

ΑΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ- ΣΧΟΛΗ
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ
ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: ΕΡΕΥΝΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΤΗΤΗΡΙΟΥ – ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΗΜΟΥ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ



[ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ: ΠΑΣΠΑΡΑΚΗΣ ΜΥΡΩΝ 30469
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΩΡΑΣ 32340]

ΣΟΦΙΑ ΜΠΟΥΡΟΥ 31875

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: DR. ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ ΔΡ. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΑΣ – ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΣ
ΕΜΠ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελ.
Εισαγωγή.....	4
Αστικό Παρατηρητήριο – Δραπετσώνα.....	5
Μεθοδολογία.....	6
Ευχαριστίες.....	7
Δήμος Δραπετσώνας.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο ΔΟΜΗΣΗ	
1.1 Χρήσεις γης	17
1.2 Ασυμβατότητα χρήσεων.....	26
1.3 Εγκαταλελειμμένα Κτίσματα.....	31
1.4 Αυθαίρετη Δόμηση.....	40
1.5 Ημιυπαίθριοι Χώροι.....	49
1.6 Αρχιτεκτονική.....	55
1.7 Προσφυγικές Κατοικίες.....	63
ΙΠΠΟΔΑΜΟΣ- ΙΠΠΟΔΑΜΙΟ σύστημα.....	75
1.8 ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ ΑΝΑΣΤΑΣΕΩΣ.....	77
ΒΟΥΡΛΑ.....	79
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ	
2.1 Βιομηχανικές εγκαταστάσεις.....	88
2.2 Περιεχόμενα οχλούσας βιομηχανίας- βιοτεχνίας.....	94
2.3 Πρόταση Ανάπλασης Βιομηχανικής Περιοχής Δραπετσώνας.....	104
2.4 Στόχοι Ανάπλασης.....	106
2.5 Εγκαταστάσεις που μπορούν να δημιουργηθούν.....	109
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	
3.1-3.2 Κοινωνικές τάξεις / Κεντρικοί εμπορικοί δρόμοι.....	114
3.3 Παραεμπόριο.....	116
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	
4.1 Πάρκα- Χώροι πρασίνου.....	119
4.2 Υπαίθριοι Χώροι.....	127
4.3 Αρχαιολογικοί χώροι – Ηετιώνεια	131
4.4 Περιβάλλον.....	140
4.5 Χωρίς Πρόσβαση στην Θάλασσα.....	153

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

5.1 Κυκλοφοριακό – Ελεύθεροι χώροι.....	155
5.2 Μεταφορές – ΜΜΜ.....	160
5.3 Κακοτεχνίες Οδικού δικτύου – πεζοδρομίων.....	163
5.4 Χώροι Στάθμευσης.....	168
5.5 Καταπάτηση Δημοσίων Χώρων.....	173
Οι ακριβής τοποθεσίες που εντοπίστηκαν οι φωτογραφίες πάνω στον Χάρτη.....	175
Αποτελέσματα Μελέτης.....	186
Βιβλιογραφία.....	188

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία με τίτλο «Αστικό Παρατηρητήριο Βιομηχανικών Περιοχών Αττικής» έχει ως στόχο την διερεύνηση της ανάπτυξης του Δήμου Δραπετσώνας . Συγκεκριμένα , παρουσιάζονται , κατόπιν έρευνας και συγκέντρωσης στοιχείων , όλα εκείνα τα προβλήματα του Δήμου που δυσχεραίνουν και επιδρούν αρνητικά στην καθημερινότητα των δημοτών του. Ύστερα προτείνονται λύσεις και παρεμβάσεις , όπου επιτρέπεται , προκειμένου να διευκολυνθεί η ζωή των κατοίκων αλλά και ο ίδιος ο Δήμος να αναπτυχθεί. Επίσης , επισημαίνονται και όλα εκείνα που ορθώς γίνονται και πρέπει να συνεχίσουν να γίνονται.

Η εργασία είναι μια σύμπραξη του Δήμου Δραπετσώνας που υπάγεται στη Νομαρχία Πειραιά και του εργαστηρίου Πολεοδομίας του τομέα Α' του τμήματος Πολιτικών και Δομικών Έργων του ΑΤΕΙ Πειραιά.

Επιβλέπον καθηγητής Κ. Γιώργος Βαρελίδης (Δρ. Αρχιτέκτων Μηχανικός – Πολεοδόμος ΕΜΠ)

Αστικό Παρατηρητήριο – Δραπετσώνα

Μια βιομηχανοποιημένη περιοχή όπως είναι η Δραπετσώνα έχει πολλά προβλήματα που θα αναφέρουμε σε λίγο, όπως άλλωστε και αντίστοιχες περιοχές στο λεκανοπέδιο , π.χ. Κερατσίνι.

Με μια βόλτα στην Δραπετσώνα γίνονται άμεσα αντιληπτά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οποία είναι αποτέλεσμα κυρίως του λιμανιού που βρίσκεται εκεί και 'αναγκάζει' τα φορτηγά να περνάνε από τους μικρούς δρόμους που διαθέτει η περιοχή. Ως αποτελέσματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι και η ηχορύπανση και ατμοσφαιρική ρύπανση που σε συνδυασμό με το λιγοστό πράσινο που υπάρχει και της ανεπτυγμένης βιομηχανίας κάνουν τα πράγματα πιο δυσχερή για τους κατοίκους.

ΣΤΟΧΟΙ

Στόχος του έργου είναι να σχεδιαστεί και να τεθεί σε πιλοτική εφαρμογή, ένα Αστικό παρατηρητήριο, δηλαδή ένα σύστημα διαχρονικής παρατήρησης των χωροκοινωνικών εκείνων παραμέτρων που έχουν ιδιαίτερη σημασία για τους κατοίκους του Δήμου Δραπετσώνας, όπως οι αλλαγές στην παραγωγική βάση, στην απασχόληση, στην ποιότητα του περιβάλλοντος. Η συνεπής και συστηματική αποτύπωση των παραμέτρων αυτών θα παρέχει και την επιλογή εύστοχων αναπτυξιακών δράσεων.

Συγκεκριμένα η ερευνητική προσπάθεια εστιάζει στα εξής:

- Αποτύπωση της σημερινής κατάστασης της Δραπετσώνας
- Την παρουσίαση των κυριότερων προβλημάτων του Δήμου Δραπετσώνας
- Να παρουσιαστούν σχέδια και έργα ανάπτυξης του Δήμου Δραπετσώνας
- Εξειδικευμένες προτάσεις αντιμετώπισης κάθε προβλήματος μεμονωμένα και προτάσεις βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Δραπετσώνας

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η μεθοδολογία που ακολουθείται στην μελέτη για να προσεγγίσουμε τους στόχους μας είναι:

- Η παρουσίαση του Δήμου όσον αφορά γεωγραφικά, πληθυσμιακά, αναπτυξιακά και ιστορικά χαρακτηριστικά.
- Την ρεαλιστική υφιστάμενη κατάσταση που επικρατεί στην καθημερινότητα των πολιτών του δήμου Δραπετσώνας, ως προς τις υπηρεσίες, μεταφορές , ψυχαγωγία, άθληση και πολλά άλλα.
- Την πρόταση λύσεων για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχουμε αντιληφτεί.
- Την καταγραφεί συμπερασμάτων των συντακτών της εργασίας που προέκυψαν κατόπιν έρευνας.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Πρώτα στον καθηγητή Κ. Γιώργο Βαρελίδη (Δρ. Αρχιτέκτων Μηχανικός – Πολεοδόμος ΕΜΠ) , για την επιτελική οργάνωση της έρευνας.

Στην καθηγήτρια κ. Βαρελίδου Πόπη για την ουσιαστική βοήθεια που μας παρείχε με το ενδιαφέρον της, τις συμβουλές της και την γενικότερη καθοδήγηση για την πραγματοποίηση της μελέτης.

Την κ. Δέσποινα Καρασαρίδου, βιβλιοθηκονόμος της βιβλιοθήκης του Δήμου Δραπετσώνας, για την βοήθεια στην βιβλιογραφική έρευνα.

ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

Η Δραπετσώνα συνορεύει με τους Δήμους Νίκαιας , Κερατσινίου και Πειραιά. Αποτελείται από εκτάσεις με χαμηλό υψόμετρο , έχει έκταση περίπου 1,7 km² και είναι ο μικρότερος σε έκταση Δήμος της Νομαρχίας Πειραιά.

Η Δραπετσώνα είναι χτισμένη στον όρμο Δραπετσώνας , που στην αρχαιότητα είχε στρατηγική σημασία , και προέρχεται από τον αρχαίο Δήμο «Θυμαιτάδαι».

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Έκταση Δήμου	2 χμ ² (2000 στρέμματα)
Υψόμετρο Πόλης	5μ
Πληθυσμός Δήμου	13399 κάτοικοι (2001)
Πυκνότητα Δόμησης	6699 κάτοικοι / χμ ² (2001)

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Πόλη	Πειραιάς
Πολεοδομικό Συγκρότημα	Πειραιώς
Νομαρχία	Πειραιώς
Νομός	Αττικής
Περιφέρεια	Αττικής
Γεωγραφικό Διαμέρισμα	Κεντρική Ελλάδα

Χώρα	Ελλάδα
Γεωγραφική Οικογένεια	Ευρωπαϊκή Ένωση

Ήπειρος	Ευρώπη
---------	--------

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΗΜΟΥ

Έτος Ίδρυσης	1950 (κοινότητα)
Έτος προαγωγής	1951 (Δήμος)

ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΗΜΟΥ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

Χρονολογία	Πληθυσμός Δήμου	Έκταση Δήμου	Πυκνότητα δόμησης	Προστιθείς πληθυσμός	Νέα αύξηση πληθυσμού	Συνολική αύξηση
1991	13.094	2 χμ ²	6.547 κάτοικοι/χμ ²	13.094 κάτοικοι	-	-
2001	13.399	2 χμ ²	6.699 κάτοικοι/χμ ²	+305 κάτοικοι	+2,33 %	2,33 %

Η **Δραπετσώνα** είναι προάστιο-δήμος της βιομηχανικής πόλης του Πειραιά, στο ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα Πειραιώς. Στην αρχαιότητα αποτελούσε έκταση της περιφέρειας του αττικού Δήμου Θυμαιτίδων του άστεως των Αθηνών, σύμφωνα με τη διοικητική διαίρεση του Κλεισθένους. Σήμερα συνιστά ναυτιλιακός δήμος του Πειραιά, οικοδομημένη στις ακτές του Σαρωνικού Κόλπου.

Πρώτες ενδείξεις μαζικού εποικισμού παρατηρούνται το 1830, από νησιώτες και συγκροτείται ο οικισμός των Βούρλων του Πειραιά. Η πρώτη εκκλησία της περιοχής, ο Άγιος Διονύσης χτίστηκε γύρω στα 1805. Το 1834 ένα μέρος της περιοχής δόθηκε στον Πειραιά για να γίνει νεκροταφείο, υπό τον όρο να ανακαινιστεί ο ναός. Κατά τη μικρασιατική καταστροφή έρχεται το δεύτερο μεγάλο πληθυσμιακό κύμα και στήνεται ένας ακόμη προσφυγικός συνοικισμός.^[3] Ο σύγχρονος δήμος καλύπτει έκταση περίπου 2 τετραγωνικών χιλιομέτρων σε μεγάλο τμήμα της οποίας οικοδομήθηκαν εργατικές κατοικίες. Ο πληθυσμός της ανέρχεται σύμφωνα με την απογραφή του 2001 σε 13.399 άτομα. Η παράκτια ζώνη της περιοχής μέχρι στιγμής δεν έχει αξιοποιηθεί, μετά την απομάκρυνση των χημικών εγκαταστάσεων Λιπασμάτων, πλην όμως έχουν τεθεί σε εφαρμογή μελέτες τουριστικής αξιοποίησής της.

ΠΗΓΕΣ:

1. [↑ Υπουργείο Εσωτερικών: Στοιχεία Δήμων και Κοινοτήτων](#), ανάκτηση 8/7/2008
2. [↑ World Wind 1.4: Υπολογισμός Υψομέτρου με το Πρόγραμμα](#), ανάκτηση 8/7/2008
3. [↑ Κουτουζής: Ιστορικά της Δραπετσώνας](#), ανάκτηση 8/7/2008

Ο σημερινός Δήμος Δραπετσώνας αποσπάστηκε από τη πόλη του Πειραιά ως κοινότητα το 1950 και υπάχθηκε στο Δήμο Κερατσινίου. Ένα χρόνο μετά, το 1951 αναγνωρίστηκε ως Δήμος. Στην περιοχή αυτή κατά την αρχαιότητα πιθανολογείται και η θέση του αρχαίου δήμου Θυμοιταδών, που αποτελούσε τμήμα του Τετρακώμου του Πειραιά.

Παλαιότερα η ανατολική πλευρά της περιοχής αυτής λέγονταν «Βούρλα», που συνεχίζει να υπάρχει ως ονομασία πειραιϊκής συνοικίας, από τα ομώνυμα βούρλα που φύτευαν στις προσχώσεις στη σημερινή περιοχή του Ναού του Αγίου Διονυσίου όπου και ο αρχαίος λιμένας Φωρών του Πειραιά. Στα Βούρλα και γύρω από τον Άγιο Διονύση από το 1873 λειτούργησαν αρκετοί οίκοι ανοχής. Με τη Μικρασιατική καταστροφή μεγάλος αριθμός προσφύγων εγκαταστάθηκε σε ξύλινες παράγκες στη γύρω περιοχή. Οι περισσότερες διατηρήθηκαν μέχρι το 1968, όταν άρχισε η ανοικοδόμηση των προσφυγικών κατοικιών.

Η περιοχή αυτή κατοικήθηκε κυρίως από Μικρασιάτες που διέμεναν σε ξύλινες παράγκες. Στα προσεχή έτη ανθούν τα μπουζουκτζίδικα που συγκεντρώνουν τους μάγκες του Πειραιά καθώς και το ρεμπέτικο τραγούδι, ενώ στα Βούρλα αργότερα λειτουργούν οίκοι ανοχής. Το 1968 αρχίζει η ανέγερση μεγάλων οικοδομικών συγκροτημάτων εργατικών κατοικιών για τη στέγαση αυτών, όπου και δύο χρόνια μετά ο τότε δήμαρχος του Πειραιά Αριστείδης Σκυλίτσης απομάκρυνε και τις τελευταίες παράγκες από την περιοχή δυτικά του λιμένα απελευθερώνοντας τον αρχαιολογικό χώρο της Ηετιωνείας.

ΠΗΓΕΣ:

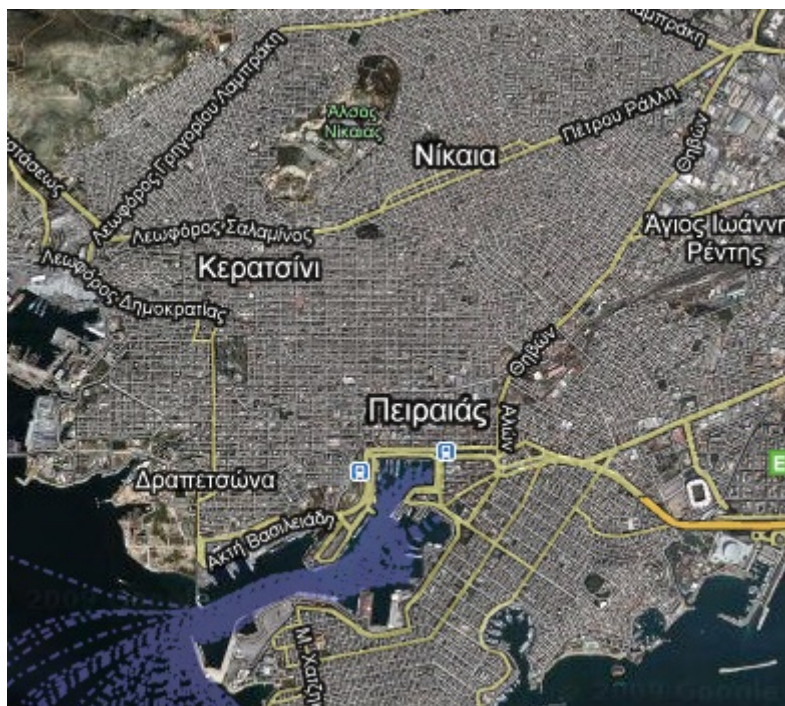
4. ↑ [Υπουργείο Εσωτερικών: Στοιχεία Δήμων και Κοινοτήτων](#), ανάκτηση 8/7/2008
5. ↑ [World Wind 1.4: Υπολογισμός Υψομέτρου με το Πρόγραμμα](#), ανάκτηση 8/7/2008
6. ↑ [Κουτουζής: Ιστορικά της Δραπετσώνας](#), ανάκτηση 8/7/2008

Από τον 19ο αιώνα η Δραπετσώνα γίνεται από τα πιο βασικά τοπόσημα στην ευρύτερη βιομηχανική ζώνη του Πειραιά. Πλήθος κεφαλαίων και επενδύσεων εισρέουν στην περιοχή. Τα Ναυπηγεία Βασιλειάδη (1898-1912) ήταν η πρώτη μεγάλη λιμενική εγκατάσταση. Ακολούθησαν τα Λιπάσματα, το Βυρσοδεψείο, η ΑΓΕΤ Ηρακλής, το Γυψάδικο και οι πιο πρόσφατες εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών εταιρειών (SHELL, BP, MOBIL).

Το αναπτυξιακό σχέδιο που έχει κατατεθεί για την περιοχή της Δραπετσώνας προβλέπει ανάπλαση από την ακτή Βασιλειάδη έως το λιμένα Ηρακλέους. Έργα και παρεμβάσεις προϋπολογισμού εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ στοχεύουν στην αξιοποίηση της ακτής με σκοπό να την καταστήσουν σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο του Σαρωνικού. Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς πρόκειται να κατασκευάσει το κέντρο στην πρώην βιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας- Κερατσινίου με χρηματοδότηση από την Εθνική Τράπεζα, έκταση περίπου 640 στρεμμάτων. Θα εγκατασταθεί Ναυτιλιακό Επιχειρηματικό Κέντρο, καθώς και δύο σύγχρονες μαρίνες στους όρμους της περιοχής. Η πρώτη θα εξυπηρετεί τον ελλιμενισμό yacht και megayacht και προσανατολίζεται σε ψυχαγωγικές και τουριστικές δραστηριότητες, ενώ η δεύτερη θα συγκροτήσει ναυτιλιακό όμιλο που θα προσανατολίζεται σε ναυταθλητικές δραστηριότητες.

ΠΗΓΕΣ:

7. ↑ [Υπουργείο Εσωτερικών: Στοιχεία Δήμων και Κοινοτήτων](#), ανάκτηση 8/7/2008
8. ↑ [World Wind 1.4: Υπολογισμός Υψομέτρου με το Πρόγραμμα](#), ανάκτηση 8/7/2008
9. ↑ [Κουτουζής: Ιστορικά της Δραπετσώνας](#), ανάκτηση 8/7/2008



Εικόνα 1-2: Ο Δήμος Δραπετσώνας , γειτνιάζει με τον Δήμο Κερατσινίου – Δήμο Πειραιά – Δήμος Νίκαιας, όπως φαίνεται στον χάρτη.

ΠΗΓΗ: www.googlemap.gr

ΠΩΣ ΠΗΡΕ ΤΗΝ ΟΝΟΜΑΣΙΑ Ο ΔΗΜΟΣ

Πολλή σύγχυση έχει επικρατήσει γύρω από το ιστορικό όνομα της πόλης μας και την προέλευση της ονομασίας Δραπετσώνα. Το ζήτημα πρέπει κάποτε να ξεκαθαρίσει μια και καλή για να μην κυκλοφορούν διάφορα που διαδίδονται καλοπροαίρετα σε φιλικές κουβέντες και εδραιώνουν για την πόλη μια λάθος ιστορία και της προσδίδουν ένα ανύπαρκτο παρελθόν.

Η σύγχυση προήλθε από μια εγκυκλοπαίδεια [του ΗΛΙΟΥ] που αναφέρει την εκδοχή ότι αυτή η περιοχή ήταν Ντράπα [στάνη] κάποιου Τσώνη, δήθεν αλβανού παλιού κατοίκου. Όμως ούτε «ντράπα» ήταν ποτέ η Δραπετσώνα ούτε Τσώνης συναντάται σε οποιοδήποτε έγγραφο όσο παλιά κι αν πάμε στην ιστορία του Πειραιά [η Δραπετσώνα ήταν τμήμα του Πειραιά ακόμη].

Η αλήθεια είναι ότι την αποκαλούσαν έτσι Αρβανίτες κάτοικοι της Σαλαμίνας, όχι διότι αυτοί της έδωσαν το όνομά της αλλά γιατί το "Ντραπετσώνα" που άκουσαν να λέγεται για την ονομασία [προηγηθείσα της δικής τους εγκατάστασης στην περιοχή] ταίριαζε πολύ με το Ντραπα-Τσώνη της δικής τους γλώσσας και φυσικά πίστεψαν με τον καιρό ότι για κάτι τέτοιο πρόκειται. Η δική τους όμως πρόσληψη της προϋπάρχουσας ονομασίας δεν πρέπει να μας μπερδεύει σήμερα.

Μια άλλη εξ ίσου άσχετη ερμηνεία είναι ότι το όνομα προήλθε δήθεν από κάποιους δραπέτες. Όμως φυλακές δεν υπήρχαν εδώ παρά μόνο πολύ πρόσφατα, και αφού ήδη η περιοχή είχε το σημερινό της όνομα. Αυτή η ερμηνεία είναι πολύ πρόσφατη και δεν στηρίζεται πουθενά αλλού παρά στο Δραπέτ- του Δραπετσώνα που παραπέμπει σε Δραπέτες. Το "-τσώνα" όμως δεν δικαιολογείται με τίποτα στην εκδοχή αυτή.

Μια ακόμα ερμηνεία δίνει ο κ. Α.Μήλτσος στο ημερολόγιό του αναφέροντας ως ρίζα το «δραπέτης» που –όπως λέει- προέρχεται από το κλέφτης, και αυτό σχετίζεται με τον λιμένα των Φωρών, δηλαδή το «κλεφτολίμανο» αφού Φωρών σημαίνει «κλεφτών».

Η πραγματικότητα είναι ότι το ιστορικό όνομα της πόλης είναι ΤΡΑΠΕΖΩΝ που στους παλιούς χάρτες [του 18ου αιώνα και πιο πριν] γραφόταν με λατινικούς χαρακτήρες Trapezon - Τραπετσών και έτσι έγινε με παραφθορά του Τρ σε Ντρ αρχικά και σε Δρ κατόπιν το προπολεμικό «Δραπετσών» και κατόπιν το σημερινό «Δραπετσώνα».

Και τώρα από πού προέρχεται το Τραπεζών. Αναφέρω δυο πιθανές προελεύσεις!

Α.- Η Δραπετσώνα, είναι πιθανό να ονομάστηκε από τα πολύ παλιά χρόνια «Τραπεζών», λόγω του σχήματός της [τραπεζοειδές], που ήταν εμφανές όταν ακόμη δεν υπήρχαν εδώ κτίσματα και δρόμοι, Πολλές πόλεις στην Ελλάδα έχουν ονομαστεί έτσι σε διάφορα μέρη έτσι, με πιο από όλες γνωστή την «Τραπεζούντα» του Πόντου αλλά και μια ακόμη Τραπεζούντα στην Αρκαδία.

Β.- Τραπεζών ήταν και το όνομα που έδιναν οι Αρχαίοι σε χώρους όπου εναπόθεταν νεκρούς και επιτάφιας πλάκες [αρχαία νεκροταφεία δηλαδή]. Οι πλάκες αυτές ονομάζονταν «Τράπεζες» δίνοντας και το όνομά τους και στις περιοχές όπου βρίσκονταν. Αυτές οι περιοχές βρίσκονταν ακριβώς έξω από τείχη και σημαντικές πύλες, γιατί εκεί θάβονταν οι νεκροί, ακριβώς έξω από τα τείχη της πόλης και τις πύλες της. Ξέρουμε δε ότι η Δραπετσώνα, που ήταν τμήμα του Δήμου των Θυμητάδων, βρισκόταν στην Αρχαιότητα ακριβώς έξω από το Κονώνειο τείχος και την πολύ σπουδαία Ηετιώνεια Πύλη.

ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ:

Η δεύτερη εκδοχή είναι και η πιο πιθανή. Το τεκμηριώνουν και τα παρακάτω:

1.-Σε χάρτες του περασμένου αιώνα φαίνεται καθαρά ότι σε ολόκληρη την περιοχή υπήρχαν πολλά ταφικά μνημεία [tombes]που αποδεικνύουν και ότι η περιοχή ήταν ένας Τραπεζών, δηλαδή ένα αρχαίο νεκροταφείο. Ακόμα και το ταφικό μνημείο του Θεμιστοκλή φτιάχτηκε λίγο πιο έξω από την Ηετιώνεια Πύλη, εκεί όπου σήμερα είναι τα Λιπάσματα.

2.-Το ιστορικό όνομα της πόλης εξ άλλου είναι αναγεγραμμένο σε χάρτες του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα και η περιοχή δηλώνεται στον χάρτη ως DRAPEZON, ή ΤΡΑΠΕΖΟΝ που υποδηλώνουν το «Τραπεζών» καθώς οι χάρτες αυτοί έχουν Λατινικούς Χαρακτήρες.

Αυτό το «Ντραπεζόν» του χάρτη του 18^{ου} αιώνα μετατράπηκε σε Δραπετσών κατά τον 19^ο αιώνα όταν το ελληνικό κράτος ελευθερώθηκε και εγκαταστάθηκαν εδώ φρουρές Βαυαρικές για την φύλαξη του λιμανιού.

3.- Μέχρι πρόσφατα το όνομα της πόλης μας κλινόταν ως εξής: Η ονομαστική ήταν «η Δραπετσών» ή «η Δραπετσώνα» και η γενική ήταν «της Δραπετσώνας» απ' όπου φαίνεται και η αρχική προέλευση του «Τραπεζών-Δραπετσών».

Από το 1975, με την καθιέρωση της Δημοτικής, η Δραπετσώνα απέκτησε το οριστικό της όνομα που κλίνεται πλέον «η Δραπετσώνα, της Δραπετσώνας».

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Η «ανακάλυψη» αυτής της δεύτερης εκδοχής που είναι και η πραγματική ετυμολόγηση και ιστορική τεκμηρίωση της προέλευσης της λέξης «Δραπετσώνα» οφείλεται στον Γιώργο Μαρκόπουλο .

ΠΗΓΗ: www.koutouzis.gr

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο ΔΟΜΗΣΗ



1.1: Χρήσεις Γης

ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ ΕΝΤΑΞΗΣ: **4-9-1931 Β. Δ/γμα (ΦΕΚ 361Α/1931)**
21-9-1932 Β. Δ/γμα (ΦΕΚ 349Α/1932)

ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ

	ΚΑΝΟΝΑΣ ΩΣ ΓΟΚ 85	ΠΡΟ 9-6-1973	ΠΡΟ 8-11-1971
ΠΡΟΣΩΠΟ μ	10	6	6
ΕΜΒΑΔΟΝ μ ²	200	110	100
ΤΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΜΕΝΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ ΕΙΝΑΙ ΑΡΤΙΑ ΩΣ ΕΧΟΥΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΘΕΙ.			
ΟΙΚΟΔ. ΣΥΣΤΗΜΑ	ΩΣ ΓΟΚ 85		
ΚΑΛΥΨΗ %	ΩΣ ΓΟΚ 85		
ΥΨΟΣ μ	ΩΣ ΓΟΚ 85		
ΣΥΝΤΕΛ. ΔΟΜΗΣΗΣ 18-7-1978 Π. Δ/γμα (ΦΕΚ 359Δ/78)	2.6		

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ

ΑΡΘΡΟ 3 ΤΟΥ ΑΠΟ 23-2-87 Π. Δ/ΤΟΣ (ΦΕΚ 166Δ/87)
ΟΠΩΣ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΑΠΟ ΤΟ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ Γ.Π.Σ. (ΦΕΚ 207Δ/91) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ &
ΤΟ ΜΕ ΑΡ. 10830/3-7-2002 ΕΓΓΡΑΦΟ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΜΑΣ

ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ	<ul style="list-style-type: none">ΚΣΤ' ΕΦΟΡΙΑ ΚΛΑΣΣΙΚΩΝ & ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΚΩΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΤΑ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΑ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ, Η ΟΠΟΙΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΕΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΙΚΑ ΜΕ ΓΑΛΑΖΙΟ, ΣΤΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
------------------	--

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ : (Αρθ-15 παρ.1 Ν-1561/95)

Με ΠΔ, που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων έργων , καθορίζονται οι κατηγορίες και το περιεχόμενο των χρήσεων γης σύμφωνα με τη γενική πολεοδομική ή άλλη ειδική λειτουργία που επιβάλλεται ή επιτρέπεται με κάθε συγκεκριμένη χρήση γης των γενικών πολεοδομικών σχεδίων. Με τα ίδια ΠΔ είναι δυνατό να καθορίζονται τα υποχρεωτικά ή προαιρετικά στοιχεία των χρήσεων αυτών.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ (Αρθ-1 ΠΔ/23-2/6-3-87, Αρθ-1 παρ.1 ΠΔ-8/19-12-90)

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

Α) Σύμφωνα με τη γενική πολεοδομική λειτουργία τους:

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

Β) Σύμφωνα με την ειδική πολεοδομική λειτουργία τους:

1. Κατοικία.
Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται χώροι κτιρίων κατοικίας για άσκηση επαγγέλματος , συμβιβάσιμου προς την κυρία χρήση του κτιρίου (ιατρεία, δικηγορικά γραφεία κλπ).
2. Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες).
3. Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών.
4. Γραφεία, Τράπεζα, Ασφάλειες, Κοινωφελείς οργανισμοί.
5. Διοίκηση
6. Εστιατόρια
7. Αναψυκτήρια
8. Κέντρα διασκέδασης, αναψυχής.
9. Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις.

ΠΗΓΗ: http://www.domiki.gr/kpn/text_2i/0_5.htm και στοιχεία από πολεοδομία.

- 10.Χώροι συνάθροισης κοινού (θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες συγκέντρωσης κλπ)
- 11.Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις (βιβλιοθήκες, αίθουσες εκθέσεων κλπ)
12. Κτίρια εκπαίδευσης πρωτοβάθμιας δευτεροβάθμιας τριτοβάθμιας ειδικής εκπαίδευσης
- 13.Θρησκευτικοί χώροι.
- 14.Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας (Υγειονομικά κέντρα, παιδικοί σταθμοί, οίκοι ευγηρίας κλπ)
15. Κτίρια περίθαλψης (νοσοκομεία, κλινικές).
- 16.Βιομηχανικές εγκαταστάσεις (χαμηλής, μέσης, υψηλής όχλησης).
- 17.α)Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις(χαμηλής, μέσης υψηλής όχλησης) β)Επαγγελματικά εργαστήρια (χαμηλής, μέσης, υψηλής όχλησης).
- 18 Κτίρια, γήπεδα αποθήκευσης.
- 19.Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης.
- 20.Πρατήρια βενζίνης, υγραερίου.
- 21.Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου.
- 22.Εγκαταστάσεις γεωργικών , δασικών , κτηνοτροφικών, αλιευτικών και λοιπών αγροτικών εκμεταλλεύσεων. 23.Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων.
- 24.Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- 25.Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες, πάρκα, άλση, οδοί, παιδικές χαρές κλπ).
- 26.Εγκαταστάσεις μέσω μαζικών μεταφορών.
27. Άλλες ειδικές χρήσεις (στρατιωτικές εγκαταστάσεις, νεκροταφεία κλπ).

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΑΜΙΓΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ (Αρθ-2 ΠΔ/23-2/6-3-87)

Στις περιοχές αμιγούς κατοικίας επιτρέπονται μόνο:

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ (Αρθ-3 ΠΔ/23-2/6-3-87)

Στις περιοχές γενικής κατοικίας επιτρέπονται μόνο:

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ, ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΗΣ, ΤΟΠΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ, ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ (Αρθ-4 ΠΔ/23-2/6-3-87)

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής, επιτρέπονται μόνο:

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΗ ΟΧΛΟΥΣΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ-ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ-ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ (Αρθ-5 ΠΔ/23-2/6-3-87, Αρθ-1 παρ.2 ΠΔ-8/19-12-90)

Στις περιοχές μη οχλούσας βιομηχανίας- βιοτεχνίας επιτρέπονται μόνο:

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

Οι πιο πάνω υπ' αρ.9 έως 15 χρήσεις, επιτρέπονται μόνο με την προϋπόθεση ότι αποτελούν τμήμα των Βιομηχανικών ή Βιοτεχνικών εγκαταστάσεων ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζομένων σ' αυτές.

Κατ' εξαίρεση σε περιοχές που χαρακτηρίζονται από το ΓΠΣ ως ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση επιτρέπεται ο καθορισμός κατηγοριών χρήσεων της ενότητας Β του Αρθ-230 ανάλογα με τον επιδιωκόμενο ρυθμό εξυγίανσης της περιοχής.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΟΧΛΟΥΣΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ, ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ (Αρθ-6 ΠΔ/23-2/6-3-87)

Στις περιοχές οχλούσας βιομηχανίας, βιοτεχνίας, επιτρέπονται μόνο:

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

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟΥ (Αρθ-7 ΠΔ/23-2/6-3-87)

Στις περιοχές χονδρεμπορίου επιτρέπονται μόνο:

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

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ-ΑΝΑΨΥΧΗΣ (Αρθ-8 ΠΔ/23-2/6-3-87, Αρθ-6 παρ.18α Ν-2160/93)

Στις περιοχές τουρισμού-αναψυχής επιτρέπονται μόνο:

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ-ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (Αρθ-9 ΠΔ/23-2/6-3-87)

Στις περιοχές της κατηγορία αυτής επιτρέπονται μόνο:

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ (Αρθ-10 ΠΔ/23-2/6-3-87)

Στις περιοχές κοινωνικών εξυπηρετήσεων επιτρέπονται μόνο:

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

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

Για την Δραπετσώνα:

Η Δραπετσώνα δημιουργήθηκε μετά την άφιξη των προσφύγων, όπως και το Κερατσίνι, κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Η Δραπετσώνα φαίνεται να έχει μια παλαιότερη ιστορία, που άρχισε από το 1909 με την ίδρυση της πρώτης βιομηχανίας στην περιοχή, της εταιρείας Χημικών προϊόντων και Λιπασμάτων. Έτσι αρχικά ήταν μια εργατική συνοικία.

Από τότε μέχρι σήμερα το ρυμοτομικό σχέδιο έχει υποστεί πολλές τροποποιήσεις και όπως φαίνεται από τα επίσημα εγκεκριμένα σχέδια λειτούργησαν ως επέκταση του Πειραιά. Μεταπολεμικά η επέκταση της Δραπετσώνας ακολούθησε τον εποικισμό, όπως έγινε σχεδόν συστηματικά σε όλη την πρωτεύουσα.

Η ανάπτυξη της Δραπετσώνας είχε εσωστρεφή χαρακτήρα λόγω του αποκλεισμού της από την θάλασσα και είναι ήδη ασφυκτικά κτισμένη. Από το 1951 που ανακηρύχθηκε δήμος, η πόλη δεν επεκτάθηκε και ως σήμερα, το σχέδιο πόλης παραμένει το ίδιο. Το οικιστικό συγκρότημα της Δραπετσώνας διαρθρώνεται σε 5 γειτονιές και είναι οι παρακάτω:

1) Ταμπάκικο, 2) Αγ. Διονύσιος, 3) Αγ. Παντελεήμων, 4) Νέος οικισμός και 5) Λιπάσματα

Οι γειτονιές αυτές δεν διαρθρώθηκαν σύμφωνα με στοιχεία που τις καθιστούν αυτοτελείς ούτε ακολουθούν κάποια παράδοση, αλλά θεωρώντας τους άξονες του οικισμού ως όρια.

ΠΗΓΗ: Από Υπουργείο περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νομός Αττικής Δήμος/ κοινότητα: Κερατσινίου, Αθήνα, 1985, σσ 12-14
http://www.domiki.gr/kpn/text_2i/0_5.htm

Οι κύριες υφιστάμενες χρήσεις γης στην Δραπετσώνα είναι οι εξής:
α)Κατοικία β)βιομηχανία – Βιοτεχνία.

Η παραλιακή ζώνη της περιοχής αποτελείται κυρίως από βιομηχανίες, γεγονός που καθιστά αδύνατη την άμεση επαφή των κατοίκων με τη θάλασσα. Επίσης υπάρχουν και πολλές διάσπαρτες βιοτεχνίες, οι οποίες συνήθως αναμειγνύονται με τις κατοικίες και το εμπόριο. Υπάρχουν βέβαια και συγκεντρώσεις σε οικοδομικά τετράγωνα αποκλειστικά βιοτεχνικές. Το εμπόριο αναπτύσσεται κυρίως κατά μήκος των οδικών αξόνων.

1.2 Ασυμβατότητα Χρήσεων

Η ανάπτυξη μιας περιοχής οφείλεται κατά κανόνα σε οικονομικούς παράγοντες. Έτσι λοιπόν η ραγδαία ανάπτυξη της περιοχής της Δραπετσώνας , μετά την δημιουργία μεγάλων βιομηχανικών εταιρειών κυρίως, δεν 'άφησε' τον δήμο να αναπτυχθεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο καθ' 'ότι ίσως να έγιναν κάποιες βιαστικές κινήσεις.

Αυτή λοιπόν η ραγδαία ανάπτυξη είχε , εκτός βέβαια στην οικονομία που αναμφισβήτητα προσέφερε , και κάποια αρνητικά στοιχεία όπου ένα από αυτά είναι η ασυμβατότητα των χρήσεων γης.

Εδώ εμπλέκονται οι πολεοδόμοι οι οποίοι είναι αρμόδιοι για τα θέματα διευθέτησης χώρων και πρέπει να την διαχειρισθούν ανάλογα.

Στις επόμενες σελίδες θα δούμε μερικά παραδείγματα ασυμβατότητας χρήσεων γης.



Εικόνα 3: Ίσως στον κεντρικότερο δρόμο της Δραπετσώνας , στην Εθνικής Αντιστάσεως απέναντι ακριβώς από τα παλιά 'βούρλα' , βλέπουμε ότι η χρήση γης που ακολουθείται είναι μεικτή. Βλέπουμε καταστήματα στον χώρο του ισογείου και στους ορόφους να υπάρχουν διαμερίσματα. Γνώμη μας είναι ότι σε έναν κεντρικό δρόμο όπως αυτόν θα έπρεπε να υπάρχουν επαγγελματικοί χώροι στους ορόφους πάνω από τα καταστήματα.



Εικόνα 4: Σε αυτήν την φωτογραφία βλέπουμε τον ορισμό της ασυμβατότητας καθ' ότι ακριβώς απέναντι από το νηπιαγωγείο υπάρχει βιοτεχνική εταιρεία που ασχολείται με την επισκευή και αποθήκευση ανταλλακτικών οχημάτων. Αυτή η συστέγαση χώρων διαφορετικών λειτουργιών αποτελεί μείζων πρόβλημα των αστικών πόλεων και δυστυχώς ο πολεοδόμος φρόντισε να συνυπάρξουν αυτές οι δύο διαφορετικές λειτουργίες.

Πιστεύουμε ότι θα πρέπει να υπάρχει μία διαχωριστική ζώνη μεταξύ των δύο χώρων. Να απαγορευτούν οι συγκεκριμένες χρήσεις περί των νηπιαγωγείων, σχολείων, παιδικές χαρές κ.α.

Το νηπιαγωγείο βρίσκεται στην διασταύρωση των οδών Αφαρά και Βενιζέλου.



Εικόνα 5-6: Στην οδό Μάρκου Μπότσαρη 33 , βλέπουμε ένα συνεργείο αυτοκινήτων το οποίο βρίσκεται κάτω από διαμερίσματα. Το παρκάκι που βλέπουμε στην από κάτω φωτογραφία βρίσκεται ακριβώς απέναντι από το συνεργείο. Μάλιστα κάποια παλιό σίδερα , τα οποία διακρίνονται στο βάθος δεξιά της φωτογραφίας , μας δείχνουν ότι το πάρκο χρησιμοποιείται και ως αποθηκευτικός χώρος από το συνεργείο, τα οποία βέβαια δεν χρειάζεται να πούμε πόσο επικίνδυνα μπορούν να γίνουν όταν κάποια μικρά παιδιά παίξουν εκεί κοντά.



