της Ιχθυόσκαλας Κερατσινίου⁵².

Η δημιουργία τέτοιων χώρων προέκυψε για να διασφαλιστεί καλύτερα η ανάπτυξη υγιούς ιχθυεμπορίου, η μείωση του κόστους της αλιευτικής παραγωγής, η καλή συντήρηση, διακίνηση και χονδρική διάθεση των αλιευμάτων κ.λπ., παράλληλα με τον έλεγχο αυτών, καθώς επίσης και ο συγκεκριμένος χώρος ελλιμενισμού των αλιευτικών σκαφών μεγάλης αλιευτικής περιοχής.

Ο τρόπος λειτουργίας τους ρυθμίστηκε με το Β.Δ. 939/65, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα, και που είναι περίπου ο αντίστοιχος των κεντρικών λαχαναγορών. Από την ιχθυόσκαλα καθημερινά γίνεται διακίνηση πολλών τόνων ψαριών και εξυπηρετούνται πολλοί Δήμοι.

⁵¹ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (ΣΤΑΚΟΔ 2008) (Είναι ένα σχετικό στοιχείο καθώς μερικές εξ' αυτών μπορεί να δραστηριοποιούνται σε άλλη περιοχή και στο δήμο να διατηρούν μόνο την έδρα τους, κάτι το οποίο δεν γνωρίζει η ΕΛΣΤΑΤ ή το Επιμελητήριο).

⁵² Πηγή: <http://www.okaa.gr>

Η Ιχθυόσκαλα καταλαμβάνει έκταση 17.652 τ.μ. και αποτελείται από συγκρότημα τριών κτιρίων συνολικής κάλυψης 5.606,94 τ.μ. που περιλαμβάνει:

- 1) Αίθουσα Δημοπρασίας αλιευμάτων
- 2) Τρεις Ψυκτικούς Θαλάμους Συντήρηση Νωπών Αλιευμάτων
- 3) Παγοποιητικό Συγκρότημα
- 4) Αποθήκη Ιχθυοκιβωτίων
- 5) Γραφεία Διοίκησης και Δημοσίων Υπηρεσιών
- 6) Κυλικείο
- 7) Συσκευαστήριο (υπό κατασκευή)

Το είδος των δραστηριοτήτων της είναι:

- 1) Παροχή Υπηρεσιών μέσω και εγκαταστάσεων για την προσκόμιση, δημοπράτηση και διακίνηση των αλιευμάτων
- 2) Η αποθήκευση αλιευμάτων σε ψυκτικούς θαλάμους
- 3) Η παραγωγή πάγου για τη συντήρηση των αλιευμάτων
- 4) Η αποθήκευση Αλιευμάτων Εφοδίων και Ιχθυοκιβωτίων

Το εργατικό δυναμικό της Ιχθυόσκαλας ανέρχεται σε 23 άτομα που καλύπτουν τις παρακάτω θέσεις:

Ενός Διευθυντού, ενός Επόπτη, ενός Προϊσταμένου Λογιστηρίου, τριών Λογιστών, ενός Ταμεία Λογιστή, δώδεκα Σημειωτών, ενός Πρακτικού Μηχανικού, ενός Ηλεκτροτεχνικού και δύο Εργατών Γενικών

Η Ιχθυόσκαλα διακινεί αλιεύματα περίπου 24.000.000 κιλών ετησίως.

Κατά την επίσκεψη στην Ιχθυόσκαλα, ο προϊστάμενος τόνισε το κυριότερο πολεοδομικό-χωροταξικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Ιχθυόσκαλα και αυτό είναι της έλλειψης χώρου λόγω του μεγάλου πλήθους φορτοεκφορτωτικών δραστηριοτήτων που έχει ως συνέπεια το συνωστισμό βαρέων οχημάτων. Πολλοί ιδιοκτήτες αφήνουν μόνιμα εντός της Ιχθυόσκαλας τα ψυγεία-φορτηγά μια και δεν υπάρχει ικανός αριθμός ψυγείων. Επίσης υπάρχει έλλειψη συστημάτων κλιματισμού στο δημοπρατήριο ενώ τα κτίρια παρουσιάζουν έντονες φθορές. Ο ΟΚΑΑ διεκδικεί από τον ΟΛΠ έναντι συμβολικής τιμής περισσότερες εκτάσεις για να εξυπηρετηθούν οι αυξημένες ανάγκες της Ιχθυόσκαλας χωρίς να υπάρξει οικονομική επιβάρυνση.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η πρόταση για αυτό το πρόβλημα δίνει λύση και βελτιώνει της παροχές υπηρεσιών γενικότερα για όλο το παράκτιο μέτωπο του λιμένα Ηρακλέους. Ο χώρος μπροστά από την είσοδο της Ιχθυόσκαλας είναι μία τεράστια έκταση ελεύθερη και ανοργάνωτη όπου εκεί συχνά βρίσκονται άναρχα παρκαρισμένα φορτηγά. Το συμπέρασμα είναι ότι αυτή είναι η μόνη θέση που μπορούν να κάνουν στάση, όμως είναι αρκετά επικίνδυνη λόγω της έλλειψης υποδομών.

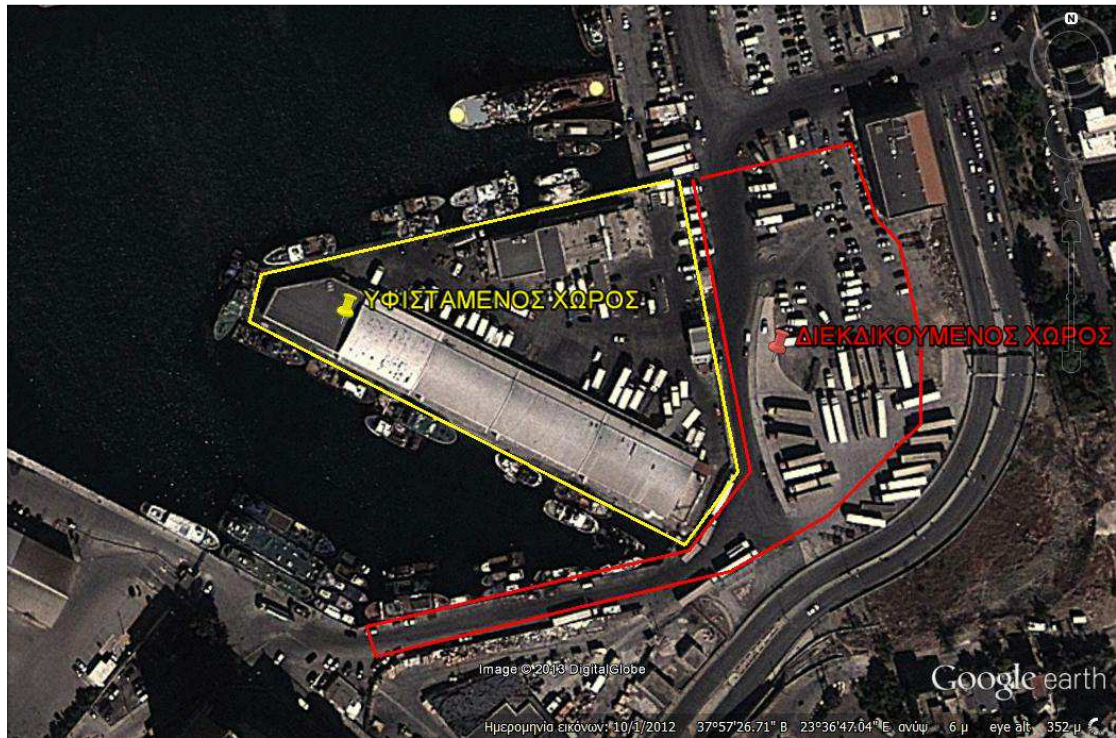
Έτσι λοιπόν προτείνεται στην περιοχή αυτή η δημιουργία ενός οργανωμένου και περιφραγμένου πολυχώρου για τους οδηγούς που θα παρέχει:

1. Ασφαλή στάση και στάθμευση αυτοκινήτων
2. Χώρο προσωρινής διαμονής των οδηγών, όπως μοτέλ
3. Χώρο αναψυκτηρίου

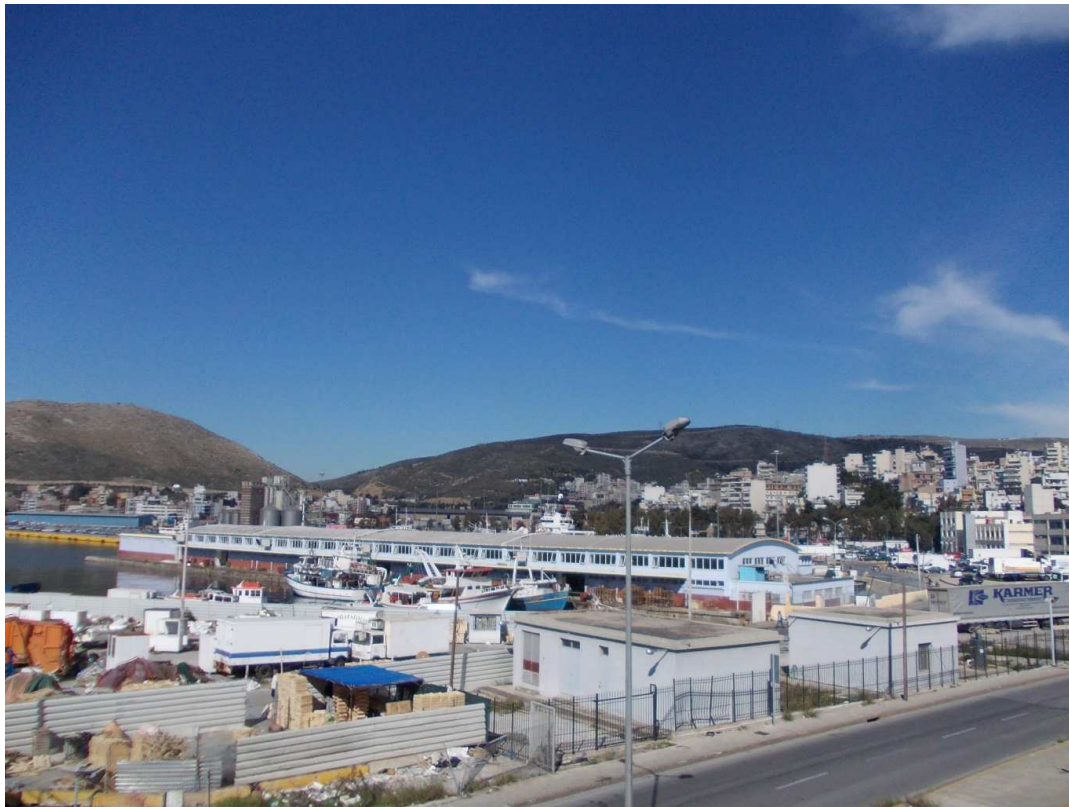
Τα οφέλη από μια τέτοια, όχι τόσο δαπανηρή διαμόρφωση, θα είναι πολλά μιας και:

1. Θα διευθετηθεί ο διασκορπισμένος ελεύθερος χώρος που δεν έχει σαφώς ορισθεί με συγκεκριμένες χρήσεις και οδεύσεις αυτή τη στιγμή.
2. Τα φορτηγά δε θα είναι άναρχα σταθμευμένα και έτσι θα δημιουργηθεί μεγαλύτερη ευχέρεια χώρου ειδικότερα για την ιχθυόσκαλα αλλά και γενικότερα για όλες τις επιχειρήσεις που εδρεύουν εκεί.
3. Οι οδηγοί θα μπορούν να ξεκουραστούν και να υλοποιήσουν τις βασικές τους ανάγκες αλλά παράλληλα θα νιώθουν και το αίσθημα της ασφάλειας για τα οχήματά τους επειδή ο χώρος πλέον θα φυλάσσεται και θα είναι περιφραγμένος.
4. Θα επέλθουν έσοδα από την εκμετάλλευση-ενοικίαση των επιχειρήσεων του πολυχώρου μιας και το πλήθος των αυτοκινήτων που καταφθάνουν εκεί καθημερινά είναι τεράστιο και συνεχές.

Επίσης η χωροταξική οργάνωση της Ιχθυόσκαλας με ανάπτυξη νέων κτιριακών υποδομών και νέου μηχανολογικού εξοπλισμού εξαρτάται από την επίλυση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος της περιοχής και την τελική συμφωνία μεταξύ ΟΚΑΑ και ΟΛΠ, που είναι αναγκαία.



Χάρτης 7 Εγκαταστάσεις Ιχθυόσκαλας (Πηγή: Google Earth)



Εικόνα 38 Πανοραμική εικόνα των εγκαταστάσεων της Ιχθυόσκαλας



Εικόνα 39 Παράνομη στάθμευση βαρέων οχημάτων περίξ του λιμένα Ηρακλέους λόγω έλλειψης κατάλληλων υποδομών

ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΟΜΕΣ⁵³

Εκπαίδευση

Στον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας λειτουργούν τα παρακάτω εκπαιδευτικά ιδρύματα:

1. 28 Δημόσια Νηπιαγωγεία εκ των οποίων 5 ολοήμερα
2. 29 Δημόσια Δημοτικά εκ των οποίων 11 ολοήμερα
3. 9 Δημόσια Γυμνάσια
4. 7 Δημόσια Λύκεια από τα οποία 1 Β΄ ευκαιρίας
5. 2 ΕΠΑ.Λ από τα οποία 2 εσπερινό
6. 1 ΣΕΚ

Θρησκεία

Στο Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας εδρεύουν 7 εκκλησίες και οι μεγαλύτερες εξ αυτών είναι ο Άγιος Γεώργιος, ο Άγιος Φανούριος, η Υπαπαντή, η Ανάληψη. Πολιούχος της πόλης είναι ο Άγιος Γεώργιος και εορτάζει στις 23 Απριλίου.



Εικόνα 40 Εξωτερική άποψη του Αγίου Φανουρίου

⁵³ Πηγές: Αρχείο Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας και ιστοσελίδα www.keratsini-drapetsona.gr

Άθληση

Ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας διαθέτει μια σειρά από αθλητικές εγκαταστάσεις στις οποίες πραγματοποιούνται αθλητικές δραστηριότητες για τους δημότες κάθε ηλικίας. Οι εγκαταστάσεις αυτές είναι οι εξής:

1. Κλειστό Γυμναστήριο Π. Νικολαΐδης
2. Δημοτικό Στάδιο Κερατσινίου (Πρώην Εθνικό)
3. Κλειστό Γυμναστήριο
4. Δημοτικό Κλειστό Κολυμβητήριο
5. Δημοτικό Στάδιο Κερατσινίου Π. Σαλπέας
6. Δημοτικό Γήπεδο Αγέτ Χαραυγής
7. Αθλητικό Πάρκο Πρέσσοφ
8. Δημοτικό Κλειστό Στάδιο Δραπετσώνας
9. Κλειστό Γυμναστήριο «Γ. Κασσιμάτης»
10. Δημοτικό Γυμναστήριο Δραπετσώνας «Γ. Βάζος»
11. Αθλητικό Κέντρο Δήμου Δραπετσώνας
12. Γήπεδο 5x5 Μίνι Ποδοσφαίρου
13. Ανοιχτό γήπεδο Μπάσκετ Χαραυγής
14. Ανοιχτό Γήπεδο Μπάσκετ Μπελογιάννη
15. Ανοιχτό Γήπεδο Μπάσκετ 25ης Μαρτίου
16. 2 Γήπεδα 5x5 Μίνι Ποδοσφαίρου Χαραυγής

Επίσης στο Δήμο δραστηριοποιούνται είκοσι επτά αθλητικά σωματεία σε διάφορα αθλήματα αλλά ως επί το πλείστον με το ποδόσφαιρο.

Πρόνοια

1. Η Οικονομική Κρίση δημιούργησε καινοτόμες δράσεις όπως:
 - Κοινωνικό Παντοπωλείο
2. -Κοινωνικό Φροντιστήριο
3. -Παιγνιοθήκη, για την οποία θα πούμε και λίγα λόγια παρακάτω:

Η Κοινωνική κρίση δημιούργησε δράσεις όπως:

1. -Λειτουργία επιτροπής εθελοντισμού για κοινωνικές δράσεις.

Παιγνιοθήκη

Το 1990, η Ελληνική Εταιρεία Παιγνιοθήκης, μία μη κερδοσκοπική εταιρεία με σκοπό την οργάνωση και τη λειτουργία κατάλληλα διαμορφωμένων χώρων για το παιχνίδι παιδιών, νέων και ατόμων με ειδικές ανάγκες, ιδρύει μία ακόμα παιγνιοθήκη στον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας. Πρόκειται για ένα δημιουργικό χώρο με μεγάλη ποικιλία παιχνιδιών που λειτουργεί στα πρότυπα μιας δανειστικής βιβλιοθήκης.

Παιδιά και νέοι με ειδικές ανάγκες έρχονται σε επικοινωνία με τα υπόλοιπα παιδιά της γειτονιάς, παίζουν και μαθαίνουν να σέβονται τις διαφορές. Εκτός από το παιχνίδι και τις κατασκευές, οι νέοι έχουν δημιουργήσει ομάδα ελληνικών παραδοσιακών χορών και ομάδα θεάτρου και έχουν συμμετάσχει σε πολλές εκδηλώσεις. Η παιγνιοθήκη του Δήμου λειτουργεί ως πρότυπη, συντηρείται από εθελοντές που παρακολουθούν επιμορφωτικά σεμινάρια και απασχολεί τριάντα παιδιά και ενήλικες από το Κερατσίνι και τη Δραπετσώνα. Τα παιδιά μεταφέρονται από τα σπίτια τους με πούλμαν της Κοινωνικής Μέριμνας. Ο χώρος λειτουργίας που διατίθεται από το Δήμο βρίσκεται στην οδό Περικλέους 41, στον 4ο όροφο. Οι μέρες που η παιγνιοθήκη λειτουργεί είναι τα απογεύματα της Δευτέρας, Τετάρτης και Πέμπτης και το πρωί του Σαββάτου.

Οι παραπάνω δράσεις είναι κυρίως βασισμένες σε συμπράξεις ΟΤΑ, Ιδιωτικής Πρωτοβουλίας και Εθελοντισμού.

Εδώ υπάρχουν επίσης ένα (1) Γενικό Νοσοκομείο το Τζάνειο, τρία (3) ΙΚΑ , εννέα (9) ΚΑΠΗ και ένα (1) Κέντρο Πρόνοιας & Κοινωνικών Υπηρεσιών και δεκαπέντε (15) Παιδικούς Σταθμούς .

Πολιτισμός

Μουσεία

Ελλάς Λίμπερτι (HELLAS LIBERTY)

Τα Liberty είναι πλοία τα οποία κατασκευάστηκαν και χρησιμοποιήθηκαν κατά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο. Με το πέρας του πολέμου όμως η ιδιότητά τους από πολεμική έγινε εμπορική-μεταφορική. Τα 100 πλοία τύπου LIBERTY που αγοράσθηκαν από την Ελλάδα μετά το τέλος του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου, υπήρξαν η απαρχή της ελληνικής ναυτιλιακής ιστορίας. Το πλοίο αυτό που αποτελεί ένα από τα τρία που σώζονται παγκοσμίως βρέθηκε εγκαταλελειμμένο και κατεστραμμένο σε ένα ποτάμι στις ΗΠΑ και ρυμουλκήθηκε στην Ελλάδα το 2008 με πρωτοστάτες τους κ.κ. Βασίλη Κωνσταντακόπουλο, Σπύρο Πολέμη, Παναγιώτη Τσάκο κ.α. για να επισκευαστεί και να πάρει την σημερινή εξαιρετική του μορφή. Από τα αμπάρια μέχρι την γέφυρα, το μηχανοστάσιο μέχρι το κατάστρωμα μπορεί ο επισκέπτης να περιηγηθεί και να δει πως ήταν η ζωή σε ένα τέτοιο πλοίο, να φανταστεί πόσο δύσκολα πέρασε η ζωή κάποιων ανθρώπων μέσα στη θάλασσα, ανθρώπων που κτίσανε την ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας.

Το πλοίο αυτό αποτελεί το μοναδικό μουσειακό στοιχείο του Δήμου και θα πρέπει να διαφυλαχθεί, συντηρηθεί και να αναδειχθεί περισσότερο μέσα από δράσεις όπως εκθέσεις ναυτιλιακής ιστορίας κλπ. Το πλοίο βρίσκεται στην Ακτή Βασιλειάδη, είναι καθημερινά ανοιχτό στο κοινό από τις 10 το πρωί μέχρι τις 5 το απόγευμα και η είσοδος είναι ελεύθερη.⁵⁴

Το πλοίο αυτό βρίσκεται στο επενδυτικό-αναπτυξιακό πρόγραμμα του ΟΛΠ και σε συνδυασμό με το παλιό κτίριο σιτηρών (SILO), τους παλιούς γεραμούς και την γενικότερη ανάπλαση του λιμανιού μπορεί να αποτελέσει πόλο έλξης και σημείο αναφοράς της περιοχής.



Εικόνα 41 Εξωτερική άποψη του πλωτού μουσείου "HELLAS LIBERTY"

⁵⁴ Οι πληροφορίες αντλήθηκαν από το αρχείο που υπάρχει εντός του πλοίου και ύστερα από συνέντευξη που παρεχώρησαν οι υπεύθυνοι φύλαξης του.

