

Α.ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Πτυχιακή Εργασία



ΘΕΜΑ: ΚΑΜΙΝΙΑ – ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ
ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΧΩΜΑΤΕΡΩΝ,
ΛΑΤΟΜΕΙΩΝ, ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΛΟΓΙΚΩΝ
ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ.

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ :
ΓΙΑΓΙΑ ΑΣΗΜΙΝΑ – ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ

ΕΙΣΗΓΗΣΗ - ΕΠΙΒΛΕΨΗ :
ΔΡ. ΕΜΠ ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ – ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ

ΕΤΟΣ 2008-2009

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΜΙΝΙΩΝ - ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ.....	6

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο:

ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ.....	11
1.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	12
1.2 ΛΙΜΑΝΙΑ.....	13
1.3 ΑΝΑΣΚΑΦΕΣ.....	15
1.4 ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....	16
1.4.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΗΜΟ.....	16
1.4.2 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ.....	17

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο:

Η ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΣΗΜΕΡΑ.....	18
2.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΣΥΝΟΡΑ.....	19
2.2 ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ.....	22
2.3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ.....	23
2.4 ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ.....	26

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3°:

ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ.....	31
3.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	32
3.2 ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ.....	33
3.2.1 ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΧΑΡΤΗ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ.....	35
3.2.2. ΧΑΡΤΗΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ.....	42
3.2.3. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ.....	43
3.3 ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗ.....	44
3.3.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΗΜΟ.....	46
3.3.2 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ.....	46
3.4 ΑΓΩΓΟΙ.....	47
3.4.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ.....	48
3.5 ΡΕΜΑΤΑ.....	49
3.5.1 Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....	50
3.5.2 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ.....	54
3.6 ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ.....	55
3.6.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ.....	57
3.7 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ.....	58
3.7.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ.....	59
3.8 ΗΧΟΡΥΠΑΝΣΗ.....	60
3.8.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΗΜΟ.....	62
3.8.2 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ.....	62

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4°:

ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ	64
4.1 ΠΑΡΚΑ.....	65
4.1.1 ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΧΑΡΤΗ ΜΕ ΠΑΡΚΑ ΚΑΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ.....	67
4.1.2 ΧΑΡΤΗΣ ΜΕ ΠΑΡΚΑ ΚΑΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ.....	73
4.1.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ.....	74
4.1.4 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ.....	75
4.2 ΠΟΛΥΧΩΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ».....	76

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο:

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ	78
5.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	79
5.1.1 ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΧΑΡΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ.....	81
5.1.2 ΧΑΡΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ.....	93
5.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ.....	94
5.2.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ.....	95

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο:

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	98
6.1 ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....	99
6.2 ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	110
6.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ.....	113

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	114
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ.....	117

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Περιεχόμενο ανάλυσης της παρούσας εργασίας αποτελεί η περιοχή των Καμινίων στον Πειραιά. Μέσα από τα κεφάλαια που ακολουθούν θα προσπαθήσουμε να προσδιορίσουμε τα κύρια χαρακτηριστικά της πόλης, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι της και τις προοπτικές ανάπτυξης της. Στόχος μας είναι η εργασία αυτή να αντικατοπτρίσει την πραγματική κατάσταση της πόλης και ο αναγνώστης να αποκτήσει μια αντικειμενική εικόνα για τα Καμίνια.

Σήμερα, στην αστική περιοχή των Καμινίων είναι ιδιαίτερα αισθητά στην καθημερινότητα των κατοίκων, τα αποτελέσματα πολλών περιβαλλοντικών προβλημάτων, όπως ο θόρυβος, η κακή ποιότητα της ατμόσφαιρας, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η παραμέληση του δομημένου περιβάλλοντος, η έλλειψη σχεδιασμού και η κακή διαχείριση του περιβάλλοντος.

Οι κάτοικοι της περιοχής είναι επιπλέον εκτεθειμένοι σε υψηλά επίπεδα ρύπανσης του ατμοσφαιρικού αέρα, λόγω της ανεπτυγμένης στην ευρύτερη περιοχή βιομηχανικής ζώνης, ενώ εκτίθενται επίσης σε υψηλές ηχοστάθμες οδικής κυκλοφορίας. Αγκάθι για την περιοχή αποτελεί και το ζήτημα της καθαριότητας, την ώρα μάλιστα που όπως καταγγέλλεται δεν υπάρχει καν ως ιδέα η ανακύκλωση, και οι πολίτες δεν δείχνουν καμία διάθεση να συνδράμουν. Ταυτόχρονα, λόγω της άναρχης αστικής εξάπλωσης αυξάνονται περαιτέρω η κυκλοφορία και τα περιβαλλοντικά προβλήματα.. Έτσι, η έκταση της περιοχής των Καμινιών έχει μετατραπεί ουσιαστικά σε «τεχνητή επιφάνεια» για γραφεία, κατοικίες, καταστήματα, δρόμους, εργοστάσια και βιομηχανικές εγκαταστάσεις, αφήνοντας ελάχιστο χώρο για το φυσικό περιβάλλον.

Μέσα από αυτό το πόνημα θα προσπαθήσουμε να αναδείξουμε όλα αυτά τα χαρακτηριστικά, να εντοπίσουμε τα προβλήματα της πόλης και να δώσουμε τις δικές μας απόψεις για την επίλυσή τους.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΜΙΝΙΩΝ

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ



Τα Καμίνια είναι μια παλιά περιφέρεια του Πειραιά, στην οποία οι πρώτοι κάτοικοι ήταν εργατικές οικογένειες διαφόρων επαγγελμάτων και στην πλειονότητα τους, ως προς την καταγωγή, Θερμιώτες, Μυκονιάτες, Σαλαμίνοι και λίγοι Λάκωνες. Στη δυτική πλευρά της περιοχής υπήρχαν αρκετοί γηγενείς Πειραιώτες. Το όνομά τους το πήραν από τα καμίνια που λειτουργούσαν εκεί. Επειδή η συνοικία Καμίνια χωρίζεται από τις γραμμές του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου, δεν ήταν εύκολο να συμμετέχουν οι κάτοικοι της στην πειραιϊκή ζωή.

Η συνοικία αυτή ήταν χωρίς ενδιαφέρον, διότι δεν υπήρχαν αποχετευτικά συστήματα και τα βρόχινα νερά κατάκλυζαν ολόκληρη την περιοχή, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται πλημμύρες. Το Νοέμβριο του 1896 μια πλημμύρα είχε 17 νεκρούς. Τα επόμενα δύο χρόνια διευθετήθηκε η κοίτη του ποταμού Κηφισού μέχρι τις Τζιτζιφιές. Το κυκλοφοριακό έργο του Κηφισού προγραμματίστηκε πριν από 65 χρόνια και ανακοινώθηκε για πρώτη φορά από τη δικτατορία του Μεταξά. Με τη μεγάλη πλημμύρα του 1977 η υπερχειλίση του ποταμού Κηφισού στοίχισε ανθρώπινες ζωές. Εκεί χτίστηκαν καταρχήν αποθήκες διαφόρων βιομηχανιών και στη συνέχεια εγκαταστάθηκαν διάφορες βιοτεχνίες. Δυστυχώς δεν δόθηκε η αρμόζουσα προσοχή από τους κατοίκους για την προαγωγή και εξυγίανση της περιφέρειας Καμινίων.

**[1] «Ο κινηματογράφος ΛΟΥΞ στα Καμίνια την εποχή που είχε την εκμετάλλευσή του ο Λευτέρης Σκλάβος. Μια Κυριακή μετά από μια παράσταση για παιδιά την περίοδο της Κατοχής ή λίγο μετά.» Πηγή: Αρχείο Λευτέρη Σκλάβου.*



Οι ιδιοκτήτες των οικοπέδων, ξένοι τελείως προς την περιοχή (Βούρος, Σκουζές, Στρατηγός κ.λπ.), που κατείχαν τα οικόπεδα από κληρονομιά, νοικιάζανε εκτάσεις σε αυτούς που έρχονταν κάθε χρόνο και οι οποίοι εγκαταστάθηκαν μόνιμα αργότερα, δηλαδή στους Θερμιώτες, οι οποίοι, σκάβοντάς τα, δημιούργησαν τεράστιους λάκκους. Για το λόγο αυτό η περιοχή ονομάστηκε Καμίνια, ενώ η πραγματική ονομασία της περιοχής ήταν Βάρη ή Κάτω Βάρη.

**[2]: Πηγή: Μπαφούνη Ευαγγελία - Μέλιος Νικόλαος, «Κάτω στον Πειραιά στα Καμίνια»*

Τα Καμίνια δεν προσέφεραν μόνο δωρεάν και εύκολη πρώτη ύλη, αλλά και οικόπεδα σε πολύ χαμηλές τιμές, γεγονός που ευνοεί σε αυτή την περιοχή τη δημιουργία φούρνων για το ψήσιμο των τούβλων και των κεραμιδιών. Η κατασκευή τους είναι πολύ απλή και κατά την περίοδο που λειτουργούν αυτά τα υποτυπώδη κεραμουργεία, από την άνοιξη ως και το Φθινόπωρο, ανοίγονται, στην περιοχή των Καμινίων, εκατοντάδες λάκκοι.

Το πρόχειρο των εγκαταστάσεων των κεραμουργείων στα Καμίνια συνεπάγεται και μια σειρά από περιπλοκές, όπως η άναρχη δημιουργία, η εξάπλωση τους στο χώρο και τα σοβαρά προβλήματα υγιεινής τα οποία προέρχονται από την εγκατάλειψη των φούρνων μετά την καλοκαιρινή περίοδο και τη μετατροπή τους σε σκουπιδότοπους και ανοικτές λίμνες, το χειμώνα. Οι παραπάνω λάκκοι καλύπτονταν με σκουπίδια και με βρωμερά και επικίνδυνα απορρίμματα (χωματερές), πού οι κάτοικοι δέχονταν αδιαμαρτύρητα.

Με την πάροδο του χρόνου οι αρμόδιοι αντιλήφθηκαν ότι μια τέτοια εστία θα ήταν επικίνδυνη για ολόκληρη την πόλη του Πειραιά και με τις διαμαρτυρίες και τις ενέργειες ορισμένων ατόμων άρχισαν οι λάκκοι να καλύπτονται, με αποτέλεσμα ν' απαγορευθεί αυστηρά από τότε η εκσκαφή λάκκων και η μεταφορά κάθε βρωμερού και επικίνδυνου αντικειμένου.

Οι προβληματικές αυτές καταστάσεις προκάλεσαν το ενδιαφέρον ορισμένων, που ανέλαβαν την πρωτοβουλία συγκρότησης του Συνοικιακού Συνδέσμου Καμινίων Ιδιοκτητών, ο οποίος ωφέλησε την περιοχή αρκετά στην αντιμετώπιση διαφόρων προβλημάτων. Στα τέλη της δεκαετίας του 1850, μετά από παρέμβαση του Δήμου Πειραιά, η Κυβέρνηση αναγκάζεται να λάβει μέτρα. Τα κεραμουργεία μπορούν πλέον να λειτουργούν μόνο κατόπιν αδείας σε μια περιοχή που θα απέχει περίπου 200 μέτρα από την οδό Πειραιώς.

Τα προβλήματα όμως παραμένουν καθώς οι πλημμύρες του Κηφισού είναι συχνές και επιζήμιες, οι βιομηχανίες που εγκαθίστανται στην περιοχή δεν διαθέτουν αποχετευτικά συστήματα και δίκτυα και οι κεραμοποιοί κατασκευάζουν ανοικτές τάφρους για τις ανάγκες τους. Οι κάτοικοι της περιοχής διαμαρτύρονται και ζητούν άμεση επίλυση του προβλήματος.

Προτάσεις υπάρχουν πολλές και συχνά πρωτοπόρες και προκλητικές, όπως για παράδειγμα τη δημιουργία διώρυγας από το λιμάνι των Αλών ώστε να μετατραπεί ο Πειραιάς σε νησί, όπως ήταν στην αρχαιότητα. Το υψηλό όμως κόστος για την υλοποίηση τέτοιων έργων, αποτελεί τον βασικό λόγο απραξίας. Το πρόβλημα δεν θα αντιμετωπιστεί ποτέ ριζικά, αλλά πάντοτε εκ των ενόντων



«Οδός Μαντινείας τη δεκαετία 1970»

Η περιφέρεια Καμινιών μεταξύ των άλλων δεν είχε ενοριακό ναό μέχρι το 1909*[4]. Σε οικόπεδο που δώρισε ο μεγαλοκτηματίας Αλεξ. Σκουζές, ο τότε Δήμαρχος Πειραιά Παύλος Δαμαλάς ανέλαβε την ανέγερση ναού από τον προϋπολογισμό του Δήμου και ο εργολάβος Ι. Κουρής την εκτέλεση του έργου. Στην ενίσχυση της ανοικοδόμησης του ναού συνέβαλαν ως ευεργέτες οι Ανδρ. Παβάσης, Θεοφ. Γιαννούλης, ο Σύνδεσμος Δρυοπιδέων Πειραιώς-Αθηνών και η Σ.Φ.Α.Π Αυτοκινητιστών.

**[4]: 1909: (17 Μαρτίου) ο δήμαρχος Πειραιά αναγγέλλει την αποπεράτωση του ναού των Καμινιών που έχει προβλεφτεί να είναι τρισυπόστατος και ως εκ τούτου θα τιμώνται ο Άγιος Ελευθέριος, ο Άγιος Φίλιππος και η Αγία Ελένη*



Η τελετή της θεμελίωσης του ναού έγινε το 1906 επί Δημάρχου Π. Δαμαλά και τα εγκαίνια το 1909 επί Δημάρχου Δημοσθ. Ομηρίδη Σκυλίτση. Παρά την αρχική πρόταση της επιτροπής να ονομαστεί ο ναός Άγιος Παύλος σε ένδειξη ευγνωμοσύνης προς το πρόσωπο του Δημάρχου Παύλου Δαμαλά, επικράτησε η άποψη του τότε Αρχιεπισκόπου Αθηνών και πάσης Ελλάδος να ονομαστεί Άγιος Ελευθέριος, με τη σκέψη ότι έτσι ο ναός θα εξασφάλιζε περισσότερα έσοδα, αφού ο Άγιος Ελευθέριος τυγχάνει προστάτης των εγκύων γυναικών.



Στον πρώτο δρόμο που κατασκευάστηκε στην περιοχή από τον Δήμαρχο Δ. Μουτζόπουλο (του οποίου το όνομα φέρει) ελληνικές βάρκες και ρωσικές ατμάκατοι περισυνέλεξαν τα πτώματα μετά την πλημμύρα του 1896*[5]. Η κατασκευή του δρόμου αυτού υπήρξε η αιτία να επιχλωμαθθούν οι λάκκοι. Αποτέλεσμα αυτού ήταν να σταματήσουν οι νοικοκυρές το σκούπισμα των βατράχων, που έμπαιναν στα σπίτια τους, να διακόψουν οι νέοι το ψάρεμα των χελιών που βρίσκονταν μέσα στους λάκκους, ν' αραιώσουν αισθητά οι ασθενείς του ιατρού Οριγώνη που έπασχαν από πυρετό και να διακοπεί ο πετροπόλεμος με τους Βαβουλιώτες.

**[5]1896: Στις 14 Ιανουαρίου αρχίζει μια μεγάλη σε διάρκεια νεροποντή που πλήττει με ιδιαίτερη σφοδρότητα την Αθήνα και τον Πειραιά. Ο Ιλισός και ο Κηφισός πλημμυρίζουν προκαλώντας μεγάλες καταστροφές. Ο τύπος της εποχής περιγράφει την επικρατούσα κατάσταση μετά τη νεροποντή και τα επακόλουθα της με τα μελανότερα χρώματα.*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΑ ΕΥΡΥΜΑΤΑ

«Κάλεσε λοιπόν ο Περικλής τον διάσημο αρχιτέκτονα Ιππόδαμο τον Μιλήσιο και του είπε: Εδώ θα σχεδιάσεις μια νέα πόλη. Και ο Ιππόδαμος έχοντας μπροστά του μια εντελώς ελεύθερη έκταση, αυτό έκανε, εφαρμόζοντας τις αρχές του πολεοδομικού σχεδίου που ο ίδιος εφηύρε»

Η αρχική κώμη του Πειραιά η οποία μαζί με τα γειτονικά χωριά, τους μετέπειτα δήμους της Ξυπέτης (Νέο Φάληρο, Μοσχάτο), του Φαλήρου (Παλαιό Φάληρο) και των Θυμαϊτάδων (Κερατσίνι) αποτελούσε σύμφωνα με τον Πολυδεύκη ένα τετράκωμο με κέντρο το ιερό του Ηρακλέους στα Καμίνια προς τιμήν του οποίου τελούνταν αγώνες. Το βέβαιο είναι ότι αυτός ο δήμος δεν έχει καμία σχέση με τη θέση της κλασικής πόλης του Πειραιά.

Στον σημερινό Πειραιά δεν έχει έρθει στο φως τίποτε που να χρονολογείται νωρίτερα από την Κλασική εποχή. Μόνο ένα ιερό, της Αρτέμιδος Μουνηχίας, το οποίο έχει ανασκαφεί στη δυτική άκρη του ομώνυμου λιμανιού (σημερινή Καστέλα) χρονολογείται από τη Νεολιθική εποχή. Και ίσως ήταν το μόνο κατοικημένο σημείο της Πειραιϊκής χερσονήσου. Η αιτία αυτής της ιδιαιτερότητας θα πρέπει να αναζητηθεί στη μορφολογία του εδάφους, η οποία ήταν εντελώς διαφορετική από τη σημερινή.





*«Η περιοχή που βρισκόταν κατά την αρχαιότητα
το κέντρο του ιερού του Ηρακλέους *[6]»*

**[6] Θέρμου Μαρία, εφημερίδα: το Βήμα, άρθρο: «Κάτω στον Πειραιά στα
Καμίνια».*

1.2 ΛΙΜΑΝΙΑ

Στον Φαληρικό όρμο ήταν ο ναύσταθμος των Αθηναίων ως την εποχή όπου ο Θεμιστοκλής έχοντας διακρίνει τον περσικό κίνδυνο τους έπεισε να τον μεταφέρουν στον Πειραιά όπου μπορούσε να ιδρυθεί ένα ασφαλές λιμάνι.

Στον Ιππόδαμο όμως οφείλεται τελικώς η ακριβής χωροθέτηση των ναυστάθμων, δύο πολεμικών και ενός εμπορικού. Με 196 νεώσοικους (υπόστεγα στα οποία ανέλκονταν οι τριήρεις) και την περίφημη Σκευοθήκη του Φίλωνος το λιμάνι της Ζέας ήταν ο κυριότερος πολεμικός ναύσταθμος ενώ ο λιμένας της Μουνιχίας με 82 νεώσοικους ακολουθούσε. Όσο για το κυρίως λιμάνι, εμπορικό και πολεμικό μαζί, το ονομαζόμενο Κάνθαρος ή και Μέγας Λιμήν, αντιστοιχεί στο σημερινό κεντρικό λιμάνι του Πειραιά. Οι προσχώσεις της θάλασσας αλλά και η επέκταση της πόλης έχουν κρύψει σήμερα την πραγματική ιστορία της περιοχής.

Ως το Μοσχάτο έφθανε η θάλασσα κατά την τεταρτογενή περίοδο και εκείνη την εποχή ο Πειραιάς ήταν νησί. Η παραλία του Σαρωνικού κόλπου με τον Φαληρικό όρμο, τη χερσόνησο του Πειραιά και τα τρία λιμάνια του, ακτή μήκους 14 χιλιομέτρων, δεν υπήρχε.

Σχηματίσθηκε πολύ αργότερα και βαθμιαία με τις προσχώσεις του Κηφισού οπότε και το νησί ενώθηκε με την ξηρά. Όπως φαίνεται όμως στη συλλογική μνήμη είχε διατηρηθεί το γεγονός, μαρτυρούμενο επίσης από την ίδια την ονομασία του Πειραιά. Όπως αναφέρει μάλιστα ο Πausανίας «του τε Πειραιά νησιάζοντα πρότερον και πέραν της ακτής κείμενον ούτως φασιν ονομασθήναι ». Αλλά και ο λεξικογράφος Σουΐδας γράφει: «Ην πρότερον ο Πειραιεύς νήσος όθεν και τούνομα είληφεν από το διαπεράν».



