



## Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

ΔΠΜΣ Πολεοδομία - Χωροταξία

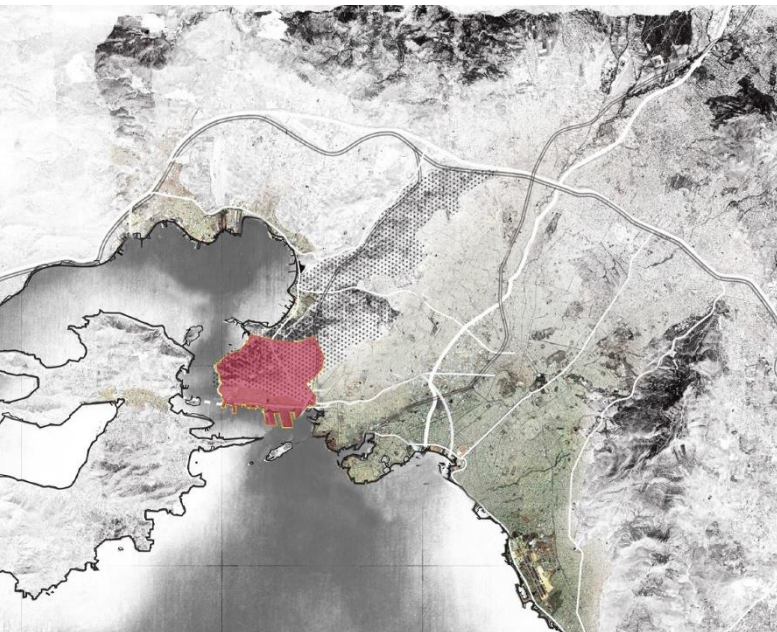
Χωρικές, οικονομικές, κοινωνικές και πολιτισμικές διαστάσεις της ανάπτυξης και του σχεδιασμού

Διδάσκουσες: Παναγιωτάτου Ε., Βαλεριάνου Κ.

## Πέραμα:

‘Όφεις της ‘ανάπτυξης’ και τα ‘καζάνια του θανάτου’.

Γκίοκας Κωνσταντίνος



## **ΔΟΜΗ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

### **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

- α) Σκοπός έρευνας - Υπόθεση εργασίας
- β) Μεθοδολογία έρευνας – συλλογής στοιχείων
- γ) Περιοχή μελέτης

### **2. ΕΝΟΤΗΤΑ 2 \_ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ / ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ**

- α) Ιστορική εξέλιξη – Χρονικές Τομές
- β) Αστικός χώρος – Χωρική Μεταβολή

### **3. ΕΝΟΤΗΤΑ 3 \_ ‘ΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ’: ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ / ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΛΟΓΟΣ**

- α) Το Masterplan της COSCO – Κατευθυντήριες γραμμές
- β) Κράτος - Δημοτικές αρχές – Σύγχρονες πολιτικές

### **4. ΕΝΟΤΗΤΑ 4 \_ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ / ΚΙΝΔΥΝΟΙ**

- α) Υπάρχουσα Κατάσταση
- β) Προσβάσεις
- γ) Απεικόνιση Υποβάθμισης
- δ) Περιβαλλοντικές επιπτώσεις – Κίνδυνοι

### **5. ΕΝΟΤΗΤΑ 5 \_ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ / ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

- στ) Τοπική κοινωνία – Δραστηριοποίηση
- ζ) Πολεοδομικός σχεδιασμός – Εργαλείο για ποιον;

### **6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

### **7. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### α) Σκοπός έρευνας – Υπόθεση εργασίας

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να αναδείξει την απόκλιση του 'υπερκείμενου' σχεδιασμού και των κεντρικών κατευθύνσεων από τα πραγματικά προβλήματα και τις ανάγκες των κατοίκων, καθώς και το πώς αυτά συγκρούονται στον αστικό ιστό μέσα από την ιστορική εξέλιξη του Περάματος, εστιάζοντας στο παράδειγμα των 'καζανιών του θανάτου', δεξαμενές αποθήκευσης πετρελαιοειδών που λειτουργούν στην περιοχή κοντά έναν αιώνα.

Το σύγχρονο Πέραμα χρήζει ιδιαίτερης προσοχής διότι αντιμετωπίζει μια σειρά σύνθετα προβλήματα που έχουν τις ρίζες τους στην οικονομική και κοινωνική διάρθρωση της περιοχής (υψηλή οικιστική πυκνότητα, ζωνοποίηση, και ελλείψεις υποδομές κ.ά.). ενώ παράλληλα, κατέχει εξέχοντα ρόλο στο σχεδιασμό των κεντρικών οικονομικών και πολιτικών κατευθύνσεων (Masterplan COSCO, ΡΣΑ 2020). Αυτά τα στοιχεία συνθέτουν το υπόβαθρο που φέρνει στην επιφάνεια μια σειρά προβλήματα και προκλήσεις για τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό. Αυτή η δυναμική έχει φέρει στην επιφάνεια ιδιαίτερα το ζήτημα της λειτουργίας και της διαχείρισής των 'καζανιών' τα τελευταία χρόνια, με την παραμονή τους να αποτελεί σοβαρό ζήτημα.

Η υποθέσεις που εξετάζονται είναι:

α) η παραγωγή αποτελεί καθοριστικό παράγοντα διαμόρφωσης της πόλης. Διαφορετικές παραγωγικές δραστηριότητες ανά τα χρόνια (ναυπηγοεπισκευή, πετρελαϊκές δραστηριότητες, εμπορευματικός λιμένας κ.α.) , έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της σημερινής εικόνας του οικιστικού ιστού.

β) η σύγκρουση οικονομικών συμφερόντων με τις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων εκφράζεται στο χώρο, καθώς οι παραπάνω δραστηριότητες εκμεταλλεύτηκαν στο έπακρο τους υπάρχοντες διαθέσιμους πόρους (χώρο και υποδομές), αδιαφορώντας για τους ελεύθερους χώρους και τα έργα υποδομής που έχουν ανάγκη οι κάτοικοι του Περάματος, βάζοντας την κερδοφορία των μεγάλων επιχειρήσεων πάνω από την υγεία, ακόμα και την ίδια τη ζωή των ανθρώπων.

δ) Η τοπική κοινωνία σίγουρα παίζει αναντικατάστατο ρόλο σε αυτή την προσπάθεια, διεκδικώντας τις σύγχρονες ανάγκες της με αρωγό την επιστημονική κοινότητα, ενώ είναι η μόνη που μπορεί να ασκήσει πίεση στην κρατική και τοπική διοίκηση, η οποία στην πλειοψηφία των περιπτώσεων τάσσεται με τα οικονομικά συμφέροντα τα οποία την ανέδειξαν στην εξουσία.

γ) ο πολεοδομικός σχεδιασμός ως ταξικό εργαλείο δεν μπορεί να δώσει ολική απάντηση σε προβλήματα που έχουν τη ρίζα τους στο σημερινό τρόπο παραγωγής. Παρόλα αυτά σίγουρα μπορεί να βάλει εμπόδια και να δώσει λύσεις (αλλαγή χρήσεων γης, απαλλοτριώσεις κ.ά.) δρώντας προστατευτικά ως προς τον άνθρωπο και το περιβάλλον και αποτρεπτικά σε σχέδια που υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής μέσα στην πόλη.

## **β) Μεθοδολογία έρευνας – συλλογής στοιχείων**

Για το ορθότερο της ροής της εργασίας και την διευκόλυνση του αναγνώστη, χώρισα την εργασία σε ενότητες που απεικονίζουν τις βασικές υποθέσεις εργασίας και δείχνουν τη μεταξύ τους διαλεκτική σχέση:

α) η 2<sup>η</sup> ενότητα αφορά τη δημιουργία και το μετασχηματισμό της περιοχής του Περάματος με τις κρίσιμότερες ιστορικές 'τομές' και πως αυτές επηρέασαν τη μορφή του.

β) η 3<sup>η</sup> ενότητα αναλύει τις προβλέψεις του Masterplan της COSCO για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά καθώς και τις κατευθυντήριες γραμμές του υπερκείμενου σχεδιασμού για το Πέραμα, παραθέτοντας την επίσημη κρατική πολιτική απέναντι στο θέμα.

γ) η 4<sup>η</sup> ενότητα παραθέτει την υφιστάμενη κατάσταση, αποτυπώνει την εικόνα της υποβάθμισης λόγω της ρύπανσης και επισημαίνει τους κινδύνους από τη συνέχιση της λειτουργίας των καζανιών.

δ) η 5<sup>η</sup> ενότητα αναλύει τους δύο παράγοντες που διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο βάζοντας τις τοπικές ανάγκες απέναντι σε μεγαλεπήβολα επενδυτικά σχέδια : από τη μία ο πολεοδομικός σχεδιασμός ως εργαλείο εξυπηρέτησης των λαϊκών αναγκών, από την άλλη η τοπική κοινωνία η οποία αφουγκράζεται, αντιδρά, διεκδικεί.

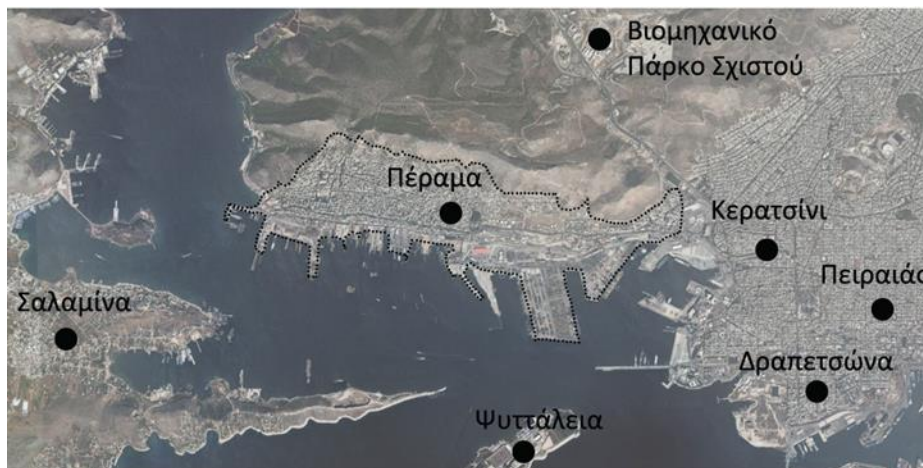
Τέλος συμπυκνώνονται τα συμπεράσματα και καταγράφονται οι τρόποι που μπορούν να αντιστρέψουν τη σημερινή κατάσταση με άξονες την οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως η συγκεκριμένη εργασία δεν αποτελεί ολόπλευρη έρευνα για την περιοχή και δεν εξαντλεί τα ζητήματα που καταπιάνεται, καθώς κάτι τέτοιο δεν ήταν δυνατό να πραγματοποιηθεί στο χρονικό διάστημα ενός εξαμήνου. Η προσέγγιση του θέματος πραγματοποιήθηκε με αξιοποίηση πρωτογενών και δευτερογενών πηγών και η συλλογή των στοιχείων πραγματοποιήθηκε μέσω βιβλιογραφικής και διαδικτυακής έρευνας. Για την καλύτερη τεκμηρίωση απαραίτητη ήταν η έρευνα πεδίου, η καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περιοχής. Τα κατάλληλο υλικό με περαιτέρω επεξεργασία αντλήθηκε από δημόσιες υπηρεσίες, δημοσιευμένες έρευνες και προηγούμενες εργασίες.