Δημοτική Βιβλιοθήκη

Η Δημοτική Βιβλιοθήκη Κερατσινίου- Δραπετσώνας, με έδρα της την Κεντρική Βιβλιοθήκη στην Αμφιάλη και τα δύο παραρτήματα σε Δραπετσώνα και Ευγένεια, διαθέτει μια μεγάλη σε εύρος συλλογή από βιβλία ποικίλων θεματικών που ικανοποιούν τις ανάγκες και των πιο απαιτητικών αναγνωστών. Με πλήθος δραστηριοτήτων, που εστιάζουν κυρίως στα παιδιά και τους εφήβους, η Δημοτική Βιβλιοθήκη Κερατσινίου- Δραπετσώνας αποτελεί πρότυπο εκπαιδευτικού ιδρύματος σε πανελλαδικό επίπεδο.

Θέατρα

Στο Δήμο βρίσκεται το Κατράκειο Θέατρο και εδρεύει στον παλιό λατομικό χώρο στο λόφο Σελεπίτσαρι στα διοικητικά όρια των Δήμων Νίκαιας και Κερατσινίου.

Πολιτιστικά Κέντρα

Ο Δήμος έχει τέσσερα (4) πολιτιστικά κέντρα, τα: «Αντώνης Σαμαράκης», «Μελίνα Μερκούρη», «Ευγένεια», και «Άγιος Μηνάς». Η ΔΗΚΕ-ΠΟΚ με γνώμονα πάντοτε την υψηλή αισθητική έχει καθιερώσει ένα σύνολο πολιτιστικών εκδηλώσεων, οι οποίες διεξάγονται σε ετήσια βάση και προσελκύουν μεγάλο αριθμό θεατών και έχουν καθιερωθεί ως θεσμοί όχι μόνο για το Κερατσίνι και τη Δραπετσώνα αλλά και για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Ανάμεσα σε αυτές σημαντική θέση κατέχουν οι Χριστουγεννιάτικες Παιδικές Εκδηλώσεις, το Καρναβάλι, το Φεστιβάλ Νεολαίας, ο Καλλιτεχνικός Σεπτέμβρης, και το Καλλιτεχνόραμα.

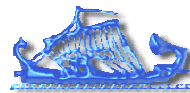
Ασφάλεια

Στο Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας υπάρχει ένα αστυνομικό τμήμα και δημοτική αστυνομία που εδρεύει σε δύο τμήματα. Επίσης υπάρχουν και δύο πυροσβεστικοί σταθμοί σε Κερατσίνι και Δραπετσώνα.

Είναι σημαντική η άρτια λειτουργία και παροχή υπηρεσιών ασφαλείας για την ασφάλεια των πολιτών από έκτακτες ανάγκες.

Λοιπές Δομές

Στην περιοχή λειτουργεί μια Δ.Ο.Υ, μια Διεύθυνση Πολεοδομίας και τρία (3) Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών.



ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Η διοικητική διάρθρωση των Δήμων σε όλη την Ελλάδα συμβαδίζει με τον Ν.3852/2010 ΦΕΚ 87/7.6.2010 τεύχος Α΄ περί «Νέας Αρχιτεκτονικής της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης»

Οριοθέτηση⁵⁵

Ο Δήμος Περάματος εντάσσεται στην Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς της Περιφέρειας Αττικής. Με το Πρόγραμμα Καλλικράτης παρέμεινε αμετάβλητος. Ο Δήμος έχει μόνο ένα δημοτικό διαμέρισμα και οι συνοικίες του είναι οι εξής τέσσερις: Πέραμα, Ικαριώτικα, Νεόκτιστα και Νέο Ικόνιο. Η γεωγραφική θέση του Δήμου διαμορφώνεται ως εξής: Βρίσκεται στο δυτικότερο άκρο της πολεοδομικής συγκρότησης της Αθήνας και απέχει 14,7 χλμ. από το κέντρο της πόλης, ενώ συνορεύει με τους δήμους Χαϊδαρίου (βόρεια) και Κερατσινίου - Δραπετσώνας (ανατολικά). Η νότια πλευρά του Περάματος βρέχεται από τα νερά του όρμου του Κερατσινίου, ενώ η δυτική του πλευρά συναντά τα νερά του όρμου της Ελευσίνας. Μορφολογικά είναι μια περιοχή χαρακτηριστικά βραχώδης. Μάλιστα, το έδαφος του παρουσιάζει κλίσεις που σε μερικά σημεία ξεπερνούν το 30%. Ο Δήμος αναπτύσσεται από την επιφάνεια της θάλασσας μέχρι το υψόμετρο των 266 μέτρων (κορυφή Αγίας Τριάδας), και συμπεριλαμβάνει μέρη και από τις δύο πλαγιές του όρους Αιγάλεω.

⁵⁵ Πηγή: <http://el.wikipedia.org>



Εικόνα 42 Χάρτης με τη γεωγραφική θέση του Δήμου Περάματος (Πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki/>)

Κτηματολόγιο⁵⁶

Ο Δήμος Περάματος έχει ενταχθεί στο Κτηματολόγιο και έχει θεσμοθετηθεί με το ΦΕΚ 1192/29.08.2005 τεύχος Β'. Σήμερα η κτηματογράφηση θεωρείται περαιωμένη, ενώ το γραφείο κτηματογράφησης της περιοχής εδρεύει στον Πειραιά.

Γ.Π.Σ⁵⁷

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Περάματος είναι θεσμοθετημένο με το ΦΕΚ 550/90 τεύχος Δ' και τροποποιημένο με το ΦΕΚ 498/93 τεύχος Δ'. Το Γ.Π.Σ αποτελεί την σημαντικότερη πρόταση για τον τρόπο οργάνωσης και ανάπτυξης της πόλης, οπότε αποτελεί ένα μέρος του ευρύτερου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αττικής.

Το 2009 ξεκίνησε η πρώτη φάση της μελέτης της δεύτερης τροποποίησης του Γ.Π.Σ του Δήμου με χρηματοδότηση του προγράμματος «ΘΗΣΕΑΣ».

⁵⁶ Πηγή: <http://www.ktimatologio.gr>

⁵⁷ Πηγή: <http://www.organismosathinas.gr>

Σήμερα λόγω του Σχεδίου Καλλικράτης και της προσωρινής παύσης του προγράμματος «ΘΗΣΕΑΣ», η μελέτη έχει σταματήσει επ' αόριστον.

Ο ισχύων χάρτης του Γ.Π.Σ παρατίθεται στο παράρτημα.

Ηλεκτρονικές Υπηρεσίες – G.I.S.

Ο Δήμος Περάματος αν και είχε αναπτύξει μία ηλεκτρονική ιστοσελίδα στο παρελθόν, αυτή τη στιγμή δεν λειτουργεί. Έχοντας αναφέρει τα πλεονεκτήματα της παροχής των ηλεκτρονικών υπηρεσιών από μέρους της δημοτικής αρχής, ο Δήμος πρέπει να επαναφέρει άμεσα την λειτουργία της ιστοσελίδας. Επίσης δεν έχει αναπτυχθεί ψηφιακός ρυμοτομικός χάρτης μέσω του προγράμματος GIS.

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ⁵⁸

Το Πέραμα υπήρξε μια περιοχή που αν και βρισκόταν πλησίον της Αθήνας και του Πειραιά δεν παρουσιάζει έντονα ιστορικά στοιχεία. Η ετυμολογία της λέξης προέρχεται από την λέξη «πέρασμα», δηλαδή πέρασμα προς διάφορες περιοχές κυρίως την Σαλαμίνα. Κατά την αρχαιότητα η περιοχή του Περάματος είχε την ονομασία Αμφιάλη. Σε μία από τις κορυφές του όρους Αιγάλεω που εντάσσονται στο Δήμο Περάματος, θεωρείται πως βρισκόταν η θέση από την οποία ο Πέρσης αυτοκράτορας Ξέρξης παρακολούθησε τη ναυμαχία της Σαλαμίνας (480π.Χ.). Η κορυφή αυτή αποκαλείται από τους κατοίκους του Περάματος «Θρόνος τού Ξέρξη».

Το σύγχρονο Πέραμα αποκτά τη μορφή μικρού οικισμού τη δεκαετία του 1920, όταν αρκετοί πρόσφυγες από την Κωνσταντινούπολη και τον Πόντο αναζητούν σε αυτή τη περιοχή την καινούργια τους ζωή. Το 1928 ιδρύονται τα πρώτα ναυπηγεία του Περάματος. Κάτι τέτοιο έχει ως αποτέλεσμα την άφιξη νέων κατοίκων, ως επί το πλείστον νησιωτών. Διοικητικά το Πέραμα μέχρι το 1964 ήταν Κοινότητα του Πειραιά, όπου τότε έγινε αυτόνομος Δήμος.

⁵⁸ Πηγή: <http://el.wikipedia.org>

ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ

Καταγεγραμμένος⁵⁹

Με βάση την απογραφή πληθυσμού του 2011, στο Δήμο Περάματος ο μόνιμος πληθυσμός ανέρχεται σε 25.389 άτομα και με μέση πυκνότητα πληθυσμού 1.723,74 άτομα ανά τ.χμ. Στατιστικά ο Δήμος Περάματος έχει τον μικρότερο πληθυσμό και πυκνότητα πληθυσμού σε σχέση με τους Δήμους της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιώς. Πρακτικά όμως η πραγματική πυκνότητα πληθυσμού είναι αρκετά μεγαλύτερη. Αυτό συμβαίνει διότι αφενός οι περισσότερες εκτάσεις του Δήμου νοούνται νομικά ως μη δομήσιμες, αφετέρου στο δομημένο περιβάλλον υπάρχουν υψηλοί συντελεστές δόμησης, άρα περισσότεροι κάτοικοι.

Διαχρονικές Μεταβολές⁶⁰

Στο Δήμο Περάματος υπήρξε καταγραφή πληθυσμού για πρώτη φορά το 1940. Και σε αυτή την περίπτωση υπάρχουν ενδιαφέρουσες μεταβολές στο πληθυσμό λόγω ιστορικών αιτιών ή διοικητικών μεταβολών. Στο παρακάτω πίνακα φαίνονται τα ανάλογα στοιχεία.

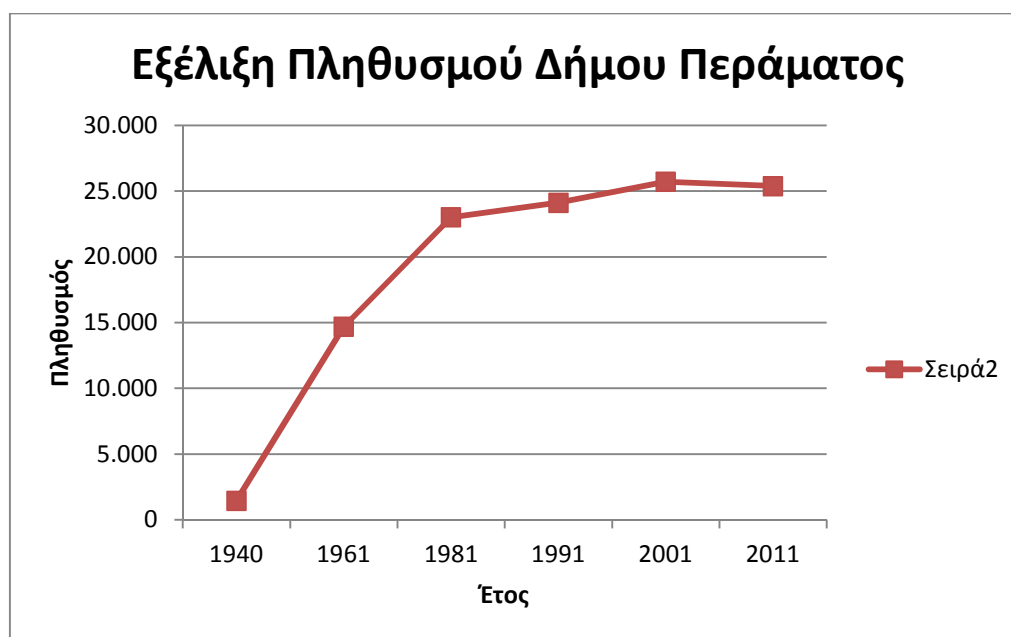
Πίνακας 13 Διαχρονικές Μεταβολές Πληθυσμού Δήμου Περάματος

Έτος	Πληθυσμός	Μεταβολή	
		Ποσοτική	Ποσοστιαία
1940	1.462	-	-
1961	14.694	+13.232	+905,1%
1981	23.012	+8.318	+56,61%
1991	24.119	+1.107	+4,811%
2001	25.720	+1.601	+6,638%
2011	25.389	-331	-1,287%

⁵⁹ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (Απογραφή Πληθυσμού 2011)

⁶⁰ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Τάσεις⁶¹



Διάγραμμα 3 Εξέλιξη Πληθυσμού Δήμου Περάματος

Στο Δήμο Περάματος η αύξηση του πληθυσμού ήταν ραγδαία στο δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα. Αιτία υπήρξε η εγκαθίδρυση των προσφύγων της μικρασιατικής καταστροφής, αλλά και η επέκταση του επισκευαστικού - εμπορικού λιμανιού του Πειραιά. Υπήρξε λοιπόν μια – σχεδόν αναλογική – αυξητική τάση, επειδή όμως η μορφολογία της περιοχής είναι ιδιαίτερη και τα οικοδομικά αποθέματα λίγα, η τάση του πληθυσμού σταθεροποιείται τα τελευταία 20 έτη.

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Κυκλοφορία

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς⁶²

Στο Δήμο Περάματος διέρχονται 7 γραμμές θερμικών λεωφορείων, οι οποίες συνδέουν τη περιοχή με Πειραιά, Ελευσίνα και κέντρο Αθήνας. Παλαιότερα υπήρχε το τραμ που συνέδεε Πέραμα – Πειραιά, το οποίο έπαυσε να λειτουργεί το 1977, ενώ σήμερα μέσο σταθερής τροχιάς δεν υπάρχει στην περιοχή. Υπάρχουν έντονες σκέψεις και αρκετές προτάσεις για την επέκταση κάποιου από τα υπάρχοντα μέσα σταθερής τροχιάς ή για την δημιουργία κάποιου νέου.

⁶¹ Πηγή: Αρχείο ΕΛΣΤΑΤ

⁶² Πηγή: <http://www.ametro.gr>, <http://www.oasa.gr>

Η επέκταση του τραμ από Πειραιά προς Κερατσίνι – Πέραμα, η δημιουργία της γραμμής Μετρό 6Α Πέραμα – Θησείο και τερματισμός στα Μελίτσια μέσω της γραμμής 6, η δημιουργία δικτύου Monorail είναι μερικές από αυτές που εντάσσονται στο σχεδιασμό του Ρ.Σ.Α. Παρόλα αυτά δεν υπάρχει κάποια νεότερη εξέλιξη.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Κατά γενική εικόνα το Πέραμα δεν έχει ισχυρή εξυπηρέτηση από τα Μ.Μ.Μ. Επειδή έχουν αναφερθεί τα πλεονεκτήματα των Μ.Μ.Μ ειδικά των σταθερών (γρήγορη μετακίνηση, ασφάλεια, εξυπηρέτηση μεγάλου αριθμού επιβατών, περιβαλλοντική ελάφρυνση κ.α) είναι επιτακτική η δημιουργία ενός μέσου σταθερής τροχιάς, όποιο και αν επιλεγεί. Η παρουσία του πορθμείου της Σαλαμίνας και των πολλών χώρων εργασίας στην περιοχή, εντείνουν την αναγκαιότητα λόγω της αυξημένης κίνησης των δημοτών, εργαζομένων και ταξιδιωτών. Άρα οι συνεργαζόμενοι φορείς ΥΠΕΚΑ, Υπ. Μεταφορών, ΟΑΣΑ και δημοτική αρχή θα πρέπει να εντείνουν τις προσπάθειές τους.

Οδικό Δίκτυο

Βασικός οδικός άξονας που αποτελεί την είσοδο για την περιοχή είναι η Λεωφόρος Δημοκρατίας. Η συγκεκριμένη οδός διακλαδώνεται σε δύο παράλληλα σκέλη λίγο μετά το Νέο Ικόνιο: Ο μονόδρομος δυο λωρίδων με κατεύθυνση το πορθμείο (Λεωφόρος Ειρήνης) και ο μονόδρομος δυο λωρίδων με κατεύθυνση τον Πειραιά (Λ. Δημοκρατίας). Αμφότεροι έχουν προσανατολισμό Δύσης - Ανατολής και είναι σχεδόν παράλληλοι στο θαλάσσιο μέτωπο. Επιπλέον οι κεντρικοί οδοί Αγίου Νικολάου, Φλέμινγκ, 25^{ης} Μαρτίου και Καραολή & Δημητρίου περικλείουν το κέντρο του Δήμου μαζί με την Λ. Δημοκρατίας, ενώ αυτό διατρέχεται από τις δευτερεύουσες οδούς Ηπείρου, Θράκης, 3^{ης} Σεπτεμβρίου κ.α. Γενικά στο κέντρο της πόλης οι δρόμοι ακολουθούν σχετικά το τύπο του Ιπποδαμείου συστήματος. Αντιθέτως όσο αυξάνεται το υψόμετρο (Ικαριώτικα, Νεόκτιστα), οι δρόμοι έχουν μορφή επηρεασμένη από την μορφή του όρους Αιγάλεω δηλαδή καμπυλοειδή και με μεγάλες κλίσεις. Τέλος υπάρχει οδικός άξονας που συνδέει το Νέο Ικόνιο (Σ.ΕΜΠΟ) με την Λεωφόρο Σχιστού, παρακάμπτοντας την μεγάλη διασταύρωση Λ. Δημοκρατίας – Γρ. Λαμπράκη. Κρίνοντας το δίκτυο εντοπίζονται τα εξής προβλήματα:

A) Κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Αυτή συμβαίνει κυρίως στη Λεωφόρο Δημοκρατίας και Λεωφόρο Ειρήνης ειδικά πλησίον του κέντρου. Αίτια αυτού του προβλήματος είναι:

1. Αποτελούν τον μοναδικό τρόπο πρόσβασης από/προς την Σαλαμίνα (πορθμείο). Αν και η Σαλαμίνα συνδέεται και με την Πάχη Μεγάρων λόγω της μεγάλης χιλιομετρικής διαφοράς, οι κάτοικοι της Σαλαμίνας περνούν συνήθως από το πορθμείο του Περάματος.
2. Αρκετές δραστηριότητες εμπορικές, βιοτεχνικές και αποθηκευτικές αναπτύσσονται κατά μήκος αυτών των οδών.
3. Οι Δημόσιες και άλλες υπηρεσίες που χρησιμοποιούν οι κάτοικοι αναπτύσσονται σε αυτές τις λεωφόρους.
4. Σαφής έλλειψη μέσων μαζικής μεταφοράς, ειδικά ενός δικτύου σταθερής τροχιάς.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Μια πρότασή είναι η κατασκευή ενός νέου περιφερειακού δρόμου περίξ της περιοχής του Περάματος που θα ξεκινά από το πορθμείο και θα καταλήγει στην λεωφόρο Σχιστού. Αν και χρειάζεται εξειδικευμένη μελέτη για να αποφευχθούν τυχόν οχλήσεις και βέβαια λόγω της δύσκολης εδαφικής μορφολογίας, αυτό είναι εφικτό. Αυτός ο άξονας θα αποκεντρώσει την κίνηση που οφείλεται στο πορθμείο και σε συνδυασμό με το δίκτυο Μ.Μ.Μ που προτάθηκε παραπάνω θα αντισταθμίσει αρκετά το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Β) Παρουσία βαρέων οχημάτων – Μικτή χρήση δικτύου. Για το λόγο ακριβώς ότι η Ν/Ζ, ο Σ.ΕΜΠΟ, οι αποθηκεύσεις των καυσίμων βρίσκονται στα όρια της αστικής ζώνης, αυτό έχει ως αντίκτυπο την έντονη χρήση του οδικού δικτύου από βαρέα οχήματα και μάλιστα αρκετά εξ' αυτών με επικίνδυνα υλικά. Επομένως η μικτή χρήση του δικτύου από τους κατοίκους Περάματος και Σαλαμίνας (πεζοί, Ι.Χ) και των βαρέων οχημάτων αυξάνει τις πιθανότητες σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αξιίζει να σημειωθεί ότι η κατάσταση έχει ελαφρυνθεί αρκετά με την παρουσία του οδικού άξονα Λ. Σχιστού – Σ.ΕΜΠΟ, μια και αρκετά βαρέα οχήματα περνούν από εκεί. Ενδεχομένως όμως η εφαρμογή συγκεκριμένου ωραρίου διέλευσης αυτών των οχημάτων εκτός ωρών αιχμής, είναι μια καλή λύση.