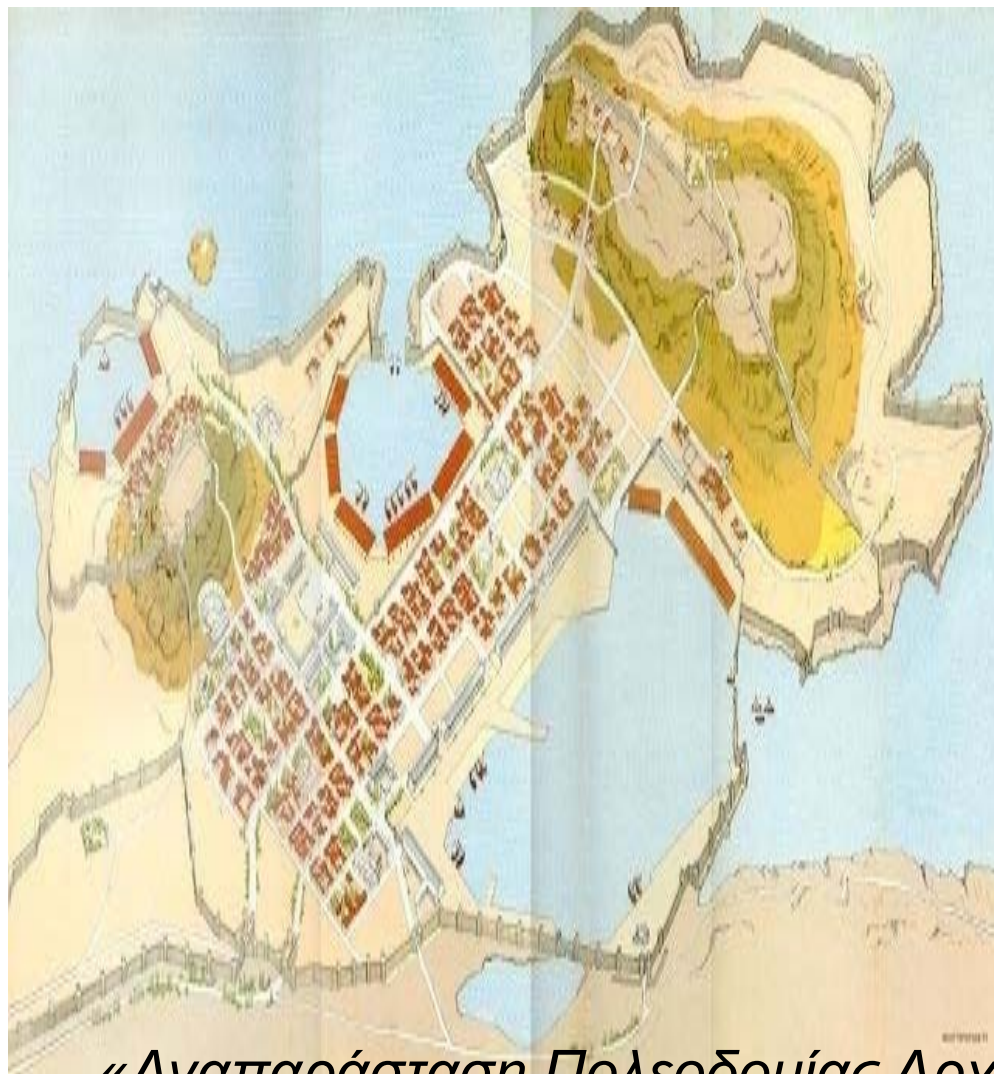
Παρ' όλα αυτά ένα έλος που λεγόταν Αλίπεδον*[8] παρέμενε ως τα κλασικά χρόνια στον Πειραιά, εμποδίζοντας την επικοινωνία με την άγονη, πειραιϊκή χερσόνησο. «Και αυτός ήταν ο λόγος που οι παλαιότεροι κάτοικοι είχαν επιλέξει να κατοικήσουν σε θέσεις που βρίσκονταν πριν από αυτή την ελώδη περιοχή, μάλιστα κοντά στον Κηφισό» σημειώνει η κυρία Λυγκούρη.

« Η παραλία του Σαρωνικού κόλπου με τον Φαληρικό όρμο»

**[8] Στην αρχαιότητα Αλίπεδον λεγόταν η μεταξύ της Αθήνας και του Πειραιά, η «πέραν των Αλών» περιοχή που σήμερα προσδιορίζεται μεταξύ του Φαλήρου και του Αγίου Ιωάννη Ρέντη.*

1.3 ΑΝΑΣΚΑΦΕΣ

Αρχαιότητες της Πρωτογεωμετρικής έως την Ύστερη Γεωμετρική περίοδο έχουν εντοπισθεί από τις πρόσφατες ανασκαφές της Εφορείας στην περιοχή των Καμινίων και του Αγίου Ιωάννη Ρέντη. Στην πρώτη περίπτωση αποκαλύφθηκε μία αρχαία οδός με το ένα της ανάλημμα, η οποία πλαισιώνεται μάλιστα από συστάδες τάφων σε ταφικούς περιβόλους. Κτίσματα, των οποίων η χρήση δεν έχει ακόμη προσδιορισθεί, εντοπίσθηκαν σε επαφή με τον αρχαίο δρόμο ενώ κοντά του βρέθηκαν τέσσερις κλίβανοι από πηλόχωμα και πηγάδια τα οποία περιείχαν κεραμική. Σε μεγάλο οικόπεδο, εξάλλου, επί της οδού Πειραιώς στου Ρέντη βρέθηκαν τα θεμέλια ενός μεγάλου κτιρίου με περίβολο και αυλή στο κέντρο, γύρω από την οποία αναπτύσσονται δωμάτια (Ύστερη Γεωμετρική εποχή). Όπως όμως επισημαίνει η κυρία Λυγκούρη: «Η περιοχή της ανασκαφής κατακλύζεται διαρκώς από νερό, υπάρχουν αντλίες που λειτουργούν συνέχεια, προκειμένου να μένει καθαρή».



«Αναπαράσταση Πολεοδομίας Αρχαίου Πειραιά»

Γιατί προφανώς το έλος δεν έχει υποχωρήσει εντελώς. Αλλά και από παλαιότερες ανασκαφές στην άκρη της χερσονήσου της Μουνιχίας (από τον Ι. Θρεψιάδη το 1935) είχε εντοπισθεί οικισμός που κατοικήθηκε από την Πρώιμη Γεωμετρική εποχή ως την Ύστερη Γεωμετρική.

**[9] <http://www.tovima.gr>, αρχαιολόγος Έφη Λιγκούρη*

1.4 ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Πέραν των πληροφοριών που συλλέξαμε από τις διάφορες πηγές που αναφέραμε, κάναμε προσπάθεια εύρεσης των όποιων αρχαιολογικών χώρων για την αποτύπωση αυτών σε χάρτη. Ζητώντας να μάθουμε πληροφορίες σχετικά με τα αρχαιολογικά ευρήματα στην περιοχή των Καμινίων, απευθυνθήκαμε στο Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά. Εκεί μας πληροφόρησαν πως δεν υπάρχει τίποτα σχετικό με την περιοχή που εξετάζουμε. Μας παρέπεμψαν ωστόσο στον Διευθυντή του Υπουργείου Πολιτισμού. Κατόπιν συζήτησης μας, μας γνωστοποίησαν πως τα τελευταία χρόνια δεν έχουν πραγματοποιηθεί καθόλου ανασκαφές στην περιοχή των Καμινίων. Αποτέλεσμα αυτών, να μην μπορούμε να προσκομίσουμε περαιτέρω στοιχεία.

Πέραν τούτου, ακόμα και οι μερικοί αρχαιολογικοί χώροι, που έχουν έρθει στο φως μετά από ανασκαφές, στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, εμφανίζονται απροστάτευτοι και χωρίς καμία πρόβλεψη ανάδειξης τους.

1.4.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΗΜΟ

Κατά την έρευνά μας επικοινωνήσαμε με τη Νομαρχία Πειραιά η οποία έδειξε να ενδιαφέρεται ν'αλλάξει την εικόνα εγκατάλειψης που παρουσιάζουν μερικοί αρχαιολογικοί χώροι της περιοχής ευθύνης της. Στόχος της είναι να διαθέσει από τον προϋπολογισμό της ένα ποσό, με σκοπό την αποκατάσταση των ζωντανών μνημείων της ιστορικής κληρονομιάς στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και την προσπάθεια ανασκαφών στα σημεία που υπάρχουν ενδείξεις ύπαρξης αρχαίου πολιτισμού.

1.4.2 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

Συμφωνούμε με την άποψη του Δήμου, την προσπάθεια ανάδειξης δηλαδή των αρχαίων μνημείων με διάθεση δημοσίων χρημάτων και την διάθεση χρηματικού ποσού με σκοπό την πραγματοποίηση ανασκαφών για την ανακάλυψη ύπαρξης αρχαίου πολιτισμού.

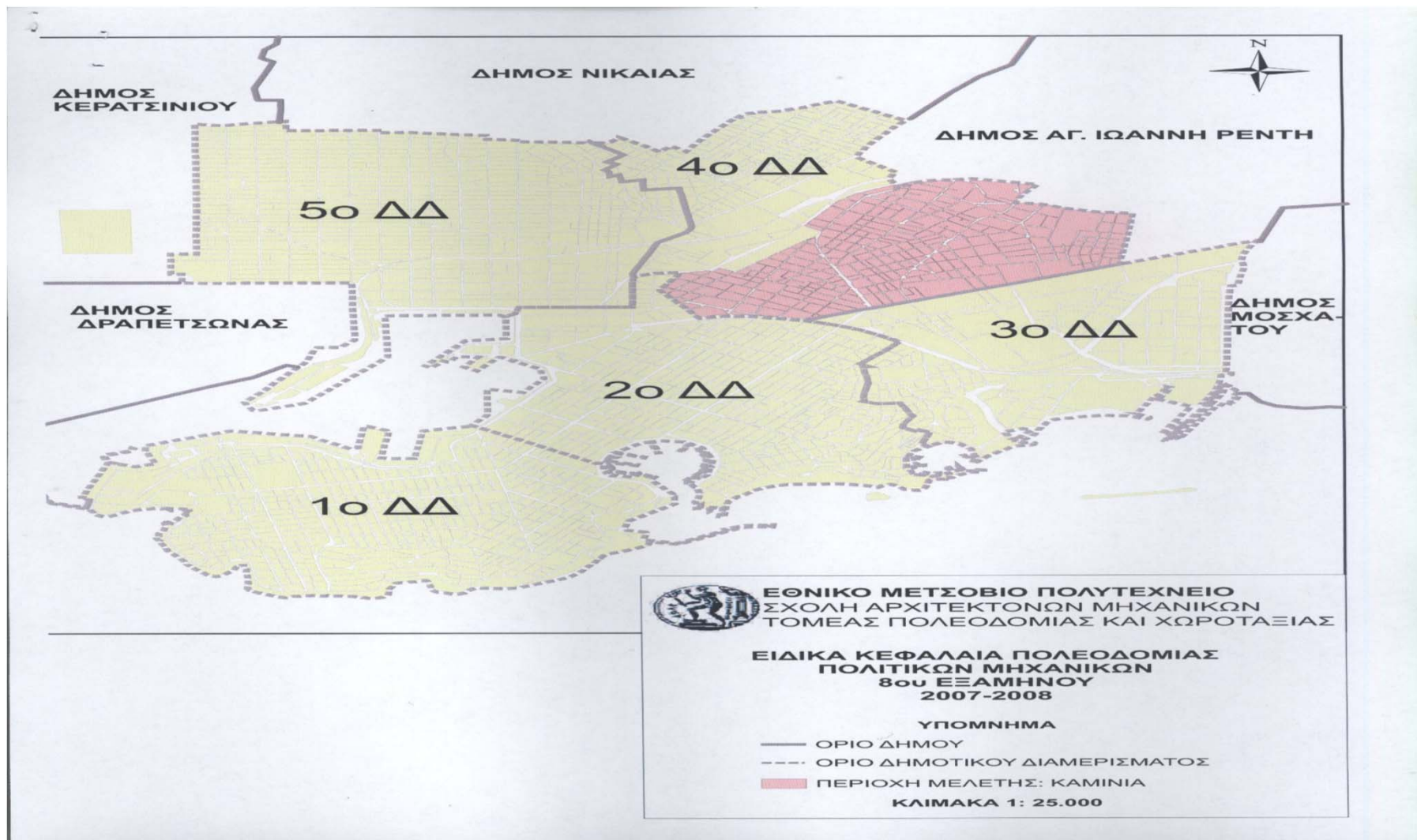
Παράλληλα έχουμε να προτείνουμε το εξής:
Για τις παραπάνω εργασίες αυτές θα μπορούσαν να εργαστούν φοιτητές της Σχολής Αρχαιολογίας είτε με μορφή πτυχιακής άσκησης εμπλουτίζοντας έτσι αφενός οι σπουδαστές τις γνώσεις τους και αποκτώντας σημαντική εμπειρία για την μετέπειτα πορεία τους, είτε και με την μορφή πρακτικής άσκησης, κάτι που θα μπορούσε να ωφελήσει οικονομικά και τον ίδιο τον Δήμο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

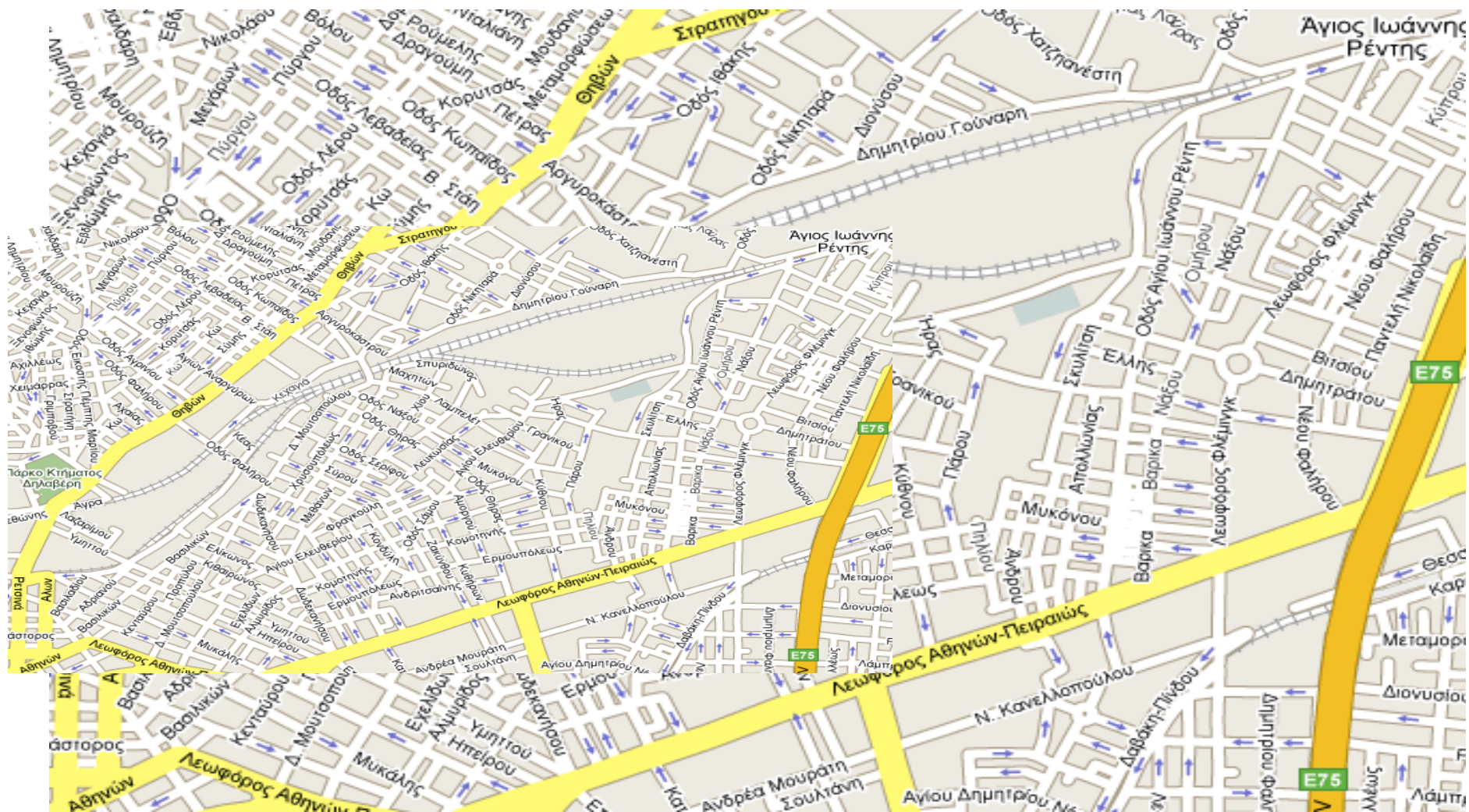
Η ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΣΗΜΕΡΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

2.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΣΥΝΟΡΑ

Τα Καμίνια αποτελούν συνοικία του Πειραιά, που εκτείνεται πίσω (βόρεια) από το καπνεργοστάσιο του Κεράνη, από την Πειραιώς μέχρι τη περιοχή Ρετσίνα. Συγκεκριμένα αυτή η Πειραιϊκή συνοικία βρίσκεται στη βορειοανατολική πλευρά του Πειραιά. Συνορεύει στα ανατολικά της με τον Δήμο Μοσχάτου, στα δυτικά του με τον Δήμο Νίκαιας και βορειότερα συνορεύει με τον Δήμο του Αγίου Ιωάννη.



«Τα 5 δημοτικά διαμερίσματα του Δήμου Πειραιά και τα όρια του Δήμου Καμινίων»*[10α]



«Οδικός χάρτης της περιοχής» *[10^β]

*[10^α] www.civil.ntua.gr/news/panagiwtatoy

*[10^β] www.googlemap.com

Προχωρώντας μέσα στην περιοχή των Καμινίων, διακρίναμε καλά διασκορπισμένους χώρους πρασίνου και χώρους άθλησης, που καλύπτουν ομοιόμορφα την περιοχή, όπως επίσης και μερικούς πεζοδρόμους, οι οποίοι ενισχύουν την παρουσία πλατειών ή σχολείων.

Συγκεκριμένα, τέτοιοι χώροι βρίσκονται επί των οδών Χίου (πλατεία Καποδίστρια), Μαντινείας και Θήρας (πνευματικό κέντρο Κώστας Κωσταράκος και μουσείο Ατρόμητου), Αιτωλοακαρνανίας και Γρανικού, Αγ. Ελευθερίου και Λευκάδος, Σπυρίδωνος (Δημοτικό Γυμναστήριο Ρέντη «Σταύρος Μελισσουργός» – λόγω της άμεσης γειτνίασης του με τα Καμίνια) και τέλος την κεντρική πλατεία επί της Αγ. Ελευθερίου, στην προέκταση της οποίας βρίσκεται το γήπεδο του Ατρόμητου.



« Η κεντρική πλατεία των Καμινίων την οποία διακρίνει η καθαριότητα»



*« Στην πλατεία του Ανδρέα Παπανδρέου υπάρχει αρκετός ελεύθερος
κι όμορφα διαμορφωμένος χώρος για την ψυχαγώγηση του
πληθυσμιού »*



«Η ύπαρξη τέτοιων ελεύθερων χώρων, παρόλο που πολλές φορές δεν τη διακρίνει ο πιο σωστός σχεδιασμός, αποτελεί ένα πολύ σημαντικό στοιχείο για την περιοχή, το οποίο μπορεί να αξιοποιηθεί κατάλληλα»



«Η αρχιτεκτονική αυτού του περιβάλλοντα χώρου έχει χαρακτηριστικά παλιότερης δεκαετίας. Η καλή συντήρηση από το δήμο και ο σεβασμός των κατοίκων το έχουν διατηρήσει σε αυτή την καλή κατάσταση»

2.2 ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ

Η συνοικία των Καμινίων εντάσσεται στο Δήμο Πειραιά. Επικοινωνώντας με το Δημαρχείο και την Νομαρχία Πειραιά, προσπαθήσαμε να μάθουμε τον ακριβή ή έστω τον κατά προσέγγιση πληθυσμό της περιοχής των Καμινίων. Ωστόσο η προσπάθειά μας αυτή δεν απέδωσε καρπούς και παρόλη την προθυμία τους να μας εξυπηρετήσουν, κανείς δεν μπορούσε να μας δώσει κάποια σαφή απάντηση ή να μας κατευθύνει σε κάποια άλλη υπηρεσία.

Από προσωπική μας γνώση της πόλης και σε συνδυασμό με την μικρή έκταση της, γνωρίζουμε ότι καθίσταται σε μια πυκνοκατοικημένη περιοχή.



«Συνοικιακή πλατεία στο κέντρο των Καμινίων»
περιοχής.

