

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**-ΑΣΤΙΚΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ-
ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ**

Α.Τ.Ε.Ι. ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ



ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ

ΚΑΛΟΓΟΥΡΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ – ΛΕΥΚΑΛΙΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΕΙΣΗΓΗΣΗ-ΕΠΙΒΛΕΨΗ

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ.Κ.ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ Δρ.ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ-
ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΣ Ε.Μ.Π.**

ΑΘΗΝΑ 2010

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – Ιστορία Δήμου Περάματος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – Κυριότερα προβλήματα Δήμου Περάματος

2.1 – Εγκαταστάσεις Πετρελαιοειδών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος

3.1 – Γενικά

3.2 – Παρούσα κατάσταση

3.3 – Προοπτικές

3.4 – Προτάσεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

4.1 – Η εντός σχεδίου περιοχή

4.2 – Η εκτός σχεδίου περιοχή

4.3 – Συντελεστές δόμησης στο Πέραμα

4.4 – Η αυθαίρετη δόμηση στο Πέραμα

4.5 – Ιδιοκτησιακό καθεστώς

4.6 – Πλατείες Περάματος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – Τεχνική υποδομή

5.1 – Μεταφορές – οδοποιία

5.2 – Ύδρευση

5.3 – Αποχέτευση ακαθάρτων

5.4 – Αποχέτευση ομβρίων

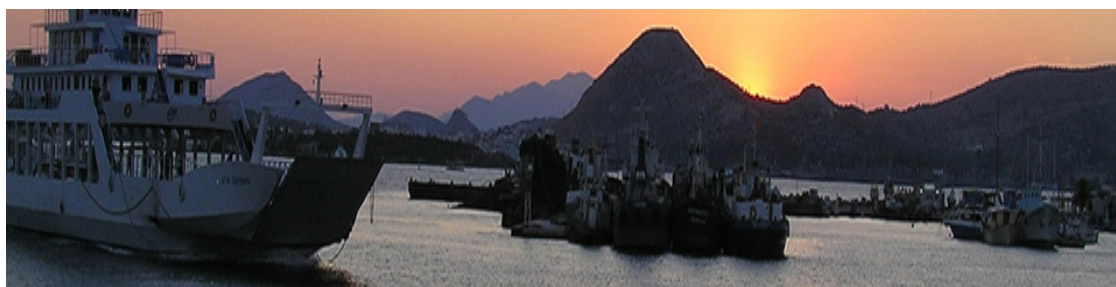
5.5 – Μεταφορές – κυκλοφορία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – Φωτογραφίες/Σχέδια - Χάρτες

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Ιστορία Δήμου Περάματος

Ο Δήμος Περάματος βρίσκεται στο Νοτιοδυτικό τμήμα του Λεκανοπεδίου και αποτελεί το Δυτικότερο άκρο του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας. Συνορεύει Βόρεια με το Δήμο Χαϊδαρίου και Ανατολικά με το Δήμο Κερατσινίου. Το Δυτικό και Βορειοδυτικό του τμήμα βρέχεται από τον κόλπο της Ελευσίνας, ενώ το Νότιο από τον όρμο Κερατσινίου.



Το φέρρυ-μποτ στο δρομολόγιο Πέραμα – Σαλαμίνα

Στο Δήμο Περάματος βρίσκεται και το πλησιέστερο σημείο του Ηπειρωτικού τμήματος του Νομού Αττικής προς το νησί της Σαλαμίνας (περίπου 1 χλμ.). Από άποψη γεωμορφολογικής φυσιογνωμίας, το ανάγλυφο του βραχώδους εδάφους του Δήμου Περάματος παρουσιάζεται με κλίσεις που σε μερικά σημεία μάλιστα γίνονται και αρκετά έντονες (μέσος όρος 30-35%). Από υψομετρική άποψη, η έκταση του Δήμου αναπτύσσεται από την επιφάνεια της θάλασσας μέχρι το υψόμετρο 265 μ.(κορυφή Αγ.Τριάδας), συμπεριλαμβάνοντας και τμήμα από τις Νοτιοδυτικές απολήξεις του ορεινού όγκου του Αιγάλεω.

Η κατοικημένη περιοχή έχει εξαιρετική θέα προς Ψυτάλλεια, Σαλαμίνα και στη θαλάσσια περιοχή όπου έγινε η ιστορική Ναυμαχία της Σαλαμίνας το 480 π.Χ., ενώ σε μία από τις κορυφές του ορεινού όγκου θεωρείται ότι ήταν η θέση απ' όπου ο Ξέρξης παρακολούθησε τη Ναυμαχία. Ο ορεινός όγκος του Περάματος αποτελεί τον φυσικό μάρτυρα της ιστορικής Ναυμαχίας που έκρινε την περαιτέρω πορεία της Ελλάδας.



Ξέρξης

Το όνομα του προέρχεται, όπως και σε άλλες περιπτώσεις ελληνικών τοπωνυμίων, από την θέση του, που αποτελεί ΠΕΡΑΣΜΑ από την Αθήνα-Πειραιά προς Σαλαμίνα. Ας σημειωθεί ότι και ο Πειραιάς προέρχεται από την ίδια γλωσσική ρίζα. Από αυτή την άποψη είναι σχεδόν σίγουρο πως την πρώιμη εποχή χρησιμοποιήθηκε το Δυτικό του άκρο σαν σταθμός ΠΕΡΑΤΑΡΙΑΣ και Φορτηγίδων από και προς την Σαλαμίνα. Το Πέρασμα αυτό μάλλον χρησιμοποίησαν οι Αθηναίοι το 480 π.χ. για να μεταφέρουν τα γυναικόπαιδά τους ώστε να τα προστατέψουν από την Περσική απειλή. Το ίδιο από ιστορικές μαρτυρίες, επιβεβαιώνεται και στην Ελληνική Επανάσταση του 1821. Η ομαλή πρόσβαση προς τον Κορυδαλλό και το Κερατσίνι (ίσως το αρχαίο Ηράκλειο) διευκόλυνε τη διέλευση πεζών και τροχοφόρων.

Το Πέραμα συγκροτείται σε μικρή κοινότητα-οικισμό μόλις γύρω στα 1926-27 με την άφιξη προσφύγων από την περιοχή της Πόλης και του Πόντου. Γύρω στα 1927-28 εγκαθίστανται τα πρώτα Ναυπηγεία (Ταρσανάδες) μετά την μετακίνησή τους από την περιοχή του Αγίου Διονυσίου, όταν το λιμάνι διευρύνεται προς αυτήν την περιοχή. Οι κάτοικοι αυτοί είναι νησιώτες, κυρίως Συμιακοί, Σαμιώτες κ.α. με ειδικές εμπειρίες αλλά και αναντικατάστατες γνώσεις στην Ναυπηγοξυλουργική τέχνη. Διατηρούν και εξελίσσουν παράδοση δέκα χιλιάδων ετών.



Μετά τους νικηφόρους αγώνες 1912-1913

Ο πληθυσμός της Πόλης από 1.462 κατοίκους το 1940 περνά στους 14.694 το 1961 και ξεπερνά τους 25.000 το 1987. Στους εγγεγραμμένους Δημότες πρέπει να προστεθούν γύρω στους 20.000 ετεροδημότες. Η ανάπτυξη της Πόλης συνδέεται με τη δραστηριότητα της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης (N/Z) που αντικατέστησε σταδιακά την Ναυπηγοξυλουργική τέχνη. Δυστυχώς η κρίση στη N/Z αποτελεί το μείζον πρόβλημα της Πόλης που ο Δήμος με αγώνες προσπαθεί να λύσει.

Η φυσιογνωμία της Πόλης έχει αλλάξει μετά την καταστροφική παρέμβαση του Ο.Λ.Π. τα τελευταία 40 χρόνια. Το τοπίο αλλοιώθηκε, το περιβάλλον μολύνθηκε και η θάλασσα περιορίστηκε. Τούτη τη στιγμή στη περιοχή του Περάματος διεκπεραιώνεται το μέγιστο διακομιστικό εμπόριο του λιμένα του Πειραιά. Η επιβάρυνση της Πόλης είναι αβάστακτη. Σ' αυτό προστίθενται οι Εταιρείες Πετρελαιοειδών που ο Δήμος παλεύει για την μετεγκατάστασή τους. Είχε προβλεφθεί, σύμφωνα με υπόσχεση της Κυβέρνησης, απομάκρυνσή τους μέχρι το 2001.

Σταθμός στη ζωή της Πόλης πρέπει να θεωρηθεί η λειτουργία της γραμμής Πέραμα-Πειραιά με το τρενάκι που αποτέλεσε από τη δεκαετία του '30 (1937-38) το σύμβολό της. Τέλος το 1934 ιδρύεται η Κοινότητα του Περάματος και το 1964 μετατρέπεται σε Δήμο.



Το τρενάκι

Ενδεικτικός Πίνακας εξέλιξης πληθυσμού Περάματος

Έτος	Πληθυσμός
1940	1.462
1961	14.694
1981	23.012
1991	24.119
2001	25.720



Το Πέραμα από τους ταρσανάδες το 1950.



Η παραλία του Περάματος από ελικόπτερο το 1966-67.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ Δ. ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Η αποθήκευση και διακίνηση των πετρελαιοειδών στην περιοχή επιβαρύνει την ατμόσφαιρα με πτητικούς υδρογονάνθρακες, πολλοί από τους οποίους θεωρούνται καρκινογόνοι. Εκτός αυτού ο κίνδυνος ατυχήματος στις εγκαταστάσεις είναι μια μόνιμη απειλή για τους κατοίκους αφού τα μέτρα ασφαλείας είναι ανεπαρκή και δεν τηρούνται οι απαιτούμενες από την κείμενη Ελληνική και Κοινοτική νομοθεσία, αποστάσεις ασφαλείας.



Οι δεξαμενές

Η ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΧΙΣΤΟΥ

Στην περιοχή γύρω από τη Λεωφόρο Σχιστού υπάρχουν μικρές παράνομες χωματερές, όπου οι απορρίψεις μπαζών, σκουπιδιών και άλλων άχρηστων αντικειμένων είναι συνηθισμένο φαινόμενο.

Παράνομες κατασκευές, εγκαταλελειμμένα αυτοκίνητα ή εξαρτήματα αυτών, σταθμευμένα φορτηγά, όλα μαζί συνθέτουν μια τριτοκοσμική εικόνα εξαθλίωσης, ενώ παράλληλα δημιουργούν τις προϋποθέσεις ανάπτυξης και ευδοκίμησης τρωκτικών, εντόμων και άλλων μικροοργανισμών.

Στον κατάλογο των παράνομων απορρίψεων προστίθεται ο φωσφογύψος, κατάλοιπο βιομηχανικών διεργασιών, ο οποίος λόγω προέλευσης της πρώτης ύλης είναι ραδιενεργός.



Μπάζα στη χωματερή

Η ΨΥΤΑΛΛΕΙΑ

Οι δυσάρεστες οσμές που προέρχονται από την λάσπη που προκύπτει σαν αποτέλεσμα της πρωτοβάθμιας καθίζησης των αστικών λυμάτων στη νήσο Ψυτάλλεια, προκαλεί συχνή όχληση στους κατοίκους.

ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ ΕΠΙΧΩΜΑΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

Τεράστιοι χώροι έχουν δημιουργηθεί από τον Ο.Λ.Π. με παράνομες επιχωματώσεις. Οι χώροι αυτοί βρίσκονται στην απόλυτη δικαιοδοσία του Ο.Λ.Π. αποκλείοντας το Δήμο και τους δημότες.

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΟΞΙΚΩΝ, ΠΥΡΟΜΑΧΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΥΦΛΕΚΤΩΝ ΥΛΙΚΩΝ

Ανησυχητικό είναι το γεγονός ότι από το λιμάνι διακινούνται τοξικά, πυρομαχικά και εύφλεκτα υλικά.

ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Εστία μόλυνσης αποτελούν τα μισοβυθισμένα και εγκαταλελειμμένα πλοία τα οποία πλήττουν τη Δημόσια υγεία και αισθητική.

Βαπόρια, φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και επιβατηγά, ακόμα κι ένα ποταμόπλοιο βρίσκονται βυθισμένα στον Σαρωνικό από τη δεκαετία του 1970.

Τα περισσότερα, προτού βυθιστούν λόγω ατυχήματος, ρυμουλκήθηκαν έγκαιρα και απομονώθηκαν σε περιοχές όπου η βύθισή τους δεν εμποδίζει τη διέλευση άλλων πλοίων, συνήθως στις επισκευαστικές ζώνες του Πειραιά, αλλά και στις γύρω νησίδες του. (βλ. χάρτη σελ.18) Κάποια άλλα, που έμπασαν γρήγορα νερά, βούλιαξαν επιτόπου.

Ειδικά η προολυμπιακή εικόνα του βυθού της περιοχής θύμιζε υδάτινη χωματερή. Στην περιοχή δικαιοδοσίας του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά, δηλαδή από το λιμάνι έως το Πέραμα, την Κυνόσουρα, την Ψυτάλλεια και τα Αμπελάκια Σαλαμίνας, υπάρχουν ναυάγια, δηλαδή μεγάλα βυθισμένα πλοία.