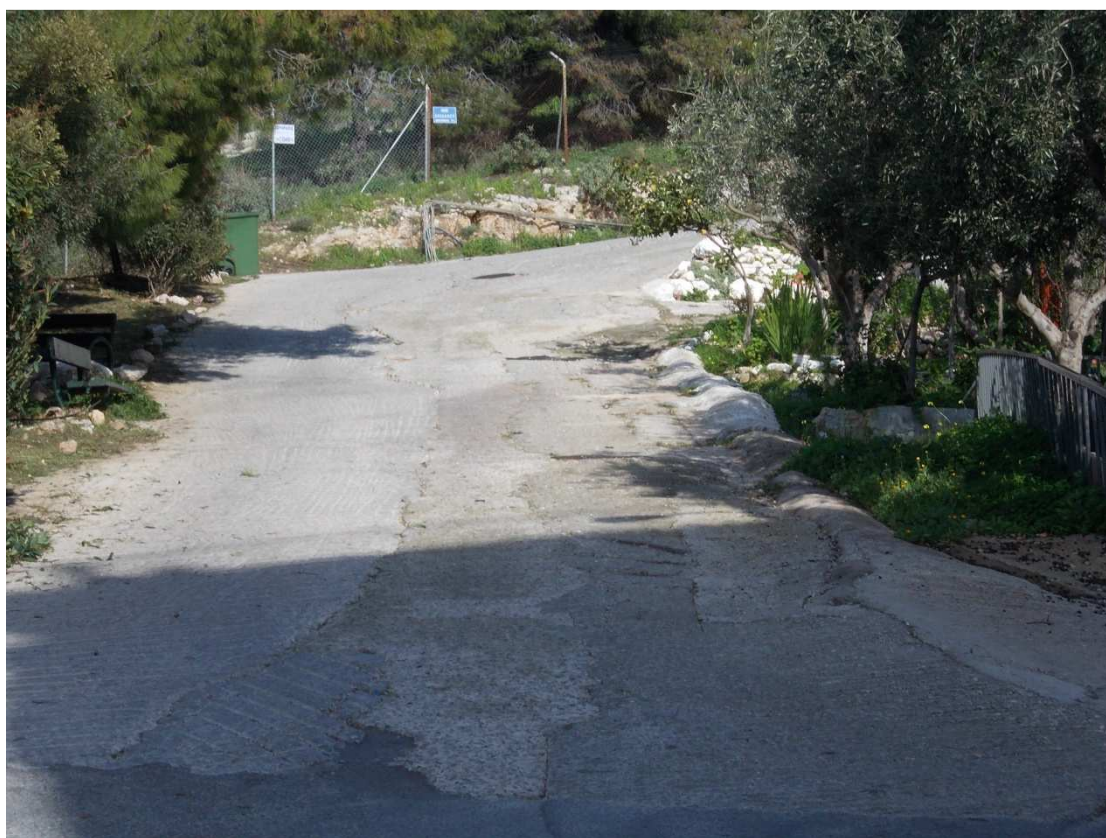


Εικόνα 43 Λεωφόρος Ειρήνης. Κυκλοφοριακή συμφόρηση, Βαρέα Οχήματα, Παράνομη στάθμευση.

Γ) Κατασκευαστικές Ιδιομορφίες. Στο τομέα αυτό η περιοχή παρουσιάζει δύο «πρόσωπα». Στην πρώτη περίπτωση το οδικό δίκτυο στο κέντρο της περιοχής έχει μια αποδεκτή μορφή. Το οδόστρωμα είναι συντηρημένο, υπάρχουν προστατευτικά κιγκλιδώματα για να μην μπορούν οι πεζοί να διασχίζουν ανεξέλεγκτα το οδόστρωμα, υπάρχουν ράμπες για την πρόσβαση των ΑΜΕΑ και αρκετές διαβάσεις πεζών. Στην δεύτερη περίπτωση περιφερειακά του κέντρου της περιοχής το σκηνικό αλλάζει άρδην. Παρατηρείται η παντελής απουσία διαβάσεων, πεζοδρομίων, κακοτεχνιών του οδοστρώματος στους οδικούς άξονες μεταξύ του κέντρου και του Ν. Ικονίου. Ακόμα στις συνοικίες του Άνω Περάματος το πρόβλημα είναι εντονότερο κυρίως λόγω της απουσίας συλλεκτών όμβριων υδάτων (περισσότερη φθορά), της δύσκολης μορφολογίας και γενικότερα της άναρχης – αυθαίρετης δόμησης που θα αναλυθεί παρακάτω.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1. Κατασκευή πεζοδρομίων σε όλους τους άξονες με ράμπες για τα ΑΜΕΑ και προστατευτικά κιγκλιδώματα. Επισκευή ειδικής πλακόστρωσης για τους τυφλούς.
2. Τοποθέτηση διαβάσεων πεζών με την εγκεκριμένη σηματοδότηση, προς αποφυγή ατυχημάτων.
3. Συχνή επιδιόρθωση του οδοστρώματος από το τμήμα οδοποιίας του Δήμου, το οποίο καταπονείται αρκετά.
4. Κατασκευή νέων αποχετευτικών φρεατίων – καναλιών για ελαχιστοποίηση των φθορών από τα όμβρια ύδατα.
5. Τοποθέτηση αντιολισθητικής πλακόστρωσης στις οδούς με μεγάλες κλίσεις.



Εικόνα 44 Κατασκευαστικές ανωμαλίες και ελλείψεις σε δρόμο στο Άνω Πέραμα. Ένα συχνό φαινόμενο σε αυτές τις συνοικίες.



Εικόνα 45 Λ. Δημοκρατίας λίγο έξω από το κέντρο του Δήμου. Σαφής έλλειψη υποδομών για την ασφαλή μετακίνηση των χρηστών.

Δ) Παράνομη στάθμευση. Η σαφής έλλειψη οριοθετημένων χώρων στάθμευσης που υπάρχει βέβαια και σε άλλες περιοχές, προκαλεί την παράνομη στάθμευση. Αυτή μειώνει τη ροή των οδικών αξόνων, αυξάνει τις χαμένες ανθρωποώρες, εντείνει την περιβαλλοντική ρύπανση. Συναντήθηκαν περιπτώσεις τέτοιου είδους σε όλη την περιοχή και ειδικά στο κέντρο του Δήμου.

ΠΡΟΤΑΣΗ:

Η πρόταση για το Πέραμα παραμένει η ίδια. Δημιουργία ελεγχόμενης στάθμευσης με συμβολικό αντίτιμο και ανώτατο χρονικό όριο. Έχοντας αναλύσει παραπάνω τα πλεονεκτήματα της, η κατάσταση θα εξυγιανθεί αρκετά μια και ήδη εφαρμόζεται σε περιοχές της Αττικής επιτυχώς. Εν συνεχεία η Δημοτική Αστυνομία θα διευκολυνθεί αρκετά στο έργο της, για την αντιμετώπιση του φαινομένου.

Ε) Έλλειψη Φωτισμού. Ο Δήμος Περάματος αντιμετωπίζει το πρόβλημα της ελλείψεως φωτισμού, κατά τις νυκτερινές ώρες. Η μείωση των πόρων κληροδοτεί την περιοχή με αυτό το πρόβλημα όπως και όμορους δήμους του τον τελευταίο καιρό. Επειδή όμως όπως τονίστηκε η χρήση του δικτύου είναι έντονη και από βαρέα οχήματα ο κίνδυνος τροχαίων ατυχημάτων αυξάνεται περισσότερο τη νύκτα. Αυτό προκαλεί ένα είδος ανασφάλειας στους κατοίκους.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Η πρόταση και εδώ είναι αυτονόητη. Άμεση αντικατάσταση των παλαιών λαμπτήρων και τοποθέτηση νέων στύλων φωτισμού που θα αλλάξει προς το καλύτερο την νυκτερινή όψη της πόλης και θα μειώσει τους όποιους κινδύνους.

Δίκτυο Πεζοδρόμων

Στο Δήμο Περάματος υπάρχει σαφής έλλειψη πεζοδρόμων μια και σε όλη την περιοχή υπάρχουν μόλις δύο! Ο πρώτος αναπτύσσεται στον χώρο που παλιότερα ήταν οι γραμμές του τραμ παράλληλα με την Λ. Ειρήνης. Ο δεύτερος αναπτύσσεται στην οδό Πελοποννήσου. Είναι κατανοητό λοιπόν ότι σε συνδυασμό με το γεγονός ότι αυτοί έχουν μετατραπεί παρανόμως σε χώρους στάθμευσης οι επιλογές των πολιτών για περίπατο, ποδηλασία και γενικότερα την αναψυχή τους είναι ελάχιστες. Το μόνο θετικό στοιχείο σε αυτούς τους δύο πεζόδρομους είναι η παρουσία πρασίνου.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1. Σε πρώτο επίπεδο είναι αναγκαία η τοποθέτηση εμποδίων για την αποτροπή εισόδου σε αυτούς τροχοφόρων οχημάτων. Είναι ένα μέτρο προληπτικό και όχι κατασταλτικό.
2. Σε δεύτερο επίπεδο είναι αναγκαία η έγκριση περαιτέρω πεζοδρόμων ειδικά σε σημεία ενδιαφέροντος όπως το παραλιακό μέτωπο στο δυτικό άκρο της περιοχής που είναι και το μοναδικό σημείο πρόσβασης των κατοίκων στην θάλασσα. Έχουν αναφερθεί επανειλημμένως τα θετικά στοιχεία των πεζοδρόμων.



Εικόνα 46 Ο ένας εκ' των δύο πεζοδρόμων της περιοχής παράλληλα στην Λ. Ειρήνης. Καλή κατασκευή με πράσινο, αλλά παράνομη στάθμευση

Στο παράρτημα παρατίθεται το ισχύον ρυμοτομικό σχέδιο της περιοχής.

Αστικά Κενά

Χώροι Πρασίνου⁶³

Οι χώροι πρασίνου του Δήμου βρίσκονται τόσο στην αστική ζώνη, όσο και στην περιαστική. Το Γ.Π.Σ του Δήμου προτείνει την ύπαρξη χώρων πρασίνου στην πλατεία Μανουσογιαννάκη και στο οικοδομικό τετράγωνο που περικλείεται από τις οδούς Παπαδιαμάντη – Προφήτου Ηλία – Πόντου και Υψηλάντου. Επίσης έχει οριστεί ως δασική έκταση όλη η περιαστική ζώνη του Περάματος στο όρος Αιγάλεω, που σημαίνει την απαγόρευση της δόμησης.

⁶³ Πηγή: <http://www.attiko-prasino.gr>

Η περίπτωση της αστικής ζώνης

Γενικά η παράλειψη πρόβλεψης αρκετών χώρων πρασίνου στο Δήμο από το Γ.Π.Σ είναι αρνητική καθώς δείχνει ότι η Πολιτεία δεν έδωσε τότε την δέουσα προσοχή σχετικά με το ζήτημα. Με βάση την επιτόπια έρευνά και μελετώντας αεροφωτογραφίες του Δήμου, διαπιστώθηκε ότι τελικά η δημοτική αρχή κατασκεύασε αρκετούς χώρους πρασίνου σε σχέση με τις αρχικές προβλέψεις. Από το 2009 εφαρμόζει φυτεύσεις, αρδεύσεις και αναπλάσεις σε συνολικές εκτάσεις περίπου 60 στρεμμάτων. Η πλατεία της Πρόνοιας (ονομάζεται έτσι γιατί παλαιότερα λειτουργούσαν υπηρεσίες πρόνοιας) είναι ένας διαμορφωμένος πόλος πρασίνου εκτάσεως 13 στρεμμάτων αρκετά όμορφος και προσεγγμένος με μεγάλη επισκεψιμότητα. Διαθέτει αθλητικό κέντρο, το οποίο καταλαμβάνει τα 3/5 της έκτασης, ενώ τα υπόλοιπα 2/5, αποτελούν χώρο πρασίνου. Ακόμα οι πλατείες Παυλόπουλου, Παστέρ, Τσορπατζόγλου, Κωστή Παλαμά, Δημητριάδη και το οικοδομικό τετράγωνο στην οδό Παπαδιαμάντη ήδη εντάσσονται στον «πράσινο χάρτη» της περιοχής.

Στο απέναντι άκρο παρατηρείται η πλατεία Μανουσογιαννάκη, εκτάσεως 8 στρεμμάτων η οποία ακόμα δεν έχει διαμορφωθεί. Τελεί υπό διεκδίκηση από το Δήμο καθώς ανήκει στην εταιρία BP. Πέραν της ανάγκης για δημιουργία πρασίνου, στο συγκεκριμένο χώρο υπάρχει ένα κραυγαλέο παράδειγμα ασυμβατότητας χρήσης γης, κάτι το οποίο θα αναλυθεί παρακάτω.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Συνέχιση του προγράμματος φυτεύσεων στην αστική ζώνη. Η προσπάθεια του Δήμου είναι ενθαρρυντική και όχι μόνο πρέπει να συνεχίσει να εφαρμόζει το πρόγραμμά του, αλλά και να συντηρεί αυτά που δημιούργησε. Επειδή παρατηρήθηκαν αρκετές αναξιοποίητες ιδιωτικές εκτάσεις ειδικά στο Άνω Πέραμα και ταυτόχρονη έλλειψη πρασίνου, θα πρέπει σε αυτές τις συνοικίες να δοθεί προτεραιότητα, πάντα με τη συνεργασία Δήμου και ιδιοκτητών.



Εικόνα 47 Άποψη της πλατείας Παστέρ, ενός από τους ελάχιστους χώρους πρασίνου στο Άνω Πέραμα. Βρίσκεται σε καλή κατάσταση.



Εικόνα 48 Άποψη της πλατείας Μανουσογιαννάκη που είναι υπό διεκδίκηση. Διακρίνεται η παντελής απουσία πρασίνου. (Πηγή: <http://www.attiko-prasino.gr>)

Η περίπτωση της περιαστικής ζώνης και του Οικολογικού Πάρκου Σχιστού

Μέχρι στιγμής όλα αυτά αφορούν την αστική ζώνη όμως το «βαρύ πυροβολικό» του Περάματος είναι η δασική περιαστική ζώνη. Η ζώνη αυτή βρίσκεται βόρεια της αστικής ζώνης. Στην περιοχή αυτή (Χωράφα) ιδιοκτήτες είναι το Ταμείο Εθνικού Στόλου (Πολεμικό Ναυτικό), η Εκκλησία της Ελλάδας και ο Ειδικός Διαβαθμικός Σύνδεσμος Νομού Αττικής (ΕΔΣΝΑ). Το Π.Ν παρεχώρησε 1000 στρέμματα για κοινόχρηστες χρήσεις ενώ ο ΕΔΣΝΑ από το 1990 άρχισε την κατασκευή του Οικολογικού Πάρκου Σχιστού. Αυτό το πάρκο δημιουργήθηκε από την αποκατάσταση του ενός από τους δύο ΧΑΔΑ του Σχιστού με ταφή περίπου 30 εκατομμυρίων τόνων απορριμμάτων. Ως υλικό ταφής χρησιμοποιήθηκαν τα προϊόντα της εκσκαφής του Μετρό της Αθήνας. Σε αυτή την έκταση δομήθηκαν γήπεδα, παιδικές χαρές, χώροι στάθμευσης, αναψυκτήρια και άλλες υποδομές αναψυχής με κόστος περίπου 300 εκ. €.

Διαβάζοντας αυτά κάποιος θα θεωρούσε ότι η περιοχή είναι πρότυπο περιαστικού πρασίνου. Αναπάντεχα όμως η εικόνα της περιοχής είναι αποκαρδιωτική καθώς παρατηρείται μια πλειάδα προβλημάτων:

1. Παντελής έλλειψη συντήρησης και φύλαξης του πάρκου.

Μπαίνοντας στο πάρκο και γνωρίζοντας ότι ανήκει στον ΕΔΣΝΑ μια πινακίδα αναφέρει ότι το πάρκο είναι ιδιοκτησία της Εκκλησίας της Ελλάδος. Όλες οι εγκαταστάσεις ήταν κατεστραμμένες και η κλοπή οργιάζε, ενώ το πράσινο είχε καταπονηθεί αφάνταστα. Εντοπίστηκε ακόμα μέχρι και ένα κοπάδι ζώων να βοσκούν παράνομα. Τελικά σε ποιόν ανήκει το πάρκο και ποιος είναι υπεύθυνος για την συντήρησή του; Ενώ δαπανήθηκε ένα μεγάλο ποσό γιατί υπάρχει αυτό το φαινόμενο; Οι πολίτες γιατί δεν διεκδικούν αυτό που έχασαν; Εύλογα λοιπόν είναι κατανοητό ότι η ρίζα του προβλήματος είναι βαθιά και οι ευθύνες ανήκουν σε όλους.

2. Παντελής έλλειψη πυροπροστασίας και πυρανίχνευσης.

Όχι μόνο το πάρκο αλλά ολόκληρο το όρος Αιγάλεω έχουν επιβαρυνθεί με αλλεπάλληλες πυρκαγιές στο παρελθόν. Παρόλα αυτά σύστημα πυρανίχνευσης και πυρασφάλειας δεν υπάρχει οπότε αυτός ο πνεύμονας πρασίνου κινδυνεύει να χαθεί.

3. **Παράνομη Υλοτομία.** Το τελευταίο καιρό αρκετά δένδρα έχουν υλοτομηθεί παράνομα, προσθέτοντας άλλο ένα αρνητικό στοιχείο για το όρος Αιγάλεω. Το Δασαρχείο δεν έχει καμία παρουσία, οπότε η προστασία του όρους αρκείται στις φιλότιμες προσπάθειες του Περιβαλλοντικού Συνδέσμου Δήμων Αθήνας Πειραιά, του Π.Ν και διάφορων οργανώσεων, χωρίς βέβαια τα επιθυμητά αποτελέσματα.
4. **Γραφειοκρατία.** Αξίζει να σημειωθεί ότι για την προστασία των δασών από δημιουργίας του ελληνικού κράτους έχουν εκδοθεί 1.200 νόμοι και διατάγματα! Για να αποδειχθεί ότι το πρόβλημα συνεχίζεται παρατίθεται στο παράρτημα η λίστα με την νομοθεσία των τριών τελευταίων ετών 2010 – 2012 που παραχωρήθηκε από το Δασαρχείο Πειραιά. Σε αυτή την λίστα φαίνεται ότι για αυτά τα έτη υπάρχουν 15 νέοι νόμοι χωρίς να συμπεριληφθούν υπουργικές αποφάσεις, εγκύκλιοι κ.α! Έτσι η έντονη γραφειοκρατία αποτελεί εμπόδιο για την αποτελεσματική προστασία των δασών, αφού συναντώνται νομικά κενά και νομικές αντιφάσεις.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1. **Απλοποίηση της νομοθεσίας για την προστασία των δασών.** Είναι αρκετά σημαντικό η νομοθεσία να εξελίσσεται και να συμβαδίζει με τις απαιτήσεις της εποχής. Δεν είναι κατανοητός ο λόγος ύπαρξης πολλών νομοθετικών πλαισίων που τελικά δεν εξυπηρετούν το στόχο για τον οποίο ψηφίστηκαν.
2. **Αναβάθμιση της περιαστικής ζώνης.** Η ζώνη αυτή θα πρέπει να γίνει ο βασικότερος πόλος πρασίνου για την ευρύτερη περιοχή. Σε πρώτη φάση πρέπει να ξεκαθαριστεί το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Ύστερα έχοντας την εμπειρία από την δημιουργία πρότυπων πάρκων όπως του Σελεπίτσαρι, του Αττικού Άλσους και άλλων είναι μια ευκαιρία να αποφευχθούν τα λάθη του παρελθόντος και να υπάρξει ανάκτηση αυτού του χώρου. Δενδροφυτεύσεις, δημιουργία παιδικών χαρών, γηπέδων, δημοτικού αναψυκτηρίου, μικρού θεάτρου, «πολιτιστικών οδών» με διάφορα δρώμενα, πίστας motocross είναι μερικές ωραίες λύσεις. Με αυτή την πρότασή θα τονωθεί η αναψυχή, ο αθλητισμός, ο πολιτισμός αλλά και το πράσινο της περιοχής, ενώ η τοπική οικονομία θα ενισχυθεί.

Για να εφαρμοστεί αυτή η πρόταση θα πρέπει να υπάρξει πολιτική βούληση από τους εμπλεκόμενους φορείς. Η διενέργεια διαγωνισμών μελετών μπορεί να είναι το εναρκτήριο έναυσμα, μια και αυτή την στιγμή δεν υπάρχει πρόοδος. Είναι αναγκαία η τοποθέτηση συστήματος πυροπροστασίας, για να προφυλαχθεί αυτός ο πνεύμονας πρασίνου. Ακόμα η περιοχή χρήζει επιτήρησης για την ελάττωση του φαινομένου της παράνομης υλοτόμησης.

Κατά γενική εικόνα λοιπόν το πράσινο στο Πέραμα μπορεί να φαίνεται αμελητέο και παραμελημένο, όμως οι προοπτικές ανάπτυξής του είναι πολλές και εφαρμόσιμες.



Εικόνα 49 Άποψη της εισόδου στο Οικολογικό Πάρκο Σχιστού. Τελικά σε ποιόν ανήκει και ποιος είναι υπεύθυνος για την συντήρησή του;



Εικόνα 50 Εικόνα εγκατάλειψης στο Οικολογικό Πάρκο Σχιστού όπου πλέον η επισκεψιμότητα κρίνεται επικίνδυνη



Εικόνα 51 Άποψη του παραμελημένου Οικολογικού Πάρκου Σχιστού. Διακρίνεται μέχρι και παράνομη βοσκή.

Αστική Δόμηση

Ζώνες Ανάπλασης

Το Γ.Π.Σ δεν προβλέπει κάποιου είδους ανάπλαση χώρου. Έχουν γίνει βεβαίως αναπλάσεις εντός του Δήμου, αλλά αυτές αναπτύσσονται σε άλλα κεφάλαια.

Ζώνες Ανάδειξης

Αρχαιολογικά Μνημεία – Κτίρια

Η ΚΣΤ' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων αναφέρει ότι στην περιοχή δεν υπάρχουν αρχαιολογικά μνημεία και δεν διενεργούνται ανασκαφές. Αυτό είναι λογικό διότι το Πέραμα είναι μια νεόδμητη περιοχή, χωρίς πολλά ιστορικά στοιχεία.