τα κτίρια είναι μια χαρακτηριστική περίπτωση υποβαθμισμένης αστικής ζώνης που παρουσιάζει αρκετές ομοιότητες με αντίστοιχες περιοχές στην Αττική. Ως εκ τούτου και οι κάτοικοι της, στην πλειονότητα τους, ανήκουν στα κατώτερα μικρομεσαία και μεσαία στρώματα των αστικών τάξεων. Ένα μέρος του συνόλου του πληθυσμού απασχολείται στις βιοτεχνίες και στα εμπορικά καταστήματα της πόλης. Ένα άλλο μεγάλο κομμάτι, κυρίως άντρες εργάζεται στη βιομηχανίες της ευρύτερης

*[11] <http://el.wikipedia.org/wiki/Πειραιάς>

2.3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ



Η σημερινή πολεοδομική μορφή των πόλεων του Λεκανοπεδίου Αττικής διαμορφώθηκε στα μέσα του αιώνα και μέχρι και τη δεκαετία του 70'. Η ανάγκη βελτίωσης της ποιότητας ζωής των τότε κατοίκων αποτέλεσε το κίνητρο δημιουργίας πολυκατοικιών.

«Όπως όλο το λεκανοπέδιο, έτσι και τα Καμίνια αποτελούνται από ένα συνονθύλευμα άχαρων και απρόσωπων κτιρίων»

Η λύση αυτή που ακολουθήθηκε το 1970 αποτελούσε μια εξαιρετική επιλογή, όπου συνδύαζε την αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής με την οικονομία χώρου και χρήματος. Η έντονη δραστηριότητα που ακολούθησε και η άναρχη οικοδόμηση μετέτρεψε τις γραφικές γειτονιές των πόλεων στην σημερινή αξιολύπητη μορφή τους. Λέγοντας άναρχη ανοικοδόμηση το τεκμηριώνουμε με την μη πρόβλεψη για επαρκείς κοινόχρηστους χώρους και χώρους πρασίνου στις πόλεις. Η έντονη δραστηριότητα στην οποία αναφερόμαστε έχει να κάνει με την αδικαιολόγητη αυξητική τάση των συντελεστών δόμησης που σκοπό είχαν το συμφέρον των κατασκευαστών.

Τα Καμίνια δεν αποτελούν εξαίρεση αυτής της κατάστασης, η περιήγησή μας στη πόλη και το φωτογραφικό υλικό που συλλέξαμε αποδεικνύει ότι η περιοχή είναι πνιγμένη στις πολυκατοικίες, οι κοινόχρηστοι χώροι λίγοι και με ελλιπής συντήρηση.



«Κατασκευάστηκαν διαφορετικές δεκαετίες ως εκ τούτου και με διαφορετικές προδιαγραφές. Αποτελούν την ιστορία της πόλης όσο σύγχρονη αυτή είναι»



«Σπίτια σημαδεμένα από το σεισμό του 1999, στεγάζουν ακόμα οικογένειες συνήθως μεταναστών»



Σύμφωνα με το Ρυμοτομικό
Διάταγμα 20/11/1957, οι
όροι δόμησης για τα
Καμίνια είναι :

**[12] Συντελεστής Δόμησης:
2.60*

*Κάλυψη, ύψος, σύστημα :
ΓΟΚ 85/2000*

*Γκαράζ: ΦΕΚ 764/2004
Πρόσωπο: 10 μ
Εμβαδόν: 200 τμ*

**[12]: Πολεοδομία Καμινίων*

2.4 ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ



Η περιοχή απέπνεε μια γραφικότητα μέχρι και τα τέλη τις δεκαετίας του 80', όπου τα κτίσματα ήταν ως επί το πλείστον μονοκατοικίες που στέγασαν μέρος των προσφύγων που κατέφτασαν στη περιοχή τις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα.

«Από τις πιο γραφικές κατοικίες που συναντήσαμε ήταν η συγκεκριμένη, με παραδοσιακό φράχτη, χαρακτηριστικό πλούσιο σε φυτά κήπο και στο κέντρο ένα μονώροφο λυτό κτίσμα»



*«Παλαιά πλήρως
ανακαινισμένη
μονώροφη κατοικία»*



*«Κύριο
χαρακτηριστικό
της αρχιτεκτονικής
της δεκαετίας του
60' είναι τα στενά
μπαλκόνια στα
ισόγεια σπίτια που
δε προσφέρουν
καμία χρησιμότητα
στο διαμέρισμα»*



«Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία το υπόγειο δεν επιτρέπεται πλέον να ξεπερνάει κατά 1,5μ. τη στάθμη του εδάφους»



«Ξύλινα παραθυρόφυλλα και εσωτερικοί διάδρομοι προς την είσοδο της μονοκατοικίας αποτελούν χαρακτηριστικά μιας παλαιότερης αρχιτεκτονικής»



«Τα κουτιά των πόλεων, άχαρες πολυκατοικίες που αποτέλεσαν το μεταίχμιο μεταξύ των μονώροφων κατοικιών και των σύγχρονων πολυτελών πολυκατοικιών χωρίς πρόβλεψη για μεγάλους εξώστες και χώρους στάθμευσης»



«Στα μειονεκτήματα των σύγχρονων πολυκατοικιών θα τοποθετούσαμε τους πολύ υψηλούς συντελεστές. Παράλληλα όμως θετικό στοιχείο αποτελούν οι υπόγειοι χώροι στάθμευσης και τα μεγάλα μπαλκόνια»



*«Με όμορφες
αρχιτεκτονικές
λεπτομέρειες και
προσφατα
ανακαινισμένη
δίνει μια
γραφικότητα στη
γειτονιά της αυτή
η πολυκατοικία»*



«Παλαιό αρχοντικό»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ **ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ** **ΣΤΗΝ ΣΥΝΟΙΚΙΑ**

3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η έρευνα μας στη περιοχή των Καμινίων διήρκεσε 7 μήνες, μέσα στους οποίους επισκεπτόμαστε τη πόλη με μεγάλη συχνότητα. Ως εκ τούτου διαμορφώσαμε άποψη για την κατάσταση των συνοικιών της και των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν. Συγκεντρώσαμε φωτογραφικό υλικό που τεκμηριώνει τις θέσεις μας και το οποίο παραθέτουμε παράλληλα με την καταγραφή των κυριοτέρων προβλημάτων. Συνοπτικά το επίπεδο ζωής των κατοίκων υποβαθμίζεται κυρίως από:

- τον θόρυβο
- την κακή ποιότητα της ατμόσφαιρας,
- την κυκλοφοριακή συμφόρηση,
- την παραμέληση του δομημένου περιβάλλοντος,
- την έλλειψη σχεδιασμού και την κακή διαχείριση του περιβάλλοντος

και βέβαια αυτή η κατάσταση έχει ουσιαστικό αντίκτυπο :

- στην κατοικία
- στην εργασία
- στην εκπαίδευση
- στην αναψυχή



«Δυστυχώς η άναρχη και πυκνή δόμηση δεν αφήνει περιθώρια απόλαυσης του ορίζοντα στη συνοικία των Καμινίων»

3.2. ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ

Κατά την επίσκεψή μας στη συνοικία διαπιστώσαμε πολλούς εγκαταλειμμένους χώρους (παλιά σπίτια, εργοστάσια, οικόπεδα) τους οποίους φωτογραφίσαμε αναλυτικά παραπάνω και επισημάνσαμε στον χάρτη. Αυτοί οι χώροι καταρχήν αποτελούν εστίες μόλυνσης και αναπαραγωγής τρωκτικών. Επιπλέον είναι ιδιαίτερα επικίνδυνοι λόγω:

1. Πιθανής κατάρρευσης
2. Δυνατότητας καταφύγιου σε τοξικομανείς

Η ύπαρξή τους υποβαθμίζει και δυσχεραίνει την ανάπτυξη της περιοχής. Ποια οικογένεια, όταν έχει την δυνατότητα επιλογής, θα επέλεγε να ζήσει πλησίον τόσο πολλών κινδύνων και ποιος δήμος δεν οφείλει απέναντι στους δημότες του να τους προστατεύει από αυτά τα προβλήματα;



«Μπάζα και ερείπια παλαιάς κατοικίας. Βρίσκονται εκεί καιρό τώρα, όπως μας ενημέρωσαν κάτοικοι και οι οποίοι φαίνονταν ιδιαίτερα ενοχλημένοι από αυτή την κατάσταση»

Οι περισσότεροι χώροι ωστόσο που σήμερα βρίσκονται σε πλήρη εγκατάλειψη, θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν. Ένας από αυτούς είναι το στρατόπεδο «Παπαδογιώργη». Το 2004 παραχωρήθηκε από το υπουργείο Εθνικής Άμυνας στο Δήμο του Πειραιά, αλλά δεν αξιοποιήθηκε ακόμη. Σήμερα το μόνο που βλέπει κανείς είναι τα μπάζα και τα σκουπίδια. Το σχέδιο δημιουργίας γηπέδου παραμένει ακόμη στα χαρτιά.

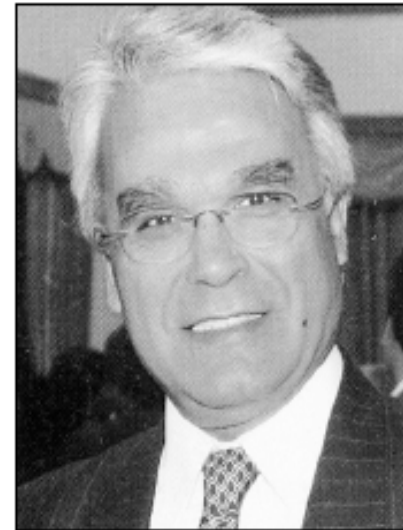
Για το στρατόπεδο «Παπαδογιώργη» και τις καταγγελίες των κατοίκων περί χρόνιας εγκατάλειψης αυτού από το δήμο, αναφέρεται στη τοπική εφημερίδα, ότι υπάρχει σχέδιο απομάκρυνσης, προκειμένου να δημιουργηθεί γήπεδο και σύγχρονη παιδική χαρά.

ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΠΕΙΡΑΙΑ ΤΟ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΠΑΠΑΔΟΓΙΩΡΓΗ



Την πλήρη ικανοποίησή της εξέφρασε η Δημοτική Αρχή Πειραιά, για την κατά κυριότητα παραχώρηση του στρατο-

πέδου «Παπαδογιώργη» (Καμί-
νια) από το υπουργείο Εθνικής
Άμυνας κ. Βασ. Μιχαλολιάκο
στο δήμο, προκειμένου να δια-
τεθεί για τη δημιουργία χώρων
άθλησης, πολιτισμού και πρα-
σίνου. Η παραχώρηση της επί-
μαχης έκτασης των 12 στρεμ-
μάτων του στρατοπέδου, υ-
πήρξε το επιστέγασμα των ε-
πίπονων προσπαθειών του
Δημάρχου Πειραιά κ. Χρ.
Αγραπίδη και του Υφυπουργού
κ. Βασίλη Μιχαλολιάκου.
Το γεγονός χαρακτήρισε ως
«λαμπρή ημέρα» για την πόλη,
ο δήμαρχος Χρήστος Αγραπί-
δης, κατά την εισήγησή του



στη συζήτηση του θέματος σε
συνεδρίαση του Δημοτικού
Συμβουλίου.

Από τον Υπ. Εξωτερικ

Η Πολιτική της Ελλάδας έ-
ντι της Τουρκίας δεν είναι πο-
τική «λευκής επιταγής». Το
νυμα αυτό έστειλε στην Άγ-
ρα ο εκπρόσωπος του υπο-
γείου Εξωτερικών, Γιώργ-
Κουμουτσάκος, αφήνοντας
ενοηθεί ότι είναι ανοιχτό π-
ον το ενδεχόμενο η Ελλάδα
μπλοκάρει την ένταξη τ-
Τουρκίας στην Ε.Ε., όσο εκ-
συνεχίζει να παραβαίνει το-
διεθνείς κανόνες. Ερωτηθ-
για τις συνεχείς τουρκικ-
παραβιάσεις του FIR Αθην-
από τουρκικά αεροσκάφη ο
Κουμουτσάκος, έκανε λόγο
«ιδιαίτερα προκλητική» εν-
γεια.

*«Απόκομμα τοπικής εφημερίδας αναφερόμενη στην παραχώρηση
του στρατοπέδου «Παπαδογιώργη» από το υπουργείο Εθνικής
Άμυνας στο Δήμο του Πειραιά»*

**[13] Πρακτικά 4ης Συνεδρίασης Νομαρχιακού Συμβουλίου.*

3.2.1. ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΧΑΡΤΗ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ

A/A	ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	103	Παρατημένο οικόπεδο, ανεκμετάλλετος χώρος
2	217	Εγκαταλειμμένο σπίτι, υπό κατάρρευση
3	218	Εγκαταλειμμένο κτίριο. Παλιότερα λειτουργούσε ως καφεενείο
4	54	Εγκαταλειμμένα σπίτια. Παλιότερα στεγαζόταν μαγαζί με γύψινα
5	73γ	Μισογκρεμισμένοι τοίχοι και χαμόσπιτα
6	122	Εγκαταλειμμένος δημόσιος χώρος προαύλιου του Σ.Κ.Υ.Π
7	47	Ιδιωτική ανεκμετάλλευτη ιδιοκτησία, εστία σκουπιδιών
8	57	Παρατημένο Στρατόπεδο Παπαδογιώργη
9	4	Εγκαταλειμμένο εργαστήριο Υαλικών, Γαλύφα Ο.Ε
10	234	Παρατημένο εργοστάσιο., Ιδιοκτησία Μοίρα Κ ΣΙΑ 1938. Επικίνδυνο προς κατεδάφιση
11	158	Εγκαταλειμμένο εργαστήριο κατασκευών Αλουμινίου-Σιδήρου
12	33	Παρατημένο Εργοστάσιο Χαλυβδοσωλήνων επί της οδού Πειραιώς. Ιδιοκτησία Χαράκογλου Νικ
13	169	Παρατημένο εργοστάσιο, μεγάλης έκτασης. Κυλινδρόμυλοι Πειραιά, Ιδιοκτησία Σαραντόπουλος Κ. Α.Ε



*Α/Α 1. Οικοδ. Τετρ. 103.
«Παρατημένο οικόπεδο,
ανεκμετάλλευτος χώρος»*



*Α/Α 2. Οικοδ. Τετρ. 217.
«Εγκαταλειμμένο σπίτι, υπό
κατάρρευση»*



*Α/Α 3. Οικοδ. Τετρ.218.
«Εγκαταλειμμένο κτίριο.
Παλιότερα
λειτουργούσε ως
καφενείο»*



*Α/Α 4. Οικοδ. Τετρ. 54.
«Εγκαταλειμμένα κτίρια
στο έλεος του χρόνου»*



Α/Α 5. Οικοδ. Τετρ. 73γ. «Μισογκρεμισμένοι τοίχοι και χαμόσπιτα τα οποία γειτνιάζουν με νέες οικοδομές»

*Α/Α 6. Οικοδ. Τετρ.122.
«Ο χώρος προαύλιου
του ΣΚΥΠ, ένας ακόμα
εγκαταλειμμένος
δημόσιος χώρος»*



*Α/Α 7. Οικοδ. Τετρ. 47.
«Ιδιωτική ιδιοκτησία στη
συμβολή δύο κεντρικών οδών
αποτελεί εστία μόλυνσης και
απόθεσης σκουπιδιών»*





*Α/Α 8. Οικοδ. Τετρ 57.
«Παρατημένο Στρατόπεδο Παπαδογιώργη»*



Α/Α9. Οικοδ. Τετρ. 4. «Εγκαταλειμμένο εργαστήριο Γαλικών, Γαλύφα Ο.Ε»



*Α/Α 10. Οικοδ. Τετρ. 234. «Παρατημένο εργοστάσιο,
Ιδιοκτησία Μοίρα & ΣΙΑ 1938. Επικίνδυνο προς κατεδάφιση»*



*Α/Α 11. Οικοδ. Τετρ.
158.*

*«Εγκαταλειμμένο
εργαστήριο
κατασκευών
Αλουμινίου-Σιδήρου
ΒΕΜ-ΟΛΥΜΠΙΑ»*



*Α,Α 12. Οικοδ. Τετρ. 33.
«Παρατημένο Εργοστάσιο
Χαλυβδοσωλήνων επί της
οδού Πειραιώς. Ιδιοκτησία
Χαράκογλου Νικ»*

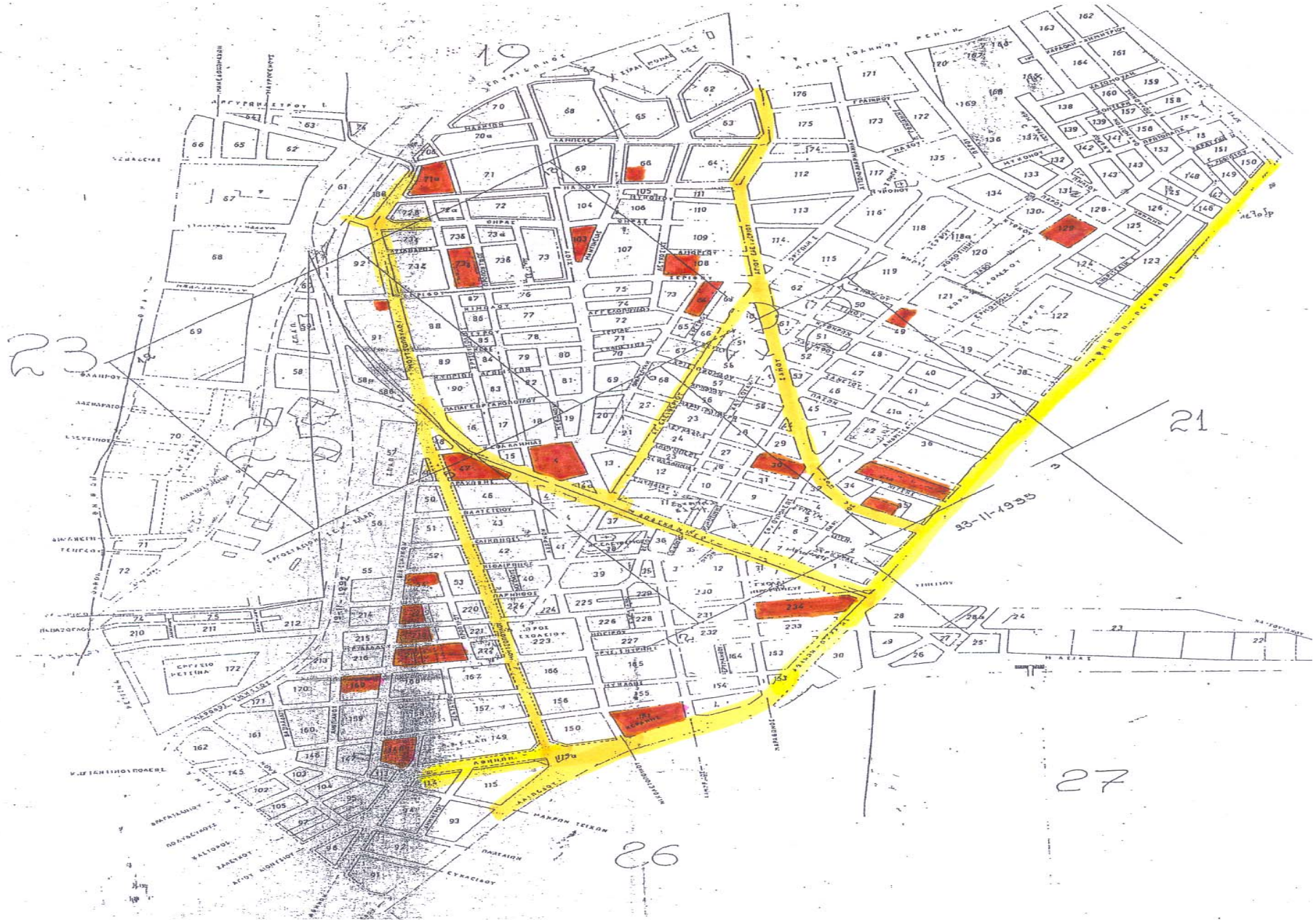


A/A 13. Οικοδο. Τετρ. 169.
«Παρατημένο εργοστάσιο,
μεγάλης έκτασης.
Κυλινδρόμυλοι Πειραιά,
Ιδιοκτησία Σαραντόπουλος &
Α.Ε.»



A/A 14. Οικοδ. Τετρ. 76
«Παρατημένο οίκημα επί
της οδού Μουτσοπούλου»

3.2.2 ΧΑΡΤΗΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ



3.2.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

Αρχικά προτείνουμε ο δήμος να συστήσει επιτροπή η οποία θα εντοπίσει και καταγράψει όλους τους εγκαταλειμμένους χώρους, παρατημένα εργοστάσια, ακατοίκητα σπίτια, ανεκμετάλλευτα οικόπεδα.

Στην συνέχεια να ορίσει αρμόδια άτομα που θα επικοινωνούν με τους ιδιοκτήτες αυτών και κατόπιν συνεννόησης, να βρίσκει μια συμβιβαστική λύση για την αξιοποίηση των χώρων αυτών με παράλληλο όφελος Δήμου και ιδιοκτήτη.