Πλέον, το 90% των πειραιϊκών ναυαγίων έχει απομακρυνθεί. Τα τελευταία δύο χρόνια, γίνεται η 'χοντρή' δουλειά, απομένουν 12 ναυάγια σε μεγάλα βάθη, δύσκολο να βγουν και ήδη έχει ανατεθεί από τον ΟΛΠ σε καταδυτική εταιρεία η φωτογράφιση και αποτύπωσή τους. Βάσει αυτής της πραγματογνωμοσύνης, οι αρμόδιες επιτροπές του Οργανισμού και του YEN προχωρούν τις διαδικασίες για την ανέλκυσή τους.

Εμπόδιο στην ανέλκυση των ναυαγίων είναι το συνήθως ασύμφορο για τον αγοραστή-διαλυτή πλοίων κόστος του εγχειρήματος.

Το κόστος για να επιλεύσει ξανά ένα βυθισμένο πλοίο είναι πολύ μεγάλο, η προς πώληση μάζα του σε σίδηρο είναι κατά πολύ φθηνότερη από τα έξοδα που απαιτούνται για να βγει στην επιφάνεια. Για παράδειγμα, για ένα πλοίο μήκους 150 μέτρων που θα πάει για κόψιμο, το βάρος του σε λαμαρίνες αξίζει από 150.000 έως 400.000 δολάρια, ανάλογα με την ηλικία και τη φθορά του.

ΠΑΡΑΝΟΜΕΣ ΑΜΜΟΒΟΛΕΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΟ-ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ

Οι παράνομες αμμοβολές που πραγματοποιούνται έχουν σαν αποτέλεσμα να επιβαρύνουν την ήδη ρυπασμένη ατμόσφαιρα της περιοχής με αιωρούμενα σωματίδια PM10 και PM2,5 τα οποία θεωρούνται υπεύθυνα για καρδιακά και αναπνευστικά προβλήματα.



Επιδημιολογικές μελέτες που έχουν γίνει καταδεικνύουν την σημαντική επιβάρυνση της Δημόσιας υγείας από την ύπαρξη ακόμα και σχετικά μικρών αλλά μόνιμων συγκεντρώσεων PM10 στην ατμόσφαιρα.

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΟΡΘΜΕΙΟΥ

Οι υπάρχουσες υποδομές για την εξυπηρέτηση των επιβατών στο λιμάνι είναι ελάχιστες ενώ η κίνηση είναι αυξημένη. Η υποθαλάσσια σήραγγα Περάματος-Σαλαμίνας καθώς και η βελτίωση της προβλήτας θα αναβαθμίσουν την περιοχή.

Η ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΡΗΝΗΣ

Οι δρόμοι αυτοί χαρακτηρίζονται ως πλέον επικίνδυνοι, αφού η συχνότητα των ατυχημάτων είναι 10 νεκροί το χρόνο. Πρέπει να γίνει γενική μελέτη με στόχο τη μείωση της επικινδυνότητας τους και τη διευθέτηση της κίνησης των βυτιοφόρων και των βαρέων οχημάτων από το νέο δρόμο του λιμανιού.

Η Δ.Ε.Η.

Η επαναλειτουργία της Δ.Ε.Η. έστω και με τη χρήση φυσικού αερίου, το οποίο θεωρείται φιλικότερο για το περιβάλλον, δεν παύει να αποτελεί σημαντική πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης για την ευρύτερη περιοχή.

ΤΟ ΑΝΩ ΠΕΡΑΜΑ

Η νεοενταχθήσα περιοχή του Άνω Περάματος χαρακτηρίζεται από την έλλειψη έργων υποδομής (οδικό δίκτυο, δίκτυο ύδρευσης και αποχέτευσης). (βλ. χάρτη σελ.18)

ΕΛΛΕΙΨΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Η έλλειψη πρασίνου λόγω της αυξημένης δόμησης είναι εμφανής. Η αποκατάσταση της *χωματερής του Σχιστού** με τη δημιουργία πάρκου 400 στρεμμάτων, καθώς και η αξιοποίηση του δασικού πάρκου της Χωράφα, μπορεί να προσφέρει ένα τόπο αναψυχής, άθλησης αλλά και εκπαίδευσης για τους κατοίκους.

***ΧΩΜΑΤΕΡΗ ΣΧΙΣΤΟΥ**

Με απόφαση του πρώην αρμόδιου υφυπουργού Εσωτερικών κ. Αθ. Νάκου, εντάχθηκε στο πρόγραμμα Θησέας η γ' φάση αποκατάστασης του ΧΑΔΑ (Χώρος Ανεξέλεγκτης Διαχείρισης Απορριμμάτων) Σχιστού στο όρος Αιγάλεω, έργο προϋπολογισμού 950.000 ευρώ, που θα υλοποιηθεί από τον Περιβαλλοντικό Σύνδεσμο Δήμων Αθήνας-Πειραιά (ΠΕΣΥΔΑΠ). Στόχος, οι εργασίες να έχουν ολοκληρωθεί έως τις 5 Ιουνίου 2010, Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος.

Πρόκειται για την ικανοποίηση ενός πάγιου αιτήματος των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής, μιας και η εν λόγω χωματερή, που γειτνιάζει με κατοικημένες περιοχές, «φιλοξενεί» εκατομμύρια τόνους αποβλήτων με υψηλά επίπεδα ραδιενέργειας! Επί 20 συναπτά έτη (από το 1979 έως το 1999), το ΧΑΔΑ Σχιστού δεχόταν -εκτός των άλλων- τα ραδιενεργά απόβλητα του εργοστασίου Φωσφορικών Λιπασμάτων της Δραπετσώνας. Εκτιμάται ότι στην εν λόγω χωματερή έχουν καταλήξει περισσότεροι από 10 εκατομμύρια τόνοι φωσφόγυψου (καλύπτουν έκταση 125 στρεμμάτων), του ορυκτού υλικού σε μορφή σκόνης, το οποίο χρησιμοποιούνταν από το εργοστάσιο Φωσφορικών Λιπασμάτων για την παραγωγή φωσφορικού οξέως και το οποίο έχει υψηλή περιεκτικότητα σε ράδιο (Ra-226). Πράγματι, σύμφωνα με μετρήσεις που έχει πραγματοποιήσει η Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας, οι συγκεντρώσεις Ra-226 στο Σχιστό κυμαίνονται μεταξύ 580-1180 Bq/kg, με τα όρια ασφαλείας να μην ξεπερνούν τα 100 Bq/kg.

Σύμφωνα με τις συστάσεις της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας, η εναπόθεση του φωσφόγουψου θα πρέπει να γίνεται με τρόπο που να διασφαλίζει την προστασία των υπόγειων υδάτων, δηλαδή με τη χρήση γεωμεμβρανών. Οι οδηγίες αυτές δεν τηρήθηκαν (μάλιστα ο φωσφόγουπος απορριπτόταν επιφανειακά στη θέση Λακκώματα, δίπλα από τον οικισμό Άγιος Μηνάς Κερατσινίου), με αποτέλεσμα η χωματερή να έχει μετατραπεί σταδιακά σε μια βραδυφλεγή τοξική βόμβα για ολόκληρη τη δυτική Αθήνα (τον μεγαλύτερο κίνδυνο αποτελεί η μεταφορά της ραδιενεργού σκόνης μέσω του αέρα). Το ΧΑΔΑ Σχιστού φυσικά έχει «εμπλουτιστεί» και με κάθε είδους άλλα απόβλητα. Εκτιμάται ότι στη χωματερή έχουν βρει «στέγη» 2 εκατ. τόνοι αδρανών και ογκωδών στερεών αποβλήτων και 1 εκατ. τόνοι αστικών στερεών αποβλήτων.

Η χωματερή σταμάτησε να λειτουργεί το 2003, ενώ το 2004 ξεκίνησαν τα έργα αποκατάστασής της. Με δεδομένο ότι ο φωσφόγουπος δεν μπορεί να απομακρυνθεί, ειδικά συνεργεία κάλυψαν το ραδιενεργό υλικό με ειδικές μεμβράνες και στη συνέχεια προχώρησαν στην επίστρωσή του με χώμα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, μετά την αποκατάσταση του ΧΑΔΑ, ο Σύνδεσμος σχεδιάζει την ανάπτυξη στο σημείο φωτοβολταϊκού πάρκου 3 MWp και λιμνοδεξαμενής 50.000 κ.μ., η οποία θα τροφοδοτείται από το νερό της Ψυτάλλειας. Τα δύο έργα θα λειτουργούν παράλληλα. Με την ενέργεια που θα παράγεται από το φωτοβολταϊκό πάρκο, θα αντλείται το νερό που θα χρησιμοποιείται αφενός μεν για την άρδευση του όρους Αιγάλεω και του περιαστικού πρασίνου της περιοχής και αφετέρου για την ενίσχυση της πυρασφάλειάς τους.



ΑΝΩ ΠΕΡΑΜΑ

Περάμα - Piraeus

Χώρος εγκαταλελειμένων - βυθισμένων πλοίων

©2009 Google
104
3,9K
885,4K

© 2009 Basarsoft
© 2009 Gistrael
Image © 2009 DigitalGlobe
© 2009 Tele Atlas
37°58'04,93" N 23°34'42,93" E 00000 424,166m

2.1 Εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών

Υπάρχουσα κατάσταση

Οι εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών στο Πέραμα καλύπτουν σήμερα έκταση 300 περίπου στρεμμάτων και βρίσκονται ανάμεσα σε περιοχές κατοικίας και εργασίας. Διαθέτουν αποθηκευτική ικανότητα 175.000 κυβικά μέτρα, αποτελώντας το 15% του συνόλου των αποθηκευτικών χώρων πετρελαιοειδών της Ελλάδας. Από τις εγκαταστάσεις αυτές διακινούνται καθημερινά 120-150 βυτιοφόρα, συνολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 5.000 κυβικών μέτρων.

Υπάρχουν 5 εταιρείες πετρελαιοειδών: SHELL HELLAS A.E, ETEKA A.E, EL PETROL A.E, BP Greece Limited και TOTAL HELLAS A.E.

Στις εγκαταστάσεις αποθηκεύονται πλήθος υλικών. Ενδεικτικά αναφέρουμε: βενζίνες, καύσιμα αεροπορίας, φωτιστικό, ντίζελ, μαζούτ, άσφαλτος, αργό πετρέλαιο, ορυκτέλαιο, εξάνιο, ακετόνη, τολουόλη, ξυλένιο, μονοαιθυλενγλυκόλη, μεθυλαιθυλοκετόνη, τριχλωροαιθυλένιο και μεθανόλη.

Επικινδυνότητα των εγκαταστάσεων

Το πλήθος των ατυχημάτων που έχουν συμβεί κατά καιρούς στην περιοχή πείθουν για την επικινδυνότητα των εγκαταστάσεων.

Οι εγκαταστάσεις γειτνιάζουν άμεσα με κατοικίες και χώρους εργασίας, υπάρχουν δηλαδή σπίτια δίπλα στις δεξαμενές καυσίμων. Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα των εγκαταστάσεων της SHELL όπου σε απόσταση 10 m από τις δεξαμενές βενζίνης βρίσκονται δεκάδες σπίτια με εκατοντάδες κατοίκους που θα γίνουν στάχτη στο πρώτο ατύχημα.

Δυστυχώς, στις εγκαταστάσεις δεν τηρούνται οι αποστάσεις ασφαλείας που προβλέπονται από την νομοθεσία, τόσο των δεξαμενών μεταξύ τους όσο και των δεξαμενών από τα εξωτερικά όρια των εγκαταστάσεων, αλλά και από τα παρακείμενα σπίτια τα οποία βρίσκονται εντός σχεδίου. Ο λόγος είναι προφανής: η υπάρχουσα έκταση δεν αρκεί για να εξυπηρετήσει τις διαρκώς αυξανόμενες ανάγκες σε καύσιμα. Οι εγκαταστάσεις είχαν σχεδιαστεί για να καλύπτουν τις ανάγκες της δεκαετίας του '60. Από τότε μέχρι σήμερα οι ανάγκες έχουν αλλάξει τελείως. Ιδιαίτερα η κατανάλωση βενζίνης έχει διπλασιαστεί στην Αττική από το 1975 μέχρι σήμερα. Έτσι οι δεξαμενές που είχαν σχεδιαστεί για μαζούτ μετατρέπονται σε δεξαμενές βενζίνης η οποία βέβαια απαιτεί κατάλληλες αποστάσεις ασφαλείας. Με άλλα λόγια, όπως κι αν επιλεγεί η θέση των δεξαμενών και ότι εκσυγχρονισμός και αν γίνει, η υπάρχουσα έκταση δεν αρκεί για να ικανοποιήσει τις σύγχρονες ανάγκες για αποθήκευση καυσίμων.