## **γ) Περιοχή μελέτης**

Το Πέραμα αποτελεί προάστιο του Πειραιά και αυτόνομο δήμο στο δυτικότερο άκρο της Αθήνας, ενώ απέχει από αυτή 14,7 km. Στα ανατολικά συνορεύει με το δήμο Κερατσινίου, ενώ βόρεια του Περάματος βρίσκεται το όρος Αιγάλεω και το Βιομηχανικό Πάρκο Σχιστού. Η νότια πλευρά του Περάματος βρέχεται από τον όρμο του Κερατσινίου, που αποτελεί σύνδεση του κόλπου της Ελευσίνας και του Σαρωνικού κόλπου, ενώ η δυτική του πλευρά συναντά τα νερά του στενού της Σαλαμίνας. Το όνομα του Περάματος μάλλον οφείλεται στη θέση του, η οποία αποτελεί «πέρασμα» από το ηπειρωτικό μέρος της Αθήνας και του Πειραιά προς τη Σαλαμίνα.

Ο δήμος μοιάζει απομονωμένος λόγω των φυσικών ορίων του καθώς επίσης, λόγω του ότι υπάρχει ένας κεντρικός δρόμος, η λεωφόρος Δημοκρατίας, που συνδέει το ανατολικό Πέραμα με το Κερατσίνι και το υπόλοιπο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας. Το Πέραμα είναι μια περιοχή ιδιαίτερα βραχώδης, με το έδαφος του να παρουσιάζει κλίσεις που σε μερικά σημεία ξεπερνούν το 30%. Ο δήμος αναπτύσσεται από την επιφάνεια της θάλασσας μέχρι το υψόμετρο των 266 μέτρων. Συγκροτείται από τους συνοικισμούς Πέραμα, Καριώτικα και Νέο Ικόνιο.



Εικ.1. Η σχέση του Περάματος με τις όμορες περιοχές

## ΕΝΟΤΗΤΑ 2 \_ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ / ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ

### α) Ιστορική εξέλιξη – Χρονικές τομές

Η ιστορική εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής είναι συνυφασμένη με τις ιστορικές φάσεις που μετασχημάτισαν ποσοτικά αλλά και ποιοτικά τη μορφή της περιοχής λόγω της οικονομικής και χωρικής τους αλληλεπίδρασης.

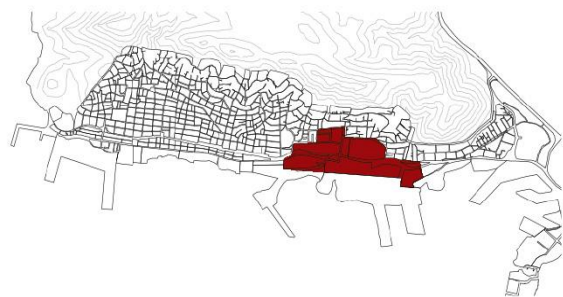
**1920:** Δημιουργείται ένας μικρός οικισμός από πρόσφυγες της Κωνσταντινούπολης και του Πόντου.

**1924:** Ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες από τον Άγιο Διονύσιο του Πειραιά μεταφέρονται στην παραλία του Περάματος λόγω αναγκών επέκτασης του λιμένα Πειραιά. Ναυπηγοί και φαράδες δημιουργούν τις κατοικίες τους κατά μήκος της παραλίας, αναπτύσσοντας οικιστικά την περιοχή.

**1928:** Ιδρύονται τα πρώτα μεγάλα ναυπηγεία του Περάματος με αποτέλεσμα την άφιξη νέων κατοίκων, ως επί το πλείστον νησιωτών οι οποίοι αναζητούν κατοικία κοντά στην περιοχή που εργάζονται. Η πλειοψηφία των κατοίκων της περιοχής εργάζεται στα ναυπηγεία του Περάματος.

**1930:** Δημιουργείται ο οικισμός Νέου Ικονίου.

**1932:** Η εταιρία πετρελαιοειδών, SHELL ολλανδοβρετανικών συμφερόντων αγοράζει ένα τμήμα γης και αρχίζει την κατασκευή εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών.



Εικ.2. Η περιοχή που αγοράστηκε από τη Shell.

**1934:** Ιδρύεται επίσημα η Κοινότητα του Περάματος, με απόσπασή της από το Δήμο Πειραιά. (ΦΕΚ 22 Α 1934)

**1936:** Κατασκευάζεται ο ηλεκτροκίνητος σιδηρόδρομος/τραμ του Περάματος για την εξυπηρέτηση του ναυστάθμου. Παράλληλα αποτελεί το βασικό μέσο σύνδεσης αυτού με τον Πειραιά. Η χάραξη του θα αποτελέσει τη σημερινή λεωφόρο Δημοκρατίας.



**1939:** Το κράτος απαλλοτριώνει τμήμα της παραλίας με σκοπό να αξιοποιήσει την περιοχή στον τομέα του τουρισμού.



**1945:** Έτσι αρχίζει να διαμορφώνεται οικισμός με ιδιοκτήτη τον Οργανισμό Διαχείρισης Εκκλησιαστικής Περιουσίας (ΟΔΕΠ ο οποίος πουλά οικόπεδα.

**1951:** Ξεκινάει σταδιακή ένταξη στο σχέδιο πόλης χωρίς να λαμβάνεται πρόνοια για ρυμοτομία και κοινόχρηστους χώρους.

**1953:** Ο ναύσταθμος αγοράζει 7.000 στρέμματα από τον ΟΔΕΠ για στρατιωτική χρήση στα βόρεια και δυτικά διακόπτοντας την επαφή των κατοίκων με το όρος Αιγάλεω.

Εικ.3. Διακρίνεται η χάραξη της γραμμής του τραμ.

**1955:** Η ναυπηγοεπισκευή αρχίζει να αναπτύσσεται ολοένα και περισσότερο με αποτέλεσμα να υπάρχει ζήτηση για επενδύσεις βιομηχανικού αλλά και τουριστικού κεφαλαίου. Οι τιμές γης ανεβαίνουν και ο ΟΔΕΠ πουλάει σε μεγαλοϊδιοκτήτες και εταιρίες ενώ προσπαθεί να απομακρύνει τους φτωχούς αυθαίρετους οικισμούς.

**1964:** Η κοινότητα Περάματος γίνεται δήμος με 14.700 κατοίκους. (ΦΕΚ 45 Α 1963)

**1965:** Ο ΟΛΠ περιφράσσει τα 4.5 χιλιόμετρα της παραλίας, αποκόβοντας την πόλη από τη θάλασσα. Το Υπουργείο Κοινωνικών Υπηρεσιών παραχωρεί 350 αδιάθετα οικοπέδα που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για κοινωφελείς χρήσεις.

**1968:** Εργάζεται στη ζώνη μεγάλος αριθμός ατόμων κάθε ειδικότητας. Πραγματοποιούνται έργα, όπως διαμόρφωση δημόσιων χώρων και η σημερινή λεωφόρος Ειρήνης.

**1973:** Ξεκινά η παρακμή της Ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης δημιουργώντας τεράστια οικονομικά προβλήματα, με επιπτώσεις στο αστικό και κοινωνικό περιβάλλον.

**1974:** Αρχίζει να αναπτύσσεται οικισμός αυθαιρέτων στη δύσβατη πλαγιά του Περάματος από άστεγους εργάτες. Την ίδια χρονιά οι αστυνομικές αρχές και η πολεοδομία απομακρύνουν τους καταπατητές γκρεμίζοντας τα σπίτια τους.

**1975:** Με απόφαση του Υπουργείου Κοινωνικών Υπηρεσιών παραχωρούνται 303 οικοπέδα στις καταπατημένες περιοχές. Επίσημα σταματά να χρησιμοποιείται για κολύμβηση η παραλία του Περάματος.



Εικ.4. Άποψη του αυθαίρετου οικισμού το 1974

**1977:** Σταματά η λειτουργία του τραμ ύστερα από απόφαση του δημοτικού συμβουλίου.

**1986:** Ο ΟΛΠ με ανεξέλεγκτες επιχωματώσεις 800 στρεμμάτων και σχεδιάζοντας επιχωμάτωση άλλων 1500 στρεμμάτων μετατρέπει το Πέραμα σε μη παράλια περιοχή.



*Εικ.5.Πανοραμική άποψη της περιοχής του Περάματος (1980-2)*

**1990:** Ξεκινά η έντονη ανοικοδόμηση του Ν. Ικονίου.

**1993:** Ολοκληρώνεται το σχέδιο πόλης.

**2011:** Ανοίγεται δρόμος βόρεια του Ν. Ικονίου, ο οποίος αποτελεί δεύτερη είσοδο για το δήμο.

**Σήμερα:** Συνεχίζονται οι επιχωματώσεις από τον ΟΛΠ, ενώ η ανεργία φτάνει το 80% στον τομέα της ναυπηγοεπισκευής.

Αναφορές των 'τομών' για το διάστημα των τελευταίων ετών θα αναπτυχθούν εκτενώς στη συνέχεια της εργασίας.