Μέσα από αυτή την πρόταση στοχεύουμε στην απαλλαγή της πόλης από τα ερειπωμένα κτίσματα με την άσχημη αισθητική και τα πολλά προβλήματα που δημιουργούν και προαναφέραμε, διότι με την εκμετάλλευση τους μπορούν να προσφέρουν μια βελτιωμένη εικόνα της πόλης, να διευκολύνουν την καθημερινότητα των κατοίκων και με την ανάλογη και σωστή αξιοποίηση τους θα μπορούσαν να προσφέρουν μέχρι και οικονομική στήριξη στον Δήμο.

Το μέτρο που αναφέρουμε, γνωρίζουμε πως έχει ήδη εφαρμοστεί σε άλλους Δήμους του λεκανοπεδίου και δεδομένου ότι επικρατούν ανάλογες συνθήκες στον υπό εξέταση Δήμο, πιστεύουμε στην εφαρμογή αυτού του μέτρου και σ' αυτόν.

3.3 ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗ

Σε κάθε οίκημα, σύμφωνα με τον Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό, επιτρέπεται να κτιστεί επιπλέον 20% των τετραγωνικών που δίνει ο συντελεστής δόμησης. Στην πράξη, αυτά τα τετραγωνικά στο μεγαλύτερο ποσοστό των οικοδομών μετατρέπονται σε επιπλέον δωμάτια. Αυτό επιτυγχάνεται επειδή τα τετραγωνικά των ημιυπαίθριων μπορούν να κατανεμηθούν κατά τη βούληση του ιδιοκτήτη, χωρίς ιδιαίτερες προδιαγραφές.



«Η παράνομη υπερεκμετάλλευση των συντελεστών δόμησης είχε ως αποτέλεσμα την παρούσα κατάσταση. Τη δημιουργία όχι μιας ανθρώπινης πόλης αλλά μιας θάλασσας από πολυκατοικίες»

Ως ημιυπαίθριος χώρος ορίζεται ο σκεπαστός χώρος που διατηρεί όμως ανοιχτή τη μία πλευρά του. Στην πλειονότητα δε των κατοικιών που πωλούνται στην αγορά, εδώ και τουλάχιστον μια δεκαετία, οι παράνομα κλεισμένοι ημιυπαίθριοι δεν φαίνονται πουθενά στο συμβόλαιο που υπογράφουν οι αγοραστές των διαμερισμάτων, ενώ στην οικοδομική άδεια που εκδίδουν οι Πολεοδομίες «φαίνονται» μόνο τα νόμιμα τετραγωνικά.

Με το σχέδιο νόμου που παρουσίασε το ΥΠΕΧΩΔΕ, οι ημιυπαίθριοι περιορίζονται στο 15% των τετραγωνικών και αποκτούν διαστάσεις «διαδρόμου» πάνω από 3,80 μέτρα μήκος και έως 1,80 μέτρα βάθος. Επιπλέον τα τετραγωνικά των ημιυπαίθριων θα πρέπει πλέον να κατανέμονται ισομερώς σε κάθε όροφο της οικοδομής.

Η καθιέρωση ελέγχων σε όλα τα στάδια υλοποίησης των νεοαναγειρόμενων οικοδομών θέτει πλέον όλους τους εμπλεκόμενους προ των ευθυνών τους, ενώ παράλληλα αναβαθμίζει τις Πολεοδομικές Υπηρεσίες της χώρας, που ως γνωστόν δεν λειτουργούν πάντα με τους όρους που επιβάλλονται. Από την άλλη, βέβαια, η επιβολή τέλους 0,5% έως 1% του συμβατικού προϋπολογισμού των νεοαναγειρόμενων οικοδομών για την αναβάθμιση λειτουργίας των Πολεοδομικών Υπηρεσιών αναμένεται να αυξήσει το κόστος απόκτησης κατοικίας, το οποίο – λαμβανομένων υπόψη των αυξήσεων που θα προέλθουν από την επιβολή ΦΠΑ και τις νέες αντικειμενικές αξίες – θα φθάσει στα ύψη και θα το καταστήσει απαγορευτικό, τουλάχιστον για τον μέσο Έλληνα πολίτη. Με το δεδομένο, μάλιστα, ότι κάθε χρόνο εκδίδονται συνολικά περίπου 70.000 οικοδομικές άδειες, είναι εύκολο να εξαχθούν τα σχετικά συμπεράσματα.

Χαρακτηριστικό πάντως του νομοσχεδίου είναι ότι καθιερώνει την αρχή του πλήρους ελέγχου όλων των υποβαλλομένων μελετών και στοιχείων για την έκδοση της άδειας, κάτι που καθιστά την πολιτεία υπεύθυνη για τα τεκταινόμενα στον χώρο της οικοδομής, χωρίς να μεταβιβάζει τις ευθύνες στους μελετητές μηχανικούς. Φαίνεται, πάντως, ότι με το νομοσχέδιο εξασφαλίζεται η προστασία του δημοσίου συμφέροντος, αφού περιορίζεται η αυθαίρετη δόμηση και προστατεύεται το περιβάλλον, καθώς και η τήρηση βασικών διατάξεων, όπως η ασφάλεια και ποιότητα των κατασκευών, που αναφέρονται στους όρους διαβίωσης του πολίτη, όπως επιτάσσει και το Σύνταγμα.

*[15] άρθρο Κωνσταντίνου Γράψα στο <http://grapsas.blogspot.com/>

3.3.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΔΗΜΟΥ

Απ' την μεριά του ο Δήμος και η συγκεκριμένα η Πολεοδομία Καμινίων, όπως οι περισσότερες πολεοδομίες, έχει ήδη αναθέσει σε άτομα, ανάλογα με την αρμοδιότητα και την θέση τους, τον έλεγχο της τήρησης των μέτρων του Γ.Ο.Κ και την επιβολή προστίμων για τις όποιες αυθαιρεσίες.

3.3.2 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

Άποψή μας είναι πως τα νέα μέτρα που έχει λάβει η κυβέρνηση όσον αφορά τους ημιυπαίθριους χώρους δε θα αποφέρουν ουσιαστική λύση του προβλήματος και αποσκοπούν μόνο στην εισροή χρημάτων στα δημόσια ταμεία. Πρότασή μας για την πάταξη της αυθαιρεσίας είναι να ληφθούν τα εξής μέτρα:

- 1.Μείωση των συντελεστών δόμησης ώστε να σταματήσει η υπερεκμετάλλευση των οικοπέδων.
 - 2.Να διατηρηθεί το μέτρο της δημιουργίας χώρων στάθμευσης σε κάθε νέα οικοδομή.
 - 3.Να συνταχθεί μια ομάδα ελέγχου νέων οικοδομών, έτσι ώστε κάθε νεόδμητη οικοδομή να ελέγχεται από το γραφείο πολεοδομίας εάν τηρεί τα προβλεπόμενα και εγκεκριμένα σχέδια χωρίς να παρεκκλίνει από αυτά.
- Επιβολή προστίμων εάν δεν τηρείται το γράμμα του νόμου, χωρίς όμως την δημιουργία παραθύρων αποφυγής των προστίμων.

Θεωρούμε πως εάν ληφθούν αυτά τα μέτρα το πρόβλημα της αυθαιρεσίας θεωρητικά θα λυθεί. Δυστυχώς η νοοτροπία μας είναι αυτή που μας εμποδίζει να δομήσουμε μια εύρυθμη πόλη, φιλική προς τους κατοίκους της

3.4 ΑΓΩΓΟΙ

Ο Πειραιάς, το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, κινδυνεύει να πλημμυρίσει με την πρώτη ισχυρή βροχόπτωση. Αυτό διαπιστώσαμε, κάνοντας την καταγραφή των προβλημάτων στις γειτονιές της πόλης και αφού μιλήσαμε με κάτοικους της περιοχής.

Ξεκινώντας από το σταθμό του ΗΣΑΠ Ν. Φαλήρου, περάσαμε από την Ποσειδώνος, μέσω της υπόγειας σήραγγας, στην εκκλησία της Μυρτιδιώτισσας. Αυτή η υπόγεια σήραγγα βρίσκεται περίπου τρία μέτρα κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. «Σε ενδεχόμενη ισχυρή νεροποντή, η συγκεκριμένη σήραγγα θα είναι από τα πρώτα σημεία της πόλης που θα πλημμυρίσουν», μας ανέφερε κάτοικος της περιοχής.

Λίγο πιο κάτω, στο κανάλι της Ακτής Δηλαβέρη, καταλήγει ένας πολύ μικρός αγωγός, διαμέτρου 2 μέτρων και ύψους 1,5 μέτρου. Πρόκειται για τον αγωγό της οδού Δωδεκανήσου, ο οποίος και εξυπηρετεί ολόκληρη την περιοχή των Καμινίων. «Ο συγκεκριμένος αγωγός δεν είναι καν συντηρημένος. Είχαμε απευθυνθεί στις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ και μας είπαν ότι έλεγχος γίνεται μόνο σε περίπτωση που έχει ήδη υπερχειλίσει ο αγωγός - και μάλιστα στα σημεία υπερχειλίσης. Όταν, δηλαδή, έχει ήδη γίνει η ζημιά».

Σημαντικά είναι και τα προβλήματα στον αγωγό της οδού Μουτσοπούλου. Ο αγωγός αυτός βρίσκεται στα σύνορα μεταξύ Παλιάς Κοκκινιάς και Καμινίων, εξυπηρετώντας ένα μέρος της περιοχής των δυτικών Καμινίων και την περιοχή της οδού Αργυροκάστρου. «Όλη η περιοχή της οδού Αργυροκάστρου έχει πνιγεί εξαιτίας αυτού του αγωγού πολλές φορές»

Στο λιμάνι του Πειραιά καταλήγει ο αγωγός ομβρίων υδάτων της λεωφόρου Θηβών, ο οποίος, επίσης δεν έχει συντηρηθεί εδώ και δεκαετίες. Φτάνοντας εκεί, διαπιστώνουμε ότι δεν καταλήγουν μόνο τα όμβρια ύδατα, αλλά και τα λύματα των εργοστασίων. *«Είναι πάγια τακτική των εργοστασίων να συνδέονται με τον αγωγό ομβρίων ρίχνοντας εκεί τα λύματα. Το γεγονός αυτό πολλαπλασιάζει τα προβλήματα αφού, σε συνδυασμό με την ελλιπή συντήρηση του αγωγού, δεν ξέρουμε τι μπορεί να βρίσκεται στον αγωγό και σε ποιο σημείο θα "φρακάρει", με αποτέλεσμα να πλημμυρίσει η αντίστοιχη περιοχή»* *[17]

*[17] portal.tee.gr

3.4.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

- Συχνή συντήρηση αγωγών και φρεατίων όμβριων υδάτων με σύγχρονα πιεστικά μηχανήματα.
- Σωστή μελέτη και κατασκευή του δικτύου. Απόδοση των σωστών κλίσεων και επιλογή της σωστής διατομής των αγωγών.
- Έλεγχος παραβατών που ρίχνουν λύματα στους αγωγούς όμβριων υδάτων.
- Κατασκευή και επισκευή οδών σύμφωνα με τις υπάρχουσες προδιαγραφές, ώστε να αποφευχθούν ατυχήματα λόγω λιμναζόντων υδάτων στο οδόστρωμα, λάκκων και ξαφνικών καθιζήσεων του εδάφους.

3.5 ΡΕΜΑΤΑ

Ο Πειραιάς κάποτε ήταν νησί. Η ενδιάμεση θάλασσα που τον χώριζε από το Φάληρο και τα Καμίνια, επιχωματώθηκε με τους αιώνες, από τις προσχώσεις των χειμάρρων της Αττικής. Το δίκτυο των ρεμάτων τόσο στα νότια, όσο και στα βόρεια του Λεκανοπεδίου ήταν επίσης πολύ διαφορετικό από το σημερινό αντιπλημμυρικό δίκτυο των εγκιβωτισμένων αγωγών. Καθώς ο Πειραιάς μεγάλωνε, τα ρέματα και τα έλη άρχισαν να βρίσκονται στο εσωτερικό της πόλης ανεξέλεγκτα. Κάπου έπρεπε να εκτονωθούν, και έτσι άρχισε η διευθέτησή τους.

Αντίθετα απ' ό τι συνήθως ακούγεται ή γράφεται, το κυκλοφοριακό έργο του Κηφισού προγραμματίστηκε πριν από 65 περίπου χρόνια. Το σχέδιο της μεγάλης λεωφόρου επί του ποταμού ανακοινώθηκε για πρώτη φορά από τη δικτατορία Μεταξά τον Ιανουάριο του 1937. Αυτό υλοποιείται στις μέρες μας. Από τότε άρχισε να γενικεύεται και στον Πειραιά η ιδέα της κάλυψης των ρεμάτων για κυκλοφοριακούς λόγους, η οποία άρχισε να εφαρμόζεται από την περίοδο της μεταπολεμικής ανοικοδόμησης και μέχρι σήμερα ασταμάτητα.

Πρώτο θύμα ο Ιλισός μπροστά στο Παναθηναϊκό Στάδιο. Ακολούθησαν όλα σχεδόν τα ρέματα του Λεκανοπεδίου, τα οποία απέκτησαν κτιστές κοίτες και καλύφθηκαν από δρόμους. Η κατασκευή ενός δρόμου επάνω σε ένα ρέμα είναι πιο εύκολη και πιο οικονομική. Δεν απαιτούνται κατεδαφίσεις και απαλλοτριώσεις. Η εύκολη κυκλοφορία του ΙΧ, εις βάρος των υπολοίπων στοιχείων της πόλης εξ' άλλου, αποτέλεσε συστατικό στοιχείο της "αναπτυξιακής" διάστασης των δημοσίων έργων μετά τον πόλεμο.

Και έτσι φθάσαμε, εδώ, κάτω από την Φαλήρου στα Καμίνια του Πειραιά, τρέχουν οι παραπτώταμοι του Κηφισού. Από πάνω τους τα αυτοκίνητα. Η κάλυψη των ξεροπτώταμων και το μπάζωμα των ελών αποτελούσε κοινό τόπο μέχρι χθες. Η κατασκευή λεωφόρων επίσης. Τα συνοικιακά κινήματα, οι τοπικές αυτοδιοικήσεις, μέχρι τουλάχιστον της δεκαετία του '90 ζητούσαν δρόμους και αντιπλημμυρικά έργα. Για την υπόθεση του Κηφισού, επί χρόνια οι αντιδράσεις αναφέρονταν στα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου και όχι στην ίδια τη φιλοσοφία του.

**[18] Του Νίκου Μπελαβίλα στο <http://www.epohi.gr>*

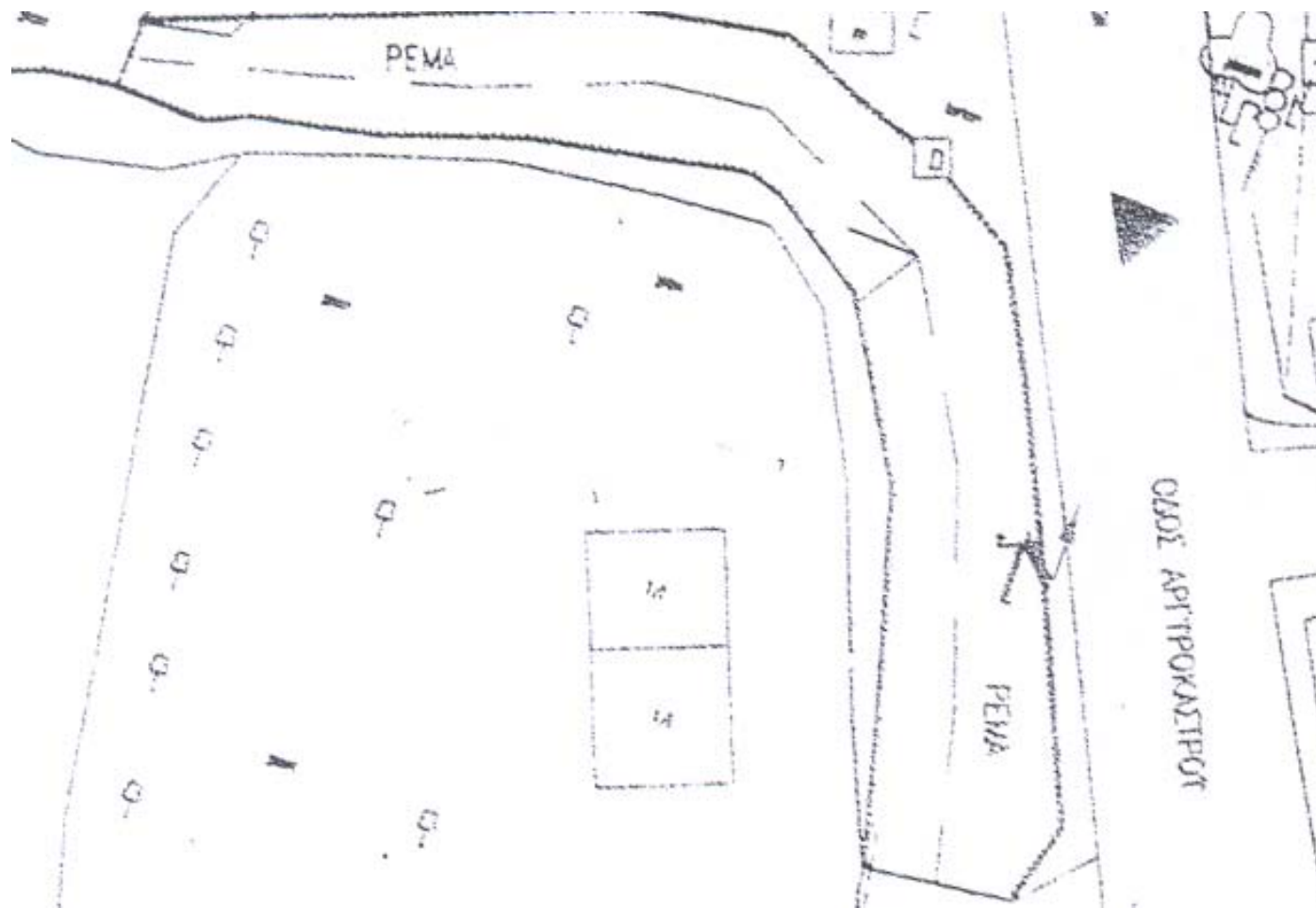
3.5.1 Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Απευθυνθήκαμε στη Πολεοδομία των Καμινίων, ζητώντας ρυμοτομικούς χάρτες με σκοπό την ακριβή εύρεση των όποιων ρεμάτων για την καταγραφή και εξέταση της κατάστασης τους. Αυτό δεν επετεύχθη διότι δεν υπήρχαν ρυμοτομικοί χάρτες που να μπορέσουν να μας κατατοπίσουν. Για την ακρίβεια ο μοναδικός που υπήρχε ήταν προ πολλών δεκαετιών και σε αθλία κατάσταση. Κατόπιν επιμονής μας επικοινωνίας μαζί τους μας ενημέρωσαν πως για περαιτέρω πληροφορίες θα έπρεπε να απευθυνθούμε στη Ε.Υ.Δ.Α.Π. του Δήμου Πειραιά στο τμήμα λυμάτων. Δυστυχώς όμως ούτε εκεί είχαν κάποιον χάρτη σχετικό, αλλά ούτε και καμία πληροφορία που να μπορεί να μας φανεί χρήσιμη στην έρευνα μας.