Επίσης, οι περισσότερες από τις εξόδους των εταιρειών πετρελαιοειδών είναι επικίνδυνες και δεν ικανοποιούν τις προδιαγραφές που ορίζει η ελληνική νομοθεσία. Ιδιαίτερα η έξοδος της εταιρείας ΕΤΕΚΑ είναι εξαιρετικά επικίνδυνη όπως φαίνεται και στην φωτογραφία παρακάτω.



Η διακίνηση των καυσίμων (120-150 βυτιοφόρα ημερησίως) γίνεται μέσω του μοναδικού και στενού δρόμου που διαθέτει το Πέραμα ο οποίος είναι και ο δρόμος που εξυπηρετεί ολόκληρο το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά. Κάτω από την ασφάλτο και τα γειτονικά σπίτια υπάρχει δίκτυο που μεταφέρουν τα καύσιμα από την προβλήτα προς τις δεξαμενές και από τις δεξαμενές στα γεμιστήρια.

Σε περίπτωση ατυχήματος στις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών δεν θα υπάρξει διέξοδος διαφυγής από την πόλη, δεδομένου ότι ο δρόμος διέρχεται μέσα από τον κύριο όγκο των εγκαταστάσεων. Οι κάτοικοι θα εγκλωβιστούν στην πόλη περιμένοντας βοήθεια από το πουθενά, αφού ο σταθμός της πυροσβεστικής βρίσκεται από την άλλη μεριά των εγκαταστάσεων και όχι από την μεριά της πόλης.(βλ. χάρτη σελ.27)



Δεξαμενές επί της Λεωφόρου Ειρήνης

Περιβαλλοντική επιβάρυνση

Οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης καυσίμων και χημικών εκπέμπουν τοξικές-καρκινογόνες αναθυμιάσεις. Κάθε χρόνο διαχέονται στην ατμόσφαιρα περισσότεροι από 300 τόνους βενζίνης σύμφωνα με υπολογισμούς των ίδιων των εταιρειών.

Επίσης, οι αναθυμιάσεις εκτός από βλάβες που μπορούν να προκαλέσουν στην υγεία των κατοίκων δημιουργούν και έντονη δυσοσμία. Στην περιοχή γύρω από τις εγκαταστάσεις υπάρχει πάντα έντονη οσμή που ενοχλεί σε μόνιμη βάση τους κατοίκους. Πολύ συχνά παρατηρείται να τσούζουν και να δακρύζουν τα μάτια των κατοίκων κατά την διέλευσή τους και μόνο από τον δρόμο που περνάει δίπλα από τις εγκαταστάσεις. Ας σημειωθεί πως εκατοντάδες κάτοικοι ζουν σε απόσταση 10 m από τις δεξαμενές βενζίνης αναπνέοντας διαρκώς τις καρκινογόνες αναθυμιάσεις που εκπέμπονται ακριβώς στο ύψος των σπιτιών.

Οι εταιρείες προκαλούν σημαντική ρύπανση της θάλασσας καθώς συμβαίνουν συχνά ατυχήματα κατά την παράδοση πετρελαιοειδών από δεξαμενόπλοια. Επίσης σύμφωνα με καταγγελίες των ίδιων των εργαζομένων, οι εταιρείες πετούν στην θάλασσα τα πετρελαϊκά κατάλοιπα των δεξαμενών για να αποφύγουν το κόστος επεξεργασίας και απομάκρυνσής τους.

Εκτός των άλλων η κίνηση των βυτιοφόρων επιβαρύνει τρομακτικά το κυκλοφοριακό φορτίο του μοναδικού δρόμου που συνδέει το Πέραμα με την υπόλοιπη Αττική. Ας σημειωθεί πως ο ίδιος δρόμος εξυπηρετεί και ολόκληρο το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά. Επιπλέον, η κίνηση των βυτιοφόρων αυξάνει σημαντικά την υπάρχουσα στάθμη θορύβων της περιοχής.

Αισθητικά και χωροταξικά προβλήματα

Οι εγκαταστάσεις καταλαμβάνουν έκταση 300 στρεμμάτων περίπου. Η θέση των δεξαμενών έχει ιδιαίτερη σημασία για τον Δήμο Περάματος γιατί βρίσκονται εκατέρωθεν της κεντρικής και μοναδικής λεωφόρου της πόλης και μάλιστα σε επικλινές έδαφος που επιτρέπει στον τυχόντα διερχόμενο οδηγό να τις δει σε όλη τους την μεγαλοπρέπεια. Στην ουσία καταστρέφουν πλήρως την αισθητική της πόλεως.



Λεωφόρος Ειρήνης και στο βάθος...η δεξαμενή

Επίσης, στη θέση που βρίσκονται διακόπτουν την οικιστική συνέχεια της περιοχής και καταστρέφουν τον αστικό ιστό. Έτσι το Πέραμα που είναι μια λεπτή νησίδα γης, χωρίζεται γεωγραφικά και κοινωνικά σε δύο μέρη.(βλ. χάρτη σελ.27)

Επιπλέον οι εγκαταστάσεις δεσμεύουν σημαντική έκταση του Δήμου που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη αναγκών σε εγκαταστάσεις κοινωνικού εξοπλισμού και δημιουργία ελεύθερων χώρων, από την έλλειψη των οποίων πάσχει ιδιαίτερα το Πέραμα.

Οι εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών γειτονεύουν με τον μεγαλύτερο ανά την Ελλάδα σταθμό αποθήκευσης και διακίνησης Containers, με περιεχόμενο που συχνά είναι εύφλεκτο, εκρηκτικό ή τοξικό.

Μέσω του υπάρχοντος δρόμου από όπου μεταφέρονται τα πετρελαιοειδή, διακινούνται και πυρομαχικά του Πολεμικού Ναυτικού και του Ελληνικού Στρατού, τα οποία αποθηκεύονται στον Κερατόπυργο, σε απόσταση λίγων μέτρων από τις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών.

Έλλειψη αντισταθμιστικών για τον Δήμο

Ο Δήμος Περάματος έχει αμελητέα αντισταθμιστικά οφέλη από τις εταιρείες πετρελαιοειδών. Η έκταση των εταιρειών έχει χαρακτηριστεί ως ελεύθερος τελωνιακός χώρος με αποτέλεσμα οι εταιρείες να πληρώνουν ελάχιστα δημοτικά τέλη. Είναι χαρακτηριστικό πως το 1982 είχαμε μια μείωση της τάξης του 40 % σε σχέση με το 1981 εξαιτίας του νόμου 1080/80. Από τότε μέχρι σήμερα η κατάσταση δεν έχει βελτιωθεί. Κατά το 1995 για παράδειγμα, ο Δήμος εισέπραξε μόνο 83 εκατομμύρια δραχμές από τις εταιρείες πετρελαιοειδών.

Υπάρχουν επίσης κάποια στοιχεία που φανερώνουν πως οι εταιρείες αρνούνται συστηματικά να προσφέρουν αντισταθμιστικά οφέλη στον Δήμο Περάματος. Η TOTAL, για παράδειγμα, μέχρι το 1988 δήλωνε πως είχε μηδενικούς στεγασμένους χώρους και δεν πλήρωνε καθόλου δημοτικά τέλη! Επιπλέον οι εταιρείες δεν πληρώνουν ούτε δυνητικά τέλη.

Άλλωστε, ενώ ο Δήμος Περάματος δικαιούται βάσει της νομοθεσίας να παίρνει το 6% από τις διαφημιστικές εκστρατείες των εταιρειών, οι εταιρείες προτιμούν με δική τους επιλογή να αποδίδουν το ποσό αυτό σε Δήμο όπου έχουν την έδρα τους, δηλαδή η SHELL στην Καλλιθέα και η BP στο Χαλάνδρι.

Προτεινόμενες Λύσεις

Οι κάτοικοι βιώνουν αυτή την κατάσταση καθημερινά και όσα εγράφησαν δεν αποτυπώνουν επακριβώς την πραγματική εικόνα.

Για εμάς υπάρχει μόνο μία λύση: σύμφωνα με το άρθρο 6 του Ν.84/84 να γίνει η μετεγκατάσταση των εταιρειών σε κατάλληλο θεσμοθετημένο χώρο ώστε να εξυγιανθεί ο οικισμός του Περάματος.

Ο χώρος που θα απελευθερωθεί με την μετεγκατάσταση θα μπορέσει να αξιοποιηθεί για να κατασκευαστούν σχολείο, κτίριο του ΙΚΑ, κέντρο υγείας, κέντρο περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, διαδημοτικό φυτώριο, εμπορικό κέντρο, διοικητικό κέντρο, αθλητικές εγκαταστάσεις και χώροι αναψυχής και πρασίνου. Με την μετεγκατάσταση, καθώς και

με τα έργα που θα αναπλάσουν τον χώρο που θα ελευθερωθεί, θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας, όπου θα απασχοληθούν πολλές εκατοντάδες άνθρωποι από τις περιβάλλουσες το Πέραμα περιοχές.

Ταυτόχρονα, και οι ίδιες εταιρείες θα έχουν την δυνατότητα να εκσυγχρονιστούν και να τηρήσουν εξαρχής τα απαιτούμενα μέτρα ασφαλείας.

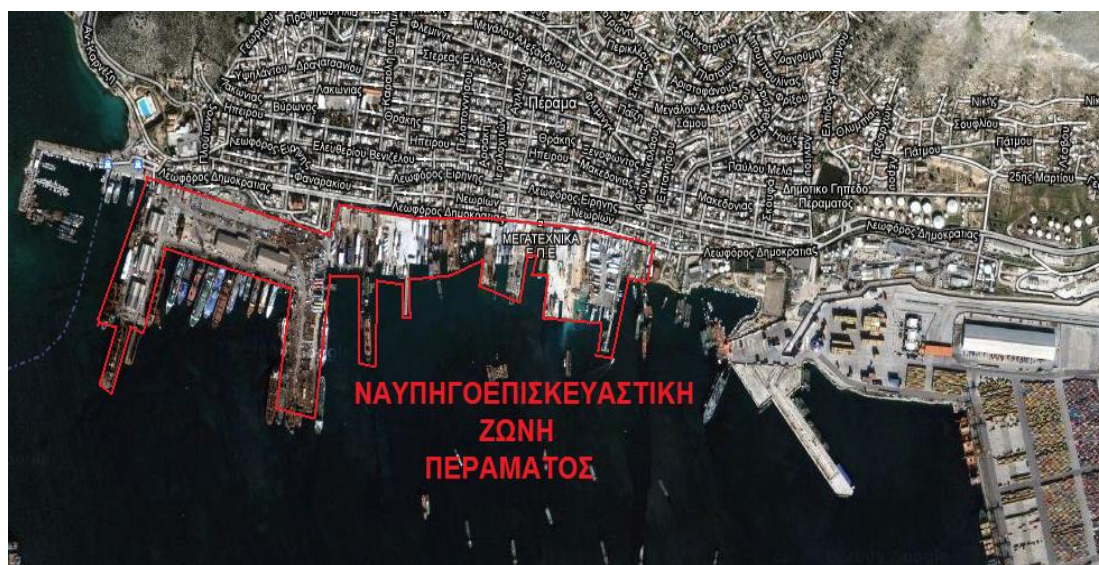


ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος

3.1 Γενικά

Η εν λόγω ζώνη χωροταξικά εκτείνεται από τον Πειραιά μέχρι το Πέραμα και την Σαλαμίνα και συμπεριλαμβάνει την Δραπετσώνα και το Κερατσίνι.



Στο χώρο αυτό δραστηριοποιούνται εκατοντάδες ναυπηγοεπισκευαστικές μικρομεσαίες επιχειρήσεις, ο ακριβής αριθμός των οποίων παραμένει απροσδιόριστος. Στα δύο επιμελητήρια, βιομηχανικό και βιοτεχνικό, είναι καταγεγραμμένες περίπου 300 επιχειρήσεις διαφόρων ειδικοτήτων. Τα επίσημα αυτά στοιχεία χαρακτηρίζονται επιεικώς αναξιόπιστα, αφού είναι ευρέως γνωστό ότι προκειμένου να παρακαμφθούν περιορισμοί νομικής μορφής, πολλές επιχειρήσεις έχουν άδειες λειτουργίας μη ανταποκρινόμενες στο αντικείμενό τους. Στο μητρώο που εξυπηρετεί τις ανάγκες της 9-μελούς επιτροπής υγιεινής και ασφάλειας εργαζομένων είναι εγγεγραμμένες 900 επιχειρήσεις, ενώ από άλλες πηγές, όπως τα τελωνεία, προκύπτει ότι οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με την επισκευή πλοίων μπορεί να υπερβαίνουν σε αριθμό τις 2000.