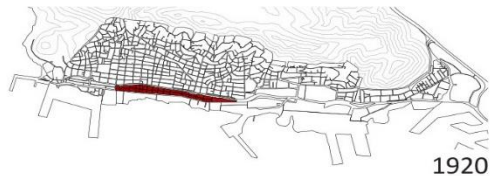


*Εικ.6.Παρόμοια σύγχρονη άποψη της περιοχής*

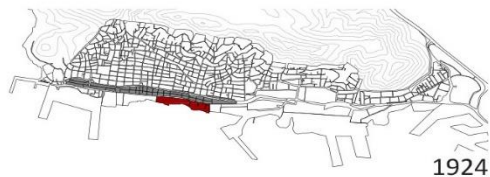


## β) Αστικός χώρος – Χωρική Μεταβολή

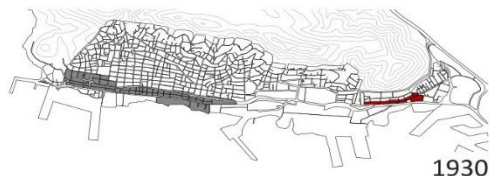
1920: Αρχή δημιουργίας οικισμού



1924: Μεταφορά NE μονάδων από τον Πειραιά στο Πέραμα

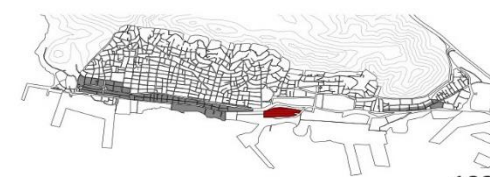


1930: Δημιουργία οικισμού Νέου Ικονίου  
1932: Κατασκευή εγκαταστάσεων της εταιρίας πετρελαιοειδών, SHELL  
1934: Ίδρυση της Κοινότητας του Περάματος



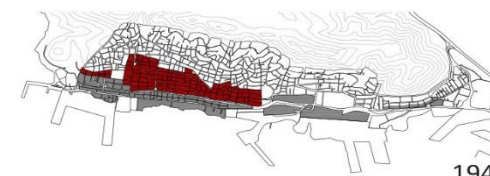
1936: Κατασκευή ηλεκτροκίνητου σιδηρόδρομου/τραμ

1942: Αρχή καταπάτησης της περιοχής πάνω από τις γραμμές του τραίνου



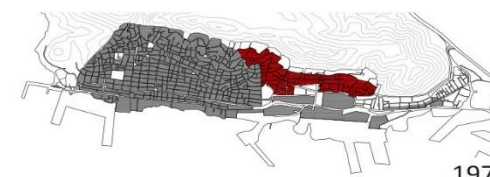
1951: Πρώτες συγκρούσεις των καταπατητών με την αστυνομία

1955: Ολοένα ανάπτυξη της NEZ



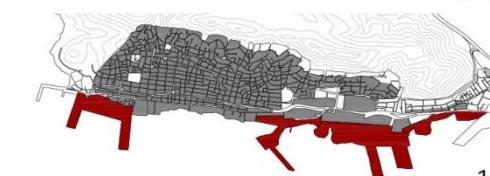
1964: Η κοινότητα Περάματος γίνεται δήμος

1968: Ανάπτυξη Περάματος, κατασκευή έργων υποδομής



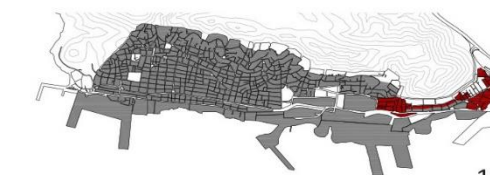
1974: Ανάπτυξη οικισμού αυθαιρέτων στη δύσβατη πλαγιά του Περάματος

1977: Σταματάει η λειτουργία του τραμ

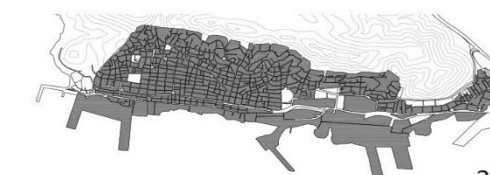


1986: Ο ΟΛΠ με ανεξέλεγκτες επιχωματώσεις μετατρέπει το Πέραμα σε μη παράλια περιοχή

1990: Έντονη ανοικοδόμηση του Ν.Ικονίου



1993: Ολοκληρώνεται το σχέδιο πόλης



2011: Ανοίγεται δρόμος βόρεια του Ν. Ικονίου  
Σήμερα

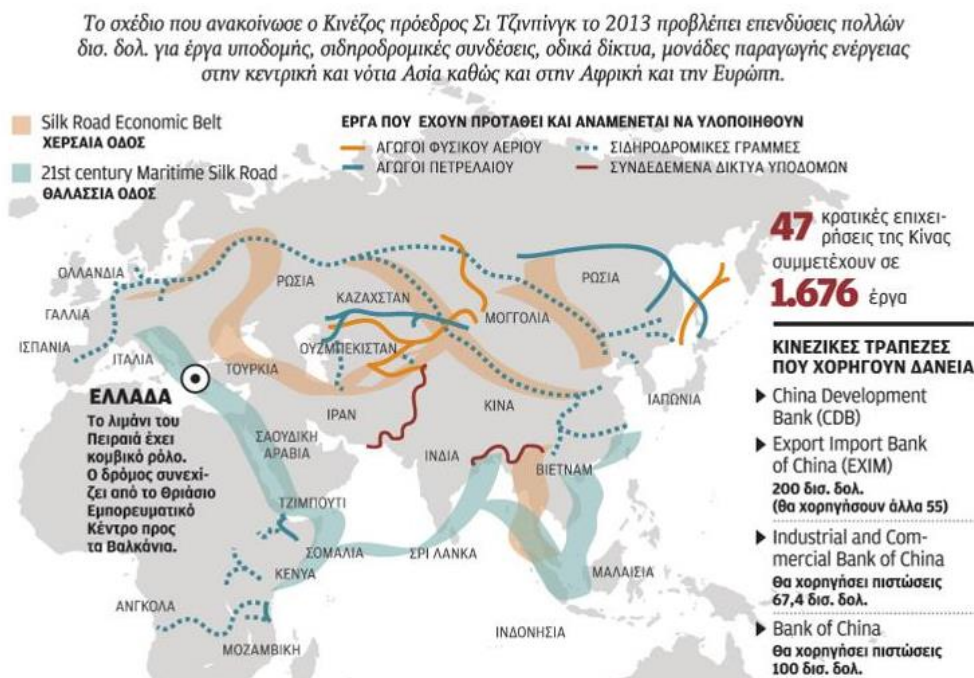


### 3. ΕΝΟΤΗΤΑ 3 \_ ‘ΟΦΕΙΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ’: ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ / ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΛΟΓΟΣ

#### α) Το Masterplan της COSCO – Κατευθυντήριες γραμμές

Για να βρούμε τις σύγχρονες ρίζες του προβλήματος θα πρέπει να κάνουμε ένα βήμα πίσω για να μπορέσουμε να δούμε τη ‘μεγάλη εικόνα’ που δρομολογείται στον Πειραιά. Βασικό νέο αντικειμενικό στοιχείο των πρόσφατων εξελίξεων είναι ότι έχει πλέον ολοκληρωθεί η πώληση του 67% των μετοχών στην COSCO, η οποία έχει ήδη κυριαρχήσει στο λιμάνι και ξεδιπλώνει ένα φιλόδοξο επενδυτικό σχέδιο, που αφορά αρκετούς κλάδους της οικονομίας.

Η Cosco έχει δηλώσει την πρόθεσή της να αναβαθμίσει τον Πειραιά ως κεντρική πύλη του ευρω-ασιατικού εμπορίου, καθώς είναι το πρώτο ευρωπαϊκό λιμάνι μετά από το Σουέζ. Έχει εντάξει το λιμάνι του Πειραιά στο στρατηγικό της σχέδιο «Μία Ζώνη - Ένας Δρόμος», που συνδέει την Ασία με την Ευρώπη με χερσαίους και θαλάσσιους δρόμους μεταφοράς εμπορευμάτων και ενέργειας. Για το σκοπό αυτό κλείνει διακρατικές συμφωνίες και δημιουργεί υποδομές κυρίως σε λιμάνια της Ασίας και της Ευρώπης, με κινεζική χρηματοδότηση. Σ’ αυτό το πλαίσιο έχει δημιουργήσει την «Πρωτοβουλία 16+1», στην οποία συμμετέχουν η Κίνα και 16 κράτη της Ανατολικής Ευρώπης και των Βαλκανίων.



Εικ.7. Ο σύγχρονος δρόμος του μεταξιού.

Η Κίνα δηλώνει ότι επιδιώκει να καταστήσει το λιμάνι του Πειραιά ως το σημείο συνάντησης του Χερσαίου και του Θαλάσσιου Δρόμου του Μεταξιού. Ήδη σήμερα, δεκαέξι αμαξοστοιχίες με κινεζικά εμπορεύματα αναχωρούν κάθε βδομάδα από τον Πειραιά για την Κεντρική και τη Δυτική Ευρώπη. Το 2017 φορτώθηκαν από το λιμάνι του Πειραιά 300 αμαξοστοιχίες κινεζικών εμπορευμάτων, ενώ φέτος θα ξεπεράσουν τις 500.

Οι αποφάσεις της Κίνας για το ποιες διαδρομές και ποια λιμάνια θα αποκτήσουν τελικά προβάδισμα λαμβάνονται με γνώμονα το ποσοστό κέρδους, δηλαδή τη συνδεσιμότητα με άλλα λιμάνια, τον καλύτερο χρόνο και την ποιότητα των υπηρεσιών, τη συνδεσιμότητα κάθε λιμανιού με τις χερσαίες μεταφορές. Λαμβάνεται υπόψη και ο διαφορετικός βαθμός αμερικανικής επιρροής για κάθε εναλλακτική διαδρομή.

Η συνολική επένδυση της Cosco αναμένεται να ξεπεράσει τα 2 δισ. ευρώ ως το 2021. Το νέο επενδυτικό πρόγραμμα, το master-plan της Cosco, συνοπτικά στοχεύει:

- Να αναβαθμίσει τη δυναμικότητα του λιμανιού στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και να ανακατασκευαστούν οι προβλήτες I και III.

- Να επεκταθούν οι προβλήτες με δυνατότητες να δένουν μεγάλα κρουαζιερόπλοια.
- Να αναβαθμίσει τη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, αξιοποιώντας πιθανά και το Σκαραμαγκά, αλλά και νέες δεξαμενές και γενικότερα σύγχρονες υποδομές.
- Να δημιουργηθούν εμπορικό κέντρο και ξενοδοχειακές μονάδες στο λιμάνι.
- Να αναβαθμιστούν οι σταθμοί αυτοκινήτων, το car terminal, μετά και τη νέα συμφωνία με την Audi για την εξαγωγή αυτοκινήτων που παράγονται στην ΕΕ.



Εικ.8. Η παραγωγικές δραστηριότητες στην παραλιακή ζώνη του Περάματος για λογαριασμό της COSCO .

Πέρσι ο Πειραιάς σημείωσε την καλύτερη επίδοση κερδοφορίας της Cosco την τελευταία δεκαετία, με διπλασιασμό των κερδών. Ο κύκλος εργασιών και η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων αυξάνεται επίσης με θεαματικούς ρυθμούς σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Ο Πειραιάς ανεβαίνει στην παγκόσμια κατάταξη των εμπορικών λιμανιών και βρίσκεται ήδη το 2017 στην 7η θέση στην Ευρώπη και στην 38η θέση διεθνώς στη λίστα της Lloyd's για τα εμπορικά λιμάνια. Αναμένεται να εξελιχτεί στο μεγαλύτερο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο.

Τα συγκεκριμένα επενδυτικά σχέδια δημιουργούν αντιφατικές σχέσεις συνεργασίας και αντιθέσεων τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και με τμήματα του εγχώριου κεφαλαίου. Ταυτόχρονα, ο αμερικανικός παράγοντας δεν αδιαφορεί για την πιθανότητα αύξησης της κινεζικής ισχύος στην Ελλάδα και στην ευρύτερη περιοχή.