Νεώτερα Ιστορικά Κτίρια

Σε αυτή την κατηγορία απαντάται η κατηγορία των προσφυγικών κατοικιών. Όπως και σε άλλους δήμους αυτές αφορούν λιτές, συνήθως μονώροφες κατοικίες, με υπνοδωμάτια, κουζίνα, καθημερινό και κήπο. Καθώς το Πέραμα άρχισε να κατοικείται από την εποχή της μικρασιατικής καταστροφής, αυτά τα κτίσματα είναι από τα πρώτα της περιοχής. Χωροταξικά βρίσκονται σε διάσπαρτες νησίδες μια και τα περισσότερα έχουν αντικατασταθεί με πιο σύγχρονα κτίρια, όμως αρκετά βρίσκονται στα Ικαριώτικα και το Άνω Πέραμα, αλλά και πλησίον της παραλιακής ζώνης. Η εικόνα τους σήμερα ποικίλει καθώς κάποια είναι κατοικημένα και συντηρημένα και κάποια είναι εγκαταλελειμμένα. Επειδή αυτά τα οικήματα δεν έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέα ή παραδοσιακοί οικισμοί από τα αρμόδια υπουργεία και εφόσον είναι μέρος της νεότερης αρχιτεκτονικής ιστορίας θα πρέπει να υπάρξει θεσμική προστασία αυτών.

Διατηρητέα Κτίρια

Σε ενημέρωση από το ΥΠΕΚΑ και από την δημοτική αρχή δεν υπάρχουν κτίρια που να έχουν κριθεί διατηρητέα στην περιοχή. Όπως και στις δύο προηγούμενες περιπτώσεις η περιοχή έχει μικρή αρχιτεκτονική ιστορία, και ενδεχομένως μόνο κάποια προσφυγικά θα μπορούσαν να κριθούν διατηρητέα.

Ζώνες Εξυγίανσης

Αυθαίρετη Δόμηση

Στην περιοχή συναντήθηκε ένας ορμαγδός αυθαιρεσιών ειδικά στις συνοικίες του Άνω Περάματος. Καταρχήν υπάρχει η καταπάτηση εκτάσεων και η άναρχη δόμηση οικιών χωρίς να τηρούνται οι ελάχιστοι πολεοδομικοί κανόνες. Τα υλικά κατασκευής των οικιών και οι τρόποι κατασκευής ποικίλλουν θέτοντας υπό αμφισβήτηση την στατική τους επάρκεια. Στον απόηχο αυτής της δόμησης παρατηρούνται κατασκευαστικές ανωμαλίες στο οδικό δίκτυο, έντονες δυσκολίες στην τοποθέτηση υδρευτικού και αποχετευτικού δικτύου, μεγάλη έλλειψη δημοσίων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου και αναψυχής, δυσκολία πρόσβασης των απορριμματοφόρων, παραρεμάτια δόμηση. Η επισκεψιμότητα της περιοχής είναι απαγορευτική ενώ οι προοπτικές πολεοδομικής αναβάθμισης της μοιάζουν δυσοίωνες.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Βλέποντας την πολεοδομική συγκρότηση του Άνω Περάματος πραγματικά είναι δύσκολο να προταθεί κάτι για αυτή την περιοχή. Το μόνο σίγουρο είναι ότι πρέπει να υπάρξει ειδικός πολεοδομικός σχεδιασμός των συγκεκριμένων συνοικιών από διάφορους φορείς μέχρι να βρεθεί η καλύτερη λύση και μετά από πολλά χρόνια να υπάρξει εξυγίανση. Προφανώς οι κάτοικοι σε αυτή την κίνηση θα πρέπει να συμμετάσχουν ενεργά εάν το επιθυμούν.



Εικόνα 52 Άποψη αυθαιρεσιών στο Άνω Πέραμα. Οικίες χτισμένες χωρίς πολεοδομικό ή στατικό σχεδιασμό



Εικόνα 53 Παραρεμάτια δόμηση στο δυτικό Άνω Πέραμα
Εγκαταλελειμμένα Κτίρια

Στην περιοχή του Δήμου Περάματος παρατηρήθηκαν όπως και στους όμορους δήμους αρκετά εγκαταλελειμμένα κτίρια κυρίως ιδιωτικές οικίες οι οποίες έχουν μετατραπεί σε εστίες μόλυνσης. Μπορεί το φαινόμενο να μην είναι τόσο έντονο όπως στο Δήμο Πειραιά ή Κερατσινίου – Δραπετσώνας, αλλά οι κίνδυνοι που έχουν προαναφερθεί συνεχίζουν να υπάρχουν. Ο Δήμος δεν έχει κάνει καταγραφή αυτών των κτιρίων και δεν έχει κινηθεί για την εξυγίανσή τους.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Σε πρώτο στάδιο πρέπει ο Δήμος να καταγράψει αυτά τα κτίρια και να αναζητήσει τους ιδιοκτήτες τους. Έτσι αφού οι δύο πλευρές κάνουν τις κατάλληλες συνεννοήσεις τότε να γίνει απολύμανση και περίφραξη ή κατεδάφιση αυτών των κτιρίων. Η εγκατάλειψη των κτιρίων επιβαρύνει την αισθητική εικόνα της περιοχής και αυτό πρέπει να αλλάξει.



Εικόνα 54 Εγκαταλελειμμένος χώρος κοντά στο Πορθμείο που έχει μετατραπεί σε εστία μόλυνσης



Εικόνα 55 Εγκαταλελειμμένο κτίσμα στο Άνω Πέραμα. Άλλο ένα συχνό φαινόμενο στην περιοχή

Επαναχρησιμοποίηση Κτιρίων – Χώρων

Στο Δήμο Περάματος υπάρχουν αρκετοί χώροι και κτίρια οι οποίοι χρήζουν ανάπλασης ή ανακατασκευής. Μερικά παραδείγματα είναι:

1. Εγκαταλελειμμένες οικίες
2. Κενά οικόπεδα ειδικά στο Άνω Πέραμα.
3. Το Νεκροταφείο Περάματος το οποίο δεν λειτουργεί μια και οι υπηρεσίες του μεταφέρθηκαν στο Νεκροταφείο Σχιστού.
4. Το δυτικό παραθαλάσσιο μέτωπο.
5. Η περιοχή των αποθηκείσεων πετρελαιοειδών.
6. Το Οικολογικό Πάρκο Σχιστού.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Σε όλες τις περιπτώσεις χρήζει επαναχρησιμοποίηση των χώρων για να εξοικονομηθούν αρκετά οφέλη αλλά και πόροι. Η αντιστάθμιση της περιβαλλοντικής ρύπανσης που είναι πολύμορφη στην περιοχή, η αναβάθμιση της αισθητικής εικόνας της πόλης και συμμόρφωση της πολεοδομικής συγκρότησης της πόλης μπορούν να ξεκινήσουν από αυτές τις δράσεις. Βλέποντας το δυτικό άκρο της περιοχής μπορεί να γίνει ένας πραγματικός πόλος πρασίνου και αναψυχής αφού ήδη υπάρχουν μια μικρή προβλήτα, το κολυμβητήριο και η αναβαθμισμένη πλατεία Καραϊσκάκη. Άρα χρειάζεται αποκατάσταση του Νεκροταφείου και των χώρων της περιοχής γενικότερα που έχουν γίνει χώροι ανεξέλεγκτης απόθεσης απορριμμάτων. Για τους υπόλοιπους χώρους υπάρχει αναφορά σε προηγούμενες ενότητες.



Εικόνα 56 Μεγάλο μέρος του δυτικού άκρου του Περάματος που παραμένει αναξιοποίητο. Διακρίνεται σε αυτό και το νεκροταφείο

Ασύμβατες Χρήσεις Γης

Στο Δήμο Περάματος συναντήθηκε ίσως το πιο τρανό και πολύπλοκο παράδειγμα ασυμβατότητας χρήσεων γης στο πεδίο της μελέτης. Στο παραλιακό μέτωπο της περιοχής αναπτύσσονται δραστηριότητες που αλληλεπιδρούν αρνητικά με την υπόλοιπη αστική ζώνη. Όσον αφορά τις **εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών** αυτές απέχουν ελάχιστα μέτρα τόσο από οικίες όσο και από κοινόχρηστους χώρους όπως το Δημοτικό Γήπεδο ποδοσφαίρου. Οι δεξαμενές βρίσκονται σε μία έκταση περίπου 300 στρεμμάτων και είναι μεταξύ του Περάματος και του Ν. Ικονίου. Από αυτή την ασυμβατότητα χρήσης γης προκύπτουν αρκετά προβλήματα τα οποία έχουν διατυπωθεί σε αρκετές μελέτες συναδέλφων ή άλλων φορέων. Τα σημαντικότερα από αυτά είναι:

1. Η επιβάρυνση της ατμόσφαιρας και της υγείας των πολιτών καθώς τα καύσιμα είναι πτητικά και έχουν καρκινογόνες ουσίες.
2. Ο μεγάλος κίνδυνος έκρηξης όπου σε συνδυασμό με την μικρή πυροσβεστική δύναμη αυξάνει τον υποψήφιο αριθμό θυμάτων και καταστροφών.

3. Η επιβάρυνση του κυκλοφοριακού δικτύου από τα βαρέα βυτιοφόρα οχήματα.

4. Η αισθητική υποβάθμιση της εικόνας της περιοχής.

Αναλόγως και για την **Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη** η οποία συνορεύει άμεσα με την αστική ζώνη προκύπτουν ανάλογα προβλήματα με επιπρόσθετο την μη ελεύθερη πρόσβαση των κατοίκων στο θαλάσσιο μέτωπο.

Σήμερα ο «ψυχρός πόλεμος» μεταξύ των εταιρειών και της δημοτικής αρχής - πολιτών μαινεται αμείωτος. Ο Δήμος και κατ' επίφαση οι πολίτες πέραν της υπόθεσης της πλατείας Μανουσογιαννάκη, διεκδικούν πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο και απομάκρυνση των δεξαμενών. Στην αντίπερα όχθη οι εταιρείες δηλώνουν αδυναμία λόγω της οικονομικής ύφεσης ενώ διατείνονται την ανυπαρξία νέων χώρων υποδοχής με φυσική προστασία από τις καιρικές συνθήκες⁶⁴.

Έτσι λοιπόν τα προβλήματα μέχρι σήμερα παραμένουν άλυτα. Αξίζει να σημειωθεί όμως ότι η ρίζα αυτών είναι εξαιρετικά μεγάλη μια και μέχρι σήμερα δεν υπήρξε σαφής διαχωρισμός των χρήσεων γης είτε από το Γ.Π.Σ είτε από την νομοθεσία. Οπότε χρειάζεται διάλογος, πολιτική βούληση και αμοιβαίες υποχωρήσεις από τις δύο πλευρές για την επίλυση του προβλήματος.

⁶⁴ Η θαλάσσια περιοχή του Περάματος περικλείεται από το ακρωτήριο της Κυνοσούρας, οπότε υπάρχει φυσική προστασία από τις έντονες καιρικές συνθήκες, ειδικά από τους νότιους ανέμους. Ενδεικτικό είναι ότι η πορθμειακή γραμμή Περάματος – Σαλαμίνας δεν έχει κλείσει ποτέ με απαγορευτικό απόπλου. Έτσι όλη η περιοχή θεωρείται προνομιακή για την φιλοξενία ανάλογων επιχειρήσεων.



Εικόνα 57 Η χειρότερη περίπτωση ασυμβατότητας χρήσης γης. Δεξαμενές καυσίμων δίπλα σε οικίες, το δημοτικό γήπεδο και το οδικό δίκτυο

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Ατμόσφαιρα

Για την περιοχή του Δήμου Περάματος δεν μπορούν να εξαχθούν ακριβή συμπεράσματα για την ποιότητα της ατμόσφαιρας, αφού δεν υπάρχει σταθμός μετρήσεων εκεί. Στο παρελθόν η περιοχή αντιμετώπισε το πρόβλημα της δυσοσμίας λόγω του ΚΕΛΨ όμως σήμερα αφού τοποθετήθηκαν μηχανισμοί απόσμησης το πρόβλημα εξαλείφθηκε. Η όποια σημερινή επιβάρυνση προέρχεται από την κίνηση των πετρελαιοκίνητων βαρέων οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας (EURO I, II, III, IV) και από τις παράνομες αμμοβολές στην Ν/Ζ.

Ύδατα

Στην θαλάσσια περιοχή μεταξύ του Δήμου Περάματος και του ακρωτηρίου Κυνοσούρας συναντάται μια έντονη ρύπανση. Τα είδη ρυπάνσεων σε αυτή την περιοχή είναι τα:

1. Απόβλητα πλοίων (Υγρά σεντίνας, πετρελαιοειδή)
2. Απόβλητα ξηράς από την επισκευή πλοίων όπως σκουριά, υφαλοχρώματα, αμμοβολές, βαρέα μέταλλα
3. Απόβλητα από την ατμόσφαιρα

4. Λοιπά απορρίμματα

Αιτίες της ρύπανσης είναι κυρίως:

1. Ατυχηματική κυρίως κατά την μεταφόρτωση προϊόντων από τα αμπάρια των πλοίων.
2. Παράνομες ρίψεις απορριμμάτων και αποβλήτων τόσο από την Ν/Ζ όσο και από τους πολίτες
3. Παράνομες ρίψεις αποβλήτων από τα πλοία
4. Βύθιση παροπλισμένων πλοίων

Οι κυριότεροι φορείς ρύπανσης στο Πέραμα είναι

1. Οι εγκαταστάσεις στην Ν/Ζ Περάματος
2. Τα βυθισμένα πλοία που ενώ έπρεπε να αποσυρθούν για scrap, τελικά παρέμειναν εκεί
3. Τα πλοία που διέρχονται ή ελλιμενίζονται
4. Η μεταφόρτωση προϊόντων από τα πλοία κυρίως χύδην φορτίων.

Βλέποντας τη μορφή του προβλήματος θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν και η ιδιαίτερη μορφολογία της περιοχής. Η θαλάσσια περιοχή του Περάματος περικλείεται σχεδόν όλη από ξηρά οπότε δεν υπάρχει ανακύκλωση του θαλασσίου νερού. Η απουσία ρευμάτων και γενικά των ανέμων σταθεροποιεί αυτή την ρύπανση και το οικοσύστημα δεν ανανεώνεται. Έτσι η ρύπανση οδηγεί σε ανάπτυξη μικροοργανισμών που καταναλώνουν το θαλάσσιο οξυγόνο και εν συνεχεία η χλωρίδα και η πανίδα τείνει να εξαφανιστεί.

Για την προστασία των θαλασσιών οικοσυστημάτων ισχύει η ακόλουθη νομοθεσία:

1. Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν.1269/1982 ΦΕΚ 89/21.7.1982 τεύχος Α'.
2. Το Π.Δ 55/1998 ΦΕΚ 58/20.3.1998 τεύχος Α' «Προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος».
3. Το Π.Δ 11/2001 ΦΕΚ 6/21.1.2001 τεύχος Α' « Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες».

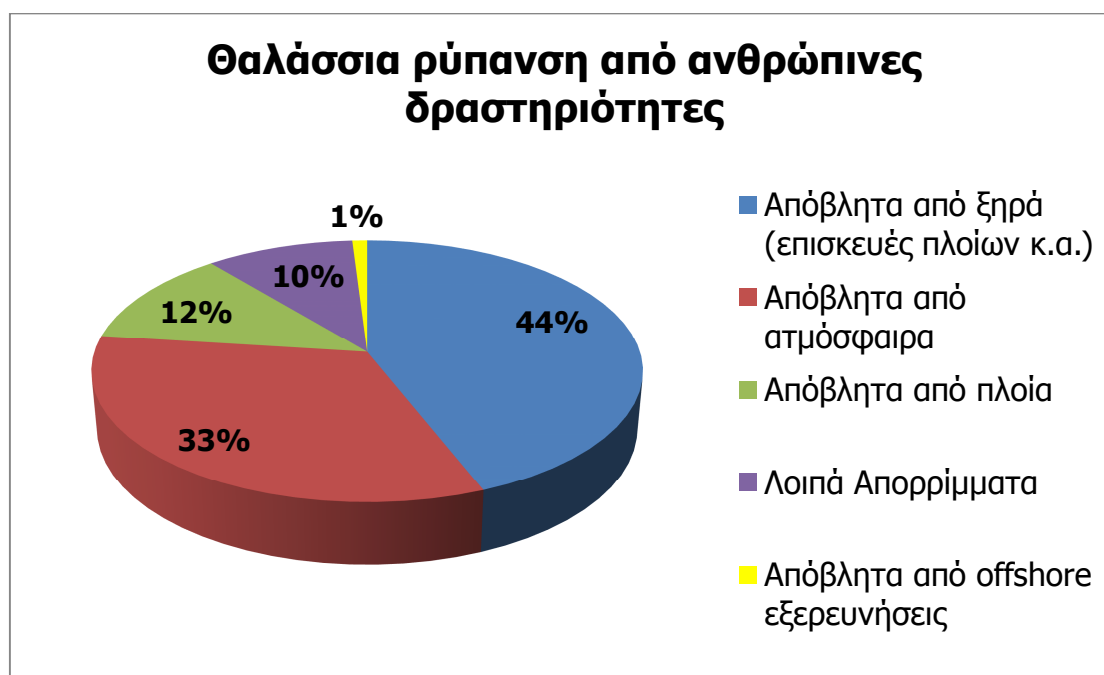
4. Την Κ.Υ.Α 8111.1/41/09 ΦΕΚ 412/6.3.2009 τεύχος Α' «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της υπ' αριθμόν 2007/71/ΕΚ οδηγίας».

Για την ανάλυση του προβλήματος ο ΟΛΠ ο οποίος από το 2004 συμμετέχει στο πρόγραμμα ECOPORTS έχει ξεκινήσει πέραν της παρακολούθησης της ποιότητας του θαλασσίου περιβάλλοντος, την εφαρμογή συστήματος διαχείρισης αποβλήτων πλοίων που προσεγγίζουν το λιμάνι. Ακόμα η Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Υπουργείου Ναυτιλίας και οι κατά τόπους Λιμενικές Αρχές με την βοήθεια τεχνολογικών μέσων ελέγχουν για την τήρηση της νομοθεσίας. Μέσω δορυφορικών εικόνων και εναέριας παρακολούθησης της FRONTEx εντοπίζουν ενδεχόμενες ρυπάνσεις και τα υποψήφια πλοία που έχουν ρυπάνει τη θάλασσα. Εν συνεχεία με επιτόπια έρευνα επιβάλλουν διοικητικά ή ποινικά πρόστιμα ενώ μπορούν να επιβάλλουν και δαπάνη για την απορύπανση στον παρανομούντα. Αυτές οι κινήσεις έχουν βελτιώσει αρκετά την εικόνα του θαλασσίου περιβάλλοντος μια και υπάρχει διαρκής έλεγχος.

Επίσης ο ΟΛΠ έχει συνεργαστεί με φορείς για την ανάκτηση των βυθισμένων πλοίων που βρίσκονται στην περιοχή του Περάματος. Κάποια πλοία όμως βρίσκονται σε μεγάλα βάθη και είναι αρκετά δύσκολη η ανάκτησή τους, οπότε συνεχίζουν να παραμένουν.

Όσον αφορά τις εγκαταστάσεις της Ν/Ζ Περάματος με βάση την πληροφόρησή από φορείς, δεν υπάρχει ολοκληρωμένη διαχείριση αποβλήτων. Αυτό αποτελεί συνέχεια των προβλημάτων που θα αναφερθούν σε επόμενη ενότητα, δηλαδή τα αμφισβητούμενα όρια της ζώνης αλλά και η αμφισβητούμενη νομιμότητα και το πλήθος των εργασιών δεν επιτρέπουν στις αρχές να εφαρμόσουν δράσεις για την θαλάσσια προστασία.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ



Διάγραμμα 4 Θαλάσσια Ρύπανση από ανθρώπινες δραστηριότητες⁶⁵

Φαίνεται από το διάγραμμα πως υπάρχει έντονη ρύπανση από τις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες (44%). Ενδιαφέρον είναι και το ποσοστό της ρύπανσης από την ατμόσφαιρα, η οποία μολύνεται αρκετά από τις εργασίες στην ζώνη. Αντιθέτως οι αυστηροί έλεγχοι της ΔΠΘΠ και η πολιτική του ΟΛΠ έχει αποφέρει μείωση της ρύπανσης από τα πλοία που προσεγγίζουν το λιμένα.

⁶⁵ Πηγή: «Εξέταση της θαλάσσιας ρύπανσης στην παράκτια ζώνη από τον Πειραιά έως το Πέραμα» Διδακτορική διατριβή, Μουστάκης, 2005, ΠΑΠΕΙ

Πίνακας 14 Αριθμός επιβληθέντων κυρώσεων σε πλοία, εγκαταστάσεις και άλλες πηγές για παραβάσεις σε θέματα προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος τα έτη 2001 - 2011⁶⁶

ΕΤΟΣ	ΠΛΟΙΑ		ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ		ΚΑΤΑΛΟΓΙΣΜΟΙ ΔΑΠΑΝΩΝ	
	Αριθμός Αποφά- σεων	Ποσά σε €	Αριθμός Αποφά- σεων	Ποσά σε €	Αριθμός Αποφά- σεων	Ποσά σε €
2001	180	3.096.105	252	474.571	-	
2002	190	989.737	183	391.515		
2003	242	670.323	175	311.514		
2004	71	206.722	74	161.610		
2005	119	-	130	-		
2006	184	-	161	-		
2007	348	3.069.632	141	245.000		
2008	516	4.080.194	109	154.100	16	821.856
2009	196	1.278.006	103	268.100	10	216.346
2010	81	397.700	81	151.900	11	95.956
2011	79	265.390	101	156.600	8	211.888
ΣΥ- ΝΟΛΑ	2.206	14.053.809	1.510	2.314.910	19	1.346.046

Βάσει των στοιχείων του πίνακα φαίνεται ότι σε 2.200 περιστατικά ρύπανσης από πλοία έχουν επιβληθεί κυρώσεις οπότε και το φαινόμενο της ρύπανσης από αυτά καταπολεμείται αρκετά. Αντιθέτως αν και υπάρχουν 1500 περιπτώσεις επιβολής κυρώσεων για ρύπανση από εγκαταστάσεις, το ποσοστό συμμετοχής αυτών στην ρύπανση παραμένει υψηλό, λόγω κυρίως έλλειψης κατάλληλου εξοπλισμού.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

- 1. Συνέχιση των δράσεων των αρχών που αφορούν τα απόβλητα των πλοίων.** Αυτές οι δράσεις βοηθούν αρκετά στην καταπολέμηση της ρύπανσης από τα πλοία και είναι θετικό που η Πολιτεία έχει δώσει έμφαση σε αυτό.