Εικόνα7-8-9: Στο 4^ο δημοτικό σχολείο Δραπετσώνας, το οποίο βρίσκεται στην οδό Μάρκου Μπότσαρη 69, βλέπουμε ακριβώς απέναντι από την είσοδο του σχολείου ένα συνεργείο αυτοκινήτου. Είναι παρόμοια περίπτωση με όπως προηγουμένως με το νηπιαγωγείο. Εκτός από την φασαρία που κάνουν οι εν λόγω επιχειρήσεις και δεν βοηθάει σίγουρα στα παιδιά που κάνουν μάθημα εκείνη την ώρα, πολλές φορές αυτές οι επιχειρήσεις αφήνουν ανταλλακτικά - σίδερα, επικίνδυνα υγρά μπαταριών έξω στο

πεζοδρόμιο και τα παιδιά των πρώτων τάξεων του δημοτικού μπορεί να έχουν κάποιο ατύχημα.

1.3 Εγκαταλελειμμένα κτίσματα.

Στις επισκέψεις που είχαμε στην πόλη της Δραπετσώνας παρατηρήσαμε ότι υπάρχουν πολλά εγκαταλελειμμένα κτίσματα κάποια από αυτά μάλιστα σε κεντρικά σημεία που αμαυρώνουν την εικόνα της πόλης μιας και αρκετά από αυτά έχουν μετατραπεί σε γιγαντιαίους 'κάδους απορριμμάτων'. Γνώμη μας είναι ότι η ύπαρξη τέτοιων χώρων εγκυμονεί κινδύνους για τους κατοίκους και τους περαστικούς της περιοχής.



Εικόνα 10-11-12-13: Εδώ βλέπουμε το πιο τρανταχτό παράδειγμα των όσων προείπαμε. Στις από πάνω τέσσερις φωτογραφίες, οι οποίες δείχνουν το ίδιο κτίσμα από διαφορετικές οπτικές γωνίες, βλέπουμε ένα εγκαταλελειμμένο κτίσμα το οποίο βρίσκεται ίσως στον πιο κεντρικό δρόμο της Δραπετσώνας στην Εθνικής αντιστάσεως 191. Δυστυχώς χειρότερη εικόνα θα ήταν αδύνατον να συναντήσουμε καθότι βλέπουμε ότι έχει μετατραπεί σε μία κλειστή χωματερή με τον σπασμένο προφυλακτήρα ενός αυτοκινήτου να ξεχωρίζει από το

σημείο που κάποτε πρέπει να ήταν η είσοδος του κτίσματος. Έξω από το κτίσμα υπάρχει ένα εγκαταλελειμμένο αυτοκίνητο και οι τοίχοι έχουν μετατραπεί σε διαφημιστικό μέσο αφού διακρίνονται οι διαφημιστικές αφίσες στον τοίχο του κτίσματος στην πάνω δεξιά φωτογραφία.

Με τα εγκαταλελειμμένα αυτοκίνητα και την ανεξέλεγκτη αφισοκόλληση θα ασχοληθούμε περισσότερο σε άλλα κεφάλαια.



Εικόνα 14: εγκαταλελειμμένο κτίσμα σε κεντρικό σχετικά σημείο , πολύ κοντά στο δημαρχείο της Δραπετσώνας και το οποίο βρίσκεται στο τέλος της οδού Καραϊσκάκη, αρχές της οδού 28^{ης} Οκτωβρίου.



Εικόνα15-16: Στις δύο αυτές φωτογραφίες βλέπουμε δύο κτίσματα εγκαταλελειμμένα και τα οποία και τα δύο βρίσκονται στον ίδιο δρόμο. Αναφερόμαστε στην οδό 25^{ης} Μαρτίου (νούμερο 31 της 25^{ης} Μαρτίου για την πάνω φωτογραφία και νούμερο 37 αντίστοιχα για την κάτω).



Εικόνα17: Εγκαταλελειμμένο κτίριο στην οδό Υπαπαντή 22.



Εικόνα 18: Ακόμη ένα εγκαταλελειμμένο κτίσμα, από τα πολλά που βρίσκονται στην Δραπετσώνα , το οποίο βρίσκεται στην οδό αναπαύσεως 37.



Εικόνα 19-20: Το ίδιο εγκαταλελειμμένο στην οδό Αναπαύσεως από άλλες οπτικές γωνίες. Βλέπουμε ότι χώρος μπροστά από το κτίριο , στο πεζοδρόμιο έχει μετατραπεί σε ιδιωτικό πάρκιν μιας και δεν υπάρχει κανείς να διαμαρτυρηθεί. Για το παρκάρισμα θα μιλήσουμε πιο εξεζητημένα σε άλλο κεφάλαιο.



Εικόνα 21: εγκαταλελειμμένο- προσφυγικό, στην Οδό Σπάρτης 21. Το οποίο βρίσκεται πολύ κοντά στο προηγούμενο εγκαταλελειμμένο της οδού Αναπαύσεως πράγμα που μας δείχνει πόσο συχνό είναι αυτό το φαινόμενο με τα εγκαταλελειμμένα και πόσο σημαντικό να βρεθεί κάποια λύση.

Κίνδυνοι που επιφέρουν τα εγκαταλελειμμένα κτίρια

Τα ετοιμόρροπα κτίρια συνιστούν κίνδυνο για τη δημόσια υγεία ως δομή και ως εστίες μόλυνσης, με άμεση ή έμμεση επίδραση στην ποιότητα ζωής. Αποτελέσματα έρευνας από την ιατρική σχολή του Καποδιστριακού πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης με θέμα <<Διετής μελέτη καταγραφής και παρακολούθησης ετοιμόρροπων κτιρίων στην ευρύτερη περιοχή Πρωτεύουσας και Πειραιά>> του 2004 έδειξαν ότι 19% των κτιρίων χαρακτηρίζονται ως ακραίες περιπτώσεις (ερειπωμένα , με ρωγμές) 34% έχουν επικίνδυνα τμήματα (μπαλκόνια με ελλιπή στήριξη, προεξέχοντα σίδερα), 40% φέρουν δευτερεύοντα προβλήματα (ετοιμόρροποι σοβάδες , προεξέχοντα σίδερα) ενώ 7% αφορούσε σε δημόσια κτίρια.

Τα αποτελέσματα του 2005 έδειξαν ότι 75% των κτιρίων εξακολουθούν να είναι επικίνδυνα συνολικά ή κατά μέρος λόγω γήρανσης ή πλήρους στατικής ανεπάρκειας, 10% χαρακτηρίστηκαν ως λιγότερο επικίνδυνα και μόνο 15% ως ασφαλή λόγω κάποιας βελτιωτικής παρέμβασης.

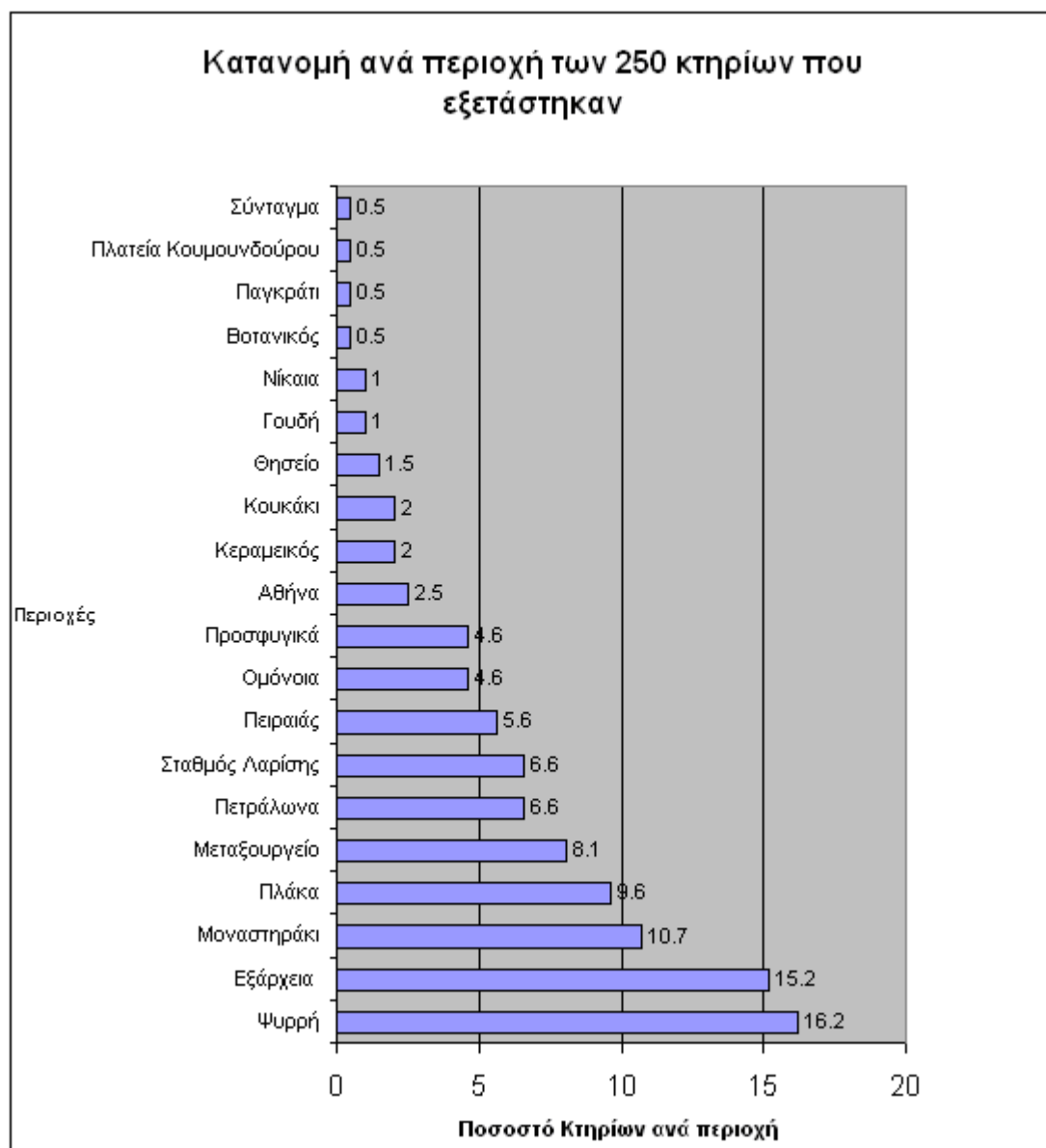
Η μελέτη αφορούσε σε 250 κτίρια στην περιοχή Αθήνα-Πειραιά, τα οποία εντοπίστηκαν και φωτογραφήθηκαν κατά χρονικό διάστημα Οκτώβριος-Νοέμβριος του 2004.

Επιπλέον, πλησίον των καταγραφέντων κτισμάτων εντοπίζονται, τρία κατά μέσο όρο γειτνιάζοντα επικίνδυνα κτίσματα, οπότε ο συνολικός αριθμός στις εξεταζόμενες περιοχές υπερβαίνει τα 750. Αυτός ο αριθμός αποτελεί ένα μικρό μέρος του συνολικού προβλήματος.

Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στο γεγονός ότι ακόμα και στην περίπτωση επέμβασης , δεν υπάρχει αυτομάτως πλήρης περιορισμός του κινδύνου , αν σκεφτούμε ότι οι επιδιορθώσεις δεν πραγματοποιούνται με σωστό τρόπο (π.χ. τοποθέτηση σκαλωσιών για χρόνια χωρίς έλεγχο ανά εξάμηνο της στατικότητας, όπως άλλωστε προβλέπει η νομοθεσία.

ΠΗΓΗ: Διετής μελέτη καταγραφής και παρακολούθησης ετοιμόρροπων κτιρίων στην ευρύτερη περιοχή Πρωτεύουσας και Πειραιά ΕΘΝΙΚΟ & ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ ΙΑΤΡΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΜΟΡΦΟΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΦΑΡΜΑΚΟΛΟΓΙΑΣ

<http://alfavita.gr/epistimonikaartra/epistim34.htm>



Πίνακας: Τα αποτελέσματα της μελέτης καταλήγουν πως το ιστορικό κέντρο της Αθήνας αντιμετωπίζει το μεγαλύτερο πρόβλημα εγκαταλελειμμένων κτηρίων. Στον Πειραιά το ποσοστό εγκαταλελειμμένων κτιρίων είναι 5,6 % του συνόλου.

ΠΗΓΗ: Διετής μελέτη καταγραφής και παρακολούθησης ετοιμόροπων κτιρίων στην ευρύτερη περιοχή Πρωτευούσης και Πειραιά ΕΘΝΙΚΟ & ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ ΙΑΤΡΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΜΟΡΦΟΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΦΑΡΜΑΚΟΛΟΓΙΑΣ

<http://alfavita.gr/epistimonikaartra/epistim34.htm>

ΠΡΟΤΑΣΗ – Εύρεση λύσης των εγκαταλελειμμένων κτισμάτων

Τα περισσότερα από τα εγκαταλελειμμένα κτίσματα ανήκουν σε ιδιώτες οπότε είναι δύσκολο δυστυχώς να επέμβει η πολιτεία.

Σε περίπτωση μόνο που το κτίριο φαίνεται ετοιμόρροπο και συνεπώς είναι άμεσα επικίνδυνο για τους πολίτες , συστήνεται μια επιτροπή η οποία βλέπει το εν λόγω κτίριο και αν όντως κριθεί ετοιμόρροπο τότε με ένα πρωτόκολλο ετοιμορροπίας και κατεδάφισης προχωράει στην κατεδάφιση του. Τα έξοδα εν συνεχεία χρεώνονται στον ιδιοκτήτη. Εάν δεν είναι γνωστός ο ιδιοκτήτης τότε τα έξοδα πηγαίνουν στον δήμο και εν συνεχεία ο δήμος τα μεταφέρει στον ιδιοκτήτη , μόλις αυτός βρεθεί ποιος είναι.

- Πάντως για αρχή προτείνουμε να καθαριστούν και να απολυμανθούν τα κτίσματα ώστε να αποφευχθούν οι εστίες μόλυνσης, αυτά τα μέρη είναι ο παράδεισος διαφόρων τρωκτικών και κατσαρίδων, και δυστυχώς τα παιδιά αρέσκονται να παίζουν εκεί. Τα έξοδα προτείνεται να τα αναλάβει ο ιδιοκτήτης με μηχανήματα όμως που θα παραχωρήσει ο δήμος δωρεάν.
- Έπειτα προτείνεται μια σύσταση αρμόδιας επιτροπής του δήμου η οποία κατόπιν συνεννοήσεως με τον ιδιοκτήτη , θα βρει μια συμβιβαστική λύση ώστε να αξιοποιηθεί το οικοπέδο. Αυτή η μέθοδος έχει εφαρμοστεί στο παρελθόν με επιτυχία σε διάφορους δήμους του λεκανοπεδίου.
- Τέλος και εφόσον το οικοπέδο έχει παραχωρηθεί στον δήμο από τον ιδιώτη είτε με ενοικίαση είτε με αγορά , προτείνουμε να φτιαχτεί μία , μικρή έστω , εστία πρασίνου καθότι η έλλειψή του είναι εμφανή στην περιοχή. Εκτός από εστία πρασίνου θα μπορούσε να δημιουργηθεί ένα υπαίθριο παρκιν από το οποίο μάλιστα θα έβγαιναν και τα έξοδα από την ενοικίαση του οικοπέδου από τον ιδιώτη αλλά θα βοηθήσει συγχρόνως και στα προβλήματα της καθημερινότητας των πολιτών. Επίσης και μία παιδική χαρά θα ήταν μία καλή πρόταση και δεδομένου του μεγάλου αριθμού των εγκαταλελειμμένων κτισμάτων θα μπορούσαν να γίνουν όλα αυτά που προείπαμε.

Βέβαια για να συμβούν όλα αυτά θα πρέπει η πολιτεία να δράσει αποφασιστικά και να μην εμμένει σε γραφειοκρατικά ζητήματα.

1.4 Αυθαίρετη Δόμηση

Νομοθεσία:

Αυθαίρετη κατασκευή σύμφωνα με τον Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό (ΓΟΚ) του άρθρου 22 είναι αυτή που εκτελείται:

1. Χωρίς την νόμιμη άδεια (παράγραφος 1 του ΓΟΚ άρθρο 22)
2. Καθ' υπέρβαση της άδειας ή
3. Με βάση άδεια που ανακλήθηκε ή
4. Κατά παράβαση των σχετικών διατάξεων είναι αυθαίρετη και υπάγεται στις σχετικές για τα αυθαίρετα διατάξεις του Ν. 1337/1983 όπως ισχύουν.
5. Αυθαίρετη είναι επίσης κάθε αλλαγή χρήσης του κτιρίου ή τμήματος αυτού.

Για την εκτέλεση οποιαδήποτε εργασίας δόμησης εντός ή εκτός οικισμού απαιτείται οικοδομική άδεια της αρμόδιας πολεοδομικής υπηρεσίας. Τέτοιες εργασίες είναι ιδίως οι εκσκαφές και επιχώσεις, η εγκατάσταση ικριωμάτων, η ανέγερση, επισκευή, διαρρύθμιση και κατεδάφιση κτιρίων και των παραρτημάτων τους.

Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο (22) του ΓΟΚ, ΔΕΝ απαιτείται άδεια:

1. Για την κατεδάφιση κατασκευών ή κτιρίων, που χαρακτηρίζονται επικινδύνως ετοιμόρροπα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί επικινδύνων οικοδομών.
2. Για την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας που καθορίζονται από την πολεοδομική υπηρεσία, σε κτίριο ή κατασκευές που έχουν χαρακτηριστεί επικίνδυνες, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.
3. Για την κατεδάφιση ή αποκατάσταση κατασκευών που έχουν κριθεί οριστικά αυθαίρετες κατά τις ισχύουσες διατάξεις.
4. Για τις εργασίες επισκευής, τροποποίησης, διασκευής ή συμπλήρωσης εγκαταστάσεων δικτύου φυσικού αερίου σε κτίρια που υφίστανται νόμιμα με εξαίρεση τα κτίρια που υπάγονται στο άρθρο 4 του ΓΟΚ.
5. Για τις εργασίες τροποποίησης, διασκευής, μετατροπής εγκαταστάσεων κεντρικής ή ατομικής θέρμανσης με χρήση υγρών καυσίμων σε αντίστοιχα συστήματα θέρμανσης με χρήση φυσικού αερίου, σε κτίρια που υφίστανται νόμιμα.

6. Για την τοποθέτηση σταθμών του Ελληνικού Συστήματος Εντοπισμού (HEPOS), οι οποίοι τηρούν τα εκάστοτε ισχύοντα ανεκτά όρια εκπομπής ακτινοβολίας, στο δώμα κτιρίων υπηρεσιών του Δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου τομέα, μετά από σύμφωνη γνώμη του αρμόδιου φορέα διαχείρισης ή σε άλλες θέσεις που παραχωρούνται για το σκοπό αυτόν από το Δημόσιο.

**Περιπτώσεις αυθαίρετης δόμησης που εντοπίστηκαν στο Δήμο
Δραπετσώνας:**



Εικόνα 22: Βλέπουμε στην φωτογραφία ότι το σπίτι, το οποίο βρίσκεται στην 28^η Οκτωβρίου 86, πάνω από το πρακτορείο έχει μετατρέψει τον εξώστη σε κλειστό χώρο. Κάτι που φαίνεται και στο διπλανό σπίτι ακριβώς από αυτό και φαίνεται δεξιά στην φωτογραφία. Δυστυχώς τέτοιου είδους αυθαιρεσία είναι πολύ συνηθισμένη στην περιοχή και θα το δούμε και σε επόμενες φωτογραφίες.



Εικόνα 23-24: Εδώ βλέπουμε μερικές περιπτώσεις 'μετατροπής εξώστη σε κλειστό χώρο'. Δεν αναφέραμε τις οδούς των από πάνω κτιρίων καθ' ότι μικρή σημασία έχει λόγω του ότι όπου και να κοιτάξεις στον Δήμο της Δραπετσώνας θα δεις αυτήν την εικόνα.



Εικόνα 25: Σε αυτήν την φωτογραφία μιλάμε για τον ορισμό της μετατροπής του εξώστη σε κλειστό χώρο και μάλιστα σχεδόν απέναντι από το Δημαρχείο. Δεν κάναμε σμίκρυνση της φωτογραφίας για να φανούν όσο το δυνατόν περισσότεροι κλεισμένοι εξώστες. Τα κτίρια αυτά είναι οι προσφυγικές-εργατικές κατοικίες (commieblocks) της Δραπετσώνας και χρίστηκαν στην δεκαετία του '70.

Αίτια αυθαίρετης δόμησης

Η αυθαίρετη δόμηση, που, για πέντε και πλέον δεκαετίες, ταλανίζει τη χώρα μας, δεν ήρθε ως κεραυνός εν αιθρία, αλλά είναι το αποτέλεσμα, αρχικώς, κοινωνικών αναγκών που διαμορφώθηκαν ύστερα από βίαια ιστορικά γεγονότα (πολεμικές συρράξεις, πρόσφυγες), όπου το κράτος ήταν ανέτοιμο να ικανοποιήσει τις ανάγκες στέγασης μεγάλου αριθμού μετακινούμενων πολιτών και εν συνεχεία, της στρεβλής ανάπτυξης που ακολουθήθηκε και η οποία διαιώνισε (και εξακολουθεί να διαιωνίζει) το πρόβλημα, με αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων γενεών αυθαιρέτων, τον ακριβή αριθμό των οποίων κανείς δεν γνωρίζει.

Φυσικά, όλοι καταδικάζουν το φαινόμενο. Επί της ουσίας, ωστόσο, η καταδίκη αυτή δεν είναι παρά ένα γενικό ευχολόγιο, αφού τίποτα δεν έγινε προς την κατεύθυνση της άρσης των γενεσιουργών αιτίων του.

- ❖ Οι εντάξεις περιοχών στα σχέδια πόλεως και οικισμών εξακολουθούν να προχωρούν με πολύ αργούς ρυθμούς. Παραμένουν μια χρονοβόρα διαδικασία, για την ολοκλήρωση της οποίας απαιτούνται περισσότερα από δεκαπέντε χρόνια.
 - Συνεχίζεται η καταστρατήγηση της νομοθεσίας και ιδιαιτέρως του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού (ΓΟΚ), καίριες διατάξεις του οποίου, σύμφωνα με το ΤΕΕ, δεν εφαρμόζονται, ενώ τυγχάνουν γενικευμένης εφαρμογής οι διατάξεις που επιβάλλουν οι «νόμοι της αγοράς» εν είδει ενός παραοικοδομικού κανονισμού.
 - Παραμένει το πολυδαίδαλο της νομοθεσίας, με τις αντικρουόμενες, σε κάποιες περιπτώσεις, διατάξεις.

Η πρώτη γενιά αυθαιρέτων, όπως προαναφέρθηκε, προέκυψε, κυρίως, από βίαια ιστορικά γεγονότα, με το κράτος ανέτοιμο να ικανοποιήσει τις ανάγκες στέγασης του μεγάλου αριθμού μετακινούμενων πολιτών. Για την ικανοποίηση αυτών των αναγκών, κατασκευάστηκαν για να στεγάσουν οικογένειες, μέσα κι έξω από τα όρια των αστικών κέντρων, σε χώρους χωρίς καμιά υποδομή (ηλεκτρισμό, ύδρευση, αποχέτευση, δίκτυα συγκοινωνίας, νοσοκομεία, σχολεία κ.λπ.) πρόχειρα κτίσματα, που αποτέλεσαν τους πρώτους αυθαίρετους οικισμούς, στους οποίους προσετίθεντο νέα αυθαίρετα κτίσματα, άλλων χρήσεων.

Πολλές περιοχές ήταν προσαρμοσμένες σε μια, ήδη διαμορφωμένη, αλλά και άκρως προβληματική πολεοδομικά, κατάσταση.

Συνέπειες αυθαίρετης δόμησης

Η σημερινή γιγάντωση της αυθαίρετης δόμησης έχει ήδη επιφέρει δυσμενείς κοινωνικές, οικονομικές και πολεοδομικές συνέπειες.

Οι κυριότερες είναι οι εξής:

- 1) Ισοπεδώνεται ο νομοταγής πολίτης με τον αυθαιρετούντα. Έτσι, η νομιμοποίηση της χθεσινής αυθαιρεσίας είναι το θεμέλιο για την αυθαιρεσία του αύριο.
- 2) Τα αυθαίρετα κτίσματα δεν έχουν επαρκή στατική ευστάθεια έναντι σεισμικών δράσεων, ούτε επαρκή προστασία έναντι ενεργειακών απωλειών.
- 3) Οι Έλληνες μηχανικοί ασκούν το επάγγελμά τους μέσα σε καθεστώς πλήρους ανομίας, αδιαφάνειας και αθέμιτου ανταγωνισμού.
- 4) Δυσχεραίνεται ο πολεοδομικός σχεδιασμός των πόλεων και μετατρέπονται υπαίθριες ζώνες σε άναρχο ημιαστικό χώρο, με ανεπανόρθωτη καταστροφή του περιβάλλοντος.

ΠΗΓΗ:

<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:B9zJ6tKo3ToJ:www.spme.gr/uploads/8fae37295eaa9dd5.pdf+%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%B5%CF%80%CE%B5%CE%B9%CE%B5%CF%82+%CE%B1%CF%85%CE%B8%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%B7%CF%82+%CE%B4%CE%BF%CE%BC%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%82&cd=1&hl=el&ct=clnk&gl=gr>

Προτεινόμενες λύσεις για την αντιμετώπιση της αυθαίρετης δόμησης

Έως σήμερα η σχετική νομοθεσία για την αυθαίρετη δόμηση αποσκοπούσε κυρίως στη νομιμοποίηση, στην εξαίρεση από την κατεδάφιση και στην είσπραξη προστίμων. Εκείνο που από εδώ και πέρα απαιτείται είναι ισχυρή πολιτική βούληση για προστασία του περιβάλλοντος και πάταξη της αυθαίρετης δόμησης. Μόνο έτσι θα αντιμετωπιστεί το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης ριζικά και προληπτικά. Μόνο μετά από αυτό θα μπορέσουμε να δούμε τι θα κάνουμε με τις αυθαιρεσίες του χθες.

Ενδεικτικές προτεινόμενες δράσεις είναι οι εξής:

- 1) Νέα Χωροταξικά και Ρυθμιστικά Σχέδια καθώς και νέα Χωροταξικά Προγράμματα. Απλοποίηση των διαδικασιών για την ένταξη στο σχέδιο πόλης οικισμών και εκτάσεων.
- 2) Πολιτικές ουσιαστικής αποκέντρωσης.
- 3) Λειτουργικός εκσυγχρονισμός των πολεοδομικών γραφείων, με πρόσληψη προσωπικού και χρήση σύγχρονων τεχνολογιών.
- 4) Κωδικοποίηση πολεοδομικής νομοθεσίας και νομολογίας. Δημιουργία επιθεώρησης δημοσίων και ιδιωτικών έργων. Καθιέρωση του θεσμού των ορκωτών ελεγκτών Μηχανικών.
- 5) Ενεργός συμμετοχή των μηχανικών στην καταπολέμηση της αυθαίρετης δόμησης. Οι μεταβιβάσεις πάσης φύσεως ακινήτων και εγκαταστάσεων να γίνονται παρουσία Μηχανικών, χωρίς οικονομική επιβάρυνση του πολίτη.
- 6) «Πράσινο Κουτί» στις οικοδομές που θα περιέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για την ταυτότητα του κτιρίου (μελέτες, as build σχέδια, φωτογραφίες κλπ.) και θα είναι απαραίτητο για κάθε πολεοδομική ή ιδιοκτησιακή μεταβολή του ακινήτου.
- 7) Δορυφορική παρακολούθηση και εντοπισμός αυθαιρέτων κατασκευών. Άμεση επέμβαση και κατεδάφισή τους.
- 8) Δημιουργία βάσης δεδομένων ακινήτων για τη συνεργασία όλων των φορέων που ασχολούνται με τα ακίνητα (ΙΚΑ, Πολεοδομία, Δασαρχείο, Εφορία, Κτηματολόγιο -Υποθηκοφυλακείο). Ταχεία ολοκλήρωση του Εθνικού κτηματολογίου και μηχανογράφηση των εμπλεκόμενων υπηρεσιών.

ΠΗΓΗ: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:B9zJ6tKo3ToJwww.spme.gr/uploads/8fae37295eaa9dd5.pdf+%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%B5%CF%80%CE%B5%CE%B9%CE%B5%CF%82+%CE%B1%CF%85%CE%B8%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%B7%CF%82+%CE%B4%CE%BF%CE%BC%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%82&cd=1&hl=el&ct=clnk&gl=gr>

9) Θεσμοθέτηση Μητρώου Κατασκευαστών Ιδιωτικών Έργων (ΜΗ.Κ.Ι.Ε.) με σαφή οριοθέτηση των ρόλων και τον επιμερισμό των ευθυνών όλων των εμπλεκομένων στην αλυσίδα παραγωγής ενός ακινήτου.

10) Αλλαγές στον γενικό οικοδομικό κανονισμό (ΓΟΚ) με στόχο την απλοποίηση των διαδικασιών έκδοσης μιας οικοδομικής άδειας και των βασικών στοιχείων δόμησης , ώστε να ελέγχονται ευκολότερα. Επίκεντρο του ΓΟΚ να είναι η νομιμότητα, όχι η αντιμετώπιση της αυθαιρεσίας.

Έρθε η ώρα να πάψουμε να θεωρούμε «κοινωνικό αίτημα» την αντιμετώπιση της αυθαίρετης δόμησης.

Πρέπει να παραδεχτούμε ότι το μεγάλο κοινωνικό πρόβλημα είναι η αυθαίρετη δόμηση, οι αυθαίρετες πολιτικές και οι αυθαίρετες νοοτροπίες.

ΠΗΓΗ:

<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:B9zJ6tKo3ToJ:www.spme.gr/uploads/8fae37295eaa9dd5.pdf+%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%B5%CF%80%CE%B5%CE%B9%CE%B5%CF%82+%CE%B1%CF%85%CE%B8%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%B7%CF%82+%CE%B4%CE%BF%CE%BC%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%82&cd=1&hl=el&ct=clnk&gl=gr>

1.5 Ημιυπαίθριοι χώροι

Ημιυπαίθριος χώρος είναι :

- ο στεγασμένος χώρος του κτιρίου,
- με μία τουλάχιστον πλευρά ανοιχτή προς κοινόχρηστο – ακάλυπτο χώρο οικοπέδου,
- με τις υπόλοιπες πλευρές να ορίζονται από τοίχους ή κατακόρυφα φέροντα ή μη στοιχεία,
- που χρησιμοποιείται για την μετακίνηση ή προσωρινή διαμονή ανθρώπων.

Σύμφωνα με τον Ν.1577/1985 του ΓΟΚ, ημιυπαίθριος χώρος είναι ο στεγασμένος χώρος του κτιρίου , του οποίου η μία τουλάχιστον πλευρά είναι ανοιχτή προς τον κοινόχρηστο χώρο ή τους ακάλυπτους χώρους του οικοπέδου που δεν προσμετρούνται στην κάλυψη και οι υπόλοιπες πλευρές του ορίζονται από τοίχους ή κατακόρυφα φέροντα ή μη στοιχεία και χρησιμοποιείται για τη μετακίνηση ή προσωρινή παραμονή ανθρώπων.

Οι Ημιυπαίθριοι χώροι :

- Δεν προσμετρούνται στον Συντελεστή δόμησης.
- Προσμετρούνται στην Κάλυψη και στον όγκο.
- Έχουν επιφάνεια έως 15% της επιτρεπόμενης δομήσιμης επιφάνειας.
- Κατανέμονται αναλογικά σε κάθε όροφο
- Έχουν πλάτος τουλάχιστον 2,5 μέτρων.
- Έχουν βάθος μικρότερο ή ίσο με το πλάτος τους.

ΠΗΓΗ:

<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:tzwyl5206hcJ:taxexperts.gr/userFiles/file/imiyperthrioi/%CE%A0%CE%B1%CF%81%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%AF%CE%B1%CF%83%CE%B7%2520HELEXPO..ppt+%CF%80%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B5%CF%82+%CE%B5%CF%80%CE%B5%CE%BC%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%83+%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82+%CE%B7%CE%BC%CE%B9%CF%85%CF%80%CE%B1%CE%B9%CE%B8%CF%81%CE%B9%CE%BF%CF%85%CF%82&cd=2&hl=el&ct=clnk&gl=gr>

Ν.1577/1985 του ΓΟΚ , άρθρο 9

Σκοπός δημιουργίας των ημιυπαίθριων χώρων

Οι ημιυπαίθριοι χώροι, οι οποίοι εντοπίζονται ακόμα και σε παλαιότερες (παραδοσιακές) κατοικίες, έχουν σκοπό να εκμεταλλευτούν τα μεγάλα διαστήματα καλοκαιρίας στην χώρα μας. Αποτελούν χώρους όπου μπορούν να μεταφερθούν πολλές από τις δραστηριότητες των ενοίκων ενός σπιτιού, όταν το επιτρέπει ο καιρός.

Ειδικότερα στα διαμερίσματα-‘κελιά’ των πολυκατοικιών, είναι μια πολύ καλή λύση στο να απολαύσουν τον καλό καιρό που επικρατεί στην Ελλάδα και γενικότερα στο μεσογειακό κλίμα.

Οι Η/Χ καλό και μόνο κάνουν. Δεν "φταίνε αυτοί" (αλλά ούτε και όσοι τους πρότειναν εξαρχής) αν μετατράπηκαν σε εργαλείο παρανομίας.



Εικόνα 26: Κλειστός ημιυπαίθριος χώρος ο οποίος βρίσκεται στην διασταύρωση Αριστοτέλους 54 και Ελ. Βενιζέλου. Ο ιδιοκτήτης θα μπορούσε να κλείσει με κάποιο είδος τέντας τον ημιυπαίθριο χώρο του όμως φαίνεται πως δεν του αρκούσε αυτό. Προφανώς ήθελε να μεγαλώσει λίγο τα τετραγωνικά του σπιτιού του αν και ο κύριος λόγος πιστεύουμε ότι είναι η ηχομόνωση καθώς με την τζαμαρία περιορίζει αρκετά τον ήχο των αυτοκινήτων και των λεωφορείων που περνάνε από αυτούς τους δρόμους. Φυσικά και δεν είναι αυτή η λύση στο πρόβλημά του καθ' ότι θα μπορούσε να βάλει ενισχυμένα κουφώματα.



Εικόνα 27: Κλειστός ημιυπαίθριος στην οδό Παναγούλη 49. Ο ιδιοκτήτης φαίνεται ότι έκανε επέκταση του σαλονιού του ή πρόσθεσε ένα ακόμα δωμάτιο στην κατοικία του. Τέτοιες ενέργειες είναι ορατές όμως η πολεοδομία δεν παίρνει πρωτοβουλίες και περιμένει κάποια καταγγελία για να ενεργήσει.

Αίτια παράνομων – κλεισμένων ημιυπαίθριων χώρων

Αναφερόμαστε στην υπ' αριθμόν ένα πολεοδομική παράβαση σε όλη τη χώρα, που είναι η το κλείσιμο των ημιυπαίθριων. Περίπου 1,5 εκατομμύριο ιδιοκτήτες έχουν κλειστό ημιυπαίθριο οπότε και αντιλαμβανόμαστε την σπουδαιότητα του προβλήματος.

Μέχρι τώρα η πολιτεία κάνει τα στραβά μάτια, ενώ η πολεοδομία δεν κάνει αυτεπάγγελτους ελέγχους και περιμένει το τηλέφωνο του δυσαρεστημένου γείτονα για να κάνει την αυτοψία στην αυθαίρετη κατασκευή και να επιβάλλει πρόστιμα.

Τα πράγματα είναι πολύ απλά. Ο λόγος, που κλείνουν οι ημιυπαίθριοι χώροι, είναι το χρήμα και η Έλληνική φιλοσοφία που επικρατεί γενικώς.

Διότι ο οικοπεδούχος θα πιέσει ώστε να πάρει μεγαλύτερο ποσοστό αντιπαροχής, όπως και ο εργολάβος. Σε αντίθεση με τον μηχανικό- μελετητή που όχι μόνο δεν κερδίζει κάτι από αυτό αλλά υπάρχει και πιθανότητα να έχει πρόβλημα με την νομοθεσία καθ' ότι τον παρουσίαζε σαν ανοιχτό χώρο και αυτός τελικά έχει κλείσει. Μερίδιο ευθύνης έχουν και οι αγοραστής, , οι οποίοι χρηματοδοτούν αυτήν την ενέργεια γνωρίζοντας ότι είναι παράνομο εξαρχής.

Κάπου εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι ίσως η πολιτεία δεν έχει δώσει την απαιτούμενη δόμηση που όμως και πάλι ακόμα και σε περιπτώσεις που υπάρχει πλεόνασμα πολεοδομημένης γης πάλι υπάρχει αυτό το φαινόμενο. Φαίνεται δηλαδή το πόσο πλεονέκτης και 'αχόρταγος' γίνεται κάποιος όταν πρόκειται για τα χρήματα.

Πρόταση –Αντιμετώπιση προβλήματος Κλειστών ημιυπαίθριων

Προτείνουμε λοιπόν το ΥΠΕΧΩΔΕ, το κατεξοχήν αρμόδιο υπουργείο , να συντονίσει τους δήμους και βασικά τις πολεοδομίες που είναι οι αρμόδιες υπηρεσίες να συντάξουν ένα τμήμα ελέγχου και σε κάποιο λογικό χρονικό διάστημα να ελέγξουν όλες τις κατασκευές του δήμου τους και να καταγραφούν όλοι οι κλεισμένοι ημιυπαίθριοι.

Επίσης να υπάρχει δορυφορική παρακολούθηση και άμεσος έλεγχος από την πολεοδομία την στιγμή που κατασκευάζεται η οικοδομή να μην χτιστούν οι ημιυπαίθριοι.

Ακόμα με νόμο να επιβληθεί ένα αρχικό ποσό του κλεισμένου ημιυπαίθριου και έπειτα ένα ποσό διατήρησης κάθε χρόνο να επιβάλλεται στην εφορία, κάτι παρόμοιο με αυτό που συνέβη με τις πισίνες. Επομένως ο ιδιοκτήτης αποφασίζει αν θα κρατήσει τον 'παράνομο' κλεισμένο χώρο. Σίγουρα το αρχικό ποσό που θα καταβληθεί και ο φόρος που θα πληρώνεται κάθε χρόνο στην εφορία θα πρέπει να είναι ανάλογο με τα τμ. αλλά και με την περιοχή που βρίσκεται το σπίτι. Δεν είναι δυνατόν ένα σπίτι στο Αιγάλεω με ημιυπαίθριο να πληρώνει τα ίδια με ένα αντίστοιχο στην Εκάλη.

Επίσης πιστεύουμε ότι μέτρα αντιμετώπισης θα πρέπει να κινούνται προς την κατεύθυνση αποκατάστασης του περιβάλλοντος. Θα μπορούσε δηλαδή μια μονοκατοικία με κλεισμένο ημιυπαίθριο να είναι υποχρεωμένη να έχει 'πράσινη' ταράτσα ή πράσινο στους ακάλυπτους χώρους.

Τελειώνοντας θέλουμε να ξεκαθαρίσουμε ότι πριν ληφθεί το οποιοδήποτε μέτρο θα πρέπει να υπάρχουν μηχανισμοί που θα εξασφαλίζουν ότι από δω και πέρα δεν θα συνεχιστεί αυτή η κατάσταση.

1.6 Αρχιτεκτονική

Στις επισκέψεις μας στην περιοχή της Δραπετσώνας παρατηρήσαμε ότι τα κτίρια που υπάρχουν χωρίζονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Στις μονοκατοικίες, κατά κόρον διώροφες, οι οποίες είναι είτε πιο σύγχρονες είτε παλιές προσφυγικές κατοικίες και στις πολυκατοικίες, οι οποίες χωρίζονται στις 'προσφυγικές – εργατικές' και στις σύγχρονες πολυκατοικίες με τα μοντέρνα χρώματα, σχέδια και διαμερίσματα.