Η στάση της ελληνικής κυβέρνησης καθορίζεται από τα συμφέροντα του ελληνικού κεφαλαίου, ιδιαίτερα του εφοπλιστικού, το οποίο δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι αποτελεί τον 1ο θαλάσσιο μεταφορέα των ΗΠΑ και την 1η δύναμη στην ΕΕ. Στην παρούσα φάση το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο και το εγχώριο τραπεζικό κεφάλαιο συμμετέχουν σε ατλαντικά σχέδια μεταφοράς ενέργειας από την Ασία και τις ΗΠΑ, στα Βαλκάνια και την Ευρώπη.

Ήδη οι Έλληνες εφοπλιστές κατέχουν το 30% της παγκόσμιας χωρητικότητας στα δεξαμενόπλοια και το 15% στα πλοία μεταφοράς LNG, δηλαδή υγροποιημένου φυσικού αερίου. Κατέχουν επίσης το 29% της χωρητικότητας στις παραγγελίες δεξαμενόπλοιων σε παγκόσμιο επίπεδο και το 17,6% στις παραγγελίες δεξαμενόπλοιων για LNG. Ταυτόχρονα ναυπηγούν πλοία στην Κίνα και αναπτύσσουν σχετικές συνεργασίες.



Εικ.9. Ορισμένα ενδιαφέροντα στοιχεία για το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Τα μικρότερα τμήματα του εγχώριου κεφαλαίου μέσα από τις προτάσεις του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά προτείνουν στην Cosco την αξιοποίηση ορισμένων τοπικών επιχειρήσεων για τις ανάγκες εφοδιασμού της σε διάφορα εμπορεύματα. Ωστόσο διατυπώνουν τις αντιρρήσεις τους στο σχέδιο της Cosco να δημιουργήσει εμπορικό κέντρο μέσα στο λιμάνι και εμπορική δραστηριότητα περιμετρικά του λιμανιού, γιατί θεωρούν ότι θα τους αποδυναμώσει. Διαφωνούν με τη δημιουργία ξενοδοχειακών μονάδων κοντά στο λιμάνι, οι οποίες θα καρπωθούν και τα οφέλη από την αναβάθμιση του Πειραιά σε αφετηρία ταξιδιών κρουαζιέρας.

Διαφωνούν με τη σχεδιασμένη αναβάθμιση της ναυπηγικής δραστηριότητας από την ίδια την Cosco, αφού λόγω της μεγάλης υπεροχής της στην προσέλκυση πελατών και στις αναγκαίες υποδομές θα μετατρέψει όσους εγχώριους επιχειρηματίες επιζηήσουν σε υπεργολάβους της, με επιδείνωση της θέσης τους.

## **β) Κράτος - Δημοτικές αρχές – Σύγχρονες πολιτικές**

Το αστικό κράτος, η Περιφέρεια, οι δήμοι, τα Επιμελητήρια παρεμβαίνουν για να αντιμετωπίσουν τις νέες αντιθέσεις και τα νέα αιτήματα των τμημάτων του κεφαλαίου. Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ προσπαθεί επίσης να διαχειριστεί τις μεγάλες αντιφάσεις της πολιτικής της, αφού από τη μία επιδιώκει να αναδειχτεί σε αποτελεσματικό σημαιοφόρο των σχεδίων του ΝΑΤΟ και των ΗΠΑ στα Βαλκάνια και στην Ανατολική Μεσόγειο, ενώ από την άλλη επιδιώκει να μετατρέψει τη χώρα σε βασική πύλη μεταφοράς των εμπορευμάτων της Κίνας στην ΕΕ. Όσο οξύνεται ο οικονομικός και πολιτικός ανταγωνισμός μεταξύ ΗΠΑ, Κίνας και ΕΕ τόσο περιπλέκονται τα ζητήματα που προσπαθεί να επιλύσει η κυβέρνηση για τα συμφέροντα της ελληνικής άρχουσας τάξης.

Το φθινόπωρο του 2017 η Cosco κατέθεσε προς τη Γενική Γραμματεία Λιμένων ένα master plan 1000 σελίδων, αναφορικά με την ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά. Μεταξύ πολλών άλλων, στον φάκελο περιλαμβάνεται το τοπογραφικό σχέδιο αναφορικά με τις «Χρήσεις γης και τους Περιορισμούς Δόμησης». Ο χώρος των πετρελαιοειδών μέσα στον αστικό ιστό του Περάματος, αναφέρεται ως θέση IB και είναι συνολικής έκτασης 85.090 τμ.

Τον περασμένο Ιούνιο ψηφίστηκε στη Βουλή το λεγόμενο Μεσοπρόθεσμο Πρόγραμμα (Ν. 4549/2018). Σε αυτό υπάρχει το Άρθρο 70, που αφορά τη μετεγκατάσταση βιομηχανικών μονάδων, λόγω αλλαγών χρήσεων γης. Το συγκεκριμένο άρθρο λειτούργησε «φωτογραφικά», ώστε να επιτραπεί στην Cosco και τις εταιρείες πετρελαιοειδών να επαναλειτουργήσουν ανενεργά καζάνια στο Πέραμα και να κατασκευάσουν καινούρια. Ο νόμος ορίζει ότι «οι δραστηριότητες που ιδρύθηκαν νόμιμα και λειτουργούν σε περιοχές χωρίς καθορισμένες χρήσεις γης, μπορούν να συνεχίσουν τη λειτουργία τους για χρονικό διάστημα 20 ετών από την ημερομηνία καθορισμού της χρήσης γης, με τον οποίο οι δραστηριότητες αυτές καθίστανται μη συμβατές».

Το διάστημα από τις 25 Ιανουαρίου 2016 έως τις 10 Μαρτίου 2017, η σημερινή κυβέρνηση και η Περιφέρεια έχουν χορηγήσει σε εταιρείες πετρελαιοειδών πέντε άδειες λειτουργίας πενταετούς ή αορίστου διάρκειας. Αυτές αφορούσαν δεξαμενές στο Πέραμα συνολικής χωρητικότητας 50.497 κυβικών μέτρων, στις οποίες φυλάσσονται πετρελαιοειδή κατηγορίας Α', αεροπορικά καύσιμα κατηγορίας Β2, αφορολόγητα ναυτιλιακά καύσιμα κατηγορίας Β1 και άλλα υγρά καύσιμα.

Υπάρχει, επίσης, μια απόφαση, στις 12 Απριλίου 2017, με την οποία φέρεται να τροποποιείται άδειας εμπορίας πετρελαιοειδών κατηγορίας Β1, αφορολόγητων ναυτιλιακών καυσίμων, μεταφέροντας τη δραστηριότητα εταιρείας από τους Αγίους Θεοδώρους Κορίνθου στο Πέραμα και ενεργοποιώντας δεξαμενές χωρητικότητας 9.533 κυβικών μέτρων. Την ίδια στιγμή, ανενεργά καζάνια βγαίνουν σε πλειστηριασμό και υπάρχουν ενδιαφερόμενοι που τα χτυπάνε, επιβεβαιώνοντας την κινητοποίηση που παρατηρούν οι κάτοικοι στο λιμάνι.



## Κερδοφορία για τις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών το 2015

ΚΕΙΜΕΝΟ: FORTUNEGREECE.COM  
08/11/2016 12:27



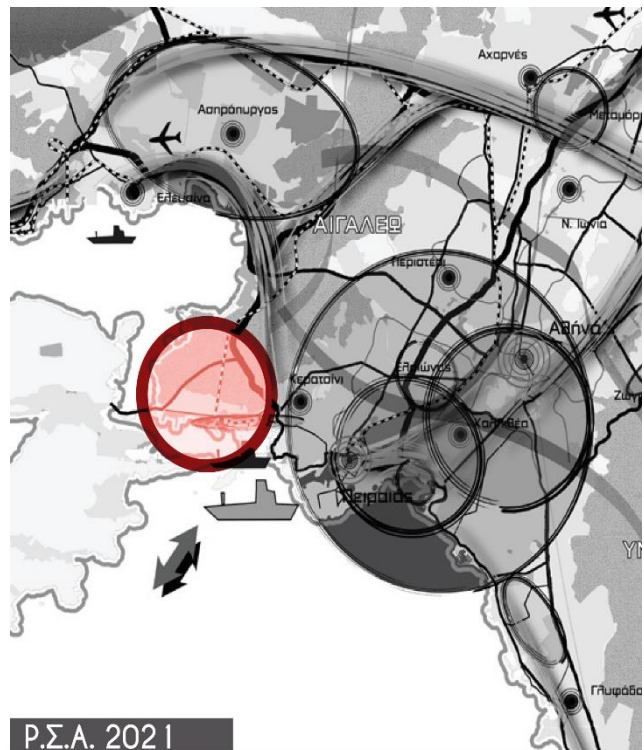
Οι έλεγχοι που κάνουν οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος σχετικά με τα διαχέοντα αέρια στην ατμόσφαιρα είναι σταγόνα στον ωκεανό. Τον περασμένο Φεβρουάριο διαπιστώθηκε ότι εταιρεία στο Πέραμα αύξησε παράνομα τη χωρητικότητα των δεξαμενών της. Η Περιφέρεια επέβαλε πρόστιμο 18.500 ευρώ, όταν η ίδια εταιρεία φέρεται μόνο το έτος 2015 να διακίνησε περισσότερους από 400.000 τόνους πετρελαιοειδών. Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας της Hellas List, 18 εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών μετέτρεψαν τις (συνολικές) ζημιές των 6,6 εκατ. ευρώ σε κέρδη ύψους 23,7 εκατ. ευρώ.

Εικ.10. Μετά από 5 χρόνια ζημίας από την κρίση, η εμπορία πετρελαιοειδών σημειώνει άλμα στα κέρδη.

Τα συνολικά μεικτά κέρδη εμφάνισαν αύξηση της τάξεως του 18,54%

Η στάση της δημοτικής αρχής του Περάματος που επανεκλέχθηκε είναι η πιο χαρακτηριστική, αφού ζήτησε την απομάκρυνση μόνο των ανενεργών και όχι των ενεργών δεξαμενών. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ανενεργές αφορούν εταιρία που εξαγοράστηκε από τη ρωσική Rosneft και ότι κλιμάκιο της αμερικανικής πρεσβείας επισκέφτηκε το δήμο Περάματος το 2018 με ότι αυτό συνεπάγεται για τις μεταξύ τους αντιπαραθέσεις.

Το Πέραμα επηρεάζεται άμεσα από τους στόχους του Π.Σ.Α. 2021. Η αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων και η ανάδειξη της ναυπηγοεπισκευής ως μοχλό ανάπτυξης όλης της οικονομίας της χώρας, φέρνουν την περιοχή αυτή στο επίκεντρο. Ακόμα ιεραρχείται ψηλά η αναβάθμιση οικιστικού περιβάλλοντος και αστικού ιστού, τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς επεκτείνονται ώστε να συνδεθεί η κατοικία, ενώ στην περιβαλλοντική αναβάθμιση συμβάλλει ο διαχωρισμός υγρών αποβλήτων. Επιπλέον, το αστικό πράσινο αντιμετωπίζεται ως δομικό στοιχείο του αστικού χώρου, ενώ το όρος Αιγάλεω δύναται να ενταχθεί σε ένα ευρύτερο δίκτυο πρασίνου. Τέλος, στοχεύει στην ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων Σαλαμίνας, Περάματος και Κυνοσούρας, με την μετεγκατάσταση ρυπογόνων και οχλουσών χρήσεων ή παρακείμενων σε περιοχές πολιτιστικής σημασίας.