⁶⁶ Πηγή: Στατιστικά Στοιχεία της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

2. **Άμεση ανάκτηση των βυθισμένων πλοίων.** Πρέπει να διατεθούν περισσότερα κονδύλια στον ΟΛΠ για την ανάκτηση των υπολοίπων πλοίων. Αρωγοί σε αυτή την προσπάθεια μπορούν να είναι και φορείς από το εξωτερικό που διαθέτουν πιο εξειδικευμένα μηχανήματα.
3. **Επίλυση των γενικότερων προβλημάτων της Ν/Ζ.** Χρειάζεται άμεση οριοθέτηση και καταγραφή των επιχειρήσεων της Ν/Ζ έτσι ώστε να αναπτυχθούν υποδομές για την περιβαλλοντική προστασία. Χάριν αυτής της εξυγίανσης και αφού υπάρξουν περιβαλλοντικά ανταλλάγματα μπορεί να υπάρξει έμμεση χρηματοδότηση από την Πολιτεία. Αυτό το μοντέλο έχει ακολουθηθεί και για την καταπολέμηση της αυθαίρετης δόμησης.

Καθαριότητα – ΧΑΔΑ – ΧΥΤΑ – ΧΥΤΕΑ – ΧΥΤΥ

Ο Δήμος Περάματος παρουσιάζει έντονα προβλήματα σχετικά με την αποκομιδή των αστικών απορριμμάτων. Λόγω και της οικονομικής ύφεσης παρατηρείται έλλειψη τόσο στον μηχανολογικό εξοπλισμό όσο και στο απαραίτητο προσωπικό καθαριότητας. Το φαινόμενο είναι εντονότερο στις κάτωθι περιοχές:

1. **Δυτικό άκρο της περιοχής.** Σε αυτή την περιοχή από το παραθαλάσσιο μέτωπο μέχρι και τις πρώτες οικίες του Άνω Περάματος όπου υπάρχουν αρκετά αστικά κενά, αυτά έχουν μετατραπεί σε χώρους παράνομης απόθεσης απορριμμάτων. Οξύμωρο είναι το γεγονός ότι ακριβώς δίπλα από το χώρο που σταθμεύουν τα απορριμματοφόρα του Δήμου, απαντήθηκε ένας ανεξέλεγκτος σκουπιδότοπος.
2. **Νεόκτιστα και Άνω Πέραμα.** Σε αυτές τις περιοχές λόγω της άναρχης δόμησης υπάρχουν αφενός πολλά εγκαταλελειμμένα οικήματα αφετέρου αδόμετα οικόπεδα που έχουν μετατραπεί σε εστίες μόλυνσης. Επίσης τονίζεται η δυσκολία πρόσβασης των υπηρεσιών καθαριότητας λόγω του προβληματικού οδικού δικτύου.

3. **Όρος Αιγάλεω.** Έχοντας αναφέρει ένα πλήθος προβλημάτων που αντιμετωπίζει η δασική περιοχή του Περάματος, προστίθεται αυτό της καθαριότητας. Σε όλη τη περιοχή του όρους μέχρι και την Λ. Σχιστού συναντώνται απορρίμματα κάθε είδους που αυτά εντείνουν και το κίνδυνο πυρκαγιάς τους καλοκαιρινούς μήνες. Επίσης συναντήθηκε και μια μεγάλη απουσία κάδων απορριμμάτων σε σχέση με την αστική ζώνη του Περάματος.

Ο Δήμος Περάματος εκτός της αποκομιδής των απορριμμάτων αντιμετωπίζει προβλήματα που αφορούν και την συγκέντρωση αυτών. Στο παρελθόν υπήρχε η παρουσία δύο Χώρων Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Απορριμμάτων (ΧΑΔΑ) στο Σχιστό.

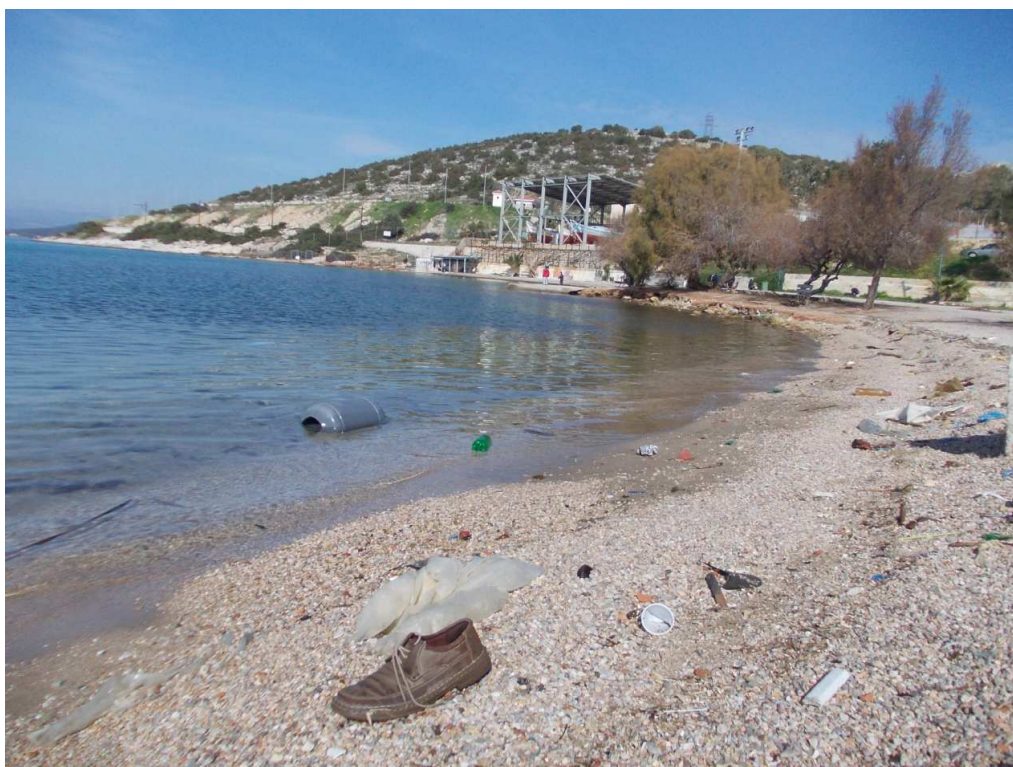
Ο πρώτος αποκαταστάθηκε και μετατράπηκε σε Οικολογικό Πάρκο. Με πληροφόρηση από την δημοτική αρχή, πέραν των σημερινών προβλημάτων του πάρκου, η αποκατάσταση δεν έγινε με τους εγκεκριμένους τρόπους. Επομένως δεν είναι γνωστή η μελλοντική συμπεριφορά αυτών των θαμμένων απορριμμάτων απέναντι στο φυσικό περιβάλλον. Υπάρχει μεγάλη πιθανότητα συνέχισης της μόλυνσης των εδαφών, αλλά και ο κίνδυνος μεγάλου ατυχήματος μια και υπάρχει υπερσυγκέντρωση υδρόθειου, ενός εξαιρετικά εύφλεκτου αερίου.

Στην δεύτερη περίπτωση υπήρξε ένας ΧΑΔΑ που βρίσκεται δίπλα στο βορειοανατολικό άκρο του ΒΙ.ΠΑ Σχιστού. Με βάση στοιχεία του ΠΕΣΥΔΑΠ το εργοστάσιο λιπασμάτων της Δραπετσώνας για 30 έτη έκανε παράνομη απόθεση υλικού με υψηλά επίπεδα ραδιενέργειας. Το υλικό αγγίζει το ένα (1) εκατομμύριο τόνους φωσφόγουψου όπου οι μετρητές GEIGER έδειχναν υψηλά επίπεδα ιονίζουσας ακτινοβολίας (ακτίνες γ). Επομένως υπήρχε μεγάλη ρύπανση των εδαφών, ενώ επειδή το έδαφος ήταν ασβεστολιθικό υπήρχε διήθηση των υλικών με αποτέλεσμα την ρύπανση και του υδροφόρου ορίζοντα. Το 2004 ο ΠΕΣΥΔΑΠ σε συνεργασία με το Υπουργείο Εσωτερικών και με πόρους του προγράμματος «ΘΗΣΕΑΣ», έκανε πρότυπη αποκατάσταση του σημείου. Καταρχήν απομακρύνθηκε η ραδιενεργός σκόνη με φορτοεκφορτωτές και μεταφέρθηκε εκτός Ελλάδος μια και δεν υπάρχει στην Ελλάδα κανένας ΧΥΤΕΑ. Ύστερα τοποθετήθηκαν ειδικό γεωύφασμα και γεωμεμβράνη για την εμπόδιση της διήθησης και μετά τοποθετήθηκε κηπευτικό χώμα για την δένδροφύτευση του χώρου. Αξίζει να σημειωθεί ότι αν και έγινε η αποκατάσταση ο χώρος θεωρείται νεκρή ζώνη και μη αξιοποιήσιμος για τα επόμενα 1000 χρόνια!

Στο Σχιστό ύστερα από την αποκατάσταση των δυο ΧΑΔΑ ο Περιφερειακός Σχεδιασμός ενέκρινε την κατασκευή χώρου μεταφόρτωσης απορριμμάτων, όπου αυτά θα μεταφέρονται στον ΧΥΤΑ Φυλής με ειδικά κιβώτια. Το πρόβλημα όμως δεν άργησε να φανεί μια και όλοι οι Δήμοι της Νότιας Αθήνας καταφτάνουν στο σταθμό του Σχιστού, οπότε ο όγκος των απορριμμάτων που φιλοξενούνται είναι πολύ μεγάλος. Βασική αιτία είναι ότι στον σχεδιασμό προβλέπονταν επτά (7) σταθμοί μεταφόρτωσης, όμως τώρα υπάρχει μόνο του Σχιστού.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Στο Δήμο Περάματος και ειδικά στο όρος Αιγάλεω απαντήθηκαν τα μεγαλύτερα προβλήματα περιβαλλοντικής ρύπανσης. Η παρουσία δύο ΧΑΔΑ εκ των οποίων ο ένας με ραδιενεργά υλικά, ο σταθμός μεταφόρτωσης και η γενικότερη έλλειψη αποκομιδής των οικιακών απορριμμάτων μετατρέπουν την περιοχή ως άκρως επικίνδυνη για την ανθρώπινη υγεία. Η Πολιτεία προσπάθησε να ανακόψει το φαινόμενο όμως αυτά τα λάθη αντιμετωπίστηκαν καθυστερημένα. Προτείνεται λοιπόν σε πρώτο επίπεδο η παροχή οικονομικής βοήθειας στο Δήμο για να υπάρχει καλύτερη αποκομιδή των απορριμμάτων. Σε δεύτερο επίπεδο προτείνεται η επικαιροποίηση του Περιφερειακού Σχεδιασμού σχετικά με τα απορρίμματα. Ο ΕΔΣΝΑ θα πρέπει να αποφορτίσει την περιοχή του Σχιστού κατασκευάζοντας νέους σταθμούς μεταφόρτωσης και σε άλλες περιοχές, ενώ να ενισχυθεί το πρόγραμμα ανακύκλωσης το οποίο θα αναλυθεί παρακάτω.



Εικόνα 58 Άποψη της παραλίας στο δυτικό Πέραμα. Διακρίνεται έλλειψη κάδων απορριμμάτων και έντονη παρουσία ρύπανσης



Εικόνα 59 Μια πρωτοφανής εικόνα. Ανεξέλεγκτη απόθεση απορριμμάτων δίπλα ακριβώς στο χώρο στάθμευσης των απορριμματοφόρων του Δήμου.



Εικόνα 60 Άποψη του ενός από τους δύο ΧΑΔΑ που απαλλάχθηκαν από ραδιενεργά υλικά. Θα παραμείνει νεκρή ζώνη για 1000 χρόνια. Ακριβώς δίπλα είναι το ΒΙΠΑ Σχιστού (Πηγή: Αρχείο ΠΕΣΥΔΑΠ)

Ανακύκλωση

Ο Δήμος Περάματος ενώ εντάχθηκε σε πρόγραμμα ανακύκλωσης, υπήρξε μια παύση για μεγάλο χρονικό διάστημα. Σήμερα το πρόγραμμα υλοποιείται ξανά, όμως οι ελλείψεις ήταν σημαντικές. Παρατηρήθηκαν οι γνωστοί μπλε κάδοι σε κεντρικά σημεία της πόλης, όχι όμως και σε όλες τις συνοικίες. Χωρίς να υπάρχουν επίσημα στοιχεία για τον όγκο των ανακυκλωθέντων υλικών, πιστεύεται ότι αυτός είναι ελάχιστος ως συνέχεια της έλλειψης εξοπλισμού.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Προτείνεται η τοποθέτηση σε κεντρικά σημεία μηχανημάτων κομποστοποίησης ανακυκλώσιμων υλικών. Επίσης προτείνεται η επέκταση του συστήματος των μπλε κάδων και η ταυτόχρονη ενημέρωση των πολιτών από την δημοτική αρχή. Όμως προαπαιτούμενο αυτής της δράσης είναι η δημιουργία κέντρου διαλογής στο σταθμό μεταφόρτωσης του Σχιστού, έτσι ώστε μέρος των υλικών να καταλήγει στο εργοστάσιο ανακύκλωσης της Φυλής και όχι στον ΧΥΤΑ χωρίς επεξεργασία.

Είναι ήδη γνωστό ότι ο ΧΥΤΑ Φυλής έχει γεμίσει και τα προβλήματα εκεί είναι έντονα. Άρα πρέπει να υπάρξει συνεργασία του Δήμου, του ΕΔΣΝΑ και της Ελληνικής Εταιρείας Ανακύκλωσης για αυτή την δράση. Άλλωστε πέραν των αστικών λυμάτων υπάρχουν και τα επικίνδυνα υλικά όπως τα ηλεκτρονικά, τα ελαστικά κ.α.

Αποχέτευση

Έχει αναφερθεί το έντονο πρόβλημα της τοποθέτησης δικτύου αποχέτευσης στο Άνω Πέραμα λόγω του προβληματικού σχεδιασμού του οδικού δικτύου και της δόμησης γενικότερα. Έτσι γίνεται χρήση των βόθρων οι οποίοι μολύνουν αφάνταστα τα εδάφη και τον υδροφόρο ορίζοντα, ενώ στο κοινόχρηστο δίκτυο τα όμβρια ύδατα δημιουργούν καταστροφές.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Έχει προταθεί παραπάνω η διενέργεια ειδικής πολεοδομικής μελέτης για τον επανασχεδιασμό και επαναχάραξη του Άνω Περάματος, μέρος της οποίας θα είναι και η τοποθέτηση του αποχετευτικού δικτύου ως βασικής υποδομής.

Α.Π.Ε

Στον τομέα των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας δεν υπάρχει σήμερα κάποια αξιόλογη δράση. Στο παρελθόν υπήρξαν κάποιες προτάσεις όμως μέχρι σήμερα δεν υπάρχει εφαρμογή αυτών. Ο ΠΕΣΥΔΑΠ σχεδίαζε την τοποθέτηση φωτοβολταϊκών συστημάτων ισχύος 3 MW και την τοποθέτηση αγωγού από την Ψυτάλλεια για την άρδευση του όρους Αιγάλεω. Επίσης είχε ακουστεί η ιδέα για την εκμετάλλευση του βιοαερίου από τον πρώην ΧΑΔΑ.

Είναι κατανοητό ότι στο όρος Αιγάλεω υπάρχουν πράγματι επιλογές για χρήση των Α.Π.Ε. Σε κάθε περίπτωση όμως αν αναπτυχθούν αυτές δεν θα πρέπει να υπάρχει όχληση του φυσικού τοπίου και της αισθητικής εικόνας της περιοχής.

ΕΜΠΟΡΙΟ

Ζώνες ή Μέτωπα Εμπορικών Δραστηριοτήτων

Στο Δήμο Περάματος συναντώνται τέσσερις ζώνες εμπορικών δραστηριοτήτων, οι οποίες είναι:

Α) Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων⁶⁷

Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων του Ν. Ικονίου αποτελεί την «ναυαρχίδα» του διαμετακομιστικού εμπορίου όχι μόνο της περιοχής του Περάματος αλλά της χώρας γενικότερα. Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά διάφορα στοιχεία σχετικά με το Σ.ΕΜΠΟ.

Οριοθέτηση – Ιδιοκτησιακό - Διαχείριση

Ο Σ.ΕΜΠΟ αναπτύσσεται σε τρεις προβλήτες, στο νότιο θαλάσσιο μέτωπο του Δήμου Περάματος και ειδικά του οικισμού του Ν. Ικονίου. Ανατολικά συνορεύει με το υπόλοιπο εμπορευματικό λιμάνι του Πειραιά (Λιμένας Ηρακλέους) και δυτικά με την Ν/Ζ και τις αποθηκείψεις των καυσίμων. Όλες οι προβλήτες ανήκουν στον ΟΛΠ. Η διαχείριση της προβλήτας Ι γίνεται από τον ΟΛΠ, ενώ η διαχείριση των προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ γίνεται από την Σ.Ε.Π. Α.Ε., θυγατρική εταιρεία της κινεζικής εταιρείας COSCO Pacific. Η λειτουργία των προβλητών ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2010, ενώ η σύμβαση παραχώρησης υπεγράφη το 2009.

Τεχνικές Προδιαγραφές

Προβλήτα Ι (ΟΛΠ Α.Ε)

Εμβαδόν 266,4 στρέμματα με τρία κρηπιδώματα όπου το ανατολικό με μήκος 500m και βάθος 18m, το δυτικό με μήκος 320m και βάθος 12m και το νότιο με μήκος 129m. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός είναι τελευταίας τεχνολογίας με οκτώ (8) γερανογέφυρες (4 SPP) για φορτοεκφορτώσεις και οκτώ (8) RMGs για τη πυκνή στοιβάση των εμπορευματοκιβωτίων.

Προβλήτα ΙΙ (ΣΕΠ Α.Ε)

Εμβαδόν 614,419 στρέμματα με τρία κρηπιδώματα όπου το δυτικό έχει μήκος 700μ με βάθος 16μ, το ανατολικό έχει μήκος 787μ με βάθος 14μ και το νότιο έχει μήκος 508m. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός ανέρχεται σε οκτώ (8) γερανογέφυρες SPP για φορτοεκφορτώσεις και αρκετά RMGs για τη πυκνή στοιβάση των εμπορευματοκιβωτίων.

⁶⁷ Πηγές: <http://www.pct.com.gr>, <http://www.olp.gr/>

Προβλήτα III (ΣΕΠ Α.Ε)

Η προβλήτα III είναι υπό κατασκευή.

Προοπτικές

1. Σιδηροδρομική σύνδεση του Σ.ΕΜΠΟ με το νέο Εμπορευματικό Σταθμό Συνδυασμένων Μεταφορών Αττικής στο Θριάσιο Πεδίο της Ελευσίνας. Μέσω αυτής της προοπτικής ο Πειραιάς θα προμηθεύει την αγορά της ευρύτερης ανατολικής Ευρώπης, άρα θα τονωθεί η ελληνική οικονομία.
2. Κατασκευή νέου Σταθμού Υγειονομικού – Κτιριακού Ελέγχου (Σ.Υ.Κ.Ε), επιφάνειας 850 τ.μ και προϋπολογισμού 1 εκ. €. Το κτίριο θα έχει εγκαταστάσεις υγειονομικού και τελωνειακού ελέγχου, ψυκτικούς θαλάμους κ.α. Το έργο είναι σχεδόν περαιωμένο.
3. Κατασκευή του ανατολικού τμήματος της προβλήτας III έκτασης 200 στρεμμάτων με μήκος κρηπιδωμάτων 720m και ωφέλιμο βάθος 18m. Το έργο έχει αδειοδοτηθεί, θα περαιωθεί το 2015 και το κόστος θα είναι 110 εκ €. Η κατασκευή θα γίνει εξ' ολοκλήρου από την ΣΕΠ Α.Ε βάσει της σύμβασης.
4. Αναβάθμιση μηχανολογικού εξοπλισμού στις προβλήτες II και III με 13 καινούριες γερανογέφυρες τύπου Super Post Panamax, επεκτείνοντας έτσι μέχρι το έτος 2015 σε 21 το συνολικό αριθμό γερανογεφυρών από τις υπάρχουσες 8. Επίσης θα αυξηθεί ο συνολικός αριθμός των γερανογεφυρών σταθερής τροχιάς RMGs σε 24 και θα υπάρχουν 1000 σημεία παροχής ρεύματος για τα ψυγεία-εμπορευματοκιβώτια.

Συνολικά λοιπόν αυτές οι κινήσεις θα οδηγήσουν σε αύξηση της ετήσιας χωρητικότητας και των τριών προβλητών, όπου θα ανέρχεται σε 4,7 εκ. ΤΕΥ⁶⁸ εγκαθιδρύοντας τον Πειραιά στα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης.