Επιμένοντας στην Πολεοδομία των Καμινίων και αφού συνομιλήσαμε με αρκετούς αρμόδιους μηχανικούς, μας γνωστοποίησαν για την ύπαρξη δυο ρεμάτων στα Καμίνια:

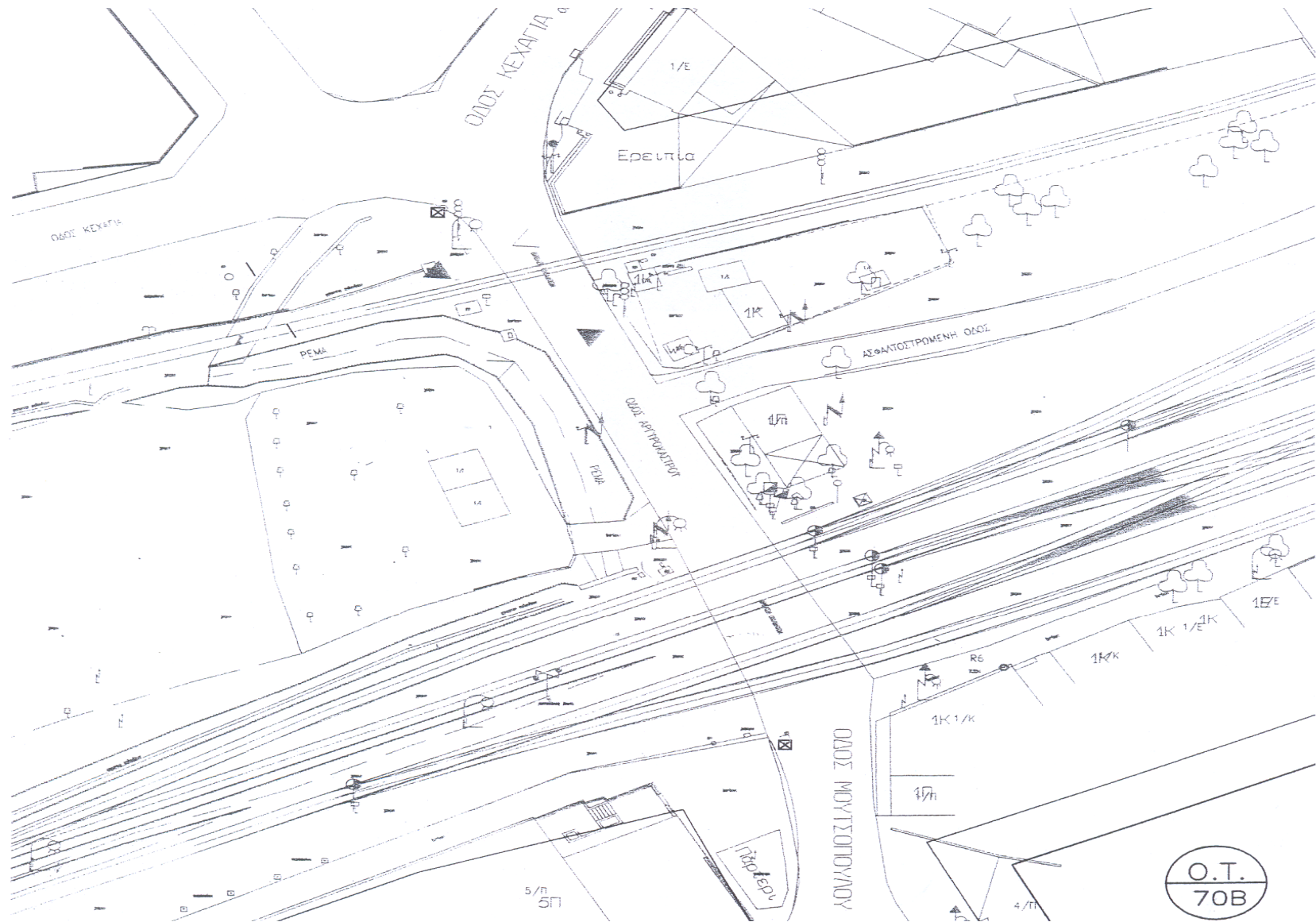
- Στην συμβολή των οδών Αγ. Ελευθερίου και Σάμου, ρέμα που όπως μας ενημέρωσαν είχε διευθετηθεί.
- Στην συμβολή των οδών Κεχαγιά και Αργυροκάστρου παράλληλα με τις Σιδηροδρομικές γραμμές. Το συγκεκριμένο ρέμα είχαμε παρατηρήσει κι εμείς στις συχνές επισκέψεις μας στην περιοχή. Αυτός ήταν και ένας λόγος που επιμέναμε να συλλέξουμε πληροφορίες.

Απ' την Πολεοδομία Καμινίων μας δόθηκε το παρακάτω τοπογραφικό διάγραμμα που πιστοποιεί την ύπαρξη ρέματος και την ακριβή θέση του, από τον μηχανικό



«Μεγέθυνση του παρακάτω διαγράμματος στο σημείο εντοπισμού ρέματος»[*

*[19] Τοπογραφ. διάγραμμα «Εφαρμογή Ρυμοτομικών Γραμμών κατά μήκος του Σιδ. Διαδρόμου στον Δήμο Πειραιά»,Μελετητής:Μάναλης Χρήστος. Πηγή:Πολοδομία Καμινίων



«Τοπογραφικό διάγραμμα που επιβεβαιώνει και δείχνει την ακριβή θέση του
ρέματος»



«Παντού σκουπίδια που φράζουν. Η περιοχή αυτή πλημμυρίζει συχνά»[20]*

**[20] Κώστας Τρακόσας στο <http://www1.rizospastis.gr>*



«Φωτογραφίες των σπουδαστών για την κατάσταση σήμερα»



«Φωτογραφίες των σπουδαστών για την κατάσταση σήμερα»

3.5.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

Σε πρωταρχικό στάδιο επιβάλλεται η δημιουργία νέων και σωστών ρυμοτομικών διαγραμμάτων. Έτσι και οι αρμόδιοι θα μελετήσουν την παρούσα κατάσταση της περιοχής σε νέα βάση και οι όποιοι ενδιαφερόμενοι για την περιοχή (κατασκευαστές, ιδιώτες, αγοραστής) θα μπορούν να πάρουν τις κατάλληλες πληροφορίες.

Έπειτα για περιοχές με ύπαρξη ρεμάτων προτείνουμε:

- Απαγόρευση κατασκευών στην ευρεία κλίση των χειμάρρων.
- Διευθέτηση της κοίτης των ρεμάτων με κατασκευή τοιχίων αντιστήριξης και υδατοφραγμάτων στις όχθες. Γενική κοιτόστρωση της κοίτης.
- Αξιοποίηση του δημόσιου χώρου που ορίζεται από τις όχθες έως τη γραμμή δόμησης και κατά μήκος των ρεμάτων (κατασκευή πεζόδρομων, ποδηλατοδρόμων, χώρων πρασίνου).

Αποφεύγονται έτσι:

- Καταστροφές από διαβρώσεις ή καθιζήσεις του εδάφους
- Πλημμύρες από τυχόν υπερχείλιση του ποταμού.
- Προσδιορίζονται τα όρια του ρέματος, ώστε να διαπιστώνεται εύκολα από κατοίκους και αρμόδιες υπηρεσίες η αυθαίρετη δόμηση και τυχόν παράνομες ρίξεις αποβλήτων κ ακαθάρτων λυμάτων στα ρέματα.

Τέλος για το συγκεκριμένο σημείο που μελετήσαμε επιβάλλεται:

- πολύ καλός καθαρισμός σε πρώτη φάση και σε δεύτερη συχνός και εντατικός καθαρισμός του,
- απαγόρευση της όποιας ρήψης λυμάτων και σκουπιδιών στο σημείο
- οι παραβάτες να τιμωρούνται με επιβολή προστίμων προς συμμόρφωσής τους.

3.6 ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΔΗΜΟ

Από τα πιο σημαντικά ζητήματα που έχει να διαχειριστεί ο δήμος είναι το θέμα της καθαριότητας.

Από την επιτόπια έρευνα μας επισημάνσαμε πως υπάρχουν αρκετοί κάδοι σκουπιδιών σε πολλά κεντρικά και μη σημεία. Παρόλα αυτά ο δήμος αντιμετωπίζει έντονα προβλήματα στο θέμα αυτό.

- Δεν υπάρχουν κάδοι ανακύκλωσης
- Παρατηρήσαμε πολλούς υπερχειλισμένους κάδους από σκουπίδια.
- Πολλά πεταμένα σκουπίδια έξω από τους κάδους



«Έξω από καταστήματα υπήρχαν περισσότεροι από ένας κάδοι»



«Ανά 30 μέτρα υπήρχε κάδος σε κάποιες οδούς»



«Κοντέινερ για ογκώδη αντικείμενα στο πεζοδρόμιο δίπλα από το πάρκο»



«Αδικαιολόγητη εικόνα»



«Την κατάσταση αυτή την συναντήσαμε κοντά σε εγκαταλειμμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις επί της οδού Μουτσοπούλου»



«Η εικόνα μοιάζει με γελοιογραφία από αυτές που στη λεζάντα γράφει “χωρίς σχόλια”»

3.6.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

Το πρόβλημα στη περιοχή δεν είναι οικουμενικό, δηλαδή δεν συναντάται σε όλες τις συνοικίες της περιοχής.

Η πρότασή μας είναι η εξής:

- Καταρχήν δημιουργία τηλεφωνικού κέντρου για την ενημέρωση, συλλογή και απομάκρυνση των σκουπιδιών από συνεργεία του δήμου.
- Ευαισθητοποίηση των κατοίκων για το θέμα αυτό.
- Τοποθέτηση κάδων ανακύκλωσης σε όλα τα σημεία της πόλης.
- Φύλαξη των πάρκων με σκοπό να νιώθουν οι κάτοικοι ασφάλεια και να μπορέσει έτσι να επιτευχθεί καλύτερη ποιότητα ζωής.
- Επιβολή προστίμων σε μικροπαραβάσεις, δεδομένου ότι το κακό γεννιέται από τις πολλές και μικρές αυθαιρεσίες, (πεταμένα σκουπίδια και αποτσίγαρα από οχήματα).

3.7 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 το κύμα των οικονομικών μεταναστών που κατέκλυσαν τον ελλαδικό χώρο αναζητώντας την ελπίδα για τη δημιουργία μίας νέας αρχής στη ζωή τους, επηρέασε σημαντικά τη φυσιογνωμία της πειραιώτικης συνοικίας. Μετανάστες από την αφρικανική ήπειρο, την Ινδία, το Πακιστάν, το Αφγανιστάν, την Αλβανία, τη Ρουμανία, τη Βουλγαρία κι αλλού δημιούργησαν πια ένα ετερόκλητο εθνικό μωσαϊκό στην προοπτική της μετεξέλιξης της τοπικής κοινωνίας σε μία πολυπολιτισμική πλέον χοάνη*[21].

Τα σύγχρονα διακυβεύματα της πολυπολιτισμικότητας συμπορεύονται με τις οικονομικές, κοινωνικές και ιδεολογικές συνέπειες από την είσοδο των κοινωνιών στην εποχή παγκοσμιοποίησης. Ταυτόχρονα, ο κίνδυνος ανατροπής μίας πρότινος σταθερής κατάστασης τόσο σε ατομικό όσο και σε τοπικό ή εθνικό επίπεδο προκάλεσε πάνω απ' όλα αλλαγές σε νοοτροπικό επίπεδο.

Η ανασφάλεια μπροστά σε ένα ολοένα και πιο δύσκολο παρόν αλλά και ο φόβος για ένα επίσης δυσοίωνο μέλλον, σε σχέση κυρίως με τις οικονομικές προοπτικές και τις επενδυμένες συλλογικές ελπίδες ευημερίας, τροφοδοτούν συχνά ξενοφοβικά αντανακλαστικά.

Τα Καμίνια είναι μια χαρακτηριστική περίπτωση υποβαθμισμένης αστικής ζώνης που παρουσιάζει αρκετές ομοιότητες με αντίστοιχες περιοχές στην Αττική. Ως εκ τούτου και οι κάτοικοί του, στην πλειονότητά τους ανήκουν στα κατώτερα μικρομεσαία και μεσαία στρώματα των αστικών τάξεων. Ένα μέρος του συνόλου του πληθυσμού το αποτελούν οι οικονομικοί μετανάστες οι οποίοι απασχολούνται κυρίως στις βιομηχανίες και βιοτεχνίες. Οι ενταγμένοι στην κοινωνία οικονομικοί μετανάστες δε δημιουργούν προβλήματα ούτε ταρασσουν την ομαλή λειτουργία της πόλης, αντίθετα βοηθούν στην ανάπτυξη αυτής με το να κάνουν εργασίες που πλέον οι γηγενείς (Έλληνες) δεν καταδέχονται να κάνουν.

Το πρόβλημα δημιουργείται από τους μετανάστες οι οποίοι δεν έχουν καταφέρει να ενταχθούν στην κοινωνία είτε επειδή δεν το θέλουν, είτε επειδή δε τους αποδέχεται η κοινωνία (ρατσισμός). Έτσι λοιπόν παρουσιάζονται φαινόμενα υποβάθμισης προερχόμενα από τους μετανάστες στη πόλη τα οποία είναι:

- Παραεμπόριο
- Διακίνηση ναρκωτικών
- Εγκληματικότητα
- Ζητιάνοι



3.7.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος, δεδομένου ότι αυτό αφορά το σύνολο των δήμων του λεκανοπεδίου θα πρέπει να υπάρξει μια συλλογική προσπάθεια και ένας διάλογος μεταξύ όλων των δήμων την οποία θα συντονίζει το υπεύθυνο Υπουργείο.

Η πρόταση μας είναι :

- Αρχικά καταγραφή των στοιχείων όλων των μεταναστών.
- Ομαδοποίηση αυτών ανάλογα την εθνικότητά τους και την κατάστασή τους στη χώρα μας.
- Σύσταση τμήματος το οποίο θα είναι υπεύθυνο για την εύρεση εργασίας τους.

Θεωρούμε πως αρμόδιος για την επίλυση του θέματος είναι ο δήμος και η δημοτική αστυνομία, ενώ οι πολίτες θα πρέπει να κατανοήσουν την κρισιμότητα της κατάστασης, να σεβαστούν τους μετανάστες και να συνδράμουν για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

3.8 ΗΧΟΡΥΠΑΝΣΗ

Η ηχητική ρύπανση έχει γίνει πλέον ένα αναπόσπαστο μέρος της σύγχρονης ζωής. Δυστυχώς σε πολλές περιπτώσεις, ο ανεπιθύμητος θόρυβος έρχεται να επηρεάσει αρνητικά την ποιότητα της ζωής μας. Όμως τι γίνεται με τους θορύβους χαμηλής έντασης οι οποίοι υπάρχουν συνεχώς στο περιβάλλον μας; Τέτοιοι ήχοι είναι αυτοί που παράγονται από την οδική κυκλοφορία, τις συσκευές κλιματισμού, τα αεροπλάνα. Άνθρωποι που κατοικούν σε περιοχές ψηλής ηχητικής ρύπανσης, έχουν μεγαλύτερο κίνδυνο να προσβληθούν από ψηλή πίεση σε σύγκριση με αυτούς που κατοικούν πιο μακριά.

Σύμφωνα με στοιχεία από την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας, σε κοινοτικό επίπεδο, η ηχορύπανση μειώνει την παραγωγικότητα, μειώνει τις δυνατότητες εκμάθησης, αυξάνει τα ατυχήματα, αυξάνει τις ημέρες απουσίας από την εργασία και συμβάλλει στην αύξηση χρήσης ναρκωτικών ουσιών.

Βλέπουμε λοιπόν ότι ο ανεπιθύμητος θόρυβος έχει σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις τόσο στους ενήλικες όσο και στα παιδιά. Μάλιστα σύμφωνα με στατιστικές από τη Νέα Υόρκη, η ηχορύπανση αποτελεί ένα από τα συχνότερα παράπονα που υποβάλλονται στις συνοικίες της πόλης και υπολογίζεται ότι οι ανεπιθύμητοι θόρυβοι συμβάλουν στην εγκληματικότητα.

Είναι λοιπόν αναγκαίο να λαμβάνονται από όλους τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή δημιουργίας θορύβων που πιθανόν να ενοχλούν τους άλλους. Τα προβλήματα της αντιμετώπισης της ηχορύπανσης είναι πολύπλοκα και χρειάζονται την ευαισθητοποίηση όλων.

Ο καθένας ξεχωριστά πρέπει να συνειδητοποιεί τότε ο θόρυβος που δημιουργεί μπορεί να είναι ενοχλητικός και να σέβεται τα άτομα του περιβάλλοντος του. Παράλληλα σε γενικότερο επίπεδο είναι αναγκαίο οι αρμόδιες αρχές να κάνουν τις απαραίτητες μελέτες για προστασία του πληθυσμού από τις πολλαπλές πηγές ηχορύπανσης που απειλούν καθημερινά την σωματική και ψυχική υγεία.

Η ελληνική νομοθεσία μεταξύ 1976-2007 περιλαμβάνει 25 ΦΕΚ σχετικά με την ηχορύπανση. Άρα, φαινομενικά, το κράτος ασχολείται επισταμένως με το πρόβλημα και εκδίδει σχετικώς περίπου έναν νόμο κάθε χρόνο.

Οι έλεγχοι από την Τροχαία, την Επιθεώρηση Εργασίας και το ΥΠΕΧΩΔΕ μπορούν να γίνουν πιο αποτελεσματικοί. Τόσο προληπτικά (ΚΤΕΟ, πρόγραμμα «αθόρυβα προϊόντα»), όσο και κατασταλτικά. Είναι χαρακτηριστικό ότι στο πρώτο εξάμηνο του 2007, σε 1.872 ελέγχους Φορτηγών, μόνο ένα (1) κρίθηκε θορυβώδες! *[23]

Στις αστικές ζώνες οι ηχητικές οχλήσεις προκαλούνται από την οδική κυκλοφορία και από τη βιομηχανία. Ο όγκος της κυκλοφορίας που αυξάνεται και ειδικά αυτός των φορτηγών αυτοκινήτων επιδεινώνει συστηματικά τις οχλήσεις.

*[23] <http://kotzabassakis.blogspot.com>

Η οδική κυκλοφορία αποτελεί κυρίως την πιο συχνή αιτία όλων των τύπων προβλημάτων που συνδέονται με τις ηχητικές οχλήσεις. Ο νόμος για την εξάλειψη του θορύβου, που τέθηκε σε εφαρμογή το 1982, ήταν ένα από τα πρώτα νομοθετικά κείμενα που συνδέονται με την οικολογία.

Ο νέος νόμος που εφαρμόζεται από το 2003, προβλέπει αποκέντρωση των αρμοδιοτήτων και εφαρμογή προγραμμάτων εξάλειψης του θορύβου σε συμφωνία με τις τοπικές αρχές, ώστε να γίνει αποδεκτή η οριακή τιμή των 55Db στις ευαίσθητες ζώνες.

Τεχνικές λύσεις ωστόσο σήμερα υπάρχουν πολλές:

- Πορώδη Ηχοαπορροφητικά (για υψηλές συχνότητες),
- Συνηχητές Μεμβράνης (για χαμηλές συχνότητες),
- Συνηχητές Κοιλότητας (για στενή περιοχή συχνοτήτων),
- Διάτρητα Απορροφητικά (συνδυασμός των παραπάνω) και
- Ηχοπετάσματα (για τον κυκλοφοριακό θόρυβο).

Η πόλη των Καμινίων αντιμετωπίζει σε πολλά σημεία προβλήματα ηχορύπανσης. Το πρόβλημα οφείλεται στους κεντρικούς δρόμους (Δωδεκανήσου, Ερμουπόλεως, Μουτσοπούλου) οι οποίοι διασχίζουν τις συνοικίες και λόγω του κυκλοφοριακού φόρτου αλλά και της Ελληνικής νοοτροπίας ενοχλούν ηχητικά (κορναρίσματα, εξατμίσεις) τους κατοίκους της περιοχής. Οι μεγαλύτεροι οδικοί άξονες ένα μέρος των οποίων διασχίζει τα Καμίνια (Πειραιώς – Θηβών) δυσχεραίνει ηχητικά τη κατάσταση. Επίσης ο μεγάλος οδικός άξονας της Εθνικής Οδού Αθηνών Λαμίας η οποία γειτνιάζει με την περιοχή αποτελεί πηγή ηχορύπανσης για την πόλη. Το όριο ηχητικών ενοχλήσεων είναι τα 70 ντεσιμπέλ τα οποία όμως ξεπερνιούνται κατά πολύ και φτάνουν τα 79 με 81 ντεσιμπέλ στα σημεία αυτά που φωτογραφήσαμε.

3.8.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΗΜΟ

Ο δήμος κατόπιν καταγγελιών που έχουν γίνει εναντίον του για το θέμα της ηχορύπανσης από την διέλευση των αυτοκινήτων στην Εθνική οδό, τους τελευταίους 2 μήνες έχει ξεκινήσει έργα τοποθέτησης ηχοπετασμάτων για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Όπως ενημερωθήκαμε από το αρμόδιο τμήμα του Δήμου οι εργασίες θα συνεχιστούν για όλο το μήκος της Εθνικής στο ύψος του Δήμου Ρέντη.