Και στις δύο περιπτώσεις την κατάσταση των κτιρίων μπορούμε να την χαρακτηρίσουμε μέτρια με αρκετές όμως εξαιρέσεις και ως προς το καλύτερο αλλά και ως προς το χειρότερο.



Εικόνα 28: Σε αυτήν την φωτογραφία βλέπουμε προσφυγικές κατοικίες, τις οποίες θα τις δούμε και αργότερα στο κεφάλαιο με τα προσφυγικά, οι οποίες είναι σε άριστη κατάσταση. Τα σπίτια αυτά βρίσκονται στην οδό Αγωνιστών Πολυτεχνείου και στις κάθετες οδούς αυτής και απέχουν ελάχιστα από το Δημαρχείο.

Μιλάμε για κτίσματα κυρίως διώροφα με προαύλιο χώρο και στενόμακρα μπαλκόνια. Η ανακαίνιση των προσφυγικών αποτελεί την καλύτερη λύση και από οικονομικής άποψης, και παίζει σημαντικό ρόλο στην διάσωση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Πριν γίνει η ανακαίνιση τα σπίτια ήταν πολύ μικρότερα με μόλις 3 δωμάτια. Οι οικονομικές δυνατότητες αλλά και η αύξηση των μελών των οικογενειών αυτών, έκαναν εκτός από ανακαίνιση στα σπίτια και επέκταση χώρου και πρόσθετα δωμάτια.

Μάλιστα κατά την επίσκεψή μας εκεί, μια κάτοικος της περιοχής η οποία χαρούμενη που κατοικούσε εκεί μας είπε ότι την περιοχή την αποκαλούν 'Το μικρό Παρίσι'.



Εικόνα 29-30: Μερικές ακόμα προσφυγικές κατοικίες οι οποίες βρίσκονται στις κάθετες οδούς της 'Αγωνιστών Πολυτεχνείου' οι οποίες όμως είναι σε απλά καλή κατάσταση, ανάλογα πάντα με τις οικονομικές δυνατότητες του εκάστοτε ιδιοκτήτη. Δεν μας δείχνουν κάτι αξιόλογο αρχιτεκτονικά όμως αξίζει να τα δούμε γιατί αποτελούν ζωντανό κομμάτι από την ιστορία της περιοχής. Κάποτε είναι σχεδόν ολόγεια όμως με τα χρόνια και με τις ανακαινίσεις που τους έκαναν οι ιδιοκτήτες διαφοροποιήθηκαν μεταξύ τους.



Εικόνα 31: Μονοκατοικία με διαφορετική αρχιτεκτονική από τα γειτονικά κτίσματα της περιοχής η οποία βρίσκεται στο στενό Αργυροστόλιου 32. Χαρακτηριστικό του κτίσματος είναι τα ημικυκλικά σχέδια.



Εικόνα 32: Πάλι στην οδό Αγωνιστών Πολυτεχνείου βλέπουμε τις προσφυγικές (εργατικές) κατοικίες. Πολύ λιτά τα κτίσματα από αρχιτεκτονικής άποψης. Μην ξεχνάμε ότι σκοπό είχαν να στεγάσουν γρήγορα πολύ κόσμο, με το λιγότερο δυνατό κόστος.



Εικόνα 33: Σύγχρονες πολυκατοικίες με μοντέρνα χρώματα στην περιοχή της Δραπετσώνας. Συνηθισμένη εικόνα στην Δραπετσώνα τελευταία χρόνια καθ' όσον συνεχώς νέες πολυκατοικίες 'φυτρώνουν' στην περιοχή.



Εικόνα 34-35: Γιγαντιαίες πολυκατοικίες με δεκάδες διαμερίσματα η κάθε μια, στην περιοχή των 'Βούρλων' στην οδό Μπουδούτση. Δεν έχουν ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά, όμως είναι εικόνα που την συναντάει συνεχώς όποιος βρεθεί σε αυτά τα μέρη.



***Εικόνα 36:** Η φωτογραφία τραβήχτηκε από το Δημαρχείο της Δραπετσώνας και μας δείχνει την απλότητα των εργατικών πολυκατοικιών. Αδιάφορα από αρχιτεκτονικής άποψης, απλά ορθογώνια κτίσματα, που όμως είναι κυρίαρχο οικοδομικό στοιχείο στην περιοχή.*

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Γενικότερα η περιοχή της Δραπετσώνας, παραδοσιακά φτωχή γειτονιά, δεν έχει να μας δείξει κάτι το αξιοπρόσεχτο όσον αφορά την αρχιτεκτονική άποψη ούτε στις κατοικίες αλλά ούτε σε κτίρια εταιρειών. Το μοναδικό ενδιαφέρον που μπορεί να δει κανείς είναι στις προσφυγικές κατοικίες που δυστυχώς όμως έχουν αλλάξει αρκετά από το αρχικό τους σχέδιο λόγω των ανορθόδοξων ανακαινίσεων που έχουν κάνει οι ιδιοκτήτες.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Προστασία αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

Στις μέρες μας έχει γίνει πλέον αντιληπτό πως η εξέταση της ιστορικής και πολιτιστικής πορείας ενός λαού, κατά το παρελθόν, συμβάλλει αποφασιστικά στην κατανόηση όχι μόνο της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας του αλλά και της πολυφωνίας και της πολυμορφίας του ανθρώπινου πολιτισμού. Ταυτόχρονα, μπορεί να χρησιμεύσει και ως δεξαμενή αναβάπτισης στα ουσιαστικά ιδανικά και τις αξίες του ανθρώπου καθώς και για την άντληση χρήσιμων στοιχείων που θα βοηθήσουν στη θεώρηση του μέλλοντος.

Τα στοιχεία του παρελθόντος αποτελούν σημαντική παράμετρο για τη σύνθεση της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας οποιουδήποτε υποκειμένου έρευνας, και είναι φυσικό πως το δομημένο (ή και μη δομημένο) από τον άνθρωπο περιβάλλον δεν μπορεί να αποτελέσει εξαίρεση. Τα ιστορικά κέντρα των πόλεων, ως φορείς μεταβίβασης μηνυμάτων της ιστορικής πορείας μιας χώρας, μιας πόλης ή ενός λαού, εκφράζουν σε σημαντικό βαθμό την ταυτότητά του.

Από τα παραπάνω μπορούμε να διαπιστώσουμε το πρόσθετο ενδιαφέρον που αποκτούν οι επιβιώσεις του δομημένου περιβάλλοντος για την πολιτισμική παράδοση του χώρου και των ανθρώπων του, καθώς συμβάλλει στην εξασφάλιση της αυτογνωσίας και της ιστορικής συνέχειας και κατ' επέκταση, στη διατήρηση της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας κάθε τόπου.

Τι προβλέπει η νομοθεσία;

Το άρθρο 4 του ν. 1577/1985 «Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός» (ΓΟΚ), όπως ισχύει μετά τη συμπλήρωσή του με το ν. 2831/2000 «Τροποποίηση του ν. 1577/1985 "Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός" και άλλες πολεοδομικές διατάξεις» προστατεύει την αρχιτεκτονική κληρονομιά και τη σύστοιχη φυσική κληρονομιά. Ειδικότερα, ρυθμίζονται κατ' αρχάς τα παραδοσιακά σύνολα και στη συνέχεια τα διατηρητέα.

ΠΗΓΗ:

http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:j_ST7Fe3DXEJ:www.arxaiologia.gr/assets/media/PDF/migrated/1584.pdf+%CE%A0%CF%81%CE%BF%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%B1+%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B9%CF%84%CE%B5%CE%BA%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%B7%CF%82+%CE%BA%CE%BB%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%B1%CF%82&hl=el&gl=gr&pid=bl&srcid=ADGEESgwx1cOPEVByWWIQb56uW8rA-ozXks19iwGnP04aGlsLcO_IYAFCIIbOMvGIF0gD4NDiAC3peUH6H42vwfmTAGXB5bwKMdhXNj-GsvnOOhOnkh217YfD6mF0xmtg3taxIj1wQZZ&sig=AHIEtbOl6jTqh9xvU5pNjxrMXkDW7Ty4sA

Αποσπάσματα από άρθρο Της Ροϊδως Μητούλα Υπ. Δρ. Πολιτικών Επιστημών Ε.Μ.Π

Κατά την παρ.1 του ΓΟΚ , άρθρο 4:

Με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος , Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ή κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, ύστερα από αιτιολογική έκθεση της κατά περίπτωση αρμόδιας υπηρεσίας του, γνώμη του Αρμόδιου Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος ή κατά περίπτωση του αρμόδιου συμβουλίου του αρμόδιου Υπουργείου και του Α.Π.Α.Σ. εάν ζητηθεί από τον Υπουργό και γνώμη του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου , με σκοπό τη διατήρηση και ανάδειξη της ιδιαίτερης ιστορικής , πολεοδομικής , αρχιτεκτονικής, λαογραφικής, κοινωνικής και αισθητικής φυσιογνωμίας τους, μπορεί να χαρακτηρίζονται:

α. Οικισμοί ή τμήματα πόλεων ή οικισμών ή αυτοτελή οικιστικά σύνολα εκτός αυτών ως παραδοσιακά σύνολα.

β. Χώροι, τόποι, τοπία ή ζώνες ιδιαίτερου κάλλους και φυσικοί σχηματισμοί που συνοδεύουν ή περιβάλλουν ακίνητα και στοιχεία αρχιτεκτονικής κληρονομιάς ως χώροι, τόποι ή ζώνες προστασίας των παραδοσιακών συνόλων, όπως και αυτοτελείς φυσικοί σχηματισμοί ανθρωπογενούς χαρακτήρα, εντός ή εκτός οικισμών, ως περιοχές που έχουν ανάγκη από ιδιαίτερη προστασία. Είναι αξιοπρόσεκτο ότι καλύπτεται και η ιδιόζουσα περίπτωση των διακριτών τεχνητών σχηματισμών της φύσης, οι οποίοι μπορεί να αποτελούν αναπόσπαστο περιβάλλον παραδοσιακών οικισμών ή παραδοσιακών συνόλων.

Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 4 , παρ.5 του ΓΟΚ:

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

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

ΠΗΓΗ: ΓΟΚ , άρθρο 4.

Γενικότερα το άρθρο 4 του ΓΟΚ , προβλέπει ότι χρειάζεται για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και δεν χρειάζεται να προτείνουμε εμείς κάτι παραπάνω από αυτό.

1.7 Προσφυγικές Κατοικίες

Η οικιστική ανάπτυξη της Δραπετσώνας οφείλεται στους Μικρασιάτες πρόσφυγες του 22'. Οι νέοι κάτοικοι εγκαταστάθηκαν σχεδόν σε όλο το Λεκανοπέδιο Αττικής, με έμφαση στις δυτικές βιομηχανικές συνοικίες, όπως αυτές της Δραπετσώνας, του Κερατσινίου και των γύρω περιοχών. Τα κριτήρια επιλογής ήταν δύο, η ύπαρξη ελεύθερων και απαλλοτριώσιμων χώρων και η μεγάλη απόσταση από τις ανεπτυγμένες περιοχές της Αθήνας. Γι' αυτό και συνυπήρχαν με τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Σε κάποιες περιπτώσεις οι εγκαταστάσεις αυτές προϋπήρχαν από τους οικισμούς των προσφύγων, όπως στην περίπτωση που μελετάμε και σε άλλες περιπτώσεις που εγκαταστάθηκαν αργότερα.

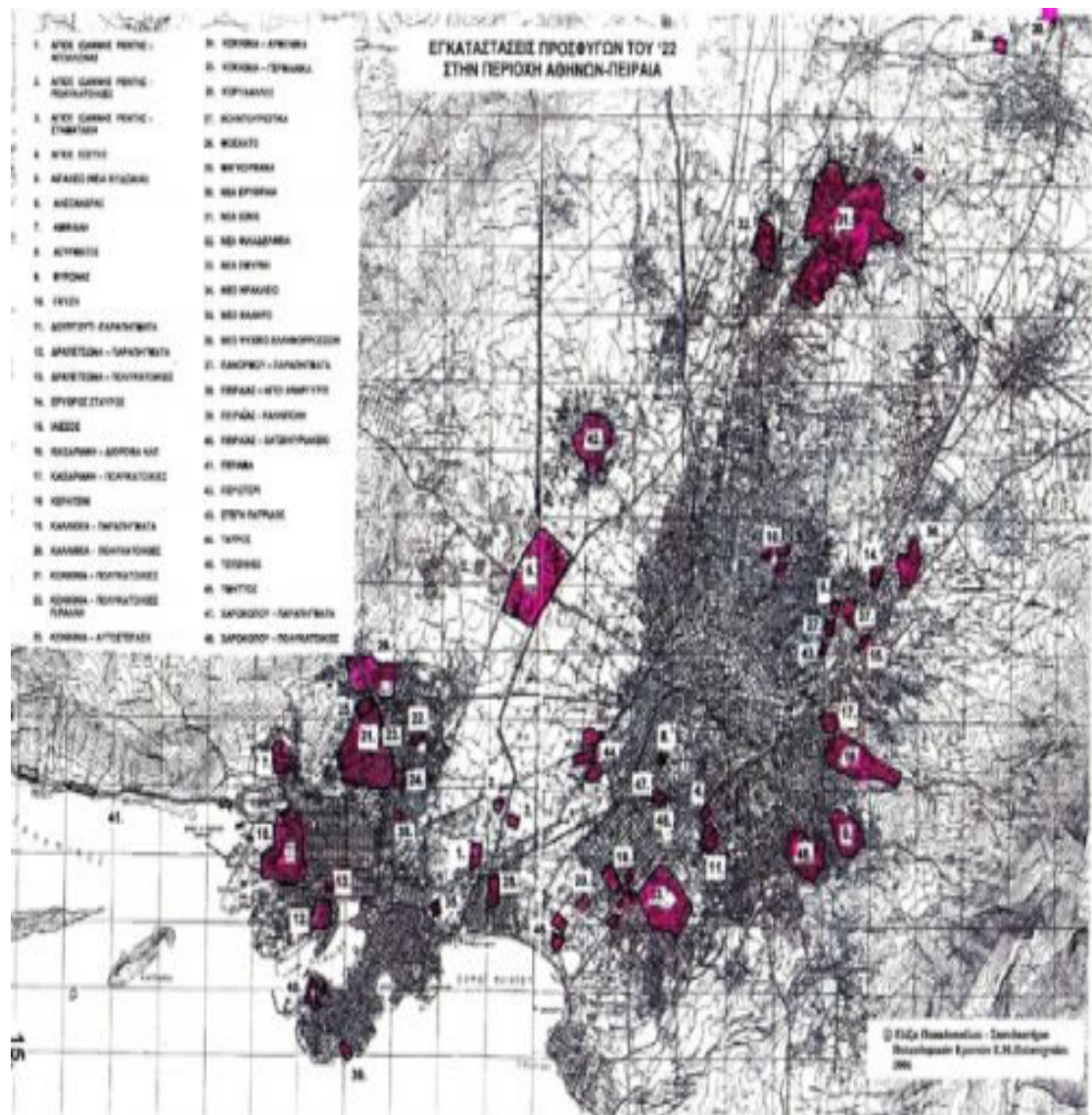
Οι φορείς που κατασκεύασαν τις προσφυγικές κατοικίες ήταν τρεις: Το ταμείο περιθάλψεως Προσφύγων (Τ.Π.Π.) από το 1922 έως 1925, η επιτροπή αποκατάστασης προσφύγων (Ε.Α.Π.) από το 1924 μέχρι το 1930 και το Υπουργείο Πρόνοιας από το 1922 έως το 1940.

Οι εγκαταστάσεις που δημιουργήθηκαν από τους παραπάνω οργανισμούς, για την περιοχή της Δραπετσώνας, χωρίζονται στους εξής δύο τύπους:

1. Εγκατάσταση σε πρόχειρα παραπήγματα
2. Εγκατάσταση σε τριώροφες- τετραώροφες πολυκατοικίες

Τα περισσότερα παραπήγματα γκρεμίστηκαν στο τέλος της δεκαετίας του 60' και στη θέση τους έγιναν πολυκατοικίες, με το σύστημα τις αντιπαροχής.

Πολλά προσφυγικά υπάρχουν ως σήμερα, παρά τις συνεχείς πιέσεις των εργολάβων, αφού αποτελούν εύκολο στόχο σε μια διαδικασία κατεδάφισης. Τα προσφυγικά έχουν αξία ως σύνολο κτιρίων αλλά και ως χώρος μνήμης για αυτά που αντιπροσωπεύουν. Έτσι, γίνονται προσπάθειες διατήρησής τους, όπως και στις υπόλοιπες περιοχές της Αθήνας, προκειμένου να προστατευτεί η αρχιτεκτονική, πολιτισμική και ιστορική κληρονομιά.



Εικόνα 37: Οι περιοχές εγκατάστασης των προσφύγων στην Αθήνα και τον Πειραιά.

ΠΗΓΗ: <http://www.monumenta.org/article.php?IssueID=2&lang=gr&CategoryID=3&ArticleID=8>



Εικόνα 38-39: Προσφυγικές μονοκατοικίες ,ανακαινισμένες αλλά και έχοντας επεκταθεί, αποτελούν το καλύτερο παράδειγμα για την διάσωση της αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς. Τις είδαμε και σε προηγούμενο κεφάλαιο και βρίσκονται στην οδό Αγωνιστών πολυτεχνείου.



Εικόνα 40: ομοίως με τις προηγούμενες εικόνες. Οδό Αγωνιστών Πολυτεχνείου και Κολοκοτρώνη.



Εικόνα 41: Τριώροφο εγκαταλελειμμένο προσφυγικό κτίριο στην Οδό Μονεμβασιάς 25.



Εικόνα 42: Τριώροφες- τετραώροφες προσφυγικές - εργατικές πολυκατοικίες στην οδό Αγωνιστών Πολυτεχνείου. Στέγαση σε συνθήκες ελάχιστης κατοικίας μέσα σε δυάρια και τριάρια λίγων τετραγωνικών μέτρων. Στο βάθος διακρίνονται οι μεγάλες εργατικές- προσφυγικές πολυκατοικίες γνωστά και ως 'commieblocks'.



Εικόνα 43: Μερικές ακόμα προσφυγικές πολυκατοικίες, οι οποίες φαίνεται να έχουν ανακαινιστεί.



Εικόνα 44: Κι' άλλα *commieblocks*, εργατικές- προσφυγικές κατοικίες του '70. Η φωτογραφία τραβήχτηκε από τις εξωτερικές σκάλες του δημαρχείου .

Πολεοδομική Οργάνωση προσφυγικών

Στις περιπτώσεις κρατικών παραπηγμάτων ακολουθείται η λογική του υποδάμειου συστήματος, όπου τα παραπήγματα διατάσσονται εν σειρά σε στοίχους και καταλαμβάνουν όλο το διαθέσιμο χώρο, αφήνοντας κάποια κενά «πλατειών» ή κοινόχρηστων λουτρών και εγκαταστάσεων υγιεινής, πλυντηρίων κ.λπ. Θα πούμε λίγα πράγματα για το υποδάμειο σύστημα αργότερα, ξεχωριστά.

Στις πολυκατοικίες εφαρμόζονται οι αρχές του Μοντέρνου Κινήματος του Μεσοπολέμου σε κατά στοίχους διατάξεις, συνήθως σε παράλληλες σειρές (λεωφόρος Αλεξάνδρας, Στέγη Πατρίδος, Δραπετσώνα κ.α.), αλλά και σε γωνιακές συνθέσεις με κεντρικούς μεγάλους χώρους (Άγιοι Ανάργυροι, Πειραιάς κ.α.). Στις περιπτώσεις διώροφων κατοικιών ή πολυκατοικιών είτε έχουμε υποδάμειο (Σταματάκη, Ρέντη) είτε εκλεκτικιστικές συνθέσεις κηπουπόλεων με κυκλικούς δρόμους και συμμετρικές πλατείες (Νέα Ιωνία, Νέα Φιλαδέλφεια).

Σε περιπτώσεις συνθέσεων που περιβάλλουν το οικοδομικό τετράγωνο αφήνοντας στο κέντρο του ελεύθερο δημόσιο χώρο με κοινόχρηστες λειτουργίες όπως τα πλυντήρια που αναφέρθηκαν, το σύνολο των περιοχών είναι οικοδομικά τετράγωνα υποδάμειου συστήματος (Κοκκινιά κυρίως). Όπου διανέμονται οικοπέδα ακολουθείται το υποδάμειο σύστημα, εκτός αν η τοπογραφία ή ο διαθέσιμος χώρος δεν το ευνοούν (Καισαριανή, Νέα Ιωνία, Κορυδαλλός κ.α.).

Στα αυθαίρετα των οικιστών γίνεται ό,τι και σε κάθε άλλη αυθαίρετη δόμηση στην Αθήνα, προσπάθεια διανομής της κατειλημμένης γης, όπου ενστικτωδώς αφήνονται ελάχιστες ελεύθερες δίοδοι σε ένα γενικό «υποδάμειο» σύστημα, που συνήθως είναι προέκταση των παρυφών της πόλης όπου προσκολλώνται τα αυθαίρετα.



Εικόνα 45: Πρόχειρο ισόγειο σπίτι στην Κοκκινιά, διατηρημένο με συγκινητική επιμέλεια.

Τύποι Κατοικίας Προσφυγικών

Όσον αφορά τους **τύπους κατοικίας**, σήμερα σώζονται πολλές νησίδες κάθε τύπου εκτός των παραπηγμάτων. Οι περιοχές οργανωμένης δόμησης πολυκατοικιών σώζονται ακέραες αλλά σε κακή εν γένει κατάσταση, οι περιοχές διώροφων πολυκατοικιών ή διπλοκατοικιών αλλού σώζονται πλήρεις, αλλού αλλοιωμένες από την ανοικοδόμησή τους σε πολυκατοικίες ή από εκτεταμένες επισκευές και προσθήκες. Σώζονται ακόμη εκτεταμένες νησίδες των «γερμανικών», όπως στην Κοκκινιά. Ειδικότερα:

- Απρόσμενα, σώζεται ολόκληρη σχεδόν η περιοχή των Γερμανικών της Κοκκινιάς, ενώ έχουν κατεδαφιστεί και αντικατασταθεί από νέες κατασκευές οι λοιπές (Περιστέρι κ.α.). Σώζονται ακόμη πολλές περιπτώσεις αυτοστέγασης στην Κοκκινιά, τη Νέα Ιωνία, την Καισαριανή κ.α.

- Από τις διώροφες κατοικίες, κατά περίπτωση σώζονται μεμονωμένα κτήρια στις περιοχές αυτές αλλά και ολόκληρες μονάδες από 4-8 οικοδομικά τετράγωνα. Είναι κτισμένα βάσει τυποποιημένων σχεδίων της ΕΑΠ και του ΤΠΠ, από οπτοπλινθοδομή ή λιθοδομή, ξύλινη στέγη με χαρακτηριστικά δίδυμα φουρούσια, εξωτερικές κλίμακες λιθόκτιστες με ξύλινα κιγκλιδώματα. Πολλές από αυτές τις ομάδες διατηρούνται πολύ καλά, άλλες έχουν υποστεί ανεπίτρεπτες «σύγχρονες» παρεμβάσεις και άλλες είναι σε άθλια κατάσταση. Σημειώνεται ότι στη Φιλαδέλφεια, το Βύρωνα και τη Νέα Ιωνία, έχουμε περισσότερο «αποκαταστάσεις» μεμονωμένων κτηρίων, ανεξάρτητα από το αν αυτά αποτελούν σχεδόν συμπαγείς ομάδες, ενώ στην Κοκκινιά έχουμε σχεδόν ολόκληρα οικοδομικά τετράγωνα, τα οποία διασώζουν την αρχική τους μορφή. Σημειώνεται ότι στο κέντρο αυτών των οικοδομικών τετραγώνων υπήρχαν κοινόχρηστα πλυντήρια, τα οποία γρήγορα καταλήφθηκαν και συμπληρώθηκαν από νέους πρόσφυγες (συγγενείς ή συγχωριανούς των εγκατεστημένων στα κανονικά κτήρια). Σήμερα έχουν κατεδαφιστεί και τα αυθαίρετα και τα πλυντήρια και ο εσωτερικός χώρος των οικοδομικών τετραγώνων είναι ιδιαίτερα οικείος και σε ανθρώπινη κλίμακα και λειτουργεί ως κέντρο γειτονιάς, παιδότοπος, τόπος συνάντησης και κουτσομπολιού.

- Τριώροφες πολυκατοικίες, μορφολογίας του Μοντέρνου Κινήματος, επώνυμων αρχιτεκτόνων του Μεσοπολέμου. Είναι κατασκευασμένες με μικτό σύστημα, τοιχοποιία από λιθοδομή και πλάκες από οπλισμένο σκυρόδεμα. Σώζονται όλες πλην εκείνων της λεωφόρου Πέτρου Ράλλη που κατεδαφίστηκαν και ο χώρος τους εντάχθηκε στο προαύλιο του Κρατικού Νοσοκομείου Νίκαιας. Τις περισσότερες φορές είναι σε άθλια κατάσταση και κατοικούνται από οικονομικούς μετανάστες. Παρουσιάζουν φθορές αναστρέψιμες, κυρίως στα επιχρίσματα, στα κλιμακοστάσια και τους εξώστες, λόγω φθορών του οπλισμένου σκυροδέματος, και στα κουφώματα.

- Σώζονται και είναι ενδιαφέρον να μελετηθούν και να διατηρηθούν για λόγους ιστορικούς, αυθαίρετα παραπήγματα ανάμεσα στους στοίχους που έχουν αφήσει πλέον διόδους 1-2 μέτρων. Τα παραπήγματα αυτά είναι από πλίνθους, λίθους, ξύλα και άλλα ευτελή υλικά (Τζιτζιφιές κ.α.).



Εικόνα 46: Προσφυγικά διώροφα σπίτια στην πλατεία Υμηττού



Εικόνα 47: Οι πολυκατοικίες της Καισαριανής, μικτή κατασκευή με στοιχεία μοντέρνου κινήματος.

ΠΗΓΗ: <http://www.monumenta.org/article.php?IssueID=2&lang=gr&CategoryID=3&ArticleID=8>

Μέθοδοι Και Υλικά Κατασκευής Προσφυγικών

Οι μέθοδοι και τα υλικά κατασκευής στα προσφυγικά σπίτια καλύπτουν όλο σχεδόν το φάσμα των υλικών που συναντά κανείς στις ιστορικές κατασκευές.

Υπάρχουν πολλά κτισμένα από ωμές πλίνθους και στέγη από πισσόχαρτο ή, αργότερα, κεραμίδια (Νέα Ιωνία, Κοκκινιά κ.α.), μονώροφα ή διώροφα από οπτοπλινθοδομή και ξύλινα πατώματα και στέγη (Νέα Φιλαδέλφεια, Υμηττός κ.α.), μονώροφα ή διώροφα από λιθοδομή (Νέα Φιλαδέλφεια, Καισαριανή, Κοκκινιά), πολυκατοικίες μικτής κατασκευής με οριζόντια στοιχεία από οπλισμένο σκυρόδεμα και φέροντες λίθινους τοίχους (λεωφόρος Αλεξάνδρας, Άγιοι Ανάργυροι, Καισαριανή κ.α.).



Εικόνα 48: Διώροφο λίθινο σπίτι στη Νέα Φιλαδέλφεια.

Πρόταση-λύση για την προστασία των προσφυγικών

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι στις περισσότερες από τις συνοικίες της Αθήνας σώζονται ακόμη πολλά προσφυγικά κτήρια. Ο βαθμός διατήρησής τους και η κατάσταση της αρχικής τους κατασκευής ποικίλλουν. Οι αλλοιώσεις, τόσο σε μεμονωμένα κτήρια όσο και σε σύνολα, είναι κατ' αρχήν αναστρέψιμες. Ιδιαίτερα στα μη επισκευασμένα κτήρια που απλά ερειπώνονται η αποκατάσταση είναι θέμα μελέτης και έρευνας των υλικών και των κατασκευαστικών μεθόδων του Μεσοπολέμου. Αποτελούν όχι μόνο ιστορικά τεκμήρια και σημεία αναφοράς της συλλογικής μνήμης, αλλά και σπίτια κτισμένα με ανθρώπινα μέτρα, με κύριο στοιχείο τη διατήρηση της κοινωνικότητας στις γειτονιές, που τόσο λείπει από όλες τις μεγάλες πόλεις ανά τον κόσμο. Ως προς την τυπολογία, έχουν ένα δικό τους ιδιαίτερο χαρακτήρα, που είναι αμέσως αναγνωρίσιμος και προσφιλής. Ως προς τη μέθοδο κατασκευής, είναι ενδεικτικά της εποχής του Μεσοπολέμου, όσον αφορά τις μέτριες κατασκευές και όχι τις πιο πολυτελείς. Είναι ακόμη χαρακτηριστικά της μετάβασης από τα παραδοσιακά υλικά και μεθόδους στο οπλισμένο σκυρόδεμα, αλλά και της μετάβασης από τα μικρά συνεργεία μαστόρων στο σύστημα των εργολάβων και των πιο μαζικών κατασκευών. Είναι κτισμένα σε μια κρίσιμη καμπή της εξέλιξης του αστικού τοπίου. Για όλους αυτούς τους λόγους είναι απαραίτητη η διατήρησή τους μέσα στο ολόενα και πιο απρόσωπο τοπίο της Αθήνας.

Παρ' όλα αυτά, σήμερα τα προσφυγικά κτήρια δέχονται ασφυκτικές πιέσεις από τη λαίλαπα της οικοδόμησης. Επιπλέον, δεν είναι σε όλους αμέσως εμφανής η σημασία της διατήρησής τους, αφού συχνά η έννοια ιστορικό κτήριο ταυτίζεται με τη νεοκλασική τυπολογία ή με την παλαιότητα και μόνο. Συχνά τα προσφυγικά αποτελούν τον εύκολο στόχο σε μια διαδικασία κατεδάφισης από εργολάβους και ιδιοκτήτες. Πρόσφατο παράδειγμα αποτελούν τα προσφυγικά της λεωφόρου Αλεξάνδρας, που σώθηκαν χάρη στην αντίδραση της Σχολής Αρχιτεκτόνων και όλων όσων ενδιαφέρονται για τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής μας κληρονομιάς. Ο επιθυμητός στόχος είναι να υπάρξει μια συνολική προστασία των αξιόλογων και καλά διατηρημένων περιοχών, οι οποίες είναι πάρα πολλές, αλλά και όλων των διαφορετικών κτηριακών τύπων. Τα προσφυγικά έχουν αξία ως σύνολο κτηρίων πρώτα από όλα και έπειτα ως μεμονωμένα κτήρια. Μαζί με αυτά χάνονται μνήμες, άνθρωποι, κοινωνικές δομές, γειτονιές, έθιμα. Είναι απαραίτητο να βοηθήσουμε όλοι στη διαδικασία προστασίας και κατανόησης της πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς μας.

Οι ελληνικοί νόμοι για την προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς είναι:

- Σύνταγμα της Ελλάδας του 1975 όπως αυτό αναθεωρήθηκε το 2001.
- Σύμβαση της Γρανάδας (1985) ως Νόμος 2039/92 του ελληνικού κράτους.
- Ν. 3028/2002 για την προστασία των Αρχαιοτήτων που αντικατέστησε το Νόμο 5351/1932 "Περί Αρχαιοτήτων".
- Ν. 3201/2003 Προστασία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος Νήσων Αιγαίου.
- Ν. 3378/ 2005 Προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς.
- Ν 3463/2006 Κώδικας Δήμων και κοινοτήτων.
- Ν. 3658/2008 Προστασία πολιτιστικών αγαθών.

Εμείς προτείνουμε:

1. Στην άμεση συνεργασία μεταξύ Κράτους, τοπικής αυτοδιοίκησης, πολιτιστικών ιδρυμάτων και σωματείων του κοινού για τη διαδικασία λήψης αποφάσεων και τους μηχανισμούς πληροφόρησης και συμβουλής
2. Να καθιερωθεί ένα νομικό καθεστώς προστασίας της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς που να προβλέπει σε σχέση με περιφερειακές και τοπικές αρμοδιότητες και στα πλαίσια των διαθέσιμων πιστώσεων, μια οικονομική υποστήριξη των δημοσίων υπηρεσιών για τις εργασίες συντήρησης και αναστήλωσης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, που βρίσκεται στην περιοχή του.
3. Να ενθαρρύνεται η ιδιωτική πρωτοβουλία για τη συντήρηση και αναστήλωση αυτής της κληρονομιάς π.χ. με επιδοτούμενα προγράμματα.
4. Να ενθαρρύνεται η ανάπτυξη του θεσμού της χορηγίας και τη δημιουργία μη κερδοσκοπικών ενώσεων, που δρουν στον εν λόγω τομέα
5. Να ενημερωθεί η κοινή γνώμη για την αξία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς ως στοιχείου πολιτιστικής ταυτότητας, αλλά και ως πηγή έμπνευσης και δημιουργικότητας, για τις σύγχρονες και μελλοντικές γενιές
6. Ίσως και αν οι συνθήκες ήταν καλύτερες ως προς την οικονομία του κράτους, να καταφύγει σε φορολογικά μέτρα ευνοϊκά για τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

ΙΠΠΟΔΑΜΟΣ-ΙΠΠΟΔΑΜΕΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Ο Ιππόδαμος ο Μιλήσιος ήταν αρχαίος Έλληνας Αρχιτέκτων, Πολεοδόμος, Φυσικός, Μαθηματικός, Μετεωρολόγος και Φιλόσοφος, θεωρούμενος και ως ο «πατέρας της Πολεοδομίας». Ο Ιππόδαμος, έζησε τον 5ο αιώνα π.χ. , στην ακμή δηλαδή της κλασσικής εποχής της αρχαίας Ελλάδας. Εκπόνησε σχέδια ελληνικών πόλεων-αποικιών που είχαν τάξη και κανονικότητα, σε αντίθεση με τον συγκεχυμένο τρόπο με τον οποίο αναπτύσσονταν οι πόλεις μέχρι εκείνη την εποχή, ακόμα και η Αθήνα. Θεωρείται επίσης ο εισηγητής της ιδέας ότι ένα σχέδιο πόλεως μπορεί να ενσωματώνει μια λογική κοινωνική διάταξη.

Τον Ιππόδαμο αναφέρουν στα έργα τους οι Αριστοτέλης, Στοβαίος, Στράβων, Ησύχιος, Φώτιος και Θεανώ. Οι Φώτιος και ο Ησύχιος τον μνημονεύουν ως μετεωρολόγο. Η Θεανώ η Θουρία του αφιέρωσε το βιβλίο της «Περί Αρετής».

Σύμφωνα με τον Αριστοτέλη (στα Πολιτικά), ο Ιππόδαμος ήταν ο πρωτοπόρος της Πολεοδομίας και σχεδίασε μία «ιδανική πόλη» για 10.000 πολίτες διαιρεμένους σε τρεις τάξεις (στρατιώτες, τεχνίτες και αγρότες), με τη γη χωρισμένη επίσης σε τρεις κατηγορίες (ιερή, δημόσια και ιδιωτική). Κατά τον Αριστοτέλη επίσης του άρεσε να τραβάει την προσοχή: «Ορισμένοι τον θεωρούσαν υπερβολικό, με τα μακριά μαλλιά του, τον ακριβό του στολισμό και την ίδια φθηνή και ζεστή ενδυμασία που φορούσε χειμώνα-καλοκαίρι».

Ο Ιππόδαμος σχεδίασε για λογαριασμό του Περικλέους το επίνειο του Πειραιώς στα μέσα του 5ου αιώνα π.χ. (το 460 π.χ.) και η οποία πολεοδομική μελέτη απετέλεσε πρότυπο για όλες τις πόλεις της κλασσικής εποχής. Επίσης, όταν οι Αθηναίοι ίδρυσαν την αποικία Θούριοι στη Μεγάλη Ελλάδα το 443 π.χ., συνόδευσε την αποστολή ως αρχιτέκτονας, μολονότι δεν ήταν στην πραγματικότητα αρχιτέκτονας με την έννοια του σχεδιαστή κτηρίων. Του αποδίδεται ακόμα (408 π.χ.) η νέα Πόλη της Ρόδου[1], ωστόσο, καθώς γνωρίζουμε ότι είχε ασχοληθεί το 479 π.χ. με την ανακατασκευή της γενέτειράς του Μιλήτου, θα πρέπει να ήταν υπέργηρος στην περίπτωση της Ρόδου, εβδομήντα χρόνια αργότερα.

Το «διαμαντένιο πλέγμα» που επινόησε ήταν μια σειρά από ευρείες και ευθείες οδούς που τέμνονταν σε γωνίες 45 και 135 μοιρών. Η Μίλητος μας παρέχει το αρχετυπικό ιπποδάμειο σχέδιο, βάσει του οποίου ξαναχτίστηκε το 479 π.χ. Το πιο εντυπωσιακό στοιχείο του σχεδίου είναι η εκτεταμένη κεντρική περιοχή, που με μακροχρόνια πρόβλεψη, κρατήθηκε ελεύθερη για να αναπτυχθεί ως δημόσιο κέντρο, η γνωστή «αγορά». **Γύρω από αυτή την κεντρική περιοχή αναπτύσσονταν τα οικοδομικά τετράγωνα των περιοχών κατοικίας, οργανωμένα σε ένα ορθογώνιο δίκτυο δρόμων,** χωρίς να λαμβάνεται ιδιαίτερα υπόψη το τοπογραφικό ανάγλυφο.

ΠΗΓΗ:

http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%99%CF%80%CF%80%CF%8C%CE%B4%CE%B1%CE%BC%CE%BF%CF%82_%CE%BF_%CE%9C%CE%B9%CE%BB%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%BF%CF%82

Στην Ελλάδα, οι πρώτοι οικισμοί της αρχαιότητας δημιουργήθηκαν πάνω σε οικισμούς των σκοτεινών χρόνων, οι οποίοι με τη σειρά τους πιθανόν να αποτελούσαν τη συνέχεια κάποιας μικρής εγκατάστασης της προϊστορικής εποχής. Αρχικά δημιουργήθηκαν με τη μορφή κωμόπολης ή χωριού και το βασικό τους χαρακτηριστικό ήταν ότι οργανώνονταν γύρω από μια ακρόπολη η οποία χρησίμευε στην αποτελεσματική άμυνα των κατοίκων σε καιρό πολέμου. Με τον καιρό, αναπτύχθηκαν σε πόλεις προσθετικά, ανάλογα με τις ανάγκες που παρουσιάζονταν στην πορεία. Οι αρχαϊκοί σχηματισμοί, εκτός από το αμυντικό πλεονέκτημα που τους έδινε η διάταξή τους, είχαν και πολλά μειονεκτήματα με σημαντικότερο αυτό της κακής δημόσιας υγιεινής. Άλλα μειονεκτήματα είναι οι στενοί δρόμοι και η μεγάλη πυκνότητα.

Ο κανονικός σχηματισμός βάσει σχεδίου και με τους δρόμους κάθετους για πρώτη φορά εφαρμόστηκε στη Μίλητο, την οποία είχαν καταστρέψει οι Πέρσες το 479 ή 466 π.χ. Το σύστημα το είχε εισηγηθεί ο Ιππόδαμος και από το όνομά του το ορθοκανονικό αυτό σύστημα ονομάστηκε Ιπποδάμειο. Γενική αρχή του Ιπποδάμειου συστήματος δεν ήταν απλώς η εφαρμογή ενός ορθογώνιου συστήματος δρόμων, αλλά η γενικότερη οργάνωση της πόλεως ώστε να εξυπηρετούνται οι λειτουργίες της με τρόπο ορθολογικό. Συνήθως εκτός από την ακρόπολη, υφίστανται τρία κέντρα, το θρησκευτικό το πολιτικό και διοικητικό και τέλος το εμπορικό. Το Ιπποδάμειο σύστημα γενικεύθηκε αργότερα στην ελληνιστική εποχή. Είχε αρκετά σημαντικά πλεονεκτήματα : ταχύτητα στην οργάνωση, απλότητα στη χάραξη, εύκολη χρήση και προσέφερε ασφάλεια. Σχεδόν σε όλες τις πόλεις που ίδρυσε ο Μέγας Αλέξανδρος και οι διάδοχοί του το εφάρμοσαν.

ΠΗΓΗ:

http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%BF%CF%81%CF%89%CE%BC%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CE%AE_%CE%A0%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CE%BF%CE%B4%CE%BF%CE%BC%CE%AF%CE%B1

1.8 Νεκροταφείο Αναστάσεως

Στα σύνορα του Δήμου Δραπετσώνας και του Δήμου Κερατσινίου βρίσκεται το νεκροταφείο Αναστάσεως.