⁶⁸ Twenty feet Equivalent Unit. Μονάδα όγκου των εμπορευματοκιβωτίων 20×8×8 ποδών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από οικονομικής απόψεως ο Σ.ΕΜΠΟ σίγουρα είναι ένας μοχλός ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία. Αυτό το συμπέρασμα ισχύει μια και παρατηρείται αύξηση των εμπορευματοκιβωτίων που φιλοξενούνται στο λιμένα Πειραιά, αυξάνοντας ταυτόχρονα τα έσοδα του ΟΛΠ, του δήμου Περάματος και κατ' επέκταση του Δημοσίου. Χαρακτηριστική είναι η αύξηση κατά 27,5% στην διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στην προβλήτα I το έτος 2012, ενώ υπήρξε τριπλασιασμός του ποσοστού και για την προβλήτα II. Άρα το 2012 διακινήθηκαν συνολικά 1,7 εκ. TEU και στις τρεις προβλήτες, με τα συνολικά έσοδα να αυξάνονται κατά 22,5% μετά φόρων⁶⁹. Επίσης οι θέσεις εργασίας αυξήθηκαν καθώς 1800 Έλληνες απασχολούνται στις τρεις προβλήτες.

Χωροταξικά ο Σ.ΕΜΠΟ αποτελεί μέρος του γενικού προβλήματος της μη ελεύθερης πρόσβασης των κατοίκων στο παραθαλάσσιο μέτωπο, όμως σε σχέση με τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις του λιμένα παρουσιάζει την καλύτερη οργάνωση. Η οριοθέτηση του Σ.ΕΜΠΟ είναι διακριτή, το κυκλοφοριακό δίκτυο είναι αυτόνομο και συνδέεται με την Λ. Σχιστού όπως προαναφέρθηκε, ενώ τηρούνται αυστηρά μέτρα ασφαλείας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Η μόνη έλλειψη που επίσης έχει αναφερθεί και ισχύει και για το υπόλοιπο εμπορευματικό λιμάνι, είναι η απουσία οργανωμένου σταθμού εξυπηρέτησης αυτοκινήτων (Σ.Ε.Α). Επειδή το λιμάνι προσεγγίζεται από πλήθος βαρέων οχημάτων, αυτά σταθμεύουν για ορισμένο χρονικό διάστημα στους χώρους του λιμένα λόγω και της κείμενης νομοθεσίας. Η δημιουργία ενός Σ.Ε.Α θα δίνει την δυνατότητα ασφαλούς στάθμευσης για τα οχήματα, ενώ η παρουσία μικρού ξενοδοχείου (motel) και εστιατορίου θα δίνει στους οδηγούς τη δυνατότητα να εξυπηρετούν τις προσωπικές και βιολογικές ανάγκες τους (φαγητό, ύπνος, καθαριότητα), έναντι ενός συμβολικού αντιτίμου.

⁶⁹ <http://news.kathimerini.gr>



Εικόνα 61 Αεροφωτογραφία των προβλητών Ι και ΙΙ του Σ.ΕΜΠΟ Πειραιά (Πηγή: <http://www.pct.com.gr>)



Εικόνα 62 Άποψη του εργοταξίου κατασκευής της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Σ.ΕΜΠΟ - Θριάσιο Πεδίο

B) Αποθηκεύσεις Πετρελαιοειδών

Στην περιοχή του Περάματος δραστηριοποιούνται 5 επιχειρήσεις στο τομέα των καυσίμων. Αυτές οι επιχειρήσεις διατηρούν εγκαταστάσεις αποθηκεύσεως προϊόντων πετρελαίου όπως βενζίνης, πετρελαίου θέρμανσης και κίνησης, μαζούτ, κηροζίνης κ.α. Το μέγεθος των δεξαμενών είναι περίπου 175.000 κυβικά μέτρα, περίπου το 15% των χώρων αποθήκευσης πετρελαιοειδών στην Ελλάδα⁷⁰. Επομένως μέσω αυτού του είδους διαμετακομιστικού εμπορίου εξυπηρετείται η αυξημένη ανάγκη της αθηναϊκής και πειραιϊκής αγοράς καυσίμων. Παρόλα αυτά όμως όπως αναφέρθηκε η παρουσία αυτού του είδους εμπορίου έχει προκαλέσει αρκετά προβλήματα στην περιοχή.

Γ) Μεταφορές – Λοιπές Αποθηκεύσεις

Στο Δήμο Περάματος λόγω της παρουσίας του Σ.ΕΜΠΟ, των αποθηκείων πετρελαίων και του πορθμείου συναντάται ένα ενδιαφέρον πλήθος επιχειρήσεων σχετικές με το τομέα των μεταφορών και αποθηκείων. Ενδεικτικά με βάση τον ΣΤΑΚΟΔ 2008 εδρεύουν στην περιοχή 101 επιχειρήσεις χερσαίων μεταφορών, 58 πλωτών μεταφορών και 64 αποθηκευτικών και υποστηρικτικών προς τη μεταφορά. Για να κατανοηθεί η σημασία του πορθμείου για τα έτη 2008 – 2011 η διακίνηση επιβατών κυμαίνεται στα 8.300.000 – 8.700.000 επιβάτες ανά έτος (στατιστικά στοιχεία ΟΛΠ). Πρόκειται λοιπόν για ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια - πορθμεία στην Ευρώπη.

Δ) Λοιπές Εμπορικές Δραστηριότητες τριτογενούς τομέα παραγωγής

Σε αυτή την περίπτωση συναντώνται πλέον οι γνωστές επιχειρήσεις λιανικού και χονδρικού εμπορίου που δραστηριοποιούνται σε όλες τις περιοχές της χώρας. Αυτές αφορούν τις τηλεπικοινωνίες, την εκπαίδευση, τον αθλητισμό, την εστίαση, τις κατασκευές και την παροχή γενικότερων υπηρεσιών.

Ακολουθούν στοιχεία επιχειρήσεων του τριτογενούς τομέα παραγωγής με βάση τον ΣΤΑΚΟΔ 2008⁷¹

⁷⁰ Πηγή: ΤΑΠ Περάματος 1997

⁷¹ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (ΣΤΑΚΟΔ 2008) (Είναι ένα σχετικό στοιχείο καθώς μερικές εξ' αυτών μπορεί να δραστηριοποιούνται σε άλλη περιοχή και στο δήμο να διατηρούν μόνο την έδρα τους, κάτι το οποίο δεν γνωρίζει η ΕΛΣΤΑΤ ή το Επιμελητήριο).

Πίνακας 15 Είδη επιχειρήσεων τριτογενούς τομέα παραγωγής στο Δήμο Περάματος

Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου, ατμού και κλιματισμού	1
Συλλογή, επεξεργασία και διάθεση αποβλήτων· ανάκτηση υλικών	1
Κατασκευές κτιρίων	48
Έργα πολιτικού μηχανικού	9
Εξειδικευμένες κατασκευαστικές δραστηριότητες	145
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο· επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	46
Χονδρικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	133
Λιανικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών	392
Καταλύματα	2
Δραστηριότητες υπηρεσιών εστίασης	126
Εκδοτικές δραστηριότητες	1
Παραγωγή κινηματογραφικών ταινιών, βίντεο και τηλεοπτικών προγραμμάτων, ηχογραφήσεις και μουσικές εκδόσεις	4
Δραστηριότητες προγραμματισμού και ραδιοτηλεοπτικών εκπομπών	1
Τηλεπικοινωνίες	5
Δραστηριότητες προγραμματισμού ηλεκτρονικών υπολογιστών, παροχής συμβουλών και συναφείς δραστηριότητες	8
Δραστηριότητες υπηρεσιών πληροφορίας	2
Δραστηριότητες συναφείς προς τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και τις ασφαλιστικές δραστηριότητες	5
Διαχείριση ακίνητης περιουσίας	5
Νομικές και λογιστικές δραστηριότητες	19
Δραστηριότητες κεντρικών γραφείων· δραστηριότητες παροχής συμβουλών διαχείρισης	12
Αρχιτεκτονικές δραστηριότητες και δραστηριότητες μηχανικών· τεχνικές δοκιμές και αναλύσεις	58
Επιστημονική έρευνα και ανάπτυξη	4
Διαφήμιση και έρευνα αγοράς	8
Άλλες επαγγελματικές, επιστημονικές και τεχνικές δραστηριότητες	12

Κτηνιατρικές δραστηριότητες	2
Δραστηριότητες ενοικίασης και εκμίσθωσης	23
Δραστηριότητες απασχόλησης	2
Δραστηριότητες παροχής προστασίας και έρευνας	1
Δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών σε κτίρια και εξωτερικούς χώρους	18
Διοικητικές δραστηριότητες γραφείου, γραμματειακή υποστήριξη και άλλες δραστηριότητες παροχής υποστήριξης προς τις επιχειρήσεις	8
Εκπαίδευση	8
Δραστηριότητες ανθρώπινης υγείας	4
Δραστηριότητες κοινωνικής μέριμνας χωρίς παροχή καταλύματος	4
Δημιουργικές δραστηριότητες, τέχνες και διασκέδαση	9
Αθλητικές δραστηριότητες και δραστηριότητες διασκέδασης και ψυχαγωγίας	9
Δραστηριότητες οργανώσεων	2
Επισκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών και ειδών ατομικής ή οικιακής χρήσης	17
Άλλες δραστηριότητες παροχής προσωπικών υπηρεσιών	45

Παραεμπόριο

Επειδή στο Δήμο Περάματος υπάρχει ένας από τους μεγαλύτερους και αναπτυσσόμενους σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων αυτό συνεπάγεται την ανάγκη ύπαρξης ενός ισχυρού τελωνειακού ελέγχου. Εφόσον ο Σ.ΕΜΠΟ αποτελεί κέντρο του διαμετακομιστικού εμπορίου της Ελλάδας και ταυτόχρονα ένα σύνορο της χώρας, πρέπει το παραεμπόριο να αντιμετωπιστεί στην πηγή του, δηλαδή εκεί. Έχει εξαγγελθεί η προμήθεια ειδικών μηχανημάτων σάρωσης (scanners) για τον έλεγχο των φορτίων που καταφθάνουν από διάφορα μέρη του πλανήτη και η κατασκευή ενός σύγχρονου τελωνειακού κέντρου μεταξύ των προβλητών Ι και ΙΙ. Είναι σωστή η ιδέα της τεχνολογικής αναβάθμισης του τελωνείου, μια και αυτό θα μειώσει την παρουσία του ανθρώπινου παράγοντα (διαφθορά), τις γραφειοκρατικές διαδικασίες και την φοροδιαφυγή.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

ΒΙ.ΠΑ

Η περίπτωση του ΒΙ.ΠΑ Σχιστού⁷²

Στην περιοχή λειτουργεί ένα από τα πιο οργανωμένα βιομηχανικά πάρκα της χώρας, το ΒΙ.ΠΑ Σχιστού. Το πάρκο άρχισε να δομείται το 1998 με πρωτοβουλία της ΕΤΒΑ και σήμερα φιλοξενεί περίπου 80 επιχειρήσεις όλων των τομέων παραγωγής όπως χυτήρια, μηχανουργεία, ηλεκτρολογία, ξυλουργεία κ.α.

Το πάρκο διοικητικά και οικονομικά είναι αυτόνομο και θα μπορούσε κανείς να πει ότι η σύστασή του είναι παρόμοια με του Ο.Λ.Π. Προσφέρει πλήθος υπηρεσιών όπως φύλαξη, καθαριότητα, πρόγραμμα ανακύκλωσης, συντήρηση και επέκταση των υποδομών οδικού, ηλεκτρικού, υδρευτικού, αποχετευτικού, τηλεπικοινωνιακού δικτύου σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς. Το ΒΙ.ΠΑ έχει συμμετάσχει σε αρκετές δράσεις για την εξυγίανση της ευρύτερης περιοχής, διοργανώνει ημερίδες, συνέδρια και άλλες δράσεις.

Το πάρκο βρίσκεται σε μία περιοχή αποκομμένη από την αστική ζώνη, οπότε δεν αναπτύσσεται καμία ασυμβατότητα χρήσης γης και καμία όχληση. Σημαντικό είναι ότι εκεί έχουν μεταφερθεί επιχειρήσεις μεγάλης όχλησης που παλαιότερα βρισκόντουσαν διάσπαρτες στην περιοχή του Πειραιά. Εξυπηρετείται μέσω της Λεωφόρου Σχιστού και εν συνεχεία με την Ε.Ο Αθηνών - Κορίνθου. Επίσης στο πάρκο το περιβάλλον έχει τονωθεί με δένδροφυτεύσεις 6.000 δένδρων στους κοινόχρηστους χώρους, ενώ οι επιχειρήσεις του συνεργάζονται με εταιρείες ασφαλούς ανακύκλωσης υλικών.

Επομένως με βάση αυτή την εικόνα το ΒΙ.ΠΑ Σχιστού αποτελεί ένα ευχάριστο στοιχείο για την περιοχή. Είναι ένα πρότυπο πάρκο το οποίο είναι ικανό να προσελκύσει νέες επενδύσεις, να αυξήσει της θέσεις εργασίας και να μην δημιουργεί οχλήσεις τόσο στο ανθρωπογενές όσο και στο φυσικό περιβάλλον. Προτείνεται εκεί να μεταφερθούν και άλλες επιχειρήσεις οι οποίες έχουν αναλυθεί και ενοχλούν την αστική ζώνη.

⁷² Πηγή: <http://www.vipas.gr>



Εικόνα 63 Αεροφωτογραφία του ΒΙ.ΠΑ Σχιστού (Πηγή: www.vipas.gr)

Ακολουθούν τα στοιχεία του ΣΤΑΚΟΔ 2008⁷³ σχετικά με το πλήθος των βιομηχανιών που ασχολούνται με το δευτερογενή τομέα παραγωγής.

Πίνακας 16 Είδη βιομηχανιών στο Δήμο Περάματος (δευτερογενής τομέας)

Βιομηχανία τροφίμων	15
Παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών υλών	5
Βιομηχανία ξύλου και κατασκευή προϊόντων από ξύλο και φελλό, εκτός από έπιπλα· κατασκευή ειδών καλαθοποιίας και σπαρτοπλεκτικής	6
Χαρτοποιία και κατασκευή χάρτινων προϊόντων	1
Παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων	1
Παραγωγή άλλων μη μεταλλικών ορυκτών προϊόντων	5
Παραγωγή βασικών μετάλλων	6

⁷³ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (ΣΤΑΚΟΔ 2008) (Είναι ένα σχετικό στοιχείο καθώς μερικές εξ' αυτών μπορεί να δραστηριοποιούνται σε άλλη περιοχή και στο δήμο να διατηρούν μόνο την έδρα τους, κάτι το οποίο δεν γνωρίζει η ΕΛΣΤΑΤ ή το Επιμελητήριο).

ΒΙΟ.ΠΑ

Η περίπτωση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος

Στην περιοχή οργανωμένο βιοτεχνικό πάρκο όπως αυτό του Σχιστού δεν εντοπίζεται. Σημαντική όμως είναι η παρουσία της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος που αποτελεί το σήμα κατατεθέν της περιοχής. Η Ν/Ζ Περάματος σήμερα αντιμετωπίζει αρκετά προβλήματα πάσης φύσεως, τα οποία έχουν αναλυθεί σε αρκετές μελέτες συναδέλφων ή άλλων φορέων. Έχουν υπάρξει πλήθος συζητήσεων, γνωμοδοτήσεων, ημερίδων, ψηφισμάτων από πολλούς εμπλεκόμενους φορείς, δείχνοντας επί του πρακτέου ότι το ζήτημα είναι πολύπλευρο. Έτσι λοιπόν παρακάτω αναλύονται οι βασικότερες πτυχές των προβλημάτων της Ν/Ζ.

Χωροθέτηση - Ιδιοκτησιακό

Στο Γ.Π.Σ η Ν/Ζ λογίζεται ως βιοτεχνική ζώνη όμως μέχρι σήμερα δεν υπάρχει θεσμική κατοχύρωση της τοποθεσίας της. Τον Ιούνιο του 2006 υπήρξε μελέτη του ΥΠ.ΟΙΚ όπου καταγράφεται σε ποια σημεία αναπτύσσεται η ζώνη, όμως αυτή δεν έχει ακόμα εφαρμοστεί νομικά και πρακτικά. Αυτά είναι:

1. Μόλος Δραπετσώνας και μόλος ΔΕΗ μετά της χερσαίας παρακείμενης λιμενικής ζώνης.
2. Περιοχή Περάματος (ΝΕΖ).
3. Δυτικά ΝΕΖ Περάματος, μεταλλικά υπόστεγα και παρακείμενες προβλήτες.
4. Πλωτές δεξαμενές διαστάσεων 200×30 και 110×19 μέτρων έκαστη.
5. Ηλεκτροκίνητοι και αυτοκινούμενοι γερανοί.
6. Βόρειο τμήμα ακρωτηρίου Κυνοσούρας Σαλαμίνας.
7. Περιοχή όρμου Αμπελακίων Σαλαμίνας.

Παρατηρείται ότι εκτός της έλλειψης οριοθέτησης, υπάρχει και έλλειψη κανόνων δόμησης. Έχει προταθεί από τον ΟΛΠ και έχουν γνωμοδοτηθεί θετικά από την ΕΣΑΛ και τον ΟΡΣΑ να ισχύει συντελεστής κάλυψης 20%, συντελεστής δόμησης 0,30 και μέγιστο ύψος 15 μέτρα, χωρίς αυτό να έχει εφαρμοστεί. Έτσι λοιπόν υπάρχει μια άναρχη δόμηση με έλλειψη σχεδιασμού, όπου οι οχλήσεις αυξάνονται με κυριότερη την μη ελεύθερη πρόσβαση των κατοίκων στο νότιο θαλάσσιο μέτωπο.

Ιδιοκτησιακά η Ν/Ζ ανήκει στον Ο.Λ.Π. Α.Ε, ο οποίος παραχωρεί τις εκτάσεις για χρήση έναντι ενοικίου.

Νομικό πλαίσιο λειτουργίας ζώνης

Με τον Ν. 3551/2007 ΦΕΚ 76/2-4-2007 τεύχος Α΄ εισάγεται η έννοια του «Μητρώου επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων». Βάσει νόμου πρέπει όλες οι επιχειρήσεις αυτού του τομέα να εγγραφούν σε αυτό το μητρώο για να έχουν άδεια λειτουργίας και εκτελέσεως εργασιών. Παρόλα αυτά όμως σήμερα δεν υπάρχει ακρίβεια για το πλήθος των επιχειρήσεων και των τομέων που ασχολούνται.

Εργασιακός χώρος – Υπηρεσίες – Οικονομική κατάσταση

Στον τομέα αυτό εντοπίζονται και τα περισσότερα προβλήματα της ζώνης. Μερικά εξ΄ αυτών είναι:

1. **Εργατικά Ατυχήματα.** Δυστυχώς στην Ν/Ζ Περάματος έχουν υπάρξει εργατικά ατυχήματα με συνέπεια τον τραυματισμό ή τον θάνατο των εργαζομένων. Έλλειψη κατοχύρωσης για την μορφή των μέτρων ασφαλείας, παραμέληση τήρησης από εργοδότες-εργαζόμενους, έλλειψη ελέγχων και ποινών είναι τα βασικότερα αίτια. Επίσης καταγράφεται και η απουσία εξοπλισμού για την αντιμετώπιση τέτοιων αναγκών όπως σταθμού Α΄ βοηθειών, ασθενοφόρου ή και πυροσβεστικού σταθμού εντός της ζώνης.
2. **Εργασιακές σχέσεις – Συνδικαλισμός.** Παρατηρείται ότι υπάρχει ένας κυκεώνας νομικών πλαισίων σχετικά με την απασχόληση στη ζώνη. Ατομικές συμβάσεις, επιχειρησιακές συμβάσεις, εθνική συλλογική σύμβαση εργασίας είναι μερικές έννοιες που ακούγονται τελευταία και αποτελούν σημείο τριβής μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων. Συνδικαλιστές, εργαζόμενοι, εργοδότες, Πολιτεία δεν μπορούν να βρουν κοινή λύση στο πρόβλημα οπότε η ζώνη βγαίνει ζημιωμένη. Τουτέστιν δεν τηρούνται τα χρονοδιαγράμματα περάτωσης των εργασιών, ενώ η εισροή νέων ανθρώπων σε επαγγέλματα σχετικά με τη ναυπηγική είναι συνεχώς φθίνουσα.

3. Προσφερόμενες υπηρεσίες - Υποδομές. Σε αυτό το σκέλος η Ν/Ζ έχει σχετικά μια καλή παρουσία μια και η ποιότητα των υπηρεσιών είναι καλή. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι είναι και ανταγωνιστικές οι τιμές τους. Η τιμολογιακή πολιτική του ΟΛΠ κατά πολλούς θεωρείται ότι δεν είναι ανταποδοτική, η αύξηση της φορολογίας και οι αυξημένες ασφαλιστικές εισφορές αυξάνουν το κόστος των εργασιών. Επίσης οι υποδομές χρειάζονται αναβάθμιση και η προμήθεια νέου εξοπλισμού είναι αναγκαία. Έτσι αρκετοί πλοιοκτήτες προτιμούν, παρά τις μεγάλες αποστάσεις, ναυπηγεία γειτονικών χωρών με φθηνότερες τιμές και καλύτερες υποδομές. Μάλιστα το 7,2% του ελληνικού εμπορικού στόλου συντηρείται και επισκευάζεται στα ναυπηγεία της Τουρκίας, η οποία είναι και ο βασικότερος ανταγωνιστής των ελληνικών ναυπηγείων⁷⁴.