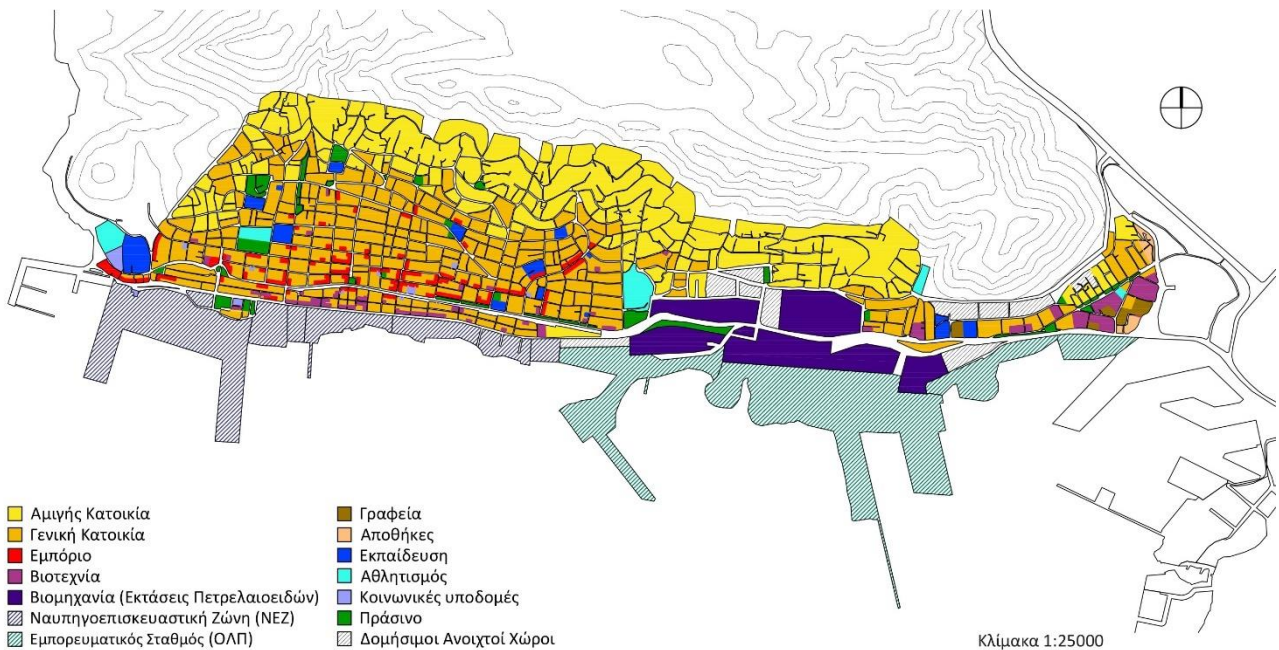


Εικ.11. Τμήμα του σχεδίου του ΠΣΑ 2021 εστιασμένο στο Πέραμα

#### 4. ΕΝΟΤΗΤΑ 4 \_ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ / ΚΙΝΔΥΝΟΙ

##### α) Υπάρχουσα Κατάσταση

Οι χρήσεις γης στο Πέραμα αναπτύσσονται γραμμικά παράλληλα με την παραλία. Την παραλιακή ζώνη καταλαμβάνουν βιομηχανικές χρήσεις και εγκαταστάσεις μεταφορών (λιμενική). Η αμέσως επόμενη ζώνη μεταξύ Λεωφ. Ειρήνης και Λεωφ. Δημοκρατίας («κάτω των γραμμών»), κυριαρχείται από μικτές χρήσεις βιοτεχνίας εμπορίου και κατοικίας, ενώ βόρεια της Λεωφ. Ειρήνης κυριαρχεί η «γενική κατοικία».



Εικ12.Χρήσεις γης στο Πέραμα

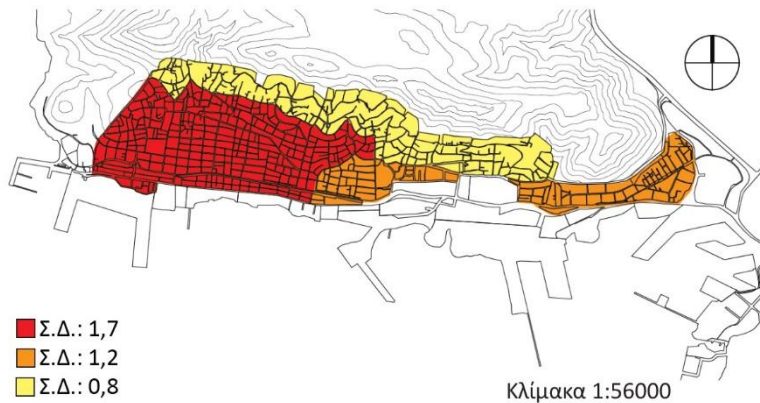
Το Πέραμα έχει εγκεκριμένο ΓΠΣ (ΦΕΚ 498/Δ/1993) και επίσης διαθέτει εγκεκριμένες Πολεοδομικές Μελέτες και Πράξη Εφαρμογής για το παλαιότερο τμήμα του οικισμού («κάτω των γραμμών») και για το Άνω Πέραμα.



Εικ13. ΓΠΣ της περιοχής



Ο οικισμός είχε αρχικά περιοχή 168 Ha ενταγμένη στο Σχέδιο Πόλης, βόρεια της οποίας αναπτύχθηκε κατά τη διάρκεια των δεκαετιών 1960 και 1970 οικισμός αυθαιρέτων, τα οποία κατέλαβαν έκταση ιδιοκτησίας του ΟΔΔΕΠ. Τα αυθαίρετα αυτά κτίσματα, τα οποία αρχικά ήταν παράγκες και παραπήγματα προσωρινής κατασκευής, μετατράπηκαν σε κανονικές μόνιμες κατασκευές και εντάχθηκαν υλικά στο σχέδιο Πόλης με περιοχή 68, 3 Ha. Η σχετική πολεοδομική μελέτη εγκρίθηκε το 1993 κατόπιν γνωμάτευσης του Συμβουλίου της Επικρατείας το οποίο αναγνώρισε την ένδεια και απόλυτη ανάγκη στέγασης των κατοίκων των αυθαιρέτων. Οι σημερινοί κάτοικοι του Άνω Περάματος έχουν αποκτήσει παραχωρητήρια των καταπατηθέντων οικοπέδων, μετά την παραχώρηση των κτημάτων του ΟΔΔΕΠ στο Ελληνικό δημόσιο.



Εικ14.Συντελεστές δόμησης για την περιοχή.

## β) Προσβάσεις

Το Πέραμα συνδέεται ανατολικά με το Κερατσίνι και κατ' επέκταση με το υπόλοιπο λεκανοπέδιο της Αττικής μέσω κεντρικού άξονα, της λεωφόρου Δημοκρατίας, η οποία διασχίζει το δήμο κατά μήκος σε όλη του την έκταση. Μέχρι πρότινος η λεωφόρος αποτελούσε το μοναδικό συνδετήριο άξονα του δήμου με τους γειτονικούς δήμους, ενώ τον τελευταίο χρόνο έχει διαμορφωθεί ένας περιφερειακός δρόμος στο βορειότερο τμήμα του Νέου Ικονίου. Μικροί χωματόδρομοι συνδέουν το δήμο με το βιομηχανικό πάρκο Σχιστού στα βόρεια, και ένας παραλιακός δρόμος ξεκίνα από το δυτικό άκρο του δήμου και καταλήγει στο Σκαραμαγκά. Το ανατολικό τμήμα εξυπηρετείται από το νέο περιφερειακό δρόμο και τη λεωφόρο Δημοκρατίας, όπου στο σημείο αυτό είναι διπλής κατεύθυνσης. Εν αντιθέσει στο δυτικό τμήμα γίνεται μόνης κατεύθυνσης και η κυκλοφορία των οχημάτων πραγματοποιείται μέσω αυτής και της παράλληλης της, της Λ. Ειρήνης. Δυτικά επειδή ο οικισμός έχει αναπτύξει περισσότερο προς το βορρά υπάρχουν κάποιοι ακόμα μεγάλοι δρόμοι για την εξυπηρέτησή του, που είναι οι εξής: η 25η Μαρτίου, η Καραολή και Δημητρίου και η Φλέμινγκ.