3.8.2 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

- Καθορισμός απ' το κράτος των χρήσεων γης ανάλογα με την παραγωγή ηχορύπανσης ή την ανάγκη για προστασία από την ηχορύπανση. Επίσης, ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός (κόμβοι, χρόνος πρασίνου στα φανάρια, παρόδια φύτευση) οφείλει πια να λάβει υπόψη του την επιβάρυνση που η κυκλοφορία προκαλεί στα επίπεδα ηχορύπανσης.
- Θέσπιση προδιαγραφών για μελέτες Ηχομόνωσης στα κτιριακά έργα και να απαιτείται, μαζί με τις υπόλοιπες μελέτες (Στατικά, Αρχιτεκτονικά, Θερμομόνωση κλπ.) να κατατίθεται και μελέτη Ηχομόνωσης για τη λήψη άδειας οικοδομής

- Δημιουργία on-line χαρτογράφησης επιπέδων θορύβου. Αυτό θα συμβάλλει στην ενημέρωση των πολιτών κι έτσι θα μπορούν να κινητοποιηθούν για να αντιμετωπίσουν ένα συγκεκριμένο πρόβλημα με μετρήσιμους στόχους. Έτσι η ηχορύπανση μπορεί να γίνει σε ευρεία κλίμακα ένα σημαντικό κριτήριο ποιότητας ζωής μιας περιοχής.
- Για να περιοριστούν οι οχλήσεις μπορούν να ληφθούν τα εξής μέτρα :
 - Ηχομόνωση κατοικιών.
 - Περιορισμός των εκπομπών (μείωση του θορύβου των αυτοκινήτων, κατάλληλες επιστρώσεις των οδών),
 - Μείωση των ηχητικών μεταδόσεων με την τοποθέτηση αντιθορυβικών φραγμάτων,

- Συγχρόνως πρέπει να γνωρίζουμε και τα δικαιώματά μας. Να ξέρουμε π.χ. ότι για περιπτώσεις:
 - Εξωτερικού Θορύβου μπορούμε να απευθυνόμαστε στη Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Τμήμα Θορύβου του ΥΠΕΧΩΔΕ.
 - Για Εργασιακό Θόρυβο μπορούμε να απευθυνόμαστε στο Σώμα Επιθεώρησης Εργασίας του Υπουργείου Εργασίας.
 - Ενώ για θόρυβο από Νυχτερινά Κέντρα μπορούμε να απευθυνόμαστε στις Διευθύνσεις Υγείας των Νομαρχιών.

(Υπηρεσίες όμως υπεύθυνες μόνο για ορισμένες μόνο ώρες της ημέρας!)

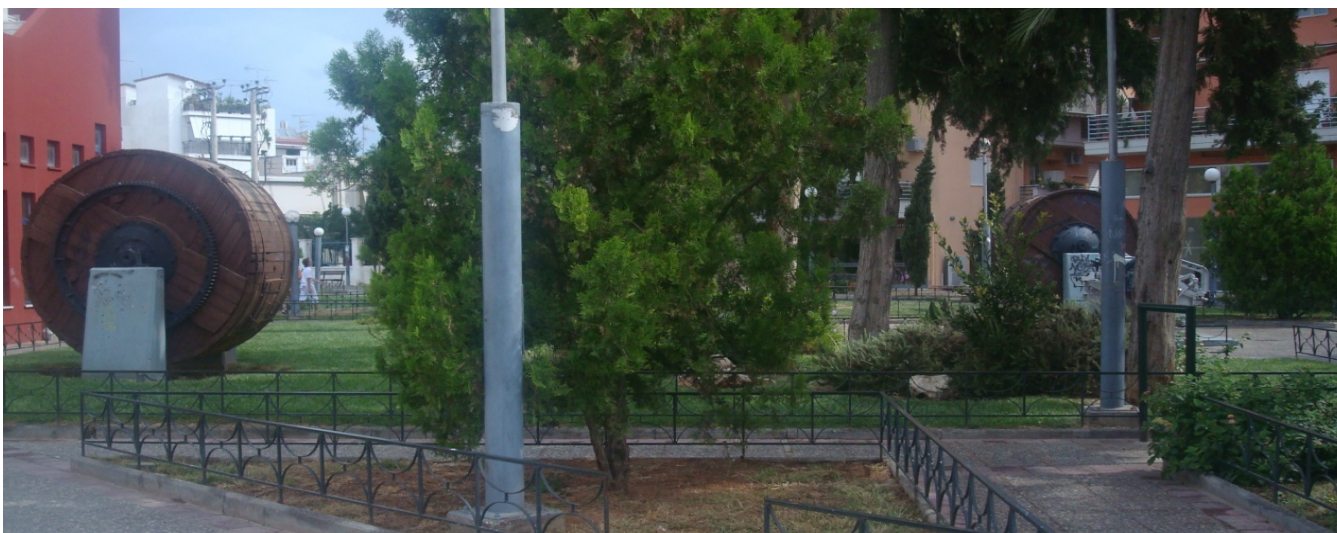
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

4.1 ΠΑΡΚΑ

Ο πολεοδομικός και αστικός σχεδιασμός των Καμινίων προσβλέπει στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος γεγονός που επηρεάζει την οργάνωση όλων των πλευρών της καθημερινής ζωής των κατοίκων, όπως η κατοικία, η εργασία, η εκπαίδευση, η αναψυχή κτλ.

Αν και χωρίς, λοιπόν, σωστή πολεοδομική υποδομή τα Καμίνια μας εξέπληξαν με την ποικιλία κοινόχρηστων χώρων. Διακρίναμε διασκορπισμένους χώρους πρασίνου και χώρους άθλησης, που σχετικά καλύπτουν την περιοχή, όπως επίσης και μερικούς πεζοδρόμους, οι οποίοι ενισχύουν την παρουσία πλατειών ή σχολείων.



« Ο πεζόδρομος στη Χρυσοστόμου Σμύρνης»

Συγκεκριμένα, τέτοιοι χώροι βρίσκονται επί των οδών Χίου (πλατεία Καποδίστρια), Μαντινείας και Θήρας (πνευματικό κέντρο Κώστας Κωσταράκος και μουσείο Ατρόμητου), Αιτωλοακαρνανίας και Γρανικού, Αγ. Ελευθερίου και Λευκάδος, Σπυρίδωνος (Δημοτικό Γυμναστήριο Ρέντη “Σταύρος Μελισσουργός”-λόγω της άμεσης γειτνίασης του με τα Καμίνια) και τέλος την κεντρική πλατεία επί της Αγ. Ελευθερίου, στην προέκταση της οποίας βρίσκεται το γήπεδο του Ατρόμητου.

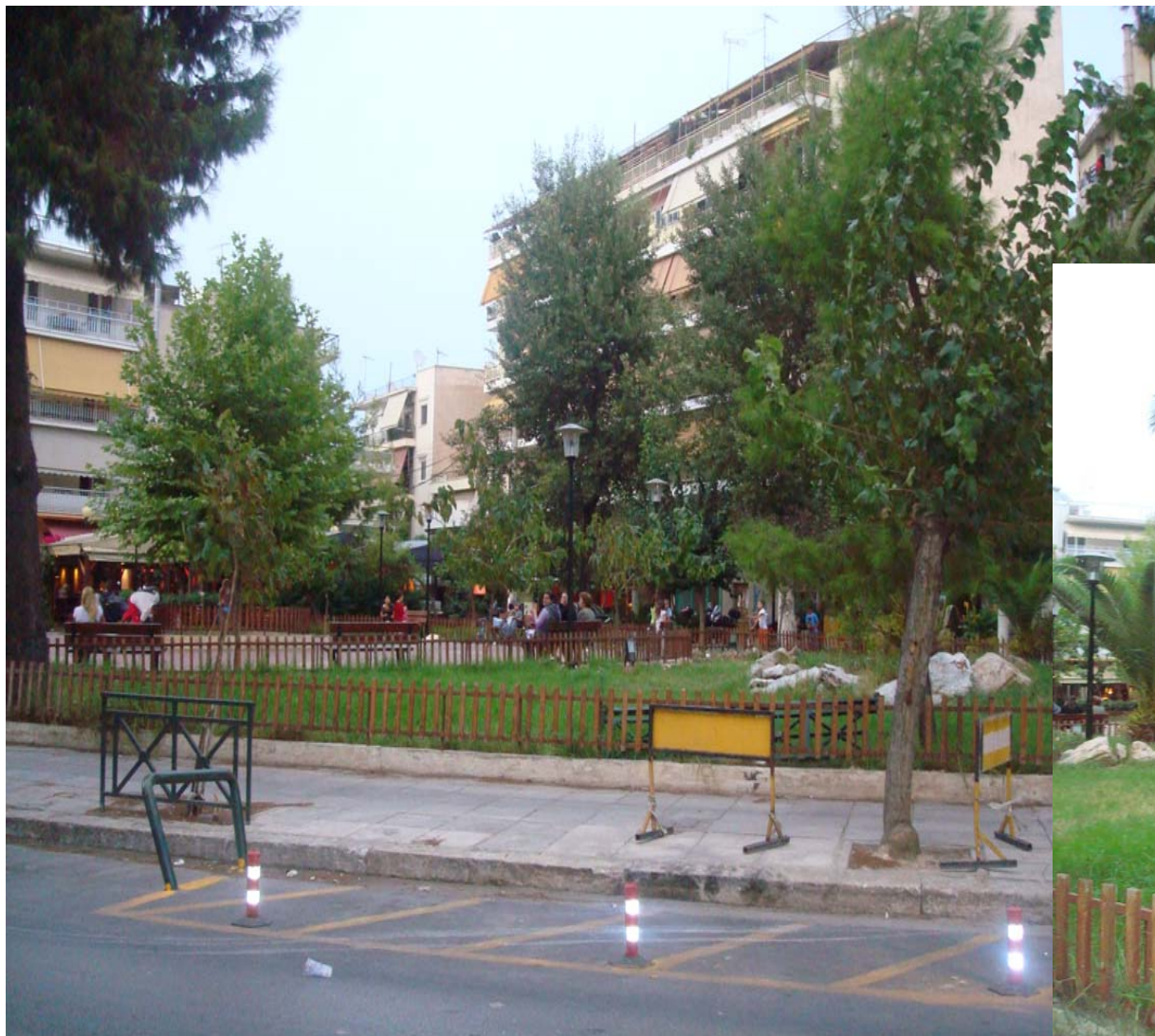
Η ύπαρξη τέτοιων ελεύθερων χώρων, παρόλο που πολλές φορές δεν τη διακρίνει ο πιο σωστός σχεδιασμός, αποτελεί ένα πολύ σημαντικό στοιχείο για την περιοχή, το οποίο μπορεί να αξιοποιηθεί κατάλληλα.



«Υπόδειγμα πλατείας ουσιαστικής απαγόρευσης διέλευσης δίτροχων μέσα σε αυτή.»

4.1.1. ΥΠΟΜΙΝΗΜΑ ΧΑΡΤΗ ΜΕ ΠΑΡΚΑ ΚΑΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ

A/A	ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	14 ^α	Μεγάλο πάρκο, στον πιο κεντρικό δρόμο των Καμινιών, επί της Δωδεκανήσου. Σε καλή κατάσταση.
2	22	Πλατεία Καποδίστρια. Μεγάλη πλατεία, περιποιημένη, σε κεντρικό δρόμο των Καμινιών επί της Αγ. Ελευθερίου.
3	62	Το μεγαλύτερο πάρκο των Καμινιών, περιποιημένο, εξαιρώντας το μεγάλο σιντριβάνι στο κέντρο του πάρκου, το οποίο είναι άδειο και υπάρχει κίνδυνος τραυματισμού των παιδιών.
4	68	Πάρκο επί της οδού Χίου, δίπλα στο Κέντρο Νεότητας
5	15	Μικρό πάρκο επί της οδού Δωδεκανήσου.
6	106	Γήπεδο Καμινιών
7	107	Μεγάλο πάρκο κοντά στο γήπεδο των Καμινιών.
8	13 ^α -14 ^α	Γραφικός πεζόδρομος δίπλα σε πάρκο, με γλάστρες, φύτευση, ταβέρνα, καφέ
9	223	Μενάλο πεζοδρόμιο. έξω από σχολικό χώρο που



«Α/Α 1. Οικοδ. Τετρ. 14α.Μεγάλο πάρκο, στον πιο κεντρικό δρόμο των Καμινιών, επί της οδού Δωδεκανήσου. Σε καλή κατάσταση»



«Α/Α 2 Οικοδ. Τετρ. 22 Πλατεία Καποδίστρια. Μεγάλη πλατεία, περιποιημένη, σε κεντρικό δρόμο των Καμινιών επί της οδού Αγ. Ελευθερίου»



«Α/Α 3 Οικοδ. Τετρ. 62 Το μεγαλύτερο πάρκο των Καμινιών, περιποιημένο, εξαιρώντας το μεγάλο σιντριβάνι στο κέντρο του πάρκου, το οποίο είναι άδειο και υπάρχει κίνδυνος τραυματισμού των παιδιών»

«Α/Α 4 Οικοδ. Τετρ. 68. Πάρκο επί της οδού Χίου, δίπλα στο Κέντρο Νεότητας»



«Α/Α 5 Οικοδ. Τετρ.15. Μικρό πάρκο επί της οδού Δωδεκανήσου»



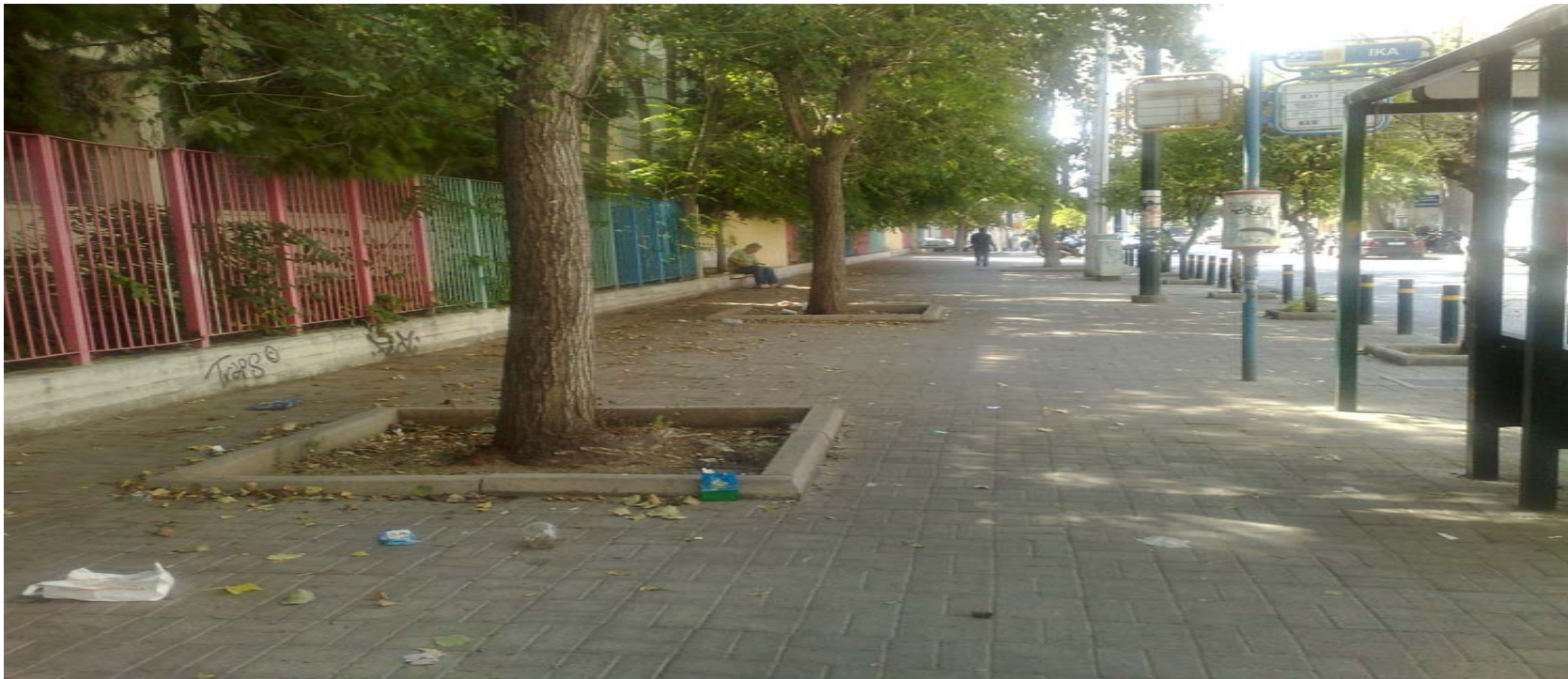
*«Α/Α 6 Οικοδ. Τετρ.106.
Γήπεδο Καμινιών»*



«Α/Α 7 Οικοδ. Τετρ.107. Μεγάλο πάρκο κοντά στο γήπεδο των Καμινιών»



«Α/Α 8 Οικοδ.
Τετρ. 13Α-14α.
Γραφικός
πεζόδρομος για τα
δεδομένα μιας
σύγχρονης πόλης
δίπλα σε πάρκο, με
γλάστρες, φύτευση,
ταβέρνα, καφέ»



«Α/Α 9 Οικοδ. Τετρ. 223. Μεγάλο πεζοδρόμιο, έξω από σχολικό χώρο
που διευκολύνει πολύ την κίνηση των πεζών»

4.1.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Το πρόβλημα που παρουσιάζεται δεν είναι τόσο η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και πρασίνου όσο η κακή συντήρηση των πάρκων της περιοχής σε συνδυασμό με την αδιαφορία των πολιτών, την κακόβουλη χρήση των κοινόχρηστων χώρων από αυτούς που υποβαθμίζει την ίδια τους τη καθημερινότητα.

Παραδείγματα τέτοιας συμπεριφοράς που εντοπίσαμε στα Καμίνια είναι τα εξής:

- Ζωγραφισμένοι τοίχοι με σπρέι από ομάδες παιδιών
- Ρύπανση χώρων από αθίγγανους.
- Παρκαρισμένα αυτοκίνητα μπροστά στην είσοδο πάρκων
- Κάδοι απορριμμάτων γεμάτοι από σκουπίδια, τους οποίους ο δήμος θα έπρεπε να αδειάζει με ποιο μεγάλη συχνότητα



«Αλληλουχία εικόνων που δηλώνει τη παραμέληση και την κακοδιαχείριση της δημόσιας περιουσίας»

4.1.4 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

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

- Σύσταση εθελοντικής ομάδας πολιτών ανά συνοικία υπεύθυνη για την περιφρούρηση του πράσινου.
- Φύλαξη πάρκων, προσφέροντας έτσι αίσθημα ασφάλειας στους κατοίκους, βελτίωση της εικόνας και της καθημερινότητας αλλά και μερικές ακόμα θέσεις εργασίας στον Δήμο.
- Καθιέρωση εισιτηρίου συμβολικής τιμής για την είσοδο στα πάρκα με το σκεπτικό ότι οι πολίτες θα εκτιμήσουν την αξία των πάρκων.
- Αρμοδιότητα του δήμου ο συχνότερος καθαρισμός των πάρκων από σκουπίδια,
- Αρμοδιότητα των πολιτών , ο σεβασμός του κοινόχρηστου πρασίνου
- Επιβολή προστίμων σε παράνομα παρκαρισμένα αυτοκίνητα και σε πολίτες για την ρήψη μπαζών και σκουπιδιών.

4.2 ΠΟΛΥΧΩΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ

Στα Καμίνια, ανάμεσα στις περιοχές Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Καμινίων βρίσκεται η συνοικία «Απόλλωνος». Η συνοικία αυτή ονομάστηκε έτσι επειδή στις αρχές του αιώνα, υπήρχε εκεί το ομώνυμο εργοστάσιο παραγωγής σπαρματσέτων με ένα άγαλμα του Απόλλωνα στην είσοδό του.

Η ονομασία "Πολυχώρος Απόλλων", συνδέει την πρόσφατη ιστορία των Καμινίων με τον Απόλλωνα, θεό προστάτη των τεχνών και ιδιαίτερα της μουσικής και ταυτόχρονα δηλώνει τις χρηστικές δυνατότητες του παλαιού εργοστασίου ως κέντρου παραγωγής πολιτισμού και χώρου ανάπτυξης και φιλοξενίας πολλαπλών κοινωνικών δράσεων.

«Ο Πολυχώρος Απόλλων της Νομαρχίας Πειραιά αναδεικνύεται σε πνεύμονα Πολιτισμού και κοιτίδα Δημιουργίας»



Το κτιριακό συγκρότημα "Πολυχώρος Απόλλων" στην περιοχή "Απόλλων" των Καμινίων, αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής του 19ου αιώνα. Το κτίριο, λειτούργησε για μεγάλο διάστημα ως ορυζόμυλος, για την επεξεργασία σιτηρών, αλεύρων και ρυζιού. Στις επεμβάσεις και στις λειτουργικές προσθήκες που δέχθηκε κατά την διάρκεια της χρήσης του τα τελευταία 130 χρόνια, είναι αναγνωρίσιμη η ζώσα μαρτυρία για τις περιόδους της ανάπτυξης και της αποβιομηχάνισης της περιοχής κατά μήκος του άξονα της οδού Πειραιώς και κατ' επέκταση της πόλης του Πειραιά. Από πολιτισμική άποψη, το κτίριο είναι πλέον κληρονομιά της περιοχής, συνδέοντας το παρελθόν με τα οράματα των Πειραιωτών και με τις ανάγκες για επικοινωνία και έκφραση σε μια νέα πραγματικότητα. Ταυτόχρονα συνιστά, λειτουργικά και αισθητικά, έναν εν δυνάμει φορέα εξελίξεων στην ευρύτερη περιοχή. Οι αναγκαίες λειτουργικές επεμβάσεις, η αποκατάσταση και αναστήλωση του παλαιού εργοστασίου, υλοποιήθηκαν και ολοκληρώθηκαν το 2004, με γνώμονα το σεβασμό στην αρχιτεκτονική του αισθητική και την ανάδειξη της ιστορικής του ταυτότητας.