Για τα παραπάνω συμπεράσματα εκτός των συνεντεύξεων που παραχωρήθηκαν από εκπρόσωπους φορέων, υπάρχει μια κατατοπιστική μελέτη – δημοσκόπηση που διενεργήθηκε το 2010 από το ΠΑ.ΠΕΙ, το Ε.Β.Ε.Π. και το ΒΙ.ΠΑ Σχιστού. Αυτή παρατίθεται στο παράρτημα της μελέτης.

ΠΡΟΤΑΣΗ

Προτείνεται η δημιουργία ενός ΒΙΟ.ΠΑ στα πρότυπα του Σχιστού το οποίο αναμένεται να επιλύσει αρκετά από τα σημερινά προβλήματα της ζώνης. Θα υπάρξει λοιπόν μια εξυγίανση της ζώνης που θα έχει ως αντίκτυπο την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου κατοίκων - εργαζομένων και την τόνωση της οικονομίας της.

⁷⁴ Πηγή: Μελέτη του ΟΛΠ σχετικά με την Ν/Ζ Περάματος



Εικόνα 64 Αεροφωτογραφία της Ν/Ζ Περάματος και του ακρωτηρίου της Κυνοσούρας (Πηγή: <http://keratsinivoice.blogspot.gr>)

Ακολουθούν τα στοιχεία του ΣΤΑΚΟΔ 2008⁷⁵ σχετικά με το πλήθος βιοτεχνιών που ασχολούνται με το δευτερογενή τομέα παραγωγής.

Πίνακας 17 Είδη βιοτεχνιών στο Δήμο Περάματος (δευτερογενής τομέας)

Κατασκευή ειδών ένδυσης	10
Κατασκευή προϊόντων από ελαστικό (καουτσούκ) και πλαστικές ύλες	1
Κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, με εξαίρεση τα μηχανήματα και τα είδη εξοπλισμού	44
Κατασκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών, ηλεκτρονικών και οπτικών προϊόντων	2
Κατασκευή ηλεκτρολογικού εξοπλισμού	2
Κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού π.δ.κ.α.	7

⁷⁵ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (ΣΤΑΚΟΔ 2008) (Είναι ένα σχετικό στοιχείο καθώς μερικές εξ' αυτών μπορεί να δραστηριοποιούνται σε άλλη περιοχή και στο δήμο να διατηρούν μόνο την έδρα τους, κάτι το οποίο δεν γνωρίζει η ΕΛΣΤΑΤ ή το Επιμελητήριο).

Κατασκευή μηχανοκίνητων οχημάτων, ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων	1
Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών	66
Κατασκευή επίπλων	10
Άλλες μεταποιητικές δραστηριότητες	2

Οχλήσεις

Γενικά στην περιοχή οι βιομηχανίες - βιοτεχνίες θεωρούνται ως επί των πλείστων μικρής ή μέσης όχλησης. Υπάρχουν σαφώς και παραδείγματα μεγάλης όχλησης, αλλά για το είδος, μορφή και αντιμετώπιση αυτών θα αναφερθούμε σε ειδικά κεφάλαια.

ΓΕΩΡΓΙΑ, ΑΛΙΕΙΑ, ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ

Στο Δήμο Περάματος συναντάται έντονη αλιευτική δραστηριότητα σε ερασιτεχνικό επίπεδο, μια και συναντάται η ύπαρξη αρκετών μικρών αλιευτικών σκαφών και τριών ομίλων ερασιτεχνών αλιέων. Σε επαγγελματικό επίπεδο βάσει ΣΤΑΚΟΔ 2008⁷⁶ υπάρχουν μόνο 5 επιχειρήσεις σχετικές με την αλιεία και την υδατοκαλλιέργεια. Αυτό συμβαίνει διότι δεν υπάρχει ισχυρή υποδομή για το επαγγελματικό ψάρεμα, ενώ αρκετοί αλιείς εδρεύουν στους Δήμους Πειραιά και Κερατσινίου-Δραπετσώνας που εδρεύει η Ιχθυόσκαλα. Στην γεωργία και κτηνοτροφία ομοίως καταγράφεται μόλις μια επιχείρηση, μια και σε αυτή τη περίπτωση δεν υπάρχουν εγκεκριμένες εκτάσεις για κτηνοτροφία ή γεωργία.

⁷⁶ Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (ΣΤΑΚΟΔ 2008) (Είναι ένα σχετικό στοιχείο καθώς μερικές εξ' αυτών μπορεί να δραστηριοποιούνται σε άλλη περιοχή και στο δήμο να διατηρούν μόνο την έδρα τους, κάτι το οποίο δεν γνωρίζει η ΕΛΣΤΑΤ ή το Επιμελητήριο).

ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΟΜΕΣ⁷⁷

Εκπαίδευση⁷⁸

Στο Δήμο Περάματος λειτουργούν οι εξής εκπαιδευτικές μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης:

1. 9 νηπιαγωγεία
2. 10 δημοτικά σχολεία εκ' των οποίων το ένα ειδικό
3. 4 Γυμνάσια εκ' των οποίων το ένα εσπερινό
4. 3 Γενικά Λύκεια εκ' των οποίων το ένα εσπερινό
5. 1 ΕΠΑΛ
6. 1 ΕΠΑΣ
7. 1 ΣΕΚ (Σχολικό Εργαστηριακό Κέντρο το οποίο εξυπηρετεί το Ε-ΠΑΣ και το ΕΠΑΛ)

Θρησκεία

Στο Δήμο Περάματος υπάρχουν 6 εκκλησίες που ανήκουν στην Ι.Μ. Πειραιώς. Λειτουργεί επίσης το Νεκροταφείο Σχιστού που εξυπηρετεί όλη την Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς. Βρίσκεται στην Λεωφόρο Σχιστού δίπλα από το ΒΙ.ΠΑ και λειτουργεί από το 1998. Η χωροταξία του είναι ικανοποιητική μια και δεν συνορεύει με την αστική ζώνη, οπότε δεν υπάρχουν και οχλήσεις.

Άθληση

Στο Πέραμα δραστηριοποιούνται 19 σωματεία που ασχολούνται με τα ναυτικά αθλήματα, το ποδόσφαιρο, το στίβο, την πυγμαχία κ.α. Επίσης για την εκτόνωση των πολιτών λειτουργούν οι εξής εγκαταστάσεις:

1. Δημοτικό Κολυμβητήριο στο τέρμα Περάματος.
2. Δημοτικό Γήπεδο Ποδοσφαίρου στην πλατεία Δημητριάδη 350 θέσεων.
3. Δημοτικό Γυμναστήριο στο πάρκο Πρόνοιας με εγκαταστάσεις Στίβου.
4. Δημοτικό Γυμναστήριο στο Ν. Ικόνιο.
5. Αθλητικός Οργανισμός.

⁷⁷ Πηγή: <http://www.perama-odigos.gr>

⁷⁸ Πηγές: <http://dipe-peiraia.att.sch.gr>, <http://dide-peiraia.att.sch.gr/>

6. Ναυταθλητική μαρίνα στο τέρμα Περάματος

Λειτουργούν επίσης ιδιωτικά ποδοσφαιρικά γήπεδα 5Χ5 και 8Χ8. Κατά γενική εικόνα οι εγκαταστάσεις βρίσκονται σε καλή κατάσταση, βέβαια λόγω της ύφεσης έχουν παρατηρηθεί κάποιες ελλείψεις στην συντήρηση. Έχει ήδη προταθεί η ανάπτυξη τέτοιου είδους εγκαταστάσεων στην περιαστική ζώνη της περιοχής.

Πρόνοια

Στο Δήμο Περάματος λειτουργούν αρκετές υπηρεσίες Πρόνοιας όπου αυτές είναι:

1. 5 Παιδικοί σταθμοί εκ' των οποίων ο ένας βρεφονηπιακός
2. 4 ΚΑΠΗ τα οποία εκτός της φιλοξενίας των ηλικιωμένων, φιλοξενούν ευαίσθητες ομάδες πολιτών σε έκτακτες ανάγκες π.χ. έντονες καιρικές συνθήκες.
3. Σταθμός Α' Βοηθειών
4. Ιατρεία ΙΚΑ
5. Δημοτικά Ιατρεία
6. Τηλεϊατρική Μονάδα
7. ΚΕΦΟ (Κέντρο φροντίδας οικογένειας)
8. Σταθμός μητέρας και παιδιού.

Επίσης η δημοτική αρχή για να ανακουφίσει τους αναξιοπαθούντες δημότες του έχει εφαρμόσει τον τελευταίο χρόνο δράσεις όπως το «Κοινωνικό Παντοπωλείο», το «Κοινωνικό Φαρμακείο» και «Κοινωνικό Λαχανόκηπο». Παρέχει δηλαδή υπηρεσίες και είδη πρώτης ανάγκης σε μικρές τιμές ή δωρεάν.

Στην περιοχή υπάρχουν μονάδες για την αντιμετώπιση περιστατικών υγείας, ενώ η μέριμνα επεκτείνεται και για την αντιμετώπιση της ενδοοικογενειακής βίας και την ενίσχυση του θεσμού της οικογένειας.

Επειδή όμως όλα τα ιατρεία βρίσκονται στο τέρμα Περάματος, χρειάζεται ένας σταθμός Α' βοηθειών στο Ν. Ικόνιο όπου λαμβάνουν χώρα πολλές βιομηχανικές - βιοτεχνικές δραστηριότητες. Έχουν ακουστεί στο παρελθόν πολλά εργατικά ατυχήματα στην περιοχή, οπότε χρειάζεται πέραν αυτού να υπάρχει και ασθενοφόρο σε πλήρη ετοιμότητα όλη την διάρκεια του έτους.

Πολιτισμός

Στο Πέραμα δραστηριοποιούνται 17 πολιτιστικά σωματεία που ασχολούνται με διάφορους τομείς όπως προσκοπισμός, λαογραφία, εικαστικά και άλλα. Πόλοι πολιτισμού στο Πέραμα είναι:

1. Ανοιχτό Δημοτικό Θέατρο «Μίκης Θεοδωράκης» στο τέρμα Περάματος.
2. Δημοτικός Θερινός Κινηματογράφος
3. Δημοτική Βιβλιοθήκη
4. Μουσείο Αλιείας και Ναυπηγικής δίπλα στο ΕΠΑΛ.

Η περιοχή έχει ανάγκη την δημιουργία χώρων για την πολιτιστική ανάδειξη αλλά και την αναπαραγωγή. Χρειάζεται στεγασμένος πολιτιστικός πολυχώρος για εκθέσεις εικαστικών, για θεατρικά δρώμενα, για αναπαραγωγή μουσικής και τραγουδιού κ.α. Μια καλή ιδέα είναι αυτός ο χώρος να ενταχθεί στην περιαστική ζώνη όπως και άλλες δραστηριότητες. Άλλωστε το Πέραμα ήταν πόλος διασκέδασης για όλη την περιοχή του Πειραιά, όμως σήμερα υπάρχει μια αδράνεια.

Επίσης το προαναφερθέν μουσείο αναδεικνύει επαρκώς την ιστορία της περιοχής σχετικά με την Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη.

Ασφάλεια

Ο Δήμος Περάματος διαθέτει Δημοτική Αστυνομία. Επίσης λειτουργούν ένα τμήμα ασφαλείας, ένας σταθμός τροχαίας, ένας λιμενικός σταθμός, ένα πυροσβεστικό κλιμάκιο.

Προτείνεται η δημιουργία ενός ακόμα πυροσβεστικού σταθμού στο Νέο Ικόνιο όπου δραστηριοποιούνται οι εταιρείες αποθηκείσεως πετρελαιοειδών. Επειδή εκεί αποθηκεύεται συνήθως βενζίνη που έχει εκρηκτικές ιδιότητες, σε μια έκτακτη ανάγκη πρέπει να υπάρξει άμεση ανταπόκριση. Αν συνεχίσει αυτή η έλλειψη ασφαλείας μπορεί να θρηνηθούν πολλά θύματα. Η ανάγκη πυρασφαλείας και πυρανίχνευσης ισχύει και για τον ορεινό όγκο του Αιγάλεω, που αναφέρθηκε παραπάνω.

Μιλώντας με εκπρόσωπο του Συνδέσμου Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων, αναφέρθηκε ως έντονο το πρόβλημα της αστυνόμευσης. Η Ν/Ζ υποφέρει από τις διαρρήξεις και τις κλοπές μετάλλων, ένα φαινόμενο που απασχολεί τις διωκτικές αρχές τα τελευταία χρόνια. Οι ιδιοκτήτες έχουν αναθέσει την φύλαξη σε ιδιωτικές εταιρείες αποτελώντας ένα επιπλέον κόστος. Άρα υπάρχει η ανάγκη περισσότερων περιπολιών από την ΕΛ.ΑΣ.

Λοιπές Δομές

Η περιοχή διαθέτει ένα Κ.Ε.Π., μια Δ.Ο.Υ (Ε΄ Πειραιά), ένα κατάστημα ΕΛΤΑ και εξυπηρετείται από την πολεοδομία Πειραιώς.

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ Α΄ ΤΟΜΟΥ

Στην πρώτη ζώνη του Πειραιά αναπτύχθηκαν οι Δήμοι Πειραιά, Κερατσινίου-Δραπετσώνας και Περάματος και εδώ συναντά κανείς τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- 1) Ως προς τη διοικητική διάρθρωση βάσει των διατάξεων του σχεδίου «Καλλικράτης» οι δύο Δήμοι Πειραιά και Περάματος διατήρησαν τα όριά τους ενώ οι πρώην Δήμοι Κερατσινίου και Δραπετσώνας συνενώθηκαν με αποτέλεσμα να αλλάξουν τα διοικητικά όρια και η έκτασή του νέου Δήμου. Οι Δήμοι έχουν κτηματογραφηθεί πλήρως, ο Πειραιάς και το Κερατσίνι-Δραπετσώνα έχουν διαικτυακή πύλη ενώ σύστημα GIS διαθέτει μόνο ο Δήμος Πειραιά.
- 2) Σχετικά με τον πληθυσμό ραγδαία αύξηση επήλθε με την Μικρασιατική καταστροφή όμως τα τελευταία χρόνια παρατηρείται στασιμότητα.
- 3) Οι Δήμοι έχουν κοινή ιστορία πολλών αιώνων και ιστορική επαφή και δεσμούς με τη θάλασσα ενώ παράλληλα έχουν δεχθεί τις θετικές αλλά και τις αρνητικές επιδράσεις από μετεγκατάσταση σε αυτούς μεγάλων κυμάτων προσφύγων μιας και βρίσκονται κοντά στο βασικό λιμάνι της Ελλάδος.
- 4) Αναφορικά με το οδικό δίκτυο συναντώνται έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα λόγω πληθώρας κινούμενων οχημάτων, σοβαρών ελλείψεων χώρων στάθμευσης και συναντάται πεπαλαιωμένο οδικό και πεζοδρομιακό δίκτυο που χειροτερεύουν την κατάσταση. Υπάρχει σε όλους τους Δήμους ανεπτυγμένο δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς και ειδικά στο Δήμο Πειραιά, παρόλο που οι κάτοικοι δεν το χρησιμοποιούν επαρκώς. Ακόμη πλην του Περάματος όπου εκεί υπάρχει ένας μοναδικός μακρύς πεζόδρομος στους άλλους Δήμους συναντά κανείς μεγάλο αριθμό πεζοδρόμων και πλατειών που βοηθούν την ξεχωριστή κίνηση των πεζών και οχημάτων.
- 5) Σε όλους τους Δήμους υπάρχουν αναξιοποίητα αστικά κενά αλλά εκείνο που σπανίζει κατά κύριο λόγο είναι το οργανωμένο και συντηρημένο αστικό πράσινο. Μόνο στο ΓΠΣ Πειραιά περιγράφεται κάποια αξιολογη ζώνη ανάπλασης. Στο Δήμο Περάματος η περιαστική δασική ζώνη του Όρους Αιγάλεω έχει υποστεί πολλές καταπονήσεις και ρυπάνσεις.

- 6) Παράλληλα σημαντικές ζώνες ανάδειξης στον Πειραιά, υπάρχουν σε αρχαιολογικά μνημεία-κτίρια, νεότερα ιστορικά κτίρια και διατηρητέα. Στον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας βρίσκει κανείς, μικρό αριθμό αρχαιολογικών μνημείων-κτιρίων και διατηρητέων αλλά αξιόλογες περιπτώσεις νεώτερον ιστορικών κτιρίων, ενώ στον Δήμο Περάματος δε συναντά κανείς τίποτα από τα παραπάνω.
- 7) Σε όλους τους Δήμους εντοπίζονται εγκαταλειμμένα κτίρια και επαναχρησιμοποιούμενα κτίρια-χώροι και σε μεγάλο βαθμό ασυμβατότητα χρήσεων γης και αυθαίρετη δόμηση.
- 8) Ως προς τα περιβαλλοντικό ζήτημα η βιομηχανική ρύπανση που απασχολούσε παλαιότερα όλους αυτούς τους Δήμους, με την αποβιομηχανοποίηση μειώνεται σταδιακά όμως εξακολουθούν να υπάρχουν σοβαρά προβλήματα στην αποκομιδή των απορριμμάτων, την ανακύκλωση και την ποιότητα των υδάτων. Σε όλους τους Δήμους, πλην της περιοχής του Άνω Περάματος, υπάρχει ολοκληρωμένο δίκτυο αποχέτευσης το οποίο καταλήγει στο σημαντικότερο ΚΕΛ της Ψυτάλλειας.
- 9) Στο εμπόριο κορυφαία θέση κατέχει ο Δήμος του Πειραιά με το πασίγνωστο επιβατικό λιμάνι του και τις ναυτιλιακές του επιχειρήσεις. Παράλληλα προς αυτό αναπτυγμένη εμπορική δραστηριότητα παρουσιάζεται και στους άλλους δύο Δήμους που έχουν σχέση, αφενός με το εμπορικό και επισκευαστικό λιμάνι του Πειραιά και αφετέρου με τις εγκατεστημένες εντός των ορίων τους, βιομηχανίες και βιοτεχνίες.
- 10) Επιπροσθέτως με εξαίρεση το πρότυπο ΒΙΠΑ Σχιστού του Δήμου Περάματος, δεν υπάρχει σε καμία άλλη περιοχή ΒΙΠΑ ή ΒΙΟΠΑ ασχέτως εάν στα ισχύοντα ΓΠΣ παρουσιάζονται μεμονωμένες περιπτώσεις βιομηχανιών-βιοτεχνιών χαρακτηρισμένες με αυτές τις ονομασίες. Όλα τα παραπάνω συνιστούν αιτίες σημαντικών οχλήσεων άλλοτε σε μεγάλο άλλοτε σε μικρότερο βαθμό για όλους τους Δήμους.
- 11) Όλοι οι Δήμοι δεν έχουν καμία αγροτική και κτηνοτροφική δραστηριότητα. Όσον αφορά την αλιεία συναντά κανείς την σημαντική Ιχθυόσκαλα Κερατσινίου καθώς και μερικές επιχειρήσεις σχετικές με την αλιεία και την υδατοκαλλιέργεια.