Η συνολική οικονομική δραστηριότητα της Ζώνης δεν μπορεί να αποτιμηθεί με ακρίβεια. Τα εκτελούμενα έργα καλύπτουν όλο το φάσμα των εργασιών που περιλαμβάνονται στην ναυπήγηση, μετασκευή και επισκευή πλοίων, πλωτών μέσων καθώς και στις βιομηχανικές κατασκευές και επισκευές μηχανολογικού εξοπλισμού κάθε είδους και κάθε μορφής. Με εξαίρεση τους περιορισμούς που θέτουν οι φυσικές διαστάσεις των υπαρχουσών μονίμων και πλωτών δεξαμενών και ναυπηγικών κλινών, στη ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη μπορούν να εκτελεσθούν σύνθετες εργασίες έκτασης ανάλογης με εκείνες που προσφέρουν οι μεγάλες ναυπηγικές μονάδες και μάλιστα με πολύ καλούς όρους από πλευράς κόστους και χρόνων παράδοσης. Ως παράδειγμα της δυναμικότητας της Ζώνης, αναφέρεται ότι έχουν εκτελεσθεί μετασκευές της τάξης των 50 εκατ. δολαρίων σε ανταγωνιστικούς χρόνους και ποιότητα που απέσπασαν εγκώμια από την ναυτιλιακή κοινότητα.

Ως προς το προσωπικό που απασχολείται στην Ζώνη, εκτιμάται κατά προσέγγιση, αφού δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία, ότι σε περιόδους πλήρους δραστηριότητας απασχολούνται περισσότεροι από 12 χιλιάδες εργαζόμενοι διαφόρων ειδικοτήτων.



Φτηνά εργατικά χέρια, μετανάστες από το εξωτερικό εν ώρα εργασίας.

3.2 Παρούσα κατάσταση

Τα τελευταία χρόνια ο κύκλος εργασιών παρουσιάζει κατακόρυφη πτώση που εκτιμάται συνολικά σε 70-80% της μέγιστης οικονομικής δραστηριότητας της. Ο περιορισμός του όγκου εργασιών όλων των μονάδων μεταφράζεται σε κλείσιμο ορισμένων από αυτές και την υπολειτουργία των υπολοίπων, καθώς και σε απώλεια πολλών θέσεων εργασίας σε όλες ανεξαιρέτως τις ειδικότητες.



Εργασίες στην NEZ Περάματος.

Τα αίτια της κατάστασης αυτής διακρίνονται σε εξωγενή και ενδογενή. Μεταξύ των εξωγενών αιτίων, τα κυριότερα είναι :

- Οι διεθνείς συνθήκες προσφοράς και ζήτησης ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών, βάσει των οποίων αφενός μεν, περιορίστηκε η παγκόσμια ζήτηση για μεγάλες χρονικές περιόδους, αφετέρου δε απωλέσθη η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών μονάδων ως προς το κόστος εκτέλεσης των εν λόγω εργασιών.
- Η δυσλειτουργία και τα προβλήματα των μεγάλων ναυπηγείων, τα οποία όχι μόνον περιόρισαν την χρησιμοποίηση των μικρών μονάδων της Ζώνης ως υπεργολάβων, αλλά τα κατέστησαν και ανταγωνιστικά προς αυτές σε ότι αφορά τις επισκευαστικές εργασίες. Μάλιστα ο ανταγωνισμός αυτός καθίσταται αθέμιτος από τη στιγμή που τα μεγάλα ναυπηγεία εκμεταλλεύόμενα την κάλυψη των ελλειμμάτων τους από το κράτος είναι σε θέση να προσφέρουν υπηρεσίες σε τιμές κάτω του κόστους, ακόμη και λόγους ταμειακής ρευστότητας.
- Η αδυναμία χρηματοδότησης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων από τα πιστωτικά ιδρύματα της χώρας, σε συνδυασμό με τη δυσβάστακτη οικονομική επιβάρυνση τους εξαιτίας του υδροκέφαλου και αναποτελεσματικού δημόσιου τομέα και τέλος η Διεθνής οικονομική κρίση που δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο την κατάσταση αυτή.

Τα σπουδαιότερα ενδογενή αίτια είναι τα εξής :

- Η υπάρχουσα υποδομή προς εξυπηρέτηση των επισκευαστικών μονάδων της Ζώνης, είναι περιορισμένη και ανεπαρκής. Τα πάσης φύσεως πλωτά μέσα ελλιμενίζονται στις προβλήτες Περάματος, Δραπετσώνας, Αγ. Γεωργίου, στην περιοχή της Κυνοσούρας Σαλαμίνας και στα μικρά ναυπηγεία του Περάματος και της Σαλαμίνας. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός των λιμενικών εγκαταστάσεων είναι φτωχός έως ανύπαρκτος. Οι ανάγκες δεξαμενισμού των πλοίων καλύπτονται μόνο από τις τέσσερις πλωτές και μόνιμες νηοδόχες δεξαμενές ιδιοκτησίας Ο.Λ.Π εκ των 16 συνολικώς εγκατεστημένων στην χώρα. Επιπλέον αναφέρεται ότι η λειτουργία και τιμολογιακή πολιτική του Ο.Λ.Π. επιβαρύνει ακόμη περισσότερο την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων του κλάδου.
- Το νομικό καθεστώς είναι ασαφές και συγκεχυμένο. Οι εμπλεκόμενες αρμόδιες Αρχές είναι πολλές με αντιφατικές μερικές φορές απαιτήσεις. Ο έλεγχος των επιχειρήσεων και των δραστηριοτήτων τους από τις Αρχές είναι άλλοτε χαλαρός, άλλοτε ασφυκτικός, αλλά πάντοτε αναποτελεσματικός. Δεν γίνεται επαρκής έλεγχος των μέτρων υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων, της προστασίας του περιβάλλοντος και γενικότερα η εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας είναι πλημμελής.
- Το ιδιοκτησιακό καθεστώς σε πολλές περιοχές της ζώνης είναι ασαφές, ενώ όπως και στην υπόλοιπη επικράτεια, ο καθορισμός συγκεκριμένων χρήσεων γης θεωρείται πολυτέλεια. Σε ότι αφορά το θέμα αυτό, η δέσμευση που ανελήφθει από την πολιτεία για διατήρηση ως το 2030 του χαρακτηρισμού της ζώνης ως επισκευαστικού χώρου αποτελεί ουσιώδη πρόοδο.

- Ο εξοπλισμός των ίδιων των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων της ζώνης κρίνεται γενικά ανεπαρκής σε σχέση με το τεχνολογικό επίπεδο των πλοίων που επισκευάζονται σήμερα. Η έλλειψη επενδύσεων διαιωνίζει την παρούσα κατάσταση.
- Σε συμφωνία με την συντριπτική πλειοψηφία των Ελληνικών μικρομεσαίων επιχειρήσεων, οι περισσότερες από τις μονάδες της ζώνης αποτελούν οικογενειακές επιχειρήσεις με περιορισμένο μόνιμο προσωπικό και ανεπαρκείς επιχειρηματικές ικανότητες. Εκτιμάται ότι το 80% των επισκευαστικών μονάδων απασχολεί σε μόνιμη βάση λιγότερα από 20 άτομα. Σε περιόδους αυξημένης δραστηριότητας προσλαμβάνουν και απασχολούν έκτακτο προσωπικό με σχέση εργασίας ορισμένου χρόνου. Ο εξαιρετικά χαμηλός αριθμός επιστημόνων που απασχολούνται στη ζώνη δεν αποτελεί έκπληξη. Ως αποτέλεσμα, η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών τόσο σε επίπεδο τεχνικό, όσο και επιχειρησιακό υποβαθμίζεται με συνέπεια τη δυσφήμιση του συνόλου των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ζώνη.
- Το ασταθές εργασιακό περιβάλλον και οι τεταμένες σχέσεις εργοδοτών – εργαζομένων που παρατηρήθηκαν κατά την τελευταία πενταετία έχουν δημιουργήσει αρνητική εικόνα για τις επιχειρήσεις της ζώνης με συνέπεια την απροθυμία των πλοιοκτητών (Ελλήνων και ξένων) να επισκευάσουν τα πλοία τους στην Ελλάδα, ακόμη και σε περιπτώσεις που η επισκευή στην Ελλάδα εμφανίζεται ως πλέον συμφέρουσα.

3.3 Προοπτικές

Οι προοπτικές για την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη της ευρύτερης περιοχής του Περάματος, στο βαθμό που αυτές εξαρτώνται από τις διεθνείς συνθήκες προσφοράς και ζήτησης είναι ευνοϊκότερες από εκείνες των μεγάλων ναυπηγείων.

Ειδικότερα οι μονάδες της Ζώνης παρουσιάζουν τα εξής συγκριτικά πλεονεκτήματα:

- Λόγω μεγέθους και δομής παρουσιάζουν αισθητικά μεγαλύτερη ευελιξία στην ανάληψη και εκτέλεση επισκευαστικών εργασιών.
- Δημιουργούν λιγότερες υποχρεώσεις στις ναυτιλιακές εταιρείες από τα μεγάλα ναυπηγεία, σε ότι αφορά τη δέσμευση εκτέλεσης εργασιών.
- Διαθέτουν μεταβλητό αριθμό τεχνιτών όλων των ειδικοτήτων ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες, πράγμα δύσκολο να επιτευχθεί από ναυπηγεία με μόνιμο δυναμικό και δυσκαμψία στην προσαρμογή.

Τα παραπάνω πλεονεκτήματα επιτρέπουν στις μονάδες της Ζώνης να διαδραματίσουν συμπληρωματικό ρόλο στα μεγάλα ναυπηγεία, με τη μορφή υπεργολάβων εξειδικευμένων σε συγκεκριμένες εργασίες.

Θα πρέπει να αναφερθούν δυο σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν θετικά τις προοπτικές των επισκευαστικών επιχειρήσεων της Ζώνης. Κατά πρώτο λόγο, ο μεγάλος αριθμός ακτοπλοϊκών σκαφών που χρησιμοποιούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις του Πειραιά αποτελεί ουσιαστικά δεσμευμένη ζήτηση, αφού τα πλοία αυτά υποχρεούνται κατά μεγάλο βαθμό λόγω δρομολογίων να εκτελούν τις επισκευές τους στην περιοχή του Πειραιά. Κατά δεύτερο λόγο, οι προγραμματισμένες επεκτάσεις των λιμενικών εγκαταστάσεων του Πειραιά αναμένεται να ενισχύσουν τον κομβικό χαρακτήρα του λιμένα στην Ανατολική Μεσόγειο με αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση των κατάπλων.



Το λιμάνι όπου πραγματοποιείται το δρομολόγιο Πέραμα-Σαλαμίνα. Φώτο τραβηγμένη από το φέρυ-μπότ.

3.4 Προτάσεις βελτίωσης

Η τάση που τείνει να παγιωθεί στη Βόρειο Ευρώπη σε σχέση με τη ναυπηγική βιομηχανία περιλαμβάνει ένα μικρό αριθμό μεγάλων ναυπηγικών μονάδων συνεπικουρούμενων από ένα μεγάλο αριθμό μικρών, ευέλικτων και εξειδικευμένων εργοληπτικών επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας. Με βάση τις εμπειρίες που αποκτήθηκαν από άλλες χώρες που αντιμετώπισαν επιτυχώς παρόμοια προβλήματα, προτείνονται τα παρακάτω μέτρα:

- Να συνεργασθούν οι εμπλεκόμενοι φορείς και να σχεδιάσουν μια στρατηγική ανάπτυξης της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα με βάση τη διεθνή και ελληνική πραγματικότητα, τις προοπτικές που υφίστανται και τις νέες απαιτήσεις που διαμορφώνονται στον κλάδο. Η στρατηγική θα πρέπει να περιλαμβάνει τις αναπτυξιακές κατευθύνσεις, να προσδιορίζει σαφώς τους στόχους και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και να καθορίζει εκ των προτέρων τη μέθοδο αξιολόγησης της υλοποίησης των στόχων.
- Στα πλαίσια της ως άνω στρατηγικής, θα πρέπει να παρθούν συγκεκριμένες δεσμευτικές αποφάσεις σχετικά με τον χωροταξικό σχεδιασμό, τις χρήσεις γης και το ιδιοκτησιακό καθεστώς της περιοχής στην οποία θα εγκατασταθούν οι υπάρχουσες και οι νέες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.
- Να θεσπιστεί πλήρες κανονιστικό και ρυθμιστικό πλαίσιο λειτουργίας των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, που θα εξασφαλίζει την παροχή υπηρεσιών σύμφωνα με συγκεκριμένες ποιοτικές προδιαγραφές και το σεβασμό προς το περιβάλλον.