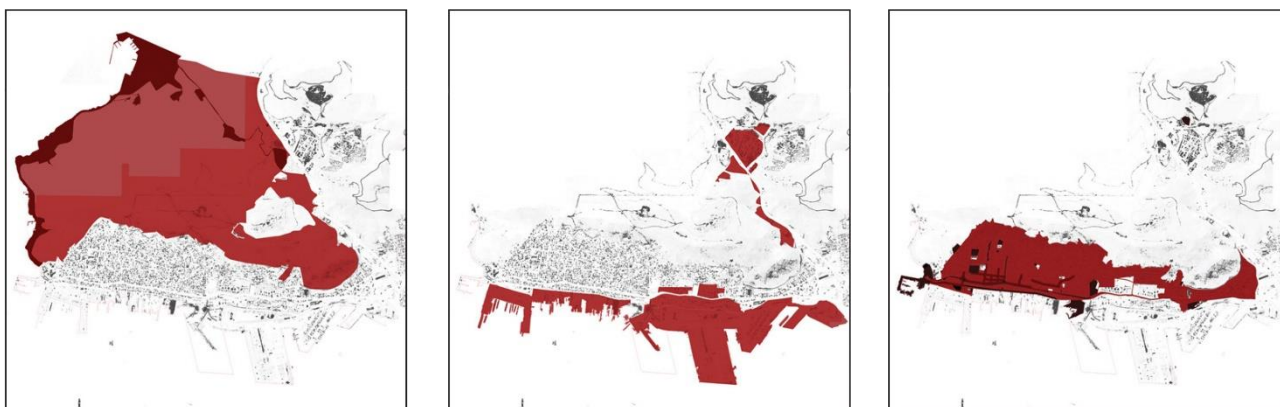


Εικ15. Οι οδικές προσβάσεις από και προς στο Πέραμα

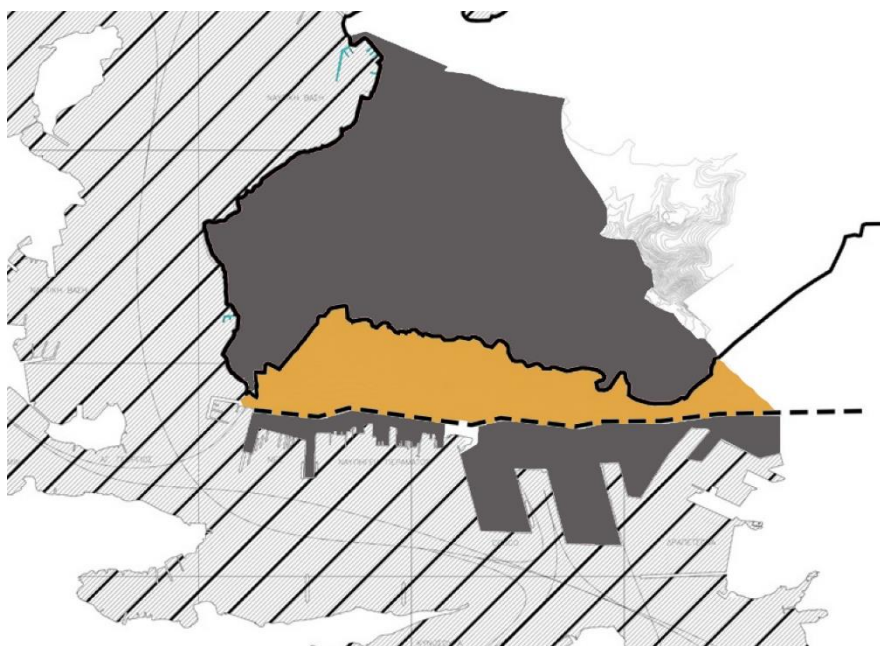


### γ) Απεικόνιση Υποβάθμισης

Διαβάζοντας με μια πρώτη ματιά τα πολεοδομικά προβλήματα της περιοχής Περάματος εντοπίζουμε τα εξής: το θαλάσσιο μέτωπο επομένως και η πρόσβαση στην θάλασσα έχει κατά το μεγαλύτερο μέρος του καταληφθεί από παραγωγικές χρήσεις και στρατιωτικές υποδομές, αποκλείοντας έτσι τον αστικό ιστό και τις χρήσεις εντός των πλαισίων του. Το μεγαλύτερο μέρος της έκτασης του όρους Αιγάλεω καταναλώνεται από τη βάση του Ναυτικού, αποκλείοντας τους κατοίκους από την επαφή τους με τη φύση και με έναν όπως θα έπρεπε κανονικά να λειτουργεί ελεύθερο χώρο. Οι οδικές υποδομές επιβαρύνονται σχεδόν από όλες τις επιμέρους χρήσεις, και ιδιαίτερα από την εξυπηρέτηση της πρόσβασης στην Σαλαμίνα, με αποτέλεσμα να καθίστανται ελλιπείς για το σύστημα του αστικού ιστού, το φορτίο του οποίου είναι αρκετά εντατικό και άρα απαιτητικό ως προς την εξυπηρέτησή του. Ο ενδιάμεσος χώρος μεταξύ των λειτουργιών που καταναλώνουν την μεγαλύτερη έκταση γης έχει δώσει τη θέση του σε έναν πυκνοδομημένο συμπαγή αστικό ιστό με κύρια χρήση κατοικίας σε συντριπτικό ποσοστό. Ως αποτέλεσμα έχουμε μια ξεκάθαρη περίπτωση ζωνοποίησης της περιοχής με ασυνέχειες στον αστικό ιστό, με ότι αυτό συνεπάγεται για τη λειτουργία του.



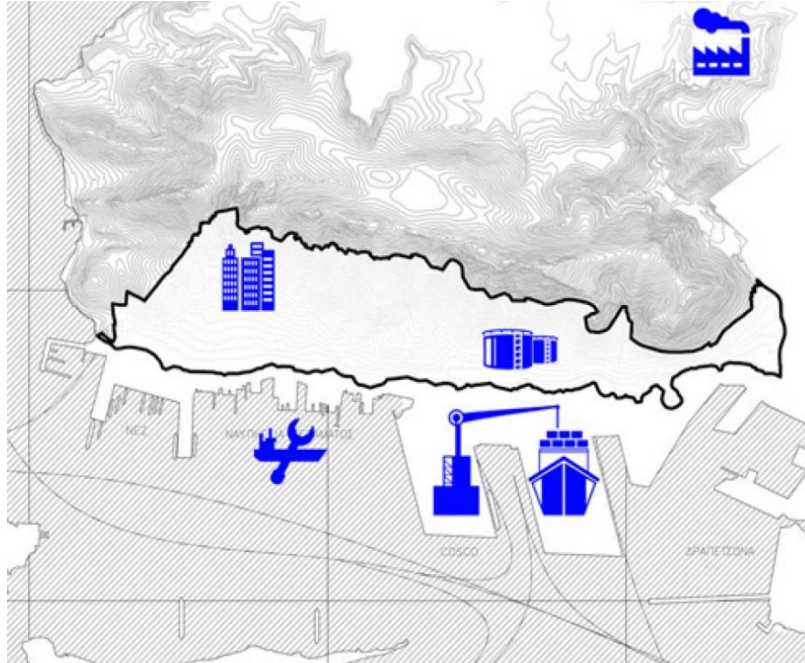
Εικ16-18. Η 'ζωνοποίηση' του Περάματος. Από τα αριστερά οι έκταση που καταλαμβάνουν οι στρατιωτικές υποδομές, οι παραγωγικές δραστηριότητες και ο αστικός χώρος.



Εικ19. Ο αστικός χώρος ανάμεσα στις 'συμπληγάδες'.

## δ) Περιβαλλοντικές επιπτώσεις – Κίνδυνοι

Το Πέραμα είναι από τους πιο υποβαθμισμένους δήμους της Αττικής, ενώ το φυσικό περιβάλλον του χαρακτηρίζεται, με βάση επιστημονικές μετρήσεις, από ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα ατμοσφαιρικής και θαλάσσιας ρύπανσης. Το περιβάλλον επιβαρύνεται από τους ρύπους των διαφόρων εγκαταστάσεων της ΝΕΖ υποβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων.



Εικ.20. Χάρτης με τους ρυπογόνους παράγοντες της περιοχής.

**Θαλάσσια ρύπανση:** Μία από τις πιο σοβαρές απειλές για την παράκτια ζώνη είναι η μόλυνση από βιομηχανικά απόβλητα λόγω της ναυπηγοεπισκευής. Οι ρύποι έχουν να κάνουν με επιβλαβείς ουσίες που ρίπτονται στη θάλασσα λόγω των εργασιών, όπως μέταλλα, λάδια, χρώματα, σκουριές. Ακόμα υπεύθυνη για τη μόλυνση των υδάτων είναι η ναυσιπλοΐα λόγω των διαρροών καυσίμων κατά τη λειτουργία των πλοίων ή βλάβες σκαφών. Τέλος οι επιχωματώσεις από τον ΟΛΠ για μικρά ναυπηγεία και προβλήτες για φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων αλλάζουν τη μορφή της ακτογραμμής, επηρεάζοντας τη γεωμορφολογία.

**Ατμοσφαιρική ρύπανση:** Στην περιοχή του Περάματος, λειτουργούν δύο υποσταθμοί μέτρησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης, τα αποτελέσματα των οποίων παρουσιάζουν την κακή ποιότητα της ατμόσφαιρας στην περιοχή. Κύριος παράγοντας για τη μόλυνση του αέρα είναι και εδώ οι ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες λόγω των καυσαερίων, της σκόνης από εργασίες, των βαφών που γίνονται με ψεκασμό επιβαρύνοντας πολύ περισσότερο τον οικισμό που βρίσκεται οριακά κοντά στο χώρο εργασίας. Τα ατμοσφαιρικά προβλήματα όμως εντείνονται εξαιτίας του ανεπαρκούς συγκοινωνιακού δικτύου, που ενισχύει τη χρήση ιδιωτικών οχημάτων, της έλλειψης πρασίνου, αλλά και της συχνής διέλευσης οχημάτων που κινούνται από και προς τη Σαλαμίνα αφού το Πέραμα αποτελεί την κύρια σύνδεση του νησιού με την Αττική. Πιο συγκεκριμένα οι μετρήσεις δείχνουν υπερβάσεις στα όρια σχετικά με τον καπνό και τα ατμοσφαιρικά σωματίδια τα οποία βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα, καθώς και στο διοξείδιο του αζώτου.

**Ηχορύπανση:** Έντονο είναι η όχληση από τα μηχανήματα και μεγάλα οχήματα στη ΝΕΖ. Το πρόβλημα εντοπίζεται κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα, όμως γίνεται πιο έντονο για περιοχές που συγκεντρώνουν βιομηχανική και βιοτεχνική δραστηριότητα όπως το Πέραμα.



## ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Σημαντική επιβάρυνση και κατ' επέκταση υποβάθμιση του περιβάλλοντος του Περάματος αποτελούν οι εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών που βρίσκονται εντός της κατοικημένης περιοχής, τα «καζάνια του θανάτου» όπως τα ονομάζουν οι κάτοικοι. Οι εγκαταστάσεις καλύπτουν σήμερα έκταση 300 περίπου στρεμμάτων και αποτελούν το 15% του συνολικού αποθηκευτικού χώρου πετρελαίων στη χώρα. Οι εταιρίες πετρελαιοειδών στις οποίες ανήκουν είναι: SHELL HELLAS A.E. BP GREECE LIMITED, TOTAL HELLAS A.E., EL PETROL A.E. και ΕΤΕΚΑ Α.Ε. (στη θέση της ELVIN). Αποτελούνται από 149 δεξαμενές (καζάνια), 44 εκ των οποίων ανενεργές. Οι κίνδυνοι για το περιβάλλον και τους κατοίκους είναι τεράστιοι.

Τι συνέπειες έχει για τους κατοίκους του Περάματος η κατασκευή και ο εκσυγχρονισμός της προβλήτας πετρελαιοειδών από την Cosco και η αναβάθμιση της λειτουργίας των 4 εταιριών πετρελαιοειδών που λειτουργούν μέσα στον οικιστικό ιστό του Περάματος;

Οι δεξαμενές καυσίμων βρίσκονται κατά μήκος της λεωφόρου Δημοκρατίας, με κίνδυνο αποκλεισμού της περιοχής σε περίπτωση ατυχήματος καθώς όπως αναπτύχθηκε παραπάνω είναι η μοναδική είσοδος και έξοδος στο Πέραμα με ιδιαίτερα μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο. Ο κίνδυνος βιομηχανικού ατυχήματος μεγάλης έκτασης είναι αυξημένος, αν λάβουμε υπόψη τις μεγάλες ποσότητες καυσίμων και τις αποστάσεις των δεξαμενών μεταξύ τους και από τον οικιστικό ιστό. Περισσότερο να μιλήσουμε για τις πραγματικές ανύπαρκτες δυνατότητες υλοποίησης σχεδίου αντιμετώπισης ενός τέτοιου ατυχήματος και τη σημερινή ικανότητα συντονισμού των αρμόδιων φορέων.