12) Τέλος υπάρχει ικανοποιητική εκπαιδευτική και αθλητική υποδομή, μεγάλος αριθμός θρησκευτικών κέντρων, επαρκές σύστημα ασφάλειας και πρόνοιας καθώς και πλούσιο πολιτιστικό απόθεμα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ Α΄ ΤΟΜΟΥ

- **Γεωργόπουλος Γεώργιος και Μπαντούνας Παναγιώτης.** Πτυχιακή Εργασία «Αστικό Παρατηρητήριο Έρευνας Περιβάλλοντος Λιμένος Πειραιώς και Περάματος». Εισηγητής – Επιβλέπων: Γεώργιος Κ. Βαρελίδης, Δρ Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π, Καθηγητής ΤΕΙ Πειραιά & Επιστημονικός Υπεύθυνος Αστικού Παρατηρητηρίου ΒΙ.ΠΕ Αττικής. ΤΕΙ Πειραιά, τμήμα: ΠΔΕ, έτος 2011
- **Χαρτοφύλακας Μηνάς και Πολυχρονίδης Νικόλαος.** Πτυχιακή Εργασία «Έρευνα Αστικού Παρατηρητηρίου Περιοχή Μανιάτικα». Εισηγητής – Επιβλέπων: Γεώργιος Κ. Βαρελίδης, Δρ Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π, Καθηγητής ΤΕΙ Πειραιά & Επιστημονικός Υπεύθυνος Αστικού Παρατηρητηρίου ΒΙ.ΠΕ Αττικής. ΤΕΙ Πειραιά, τμήμα: ΠΔΕ, έτος 2010
- **Καραϊσκος Δημήτριος.** Πτυχιακή Εργασία «Αστικό Παρατηρητήριο, Δήμος Πειραιά - Αγία Σοφία». Εισηγητής – Επιβλέπων: Γεώργιος Κ. Βαρελίδης, Δρ Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π, Καθηγητής ΤΕΙ Πειραιά & Επιστημονικός Υπεύθυνος Αστικού Παρατηρητηρίου ΒΙ.ΠΕ Αττικής. ΤΕΙ Πειραιά, τμήμα: ΠΔΕ, έτος 2009
- **Γιάγια Ασημίνα και Τριανταφυλλίδης Ανδρέας.** Πτυχιακή Εργασία «Καμίνια – Καταγραφή Βιομηχανικών και Βιοτεχνικών Εγκαταστάσεων, Χωματερών, Λατομείων, Οικοδομικών Αποθεμάτων και επισήμανση Περιβαλλοντολογικών Επιπτώσεων». Εισηγητής – Επιβλέπων: Γεώργιος Κ. Βαρελίδης, Δρ Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π, Καθηγητής ΤΕΙ Πειραιά & Επιστημονικός Υπεύθυνος Αστικού Παρατηρητηρίου ΒΙ.ΠΕ Αττικής. ΤΕΙ Πειραιά, τμήμα: ΠΔΕ, έτος 2009
- **Ρούσσου Φλώρα και Χρυσού Σωτηρία.** Πτυχιακή Εργασία «Υπαίθριοι Δημόσιοι Χώροι στην Πόλη. Η περίπτωση του Κερασινίου». Εισηγητής – Επιβλέπων: Γεώργιος Κ. Βαρελίδης, Δρ Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π, Καθηγητής ΤΕΙ Πειραιά & Επιστημονικός Υπεύθυνος Αστικού Παρατηρητηρίου ΒΙ.ΠΕ Αττικής. ΤΕΙ Πειραιά, τμήμα: ΠΔΕ, έτος 2006

- **Μαρκόπουλος Ηλίας, Νταλαμάγκας Κωσταντίνος και Χιονάς Ηλίας.** Πτυχιακή Εργασία «Περιοχή Κερατσινίου. Καταγραφές των Βιομηχανικών Εγκαταστάσεων, των Χωματερών και Λατομικών Εγκαταστάσεων, Οικοδομικών Αποθεμάτων και Επισήμανση των Περιβαλλοντολογικών Επιπτώσεων». Εισηγητής – Επιβλέπων: Γεώργιος Κ. Βαρελίδης, Δρ Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π, Καθηγητής ΤΕΙ Πειραιά & Επιστημονικός Υπεύθυνος Αστικού Παρατηρητηρίου ΒΙ.ΠΕ Αττικής. ΤΕΙ Πειραιά, τμήμα: ΠΔΕ, έτος 2009
- **Αλλκανιάρη Ερμέλλα και Καραθανάση Επιστήμη.** Πτυχιακή Εργασία «Έρευνα Αστικού Παρατηρητηρίου – Περιοχή Δήμου Κερατσινίου». Εισηγητής – Επιβλέπων: Γεώργιος Κ. Βαρελίδης, Δρ Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π, Καθηγητής ΤΕΙ Πειραιά & Επιστημονικός Υπεύθυνος Αστικού Παρατηρητηρίου ΒΙ.ΠΕ Αττικής. ΤΕΙ Πειραιά, τμήμα ΠΔΕ, έτος 2010
- **Πλατανίτης Ηλίας.** Πτυχιακή Εργασία «Πολεοδομική Εξέλιξη και Χρήσεις Γης στην Περιοχή του Δήμου Κερατσινίου – Διερεύνηση Οικιστικών Προβλημάτων – Προτάσεις – Συμπεράσματα». Εισηγητής – Επιβλέπων: Γεώργιος Κ. Βαρελίδης, Δρ Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π, Καθηγητής ΤΕΙ Πειραιά & Επιστημονικός Υπεύθυνος Αστικού Παρατηρητηρίου ΒΙ.ΠΕ Αττικής. ΤΕΙ Πειραιά, τμήμα: ΠΔΕ, Οκτώβριος 2010
- **Πασπαράκης Μύρων, Μπούρου Σοφία και Νιώρας Γιάννης.** Πτυχιακή Εργασία «Έρευνα Αστικού Παρατηρητηρίου – Περιοχή Δήμου Δραπετσώνας». Εισηγητής – Επιβλέπων: Γεώργιος Κ. Βαρελίδης, Δρ Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π, Καθηγητής ΤΕΙ Πειραιά & Επιστημονικός Υπεύθυνος Αστικού Παρατηρητηρίου ΒΙ.ΠΕ Αττικής. ΤΕΙ Πειραιά, τμήμα: ΠΔΕ, έτος 2010
- **Καλογούρης Παναγιώτης και Λευκαδίτης Νικόλαος.** Πτυχιακή Εργασία «Αστικό Παρατηρητήριο – Έρευνα Περιοχής Περάματος». Εισηγητής – Επιβλέπων: Γεώργιος Κ. Βαρελίδης, Δρ Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π, Καθηγητής ΤΕΙ Πειραιά & Επιστημονικός Υπεύθυνος Αστικού Παρατηρητηρίου ΒΙ.ΠΕ Αττικής. ΤΕΙ Πειραιά, τμήμα: ΠΔΕ, έτος 2010
- **Δήμος Πειραιά.** Ψηφιακό Αρχείο Τμήματος Τοπογραφικού.
- **Αναπτυξιακή Δήμων Πειραιά Α.Ε.** «Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δήμου Περάματος – Μέρος Ι – ΙΙ Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Οκτώβριος 1997

- **ΟΛΠ Α.Ε.** «Επενδυτικό Πρόγραμμα ΟΛΠ Α.Ε 2012-2016». Πειραιάς 2012
- **Αραχωβίτης Γεώργιος.** «Master Plan Πολιτιστικής Ακτής Πειραιά». ΟΛΠ Α.Ε, Πειραιάς, Δεκέμβριος 2010
- **Καύκουλας Αλέξανδρος Πλωτάρχης Λ.Σ.** «Αντιμετώπιση Ρύπανσης της Θάλασσας». Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Κλάδος Λιμενικής Αστυνομίας και Επιχειρησιακών Μέσων. Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, Πειραιάς 2001.
- **Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου** «Ψηφιακό Αρχείο Θαλάσσιας Ρύπανσης και Επιβληθέντων Προστίμων», έτος 2012
- **ΔΕΗ Α.Ε/ΔΕΘ/Κλάδος ΑΗΣ Αγ. Γεωργίου** «Παρουσίαση του ΑΗΣ Αγ. Γεωργίου», Φεβρουάριος 2007
- **ΔΕΗ Α.Ε/Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Παραγωγής.** «Μετρήσεις Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης ΑΗΣ Αγ. Γεωργίου»
- **ΥΠΕΧΩΔΕ/ΥΠΕΚΑ, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Διεύθυνση Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Θορύβου.** «Έκθεση Ατμοσφαιρικής Ποιότητας Αθήνας 2008», Απρίλιος 2009
- **ΥΠΕΧΩΔΕ/ΥΠΕΚΑ, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Διεύθυνση Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Θορύβου.** «Έκθεση Ατμοσφαιρικής Ποιότητας Αθήνας 2009», Απρίλιος 2010
- **ΥΠΕΧΩΔΕ/ΥΠΕΚΑ, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Διεύθυνση Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Θορύβου.** «Έκθεση Ατμοσφαιρικής Ποιότητας Αθήνας 2010», Απρίλιος 2011
- **ΥΠΕΧΩΔΕ/ΥΠΕΚΑ, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Διεύθυνση Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Θορύβου.** «Έκθεση Ατμοσφαιρικής Ποιότητας Αθήνας 2011», Απρίλιος 2012
- **Μουστάκης.** Διδακτορική διατριβή «Εξέταση της θαλάσσιας ρύπανσης στην παράκτια ζώνη από τον Πειραιά έως το Πέραμα». ΠΑΠΕΙ, έτος 2005
- **ΕΛΣΤΑΤ.** «ΣΤΑΚΟΔ 2008» και «Ψηφιακό Αρχείο Απογραφών Πληθυσμού»

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- [Google Earth](#)
- el.wikipedia.org/wiki/
- www.ktimatologio.gr
- www.organismosathinas.gr
- www.ametro.gr
- www.ktelattikis.gr
- www.tanea.gr
- www.oasa.gr
- www.attiko-prasino.gr
- www.pireasnet.gr
- www.yppo.gr
- www.monumenta.org
- mlp-blo-g-spot.blogspot.gr
- www.ndf.gr
- www.greekarchitects.gr
- www.econews.gr
- www.greekscapes.gr
- www.eydap.gr
- www.olp.gr
- www.okana.gr
- www.ykka.gov.gr
- www.astynomia.gr
- www.fireservise.gr
- www.okaa.gr
- www.etanal.gr
- www.keratsini-drapetsona.gr
- www.ancientgreece.gr
- www.pct.com.gr
- www.vipas.gr
- news.kathimerini.gr
- www.perama-odigos.gr
- dipe-peiraia.att.sch.gr
- dide-peiraia.att.sch.gr

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ Α΄ ΤΟΜΟΥ

Εικόνα 1 Χάρτης με τη γεωγραφική θέση του Δήμου Πειραιά (Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/).....	15
Εικόνα 2 Αναπαράσταση του Πειραιά το 480 π.Χ. Διακρίνεται η ισχυρή οχύρωση και το Ιπποδάμειο σύστημα (Πηγή: history-pages.blogspot.gr).....	18
Εικόνα 3 Άποψη του Άλσους Προφήτη Ηλία (Πηγή: www.attiko-prasino.gr).....	30
Εικόνα 4 Οικόπεδο ΧΡΩΠΕΙ (Πηγή: www.attiko-prasino.gr)	31
Εικόνα 5 Άποψη του Θεάτρου της Ζέας. Η προστασία του είναι σε καλό επίπεδο.....	33
Εικόνα 6 Άποψη του Κονώνειου Τείχους. Διακρίνονται οι ελλείψεις υποδομών ανάδειξης και προστασίας του.....	33
Εικόνα 7 Άποψη του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά (Πηγή : http://www.archaiologia.gr)	35
Εικόνα 8 Το Ρολόι του Πειραιά στο στάδιο της κατεδάφισης (Πηγή: http://pireas-piraeus.blogspot.gr).....	36
Εικόνα 9 Εγκαταλελειμμένο Εργοστάσιο Κεράνη.....	43
Εικόνα 10 Άποψη του εργοστασίου Ρετσίνα (Πηγή: http://www.monumenta.org)....	44
Εικόνα 11 Γενική άποψη του Πύργου Πειραιά (Πηγή http://www.greekarchitects.gr)48	
Εικόνα 12 Άποψη του νέφους αιθαλομίχλης που έχει κατακλύσει τον Αττικό ουρανό (Πηγή: http://www.protothema.gr)	52
Εικόνα 13 Γενική άποψη της νήσου Ψυτάλλειας (Πηγή: http://www.greekscapes.gr/)	54
Εικόνα 14 Άποψη των 6 δεξαμενών πρωτοβάθμιας επεξεργασίας.....	59
Εικόνα 15 Άποψη των 64 δεξαμενών δευτεροβάθμιας επεξεργασίας.....	60
Εικόνα 16 Άποψη του επεξεργασμένου νερού που χύνεται στο Σαρωνικό	60
Εικόνα 17 Εξωτερική άποψη του Πανεπιστημίου Πειραιά (Πηγή: http://www.neolaia.gr)	68
Εικόνα 18 Εξωτερική άποψη του Καθεδρικού Ναού Αγ. Τριάδος (Πηγή: http://el.wikipedia.org)	69

Εικόνα 19 Άποψη του πλωτού μουσείου Αβέρωφ (Πηγή: http://el.wikipedia.org).....	71
Εικόνα 20 Εσωτερική άποψη του Βεάκειου Θεάτρου (Πηγή: http://el.wikipedia.org)	72
Εικόνα 21 Χάρτης με τη γεωγραφική θέση του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας (Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/)	75
Εικόνα 22 Σε αυτή την εικόνα φαίνεται ένα δείγμα των προβλημάτων. Φθορά οδοστρώματος, κακοτεχνίες, ανισοϋψές πεζοδρόμιο από αυθαίρετη κατασκευή.....	84
Εικόνα 23 Κατάληψη πεζοδρομίου από ογκώδη αντικείμενα και κατασκευαστικές φθορές.....	85
Εικόνα 24 Άποψη της πλατείας Βάρναλη, με έντονα στοιχεία πρασίνου αναψυχής....	87
Εικόνα 25 Είσοδος του Νεκροταφείου της Αναστάσεως.	88
Εικόνα 26 Άποψη της Ηετιώνειας Πύλης (Πηγή: http://www.ancientgreece.gr).....	89
Εικόνα 27 Χαρακτηριστικό παράδειγμα προσφυγικής κατοικίας της δεκαετίας του 1920 στο Κερατσίνι.....	91
Εικόνα 28 Εξωτερική άποψη των εργατικών κατοικιών στο κέντρο της Δραπετσώνας δεκαετίας 1970	92
Εικόνα 29 Άποψη ενός διατηρητέου - εγκαταλελειμμένου κτιρίου στο Κερατσίνι.....	93
Εικόνα 30 Άποψη ενός εγκαταλελειμμένου κτίσματος στο Κερατσίνι	95
Εικόνα 31 Άποψη ενός εγκαταλελειμμένου κτίσματος στη Δραπετσώνα.....	95
Εικόνα 32 Άποψη του ανεκμετάλλευτου μέχρι σήμερα χώρου των Λιπασμάτων.....	97
Εικόνα 33 Ολοκληρωμένο ηλεκτρονικό σύστημα στάθμευσης ποδηλάτων.....	99
Εικόνα 34 Άποψη του εργοστασίου "Μύλοι Αγ. Γεωργίου"	108
Εικόνα 35 Άποψη της εισόδου του ΑΗΣ Αγ. Γεωργίου	111
Εικόνα 36 Εμφανής βλάβη στο κινητό φράγμα της δεξαμενής με αποτέλεσμα την εισροή υδάτων.....	113
Εικόνα 37 Άποψη της μιας εκ' των δύο δεξαμενών (μικρή).....	113
Εικόνα 38 Πανοραμική εικόνα των εγκαταστάσεων της Ιχθυόσκαλας.....	118

Εικόνα 39 Παράνομη στάθμευση βαρέων οχημάτων περίξ του λιμένα Ηρακλέους λόγω έλλειψης κατάλληλων υποδομών	118
Εικόνα 40 Εξωτερική άποψη του Αγίου Φανουρίου	119
Εικόνα 41 Εξωτερική άποψη του πλωτού μουσείου "HELLAS LIBERTY"	122
Εικόνα 42 Χάρτης με τη γεωγραφική θέση του Δήμου Περάματος (Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/).....	125
Εικόνα 43 Λεωφόρος Ειρήνης. Κυκλοφοριακή συμφόρηση, Βαρέα Οχήματα, Παράνομη στάθμευση.	131
Εικόνα 44 Κατασκευαστικές ανωμαλίες και ελλείψεις σε δρόμο στο Άνω Πέραμα. Ένα συχνό φαινόμενο σε αυτές τις συνοικίες.	132
Εικόνα 45 Λ. Δημοκρατίας λίγο έξω από το κέντρο του Δήμου. Σαφής έλλειψη υποδομών για την ασφαλή μετακίνηση των χρηστών.....	133
Εικόνα 46 Ο ένας εκ' των δύο πεζοδρόμων της περιοχής παράλληλα στην Λ. Ειρήνης. Καλή κατασκευή με πράσινο, αλλά παράνομη στάθμευση	135
Εικόνα 47 Άποψη της πλατείας Παστέρ, ενός από τους ελάχιστους χώρους πρασίνου στο Άνω Πέραμα. Βρίσκεται σε καλή κατάσταση.....	137
Εικόνα 48 Άποψη της πλατείας Μανουσογιαννάκη που είναι υπό διεκδίκηση. Διακρίνεται η παντελής απουσία πρασίνου. (Πηγή: http://www.attiko-prasino.gr)..	137
Εικόνα 49 Άποψη της εισόδου στο Οικολογικό Πάρκο Σχιστού. Τελικά σε ποιόν ανήκει και ποιος είναι υπεύθυνος για την συντήρησή του;.....	140
Εικόνα 50 Εικόνα εγκατάλειψης στο Οικολογικό Πάρκο Σχιστού όπου πλέον η επισκεψιμότητα κρίνεται επικίνδυνη.....	141
Εικόνα 51 Άποψη του παραμελημένου Οικολογικού Πάρκου Σχιστού. Διακρίνεται μέχρι και παράνομη βοσκή.	141
Εικόνα 52 Άποψη αυθαιρεσιών στο Άνω Πέραμα. Οικίες χτισμένες χωρίς πολεοδομικό ή στατικό σχεδιασμό.....	144
Εικόνα 53 Παραρεμάτια δόμηση στο δυτικό Άνω Πέραμα.....	145
Εικόνα 54 Εγκαταλελειμμένος χώρος κοντά στο Πορθμείο που έχει μετατραπεί σε εστία μόλυνσης.....	146

Εικόνα 55 Εγκαταλελειμμένο κτίσμα στο Άνω Πέραμα. Άλλο ένα συχνό φαινόμενο στην περιοχή.....	146
Εικόνα 56 Μεγάλο μέρος του δυτικού άκρου του Περάματος που παραμένει αναξιοποίητο. Διακρίνεται σε αυτό και το νεκροταφείο	148
Εικόνα 57 Η χειρότερη περίπτωση ασυμβατότητας χρήσης γης. Δεξαμενές καυσίμων δίπλα σε οικίες, το δημοτικό γήπεδο και το οδικό δίκτυο	150
Εικόνα 58 Άποψη της παραλίας στο δυτικό Πέραμα. Διακρίνεται έλλειψη κάδων απορριμμάτων και έντονη παρουσία ρύπανσης.....	158
Εικόνα 59 Μια πρωτοφανής εικόνα. Ανεξέλεγκτη απόθεση απορριμμάτων δίπλα ακριβώς στο χώρο στάθμευσης των απορριμματοφόρων του Δήμου.	158
Εικόνα 60 Άποψη του ενός από τους δύο ΧΑΔΑ που απαλλάχθηκαν από ραδιενεργά υλικά. Θα παραμείνει νεκρή ζώνη για 1000 χρόνια. Ακριβώς δίπλα είναι το ΒΙΠΑ Σχιστού (Πηγή: Αρχείο ΠΕΣΥΔΑΠ).....	159
Εικόνα 61 Αεροφωτογραφία των προβλητών I και II του Σ.ΕΜΠΟ Πειραιά (Πηγή: http://www.pct.com.gr)	164
Εικόνα 62 Άποψη του εργοταξίου κατασκευής της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Σ.ΕΜΠΟ - Θριάσιο Πεδίο	164
Εικόνα 63 Αεροφωτογραφία του ΒΙ.ΠΑ Σχιστού (Πηγή: www.vipas.gr)	169
Εικόνα 64 Αεροφωτογραφία της Ν/Ζ Περάματος και του ακρωτηρίου της Κυνοσούρας (Πηγή: http://keratsinivoice.blogspot.gr).....	173

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ Α΄ ΤΟΜΟΥ

Χάρτης 1 Ζώνες Μελέτης (Πηγή: Google Earth).....	7
Χάρτης 2 Γεωγραφικές Θέσεις Δήμων μελέτης (Πηγή: Google Earth).....	8
Χάρτης 3 Οικόπεδο Δηλαβέρη (Πηγή: Google Earth)	45
Χάρτης 4 Γεωγραφική Θέση Στρατοπέδου Παπαδογιώργη (Πηγή: www.ndf.gr)	46
Χάρτης 5 Βιομηχανικές Εγκαταστάσεις του παραθαλάσσιου μετώπου Κερασινίου (Πηγή: Google Earth)	106
Χάρτης 6 Βιομηχανικές Εγκαταστάσεις του παραθαλάσσιου μετώπου Δραπετσώνας (Πηγή: Google Earth)	106
Χάρτης 7 Εγκαταστάσεις Ιχθυόσκαλας (Πηγή: Google Earth).....	117

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ Α΄ ΤΟΜΟΥ

Πίνακας 1 Μεταβολή Πληθυσμού Δήμου Πειραιά.....	19
Πίνακας 2 Είδη τριτογενούς τομέα παραγωγής - εμπορίου στο Δήμο Πειραιά	62
Πίνακας 3 Είδη βιομηχανιών στο Δήμο Πειραιά (δευτερογενής τομέας)	65
Πίνακας 4 Είδη βιοτεχνιών στο Δήμο Πειραιά (δευτερογενής τομέας)	66
Πίνακας 5 Είδη επιχειρήσεων πρωτογενούς τομέα στο Δήμο Πειραιά.....	67
Πίνακας 6 Μεταβολή Πληθυσμού Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας.....	79
Πίνακας 7 Μέσες ετήσιες συγκεντρώσεις NO ₂ (μgρ/m ³) για τα έτη 2004– 2011.....	100
Πίνακας 8 Μέσες μηνιαίες συγκεντρώσεις NO ₂ (μgρ/m ³) για τα έτη 2010 – 2011....	100
Πίνακας 9 Είδη τριτογενούς τομέα παραγωγής - εμπορίου στο Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας.....	102
Πίνακας 10 Είδη βιομηχανιών στο Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας (δευτερογενής τομέας)	107
Πίνακας 11 Είδη βιοτεχνιών στο Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας (δευτερογενής τομέας)	111
Πίνακας 12 Είδη επιχειρήσεων πρωτογενούς τομέα στο Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας.....	114
Πίνακας 13 Διαχρονικές Μεταβολές Πληθυσμού Δήμου Περάματος	127
Πίνακας 14 Αριθμός επιβληθέντων κυρώσεων σε πλοία, εγκαταστάσεις και άλλες πηγές για παραβάσεις σε θέματα προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος τα έτη 2001 - 2011	154
Πίνακας 15 Είδη επιχειρήσεων τριτογενούς τομέα παραγωγής στο Δήμο Περάματος	166
Πίνακας 16 Είδη βιομηχανιών στο Δήμο Περάματος (δευτερογενής τομέας).....	169
Πίνακας 17 Είδη βιοτεχνιών στο Δήμο Περάματος (δευτερογενής τομέας).....	173

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ Α΄ ΤΟΜΟΥ

Διάγραμμα 1 Εξέλιξη Πληθυσμού Δήμου Πειραιά.....	20
Διάγραμμα 2 Εξέλιξη Πληθυσμού Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας.....	79
Διάγραμμα 3 Εξέλιξη Πληθυσμού Δήμου Περάματος	128
Διάγραμμα 4 Θαλάσσια Ρύπανση από ανθρώπινες δραστηριότητες.....	153