- Να εξασφαλισθεί η πιστή εφαρμογή των διατάξεων και ρυθμίσεων που περιλαμβάνει το πλαίσιο λειτουργίας. Αποτελεί καθήκον της πολιτείας να εξασφαλίσει συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των μονάδων της Ζώνης, αλλά και μεταξύ αυτών και των μεγάλων ναυπηγείων της χώρας και να εξαλείψει τον αθέμιτο ανταγωνισμό.
- Να αναβαθμιστούν οι βασικές υποδομές στις περιοχές που έχουν καθοριστεί ως τόποι άσκησης της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας (επισκευαστικές προβλήτες, δεξαμενές, δίκτυα ρεύματος, ύδατος, τηλεπικοινωνιών και πυρόσβεσης, ύπαρξη ανυψωτικών μέσων και ευκολιών, δυνατότητες πρόσβασης πλωτών μέσων κλπ.). Στην περίπτωση αδυναμίας της πολιτείας να χρηματοδοτήσει τις αναγκαίες υποδομές, θα πρέπει να επιδιωχθεί η ανάληψη των έργων είτε από τις ίδιες τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, είτε από τρίτους ιδιώτες επενδυτές.
- Βραχυπρόθεσμα θα πρέπει να γίνει επαναπροσδιορισμός της τιμολογιακής πολιτικής του Ο.Λ.Π. σε ότι αφορά τη χρήση της γης και των εγκαταστάσεων που τελούν υπό την κυριότητα του και χρησιμοποιούνται από τις επισκευαστικές μονάδες της Ζώνης, ώστε να αποκλεισθεί η περίπτωση εφαρμογής μονοπωλιακών πρακτικών εκ μέρους του Ο.Λ.Π.
- Να προωθηθεί το μητρώο επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της κατασκευής, μετασκευής, επισκευής και συντήρησης πλοίων, ώστε να είναι δυνατή η ορθολογική αξιολόγηση προτεινόμενων σχεδίων και μέτρων.

- Στα πλαίσια των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα πρέπει τόσο οι εκφραστές της ελληνικής πολιτικής βούλησης, όσο και οι εργοδότες και εργαζόμενοι της Ζώνης να αποδράσουν από τα στεγανά που έχει δημιουργήσει η πολυετής αγκύλωση σε συγκεκριμένες απόψεις και επιδιώξεις, να παρακολουθήσουν με ευρύτητα πνεύματος τις διεθνείς εξελίξεις και να προσαρμοσθούν ανάλογα. Ας μη διαφεύγει της προσοχής μας το γεγονός ότι ο ρόλος που καλούνται να διαδραματίσουν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις σε ένα ταχέως εξελισσόμενο περιβάλλον βασίζεται ακριβώς στην προσαρμοστικότητα και την ευελιξία των μονάδων αυτών.

Η συνειδητοποίηση από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς των πραγματικών διαστάσεων του θέματος και η υιοθέτηση ρεαλιστικών απόψεων και θέσεων είναι μεγάλης σημασίας. Ίσως με αυτόν τον τρόπο οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες του Περάματος καταφέρουν να βελτιώσουν την θέση τους στην Διεθνή σκηνή των επισκευών και να γίνουν ανταγωνιστικές και γιατί όχι ισότιμες με τα μεγάλα ναυπηγεία της υπόλοιπης Ευρώπης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

4.1 Η εντός σχεδίου περιοχή

Η εντός σχεδίου περιοχή καταλαμβάνει μια έκταση 1700 στρ. Από την έκταση αυτή το κυρίως Πέραμα με την περιοχή κάτω των γραμμών που μπήκε στο σχέδιο στα μέσα της δεκαετίας του '80, καταλαμβάνει 1406 στρ, ενώ το Ικόνιο και η Πλακούδα 294 στρ. Ανάμεσα από τις δύο περιοχές, στο κέντρο περίπου του οικισμού είναι εγκατεστημένες οι δεξαμενές καυσίμων και χημικών, που καταλαμβάνουν συνολικά 300 στρ.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. η διαχρονική εξέλιξη της έγκρισης ή επέκτασης του σχεδίου για το Πέραμα είναι η παρακάτω:

- Α) ΦΕΚ 309/29.11.1951 : Έγκριση Ν.Ικονίου Περάματος
- Β) ΦΕΚ 103/21.07.1960 : Έγκριση Περάματος (Αττικής)
- Γ) ΦΕΚ 253/30.10.1970 : Τροποποίηση και επέκταση σχεδίου Περάματος και καθορισμός χώρου για νεκροταφείο.
- Δ) ΦΕΚ 387/20.11.1976 : Τοπική επέκταση Περάματος για ανέγερση σχολείου
- Ε) ΦΕΚ 255/24.05.1985 : Έγκριση σχεδίου για την περιοχή κάτω από τις γραμμές
- Στ) ΦΕΚ 506/06.10.87 : Επέκταση Πλακούδας και Ν.Ικονίου

Η παραπάνω εικόνα των επίσημων εγκρίσεων του σχεδίου πόλης, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η πολιτεία αντιμετώπισε την οικιστική ανάπτυξη στο Πέραμα περισσότερο σαν επέκταση του πολεοδομικού συγκροτήματος του Κερατσινίου, παρόλο που η περιοχή ήταν ήδη αυθαίρετα δομημένη και κατοικημένη από

τους απασχολούμενους στις διάφορες μονάδες της παραλιακής ζώνης του Δήμου και των γειτονικών Δήμων Κερατσινίου και Δραπετσώνας.

Ακόμα φαίνεται ότι από το 1960 που έγινε η τελευταία επέκταση του Σχεδίου μέχρι το 1985 που εντάχθηκε στο σχέδιο η κάτω των γραμμών περιοχή, έπειτα από τις σχετικές μελέτες της ΕΠΑ, δεν είχε γίνει καμία επέκταση του σχεδίου πόλης στο Πέραμα εκτός από τοπικές επεκτάσεις για εγκαταστάσεις κοινωνικού εξοπλισμού.

4.2 Η εκτός σχεδίου περιοχή

Τα αυθαίρετα καθορίζουν μέχρι σήμερα την ζωή του Δήμου Περάματος. Η υποβάθμιση της ζωής των κατοίκων, που οφείλεται στην μόλυνση, το κυκλοφοριακό πρόβλημα, τις κακές συνθήκες εργασίας και την κοινωνική απομόνωση παίρνει τεράστιες διαστάσεις στα Βόρεια, δηλαδή στις γειτονιές "εκτός σχεδίου". Οι γειτονιές των αυθαιρέτων μετά από τόσα χρόνια κτισίματος στο βουνό, έχουν δημιουργήσει έναν πολεοδομικό ιστό με 4.000 περίπου κατοίκους. Ο ιστός είναι κοινωνικά και γεωγραφικά παράλληλος με το υπόλοιπο Πέραμα



Επέκταση οικισμού εκτός ορίων δόμησης (Πέραμα, Πειραιάς)

Από την μια πλευρά στα Δυτικά βρίσκονται οι παλιές και πυκνοδομημένες περιοχές, ενώ στα Ανατολικά απλώνονται τα νεόκτιστα αυθαίρετα όπου οι γειτονιές είναι πιο αραιοκατοικημένες. Ανάμεσα στις περιοχές κατοικίας, τα καζάνια των εταιρειών καυσίμων απειλούν μόνιμα το Βόρειο Πέραμα.

Η εκτός σχεδίου περιοχή σχηματίζει σήμερα μια συνεχή ζώνη στα βόρεια του οικισμού σ'ένα μήκος 3χλμ. περίπου. Η οικοδομημένη έκταση καλύπτει 750 στρέμματα ενώ η εντός σχεδίου περιοχή είναι 1700 στρέμματα.

Η ζώνη αυτή χωρίζεται παραδοσιακά σε μικρές ενότητες από άποψη φυσική και κοινωνική. Στα βόρεια και ανατολικά σχηματίζονται οικιστικά σύνολα που χωρίζονται προς τις κορυφογραμμές, χαράδρες και φυσικά ρέματα του όρους Αιγάλεω και συνενώνονται από τις λεκάνες του. Ακόμα 2 ενότητες διακρίνονται προς το Ν. Ικόνιο. Η μεγάλη έκταση της περιοχής των αυθαιρέτων και τα κοινωνικά και θεσμικά προβλήματα που δυσχεραίνουν μια λύση αποδεκτή από όλες τις πλευρές την έχουν κάνει εδώ και χρόνια το κυρίαρχο πρόβλημα του Δήμου.

4.3 Συντελεστές Δόμησης στο Πέραμα

Ο συντελεστής δόμησης καθορίζει την συνολική επιφάνεια των ορόφων του κτιρίου που μπορεί να κτιστεί σε ένα οικοπέδο, ανάλογα με το εμβαδόν του. Δηλ., για να βρούμε τη συνολική επιφάνεια που μπορούμε να κτίσουμε σε ένα οικοπέδο, πρέπει να πολλαπλασιάσουμε το εμβαδόν του οικοπέδου με τον Σ.Δ. Έτσι, όσο μεγαλύτερος είναι ο Σ.Δ. τόσο περισσότερη επιφάνεια μπορούμε να κτίσουμε.

Ο συντελεστής δόμησης σε συνδυασμό με την κατάτμηση της γης και το ποσοστό γης που προβλέπεται για εγκατάσταση κοινωνικού εξοπλισμού, πράσινο, ελεύθερους χώρους κτλ, αποτελεί δείκτη για την ποιότητα ζωής μίας περιοχής.

Το Πέραμα αν και άρχισε να κατοικείται πριν το 1930 απέκτησε το πρώτο εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης το 1960. Για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας το Πέραμα μπήκε στο σχέδιο με έναν από τους υψηλότερους συντελεστές που συναντά κανείς στο Λεκανοπέδιο, δηλ. με Σ.Δ. 2,6.

Το 1952 είχε ενταχθεί στο Σχέδιο το μεγαλύτερο τμήμα του Ν. Ικονίου με Σ.Δ. 2, ενώ το 1986 μπήκε στο Σχέδιο η περιοχή "κάτω των γραμμών" με Σ. Δ. 0,8 και κοινωνικό συντελεστή 1 και τέλος το 1987 εγκρίθηκε η ένταξη στο Σχέδιο των υπολοίπων περιοχών του Ν. Ικονίου και Πλακούδας με Σ. Δ. 0,8.

Ο πραγματοποιημένος συντελεστής δόμησης είναι χαμηλός. Στο κυρίως Πέραμα όπου ο επιτρεπόμενος Σ.Δ. είναι 2,60, ο πραγματοποιημένος δεν ξεπερνά το 1,60 στο κέντρο (περιοχή Σάββα και Παπαδοπούλου), το 1,20 σε ολόκληρη την υπόλοιπη περιοχή του Δήμου και σε τρία μόνο οικοδομικά τετράγωνα ολόκληρου του Δήμου έχει ξεπεράσει το 1,60. Η περιοχή κτίζεται σταδιακά με τις οικογενειακές αποταμιεύσεις και όχι με

αντιπαροχή. Ακόμα και οι πολυώροφες οικοδομές είναι όλες σχεδόν ιδιωτικές και ελάχιστες είναι αντιπαροχές.

Όπως βλέπουμε οι Σ. Δ. που ισχύουν στο Πέραμα εμφανίζουν μια έντονη διαφοροποίηση και αντανακλούν διαφορετικές πολεοδομικές και κοινωνικές αντιλήψεις για την ποιότητα ζωής των κυβερνήσεων που τις αποφάσισαν.

Η περιοχή κάτω από τις σιδηροδρομικές γραμμές που εντάχθηκε στο σχέδιο στα μέσα της δεκαετίας του '80 παρουσιάζει πυκνότητα 143,5 ατ/Ha , την μεγαλύτερη σε ολόκληρο τον Δήμο. Είναι ο πρώτος οικιστικός πυρήνας γύρω από τον οποίο αναπτύχθηκε στο Πέραμα η περιοχή που στέγασε τους πρόσφυγες που ήρθαν στον Πειραιά το 1922 και η κεντρικότερη περιοχή του οικισμού. Επομένως ο Σ. Δ. 0,8 που έχει ορισθεί στην περιοχή αναγκαστικά είναι υπερβολικά χαμηλός για μια κεντρική περιοχή.

Αντίστοιχο πρόβλημα με τον Σ. Δ. εμφανίζεται στην περιοχή Ν. Ικονίου – Πλακούδας, που μπήκε στο σχέδιο το 1987.

Στην περιοχή αυτή και συγκεκριμένα στην Λεωφόρο Δημοκρατίας, υπάρχουν οικοδομικά τετράγωνα που κτίζουν από πολύ παλιά με Σ. Δ. 2 ενώ τα τετράγωνα που εντάχθηκαν αργότερα με την επέκταση της περιοχής έχουν συντελεστή 0,8 και έτσι η ασυνέχεια που δημιουργείται και μάλιστα κατά μήκος του ίδιου κεντρικού δρόμου είναι προφανής.

Στο κυρίως Πέραμα, η δόμηση είναι πυκνή, αλλά εκτός από τις κεντρικές περιοχές, η δόμηση είναι χαμηλή (2-3 όροφοι). Η περιοχή κτίζεται κυρίως από ιδιώτες και ελάχιστες είναι οι περιπτώσεις αντιπαροχών. Το ότι ο πραγματοποιούμενος συντελεστής βρίσκεται γύρω στο 1,2 (μέσος όρος) συνδέεται κυρίως με τις περιορισμένες οικονομικές δυνατότητες των κατοίκων και με την μικρή ζήτηση που υπήρχε μέχρι σήμερα για έτοιμες κατοικίες, πράγμα που δεν άφηνε περιθώρια για

ανάπτυξη της αντιπαροχής, που κυριάρχησε στις άλλες περιοχές της Αττικής.