Μεταξύ του 1883-1887 αγοράστηκαν από το Δήμο Πειραιώς οικόπεδα στην Ευγένεια για να ιδρυθεί εκεί νέο νεκροταφείο, αυτό που υπάρχει σήμερα. Το καινούριο νεκροταφείο δημιουργήθηκε ανάμεσα στο 1892-1895 και άρχισε να χρησιμοποιείται από το 1904. Η οριστική μεταφορά στο νεκροταφείο της Αναστάσεως έγινε το 1909.

Αν και το νεκροταφείο της Αναστάσεως έχει σταματήσει να χρησιμοποιείται από το Δήμο Δραπετσώνας εδώ και κάποια χρόνια και έχει περάσει αποκλειστικά στο Δήμο Κερατσινίου, συνεχίζει να έχει επίδραση και στη Δραπετσώνα, αφού βρίσκεται στα σύνορα του Δήμου.

Το νεκροταφείο έχει έκταση περίπου 64 στρεμμάτων και βρίσκεται εντός του οικιστικού ιστού. Αυτό έχει αντίκτυπο και στην αισθητική της περιοχής αλλά πολύ περισσότερο στην δημόσια υγεία. Η ύπαρξή του υποβαθμίζει και τους δύο δήμους.



Εικόνα 49: Νεκροταφείο αναστάσεως



Εικόνα 50: Ξανά το νεκροταφείο Αναστάσεως. Αν και δεν είναι στο θέμα μας, ωστόσο πρέπει να αναφέρουμε ότι στο σπίτι που φαίνεται μπροστά από το νεκροταφείο, δεξιά της φωτογραφίας, έχει μετατρέψει την ταράτσα του σε αποθηκευτικό χώρο με παλιοσίδερα και νταμάρια. Καταλαβαίνουμε πόσο επικίνδυνο μπορεί να αποβεί αυτή η απερισκεψία καθώς δεν υπάρχουν καν κιγκλιδώματα στις άκρες. Το σπίτι ανήκει στην δήμο Κερατσινίου.

ΠΡΟΤΑΣΗ – ΛΥΣΗ

Ο Δήμος Δραπετσώνας έχει μεταφέρει το νεκροταφείο του στο νέο Διαδημοτικό νεκροταφείο του Σχιστού κοντά στη βιομηχανική ζώνη. Όταν πάρθηκε η απόφαση για τη δημιουργία του νεκροταφείου στο Σχιστό, βασική προϋπόθεση ήταν η συμφωνία όλων των δήμων της Νομαρχίας Πειραιά να «σφραγιστούν» όλα τα υπόλοιπα νεκροταφεία και να μεταφερθούν στο Σχιστό. Κάτι τέτοιο όμως δεν βλέπουμε να συμβαίνει και στην περίπτωση του νεκροταφείου της Αναστάσεως. Θα πρέπει λοιπόν οι αρμόδιοι φορείς και υπηρεσίες να κλείσουν το νεκροταφείο και να το μεταφέρουν στο Σχιστό όπως αυτό έχει αποφασιστεί και προβλεφτεί.

ΠΗΓΕΣ: <http://sxeseis.gr/viewthread.php?tid=20409&page=4>

<http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=75&artid=98835&dt=03/05/1998#ixzz0yDiCEme6>

ΒΟΥΡΛΑ

Ο Πειραιάς, σαν λιμάνι, από τα πρώτα κιόλας χρόνια της σύστασης της πόλης, είχε τις κοινωνικές πληγές του. Στις από κάθε τόπο της Ελλάδας αφικνούμενες γυναίκες ήταν φυσικό, ανάμεσά τους, να βρίσκονται και εκείνες που ασχολούνταν με το πρώτο γυναικείο επάγγελμα, της πόρνης.

Βέβαια οι γυναίκες αυτές πάντοτε εξυπηρετούσαν μια κοινωνική ανάγκη, κι έτσι γλίτωναν από τις ενοχλήσεις των διαφόρων, στρατιωτών και μη, τα κορίτσια των καλών οικογενειών.

Παρ όλα αυτά η εμφάνιση των κοινών γυναικών στον Πειραιά, είχε σαν αποτέλεσμα τις διαμαρτυρίες του νοικοκυρεμένου κοσμάκη, ο οποίος με υπομνήματα ζητούσε από την τότε Αστυνομία την επέμβασή της, για την απομάκρυνση αυτών των αμαρτωλών υπάρξεων από τις συνοικίες.

Με τη βοήθεια μαστροπών, οι γυναίκες αυτές έστηναν τα στέκια τους όπου τις βόλευε, και λόγω της αμαρτωλής παρουσίας των, οι καυγάδες και τα επεισόδια ήταν συνηθισμένη κατάσταση.

Το πρώτο επίσημο «σπίτι», ο πρώτος με άδεια της Αστυνομίας οίκος ασωτίας, λειτούργησε κατά την Αγγλογαλλική Κατοχή το 1852 για την εξυπηρέτηση των στρατιωτών και των πληρωμάτων των ξένων στόλων.

Αλλά και μετά την Κατοχή δημιουργήθηκαν άλλοι δύο. Δηλαδή στα 1862 τρία ήταν τα «επίσημα» αμαρτωλά σπίτια στην πόλη του Πειραιά και σε περιοχές όπου ο κόσμος έκανε τον περίπατό του ή οι εργάτες και οι εργάτριες περνούσαν για να πάνε ή να γυρίσουν από τη δουλειά τους.

Οι διαμαρτυρίες των δημοτών για αυτή την κατάσταση ανάγκασαν το τότε Δημοτικό Συμβούλιο να συζητήσει το θέμα της ανέγερσης οικήματος για τη συγκέντρωση όλων των κοινών γυναικών που συνεχώς αυξάνονταν.

Η άποψη του Δήμου βρήκε απήχηση στο Ιατροσυνέδριο που έδωσε την έγκρισή του, διότι δια του μέτρου αυτού θα ήταν δυνατή η παρακολούθηση και περιστολή των αφροδισίων ασθενειών. Αυτά συνέβαιναν τα χρόνια 1867 – 1870.

Μετά την υπογραφή του παραχωρητηρίου, ο Δήμος προέβη σε διακήρυξη για την ανέγερση, σε έκταση οκτώ στρεμμάτων, συνοικισμού κοινών γυναικών, που θα περιλάμβανε τέσσερα κτίσματα, χωριστά μεταξύ τους, τα οποία θα βρίσκονταν μέσα σε μάντρα, με του ακόλουθους όρους:

« Ο ανεγείρων ιδίαις δαπάναις τα θάσει εγκεκριμένου σχεδίου οικήματα, θα καταβάλλη εις τον Δήμον μετά τριετίαν από της ιδρύσεως δρχ. 500 ετησίως δι' έκαστον τμήμα, μετά 5ετίαν δρχ. 1.000 και μετά εικοσαετίαν δρχ. 2.500 δι' έκαστον τμήμα ετησίως. Μετά δε πεντηκονταετίαν η περιοχή του κτήματος μετά των εν αυτώ κτηρίων, θα περιέρχεται εις τον Δήμον».

Και ενώ αρχικά παρουσιάστηκαν πολλοί εργολάβοι, τελικά έμεινε μόνο ο εργολάβος Ν. Μπόμπολας, ο οποίος αξίωσε ότι ο χώρος και τα κτίρια που θα ανεγερθούν θα είναι υπό την πλήρη και τέλεια ιδιοκτησία αυτού και των απογόνων του. Φαίνεται πως είχε λαδώσει τους άλλους εργολάβους και αποχώρησαν.

Ο Δήμος αναγκάστηκε να δεχτεί τον όρο αυτό με την προϋπόθεση ότι εάν τα κτίρια αυτά χρησιμοποιηθούν κάποτε για άλλο σκοπό, τότε θα περιέρχονται στην κυριότητα του Δήμου. Και υπογράφηκε το συμβόλαιο.

Σύμφωνα με το συμβόλαιο, θα έπρεπε να μην επιτρέπεται από τις τότε αστυνομικές αρχές, εκτός των Βούρλων, να λειτουργεί, εντός της πόλης, άλλος οίκος ανοχής, και σε καμιά γυναίκα του συνοικισμού να μην εργάζεται εκτός αυτού.

Φαίνεται όμως ότι το συμμάζεμα ήταν δύσκολο, αν λάβουμε υπ όψη μας τις κατά καιρούς έγγραφες διαμαρτυρίες του Μπόμπολα, προς το Δήμο και την Αστυνομία. Διότι τα αστυνομικά όργανα δεν ενεργούσαν παράλληλα να συγκεντρώσουν εντός των «Βούρλων» όλες τις ιερόδουλες και να εκλείψει ο ανταγωνισμός.

Παρά τις δυσχέρειες η «επιχείρηση» είχε μπει σε καλό δρόμο, αφού το «κατάστημα» δεν στερείτο πελατείας και λειτούργησε αδιάλειπτα για 60 χρόνια.

Γυναίκες κάθε μορφής και κάθε ηλικίας, από 16 μέχρι 60, μέσα στα δωματιάκια που μύριζαν μούχλα ανακατεμένη με «πατσουλί», στο λιγοστό φως μιας λάμπας πετρελαίου, πρόσφεραν.... τις πρώτες βοήθειες στους πάσης φύσεως άντρες, στα πληρώματα της κάθε εθνικότητας των πλοίων που κατέπλεαν στον Πειραιά.

Οι ίδιες αυτές γυναίκες, όπως έγραψε ο χρονογράφος Θεόδωρος Βλάσσης στη «ΦΩΝΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ» το 1969, τις ώρες της κάλμας, στην αυλή ή στον καφενέ του κτιρίου, με το τσιγάρο στο στόμα και υπό τους ήχους ενός γραμμοφώνου με χωνί, ψαρεύανε τον πελάτη ή είχανε πάρε-δώσε με τον αγαπητικό.

Καμιά δεν ήταν χωρίς αγαπητικό, νταβατζή. Χωρίς συνεταίρο στις εισπράξεις.

Ο παλιός ρεμπέτης Νίκος Μάθεσης, από τη Σαλαμίνα, αφηγήθηκε σχετικά:

«Χαμαιτυπεία ο Πειραιάς είχε μόνο στα Βούρλα που τώρα είναι φυλακές. Εκεί οι γυναίκες δεν βγαίνανε έξω, απαγορευότανε αυστηρώς. Αλλά οι αγαπητικοί είχαν τον τρόπο τους και πηδάγανε τα μεσάνυχτα μέσα παρ' όλο που φυλάγανε άγριοι εύζωνοι! Αλλά καμία δεν μαρτυρούσε. Φόνοι γινόντουσαν κάθε τόσο, αιτία βέβαια οι γυναίκες αλλά όσοι εγκληματούσαν για την γυναίκα, αυτή ήταν υποχρεωμένη μέχρι να βγει απ' την φυλακή να τον συντηρεί. Δεν μπορούσε να κάνει αλλιώς, θα σκοτωνότανε απ' τους φίλους του. Αλλά και όταν έβγαине, η πρώτη του δουλειά ήταν να την στεφανωθεί. Απαραίτητος κανών!!! »

Για πελατεία, δεν υπήρχε λόγος επιλογής. Στη διάθεση του μπεκρή, του άρρωστου, του μόρτη, του χασισωμένου, του σαματατζή.....

Υποχρεωτική για τις γυναίκες η παραμονή στα «Βούρλα», από τις εννέα το βράδυ μέχρι τις εννέα το πρωί. Και η έξοδος μετά την πρωινή επιθεώρηση του γιατρού, που γινόταν στις 8 το πρωί. Τότε ακουγόταν το σύνθημα « π.... κορίτσια στα κρεβάτια σας...» και ακολουθούσε η εξέταση από το γιατρό.

Τα μεσάνυχτα ασφαλιζόταν η κεντρική πόρτα από την αστυνομική φρουρά που διέμενε εκεί. Η παρουσία της ήταν αναγκαία, λόγω των συχνών και όχι σπάνια αιματηρών συμπλοκών.

Υπήρχαν κατηγορίες γυναικών, με ανάλογες τιμές, σε ξεχωριστά διαμερίσματα.

Τρία ήταν τα φτηνά, τα λαϊκά, και ένα το αριστοκρατικό με το καλό «εμπόρευμα». Σ αυτό φιλοξενούνταν και γυναίκες των αθηναϊκών σπιτιών που λόγω.... κακής διαγωγής τις είχαν διώξει από την Αθήνα. Τις έβαζαν τιμωρία 15 μέρες ή ένα μήνα: « Κάτσε καλά γιατί θα σε στείλω στα «Βούρλα».

Σχετικά με τα Βούρλα ο Μάρκος Βαμβακάρης αφηγείται:

«...Δεκαεννιά χρονών (το 1924) έγινα αγαπητικός στο μπορντέλο μιας Ειρήνης από τη Σύμη. Ήτανε στο δεύτερο διαμέρισμα των Βούρλων, η πρώτη μου ερωτική επαφή. Μεγαλύτερη είκοσι εφτά, είκοσι οκτώ χρονών, μου 'δινε και λεφτά και κουστούμια. Αγάπησα την άλλη, τη Μανιάτισσα, τη Ζιγκοάλα, (τη γυναίκα που παντρεύτηκε) και την απαράτησα...».

Όταν δημιουργήθηκαν τα «Βούρλα» το 1875 η περιοχή ήταν ακατοίκητη. Όμως μετά 60 χρόνια, το 1932, και αφού είχαν έρθει και οι πρόσφυγες από τη Μικρά Ασία, ήταν κέντρο πυκνοκατοικημένης περιοχής και οι κάτοικοι δεν ανέχονταν πια τα κακόφημα σπίτια. Γι αυτό και έκαναν συνεχείς διαμαρτυρίες προς την Κυβέρνηση.

Τελικά το 1937 τα κακόφημα σπίτια διαλύθηκαν και στο χώρο εκείνο λειτούργησαν φυλακές. Και να δημιουργηθεί στη συνέχεια η Τρούμπα.



Εικόνα 52: Η ακατοίκητη Δραπετσώνα όπως φαινόταν από το λιμάνι του Πειραιά στα 1890.



Εικόνα 53-54: περικλειόμενος από τις οδούς Ψαρών-Εθνικής Αντίστασης και Μπουδούτση ευρίσκεται ο ιστορικός χώρος όπου ευρίσκονταν οι φυλακές των Βούρλων. Τώρα έχει μετατραπεί σε εργοτάξιο για να κατασκευαστούν ιδιωτικές επιχειρήσεις. Η φωτογραφίες είναι τραβηγμένες από την οδό Εθνικής Αντιστάσεως.



Εικόνα 55: Και πάλι η περιοχή όπου βρίσκονταν τα βούρλα. Τραβηγμένη φωτογραφία από την οδό Ψαρών.



Εικόνα 56: Επίσης η περιοχή που βρίσκονταν τα βούρλα. Φωτογραφία τραβηγμένη από την Οδό Μπουδούτση.

Απόδραση από τα Βούρλα: μια ανέλπιστα δραπέτευση 55 χρόνια πριν.

1955, λίγο μετά το τέλος του εμφυλίου πολέμου. Στις φυλακές των Βούρλων, στον Πειραιά, 27 πολιτικοί κρατούμενοι οργανώνουν μια από τις πιο εντυπωσιακές αποδράσεις στην παγκόσμια ιστορία. Οι φύλακες τους παρακολουθούν κάθε στιγμή. Το ΚΚΕ, το κόμμα στο οποίο πιστεύουν, είναι αντίθετο στις αποδράσεις. Χωρίς να το ξέρουν ούτε οι υπόλοιποι κρατούμενοι σύντροφοι τους, καταστρώνουν ένα παράτολμο σχέδιο: να σκάψουν μια σήραγγα κάτω από τη φυλακή, κάτω από τον δρόμο και να βγουν απέναντι, στην ελευθερία...

Σύμφωνα με ορισμένες μαρτυρίες, η απόδραση ενέπνευσε την γνωστή ταινία «Η Μεγάλη απόδραση» και το βέβαιο είναι ότι είχε μεγάλο αντίκτυπο στο εξωτερικό και την Ελλάδα. Σε μια γελοιογραφία της εποχής που δημοσιεύθηκε στην «Βραδινή», ο τότε υπουργός Δημοσίων Έργων Κ. Καραμανλής ζητούσε να προσλάβει τους δραπέτες για να προχωρήσουν τα δημόσια έργα στην Ελλάδα. Αντιδράσεις όμως προκάλεσε και μέσα στο ΚΚΕ. «Ήταν η εποχή που η απόδραση δεν ήταν μέσα στο σύνολο των επιτρεπομένων δραστηριοτήτων ενός κομμουνιστή», λέει ένας από αυτούς, ο Ανδρέας Βελής. «Εν γνώσει μας κάναμε παράβαση βασικότατου κομματικού κανόνα, πήραμε πρωτοβουλία».

Τους επόμενους τέσσερις μήνες επιστρατεύουν όλη την πονηριά και φαντασία τους για να πραγματοποιήσουν το σχέδιο τους. Νυχθημερόν σκάβουν σήραγγα με πρωτόγονα μέσα, τεράστιες δυσκολίες και συνεχείς αναποδιές. Δε σταματούν ακόμα και όταν οι φύλακες φτάνουν στα πρόθυρα να ανακαλύψουν το σχέδιο τους. Ρισκάρουν τα πάντα, δηλαδή την ίδια τους τη ζωή. «Αυτό που κάναμε εμείς ήταν και λίγο πάρα πάνω από την τρέλα», λέει ο δραπέτης Σωτήρης Σωτηρόπουλος. «Να πάρεις την ευθύνη να οργανώσεις απόδραση και να την πραγματοποιήσεις σε μια φυλακή που δεν μπορούσες να κρύψεις με σιγουριά ένα πακέτο τσιγάρα;».

Την Κυριακή 17 Ιουλίου 1955 όλα είναι έτοιμα. Οι 27 δραπέτες φορούν πιτζάμες πάνω από τα καλά τους ρούχα, για να μην τα λερώσουν. Ο κλήρος πέφτει σε έναν από αυτούς να μείνει πίσω για να κλείσει την σήραγγα και δώσει στους υπόλοιπους τον πολύτιμο χρόνο που χρειάζονται για φύγουν. «Και ποιος δεν θέλει την ελευθερία;», θυμάται ο Γιάννης Κωνσταντής που του έτυχε ο κλήρος. «Αλλά εγώ είμαι κι από αυτούς τους ανθρώπους που θα θυσιαστώ. Στο μυαλό μου είχε φωλιάσει ένα πράγμα, ότι πρέπει να φύγουν αυτοί που είναι άμεσος ο κίνδυνος να τους εκτελέσουν».

Η δραπέτευση προκάλεσε γενική κινητοποίηση του Στρατού και 23 χιλιάδες αστυνομικοί συμμετείχαν στην καταδίωξη. Οι δραπέτες επικηρύχθηκαν, με χρηματική αμοιβή από 5.000 έως 30.000 δραχμές. Από τους 27, τελικά μόνο οι 11 κατάφεραν να διαφύγουν. 15 συνελήφθησαν και ένας δολοφονήθηκε στα σύνορα. Όμως το κατόρθωμά τους είχε συγκλονίσει το πανελλήνιο. «Θέλαμε να δώσουμε μία απάντηση στη συνεχή ζημιά που κάνει η ασφάλεια σε εμάς», θυμάται ο Λεωνίδας Τζεφρώνης, τότε γραμματέας της παράνομης οργάνωσης του ΚΚΕ στην Αθήνα. «Όλο συλλάμβανε, έπιανε, εκτελούσε...».

Για άλλους δραπέτες ήταν ο πόθος για την ελευθερία που τους έδωσε δυνάμεις. «Αφού το σκάσαμε, μπήκαμε σε μια ΕΒΓΑ και ήπια μια μπίρα» λέει ένας απ'αυτούς. Ήταν η ωραιότερη μπίρα της ζωής μου!».



Εικόνα 57: Οι φυλακές στην περιοχή των βούρλων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ



Δραπετσώνα παλιό τσιμεντάδικο.

2.1 Βιομηχανικές εγκαταστάσεις

Δυτικά του Πειραιά, λίγα μέτρα από τον κεντρικό λιμένα, απλώνεται κατά μήκος της ακτής η πρώην λιμενοβιομηχανική ζώνη της Δραπετσώνας. Ένας τόπος όπου η εγκατάσταση των πιο σημαντικών βιομηχανιών της χώρας κατά τον 20ο αιώνα τον κληροδότησε τόσο με προβλήματα όσο και με σημαντικό μερίδιο της ιστορίας της νεότερης Ελλάδας. Πίσω από τη ζώνη που σήμερα υπολειτουργεί απλώνονται οι δυτικές συνοικίες του Πειραιά- η Δραπετσώνα και το Κερατσίνι – δήμοι αλληλένδετοι με την εξέλιξη των βιομηχανιών και που σήμερα , μετά από σχεδόν έναν αιώνα βιομηχανικής παραγωγής, διεκδικούν την αποκατάσταση της χαμένης τους σχέσης τόσο με την θάλασσα όσο και με το ‘φυσικό’ τοπίο.



ΕΙΚΟΝΑ 58: Αεροφωτογραφία του 2008

ΠΗΓΗ: <http://www.greekscapes.gr/index.php/2010-01-21-16-47-29/2010-01-21-18-38-00/101/115-drapetsona.html> Το Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, ο Καθηγητής Κ. Χατζημιχάλης και οι συγγραφείς είναι από κοινού οι νόμιμοι δικαιούχοι των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας επί των δημοσιευμένων στον παρόντα ιστότοπο .

Η πρώτη επαφή με το τοπίο της λιμενοβιομηχανικής ζώνης πραγματώνεται μέσα από το βλέμμα. Στην προηγούμενη αεροφωτογραφία κυριαρχεί σε πρώτο πλάνο η λιμενοβιομηχανική ζώνη, με τον επιβατικό λιμένα στο κέντρο, το λοφίσκο της Ηετιώνειας Πύλης στα δεξιά, ενώ αριστερά το γυμνό τοπίο είναι ό, τι απέμεινε από το βιομηχανικό συγκρότημα των Λιπασμάτων. Λίγο πιο πίσω διακρίνεται η βιομηχανία τσιμέντου Α.Γ.Ε.Τ. Ηρακλής, και η πρώην λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας-Κερατσινίου ολοκληρώνεται στο φουγάρο της "Ηλεκτρικής", το οποίο και σηματοδοτεί το ένα άκρο του εμπορικού λιμένα την πρωτεύουσας. Στην πόλη που αναπτύσσεται πίσω από τη λιμενοβιομηχανική ζώνη - με τη Δραπετσώνα σε πρώτο πλάνο - ξεχωρίζουν οι προσφυγικές πολυκατοικίες πολύ κοντά στον κεντρικό λιμένα, ενώ στον ορίζοντα το όρος Αιγάλεω ολοκληρώνει την εικόνα του τοπίου.



ΕΙΚΟΝΑ 59: Η πρώην λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας-Κερατσινίου και η σχέση της με τους όμορους δήμους.

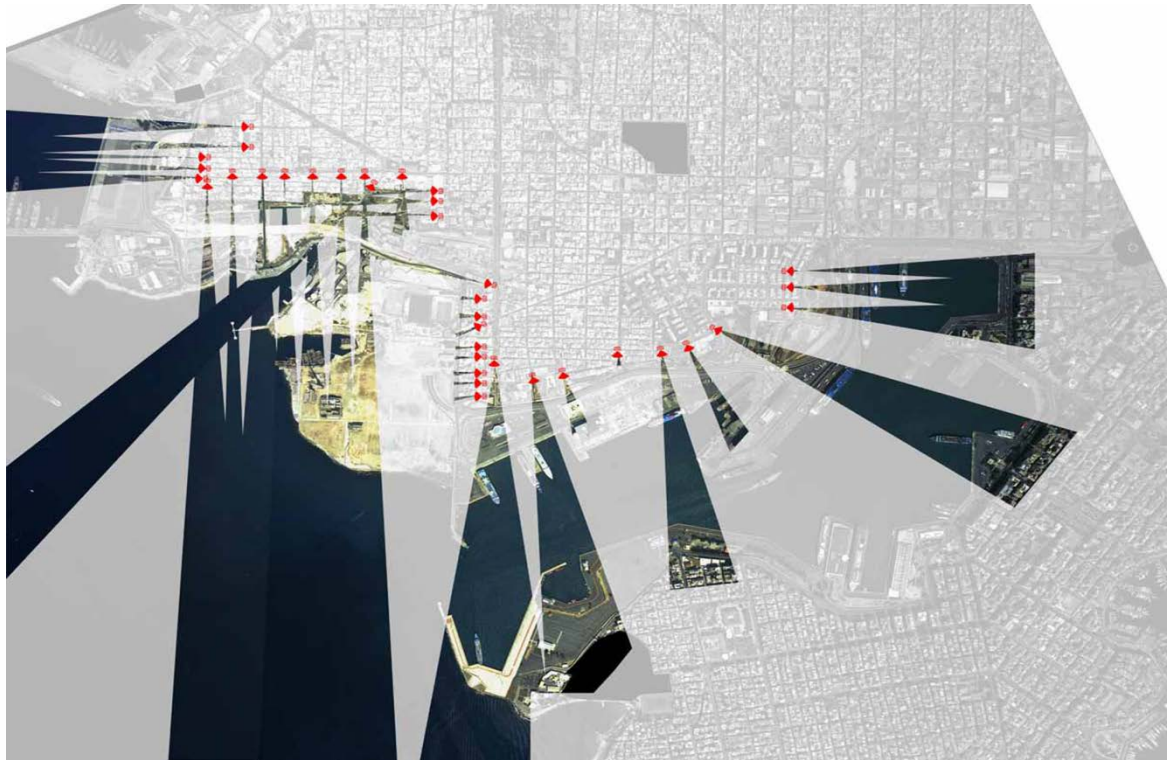
ΠΗΓΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΣ : Moungolia, 2008, με νεότερη επεξεργασία της συγγραφέα.

ΠΗΓΗ ΚΕΙΜΕΝΟΥ : : <http://www.greescapes.gr/index.php/2010-01-21-16-47-29/2010-01-21-18-38-00/101/115-drapetsona.html> Το Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, ο Καθηγητής Κ. Χατζημιχάλης και οι συγγραφείς είναι από κοινού οι νόμιμοι δικαιούχοι των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας επί των δημοσιευμένων στον παρόντα ιστότοπο .

Στην προσέγγιση διαμέσου της παραλιακής διαδρομής (βλέπε εικόνα) η οποία εξελίσσεται ως επί το πλείστον στο όριο πόλης-λιμενοβιομηχανικής ζώνης, η πρόσληψη του τοπίου είναι μάλλον αποσπασματική και περιορισμένη σε διαδοχικές εικόνες που όμως, παρά το ότι παρουσιάζουν εικονογραφικό ενδιαφέρον, δεν βοηθούν στη συγκρότηση μιας πιο ολοκληρωμένης εικόνας του τοπίου. Την ίδια αποσπασματική αντίληψη αποκτά ο κάτοικος και ο επισκέπτης από τους δρόμους της πόλης που γειτονεύουν με το όριο της βιομηχανίας (βλέπε εικόνα). Η θέαση από τα σημεία αυτά προσφέρει μακρινές φυγές προς τη θάλασσα και τις απέναντι ακτές, ενώ το λιμενοβιομηχανικό μέτωπο φανερώνεται ελάχιστα, κυρίως λόγω των κλίσεων του εδάφους και της κοντινής απόστασης προς τα σημεία λήψης.



***ΕΙΚΟΝΑ 60:** Οι ορατότητες από τον παραλιακό άξονα που συνδέει τον κεντρικό επιβατικό λιμένα του Πειραιά με τον εμπορικό λιμένα του Κερατσινίου.*



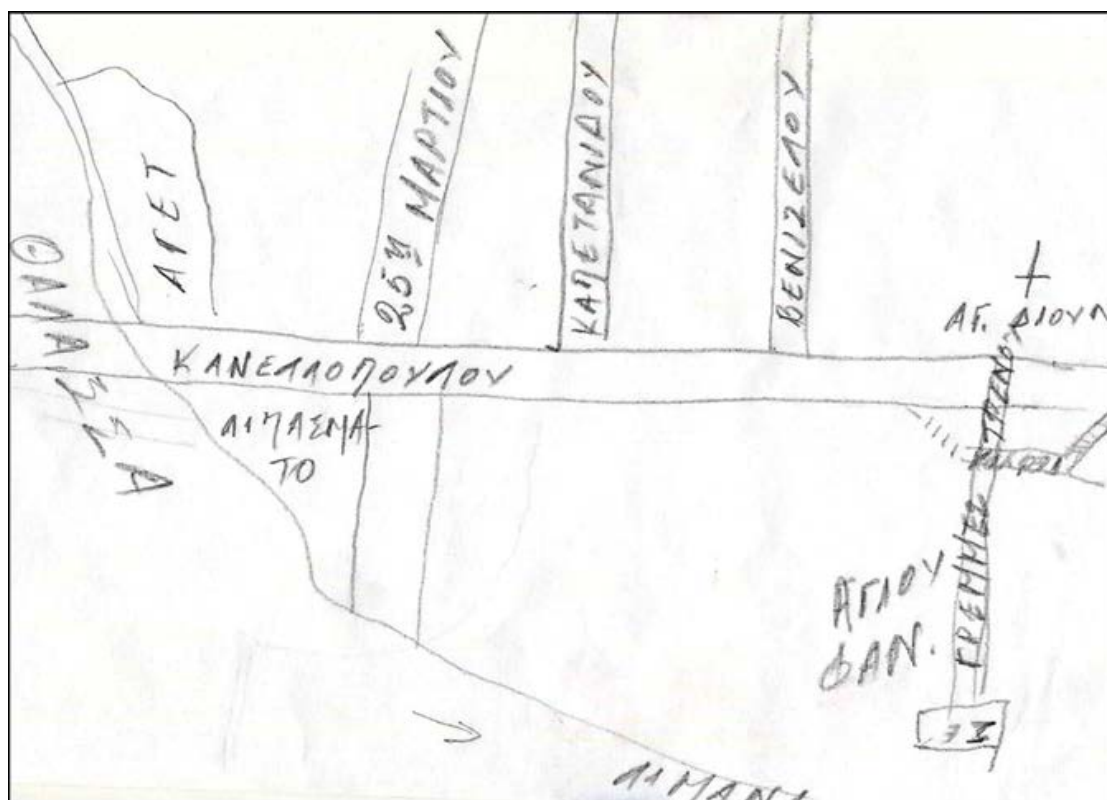
ΕΙΚΟΝΑ 61: Οι οπτικές φυγές από τους δρόμους της πόλης που γειτνιάζουν με το λιμενοβιομηχανικό μέτωπο.

ΠΗΓΗ : Moungolia, 2008

<http://www.greekscapes.gr/index.php/2010-01-21-16-47-29/2010-01-21-18-38-00/101/115-drapetsona.html>

Σε αντίθεση με την παραλιακή διαδρομή, η θαλάσσια προσέγγιση είναι αυτή που ανασυνθέτει τις παραπάνω εικόνες μέσα από μία μετωπική καταγραφή. Μία καταγραφή στην οποία τα δύο φυσικά στοιχεία - η θάλασσα και το όρος Αιγάλεω - περιβάλλουν το δομημένο χώρο. Στα τρία επάλληλα επίπεδα η πόλη διαφαίνεται πίσω από τη λιμενοβιομηχανική ζώνη, ενώ οι καθ' ύψος αναπτύξεις των βιομηχανικών μορφών διακόπτουν την οριζοντιότητα του περιγράμματός της. Μετά την αποβιομηχάνιση κάποια κτίρια παραμένουν ως μνήμη για τους κατοίκους και εργαζόμενους. Όπως είπε ένας από αυτούς τον Ιούνιο του 2003: "Το φουγάρο της ΔΕΗ για να είμαι ειλικρινής μου έχει κάτσει στο στομάχι. Τα κτίρια τα δικά μας θα έλεγα [τα κτίρια της Α.Γ.Ε.Τ Ηρακλής]. Ειδικά τούτο το κτίριο εδώ πέρα. Είναι ένα κτίριο καταπληκτικό τούτο που τώρα είμαστε εδώ. Επίσης μου έχει μείνει ένας υδατόπυργος όπως ανεβαίνουμε δεξιά μας, το παρκάκι, που μπαίνουμε μέσα στη Δραπετσώνα και χωρίζει ο δρόμος, κατεβαίνει η Κανελοπούλου, ανεβαίνει η Αριστοτέλους, εκεί στα ψυγεία. Τα ψυγεία επίσης μου έχουν μείνει σαν σημάδι από τότε που υπήρχαν και υπάρχουν ακόμα βέβαια."

Η ίδια αυτή μνήμη της βιομηχανίας αποτυπώνεται και στους νοητικούς χάρτες κατοίκων της περιοχής όπως φαίνεται στο σχήμα.



ΕΙΚΟΝΑ 62: Αντιληπτικό σκίτσο πρώην εργαζομένου στα Λιπάσματα και κατοίκου της ευρύτερης περιοχής όπου διακρίνονται οι βασικοί δρόμοι της Δραπετσώνας.

ΠΗΓΗ: Βορεάκου, Μουγγολιά, 2003

<http://www.greekscapes.gr/index.php/2010-01-21-16-47-29/2010-01-21-18-38-00/101/115-drapetsona.html>

Με εξαίρεση την Ηετιώνεια Πύλη (απομεινάρι των οχυρωματικών έργων του Θεμιστοκλή), η Δραπετσώνα μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα δεν ήταν παρά ένα κομμάτι γης χωρίς ιδιαίτερη αξία για τους κατοίκους του Πειραιά. Η νεοσύστατη όμως πρωτεύουσα χρειάζεται ένα ισχυρό επίνειο που θα την υποστηρίξει με τις λιμενικές και βιομηχανικές του δραστηριότητες. Το παραλιακό μέτωπο αρχίζει να διαμορφώνεται για να εξυπηρετήσει τις ολοένα αυξανόμενες ανάγκες του λιμένα. Ταυτόχρονα η διάνοιξη της νέας σιδηροδρομικής γραμμής που ενώνει την Αθήνα με τον Πειραιά ουσιαστικά απομονώνει τις προνομιακές περιοχές κατοικίας (που ήδη με το σχέδιο Κλεάνθη - Σάουμπερτ έχουν αρχίσει να εξαπλώνονται στη χερσόνησο του Πειραιά) από τις ενοχλητικές και ρυπογόνες δράσεις του λιμανιού. Ως εκ τούτου η λιμενοβιομηχανική ζώνη αναπτύσσεται στη δυτική πλευρά της πόλης που μέχρι τότε ήταν αναξιοποίητη. Νέα βιομηχανικά κεφάλαια και επενδύσεις αρχίζουν να εισρέουν στην περιοχή. Τα Ναυπηγεία Βασιλειάδη (1898-1912) - η πρώτη μεγάλη λιμενική εγκατάσταση και ένα από τα σημαντικότερα έργα της εποχής - υπέδειξαν το δρόμο σε αρκετές ακόμα βιομηχανίες. Σημαντικότερη αυτών η Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων - τα "Λιπάσματα" (1909) - που καθόρισαν το χαρακτήρα της περιοχής, ενώ ακολούθησε το Βυρσοδεψείο (ή Ταμπάκικο - 1910), η Α.Γ.Ε.Τ. Ηρακλής (1911) και το Γυψάδικο (1920). Όλα τα παραπάνω βιομηχανικά συγκροτήματα, σε συνδυασμό με τα δημοτικά σφαγεία που προϋπήρχαν (1883) και τις δεξαμενές πετρελαίου που δημιουργήθηκαν αργότερα, αλλάζουν ριζικά την παραθαλάσσια ζώνη. Η έλευση των προσφύγων το '22 βρίσκει όλο το θαλάσσιο μέτωπο κατειλημμένο από τις λιμενοβιομηχανικές εγκαταστάσεις. Αναγκαστικά λοιπόν οι Μικρασιάτες εγκαθίστανται πίσω από αυτό, τροφοδοτώντας το συνάμα με εργατικά χέρια.

2.2 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΟΧΛΟΥΣΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ - ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ

Στις περιοχές οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας επιτρέπονται μόνο:

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

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

ΠΗΓΗ: (ΠΔ/23-2-87) (ΦΕΚ-166/Δ/6-3-87)

http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ErWILaCRLkwJ:www.symenox.gr/home/download/doc_download/58--.html+%CE%A0%CE%94/23-2-87+%CF%86%CE%B5%CE%BA-166/%CE%B4/6-3-87&cd=1&hl=el&ct=clnk&gl=gr

Συγκεκριμένα οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις στην Δραπετσώνα

1. **ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ** (θυγατρική της Εθνικής Τράπεζας – Πρώην εργοστάσιο λιπασμάτων υπό την αρχική επωνυμία ' ΑΕΕΧΠ & ΛΙΠΑΣΜΑΤΩΝ' και μετέπειτα ονομασία 'Συνεταιριστικά Ελληνικά Λιπάσματα ΑΕ'), συνολικής έκτασης 254 στρεμμάτων η οποία βρίσκεται εξ' ολοκλήρου στον Δήμο Δραπετσώνας.
2. **ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ**, συνολικής έκτασης 117,40 στρεμμάτων εκ των οποίων τα 81,50 βρίσκονται στον Δήμο Δραπετσώνας και τα υπόλοιπα 35,90 στον Δήμο Κερατσινίου.
3. **MOBIL (πλέον ΒΡ)**, συνολικής έκτασης 36,25 στρεμμάτων, η οποία βρίσκεται εξ' ολοκλήρου στον δήμο Δραπετσώνας.
4. **ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΟΛΠ)**, συνολικής έκτασης 100 στρεμμάτων περίπου που αποτελούν το θαλάσσιο μέτωπο και επομένως το «φιλέτο». Εκτείνεται σε όλη την παραλιακή ζώνη των Δήμων Πειραιά, Δραπετσώνας και Κερατσινίου.

Ειδικότερα, κάθε μια από τις παραπάνω ιδιοκτησίες παρουσιάζει τα εξής χαρακτηριστικά:

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ: Το εργοστάσιο της Ανώνυμης Ελληνικής Εταιρίας Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων (ΑΕΕΧΠΛ), αυτό που οι πειραιώτες γνώριζαν ως Λιπάσματα Δραπετσώνας, χτίστηκε στην είσοδο του λιμανιού το 1909. Κατά τον πρώτο μισό αιώνα της λειτουργίας του, υπήρξε ναυαρχίδα της χημικής βιομηχανίας στην Ελλάδα και το μεγαλύτερο βιομηχανικό συγκρότημα του Πειραιά και της Αθήνας. Το βιομηχανικό αυτό συγκρότημα το οποίο λειτουργούσε στη θέση αυτή από τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα, περιελάμβανε τις ακόλουθες παραγωγικές μονάδες:

- Μονάδες υαλοπινάκων (υαλουργείο)
- Μονάδα φρύξης πυριτών
- Μονάδες θειικού οξέος
- Μονάδες παραλαβής, αποθήκευσης και διακίνησης άνυδρης αμμωνίας
- Μονάδα λειοτρίβησης φωσφοριτών
- Μονάδα Φωσφορικού οξέος
- Μονάδα Υδροχλωρικού οξέος και θειικών αλάτων
- Μονάδες σύνθετων και ανάμικτων λιπασμάτων
- Μονάδα υπερφωσφορικού λιπασμάτων

- Μονάδα κοκκοποίησης αραιών λιπασμάτων
- Μονάδα συσκευασίας λιπασμάτων
- Μονάδα γεωγραφικών φαρμάκων

Παράλληλα υπήρχαν και οι βοηθητικές υπηρεσίες του συγκροτήματος, καθώς και άλλες υπηρεσίες στήριξης της παραγωγικής διαδικασίας:

- Βοηθητικές υπηρεσίες
- Μηχανουργείο
- Λεβητοστάσιο
- Φανοποιείο
- Συνεργείο πλαστικών επενδύσεων- μολυβουργείο
- Ιμαντοθετείο
- Συνεργείο κινητών μεταφορικών μέσων
- Ηλεκτροτεχνείο – προτυποποιείο
- Τμήμα ΣΜΑΕ (όργανα ελέγχου)
- Αποθήκες ανταλλακτικών
- Σταθερά μεταφορικά μέσα
- Συντήρηση ενεργειακού και δικτύου λυμάτων
- Συνεργείο καυσίμων και ατμοπαραγωγής
- Νερό (κοινό- θαλάσσιο) – πεπιεσμένος αέρας
- Κατεργασία υγρών αποβλήτων

Η λειτουργία του εργοστασίου λιπασμάτων έχει διακοπεί από τον Σεπτέμβριο του έτους 1999. Το 2003 παρά τις αντιδράσεις επιστημονικών φορέων, τοπικών κινήσεων και πολιτών, το Κεντρικό Συμβούλιο Νεώτερων Μνημείων του Υπουργείου Πολιτισμού κηρύσσει διατηρητέες μόνο 4 από τις 109 μονάδες του εργοστασίου, όπως το κτήριο της παλιάς «Ηλεκτρικής», το κτήριο του παλιού «Γυαλάδικου», τα «Σιλό» και η παλιά «Καμινάδα». Διατηρητέο επίσης κρίθηκε και το μουσείο Κανελλοπούλου. Πλέον έχει κατεδαφιστεί σχεδόν το σύνολο των εγκαταστάσεων των λιπασμάτων της Δραπετσώνας.

ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ: Η βιομηχανία παραγωγής τσιμέντου ΑΓΕΤ- ΗΡΑΚΛΗΣ πλέον ανήκει στην LAFARGE. Οι εγκαταστάσεις παραγωγής τσιμέντου στην Δραπετσώνα έχουν διακόψει την λειτουργία τους από το 1985 όταν μετεγκαταστάθηκε το εργοστάσιο στο Μηλάκι Ευβοίας. Σήμερα λειτουργεί στον ίδιο χώρο το διαμετακομιστικό κέντρο της εταιρίας που καταλαμβάνει ένα μικρό μόνο μέρος της έκτασης που κατέχει η εταιρία ενώ χρησιμοποιεί τις κτιριακές και μηχανολογικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται διάσπαρτες στο σύνολο της έκτασης. Επισημαίνεται ότι η χωροθέτηση στο σημείο αυτό του διαμετακομιστικού κέντρου θεωρείται στρατηγικής σημασίας για την εταιρία, για τον έλεγχο της αγοράς του λεκανοπεδίου. Στο ανατολικό τμήμα της ιδιοκτησίας της εταιρίας στεγάζονται οι θυγατρικές εταιρίες της CAL-NAT, ASTIR-BETON και ΕΒΙΕΣΚ(επισκευές μηχανημάτων). Οι κτιριακές εγκαταστάσεις της εταιρίας (γραφεία και εργοστάσια) είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες από αρχιτεκτονική άποψη.

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ MOBIL: Η Mobil διαθέτει δεξαμενές αποθήκευσης υγρών καυσίμων συνολικής χωρητικότητας περίπου 46.500 και χρησιμοποιεί λιμενικές εγκαταστάσεις για φορτοεκφόρτωση. Συγκεκριμένα το συγκρότημα της Mobil περιλαμβάνει:

- 4 υπέργειες δεξαμενές αποθήκευσης βενζίνης , συνολικής χωρητικότητας 8.398 m³
- 1 υπέργεια δεξαμενή αποθήκευσης καυσίμου αεροπορίας, χωρητικότητας 750 m³
- 2 υπέργειες δεξαμενές αποθήκευσης diesel, συνολικής χωρητικότητας 13.661 m³
- 1 υπέργεια δεξαμενή αποθήκευσης βαρέων κλασμάτων, χωρητικότητας 6.421m³
- 13 υπέργειες δεξαμενές αποθήκευσης βασικών ορυκτελαίων και πρόσθετων, συνολικής χωρητικότητας 10.604 m³
- 5 υπέργειες δεξαμενές αποθήκευσης ορυκτελαίων, συνολικής χωρητικότητας 330 m³
- 1 δεξαμενή έρματος, χωρητικότητας 200m³

- Αναμικτήριο και συσκευαστήριο ορυκτελαίων που περιλαμβάνει 8 δεξαμενές ανάμειξης ορυκτελαίων και προσθέτων συνολικής χωρητικότητας 160 MT.
- Μονάδα βιολογικής επεξεργασίας των υγρών αποβλήτων με ικανότητα επεξεργασίας 6 m³/ημέρα.

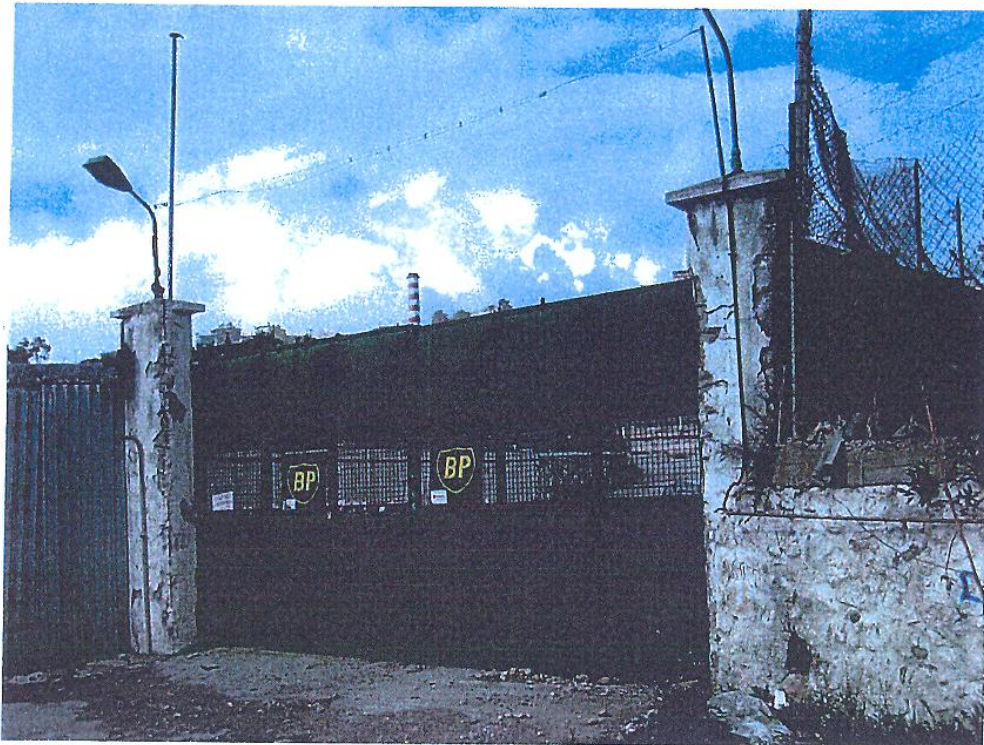
Οργανισμός Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ) : Ο ΟΛΠ εξυπηρετεί ετησίως περισσότερα από 24.000 πλοία, απασχολεί περισσότερους από 1500 εργαζόμενους και συμβάλλει στην ανάπτυξη της τοπικής και εθνικής οικονομίας. Στην έκταση που καταλαμβάνει ο ΟΛΠ , περίπου 100 στρ. , υπάρχουν 10 κτιριακές εγκαταστάσεις συντήρησης πλοίων και αποθήκευσης εμπορευμάτων.



Εικόνες 63-64-65: Διάφορες φωτογραφίες από το επιβατικό λιμάνι του Πειραιά, ιδιοκτησίας ΟΛΠ. Πηγή φωτογραφιών : http://www.olp.gr/org_photography_gr.html



Εικόνα 66: παλιές εγκαταστάσεις BP-Fina στη Δραπετσώνα. Ο χώρος -που πρέπει να έχει κλείσει πάνω από 15 χρόνια- βρίσκεται λίγο πριν την ιχθυόσκαλα Κερατσινίου και συγκεκριμένα δίπλα στην ΑΓΕΤ Ηρακλής.



Φωτο. 6: ΕΙΣΟΔΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ BP GREECE Ltd

Εικόνα 67: Σκαναρισμένη φωτογραφία. Όπως φαίνεται και στο σχόλιο της φωτογραφίας, βλέπουμε την είσοδο της BP.



Φωτο. 10: ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΓΕΤ – ΗΡΑΚΛΗΣ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΩΣ ΤΗΣ ΒΡ

***ΕΙΚΟΝΑ 68:** Σκαναρισμένη φωτογραφία. Εγκαταστάσεις ΑΓΕΤ – ΗΡΑΚΛΗΣ*



Φωτο. 8: ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΓΕΤ – ΗΡΑΚΛΗΣ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΩΣ ΤΗΣ ΒΡ

ΕΙΚΟΝΑ 69: Σκαναρισμένη φωτογραφία.

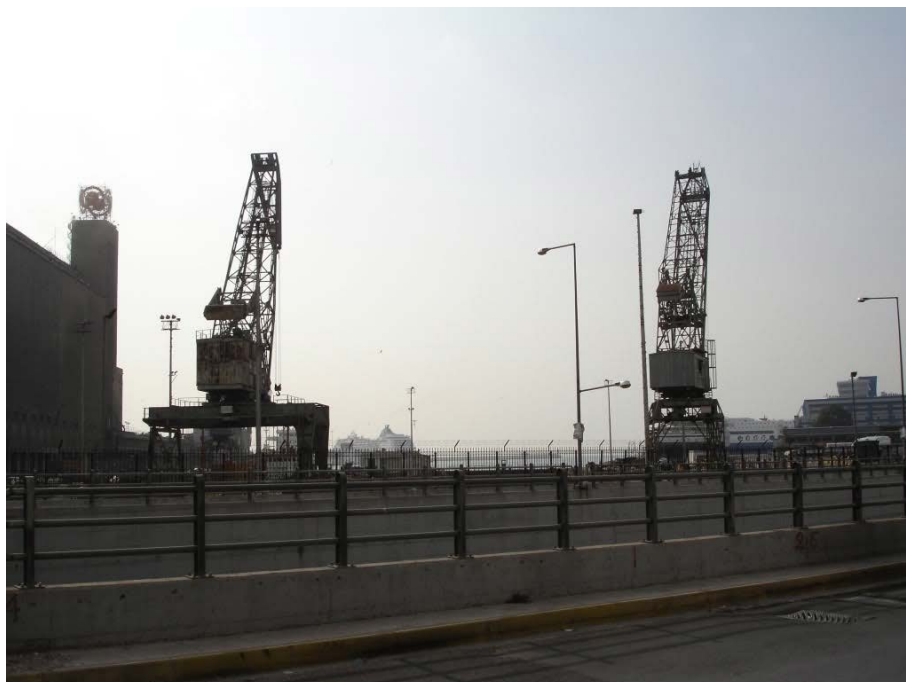


Φωτο. 5: ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ MOBIL OIL HELLAS

ΕΙΚΟΝΑ 70: Σκαναρισμένη φωτογραφία.



ΕΙΚΟΝΑ 71: Είσοδος εγκαταστάσεων ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ που βρίσκεται στην διασταύρωση των οδών Κοντοπούλου και ΓΡ.Λαμπράκη.



ΕΙΚΟΝΑ 72: Γερανοί στο εμπορικό λιμάνι. Πηγή φωτογραφίας – <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=438077&page=50>

2.3 ΠΡΟΤΑΣΗ: ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

Για την ανάπλαση της λιμενοβιομηχανικής περιοχής της Δραπετσώνας, όπως και του Κερατσινίου, έχουν ακουστεί πολλά τα τελευταία χρόνια, ακόμα και για Άραβες και Κινέζους που επενδύουν εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ. Ειδικότερα την τελευταία δεκαετία έχουν γίνει διάφορες μελέτες χωρίς όμως τελικά να καταλήξουν σε κάτι οριστικό και αυτό γιατί υπάρχουν πολλά στο 'τραπέζι' που πρέπει να ξεκαθαριστούν.

Η ζώνη ανάπλασης είναι εμβαδού 640 στρεμμάτων και πιστεύουμε ότι είναι ένα από τα σημαντικότερα έργα που γίνονται στον Πειραιά αλλά και ευρύτερα στο λεκανοπέδιο Αττικής με πολύ θετικά αποτελέσματα περιβαλλοντικά, οικονομικά, κοινωνικά. Πιστεύουμε ότι εκεί θα γίνει ένα από τα καλύτερα και σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα στον κόσμο.

Ιδιοκτήτες είναι η Εθνική Τράπεζα, η ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ, η ΒΡ και οι δύο Δήμοι Δραπετσώνας και Κερατσινίου. Όλοι είναι προς την κατεύθυνση να προχωρήσει το συντομότερο αυτό το έργο ανάπλασης.

Έχει ξεκαθαριστεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ:

- πρώτον ότι η ζώνη ανάπλασης είναι η περιοχή των 640 στρεμμάτων ανεξάρτητα του χρόνου που θα υλοποιηθεί το κάθε τμήμα του έργου. Δηλαδή και κάποιος να μην θέλει να συμμετέχει στο πρόγραμμα αυτό τώρα δεν μπορεί εκ των υστέρων να κάνει διαφορετικά πράγματα από αυτά που θα καθορίζονται στην μελέτη ανάπλασης της περιοχής.
- Δεύτερον, ο συντελεστής δόμησης θα είναι για όλους 0,6. Σήμερα ο συντελεστής δόμησης ήταν πολλαπλάσιος.
- Τρίτον, οι χρήσεις γης που θα εγκριθούν θα είναι συμπληρωματικές και όχι ανταγωνιστικές.
- Και τέταρτον, η βιομηχανική χρήση διατηρείται μόνον ως μεταβατική χρήση χωρίς δικαίωμα ανανέωσης. Και βεβαίως οι παλιοί συντελεστές δόμησης καταργούνται.

Ήδη πάντως ο ΟΛΠ έχει ξεκινήσει να κάνει τα δικά του έργα στην περιοχή του Πειραιά. Ένα από αυτά είναι η κατασκευή της πεζογέφυρας του ΟΛΠ που μάλιστα κέρδισε διεθνές βραβείο για την αρχιτεκτονική της, στοίχισε 3 εκατ. Ευρώ και κατασκευάστηκε σε χρόνο ρεκόρ 4 μηνών. Η ανισόπεδη αυτή σύνδεση του λιμένος με τον σταθμό του ΗΣΑΠ εξυπηρετεί καθημερινά χιλιάδες πεζούς επιβάτες και διερχόμενους πολίτες. Ταυτόχρονα διευκολύνει την κίνηση των οχημάτων της κεντρικής λεωφόρου, συμβάλλει στην αποσυμφόρησή της και μειώνει καθοριστικά τα συμβάντα τροχαίων ατυχημάτων.

Ως προς την μελέτη που τελικά θα επιλεγεί, για την ανάπλαση της λιμενοβιομηχανικής ζώνης, θα πρέπει σίγουρα να προβλέπει ένα κέντρο ναυτιλιακό και διάφορες δραστηριότητες σε διάφορα τμήματα : δραστηριότητες πολιτιστικού περιεχομένου, εκπαιδευτικού, δραστηριότητες αθλητικές, πράσινο, πεζόδρομοι κ.ο.κ.

Ειδικότερα η μελέτη θα πρέπει να προβλέπει σημαντικές εκτάσεις οργανωμένου πρασίνου και υπαίθριων δραστηριοτήτων. Θεσμικά κατοχυρωμένους κοινόχρηστους χώρους και οικοπεδικούς χώρους κοινωφελών εγκαταστάσεων καθώς και δίκτυο δρόμων, πεζοδρόμων, πλατειών, χώρων στάθμευσης κλπ. Που όλα αυτά θα έχουν έκταση 210 στρέμματα. Επίσης, υπάρχει η ελεύθερη ζώνη της παραλίας που προβλέπεται να είναι άλλα 88 στρέμματα. Επομένως σύνολο από τα 640 τα 300 περίπου στρέμματα είναι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι. Δηλαδή περίπου το 46,5% της συνολικής έκτασης. Καθόλου άσχημα κατά την γνώμη μας.

Η επέμβαση στην παραθαλάσσια περιοχή Δραπετσώνας και Κερατσινίου είναι στρατηγικής σημασίας. Θα δημιουργήσει νέες ευκαιρίες ανάπτυξης και θα έχει πολύ θετικές οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, πολύ σημαντικές.

2.4 ΣΤΟΧΟΙ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

2.4.α Οι βασικοί στόχοι του προγράμματος ανάπλασης είναι:

- πρώτον, η ενίσχυση του οικονομικού δυναμισμού του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου.
- Δεύτερον, η παροχή διεξόδου προς τη θάλασσα των κατοίκων των αποκομμένων δυτικών δήμων της περιοχής και η λειτουργική ενσωμάτωση της περιοχής στον αστικό ιστό. Τώρα δηλαδή, το μέτωπο αυτό είναι κλειστό. Δεν μπορεί να το διασχίσει κανένας για να πάει στη θάλασσα.
- Τρίτον, η αύξηση απασχόλησης.
- Τέταρτον, η ανάδειξη των δυνατοτήτων του θαλάσσιου μετώπου παράλληλα με την προσφορά πολιτιστικών, κοινωφελών και κοινοχρήστων υπηρεσιών και ψυχαγωγίας στην τοπική κοινωνία αλλά και ευρύτερα στον πληθυσμό του λεκανοπεδίου.

Στα πλαίσια αυτά προβλέπονται οι εξής επιμέρους χρήσεις:

- Πρώτον, επιχειρηματικό κέντρο με προσανατολισμό κυρίως στη ναυτιλία.
- Δεύτερον, αμιγής κατοικία διαφόρων μορφών.
- Τρίτον, λιανικό εμπόριο.
- Τέταρτον, εμποριοκαταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος.
- Πέμπτον, αναψυχή-τουρισμός.
- Έκτον, κοινωφελείς δραστηριότητες όπως είπαμε κυρίως στους τομείς πολιτισμού, εκπαίδευσης, αθλητισμού και υπηρεσιών. Και τέλος,
- Άνετους χώρους στάθμευσης, υπόγειοι, πολυώροφοι, επίγειοι, παραθαλάσσιοι περίπατοι, μεγάλο Δημοτικό πάρκο στην περιοχή του Κερατσινίου και άλλα.

Μόλις είπαμε για τους βασικούς στόχους της ανάπλασης, όμως οι στόχοι και τα κριτήρια ανάπλασης στην βιομηχανική περιοχή της Δραπετσώνας μπορούν να χωριστούν ακόμα περισσότερο ως προς τον «χωρικό και περιβαλλοντικό τους χαρακτήρα» και ως προς τον «οικονομικό και κοινωνικό χαρακτήρα».

Πιο αναλυτικά:

2.4.β Στόχοι – Κριτήρια Ανάπλασης «χωρικού και περιβαλλοντικού χαρακτήρα» :

- Να αποδοθεί το παραλιακό μέτωπο στους κατοίκους της άμεσης περιβάλλουσας περιοχής, αλλά και ευρύτερα σε αυτούς της Δυτικής Αθήνας, με τη δημιουργία γραμμικού πλέγματος κοινόχρηστων χώρων, συνδυασμένων με ευρεία ζώνη αναψυχής κατά μήκος του.
- Να συνδυαστεί το παραλιακό κοινόχρηστο μέτωπο με χρήσεις πολιτισμού – αναψυχής, ώστε η καθημερινή λειτουργία του να είναι «ζωντανή» και να παρέχει συγχρόνως την απαιτούμενη ποιότητα χώρου και εξυπηρητήσεων.
- Να συνδεθεί λειτουργικά το παραλιακό κοινόχρηστο μέτωπο με τις περιβάλλουσες περιοχές κατοικίας για άμεση επαφή των κατοίκων με το θαλάσσιο στοιχείο , με τη δημιουργία εκτεταμένων «κοινόχρηστων χώρων – πάρκου πρασίνου» .
- Να δημιουργηθεί πλέγμα «πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων» σε κατάλληλη υψομετρική στάθμη, ώστε να είναι εύκολα δυνατή η προσπέλαση του παραλιακού μετώπου από τους κατοίκους χρήστες.
- Να αναδειχθούν και να χρησιμοποιηθούν για επανάχρηση τα εναπομείναντα κτιριακά και υπαίθρια βιομηχανικά στοιχεία της ιστορικής – πολιτιστικής κληρονομιάς, ώστε να αναβαθμίζουν το αστικό περιβάλλον.
- Να ανακατακτηθούν τα στοιχεία φυσικού περιβάλλοντος και να εξυγιανθούν, εκεί όπου απαιτείται.
- Να αναβαθμίζεται συγχρόνως η εικόνα και η λειτουργικότητα του Λιμανιού του Πειραιά.
- Να επιλεγούν κατάλληλες χρήσεις για όλα τα τμήματα της περιοχής ώστε να καταστεί ικανή αφ ενός να παραλάβει τον υπερτοπικό χαρακτήρα της, σε σχέση με το λιμάνι Πειραιά , αλλά αφ' ετέρου να μην καθίσταται έρημη ζώνη τις νυχτερινές ώρες, με κατάλληλη χρήση του στοιχείου «κατοικία» και «αναψυχή».

2.4.γ Στόχοι – Κριτήρια «κοινωνικού και οικονομικού» Χαρακτήρα

- Να δημιουργείται αναπτυξιακό κλίμα για την περαιτέρω προσέλκυση επενδύσεων, με νέες δραστηριότητες κατευθυνόμενες προς πολλαπλούς τομείς.
- Να δημιουργούνται οι μεγαλύτερες δυνατές πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή, με τον εμπλουτισμό του δυτικού παραλιακού μετώπου της Αθήνας με δραστηριότητες αίγλης.
- Να δημιουργηθούν νέες βιώσιμες θέσεις εργασίας για τους κατοίκους της περιοχής και προϋποθέσεις για μερική ανανέωση του κοινωνικού ιστού.
- Να συσχετίζονται οι λειτουργίες που θα επιλέγονται εκάστοτε, με τις δραστηριότητες (και τον εμπλουτισμό τους) του επιβατικού λιμένα Πειραιά.

2.5

Εγκαταστάσεις που μπορούν να δημιουργηθούν (αφορούν το κοινό και δεν αναφέρονται στις εγκαταστάσεις των εταιρειών).

Οι εγκαταστάσεις που μπορούν να δημιουργηθούν χωρίζονται σε πέντε ενότητες ανάλογα με τις δραστηριότητες και τις λειτουργίες:

- Άθληση
- Αναψυχή
- Πράσινο
- Πολιτιστικά
- Λειτουργικά

ΑΘΛΗΣΗ

- Γήπεδο μπάσκετ
- Κολυμβητήριο
- Γήπεδο ποδοσφαίρου
- Μαρίνα (ιστιοπλοΐα)
- Αίθουσα χορού
- Αθλητικό κέντρο

Γήπεδο μπάσκετ: Περιλαμβάνει κερκίδες και ένα κτίριο για την κάλυψη των αναγκών των επισκεπτών που διαθέτει αποδυτήρια , αποθηκευτικούς χώρους , τουαλέτες και άλλα.

Κολυμβητήριο: περιλαμβάνει ότι και το γήπεδο μπάσκετ συν κάποιους ειδικούς χώρους για τον εξοπλισμό της πισίνας.

Γήπεδο ποδοσφαίρου: μία από τις κεντρικότερες νησίδες του πάρκου , όπου περιλαμβάνει ένα μεγάλο κτίριο για να καλύψει ανάγκες μιας τέτοιας κατασκευής. Επίσης θα μπορούσε να διαθέτει ένα parking για να μην επιβαρύνονται τα λοιπά parking του πάρκου.

Μαρίνα: Αφετηρία για μία βόλτα στον όρμο της Δραπετσώνας που σίγουρα θα έχει πολύ ενδιαφέρον η αντίθεση της πόλης με το νέο πάρκο. Εντάσσεται στην κατηγορία της άθλησης διότι έχει στόχο την διοργάνωση αγώνων ιστιοπλοΐας.

Αίθουσα χορού: περιλαμβάνει αίθουσα εξάσκησης καθώς επίσης και μια κεντρική αίθουσα παράστασης.

Αθλητικό κέντρο: περιλαμβάνει αίθουσες εξάσκηση

ΑΝΑΨΥΧΗ

- Παιδική χαρά
- Υπαίθριος κινηματογράφος
- Μουσική σκηνή
- Εστιατόριο
- Υπαίθριο cafe και καφετέρια
- Αμφιθέατρο
- Δύο παρατηρητήρια

Παιδική χαρά : περιλαμβάνει χώρο για παιχνίδι των μικρών μας φίλων. Καλό είναι να βρίσκεται στην είσοδο του πάρκου ώστε να χρησιμοποιείται εύκολα και καθημερινά από τους μικρούς επισκέπτες.

Υπαίθριος κινηματογράφος : προσφέρει στους κατοίκους διασκέδαση χωρίς να χρειάζεται να απομακρύνονται από τον τόπο κατοικίας τους, αφού στην Δραπετσώνα δεν λειτουργεί κάποιος κινηματογράφος τα τελευταία χρόνια.

Μουσική σκηνή : Καλό θα είναι να βρίσκεται κοντά στη θάλασσα και έχει χώρους κατάλληλους ώστε να φυλάσσεται ο εξοπλισμός των μουσικών αλλά και χώρους ώστε να εξυπηρετούνται οι θεατές. Φυσικά με την σωστή αρχιτεκτονική της μουσικής σκηνής οι θεατές θα έχουν φόντο την θάλασσα δημιουργώντας έτσι μία ιδιαίτερη ατμόσφαιρα.

Εστιατόριο-Restaurant : Ένας χώρος όπου θα μπορούν να γευματίζουν οι επισκέπτες του πάρκου. Το εστιατόριο θα διαθέτει δικό του parking.

Υπαίθριο cafe : Ένα υπαίθριο café το οποίο θα λειτουργεί την καλοκαιρινή περίοδο και θα μπορούν οι κάτοικοι της περιοχής να απολαμβάνουν το καλοκαιρινό ήλιο αλλά και ένα café στην είσοδο του πάρκου ώστε όλο τον χρόνο να μπορούν να πάνε οι κάτοικοι της περιοχής έχοντας άμεση πρόσβαση.

Αμφιθέατρο : Θα αποτελείται από ένα χώρο όπου ο δήμος μπορεί να φιλοξενεί τις εκδηλώσεις και κάθε είδους παράσταση που θα διοργανώνει.

Παρατηρητήριο: θα υπάρχουν μηχανήματα όπως ειδικά κιάλια για να αγναντεύουν την θέα οι επισκέπτες.

ΠΡΑΣΙΝΟ: Ανήκει στην κατηγορία κοινόχρηστοι και κοινωφελείς. Δίνουν τη δυνατότητα στους χρήστες να απολαύσουν τη φύση σε μία εκδοχή που δεν την έχουν συνηθίσει μιας και αυτό που αντικρίζουν σήμερα είναι ένα παρατημένο τοπίο.

Θα υπάρχουν και μικρές νησίδες με πράσινο-λουλούδια σε διάφορα μέρη του πάρκου πέραν από τα μεγάλες εστίες πρασίνου.

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

- Βιβλιοθήκη
- Πολυχώρο

Βιβλιοθήκη: Ανήκει στην κατηγορία Κεντρικών Λειτουργιών και την προτείνουμε με στόχο την κοινωνική αναβάθμιση της Δραπετσώνας. Επίσης μια οργανωμένη βιβλιοθήκη με πλούσιο υλικό και σύγχρονες εγκαταστάσεις, θα προσέλκυε κόσμο και από άλλες περιοχές.

Όσων αφορά τον **Πολυχώρο**, θα είναι μέρος που θα μπορούν να φιλοξενοούνται εκθέσεις και εκδηλώσεις. Ίσως θα μπορούσε να διαθέτει μερικά ενοικιαζόμενα δωμάτια ώστε να φιλοξενοούνται οι επισκέπτες ή και οι διοργανωτές και λοιποί παράγοντες που παίρνουν μέρος στις προαναφερόμενες εκδηλώσεις.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ:

- Νησίδες parking
- Νησίδα πληροφοριών
- Νησίδα συντήρησης

PARKING : Είναι αναγκαία για να λειτουργήσει φυσιολογικά η περιοχή της ανάπλασης καθ' ότι προβλέπεται ότι θα μαζεύει αρκετό κόσμο και εκτός της περιοχής της Δραπετσώνας.

Εκτός λοιπόν από τα μικρά παρκινγκ που θα έχουν κάποιες από τις εγκαταστάσεις, θα μπορούσαν να δημιουργηθούν και ένα με δύο μεγάλα όπου θα μαζευόταν το μεγαλύτερο ποσοστό αυτοκινήτων.

Νησίδα πληροφοριών : Θα βρίσκεται στην είσοδο του πάρκου ώστε να προσφέρει τις υπηρεσίες της στους νέους επισκέπτες.

Νησίδα συντήρησης: Εκεί θα υπάρχουν κάποια οχήματα και προσωπικό για να συντηρεί τις εγκαταστάσεις και διάφορα άλλα προβλήματα που τυχόν θα προκύψουν (π.χ. χαλάει το ποτιστικό γρασίδι). Είναι σημαντική η λειτουργία της νησίδας συντήρησης για την σωστή και ομαλή λειτουργία του πάρκου.

Κλείσιμο ενότητας ανάπλασης

Αν τελικά επιτευχθούν οι στόχοι που προείπαμε, η ανάπλαση της βιομηχανικής περιοχής θα μπορέσει πρώτα πρώτα να εξυπηρετήσει τους ίδιους τους κάτοικους της Δραπετσώνας και ύστερα θα μπορέσει να λειτουργήσει σαν πόλος έλξης και για τους κατοίκους των γύρω περιοχών. Η Δραπετσώνα θα αναβαθμιστεί κοινωνικά , οικονομικά και πολιτιστικά.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι σκαναρισμένες φωτογραφίες πάρθηκαν από την πτυχιακή της ΕΛΕΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΠΟΥ με θέμα «Αστικό Πάρκο Στα Λιπάσματα Δραπετσώνας»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ



3.1 Κοινωνικές τάξεις

Πλησιάζοντας έναν αιώνα από τις μέρες που ήρθαν οι πρώτοι πρόσφυγες στην περιοχή της Δραπετσώνας, ο δήμος αυτός συγκαταλέγεται στις περισσότερο βιομηχανοποιημένες περιοχές της Ελλάδας. Μιλάμε για κλασική περίπτωση υποβαθμισμένης αστικής ζώνης αντίστοιχης όμοιων περιοχών παγκοσμίως. Είναι λογικό ότι οι πολίτες του Δήμου Δραπετσώνας ανήκουν στα κατώτερα μικρομεσαία στρώματα αστικών τάξεων. Το μεγαλύτερο μέρος των πολιτών αυτών εργάζεται σε βιοτεχνίες.

3.2 Κεντρικοί Εμπορικοί Δρόμοι

Ο Δήμος Δραπετσώνας δεν χαρακτηρίζεται για τους εμπορικούς του δρόμους και για την αγορά του , καθώς αυτοί είναι πολύ λίγοι και αρκετά φτωχοί. Ωστόσο , όπως κάθε περιοχή ,έτσι και ο Δήμος Δραπετσώνας διαθέτει τη δική του αγορά. Οι κυριότεροι εμπορικοί κεντρικοί δρόμοι είναι οι εξής:

- Η οδός Εθνικής Αντιστάσεως
- Η οδός Αριστοτέλους
- Και η οδός Κανάρη (που βρίσκεται στα σύνορα με τον Πειραιά)

Σε αυτούς τους δρόμους αλλά και στην ευρύτερη περιοχή , εδρεύουν καταστήματα που αποτελούν και την αγορά του Δήμου. Τα καταστήματα των δρόμων εμπορεύονται κυρίως :

- Ρουχισμό (ενδύματα – υποδήματα)
- Καταστήματα τροφοδοσίας και πρώτων υλών
- Καταστήματα τραπεζών
- Καταστήματα επικοινωνίας-κινητής τηλεφωνίας
- Καταστήματα καλλυντικών – φαρμακεία
- Επίσης, σε αυτούς τους δρόμους βρίσκονται και τα περισσότερα κτίρια που στεγάζουν τις Δημόσιες Υπηρεσίες.



Εικόνες 73-74: Καταστήματα στην Οδό Εθνικής Αντιστάσεως



Εικόνα 75: επίσης η Εθνικής Αντιστάσεως και τα καταστήματα παντός είδους.

3.3 Παραεμπόριο

Στα στενά γύρω από τους κεντρικούς κυρίως δρόμους αλλά και σε σημεία πλησίον πανηγυριών ή λαϊκών αγορών αναπτύσσονται και άλλες αγορές με προϊόντα να μεν φθηνότερα αλλά αγνώστου προελεύσεως τις περισσότερες φορές και μάλιστα μπορεί να είναι και επικίνδυνα σε περιπτώσεις καλλυντικών προϊόντων (αλλεργίες) ή έκρηξης κάποιας απομίμησης μπαταρίας.

Γενικότερα στο παραεμπόριο τα προϊόντα που συναντώνται είναι συνήθως:

- Καλλυντικά
- Είδη κινητών – αξεσουάρ κτλ
- Διάφορα παιχνίδια
- Είδη ρουχισμού , υποδήματα κτλ
- Ρολόγια – Γυαλιά

3.3.α Πρόταση αντιμετώπισης παραεμπορίου

Όπως είναι γνωστό τα τελευταία χρόνια η παγκόσμια αγορά, οπότε και η Ελληνική, πιέζεται από εισαγωγές φθηνών Κινέζικων κυρίως προϊόντων. Η Ελληνική αγορά φυσικά είναι αδύνατο να ανταγωνιστεί την Κινεζική η οποία έχει 'κατακτήσει' όλο τον κόσμο.

Ο παγκόσμιος οργανισμός εμπορίου δεν μας αφήνει περιθώρια να αρνηθούμε να εισέλθουν στην χώρα μας αυτά τα προϊόντα όμως πολλά από αυτά τα αγαθά εισέρχονται στην χώρα μας παράνομα.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ:

- Συντονισμένες κινήσεις της πολιτείας για χτύπημα του παραεμπορίου στα ανώτατα κλιμάκια της 'ηγεσίας' και όχι απλά στη σύλληψη ενός ακόμα μετανάστη που προσπαθεί απλά να επιβιώσει.
- Να ενισχυθεί η οικονομική ανάπτυξη της περιοχής με την δημιουργία παρκινγκ για τους πελάτες των καταστημάτων, θέσπιση μέτρων για την ευνοϊκή μεταχείριση των καταστημάτων ως προς την εξόφληση των ενοικίων τους, διαφήμιση των καταστημάτων με έντυπο υλικό π.χ. τοπική εφημερίδα που θα διατίθεται δωρεάν. Όλα αυτά θα βοηθήσουν τον ίδιο τον πελάτη να επιλέξει από μόνος του να αγοράσει από κάποιο κατάστημα και κατά συνέπεια θα αποδυναμώσει το παραεμπόριο που δεν θα του δώσει τα χρήματά του εκεί.
- Συχνή αστυνόμευση της δημοτικής αστυνομίας ώστε να μην έχουν χώρο και χρόνο να δράσουν οι επίδοξοι πωλητές



Εικόνα 76: Λίγα μέτρα από την λαϊκή αγορά, ένας μετανάστης πουλάει τηνπραμάτεια του ανενόχλητος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ



4.1 ΠΑΡΚΑ -ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ- ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

Ο Δήμος Δραπετσώνας είναι ένας δήμος που υστερεί σε πράσινο. Κατά τη διάρκεια της έρευνάς μας, δεν εντοπίσαμε αξιόλογες ποσότητες πρασίνου πέρα από ένα δυο συγκεκριμένα σημεία και τις αυλές των σπιτιών και πολυκατοικιών. Και στις πλατείες δυστυχώς κυριαρχεί το γκρι.

Συναντήσαμε πλατείες που κατά κύριο λόγο είναι «άδειες». Όχι μόνο δεν έχουν αρκετό πράσινο, αλλά και αυτό που υπάρχει είναι σε κακή κατάσταση. Επίσης, οι περισσότερες πλατείες ήταν γενικότερα σε κακή κατάσταση, με σπασμένα παγκάκια, όπου αυτά υπήρχαν, και κατασκευές σκουριασμένες και παρατημένες.

Το μοναδικό πάρκο που συναντήσαμε είναι αυτό του Καστρακίου στο οποίο θα αναφερθούμε αναλυτικότερα αργότερα.

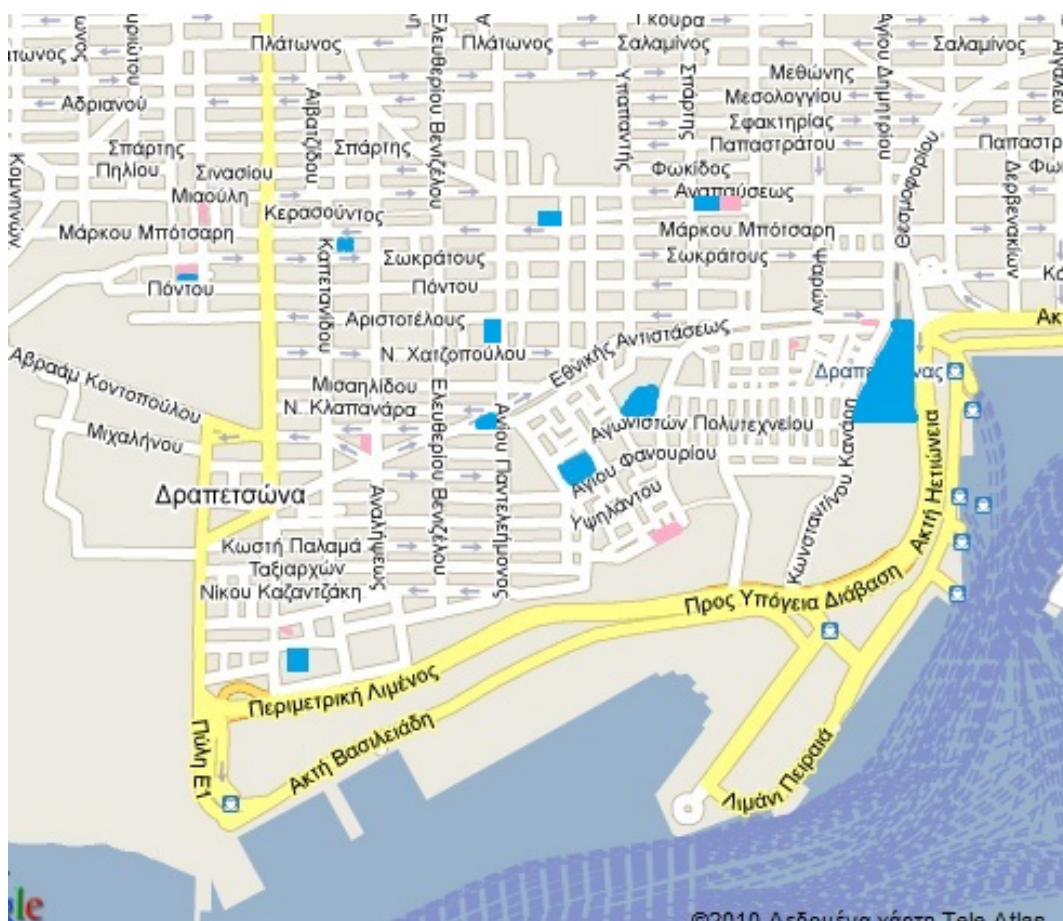
Αρκετοί όμως είναι οι πεζόδρομοι στη Δραπετσώνα, αλλά δυστυχώς οι περισσότεροι χρησιμοποιούνται ως χώροι στάθμευσης των οχημάτων των κατοίκων. Και εκεί φυσικά απουσιάζει το πράσινο και η συντήρηση.

Όσον αφορά τις παιδικές χαρές που βρήκαμε, αυτές μπορούν να χαρακτηριστούν επιεικώς επικίνδυνες για τα παιδιά. Το μαρτυρούν οι φωτογραφίες που παραθέτουμε παρακάτω, παρόλο που μερικοί κάτοικοι προτιμούν να αποκαλούν τη Δραπετσώνα «το μικρό Παρίσι».



Εικόνα 77: Με χαρακτηριστικό χρώμα φαίνονται οι πεζόδρομοι τις Δραπετσώνας πάνω στον χάρτη και είναι οι εξής ονομαστικά: Πεζόδρομοι Ηρακλέους- Τσινέκη- Κορφίδου (τρεις παράλληλοι πάνω αριστερά στον χάρτη ανάμεσα των οδών Μιαούλη και Μάρκου Μπότσαρη) , πεζόδρομος Κυπρίων Ηρώων (πάνω δεξιά, ανάμεσα στην αναπαύσεως και Μαρκου Μπότσαρη) , πεζόδρομος στην οδό Διογένους, στην Οδό Φάρων ,στην οδό Κερασούντος, στην οδό Αργοστολίου και ο μεγαλύτερος πεζόδρομος του Δήμου που βρίσκεται στις οδούς , ξεκινώντας από τα αριστερά προς τα δεξιά, στις οδούς Αλέξανδρου Παναγούλη- Νίκου Καζαντζάκη- Κουντουριώτου – Γεωργίου Καραισκάκη.