Εικ.21. Οι κίνδυνοι είναι φανεροί σύμφωνα με το άρθρο.

Κατά τη διάρκεια παραμονής τους στην περιοχή έχουν συμβεί αρκετά ατυχήματα όπως εκρήξεις και ανατινάξεις φιαλών, πυρκαγιές και διαρροές αγωγών. Συγκεκριμένα σύμφωνα με τη Δημοτική αρχή:

- 1957: Εκρήγνυνται χιλιάδες φιάλες υγραερίου στη «γερμανική σκάλα».
- 1978: Ένας τραυματίας με καθολικά εγκαύματα μετά από έκρηξη σε άδεια δεξαμενή στην EL PETROL. Αν η δεξαμενή ήταν γεμάτη εκτιμάται πως η έκρηξη θα είχε προκαλέσει απίστευτες καταστροφές στην περιοχή.
- 1983: Ένας νεκρός και ένας τραυματίας μετά από έκρηξη σε βυτιοφόρο της BP.
- 1988: Διαρροή χιλιάδων λίτρων βενζίνης στη Λ.Δημοκρατίας από αγωγό μεταφοράς καυσίμων.
- 1995: Πυρκαγιά στην EL PETROL χωρίς ευτυχώς θύματα.

Εικ.22. Τα 'καζάνια' караδοκούν πάνω από τη Λ.Δημοκρατίας.





Επικίνδυνες για τους κατοίκους είναι οι τοξικές-καρκινογόνες αναθυμιάσεις, αφού σύμφωνα με τις ίδιες τις εταιρίες πάνω από 300 τόνοι βενζίνης διαχέονται στην ατμόσφαιρα που προκαλούν εκτός από προβλήματα υγείας και έντονη δυσσομία. Αξίζει να επισημανθεί πως οι εγκαταστάσεις καυσίμων βρίσκονται σε απόσταση μόλις 10 μέτρων από τον οικισμό (σε κάποια σημεία και πιο κοντά). Σύμφωνα με καταγγελίες των ίδιων των εργαζομένων, οι εταιρείες πετούν στη θάλασσα τα πετρελαϊκά κατάλοιπα των δεξαμενών για να αποφύγουν το κόστος επεξεργασίας και απομάκρυνσής τους.



Εικ.23-24. Τα 'καζάνια' σε απόσταση αναπνοής από την καθημερινότητα των κατοίκων.

Τον κίνδυνο που αντιμετωπίζει η υγεία όσων πολιτών κατοικούν κοντά στις δεξαμενές των εταιρειών πετρελαιοειδών, αλλά και το τεράστιο ζήτημα που υπάρχει για την ασφάλεια των εργαζομένων σε αυτές, έθεσαν ξεκάθαρα δύο επιστήμονες που μίλησαν στην ημερίδα την οποία διοργάνωσε ο Δήμος Περάματος το 2018 υπό την αιγίδα του ΤΕΕ με θέμα τη λειτουργία εταιρειών πετρελαιοειδών με τις δεξαμενές εντός του οικιστικού ιστού Περάματος.

Ο Γιώργος Ντουνιάς, διευθυντής της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Υγείας, υποστήριξε ότι στα 250 μέτρα από τις δεξαμενές οι περίοικοι διατρέχουν 8πλάσιο κίνδυνο καρκίνου, διευκρινίζοντας ωστόσο ότι «θέλουμε βιομηχανία, με κανόνες όμως». Τόνισε ότι οι δυσσομίες και οι οσμές είναι χημικά και για τον λόγο αυτό η περιφέρεια πρέπει να συντονίσει τους δήμους προκειμένου να παρακολουθούν ειδικές επιστημονικές μετρήσεις.

Ανάλογη ήταν και η τοποθέτηση του τ. διευθυντή Θωρακοχειρουργικής του Νοσοκομείου «Σωτηρία» Γιώργου Αντύπα, ο οποίος ανέφερε ότι το 1983, κατά τη θητεία του στο «Σωτηρία», σε μια έρευνα που είχαν κάνει είχαν διαπιστώσει ότι το 80% των ασθενών ήταν από την περιοχή του Περάματος.

## 5. ΕΝΟΤΗΤΑ 5 \_ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ / ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

### στ) Τοπική κοινωνία – Δραστηριοποίηση

Σημειώνεται ότι οι εγκαταστάσεις των πετρελαιοειδών σήμερα στοιχειώνουν την προσφυγική πόλη, προκαλώντας μόνιμη ανασφάλεια στους κατοίκους της, καθώς, όπως περιγράφουν οι ίδιοι, χρόνια τώρα ζουν με τον φόβο μιας πιθανής έκρηξης, ενός βιομηχανικού ατυχήματος. «Κανείς δεν μας έχει πει τι πρέπει να κάνουμε σε περίπτωση ατυχήματος», λένε οι κάτοικοι.

Το 1987-88 έγιναν μεγάλες κινητοποιήσεις και την επόμενη δεκαετία, σχεδόν τα μισά καζάνια στο Πέραμα είχαν σταματήσει να λειτουργούν, για λόγους που είχαν να κάνουν με την πίεση των κατοίκων.

Ο Γ. Πασιλινάκος, γιατρός και πρώην δήμαρχος ως το 2002 την περίοδο των μεγάλων κινητοποιήσεων στα τέλη του '90 υπολογίζει ότι σήμερα στο Πέραμα, σε απόσταση ως και 12 μέτρων από τα πρώτα σπίτια, φυλάσσονται περίπου 150.000 τόνοι καυσίμων και χημικών με την ελάχιστη απόσταση ασφαλείας να είναι τα 200 μέτρα. «Αν γίνει κάποιο ατύχημα, θα πιναχθεί στον αέρα όλο το Πέραμα», λέει ο ίδιος. Το προηγούμενο διάστημα οι κάτοικοι έφτιαξαν την Αγωνιστική Επιτροπή Κατοίκων Περάματος. Διαμαρτύρονται για έντονη δυσσομία που τους πνίγει και φοβούνται για το ενδεχόμενο ατυχήματος. Έκαναν κινητοποιήσεις, παρεμβάσεις στο δημοτικό συμβούλιο, μαθητές βγήκαν στον δρόμο. «Δεν μπορούμε να αφήσουμε αυτό το έγκλημα να συμβεί», είπε η Μαρία Δελλή, μέλος της επιτροπής κατοίκων. Στο διεκδικητικό τους πλαίσιο τονίζουν:

- Έξω τα καζάνια του θανάτου από το Πέραμα. Άμεση μετεγκατάσταση όλων των δεξαμενών πετρελαιοειδών, ενεργών και ανενεργών, εκτός οικιστικού ιστού με όλα τα απαραίτητα μέτρα για περιβάλλον.
- Πάλη για Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας, κανένας κάτω από τα 751 ευρώ. Μέτρα υγιεινής και ασφάλειας στους χώρους εργασίας.
- Ο χώρος των δεξαμενών να αποδοθεί στο λαό του Περάματος, με απαλλοτρίωση, χωρίς αποζημιώσεις. Να μετατραπεί σε χώρο πρασίνου και ανάσας για το λαό του Περάματος, χωρίς επιχειρηματική δραστηριότητα, με ευθύνη του κρατικού προϋπολογισμού



**ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ**  
**την ΠΕΜΠΤΗ 29 ΜΑΡΤΙΟΥ,**  
**στην ΠΛΑΤΕΙΑ ΗΡΩΩΝ, στις 12μ.μ.**



Ένωση Συλλόγων Γονέων Περάματος, Σύλλογος Εκπαιδευτικών Π.Ε. Κερασιανίου-Περάματος "Ν. Πλουμπίδης", ΕΑΜΕ Περαία, Συντονιστικό Αγώνα Σχολείων Περαία, Σύλλογος Εργαζόμενων Δήμου Περάματος, Σωματείο Καθαριστριών - Καθαριστών Περαία, Συνδικάτο Μετάλλου Αττικής, ΠΙΕΜΕΝ, ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ, ΠΙΕΜΑΓΕΝ, Σύνδεσμος Εμποροϋπαλλήλων και Ιδιωτικών Υπαλλήλων Περαία, Συνδικάτο Επισιτισμού -Τουρισμού Παράρτημα Περαία Ένωση Συνταξιούχων ΙΚΑ Περαία, Γυναικείος Σύλλογος Περάματος "Εστία της Γυναίκας" (μέλος της ΟΓΕ).

Εικ.25-27. Από κινητοποιήσεις των κατοίκων για την απομάκρυνση των 'καζανιών'

### ζ) Πολεοδομικός σχεδιασμός – Εργαλείο για ποιον;

Στις αρχές της δεκαετίας του '90 η κρατική εταιρεία ΑΣΠΡΟΦΟΣ (σήμερα ανήκει στα ΕΛΠΕ με ότι αυτό συνεπάγεται για το πού βρίσκεται τώρα) κάνει την πρώτη μελέτη για τη μετεγκατάσταση των καζανιών, η οποία όμως μένει στα χαρτιά. Το θέμα επανέρχεται δραματικά το 1995 μετά τη φωτιά στις εγκαταστάσεις της El Petrol και υπό την πίεση των κατοίκων και τον φόβο νέου ατυχήματος πραγματοποιείται νέα μελέτη και μία ημερίδα στον δήμο υπό την αιγίδα του ΤΕΕ και του Πολυτεχνείου, μέσα από την οποία τεκμηριώθηκε επιστημονικά η αναγκαιότητα μετεγκατάστασης των εταιρειών. Προτείνονται τότε επτά πιθανά σημεία για τη μετεγκατάσταση των καζανιών, όμως επίσης το θέμα «παγώνει». Ωστόσο, 24 χρόνια μετά δεν έγινε απολύτως τίποτα.

Μόλις πριν από έναν χρόνο σε ημερίδα που διοργάνωσε ο Δήμος Περάματος υπό την αιγίδα του ΤΕΕ με θέμα τη λειτουργία των καζανιών, οι επιστήμονες που παρευρέθηκαν και μίλησαν, επισήμαναν τον κίνδυνο που αντιμετωπίζει η υγεία όσων πολιτών κατοικούν κοντά στις δεξαμενές, αλλά και το τεράστιο ζήτημα που υπάρχει για την ασφάλεια των εργαζομένων σε αυτές.