*[24] <http://www.nomarhiapeiraia.gr>

Στον Πολυχώρο Απόλλων στεγάζεται σήμερα και η Τοπική αρμοδιότητα υπηρεσιών μεταφορών και επικοινωνιών από τις οποίες εξυπηρετούνται οι κάτοικοι του Νομαρχιακού Διαμερίσματος Πειραιώς. Συγκεκριμένα οι κάτοικοι των Δήμων: Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Κορυδαλλού, Νίκαιας, Πειραιά, Περάματος, Αίγινας, Κυθήρων, Πόρου, Σαλαμίνας, Σπετσών, Τροιζηνίας και Ύδρας.



«Πολυχώρος Απόλλων»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ

5.1 ΓΕΝΙΚΑ

Τα Καμίνια, δεν είναι μια αμιγώς αστική περιοχή καθώς σε μεγάλες εκτάσεις οικοδομικών τετραγώνων στεγάζονται βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες, πολλές εκ των οποίων, σήμερα δεν λειτουργούν.

Συγκεκριμένα στο δυτικό άκρο της πόλης, που εντοπίζεται και το μεγαλύτερο μέρος της βιομηχανικής ζώνης, βρίσκονται οι εγκαταστάσεις των Σ.Ε.Κ - Σ.Π.Α.Π, το εργοστάσιο Κεράνη, οι Κυλινδρόμυλοι Πειραιά. Πρόκειται για τεράστιας έκτασης παρατημένοι ανεκμετάλλευτοι χώροι. Όπως θα δούμε στον παρακάτω χάρτη, πρόκειται σε πολλές περιπτώσεις για ολόκληρα οικοδομικά τετράγωνα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι και το εργοστάσιο Χαλυβδοσωλήνων που μάλιστα βρίσκεται επί της οδού Πειραιώς.



«Στο κέντρο της πόλης υπάρχουν πολλά οικόπεδα που χρησιμεύουν σαν χώροι στάθμευσης βαρέων οχημάτων»



«Παρατημένο εργοστάσιο Χαλυβδοσωλήνων επί της οδού Πειραιώς. Συντήρηση και φύλαξη αυτών των χώρων δεν υφίσταται»

Στη νότια πλευρά ανάμεσα στις πολυκατοικίες το εργοστάσιο γλυκισμάτων Α.Β.Ε.Ζ.Α.Π. Παράλληλα λανθάνον δυναμικό αποτελούν και οι εγκαταστάσεις του ΟΣΕ, οι οποίες είναι κενοί ανεκμετάλλευτοι χώροι.

Παρακάτω εντοπίζουμε σε χάρτη και φωτογραφίζουμε συγκεκριμένες βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες. Αναφερόμαστε και σε αυτές που είναι εν λειτουργία αλλά κυρίως στις εγκαταλειμμένες μονάδες που είναι και εκείνες οι οποίες αποτελούν πρόβλημα και για λόγους υγιεινής και για λόγους αισθητικής αλλά και επειδή καταλαμβάνουν μεγάλες ανεκμετάλλευτες εκτάσεις που με την κατάλληλη αξιοποίηση θα μπορούσαν να προσφέρουν πολλά οφέλη και στον Δήμο και στους κατοίκους της περιοχής.

5.1.1 ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΧΑΡΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ

Α/Α	ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	171	Εργοστάσιο μπαχαρικών ΗΛΙΟΣ
2	137	Στρατόπεδο Σακελίωνος Αντ. Λειτουργεί.
3	130	Γκρεμισμένο εργοστάσιο. Πραγματοποιούνται ανασκαφές, λίγοι περιμετρικοί τοίχοι απομείναντες
4	55	Σωλήνες MANNESMANN, Νικόλ. Χαρακόγλου Α.Ε
5	214	Βιομηχανία σαπουνιών, Αλεπουδέλης Ε.Π.Ε
6	157	Βιομηχανικά και ιατρικά αέρια, Linde
7	169	Κυλινδρόμυλοι Πειραιά, Σαραντόπουλος Κ. Α.Ε
8	158	Κατασκευές Αλουμινίου-Σιδήρου RFM _

9	168	Μηχανουργείο, Περικλή Γ. Λιθοξόου Ε.Ε
10	157	Alumil & Europa, Γεωργ. Π. Κυζηρίδης Α.Β.Ε.Ε
11	158	Μεγάλη αποθήκη (ξεφόρτωμα κοντέινερ που καταλαμβάνει όλο το τετράγωνο)
12	4	Εισαγωγές Υαλικών, Γαλυφά Ο.Ε, παρατημένο
13	78β	Εισαγωγές, Αφοί Θεοδώρου Α.Ε
14	234	Ιδιοκτησία Μοίρα Κ ΣΙΑ 1938, επικίνδυνο προς κατεδάφιση
15	57	Σ.Κ.Α.Π
16	33	Χαλυβδοσωλήνες-Διάτρητα-Εξαρτήματα, Χαράκογλου Νικ. Α.Ε, παρατημένο
17	122	.Σ.Κ.Υ.Π Σχολή Κλωστικής Υφαντικής Πλεκτικής
18	151	Εργοστάσιο καπνοβιομηχανίας Κεράνης

*«Α/Α 1 Οικοδ. Τετρ.171.
Εργοστάσιο μπαχαρικών
ΗΛΙΟΣ»*



*«Α/Α 2 Οικοδ. Τετρ.137.
Στρατόπεδο Σακελίωνος
Αντ.Λειτουργεί κανονικά»*



*«Α/Α 3 Οικοδ. Τετρ.130.
Γκρεμισμένο εργοστάσιο
στο οποίο
πραγματοποιούνται
ανασκαφές. Περιμετρικοί
τόίχοι απομείναντες»*



*«Α/Α 4 Οικοδ. Τετρ.55
Σωλήνες
MANNESMANN
Νικ. Χαράλογλου»*



*Απ' τις πιο ωραίες και
καλοδιατηρημένες βιομηχανίες που
συναντήσαμε, τουλάχιστον
εξωτερικά»*

«Α/Α 5 Οικοδ. Τετρ.214. Βιομηχανία σαπουνιών, Αλεπουδέλης Ε.Π.Ε.»



«Α/Α 6 Οικοδ. Τετρ.157.
Βιομηχανικά κι ιατρικά
αέρια, Linde»



«Α/Α 7 Οικοδ. Τετρ.169. Κυλινδρόμυλοι Πειραιά, Σαραντόπουλος Κ. Α.Ε
Απ' τις πιο μεγάλες εγκαταλειμμένες εκτάσεις που συναντήσαμε»

**«Α/Α 8 Οικοδ. Τετρ.158. Κατασκευές
Αλουμινίου-Σιδήρου
ΒΕΜ-ΟΛΥΜΠΙΑ»**



«Α/Α 9. Οικοδ. Τετρ.168. Μηχανουργείο, Περικλή Γ. Λιθοξόου Ε.Ε»



*«Α/Α 10 Οικοδ.
Τετρ.157 Alumil &
Europa, Γεωργ.
Π. Κυζηρίδης
Α.Β.Ε.Ε»*

*«Α/Α 11 Οικοδ. Τετρ.158.
Μεγάλη αποθήκη
(ξεφόρτωμα κοντέινερ)*





«Α/Α 12 Οικοδ. Τετρ.4.
Ότι έχει απομείνει στο
εγκαταλειμμένο πλέον
εσωτερικό του χώρου των
εγκαταστάσεων Γαλύφα Ο.Ε»



«Α/Α 12 Οικοδ. Τετρ 4. Εισαγωγές Υαλικών, Γάλυφα Ο.Ε»



«Α/Α 13 Οικοδ. Τετρ.7β.. Εισαγωγές, Αφεί Θεοδώρου Α.Ε. Μακάρι όλες οι βιομηχανίες- βιοτεχνίες να μπορούσαν να είναι αυτής τις μορφής, πραγματικό κόσμημα για την περιοχή»



*«Α/Α 14 Οικοδ. Τετρ.234. Ιδιοκτησία Μοίρα & ΣΙΑ 1938
Εγκαταλελειμμένος χώρος, μεγάλης επικινδυνότητας»*



«Α/Α 15 Οικοδ. Τετρ.57. Σ.Κ.Α.Π»



*«Α/Α 16 Οικοδ. Τετρ.33.Χαλυβδοσωλήνες-Διάτρητα-Εξαρτήματα,
Χαράκογλου Νικ. Α.Ε. Από τα πιο μεγάλα σε έκταση εγκαταλειμμένα
εργοστάσια. Βρίσκεται επί της οδού Πειραιώς»*



*«Α/Α 17 Οικοδ. Τετρ.122
Σ.Κ.Υ.Π Σχολή Κλωστικής
Υφαντικής Πλεκτικής»*

*«Α/Α 17 Οικοδ. Τετρ.122
Ο προαύλιος χώρος της
σχολής Σ.Κ.Υ.Π»*

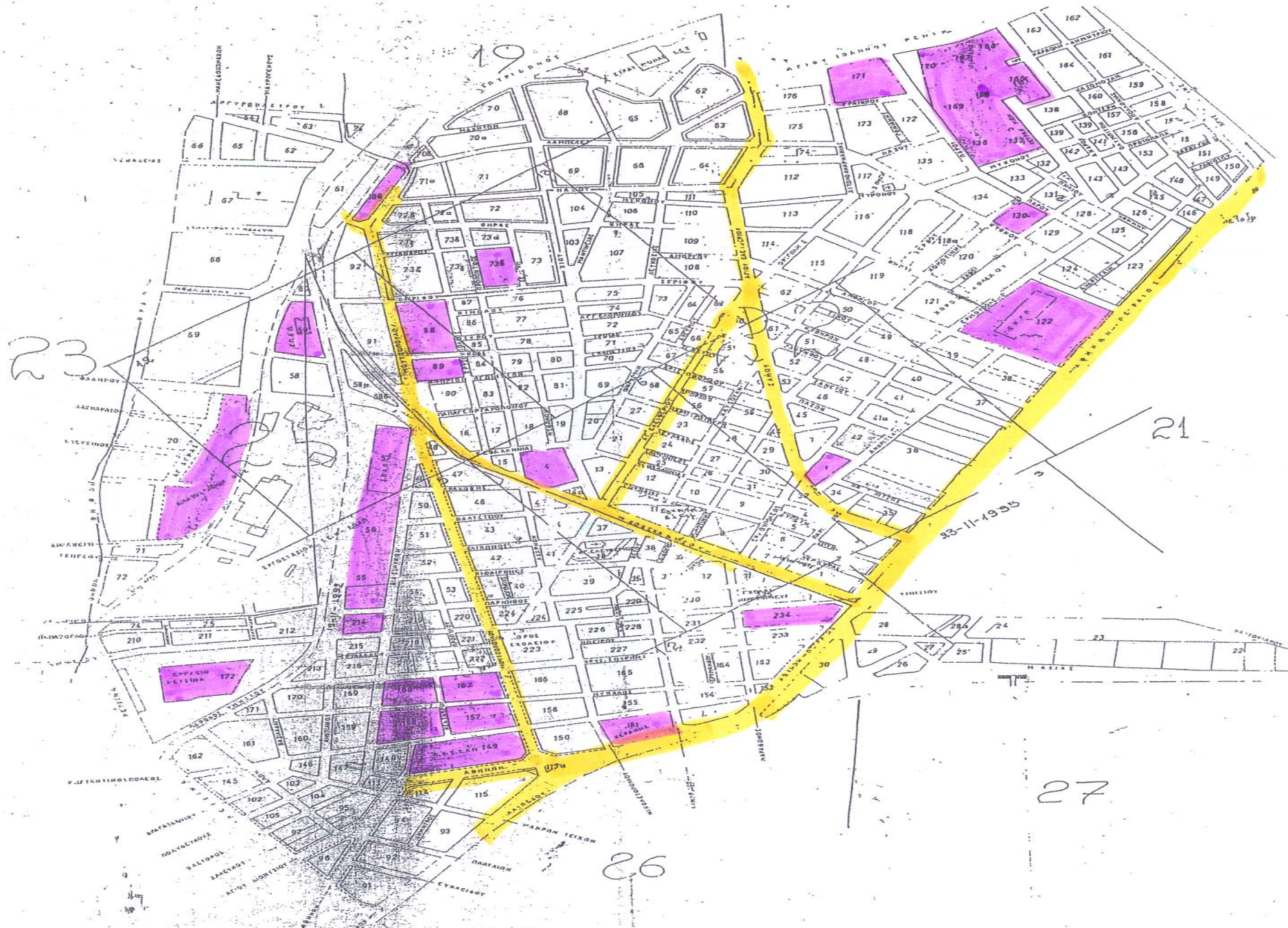


Απ' τα πιο γνωστά παλιά εργοστάσια που ανήκαν στον Πειραιά, το οποίο απασχολούσε και πολλούς εργαζομένους»



«Α/Α 18 Οικοδ. Τετρ.151 Εργοστάσιο καπνοβιομηχανίας Κεράνης.

5.1.2 ΧΑΡΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ



5.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Η συνύπαρξη της βιομηχανικής και της αστικής ζώνης, σίγουρα εγκυμονεί κινδύνους για την ομαλή λειτουργία της πόλης.

Έως και τη δεκαετία του 1990 τα εργοστάσια που στην πλειονότητα λειτουργούσαν, υποβοηθούσαν την ανάπτυξη της πόλης και η συνεισφορά τους αντιστάθμιζε το περιβαλλοντικό πρόβλημα που δημιουργούσαν .



Όμως μετά την παύση λειτουργίας τους, την ερημοποίηση τους και την τελική πλήρη εγκατάλειψη τους, φτάνοντας στο σήμερα, διαπιστώνουμε πως αποτελούν τροχοπέδη ανάπτυξης για τη πόλη.

Επομένως η μη χρησιμότητα τους αφενός δεν προσφέρει θέσεις εργασίας στους κατοίκους της περιοχής, όπως συνήθιζε σε παλαιότερες δεκαετίες και αφετέρου οι εγκαταστάσεις αυτές αποτελούν πηγές μόλυνσης και γενικότερης υποβάθμισης της περιοχής.



5.2.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

Συνδυάζοντας το λανθάνον δυναμικό με την κεντρική ιδέα ανάπλασης των Καμινίων, προκύπτει η συγκεκριμενοποίηση μιας σειράς επεμβάσεων που θεωρούμε απαραίτητη για την ποιοτική αναβάθμιση της περιοχής.

Προτείνουμε να συστήσει ο Δήμος μια επιτροπή υπεύθυνη για:

- Καταγραφή όλων των βιοτεχνιών και βιομηχανιών χώρων και της κατάστασης τους.
- Εντοπισμός ιδιοκτητών για κάθε έναν απ' αυτούς τους χώρους, ώστε να μπορεί να έρθει ο Δήμος σε επικοινωνία μαζί τους.
- Διαχωρισμό των χώρων αυτών σε εγκαταλειμμένους και μη και σε πρωτεύον και δευτερευούσης σημασίας. Δηλαδή ποιοί είναι πιο μεγάλοι σε έκταση, σε πιο κεντρικό σημείο, σε πυκνοκατοικημένη περιοχή, με τον μεγαλύτερο βαθμό επικινδυνότητας (πχ κίνδυνος κατάρρευσης, δίπλα σε σχολείο).

Για τους εν λειτουργία χώρους, προτείνουμε να πραγματοποιηθούν έλεγχοι για την κατάσταση που βρίσκεται η κατασκευή τους (μιας και οι περισσότεροι είναι προ πολλών δεκαετιών). Προτείνουμε να δοθούν απ' το κράτος επιδοτήσεις και επιχορηγήσεις ώστε να μπορέσουν να προχωρήσουν σε ανακαινίσεις, ενισχύσεις που:

- θα εξασφαλίζουν αρχικά την ασφάλεια κατασκευής και την τήρηση όλων των κανόνων οικοδόμησης.
- θα συμβάλουν καταλυτικά στο να αλλάξει όλη η αισθητική εικόνα της πόλης.
- με το κατάλληλο πρόγραμμα και την σωστή εκμετάλλευση των χρημάτων, θα μπορούσε μέχρι και να πραγματοποιηθεί αύξηση κίνησης της οικονομίας, αύξηση της δουλειάς και παραγωγικότητας και έτσι να μπορέσουν να προσφερθούν νέες θέσεις εργασίας, μείωση έτσι της ανεργίας, τουλάχιστον για τους κατοίκους.

Για τους εγκαταλελειμμένους χώρους, προτείνουμε όπως προαναφέραμε τον διαχωρισμό τους σε πρωτεύον και δευτερευούσης σημασίας.

Για τους δευτερευούσης σημασίας, προτείνουμε αρχικά τουλάχιστον, αφού έχει βρεθεί και έχει υπάρξει επικοινωνία με τον ιδιοκτήτη και έχει ελεγχτεί η επικινδυνότητα της κατασκευής, να προβεί ο Δήμος στον καθαρισμό αυτών των χώρων και την φύλαξη τους, ώστε να επιτευχθεί τουλάχιστον η καθαριότητα και η ασφάλεια.

Για τους πρωτεύον σημασίας ανάλογα με την κατάσταση στην οποία βρίσκονται προτείνουμε διάφορες λύσεις:

- Αν η κατασκευή θεωρείται επικίνδυνη ή οι χώροι είναι ετοιμόρροποι, κατεδάφιση των χώρων. Στην θέση αυτών θα μπορούσε να λειτουργήσει για παράδειγμα χώρος στάθμευσης. Κάτι που δεν κοστίζει και παρόλα αυτά καθόλου δεν συναντήσαμε στην περιοχή των Καμινίων, αν και οι κάτοικοι αντιμετωπίζουν σοβαρό πρόβλημα στάθμευσης.

- Πέραν του χώρου Στάθμευσης που είναι κάτι σχετικά απλό και προσιτό και παρόλα αυτά δεν έχει πραγματοποιηθεί, να καταβληθούν απ' το κράτος επιδοτήσεις με σκοπό την ανέγερση εμπορικών κέντρων στην θέση των χώρων αυτών, που θα προσφέρουν αρκετές θέσεις εργασίας, θα βοηθήσουν την οικονομία του Δήμου και ευρύτερα του Πειραιά και θα συμβάλουν στο να αλλάξει η καθημερινότητα της ζωής των κατοίκων.
- Επίσης στην θέση των χώρων αυτών, προτείνουμε δημιουργία περισσότερων χώρων πρασίνου καλά διανεμημένων, χώρων ψυχαγωγίας των παιδιών, αναψυχής, άθλησης, ένα δημοτικό γυμναστήριο.
- Αν η κατασκευή θεωρείται καλή, σε συνεννόηση με τον ιδιοκτήτη για τις προθέσεις και τις δυνατότητες του (αν θέλει να το διατηρήσει στην ιδιοκτησία του ή να το πουλήσει) μπορούν να δοθούν ποσά επιδοτήσεων και επιχορηγήσεων από το κράτος, με σκοπό την λειτουργία ξανά των χώρων αυτών, διατηρώντας τις εγκαταστάσεις τους, με καλύτερες προϋποθέσεις, βάση των σημερινών δεδομένων, καλύπτοντας τις σημερινές ανάγκες και τηρώντας τους σημερινούς κανόνες. Μην ξεχνάμε άλλωστε πως το μεγαλύτερο θετικό των όποιων βιομηχανικών χώρων, είναι οι πολλές θέσεις εργασίες που προσφέρουν και στην εποχή μας είναι κάτι που χρειάζεται.

Σε όλες τις περιπτώσεις, απαραίτητος και πρωταρχικός είναι ο συνεχής έλεγχος των ρύπων και των αποβλήτων όλων των εν ισχύ εργοστασίων –βιομηχανιών, γιατί επιβάλλεται να περιοριστεί στο ελάχιστό η περαιτέρω επιβάρυνση της ατμόσφαιρας και του Λιμανιού του Πειραιά.

- Τέλος συγκεκριμένα στα πλαίσια της οδού Πειραιώς, θα θέλαμε να προτείνουμε την διοχέτευση στο κενό κέλυφος των βιομηχανιών, της λειτουργίας ενός μουσείου για την ιστορική και βιομηχανική εξέλιξη του άξονα.