Στοιχεία από χάρτη τεχνικής υπηρεσίας Δήμου Δραπετσώνας του 1991 (Κώστας Χρονόπουλος)



Χάρτης: Με γαλάζιο χρώμα φαίνονται οι πλατείες του Δήμου Δραπετσώνας και με ροζ οι παιδικές χαρές.

Στοιχεία από χάρτη τεχνικής υπηρεσίας του Δήμου 1991 (ΚΩΣΤΑΣ ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ)



Εικόνα 78-79: Στην πάνω φωτογραφία φαίνεται πραγματικά μια ωραία εικόνα. Περικυκλωμένη από τις οδούς Αργοστολίου – Αβραάμ Κοντοπούλου και Αναλήψεως η παιδική χαρά έχει φυτρώσει σαν όαση μέσα στην έρημο των πολυκατοικιών. Παρ' όλο που όλα φαίνονται τέλεια, όταν μιλάμε για μικρά παιδιά πρέπει να λαμβάνουμε τα πάντα υπ' όψιν μας. Προχωρήσαμε μέσα στην παιδική χαρά και δυστυχώς όπως φαίνεται στην από κάτω φωτογραφία η τσουλήθρα έχει αρχίσει να γέρνει προς τα δεξιά, σχεδόν η αριστερή της βάση είναι στον αέρα. Επομένως καταλαβαίνουμε πως όταν ανέβει ένα παιδί, ή πολλές φορές ανεβαίνουν και παραπάνω συγχρόνως, οι πιθανότητες να ανατραπεί προς τα δεξιά δεν είναι υπέρ τους. Επομένως πολλές φορές μπορεί να υπάρχει θέληση να δημιουργήσουν κάτι θετικό για τον δήμο όμως πρέπει να υπάρχει και η σωστή συντήρηση.



Εικόνα 80: Παραμελημένο παρκάκι στην εθνικής αντιστάσεως και Κων/νου Κανάρη. Φαίνεται στο βάθος η ξηλωμένη 'γυριστή κούνια'.



Εικόνα 81: Πάρκο Καστρακίου, βρίσκεται δίπλα στον αρχαιολογικό χώρο της Ηετιώνειας .



Εικόνα 82: Παρά τα 274 εκατομμύρια σε δραχμές ακόμα , οπότε καταλαβαίνουμε από πότε υποτίθεται ότι έχει γίνει η ανάπλαση , η εικόνα δεν μας πείθει.. Η ανάπλαση πιάνει και τον αρχαιολογικό χώρο της Ηετιωνείας στον οποίο θα αναφερθούμε αργότερα.



Εικόνα 83: Αναπλασμένη περιοχή Καστρακίου.. Δεν ξέρω πως και που ξοδεύτηκαν τα 300 εκατομμύρια δρχ. πάντως δεν είχαν αυτό στο μυαλό τους όταν σχεδίαζαν την ανάπλαση. Απλώς κάτι δεντράκια που περιμένουν να μεγαλώσουν υπάρχουν εκεί και εφόσον έγινε επί δραχμών η ανάπλαση και τα δέντρα είναι τόσο μικρά καταλαβαίνουμε και τους ρυθμούς που είχαν και πότε τελικά φύτεψαν .. Επίσης είναι φραγμένη η περιοχή, χωρίς πρόσβαση και τις φωτογραφίες τις έχουμε τραβήξει περνώντας τα χέρια μας με την φωτογραφική ανάμεσα από κάγκελα.



Εικόνα 84: Σε αυτή τη φωτογραφία βλέπουμε τον ένα από τους μόλις δύο πνεύμονες πρασίνου του Δήμου.



Εικόνα 85: Η δεύτερη περιοχή πρασίνου που υπάρχει στον Δήμο και δυστυχώς δεν είναι και κάτι το αξιόλογο



Εικόνα 86: Από τον δορυφόρο γίνεται φανερή η έλλειψη πρασίνου. Μέσα σε πορτοκαλί κύκλο φαίνονται οι περιοχές που έχουμε δείξει στις από πάνω εικόνες 84 και 85.

4.2 Υπαίθριοι Χώροι

Ο ρόλος των δημόσιων υπαίθριων χώρων ως συστατικών στοιχείων της ζωής της πόλης και της ποιότητας του περιβάλλοντός της είναι σημαντικά υποβαθμισμένος στα σύγχρονα μητροπολιτικά συγκροτήματα, έτσι και στην Δραπετσώνα. Η υποβάθμιση αυτή, συνδεδεμένη άμεσα με τον τρόπο ανάπτυξης του αστικού χώρου, βρίσκεται στη βάση των προβλημάτων των δημόσιων υπαίθριων χώρων σήμερα. Η έλλειψη, η απουσία ταυτότητας, η απομόνωση, η εγκατάλειψη, η αδυναμία λειτουργίας και διαχείρισής τους, έχουν τις ρίζες τους στο γεγονός ότι έχουν χάσει τη θέση του στην πόλη.

Η χωροθέτηση, η οργάνωση, η διασύνδεση, η λειτουργία, η διαχείριση των ελεύθερων χώρων είναι ζητήματα που τίθενται συνήθως μετά την ανάπτυξη των διαφόρων τμημάτων της πόλης. Ο σχεδιασμός είναι συνήθως μια διορθωτική κίνηση που δύσκολα μπορεί να αντιμετωπίσει τα σύνθετα προβλήματά τους.

Ιδιαίτερα σε ασφυκτικά πυκνοδομημένες αστικές περιοχές, που αναπτύχθηκαν τμηματικά και κατά περίπτωση και που αντιμετωπίζουν σύνθετα προβλήματα περιβάλλοντος, όπως το λεκανοπέδιο της Αθήνας, ο σχεδιασμός των ελεύθερων χώρων, φέρει τις κληρονομημένες αδράνειες του ίδιου του σχεδιασμού της πόλης. Μεγάλης κλίμακας περιαστικοί ή αστικοί χώροι παραμένουν απλώς χωροθετημένοι σε επίπεδο ρυθμιστικού ή γενικών πολεοδομικών σχεδίων υφιστάμενοι συνεχώς απειλές από μη συμβατά με αυτούς έργα ή άλλες αναπτύξεις. Μικρότερης κλίμακας διαμορφώσεις συχνά αντιμετωπίζουν δυσκολίες ένταξης στον ιστό και τη ζωή της πόλης ενώ ελάχιστα συμβάλλουν στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης.

Αν και διαπιστώνεται η ανάγκη για μια προσεκτική θεώρηση και στρατηγική προστασίας, ανάδειξης διεύρυνσης και διασύνδεσης των υφιστάμενων φυσικών τόπων (βουνών, λόφων, υγροτόπων, ρεμάτων) για τη βελτίωση των βιοκλιματικών συνθηκών στο λεκανοπέδιο η προοπτική υλοποίησής της είναι δυσδιάκριτη. Εξ ίσου δυσδιάκριτη είναι και η προοπτική διεύρυνσης και διασύνδεσης των αστικών υπαίθριων έτσι ώστε να εντάσσονται στη ζωή της πόλης και να αποτελούν ένα πλέγμα χώρων συμπληρωτικό προς εκείνο των φυσικών.

Το πρώτο βήμα για το σχεδιασμό των ελεύθερων χώρων είναι η επαύξηση και η διεύρυνσή τους. Είναι επόμενο για μια ασφυκτικά πυκνοδομημένη αστική περιοχή, όπως το λεκανοπέδιο της Αθήνας, να θεωρείται η ανεπάρκεια των δημοσίων υπαίθριων χώρων και των χώρων πρασίνου ως ένας από τους βασικούς συντελεστές των περιβαλλοντικών της προβλημάτων.

ΠΗΓΗ: Από ΤΖΕΝΗ ΚΟΣΜΑΚΗ – Αρχιτέκτων Πολεοδόμος – ΕΠΙΚ. ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΕΜΠ
<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:IRykADFYYXEJ:https://courses.arch.ntua.gr/fsr/110186/Kef.8.pdf+%CF%85%CF%80%CE%B1%CE%B9%CE%B8%CF%81%CE%B9%CE%BF%CE%B9+%CF%87%CF%89%CF%81%CE%BF%CE%B9+%CF%80%CF%81%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%BD%CE%BF&hl=el&gl=gr>

Αν και ερμηνεύει απλουστευτικά τα σύνθετα φαινόμενα της πόλης, εφ' όσον παραμένει μόνο στις ορατές παραμέτρους, συγχέοντας το αίτιο με το αιτιατό, η άποψη αυτή δεν στερείται βάσης. Μελέτες πάνω στις κλιματικές αλλαγές που συντελέστηκαν τα τελευταία τριάντα χρόνια στην Αθήνα συνδέουν φυσικά φαινόμενα, όπως την αύξηση της θερμοκρασίας ή τη μείωση της ταχύτητας του ανέμου, με την τεράστια αύξηση του δομημένου χώρου σε βάρος του φυσικού και την επακόλουθη δραματική μείωση των φυσικών ανοιχτών χώρων. Συγκριτικές επίσης παρατηρήσεις πάνω σε ανοιχτούς και δομημένους χώρους καταδεικνύουν το ρόλο των πρώτων ως σημαντικό ρυθμιστικό παράγοντα του μικροκλίματος στην πόλη.

Στην περιοχή της Δραπετσώνας όπως και στις γύρω περιοχές όπως το Κερατσίνι, αντιμετωπίζουν σοβαρό πρόβλημα έλλειψης υπαίθριων χώρων. Ο ασφυκτικά κτισμένος αστικός ιστός δεν έχει αφήσει περιθώρια ανάπτυξης χώρου πρασίνου και αθλητισμού. Στη Δραπετσώνα υπάρχουν ελάχιστα πάρκα και αυτά σε κακή κατάσταση και ο μοναδικός χώρος άθλησης είναι στη περιοχή των λιπασμάτων ανάμεσα σε μισογκρεμισμένα κτίρια και στα εργοστάσια που υπολειτουργούν.

Το σχέδιο ανάπλασης της παραλιακής ζώνης προβλέπει μεγάλης έκτασης κοινόχρηστων χώρων. Όταν υλοποιηθεί η ανάπλαση αυτή τότε η ευρύτερη περιοχή θα αναβαθμιστεί και οι κάτοικοι θα αποκτήσουν καλύτερες συνθήκες περιβάλλοντος.

Πιο κάτω θα δούμε δύο σεβαστούς, ως προς την έκταση τους, υπαίθριους χώρους οι οποίοι αν αξιοποιηθούν κατάλληλα θα δώσουν έναν άλλο αέρα στην περιοχή της Δραπετσώνας προσθέτοντας λίγο πράσινο στην περιοχή που το έχει μεγάλη ανάγκη.

ΠΗΓΗ: Από ΤΖΕΝΗ ΚΟΣΜΑΚΗ – Αρχιτέκτων Πολεοδόμος – ΕΠΙΚ. ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΕΜΠ

<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:IRykADFYYXEJ:https://courses.arch.ntua.gr/fsr/110186/Kef.8.pdf+%CF%85%CF%80%CE%B1%CE%B9%CE%B8%CF%81%CE%B9%CE%BF%CE%B9+%CF%87%CF%89%CF%81%CE%BF%CE%B9+%CF%80%CF%81%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%BD%CE%BF&hl=el&gl=gr>

Πρώτος υπαίθριος χώρος



Εικόνα 87: Ο εν λόγω χώρος βρίσκεται στα σύνορα Δραπετσώνας – Κερατσινίου και οι φωτογραφίες τραβήχτηκαν από την οδό Μάρκου Μπότσαρη 124.

Δεύτερος υπαίθριος χώρος



Εικόνα 88-89: Αυτός ο χώρος από ότι φαίνεται από τα εγκαταλελειμμένα σιντριβάνια και τις σκουριασμένες κούνιες, κάποτε πρέπει να ήταν ένας χώρος που θα διασκεδάζαν τα παιδιά της γειτονιάς. Δυστυχώς πλέον δεν μπορείς καν να μπεις σε αυτόν τον χώρο αν δεν φοράς μπότες πάνω από το γόνατο λόγω των αγριόχορτων που έχουν φυτρώσει, αλλά και από τα σκουπίδια που υπάρχουν. Να σημειωθεί ότι ο χώρος αυτός βρίσκεται δίπλα ακριβώς από σχολείο και είναι στην οδό Γεώργιου Καραϊσκάκη λίγο πριν αυτή ενωθεί με την οδό Κουντουριώτη.

4.3 ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΗΕΤΙΩΝΕΙΑ

Από το περίφημο κάστρο της Ηετιωνείας που είχε αποτελέσει μέρος της αρχικής Θεμιστόκλειας οχύρωσης του Πειραιά σώζονταν ακόμη στις αρχές του προηγούμενου αιώνα οι δύο πύργοι της Πύλης. Η επέκταση της πόλης και του λιμανιού και ο μεγάλος βομβαρδισμός του 1944 κατέστρεψαν και τα τελευταία κατάλοιπα του Μνημείου και τα μπάζα, που στη συνέχεια το σκέπασαν, φαινόταν να το έχουν για πάντα καταδικάσει στη λήθη.

Ο Σύλλογος των Φίλων του Αρχαιολογικού Μουσείου και των Αρχαιολογικών Χώρων του Πειραιά έχοντας επίγνωση της μεγάλης ιστορικής και αρχαιολογικής αξίας της Ηετιώνειας Πύλης ανέλαβε την πρωτοβουλία για την υλοποίηση του σημαντικού έργου της αποκατάστασης και της ανάδειξης αυτού του σπουδαίου μνημείου του αρχαίου Πειραιά. Λόγω του μεγάλου κόστους του έργου έπρεπε να βρεθεί χορηγός, ο οποίος θα κατανοούσε τη πολιτιστική σημασία του έργου και θα διέθετε τα απαραίτητα οικονομικά μέσα. Απευθυνθήκαμε στον Ο.Λ.Π. Α.Ε. ως τον πιο κατάλληλο φορέα, που θα είχε όλες τις προϋποθέσεις, να υιοθετήσει την πρότασή μας.

Πράγματι το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Λ.Π. Α.Ε. θεώρησε την ανάδειξη του μνημείου ως μέρος της αρχαίας κληρονομιάς του λιμανιού και το ενέταξε στα έργα της γενικότερης ανάπλασης, αναλαμβάνοντας τη χρηματοδότησή του.

Οι εργασίες της αποκάλυψης, αποκατάστασης και ανάδειξης του αρχαιολογικού χώρου της Ηετιώνειας Πύλης διήρκεσαν περίπου τέσσερα χρόνια (1997-1998 / 2000-2001)

4.3.1 Η ΟΧΥΡΩΣΗ ΚΑΙ Η ΠΥΛΗ ΤΗΣ ΗΕΤΙΩΝΕΙΑΣ

Ηετιώνεια ονομάστηκε η βραχώδης «άκρα» που κλείνει από τα δυτικά το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά. Το όνομα προέρχεται από τον κατά τα άλλα άγνωστο ήρωα Ηετιώνα, ο οποίος σύμφωνα με την παράδοση πρώτος την κατοίκησε. Άγνωστη ιστορικά, και αρχαιολογικά παρθένα, παρέμεινε αυτή, όπως και ολόκληρη η περιοχή, έως την ιστορική απόφαση του Θεμιστοκλή για τη μεταφορά του αθηναϊκού επιναίου στον Πειραιά. Η σημασία που έκτοτε αυτή απέκτησε οφείλεται αποκλειστικά στην εξαιρετικά επίκαιρη θέση της στην οχύρωση του λιμανιού και κατ' επέκταση της αθηναϊκής μεγαπόλεως.

Από τα μυκηναϊκά χρόνια έως τους περσικούς πολέμους η μοναδική οχύρωση της Αθήνας ήταν τα τείχη της Ακροπόλεως. Ο Θεμιστοκλής διαβλέποντας το ρόλο που μπορούσαν να παίξουν στην ανάπτυξη της πόλης τα τρία πειραιϊκά λιμάνια, τα φύσει οχυρά λιμάνια της Ζέας και της Μουνηχίας, στους πρόποδες του στρατηγικού λόφου της Μουνηχίας (προφήτη Ηλία) και το μεγάλο λιμάνι του Κάνθαρου, έπεισε τους Αθηναίους ήδη από το 494, πριν από την κατασκευή του τείχους της Αθήνας, να οχυρώσουν τον Πειραιά, ένα έργο που είναι πολύ πιθανό ότι μπήκε σε εφαρμογή μόλις με το ναυτικό νόμο του 482. Η πολιτική του Θεμιστοκλή ολοκληρώθηκε από τους διαδόχους του, τον Κίμωνα και τον Περικλή με την ένωση –μέσω των Μακρών Τειχών-της πειραιϊκής οχύρωσης με αυτή του άστεως σε ένα είδος απρόσβλητης από τη στεριά και – όσο διαρκούσε η υπεροχή του αθηναϊκού στόλου – απόρθητης νησίδας.

Οι δύο ακρογωνιαίοι λίθοι αυτού του γιγαντιαίου φρουρίου, πάνω στο οποίο θεμελιώθηκε και στη συνέχεια στηρίχθηκε η αθηναϊκή αυτοκρατορία, είναι οι Αστικές Πύλες, που έλεγχαν το στενό ισθμό, το ονομαζόμενο Αλίπεδον, ανάμεσα στον Πειραιά και την ξηρά, και η Ηετιώνεια πύλη στη βραχώδη γλώσσα που κατεβαίνοντας από τα βόρεια, σχηματίζει το φυσικό Δ/ΒΔ προμαχώνα του Κανθάρου.

4.3.2 Περιγραφή του μνημείου

Σε αντίθεση προς τις αστικές πύλες του Πειραιώς, που είχαν σχεδιαστεί για να φυλάσσουν και να εξυπηρετούν την είσοδο και έξοδο κατοίκων και εμπορευμάτων από και προς τον Πειραιά, η Ηετιωνεία ήταν ένα φρούριο, με αποκλειστικό σκοπό την προστασία της από ξηράς προσπέλασης του λιμανιού.

Η πύλη που υψώνεται πάνω από το λιμάνι αποτελεί ένα ισχυρό οχυρωματικό έργο, το οποίο προκαλεί ακόμα και σήμερα δέος στον επισκέπτη. Τούτο οφείλεται ωστόσο λιγότερο στην σχετικά απλή αρχιτεκτονική σύλληψή της, όσο στην πλήρη εκμετάλλευση της φυσικά οχυρής θέσης. Πράγματι σε αντίθεση με τις πειραιϊκές αστικές πύλες ή το αθηναϊκό Δίπυλο το σχέδιο της πύλης ακολουθεί ένα απλό τύπο, χωρίς εσωτερική αυλή. Η είσοδος ήταν μια δίφυλλη θύρα πλάτους 3,70 μ. που ανοιγόταν ανάμεσα σε δύο κυκλικούς πύργους, διαμέτρου 10 και 11 μέτρων, από τους οποίους προβάλλει, χάρη στην υψηλότερη θέση και το μεγαλύτερο όγκο του, ο δυτικός. Το μέτωπο της πύλης προστατευόταν από το προτείχισμα, ενώ μια μεγάλη, σκαμμένη στο βράχο, οχυρωματική τάφρος σχημάτιζε σε απόσταση 10 μέτρων παράλληλα με το βόρειο σκέλος του τείχους και την πύλη, ένα φυσικό εμπόδιο πλάτους 10 μέτρων και βάθους 5 μέτρων, με μια ξύλινη, πιθανώς κινητή, γέφυρα που στηριζόταν σε δύο χτιστούς πεσσούς. Ένα στενό (πλάτους μόλις 1,50 μέτρων) πέρασμα στο βράχο χώριζε τη τάφρο αυτή από τη μικρότερη (πλάτους μόλις 3,20 μέτρων) στα αριστερά (δυτικά), ακριβώς μπροστά στο προτείχισμα.

Ο επιτιθέμενος – στριμωγμένος στο στενό χώρο ανάμεσα στους πύργους, με το προτείχισμα στην πλάτη του – υποχρεωνόταν έτσι, προκειμένου να πλησιάσει τη θύρα, να κάνει κύκλο γύρω από δύο σειρές γωνιωδών («επικαμπίων») τοίχων χτισμένων μπροστά στον ανατολικό πύργο. Με τον τρόπο αυτό πολλαπλασιαζόταν ο χρόνος έκθεσης της ακάλυπτης από την ασπίδα δεξιάς πλευράς του στο συνεχές σφυροκόπημα από τον υπερκείμενο δυτικό πύργο ενώ συγχρόνως αποκλειόταν κάθε δυνατότητα για μια κατά μέτωπο έφοδο στην πύλη. Οι «επικάμπιοι» τοίχοι παρείχαν αντίθετα στους πολιορκημένους την απαραίτητη κάλυψη για την οργάνωση αιφνιδιαστικών εξόδων.

Περισσότερο από την αντιμετώπιση του οπλιτικού στρατού, ενδιέφερε ωστόσο η προστασία της πύλης από τις πολιορκητικές μηχανές και τους καταπέλτες. Η τάφρος και το στενό πέρασμα στο βράχο απέκλειαν την προσπέλαση της πύλης στα βαριά μηχανήματα, των οποίων η ορατότητα, η κίνηση και η λειτουργία εμποδιζόταν έτσι και αλλιώς στο σημείο αυτό από τις υπόλοιπες κατασκευές αλλά και από την κυρτή επιφάνεια των πύργων, η οποία περιόριζε δραστικά τη γωνία βολής των στραμμένων στην πύλη καταπελτών, συνεπώς και των αριθμό των βλημάτων που συνέκλιναν σε αυτή. Πέρα από αυτό, τα μηχανήματα του επιτιθέμενου είχαν να αντιμετωπίσουν τις βολές από τον ισχυρότατο προμαχώνα, που ενίσχυε – σε απόσταση μόλις 10 μέτρα από αυτόν – την άμυνα του δυτικού πύργου.

4.3.3 Η θέση της Ηετιωνείας στην οχύρωση της Αθήνας

Την ισχυρή οχύρωση της πύλης της Ηετιωνείας καθιστούσε αναγκαία η ειδική λειτουργία της. Η πύλη βρίσκεται στην κορυφή ενός τριγώνου, που σχηματίζουν η θάλασσα και τα δύο σκέλη της οχύρωσης του λόφου – το βόρειο στην προέκταση του βορείου τείχους του Πειραιώς και το δυτικό, που κατευθύνεται στην είσοδο του λιμένος. Το βόρειο τείχος του Πειραιά, που ξεκινούσε από τις πύλες του Άστεως, ακολουθούσε την βόρεια πλευρά της οδού Γούναρη και μετά από μια αμβλεία γωνία περίπου στη διασταύρωση των οδών Γούναρη και Ναβαρίνου.

4.3.4 Το Αφροδίσιον, σπίτια και τάφοι στην περιοχή της Ηετιωνείας

Το ζήτημα που απασχόλησε τη σύγχρονη έρευνα και έδωσε μάλιστα την αφορμή για τη μοναδική ανασκαφική έρευνα του χώρου, δεν είναι τόσο η μορφή και η χρονολόγηση των πύργων της Ηετιωνείας όσο η θέση του Αφροδισίου, στην οποία αναφέρεται η – χαμένη σήμερα – επιγραφή IG II² 1657, που βρέθηκε στη θεμελίωση του κωνωείου τείχους δίπλα στον πύργο F (σε απόσταση περίπου 70 μ από την πύλη) και δημοσιεύθηκε από τον Foucart. Η επιγραφή, της οποίας δόθηκε προηγουμένως το κείμενο, περιγράφει τα όρια της εργολαβίας του Βοιωτού Δημοσθένη, που είχε αναλάβει την επισκευή του τμήματος των τειχών ανάμεσα σε ένα αδιευκρίνιστο «σημείον» και «το μέτωπον των πυλών των κατά των Αφροδίσιον επί δεξιά εξιόντι ». Εφόσον δεχτούμε την πληροφορία του ανασκαφέα ότι οι λίθοι βρίσκονταν στην αρχική τους θέση και ότι ο αριθμός 790 δεν αναφέρεται, όπως αντιφατικά υποστηρίζεται από τον ίδιο, στην απόσταση από την πύλη που απέχει μόνο 210 πόδες, αλλά, όπως συνήθως, στο μίσθωμα για την προμήθεια των λίθων, τότε δεν μπορεί να υπάρξει αμφιβολία για τη γειτνίαση της πύλης με το ιερό της Αφροδίτης.

Με τούτο συμφωνούν και οι πληροφορίες του σχολιαστή του Αριστοφάνη (Ειρήνη 145): «έχει δε ο Πειραιεύς λιμένας τρείς, πάντας κλειστούς. Είς μεν εστίν ο Κανθάρου λιμήν, εν ω τα νεώρια εξήκοντα. Είτα Αφροδίσιον είτα κύκλω του λιμένος στοαί πέντε». Η πληροφορία ότι οι στοές, μαζί με τα νεώρια και το Αφροδίσιον, αποτελούσαν τα πιο γνωστά σημεία του Κανθάρου, επιβεβαιώνεται από τη γνωστή επιγραφή της εποχής του Αυγούστου, όπου ως σημεία αναφοράς για τον εντοπισμό των «ψυκτρών» (ταρσανάδων) χρησιμεύουν τα πιο γνωστά κτήρια του λιμανιού. Οι «ψύκτραι» τοποθετούνται εκεί εκατέρωθεν των «κλείθρων» (του στομίου) του λιμένος και μεταξύ αυτών και του κυρίως, εσωτερικού λιμένος ο οποίος περιγράφεται με τη διαδοχή από τα αριστερά (Ηετιωνεία) προς τα δεξιά (Εμπόριον) των σημαντικότερων μνημείων του: των νεωρίων , του Αφροδισίου και των στοών.

Το Αφροδίσιον συνδέεται στενότερα με την ιστορία του λιμανιού: Ο Πausανίας αναφέρει ότι το ιερό ίδρυσε κοντά στη θάλασσα ο Κόνων σε ανάμνηση της νίκης στην Κνίδα, επρόκειτο δηλαδή κατά πάσα πιθανότητα για ένα ιερό της Αφροδίτης Ευπλοίας. Η αναφορά στη νίκη δύσκολα συμβιβάζεται με την ταύτιση του Αφροδισίου του Κόνωνος με το ιερό της επιγραφής, η οποία, χρονολογείται την ίδια ακριβώς χρονιά της ναυμαχίας. Μια αξιόπιστη, δεδομένου του γενικού της κύρους και της συγγένειας του αναφερομένου σ' αυτή Αμμωνίου με τον Θεμιστοκλή πηγή, αποδίδει την ίδρυση ενός παλαιότερου ιερού της Αφροδίτης στον Θεμιστοκλή με αφορμή της νίκης στη Σαλαμίνα. Δεν αποκλείεται συνεπώς το ιερό του Κόνωνος, ο οποίος εν προκειμένω φαίνεται να επαναλαμβάνει, αναφερόμενος στην παλαιά νίκη, την ανάθεση του Θεμιστοκλέους, να αποτελεί απλή ανανέωση του παλαιού Αφροδισίου.

Κανένα θεμέλιο, που θα μπορούσε με κάποια βεβαιότητα να αποδοθεί στο ναό της Αφροδίτης, αν και το Αφροδίσιον δεν αποκλείεται να ήταν ένα απλό τέμενος, δεν βρέθηκε ανάμεσα στα εκτεταμένα ίχνη λατόμευσης που έφερε σε φώς ο καθαρισμός του λόφου της Ηετιωνείας, τόσο εκτός όσο και εντός των πυλών. Με το αναζητούμενο από αιώνος και πλέον ιερό θα μπορούσε να ταυτιστεί με επιφύλαξη, που επιβάλλεται από την απουσία (εξαιτίας της συνεχούς χρήσης του χώρου και την έλλειψη στρωμάτων) οιοδήποτε σχετικού ευρήματος, ένα οικοδομικό συγκρότημα, που είχε διαμορφωθεί μέσα στο ορθογωνικό σκάμμα ενός λατομείου, δηλαδή περίπου εκεί που σύμφωνα με την επιγραφή τοποθετείται το ιερό, και το οποίο, είχε χρησιμεύσει στην Θεμιστόκλεια φάση του οχυρού. Πρόκειται για ένα μακρόστενο οικοδόμημα 23 × 6 τ. μ. που αποτελείται από τρία δωμάτια, από τα οποία το κεντρικό είχε κατώφλι που οδηγούσε σε μια μεγάλη αυλή, η οποία εκτεινόταν σε όλο το μήκος της προσόψεώς του. Το πλάτος της αυλής ήταν τουλάχιστον 15 μέτρα. Το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του επισκέπτη κινούν εν προκειμένω 4 παράλληλες σειρές από 4 ημισφαιρικούς λάκκους σκαμμένους στο βράχο, πιθανώς για τη φύτευση δέντρων, που στόλιζαν την αυλή μπροστά στο βορειότερο από τα δωμάτια του οικοδομήματος. Το κτίριο και ο κήπος εντάσσονται πάντως σε ένα οικιστικό τετράγωνο, παράλληλο και σε απόσταση 55 μ. από το τείχος, κτισμένο βαθμιδωτά μέσα στο λατομείο, στην πλαγιά που βλέπει στο λιμάνι, με στενά δρομάκια που χωρίζουν τα θεμέλια των οικοδομημάτων.

Ο τρόπος κατασκευής , συγκεκριμένα η απουσία κάποιου μνημειώδους χαρακτήρα δημιουργούν βέβαια σοβαρές αμφιβολίες για την ταύτιση του συγκεκριμένου κτιρίου με κάποιο ιερό , πολύ περισσότερο με το Αφροδίσιον του Θεμιστοκλέους ή του Κόνωνος. Ωστόσο η μορφή του χώρου δεν φαίνεται ξένη σε μια θεά , που συχνά λατρεύεται σε κήπους , όπως η Παφία Αφροδίτη Ιεροκηπίς ή πιο κοντά μας η Αφροδίτη εν Κήποις των Αθηνών.

Είναι άγνωστο αν όλος ο χώρος του λόφου καλυπτόταν από θεμέλια σπιτιών. Δεν έχει βρεθεί επίσης κανένα από τα νεώρια που υποτίθεται ότι κατελάμβαναν την παραλία της Ηετιωνείας. Ένα μεγάλο μέρος των λατομείων που όπως προαναφέρθηκε εκτεινόταν σε μεγάλο μέρος του χώρου στο εσωτερικό της οχύρωσης και κοντά στους πύργους , είχε χρησιμοποιηθεί προφανώς για την κατασκευή του τείχους.

Περισσότερα στοιχεία έχουμε για την εκτός του τείχους περιοχή. Μπροστά στην πύλη και κατά μήκος του δρόμου που οδηγούσε σ' αυτή εκτεινόταν νεκροταφείο. Τάφοι , απλοί κεραμοσκεπείς και άλλοι κοσμημένοι με ταφικές στήλες , συνόδευαν τους δρόμους που ξεκινούσαν από την πύλη προς τα δυτικά και τα βόρεια. Από τον τάφο ενός μετοίκου , από την Πύρρα της Λέσβου , προέρχεται μια ωραία , μοναδική λόγω της διατηρήσεως της αρχικής πολυχρωμίας , ταφική ανθεμωτή στήλη που βρέθηκε μέσα στην τάφρο και κοσμεί σήμερα το Μουσείο Πειραιώς.

Φωτισμένες μέσα στη νύχτα, έτσι ώστε να είναι ορατές από κάθε πλοίο που θα κάνει την είσοδό του στο λιμάνι του Πειραιά, θα είναι στο μέλλον οι περίφημες Ηετιώνειες Πύλες, ηλικίας 2.500 ετών, οι οποίες κατά την Αρχαιότητα αποτελούσαν το σημαντικότερο τμήμα του φρουρίου της πόλης. Την ημέρα εξάλλου το κοινό θα μπορεί να τις επισκέπτεται περνώντας πάνω από την τάφρο της οχύρωσης μέσω μιας μικρής γέφυρας που θα στηθεί εκ νέου, ενώ στη συνέχεια θα διέρχεται μέσα από τις πύλες. Πρόκειται για μια προσεχή ειδυλλιακή εικόνα ενός μνημείου, το οποίο όμως, εκτός από τα κακοπαθήματά του μέσα στους αιώνες- ιδιαίτερα στη νεότερη εποχή-, βρίσκεται σήμερα σε ένα περιβάλλον απόλυτης απαξίωσης.

Ανάμεσα σε έναν χώρο υπαίθριας αποθήκευσης υλικών του ΟΣΕ, σε ένα ημιτελές πάρκο του Δήμου Δραπετσώνας, στις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ και στον μεγάλο παραλιακό δρόμο του Πειραιά που οδηγεί προς τη Δραπετσώνα είναι εγκλωβισμένες οι Ηετιώνειες Πύλες.

Σώζονται σε ύψος περίπου 3 μέτρων, ενώ οι δύο πύργοι έχουν διάμετρο 11 και 12 μέτρων αντιστοίχως. Παρ' ότι όμως η θέση τους, σε κεντρικό σημείο του Πειραιά και σε μικρή απόσταση από τον σταθμό του ΗΣΑΠ, θα μπορούσε να συντελεί στην ανάδειξή τους, απαιτούνται σοβαρές επεμβάσεις αλλά κυρίως αποφάσεις προκειμένου αυτή να γίνει πραγματικότητα. Ήδη πάντως το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο έδωσε την έγκρισή του για τη μελέτη, την οποία κατέθεσε η ΚΣΤ' Εφορεία Αρχαιοτήτων με προϊσταμένη την κυρία Έφη Λυγκούρη, ενώ η προοπτική ένταξης του έργου στο ΕΣΠΑ με προϋπολογισμό 650.000 ευρώ ανοίγει τον δρόμο για την υλοποίησή του.

Στόχος της μελέτης, η οποία εκπονήθηκε από τον αρχιτέκτονα αναστηλωτή της Εφορείας κ. Δημοσθένη Σβολόπουλο, είναι η δημιουργία ενός ενοποιημένου αρχαιολογικού χώρου που θα περιλαμβάνει επίσης το οικόπεδο του ΟΣΕ και το πάρκο (και για τα δύο θα πρέπει να υπάρξει η σύμφωνη γνώμη των αρμοδίων). Σε αυτόν τον χώρο θα χαραχθούν διαδρομές των επισκεπτών, θα υπάρχουν σημεία πληροφόρησής τους και θα γίνει φύτευση δέντρων, ενώ η ανάδειξη του μνημείου τη νύχτα θα γίνεται μέσω ειδικού φωτισμού. Πριν από τα μέτρα ανάδειξης όμως επείγουν για τις Ηετιώνειες Πύλες έργα συντήρησης και αναστηλώσεων. Και αυτό γιατί: Ο νότιος προμαχώνας κινδυνεύει να καταρρεύσει. Το βραχώδες υπόβαθρο που αποτελείται από εύθριπτο και ευπαθές υλικό (μάργες) έχει διαβρωθεί. Επίσης, σπηλαιώσεις στο υπόβαθρο απειλούν με κατάρρευση την τάφρο και τον βόρειο προμαχώνα του μνημείου.

Να σημειωθεί ότι από τις τέσσερις κατασκευαστικές φάσεις του μνημείου, που κατά πρώτον ήταν έργο του Θεμιστοκλή το 482 π.Χ. και συνεχίστηκε από τον Κόνωνα και τον Περικλή, σήμερα σώζεται η τελευταία, του 3ου π.Χ. αιώνα. Ως τον 19ο αιώνα ένα τμήμα των Πυλών ήταν ορατό, το 1881 μάλιστα υπήρξε η πρώτη δημοσίευσή τους από τον Φον Αλτεν και τον Κούρτιους Κάουπερτ στην περίφημη «Χάρτα της Αττικής».



Εικόνα 90-91: Ο αρχαιολογικός χώρος, η πύλη της Ηπειωνείας. Η ανάπλαση των κοντά 300 εκατομμυρίων δραχμών της περιοχής καστρακίου περιλαμβάνει και τον αρχαιολογικό αυτόν χώρο. Με δραχμές πάλι αλλά σε πιο λίγα χρόνια, απ' ότι αυτά της ανάπλασης, ο ΠΕΡΙΚΛΗΣ έφτιαξε αυτά τα τείχη.

ΠΗΓΗ: http://drapetsona-manos.blogspot.com/2009/07/blog-post_16.html

4.4 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Οι δυτικές περιοχές του Πειραιά αντιμετωπίζουν σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα τόσο από τη θαλάσσια και αέρια ρύπανση όσο και από την έλλειψη χώρων πρασίνου. Το φυσικό τοπίο σε αυτές τις περιοχές , έχει αντικατασταθεί σχεδόν στο σύνολό του από το αστικό δομημένο περιβάλλον , εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις του όρους Αιγάλεω (που όμως και εκεί παρατηρείται σημαντική έλλειψη βλάστησης), και στην περιοχή του Ελαιώνα στον Α.Ι.Ρέντη.

Σημαντικό χαρακτηριστικό όλων των περιοχών είναι η έλλειψη πρασίνου , το οποίο δεν ευνοείται και από τις χρήσεις που υφίστανται στην περιοχή. Η απουσία βλάστησης παρατηρείται και στους ακάλυπτους χώρους , ενώ ελάχιστοι είναι οι χώροι ψυχαγωγίας και εκτόνωσης του πληθυσμού.

Η κάλυψη των αναγκών της περιοχής σε πράσινο υλοποιείται σε τοπικό επίπεδο (πλατείες , παρτέρια , πάρκα κ.τ.λ.) από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πειραιά .

Παρόλα αυτά σε Νομαρχιακό επίπεδο δεν υφίσταται προγραμματισμός και συντονισμός των δράσεων όλων των φορέων που εκτελούν έργα πρασίνου , με αποτέλεσμα οι δραστηριότητες σε σχέση με το πράσινο να εκτελούνται αποσπασματικά και σε μικρή εμβέλεια , χωρίς να παρουσιάζουν ουσιαστικό αποτέλεσμα στην αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής.

Η έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού , αποτελεί σημαντικό στοιχείο στην αδυναμία των τοπικών φορέων να ανταπεξέλθουν στις μεγάλες ανάγκες της περιοχής για τη δημιουργία και συντήρηση χώρων πρασίνου.

Για όλους λοιπόν τους παραπάνω λόγους , οι υπηρεσίες πρασίνου που προσφέρονται σήμερα στην περιοχή , αδυνατούν να καλύψουν ουσιαστικά τις μεγάλες ανάγκες της για τη δημιουργία και συντήρηση χώρων πρασίνου.

Ένα ακόμη σημαντικό περιβαλλοντικό ζήτημα όχι μόνο για το Δήμο Δραπετσώνας , αλλά και για ολόκληρη τη χώρα είναι η περισυλλογή και ορθή διαχείριση βιομηχανικών αποβλήτων , με προτεραιότητα στα απορρίμματα που δημιουργούνται από τα συνεργεία αυτοκινήτων , όπως παλιές μπαταρίες , ορυκτέλαια , παλιά ελαστικά , καταλύτες κ.τ.λ. τα οποία σήμερα απορρίπτονται χωρίς καμιά προφύλαξη για τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον , αφού κανένας φορέας δεν έχει την αρμοδιότητα για το σκοπό αυτό. Θα πρέπει εδώ να σημειώσουμε και την έλλειψη νομοθετικού πλαισίου στη χώρα μας που να ορίζει τις διαδικασίες και τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την περισυλλογή και διάθεση αυτών των απορριμμάτων με τρόπο που δε θα επιβαρύνουν το περιβάλλον.