Όπως αναφέρεται σε όλες τις σχετικές μελέτες, η πυκνή δόμηση, αποτέλεσμα της αυθαίρετης ανάπτυξης του οικισμού, άφησε ελάχιστο χώρο για το οδικό δίκτυο και σχεδόν καθόλου για τις υπόλοιπες δραστηριότητες που έχει ανάγκη η γειτονιά και η πόλη. Τα οικόπεδα για σχολεία βρίσκονται δύσκολα, οι απαλλοτριώσεις κοστίζουν πολύ και είναι γενικά μικρά για τον αριθμό των παιδιών, ελεύθεροι χώροι-πάρκα είναι ουσιαστικά μηδαμινοί και ο αριθμός των αθλητικών κέντρων είναι δυσανάλογος με τον πληθυσμό της περιοχής.

4.4 Η αυθαίρετη δόμηση στο Πέραμα

Η ιδιαιτερότητα στο Πέραμα είναι ότι η αυθαίρετη δόμηση έγινε με καταπάτηση γης που παλιότερα ανήκε στον ΟΔΔΕΠ (Οργανισμός Διοίκησης και Διαχείρισης Εκκλησιαστικής Περιουσίας) και σήμερα έχει περιέλθει στην ιδιοκτησία του Δημοσίου. Επίσης την περιοχή αυτή την διεκδικεί και το Υπουργείο Γεωργίας, ως δασική έκταση, επομένως δεν επιτρέπεται η οικοδόμηση χωρίς νομοθετική ρύθμιση.

Η καταπάτηση και οικοδόμηση στην περιοχή, όπως την περιγράψαμε, έγινε σε δύο περιόδους. Η πρώτη που αρχίζει μετά τον πόλεμο και φτάνει μέχρι το 1967 χαρακτηρίζεται από εισβολή μεταναστών από την επαρχία που βρήκαν στο Πέραμα την δυνατότητα εξασφάλισης μιας στοιχειώδους κατοικίας με καταπάτηση χώρων του ΟΔΔΕΠ και κτίσιμο. Σε άλλες περιοχές του Λεκανοπεδίου θα έπρεπε τουλάχιστον να διαθέτουν ένα αρχικό κεφάλαιο για την αγορά γης.

Το δεύτερο κύμα καταπατήσεων μετά την μεταπολίτευση (1974-81) χαρακτηρίζεται από την μετανάστευση κυρίως φτωχών εργατικών στρωμάτων από συνοικίες του δυτικού Λεκανοπεδίου και κυρίως της περιοχής Πειραιά που ήθελαν να εξασφαλίσουν καλύτερη ποιότητα στέγης σε οικόπεδο χωρίς όμως να έχουν την δυνατότητα για απόκτηση της αναγκαίας γης, αλλά και κάποιων που προσπάθησαν απλώς να κατοχυρώσουν ένα οικόπεδο αποβλέποντας σε μελλοντική παραχώρηση.

Γεωγραφικά τα αυθαίρετα παρουσίασαν μια εξέλιξη ανάλογη με αυτή του υπόλοιπου Περάματος. Πρόκειται για μια συνεχή επέκταση από τα Δυτικά, όπου υπάρχουν και οι παλαιότεροι οικογενειακοί – συντοπιτικοί πυρήνες προς τα Ανατολικά. Αυτή η εξέλιξη έχει σαν αποτέλεσμα τη διαφοροποίηση ανάμεσα στις παλιές και τις καινούργιες γειτονίες.

Παρά τη συλλογική υποβάθμιση, τα κτίσματα αλλού αποτελούν οικογενειακή στέγη, που ολοκληρώθηκε μετά από διαδοχικές προσθήκες, και αλλού υπάρχουν ως μοναδικός βασικός πυρήνας δωματίου με ελάχιστες διαστάσεις που προφανώς δεν δίνει καμία δυνατότητα κατοίκησης στην κατάσταση που βρίσκεται αλλά χρησιμεύει κύρια για τη διασφάλιση του καταπατημένου οικοπέδου.

Οι δημόσιοι χώροι, δηλαδή οι ελάχιστοι κενοί χώροι ανάμεσα στα κτίσματα ή τα φυσικά μονοπάτια (μοναδικές προσβάσεις στις γειτονιές) σε μερικές περιπτώσεις έχουν υποστεί στοιχειώδεις διαμορφώσεις χάρη στην παρέμβαση των ίδιων των οικιστών ή του Δήμου. Στις περισσότερες όμως περιπτώσεις παραμένουν ασχημάτιστοι και δύσκολα προσπελάσιμοι.

Η εκτός σχεδίου περιοχή των αυθαιρέτων σχηματίζει μια συνεχή ζώνη στα βόρεια της εντός σχεδίου περιοχής που ξεκινάει από τα όρια του Ναυστάθμου στα Δυτικά και φθάνει μέχρι το Ν. Ικόνιο δηλαδή σε ένα μήκος 3 χλμ. περίπου.

Η ζώνη αυτή χωρίζεται παραδοσιακά σε μικρές ενότητες από άποψη φυσική και κοινωνική.

Από τα όρια του Ναυστάθμου στα δυτικά είναι τα Ικαριώτικα, από τους παλιότερους πυρήνες που φθάνει μέχρι την οδό Λαμπράκη, στη συνέχεια είναι τα Βλάχικα μέχρι την οδό Ξανθίππης, η Αγ. Βαρβάρα μέχρι το μέσον περίπου της οδού Σκρά και η Αγ. Τριάδα μέχρι την νοητή προέκταση της οδού Λανίτου. Από την οδό Λανίτου και ανατολικότερα είναι οι περιοχές που αναφέρονται σαν Νεόκτιστα, Σέλλ και ΒΡ και τις ονομάζουν και Πανόραμα (από Λανιτού μέχρι Καραϊσκάκη) και Ηλιόφωτο (από Καραϊσκάκη μέχρι την Αμαλιάδας πάνω από το Ν. Ικόνιο).

**Τα αυθαίρετα που συγκινούν
και τα αυθαίρετα που εξοργίζουν**

Η εκπλήρωση της φυσικής ανάγκης για εξασφάλιση καταφυγίου με τρόπο άτυπο από τη μία, η καταχρηστική αδηφάγα κατανάλωση του χώρου από την άλλη, είναι οι δυο πόλοι του φαινομένου της αυθαίρετης δόμησης στην Ελλάδα μετά τον πόλεμο.

Οι δυο πόλοι αφορούν και διαφορετικά κοινωνικά στρώματα, οικονομικά αδύναμους εσωτερικούς μετανάστες, κυρίως ο ένας, μικροαστικά και βάλε στρώματα ο άλλος, (επενδυτές κλπ.), το ίδιο το κράτος.

Τα αυθαίρετα της «ανάγκης» η λεγόμενη πρώτη γενιά των αυθαιρέτων είναι η αυθεντική λαϊκή κατοικία μετά τον πόλεμο. Η σχέση του παραδοσιακού οικισμού με τον οικισμό των αυθαιρέτων της πόλης αντιστοιχεί στη σχέση που έχει το δημοτικό τραγούδι με το ρεμπέτικο. Είναι η επαφή της παραδοσιακής κουλτούρας με την πόλη. Είναι η πρώτη χειρονομία που κάνει ο μετανάστης σαν άνθρωπος της πόλης και η τελευταία σαν μέλος της παραδοσιακής κοινότητας που άφησε πίσω του, καθώς και το κοινωνικό και αξιακό του «λεξιλόγιο» θα ακυρώνεται, θα γίνεται ανεφάρμοστο, ενώ και ο ίδιος παράλληλα θα διαβρώνεται από τις νέες κοινωνικές σχέσεις που θα αρχίσει να βιώνει. Οι γειτονιές των αυθαιρέτων της πρώτης γενιάς – τα πέριξ των νέων τερμάτων του '50 του '60 και των αρχών του '70 εκεί που σταμάταγε ο «άσφαλτος» - είχαν κάτι από την χάρη των παραδοσιακών οικισμών. Δεν είναι μόνο το χειροποίητο της «ιδιοκατασκευής» που είναι απόλυτα προσαρμοσμένη στο έδαφος ο μινιμαλισμός (όχι το μινιμάλε της μοδός) στην αντιμετώπιση των αναγκών, η επανάχρηση υλικών που δημιουργούν ένα αξιοζήλευτο αρχιτεκτονικό ιδίωμα, υπάρχει και η «αλληλεγγύη», προϊόν των σχέσεων που

αναπτύσσει η κοινή μοίρα του κατατρεγμού. Οι οικισμοί που σχηματίζονται είναι προϊόντα σχέσεων αλληλεγγύης κι ας μην υπάρχει η σφικτή κοινότητα του παραδοσιακού οικισμού.

Κι εδώ όπως στον παραδοσιακό οικισμό δημιουργούνται και τηρούνται (με πολύ μεγαλύτερο σεβασμό απ' ότι στον οποιοδήποτε ΓΟΚ) άγραφες δουλειές σε σχέση με το γείτονα τους δρόμους, τα περάσματα, τις θέες, τον αερισμό, τον ηλιασμό κλπ.

Όλες αυτές τις αρετές και τις σχέσεις θα ξηλώσει μια προς μια η ένταξη στο σχέδιο, η πολυπόθητη νομιμοποίηση. Οι σχέσεις αλληλεγγύης θα γίνουν σχέσεις αντιδικίας για το όριο, το μεσότοιχο κλπ. Κανένα ενδιαφέρον πλέον για τη θέα ή τον ηλιασμό του γείτονα, όλα θα μπουν στο καλούπι του συνεχούς ή του πανταχόθεν ελεύθερου συστήματος, καμία προσαρμογή στο έδαφος γιατί πως θα βγει ισόγειο, υπόγειο; Πώς θα υπερεξαντληθεί ο συντελεστής;

Τα γύρω οικόπεδα δίνονται αντιπαροχή, το οικονομικό επίπεδο έχει ανέβει, το γνωστό τσιμέντινο χαλί θα σκεπάσει την περιοχή οσονούπω, ούτε λόφοι, ούτε ραχούλες, ούτε ρεματιές, ούτε δέντρο, αλλά ασφυκτικοί και επιθετικοί ορίζοντες.

Τα στερεότυπα της πολυκατοικίας του συρμού θα διαδεχθούν τις αυτοσχέδιες και εφευρετικές ιδιοκατασκευές, η φλυαρία του καλλωπισμού το μινιμαλισμό.

Η νομιμοποίηση περιοχών αυθαιρέτων γίνεται σταδιακά χωρίς σχεδιασμό συνολικό, ρυθμιστικό και ΓΠΣ και επί μέρους πολεοδομική μελέτη της εντασσόμενης περιοχής για να υπάρχει προσαρμογή στα δεδομένα της, χωρίς τη δημιουργία υποδομών, ούτε καν τη πρόβλεψη τους. Τη μια μέρα είσαι παράνομος και την άλλη, ξημερώνει χωρίς να έχει αλλάξει τίποτα και είσαι νόμιμος και πλουσιότερος καθώς η αξία της περιοχής ανεβαίνει.

Η διελκυστίδα των πελατειακών σχέσεων της εκάστοτε πολιτικής εξουσίας, καθώς η ένταξη στο σχέδιο περνάει για παροχή –ανέξοδη με τον τρόπο που γίνεται- από τη μια, η δημιουργία άλλοθι για τη νομιμοποίηση των άλλων αυθαιρέτων, των φιλέτων, των κρατικών αυθαιρέτων κλπ. από την άλλη, έχουν συντελέσει σταδιακά στον εκμαυλισμό των συνειδήσεων, την εγκαθίδρυση κλίματος συνενοχής ενοχής και αποδοχής από το σύνολο σχεδόν της κοινωνίας εδώ και πενήντα χρόνια, όλων των αυθαιρεσιών εις βάρος του χώρου από’ που κι αν προέρχονται και έχουν ξυπνήσει στο σύνολο σχεδόν της κοινωνίας μια αδηφάγα όρεξη για κατανάλωση του χώρου.

Έτσι παράλληλα με τους αυθαίρετους οικισμούς της εσωτερικής μετανάστευσης, οι ήδη εγκαταστημένοι από μικροαστοί και πάνω βγαίνουν παγανιά σε παραλίες και εν γένει χώρους ειδικού ενδιαφέροντος με θέες, μέσα σε δάση κλπ. για τη λεγόμενη παραθεριστική κατοικία. Εδώ τα αυθαίρετα δεν έχουν τις αρετές των αυθαιρέτων της «ανάγκης», όσο απομακρυνόμαστε από το ’60 και το ’70, εδώ βγάζει τα σπασμένα του το μικροαστικό όνειρο, εδώ απογειώνεται το «λάιφ στάιλ» καβαλημένο πάνω στα κόμπλεξ του επαρχιωτισμού. Εδώ ισχύει το όποιος προλάβει. Το μόνο που συνέχει είναι η συνενοχή. Ανάμεσα σε αυτό το όργιο της αυθαιρεσίας προλαβαίνουν και ξεφυτρώνουν, είτε σε παραλίες, είτε σε ειδικού ενδιαφέροντος χώρους, όπως θερμές πηγές, παραπήγματα με τα χαρακτηριστικά του πρωτογενούς καταφυγίου.