Αυτό σε συνδυασμό με τη μελλοντική εκπαιδευτική και ερευνητική λειτουργία που πρόκειται να στεγάσει το κτίριο του Χαράκογλου που προαναφέραμε (Ευγενίδειο Ίδρυμα) θα αποτελέσει έναν από τους πόλους σύνδεσης που βρίσκονται κατά μήκος της Πειραιώς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

6.1 ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Η πρώτη εικόνα που δέχεται ο επισκέπτης φτάνοντας σε μια περιοχή είναι οι δρόμοι, κεντρικοί και συνοικιακοί. Η ασφάλεια αυτών, η συντήρησή τους, το πλάτος τους και η κυκλοφοριακή συμμόρφωση είναι τα κριτήρια που διαμορφώνουν την γνώμη του επισκέπτη.



«Επί της οδού Δωδεκανήσου υπάρχει διαχωριστική νησίδα χωρίς όμως την προβλεπόμενη συντήρηση»

Προσωπική μας άποψη για τους δρόμους της πόλης των Καμινιών, η οποία πηγάζει από την συνεχή μετακίνηση μας στη περιοχή, είναι ότι κατά μια γενική έννοια είναι καλοδιατηρημένοι. Ο επαρκής φωτισμός στους κεντρικούς και συνοικιακούς δρόμους, οι κάδοι απορριμμάτων που βρίσκονται έξω από κάθε σπίτι, συγκαταλέγονται στα θετικά σημεία που επισημάναμε. Πάραυτα διαπιστώσαμε κακοτεχνίες και μπαλώματα σε ποικίλα σημεία της πόλης αλλά και κακή δημοτική συγκοινωνία ιδιαίτερα στο βόρειο τμήμα της πόλης που συνορεύει με τον Άγιο Ιωάννη Ρέντη.



*[25] Ο.Α.Σ.Α.

«Συνολικά
απαριθμούνται τέσσερις
κεντρικοί δρόμοι που
διασχίζουν την συνοικία
και αποτελούν τον κύριο
οδικό άξονά της. Η
Δωδεκανήσου, η Σάμου
η οποία καταλήγει στην
Αγ. Ελευθερίου, η
Ερμουπόλεως και η οδός
Φαλήρου. Η
Δωδεκανήσου διασχίζει
όλη τη συνοικία, ξεκινάει
απ'την Λεωφόρο
Πειραιώς και καταλήγει
στη Λεωφόρο Θηβών.
Είναι διπλής
κυκλοφορίας, με δύο
λωρίδες ανά κατεύθυνση
την διασχίζουν
λεωφορεία και συνήθως
παρουσιάζει συμφόρηση
τις ώρες αιχμής»

Κατά την έρευνα μας επισημάνσαμε τα πιο συχνά εμφανιζόμενα προβλήματα στα σημεία των δρόμων που είτε υποβαθμίζουν την περιοχή, είτε δυσχεράνουν την ομαλή λειτουργία της πόλης, και τα οποία είναι:

- Κυκλοφοριακή συμφόρηση, κυρίως στον κεντρικό δρόμο των Καμινίων, στην οδό Δωδεκανήσου
- Έλλειψη χώρων στάθμευσης, συγκεκριμένα δεν έχει κανένα δημοτικό χώρο στάθμευσης
- Δυσχερείς μετακινήσεις των πεζών και των αυτοκινήτων λόγω σταθμευμένων οχημάτων σε ράμπες, πεζόδρομους, πεζοδρόμια και κακή συντήρηση όλων αυτών.
- Μη επαρκής σήμανση
- Κακή συντήρηση της διαχωριστικής νησίδας.



«Σε τέτοιες περιπτώσεις θα έπρεπε να επεμβαίνει ο δήμος με τον οποίο θα μπορεί να επικοινωνεί ο δημότης με μια δημόσια τηλεφωνική γραμμή»

«Σίγουρα για αυτή τη κατάσταση δεν φταίει μόνο δήμος»



« Πολύ κακή η συντήρηση της διαχωριστικής νησίδας στη λεωφόρο Δωδεκανήσου»



«Η ίδια κατάσταση παντού, τα αυτοκίνητα σε θέσεις που δεν επιτρέπεται όχι μόνο η στάθμευσή τους, αλλά ούτε καν και η διέλευσή τους»



«Παρκαρισμένα αυτοκίνητα στους πεζόδρομους της συνοικίας»

Αυτά τα φαινόμενα έχουν πολλές επιπτώσεις, εκ των οποίων οι σημαντικότερες είναι οι χαμένες ανθρωπώρες, η ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση, το οικονομικό και κοινωνικό κόστος, η δυσχερής κίνηση των πεζών και τελικά η συνολική υποβάθμιση της ποιότητας ζωής.

Βασικότερες αιτίες για τα κυκλοφοριακά αυτά προβλήματα αποτελούν κατά βάση οι ακόλουθοι παράγοντες:

- Έλλειψη οργάνωσης του συστήματος μεταφορών σε επίπεδο πόλης και έλλειψη πολιτικής για την κυκλοφορία και τη στάθμευση των οχημάτων, αλλά και την κυκλοφορία των πεζών.
- Αποσπασματική μελέτη των κυκλοφοριακών θεμάτων με αντίστοιχη αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων αντιμετώπισης των προβλημάτων.
- Πολεοδομικός σχεδιασμός (ΓΠΣ, κ.λπ.) χωρίς ουσιαστική κυκλοφοριακή θεώρηση ή συντονισμό με τον αντίστοιχο συγκοινωνιακό σχεδιασμό.

- Ελλιπής συγκοινωνιακός σχεδιασμός. Συνήθως δεν λαμβάνονται υπόψη όλες οι παράμετροι που σχετίζονται με την κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων (πολεοδομικός σχεδιασμός - χρήσεις γης, συγκοινωνιακά στοιχεία, περιβαλλοντικές παράμετροι, οικονομικά στοιχεία, πληθυσμιακά στοιχεία).
- Ελλιπής τακτική παρακολούθηση κυκλοφοριακών στοιχείων και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της εφαρμογής των κυκλοφοριακών παρεμβάσεων.
- Βραχυπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας σχεδιασμού.
- Έλλειψη συστηματικής και συνεχούς επιτήρησης των κανόνων κυκλοφορίας και στάθμευσης.
- Ανεπάρκεια προϋπολογισμού των αρμόδιων φορέων για την υλοποίηση των έργων της αρμοδιότητάς τους.
- Εμπλοκή αρμοδιοτήτων μεταξύ των αρμόδιων φορέων και έλλειψη συντονισμού μεταξύ των υπευθύνων φορέων.



«Εικόνες παράνομης στάθμευσης»



«Η επιβολή δημιουργίας χώρων στάθμευσης σε όλες τις νεοεγερθείσες οικοδομές αποτέλεσε σωτήριο μέτρο για τις μεγάλες πόλεις»



«Ένα σημαντικό πλεονέκτημα των πολυκατοικιών είναι η δυνατότητα χώρου στάθμευσης για τους ενοίκους-ιδιοκτήτες των διαμερισμάτων»



«Θα έπρεπε να υπάρχουν περισσότεροι πρότυποι χώροι στάθμευσης σαν και αυτόν»



*Το **άρθρο 48** του νέου **ΚΟΚ** λέει σαφώς ότι:*

“Όταν καταλαμβάνεται επιφάνεια «για οποιαδήποτε άλλη χρήση, εκτός από αυτήν που έχει κατασκευαστεί» και «παρεμποδίζεται η κυκλοφορία των πεζών», ο παραβάτης τιμωρείται.

*Παραπάνω, το **άρθρο 34**, απαγορεύει τη στάθμευση σε πεζοδρόμιο και διευκρινίζεται ότι ακόμα και όταν αυτό δεν υπάρχει «οι οδηγοί υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερο χώρο πλάτους ενός μέτρου, τουλάχιστον, για τη διέλευση των πεζών».*



«Παρατημένα οχήματα. Εικόνα άσχημης αισθητικής αφενός και αφετέρου καταλαμβάνουν άδικα θέσης χώρων στάθμευσης»

« Το....υποτιθέμενο δημοτικό parking.. Μια ανεκμετάλλευτη έκταση χωματόδρομου που χρησιμοποιούν οι κάτοικοι για να σταθμεύουν τα αυτοκίνητα τους»



6.2 ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Τα Καμίνια, καθώς και η ευρύτερη τους περιοχή, καλύπτονται με ένα ποικίλο σύστημα συγκοινωνιών. Ο σταθμός ΗΣΑΠ του Ν. Φαλήρου, παρόλο που βρίσκεται έξω από τα όρια των Καμινίων, αποκτά μεγάλη σημασία και για τις δύο περιοχές, λόγω της σύνδεσης του με το κέντρο της Αθήνας.

Επίσης, ο νέος σταθμός προαστιακού “Λεύκα” προσφέρει άμεση σύνδεση με το αεροδρόμιο και την Κόρινθο. Ακόμη, όσον αφορά τις νέες γραμμές τραμ με στάσεις στον Κεράνη και την ΕΣΥΕ, επιτυγχάνεται η καλύτερη επικοινωνία τόσο με το κέντρο της Αθήνας, όσο και με το νότιο κομμάτι της Αττικής. Τέλος, το δίκτυο λεωφορείων που καλύπτει τα Καμίνια εστιάζει τόσο σε τοπικές (κυκλικές) διαδρομές(τρόλεϊ16, λεωφορείο901 στο Ν. Φάληρο), όσο και σε διαδρομές εκτός των ορίων της περιοχής (λεωφορεία 049,420,828,831).



«Ο χάρτης απεικονίζει την συγκοινωνιακή κάλυψη της συνοικίας από τον ΟΑΣΑ και τη δημοτική συγκοινωνία Πειραιά. Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι η ανεπαρκής κάλυψη κάποιων περιοχών»

**[26] www.oasa.gr.*

Παρόλα αυτά η ένταξη δεκάδων χιλιάδων νέων αυτοκινήτων κάθε χρόνο στους δρόμους μιας πόλης που οι διοικήσεις της δεν έχουν προβλέψει αυτή την εξέλιξη, σε συνδυασμό με την αδιαφορία των πολιτών και των αρμόδιων αρχών είναι τα κύρια αίτια που δημιουργούν την κυκλοφοριακή συμφόρηση στα κέντρα των μεγάλων πόλεων.

Τα Καμίνια, μια συνοικία με χαρακτηριστικά όμοια των μεγάλων πόλεων αντιμετωπίζουν το έντονο καθημερινό κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Όπως διαπιστώσαμε, το πρόβλημα εντοπίζεται στους κεντρικούς δρόμους της πόλης (Δωδεκανήσου, Μουτσοπούλου, Αγ. Ελευθερίου) καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας αλλά οξύνεται κατά τις ώρες αιχμής, δηλαδή πρωινές ώρες και μεσημεριανές.



«Η οδός Πειραιώς στο ύψος των Καμινίων»



«Σε κανένα σημείο περιμετρικά των γραμμών του τρένου που διασχίζουν τη συνοικία δεν υπάρχει φύλαξη και ούτε καν κάποια υποτυπώδη σήμανση»

6.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

Προσωπική μας άποψη είναι ότι πρέπει να καθιερωθούν λεωφορειολωρίδες στους κεντρικούς δρόμους της πόλης οι οποίες και θα αστυνομεύονται για την τήρηση της λειτουργίας τους.

Παράλληλα τα δρομολόγια να πυκνώσουν ώστε να δημιουργηθεί ένα αίσθημα εμπιστοσύνης του πολίτη προς το μέσο αυτό. Η συμβολή των πολιτών θα ήταν καθοριστική για την επίλυση του προβλήματος.

Επίσης προτείνουμε αστυνόμευση από τη δημοτική αστυνομία με σκοπό την επιβολή απαγόρευσης στάθμευσης σε χώρους που εμποδίζεται η κυκλοφορία.

Παράλληλα οι εργασίες επέκτασης του τραμ μέχρι και τη περιοχή των Καμινίων η οποία και έχει χρονοθετηθεί, αποτελεί ουσιαστικό βήμα προόδου. Το τραμ δεν είναι μόνο ένα μέσο μεταφοράς αλλά και εργαλείο αστικής ανάπτυξης διότι :

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

Η φροντίδα για την βελτίωση της ποιότητας της ζωής και του περιβάλλοντος οδήγησε πολλές χώρες του εξωτερικού, εκτός των άλλων να επιχειρήσουν τη δημιουργία περιοχών με μεμονωμένη κυκλοφορία οχημάτων. Με την πεζοποίηση δημιουργούνται χώροι στη διάθεση που δίνουν προτεραιότητα στον άνθρωπο και τον κάνουν να ανακαλύψει το αρχαιότερο μέσο μετακίνησης, το περπάτημα, ενώ ταυτόχρονα συνειδητοποιεί τις διαστάσεις ενός αστικού χώρου που είχε ξεχάσει.

Η μείωση του ανταγωνισμού μεταξύ πεζών και οχημάτων, η ελάττωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου αποτελούν θέματα που μπορεί να λύσει ένα σωστά δομημένο συγκοινωνιακό δίκτυο.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το μέλλον της συνοικίας των Καμινίων πρέπει να κατευθύνεται από τις τοπικές αρχές δια μέσου της εφαρμογής μιας πολιτικής βιώσιμης ανάπτυξης που να δίνει προτεραιότητα στον δημότη της. Για να αναπτύσσεται η πόλη σύμφωνα με περιβαλλοντικές απαιτήσεις πρέπει να εξασφαλίζονται μερικές προϋποθέσεις, όπως είναι:

- Η αποφασιστικότητα των εκλεγμένων αρχών και της τοπικής αυτοδιοίκησης
- Η σύμφωνη άποψη μεταξύ των τοπικών παραγόντων (ενώσεων, επιχειρήσεων, σχολείων και πανεπιστημίων),
- Η ενεργή συμμετοχή των κατοίκων
- Η κινητοποίηση των ειδικών από όλα τα επαγγέλματα της πόλης (εκλεγμένης αυτοδιοίκησης, τεχνικών υπηρεσιών, πολεοδόμων, αρχιτεκτόνων, μηχανικών διαφόρων ειδικοτήτων, ειδικών για το τοπίο).

Η προσφυγή σε αρμόδιους ειδικούς επιτρέπει συχνά να βρίσκονται απλές και έξυπνες λύσεις που να εκμεταλλεύονται τα κοινοτικά έσοδα και να ικανοποιούν τον πληθυσμό. Για ένα τοπικό εκλεγμένο σύμβουλο, που επιθυμεί να βελτιώσει το πλαίσιο ζωής των συμπολιτών του, η εφαρμογή της περιβαλλοντικής πορείας συνδυάζεται με την επιλογή εφαρμόσιμων λύσεων που εγγυώνται οικονομική υλοποίηση και εκμετάλλευση. Δυστυχώς όλη αυτή η θεωρητική ανάλυση δεν εφαρμόζεται στο δήμο.

Η ως εδώ έρευνα έχει φωτογραφήσει τα πρωτεύοντα χαρακτηριστικά του Δήμου και έχει γίνει μια προσπάθεια επισήμανσης των κυριότερων προβλημάτων. Συνοψίζοντας αυτά είναι:

1. Επιβάρυνση της πόλης με ατμοσφαιρική ρύπανση που δημιουργείται από τη λειτουργία των βιομηχανικών εγκαταστάσεων μέσα στη πόλη.

2. Έλλειψη δημόσιων χώρων στάθμευσης, σε συνδυασμό με την ελλιπή αστυνόμευση και τον κακό ρυμοτομικό σχεδιασμό της πόλης συντελεί στην ύπαρξη κυκλοφοριακού χάους καθημερινά κατά τις ώρες αιχμής.
3. Αδιαφορία των πολιτών για την γενική εικόνα της πόλης, η οποία διαφαίνεται στον επισκέπτη μέσα από τα πολλά απορρίμματα στους δρόμους, τα πολλά “διπλοπαρκαρισμένα” αυτοκίνητα και την παράνομη στάθμευση.
4. Άναρχη οικοδόμηση και πολλές φορές παράνομη.
5. Παρουσία εγκαταλειμμένων βιοτεχνικών κτιρίων και κενών οικοπέδων ενίοτε στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο- τα οποία συμβάλλουν σε έντονη περιβαλλοντική υποβάθμιση.

Καθένα από τα προαναφερθέντα προβλήματα χρειάζεται ειδική αντιμετώπιση. Για κάποια από αυτά έχουμε ήδη αναφέρει το πως τα χειρίζεται ο δήμος και ποια είναι η δική μας θέση, όμως παράλληλα με τις ενέργειες του δήμου υλοποιούνται σχέδια κατευθυνόμενα από την ευρωπαϊκή ένωση.

Από τη συνολική εικόνα που διαμορφώσαμε για το δήμο, θεωρούμε πως ακόμα και να κινούνταν οι κρατικοί και δημοτικοί φορείς προς μια κατεύθυνση ανάπτυξης του δήμου, τροχοπέδη αυτών θα ήταν σε πολλές περιπτώσεις η αδιαφορία των πολιτών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα που τεκμηριώνει την άποψη αυτή είναι το γεγονός ότι ενώ ο δήμος έχει συστήσει τμήμα και τηλεφωνικό κέντρο για την συλλογή παραπεταμένων αντικειμένων, εμείς εντοπίσαμε πολλά εγκαταλειμμένα αντικείμενα στα πεζοδρόμια των σπιτιών.

Γενικές Παρατηρήσεις:

- Το δίκτυο συγκοινωνίας εξυπηρετεί σχεδόν όλες τις κατευθύνσεις με πυκνότητα δρομολογίων ανά είκοσι λεπτά, όμως παρατηρήσαμε δεκάδες αυτοκίνητα Ι.Χ. με μόνο επιβάτη τον οδηγό.
- Θεωρούμε σημαντική τη μετατροπή των οδών Παρνασσίδος, Ανδριτσαίνης και Ερμουπόλεως σε άξονες ήπιας κυκλοφορίας, έτσι ώστε πρώτον να ενισχυθεί το φίλτρο για τις κατοικίες και δεύτερον να υπάρξει μια πιο αρμονική συνύπαρξη δρόμου και σχολείου..
- Παρατηρήσαμε συρρίκνωση «παραδοσιακών» κλάδων της μεταποίησης και ανάπτυξη «σύγχρονων» κλάδων του τριτογενούς τομέα, όπως μεταφορές, χονδρικό εμπόριο αποθήκες.

- Εμφάνιση πληθυσμιακών αλλαγών, κυρίως, μείωση πληθυσμού, η οποία οφείλεται στη σταδιακή συρρίκνωση τα τελευταία χρόνια της μεταποίησης και κατ' επέκταση και της απασχόλησης σ' αυτήν.
- Και τέλος όσον αφορά τους κοινόχρηστους χώρους είναι επιτακτική ανάγκη να βελτιωθούν από άποψη πρασίνου, όμως τα κατεστραμμένα παγκάκια και τα γκράφιτι σε τοίχους. είναι θέμα παιδείας που πρέπει να αναπτύξουμε στους νέους.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

- Γεωργατζή Μαρία. Κατασμπήκι Ιωάννα –Μελέτη Ανάπτυξης της Οδού Πειραιώς. – Μάθημα Πολεοδομίας Ε.Μ.Π. – Ακαδημαϊκό Έτος. 2006-2007- Κεφάλαια «Οδικό Δίκτυο» και «Βιομηχανική Ζώνη» σελίδες 97,100-104.
- Θέρμου Μαρία – Άρθρο: Κάτω στον Πειραιά στα Καμίνια. Εφημερίδα: Το Βήμα – Κυριακή 8 Φεβρουαρίου 2009- Κεφάλαιο «Αρχαιολογικά Ευρύματα» σελίδες 12-15.
- Κυριακόπουλος Παναγιώτης - Τεχνική Νομοθεσία - Σύγχρονη Εκδοτική- Αθήνα 2001- Κεφάλαιο «Φαινόμενα Υποβάθμισης της ζωής στην συνοικία» σελίδες 44-45
- Μπαφούνη Ευαγγελία, Μέλιος Νικόλαος - Κάτω στον Πειραιά στα Καμίνια - Ινστιτούτο Μελέτης της Τοπικής Ιστορίας των Επιχειρήσεων, 2005 - Κεφάλαιο «Ιστορική Ανασκόπηση» σελίδες 6-10

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΥΚΤΙΟ

- <http://www.tovima.gr>
- <http://www.nomarhiapeiraia.gr>
- <http://www.pireasnet.gr>
- <http://www.ypernomarhia.gr>
- <http://www.fasoulas-peiraias.gr>
- <http://el.wikipedia.org>
- <http://www.oasa.gr>
- <http://www.piraeusnews.gr>
- <http://www.grapsas.blogspot.com>
- <http://www.portal.tee.gr>
- <http://www.epohi.gr>
- <http://www1.rizospastis.gr>
- <http://www.kotzabassakis.blogspot.com>
- <http://www.googlemap.com>
- www.civil.ntua.gr/news/panagiwtatoy