Σύμφωνα λοιπόν με ο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και με τις μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν , από άποψη περιβαλλοντικής ρύπανσης , η Δραπετσώνα μαζί με τους γειτονικούς της δήμους , αποτελεί τη δεύτερη , μετά την Ελευσίνα , περισσότερο μολυσμένη περιοχή του Λεκανοπεδίου Αττικής (ήδη από το 1981 φαίνεται να επικρατεί αυτή η κατάσταση). Στοιχεία που τεκμηριώνουν αυτή την άποψη είναι τα παρακάτω :

- Τα ναυπηγεία ρυπαίνουν τη θάλασσα και την ατμόσφαιρα με τις σκουριές , τα χρώματα , τα λάδια και άλλα ρυπογόνα υλικά που χρησιμοποιούνται για τις επισκευές των πλοίων.
- Με τις επιχωματώσεις του ΟΛΠ ρυπαίνεται η θάλασσα και με τις μεταφορές που πραγματοποιούνται από βαρέα φορτηγά για τις ανάγκες του ΟΛΠ δημιουργείται κυκλοφοριακή συμφόρηση.
- Τα πλοία ρυπαίνουν τη θάλασσα με το πετρέλαιο και την ατμόσφαιρα με τους εκκαπνισμούς.
- Ο κεντρικός αγωγός αποχέτευσης εκβάλλει, στο θαλάσσιο στενό μεταξύ Κερατσινίου και Περάματος , εκατοντάδες κυβικά μέτρα ημερησίως , τα οποία είναι τα αστικά και βιομηχανικά απόβλητα ολόκληρου του Λεκανοπεδίου.
- Η χλωματερή του Σχιστού προκαλεί αναθυμιάσεις από το τεράστιο όγκο σκουπιδιών , αφού δέχεται τα στερεά απόβλητα του 1/3 του Λεκανοπεδίου. Επίσης επιβαρύνεται η ατμόσφαιρα και από τη μετακίνηση των απορριμματοφόρων και κάνουν την περιοχή απλησίαστη ιδιαίτερα όταν φυσάει.
- Στα σύνορα Δραπετσώνας Κερατσινίου υπάρχει το νεκροταφείο της Αναστάσεως , το οποίο συμβάλλει στην κακή εικόνα της περιοχής.
- Τέλος , τα εργοστάσια που υπάρχουν στην παραλιακή ζώνη εγκυμονούν κινδύνους όχι μόνο για το περιβάλλον αλλά και για τις ζωές των κατοίκων , αφού σε περίπτωση κάποιου ατυχήματος οι συνέπειες θα είναι καταστροφικές.

ΠΗΓΕΣ: Πτυχιακή Ελένη Δημητροπούλου Πολεοδομική εξέλιξη Δήμων Κερατσινίου – Δραπετσώνας
Επιχειρησιακό Σχέδιο Ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά – Μέρος Β
Πρόταση Επιχειρησιακού Σχεδίου Ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά – Μέρος Α
Εθνικό Ινστιτούτο Εργασίας Επιχειρησιακό Σχέδιο Τοπικού Συμφώνου Απασχόλησης Δυτικών
Περιοχών Πειραιά

ΥΓΡΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ

Από το νόμο 1068/80 προκύπτει η αρμοδιότητα της ΕΥΔΑΠ στον τομέα της επεξεργασίας λυμάτων και της προστασίας του περιβάλλοντος εντός του Λεκανοπεδίου Αττικής στο οποίο ανήκει γεωγραφικά και μεγάλο μέρος των ορίων της Νομαρχίας Πειραιά. Στις αρχές του 1980 ολοκληρώθηκε ο σχεδιασμός ενός ολοκληρωμένου συστήματος αποχέτευσης και επεξεργασίας λυμάτων που περιελάμβανε την κατασκευή μονάδων επεξεργασίας βοθρολυμάτων και λυμάτων στην Μεταμόρφωση Αττικής και αστικών αποβλήτων στη νήσο Ψυτάλλεια.

Η εγκατάσταση της Μεταμόρφωσης λειτουργεί από το 1985 σε πλήρη ανάπτυξη (πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια επεξεργασία)

Η εγκατάσταση της Ψυτάλλειας, που γεωγραφικά ανήκει στη Νομαρχία Πειραιά, λειτουργεί από το 1994 σε πρώτη φάση (πρωτοβάθμια επεξεργασία – διαχείριση παραγόμενης λάσπης) και βρίσκεται υπό κατασκευή η δεύτερη φάση (αερισμός – δευτεροβάθμια καθίζηση).

Η αποχέτευση της περιοχής του Λεκανοπεδίου Αττικής πραγματοποιείται με αγωγούς όμβριων και ακαθάρτων. Οι μεν αγωγοί όμβριων καταλήγουν με φυσική ροή στη θάλασσα , οι δε αγωγοί ακαθάρτων καταλήγουν στη θαλάσσια περιοχή της Ψυτάλλειας αφού προηγηθεί ο βιολογικός καθαρισμός των λυμάτων στο Κέντρο Επεξεργασίας Λυμάτων της Ψυτάλλειας.

Το αποχετευτικό δίκτυο του Λεκανοπεδίου είναι χωριστικό εκτός από το κέντρο της Αθήνας όπου το δίκτυο είναι παντορροϊκό. Το συνολικό μήκος του δικτύου αποχέτευσης είναι 5.800 χλμ. Και καλύπτει το 92% των αποχετευτικών αναγκών της περιοχής του Λεκανοπεδίου. Οι αγωγοί ακαθάρτων μεγάλης διατομής διέρχονται από περιοχές των οποίων οι κλίσεις επιτρέπουν τη φυσική ροή των λυμάτων λόγω της βαρύτητας (αγωγοί βαρύτητας). Εξαιρεση αποτελεί ο Παραλιακός Συλλεκτήρας της ακτής Σαρωνικού , η λειτουργία του οποίου γίνεται με μια αλληλουχία 42 ενδιάμεσων αντλιοστασίων. Το δίκτυο των αντλιοστασίων επεκτείνεται συνεχώς και προβλέπεται η κατασκευή και νέων αντλιοστασίων σε άλλες περιοχές με αποδέκτη την εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων στην Ψυτάλλεια.

ΠΗΓΕΣ: Πτυχιακή Ελένη Δημητροπούλου Πολεοδομική εξέλιξη Δήμων κερατσινίου – Δραπετσώνας
Επιχειρησιακό Σχέδιο Ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά – Μέρος Β
Πρόταση Επιχειρησιακού Σχεδίου Ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά – Μέρος Α
Εθνικό Ινστιτούτο Εργασίας Επιχειρησιακό Σχέδιο Τοπικού Συμφώνου Απασχόλησης Δυτικών Περιοχών Πειραιά

Οι εγκαταστάσεις της Ψυτάλλειας αποτελούν σημαντική υποδομή όχι μόνο για τον Πειραιά αλλά για όλο το Λεκανοπέδιο Αττικής γενικότερα. Παρόλα αυτά τα τελευταία χρόνια έχουν δημιουργηθεί αρκετά προβλήματα με τη λειτουργία της εγκατάστασης. Το πιο πρόσφατο γεγονός είναι η ανάκληση της άδειας εγκατάστασης και λειτουργίας του Κέντρου Επεξεργασίας Λυμάτων στην οποία προχώρησε στις 11/11/2004 η Νομαρχία Πειραιά. Η αιτία ανάκλησης της άδειας ήταν η παράβαση των όρων της περιβαλλοντικής μελέτης που αφορούν τον τρόπο διαχείρισης της παραγόμενης λάσπης με αποτέλεσμα να ταλαιπωρούνται οι πολίτες της ευρύτερης περιοχής ,και οι πολίτες του Δήμου Δραπετσώνας , από τις αποπνικτικές οσμές , ενώ ελλοχεύει και ο κίνδυνος πιθανής ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η Νομαρχία Πειραιά , ήδη από το 2003 με επιστολές και έγγραφα προς τον αρμόδιο υπουργό ΠΕΧΩΔΕ , την ΕΥΔΑΠ , το υπουργείο Υγείας και την Περιφέρεια , είχε προειδοποιήσει ότι απειλείται η δημόσια υγεία από τη μη τήρηση των περιβαλλοντικών όρων και είχε επισημάνει ότι τον Ιούνιο η λάσπη που είχε συσσωρευτεί στο νησί ανερχόταν στους 80.000 τόνους , ενώ σήμερα έχει ξεπεράσει τους 150.000. Από τα παραπάνω φαίνεται ότι υπάρχει άμεση ανάγκη υποστήριξης των εγκαταστάσεων της Ψυτάλλειας έτσι ώστε να είναι δυνατό να εξυπηρετήσει τις ανάγκες ολόκληρης της περιοχής του Λεκανοπεδίου Αττικής , έργο που είναι ήδη σε εξέλιξη.

Όπως και στον τομέα των στερεών αποβλήτων , έτσι και στον τομέα των υγρών αποβλήτων είναι αναγκαίο να γίνουν επενδύσεις για τη δημιουργία νέων υποδομών τόσο για την υποστήριξη των υφιστάμενων όσο και για την κάλυψη αναγκών που δεν έχουν καμία οργανωμένη υποστήριξη μέχρι σήμερα. Η απουσία υποδομών διαχείρισης υγρών αποβλήτων εγκυμονεί σημαντικούς κινδύνους για το περιβάλλον (μόλυνση του υδροφόρου ορίζοντα και των θαλάσσιων υδάτων) και τη δημόσια υγεία.

Κανένας Έλληνας πλέον δεν θα πρέπει να αμφισβητεί την άμεση ανάγκη για την εξυγίανση του περιβάλλοντος. Γιατί το περιβάλλον είναι αυτό που μας δίνει ενέργεια , που μας δίνει χαρά και πάνω απ' όλα μας δίνει την ίδια μας τη ζωή.

ΠΗΓΕΣ: Πτυχιακή Ελένη Δημητροπούλου Πολεοδομική εξέλιξη Δήμων Κερατσινίου – Δραπετσώνας
Επιχειρησιακό Σχέδιο Ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά – Μέρος Β
Πρόταση Επιχειρησιακού Σχεδίου Ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά – Μέρος Α
Εθνικό Ινστιτούτο Εργασίας Επιχειρησιακό Σχέδιο Τοπικού Συμφώνου Απασχόλησης Δυτικών Περιφερειών Πειραιά

Απαιτείται, ταυτόχρονα, μια μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση των πολιτών, την οποία μπορεί και πρέπει να προκαλέσει και το ίδιο το κράτος. Σε σχέση με άλλα ευρωπαϊκά κράτη, η εκπαίδευση δε φτάνει. Είναι, αναγκαίο να θεσπίσει η πολιτεία κίνητρα για τους πολίτες Ελλάδα έχει, δυστυχώς, ένα έλλειμμα κοινωνικής ευαισθητοποίησης. Η επένδυση στην προκειμένου να προστατεύσουν το περιβάλλον και αντικίνητρα για εκείνους που πράττουν το αντίθετο. Στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας, για παράδειγμα, οι αρχές δεν αρκέστηκαν απλώς και μόνο σε διακηρύξεις για την ανάγκη ανακύκλωσης από τους πολίτες. Τους έδωσαν οικονομικά κίνητρα. Δημιούργησαν ένα σύστημα πιστωτικών καρτών, συμβεβλημένων με διάφορα καταστήματα που πουλούν οικολογικά προϊόντα. Οι πολίτες, ανάλογα με την ανακύκλωση που κάνουν, συγκεντρώνουν πιστωτικές μονάδες με τις οποίες κάνουν αγορές με εκπτώσεις στα ανάλογα καταστήματα.

Ο Δήμος Δραπετσώνας , όπως και ο κάθε δήμος της Ελλάδας οφείλει να πάρει μια σειρά μέτρων για την εξυγίανση του περιβάλλοντος και του ίδιου του Δήμου. Αυτά τα μέτρα πρέπει να είναι:

Η πρόσληψη ατόμων με γνώσεις σχετικές με τη συντήρηση πρασίνου , που είτε θα τις έχουν είτε θα τις αποκτήσουν μετά από συγκεκριμένη κατάρτιση , οι οποίοι θα αναλαμβάνουν την υλοποίηση συγκεκριμένων έργων πρασίνου σε όλη την περιοχή. Αυτά τα έργα μπορούν να χωριστούν σε δύο κατηγορίες :

A) Μικρά έργα δημιουργίας και συντήρησης πρασίνου , όπως :

-Φύτευση και συντήρηση παρτεριών

-Φύτευση και συντήρηση πρασίνου πλατειών

-Αρχιτεκτονική κήπων και δημιουργία πρασίνου σε μπαλκόνια και ταράτσες πολυκατοικιών κλπ

B) Μεγάλα έργα πρασίνου , όπως :

-Δημιουργία και συντήρηση περιαστικού πρασίνου

-Συντήρηση πρασίνου σε μεγάλα πάρκα

-Αναδασώσεις και συντήρηση αυτών

ΠΗΓΕΣ: Πτυχιακή Ελένη Δημητροπούλου Πολεοδομική εξέλιξη Δήμων Κερατσινίου – Δραπετσώνας
Επιχειρησιακό Σχέδιο Ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά – Μέρος Β
Πρόταση Επιχειρησιακού Σχεδίου Ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά – Μέρος Α
Εθνικό Ινστιτούτο Εργασίας Επιχειρησιακό Σχέδιο Τοπικού Συμφώνου Απασχόλησης Δυτικών Περιφερειών Πειραιά

Επίσης , ο αναπτυξιακός ρόλος που αποδίδεται στο περιβάλλον στον αναπτυξιακό σχεδιασμό είναι διττός. Ο πρώτος ρόλος είναι η ανάδειξή του μέσω των αναγκαίων έργων και ενεργειών που απαιτούνται ώστε να μειωθεί η επιβάρυνση που ασκείται στους περιβαλλοντικούς συντελεστές και να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Η ανάδειξη αυτή σχετίζεται κυριότερα με έργα υποδομής αλλά και με ενέργειες ευαισθητοποίησης.

Ο δεύτερος ρόλος είναι ο αμιγώς οικονομικός και σχετίζεται με τη χρήση του περιβάλλοντος ως οικονομικού συντελεστή. Σύμφωνα με αυτό το ρόλο το περιβάλλον είναι το βασικό πεδίο ανάπτυξης δραστηριοτήτων και το βασικό εργαλείο προσέλκυσης επενδυτών σε διάφορους χώρους με έμφαση στον τουρισμό και στην ενέργεια.

Επιπρόσθετα , οι χώροι αστικού πρασίνου και αναψυχής καθώς και περιαστικών και άλλων δασών μπορούν να επεκταθούν ώστε να καλύψουν τις αυξανόμενες ανάγκες των πολιτών βάσει του μοντέλου της πρόσφατης ανάδειξης του όρους Αιγάλεω μέσω της αναδάσωσης και της ανάδειξής του σε περιφερειακό δάσος αναψυχής.

Η μείωση του επιπέδου όχλησης λόγω του θορύβου κυρίως κοντά σε βιομηχανικές περιοχές και σε περιοχές έντονου κυκλοφοριακού φόρτου πρέπει να συνεχιστεί με τη μεταφορά των οχλουσών βιομηχανικών δραστηριοτήτων σε πάρκα και ειδικά διαμορφωμένες περιοχές και με συμπληρωματικά οδικά έργα (παραπετάσματα κλπ)

Παρατηρούνται πολλές ευκαιρίες αλλά και ανάγκες οικιστικής ανάπλασης και ανάπτυξης όπως οι αποκαταστάσεις και συντηρήσεις κτιρίων , τα έργα ανάπλασης οικισμών και κοινόχρηστων χώρων , η επέκταση οικισμών , η κτηματογράφηση , τα συστήματα διαχείρισης κρίσεων , η περιβαλλοντική ενημέρωση και εκπαίδευση και τα συστήματα εποπτικής πληροφόρησης για την κατάσταση του περιβάλλοντος.

Ο Δήμος Δραπετσώνας έχει στην κατοχή του δύο πολύ μεγάλες εκτάσεις που θα μπορούσε αλλά και που πρέπει να εκμεταλλευτεί για χάρη του περιβάλλοντος. Η μια είναι η περιοχή των λιπασμάτων και των τσιμεντών Ηρακλής που έχει πλέον εγκαταλειφτεί και περάσει στη δικαιοδοσία του δήμου , και η άλλη είναι μια έκταση στα όρια του δήμου Δραπετσώνας και Κερατσινίου δίπλα σε δημοτικό γυμναστήριο , η οποία είναι κενή και δεν έχει τίποτε παραπάνω από σκουπίδια και μπάζα. Η πρώτη περιοχή εδώ και καιρό έχει ανακηρυχτεί σε περιοχή ανάπτυξης , όμως κανένα σχέδιο για αυτή δεν έχει ακόμα υλοποιηθεί. Θα πρέπει λοιπόν άμεσα οι αρμόδιοι φορείς να ενδιαφερθούν και για τις δύο αυτές περιοχές και να τις μετατρέψουν σε πάρκα , σε πνεύμονες πρασίνου , κάτι που η περιοχή έχει τόση ανάγκη.

Εκείνο που χρειάζεται ο τόπος αυτή τη στιγμή δεν είναι διακηρύξεις. Είναι σαφείς, ουσιαστικές και καινοτόμες λύσεις. Αφενός να γίνει η ζωή των κατοίκων πιο ποιοτική και αφετέρου να επουλωθεί το περιβάλλον το συντομότερο δυνατό που θα πρέπει να είναι και ο πρωταρχικός σκοπός και για το κράτος αλλά και για τον καθένα από εμάς.

4.4.1 Μια βόλτα στη Δραπετσώνα

Με μια βόλτα στην Δραπετσώνα μπορεί κανείς δει σημαντικά ζητήματα που έχει να διαχειριστεί ο δήμος στο θέμα της καθαριότητας. Σας αναφέρουμε μερικά από αυτά:

- Δεν υπάρχουν αρκετοί κάδοι κανονικοί και ανακύκλωσης και αλλού υπάρχουν πάρα πολλοί μαζεμένοι
- Υπερχειλισμένοι κάδοι
- Σκουπιδάκια στους δρόμους (Ελληνικό φαινόμενο γενικότερα)
- Καταυλισμός αθίγγανων οι οποίοι αφήνουν παντού σκουπίδια και σκαλίζουν όλους τους κάδους και τα βγάζουν έξω από αυτούς με συνέπεια όταν βρέχει ή φυσάει να παρασέρνονται
- Παράνομες αφισκοκολλήσεις
- Βαμμένοι τοίχοι με σπρέι
- Διαφημιστικά φυλλάδια παντού, ειδικά σε κεντρικούς δρόμους, είτε μοιράζοντας τα στο χέρι είτε τοποθετώντας τα στα παρμπρίζ αυτοκινήτων η κατάληξη τους είναι στον δρόμο
- Εγκαταλελειμμένα αυτοκίνητα
- Ηχορύπανση



Εικόνα 92: εγκαταλελειμμένο όχημα στην οδό Αγωνιστών Πολυτεχνείου.



Εικόνα 93: Κομματική αφισκοκόλληση- τοιχοκόλληση στην Εθνικής Αντιστάσεως 191 έξω από εγκαταλελειμμένο.



Εικόνα 94: Ο σχετικός νόμος περί απαγόρευσης της τοιχοκόλλησης σε ταχυδρομικό κουτί.



Εικόνα 95-96: Δραματική εικόνα στον περιφερειακό όπου έχει μετατραπεί κυριολεκτικά και χωρίς υπερβολές σε χωματερή!



Εικόνα 97: Δημοτικό γήπεδο στην Γρηγορίου Λαμπράκη. Αναρωτιόμασταν που βρίσκονται οι κάδοι ανακύκλωσης.. Λοιπόν είναι μαζεμένοι εδώ!



Εικόνα 98: Αδιίγαννοι της περιοχής. Ο καταυλισμός τους είναι στα σύνορα Δραπετσώνας - Κερατσίνι στην βιομηχανική περιοχή. Κάποια στιγμή αυτό το θέμα πρέπει να λυθεί με συμβιβαστική λύση για τους αδιίγανους και την πολιτεία.



Εικόνα 99: Βαμμένοι τοίχοι με σπρέι. Η μικρότερη μορφή μόλυνσης από όλα όσα έχουμε συναντήσει και αν υπάρχει και ταλέντο τότε μπορεί να αποκτήσει και καλλιτεχνικό ενδιαφέρον. Παρ'όλα αυτά το επισημάνουμε.



Εικόνες 100-101: ελλειψής περίφραξη του περιφερειακού δρόμου για την αποφυγή της ηχορύπανσης καθ' ότι υπάρχουν κενά.

ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Χρειάστηκε να δώσουμε πραγματική μάχη για ν' ανακαλύψουμε τις «παραλίες» της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου. Ο μόνος λόγος που καταφέραμε να εντοπίσουμε ένα μικρό ελεύθερο λιμανάκι ακριβώς κάτω από το φουγάρο του ηλεκτροπαραγωγικού σταθμού Αγίου Γεωργίου ήταν γιατί μας είπαν ότι υπήρχε.

Σύμφωνα με στοιχεία περιβαλλοντικής μελέτης, η παραλιακή ζώνη του λιμένα Κερατσινίου με μέτωπο γύρω στα 4-5 χιλιόμετρα, περιλαμβάνει 534.000 τ.μ. ιδιοκτησίας του ΟΛΠ, 94.000 ιδιοκτησίας ΔΕΗ, 63.000 τ.μ. της ΕΥΔΑΠ, 46.000 τ.μ. της ΒΡ, 40.000 της εταιρίας τσιμέντου ΑΓΕΤ και 14.000 τ.μ. της εταιρίας Μύλοι Αγίου Γεωργίου

Η Δραπετσώνα, όμως, δεν στάθηκε τόσο τυχερή και σήμερα ούτε 100 μέτρα πρόσβασης στη θάλασσα δεν έχουν οι περίπου 20.000 κάτοικοι. Σχεδόν όλο το παραλιακό μέτωπο έκτασης περίπου 2,5 χιλιομέτρων διασχίζεται από τον περιφερειακό δρόμο που οδηγεί στο Σχιστό.

Τα πλοία της ακτοπλοΐας «δένουν» στην Ακτή Βασιλειάδη και η αυξημένη ρύπανση καθιστά ακατάλληλη για μπάνιο τη θαλάσσια περιοχή.

Οι τρεις δήμοι της Β' Πειραιά (Κερατσίνι, Δραπετσώνα, Πέραμα), ενώ γεωγραφικά συνορεύουν με τη θάλασσα, στην πραγματικότητα δεν έχουν διέξοδο προς αυτή λόγω των εγκαταστάσεων του Ο.Λ.Π. και διαφόρων εργοστασίων.

Πρόταση – λύση:

Έχουμε αναφέρει ήδη την ανάπλαση στην λιμενοβιομηχανική περιοχή η οποία θα δώσει άλλον αέρα στην περιοχή της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου. Με την ανάπλαση οι κάτοικοι της περιοχής αλλά και επισκέπτες από άλλες περιοχές θα μπορούν να έχουν άμεση πρόσβαση στην θάλασσα. Επομένως εκτός των άλλων που θα προσφέρει η ανάπλαση, είναι και η πρόσβαση στην θάλασσα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ



5.1 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ – ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ

Η λιμενική ζώνη με τις εγκαταστάσεις της , η βιομηχανική δραστηριότητα στην περιοχή , οι διάφορες βιοτεχνικές και μεταποιητικές μονάδες , αλλά και οι αποθηκευτικοί χώροι έχουν ανάγκες οδικής σύνδεσης , αφού εξυπηρετούνται από βαριά οχήματα , σχεδόν όλο το εικοσιτετράωρο. Οι ανάγκες αυτές καλύπτονται από δρόμους περιορισμένης κυκλοφοριακής δυνατότητας , ακατάλληλους για τα παραπάνω οχήματα. Όλη η περιοχή χρησιμοποιεί σαν συλλεκτήρια οδό την Εθνικής Αντιστάσεως , η οποία έχει μεταβληθεί σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας , επικίνδυνη για τους κατοίκους , αφού δεν έχει τις απαραίτητες προδιαγραφές , ενώ παράλληλα διχοτομεί την περιοχή της Δραπετσώνας. Η ηχορύπανση και η μόλυνση που προκαλούν τα διερχόμενα αυτοκίνητα έχουν σαν αποτέλεσμα την απομάκρυνση της λειτουργίας της κατοικίας από την οδό αυτή (και σε κάποιο βάθος από το μέτωπό της) και κάνουν επικίνδυνη την διέλευση πεζών παράλληλα και κάθετα σε αυτήν , αφού τα πεζοδρόμια είναι ανύπαρκτα.

Επιπλέον , η έλλειψη χώρου στάθμευσης , για τα παραπάνω οχήματα , οδηγεί στην μετατροπή πολλών ελεύθερων χώρων σε parking. Εντονότερο είναι το πρόβλημα στον Νέο Οικισμό , ο οποίος διαθέτει υπερβολικά μεγάλους δρόμους για τον χαρακτήρα του. Επίσης , πρόβλημα στάθμευσης παρατηρείται στην λιμενική ζώνη.

Όμως , μεγάλη ανάσα στο συγκεκριμένο πρόβλημα των βαρέων οχημάτων που εξυπηρετούν τη βιομηχανική ζώνη της περιοχής , έχει δώσει ο περιφερειακός δρόμος που πρόσφατα κατασκευάστηκε. Έτσι τα περισσότερα πλέον βαριά οχήματα δεν διέρχονται μέσα από την Δραπετσώνα. Ωστόσο , παραμένει το πρόβλημα της όχλησης και της ηχορύπανσης , αφού πλέον τα οχήματα διέρχονται με μεγαλύτερη ταχύτητα και που όπως θα φανεί και από φωτογραφίες , ο δρόμος δεν έχει σε όλο του το μήκος οδοφράγματα , αλλά και τα ήδη υπάρχοντα είναι πολύ μικρά σε σχέση με το μέγεθος και την λειτουργία του δρόμου.

ΠΗΓΕΣ: Δραπετσώνα Σχέση βιομηχανίας-κατοικίας από την αρχή του αιώνα μέχρι σήμερα ΕΜΠ τμήμα Αρχιτεκτονικής Τομέας : πόλη και κοινωνικές πρακτικές

Εθνικό Ινστιτούτο Εργασίας Επιχειρησιακό Σχέδιο Τοπικού Συμφώνου Απασχόλησης Δυτικών Περιφερειών Πειραιά

Τα προβλήματα από την αυξημένη κυκλοφορία οχημάτων που δημιουργούνται στο Δήμο Δραπετσώνας, μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως ακολούθως :

-Η οδική σύνδεση μεταξύ του Δήμου Πειραιά , με τους Δήμους Δραπετσώνας , Κερατσινίου και Περάματος δεν είναι ικανοποιητική . Ικανοποιητική επίσης δεν είναι και η συγκοινωνιακή σύνδεση μεταξύ των όμορων Δήμων

-Η κατάσταση επιβαρύνεται σημαντικά από την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων εντός του οικιστικού ιστού , ιδιαίτερα στις περιοχές Δραπετσώνας , Κερατσινίου και Περάματος , λόγω των λιμενικών και εμποροβιομηχανικών δραστηριοτήτων στις περιοχές αυτές.

-Η έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης πλησίον των εμπορικών δρόμων του Δήμου δημιουργεί σημαντικά προβλήματα.

-Η έλλειψη ελεγχόμενων διαβάσεων , γύρω από τα σχολικά κτίρια της περιοχής μπορεί να δημιουργήσει τραγικά ατυχήματα . Η απουσία επαρκούς κυκλοφοριακής εκπαίδευσης και αγωγής , ιδιαίτερα στο σχολικό πληθυσμό , αλλά και στους οδηγούς , αποτελεί σημαντικό παράγοντα πολλών τροχαίων ατυχημάτων.

- Οι αποσπασματικές παρεμβάσεις που επιχειρούνται για την επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων σε επίπεδο Δήμου από τους ΟΤΑ της περιοχής , τις περισσότερες φορές δεν επιτυγχάνουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα , διότι απουσιάζει η συνολική , συντονισμένη και προγραμματισμένη αντιμετώπιση του προβλήματος σε επίπεδο ευρύτερης περιοχής Δυτικού Πειραιά.



***Εικόνα 102:** Εθνικής Αντιστάσεως σε ώρες αιχμής με την συνηθισμένη κίνηση. Ελαφρύ μποτιλιάρισμα και χαμηλές ταχύτητες. Μην σας ξεγελάει που έχουμε μερικά μέτρα απόσταση από το μηχανάκι μπροστά μας γιατί θελημένα αφήσαμε αυτήν την απόσταση για να τραβήξουμε την φωτογραφία*

Αίτια Κυκλοφοριακού Προβλήματος

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 την 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
- Έλλιπής 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 αρμοδίων φορέων για την υλοποίηση των έργων της αρμοδιότητά τους.
- Έμπλοκη αρμοδιοτήτων μεταξύ των αρμόδιων φορέων και έλλειψη συντονισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ

Για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που δημιουργούνται από το κυκλοφοριακό θα πρέπει να παρθούν μια σειρά από δράσεις ικανές να ανταπεξέλθουν σε κάθε είδους πρόβλημα. Τέτοια μέτρα είναι:

-Ο συντονισμός και η οργάνωση όλων των εμπλεκόμενων με το κυκλοφοριακό ζήτημα τοπικών , περιφερειακών και εθνικών φορέων , αυξάνοντας την αποτελεσματικών των δράσεων τους

-Η απομάκρυνση όλων των βαρέων οχημάτων από την κατοικημένη περιοχή της Δραπετσώνας και εκτροπή τους στον περιφερειακό δρόμο.

-Δημιουργία χώρων στάθμευσης, τόσο για τα αυτοκίνητα κοντά στους εμπορικούς δρόμους, όσο και για τα βαριά οχήματα που αναγκαστικά πρέπει να περάσουν και να σταθμεύσουν μέσα στην περιοχή. Με αυτό τον τρόπο θα εξυπηρετούνται και οι καταστηματαρχες και το καταναλωτικό κοινό.

-Επίσης, πρέπει να αναπτυχθεί η κυκλοφοριακή αγωγή τόσο του μαθητικού πληθυσμού , όσο και των άλλων ομάδων πληθυσμού. Θα πρέπει οι ομάδες αυτές να προστατεύονται από τον κυκλοφοριακό κίνδυνο. Οι διαβάσεις οδικών αρτηριών που γειτνιάζουν με τα σχολικά συγκροτήματα πρέπει να φυλάσσονται τουλάχιστον κατά τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών από αυτά.

5.2 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΜΜΜ



Εικόνα 103: Με καφέ χρώμα φαίνονται τα δρομολόγια των λεωφορείων τα οποία είναι μόλις τρία (832 – 875 – 859) και με κίτρινο το μοναδικό δρομολόγιο τρόλεϊ.

Ο Δήμος Δραπετσώνας στην παρούσα φάση καλύπτεται συγκοινωνιακά από αστικά λεωφορεία και τρόλεϊ. Από μαρτυρίες κατοίκων συμπεράναμε πως τα δρομολόγια δεν είναι και τόσο συχνά αλλά ούτε και η κάλυψη αυτών είναι επαρκής.

Ένα από τα σοβαρά προβλήματα που απασχολούν τους κατοίκους της Δραπετσώνας είναι η έλλειψη συγκοινωνίας Δραπετσώνας – Κερατσινίου και αντίστροφα. Διότι η ανάγκη επικοινωνίας των κατοίκων των δύο περιοχών, αλλά και του Περάματος, είναι συχνή.

Θα πρέπει λοιπόν από τώρα κάποιος από του οργανισμούς συγκοινωνιών, ΗΛΠΑΠ, ΟΑΣΑ, ΕΘΕΛ να επεκτείνει κάποια από τις γραμμές από Κερατσίνι ως Δραπετσώνα, ή αντίστροφα από Δραπετσώνα ως Κερατσίνι.

Έχει ήδη σχεδιαστεί και δρομολογηθεί η επέκταση του τραμ προς τη Δραπετσώνα , αλλά και η επέκταση του μετρό προς το Κερατσίνι. Χαρακτηριστικά παραθέτουμε παρακάτω ένα απόσπασμα από ΕΜΠ – ΕΡΓ. ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ / ΟΑΣΑ: ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΡΑΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ, Α΄ ΦΑΣΗ, 2009

Προετοιμασία των μελλοντικών επεκτάσεων Τραμ προς: Πέραμα (με διέλευση μέσω των λεωφόρων Ειρήνης και Δημοκρατίας), Δραπετσώνα, Νίκαια (μέσω της λεωφόρου Τζαβέλλα – Μπελογιάννη), Καμίνια (μέσω της Δωδεκανήσου), Παλατάκι – Ηετιώνεια Ακτή (για την εξυπηρέτηση της νέας επιβατικής ζώνης)¹¹, και στο απώτερο μέλλον προς Αγ. Ιωάννη Ρέντη (μέσω Θηβών και Γρ. Λαμπράκη)¹² και βορειότερα στο Αιγάλεω και το Περιστερί.



Εικόνα 104: Στάση Τρόλεϊ στη Δραπετσώνας. Δεν πρόκειται για κάποιο στενό αλλά για την Γρηγορίου Λαμπράκη. Όπως φαίνεται υπάρχει μόνο ένα δρομολόγιο, όπως είχαμε πει και πριν, αυτό της γραμμής 20.

ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ

Μέχρι να γίνουν οι επεκτάσεις του τραμ και του μετρό στην περιοχή του Κερατσινίου, που σίγουρα θα διευκολύνουν τους κατοίκους και των γύρω περιοχών, σημαντικό θα ήταν η βελτίωση των ήδη υπαρχουσών συγκοινωνιών. Πρέπει τα δρομολόγια να έχουν μεγαλύτερη συχνότητα, αλλά και να δημιουργηθούν και νέα δρομολόγια έτσι ώστε να εξυπηρετούνται περισσότερες περιοχές και κατά συνέπεια και περισσότεροι πολίτες. Αυτό θα λειτουργούσε θετικά και στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος, το οποίο επιβαρύνεται και από το καυσαέριο.

5.3 ΚΑΚΟΤΕΧΝΙΕΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

Σε αυτό το σημείο θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι κατά τη διάρκεια της έρευνάς μας εντοπίσαμε την ύπαρξη πολλών κακοτεχνιών στο οδικό δίκτυο. Κακοτεχνίες που όχι μόνο αμαυρώνουν την εικόνα του Δήμου , αλλά και που κάνουν δύσκολη την καθημερινότητα των κατοίκων.

Σε κάποιους κεντρικούς δρόμους συναντήσαμε συνεργεία που εκτελούσαν εργασίες συντήρησης της οδοποιίας ενώ έχουν ήδη προγραμματιστεί και για κάποιους άλλους δρόμους εργασίες.

Οι 25 δρόμοι που θα «αποκτήσουν» νέα οδοποιία είναι οι εξής :

1. Οδός Σωκράτους από 25ης Μαρτίου έως Ελ. Βενιζέλου
2. Οδός Τσινέκη από Μ. Μπότσαρη έως Α. Μιαούλη
3. Οδός Γ. Αφάρα από 25ης Μαρτίου έως Λ. Κατσώνη
4. Οδός Ερ. Σταυρού από Ελ. Βενιζέλου έως Ρ. Φεραίου
5. Οδός Αγγ. Σικελιανού από Αγ. Παντελεήμονος έως Εθν. Αντίστασης
6. Οδός Ιδρ. Δραπετσώνας από Εθν. Αντίστασης έως Σωκράτους
7. Οδός Θησέως από Αριστοτέλους έως Ν. Χατζοπούλου
8. Οδός Παπαμάρκου από Αριστοτέλους έως Μ. Μπότσαρη
9. Οδός Παλαιολόγου από Δράμας μέχρι Φαρρών

ΠΗΓΗ:

<http://trelopeiraiotes.wordpress.com/2009/11/03/%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%B2%CE%B1%CE%B8%CE%BC%CE%AF%CE%B6%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B9-%CE%BC%CE%B5%CE%B3%CE%AC%CE%BB%CE%BF-%CE%BC%CE%AD%CF%81%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BF%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%BF/>

11. Οδός Σ. Μπουδούτση από Αγ. Δημητρίου έως Δογάνης
12. Οδός Πόντου από Αγ. Παντελεήμονος μέχρι Ηρακλέους
13. Οδός Αγ. Δημητρίου από Εθν. Αντίστασης έως Αναπαύσεως
14. Οδός Ι. Τουλουμτζή από Αναπαύσεως έως Εθν. Αντίστασης
15. Οδός Μ. Μποτσάρη από Ηρακλέους μέχρι Μαραγκάκη και από Ψαρρών μέχρι Αγ. Δημητρίου
16. Οδός Σπάρτης από Αναπαύσεως μέχρι Σωκράτους
17. Οδός Δράμας από Καπετανίδου μέχρι Γρ. Λαμπράκη
18. Οδός Ταξιαρχών από Ρ. Φεραίου μέχρι Γρ. Λαμπράκη
19. Οδός Θεοδοκοπούλου από Μονεμβασίας έως Γρ. Λαμπράκη
20. Οδός Παπαρηγοπούλου από Μ. Μπότσαρη έως Σωκράτους
21. Οδός Πάροδος Αφάρα από Γ. Αφάρα μέχρι Εθν. Αντίστασης
22. Οδός Αναλήψεως από Εθν. Αντίστασης μέχρι Ν. Καζαντζάκη
23. Οδός 25ης Μαρτίου από Βασιλειάδου μέχρι Α. Παναγούλη
24. Οδός Ελ. Βενιζέλου από Κ. Παλαμά μέχρι Α. Παναγούλη
25. Οδός Κ. Παλαμά από Γρ. Λαμπράκη έως Ρ. Φεραίου

ΠΗΓΗ:

<http://trelopeiraiotes.wordpress.com/2009/11/03/%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%B2%CE%B1%CE%B8%CE%BC%CE%AF%CE%B6%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B9-%CE%BC%CE%B5%CE%B3%CE%AC%CE%BB%CE%BF-%CE%BC%CE%AD%CF%81%CE%BF%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BF%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%BF/>



Εικόνα 105: Στην οδό Μάρκου Μπότσαρη βλέπουμε ότι λείπει ολόκληρο κομμάτι από τον δρόμο. Εγκληματική αμέλεια που μπορεί να αποβεί θανατηφόρα εάν κάποιο μηχανάκι πέσει μέσα.



Εικόνα 106: Η εικόνα μιλάει από μόνη της. Επίσης στην οδό Μάρκου Μπότσαρη, 5 μέτρα μόλις μακριά από την από πάνω εικόνα, βλέπουμε ένα διαλυμένο πεζοδρόμιο. Φαίνεται ότι υπάρχουν πολλά ρολόγια της ΕΥΔΑΠ οπότε με το να ανοίγουν και να κλείνουν τρύπες δημιουργήθηκε αυτό που βλέπουμε.



Εικόνα 107: Κακοτεχνία στον δρόμο Βύρωνος 120-126. Ακριβώς έξω από σχολείο ο δρόμος έχει σκαφτεί πολλές φορές , χωρίς πρώτα να έχουν καν χαράξει το προηγούμενο οδόστρωμα έχοντας ως συνέπεια αυτό που βλέπουμε. Στην φωτογραφία δεν γίνεται αντιληπτό ,όμως αυτή η ανομοιομορφία σε συνδυασμό με την απότομη κλίση , σε περίπτωση βροχής ακόμα χειρότερα, μπορεί να προκαλέσει κάποιο ατύχημα.

Σημείωση: Σε όποιον δρόμο και να κοιτάξεις στην Δραπετσώνα θα δεις λακκούβες και κακοτεχνίες οπότε δεν θα δείξουμε άλλες φωτογραφίες με αυτό το θέμα γιατί πάντα θα είναι λίγες.

Προτείνουμε:

- Να ανακατασκευαστούν πλήρως οι δρόμοι και οι πεζόδρομοι οι οποίοι έχουν πολλά «μπαλώματα»
- Να υπάρχει μια οργάνωση όσων αφορά τα έργα που γίνονται στους δρόμους έτσι ώστε μετά να μην υπάρχουν μπαλώματα και λακκούβες
- Να κατασκευαστούν νέα φρεάτια και να καθαριστούν τα υπάρχοντα έτσι ώστε τα νερά να μη λιμνάζουν και να δημιουργούν φθορές στο οδικό δίκτυο
- Να υπάρχει συνεννόηση μεταξύ υπηρεσιών όπως ΕΥΔΑΠ-ΔΕΗ-ΟΤΕ-ΔΗΜΟΣ-ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ ώστε όταν κάποιος κάνει κάποιο έργο να φροντίζεται και η αποκατάσταση του οδοστρώματος και αν έχει σκοπό και άλλη υπηρεσία να κάνει έργα στον ίδιο δρόμο να γίνουν ταυτόχρονα ώστε να μην σκάβουν , φτιάχνουν και ξανά σκάβουν.