Η εξέλιξη και η ιστορία της ανάπτυξης των κυριοτέρων Ελληνικών αστικών κέντρων μεταπολεμικά (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο κλπ.) είναι βγαλμένη μέσα από την ιστορία της μετανάστευσης της λεγόμενης εσωτερικής. Το νέο μεταναστευτικό ρεύμα οικονομικών μεταναστών, το πολυπολιτισμικό, κουβαλάει τις δικές του εμπειρίες μα την ίδια ανάγκη του καταφυγίου και επιδρά με τη σειρά του στην

εξέλιξη των ευρύτερων αστικών κέντρων, καθώς δεν υπάρχει κανένας σχεδιασμός για την υποδοχή και εγκατάσταση του. Καταλαμβάνονται αρχικά οι υποβαθμισμένες συνοικίες του κέντρου, ενοικούν σε υπόγεια αυθαίρετα διαμερίσματα που δεν είναι χώροι κύριας χρήσης (όπως τα παλιά θυρωρεία κελεπούρια για τους εσωτερικούς μετανάστες του '50 και του '60), σε «ρωγμές» της πόλης στήνουν παράγκες, όπως ο παραγκομαχαλάς Αλβανών στο Βοτανικό ή όπως οι παλιννοστούντες πόντιοι σχηματίζουν αυθαίρετους οικισμούς στις παρυφές της πόλης και μακρύτερα, όπως η λεγόμενη περιοχή Λίμνης στο Μενίδι κλπ.

Από το αυθαίρετο γκαράζ στη πρασιά της Βουλής (από τη κεφαλή βρωμάει το ψάρι) ως τα αυθαίρετα (με τη βούλα του Συμβουλίου Επικρατείας) Ολυμπιακά Έργα, όλοι επιδίδονται σε αυτό το σπορ, μικρομεσαίοι, μεσαίοι, μεγαλομεσαίοι, ντόπιοι, ξένοι, κράτος, Εκκλησία, ιδιώτες, εργολάβοι, επενδυτές κλπ.

«... Ήδη η πρώτη εθνική των Ελλήνων Συνέλευσις εσκέφθη σοβαρώς, ώστε αι ανακτηθείσαι δια της εξώσεως των Οθωμανών εθνικαί γαίαι να μη υποδουλωθούν πάλιν εις νέους κατακτητάς, και εν άρθρο 64 του πολιτεύματος απηγόρευσε την εκποιήσιν αυτών άνευ της συγκαταθέσεως του Βουλευτικού, επιτρέποντος αυτήν μόνο λόγω ανάγκης και το αυτό επανέλαβεν η εν Άστρει Β' Εθνική Συνέλευσις δια του ψηφίσματος ΑΒ' όρισε τα είδη των εκποιητέων κτημάτων, και αυτών όμως δια δημοπρασίας, η δε εν Επιδαύρω Γ' Συνέλευσις επεκύρωσε το ψήφισμα τούτο ως εθνοσωτήριο... Δι' άλλου ψηφίσματος υπ' αριθ. ΙΔ', αναψηλαφήσασα έπειτα τα γενόμενα και εύρουσα διάφορα εθνικά κτήματα καταποθέντα...». Αυτά εκτός των άλλων μας λέγει ο Παύλος Καλλιγιάς στο σπουδαίο μυθιστόρημα του *Θάνος Βλέκας* το 1855, όπου καταγγέλλει μέσα από την πλοκή του μυθιστορήματος εκτός των άλλων την υφαρπαγή των καλλιεργήσιμων εθνικών εκτάσεων από τους δικαιούχους χωρικούς, τη διαπλοκή, την άρνηση και την

αδυναμία της διοίκησης να εφαρμόσει στοιχειώδεις κανόνες δικαίου ως προς την διανομή και τη διαχείριση του ζητήματος των εθνικών γαιών. Εδώ βρίσκεται η αρχή του μίτου της Αριάδνης και το τέλος του λαβυρίνθου δεν είναι ακόμα ορατό ενάμιση αιώνα και μετά.

**της Ουρανίας Οικονόμου, αρχιτέκτονας
(περιοδικό ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ/τεύχος 54-περίοδος Β)*

4.5 Ιδιοκτησιακό καθεστώς

Το πρόβλημα του ιδιοκτησιακού καθεστώτος στο Πέραμα είναι ουσιαστικό, γιατί υπάρχουν σοβαρές αμφισβητήσεις και επιφυλάξεις σχετικά με το ιδιοκτησιακό πολλών περιοχών και είναι απόλυτα αναγκαίος ο έλεγχος εγκυρότητας των τίτλων ιδιοκτησίας. Ακόμα οι συνεχείς καταπατήσεις περιοχών του ΟΔΔΕΠ αλλά και οικοπέδων του Δήμου κάνουν την διερεύνηση πολύ δύσκολη.

Οι τρεις μεγάλοι ιδιοκτήτες γης στην περιοχή είναι ο Ναύσταθμος, ο ΟΔΔΕΠ και ο ΟΛΠ. Επίσης υπάρχουν μια σειρά από μεγάλες ιδιωτικές ιδιοκτησίες που ανήκουν στις εταιρείες καυσίμων.

A. Ιδιοκτησίες εταιρειών καυσίμων

Οι ιδιοκτησίες αυτές ανήκουν στις εταιρείες πετρελαιοειδών που είναι εγκατεστημένες στο Πέραμα, δηλαδή την ΕΤΕΚΑ, ΣΕΛΛ, ΒΡ, ΕΛ ΠΕΤΡΟΛ και ΤΟΤΑΛ που καταλαμβάνουν μια συνολική έκταση 305 στρεμμάτων.

Οι περιοχές αυτές έχουν αγορασθεί με δεκάδες επί μέρους συμβόλαια από ιδιώτες του ΟΛΠ, τον ΟΔΔΕΠ, το Υπ. Γεωργίας και άλλους φορείς από το 1930 και μετά και είναι προφανές ότι ο ακριβής εντοπισμός τους είναι πολύ δύσκολος.

B. Ιδιοκτησία ΟΛΠ

Ο ΟΛΠ έχει τη χρήση της παραλίας σε όλη της σχεδόν την έκταση. Ένα τμήμα παραχωρείται σε ιδιώτες – κυρίως τους βιοτέχνες των ταρσανάδων που πληρώνουν ενοίκιο, και το μεγαλύτερο τμήμα χρησιμοποιείται για τις λιμενικές εγκαταστάσεις του ΟΛΠ. Η διέξοδος των κατοίκων προς τις

ακτές επομένως εμποδίζεται σε όλο το μήκος της παραλίας από το λιμάνι Ηρακλέους μέχρι την προβλήτα των φέρρυ – μποτ.

Γ. Ιδιοκτησία Ναυστάθμου

Η μεγαλύτερη έκταση του Δήμου Περάματος στα βόρεια -700 εκτάρια πάνω στο όρος Αιγάλεω- ανήκει στο Ναύσταθμο, που την αγόρασε από τον ΟΔΔΕΠ το 1953. Έτσι όχι μόνο περιορίστηκε η οικιστική ανάπτυξη του Δήμου προς τα βόρεια και δυτικά, αλλά και απαγορεύθηκε η κάθε χρήση του βουνού στους κατοίκους.

Εκτός από την έκταση των 17 στρεμμάτων που έχει παραχωρήσει ο Ναύσταθμος για το Κέντρο Αθλητισμού και Αναψυχής στη Δυτική Ακτή, έχει παραχωρήσει στον Δήμο και άλλα 1000 στρέμματα για χώρους πρασίνου αθλητισμού και αναψυχής.

Δ. Ιδιοκτησία ΟΔΔΕΠ

Ο ΟΔΔΕΠ είναι ο ‘μεγαλογαιοκτήμονας’ που έχει προκαλέσει τα μεγαλύτερα προβλήματα στο Πέραμα μέχρι σήμερα και φέρεται ως κάτοχος γης στα βόρεια και ανατολικά του οικισμού. Τα προβλήματα δεν αφορούσαν μόνο τους άστεγους καταπατητές αλλά και ο Δήμος είχε ζητήσει διάφορες εκτάσεις για το ποδοσφαιρικό γήπεδο, παιδικές χαρές κλπ.

Δεν είναι σαφές με βάση ποια συμβόλαια ή νομοθεσία η κυριότητα της έκτασης των 450 εκταρίων ανήκει στον ΟΔΔΕΠ. Διάφοροι φορείς αναφέρθηκαν σε νόμο του τέλους του 19^{ου} αιώνα, που θεώρησε ως εκκλησιαστική τη μοναστηριακή περιουσία όλη την ελληνική γη για την οποία δεν υπήρχαν συμβόλαια.

Ήδη προπολεμικά το Δημόσιο (επί Βενιζέλου) είχε αγοράσει ένα κομμάτι γης στην παραλιακή ζώνη που είχε παραχωρηθεί, για να στεγαστούν οι πρόσφυγες. Από τον ΟΔΔΕΠ επίσης αγόρασε το ΥΚΥ 1000 στρέμματα (ήδη τότε καταπατημένα), που ρυμοτομήθηκαν το 1960 και παραχωρήθηκαν στους άστεγους. Από τότε οι οικιστές της σημερινής εποχής αυθαιρέτων που στα δυτικά είχε από τότε εποικισθεί, διεκδικούν με αγώνες και κινητοποιήσεις να τους παραχωρηθεί η έκταση, όπου έχουν εγκατασταθεί κάτω από σκληρές συνθήκες και όπου συνεχίζουν να ζουν εκατοντάδες οικογένειες. Μόλις το 1985 παραχωρήθηκε στο Δημόσιο έκταση 1320 στρεμμάτων που περιλαμβάνει και τα 750 στρέμματα όπου έχουν εγκατασταθεί οι παραπάνω οικογένειες.

Ε. Οικόπεδα ΥΚΥ (Υπουργείο Κοινωνικών Υπηρεσιών) εντός σχεδίου

Από τη ρυμοτόμηση του 1960 είχε μείνει εντός σχεδίου ένας αριθμός οικοπέδων ιδιοκτησίας ΥΚΥ, που σταδιακά παραχωρήθηκαν ή καταπατήθηκαν.

Ιδιοκτησιακό καθεστώς στον Δήμο Περάματος

Ναύσταθμος	7000 στρέμματα
Ελληνικό Δημόσιο	1320 ''
ΟΔΔΕΠ	2180 ''
Λιμάνια – Άλλες χρήσεις ΟΛΠ	525 ''
Πετρελαιοδεξαμενές	306 ''
Δημοτική γη	98 ''

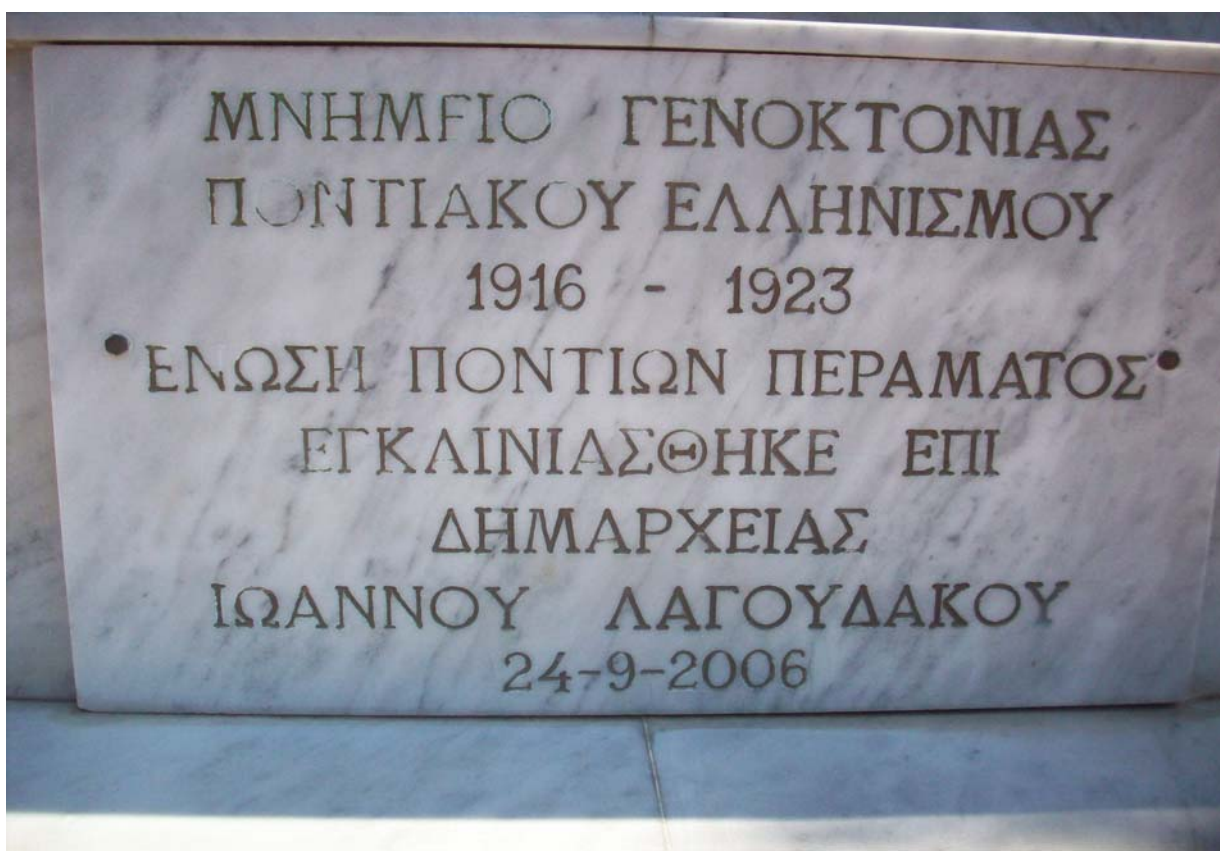
4.6 Πλατείες – Πάρκα Δήμου Περάματος

1. Πλατεία Ηρώων (Λεωφόρος Ειρήνης)



2. Πλατεία Πόντου (Δημαρχείο)





3. Πάρκο Δημ. Σταδίου (25^{ης} Μαρτίου-Ηπείρου)



4. Πλατεία Εργασίας (Καραολή Δημ.-Φλέμιγκ)





5. Πάρκο Προφ. Ηλία



6. Πλατεία Μεγ. Αλεξάνδρου (Φλέμιγκ-Μεγ. Αλεξ.)