Ο Δημοσθένης Μπακόπουλος, διοικητής της Δημόσιας Αρχής Λιμένων του Υπουργείου Ναυτιλίας, εντοπίζει εδώ ένα βασικό ζήτημα: «Αυτό είναι η ενεργοποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας αναφορικά με τον χωροταξικό σχεδιασμό και τον καθορισμό των χρήσεων γης. Στο πλαίσιο αυτής της νομοθεσίας πρέπει να εξεταστεί οποιοδήποτε ζήτημα για την περαιτέρω εγκατάσταση και λειτουργία των συγκεκριμένων βιομηχανικών εγκαταστάσεων». Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι ακόμη κι αν αλλάξουν οι χρήσεις γης, ακόμη κι αν υπάρξει και εφαρμοστεί σήμερα ένας σύγχρονος πολεοδομικός σχεδιασμός στο Πέραμα, από τότε θα αρχίσει να μετράει η 20ετία για την απομάκρυνση των καζανιών. Ο ίδιος, προκειμένου να σχηματίσει πλήρη εικόνα για το ζήτημα, έχει ζητήσει από τις αρμόδιες υπηρεσίες τη δημιουργία διοικητικού φακέλου με όλες τις λεπτομέρειες για την αδειοδότηση και λειτουργία των δεξαμενών. «Το δεύτερο ζητούμενο είναι η εφαρμογή των όρων και απαιτήσεων της Οδηγίας Σεβέζο 3, μέσα σε ένα πλαίσιο όχι μόνο προγραμματισμένων, αλλά και έκτακτων επιθεωρήσεων των εγκαταστάσεων», λέει ο κ. Μπακόπουλος.

Βλέπουμε την επιστημονική κοινότητα να στηρίζει τον αγώνα των κατοίκων και να τον γεμίζει επιχειρήματα, τεκμηριώνοντας ολόπλευρα τη θέση τους. Το αίτημα ο χώρος των δεξαμενών να αποδοθεί στο λαό του Περάματος, με απαλλοτρίωση, χωρίς αποζημιώσεις και να μετατραπεί σε χώρο πρασίνου και ανάσας για το λαό του Περάματος, χωρίς επιχειρηματική δραστηριότητά, με ευθύνη του κρατικού προϋπολογισμού είναι σύγχρονο και αναγκαίο.

## **6.ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Μέσα από την πορεία αυτής της εργασίας θεωρώ πως δεν άλλαξε τόσο ο τρόπος που την προσέγγισα, όσο τα στοιχεία που θεώρησα πιο σημαντικά να αναδειχθούν μέσα από τη διερεύνηση των υποθέσεων εργασίας. Οι υποθέσεις αυτές επιβεβαιώνονται από την πραγματικότητα του σύγχρονου Περάματος.

Οι παραγωγικές δραστηριότητες αποτελούν τον πιο καθοριστικό παράγοντα διαμόρφωσης της πόλης. Εκείνες ήταν που ουσιαστικά δημιούργησαν το Πέραμα από το μηδέν, ελκύνοντας εργατικό δυναμικό για τις εκάστοτε παραγωγικές δραστηριότητες (ναυπηγοεπισκευή, πετρελαϊκές δραστηριότητες, εμπορευματικός λιμένας κ.α.), παίζοντας καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της σημερινής εικόνας του οικιστικού ιστού και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει, γεγονός που συναντάται σε όλη την ιστορική του εξέλιξη.

Η σύγκρουση ισχυρών επιχειρηματικών συμφερόντων με τις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων εκφράζεται στο χώρο, από τη μία στο αστικό 'ύφασμα' όπως το αποκαλούν, καθώς οι παραπάνω δραστηριότητες εκμεταλλεύτηκαν στο έπακρο τους υπάρχοντες διαθέσιμους πόρους (χώρο και υποδομές), στριμώχνοντας την κατοίκηση και τις υπόλοιπες λειτουργίες της πόλης, αδιαφορώντας για τους ελεύθερους χώρους και τα έργα υποδομής που έχουν ανάγκη οι κάτοικοι του Περάματος.

Αυτό που αποδεικνύεται περίτρανα είναι πως η κερδοφορία των μεγάλων επιχειρήσεων μπαίνει πάνω από την υγεία, ακόμα και την ίδια τη ζωή των ανθρώπων με τις κρατικές και τοπικές αρχές στην χειρότερη να είναι υποστηρικτές τέτοιων σχεδίων, ενώ στην καλύτερη να παραμένουν αδρανείς.

Η τοπική κοινωνία παίζει αναντικατάστατο ρόλο στην προσπάθεια να μπούν εμπόδια στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής της, διεκδικώντας τις σύγχρονες ανάγκες της με



αρωγό την επιστημονική κοινότητα, καθώς είναι η μόνη που μπορεί να ασκήσει ουσιαστική πίεση στην κρατική και τοπική διοίκηση.

Τέλος ο πολεοδομικός σχεδιασμός ως ταξικό εργαλείο δεν μπορεί να δώσει ολιστικές λύσεις σε προβλήματα που έχουν τη ρίζα τους στο σημερινό τρόπο παραγωγής, ούτε μπορεί να θεωρείται πανάκεια καθώς όλα αυτά τα ζητήματα αποτελούν διεργασίες της ίδιας της κοινωνίας. Παρόλα αυτά σίγουρα μπορεί να βάλει εμπόδια και να δώσει λύσεις (αλλαγή χρήσεων γης, απαλλοτριώσεις κ.ά.) δρώντας προστατευτικά ως προς τον άνθρωπο και το περιβάλλον και αποτρεπτικά σε σχέδια που υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής μέσα στην πόλη.

Συναντήσαμε λοιπόν την έννοια της «ανάπτυξης» που είναι εύστοχα γενικόλογη για να χωρά διαφορετικές ερμηνείες. Το βασικό ερώτημα που πρέπει να θέσουμε αναλύοντας τις διαφορετικές όψεις της 'ανάπτυξης' είναι το ποιος ωφελείται από κάθε είδους αποκατάσταση, ανάπλαση ή ακόμα και ολοκληρωμένες μελέτες, στη σημερινή κοινωνία η οποία έχει μάθει να αναζητά το κέρδος σε όλα τα επίπεδα και έχει βάλει στο μυαλό του πολεοδόμου – χωροτάκτη τη λογική κόστους / οφέλους ακόμα και όταν αυτό έχει να κάνει με τις ανθρώπινες ζωές.

Καθώς το θέμα των 'καζανιών' είναι ακόμα ανοιχτό και διεκδικήσιμο, είναι σίγουρο πως οι προκλήσεις που θέτει τόσο για την περιοχή του Περάματος όσο και για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, θα απασχολήσουν έντονα τα επόμενα τους μελετητές – πολεοδόμους.



## 8. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αραβαντινός Αθ., *Πολεοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Αθήνα: Συμμετρία, 2007.
- Βασιλειάδης Β. και Βουζάβαλης Ζ., *Συνθήκες αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης (Πέραμα)*. Διάλεξη - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1989.
- Δήμος Περάματος. *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Περάματος*. Πέραμα, 2007.
- Κοινοτική πρωτοβουλία URBAN II. *Επιχειρησιακό πρόγραμμα "ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ 2001-2006"*. Αθήνα, 2008.
- Λουϊζίδα Σ., *Κοινοτική πρωτοβουλία URBAN II. Επιχειρησιακό πρόγραμμα "Οικονομικής και κοινωνικής αναζωογόνησης Περάματος 2001-2006"*. Μία κοινωνιολογική προσέγγιση για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. ΔΠΜΣ Σπουδαστική - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2007.
- Μαλούτας Θ., *Προβλήματα κοινωνικά βιώσιμης ανάπτυξης στην Αθήνα*, κείμενα εργασίας 2003/4. Αθήνα: Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, 2003.
- Νάννου Χ., *Πολεοδομικός σχεδιασμός και αναβάθμιση της ποιότητας ζωής: περίπτωση μελέτης Πέραμα*. Διπλωματική εργασία - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2005.
- Σαρηγιάννης Γ., *Αθήνα 1830-2000, Εξέλιξη-Πολεοδομία-Μεταφορές*. Αθήνα: Συμμετρία, 2000.
- Φιντικάκη Μ., *Η παραγωγική δραστηριότητα της ναυπηγοεπισκευής: ρυθμιστής της κοινωνικής διάρθρωσης στο Πέραμα*. ΔΠΜΣ Σπουδαστική Εργασία - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1999.
- Φιντικάκη Μ., *Πέραμα: σχέση αλληλεπίδρασης Ν/Ε ζώνης και οικισμού, επιπτώσεις στο περιβάλλον, ανάγκη εξυγίανσης της συνιστώσας αστικό και φυσικό περιβάλλον*. ΔΠΜΣ Σπουδαστική Εργασία - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1999.

### Αρθρογραφία

*Ριζοσπάστης, Εφ.Συν., Τα Νέα, Το Ποντίκι,*

### Ιστοσελίδες

[greekarchitects.gr](http://www.greekarchitects.gr) (ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΕΣ ΜΑΤΙΕΣ). <http://www.greekarchitects.gr>  
[naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr). <http://www.naftemporiki.gr>  
[PIRAEUS PRESS.GR](http://www.piraeuspress.gr). <http://www.piraeuspress.gr>.  
[Shipfriends.gr](http://www.shipfriends.gr). <http://www.shipfriends.gr>  
*Απόγονοι Μικρασιατών*. <http://apogonoimikrasiaton.blogspot.gr>  
*ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ*. <http://aftodioikisi.gr>  
*Βικιπαίδεια*. <http://el.wikipedia.org>  
*Γιώργος Λαουτάρης*. <http://laoutaris.wordpress.com>  
*Διεύθυνση δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης Πειραιά*. <http://dide-peiraiia.att.sch.gr>  
*Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών (ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ)*. <http://www.eie.gr/archaeologia>  
*ΕΘΝΟΣ*. <http://www.ethnos.gr>.  
*ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ*. <http://www.enet.gr>  
*ΕΝΤΥΠΑ.info*. <http://www.entypa.info>  
*Η ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΚΤΩΝ*. <http://www.efsyn.gr>  
*Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ*. <http://www.kathimerini.gr>  
*Η ΚΟΚΚΙΝΙΑ ΜΑΣ*. <http://ikokkiniamas0.blogspot.gr>  
*Ηλεκτρονικός Οδηγός Περάματος*. <http://www.perama-odigos.gr>  
*Κοινοτική Πρωτοβουλία Urban II*. <http://www.urban.gr>  
*Λιδωρίκι*. <http://www.lidoriki.com>  
*ΝΙΚΟΣ ΘΕΟΔΟΣΙΟΥ*. <http://theodosiou.wordpress.com>  
*Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.* <http://www.olp.gr>  
*ΠΕΡΑΜΑ- PRESS*. <http://perama-press.blogspot.gr>  
*Πέραμα Πόλη της Ναυτοσύνης*. <http://www.dperama.gr>  
*Περί Αλός*. <http://perialos.blogspot.gr>  
*Ριζοσπάστης*. <http://www.rizospastis.gr>  
*ΣΑΛΑΜΙΝΑ-PRESS*. <http://salamina-press.blogspot.gr>  
*Σαν Σήμερα*. <http://www.sansimera.gr>  
*Ταινιοθήκη της Ελλάδος*. <http://www.tainiothiki.gr>  
*ΤΟ ΒΗΜΑ*. <http://www.tovima.gr>  
*Χάρτες Google*. <https://maps.google.gr>