5.4 ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Αίτια Παράνομης Στάθμευσης:

Η Αθήνα είναι μια πόλη που στο σύνολό της αντιμετωπίζει σοβαρό πρόβλημα με τους χώρους στάθμευσης των οχημάτων. Αφενός μεν γιατί ο όγκος των οχημάτων είναι πολύ μεγαλύτερος από αυτόν που μπορεί να φιλοξενήσει, αφετέρου δε, γιατί δεν υπάρχει η ανάλογη πρόβλεψη για τους χώρους στάθμευσης. Ιδίως παλαιότερα, επιτρεπόταν η κατασκευή και η αδειοδότηση πολυκατοικιών και πολυκαταστημάτων χωρίς την πρόβλεψη για χώρο στάθμευσης. Ακόμη δόθηκαν άδειες για δημόσιες υπηρεσίες, κέντρα διασκέδασης που όχι μόνο δεν υπήρχαν χώροι στάθμευσης για τους επισκέπτες αυτών, αλλά ούτε για τους εργαζόμενους σε αυτά. Έτσι, το πρόβλημα διογκώθηκε στις μέρες μας που τα οχήματα είναι πολύ περισσότερα στον αριθμό, ενώ μόλις τα τελευταία χρόνια προβλέπεται και από τη νομοθεσία η δημιουργία χώρων στάθμευσης με κάθε κατασκευή. Ως αποτέλεσμα όλων των παραπάνω είναι η παράνομη στάθμευση των οχημάτων είτε για λίγο είτε πολλές φορές για ολόκληρη τη μέρα, ή ακόμη χειρότερα η μόνιμη παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων, δρόμων.

Στο Δήμο Δραπετσώνας, το πρόβλημα δεν είναι τόσο έντονο, καθώς η περιοχή δεν είναι τόσο πυκνοκατοικημένη σε κάποια σημεία και διατηρεί ακόμη σε πολλά σημεία της το χαρακτήρα της γειτονιάς, κυρίως στην περιοχή των προσφυγικών και όχι εκεί που έχουν χτιστεί τεράστιες πολυκατοικίες. Ωστόσο, συναντήσαμε πολλά οχήματα που είχαν παρκάρει παράνομα. Αυτό δεν οφείλεται τόσο στην έλλειψη χώρων στάθμευσης, αλλά κυρίως στην νοοτροπία των πολιτών, οι οποίοι αδιαφορούν για τους νόμους και κανόνες της χώρας και κυρίως δεν σέβονται τους συμπολίτες τους.



Εικόνα 108: Στην οδό Καζαντζάκη ο οδηγός έχει παρκάρει πάνω στο πεζοδρόμιο. Να αναφέρουμε ότι δεν ήταν απλά μια στάση γιατί και μετά από μια ώρα που περάσαμε από το ίδιο σημείο, το όχημα βρισκόταν ακόμα εκεί.



Εικόνα 109: Έξω ακριβώς από το γήπεδο στην Γρ. Λαμπράκη βλέπουμε δύο οχήματα παρκαρισμένα πάνω στο πεζοδρόμιο όπως και ένα μηχανάκι. Οι απερίσκεπτοι οδηγοί έχουν ανεβάσει και τις τέσσερις ρόδες πάνω στο πεζοδρόμιο αναγκάζοντας τους πεζούς να συνεχίσουν την πορεία τους από τον δρόμο. Αν τώρα κάποιο άτομο με κινητικά προβλήματα θέλει να περάσει από εκεί θα πρέπει να το ξανά σκεφτεί.



Εικόνες 110-111: Παρκαρισμένα οχήματα πάνω σε πεζόδρομους. Στην πάνω ειδικά φωτογραφία, οδός Κυπρίων Ηρώων ο ιδιοκτήτης του κόκκινου αυτοκινήτου έχει παρκάρει κάθετα στον πεζοδρόμο κλείνοντας εντελώς τη διέλευση.



Εικόνα 112: Την “καλύτερη” την αφήσαμε προ-τελευταία. Ο πεζόδρομος Νίκου Καζαντζάκη, έχει μετατραπεί στην κυριολεξία σε παρκινγκ όπως φαίνεται και από την εικόνα. Φυσικά δεν έχει παραπονεθεί κανείς γιατί όλοι οι κάτοικοι των γύρω σπιτιών έχουν λύσει το πρόβλημα της στάθμευσης του αυτοκινήτου.



Εικόνα 113: Ένα ευχάριστο σκηνικό είναι αυτό που βλέπουμε στην φωτογραφία. Στην οδό Γεώργιου Καραϊσκάκη υπάρχει θέση παρκινγκ για άτομα με κινητικά προβλήματα και αξιοποιείται πλήρως.

ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ

Για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης πρέπει να υπάρξουν αποτελεσματικά μέτρα τα οποία θα παρέχουν στους πολίτες επαρκείς χώρους στάθμευσης. Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει να παρθούν τα εξής μέτρα:

-Δημιουργία ελεύθερων χώρων στάθμευσης κοντά στους κεντρικούς δρόμους , έτσι ώστε να αποφευχθεί η φαινόμενο της ασυνειδησίας.

-Η δημοτική αστυνομία να είναι ενεργά παρούσα , επιβάλλοντας τους νόμους και κανόνες , δικαιολογώντας το λόγο που συστάθηκε.

5.5 ΚΑΤΑΠΑΤΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ

Ένα τεράστιο πρόβλημα που αντιμετωπίζει όλη η χώρα και θα ήταν αδύνατον να μην αντιμετωπίζε και ο Δήμος Δραπετσώνας, είναι η καταπάτηση των δημοσίων χώρων (πεζοδρομίων ή κομμάτι κάποιας πλατείας κ .λπ.).



Εικόνα 114: Σε πλατεία απέναντι από το δημαρχείο, στην οδό Καραϊσκάκη, βρήκαμε καφετέρια που εκμεταλλεύεται τον κοινόχρηστο χώρο, με επέκταση του καταστήματος προς την πλατεία με τραπέζια, καρέκλες και ομπρέλες. Τέτοιες ιδιωτικές επεμβάσεις αποτελούν κατάχρηση των δημοσίων χώρων με τη συγκάλυψη του Δήμου και της πολιτείας.

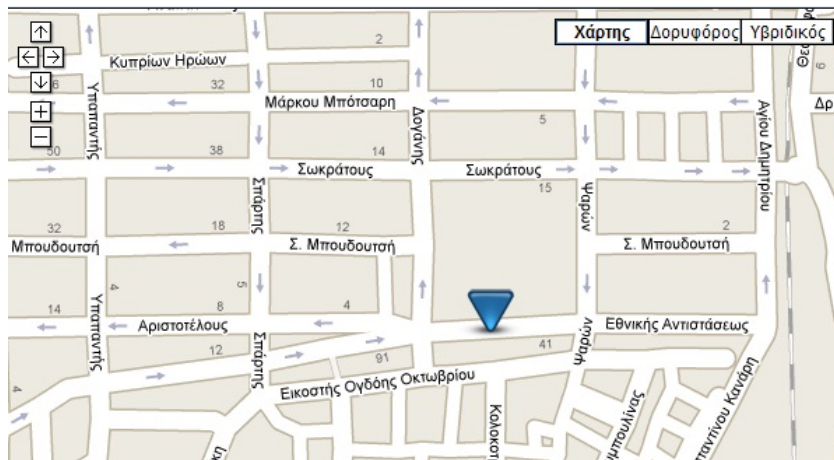


***Εικόνα 115:** Καταπάτηση πεζόδρομου κάθετου της Μάρκου Μπότσαρη. Καρέκλες-τραπεζάκια-μπρέλες έχουν τοποθετηθεί πάνω στον πεζόδρομο.*

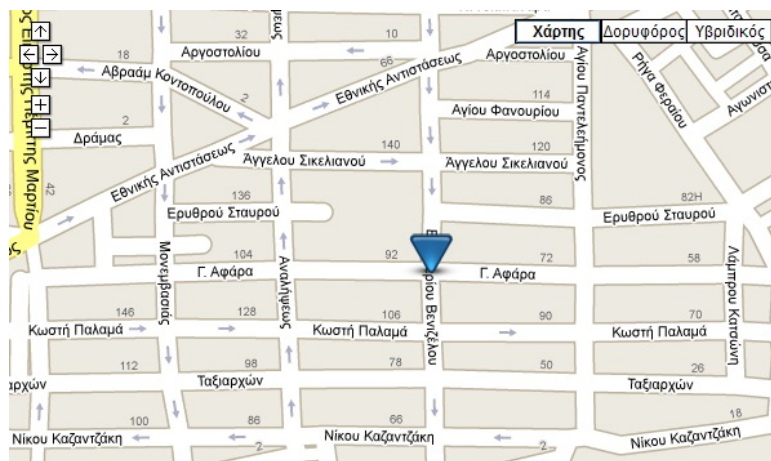
ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ

- Να απελευθερωθούν άμεσα οι ελεύθεροι χώροι που έχουν καταληφθεί είτε είναι δρόμοι είτε πλατείες.
- Να ερευρούνται οι καταγγελίες των πολιτών για αυτές τις παραβάσεις.
- Περιπολίες της δημοτικής αστυνομίας , έτσι ώστε να εντοπίζονται οι παραβάτες και να τους επιβάλλονται πρόστιμα ανάλογα με το είδος και το ύψος της παράβασης.

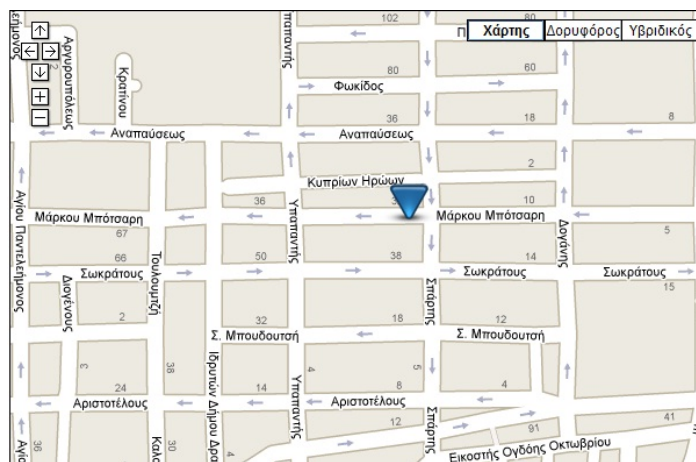
Οι ακριβής τοποθεσίες που εντοπίστηκαν οι φωτογραφίες πάνω στον
Χάρτη



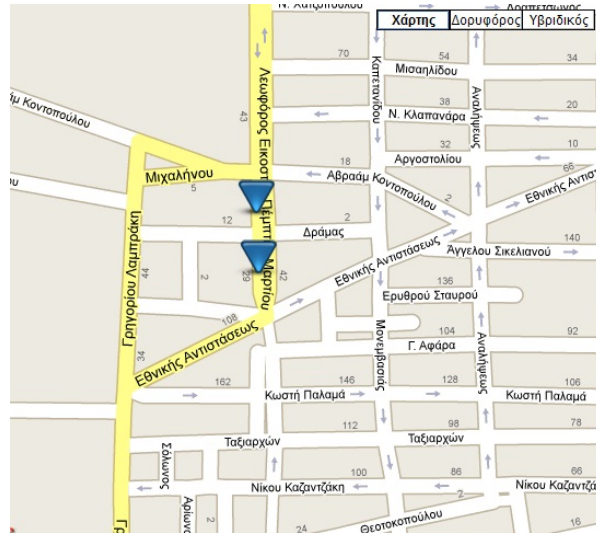
Εικόνα 3



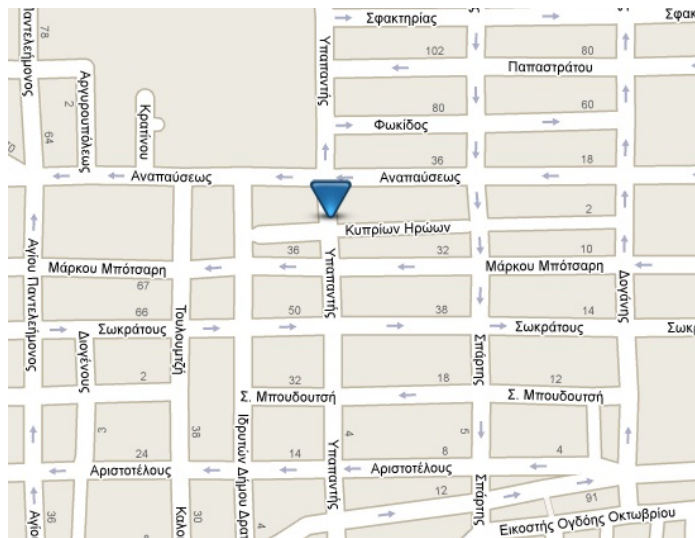
Εικόνα 4



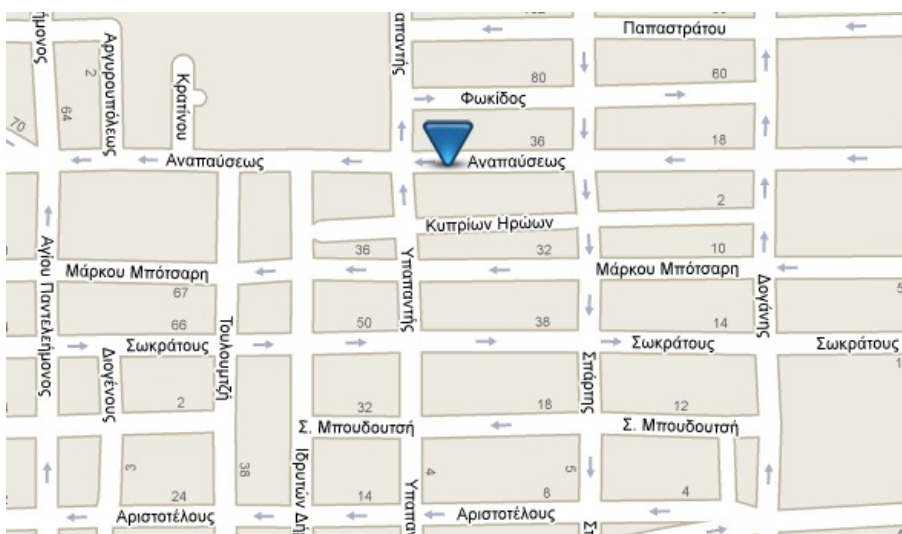
Εικόνες 5-6



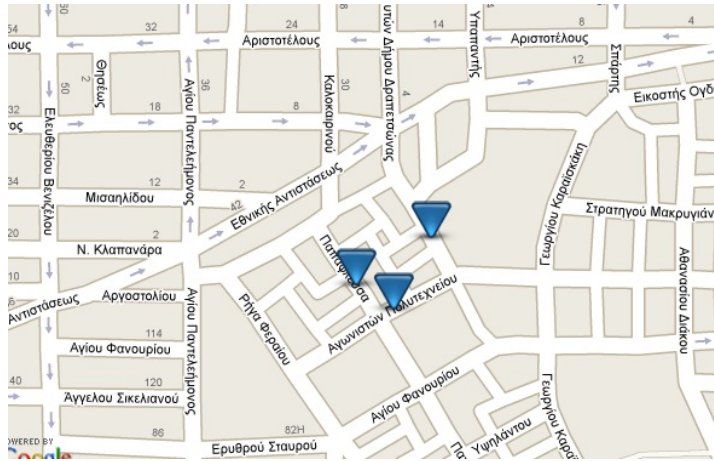
Εικόνες 15-16



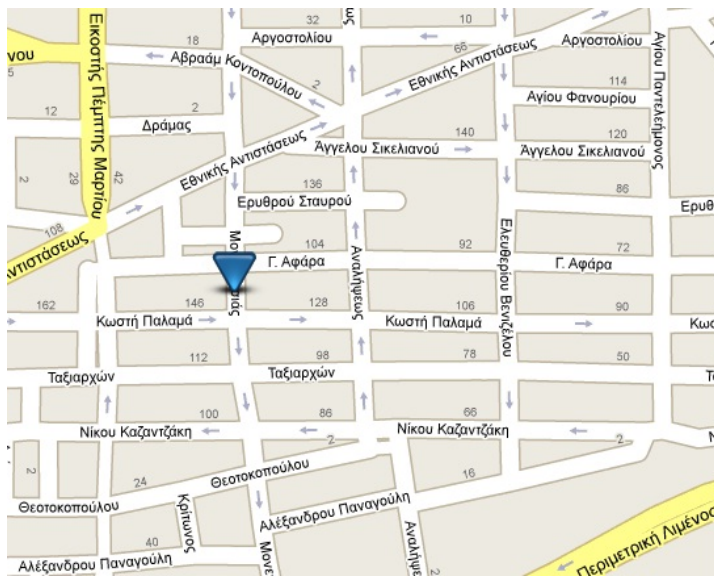
Εικόνα 17



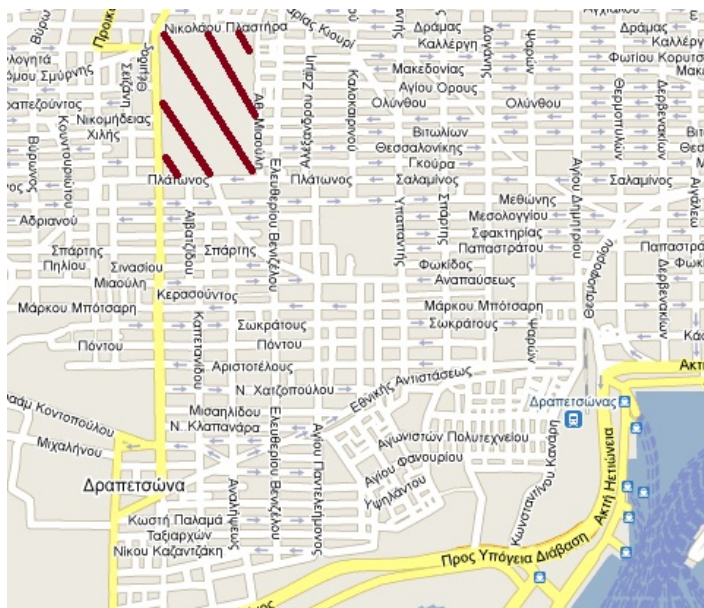
Εικόνες 18-19-20



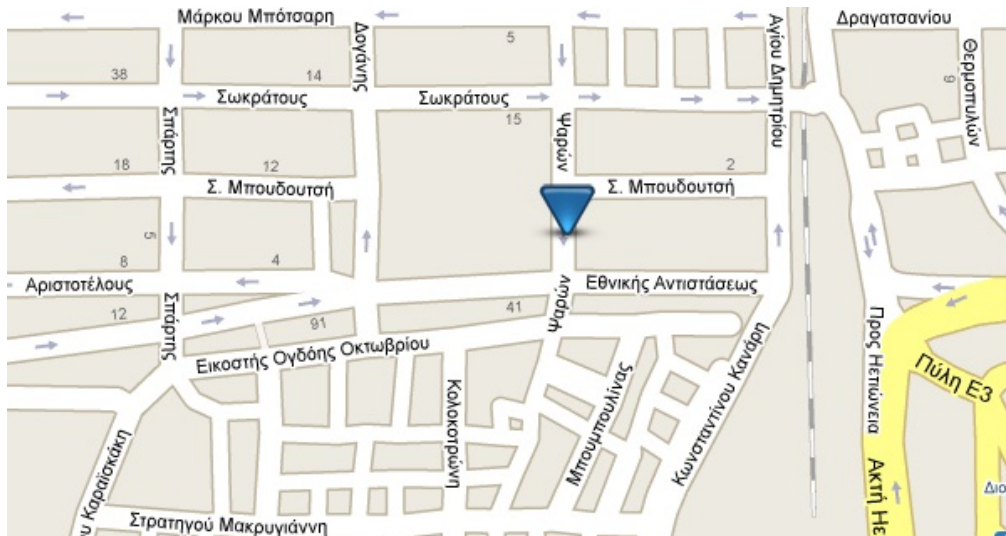
Εικόνα 36



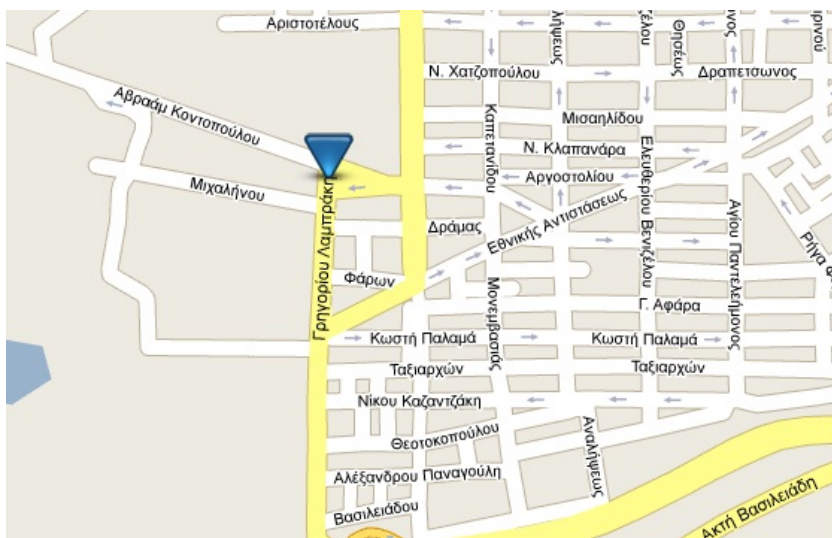
Εικόνα 41



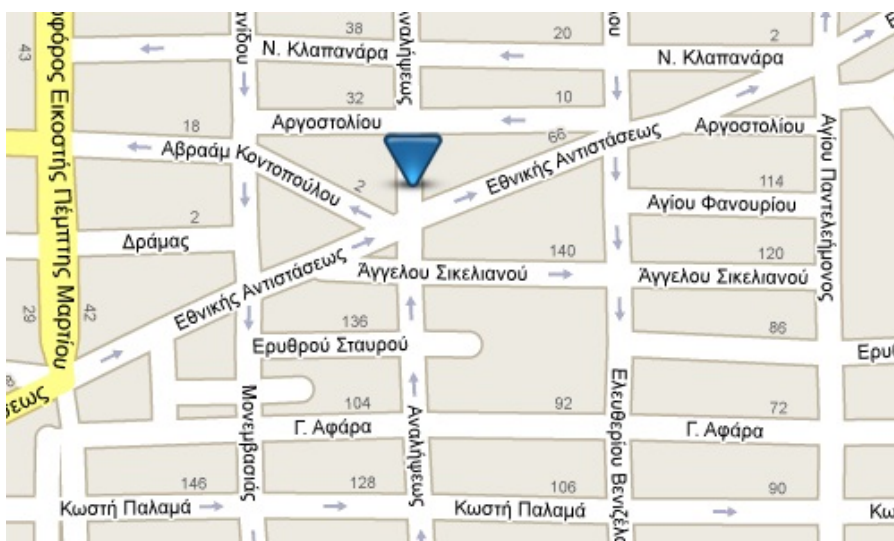
Εικόνες: 49-50



Εικόνες: 53-54-55-56



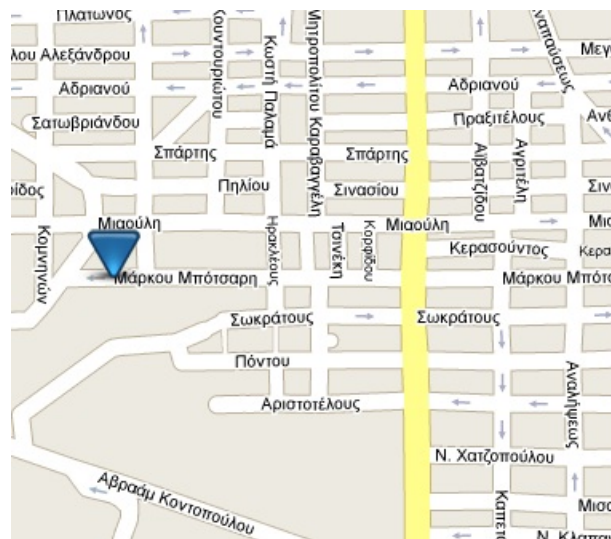
Εικόνα: 71



Εικόνες: 78-79



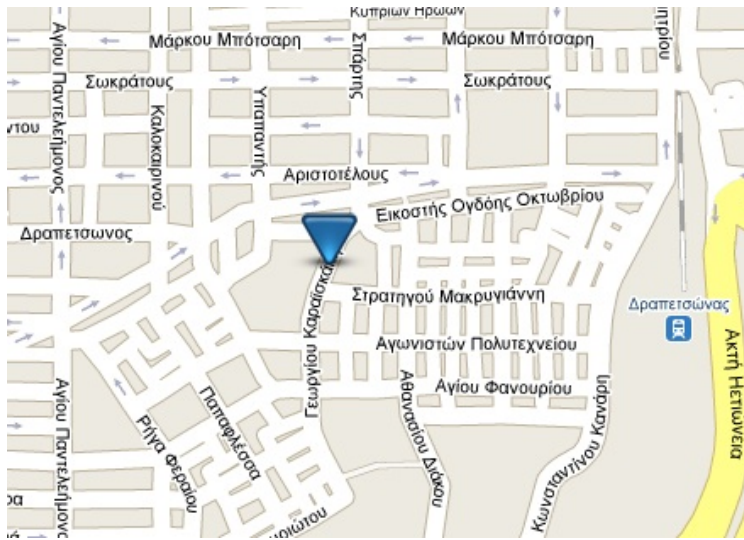
Εικόνες: 81-82-83



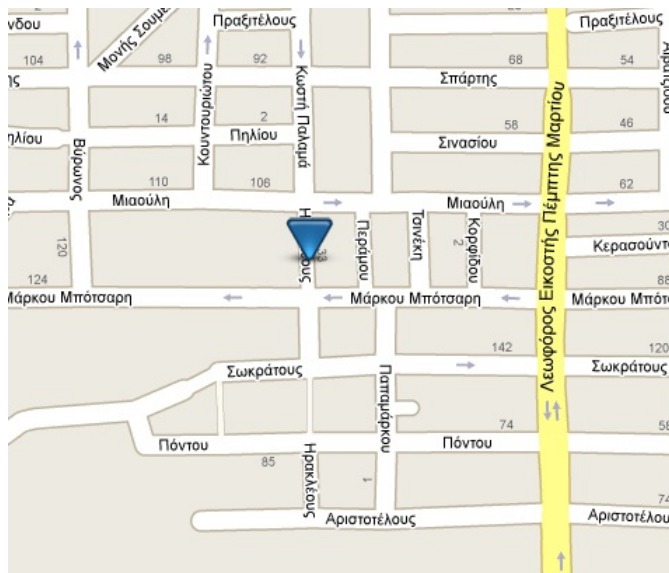
Εικόνα: 87



Εικόνες 90-91



Εικόνα: 114



Εικόνα 115

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο σκοπός της έρευνάς μας ήταν να παρουσιάσουμε τον Δήμο Δραπετσώνας ώστε να αξιολογηθεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Επίσης να εντοπίσουμε τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν, που οφείλονται αυτά και να προτείνουμε τρόπους αντιμετώπισής τους.

Για να αναπτυχθεί σωστά ένας δήμος σύμφωνα με τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις θα πρέπει:

- Να υπάρχει αποφασιστικότητα από τις εκλεγείσες αρχές αλλά τις τοπικής αυτοδιοίκησης.
- Να υπάρχει συμφωνία απόψεων μεταξύ τοπικών παραγόντων (ενώσεων , επιχειρήσεων κτλ.).
- Να ευαισθητοποιηθούν οι πολίτες και η ενεργή συμμετοχή τους όπου αυτό είναι δυνατό.
- Να κινητοποιηθεί εξειδικευμένο προσωπικό για θέματα σε σχέση με το τοπίο, περιβάλλον κτλ.

Η προσφυγή σε εξειδικευμένα άτομα σε κάθε τομέα, (είτε πρόκειται για το περιβάλλον είτε για θέματα οδικού δικτύου- κυκλοφοριακό ή για θέματα εργασίας κ.λπ.) μπορεί να αποφέρει έξυπνες, οικονομικές και πάνω απ' όλα εφαρμόσιμες λύσεις. Δυστυχώς όμως δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο τις περισσότερες φορές στο Δήμο Δραπετσώνας.

Συνοπτικά τα κυριότερα προβλήματα που εντοπίστηκαν στην έρευνά μας στον Δήμο Δραπετσώνας είναι:

1. Η ασυμβατότητα χρήσεων σε περιπτώσεις όπως βιοτεχνίες κάτω από κατοικίες και νηπιαγωγεία δίπλα από συνεργεία αυτοκινήτων.
2. Εγκαταλελειμμένα κτίσματα που επιφέρουν κινδύνους.
3. Αυθαίρετη δόμηση.
4. Κίνδυνος να χαθεί η πολιτιστική-αρχιτεκτονική κληρονομιά των προσφυγικών κατοικιών.
5. Η καθυστέρηση ανάπτυξης της λιμενοβιομηχανικής περιοχής η οποία θα προσφέρει σε πολλούς τομείς.
6. Το παραεμπόριο που υπάρχει και η ζημία που επιφέρει στους καταστηματάρχες.
7. Τεράστια έλλειψη πρασίνου.
8. Πεζόδρομοι που έχουν μετατραπεί σε πάρκινγκ.
9. Πάρκα και πλατείες που δεν συντηρούνται.
10. Ανεκμετάλλετοι υπαίθριοι χώροι.
11. Κακή συντήρηση-ανάπλαση αρχαιολογικού χώρου Ηετιωνείας.
12. Περισυλλογή και ορθή διαχείριση βιομηχανικών αποβλήτων.
13. Έλλειψη κάδων ανακύκλωσης, υπερχειλισμένοι κάδοι, σκουπίδια στους δρόμους , αφισοκολλήσεις- τοιχοκολλήσεις
14. Εγκαταλελειμμένα αυτοκίνητα.
15. Ηχορύπανση
16. Δεν υπάρχει πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο από τους κατοίκους.
17. Κυκλοφοριακό στις ώρες αιχμής.
18. Ελλιπής θέσεις παρκινγκ.
19. Λίγες γραμμές του ΟΑΣΑ σε λεωφορεία – τρόλεϊ και αραιά δρομολόγια.
20. Κακοτεχνίες οδικού δικτύου και πεζοδρομίων.
21. Καταπάτηση δημοσίων χώρων.
22. Το ενδιαφέρον των πολιτών περιορίζεται σε μερικές καταγγελίες και δεν δείχνουν έμπρακτα το ενδιαφέρον τους για τον δήμο.

Βιβλιογραφία

- Η οχύρωση και η πύλη της Ηετιωνείας - Γεώργιος Σταϊνχάουερ 2003
- Ευρετήριο δημοτικού αρχείου Δραπετσώνας – Ελένη Κυραμάργιου
- Χάρτης τεχνικής υπηρεσίας Δήμου Δραπετσώνας 1991 (Κώστας Χρονόπουλος)
- Αττικό μετρό Α.Ε. – Στοιχεία του έργου 2008 Αττικό Μετρό – Αθήνα 2008
- Βασιλάκη Π. Βερτεούρη Α. – Αναλυτική προσέγγιση του αστικού σχεδιασμού- Αθήνα 2008
- Ξηρόκωστας Δ. – Επιχειρησιακή Έρευνα ΕΜΠ – Αθήνα 1985
- Κυριακόπουλος Δρ. Π. – ΤΕΧΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ – Σύγχρονη εκδοτική – Αθήνα 2001
- Ρουσιανός Π. – ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ & ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ – Αθήνα 1976
- Δήμος Δραπετσώνας & Παμπειρική επιτροπή για την ανάπτυξη “η δικιά μας Δραπετσώνα” μια πρόταση- ανάσα ζωής για την πόλη μας
- Πειραιάς Και Συνοικισμοί : Χάρης Κουτελάκης
- ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΛΙΜΕΝΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ – ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ, οργανισμός ρυθμιστικού σχεδίου και προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας. Πλαίσιο αρχών και μεθοδολογίας για τον περαιτέρω σχεδιασμό : Μάρω Ευαγγελίδου – Αγγελική Πάλλα (αρχιτέκτονες – Πολεοδόμοι)
- Πρόταση επιχειρησιακού σχεδίου – Ανάπτυξης νομαρχία Πειραιά μέρος Α’ – Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης 2005
- Επιχειρησιακό Σχέδιο Ανάπτυξης Νομαρχίας Πειραιά – Μέρος Β
- Πολεοδομική εξέλιξη δήμων Κερατσινίου & Δραπετσώνας (πτυχιακή εργασία της Ελένης Δημητροπούλου)
- ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΛΕΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ – ΑΣΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΣΤΑ ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ
- ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΙΣ ΚΗΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ – Αθήνα 6 Μαρτίου 1987 – τεύχος τέταρτο
- Από Υπουργείο περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων , Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νομός Αττικής Δήμος/ κοινότητα: Κερατσινίου, Αθήνα, 1985 , σσ 12-14

- Αναπτυξιακός και δυναμικός προϋπολογισμός του Δήμου Κερατσινίου για το 2009
- Γεώργιος Μ. Σαρηγιάννης ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ- προσωρινές σημειώσεις για το μάθημα " ειδικά θέματα περιβάλλοντος" του 7^{ου} χειμ. Εξαμήνου Ακαδημαϊκό έτος 2007-07
- Πρωτοβουλία Πολιτών για τα Δικαιώματα των πεζών της Νανά Βαφείδη, νομικός – www.pezh.gr/hmerida/programma.htm
- Διετής μελέτη καταγραφής και παρακολούθησης ετοιμόροπων κτιρίων στην ευρύτερη περιοχή Πρωτευούσης και Πειραιά ΕΘΝΙΚΟ & ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ ΙΑΤΡΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΜΟΡΦΟΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΦΑΡΜΑΚΟΛΟΓΙΑΣ
- ΕΜΠ – ΕΡΓ. ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ / ΟΑΣΑ: ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΡΑΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ, Α' ΦΑΣΗ, 2009
- Εθνικό Ινστιτούτο Εργασίας Επιχειρησιακό Σχέδιο Τοπικού Συμφώνου Απασχόλησης Δυτικών Περιοχών Πειραιά
- Δραπετσώνα Σχέση βιομηχανίας-κατοικίας από την αρχή του αιώνα μέχρι σήμερα ΕΜΠ τμήμα Αρχιτεκτονικής Τομέας : πόλη και κοινωνικές πρακτικές
- ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ – ΑΣΤΙΚΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ της Αλλκανιαρη Ερμέλλα και Καραθανάση Επιστήμη

Ιστοσελίδες

- [↑ Υπουργείο Εσωτερικών: Στοιχεία Δήμων και Κοινοτήτων](#), ανάκτηση 8/7/2008
- [↑ World Wind 1.4: Υπολογισμός Υψομέτρου με το Πρόγραμμα](#), ανάκτηση 8/7/2008
- [↑ Κουτουζής: Ιστορικά της Δραπετσώνας](#), ανάκτηση 8/7/2008
- www.googlemap.gr
- www.koutouzis.gr
-

- <http://alfavita.gr/epistimonikaartra/epistim34.htm>
- ΓΟΚ , άρθρο 22
- http://portal.kathimerini.gr/4Dcgi/4dcgi/ w_articles_tile2_1_18/04/2007_18_7829
- <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:B9zJ6tKo3ToJ:>
- www.spme.gr/uploads/8fae37295eaa9dd5.pdf
- <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:tzwyl5206hcl:taxe xperts.gr/userFiles/file/imiypertthrioiN.1577/1985 του ΓΟΚ , άρθρο 9>
- ΠΗΓΗ: <http://www.michanikos.gr/showthread.php?t=5922&page>
Αποσπάσματα από άρθρο Της Ροϊδως Μητούλα Υπ. Δρ. Πολιτικών
Επιστημών Ε.Μ.Π
- <http://www.monumenta.org/article.php?IssueID=2&lang=gr&CategoryID=3&ArticleID=8>
- http://www.teetdk.gr/nisiotika/docs/presentations/pdf_docs/tee_dwdekanis sa_eishghsh.pdf
- http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%99%CF%80%CF%80%CF%8C%CE%B4%CE%B1%CE%BC%CE%BF%CF%82_%CE%BF_%CE%9C%CE%B9%CE%BB%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%BF%CF%82
- <http://el.wikipedia.org/wiki/>
- <http://sxeseis.gr/viewthread.php?tid=20409&page=4>
- http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=75&artid=98835&dt=03/05/19_98#ixzz0yDiCEme6
- <http://www.koutouzis.gr/vourla-pornes.htm>
- <http://tvxs.gr/news>
- <http://www.greekscapes.gr/index.php/2010-01-21-16-47-29/2010-01-21-18-38-00/101/115-drapetsona.html> Το Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, ο Καθηγητής Κ. Χατζημιχάλης και οι συγγραφείς είναι από κοινού οι νόμιμοι δικαιούχοι των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας επί των δημοσιευμένων στον παρόντα ιστότοπο .
- Βορεάκου Moungolia, 2008
- (ΠΔ/23-2-87) (ΦΕΚ-166/Δ/6-3-87)
- http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ErWILaCRLkwJ:ww w.symenox.gr/home/download/doc_download/58-- .html+%CE%A0%CE%94/23-2-87+%CF%86%CE%B5%CE%BA-166/%CE%B4/6-3-87&cd=1&hl=el&ct=clnk&gl=gr
- http://www.olp.gr/org_photography_gr.html
- <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=438077&page=50>
- http://www.bep.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=1030&Itemid=192
- <http://www.yen.gr/yen.chtm?prnbr=31350>
- <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:IRyKADFYYXEJ:http s://courses.arch.ntua.gr/fsr/110186/Kef.8.pdf+%CF%85%CF%80%CE%B1%CE>

- [%B9%CE%B8%CF%81%CE%B9%CE%BF%CE%B9+%CF%87%CF%89%CF%81%CE%BF%CE%B9+%CF%80%CF%81%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%BD%CE%BF&hl=el&gl=gr](#) (ΑΡΘΡΟ ΑΠΟ ΤΖΕΝΗ ΚΟΣΜΑΚΗ – ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΣ – ΕΠΙΚ. ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΕΜΠ)
- <http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=4&artId=310260&dt=19/01/2010>
 - http://drapetsona-manos.blogspot.com/2009/07/blog-post_16.html
 - www.oasa.gr
 - <http://trelopeiraiotes.wordpress.com/>
 - <http://www.koutouzis.gr/drapetsonitika.htm>
 - <http://www.greekarchitects.gr/>
 - http://www.ecocrete.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=4465&Itemid=85
 - <http://www.tovima.gr/default.asp?pid=46&ct=3&artId=175867&dt=22/02/2007>
 - <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=31350>
 - <http://www.tanea.gr/default.asp?pid=2&ct=1&artid=4576938>
 - <http://ellas2.wordpress.com>
 - <http://drapetsona-manos.blogspot.com/2009/07/blog>
 - http://www.bep.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=1030&Itemid=192
 - http://archive.enet.gr/online/online_text/c=112,dt=16.07.2005,id=92140384
 - <http://www.michanikos.gr/showthread.php?t=5922>
 - http://www.digital-camera.gr/index.php?option=photos&action=view&photo_id=12095
 - <http://www.monumenta.org/article.php?IssueID=2&lang=gr&CategoryID=3&ArticleID=8>
 - <http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:9b44p2vpfccj>
 - http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_ell_2_7
 - http://erythrolefkometerizi.blogspot.com/2009/09/blog-post_1201.html
 - <http://www.tanea.gr/default.asp?pid=2&ct=1&artid=4576938>
 - <http://www.realestatenews.gr/perivallon/perivallon-anaplasteis/7425-2010-05-30-20-54-06>
 - http://www.oikologio.gr/component/option,com_smf/Itemid,27/topic,978.0/
 - http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:BFH_Gzd5hegJ:https://courses.arch.ntua.gr/fsr/110942/Prosfygikes%2520Polykatoikies.doc+%CF%87%CE%B1%CF%81%CF%84%CE%B7%CF%82+%CF%85%CF%80%CE%B1%CE%B9%CE%B8%CF%81%CE%B9%CE%BF%CE%B9+%CF%87%CF%89%CF%81%CE%BF%CE%B9+%CE%B4%CF%81%CE%B1%CF%80%CE%B5%CF%84%CF%83%CF%89%CE%BD%CE%B1&cd=1&hl=el&ct=clnk&gl=gr

- http://www.domiki.gr/kpn/text_2i/0_5.htm