7. Πλατεία Αγ. Νικολάου



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

5.1 Μεταφορές – Οδοποιία

Το κυκλοφοριακό αποτελεί ένα ιδιαίτερο πιεστικό και πολύπλοκο πρόβλημα στο Πέραμα. Στην περιοχή του Δήμου, το δίκτυο κυκλοφορίας εξυπηρετεί εκτός από τις ανάγκες μετακίνησης των κατοίκων, πρόσθετες ανάγκες που έχουν σχέση με την υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων στην περιοχή του Δήμου και συγκεκριμένα την λιμενική ζώνη, τη ΝΕΖ και τις βιοτεχνίες της παραλίας, τις πετρελαιοδεξαμενές, το Ναύσταθμο, το φέρυ – μποτ για τη Σαλαμίνα, το τελωνείο που εξυπηρετεί τα φορτηγά TIR.

Το Πέραμα είναι από τις λίγες περιοχές της Αθήνας που δεν έχουν κατασκευασμένο ακόμα ένα μεγάλο τμήμα του οδικού δικτύου.

Η μορφολογία του εδάφους και οι μεγάλες κλίσεις ανεβάζουν πάρα πολύ το κόστος κατασκευής ενός δρόμου και έτσι δικαιολογείται το μεγάλο ποσοστό του προϋπολογισμού που απορροφά η οδοποιία.

Χάρτης Οδικού Δικτύου Περάματος



Ο Δήμος Περάματος συνδέεται άμεσα με την ευρύτερη περιοχή Πειραιά και Αθήνας μέσω των συγκοινωνιών του ΟΑΣΑ, ενώ έμμεσα συνδέεται με το σύνολο των περιοχών της Αττικής δεδομένης της δυνατότητας διαμετακόμισης μέσω του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου. Αναλυτικότερα οι γραμμές του ΟΑΣΑ είναι οι ακόλουθες:

- 818 ΛΙΜ.ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΑΝΩ ΠΕΡΑΜΑ
- Γ18 ΟΜΟΝΟΙΑ - ΠΕΡΑΜΑ (μέσω Γρ. Λαμπράκη)
- Β18 ΟΜΟΝΟΙΑ - ΠΕΡΑΜΑ (μέσω Πέτρου Ράλλη)
- 860 Π.ΦΑΛΗΡΟ - ΓΕΝ. ΚΡΑΤΙΚΟ ΝΙΚΑΙΑΣ - ΣΧΙΣΤΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
- 872 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΝΕΚΡ. ΣΧΙΣΤΟΥ
- 843 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΠΕΡΑΜΑ
- 819 ΠΕΡΑΜΑ – ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ ΣΧΙΣΤΟΥ

5.2 Ύδρευση

Στον τομέα αυτόν είναι σαφής η διάκριση μεταξύ εντός και εκτός σχεδίου περιοχής. Στην εντός σχεδίου περιοχή το δίκτυο ύδρευσης κατασκευάστηκε το 1977 από την ΕΥΔΑΠ.

Στην εκτός σχεδίου περιοχή δεν υπάρχει ούτε δίκτυο ούτε μελέτη. Οι κάτοικοι δεν υδρεύονται κανονικά παρά μόνο μέσα από γραμμές που έχουν τραβήξει από τα ρολόγια της οδού Κολοκοτρώνη και Λανίτου ή με κρουνοί που έχουν τοποθετήσει.

Γενικό πρόβλημα αποτελεί η έλλειψη πιέσεων στις ψηλές περιοχές, ιδίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

5.3 Αποχέτευση Ακαθάρτων

Ο Δήμος Περάματος είναι ο Δήμος του Λεκανοπεδίου ο οποίος απέκτησε μόλις στα τέλη της δεκαετίας του '80 ολοκληρωμένο αποχετευτικό σύστημα με την σύνδεση του κεντρικού αγωγού με τον κεντρικό αποχετευτικό αγωγό που εκβάλλει στο Κερατσίνι. Είναι χαρακτηριστικό ότι η μελέτη αποχέτευσης (ομβρίων και ακαθάρτων) ολοκληρώθηκε το 1983 και ξεκίνησε το 1985.

Η εξυπηρέτηση των κατοίκων γινόταν αρχικά με βόθρους. Ο τύπος των βόθρων είναι ο απορροφητικός. Λόγω προβλημάτων όμως που παρουσίαζαν οι απορροφητικοί βόθροι, γειτνίαση με δίκτυα ύδρευσης, διάχυση ακαθάρτων λόγω υπερχείλισης και με συνεχείς πιέσεις άρχισαν να αντικαθίστανται με στεγανούς σε μεγάλο ποσοστό.

5.4 Αποχέτευση ομβρίων

Η ρυμοτομία του Περάματος, σε συνδυασμό με τις κλίσεις του εδάφους δημιουργούν μόνιμα προβλήματα πλημμύρων και στις δύο οριζόντιες λεωφόρους Ειρήνης και Δημοκρατίας. Οι δύο λεωφόροι κρατούν τα νερά της βροχής σ'όλο το μήκος τους. Πολλές φορές πλημμυρίζουν τα ναυπηγεία που βρίσκονται κατά μήκος της Λ. Δημοκρατίας. Σε μεγαλύτερο βαθμό δημιουργείται το πρόβλημα με τη συγκράτηση νερών και με τις πλημμύρες του Ν. Ικονίου. Στο χώρο μας υπάρχουν δύο ρεύματα, το ένα είναι το ρέμα Ν. Ικονίου και το άλλο το ρέμα Πλακούδας.

Το 1977 έγινε μεγάλη πλημμύρα όταν ξεχείλισε το ρέμα του Ν. Ικονίου. Πολύ αργότερα διευθετήθηκε το ρέμα και σήμερα δουλεύει διοχετεύοντας τα όμβρια κάτω από τις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ.

Το ρέμα Πλακούδας σήμερα δεν δουλεύει ως ρέμα γιατί στο μεγαλύτερο μέρος του είναι μπαζωμένο και δημιουργεί επιπρόσθετα προβλήματα.

5.5 Μεταφορές – Κυκλοφορία

Το ζήτημα Μεταφορών-Κυκλοφορίας στο Πέραμα είναι ιδιαίτερα περίπλοκο και σύνθετο και απαιτεί άμεσες παρεμβάσεις, εντεταγμένες σ' ένα συνολικό προγραμματισμό διαχείρισης των Μεταφορών της ευρύτερης περιοχής.

Και αυτό γιατί στην ευρύτερη περιοχή, εκτός από τα άμεσα καθημερινά προβλήματα κυκλοφορίας – συγκοινωνιών – στάθμευσης, κλπ. των κατοίκων και των εργαζομένων 'συνωθούνται' και μάλιστα ιδιαίτερα πιεστικά, πλήθος άλλων λειτουργιών και δραστηριοτήτων, χωρίς καμία ιεράρχηση και προγραμματισμό και χωρίς κανένα συντονισμό, που περιπλέκονται στο ζήτημα μετακίνησης – μεταφοράς και φορτίζουν επικίνδυνα το οδικό δίκτυο του Περάματος. Αλόγιστες μάλιστα επεκτάσεις λειτουργιών συνεχίζονται χωρίς καμία πρόβλεψη των επιπτώσεων που θα έχουν στην προώθηση νέων μετακινήσεων ατόμων και προϊόντων και στην παρά πέρα επιβάρυνση του ήδη βεβαρημένου δικτύου της περιοχής.

Έτσι τα ζητήματα κυκλοφορίας – μεταφορών του Περάματος θα μπορούσαν να ιδωθούν σε δύο επίπεδα, άμεσα βέβαια επηρεαζόμενα μεταξύ τους. Το πρώτο στην θεώρηση της περιοχής σαν κόμβο όπου συμπυκνώνονται μια σειρά μεταφορικές λειτουργίες με σαφώς υπερτοπικό χαρακτήρα και την ύπαρξη ή μη δικτύου (μεταφορικής υποδομής) ικανού να τις εξυπηρετήσει, με παράλληλη δυνατότητα μείωσης των βλαβερών επιπτώσεων στο φυσικό και κοινωνικό περιβάλλον. Και το δεύτερο, στα τοπικά προβλήματα κυκλοφορίας, μετακίνησης πεζών, στάθμευσης, συγκοινωνιών, ατυχημάτων, κλπ. των κατοίκων της περιοχής (άνω, κεντρικό και κάτω Πέραμα, Ικόνιο) και της ύπαρξης κατάλληλου κυκλοφοριακού και μεταφορικού δικτύου που να εξυπηρετεί τους πιο πάνω τομείς.

Ευνόητο είναι ότι το πρώτο επίπεδο επηρεάζει (στην περίπτωση του Περάματος δραματικά) το δεύτερο επίπεδο και στόχος θα είναι ο πλήρης διαχωρισμός των δύο αυτών μεταφορικών δικτύων.

Ας δούμε πιο συγκεκριμένα ποιοι φορείς – λειτουργίες – εξυπηρετήσεις δημιουργούν ανάγκες μετακινήσεων ανθρώπων και προϊόντων.

- 1) Μεταφορά εμπορευμάτων από το λιμάνι και τη λιμενική ζώνη.
- 2) Μεταφορές για τις ανάγκες της NEZ και των βιοτεχνιών της παραλίας.
- 3) Μεταφορές καυσίμων και εύφλεκτων υλών στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης (πετρελαιοδεξαμενές).
- 4) Μεταφορές προσωπικού και εκρηκτικών για τις ανάγκες του Ναυστάθμου.
- 5) Προσπέλαση με φέρυ-μποτ προς και από τη Σαλαμίνα με ετήσια διακίνηση περίπου 6.000.000 επιβατών και πάνω από 2.000.000 οχημάτων.
- 6) Μετακινήσεις φορτηγών λόγω του τελωνείου, τα λεγόμενα TIR.
- 7) Και τέλος, τις ανάγκες μετακίνησης και κυκλοφορίας των κατοίκων και των εργαζομένων της περιοχής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΙΚΑΡΙΩΤΙΚΑ

Στις 17 Ιουλίου 1999 έγινε πανηγυρικά στον Εύδηλο η αδελφοποίηση του Δήμου Ευδήλου με τον Δήμο Περάματος. Θαυμάσια πρωτοβουλία, αφού ο Δήμος Περάματος έχει ολόκληρη συνοικία σκαρφαλωμένη πάνω στο βουνό που λέγεται Ικαριώτικα και κατοικείται από Καριώτες.



Άποψη μονοκατοικίας στα 'Ικαριώτικα' Περάματος



Άποψη μονοκατοικίας στα 'Ικαριώτικα' Περάματος



Άποψη μονοκατοικίας στα 'Ίκαριώτικα' Περάματος



Άποψη μονοκατοικίας στα 'Ίκαριώτικα' Περάματος



Άποψη μονοκατοικίας στα 'Ικαριώτικα' Περάματος



Δρόμος που κατεβαίνει από τα Ικαριώτικα προς το Πέραμα



Θέα από τα Ικαριώτικα στο Σαρωνικό



Άποψη μονοκατοικίας στα 'Ίκαριώτικα' Περάματα





Άποψη μονοκατοικίας στα 'Ίκαριώτικα' Περάματα



Άποψη νεόκτιστης πολυκατοικίας στα όρια της περιοχής
Ικαριώτικα





Πέραμα...

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

- Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δήμου Περάματος
- «*αρχιτέκτονες*», Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ/ τεύχος 54-περίοδος Β/Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2005
- www.perama.gr, Επίσημη διαδικτυακή πύλη Δήμου Περάματος
- www.kathimerini.gr
- www.eteka.com.gr
- www.maps.google.com
- Χάρτες από Νομαρχία Πειραιά